

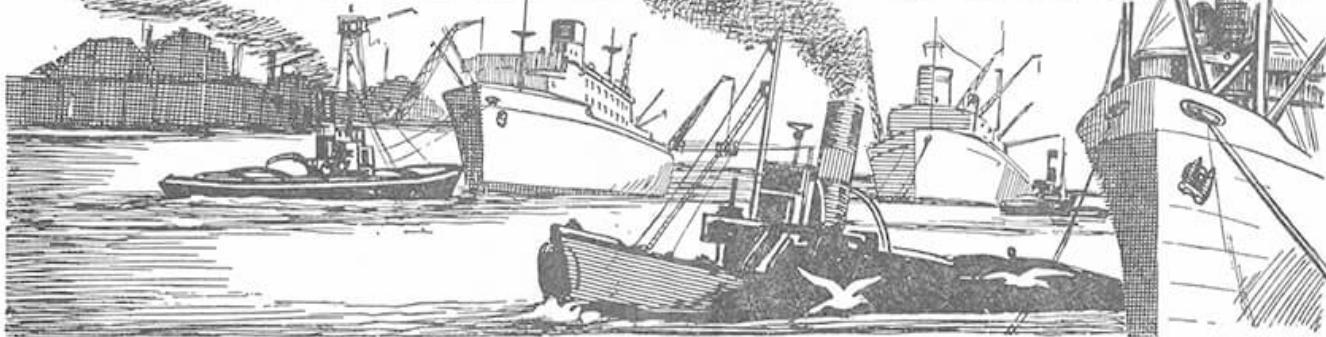
NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1975

Αρ. Φύλλου 960/719

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΕ' (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 960/719

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1975

Τὸ δεκαπενθήμερον

Η ΚΡΙΣΙΣ

Ύπὸ τὴν κατάστασιν τῶν ὀλιγωτέρων φορτίων καὶ τῶν χαμηλῶν ναύλων, ὁ ἀριθμός τῶν ἀργούντων δεξαμενοπλοίων αὐξάνει καθημερινώς. Εἰς τὰς ἀρχὰς Μαΐου, 371 τάνκερς, τὼν 26.267.592 τόν. d.w., ἐτέλους ὑπὸ παροπλισμού. Παραλλήλως, ἔτερα 22 τάνκερς, 495.680 τόν. d.w. ἐπρόκειτο, συντόμως, νὰ ἀποσυρθοῦν τῆς ἐνέργου ὑπηρεσίας. Πέραν αὐτῶν, δεξαμενόπλοιοι, συνολικῆς χωρητικότητος 5 περίπου ἐκατ. τόν. d.w., εὑρίσκοντο εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, ἀναύλωτα. Καὶ ὡς νὰ μὴ ἥρκει τούτῳ, νεότευκτα, ἀναύλωτα δεξαμενόπλοιοι, μικρὰ καὶ μεγάλα, παραδίδονται ἀνέρως ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα.

Πληδύνονται αἱ ἀκυρώσεις. "Έχουν ἡδη γνωσθῆ, μέχρι τέλους 'Απρίλιου, δι' ἐκατὸν δύο σκάφη, τόν. d.w. 25.125.160. Πρώτοι εἰς ἀκυρώσεις οἱ Νορβηγοί, μὲ 19 τάνκερς, 5.85 ἐκατ. τόν. d.w. (ὁ Ρέκοτεν ἡκύρωσεν ἔξ σκάφη, 1.85 ἐκατ. τόν. d.w.).

Τὸ σοθαρώτερον πλήγμα ἀδέεχθσαν τὰ ναυπηγεῖα τοῦ "Άκερ, εἰς Νορβηγίαν, ὅπου ἡκυρώθησαν 10 σούπερ τάνκερς, 3.33 ἐκατ. τόν. d.w. Σημαντικαί, ἐπίσης, αἱ ἀκυρώσεις τοῦ κ. Λούντβιχ, εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ἰσικαβατζίμα Χαρίμα, ἀναφέρομενα εἰς 4 ULCC, τὼν 446.000 τόν. d.w. ἔκαστον, τῆς "Εξζον, εἰς τὰ ἀμερικανικά ναυπηγεῖα τοῦ Νιούπορτ Νιούς, διὰ δύο σκάφη, τὼν 400.000 καὶ 4 τὼν 50.000 τόν. d.w. καὶ τῆς Μαριτάιμ Φρούτ, διὰ τρία τάνκερς, τὼν 333.000 τόν. d.w., εἰς τὰ βρετανικά ναυπηγεῖα Χάρλαντ καὶ Γούλφ. Καί, ἀσφαλῶς, ἔπειται συνέχεια. Πολλαὶ ἀκυρώσεις δὲν ἀνεκοινώθησαν εἰσέτι.

Εἰς ἔξαρσιν καὶ αἱ διαλύσεις. Τὰ μεγαλύτερα πνω ἡλικίσις ἀτμοκίνητα, κυρίως, τάνκερς μαζικῶς πλέον πρὸς τὰ συνεργεία διαλύσεως ὁδεύουν.

Ἐντὸς τοῦ πρώτου τετραμήνου τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἐπωλήθησαν, πρὸς διάλυσιν, 128 τάνκερς, 3.420.277 τόν. d.w. Ρεκόρ ὅλων τῶν ἐποχῶν.

Οἱ ἀπότελεσμα, αἱ τιμαὶ τῶν διαλύσεων ἐνεφάνισαν κατακόρυφον πτώσιν. Ἀντὶ τῶν 115 δολλαρίων κατὰ τόνον ἐλαφροῦ ἐκπίσματος τοῦ Ἱανουαρίου, τὰ 92 δολλάρια προσεφέροντο τὸν Ἀπρίλιον, εἰς τὴν "Ἀπω Ανατολήν. Τὸ αὐτὸν συνέδη εἰς τὴν Νότιον Εὐρώπην καὶ τὸ Κόντινεντ, ὅπου αἱ τιμαὶ

τῶν διαλύσεων ἐμειώθησαν ἀπὸ 91 εἰς 61 καὶ ἀπὸ 84 εἰς 54 δολλάρια ἀντιστοίχως.

Παρὸ τὴν αὔξησιν τοῦ ἀργούντος τοννάζ, τῶν διαλύσεων καὶ τῶν ἀκυρώσεων, ἡ ὑπερπροσφορά τοννάζ ἐξακολουθεῖ ἀμείωτος. Εἰς τὰ τέλη 'Απρίλιου, 20 VLCC προσεφέροντο δι' ἄμεσον ναυλωσιν, ἐνῷ ἔτερα τρία νεότευκτα ἐπρόκειτο νὰ προστεθοῦν ἐντὸς τοῦ Μαΐου καὶ τέσσαρα ἐντὸς τοῦ ἀρξαμένου μηνὸς.

Τέλος, δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἐπὶ συνόλου 74 τάνκερα, ἀνω τῶν 300.000 τόν. d.w., ὑπὸ παραγγελίαν, τὰ 58 εἰναι ἀναύλωτα. 'Εξ αὐτῶν, 15 θὰ παραδοθοῦν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους, 27 τὸ 1976, 21 τὸ 1977 καὶ 11 τὸ 1978. Ἀρκετὰ ἐξ αὐτῶν προβλέπεται νὰ ἀκυρωθοῦν.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΛΕΥΡΑ

Σοδαρῶς ἐπλήγη ἡ ἀληηνόκτητος Ναυτιλία ἀπὸ τὴν κρίσιν τῶν δεξαμενοπλοίων. Οἱ στόλοι τῶν εὐρείας ἐπιφανείας ἐφοπλιστῶν μας ἀπὸ δεξαμενόπλοια, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, ἀπαρτίζονται. 'Ως ἐκ τούτου, δὲν ἀποτελεῖ ἔκπληξιν τὸ γεγονὸς ὅτι, εἰς τὰς

ἀρχὰς τοῦ διαφρεύσαντος μηνὸς, 144 ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας τάνκερς, 7.083.427 τόν. d.w. ἐτέλουν ὑπὸ παροπλισμὸν — προηγούνται, πάντως, οἱ Νορβηγοί, μὲ 8,5 περίπου ἐκατ. τόν. d.w. 'Εντὸς τοῦ θέρους, ἀλαμένεται τὸ τοννάζ τῶν ἀργούντων ἐλληνικῶν δεξαμενοπλοίων νὰ φθάσῃ τὰ 10 ἐκατ. τόννων.

Αἱ ἀκυρώσεις τῶν Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν ἔχουν ως ἔξης: Δύο τάνκερς, τὼν 426.000 τόν., εἰς τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σαιν Ναζάρη, ἐν 410.000 τόν., εἰς τὰ ναυπηγεῖα Σουμιτόμο, δύο τῶν 400.000 τόν., εἰς τὰ ναυπηγεῖα "Ερικσμπεργκς, ἐν τῶν 375.000 τόν., εἰς Βέζερ, τρία τῶν 255.000 τόν., εἰς Χακοντάτε, δύο τῶν 140.000 τόν., εἰς Νίππον Κόκαν, δύο τῶν 130.000 τόν., εἰς Ναμούρα καὶ δύο τῶν 82.500 τόν., εἰς Χακοντάτε. Σύνολον 15 τάνκερς, 3.927.000 τόν. d.w. 'Επὶ πλέον, ἐν τάνκερ, τὼν 82.500 τόν., παραλαμβανόμενον ἐντὸς τοῦ ἀρξαμένου μηνὸς, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χακοντάτε, ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαπούς.

Πέραν τῶν ἀκυρωθέντων, οἱ "Ελληνες πλοιοκτήται ἔχουν ὑπὸ παραγγελίαν 24 μεγάλα δεξαμενόπλοια, ἀνω τῶν 200.000 τόν. καὶ ἐν μεταλόφορον/πετρελαιοφόρον, τῶν 224.000 τόν. Ἀναλυτικῶς, αἱ παραγγελίαι αὐταὶ ἔχουν ως κάτωθι:

Πλοιοκτήτης	T..d.w	Ναυπηγεία	Παράδοσις
ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	500.000	Χιτάτσι	Μάρτιος 77
»	500.000	»	Δεκέμβριος 77
»	279.000	»	Μάϊος 76
ΥΙΟΙ Ν. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	255.000	Νίππον Κόκαν	'Ιούνιος 75
ΥΙΟΙ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	445.300	'Ισικαβατζίμα	Νοέμβριος 75
»	228.600	»	Νοέμβριος 76
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	386.000	Βέζερ	'Ιούνιος 75
ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ - ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	261.970	Μιτσουμπίσι	Δεκέμβριος 76
»	255.000	Χακοντάτε	Αὔγουστος 75
»	255.000	»	Δεκέμβριος 75
Κ. Μ. ΛΕΜΟΣ	447.000	'Ισικαβατζίμα	Μάρτιος 76
»	268.500	»	Νοέμβριος 75
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ	355.000	Κόκουρς	Σεπτέμβριος 75
»	355.000	»	Δεκέμβριος 75
ΝΙΑΡΧΟΣ	386.000	Βέζερ	Νοέμβριος 75
»	386.000	»	Μάρτιος 76
Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ	412.000	Σουμιτόμο	Νοέμβριος 75
ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ	380.000	Νίππον Κόκαν	Μάρτιος 78
ΠΑΠΑΛΙΟΣ	504.800	'Οντένσε	Νοέμβριος 77
»	504.800	»	Μάρτιος 78
ΟΙΚΟΣ ΩΝΑΣΗ	275.000	'Ατλαντικ	τέλος 75
»	275.000	»	τέλος 76
»	268.000	'Ισικαβατζίμα	Φεβρουάριος 76
»	268.000	»	'Οκτώβριος 76
ΚΑΡΠΙΔΑΣ (μικτὸν)	224.000	Ούλγιανικ	μέσα 76
Σύνολον	8.674.970		

Τὰ περισσότερα ἐκ τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν δὲν ἔχουν χρονοναύλωθή καὶ, ὥπωδή ποτε, ἀναμένεται νὰ ἀντιμετωπίσουν, οἱ πλοιοκτῆται τῶν, σοφαράς δυσχερείας εἰς τὴν ἑξασφάλισιν τῆς ἀπασχολήσεώς των. Αὐτό, βεβαίως, ισχύει διὰ τὰ ἀναυλωτα, ποὺ θὰ παραληφθοῦν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους καὶ τοῦ προσεχοῦ, ἀκόμη, ἔτους.

Μὲ ταχύτατον ρυθμῷ διατίθενται πρὸς διάλυσιν τὰ ἐλληνόκτητα παρήλικα δεξαμενόπλοια. Ἀπὸ τοῦ 'Ιανουαρίου μέχρι καὶ τοῦ 'Απριλίου ἐπωλήθησαν, πρὸς διάλυσιν, 49 τάνκερς ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, 1.196. 296 τόν. d.w. Ἐτερα πέντε, 182.932 τόν. d.w., ἐπωλήθησαν πρὸς μετασκευὴν — τέσσαρα θὰ μετατραποῦν εἰς πλωτὰς ἀπόθηκας πτερελαῖσιν καὶ ἔν εἰς πλοῖον γεωτήσεων.

"Ἄν μή τι ἄλλο, ἡ κρίσις ἐπιβάλλει εἰς τὸ νὰ ἀπαλλαγῇ ἡ ἐλληνικὴ Ναυτιλία ἀπὸ σημαντικὸν σύγκον τοῦ παρηλίκου τοννάς της.

ΤΕΡΜΑ ΑΙ ΑΚΥΡΩΣΕΙΣ :

Νέους πονοκεφάλους διὰ τοὺς πλοιοκτῆτας τῶν δεξαμενοπλοίων προεκάλεσεν ἡ ἄρνησις τῆς ἱστανοντος κυβερνήσεως νὰ ἔγκρινῃ τὴν ἀκύρωσην δεξαμενοπλοίων, ὑπὸ παραγγελίαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς χώρας, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι εἶχεν ἡδη ἐπέλθει ἡ συμφωνία περὶ ἀκύρωσεως μεταξὺ ναυπηγῶν καὶ πλοιοκτητῶν. Ἰσχυρίζεται ἡ κυβέρνησις, ὅτι δὲν ἐπιθυμεῖ τὴν ἀπώλειαν τοῦ συναλλάγματος. Φημολογεῖται δέ, ὅτι τὴν ιδίαν τακτικὴν ἐφαρμόζει τούλαχιστον μία χώρα εἰς τὴν Εὐρώπην.

Ἡ ἀπρόβλεπτος αὕτη στάσις τῶν κυβερνήσεων ἀπομακρύνει, περαιτέρω, τὰς ἐλπίδας ἀποσυμφορήσεως τοῦ πλεονάζοντος τοννάς. Οἱ πλοιοκτῆται δεξαμενοπλοίων συνηντήθησαν εἰς 'Ιαπωνίαν, διὰ νὰ θέσουν ἐπὶ τάπτης τὰ προβλήματά των καὶ νὰ ζητήσουν τὴν συμπαράστασιν τῶν Τραπέζων, τῶν ναυπηγείων, τῶν ἑταῖρων πτερελαῖσιν καὶ παντὸς ἄλλου ἐνδισφερομένου εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς κρίσεως.

Ο ὅγκος τοῦ πλεονάζοντος τοννάς εἶναι γνωστός. "Ἀγγωστον, ὅμως, εἶναι, πόσον θὰ ἀνέβειν οἱ πλοιοκτῆται. Αἱ Τράπεζαι ισχυρίζονται, ὅτι αἱ ζημίαι τῶν πλοιοκτητῶν καλύπτονται ἀπὸ τὸ κέρδη τῶν προηγουμένων ἑτῶν. Πολλοί, ὅμως, ἐπενέδυσαν τὰ κέρδη αὐτὰ εἰς νέας ἀγορὰς καὶ παραγγείλασιν νεοτεύκτων, μὲ ἀποτέλεσμα ὅχι μόνον νὰ μὴ διαθέτουν μετρητά, ἀλλὰ καὶ νὰ ὀφείλουν εἰς τὰς Τράπεζας, αἵτινες ἔχρηματοδότησαν τὰς ἀγορὰς ἡ τὰς παραγγείλασι.

Βασικῶς, τὰ προβλήματα τῶν πλοιοκτητῶν δεξαμενοπλοίων εἶναι ἀνάλογα τῶν κερ-

δῶν, ἀτίνα ἐπραγματοποίησαν κατὰ τὴν περίοδον τοῦ «μπούμ». Ἐκεῖνοι αἱ ὄποιοι προτιμοῦν τὴν «σπότ» ἀγοράρ, ἀπεκόμισαν σημαντικά κέρδη, ἀλλά, σήμερον, ἀντιμετωπίζουν τεράστια προβλήματα. Ἀντιθέτως, οἱ χρονοναύλωντες τὰ πλοιά των, εἶχον καὶ ἔχουν ἑξησφαλισμένον ἔνα χαμηλόν, μέν, ἀλλά σταθερόν εἰσόδημα.

Οἱ παράδειγμα λαμβάνονται αἱ τρεῖς πλέον ἀντίπροσωπευτικοί, μεγάλοι πλοιοκτῆται τῆς Νορβηγίας:

• 'Ο πολὺς Ρέκστεν, ὁ ὄποιος ἐπραγματοποίησε μυθώδη κέρδη εἰς τὴν περίοδον τῆς καλῆς ναυλαγορᾶς, εύρισκεται εἰς τὴν πλέον δυσάρεστον θέσιν. Ἡ τακτικὴ του νὰ ἀποφεύγῃ, τελείως, τὰς μακροχρονίους χρονοναύλωσες ἀποδεικνύεται ἐσφαλμένη. Ἔνεσται ἐκ τῶν δέκα, ἐν ὑπερεσίᾳ, σούπερ - τάνκερς του ἔχουν παροπλισθή, ἐνῷ τὴν ιδίαν μοίραν θὰ ἔχῃ καὶ τὸ τελευταῖον. Αἱ δαπάναι εἰνὸς σούπερ - τάνκερ παρωπλισμένου εἰς τὴν Νορβηγίαν ὑπολογίζονται μεταξὺ 2.300 καὶ 2.600 δολλαρίων ἡμερήσιας. Συνεπῶς καὶ χωρὶς νὰ ληφθοῦν ὑπὸ φύιν τὰ ἔξοδα τῶν πλοίων κατὰ τὴν προετοιμασίαν των πρὸς παροπλισμόν, ἡ ἐπισία ζημία τοῦ Ρέκστεν ὑπολογίζεται εἰς 10 ἑκατ. δολλαρίων. Δέν περιλαμβάνονται εἰς τὸν ποσὸν αὐτὸς οὔτε αἱ ὀφειλόμεναι εἰς τὰς Τραπέζας δόσεις οὔτε τὰ ἐπιτοκιαὶ καὶ αἱ ἀποσθέσεις.

Μία καὶ μόνη ἑταῖρία τοῦ Ρέκστεν, διαέτουσα τρία, ἐν ὑπερεσίᾳ, σούπερ - τάνκερς καὶ ἐν ὑπὸ παραγγελίαιν, ὕφειλεν εἰς τὴν Τράπεζαν, περὶ τὰ τέλη τοῦ 1974, 15 ἑκατ. λιρῶν Ἀγγλίας. Τὸ - ἑταῖρον τῆς ὑπολογίζεται, σήμερον, εἰς γορᾶς ὑψηλότερον τοῦ ἐνεργητικού. Ζημιαὶ τῆς τάξεως τῶν ἔξι ἑκατ. λιρῶν προβλέπονται διὰ τὸ τρέχον ἔτος. Τέλος, δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι προσφάτως ὁ Ρέκστεν ήθετησε τὴν καταβολὴν ναύλου.

• Εἰς καλυτέραν θέσιν ἀπὸ τὸν Ρέκστεν εύρισκεται ὁ γνωστός, ἐπίσης, Νορβηγὸς ἐφοπλιστής Βάσκε. Μολονότι μόνον ἐν ἑκατῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων του εἶναι χρονοναύλωμένον. Τὸ παθητικὸν του εἶναι 3,4 φοράς ὑψηλότερον τοῦ ἐνεργητικοῦ, ἀλλὰ ἐπέτυχε μετατροπὴν τῶν ὕφειλῶν του καὶ παράτασιν τοῦ χρόνου ἔξοφλησες τῶν. Λέγεται, ὅτι τελευταῖος ἐπώλησης μίαν πλωτὴν ἔξεδραν ἀνορύζεις πτερελαῖον, ἀγορασθεῖσαν τὸν Φεδρουσάριον τοῦ 1974 ἀντὶ 15 ἑκατ. λιρῶν, πρὸς 13 ἑκατ. λιρῶν.

• Ἐν ἀντιθέσει πρὸς τοὺς δύο προηγουμένους, ὁ μεγαλύτερος ἐφοπλιστής τῆς Νορβηγίας, Ζίγκβαλ Μπέργκενσεν, δέν ἀντιμετωπίζει σοφαρὰ προβλήματα. Διαθέτει 46 ἑκατ. λιρῶν εἰς τὴν Τράπεζαν, ἔχει ἀκυρώσει τὰς παραγγελίες του δι' ἔξι μεγάλα

πτερελαιοφόρα καὶ ἀπαντα τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ σκάφη του εἰναι χρονοναύλωμένον διὰ μακράν περίοδον. Ἐπίσης, ὀλίγον πρό της κρίσεως τῶν πτερελαῖων, είχε πωλήσει τὰ ναυπηγικὰ συμβόλαια ώρισμένων παραγγελιῶν του μὲ ἀξιόλογον κέρδος.

Μεταξὺ τῶν δύο ἀκραίων παραδειγμάτων Ρέκστεν καὶ Μπέργκενσεν, εύρισκονται ὅλοι οἱ ἄλλοι πλοιοκτῆται δεξαμενοπλοίων. Ἐκαστος ἀντιμετωπίζει τὰ ιδικὰ του συγκεκριμένα προβλήματα καὶ ἀναμένει τὴν ἀνάκμαψιν, ἡ ὄποια, δυστυχῶς, φαίνεται πολὺ μακράν.

Πέραν, λοιπόν, πάσης λογικῆς προβλέψεως, οἱ πλοιοκτῆται τῶν δεξαμενοπλοίων ἐναποθέτουν πλέον τὰς ἐλπίδας των εἰς τοὺς ἀσταθμέτους παράγοντας, οἱ ὄποιοι ἐπανελημμένως εἰς τὸ παρελθόν ἀνέτρεψαν τὰς προβλέψεις ναυλαγορᾶς εἰς κρισίμους περιόδους.

ΑΙ ΖΗΜΙΑΙ ΤΩΝ ΣΟΥΠΕΡ - ΤΑΝΚΕΡΩΝ

Διὰ νὰ καλύψῃ τὰς έξοδά του ἔνα νεότευκτον τάνκερ τῶν 250.000 τόν. d.w., πρέπει νὰ ναυλωθῇ εἰς τὰ 75 τῆς Κλίμακος Γουόρλιτσκελ διὰ ταξίδιον ἀπὸ Περσικὸν Κόλπον εἰς τὸ Δυτικὸν Εύρωπην.

Ο ἀνωτέρω ὑπολογισμὸς ισχύει διὰ δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον, ταχύτητος 15,5 κόμβων καὶ ἡμερήσιας καταναλώσεως 115 τόννων φιούει διλ. Ἡ ἀπόσθεσις κεφαλαίου περιλαμβάνει ἐπιτόκιον 10% κατὰ τὸ πρώτον ἔτος μετὰ τὴν ἀγορὰν τοῦ πλοίου καὶ ἔξοφλησιν ἐπότες ὁκτατίας διὰ δάνειον καλύπτον τὸ 80% τῆς ἀξίας τοῦ σκάφους. Τάνκερ τοῦ ιδίου τύπου καὶ ἡλικίας 5 ἑτῶν, καλύπτει τὰς έξοδα του, ἐὰν ναυλωθῇ εἰς τὰ 48 τῆς Κλίμακος.

Ἀναλυτικῶς, τὰς έξοδα του σκάφους ἀντιπροσωπεύουν τὰς ἀκολούθους τιμὰς τῆς Κλίμακος: Καύσιμα 15, δαπάναι διαχειρίσεως 18, ἔξοφλησις δανείου καὶ τοκοχρελυσίων 42. Σύνολον 75 δι' ἔνα νεότευκτον σκάφος. Εἰς τὸ πενταετοῦς ἡλικίας τάνκερ ἡ ἔξοφλησις τοῦ μεγαλυτέρου μέρους του δανείου εἶχε ἔξοφληση καὶ ἡ ὑποχρέωσις αὐτῆς καλύπτεται μόνον μὲ 15 τῆς Κλίμακος, ητοι σύνολον 48. Συνεπῶς, ἐφ' ὅσον δὲν εἰσπράττει ναύλον τούλαχιστον εἰς τὰ 33 τῆς Κλίμακος — ὡστε νὰ καλύπτῃ τὰ καύσιμα καὶ τὰς δαπάνας κινήσεως — εἶναι προτιμότερος ὁ παροπλισμὸς του σκάφους, ἀσχέτως ἡλικίας.

Κατὰ τὸ τελευταῖον δίμηνον, τὰ σούπερ - τάνκερς ἐναυλώνοντο εἰς τὰ 15 τῆς Κλίμακος, ἐσυγκρίσει πρὸς τὰ 64 τοῦ 'Ιανουαρίου του 1974, ὀλίγον μετά τὴν κρίσιν τῶν πτερελαῖων καὶ 242 τοῦ Σεπτεμβρίου 1973, ἀκριβῶς πρὸ τῆς κρίσεως.

ΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

· Απιστεύτως μεγάλαι αἱ παρουσιαζόμεναι δυσχέρειαι, ποὺ ἀντιμετωπίζουν, τώρα, μὲ τὴν κρίσιν, ναυπηγοὶ καὶ ἐφοπλισταὶ τῶν δεξαμενοπλοίων. Ἡ χρηματοδότησις μᾶς ναυπηγήσεως εἶναι τὸ πλέον δυσυπέρβλητον τῶν προβλημάτων.

Εἰς τὸ κατωτέρω, ἀκριβῶς, σημείωμα ἀναφερόμεθα εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ναυπηγήσεως ἐνὸς σκάφους νορβηγικῆς ιδιοκτησίας, 228.000 τόννων, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ράιν - Σέλντε - Βερόλμε. Είναι χαρακτηριστική.

Τὰ ἐν λόγῳ ναυπηγεῖα ἀναζητοῦν τραπεζικάς πιστώσεις ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν, τὴν Δ. Εύρωπην καὶ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, διὰ τὸ δεξαμενόπλοιον αὐτὸ τῶν 228.000 τόν. d.w., τὸ ὄποιον θὰ παραδοθῇ εἰς τὸν Νορβηγὸν πλοιοκτήτην κ. Χάρρου Μπόρτεν.

'Ο κ. Μπόρτεν ἀντιμετωπίζει, τώρα, ἔνα λογαριασμὸν ἐξ 134 ἑκατ. φιορινών, ἐν σχέσει μὲ τὴν ἀνωτέρω παραγγελίαν, περιλαμβανομένης τῆς κλιμακώσεως τῶν ἐπιτοκίων. Οι ναυπηγοὶ ἐλπίζουν νὰ εἰσπράξουν τὸ 70% τοῦ ποσοῦ αὐτοῦ, ἐντὸς ἐπταστίας,

URUGUAY

CHADWICK WEIR NAVEGACION S.A.

Ship Agents & Brokers - Bunkers

Advisers to Majority of P and I & Defence Clubs.

Average Agents for The Central Union of Marine Underwriters

Cables : "CHADWEIR"

Telex 860 UY

Phones : 8.6174

91.0224

Casilla de Correo

451

Montevideo - Uruguay

Cerrito 302

Ο ΝΕΟΣ ΑΡΧΗΓΟΣ

'Ανεδείχθη, έπει τέλους, ό νέος 'Αρχηγός τού Λιμενικού Σώματος. 'Έκ τών όριστων στελεχών, ό αρχιπλοιάρχος κ. 'Άλκης Σκιαδᾶς, παρέχει όλα τα έχεγγυα τῆς δικαιίας και λειτουργισμένης διοικήσεως. 'Εντιμος, εύγενης και σώφρων, άφ' ένος, άλλα και πλήρως κατηρτισμένος και ένήμερος άφ' έτερου, έχει τὰ προσόντα και τὴν δύναμιν νὰ έξαγάγῃ τὸ Σώμα ἐκ τῶν θανασίμων περισπασμῶν, εἰς τοὺς ὄποιους τὸ ὀδήγησεν,



ἔκον ἄκον, ή ἐπταετία. 'Η οὖτης τῶν πρωτειῶν διαφορῶν, ή ἄκρατος εὐθυνοφοδία και ή ἀποτελμάτωσις τῶν ζητημάτων, υπῆρχαν τὰ χαρακτηριστικὰ τῆς ἀναστολῆς εἰς τὴν ἀπόδοσιν τοῦ Σώματος. 'Η ἄρσις τῶν ἔμποδίων αὐτῶν, κατὰ πρώτον λόγον και ή ἐμφύσησις, κατὰ δεύτερον, ένος νέου πνεύματος ἀποδοτικῆς ἐργασίας και συνεργασίας, πρέπει νὰ ἀποτελεσθῇ τὴν ἀπαρχὴν τῆς ἡγετικῆς ἀποστολῆς τοῦ νέου

ναυάρχου.

Θό δὲ ἀκολουθήσουν, βεβαίως, ὁδύτατα τὰ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας. Οἱ καιροὶ εἰναι δύσκολοι. 'Η Ναυτιλία εἰς κάμψιν, τὰ ζητήματα ηγήμενα, αἱ περιστάσεις ἐπισφαλεῖς. 'Ενώπιον τῶν φαινομένων αὐτῶν, οἱ ρόλος τῆς διοικήσεως γίνεται, κοτ' ἀνάγκην, ἐπίμοχδος, ἐνδιοιστός, ἀφιλεγόμενος. Δι' αὐτό, ἀκριβῶς, χρειάζεται ἡγεσίαν πεφωτισμένην. 'Ἐχομεν, ομως, ἐμπιστούντην εἰς τὸν κ. Σκιαδᾶν. 'Ἐθείτεσυν εἰς ὅλας τὰς 'Υπηρεσίας τῆς ναυτιλιακῆς διοικήσεως και, προσφάτως, ἀπὸ τῆς ἐπικάριου ἕστεσ τοῦ Προξενικοῦ Λιμενάρχου Λονδίνου, ἔζησεν, ἐκ τοῦ πλησίον, τὰ πράγματα και τὰ πρόσωπα τῆς Ναυτιλίας. Πάντοπλος, ἐποίηνας, ἀναλαμβάνει τὴν ὀρχηγίαν τοῦ Σώματος και τὴν γενικήν διεύθυνσιν τοῦ ὑπουργείου. Μέ στοχόν τὸ συμφέρον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας και ὅπλο τὴν ἰκανότητα, τὴν πείραν και τὸ ἀνεγνωρισμένον, αὐτοῦ, ηθος, εἰμεθα βέβαιοι, στὶ θὰ τιμήσῃ τὴν θέσιν, ἦν ἐπαξιώς, ηδη, κατέχει

'Ἐξ ἄλλου, τὸ 'Ανατότον Συμβούλιον Λιμενικού Σώματος, συνελθόν, ύπὸ τὴν πρεδίαν τοῦ 'Αρχηγοῦ τοῦ Ναυτικοῦ, ἀντιναυάρχου κ. 'Εγκολφοπούλου, ἐπέλεξεν ως νέον ὑπαρχηγὸν τοῦ Σώματος τὸν κ. 'Αριστ. Καραμήτρον, ὅστις προήχθη εἰς ἀρχιπλοιάρχον και ἀνέλαβεν ἥδη τὰ καθήκοντά του.

Κατόπιν τούτου, ἀπεστρεψεύθησαν, λόγῳ προσαγωγῆς νεωτέρων των, οἱ πλοιάρχοι Λ. Σ. κ. κ. Χρ. Κάτρης, Στ. Χωραφᾶς, Θ. Κοσύτσκης και Κ. Σκινδήλιας.

'Ο νέος ὑπαρχηγὸς τοῦ Λ. Σ. κ. Καραμήτρος ἐγεννήθη εἰς Τρίπολιν, τὸ ἔτος 1921. 'Εσπούδασεν εἰς Αθήνας πολιτικάς ἐπιστήματος και εἰσῆλθεν εἰς τὴν Σχολὴν Λιμενικῶν Δοκίμων τὸ 1946. 'Απεφοίτησε ταῦτης τὸ

μὲν ἔνα ὑπόλοιπον πρὸς ἐπαναχρηματοδότησιν μετὰ τὴν λῆξιν τῆς περιόδου αὐτῆς.

'Αναγνωρίζοντες τὴν κρίσιν εἰς τὴν ναυλαγοράν τῶν δεξαμενοπλοίων και τὸ γεγονός ὅτι τὸ σκάφος θὰ παροπλισθῇ ἀμέσως μετὰ τὴν παραλαβὴν του, οἱ ναυπηγοὶ προσφέρονται νὰ ἔγγυηθοῦν τὴν ἀξίαν τῆς προκαταβολῆς και τοιουτοτρόπως νὰ ἀναλάβουν οἱ ἴδιοι τὸν κίνδυνον ἀπὸ τὸν πλοιοκτήτην και τὸ σκάφος του.

'Η θέσις, τόσον τῶν ναυπηγῶν, ὅσον και τοῦ πλοιοκτήτου, εἶναι ἔξαιρετικῶς λεπτή. 'Ο πλοιοκτήτης δὲν εἶναι, βεβαίως, εἰς θέσιν νὰ ἔξασφαλισθῇ πίστωσιν διὰ λογαριασμῶν του. 'Αλλ' ἔαν οἱ ναυπηγοὶ ἐπρόκειτο νὰ προδοῦν εἰς κατάσχεσιν τοῦ σκάφους μετὰ τὴν περάτωσιν του, θὰ ησαν ἡναγκασμένοι νὰ τὸ παλῆσουν — ἀνατοφεύκτως μὲ σημαντικὴν ζημίαν.

'Συνεπῶς, καταβάλλεται κάθε προσπάθεια νὰ περατωθῇ ή παραγγελία δυνάμει τῆς ἔγγυησης τῶν ναυτηγῶν, τῶν ἐσόδων τοῦ πλοιοκτήτου ἀπὸ χρονοναυλωμένον τάνκερ τῶν 74.000 τόν. d.w., πρὸς δολ. 4,77½ μέχρι τὸν 'Οκτώβριον τοῦ 1976 και μὲ τὴν ἐλπίδα ὅτι ἡ ὄγορη θὰ βελτιωθῇ ἐντὸς τῆς προσεχούς διετίας.

Tὸ πρόβλημα τὸ ὄποιον ἀντιμετωπίζει ὁ κ. Μπόρτεν και ἄλλοι πλοιοκτῆται, μὲ μεγάλα τάνκερ, ύπὸ παραγγελίαν, ἄνευ ἔξησφαλισμένων πιστώσεων, εἶναι ὅτι αἱ Τραπέζαι δὲν διατίθενται νὰ καταβάλουν οὐδὲ τὸ ήμισυ τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, ἐκτὸς ἐὰν ὁ πλοιοκτήτης διαθέτῃ τὰς σχετικὰς ἔγγυησις.

Eἰναι ἀδύνατον νὰ ἐκτιμηθῇ ἡ ἀξία πωλήσεως τοῦ, 228.000 τόν., δεξαμενοπλοίου, ἀλλ' οὐδεμία Τραπέζα θὰ τὸ ἔξετίμα περισσότερον τῶν 25 ἑκατομ. δολαρίων, εἰς

1948 και τὸ 1951 μετεξεπιαδεύθη εἰς Κ.Ε. Α.Α. 'Υπηρέτησεν εἰς ὑπευθύνους και νευραλγικὰς θέσεις τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος και τοῦ Υ.Ε.Ν., ὅμιλει δὲ τὴν ἀγγλικήν, γαλλικήν και ἵσταλικήν και ἔχει τιμηθῆ μὲ διαφόρους τιμητικάς διακρίσεις.

Dιὰ Π. Δ)τος, δημοσιευθέντος εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως, προήχθησαν εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ πλοιάρχου ὁ ἀντιπλοιάρχος Λ.Σ. κ. Θ. Πλακοκέφαλος και εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ ἀντιπλοιάρχου ὁ πλωτάρχης Κ. Π. Πρωτονοτάροις.

Dι' ἔτερου Π. Δ)τος, προήχθη εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ ἀνθυποπλοιάρχου Λ.Σ. ὁ σημαιοφόρος κ. Σ. Κανέλλης.

Ο κ. ΑΜΑΡΑΝΤΙΔΗΣ

Mετὰ μακρὰν και εύδοκιμον σταδιοδρομίαν ἀπεχώρησεν τῆς ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου ὁ 'Αρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ὑποναύαρχος κ. Γ. 'Αμαραντίδης.

'Ο κ. 'Αμαραντίδης, καταταγείει εἰς τὸ Λ.Σ. κατὰ τὸ 1946 ὑπηρέτησεν εἰς πλείστας νευραλγικὰς ὑπηρεσίας τοῦ YEN, εἰς Λιμεναρχεία, Λιμενικὴν Αστυνομίαν, Δ)νσιν 'Ακτοπλοΐας, ἔδρυσε και ὠργάνωσε τὸ παράτημα τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου 'Αθηνῶν κ.λ., διετέλεσε δὲ Διευθυντής τῆς Δ)νσεως Μελετῶν και Ναυτιλιακῆς 'Αναπτύξεως ἐπὶ τετραετίαν.

'Η ἐνάσκησις τῶν καθηκόντων του, διεπομένη ἀπὸ βαθεῖαν ἀγάπην πρὸς τὸ πλοίον, τοὺς ἀνθρώπους του, τὸ Λιμενικὸν Σῶμα και τὸ γενικότερον συμφέρον τῆς Ναυτιλίας, ἀπετέλεσεν ἀντικείμενον μεγάλης ἐκτιμήσεως και ἔτυχεν καθολικῆς ἀναγνωρίσεως παρ' ὅλον τῶν μετὰ τοῦ YEN συναλλασσομένων, κοιδὼν και τῆς Πολιτείας, παρ' ἡς ἔτυχε πολλῶν τιμητικῶν διακρίσεων.

'Γνώστης τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας μας, πράος τὸν χαρακτῆρα, δίκαιος και εὐγενής, ἐπαξιώς ἀνήλθεν εἰς τὴν ἀρχηγίαν τοῦ Λ.Σ., καταλιπών ἀπερχόμενος τὰς ἀριστας τῶν ἐντυπώσεων.

μίαν ἀναγκαστικὴν πώλησιν.

'Ως ἀποτέλεσμα, οἱ ναυπηγοὶ ἀναγκάζονται νὰ ὑποστήριξουν τοὺς πλοιοκτῆτας, οἱ ὄποιοι εύρισκονται εἰς τοιαύτην θέσιν, ἀπλῶς και μόνον διὰ νὰ προστατεύσουν τὰς ἐπενδύσεις τῶν εἰς ὑλικὰ πλοίου και ἀμοιβάς τοῦ ἐργατοτεχνικοῦ δυναμικοῦ τῶν ναυπηγείων. Και δὲν πρόκειται περὶ μεμονωμένων περιπτώσεων. Είναι πολλαῖς αἱ ἐκποιήσεις εἶναι ἀναπόφευκτοι.

ΤΑ ΠΑΡΑΔΟΞΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

'Ανατολικῶν τοῦ Μπέργκεν εἰς τὴν Νορβηγίαν, ὑπάρχουν τὰ ύψιτεδα τοῦ Χάρταγκερ, πλουσιώτατα εἰς θεσμάτων τέσσερα, τῶν παγετώνων και τῶν ποταμῶν τῆς περιοχῆς. Τὰ ὕδατα αὐτά, μελετᾶται διὰ νὰ μεταφέρουν πρὸς διανομὴν εἰς τὰ διάφορα κράτη τοῦ Περσικοῦ, τὰ ὄποια μεστίζει μονίμως η λειψυδρία, καθ' ἡν ώραν τροφοδοτούν τὸν κόσμον δόλκηρον διὰ τοῦ μέλανος χρυσοῦ των.

'Πρωτότοπος και μεγαλοφυς ἡ ίδεα. Διὰ τοῦτο και πολλοὶ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ ἀποβλέπουν μετ' ἐμπιστοσύνης πρὸς αὐτήν διὰ νὸ δυνηθοῦν ν' ἀπασχολήσουν τὰ συνεχῶς πληθαίνοντα ἐν παροπλισμῷ πετρελαιοφόρα των. Δυστυχῶς λείπουν πρὸς τὸ παρὸν λεπτομερέστερα πληροφορίαι διὰ νὸ ἐκτιμήση τις τὸ μέγεθος τῆς ἐπιχειρήσεως. 'Εκ πρώτης ὄψεως, ομως, φαίνεται ὑποσκελίζουσα ἀκόμη και τὴν ἐπινόσιν τῶν Ο/Ο και ΟΒΟ, τῶν ὄποιων, ως γνωστόν, τὸ κύριον προσὸν ἔγκειται εἰς τὴν ἔξασφαλισιν ναύλου κατὰ τὸν ἀμφοτερόπλουν. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν τάνκερς τοῦ Χάρταγκερ ἡ

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

πληρότης θὰ είναι όπωσδήποτε ήγγυημένη. Πετρελαιοφόρα κατά την μίαν διαδρομήν και υδροφόρα κατά την άλλην, θ' απόδομήν τελικώς... χρυσοφόρα.

Είς παράδοξην ύψη, δύολογουμένως, έχει φθάσει η έπικοινωνία των λαών εἰς την έποχήν μας. Γνωρίζουμεν, βεβαίως, τὰς άπιθανούς ποικιλίας τῆς διανομῆς τῶν ὀγκοθάνεων εἰς παγκόσμιον κλίμακα. 'Άλλ' οὐδὲ διφλέος κάτοικος τοῦ Κουβέντη ή τοῦ 'Ιράκ θά πίνη διαυγές νορβηγικὸν ςδωρ τοῦ Χάρταγκερ, δὲν τὸ έφανταζόμεθα. 'Η κρίσις τῶν δεξαμενοπλοίων τὰ παράδοξα κατεργάζεται.

ΤΟ ΠΑΙΓΝΙΔΙ

'Αξίωμα διὰ τὸν "Ελληνα ναυτικὸν ἐπιχειρηματίαν: 'Στὸν ύψωμό νὰ πουλᾶς καὶ στὸν ἔπεισμὸ νὰ ἀγοράζῃς'. 'Ανέκαθεν ἐτηρήθη ἐφ' ὅσον τὰ οἰκονομικὰ μέσα προσφέρονται. 'Αγορασταὶ καὶ τώρα οἱ "Ελληνες, οἱ διασέντοντες τὰ μετρήτα, μὲ τὴν ἀπουσίαν, δύνασθαι, τῶν Τραπεζῶν. 'Αγοράζουν δεξαμενοπλοῖα εἰς τὰς ἑκπληκτικὰς χαμηλάς τῶν τιμάς. Κερδοσκοποῦν ἐκ τοῦ ἀσφαλοῦς ἵσως, ἐφ' ὅσον, βεβαίως, αἱ τιμαὶ τοῦ παλαιοσιδήρου θὰ κρατηθοῦν εἰς ψηλὰ πῶς ἐπίπεδα. 'Ἐντὸς μηνὸς, δέκα ξένων δεξαμενοπλοίων ἔγνωσθη ἡ παρ' 'Ελλήνων, ἀγορά. Καὶ ἡ ἀγοραστικὴ διάθεσις ζωρὰ διατηρεῖται.

Κερδοσκοποῦν, βεβαίως, οἱ ἀγορασταὶ. Περὶ τὴν τιμὴν σχεδὸν τοῦ παλαιοσιδήρου ἀγοράζονται, τώρα, τὰ παλαιότερα τάκερς. 'Η περαιτέρω πτωσίσις αὐτῶν δὲν προβλέπεται ἀπὸ τοὺς κερδοσκοποῦντας. Τὰ πλείστα τῶν ἀγοράζομένων είναι σκάφη μετρίας χωρητικότητος. Δὲν ἀποκλείεται, κατὰ τοὺς ἀγοραστάς, κάποια βελτίωσις τῆς ναυλαγορᾶς διὰ τὰ μέσου μεγέθους σκάφη, μετὰ τὸ ἄνοιγμα καὶ τῆς διώρυγος, ὅποτε τὸ παιγνίδι θὰ κερδηθῇ. Τὸ εὐχόμεθα.

Η ΑΝΕΡΓΙΑ ΕΠΙΤΕΙΝΕΤΑΙ

'Ανατρέπονται αἱ καταστάσεις. 'Ολιγώτεραι ἐπισημαίνονται αἱ ἀπολύτεις ναυτικῶν ἀπὸ τὰ παντοτόρα πλοῖα, διλγύτεραι κατ' ἀκολουθίαν καὶ αἱ ναυτολογήσεις. Οἱ ὑπηρετοῦντες, παρὰ τὴν ὑπερενιαστικὸν παραμονὴν τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων, δὲν στέργουν εἰς τὴν παλιννόστησιν. Πληροφοροῦνται τὰ τοῦ ὀθρόου παροπλισμοῦ τῶν τάκερων καὶ τὰς ἔδω δυσχερεῖσας ἐξευρέσεως νέας ἐργασίας. Κρίουν σκόπιμον τὴν παράτασιν τοῦ χρόνου τῆς συμβατικῆς τῶν ὑπηρεσίας. Τοῦτο, βεβαίως, ἐπιτείνει τὴν πύκνωσιν τῶν τάξεων τῶν ἔδω ἀνέργων.

Διὰ τὸν ἐφοπλιστὴν συμφέρουσαι εἶναι αἱ διλγύτεραι ἀπολύτεις. Αἱ διπάναι τῆς παλιννοτίσεως καὶ τῆς ἀποστολῆς τοῦ ἀντικαταστάτου εἶναι ὑπολογίσιμοι, λαμβανομένης ὑπὸ σφίν καὶ τῆς χαμηλῆς ναυλαγορᾶς. "Ενα, ἄλλωστε, ἀπὸ τὸ σοδαρὰ μειονεκτήματα τῆς ἐπανδρώσεως τῶν ποντοπόρων πλοίων μας ἥτοι εἰναι αὐτὸ τὸ συχνὸν 'πτήγαινε - ἔλλω' τῶν πληρωμάτων μας.

Τὸ γεγονός αὐτὸ, ἀπλῶς ἐπισημαίνεται. 'Η ἀνεργία, πάντως, ἐπιτείνεται.

* * *

"Οχι, κ. 'Υπουργε! Δὲν σᾶς ἔχουν ἐπαρκῶς ἔνημερωμένον. 'Ανεργία — καὶ σημαντικὴ μάλιστα — ὑφίσταται ἡδη εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς ναυτικῆς ἐργασίας. 'Η ἀνεύρεσις μιᾶς ἀπασχολήσεως δὲν εἶναι εὐχέρης, διπάς διατείνεσθε εἰς τὴν πρὸς τὸν δουλευτὴν κ. Παπαπολίτην ἀπάντησίν σας.

"Ἐργον προνοίας εἶναι ηθεμοθέτησις τοῦ Ταμείου 'Ανεργίας, πρὶν ἡ μάς καλύψουν τὰ γεγονότα. Μὲ τὸ πενιχρὸν, ἄλλως τε, ἐπίδομα τῶν 3.000 - 4.000 δραχμῶν μηνιαίων δὲν καλύπτονται, κ. Παπαδόγγονα, αἱ στοιχειωδέστεραι ἀνάγκαι μιᾶς οἰκογενείας. Πολὺ δὲ περισσότερον, ὅταν τοῦτο θὰ παρέχεται, κατὰ τὸν κ. 'Υπουργόν, εἰς τοὺς ἀσθενοῦντας ἡ ἀναρρωνύντας μόνον ναυτικούς.

ΤΑΜΕΙΟΝ ΑΝΕΡΓΙΑΣ

'Ανέργους ἔχουμεν ἡδη πολλούς. Καὶ χωρὶς τὴν θερινὴν ἔξορμησιν τῶν κρουαζιεροπόλων, τὸ πρόβλημα τῆς ναυτεργατικῆς ἀνεργίας θὰ ἐνεφανίζετο ὑπὸ τὴν ὁξυτέραν αὐτοῦ μορφῆν.

Πλησιάζουν, πάντως, τὰς δέκα χιλιάδας οἱ ἀνεργοί. Εὔτυχημα η συνεχίζουμενή ἀπασχόλησις τῶν ἔργων φορτίου σκαφῶν, παρὰ τοὺς χαμηλούς κρατούντας ναύλους. Περαιτέρω κάμψις τῆς ναυλαγορᾶς θὰ προεκάλει τὸν παροπλισμὸν καὶ τινῶν ἀπὸ τὰ πολλὰ «τουμπέτερχες» σκάφη μας, δηπάς καὶ τὰ μπάλκα κάρριερες.

'Οπωσδήποτε, πρόβλημα ἀνεργίας ἀνακύπτει. 'Η ἀντιμετώπισίς του θὰ ἐπρεπε νὰ είχεν ἡδη ἀπασχόληση τοὺς ἀρμοδίους. Εἶναι ἀνεπιτέρεπτον διὰ μίαν μεγάλην Ναυτιλίαν, ὅπως ἡ ἴδική μας, τὸ κρατοῦν καθεστῶς τῆς ἀπασχόλησεως τῶν ναυτικῶν ἐφ' ὅσον οἱ ναύλοι τὸ ἐπιτρέπουν καὶ τῆς ἄνευ προστασίας ἀπολύτεως τῶν μὲ τὴν πρώτην κατηπήν τῆς ναυλαγορᾶς. Τὸ παρελθόν μᾶς ἐδίδασε πολλά. 'Εξήσαμεν τὴν κατὰ καιρούς δυστυχίαν τῶν ἀνέργων ναυτικῶν μας, τὰς στέρησις εἰς ὃν ὑπεδάλετο κατὰ τὰς συχνὰς ναυτιλιακὰς κρίσεις ἡ ναυτικὴ οἰκογένεια. 'Επιτακτικὴ προέβαλε καὶ προβάλ-

λεται ἡ ἀνάγκη τῆς υπέρ τῶν ἀνέργων κοινωνικῆς προνοίας. Τὸ Ταμείον 'Ανεργίας — ἔδρυμα συγκεκριμένην ἔχον τὴν ἀποστολὴν τῆς περιθλάψεως τῶν ἀνέργων ναυτικῶν — ἐπρεπε νὰ είχεν ἡδη συσταθῆ. 'Αν αἱ περιστάσεις δὲν τὸ ἐπέτρεψαν μέχρι τοῦδε, μὲ τὴν εἰσφορὰ τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν ναυτικῶν κρίσισις πλήρως δικαιοιογεῖ τὴν κρατικὴν ἐν προκειμένω μέριμναν.

Εἰς καμίαν ἄλλην μεγάλην ναυτικὴν χώραν, ὁ ναυτεργάτης ἐγκαταλείπεται εἰς τὰς παλιντρόπους τῆς ναυλαγορᾶς ἔξειλίξεις. Προστατεύεται. Αὐτήν, ἀκριβῶς, τὴν προστασίαν ἔχειτομεθα καὶ διὰ τὸν ἰδιόκιον μας ναυτικούν. Τὸ θλιβερὸν θέαμα τοῦ παρελθόντος, καθ' ὃ ὁ ἀνεργός ναυτικός μας ἔξειποιει τὸ νοικοκυρίο του διὰ νὰ ἀποκτήσῃ τὸν ἀποτέλεσμαν, δὲν πρέπει ποτὲ νὰ ἐπαναληφθῇ.

Τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας καλεῖται, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τοὺς ναυτιλιακοὺς παράγοντας, τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ τοὺς ναυτεργάτας, νὰ μελετήσῃ τὰ προσφορώτερα κατὰ τῆς ἀνεργίας μέτρα καὶ νὰ τὰ θεσμοθετήσῃ τὸ ταχυτέρον.

'Επιστασίαινομεν γεγονότα καὶ προειδοποιούμεν διὰ τὰς συνεπείας των τοὺς ἀρμοδίους καὶ τοὺς ἐνδιαφερομένους.

Τὸ Ταμείον 'Ανεργίας — ὅχι τὸ παρὰ τὸ Ν.Α.Τ. ἀνενεργὸν ὑποτυπώδες — πρέπει ἐντὸς τοῦ ταχυτέρου χρονικοῦ διαστήματος νὰ καταστῇ πραγματικότης, πρὶν ἡ τὰ γεγονότα μᾶς προλάβουν. Ρητὴ ἡ ὑποχρέωσίς μας αἱτά μόνον τὸ γεγονός, ὅτι ὁ ναυτικὸς εἰσφέρει τὰ πολλὰ εἰς τὴν Οἰκονομίαν μας, χωρὶς ἀντάλλαγμά τι υπέρ αὐτοῦ.

ΟΙ ΕΓΧΡΩΜΟΙ

Καὶ ἐφ' ὅσον πυκνοῦνται αἱ τάξεις τῶν ἀνέργων, οἱ ἔγχρωμοι θὰ περιστέψουν. 'Ολιγώτεραι καὶ αὐτῶν αἱ ναυτολογήσεις. Προτιμώνται, βεβαίως, οἱ 'Ελληνες, δεδομένης καὶ τῆς δυνατότητος ἐπιλογῆς.

Κέρδος, ἄλλως τε, τοῦ πλοίου ἡ τοιωτή ἔξειλίξης. 'Ο ἐφοπλιστὴς ὑποχρεοῦται — κακῶς, καθ' ἡμᾶς — εἰς τὴν καταστολὴν τοῦ αὐτοῦ μισθολογίου καὶ εἰς τοὺς ἔγχρωμους. Προτιμήσος, ἀσφαλῶς, ὁ ἴδιος μας ναυτικός. Εἶναι ἀποδοτικότερος.

Δὲν θὰ παύσωμεν, βεβαίως, ἀναγνωρίζοντες τὰς δυνητικὰς τῶν ἔγχρωμων, εἰς δυσκόλους, διὰ τὴν ἐπανδρώσειν τῶν πλοίων μας, ἡμέρας. Καὶ ἔχομεν κάθε λόγου καὶ κάθε συμφέρον νὰ διατηρήσωμεν τὸ καλὸν ὄνομα τῆς Ναυτιλίας μας μεταξὺ τῶν ἔγχρωμων ναυτικῶν. Δὲν ἀποκλείεται, εἰς στιγμὰς ἀνακάμψεως τῆς ναυλαγορᾶς καὶ, ἐκ παραλλήλου, τῆς Οἰκονομίας μας, οἱ 'Ελληνες ναυτικοί νὰ μᾶς λείψουν. Πρὸς τοὺς ἔγχρωμους καὶ πάλιν θὰ στραφῶμεν.

Τὸ γεγονός, ἐπίσης, τῆς καταβαλλομένης, αἱ τὰς ἀραβικὰς χώρας, προσπαθείας, διὰ τὴν δημιουργίαν ιδίου Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, δὲν πρέπει καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς, τῶν πληρωμάτων, νὰ μᾶς ἀφήσῃ ἀδιαφόρους. Στελέχη θὰ χρειασθῶν, ίκανά, οἱ 'Αραβες. Θὰ τὰς ἀναζητήσουν, ἀσφαλῶς καὶ μεταξὺ τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ. 'Η πρὸς τὰς ἀκείνης πολλῶν ιδικῶν μας, δὲν ἀποκλείεται, ὃν τὸ μισθολόγιον, ὅπως πιστεύεται, θὰ είναι ικανοποιητικόν. Οἱ ὑπερτησαντες, κατ' ἀκολουθίαν, εἰς Ἑλληνικὰ πλοῖα, ἔγχρωμοι, ἵσως νὰ χρειασθῶν καὶ ἀργότερον. Εἶναι μία ὑπολογίσιμος ἐφεδρεία διὰ τὸ Εμπορικὸν Ναυτικόν μας.

ΕΠΙ ΜΙΑΣ ΠΑΡΕΞΗΓΗΣΕΩΣ

'Ως νὰ μὴ ἔφθαναν αἱ πρόσφατοι αὐξήσεις τῶν μισθῶν τῶν ναυτικῶν, ίκανοποιήσασι τὸ δίκαιον αἴτημα τῆς ἀναπροσαρμογῆς τῶν ἀποδοχῶν τῶν, εἰς ἥν ἔστεραν οἱ πλοιοκτῆται, παρὰ τὴν ἀναμφισβήτητον κρίσιν τῶν ναύλων καὶ τοὺς παροπλισμούς, νέον ζήτημα προεκλήθη μὲ τοὺς, πράγματι, καταβαλλο-

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΥ 15 - 17

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ καὶ ENOIKIAZONTAI συγκροτήματα γραφείων υπερπολυτελούς κατασκευῆς πλησίον τοῦ Νέου Σταθμοῦ ἐπιβατῶν ἐξωτερικοῦ (πλατεία Αγίου Νικολάου Πειραιώς).

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ἐπίσης πρὸς πώλησιν καὶ ἐνοικιασμένα παρὰ ναυτιλιακῶν ἔταιριῶν, συγκροτήματα γραφείων, υψηλοῦ εἰσοδήματος.

Μᾶρκος καὶ 'Αργύρης ΧΟ·Ι·ΜΕΣ Α.Ε.

Τηλ. 621-925, 613-464, 619-349

μένους, ύπερ τὴν συλλογικὴν σύμβασιν, μισθως. Ήξέθη τούτων ἡ αὐξήσις, μὲ τὸ ἐπιχείρημα ὅτι δὲν ἐπιχολούμφοισεν εἰδικὸν συμφωνητικόν, προβλέπον συμψηφισμὸν τῶν αὐξήσεων πρὸς τούς, ύπερ τὴν συλλογικὴν σύμβασιν, καταβαλλομένους μισθῶν καὶ πρὸς τὴν ἀποφιν ταύτην εἰ καὶ δι' ἄλλους λόγους, προσεχώρησε τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Παρερχέθη σύτοις ἡ εὔκαιρια νέων διενέξεων μεταξὺ πλοιάρχων καὶ πληρωμάτων, κυρίως εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἐνθα ὁ πλοίαρχος, στερούμενος νομικῶν γνώσεων, ἀλλὰ καὶ συμβουλῶν «Ἐλληνος νομικοῦ, καλεῖται νὰ ἀντεπεξέλθῃ εἰς τὴν ἐπισειμένην, ἀπὸ τὸν ναυτικὸν, ύπερ τῶν ἀπόφεων του, γνώμην τοῦ ὑπουργεῖον. 'Ἐν τούτῳ δὲν ἡ ἔλλειψις τοῦ εἰδικοῦ συμφωνητικοῦ δὲν σημαίνει ὅτι ἀπεκλείσθη ὁ συμψηφισμός, ἐάν πράγματι καταβάλλεται μείζων μισθός. Οὕτως, ἔχουν ἀποφασίσει τὸ δικαστήρια καὶ δὴ ὡς μόνον ὑπὸ τὸ κράτος τῆς ισχύος τοῦ εἰδικοῦ, περὶ συμψηφισμοῦ, συμφωνητικοῦ, ἀλλὰ καὶ ἀνέν τοῦ εἰδικοῦ συμφωνητικοῦ, πράγματι δὲ ἡ ἀποφιν αὐτῆς εἶναι ἡ ἐνδεικυούμενη, διότι οὐδεὶς δύναται νὰ ὑποστηρίξῃ, ὅτι αὐξηθέντων τῶν ἐν τῇ συλλογικῇ σύμβασι κατωτάτων ὥριων μισθῶν, ἐσκοπεῖτο οὐχὶ τοῦτο, ἀλλὰ ἡ αὐξήσις τῶν, ύπερ τὴν συλλογικὴν σύμβασιν, καταβαλλομένων μισθῶν, διότι οὐδὲ ἐπὶ στιγμὴν ἐσκέφθησαν ἡ ἀντιμετώπισαν, κατὰ τὰς σχετικὰς διαπραγματεύσεις, οἱ ἐνδιαφερόμενοι.

Σχετικῶς, ἡ «Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν προέδρη εἰς παραστάσεις, φαίνεται δὲ ὅτι ἀνεγνωρίσθη, κατ' ἄρχον — ἀν μή τι ἄλλο — ὁ ἀμφιβαλλόμενος χαρακτήρος τοῦ θέματος, ὅστις, βεβαίως, ἀποκλείει τὴν κατηγορηματικὴν βεβαίωσιν πρὸς τὸν ναυτικόν, διότι δικαιουται αὐξήσεως τῶν πράγματι καταβαλλομένων μισθῶν.

Ἡ πλήρης ἔκθεσις καὶ ὄρθη ἀντιμετώπισις τοῦ θέματος, πρὸς ἀποφυγήν, κατὰ τὸ δυνατόν, διενέξεων, ἀποβάλλεται νὰ προέλθῃ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας καὶ ταύτην ἀναμένουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι.

ΑΙ ΑΠΟΦΕΙΣ ΤΟΥ Υ.Ε.Ν.

Αἱ ἀπαντήσεις τοῦ Υ.Ε.Ν., ἐπὶ τοῦ ἀναφύντος ζητήματος, ἔχουν ὡς κάτωθι:

1) Κατὰ τὸν ὑπογραφὴν τῶν παλαιοτέρων συλλογικῶν σύμβασεων ἐργασίας πληρωμάτων φορτηγῶν πλοίων, ἄνω τῶν 4.500 τόν. d.w., τὸ θέμα τοῦ συμψηφισμοῦ τῶν χορηγηθεισῶν, δι' αὐτῶν, αὐξήσεων πρὸς τὸ χορηγούμενον δῶρον πλοιοκτήτου (Bonus), ἐπελεύθετο διὰ τῆς ὑπογραφῆς κοινῆς ἐγγράφου δηλώσεως μεταξὺ «Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν» καὶ Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας, διὰ τῆς ὁποίας συνεφωνεῖτο ὁ συμψηφισμός. Εἰς τὸν περίπτωσιν τῆς ισχυσάσης, μέχρι 31.12.1974 συλλογικῆς σύμβασεως, ἡ κοινούμθησεν ἡ ὑπογραφὴ τῆς ἀπὸ 10.5.1973 Εἰδικῆς Συλλογικῆς Σύμβασεως περὶ συμπληρώσεως τῶν δῶρων τῆς ἀπὸ 14ης Μαρτίου 1973 κωδικοποιημένης Συλλογικῆς Σύμβασεως», κυρωθείσης διὰ τῆς ὑπὸ ἄριθ. 403/3553/21.5 ἀπὸ 31.5.75 Ὑπουργικῆς Ἀποφάσεως, διὰ τῆς ὁποίας συνεφωνήθη ὁ συμψηφισμός τῆς χορηγηθείσης αὐξήσεως πρὸς τὸ χορηγούμενον, ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου, δῶρον (Bonus).

2) Ἡ νέα συλλογικὴ σύμβασις ἐργασίας πληρωμάτων φορτηγῶν πλοίων, ἄνω τῶν 4.500 τόν. d.w., δὲν ὄρθεται τὶ περὶ τοῦ συμψηφισμοῦ ἡ μὴ τῶν χορηγούμενων, βάσει τῶν ἀτομικῶν συμβάσεων, δῶρων πλοιοκτήτου, οὐδὲ ἡ κοινούμθησεν ἡ ὑπογραφὴ συμφωνητικοῦ μεταξὺ «Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν» καὶ Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας, ἐπιλύνοντος τὸ θέμα, καθ' ὅσον ἡ τελευταία δὲν ἀπεδέχθη τὴν συνομολόγησιν του.

3) Οὕτως, ἀνέκυψεν ἀμφισβήτησις ὡς πρὸς τὸν συμψηφισμὸν ἡ μὴ τῶν δοθεισῶν αὐξήσεων πρὸς τὸ χορηγούμενον, βάσει τῶν

ἀτομικῶν σύμβασεων, δῶρον πλοιοκτήτου (Bonus), διὰ τοὺς ναυτολογηθέντας πρὸ τῆς 10.3.75, ναυτικούς, ἡμερομηνίας καθ' ἧν ὑπεγράφη ἡ νέα συλλογικὴ σύμβασις.

4) Ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρῳ θέματος ἔχουν ἐκδοθῆ δικαστικοὶ ἀποφάσεις, δεχόμεναι τὸν συμψηφισμόν, αὐτοὶ, ὅμως, δὲν φαίνεται νὰ ἔχουντοι τὸ θέμα.

Εἰς ἄς περιπτώσεις ἀνακύπτει ἀμφισβήτησις μεταξὺ πλοιοκτήτου ἡ πλοιάρχου καὶ ναυτικοῦ ἐπὶ τοῦ ἐλόγῳ θέματος, δύναται ὁ ναυτικὸς νὰ διατυπώῃ ἐπιφύλαξιν κατὰ τὴν ἔξοφλησίν του.

5) Λαμβανομένου ὑπὸ ὄψιν, ὅτι εἰς τὴν ἐννοίαν τοῦ μισθοῦ περιλαμβάνονται καὶ ὅλαις αἱ τακτικῶς καταβαλλόμεναι πρόσθετοι ἀμοιβαῖ, μεταξὺ τῶν ὁποίων καὶ τὸ καθιερωθέν, διὰ τῆς νέας συλλογικῆς σύμβασεως, ἐπίδομα διοικήσεως μηχανοστασίου ἐκ 40 λιρῶν:

a) Τὰ προεκτεθέντα περὶ συμψηφισμοῦ ἴσχουν καὶ διὰ τὴν περίπτωσιν τοῦ ἐπιδόματος διοικήσεως μηχανολεθητοστασίου, καὶ

b) Κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς, λόγῳ ἀπολύσεως, ἀποτζημιώσεως εἰς τὰς προδεπομένας, ὑπὸ τοῦ K.I.N.D., περιπτώσεις, λαμβάνεται ὑπὸ ὄψιν καὶ τὸ ἐλόγῳ ἐπίδομα.

ΝΑΥΠΗΓΙΚΑ ΔΑΝΕΙΑ

«Ἔχουμεν τὴν ἀσφαλῆ πληροφορίαν, ὅτι ἡ Νομισματικὴ Ἐπιτροπή, πρὸ τῆς ἀνάγκης τῶν πραγμάτων, ἀπεφάσισε τὴν ἐπανάληψιν τῆς δανεισθήσεως τῆς ναυπηγικῆς μας βιομηχανίας. Οὐδὲν ἄλλο πρόκειται νὰ πράξῃ, παρὰ νὰ ἀκολουθήσῃ ὅ,τι εἰς τὴν ξέ-

νην εἶναι πλέον καθιερωμένος θεσμός. Δὲν δανειοθούνται μόνον αἱ ναυπηγήσεις, ἀλλὰ καὶ ἐπιχορηγούνται, εἰς τινας χώρας, ἀπὸ τὸ Κράτος.

Σχετικῶς μὲ τὰς χρηματοδοτήσεις τῶν ναυπηγήσεων εἰς ἄλλας χώρας ἔχουμεν νὰ πληροφορήσωμεν τοὺς ἐδῶ ἀρμοδίους τὰ ἥδη εἰς τὰ εὐρωπαϊκὰ ναυπηγεία κρατούντα :

Γερμανία (πλήν τῆς ἐπιδοτήσεως κατά 12.5%): Τραπεζικὴ χρηματοδότησις ἔως 80% τῆς ἀξίας τοῦ ναυπηγήματος. Διάρκεια δανείου 9ετής καὶ ἐπιτόκιον 7 - 8%.

Γαλλία: Τραπεζικὴ χρηματοδότησις ἔως 80%. Διάρκεια χρηματοδοτήσεως δεκαετής. Ἐπιτόκιον 6.5 - 7.6%.

Ισπανία: Τραπεζικὴ χρηματοδότησις ἔως 70%. Διάρκεια 7 - 8 ἔτη. Ἐπιτόκιον 8%.

Νορβηγία: Ποσοστὸν χρηματοδοτήσεως σεως 70%. Διάρκεια 8ετής. Ἐπιτόκιον 8%.

Καὶ πρόκειται, κατὰ κοινὴν ἀναγνώρισιν, περὶ παραγωγικῶν δανείων, συναλλαγματογόνων. Παντοῦ ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία ἐπὶ τῶν τοιαύτης ἐκτάσεως χρηματοδοτήσεων ἐδράζεται. «Ανευ αὐτῶν ναυπηγικὴ παραγωγὴ δὲν νοεῖται. Αὐτὸ καὶ συμβαίνει τώρα καὶ παρ' ἡμῖν. Ολίγον ἀκόμη, ἀν τὸ Κράτος δὲν ἀνέκρουε πρύμναν, ἡ νεαρὰ ναυπηγικὴ μας βιομηχανία θὰ διελύεται. Τὰ πρώτα συμπτώματα ἐπισημαίνονται ηδη. Τὴν τελευταίαν στιγμὴν τὸ Κράτος κατείδεν, εὐτυχῶς, τὴν ἀνάγκην.

Ἐξεταστέον ὅμως: Ποῖοι θὰ εἶναι οἱ ὅροι τῆς δανειοθήσεως; Εύνοικώτεροι πρέπει νὰ εἶναι, συναγωνιστικώτεροι τῶν ξένων ναυπηγείων, ἵνα ἐπιτύχωμεν καὶ τὰς παραγγελίας.

Καὶ συγκεκριμένως ὑποδεικνύεται :

1. Ἡ ἐλευθέρα χρηματοδότησις ὑπὸ τῶν Ἐμπορικῶν Τραπεζῶν Ἐλλήνων καὶ ξέ-

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

νων πλοιοκτητῶν διὰ ναυπηγήσεις ἐν Ἑλλάδι μέχρις 80% τῆς ἀξίας πλοίου, πλωτοῦ μέσου καὶ πλωτῶν ἡ ἐδραζούμενων ἐπὶ τὸν θυσοῦ κατασκευῶν διὰ διατρῆσεις/ἀντλήσεις πετρελαίων. Τὸ ἐπιτέλιον δέον ὅπως μὴ ὑπερβαίνῃ τὸ 7% ἐπισίως, τὸ δὲ τοκοχρεωλύσιον νὰ είναι 10ετές.

Προκειμένου περὶ Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν, κρατικὴ ἐγγύησις 30%, εἰς τρόπον ὅστε ἡ ἀπάτησης τῶν Τραπέζων δι' ἐγγύησιν τοῦ πλοιοκτήτου κατὰ τὸ ἔτερον 50% νά περιορίζεται εἰς πράτην προτιμωμένην ὑποθήκην τοῦ ναυπηγουμένου.

2. Έλευθερία τῶν Ἐμπορικῶν Τραπέζων νά έγγυώνται πρός τοὺς πλοιοκτήτας, ὑπὲρ τῶν ναυπηγείων, τὴν καλὴν ἐκτέλεσιν καὶ τήρησιν τῶν ὄρων τῆς ναυπηγικῆς συμβάσεως.
 3. Ἀπαλλαγὴ ἐκ χαρτοσημάνσεως τιμολογίων ἐπισκεύων πλοίων.
 4. Προνόμια Ἐλευθερίας Ζώνης εἰς τὰ Ἐλεύθερα Τελωνειακὰ Συγκροτήματα τῶν Ναυπηγείων.
 5. Ἀμεσος δασμολογικὴ ἀπαλλαγὴ πρώτων ὑλῶν, εἰσαγομένων ἐκ τοῦ ἔξωτερου ὑπὸ τῶν παραπλεύρων διοιηχανίων, προκειμένου περὶ προϊόντων χρησιμοποιουμένων ὑπὸ τῆς ναυπηγικῆς διοιηχανίας (ἡλεκτρόδια, ξυλεία κ.λπ.).

Προϋπόθεσις τὰ ἀνωτέρω μέτρα διὰ τὴν ἀπρόσκοπτον καὶ συναγωνιστικὴν λειτουργίαν τῶν ναυπηγείων. Πρέπει, πάντοτε νὰ ἔχωμεν ὑπ' ὄφιν ὅτι τὰ ιδικά μας ναυπηγεῖα δημιουργήματα τῆς ἀνόργανου ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας, ἔχουν νὰ ἀντιπαλαίσσουν μὲν βιομηχανικά συγκρίτιματα, αἰώνιδιον ζωῆς καὶ μεγίστης παραγωγῆς, ποικιλοτρόπως ἀπὸ τὰ Κράτη των ὑποστηριζόμενα.

ΜΠΛΑΚ ΛΙΣΤ :

Λέγονται πολλὰ ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν προ-
οπτικῶν μετά τὸ ἀνοιγμά του Σουέζ. Ἐκ
διαφόρων ὅμως πηγῶν μᾶς ἐπεσχάμηνθή
μελανὸν σημείον διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, τὸ
ὅποιον ἀξίζει ὅλως ιδιαιτέρας προσοχῆς.

Ως γνωστόν, από της πρώτης ἀραβο-
σραχιλινῆς συρράξεως, τὰ Ἑλληνικά πλοιαί,
τὰ όποια εἰν τῇ ἀναζήτησει τοῦ ναύλου των
προστηγγίζον εἰς λιμένα τοῦ Ἰσραήλ, διέ-
πραστον ἀδίκημα διά τάς ἀραβικάς Ἀρχάς,
αἱ όποιαι καὶ τὰ κατέγραφον εἰς «μαύρον
πίνακα». Τῆς καταγραφῆς αὐτῆς καὶ τῶν
συνυπειῶν της, πικράν πείραν ἔχουν πλει-
στοι ὅσοι «Ἐλλήνες πλοιοκτήται. Λέγεται,
λοιπόν, τώρα, ὅτι εἰς τὰ πλοῖα αὐτά τοῦ
μπλάκα λίστ θὲν θὰ ἐπιτραπῇ ἡ διέλευσις
διὰ τὴν ἐλεύθερουσσά μεντὸν Διάρρυγος.

Θέλουμεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι ἡ πληροφορία δὲν εἶναι ἀκριβῆς. Ἡ φίλη Αἴγυπτος, μεθ' ἣς τόσοι δεσμοὶ μᾶς συνδέουν, εἶναι εἰς θέσιν γὰ ἀντιληφθῆ ὅτι τὸ πλοῖον γενικῶς καὶ εἰδικώτερον τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν πλοῖον, εὗνος τὸν ἀνεγνωρισμένον ρόλον του, ὃς διεθνῶς μεταφορέως, οὐτε ἐπιλέγει οὕτε προτιμᾷ τάς διαδρομὰς καὶ τάς προσεγγί-

σεις. Ἐπιτελεῖ ἔργον καὶ προσφέρει ὑπηρεσίας, τῶν ὁποίων τὴν σημασίαν καὶ τὸν χαρακτῆρα δὲν ἀρκούν νὰ ἀλλιώσουν αἱ τοπικαὶ διαφοραὶ καὶ συγκρόνεισι, ἀσχέτως συμπαθειῶν καὶ ὁσχέτως ἀποτελεσμάτων.

Πιστεύομεν, λοιπόν, ότι τά έλληνικά πλοϊαί της κατηγορίας αὐτῆς — τά όποια σημειώτεον υπέρβανουν τά έκατον — δέν θά τύχουν μιάς τόσον δυσμενούς και τόσου αδίκου μεταχειρίσεων, ή όποιος δέν θ' ἀντιβαίνει μόνον πρός τά διμερή σύμφωνα ή τά διεθνή νόμιμα, ἀλλὰ θὰ προσκρούῃ, κυρίως, εἰς τὰς ἄγραφους ἀλλ' εὐαίσθητους οἰκονομικὰς ἀρχὰς αἵτινες στηρίζουν τὸ κόσμον μας. Ας ἔχουν, πάντως, ὑπ' ὄψιν των τὴν περίπτωσιν οἱ ἀρμόδιοι. Εἴναι παραστῆ ἀνάγκη, θὰ πρέπει ἀμέσως και συντόμως νὰ γίνουν τὰ κατάλληλα διαθῆματα. Διὰ τὰ πλοϊα αὐτὰ σι κυρώσεις τῆς μπλάκ λίστην εἶναι βαρύταται. Πρόκειται, κυρίως, περὶ μεσογειακῶν ή ἐκμετάλλευσίς των ἀποβαίνει δυσχερεστάτη.

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ «ΣΑΝ ΛΑ·Ι·Ν»

"Εχομεν υπ' οψιν μας πλήρη κατάλογον τῶν ἀμερικανικῆς ιδιοκτησίας ύπο ζένας σημαίας εἰς ποτικόν σκαφών. Μεταξὺ τῶν ἄλλων φέρεται καὶ ἡ Μάρπιοττ Κορπορέισιον, κατέχουσα τρία πλοῖα.

Θα ἡδύναντο οἱ ἀρμόδιοι τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας νὰ ζητήσουν σχετικάς πληροφορίας μέσω τοῦ Προξενικοῦ Λιμενάρχου N. Υόρκης, ίνα διαπιστώσουν τὴν κυριότητα τῶν τριῶν αὐτῶν πλοίων, ἐν συνεχείᾳ δὲ νὰ τὰ διαιργάφουν ἀπό τὸ Ελληνικὸν Νηολόγιον, ἃν πρόκειται περὶ τῶν πλοίων τῆς Σάν Λαΐν.

"Οσα κατήγγειλεν είς τὴν Βουλὴν ὁ κ. Α. Κανελλόπουλος, ἐν σχέσει μὲ τὴν δανειοδότησιν ἐνὸς κρουαζιεροπλοίου ἀπὸ τὴν ΕΤΒΑ πρέπει νὰ τύχουν τῆς ιδιαιτέρας προσοχῆς τοῦ κυβερνητικοῦ παράγοντος. Πρόκειται, συγκεκριμένων, περὶ τοῦ παραχωρηθέντος δανείου εἰς τὴν «Σάνα Λάιν» διάτην μετασκευὴν του κρουαζιεροπλοίου «Στέλλα Σολάριος» (τέως «Καμπότζη»).

Η ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ

Δὲν θὰ κουρασθῶμεν νὰ ἐπιμένωμεν διὰ τὴν ναυτεργατικὴν στατιστικὴν. "Οσον καὶ ἂν εἶναι μονότονος ἡ ἐπανάληψις, τὸ θέμα είναι τὸσον σοδαρόν, ὥστε νὰ ἀξίζῃ τὸν κόπον ἡ ὄχλησις εἰς τὰ ὅτα τῶν ἀρμοδίων.

"Η Ναυτιλία διέρχεται κρίσιν, μὲ φυσικόν, σὺν τοῖς ἄλλοις, ἀποτέλεσμα τὴν ὅξυσιν τῶν προβλημάτων τοῦ ἐμφύκου ὑλικοῦ. Καὶ ἡμεῖς δὲν γνωρίζομεν τίποτε τὸ θετικὸν περὶ αὐτῶν. Πόσοι εἰναὶ οἱ ἐν ἔνεργειαν ναυτικοί. Πόσοι κατάκλαδοις καὶ βαθμούς. Ποία ἡ διαφροὴ ἐκ τῆς ἀπογραφῆς, ἐκ τῶν σχολῶν, ἐκ τῶν διαφόρων σταδίων τῆς ἐπαγγελματικής ἔξελίξεων. Καί, παραλλήλως, ποίαι εἰναὶ οἱ ἀνάγκαι μεταξύ της πάστρας σύντηκον πορευτικοῦ. Καὶ ποιὸς ὁ

τρόπος η το συστήμα, με το οποίον θα αντιμετωπίσωμεν τὴν κάλυψίν των.

Ο νέος ἀρχηγός, θητεύσας ἐπὶ μακρὸν
εἰς τὴν θαυμικήν ἐκπαίδευσιν καὶ ἔργασίαν,
ἔχει, προσωπικῶς, ὑποστήσαι τὰ δυσκολίας
τῆς ἐλλείφεως ἀπήκριβαντον στοιχείων.
Εἰς τὸ παρελθόν, ωρισμέναι φιλότιμοι προ-
πάθειαι είχον πρωθῆσει τὴν ὑπόσθετον μέ-
χρι τῶν προσχεδίων τῆς ἀνθεύσεως εἰς εἰ-
δικοὺς ὄργανισμούν. Ἀλλὰ ἡ πρωτοβουλία ἀ-
νεκόπτη καὶ ἐγκατελείφθη εἰς τὰ προσχέδια.
"Ἄς ἀνακινήσῃ, λοιπὸν καὶ πάλιν τὸ θέμα.
Εἶναι ἀπαραίτητον νὰ ἀποκτῆσῃ, ἐπὶ τέ-
λους, ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία τὴν μέθοδον τῆς
στατιστικῆς παρακολούθησεως τῶν ποσοτι-
κῶν καὶ ποιοτικῶν κινήσεων τοῦ ἔργατικοῦ
δυναμικοῦ της.

ΠΡΩΤΟΝ ΤΟ N.A.T.

Η ἀνωτάτη σύνταξις τοῦ N.A.T., μετά τὸν ἐπανυπολογισμὸν καὶ τὴν χορηγηθὲίσαν αὔξησιν ἐπειδὴ τοῦ πολιτικοῦ συντάξεως εἰς 14.560, τὸ κατώτατὸν ὄριον συντάξεως εἰς 2.425 καὶ ἡ μέση καταβαλλομένη σύνταξις εἰς 10.450.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἀποδεικνύεται, ὅτι τὸ N.A.T. κατέλαβεν ἥδη τὴν πρώτη θέσιν, ἀπό ἀπόφεως παροχῶν, μεταξὺ ὅλων τῶν μεγάλων ὄργανισμῶν κυρίας ἀσφαλίσεως τῆς χώρας.

Συμφώνως πρὸς στοιχεία τοῦ N.A.T., οἱ δικαιωνέντες αὐξήσεως ἐκ τοῦ ἐπανυπολογισμοῦ τῶν συντάξεων, βάσει τοῦ Νόμου 152/1974, ἀνέρχονται εἰς 15.000 περίπου. Οἱ ὑπόλοιποι 8.000 συνταξιούχοι δὲν ἔδικαιωθήσαν αὐξήσεως ἐκ τοῦ ἐπανυπολογισμοῦ, ἔλασθον, ὅμως, τὴν αὐξήσιν 30% καὶ οὕτω καὶ αὐτῶν αἱ συντάξεις ἐθελτιώθησαν αἰσθητῶς.

Διὰ τὴν αὔξησιν τῶν συντάξεων ἐκ του γενομένου ἐπανυπολογισμοῦ, τὸ N.A.T. ἐπειδὴν διὰ ποσοῦ 14.500.000 δρχ. μηνιαίως καὶ διὰ τὴν αὔξησιν τοῦ συνολοῦ τῶν συντάξεων κατὰ 30% διὰ ποσοῦ 23.200.000 δρχ. Κατόπιν αύτοῦ, τὸ συνολικὸν ποσόν, τὸ ὃποιον θὰ ἀπαιτηθῇ διὰ τὴν καταβολὴν τῆς συντάξεως τοῦ μηνὸς Ιουνίου εἰς 23.002 συνταξιούχους τοῦ N.A.T., θὰ ἀνέλῃ εἰς 102.286.205 δρχ., ἔναντι ποσοῦ 65 - 68 ἑκατ. δρχ., τὸ ὃποιον ἀπήτειτο μηνιαίως, διὰ τὴν καταβολὴν τῶν συντάξεων πρὸ τοῦ ἐπανυπολογισμοῦ καὶ τὴν αὔξησιν τῶν συντάξεων κατὰ 30%.

• Έγνωσθη, ότι ή διοίκησης του N.A.T. άσχολείται, ήδη, μὲ τὴν ἐπισήμανσιν τῶν ἀτελειῶν τοῦ νέου Νόμου, μετὰ τὴν διατύπωσιν παραπόνων συνταξιούχων, ότι ἡδικηθῆσαν. Πρόκειται, συγκεκριμένος, διὸ μίαν μερίδα συνταξιούχων, οἵτινες είχον θεμελιώσει τὸ συνταξιοδοτικὸν τῶν δικαιώματα, βάσει τῆς ύφισταμένης προηγουμένων νομοθεσίας. Χαρακτηριστικῶς μάς ἀνεφέρει η περίπτωσις Θαλαμηπόλου, μὲ συνολικὴν ὑπηρεσίαν 34 ἔτῶν, ἐκ τῶν ὅποιών τὰ τριάκοντα καὶ πλέον εἰς πλοιά πραγματοποιούντα πλόας ἔξωτερικού καὶ τὰ ὑπόδοπα εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν. Οὗτος εἶχε δικαιωθῆ, βάσει τῆς προσίχυσάσης νομοθεσίας, συντάξεως ἐκ 5.170 δρ., μηνιαίως. "Ηδη κατὰ τὸν ἐπανυπολογισμὸν, ἐνετάχθη εἰς τὴν κλίμακα τοῦ συνταξιοδοτικοῦ μισθοῦ τῆς ἀκτοπλοΐας (5.500) καὶ ἔλαβε σύνταξιν (τὸ 80%) 4.400 δρ., ἐπὶ τῶν ὅποιών ὑπελογίσθη ἡ αὔξησις 30%." Ο ἐνδιαφερόμενος, εἰς τὴν ἀπόγνωσίν του, λέγει ότι εἶναι πρόθυμος νὰ χαρίσῃ εἰς τὸ N.A.T. τὸ τέσσαρα τελευταῖα χρόνια τῆς ὑπηρεσίας του, διότι οὕτα θὰ δικαιωθῇ μεγαλυτέρας συντάξεως, ἐπειδὴ ἡ ἐνταχθῆ εἰς τὴν κλίμακα τοῦ συνταξιοδοτικοῦ μισθοῦ, ὅστις ἀντιστοιχεῖ εἰς τὴν ποντοπλοΐαν.

Ἐπειδή ὑπάρχουν καὶ ἄλλαι παρόμοιαι περιπτώσεις, η διαδικασία ἐπισημάνσεως τῶν ἀτέλειων τοῦ νόμου πρέπει νὰ γίνεται ταχύτατα, ὥστε νὰ ἀποκατασταθοῦν οἱ ἀνηργοὶ παιταξιοῦνται. Θέτουμε τὸ πρό-

CHIOS SUPPLIERS (Pty.) Ltd.
CAPE TOWN

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΥΑΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ
ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΑΣ ΚΥΡΙΑΚΑΣ ΚΑΙ ΕΟΡΤΑΣ

Γενικός Διευθυντής : Παντελής Ρούχος
Διευθυνταί : 'Αναστάσιος Σταής, 'Ιωάννης Βιρβίλης

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

PHONES:
518061, 514846, 514914
NIGHT SERVICE:
447024, 437534,

βλημα υπ' όψιν του κ. Παπαδόγυρον, ό ποιος, όμοιος γουμένως, έπιδεικνύει ζωηρότατον ένδιαφέρον διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς προστασίας τῶν ναυτικῶν μας, διὰ νὰ δώσῃ τὰς ἀναγκαῖας κατεύθυνσεις εἰς τὰς ἀρμοδίας 'Υπηρεσίας.

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

Προειδοποιούμεν τοὺς καθεύδοντας ἀτυχῶς τὸν νῆσυμον ἀρμοδίους, ὅτι τὸ Κράτος, ἐντὸς ὅλιγον, θὰ ἀντιμετωπίσῃ, εἰς ὅλην τοῦ τὴν ὄξυτητα, τὰ γνωστὰ καὶ, ἐκ τοῦ παρελθόντος, 'ἀκτοπλοϊκὸν πρόβλημα'. 'Υπὸ τὴν χειροτέραν τῆς ἐπιζήμιαν κατάστασιν, λόγω τῆς ἀκριβείας τῶν καυσίμων, τοῦ ὑψηλοῦ κόστους ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων καὶ τῆς πληθωρικῆς χωρητικότητος, ἀσκεῖται ἡδη ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ ἐπιβάτηρον ἀκτοπλοϊκοῦ. Αἱ ζημίαι συσσωρεύονται, ἀφού εἰς τὰς ὅλιγας γραμμάς ἀσκόπως διετέθησαν πλοία περισσότερα τῶν ὅσων αὐτὴ κίνησις χρειάζεται.

Οι πλοιοκτήται, ἡδη, τελοῦν ἐπογνώσει. Πλοία νέα ὀλονέν προστίθενται εἰς τὰς ὅλιγας γραμμάς, ἀναλίσκονται, ἀνεν ἀπόδοσεως ἔργου, τὰ πολύτιμα καύσιμα. 'Η κίνησις δὲν τὰ δικαιολογεῖ. Καί, ὅμως, οἱ ἀρμόδιοι κρατικοὶ παράγοντες, ἀγνοοῦντες τὰ πράγματα, διευκολύνουν, διὰ τῆς τακτικῆς των, τὴν χειροτέρευσιν τῆς καταστάσεως.

Εἰς τὰς γραμμάς τῶν Κυκλάδων, τῆς Κρήτης, τῆς Κερκύρας - Βρινθίσιου, ὁ πληθωρισμὸς τῶν σκαφῶν τείνει πλέον νὰ δημιουργῇ, ὃν δὲν ἐδημιουργήθη ἀκόμη. 'Η πολιτικὴ τῆς «λιτότητος καὶ τῆς οἰκονομίας» πραδιάζεται κατὰ τρόπον ἐπιζήμιον, πράγματι, διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας.

'Ο οἰσδήποτε, ἀκροθιγώς, ἔστω, γνωρίζων τὰ πράγματα, δυνατὸν νὰ ἀντιληφθῇ ποῦ βαίνομεν. Χωρὶς περιττὸν ἐπιχειρήματα, πρὸς τὴν κρατικού πόσιμην. 'Η ιδιωτικὴ πρωτοβουλία, δεδομένης τῆς κρατικῆς ἀδιαφορίας ἡ καὶ τῆς ἀγνοίας τῶν γύρω μας τεκταινομένων, δὲν εἶναι πλέον εἰς θέσιν νὰ βαστάσῃ τὸ βάρος τῆς ἐκτελέσεως ἀκτοπλοικῶν συγκοινωνίων. 'Αν δὲν ἔθεσπίζετο τὸ δικαιοστάσιον διὰ τὰς ληξιπρόσθιμους ὑποχρεώσεις, αἱ πτωχεύσεις θὰ ἥσαν ἀναπόφευκτοι. Τὰ πλείστα τῶν σκαφῶν θὰ ἐδέχοντο τὰς ἐπισπεύσεις τῶν δανειστῶν.

Καὶ ἡ κατάστασις βαίνει, τώρα, ἐπὶ τὰ χείρω. 'Επισημάνομεν τὰ γεγονότα καὶ προειδοποιούμεν.

ΕΡΩΤΩΜΕΝ

'Η ἑταιρία Φραγκουδάκη ἔχει ἀναλάβει μὲ τὰ δύο της σκάφη, τὸ «Γέωργιος», τῆς γραμμῆς Βρινθίσιου καὶ τὸ «Ἐλλην», τῶν γραμμῶν Κυκλάδων, ὥρισμένων ὑποχρεώσεις ἔνοντι μεγάλων ταξιδιωτικῶν γραφείων τοῦ ἔξωτερού, διὰ τὴν ἐκτέλεστην προκαθωρισμένων ταξιδίων πρὸς τὰς Κυκλαδας. Πρόκειται περὶ ἔνων τουριστικῶν ὄμιλων, οἵτινες ἔχουν ἡδη προγραμματίσεις ἐπισκέψεις τῆς Σαντορίνης, ιδιαίτερως, ηττις, πράγματι, ἔχει διεγείρει τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ξένων, τῶν Γερμανῶν, Ἐλβετῶν καὶ λοιπῶν.

Καὶ ἐρωτάται τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας: Πῶς θυνθῆται ἡ πλοιοκτήτρια ἑταιρία νὰ ἐκπληρώσῃ τὰς ὑποχρεώσεις τῆς, ἀφού τῆς ἐπιβάλλεται ἡ ἀλλαγὴ τῶν δρομολογίων τοῦ ἐπιβάτηρού της «Ἐλλην», ὥστε νὰ ἀραιώσῃ τὰ πρὸς τὴν Σαντορίνη τακτικὰς προσεγγίσεις του;

'Εξυπηρετεῖται κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν, τὸν καθ' ἡμᾶς ἀνοίκειον, ὁ τουρισμός;

ΟΛΟΙ. ΠΛΗΝΗ ΗΜΩΝ

'Εν όψει τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, τὸ ἐπαναλαμβάνομεν: Δεξαμενάς χρειάζεται ἡ ἐπισκευαστικὴ βάσις τοῦ Πειραιώς. Αἱ ὑπάρχουσαι δὲν ἐπαρκοῦν.

Είναι, τοῦτο, γεγονός, ἀποδειγμένον ἐκ τῶν πραγμάτων. Δὰ νὰ ἐπιτύχῃ ἔνα σκάφος τὸν δεξαμενισμὸν του εἰς τὸν Πειραιά, πρέπει νὰ ὑποβάλῃ αἴτησιν πρὸς ἐνὸς ὅλου τριμήνου εἰς τὴν ἀρμοδίαν 'Υπηρεσίαν τοῦ Ο.Α.Π. καὶ ὑπὸ τὸν περιορισμὸν τῆς παραμονῆς του εἰς τὴν δεξαμενήν, δι' ὀλίγας καὶ μόνον ἡμέρας, αἴτινες, συχνότατα, δὲν καλύπτουν τὰς ἐπισκευαστικὰς ἀνάγκας τοῦ δεξαμενιζομένου σκάφους.

Ἐργασία πολύτιμος, ἀμειβομένη εἰς συνάλλαγμα, μᾶς δισεύγει. Διὰ νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἐπισκευῶν τῶν πολλῶν πλοίων μας εἰς τὰ ἐδῶ ἐπισκευαστήρια, προσπατούνται αἱ δεξαμεναί. 'Απὸ αὐτὰς ἀρχίζει ἡ παραγωγικὴ αὐτὴ προσπάθεια.

Κατὰ τὰς ἐκτιμήσεις τῶν ἀρμοδιωτέρων προσώπων, τῶν ναυπηγῶν καὶ τῶν μηχανικῶν, μᾶς χρειάζονται ἀκόμη εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Πειραιώς πέντε δεξαμεναὶ ἀνυψωτικῆς ικανότητος μέχρι 5.000 τόνων, τρεῖς δεξαμεναὶ μέχρι 1.500 τόνων καὶ δύο μέχρι 2.500 τόνων.

Περισσότερα θὰ εἶναι τὰ δεξαμενιζόμενα, οὕτω, πλοία, περισσότερα καὶ τὰ ἐπισκευαζόμενα. Μέγα τὸ εἰς συνάλλαγμα κέρδος τῆς Οἰκονομίας μας.

Συζητοῦν καὶ προγραμματίζουν οἱ κυβερνητικοὶ ἀρμόδιοι πρὸς τὴν τόνων στάσην τῆς ἐξαγωγικῆς μας προσπαθείας καὶ ἀγνοοῦν τὴν πηγὴν ἀφόδου, ὑπὲρ τῆς Οἰκονομίας μας, συναλλάγματος ἀπὸ τὰς ἐπισκευαστικὰς τῶν Χιλιάδων ἐλληνικῶν πλοίων, αἴτινες μᾶς διαφέγγουν, διότι δὲν παρέχομεν τὰ μέσα — τὰς δεξαμενὰς — τῆς συγκεντρώσεως των.

Ολοι οι λιμένες τῆς Μεσογείου προστοιμάζονται νὰ δεχθοῦν τὴν ηγεμονίην τῆς κίνησην ἐκ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ. "Ολοι, πλὴν ἡμῶν.

ΣΥΜΒΑΙΝΟΥΝ ΚΑΙ ΆΛΛΟΥ

Τὸ λιμενικὸν πρόβλημα, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τοῦ συνδυασμοῦ τῆς ταχείας, ἀλλὰ καὶ τῆς εὐθηγῆς παροχῆς ὑπηρεσιῶν, δὲν εἶναι, ἀσφαλῶς, ἐπὶ τῶν εὐκολωτέρων. Πολλῶν μᾶλλον καθ' ὅσον ἡ συντριπτικὴ πλειοφύσια τῶν λιμένων τοῦ κόσμου διοικεῖται ὑπὸ κρατικῶν ἡ ήμικρατικῶν ὄργανων συναφῶν δυναμέων νὰ διέλθουν τὴν Διώρυγα. 'Η Μεσόγειος, ἐπομένων, ὅχι μόνον δὲν θὰ καταστῇ καὶ πάλι η κυρία ὁδὸς μεταφορᾶς τῶν πετρελαιοειδῶν, ἀλλὰ θὰ παρουσιάσῃ σημαντικὴν υφεσιν. Τούτο ισχύει ὀκόμη καὶ εἰς τὸν τομέα τῶν ξηρῶν φορτίων, ἐνώ αἱ προοπτικαὶ εἶναι περισσότερον εὐοίωνοι μόνον διὰ τὰς μεταφορὰς τῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ τῶν κοντένερων.

Συμπέρασμα: Τὸ μέλλον ἐνὸς λιμένος δὲν στηρίζεται πλέον ἀποκλειστικῶς ἐπὶ γεωγραφικῶν κριτηρίων, ἀλλὰ ἐπὶ κριτηρίων κόστους καὶ ἀποδόσεως.

KAI Η ALTERA PARS

Διὰ νὰ ἀκουσθῇ, ὅμως καὶ ἡ altera pars περὶ τοῦ λιμένος τῆς Γένοβας, ὀφείλει τὶς νὰ σημειώσῃ, ὅτι ὁ αὐτόνομος ὄργανος, ὁ ὄποιος διοικεῖ τὸν λιμένα, προχωρεῖ, ὡς φαίνεται, εἰς ἀνακαίνισιν τῶν τεχνικῶν εὐκολιῶν αὐτοῦ, ἡ ὄποια δὲν εἶναι διόλου εὐκαταφόρητος.

Οὕτω, τὸ ἐκ τῶν ἔξι στοιχείων τῆς μεγάλης πλωτῆς δεξαμενῆς ἐκ μπετὸν ἀρμέ, καθειλκύσθη ἡδη καὶ ἐρρυμουλκήθη εἰς τὴν έσιν του ἐν τῷ λιμένι. Τὸ τμῆμα τοῦτο εἶναι μήκους 78 μ., πλάτους 44 μ. καὶ βάθους 8,75 μ. Ζυγίζει 13.000 τόνους καὶ ἔχει ἔμφορον βύθισμα πλέον τῶν 4 μ. Τὰ ὑπόλοιπα πέντε στοιχεῖα κατασκευάζονται καὶ αὐτὰ ὑπὸ τῆς ιταλικῆς ἑταιρίας Σοζένε, ἐν συνεργασίᾳ μετὰ γερμανικῆς ἐπιχεργείας τοῦ 'Αμβούργου.

Ολοκληρουμένη ἡ ἐν λόγω πλωτὴ δεξαμενή, θὰ δύναται νὰ δεχθῇ σκάφη μέχρι 350.000 τόν. d.w. Φυσικά, ἡ συναρμολόγησις

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

και έγκατάστασις αύτής προϋποθέτει άρκετάς τεχνικάς διαρρυθμίσεις, αιτίνες και προπαρασκευάζονται. Έκβαθυνσιες είς τὸν κατάλληλον χώρον, ισοπέδωσις γηπέδων 100.000 κ.μ. και προετοιμασία τῶν ἀναγκαίων θέσεων ἐπὶ τῆς προκυμαίας, εἰς τὴν ἀνατολικὴν ζώνην τοῦ λιμένος. Εἰς τὴν αὐτὴν ζώνην έχουν ήδη τοποθετηθῇ ἔξι ἐπισκευαστικαὶ ἔγκαταστάσεις, καθὼς καὶ συνεργεία συντηρήσεως καὶ ἐπισκευῆς πλοίων. Προστιθεμένης δὲ καὶ τῆς ὡς ἄνω πλωτῆς

δεξαμενῆς, ἡ ζώνη αὕτη θὰ διατεθῇ, ἔξι ὀλοκλήρου, εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν ναυτικῶν ἐπισκευῶν.

Δὲν είναι, ἐπομένως, χωρὶς ἔργα καὶ χωρὶς προσπικάς ἡ λιμενικὴ διοίκησις τῆς Γένοβας. Ἀσχέτως, ὅμως, τούτου, ἐκεῖνο τὸ ὄποιον περισσότερον μᾶς ἐνδιαφέρει, εἶναι ὅτι ἡ τμηματικὴ κατασκευὴ τῆς τεραστίας, ἐκ μπετὸν ἀρμέ, πλωτῆς δεξαμενῆς, ἀξίζει τῆς ἀμερίστου προσοχῆς τῆς ημετέρας ναυπηγικῆς βιομηχανίας.

H NAYLA AGORA

Δὲν ἐσημειώθη συγκεκριμένη τις ἀλλαγὴ εἰς τὴν ναυλαγοράν. Τὸ ἐπιδειχθέν, ὅμως, ἐνδιαφέρον διὰ χρονοναυλώσεις μακράς πως διορκείας, δικαιολογεῖ τὴν ἀποφιν ὅτι ἐφιδάσαιεν εἰς τὸ κατώτερον ὅριον τῆς ἐκπώσεως τῆς ναυλαγορᾶς.

Εἰναι εἰσέτη ἀκαθόριστον ποίαν ἐπίδρασιν ἔχει τὸ ἀνοιγμα τῆς διώρυγος εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῶν ναυλών. 'Η Ἰδία ἀκριβῶς φαίνεται ὅτι ἀπέχει τῆς ναυλαγορᾶς, μέχρις ὅτου διαπιστωθῇ τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς διώρυγος. 'Ηδη αἱ πρῶται διαταγαὶ ναυλώσεων διὰ τῆς διώρυγος ἔκυκλοφούσαν. 'Εντὸς τῶν ἡμερῶν, ἐὰν διαπιστωθῇ ἡ κρατισσα, ἐπὶ τοῦ κόστους τῶν ταξιδίων διὰ τῆς διώρυγος καὶ τοῦ ἀκρωτηρίου, διάφορος ἀποψις. 'Ανάλογοι θὰ είναι καὶ οἱ ναῦλοι, ποὺ θὰ ξητηθοῦν ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς.

* * *

Ναῦλοι τῆς ἀπελπισίας: Μικτὸν σκάφος, 76.000 τόν., ἔχονον ναυλώθη ἀπὸ Βραζιλίανούς, διὰ 2 - 4 μῆνας, μὲ ἀμεσον παράδοσιν πρὸς 40 σέντες τὸν τόνον μηνιαίως.

"Ἐτερον μικτὸν δηζελοκίνητον, 101.700 τόν., διὰ κυκλικὸν ὑπερσταλατικὸν, 45 σέντες τὸν τόνον, ναυπηγ. 1974, ἀμεσον παράδοσις.

— Συμβόλαιον δι' 1.5 ἑκατ. τόν. σιδηρομεταλλεύματος, ἐπὶ τρία ἔτη, μὲ ἔναρξιν τὸ 1976, πρὸς δολ. 5.25, φίο, ἀπὸ Τουμπάρα διὰ Βέζερ.

— Σκάφος 236.000 τόν., ἐναυλώθη ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον, διὰ νὰ μεταφέρῃ 100.000 τόν. ἀκαθάρτου πετρελαίου, δι' Ἀγγλίαν - Κόντινεντ, μὲ ναῦλον 2.10 δολ. τὸν τόνον.

— Σκάφος μικτὸν, 96.000 τόν., ἐδέθη φορτίον μόνον 41.000 τόν. γεννημάτων διὰ τὴν Νορδηγίαν ('Ιούνιον), ἀπὸ Ἀγ. Λαυρέντιον.

* * *

Καὶ αἱ δυσοίωνοι διαπιστώσεις: 'Ο Ὁργανισμός 'Αναπτύξεως καὶ Συνεργασίας τῶν Παρισίων (24 κράτη - μέλη) διερωτᾶται, εἰς τελευταίαν τοῦ ἀνακοίνωσιν: «Πόσον ἀσφαλής είναι ἡ πρόβλεψις διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς παγκοσμίου Οἰκονομίας κατὰ τὸ δεύτερον ημισυ τοῦ τρέχοντος ἔτους;».

Τὸ σύνολον τῆς παραγωγῆς (ἀγαθῶν καὶ ὑπηρεσιῶν) εἰς τὰς 24 χώρας τοῦ 'Οργανισμοῦ ἐμφανίζεται κατὰ 3% κάτω διὰ τὸ πρώτον ημισυ τοῦ ἔτους, ἔναντι τοῦ δευτέρου ἐξαμήνου τοῦ 1974. Πρόκειται περὶ τῆς μεγαλυτέρας ἐκπτώσεως, ἀφ' ὅτου μεταπολεμικῶς ὁ Ο.Ο.Σ.Α. συνεστήθη. Εἰς τὰς πέντε μεγαλυτέρας βιομηχανικάς χώρας — 'Ηνωμ. Πολιτείαι, Δυτ. Γερμανία, 'Ιπανονία, Γαλλία καὶ 'Ιταλία — ἡ βιομηχανικὴ παραγωγὴ ἐμειώθη κατὰ 10 - 20% καὶ ἡ ἀνεργία ἐδιπλασιάσθη εἰς τὰ 14 ἑκατομμύρια ἡ 5% τῆς ὅλης ἐργατικῆς δυνάμεως.

Τὸ μόνον ἐνθαρρυντικὸν στοιχεῖον κείται εἰς τὴν πτώσιν τοῦ ρυθμοῦ τοῦ πληθωρισμοῦ κατὰ τοὺς τελευταίους τέσσαρας μῆνας.

Παραδέχονται, πάντως, οἱ οἰκονομολόγοι τοῦ Ο.Ο.Σ.Α., ὅτι κάποιας ἀλαφρὰ μόνον ἐνδείξις πρὸς τὴν βελτίωσιν ἐπισημαίνεται τελευταίως.

* * *

'Η ιαπωνικὴ οἰκονομία ἐμφανίζει σημεῖα ἀνακάμψεως, συμφώνως πρὸς τὴν Διεύθυνσιν Οἰκονομικοῦ Προγραμματισμοῦ, ἀλλὰ ἡ βελτίωσις είναι ἔξαιρετικῶς βραδεῖα καὶ περιορίζεται μόνον εἰς ώρισμένους τομεῖς.

'Ο δείκτης βιομηχανικῆς παραγωγῆς, παρά τὸ γεγονός ὅτι, ἐντὸς τοῦ Μαρτίου ἀνῆλθε κατὰ 0,6%, εὑρίσκετο εἰς ἐπίπεδον κατὰ 16% κατώτερον, παρ' ὅσον πρὸ ἔτους. 'Η αὔξησις τοῦ Μαρτίου ἦτο ἡ πρώτη ἀπὸ 15μῆνου καὶ, μολονότι θεωρεῖται ἀσήμαντος, τὸ ὑπουργεῖον Διεθνῶν Μεταφορῶν καὶ Βιομηχανίας ὑπολογίζει ταχυτέραν τὴν ἀνοδον τοῦ 'Απριλίου καὶ Μαΐου.

Μολονότι ἡ οἰκονομικὴ ἀνάκαμψις ὑπῆρξε βραδυτάτη μέχρι σήμερον, οἱ ἀρμόδιοι ἐξακολουθοῦν νὰ ἐλπίζουν, ὅτι θὰ ἐπιτύχουν τὸν στόχον τῆς κυθερνήσεως, περὶ οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς τάξεως τοῦ 4,3% μέχρι τὰ



SHIPPING and TRADING INC. CO.

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

Special and Fast Services During Day and Night — This to Include Public Holidays for Vessels Passing the Straits of Dardanelles and Bosphorus.

Subagents in All Turkish Ports.

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

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

SERVICE IS OUR BUSINESS

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

DELTA SHIPPING AND TRADING INC. CO.

RIHTIM CADDESI, VELI ALEMDAR HAN KAT 9
KARAKOY, ISTANBUL/TURKEY

TEL: 456894 - 446910 - TELEX 22500 TDA TR - CABLE: DELTAMARIT - POB 1257, KARAKOY, ISTANBUL

τέλη του τρέχοντος οικονομικού έτους, λήγοντος την 31η Μαρτίου 1976.

Τὸ καίριον θέμα, τὸ όποιον ἀπασχολεῖ, σήμερον, τοὺς διεθνεῖς ναυτιλιακοὺς κύκλους εἰναι, φυσικά, πότε πρέπει νὰ ἀναμένωμεν τὴν ἀνάκαψιν τῆς παγκοσμίου οικονομίας. Κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας, ὁ ρυθμὸς αὐξήσεως τοῦ πληθωρισμοῦ ἐμφανίζεται περιωρισμένος εἰς τὰς χώρας τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. καὶ γενικῶς ἐπικρατεῖ αισιοδοξία διὰ τὸ μέλλον.

Λόγῳ τῆς σοδαρότητος τῆς παρούσης υφέσεως, ὅταν ἡ παγκόσμιος Οἰκονομία ἐπανεύρῃ τὴν εύρωστίαν της, θὰ ὑπάρχουν μεγαλύτεροι περιώρια αὐξήσεως τῆς παραγωγῆς, ἔως ὃτου φθάσῃ τὴν μεγίστην ἀπόδοσίν της, παρὰ εἰς προηγμένας περιπτώσεις. Συνεπώς, εἰς διαφόρους τομεῖς ἀναμένεται ὅτι, ὅταν ἀρχίσῃ ἡ ἀνάκαψις, θὰ εἶναι ιδιαιτέρως ισχυρά — ἀλλὰ δὲν εἶναι βέβαιον ὅτι ἔταί εἶναι τόσον ισχυρά, πῶς τὰ ἐπαναφέρει τοὺς ναύλους τῶν δεξαμενοπλοίων εἰς ἐπικερδῆ ἐπίπεδα.

Τὸ περισσότερον βέβαιον εἶναι, ὅτι τὰ πλοῖα ηγρῶν φορτίων καὶ, ιδιαιτέρως, τὰ μικρότερα μπάλκ κάρριερς, θὰ εὐρεθοῦν εἰς πλονεκτικὴν θέσιν, ὅταν αἱ παγκόσμιοι μεταφοραὶ ἐπανεύρουν τὸ συνήθη ρυθμὸν τῶν.

Ρεκόρ παραγωγῆς σίτου εἰς τὰς "Ηνωμένας Πολιτείας, προβλέπει τὸ ἀμερικανικὸν ὑπουργεῖον Γεωργίας, διὰ τὸ προσεχὲς ἐμπορικὸν έτος, ἀρχόμενον τὴν 1ην Ιουλίου. Ἡ μὲν χειμερινὴ ἐσόδεια ἀναμένεται περὶ τὰ 1.619,8 ἑκατ. μπούσελς, ἥτοι 16% ἀνωτέρα τῆς περυσινῆς, ἡ δὲ ἐσαρινὴ προβλέπεται νὰ φθῇ τὰ 525 ἑκατ. μπούσελς, ἥτις τῶν 402 ἑκατ. μπούσελς τῆς προηγουμένης περιόδου.

"Ἐφ" ὅσον αἱ πρωσδοκίαι ἐπαληθεύσουν, ἡ συνδικὴ ἐσόδεια ἀμερικανικοῦ σίτου θὰ ἀνέλθῃ εἰς 2.145 ἑκατ. μπούσελς καὶ ἡ ὑπερκαλψὴ τὴν ἔγχωριαν κατανάλωσιν καὶ τὰς ἔξαγωγικὰς ὑποχρεώσεις τῆς χώρας. "Ἐπὶ πλέον, τὰ ἀποθέματα σίτου κατὰ τὸ προσεχὲς θέρος θὰ αὐξηθοῦν εἰς 535 ἑκατ. μπούσελς — τὰ ἀποθέματα τῶν "Ηνωμένων Πολιτεῶν κατὰ τὴν λῆξιν τοῦ τρέχοντος ἐμπορικοῦ έτους (30 Ιουνίου) ἐκτιμῶνται εἰς 420 ἑκατ. μπούσελς καὶ εἶναι τὰ κατώτατα τῆς τελευταίας 20ετίας.

Διαπραγματεύσεις, λέγεται, ὅτι πρόκειται, ἐντὸς τῶν ἡμερῶν, νὰ διεξαχθοῦν μεταξὺ Ρώσων καὶ Ἀμερικανῶν ἀρμοδίων, διὰ τὴν ἄγοράν, ἀπό τὴν Μόσχαν, σημαντικῶν ποσοτῶν δημητριακῶν. Οἱ ἔξαγωγοι οἵκοι προσένθησαν ἡδη εἰς βολιδοσκοπήσεις.

Πάντως, ἡ ρωσικὴ συγκομιδὴ δέν ἔγνωσθη. "Ομιλοῦν περὶ 215 ἑκατ. τὸν δημητριακὸν, παρὰ τὸν θερμὸν καὶ ξηρὸν Μάτιον, ὅστις δυνατὸν νὰ προκαλέσῃ ζημίας εἰς τὴν ἐσδείαν. "Ἄς σημειωθῇ, ὅτι ἡ ἀμερικανικὴ συγκομιδὴ προβλέπεται ὑπεράφθονος.

"Εχομεν καὶ ἀναπροσαρμογάς τάιμ τοσάτερς. Καὶ ὅχι μόνον διὰ δεξαμενόπλοια, ἀλλὰ καὶ διὰ σκάφη ξηροῦ φορτίου. Κρούσματα πολλὰ ἐσημειώθησαν καὶ σημειοῦνται. Ἐφοπλισταὶ τίνες προτιμούν, προκειμένου περὶ τάνκερς, τὴν ἀποζημίωσιν, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὸν παροπλισμὸν τοῦ σκάφους.

Φημολογεῖται, ὅτι μεγάλος ιαπωνικὸς οἰκος, μὲ πολλὰς χρονοναυλώσεις, ὅχι μόνον δεξαμενοπλοίων, ἀλλὰ καὶ ξηροῦ φορτίου σκαφών, ἀντιμετωπίζει οικονομικὰς δυσχερείας.

Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

"Υπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας εἰς τὴν ναυλαγοράν, τὸ κύριον χαρακτηριστικὸν τῆς ἀγορᾶς πλοίων δὲν ἀποτελοῦν αἱ παραγγελίαι, ἀλλὰ αἱ ἀκυρώσεις, αἵτινες εἶναι πολ-

λαπτάσιαι — ἀπὸ ἀπόφεως τοννάζ — τῶν νέων παραγγελιῶν.

Τὸ χόσμα μεταξὺ τῶν τιμῶν ναυπηγικῶν συμβολαίων καὶ τῶν αἰτούμενων ὑπὸ τῶν ναυπηγείων τιμῶν διευρύνεται σταθερῶς καὶ προβλέπεται, ὅτι τὰ ναυπηγεία θὰ ἀντιμετωπίσουν σοδαρά προβλήματα πρὶν ἢ ἡ κατάστασις βελτιωθῇ.

Πολλὰ ναυπηγεία προσφέρουν σήμερον πίστωσιν μέχρι 70%, δι' ἐπτά ἡ ὄκτω ἑτη καὶ ἐπτόκιον 8 - 9%. Παρὰ ταῦτα, αἱ παραγγελίαι εἶναι ἐλάχισται καὶ ἀναφέρονται, κυρίως, εἰς ἔγγυς παραδόσεις, διὰ τὰς ὅποιας οἱ ναυπηγοὶ δύνανται εύχερεστερον νὰ προϋπολογίσουν τὸ κόστος καὶ νὰ προσφέρουν χαμηλότερας, σχετικῶς, τιμάς.

Μὲ τὴν πάροδον, ὅμως, τοῦ χρόνου, ἡ ἀνησυχία καταλαμβάνει τοὺς ναυπηγούς. "Ἡδη προσφέρονται ἀρκεταὶ κεναὶ ἐσχάραι διὰ τὸ 1976, λόγω τῶν ἀκυρώσεων. Πολλοὶ ναυπηγοὶ, ἀπιταμβανόμενοι τὴν νέαν ροτίην τῶν πραγμάτων, ἐπανέρχονται εἰς τὰ μικρότερα σκάφη καὶ προσφέρουν νέους τύπους τουηντέκερς καὶ μπάλκ κάρριερς μαζικῆς παραγωγῆς, εἰς συναγωνιστικὰς τιμάς.

"Ιαπωνικὰ ναυπηγεία προσφέρουν τυποποιημένα λάινες τῶν 17.000 τόν. d.w. καὶ ἔνα νέον σχέδιον μπάλκ κάρριερ, τῶν 36.000/32.000 τόν. d.w., εἰς τιμάς γύρω τῶν 16 ἑκατ. δολαρίων, διὰ παραδόσεις ἀπὸ τοῦ 1977.

ΚΑΙ ΤΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΑ

"Ἡ ἀγορὰ τῶν μεταχειρισμένων σκαφῶν ἔχει δύο ὄψεις. Ἡ μία ἀφορᾷ εἰς τὰ δεξαμενόπλοια, τῶν ὅποιων αἱ τιμαὶ ἔφθασαν εἰς ἀποτεύτως χαμηλὰ ἐπίπεδα καὶ ἡ ἀλλὰ ἀναφέρεται εἰς τὰ σκάφη ξηροῦ φορτίου, ἀπίνα οἱ πωληταὶ προσφέρουν εἰς ἔξυπειτικῶν ὑψηλὰς τιμάς, παρὰ τὴν κατακόρυφον πτώσιν τῆς ναυλαγορᾶς, κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας.

"Ἡ πώλησις τοῦ νορβηγικοῦ δεξαμενοπλοίου «Κάρντο», 74.985 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1964, μὲ σερβεῦ 10/73 καὶ μηχανὴν B. & W., 21.000 ἵππων, πρὸς δολ. 47 κατὰ τὸν δόνον d.w., καθιερώνει νέα χαμηλότατα ἐπίπεδα εἰς τὰς τιμάς τῶν ὑψηλῆς ποιότητος τάνκερς μέσης χωρητικότητος. "Ἐλλήνες ἀγορασταὶ ἀπέρριψαν, μετὰ τὴν ἐπιθεώρησιν, τὸ ιαπωνικὸν τάνκερ «Γιαμαρίζου Μαρού», 98.081 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1961, μὲ ἐπικείμενον σερβεῦ (12/75) καὶ μηχανὴν B. & W., 27.600 ἵππων, διὰ τὸ ποιόν είχον προσφέρει 4,5 ἑκατ. δολαρίων. Τώρα, τὸ σκάφος προσφέρεται ἐκ νέου πρὸς πώλησιν.

"Ἀπραξία παραπορεῖται εἰς τὰς ἀγοραπλοίσιας τῶν μεγάλων μπάλκ κάρριερς, λόγῳ τῶν χαμηλῶν ναυλών ποὺ ἐπιτυγχάνουν τὰ σκάφη αὐτά. Σκάφος τῶν 60.598 τόν. d.w., τοῦ 1970, μηχαναὶ Σούλτζερ, φημολογεῖται ὅτι ἡγεράσθη παρ' Ἐλλήνων, ἀντὶ 9 ἑκατονταρίων, δολαρίων, μὲ τάιμ τοσάρτερ πρόσθιον ἔνος ἑκατονταρίων, πρὸς 2 δολ. καθαρὰ καὶ, ἐν συνεχείᾳ δι' ἔξι μῆνας, πρὸς 2,50 δολ. καθαρά.

Τὰ μικρότερα μπάλκ κάρριερς, τῶν 25.000 ἕως 30.000 τόν. d.w. καὶ ἡλικίας 5 ἔως 10 ἑταῖς, ἐπιτυγχάνουν τιμάς μεταξὺ 5 καὶ 8 ἑκατ. δολαρίων, ἀναλόγως ἡλικίας, κατασκευῆς καὶ μέσων φορτοεκφορτώσεως.

Τὰ τουηντέκερς, ιδιαιτέρως τὰ κάτω τῆς 15τίας, ἔσπασθαι σκάφουν νὰ πωλοῦνται εἰς ψηφλάς τιμάς. Δύο σκάφη τῶν 14.700 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1967 καὶ 1968, μὲ μηχανὰς MAN, 5.600 ἵππων καὶ ὑπερεισικήν ταχύτητα 14,5 μιλίων, ἡγεράσθησαν ὑπὸ Ἀναπολικούερμανῶν, ἀντὶ 7,5 ἑκατ. δολ. ἔκαστον. Βρετανικὸν λάινερ, τῶν 8.115 τ. d.w., τοῦ 1964, ἐπωλήθη εἰς Ἰνδούς, περὶ τὰ 3,5 ἑκατ. δολαρίων, ἐνῷ, 17ετούς ἡλικίας τουηντέκερς, τῶν 15.242 τόν. d.w., μὲ σερβεῦ τοῦ 1972, μηχανὴν MAN, 5.340 ἵππων καὶ ταχύτητα 14 μιλίων, ἐπωλήθη ἀντὶ 2,1 ἑκατ. δολαρίων.

Εἰς ἔτι ὑψηλότερας τιμάς ζητοῦνται τὰ μικροτέρας χωρητικότητος «σελεπερντέκερ», μεταξὺ 2.500 καὶ 6.000 τόν. d.w. Εἰς γερμανικὸν σκάφος, τῶν 2.900 τόν. B.W., ναυπηγήσεως τοῦ 1962, προσεφέρθη ἡ τιμὴ τοῦ ἔνδος ἑκατ. δολαρίων, ἀλλὰ ἡ προσφορὰ ἀπεριφίθως ὡς ἀπέχουσα σημαντικῶς τῆς πραγματικότητος.

Πιστεύεται, πάντως, ὅτι ἐφ' ὅσον ἡ διωρυξ τοῦ Σουεζ ἐπαναλειτουργήσῃ ὁμαλῶς εἰς τὴν καθωρισμένην ἡμερομηνίαν, αἱ τιμαὶ τῶν μεταχειρισμένων πλοίων θὰ ὑποστούν σημαντικὰς διαφοροποιήσεις.

ΠΡΟ ΤΟΥ ΑΝΟΙΓΜΑΤΟΣ

"Ἐνα πρὸς ἔνα τὰ ἐγκλωβισμένα, εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Σουεζ, πλοία ἀναλαμβάνουν τὴν ὄδον πρὸς τὴν ἐλευθέραν θάλασσαν. "Ἡδη δύο γερμανικὰ σκάφη ἐγκατέλειψαν τὸ μακροχρόνιον ἀγκυροδόλον τῶν καὶ, ρυμουλκήθεντα, εὑρέθησαν, ἐπτά ὥρας βραδύτερον, εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πόρτ - Σάιδ. Τὰ ὑπόλοιπα σκάφη, τῆς αὐτῆς κατηγορίας, ἀκολουθοῦν, εἰς ὁμάδας, τὴν αὐτὴν ὄδον, κατὰ διαστήματα δύο ἔως τριάνταν ἡμέρων, τὴν συνοδείᾳ ρυμουλκοῦ, ἀκόμη καὶ ὅταν δύνανται νὰ χρησιμοποιήσουν τὰς μη-

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX 6-7500 DN

P. O. BOX 2110

PHONE: 27146

A/H 881407

61467

836882

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

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

DURBAN

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

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

TROPHODOSIAI

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

Ο ΜΙΣΘΟΣ ΤΩΝ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΩΝ

"Εχομεν υπ' ουπιν μας συνοπτικόν κατατοπιστικόν σημείωμα τής 'Ενώσεως 'Ασυρματιστών — τὸ δημοσιεύμενον ἐν συνεχείᾳ — ὅπερ πλήρως ἐνημερώνει τὰ μέλη της ἐπὶ τῶν ἀποδοχῶν — συμβατικός μισθός — τῶν ἐπὶ ποντοπόρων πλοιών, ὑπηρετούντων ἀσυρματιστῶν.

Καὶ ἔχομεν, ἐν συνεχείᾳ, νὰ παρατηρήσωμεν, ὅτι πρέπει δῆλοι αἱ ναυτεργατικαὶ ὄργανωσεις νὰ κατατοπίσουν τὰ μέλη των ἐπὶ τῶν μετὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως βασικῶν μισθοδοτικῶν προσαυξήσεων. Θὰ λείψουν, οὐτως, αἱ ἀμφιβολίαι, αἵτινες συχνὰ προκαλοῦν τὰς παρεξηγήσεις καὶ τὰς ἀντιδικίας.

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΣ ΠΙΝΔΑΣ ΑΠΟΔΟΧΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ Θ.Α.Ξ.

ΑΠΟΔΟΧΑΙ ΒΑΣΕΙ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ:

Μισθός	£ 150.00	
'Επίδομα	£ 20.00	(Λῆξις 31.12.74)
'Επίδομα Κυριακῶν 11%	£ 16.50	
'Υπερωρίαι	£ 30.30	(*Ωραί 64 X 0,63 £)
Σύνολον μισθοῦ	£ 226.80	

Μισθός δισθενείας:		
'Εντὸς νοσοκομείου	£ 62.04	ἐκτός £ 72.60
'Αντίτιμον τροφῆς	£ 0.57	

ΑΔΕΙΑ: 30 ημέραι, μετά τὴν συμπλήρωσιν ἑταῖς ὑπηρεσίας ἢ ἐάν ἀπολυθῇ μετά τὸ ἔξαμνον, οὐχὶ ἐξ ὑπαιτιότητὸς του.

ΥΠΕΡΕΝΙΑΥΣΙΟΣ:

30 ημέραι μετά τὴν συμπλήρωσιν ὑπηρεσίας ἑνὸς ἑταῖς.

ΑΠΟΔΟΧΑΙ ΒΑΣΕΙ ΝΕΑΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ:

	1.1.1975	1.1.1976
Μισθός	£ 195.00	£ 212.50
'Επίδομα	£ 20.00	£ 10.00
'Επίδομα Κυριακῶν	£ 21.45	£ 23.30
'Υπερωρίαι	£ 72.00 (*Ωραί 90X0.81 £)	£ 81.00 (*Ωραί 90X0.89 £)
'Επίδομα συντηρήσεως ἡλεκτρικῶν συσκευῶν	£ 15.00	£ 15.00
Σύνολον μισθοῦ	£ 323.45	£ 341.80

Μισθός δισθενείας:

'Εντὸς νοσοκομείου

'Αντίτιμον τροφῆς

ΑΔΕΙΑ: 30 ημέραι ἀναλογικῶς ἀπὸ τὸν πρῶτον μῆνα.

ΥΠΕΡΕΝΙΑΥΣΙΟΣ:

45 ημέραι ἔτησιας. "Ητοι: Μετά τὴν συμπλήρωσιν 9 μηνῶν ὑπηρεσίας 25 ημέραι, μετά τὴν συμπλήρωσιν 10 μηνῶν ὑπηρεσίας 30 ημέραι, μετά τὴν συμπλήρωσιν 11 μηνῶν ὑπηρεσίας 35 ημέραι καὶ μετά τὴν συμπλήρωσιν 12 μηνῶν ὑπηρεσίας 45 ημέραι.

Τιμὴ ἀσφαλείας τῆς λίρας οὐχὶ κατωτέρα τῶν 71 δραχμῶν.

Διὰ πρῶτην φοράν καθιερώθη ἐπίδομα συντηρήσεως ἡλεκτρονικῶν συσκευῶν ἐκ Λ.Α. 15 μηνιαίων.

χανάς των. Τὰ δύο τῆς 'Ελληνικῆς' θὰ ρυμουλκηθοῦν. Τὸ πρῶτον καταπλέει, ἐντὸς τῶν ήμερῶν, ρυμουλκούμενον μέχρι Πειραιῶς, ἀπὸ τρία ρυμουλκά τοῦ Βερνίκου. 'Εξ ἄλλου, γαλλικά καὶ βρετανικά πληρώματα ἀνέλαδον τὰς ἐπιχειρήσεις ἐκκαθαρίσεως τῆς διώρυγος, αἱ ὅποιαι καὶ ἐπροχώρησαν εἰς τοιοῦτον σπηλεοῖν, ὥστε νὰ ἐπιτρέψουν εἰς τὸν Αιγαίουπον διευθυντὴν τῆς διώρυγος νὰ καυχήσῃ, ὅτι «ἡ διώρυξ τοῦ Σουέζ ἀποτελεῖ τὴν καθαρωτέραν θαλασσίαν ὅδὸν τοῦ κόσμου». 'Η πρώτη νηοπομπὴ θὰ σχηματι-

σθῇ τὴν δην 'Ιουνίου, εἰς τὸ Σουέζ, μὲ κατεύθυνσιν πρὸς τὴν Μεσόγειον, τὴν δὲ ἐπομένην ήμέραν ἐὰν ἀναχωρήσῃ ἔτερα νηοπομπὴ, μὲ ἀντίθετον κατεύθυνσιν. 'Η συνχόνης τῆς διελεύσεως δὲν θὰ ὑπερβῇ, πρὸς τὸ παρόν, τὴν μίαν νηοπομπὴν ήμεροσίων, μὲ σκάφη ἐμφόρτα μέχρι 40 χιλιάδων τόννων, ἐνῷ, μετὰ δεκαπενήμερον, μόλις προβλέπεται αὔξησις τοῦ ἐμφόρου τονών μέχρι 60 χιλιάδων τόννων, ὅπερ καὶ ἀπετελεῖ τό, πρὸ τοῦ κλειστίματος, δριον.

Τέλος, ὡς πρὸς τὰ ἀσφάλιστρα, εἶναι

γνωστὸν ὅτι τὸ 'Ινστιτούτον τῶν 'Ασφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου καθὼρίσεν ὅτι, ἀπὸ τῆς 2ας Μαΐου ἡ τιμὴ τοῦ ἀσφαλιστρου, διὰ τὰ διερχόμενα τὴν διώρυγα ἐμπορεύματα, θὰ εἶναι 0,25% ἐπὶ τῆς ἀσφαλιστέας ἀξίας, ἐνῷ τὸ ψηφος τῶν ἀσφαλιστρων σκαφῶν ἀφέθη εἰς τὴν κρίσιν τῶν ἀσφαλιστικῶν ἔταιρων.

* * *

'Η διέλευσις σκαφῶν, μεγαλυτέρων τῶν 40.000 τόννων, εἰς ἐμφόρτον κατάστασιν, δὲν ἔχει δυνατή εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ, κατὰ τὰς πρώτας ἔβδομάδας ἐπαναλειτουργίας του, μετὰ τὴν 5ην 'Ιουνίου, ἐδήλωσαν ἐκπρόσωποι τῆς διώρυγος. Πρὸ τού πολέμου τῶν ἔξ ήμερῶν, τὸ 1967 διήρχοντο ἐμφόρτα σκάφη μέχρι 60.000 τόννων.

'Ως ἀνέφερεν ὁ πρόεδρος τῶν 'Αρχῶν τῆς διώρυγος, θὰ ἀπαιτηθούν περὶ τὰς ἔβδομάδας μετὰ τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῆς, διὰ νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ διέλευσις πλοίων τῶν 60.000 τόννων, μὲ πλήρες φορτίον.

ΚΑΙ ΤΑ ΔΕΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

'Υψηλὰ ἀσφάλιστρα, διὰ τὴν κάλυψιν τῶν κινδύνων πολέμου ἐπέβαλον οἱ ναυτασφαλισταί, διὰ τὰ πλοία τὰ διερχόμενα ἐκ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, μετὰ τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῆς.

'Αρχικῶς, θὰ ἐπιβάλλουν ἕκτακτον εἰσφορὰν ἔξ 25 πεννῶν ἀνὰ 100 λίρας ἀσφαλισθείσης ἀξίας ἐφ' ὅλων τῶν διακινουμένων μέσω τῆς διώρυγος φορτίων. Πάντως, ἀποξ καὶ ἀπομακρυνθοῦν ὅλοι οἱ κίνδυνοι, πιστεύεται ὅτι ἡ ἕκτακτος αὐτὴ εἰσφορά θὰ μειωθῇ, ἀλλὰ δὲν θὰ ὀρθῇ ὀλοσχερῶς πρὶν ἡ ἀποδειχθῇ, ὅτι ἡ ἐκκαθάρισις τοῦ διαύλου ἐκ τῶν ἑρμητικῶν ὑλῶν ητο πλήρης καὶ προτού ἐκλείψῃ κάθε ἐνδεχόμενον μιᾶς νέας συρράξεως.

'Τὸ νέον ἐπασφάλιστρον θὰ βαρύνη, ἴδιατέρως, τὰ φορτία ἄτινα προορίζονται διὰ τὴν Αἴγυπτον, τὴν Συρίαν, τὴν 'Ιορδανίαν, τὸν Λιβανόν, τὴν Λιδύην, τὴν Σαουδικὸν 'Αραβίαν καὶ τὸ Σουδάν, διότι ἡδη διὰ τὰ φορτία πρὸς τὰς χώρας αὐτὰς ἔχει ἐπιβληθῆ ἐπασφάλιστρον ἐκ 12,5 πεννῶν κατὰ 100 λίρας. Συνεπῶς, ἔναν οἱ φορτωταὶ χρησιμοποιήσουν τὴν διώρυγα, θὰ προκύψῃ ἐπασφάλιστρον 37,5 πεννῶν ἀνὰ 100 λίρας ἀσφαλισθείσης ἀξίας τῶν φορτίων.

'Τὸ ἀνωτέρω ποσοστὸν εἶναι 10πλάσιον τοῦ αἰτουμένου ἀσφαλιστρου, πρὸς κάλυψιν τῶν κινδύνων πολέμου διὰ φορτία κινούμενα μέσω περιοχῶν ὅπου δὲν ὑφίσταται κίνδυνος ἐκρήξεως πολέμου. 'Αλλὰ διὰ τὰ φορτία τὰ προορίζομενα δι' ἄλλας χώρας — ἔκτὸς τῶν προαναφερθεισῶν — θὰ πληρώνουν συνολικῶς 28,75 πεννας ἀνὰ 100 λίρας, ητοι 3,75 τῆς βασικῆς εἰσφορᾶς, πλέον 25 πεννας ἐπασφάλιστρον τῆς διώρυγος.

'Οι φορτωταὶ, λοιπόν, οἱ ὅποιοι σκέπτονται νὰ χρησιμοποιήσουν τὴν διώρυγα, πέραν τῶν τελών διελεύσεως καὶ πιθανῶν ἄλλων δαπανῶν, πρέπει νὰ λάβουν ὑπ' ουπιν των καὶ τὸ ἐπασφάλιστρον τῶν κινδύνων πολέμου.

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

Εις περίπτωσιν χρησιμοποιήσεως τῆς διώρυγος διὰ φορτία προοριζόμενα διὰ τὸ Ἰσραήλ, ὅπερ εἶναι μᾶλλον ἀπίθανον ὑπὸ τὰς κρατουσάς ἀνωμάλους συνθήκας, τὸ ἐπασφάλιστρον κινδύνων πολέμου ἐπαφίεται, ἀποκλειστικῶς, εἰς τὴν κρίσιν τῶν ἀσφαλιστῶν.

Αἱ νέαι εἰσφοραὶ ἐτέθησαν ἐν ισχύι τὴν 2αν Μαΐου, ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς Ὑπολογισμοῦ τῶν Εἰσφορῶν Κινδύνων Πολέμου τοῦ Λονδίνου, πρὸ τῆς ἀπελευθερώσεως τῶν παγιδευθέντων, εἰς τὴν διώρυγα, σκαφῶν. Κατὰ συνέπειαν, ἡ ἀγορὰ τοῦ Λονδίνου παρακολουθεῖ, ἐκ τοῦ σύνεγγυς, τὰς ἔργασίας ἀπελευθερώσεως τῶν σκαφῶν αὐτῶν, αἱ ὁποῖαι ἔργασίαι ἀπότελον τὸ προκαταρκτικὸν στάδιον ἐπαναλειτουργίας τῆς διώρυγος, τὴν προσεχῆ ἔβδομάδα.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΝΩΣΙΝ ΝΑΥΤ. ΔΙΚΑΙΟΥ

Τὴν 22αν Ἀπριλίου 1975, συνήλθον εἰς τὴν καθιερωμένην συνεστίασιν εἰς τὸ ξενοδοχεῖον «Κίγκι Πάλλας», τὰ μέλη τῆς Ενώσεως Ναυτικοῦ Δικαίου, ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ καθηγητοῦ κ. Κ. Σπηλιοπούλου. Μετὰ τὸ γεῦμα, ὁ δικηγόρος κ. Π. Σωτρόπουλος ἀνέπτυξε πρὸς τὰ μέλη εἰσήγησιν αὐτοῦ ἐπὶ δύο ἔρωτηματολογίων τῆς Κομιτέ Μαριτίμ 'Ιντερνασιονάλ, ἀφορώντων εἰς τὰς συγκρούσεις ἐν θαλάσσῃ (Σύμβασις Βρυξελλῶν 1910) καὶ εἰς τὴν εὐθύνην τῶν 'Οργανισμῶν Λιμένος. 'Ηκολούθησεν εὐρεῖα συζήτησις, ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ὁποίας, τελικῶς, διεμφρώθησαν αἱ ἀπαντήσεις τῆς 'Ενώσεως πρὸς τὴν C.M.I.

Τὸ σχόλιον τοῦ 15 θημέρου

"Οστις ἐπιθυμεῖ νὰ λάθῃ μίαν πανοραμικὴν εἰκόνα τῆς διοικητικῆς ἀποδικορθώσεως, ἀλλὰ καὶ τοῦ νομοθετικοῦ ἀβδηριτισμοῦ δῆς ἐπταετίας, ἄκρει, νομίζομεν, νὰ ἀναγνώσῃ μίαν περιστούδοστον ἀπόφασιν, δημοσιευθέσαν τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1973, περὶ τῆς ἀρμοδιότητος τοῦ Ἀρχηγείου Λιμενικοῦ Σώματος.

Σύμφυμα πολυλόγων διατάξεων, ἀσκόπων ἡ κρυψιγενῶν, ὀσχολοῦνται μὲ τὸ πλέον ἐπουσιώδη θέματα τῆς γραφειοκρατικῆς κοινοτοπίας ὑπὸ τοὺς πομπώδεις τίτλους τῶν ἀρχηγείων, ὑπαρχηγείων, ἐπιτελείων κ.λπ. Αἱ διευθύνσεις, αἱ 'Υπηρεσίαι καὶ τὰ γραφεῖα παρατίθενται συμμίγδην ἀνεν συνοχῆς, εἰρμοῦ ἡ νοήσιατος. Προβλέπεται διεύθυνσις ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως μὲ δικαιοδοσίαν ἐπὶ τῶν σχολῶν καὶ τῶν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ἰκανότητος καὶ ἀκολουθεῖ 'Υπηρεσία ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, ἀρμόδια διὰ τὰς σχολὰς καὶ 'Υπηρεσία ναυτικῶν μητρώων, ἀρμόδια διὰ τὰ ἀποδεικτικὰ ναυτικῆς ἰκανότητος. Προβλέπεται Μονάς Διοικήσεως (sic), ἥτις μετὰ τῶν ἀλλων βαθυστοχάστων ἔργων, ἀποκρυπτογραφεῖ τὴν ἀλληλογραφίαν ἐπὶ 24ώρου βάσεως. Καὶ οὕτω καθ' ἔξης.

Ἐν μέσω, λοιπόν, ὅλων αὐτῶν τῶν πομπολόγων, ποὺ νὰ εὔρουν καιρὸν οἱ σπουδάρχας τῆς Ἀπριλιστῆς κατοχῆς νὰ ἀσχοληθοῦν μὲ σοβαρώτερα πράγματα καὶ ιδίως μὲ τὴν Ναυτιλίαν. Οὔτε ἀπὸ τοὺς σοφοὺς μας προγόνους ἔμαθαν ὅτι ἡ σπουδαίοφανεια δὲν ἀποτελεῖ σπουδαιολογίαν οὔτε ἀπὸ τοὺς καυστικότερους Νεοέλληνας, ὅτι χρειάζεται βαφὴ διὰ τὴν χρῶσιν τῶν ὡῶν.

‘Η ἀλληλογραφία μας

ΕΠΙ ΤΗΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

'Αναφέρομαι εἰς ἐπιστολὴν μου ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς φορολογίας τῶν πλοίων, δημοσιευθεῖσαν εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 15ης Μαΐου 1975. Φαίνεται, ὅτι ἡ ἀντίληψί μου περὶ διαφορᾶς ἐν τῷ φορολογικῇ μεταχειρίσται μεταξὺ πλοίων νηολογιθέντων πρὸ τῆς ισχύος τοῦ νόμου καὶ πλοίων νηολογιθέντων μεταξὺ ταύτην, ἐδόμιογρυθησαν τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι ἐπεφυλάχθη δυσμενεστέρας μεταχειρίσταις τῶν πρώτων, ἔναντι τῶν δευτέρων.

Τούτῳ δὲν εἶναι ἀκριβές. Κατεβλήθη προσάρεια ἔξομιώσεως ἐν τῷ φορολογίᾳ μεταξὺ τῶν δύο τούτων κατηγοριῶν πλοίων, ἔχεισθαι δὲ ἐπίπονος ἔργασια τῶν χειριστῶν τῶν ἡλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν, η πλήρης, ὅμως, ταύτισις ἀπέβαινε, τεχνικῶς, ἀδύνατος.

"Οθεν, καίτοι πολὺς μόχιος κατεβλήθη, ὃστε η εἰσφορὰ σύν τῷ φόρῳ τοῦ Νόμου 1880 νὰ εἶναι ἡ αὐτὴ πρὸς τὴν εἰσφοράν, ἢ μόνον καταβάλλουν τὰ μετά τὴν ισχύ τοῦ νόμου νηολογιθέντα πλοῖα, ἢ ἀπόλυτος ταύτισις ἡ λέχθη ἀνέφικτος τεχνικῶς.

Ρητέον, ὅμως, ὅτι ἡ ἐκ τῆς ἀνάγκης τῶν πραγμάτων παρατηρουμένη διαφορά, κατεβλήθη πᾶσα προσπάτωσις νὰ μειωθῇ καὶ ποιαγιαπιται ἔνειωθῇ εἰς τὸ ἐλάχιστον, ὃστε νὰ πίναι ἀδικαιολόγητος πᾶσα ἀνησυχία τυνὸν δυσμενεστέρας μεταχειρίσεως τῶν ποὺ τῆς ισχύος τοῦ νόμου νηολογιθέντων πλοίων.

Μετὰ τιμῆς
ΤΕΩΓΡΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ

δικηγόρος

Αθῆναι, 15 Μαΐου 1975

ΝΟΜΟΣ 27/75

Κύριε Διευθυντά,

'Αναφέρομαι εἰς τὴν δημοσιευθεῖσαν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χοονικῶν» ἐπιστολὴν τοῦ ἐκλεκτοῦ συναδέλφου κ. Θ. Σιούφας καὶ σπεύδω νὰ βεβαιώσω σσα λένει ὁ κ. Σιούφας, ὅτι ἡ ποιότητα πειρίδος τοῦ ἀρθρου 25 τοῦ νόμου 27/75 τόσον εἰς τὰς ὑπὸ τῆς Νοικικῆς Ἐπιτροπῆς τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν ὑπόβιλθείσας ποὺς τοὺς ἀσύμποτους παράγοντας ποστάσεις, ὅσον καὶ εἰς τὰ τοίσα ἀλλεπάλληλα πολυγονοφημένα προσχέδια τοῦ νόμου, τὰ συνταχθέντα ὑπὸ τῶν ὑπουργείων Οἰκονο-

μικῶν καὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας είχεν ὡς ἔχης :

"Γραφεῖα ἡ ὑποκαταστήματα ἀλλοδαπῶν ἐπιχειρήσεων οἰουδήποτε τύπου ἡ μορφῆς ἀσχολούμενα μὲ τὴν διαχείρισιν, ἀντιπροσώπευσιν ἡ ἐκμετάλλευσιν πλοίων ἡ μὲ τὴν παροχὴν ὑπηρεσιῶν πρὸ τὴν ναυτιλίαν αναποδοτάς...

Αἱ λέξεις ὅμως «καὶ μὲ τὴν παροχὴν ὑπηρεσιῶν πρὸ τὴν ναυτιλίαν» εἰς τὴν ἄνω περίοδον, ἀπολείφθησαν ἀπό τὸ κείμενον τοῦ νόμου, τὸ δημοσιευθέν εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Οὐδὲν τοῦτο ὅμως, οὐδέποτε καθ' ὅλα τὰ στάδια τῶν συζητήσεων μετὰ τῶν ἀρμόδιων κρατικῶν παραγόντων ἡγέρθη ζήτημα ἡ ἀμφισθήτησις ἢ νέα ρύθμισις θὰ ἀφέωρα καὶ θὰ ἐκάλυπτε καὶ τὰς ἀλλοδαπάς ἐπιχειρήσεις, τὰς προσφερούσας ὑπηρεσίας πρὸ τῆς Ναυτιλίαν, ἀντιθέτως δὲ οἱ πάντες ὑπερθεμάτιζον ὑπὲρ τῆς ρητῆς ἐπεκτάσεως τῆς προστασίας καὶ εἰς τὰς ἄνω ἐπιχειρήσεις. Εἰναι δόθεν προφανές, ὅτι ἡ παραλειψις ὀφείλεται εἰς τυπογραφικήν ἀδλεψίαν, εἰς τὸν «δαίμονα τοῦ τυπογραφείου, στοιχίας τυχῶν, ὡς φαίνεται, δὲν ἀπουσιάζει καὶ ἐκ τοῦ 'Εθνικοῦ Τυπογραφείου.

"Οτιούτως ἔχουν τὰ πράγματα συνάγεται καὶ ἐκ τῆς Εἰσηγήτης 'Εκ θέσεως καὶ τοῦ νέου νόμου, ὃπου ρητῶς ἀναφέρεται ὅτι ὑπὸ τοῦ ἀρθρου 25 ἐπ. προστασίας καὶ λύπτει καὶ τὰς ἐπιχειρήσεις τὰς προσφερούσας ὑπηρεσίας πρὸ τὴν Ναυτιλίαν.

Συμφωνῶ μὲ τὸν κ. Σιούφαν, ὅτι ἡ διατύπωσις ὡς είχεν εἰς τὰ προσχέδια ἡτο καθαρός καὶ δὲν κατέλιπεν ἀμφισθήτησιν. Φρονῶ ὅμως, ὅτι καὶ ὡς ἔχει σήμερον τὸ ἀρθρον 25 δὲν δύναται τις νὰ καταλήγῃ πορὰ εἰς τὸ αὐτὸν συμπέρασμα, δηλαδὴ δύναται ἀλλοδαπὴ ἐπιχειρήσις παρέχουσα ὑπηρεσίας πρὸ τὴν Ναυτιλίαν, νὰ ζητήσῃ τὴν ὑπαγωγὴν εἰς τὸ ἀρθρον 25 τοῦ Ν. 27) 75 αὐτὸ τελέως καὶ ἀνεξαρτήτως πρὸ τὴν Ναυτιλίαν, ἀντιπροσώπευσιν ἡ ἐκμετάλλευσιν πλοίων.

Πάντως ἡ γέρεθη ζήτημα καὶ προέκυψεν ἀμφισθήτησις. 'Ος ἐκ τούτου, πρέπει τὸ ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν καὶ τὸ Υ.Ε.Ν. νὰ κινήσουν τὴν διαδικασίαν διορθώσεως ἡμαρτημάτων, ἀλλως νὰ ἐμρηνευθῇ αὐθεντικῶς τὸ ἀρθρον 25 δι' ἄλλου νόμου.

Μετὰ τιμῆς
ΠΑΥΛΟΣ Θ. ΣΑΡΛΗΣ

Πειραιεύς, 21 Μαΐου 1975

ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ εἰς νεόδμητον μέγαρον ὑπερπολυτελοῦς κατασκευῆς μὲ ἀπάσας τὰς συγχρόνους ἀνέσεις καὶ κλιματισμόν, κείμενον ἐν Πειραιεῖ, ἐπὶ τῶν δόῶν Σκουζέ καὶ Κολοκοτρώνη καὶ Νοταρᾶ (τρεῖς ὄφεις) πλησίον Παραλίας καὶ ειδικῶτερον πλησίον τῆς NATIONAL WESTMINSTER BANK LIMITED ὡς καὶ ἐτέρων Τραπεζῶν (BANK OF AMERICA, Κτηματικῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος, Ιονικῆς καὶ Λαϊκῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος, 'Εμπορικῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος 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 ὄφεις, τρία ἀσσανσέρ, τέσσερεις τουαλέττες κ.λπ.). Διὰ πολυχρόνιον ἐνοικίασιν.

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

ΟΜΙΛΟΥΝ ΑΙ ΕΠΑΓΓΟΝΤΕΣ

ΜΙΑ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΙΣ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΤΟΥ κ. ΕΡΛΙΓΚ ΝΑΕΣ

Ο Νορβηγός έφοπλιστής κ. "Ερλιγκ Ντέκκε - Νάες, παρήγγειλε τὸ πρώτον του πλοίον, ένα πλωτόν-έργοστάσιον διὰ τὴν ὥκεανον ἀλίειαν, εἰς ἡλικίαν 27 ἑτῶν. Γύρω εἰς τὸ 1930 ἐπεδόθη εἰς τὰ δεξαιμενόπλοια καὶ ἦτο ὁ πρώτος έφοπλιστής ὃστις ἔχρησιμοποίησε τὴν παναμακήν σημαίαν. Τὸ 1942 ἡ ἔξοριστος ἐν Λονδίνῳ Βασιλικὴ Νορβηγικὴ Κυβέρνησις διώρισε τοῦτον ὡς δοθόντον γενικὸν διευθυντὴν τῆς Nortraship, ὄργανισμὸν ὃστις διεχειρίσθη τὸν νορβηγικὸν ἐμπορικὸν στόλον διὰ λογαριασμὸν τῶν συμμαχικῶν δυνάμεων κατὰ τὴν διάκρισιν τῶν ἔχθροπραξιῶν.

Μετὰ τὸν πόλεμον ὑπῆρξεν ἐκ τῶν πρωτοπόρων τῆς ναυπηγείας γιγαντιαίων δεξαιμενοπλοίων καὶ ἀκολούθως μεγάλων σκαφῶν φορτίου εἰς χұμα. Ὑπῆρξεν ὁ ἴδιος, ὃστις πρώτος, τὸ 1963 παρήγγειλε τὸ πρώτον σκάφος τύπου O.B.O. Περὶ τὸ 1965 ἴδρυσε τὴν Ἀμερικανικὴν Ἐπιτροπὴν «σημαῖῶν εὐκολίας». Τὸ 1958 ἴδρυε εἰς τὴν Νορβηγίαν τὸ Ἰνστιτούτον Ναυτικῆς Οἰκονομίας τῆς Ἀνωτάτης Σχολῆς Ἐμπορικῶν Ἐπιστημῶν τοῦ Μπρέγκεν.

Εἰς συνέντευξιν του δοθεῖσαν πρὸς τὸ περιοδικὸν «Νορβηγικὰ Ναυτιλιακὰ Νέα» ἔξηγει τὴν ἐπιθυμίαν του νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν τοῦ ἐφοπλισμοῦ.

«Τὸν Αὔγουστον τοῦ 1973, ἐπώλησα ὅλοκληρον τὸν στόλον μου, χωρητικότητος τριῶν ἑκατομ., τόνων d.w. Ἐσκέφθην ὅτι ἡ τιμὴ τὴν ὅποιαν μοῦ προσέφερον — 208 ἑκατομ., δολλάρια μετρητοῖς— ἦτο τόσον ἐνδιαφέρουσα, ὥστε δὲν ἡδυνῆθη νὰ τὴν ἀπόρριψω. Ἀπὸ τότε ἐσκεπτόμην ὅτι εὐρισκόμεθα εἰς τὸ κατώφλιον μιᾶς σοδαρᾶς κρίσεως.

«Ἔχετε τὴν πρόθεσιν νὰ ἀγοράσετε ἐκ νέου πλοίοι;

«Ναί, εἶμαι ἀγοραστής πλοίων σήμερον καὶ κάμνω προσφοράς διὰ κάθε εἰδος χωρητικότητος. Ἐνδιαφέρομαι διὰ κάθε τύπου πλοίου. Ἐνδιαφέρομαι εἰς τοὺς ἴδιους τύπους σκαφῶν τῶν πρὸ τοῦ 1973, δηλαδὴ διὰ δεξαιμενόπλοιας ἄνω τῶν 50 χιλιάδων τόνων d.w., διὰ Ο.Β.Ο. καὶ τράμπης. Εἰς ὁτι ἀφορᾷ τὰ δεξαιμενόπλοια εἶμαι ἀγοραστής VLCC, ἀλλὰ οὐχὶ ULCC. Εἰς τὸ παρελθόν τὰ σκάφη μου ἔφεραν λιβεριανήν, βρετανικήν καὶ νορβηγικήν σημαίας. Τὴν σημαίαν τὴν ὅποιαν θὰ ἔπιλέξω σημέρον θὰ ἔχαρτηθῇ ἐκ τοῦ τύπου τῶν πλοίων καὶ τῶν περιστάσεων. Βεβαίως, ὑπάρχουν πρόσωπα τὰ ὅποια λέγουν ὅτι εἶμαι τρελλὸς δημιουργὸν νέων ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, ἐπειδὴ εἶμαι ἡλικιωμένος πλέον. Ἡ ἀπάντησίς μου πρὸς τοὺς κυρίους τούτους, ἐπειδὴ μοῦ εἶναι ἀδύνατον σήμε-

ρον νὰ λάβω ἀπόσπασμα ληξιαρχικῆς πράξεως γεννήσεως μου. Κατεστράφθησαν τὰ μητρῶα διαρκοῦντος τοῦ πολέμου καὶ οὐδεὶς δύναται νὰ μοῦ εἴπῃ πόσον ἑτῶν εἶμαι».

Ἐξακολούθει παρουσιάζουσα ἐνδιαφέρον ἡ λιθεριανὴ σημαία;

«Σήμερον τὸ πλεονέκτημα τῆς λιθεριανῆς σημαίας δὲν συνδέεται μὲν φορολογικούς λόγους, συνδέεται δὲν μὲ τὸ θέμα ἐλευθερίας κινήσεως. Ὁταν ὁ ἐφοπλιστὴς θέλῃ νὰ πωλήσῃ τὸ ὑπό λιθεριανὴ σημαίαν σκάφη του δύναται νὰ χρησιμοποιήσῃ τὰ οὕτω κτηθέντα χρήματα, ὅπως εύτος νομίζει. Σήμερον τὰ ἔξοδα ἐπανδρώσεως δὲν παιζουν τὸν ἵδιον ὡς ἄλλοτε ρόλον. Είμαι εἰς ἐφοπλιστής ὃστις πάντοτε συνειργάσθη μὲ τὴν Διεθνῆ Ἐργατικὴν Ὀμοσπονδίαν Μεταφορῶν (Δ.Ο.Μ.) καὶ προσέχω πάντοτε τὰ σκάφη μου νὰ ἔχουν «κυανοῦν πιστοποιητικὸν» τῆς Ὀμοσπονδίας. Δύναμαι νὰ προσθέσω, ὅτι ἐσχάτως ἔλασθον ἐπιστόλην ἀπὸ τὸν κ. Μπλάσθ, γενικὸν γραμματέα τῆς ἄνω Ὀμοσπονδίας, ὃστις μοῦ γράφει ὅτι προσεκήθη νὰ ὄμιλήσῃ εἰς

τὴν Σιγκαπούρην, μὲν θέμα «Αἱ σημαῖαι εὐκολίας», ἀλλὰ ἦτο ἀδύνατον νὰ ἀποδεχθῇ τὴν πρόσκλησιν καὶ ἐπρότεινεν εἰς ἔκεινους οὔτινες διωργάνωσαν τὴν συνάθροισιν νὰ ἀπευθυνθοῦν εἰς ἑμένα, διότι ὡς εἶτεν : «οἱ „Ερλιγκ Νάες θὰ τὰ καταφέρῃ σὰν κι ἑμένα».

Πώς θὰ διαχειρισθῆτε σήμερον τὴν χωρητικότητά σας; Κατὰ ταξίδιον ἢ μὲν χρονοναυλώσει;

«Κατα ταξίδιον, λαμβανομένων ὑπ' ὅψιν τῶν σημειῶν συνθηκῶν. Ἡ συνταγὴ εἶναι νὰ ἐργάζεσαι δραχυπροθέμεσών ὅπου ἡ ἀγορὰ εἶναι κακὴ καὶ νὰ προσπαθῆς νὰ ἐπιτυχάνῃς μακροπρόθεμσον χρονοναύλωσιν κατὰ τὰς περιόδους τῶν «μπούμ».

Οι ἐφοπλισταὶ εἶναι κακοὶ ἀναλυταὶ τῆς ἀγορᾶς καὶ ίσως εἰς αὐτοὺς ὄφείλεται ἡ σημερινὴ κατάστασις;

«Νοί, αὐτὸς τείνω νὰ πιστέψω».

Ἡ εἰσοδος τῶν Ἀράβων εἰς τὰς μεταφορὰς πετρελαίων μετέτρεψε τὰς συνθήκας τῆς ἀγορᾶς;

«Νοί. Τὸ γεγονός ὅτι ἡ Β.Ρ. ἴδρυσε νουτιλιακὴν ἑταῖριαν ἐν συνειργασίᾳ μετά τοῦ Ἰράν, εἰς τὴν ὥποιαν ὁ παραγωγὸς καὶ ὁ μεταφορεὺς εἶναι ὄμοιον συνδεδεμένοι ἀπότελει μίαν ἐπικίνδυνον ἀνάπτυξιν διὰ τὸν ἀνεξάρτητον ἐφοπλιστὴν δεξαιμενοπλοίων».

ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΜΠΩΛΑΤΙΚ

ΤΟΥ κ. MIX. ΛΕΝΤΑΚΙ

Εἶμαι καὶ ἐγὼ μεταξὺ ἑκείνων, ποὺ κατὰ τὸ παρελθόν ἤκουσαν μετὰ σκεπτικισμοῦ τὴν ἀποφυν ὅτι ὁ Πειραιεὺς δύναται νὰ γίνῃ τὸ δεύτερον κέντρον ναυλώσεων· εύρισκομαι ἡδη πρὸ εύχαριστου ἐκπλήξεως.

Οι ἐπισκεπτόμενοι τὸν Πειραιά ἀντιλαμβάνονται ὅτι τὸ κατάλληλον κλίμα ἔχει ἡδη δημιουργηθῆ. Πρῶτον ἐπίτευγμα ἡδη δημιουργηθῆ. Πρῶτον ἐπίτευγμα ἡδη δημιουργηθῆ. Λέσχης Πειραιώς, ὄντως πολιτισμένης καὶ συμπαθοῦς, δεβαίως, δημοσίας, κατὰ παρασάγγας ἀπεχούσης τοῦ Μπωλατικοῦ τοῦ Λονδίνου. Πρῶτον διότι στερείται εἰδικῶν λειτουργῶν, καθοδηγούντων τὰ μέλη εἰς τὰς συναλλαγάς των καὶ δεύτερον, διότι πρέπει νὰ καλλιεργηθῇ τὸ πνεῦμα τῆς ἀμοιβαίας ἐκτιμήσεως καὶ ἐπιθυμίας φιλικῆς διευθέτησες τῶν ἀναφορεμένων προβλημάτων. Οὐδεὶς ἀλάθητος, ἀλλὰ λύσεις εύρισκονται ἐντὸς ἐνὸς πλαισίου συναδελφικοῦ. Τὸ πλαίσιον αὐτὸς δὲν ἔγκειται μόνον εἰς ἓνα καλῶς διατυπωμένον καταστατικόν. Συνίσταται, κυρίως, εἰς τὴν δημιουργίαν συμπλέγματος συναφῶν ἐπαγγελματῶν, δηλαδὴ arbitrators, δικηγόρων, εἰδικευμένων περὶ τὰ ναυτιλιακά, ἀσφαλιστῶν κ.λπ., τὰ λεγόμενα κλάμπης, τούτεστιν ιδρύματα προστασίας τῶν νομικῶν ἐπιπτώσεων τοῦ ναυτιλιακοῦ ἐπαγγέλματος. Τότε

μόνον θὰ εἶναι ἐφικτὴ ἡ δημιουργία καὶ πρόοδος εἰς τὸ πλατύτερον ναυτιλιακὸν τομέα.

Ἡ οἰκοδομὴ ὑπάρχει, ἔμψυχον ύλικὸν ύπαρχει, ὄργανωσις, πεῖρα καὶ συνείδησις τοῦ προβλήματος ἀκόμη δὲν διαφαίνεται ἀρκετά.

Ἡ στέγη εἶναι πρώτιστος παράγων ἀπαραίτητος καὶ προϋπόθεσις τῆς δημιουργίας Ναυτιλιακοῦ Κέντρου θὰ ἦτο ἡ ἀπότελσις αὐτοτελούς εἰδικοῦ κτιρίου, ὅπου νὰ στεγάζωνται οἱ διάφοροι παραναυτιλιακοί — δικηγόροι, ἀσφαλισταί, διαιτηταί, ναυλομεσίται κ.λπ.— εἰδικοί περὶ τὰ ναυτιλιακά.

Ἡ υπαρξία τῆς παρούσης Ναυτιλιακῆς Λέσχης ἔχει ἡδη συντελέσει εἰς τὴν συνεδριτοποίησιν τῶν ἀναγκῶν καὶ ἐπομένως διαφωνίαι διὰ τὴν συγκρότησιν πληρεστέρας μονάδος ἐντὸς ἰδιοκτήτου κτιρίου θὰ πρέπει νὰ εἶναι μᾶλλον χλιαράς. Ὁταν δὲ πραγματοποιηθῇ τὸ αὐτοτελές τούτο ἴδρυμα, θὰ ἀποτελέσῃ ἔνα νέον ἐπίτευγμα τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐλλάδος καὶ ἔνα μέγα Σῶμα εἰς τὴν πρόσοδον καὶ προβολὴν τοῦ Πειραιῶς, ὡς ἔνα ἔκ τῶν μεγίστων κέντρων τῆς Ναυτιλίας.

Τὸ κτίριον θὰ ἀδύνατο ν' ἀνήκῃ εἰς μίαν 'Ανώνυμον Ἐταιρίαν, αἱ μετοχαὶ τῆς ὥποιας θὰ ἡσαν εἰς τὰς χειρας τῶν ἔχοντων ἀμεσον σχέσιν μὲ τὸν ναυτιλιακὸν κύκλον.

Προτείνω ὅπως τὸ ἴδρυμα αὐτό, δηλαδὴ τὸ Ναυτιλιακὸν Κέντρον Πειραιῶς, ὄνομασθη Piraeus Marine Exchange.

Βεβαίως, ἡ ὄνομασία τοῦ προτεινομένου κτιρίου χρήζει σοδαρᾶς καὶ ἐνδελεχούς μελέτης, ἵνα μη κτίσωμεν ἐπὶ ἄμμου. Προτείνω ὅπως σχηματισθῇ μίσα ὀλιγομελῆς ἐπιτροπὴ ἵνα μελετήσῃ τὸ θέμα ἐπισταμένως καὶ ἐκπονήσῃ τὸ προκαταρκτικὸν σχέδιον. Μὲ τὴν πληθώραν τῶν ἀλληλικῶν καὶ ξένων Τραπεζῶν, αἱ ὥποια συνετέλεσαν εἰς τὴν πρόσοδον τοῦ Πειραιῶς, δὲν θὰ ἦτο δύσκολον νὰ σχηματισθῇ μίσα ὀλιγομελῆς ἐπιτροπὴ ἵνα μελετήσῃ τὸ θέμα τοῦ κτιρίου.

MIXΔΛΗΣ ΛΕΝΤΑΚΙΣ



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

General Shiprepairers - 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

KARAGEORGIS LINES
ΕΛΛΑΣ-ΙΤΑΛΙΑ



ΤΟ ΠΟΛΥΤΕΛΕΣΤΕΡΟΝ ΦΕΡΡΥ-ΜΠΩΤ

16.000 GR ΤΟΝΝΩΝ, ΤΑΧΥΤΗΣ 17,5 ΜΙΛΙΩΝ

F/B "MEDITERRANEAN SKY"

ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ: 'Εκ **ΠΑΤΡΩΝ** έκαστην Δευτέραν ώραν 20.00 διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΑΓΚΩΝΑ — καὶ έκαστην Παρασκευὴν ώραν 01.30' πρωΐνην, κατ' εύθείαν δι' ΑΓΚΩΝΑ.

'Εξ **ΑΓΚΩΝΟΣ** έκαστην Τετάρτην ώραν 12.30' κατ' εύθείαν διὰ ΠΑΤΡΑΣ καὶ έκαστον Σάββατον ώραν 22.00 διὰ ΠΑΤΡΑΣ, μέσω ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ.

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΣΥΝΟΔΕΥΟΜΕΝΑ ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ 50% ΣΕ ΚΑΘΕ ΔΙΑΔΡΟΜΗΝ. ΕΙΣ ΦΟΙΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΣΠΟΥΔΑΣΤΑΣ ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ 30%

Πληροφορίαι - Κρατήσεις θέσεων: Κεντρικὰ Γραφεῖα: 'Ακτὴ Κονδύλη, Πειραιεύς. Τηλ. 429.510/9 καὶ 422 678/9. Κατὰ Σάββατον ἀπόγευμα καὶ Κυριακὴν πρωΐαν τηλέφωνον 41.77.001.

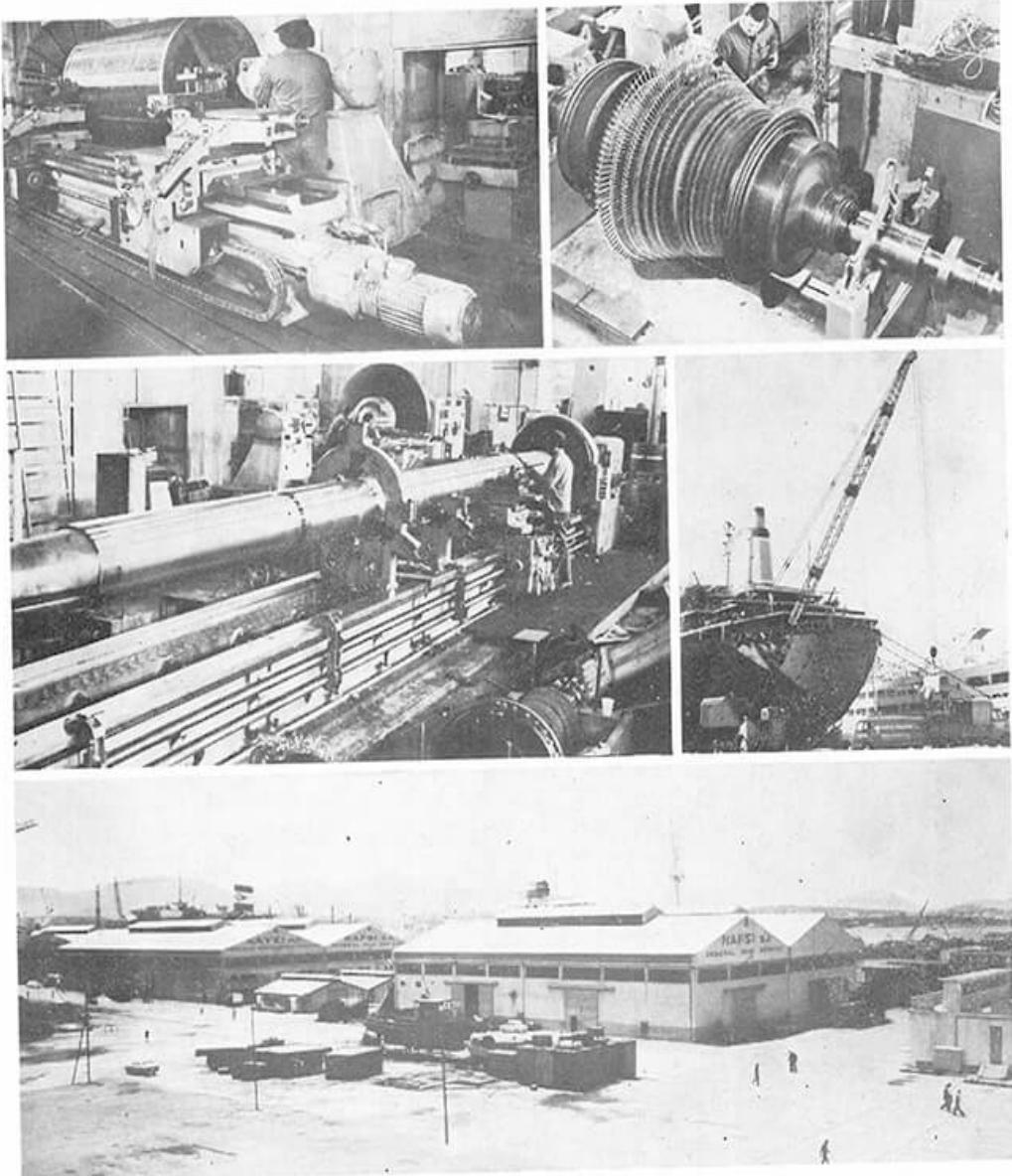
'Υποκαταστήματα ΑΘΗΝΩΝ: Θησέωι, καὶ Λογουμτζῆ. Τηλ. 92.34.201 - 2.

'Υποκαταστήματα ΠΑΤΡΩΝ: "Οθωνος - 'Αμαλίας 40 A Τηλ. 276.471, 270.994.

ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ



NAFSI S.A. GENERAL SHIP REPAIRS



*We are in the position to solve your most intricate
problems pertaining to repairs,
with utmost respect of your time schedule.*

OFFICES: 34, Methonis Str. Piraeus (24) - Greece Phone: 4914 282 Telex: 21-2708 NFI GR Telegrams: NAFSI-PIRAEUS
PERAMA YARD: Free Zone of the Piraeus Port Authority Phones: 4410320, 4410620, 4410720

'Εψηφίσθη τὸ ἄρθρον 108 τοῦ νέου Συντάγματος

ΔΙΑΤΗΡΕΙΤΑΙ Η ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η ΔΙΕΞΑΧΘΕΙΣΑ ΣΥΖΗΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΟΥΛΗΝ

Η συνταγματική προστασία τοῦ νομικού πλαισίου τῆς 'Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας διατηρεῖται. "Ηδη ἡ Βουλὴ τῶν 'Ελλήνων ἐνέκρινε τὴν 19ην Μαΐου τὸ ἄρθρον 108 τοῦ νέου Συντάγματος, διὰ τοῦ ὅποιου ἡ ηὔημένης τυπικῆς ἴσχυος νομοθεσία προστασίας κεφαλαίων ἔξωτερικού διατηρεῖται. Διὰ τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου ὅριζεται ὅτι τὴν αὐτὴν ἴσχυν κέκτηνται καὶ αἱ διατάξεις τῶν κεφαλαίων Α' ἔως καὶ Δ' τοῦ τμήματος Α' τοῦ ὑπ' ἀριθ. 27)75 νόμου «περὶ φορολογίας πλοίων, ἐπιβολῆς εἰσφορᾶς πρὸς ἀνάπτυξιν τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἔγκαταστάσεως ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ρυθμίσεως συναφῶν θεμάτων».

Η τελικὴ διατύπωσις τοῦ ἄρθρου 108 τοῦ νέου Συντάγματος, ὡς τοῦτο ἐνέκριθη ὑπὸ τῆς Βουλῆς, ἔχει ὡς ἔξης :

ΑΡΘΡΟΝ 108

«Η πρὸ τῆς 21 Ἀπριλίου 1967 ηὔημένης τυπικῆς ἴσχυος νομοθεσία προστασίας κεφαλαίων ἔξωτερικού, διατηρεῖ τὴν ἡν̄ ἐκέκτητο ηὔημένην τυπικήν ἴσχυν, ἐφαρμοζόμενην καὶ ἐπὶ τῶν ἔφεζης εἰσαγομένων κεφαλαίων.

»Τὴν αὐτὴν ἴσχυν κέκτηνται καὶ αἱ διατάξεις τῶν κεφαλαίων Α' ἔως καὶ Δ' τοῦ τμήματος Α' τοῦ ὑπ' ἀριθμὸν 27)75 νόμου «περὶ φορολογίας πλοίων, ἐπιβολῆς εἰσφορᾶς πρὸς ἀνάπτυξιν τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἔγκαταστάσεως ἀλλοδαπῶν Ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ρυθμίσεως συναφῶν θεμάτων».

»Νόμος ἐφ' ὅπας ἐκδιδόμενος ἐντὸς τριμήνου ἀπὸ τῆς ἴσχυος τοῦ παρόντος, θέλει προβλέψει τοὺς ὄρους καὶ τὴν διαδικασίαν ἀναθεωρήσεως ἡ λύσεως κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ Νομοθετικοῦ Διατάγματος 2686)1953 ἀπὸ 21 Ἀπριλίου 1967 μέχρις 23 Ἰουλίου 1974 ἐκδοθεισῶν ὑφ' οἰονόηποτε τύπον ἐγκριτικῶν διοικητικῶν πράξεων ἡ συναφθεισῶν συμβάσεων περὶ ἐπενδύσεων κεφαλαίων ἔξωτερικοῦ, ἔξαιρεσι τῶν ἀφορωσῶν εἰς τὴν νηολόγησιν πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικῆν πατρίαν».

Ο ὑπουργὸς Συντονισμοῦ κ. Παν. Παπαληγούρας, ὄμιλῶν κατὰ τὴν ψήφισιν τοῦ ἄρθρου 108 προέβη εἰς τὴν κατωτέρω διευκρινιστικὴν δήλωσιν, ἐν σχέσει πρὸς τὴν παράγραφον 2 :

«Εἶναι ἐξ ἀντικειμένου ἀδύνατον νὰ ἀναθεωρῇ τὸ σύνολον τῶν ἐκδοθεισῶν κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Ν. 2687 καὶ τῶν συναφθεισῶν νέων πράξεων. Αἱ περισσότεραι τῶν πράξεων αὐτῶν ἀφοροῦν π.χ. εἰς τὴν παράτασιν προθεμιῶν ἡ εἰς τὴν ρύθμισιν λεπτομερειῶν τινῶν καὶ πρόκειται περὶ ὅγκου ἱλιγγιώδους. Δι' αὐτὸν, ἡ παράγραφος 2 «Νόμος ἐφ' ὅπας ἐκδιδόμενος ἐντὸς τριμήνου ἀπὸ τῆς ἴσχυος τοῦ παρόντος, θέλει προβλέψει τοὺς ὄρους καὶ τὴν διαδικασίαν ἀναθεωρήσεως ἡ λύσεως κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ Νομοθετικοῦ Διατάγματος 2686)1953» δὲν ἀφορᾷ ὅλας, ἀλλ' ὥρισμένας ἐξ αὐτῶν. Ποιας; Θὰ ὅρισται ὡς νόμος. Ο Νόμος, θεοβάσις, δὲν πρόκειται νὰ εἴπῃ ἡ τάδε δὲν θα ἀναθεωρῇ καὶ ἡ τάδε δὲν θα ἀναθεωρῇ. Θὰ καθορίσῃ ὅμως μίαν προθεμιάν, ἐντὸς τῆς ὅποιας ἡ Κυβερνήσισ, ὁ ἀρμόδιος 'Επουργὸς νὰ δύναται νὰ ἐφαρμόσῃ τὴν διαδικασίαν τῆς ἀναθεωρήσεως, ὡς πρὸς τὴν σύμβασιν. Παρερχομένης ἀπράκτου τῆς διαδικασίας, τὸ καθεστῶς τῆς ἀμφιβολίας τερματίζεται καὶ μὴ ἀναθεωρηθόσμεναι πράξεις θὰ ἔξαικολούθησουν ἴσχυουσαι, διότι δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ παραταθῇ ἡ ἀδειαστής».

* * *

Τελεῖ ὑπὸ ἀναθεωρήσεων τὸ κείμενον τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων, βάσει τῶν ὅποιων θὰ

ἐγγράφωνται τὰ πλοῖα εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Νηλόδιον.

Τὸ δημοσιευθὲν ὑπὸ τίνος ἐφημερίδος δὲν εἶναι τὸ ἀναθεωρημένον. Βάσει τροποποίησεων, τῶν ὅποιων ἡ ἐπεξεργασία ἔγινε ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν Νομικὴν 'Υπηρεσίαν τῆς 'Επώσεως τῶν 'Εφοπλιστῶν, πρόκειται κατ' αὐτὰς νὰ ὁριστικοποιηθῇ τὸ κείμενον μετ' ἔγκρισιν ἀπὸ τὰ ὑπουργεῖα Συντονισμοῦ καὶ Οἰκονομικῶν.

Η ΣΥΖΗΤΗΣΙΣ

Κατὰ τὴν διεξαχθεῖσαν εἰς τὴν Βουλὴν συζήτησιν ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 108 διετυπώθησαν αἱ κατωτέρω ἀπόψεις ἐπὶ τοῦ σκέλους τοῦ ἀναφερομένου εἰς τὴν 'Εμπορικὴν Ναυτιλίαν.

Ο εἰσηγητής τῆς πλειοψηφίας κ. Λ. ΜΠΟΥΡΝΙΑΣ ἐτόνεισ ὅτι αἱ αιτίασις τῆς ἀντιπολιτεύσεως κατὰ τοῦ ἄρθρου 108 πρέπει νὰ ἀπορριφθοῦν, διότι θὰ θανάσιμος διὰ τὴν ναυτιλιακὴν μας ἀνάπτυξιν ἡ κατάργησις τῆς ἀπὸ τοῦ ἔτους 1953 ἐφαρμοσθείσας συνταγματικῆς προστασίας. 'Εν αὐτῷ, ὑπεγράμμισεν ὁ κ. Μπουρνιάς, τὴν ἀκρίαν θέσιν τῆς ὀπαλεύψεως τοῦ ἄρθρου, ως ἐζητήθη ὑπὸ μερίδος τῆς Βουλῆς, τότε τὸ θαυμαστὸν ἐπίτευγμα, τὸ ὄποιον, κατὰ κοινὴν ὄμοιογίαν, ὑπάρχει εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα, θὰ καταστραφῇ καὶ ἡ μεγάλη Ναυτιλία διὰ τὴν ὄποιαν ὑπερφανεύμεθα δῆλοι οἱ 'Ελληνες καὶ ἡτοις ἔχει προκαλέσει τὸν φθόνον τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν, θὰ εἶναι ὑπόθεσις τοῦ παρελθόντος.

Ἐτόνεισ ἐπίσης ὁ κ. Μπουρνιάς, ὅτι δὲν ὑφίσταται παγιοποίησις τοῦ φορολογικοῦ καθεστῶτος τῆς Ναυτιλίας, δεδομένου ὅτι ὁ νέος νόμος προβλέπει αὐξῆσιν τοῦ φόρου κατὰ 4% ἐτησίων καὶ πέραν τοῦ 1980 αὐξῆσιν τοῦ φόρου ἀνὰ πενταετίαν. 'Ανεφέρθη ἀκολούθως εἰς τὸν νόμον 1880)51, ὁ ὀποῖος ἀπετέλεσε τὴν ἀπαρχὴν τῆς ναυτιλίας

TELEPHONES: RES: 419-423, 516-552

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

MARATOS & Co.

(SHIPPING AGENTS)

Ship Suppliers

P.O.B. 7006 CABLE "PROMETHEUS"

OFFERS TO ALL GREEK SHIPS

THE BEST SERVICE,

PROVISIONS AND STORES AT

COMPETITIVE PRICES.

KARACHI (West Pakistan)

κῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας, ἡτοις ὁλοκληρώθη διὰ τοῦ Ν.Δ. 2687 περὶ συνταγματικῆς προστασίας, ποὺ ἐδημιούργησεν ἐμπιστοσύνην μὲ ἀποτέλεσμα ὁ ἐμπορικός μας στόλος νὰ εἰκοσιπλασιασθῇ ἀπὸ τοῦ 1954 καὶ ἐντεύθη καὶ νὰ τεσσαρακονταπλασιασθῇ ἡ ἡ ἀναπτυξῆς τῆς Ναυτιλίας συναλλαγματικὴ πρόσδοση. Παραλίλος, ἡ ἀνάπτυξης τῆς Ναυτιλίας ὑπεβοήθησε κατὰ πολὺ τὴν ἑθνικὴν Οἰκονομίαν καὶ μετέβαλε τὸν Πειραιᾶ εἰς διεθνὲς ναυτιλιακὸν κέντρον, μὲ τὴν ἐγκατάστασιν ὅλων τῶν ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, αἱ ὅποιαι εἰς τὸ παρελθόν εύρισκονται εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην, τὸ Λονδίνον καὶ ἀλλού, ὡς καὶ ξένων ναυτιλιακῶν οἰκονομίας οἵτινες ἔρχονται εἰς τὸν Πειραιᾶ διὰ νὰ παρακολουθοῦν ἐκ τοῦ πλησίον τὴν ἔξελιξιν τῆς Ναυτιλίας μας. 'Αξιόλογος ὑπῆρξε καὶ ἡ παράλληλος ἀνάπτυξης τῶν ναυτιλιακῶν διοικητικῶν διομηχανῶν καὶ ἀλλως παραλίλος καὶ δοθητικῶν διομηχανιῶν. 'Απαντα τὰ ἀνωτέρω, ὡς καὶ ἡ σημαντικὴ δελτίωσις τῆς θέσεως τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν (ὁ κ. Μπουρνιάς ἀνέφερεν ὅτι 600.000 'Ελλήνες ἀπόζουν ἀπὸ τὸν θαλάσσιον ἔργο), εἶναι ἀποτέλεσμα τῆς ἀναπτύξεως τῆς 'Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας, ἡτοις ἔστηριχθη εἰς τὴν παρασχεθεῖσαν συνταγματικὴν προστασίαν.

Θ. Κ. ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ

Ο 'Αρχηγὸς τοῦ ΠΑΣΟΚ κ. Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ συνεφώνησε μὲ τὸν εἰσηγητὴν τῆς πλειοψηφίας, ὅτι ἡ παρασχεθεῖσα διὰ τοῦ Ν. 2687 προστασία τῆς Ναυτιλίας συνδέεται, ὥπωσδήποτε, μὲ τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τῆς χώρας, ἀλλὰ τὸ κόμμα τοῦ ἔχει διαφορετικὴν ὄντιληψιν εἰς τὴν ἐκτίμησιν τοῦ εἰδούς τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως, ἡτοις προσδιδάσει εἰς τὴν 'Ελλάδα. Εἰδικότερον διὰ τὴν Ναυτιλίαν ὁ κ. Παπανδρέου εἶπεν, ὅτι κάποτε —ἐπ' εὐκαιρία — ἀλλων μέτρων τὰ ὅποια θὰ ἐπρότεινεν ἡ Κυβερνήσις— θὰ ἔπειτε νὰ γίνη μία σύγκρισις τί προσφέρουν εἰς τὰς ἑθνικὰς τῶν οἰκονομίας ὁ νορβηγικὸς καὶ ὁ Ἑλληνικὸς ἐμπορικός στόλος. Θὰ ἔπειτε, εἶπε, νὰ ἐρωτήσωμε πῶς διαβοιοὶ ὁ Νορβηγὸς καὶ ὁ 'Ελλην ναυτικός. Ποία εἶναι η συμβολὴ εἰς τὴν ἀσφάλισιν καὶ τὴν προστασίαν τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὴν 'Ελλάδα καὶ εἰς ἄλλας χώρας. Καὶ θὰ ἔπειτε κάποτε νὰ τεθῇ τὸ ἔρωτημα ποίας ἐπιπτώσεις θὰ ἔχῃ εἰς τὸ νορβηγικὸν καὶ τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον ἡ τυχὸν ἀλλαγὴ τῶν συντελεστῶν φορολογίας τοῦ νορβηγικοῦ πλοίου. Διοτί, κατέληξεν, ὁ Νορβηγὸς πρέπει νὰ εἶναι πιὸ πατριώτης ἀπὸ τὸν 'Ελληνην;

Ο κ. ΓΕΩΡΓ. ΜΑΥΡΟΣ

Ο 'Αρχηγὸς τῆς ΕΚ - ΝΔ κ. Γ. ΜΑΥΡΟΣ, ἀναφερόμενος εἰς τὸν νόμον 1880)51, ὁ ὀποῖος ἐγένετο ἐπὶ Κυβερνήσεως τοῦ Κέντρου, εἶπεν ὅτι τὸ τότε ἡ ἐποχὴ κατὰ τὴν ὄποιαν οὐσιαστικῶς ἦτο ἀνύπαρκτος ἡ 'Ἑλληνικὴ Ναυτιλία. Καὶ ἐγένετο μία πρώτη δοκιμὴ διὰ νὰ ίδωμεν πῶς ἡτοι δυνατὸν νὰ προσελκύσουμε εἰς τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν τὰ ἑλληνόκτητα σκάφη. Δὲν εἶναι νόμος τῆς Κυβερνήσεως τῆς ἐποχῆς ἐκείνης, εἶναι νόμος διακομιστικὸς καὶ τὸν ἐφήφισαν τὰ δύο τότε μεγάλα κόμματα. Διότι, ὑπεγράμμισεν ὁ κ. Μαύρος, ὁ νόμος αὐτὸς δὲν θὰ εἴχεν ἀξίαν ἐὰν προήρχετο ἀπὸ τὴν πλειοψηφίαν μιᾶς Κυβερνήσεως, διότι μετ' ὅλιγον μία ἀλλή Κυβερνήσης θὰ τὸν μετέβαλε. Ο κλάδος αὐτὸς τῆς Οἰκονομίας, ἡ Ναυ-

τιλία, είπεν έν συνεχείς ό κ. Μαύρος, έχητησε τότε νὰ έχῃ μείζονα κατοχύρωσιν μὲ ένα νόμον, ὁ οποίος θὰ ήτα τῆς ἀποδοχῆς τῶν δύο μεγάλων κομμάτων. Διὰ τοῦ νόμου αὐτοῦ, ὁ οποίος ἔγενετο δεκτός ὑπὸ τῆς Βουλῆς, καθιερώνετο δοκιμαστικῶς ἕνα πάγιον ποσοστὸν φορολογίας ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων ἐσόδων ἀπὸ τὰς ναυλώσεις τῶν πλοίων. Τὸ νομοθέτημα ἔκεινο, εἶπεν ὁ κ. Μαύρος, δὲν ἀπέδωσε. Αἱ νηολογήσεις ἐλληνικῶν σκαφῶν ὑπῆρξαν ὀλίγαι. Καὶ μετὰ τὴν πτώσιν τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κέντρου κατὰ τὸ 1952 καὶ τὸν σχηματισμὸν τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ἐλληνικοῦ Συναγερμοῦ, ἐψηφίσθη ὁ νόμος 2687, δόσεις τοῦ ὅποιου ἔχαρχθη ὄριστικὴ ναυτιλιακὴ πολιτική, ἡ ὅποια ἔφθασε μέχρι τῆς ὑπερβολῆς νὰ καθιστᾶ τελείως ἀφορολόγητον τὴν Ναυτιλίαν. "Ισως αὐτὸς τῆς ἔτετρεφε νὰ ἀναπτυχθῇ, ἀλλὰ κατέστη ἡ ἐλληνικὴ σημαία, σημαία εὐκολίας, πράγμα τὸ ὅποιον δὲν εἶναι πρὸς τιμὴν μιᾶς χώρας.

Δέν νομίζω, παρετήρησεν ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Γ. Μαύρος, ὅτι τὸ θέμα τῶν ἐλληνικῶν πληρωμάτων ἀποτελεῖ ἐπιχείρημα διὰ τὴν διατήρησιν ἐνὸς παρομοίου καθεστώτος. Τὰ πληρώματα δὲν τὰ παίρνουν (οἱ ἐφοπλισταὶ) διότι ἔχουν (ἐπὶ τῶν πλοίων) τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, τὰ παίρνουν διότι δὲν εὑρίσκουν ἄλλα, ἡ ἀπασχόλησις δὲ τῶν ναυτικῶν θὰ ἦτο ἡ ίδια οἰανδήποτε σημαίαν καὶ ἐὰν εἴχον ἐπὶ τῶν πλοίων.

Οέων νὰ ἐπιστρέψουν, εἶπεν ἐν συνεχείᾳ, ἔνα ἄλλον κίνδυνον, διὰ τὸν ὅποιον δὲν ἔχω ἀποδείξεις, ἄλλα καταγγέλλεται ὅτι ἡ διόγκωσις τοῦ ἐλληνικοῦ τονών, διὰ τῆς ὅποιας φαινόμεθα πρώτοι, δὲν δίδει τὴν εἰκόνα τῶν πραγματικῶν ἐλληνικῶν συμφερόντων, τὰ ὅποια ὑπάρχουν ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν. Εἶναι πιθανόν, ἐπειδὴ κατέστη σημαία εὐκολίας, νὰ στεγάζωνται ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν συμφέροντα ἄλλων κρατῶν καὶ ἀλλοδαπῶν. Εἶναι γεγονός καὶ πιθανὸν αὐτὸν νὸν δημιουργῆσαι ὠρισμένα προβλήματα. 'Εξ ἄλλου, η διανοτής νηολογήσεως πλοίου ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν ὑπὸ τοὺς παρόντας ὄρους, οἵτινες δίδουν εἰς τὸν ἐνδιαφέρομενον ἐφοπλιστὴν τὴν εὔχερειαν νὰ τὸ ἀποσύρῃ εἰς οἰανδήποτε στιγμὴν διὰ μονομεροῦς πράξεως ἐκ τοῦ ἐλληνικοῦ νηολογίου, καθιστᾶ ἀμφίβολον τὴν ἀξίαν τῆς ἐφαρμοζομένης πολιτικῆς. Νομίζω, εἶπεν, ὅτι θὰ πρέπει καὶ εἰς τὸν τομέα αὐτὸν νὰ χαραχθῇ μία ἄλλη πολιτική, ἡ ὅποια θὰ ισχύσῃ ἐφεξῆς. Καταλήγων ὁ κ. Μαύρος ἀνεγνώρισεν ὅτι ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία ἀποτελεῖ κλάδον τῆς Οἰκονομίας μας, ὁ οποίος ἀνέπτυχθη ἐκτὸς τῆς Ἐλλάδος καὶ ὅτι ἀνήκει εἰς ἄλλον οἰκονομικὸν χώρον.

ΤΟ ΔΑΝΕΙΟΝ ΤΟΥ ΑΔΕΛΦΟΥ ΝΙΞΟΝ

Ο κ. Α. ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ (ΕΚ-ΝΔ) εἶπεν ὅτι, οἱ εἰδικοὶ νόμοι ποὺ ἐθεσπίσθησαν διὰ τὴν προστασίαν τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας ἀπέδωσαν τὸ ἐπίτευγμα τῆς προσελκύσεως ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν τοῦ ιδιού μας δυσπίστου ναυτιλιακού κε-

φαλαίου. Ἀλλὰ αὐτὰ μέχρις ἐνὸς σημείου, διότι τὰ προνόμια ποὺ τοῦ ἐδώσαμεν ὑπῆρχαν δυσανάλογα πρὸς τὴν ἀπόδοσιν τοῦ ἐν συγκρίσει μὲ τὴν νορβηγικῆς ἡ σουηδικῆς Ναυτιλίας. Ἀλλὰ μὲ τὴν ὑπόρχουσαν νομοθεσίαν 500 περίπου πλοία ζένων συμφερόντων ὑπῆρχαν διάλληπταν ποικιλότροπα : 1) Διὰ νὰ ἀπολαμβάνουν πιστώσεις ἀπὸ τὰς ἐλληνικάς Τραπέζας καὶ 2) νὰ χρησιμοποιοῦν ἐλληνικὰ πληρώματα εἰς μίαν ἐποχὴν σπάνιος ἐργατικῶν χειρῶν. Εἰς τὸ σημείον αὐτὸν ὁ κ. Κανελλόπουλος εἶπεν, ὅτι κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς δικτατορίας καὶ ὁ ἀδελφὸς τοῦ Νίξον ἥλθεν εἰς τὴν Ἐλλάδα καὶ ὑπὸ τὸ πρόσχημα μιᾶς Α' ἑταΐριας, ποὺ ἐφέρεται ὡς ἐλληνική, ἔλαβε δάνειον 10 ἑκατ. δολαρίων ἀπὸ τὴν ΕΤΒΑ. Οὕτω, ἡ Ἐμπορικὴ μας Ναυτιλία, ὡς μοναδικὸς ἴσως διεθνῶς ἀνταγωνιστήτης κλάδος τῆς 'Ἐλλάδος, κινδυνεύει ἀπὸ αὐτὴν τὴν διείσδουσιν. 'Ο κ. Κανελλόπουλος ἔχαρακτήρισε τὴν ύφισταμένην νομοθεσίαν ὡς Δούρειον 'Ιππον, ποὺ ἐπιτρέπει ἐκ τῶν ἔσω τὴν κατάκτησην τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, ἀπαντῶν δὲ εἰς σημεικήν διακοπὴν τοῦ κ. Λ. Μπουρινᾶ, εἶπεν ὅτι ὁ ἀδελφὸς τοῦ Νίξον ὑπῆρξε πρόεδρος μιᾶς ἑταΐριας, ἡ ὅποια ἔδωνται διάστημα ἀπὸ τὴν ΕΤΒΑ τὸ προαναφερέν ποσὸν διὰ νὸν ἐξοφλήσῃ ἔνα κρουσαίερόπλοιον καὶ ὅτι ἐξήτασεν ἐν συνεχείᾳ νὰ λάβῃ καὶ συμπληρωτικὸν δάνειον, τὸ ὅποιον ὁ κ. Κανελλόπουλος νομίζει ὅτι ἔλαβε.

Καταλήγων ὁ κ. Κανελλόπουλος ἐπανέλαβεν ὅτι βεβαίως ὑπῆρξε πρόδοσης, ἄλλα αἱ παροχαὶ καὶ αἱ θυσίαι τῆς ἐλληνικῆς Οἰκονομίας πρὸς τὴν Ναυτιλίαν εἶναι δυσανάλογοι πρὸς τὸ ἀποτέλεσμα.

'Ο υφουργὸς Οἰκονομικῶν κ. Ε. ΔΕΒΛΕΤΟΓΑΛΟΥ οὐτεγράμισε γενικώς, ὅτι ἡ συνταγματικὴ προστασία τῶν ζένων κεφαλαίων εἶναι ἀναγκαῖα καὶ εἰδικότερον τὴν στιγμὴν αὐτὴν διὰ νὸν δοθῆσαν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς θερικῆς Οἰκονομίας.

'Ο κ. I. ΠΕΣΜΑΖΟΓΛΟΥ (ΕΚ-ΝΔ) εἶπεν ὅτι, ἀποτελεῖ ἀνώμαλίαν τὸ γεγονός ὅτι τὸ νέον φορολογικὸν καθεστώς τῆς Ναυτιλίας ἀποκτᾷ συνταγματικὸν ἴσχυν. 'Η διάταξις, εἶπεν, ἡ ὅποια ἐπιτρέπει τὴν ἀνάπτυξην τροποποίησιν τοῦ συντελεστοῦ αὐξήσεως τῶν φώρων ποὺ ἐπιβάλλονται ἐπὶ τοῦ πλοίου εἶναι ἀνεπαρκής, διότι ἡ φορολογικὴ ἀρχή, δεσμευομένη ἀπὸ τὸ Σύνταγμα, δὲν δύναται νὰ προσδιορίζῃ τὸ φορολογικὸν θέρος τῶν πλοίων ἀναλόγων τοῦ ὄρους, οἵτινες δίδουν εἰς τὸν τομέα αὐτὸν νὰ χαραχθῇ μία ἄλλη πολιτική, ἡ ὅποια θὰ ισχύσῃ ἐφεξῆς. Καταλήγων ὁ κ. Μαύρος ἀνεγνώρισεν ὅτι ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία ἀποτελεῖ κλάδον τῆς Οἰκονομίας μας, ὁ οποίος ἀνέπτυχθη ἐκτὸς τῆς Ἐλλάδος καὶ ὅτι ἀνήκει εἰς ἄλλον οἰκονομικὸν χώρον.

Ο κ. ΛΑΣ. ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ

'Ο υπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Α. ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ, ἀφού εἶπεν ὅτι, ἐὰν

πάρχῃ εἰς τὴν Ἐλλάδα κάτι διὰ τὸ ὅποιον καυχόμεθα ὅτι εἴμεθα πρώτοι εἶναι ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία, ὑπεγράμμισεν ὅτι ἡ συμμετοχὴ ζένων συμφερόντων εἰς τὰς ἐλληνικὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις εἶναι πολὺ μικρά, τόσον δύστε δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ἐντοπισθῇ ἀπὸ τὰς ἀρμόδιοις ἐπιτροπὰς ποὺ διενεργοῦν τὸ σχετικὸν ἐλεγχον. Ἐπίσης ὑπεγράμμισε τὴν ιδιομορφίαν τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας, ἡ οποία εἶναι μὲ ἄλλας Ναυτιλίας, ἡ οποία συνίσταται εἰς τὸ γεγονός ὅτι κινεῖται εἰς τὸ διεθνῆ χώρον χωρίς νὰ ἔχῃ καὶ ἔνα μίνιμον 'γκαραντί', τὸ ὅποιον παρέχεται εἰς τὸν ἀνταγωνιστάς της. 'Αναφέρεται, συνήθως, παρετήρησεν ὁ κ. 'Υπουργός, ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία τῆς Νορβηγίας, ἡ οποία εἶναι τὸ σύνολον δραστηριοτήτων, αἱ ὅποιαι ἔξαρτῶνται ἀπὸ τὴν Νορβηγίαν. Δηλαδὴ τὰ πλοία διανειδοῦνται καὶ κατασκευάζονται εἰς τὴν Νορβηγίαν, κινούνται ἀπὸ νορβηγικὸν πληρώματα καὶ γενικῶς ἔξαρτῶνται ἀπὸ τὴν χώραν των. 'Εξ ἄλλου, τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον τῆς Νορβηγίας διεξάγεται κυρίως διὰ νορβηγικῶν

σκοφών. 'Ἐλέκθη, παρετήρησεν ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Παπαδόγγονας, ὅτι ἡ ἐλληνικὴ σημαία προσομοιάζει ἡ εἶναι μία σημαία εύκολίας. Διὰ τῶν τελευταίων νόμων, οἵτινες ἀφοροῦν τὴν φορολογίαν τῶν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων, ὡς καὶ τῶν ἐλληνοκτήτων, οἱ ὅποιαι κατοχυρούνται συνταγματικῶς, παύει πλέον νὰ ὑπάρχῃ σιδηρόπτη δικαιολογία διὰ νὸν θεωρῆται ἡ ἐλληνικὴ σημαία ὡς σημαία εύκολίας. Οἱ νόμοι αὐτοὶ δὲν εἶναι περιοριστικοί εἰς ὅτι ἀφορά τὸ ἀποτέλεσμα τῆς φορολογίας, δεδομένου ὅτι ἡ φορολογία αὐτὴ δύναται νὰ ἀναπροσαρμόζεται ἀνά πενταετίαν. 'Η πενταετία εἶναι ἔνα μίνιμον χρονικὸν διάστημα, τὸ ὅποιον θὰ πρέπει νὰ γνωρίζῃ αὐτὸς ὁ ὅποιος διανειδοῦται ἀπὸ ξένας Τραπέζας ποίον εἶναι τὸ φορολογικὸν μέλλον τοῦ πλοίου του. 'Αμα τῇ ἐκπνοή τῆς πενταετίας ὁ κοινὸς νομοθέτης δύναται νὰ καθιερώσῃ διάφορα ποσοστά οὕτως ὡστε ἀφ' ἐνὸς νὸν ἐπιτευχθῇ μεγαλυτέρα φορολογία καὶ ἀφ' ἐτέρου νὰ προστατεύσῃ τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν εἰς μίαν τυχὸν περίοδον καύμψεως εἰς τὸ μέλλον καὶ ἐπόμενων δίδεται ἡ εὐχέρεια καὶ μειώσεως ἔνδεχομένως τῆς φορολογίας ἀν χρειασθῆ. 'Ηδη, ἡ ἀπόδοσης τῆς νέας φορολογίας ηγήθη κατὰ 40 φοράς.

Περαίνων ὁ κ. Παπαδόγγονας ὑπεγράμμισεν ὅτι ὑπάρχει μέλλον εἰς τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν, ιδιαιτέρως μάλιστα μὲ τὴν συμμετοχὴν τῆς 'Ἐλλάδος εἰς τὴν Κοινὴν 'Αγοράν, ὅτε θὰ ἔξασφαλισθῇ, διὰ πρώτης ἴσως φοράν, ἔνα μίνιμον συμμετοχῆς τῶν ἐλληνικῶν πλοίων εἰς τὸ εὐρωπαϊκὸν διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον, εἰς τὸ ὅποιον θὰ μημπούν νὰ δασίζωνται. 'Ἐπίσης ἐπεσήμανεν ὅτι ὑφίσταται πάντοτε ὁ κίνδυνος ὁ ὅποιος προκύπτει ἐκ τῆς παρατεταμένης ἐγκαταστάσεως τῶν φορέων τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος εἰς τὸ ξένωτερικόν. Οἱ νέοι φορολογικοί νόμοι μὲ τὴν ἐπιτυχίαν συνταγματικήν κάλυψιν θὰ δοθῆσουν αὐτὴν τὴν μεγάλην διεθνῆ δραστηριότητα, τὴν Εμπορικὴν Ναυτιλίαν, νὰ ἐπαναπατρισθῇ καὶ νὰ δραστηριοποιηθῇ εἰς τὸν ἐλληνικὸν χώρον.

'Ο κ. Α. ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ (Ν.Δ.) ἐτόνισεν ὅτι, διὰ τῆς συνταγματικῆς κατοχυρώσεως ηγήθη ἡ ἀποδοτικότης τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Συνεπῶς, ἡτο ὄρθη ἡ πολιτική ἡ ὅποιας ἡκολουθήθη, διότι κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἡδηνήθη ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία νὰ φθάσῃ ἐκεῖ ποὺ ἔφθασε.

Τέλος, ωμίλησεν ὁ κ. I. ΠΑΠΑΣΠΥΡΟΥ (ΠΑΣΟΚ), ὁ ὅποιος ἐπανέλαβε τὰς ἀπόψεις τοῦ κόμματός του, ἀλλὰ ἐτόνισεν ἐπὶ πλέον, ὅτι ἐλάχιστοι εἶναι οἱ ἐφοπλισταὶ ἐκείνοι, οἱ ὅποιοι ἐδήλωσαν ἡ ἡγεμονίαν στὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον λόγω τῆς ἐπιβληθείσης φορολογίας.

SARONIKOS KARACHI TAKIS SMALIS PEOPLES ENGINEERING WORKS

- Πρακτορεύσεις πλοίων
- Τροφοδοσίες πλοίων.
- "Αμεσος ἐξυπηρέτησις

OFFICE: 506 QAMAR HOUSE M. A. JINNAH ROAD KARACHI 2
WORKSHOP: C-118-D, INDUSTRIAL AREA KORANGI KARACHI, PAKISTAN

Cable: Saronikos Karachi
Office Tel.: 238336
Workshop Tel.: 542291

'Επραγματοποιήθη ή Γενική Συνέλευσις τῶν μετόχων τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης

'Επραγματοποιήθη ή έτησία τακτική γενική συνέλευσις τῶν μετόχων τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος. Κατ' αὐτήν, ὁ Διοικητής τοῦ 'Ιδρυματος, Καθηγητής κ. "Αγγελος Αγγελόπουλος, ἀνέγνωσε τὴν ἔκθεσιν τῶν πεπραγμένων τῆς Τραπέζης κατὰ τὸ παρελόνι ἔτος 1974. Εἰς τὴν συνέλευσιν παρίσταντο: Ο ὑψηλούργος Οἰκονομικῶν κ. Γ. Λιανόπουλος, οἱ διοικηταὶ τῶν Τραπέζων 'Ελλάδος κ. Ξ. Ζελώτας, 'Αγροτικῆς κ. Α. Πεπελάσης, Ε.Τ.Β.Α. κ. Π. Στεργιώτης, Πίστεως κ. Σπ. Κωστόπουλος καὶ ὁ γενικὸς διευθυντὴς τῆς Τραπέζης 'Επαγγελματικῆς Πίστεως κ. Α. Παπαδασιλεῖου, οἱ ὑποδιοικηταὶ τῶν Τραπέζων 'Ελλάδος κ. Ν. Κυριαζίδης καὶ 'Αγροτικῆς κ. Κ. Δούσης. Ο πρόεδρος τοῦ Χρηματιστηρίου 'Αθηνῶν κ. Δ. Κοκορίνος, ὁ διευδύνων σύμβουλος τῆς Ε.Τ.Β.Α. κ. Γ. Γόντικης, ὁ γενικὸς διευθυντὴς τῆς 'Εθνικῆς 'Ασφαλιστικῆς κ. Ν. Τσαγκρίδης κ.α. Ἐν μέρους τῆς Νομαρχίας 'Αττικῆς παρίστατο ὁ κ. Θεμ. Βράιλας. Τὸν διοικητὴν τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης καθηγητὴν κ. "Αγγ. Αγγελόπουλον ἀπλαισίωσαν, κατὰ τὴν διάρκεια τῆς ἀναγνώσεως τῆς ἔκθεσεως τῶν πεπραγμένων τῆς Τραπέζης τοῦ ἔτους 1974, οἱ ὑποδιοικηταὶ τοῦ 'Ιδρυματος κ.κ. Παν. Τζαννετάκης καὶ Κυρ. Πουλάκος, καθὼς καὶ τὰ μέλη τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου.

'Ομιλῶν πρὸς τὸν μετόχους ὁ διοικητὴς τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης Καθηγητὴς κ. "Αγγ. Αγγελόπουλος εἶπεν ὅτι ἡ κατὰ τὴν παρελόνισσα χρῆσιν δραστηριότης τοῦ πρώτου πιστωτικοῦ ίδρυματος τῆς χώρας, τὸ ὅποιον εἶναι συγχρόνως καὶ μία ἐκ τῶν μεγάλων Τραπέζων τοῦ κόσμου, διεμφρώνη ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν, ὅχι μόνον τῶν οἰκονομικῶν ἔξελίξεων, ἀλλὰ καὶ τῶν ιστορικῶν γεγονότων, τὸ ὅποιον ἔδεσποσαν τῆς ἐλληνικῆς σκηνῆς, ὡς καὶ τῶν γενικωτέρων τάσεων τῆς διενούντος οἰκονομίας.

Λαμβανομένου ὑπὸ φυνί, ὅτι εἰς τὴν καταβολλομένην προσπάθειαν διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν προβλημάτων, τὰ ὅποια κατέλιπεν ἡ δικτατορία καὶ τὴν ἐπαναφοράν τῆς χώρας εἰς τὴν οἰκονομικής καὶ κοινωνικῆς ἀναπτύξεως, ὁ ρόλος τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης εἶναι πρωταρχικός, ἡ διοικητική προσέδεσην ὁ κ. 'Αγγελόπουλος, εὐθὺς ἀπὸ τῆς ἀναλήψεως τῶν καθηκόντων τῆς καὶ ἐν στενῇ συνεργασίᾳ μετὰ τοῦ Πρωστηρικοῦ της, θέσεων εἰς ἐφαρμογὴν εὐρὺ πρόγραμμα δραστηριοποίησες τοῦ 'Ιδρυματος. 'Η ἀντιμετώπισις τῶν παραγόντων, οἱ ὅποιοι παραμπόδιζον τὴν ὄμαλήν λειτουργίαν τῆς Τραπέζης, ἡ ὄργανωσις τοῦ παραγωγικοῦ μηχανισμοῦ τῆς ἐπὶ συγχρόνων βάσεων, ἡ ικανοποίησις τῶν δικαίων αἰτημάτων τοῦ πρωστηρικοῦ, ἡ χάραξις νέων γραμμῶν πιστωτικῆς πολιτικῆς καὶ ἡ στροφὴ πρὸς νέας δραστηριότητας, ἀποτελοῦν τὰς βασικὰς ἔκδηλώσεις τῆς προσπαθείας αὐτῆς.

Αναλύων, ἐν συνεχείᾳ, ὁ κ. "Αγγ. Αγγελόπουλος τὴν πιστωτικὴν πολιτικὴν καὶ τὴν ἐν γένει δραστηριότητα τῆς Τραπέζης κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν ἔτος, ἀνέφερεν ὅτι αἱ καταβέσεις ἐσωτερικοῦ εἰς δραχμᾶς καὶ συνάλλαγμα, αὔξθεισαι κατὰ 15,6 δισεκατ. δρχ. ἥ 17,8%, ἔναντι 10,7 δισεκατ. δραχμῶν ἥ 13,9% τὸ 1973, ἀνήλθον, εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους, εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν 103,5 δισεκατ. δρχ., αἱ εἰς συνάλλαγμα καταθέσεις ἐσωτερικοῦ παρουσίασαν τὴν ταχυτέραν ἄνοδον, ἤτοι 26,2%, αἱ δὲ καταβέσεις εἰς τὰ καταστήματα τοῦ ἐξωτερικοῦ ἀνήρχοντο, εἰς τὸ τέλος τοῦ 1974, εἰς τὸ ποσὸν τῶν 320 ἑκατ. δολαρίων.

'Ἐν συνεχείᾳ, ὁ κ. Διοικητὴς εἶπεν, ὅτι

ἡ βαθμιαία ἐπαναδραστηριοποίησις τῆς οἰκονομίας, τὴν ὅποιαν ἔθεσεν ὡς στόχον ἡ κυβερνητικὴ πολιτική, συνεχίζεται καὶ κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔτους. 'Η συνολικὴ εἰκών, ἡ ὅποια προκύπτει ἀπὸ τὰς ἔξελίξεις τῶν διαφόρων μεγεθών, δεικνύει ὅτι ἡ πορεία τῆς οἰκονομίας εύρισκεται ὑπὸ τὸν ἐλεγχον τῆς κρατικῆς πολιτικῆς, αἱ δὲ διαγραφόμεναι προσπτικαὶ είναι ικανοποιητικαὶ καὶ διὰ τὸ ὑπόλοιπον τμῆμα τοῦ ἔτους.

'Η ἐλληνικὴ οἰκονομία, προσέθεσεν ὁ κ. Καζηγητῆς, ἔξεταζομένη εἰς τὰ πλαίσια μακροχρονιωτέρων προσπτικῶν, ἐμφανίζεται ἡ δὴ ὥριμος νὰ εἰσέλθῃ εἰς μίαν νέαν φάσιν τῆς ἔξελίξεως της. 'Η ἐπισπεύσις τῆς πλήρους ἐντάξεως εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Οἰκονομικὴν Κοινότητα, αἱ δυνατότητες ἀναπτύξεως τῶν συναλλαγῶν μὲ τὰς χώρας τῆς Μ. 'Ανατολῆς καὶ τῶν Βαλκανίων, αἱ προσπτι-

καὶ διευρύνσεως τῆς διεθνοῦς οἰκονομικῆς συνεργασίας, συνέβετον τὰ κύρια χαρακτηριστικά τῆς νέας αὐτῆς φάσεως.

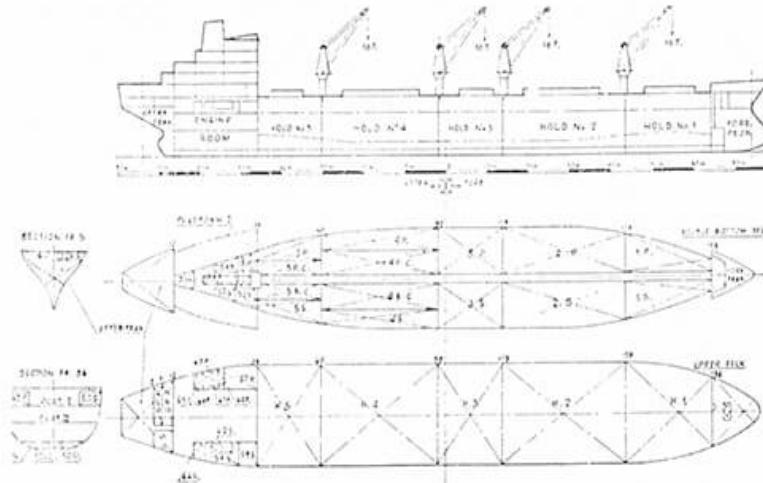
Μεγάλας, ὅμως καὶ ἀμέσως ἀξιοποιησίμους δυνατότητας, ἔτοντεν ὁ κ. "Αγγ. Αγγελόπουλος, προσφέρει ἡ ἄνοδος τῆς οἰκονομικῆς ισχύος τοῦ 'Αραβικοῦ κόσμου. 'Η τεραστία μετατόπισις πλούτου, συνεπείᾳ τοῦ ὑπερτετραπλασιασμοῦ τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου ἐπ' ὧφελείᾳ τῶν πετρελαιοπαραγωγῶν χωρῶν, δημιουργεῖ σειρὰν νέων φαινομένων, ποὺ θὰ ἐπιφέρουν ριζικὰς ἀλλαγὰς εἰς τὴν δῆλη γεωπολιτικὴν δομὴν τοῦ κόσμου. Τῆς νέας αὐτῆς ἀνακατανομῆς τοῦ πλούτου, δύναται νὰ ἐπωφεληθῇ, εἰς μεγάλην κλίμακα, ἡ 'Ελλάς.

Εἰς τὰ πλαίσια τῆς σχετικῆς προσπαθείας ιδρύθη, παρὰ τὴ διοικήσει, εἰδικὴ 'Υπηρεσία μὲ σκοπὸν τὴν διερεύνησιν τῶν συνδεκῶν ἀγορᾶς εἰς τὰς χώρας τῆς Μέσης



AEGIS SHIPPING COMPANY LIMITED

ΤΩΡΑ ΤΑ «ΣΑΝΤΑ ΦΕ 77»



ΓΡΑΦΕΙΑ ΑΘΗΝΩΝ :

2. ARGIROUPOLEOS STR. KALITHEA,
ATHENS - GREECE
TELEX : 219113-4-5-6-7-8.
CABLES : "AEGIS KALITHEA ATHENS"
TELEPHONES : 95.85.060-074 (15 LINES)

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")

'Ανατολής, διά τὴν προώθησιν τῶν Ἑλληνικῶν ἔξαγωγῶν, ὡς καὶ διὰ τὴν ὑποδομῆσιν ἐπαφάν μεταξὺ ἐνδισφερομένων ἐπιχειρήσεων διὰ τὴν προσαγωγή τῆς συνεργασίας των. "Ηδη ή 'Εθνική Τράπεζα, πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν Ἑλληνικῶν τεχνικῶν ἐπιχειρήσεων, ποὺ ἐργάζονται εἰς τὰς χώρας τῆς Μέσης 'Ανατολῆς, ἔχει ἐκδώσει ἐγγυητικάς ἐπιστολὰς δι' ἀξίαν ἔργων υψους 743 ἑκατ. δολαρίων.

'Επι πλέον, διὰ τὰς προηγμένας δυτικὰς χώρας, ἡ 'Ελλάς καθίσταται ιδιαιτέρως ἐλκυστικός χώρος διὰ τὴν ἐγκατάστασιν παραγωγικῶν μονάδων ἔξαγωγικού προσαντολισμοῦ πρὸς τὰς ἀναπτυσσόμενας περιοχάς τῆς 'Αφρικῆς καὶ τῆς Μέσης 'Ανατολῆς. Οὕτως η 'Ελλάς δύναται, νὰ ἀποτελέσῃ τὸν συνδετικὸν κρίκον μεταξὺ τῆς Εὐρώπης ἀφ' ἐνός καὶ Μέσης 'Ανατολῆς καὶ 'Αφρικῆς ἀφ' ἑτέρου.

Διὸ τὴν ἀξιοποίησιν, ὅμως τῶν διαγραφομένων εὐνοϊκῶν προσποτικῶν, ἀπαιτεῖται, συνέχιστεν ὁ κ. Διοικητής, ἀνάλογος προσφρογὴ καὶ δραστηριοποίησις τῶν φορέων οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως, τόσον τῶν ἴδιωτικῶν, δύσον καὶ τῶν δημοσίων. 'Ανέλυσεν, ἀκολούθως, τὸν ρόλον καὶ τὴν εὐθύνην τῆς ἀνατολῆς πρωτοβουλίας καὶ ἐπρότεινε τὴν κατάρτισιν «κώδικος δεοντολογίας», ὁ ὅποιος θὰ ρυθμίζῃ τὰς σχέσεις μεταξὺ ἐπιχειρήσεων καὶ Κράτους, ὡς καὶ τὴν ἀνάγκην τῆς δραστηριοποίησεως τοῦ δημοσίου τομέως, τοῦ ὅποιού ή συμβολή εἶναι ἀναγκαῖας ὁσάκις η οἰκονομία εὐρίσκεται εἰς περίοδον ἡπίας μέν, ἀλλὰ παρατεινομένης ὑφέσεως.

Η 'Εθνική Τράπεζα ἔχει ἀποδεχθῆ πλήρως τὰς ἡγεμονέας τῆς καὶ καταβάλλει κάθε προσπάθειαν διὰ νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς αὐτάς, ὑπεγράμμισεν ὁ κ. 'Αγγελόπουλος. Πέραν τῆς προσφρογῆς τῶν χρηματοδοτικῶν κριτηρίων εἰς τὰς παρούσας

περιστάσεις, ἡ Τράπεζα ἀποδέπει, προεχόντως, εἰς τὴν ἄσκησιν ἐνεργού πιστωτικῆς πολιτικῆς καὶ εἰς τὴν ὑποστήριξιν ὅλων τῶν σχεδίων, τὰ ὅποια ἀφοροῦν εἰς τὴν ἔξυγίανσιν καὶ τὸν ἐκσυγχρονισμὸν ὑφισταμένων παραγωγικῶν μονάδων ἡ τὴν δημιουργίαν νέων. Η 'Εθνική Τράπεζα ἀποδέπει, ἐπίσης, εἰς τὴν ἀνάληψιν πρωτοβουλίων παρατύνσεως καὶ συντονισμού ἐπιχειρηματικῶν δυνάμεων, διὰ τὴν ἰδρυσιν μεγάλων βιομηχανικῶν μονάδων.

Καταλήγων ὁ κ. 'Αγγ. 'Αγγελόπουλος εἶπεν, ὅτι ὁ Ἑλληνικὸς λαός, ποὺ ἐπέδειξε τόσην ἀκαπτών ἀποφασιστικότητα εἰς τὸν ἄγνωνα κατὰ τὴς δικτατορίας καὶ τόσην σύνεσιν ἀφ' ὃτου ἀνέκτησε τὴν ἐλευθερίαν του, εἶναι ὥριμος διὰ νὰ ἐργασθῇ διὰ τὴν διάνοιξιν τοῦ δυσκόλου δρόμου ποὺ ὅδηγει εἰς τὴν οἰκονομικὴν καὶ κοινωνικὴν εὐημερίαν. Πρὸς τὸντο, ὁ Ἑλληνικὸς λαός θὰ συνδράμη, ἀσφαλῶς, τὴν ἡγεμονίαν του, μὲ τὴν βεβαίητηα ὅτι καὶ αὐτὴ θὰ λάβῃ, ταχέως καὶ ἀποφασιστικά, τὰ μέτρα ἔκεινα, ποὺ θὰ τὸν ὅδηγήσουν σταθερῶς εἰς τὴν ὄδον τῆς οἰκονομικῆς καὶ κοινωνικῆς προόδου εἰς τὰ πλαίσια τῆς κατοχυρώσεως τῶν δημοκρατικῶν του ἐλευθεριῶν.

Μετὰ τὴν ἀνάγνωσιν τῶν πεπραγμένων, ὡμίλησαν: 'Ο πρόεδρος τοῦ Συνδέσμου 'Ἑλλήνων Βιομηχάνων κ. Δ. Μαρινόπουλος, ὁ ἀντιπρόεδρος τοῦ 'Εμπορικοῦ καὶ Βιομηχανικοῦ 'Επιμελητηρίου 'Αθηνῶν κ. Α. Μαχαιράρας, ὁ πρόεδρος τῆς Γενικῆς Συνομοσποδίας 'Επαγγελματιῶν καὶ Βιοτεχνῶν 'Ἑλλάδος κ. Γ. Τερμεντζῆς, ὁ πρόεδρος τοῦ 'Εμπορικοῦ Συλλόγου 'Αθηνῶν κ. Ι. Πλατώνης, ὁ πρόεδρος τῆς 'Ενώσεως Μετόχων Ε.Τ.Ε. κ. Καράλης καὶ οι κ.κ. Καραγκούνης, Νεζερίτης, Ράπτης, Καρδούλης, Μοσχονάς, Σπυρόπουλος, Γεωργιάδης, Παπαδόπουλος καὶ η κυρία Διαμαντίκου. 'Έκ μέρους τοῦ Συλλόγου τῶν 'Υπαλλήλων τῆς 'Εθνικῆς Τράπεζας

πέζης ώμιλησεν ὁ κ. Ν. Πίσκοπος, τοῦ Συλλόγου τῶν 'Υπαλλήλων τ. Τραπέζης 'Αθηνῶν ὁ κ. Στ. Γκιτάκος καὶ ἐκ μέρους τῶν Συνταξιούχων τῆς Ε.Τ.Ε. ὁ κ. Κ. Μελισσαρόπουλος.

'Ακολούθως, ἡ γενικὴ συνέλευσις ἐνέκρινε τὸν 'Ισολογισμὸν καὶ τὸν 'Απολογισμὸν τῆς διαχείρισεως τοῦ ἔτους 1974. 'Ἐν συνεχείᾳ, ἐπὶ τοῦ τετάρτου θέματος τῆς ήμερησίας διατάξεως ἐλήφθη ἡ ἀκόλουθος ἀπόφασις: 'Απολλάσσονται πάστης εὐθύνης ἀποζημιώσεως διὰ τὰ πεπραγμένα τῆς χρήσεως 1974 οἱ ἐλεγκταὶ τῆς χρήσεως ταύτης. 'Απολλάσσονται, ὡσαύτως, πάστης εὐθύνης ἀποζημιώσεως διὰ τὰ πεπραγμένα τῶν οἱ ἀσκήσαντες καθήκοντα διοικητικοῦ συμβουλίου ἀπὸ 9ης Αύγουστου 1974 μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 1974. 'Αναβάλλεται διὰ προσεχῆ γενικὴν συνέλευσιν ἡ λήψις ἀποφάσεως διὰ τὰ πεπραγμένα τῶν οἱ ἀσκήσαντες καθήκοντα μελών διοικητικοῦ συμβουλίου ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου 1974 μέχρις 8ης Αύγουστου 1974.

Μετὰ ταῦτα, ἀπεφασίσθη ἡ αὔξησις τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου τῆς Τραπέζης διὰ κεφαλαιοποίησεως μέρους ἀποθεματικοῦ ἐξ ἀναπροσαρμογῆς παγίων στοιχείων τοῦ ἐνεργητικοῦ. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἀπεφασίσθη ἡ τροποποίησις τῶν ἀρθρῶν 3 καὶ 4 τοῦ Καταστατικοῦ τῆς Τραπέζης. 'Ἐν συνεχείᾳ, ἡ γενικὴ συνέλευσις ἐπανεξέλεγκε τοὺς κάτωθι συμβούλους, τῶν ὅποιων εἶχε λήξει ἡ θητεία, ητοι τούς κ.κ. Ιάσονα 'Αλεξάκην, 'Αναστάσιον Καλαμπόκην, Σταύρου Κατράκην, Κων/νον Λαδᾶν καὶ Παναγιώτην Ξ. Λαμπρόπουλον.

Τέλος, ἐξελέγησαν τακτικοὶ ἐλεγκταὶ οι κ.κ. Θεόδωρος Μπογέας καὶ Θεόδωρος Γρηγοράκος καὶ ἀναπληρωματικοὶ οι κ.κ. Νικόλαος Ζωγράφος καὶ Ιωάννης Τοτώνης.

H.E.Moss & Co.Ltd

Ship Brokers

The sale, purchase, construction and chartering of tonnage of every description including off-shore activities and liner representation, ship agency, shipping valuers.

SARACENS HEAD HOUSE
92 FENCHURCH ST.
LONDON EC3M 4ET

Telephone: 01-709 0111 Telex: 887884

Telegrams:

Foreign Moss London EC3

Inland Moss London Telex:

Sale & Purchase Mossale

Tanker Chartering Mossoils

CUNARD BUILDING
LIVERPOOL L3 1DY

Telephone: 051-227 3000

Telex: 6243/4

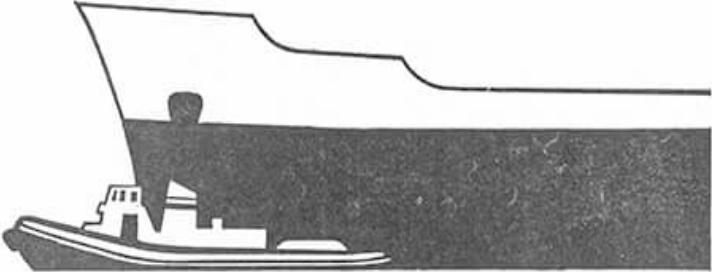
Telegrams: Hemoss Liverpool L3 1DY

BIGLAND HOGG & CO LTD
ZETLAND BUILDINGS
MIDDLESBROUGH

Telephone: 0642 43637

Telex: 58488

Telegrams: Hogg Middlesbrough



ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΟΥ Ν. 29/1975 «ΠΕΡΙ ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΕΙΣΦΟΡΑΣ ΥΠΕΡ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.»

Τοῦ Δικηγόρου κ. ΝΙΚ. ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑ
ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ Ν.Α.Τ.

ΣΥΝΕΧΕΙΑ ἐκ τοῦ προηγουμένου

Τὸ ἄρθρον 3 ὑπὸ τὸν τίτλον «Υποκείμενα εἰς εἰσφορὰν πλοίων δρίζει τὰ ἔξης:

«1. Εἰς τὴν εἰσφορὰν τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ παρόντος ὑπάγονται τὰ ὑπὸ ἔνην σημαῖαν Ἑλληνικῶν συμφέροντων πλοίων :

a) Τὰ κατὰ τὴν 1.1.1975 ἀσφαλιστικῶς μετὰ τοῦ NAT συμβεβλημένα τῶν δοπίων αἱ συμβάσεις δὲν ἔληξαν ἡ δὲν κατηγέλθησαν μέχρι τῆς χρονολογίας ταύτης.

b) Τὰ ἀπὸ 1.1.1975 ἀσφαλιστικῶς μετὰ τοῦ NAT συμβλημένα ὡς καὶ τὰ ἔφεντις συμβαλλόμενα πλοίων ἀπὸ τῆς ήμερομηνίας ὑπογραφῆς τῆς συμβάσεως ἀσφαλίσεως.

2. Ἡ εἰσφορὰ ἐπιβάλλεται δι' ὅσον χρόνον διαρκεῖ ἡ μετὰ τοῦ NAT σύμβασις ἀσφαλίσεως.

Δοθέντος ὅτι τὸ ἄρθρον 17 δρίζει ὅτι «ὅ παρῶν νόμος ισχύει ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς του εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως, τίθεται τὸ θέμα ἀπὸ πότε οἱ ὑπόχρεοι εἰς εἰσφορὰν καὶ τὰ ὑπόκειμενα εἰς εἰσφορὰν πλοίων ὑποχρεοῦνται. Ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως δηλαδὴ τὴν 21 Ἀπριλίου 1975 τοῦ νεαροῦ νόμου, ἡ ἀπὸ 1 Ἰανουαρίου 1975;»

Διὰ νὰ δοθῇ ἡ δρᾶ ἐρμηνεία καὶ ἀπάντησις πρέπει τὸ ἄρθρον 3 παρ. 1β νὰ συνδυασθῇ μὲ τὸ ἄρθρον 7 παρ. 2 τοῦ νόμου, ἀνεξαρτήτως τοῦ γεγονότος διτὶ καὶ ἡ γραμματικὴ ἐρμηνεία δίδει τὴν ἀπάντησιν εἰς τὸ ὑπὸ κρίσιν θέμα.

Ἐάν ὁ νομοθέτης ἤθελε νὰ ὑπάγωνται εἰς εἰσφορὰν τὰ πλοία ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ νόμου τὴν 21.4.75, θὰ διετύπωνε τὴν παργρ. 1α τοῦ ἄρθρου 3 ὡς ἀκολούθως: «Τὰ κατὰ τὴν δημοσιεύσιν τοῦ νόμου ἀσφαλιστικῶς συμβεβλημένα μετὰ τοῦ NAT πλοία κ.λπ». Καὶ τὴν παργρ. 1β ὡς ἔξης: «Τὰ ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος καὶ ἔφεντις ἀσφαλιστικῶς μετὰ τοῦ NAT συμβαλλόμενα πλοία κ.λπ.».

Τόσον ἡ διατύπωσις τῆς παργρ. 1α δοσον καὶ τῆς τοιαύτης 1β συνηγορεῖ ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν παργρ. 2 τοῦ ἄρθρου 7 ὑπὲρ τῆς ἀπόφεως, διτὶ εἰς τὴν εἰσφορὰν ὑπόκειται ἀπὸ 1 Ἰανουαρίου 1975 «πάν συμβεβλημένον κατὰ τὴν ἄνω χρονολογίαν πλοίων, μετά τοῦ NAT, τοῦ ὅποιου ἡ σύμβασις δὲν ἐλλιπεῖ ἡ δὲν κατηγέλθη μέχρι 1.1.1975».

Κατὰ συνέπειαν πλοίον τοῦ ὅποιου ἡ σύμβασις ἔλλησε τὴν 31.12.1974 καὶ ἀπεσύρθη ἀπὸ τῆς χρονολογίας αὐτῆς τῆς συμβάσεως, διαγραφὲν ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν συμβεβλημένων πλοίων, δὲν ὑπόκειται εἰς εἰσφοράν.

Ἐπίσης δὲν ὑπόκειται εἰς εἰσφορὰν πλοίον τοῦ ὅποιου ἡ σύμβασις κατηγέλθη μέχρι τῆς 1.1.1975.

Κατὰ τ' ἀνωτέρω, ἐφ' ὅσον εἰς εἰσφορὰν ὑπόκεινται τὰ συμβλημένα ἀπὸ 1.1.1975, πλὴν τῶν ἕδη συμβεβλημένων τὴν 1.1.1975, καὶ τὰ ἔφεντις συμβληθηρόμενα πλοία, ἔξυπακούνται διτὶ πάν πλοίον ὑπὸ ἔνην σημαῖαν τὸ ὅποιον ἔχει ἐν ισχύι σύμβασιν ἀπὸ 1.1.1975 καὶ ἔφεντις ὑπόκειται εἰς εἰσφοράν, δι' ὅσον χρόνον διαρκεῖ ἡ μετὰ τοῦ NAT σύμβασις ἀσφαλίσεως. Ἐάν, δηλούντι, ἔν πλοίον ἀπεσύρθη τῆς συμβάσεως λόγω πτωλήσεως π.χ. τὴν 31 Δεκεμβρίου 1975 θὰ διείλεται ἡ ἀναλογούσα εἰσφορά διὰ τὸ τρίμηνον 1.1.1975 ἕως 31.3.1975. Καὶ τοῦ-

τὸ διότι τὸ πλοῖον κατὰ τὴν 1.1.1975 ἦτο συμβεβλημένον. Μόνον ἔαντι ἀπεσύρθη τῆς συμβάσεως μέχρι τῆς 15 Ἰανουαρίου 1975 δὲν ὑπόκειται εἰς εἰσφορὰν δάσει τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 4 παρ. 2 τοῦ νόμου 29) 75, καθ' ἣν «εκλάσμα μηνὸς ἀνώτερον τῶν 15, καθ' ἣν λογίζεται ὀδόκληρος μῆν καὶ κατώτερον τῶν 15 ἡμερῶν ἀφαιρεῖται ἐκ τοῦ χρόνου ἀσφαλίσεως».

«Ο νόμος δρίζει διτὶ εἰς εἰσφορὰ ἐπιβάλλεται δι' ὅσον χρόνον διαρκεῖ ἡ μετὰ τοῦ NAT σύμβασις ἀσφαλίσεως (ἄρθρον 3 παρ. 2). Τὸ πόσον χρόνον διαρκεῖ ἡ μετὰ τοῦ NAT σύμβασις δρίζει εἰς τὸ Β.Δ. 19)1967 «περὶ ἔγκρισεως κανονισμού ἀσφαλίσεως παρὰ τῷ NAT Ἐλλήνων ναυτικῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἔνην σημαῖαν», τὸ ὄποιον, εἰς τὸ ἄρθρον 1 παργρ. 5 ἀναφέρει τὰ κάτωθι: «Ἐν σύμβασις εἶναι ἐπτρίς διαρκείας, ἀνανεούμενη σιωπῆρώδως κατ' ἔτος, ἐφ' ὅσον δὲν καταγγελθῇ ἐκστέρωθεν ἐγγράφως ἕνα τούλαχιστον μῆνον πρὸ τῆς λήξεως ἐκάστου ἔτους ἀπὸ τῆς συνάψεως αὐτῆς».

«Ἡ τοιαύτη δύμας διάταξις τοῦ Κανονισμοῦ περὶ σιωπῆρᾶς ἀνανεώσεως τῆς ἐπτρίς διαρκείας συνηγορεῖ τῆς ἀρχικῆς συμβάσεως θά διτὸν διατάσσεται, ἔαν ἡ ἀνανεώσις ἐπήρχετο αὐτομάτως νὰ καθυστερήσῃ ἡ νὰ μὴν πληρώσῃ τὸ ¼ τῆς εἰσφορᾶς, τὸ ὄποιον ὁ νομοθέτης ἀπαιτεῖ νὰ καταβάλλεται ΠΡΟΤΗΣ ΤΗΣ ΥΠΟΓΡΑΦῆς τῆς ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ή ΑΝΑΝΕΩΣΕΩΣ, ἐπὶ πειθαρχικῆ εὐθύνη τῶν ὀρμοδίων ὑπαλλήλων τοῦ Ν.Α.Τ.

Κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἀνωτέρω διατάξεων, σιωπηρὰ παράτασις ἀποκλείεται, διότι ὁ ἐπιτυχῶν τὴν ὑπογραφὴν τῆς ἀρχικῆς συμβάσεως θά διτὸν διατάσσεται, ἔαν ἡ ἀνανεώσις ἐπήρχετο αὐτομάτως νὰ καθυστερήσῃ ἡ νὰ μὴν πληρώσῃ τὸ ¼ τῆς εἰσφορᾶς, τὸ ὄποιον ὁ νομοθέτης ἀπαιτεῖ νὰ καταβάλλεται ΠΡΟΤΗΣ ΤΗΣ ΥΠΟΓΡΑΦῆς τῆς ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ή ΑΝΑΝΕΩΣΕΩΣ, ἐπὶ πειθαρχικῆ εὐθύνη τῶν ὀρμοδίων ὑπαλλήλων τοῦ Ν.Α.Τ.

Τὸ ἄρθρον 4 ὑπὸ τὸν τίτλον «ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΙΣΦΟΡΑΣ» δρίζει τὰ ἀκόλουθα:

"Ἄρθρον 4.
"Υπολογισμὸς εἰσφορᾶς.

1. Ἡ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος ἐπιβαλλομένη ειδικὴ εἰσφορὰ ὑπολογίζεται

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

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

● ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

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

● ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

— ΔΥΝΑΜΕΘΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΩΜΕΝΗ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ Η ΠΡΛΗΣΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4175.227, 4179.433

● ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

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

● ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

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

● ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

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

● ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

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

έπι τη βάσει τής ήλικιας και τής είς κόρους δύο όλικης χωρητικότητος (GROSS) τού πλοίου διά σύμβασιν άσφαλίσεως διαρκείας δώδεκα μηνών, ως άκολουθως :

Ηλικία Πλοίου Έτη	Συντελεσταί Δολλάρια Η.Π.Α. 'Ανά κόρον όλικης χωρητικότητος
0—4	0.53
5—9	0.95
10—19	0.93
20—29	0.88
30 και άνω	0.68

Τὰ άνωτέρω ποσά είσφοράς πολλαπλασιάζονται κατά κλιμάκια όλικης χωρητικότητος έπι τούς κάτωθι συντελεστάς :

Κλιμάκια όλικης χωρητικ. είς κόρους	Συντελεσταί
Μέχρι 10.000	1.2
10.001—20.000	1.1
20.001—40.000	1.0
40.001—80.000	0.9
80.001 και άνω	0.8

2. Είς ήν περίπτωσιν ή σύμβασις άσφαλίσεως άφορά χρονικήν περίοδον έλασσονα τῶν δώδεκα μηνών τὰ κατά τὴν παράγραφον 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου ποσά τῆς είσφοράς περιορίζονται αναλόγως. Διὰ τὴν έφαρμογὴν τῆς διατάξεως ταύτης κλάσμα μηνὸς άνωτερον τῶν 15 ήμερών λογίζεται διάλογηρος μὴν καὶ κατώτερον τῶν 15 ήμερών άφαιρεῖται έκ τοῦ χρόνου άσφαλίσεως.

3. Η ἡλικία τῶν πλοίων λογίζεται διὰ τὴν έφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος ἀρχομένην ἀπό τῆς 1ης 'Ιανουαρίου τοῦ ἐπομένου ἔτους ἐπτὸς τοῦ ὅποιου τὸ πλοίον παρεδόθη εἰς τὸν πλοιοκτήτην ἢ τὸν ἔφοπλιστὴν ἐκ τοῦ ναυπηγείου ἔτοιμον πρὸς έμπορικήν ἐκμετάλλευσιν, ως διλὴ δὲ χωρητικότητος τούτου λαμβάνεται ή ἀναφερομένη εἰς τὸν ἐπίσημον τίτλον (πρωτόκολλον καταμετρήσεως) αὐτοῦ.

4. Τὰ κατά τὸ πρώτον ἑδάφιον τῆς παραγράφου 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου διατάξεως ποσά είσφοράς ἀνὰ κόρον όλικης χωρητικότητος, προσαυξάνονται ἀπὸ τὸν ἐπομένου τῆς ίσχύος τοῦ παρόντος νόμου ἔτους, κατὰ ποσοστὸν τέσσαρα ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (4%) ἐπησίως. Τὰ εἰς τὸ τέλος ἑκάστης πενταετίας ἀπὸ τοῦ ἐπομένου τῆς ίσχύος τοῦ παρόντος

νόμου ἔτους, προκύπτοντα ποσὰ είσφορᾶς ἀνὰ κόρον όλικης χωρητικότητος, δύνανται νὰ μεταβάλλονται μὲ ἐτήσια ποσοστὰ διατάξεως αὐτῆς πενταετίαν καὶ λογίζομενα ἐπὶ τῶν κατά τὴν παράγραφον 1 ποσῶν είσφορᾶς.

5. Προκειμένου περὶ συμβάσεων τῶν δποίων ή διάρκειας άσφαλίσεως ἐμπίπτει εἰς δύο (2) ήμεροιογιακά ἔτη ή κατὰ τὰ ἄνω διεπιλογέων είσφορά μετά τῆς προσαυξήσεως αὐτῆς ὑπολογίζεται δύσει τῶν ισχύοντων συντελεστῶν καὶ τῆς χρονικῆς διαρκείας τῆς συμβάσεως, ητος ἐμπίπτει εἰς ἑκατὸν ἔτος.

Εἰναι κατ' ἀρχὴν φανερόν, διτὶ η είσφορά δὲν ἐπιβάλλεται ἐφ' ἄπαξ, ἀλλ' εἰς τὸ διηνεκές καὶ μέχρις δου ὁ νομοθέτης ὀρίσῃ.

Ο ὑπολογισμὸς τῆς είσφορᾶς ἔχει ως δάσιν τὰ ἔξης δασικά στοιχεῖα :

- 1) Τὴν ἡλικίαν τοῦ πλοίου.
- 2) Τὴν χρονικὴν διάρκειαν τῆς συμβάσεως καὶ
- 3) Τὴν εἰς κόρους όλικὴν χωρητικότητα τοῦ πλοίου.

Εἰναι πρόδηλον, διτὶ τὰ στοιχεῖα ταῦτα πρέπει νὰ προκύπτουν ἀπὸ ἐπίσημα ἔγγραφα. Ής τοιάυτα εἰναι : 1) Αὐτὴ ἡ σύμβασις άσφαλίσεως. 2) Τὸ πρωτόκολλον καταμετρήσεως τοῦ πλοίου καὶ 3) Τὸ πιστοποιητικὸν υηδολογήσεως αὐτοῦ.

Ο ὑπολογισμὸς τῆς είσφορᾶς γίνεται καθ' ὃν τρόπον ὄριζει ὁ νόμος, διὰ τοῦ πολλαπλασιασμοῦ τῶν ἐν τῷ ἄνω ἄρθρῳ συντελεστῶν δολλαρίων μὲ τὰ κλιμάκια όλικης χωρητικότητος εἰς κόρους ἐπὶ τοὺς ἀντιστοίχους συντελεστάς.

Διὰ πλοίου π.χ. 32.000 κ.ο.χ. καὶ ἡλικίας μικρότερας τῶν 4 ἐτῶν ὁ συντελεστής εἰς δολλάρια εἰναι 0.53. Θὰ ἔχωμεν συνεπά 10.000 X 0.53 = 5.300 δολ. X συντελεστὴν 1.2 = δολλάρια 6.360.

Διὰ τὸ κλιμάκιον ἀπὸ 10.001—20.000 τῆς χωρητικότητος θὰ ἔχωμεν 10.000 X 0.53 = 5.300 δολ. X συντελεστὴν 1.1 = δολλάρια 5.830.

Διὰ τὸ κλιμάκιον 20.001—32.000 τῆς χωρητικότητος θὰ ἔχωμεν 12.000 X 0.53 = 6.350 δολ. X συντελεστὴν 1 = δολ. 6.360.

"Ασα 6.360 + 5.830 + 6.360 = δολλάρια 18.550.

Διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς ἐτησίας διαρκείας τῆς συμβάσεως αὐτὸν εἰναι τὸ ποσὸν τῆς είσφορᾶς δύσει τῆς ἡλικίας τοῦ πλοίου καὶ τῆς χωρητικότητος αὐτοῦ.

Ἐάν πρὸ τῆς λήξεως τῆς συμβάσεως τὸ πλοίον πωληθῇ ή ἀποσυρθῇ αὐτῆς, τότε ἡ μείσωσις εἶναι ἀνάλογος τῆς διαρκείας τῶν μηνῶν της, μὲ τὴν διάκρισιν τῶν νόμου ὅτι κλάσμα μηνὸς ἀνώτερον τῶν 15 ήμερών λογίζεται ως πλήρης μῆν, καὶ κατώτερον τῶν 15 ήμερών άφαιρεῖται ἐκ τοῦ χρόνου άσφαλίσεως.

Τὴν ἐπίσημον ἡλικίαν τοῦ πλοίου ὁ νομοθέτης θέλει, ως καὶ τὴν χωρητικότητα, νὰ προκύπτουν ἀπὸ ἐπίσημα ἔγγραφα.

Κατ' ἀρχὴν δὲν θέτει περιορισμὸν ἡλικίας, ως πρὸς τὴν ἀσφάλειαν. Τοῦτο δὲν προκύπτει ἀμέσως ἐκ ρητῆς διατάξεως, ἀλλ' ἐμμέσως διὰ τὸν καθορισμὸν συντελεστοῦ διὰ τὰ πλοία ἡλικίας τῶν 30 ἐτῶν καὶ ἀνω.

Βεβαίως, θὰ δην δυνατὸν νὰ ισχυρισθῇ τις διτὶ η περίπτωσις ἀφορᾶ τὰ πλοία τὰ ἐν ἀσφαλίσει εύρισκόμενα ἀπὸ τῆς νεαρᾶς ἡλικίας των. 'Αλλὰ καθ' ὅσον ημεῖς γνωρίζομεν ΟΥΔΕΜΙΑ ΔΙΑΤΑΞΙΣ ΝΟΜΟΥ ἀπαγορεύει τὴν ἀσφάλισιν 'Ελλήνων ναυτικῶν ὑπηρετούντων εἰς πλοία ὑπὸ ξένας σημαίας συμβεβλημένα μετά τοῦ NAT, ἡλικίας μεζονος τῶν 20 ἐτῶν, πλὴν τοῦ διοικητικοῦ μέτρου τῆς ἀπαγορεύσεως διὰ τὰ ἄνω τῶν 20 ἐτῶν πλοία.

Βεβαίως, ἡ Διοίκησις καθιερώσασα τὸ μέτρον τῆς ἀπαγορεύσεως εἶχε τοὺς λόγους της. Ο νομοθέτης ἔαν ηθελε τὴν ἀπαγόρευσιν, φυσικὸν ήτο νὰ τὸ ἔλεγε. Ἐπροτίμησε νὰ σιωπήσῃ. Καὶ τὸ συμπέρασμα εἰναι διτὶ μᾶλλον δὲν τὴν ηθέλησε. Διὰ πολλοὺς λόγους.

Πάντως, ἐκ τῆς έφαρμογῆς τῆς ἀπαγορεύσεως παρουσιάζονται τὰ ἔξης :

- α) Νὰ παραμένῃ συμβεβλημένον πλοίον τὸ ὅπεραν ησφαλίσθη π.χ. τὸ 1960, ὅτε ἦτο τότε 20 ἐτῶν καὶ σήμερον 35 καὶ νὰ μὴν δύνανται ν' ἀσφαλίσθη τὸ πλήρωμα πλοίου ἡλικίας 21 ἐτῶν !!
- β) Νὰ ἐπέρχεται ἀπώλεια είσφορῶν τοῦ Δημοσίου.
- γ) Νὰ θιθούν οἱ ἐνδιαφερόμενοι εἰς ἀναζήτησιν ἀλλοδαπῶν η ἀλλων συνδυασμῶν καὶ
- δ) Νὰ γίνωνται δεκτὰ εἰς τὸ ἄρθρον 13 πλοία ἡλικίας μέχρις 25 ἐτῶν καὶ νὰ μὴν ἀσφαλίζωνται οἱ "Ελληνες ναυτικοὶ εἰς πλοία π.χ. 21 ἐτῶν.

ΝΙΚΟΣ ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑΣ

Δικηγόρος

(Συνεχίζεται)



- SHIPBROKERS
- CHARTERING
- SALE & PURCHASE
- CONTRACTING

ACHAIKI NAFTILIAKI S.A.

8, IAK. DRAGATSI STR.
PIRAEUS (37)

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

ΤΟ ΔΙΚΑΙΟΝ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Πενιχρά ἀποτελέσματα καὶ πολλαὶ ἐλπίδες

Νέα πηγή δυσκολιών. Πώς θὰ ἔμποδισθῇ ἡ ἑκμετάλλευσις τῶν θαλασσίων βυθῶν ἀπὸ τάς μεγάλας διομηχανικάς χώρας;

Ἡ μονόπλευρος ἑκμετάλλευσις τῶν μυθιῶν ὑποβρυχίων διοικητικῶν καὶ μεταλλευτικῶν πόρων ἀπὸ τάς μεγάλας διομηχανικάς χώρας παραμένει περισσότερον ἀπὸ ποτὲ μία σεβαρὰ ἀπειλὴ δ'¹ δύλας τάς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας, καθὼς ἐπίσης καὶ δ'¹ δύλα τὰ παρακτιά κράτη, τὰ ὅποια διομηχανικῶν δὲν εἶναι ἔξωπλισμένα.

Ἡ διαπίστωσις αὕτη φαίνεται πῶς εἶναι τὸ κεφαλαιῶδες συμπέρασμα τῆς Διεθνοῦς Διασκέψεως τοῦ «Δικαίου τῆς θαλάσσης», ητίς πρὸ τίνος ἐτερμάτισε τὰς ἐργασίας τῆς εἰς τὴν Γενεύην. Καὶ αἱ ἐργασίαι ἐτερμάτισθησαν ὅπως πρήσται, ητοὶ ἐν μέσῳ ἀμφιβολίων καὶ συγχύσεως κειμένων καὶ ἀπόψεων.

Τὸ μοναδικὸν ἀνακοινωθέν, ὅπερ ἐδόθη εἰς τὴν δημοσιότητα μετὰ τὸν τερματισμὸν τῶν ἐργασιῶν, αἵτινες διεξῆθησαν κεκλεισμένων τῶν θυρῶν, ἦτοι φαίνεται συντεταγμένων κατὰ τοιούτον τρόπον, ὥστε νὰ μὴν ἐπιτρέπῃ τὴν διαπίστωσιν, ὅτι ἐπρόκειτο περὶ πραγματικῶν ἀποτυχίας.

Ἐνώπιον τοιαύτης ἰσχνότητος ἀποτελεσμάτων ὁ κ. M. Shirley V. Amarasingue, πρόεδρος τῆς Διασκέψεως, ἔξεφρασε δημοσίως τοὺς φόδους τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν νὰ ἴσουν, ἐλλείψει σιασδήποτε συμφωνίας, ἵνα φρενίρητ συναγωνισμὸν ταχύτητος διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῶν ὑποθαλασσίων θησαυρῶν.

Καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταύτης ἔξεταζομένη ἡ ἀνωτέρω διαπίστωσις, θεμελιώνει τὴν ἰδέαν δημιουργίας διεθνοῦς ὄργανισμοῦ διὰ τὴν ἑκμετάλλευσιν καὶ ἔξερενησιν τῶν ὥκεανῶν.

Ἐκ τῆς δημιουργίας τοῦ ὄργανισμοῦ τούτου θὰ ἔξαρτηθῇ ὥριστικῶς τὸ μέγιστον μέρος τῆς περὶ τὴν θάλασσαν δικαιοδοσίας. Ἀλλὰ τὰ ὑπὸ διακύβευσιν συμφέροντα εἶναι τοιαύτα, ὥστε οἱ μέλλοντες διαπραγματευταὶ πολὺ ἀπέχουν ἀπὸ τὸν στόχον. Οὔτω, δῆλος ὁ κόσμος εἶναι σύμφωνος ὅτι πέραν τῶν ιδιαιτέρων οἰκονομικῶν ζωῶν ἐκάστης χώρας τὸ σύνολον τῶν ὥκεανῶν καὶ τῶν θαλασσῶν ἀπότελον διεθνῆ κυριότητα ἡ ἄλλως κοινὴν κληρονομίαν ὅλης τῆς ἀνθρωπότητος.

Ἀλλὰ χώραι διομηχανικῶν ἀνάπτυξιγένεναι καὶ χώραι ὑπὸ διομηχανικῆν ἀνάπτυξιν ἔχουν γνώμας ριζικῶν διαφέροντας ἐπὶ τοῦ ἀκριβοῦς καθορισμοῦ τοῦ ἔργου τοῦ διεθνοῦς τούτου δραγανισμοῦ.

Κατὰ τὴν γνῶμην τῶν εἰδικῶν πραγματογνωμόνων εἰς τὴν Γενεύην, ἔὰν διαιωνισθῇ ἡ «πολυλογία» δὲν εἶναι καθόλου ἀπίθανον νὰ ἴδωμεν ἐθνικάς ἡ πολυεθνικάς ἑταῖριας νὰ ἐπιδιοθῶν λίαν συντόμως ἐπὶ τὸ ἔργον. Πράγματι, ἔκτος τῶν πετρελαικῶν ἔρευνῶν, αἵτινες εύρισκονται ἐν πλήρει ἔξάρσει εἰς ὅλας τὰς θαλάσσας, οἱ πολυμεταλλικοὶ κόκκοι καὶ ἐλύσουν τὸ περισσότερον ἐνδιαφέροντας καὶ ὑπόκεινται εἰς εἰς εἰς μέλλοντας εὐρέεις μορφής εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον καὶ τὸ ὅποιον δυνατόν νὰ εύρισκεται ἐντὸς τοῦ 1977.

Κατόπιν ἔξαιρετικῶς δυσχέρων συνομιλίων, σχεδὸν κεκλεισμένων τῶν θυρῶν, αἵτινες διήρκεον δύο μῆνας, ἡ διάσκεψις μετὰ ὀδυνηρῶν δυστοκίων συνέταξεν ἔνα κείμενον ἐν ὃψει τῶν μελλοντικῶν διαπραγματεύσεων. Τὸ «ἀριστούργημα» τούτο ἀμφιβολίων καὶ δικολαβίσμων, κατὰ τὴν ἔκφρασιν τῶν εἰδικῶν, περιλαμβάνεται εἰς τεῦχος τεσσαράκοντα σελίδων καὶ ἔλαβε τὸ ὄνομα «Σύμβασις περὶ βυθῶν, ὥκεανῶν καὶ θαλασσῶν, ὡς ἐπίσης καὶ τοῦ ὑπεδάφους αὐτῶν ἔξω τῶν ὁρίων ἐθνικῆς δικαιοδοσίας».

Ἐκ τῆς συμβάσεως ταύτης, ητίς ἀποτελεῖται νὰ συνθέσῃ καὶ ἔναρμονίσῃ γενικάς

προτάσεις, γνώμας καὶ ἰδέας, αἵτινες διετυπώθησαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐργασιῶν τῶν τριῶν μεγάλων ἐπιτροπῶν, δυνάμεια νὰ συναγάγωμεν τὰ κάτωθι σημεῖα :

1) Σχέδιον δημιουργίας μιᾶς διεθνοῦς ἔχουσιας τῶν θαλασσίων βυθῶν. Εἰναι ἀσφαλῶς τὸ πλέον ἐνδιαφέρον σημεῖον καὶ ἐκείνο ὅπερ θὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον περισσοτέρων προβλημάτων.

2) Ἡ ἐργασία αὕτη, ητίς εἶναι δυνατὸν νὰ λειτουργήσῃ ὡς εἰς νέος ὄργανος 'Οργανισμὸς 'Ηνωμένων 'Εθνῶν, θὰ ἀπετελέσῃ ἀπὸ 148 κράτημέλη, ἀτινα συμμετέχουν τῆς Διασκέψεως. "Εδρα τοῦ 'Οργανισμοῦ ἡ 'Ιαματική. Τὸ κείμενον προσδιορίζει διτὶς «ἀπότελειν 'Οργανισμὸν διὰ μέσου τοῦ ὅποιον τὰ κράτη διοικούν τὴν ζώνην τὴν λεγομένην κοινὴν κληρονομίαν τῆς ἀνθρωπότητος, διαχειρίζονται τοὺς πόρους τῆς καὶ ἐλέγχουν τὰς ἐν αὐτῇ δραστηριότητας".

3) Ακολούθως, τὸ κείμενον συνδυάζει τὴν δομὴν τῆς «ἔξουσίας» ταύτης, ητίς θὰ πλαισιούσῃ ὑπὸ ἐνός Συμβουλίου ἐκ 36 μελῶν, ἐκλεγομένων ὑπὸ τῆς γενικῆς Συνελεύσεως.

Τὸ Συμβούλιον θὰ περιλαμβάνῃ δύο ἐπιτροπάς : τὴν Ἐπιτροπὴν Προγραμματισμοῦ καὶ τὴν Τεχνικὴν καὶ Ἐπιστημονικὴν τοιαύτην. Εκάστη τὴν Ἐπιτροπὴν διὰ ἀποτελήσῃ ἀπὸ 15 μέλη δοκιμασμένα ὑπὸ τοῦ Συμβουλίου.

Τέλος, προστίθεται καὶ μία νομικὴ 'Ἐπιτροπὴ', ητίς δυνατὸν νὰ προκύπτῃ ἐπὶ θεμάτων ἐρμηνείας καὶ ἐφαρμογῆς τῆς συμβάσεως.

2) Ἡ ζώνη ἡ λεγομένη «Κοινὴ κληρονομία τῆς ἀνθρωπότητος», περιλαμβάνει «τοὺς δυθούς τῶν θαλασσῶν καὶ τῶν ὥκεανῶν, καθὼς ἐπίσης καὶ τὸ ὑπέδαφος αὐτῶν, ποὺ εὑρίσκονται πέραν τὰς ἐθνικῆς δικαιοδοσίας».

Οὐδέν κράτος, τονίζεται, δύναται νὰ διεκδικήσῃ ἡ νὰ ἀσκήσῃ κυριαρχικὰ δικαιώματα εἰς οἰανδήποτε περιοχὴν τῆς ζώνης ταύτης καὶ τῶν πόρων αὐτῆς. Πάσα δραστηριότης ἐπὶ αὐτῆς, προσθέτει ἡ διακήρυξις, δέον νὰ γίνεται πρὸς τὸ συμφέρον ὀλοκλήρου τῆς ἀνθρωπότητος, ἀνεξαρτήτως τῆς γεωργαφικῆς θέσεως τῶν κρατῶν, εἴτε πρόκειται περὶ χωρῶν περιβρεχομένων ὑπὸ τῆς θαλάσσης εἴτε χωρῶν ἀνεύσησαν ὁπτῶν, λαμβανομένης ιδιαιτέρας μερίμνης διὰ τὰ συμφέροντα καὶ τὰς ἀνάγκας τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν.

3) Ἔπιστημονικὴ ἔρευνα : Αὕτη δέον νὰ γίνεται ἀποκλειστικῶς δι' εἰρηνικούς σκοπούς καὶ πρὸς δῆλος ὀλοκλήρου τῆς ἀνθρωπότητος. 'Ο ὑπὸ σύστασιν «Διεθνῆς Ὅργανος μέρος» δύναται νὰ ἀσταλμένη ὁ τίδος ἐπιστημονικᾶς ἔρευνας, ἡ νὰ ἔκχωρῃ κατόπιν συμφωνίας δικαιώματα εἰς πάντα τρίτον διάτοιντας.

4) Ο «Διεθνῆς Ὅργανος μέρος» καὶ μέσω αὐτοῦ τὰ κράτη, δέον νὰ λαμβάνουν τὰ ἀναγκαίων προσδιορίσεις διάτοιντας μέτρα διὰ τὴν διάδοσιν τῆς τεχνικῆς καὶ τῶν ἐπιστημονικῶν ἀνακαλύψεων τῶν σχετικῶν μὲ τὰς διεξαχθησομένας εἰς τὴν ζώνην ἔρευνας, εἰς τρόπον ὥστε δῆλα τὰ κράτη νὰ ἐπωφελοῦνται τούτων.

5) Προστασία τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος : Νὰ προλαμβάνεται ἡ ρύπανσις τῆς θαλάσσης, νὰ προστατεύονται καὶ νὰ διατηρούνται οἱ φυσικοὶ πόροι τῆς ζώνης καὶ νὰ λαμβάνωνται μέτρα διὰ τὴν ἀποφυγὴν καταστροφῆς τῆς θαλασσίας πανίδος καὶ χλωρίδος.

Αἱ ἐνδιοφερόμεναι κυβερνήσεις δύενται ἔξετάσουν τὴν διακήρυξιν ταύτην προτοῦ συνέλθουν ἐκ νέου αἱ κρατικαὶ ἀντιπροσωπεῖαι τὴν 29ην Μαρτίου 1976 εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην, εἰς μίαν τρίτην σύνοδον, ητίς θὰ διαρκέσῃ ὅπτα ἐδρούμασις.

Ἡ σύνοδος αὕτη θὰ εἰναι, χωρὶς ἀμφιβολίαν, ἀποφασιστικὴ διὰ τὴν συνέχισιν ἡ ὅχι ἐκείνου ὅπερ ἀπὸ τοῦδε δι' ἔνα μέγα ἀριθμὸν εἰδικῶν, θεωρεῖται ὡς ἀπόπειρα νὰ ἐνσωματωθῇ εἰς τὸ Διεθνὲς Δίκαιον ἡ ἔννοια τῆς «ενέας Παγκοσμίου Οἰκονομίας».

ΕΙΣ ΤΟΝ ΓΑΛΛΙΚΟΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ

Η ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΙΣ ΤΗΣ ΕΔΩ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Ἡ ἑπτοδιαία συνεδρίαστος τῆς 'Ελληνικῆς 'Επιτροπῆς τοῦ Bureau Veritas ἔλαβε χώραν τὴν 15ην παρ. μηνὸς, εἰς τὸν Ναυτικὸν 'Ομιλον 'Ελλάδος εἰς Μικρολίμανον, ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ προέδρου αὐτῆς κ. Β. Σ. Ροσολίμου.

Παρευρέθη ἡ πλειοψηφία τῶν μελῶν, εἴτε αὐτοτροπώπως εἴτε δι' ἀντιπροσώπου, ὡς κάτωθι:

Γ. Βογιατζάκης, ἀντιπρόεδρος, Α. Ἀγγελικούσης, Α. Ἀντωνίου, Χ. Καλδῆς, Δ. Ι. Χανδρῆς, Κ. Δρακόπουλος, Λ. Χατζηώαννου, Γ. Καλλιμανόπουλος, Γ. Λαναράς, Σ. Μαρκαντωνάκης, Τ. Α. Πάππας, Α. Δ. Σακελλαρίου, Α. Γιανουλάτος.

Τὸ Bureau Veritas ἀντιπροσώπημα ὑπὸ τοῦ προέδρου αὐτοῦ κ. Π. Μπλάνκ, ἀπέβαστος, πρὸς τὸν προσδιορισμόν τοῦ προέδρου, τὸν προσδιορισμόν τοῦ προέδρου τοῦ Bureau Veritas εἰς τὴν 'Ελλάδα καὶ πρὸς τὸ προσωπικὸν τῶν ἐπιπλεόντων ἔργων τῶν, συνεπείᾳ τοῦ ὅποιον αὐτῶν ἀκρωτηριαστικά ἀποτελέσματα ἐμφανίζονται εἰς τὴν δραστηριότητα τοῦ Νηογνώμονος.

Μετὰ ταύτα, ὁ κ. Τ. Χίντλε, κατόπιν συντόμου ἀνασκοπήσεως, τόσον τῆς διεθνοῦς, δόσον καὶ τῆς τοπικῆς δραστηριότητος τοῦ Bureau Veritas, ητίς ὄντως ἐπέδειξεν ἀξιοσημείωτον ἀνδρόν εἰς ἀπαντας τοὺς τομεῖς, ωμίλησεν ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς διαδικασίας πλοίου, ἀνὰ τέτρατείαν, ἐπιθεωρήσεων ἐνὸς πλοίου.

Ἡ κοιλούθησεν ἡ, ἔξαιρετικῶς ἐνδιαφέροντος, όμιλας ἐπὶ τῶν αὐτοματισμένων πλοίων καὶ τῶν ἀξιωματικῶν καὶ πληρωμάτων αὐτῶν ὑπὸ τοῦ κ. Μπουρσώ καὶ ἡ συνέλευσις ἐπερμάτισθη μὲ τὴν διαδικασίαν συζήτησιν ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν ἀνωτέρων θεμάτων.

Τὴν ἐπομένην, ὁ κ. Π. Μπλάνκ παρέθεσε γεῦμα εἰς εύρυν κύκλον καλεσμένων εἰς τὸ Ναυτικὸν 'Ομιλον 'Ελλάδος, ὅπερ ἐτίμησαν, διὰ τῆς παρουσίας των, ἡ Α.Ε. ὁ Πρέσβυς τῆς Γαλλίας καὶ προσωπικότητες τοῦ ναυτικοῦ κόσμου τῆς 'Ελλάδος.



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

ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΑ

'Η έποχή τῶν παγετώνων ἔρχεται...

"Επειτα ἀπὸ ένα αἰώνα ἀπίθανως καλοῦ καιροῦ, τὸ κλῖμα τοῦ βόρειου ἡμισφαιρίου φαίνεται νὰ ψύχεται, πράγμα ποὺ ἀποτελεῖ ὅχι εὐχάριστον εἰδῆσιν δι' ὅλους καὶ ιδιαίτερα δι' σους κερδίζουν τὸν ἐπιούσιον ἀπὸ τὴν θαλάσσαν. Τούτο ἀναφέρεται εἰς τὸ τελευταῖον τεῦχος τοῦ περιοδικοῦ τοῦ Βρετανικοῦ Νησιγνώμονος Λόυντς Ρέτζιστερ.

Οἱ ἐπιστήμονες, ἐπάνω εἰς τὸ βρετανικὸν σκάφος ἐπιστημονικῶν ἔρευνῶν «Ντισκόδερου ΙΙ» εἶχον ἐκπλαγῆ. "Ητο Ιανουάριος τοῦ 1938, ἐνωρὶς ἀκόμη διά τὸ θέρος τῆς Ἀνταρκτικῆς καὶ ἐν τούτοις, ἡ ἀκτὴ τῆς Γῆς τῆς Ἀδελίας εἶχεν ἀπαλλαγὴ ἀπὸ τοὺς πάγους.

Εἰς τὸ ἄλλο ἄκρον τοῦ κόσμου, ἡ κατάστασις ἦτο παρομοία: ὁ παγοσωρὸς γύρω ἀπὸ τὸν Βόρειον Πόλον εἶχεν ὑποχωρήσει τόσον πολὺ ώστε ὁ Ἀρκτικὸς Ὁκεανὸς ἦτο πλέον ἀνοικτὸς ὅπως ποτὲ ἄλλοτε. Κατὰ τὰ ἐπόμενα ὀλίγα ἔτη, αἱ ἐνδείξεις ἀπὸ ἄλλας πηγὰς ἔδεικνυν ὅτι ἡ Γῆ καὶ ιδιαίτερα εἰς τὸ βόρειον ἡμισφαιρίον τῆς, καθίστατο θερμότερη.

Εἰς τὴν Νότιον Ἀγγλίαν, ἡ ἐποχὴ τῆς ἀνοίξεως εἰς τὴν δεκαετίαν τοῦ '40 ἦτο κατά δύο ἡ τρεῖς ἑδδομάδας μεγαλύτερη ἀπὸ τὸν προηγούμενον αἰώνα. Κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον, οἱ παγετώνες τῶν Γερμανικῶν "Ἀλπεων ὑπεχώρουν μὲ βαθμὸν 10 ἥως 15 μέτρων τὸν χρόνον. Εἰς τὴν Βρετανικὴν Κολομβίαν, παγετών ποὺ ἐκάλυπτε 5.100.000 τετραγωνικά μέτρα τὸ 1860, εἶχε περιορισθῆ ἐις τὰ 3.100.000 τετρ. μέτρα τὸ 1947.

"Ολα ἡσαν θερμότερα τόσον πολύ, ὥστε μερικοὶ ἐπιστήμονες ἡρχίσαν νὰ διερωτῶνται πόσον καιρὸν θὰ ἐκράτουν οἱ πολικοὶ πάγοι. Εἶχεν ὑπολογισθῆ, ὅτι, ἂν οἱ πάγοι αὐτοὶ ἔλιωναν ἐντελῶς, τὸ ἐπίπεδον τῆς θαλάσσης θὰ ἀνυψωθῆται κατὰ 45 μέτρα, πράγμα ποὺ

θὰ ἔσημαινε τὸ τέλος τοῦ Λονδίνου, τῆς Νέας Υόρκης, τῆς Όλλανδίας καὶ πολλῶν ἄλλων περιοχῶν ἀκίνητου ιδιοκτησίας.

Μετὰ τὴν μελέτην τῶν διαθέσιμων στοιχείων, οἱ μετεωρολόγοι κατέληγαν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ Γῆ καὶ ιδιαίτερα τὸ βόρειον ἡμισφαιρίον, εἶχεν ἀρχίσει γύρω στὰ 1850 νὰ θερμαίνεται καὶ, εἰς τὰς περιοχὰς γύρω ἀπὸ τὸν Βόρειο Πόλο, ἡ τάσις αὐτῆς εἶχεν ἐνισχυθῆ μετὰ τὸ 1920 καὶ ἔφαντε ὅτι θὰ συνεχίζετο ἐπ' ἀρκετὸν διάστημα. Τὸ 1951, ἡ Αμερικανὶς ἐπιστήμων Ρασέλ Κάρσον ἔγραψε: «Ἀρχίσαμε... νὰ προχωροῦμε γρήγορα πρὸς μίαν περίοδον θερμού καὶ μαλακού καιρού».

Καὶ ὅμως, μόλις σχεδὸν ἐγράφοντο αὐταὶ αἱ λέξεις, ἡ ἔξελιξις τοῦ καιροῦ ἐσταμάτησε. Τώρα φαίνεται πιθανὸν πώς, ἀντίθετα ἀπὸ τοῦ νὰ θερμαίνεται, τὸ κλῖμα γίνεται βαθμιαία πυχρότερο καὶ αἱ συνέπειαι τῆς ἀλλαγῆς αὐτῆς φαίνονται ὅτι θὰ είναι πολὺ σοβαραὶ καὶ ὅχι μόνον δι'. Ἐκείνους ποὺ κερδίζουν τὰ πρό τὸ ζῆν ἀπὸ τὴν θαλάσσαν.

Εἰναι ἀκόμη πολὺ ἐνωρὶς διά νὰ λεχθῇ μὲ κάποιαν δεβαϊότητα πόσον θὰ διαρκέσῃ ἡ τάσις τοῦ νὰ γίνεται τὸ κλῖμα πυχρότερον ἢ πόσον ψυχρόν, θὰ γίνη τὸ κλῖμα. Ἐκείνο ποὺ μπορεῖ νὰ τονισθῇ είναι πώς δὲν ὑπάρχει λόγος διὰ τὸ ὅποιον ἡ Γῆ δὲν θὰ συνεχίσῃ νὰ γίνεται ὀλοένα πυχρότερη, τοιλάχιστον γιὰ πολλὰς ἀκόμη δεκαετίας. Οὕτω συνεδρῇ εἰς τὸ παρελθόν καὶ χωρὶς ἀμφιβολίαν θὰ συμβῇ καὶ εἰς τὸ μέλλον. Φαίνεται πώς, εἰς κάποιον στάδιον τοῦ κύκλου αὐτοῦ είναι πιθανὸν πώς ἡ Γῆ θὰ γίνεται πραγματικῶς πολὺ πυχρή.

Σύμφωνα μὲ τὸν Χέρμαν Φλόν, τέως διευθυντὴν ἔρευνῶν τῆς Γερμανικῆς Μετεωρολογικῆς Υπηρεσίας: «Εἴναι ἀπόλυτα σαφές ὅτι ζῶμεν τώρα εἰς μίαν περίοδον μεταξὺ τῶν δύο ἐποχῶν παγετώνων καὶ θὰ πρέπει νὰ περιμένωμεν εἰς ὀλίγας χιλιάδας ἔτη τὴν ἔλευσιν μιᾶς νέας περιόδου παγετώνων».

"Ἐν όλίγοις, μᾶς ἔρχεται μία νέα «Ἐποχὴ Παγετώνων». Ή μόνη παρηγορία εἶναι ὅτι θὰ χρειασθούν μερικαὶ χιλιάδες διά νὰ καταφθάσῃ. Ή παρούσα τάσις ψύξεως θὰ κάνῃ δυσδρεστον τὴν κατάστασιν εἰς τινὰ σημεία τῆς γῆς, ἀλλὰ δὲν πρόκειται νὰ δημιουργήσῃ συνήθηκας, ποὺ νὰ καθιστούν ἀδύνατον τὴν υπαρξιν τῆς ζωῆς, ἃν σύμφωνος μὲ τὴν προηγουμένη ἐμπειρίαν μας, ἀκολουθηθῆ ἀπὸ ἄλλην μίαν περίοδον αὐξανομένης θερμότητος.

Μία ιδέα τού τού τί ἡμπορεῖ νὰ σημαίνῃ ἡ τάσις αὐτὴ τῆς ψύξεως διά τὸ βόρειον ἡμισφαιρίον δυνάμεθα νὰ ἔχωμεν, ρίχνοντας μιὰ ματιά σὲ σσα συνέδησην εἰς τὸ παρελθόν.

"Ἀπὸ τὸ τέλος τῆς τελευταίας «Ἐποχῆς τῶν Παγετώνων», πρίν 18.000 ἔτη, οἱ πάγοι ποὺ ἐκάλυπταν τὸ βόρειον μέρος τῆς Εὐρώπης, τῆς Ἀσίας καὶ τῆς Αμερικῆς, ὑπεχώρουν ἐπὶ πολλὰς χιλιάδας ἔτῶν. Ή Βρετανία, ἐπὶ παραδείγματι, ἀπηλευθερώθη 7.000 χρόνια πρὸ Χριστοῦ καὶ τὸ κλῖμα τῆς Εύρωπης 4.000 χρόνια πρὸ Χριστοῦ ἦτο θερμότερον ἀπὸ σήμερον.

"Ηκολούθησε μία περίοδος ψύξεως, ποὺ ἐκράτησε μέχρι τὴν ἔλευσιν τοῦ Χριστοῦ, ἀλλὰ μετὰ τὸ 200 μ.Χ. τὸ κλῖμα τῆς Εύρωπης θερμάνθη καὶ τάλιν, φθάνοντας εἰς τὸ ἀποκορύφωμα μεταξὺ 800 καὶ 1200 μ.Χ.

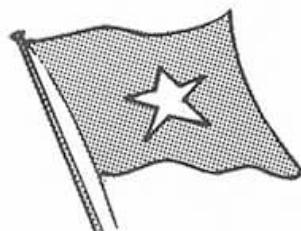
"Ηκολούθησεν ἄλλη μία περίοδος ψύξεως μέχρι τῶν ἀρχῶν τοῦ 15ου αἰώνου, μετά τὴν ὅποια τὸ κλῖμα ἀνεθερμάνθη ὀλίγον, πρὶν ἡ σισέλθῃ εἰς μίαν νέαν περίοδον ψύξεως γύρω εἰς τὸ 1600. Τούτο διήρκεσε μέχρι τῶν μέων τοῦ παρελθόντος αἰώνος καὶ ἔγινε γνωστὸν ὡς «Μικρὴ Περίοδος Παγετώνων».

"Τὸ γεγονός ὅτι παρατηρούνται αἱ διάφοροι αἱ μεταβολαὶ ὀδήγησεν εἰς τὴν ἐφεύρεσιν διαφόρων μεθόδων διά τὴν ἀνακαλύψιν τῶν περιλαμβάνουσαν τὴν χρησιμοποίησιν τῶν διακτύλων τῶν δένδρων, τῆς συγκομιδῆς τῶν σταφυλιῶν, τοῦ ραδιοιστόπου τοῦ ἀνθρακού, «Ἀνθρακ 14» καὶ τῆς ἀρχαιολογίας. Ἀλλὰ τὸ νὰ προσδιορίσωμεν διατί παρουσιάζονται αἱ μεταβολαὶ αὐταὶ καὶ νὰ προσπαθήσωμεν νὰ προβλέψωμεν πότε καὶ πῶς θὰ ἐπανασυμβούν, είναι πολὺ πλέον δύσκολον καὶ δηγεῖται εἰς πολὺ περισσότερα ἀλληλοσυγκρούόμενα συμπεράσματα, ποὺ δὲν μᾶς δηγούν εἰς διέξιδόν τινα.

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755



Orion & Global Chartering Co., Inc.

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N. Y. 10006

CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

» RCA 222654 »

» WU 62-725 »

Ένα κάθε τόσο

LIBRO D'ORO τῆς οἰκογένειας «Πετρό»

ΠΕΤΡΟΔΟΛΛΑΡΙΑ... Λέξη: καινούργια; έποχής μας, μαζίκε στο διεθνές λεξιλόγιο κι' έγινε έπιλεκτο μέλος μής οικογενείας λέξεων, πού οι ρίζες τους είναι ριζικά συγγενείς με την «πέτρα».

Πολύ πριν από την γέννηση των «πετροντόλλαρων», προστίθηξεν το «πετροχάρδουνο», το «πετρόφυρο», ή «πετρομάρματονο», ή «πετροκότυψας», ή «πετροπέρδικη», το «πετρομάρουλον», ή «πετροπόλεμος», το «πετροχάρδο» και ή... Πετρίκια Αραβία.

Όπως βλέπετε, μιά θυμάσια πέτρινη οικογένεια! Δύν μπορεί νά ξέρω πούλ' απ' δύλα αύτά πρωτοφάνεια στην Γη! κι' ούτε μπορεί νά ξέτηγμα τίς έπιπτωσεις τού καθενών μέλους της έπάνω στην ζωή μας. Έγω, διές αύτες τίς λέξεις τίς γνωρίζω καὶ τίς χρησιμοποιώ, γιατί τίς βρίσκω έλκυστικές κι' έξασκον έπάνω μου κάποιες γονείες. Μη σές φανή παράξενο. Κι' οι λέξεις έχουν την γονεία τους. Αν γιαν γλωσσολόγος, θά μπορείς νά έπειταν πολύ, διόνοτας έπιπτωμένες βιογραφίες λεπτομέρειες για την κάθε πετρόλεξη. «Ας πάρουμε σάν παράδειγμα την λέξη: «πετρόλαιο». Είναι τό ηπειρωτέστερο μέλος της άπαραμιλλής κύτης οικογενείας, πού μπροστά του, σήμερα, κάνουν υποκλίσεις καὶ τεμενάδες διοι οι τρανοί της Γης. Τό πετρόλαιο τό γνωρίσας απ' τά παχιδιά μου χρόνια. Τότε, η συμμερινή Μεγκλείσης ήταν μιά άποκρουστική, γιά την μορφή της άσυνητότητας, κρυμμένη σε κάποιο «γκαζούτενε» στην άποθήθη ένδον μπακάλικου. Τά γράμματα τάμαθα, διαβάζοντας κάτω απ' τό ψόν μήδες «πετρελαϊδαμπάκη», πού σήμερα, γιά νά βρήσε μιά τέτοια λάμπα, θά πρέπει νά ψάχνεις δύλους τούς «άντικατρά» τής έδοση Κανάρη στο Κολομάνα. Τόσο έχουν γίνει της... μόδες ένδιμασι στούς κύκλους της «ενημερώσης καταναλωτικής μας κοινωνίας». Περιζήτησες σε τέτοιο σχεδιό κι' άκριδοπληγωμένες, μάτια κατάντης έπαγγελμάρι, από τά πιό άποδοτικά, τό... λαχιταριμόριο καὶ μερικοί «άτοιδες», πού τό μαρισθήκαν αύτο, από χρόνια άλιωνταν την ιππεργία, άνασκαλεύοντας καὶ τά... ακουπίδια γιά νά τις βρούν. Και τών θυμάριας καμαροτή - καμικρωτή στήλη μέση τού τραπεζιού, νά σκορπει τό χλωμό της φθε, σάν νά ήταν λιγόφαγγο. «Οταν τήν ξανθείς ή μάνα μου, μόλις τό σύρουσο πινότων ακούσαι, συνήθιζε νά μας λένε:

— Καλησπέρα σας.

Οι λάμπες είχαν νοήμερα. Τηνήρχαν τών 20, τών 30 καὶ τών 40. Τι ήδεις νά πή αύτος ο κοδικός άριθμός, δύν ξέρω. Σημεράνω πώς θάτικαν κάτι: σάν τά συμμερινή Βάττη. Γυαλί, μηγκανή καὶ φυτέλι είχαν τό ίδιο νοήμερο. Τῶν αράντων ήταν τό πιό συνηθισμένο, τό πιό άμπορικό νά πούμε. Τό πετρόλαιο τό πουλούσαν λιτανικά στά μπακάλικα. Χονδρικά τό άγριότερες απ' τό Κρατικό Μονοπόλιο, δησού έκανε παρέξ μέ ξέλλα μουσοπολιτικά είδη, θώρας τό άλατι, τό κινίνο, τά σπίτια καὶ τά... τραπουλόγρατα. Εκατό μέτρα μακριά νά περνούσες απ' τό μπακάλικο, ένοιωθες τήν χαρακτηριστική του δραγή καὶ σάν δημπινες μέσα σκακιτσεύτων μέ τήν μωροδάκ τήν ρέγγας, τήν αρρέλλας καὶ τοῦ... πράσινος ακουνιού. «Ήταν ή... ωραία έπογχη τού άπαρχιακού... «παντοπολείου», πού ζέρισκες καὶ ξημπλαστρά... λέοντος καὶ «τοι-ρότο».

Σάν ξανθείς ή λάμπα, γέμιζε δ χρόος απ' κάτο τό «χρωμα». Τότε τέλεγχαν «πετρελαϊδά». Μισός κιλώντας χρειάσθηκε νά τήν άναβαπτίσουμε καὶ νά τήν πούμε «καυσαρέο», αύτο τό θυμωτούσχο μέγχη πού άναπνευσμένα κάθε μέρα μέ τον ίδιον καὶ ζύμιες μέσα σ' αύτό, έγω, έσεις καὶ δλοι, διοι άπολαμβάνουμε — δράση τού Θερή — άκρημ τό άγαθή τού «πετροπολι-

τικού» μας. Διαβάζοντας, λοιπόν, κάτω από ένα τέτοιο ψώδη, μού άρρεσε νά παλέω μέ τήν φλόγα, αδέξιαστόντας τήν φωτιστική της έντασης: μ' έκεινο τό άξονάκι - ροδάκι, πού μέ τά δυντάκια του παρέσυρε τό φυτίλι. Γιά λόγους λιτότητος καὶ οικονομίας — ή Ιστορία επικυραλμάνεται — τό φυτίλι ήταν πολύ κατεβαζμένο, γιά νά μή ρουφι πολύ πατρέλαιο. Γρουσσιά στο σπιτικό θεωρούσαν τό απάλιο τού λαμπτόγυκλου, ζωτικά γιατί κάστιζε δύο δραχμές κι' διάρκημή τότε ήταν δραχμή, σίγουρη καὶ σταθερή γιά πολλά χρόνια. Είδα γυαλί λάμπης με «φέσι», γιατί σάν έσπαζε, τού φοράγκων μιά χάρτινη κουλυδρική προσήκη, μάτια νά γίνεται καλά τό «τιράγιο» κι' ή καθώς, γιά νά μήν έχουμε «καπνιές», «μοδήζες» καὶ... ήμιτρως. Σάν άσφαλτοικό, γιά κάθε ένδεχομένο, ιρρεμαγκι μιά «φουρκέτα», πού, δημητριανές φαίνεται, πράξης τήν θεμοκρασία καὶ δύν έγχημα... άπότομες διαστολές καὶ πασπάτα. Η πρώτη δουλειά τής καλής νοικοκυράς, ήταν τό πρωτόν ουθέτωρα τού γυαλιού απ' τήν θυμητά. Τό αιούπλικε καὶ τόκωνε καθρέπτη. Μ' ένα φαλιδάκι: ήσας καὶ τήν «κάπτρα» τού φυτίλιος, γιά νά δίνη περιστόρευτο φώδη. Λότα θυμητά. Μετά, δύν ξέρω πώς έψησε τό ήλεκτρικό φώδη καὶ γλυντόσκεψε κι' από λάμπες κι' από φυτά, άλλα γλυντόσκεψε απ' αύτά, γιά νά πέσουμε, πάλι, σ' άλλα χέρια.

Γνωρίζω κι' άλλα πολλά γιά τό πετρόλαιο. Έννοω τό τότε, άλλα αύτά φθάνουν. Κάτι πού άργη άρχισα νά καταλαβαίνω, είναι: πώς τό πετρόλαιο είναι δι προπάτωρας δλων τῶν κακῶν πού μήδε μαρισκαν σήμερα καὶ ποιός έφερε τί μάς μέλλεται: αύριο.

ΑΛΛΟ μέλος τής οικογενείας «π ε τ ο δ» είναι δι πετροχάρδουρας. Γνωρίσθηκα μαζί του κάποια μέρα, σ' ένα άκρογιάλι. Είδα στήν είσοδο μήδε τρύπας θαλασσοδαρμένον βράχον ένα καδούρι: μαλλιάρι, μέ δύο θερότες διαγκάνες καὶ δύο μικρά φίδια ματάκια. Καιρούφλαρισμένο, στεκόντων άκονύντο στήν πόρτα τής κα-

βουρσοφωλιάς. Ήδονιζόταν σάν τών έπλενες τό κυματάκι. Τών κάδουρα μιμηθήκαμε σήμερα καὶ κτίζουμε τά «μπαγκαλόους» καὶ τίς βιλάτορες κοντά στήν θάλασσα καὶ δύο άφησκες άκτη καὶ κάρφο. Θέλουμε κοντά τήν θάλασσα, γιά νά ριπίζη καὶ τό κρεδάντι μας τό κάμη. Τών λαγτάρισα τῶν κάδουρα. Παιδί ήμουν καὶ σιεπτόμουν τί θάλεγαν οι φύλοι μου, δτών ή έθλεπαν μέ μια τέτοια λειτα. Καθευροσύρη δύν έγινε είγκα. Χώνω τό χέρι μου στήν «καδουρότρυπη» καὶ... ώχ! ή διαγκάνα του μ' άρπηξε τό δάκτυλο. Αντιλάθησε τ' άποργιαλί: απ' τίς φωνές μου, σεάραζα απ' τόν πόνο. Οδιέ τό κάδουρας μ' έχηγε σύτα έγώ, μπορούσα νά τραβήγω τό χέρι μου. Εβυτχώς γιά μένα, ένας παραστικός φωράς πήρε τό S.O.S. μου κι' έτρεξε. Κανύνισε τῶν κάδουρα. Γλύτωσα τό δάκτυλο μου — ή σύλη διακρίνεται: άκομη — άλλα έχασα τῶν κάδουρα. Τών πήρε τό φωράς. «Ήταν τά... σωτερα, λές κι' είχαμε υπογράψει: συμβόλιο τόπου... Λέσσε: «No cure no pay».

ΜΕ ΤΟ ΝΕΤΡΟΚΑΡΒΟΥΝΟ γνωρίσθηκα έντελως της τοχαία. Σ' ένα φορτηγό παλιό, καρδουνάρικο. «Ένα καρδουνάρικαράκι άρρωστης. Διατηγή γέψυρας, τήν είσηγησε τού... α' μηχανικού. Ο δάκιμος... πλοίαρχος στήν καρδουνάρικα. Άλμά! καρροτράκι: καὶ φτωρί, πού ματώσαν τά χέρια μου. Στά βικόρια έψησα δτών αύτήν ή καθημένη θληγ... παρέδιδε τό πνεύμα. Άρκετά είχε βικοτήξει. Τώρα, πάλι, κάτι λένε, καὶ φιθορίζεται: κι' οι μετοχές τού... έχασκαμένου έχαναπάρικουν τ' έπάνω τους...»

ΜΕ ΤΗΝ ΝΕΤΡΟΠΕΡΔΙΚΑ πιάσαμε φιλίας τής μέρες τής έκσοντας, απ' τά μακρινά ταξίδια. Σάν γύριζα απ' τήν θάλασσα, έπικυρνα τά βουνά, κυνηγώντας, στής κακοτράχηλες βουνοπλαγίες, αύτά τά θυερήφανα πουλάται.

«Οπου έπωκαλήσι: τ' «Αϊ - Λι:δ, έκει ή μ' έπιστρεψε. Στής βουνοκορφές. «Εστήνα «εδώ», γιά γιατί έκοντας τό «κακάρι:σμα» τής πέρδικας, πού άρχιζε με τό ούθηκυπο τής ήμιτρως. «Ενιοιούκι μιά τέτοια φωγική γαλήνη κι' άγαλλισει. Ημιζήδουμον, μεθόδιας απ' τήν θύμορφάδα καὶ έσφωνής σάν τρελάδες:

— Ποι οίσθες δροχοντες καὶ πλούσιοι: τής Γης. Τέτοια άμωριφιά καὶ τόση χαρά, πού νά σοδ γεμίζει τό «δόθος» τής φυγής; έχετε νοήσει: με τά λεσφάτ καὶ τήν δύναμι μας; «Έχετε

Προκειμένου νά έπιλεξετε τόν 'Αλληλασφαλιστικόν 'Οργανισμόν σας Προστασίας καὶ 'Αποζημιώσεως (P&I Club) συγκρίνατε τάς δαπάνας.

Έξετάσατε τά στοιχεία τοῦ Club: τάς παρελθόντας προεκτιμήσεις συμπληρωματικών είσφορων καὶ τί τελικός έζητηθή δι' αύτάς.

Είς τό U.K. P&I Club, ή προσεκτική, άκριβης έκτιμησης τού κόστους - ένισχυσμένα καὶ από μελετημένας έπενδυσις - είναι χαρακτηριστικά τής έπιμελούς έξυπηρησησ τῶν μελών του.

Ποιαί άκριβως ήσαν αἱ προεκτιμήσεις; Εύχαριστας νά έξετάστε καὶ νά συζητήσωμε τάς ίδιας μας.

Έτος 1971: Προεκτιμηθείσα 20%. Συμπληρωματική είσφορο 30%. Τελικός ζητηθείσα 25%.

Έτος 1972: Προεκτιμηθείσα 20%. Συμπληρωματική είσφορο 20%. Τελικός ζητηθείσα 10%.

Έτος 1973: Προεκτιμηθείσα 20%. Τελικός ζητηθείσα 20%.

Οι έν Λονδίνῳ πράκτορες τῶν Διεύθυνσην μας είναι οι Thos. R. Miller & Son, οι οποίοι προθύμως θά ούδες παράστουν λεπτομερῶς πληροφορίαν.

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

Τηλέτυπον: 885271

Τηλέφωνον: 283 4646

Τηλεγραφήματα: Mutuality London

U.K. P&I Club (Bermuda)

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

'Ο μεγαλύτερος 'Αλληλασφαλιστικός 'Οργανισμός Προστασίας καὶ 'Αποζημιώσεως είς τόν κόσμον.

δη τὴν στιγμὴν ποὺ τὸ σκοτάδι: αιγάλ - αιγάλ γίνεται: φῶς; "Έχετε δὴ «δραστοτάλλιδες» στὶς ψυλλωτικὲς τοῦ σχετοῦ, ποὺ μοιάζουν μὲ διαμάντια; Δὲν ξέχαστε δὴ. Εἰσθε φτωχοὶ καὶ ἀδύνατοι..."

•

ΠΕΤΡΟΜΙΑΡΜΗΟΥΝΑ Φέρεινας σ' ἑνα Κυπαλδονής: Μακρομόστακι, γεμάτης λιοντανού χρυσού. Κόκκινο, κίτρινο, άσπρο, μὲ πράσινη ἔλαφρη ἀπόδρομοι. Σάννι τὸ φύλης πάνω στὸ θυμάρι, μοσχοβόλη ὁ τόπος. Τὸ τρῶς δὲ. Γλειφαῖς λεπτομερεῖαι καὶ τὰ κόκκινα καὶ ἀφήνεις μιᾶς αποσυνικῆς στήλης, ποὺ μοιάζει μὲ κτένα. Μοιάζεις καὶ ἐσὸν μὲ «πιρκών» τοῦ Ἀμαζονίου...

•

ΜΕ ΤΑ «ΠΕΤΡΟΝΤΟΛΛΑΡΣ» δὲν είχαν τὴν τιμὴ νὰ γνωρίσουμ. Τότε ποὺ δύσλειν στὰ γκαζέδικα, δὲν παίρναμε «πετροντόλλαρο», ἀλλὰ δολλάρια σκέτα, χωρὶς τίτλο εὐγενείας. "Εδελλαν στὸ δολλάριο μπροστά τὸ «Πετρό», έτοι γιὰ νὰ μοιάζῃ μὲ τὸ γερμανικὸ «φόν» καὶ τὸ γαλλικὸ «τέν», ποὺ εἶναι ἡ πεμπτοτοσία μιᾶς εὐγενεικῆς καταγγωγῆς. Τὰ δολλαριάκια, τότε, ήσαν κακόρια καὶ περιζήτητα. Τόρα ἔγιναν πολλά. Τόσο πολλά, ποὺ νὰ φάνε καὶ ὅτι γάτες. "Αλλὰ μοῦ φάνεται, δὲι καὶ" ἀδὲρε πιὰ δὲν τὰ τρώνε. Εἶναι κακοχώνευτα, ἀγοραστα. Πέρασκαν ἀπὸ χέρια χιλιάδων πορνῶν τῆς Σαγγάνου, ἀγγίγτηκαν ἀπὸ ἐμπόρους ὅπου καὶ μαρτυρούσαντας, ἔγιναν ἀργύρια προδοσίες καὶ τραυμάτικαν ἑνα μεγάλο λαό.

•

ΣΤΗΝ ΕΡΗΜΗ καὶ καμένη γῆ, ποὺ περιβάλλει τὸν Περσικὸ Κόλπο στὴν Γῆ τῶν Λιθίων, στὴν Ἀλγερία ἔπιδηρος ἀπ' τὰ σπλάχνα τῆς γῆς καὶ ἔσκοντακι στὴν καυτὴ ἄμμο ἑνα παχύρευστο ὄγκο. Τὸ «μαύρο χρυσάφι». Χιλιάδες «πρόμπες» τὸ ἀντλούν, νόκτα - μέρα καὶ τὸ μαζέσσον οἱ Ἕγειμόνες τῶν ἀμιράτων. Χρόνια γίνεται κατὴ τὴν ιστορία. Τρομάρουν οἱ "Αρα-

βες, τὸ παραλαμβάνουν οἱ μασάζοντες καὶ πάνω σ' αὐτὸν κτίσαμε ἑνα πολιτεῖαν. Τὸν πετροπολίταρο. Οἱ Ὑγειμόνες μάζευσαν λεφτά. Πολλὰ καλά στὴν ἔρημο... "Ωστοῦ κάποια μέρη πέρασε ἀπ'" κατὴ τὴν γῆ, ποὺ τὴν περπάτησαν. Ήσει καὶ προφῆτες, ὁ πόλεμος... Τὰ λεφτὰ ἔγιναν κανόνια, πολυνόδια, τάνικα, δόδες καὶ βοήθεια, γιὰ ἑνα ἐπικαταστρομένο λαό. Περασούσαν οἱ θαλασσινοὶ δρόμοι: κλείσθηκαν, μάζευναν οἱ ἀποστάσεις, στὰ δέρη οἱ ναθλοὶ, κτίσθηκαν γκαζέδικα - μαρμούδην καὶ" δύο: οἱ «πετραλούριαντες» ἔπεισαν σάν μαλίσσα: στὴν δουλειά. Γενικὴ εύημαξια. Φθηνὰ ἀγάρκαν, ἀκριβά πουλούσαν οἱ «πολυεθνικές».

Βρέθηκε, δημος, ἑνα παιδί τῆς ἔρημου, ἑνας πρώην βαδεύοντος, ποὺ τὸ πετρέλαιο τὸν ἔκκενον οὐποργό "Πεναργείας. Ξύπνησε καὶ" εἶπε:

"Αδέλφικα, σταθῆτε! Τὸ πετρέλαιο μας είναι... δύλει! Δὲν σκοτώνει, ἀλλὰ στραγγάλιζε. Κλείστε τὰ πηγάδια. Σταρκήστε τὸ τροπιλόριο. Τροπιλούσατε τὴν τιμὴ!!!"

Καὶ ἀπὸ τὴν γῆ τὴν ἡμέρα τὸ δολλάριο ἔργος νὰ μαζεύσεται πολύ, τόσο πολύ, ώστε πέτρωσε, ἔγινε ἀπολιθώματα. Λόγη τὴν στηγμῇ ὑπογράφθησαν - ἡ ληξιαρχικὴ πρᾶξη: τῆς γεννήσως τοῦ «πετροντόλλαρ». "Ηταν ἡ νεώτερος βλαστὸς τῆς οἰκογένειας «πετρό». Διασκατομήρια ἀμέτρητα. Βρέ, τί γινόμαστε, τώρα, μὲ τόσο πράσινο χαρτικό: Αισθάνεταις καὶ σίκνομάς, φύωντας σὲ δυτικούς, διορούντας νὰ τὰ «ξεπερθούσια». Αὐτὸς στὴν γλώσσα τῶν οἰκονομολόγων λέγεται: «ἀνακατόλητος». Οἱ ἀνθρώποι: τῆς ἀμμού, οἱ ἀμμοδειπτοί: Κρούσοι, ἀνθρώποι: ἀγκούσι, σκέψηνται:

"Τι οὐδὲ κτίσουμε στὴν ἄμμο; Ηλιάδικα, ξενοδοχεῖα, σούλεια, δρόμους, βιομηχανίες, τέλος δι: μιορέσσουμε πρὸν ἔπειταρέσσουν καὶ κάνουν φτερό.

Νά, γιατὶ ὁ Περσικὸς Κόλπος, τὰ λιμάνια τῆς Λιθίας, τῆς Ἀλγερίας γέμισαν καὶ" ἔπιξεν ἀπὸ βαπτίσια, ποὺ φθάνουν ἀπὸ τὰ πέρατα τοῦ κόσμου, γεμάτα κάθε λογής πραμάτεια. Ηεντακάτια καράδια βρίσκονται, σήμερα, ὑπὸ

ἐκφέρωσις στὸν Περσικό. Μήνες περιμένουν σειρά. Ζεστή καὶ κουνούπι: σύννεφο στὴν Βασσάρα καὶ στὸ Μπαντάρ Σαπούρο.

Ἐπικλήσεις βούθειας ἀκούγονται: ἀπὸ τὰ V.H.F. Διο καπεταναῖοι: συνομιλοῦν:

— Μοῦ σύμπαχον τὰ κραμμύδια, μοῦ σύμπαχον οἱ πατάτες, μοῦ σύμπαχος... ἀπὸ τὸ ζερό...

Ζεστανή καράντα. Φουντκρισμένα εἴκοσι: καὶ τριάντα μίλια ἀνοικτά ἀπ' τὰ λιμάνια, περιμένουν σειρά. Ο πόλιος περιμένει: νὰ λάβῃ γράμματα. Οι σταλίς τρέχουν.

"Όλοι αὐτὸς τὸ «χάρο» λέγεται: διεργασία... ζεπτερώματος.

Σαὶ ἄλλη λιμάνια, ποὺ καταλήγουν οἱ πετρελαικογονοί, περιμένουν μερικὰ ἐκατομμύρια: τόνον: γκαζέδικα. Εσερφήνονται, περιμένουνται μιὰ στάλη πετρέλαιο, γιὰ νὰ μπορέσουν νὰ... πελτινωστήσουν. Τὰ «μαρμούδη» — σύμβολα τῆς ἀνθρώπινης ἀπληστίας — δρυγοπαθίνουν φουντκρισμένα στὰ ἀγκυροδόλια τοῦ παροπλίσιου, ποὺ ἔρχονται ἀπὸ τὸ βρέσιο ἀκρωτήριο, γεμίζουν τὰ πορθμῆγές ταῦ φύρνονται καὶ φένανται μέχρι τὴν Ελευσίνα καὶ τὸν κόλπο τῆς Στολήσεως.

"Ο «πετροπολίταρος» βενιακοκρεύθηκε καὶ καταρρέει: σὰν τὸν Βερνύλινα τὴν ἀρχαῖα. Εμφραγκτικές πετριπλοκές σημειώνονται, ζανκατάζεις, ζανδιαρέθρωσις.

•

ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΛΙΓΣΙ ὁ... πετροπόλεμος, ίσως ὁ ἀρχαιότερος τῆς οἰκογένειας τῶν «πετρό». "Η ἐποχὴ τῶν «πετροβόλων» πέρασε. Τέρκη, έχουμε κάτι ἄλλα παιγνιδάκια. Δὲν ποτέδη πόλη θύρων ἡ ἄμμο νὰ τὰ πάσσουμε, γιατὶ, τότε, θύλει μαζί οὐδὲ ταρφούμε κάτι ἀπ' τὴν θάλασσα. Τέλος δι: μιορέσσουμε πρὸν τὸν οἰκονομολόγων λέγεται: «ἀνακατόλητος». Οἱ ἀνθρώποι: τῆς ἀμμού, οἱ ἀμμοδειπτοί: Κρούσοι, ἀνθρώποι: ἀγκούσι, σκέψηνται:

•

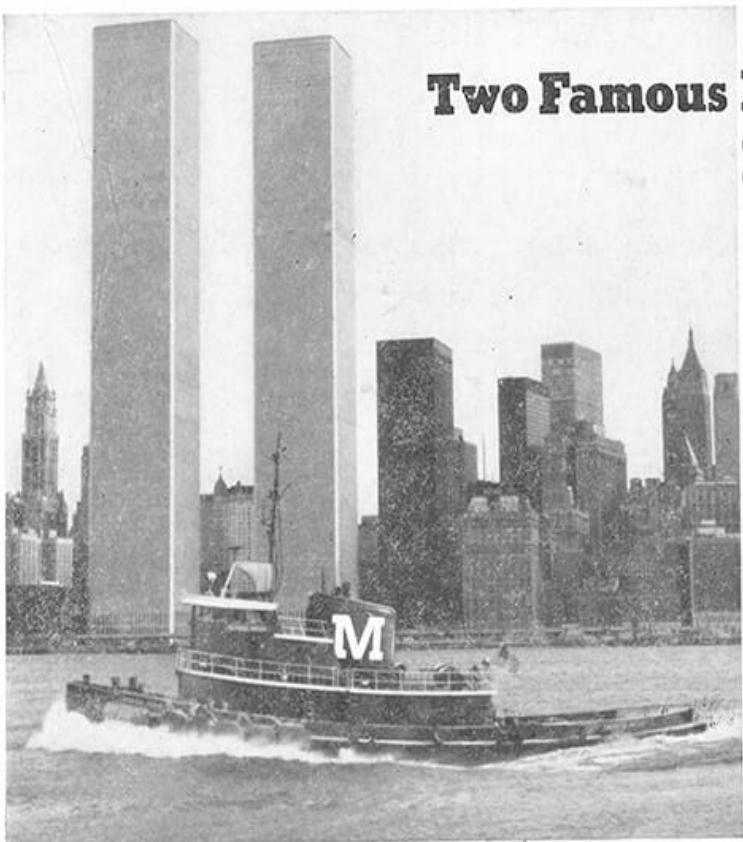
A continuously expanding Moran fleet has kept pace with the soaring skyline of New York for more than a century. By providing the power, experience, and versatility to efficiently and economically meet the full range of the port's transportation needs, Moran has helped make the Port of New York a leader in world commerce.

Two Famous Landmarks of New York Harbor

The Best
in the
Business



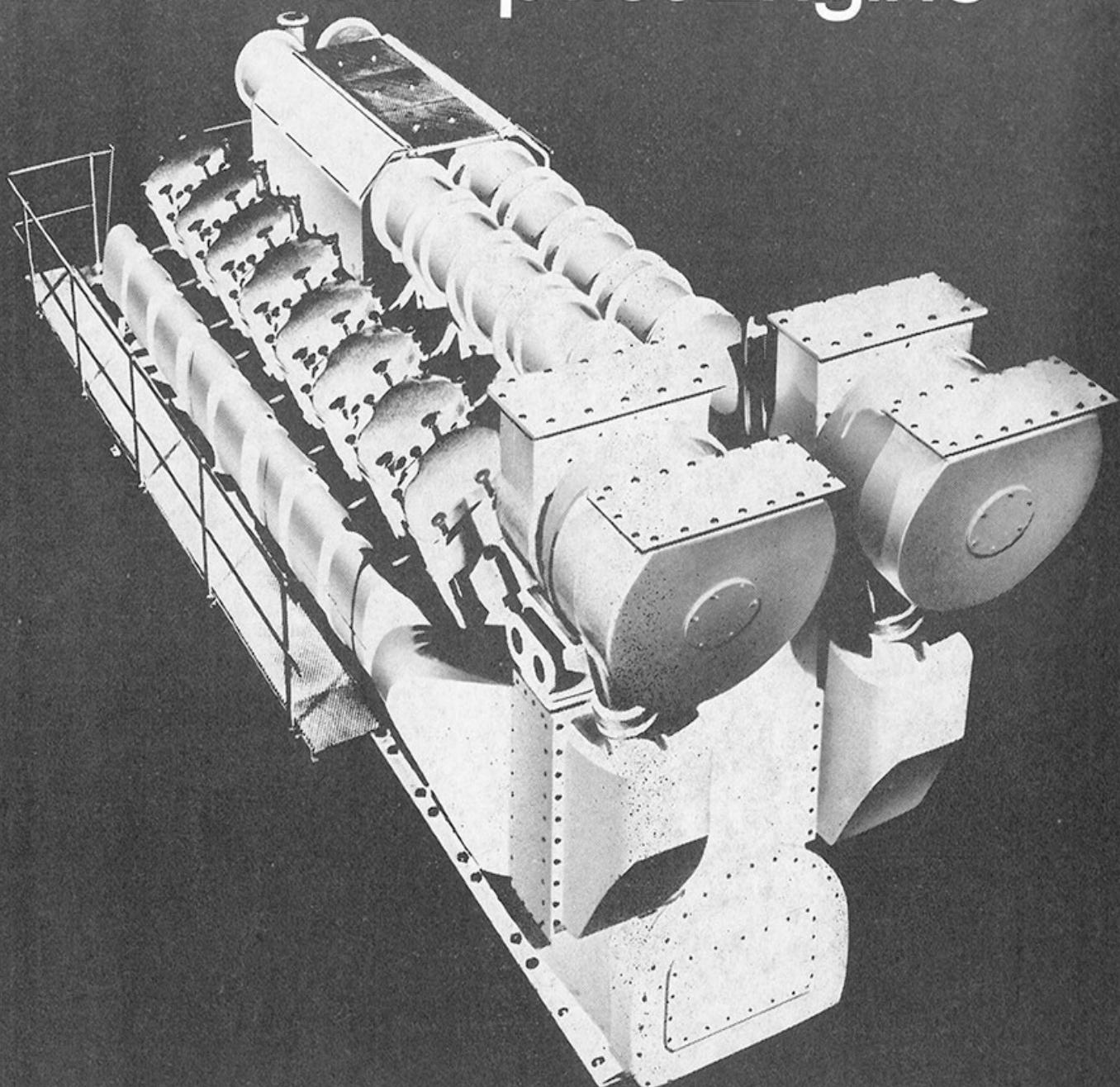
One World Trade Center
Suite 5335 New York, New York 10048



AGENT IN GREECE

National Hellenic American Line, 83 Kolokotroni Street, Piraeus

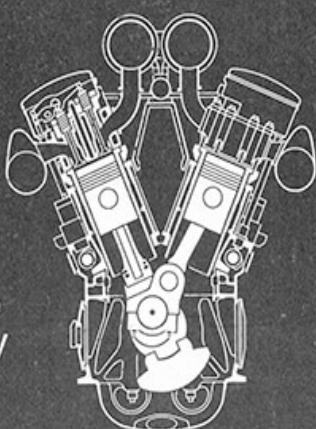
Economy: One Advantage of the Compact Engine



The merits of the 52/55 A engine – the little space it takes up and its low specific weight – are undisputed. The compactness of this 1055 hp per cylinder engine can only be compared with that of gas turbine systems. Its enhanced economy as against that of the steam tur-

bine has gained more and more in importance since the oil price increases. Free selection of the propeller speed affords optimum propulsion efficiency. M.A.N.'s many years of experience with four-stroke engines (more than any other manufacturer's) speaks for itself.

Representative in Greece:
TANTEX
Iera Odos 61, Athens 301



M·A·N
Diesel Engines

τείχη, τό μετανορολογικό δελτίο, καθώς και τά νέα τού θαυματίσου, τά νέα τών έλληνικων και ξένων σταθμών και άλλες χρήσιμες πληροφορίες.

Καὶ πάνω ἀπ' ὅλα αὐτά, διάφορος εκποδός τοῦ καναλιοῦ ήταν ἡ ἀλληλοδοσίθεια. Σ' ὅσους τελείωνε τὸ νερό ἢ τὰ τρόφιμα ἢ εἰχάν ζημιά, τόλεγκαν στὸ κανάλι: καὶ ἀμέσως ρυμηίζονταν. Τὴν ἄλλην μέρα κιόλας, κάποια βάρκα τούφερνε ὅ,τι ἔλειπε ἡ καποιοῦ καράδι: ἐπεφτεῖ διπλά του και τοῦδινε λίγο νερό.

Ἄπολλα πόδες, διά «Βαρτάνης» (διόριστα βυζαντίνη δέν ξέρουμε, μόνο φυσιόνων), ἀντιγγίζει τὴν ίέρα: «Γραχεῖο Κινήσεως Αιμενός». Φουντάρης στὴν μπόκια κοντά, ἔδιξε συνεχῆ σκοτιά μὲν τυλεστόπιο, κατέγραψε πιά καράδι μὲν πικνισχίνουν στὸ λιμάνι, ἔρχοντας σ' ἐπαρχῇ μ' κατά πού ήσαν διπλα καὶ συγκριντούντα πληροφορίες και προβλέψεις, καθὼς και ἄλλα, πού μᾶς ἐνδικάφέρουν.

ΠΕΜΠΤΗ 24 ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ. Κατὰ τὸ δειλινό, μιὰ πιλοτίνα μᾶς πλεύσιας κι' ἀφού μᾶς ρώτησε πόσες μέρες ἔγιναν ἀπ' ἔξω, μᾶς εἶπε ἂν θέλουμε νὰ μᾶς πάνη στὴν μέση ράδα. «Ἄντι ἀπαντήσωμε, ἀνεβάσαμε τὸν πιλότο γρήγορα ἐπάνω, δύσκολια μπόρες και τοιχάρια στὸ πλήρωμα τῆς πιλοτίνας και οὐ μισηὴ δύση φουντάρημα μέσα στὸ λιμάνι. Ἔτος ἡμεράσκαιμε. Τὸ βράδυ, αὐτὸν κανάλι γίνονταν ἀρχαιρεσίες γιὰ πρόσδρομο, γιατὶ ὁ παλιὸς ζῆτησε παρατήτης.

Ἀνάμεσα στὸν τρεῖς θυρφήσιους, μᾶς προτείνουν και μᾶς. Βγάκιαν σχεδὸν παριψηφεῖ. «Ο Τσερούνης ὁ μάγειρας κατέβηκε κι' ἔφτιαξε ἀμέσως γαλάδα και, φυσικά, δὲν παραλίψαμε ν' ἀδειάσουμε και μιὰ μπουζάλα σιωτέσκιο, γιὰ τὸ καλό. Κι' ἡ κορίξ Ρίτσα μᾶς ἔτεινε νὰ φιλέῃ, αὐτοῦ, ἕνα μεγάλο κέιτ.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 25 ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ. Τὸ κέπι τῆς κυρίας Ρίτσας ήταν ποὺ νόστημο. «Ανοίξει και τὸ νερὸ και ξεθρωμίσει. Πιάσκεις και καργάδ μ' ἔνα διπλανό, πούχε λιδιάσικη σημιτίς και «Ελλήνες πλήρωμα, γιατὶ καλλιγραφία συνέχεια και δὲν ηθελεις νὰ λασκάρη λίγη καδένα νὰ νετάρουμε. Μᾶς ἔφερνην και γράμματα.

«Ενα δικό μας, ἀπ' ἔξω, είχε μείνει: ἀπὸ νερό, τρόφιμα, πιτρέλαιο κι' ἐπάνω σ' ὅλα κατά, γάλακας και τὸ τηλέφωνο του. Τὸ κανάλι: κινητοποιήθηκε ἀμέσως. Τὸ σουρουόπιο πλεύσιας κοντά του ὁ «Βαρτάνης». Μᾶς τὴν δύση πῶν πήγε ν' ἀρχίση ν' πιτρέλαιος, γάλακας τὸ μοτέρ. Καὶ τότε ἔγινε κάτι, πού δύσκολα τὸ βρίσκεις κανεὶς στὶς ἔνες Ναυτιλίες. Τὸ πλήρωμα τοῦ «Βαρτάνη» και, φυσικά και τὸ ἄλλοι βραστορέμα, μὲ τὰ μπουγέλα δηγάκουν τὸ πιτρέλαιο ἀπ' τὸ τάνο τὸ καράδιο, τὸ ἀνέβαζεν στὴν κουδέρτη και τὸ μετέφερναν στὸ ἄλλο καράδι. Ή γυναίκα τοῦ θυρφοίσαρχου, συγκινητικά, ἤγκει στὸ κανάλι, τῆς χαρᾶς και μᾶς ἔνυχριστης. Ο πρόσδρομος, σηκωδής ἔγω, τῆς ἀπάντης, πῶς κάθε ενύχριστος περιττεῖς. Απλῶς, κάνωμε τὸ καθήκον μᾶς σὰν «Ελλήνες και σὰν ναυτικοὶ. Τὸ ίδιο τὸ ἀπάντης κι' ὁ Παντελής, ὁ ἀντιπρόσδρομος, ἀπ' τὸ «Καρολος».

Αν ποτὲ γραφή καρμιὰ Χρυσή Βίδλος γιὰ τὴν Ναυτιλία μας, παρακαλοῦ καθόν ποὺ θὰ γράψῃ τὸ μεγάλο Χρονικό μας, νὰ μὴ ξεχάσῃ νὰ βάλῃ στὶς οσλίδες της κατὸ τὸ περιστατικό, πού είναι ἔνα διαμάντι, πού δείγνει τὸ μεγάλεστο τῆς φύλης μας, νὰ μὴ ξεχάσῃ, λέων, νὰ περιλάβῃ κατὸ τὸ μικρό, ἀλλὰ πανύψηλο περιστατικό τῆς 25ης τοῦ 'Απριλίου 1975 στὴν Ράδα τῆς Τριπόλεως ποὺ τὸ πλήρωμα τοῦ m/v «Μαριάνθη», μὲ ἀρχηγὸ τὸν καπετάνιο τους Βαγγέλη Σταυρακόλη, μὲ μπουγέλα προμήθευσις πιτρέλαιου στὸ s/s «Μπρέτ» και νὰ μὴ ξεχάσῃ πῶς σύτε στὴν ίδια έπικρίσια ἀνήκουν σύτε καὶ γνωστοὶ ήσαν, ἀπλῶς ήσαν «Ελλήνες ναυτικοὶ, ἀδελφίται στὴν ἀνάγκη, τὴν στέργει και τὸν κίνδυνο.

ΝΙΚΟΣ ΠΑΛΑΜΟΣ

Πλοιαρχος m/v «Καλή»

Ράδα Τριπόλεως, 25 τοῦ 'Απριλίου 1975

ΚΑΣΤΑΛΙΑ: Τὸ νεότευκτον ἐπιβατηγὸν ὄχηματαγωγόν, τὸ μεγαλύτερον ποὺ ἐναυπηγήθη ποτὲ εἰς τὴν 'Ελλάδα

Τὴν 12ην παρ. μηνὸς Μαΐου ἐγένετο ἡ ἔναρξις, ἀπὸ τὴν Μασσαλίαν, τῶν δρομολογίων τοῦ νεοτεύκτου διπλανού «Κασταλία», ιδιοκτησίας τῶν Ελληνικῶν Μεσογειακῶν Γραμμῶν Α.Ε. (ΕΛ.ΜΕ.Σ.). Τὸ σκάφος θά ἐκτελῇ περιηγητικούς πλόας μεταξὺ Μασσαλίας και Χάιφας, μὲ ἐνδιαμέσους σταθμοὺς τὸ Λιδόριο, τὴν Νεάπολιν, τὸν Πειραιά, τὴν Ρόδον και τὸ Ηράκλειον.

Πρόκειται διὰ τὸ δεύτερον πλοίον τῆς «ΕΛ.ΜΕ.Σ.», τὸ ὅποιον ναυπηγεῖται, ἔξ ολο-

πολλῶν μηνῶν ἀναγγελθείσης ἐνάρξεώς των.

Οἱ ἑντὸς τοῦ πλοίου ἐργασθέντες τεχνῖται, δοκιμασμένης ικανότητος ἀπὸ τὴν προηγηθεῖσαν ναυπηγησιν τοῦ «Άκουαριους», ἀπέδωσαν ικανοποιητικώτατα και παρέδωσαν ἐν σκάφος, τὸ ὅποιον δὲν ὑστερεῖ εἰς τίποτε, συγκρινόμενον μὲ παρόμοια σκάφη, ναυπηγηθεῖσαν εἰς χώρας μὲ μακράν ναυπηγικὴν παράδοσιν.

Ἡ ὅλη ναυπηγησις ἐγένετο ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν και βάσει τῶν Κανονισμῶν τοῦ Γαλ-



κλήρου ἐν Ἑλλάδι και προσορίζεται νὰ συνεχίσῃ τὴν τόσον φημισμένην παράδοσιν τῆς ἑταῖρίας διὰ τὴν ἔξαιρετην ἄνεσιν, πολυτέλειαν και, κυρίως, περιποίησιν ποὺ παρέχει εἰς τοὺς ἐπιβάτας της.

Τὸ πρῶτον ἀπὸ τὰ νεότευκτα σκάφη της, τὸ «Άκουαριους», συνεχίζει, μὲ ἐπιτυχίαν, τοὺς ὑψηλοὺς στάθμους πολυτελείας περιηγητικούς πλόας του και ἔχει ἡδη δημιουργήσει μίαν ἔξαιρετον φήμην.

Ἡ ναυπηγησις τοῦ «Κασταλία» ἥρχισε περὶ τὸ τέλος τοῦ 1972, ἀμέσως μετά τὴν ἀποπεράτωσιν τοῦ «Άκουαριους» και ἀρχικῶς τὸ πλοίον ἐσχεδίασθη διὰ τὸν γραμμὴν Πατρών - Βρινδησίου, προκειμένου νὰ συνεχίσῃ τὸ ἔργον, ποὺ τόσον καλῶς ἔχει προτερητοῦν, ἀπὸ ἔτων, τὸ «Ἐγνατία» και τὸ «Ποσειδώνια».

Βραδύτερον, σμῶς, ἀπεφασίσθη ἡ τροποποίησις τῶν ἐνδιαιτημάτων και τῶν χώρων ἐπιβατῶν τοῦ πλοίου, ὡστε τοῦτο νὰ ἐκτελῇ πολυτελεῖς περιηγητικούς πλόας και οὐχὶ ἡμερίσιους, πλήν, σμῶς, διετηρήθη ἡ εὔελιξία εἰς ὅτι ἀφορᾷ μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καθ' ὑπέρβασιν τῆς χωρητικότητος τῶν σωσιδίων, αὐτοῦ, λέμβων. Τούτο ὀφείλεται εἰς τὸ ὅτι ἔχει συντελεστὴν ὑποδιαιρέσεως 0,5, δηλαδή εἶναι σκάφος δύο διαιρετικούς ματάτων.

Πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ναυπηγήσεως ἐγένοντο ἔκτεταμέναι μελέται εἰς τὸν σταθμὸν Δοκιμῶν Προτύπων τοῦ Αιμούργου, διὰ τὴν πλήρη διερεύνησιν τῶν ὑδροδυναμικῶν χαρακτηριστικῶν τῶν σωσιδίων, αὐτοῦ, λέμβων. Τούτο ὀφείλεται εἰς τὸ ὅτι ἔχει συντελεστὴν ὑποδιαιρέσεως 0,5, δηλαδή εἶναι σκάφος δύο διαιρετικούς ματάτων.

Πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ναυπηγήσεως ἐγένοντο μελέται εἰς τὸν σταθμὸν Δοκιμῶν Προτύπων τοῦ Αιμούργου, διὰ τὴν πλήρη διερεύνησιν τῶν ὑδροδυναμικῶν χαρακτηριστικῶν τῶν σωσιδίων, αὐτοῦ, λέμβων. Τούτο ὀφείλεται εἰς τὸ ὅτι ἔχει συντελεστὴν ὑποδιαιρέσεως 0,5, δηλαδή εἶναι σκάφος δύο διαιρετικούς ματάτων.

Καὶ αἱ δύο, ως ἄνω, διερευνήσεις εἶδον θησαυρούς εἰς τὴν τελικήν σχεδίασιν ἐνός, κατὰ

ΠΩΛΕΙΤΑΙ μία ηλεκτρομηχανὴ TRAN-SIT — Μὲ μηχανὴ S/H RUSTON 6 VCBZ No. 495992 και γεννήτρια HARM-LAND AND WOLFF 150 KW, 220 VOLTS DC, 650 RPM, τοῦ 1965, εἰς ἀρίστην κατάστασιν. Διὰ περισσοτέρας πληροφορίας τηλεφωνήσατε 423.988, ῥρας γραφείου.

γενικήν όμολογίαν, «πολύ θαλασσινού» σκάφους, ή διαγωγή τού όποιου κατά τούς χειρισμούς, κατέπληξη τούς άρμοδιους.

Η μεταφορική του ικανότης είναι μόνον 380 έπιβάται, απαντες δε ένδιαιτώνται εις άνετους μονοκλίνους ή δικλίνους θαλαμίσκους, ή καθένας τών όποιων έχει ιδιαίτερο λουτρόν και λοιπάς εύκολιάς.

Έν διλόκληρον κατάστρωμα έχει διατεθή διά τούς κοινοχρήστους χώρους τών έπιβατών και περιλαμβάνει πρωράτον σαλόνι, μὲ όρχηστραν και μπάρ, τραπέζαριαν έπιβατών, ικανότητος έστιάσεως 200 έπιβατών συγχρόνως, πρυμνάτον σαλόνι μὲ μπάρ, τὸ όποιον έπικοινωνεῖ μὲ ήμικλειστον «πάτιο» και έξαιρετικῶς καλόγουστον και ἀνετον κολυμβητικὴν δεξαμενήν.

Ἐπίσης, διατίθεται δισκοθήκη διά τὴν ψυχαγωγίαν τῶν νεαρῶν έπιβατών, προστατευμένους κατάστρωμα ήλιοθεραπείας και λοιπά ἀνοικτά καταστρώματα, ὡς ἐπίσης και «μπουτίκ» εἰς τὴν όποιαν ἔκτιθενται, πρὸς πώλησιν, καλόγουστα και ποικίλα ἀντικείμενα.

Ἐντύπωσιν προκαλοῦν οἱ συνδυασμοὶ τῶν χρωμάτων και τὰ υτεκόρ, τῶν όποιων ἐπιμελῆθη ὁ κ. Α. Λότσι, διά τὴν ἀπλότητά των και διά τὸ πόσον ξεκύραστα είναι.

Ἡ διακίνησις τῶν έπιβατών είναι εὐκολὸς και ἀνετος, μὲ διαδρόμους πλατεῖς και δύο κατακόρυφα κλιμακοστάσια, τὰ όποια, έπιπροσθέτως, έξυπητρούνται δι' ἀνελκυστήρων τελείων αὐτομάτων, οἱ όποιοι καλύπτουν ὅλα τὰ καταστρώματα.

Ολοι οι χώροι, έπιβατών και πληρώματος, κλιματίζονται πλήρως, μὲ δυνατότητα ρυθμίσεως και υγρασίας. Ἡ μελέτη τού συστήματος κλιματισμοῦ ἔγενετο ἀπὸ τὴν «Μαρέλλη» και είναι ἀπολύτως ἐπιτυχής.

Πρὸς ἔξασφάλισιν ταξιδίων ἐν ὥρᾳ θαλασσοταραχῆς, τὸ σκάφος έχει ἐφοδιασθῆ μὲ ἐν ζεύγος ἀντιδιστοιχιστικῶν πτερυγίων κατασκευῆς τῆς «Σέπερρυ», τὰ όποια ἀπέδωσαν λίαν ίκανοποιητικῶς και ἐπέτυχον ἀπόσθεσιν διατοιχισμῶν μέχρις 95%.

Τὰ γενικὰ χαρακτηριστικὰ τού σκάφους εἶναι: Μήκος ὀλικὸν 132,0 μ., μήκος μεταξύ καθέτων 114,0 μ., πλάτος μεγίστων 19,8 μ., κοίλον μέχρι τοῦ καταστρώματος όχημάτων 7,3 μ., ἐμφόρτον μέσον βύθισμα 5,2 μ. Ἡ προωστήριος ἔγκατάστασις τοῦ σκάφους ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο πετρελαιοκινητῆρας MAK 8MU551 AK, ἕκαστος ισχύος 4.000 ίππων εἰς τὰς 350 στροφάς ἀνά λεπτόν, ἀπ' εὐθείας συνδεδεμένας μὲ ἀξονικά συστήματα τῆς «Σάφραν».

Διὰ τῆς ἔγκατεστημένης ισχύος τῶν 800 ίππων, ἐπετεύχθη, ὡς ἀρχῆθεν εἶχεν ὑπολογισθῆ, ταχύτης 18 κόμβων, ἀνευ ὑπερφορτώσεως τῶν κυρίων μηχανῶν.

Τὸ πρωστήριον σκεύεται μὲ 3 ἡλεκτροπαραγωγὰ ζεύγη, ισχύος 500 MW και τὰ ἀπαραίτητα ἡλεκτροκίνητα βιοθητικὰ μηχανήματα. Περαιτέρω, τὸ σκάφος διαθέτει διαχωριστήρα ἀκαθάρτων ύδατων, διά τὴν ἀποτίναξην ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης, κατά τὰς ἀπαντλήσεις κυτῶν κ.λπ.

Τὸ σκάφος εἶναι ἐφωδιασμένον διά διδύμων πηδαλίων ἀνακρεμασμένου τύπου, τὰ όποια τοῦ προσδίδουν εὐελιξίαν και καταπληκτικήν εύκολιαν κατά τοὺς χειρισμούς.

Ἄνωθεν τοῦ κυρίου καταστρώματος εἶχε διατεθῆ χώρος καθ' ὅλον τὸ μήκος τοῦ σκάφους, διά τὴν δημιουργίαν ἀνέτου χώρου παραμονῆς όχημάτων (γκαράζ).

Ο χώρος ἔξυπητρεῖται διά πρυμναίας θύρας καταπέλτου, ή δὲ διακίνησις τῶν I.X. όχημάτων είναι κυκλική, γεγονός τὸ όποιον μειώνει, κατά πολὺ, τὸν χρόνον φορτοεκφορτώσεως.

Τὸ γκαράζ εἶχε καθαρὸν ψηφος 4,2 μ. και δύναται νὰ περιλάβῃ, συγχρόνως, 46 φορτηγὰ αὐτοκίνητα και 50 I.X. η 220 I.X.

Ἐν περιπτώσει στοιχαίας ἐμπορευματοκιβώτων, τὸ σκάφος δύναται νὰ μεταφέρῃ 70 ἐμπορευματοκιβώτια τῶν 20 ποδῶν, εἴναι δὲ αὐτόνομον μὲ ίδια αὐτοκίνητα μέσα φορτοεκφορτώσεως.

Εἰδικῶς και διά τὴν περίπτωσιν όπου τὸ σκάφος θὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς ἐποχὴν αίχμης διά μεταφορᾶν δυσαναλόγου ἀριθμοῦ I.X. ο-

χημάτων, έχει προβλεφθῆ και ἡ τοποθέτησις φορητῆς πλατφόρμας ἐξ ἀλουμινίου εἰς τὸ μέσον τοῦ χώρου όχημάτων, μὲ εἰδικὰ κεκλιμένα ἐπίπεδα (ράμπες), εἰς τρόπον ὥστε νὰ καθίσταται δυνατή ἡ σύγχρονος μεταφορά ἀπὸ δύο ἐπιπέδων, μέχρι 320 I.X. όχημάτων, τὰ όποια ἔχουν μίαν εὐχέρειαν κυκλικής κινήσεως ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν καταστρώματων, ὥστε νὰ μειώνεται εἰς τὸ ἐλάχιστον ὁ χρόνος ἀπὸ - ἐπιβιδάσεως.

Διὰ τὴν διακίνησιν τῶν ἐπιβατῶν ἔχουν προβλεφθῆ, ἐπιπροσθέτως, πλευρικά θύραι εἰς τὸ ψηφος τοῦ υπερθρεν τοῦ καταστρώματος όχημάτων, καταστρώματος ἐπιβατῶν, πρύμνην τοῦ μέσου τοῦ πλοίου.

Ἄπο πλευρᾶς μέσων ἐλέγχου κατὰ πυρκαϊάς, τὸ σκάφος έχει ναυπηγηθῆ βάσει τῆς μεθόδου II και διαθέτει πλήρες αὐτόματον σύστημα ἀναγγελίας και ραντισμοῦ εἰς διά τοὺς χώρους ἐπιβατῶν και πληρώματος.

Εἰδικῶς διὰ τὸν χώρον όχημάτων, έχει προβλεφθῆ σύστημα χειροκινήτου ραντισμοῦ, μὲ αὐτόματον σύστημα ἀνιχνεύσεως. Ἐπίσης, διά τὴν περίπτωσιν φορτοεκφορτώσεως όχημάτων, τὸ γκαράζ εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ εἰδικὸν σύστημα ἀνιχνεύσεως και μετρήσεως τῆς περιεκτικότητος τοῦ περιβάλλοντος ἀέρος εἰς μονοειδίον τοῦ ἀνθρακος. Τὸ σύστημα είναι οὕτω πως συνδεσμολογημένον, ὥστε, ἐν περιπτώσει και ἡ ἐντὸς τοῦ γκαράζ ἀτμόσφαιρα καταστῆ ἐπικίνδυνος, σημαίνεται συναγερμός εἰς γέφυραν και, συγχρόνως, τίθενται ἐν λειτουργίᾳ, αὐτομάτως, οἱ 4 ἀνεμιστήρες - ἔξαριστηρες τοῦ χώρου, διά τῶν όποιων ἐπιτυγχάνονται 15 ἐναλλαγαὶ ἀέρος, ὥρισίων.

Ἐν κατακλείδι πρέπει νὰ σημειωθῇ, στὶ πρόκειται δι' ἐν ὑπερσύχρονον, πολυτελές, ἀνετον και σύμφωνον μὲ τὰς τελευταίας ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν Ἀσφαλείας σκάφους, διά τὸ όποιον δικαίως πρέπει νὰ ὑπερφανεύεται ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρία, οἱ ναυπηγοί - μελετηταὶ του και τὸ εἰς τὴν ναυπηγησιν και ἔξοπλισμόν ἀπασχοληθὲν ἐργατοτεχνικὸν προσωπικὸν τῶν διαφόρων ἔξειδικευμένων συνεργείων.



ΤΑΚΤΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑ
ANAT. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ-KONTINENT

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦ. : 4111511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΤΕLEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ : AGENCIE 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 SCHIFFFAHRT, FRANKFURT, W. GERMANY.

‘Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς

ΟΙ ΧΩΡΟΙ ΤΟΥ Ο.Α.Π.

Ο Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς προσαντολίζεται πρός την κατεύθυνσιν αναθεωρήσεως τού καθεστώτος έκμεταλλεύσεως τῶν χώρων του, ὑπὸ ἐπιχειρήσεων, λειτουργουσῶν εἰς τὴν λιμενικὴν περιοχὴν.

Τὸ θέμα ἀνέκυψεν ἐξ ἀφορμῆς ὑποβληθεῖσαν εἰς τὸ ὑπουργεῖον Συντονισμοῦ αἵτημα τῆς Α.Ε. «Ναυπηγεία Χανδρῆ» πρὸς τὸ ὑπουργεῖον Συντονισμοῦ, διὰ τὴν ὑπαγωγὴν εἰς τὰς διατάξεις τοῦ νόμου 4171/61 ἐπένδυσέως της, ὑψοῦ 114.610.000 δρ., διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῶν ὑφισταμένων εἰς Ἀμπελάκια Σαλαμίνος ἔγκαταστάσεων τῆς ἐπικευηῆς καὶ μετασκεῦῆς πλοίων καὶ ἔγκαταστασιν κεκλιμένου ἐπιπέδου ναυπηγήσεων καὶ νεωλεκίου ἐπισκεψῶν.

Ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου παρεμβάλλεται ὁ Όργανισμός ὑποστηρίζων ὅτι ἡ θὰ πρέπει νὰ μῇ ὑπαχθῇ εἰς τὰς διατάξεις τοῦ νόμου 4171 ἡ ἐλόγω ἐπένδυσης τῆς ἑταῖρίας, ἡ ἐφ' ὅσον ὑπαχθῇ νὰ περιληφθῇ διάταξις εἰς τὴν σχετικὴν ἔγκριτικὴν ὑπουργίκην ἀπόφασιν, διὰ τῆς ὑποίας νὰ ὄριζεται ὅτι τὰ δέματα, ἀρμοδιότητος τοῦ Όργανισμοῦ δέοντα νὰ ρυθμίζωνται ὑπὲρ αὐτοῦ τοῦ ιδίου.

Ο Όργανισμός ὑποστηρίζει ὅτι ὁ νόμος 4171/61 προϋπόθετει μακροχρόνιον, πολὺ πέραν τῆς 15ετίας, ἔγκαταστασιν ἐπιχειρήσεως εἰς ὥρισμένην παραλιακὴν περιοχὴν. Ἡ ἀρμοδιότητα τοῦ ΟΑΠ δὲν κρίνει σκοπίμον νὰ δεσμευθῇ ἀπὸ τοῦδε ὁ Όργανισμός διὰ μεγαλυτέραν περιόδου μισθώσεως ἀπὸ ὅτι ἔχει δεσμευθῇ μετὰ τῆς Α.Ε. «Ναυπηγεία Χανδρῆ» (παρετάθη ἡ μίσθωσις μέχρι 22ας Ἰανουαρίου 1979). Ἀπὸ ἀπόφεως σκοπιμότητος φρονεῖ ὅτι διὰ τὰς ἐν τῷ λιμένι ἐν γένει ἐπιχειρήσεις τρίτων δὲν θὰ πρέπει νὰ ὑπάγωνται εἰς τὰς διατάξεις τοῦ νόμου 4171 ἐφ' ὅσον οὗτος προβλέπει πολυετή δεσμευσιν τῶν χώρων τοῦ λιμένος καὶ περιορίζει σημαντικὰς τὴν εὐελίξιαν αὐτοῦ, ὡς πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν ἐπὶ μέρους προγραμμάτων ἀναπτύξεως του. Διὰ τὰς ἐπιχειρήσεις, αἱ ὄποιαι ἔχουν ἥδη ὑπαχθῇ εἰς τὸν ἀνωτέρω νόμον, τὸ θέμα θὰ ἐπανεξετασθῇ, δεδομένου ὅτι ὁ Όργανισμός δὲν ἡρωτᾷ διὰ τὴν τοιούτην ὑπαγωγήν. Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι πλὴν τῶν Ναυπηγείων Χανδρῆ ἐπιδιώκουν τὴν ὑπαγωγὴν τῶν εἰς τὸν νόμον 4171 καὶ ἡ Α.Ε. «Ναυπηγεία Σαλαμίνος» καὶ ΑΒΕΧΠ καὶ Λιπασμάτων, προβλέπεται δὲ νὰ ἀκολουθήσουν καὶ ἔτεραι ἐπιχειρήσεις, ἔγκατεστημέναι εἰς τὴν λιμενικὴν περιοχὴν τοῦ Ο.Α.Π.

Τελικῶς ὁ Όργανισμός συμφωνεῖ, κατ' ἀρχήν, ἐπὶ τοῦ αἵτηματος τῆς Α.Ε. «Ναυπηγεία Χανδρῆ», ὅπως αὕτη ὑπαχθῇ εἰς τὰς εὐεργετικὰς διατάξεις τοῦ Ν. 4171/61, πλὴν ὅμως ὑπὸ τὸν ὄρον ὅτι οὐδὲν ἔκ τῶν νομίμων δικαιωμάτων τοῦ θὰ ἀπαλλοτριωθῇ ὑπὲρ τῆς ἑταῖρίας καὶ ὅτι θέματα, ἀναγόμενα εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ Όργανισμοῦ ρυθμίζονται ἀποκλειστικῶς ὑπὲρ αὐτοῦ, κατὰ τὰ ὑπὸ τῆς περὶ αὐτοῦ νομοθεσίας σχετικῶς ὄριζομενα. Ὡς τοιάτα θέματα ἀναφέρονται εἰδικότερον: Ἡ παραχώρησης τῆς χρήσεως χώρων τῆς χερσαίας καὶ θαλασσίας ζώνης τοῦ λιμένος καὶ ἡ χρονικὴ διάρκεια αὐτῆς. Τὸ ὄφειλόμενον ἀντάλλαγμα τῆς ὡς ἀνω παραχωρούμενης χρήσεως. Ἡ τύχη τῶν ὑπὸ τῶν

τρίτων ἐκτελεσθέντων ἔργων ἐπὶ χώρων τοῦ Όργανισμοῦ μετὰ τὴν ληξίν τῆς παραχώρησεως τῆς χρήσεως τῶν χώρων τούτων. Τὰ ὄφειλόμενα δικαιώματα εἰκὸνας τρίτων καταπλεόντων πλοίων (τέλη πλευρίσεως, πρυμνοδεήσεως, παροπλισμοῦ κ.λπ.). Τὰ ὄφειλόμενα δικαιώματα διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἔργασιῶν φορτοεκφορτώσεως μηχανημάτων καὶ ύλικών, πραγματοποιούμενών ὑπὸ τρίτων εἰς τὰς ἐπισκευαστικὰς βάσεις τούτων.

Ἡ τοιάτη ἀντιμετώπισις τοῦ θέματος ἀπὸ πλευρᾶς ΟΑΠ ὀποτελεῖ ὄπωσδήποτε ἀνασχετικὸν παράγοντα πρὸς πᾶσαν ἴδιωτικὴν πρωτοβουλίαν διὰ περαιτέρω ἀνάπτυξιν τῆς ἐπιχειρηστικῆς δραστηριότητος, σήμερον μάλιστα, μὲ τὴν ἐπικειμένην ἀπόδοσιν, εἰς τὴν διεθνὴν ναυσιπλοΐαν, τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, ἐκ τῆς ὑποίας πολλὰ θὰ ἔχῃ νὰ ὀφεληθῇ ἡ Ἑθνικὴ μας Οἰκονομία, ἐφ' ὅσον ἡ ναυπηγοεπισκευαστικὴ διοικησία μας θὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἐπιτυχῶς μίαν ὄπωσδήποτε ηὔησην κίνησιν.

ΛΙΜΗΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΣ

Κυριολεκτικῶς «βρωμᾶ» ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς. Εἰς αὐτὴν τὴν περιωρισμένην λιμενικὴν λεκάνην ἔκρουν ὅλα τὰ ἀπόβλημα τῆς γύρω μεγάλης πόλεως καὶ τὰ ἀπορρίμματα ἀπὸ τὰ πλησιόχωρα παντοειδῆ βιομηχανικὰ καταστήματα.

Πρόνοια καμμία, ποτὲ δὲν ἐλήφθη εἰς τὸ παρελθόν, διὰ τὴν ἀποχέτευσιν τῶν ἀποβλήτων οὐδὲ καὶ τώρα λαμβάνεται ἀπὸ τὸν ὑπεύθυνον — ὃν εἶναι ὑπεύθυνος — ὁ Όργανισμός Λιμένος.

Σοβαρὰ ζητήματα ὑγιεινῆς διὰ τὴν πόλιν τοῦ Πειραιῶς ἀνακύπτουν. Ήρισμέναι περιοχαὶ αὐτῆς θὰ καταστήσουν, σὺν τῷ χρόνῳ ἀκατοίκητοι, δεδομένων καὶ τῶν κυασερίων (έργοστάσιο τοιμέντων, λιπασμάτων) καὶ τῆς ρυπάνσεως τοῦ περιβάλλοντος.

Ἐργα ἀποχετεύσεως, κατὰ κύριον λόγον, ἐκαρχεισθούν. Δῆμος καὶ Όργανισμός Λιμένος θὰ πρέπει, ἐν συνεργασίᾳ νὰ τὰ μελετήσουν καὶ νὰ τὰ ἐκτελέσουν. Κρίμα θὰ εἶναι νὰ σταματήσῃ καὶ νὰ ὑποχωρήσῃ, ἵσως ἡ ἀνάπτυξις τῆς ὥραίς πόλεως τοῦ Πειραιῶς, λόγω, ἀκριβῶς, τοῦ λιμένος της, λόγω τῆς ἐπιδεικνυομένης ἀδελτηρίας τῶν σώνων, μέχρι τοῦδε, τὸν διοίκησαν, ἐπὶ ἐνὸς βασικοῦ ζητήματος ὑποστάσεως δι' ἔνα σύγχρονον λιμενικὸν συγκρότημα.

ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

Ἀνετέθη ὑπὸ τοῦ ΟΑΠ ἡ ἀσφάλισης ἀπάντων τῶν διὰ τῶν χώρων τοῦ λιμένος διακινουμένων καὶ ὑπὸ τοῦ Όργανισμοῦ διαχειριζομένων αὐτοκινήτων εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν έταιρίαν «ΕΣΤΙΑ».

Εἰς τὴν ἀπόφασιν του αὐτὴν ἦχθη ὁ Όργανισμός, δεδομένου ὅτι, τὰ διὰ τῶν χώρων του διακινούμενα αὐτοκίνητα ἔχουν σημαντικῶς αὐγήθη, οἱ δὲ κίνδυνοι προκλήσεως ὑπὸ τῶν οδηγῶν ζημιῶν ἡ ἀτυχημάτων πρὸς τρίτους, οὐδαμόδεν καλύπτονται. Ἐπὶ πλέον οἱ

ΖΗΤΕΙΤΑΙ «Ελληνικῶν καλῶν τὴν Αραβικὴν διὰ νὰ ἀναλάβῃ τὴν διαχείρισην Ναυτικοῦ Πρακτορείου εἰς Μέσην Ανατολήν. Ὁροι ἔξαιρετοι. Γράψατε πρὸς «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» διὰ ΣΣ EZ/Πρακτορείου.

ὅδηγοι τῶν αὐτοκινήτων ἀρνοῦνται νὰ ἑκτελέσουν τὴν ἐργασίαν προωθήσεως τῶν διὰ τῶν χώρων τοῦ λιμένος διακινουμένων αὐτοκινήτων, λόγω ἀκριβῶς τῆς μη ἀσφαλιστικῆς των καλύψεως, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ δημιουργοῦνται σοδαρά προβλήματα εἰς τὴν ὁμαλήν διεξαγωγὴν τῆς ἐργασίας προωθήσεως τῶν φορτίων.

ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ ΤΟΥ Ο.Α.Π. ΕΙΣ NEAN YOKHN

Εἰς τὰς ἀρχὰς τῆς ληξάσης ἑδδομάδος ἀνεώρησαν εἰς Νέαν Υόρκην ὁ Προϊστάμενος τῶν Τεχνικῶν Υπηρεσιῶν τοῦ ΟΑΠ κ. Διον. Τζαμασλούκας, ἐπὶ βαθμῷ γενικού διευθυντοῦ, διὰ διευθυντῆς τῆς Διευθύνσεως Φορτοεκφορτώσεων κ. Γεώργ. Κλαδᾶς καὶ ὁ προϊστάμενος Γραμματίσας κ. Γεώργ. Τσαταλός, ἐπὶ βαθμῷ διευθυντοῦ, προκειμένου νὰ ἐπισκεψθοῦν ἔγκαταστάσεις κοντέινερ τοῦ λιμένος τῆς Νέας Υόρκης.

Τὴν εύκαιριαν αὐτοῦ τοῦ δεκαήμερου διαρκείας ταξίδιον ἔδωκε μία πρόσκλησις τῆς ἀμερικανικῆς ἑταίριας «SEA LAND», ἡ οποία ἀσχολεῖται μὲ τὴν διακίνησην ἐμπορευμάτων καὶ προϊόντων τοῦ διευθυντή της.

Οἱ ἀνωτέρω ὑπάλληλοι τοῦ ΟΑΠ θὰ ἔχουν τὴν εύκαιριαν νὰ συναντηθοῦν μὲ παράγοντας τοῦ λιμένος τῆς Νέας Υόρκης καὶ νὰ ἀνταλάξουν ἀπόψεις ἐπὶ θεμάτων, σχετικῶν μὲ τὰ ἀφαρμοζόμενα ἐκεῖ εἰς τοὺς τομεῖς ἀποθηκεύσεως, συσκευασίας καὶ διακίνησεως τῶν φορτίων, ώς καὶ ἐπὶ τῶν προγραμμάτων τοῦ προϊόντος.

ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΙΣ ΔΗΜΩΝ

Ο Όργανισμός ἀπεφάσισε τὴν ἐπιχορήγησην, διὰ τὸ τρέχον ἔτος, τῶν Δήμων Πειραιῶν διὰ ποσοῦ 6.000.000 δρ., Κερατσίνου διὰ 2.000.000 δρ., Περάματος διὰ 1.500.000 δρ. καὶ Δραπετσώνας διὰ 500.000 δραχμῶν.

Τὰ κονδύλια αὐτὰ χορηγοῦνται ὑπὸ τοῦ ΟΑΠ εἰς τοὺς ἀνωτέρω Δήμους διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἔργων ὁδοποιίας καὶ ἡλεκτρισμοῦ. Τὰ ποσά θὰ καταβληθοῦν εἰς δύο ἔξαιρησίας δόσεις, τῆς πρώτης καταβληθείστης ηδη, ἐνῷ τῆς δευτέρας τὴν 15ην Οκτωβρίου.

ΜΕΤΑΛΛΙΚΑ ΥΠΟΣΤΕΓΑ

Ἐν μεταλλικὸν ὑπόστεγον, διαστάσεων 45 X 50 μέτρων, θὰ κατασκευασθῇ ὑπὸ τοῦ ΟΑΠ εἰς τὴν περιοχὴν Ἀγίου Γεωργίου διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν δι' αὐτοκινήτων T.I.R. ἀφικούμενών μετοπευμάτων.

Τὸ ἀλόγῳ ὑπόστεγον θὰ κατασκευασθῇ εἰς τὸν δημιουργόν ΟΔΙΣΥ ξώρον καὶ εἶναι προϋπολογισμοῦ δαπάνης 11.000.000 δρ.

Ἐν τῷ μεταξύ ὁ Όργανισμός ἀντιμετωπίζει τὴν κατασκευὴν ἐπέρι του μεταλλικού ὑποστέγου εἰς τὴν ἐπισκευαστικὴν Βάσιν Περάματος, προκειμένου τοῦτο νὰ ἐκμισθωθῇ εἰς τὸν ἐνδιαφερούμενον. Τοῦτο θὰ εἶναι διαστάσεων 45 X 100 μέτρων.

ΣΥΝΤΟΜΑ

• Απεφασίσθη ὑπὸ τοῦ Όργανισμοῦ ἡ ἐκμισθωσις εἰς τὸν κ. Ιω. Λάτσον δύο αὐτοπρωθυμένων φορτηγίδων, ἔναντι μηνιαίου μισθώματος 50.000 δρ. δι' ἔκαστην φορτηγίδια.

— Υπὸ τοῦ Όργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς θὰ ἀνατεθοῦν, κατόπιν δημοσίου διαγωνισμοῦ, 800 μέτρα ἀλογοτεκνῆς μεταφορικῆς ταινίας διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἐπόπιων ἀναγκῶν τῶν Σιλώς. «Ηδη ἐνεκρίθη, πρὸς τοῦτο, πίστωσις 1.060.000 δραχμῶν.



Σὲ παληὲς σελίδες

μαχίς δυληφή. "Αλλά, ξαναλέω: "Εστο και
κατέ. Καλοδεσχύμενα και μάτα. Θέματα δικά
μας είναι. "Αλλά θέματα τορινά και... άγεν-
στα. "Ενώ τα άλλα..., ένω έκεινα τα άλλα...".

Πρόσκληση δευτέρα: "Αναπάντεχη συνάντηση με πρόσωπο παλιό. Μέ νωτικό της Προπολεμι-
κής, άκουμα, Νωτιλίας μας. Παύδαρος, τότε,
ο Βαγγέλης, ζωντανός. Γεμάτος νειλάτη και έ-
ξηπωάδη. Πρόθυμος στήν δουλειά, χωρίς μιζέ-
ριες. Πανεγγάριος, άκουμα και σήμερα συντρο-
φιά του. "Ενώς τύπος άπ' έκεινους πού γέμι-
ζουν τόν κόκλο τών βραχορίδων της έποχής αλ-
λά και κάθε έποχή!

Μέ γνώρισε πρώτος. "Έγώ, άσφαλδης, δέν
θα τὸν γνωρίζω. Ό γρόνος είχε σ' ώρτον με-
γάλις μεταβολής. Ο τότε Βαγγέλης ήταν τό-
ρα ένας βραδυόνιος μεταβολής άνθρωπον ούπολοισ.
Ωστόσο, η άλλημερη άκτινοβολία του συνε-
χίζει και τώρα κάποιες εδυχάριστες άναλωμα-
πές. Καιριστώματε θερμά, μετά τὴν πρώτη...
άναγκηρίσιο: κι' εδώδης τὸ κοινότελον έντοπίζε-
ται: γύρω απ' έκεινες τὶς έποκες, γύρω από
ταύτα τὰ χρόνια. Κινή τέ δέν έδουμε νὰ θυμι-
σθούμε: "Άπο πού ν' άρχισουμε και πού νά τε-
λειώσουμε: "Αποτραβίματε παράμερα και σ' ο'
διάλιγηρες δρός έδειπλωνται: σελίδες παλιές.

— Τι γίνεται; ιενός: οι άνθρωποι τοῦ και-
ροῦ έκεινοι: έσπασι: μὲ κάθε τοῦ κοινόντα δὲ
Βαγγέλης. Φύγαται και δέν ξαναγρίζεται. Ού-
τε σείς ούτε άλλοι, θυμοί σας. "Οσος: ήρθαν
στο παδάρι σας, ήσαν άλλοι. Κάθε άλληγη και
γερότεροι. "Αποπού φθάκτισε έδω πού ψάχνουμε.
Μετράζουματε τὸ φωμή μας, τὶς δουλειές μας
τὴν φυγηγογία μας μὲ Πακιστανός, μὲ Α-
ζαντζους, μὲ κάρσους. Κι' έντα νὰ γράλης έ-
το: τὴν ζωή σου! Δέν λέω πώς τὰ καρδιά
καίνης τῆς έποχής ήσαν καλύτερα. Δέν έ-
χαστε τὰ βάσκανά τους και τὶς μιζέριες τους.
Όμως, τὸ τσούρι τους τὰ θεράπευσε άλλα.
Γέμιες κάθε κουσόρι: τους και παραμέριζε άλλα
τους τὰ φυράκια. Ενώ τώρα; Καράδια έκα-
το και διακοσίων χιλιάδων τόννων, ήθων ν'
άντικατσήσουν έκεινα τῶν δικῶν και δέκα
τῆς έποχής μας. Τὶς βρωμέρες μας πλώρες,
μὲ τὰ δάκτυλα γιατάκια, παραμέριαν, τώρα,
πολιτισμένες μοναχικές καμπίνες, μὲ έσχωρι-
στο λουτρό και διακριτικά ίπποδοχής γιά
τὸν καθένα. Οι τωρινές μας κουζίνες παρα-
βάλλονται: μὲ καλοδηλώμενα βραστοράν, μὲ φα-
γητά καρικατούκια και περιποιημένα. "Αλλά...

Θά σοι τὰ γέριτσα άλλα, δια μοδή έδινες τὴν εμ-
παιρία νὰ παρατήσω κατά τὰ μοντέρνα πλεύ-
μενα και νὰ ξαναθρέψ τὴν «Καλούδη» η τὴν
«Μαρούλη» η τὴν «Καλλιόπη». Καίνες τῆς έ-
ποχής. Νά ξανάρω, δημος, έκει μέσα τούς
άνθρωπους πού έψυχαν χωρίς νὰ ξαναγρίζουν
οι ίδιοι και χωρίς νὰ άναπληρωθούσαν, τούλαχ-
στο, μὲ άλλους, δη: διαφορετικούς. Κι' έτ-
χαμε ξανά τὶς βρωμέρες πλώρες, μὲ τὰ έπι-
νωτα γιατάκια. "Ας είχαμε ταύτας τὶς κου-
ζίνες κι' έκεινα τὰ άθλια κατακευάσματά
τους. Τόρα, πιά, σωτηρίας δέν άποζητη άλλη
άπ' τὴν... σύνταξη!

— Ήδος πλανήσαι, ικανιέσαι, Βαγγέλη. Πό-
σο πλανήσαι, καλέ μου συνάδελφες άπόμαχα,
στὸ παρέμπερο χωρίδ τοῦ νησιοῦ σου. Τίποτε
δὲν άλλασσε πέρα απ' τὴν ζωή της δική μας
και τὴν δική μας ήλικιά. "Ολα τὰ άλλα προ-
γιαρούν τὸν δρόμο τους και προσχριμόζουνται: σ'
δι: άποζητας η άρεις τῶν νεωτέρων. "Ωστε,
γιὰ μάς μόνο η άναρινης: μᾶς ικανοποιεῖ, δ-
ποιως κάποιες θά ικανοποιή και τοὺς τωρινοὺς η
άναρινης διονυσίους σύμερα.

— Τὸ τσούρι τῶν καραδίων τῆς έποχής μας
ζηταν πάντα μιὰ οίκογενεια. Τὰ πλιονικά τους
δὲν γνωρίζουν άνεργήγητα περιπέτειας και
υκάγιας άδικωκολόγητα. "Θργωνται τὸν Ατζαν-
τικό, τὸν Ειρηνικό και τὸν Ινδικό, μὲ άγνο-
μαγγητό, βρέσικα, άλλα τὰ ταξίδια τους και σι
μεταφορές τους γίνονται χωρίς φαγάδια και
χωρίς άπρόσπτα. Τώρα, γεμίζουμε τοὺς δικαι-
νούμενος μὲ πετρέλαια, χωρίς τελειωμό. Μαχαι-
ρώματε και φονικά απερμάτιστα άκοσμα έκει
πού κάποια ήσαν άλλοι, τὸ καλλιπούρι
και η προσκυρένια έργασια. Είναι η έποχή πού
τώρα ζούμε. Δέν άποκλείται τὸ διτ σὲ μελού-
μενες έποχες, κάποιοι άλλοι: ρομαντικοί, νὰ
νοσταλγούν και νὰ περιγράψουν μὲ υπερηφάνεια
δια συμβικίους σήμερα, δημος έμεις νοσταλγού-
με και καρικάριους γιὰ δια ζήσεις στήν έ-
ποχή μας.

— Λα άρκασθομε, συνεπδη, μόνο σ' αὐτές τὶς
άναρινησις κι' άς τραβήξουμε μαζί τους ὡς
τὸ άναπτυρεπτο τέρμα, ιλείνοντας, έτοι, τὸ
δικό μας, τὸ άλδεικό μας, βιδίο, μὲ ζεθωρι-
σμένες σελίδες, τὶς τόσα άδιάφορες και άκα-
τανόγητες απ' τοὺς νεωτέρους μας συμμερινούς.

ΘΑΛΑΣΣΗΣ Π.

"ΙΝΔΙΑ"

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΆΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΜΕ ΑΜΕΣΟΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ

GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Τιμαὶ λογικαὶ - Έξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE: 39252 WITH EXTNS.

AFTER OFFICE HOURS: 446873 & 666169

ΔΙΑΤΙΘΕΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

CABLE ADDRESS:

"SHIPDAWOOD" MADRAS

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: Cereeast Tokyo — Telex: Q222-4967

Νομικὰ θέματα

Σημ. «NAYTIKON XRONIKON»: Αἱ κατωτέρω δημοσιεύμεναι ἀποφάσεις ἀπεστάλησαν ἡμῖν ὑπὸ τοῦ παραστάντος εἰς τὰς δίκας ἐν Νέαχ Υόρκη δικηγόρου κ. Χρ. Στρατάκη. (Poles, Tublin, Patestides & Stratakis, 46, Trinity Place, New York, N.Y.).

Ἀμερικανικὴ νομολογία

• Ἀναγκαστικὴ ἔκποιήσις πλοίου ἐνώπιον δικαστικῆς Ἀρχῆς ἐν Κοσταρίκῃ. — 'Ο ὑπερθεματιστὴς ἀποκτᾷ τίτλον ἐλεύθερον βαρῶν καὶ προνομιακῶν ἀπαιτήσεων. — "Ἐρευνα τοῦ Δικαίου τῆς Κοσταρίκας. — 'Ομοιότης πρὸς τὸ ἀμερικανικὸν Δίκαιον, ὡς πρὸς τὰ ἀποτελέσματα τοῦ πλειστηριασμοῦ. — 'Απόσθεσις προνομιακῶν ἀπαιτήσεων, προηγουμένων τοῦ πλειστηριασμοῦ. — 'Απόρριψις ἀγωγῆς δανειστῶν καὶ παρεμβάσεων.

Τὸ κύριον θέμα μὲ τὸ ὄποιον ἡσολήθη τὸ Περιφερειακὸν Δικαστήριον τῆς Τάμπα ἡτο ἡ ἐπίδρασις τῆς ἀναγκαστικῆς ἔκποιήσεως πλοίου ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας, δυνάμει ἐνώπιον δικαστηρίου τῆς Κοσταρίκας, ἐπὶ προνομιούχων ἀπαιτήσεων Ἀμερικανῶν τροφοδότων καὶ ἐμπόρων ὑλικῶν πλοίων, προηγουμένων τῆς ἔκποιήσεως.

"Ἄς ἴδωμεν ὅμως τὰ πραγματικὰ γεγονότα. 'Η ἐνάγουσα ἀμερικανικὴ ἑταῖρια ἐφοδίων πλοίων ἡγείρειν ἀγωγὴν πρὸς δεσμαίωσιν προνομιακῆς ἀπαιτήσεως της εἰς δάρος τοῦ πλοίου «ΛΟΥΣΗ» ἔξ ἐφοδίων ἀξίας 8.242,63 δολλαρίων. Παρενέσθω δύο ἀκόμη ἑταῖρισι ὁμοίας ἀπαιτήσεις ἔχουσαι. 'Ολαι αἱ ἀπαιτήσεις ἀνήγοντα εἰς τὸν Ἰανουάριον τοῦ ἔτους 1973. 'Αγοραστὴς τὸ σκάφος εἰναι παναμαϊκὴ ἑταῖρια, ἀποκτήσασα τοῦτο ἔξ ἀγορᾶς παρὰ τοῦ τελευταίου ὑπερθεματιστοῦ εἰς πλειστηριασμὸν γενόμενον κατόπιν δικαστικῆς ἀποφάσεως ἐν Κοσταρίκᾳ κατ' Ιούλιον 1973.

Δυνάμει τῶν ἀντέρω ἀπαιτήσεων, τὸ πλοίον κατεχέθη κατὰ Μάρτιον 1974 εἰς Τάμπα τῆς Φλόριντα, δυνάμει δικαστικῆς ἀποφάσεως. 'Η πλοιοκτήτρια παναμαϊκὴ ἑταῖρια ἡτῆστο τὴν ἄρσιν τῆς κατασχέσεως, ἡτοι καὶ ἐπετράπη ἐπὶ καταθέσει ἐπαρκοῦς ἔγγυησεως.

Τὸ πλοίον ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας εἶχε κατασχεθῆ τὸν Μάρτιον 1973 δυνάμει ἀποφάσεως δικαστηρίου τῆς Κοσταρίκας εἰς τὸν λιμένα Πουέρτο Λιμόν τῆς Κοσταρίκας, τῷ ἐπιστεύει Τραπέζης ἐνυποθήκου δανειστρίας δυνάμει προτομαρένης ὑποθήκης.

Εἰς τὴν παροῦσαν, ἐνώπιον τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστήριου τῆς Τάμπα, δίκην, ὁ ἐνάγων καὶ οἱ παρεμβαίνοντες ισχυρίσθωσαν:

1. "Οτι τὸ ισοδύναμον πρὸς τὸ πρόγραμμα πλειστηριασμοῦ δὲν ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ Δικαστικὸν Δελτίον συμφώνων τῷ ἄρθρῳ 579 τοῦ Ἐμπορικοῦ Κώδικος τῆς Κοσταρίκας τοῦ 1964 καὶ συνεπῶς

τῆς Κοσταρίκας. 'Η χώρα αὐτὴ εἰσήγαγεν ἐν ἔτει 1853 Ἐμπορικὸν Κώδικα σύτινος τὸ τρίτον βιβλίον περιέχει τὸ ναυτικὸν δίκαιον. Τὸ ἄρθρον 546 τοῦ Κώδικος τούτου προβλέπει ὅτι ἡ δικαστικῆς ἐπεμβάσεως ἀναγκαστικὴ ἔκποιήσις πλοίου διὰ πλειστηριασμοῦ, ἀποσέβει πάσαν εὐθύνην τοῦ πλοίου ἐναντὶ τῶν δανειστῶν. 'Ο Ἐμπορικὸς Κώδικς τοῦ 1853 κατηγράθη διὰ τῆς εἰσαγωγῆς τοῦ Ἐμπορικοῦ Κώδικος τοῦ 1964, ἐξαιρέσει τοῦ τρίτου βιβλίου.

Τὴν αὐτὴν διάταξιν ἐπὶ ἐπισπεύσεως ἀξιώσεως ἐπὶ προτιμωμένης ὑποθήκης ἐπὶ ἐνυποθήκου πράγματος, περιέχει καὶ τὸ ἄρθρον 571 § 2 τοῦ Κώδικος τοῦ 1964. Τὸ ἄρθρον 533 τοῦ Κώδικος τούτου ἀπαριθμεῖ τὰ κινητὰ πράγματα ἐφ' ὧν ἐφαρμόζεται καὶ συγκατάλεγει εἰς ταύτα καὶ τὰ πλοῖα, ἀπίνα νόμων θεωροῦνται κινητά. Οὕτω αἱ οὐσιαστικαὶ διατάξεις τῶν δύο Κώδικων ἀλληλουσμπληροῦνται.

"Οσον ἀφορᾶ τὸ δικονομικὸν μέρος ἡ Κοσταρίκα εἰσήγαγεν ἐν ἔτει 1888 Κώδικα Πολιτικῆς Δικονομίας καταργήσαντα πᾶσαν ἀντίθετον προγενεστέραν διάταξιν. 'Ο ἐν Ισχύ Κώδικι Πολιτικῆς Δικονομίας προέρχεται ἐκ τοῦ Κώδικος τοῦ 1888.

Κατὰ τὴν διαδικασίαν, οἱ πληρεξούσιοι δικινόροι τῆς ἐπισπεύδοντης ἐνυποθήκου δανειστρίας Τραπέζης ἡτῆσαντο παρὰ τὸ Δικαστήριον εἰς Κοσταρίκαν νὰ ἐφαρμόσῃ τὸν Κώδικα Πολιτικῆς Δικονομίας τοῦ 1888 δσον ἀφορᾶ τὰς διατυπώσεις τοῦ δημοσίου ἀναγκαστικοῦ πλειστηριασμοῦ. Τὸ Δικαστήριον ἀπέρριψε τοῦτο εἰπὼν ὅτι ἡ παλαιὰ διαδικασία κατηγράθη ὑπὸ τῆς νέας, ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ τῆς παλαιᾶς διαδικασίας θὰ συνεπήγετο το καθυστέρησιν καὶ ηύημένα δικαστικὰ ἔξοδα, ὅτι ἐπρόκειτο περὶ τύπου καὶ οὐχι περὶ προστασίας ούσιαστικοῦ τίνος δικαιούματος καὶ ὅτι ἀγόμεθα εἰς τὸ αὐτὸ ἀποτέλεσμα χρησιμοποιοῦντες τὴν νέαν διαδικασίαν ἀντὶ τῆς παλαιᾶς. Κατὰ τὴν γνώμην τοῦ ἐνώπιον τοῦ Ἀμερικανικοῦ Δικαστήριου ἔξετασθεντός νομικοῦ ἐμπειρογνώμονος ἡ ἐφαρμογὴ τῆς νέας διαδικασίας δὲν ἀνήρεσε τὸ οὐσιαστικὸν ἀπότελεσμα τῆς ἀναγκαστικῆς ἔκποιήσεως, δηλούντι τὴν ἀπόφεσιν τῶν προνομίων καὶ πρὸς τὴν ἀποφιν ταύτην συνετάχθη καὶ τὸ Δικαστήριον τῆς Τάμπα.

Τὸ Δικαστήριον ἔκρινε περαιτέρω, ὅτι ἡ διαδικασία εἰς Κοσταρίκα ἡτο διαδικασία in rem καὶ οὐχi in personam.

Διά τοὺς λόγους τούτους ἐκρίθη ὅτι τὸ Δικαστήριον τῆς Κοσταρίκας εἶχε δικαιοδοσίαν πηγάδουσαν ἐκ τοῦ τρίτου Βιβλίου τοῦ Ἐμπορικοῦ Κώδικος τοῦ 1853. "Οτι ὁ Κώδιξ οὗτος προβλέπει ὅτι δοάκτι πλοίον ἔκποιεῖται δυνάμει δικαστικῆς παρεμβάσεως, δὲ ὑπερθεματιστῆς ἀποκτᾶ τίτλον ἐλεύθερον παντὸς δάρος η προνομίου καὶ τούτο συντρέχει καὶ δοάκτις ἡ ἔκποιήσις προβαίνει δυνάμει ἀπαιτήσεως ἐπὶ προτιμωμένης ὑποθήκης. "Οτι ἐπτρήμησαν αἱ δικονομικαὶ διατυπώσεις τοῦ Δικαίου τῆς Κοσταρίκας καὶ συνεπῶς δὲ ὑπερθεματιστῆς ἀποκτᾶ τίτλον ἐλεύθερον παντὸς δάρος η προνομίου καὶ ὅτι ἡ ἔκποιήσις τοῦ Δικαστήριου τῆς Κοσταρίκας δέον νὰ κηρυχθῇ ἐκτελεστῇ ἐνώπιον τοῦ Ἀμερικανικοῦ Δικαστήριου. Συνεπῶς ἀπερρίφθη ἡ ἀγωγὴ καὶ αἱ παρεμβάσεις καὶ γίνεται δεκτὴ ἡ αἴτησις πρὸς ἀποδέσμευσιν τῆς ἔγγυησεως, ἡτοις ἔδοθη διὰ τὴν ἄρσιν τῆς κατασχέσεως.

Dr. DIMITRIOS SALIVARAS

I A T R O S

Appointed and Approved by: P. & I. Clubs
in Buenos Aires, Argentina

Vicente Lopez 2602—2° A

Buenos Aires

Tel.: 85 - 3943

Cables : Salivaras - B. Aires : 30 - 0590

**PAVLEDIS SONS & Co.
(Mr. Manna)**

Head Office : 4 Wood str. CALCUTTA - 16

Branches : Madras, Visag, Haldia, Paradeep (India)

Shipchandlers, Repairers, Bonders, Deck and Enginespares suppliers

GREECE : Capt. Th. Zachariou.

Tel.: 451-0895 — Home : 783-932.

'Αγγλική διαιτητική νομολογία'

Συμφωνητικὸν πωλήσεως πλοίου. — 'Υπέρβασις τῆς προθεσμίας παραδόσεως τοῦ πλοίου ὑπὸ τῆς πωλητρίας. — 'Ακύρωσις τῆς συμβάσεως ἐκ μέρους τῆς ἀγοραστρίας. — "Αποφις πρὸς παράδασιν ὅρων τῆς συμβάσεως ἐκ μέρους τῆς πωλητρίας. — 'Ισχυρισμὸς τῆς πωλητρίας, ὅτι ἡ ἀγοράστρια παρῃτήθη σιωπηρῶς τοῦ δικαιώματος ἀκυρώσεως. — Οὐ νόμιμος.

'Η διαιτητικὴ ἀπόφασις, ἢν δημοσιεύομεν ἐν συνεχείᾳ, ἔξεδόθη ἐν διαιτησίᾳ μεταξὺ τῆς αἰτούσης Γκλόμπτρικ Τάνκερς, Μπαχάμας, Λίμιτεντ (πωλήτρια) καὶ τῆς καθ' ἡς ἡ αἰτησία ΣΤΑΘΕΡΟΣ ΣΙΠΠΙΓΚ ΚΟΡΠΟΡΕΙ-ΣΙΟΝ (ἀγοράστρια). 'Η διένειξις εἶχεν ὡς ἀφορμὴν τὸ πλοῖον «Γκλόμπτρικ Σάνα». 'Η πωλητρία ἐζήτει παρὰ τῆς ἀγοραστρίας ἀποζημίωσιν 1.500.000 δολαρίων, διὰ μὴ νόμιμον ὑπαναχώρησιν ἐκ τῆς συμφωνηθείσης πωλήσεως ἐκ μέρους τῆς ἀγοραστρίας. 'Η τελευταία ἐζήτησε νὰ τῇ ἐπιστραφῇ ἡ παρακαταθήκη ἐκ δολαρίων 1.050.000 καὶ ποσὸν 200.000 δολαρίων, ὅπερ ἐδοπάνησεν εἰς προπαρασκευαστικὰ ἐνεργείας διὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ σκάφους.

Τὰ διάδικτα μέρη ἐζήτησαν ἀπὸ τὴν διαιτητικὴν ἐπιτροπὴν προδικαστικὴν ἀπόφασιν μόνον ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ευθύνης, ἐπίζηντα, μετὰ ταύτα, νὰ ἄχθωσιν εἰς συμφωνίαν ἐπὶ τοῦ ὑψηλοῦ τῶν ἀποζημιώσεων.

'Η διαιτησία διήρκει δώδεκα ημέρας. Τὰ διάδικτα μέρη ἐξεπροσωπήθησαν ὑπὸ δικηγόρων.

'Η διαιτητικὴ ἐπιτροπὴ προέθη εἰς μακράς αἰτιολογίας, ἐν σχέσει πρὸς τὴν ὑπὸ αὐτῆς προτίμησιν τῶν καταθέσεων τῶν μαρτύρων τῆς ἀγοραστρίας. Τὰς καταθέσεις ταύτας ἐκρίνει ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις ὡς εἰλικρινεῖς, προερχομένας ἀπὸ ἄτομα γνωρίζοντα, κατὰ βάθος, τὰ ναυτιλιακὰ θέματα καὶ τὰ σχετιζόμενα πρὸς τὴν ἐκμετάλλευσιν πλοίων, ἐνῷ, ἀντιθέτως, αἱ καταθέσεις τῶν μαρτύρων τῆς πωλητρίας ἥσαν συγκεχυμέναι, ἵσως διότι παρέλειψαν νὰ τηρήσουν ἔγκαιρως σημειώσεις ἐπὶ τῶν γεγονότων.

Δύο ἥσαν τὰ προκύπτοντα θέματα ἐνώπιον τῆς διαιτησίας: α) 'Η ἀκύρωσις τῆς συμβάσεως καὶ β) αἱ παραδόσεις τῆς συμβάσεως.

α) 'Η ἀκύρωσις τῆς συμβάσεως:

'Η διαιτητικὴ ἐπιτροπὴ ἐκρίνει, ὅτι ἡ ἀκύρωσις τῆς συμβάσεως ἀγοραπωλησίας σκάφους ἦτο ἀνάλογος πρὸς τὴν ἀκύρωσιν τῆς συμβάσεως ναυλώσεως. 'Έξαιρεσι τῆς παρατήσεως ἀπὸ τῆς ἀσκήσεως τοῦ δικαιώματος τοῦ πλοίου, ἡ διαιτητικὴ ἐπιτροπὴ ἐκρίνει, ὅτι ἡ παραδόσις τοῦ πλοίου ἐτοίμου, συμφώνως πρὸς τὴν σύμβασιν καὶ στηριζομένη ἐπὶ τούτου τῆς ἀγοράστριας ἐταιρίας, δὲν ἡγούμενη ἐνώπιον τῆς διαιτητικῆς παρατήσεως.

κατὰ τὴν ἐν λόγῳ ἡμερομηνίαν, τὸ πλοῖον δὲν εἶχε τότε, ὑπὸ τῆς συμβάσεως, προβλεπόμενας ἰδιότητας, ὡς ἐδεσμαθή. Εἰς τὴν δίκην Μοέλ Τρίβαν κατὰ Γουΐρ καὶ Σία, ἐν ἑτεὶ 1910, δίκην ἀφορῶσαν ναυλοσύμφωνον, ἐκρίθη, ὅτι μολονότι εἶχε παρέλθει ἡ ἡμερομηνία ἀκυρώσεως, οἱ ναυλωταὶ ἐδικαιοῦντο νὰ ζητήσουν ἡ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως ἡ νὰ ἀκυρώσουν ταύτην ἐντὸς εὐλόγου χρόνου ἀπὸ τῆς παραδόσεως τοῦ πλοίου. Τοῦτο ισχύει εἰστεῖ, ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὰ ναυλοσύμφωνα καὶ συχνὰ γίνεται χρήσις τοῦ δικαιώματος τούτου ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν, πρὸς οὐ σημικάνθιαν τῶν πλοιοκτητῶν. Δεδομένου ὅτι αἱ ῥήτραι ἀκυρώσεως εἶναι γενικῶς θέματα Ναυτικοῦ Δικαίου, δὲν συντρέχει λόγος νὰ μὴ γίνη χρήσις τοῦ κανόνος τούτου ἐπὶ ρητρῶν ἀκυρώσεως ἐν ἀγοραπωλησίᾳ πλοίου. 'Ἐπομένως, ἐκρίθη, ὅτι ἡ ἀγοράστρια ἐδικαιοῦντο νὰ θεωρήσῃ τὴν σύμβασιν ἀκυρων ἐντὸς εὐλόγου χρόνου ἀπὸ τῆς κατὰ τὴν 22.8.1974 ἐγγράφου προσφορᾶς αὐτῆς τοῦ πλοίου. 'Ἐν τοῖς πράγμασιν, ἡ περὶ ἀκυρώσεως δηλώσις ἐγένετο σχεδὸν συγχρόνως πρὸς τὴν προσφοράν. "Οθεν, δὲν ἀνακύπτει θέμα εὐλόγου χρόνου.

'Η περὶ ἀκυρώσεως τοῦ ναυλοσυμφώνου δηλώσις, δὲν αναιρεῖται οὐδὲ θεωρεῖται ὅτι ἔχωρης παρατήσης ἀπὸ ταύτας (περὶ οὐ κατωτέρω), λόγῳ ἀλλοὶ ἐνεργειῶν τοῦ ναυλωτοῦ, οἷον ἡ προώθησις φορτίου πρὸς τὸν λιμένα φορτώσεως, πρὸς ὃν πλέει τὸ πλοῖον. Εἰναι γνωστόν, ὅτι καὶ τὸ ἐκπρόθεσμον πλοῖον δέον νὸτι πλεύση πρὸς τὸν λιμένα παραδόσεως μὲν "λον τὸν κίνδυνον τῆς ἀκυρώσεως ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν, ἐντὸς εὐλόγου χρόνου ἀπὸ τῆς παραδόσεως. Οὐδένα λόγον διείδει ἡ διαιτητικὴ ἐπιτροπὴ νὰ μὴ τύχουν ἀναλογικῆς ἔφαρμογῆς τὰ αὐτὰ καὶ ἐπὶ ἀγοραπωλησίας πλοίου.

Εἰδικῶς, ὡς πρὸς τὸ θέμα τῆς ἐκ μέρους τῆς ἀγοράστριας σιωπῆράς παρατήσεως ἀπὸ τοῦ δικαιώματος ἀκυρώσεως, ἡ διαιτητικὴ ἐπιτροπὴ ἐκρίνει, ὅτι ἡ παραδόσις τοῦ πλοίου ἐκ μέρους τῆς πωλητρίας δὲν εἶχε ἐννοματικά ἀποτελέσματα, διότι πολλὰ ἀκόμη ἔστειλεν νὰ γίνουν πρὶν ἡ τὸ πλοῖον καταστῆ ἐτοιμον πρὸς παράδοσιν καὶ φαίνεται ὅτι ἡ πωλητρία σύτε ἥθελε οὔτε ἥθελε νὰ ἥδηντον νὰ συμφωνῷ πρὸς τὰς συμβατικὰς τῆς ὑποχρέωσεις. 'Η πωλητρία ἐδημιούργηε παρὰ τὴν ἀγοράστρια τὴν πεποιθήσιν ὅτι ἐπέκειτο ἡ παραδόσις τοῦ πλοίου ἐτοίμου, συμφώνως πρὸς τὴν σύμβασιν καὶ στηριζομένη ἐπὶ τούτου τῆς ἀγοράστριας ἐταιρίας, δὲν ἡγούμενη τὴν σύμβασιν πρὸς τὴν 15.8.1974. Οὐδέποτε ἡ ἀγοράστρια παρητήθη τοῦ δικαιώματος ἀκυρώσεως. 'Αντιθέτως, ἐκ κατατεθίσης, τηλεφωνικῆς συνομιλίας, τῆς 16.8.1974, πρόεκτεν ὅτι ἐδηλώθη εἰς τὴν πωλητρίαν, ὅτι θά ἀκυρωθῆ ἡ σύμβασις ἀν μὴ παρεδίδετο τὸ πλοῖον ἐτοιμον κατὰ τὰ συμπεφωνημένα τὴν προσεχῆ (μεταξὺ τὴν 16.8.1974) Δευτέρων, διότε ἔχει τὴν ἔννοιαν, ὅτι ἡ ἀγορά-

στρια παρεῖχε σύντομον εἰσέτι χρόνον εἰς τὴν πωλητριαν, πρὸς συμμόρφων πρὸς τὰς συμβατικὰς, αὐτῆς, ὑποχρέωσεις. Τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ἀγοράστρια θὰ παρελάμβανε, πιθανῶς, τὸ πλοῖον μὲν ὑποχώρησιν τινὰ εἰς τὴν τιμὴν, δὲν σημαίνει παρατήσην ἀπὸ τοῦ δικαιώματος ἀκυρώσεως. 'Αλλὰ καὶ τοῦτο δὲν ἔγινε δεκτὸν ἀπὸ τὴν πωλητριαν, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ὑποχρήσεως τινος εἰς τὴν τιμὴν, ἵνα ἡ ἀγοράστρια, δαπανῶσα, ἐτοιμάσῃ αὐτὴ τὸ πλοῖον, ὡς συνεφωνήθη.

'Η διαιτητικὴ ἐπιτροπὴ ἐκρίνει, ὅτι τὸ νομικὸν δόγμα τῆς παρατήσεως ἀπὸ τοῦ δικαιώματος ἀκυρώσεως τῆς συμβάσεως πηγάδει ἐκ τῶν εἰς αεquo εἰ bono ἀντιλήφεων. Τοῦτο προϋποθέτει ἐλέγχον τῆς συμμορφώσεως τῆς πωλητρίας πρὸς τὰς συμβατικὰς, αὐτῆς ὑποχρέωσεις, πρὸς τὰς ὅποιας αὐτὴ δὲν συνεμφωνῷθη, ὡς πρὸς τὴν προετοιμασίαν τοῦ πλοίου πρὸς παράδοσιν. Οὔτε, ἀλλως τε, προσέδην αὐτὴ εἰς ασκησην ἐνόμων, αὐτῆς, δικαιωμάτων μετὰ τὴν ἐκπνοήν τῆς προθεσμίας παραδόσεως. "Ωστε ἀν τις ἐδικαιοῦντο νὰ ἐπικαλεσθῇ τὰς εἰς αεquo εἰ bono ἀντιλήφεις, εἰναι οὕτος ἡ ἀγοράστρια καὶ οὗτη ἡ πωλητρία.

'Εκ τῆς νομολογίας προκύπτει, ὅτι ἡ περὶ παρατήσεως δηλώσις διὰ νὰ ἀγάγῃ εἰς τὴν ἀπὸ δικαιώματος παρατήσην, δέον νὰ εἶναι ἀπηλλαγμένη ἀμφιβολίας, ὁριστική, σαφής καὶ πλήρης. Οὐδεμία, ρητὴ ἡ σιωπηρά, δηλώσις παρατήσεως, πληρούσα τὰς νομικάς ταύτας προϋποθέσεις, ἐλέγχεται ὡς συντρέξασα ἐν προκειμένῳ.

β) 'Η παράδασις τῆς συμβάσεως:

'Η διαιτητικὴ ἐπιτροπὴ ἐκρίνει ταύτην ὡς συντρέχουσαν, δέον ἀφορᾷ τὸν ὥρον 19 τῆς συμβάσεως, καθ' ὃν τὸ πλοῖον ἔστε νὰ παραδοθῇ, μὲν ισχύουσαν τὴν κλάσιν καὶ ἐλεύθερον παρατηρήσεων τοῦ Νηογνώμονος. 'Η διαιτητικὴ ἐπιτροπὴ θεωρεῖ τὸν ὥρον τούτον ὡς προϋπόθεσιν ἐν μὲν συμμορφώσει, πρὸς τὴν ὅποιαν ἡ ἀγοράστρια εἰδικαιοῦντο νὰ ἀκυρώσῃ τὴν σύμβασιν. 'Υπῆρχον τέσσαρες τοιαύται παρατηρήσεις τοῦ Νηογνώμονος καὶ λιαν σοθαραί:

1. 'Επισκευὴ τῆς κυρίας ἀντλίας πυρκαϊάς.
2. 'Επισκευὴ τοῦ ηλεκτρικοῦ μηχανισμοῦ ἔκκινησεως τῆς πυραντλίας ἐκτάκτου ἀνάγκης.
3. 'Αντικατάστασις τῆς ἀντλίας ἔρματος εἰς τὸ πρυμναῖον ἀντλιοστάσιον, πρὸς πλήρη ἐπιθεώρησιν καὶ δοκιμήν.
4. 'Επιθεώρησις τοῦ βοηθητικοῦ λέβητος, τοῦ λειτουργούντος διὰ τῶν ἀερίων ἐξαγωγῆς, ὑπὸ τοῦ νορθηγικοῦ Βέριτας.

Τὰς παρατηρήσεις ταύτας ἔχητασε λεπτομερῶς ἡ διαιτητικὴ ἐπιτροπὴ, καταλήκασα εἰς τὴν κρίσιν, ὅτι ἡ σύμβασις πωλήσεως, θεωρούμενή ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ναυλώσιν τοῦ πλοίου, ήτις θὰ μετεβιβάζετο εἰς τὴν ἀγοράστριαν, καθίστα σημαντικὰς τὰς παρατηρήσεις ταύτας τοῦ Νηογνώμονος τοῦ πλοίου καὶ ἔκρινεν, ἐν συνεχείᾳ, ὅτι ἡ συμμόρφωσις πρὸς τὰς παρατηρήσεις ταύτας, θὰ ἀπῆται σημαντικὸν χρόνον καὶ πέραν τῆς 22.8.1974. "Ἐπειτα, ὅτι ἡ πωλητρία παρέβη τὴν ὥρα 19 τῆς συμβάσεως ὑποχρέωσιν, ἡς παραδόσεως ἔνεκεν ἡ ἀγοράστρια εἰδικαιοῦντο νὰ ἀκυρώσῃ τὴν σύμβασιν.

Τὸ συμπέρασμα τῆς διαιτητικῆς ἐπιτροπῆς ἡτο, ὅτι ἡ αἴτησις τῆς ἀγοραστρίας ἔγινε δεκτὴ καὶ διετάχθη ἡ ὑπὲρ τῆς ἀγοραστρίας ἀποδέσμευτις τῆς παρακαταθήκης τῶν δολαρίων 1.050.000. "Οσον ἀφορᾷ εἰς τὸ ποσόν τῆς ὀφειλομένης εἰς τὴν ἀγοραστρίαν ἀποζημιώσεως, ἀφέθη τοῦτο νὰ ρυθμισθῇ διὰ συνεννοήσεων μεταξὺ τῶν μερῶν.

'Έκ μέρους τῆς ἀγοραστρίας ἐλαβε μέρος ὡς διαιτητῆς ὁ κ. Ντόναλντ Ντέιβις, ἐκ μέρους τῆς πωλητρίας ὁ κ. Κλίφορντ Κλάρκ, ὡς ἐπιδιαιτητῆς δὲ διωρίσθη ὑπὸ τοῦ Μπώλτικ, ὁ κ. 'Αλεξάντερ Μπίσοφ. 'Η ἀπόφασις ὑπῆρξεν ὁμόφωνον.

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

'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ • ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ • ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

Η ΠΑΡΑΝΟΜΟΣ ΚΑΤΑΚΡΑΤΗΣΙΣ ΦΥΛΛΑΔΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ, ΜΕΤΑ ΚΑΝΟΝΙΚΗΝ ΑΠΟΛΥΣΙΝ, ΣΥΝΕΠΑΓΕΤΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΝ ΤΟΥΤΟΥ

Συμφώνως πρός άπόφασιν τού 'Έφετείου Αθηνών, ή κατακράτησις, ύπό πλοιάρχου, ναυτικού φυλλαδίου, άνηκοντας είς ναυτικού άπολυθέντα κανονικώς, άποτελεῖ πειθαρχικόν παράπτωμα, κατά τὸ ἄρθρον 45, παρ. ιδ' τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν.

Προσέτι, ή τοιαύτη παράνομος παρακράτησις συνιστά άδικοπραξίαν κατά τὸ ἄρθρον 314 τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος καὶ, ως ἐν τούτῳ, δημοργεῖ ύποχρέωσιν τού πλοιοκτήτου κατά τὸ ἄρθρον 84 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. πρός άποζημίωσιν τού ναυτικού διὰ τὴν στέρησιν τῶν άποδοχῶν του, λόγω τῆς ἀδυναμίας ναυτολογήσεώς του, ἐλλείψει τού φυλλαδίου. 'Η τοιαύτη ύποχρέωσις τού πλοιοκτήτου προκύπτει ἐκ τῆς εὐθύνης αὐτοῦ ἐκ τῶν ὅδικοποασιῶν, ἃς διέπραξεν ὁ πλοίαρχος κατά τὴν ἔκτελσιν τῶν ἀνατεθειμένων, αὐτῷ, καθηκόντων.

Ἐν προκειμένῳ, δὲν ὑφίσταται τοιαύτου δικαίωμα τού ναυτικού, πρὸς άποζημίωσιν, ὅταν, μὴ συντρέχουσί τοιαύτης νομίμου περιπτώσεως ἐκ τῶν ἀναφερομένων εἰς τὸ ἄρθρον 64 τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν., ἡ Λιμενική Ἀρχή κατέσχε τὸ φυλλάδιον τού ναυτικού, ἐκτὸς ἐάν ἡ ἐνέργεια τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς προήλθεν ἐκ κακοβούλου καὶ ψευδοῦς κατασημῆσεως τού ναυτικού, συνεπαγομένην κατάσχεσιν τού φυλλαδίου, ὅτε ὁ πλοιοκτήτης εὐθύνεται εἰς άποζημίωσιν, γεγονός τὸ ὅποιον καὶ ἔλασθε χώρων, ως ἀπεδείχθη κατά τὴν διαδικασίαν.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙ' ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΝ ΕΙΔΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ, ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΩΝ ΕΙΣ ΠΥΡΚΑΙΑΝ ΠΛΟΙΟΥ

Κατ' ἄπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κώδικος Πολ. Δικονομίας, ἀλλὰ καὶ τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 82 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., καθ' ἥν αἱ διαφοραὶ ἐκ συμβάσεως ναυτολογήσεως ἑκδικάζονται κατά τὴν ἐπί έργατικῶν διαφορῶν διαδικασίαν, συνέπεται ὅτι εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ Μονομελοῦς Πρωτοδικείου ὑπάγονται καὶ αἱ ἀποτελοῦσαι ἀπόρροιαν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἀξιώσεις τού ναυτικού ἐκ τοῦ ἄρθρου 63 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., κατὰ τὸ ὅποιον ὁ ναυτικὸς δικαιοῦται εἰς εὐλογὸν ἀποζημίωσιν δι' ἑναγίου πυρκαϊᾶς ἢ παρεμφερούς γεγονότος ἀπώλειαν ἀντικειμένων τῆς προσωπικῆς του χρήσεως.

Αἱ ἐν λόγω ἀξιώσεις τυγχάνουν τῆς τοιαύτης ύπαγωγῆς, ἀνεξαρτήτως ποσοῦ καὶ ἐφ' ὅσον, πάντως, ὑπερβαίνουν τὸ ποσοτικὸν ὄριον τῆς καθ' ὑλὴν ἀρμοδιότητος τοῦ Ειρηνοδικείου.

Ἡ περίπτωσις ἀφορᾷ εἰς ἐπιδίδοξην ναυτικοῦ, ὅπως ὑποχρεωθῇ ἡ ἐναγομένη ἐταιρία, μετά τῆς ὅποιας ὁ ἐνάγων συνεδέετο διὰ συμβάσεως ναυτολογήσεως, παρέχων ἐργασίαν λιπαντοῦ ἐπὶ φορτηγοῦ πλοίου αὐτῆς, ὅπως καταβάλῃ εἰς αὐτὸν εὐλογὸν ἀποζημίωσιν, δι' ἀπώλειαν εἰδῶν προσωπικῆς χρήσεως καὶ χρηματικῶν ποσῶν, συνεπείᾳ πυρκαϊᾶς, ἐπελθούσης εἰς τὸ πλοίον, εἰς ὁ ὑπῆρχει, ἐκ πλημμελούς λειτουργίας τῶν μηχανῶν καὶ τοῦ ἡλεκτρικοῦ κυκλώματος τού πλοίου. Οὕτως ἔχουσα ἡ ὑπὸ κρίσιν ἀγωγή, τὸ Πολυμελές Πρωτοδικείον ἔκρινεν ως ὁρμόδιον, πρὸς ἐκδίκασιν τῆς διαφορᾶς, τὸ Μονομελές Πρωτοδικείον Πειραιῶς.

ΣΧΕΣΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ - ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ — ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΣ ΕΚΔΙΚΑΣΕΩΣ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΕΚ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Έφετείου Αθηνών, καθορίζεται ἡ νομικὴ φύσις τῆς σχέσεως, ἡ ὅποια συνδέει τὸν πλοιάρχον καὶ τὸν πλοιοκτήτην.

Κατὰ ταῦτα, συνδετικὴ σχέσις είναι ἡ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, ὁ δὲ πλοιάρχος είναι ὁ πρώτος τοῦ πληρώματος καὶ ὁ ἐπὶ κεφαλῆς τῆς ιεραρχίας τοῦ πλοίου.

Ἐχει περιωρισμένη ἀντιπροσωπευτικὴν ἔξουσιαν καὶ προϊσταται τῆς ναυτικῆς ἀποστολῆς, προσλαμβάνει τὸ πλήρωμα καὶ καταγγέλλει τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος.

Προσέτι, καταβάλλει τὰς ἀποδοχάς, ως ἐκπροσώπου τού πλοιοκτήτου, ὀπωδήποτε, ὅμως, δὲν ὑφίσταται ἰδρυσις σχέσεως ἐντόλης.

Ειδικώτερον εἰς τὴν ἀπόφασιν τονίζεται, ὅτι ἐκ τού συνδυσμοῦ τῶν ἄρθρων 37 καὶ ἐπομένων τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., συνάγεται ὅτι ἡ συνδέουσα τὸν πλοιάρχον καὶ τὸν πλοιοκτήτην σχέσις είναι ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως καὶ ἐπὶ τοῦ προκειμένου, ναὶ μὲν ὁ Κώδικς δια-

χωρίζει τὸν πλοιάρχον ἀπὸ τοῦ πληρώματος, λόγῳ τῆς θέσεως αὐτοῦ εἰς τὸ πλοίον καὶ τῶν εἰδικῶν ἐκ ταύτης δικαιωμάτων καὶ καθηκόντων, ἐν τούτοις ούτος περιλαμβάνεται εἰς τὴν ἔννοιαν τοῦ πληρώματος, ὡς ὁ πρώτος τῶν ἀνδρῶν τούτου καὶ, μάλιστα, ἐπὶ κεφαλῆς τῆς ιεραρχίας τοῦ πλοίου.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ ἐκ τοῦ νόμου ἐκπροσώπησις τοῦ πλοιοκτήτου, ὑπὸ τού πλοιάρχου, δὲν ἴδρυει σύμβασιν ἐντολῆς, ἀλλὰ εἶναι συνέπεια τῆς μετ' αὐτοῦ συναφθείσης συμβάσεως ναυτολογήσεως, συνεπαγομένης, ὡς ἐκ τῆς ιδιαίτερης θέσεως αὐτοῦ καὶ διαχείρισιν ώρισμένου χρηματικοῦ ποσοῦ καὶ μὴ καταλιπούσα πεδίον διαμορφώσεως ἐπέρας συμβάσεως ὅπως τῆς ἐντολῆς, ἀφοῦ ἡ ἐπιβλεψις τού πληρώματος καὶ αἱ αἱ τὰς ἀποδοχάς αὐτοῦ, συνθέσειν διαχειριστικαὶ πράξεις, ἀποτελούν περιεχόμενον τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως. 'Αναλυτικώτερον, αἱ, μὲ τὰς ἀποδοχάς τοῦ πληρώματος διαχειριστικαὶ πράξεις τοῦ πλοιάρχου, ἀποτελούν περιεχόμενον τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, ἐπ' αὐτῶν, τῶν, περὶ ἐντολῆς, διατάξεων τοῦ Αστικοῦ Κώδικος.

Περαιτέρω, τὸ δικαστήριον ἔκρινε, ὅτι καὶ αἱ ἐκ τῆς διαχειρίσεως τοῦ πλοιάρχου διαφοραὶ μετά τοῦ πλοιοκτήτου ὑπάγονται εἰς τὴν διαδικασίαν τῶν ναυτεργατικῶν διαφορῶν.

ΟΡΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΜΕΝΗ ΑΡΝΗΣΙΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς, ἡ ἀρνησίς τοῦ δοκίμου μηχανικοῦ πρὸς ἐκτέλεσιν φυλακῆς μετά μεθυσκομένου καὶ ἐν ὑπηρεσίᾳ ἀκόμη γ' μηχανικοῦ, δὲν ἀποτελεῖ παράπτωμα. 'Αντιθέτως, ἡ ἀρνησίς τοῦ πλοιάρχου ὅπως ἐπιτρέψῃ εἰς τὸ δόκιμον μηχανικοῦ, τὴν μετ' αὐλοῦ γ' μηχανικοῦ, ἐκτέλεσιν βάρδιας, ἀντὶ τοῦ ἄλλου μεθυσκομένου ἡ, τούλαχιστον τὴν ἐκ τηρητοπῆς, μετά τοῦ τελευταίου, ἐκτέλεσιν φυλακῆς, δὲν είναι σύμφωνος πρὸς τὴν καλὴν πίστιν.

Ωσαύτας, κατὰ τὴν αὐτὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου, ἡ ἐπιβολὴ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου προστίμων, ἀνευ κλήσεως πρὸς ἀπολογίαν καὶ καταχρήσεως τῶν ἀποφάσεων εἰς τὸ ποινολόγιον, δὲν είναι νόμιμος. Συγκεκριμένως, τὸ θέμα ἐδημιουργήθη ἀμέσως μετά τὴν ναυτολόγησιν τοῦ ἐνάγοντος, ὅτε ὠρίσθη ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου νὰ ἐκτελῇ φυλακὴν ἀποκλειστικῶν μετά γ' μηχανικοῦ, ὁ ὅποιος κατείχετο εἰς μέγα θαμβοῦ ἀπὸ τὸ πάθος τῆς οἰνοποσίας, μὲ ἀποτέλεσμα καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς φυλακῆς του, νὰ μεθύσκεται.

Ἄπο τὰς καταθέσεις τῶν μαρτύρων ἐθεβαῖώθη, ὅτι πολλάκις προσήρχετο νὰ παραλάβῃ φυλακὴν ἐν μέθη καὶ ὅτι, ἡ ἀντικαθίστατο ὑπὸ ἄλλου ἀξιωματικοῦ ἡ ἀτεχώρει πρωτάρων τῆς φυλακῆς του.

Οὕτω, τὸ μέγιστον μέρος τῆς ὑπηρεσίας ἔξετέλει ὁ ἐνάγων,

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, dredgers, 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: Loucanomicos, Piraeus.

օστις έβαρούνετο και με το μέγιστον μέρος της εύθυνης.

Ούτως έχονταν τών πραγμάτων, έζήτησεν έπανειλημμένως από τὸν πλοιάρχον νὰ τοποθετηθῇ εἰς ἑτέραν φυλακήν, ἀλλ' οὗτος ἡρεύτη πεισμένως καὶ ὀκάμπτως τὴν μεταβολήν, δοθέντος ὅτι οὐδεὶς ἐκ τῶν ἄλλων δοκίμων ἔδεχτο νὰ ἐργασθῇ μετὰ τοῦ ἐν λόγῳ γ' μηχανικοῦ.

Μετά ταῦτα, ὁ ἐνάγων, κατόπιν τῆς ἀρνήσεως τοῦ πλοιάρχου νὰ τοῦ ἀλλάξῃ τὴν φυλακήν, ἡριθῆ νὰ ἀναλάβῃ ὑπηρεσίαν.

'Οξυνθεισῶν τῶν σχέσεων πλοιάρχου καὶ ἐνάγοντος, ὁ πρώτος ἐπέβαλεν εἰς τὸν δεύτερον σειρὰν προστίμων καὶ, ὡς ἀπειποτῷ, οὐδόλως ἐτηρήθησαν οἱ περὶ ἐπιβολῆς τῶν ποιῶν διαγεγραμμένοι τύποι, οἱ προβλεπόμενοι ὑπὸ τοῦ Ν. Δ.) τος 654) 1970. 'Ἐν σφει τῶν ἀνωτέρω, τὸ δικαστήριον, τελικῶς, ἔκρινεν, ὅτι ἡ ἀρνήση τοῦ ἐνάγοντος νὰ ἐκτέλεσῃ φυλακήν ἥτο δεδικολογημένη, ἢ δὲ ἀσκησὶς τῆς ἔξουσίας τοῦ πλοιάρχου ἐναντὶ αὐτοῦ, ἀντίθετος πρὸς τὴν καλὴν πίστιν.

ΑΤΥΧΗΜΑ

ΕΠΙΔΕΙΝΩΣΙΣ ΨΥΧΟΝΕΥΡΩΣΕΩΣ, ΕΞ ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΕΡΓΑΤΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΑΤΥΧΗΜΑ

Ἡ ἑκδήλωσης ψυχονευρώσεως εἰς ναυτικὸν ἐπὶ τὸν πλοίον ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας ἐργασίας δὲν θεμελιώσαται εἰς βίαιον συμβάν.

Ἡ ἐπιδείνωσις, δῆμος, τῆς ἀσθενείας ταύτης, ἐν συνεχείᾳ, ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ πλοίου, ἔξ ἀνωμάλων συνθηκῶν ἐργασίας, ἤτοι παροχῆς ἐπὶ ζωρὸν καθημερινῶς ὑπερωριακῆς ἐργασίας καὶ μὴ ἐγκαίρως ἀποδίδασεως εἰς τὴν ἔπον, πρὸς ὑποδολὴν εἰς νοσηλείαν, ἐκτὸς τοῦ γεγονότος ὅτι συνιστά παράδασιν τοῦ Κανονισμοῦ Ἐργασίας, ἀποτελεῖ ἐργατικὸν ἀτύχημα.

Κατὰ ταῦτα, ἡ παραίτησις ἀπὸ ἀξιώσεις ἐξ ἐργατικοῦ ἀτυχήματος καὶ ἡ ὁμολογία τοῦ ναυτικοῦ, ὅτι δὲν ἔλαβε χώραν τοιούτον τι, δι' ἴδιωτικον συμφωνητικοῦ κατὰ τὴν ἐξόφλησιν τῶν μισθῶν ἀσθενείας, δὲν εἶναι νόμιμος.

Συγκεκριμένως, τὸ Πρωτοδικεῖον Πειραιῶς ἔκρινεν ἐπὶ τοῦ πράκτημένου, ὅτι ναὶ μὲν ἡ τὸ πρῶτον ἑκδήλωσις τῆς ψυχονευρώσεως τοῦ ἐνάγοντος δὲν ἐμπίπτει εἰς τὴν κατὰ τὸ ἀρθρον I τοῦ Νόμου 551) 1915 ἔννοιαν τοῦ βιαίου συμβάντος, ὡς λαβούσα χώραν ὑπὸ συνήθεις καὶ συμφώνους πρὸς τὸ εἶδος τῆς ἀναληφθείσης ἐργασίας συνθήκας. Ἄλλα ἡ μετὰ ταῦτα ἑξακολούθησης τῆς προτέρας αὐτοῦ ἐργασίας, ὡς θεραπευτικοῦ, μετὰ τριώρου, ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ, ὑπερωριακῆς τοιαύτης, πέραν τοῦ ὀκτώρου ἡμεροσίως, ἐν ὧ, οὔτος, ὡς ἐκ τῆς φύσεως τῆς ἀσθενείας του, εἴχεν ἀνάγκην ἀναπαύσεως, φαρμακευτικῆς ἀγωγῆς καὶ, γενικώτερον, ιατρικῆς μερίμνης, ἡ ὁποία παρεμπιπτόντως τὸν παρεσχέθη καὶ μόνον κατὰ τὸ τελευταῖον τρίμηνον συγκροτεῖ τὴν ἔννοιαν τοῦ βιαίου συμβάντος. Τοῦτο διότι, ἡ ἐκτέλεσης τῆς ἐργασίας του ἔλαβε χώραν ὑπὸ ἄκρως δυσμενεῖς καὶ ἀνωμάλους, διὰ τὴν ὑγείαν του, συνθήκας.

Πέραν τούτου, ὑφίσταται διὰ τὸν πλοιάρχον παράδασις τοῦ Κανονισμοῦ Ἐσωτερικῆς Ὑπηρεσίας, ἀλλὰ καὶ τοῦ Β.Δ. περὶ Ἀστυνομίας τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, αἱ διατάξεις τῶν ὁποίων ἐπιβάλλουν εἰς τὸν πλοιάρχον τὴν ὑποχρέωσιν πρὸς ἀποδίβασιν καὶ νοσηλείαν τοῦ ἀσθενούντος ναυτικοῦ.

ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΝΤΑΙ ὑπερπολυτελῆ συγκροτήματα γραφείων ἀπὸ 30 - 700 M² εἰς νεοδμητὸν Ναυτιλιακὸν Μέγαρον πλησίον Κεντρικοῦ Τελωνείου. Δάπεδα μάρμαρα, ίσιατερα W.C., κρύσταλλος ἀντηλιακά, αὐθόματοι ἀνελκυστήρες κ.λπ. Ἐλάχιστα κοινόχρηστα. Επίσης καταστήματα, ἀποθήκαι καὶ ταράσσα διά φωτεινής επιγραφής. Τηλέφ. 45-14-662, 28-77-58.



ΙΑΠΩΝΙΑ

ΔΥΣΚΟΛΙΑΙ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Ἡ ιαπωνικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία ἥρχισε πιέζουσα τὴν ιαπωνικὴν κυβέρνησιν, ἐν τῇ προσπαθείᾳ τῆς νὰ ἐπιτύχῃ πιστοδοτήσεις.

Ο νέος πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως Ιαπωνιῶν Ναυπηγῶν κ. Ἰσάμου Γιαμασίτα ἐδήλωσεν, ὅτι τὰ περιθώρια κερδῶν τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων στενεύουν, λόγῳ τῆς ἀνόδου τοῦ κόστους κατασκευών καὶ τὴν παραδόλην ἔλλειψιν παραγγελιῶν ἐν μέρους Ιαπωνίων καὶ ἔνων ἐφοπλιστῶν.

Πάντοτε, κατὰ τὸν κ. Γιαμασίτα, τὰ κέρδη τῶν ναυπηγείων ἥρχισαν μειούμενα κατὰ τὸ τρέχον ἔτος καὶ ὅσημέρα καθίσταται δύσκολον νὰ κρατηθοῦν εἰς τὰ κατώτερα, ἐφικτά, ὄρια. 'Ἐνεκα τῶν δυσκολῶν τούτων, ὁ κ. Γιαμασίτα ζητεῖ ἀπὸ τὴν κυβέρνησιν τὴν κατάστρωσιν ἐνὸς μακροπροθέσμου προγράμματος διὰ τὴν ναυπηγήσιν ιαπωνικῶν σκαφών, ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τοῦ τραπεζικοῦ κεφαλαίου. Σητεῖ, ἐπίσης, ὅπως ἡ κυβέρνησις πιστοδοτήσῃ τὴν Τράπεζαν Ἐξαγαγών διὰ τῶν ἀναγκαιούντων κεφαλαίων, ὑπὸ ἐλαστικούς σρους, ὥστε τὰ ναυπηγεῖα νὰ δυνηθοῦν νὰ ἀναλάβουν τὴν ναυπηγήσιν πλοίων, πρὸς ἔξαγωγήν. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, οἱ παραγγελίαι ἐμειώθησαν κατὰ ποσοστὸν 72%.

ΙΤΑΛΙΑ

ΠΡΟΣ ΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Ἡ πρώτη μικτὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις συνεστήθη εἰς Ιταλίαν, μὲ συμμετοχὴν τῶν κρατικῶν ἐταιριῶν Φινμάρε καὶ ΕΦΙΜ καὶ τοῦ ιδιωτικοῦ ὅμιλου Λόλλι - Γκέττι. Ἡ Φινμάρε ἐλέγχει τὸ 51% καὶ τὸ 49% τοῦ ιδιωτικοῦ ιστούσων μεταξύ τῶν δύο ἀλλών.

Πρὸς τὸ παρόν, ἡ νεοσυσταθεῖσα ἐταιρία διαθέτει ἔνα μόνον σκάφος, τὸ 28.800 τ.ν. γκρός Ο.Β.Ο. «Σαρδηνία Ἰγκλεσίας», ἀλλὰ μέχρι τὸν Ιούνιον τοῦ 1977 θὰ ἀποκτήσῃ ἔπειρα ἔξ Ο.Β.Ο., τῶν 70.000 τόνων, ὑπὸ παραγγελίας ἡδη εἰς τὰ ιταλικὰ ναυπηγεῖα Μπρέντα, διὰ λογαριασμὸν τοῦ οίκου Λόλλι - Γκέττι καὶ τῆς ΕΦΙΜ.

Ἡ σύντασις τῆς νέας ἐταιρίας ἀποτελεῖ μέρος τοῦ γενικωτέρου σχεδίου τῆς Φινμάρε νὰ μεταπηδήσῃ ἀπὸ τὰ ἐπιβατηγά εἰς τὰ

φορτηγά πλοῖα. 'Ηδη ἡ θυγατρικὴ ἐταιρία της, Ιταλίαν Λάϊν, ἔθεσε, κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, δύο πλοία κοντένερ, τῶν 26.500 τόνων, εἰς τὴν γραμμὴν Ιταλίας — ἀνατολικῆς ἀκτῆς Ήνωμένων Πολιτειῶν.

Τὰ σχέδια τῆς κυβερνήσεως ἀποβλέπουν εἰς τὴν κατασκευὴν 100 φορτηγῶν σκαφῶν διαφόρων τύπων, μέχρι τὸ 1980. Είναι ἀμφίδιολον, δῆμος, κατὰ πόσον τὰ ἐγχώρια ναυπηγεία βάθη δυνηθοῦν νὰ κατασκευάσουν τόσον μεγάλον ἀριθμὸν σκαφῶν.

Τὸ κυβερνητικὸν πρόγραμμα εἶναι εὐπρόσδεκτον ἀπὸ τὰς ναυτεργατικὰς ἐνόσεις, διάτι τὰ νέα σκάφα θὰ ἀπορροφήσουν τοὺς ναυτικοὺς τῶν 15 ἐπιβατηγῶν σκαφῶν, τὰ ὅποια ἡ Φινμάρε σκοπεύει νὰ ἀποσύρῃ τῆς ἐνεργού ὑπηρεσίας, ἐντὸς τριετίας.

Ἡ Ιταλία διαθέτει σήμερον στόλον ὑπὲρ τὰ 10 ἑκατ. τόν. γκρός καὶ μὲ τὰς ὑφίσταμένας παραγγελίας εἰς ιταλικά, ιαπωνικά καὶ σκανδιναϊκά ναυπηγεία, ἔνδεχται νὰ φύσῃ τὰ 20 ἑκατ. τόνων τὸ 1977. Αἱ περισσότεραι παραγγελίαι, δῆμος, ἀναφέρονται εἰς μεγάλα τάκερα, διὰ λογαριασμὸν ιδιωτῶν πλοιοκτητῶν καὶ πιθανὸν νὰ ὑπάρξουν ἀκυρώσεις.

Ἐτέρα ιδιωτικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις, ὁ δημιούρος Βίλλαιν Φάσσιο, ἐπώλησε τὸ ἐν τρίτον τῶν συμφερόντων τῆς τὴν ἐπίσης κρατικὴν ἐταιρίαν ΕΓΚΑΜ, ἐνώ ἄλλοι ιδιώται πλοιοκτήται ἀποφέύγουν τὴν συνεργασίαν μὲ τὰς κρατικὰς ἐταιρίας. Γενικῶς, οἱ ιδιώται πλοιοκτήται, οἱ ὄποιοι διαχειρίζονται τὰ τρία - τέταρτα τοῦ ιταλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, ἀντιτίθενται εἰς τὴν στροφὴν τῆς Φινμάρε ἀπὸ τὰ ἐπιβατηγά εἰς τὰ φορτηγά πλοῖα.

Εἰς τὰ σχέδια τῆς κυβερνήσεως περιλαμβάνεται καὶ ἡ ἐνοποίησις τῶν στόλων τῆς ΕΝΙ - ΣΝΑΜ καὶ Φινσίντερ - Σιντερμάρ, ἀποτελουμένων ἐδεξαμενοπλοίων καὶ μεταλλοφόρων ἀντιστοίχων, εἰς μίαν κοινὴν ἐταιρίαν, τὴν ὧδε ιστούσων η Φινμάρε θὰ ἐλέγχῃ κατὰ 51% τούλαχιστον.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ

Τὸ ισοζύγιον πληρωμῶν ναύλων διὰ θαλασσίας μεταφοράς ἔκλεισε μὲ Ἐλλειμμα 170 δισεκατ. λιρεττῶν διὰ τὸ 1974. Κατὰ τὴν χρονικήν αὐτὴν περίοδον, ἡ μὲν ιταλικὴ Ναυτιλία εἰσέπραξεν ἀπὸ ναύλους ιταλικῶν μεταφορῶν 890 δισεκατ. λιρεττῶν, ἡ δὲ ἔξην 1.060 δισεκατ. λιρεττῶν. Συμπέρασμα: 'Ἐλ-

D.G. Zeppos & Associates

South Amerikan marine technical services
Consulting marine engineers navolarchitects ship surveyors
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.

Postal address Lavalle 437 4º Piso 'A'
Buenos Aires Argentina
ZEPPOS, Buenos Aires
Telephones 32 6139/792 7342/72 8195
Telex Messages Buenos Aires 121420 PANDI

λειμμα 170 δισεκατ.

Λόγω της άποτομου πτώσεως των ναύλων, οι άρμόδιοι όμιλοι περί πραγματικής κρίσεως, ήτις ιδιαιτέρως πλήττει τά δεξαμενόπλοια και είς μίαν στιγμήν, καθ' ίην ή ιταλική Ναυτιλία έγγιζε τα 10 έκατ. τόνων, καταλαμβάνουσα τη δευτέραν θέσην έντος των κόλπων της Ε.Ο.Κ., άκολουθουμένη άπο την Γαλλίαν και την Γερμανίαν.

Έξι έφοπλιστικής πλευράς παρατηρείται, ότι έκ της συνολικής χωρητικότητος της ιταλικής Ναυτιλίας, το 80% εύρισκεται είς ιδιωτικάς χειρας, κατανεμούμενη είς 390 έπιχειρήσεις, ένω το έξι 20% υπόλοιπον έλεγχεται άπο την Φινιμάρε (9%), την ENI (8%), την Γινσίντερ (2,5%) και τους Κρατικούς σιδηροδρόμους (0,5%).

Το 1973, τό ισοζύγιον πληρωμών ναύλων θαλασσών μεταφορών είχε διαμορφωθή ώς έξης: "Εσοδα 760 δισεκατ. λιρέτται. Πληρωμαὶ 761 δισεκατ.

Τί θά συμβή το 1975; Παρά την αισιοδοξίαν, ήτις διακατέχει τούς 'Ιταλούς έφοπλιστάς, ή κρίσις έμφανεται, καθ' ίην στιγμήν έπειταγχάνετο ο στόχος της αύξησεως της ιταλικής χωρητικότητος. 'Η προοπτική, άκριδώς της αύξησεως άπεσκοπει είς τὸν μηδενισμὸν τοῦ ἑλλείμματος τοῦ ισοζυγίου, δύος, ως φαίνεται, θά χρειασθῇ, εἰσέτι, πολὺς χρόνος διά τὴν ἐπιτυχίαν τῆς προσπαθείας. Δὲν πρέπει νὰ λησμονήται, λέγουν οἱ 'Ιταλοὶ έφοπλισταί, ότι κατά τὰ δύο διαρεύσαντα ἔτη, οι ναύλοι άνηλθον εἰς ὑψη ρεκόρ, μὲ πάντοτε αὔξουσαν ζήτησιν διὰ τὰς μεταφοράς πετρελαίων.

'Η ένεργειακή κρίσις καὶ ή άλματώδης αὔξησις τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου ἐπέδρασαν ἀναστατωτικῶς εἰς τὸν τομέα αὐτὸν. Τὸ ἀποτέλεσμα ήτο ή μείωσις ζητήσεως πετρελαίου ἐκ μέρους τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν, ή δποία, μὲ τὴν σειράν της ἐπλήξε, κατὰ τρόπου σχεδὸν ἀνεπανόρθωτον, τὸ δεξαμενό-

πλοιον. Μὲ τὴν ἐκμηδένισιν αὐτὴν ἀρχίζει ή ἀλυσιδωτὴ ἀλληλεπιδρασις. Κατάρρευσις τῶν ναύλων τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ ή ψυχρολογία ἐκείνων οἵτινες προέβησαν εἰς ἐπειδύσεις πετρελαιοφόρων.

Αἱ διὰ τὸ μέλλον προβλέψεις βαίνουν ἐκ τοῦ κακοῦ εἰς τὸ χειρότερον. 'Η ἐπικρατοῦσα ἀπαισιοδοξία προέρχεται ἀπὸ τὴν ἀκολουθουμένην, ἔξι ἀνάγκης, τακτικὴν τῶν ἐφοπλιστῶν ἔναντι τῶν ναυπηγίων, ἀπίνα εἰχον ἀναλάβει τὴν ναυπηγήσιν δεξαμενοπλοίων. 'Ἐν κυριολεξίᾳ, σκυταλοδρομία ἀκυρώσεων ναυπηγικῶν συμβολαίων παραπρέπει, αἵτινες ἔκτείνονται διὰ σκάφη τὰ δόπια δέν εἶναι χρονοναυλωμένα, ἀλλὰ ἀκόμη καὶ διὰ σκάφη ἀπίνα καλύπτονται ὑπὸ χρονοναυλώσεως.

Καὶ ἐνῷ διὰ τὰ δεξαμενόπλοια παρουσιάζεται ή ἀπαισιοδόξος αὕτη κατάστασις, διὰ τὰ σκάφη ἥρον φορτίου, ή κατάστασις εἴναι διάφορος. 'Η ἐπαναχρησιμοποίησις τοῦ ἄνθρακος ὡς πηγῆς ἐνέργειας, ἀφ' ἐνὸς καὶ ἀφ' ἔτερου ή ὑποτίμησις τῶν βασικῶν πρώτων ὑλῶν, ἀφήνουν νὰ διαφανῆ ποιὸς τὶς εὐοίων προοπτικὴ διὰ τὰς μεταφοράς ἔχρων φορτίων. Εἰς τὰς χώρας τῆς Ε.Ο.Κ., ή κατανάλωσις ἄνθρακος αὔξανεται καὶ εἰς τὴν 'Ιταλίαν ἀκολουθεῖται πολιτικὴ αὐξήσεως τῶν εἰσαγωγῶν γαιάθρακος. Αἱ ιδιορυθμίαι αὐταὶ οὐδὲν καὶ τοὺς 'Ιταλούς έφοπλιστὰς εἰς τὴν ἀναθεώρησιν τῶν ναυπηγικῶν τῶν προγραμμάτων. Δὲν εἶναι ἀσυνήθης ή ἀκύρωτις συμβολαίου ναυπηγικῶν δεξαμενοπλοίου καὶ ή ἀντικατάστασίς του μὲ ἔτερον πρὸς ναυπηγήσιν σκάφος ἥρον η μικτὸς φορτίου.

ΔΞΑΜΕΝΗ ΔΙΑ U.L.C.C.

'Η δευτέρα εἰς μέγεθος μόνιμος δεξαμενὴ τῆς Ιταλίας —μετά τὴν τοῦ Λιβύρου— κατασκευάζεται εἰς Γένοβαν καὶ ἀναμένεται νὰ περατωθῇ περὶ τὸ 1978. Θὰ ἔχῃ μῆκος

350 μέτρων, πλάτος 79,35 μέτρων, ὑψος 23 μέτρων καὶ θὰ δέχεται σκάφη μέχρι 350.000 τόνων. Προϋπολογισμὸς κόστους περὶ τὰ 18,5 δισεκ. λιρετῶν.

'Η νέας δεξαμενή, ήτις θὰ καλύπτῃ ἔκτασιν 100.000 τετρ. μέτρων, ἀποτελεῖ μέρος τοῦ ὅλου προγράμματος ἀνοικοδομήσεως τοῦ ἐμπορικοῦ λιμένος τῆς Γενούης, ὅστις παρουσιάζει σοβαράν ἐμπορευματικὴν κίνησιν. Τὸ 1974 κατέπλευσαν 153 δεξαμενόπλοια, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 116 εἰχον ἀνάγκην ἐπισκευῶν. 'Η δημ ὑπάρχωσα μόνιμος δεξαμενὴ ἔχυπηρτεῖ σκάφη μέχρι 100.000 τόνων.

Δὲν λείπουν, πάντως, οἱ ἐπικριταὶ τοῦ ἔργου, οἱ ὅποιοι ὑποστηρίζουν δι τὴν ἐπικείμενη ἐπαναλειτουργίαν τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ ή Μεσόγειος θὰ κατακλυσθῇ ἀπὸ μικρότερα τάνκερα, ἐνῷ τὰ σῶματα τάνκερς θὰ ἐκλείψουν σχεδὸν τελείως ἀπὸ τὴν περιοχὴν.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Κατὰ 7,35 έκατ. τόν. γκρός ἐμειώθησαν αἱ παγκόσμιοι παραγγελίαι, ἐντὸς τοῦ πρώτου τριμήνου τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἀναφέρεται εἰς προσφάτους στατιστικάς τοῦ Λόυδς Ρέιτστερ. Τὸ σύνολον τῶν παραγγελιῶν ἀνήρχετο τὴν 31ην Μαρτίου εἰς 113,35 έκατ. τόν. γκρός καὶ ήτο τὸ χαμηλότερον ἀπὸ 18 μήνων.

"Ἀπασαι αἱ μεγάλαι ναυπηγικαὶ χῶραι ὑπέστησαν μείωσεις εἰς τὰς παραγγελίας τῶν. Αἱ παραγγελίαι εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν περιωρίσθησαν κατὰ 3,9 έκατομ. τόν. γκρός (σύνολον 48,6 έκατ. τόν. γκρός), εἰς τὴν Σουηδίαν μείωσις 1,5 έκατ. τόνων (σύνολον 8,3), εἰς τὴν Δ. Γερμανίαν μείωσις 0,5 έκ. τόνων (σύνολον 7,1), εἰς τὴν 'Ισπανίαν μείωσις 0,12 έκατομ. τόνων (σύνολον 6), εἰς τὴν Μεγ. Βρεταννίαν μείωσις 0,23 έκατομ. τόν. (5,9), εἰς τὴν Γαλλίαν μείωσις 0,85

Ω. ΕΛΛΑΣ, ΑΦΟΙ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΙ Ο.Ε.



ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ: ΚΡΕΟΝΤΟΣ 48 • ΑΘΗΝΑΙ • ΤΗΛ. 5121570

ΕΚ ΘΕΣ ΣΙΣ: ΛΕΝΟΡΜΑΝ 216 • ΑΘΗΝΑΙ • ΤΗΛ. 5126526

ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Η ΦΙΡΜΑ ΜΕ ΤΗΝ

ΠΛΟΥΣΙΩΤΕΡΑ

ΠΟΙΚΙΛΙΑΝ

ΚΡΟΥΑΖΕΡ· ΚΡΙΣ· ΚΡΑΦΤ

ΛΕΜΒΟΙ · TRAILER

ΚΑΝΩ· ΜΠΑΓΑΤΣΙΕΡΕΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ · ΕΙΔΗ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ

ΕΙΣ ΟΛΗ ΤΗΝ

ΕΛΛΑΔΑ



έκατομ, τόννων (5,7) και είς τάς 'Ηιωμένας Πολιτείας μείσισι 0,07 έκατ. τόννων (5,4).

Αἱ μόναι χώραι αἱ ὄποιαι ηγήσισαν τάς παραγγελίας των ἡσαν ἡ Βραζιλία, κατὰ 0,41 έκατ. τόν. γκρός εἰς 3,3 έκατομ. τόν. γκρός καὶ ἡ Νότιος Κορέα, κατὰ 0,22 έκατομ. τόν. γκρός εἰς σύνολον 2 έκατομ. τόν. γκρός.

'Αναλογικῶς, λόγῳ τῶν ἀκυρώσεων, τὸ ποσοστὸν τῶν δεξαμενοπλοίων ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν παραγγελῶν μειοῦται σταθερῶς ἀπὸ 75,4% τὸν Μάρτιον τοῦ 1974 εἰς 71,8% τὸν Δεκέμβριον καὶ εἰς 68,8% τὸν Μάρτιον τοῦ 1975.

NOPHIGIA

ΑΡΩΓΗ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΑΝ

Διαπραγματεύσεις ἐπὶ ὑψηλοῦ ἐπιπέδου διεξάγονται εἰς τὴν Νορβηγίαν, διὰ τὴν ἔξευρειν λύσεως, ἵνα ἔξελθον οἱ Νορβηγοὶ πλοιοκτῆται τοῦ οἰκονομικοῦ ἀδιεξόδου.

'Εκτὸς τῶν ἐκπροσώπων τῆς κυβερνήσεως καὶ τῆς Τραπέζης Νορβηγίας, μετέχουν εἰς συζητήσεις ὁ ἐφότιστης Χίλιαρ Ρέκστεν καὶ ἄλλοι ἐκπροσώποι τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ναυπηγῶν, καθὼς καὶ ἡ Βρετανικὴ Τράπεζα Χάμπρος, ἥτις ἔχει ἀναλάβει τὴν χρηματοδότησιν μεγάλου ἀριθμοῦ νορβηγικῶν παραγγελιῶν.

Παρὰ τὴν ἀρνησιν τῶν πλοιοκτητῶν, ὅτι ἐπιζητοῦν τὴν βοήθειαν τῆς κυβερνήσεως — ἢ ἀναμένουν ἐγγυήσεις ἐκ μέρους τῆς — κατέστη ἐμφανές, ὅτι ὁ στόχος των είναι αὐτός.

'Ο διοικητὴς τῆς Τραπέζης Νορβηγίας ἡρ-νήθη, ἐπίσης, ὅτι θὰ ὑπάρξῃ οἰαδήποτε οἰκονομικὴ ἀρωγὴ πρὸς τοὺς πλοιοκτητὰς, ἀλλὰ ἀργότερον ἀπέφυγε νὰ σχολιάσῃ τὴν περίπτωσιν.

Φαίνεται, ὅτι ἡ κυβερνήσις, οἱ πλοιοκτῆται, αἱ Τράπεζαι καὶ οἱ ναυπηγοὶ, ἀπεφάσισαν νὰ παραγκωνίσουν τὰς διαφοράς τῶν καὶ νὰ συνεργασθοῦν, χάριν τῆς οἰκονομίας τοῦ τόπου, ὥστε νὰ μὴ ἀπολεσθῇ τὸ πλεόνασμα, ὅπερ ἐπετεύχθη κατὰ τὸ παρελθόν ετοῦ, ἀπὸ τὴν καλὴν ναυλαγοράν.

'Ο κ. Ρέκστεν, διστις ὑπόλογιζεται νὰ ἔχῃ σήμερον ζημίας τῆς τάξεως τῶν 40 έκατον μυρίων λιρῶν Ἀγγλίας ἐτήσιως καὶ προσπαθεῖ νὰ ἐπαναδιαπραγματεύῃ ναυλώσεις καὶ νὰ πωλήσῃ τὰς μετοχάς του εἰς τὴν Βρετανίαν, ἵσως παραχωρήσῃ σημαντικὸν μέρος τῶν ἐπιχειρήσεων του εἰς τὴν κυβέρ-

νησιν, διὰ νὰ ἀποκτήσῃ τὰ ἀναγκαῖα μετρητά καὶ νὰ ἀποφύγῃ μίαν δόλοκληρωτικὴν κατάρρευσιν τῆς αὐτοκρατορίας του.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ ΤΟ ΓΙΟΥΡΟΠΟΡΤ

Συμφώνως πρὸς ἀνακοίνωσιν τοῦ ὄλλανδικοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν, τὸ Γιουροπόρτ τοῦ Ρόττερνταμ δύναται νὰ δεχθῇ πλοῖα βυθίσματος μέχρις 68 ποδῶν. Ἀπὸ γενομένας βυθωμετρήσεις εἰς διάφορα σημεῖα, ἡ προσέγγισις σκαφῶν καθίσταται ἡδη ἐρικτή, κατόπιν γενομένων ἐκβαθύνσεων καὶ βελτιώσεων.

Αἱ ἐπενεγχεῖσαι, οὕτω, βελτιώσεις θέτουν τέρμα εἰς τοὺς ἀπὸ 17ης Ἰανουαρίου περιορισμοὺς βυθίσματος καὶ ἐπιτρέπουν τὴν ἔχυπρετήσιν τῶν ὀλονὲν αὐξανομένων προσγγίσεων εἰς τὸν λιμένα τούτον.

Ἀπὸ τὴς 17ης Ἰανουαρίου εἶχε παρατηρθῆ ἀσυνήθης συσσώρευσις ἱλός εἰς τὴν εῖσοδον τοῦ λιμένου, μὴ ἐπιτρέπουσα τὴν προσέγγισιν σκαφῶν βυθίσματος ἀνά τῶν 63 ποδῶν. Ἡ συσσώρευσις τῆς ἱλός ἀπεβόθη, κατὰ τοὺς εἰδικούς, εἰς κλιματουργικά αἴτια. Ἡ ἐκβάθυνσις καὶ ἀπομάκρυνσις τῆς ἱλός ἔγενετο μὲν ἐντατικὸν ρυθμὸν καὶ ἦχθη εἰς αἴσιον πέρας, μὲν ἀποτέλεσμα ὁ λιμὴν νὰ γίνεται εὐχερῶς προσιτός. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, ἀπεφεύχθη ἡ πρὸ τῆς εἰσόδου τῶν μεγάλων σκαφῶν, ἐλάφρυνοις τούτων εἰς ἔτερους γειτονικοὺς λιμένους.

ΠΟΛΩΝΙΑ ΡΩΣΙΚΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Ἡ Πολωνία καὶ ἡ Ρωσία ὑπέγραψαν συμφώνιαν, βάσει τῆς ὅποιας ἡ Πολωνία θὰ παραδῷση 75 πλοῖα, ἀνά τῶν 900.000 τόν. d.w., εἰς τὴν Ρωσίαν, μέχρι τὸ 1980.

Ἡ συμφωνία, ἀναφερομένη εἰς ἀμοιδαίας παραδόσεις πλοίων καὶ ἔξοπλισμού πλοίων μεταξὺ 1976 καὶ 1980, ὑπέγράφη εἰς Μόσχαν, μεταξὺ τῶν ὑπουργῶν Ἐξωτερικοῦ Ἐμπορίου τῶν δύο χωρῶν.

Οἱ Πολωνοὶ θὰ κατασκευάσουν πλοῖα Ο. B.O., ρὸ - ρό, κοντέινερς, μεγάλα ἀλιευτικά καὶ ὀχηματαγωγά καὶ θὰ συνεχίσουν νὰ ἐφοδιάσουν τοὺς Ρώσους μὲν σκάφη μεταφορᾶς ζηλείας, πλοῖα - ψυγεία καὶ ἔξοπλισμὸν

πλοίων. Ταυτοχρόνως, περισσότερα ρωσικὰ σκάφη ἐπισκευάζονται εἰς πολωνικά ναυπηγεῖα.

Οἱ Ρώσοι, ἀπὸ τὴν πλευράν των, θὰ ἐφοδιάσουν τὴν Πολωνίαν μὲ 157 πλοῖα, περιλαμβάνοντα 22 ἐπιβατηγά, 118 κόττερα, ρυμούλκα καὶ πλωτοὺς ἐκσκαφές.

Τὰ πολωνικά ναυπηγεῖα ἔχουν ἀπὸ τὸν 1945 ναυπηγήσει, διὰ λογαριασμὸν τῆς Ρωσίας, 676 σκάφη, ἥτοι τὸ ἐν πέμπτον περίπου τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ, σήμερον, ρωσικῶν σκαφῶν.

Παραλλήλως, εἰς τὰς ἑκδολάς τοῦ ποταμοῦ "Οὐντρά, κατασκευάζουν οἱ Πολωνοὶ ἐμπορικοὶ λιμένα, μέσω τοῦ ὅποιου θὰ διακινοῦνται 4.8 ἔκατ. τόν. φορτίων ἑπτάριώς. Ἡ περιοχὴ αὗτη ἐπελέγη ὡς προσκειμένη εἰς τὸ μεγαλύτερον χημικὸν ἐργοστάσιον τῆς χώρας, τὸ ὅποιον παράγει ἀνά τοῦ 40% τοῦ θειικοῦ ὀξέος τῆς Πολωνίας καὶ 30% τῶν ἐκ φωσφάτων λιπασμάτων.

POYMANIA ΞΕΔΔΡΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Λεπτομέρειαι περὶ τῆς πρώτης ρουμανικῆς κατασκευῆς πλωτῆς ἑξέδρας ἀνορύζεως πετρελαίου ἀπεκαλύφθησαν, προσφάτως, εἰς Βουκουρέστιον. Θὰ περατωθῇ περὶ τὰ τέλη τοῦ τρέχοντος ἔτους,

"Ἡ ἑξέδρα, ἥτις κατασκευάζεται εἰς Γαλάτισιον, θὰ ἔχῃ σχῆμα πλοίου καὶ θὰ ἀνυψώνεται εἰς ὑψος 102 μέτρων, τῇ βοηθείᾳ τεσσάρων πυλώνων. Πλήρωμα 72 ἄτομα.

Ο Ρουμάνος πρωθυπουργός, κ. Τσαουσέσκου, ἐτόνισε τὴν ἀνάγκην λειτουργίας τῆς ἑξέδρας, τὸ ταχύτερον δυνατόν, δεδομένου ὅτι, βάσει τοῦ ἴσχυι 5ετούς οἰκονομικοῦ προγράμματος, αἱ ἔρευναι διὰ τὴν ἀναζήτησιν πετρελαίου, ὑπὸ τὴν θάλασσαν, ἐπρεπε νὰ είχον αρχίσει τὸ παρελθόν ἔτος.

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΜΑΛΤΑΝ

Σύμβασις ὑπεγράφη μεταξὺ τῆς ρουμανικῆς κυβερνήσεως καὶ τῶν ναυπηγείων τῆς Μάλτας, διὰ τῆς ὅποιας ἀνατίθεται εἰς τὰ τελευταῖα ἡ ἐπισκευὴ ἀριθμοῦ ρουμανικῶν δεξαμενοπλοίων, φορτηγῶν, μπάλκ κάρριερς καὶ ἀλιευτικῶν.

"Ἡδη ἐκτελοῦνται ἐπισκευαὶ ἐπὶ ἐνὸς δεξαμενοπλοίου καὶ ἐνὸς φορτηγού, ἐνῶ προορίζονται δι' ἐπισκευὰς, εἰς Μάλταν, δύο τάνκερς, δύο μπάλκ κάρριερς καὶ δύο ἀλιευτικά ἐργοστάσια.

"Η ἀνωτέρω συμφωνία ἡτο ἡ πρώτη, τὴν ὅποιαν ἐπέτυχεν ἡ Μάλτα μὲ μίαν χώραν τοῦ ἀνατολικοῦ μπλόκου.



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

EIS ITALIAN ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

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

Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες
'Αγοραπωλησίαι • Ναυλώσεις

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

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

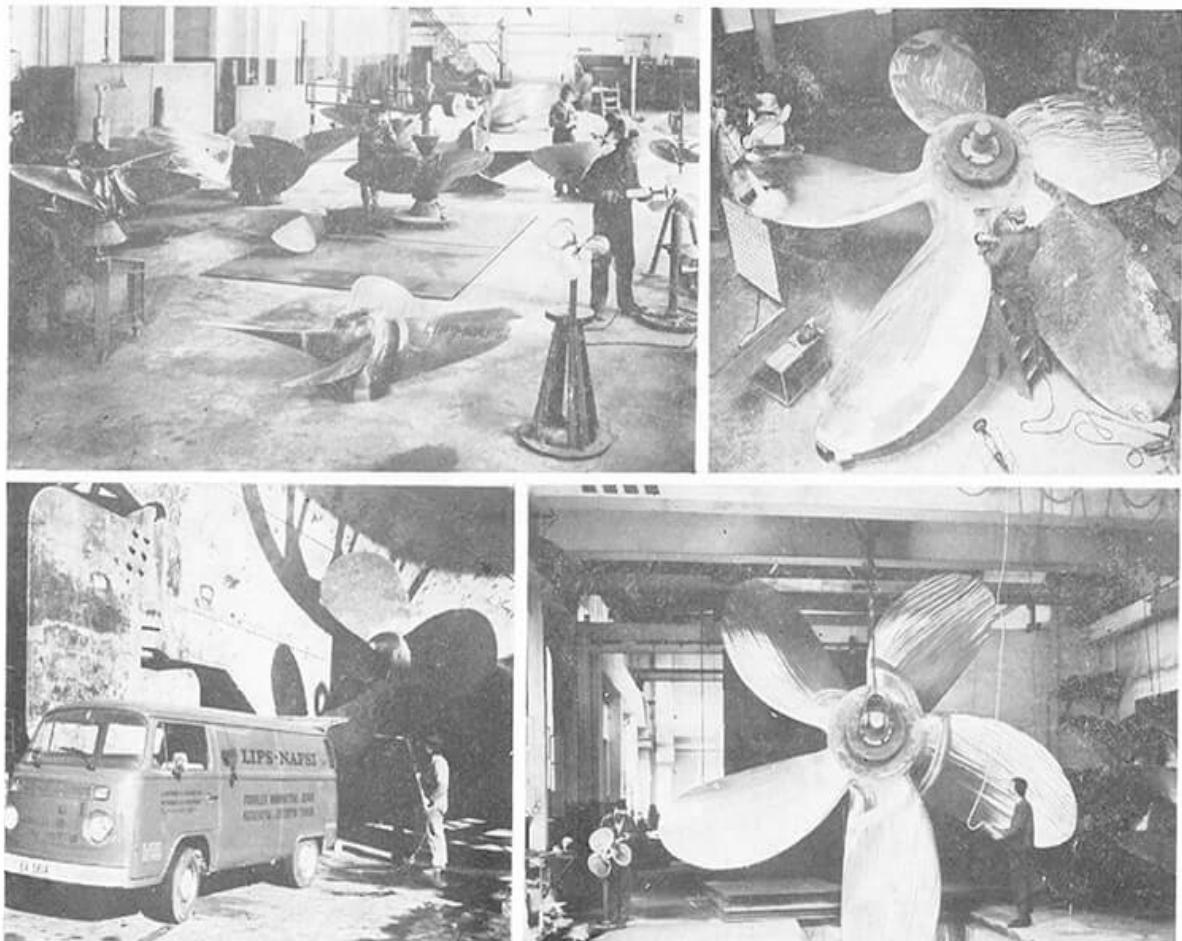
80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ {
312210
321225
328543

ΤΕΛΕΣ: 71080
CABLES: CHIOS - NAPOLI

ΟΙ ΕΛΙΚΕΣ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΜΑΣ



LIPS-NAFSI Ltd
PROPELLER WORKS

Έπισκευαζομενές έλικες

μικρόν οκαφόν αναψυχής μέχρι έλικες 35 τον.
και 7.5 μέτρα διάμετρο.

Τροποποιούμε έλικες

ανδάνοντας ή μειώνοντας τη διάμετρο και τό^βθημα τους. Η μελέτη γίνεται από τη **LIPS**
B.V. Θαλανδίας.

Κατασκευαζομενές έλικες

μέχρι 3.5 μέτρα διάμετρο. εφαρμόζοντας τη
πιο σύγχρονη τεχνολογία και αδιοποιώντας
τη περάστια πείρα της **LIPS B.V. Θαλανδίας.**

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΕΛΙΚΩΝ
Μεθώνης 34
Πειραιές (24)
Τηλ. 49 14 282 - 409836
Telex. 21-2708 NFI GR

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Α.Ε.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1974 - Ι' ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΙΣ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ		Χρήσις 1974		Χρήσις 1973		Χρήσις 1974		Χρήσις 1973	
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
i. Χομιατόγραφα : αποθετήσεως	383.849—	2.497.284—	411.511—	1.930.760—	2.342.271—	i. Μετοχικόν Κεφάλαιον ; (Μετοχοί 1.45.000 X \$ 24)	303.283—	3.480.000—	3.480.000—
·Αρχιδικτύης Ελεύθερα	2.113.435—	.....	.....	.....	.....	ii. ·Αποθετικά : Τακτικόν "Αποθετικόν	108.843—	242.089—	78.999—
ii. Άκιντα :	986.191—	916.740—	985.67—	42.497—	942.570—	"Εκτακτον "Αποθετικόν (Αποτημήσεως Λιρών Αγγλας)	28.210—	28.211—	457.314—
iii. Έξοδα Ημέρασεων :	56.375—	2.744—	56.374—	52.374—	4.000—	Ειδικόν Αποθετικόν δρέπου 10 A. N. 148) 1967	118.730—	559.066—	108.015—
iv. Έπιπλα, κατ Σκεψή :	126.998—	71.883—	118.856—	38.804—	80.052—	iii. Τεχνικόν "Αποθετικόν διάσελο, πλοίων : ·Αποθετικάν καταβόντων έν ισογόνι	1.015.580—	2.150.656—	573.340—
Μετον Αποθετέων	55.115—	.....	.....	.....	.....	"Αποθετικάν έκπτεινών έν ισογόνι	1.135.076—	1.503.894—	2.077.234—
v. Διαθέσιμα :	9.860—	2.382.611—	8.205—	126.142—	2.420.063—	iv. Τεχνικόν "Αποθετικά δισρ. διερροφά : ·Αποθετικάν καταβόντων έν ισογόνι	636.957—	2.184.559—	707.816—
·Έγ. τῷ Ταυτίο "Επιπλευρού :	200.129—	2.285.716—	2.420.063—	2.285.716—	.....	"Αποθετικά δισρ. διερροφάν έν ισογόνι	1.547.602—	1.261.723—	1.969.539—
Προς Τροπέζας Επιπλευρού	2.172.622—	.....	.....	.....	.....	v. Ανασφαλιστική διάσελο, πλεύσων : Λογορασμοί Πλοίων	715.345—	21.047—	970.310—
Περα Γρανιέρας Εξωτερικού	2.172.622—	.....	.....	.....	.....	Μετον Χρεωτικού	694.298—	.....	635.768—
vi. Ανασφαλιζόμενα "Επιπλα :	221.133—	335.057—	298.121—	179.763—	477.884—	vi. Ανασφαλιστική διάσελο, διερροφά : Λογορασμοί Πλοίων	171.387—	30.725—	296.232—
·Ανασφαλιζόμενα "Αεροσκάφων	113.924—	.....	.....	.....	.....	Μετον Χρεωτικού	140.662—	.....	2.327—
·Ασφαλιστικής Αεροσκαφών	624.402—	1.372.756—	76.653—	574.003—	650.656—	vii. Ανασφαλιζόμενη "Επιπλα : Αερολιμένες Πλοίων	364.241—	.....	15.776—
·Εργασιών Διπ. Ειθέτωσας	1.101.646—	1.537.498—	124.449—	124.449—	.....	·Αερολιμένες Πλοίων	14.790—	.....	1.341—
·Ανασφαλιστικών δικαιώματων	173.960—	1.357.917—	198.783—	198.783—	1.860.730—	·Φοροί Πληρωτών : Διαρροϊκά Πλοίων	51.256—	.....	30.498—
·Αεροσκαφών Αεροσκαφών	82.311—	.....	.....	.....	.....	·Μεριδιαία Πληρωτών : Διαρροϊκά Πλοίων	212.063—	.....	208.800—
viii. Φοροί Προκαταθλέψεως :	29.923—	1.833—	27.098—	1.833—	27.098—	x. Αυτοβετανία Διοικ. Συγχονού : Καθολική και Ζητική	14.009—	.....	14.809—
ix. Φοροί :	114.465—	.....	621—	78.082—	78.082—	xii. Υπολογιστής έν Νέον	801—	.....	269—
·Διάφοροι Χρονοτικοί Λόγοι : .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
x. Ζημιά :	9.083.213—	.....	8.884.027—	.....	9.083.213—	.....	9.084.027—	.....	.....
·Πληγωμένων στόν :	2.884.224—	.....	3.706.565—	.....	9.083.213—	.....	9.084.027—	.....	.....
·Χρηματιστήρια :	976.355—	564.487—	769.187—	536.514—	232.673—	i. Ασφαλιστρα : Πλέον διακανονιθέντα πρόγ. έτους	5.242.022—	5.423.173—	5.423.173—
·Χρηματιστήρια :	411.868—	.....	.....	.....	.....	Πλέον διακανονιθέντα πρόγ. έτους	861.330—	.....	5.200.130—
iii. Ζημιά :	4.919.784—	2.001.480—	4.036.289—	3.030.083—	1.006.206—	ii. Προσφέρεται : Επισπράχθειστα διερροφά	128.312—	5.423.173—	5.423.173—
·Πληγωμένων στόν :	2.918.304—	.....	.....	.....	.....	Μετον πληρωθείστα διερροφά	7.872—	120.440—	168.710—
iv. Πιοθέσεις "Αποθετικών Κινδύνων :	2.169.269—	1.015.580—	2.054.806—	1.481.466—	573.340—	iii. Προβλέψεις "Αποθεματικών Κινδύνων	6.103.352—	573.340—	167.978—
·Μετον άναλογοις "Αποθετικών στόν :	1.153.689—	.....	.....	.....	.....	·Εύ. ισογόνι προγνωμένου έτους :	6.680.179—	.....	551.419—
v. Επικρήνων ζημιών :	6.530.583—	1.135.076—	5.026.689—	5.483.688—	20.000—	iv. Προβλέψεις "Αποθεματικών Κινδύνων	1.503.894—	.....	1.172.831—
·Μετον άναλογοις "Αποθετικών στόν :	5.483.688—	.....	.....	.....	.....	·Εύ. ισογόνι προγνωμένου έτους :	69.680—	.....	7.092.847—
vi. Μεταφέρεμενον εις Κερδον & Ζημίας	7.620.847—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7.092.358—

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΚΛΑΔΟΥ « ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ »

ΧΡΕΩΣΙΣ		ΠΙΣΤΩΣΙΣ	
	\$		\$
i. Αντασφάλιστρα :	2.884.224—	3.706.565—	5.242.022—
·Εγκωμηθέντα :	976.355—	564.487—	861.330—
·Μετον Επιπλευρού :	411.868—	.....	.....
iii. Ζημιά :	4.919.784—	2.001.480—	1.006.206—
·Πληγωμένων στόν :	2.918.304—	3.030.083—	1.28.312—
iv. Πιοθέσεις "Αποθετικών Κινδύνων :	2.169.269—	1.015.580—	7.872—
·Μετον άναλογοις "Αποθετικών στόν :	1.153.689—	1.481.466—	120.440—
v. Επικρήνων ζημιών :	6.530.583—	5.026.689—	168.710—
·Μετον άναλογοις "Αποθετικών στόν :	5.483.688—	20.000—	732—
vi. Μεταφέρεμενον εις Κερδον & Ζημίας	7.620.847—	7.092.358—	5.423.173—

ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

APPENDIX

i.	Ανταρεύσιος :	\$ 564.142,—	\$ 770.909.—	i.	Ασφάλιστρο : Προμήθεια :	\$ 2.156.536.—	\$ 2.540.448.—
ii.	Έκπτωσης :	.....	.....	ii.	Εισπραχθίσιας Μετον Πληρωθεισιδών	70.576.— 6.795.—	79.935.— 4.967.—
	Χορηγθείσας	273.175.—	417.604.—				
	Μετον Επορχυθεισιδών	14.866.—	87.665.—				
iii.	Ζημια :	.....	329.939.—	iii.	Προβάτιος, Αποθεματικών Κινημάτων έν τοιού προγραμματου Έπος :	707.816.—	569.665.—
	Πηγράδειοι ή Ανταρεύσιοι	1.329.676.—	1.332.503.—				
	Μετον Αναλογίας	386.830.—	942.846.—	iv.	Προβάτιος, Αποθεματικών έκρεμάν ζημιών προγραμματου Έπος :	1.261.723.—	938.612.—
iv.	Προβάτιος, Αποθεματικών Κινημάτων έν τοιού :	862.614.—	843.740.—				
	Μετον διαδοχίας Ανταρεύσιον	225.657.—	636.957.—				
			1.016.179.—				
			308.363.—				
v.	Προβάτιος, Αποθεματικών έκρεμάν ζημιών :	2.002.411.—	707.816.—				
	Μετον Αναλογίας Ανταρεύσιον :	454.609.—	1.547.602.—				
vi.	Μεταφερόμενον εἰς Κέρη & Ζημιας	.....	240.000.—				209.565.—

卷之三

ΧΡΕΩΣΙΣ		ΠΙΣΤΩΣΙΣ	
	\$	\$	\$
i. Γενικά "Έξοδα :			
μισθοί Πρωτογενώς, Επιφοραί, Α-			
διαλογική Ταχείας και λοιπός			
Έξοδα Διαχειρίσεως	281.870,—		
ii. Αποδημείας Έξοδοι Έργου	270.713,—		
iii. Αποδημείας Ακινήτων :	1.256,—		
Αποδημείας Επιτάγμα & Σκευών	1.257,—		
Αποδημείας Ηλεκτρικής Υδρο-	26.954,—		
Αποδημείας Ηλεκτρικής Υδρο-	14.429,—		
Αποδημείας Ηλεκτρικής Υδρο-	16.311,—		
Αποδημείας Ηλεκτρικής Υδρο-	70.000,—		
iv. Αποδημείας Καθημε	240.000,—		
i. Γραβόδοι, Περιουσίας :			
α) Έκ τόκων, Τοκομετρίδιαν και			
Μετρητάνιαν	361.932,—		
β) Έξ Ακινήτων	10.429,—		
		372.361,—	292.457,—
		9.830,—	302.287,—
ii. Αποτελέσματα Ασφαλ. Πλοϊαρίου :			
iii. Αποτελέσματα Ασφαλ. Αεροπλάνου :			
			69.680,—
			69.680,—

卷之三

ΔΙΑΣΕΩΣ ΚΕΡΔΑΝ		1974	1973
		\$	\$
i.	ΚΕΡΔΗ ΠΡΟΪΓΟΥΜΕΝΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ	269,-	407,-
ii.	ΚΕΡΔΗ ΥΠΟΛΟΙΠΟΥ ΧΡΗΣΕΩΣ	305.969,-	272.077,-
i.	ΤΑΚΤΙΚΟΝ ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΟΝ	306.238,-	272.484,-
ii.	ΕΚΤΑΚΤΟΝ ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΟΝ	= 61.194,-	= 54.415,-
iii.	ΜΕΡΙΧΜΑ	29.843,-	3.000,-
iv.	ΑΜΟΙΒΑΙ ΚΑΙ ΤΙΡΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΓΧΡΟΥΛΙΟΥ ΕΙΣ ΝΕΟΝ	208.800,-	208.800,-
v.	ΥΠΟΛΟΙΠΟΝ ΕΙΣ ΝΕΟΝ	5.600,-	6.000,-
		801,-	269,-
		306.238,-	272.484,-
		= = = = =	= = = = =

Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου

ΧΙΤΩΝΟΙΚΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΟΠΙΚΟΥ ΑΓΓΕΛΙΤΟΥ

•Εγ. Αθήναις, τη 25η Απριλίου 1975
•Ορκωτός Λογιστής

Ε. ΠΑΡΣΑΝΟΣ Επί τοῦ λογιστικοῦ
Διερμηνεύων της Αγρινίου γλώσσας. Ο νόμος της παραβολής στην Σύμβολο της Κρήτης.

卷之三

ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΤΙΚΗ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ

	1974	1973
	ΔΡΧ.	ΔΡΧ.
Ταμείον, 'Επιταγαί Εισπράκται, Καταθέσεις παρά τη Τραπέζη της 'Ελλάδος και λοιπαίς Τραπέζαις έσωτερικού	688.800.024	689.100.894,20
Τραπέζαις 'Έξωτερικού και έξωτερικόν συνάλλαγμα	712.746.824,95	758.391.393,85
Καταθέσεις παρά τη Τραπέζη της 'Ελλάδος θάσεις αποφάσεων Νομιματικής 'Επιτροπῆς	822.578.252,70	537.719.622,65
"Εντοκα Γραμμάτια 'Ελληνικού Δημοσίου	3.470.100.000	3.138.200.000
Προεξοφλήσεις :		5.123.411.910,70
α) Γραμματίων λήξεως μέχρις έτους	1.467.902.057	1.149.590.683,35
β) Γραμματίων λήξεων πέραν του έτους	1.451.400	623.500
Προκαταθόλαι επί γραμματών και φορτωτικῶν, δάνεια ήσφαλισμένα δι' ένεχορου έμπορευμάτων, χρεωγράφων ή διλλων έγγυησεων, δις και επί προσωπικής ασφαλείας :		1.150.214.183,35
α) Εισπράκται έντος τοῦ έτους	5.372.476.162,30	3.762.264.317
α) Εισπράκται μεσοπρόθεσμοι	755.947.024	648.144.500,50
γ) Εισπράκται μακροπρόθεσμοι	817.003.303,50	919.733.999,50
Λογαριασμοί Διάφοροι Χρεωστικοί		5.330.142.817
"Έσοδα έπομένων Χρήσεων	571.974.964,70	329.357.173,10
Τράπεζα της 'Ελλάδος - Καταθέσεις περιθωρίου δι' εισαγωγής	2.892.281	3.774.506
Χρεώγραφα Συμμετοχαί εἰς έπιχειρήσεις (Μετοχαί 'Εταιρειῶν μή εδογμέναι εἰς τὸ Χρηματιστήριον εἰς τιμὴν κτήσεως)	239.201.223	113.700.210
'Ακίνητα :		
α) Γήπεδα	746.937.312,90	757.934.899,20
β) Κτίρια	387.559.369,20	174.483.079,10
γ) Μείον ἀποσθέσεων	447.453.697,10	932.417.978,30
δ) Κτίρια ύπο ἀνέγερσιν	66.649.670,05	445.337.685,60
ε) "Έσοδα πρώτης ἔγκωσις νέων κτιρίων	40.594.529,50	68.833.778,85
ζ) Μείον ἀποσθέσεων	5.507.436	24.723.045,90
"Επιπλα, χρηματοκιβώτια, μηχαναὶ Γραφείου, μεταφορικά μέσα, ἔγκαταστάσεις και λοιπὸς ἔξοπλισμός	117.822.988,90	560.205.332,65
Μείον ἀποσθέσεων	64.238.726,70	6.294.208
'Υποκαταστήματα ('Εγγραφαὶ καθ' δόδον)	36.793.389,05	545.188.718,35
Χορηγήσεις ἐκ κεφαλαίων Ε.Ο.Τ. ('Αποφ. Ν.Ε. 1484)1967)	16.708.153.183,15	103.308.530,30
'Εντολεῖς ἔγγυητικῶν ἐπιστολῶν και τριτεγγυήσεων	9.402.157	53.421.025,20
'Εντολεῖς ἔνεγγύων πιστώσεων	1.312.394.338,25	1.219.272.426,75
'Αξίαι πρὸς εἰσπραξίν και λοιπὸν λογγισμοὶ τάξεως	581.666.728,45	656.111.528,35
	4.679.892.569,35	1.875.383.955,10
	23.291.508.976,20	3.619.328.846,05
	=====	19.213.872.567,60
	=====	=====

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ
ΧΡΕΩΣΙΣ

	1974	1973
	ΔΡΧ.	ΔΡΧ.
'Αποδοχαὶ Προσωπικοῦ	241.447.703,20	192.606.411,65
Εισφοραὶ ὑπὲρ ἀσφαλιστικῶν Ταμείων Προσωπικοῦ	69.812.475,10	54.464.419,10
Γενικαὶ 'Εξόδοι και 'Αμοιβαὶ Τρίτων	86.477.740	79.563.262,25
Φόροι Πρόδλεψις δι' ἔνδεχομένην ὑποτιμησιν στοιχείων τοῦ 'Ενεργητικοῦ (Α.Ν. 396)30.4.1968)	4.381.505,40	1.240.339
'Αποσθέσεις 'Εξόδων 'Εγκαταστάσεως	20.000.000	17.500.000
'Αποσθέσεις 'Εγκαταστάσεως	11.663.948,50	10.337.751,25
'Αποσθέσεις 'Εγκαταστάσεως Νέων Κτιρίων	8.283.090	7.877.020
'Αποσθέσεις 'Εξόδων Α' 'Εγκαταστάσεως Νέων Κτιρίων	786.772	786.772
Πρόδλεψις διὰ φόρους	4.000.000	3.300.000
Εἰδικῶν 'Αποθεματικού Χρεωγράφων Α.Ν. 148)67	129.300.000	10.999.721,20
'Υπόλοιπον κερδῶν πρὸς διάθεσιν	587.152.955,40	10.967.310,75
	=====	378.643.286
	=====	=====

ΔΙΑΘΕΣΙΣ ΚΕΡΔΩΝ

	1974	1973
	ΔΡΧ.	ΔΡΧ.
Καθαρὰ κέρδη Χρήσεως	10.999.721,20	10.967.310,75
Πλέον ὑπολοίπου κερδῶν προηγουμένων Χρήσεων	296.408,90	80.798,15
Κράτησης δι' 'Αποθεματικὸν Τακτικὸν	11.296.130,10	11.048.108,90
Μέρισμα ἐπὶ 300.000 μικτῶν πρὸς δρχ. 34 κατὰ μετοχὴν πληρωτέον μετά παρακράτησην, κατὰ Νόμον, τοῦ φόρου	550.000	550.000
'Υπόλοιπον ἀφίεμενον εἰς Νέον	10.201.700	10.201.700
	544.430,10	296.408,90
	11.296.130,10	11.048.108,90
	=====	=====

ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΤΟΥΣ 1974 (69η ΧΡΗΣΙΣ)

ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ

1974

1973

	ΔΡΧ.	ΔΡΧ.	ΔΡΧ.	ΔΡΧ.
Κεφάλαιον Μετοχικόν (Μετοχαὶ 300.050 πρὸς 1.700)	510.085.000,—		510.085.000,—	
'Αποθεματικὸν Τακτικὸν	5.324.000,—		4.771.000,—	
'Αποθεματικὸν "Έκπατον"	8.130.000,—		8.130.000,—	
Ειδικὸν 'Αποθεματικὸν Χρεωγράφων Α.Ν. 148)67	148.946.459,95	672.482.459,95	19.646.459,95	542.632.459,95
Κέρδος εἰς Νέον		544.430,10		296.408,90
Πρόθλεψις δὲ' ἐνδεχομένην υποτίμησιν στοιχείων τοῦ 'Ἐνεργητικοῦ (Β.Δ. 10.1.59 δάρθρ. 12 καὶ Α.Ν. 396)30.4.68)	123.711.187,15		103.711.187,15	
Πρόθλεψις διὰ φόρους	20.405.166,—	144.116.353,15	16.405.166,—	120.116.353,15
KATASTHESESIS :				
"Οφεως ("Εξ δὲ' Δρχ. 365.131.479,20 Τραπεζῶν)	2.055.678.888,50		2.056.162.882,—	
Ταμευτηρίου	9.093.985.784,60		7.435.625.207,25	
Προθεματικαὶ :				
α) μέχρις ἔτος	2.972.660.098,55			
β) πέραν τοῦ ἔτους	60.522.409,—	3.033.182.507,55	14.182.847.180,65	2.282.012.982,80
Τράπεζα τῆς 'Ελλάδος :				11.773.801.072,05
'Αναπτροεδφλοποιις Χαρτοφυλακίου	72.500.000,—		179.999.923,—	
Λογαριασμοὶ εἰδικῶν χρηματοθήσεων	328.664.385,30	401.164.385,30	77.515.908,10	257.515.831,10
'Ἐπιταγαὶ καὶ 'Ἐντολαὶ Πληρωτέαι	245.919.700,90		23.460.653,95	
Περιθώρια ἐπὶ εἰσαγωγῆς	306.498.896,25		120.211.624,85	20.184.695,70
Περιθώρια ἐνεγγύων πιστώσεων καὶ προεμβάσματα	251.000,—	552.669.597,15	455.825.026,10	
Περιθώρια προθεσμιακῶν πράξεων συναλλάγματος			—	576.036.650,95
Προϊόν εἰσπραγμειῶν δέξιων διὰ λ)ομὸν τρίτων		10.490.750,65		9.198.335,50
Λογαριασμοὶ Διάφοροι Πιστωτικοὶ		710.149.823,85		386.370.108,50
Μερίσματα παρελθουσῶν Χρήσεων		25.848,40		24.124,40
Μερίσματα κλεισμένης Χρήσεως		10.201.700,—		10.201.700,—
E.O.T. — Λ)ομὸς χορηγησεων ('Αποφ. N.E. 1484)1967)	16.708.153.183,15			13.696.377.740,20
'Εγγυήσεις καὶ τριτεγγυήσεις	9.402.157,—			22.782.026,25
'Ενέγγυοι Πιστώσεις	1.312.394.338,25	1.894.061.066,70	1.219.272.426,75	1.875.383.955,10
Λ)ομοὶ Τρίτων δὲ' δέξιων πρὸς εἰσπραξιν καὶ λοιποὶ λ)ομοὶ τάξεως	581.666.728,45	4.679.892.569,35	656.111.528,35	3.619.328.846,05
		23.291.508.976,20		19.213.872.567,60
		=====		=====

"ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ"

ΠΙΣΤΩΣΙΣ

	1974	1973
	ΔΡΧ.	ΔΡΧ.
Τόκοι, προμήθειαι καὶ λοιπά έσοδα δὲ' ἐργασιῶν μετ' ἀφαίρεσιν χρεωστικῶν τόκων καὶ προμήθειῶν	405.251.192,—	381.870.019.80
Μείον τόκοι ἐκπιπόνειοι ὡς ἀπόφασις Ν.Ε. 1265)27.12.62 ὑπὲρ κοινοῦ λογ)ομοῦ παρὰ τῇ Τραπέζῃ τῆς 'Ελλάδος πρὸς ἐνιούσιον τῶν ἐξαγωγικῶν θιμηχανικῶν καὶ θιοτεχνικῶν ἐπιχειρήσεων	39.787.000,—	35.376.000,—
Μικτὸν κέρδος δὲ' ἐργασιῶν	365.464.192,—	346.494.019,80
Πρόσδοσι δὲ' συμμετοχῶν, δὲ' ἀκινήτων καὶ ἀλλαὶ ὀφέλειαι	8.388.763,40	15.394.018,60
'Άξια μετοχῶν ἄλλων 'Εταιρειῶν δοθειῶν δημιούργησης (τοῖς Κέρδῳ ἐκ πωλήσεως Χρεωγράφων	213.300.000,—	970.225,60
	—	15.785.022,—
	587.152.955,40	378.643.286,—
	=====	=====

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΡΚΩΤΩΝ ΛΟΓΙΣΤΩΝ

Πρὸς τοὺς κ.κ. Μετόχους τῆς Α.Ε. «ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ»

*Ηλέγουμεν τὸν ἀνώτερων 'Ισολογισμὸν τῆς Α.Ε. «Ιονικὴ καὶ Λαϊκὴ Τραπέζα 'Ελλάδος» τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1974, ὡς καὶ τὰ ἀποτελέσματα ἐκ τῶν ἐργασιῶν αὐτῆς, τὰ προκόψαντα κατὰ τὴν λήξασαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1974 ἐταιρικὴν Χρῆσιν. Κατὰ τὸν διενεργήντα Ἐλεγχον ἐφημοδοθησαν αἱ διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 37 τοῦ κωδικοποιημένου Ν. 2190 περὶ 'Ανοινύων Εταιρειῶν καὶ αἱ κατὰ τὴν ἡμετέραν κρίσιν προστίκουσαι ἐλέγκτικαι διαδίκασται, ἐν τῷ πλατιώ τῶν ὑπὸ τοῦ Σώματος 'Ορκοτῶν Λογιστῶν ἀκολουθουσιένων ὀρχῶν ἐλέγκτικης. 'Επροθίμουσαν τὰ ὑπὸ τῆς κειμένων νομοθεσίας προβλεπόνταν τοῦ ἐλέγχου καὶ παρεσχήθουσαν δημιούργησης τοῖς πλήροφοριαι καὶ ἐπεξηγησεις, τὰς δημοσιεύσαντας τὰς διατάξεις τοῦ πλήρους ἀπολογισμοῦ τῶν ἐργασιῶν τῶν 'Υποκαταστημάτων τῆς Τραπέζης. Δὲν ἐπῆλθε τροποποίησις εἰς τὴν μεθόδον ἀπογραφῆς, ἐν σχέσει πρὸς τὴν προηγουμένην χρῆσιν. 'Ο ἀνώτερων 'Ισολογισμὸς καὶ αἱ συνοδεύουσαι αἱ αὐτὸν ἀνάλογες 'Αποτελέσματα Χρήσεως καὶ Διαθέσεως Κερδῶν προκύπτουν ἐκ τῶν ὡς ἀνών γιθαίλων καὶ στοιχείων, ἀπεικονίζουν δὲ, θάσει τῶν κειμένων διατάξεων καὶ παραδεδεγμένων λογιστικῶν ἀρχῶν, δημοιομόρφων πρὸς τὰς προηγουμένης χρῆσεως, τὴν οἰκονομικὴν κατάστασιν τῆς ὑμέτερας Τραπέζης, δέ τις εἶχεν αὐτὴν κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1974, ὡς καὶ τὰ ἀποτέλεσματα τὰ προκόψαντα κατὰ τὴν λήξασαν τὴν λημερομηνίαν ταύτην χρῆσιν.

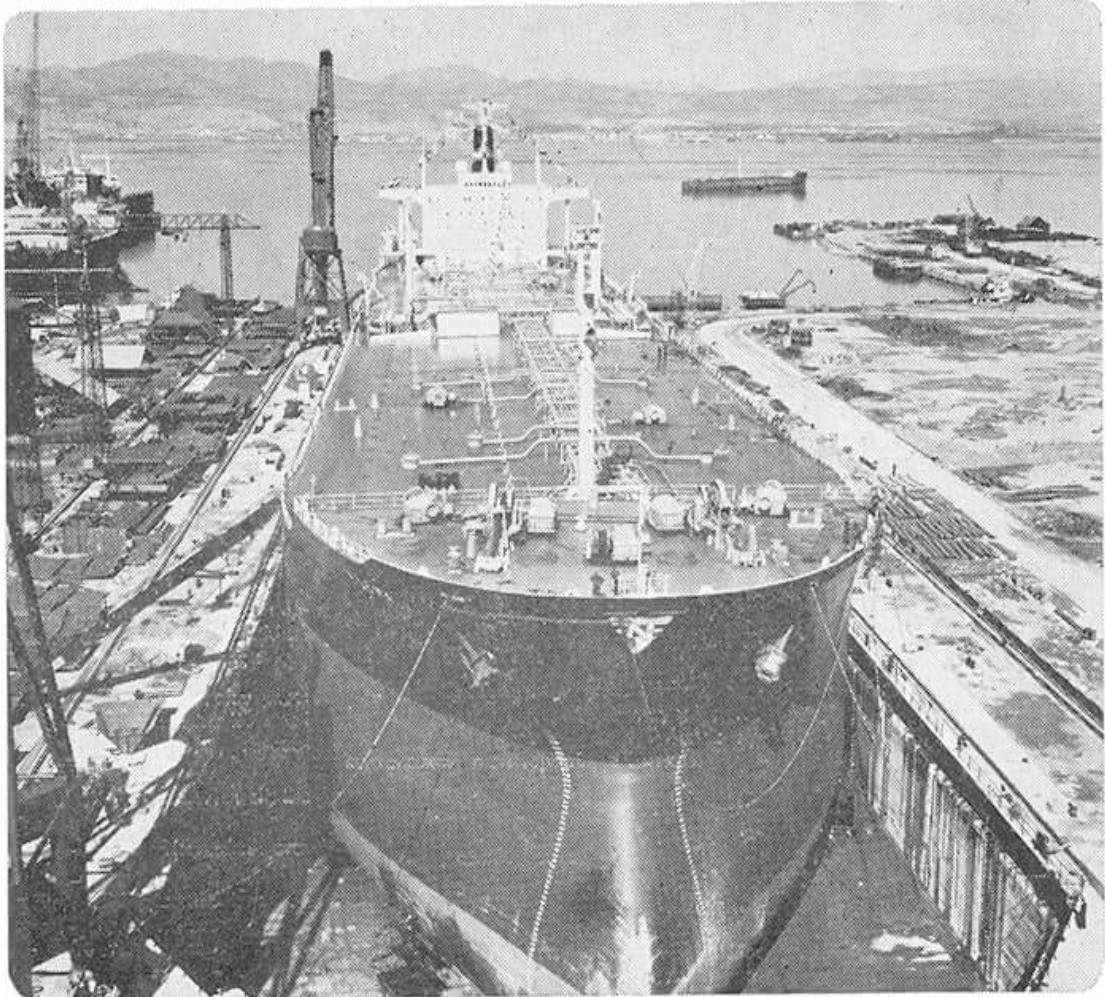
*Ἐν 'Αθήναις τῇ 20ῃ Μαΐου 1975

Οἱ Ορκωτοὶ Λογισταὶ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΚΟΚΚΙΝΟΣ — ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Β. ΖΟΓΚΟΛΗΣ

Άπό τοῦ Ιανουαρίου 1975

Η ΜΕΓΑΛΗ ΔΞΑΜΕΝΗ ΤΩΝ 250.000 ΤΟΝΝΩΝ τῶν Ναυπηγείων Σκαραμαγκᾶ



Θά χρησιμοποιεῖται ἀποκλειστικά δι' ἐπισκευάς

Μῆκος 337 μ., πλάτος 53,6 μ., βάθος εἰς εῖσοδον 9,25 μ. Η δεξαμενή ἔξυπηρτεται ὑπὸ δύο γερανῶν τῶν 100 τόννων καὶ δύο τῶν 50. Μικρότεροι γερανοί θὰ τοποθετητοῦν διὰ τὴν διακίνησιν μικρῶν βαρῶν.

Τὰ Ελληνικά Ναυπηγεῖα Σκαραμαγκᾶ διαθέτουν τὰ

νεώτερα καὶ πλέον σύγχρονα μηχανῆματα καθὼς καὶ ἔξοπλισμὸν διὰ παντὸς εἰδούς ἐπισκευάς πλοίων. Οἱ κλιματολογικὲς συνθῆκες, ὁ εἰδικὸς ἔξοπλισμὸς καὶ ἡ ὄργανωσις τοῦ σχετικοῦ Τμήματος καθιστοῦν τὰ Ελληνικά Ναυπηγεῖα ιδεώδη δι' ἐργασίας ἀμμοβολῆς (GRIT BLASTING).

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδήμθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον, βάσει τοῦ ἀρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1.—«Νικόλας»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην ἄγγλικὸν «Beechwood»), νεοαγορασθέν, 12.718 τόν. γκρός, τοῦ 1960, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Πάφος», (κ. Ἀλέξ. Ράπτης).

2.—«Δημήτριος Β.»: Φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν «Nica»), νεοαγορασθέν, 9.556 τόν. γκρός, τοῦ 1961, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «'Ιντερσάν» (κ. Γ. Μπαμίχας).

3.—«Άγαθη»: Φορτηγὸν (πρώην ιαπωνικὸν «Kichiei Maru»), νεοαγορασθέν, 3.343 τόν. γκρός, τοῦ 1964, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἀμφιάλη» (κ. Θ. Ρηνιώτης).

4.—«Βέλος»: Μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενον, 15.976 τόν. γκρός, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Βέλος» (κ. Κ. Ξυλούρης).

5.—«Καπταίν Β.»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Tóska»), 6.934 τόν. γκρός, τοῦ 1954, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σπέτσαι» (World Tide Shipping).

6.—«Νικόλας»: Φορτηγὸν (πρώην σουηδικὸν «Sunnanhov»), νεοαγορασθέν, 1.520 τόν. γκρός, τοῦ 1952, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Λεμεσός» (κ. Β. Μανούσος).

7.—«Όμηρος»: (πρώην κυπριακὸν «Γλυφάδα»), 3.006 τόν. γκρός, τοῦ 1955, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Στίλα» (κ. Εμμ. Λάϊος).

8.—«Θερισός»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Belemerföntze»), 3.484 τόν. γκρός, τοῦ 1962, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Θερισός» (κ. Χρ. Βλάχος).

9.—«Πέτρος XVIII»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην ἄγγλικὸν «Lancashire»), νεοαγορασθέν, 49.397 τόν. γκρός, τοῦ 1962, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ορφεύς» (κ. Ι. Λάτσης).

10.—«Κωσταντίνος»: Φορτηγὸν (πρώην νοτιοαφρικανικὸν «Aboissos»), νεοαγορασθέν, 4.939 τόν. γκρός, τοῦ 1955, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ντέμπο» (κ. Δημ. Κωτσάκης).

11.—«Εύμαρ»: Μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενον, 16.398 τόν. γκρός, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Εύμαρ» (κ. Νικ. Μίχαλος).

12.—«Άνδρος Αχι»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν «Goullisáitir Mπούλεδαρντ»), 11.025 τόν. γκρός, τοῦ 1970, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σόλαρ» (Goole Hope Shipping Management).

13.—«Λιλιου Β.»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακόν, ὑπὸ τὸ αὐτὸν ονομα), 2.962 τ. γκρός, τοῦ 1953, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Γκλεντάρ» (World Tide Shipping).

14.—«Φαίη III»: (πρώην πολωνικὸν «Boleslaw Beirut»), νεοαγορασθέν, 6.674 τόν. γκρός, τοῦ 1957, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖ-

τέρω, εἶναι ἡ πρώτη παραγγελία σκαφῶν τοῦ τύπου αὐτού, παρ' Ἑλληνος πλοιοκτήτου.

ΤΟΝ 12ΟΥ "ΣΑΝΤΑ ΦΕ 77,, ΣΚΑΦΟΣ ΠΑΠΑΛΙΟΥ"

Παρελήφθη ὑπὸ τῆς ἑταῖριας «Aigies», τοῦ κ. Ν. Δ. Παπαλιού, τὴν 13ην Μαΐου, εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ἀστιλλέρος τοῦ Μπιλμπάο, τὸ πλοίον «Aegies Dynomis», τύπου «Σάντα Φε 77», τὸ ὅποιον ὑψώσει τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ παρεδόθη εἰς τοὺς χρονοναυλωτάς.

Τὸ ἐν λόγῳ πλοίον ἀποτελεῖ τὸ 11ον τοῦ ιδίου τύπου, τὸ ὅποιον παραλαμβάνεται διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ν. Δ. Παπαλιού.

Ἐπίσης, μίαν ἡμέραν ἀργότερον, καθειλκύσθη ἐκ τῶν ιδίων ναυπηγείων, τὸ π/ν «Aegies Lyric», τοῦ Ιδίου, ὡς ἄνω, τύπου, τὸ ὅποιον ἀποτελεῖ τὸν 12ον σκάφος τῆς αὐτῆς σειρᾶς. «Ετερος 8 τελούν ὑπὸ παραγγελίαν.

Τὰ γραφεῖα τῆς ἑταῖριας «ΑΙΓΙΣ» μετεφέρθησαν εἰς τὴν Καλλιθέαν καὶ ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Ἀργυρουπόλεως 2 Α (τηλ. 96.85.060/069).

ΑΙ ΠΑΡΟΧΑΙ ΤΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

Τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τῶν Ταμείων Προνοίας Ε.Ν. ἀπεφάσισε τὴν αὔξησιν τῶν παρεχομένων, ὑπ' αὐτῶν, ἐφ' ἄφας, κατὰ 60%, τόσον διὰ τοὺς ἀπερχομένους τοῦ ἐπαγγέλματος ἀξιωματικούς, δσον καὶ διὰ τὰ κατώτερα πληρώματα.

Ἐγνώσθη, ὅτι σχετικὴ εἰσήγησις εἰς τὸ Δ.Σ. τῶν Ταμείων Προνοίας είχε γίνει πρὸ καιροῦ ὑπὸ τοῦ ἔκπροσώπου τῶν ἀξιωματικῶν κ. Γερ. Τσαγανέα, προέδρου τῆς Ἐνώσεως Πλοιάρχων. Ἀκολούθως, τὸ αῖτημα ἐπανελήφθη ὑπὸ τῆς Π.Ν.Ο., ἡ ὅποια, εἰς τὸ σχετικὸν ἔγγραφον τῆς πρὸς τὴν διεύθυνσιν τῶν Ταμείων Προνοίας ἐτόνιζεν ὅτι «αἱ πληθωριστικαὶ τάσεις καὶ ἡ συνεχῆς ἀνοδὸς τοῦ τιμαρίθμου ἔχουν μειώσει σημαντικῶς τὴν ἀγοραστικὴν ἀξίαν τῆς δραχμῆς καὶ, κατὰ συνέπειαν, τὸ σημερινὸν ὑψος τῶν παροχῶν (τῶν Τ.Π.), δὲν ἀνταποκρίνεται εἰς τὸν σκοπὸν, διὰ τὸν ὅποιον προορίζονται». Κατόπιν αὐτοῦ, προσετίθετο εἰς τὸ ἔγγραφον τῆς Π.Ν.Ο., ἡ διοίκησις τῆς Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας ἀπεφάσισε νὰ ζητήσῃ τὴν αὔξησιν τῶν παροχῶν κατὰ 60% καὶ ἐξῆλωνε δῖτι θὰ δέχεται καὶ αὔξησιν τῶν καταβαλλομένων εἰσφορῶν, ἀφοῦ προηγηθῇ ἀναλογιστικὴ μελέτη, ἡ ὅποια θὰ προσδιορίσῃ τὴν ἀπαιτηθούμενην ἐπιβάρυνσιν τῶν ἡσφαλισμένων.

Ἐγνώσθη, ὅτι ἡ ἀπόφασις τοῦ Δ.Σ. τῶν Ταμείων Προνοίας ἐλήφθη παμψηρεῖ, μετὰ τὴν γενομένην διαπίστωσιν ὅτι ἡ οἰκονομικὴ κατάστασις τούτων ἐπιτρέπει τὴν ἀμεσον ἀρχήσιν τῶν παροχῶν.

Ἡ ληφθεῖσα ἀπόφασις τελεῖ ὑπὸ τὴν Ἑγκρίσιν τῶν ὑπουργῶν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν.

ΝΕΑΙ ΣΥΛΛΟΓΙΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Υπεγράφη μεταξὺ τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν Ἐπιβατηγῶν Πλοίων καὶ τῆς Πανελλή-

UNITED RENT-A-CAR

Ένοικιάσεις αὐτοκινήτων

ΕΙΔΙΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΙ ΤΙΜΑΙ
ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΥΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ Ε.Ν.

ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ 33 - 35 ΑΘΗΝΑΙ

ΤΗΛΕΦ. 777.2924 - 7780.713

νίου Ναυτικής 'Ομοσπονδίας τὸ συνυποσχετικὸν τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως τῶν πληρωμάτων τῶν τουριστικῶν καὶ μεσογειακῶν πλοίων, ἡ ὁποία προβλέπει τὰ ἔξης:

● Οι βασικοὶ μισθοὶ τῶν ἀξιωματικῶν αὐξάνονται διὰ τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ 1ης 'Ιανουαρίου μέχρι 31ης 'Ιουλίου 1975 κατὰ 30% καὶ ἀπὸ 1ης Αύγουστου 1975 μέχρι 30ῆς Σεπτεμβρίου 1976 κατὰ 40% καὶ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων κατὰ 40 καὶ 50% ἀντιστοίχως.

● 'Η ἐδρομαδιάσια ἔργασία ἐν πλῷ καὶ ἐν λιμένι μειοῦται ἀπὸ 48 εἰς 44 ὥρας ἐδρομαδιάσια.

● Εἰς τοὺς ἀξιωματικοὺς καὶ τὰ πληρώματα καταβάλλεται δῶρον Χριστουγέννων καὶ Πάσχα.

● 'Ἐργασίαι ἐκτελούμεναι κατὰ τὰς καθωρισμένας ἡμέρας ἔργασίας ἀμείονται ὑπερωριακῶς.

● 'Η ἀδεια καθορίζεται εἰς 2½ ἡμέρας δι᾽ ἕκαστον μῆνα ὑπερεσίας.

● Τὸ ἀντίτιμον τροφῆς καθορίζεται εἰς μίαν Λίραν 'Αγγλίας καὶ δὲν δύναται νὰ εἶναι κατώτερον τῶν 70 δρχ.

● 'Ο μισθὸς ἀσθενείας εἰς περίπτωσιν νοσηλείας ἐντὸς νοσοκομείου ἡ κλινικῆς ὄριζεται εἰς 65% τοῦ μισθοῦ ἐνέργειας καὶ ἔκτος νοσοκομείου εἰς 75%. 'Ο πλοίαρχος καὶ ὁ Α' μηχανικὸς δικαιοῦνται νοσηλείας εἰς τὴν Α' θέσιν, οἱ ἀξιωματικοὶ εἰς τὴν ΒΑ θέσιν καὶ τὰ κατώτερα πληρώματα εἰς τὴν ΒΒ θέσιν.

● Αἱ ὑπερωρίαι καθορίζονται εἰς τὸ 1/8 τοῦ 1/30 τοῦ μηνιαίου βασικοῦ μισθοῦ ἐνεργείας.

● 'Η ἡμοιδὴ τῶν ἑκτάκτων ἔργασιῶν τῶν ἀξιωματικῶν αὐξάνεται διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς κατὰ 30% ἀπὸ 1ης 'Ιανουαρίου μέχρι 31ης 'Ιουλίου 1975 καὶ κατὰ 40% ἀπὸ 1ης Αύγουστου 1975 μέχρι 30ῆς Σεπτεμβρίου 1976 καὶ διὰ τὰ κατώτερα πληρώματα κατὰ 40 καὶ 50% ἀντιστοίχως.

'Εξ ἄλλου, μεταξὺ τῆς 'Ενώσεως Πλοιοκτητῶν Πορθμείων καὶ τῆς Π.Ν.Ο. ὑπεγράφη σύμβασις διὰ τὰ πληρώματα τῶν πορθμείων ἐσωτερικοῦ, ἀποστάσεως 30 μιλίων, διὰ τῆς ὅποιας προβλέπονται τὰ ἔξης:

● Οι μισθοὶ ἀπὸ 1ης Φεβρουαρίου μέχρι 30 'Ιουνίου 1975 αὐξάνονται κατὰ 20% καὶ ἀπὸ 1ης 'Ιουλίου 1975 μέχρι 31ης 'Ιανουαρίου 1976 κατὰ 30%.

● Αἱ ἡμέραι ἀδείας καθορίζονται εἰς 2½ δι᾽ ἕκαστον μῆνα ὑπερεσίας.

● 'Η ἐδρομαδιάσια ἔργασία καθορίζεται εἰς 48 ὥρας.

● Τὸ ἀντίτιμον τροφῆς καθορίζεται εἰς 50 δρχ. ἡμερήσιως καὶ ἡ ὑπερωριακὴ ἡμοιδὴ εἰς τὸ 1/8 τοῦ 1/30 τοῦ μηνιαίου βασικοῦ μισθοῦ.

ΕΙΣ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Αἱ ὥραι εἰσόδου τοῦ κοινοῦ εἰς τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν περίο-

δον μέχρι 15ης 'Οκτωβρίου καθωρίσθησαν ὡς ἔξης:

— Διὰ τὸ γραφεῖον τοῦ ὑπουργοῦ καὶ ἐπού γενικοῦ γραμματέως ἐκάστην Παρασκευὴν ἀπὸ 11.30—1.30 μ.μ.

— Διὰ τὰς διευθύνσεις καὶ ὑπηρεσίας τοῦ ΥΕΝ ἐκάστην Δευτέραν, Τετάρτην καὶ Παρασκευὴν ἀπὸ 11.30—1.30 μ.μ.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

'Ηγοράσθησαν καὶ παρελήφθησαν τὰ δηζελοκίνητα ιαπωνικὰ φορτηγά «Tosaharu Maru», 8.760 τόν. γκρός, τοῦ 1961 καὶ «Yamasaki Maru», 9.194 τόν. γκρός, τοῦ 1961 καὶ ὑψωσαν τὴν παναματίκην σημαίαν. Μετωνυμάσθησαν «Λῆγκ» καὶ «Μερσινίδι», ἀντιστοίχως.

— 'Ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαποὺς τὸ φορτηγὸν «Aetos», 8.799 τόν. γκρός, τοῦ 1956 καὶ παρεδόθη. Μετωνυμάσθη «Hellen». Σημαία Παναμά.

— Πάρα τοῦ ὁμίλου Κολοκοτρώνη ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Cordo», 41.444 τόν. γκρός, 74.985 τόν. d.w., τοῦ 1964. Τιμὴ 3.5 ἑκατομ. δολλαρίων.

— Τὸ ἀτμοκίνητον ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «Esso Lancashire», 49.397 τ. γκρός, 85.049 τόν. d.w., τοῦ 1962, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων.

— 'Ηγοράσθη, ἐπίσης, παρ' 'Ελλήνων, ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 900.000 δολλαρίων τὸ ἀτμοκίνητον ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «British Destiny», 27.122 τόν. γκρός, 44.906 τ. d.w., τοῦ 1959 καὶ παρελήφθη. Μετωνυμάσθη «Άγια Τριάς». Σημαία Λιβερίας.

— 'Ηγοράσθη, παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ δηζελοκίνητον πολωνικό φορτηγὸν «Rejowiec», 3.401 τόν. γκρός, 6.040 τόν. d.w., τοῦ 1945. Μετωνυμάσθη «Μελένα».

— Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Emerald», 1.454 τόν. γκρός, τοῦ 1952, ἡγοράσθη, παρ' 'Ελλήνων καὶ παρελήφθη. Μετωνυμάσθη «Ιωάννης Δ.». Σημαία ἀλληλική.

— 'Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ γερμανικὸν μότοροπιτ «Emil B.», 422 τόν. γκρός, τοῦ 1957 καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνυμάσθη «Σῆ Γκλόρια».

— Τὸ δηζελοκίνητον φινλανδικὸν φορτηγὸν «Pargasport», 1.584 τόν. γκρός, τοῦ 1955, ἡγοράσθη, παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνυμάσθη «Έκτωρ».

— Τὸ φινλανδικὸν μότοροπιτ «Adina», 499 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἡγοράσθη, παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν κυπριακήν σημαίαν. Μετωνυμάσθη «Σκάχουχος».

— Μεταξὺ 'Ελλήνων ἐπωλήθη, ἀντὶ ποσοῦ 2.475.000 δολ., τὸ λιθεριανὸν φορτηγὸν «Νεφέλη», 10.864 τόν. γκρός, 16.520 τόν. d.w., τοῦ 1964, σπέσιοι σερβεῖοι Μάϊος 1973, μὲ 12 φορτωτήρας τῶν 5 τόν. καὶ ταχύτητα 16 μίλ.

— 'Ἐπωλήθησαν ἐπίσης, τὰ δηζελοκίνητα λιθεριανά φορτηγά «Ατλάντικ Φάλκον» καὶ «Ατλάντικ Φιούρη», ναυπηγήσεως 1959 καὶ

1960, 10.389 τόν. γκρός, 16.451 τόν. d.w., μὲ σερβεῖο Νοεμβρίου 1972 καὶ Φεβρουαρίου 1973, φορτωτήρας, 1 τόν 30 τ. 2 τόν 10 τ. καὶ 12 τόν 5 τ. καὶ ταχύτητα 13 μίλ. Τιμὴ γύρω τῶν 2—2.2 ἑκατ. δολλαρίων ἔκαστον.

— 'Ἐπωλήθη, μεταξὺ 'Ελλήνων, τὸ μπάλκ κάρριερ «Ελμόνα», 12.230 τόν. γκρός, τοῦ 1962 καὶ παρεδόθη. "Ψύωσε τὴν παναματίκην σημαίαν.

— 'Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ δανικὸν μότοροπιτ «Merc Selandia», 400 τόν. γκρός, τοῦ 1970. Μετωνυμάσθη «Marinnasi I.». Σημαία 'Ελληνική.

— Τὸ ἀγγλικὸν ρυμουλκὸν «Wewitts», 137 τόν. γκρός, τοῦ 1951, ἡγοράσθη, παρελήφθη καὶ μετωνυμάσθη «Αστραπή». Σημαία ἀλληλική.

ΗΓΟΡΑΣΘΗ ΤΟ "ΝΙΑΙ.., ANTI 2.950.000 ΔΟΛΑΡΙΩΝ

Οἱ ιδιοκτῆται τοῦ ἐπιβατηγοῦ «Σαπφώ», τὴν γραμμήν Χίου - Μυτιλήνης, ἡγόρασαν τὸ ιστηριλιὸν ἐπιβατηγὸν - ὀχηματαγωγὸν «Νίλι», 7.851 τόν. γκρός, ἀντὶ 2.950.000 δολλαρίων. Τὸ σκάφος, ὅπερ ἐνσυπηγήθη εἰς Γλασκώδην, τὸ 1965, ὑπὸ τῶν ναυπηγείων «Φαίρφηλντ», ἦτα παρωπλισμένον εἰς Χάιφαν, ἀπὸ τοῦ 'Ιανουαρίου τοῦ 1974.

ΟΥΔΕΜΙΑ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΜΕ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Οὐδεμία σύμβασις ἀσφαλίσεως πληρωμάτων τῶν πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας ὑπεγράφη εἰς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ κατὰ τὸ διαρρεύσαν 15θήμερον.

Οἱ εἰναι γνωστόν, ἡ σημειωθεῖσα καθυστέρησης εἰς τὴν ὑπογραφὴν συμβάσεων ὀφείλεται εἰς τὴν μὴ εἰσέπι ρύθμισιν τῶν προβλημάτων, ἀτίνα ἀνακύπτουν ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Νόμου 29 «περὶ ἐπιβολῆς εἰδικῆς ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. εἰσφορᾶς», ἥτις ἀποδιδέται εἰς τὸ Δημόσιον. Πρὸς ρύθμισιν τῶν συναφῶν προβλημάτων, ἀπεσπάσθησαν ἡδη εἰς τὸ Ν.Α.Τ. δύο ὑπόλληποι τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν, οἵτινες προχισαν τὴν σχετικὴν προεργασίαν. Παραπλήσιως, τὸ Ν.Α.Τ. πρόσθη εἰς τὴν προμήθειαν τῶν νέων εἰδικῶν ἐντύπων, τὰ ὅποια ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν εἰσπραξὴν τῆς εἰσφορᾶς, οὕτω δὲ ἐπλήζεται, ὅτι, ἐντὸς τοῦ τρέχοντος 15θημέρου, θά ἀρχίῃ ἡ ἀθρόα ὑπογραφὴ συμβάσεων, ἐπὶ ἐγκρίθειν, ἡδη, αἴτησεων, δεδομένου ὅτι, ὑπὸ τῶν ἀρμόδιων 'Υπηρεσιῶν τοῦ Ν.Α.Τ. ἔχει γίνει ἡ ἀπαιτουμένη προεργασία.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήφθησαν τὰ σουηδικὰ φορτηγὰ «Killora», 10.714 τόν. γκρός, τοῦ 1966 καὶ «Marily», 10.309 τέν. γκρός, τοῦ 1962 καὶ ὑψωσαν τὴν κυανόλευκον. Μετωνυμάσθησαν «Έλλενική Σήμα» καὶ «Έλλενική Πάτριοτ», ἀντιστοίχως.

— Τὸ ἀγορασθέν ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Miharu Maru», 5.769 τ. γκρός, τοῦ 1956, παρελήφθη. Μετωνυμάσθη «Κρήταν Πάλμη». Σημαία ἀλληλική.

— Παρελήφθη καὶ μετωνυμάσθη «Οσεαν Ρέιντζερ», τὸ ἀγορασθέν λιθεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Fourseas Venture», 14.765 τόν. γκρός, τοῦ 1972. Η λιθεριανὴ διετηρήθη.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Εἰς τὰς ἀρχὰς Μαΐου παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Νίππου Κόκαν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (κ.κ. 'Αφοί Λυγνού & Χ. Νοτιάς), τὸ μπάλκ κάρριερ «Γκόλντεν Χοράζον», 21.600 τόν. d.w. "Ψύωσε τὴν Ἑλληνικήν σημαίαν.

ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Τὸ λιθεριανὸν φορτηγὸν «Σή Γκάρντιαν», 12.061 τόν. γκρός, τοῦ 1969, ὑψωσε τὴν ἀλληλικήν σημαίαν.



ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται ὅλαι αἱ μάρκες αὐτοκινήτων εἰς τιμὰς ἔργοστασίου καὶ ἀνευ δασμοῦ (transit).

Γράψατε εἰς τὸν γενικὸν διατηρόσωπον 'Ελλάδος διὰ νὰ σᾶς σταλοῦν κατάλογος καὶ τιμαί.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone : 987 4670
telex : 897 833

telegrams : "PHENICO" LONDON

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα 'Αμβέρσας



ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ κυπριακὸν σημαίαν ὑψώσει τὸ φορτηγὸν «Θεανὼ», 8.677 τόν. γκρός, τοῦ 1957.

— Τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν ὑψώσει τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Ροδάνθη Α.ε.», 5.262 τόν. γκρός, τοῦ 1924.

— "Υψώσει τὴν κυανόλευκον τὸ κυπριακὸν μπάλκ κάρριερ «Κρήταν Λίμπερτου», 14.047 τόν. τοῦ 1962.

— Τὴν κυπριακὴν σημαίαν ὑψώσει τὸ φορτηγὸν «Ντόρα Παπαλιού», 9.072 τ. γκρός, τοῦ 1969.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ μπάλκ κάρριερ «Νόρθ Άτλαντικ Βάλορ», 15.808 τόν. γκρός, τοῦ 1969, μετωνομάσθη «Άλμπον». Παρέμεινεν υπὸ τὴν κυανόλευκον.

— Θά ὑψώσῃ τὴν κυπριακὴν σημαίαν τὸ φορτηγὸν «Άλκης», 2.195 τόν. γκρός, τοῦ 1960.

— Εἰς «Πωλίνα» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Νεκτάριος» 8.684 τόν. γκρός τοῦ 1951. 'Η Κυανόλευκος διετηρήθη.

— Μετωνομάσθη «Μπουένα Έσπεράντζα» καὶ ὑψώση τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Πανάχραντος», 6.307 τ. γκρός, τοῦ 1950.

— Τὸ «Καρμενῆτα», 3.265 τόν. γκρός, τοῦ 1957, μετωνομάσθη εἰς «Μαίρη Κ.».

Η TERMA RADARS ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

'Η γνωστὴ δανικὴ ἔταιρία κατασκευῆς ραντάρ «Terma Electronisk Industri A/S», ἀνέθεσεν εἰς τὴν «ΕΛΚΗΜΕ Ε.Π.Ε.» τὴν ἀποκλειστικὴν ἔμπορικὴν καὶ τεχνικὴν ἀντιπροσώπευσιν τῶν προϊόντων τῆς ἐν 'Ελλάδι.

ΜΗΧΑΝΑΙ ΣΟΥΛΤΖΕΡ ΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ

Τέσσαρα μπάλκ κάρριερ τῶν 76.470 τόν. d.w. ἔκαστον, παραγγελθέντα εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χουντάτι τῆς Νοτίου Κορέας παρ' 'Ελλήνων (ἀνά δύο «Μασουμπούλινα Σίππιγκ» καὶ «Πίτρια Σίππιγκ») θὰ ἐφοδιασθούν διὰ μηχανῶν Σούλτζερ τύπου 6RND90M τῶν 20.100 ιππων χαλινωτρίου. Τὰ ἀνωτέρω σκάφη θὰ παραδοθοῦν τὸ 1976 καὶ 1977.

ΕΙΣ ΤΗΝ NOTION ΑΦΡΙΚΗΝ

Τὴν προσοχὴν τῶν κ.κ. πλοιοκτητῶν καὶ πλοιάρχων συνιστῶμεν, εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὄποιαν τὰ πλοῖα τῶν πρόκειται νὰ φορτάσουν ἀραβόσιτον εἰς οἰονδήποτε λιμένα τῆς Νοτίου Αφρικῆς.

"Απαντα τὰ πλοῖα, ἡλικίας 4 ἑτῶν καὶ ἀνά πρεπεῖ ὑπωδήποτε νὰ ὑποβληθοῦν εἰς «καπνισμὸν» ἀπὸ τὴν ἐπίσημον ὑπερστοῖς τῆς χώρας καὶ νὰ λάδουν τὸ σχετικὸν πιστοποιητικόν. Κάθε προσπάθεια ἀπολυμάνσεως

'Απὸ τὰ ἔγκαινια τῆς νέας μονίμου δεξαμενῆς №. 6 τῶν βελγικῶν ναυπηγείων «Mercantile Marine Engineering & Graving Docks Co. N.V.», τὰ ὅποια ἔλαβον χώραν εἰς 'Αμβέρσαν τὴν δην Μαΐου, παρουσίᾳ τοῦ πρύγκιπος 'Αλβέρτου τοῦ Βελγίου. 'Η νέα δεξαμενὴ ἔχει μῆκος 312,35 μ., πλάτος 50 μ. καὶ ὑψος 9,20 μ. καὶ δύναται νὰ δεχθῇ σκάφη μέχρις 125.000 τόν. d.w. Διαθέτει πλήρη μηχανικὸν ἑξοπλισμόν.

υπὸ τοῦ πληρώματος θὰ είναι ἀπλῶς περιττὴ δαπάνη.

"Ἐχομεν ὑπ' ὅψιν τὴν περίπτωσιν σκάφους ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, τὸ ὅποιον ὑπερχρεώθη νὰ ὑποθληθῇ δις εἰς τὰς δαπάνας κατασμού, διότι τὴν πρώτην φοράν ἐπραγματοποιήθη ἐν πλῷ ύπο τοῦ πληρώματος.

Ο ΦΟΡΟΣ ΤΗΝ ΙΝΔΙΑΣ

Μᾶς πληροφορεῖ ὁ κ. Γ. Νικολάκης, ὅτι ἀπὸ Ιης 'Ιουνίου 1974 ὁ συντελεστὴς ὑπολογισμοῦ τοῦ, κατὰ τὸν ἴνδικὸν φόρον εἰσόδηματος, ἐπιβαλλομένου φόρου διὰ φορώσεις εἰς 'Ινδίαν, μειοῦται ἀπὸ 12,25% εἰς 5,5125% ἐπὶ τοῦ ἀκαθαρίστου ποσοῦ τοῦ ἐκ ναύλων ἐσόδου.

Τὰ ἀνωτέρω ἐνέχουν ἐνδιαφέρον ἐν ὅψει μελλοντικῶν διαπραγματεύσεων διὰ ναυλώσεις ἀπὸ 'Ινδίαν.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ ἀνωτέρω φόρου δὲν μεταβάλλονται αἱ νῦν ισχύουσαι προϋποθέσεις, οὐδὲ ή μέχρι τούδε διαδικασία.

«ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Α.Ε.»

ΠΡΟΣΚΛΗΣΙΣ

τῶν Μετόχων τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Α.Ε.» εἰς Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν

Συμφώνως τοῖς ἀρθροῖς 27 καὶ 30 τοῦ Καταστατικοῦ, καλούνται οἱ κ.κ. Μέτοχοι τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Α.Ε.» εἰς τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τὴν 19ην 'Ιουνίου 1975 ἡμέραν Πέμπτην καὶ ὥραν 12.30 ἐν τοῖς ἐπὶ τῆς δόου Σταδίου 24 (1ος ὁροφος) γραφείοις αὐτῆς.

Πάς Μέτοχος ἐπιτυμῶν νὰ παραστῇ εἰς τὴν Συνέλευσιν ὄφελει νὰ καταβέσῃ τὰς μετοχάς του τὸ δραδύτερον πέντε (5) ημέρας

πρὸ τῆς ὄρισθείσης ὡς ἄνω χρονολογίας συγκλήσεως τῆς Συνέλευσεως διὰ μὲν τὴν ἡμεδαπή εἰς τὸ Ταμείον τῆς 'Εταιρίας ἢ εἰς τὸ Ταμείον Παρακαταθηκῶν καὶ Δανείων ἢ παρ' οἰδήποτε ἐν 'Ελλάδι 'Ανωνύμῳ Τραπεζικῇ 'Εταιρίᾳ, διὰ δὲ τὴν ἀλλοδαπήν παρὰ μιὰ ἐκ τῶν ἀνεγνωρισμένων Τραπεζῶν.

'Αντικείμενα τῆς Συνέλευσεως ὠρίσθησαν :

1. "Ἐκθεσις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τῆς δεκάτης έταιρικῆς χρήσεως 1974 καὶ κατάθεσις τοῦ 'Ισολογισμοῦ τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1974.
2. "Ἐκθεσις τῶν 'Ελεγκτῶν ἐπὶ τοῦ 'Ισολογισμοῦ τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1974.
3. "Ἐγκρίσις τῶν πεπραγμένων τοῦ ἔτους 1974, τοῦ 'Ισολογισμοῦ τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1974 καὶ τῆς διαθέσεως κερδῶν.
4. "Ἀπαλλαγὴ ἀπὸ πάσης εὐθύνης ἀποζημίωσεως διὰ τὰ πεπραγμένα τοῦ ἔτους 1974 καὶ τὸν 'Ισολογισμόν τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1974 :
- α) τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τοῦ Διευθύνοντος Συμβούλου.
- β) τῶν 'Ελεγκτῶν.
5. "Ἐγκρίσις ἀμοιδῆς Μελών τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου διὰ τὴν χρῆσιν τοῦ ἔτους 1974.
6. "Ἐπικύρωσις ἐκλογῆς Συμβούλων γενομένης ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου, εἰς ἀντικατάστασιν ἐτέρων παρατηθέντων.
7. "Ἐκλογὴ δύο τακτικῶν 'Ελεγκτῶν, ἐξ ὧν ὁ εἰς ἐκ τοῦ Σώματος 'Ορκωτῶν Λογιστῶν καὶ ισαριθμῶν ἀναπληρωματικῶν διὰ τὴν χρῆσιν τοῦ ἔτους 1975 καὶ προσδιορισμὸς τῆς ἀμοιδῆς αὐτῶν.
8. "Χορήγησις ἀδειας πρὸς τὰ Μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῆς Διευθύνσεως τῆς 'Εταιρίας, ὅπως μετέχουν εἰς Διοικητικὰ Συμβούλια, εἰς τὴν Δι-

εύθυνσιν, ή ἄλλως, ἔτέρων ἐπιχειρήσεων ἐπιδιώκουσῶν παρεμφερεῖς σκοπούς.

'Ἐν Ἀθῆναις τῇ 19ῃ Ἀπριλίου 1975

'Ἐντολὴ Διοικ. Συμβουλίου

'Ο Διευθύνων Σύμβουλος
ΚΩΝΣΤ. ΚΩΣΤΑΚΗΣ

ΠΡΟΣΚΛΗΣΙΣ

Τῶν Μετόχων τῆς 'Ανωνύμου 'Εταιρείας
ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.'

εἰς Γενικὴν Συνέλευσιν

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου προσκαλούνται οἱ κ.κ. Μέτοχοι τῆς Τραπέζης, ἵνα προσέλθωσιν εἰς τὸ ἔνταῦθα Κεντρικοῦ αὐτῆς Καταστήματος (δόδος Ἐλευθερίου Βενιζέλου 45 καὶ Πεσμαζόγλου ἀριθμ. 18) τὴν 11ην Ἰουνίου 1975 ἡμέραν Τετάρτην καὶ ὥραν 12 μ., πρὸς συγκρότησιν τακτικῆς Γενικῆς Συνελεύσεως, ἀντικείμενον τῆς ὅποιας ἔσσονται τὰ ἐν τῇ ἐπομένῃ διατάξει ἀναφερόμενα θέματα, ἦτοι :

1. Μετ' ἀκρόασιν τῆς ἀναγνώσεως τῶν ἔκθεσῶν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῶν Ἐλεγκτῶν, ἔγκρισις τῶν ὑποβληθείσων αὐτῆς ἴσολογισμοῦ καὶ σχετικοῦ λογαριασμοῦ τῶν κερδῶν καὶ ζημιῶν τοῦ ἔτους 1974 καὶ ἀπόφασις περὶ διαθέσεως τῶν κερδῶν τῆς χρήσεως ταύτης.
2. Ἀπόφασις περὶ ἀπαλλαγῆς τῶν μελῶν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῶν Ἐλεγκτῶν ἀπό τὰ πάσης εὐθύνης ἀποζημιώσεως διὰ τὴν χρήσιν 1974.
3. 'Εκλογὴ δύο τακτικῶν καὶ δύο ἀναπληρωματικῶν Ἐλεγκτῶν διὰ τὸ ἔτος 1975 καὶ καθορισμὸς τῆς ἀμοιβῆς αὐτῶν.
4. 'Εγκρισις ἀμοιβῆς μελῶν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου.
5. 'Εκλογὴ Συμβούλων.

Οἱ θέλοντες νὰ μετάσχωσι τῆς συνεδρίασεως ταῦτης, κύριοι, μιᾶς τούλαχιστον μετοχῆς, αὐτοπροσώπως ἢ δι' ειδικοῦ ἀντιπροσώπου, ὁφείλουσι νὰ καταθέσωσι τοὺς τίτλους των, πέντε τούλαχιστον ἡμέρας πρὸ τῆς ὁρίζομένης διὰ τὴν συνεδρίασιν παρὰ τῷ Κεντρικῷ Καταστήματι ἢ τοῖς 'Υποκαταστήμασι τῆς Τραπέζης ἢ παρὰ τῷ Ταμείῳ Παρακαταθηκῶν καὶ Δανείων ἢ οιαδήποτε ἐν 'Ελλάδι Τραπεζικῇ 'Εταιρείᾳ, καταθέτοντες ἐντὸς τῆς αὐτῆς προθεσμίας τὴν σχετικήν ἀπόδειξιν περὶ τῆς καταθέσεως καὶ τὸ τυχόν πληρεζύσιον παρὰ τῷ Κεντρικῷ Καταστήματι τῆς ΙΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

'Ἐν Ἀθῆναις τῇ 20.5.1975

Κατ' ἐντολὴν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου
'Ο Πρόεδρος

Καθηγητὴς ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΤΣΟΥΡΗ

«Η ΑΝΑΠΛΗΡΩΣΙΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ»

Συνεχίζων τὴν συγγραφικήν του δραστηριότητα ὁ Ἀντιπλοιάρχος Λ.Σ. κ. Γεώργιος Τσούρης, ἔξεδων προσφάτως μίαν μονογραφίαν ἐπὶ τοῦ πρωτοτύπου θέματος τῆς ἀναπληρώσεως τοῦ πλοιάρχου ἐν τῇ διοικήσει τοῦ πλοιού.

Ἡ μελέτη ἀναφέρεται, κυρίως, εἰς τὰς περιπτώσεις τῆς κανονικῆς ἀντικαταστάσεως τοῦ πλοιάρχου, λόγω σοθαρᾶς αἰτίας, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθρου 124 τοῦ ΚΔΝΔ. Προχωρεῖ δῆμος καὶ εἰς τὰς περιπτώσεις τῆς ἀντικανονικῆς, σύντομος εἴπειν, ἀναπληρώσεως καθ' ἄρα εἰς τὴν κυβέρνησιν ἢ τὴν διοίκησιν τοῦ πλοίου ὑποκαθίσταται ἔπειταν πρόσωπον κατὰ παράδασιν τῶν οἰκείων διατάξεων (ἀρθρο 219 καὶ 220 ΚΔΝΔ). Διὰ τῆς ἐρμηνείας τῶν σχετικῶν ἀρθρῶν τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου καὶ τῆς παρεμβολῆς χαρακτηριστικῶν παραδειγμάτων ἐκ τῆς ναυτικῆς πραγματικότητος, ὁ συγγραφεὺς ἐπιλύει τὰ διάφορα προβλήματα, τὰ ὅποια δημιουργούνται τόσον ἐκ τῆς θεωρητικῆς ἐπεξεργασίας τῶν οἰκείων διατάξεων, δῶσον καὶ ἐκ τῆς πρακτικῆς ἀντιμετωπίσεως τῶν περιπτώσεων τῆς πλοιαρχικῆς ἀναπληρώσεως.

Ἡ παραθέσεις ἐν ᾗρχῃ μὲν συντόμων ἱστορικῆς ἀνασκόπησεως τοῦ θέματος, ἐν τελεί δὲ τῆς συγκριτικῆς ἔρευνῆς ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς σχετικῆς νομοθεσίας, ὀλοκληρώνουν τὴν μικράν, ἀλλὰ λίαν ἐνδιαφέρουσαν ταύτην μελέτην τοῦ κ. Τσούρη, τὸν ὅποιον καὶ συχαίρομεν θερμῶς διὰ τὴν ἐπιστημονικήν του ἐπίδοσιν.

«ΠΙΝΑΚΕΣ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΙ ΕΙΣΦΟΡΩΝ»

Ἡ νέα συλλογικὴ σύμβασις διὰ τῶν μισθολογικῶν αὐθήσεων καὶ τῶν λοιπῶν ἀλλαγῶν εἰς τὰς ναυτεργατικάς ἀποδοχάς, ἐδημιουργήσεις τὴν ἀνάγκην ἀναπροσαρμογῆς δῶλων τῶν θοητικῶν πινάκων οἱ ὅποιοι χρησιμοποιοῦνται διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν εἰσφορῶν καὶ κρατήσεων. Μεταξὺ τῶν σχετικῶν διδίλιων τὰ ὅποια ἔξεδοθήσαν πρὸς κάλυψην τῆς ἐν λόγῳ ἀνάγκης, σημειούμεν :

Α. Κ. ΠΙΠΕΡΑ, ὑπὸ τὸν τίτλον «Συμβατὴ μισθοδοσία καὶ εἰσφορά ναυτικῶν» (1975) εἰς τὸ ὅποιον ὁ συγγραφεὺς συνεχίζει τὴν συστηματικὴν κυκλοφορίαν τῶν ἐν λόγῳ πινάκων εἰς πέμπτην ηδη ἐπανέδοσιν.

ΕΜΜ. ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ, ὑπὸ τὸν τίτλον «Νέοι πίνακες μισθοδοσίας καὶ εἰσφορῶν πληρωμάτων Ε.Ν.» εἰς ἔκδοσιν τοῦ Οἴκου Ε. Σταυριδάκη (1975).

Τὰ ἀνωτέρω τεύχη παρουσιάζουν ἔξαιρε-

τικὴν πράγματι διευκόλυνσιν εἰς τοὺς πλοιάρχους καὶ τοὺς ἀρμοδίους τῶν ναυτιλιακῶν γραφείων, διότι ἀπλοποιοῦν εἰς τὸ ἔπακρον τοὺς ὑπόλογισμούς τῶν εἰσφορῶν, ἐπὶ τῇ δάσει πινάκων ἀκριβῶν καὶ ἡλεγμένων. Μετά τὰς δόηγίας χρήσεως καὶ τὰς εἰσαγωγικὰ σημειώματα, παρατίθενται οἱ πίνακες κατὰ βαθμόν, μετὰ τὸν συμβατικὸν μισθοῦ καὶ τῶν ἐπ' αὐτὸν ἀσφαλιστικῶν εἰσφορῶν, τόσον διὰ τὰ φορτηγά πλοῖα δῶσον καὶ διὰ τὰ δεξαμενόπλοια, ἐλληνικὰ καὶ ἔναν συμβεβλημένα. 'Ακολουθούν πίνακες διὰ τὰς λοιπὰς εἰσφορῶν, διὰ τὰς κρατήσεις τῶν προσθέτων ἀμοιβῶν, διὰ τὰς ὑπερωρίας, τοὺς μισθοὺς ἀσθενίες κ.λπ.

Ἡ ἐκ τούτων πολυετοῦς πείρας συστηματικότης εἰς τὸν καταρτισμὸν τῶν πινάκων καὶ ἡ συμπληρωματικής αὐτῶν διά πάντων τῶν συναφῶν χρησιμών στοιχείων, καθιστά τὰ δυοθήματα αὐτὰ ὅση ἀπλῶς χρήσιμα, ἀλλὰ κυριολεκτικῶς ἀναγκαῖα πρὸς ἀπαλλαγὴν τῶν ὑπευθύνων τῆς ναυτεργατικῆς μισθοδοσίας ἀπὸ τοῦ πλήθους τῶν σχετικῶν ὑπολογισμῶν.

Διά πολυετοῦς εἰκονογραφημένου τεύχους ὁ Γερμανικὸς Νηογνώμων, προβάλλει τὴν ἐτησίαν ἔκθεσιν τῶν πεπραγμένων αὐτοῦ διὰ τὸ 1974. Εἰς σύντομον εἰσαγωγικὸν σημείωμα σκιαγραφεῖται ἡ ὁγδοηκονταετής σταδιοδρομία τοῦ Germanischer Loyd καὶ παρέχονται τὰ στοιχεῖα τῆς προσφάτου αὐτοῦ δράσεως εἰς τοὺς διαφόρους τομεῖς.

Ἀκολουθεῖ εἰς τὸ τεύχος σειρά τεχνικῶν ἀρθρῶν γενικῶν ἢ εἰδικωτέρων (ἀσφάλεια πλοίων, ἔρευνα κρεδασμῶν, μηχαναί, δεξαμενόπλοια, πυρηνική προσθήσις κ.λπ.), καθὼς καὶ ἐπισκόπησις τῆς δραστηριότητος τοῦ Νηογνώμονος εἰς τὰ διάφορα αὐτοῦ τμημάτων. Τὸ δόλιον κείμενον κοσμεῖ πλουσία ἔγχωμος εἰκονογράφησις καὶ πλήθος διαγραμμάτων.

Σημειούμεται ἐνταῦθα, ὅτι ὁ Γερμανικὸς Νηογνώμων ἔχει ἔξουσιοδότησιν ἐκ μέρους 40 χωρῶν διὰ τὴν ἐπιθεώρησιν πλοίων καὶ τὴν ἔκδοσιν τῶν οἰκείων πιστοποιητικῶν ἀσφαλείας. 'Εξ ἄλλου, μέχρι τοῦ τέλους τοῦ 1974 περιελάμβανε εἰς τοὺς πίνακας ταξινομήσεως του 2.500 περίπου σκάφη πάσης εἰδικότητος, συνολικοῦ τοννάζ οὐλίγον ἀπέχοντος τῶν 10 ἑκατομ. τόννων γκρός.

«ΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ ΜΑΡΙΤΑΙΜ»

Μὲ μίαν ὠραίαν πράγματι φωτογραφίαν τοῦ ἀειμνήτου 'Ωνάση, γελῶντος εἰς στιγμὰς εύτυχίας, ἐντὸς κεκοσμημένου πλαισίου εἰς τὸ ἔξωφυλλον, τὸ περιοδικόν τῆς 'Ολυμπικής Μαριτάιμ τοῦ πρώτου τριμήνου τοῦ ἔτους, ἀντὶ ὅλης πενθίμου ἐνδείξεως, τιμῆς τοῦ μεγάλου ἀπελθόντα ἰδρυτήν.

'Ακολουθεῖ σύντομος νεκρολογία, διὰ νὰ συνεχισθῇ εἰς τὰς λοιπὰς σελίδας τοῦ περιοδικοῦ, ἡ συνήθης, πάντοτε ἐκλεκτή, ὅλη μὲ διηγήσεις καὶ ιστορήματα, τεχνικὰ θέματα, ἐνδιαφερούσας εἰδήσεις, πλουσία εἰκονογράφησην ἐκ τῆς ζωῆς τῆς θαλάσσης καὶ τῶν πλοίων. Συνεχίζεται ὁ διαγωνισμὸς φωτογράφιας καὶ παραπτεῖνται ἡ προθεσμία τοῦ διαγωνισμοῦ τῆς εἰκονογραφημένης παραστάσεως διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου.

Σημειούμενης ιδιαίτερως τὸ εἰς τὴν πρώτην σελίδαν χαιρετιστήριον μήνυμα τῆς Χριστίνας 'Ωνάση πρὸς τὰ πληρωμάτα τῶν σκαφῶν τῆς. Εύχαριστεῖ διὰ τὰς ἐκδηλώσεις συμπαθείας, διαδηλώνει τὴν συνέχισιν τῆς θαλασσίας ἐπιδόσεως καὶ καλεῖ εἰς συμπάραστασιν. Μετά τὸ πένθος, ἡ στερρά ἀπόφασις ἐξακολουθήσεως τοῦ μεγάλου ἔργου. 'Ο βασιλεὺς ἀπέθανε, ζήτω ὁ βασιλεὺς.

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ"

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

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

TELEPHONES: 61 20 91 NIGHT PHONES: B. FOTOU 21 38 93

TELEX: 02 44171 J. KARAGIANNIDIS 34 35 66

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

Θαλάσσια ἀτυχήματα



ΑΙ ΑΠΩΛΕΙΑΙ ΤΟΥ Γ' ΤΡΙΜΗΝΟΥ 1974

Αἱ οὐλικαὶ ἀπώλειαι τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου κατὰ τὸ γ' τρίμηνον τοῦ προγούμενου ἔτους, ἐμφανίζονται ηὔξημέναι, συμφώνως πρὸς πρόσφατα στοιχεία τοῦ Λούδ'ς Ρέτζιστερ.

Συγκεκριμένως, κατὰ τὴν ὡς ἄνω περί οδῶν ἀπώλεσθησαν 62 σκάφη, 212.303 τόνν. γκρός, ἔναντι 50 πλοίων, 155.665 τόν. γκρός, τοῦ προηγουμένου τριμήνου καὶ 66 πλοίων, 138.762 τόν. γκρός, τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1973.

Ποσοσταίσιας, αἱ ἀπώλειαι ἀντεπροσώπευσον τὸ 0,10% τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων καὶ τὸ 0,07% τῆς οὐλικῆς χωρητικότητος τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου.

Πρώτη Ναυτιλία εἰς οὐλικὰς ἀπώλειας κατατάσσεται ἡ Παναμαϊκή, μὲ 44.444 τόν. γκρός, δευτέρα ἡ Λιβεριανή, μὲ 38.484 τόν. γκρός καὶ ἀκολουθοῦν αἱ Ἀμερικανική, μὲ 27.262 τόν. γκρός, ἡ Ἑλληνική, μὲ 24.605 τόν. γκρός, τῆς Σιγκαπούρης, μὲ 14.728 τόν. γκρός, ἡ Νορβηγική, μὲ 14.259 τόν. γκρός καὶ τῆς Δυτ. Γερμανίας, μὲ 11.544 τόνους γκρός.

Μείωσιν, ἀντιθέτως, ἐμφανίζουν αἱ διαλύσεις κατὰ τὸ ὑπὸ ἔλεγχον τρίμηνον. Σκάφη 116, τόν. γκρός 614.217, ἀπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν, ἔναντι 160 σκαφῶν, 876.417 τόν. γκρός, τοῦ προηγουμένου τριμήνου καὶ 120 σκαφῶν, 615.397 τόν. γκρός, τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1973.

Λόγω τῆς καταστάσεως εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν δεξαμενοπλοίων, ἡ μείωσις αὕτη τῶν διαλύσεων προεκάλεσε τὴν ἕκπληξιν τῶν παραπηρητῶν.

Αἱ χώραι αἱ ὄποιαι ἔξεποίησαν τὸ μεγαλύτερον τοννάζ πρὸς διάλυσιν εἶναι: Ὁ Παναμᾶς, 121.248 τόν. γκρός, ἡ Ἐλλάς, 103.681 τόνν. γκρός, ἡ Λιβερία, 91.556 τόνν. γκρός καὶ αἱ Ήνωμέναι Πολιτεῖαι, 71.840 τόν. γκρός.

ΤΟ ΛΕΚΑΠΕΝΟΗΜΕΡΟΝ

ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΓΙΝΤ: 'Εδέχθη πρόσκρουσιν ὑπὸ ἑτέρου σκάφους καὶ πλωτοῦ γερανοῦ εἰς Κουβέιτ, τὴν 12ην Μαΐου, κατὰ τὴν διάρκειαν κακοκαιρίας.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ (λ.): 'Επειθεωρήθη εἰς Μάλταν, τὴν 16ην καὶ 17ην Μαΐου, ἐντὸς δεξαμενῆς, λόγω ζημιῶν εἰς τὴν μηχανήν καὶ ἐκ της προσαράξεως εἰς Λορέντζο Μάρκες, τὴν 26ην Μαρτίου, μετὰ τὴν ἀποβίβασιν τοῦ πλοηγοῦ. 'Ανελήφθησαν ἐπισκευαί.

ANNA MARIA (κ.): 'Απὸ Πόρτ 'Ελιζα-μπεθ διὰ Σαντάντερ, μὲ φορτίον μεταλλεύματος μαγγανίου. 'Ηκινητοποιήθη, λόγω βλάβης εἰς τὴν μηχανήν, ἔξωθι τοῦ ἀκρωτηρίου Ρεσίφης, τὴν 15ην Μαΐου, ἐκεῖθεν δὲ ἐρρυμουλκήθη εἰς Πόρτ 'Ελιζαμπεθ, τὴν ἐπομένην καὶ ἡγκυροδηλήσεν. 'Εσημειώθη διαρροὴ εἰς τὸ μηχανοστάσιον.

ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (λ.): Συνεκρούσθη μετὰ τοῦ ἐπίσης ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας λιβεριανοῦ δεξαμενοπλοίου «Ἀρχων», εἰς Κολόμπο, τὴν 1ην Μαΐου. 'Υπέστη ζημίας εἰς τὴν ἀρτεράν πλευράν ἔξωτερικῶς τῆς δεξαμενῆς φορτίου No. 11. Τὸ «Ἀρχων» ὑπέστη ζημίας εἰς τὸ ἐπίστεγον.

ΑΡΙΕΛ: Κατὰ τὴν ἄφιξιν του εἰς Καλούκιαν (ἀπὸ Γάνδην), τὴν 7ην Μαΐου, ὑπέστη ζημίας συνεπείᾳ προσκρούσεως ἐπὶ ρυμουλκοῦ καὶ προβλήτος. 'Εξητήθη ἐπιθεώρησις.

APTA (κ.): Τὴν 8ην Μαΐου, τὸ ρυμουλκὸν «Ταμαράν» ἀφίχθη εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ προστραγμένου σκάφους (ἰδεὶ τεῦχος 15.5.75), ἀλλά, λόγω κακοκαιρίας, δὲν ἥδυνθη νὰ πλησιάσῃ ἔγγυτερον τῶν 3 μιλίων. Μόλις τὴν 16ην Μαΐου κατώρθωσε νὰ συνέσῃ τὸν κάδον ρυμουλκήσεως, ἀλλὰ αἱ προσπάθειαι ἀνέλκυσεως δὲν ἀπέληξαν εἰς ἐπιτυχίαν. Τὴν 19ην καὶ 20ην Μαΐου συνεχίσθησαν αἱ προσπάθειαι ἀνέπιτυχως, τελικῶς δὲ τὸ σκάφος ἀνειλκύθησε τὴν πρωίσαν τὴν 22ας Μαΐου καὶ ἐπλευσεν εἰς Νουαριμπού. Τὸ πηδάλιον καὶ ἡ μηχανή δὲν ὑπέστησαν ζημίας.

τῶν. Τὸ σκάφος μετέφερε πλήρες φορτίον ἀραβοσίτου εἰς Ήνωμένων Πολιτειῶν.

ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Περὶ πυρκαϊᾶς ἐπὶ τοῦ ὄποιού ἀναφέρομεν εἰς τὸ προγούμενον τεῦχος μας, ἐρρυμουλκήθη εἰς Πουέρτο Ρίκο, ἀλλά αἱ λιμενικαὶ 'Αρχαὶ ἀπηγόρευσαν τὸν κατάπλουν του καὶ συνεχίσθη ἡ ρυμουλκήσις του εἰς 'Αρούμπαν. Τὸ σκάφος ἔχει λίαν ἐκτεταμένας ζημίας.

ΕΥΕΛΠΙΔΗΣ ΕΡΑ: 'Απὸ Σουραμπάγια διὰ Ρόττερνταμ, μὲ φορτίον κόπρας. Τὴν 12ην Μαΐου, εύρισκομενον ἔξωθι τοῦ Ντακάρ, ἀνέφερεν αὐτοανάφλεξιν τοῦ φορτίου. Τὸ σκάφος δὲν ὑπέστη ζημίας καὶ κατημύνετο πρὸς τὸν λιμένα προορισμοῦ του, ὃπου ἀφίχθη τὴν 21ην Μαΐου. 'Η ἐκφόρτωσις ἦρχισεν ὑπὸ τὴν ἐπίδειν τῆς Πυροσβεστικῆς 'Υπηρεσίας.

ΙΑΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: 'Επειθεωρήθη εἰς Γένοβαν, λόγω ζημιῶν, ἐκ προστριβῆς ἐπὶ προβλήτος, εἰς 'Οδησσόν, τὴν 22αν 'Απριλίου καὶ προσαράξεως τὴν 2αν Μαΐου. Παρετηρήθη διαρροὴ εἰς τὸν τελικὸν ἄξονα. 'Απαιτεῖται δεξαμενισμός.

ΚΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ (λ.): 'Ανειλκύθη τὴν πρωίσαν τῆς 9ης Μαΐου, τῇ βοηθείᾳ δύο ρυμουλκῶν καὶ ἐπλευσεν εἰς προβλήτηα ἐκφορτώσεως εἰς Μαρέρο (ἰδεὶ τεῦχος 15.5.75). Δὲν ἀνέφερθησαν ζημίαι.

ΚΩΣΤΑΣ Κ.: Προστράξεν εἰς τὴν εἰσόδῳ τοῦ λιμένος τοῦ Ντάρμπαν, τὴν πρωίαν τῆς 17ης Μαΐου, τῇ βοηθείᾳ δύο ρυμουλκῶν τοῦ λιμένος. 'Ανειλκύθη μετὰ 10λεπτῶν, δι' ίδιων του μέσων, βοηθούμενον ὑπὸ δύο ρυμουλκῶν τοῦ λιμένος. Δὲν παρετηρήθησαν ζημίαι.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. (π.): 'Απὸ Ντάρμπαν δι' 'Ερυθρὰν Θάλασσαν, ὑπέστη ἀνωμαλίας εἰς τὴν μηχανὴν καὶ ἐξήτησεν ἀμεσον βοηθείαν ρυμουλκού, τὴν 15ην Μαΐου, εἰς πλάτος 21.53' νότιον καὶ μῆκος 37.06' ἀνατολικόν. Τὸ ρυμουλκὸν «Ζέεφάλκε» ἀπέπλευσεν ἐκ Ντάρμπαν, κατευθυνόμενον πρὸς βοηθείαν του. Τὴν 23ην Μαΐου ἀνέκοινώθη, διτὴ ἐπραγματοποιήθησαν ἐπισκευαὶ καὶ τὸ σκάφος συνέχισε τὸν πλοῦν του. Δὲν ἀνέφερθησαν ζημίαι.

ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ: Κατὰ τὴν ἄφιξιν του εἰς 'Ανκόνα, τὴν 21ην Μαΐου καὶ ὑπὸ καλάς καιρικάς συνθήκας, προστράξεν εἰς πλάτος 21.37'30'' βόρειον καὶ μῆκος 13.28'24'' ἀνατολικόν. Τρία ρυμουλκά ἐσπευσαν νὰ βοηθήσουν εἰς τὴν ἀνέλκυσίν του, ἀλλὰ δὲ πλοϊαρχοὶ ἀνέμενε τὰς ὁδηγίας τῶν πλοιοκτη-

ΕΝΟΙΚΙΑΣΤΗΡΙΟΝ

ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ νεόδμητον μέγαρον πολυτελούμις κατασκευῆς μὲ ἀπάσας τὰς συγχρόνους ἀνέσεις κείμενον ἐν Πειραιεῖ ἐπὶ τῶν ὁδῶν Φιλελλήνων 12 καὶ Νοταρᾶ 135 εἰς περιοχὴν Τελωνείου Πειραιῶς καὶ εἰδικώτερον πλησίον τῆς NATIONAL WESTMINSTER BANK LIMITED, ὡς καὶ ἐτέρων Τραπεζῶν της Ελλάδος, NATIONAL OF GREECE SHIPPING BRANCHE, Ιονικῆς καὶ Λαϊκῆς Τραπέζης της Ελλάδος, Εμπορικῆς Τραπέζης της Ελλάδος Ναυτιλιακῶν NOVA SKOTIA, FIRST NATIONAL CITY BANK κ.λπ.), κατάλληλον ἀποκλειστικῶς διὰ ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις.

Εἰδικώτερον ἐνοικιάζονται: ὑπόγειος αἴθουσα (145,38 Μτ) Ισόγειος αἴθουσα - κατάστημα (141 Μτ) μετὰ μεσοπατώματος αἴθουσας δροφοί Α, Β, Γ, Δ καὶ Ε ἀνὰ (232 Μτ) ἔκαστος ώς καὶ αἴθουσα - δροφος Σ.Τ. (156,16 Μτ).

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: Μιχαὴλ Δημ. Παπαθανασίου, δικηγόρον, δόδος Γαμβέττα 12, Αθῆναι, τηλ. 618-640 καὶ 623-977 ὥρα 6—8 μ.μ.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

ΕΝ ΑΝΑΜΟΝΗ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ

ΤΑ ΤΕΛΗ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

Τὸ παρελθόν Σάββατον ἀνέκοινώθησαν ἐπισήμως τὰ νέα τέλη διελεύσεως ἐκ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, τὰ όποια ἔχουν ὡς κάτωθι :

- Τάνκερς, μπάλκι κάρριερ καὶ μικτά, ἀδιαφόρως μεγέθους, δολ. 2 κατὰ καθαρὸν τόννον διώρυγος Σουέζ (ἀντιστοιχούντος εἰς 100 κυβικούς πόδας).

- Σκάφη παντὸς ἄλλου τύπου δολ. 2.20 κατὰ καθαρὸν τόννον Διώρυγος Σουέζ.

- "Αφορτα σκάφη, παντὸς τύπου καὶ μεγέθους, δολ. 1.60 κατὰ καθαρὸν τόννον Διώρυγος Σουέζ.

Τὰ ἀνωτέρω τέλη είναι κατὰ 90% καὶ πλέον ἀνωτέρα τῶν εἰσπραττομένων τὸ 1967, ἀλλὰ είναι κατώτερα τῶν προβλεπομένων ὑπὸ πολλῶν παρατηρητῶν.

Χαρακτηριστικὴ είναι ἡ μείωσις τῶν τελῶν διὰ τὰ δεξαμενόπλοια, ἐν σχέσει πρὸς τὰ φορτηγά ἔηροῦ φορτίου, μὲ στόχον τὴν προσέλκυσιν τῶν μικροτέρων δεξ.) πλοίων.

Οἱ Αιγύπτιοι ὑπελόγισαν μετὰ προσοχῆς τὰ διόδια, ὥστε νὰ καθιστοῦν τὴν διέλευσιν τῶν πλοίων μέσω τῆς Διώρυγος πλέον συμφέρουσαν τῆς ὅδοῦ τοῦ Ἀκρωτηρίου. Αἱ προσπάθειαι τῶν συντονίζονται τώρα εἰς τὸ νὰ ἀποδείξουν ὅτι ἡ χρησιμοποίησις τοῦ διούλου είναι συμφέρουσα, ἀλλὰ καὶ ἀσφαλής.

ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ : Μὲ πλήρες φορτίον πετρελαίου προστίθαιεν ἔξωθι τοῦ πλοηγού σταθμοῦ τοῦ Χόρ ἀλλά 'Αμαγία, τὴν 13ην Μαΐου, ἐπὶ λασπάδους καὶ ἀμμάδους βυθοῦ. 'Υπέστη κλίσιν 4 μοιρῶν δεξιά. Περίπου 24.000 τόνοι φορτίου ἔξεφορτώθησαν εἰς τὸ δεξαμενόπλοιον «'Υπερίων» καί, τελικῶς, τὸ 135.000 τόν. δ.ω. τάνκερ ἀνειλκύσθη τὴν 23ην Μαΐου, δι' ιδίων τοῦ μέσουν. 'Εν συνεχείᾳ ἔπλευσεν εἰς Χόρ ἀλλά 'Αμαγία διὰ «μπάνκερ» καὶ ἐκεῖθεν εἰς Ντουμπάι, πρὸς ἐπιθεώρησιν.

ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ (λ.) : Εἰς Χονολουλοῦ, ὑπὸ ἐκφότωσιν, ἀνέφερε τὴν 18ην Μαΐου ζημίας εἰς τὸ πηδάλιον καὶ τὴν γεννήτριαν.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ : 'Ἐπειθεωρήθη ἐν δεξαμενῇ εἰς 'Αμερίσαν, πρὸς διακρίσισιν ζημιῶν ἐπισυμβάσης εἰς Κοραμσάρ, τὴν 8ην Φεβρουαρίου. 'Ἐπραγματοποιήθησαν μόνιμοι ἐπισκευαί.

ΤΕΑ : Τὴν 22αν Μαΐου συνεκρύσθη μετὰ τοῦ λιθειανοῦ δηζελοπλοίου «Σῆ Μπέρντ», εἰς ἀπόστασιν ἑπτά μιλίων ἔξωθι τῆς Ταρίφα. 'Υπέστη ζημίας εἰς τὸ πρυμναῖον τμῆμα μεταξὺ τῶν κυτῶν No. 4 καὶ 6.

ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ (λ.) : Τὴν 23ην Μαΐου προσέκρουσεν ἐπὶ βάσεως γεφύρας εἰς Θρῆ Ρίβερς καὶ ὑπέστη ζημίας εἰς τὰ ἐλάσματα, ἔξωτερικῶς τῶν διπυθμένων No. 1 καὶ 2, καθὼς καὶ εἰς τὴν πρώραν. Παρετηρήθη διαρροή εἰς τὸ No. 1. 'Εν συνεχείᾳ ἔπλευσεν εἰς Κεμπέκ, διὰ νὰ ἐπιθεωρηθῇ ὑπὸ δύνου. Τὸ σκάφος κατημύνετο ἀπὸ Θάντερ Μπαίη εἰς Κεμπέκ, πρὸς συμπλήρωσιν φορτίου γεννημάτων.

**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

'Η κρατοῦσα καχεξία εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν μεταφορῶν, εἰς χῦμα, φορτίων, ἥπις καὶ ἀπεικονίζεται εἰς τὴν χαμηλὴν ναυλαγορά, είναι, βασικώς, τὸ ἀποτέλεσμα τῆς συνεχίζομένης πρὸς τὰ κάτω, στροφῆς τῆς καταναλώσεως ὅλων τῶν πρώτων ὑλῶν. 'Η δύσκολος, ὅμως, κατάστασις εἰς τοὺς ναύλους ἐνεταθή ἀπὸ τὴν παρουσίαν τῶν μικτῶν σκαφῶν τὰς μεταφορὰς, κυρίως, τῶν σιδηρομεταλλευμάτων καὶ κατὰ μικροτέρων ἔκτασιν τῶν ἄλλων, εἰς χῦμα, φορτίων. Καὶ τὰ γεννήματα συνεκράτησαν πῶς τὴν ἀγορὰν ἀπὸ πλήρη κατάρρευσιν. Περισσότερον τὰ μεταφερόντα, κατ' 'Απρίλιον καὶ Μάϊον, διὰ τοῦ 'Ατλαντικοῦ. Παρατηρεῖται, ὅμως, δισκολία εἰς τὴν ἔξευρεσιν ἀπασχολήσεως τῶν μεγάλων μπάλκι κάρριερ καὶ τῶν Ο.Β.Ο. Πληθωρικὴ ἡ προσφορά των. Ναῦλοι εἰς τὸ χαμηλότερον ἐπίπεδον. Τὰ 2 δολ. ἐπληρώθησαν διὰ σκάφος 57.796 τόνων, διὰ χροναύλωσιν 18 - 24 μηνῶν, ἀπὸ τὸν Σεπτέμβριον. 'Ο παροπλισμὸς καὶ τῶν μεγάλων μικτῶν θεωρεῖται ἀναπόφευκτος, δεδομένου ὅτι καμμίτ δὲν προβάλλεται πρόβλεψις βελτιώσεως λίαν προσεχούς τοῦ κρατοῦντος ἐπιπέδου των ναύλων.

Εἰς τὴν, ἐπὶ τὰ χείρων, βαίνουσαν ναυλαγοράν — τὰ χαμηλότερα τάιμ τσάρτερς ἐπαρκῶς τὴν ἀπεικονίζουν — μόνον ἀστάθμητός τις παράγων δυνατὸν νὰ τῆς προσδώσῃ τὴν ταχυτέραν ἀνάκαμψιν. Αἱ ἐσοδείαι, πάντως, φάνινονται νὰ εἶναι ίκανοντοικαὶ, ὡστε νὰ ἀποκλείεται, τοῦ γε νῦν ἔχον, μία νέα ἀναπάντεχος πηγὴ ἀπασχολήσεως τοννάζ. Τούναντίον, μάλιστα, ἡ ἐπαναλειτουργία τῆς διώρυγος, δικαιολογημένως πρέπει νὰ μᾶς ἀνήσυχη, δόσον ἀφορᾶ εἰς τὴν ὑπερπροσφοράν χωρητικότητος.

'Η κίνησις, κατὰ τομεῖς, εἶχε, κατὰ τὸ β' 15θήμερον τοῦ Μαΐου, ὡς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ: Περιωρισμένη καὶ λόγω τῶν ἔορτῶν ἡ κίνησις ναυλώσεων διὰ γεννήματα. Ναῦλοι χαμηλοί. 'Απὸ τὸν Κόλπον δι' Ιαπωνίαν, δολ. 8.50, φίο, 'Ιούνιον καὶ δολ. 7.50, φίο, 40.000 τόν., 'Ιούνιον. Διὰ τὴν Φορμόζαν, 14.000 τόν. βαρέα γεννήματα, Μάϊον, δολ. 15, φίο, ἐντ τρίμεντ, 1.500 τόν. ἐκφόρτ. Διὰ τὸ Ρόπτερταμ, δολ. 4.40, φίο, 'Ιούν. Διὰ τὴν 'Αλεξανδρειαν, 21.000 τόν., δολ. 12.25, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτ., 'Ιούν.

'Απὸ τὸ Νόδερν ρέιντζ διὰ Λισαβόνα, 19.800 τόν., γεννήματα, δολ. 7.60, φίο, 2.000 τόν. ἐκφόρτ., Λισαβόνα. 'Απὸ τὸν 'Αγ. Λαυρέντιον διὰ Μασσαλίαν, 18.300 τόν., βαρέα γεννήματα, Μάϊον - 'Ιούν, δολ. 8.40, φίο, ἐντ τρίμεντ, 1.000 τόν. ἐκφόρτ. 'Απὸ Σικάγον δι' 'Αμεστερταμ, Τίλμπουρι, δολ. 11.75, φίο, μὲ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον, δολ. 4.75, 'Ιούν. 'Απὸ τὸν 'Αγ. Λαυρέντιον διὰ Φιλιππίνας, δολ. 15, φίο, Μάϊον.

NAYTIKA XRONIKA

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

ΕΝ ΑΝΑΜΟΝΗ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ

ΤΑ ΤΕΛΗ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

Τὸ παρελθόν Σάββατον ἀνέκοινώθησαν ἐπισήμως τὰ νέα τέλη διελεύσεως ἐκ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, τὰ όποια ἔχουν ὡς κάτωθι :

- Τάνκερς, μπάλκι κάρριερ καὶ μικτά, ἀδιαφόρως μεγέθους, δολ. 2 κατὰ καθαρὸν τόννον διώρυγος Σουέζ (άντιστοιχούντος εἰς 100 κυβικούς πόδας).

- Σκάφη παντὸς ἄλλου τύπου δολ. 2.20 κατὰ καθαρὸν τόννον Διώρυγος Σουέζ.

- "Αφορτα σκάφη, παντὸς τύπου καὶ μεγέθους, δολ. 1.60 κατὰ καθαρὸν τόννον Διώρυγος Σουέζ.

Τὰ ἀνωτέρω τέλη είναι κατὰ 90% καὶ πλέον ἀνωτέρα τῶν εἰσπραττομένων τὸ 1967, ἀλλὰ είναι κατώτερα τῶν προβλεπομένων ὑπὸ πολλῶν παρατηρητῶν.

Χαρακτηριστικὴ είναι ἡ μείωσις τῶν τελῶν διὰ τὰ δεξαμενόπλοια, ἐν σχέσει πρὸς τὰ φορτηγά ἔηροῦ φορτίου, μὲ στόχον τὴν προσέλκυσιν τῶν μικροτέρων δεξ.) πλοίων.

Οἱ Αιγύπτιοι ὑπελόγισαν μετὰ προσοχῆς τὰ διόδια, ὥστε νὰ καθιστοῦν τὴν διέλευσιν τῶν πλοίων μέσω τῆς Διώρυγος πλέον συμφέρουσαν τῆς ὅδοῦ τοῦ Ἀκρωτηρίου. Αἱ προσπάθειαι τῶν συντονίζονται τώρα εἰς τὸ νὰ ἀποδείξουν ὅτι ἡ χρησιμοποίησις τοῦ διούλου είναι συμφέρουσα, ἀλλὰ καὶ ἀσφαλής.

Ἐπίσης, διὰ τὸ Μαρόκον, δολ. 7.75, φίο, 'Ιούν. Διὰ Μπαντάρ Σαπούρ, 38.000 τόν., δολ. 608.000 φίο, 5 ἡμέραι φόρτωσις, 1.500 τόν. ἐκφόρτ., Μάϊος - 'Ιούν. Διὰ Βόρ. 'Ισπανίαν, 9.800 τόν., δολ. 11, φίο, παλαιοσίδηρα, Μάϊον.

'Απὸ Μπαί Κομώ διὰ Πόρτ Καρτιέ, διὰ τὸ Κόντινεντ, 54.000 τόν. γεννήματα, δολ. 3, φίο, ἄ.φ. καὶ διὰ Πολωνίαν, δολ. 3.05, φίο, 'Ιούνιον.

Γ αι ἀ ν θ ρ α κ ε σ : 'Απὸ Χάμπτον ρόδης δι' Ιαπωνίαν, 24.000 τόν., δολ. 8, ἔλ. ἐκφόρτ., 'Ιούνιον καὶ 50.000 τόν., δολ. 5.75 ἔλ. ἐκφόρτ., 'Ιούν. Συμβόλαιον διὰ 12, ἀνά τρίμηνον, φορτώσεις, ἀπὸ τὸν 1976, δολ. 9.85, ἔλ. ἐκφόρτ.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ: 'Απὸ τὸ Πλέιτ διὰ δυτ. ἀκτὴν Μεξικοῦ, δολ. 15.50, φίο, 'Ιούν. - 'Ιούλιον. 'Απὸ τὴν Νότ. Βραζιλίαν δι' 'Αδριατικήν, 24.700 τόν., γεννήματα, κατ' ἀποκοπήν, 325.000 δολ., φίο, 3.000 τόν. φόρτ., 1.500 τόν. ἐκφόρτ. Διὰ Καρθαγένην καὶ Σεβίλλην, 22.000 τόν., γεννήματα, κατ' ἀποκοπήν, δολ. 222.500, φίο, Μάϊον, 'Ιούν. Δι' ἀνατ. ἀκτὴν Μεξικοῦ, ἀπὸ τὸ Πλέιτ, 20.000 τόν., γεννήματα, 'Ιούν., δολ. 15, φίο. Σάκχαρις, ἀπὸ τὸ Σάντος διὰ Βόρ. 'Αμερικήν, 12.000 τόν., δολ. 17, 1.500 τόν. ἐκφόρτ., 'Ιούνιον.

ΒΟΡ. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: Κριθή, ἀπὸ Βανκούβερ δι' Ιαπωνίαν, δολ. 13, ἔλ. ἐκφόρτ., 'Ιούλ. , 'Απὸ Λόγκ Μπήτς διὰ Ποχάγκ, κώκ πετρελαίου, 30.000 τόν., δολ. 5.70, φίο, 10.000 τόν. φόρτωσις, 10.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Ιούνιον. Ποτάσσα, ἀπὸ Βανκούβερ διὰ Γκουαγκιάλι, δολ. 20, φίο, 'Ιούν. - 'Ιούλ.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ - Ν. ΑΦΡΙΚΗ: 'Απὸ Λορέντζο Μαρκές διὰ Κόλπον 'Αμερικῆς, 35.000 τόν., γατάνθραξ, 'Ιούνιον, δολ. 7, φίο, 5.500 τόν. φόρτωσιν καὶ 10.000 τόν. ἐκφόρτ. Διὰ Γλασκώδην, ἀπὸ Ν. Αφρικήν, 16.000 τόν., δολ. 12.20, μὲ 2.000 τόν. γκρός

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεὺς

Τηλ. 4516-439

Ἐνοικιάζεται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

'Ισογειον Μ2 300 μὲ ήμιόροφον Μ2 200.

φόρτ. και 3.000 τόν. έλ. έκφορτ. 'Αραβόσιτος δι' 'Ισπανίαν, δολ. 12.25 έλ. έκφορτ.

ΤΑ ΤΑΙΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ: 'Ολιγώτερα και τά ταίμ τσάρτερς. Μισθώματα χαμηλά. Σκάφος 12.400 τόν., διά ταξίδιον Περού - Κόντινεντ, δολ. 2.700 ήμερσίων. Σκάφος 22.750 τόν., 14 μίλ., 33 τόν. φιούελ, παράδοσις Ρεκαλάντα, 'Ιουν. 5, ταξίδιον μέσω Βραζιλίας, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ, δολ. 2.725 ήμερ. Σκάφος 21.721 τόν., παράδοσις

Κόντινεντ, ταξίδιον μέσω Περσικού Κόλπου, έπαναπαράδοσις Μουσκάτ, δολ. 3.000 ήμερησίως. Σκάφος 26.015, παράδοσις Πουσάν, Μάιον, έπαναπαράδοσις Μεσογείου, διά τόν μέσω Σουεζ, δολ. 3.60 τόν τόνον. Σκάφος 53.836 τόν., παράδοσις Κόντινεντ, αμεσος, διά 2 - 4 μήνας, 90 σέντες τόν τόνον. Σκάφος 27.532 τόν., παράδοσις 'Ιαπωνίαν, συνέχεια, 'Ιουνίου, 20 μήνας, πρός 4.30 δολ. τόν τόνον.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Παρά τόν συνεχιζόμενον παροπλισμόν σκαφών — τώρα άνω τών 10% τού συνόλου τών δεξαμενοπλοίων — και τόν αύξοντα άριθμον άκυρωσεων, ή ναυλαγορά κρατείται κάτω τού κόστους τών ταξιδίων. Τό παρωπλισμένον τονάζ ύπελογιζεται είς 28 έκατ. τόν., πλέον δέ 4 έκατομ. τόν. μικτών σκαφών.

Δύο — λέγεται και τρίτο — τών 220.000 τόν. έκλεισθησαν διά 12 μήνας τάιμ τσάρτερ, με έναρξην 'Οκτ. - Νοέμ., είς τά W. 26.7. Σκάφος 130.000 τόν., από τόν

Περσικὸν Κόλπον διά τήν Δύσιν, κάτι υπέρ τά W. 19. Σκάφος 104.000 τόνων, σπότ, από τόν Περσικὸν δι' 'Ισπανίαν, W. 24. Σκάφος 60.000 τόν., με 51.000 τόν. φορτίου σπότ, από Περσικὸν διά Μοντεβίδεο W. 45. Σκάφος 57.000 τόν., διά B. 'Αμερικήν, είς τά W. 35.

Από Σαΐν Κρουά διά Βόρειον 'Αμερικήν (λιμένας 'Ατλαντικοῦ), W. 47.5 σκάφος 80.000 τόνων. Ετερον 40.000 τόνων, Μάιον, W. 70.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΑΜΕΛΙΟ (δ.): 'Αμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικοῦ (βορείως Χάττερες), 25.000 τόν. σίτου Τσιταγκόκ και Τσάλιν, δολ. 19.98, δύο λιμένας φορτώσεως, 50 σέντες έξτρα, 'Ιουνίου 15 - 23.

ΣΚΙΡΟΝ (λιθ.): Νέαν Ορλεάνη, 22.000 τ. πλατισιδήρων, μέρος φορτίου, Δυτ. 'Ιταλίαν, δολ. 22.000, φίο, 'Ιουνίου 4 - 14.

ΑΙΓΑΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιθ.): 'Αμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικοῦ (βορείως Χάττερες), 19.000 - 19.800 τόν. γεννημάτων, Λισανδρία ή Λειδέσις, δολ. 7.60, φίο, με 2.000 τόν. έκφορτωσιν, Λισανδρία, 1.500 τόν. Λειζέρες, Μάιον 23 - 'Ιουν. 2.

ΜΑΡΙΝΑ Λ. (εἰς τάιμ τσάρτερ): 'Αμερικαν. λιμένας Κόλπου, 32.000 τόν. γεννημάτων, 'Ολλανδίαν, περίπου 4.500, φίο, Μάιοι.

ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (λιθ.): Τάμπριαν, 21.800 τόν. d.w. φορτίου (1.068.000 κ.π.), πλακών έσπεριδοειδῶν, Ρότερνταμ, δολ. 144.000, φίο, Μάιοι 12 - 13.

ΣΙΣΥ: Μεγ. Λίμνας, 9.000 τόν. γεννημάτων, Αλγερίαν, δολ. 23.10, φίο, με 700 τόν. έκφορτωσιν Μάιοι 17 - 30.

ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ: 'Αμερικαν. λιμένας Κόλπου, 21.500 τόν. γεννημάτων, 'Αλεξανδρείαν ή Πόρτ Σαΐδ δολ. 12.25, δύον άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικοῦ (βορείως Χάττερες), δολ. 11.75, φίο, με 1.000 τόν. έκφορτωσιν, 'Ιουνίου 10 - 25.

ΥΔΡΟΧΟΟΣ: 'Αμερικαν. λιμένας Κόλπου, 31.000 τόν. γεννημάτων, 'Ιαπωνίαν, δολ. 8.60, φίο, Μάιοι 19 - 30.

ΣΕΡΙΦΟΣ (λιθ.): 'Αμερικαν. λιμένας Κόλπου, 15.000 τόν. πλατισιδήρων, Βόρ. 'Ισπανίαν, δολ. 160.000, φίο, έπιπος φορτώσις.

ΕΡΜΟΥΠΟΙΟΙΣ (μικτόν, λιθ.): Πόρτ "Αρθουρ, 50.000 τόν. κώκ πετρελαίου, Ρότερνταμ ή Γάνδην, δολ. 5.50, φίο, με 20.000/8.000 τόν. φορτοφόρτωσιν, Μάιοι 15 - 23.

ΠΟΡΤΟ (δ.): 'Αμερικαν. λιμένας Βορείου 'Ατλαντικοῦ, 25.00 τόν. σίτου, 'Αλεξανδρείαν ή Π. Σαιδ, δολ. 13, δύον άμερικαν. λιμένας Κόλπου, δολ. 13.50, δύον δευτέρων λιμένα φορτώσεως 45 σέντες έξτρα, γκρές φορτώσις, 1.000 τόν. έκφορτωσις, Μάιοι 20 - 30.

ΠΟΥΚΟΥ: 'Αμερικαν. λιμένας Κόλπου, 29.000 τόν. γεννημάτων, Πειραιάδ, δολ. 7.50, φίο, με 2.000 τόν. έκφορτωσιν, 'Ιουνίου.

ΜΕΛΙΤΗ (λιθ. δ.): 'Αγ. Λαυρέντιον, 23.000 τόν. γεννημάτων, Μπάραν, δολ. 20, φίο, με 1.500 τόν. έκφορτωσιν, Μάιοι 24 - 28.

ΑΚΡΑΤΑ: Μεγ. Λίμνας, 11.000 τόν. γεννημάτων, 'Αμερισσαν, Ρότερνταμ, 'Άμστερνταμ, δολ. 15.75, φίο, Μάιοι 20 - 28.

ΑΓΙΑ ΦΩΤΕΙΝΗ: Μεγ. Λίμνας, 14.000 τόν. γεννημάτων, Δυτ. Ιταλίαν, δολ. 18.90, φίο, με 2.000 τόν. έκφορτωσιν, Μάιοι 15 - 28.

ΚΑΡΡΑΣ: 'Αγ. Λαυρέντιον, 38.000 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων, Μπαντάρ ή Άυτας, δολ. 608.000, φίο, με 1.500 τόν. έκφορτωσιν, Μάιοι 31 - 'Ιουνίου 10.

ΦΟΝΤΕΑΣ II (κ.): 'Αγ. Λαυρέντιον, 9.800 τόν. πλατισιδήρων, Βόρ. 'Ισπανίαν, δολ. 11, φίο, Μάιοι 19 - 30.

ΠΥΘΙΑ: 'Αμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικοῦ (βορείως Χάττερες), 16.000 - 16.500 τόν. γεννημάτων, Δάρη - ές - Σαλάν ή Τάγκαν, δολ. 16.50, ένα λιμένα έκφορτώσεως, δολ. 17 δοδ., φίο, με 1.500 τόν. έκφορτωσιν, Μάιοι 20 - 'Ιουνίου 10.

ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α. 'Αμερικαν. λιμένας Κόλπου, 15.000 - 16.000 τόν. γεννημάτων, Βηρυτούν, δολ. 12, φίο, με 4.000 τόν. έκφορτωσιν, Μάιοι 22 - 30.

ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ (λιθ.): συνοικιδιώτης, 47.150 - 48.000 τόν. σίτου, Μπάραν, δολ. 17.50, φίο, με 1.500 τόν. έκφορτωσιν, 'Ιουνίου 2 - 15 και 'Ιουνίου 10 - 20.

ΖΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.): 'Αμερικαν. λιμένας Βορείου 'Ατλαντικοῦ, 25.000 τόν. σίτου χρυμά, 'Αλεξανδρείαν ή Πόρτ Σαΐδ, δολ. 12.95, δύον ναυλωτῶν, φορτώσις ένα άμερικαν. λιμένα Κόλπου ή ένα άλλο, 13.40, με 1.000 τόν. έκφορτωσιν, Μάιοι 20 - 'Ιουνίου 5.

ΚΑΡΑΙ-ΣΚΑΚΗΣ: 'Αγ. Λαυρέντιον, 26.000 τόν. γεννημάτων, 'Αλεξανδρείαν, δολ. 10.75, δύον άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικοῦ (βορείως Χάττερες), δολ. 11.50, άμερικαν. λιμένας Κόλπου, δολ. 12.25, φίο, με 2.000 τόν. έκφορτωσιν, Μάιοι 1 - 15.

ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10: 'Αγ. Λαυρέντιον, 20.000 τόν. γεννημάτων, 'Αλγερίαν (30 π.), δολ. 11.75, φίο-

οτ, με 1.000 τόν. έκφορτωσιν, Μάιοι 25 - 31.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΛΑ (λιθ.): 'Αμερικαν. λιμένας Κόλπου, 22.000 τόν. γεννημάτων, Βόλον, δολ. 8.75, φίο, με 1.500 τόν. έκφορτωσιν, Μάιοι 24 - 'Ιουνίου 5.

ΝΑΙΓΡΙΝΤ (λιθ.): Μισισιπήν (36 π.), 48.500 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων (3.087.000 κ.π.). Γάνδην: 'Αμβούργον ρέιντζ, δολ. 247.500, δύο λιμένας έκφορτώσεως, δολ. 12.125 έξτρα, φίο, Μάιοι 28 - 'Ιουνίου 5.

ΕΒΗ Δ. (λιθ.): 'Αμερικαν. λιμένας Κόλπου, 25.000 τόν. δρύζης, Τσιταγκόκ ή Τσάλιν, δολ. 31.65, γκρές τέρμης, Μάιοι 30 - 'Ιουνίου 10.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑ. (λιθ.): 'Αμερικαν. λιμένας Κόλπου, 6.652 τόν. δρύζης, Τσιταγκόκ ή Τσάλιν, δολ. 39, γκρές τέρμης, Μάιοι 30 - 'Ιουνίου 10.

ΑΝΟΥΑΜΠΕΛ (λιθ.): 'Αμερικαν. λιμένας Ατλαντικοῦ (βορείως Χάττερες), 38.500 - 40.000 τόν. γεννημάτων, 'Ισπανικούς λιμένας 'Ατλαντικοῦ, δολ. 5. δύον μέσων 'Ισπανικούς λιμένας Μεσογείου, δολ. 9.50, φίο, με 3.000 τόν. έκφορτωσιν, Μάιοι 24 - 31.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΖΙΖΗ (λιθ.): Τζόρτζτάουν, 5.200 τόν. σακγάρων, άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικοῦ, δολ. 54.000 φίο, με 750)1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μάιοι 15 - 30.

ΑΙΓΓΙΣ ΚΙΓΚΝΤΟΜ (εἰς τάιμ τσάρτερ): Ριβέρ Πλέιτ 20.000 τόν. γεννημάτων, δολ. 16.80, έλ. έκφορτοτικών, με 2.000)1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, τέλη Μάιου.

ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.): Βραζιλίαν, 27.000 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων, 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντζ, δολ. 270.000, φίο, με 1.750)3.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μάιοι 28 - 'Ιουνίου 5.

ΜΑΡΤΚΑΡΕΤ: Βραζιλίαν, 4.200 τόν. σακγάρων γεννημάτων, Ρότερνταμ, δολ. 21, φίος, με 750)750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μάιοι 25 - 'Ιουνίου 5.

ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (λιθ.): Βαλπαράιζο, 9.000 τόν. σακγάρων, Τρίπολιν, δολ. 31, φίο, διμεσος φόρτωσης.

ΑΡΤΕΜΙΣ: Ριβέρ Πλέιτ 20.000 τόν. γεννημάτων άντων, άκτην Μεσικοῦ δολ. 15, φίο, με 2.000)1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουν. 15-30.

ΦΑΛΜΟΥΘ: Τρίνινταντ, 11.400 τόν. σακγάρων, άμερικαν. λιμένας Κόλπου, δολ. 10, φίο, 700 τόν. φορτώσιν με μηχανική μέσα, 1.500 τόν. έκφορτωσιν. Έτοιμος φόρτωσις.

ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (λιθ.): Βαλπαράιζο, 9.000 τόν. σακγάρων, Τρίπολιν, δολ. 31, φίο, διμεσος φόρτωσης.

ΠΑΤΙΑΝΑ (λιθ. δ.): Καλιφόρνιαν, 20.000 τόν. σίτου, Τσιταγκόκ ή Τσάλιν, δολ. 19.98, Μάιοι 25 - 'Ιουνίου 5.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΠΑΤΙΑΝΑ (λιθ. δ.): Καλιφόρνιαν, 20.000 τόν. σίτου, Τσιταγκόκ ή Τσάλιν, δολ. 19.98, Μάιοι 25 - 'Ιουνίου 5.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΠΗΛΕΑΣ (εἰς τάιμ τσάρτερ): Μπαγκόκ, με συμπλοκών Κό Σάγκ, 13.000 τόν. σακγάρων, 'Ιαπωνίαν, δολ. 11, διά κάθε ποόσθετον λιμένα έκφορτώσεως, πέραν τόν τριάντα 50 σέντες έξτρα, φίο, με 1.000)1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μάιοι 19 - 24.

ΖΑΡΑΠΟΥΣΤΡΑΣ: Φιλιππίνας, 14.300 τόν. σακγάρων, 'Ιαπωνίαν, δολ. 10.75, φίο, με 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, διμεσος φόρτωσης.

ΝΕΣΤΩΡ: Φιλιππίνας, 1.818.000 κ.π., κόπρας δύο λιμ. Κόντινεντ, 34 σέντες, φίο, Μάιοι 20 - 30.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: Ντάρμπαν ή Ήσον Λόντον, 24.000 τόν. άραβοστίου, Ταϊθάν, δολ. 12.50, με 2.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 1.500 τόν. έλ. έκφορτωσιν, τέλη Μάιου.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV: Χάθρην, 12.700 τ.

FENTIS SUPPLY CORP.

SERVING THE PORTS OF CALIFORNIA U.S.A.

WHOLESALE SHIPCHANDLERS - BONDED WAREHOUSE - CHL 82

DECK - ENGINE - PROVISIONS - MARINE ELECTRICAL AND MECHANICAL SPARES - PARTS IN STOCK

REPRESENTATIVES FOR

BELDAN PACKING - LAVAN COATING - JOHNS - MANVILLE PACKINGS - HEMPEL'S MARINE PAINTS - CROSBY LAUGHLIN DIVISION - MARITEC CHEMICALS - THERMAL REFRACTORIES - WALL ROPE WORKS - J. H. WILLIAMS Co. - BRIGHT STAR INDUSTRIES - KOPPERS PISTON RINGS - KILGORE PYROTECHNICS - B & L BLOCKS

COMPLETE LINE OF CARGO GEAR W/ABS - LIFEBOATS AND LIFESAVING EQUIPMENT

CABLE ADDRESS: "STANMAR" SAN PEDRO
503 N. HARKER STREET P.O.BOX 1740
SAN PEDRO, CALIF. 90731

TELEPHONES: AREA CODE 213-833-3555/775-3935

NIGHT TELEPHONES: 831-2871, 831-4476, 596-5100, 378-1818, 831-8703

MIKE FENTIS - GENE KNODEL - JOE AYON - COSMAS FLORATOS - MIKE S. KTISTAKIS

SERVICE AROUND THE CLOCK

κρήμης. Βουλγαρίαν (30 π.), δολ. 11.25, φίστ, με 2.000) 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, δολ. 750 έξτρα σύσφιλιστρα εις βάρος πλοιοκτητών, Μαΐου 18 - 30.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Νότ. Αφρικήν, 14.000 τόν. αραβούσιου, τρεις λιμένας "Ιαπωνίας", δολ. 13.85, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 2.500 τόν. ελ. έκφρτωσιν, όφιον 5.000 τόν. έκφρτωσιν 50 σεντς διλιγόντερον, Μαΐου 25 - 30.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.: Πάναμα Σίτυ, 22.000 τ. παλαιοιδίου, Νότ. Κορέαν, δολ. 340.000, φίστ, έτοιμος φόρτωσις.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: Νότιον Αφρικήν 16.000 τόν. αραβούσιου Γλασκώνη δολ. 12.20, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τόν. ελ. έκφρτωσιν, Ιουνίου 5 - 25.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΑΛΩΣΕΙΣ

ΔΑΦΝΗ: 36.973 τόν. δ.ω. (1.645.000 κ.π. 14½ - 15 μιλ. 36 τόν. φισιέλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ, τού 1974), δολ. 1.92½, παράδοσις διαπλέντας Σαντίνη Βίλεντ Μαΐου 18 - 25, έπαναπαράδοσις "Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον μέσω Βραζιλίας, Αργεντινής.

ΖΗΝΩΣ: 16.396 τόν. δ.ω. (31 π., 720.000 κ.π. 14½ μιλ. 25 - 26 τόν. φισιέλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ, τού 1968), δολ. 3.450 ήμερησίως, πλέον δολ. 850 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσις εἰς προδήλητα φορτώσεως "Αμέρεραν - Αυστρίουργον ρέιντς, Εύδονα εισόδου εἰς λιμένα δαπαναίς ναυλωτών Μαΐου 27 — Ιουνίου 10, έπαναπαράδοσις διαπλέντας Πόρτ Κάμπους μέσω Περσικού Κόπου, δημιούργησης έπαναπαράδοσις Σιγκαπούρην - "Ιαπωνίαν ρέιντς, "Ινδονησίαν, μέσω Νοτιοανατολικής "Ασίας, "Άπω Ανατολής, δολ. 3.250 ήμερησίως.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ: όψιδιον **ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΤΗΜ:** 23.804 τόν. δ.ω. (1.197.000 κ.π. 14 μιλ. 28 - 29 τόν. φισιέλ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ, τού 1963 και 1962), δολ. 2.75, παράδοσις Κωνσταντίνη Μαΐου 25 — Ιουνίου 10, έπαναπαράδοσις "Εριθρών Θάλασσαν — "Ιαπωνίαν ρέιντς.

ΑΙΓΑΙΣ ΓΟΥΝΙΣΤΟΝΤΟ (εἰς τάμι ταρτέρη): 18.800 τόν. δ.ω. (14½ μιλ. 32 τόν. φισιέλ διλ, τού 1972), δολ. 4.450 ήμερησίως, παράδοσις "Ιαπωνίαν Μαΐου 15 - 22, έπαναπαράδοσις Δυτικήν Αφρικήν.

ΑΛΚΥΩΝΙΣ: 22.274 τόν. δ.ω. (1.087.000 κ.π. 14½ μιλ. 27 - 28 τόν. φισιέλ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ, τού 1973), δολ. 4.55, παράδοσις Σιγκαπούρου Μαΐου 17 - 25, έπαναπαράδοσις Μπορτντ — "Αμέριουργον ρέιντς.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ (λιθ.): 32.700 τόνων δ.ω. (1.596.000 κ.π. 15 - 15½ μιλ. 39 - 40 τόν. φισιέλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ, τού 1966), δολ. 2.60, παράδοσις Ρίζερ Πλέιτ ή Ρίζερ Παράνα — Ιουνίου 3 - 20, έπαναπαράδοσις Μεξικόν.

ΑΙΓΑΙΣ ΛΙΝΚ: 35.000 τόν. δ.ω. (1.447.000 κ.π. 13½ - 14 μιλ. 34 τόν. φισιέλ διλ, τού 1974), δολ. 1.45, έν κοκκικόν ταξίδιον "Άγ. Λαυρεντίου, παράδοσις Μεσόγειον Μαΐου 12 - 14, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ.

ΜΑΙ-Π (λιθ.): 34.922 τόν. δ.ω. (1.471.981 κ.π. 14½ μιλ. 38 τόν. φισιέλ διλ, τού 1965), δολ. 1.65, μέσως παράδοσις "Ιαπωνίαν, μέσω Βρετ. Κολομβίας, έπαναπαράδοσις άμερικ. λιμένας Κόπου, όψιδιον έπαναπαράδοσις άμερικ. λιμένας "Ατλαντικού δολ. 1.70, όψιδιον έπαναπαράδοσις "Αγγλίαν, Κόντινεντ, 30 σεντς έξτρα.

ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ (λιθ.): 14.925 τόν. δ.ω. (707.261 κ.π. 14½ - 15 μιλ. 25 - 26 τόν. φισιέλ διλ και 1½ - 2 τόν. ντήζελ διλ, τού 1963), δολ. 3.080 ήμερησίως ομηρηπλαμβανομένων υπερωριών, παλείδια 2 - 14 μηνών, παράδοσις και έπαναπαράδοσις διαπλέντας Πόρτ Κάμπους Μαΐου 9 - 12.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΤΗΜ: 23.804 τόν. δ.ω. (1.197.000 κ.π. 14 μιλ. 28 - 29 τόν. φισιέλ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ, τού 1963), δολ. 3, παράδοσις Σάν Νίκολας ("Αργεντίνης") Μαΐου 14 - 17 έπαναπαράδοσις "Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον έλαν έπαναπαράδοσις Λορέντζο Μαρκές — "Άντεν ρέιντς, Μπέρσαρ — Καράποι πέλτες δολ. 3.25.

ΑΤΕΝΑΙΑ: 18.510 τόν. δ.ω. (804.000 κ.π. 15 μιλ. 27 τόν. φισιέλ διλ, τού 1966), δολ. 6.50, παράδοσις Ρίζερ Πλέιτ Μαΐου 15 - 25, έπαναπαράδοσις "Αγγλίαν, Κόντινεντ, "Ανατολ. Αφρικήν, Μπέρσαρ — Καράποι πέλτες δολ. 3.25.

ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ: 30.470 τόν. δ.ω. (1.263.000 κ.π. 15 μιλ. 37 τόν. φισιέλ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ, τού 1972), δολ. 3, παράδοσις Σάν Νίκολας ("Αργεντίνης") Μαΐου 14 - 17 έπαναπαράδοσις "Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον έλαν έπαναπαράδοσις Λορέντζο Μαρκές — "Άντεν ρέιντς, Μπέρσαρ — Καράποι πέλτες δολ. 3.25.

ΑΤΕΝΑΙΑ: 18.510 τόν. δ.ω. (804.000 κ.π. 15 μιλ. 27 τόν. φισιέλ διλ, τού 1966), δολ. 6.50, παράδοσις Ρίζερ Πλέιτ Μαΐου 15 - 25, έπαναπαράδοσις "Αγγλίαν, Κόντινεντ, "Ανατολ. Αφρικήν,

ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ: 14.912 τόν. δ.ω. (676.000 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φισιέλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ, τού 1969), δολ. 3.900 ήμερησίως, διμερούς παράδοσις μετά την άναχώρησην του πλοίου εις Γιοκασί, έπαναπαράδοσις Μπορτντ — "Αμέριουργον ρέιντς.

ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ: 12.905 τόν. δ.ω. (620.000 κ.π. 13 μιλ. 19 τόν. φισιέλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ, τού 1957), δολ. 2.000 ήμερησίως, έπιμονος παράδοσις 72 ώρας έξωθι Ραγκούν, έπαναπαράδοσις Μπορτντ — "Αμέριουργον ρέιντς.

ΟΣΕΑΝΙΚΑ (λιθ.): Γύρω 55.000 τόν. δ.ω. (2.047.000 κ.π. 15 μιλ. 62 τόν. φισιέλ διλ, τού 1965), δολ. 2, ταξίδια 18 - 24 μηνών, παράδοσις Σεπτεμβρίου παγκοσμίως.

ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ: 13.104 τόν. δ.ω. (641.000 κ.π. 14 μιλ. 23 τόν. φισιέλ διλ, τού 1958), δολ. 2.700 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσις διαπλέντας Κέο Οδεύτ Ιουνίου 1 - 8, ταξίδια 8 - 11 μηνών.

ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ: 12.200 τόν. δ.ω. (552.310 κ.π. 13 - 13½ μιλ. 19 τόν. φισιέλ διλ και 1 - 2 τόν. ντήζελ διλ, τού 1966), δολ. 2.800 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχώρησην του πλοίου εις Γουανάτα Μαΐου 31 — Ιουνίου 7, έπαναπαράδοσις διαπλέντας Πόρτ Κάμπους, μεσόφ Περισσού Κόπου.

ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙΝ (λιθ.): 10.829 τόνων δ.ω. (843.000 κ.π. 14 μιλ. 25 τόν. φισιέλ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ, τού 1966), δολ. 2.800 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχώρησην του πλοίου εις Γουανάτα Μαΐου 31 — Ιουνίου 7, έπαναπαράδοσις διαπλέντας Πόρτ Κάμπους, μεσόφ Περισσού Κόπου.

ΣΥΡΙ: 15.042 τόν. δ.ω. (699.000 κ.π. 13½ μιλ. 19 - 20 τόν. φισιέλ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ, τού 1968), δολ. 2.250 ήμερησίως, παράδοσις Κόπου της Βεγγάλης Ιουνίου 2 - 6, έπαναπαράδοσις άμερικ. λιμένας Κόπου.

ΤΑΣΟΣ Υ. (λιθ.): 15.200 τόν. δ.ω. (683.300 κ.π. 13½ μιλ. τού 1957) δολ. 1.925 ήμερησίως, παράδοσις Βουλανί Μαΐου, έπαναπαράδοσις Κόπου.

ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.: 12.995 τόν. δ.ω. (610.000 κ.π. 14 μιλ. 22 τόν. φισιέλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ, τού 1961), δολ. 2.200 ήμερησίως, πλέον δολ. 12.000 δώρων, παράδοσις "Ανατολ. Αφρικήν Ιουνίου 1 - 7, έπαναπαράδοσις ιδιούτην.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: 22.750 τόν. δ.ω. (1.009.000 κ.π. 14 μιλ. 33 τόν. φισιέλ διλ, τού 1961), δολ. 2.725 ήμερησίως, παράδοσις Ρεκάλαντα Ιουνίου 5 - 20, έπαναπαράδοσις άμερικ. λιμένας Κόπου.

ΝΕΠΤΟΥΝΟΥ (λιθ.): 27.532 τόν. δ.ω. (1.151.000 κ.π. 15 μιλ. 36 τόν. φισιέλ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ, τού 1967), δολ. 3.45, παράδοσις "Απω Ανατολήν, ταξίδια όπτη Ιουνίου μέχρι Φερούαριον — Μαΐου 1977.

ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ: 26.015 τόν. δ.ω. (1.175.000 κ.π. 14½ μιλ. 35 τόν. φισιέλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ, τού 1963), δολ. 3.60, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχώρησην του πλοίου εις Πουσάν Μαΐου 24 - 27, έπαναπαράδοσις Μεσόγειον, δημιού ναυλωτών Σουέζ.

ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ (κ.): 7.900 τόν. δ.ω. (11 - 12 μιλ. 26 τόν. φισιέλ διλ και 1½ τόν. γκάζ διλ, τού 1963), δολ. 1.800 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέντας Κολόμπο, ταξίδια όπτη Ιουνίου 45 - 60 ήμερων.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ: 12.640 τόν. δ.ω. (632.000 κ.π. 13 μιλ. 18 τόν. φισιέλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ, τού 1956), δολ. 3.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσις εἰς πλοηγούντα σταθμόν Λείκ Τσάρλ (θά πλεύσει ύπό Έρμα ή πέλτης Μπελτζίτης) Μαΐου 24 - 28, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην του πλοίου εις Ρίζερ Πλέιτ, μέσω λιμένων, δημιού ναυλωτών κυκλικού ταξίδιον με έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην του πλοίου εις Καραϊβικήν, Μεξικόν ή άνωσικ, λιμένας Κόπου, άμερικ. λιμένας άνατολ. δικτής.

ΜΑΡΚΙΖ: 53.836 τόν. δ.ω. (2.320.000 κ.π. 15 μιλ. 27 τόν. φισιέλ διλ, τού 1974) 90 σεντς κατά τόν. δ.ω. ταξίδια δύο - τεσσάρων μηνών, έπιμος παράδοσις Κόντινεντ.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΑΙΑ

ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ: Κώμ - μπάτ Τοίνις 25.000 τόν. καθερά, μέρος φορτίου, άνατολικήν δικτήν Μεξικόν, Γουόρλαντσκείλ 97½, Μαΐου 14.

ΑΝΣΩΝ (κ.): Καραϊβικήν 32.000 τόν. Περού, Γουόρλαντσκείλ 75, Μαΐου 12 (διόρθωσις).

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II: Καραϊβικήν 26.000 τόν. άμερικ. λιμένας "Ατλαντικού (θορείως Χάππερας)

— άνατολ. άκτην Καναδᾶ, Γουόρλαντσκείλ 85, Μαΐου 15.

ΝΟΡΘ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ.): Βόρ. Αφρική 26.000 τόν. άμερικ. λιμένας "Ατλαντικού, διμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλαντσκείλ 126½, Μαΐου 20.

ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (λιθ.): Περούκόν Κόλπου 20.000 τόν. μέρος φορτίου, Σινταγκόκης Γουόρλαντσκείλ 72½, Μαΐου 14.

ΟΙ'ΛΑΜΠΕΡΝΤ: Περαιτέρω 19.000 τόν. Σιταπαγκόκης Γουόρλαντσκείλ 126½, Μαΐου 20.

ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (λιθ.): Περούκόν Κόλπου 100. Μεσόγειον 22.000 τόν. άμερικ. λιμένας "Ατλαντικού, Γουόρλαντσκείλ 126½, Μαΐου 21.

ΓΚΑΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ: Διπηρησία 90.000 τόν. Ιαπωνίαν, Γουόρλαντσκείλ 20, Μαΐου 15.

ΣΑΡΩΝΙΚ ΣΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Μεσόγειον 52.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης "Ατλαντικού, Γουόρλαντσκείλ 120, Μαΐου 22.

ΣΑΝΑ ΡΟΥΣΣΑ (κ.): Καραϊβικήν 20.000 τόν. Καθαράς Βόρειος Χάππερας.

ΕΥΓΕΝΙΑ Κ. ΤΣΙΜΠΛΗ: Καραϊβικήν 19.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης "Ατλαντικού, Γουόρλαντσκείλ 17, Μαΐου 17.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΙΓΑ (λιθ.): Ένδοκαραπιθίκον ταξίδιον 24.000 τόν. μέρος φορτίου, Γουόρλαντσκείλ 135, Μαΐου 17.

ΦΙΟΝΑ ΤΖΕΙΓΝ (λιθ.): Ταινθανγκτά 25.000 τόν. Μαϊνάνδρας δολ. 3.50, Μαΐου 25.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΜΠΕΡΓΚΕΝ: Καραϊβικήν 28.000 τόν. άμερικ. λιμένας δυτ. άκτης, Γουόρλαντσκείλ 82½, Μαΐου 21.

ΣΤΑΡΠΗ (μικτό): Καραϊβικήν 32.000 τόν. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλαντσκείλ 77½, Μαΐου 21.

Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ: Διπ. Αφρική 40.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης "Ατλαντικού, Γουόρλαντσκείλ 57, Μάιος 10.

ΡΩΜΥΛΑ (λιθ.): Καραϊβικήν 33.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης "Ατλαντικού, Γουόρλαντσκείλ 77½, Μαΐου 10.

ΗΠΕΙΡΟΓΙΟΣ (λιθ.): Φρήπορτ 33.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας δυτ. άκτης, Γουόρλαντσκείλ 70, Μαΐου 10.

ΗΠΕΙΡΟΣ (λιθ.): Μεσόγειον 23.000 τόν. μέρος φορτίου, Διπ. Αφρικήν Γουόρλαντσκείλ 98, Ιουνίου 6.

ΚΛΥΤΙΑ: Σαΐντ Κρουά 40.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης "Ατλαντικού Γουόρλαντσκείλ 70, Μαΐου 13.

ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ: Φρήπορτ 34.000 τόν. άμερικ. λιμένας δυτικής άκτης, Γουόρλαντσκείλ 70, Μαΐου 23.

ΕΒΕΑΥΓΙΑ: Μεσόγειον 20.000 τόν. Λισσαθώνα (ιμπ. δεν άνεκοινώθη), Μαΐου 23.

ΑΝΤΙΠΩΝ Ε.: Μεσόγειον 19.000 τόν. καθαράς Αγγλίαν, Γουόρλαντσκείλ 97,5, τέλος Μαΐου.

ΕΒΕΩΡΓΙΟΣ: Μεσόγειον 23.000 τόν. μέρος φορτίου, Διπ. Αφρικήν Γουόρλαντσκείλ 70, Μαΐου 23.

ΗΠΕΙΡΟΓΙΟΣ: Καραϊβικήν

P. O. BOX 4797

TELEX 570909

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. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ - 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' εύθείαν εἰσαγωγεῖς ἑλληνικῶν προϊόντων.
- ◆ Σιγαρέττα καὶ οίνοπνευματώδη ποτά. 'Ελεύθερα δασμοῦ.
- ◆ 'Αντιπρόσωπος ἐν Ἀθήναις ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΣΣΙΜΟΝΙΣ - Τηλέφωνον 7703798
- ◆ SERVICE 24 HRS A DAY 365 DAYS PER YEAR.
- ◆ GENERAL ENGINE DECK & CABIN STORES.

OUR MOTTO

HIGHEST QUALITY • EXPERT SERVICE • LOWEST POSSIBLE PRICES



ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.



Σύγχρονοι έγκαταστάσεις και έξοπλισμός

Έπισκευαί και δεξαμενισμοί πλοίων μέχρι 75.000 T.DW.

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. ΣΥΡΟΣ: Τηλ. 0281-22001, Telex. 0293123. Τηλεγραφική Διεύθυνσης Neorion Syros. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: 'Ακτή Μισούλη' 67, Τηλ. 45.20.778. Telex. 212563, Τηλεγραφική Διεύθυνσης, Neorion Piraeus. ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ: N.J. Goulandris (Agencies) Ltd, Lee House, London Wall London EC2Y 5AB Tel. 01-600-1766 - Telex. 51883157 Cables, Lanfall-London. ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ: United Operators Shipping Agencies Corp. 660 Madison Avenue, New York - N.Y. 10021 - Tel. 838.6900 Telex. 7105812187 Cables, Okeanis New York.

Huius est τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων

($\delta.$ = δινεχώρησε — $\delta.$ = διτήλθε — $\pi.$ = Εφθάσει — $\delta.$ = διεξαγενότλοιον — $\mu.$ = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	664α	ά. Ρίο 'Ιανέριο 13)3 Τρίπ. Λιθόης	Α'ΙΡΗΝΗΣ ΣΑΛΚ	59	2722	ά. 'Αμέθέρσαν 22)4 δι' 'Αλγύειρον
ΑΒΕΜΑΡΙΑ	62	1104δ	έ. Μίλγουώκυ 12)5	Α'ΙΡΗΝΗΣ ΣΑΞΕΣ	65	22118	ά. Φιλαδέλφειαν 6)5 διά Ρόττερνταμ
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	65	12191	ά. Μπάσπαρων 18)3	Α'ΙΡΗΝΗΣ ΤΖΟΥ'	56	8674	έ. Ν. 'Υδρην 24)4
ΑΓΑΘΗ	62	11098	ά. Σιγκαπούρην 29)4 διά Βανκούφερ	Α'ΙΡΗΝΗΣ ΤΡΑΣ	69	6364	ά. Σιγκαπούρην 7)5 δι' 'Ισπανίαν
ΑΓΑΘΩΝ	64	3343	ύπο παραλαβήν	Α'ΙΡ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ (δ.)	56	21090	έ. Πειραιά 1)5
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	70	10008	έ. Χάμπτον ρόδς 1)5	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	11063	ά. Ρόττερνταμ 3)5 Π. 'Ελιζαμπεθ
ΑΓΑΠΗ	68	35477	ά. Ταραχόνια 11)5 διά Κάμσαρ	ΑΙΤΩΛΙΑ	61	14269	ά. Μουστόρδη 8)5 διά Πουσάν
ΑΙΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	69	10006	έ. Αύρες 10)5	ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13124	δ. Παναμά 10)5 διά Κίναν
ΑΙΓΓΕΙΑΚΗ	59	15859	ά. Βαλτιμόρων 8)5 δι' 'Αρούμπα	ΑΚΙΑΝΑ	55	7510	έ. Πειραιά 2)5
ΑΙΓΓΕΙΑΚΗ	62	9536	ά. Μόζι 30)3 δι' 'Αφρικήν	ΑΚΙΣ Σ.	57	6205	ά. Μπιλμπάσ 23)4
ΑΙΓΓΕΙΑΚΗ	61	11048	δ. Γερμαλάτρ 9)5 διά Μπ. 'Αύρες	ΑΚΜΩΝ	71	16050	δ. Παναμά 7)5 διά Μπ. "Αύρες
ΑΙΓΓΕΙΑΚΗ	65	8374	έ. Μπάχιας Μπλάκιαν 19)5	ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9856	ά. Βανκούφερ 13)5 δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΙΓΓΕΙΑΚΗ Χ.	54	1585	ά. Πειραιά 16)5	ΑΚΟΥΡ	53	17767	άργει εἰς Πειραιά από 10)3
ΑΙΓΓΕΙΑΝΑ	58	2667	ά. Κοπεγχάγην 11)2 Ζεεμπρούγκε	ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	2306	δ. Γιεραλτάρ 11)5 διά Π. Σαΐδ
ΑΙΓΓΕΙΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	63	10200	έ. 'Αμθέρσαν 11)5	ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	59	3379	δ. Γιεραλτάρ 15)5 δι' 'Αλγύειρον
ΑΙΓΝΗΩΡ	59	5728	έ. Τουτικορί 2)5	ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4623	ά. Βηρυτόν 24)4 διά Βρινθήσιον
ΑΓΙΑ ΒΑΒΒΑΡΑ (δ.)	71	8721	έ. Καπτέλο 18)4	ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	3356	δ. Γιεραλτάρ 7)5 δι' 'Αλγύειρον
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	20686	έ. Μίλφορτ Χάφεν 20)5	ΑΚΡΑΤΑ	75	10009	ά. Μόντρεαλ 14)5 διά Κλήθελαντ
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	έ. Σάν Νίκολας ('Αργ.) 11)5	ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	ά. 'Άντεν 12)5 διά Τζαμπούτι
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	ά. Κ. Τάουν 22)4 διά Βομβάνη	ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ά. Χιροσίμα 6)5 διά δοτ. άκτην ΗΠΑ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	έ. Χάμπτον ρόδς 16)5	ΑΚΤΑΙΑ	74	23000	δ. Κων(πολίν 14)5 διά Κωνστάντζαν
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	δ. Κων(πολίν 1)5 διά Κωνστάντζαν	ΑΚΤΙΒΙΤΥ	60	10235	ά. Κολόμπο 19)3 διά Μαντράς
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	56	1749	έ. Ραθέννα 23)4	ΑΛΕΚΟΣ	58	10887	ά. Βουλόνη 25)4 διά Μπουρνισάιν
ΑΓΙΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	61	12847	έ. Μόντρεαλ 15)5	ΑΛΕΚΟΣ	57	10389	ά. Ντάρμπαν 28)4 διά Ν. 'Ορλέανη
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	51	7066	ά. Ρηγιέκα 22)3	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ.	46	2271	ά. Σφαρ 1)4 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	έ. Γκήλογκ 18)5	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	ά. Ντόρμπαν 15)4 δι' "Hot Λόντον	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β.	62	7797	έ. Στεπτίνον 14)5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	έ. Μαλάγκα 13)5	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. ΙΙ	39	3375	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797	έ. 'Αμθέρσαρ 18)5	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Γ.	53	1533	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΛΩΔΙΑ	74	22371	έ. Κων(πολίν 17)5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	εἰς Μπωμόντ από 22)2 (έπωλήθη)	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	54	7234	ά. Κων(πολίν 25)4
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β.	50	2167	δ. Κων(πολίν 14)4	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΙΣ	55	3003	έ. 'Αμθέρσηργον 19)5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	70	15343	ά. Κοοί 12)5 διά Σουραμπάγια	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	58	9878	Σ. Σιγκαπούρων 8)5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV	53	11556	ά. Κόνην 15)5 διά Σουραμπάγια	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	57	8266	δ. Γιεραλτάρ 1)5 'Απαπα(Λάγκος
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	52	4615	ά. Γάνδην 15)2	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	57	8192	ά. Μπρισμπαίην 18)4 Π. ντε Μπούκ
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	59	8929	ά. Ρουέν 15)5 διά Τζακάρτα	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙΟΥΕΡ	58	7949	έ. 'Απαπα(Λάγκος 3)3
ΑΓΚΝΙΚ	54	6177	ά. 'Απαπα(Λάγκος	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	56	8192	εἰς Πειραιά από 20.1.74 (έπιοκ.)
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	4840	ά. Βαρκελώνη 31)1	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡ.	60	8294	ά. Υόρκην 10)4 διά Βαλτιμόρην
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	έ. Λά Κουπίτρα 29)4	ΑΛΙΚΗ	53	8453	έ. 'Απιτζάν 5)3
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	ά. Ντουλών 8)5	ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ά. Σιγκαπούρην 26)1
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	9048	ά. Ντόρμπαν 16)5 διά Βρέμην	ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	62	9092	ά. Σουραμπάγια 19)4 δι' Εύρωπην
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	ά. Γιοκοχάμα 18)4 διά Παναμά	ΑΛΚΑΙΟΣ	75	10962	εἰς Πουσανί διό συμπλήρωσιν
ΑΘΕΝΕΣ ΓΚΛΟΡΥ	58	8677	ά. Μπρισμπαίην 20)5	ΑΛΚΑΙΟΣ (δ.)	54	16210	εἰς Τζακόνσιλ από 10)3 (έπιοκεια)
ΑΘ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ	51	6416	ά. 'Απαπα(Λάγκος 3)5	ΑΛΚΗΣ	60	2269	έ. Πειραιά 10)5
ΑΘΗΝΑ	59	8132	ά. Λός "Αντζελες 15)5	ΑΛΚΜΗΝΗ Α.	37	2495	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	έ. Πειραιά 17)5	ΑΛΚΥΩΝΙΣ	73	13631	ά. Ντόχα 14)5 διά Μπαγκόκ
ΑΘΗΝΑΙ	56	2863	έ. Πειραιά 16)5	ΑΛΚΥΩΝ	53	1886	ά. Μπαρλέτα 11)3 διά Τρίπολιν
ΑΘΗΝΑΙΣ	58	9414	ά. Σιγκαπούρην 22)3 διά Μπαγκόκ	ΑΛΚΥΩΝ	48	2681	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘ. ΒΙΚΙΟΡΥ II (δ.)	58	16695	ά. Φρούπορτ (Μπαχ.) 9)5	ΑΛΑΜΑΡ	47	5441	δ. Γιεραλτάρ 16)5
ΑΘ. ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	53	11457	άργει εἰς Πειραιά από 19.12.74	ΑΛΑΜΠΙΡΕΟ	57	3817	έ. Κων(πολίν 8)5
ΑΘ. ΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	58	13551	ά. Μπάραν 19)5	ΑΛΑΝΤΙΟΠ' ΙΝ	69	15808	ά. 'Αμθέρσαν 10)5 διά Μπ. 'Αμπας
ΑΘΩΣ	69	10008	έ. Πουέρτο Καπτέλο 6)5	ΑΛΑΥΡΓΑ	51	2133	έ. Λαττάκια 18)4
ΑΙΓΓΙΣ ΑΙΤΩΜΙΚ	74	12498	ά. Παναμά 7)5 διά Ταΐθαν	ΑΛΑΤΙΣ	70	9868	ά. Μασαλλίαν 22)1 διά Κίναν
ΑΙΓΓΙΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	59	12256	ά. Κόπερ 4)5	ΑΜΑΖΩΝ	48	5021	ά. Μασαλλίαν 3)5 διά Δ. 'Αφρικήν
ΑΙΓΓΙΣ ΓΟΥΙ ΣΤΟΝΤΟΜ	72	11702	έ. Γιοκοχάμα 14)5	ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	56	4693	δ. Γιεραλτάρ 12)5
ΑΙΓΓΙΣ ΕΛΑΝΙ	60	13165	ά. Καράτο 5)5 διά Κενινάνα	ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ά. 'Αμθέρσαν 17)5 διά Πειραιά
ΑΙΓΓΙΣ ΕΡΟΥ'ΙΚ	74	12498	έ. Κων(πολίν 4)5	ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	60	4492	άργει εἰς Πειραιά από 30.7.73
ΑΙΓΓΙΣ ΚΙΝΓΚΝΤΟΜ	71	15387	ά. Σάντος 18)5 διά Μπ. "Αύρες	ΑΜΕΔΙΟ (δ.)	54	26249	δ. Γιεραλτάρ 12)5 διά Λ. Τσάρλες
ΑΙΓΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	ά. Μπορντων 27)2 διά Πειραιά	ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΑΡΚ	71	1563	ά. Κόμπη 19)5 διά Πουσάν
ΑΙΓΓΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ	61	13993	έ. Ρέας Τανόντα 28)4 διά Περισκόν	ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λόνερ)	52	16485	ά. Φιλαδέλφειαν 17)5 (κρουαζ.)
ΑΙΓΓΙΣ ΛΗΝΤΕΡ	66	46486	έ. Γιεραλτάρ 15)5 διά Τεργέστην	ΑΜΕΡΦΙΝ (δ.)	53	11466	έ. Ντάρμπαν 13)5
ΑΙΓΓΙΣ ΛΙΝΚ	74	18963	έ. Μόντρεαλ 15)5 διά Μόντρεαλ	ΑΜΙΛΑΔΑ	72	13166	ά. Βακαγιάμα 12)5 διά Παναμά
ΑΙΓΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	74	12498	ά. Άμθιδρον 8)5 διά Σιγκαπούρη	ΑΜΠΕΛΟΣ	47	2191	ά. Βαρκελώνη 15)4 διά Γένοβαν
ΑΙΓΓΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	74	12498	ά. Παρανάγκον 3)5 διά Χιούδοντο	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	ά. Φελίξτουρον 17)5 δι' Ελλάδα
ΑΙΓΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ	74	12498	ά. Ναγκόγια 5)5	ΑΜΥΓΔΑΛΑΙΑ	57	8727	ά. Σέλων 22)4 διά Ντακάρ
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΛΑΙΟΥΤΥ	59	10373	ά. Σιγκαπούρην 9)5 δι' 'Ινδονησίαν	ΑΜΥΝΤΑΣ	49	3831	ά. 'Ασποντ 5)5
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΛΑΙΣ	72	11702	ά. Λός "Αντζελες 10)5	ΑΝΑΓΚΕΑ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	έ. Χοινάκη 12)5
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΡΕΙΤΣ	71	15387	ά. Ντώρμπαν 3)5 διά Κωνστάντζαν	ΑΝΑΓΚΕΑ ΓΟΥΙ-ΣΕΝΤ	74	13348	ά. Χάμπτον ρόδς 11)5 διά Ρόττερνταμ
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ	63	21609	ά. Ν.Υ. 11)5 δι' 'Αρούμπα	ΑΝΑΓΚΕΑ ΠΡΟΥΝΤ	65	38820	ά. Κουβέλιτ 23)4 διά Κοραμσόρ
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15387	ά. Βανκούφερ 26)4 διά Σιγκαπούρην	ΑΝΑΓΚΕΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ά. Βαλιτιμόρην 12)5 διά Παναμά
ΑΙΓΓΙΣ ΣΚΟΟΨΥ	71	11285	ά. Σάντος 8)5 διά Κιουρασόο	ΑΝΑΓΚΕΑ ΦΡΕΝΤΣ	64	35333	ά. Ρόττερνταμ 1)5
ΑΙΓΓΙΣ ΣΟΝΙΚ	73	12498	ά. Παναμά 11)5 διά Μανζανίλο	ΑΝΑΓΚΕΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ά. 'Αμθέρσηργον 15)3 διά Περισκόν
ΑΙΓΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9200	ά. Λομπίτο 7)4	ΑΝΑΓΚΕΑ ΧΟΟΥΠ	74	13633	ά. Φουκουγιάμα 11)5
ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΟΙΚ'	71	11525	ά. Χόκυ Κόγκ 21)5	ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	έ. Μαλάγκα 29)4
ΑΙΓΓΙΣ ΤΑΙΦΟΥΝ	68	16102	ά. Τούμπα 13)5 διά Πουσάν	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	74	33003	ά. Ναγκαάκι 14)4 δι' Αντστραλίαν
ΑΙΓΓΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	ά. Τόκιο 16)5	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	έ. Βηρυτόν 27)4
ΑΙΓΓΙΣ ΤΡΕΙΝΤ	70	9025	ά. Πόρτ Σουδάν 7)4	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	60	23571	ά. Θέσουτ 5)5 διά Πόρτο Τόρρες
ΑΙΓΓΙΣ ΦΑΙΘΟ	69	9355	ά. Ντώρμπαν 15)5 διά Χάρτελεπουλ	ΑΝΑΤΟΛΗ	53	3004	άπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	61	13058	ά. 'Αμθέρσαν 20)5	ΑΝΔΡΕΑΣ Ε.	59	11969	ά. Όξελοσουντ 13)5 διά Γκέλφ
ΑΙΓΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11285	ά. Κόπτε 20)5 διά Γιοκοχάμα	ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ.	50	3345	ά. Κων(πολίν 29)3 διά Μ. Θάλασσαν
ΑΙΓΓΙΤΟΣ	45	3805	ά. Γιεραλτάρ 12)5 δι' 'Αλεξάνδρειαν	ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	56	8818	ά. Ξεβί Κ. Τάουν 12)5
ΑΙΓΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	ά. Ν.Υ. 8)5 δι' 'Αλεξάνδρειαν	ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	άπο παραλαβήν
ΑΙΓΚΑΤΕΡΙΝΗ	74	16000	ά. Μπ. "Αύρες 17)5	ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ δ.	69	99460	ά. Ρόττερνταμ 8)5 διά Περισκόν
ΑΙΓΙΑΛΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	2488	ά. Κων(πολίν 28)3	ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ.)	72	119505	ά. Μπρούναμπούτελ 18)3 διά Περισκόν
ΑΙΓΙΑΛΙΑ ΓΑΙΑΝΙΑ	54	2484	ά. Χόκυ Κόγκ 29)3 (έπωλήθη)	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΤΑΛΑΣ (μ.)	72	119505	ά. Μπούλεν Μαράι 27)4
ΑΙΓΙΑΛΙΑ ΛΟΒΕΡΑΟΥ	66	14449	ά. Κουβέλιτ 12)5 διά Κοραμσόρ	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ	72	99893	δ. 5)5 διά Περισκόν
ΑΙΓΙΑΛΙΑΝ ΓΟΥΙ-ΙΝΤ	60	8368	ά. Κουβέλιτ 12)5 διά Κοραμσόρ	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗΜΙ	73	32781	ά. Παναμά 13)5 δι' Ειρηνικόν
ΑΙΓΙΑΛΙΑΝ ΣΑΗ	63	11502	ά. Πόρτ Αρβούλ 29)4	ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΙ-ΙΟΝ δ.	70	105855	ά. Πόντ ή Πιέρ 12)5
ΑΙΓΙΑΛΙΑΝ ΣΑΗ	58	9292	ά. Αλεξάνδρειαν 15)5	ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	70	99460	ά. Βιλελμοχαρίαν 1)5 διά Περισκόν
ΑΙΓΙΑΛΙΟΣ	71	9885	ά. Μασαλλίαν 10)5 διά Κίναν	ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	ά. Κόρ. ή 'Αμαγία 15)4 Ρόττερνταμ
ΑΙΓΙΡΗΝ ΣΤΑΡ	53	1548	ά. Μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79869	ά. Χάρηην 13)5 διά Ντόντζες
ΑΙΓΙΡΗΝ ΣΤΑΡ	66	2982	ά. Νίκαια 29)1 δι' 'Αννάμπα				

ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (δ.)	69	98983	ε. Ράς Τανόρα 25)4	ΑΡΤ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	63	36139	ε. Πειραιά 8)3
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	ε. Μίλφ. Χάφεν 16)5 Μπρούσμπουτελ	ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	ά. Βαλένθια 3)5 Λαττάκια
ΑΝΔΡΟΣ ΓΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13758	ε. Κόρπους Κρίστι 25)1	ΑΡΥΑ ΣΑΜ	62	10514	ε. Κοραμάρ 10)5
ΑΝΕΜΟΣ	70	2867	ε. Αμέρσοραν 18)5	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	ά. Ν. 'Ορλεάνη 12)5 Μπ. "Άυρες
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13)4 διά Καράτοι	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	ε. Σαλέρνη 22)4
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	ε. Αμέρσοραν 14)5	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22798	ά. Ν. 'Ορλεάνη 11)5 δι' 'Αμθούργον
ΑΝΘΗ Λ.	54	3726	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ	60	10142	ε. Βανκούθερ 15)5 διά Περού
ΑΝΚΟ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	58	12676	ε. Αλεξανδρειαν 16)5	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	ά. Αμέρσοραν 13)2 διά Αονίδην
ΑΝΝΑ	60	16826	ε. Λειζέρες 6)5	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	ε. Σιγκαπούρην 13)5
ΑΝΝΑ Β.	54	3807	ε. 'Αμέρσοραν 17)5	ΑΡΧΟΝΤ. ΚΑΤΙΓΚΩ μ.	72	42253	ε. Φάς 12)5
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	9000	ά. Ντουμπάλι 14)5 διά Μπαχρέιν	ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	51	7594	ε. Σεπτένιον 12)5
ΑΝΝΑ Μ. (δ.)	54	16193	ε. Κων(πολιν 15)5	ΑΣΠΑ	66	2794	δ. Γιβραλτάρ 5)5 δι' 'Αλγερίου
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	57	5728	ε. Μασσαλίαν 8)5 (έπισκευα)	ΑΣΠΑΣΙΑ	64	4701	ά. Αμέρσοραν 11)5 διά Γουαγιακήλ
ΑΝΝΕΛΙ	44	13768	ε. Γένοβα 12)5	ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	53	4787	δ. Κων(πολιν 11)5
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	ε. "Αμπερταντ 2)5	ΑΣΠΩΝ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	53	13415	ε. Πειραιᾶ 11)5
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	ε. Πόρτ. Καρτιέ 10)5	ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	11128	δ. Κων(πολιν 9)5
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	10006	ά. Ντόρμπαν 17)4 δι' 'Ηση Λόντον	ΑΣΠΙΛΟΣ	59	9303	ά. Ντουμπάλι 17)5 Μπουσίρε
ΑΝΝΟΥΛΑ	60	8509	υπό παραλαβήν	ΑΣΠΙΣ	58	9378	ε. "Απαπα(Λάγκος 9)5
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16606	δ. Γιβραλτάρ 7)5 διά Κεμπέκ	ΑΣΣΙΟΣ	63	13461	ά. Μπιλάτσο 26)4 Μπ. Σαπούρ
ΑΝΤΑΜ Σ.	55	5230	ά. Φιλαδέλφειαν 15)5 διά Ν. 'Υρκην	ΑΣΤΕΡΙ	65	6200	ά. Μπρισμπαΐην 20)5
ΑΝΤΑΜΑΝΤ (δ.)	75	48100	είς Λα. Σιοτά διός συμπλήρωσιν	ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Σιγκαπούρην 13)5
ΑΝΤΑΡΕΣ	69	3994	ε. Καράτοι 23)4	ΑΣΤΗΡΑ (δ.)	54	12338	δ. Ντώρμπαν 4)5 διά Τζακάρταν
ΑΝΤΖΕΙΚ ΓΚΑΟΡΥ	67	24829	ε. Νιούκαστλ 9)4 δι' 'Ιαπωνίαν	ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	58	12624	ε. Σιγκαπούρην 2)5
ΑΝΤΖΕΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	ά. Μπάκε 12)5 διά Βιττόρια	ΑΣΤΡΟ (δ.)	56	16253	δ. Παναμά 11)5
ΑΝΤΖΕΙΚ ΓΟΥΓΙΝΓΚΣ	56	9585	ά. Τζακάρτα 26)3 διά Μπαχγκόκ	ΑΣΤΡΟΝ	52	1939	δ. Γιβραλτάρ 19)2 διά Λαττάκια
ΑΝΤΖΕΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	ά. Ντόρμπαν 2)5 διά Μπ. "Αμπάς	ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ε. Πειραιᾶ 13)5
ΑΝΤΖΟΥΑΤΤΑ (δ.)	57	12558	άργει είς Πειραιά από 27)3	ΑΣΤΥΑΝΑΣ	56	6156	ά. Βαλτιμόρην 13)5 Γαλλίαν
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Ε. (δ.)	55	10999	ε. "Αμβούργον 26)4	ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	55	1916	ά. Ριγιέκαν 9)4
ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	57	10741	ά. Σαγκούντα 24)4 δι' 'Υμουντεν	ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	8973	ε. Κολούμπια Ρίθερ 7)5
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	12110	ε. Ρίο 'Ιανέριο 8)5	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ά. Σαουθάμπτον 14)5
ΑΝΤΙΠΟΙΑΣ (δ.)	59	24716	άργει είς Πειραιά από 5)4	ΑΤΕΝΕΛΙΑ	66	11944	ά. Μπ. "Άυρες 18)5
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	57	22130	ά. Ν. 'Ορλεάνη 14)5 διά Κιουρασάο	ΑΤΖΙΔΙΤΥ	49	4641	ά. Ντώρμπαν 18)5 Τσιτταγκόγκ
ΑΝΤΥ	56	10748	ε. Κοστακάλος 29)4	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	57	25172	ε. Γκρότον 16)5
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Β.	51	1545	δ. Κων(πολιν 24)12	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ δ.	57	25154	ά. Βαλτιμόρην 1)5 δι' 'Αρούμπαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10199	ά. Ντόρμπαν 5)3 διά Περσικόν	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	63	15921	ά. Τάουνοθίλ 21)4 δι' 'Αν. Καναδά
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΑ.	61	10952	ά. Ντόρμπαν 11)5 διά Βορεάλην	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	64	15977	ά. Παναμά 15)5 δι' "Ιμπιγχαμ
ΑΝΤΩΝΥ	64	18618	ε. Ρότερνταν 11)5	ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	70	9426	ά. Τερέστην 15)5 Σαγκάνη
ΑΟΥΡΟΡΑ II	68	15353	ά. Μπάσαν 13)5	ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	7224	ά. Ρότερνταν 22)5 διά Ροστόκ
ΑΠΕΣ	73	16397	ε. Μπάσαν 13)5	ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	62	7224	ά. Ρότερνταν 17)5 Κόργκαμοεν
ΑΠΟΛΩΛΗ	70	18662	ά. Μπέριος 12)5	ΑΤΡΕΥΣ	74	13600	ε. Πόρτ. Κέμπλα 11)5
ΑΠΟΛΩΛΗΝ XI (δ.)	57	22479	ά. Πειραιά 9)5 διά Μπανίας	ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	60	1598	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	61	11127	ά. Πειραιᾶ 14)4 διά Σύρου	ΑΤΤΙΚΗ	60	29741	ε. Μασσαλίαν 2)5
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	54	7321	ά. Πειραιᾶ 6)5 διά Σαλέρνο	ΑΤΤΙΚΗ	66	3320	ά. Γκάμπες 6)5
ΑΠΟΛ. ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	59	21617	ά. Χάρην 18)5 διά Πολύντα Καρντόν	ΑΤΤΙΚΟΝ	53	6160	ε. "Απαπα(Λάγκας 18)5
ΑΠΟΛ. ΓΚΡΕΙΣ	58	4684	ά. "Ωλκάντ 15)5 διά Κόπτη	ΑΥΔΙΣ	72	16600	ε. Όρλεάνη 10)5
ΑΡΓΟΛ. ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	20958	ά. Ν. 'Υρκην 23)4 δι' 'Αρούμπαν	ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ (ώπερ.)	40	26314	ά. Σούθα 15)5 Σαουθάμπτον
ΑΠΟΛ. ΔΑΙΤ'	62	6929	ά. Γιβραλτάρ 17)5 διά Κολούμπια	ΑΥΡΑ	62	10323	ά. Μασσαλίαν 2)1
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ	61	6932	ά. Μπρεμερχάρεν 3)5 διά Κρίστονταλ	ΑΥΡΑ	54	1756	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	57	4714	ά. Καγκούσια 13)5 διά Μπρισμπαΐην	ΑΦΡΟΒΟΣ	68	35477	ε. Βακαγιάμα 19)5
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	ά. Φρημάντη 15)5 διά Σαγκάνη	ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	41	4879	ά. "Αλεξανδρειαν 6)5
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6619	ε. Τζιμπούτι 30)3	ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΪ'ΟΝ	58	8331	ά. Πειραιᾶ 13)5 διά Γιβραλτάρ
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ά. Χόρκιν Κόγκ 27)4 διά Χοντέιντα	ΑΦΡΙΚΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	54	2945	δ. Γιβραλτάρ 6)5 δι' "Απαπα(Λάγκος
ΑΡΑΝ	70	9870	ά. Πειραιᾶ 6)5 διά Σαλέρνο	ΑΧΑΙΟΣ	55	8324	ε. Κόπερ 13)5
ΑΡΑΕΩΣ	56	1965	ε. Γδόνια 17)5	ΑΧΙΑΛΕΤ (δ.)	56	31571	ά. Ράς Γκαρίμπ 29)4 διά Ρ. 'Ιανέριο
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	9938	ά. Πιοκόχαμα 30)4 δι' 'Αθάνα	ΑΧΙΑΛΕΥΣ	65	21506	δ. Πόινη Κόμφορτ 10)5 Ρόκο Πόιντ
ΑΡΓΟΛΙΣ	56	8823	ά. Γιβραλτάρ 16)5 διά Ντεφέζιλ	ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	ά. Κιουράδαν 14)5 διά Μπ. "Αύρες	ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	60	29967	ά. Αρούμπαν 3)4
ΑΡΓΟΣ	69	9868	ά. Αμέρσοραν 16)5	ΒΑΛΛΑΣ	54	8347	δ. Κων(πολιν 21)4 διά Κωνστάντζαν
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	ε. "Αμέρσοραν 17)5	ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	56	20022	ε. Γένοβην 7)5
ΑΡΓΩ ΕΛΛΑΣ	58	10397	ε. Μόζι 20)5	ΒΑΡΕΣ	56	4048	ά. Ρότερνταν 15)5 διά Τουρκού
ΑΡΓΩ ΠΑΙΓΟΝΗΡ	75	1600	είς Πέραμα ύπο συμπλήρωσιν	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	62	10741	ά. Βαλτιμόρην 17)5 διά Κουβέλι
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	75	1600	είς Πέραμα ύπο συμπλήρωσιν	ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	ά. Αμέρσοραν 16)5
ΑΡΓΩ ΧΙΟΣ	58	10371	ά. Κέπι Τάουν 9)5 διά Περσικόν	ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	40043	ά. Ν. 'Υρκην 12)5 δι' 'Αρούμπαν
ΑΡΕΤΗ	73	13691	ά. Νανα 23.8.74	ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	54	2006	δ. Κων(πολιν 27)4
ΑΡΕΤΟΥΣΑ (δ.)	57	20729	υπό παραλαβήν	ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΩΛΑΝΔΡΗ	75	185000	είς Βρέην. ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΕΤΟΥΣΑ (δ.)	58	618	ε. Πειραιᾶ 1)5	ΒΑΣ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ	56	21716	άργει είς Πειραιά από 2)21
ΑΡΗΣ	70	9868	ά. Οζάκα 26)4 δι' 'Αθάνα	ΒΑΣ. ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	27	16435	είς Πέραμα από 3)11)1974
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	ά. Ντουμπάτι 15)5 διά Μπαχρέιν	ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ δ.	66	35280	ά. Αμέρσοραν 6)5 διά Γιβραλτάρ
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ά. Αμβούργον 30)4	ΒΕΛΟΣ	75	15900	είς Όζακαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΙΕΛ	62	12038	ε. Καλκούττα 7)5	ΒΕΛΟΣΙΤΥ	69	5630	ά. "Αλεξανδρειαν 9)5
ΑΡΙΕΣ	72	3446	ά. Ρότερνταν 1)5	ΒΕΝΘΙΣΙΚΙΜΗ	72	16606	ά. Γκουσαγιακάν 10)5 δι' 'Αγγλίαν
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	74	9800	ά. Χιούστον 19)3 διά Κουβέλι	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΠ	60	3068	ά. "Αμέρσοραν 7)5 διά Πειραιᾶ
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	69	9305	ά. Μπάσαν 18)5	ΒΕΡΓΙ ΛΑΜ	57	3951	ε. "Αμέρσοραν 15)5 διά Πειραιᾶ
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	45	8422	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΒΙΩΛΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	72	119811	ά. Κάρυκ 10)4
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	57	10348	ά. Μπιλάτσο 5)5 δι' 'Αθάνα	ΒΙΩΡΑ	56	7841	ά. Λανδίνον 22)2 δι' "Απ.Λάγκος
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	57	6452	ά. Τσάλνα 5)5	ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	54	8251	ά. Μπαντάρ Σαπούρ 17)3
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	ά. Βενετία 17)5	ΒΙΤΑΜΑΡ	56	8995	ε. Ριγιέκαν 14)5
ΑΡΙΣΤΟΚΑΛΗΣ	60	10631	ά. Ντόρμπαν 27)4 δι' 'Ινδιαν	ΒΙΤΑΣΙ	58	8920	ά. Δουκέρκην 21)4
ΑΡΙΣΤΟΝΙΔΑΣ	75	9800	είς Μπρεμερχάρεν ύπο συμπλήρωσιν	ΒΟΡΙ	57	7727	ε. Ρουέν 8)5
ΑΡΙΣΤΟΝΙΜΟΣ	74	9800	ά. Χόγκ Κόγκ 11)5 διά Μόντρεαλ	ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	δ. Κων(πολιν 6)2
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	69	24599	ε. Ρότερνταν 13)5	ΒΟΥΛΑ	58	8334	ά. Αλεξανδρειαν 29)4
ΑΡΙΣΤΟΦΙΟΣ	57	10609	ε. Ντόρμπαν 17)5 (έπωλήθη)	ΒΡΕΤΑΝΙΣ (ώπερωκ.)	32	18254	ά. Ν. 'Υρκην 15)5 διά Αμπερταν
ΑΡΙΩΝ	73	13635	ε. Νιούπορτ 20)5	ΒΥΖΑΝΤ. ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ά. Ρίο 'Ιανέριον 6)5 διά Τρίπολιν
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	ε. Πουνταρένας 9)5 διά Χονολουλού	ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	61	10276	δ. Παναμά 3)5
ΑΡΚΑΜΑΡΕ	59	9003	ά. "Αντεν 11)5	ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	ε. Ρεσίφ 27)4
ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ	60	6930	ά. Γένοβα 16)4 διά Χοντέιντα	ΓΑΛΛΕΙΑΣ (δ.)	61	18588	ε. Νέαν 'Ορλεάνη
ΑΡΚΑΣΗ	69	3251	ά. Μπρούνταντ 10)5 Κλαϊπέντα	ΓΑΛΛΗΝΗ	60	12006	ε. Ωλμπαν 18)5
ΑΡΜΑ	58	9364	ά. Πειραιᾶ 14)5 διά Σύρου	ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	53	13649	ά. Ντόρμπαν 17)5 διά Κ. Τάουν
ΑΡΜΑΤΑΝ	71	9212					

ΓΕΩΡ. ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	9070	Ε. Μπαρανκύλα 13)5	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΙΕΣ	74	19426	Ε. Σάν Νίκολας ('Αργ.) 12)5
ΓΕΩΡ. Μ. ΙΙ (δ.)	58	16605	Δ. Έγκη (10)5 δι' 'Αρούμπα	Γ. ΜΑΡΙΝ	73	19426	Δ. Πλαναρά 4)5 διά Βιτόρια
ΓΕΩΡ. ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	Δ. Σιγκαπούρη 19)5 διά Περσικόν	Γ. ΠΡΟΜΙΣ (δ.)	74	18627	Δ. Πειραιά 27)4
ΓΕΩΡ. ΞΥΛΑΣ	70	18634	Ε. Άλερς 12)5	Γ. ΠΡΟΣΠΕΚΤ (δ.)	74	18627	Δ. Μπούλεν Μπαή 11)5
ΓΕΩΡ. ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	10006	Ε. 'Άκιτα 2)5	Γ. ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	Δ. Ν. 'Υόρκην 16)5 διά Κιουρασάο
ΓΕΩΡΓ. ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	Ε. Ντόρτρεχτ 20)5	Γ. ΠΡΟΥΒΑΙ-ΝΤΕΡ 8	75	18265	Δ. Λόδη 'Αντζελες 9)5 διά Κιουρασάο
ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ 70	19162	Ε. Μπωμοντ 11)5	ΓΟΥΟΛΤΕΡ	54	4389	Δ. Αιμούργον 14)4 διά Βιρυτόν	
ΓΕΩΡ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ 43	7176	έργει εις Πειραιά από 11.11.71	ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	9070	Δ. Τζένταν 14)5 διά Τζιμπούτι	
ΓΙΑΓΑΚΟ(ΝΗΣ δ. 60	41982	Δ. Γιβραλτάρ 17)5 δι' 'Αρούμπα	ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	62	9951	Δ. Γιοκοχάμαν 8)5 διά Φίλιππινές	
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2875	Δ. Βασιλικό Μπαΐν 27)4 Ε. Καρθάλη	ΔΑΝΑΟΣ	58	4595	Δ. Τεργέστην 29)4 διά Τρίπολιν
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	Δ. Σιγκαπούρη 19)5 διά Βανκούμερ	ΔΑΦΝΗ	73	19451	Δ. Αιμέρσαν 14)5 διά Καναδάν
ΓΙΑΝΝΗΣ	56	3405	Δ. Χάμπολ 10)5 διά Θάντερ Μπ.	ΔΕΚΕΣΑΝ	56	10483	Δ. Μπιλμπάδ 10)5
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	Δ. Ντόρμπατ 2)4 δι' 'Αλεξάνδρειαν	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11489	Δ. Πλαναρά 25)4 διά Κωνστάντζαν
ΓΙΑΝΝΕΥΛΑΣ (δ.)	65	28648	Δ. Κιουρασάο 1)3 διά Καλκούττα	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	59	9312	Δ. Πλαναρά 6)5 δι' 'Αντοφαγάκασταν
ΓΙΟΒΑΝΑ	53	10699	Ε. Σορέλ 9)5	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	Δ. Καζαμπλάνκαν 15)3
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΦΑΙΗΤ (δ.) 60	29120	έργει εις Πειραιά από 17)2	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. ΙΙ	52	7307	Δ. Πειραιά 14)5 διά Καζαμπλάνκαν	
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΓΝΤ 67	13091	Δ. Τέμπη Μπαΐν 11)5	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Λ. (δ.)	65	35619	Δ. Κόρπους Κριότι 19)4	
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	22494	Δ. Γιβραλτάρ 10)5	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	Δ. Ρόττερνταμ 14)5 δι' 'Αιμούργον
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	Δ. Λόδη 'Αντζελες 11)5 διά Μανιλά	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Τ.	51	1575	Δ. Αλεξάνδρειαν 10)5
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	54	8603	Ε. 'Ιντσόν 11)5	ΔΗΛΑΙΑΝ ΑΠΟΛΩΝ δ.	63	15417	Δ. Ρίο 'Ιανέριον 6)5 διά Σ. Νίκολας
ΓΙΟΥΝΙΤΕΡ	52	8129	Δ. Μουπάρα 3)5 διά Μπάθιναγκαρ	ΔΗΛΑΙΑΝ ΔΗΤΩ (δ.)	64	16417	Δ. Μπαχρέν 10)5 δι' 'Αγγίλαν
ΓΙΟΥΡΟΚΕΜΙ (δ.)	73	1999	Δ. Ντεμεράρα 5)5 διά Παραμαρίπο	ΔΗΛΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	61	16417	Δ. Ράς Γκαρίμπ 1)5 Ρόττερνταμ
ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ	65	7068	Δ. Λορ. Μαρκές 15)5 διά Χερβόργον	ΔΗΜΗΤΡΑ	68	9583	Δ. 'Αιμπάνταν 2)5
Γ. ΙΝΤΕΠΕΝΤΕΝΣ	58	5175	Δ. Σπαλάτον 10)5 δι' 'Απαπα(Λάγκος	ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636	Δ. Γιβραλτάρ 17)5 δι' 'Οράν
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΛΙΝΚ	53	4481	Δ. 'Αλεξάνδρειαν 13)5 διά Πειραιά	ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	Δ. Βηρυτόν 12)5 διά Σούζα
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΡΙΒΕΡ 5. 53	11713	εις Ρόττερνταμ από 8.11.74	ΔΗΜ. Α. ΛΕΩΣ	73	35545	Δ. Χέλ Πόιντ 18)5 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ	50	6012	Δ. Γιβραλτάρ 26)3 διά Π. Χάρκουρτ	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	61	9556	Διότ παραλαβήν
ΓΚΑΙ'Υ ΦΑΙΘ	55	5700	Δ. Γιβραλτάρ 17)4 δι' 'Αννάμπα	ΔΗΜ. - ΓΙΩΡΓΟΣ	56	3333	Δ. 'Αιμέρσαν 17)5
ΓΚΑΙ'Υ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	56	8841	Δ. Κωνιόπολιν 31)3 διά Κωνστάντζαν	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	58	3441	Δ. Κων(πολιν 15)5
ΓΚΑΛΑΞΥ (δ.)	54	17357	Δ. Ν. 'Υόρκην 4)1	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	18826	Δ. Ματάνζας 5)5 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΓΚΑΛΑΞΥ	45	3312	Δ. Ριγέκα 14)5 δι' 'Αλεξάνδρειαν	ΔΗΜ. ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	49	3676	Δ. Πειραιά 7)5
ΓΚΑΛΑΝΤ ΚΟΟΚΥΝΗΣ δ. 61	28917	Δ. Σιγκαπούρη 10)3	Δ. ΤΡΑΝΣΟΣΕΑΝΙΚ δ.	57	13734	Δ. Σιγκαπούρη 27)4	
ΓΚΑΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ δ. 64	61	50758	Δ. Φήροπρος Μπαχ. 22)4 Περσικόν	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	Δ. Μπέρια 19)5 διά Ντώρμπαν
ΓΚΑΜΠΟΝ ΣΤΑΡ	51	6076	Δ. Λάς Πάλμας 6)5 δι' 'Απαπα(Λάγκος	ΔΗΜΗΤΡ. ΚΡΗΤΙΚΟΣ 71	16226	Δ. Ράς Γανόρα 9)5	
ΓΚΑΜΠΟΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ 53	6000	εις Θεσ(νήκη 24)4	ΔΗΜΟΣ	54	4486	Δ. Λεμεσόδων 21)3	
ΓΚΑΛΟΠΙΑΝ ΓΙΟΥΝ . (δ.)	58	12168	Δ. Παναμά 2)5	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	71	10007	Δ. Γιβραλτάρ 9)5 διά Λαττάκια
ΓΚΑΛΟΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤ. 60	8150	Δ. Τζιμπούτι 2)5 διά Μότζι	ΔΗΜΟΣ ΖΩΘΕΩΝΗΣ δ. (δ.) 58	16277	Δ. Γιβραλτάρ 17)5 διά Πειραιά		
ΓΚΑΛΟΠΙΑΝ ΧΟΟΥΝ (δ.) 60	22944	Δ. Ν. 'Υόρκην 11)5 δι' 'Αρούμπα	ΔΙΑΚΑΝ ΓΚΡΕΙΣ	65	5255	Δ. 'Απαπα(Λάγκος 13)3	
ΓΚΑΛΟΠΙΑΝ ΚΟΟΚΥΝΗΣ δ. 66	45161	Δ. Κ. Τάουν 6)5 διά Περσικόν	ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	59	4161	Δ. Τεργέστην 13)5 διά Βεγγάζην	
ΓΚΑΛΟΡΥ	52	2077	Δ. Αλεξάνδρειαν 16)4	ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	58	4225	Δ. Λομπίτο 2)5
ΓΚΟΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΙΣΤΡΙΑ 73	16493	Δ. Βανκούμερ 16)4 διά Περού	ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΘ	62	5138	Δ. Σιν Τζών 2)5 διά Λά Γκουάρα	
ΓΚΟΑΝΤ. ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	Δ. Σιδέν 28)4	ΔΙΑΚΑΝ ΦΑΙΗΘ	66	8132	Δ. Βρέμην 4)5
ΓΚΟΑΝΤ. ΤΣΕΙΣ	74	13000	Δ. Μότζι 14)4 διά Μάσινόλ	ΔΙΑΜ. ΠΑΤΕΡΑΣ μικτ. 72	42250	Δ. Γιοκοχάμαν 19)5 διά Περσικόν	
ΓΚΟΑΝΤ. ΦΛΙΣ	69	11148	Δ. Μότζι 14)4 διά Μάσινόλ	ΔΙΑΝΑ	51	2758	Δ. Λονδίνον 21)5 διά Βηρυτόν
ΓΚΟΑΝΤ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ	75	13000	Δ. Σιδέν 28)4	ΔΙΑΣ	71	16606	Δ. Πλαναρά 5)5 διά Ταΐθαν
ΓΚΟΥΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ 59	12149	Δ. Φήροπρος Μπαχ. 1)5	ΔΙΔΩ	46	3851	Δ. Δάντοιν 13)5 διά Ντακάρ	
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	61	7865	Δ. Μότζι 14)4 διά Μάσινόλ	ΔΙΡΦΟΥΣ ΙΙ	59	7801	Δ. Ντώρμπαν 12)5 διά Βομβάρ
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡΣ	63	26940	Δ. Μότζι 14)4 διά Μάσινόλ	ΔΙΩΝΗ	57	9722	Δ. Ντώρμπαν 18)5 διά Δανίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9917	Δ. Κωνιόπολιν 1)5 διά Κωνστάντζαν	ΔΙΩΝΗ	54	1832	Δ. Πειραιά 4)4 διά Τουρκίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΛΜΣΜΑΝ 70	11527	Δ. Μπιλμπάρο 10)3 διά Χάρην	ΔΟΡΥ	54	4784	Δ. Πειραιά 16)5 δι' 'Ισπανίαν	
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2885	Δ. Αιμέρσαν 20)5	ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	Δ. Γιβραλτάρ 17)5 δι' 'Ιταλίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΙΟΡ	57	9132	Δ. Μπαντάρ Μασάρ 15)5	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10032	Δ. Ρόττερνταμ 14)4
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ'	63	15373	Δ. Βάρια 29)4	ΔΡΥΜΑΚΟΣ	55	6184	Δ. Πλαναρά 21)4 δι' 'Ιντσόν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΜ'	62	15389	Δ. Κωνιόπολιν 1)5 διά Νοδορωσίκην	ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	5755	Δ. Ρόττερνταμ 26)4
ΓΚΡΑΝΤΟΝ	66	9805	Δ. Παναμά 2)4	ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	Δ. Ντώρμπαν 21)4 δι' 'Αιμπάνταν
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	52	11914	Δ. Φινταλτάρ 3)5 δι' 'Απαπα(Λάγκος	ΔΩΡΑ	52	7675	Δ. Πειραιάς εις Πειραιάς μεταφοράς
ΓΚΡΕΙΤΣ Α.	71	16306	Δ. Άλερς 10)5 δι' 'Αιμόργον	ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟΟΥ	70	18662	Δ. Κωνιόπολιν 6)5 διά Μ. Θάλασσαν
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ	58	10139	Δ. Τάουν 16)5	ΔΩΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ	59	13381	Δ. Λονδίνον 11)5 δι' ΗΠΑ
ΓΟΡΓΟ	58	9474	Δ. Λισσαδώνας 16)5	ΔΩΡΟΘΕΟΣ Τ.	53	16398	Δ. Μπιριμπάιν 23)4 διά Μόμπιλ
ΓΟΥΕΣΤΑΡ	57	9475	Δ. Σάντος 12)5	ΔΩΡΟΣ	56	1503	Δ. Μπιλμπάρο 15)5 διά Σάντος
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟ	72	19426	Δ. Κ. Τάουν 18)5 δι' 'Αλεξάνδρειαν	Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ (δ.)	60	24532	Δ. Πειραιά 26)3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ 73	19426	Δ. Γιβραλτάρ 15)5 διά Βαλένθια	ΕΒΕΑΥΝ (δ.)	59	12662	Δ. Πόρο ντε Μπούκ 12)5	
			ΕΒΡΟΣ (δ.)	57	20687	εις Ρίο Γκράντες από 13)1	
			ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	56	9041	Δ. Πειραιά 19)3	
			ΕΙΡΗΝΗ Ζ.	58	8005	Δ. Λάς Πάλμας 6)5 διά Ντώρμπαν	
			ΕΙΡΗΝΗ Λ.	56	10289	Δ. Κοραμσάρ 1)5	
			ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8309	Δ. Πόρτ Χάρκουρτ 1)5	
			ΕΙΡΗΝΗ Μ.	48	3269	εις Τρίπολιν Λιθούς από 27)9 (έπωλ.)	
			ΕΙΡΗΝΗ ΖΥΛΑ	54	7835	Δ. Βομβάνη 22)4 διά Ράς Τανόρα	
			ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	58	10153	Δ. Ρίο Γκράντε 5)5	
			ΕΚΤΩΡ	55	1585	Δ. Γουνές 20)5	

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.
Lee House, London Wall, LONDON E.C.2Y 5AB
CABLE ADDRESS: LANFALL LONDON - TEL: (01) 600-1766 - TELEX: (51) 883157

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.
67, Akti Miaouli, PIRAEUS
CABLE ADDRESS: ADRIAD PIRAEUS - TEL: 4521011 - TELEX: (21) 2236

ΕΚΤΩΡ	70	16258	ά. Σάντος 6)5 διά Π. 'Αλέγκρε	
ΕΛΑΡΚΑΔΙΑ	58	5109	ξ. Γδόνια 30)3	
ΕΛΑΣΙΑ	57	8282	ά. Βακατοσού 1)5 διά Ναχόντκα	
ΕΛΑΦΙ	68	19667	δ. Παναμά 1)5	
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14969	ξ. Βρέμην 10)5	
ΕΛΓΙΑΝΝΗ	70	12791	ά. Βιζαγκαπατιάμ 29)4 Νιούκαστλ	
ΕΛΕΙΣΤΡΙΑ VI	51	7264	εις Πειραιά από 3)3 (έπισκευα)	
ΕΛΕΙΣΤΡΙΑ VII μικτ.	55	16207	εις Πειραιά διπό 11)1 (έπισκευα)	
ΕΛΕΝΑ (δ.)	70	88866	ά. Σιγκαπούρων 16)5 διά Περσικόν	
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7888	ά. 'Αμεθύργον 19)5 διά 'Αθάναν	
ΕΛΕΝΑ Μ.	58	5729	ά. Λιόρδον 16)5 διά Γένοβα	
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	58	12680	ά. Μιλάζ 15)5 διά Οντ κιλπάτριχ	
ΕΛΕΝΗ Μ.	58	8523	ά. Βρέμην 4)3 διά Λορπίτο	
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	53	8285	ξ. Πειραιά 18)5	
ΕΛΕΝΗ ΜΑΡΙΝΟΥ	71	15839	ξ. Σορέλ 27)4	
ΕΛΕΝΗ Τ.	50	4294	ά. Λας Πλάμας 20)5	
ΕΛΕΝΜΑ	58	5769	ά. Σιγκαπούρων 29)4 διά Κορέαν	
ΕΛΕΟΥΣΑ	63	9916	ξ. Χάμπτον ρόδας 16)4	
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ.	57	9233	ά. Ριγιέκα 18)5	
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ	57	10371	δ. Γιεραλτάρ 23)4 διά 'Ισραήλ	
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	67	11429	ά. Λός 'Αντζελες 8)5 διά Τούμπα	
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	12084	ά. Τούμπα 14)5 διά 'Αγ. Φραγκίσκον	
ΕΛΕΥΣΙΣ	65	10037	δ. Μπρούσμπουτελ 17)5 διά 'Ιαπωνία	
ΕΙΑΝΑ	51	3917	ξ. Κων(πολίν 13)5	
ΕΙΑΝΕΑ	50	4675	ά. Ρόπερταν 15)5 διά Βρέμην	
ΕΙΣΙΣΑΒΕΤ	48	1989	ξ. Πόρτ Σαΐδ 1)4	
ΕΙΣΙΣΑΒΕΤ	49	4605	ά. Σιγκαπούρων 30)3 διά Ρουμανίαν	
ΕΙΑΤΑ	64	4701	ξ. Γκουαγκάκι 20)5	
ΕΙΑΚΑΝΤΙΑ	72	1994	ά. Βάρρι 5)4 διά Λάγκος	
ΕΙΑΚΑΙ	60	2123	δ. Παναμά 6)5 διά Κόπερ	
ΕΙΑΛΑΣ (δ.)	66	43399	ξ. Πειραιά 23)4	
ΕΙΑΛΑΣ	56	4380	ξ. Πειραιά 16)5	
ΕΙΑΛΑΣ IN ΕΤΕΡΝΙΤΥ 70	70	18734	ά. Ντουλούθ 5)5	
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΑΙΓΑΙΝΗΑ	72	8987	ξ. Τζένταν 14)4	
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙΣ	63	7298	ά. Βαλτιψφρην 18)5	
ΕΙΑΛ. ΓΚΑΛΟΥ	56	7510	ξ. Ντώρμπαν 19)5	
ΕΙΑΛ. ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	ξ. Τζένταν 6)5	
ΕΙΑΛ. ΚΑΡΠΙΕΡ	72	8987	ξ. Νταμάν 18)5	
ΕΙΑΛ. ΔΗΝΤΕΡ	62	6666	ξ. Ν. 'Ορλεάνην 11)5	
ΕΙΑΛ. ΛΩΡΕΔA	60	7293	ά. Τζιμπούτι 4)5	
ΕΙΑΛ. ΜΕΝΤ	54	8121	ά. Πειραιά 14)5 διά Λαττάκια	
ΕΙΑΛ. ΝΑΒΙΤΣΚΕΙΤΟΡ 72	72	8987	ά. Ν. 'Υρκην 9)5 διά Τζένταν	
ΕΙΑΛ. ΝΤΕΣΤΙΝY	60	7297	ξ. Νταμάν 19)5	
ΕΙΑΛ. ΠΑΙΩΝΗΡ	62	6659	ά. Ντώρμπαν 13)5	
ΕΙΑΛ. ΠΑΤΡΙΟΤ	62	10310	εις Πόρτ Σαΐδ 13)5	
ΕΙΑΛ. ΠΡΑΓΝ	71	10327	ξ. Κοοίν 14)5	
ΕΙΑΛ. ΣΑΝ	72	10327	ά. Ν. 'Υρκην 30)4 διά Κοραμοάρ	
ΕΙΑΛ. ΣΗ	72	10327	ά. Ντώρμπαν 12)5 διά Ν. 'Υρκην	
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10704	εις Πόρτ Σαΐδ 11)5	
ΕΙΑΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ	62	7259	ά. Ντώρμπαν 10)5 διά Κοραμοάρ	
ΕΙΑΛ. ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	ξ. 'Αλεξανδρειαν 17)5	
ΕΙΑΛ. ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	ά. Ν. 'Ορλεάνην 10)5	
ΕΙΑΛ. ΣΤΑΡ	71	10328	ξ. Ν. 'Ορλεάνην 9)5	
ΕΙΑΛ. ΤΟΡΤΣ	56	7510	ά. Π. 'Ελιζανθε 2)5 διά Κων(πολίν	
ΕΙΑΛ. ΤΣΑΛΑΝΤΖΕΡ	72	8987	ά. Ντώρμπαν 27)4	
ΕΙΑΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	ξ. Τζένταν 30)4	
ΕΙΑΛ. ΦΑΙΗΘ	72	10327	ξ. Καλκούττα 16)5	
ΕΙΑΛ. ΧΗΡΟ	57	7068	ά. Τεργέστην 17)5 διά Ν. 'Αφρικήν	
ΕΙΑΛΕΡΟΣ	52	2778	ά. Σπαλάτον 6)4 διά Τρίπ. Λιθόνς	
ΕΙΑΛΗ	62	12828	ξ. Βενετίαν 13)5	
ΕΙΑΛΗ II	47	2389	εις μεσογειακές μεταφοράς	
ΕΙΑΛΗΝΙΔΑ	66	9384	ά. Τάμπα 7)5 διά Ντάντζες	
ΕΙΑΛΗΝΙΣ (λάτινερ)	32	18564	άργει εις Σαουθάμπτον από 27)2	
ΕΙΑΛΗΝΟΡΑ	66	10132	δ. Παναμά 10)5	
ΕΙΑΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ά. Σ. Νίκολας 'Αργ. 29)4 Μπ. 'Αθρ.	
ΕΙΑΛΟΡΑ (μικτόν)	67	44222	ά. Π. Χέντλαντ 17)4 διά Δουνκέρκην	
ΕΙΑΛΑΝΙ	66	8937	ά. Λορ. Μαρκές 16)5	
ΕΙΑΛΕΜΑ	51	4847	ά. Πόρτ θρ. Σπαΐην 29)4 διά 'Αφρικήν	
ΕΙΑΝΤΑΝΙΑ	65	8085	ά. Χόγκ Κόγκ 11)5 Μποηγμπουρ	
ΕΙΑΝΤΙΑ	55	6515	ά. Λοιδίνων 18)5 διά 'Ονδούραν	
ΕΙΑΝΟΝΑ	69	6359	ά. 'Αμερέσαν 14)5 διά Στοκχόλμην	
ΕΙΑΣΩΣΕΑΝ	65	20514	ά. Πόρτ Κελάγκ 12)4 διά Λοιδίνων	
ΕΙΑΠΙΔΑ	46	3472	ά. Βαλθίς Μπαίν 23)2	
ΕΙΑΠΙΣ	71	9889	ξ. Ν. 'Ορλεάνην 11)5	
ΕΙΑΠΙΣ	56	3656	ά. Μπορντώ 16)4 διά Ταματάθε	
ΕΙΑΜΑΝΟΥΗΑ Κ.	59	11840	ξ. Γένοβα 9)5	
ΕΙΑΜΑΝΟΥΗΑ ΚΟΛ. δ.	57	21185	ά. 'Αμερέσαν 21)4 διά Καράτοι	
ΕΙΑΜΠΑ	55	2555	ξ. Τρίπολιν Λιθόν 29)4	
ΕΠ. ΚΟΛΟΚΗΝΗΣ μικτ.	65	37469	ξέωθι 'Αιτής 20)5	
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ά. Μπιλμπά 11)5	
ΕΠΙΜΟΝΟΣ	53	5755	ά. Παρανάγκουα 15)4	
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	58	8931	δ. Παναμά 23)4 διά Κούθα	
ΕΡΑΤΩ	69	12754	δ. Γιεραλτάρ 16)5 διά Βαρκελώνην	
ΕΡΙΝΙΩ	57	10323	εις Σ. Μαϊκέλς 24)3	
ΕΡΜΗΣ	60	9959	ξ. Χόγκ Κόγκ 10)5	
ΕΡΜΙΟΝΗ	61	9068	ά. Τόμποτι 13)5 διά 'Αραβικήν Θ.	
ΕΤΕΡΝΙΤΥ	55	9718	ά. Κ. Τάουν 16)4 διά Περσικόν	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (δ.)	61	22119	έ. Πειραιά 4)4	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	έ. 'Αλικάντε 4)4	
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	54	10251	άργει εις Πειραιά από 24)2	
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	49	4713	ξ. 'Αμπου Ντάμπι 12)5	
ΕΥΑΝΔΡΟΣ	43	5331	ά. Λορ. Μαρκές 17)5	
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	56	12754	ά. Πειραιά 23)4 διά Τουάφ	
ΕΥΕΝΙΑ	67	9854	ά. Κ. Τάουν 1)5 διά Κοραμοάρ	
ΕΥΕΝΙΑ I	59	8526	ά. Κολόμπο 7)4 διά Τατιαγκόκ	
ΕΥΕΝΙΑ Κ.	55	2977	έ. Λομπίτο 26)4 διά Περσικόν	
ΕΥΓ. Κ. ΤΣΙΜΠΛΗ (δ.)	58	12417	ά. Λαμπτον ρόδας 12)5 διά Κιουρασάο	
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	ά. Δουνκέρκην 8)5 διά Μπασάρων	
ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ξ. 'Αμερέσαν 13)5	
ΕΥΓΕΝ. ΧΑΝΔΡΗ (δ.)	69	103194	άργει εις Πειραιά από 21)1	
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	ξ. Σαβόνα 18)5	
ΕΥΕΑΠΙΔΗΣ ΕΡΑ	62	9706	ξέωθι Ντακάρ 12)5	
ΕΥΕΛΠΙΣ	51	4177	ξ. Πειραιά 2)5	
ΕΥΗ	70	10005	ά. Μπαχέρεν 17)5 Μπ. Σαπούρ	
ΕΥΗ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	58	8122	ά. Ν. 'Υρκην 30)4 διά 'Ινδιαν	
ΕΥΗ Λ.	67	14800	ά. Βρέμην 1)5 διά Κόλπον ΗΠΑ	
ΕΥΗ Τ. (δ.)	54	11028	ξ. Μπάρων 4)5	
ΕΥΗΜΕΡΙΑ I (δ.)	73	13166	ά. Μπρούνισμπουτελ 18)1	
ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ Γ (δ.)	54	12423	άργει εις Πειραιά από 1.4.74 (έπωλ.)	
ΕΥΘΥΜΗΣ	63	9991	ά. Ντώρμπαν 1)5 διά 'Αγγλίαν	
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10000	δ. Παναμά 24)4 διά Σ. Ντομίγκο	
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ξ. Χαμότον ρόδας 17)5	
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	50	4734	ξ. Πειραιά 19)4	
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ά. Ν. 'Ορλεάνην 6)5 διά 'Ινδονησίαν	
ΕΥΤΥΧΙΑ	67	12669	ξ. Βερμούδος 5)5	
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	10152	ξ. Λορ. Μάρκες 9)5	
ΕΦΦΗ	55	5008	ξ. 'Αμερέροαν 17)5	
ΖΑΝΕΤ	58	4529	ά. Πειραιά 14)5 διά Θεσ(νίκην	
ΖΑΝΕΤΤΑ Γ (δ.)	53	10919	ξ. Κωνσταντζαν 8)5	
ΖΑΝΙΑΔ (δ.)	53	12962	ξ. Π. Κορτές 16)2	
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	32700	ά. Σιμονοσέκι 14)5 διά Βανκούβερ	
ΖΑΡΑΠΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	ξ. Τζένταν 3)5 διά Σιγκαπούρην	
ΖΗΝΩ	68	9582	ξ. Τόπερνταν 11)5	
ΖΙΝΙ	37	5613	ά. Λάς Πάλμας 21)4 διά Χαλκίδα	
ΖΟΓΙΑ (δ.)	58	12493	ξ. Αύγουστον 6)5	
ΖΟΝΤΑ	52	11516	άργει εις Πειραιά από 16)2	
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Υ	71	9885	ά. Σάντος 27)4 διά 'Αρχαχους	
ΖΩΗ	39	1266	ξ. Καράτοι 16)5	
ΖΩΗ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	53	15899	ξ. Βενετίαν 21)4 διά Πειραιά	
ΖΩΡΖΕΤΤΑ	55	8021	ξ. 'Αμερέργον 27)4	
Η Β Η	70	2867	ξ. Νιούπορτ 18)5	
ΗΑΙΟΣ	47	3575	ά. Νεάπολιν 12)5 διά Πειραιά	
ΗΑΙΟΣ	57	4499	ά. Λορ. Μάρκες 3)5 διά Σμύρνην	
ΗΡΑΚΕΙΟΝ	54	4723	ξ. Πειραιά 18)5 διά Βηρυτόν	
ΗΡΩ	65	23535	ά. Αμαγκασάκι 18)5 διά Σμύρνην	
ΗΣΤΑΡ	57	9473	ξ. Ριγιέκαν 28)4 διά Σουραμπάγια	
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	ξ. Νιούπορτ 20)5 διά Γδύνιαν	
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.	57	4904	ά. Ο' Ελέοσσοντ 5)5 διά Λύμπεκ	
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	5781	ά. Ρόπτερνταν 17)5 διά Π. Μπάριος	
ΘΑΣΙΤΗΣ	56	8046	ά. Ντώρμπαν 25)4 διά Βραζίλιαν	
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	45	5031	ά. Λας Πάλμας 15)4 'Απατα(λάγκος	
ΘΕΑΝΤ Ο. Σ.	58	9603	ά. Ντώρμπαν 22)3 διά Περσικόν	
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	ά. Βοστόνη 8)5 διά Σάλεμ	
ΘΕΙΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	57	1325	ά. Πειραιά 3)5 διά Βεγγάζην	
ΘΕΟΔΕΤΩΝ (δ.)	60	20450	ά. Λός 'Αντζελες 13)5 διά Πιέρ	
ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.)	61	21894	άργει εις Πειραιά από 1)5	
ΘΕΟΠΑΙΣ	60	20962	ά. Ναναμά 10)5 διά 'Αρούμπαν	
ΘΕΩΒΑΝΩΝ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	δ. Κων(πολίν 8)5	
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	25157	ά. Π. Βέσμε 26)3 διά Καντίζ	
ΘΕΡΙΣΟΣ	62	3484	όπως παραδίδην	
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	53	8995	ά. Σιγκαπούρην 27)4 διά 'Ινδονησίαν	
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	50	8065	ξ. Σιγκαπούρην 1)5	
ΘΗΡΑΙΟΣ	35	2680	δ. Γιεραλτάρ 30)3	
ΘΩΜΑΣ Α.	58	8078	ξ. Πειραιά 6)5	
Θ. Γ. ΤΣΙΜΠΛΗΣ (δ.)	58	18297	ά. Ναναμά 10)5 διά 'Αρούμπαν	
ΘΩΜΑΣ Κ.	53	7353	δ. ήσυχειτ 6)5	
ΙΑ	71	9426	ξ. Καράτοι 19)5	
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15965	ά. 'Αγ. Φραγκίσκον 14)4 διά Κορέαν	
ΙΑΣΩΝ	70	11489	ξ. Σιγκαπούρην 1)5	
ΙΕΡΑΞ (μικτόν)	66	41207	δ. Παναμά 15)5	
ΙΖΟΜΠΕΛ	57	9746	ά. Μπέρια 12)5	
ΙΩΑΚΗ	68	9066</		

ΚΑΠ. Α. ΜΥΛΩΝΑΣ ..	57	2805 είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΤΙΝΑ	55	10682 α. Τσέντα 17)3 διά Γιβραλτάρ
ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ ..	68	9031 Ε. Ν. "Ορλεάνην 14)5	ΚΑΤΡΙΝ	58	11969 Ε. Ν. "Ορλεάνην 5)2 (έπισκευαι)
ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ ..	58	4838 υπό παραλαβήν	ΚΕΑ	55	2663 α. Ρουέν 7)5 διά Μαρόκο
ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ ..	68	24801 δ. Γιβραλτάρ 11)5 διά Χιούστον	ΚΕΙΠ ΑΒΑΝΤΙ	58	10995 είς Ρεϊφ 24)2
ΚΑΠ. ΓΙΩΡΓΗΣ ..	50	5120 δ. Κωνσταντίνοβιλ 12)5 διά Μ. Θάλασσα	ΚΕΙΠ ΚΕΝΕΝΤΙ	71	9868 α. Βανκούμπερ 16)2 διά Κίναν
ΚΑΠ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ..	71	30193 δ. Νταμπιέρ 4)5 διά Πειραιάδ	ΚΕΙΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3800 δ. Γιβραλτάρ 18)3 διά Τόνιδα
ΚΑΠ. ΚΑΡΡΑΣ (ΗΜΚ.)	71	42196 δ. Ρότερντα� 15)5 διά Νταμπιέρ	ΚΕΙΠ ΣΤΡΟΒΙΝΙ	58	13700 δ. Μόζι 8)5 διά Βανκούμπερ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΟΜΝΗΝ.	45	2430 δ. Πειραιάδ 10)5 διά "Απ." Λάγκος	ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	9018 Ε. "Αντεν 13)5
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ ..	68	24668 δ. Ρότερντα� 30)4 διά Νταμπιέρ	ΚΕΡΚΗΣ	47	2131 Ε. Ριγιέκαν 17)5
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ Ι ..	68	15355 Ε. Μπάρσαν 13)3	ΚΕΦ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	54	8904 α. "Αιμέροσαν 16)5 διά Π. Τζέρομ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΑΖΑΡΟΣ ..	56	8209 Ε. Βηρυτόν 9)5	ΚΕΦ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	55	10553 ε. Πειραιάδ 19)3
ΚΑΠ. ΜΑΘΙΟΣ (δ.) ..	62	18411 δ. Κοσταχούλας 29)4 διά Χιούστον	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΚΑΪ'	60	13950 δ. Στεππίνον 11)5 διά Ρουέν
ΚΑΠ. ΜΑΝΩΛΗΣ ..	69	9044 δ. Κούβελιτ 12)5 διά "Αμπαντάν	ΚΕΧΡΕΑ	61	14982 δ. Νταμπιέρ 19)4 διά Π. Σαπούρη
ΚΑΠ. ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ. δ.	62	39169 Ε. Κολούμπια ρίθερ 2)4	ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	56	8362 Ε. "Απαπα" Λάγκος 5)5
ΚΑΠ. ΞΥΛΑΣ ..	58	9724 Ε. Λά Γκουάρια 30)4	ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	70	103012 Ε. Ράξ Τανσύρα 7)3
ΚΑΠ. ΡΑΧΙΩΤΗΣ ..	67	16098 είς Πόρτ Χέντλαν από 4.11.74	ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	57	9153 α. "Αιμούργον 24)4 διά Τζακάρταν
ΚΑΠ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ ..	74	16000 Ε. Μουσαρέρε 16)5	ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740 δ. Αλεξανδρειαν 15)5
ΚΑΠ. ΨΑΡΡΟΣ ..	66	16164 Ε. Μοριουγκάρο 1)5	ΚΙΓΚ ΜΗΝΩΣ	58	11156 Ε. Π. "Ελίζαμπε 6)5
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ ..	65	15932 δ. Γιβραλτάρ 2)5 διά Κή Γουέστ	ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378 δ. Μόντρεαλ 9)5 διά "Άλγεριαν
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ ..	72	16366 δ. "Αιμέροσαν 14)5 διά Λά Παλίς	ΚΙΓΚ ΣΝΟΡΘ	64	17050 Ε. Πλάθμοιθ 19)5
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ ..	58	10885 δ. Κοατζούκολας 10)4 διά Τζέκα	ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	12624 δ. Γιβραλτάρ 5)5 διά Ριθ. Σ. Λιθρεν
ΚΑΠΤ. ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ..	60	8717 δ. Τάμπα 28)4 διά Τζακάρτα			
ΚΑΠΤΑΙΝ Β ..	54	6934 υπό παραλαβήν			
ΚΑΠΤ. ΒΙΚΤΩΡ (δ.) ..	55	12495 δ. Χιούστον 5)4 διά Βερακρούς			
ΚΑΠΤ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ ..	59	8401 Ε. Κορασιάρ 17)4			
ΚΑΠΤ. ΛΕΩ ..	62	1948 δ. Μασσαλίαν 11)4 διά Τρίπ. Αιθόπης			
ΚΑΠΤ. ΜΑΪΚΑΛ ..	62	9229 δ. Μομπάσαν 8)5 διά Μαυρίκιον			
ΚΑΠΤ. ΠΑΝΤ. ΣΥΡΑΣ	67	12455 Ε. Καράτσα 15)5			
ΚΑΠΤ. ΣΤΕΛΙΟΣ ..	55	3837 Ε. Κέπι Τάουν 19)5			
ΚΑΠΤ. ΤΖΩΝ Α ..	61	13437 Ε. Μπ. "Άρες 30)4 διά "Ιταλίεν			
ΚΑΠΤ. ΤΖΩΡΤΖ Α ..	66	19827 δ. Γουέλπια 27)4 διά Κ. Κριστί			
ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ ..	58	6403 δ. Μπαντάρ 20)4 Κοραμπάρ			
ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ ..	65	18442 δ. Ν. "Ορλεάνην 20)4 Καζαμπλάνκα			
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΛΙΦ ..	64	3885 Ε. Φελιξτόουε 18)5			
ΚΑΡΙΝΑ	56	3194 δ. "Αιμέροσαν 9)5 διά "Απ." Λάγκος			
ΚΑΡΟΒΑ	75	26500 είς Κόπεγχάνη υπό συμπλήρωσιν			
ΚΑΡΜΕΝ	37	2335 είς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΚΑΡΜΕΝ ΒΙΤΑ	44	4856 είς Λάγκος (Νιγηρίας)			
ΚΑΡΜΕΝΖΗΤΑ	57	3265 ίδε «ΜΑΙΡΗ Κ.» ως μετωνυμόθη			
ΚΑΡΟΔΟΣ	54	2336 Ε. Σαθόνα 18)5			
ΚΑΡΟΣ	47	8288 Ε. Πειραιάδ 26)4			
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084 δ. Πειραιάδ 18)5 διά Καναδά			
ΚΑΡΤΕΡΑΝΤΟ	48	2401 Ε. Τόνιδα 27)4			
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067 δ. Τοίμπα 7)5 διά Νιούκαστλ			
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886 δ. Γιοκοζάμα 17)5 διά Σιγκαπούρη			
ΚΑΣΟΣ	56	3401 δ. "Αιμούργον 20)5 διά Κρίστομπαλ			
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	51	2959 είς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (δ.) ..	73	16563 Ε. Γιουροπόρτ 18)5			
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟΝ ..	47	3247 υπό παραλαβήν			
ΚΑΣΤΡΑΚΙ	71	9870 δ. Ν. "Ορλεάνην 27)3 Μόρεχεν Σ.			
ΚΑΤΕ. Ν. Α	65	18723 δ. Μπ. Μπλάνκα 9)5 διά "Ισπωνίαν			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	55	7310 δ. Γάδας 29)1 διά Κωνστάντζαν			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.) ..	58	2739 δ. Γιβραλτάρ 13)5			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ	53	1126 δ. Μασσαλίαν 24)4			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ	56	6334 δ. Χόγκ Κόγκ 19)5			
ΚΑΤΙΓΚΑΚΙ	64	4702 δ. Παναμάδ 8)5			
ΚΑΤ. ΚΟΛΟΚ(Η) (δ.) ..	65	47434 δ. Τεργέστην 16)5 διά Μπάνιας			
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	56	15802 δ. Γκρότον 12)4			
ΚΑΤΙΝΑ	57	2805 είς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΚΑΤΡΙΝ	58	9031 Ε. Ν. "Ορλεάνην 14)5			
ΚΕΑ	68	4838 υπό παραλαβήν			
ΚΕΙΠ ΑΒΑΝΤΙ	68	24801 δ. Γιβραλτάρ 11)5 διά Χιούστον			
ΚΕΙΠ ΚΕΝΕΝΤΙ	50	5120 δ. Κωνσταντίνοβιλ 12)5 διά Μ. Θάλασσα			
ΚΕΙΠ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ..	71	30193 δ. Νταμπιέρ 4)5 διά Πειραιάδ			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΟΜΝΗΝ.	45	42196 δ. Ρότερνταμ 15)5 διά Νταμπιέρ			
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ	68	24668 δ. Ρότερνταμ 30)4 διά Νταμπιέρ			
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ Ι	68	15355 δ. Μπάρσαν 13)3			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΑΖΑΡΟΣ ..	56	8209 δ. Βηρυτόν 9)5			
ΚΑΠ. ΜΑΘΙΟΣ (δ.) ..	62	18411 δ. Κοσταχούλας 29)4 διά Χιούστον			
ΚΑΠ. ΜΑΝΩΛΗΣ ..	69	9044 δ. Κούβελιτ 12)5 διά "Αμπαντάν			
ΚΑΠ. ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ. δ.	62	39169 δ. Κολούμπια ρίθερ 2)4			
ΚΑΠ. ΞΥΛΑΣ ..	58	9724 δ. Λά Γκουάρια 30)4			
ΚΑΠ. ΡΑΧΙΩΤΗΣ ..	67	16098 είς Πόρτ Χέντλαν από 4.11.74			
ΚΑΠ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ ..	74	16000 δ. Μουσαρέρε 16)5			
ΚΑΠ. ΨΑΡΡΟΣ ..	66	16164 δ. Μοριουγκάρο 1)5			
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ ..	65	15932 δ. Γιβραλτάρ 2)5 διά Κή Γουέστ			
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ ..	72	16366 δ. "Αιμέροσαν 14)5 διά Λά Παλίς			
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ ..	58	10885 δ. Κοατζούκολας 10)4 διά Τζέκα			
ΚΑΠΤ. ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ..	60	8717 δ. Τάμπα 28)4 διά Τζακάρτα			
ΚΑΠΤΑΙΝ Β	54	6934 υπό παραλαβήν			
ΚΑΠΤ. ΒΙΚΤΩΡ (δ.) ..	55	12495 δ. Χιούστον 5)4 διά Βερακρούς			
ΚΑΠΤ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ ..	59	8401 Ε. Κορασιάρ 17)4			
ΚΑΠΤ. ΛΕΩ ..	62	1948 δ. Μασσαλίαν 11)4 διά Τρίπ. Αιθόπης			
ΚΑΠΤ. ΜΑΪΚΑΛ ..	62	9229 δ. Μομπάσαν 8)5 διά Μαυρίκιον			
ΚΑΠΤ. ΠΑΝΤ. ΣΥΡΑΣ	67	12455 Ε. Καράτσα 15)5			
ΚΑΠΤ. ΣΤΕΛΙΟΣ ..	55	3837 Ε. Κέπι Τάουν 19)5			
ΚΑΠΤ. ΤΖΩΝ Α ..	61	13437 Ε. Μπ. "Άρες 30)4 διά "Ιταλίεν			
ΚΑΠΤ. ΤΖΩΡΤΖ Α ..	66	19827 δ. Γουέλπια 27)4 διά Κ. Κριστί			
ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ ..	58	6403 δ. Μπαντάρ 20)4 Κοραμπάρ			
ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ ..	65	18442 δ. Ν. "Ορλεάνην 20)4 Καζαμπλάνκα			
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΛΙΦ ..	64	3885 Ε. Φελιξτόουε 18)5			
ΚΑΡΙΝΑ	56	3194 δ. "Αιμέροσαν 9)5 διά "Απ." Λάγκος			
ΚΑΡΟΒΑ	75	26500 είς Κόπεγχάνη υπό συμπλήρωσιν			
ΚΑΡΜΕΝ	37	2335 είς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΚΑΡΜΕΝ ΒΙΤΑ	44	4856 είς Λάγκος (Νιγηρίας)			
ΚΑΡΜΕΝΖΗΤΑ	57	3265 ίδε «ΜΑΙΡΗ Κ.» ως μετωνυμόθη			
ΚΑΡΟΔΟΣ	54	2336 Ε. Σαθόνα 18)5			
ΚΑΡΟΣ	47	8288 δ. Πειραιάδ 26)4			
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084 δ. Πειραιάδ 18)5 διά Καναδά			
ΚΑΡΤΕΡΑΝΤΟ	48	2401 Ε. Τόνιδα 27)4			
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067 δ. Τοίμπα 7)5 διά Νιούκαστλ			
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886 δ. Γιοκοζάμα 17)5 διά Σιγκαπούρη			
ΚΑΣΟΣ	56	3401 δ. "Αιμούργον 20)5 διά Κρίστομπαλ			
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	51	2959 είς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (δ.) ..	73	16563 Ε. Γιουροπόρτ 18)5			
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟΝ ..	47	3247 υπό παραλαβήν			
ΚΑΣΤΡΑΚΙ	71	9870 δ. Ν. "Ορλεάνην 27)3 Μόρεχεν Σ.			
ΚΑΤΕ. Ν. Α	65	18723 δ. Μπ. Μπλάνκα 9)5 διά "Ισπωνίαν			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	55	7310 δ. Γάδας 29)1 διά Κωνστάντζαν			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.) ..	58	2739 δ. Γιβραλτάρ 13)5			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ	53	1126 δ. Μασσαλίαν 24)4			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ	56	6334 δ. Χόγκ Κόγκ 19)5			
ΚΑΤΙΓΚΑΚΙ	64	4702 δ. Παναμάδ 8)5			
ΚΑΤ. ΚΟΛΟΚ(Η) (δ.) ..	65	47434 δ. Τεργέστην 16)5 διά Μπάνιας			
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	56	15802 δ. Γκρότον 12)4			
ΚΑΤΙΝΑ	57	2805 είς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΚΑΤΡΙΝ	58	9031 Ε. Ν. "Ορλεάνην 14)5			
ΚΕΑ	68	4838 υπό παραλαβήν			
ΚΕΙΠ ΑΒΑΝΤΙ	68	24801 δ. Γιβραλτάρ 11)5 διά Χιούστον			
ΚΕΙΠ ΚΕΝΕΝΤΙ	50	5120 δ. Κωνσταντίνοβιλ 12)5 διά Μ. Θάλασσα			
ΚΕΙΠ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ..	71	30193 δ. Νταμπιέρ 4)5 διά Πειραιάδ			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΟΜΝΗΝ.	45	42196 δ. Ρότερνταμ 15)5 διά Νταμπιέρ			
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ	68	24668 δ. Ρότερνταμ 30)4 διά Νταμπιέρ			
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ Ι	68	15355 δ. Μπάρσαν 13)3			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΑΖΑΡΟΣ ..	56	8209 δ. Βηρυτόν 9)5			
ΚΑΠ. ΜΑΘΙΟΣ (δ.) ..	62	18411 δ. Κοσταχούλας 29)4 διά Χιούστον			
ΚΑΠ. ΜΑΝΩΛΗΣ ..	69	9044 δ. Κούβελιτ 12)5 διά "Αμπαντάν			
ΚΑΠ. ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ. δ.	62	39169 δ. Κολούμπια ρίθερ 2)4			
ΚΑΠ. ΞΥΛΑΣ ..	58	9724 δ. Λά Γκουάρια 30)4			
ΚΑΠ. ΡΑΧΙΩΤΗΣ ..	67	16098 είς Πόρτ Χέντλαν από 4.11.74			
ΚΑΠ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ ..	74	16000 δ. Μουσαρέρε 16)5			
ΚΑΠ. ΨΑΡΡΟΣ ..	66	16164 δ. Μοριουγκάρο 1)5			
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ ..	65	15932 δ. Γιβραλτάρ 2)5 διά Κή Γουέστ			
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ ..	72	16366 δ. "Αιμέροσαν 14)5 διά Λά Παλίς			
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ ..	58	10885 δ. Κοατζούκολας 10)4 διά Τζέκα			
ΚΑΠΤ. ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ..	60	8717 δ. Τάμπα 28)4			

ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	63000	δ. Γιθαράταρ 11)5 διά Περιοκόν
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ (δ.)	73	63000	δ. Ράς Τανόρα 7)4
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	δ. Λείκ Ταύρας 2)5 διά Μπόννυ
ΚΡΙΟΣ	59	16989	δ. Ν. 'Ορλεάνη 10)5 διά άμπαν
ΚΡΟΥΣΕΙΝΤΕΡ Κ. δ.	66	78785	δ. Γιοκοχάμαν 1)5 διά Περιοκόν
ΚΥΘΗΡΑ	52	5152	δ. Τεργέστην 2)5 διά "Απτα(λάγκος
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	5252	δ. Γιθαράταρ 21)4 διά Ντακάρ
ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	δ. Πειραιά 15)5 διά Θεσ(νίκην
ΚΥΡΑ	63	10032	εις Πειραιά (επισκευαί)
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	49	2032	δ. Ρόττερνταμ 9)4 διά Τρίπολιν
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	29851	δ. Φουκουγιάμε 4)5
ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	δ. Παναμά 22)3 διά 'Αντστρα(λαν
ΚΥΡΙΑΚ. Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	δ. Χάμπτον ρόδος 26)4 διά 'Ιταλίαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	62	14150	ε. Πειραιά 28)4
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	55	4939	ύπο παραλαβήν
ΚΩΝ. Γ. ΤΣΙΜΠΛΗΣ δ. δ.	58	12492	ε. Μπιλμπάο 21)3
ΚΩΣ	56	3430	δ. Ρόττερνταμ 15)5
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜ.	68	9084	δ. Γιοκοχάμα 20)5 διά Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	63	11504	ε. Ντώρμπαν 17)5
ΚΩΣΤΑΣ ΚΡΑΤΚΟΣ	62	3065	ύπο παραλαβήν
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	67	15355	δ. Κων(πολιν 15)5 διά Γένοβα
ΚΩΣΤΑΦΑΛΩΡΑ	53	5921	δ. Γιθαράταρ 9)5 διά "Απ.(λάγκος
ΚΩΣΤΗΣ	56	8474	δ. Ντώρμπαν 30)4 διά Περιοκόν
ΚΩΣΤΗΣ	54	4862	ε. Πειραιά 10)5
ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	ύπο παραλαβήν
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	65	14088	δ. Σιγκαπούρην 5)5 διά Βανκούβερ
ΚΩΤΣΟΣ Μ.	62	11419	δ. Πιμπατίνη 4)5 διά Χάρτλεπουλ
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	δ. Βομβάνη 5)5 διά 'Ιράν
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	56	8108	δ. Κέπι Τάουν 1)5 διά Πολωνίαν
ΛΑΙΔΗ ΟΥΤΕ	53	7645	ε. Κόπερ 25)4
ΛΑΙ·ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ 54	3315	δ. Κων(πολιν 27)3	
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	53	15685	δ. Σπαλάτον 17)2
ΛΑΡΓΚΟ	58	3963	ε. Σπετζία 6)5
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	δ. Αιμέροαν 10)5 διά Χάμιλτον
ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ	48	1553	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΑΤΩ	52	4207	δ. Λάς Πάλμας 17)5 διά Ντακάρ
ΛΕΖΙΝΑ (δ.)	58	21986	ε. Τοιμπα 18)5 διά Ταϊθάν
ΛΕΔΑ	59	5407	ε. Σιγκαπούρην 25)4
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΝΑΓΓ.	61	8783	δ. Γιθαράταρ 25)4 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΛΕΣΒΟΣ	74	3265	ε. Σφάλ 29)4
ΛΕΣΛΗ	60	3333	δ. Ρόττερνταμ 11)4
ΛΕΣΤΕ (δ.)	61	22785	άργει εις Πειραιά διά 27.12.74
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	47	2685	δ. Κων(πολιν 4)5
ΛΕΩΔΑΜΑΣ	58	8466	δ. Ρουέν 24)4 διά Ταμπίκο
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚ.	72	8972	δ. Πόρτ Κελάγκ 28)4
Λ. Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	δ. Ντώρμπαν 12)5 διά 'Ιαπωνίαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7478	ε. Τάραντα 14)5
ΛΗΜΝΟΣ	57	10376	δ. Αιμέροαν 4)5 διά Π. Καμπούς
ΛΗΤΩ (δ.)	53	12577	δ. Κασίμα 13)5 διά Ταϊθάν
ΛΗΤΩ	51	4677	ά. Ντώρμπαν 25)4 διά Σεϋχέλες
ΛΗΝΤ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.59	12773	δ. Σέλλ Χάρεν 13)5 διά Βενεζουέλα	
ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	δ. 'Αλεξάνδρειαν 16)5 διά 'Ελλάδα
ΛΙΔΑ	64	4701	δ. Αιμέροαν 7)5 διά Π. Μπολιθάρ
ΛΙΔΑ Μ.	57	7110	ε. Μπαντάς 6)3
ΛΙΔΙΚΑ	60	8562	ε. 'Οράν 17)4
ΛΙΛΛΥ Β.	53	2962	ε. Τάραντα 3)5
ΛΙΜΠΑΝΟΝ	52	4435	ά. 'Αιμέρογον 6)5 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΛΙΝΔΟΣ	62	10883	ε. Ντώρμπαν 19)5
ΛΙΝΤΑ	60	14302	δ. Π. Γκίλς 5)5 διά Γλασκώδην
ΛΙΝΤΑΚΙ	59	2120	δ. Κόπερ 17)5 διά Πειραιά
ΛΙΝΤΕΝΣΤΑΙΝ	54	4785	δ. 'Ικίτος 26)4 διά 'Αιμέρογον
ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4819	δ. Γιθαράταρ 30)3
ΛΛΟΥ·Δ ΝΙΟΥ ΓΙΩΡΚ	70	8175	ύπο παραλαβήν
ΛΛΟ·Υ·Δ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ	70	8174	δ. Βαλτιμόρην 9)5 διά Σάντος
ΛΟΒΕΡΣΑΝ	57	6494	δ. Παναμά 5)5
ΛΟΓΙΑΛΑ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	55	25317	δ. Λάς Πάλατα 5)3 Κομοντ. Ριθαντάσια
ΛΟΓΙΑΙΤΥ	69	9045	ε. Κολόμπο 9)5
ΛΟΚΡΙΣ	72	16600	δ. Ν. 'Ορλεάνη 12)5 διά Γκάλθεστον
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	δ. Πειραιά 24)4 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	57	8985	ε. Ντακάρ 26)4
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6548	εις Μπερμπεράς διά 2.11.74
ΛΟΡΔΟΣ ΝΕΔΣΩΝ	61	3142	δ. Κων(πολιν 11)5 διά Γαλάτσι
Λ. ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ	63	9804	ε. Λορέντζο Μαρκές 14)5
ΛΟΡ. ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	δ. Παναμά 10)5
ΛΟΥ·ΙΣ	54	6103	δ. Καλκούτα 17)5 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ά. Λός 'Αντζελες 6)5 διά Γιοκοχάμα
ΛΟΥΚΙΑ	60	8497	δ. Ρόττερνταμ 8)4 διά Τζένταν
ΛΟΥΣΥ	74	16000	ά. Ροζάριο 15)5 διά Μπ. "Αύρες
ΑΓΔΙΑ			διά Κέπι Τάουν 12)4
ΑΓΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)			ά. Λειζόες 6)5 διά Χάιφα
ΑΓΚΟΜΗΔΗΣ (δ.)			άργει εις Πειραιά διά 1)4
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	δ. Γιθαράταρ 8)5 διά Κωνστάντζαν
ΜΑΦΙΟΣ	58	3065	ε. Βρέμην 1)4
ΜΑΙ· ΕΡΑ (δ.)	58	21291	διά Πίο 'Ιανέρο 7)3 διά 'Εμδεν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	ά. Σιμπενίκ 22)5 διά Ντώρμπαν
ΜΑΙΡΗ	68	22391	δ. Βηρυτόν 23)3 διά Άδγούστον
ΜΑΙΡΗ	57	10687	εις θέσιν 07.51.Β.-117.15.Α. 12)2
ΜΑΙΡΗ Κ.	57	3265	ά. Γκήλογκ 4)4 διά Αιγαίπον
ΜΑΙΡΗ Χ.	62	1734	ε. Αυτοδύργον 19)5
ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	ά. Ρούτερνταμ 28)4
ΜΑΚΑΛΑ	55	1517	δ. Πειραιά 6)4 διά Ριγιέκα
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	67	38286	ε. Χάιφα 13)5 διά Θεσ(νίκην
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	58	8299	δ. Γιθαράταρ 26)4 διά Χουέλθα
ΜΑΛΒΙΝΑ	58	2990	ε. Τρίνινταντ 14)5
ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ	58	10707	ε. Λουάντα 3)5
ΜΑΛΤΕΖΑ Σ.	55	5868	ε. Λουάντα 3)5
ΜΑΝΕΣ	55	8526	δ. Τσίμπα 16)5 διά Χοσσούμα
ΜΑΝΙΝΑ	61	6915	ύπο παραλαβήν
ΜΑΝΝΑ	71	16004	δ. Γιθαράταρ 9)5
ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	ε. Παρανάγκουα 17)5
ΜΑΝΟΥΕΛΑ (δ.)	51	11022	άργει εις Πειραιά διά 21.7.74
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	75	61200	εις ιννοσίμα συμπλήρωσιν
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	3206	δ. Αιμέροαν 12)5 διά Πειραιά
ΜΑΝΤΟ V (δ.)	72	17432	ά. Κοατζακάλκος 26)4 διά Τουζπάν
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33600	ε. Παρανάγκουα 19)5
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	57	1962	ά. Θέσια 6)5 διά Τρίπολιν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	51	16440	εις Πειραιά διά 15.12.74
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ	53	3334	ε. Καζαμπλάνκο 19)4
ΜΑΡΕΒΑ Α. Σ.	63	11071	ε. Ρουέν 13)5 (έπωλήθη)
ΜΑΡΒΑ (δ.)	49	10123	ά. Βενετίαν 5)4 διά Πειραιά
ΜΑΡΙ	74	8925	ε. Δάντσιχ 27)4
ΜΑΡΙ	58	4219	ά. Αιμέρογον 13)5 διά Πειραιά
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	δ. Ράς Τανόύρα 31)3 διά Καράτσι
ΜΑΡΙΑ	61	10333	ά. Ριγιέκα 25)11
ΜΑΡΙΑ (δ.)	55	19673	εις Μέλταν διά 6.9.74 (επισκευαί)
ΜΑΡΙΑ	62	9455	ά. Λουμπίτο 6)4 διά "Απ.(λάγκος
ΜΑΡΙΑ	70	9101	ε. Ντουμπάι 6)5
ΜΑΡΙΑ	59	5407	ε. Χόγκ Κόγκ 18)5
ΜΑΡΙΑ	57	3478	ά. Αιμέροαν 28)4 διά Βηρυτόν
ΜΑΡΙΑ III	53	825	ά. Πειραιά 16)5 διά Βαρκελώνην
ΜΑΡΙΑ B	55	3597	δ. Γιθαράταρ 28)4 διά Νορδηγίαν
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	74	17500	ε. Τσίμπα 7)5
ΜΑΡΙΑ E. (δ.)	52	10607	ά. Πειραιά 3)5
ΜΑΡΙΑ K.	70	9069	ά. Κουδεΐτ 16)5 διά Κοραμάρ
ΜΑΡΙΑ N.	73	13631	ε. Βομβάνη 31)3
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	67	9365	ε. Κοοίν 13)5
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	62	11033	δ. Παναμά 9)5
ΜΑΡΙΑ T. (δ.)	55	10989	εις Πειραιά διά 28)1 (έπισκευαί)
ΜΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	55	10135	ά. 'Αρεσιφ 10)3 διά 'Αθάνα
ΜΑΡΙΑΝΘ Κ. (δ.)	59	12939	εις Λιθόρνα 21)3
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ε. Ριο 'Γκράντε 5)5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	62	14047	δ. Κων(πολιν 8)5 διά Κωνστάντζαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Λ.	62	11229	ε. Ήστ Λόντον 2)5 διά Βενεζουέλαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	50	16485	ε. Πειραιά 30)4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ V. (δ.)	55	13095	εις Πειραιά διά 28)1 (έπισκευαί)
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ	57	5176	δ. Κων(πολιν 24)4
ΜΑΡΙΓΩ	72	9885	ά. Κόμπε 12)5 διά Βανκούβερ
ΜΑΡΙΓΩ	47	6125	δ. Γιθαράταρ 1)5 διά Π. 'Εθεργκλέιντς
ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ	68	10016	ε. Βανκούβερ 24)4
ΜΑΡΙΓΩ Μ. Φ.	61	10692	δ. Παναμά 30)4 διά Κίναν
ΜΑΡΙΓΩ Ρ.	69	10839	ε. Μπιλμπάο 18)5 διά Περιοκόν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8362	ε. Ρόττερνταμ 13)5
ΜΑΡΙΕΤΤΑ E.	61	8951	ά. Τζένταν 13)5 διά Πόρτ Σουδάν
ΜΑΡΙΖΑ	59	3775	ε. Λιθόρν 15)5
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	4219	ά. Τέιπλ Μπαή 10)5
ΜΑΡΙΛΕΝΑ M. (δ.)	53	15789	ά. Πειραιά 15)5 διά Μύκονον
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	68	14800	ε. 'Αλεξάνδρεαν 12)4
ΜΑΡΙΝΑ	48	1857	εις πεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	63	15364	ε. Μπαντάρ Σαπούδη 23)3
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19805	ά. Ρόττερνταμ 4)5 διά ΗΠΑ
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	58	12676	δ. Παναμά 16)4
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	18274	ε. Νεκοτσέα 19)5

ΞΕΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ 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

ΜΑΡΚΙΖ	74	28082	ά. Ν. 'Ορλεάνην 5)5 διά, "Αμπερταμ	ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ά. Πειραιά 12)4 διά Μασσαλίαν
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	9979	δ. Πλανάτα 30)4 διά Κιναν	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1562	ά. Ν. 'Ορλεάνην 14)5 διά Π. Κάιζερ
ΜΑΡΛΕΝ	51	1851	ά. Γκάντια 12)4 διά Ζουάρα	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	έ. Πειραιά 16)5
ΜΑΡΠΑΙ (δ.)	59	20827	έ. Μ. άλ. 'Αχμαντ 19)5	ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	εις Τοιταγκόγκ όπο 24.10.73
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	55	9125	ά. Χόγκ - Κόγκ 3)4 διά 'Αμπιτζάν	ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	ά. Τόκιο 15)5 διά Κασσιόγκ
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	52	11593	ά. Πειραιά 12)5 διά Βρινθήσιον	ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ	69	1565	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	ά. Βαλτιμόρην 14)5 διά 'Αλεξανδρεια	ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	ά. Π. 'Επκιελά 13)5 Μπατόν Ρούζ
ΜΑΡΩ	73	32511	έ. Τσίλιαν 15)5	ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	έ. Μπουεναθεντούρα 24)4
ΜΑΡΩ	51	1871	ά. Χάϊφαν 8)5 διά 'Ιταλίαν	ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1592	έ. Πόρτ Ρόγιαλ 29)4
ΜΑΣΑΛΙΑ	64	2038	όπο παραλαβήν	ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	εις Τσάλια 13)2
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	ά. Μπρεμεράχφεν 8)5	ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1590	ά. Τσάλια 23)4 διά Τοιταγκόγκ
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	ά. Χόγκ - Κόγκ 18)5	ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ά. Χόγκ Κόγκ 18)5 διά Μανίλα
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ά. Μπ. 'Άδρες 18)5	ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	δ. Πλανά 9)5
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΑΘΙΟΣ Θ.	60	12927	εις Ντώρμπαν όπο 17)1	ΜΙΝΙ ΛΥΜ	74	1590	ά. Βαλτιμόρην 26)4 Χάμπτον ρόδς
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	57	8906	ά. Μπάραν 5)5	ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	έ. Χάμπτον ρόδς 19)5
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	ά. Μπαχρέιν 15)5 διά Αδστραλίαν	ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ά. Μασσαλίαν 13)5 διά Βηρυτόν
ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	ά. Γιοκοχάμαν 16)5	ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1584	ά. Ν. 'Ορλεάνην 2)5 διά Ντεμέράρα
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	έ. Μπάραν 14)4	ΜΙΡΕΝΕ	68	4933	ά. Πόρτ 'Αρθουρ 22)4
ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	έ. Σιγκαπούρην 27)4	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22241	δ. Παναμά 16)5
ΜΕΓΑΛΑΠΟΙΔΙΣ	71	9426	ά. Μπέρα 29)4	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ	74	31285	έ. Ν. 'Ορλεάνην 13)5
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	ά. Τόκι 7)5 διά Νιούκαστλ	ΜΙΧΑΗΑ ΑΓΓΕΛΟΣ	60	8572	έ. Στεττίνον 20)5
ΜΕΛΙΛΛΑ	52	1699	ά. Μασσαλίαν 30)4	ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ	71	124009	ά. Λισσαδώνα 23)4 διά Κουδίν "ΑΙΔ.
ΜΕΛΙΣΣΙΤΤΑ (δ.)	56	13233	ά. Μπαντάνα Μασάρ 14)5 διά Νουμέα	ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ	58	22129	ά. Μπαλένην Μπατί 15)5
ΜΕΛΙΩΝ	68	10017	ά. Μπάραν 14)5	ΜΙΧΑΗΑ Σ.	51	1596	έ. 'Αλεξανδρειαν 15)5
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	ά. Ντακάρ 15)5 διά Ντουάλα	ΜΙΧΑΗΑΣ	61	2353	έ. Πάιντ Νουάρ 28)4 διά Τέμα
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28000	εις "Εμδεν, ύπο συμπλήρωσιν	ΜΙΧΑΗΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	έ. Σιγκαπούρην 25)4
ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 27)3 διά Κορέαν	ΜΟΛΑΤΟΒΑ	71	9101	ά. Θεσσαλία 6)5 διά Σ. Λορέντζο
ΜΕΣΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	60900	ά. Μπούλεν Μπατή 1)3	ΜΟΜΠΙΛΙΑΤΑ (δ.)	69	47958	ά. Γιουροπόρτ 19)5 διά Περσικόν
ΜΕΣΣΗΝΗΑ	60	14269	ά. Ντώρμπαν 12)5 διά Περσικόν	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	δ. Γιεραλτάρ 17)5
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	69	17840	ά. Αμβούρην 13)5 διά Νεάπολιν	ΜΟΝΙΚΑ Σ.	52	1950	ά. Ντώρμπαν 24)4 διά Πολωνίαν
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ. (δ.)	70	17840	ά. Σιγκαπούρην 10)5 διά 'Ινδονησίαν	ΜΟΣΚΑ	57	2926	ά. Πειραιά 16)5 διά Θεογνίκην
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17718	έ. 'Απαπα(Λάγκος 13:5	ΜΠΑΝΓΚ. ΠΟΛΥΣΕΝΗ	58	8348	ά. Βομβάνη 14)5 διά Ρότερντην
ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	ά. Ν. 'Υόρκην 4)5 διά 'Αρούμπαν	ΜΠΑΡΙΝΓΚ	52	6982	έ. 'Αμπερταμ 25)4
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17718	ά. Ωλμπαν 19)5 διά Ν. 'Υόρκην	ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	έ. Λορέντζο Μαρκές 6)5
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	έ. Πούλο Μπούκον 15)5	ΜΠΕΣΣΥ Κ. (δ.)	58	15895	ά. Τάνι 23)4 διά Φλωριγκ
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ά. Σιγκαπούρην 10)5 διά 'Ινδονησίαν	ΜΠΛΟΥΟΝΤ	62	5218	ά. Ρότερντην 15)4 διά Λαττάκια
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17700	ά. Ν. 'Υόρκην 10)5 διά 'Αρούμπαν	ΜΠΟΝΥ (δ.)	57	27990	ά. Άλας Πάλμας 27)2 διά Κ. Λοπέζ
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	ά. Τάουνιάρ 12)5 διά Μίρι	ΜΠΟΥΕΝΟΣ Α.Υ.ΡΕΣ	53	2756	έ. Πόρτ φ Φ Σπαίην 15)5
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17840	ά. Χάμπτον ρόδς 16)5 διά 'Αρούμπαν	ΜΠΟΥΜ ΓΟΥΑΙΗΒ	56	6553	ά. Δουθιλίνον 24)4 Μπάρι ές Σαλάμ
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17718	ά. Τούξπαν 12)5 διά Κιουρασόδ	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	4591	ά. 'Αλεξανδρειαν 15)5 διά 'Ελλάδα
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΣ (δ.)	71	17718	ά. Καλάν 8)5 διά Λά Πάμπλικα	ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	3450	ά. 'Αμπανταν 22)2 διά Θεογνίκην
ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17718	ά. Γιοκάσι 12)5 διά Κιουρασόδ	ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ	51	6022	έ. 'Απαπα(Λάγκος 8)4
ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	ά. 'Απαπα(Λάγκος 15)5 Κιουρασόδ	ΜΥΚΗΝΑΙ	63	1196	έ. 'Αλεξανδρειαν 8)5
ΜΕΣ. ΤΟΛΗΗ	65	51412	ά. Κ. Τάουν 9)5 διά Περσικόν	ΜΥΚΗΝΑΙ ΙΙ	54	5240	έ. Μπουένος 'Άρες 6)5
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	ά. Π. Σουδάν 9)5 διά Μ. 'Αχμαντί	ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	ά. 'Αμπούργον 2)4 διά Τρίπολιν
ΜΗΤ. ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	49	9004	ά. Σιγκαπούρην 7.9.74	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9343	ά. Νιώρμπαν 30)3 διά Περσικόν
ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	έ. Γένοβαν 11)5	ΜΥΡΤΟ	59	10404	ά. Μπρουνιμπουτελ 27)4 διά Σάφι
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	60	18889	ά. Γιοκοχάμαν 3)5 διά Αδστραλίαν	ΜΥΣΩΝ	54	4427	ά. Μπρουνιμπουτελ 11)5 διά Ρίγκα
ΜΙΛΕΝΑ	45	3401	ά. Μανφρέντον 24)4 διά Βηρυτόν	Ν. ΖΩΓΡΑΦΙΑ	59	11299	έ. Τέμα 5)5
ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	έ. Μελδόρην 29)4	ΝΑΒΕΖΑ	59	3423	ά. Μπαντάρ Σαπούρ 20)4
ΜΙΝΕΡΒΑ	49	6126	έ. Ν. 'Ορλεάνην 15)5	ΝΑΝΙΝΑ	54	5571	έ. 'Απαπα(Λάγκος 25)4
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	έ. Νειμερέρα 8)5	ΝΑΞΟΣ Α'ΙΑΝΤ	68	3960	ά. Βιραλτάρ 14)5 διά Μασσαλίαν
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1572	έ. Νειμερέρας Μπαγκλαντές	ΝΑΞΟΣ	51	4684	ά. Πειραιά 18)4 διά Βόλον
ΜΙΝΙ ΛΑΙΤ'ΝΕΡ	71	1598	ά. Κοινέρην 7)5	ΝΑΤΑΛ	72	8849	έ. Ούτζούγκ Παντάγκ 24)4
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΟΝ	70	1582	έ. Νειμερέρας Μπαγκλαντές	ΝΑΤΒΕΝ	54	8146	έ. Σάντερλαντ 14)2
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΟΝΕΣ	72	1580	ά. Τσεφόρ 28)4 διά Σαγκάην	ΝΑΤΜΠΑΙΗ	56	7986	έ. Ρεολ 5)5
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'Τ	70	1582	έ. Νειμερέρας Μπαγκλαντές	ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΑΡΟΥ	55	3329	ά. Κ. Τάουν 15)5 διά Βενετίαν
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1560	ά. Νειμερέρας Μπαγκλαντές	ΝΑΥΑΡ. ΜΙΑΟΥΛΗΣ	73	35340	ά. Πειραιά 13)5
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ά. Ν. 'Ορλεάνην 13)5 διά Σ. Κρουά	ΝΑΥΣΙΚΑ	60	3324	ά. 'Αμβούργον 6)5 διά 'Αλγέριον
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	70	1591	ά. Λαττάκια 22)4	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	56	4195	ά. 'Αστόντ 29)4
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1572	ά. Τσάλια 13)3 διά Τοιταγκόγκ	ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16452	ά. Χάμπτον ρόδς 14)5 διά Ν. 'Ορλ.
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ά. Βαλτιμόρην 14)5 διά Σαδάνιναν	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	58	12624	ά. Βαλτιμόρην 11)5 διά 'Αρούμπαν
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	ά. Ν. 'Ορλεάνην 29)4 διά Γένοβαν	ΝΕΑΠΟΛΙΣ	52	1520	όπο παραλαβήν
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ά. Σαδάνιναν 23)4 διά Π. Καμπέλλο	ΝΕΔΑ	57	8181	έ. Σούδα 1)5
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	έ. Σαδάνιναν 23)4 διά Σαδάνιναν	ΝΕΔΑΙ (δ.)	58	20678	ά. Σάντος 23)4 διά Μπέλεμ
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ά. Πειραιά 17)5 διά Βηρυτόν	ΝΕΜΑ	58	10794	ά. Δουνκέρκην 20)4 διά Χουέλεα
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ά. Τσάλιαν 14)2 διά Τοιταγκόγκ	ΝΕΜΕΟ (δ.)	54	10980	ά. Νιώρμπαν 18)5 διά Βομβάνη
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Κ	70	1591	ά. Μπαγκνόλ 2)5 διά Συρίαν	ΝΕΝΗ	59	3396	ά. 'Αμβέροαν 19)5
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'ΜΠΟΡ	71	1563	ά. Κόμπε 13)5 διά Κελλέαγκ	ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	έ. Σάντος 19)5
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Ν	70	1582	έ. Νειμερέρας Μπαγκλαντές	ΝΕΠΟΥΝ	54	7968	ά. Βενετίαν 18)5 (κρουαζιέρα)
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Σ	69	1572	έ. Νειμερέρας Μπαγκλαντές	ΝΕΣΤΟΡ	68	25755	ά. Κόμπε 17)5 διά Φιλιππίνες
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1562	ά. Τσάλια 7)5 διά Βαρκελώνην	ΝΕΣΤΟΡ	48	3286	έ. Λαττάκια 17)4
ΜΙΝΙ ΛΕΟ	70	1591	ά. Κόμπε 20)5 διά Σ. Πέντρο	ΝΕΦΟΣ ΙΙ	71	9093	ά. Κουβέτ 30)4 διά 'Ιαπωνίαν
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1580	ά. Τσάλια 25)2 διά Τοιταγκόγκ	ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	ά. Φιλαδέλφειαν 3)5 διά 'Αρούμπα
ΜΙΝΙ ΛΙΑΛΑΚ	70	1591	ά. Χόγκ Κόγκ 15)5 διά Μανίλα	ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4968	ά. Ριγιάκ 10)5 διά Πόρτ Σουδάν
ΜΙΝΙ ΛΙΔΑΥ	70	1590	ά. Κόμπε 21)4 διά Θεσσαλίην	ΝΗΣΟΣ ΚΕΩΛ.	53	9803	έ. Κέιτ Τάουν 18)5
ΜΙΝΙ ΛΙΜΙΤ	71	1563	ά. Οζάκα 19)5	ΝΙΚΑΙΑ (δ.)	55	11356	ά. Χάρην 3)5
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ά. Ν. 'Ορλεάνην 25)4 διά Νειμερέρα	ΝΙΚΗ	71	9075	ά. Κ. Τάουν 3)5 διά 'Ιαπωνίαν
				ΝΙΚ. Γ. ΗΑΠΑΛΙΟΣ Δ. Λ.	74	27000	έ. Μπουένος 'Άρες 19)5
				ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Λ.	69	9038	ά. Σάντα Μάρτα 11)5 διά Χιούστον



ΧΗΜΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ (ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΕΙΣ ΜΑΝΔΡΑΝ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ)
ΧΗΜΙΚΑ ΚΑΘΑΡΙΣΤΙΚΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΙΔΡΥΜΑΤΩΝ
 (ΔΙΑ ΚΑΤΕΡΓΑΣΙΑΝ ΥΔΑΤΩΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ, ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΝ ΜΕΤΑΛΛΩΝ, ΑΝΤΙΣΚΩΡΙΑΚΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ, ΦΩΣΦΑΤΩΣΙΝ, ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΠΗΓΑΣ ΚΑΙ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ, ΧΑΡΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ, ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥΣ ΙΔΡΥΜΑΤΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΝ, ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΕΤΑΛΛΩΝ, ΓΑΛΑΚΤΟΠΟΙΗΤΑΙ, ΔΙΑΣΚΟΡΠΙΣΤΑΙ, ΒΕΛΤΙΩΤΙΚΑ ΚΑΥΣΕΩΣ, ΣΥΣΚΕΥΑΙ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ, ΠΡΟΤΙΟΝΤΑ ΕΚ ΠΟΛΥΣΤΕΡΗΝΗΣ)
 ΜΕΛΕΤΑΙ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΣΥΜΒΟΥΛΑΙ ΔΩΡΕΑΝ. ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΑΤΕ 4177976-426798.
ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ, ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ Ι2 — TELEX 212465

ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	18660	Ε. Γδύνια 18)5	ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	Δ. Κόπτε 12)5 διά Μιζουσίμα	
ΝΙΚ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	Ε. Μπιλπάρο 18)5	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	εις Ταρτούς (Συρία) από 23)5	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	54	2496	Δ. Αμέδρογυρον 25)4 διά Βηρυτόν	ΣΥΤΕ	49	2102	μετωνυμάθη «ΣΠΥΡΟΣ 11»	
ΝΙΚΟΛΑΣ	60	12718	ύπο παραλαβήν	ΠΑΙΑΝ	60	9317	Δ. Λονδίνον 8)5 διά Δυτ. Αφρικήν	
ΝΙΚΟΛΑΣ	43	3339	Ε. Πειραιά 25)3	ΠΑΙ'ΚΟΝ (δ.)	58	23607	Δ. Π. "Άρθουρ 13)5 διά ρίνινταντ	
ΝΙΚ. ΣΤΑΜΕΛΟΣ	68	23067	Δ. Χάμπτον ρόδες 16)5 διά Ισπανίαν	ΠΑΛΜΥΡΑ	58	5720	ε. "Απαπα(Λάγκος 1)4	
ΝΙΚΟΣ	51	6987	Δ. Ντουμπάτι 18)5 διά Σίκκα	ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	Δ. Ρότερνταμ 23)4 διά Ντουμπάτι	
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	Δ. Αλεξανδρειαν 14)5 διά Ελλάδα	ΠΑΝΑΓΙΑ	51	5170	Δ. Φώνες 7)5 διά Βάρρι	
Ν. Ι. ΒΑΡΔΙΝΗΣ	71	65347	προσήρ. πλήσιον Κόρ. Δλ. Αμάγ. 13)5	ΠΑΝΑΓΙΑ	52	1295	Δ. Αλεξανδρειαν 5)5	
ΝΙΚΥ	58	9087	Δ. Λουπτίον 26)4 διά Κέπτ Τάουν	ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	Δ. Σουέζ 3)5 διά Γεωπούτι	
ΝΙΝΗ	62	28651	Δ. Βαυκόδερ 4)5 διά Γαλλίαν	ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	57	10508	Δ. Γιοκοχάμαν 25)4 διά Ινδίαν	
ΝΟΝΙ	53	4234	Δ. Λας Πάλμας 18)5 διά Νιγηρίαν	ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	47	2576	Δ. Ρότερνταμ 15)4 διά Τενερίφην	
ΝΟΠΑΛ ΝΕΒΑ	63	7280	Ε. Βεράρκορς 4)5	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	5'	10493	Δ. Μόζι 10)5 διά "Οίτα	
ΝΟΡΔ. ΦΡΟΣΤ	58	4106	Δ. "Εαμπτζεργκ 1)5 διά Μόντρεαλ	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	58	9367	Δ. Τεργέστην 26)4 διά Π. Σουδάν	
ΝΟΡΔΛΟΡ	48	2462	Δ. Νίκαια 6)974	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Χ.	71	3646	Δ. Αμέρερσαν 8)5 διά Γαλλάτοι	
ΝΟΡΘ ΑΤΑ. ΒΑΛΟΡ	69	15808	ιδέ: «ΑΛΜΠΟΙ' Ν», ώς μετωνυμάθη	ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16452	Δ. Μόμπιλ 5)5	
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	57	10904	Δ. Βενετίαν 4)5 διά Πειραιά	ΠΑΝΓΚΡΙ	49	2641	Ε. Θεσσαλονίκην 27)2	
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	58	10662	Δ. Ν. "Υόρκην 5)4 διά Ντουμπάτι	ΠΑΝΔΩΡΑ	61	11925	Δ. Ρότερνταμ 29)4	
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	Δ. Σάντος 13)5 διά Λονδίνον	ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	16800	Δ. Ν. "Ορλεάνην 14)5 διά Χιούστον	
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ	(δ.)	59	12390	Δ. Αργεί εις Χαλκίδα 11)2	ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	Δ. Πειραιά 20)4 διά Χαλκίδα
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	Δ. Γιεραλτάρ 17)3 διά Αλγερίαν	ΠΑΝΤΕΑΗΣ	54	7853	Ε. "Απαπα(Λάγκος 25)4	
ΝΟΡΘ ΝΤΑΣΕΣ	58	8639	Δ. Γιεραλτάρ 27)4 διά "Απαπα(Λάγκος	ΠΑΝΤΕΑΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	Δ. Βανκούβερ 14)5	
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	Δ. Αλεξανδρειαν 16)5 Γιεραλτάρ	ΠΑΝΓΙΝ	48	3932	Δ. Κων(πολιν 3)5	
ΝΟΡΘ ΧΑΙΝΕΣ	62	15110	Δ. Ν. "Ορλεάνην 20)4 διά Μεσικόν	ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	61	16561	Δ. Παναμά 9)5 διά Σετουμπάλ	
ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ	54	4487	Δ. Τόνιδες 8)5 διά Τρίπολιν Λιθώνς	ΠΑΝΩΡΑΙΑ	53	2731	Ε. Σιγκαπούρην 18)5	
ΝΤΑΠΟ ΣΗ	57	7977	Δ. Νταμάνι 12)5	ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10169	Δ. Αμέρερσαν 10)5 διά "Απαπα(Λάγκος	
ΝΤΑΡΙΝΓΚ (δ.)	68	80003	Δ. Λας Πάλμας 25)4 διά Περσικόν	ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	Δ. Λισαδώνα 6)1	
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΟΔ.	65	32060	Ε. Σιγκαπούρην 19)5	ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ	57	8992	Δ. Ιακωνάτη 4)5	
ΝΤΑΥΝ. ΣΕΥΛΩΡ(δ)	58	11955	Δ. Κιουρασάδ 7)5 διά Ριο Χάινα	ΠΑΠΥΡΟΣ	74	12959	Δ. Παναμά 1)5	
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13198	Ε. Κασσιδούκη 21)4	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	57	8184	Ε. Γκατηγκιάδουθ 18)5	
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΥ	63	1375	Δ. Ντάρμπαν 13)5 διά Αμέρερσαν	ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΛΙΦ	56	6156	Δ. Ράς Τανόρες 29)4 διά "Αλγκεθίρας	
ΝΤΕΜΗΣ	46	7831	Δ. Σαδόνα 24)4 διά "Αλεξανδρειαν	ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΛΟΚ.	66	44411	Ε. Κ. Τάουν 2)3 διά Καλκούταν	
ΝΤΗΦΑΙ'ΑΝΤ ΚΟΔ.	6	64	31040	ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ	8	64	Δ. Οθάσε 19)5 διά Περσικόν	
ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ ΚΟΔ.	5.	55	8821	ΠΑΤΡΑΣ	52	2676	Δ. Πειραιά 14)5 διά Θεσσαλίην	
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	Δ. Καλκούταν 15)5	ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΔ.	(δ.) 65	31768	Δ. Λας Πάλμας 10)5 διά Λά Πλάτα	
ΝΤΙΜΙ Α.	57	2676	Δ. Ν. "Ορλεάνην 3)5 διά Ντεμεράρα	ΠΑΤΡΙΣ (λάτινερ)	60	16259	Δ. Όλμπαν 18)5 διά Πόρτ Πιριέ	
ΝΤΙΝΟΣ Μ.	(μικτ.)	66	39054	ΠΑΤΡΙΣ	62	11076	Δ. Κολόμπι 4)5	
ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	52	9210	Δ. Αμέρερσαν 20)5 διά Βιτόρια	ΠΑΤΡΙΣΙΑ Λ.	71	16306	Ε. Σασέμπο 12)5	
ΝΤΙΞΙ	46	1578	Δ. Ντάρμπαν 16)5 διά Βουβάνη	ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	51	15861	Ε. "Αλεξανδρειαν 13)5	
ΝΤΟΛΛΥ	55	3266	Δ. Γιεραλτάρ 16)5 διά Αμπιτζάν	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	62	1510	Ε. Μασσαλίαν 14)5	
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	Δ. Ν. "Ορλεάνην 13)5 διά Φορκάντος	ΠΕΛΛΑ	58	27372	Δ. Φιλαδέλφειαν 9)5 διά Π. & Πέιρ	
ΝΤΩΝΤ. ΚΟΔ.ΝΗΣ	65	25476	Δ. Χόγκ - Κόρη 2)5 διά Καντόνα	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	57	20687	Ε. "Αγ. Φραγκίσκον 13)4	
ΞΕΝΗ	55	1965	Δ. Γιεραλτάρ 16)5	ΠΕΛΟΨ	55	7508	Δ. Γιεραλτάρ 28)4 διά Βηρυτόν	
ΟΔΥΣΣΕΙΑ	10	74	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	59	1863	Ε. "Αλεξανδρειαν 28)4	
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	Δ. Γιεραλτάρ 9)4 διά Ράς Τανόρα	ΠΕΡΓΑΜΟΣ	48	1594	Ε. Ν. "Υόρκην 19)5	
ΟΘΕΝΤΙΚ (μικτόν)	73	73492	Δ. Σιγκαπούρην 3)5 Βαρκελώνην	ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. μικτ.	55	17999	Ε. "Απαπα(Λάγκος 3)5	
ΟΘΩΝ	57	9448	Δ. Ταϊταγκόνη 12)5	ΠΕΡΙ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	72	8978	Δ. Εστακάντα 13)5 διά Π. Κορτές	
ΟΙΑΜΠΕΡΝΤ (δ.)	58	12246	Δ. Ρότερνταμ 12)5 Νιουφάουντλαντ	ΠΕΡΙΛΕΥΚΗ (δ.)	54	10916	Δ. Αλεξανδρειαν 13)5 διά Περσικόν	
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	11376	Δ. Αμέρερσαν 14)5 διά Σάντος	ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	63	10868	Δ. Βουβάνη 16)5 διά Ντιρμπαν	
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	22490	Δ. μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	62	9908	Δ. Κιουρασάδ 24)4 διά Βουβάνη	
ΟΙΓΑ	45	2095	Δ. Γιεραλτάρ 14)5 Χάρπτον ρόδες	ΠΕΡΛΑ	53	8231	Δ. Λάς Πάλμας 18)5	
ΟΙΛΑΝΔΙΑ	56	4380	Δ. Πέραμα πάδο 24.3.1974	ΠΕΡΣΑ	66	2432	Δ. Ντοκάλα 5)5 διά Π. Τζεντίλ	
ΟΙΛΥΜΠΙΑ (ύπερωχ.)	53	17434	Δ. Σάρπουν 27)4 διά Πόρτισ	ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	33462	Ε. Ν. "Ορλεάνην 15)5	
ΟΙΛΥΜΠΙΑ	63	1196	Δ. Ρότερνταμ 16)5 διά Βαλένθια	ΠΕΡΣΕΥΣ	73	2930	Δ. Παραλαδήν	
ΟΙΛΥΜΠΙΑΣ II	58	5326	Δ. Μπουλέν Μπαΐη 15)5	ΠΕΤΡΟΛΑ II (δ.)	52	16083	Δ. Πειραιά 16)5 διά Μπάνιας	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	Δ. Τέιμπλ Μπαΐη 3)5	ΠΕΤΡΟΛΑ III (δ.)	51	14538	Δ. Πειραιά 5)5 διά Λεμμεσόν	
ΟΙΡΕΜΠΟΣ	51	6752	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΕΤΡΟΛΑ IV (δ.)	45	10375	Δ. Θεο(νίκην 25)1	
ΟΙΥΝΘΙΑ	72	12111	Δ. Αντόνι 10)5	ΠΕΤΡΟΛΑ V (δ.)	54	20746	Ε. Πειραιά 2)5	
ΟΙΜΗΡΙΣ	55	3006	εις Αντζέλες 15)5	ΠΕΤΡΟΛΑ VI (δ.)	54	20781	Δ. Πειραιά 17)5 διά Μπάνιας	
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)	55	17102	ύπο παραλαβήν	ΠΕΤΡΟΛΑ VII (δ.)	54	20745	άργει εις Πειραιά πάδο 26)2	
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΣΕΝ	53	1887	εις Πειραιά 4)1 (Έπισκεψι)	ΠΕΤΡΟΛΑ IX (δ.)	56	12161	Ε. Λά Γκουλέτ 18)5	
ΟΜΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	65	18451	Δ. Αλεξανδρειαν 26)4	ΠΕΤΡΟΛΑ X (δ.)	54	12107	Δ. Πειραιά 17)5 διά Αμέρερσαν	
ΟΜΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	Δ. Ντακάρ 12)5 διά Ρότερνταμ	ΠΕΤΡΟΛΑ XI (δ.)	55	12101	Ε. Πειραιά 13)5	
ΟΜΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ	66	3941	Δ. Αμέρερσαν 17)4 διά Αλγερίου	ΠΕΤΡΟΛΑ XVI (δ.)	57	12257	Δ. Γιεραλτάρ 16)5 διά Τής	
ΟΥΜΠΕΝΑ	56	4966	Δ. Λισαδώνα 4)1	ΠΕΤΡΟΛΑ XIX (δ.)	58	20207	εις Πειραιά (Έπισκεψι)	
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	Ε. Σιγκαπούρην 14)4	ΠΕΤΡΟΛΑ XX (δ.)	63	53141	Ε. Πειραιά 1)5	
				ΠΕΤΡΟΛΑ XXI (δ.)	55	23414	Δ. Πειραιά 9)5 διά Μπάνιας	

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

ΠΕΤΡΟΛΑ ΗΧΙΙ (δ.)	55	16996	ά. Πειραιά 17)5 διά Μπάνιας	ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ά. Ρόττερνταμ 17)5 διά Βηρυτόν
ΠΕΤΡΟΛΑ ΗΧΙΙ (δ.)	56	17259	ε. Πειραιά 4)5	ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	63	13841	ά. Ναύκογια 16)5 διά Κιμίτσου
ΠΕΤΡΟΛΑ ΗΧΙΙ (δ.)	56	17579	ά. Πειραιά	ΣΑΝΤΑ ΑΜΑΛΙΑ	73	8922	ά. Ρόττερνταμ 16)5
ΠΕΤΡΟΛΑ ΗΧΙΙ (δ.)	58	27279	όποιο παραλαβήν	ΣΑΝΤΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	71	9038	ε. Νοκάλα 4)5
ΠΕΤΡΟΛΑ ΗΧΙΙ (δ.)	64	53342	όποιο παραλαβήν	ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	71	9038	ά. Παρανάγκουρα 13)5 διά Βανκούμερ
ΠΕΤΡΟΛΑ ΗΧΙΙ (δ.)	62	49397	όποιο παραλαβήν	ΣΑΝΤΑ ΚΛΑΟΥΣ	63	11445	ε. Κολόποιο 18)5
Π. ΧΑΙΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ δ.	58	20592	ά. Βανκούμερ 5)5 διά Ίνδιαν	ΣΑΝΤΑ ΚΛΕΙΩ	73	8849	ά. Ν. Όρλεάνην 7)5 διά Βενεζουέλα
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	ά. Σιγκαπούρην 19)5 διά Μπαγκόκ	ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	60	8772	ά. Όζάκα 14)5 διά Μπάρσαρ
ΠΗΛΕΥΣ	50	2282	ά. Αμέρεραν 17)5	ΣΑΝΤΑ ΜΑΓΙΑ	72	9038	ε. Λονδίνον 17)5
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	61	10072	ε. Τόκιο 19)5	ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	68	11364	ά. Κουζείτ 16)5
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	9045	ά. Γονιόβα 14)5 διά Μπ. "Άρες	ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ	54	6571	ε. Σάντος 7)5
ΠΗΤΕΡ Α.	61	13437	ά. Ροζάριο 6)5 διά Μπ. "Άρες	ΣΑΝΧΟΟΠ	72	9427	ε. Πόρτ "Άλφρεντ
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	ά. Μίλνερ Μπαϊ 12)4 διά "Αμέρεραν	ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16604	ε. Ρόττερνταμ 19)5
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ά. Μπρισπούτην 20)5 διά "Ασταμπούλα	ΣΑΡΜΠΟ	57	2396	δ. Παναμά 13)4
ΠΙΣΤΙΣ	55	3656	ά. Σαφάγκα 7)5 διά "Ακαμπα	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	8889	ε. Λουάντα 4)5
ΠΙΤΣΙΣ (δ.)	73	1317	ά. Θέουτα 3)5 διά Ρόττερνταμ	ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.)	56	12355	ά. "Αγ. Βικέντιον 5)5 διά Ν.Υ.
ΠΙΤΡΙΑ	72	9462	ά. Αμέρεραν 17)5 διά Τορόντο	ΣΑΡΩΝΙΣ	65	1129	δ. Γιβραλτάρ 17)5 διά Τρίπορτ
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ	71	3551	ε. Σιγκαπούρην 20)5	ΣΑΣ Σ	40	5360	ε. "Απαπα/λάγκος 23)4
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	72	3551	ά. Πανάγκα 4)5 διά Σουατόου	ΣΕΛΙΝΙΣ	57	4225	δ. Παναμά 5)5
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654	δ. Παναμά 10)5 διά Μπλόθ	ΣΕΡΙΦΟΣ	63	3098	δ. Γιβραλτάρ 13)5 διά Πειραιά
ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΪ	72	3551	ε. Μπλατάριο 17)5 διά Δ. "Αφρικήν	ΣΗ ΓΚΑΛ	72	9824	ά. Γένοβα 17)3
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	δ. Παναμά 16)5	ΣΗ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ	69	12061	ε. Λά Παλίς 5)5
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	ά. Ντώρμπαν 26)4 διά Μπ. "Αμπάς	ΣΗ ΛΑΙ·ΟΝ	53	6504	ά. Πειραιά 6)5 διά Τρίπολιν Λιθύης
ΠΛΑΤΑΝΑ	54	1908	ά. Μασσαλίων 11)5 διά Τρίπολιν	ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	δ. Γιβραλτάρ 10)4
ΠΛΕΙΑΣ	63	10736	ε. Φλόστιγκ 14)5	ΣΗ ΡΕ·ΙΝΤΖΕΡ	59	11545	εξωθι Καράτσι 18)5
ΠΛΕΙΟΝ (δ.)	53	12514	δ. Γιβραλτάρ 12)5 διά Σαρδηνίαν	ΣΗ ΤΑ·Ι·ΓΚΕΡ	73	13631	ά. Τόκιο 17)5 διά Σετουμπάλ
ΠΟΘΗΤΗ	53	8647	ά. Ρεοφί 25)4 διά "Αλγέριον	ΣΗ ΤΑ·Ι·ΝΤ	71	10010	ά. Γιοκοχάμα 15)5 διά Τάσουνθι
ΠΟΛΛΑ	56	7989	ε. Βιζαγκαπατάνι 23)4	ΣΗ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	74	9100	ε. Σάντος 19)5
ΠΟΛΙΚΟΣ (δ.)	54	10970	ε. Πειραιά 9)2	ΣΗ ΧΟΡΣ	53	6518	ά. Σιγκαπούρην 5)5 διά Ρουμανίαν
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	άργει είς Χαλκίδα από 17)2	ΣΗΜΕΙ·ΙΝΤ ΠΡΩΤΟ	58	3829	ά. Πόρτ "Χάρκουρτ 25)3 διά Λάγκος
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	5772	ά. Σάντος 4)5 διά Ρόττερνταμ	ΣΗΠΕΡΑ	52	4755	ά. Υόρκην 9)5 διά Τσάρλεστον
ΠΟΛΥΝΕΖΙΑ ΔΙΑΚΑΝ	61	4207	ά. "Αγ. Φραγκ. 30)4 διά Παπέτε	ΣΙΕΡΡΑ	47	5928	ε. Μοκαμέντες 13)5
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	ε. Πειραιά 15)4	ΣΙΩΝΙΑ	68	10016	ά. Καλκούτα 15)4 διά Σιγκαπούρην
ΠΟΛΥΦΥΤΟΝ	62	10163	ά. Κολούμπια ρίθερ 13)5	ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	10053	δ. Γιβραλτάρ 15)5 διά "Αλβανίαν
ΠΟΠΗ Α.	42	1587	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΙΑΒΕΡ Α·Ι·ΛΑΝΤ	58	11452	δ. Κανωνικόν 2)5
ΠΟΠΗ II	51	7154	ά. "Απαπα/λάγκος 25)3, "Αμπιτζάν	ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	57	8476	ε. "Απαπα/λάγκος 6)4
ΠΟΡΤΟ (δ.)	55	20060	ά. Ν. "Υόρκην 18)4 διά "Αρούμπα	ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	9000	είς Σάντερλαντ ύπο συμπλήρωσιν
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ	73	9290	ε. Ντώρμπαν 15)5	ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	ε. Ισκεντερόβιον 2)5
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	53	4085	ε. Πειραιά 17)5	ΣΙΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	ά. "Αμέρεραν 15)5
ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	δ. Γιβραλτάρ 11)5 διά ΗΠΑ	ΣΙΑΒΕΡ ΣΗΓΚΑΛ	55	6686	ά. Αμποδ Ντάμπι 15)5
ΠΡΙΑΜΟΣ	51	4788	ά. Λορ. Μαρκές 17)5 διά Κ. Τάουν	ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	49	4825	ε. Βιζαγκαπατάνι 13) διά Περσικόν
ΠΡΙΓΚΙ. ΑΝΝΑ·ΜΑΡΙΑ	64	40098	ά. Σέλλ Χάφεν 24)4 διά Περσικόν	ΣΙΡΕΝΕ	49	2036	δ. Τεάκα 6)3 διά Τρίπολιν Λιθύης
ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	53	5690	ά. Νεκοτσά 14)1	ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	58	18287	ά. Γιβραλτάρ 29)4 διά Πόρτο Τόρρες
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	65	21379	ά. Ντώρμπαν 14)5 διά Κωνστάντζαν	ΣΙΣΣΥ	60	7563	ε. Κλήβελαντ 15)5
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	59	13606	ά. Π. Κέμπλα 15)5 διά Σιγκαπούρην	ΣΙΦΝΟΣ	62	3097	ά. Χίρφα 9)5 διά Μασσαλίαν
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	68	35491	ά. Πειραιά 1)5 διά ΗΠΑ	ΣΚΑΜΑΝΔΡΟΣ	63	21536	ά. Βουλόνην 16)4
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	ά. Λορ. Μαρκές 29)4 διά Ρόττερνταμ	ΣΚΑΠΟΥΟΝΤ	70	9077	ά. Ντώρμπαν 19)5 διά Κολόμπο
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9868	ά. Λίθερπούλ 7)1	ΣΚΑΠΛΕ·ΙΚ	53	3899	ά. Ρόττερνταμ 19)5 διά Δάντανιχ
ΠΡΟΣΦΕΡΙΤΥ	50	7464	δ. Γιβραλτάρ 3)3	ΣΚΑΠΑΜΟΥΟΝΤ (δ.)	61	22566	δ. Γιβραλτάρ 5)5 διά "Ανκόνα
ΠΡΟΣΩ	68	34640	ά. Παναμά 15)5	ΣΚΑΠΜΠΡΗΖ	71	9085	ε. Γοιαίλα 29)4
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	42202	ά. Φιλαδέλφειαν 15)5 διά Π. "Ορντάς	ΣΚΑΠΧΙΛΛ	61	12012	δ. Παναμά 20)4
ΠΤΟΛΕΑΜΑ·ΙΣ	62	10165	ά. Γιοκοχάμα 20)5 διά Σιδενίου	ΣΚΙΑΘΟΣ	50	4367	ε. Σάντος 19)5
ΠΥΘΙΑ	72	10382	ά. Παναμά 11)5	ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1856	ε. "Αιλούδηρον 16)5
ΠΩΛΙΝΑ	53	2379	ε. Ιμπινγάμα 18)5	ΣΚΗΑΡΙΩΝ	69	9057	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 3)5 διά Ντάριεν
ΠΩΛΚΡΑΣΥΝ	51	6724	ά. Σπάλτον 16)5 διά Τρίπ. Λιθύης	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	ά. Μπαριμάτων 30)4 διά Μόντρεαλ
ΡΑΝΙΑ (δ.)	55	12476	ά. Κ. Τάουν 27)4 διά Κόντ	ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	ε. Αλεξανδρείαν 5)5
ΡΑΦΑΗΛΑ Μ.	54	5431	ά. "Απαπα/λάγκος	ΣΚΟΡΠΙΟ (δ.)	57	26032	ά. Φιλαδέλφειαν 29)3 διά "Αρούμπαν
ΡΕΑ	71	9025	ά. Ντώρμπαν 7)5 διά "Ιαπωνίαν	ΣΟΒΕΡΕ·ΙΝ ΡΟΥΜΠΥ	57	4403	ά. Λισσαδώνια 14)5 Χάμπτον ρόδες
ΡΕΑ	56	4388	ε. Μτόχα 16)5	ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	52	5936	ά. Λάς Πάλμας 17)5 διά Κωνστάντζαν
ΡΕΑ	61	4152	ε. Πειραιά 23)4	ΣΟΥΖΑΝ	65	22341	ά. Ναύκογια 16)4 διά Γοιοχόμα
ΡΕΓΓΙΝΑ	54	1203	ά. Κ. Τάουν 4)5 διά Κωνστάντζαν	ΣΟΥΖΑΝ	57	10687	ά. Σάν Νικολας "Αργ. 13)5 Ρ. "Ιαν.
ΡΕΖΟΛ. ΚΟΥΛΗΝΗΣ δ.	58	13093	ά. Σπάλτον 5)5 διά "Απαπα/λάγκος	ΣΟΥΙ·ΦΤ ΣΗΓΚΑΛ	53	2959	ά. Δουνικέρην 9)5 διά Πειραιά
ΡΕΝΑ	55	1127	ά. Λουάντα 16)4 διά Λίμπρεθύλ	ΣΟΥΙ·ΦΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	44	2742	ε. Πειραιά 9)1
ΡΕΝΑ Κ.	57	8902	ά. Ρούεν 8)5 διά "Οράν	ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	ε. Λορ. Μαρκές 11)4
ΡΕΝΤ ΣΚΑΪ	56	8620	ε. Βομβάνη 7)5	ΣΟΥΑΙ (δ.)	55	16260	ά. Λείκ Ταύρλες 7)5 διά Τάμπα
ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ	56	1990	δ. Γιβραλτάρ 14)4 διά Βεγγάζην	ΣΟΥΝΙΟΝ	63	1089	δ. Γιβραλτάρ 27)1 διά Φλώσιγκ
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	11616	ά. Ρίο Ιανέριο 5)5 διά Σαλβαντόρ	ΣΟΦΗ	61	1990	ύπο παραλαβήν
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	23693	ε. Σιμονοσέκι 19)5	ΣΟΦΙΑ Β.	61	14048	δ. Παναμά 29)4
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ	63	13283	ά. Κ. Τάουν 22)4 διά Βενεζουέλαν	ΣΟΦΙΑ Β.	65	8310	δ. Γιβραλτάρ 3)5 διά Καναδᾶ
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	16810	ά. Αμέρεραν 10)5 διά Καράτοι	ΣΟΦΙΑ Δ.	60	5455	ά. Σιγκαπούρην 5)3 διά Σιρεμπόν
ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	ά. Κ. Τάουν 4)5 διά Πολωνίαν	ΣΟΦΙΑ Β.	57	8248	ά. Καλκούτα 7)4 διά Σαυγκόρ
ΡΙΒΑ	63	10399	ά. Κ. Τάουν 22)4 διά Βενεζουέλαν	ΣΟΦΙΑ Β.	55	6595	ε. Γιβραλτάρ 12)4
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ·ΙΡΟ	57	4860	ε. Χάρτην πόδες 17)5	ΣΟΦΙΑ ΔΙ.	73	3647	ά. Μπέρια 16)5
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	55	7790	ά. "Απαπα/λάγκος 28)4	ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚ.	62	14622	ε. Βομβάνη 2)4
ΡΙΟΔΑΝΘ Α.	24	5262	ά. Σπαλάτον 5)5 διά "Απαπα/λάγκος	ΣΟΦΙΑ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑΝΙΚ	55	13737	δ. Γιβραλτάρ 15)5 διά Ρόττερνταμ
ΡΙΟΔΟΝΑΣ	52	1597	όποιο παραλαβήν	ΣΠΑΛΛ. ΣΗΜΑΝ.	50	9180	ά. Καράτοι 18)5
ΡΙΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	ά. Χιούστον 1)5 διά "Αρούμπα	ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΑΓΓΕΛΟΣ	70	4361	δ. Γιβραλτάρ 14)5
ΡΟΖ Β. (δ.)	58	12208	δ. Γιβραλτάρ 17)5 διά Κωνστάντζαν	ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΚΟΛΠΟΣ	71	4295	ά. Ν. "Ορλέανην 10)5 διά Γουατεμάλα
ΡΟΖΑ Τ.	54	1970	ά. Πειραιά 18)5 διά Χαλκίδα	ΣΠΕΚΤΡΑ I. (δ.)	65	33971	ά. Μίλαζ 17)4
ΡΟΖΑΡΙΑ	64	4699	ε. Κιουρασάδα 12)5	ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5255	ά. "Απαπα/λάγκος 26)4
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ά. Κιουρασάδα 13)5 διά Κοσταρίκα	ΣΠΥΡΟ (δ.)	60	26467	ά. Τζένταν 13)5
ΡΟΖΕΛΕΝ	54	2676	ά. Ντώρμπαν 15)5 διά Βαρχελώνη	ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	53	14799	ε. Πειραιά 11)5
ΡΟΜΑΝ ΕΜΠΕΡΟΡ	56	8858	δ. Μπρούνιμπουτελ 17)5 διά "Ιράν	ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	17840	ε. Νασσάου 29)4
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	ά. Λουδίουν 7)5 διά Λαττάκια	ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	ά. Μπούλεν Μπαϊ 7)5
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3654	ε. "Αμέρεραν 17)5	ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	ά. Λόριεντ 29)4
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	ε. Πειραιά 13)5	ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17840	ά. Ν. "Ορλέανην 3)5 διά Μελικόν
ΣΑΒΙΑΚΟ	38	1770	ά. Πόρτ Σαΐδ 27)11	ΣΤΑΜΟΣ	56	8878	ε. Λειόδες 18)5
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	56	2108:	ά. Κολόποι 11)3 διά Τρινκομαλί	ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17840	ε. Βιλμιγκτόν 1)5 διά "Αρούμπα
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	ά. Κούν 18)5 διά Σιγκαπούρην	ΣΤΑΜΥ	72	30315	ά. Νιούκαστλ 14)5 διά "Ιαπωνίαν

ΣΤΟΑΤ ΡΑΪΝΟ (δ.)	59	12413	ά. Ντώρμπαν 18)5 διά Λίθερπουλ	ΤΣΑΜ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ 5	66	44895	ξ. Φορκάντος 8)5
ΣΤΟΑΤ ΦΟΥΤΖΙ (δ.)	58	13409	ά. Ρόττερνταν 20)5 διά Μόντρεαλ	ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	ξ. Σιγκαπούρην 10)5
ΣΤΟΑΤ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12060	ά. Φωλεύ 13)5 διά Φαιριντζαφν	ΤΣΗΦΟ ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ 6	64	52868	ά. Μένα άλ. Άχαντι 18)4 Χάδρην
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	10326	ά. "Αμπάνταν 11)5 διά Σιγκαπούρην	ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	ά. Κοσταζακόδηκος 30)4 Τούσπαν
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΥΔΡΑ	69	10964	δ. Παναμά 15)5
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	2213	ά. Μασσαλίαν 4)4 διά Λιθήνη	ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	10210	ά. Λά Παλίς 10)4 δι' Αιγυπτον
ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5998	έ. Μασσαλίαν 12)4 (έπισκευα)	ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ά. Ν. "Ορλεάνην 6)5 Κοατζακοάλκος
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	είς Τεργέστην ἀπό 12)1	ΥΠΕΡΙΩΝ	59	23678	ξινωθ. Μπουμπάι 29)4
ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.)	60	24549	έ. Πειραιά 14)4	ΦΑДЕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9382	ά. Ρουέν 10)5 Σρή Λάνκα
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5963	ά. Μασσαλίαν 12)5 διά Τρίπολιν	ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ά. Μπαντάρ Μασάρ 14)5 Κοραμσάρ
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	2204	ά. Μασσαλίαν 18)2 διά Λιθήνη	ΦΑΙΑΣ	70	11489	ά. "Αμπάνταν 13)5.
ΣΥΡΑ	66	12172	ά. Χιούστον 6)2	ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	δ. Γιεραλτάρ 29)4 διά Καράτοι
ΣΥΡΟΣ	64	3902	έ. "Οαλό 17)5	ΦΑΙΔΡΑ Ε.	54	13981	έ. Πειραιά 18)4
ΣΩΤΗΡ	62	23539	ά. Χάμπτον ρόδς 9)5 δι' Αμβούργον	ΦΑΙΔΩΝ ΙΙ	58	4885	ά. Δάντσιχ 23)4 διά Ταρτούς
ΣΩΤΗΡΙΑ Π.	56	3839	δ. Γιεραλτάρ 6)5 διά Λαττάκια	ΦΑΙΗ ΙΙΙ	57	6674	ύπο παραλαβήν
ΤΑΚΑ	58	11425	δ. Παναμά 5)5	ΦΑΛΜΟΥΘ	59	9830	δ. Παναμά 5)5
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105700	δ. Γιεραλτάρ 2)3 διά Θεσσαλίην	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	52	5461	ά. Σίκα 25)4 διά Ντουμπάι
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	ά. Βηρυτόν 4)5 διά Λαττάκια	ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23000	έ. Τζεμπέλ Μπανά 2)5 Τσιταγκόδυ
ΤΑΝΓΚΑΝΙΚΑ	72	8927	ά. Αιθέροαν 4)5 διά Μομπάσαν	ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ ΙΙ	50	3139	ά. Βρέμην 10)5 Κων(πολιν
ΤΑΝΙΑ	57	3598	ά. Πειραιά 12)5 διά Βηρυτόν	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ά. Μουτσούρε 3)5 δι' Ίράν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	ά. Ντώρμπαν 24)4 διά Μόντρεαλ	ΦΕΙΔΙΣΤΥ	50	5317	ά. Πιοκοχάμαν 12)5 διά Περσικόν
ΤΑΡΑ	61	4010	ά. Πειραιά 10)5 διά Λαττάκια	ΦΕΝΤΕΡΑΑ ΛΕΙΤΙΚΣ	69	12748	έ. Ντέρμπιταν 8)5
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	58	13581	ά. "Αμούραν Μπαΐη 16)5 Αμβούργον	ΦΕΝΤΕΡΑΑ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ά. "Εμδεν 9)5 διά Νητρόπιτ
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	71	9995	έ. Αιθέροαν 8)5	ΦΗΑΡΑΕΣ ΚΟΛΥΝΗΣ 6.	62	31050	δ. Γιεραλτάρ 15)5 διά Μιλάζο
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	23121	ά. Κοκούρα 22)5 δι' Ιννοσίμα	ΦΙΛΙΑ	58	10687	ά. Βαρκελώνην 17)4 διά Γένοβαν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	72	9995	ά. Βηρυτόν 13)5	ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ μ.	75	65113	ά. Ν. "Ορλεάνην 27)4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΙΝ	73	19420	έ. Τζένταν 14)5	ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	53	3654	έ. Αλεξανδρειαν 8)5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΒΕΡ	65	10979	ά. Χάμπτον ρόδς 3)5 διά Περσικόν	ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ	51	2193	δ. Γιεραλτάρ 9)5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΓΙΦΤ	58	8465	ά. Σ. "Αντόνιο 25)4 διά Καλλάο	ΦΙΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ά. Πόρτ. Ελ(ζαμπεθ 7)4 Ιαπωνίαν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	έ. Δουνκέρκην 25)4 διά Καλλάο	ΦΙΩΡΑ Ν.	73	17540	έ. Στεττίνον 1)5
ΤΑΣΟΣ	49	3261	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΙΩΡΙΤΑ	49	3625	ά. "Απατα(λάγκος 8)5 (έπισκευα)
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14800	έ. Μουρούρων, υπό συμπλήρωσιν	ΦΙΟΝΙΣ	69	11489	ά. Κόμπε 6)5 διά Πειραιά
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ξεωθι Μπ. "Άρρες 7)5	ΦΟΝΤΕΛΕ	50	1338	δ. Πειραιά 27)4 διά Βεγγάλην
ΤΕΑ	49	5632	δ. Κων(πολίν 8)5	ΦΟΥΑΣΤΑΡ	67	3971	ά. "Απατα(λάγκος 21)4 Αμπιτζάν
ΤΕΛΑΜΩΝ	56	9236	έ. Σιγκαπούρην 19)3	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	δ. Μπρισμπάτην 29)4 δι' Αμβούργον
ΤΕΝΑΣΤΙΤΥ	65	9386	ά. Ντώρμπαν 10)5 διά Κολόμπο	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	έ. Ρόττερνταν 10)5
ΤΕΝΕΡΙΦΗ	53	8648	δ. Γιεραλτάρ 22)4 δι' Ακτ. Ελεφαντ.	ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	ά. Νακάλα 4)5
ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ	53	2990	είς Πειραιά 13)3	ΦΡΟΜΠΑΝΤΑΝΟ (δ.)	59	21166	δ. Γιεραλτάρ 24)4 διά Τενερίφην
ΤΕΡΡΥ	55	7798	ά. Σιγκαπούρην 12)5 διά Λάς Πάλμας	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	10010	έ. Βανκούβερ 13)5
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	έ. Κόπερ 16)5	ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	ά. Λορ. Μάρκες 4)4
ΤΕΤΗ Ν.	69	10009	δ. Γιεραλτάρ 17)2	ΦΡΟΣΩ	70	18633	ά. Φιλαδέλφειαν 25)4 διά Κομό Μπαίη
ΤΖΑΝΕΤ Σ.	70	13124	ά. Νόρκοπικ 10)4 διά Βιζακατνάν	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	έ. Νιούκαστλ 15)5
ΤΖΑΝΙΣ Δ.	68	14800	ά. Παναμά 5)5 διά Κίναν	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	έ. Πειραιά 4)3 (έπισκευα)
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΝΥ	72	9246	ά. Σιγκαπούρην 23)4 δι' Αλθανίαν	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.	57	10492	ά. Παναμά 2)2 διά Πέρού
ΤΖΕΗΝΗ ΓΙΩΤΑ	57	9760	ά. Ν. "Ορλεάνην 28)4 Βενεζουέλαν	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.Ε.	70	11283	ά. Λορ. Μαρκές 7)5 διά Τογιάμα
ΤΖΕΛΕΠΗ (δ.)	53	12367	έ. Χάλντια 17)5	ΧΑΛΙΦΑΣ (δ.)	62	32878	ά. Π. & Πιερ 13)5 διά Π. "Αρθουρ
ΤΖΕΝ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ 6	65	42109	έ. Φιλαδέλφειαν 18)5	ΧΑΜΣΙΝ (δ.)	57	18815	έ. Νακάλα 21)4
ΤΖΕΝΗ	59	9855	ά. "Αιθέροαν 30)4 δι' Αννάμπαν	ΧΑΡΑΛ. Η. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	ά. Κ. Τάουν 6)5 διά Π. "Ελιζαμπεθ
ΤΖΕΩΤΖΙΑΝΑ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	ά. Αλεξανδρειαν 30)4	ΧΑΡΙΕΤ (δ.)	54	21006	ά. Καράτοι 18)4
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	έ. Σάρον 11)5	ΧΑΡΙΣ II	55	4721	ά. ΧΑΡΟΥΛΑ
ΤΖΟΑΝΝΑ	55	6632	ά. Μπάρσον 12)5	ΧΑΤΖΑΝΑ	55	1790	ά. ΧΑΤΖΑΝΑ
ΤΖΟΥΛΙΑ Δ.	68	14800	ά. Παναμά 22)4 διά Κίναν	ΧΙΑΝ (δ.)	56	20328	ά. Αλεξανδρειαν 19)4
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	έ. Τάραντα 13)5	ΧΙΑΝ Α'ΙΔΑΝΤ	69	10016	ά. Βενετίαν 27)4 διά Ταμπίκο
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	έ. Μπάρσον 26)4	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	ά. Σιγκαπούρην 18)5 Ντάρ ές Σαλάμ
ΤΖΩΝΝ Β.	56	10016	ά. Λός "Αντζελες 11)3	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ά. Μπρεμεργάδεν 15)5 Ρόττερντα
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14800	έ. Ιαπωνίκη 11)5	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	έ. Σικαστί 3)5
ΤΗΘΥΣ	73	3717	έ. Σιγκαπούρην 3)5	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ά. Γδύνιαν 18)5 δι' Ινδίαν
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	53	1325	έ. "Απατα(λάγκος 26)4	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	έ. Μοντέγκο Μπαίν 3)5
ΤΙΤΙΚΑ (δ.)	66	1971	έ. Ρόττερνταν 4)4	ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΩΡ	68	10121	ά. Βενετίαν 16)2
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	71	8976	έ. Μπάρσον 17)4	ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ά. Κ. Τάουν 3)5 διά Λονδίνον
ΤΟΓΚΟ	73	8927	έ. Αμβούργον 18)5	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ά. Κ. Τάουν 7)5 δι' Ινδίαν
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15597	δ. Κων(πολίν 2)5 διά Πότι	ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	69	10016	ά. Ρουέν 10)5 διά Σρή Λάνκα
ΤΟΛΜΙΔΗΣ	59	6995	ά. Σιγκαπούρην 17)4 διά Λονδίνον	ΧΙΟΥΜΑΝΤΙ	57	8487	ά. Σιγκαπούρην 20)4 διά Πενάγκ
ΤΟΜΑΜΠΙ	56	10271	ά. Ν. "Ορλεάνην 10)5	ΧΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ	69	9073	ά. Μπάρι 4)5
ΤΟΝΥ	55	8562	ά. Πειραιά 26)4 διά Ντακάρ	ΧΡΗΣΤΟΣ	56	8001	έ. Σιγκαπούρην 10)5
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19000	δ. Γιεραλτάρ 18)5 διά Μπ. "Άρρες	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	57	1793	ά. Ντουμπάτην 26)4 δι' Εδρώπην
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν)	71	9082	έ. Βαναγάμα 17)5	ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣ 6.	56	11977	έ. Πειραιάς από 16)11 (έπισκευα)
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	2863	ά. Χάρην 17)5 δι' Αρζού	ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	56	8411	ά. Χακοντάτε 9)5 Άδς "Αντζελες
ΤΡΕΙΡΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	18586	ά. Χάμπτον ρόδς 13)5 διά Χιούστον	ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28006	ά. Γκιζόν 4)5 διά Καντίζ
ΤΡΙΝΙΤΥ	57	9930	ά. Σ. Νικολάς ("Άργ.) 115 Μπ. "Άρρ.	ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ ΙΙ	51	3856	έ. Σιγκαπούρης μεταφοράς
ΤΡΙΠΟΛΗ	48	4030	ά. Κ. Τάουν 5)4 διά Κολόμπο	ΧΡΥΣΟΥΑ ΙΙ	49	3422	έ. "Αλεξανδρειαν 4)4
ΤΡΙΤΩΝ	72	16606	έ. Πειραιά 16)5	ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	έ. Βανκούβερ 2)5
ΤΣΑΑ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ 6	63	31831	ά. Τριπολή 12)5 διά Χιούστον	ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	έ. Νιούκαστλ 19)5



Τα ύπο Σενάς σηματάσια

(Πλοϊα σημειωμένα δι' αστερίσκου (*) δέν είναι συμβεβλημένα με τό Ν.Α.Γ.)
(κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμάτ — Τά ύπολοιπα φέρουν τήν λιθεριανή)

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	56	12231	ά. Λάς Πάλμας 19)5	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I.	(δ.)	56	20926	άργει είς Πειραιά πότο 15.2.74
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10472	ε. Κοραμάρ 30)3	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ K.	(π.)	53	1231	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤ.*	69	9436	ά. Κολούμπια ρίθερ 2)5 δι' Ιράν	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	.	68	44646	είς Ηειράσα πότο 21)2 (έπισκευα)
ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	64	15867	ε. Μπ. 'Αμπτα 26)4	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.δ.)	.	55	12380	ά. Σαλδαντόρ 4)5
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	ε. Λορ. Μαρκές 8)5	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ A.	(κ.)	47	2097	ά. Σπαλάτον 28)4
ΑΓΓΙΑ (κ.)	58	3837	δ. Γιβραλτάρ 15)5 διά Λεμεσόν	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ S.	(κ.)	55	8280	ε. Γένοβα 14)5
ΑΓ. ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	ε. Πειραιά 20)4	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ T.	(κ.)	57	3143	ά. Βάρρι 18)4 δι' Αμπιτζάν
ΑΓ. ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	54	8120	ε. Πειραιά 14)5 (έπωλημη)	ΑΛΕΞΗΣ *	.	51	2983	ά. Ν. 'Ορλεάνη 10)5 δι' Αρούμπαν
ΑΓ. ΤΡΙΑΣ (δ.)*	59	27122	δ. Γιβραλτάρ 14)5 διά Πειραιά	ΑΛΕΞΙΑ (κ.)	.	56	2299	ά. Βασιλικόν Μπαΐν 8)4
ΑΓ. ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	56	20140	άργει είς Πειραιά πότο 27)2	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	.	67	14845	δ. Γιβραλτάρ 5)5 διά Βραζιλίαν
ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	51	8377	ά. Ρότερνταμ 17)5 διά Μπιλμπάο	ΑΛΕΞΑΝΔΡΗ (κ.)	.	63	2261	ε. Ορλέανην 3)5
ΑΓ. ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	44	1902	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΛΙΑΡΤΟΣ (κ.)	.	58	5593	ά. Μπάραν 31)3
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	56	15881	ξένων Καράτοι 13)5	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	.	68	16320	ά. Μόντπιλ 2)5
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ά. Ν. 'Ορλεάνη 30)4 δι' Αλεξάνδρ.	ΑΛΙΝΤΑ (δ.)	.	58	13010	ά. Σάντος 6)5 δι' Αρούμπαν
ΑΕΔΩΛ (δ.)	57	20745	άργει είς Πειραιά πότο 14.6.74	ΑΛΙΟΘ (κ.)*	.	56	1803	δ. Γιβραλτάρ 20)4 έπωλημη άλλοδαπ.
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	ά. Παναμά 11)5	ΑΛΚΑΜΑΝ *	.	66	27985	ά. Βιτόρια 6)5 δι' Αυδέρσαν
ΑΗΓΕΩΡΓΗΣ (κ.)*	53	2059	ά. Κάρντιφ 19)5	ΑΛΚΥΩΝΗ (κ.)	.	56	1802	ά. Βιτρούν 13)5 δι' Αλεξάνδρειαν
ΑΘ. ΚΟΜΗΝΟΥ (κ.)	56	13669	ά. Λίθερουλ 12)5 διά Σίδνευ	ΑΛΚΥΩΝΙΑ	.	70	11826	ε. Βανκούμπερ 13)5
ΑΘΕΝ (κ.)	46	3921	ά. 'Αμπερσόν 12)5 'Απαπα)Λάγκος	ΑΛΕΞΓΚΡΟ (δ.)	.	67	46401	ά. Ράς Τανόύρα 19)4
ΑΘΕΝΣ	70	8825	ε. Κάντλα 21)4	ΑΛΜΑ (κυπρ.)	.	41	9097	ε. Σανίν Τζόν 20)4 δι' Αθάναν
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.)	54	5130	δερόγεται 24)4 διά Βεγγάζην	ΑΛΜΑ (δ.)	.	61	22671	ά. Αντεν 19)5 διά Περσικόν
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΥ*	59	7115	ε. Ντουάλι 17)4	ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	.	58	13023	ά. 'Απαπα)Λάγκος 16)5 δι' Οκρίκα
ΑΘΗΝΑ (μικτόν)	64	30682	ε. Πουπιόνι 19)5	ΑΛΠΑ (κυπρ.)	.	43	9159	ά. Μπ. 'Άρρες 1)3
ΑΘΗΝΑ (κ.)	51	2178	ε. Μπιλμπάο 16)5	ΑΛΦΑΡΝΤ (κ.)	.	57	3826	ά. Αμβόργον 5)5 διά Τύνιδα
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16319	ά. Μπ. 'Άθρες 4)4 δι' Οδησσόν	ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	.	74	36911	ε. Γιοκούμα 6)5
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	67	44708	άργει είς Πειραιά πότο 13)2	ΑΜΟΥΝΤΟΣ (δ.)	.	56	20899	ά. Βούδημη 25)3 διά Καράτοι
ΑΘ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	72	106623	ά. Γιουρόπορτ 1)5	ΑΜΟΡΓΟΣ	.	61	13901	ε. Παρανάγκουα 12)5
ΑΘΗΝΙΑΝ	61	31869	δ. Γιβραλτάρ 5)5 διά Ταρτούς	ΑΜΠΕΡ (κ.)*	.	62	10493	εις Τάπουν 13)4
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.)	62	9943	ά. Πειραιά 17)5 διά Ντακάρ	ΑΜΠΙΤΖΑΝ (κ.)*	.	67	3020	ά. Ντακάρ 4)5 διά Ντουάλια
ΑΘΗΝΗ ΑΟΥΡΟΡΑ κ.δ.*	55	12447	δ. Γιβραλτάρ 11)5	ΑΝΑΜΠΕΛΑ (κ.)	.	56	2198	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘ. ΝΤΗΜΟΚΡΑΣΥ κ.δ.	51	8675	ά. Πειραιά 14)5	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ E. (κ.)	.	57	2238	ά. Πειραιά 10)5 δι' Αλγέριον
ΑΘ. ΡΑΝΕΡ (δ.)	56	20207	εις Πειραιά πότο 27)1	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ V	.	69	15869	ε. Γκάλθεστον 1)4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ*	59	8724	ε. Σιγκαπούρη 20)5	ΑΝΑΔΟΡΑ (κ.)	.	50	1784	ά. Ζαντάρ 9)5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΡΙΤ κ.δ.	55	10027	ά. 'Αλεξάνδρειαν 8)5 δι' Αγγλίαν	ΑΝΔΡΕΙΑ (κ.)*	.	57	10287	ά. Ρότερνταμ 28)2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (κδ)	58	18789	εις Βοστόνη 17)2	ΑΝΔΡΙΑΝΑ I. (κ.)	.	56	8274	ά. Μορμουγκάο 15)5 διά Π. Σουδάν
ΑΘΗΝΙΚ (μικτόν)	67	48747	ε. Πειραιά 25)4	ΑΝΔΡΟΣ	.	65	15597	ά. Βαλτημόρην 15)5 διά Χιούστον
ΑΘΗΝΟΥΑ (δ.)	59	28693	ε. Λείκ Τσόρλς 13)5	ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ κ.δ.	67	3891	ά. Βερακρόύ 2)5 διά Γκάλφορπ	
ΑΘΟΛΟΣ	60	10733	ε. Άπαπα)Λάγκος 5)5	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	.	69	21399	ά. Σίδνευ 15)5
ΑΙΓΙΣ ΓΚΡΕΙΣ (κ.)	58	8571	ά. Ντόρμπαν 6)5	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	.	73	13753	ά. Γιβραλτάρ 12)5 διά Ράς Τανόύρα
ΑΙΓΙΣ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	67	22146	ά. Μπ. 'Άρρες 11)4 δι' Αθάναν	ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΙΥ	.	68	21426	ά. Βαλτημόρην 15)5
ΑΙΓΙΣ ΜΑΪΤ (κ.)	57	8160	ά. Παναμά 5)3	ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	.	68	21418	ά. Βερνέντ 27)4
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.)	69	9025	ά. Ρότερνταμ 17)1	ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	.	63	33375	ε. Ρότερνταμ 19)5
ΑΙΓΙΣ ΜΠΟΥΟΥΤ (κ.)	57	8361	ε. Σίδνευ 7)5	ΑΝΚΟ ΗΛΙΑΣ (δ.)	.	58	12239	ε. Ρίο Ιανέιρο 15)5
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟΡΜ (κ.)	66	22611	ά. Παναμά 7)5 δι' Αθάναν	ΑΝΝΑ (κ.)	.	47	2503	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΙΣ ΦΕΙΜ (κ.)	69	9241	ε. Τενερίφην 19)5	ΑΝΝΑ (δ.)	.	57	25441	ά. Ράς Τανόύρα 4)5
ΑΙΓΙΣ ΦΟΡΣ (κ.)	57	5943	ά. Παναμά 17)4	ΑΝΝΑ III (π.)	.	53	2236	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΚΑ ΝΤ* ΟΡ (δ.)	61	24871	ά. Χάλιερος 30)3 διά Κεμπέκ	ΑΝΝΑ M.*	.	75	15000	εις Σάντερλαντ όποι ουμπλήρωσιν
ΑΙΗΒΟΝ	66	16464	ά. Πιοκοχάμα 17)5 διά Μπριστούπαν	ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.μ.)*	61	18482	εις Πόρτ 'Ελιζαπεθ 16)5	
ΑΙΘΑΛΙΑ	52	7787	ά. Γιοκοχάμα 12)5 Καζαμπλάνκα	ΑΝΣΙΕΝΤ ΤΖΑΤΙΑΝ δ.	61	39494	ά. Χόγκ Κόρχ 17)5 διά Περσικόν	
ΑΙΘΡΑ	57	10044	ά. Κουβέτη 24)4 διά Μπ. Σαπούρ	ΑΝΣΩΝ (κυπρ. δ.)	.	59	20935	ά. Λός 'Αντζελες 9)4
ΑΙΚ. Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	67	28774	ε. Λισσαδόνα 12)5	ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	.	66	15597	ε. Τσιταγκόγκ 4)5
ΑΙΤΚ ΚΟΝ*	71	27958	ά. Φιλοδέλφεια 15)5 διά Π. Όρντας	ΑΝΤΙΠΟΝΗ (κυπρ.)	.	44	3174	ε. 'Αλεξάνδρειαν 9)5
ΑΙΤΚ ΑΡΧΩΝ	71	15665	ά. Μοντπιλ 5)3	ΑΝΤΠΑΡΟΣ	.	63	13876	ά. Μόντπιλ 10)5
ΑΙΤΚ ΕΝΤΖ.	58	10018	ά. Σιγκαπούρην 18)5 διά Ντόρμπαν	ΑΝΤΚΑΙΖΟ (δ.)*	.	59	16047	ε. Βανκούμπερ 17)4
ΑΙΤΚ ΣΑΝ	71	15672	ά. Οζάκα 9)4	ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθένων)	.	48	6259	ά. 'Αλεξάνδρειαν 8)5 δι' Ιταλίαν
ΑΙΤΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	58	10020	ά. Λίθερουλ 13)5 διά Κ. Τάουν	ΑΝΤΩΝΗΣ Η.	.	56	19221	άργει είς Πειραιά πότο 7)2
ΑΙΜΙΑΙΑ (κ.)	52	2517	άργει είς Πειραιά πότο 6)2	ΑΝΤΩΝΙΟΣ (κ.)	.	53	8202	ά. Μπ. 'Άρρες 6)11
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	47	3346	ά. Άπαπα)Λάγκος 24)4	ΑΟΥΡΕΛΙΑ (κ.)	.	56	5593	ά. Π. δρ Σπαήν 29)4
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	65	35324	ε. Ροστόν 19)5	ΑΠΗΝΑΙΩΤΗΣ	.	63	9733	ά. Γιβραλτάρ 20)4 διά Κή Γουέστ
ΑΙΤΚ ΑΜΠΙΣΙΟΝ (κ.)	56	7712	ά. Μπ. 'Άρρες 2)4	ΑΠΟΛΟΔΩΡΟΣ	.	72	13120	ά. Κόμπε 26)4 διά Σιγκαπούρην
ΑΙΤΚ ΧΟΟΥΝ (κ.)	52	6196	ά. Παναμά 6)5	ΑΠΟΛΛΩΝ *	.	68	27989	ά. Νταμπιέρ 29)4
ΑΙΤΖ ΑΙΤΛΑΝΤ (μικτό)	56	25000	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΠΟΛΩΝ	.	72	13120	ά. 'Αιβέροαν 17)5
ΑΙΤΖ ΣΙΝΖΕΡ (δ.κ.)	71	57830	ά. Αμπούργον 4)5	ΑΠΟΛΩΝΙΑΝ (κ.)	.	58	10369	ά. Βιζαγκαπατάνι 2)5 Σιγκαπούρην
ΑΙΤΖ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ.	69	51627	ά. Σιγκαπούρην 6)5	ΑΠΟΛΩΝΙΣ (δ.)	.	63	29141	ά. Κολόπο 19)3
ΑΙΤΖ ΜΟΝΑΡΚ	67	32644	ά. Παναμά 30)4 δι' Ιαπωνίαν	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	.	59	8837	ά. Χόγκ Κόρχ 1)5 διά Τουντζίν
ΑΙΤΖ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	54	7701	ά. Κωνιόπολιν 26)4	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Β (κ.)	.	43	1589	ά. Πειραιά 17)2
ΑΙΤΖ ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644	ά. Φός 11)5	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.)	.	39	3381	ά. Πειραιά 26)4 διά Βεγγάζην
ΑΙΤΖ ΝΤΟΛΦΙΝ	74	125000	ά. Κόριτον 22)3 διά Περσικόν	ΑΡΑΓΚΟΝ	.	56	10180	ά. Ρούεν 8)4 διά Βέτσιο
ΑΙΤΖ ΝΥΜΦΗ	66	23262	ά. 'Αιβέρογρον 12)5 διά Ντόρμπαν	ΑΡΓΚΟ ΚΑΣΤΩΡ	.	65	25293	ά. Κωνιόπολιν 7)5 διά Κωνσταντζαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	63000	ά. Φριπόρτ 3)5 δι' Ινδονησίαν	ΑΡΓΚΟΛΗΝΤΕΡ *	.	58	11201	ά. Σέθεν 'Αιλ. 17)5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕΥΛΟΡ δ.	75	117300	εις Χακοντάτε ίπο συμπλήρωσιν	ΑΡΓΚΟΜΑΣΤΕΡ	.	61	9037	ά. Κολούμπια ρίθερ 14)5 Ιαπωνίαν
ΑΙΤΖ ΣΗ (μικτόν)	73	57800	ά. Λός 'Αντζελες 9)5 διά Ντουμάι	ΑΡΓΚΟ ΜΕΡΤΣΑΝΤ δ.	.	53	18743	εις Ν. Υόρκην πότο 23.10.74
ΑΙΤΖ ΣΚΑΥ*	66	22362	ά. Πόρταρ 13)5 δι' Ιταλίαν	ΑΡΓΚΟ ΠΟΛΛΟΥΞ	.	66	25291	ά. Τομπά 4)5 διά Μιζουσίμα
ΑΙΤΖ ΣΚΑΥ*	66	25433	ά. Κ. Τάουν 15)5 δι' Αμπούργον	ΑΡΓΚΟΙΡΕΙΝΤΕΡ δ.	.	57	15406	ά. Γιβραλτάρ 7)5 διά Βραζιλίαν
ΑΙΤΖ ΣΚΑΥ*	68	25433	ά. 'Αλεξάνδρειαν 12)5	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	.	64	28313	ά. Χάλιφας 4)5 διά Βενεζουέλαν
ΑΙΤΖ ΣΚΑΥ*	68	25433	ά. 'Αλεξάνδρειαν 9)5	ΑΡΕΤΗ (κ.)	.	68	24894	ά. Φιλαδέλφειαν 16)5
ΑΙΚΟΥΑΜΠΑ	66	22362	ά. Πόρταρ 13)5 δι' Ιταλίαν	ΑΡΗΣ	.	57	9561	ά. Μπρούνσμπούτε 11)5 διά Ρίγκα
ΑΙΤΖ ΤΡΙΤΩΝ	65	18452	ά. Γάνδην 15)5	ΑΡΗΣ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)*	57	8620	ά. Μπαντόρ Σαπούρ 18)4	
ΑΙΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ά. Κ. Τάουν 15)5 δι' Αμπούργον	ΑΡΗΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ κ.δ.	56	8782	ά. 'Αιμπού Ντάμπι 6)5	
ΑΙΚΟΥΑΓΚΛΟΡΥ	68	25433	ά. Κ. Τάουν 15)5 δι' Αμπούργον	ΑΡΙΑΔΗΝΗ Ε. (κ.δ.)	.	62	25672	ά. Σιγκαπούρη 13)5
ΑΙΚΟΥΑΓΚΡΕΙΣ	68	25433	ά. Κ. Τάουν 15)5 δι' Αμπούργον	ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	.	57	5237	ά. Ρότερνταμ 16)5 διά Καέν
ΑΙΚΟΥΑΦΑΙΘ	68	25155	ά. Κ. Τάουν 15)5 δι' Κή Γουέστ	ΑΡΙΕΣ (π.δ.)	.	54	13432	ά. Ταυτίκο 18)4
ΑΙΚΟΥΑΜΠΕΑ	67	27168	ά. Γάνδην 15)5	ΑΡΙΕΤ				

ΑΡΚΑΔΙΑ (κ.)	58	6380	ά. Π. Λά Κρούζ 24)3 διά Π. Λίμον
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ*	75	10000	εις Σιγκαπούρην ώπο συμπλήρωσιν
ΑΡΜΑΡ (κ.)	54	9559	ά. Μπιλμπάο 16)4 δι' 'Αθάναν
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	εις Πειραιά διπό 22)1 (έπισκευαι)
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (κ.)	58	7906	ε. Πειραιά 8)5
ΑΡΝΤΕΝΑΛ (κ.)*	48	3675	ά. Σαλέρνο 17)4 διά Τριπολιν
ΑΡΟ (δ.)	56	22670	ά. Ν. 'Ορλεάνη 15)4 δι' 'Αρούμπαν
ΑΡΩΖΑ (κ.)	56	10066	δ. Κωνιτόπολιν 7)5 Μ. Θάλασσαν
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	54	1960	ά. Μπέρα 5)5 διά Μουτάσαν
ΑΡΤΑ (κ.)	56	1647	προσήρ. 20.12 Β. - 16.53 Δ. 3)5
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	75	60800	ε. Κούρα 16)4
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	64	18000	ε. Μορμυγκάδ 25)4
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	59000	εις Κολόποι 1)5
ΑΣΗΜΑΚΗΣ (κ.)	52	2180	ά. Ρόττερνταν 19)5 δι' 'Αμβούργον
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	δ. Παναμά 1)5
ΑΣΙΑΤΙΚΗ (μικτόν)	71	70482	ε. Βίλελωχφεν 5)5
ΑΣΤΥΠΗ (κ.)	50	5421	ε. 'Αποπαλάγκος 18)4
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	63	33375	ά. Χάθρη 9)3
ΑΣΤΡΟ ΒΕΝΤΣ. (κ.)*	57	3373	ά. Κόρε 17)5 διά Λά Παλίς
ΑΣΤΡΟ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)*	56	3379	ά. Δάντσιχ 18)5 δι' 'Αναμάτα
ΑΣΤΡΟΛΑΝΤ (π.)*	52	1570	δ. Γιβραλτάρ 4)5
ΑΣΤΡΟΣ	75	14500	ά. Ρίο 'Ιανέριον 3)5 Ρόττερνταν
ΑΣΤΥΑΝΑΣ (κ.)	50	13066	ά. Ρουέν 10)5 Καζαμπλάνκαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	εις Μουπάσαν 28)3
ΑΤΑΛΑΝΤ. ΕΜΠΕΡΟΡ θ.	74	138000	ά. Κ. Τάουν 9)5 Ράς Τανούρα
ΑΤΑ. ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	74	138000	ε. Π. Φόρτιν 10)5
ΑΤΑ. ΉΓΚΑ	63	15977	ά. Νηπτρόβιτ 14)5
ΑΤΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	ά. Κάργκ "Αίλ. 28)4 Σαΐντ Κρουά
ΑΤΑ. ΜΕΡΜΑΙΝΤ	54	16006	ά. Ντώρμπαν 14)4
ΑΤΑ. ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	68	48936	άργει εις Πειραιά διπό 19)1
ΑΤΑΛΑΝΤ. ΜΠΑΡΟΝ δ.	74	120000	ά. 'Αίλ. δφ. Γκραΐην 5)5 Περισκόν
ΑΤΑ. ΜΠΑΡΟΝΕΣ 5.*	74	120000	εις Οδόσαν, ώπο συμπλήρωσιν
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣ (δ.)	64	38538	ά. Κόρπους Κρίστι 7)4
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40884	ά. Κάργκ "Αίλ. 28)3
ΑΤΑ. ΦΑΛΚΟΝ	59	10389	δ. Παναμά 3)4 Ειρηνικόν
ΑΤΑ. ΦΙΟΥΡΥ	60	10389	ά. Βαλτιμόρων 10)5
ΑΤΑ. ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16291	ά. Λάς Πλάμας 26)4 Τοιταγκόκ
ΑΤΑ. ΧΕΡΙΤΑΣ	69	16291	ά. Φιλαδέλφειαν 14)5 Χιούστον
ΑΤΑ. ΧΗΡΟ	69	16320	ά. Κόμπε 23)1
ΑΤΑ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ	69	16291	ε. Ντόχα 18)5
ΑΤΑ. ΖΩΚ	69	16291	ά. Μπ. 'Αύρες 12)5 δι' 'Οδησσαν
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	ά. Τής 13)4 διά Περισκόν
ΑΤΤΙΚΑ ΣΗ (κ.)*	50	1439	ά. Ρότσεστερ 23)4
ΑΥΡΑ (κ.)*	45	1589	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.)	56	8136	δ. Κωνιτόπολιν 8)5 διά Μαργην Θάλασ.
ΒΑΛΛΕ ΝΤΕ ΠΙΚ. (κ.)	58	10057	δ. Μπρούνομπουτελ 5)5 διά Ρωσίαν
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9088	ά. Ναγκόγια 7)5 διά Ταΐθεν
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	48	4310	ε. Πόρτ Σάδι 22)4
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)*	51	2501	εις Νεάπολιν ώπο 26.6.72
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.κ.)	58	12369	ά. 'Αντεν 3)5 διά Ντακάρ
ΒΑΣΩ Μ. (κ.)	51	1019	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΕΓΟΝΙΑ (κ.)	52	6576	δ. Παναμά 11)5
ΒΕΛΕΡΕΦΟΝΤΗΣ κ.*	62	3484	ιδέ: «ΕΘΡΙΣΣΟΣ», σημ. έλληνική
ΒΕΛΑΝΤΑ	57	10311	ά. Γιοκοχάματ 23)4 διά Ταΐθεν
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2842	ε. 'Αλεξανδρειαν 15)5
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (κ.)	68	9070	δ. Κωνιτόπολιν 23)4
ΒΙΒΗ (κ.)	34	2709	ά. 'Αλικάντε 28)2 δι' 'Αλγερίον
ΒΙΚΤΩΡ (κ.)*	64	4281	ε. Μπορτών 30)4
ΒΙΚΤΩΡΙΑ I	72	18953	ά. Μπ. 'Αύρες 9)5 διά Βαρκελώνη
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (κ.)	58	8510	ά. Βρέμην 14)5 διά Στοκχόλμην
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	58	11625	ά. Σιγκαπούρη 6)12)1974
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	ά. Χάμπτον ρόδος 17)5 διά Σάντος
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.)	57	11554	άργει εις Σπέτζια διπό 10)1
ΒΙΡΓΚΟ (δ.π.)	44	10499	ά. Καρατσί 4)5
ΒΛΑΣΙΟΣ Μ. (κ.)*	48	1845	ά. Πειραιά 9)2
ΒΟΛΙΣΣΟΣ II (κ.)	55	1038	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΟΡΡΑΣ	58	11677	δ. Κωνιτόπολιν 10)5 διά Βάριαν
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	56	4027	ά. Λεμεσσόδ 6)5 Λαττάκια
ΒΡΙΣΗΣ (κ.)	57	4471	ά. Πειραιά 14)5 διά Λεμεσσόν
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	ά. Μπ. Μασάρ 2)4
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	64	33245	ά. Μ. αλ. 'Αγιαντι 19)5 Μοντεβίδεο
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	68	24894	ά. Βενετίαν 9)5 διά Πειραιά
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32231	ε. Μασσαλίαν 14)4
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	ά. Μπ. Σαπούρ 12)4
ΓΑΛΛΗΝΗ	55	9415	ά. Ημετερίταια 18)5
ΓΕΛΛΟΥΟ ΣΤΑΡ I	56	2796	ε. Τζένταν 20)4
ΓΕΡΑΠΕΙΑ (δ.)	63	3065	ά. Γιορτοπόρτ 13)5 "Οσλο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	55	1750	δ. Γιβραλτάρ 1)5 διά Τρίπ. Λιβύης
ΓΕΩΡ. Β. (κ.)	49	2755	εις Πειραιά διπό 12.7.74 (έπισκ.)
ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΩΠΗΣ (δ.)	66	30647	δ. Σιγκαπούρην 7)5 διά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κυπρ.)	58	9483	εις Βιζαγκαπατνάμ ώπο 30.9.74
ΓΕΩΡ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ κ.	68	9071	ά. Γιοκοχάμα 30)4 δι' 'Αθάναν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. Α. (κ.)*	57	1742	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡ. ΙΣΟΥΗΜΗΣ (κ.)	54	7622	ά. Κέιπ Τάουν 5)5
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)*	58	6923	ά. 'Αιμέροσαν 14)5 διά Ρίο Χαϊνα
ΓΙΟΥΡΟΜΠΑΛΑΚΕΡ (κ.)*	63	7311	ά. Ντώρμπαν 13)5
ΓΙΟΥΡΟΣΕΥΛΟΡ (κ.)*	58	4234	ά. Π. δφ. Σπαίην 30)4 Δομιν. Δημοκρ.
ΓΙΟΥΡ. ΣΚΑΥ* (κ.)	55	1275	ά. Νιούχαφεν 9)5 δι' 'Ορτόνα
ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘ. (κ.)	60	4246	ά. Λουάντα 27)4 διά Ντώρμπαν
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ. (π.)	56	1784	ά. Ντακάρ 28)5 διά Νιγηρίαν
ΓΙΩΓΑ Σ. (κ.)	54	2666	ά. Πειραιά 14)5 διά Κοντινέντ
ΓΚΑΛΑΞΥ (κ.)	59	2763	ε. Έσκουιθελ 6)5
ΓΚΑΛΑΞΥ ΘΑΙΗΘ (κ.)	57	5083	ά. Πόρτ Καρτιέ 10)5
ΓΚΙΚΑΣ (κ.)	48	2358	ά. Μπιλμπάο 15)5 δι' 'Αλεξανδρειαν
ΓΙΑΝΝΑ (δ.)	63	30690	ά. Φορκάντος 13)5 διά Λάντς 'Εντ
ΓΚΑΡΙΚΙ (μικτόν)	67	48747	ά. Γιουροπόρτ 17)5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ ι.	59	8523	ά. Ρόττερνταν 19)5
ΓΚ. ΑΡΡΟΥ (δ.)	59	23084	άργει εις Πειραιά διπό 31)3
ΓΚ. ΗΓΚΑ (δ.)	59	15397	ά. Πόρτ Τζέρον 14)5 διά Πειραιά
ΓΚΟΥΝΙ ΓΟΥΙΣ* (κ.)	56	6778	ε. Σιγκαπούρην 20)5
ΓΚΟΥΝΙ ΚΟΜΜ. (κ.)	71	2994	ά. Πειραιά 16)5 διά Γιβραλτάρ
ΓΚΟΥΝΙ ΛΗΝΤΕΡ	73	59193	εις Πειραιά διπό 4.10.74
ΓΚ. ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	56	8750	ά. 'Αποπαλάγκος 16)5
ΓΚ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ κ.	56	8750	δ. Παναμά 25)4 δι' 'Αθάναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΙΣ	57	8644	ά. Μιάσραν 9)5
ΓΚΡ. ΛΗΝΤΣΕΝ	69	22998	ά. Κό Σιχάγκ 16)5 διά Ρόττερνταμ
ΓΚΡ. ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	ά. Βομβάνη 10)5
ΓΚΡ. ΤΕΜΠΑ	66	23570	ά. Μπαντάρ 'Αμπας 3)5
ΓΚΡΕΙΣ* (κ.)	55	2999	ά. Τοιτέτια 24)4 διά Βεγγάλην
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	δ. Γιβραλτάρ 5)5 διά Ντώρμπαν
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16320	ά. Γιβραλτάρ 15)5 δι' 'Οδησσόν
ΓΛΑΥΦΑΔΑ (κ.)	55	3006	ίδε: «ΟΜΗΡΙΣ», σημ. έλληνική
ΓΛΑΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ κ. *	61	12593	ε. Ναγκόγια 14)5
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	62	12148	ά. Νιούκαστλ 9)5 δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΙΝΤ	70	11329	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 12)5
ΓΟΥΕΣ. ΗΓΚΑ μετ.	63	43	ε. Κωνσταντζαν 3)5
ΓΟΥΙΛΑΣΑΙΡ ΜΠΟΥΑ. 70	70	11025	ίδε: «ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ», σημ. έλληνική
Γ. ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.)	53	21284	εις Πειραιά διπό 15.9.74
Γ. ΙΝΣΙΠΡΕΣΙΟΝ (δ.)	57	25489	ά. Μπούλεν Μπαιν 13)5
Γ. ΚΑΙ-ΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	εις Πειραιά διπό 14)1 (έπισκευαι)
Γ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	58	10546	ά. Μπούλεν Μπαιν 15)5
Γ. ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	57	20902	εις Ρίθερ Μισσισιππήν 19)5
Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	57	20533	εις Πειραιά διπό 16)1 (έπισκευαι)
Γ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	67	22549	ε. Σπέτζια 19)5
Γ. ΝΑΥΤΙΑΣ	67	23064	ά. 'Αιμέροσαν 18)5
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΑΣ-ΙΤΟΡ	68	22513	ά. Τέμπη Μπαιν 9)5 διά Περισκόν
Γ. ΝΕΙΤΜΠΟΡ	68	23064	ά. Πέρια 30)4
Γ. ΝΕΙΤΣΑΡ	67	23064	ά. Λορ. Μαρκές 19)5
Γ. ΝΙΟΥΣ	68	22531	ά. Μόμπιλ 21)4
Γ. ΝΟΜΑΝΤ	68	22531	ά. Γκάλθεστον 31)1
Γ. ΝΟΜΠΙΑΤΥ	67	22549	ά. Ν. 'Ορλεάνη 24)4
Γ. ΝΟΟΥΑΤΣ (δ.)	69	41477	εις Πειραιά διπό 31.12.74
Γ. ΝΤΙΟΥΕΤ (μικτ.)	71	51878	ά. Γιουροπόρτ 12)5 διά Ν. 'Ορλεάνη
Γ. ΝΤΙΟΥΑΤΙ (μικτ.)	70	51878	ά. Τζεμπέλ Ντανά 2)5 διά Σεντάι
Γ. ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	54	20864	ά. Τζεμπέλ Ντανά 2)5 διά Σεντάι
Γ. ΦΑΙΗΘ (δ.)	64	49437	ά. Π. Τάπερ 1)5 διά Π. Φόρτιν
Γ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	65	49437	ά. Γιβραλτάρ 29)4 διά Περισκόν
Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	ά. Κάργκ "Αίλ 8)5 διά Γιουροπόρτ
Γ. ΧΕΡΟ (δ.)	70	100175	ά. 'Αίλ δφ. Γκραΐην 3)5 διά Περισκόν
Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	ά. Κόρ δφ. Αμάγια 28)4 Βεγγάλην
Γ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	72	102300	ά. Τέμπη Μπαιν 17)5
Γ. ΓΟΥΩΤΕΡ ΠΡΙΝΣ κ.δ.	62	23497	ά. Κολόμπια ρίθερ 11)3 διά Κορέαν

RHINE - SCHELDE - VEROLME

RSVΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ:
VEROLME, WILTON, RDM, NW, NDSM, SCHELDE
ΣΤΟ ROTTERDAM, AMSTERDAM, FLUSHING.

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΝ

ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΥΡΩΠΗΣ

36 ΜΟΝΙΜΟΙ ΚΑΙ ΠΛΟΤΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ 30 ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑΙ ΚΑΙΝΑΙ:
3200 ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΤΕΧΝΙΤΑΙ ΕΜΠΕΙΡΟΝ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΝ ΠΡΟ-
ΣΠΙΚΟΝ: ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ ΠΑΝΣΗ ΦΥΣΙΩΝ ΕΠΙΣΚΕΥΕΙΣ ΕΩΣ ΤΙΣ ΜΕΓΑΛΕΣ ΜΕΤΑΤΡΟΠΕΣ.
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΝΤΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ ΠΛΟΙΑ (ΦΟΡΤΗΓΑ, ΔΕΞΑΜΕΝΟ-
ΠΛΟΙΑ, ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ, ΠΟΛΕΜΙΚΑ, VLCC κ.λ.π.) ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΣ
ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ.

ΤΕΛΕΙΑ ΠΟΙΟΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:— ΤΑΧΥΤΑΤΗ ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ.

ΠΡΟΥΠΛΟΙΣΜΟΙ 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

ΓΡΑΝΑΔΑ	56	10180	άργει είς Πειραιά από 12)3
ΓΡΕΓΟΣ	59	10542	ξ. Χάμπτον ρόδες 15)5
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	54	11385	είς Νεάπολιν από 8.11.74
ΔΑΛΑΟΣ (κ.)	39	4569	δ. Πειραιά 1)5 δι' 'Αφρικήν
ΔΑΦΝΗ (μικτόν)	63	31289	δ. 'Αμερέσαν 14)5 διά Καναδάν
ΔΕΚΑΤΡΙΑ (κ.)	57	1977	δ. 'Απαπα(Λάγκος 28)4
ΔΕΛΦΙΑΝ (κ.)	62	12116	ξ. 'Αμβούργος 18)5
ΔΕΦΩΟΙ	68	8796	δ. Ν. 'Ορλεάνη 10)Σ Κοατζακόλκος
ΔΕΣΠ. ΠΟΝΤΙΚΟΥ (κ.)	57	10319	είς Μομπάσαν από 10.8.74
ΔΗΛΟΣ	59	9493	ξ. Ρόττερνταμ 19)5
ΔΗΛΟΣ I. (π.)*	57	1177	ξ. Πειραιά 17)5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1651	είς Δάγος Νιγηρίας από 20)4
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μικτόν)	71	38172	δ. Γιβραλτάρ 23)4 Κουόν 'Αιλ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. &	53	13173	δ. Ναυαγία 13)5 δι' Ειρηνικών
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967	δ. Πειραιά 8)5 διά Μασσαλίαν
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	52	8202	δ. 'Απαπα(Λάγκος 6)5
ΔΙΟΝΥΣΟΣ II (κ.)	54	2756	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	54513	δ. Βαλτιμόρην 8)5 διά Λαθάν 'Αιλ.
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	65	21449	ξ. Σάντος 19)5
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	ξ. Πειραιά 10)5
ΔΡΟΣΙΑ	55	2983	δ. Μαρακάσιμον 15)4 διά Π. Καμπέλλο
ΔΡΙΕΥΣ	58	8431	δ. Ντόρμπατ 28)4 δι' Ισπανίαν
ΔΡΟΙΟΣ (δ.)	67	43231	δ. Π. Αρθουρ 6)5
ΔΩΤΩ	68	35191	δ. Ναυαγία 1)5
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	58	9431	δ. Ναυαγία 6)4 δι' 'Αθάναν
ΕΒΡΟΣ	63	15983	δ. Χιούστον 6)3 διά Κλαπέντα
ΕΘΝΙΚ (δ.)*	75	132000	δ. Ναγκόγιας 28)4 διά Περιοκόν
ΕΙΡΗΝΗ Γ.*	51	3065	δ. Χιούστον 22)4 δι' 'Ακαζούτλαν
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ξ. Λιασθάνων 10)5
ΕΚΟΥΙΤΥ (δ.)*	52	15623	δ. Σάντος 14)5 διά Μπέλεμ
ΕΚΤΩΡ (κ.)*	72	4801	ξ. Θάντερ Μπαϊ 12)5
ΕΑ ΙΝΚΑ (π.)	53	2007	ξ. Φός 1)1
ΕΔΕΙΣΤΡΙΑ III (κ.)	52	2553	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΔΕΙΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΔΕΙΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	δ. Κων(πολιν 8)5
ΕΛΕΚΤΡΑ Ε (δ.κ.)	57	15729	ξ. Λιονίριαν 18)5
ΕΛΕΝ*	67	27989	ξ. Μομπάσαν 7)5
ΕΛΕΝΑ (κ.)*	52	2673	δ. 'Απαπα(Λάγκος 17)5
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	58	20830	άργει είς Πειραιά από 26.11.74
ΕΛΕΝΑ ΣΤΑΡ (κ.)	57	3436	δ. Γιβραλτάρ 15)5 δι' 'Αλγέριον
ΕΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	8159	δ. Ντόρμπατ 4)5 διά Ρόττερνταμ
ΕΛΕΝΙΑ	63	5206	ξ. Σπέτζια 7)5
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17830	δ. 'Αδελαΐδα 16)4 διά Μπάραν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ δ.*	74	132034	ξ. Λιασθάνων 2)5
ΕΛΙΚΩΝ (κυπρ.)	58	8370	δ. Ντόχα 16)5
ΕΛΙΣΑΒΕΤ (κ.)	39	4996	δ. Ματακαρ 3)5
ΕΛΚΙΝΑ (κ.)	57	6309	δ. Αμβούργον 15)5 διά Π. Λίμον
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΑ δ.*	75	59000	είς Χιροσίμα, ύπο συμπλήρωσιν
ΕΛΛΗΝ 2 (κ.)	52	8194	δ. Καζαμπλάκων 7)3
ΕΛΛΗΝ	56	10312	άργει είς Πειραιά από 31)3
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	61	10080	είς Πειραιά 12)3 (έπικενταν)
ΕΛΛΟΝΑ (π.)*	62	12230	δ. Π. δρ. Σπάιν 6)3 δι' 'Αθάναν
ΕΛΜΠΕΛΛΑ (κ.)	54	6503	δ. Βρέμην 18)4
ΕΛΑΝΑ (κ.)	58	8374	δ. Λος 'Αντζελ'ες 1)5 διά Τογιάμα
ΕΛΠΙΔΑ (κ.)	56	8382	δ. Γενεβαίαν 3)12,74
ΕΛΤΙΝΑ (κ.)	56	10774	ξ. Μουρούραν 18)5
ΕΜΜΑΝ. ΜΑΡΚΟΥ	60	8539	δ. Η. ντε. Μπούκ 7)5 διά Μάλταν
ΕΝΑΡΞΙΣ (κ.)	57	8960	δ. Πειραιά 18)1 διά Κούδαν
ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)*	48	26180	δ. Ν. 'Ορλεάνη 13)5 Κιουρασό
ΕΞΟΤΙΚ (μικτόν)	70	70619	ξ. Βιτόρια 14)4
ΕΠΙΚ (μικτόν)	58	30380	άργει είς Πειραιά από 4)2
ΕΠΙΚΟ (δ.)	60	12898	δ. Ράς Τανούρα 14)4
ΕΡΓΙΝΑ Β. (κ.)	55	2472	δ. Πειραιά 26)4 διά Πάτραν
ΕΡΜΗΣ	72	16055	δ. 'Οκλαντ 2)5 διά Μπ. 'Αύρες
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μικτ.)	67	34827	δ. Κόρπους Κρύστι 1)5
ΕΡΟΙΚ	64	23936	δ. Βανκούδερ 14)5 διά Κόνι
ΕΡΟΙΚ ΣΕ'ΥΛΛΟ Κ.*	57	1368	δ. Γιβραλτάρ 15)5 διά Μπιλμπάο
ΕΡΟΙΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ Κ.*	52	1599	δ. Πειραιά 11)5 δι' 'Αλγέριον
ΕΣΠΕΡΟΣ	57	10317	άργει είς Πειραιά από 8)3
ΕΣΣΕΣ	57	4023	δ. Σουλίδας 29)4 διά Μπάραν
ΕΤΤΟΡΕ (κ.)	56	1375	δ. Ρουνί 8)5 διά Μπισάου
ΕΥΑ	57	6046	ξ. Μπάρι 30)4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ (κ.)	60	8462	ξεων λας Πάλμας 25)1
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.)	39	3971	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.)	49	1502	ξ. 'Αιπού Ντάμπι 12)5
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38339	δ. Πειραιά 23)4 διά Τουάψ
ΕΥΕΝΙΑ (δ.)	64	34827	ξ. Σιγκαπούρην 1)4
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	72	129260	ξ. Χάμπτον ρόδες 11)4
ΕΥΓ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	56	30158	ξ. Πειραιά 27)4
ΕΥΓ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	70	96775	άργει είς Πειραιά από 20)2 (έπισκευα)
ΕΥΔΟΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)*	57	3826	σ. Λορ. Μάρκες 9)5 διά Κ. Τάουν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ξ. Σιγκαπούρην 11)5
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 10)5
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Πιονισχάριον 1)5 διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ			

ΚΑΠ. Δ. ΓΚΡΕΓΟΣ κ. 57	9060	δ. Κων(πολιν 24)4			4210	α. "Απαπα)Λάγκος 14)5 δι' Αμπτζάν
ΚΑΠΤ. ΔΗΜΟΣΘΕΩΝΗΣ 65	18995	δ. Σιγκαπούρην 2)5 δι' Ινδίαν			2135	α. 'Αλεξάνδρειαν 11)5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ* 53	5789	δ. Κέπι Τάουρη 10)4				
ΚΑΠΤ. ΠΑΥΑΟΥ (κ.) 47	3340	δ. Πειραιά 5)5 διά Τρίπολιν				
ΚΑΠΤ. ΖΣ. ΤΣΑΒΑΡΗΣ 52	7597	δ. Μπαντάρ Σαπούρη 17)4				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ* 60	9152	ε. Τσιμπά 29)4				
ΚΑΡΙΝΑ	9072	είς Λομπίτο από 16)1				
ΚΑΡΜΕΝ ΦΟΝΤΑΝΑ κ.* 41	1598	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΚΑΡΝΤΙΦ (δ.)	55	21075 ε. Ν. 'Υόρκην 18)5				
ΚΑΡΟΛ*	57	13314 ε. Ράς Τανούρα 13)5				
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13246 δ. Μπάσαρην 21)4				
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879 δ. Πειραιά 15)5 διά Κωνστάντζαν				
ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.)	57	2467 ε. Κων(πολιν 15)5				
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	57	20564 δ. Μπούλεν Μπαή 14)5				
ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ (κ.)	49	2340 ε. Πειραιά 15)5				
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ. (κ.)*	47	7011 δ. Βρεγκάτη από 29.1.72 δργεί είς Πειραιά από 29.1.72				
ΚΑΤΙΑ (κ.)	55	8447 δ. Γιεραλτάρη 16)5 διά Καζαμπλάνκα				
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537 ε. 'Αλεξάνδρειαν 11)5				
ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κ.δ.)	53	10339 ε. "Εμβέν 10)5 διά Σ. Ντομίγκο				
ΚΕΑ	58	13996 δ. Μπάραν (30)4				
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτ.)	57	17180 ε. Ρίο 'Ιανέρο 11)5 δι' Εμδεν				
ΚΕΦ ΗΓΚΑ (κ.δ.)	59	12597 ε. Πειραιά 8)2				
ΚΕΦ ΠΕΤΕΡ (χ.δ.)	58	13533 είς Φλώσιγκ 28)11				
ΚΕΦ ΧΩΚ (δ.κ.)	60	12971 δ. Παναμά 14)4 δι' Ειρηνικόν				
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	59	24333 δ. Ν. 'Ορλεάνην 1)5 διά Κιουρασό				
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΠ. (κ.)	61	8198 δ. Όζακα 29)4 δι' Αθάναν				
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16563 δ. Κοατζακούλκος 10)5 διά Τούδεπαν				
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ 6.	66	52870 δ. Τένεν Τέρη 25)4				
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	56	21131 ε. 'Αλεξάνδρειαν 11)5				
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	33445 δ. Χιούδον 30)4 διά Μπ. Μπαή				
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	58	20487 δ. Κων(πολιν 3)3 διά Τουρκίαν				
ΚΙΚΗ (κ.)	57	9723 δ. Ρόπτερντην 6)1 διά Κούδαν				
ΚΙΝΑΡΟΣ	49	8328 δ. Τενερίφη 3)5				
ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.)	58	5854 δ. Βηρυτών 29)3 διά Λατάκια				
ΚΙΕΩΝ (δ.)*	59	16217 δ. Βούμην 9)5 διά Γοκοχάμαν				
ΚΟΜΜΕΝΣΜΕΝΤ (κ.)*	59	5515 δ. Σιγκαπούρην 28)2 διά Περσικόν				
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ 71	16182	ε. Κολούμπια ρίθερ 16)5				
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ 71	38847	δ. Νάρθικ 20)5 διά Ρόπτερνταμ				
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ 70	25139	δ. Βανκούμπερ 15)5 διά Βραζιλίαν				
ΚΟΝΚΟΡ. ΓΚΑΕΝ	57	8545 δ. Ν. 'Υόρκην 10)5 διά Ντουμπάτη				
ΚΟΡΑΗΣ	60	10530 δ. Χάμπτον ρόδης 1)5 διά Ταμπικό				
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122 ε. Τεργέστην 18)5				
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370 ε. Πειραιά 18)4				
ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ*	51	2491 ε. "Απαπα)Λάγκος 13)5				
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	72	16313 δ. Μοριουσκόν 1)5 δι' Ιαπωνίαν				
ΚΟΡΣΑΙΡ'	62	15000 ε. Νταμπιέρ 14)5 δι' Οζάκαν				
ΚΟΡΩΝΑ ΑΝΤΑΡ. δ.* 53	12504	δ. Ν. 'Υόρκην 10)4 δι' Αρούμπαν				
ΚΟΡΩΝΑ ΔΕΔΑΤΑ (δ.) 54	11250	ε. Ν. 'Ορλεάνην 6)5				
ΚΟΡΩΝΑ ΕΝΕΡ. (δ.)* 57	20728	ε. Κοατζακούλκος 30)4				
ΚΟΡΩΝΑ ΚΑΝΥΟΝ 8.	57	12.316 δ. Σάντος 4)5				
ΚΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ δ..	57	12106 ε. Μόντιλ 13)5				
ΚΟΡΩΝΑ ΦΟΡΕΣΤ δ.* 57	11173	ε. Παναμά 14)5				
ΚΟΡΩΝΙΑ	71	11826 δ. Σιμίζου 15)4 διά Σακάλ				
ΚΟΣΜΑΡΙΑ (κ.)	49	3378 ε. "Απαπα)Λάγκος 6)2				
ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	57	13760 δ. Παναμά 26)4 διά Μανζανίλο				
ΚΟΣΜΑΣ (κ.)*	54	6569 δ. Κουβέντη 19)4 διά Μπ. Σαπούδη				
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	57	30332 ε. Πειραιά 9)5				
ΚΟΣΤΑΙ ΤΕΞΑΣ (δ.)	58	25271 δ. Παναμά 9)5				
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (δ.)*	75	16000 είς Γκότεμπεργκ, υπό συμπλήρωσιν				
Κ. ΟΦ ΑΜΠΕΛΟΣ (κ.)* 60	5993	ε. 'Άσοντόν 28)4				
ΚΟΥΡΙΕΡ (δ.)	57	23102 ε. Κολόμπη 19)3				
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	57	24233 ε. Πούντα Καρντόν 14)5 διά Γένοβαν				
ΚΡΗΤΑΝ ΛΑΙΦ (κ.)	56	9943 ε. Μπάραν 3)5				
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΗΤΣ δ. 57	13110	δ. Ράς Τανόρα 3)5				
ΚΡΗΤΑΝ ΣΤΑΡ κ.δ. 55	19674	ε. Σιγκαπούρην 26)4				
ΚΡΗΤ. ΦΛΑΟΥΕΡ κ.δ. 60	24484	δ. Ντόμπαν 29)4 διά Περσικόν				
ΚΡΗΤ. ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.) 56	8477	δ. Τζεμπέλ Ντινά 19)5 Π. Σουδάν				
ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ κ. 58	8547	ε. Μπάραν 23)4				
ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΟΥΠ (κ.) 47	1860	δ. Πειραιά 12)5 διά Γαλάτσι				
ΚΡΙΟΣ II (κ.)	48	6800 δ. Γιεραλτάρη 7)5 διά Λάγκος				
ΚΥΘΝΟΣ	57	13895 δ. Χιούδον 16)4 διά Ταμπικό				
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16563 δ. Κριστιανσάν Σ. 9)5				
ΚΥΜΑ (δ.)	59	24369 δ. Μπωμόν 11)5 δι' Αρούμπαν				
ΚΥΜΟ (δ.)	56	24234 δργεί είς Πειραιά από 19.10.74				
ΚΥΝΘΙΑ	71	11801 δ. Κούς Μπαή 4)5				
ΚΥΠΡΙΣ (κ.)*	57	8935 δ. Χάρην 18)5 διά Ν. Αμερικήν				
ΚΥΡΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)* 57	11978	δ. Γιουροπόρη 17)5 διά Βρεμηνή				
ΚΥΡΑΒΑΝΘΙΑ (κ.)	54	8532 ε. Ρόπτερντην 10)5				
ΚΥΡΑΡΗΝΗ (κ.)	59	4210 δ. "Απαπα)Λάγκος 14)5 δι' Αμπτζάν				
ΚΥΡΙΑ (κ.)*	51	2135 δ. 'Αλεξάνδρειαν 11)5				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ II (κ.) 47	3213	δ. 'Αλεξάνδρειαν 14)4 δι' Ελλάδα				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.) 64	34827	είς Πειραιά από 12)2				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.) 57	7150	δ. Μπέρα 15)5				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.) 51	2430	δ. Ν. 'Ορλεάνην 13)4				
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝ. (κ.) 58	8847	δ. Γιεραλτάρη 13)5 διά Ματαντί				
ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	55	8281 δ. Ντάρμπαν 3)5 δι' Ινδίαν				
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.) 53	11230	άργει είς Πειραιά από 1.3.74				
ΛΑΙΔΗ ΣΑΛΛΑ(κ.)*	51	2372 δ. Πειραιά 2)5 διά Μόκονον				
ΛΑΙΔΟΝ ΟΦ ΜΥΚΟΝ. κ. 50	2494	δ. Γιεραλτάρη 9)4				
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	59	27462 ε. Ν. 'Ορλεάνην 15)5				
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339 ε. 'Αγ. Βικέντιον 17)4 Ιαπωνίαν				
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	63	34185 ε. Ν. 'Υόρκην 18)5 δι' Αρούμπαν				
ΛΑΜΑΝΤ (κ.)	66	11468 ε. Π. Κεύπλα 9)5				
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338 ε. Ράς Τανούρα 26)4				
ΛΑΝΤ (κ.)	49	1395 δ. Σπέτζια 3)5 διά Καράρα				
ΛΑΟΥΡΑ Β. (κ.)*	53	4314 δ. Τένταν 18.6.1974				
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	56	23880 δ. 'Αρακαζό 6)5				
ΛΑΣ (κ.)	51	1544 δ. Λελέδες 7)5 διά Μπουργκάς				
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8801 δ. Μπιλιτάρο 7)5 διά Κάτιουν				
ΛΕΝΑ ΤΡΑΝΣΟΣ. (δ.)	61	12702 δ. Κιουρασάο 14)5				
ΛΕΝΙΩΝ (κ.)	56	4801 ε. Ντακάρ 6)5				
ΛΕΝΤΑΣ (κ.)*	57	8854 δ. 'Αμβούργον 28)4 διά Κάτιουν				
ΛΕΠΑΝΤΩ (δ.)*	59	16721 είς Μπωμάντ 24)3				
ΛΕΩΝΙ (κ.)	65	2411 ε. Λάς Πάλμας 20)5 διά Λάγκος				
ΛΕΥΤΕΡΗΣ (κ.)	58	8695 ε. Μεσσαλίαν 2)4 διά Σούζα				
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	33221 δργει είς Πειραιά από 31)3				
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ 57	10499	ε. Πλότος 6)5				
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	33221 δ. Γιοκοχάμαν 19)5 διά Φιλιππίνες				
ΛΗΓΚΡ (π.)	61	8760 δ. Παναμά 22)3 δι' Αθάναν				
ΛΙΖΑ	64	2817 δ. Μόντιλ 29)4				
ΛΙΑΛ (π.)	50	2734 δ. Βάρρι 2)4 διά Λουάντα				
ΛΙΙΣ	60	3717 δ. Φιλαδέλφειαν 7)5				
ΛΙΤΣΑ (κ.)	57	2569 ε. "Απαπα)Λάγκος 19)4				
ΛΟΙΠΑΝΤΑ (δ.)	57	20730 ε. Ντάρμπαν 19)5 διά Περσικόν				
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (δ.)	58	27526 ε. Μπόννι 15)5 διά Λάντς Έντ				
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	58	27466 ε. Γκάλθεστον 9)5				
ΛΥΡΙΚ	64	29396 ε. Παρασκευή 2)5				
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646 δργει είς Πειραιά από 20)3				
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16808 δ. Κοσίν 17)5 διά Περσικόν				
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΩΣ (κ.)	47	5010 ε. 'Αλεξάνδρειαν 13)5				
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ ΣΠ. (κ.)	51	7126 δ. Ρόπτερντην 16)5 διά Μπιλιτάρο				
ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)	47	2730 ε. Π. Σαΐδ 25)3				
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	60	13592 δ. Γουεστέρντορ 4)5 δι' Ιαπωνίαν				
ΜΑΙΡΗ ΔΟΥ. (κ.)	58	24065 ε. Μασσαλίαν 9)5 (έπισκευα)				
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	130000 ε. Λιοσίδην 29)4 διά Περσικόν				
ΜΑΙΤΣ-ΣΤΡΟΣ	69	18923 ε. Βανκούμπερ 16)4 διά Κίναν				
ΜΑΙΗΦΟ. ΛΟΓΙΑΛΥΤ δ. 54	12123	δργει είς Σπέτζια από 9.9.74				
ΜΑΙΗΦΕΡ ΠΡΕΣΤΙΤΖ . 54	16010	δ. Γιεραλτάρη 17)5 διά Νεάπολιν				
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ	56	12724 δ. Μοιτάσσαν 30)4				
ΜΑΛΑΓΙΑ (δ.π.)	49	18082 δργει είς Πειραιά από 15.12.74				
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	58	22286 είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΑΝΤΟΥΛΑΣ (κ.)	52	2352 δ. Κων(πολιν 11)5				
ΜΑΝΩΛΗΣ Μ. (κ.δ.)	54	12948 δ. Παναμά 7)5 δι' Αλγερίαν				
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ*	45	14132 δ. Παναμά 7)5 δι' Τανούρα				
ΜΑΡΑΝΑΡ (κ.)	61	1266 δ. Λιθόρνι 2)5 διά Σκίκντα				
ΜΑΡΒΕΛΑ (κ.)	57	10173 δ. Μοιτάσσαν 30)4				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Μ. (π.)*	54	3709 δ. Παναμά 14)5 διά Πουνταρέας				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΤΟΥ (κ.)	41	3307 δ. Κων(πολιν 20)2				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΑΡΗ 66	18231	δ. Χιροχάτα 15)4 διά Κασίμα				
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ Χ. (κ.)						

ΜΑΡΙΑΝΙΚ (κ.)*	44	2783 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΠΕΡΤΗ ΜΑΙΚΕΛΣ	65	4636 ἀ. Σικάγον 11)5 Ριθ. Μέντγουαϊ
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299 ἀ. Τένταν 14)5 διά Ν. Αφρικήν	ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	57	20464 Ἑ. Μπ. Μπαι 28)4
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΜΑΡΙΑ	57	9852 ἀ. Αμβούργον 26)4 διά Ριο Γκράντε	ΜΠΗΚΟΝ (δ.)	59	22779 ἀργεὶ εἰς Πειραιάς από 14)3
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.δ.)	55	21685 ἀ. Αλεξανδρείαν 16)3	ΜΠΛΑΚ ΜΠΙΑΝΤΕΡ δπ*	57	12113 ἀ. Λός Αντέλες 15)5 Μπ. Μασάρ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	74	119811 ἀ. Μπούλεν Μπαι 14)5	ΜΠΛΟΚΛΑΝΤ(κ.)*	66	3013 ἀ. Ρουέν 10)5 διά Ντουάλα
ΜΑΡΙΝΑ Μ. (κ.)	57	5773 ἐ. "Απατα" Δλγκός 2)4	ΜΠΟΝΝΑΡΤ (κ.)	58	3399 ἀ. Λούδηνον 8)5 διά Μάλταν
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ III (δ.)	55	12597 ἀργεὶ εἰς Τραπάνι από 1)5	ΜΠΟΡΑ (κ.)	58	1226 ἀ. Ντόρντρεχτ 3)5 διά Ἀρχάγγελον
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (κ.δ.)	54	20794 εἰς μεταφοράς Ἐρ. Θαλάσσης	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠ. (δ.)	64	34056 ἀ. Σαθόνα 22)4
ΜΑΡΙΝΑ Τ. (κ.)*	57	8903 ἀ. Γιθραλτάρ 1)5	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΡ. π.*	50	6307 Ἑ. Ρότερνταμ 15)5
ΜΑΡΙΝΑΤΡΟΥ (δ.κ.)	55	11193 ἀργεὶ εἰς Τρίνινταν από 25)4	ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΙΕ δ.	59	22844 ἀ. Πόρτλαντ (Με) 27)2 Ἀρούμπαν
ΜΑΡΙΝΗΡΙ (δ.π.)	51	10216 Ἑ. Συγκαρόφην 14)1 Π. Σαμοῦ	ΜΠΟΥΜΠΟΥΑ, ΦΑΙΘΗ	57	9604 εἰς Μόμπασαν 18)5
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)*	53	12991 ἀργεὶ εἰς Πειραιάς από 15.7.74	ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)	53	21577 ἀ. Πειραιάς 29)4
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	51	7977 ἀργεὶ εἰς Πειραιάς από 31.8.74	ΜΠΡΑΙΤΣ ΣΚΑΥ (κ.)	55	1308 ἀ. Ἀλεξανδρείαν 1)4 διά Ἑλλάδα
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.)	53	11310 Ἑ. Πειραιᾶ 25)3	ΜΠΡΑΚΕ (κ.)	58	3669 Ἑ. Λάρνακας 5)5
ΜΑΡΙΤΣΑ III (π.)	65	10596 ἀ. Ρότερνταμ 17)1 διά Κούθαν	ΜΠΡΙΓΙΑΝ	51	2633 εἰς Πειραιάς από 24.12.74
ΜΑΡΙΧΕΡΟΝ (δ.π.)	59	12795 Ἑ. Καράτα 9)4 διά Κόπερ	ΜΠΡΙΤΤ (κ.δ.)	54	2510 ἀ. Ρότερνταμ 10)5 Γκόττεμπουργκ
ΜΑΡΙΩ	65	17238 Ἑ. Μπαρμάντος 4)5 Μπ. Αὔρες	ΜΥΘΙΚ (μικτός)	67	39617 δ. Λαμαζά 25)4 διά Ἰαπωνίαν
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	61	12011 Ἑ. Αμβούργον 19)4	ΜΥΚΑΛΗ (δ.)	62	28395 Ἑ. Γοκαλού 17)5
ΜΑΡΔΕΝΑ (κ.δ.)*	59	13596 Ἑ. Γιθραλτάρ 13)5 διά Ἀρούμπαν	ΜΥΡΙΑΜ Ο. (κ.)*	52	2823 Ἑ. Πουνταρένας 20)4 διά Μάντα
ΜΑΡΝΑ (δ.)	54	16573 ἀργεὶ εἰς Γάνδην από 10)3	ΜΥΡΩΝ	64	1748 δ. Α. Μπουκάταν 1)5 διά Μπορντώ
ΜΑΡΥΤΟΜΙΑ (κ.)	61	7863 Ἑ. Πόρτ Κελάγκ 29)4 διά Ρότερνταμ	Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11026 Ἑ. Κασιούδης
ΜΑΤΣΕΣΙΚ (δ.)	65	34185 ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶς από 4)2	ΝΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ κ.	62	9354 Ἑ. Γδύνια 7)5
ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8855 Ἑ. Βρινθίσιον 18)5	ΝΑΙΓΑΝΤ	75	35561 ἀ. Αμστερνταμ 16)5 διά ΗΠΑ
ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231 Ἑ. Πειραιᾶ 10)4 (ἐπισκευαί)	ΝΑΤΑ (δ.)	59	23785 ἀ. Ράς Τανούρα 27)4 διά Μονρόβια
ΜΕΘΟΔΙΚ (μικτός)*	66	39617 εἰς Ελευσίνα από 18)2 (ἐπισκ.)	ΝΑΥΑΡΙΝΟ	57	9990 ἀ. Τζένταν 30)4
ΜΕΛΙΑΣ	59	3372 Ἑ. Ορλέανη 10)5 Π. "Εξεργκλέ"	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)*	75	120000 εἰς Τσού, υπό συμπλήρωσιν
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652 Ἑ. Βοστώνην 8)5	ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	65	36066 δ. Γιθραλτάρ 20)2
ΜΕΛΠΟ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780 Ἑ. Φόλεϋ 14)4 διά Μπαχρέιν	ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	69	9241 ἀ. Αμβέρσαν 29)1
ΜΕΝΤΜΑΡΕ (κ.)*	55	3883 Ἑ. Αμέρεσσαν 14)5	ΝΕΑ ΤΥΧΗ (π.)*	51	1348 ἀ. Βαλτιμόρην 11)5 διά Ἀρούμπαν
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΤΑΡ κ.	52	1190 Ἑ. Μαλάγκα 26)4	ΝΕΑΝΠΟΛΙΣ (δ.)	58	24068 εἰς Πειραιάς από 19)1
ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (π.)*	61	9194 Ἑ. Μπ. Αὔρες 10)5	ΝΕΔΔΑ (κ.)	61	1460 δ. Γιθραλτάρ 14)5 διά Βηρυτόν
ΜΕΣΙΣ (δ.)	59	22681 Ἑ. Ριο "Ιανέρη" 9)5	ΝΕΔΩΝ (κ.)	55	3709 δ. Ορλέανη 19)4 διά Ντουάλα
ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)	47	2740 εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	47	1551 δ. Ρότερνταμ 18)5
ΜΕΣΣΕΝΤΖΕΡ (π.δ.)	59	30187 Ἑ. Χονολούλου 9)5	ΝΕΑΥ Π. (δ.)	57	12648 δ. Γκραίνη ζιάθο 3)5 διά Μπόννυ
ΜΕΣΣΗΝΗΑ (κ.)	48	1420 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΕΝΗ (κ.)	59	3407 Ἑ. Αμέρεραν 19)5
ΜΕΣΣ. ΑΝΔΡΕΙΑ (δ.)	65	50798 δ. Συγκαπόρην 14)5 διά Ντουμάτι	ΝΕΓΙ. ΑΝΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	58	29262 δ. Πειραιάς 17)5
ΜΙΑ	74	15000 δ. Πλαναμά 12)5 διά Ειρηνικόν	ΝΕΠ. ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	72	5419/ δ. Γιθραλτάρ 16)5
ΜΗΛΟΣ (κ.)	50	3364 Ἑ. Κόπερ 8)5	ΝΕΠ. ΕΝΕΡΤΖΥ (π.δ.)	58	29141 εἰς θέσην 19.12. B. - 68.06. Δ. 13)5
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ κ.	52	7731 Ἑ. Ριο "Ιανέρη" 11)5	ΝΕΠ. ΚΟΡΑΖΙΟΥΣ (δ.)	58	27155 δ. Υόρκην 13)5 διά Κιουρασάο
ΜΙΑΝΤΟΣ (δ.)*	75	59000 εἰς Τσουρουμί υπό συμπλήρωσιν	ΝΕΠ. ΝΤΟΝΤΑΕΣ (δ.)	56	19821 δ. Πούντο Κουσίλο 29)4 διά Ήντζαρ
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)*	51	6391 Ἑ. Λάς Πλάμας 23)5 διά Κόπακρου	ΝΕΠ. ΦΡΕΝΤΙΣΙΠ (δ.)	55	23930 ε. Πειραιᾶ 10)5
ΜΙΜΗ ΜΕΘΕΝ. (κ.)	56	5485 δ. "Αντεν" 12)5 διά Σαφάγκα	ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ*	65	27960 δ. Νταμπτέρ 12)5 διά Κούρε
ΜΙΜΗΣ Η. ΠΑΠΑΔ. κ.	68	9069 δ. Κόμπε 20)4 διά Αθάναν	ΝΕΠΤΟΥΝΥ	67	15996 δ. Μπλούφ 8)5
ΜΙΜΙΚΑ Μ. (δ.κ.)	50	25305 δ. Κων/πολιν 14)5 διά Κωνσταντζαν	ΝΕΣΟ (δ.)*	57	12907 ἀργεὶ εἰς Φάλμουθ από 18)3
ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	56	8782 εἰς Αμέρεραν από 13.12.74	ΝΕΣΙΟΣ	64	16073 δ. Κων/πολιν 14)5 διά Πότι
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.)	39	3486 δ. Κων/πολιν 27)3 διά Μ. Θάλασσαν	ΝΕΤΤΟΥΝΟ (δ.)*	55	11018 δ. Η. Ορλέανη 16)5
ΜΙΝΟΥΤΣΙ (κ.)	48	8388 Ἑ. Καλκούττα 2)5	ΝΕΦΕΛΗ	58	24152 δ. Λά Σαλίνα 17)5 διά "Αγ. Φραγκ.
ΜΙΝΩΑ (κ.)	53	1980 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΕΦΕΛΗ	64	10864 δ. Π. ντέ Μπούκ 30)4
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68631 Ἑ. Γιοκογάμα 10)5 διά Περσικόν	ΝΕΦΟΣ (μικτός)	67	54502 δ. Κιουρασάο 15)4 διά Περσικόν
ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΑ	58	13257 δ. Ρότερνταμ 17)5 διά Γδύνιαν	ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234 δργεὶ εἰς Πειραιᾶς από 23.12.74
ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ	54	11743 Ἑ. Αμέρεραν 16)5	ΝΙΓΗΡΙΑ (κ.)	58	3897 δ. Λουάντα 2)5
ΜΙΝΩΣ (δ.)	57	21229 ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶς από 2)4	ΝΙΚΑΝΑ (κ.)	29	1943 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)*	56	8590 Ἑ. Βούδαν 3)5	ΝΙΚΕ (κ.)	55	9689 δ. Βαρκελώνη 7)4
ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	69	9241 Ἑ. Ντουμπάτι 12)5	ΝΙΚΗΤΑΣ (κ.)	44	2289 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	58	993 δ. Σπέτζια 17)5 διά Π. Σαΐδ	ΝΙΚΟΛΑ	68	9034 δ. Ναγκόγια 23)4 διά Μόντρεαλ
ΜΙΤΣΑ Κ. (κ.)*	57	4040 δ. Αμέρεραν 16)5 διά Τενερίφην	ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)*	57	1368 δ. Γιθραλτάρ 10)5 διά "Ελσινγκποργκ
ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	59	26737 Ἑ. Γκαλεστον 23)4	ΝΙΚΙΑΣ Κ. (π.)*	68	86521 δ. Κάρυκ "ΑΙΔ. 24)4 διά Ντιόρμπαν
Μ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ δ.	65	28313 Ἑ. Πουέρτο Μιράντα 15)5	ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	58	13488 δ. Τεργέστην 1)4 διά Θέουτα
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.)*	75	60900 εἰς Χιροσίμα, υπό συμπλήρωσιν	ΝΙΚΟΣ (κ.)	57	1524 δ. Μπάρρο 8)5 διά Ρουμανίαν
ΜΙΧΑΗΑ Δ. (δ.)	53	11289 δ. Ν. Ορλέανην 4)5	ΝΙΚΟΣ Χ. (κ.)	50	3827 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΧΑΗΗΣ	74	10067 δ. Π. Λίνκολν 8)5 διά Ιαπωνίαν	ΝΙΝΦΕΟ (δ.)*	52	12975 ίδε: "ΑΙΔΗ", διά μετανομάσθη
ΜΟΣΧΑΝΩΘ (κυπρ.)	51	3386 δ. Βάρρι 17)3 διά Λουάντα	ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16563 δργεὶ εἰς Φάλμουθ από 12)3
ΜΟΤΟΡΙΑ (κ.)*	56	8777 δ. Βαρκελώνην 11)5	ΝΟΡΔΕΡΝ Α'ΙΣ (κ.)	60	4113 δ. Ρότερνταμ 12)5
ΜΟΥΝΤΡΑ (κ.)*	66	2179 δ. Μασαλάν 10)5 διά Αστόντ	ΝΟΡΔ. ΓΙΟΥΝΤΗ (δ.)	58	20451 εἰς Πειραιάς από 21.11.74 (ἐπισκευαί)
ΜΠΑΖΙΑ III	67	18459 δ. Βανκούσθερ 30)4 διά Ιαπωνίαν	ΝΟΡΔ. ΝΤΚΑ μετ.	63	14800 δ. Βιτόρια 1)5 διά Φιλαδέλφειαν
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΗ (κ.)	61	1146 δ. Γιθραλτάρ 14)5 διά Κατάνια	ΝΟΡΔ. ΚΟΓΚΕΡΟΡ δ.	58	18183 δ. Πειραιάς 22)3 (ἐπισκευαί)
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΚΑΥ' (κ.)	62	1087 δ. Αμέρεραν 24)4	ΝΟΡΔ. ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18180 εἰς Πειραιάς από 3.11.74 (ἐπολ. 2)
ΜΠΑΡΑΚΟΑ (κ.)	55	9242 δ. Πλαναμά 14)5 διά Κούθαν	ΝΟΡΔ. ΝΑΙΓΑΝΤ	67	22549 δ. Γιθραλτάρ 17)5 διά Κάμπαρ
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)*	63	25340 δ. Χάμπτον ρόδι 15)5 διά Ἀρούμπαν	ΝΟΡΔ. ΤΖΟΥ' (δ.)	64	38649 δ. Τεργέστην 7)5 διά Ράς ές. Σιδέρ
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	53	1362 δ. Πειραιᾶ 15)5 διά Τρίπολιν	ΝΟΡΔ. ΑΤΑ. ΓΙΟΥΝ. δ.*	60	16492 δ. Αλεξανδρείαν 13)4 διά Ιταλίαν
ΜΠΑΡΡΥ	66	16464 δ. Μορμουχάρ 29)4	ΝΟΡΘ ΕΜΠΙΕΡΟΡ	67	2583/ δ. Χάμπτον ρόδι 18)5
ΜΠΕΛΑΤΑΡΙΞ I (κ.)*	60	3476 δ. Ρουέν 18)4 διά Π. Νουάρ	ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	56	12402 δργεὶ εἰς Χαλκίδα από 11)2
ΜΠΕΛΛ ΚΡΟΥΣ. (κ.)	56	1333 δ. Πειραιᾶ 5)5			

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911-2, ANDROSHIP LONDON

TELEPHONE: 01-930 7561

COULOUTHROS SHIPPING Co. Ltd.

Akti Miaouli & II Merarchias 2

CABLES: COULOUTHROSHIP, PIRAEUS

TELEX: 212-496 COUL. GR.

TELEPHONE: 45.11.502 (FIVE LINES)

ΝΟΡΘ ΣΤΡΗΜ (κ.) ..	51	1435	Ξ. 'Αλεξάνδρειαν 16)5	
ΝΟΡΓΟΥΙΝΤ ..	70	11328	Δ. "Απατα(Αλγκος 28)4 διά Τέμα	
ΝΟΡΦΟΛΚ (β.) ..	59	20915	Δ. Μπουλέν Μπαή 5)5	
ΝΟΤΟΣ (κ.) ..	50	2748	δ. Κων(πολιν 10)4	
ΝΟΤΟΣ ..	58	12339	δ. Γένοβαν 15)5	
ΝΤΑΡΔΙΝΓΚ (κ.)* ..	55	1863	Ξ. Κοπεγχάγην 7)5	
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτ.) ..	58	30235	δ. Πλότσ 15)5 δι' 'Αρζού	
ΝΤΕΓΚΕΝΤΟ (κ.) ..	68	9079	δ. Κων(πολιν 7)2 διά Κωνστάντζαν	
ΝΤΕΛΦΙ ΡΑΝΝΕΡ δ.	57	21340	άργει είς Πειραιάς από 12.10.74	
ΝΤΕΡΜΠΥ ..	58	10396	δ. Κ. Τάουν 8)5 διά Τσιτακούγκ	
ΝΤΕΣΤΙΝY (δ.) ..	54	17672	Ξ. Πειραιάς 6)3	
ΝΤΗΣΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ δ.	56	20352	δ. Μ. Αμπιτουλά 12)5 διά Κελλάγκ	
ΝΤΗΦΑΙΑΝΤ ..	60	19988	δ. Ναγκόγια 13)4 διά Αντραλίαν	
ΝΤΙΝΑ (κ.) ..	54	5251	Δ. Τζέντα 26)3 διά Σουεζ	
ΝΙΟΛΙΝ (δ.) ..	56	11669	Δ. Ν. 'Ορλεάνην 12)5 διά Βερακρούζ	
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.) ..	53	12200	Ξ. Σιγκαπούρην 24)3	
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ ..	57	9953	δ. Χούλ 21)5 δι' 'Αντεν	
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ..	56	8716	δ. Σιγκαπούρην 11)4 δι' 'Αμβέρσαν	
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.) ..	58	10686	δ. Γιβραλτάρ 14)5 διά Κωνστάντζαν	
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ ..	57	9553	Δ. Νταμάι 10)5 διά Σιγκαπούρην	
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΙΩ (π.δ.) ..	55	11209	άργει είς Πειραιάς από 12.10.74	
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ ..	56	8716	δ. Ρότερνταμ 15)5 διά Ντώρμπαν	
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.) ..	60	28655	Ξ. Κόρπους Κριστί 13)5	
ΝΤΟΝΑΑΝΤ (δ.) ..	55	13115	δ. Π. Κοσούλιο 3)5 διά Σαδάνναν	
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ κ.* ..	69	9072	δ. 'Αυθέρσαν 26)2 δι' 'Αθέναν	
ΝΤΟΡΙΑΝ ..	56	10486	είς Πειραιάς από 7)3 (έπισκευα)	
ΝΤΟΡΙΚ (δ.) ..	66	45280	δ. Τζεμπέλ Ντανά 29)4	
ΞΕΝΙΑ (κ.) ..	47	2836	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.) ..	49	1953	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.) ..	54	2227	Δ. Παναμά 27)4 διά Ρίο Χάινα	
ΟΘΩΝ (κ.)* ..	37	5272	όποιο παραλαβήν	
ΟΛΥΜΠΙΑ (δ.) ..	58	13093	άργει είς Πειραιάς από 17)3	
ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.) ..	62	1270	δ. Ντώρμπαν 11)3 διά Βραζιλίαν	
ΟΛ. ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.) ..	72	106123	δ. Τέιμπλ Μπαή 11)5 διά Τάραντα	
ΟΛ. ΑΘΕΛΕΤ (δ.) ..	69	97468	δ. Τοίμπα 3)5 διά Περσικόν	
ΟΛ. ΑΙΣΣ (δ.) ..	54	17999	δ. Κάργυ 'Αιλ 2)4 διά Π. Σουδάν	
ΟΛ. ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.) ..	70	98726	δ. Μπράς Τέρν 1)5	
ΟΛ. ΑΛΛΑΙΑΝΣ (δ.) ..	70	97206	δ. Ντάς 'Αιλ 12)4	
ΟΛ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.) ..	70	97206	δ. Τέιμπλ Μπαή 3)5 διά Περσικόν	
ΟΛ. ΑΝΘΕΜ (δ.) ..	70	98568	δ. Κάργυ 'Αιλ 30)4 'Αιλ δφ Γκράιν	
ΟΛ. ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ δ.	70	97466	δ. Τέιμπλ Μπαή 11)5 διά Τάραντα	
ΟΛ. ΑΕΙΟΝ (δ.) ..	70	98566	δ. Τέιμπλ Μπαή 4)5 διά Περσικόν	
ΟΛ. ΑΡΡΟΥ (δ.) ..	70	96627	δ. Τέιμπλ Μπαή 17)5 διά Περσικόν	
ΟΛ. ΑΡΤΣΕΡ (δ.) ..	70	96679	Ξ. Γιουρούπορτ 18)5	
ΟΛ. ΑΣΠΙΡΕΙΣΩΝ δ.	72	106123	δ. Γιβραλτάρ 15)5 διά Ράς Τανόύρα	
ΟΛ. ΒΑΛΟΡ (δ.) ..	54	20453	δ. "Αγ. Φραγκίκον 15)5	
ΟΛ. ΓΚΑΛΑ (δ.) ..	54	20495	δ. "Αγ. Φραγκίκον 18)4	
ΟΛ. ΓΚΑΡΛΑΝΤ (δ.) ..	65	38607	δ. Φιλαδέλφειαν 9)5 διά Μένα Σαουδ	
ΟΛ. ΓΚΕΙΜΙΣ (δ.) ..	64	32380	δ. Τζεμπέλ Ντανά 14)4 Κάργυ 'Αιλ	
ΟΛ. ΓΚΕΙΤ (δ.) ..	65	32478	δ. Φιλαδέλφειαν 18)5 διά Κιουρασό	
ΟΛ. ΓΚΑΛΟΥ (δ.) ..	64	38598	δ. Φάλερ 21)5	
ΟΛ. ΓΚΡΕΙΣ (δ.) ..	65	32407	δ. Φορκάντος 8)5 διά Τεργέστην	
ΟΛ. ΓΚΟΛ (δ.) ..	65	38607	δ. Μ. ἀλ Φαχάλ 13)5 διά Φός	
ΟΛ. ΗΓΚΑ (δ.) ..	58	27602	δ. Ράς Τανόύρα 6)5	
ΟΛ. ΛΕΙΤΚ (δ.) ..	54	17999	δ. Ντακάς 2)5	
ΟΛ. ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.) ..	72	128561	Δ. Γιουρούπορτ 30)4 διά Περσικόν	
ΟΛ. ΜΠΟΝΤ (δ.) ..	72	126027	δ. Σέλλ Χάρεν 12)4 διά Περσικόν	
ΟΛ. ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.) ..	73	128561	δ. Τέιμπλ Μπαή 10)3	
ΟΛ. ΜΠΡΟΥΚ (δ.) ..	55	13709	άργει είς Χόγκ Κόγκ από 5.1.75	
ΟΛ. ΝΤΕΙΑ (δ.) ..	54	18476	δ. Σήρσπορτ 4)5 δι' 'Αρούμπα	
ΟΛ. ΠΑΙ·ΟΝΗΡ ..	66	15625	δ. Σιγκαπούρην 18)5	
ΟΛ. ΠΑΛΜ ..	65	15577	δ. "Οραντς 9)5	
ΟΛ. ΠΑΟΥΕΡ ..	68	15809	δ. Κουβέιτ 3)5	
ΟΛ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ ..	65	15179	δ. Ν. 'Ορλεάνην 7)5 δι' 'Ισπανίαν	
ΟΛ. ΠΕΡΑ ..	65	15671	δ. Σιγκαπούρην 18)5 δι' 'Ισπανίαν	
ΟΛ. ΠΙ·Ι·Σ ..	69	15688	δ. Κοκούρα 17)5	
ΟΛ. ΠΡΑΓΝΗ ..	67	15697	δ. Βουτάνη 11)5	
ΟΛ. ΠΡΕΣΤΙΤΣ ..	69	15808	δ. Μπ. 'Αύρες 25)4	
ΟΛ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ ..	69	15688	δ. Μόντρεαλ 15)5 δι' 'Αλγερίαν	
ΟΛ. ΡΑ·Ι·ΝΤΕΡ (δ.) ..	60	32008	δ. Μπράκεριν 20)4 διά Φιλιππίνες	
ΟΛ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.) ..	59	32007	άργει είς Βίγκο από 6)2	
ΟΛ. ΡΟΚ (δ.) ..	54	17999	δ. Γιβραλτάρ 6)4	
ΟΛ. ΣΑΝ (δ.) ..	55	18790	δ. Βίγρατ 6)4	
ΟΛ. ΣΚΑΥ· (δ.) ..	55	13934	άργει είς Χόγκ Κόγκ από 12)3	
ΟΛ. ΣΝΟΟΥ (δ.) ..	54	13665	δ. Βίγρατ 11)3	
ΟΛ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	59	37958	δ. Μ. ἀλ 'Αχμάντι 18)4 Κάργυ 'Αιλ	
ΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.) ..	60	37744	Ξ. Χόγκ Κόγκ 1)4	
ΟΛ. ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.) ..	63	30574	δ. Πόρτ 'Αρθουρ 23)4	
ΟΛ. ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.) ..	64	30581	Ξ. Πόρτλαντ ΜΕ. 30)4	
ΟΛ. ΦΑΕΘΩΝ ..	65	15179	δ. Μόμπταλ 11)5	
ΟΛ. ΦΑΛΚΟΝ (δ.) ..	58	27602	δ. Σιγκαπούρην 1)5 δι' 'Ισπανίαν	
ΟΛ. ΦΕΙ·Μ ..	65	47493	δ. Λιθερπούλ 18)4 διά Περσικόν	
ΟΛ. ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.) ..	64	47493	δ. Φορκάντος 11)5 διά Φός	
ΟΝΕΣΤΙ (κ.) ..	47	1593	Ξ. "Απατα(Αλγκος 9)5	
ΟΝΤΑ (δ.) ..	58	13012	δ. Γιοκούμαδας 6)5 δι' 'Ινδιαν	
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.) ..	56	21090	είς Πειραιάς από 25)1	
ΟΡΕΑΝΤ ..	56	11267	δ. Μόντρεαλ 11)1	
ΟΡΙΚΟ (δ.) ..	58	12668	δ. Λιοσιάδην 15)5 διά Βρεμήν	
ΟΣΕΑΝ ΚΟΥΗΝ (δ.) ..	57	22006	δ. Ν. 'Υόρκην 8)5 διά Χόδικ	
ΟΣΕΑΝ ΛΑ·Ι·ΟΝ (δ.) ..	70	79001	δ. Ράς Τανόύρα 21)4	
ΟΣΕΑΝ ΡΕ·Ι·ΝΤΖΕΡ*	72	14765	δ. Κασισιόγκ 12)5 Χάμπτον ρόδις	
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ ..	56	9829	δ. Π. 'Αλεξάντρε 13)5 (έπωλήμη)	
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕ·Ι·Ν	66	12459	δ. "Αγ. Φραγκίκον 12)5	
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ ..	63	11963	δ. Κπέμε 9)5 διά Τερνόύζεν	
ΟΣΕΑΝΙΚ (π. ώπερ.)*	65	27645	δ. Ν. 'Υόρκην 17)5 (κροσαζ.)	
ΟΣΕΑΝΙΚΑ *	65	28101	Ξ. Γιοκούμαδας 5)5	
ΟΣΣΑ (δ.) ..	56	23232	δ. Μπ. 'Αύρες 7)5	
ΟΥΑΣΙΝΣ (κ.) ..	58	3598	Ξ. Ρουέν 15)5	
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤ. ΛΙΝΤΕΝ 71	11044	δ. Γιοκούμαδας 9)5 διά Βανκούφερ		
ΟΥΡΑΝΙΑ III (π.)* ..	55	1839	Δ. Λάς Πάλμας 11)4	
ΟΥΡΑΝΟΣ * ..	61	18484	Ξ. 'Οζάκα 20)5	
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ II κ.	38	2501	Δ. Πειραιάς 3)2 διά Τρίπ. Λιθύης	
ΠΑΛΑΙΜΩΝ (δ.) ..	57	12881	δ. Παναμά 17)4 δι' 'Ειρηνικόν	
ΠΑΛΟΥΣ (δ.) ..	55	15683	δ. Γιβραλτάρ 18)5 διά Ρότερνταμ	
ΠΑΝ. ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ κ.	50	5304	Ξ. Πειραιάς 6)3	
ΠΑΝ. ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.) ..	50	8280	Ξ. Πειραιάς 18)5	
ΠΑΝ. ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	58	10659	δ. 'Αμερέρσαν 4)5 (έπισκευα)	
ΠΑΝ. ΤΗΝΟΥ (κ.) ..	52	4589	δ. Μασσαλίαν 20)3	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Β. (κ.) ..	48	1977	δ. Πειραιάς 27)1	
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΜ ..	60	7758	Ξ. Παναμά 13)5	
ΠΑΝΑΡΕ·ΙΤΖ (κ.) ..	54	7017	δ. Λουάντα 4)5	
ΠΑΝΑΧΑ·Ι·ΚΟΝ (δ.) ..	63	30408	Ξ. Κάργκ "Αίλ 10)5	
ΠΑΝΑΧΑΝΤΙΟΣ (κ.) ..	50	6307	Ξ· ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΣΕΡΑΝΤΖΑ	
ΠΑΝΓΚ. ΓΙΟΥΝΙΤΙ	64	1992	δ. Φλέιεστούς 1)5	
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.) ..	61	8801	Ξ. Πειραιάς 12)5	
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ..	72	10600	δ. Κολούμπια 12)5	
ΠΑΝΙΑΖΗΣ ΚΑΙ·ΑΣ κ.	54	9618	Ξ. Ούμπη 23)2	
ΠΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (κ.) ..	49	4727	Ξ. Πειραιάς 23)4	
ΠΑΠΑΕΩΡΓΗΣ (κ.)*	59	5445	δ. Λουάντα 30)4 διά Βάρρι	
ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.) ..	58	5445	Ξ. Μπ. 'Άρες 22)4	
ΠΑΠΑΩΤΗΣ (κ.) ..	51	8919	Δ. Λουάντα 19)4 διά Π. Χάρκουρτ	
ΠΑΡΑΒΟΛΑΣ 3 (κ.) ..	58	1110	Δ. Πειραιάς 13)3 Μασσαλίαν	
ΠΑΡΘΕΩΝ Δ.	51	1000	Ξ. Θέστα 3)5 διά Βεγγάζην	
ΠΑΡΙΣ (κ.) ..	53	5690	δ. 'Αλεξάνδρειαν 23)4 διά Πειραιάδ	
ΠΑΡΝΗΣ (δ.) ..	59	23607	δ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 9)5 Βαλτιμόρην	
ΠΑΡΟΣ ..	61	13912	δ. Γκέραλτον 9)5	
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.) ..	65	38116	Ξ. Μ. ἀλ 'Αχματί 19)5	
ΠΑΤΙ (κυπρ.) ..	50	5623	δ. Καράτσι 27)4	
ΠΑΤΙΑΝΑ (κ.) ..	71	27501	Δ. Λαίδης Πάτη 11)4 διά Λός Αντζελες	
ΠΑΤΡΑΙ ..	61	10969	Ξ. Βούδανην 2)4	
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ.	73	9000	Δ. Μπάραραν 15)4	
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.) ..	55	5671	δ. 'Αλεξάρσαν 15)5 διά Αλεξάνδρειαν	
ΠΑΥΛΙΝΑ (κ.) ..	64	9996	Ξ. Γιοκούμαν 17)5 διά Πουσάν	
ΠΑΥΛΟΣ (κ.) ..	53	7283	Ξ. Καλκούταν 25)4	
ΠΕΓΚΑΣΕ (π.)* ..	52	8826	Ξ. Ρότερνταμ 26)4	
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.) ..	54	19444	δ. Π. Λά Κρούζ 6)5 διά Βοστώνη	
ΠΕΝΝΥ ΜΑ·Ι·ΚΕΛΣ *	59	7919	Ξ. Χάρφαν 25)4	
ΠΕΝΝΥ ΤΡΑΝΣ (κ.) ..	54	3895	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΠΕΝΣΥΛΒΑΝΙΑ(δ.) ..	58	28720	Ξ. Ν. 'Ορλεάνην 14)5	
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.) ..	56	24502	δ. Πόρτ 'Αρθουρ 5)5 διά Φορκάντος	
ΠΕΡΑΜΑ (κ.) ..	56	2194	Ξ. Σάντος 16)5	
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.) ..	41	6464	είς μισγά ικανάς μεταφοράς	
ΠΕΡΓΑΜΟΣ ..	72	10349	δ. Κακούκαθα 9)5 διά Παναμά	
ΠΕΡΑ Α·Ι·ΛΑΝΤ ..	64	10865	Ξ. Ντώρμπαν 18)4	
ΠΕΤΙΓΚΟ ..	67	44795	δ. Κιασρούδο 8)5 Νιούκαστλ	
ΠΕΤΟΥΝΙΑ (κ.) ..	57	7843	δ. Παναμά 19)2 δι' 'Αθένα	
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ I (δ.κ.) ..	56	11920	δ. Πειραιάς 9)5 διά Γκέλα	
ΠΕΤΡ. I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ 65	41255	δ. Γιβραλτάρ 30)4 Πειρακόν		
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)* ..	58	23607	Δ. Ν. 'Ορλεάνην 10)5	
ΠΗΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	67	48747	άργει είς Πειραιάς από 2)4	
ΠΩΔΩΤ ..	68	35191	Ξ. 'Αμβούργον 16)5	
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	66	33291	Ξ. Μορμουγκάδο 27)4	
ΠΟΙ·ΝΤ ΚΑΗΑΡ (μικτ.) ..	72	57102	Δ. Ν. 'Ορλεάνην 4)5 δι' 'Αμβέρσαν	
ΠΟΛΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.)* ..	54	5671	δ. Γιβραλτάρ 7)5 δι' 'Αλεξάνδρειαν	
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.) ..	7			

ΣΑΜΟΣ ΓΚΛΟΡΥ ...	64	18123	ά. Μόμπιλ 14)5 διά Ντώρμπαν	ΣΟΒΕΡ, ΓΚΡΕΙΤΣ (κ.)	57	7655	ά. "Απαπα)Λάγκος 29)4
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘΩ (κ.)	56	1360	έ. Σεβίλλην 12)4	ΣΩΝΙΚ (μικτόν)	62	28387	δ. Πλαναμά 2)5 διά 'Ιαπωνίαν
ΣΑΜΙΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ.	72	11506	ά. Κόμπε 16)5	ΣΟΡΟΚΟΣ	62	29632	ά. Τομπάτα 20)5 διά Σουζάκι
ΣΑΜΙΖΩΝ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	72	11506	ά. Σιγκαπούρην 18)5 διά Πενάγκ	ΣΟΥΕΡΤΕ	57	10661	ά. Αμθέρσαν 18)3 διά Τέμα
ΣΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)*	50	1805	ά. Μπέλφαστ 13)5 διά Καλέν	ΣΟΥΝΙΟΝ	62	10708	ά. Βαλτιμόρην 16)3
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ...	57	8952	έ. Μαρικίουν 21)3	ΣΟΦΙΑ (κ.)*	53	1843	έ. Πόιντ Νουάρ 28)4
ΣΑΝ ΖΑΛΒΑΝΤΟΡ (κ.)	60	3838	δ. Γιεραλτάρ 17)5 διά 'Αμθέρσαν	ΣΟΦΙΑ Κ.	57	10739	έ. "Απαπα)Λάγκος 15)5
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	53	2641	όποιο παραλαθήν	ΣΠΑΡΤΑ	69	8825	ά. Βαλτιμαρίζο 28)4 διά Λίρκεν
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (χωπρ.)	50	1439	έ. Κων(πολιν 4)5	ΣΠΑΡΤΑ (π.)	56	1743	δ. Κων(πολιν 13)5
ΣΑΝΑ ΡΟΥΣΣΑ (κ.δ.)	58	12975	ά. Τέμπηλ Μπαιν 26)3	ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΗΝΤΕΡ δ.*	58	13284	ά. Πειραιά 17)5 διά Λιθύνη
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	109700	όργει είς Πειραιά από 28)3	ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΟΡΝΤ (δ.)	53	12992	ά. Υόρκην 17)5 διά 'Ελ. Παλίτο
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	εις Κίελον όποιο συμπλήρωσιν	ΣΠΥΡΟΣ (κ.)	39	1454	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝΡΑΙΖ (κ.)	59	2958	ά. Ντόρμπαν 25)3	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	64	34827	ά. Κόρ δλ 'Αμαγια 18.12.74
ΣΑΝΤΑ ΚΑΙΕΡΙΝΑ π.	53	2699	έ. Λισσαδώνα 13)5	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31428	έ. Ν. 'Υόρκην 17)5
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ Β. π.*	48	3858	έ. Π. Χάρκουρτ 28)4	ΣΠΥΡΟΣ ΜΙΑΡΧΟΣ δ.	56	30709	έ. Πειραιά 8)5
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	ά. Πόρτλαντ 12)3 διά 'Αρούμπα	ΣΤΑΔΙΟΝ *	.....	19000	ά. Γκλιογκ 24)4 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΣΑΝΤΙΑΓΚΡΟ	57	9144	ά. Ντόρμπαν 15)4	ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (κ.δ.)	52	10407	έ. Πειραιά 22)4
ΣΑΝΟΥΘ ΟΥΓΓΡΙΝΤ	70	11329	ά. Τέμπα 3)5 διά 'Απαπα)Λάγκος	ΣΙΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	ά. Σάπελε 30)4
ΣΑΝΟΥΘ ΓΙΟΥΝΙΟΝ 8.	58	21144	ά. Σεπέτζια 8)1 διά Πειραιά	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1517	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝΟΥΘ ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	64	32379	ά. Ν. 'Ορλεάνην 1)5	ΣΤΕΛΛΑ ΙΙΙ (κ.)*	49	1011	έ. Πειραιά 11)5
ΣΑΝΟΥΘ ΗΓΚΑ μετ.	61	44	ά. Βούδαπηση 23)3	ΣΤΕΛΙΟΣ Μ. (κ.)	45	3948	ά. Π. Νουάρ 26)4
ΣΑΝΟΥΘ ΚΡΟΣ (π.δ.)	54	18790	έ. Σάντος 19)5	ΣΤΕΛΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ (κ.)	52	2039	έ. Φορκάντος 26)2
ΣΑΝΟΥΘ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	15668	ά. 'Αμθέρσαν 16)5 διά Πειραιά	ΣΤΗΜΩΝ	.....	2224	ά. Πειραιά 5)2 διά Νεάπολιν
ΣΑΝΟΥΘ ΣΑΝΗΛΑΐΤ 5.	54	19462	έ. Γένοβες 14)5	ΣΤΟΙ·Κ (μικτόν)	71	71208	ά. Ράς Τανόύρα 11)4 Σ. Σεμπαστιόν
ΣΑΝΟΥΘΕΡΝΕΡ	56	21119	έ. Βιρτοπον 15)1	ΣΤΟΙΑΤ ΑΙΓΖΙΑΝ (δ.)	60	13481	ά. Μόντρεαλ 13)5 διά Τορόντο
ΣΑΝΠΡΗΜ ΜΠΗΒΕΡ (π.)	72	1560	ά. Σαβάνναν 6)5 Π. "Εθεργκλείντς	ΣΤΟΙΑΤ ΑΡΓΚΩ (δ.)	56	10945	ά. Ν. 'Υόρκην 23)4 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΣΑΡΑΠΟΤΤΑ (κ.)	60	3899	ά. Λισσαδώνα 24)3 διά Π. Χάρκουρτ	ΣΤΟΙΑΤ ΑΡΓΚΟΜΠ. (δ.)	60	12497	έ. Ν. 'Ορλεάνην 15)5
ΣΑΡΟΝΙΚ (κ.)	54	5077	ά. Λάς Πάλμας 8)5 διά Κόνακρο	ΣΤΟΙΑΤ ΖΕΥΣ (δ.)*	61	16542	δ. Γιεραλτάρ 9)5 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΣΑΣΣΑ	73	9072	δ. Γιεραλτάρ 29)4 διά 'Άλγεριον	ΣΤΟΙΑΤ ΗΡΑ (δ.)*	56	15734	ά. Βούδαπηση 10)2 διά Σιγκαπούρην
ΣΕΙΡΙΟΣ Ι (π.)	49	2339	έ. μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΤΟΙΑΤ ΙΝΤΟΥΝ (δ.)	54	11582	έ. Ν. 'Ορλεάνην 11)5
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16307	ά. Θέουτα 19)4	ΣΤ. ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ δ.	57	12329	ά. Καράτοι 14)5 διά Κοραμσάρ
ΣΕΝΕΓΚΑΛ (κ.)*	47	1835	ά. 'Αμθέρσαν 13)5	ΣΤΟΙΑΤ ΜΕΡΡΙΚ (δ.)	52	11113	ά. Χιουστον 18)3 διά Καλκούταν
ΣΕΟΥΤΑ (κ.)	55	3577	ά. Γιεραλτάρ 7)5 διά 'Οράν	ΣΤΟΙΑΤ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	5"	12436	ά. Σιγκαπούρην 14)5 Ινδονησίαν
ΣΕΡΙΦΟΣ	58	13944	έ. Νέαν 'Ορλεάνην 16)5	ΣΤΟΙΑΤ ΠΟΥΜΑ (δ.)	58	12391	ά. Βαλπαραίζο 15)5 διά Μπαλιμπόνα
ΣΗ ΕΞΠΑΡΟΡΕΡ	59	9165	ά. Μπιλπάρο 26)4 διά Σαντάντερ	ΣΤΟΙΑΤ ΣΤΙΟΥΑΡΤ (δ.)	60	12668	ά. Γκουαγιακαν 7)5 διά Καλντέρα
ΣΗ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	71	11055	έ. Χόγκ Κόγκ 7)5	ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16320	ά. 'Οζάκαν 30)4 διά Βανκούμπερ
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)	51	1522	ά. Πειραιά 29)4 διά Πάτρας	ΣΥΜΗ	53	5339	ά. Κόρπους Κρίστι 27)4
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	ά. Μπέρα 8)5	ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	ά. Βιτόριο 12)5
ΣΗΒΙΟΥ	61	13083	ά. 'Αμθέρσαν 17)5 διά Καλέν	ΣΥΠΡ. ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ. κ.	53	1764	έ. Μασσαλίαν 14)5
ΣΗΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ (δ.κ.)	58	12617	ά. Ν. Βούργην 14)5	ΣΥΠΡ. ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (κ.)	50	1776	ά. Μασσαλίαν 24)4 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΣΗΦΑΡΕΡ	56	8116	ά. Μπρούνουμπούτελ 21)4	ΣΥΡΙ Π.	68	9024	ά. Βιζακαπτανίαν 3)5 διά Κακινάντα
ΣΙΕΡΑ ΜΑΡΙΤΙΜΑ (δ.)	59	22190	έ. Δαντσιχ (έπισκευα)	ΓΑΚ. ΑΛΕΞΑΚΟΣ (κ.)	57	9294	ά. Πειραιά 15)4 διά Κούθαν
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΑΝ (κ.)	58	4839	ά. Ντώρμπαν 2)4	ΓΑΡΑ Ε. (κ.)	58	2897	ά. Κούνηπολιν 24)4
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΚΑΥ·Υ	51	6974	ά. Κων(πολιν 21)4	ΓΑΡΣΕΥΣ ΙΙΙ (δ.)*	64	43921	έ. Καντίς 28)4
ΣΙΛΑΒΕΡ ΦΙΡ (κ.)	56	4827	έ. Πειραιά 25)4	ΤΑΣΟΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.)*	56	2651	ά. Βρυτόν 28)3 διά Τσέκα
ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	65	33287	δ. Γιεραλτάρ 16)5 διά Πειραιά	ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	57	21450	ά. Ρενέλερ 17)4 διά Χόθικ
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	54	15463	ά. Ντουμπάλ 28.12.74	ΙΕΡΡΥ ΤΟΥ (δ.)*	57	24008	έ. Κασσιούγκ 24)4
ΣΙΝΤΑ (κ.)*	50	1516	ά. Πειραιά 12)3	ΤΕΤΙΕΝ (κ.)	63	11081	ά. Πλαναμά 14)4
ΣΙΝΤΥ	70	18287	έ. Ναγκόγια 19)5	ΓΖΑΡΑ (κ.)	50	3343	έ. Κων(πολιν 14)4
ΣΙΡΟΚΟ Ι (π.)	52	9907	ά. Κ. Τάουν 18)5 διά Λορ. Μαρκές	ΙΖΕΜΙΝΙ (δ.)	57	21831	έ. Κων(πολιν 10)5
ΣΙΦΝΟΣ	58	13906	ά. Κόρπους Κρίστι 5)5	ΤΖΕΝΥ	69	9072	ά. Γδόνια 1)4 διά Σουραμπάγιας
ΣΚΑΛΑΜΑΐ·Κ (κ.)*	56	3048	έ. Κων(πολιν 28)4	ΙΖΟΥΛΙΑ (κ.)	49	6739	ά. Λάς Πάλμας 19)5
ΣΚΑΥ·ΥΛΑΡΚ	63	12273	ά. Λέικ Τάρρες 19)4 Τσιταγκόγκ	ΙΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	5457	ά. Τενερίφην 17)3
ΣΚΙΠΠΕΡ (κ.)	59	8786	έ. Γδόνια 29)4	ΙΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝ. (δ.)	66	39556	ά. Πόλιν Φόρτιν 11)5 Π. Τάπερ
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)*	57	3191	έ. Βρυτόν 14)5	ΙΖΩΝΝΥ (κ.)	57	9680	έ. Καντίλα 29)3
ΣΚΙΡΟΝ	64	17487	έ. Καζαμπλάνκα 15)4	ΙΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)	57	3178	ά. Πειραιά 10)5 διά 'Αφρικήν
ΣΚΥΜΝΟΣ (κ.)*	62	9662	ά. Σιγκαπούρην 19)5	ΙΖΩΡΤΖ	54	8119	έ. Πόρτ Καμπούς 22)4
ΣΚΥΤΩΝ (κ.)	58	10067	ά. Ρόττερνταμ 16)2	ΓΗΛΕΝΙΚΗΣ (κ.δ.)	53	12627	ά. "Είσθονμάουθ 16)5 διά Βραζιλίαν

SOL
*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC

MEDITERRANEAN / NORTH AFRICA

CONTINENT / SCANDINAVIA / BALTIK

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

ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.) ..	53	28798	ά. Γιβραλτάρ 14)5 δι' 'Αρχού	ΦΕΡΡΥΣΙΠ Λ. (π.) ..	54	6836	εις Τοταγκόκ γάπο 16)1
ΤΙΤΙΚΑ Π.	63	9996	έ. Ντουμπάι 16)5	ΦΙΛΙΠΠΟΙ *	65	13828	ά. Βαλτιμόρη 9)5 διά Πρόσιντενς
ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	65000	έ. Μπαρ 12)2	ΦΙΛ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	63	50872	ά. Τέμπλ Μπαή 3)5 διά Σ. Κρουά
ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)*	59	12821	ά. Κ. Τάσου 12)5 διά Περσικόν	ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	ά. Γιοκογάμα 13)5 διά Κάρυκ 'ΑΙλ
ΤΟΛΜΗ	56	3146	έ. Ν. 'Ορλεάνη 13)5	ΦΙΩΝΑ ΤΣΕΓΙΝ (δ.)	59	15914	έσωθι Καράται 16)5
ΤΟΛΟ ΣΗ (π.)*	55	7059	έ. Πενέγκ 10)2	ΦΙΘΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	έ. Βάλλεψιλέντ 7)5
ΤΟΞΟΝ (δ.)	64	31331	ά. 'Αμπιτζάν 28)4	ΦΛΑΜΙΓΚΟ (κ.)*	51	2193	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	57	8077	ά. Ρόττερνταμ 15)2 διά Κούδαν	ΦΛΕΡΤΖ (κ.δ.)*	55	12632	ά. Βενετίαν 21)3 (ΕΠΩΔΗΘΗ)
ΤΟΣΚΑ (κ.)*	54	7043	ιδέ: «ΚΑΠΤΑΙΝ Β.», σημ. έλληνική	ΦΛΩΡΑ ΙΙ	60	5044	έ. Σάντος 16)5 διά Πειραιά
ΤΟΥΛΑ (κ.)	53	8257	έ. Τέρναν 14)5	ΦΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙΓ π. 43	43	6338	έ. Τζάκσονθίλ 5)3
ΤΟΥΡΜΠΙΝΑ (κ.)	56	10541	ά. Ημέρεραν 14)5 δι' 'Αθάναν	ΦΟΙΝΙΞ Ι (δ.)	54	13972	εις Πειραιά 29)1
ΤΡ. ΕΝΤΗΒΟΡ (μικτ.)	61	16591	ά. Π. 'Ορντάς 3)5 διά Μπιλμπάο	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13997	ά. Μπάσραν 13)5
ΤΡ. ΣΤΑΡ (δ.)	59	29566	ά. 'Εακράθς ρ. 14)4 διά Χιοδοτον	ΦΟΝΤΕΛΕ ΙΙ (κ.)*	57	7863	δ. Γιβραλτάρ 4)5
ΤΡ. ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31743	έ. Πειραιά 8)4	ΦΟΥΑΒΙΑ (κ.)	56	10360	ά. Βαρκελώνην 2)5
ΤΡ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	61	31012	ά. Μπούλεν Μπαή 13)5	ΦΟΥΛΑΜΑΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ 49	49	2350	έ. Λάς Πάλμας 21)5
ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5417	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΟΥΛΑΣΚΑΙΣ (κ.)*	67	3971	ά. Ρόττερνταμ 17)5 διά Μπάρυ
ΤΡΙΑΔΑ (κ.)	52	3664	ά. 'Αλιμποργκ	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	ά. Μπάσραν 7)5
ΤΡΙΝΑ ΜΟΥΑΤΙΝΑ δ.*	68	14180	ά. Ράς Τανύρα 3)5	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (π.δ.)	58	12430	εις Τοταγκόκ 11)5
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	67	34501	ά. Ναγκόγια 2)5 διά Περσικόν	ΦΩΣ (κ.)*	50	6183	ά. Πειραιά 5)5 διά Βόλον
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	ά. Νέαν 'Ορλεάνην 11)5	ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	ά. Κεμπέκ 4)5 διά Βομβάνη
ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	10470	ά. Μπρούνουμπούτελ 30)4 δι' 'Ινδίαν	ΧΑΡ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ. .	59	21357	άργει εις Πειραιά από 17.10.74
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	ά. Ράς Τανύρα 12)5	ΧΟΑΝ ΚΡΟΣ	44	14875	ά. Γένοβα 14)5 διά Πειραιά
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	57	23664	άργει εις Πειραιά από 17)3	ΧΟΑΝ ΤΡΙΝΙΤΥ /	44	12646	ά. Πειραιά 17)2
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	55	21088	ά. Φιλαδέλφειαν 24)4 δι' 'Αρούμπα	ΧΡΗΣΤΟΣ (κ.) *	51	4669	ά. Γιβραλτάρ 29)4
ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	ά. Λαττάκια 23)4	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	58	10352	ά. Σακάτ 15)5 διά Ναχόντκα
ΥΠΕΡΑΓΙΑ (κ.)	48	6771	ά. Καλκούττα 16)5 διά Κολόμπο	ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.)	58	8116	ά. 'Αλεξανδρείαν 30)4
Φ. Α. ΝΤΑΙΒΙΣ (δ.)*	71	105784	εις Ράς Τανύρα (άποθήκη)	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Θ. δ.	71	16275	ά. Π. 'Αλις 29)4 δι' 'Ιαπωνίαν
ΦΑΙΑΣ	45	13849	ά. Λειζόνε 15)5 διά Πειραιά	ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Κάργυ 'Αιλ 10)5 διά Σ. Κρουά
ΦΑΛΚΟΝ	43	13548	άργει εις Πειραιά από 8)4	ΧΡ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ δ.	66	41066	ά. Σιγκαπούρην 12)5 δι' ΗΠΑ
ΦΑΛΚΟΝ	74	8896	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 15)5 Βανκούμπερ	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ. 59	8050	ά. 'Αμπαντάν 28)3	
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	60	13998	ά. Ντώρμπαν 17)4 δι' 'Ισπανίαν	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 κ. 63	9190	ά. Σιγκαπούρην 30)3 διά Κίναν	
ΦΑΝΝΥ*	48	2436	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΩΚ	57	11912	ά. Ρόττερνταμ 16)5
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	57	21910	άργει εις Πειραιά από 2014	ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ά. Χάμπτον ρόδς 12)5 διά Σουηδίαν
ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	8742	ά. Παναμά 8)2 δι' 'Αθάναν	ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.)	60	29086	άργει εις Πειραιά από 27)1
ΦΕΡΑΙΟΣ	56	10423	έ. Γκάμες 6)5				

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
 ΠΕΙΡΑΙΕΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76
 ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ
 ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Ε.Π.Ε.
 ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΩ ΝΟΜΟ:

*Εκδότης - Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ 'Ορφέως 18 - Ν. Σμύρνη	'Επί τής θλης ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ Αιγαίνεω 51β - Κορυδαλλός	Διευθυντής Τυπογραφείου ΑΛΕΞ. Γ. ΠΟΛΥΔΩΡΑΚΗΣ Κρήτης 77, 'Αγια Βαρβάρα
Τυπογραφική έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεύς		

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 361

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st JUNE 1975

The Name of the Game

The name of the Greek shipping game is "sell high and buy low". And Greek shipowners have always abided by this principle — provided they had the money to buy with when prices were low.

With no help from the banks, they are now buying tankers at rock-bottom prices. This is safe speculation, provided the bottom does not drop out of the scrap iron market because they are not paying much more for the tankers than their price as scrap iron.

Within a month, ten foreign-owned tankers have been bought by Greeks and the buying fever is still burning in their eyes.

Most of the ships bought are in the medium-size range and there may be a demand for such ships as soon as the market improves and as soon as the Suez Canal reopens. Let us hope there will be.

Shipbuilding Loans

We are reliably informed that the Currency Committee, through the force of circumstances, has decided to lift the ban on shipbuilding loans. The Currency Committee is not about to throw the economy into an uncontrollable inflationary spiral, as it presumably feared when it imposed the ban, but is simply following accepted practice in this respect in most countries abroad.

In Germany, shipbuilding is subsidised to the extent of 12.5% of a ship's cost and bank loans are advanced up to 80% of a ship's value. The loans are of 9 years' duration at seven to eight percent interest.

In France, bank loans are obtainable up to 80% for ten years at 6.5 to 7.6%.

In Spain, bank loans up to 70% for 7-8 years at 8%.

In Norway, bank loans up to 70% for eight years at 8%.

These are normally considered productive loans which earn foreign exchange. If they are not available, a country's shipbuilding industry might as well pack up and go out of business. And this is what would have happened here if the Currency Committee hadn't seen the light in time to prevent such a disaster.

Also, the terms offered here should be more attractive than those obtainable elsewhere. The suggestions in this respect are as follows:

1. Commercial banks should be allowed to finance Greek and foreign shipowners freely for up to 80% of the value of a ship or floating platform or oil rig, for ten years at 7% interest. Where Greek shipowners are involved, there should be a Government guarantee of 30% so that the collateral demanded by the bank to cover the remaining 50% should be covered by a first preferred mortgage on the vessel.
2. The banks in question should be free to guarantee to the shipowners, on be-

half of the shipyard, the proper execution and adherence to the terms of the shipbuilding contract.

3. Invoices for ship repairs should be exempted from stamp duty.
4. Free Zone privileges should be extended to the Customs Free areas of shipyards.
5. Customs duty on materials imported for the shipbuilding industry by ancillary industries should be waived.

It should always be remembered that our young shipbuilding industry has to compete with long-established European and other yards which receive all kinds of aid and assistance from their state budgets.

Constitutional Protection

The constitutional protection of the legal framework of our merchant shipping has been preserved. Parliament has already approved Article 108 of the new constitution by which foreign capital investments are protected. The same article states that the provisions of Chapters 1 to 4 of Section 1 of Law No. 27/75 "on the taxation of ships, the imposition of a contribution for the development of merchant shipping, the installation of foreign shipping firms and the regulation of relative matters" are equally protected.

Shortage of Drydocks

With the Suez Canal about to open, we still haven't done a single thing about in-

creasing our drydocking and repair facilities. Thus, the larger number of ships transiting the Mediterranean and needing repairs will have to go to other Mediterranean countries where such facilities are available. A great deal of much-needed foreign exchange will flow into other coffers and all because we did not have the foresight to provide for this development.

As things stand, a drydock in Piraeus has to be booked three months in advance and only for a very small number of days which are usually insufficient for the job required.

According to the experts, we need another five drydocks in Piraeus with a lifting capacity of 5,000 tons each, another three with a lifting capacity of 1,500 tons and two with a lifting capacity of 2,500 tons.

Our financial wizards are talking about starting an export drive and they forget that the economy could earn a great deal more if the thousands of Greek ships that now have to be repaired abroad, could come and be serviced in their own country.

All the other ports in the Mediterranean have prepared for the increased business that will come when the Canal reopens — all except our own.

Spreading Unemployment

The laying up of many tankers has placed a great many seamen out of work. Those employed are less eager to return home, even after they are eligible for repatriation, since the prospects of their finding another berth are not so good. This, of course, is a boon

ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΩΝ ΤΗΝ Β. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ
ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΠΙΣΗΝ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΩ 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"

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

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

Telex "SIPC" No. 02 162345

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 Pier, P.O.Box 66, Teleph: 33 50

2970 Emden, Neptunstrasse 15, P.O.Box 66, Teleph: 2 50 61, Telex: 027 804

2940 Wilhelmshaven, Rheinstrasse 37, P.O.Box 66, 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

and a blessing to our shipowners for whom repatriation costs and sending out replacements are a major expense item. But this is only a very thin silver lining on the dark clouds of a depressed freight market.

Unemployment Fund

The number of unemployed seamen is reckoned to be about ten thousand at the present time. Fortunately, it is only the tankers that are being laid up. The crisis has not yet spread to dry cargo ships and the cruise ships that were put in commission have absorbed some of the unemployed.

Nevertheless, we have an unemployment problem to face and it is a disgrace that nothing should have been done to provide for it. In the days when there was work for all and when the money was rolling in from all sides, nobody gave a thought to setting up an unemployment fund to provide for unemployed seamen during the lean years.

It is impermissible that our seamen should receive no protection at all when there is no work and be obliged, as of yore, to sell their possessions in order to provide food for themselves and their families.

NAT's provisions for unemployed seamen are laughable and it is high time the Ministry of Mercantile Marine, in cooperation with the maritime unions and the shipowners' associations, took steps to set up a proper unemployment fund which can tide over our seamen in times of crisis. The economy owes a great deal to our seamen for which they have never had any return. Let's start making up for it now.

Black List?

There is much talk about the effects on world shipping of the opening of the Suez Canal. Little has been said, however, about whether ships on the Arab black list will be allowed to transit this international waterway.

There are about a hundred Greek ships on this list and they were placed on it in line with the Arab ruling that any ship calling at an Israeli port would not be allowed

to call at Arab ports or pass through the Suez Canal.

It is to be hoped, in view of our excellent relations with Egypt and with the Arab countries in general, that the Egyptian authorities and the Arab Boycott Committee will see fit to remove these Greek ships from their black list. Otherwise, the movements of these vessels could be considerably hampered, particularly since most of them are ships that ply the Mediterranean.

If necessary, also, any diplomatic action that may be needed should be taken without delay.

Sun Line Ships

We have at hand a complete list of American-owned ships flying foreign flags. Among them are three ships owned by the Marriott Corporation. Ministry of Mercantile Marine officials could ask the Consular Port Officer in New York to find out the names of the ships in question and to strike them off the Greek register if they are indeed Sun Line ships.

At the same time, the charges made in Parliament by Mr. A. Canelopoulos with regard to the loan advanced by the Hellenic Industrial Development Bank for the conversion of a cruise ship should be followed up. The ship in question is Sun Line's "Stella Solaris" the ex-Cambodge.

Coastal Shipping

We warn the powers that be that they will very soon have to face what was once known as "the coastal shipping problem" in all its magnitude. The coastal passenger ship is today being operated under the worst possible conditions. High fuel costs, high crew wages, low fares and excess tonnage all combine to make the operation a ruinous one, to say the least.

The Ministry of Mercantile Marine is allowing more and more ships to be added to the various coastal lines as a result of which none of them can turn a profit. At the same time, there is a tremendous waste of fuel.

If a moratorium had not been placed on the repayment of bank loans, many of our coastal ship owners would have faced bankruptcy. That moment may yet come if the authorities do not take the situation in hand before it gets much worse.

Coloured Crews

As the ranks of our unemployed seamen swell, so does the need for coloured crews diminish. Where a shipowner can choose, he prefers to employ Greeks, since he has to pay coloured crew members the same wages and Greek crewmen are generally more efficient.

However, we should not fail to recognize the very valuable services rendered by coloured crews at a time when Greek crews were so scarce and hard to find. We should also bear in mind that there may come another time when we shall have to rely on coloured crews to make up full complements for our ships.

The fact that the Arab countries seem intent on forming merchant navies of their own means that they may try and seduce Greek officers and crews with higher pay, in which case our own shipowners will again have to employ coloured seamen.

Cancellations

Tanker cancellations by Greek shipowners are as follows: Two 426,000-tonners at the St. Nazaire yards, one 410,000-tonner at the Sumitomo yards, two 400,000-tonners at the Eriksbergs yards, one 375,000-tonner at the Weser yards, three 255,000-tonners at the Hakodate yards, two 140,000-tonners at the Nippon Kokan yards, two 130,000-tonners at the Namura yards and two 82,500-tonners at the Hakodate yards. Another 82,500-tonner, to be delivered at the beginning of next month at Hakodate was sold to foreign buyers. Total cancellations amounted to 15 ships of 3,927,000 dwt.

Still on order are 24 tankers in the 200,000-ton range and one 224,000-ton ore/oil carrier totalling 8,674,970 dwt.

