

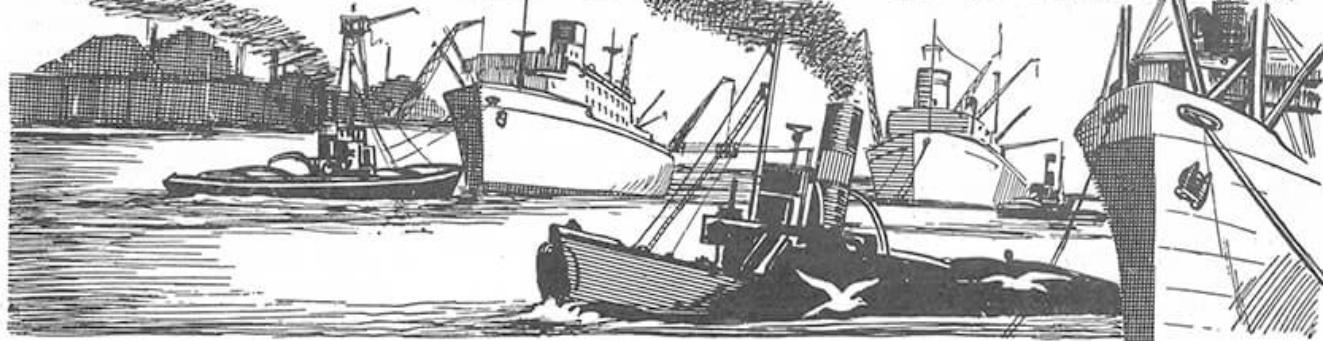
NAYTIKA XPONIKA



15η Μαρτίου 1970

Αρ. Φύλλου 835/594

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΤΕΠΟΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΙ' (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 835/594

ΕΚΔΟΤΗΣ:
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΖΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1970

ΠΑΡΟΥΣΑ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΜΕΤΑ ΤΟ «ΘΑΥΜΑ» Η ΕΠΑΝΟΔΟΣ

Δέν ήτο δυνατόν νά ήσαν άλλοι οι άνδροι; Μόνον δύο τῶν μεγιστάγων τῆς Ναυτιλίας, οι κ.κ. Όνταςης και Νιάρχος, θὰ ήδυναντο μὲ τὸ διεθνοῦς ἀκτινοδολίας κύρος των καὶ τὴν πανθεμιολογουμένην ἐπιχειρηματικήν ἴκανότητά των, τὴν τόσα ἀποδόσασαν, νά ἀναλάδουν τὰς ἐπενδύσεις δικασίων δὲλων ἔκατον μηρίων δολλαρίων! Καὶ πρώτα αἱ ἐπενδύσεις αὗται νά καταστήσουν τὴν Ελλάδα χώραν βιομηχανικήν, χώραν κατατασσομένην πλέον μεταξὺ τῶν ἀνεπτυγμένων καὶ σύγι τῶν ἐν ἀναπτύξει: εἰσέτι τελούντων κρατῶν.



Τὸ ναυτιλιακὸν «θαῦμα» προηγήθη. Ως ἀμετον ἐπακλούθηκα ή ἐπάνοδος εἰς τὴν γενέτειραν. Ἐδῶ τοῦ κτηθέντος πλούτου ή παραγωγική τοποθέτησις, ή δημιουργία ἔργων, τῶν δόποιων καγείς χερσαίος ἐπιχειρηματίας δέν θὰ ήδυνατο νά ἐπιτελέσῃ.

Χωρὶς τὴν προσφυγὴν εἰς τὸν ἐφοπλιστικὸν παράγοντα, ή Ἑλλὰς ἔπρεπε διὰ τὴν τόσον ἐπιτακτικὴν ταχεῖαν ἀγάπτυξιν τῆς οἰκονομίας της, νά καταφύγῃ καὶ πάλιν εἰς τὸ ξένον κεφάλαιον, τὸ παντελῶς ἀσύμφορον, τὸ καταδυναστεύον.

«Ἐχομεν, ἄλλως τε, πρὸ ήμιδων ἀπτὰ τὰ δείγματα τῆς ἀνηράχου πρωτοποριακῆς δημιουργίας τῶν δύο μεγάλων τῆς Ναυτιλίας. Είναι οι ἐπιτυχημένοι. «Ἐχομεν τὴν «Ολυμπιακὴν» καὶ τὰ «Ναυπηγεῖα Σκαραμαγκᾶ». Ανήγαγον, ἐντὸς δλίγου,

σχετικῶς, χρόνου, τὰ δύο αὐτὰ ἐγχειρήματα, εἰς συγκροτήματα παγκοσμίου προβολῆς, παγκοίου ἐκτιμήσεως. Ἀπέδωσαν ἐντὸς δλίγου ἑταῖν, διὰ σύδε τοῦ πλέον εὐφαντάστου αἱ προβλέψεις δέν θὰ ήδυναντο καὶ νά ἀτεγίσουν. Ή «Ολυμπιακὴ», μὲ τὸ πυκνὸν δίκτυον τῶν γραμμῶν της, ἐσιωτερικοῦ καὶ ἐξωτερικοῦ, τὸν ισχυρόν της στόλον, εἶναι ή μόνη εἰς τὸν κόσμον ἀναπτυσσομένη, χωρὶς τὴν κρατικὴν ἐνίσχυσιν, ἵδια: ωτικὴ ἀεροϊατρικὴ. Τὸ «Ελληνικὰ Ναυπηγεῖα», ή μοναδικὴ ἀξιόλογος βαρεῖα παρὸ ήμιν βιομηχανία, ἀπέδη ηδη ή κυρέη μιᾶς δημιουργικῆς προσπαθείας, ητίς δέν ἔχει: τίποτε νά ζηλεύσῃ ἀπὸ τὰ ἔγα ναυπηγικὰ συγκροτήματα. Ἐντὸς δλίγου, διὰ τῶν νέων ἐπενδύσεων, τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκᾶ οὐδὲ ἐπὸ διάλγεστον θὰ ὑστεροῦν εἰς παραγωγικότητα τῶν μεγάλων ναυπηγείων τοῦ ἐξωτερικοῦ.

Ήμέραι καλαὶ διαγράφονται εἰς τὸν ἔλληγακὸν δρίζονται, χάρις εἰς τὰς ἀπροθέπτου μέρχοι: τοῦδε διὰ τὸν τόπον μας ἐκτάσεως ἐπενδύσεις τῶν δύο μεγαλοεφο-

πλιστῶν μας. Τὸ ἐπιχειρηματικὸν δαιμόνιον, ὅπερ ἀξιοθαύμαστα ἀπέδωσε εἰς τὸν θαλάσσιον στόλον, πρόκειται καὶ εἰς τὴν χερσαίαν ἔθνους παραγωγὴν νά εἰσφέρῃ τὴν σφριγγήν ἀνησυχίαν, διὰ τὴν δημιουργίαν ἔργων μεγάλων, ἴκανῶν νά παράσχουν τὴν ἀνετού ἀπασχόλησιν, τὴν αὐτάρκειαν καὶ νά ἐνισχύσουν τὴν ἔξαγωγήν μας προσπάθειαν. Ἐγένη λόγῳ: Τὴν εὐημερίαν.

Μετὰ μικρὰν ἐπεξεργασίαν δλων τῶν ἀπὸ πάσης πλευρᾶς δεδομένων, δρθῶς ἐστάθμισεν ή Κυδέρνησις τὰ πορίσματα τῆς μελέτης τῶν εἰδικῶν καὶ ἀπεφάσισε τὴν παραχώρησιν τῶν δύο διολιστηρίων πρὸς ἀμφοτέρους τοὺς μεγάλους — τοὺς μεγαλιτέρους — ἐφοπλιστάς μας. Τὴν ὥριμους σκέψιν των, τὸ παγκόσμιον κύρος καὶ τὸν ἀπαράμιλλον δυγαμισμόν των θὰ εἰσφέρουν διὰ τὴν καλὴν αὔριον τῆς Ελλάδος. Λί εὐχαί μας τοὺς συγοδεύουν.

Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΙΑΡΧΟΥ

Διὰ τῶν νέων ἐπενδύσεων τοῦ κ. Νιάρχου, τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκᾶ θὰ καταλέγωνται πλέον μεταξὺ τῶν μεγαλυτέρων τοῦ κόσμου. Μεγάλη ναυπηγικὴ κλίνη — δευτέρα — θὰ κατασκευασθῇ διὰ νά δέχεται πρὸς ναυπηγησιν σκάφη μέχρι 240.000 τόννων καὶ ἀνάλογον, βεβαίως, ἐξοπλισμὸν καὶ ἐπέκτασιν τῶν λοιπῶν ἐγκαταστάσεων τῶν ναυπηγείων (ἐλαστροποργεῖον, μηχανουργεῖον, ἀνυψωτικὸν μηχανῆματα κλπ.).

Ἐπὶ πλέον, προβλέπεται ή κατασκευὴ μηχανῶν πρώσεως — θὰ πάουσουν νά εἰσάγωνται ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ — καὶ, τέλος, τὰ

ναυπηγεῖα θὰ καταστοῦν αὐτάρκη καὶ εἰς τὸν ἀπαιτούμενον διὰ τὰς κατασκευάς των χάλυβα. Μέγα χαλυβουργεῖον πρόκειται νά συσταθῇ.

Ἐν ἐνὶ λόγῳ, τὰ 100% τῆς σξίας ἐνὸς ναυπηγουμένου σκάφους θὰ δαπανῶνται, χάρις εἰς τὰς νέας ἐπενδύσεις, ἐπιτοπίως. Μέγα τὸ κέρδος τῆς οἰκονομίας μας. Τὸ συναλλαγματικὸν ιδιαιτέρως.

Ἡ «Ἑλλὰς καθίσταται χώρα ναυπηγική, μὲ πλήρη τὴν ἐπὶ τόπου ἐπάρκειαν εἰς ἔχωρια προϊόντα, διὰ τὴν λειτουργίαν της. Σύνολον ἐπενδύσεων τοῦ κ. Νιάρχου 200 εκατομμ. δολλ.

Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΩΝΑΣΗ

'Η μετά τού κ. 'Ωνάση σύμβασις προβλέπει τὴν ἰδρυσιν ὑπὸ τούτου βιομηχανικού συγκροτήματος δι' ἐπενδύσεως 600 - 620 ἑκατομ., δολλαρίων τούλαχιστον, ἔναντι τῆς παραχωρήσεως πρὸς αὐτὸν τοῦ δικαιώματος ἰδρυσεως τρίτου διιδιστηρίου πετρελαίου, δυναμικότητος διιδίσεως 7. 500.000 τόννων ἀργού πετρελαίου, δυναμένου νά φθασῃ τοὺς 10.000.000 τόννους. Τὸ βιομηχανικὸν συγκρότημα, τὸ διποίον θε δημιουργηθῇ εἰς τὴν περιοχὴν τῶν Μεγάρων, θὰ περιλαμβάνῃ, ἐπίσης, ὠλοκληρωμένην βιομηχανίαν ἀλουμινίου, δυναμικότητος πα-

ραγωγῆς 500.000 τόννων ἀλουμίνιας καὶ 160.000 - 250.000 τόννων ἀλουμινίου καὶ θερμοηλεκτρικὸν σταθμὸν δυναμικότητος 1080 - 1440 μεγαθότ. Πέραν αὐτῶν ὁ κ. 'Ωνάσης ὑποχρεούται ὅπως πραγματοποίησῃ ἐπενδύσεις εἰς βιομηχανίας, κατ' ἐπιλογὴν του, παραγωγῆς: α) πετροχημικῶν, β) κραμάτων ἀλουμινίου, γ) μεταλλικοῦ μαγνησίου, δ) καυστικῆς σόδας καὶ ε) κώκ πετρελαίου.

Σύνολον ἐπενδύσεων τοῦ κ. 'Ωνάση 600 ἑκατομμ. δολλ.

τάσις τῆς φυγῆς ἐκδηλούται εἰς πρώτην εὑναιρίαν. Καθὼς ἀθρόως προσέρχονται οὕτω ἀθρόως καὶ ἀποχωροῦν. Οἱ πέντε περίπου εἰς τοὺς δέκα. Ἀγγοσύντες τὰς συνεπείας, λιποτακτοῦν εἰς τὸ ἔξιτερικὸν ἡ ἀσθεούντες ἐγκαταλείπουν τὸ πλοῖον μὲ τὴν πρώτην κατάλληλον εὑναιρίαν. Τὸ κακὸν εἶγι: διτὶ οἱ πλεῖστοι ἐξ αὐτῶν δὲν ἐγκαταλείπουν μόνον τὸ πλοῖον, ἀλλ' ἐγκαταλείπουν δριστικῶς τὴν θάλασσαν. Καὶ ἡ Ναυτιλία τοὺς χάγει: διὰ παντός. Λύτορες καὶ τὸ περίγυρον τῶν γγωστῶν καὶ φίλων συγγηλικιωτῶν των.

'Ιδού λοιπὸν ἡ ἀνάγκη μιᾶς βασικῆς ἀναθεωρήσεως τῆς στάσεως τῶν παλαιῶν ναυτικῶν ἔναντι τῶν νέων, τοὺς ὅποιους ὁ τεράστιος στόλος τῶν Ἐλλήνων προσείλκυσε πρὸς τὴν θάλασσαν. Πρῶτον εἰς τοὺς πλοιάρχους καὶ τοὺς ἀξιωματικοὺς καὶ δι' αὐτῶν εἰς τὰ πληρώματα, πρέπει νὰ διοιχετευθῇ τὸ πνεῦμα τῆς κατανοήσεως καὶ τῆς στοργῆς ἢν διείλουν πρὸς τοὺς ἀμύγητους νεαρούς συναδέλφους. Τοὺς χρωστοῦν τὴν μεθοδικὴν μύησιν, διότι θὰ εἴναι οἱ διάδοχοι των καὶ πρέπει γὰ τὸν ἐνθαρρύνουν καὶ γὰ τὸν ποδηγητήσουν, ἐν γνώσει διτὶ πρόκειται περὶ θαυμασίου ὄντος, τοῦ ὅποιους ἡ Ἐλληνικὴ ναυτιλία ἔχει ἀπόλυτον ἀνάγκην ἐὰν θέλει γὰ παραμείνη εἰς χειρας Ἐλληνικάς.

'Ιδού ἀκόμη καὶ ἡ ἀνάγκη τῆς καταλλήλου συγκεντρώσεως καὶ προωθήσεως τῶν πρὸς ναυτολόγησιν ἀπογραφομένων. Λί 'Υπηρεσίαι. Υποδοχῆς εἰς τὰ μεγάλα ναυτιλιακὰ κέντρα τῆς χώρας, δι' ὧν ὁ ἐκ τῆς ὑπαίθρου προερχόμενος θὰ εὕρη τὴν θαλπωρήγ τοῦ ἐγδιαφέροντος διὰ τὴν τύχην του, τὸν πολύτιμον ναυτικόν του σάκκον καὶ τὴν ἄγει περιπτειῶν ναυτολόγησιν, θὰ ἡδύγαντο ἐν πολλοῖς νὰ ἔξουδετερῶσυν τὰς πρώτας δυσχερείας ἢ τουλάχιστον γὰ τὰς καταστήσουν ὄλιγότερον κρισίμους.

'Ιδού τέλος ἡ ἀνεκτίμητος σημασία τῆς ἰδρύσεως τῶν προπαρακευαστικῶν σχολῶν ναυτοπαίδων. Ἐκεῖ ὁ νεαρὸς ὑποψήφιος ναυτικὸς θὰ λάθῃ μίαν βασικὴν ἀντίληψιν τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ μελλοντικοῦ ἐπαγγέλματος του. Θὰ μυηθῇ εἰς τὴν γλώσσαν καὶ τὰς συγηθείας τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Θὰ μάθῃ τὰ στοιχεῖα τῶν Κανονισμῶν καὶ θὰ αἰσθάνεται προητοικασμένος διὰ τὴν νέαν του κατάστασιν. Θὰ λάθῃ τὸ βάπτισμα τῆς θαλάσσης. 'Αλλ' ἡ σύστασις τῶν Σχολῶν τούτων δὲν φαίνεται προωθουμένη μεθ' ὅσης ἢ ἀνάγκαιοι ἐπιβάλλουν ταχύτητος. Αἱ τεχνικαὶ δυσχέρειαι καὶ τὰ πολυτελῆ ἴσως σχέδια κτισμάτων δὲν ἐπιτρέπουν γὰ τὰς ἴδιμεν λειτουργούστας πρὸ τῆς παρελεύσεως μιᾶς τουλάχιστον διετίας. Καὶ δημος ἡ ἰδρυσίς των ἀποτελεῖ τὴν ἀναγκαίαν βάσιν τοῦ οἰκοδομήματος διπερ ἐπιδιώκει ἡ πρὸς τὴν θάλασσαν προσέλκυσις. Χωρὶς τὴν βάσιν αὐτὴν πᾶσα προπαγάδα διαφωτίσεως καὶ ἐνημερώσεως, δὲν ἀποκλείεται γὰ σκοπεύη πρὸς τὸ κενόν. 'Η μεγάλη διαρροή τῶν νεοπροσερχομένων τὸ ἀποδεικνύει.

ΠΡΟ ΤΟΥ ΣΟΒΑΡΩΤΕΡΟΥ ΤΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ

Παρὰ τὰς προσκαίρους ἀγιτιξότητας, αἵτινες παρηγορίδισαν πρὸς τὸ παρόν τὴν ἐπέκτασιν τῆς περὶ προσελκύσεως ἐγγημερωτικῆς ἐκστρατείας, τὸ ἐπιμόνιος μέχρι στήμερον τὴν γνωτικὸν προσκλητηρίου, ἀπέδωσε τοὺς καρποὺς του. Σημαντικὴ ὑπῆρξε καὶ ὑπάρχει ἡ προσφορὰ ἐκ τῶν ἀνωτάτων περιοχῶν τῆς χώρας. 'Η πολυάνθρωπος 'Ηπειρος κατὰ πρῶτον λόγον, ἀλλὰ καὶ αἱ λοιποὶ περιοχαὶ, ἀποστέλλουν ἀθρόως τὰ τέκνα των γὰ ὑπηρετήσουν τὴν μεγάλην ἰδέαν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Νέοι, ψυχικῶς καὶ σωματικῶς ὑγιεῖς, ἐγγωμένης ἐργατικήτης καὶ ἀντοχής, ἐφωδιασθέντες διὰ τοῦ γνωτικοῦ φυλλάδιου, κατῆλθον πρὸς τὴν θάλασσαν, μὲ πλήρη βεβαίως ἀγνοιαν τῶν συνθηκῶν ἐργασίας τοῦ πλοίου, ἀλλὰ μὲ τὴν δρεῖν καὶ τὴν πρόθεσιν γὰ προσκρυμοσθίουν καὶ ν' ἀποδώσουν. 'Άλλ' ἡ προσαρμογὴ δὲν εἴναι κατάστασις ἐξαρτωμένη μόνον ἐκ τῆς ἰδικῆς των καλῆς θελήσεως. Διὰ γὰ δημιουργηθῆ καὶ γὰ ἐμπεδωθῆ πρέπει γὰ εῦρη κατανόησιν καὶ ἀπὸ τὴν ἀλλήλην πλευράν. 'Άπο τὴν πλευράν τοῦ πλοίου, τοῦ πλοιάρχου, τῶν ἀ-

CABLES : "NAFTIKA"
TELEX : 6-7500 DN

P. O. Box 2110
PHONE : 25493
A/H 881407
836882

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

524/526 ALBANY HOUSE WEST. 65 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ - Γ. Β. ΓΟΥΛΑΚΟΣ
FOR ALL SHIP REQUIREMENTS
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ
ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΕΠΙΦΥΛΑΣΣΟΝΤΑΙ ΟΙ ΙΔΙΟΙ ΜΑΣ

Ούτε είς ναυτόπαις, χυτροκαθαριστής ή βωηθός θαλασμηπόλου ούτε καὶ λευκοφυλλαδίτης προσφέρεται νὰ ναυτολογηθῇ. Τοῦ ναυτόπαιδος ὁ μισθός ἔφθασε τὰς 55 λίρας!

Καὶ κατακλύζεται ἡ ἀγορὰ ναυτικῆς ἑργασίας ἀπὸ Αἰγυπτίους. Καθ' ὅμαδας μᾶς ἔρχονται μὲ τὰ πλοῖα γραμμῆς. Τοὺς ἔξαποστέλλει ὁ Νάσσερ. "Ἔχει ἀνάγκην συναλλάγματος. Πρόθυμοι νὰ τοὺς δεχθοῦν οἱ ἐφοπλισταῖ. Οὐν ἦν ἄλλως γενέσθαι.

Τῆς Ναυτιλίας, βεβαίως, ἀλλὰ καὶ γενικῶρεν τῆς Οικονομίας μας ἡ ηγητία εἶναι προσφανής. Συνάλλαγμα ἔκταμενεται διὰ μισθούς τῶν ξένων. "Ἄν ἐπροθυμούσθοι νὰ ναυτολογηθοῦν οἱ ιδιοί μας, συνάλλαγμα θὰ εἰσήγετο ἀπὸ τοὺς μισθούς των.

'Ἐλπίζεται, σύν τῷ χρόνῳ, διὸν κανέν ἄλλο ναυτικὸν ἀτύχημα δὲν ἥθελε συμβῆσθε νὰ ἐπαναληφθοῦν αἱ περὶ αὐτὸ μυθιστορηματικαὶ ἀφγησίεις, νὰ ἀτονήσῃ ἡ ἐπιφύλαξις καὶ νὰ ἐπαναληφθῇ εἰς φυσιολογικῶρεν ρυθμὸν ἡ προσφορὰ τῶν νέων πρὸς ναυτολόγησιν. "Αλλως οἱ ἐφοπλισταῖ θὰ καταφύγουν εἰς τοὺς Μαλαισίους, τοὺς Πακιστανούς, τοὺς Αἰγυπτίους, τοὺς Ἰνδονησίους, τοὺς Ἰσπανούς καὶ εἰς τοὺς πάσης προελεύσεως ξένους. Τὰ πλοῖα ὅπωσδηποτε θὰ κινηθοῦν...

ΠΡΟΕΧΕΙ Η ΑΠΟΓΡΑΦΗ

Εἰς μίαν ἑκατὸν τῶν παρουσιάσεων ἐκπροσώπων τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν εἰς τὸν ὑπουργὸν κ. 'Ιω. Χολέναν, συνεζητήθη ἐξ ἀφορμῆς τῆς διευρύνσεως τοῦ χρόνου ναυτικῆς ὑπηρεσίας πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου Γ', Β' καὶ Α' τάξεων, στὶς ὑφίσταται, λόγῳ τῶν ἀλληλοσυγκρυψούμενῶν ἀπόφεων καὶ στοιχείων, ἀνάγκη μᾶς στατιστικῆς ἀπογραφῆς τῶν ἀξιωματικῶν Ε. Ν. 'Ανεφέρθη εἰς τὸ κ. 'Υπουργόν, ὅτι μόνον βάσεις ἔξηκριβωμένων καὶ ἀντικειμενικῶν στοιχείων, θὰ ἐπιτρέπεται νὰ λαμβάνωνται τὰ μέτρα, διὰ τῶν ὅποιών θὰ ρυθμίζηται καὶ θὰ ἐλέγχηται τὸ ναυτεργατικὸν δυναμικὸν καὶ ἡ ἐπαγγελματικὴ ἔξειλιξις τοῦ ναυτικοῦ μας.

Ο κ. 'Υπουργός, μὲ τὴν διακρίνουσαν αὐτὸν πλήρη γνῶσιν τῶν πραγμάτων καὶ ἐπιστημονικὴν κατάρτισιν, ἀπέδεχθη προθύμως τὴν παράκλησιν τῶν ἐκπροσώπων τῆς 'Ενώσεως.

Θὰ παράσχωμεν, ἐπ' εὐκαιρίᾳ, εἰς τὸν κ. 'Υπουργὸν ὡρισμένα ἐνδεικτικά — καὶ εὐγλωττα — στοιχεῖα, τὰ ὅποια ἀναφέρονται εἰς τὴν τάξιν τῶν παριστηλεγραφητῶν Ε. Ν., διὸς νὰ εἴπωμεν πόσον ὅρθη εἶναι ἡ ἀπόφασις τοῦ νὰ διενεργήσῃ στατιστικὴν ἀπογραφήν, καθ' ἡμᾶς, ὡχι μόνον τῶν ἀξιωματικῶν Ε. Ν., ἀλλὰ καὶ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων.

Εἰς τὸ ἐπαγγελματικὸν περιοδικὸν τοῦ Συνδέσμου τῶν 'Ασυρματιστῶν Ε. Ν. δημοσιεύεται ἀνελιπτῶς καὶ συνεχῶς ἐνημερούμενος πίνακς τῶν διπλωματούχων ἀξιωματικῶν Α.Τ. 'Εκ τῶν στοιχείων τούτων ἔρσηνόζηθε τὰ ἐπόμενα εἰδικώτερα συμπεράσματα:

Οι κεκτημένοι διπλωματικοὶ Ραδ/τοῦ ἀνέρχονται εἰς 2.200 περίπου. Κατανέμονται εἰς τέσσαρας κατηγορίας: Τοὺς ἐπὶ πλοίον — πάσης κατηγορίας — ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἔργαζομένους, οἵτινες ἀνέρχονται εἰς 552 καλύπτοντας τὸ 25,09% τοῦ συνόλου τῶν Ραδιοιτηλεγραφητῶν. 'Εκ τούτων μόνον 476 φέρονται ἔργαζομενοι ἐπὶ φορτηγῶν (μεσογειακῶν, ποντοπόρων κ.λπ.) πλοίων. Οι φέρομενοι ὡς ἔργαζομενοι ἐπὶ πλοίων ἑλληνι-

κῆς πλοιοκτησίας — ἐπιβατηγῶν καὶ φορτηγῶν παντός τύπου — ἀνέρχονται εἰς 372, δηλαδὴ εἰς τὸ 16,90% τοῦ συνόλου τῶν ραδιοιτηλεγραφητῶν. Τὸ σύνολον, συνεπῶς, τῶν ἀπατχολούμενῶν ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίοιν ἀσυρματιστῶν μας ὑπολογίζεται — κατὰ τὸν Σύνδεσμον — εἰς 924, ἡτοι εἰς τὰ 42% τῆς ολῆς δυνάμεως τῶν ραδιοιτηλεγραφητῶν.

Εἰς τρίτην κατηγορίαν κατανέμονται οἱ ἔργαζομενοι εἰς Ἐλληνικούς καὶ ξένους στοιχείους, ἔγκατεστημένους ἐπὶ Ἑλληνικοῦ ἔδαφους καὶ εἰς «Ραδιοτεχνικάς καὶ ἄλλας ἑργασίας». Τούτεστιν οἱ ἔργαζομενοι εἰς τὴν ηράπ. Ούτοι καλύπτονται τὰ 28,45% τοῦ συνόλου τῶν ραδιοιτηλεγραφητῶν καὶ ἀνέρχονται εἰς 626 διπλωματούχους ἀσυρματιστάς.

Εἰς τὴν τετάρτην κατηγορίαν κατατάσσονται οἱ φέρομενοι ὡς ἄνεργοι ραδιοιτηλεγραφηταῖ. Αὐτοὶ — ἀναφερόμενοι ὀνομαστικῶς ὅπως καὶ οἱ τῶν λοιπῶν προηγουμένων κατηγοριῶν — συμποσοῦνται εἰς 647. Δηλαδὴ, ἔχουμεν εἰς τὸν κλάδον τούτον ἀνεργίαν 29,40%.

Καὶ ὅμως, ἀλλάξιστοι οἱ προσφερόμενοι πρὸς ἔργασίαν!

Πέραν τῆς ποσοτικῆς ταύτης ἀναλύσεως, εἶναι δυνατὴ ἡ ἔξαγωγὴ καὶ πλείστων ὅσων εἰδικωτέρων συμπερασμάτων. Σημειούμενος ἀπλῶς, ὅτι εἰς τὴν ἐπάνωρων τῶν Ἑλληνοκτήτων ἐμπορικῶν πλοίων παρατηροῦνται κενὰ τούλαχιστον 100%. Τὰ κενὰ ταῦτα, ἀσφαλῶς δὲν πρόκειται νὰ καλυφθοῦν ἀπὸ τοὺς εἰς χερσαίας ἔργωνταις ἀπατχολούμενούς, διότι ἂν τοῦτο ἦτο πιθανόν θὰ είχεν θῆδη ἐκδηλωθῆ στροφὴ τούτων πρὸς τὰ πλοῖα, λόγω τοῦ ἰκανοποιητικοῦ μισθοῦ, ὅστις πληρώνεται σήμερον εἰς τοὺς ναυτολογημένους πραδιοτηλεγραφητάς.

'Η αὐτὴ ἔλξις θὰ ἐξεδηλοῦτο καὶ ἵξεν ἀνέργους, τοσούτον μᾶλλον καθ' ὅσον ἡ ἔξερεταις παρ' οὐτῶν ἔργωνταις εἶναι εὔχετρατή, εἴτε εἰς τὰ ὑπὸ ξένας, ὅσον καὶ εἰς τὰ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοῖα, ὅπου τὰ ὑφιστάμενα κενὰ εἶναι εὐρύτατα καὶ ἡ πρόσληψης 'Ελληνος ραδιοιτηλεγραφητοῦ ὑποχρεωτική. Μία βαθμίδα — καὶ περιπτωσιολογικὴ — ἔρευνα θὰ ἀπέδεικνεν ὅτι οἱ μὲν ἔργαζομενοι εἰς τὴν ηράπ. οἱ μὲν ἔργαζομενοι εἰς τὸν καθηγητή τούτων πρὸς τὰ πλοῖα, λόγω τοῦ ἰκανοποιητικοῦ μισθοῦ, ὅστις πληρώνεται σήμερον εἰς τοὺς ναυτολογημένους πραδιοτηλεγραφητάς.

Φυσικά, η περὶ ἡλικίας κρίσις, τούλαχιστον μέχρις ἐνὸς ἀνωτάτου ὅρου, ἀποτελεῖ συνάρτησιν τοῦ εἶδους τῆς ἀσκουμένης ἔργωνταις. "Άλλο τὸ όριον διὰ τοὺς καθηγητὰς Πανεπιστημίου καὶ ἄλλον διὰ τοὺς μαχίμους πιλότους τῆς ἀεροπορίας. Διὰ τὸ 'Εμπορικὸν Ναυτικὸν καὶ ιδιαιτέρως διὰ τοὺς πλοιάρχους, τὸ πρόγυμα ἐπιδαλλεῖ συν-διαδρομίον, διὰ νὰ φέασῃ ὁ δόκιμος εἰς τὴν ἀνωτάτην βαθμίδα. Καὶ ἡ καθυτέρησις αὕτη ἀποτελεῖ βασικὸν λόγον ἀπογοητεύσεως τῶν νέων ναυτίλων εἰς μίαν ἐποχήν, καθ' ἧν προπογανδίζομεν τὴν πρὸς τὴν θάλασσαν προσέλκυσιν.

Φυσικά, η περὶ ἡλικίας κρίσις, τούλαχιστον μέχρις ἐνὸς ἀνωτάτου ὅρου, ἀποτελεῖ συνάρτησιν τοῦ εἶδους τῆς ἀσκουμένης ἔργωνταις. "Άλλο τὸ όριον διὰ τοὺς καθηγητὰς Πανεπιστημίου καὶ ἄλλον διὰ τοὺς μαχίμους πιλότους τῆς ἀεροπορίας. Διὰ τὸ 'Εμπορικὸν Ναυτικὸν καὶ ιδιαιτέρως διὰ τοὺς πλοιάρχους, τὸ πρόγυμα ἐπιδαλλεῖ συν-διαδρομίον, διὰ νὰ φέασῃ ὁ δόκιμος εἰς τὴν ἀνωτάτην βαθμίδα. Καὶ ἡ καθυτέρησις αὕτη ἀποτελεῖ βασικὸν λόγον ἀπογοητεύσεως τῶν νέων ναυτίλων εἰς μίαν ἐποχήν, καθ' ἧν προπογανδίζομεν τὴν πρὸς τὴν θάλασσαν προσέλκυσιν.

Φυσικά, η περὶ ἡλικίας κρίσις, τούλαχιστον μέχρις ἐνὸς ἀνωτάτου ὅρου, ἀποτελεῖ συνάρτησιν τοῦ εἶδους τῆς ἀσκουμένης ἔργωνταις. "Άλλο τὸ όριον διὰ τοὺς καθηγητὰς Πανεπιστημίου καὶ ἄλλον διὰ τοὺς μαχίμους πιλότους τῆς ἀεροπορίας. Διὰ τὸ 'Εμπορικὸν Ναυτικὸν καὶ ιδιαιτέρως διὰ τοὺς πλοιάρχους, τὸ πρόγυμα ἐπιδαλλεῖ συν-διαδρομίον, διὰ νὰ φέασῃ ὁ δόκιμος εἰς τὴν ἀνωτάτην βαθμίδα. Καὶ ἡ καθυτέρησις αὕτη ἀποτελεῖ βασικὸν λόγον ἀπογοητεύσεως τῶν νέων ναυτίλων εἰς μίαν ἐποχήν, καθ' ἧν προπογανδίζομεν τὴν πρὸς τὴν θάλασσαν προσέλκυσιν.

Φυσικά, η περὶ ἡλικίας κρίσις, τούλαχιστον μέχρις ἐνὸς ἀνωτάτου ὅρου, ἀποτελεῖ συνάρτησιν τοῦ εἶδους τῆς ἀσκουμένης ἔργωνταις. "Άλλο τὸ όριον διὰ τοὺς καθηγητὰς Πανεπιστημίου καὶ ἄλλον διὰ τοὺς μαχίμους πιλότους τῆς ἀεροπορίας. Διὰ τὸ 'Εμπορικὸν Ναυτικὸν καὶ ιδιαιτέρως διὰ τοὺς πλοιάρχους, τὸ πρόγυμα ἐπιδαλλεῖ συν-διαδρομίον, διὰ νὰ φέασῃ ὁ δόκιμος εἰς τὴν ἀνωτάτην βαθμίδα. Καὶ ἡ καθυτέρησις αὕτη ἀποτελεῖ βασικὸν λόγον ἀπογοητεύσεως τῶν νέων ναυτίλων εἰς μίαν ἐποχήν, καθ' ἧν προπογανδίζομεν τὴν πρὸς τὴν θάλασσαν προσέλκυσιν.

Φυσικά, η περὶ ἡλικίας κρίσις, τούλαχιστον μέχρις ἐνὸς ἀνωτάτου ὅρου, ἀποτελεῖ συνάρτησιν τοῦ εἶδους τῆς ἀσκουμένης ἔργωνταις. "Άλλο τὸ όριον διὰ τοὺς καθηγητὰς Πανεπιστημίου καὶ ἄλλον διὰ τοὺς μαχίμους πιλότους τῆς ἀεροπορίας. Διὰ τὸ 'Εμπορικὸν Ναυτικὸν καὶ ιδιαιτέρως διὰ τοὺς πλοιάρχους, τὸ πρόγυμα ἐπιδαλλεῖ συν-διαδρομίον, διὰ νὰ φέασῃ ὁ δόκιμος εἰς τὴν ἀνωτάτην βαθμίδα. Καὶ ἡ καθυτέρησις αὕτη ἀποτελεῖ βασικὸν λόγον ἀπογοητεύσεως τῶν νέων ναυτίλων εἰς μίαν ἐποχήν, καθ' ἧν προπογανδίζομεν τὴν πρὸς τὴν θάλασσαν προσέλκυσιν.

Φυσικά, η περὶ ἡλικίας κρίσις, τούλαχιστον μέχρις ἐνὸς ἀνωτάτου ὅρου, ἀποτελεῖ συνάρτησιν τοῦ εἶδους τῆς ἀσκουμένης ἔργωνταις. "Άλλο τὸ όριον διὰ τοὺς καθηγητὰς Πανεπιστημίου καὶ ἄλλον διὰ τοὺς μαχίμους πιλότους τῆς ἀεροπορίας. Διὰ τὸ 'Εμπορικὸν Ναυτικὸν καὶ ιδιαιτέρως διὰ τοὺς πλοιάρχους, τὸ πρόγυμα ἐπιδαλλεῖ συν-διαδρομίον, διὰ νὰ φέασῃ ὁ δόκιμος εἰς τὴν ἀνωτάτην βαθμίδα. Καὶ ἡ καθυτέρησις αὕτη ἀποτελεῖ βασικὸν λόγον ἀπογοητεύσεως τῶν νέων ναυτίλων εἰς μίαν ἐποχήν, καθ' ἧν προπογανδίζομεν τὴν πρὸς τὴν θάλασσαν προσέλκυσιν.

Φυσικά, η περὶ ἡλικίας κρίσις, τούλαχιστον μέχρις ἐνὸς ἀνωτάτου ὅρου, ἀποτελεῖ συνάρτησιν τοῦ εἶδους τῆς ἀσκουμένης ἔργωνταις. "Άλλο τὸ όριον διὰ τοὺς καθηγητὰς Πανεπιστημίου καὶ ἄλλον διὰ τοὺς μαχίμους πιλότους τῆς ἀεροπορίας. Διὰ τὸ 'Εμπορικὸν Ναυτικὸν καὶ ιδιαιτέρως διὰ τοὺς πλοιάρχους, τὸ πρόγυμα ἐπιδαλλεῖ συν-διαδρομίον, διὰ νὰ φέασῃ ὁ δόκιμος εἰς τὴν ἀνωτάτην βαθμίδα. Καὶ ἡ καθυτέρησις αὕτη ἀποτελεῖ βασικὸν λόγον ἀπογοητεύσεως τῶν νέων ναυτίλων εἰς μίαν ἐποχήν, καθ' ἧν προπογανδίζομεν τὴν πρὸς τὴν θάλασσαν προσέλκυσιν.

Φυσικά, η περὶ ἡλικίας κρίσις, τούλαχιστον μέχρις ἐνὸς ἀνωτάτου ὅρου, ἀποτελεῖ συνάρτησιν τοῦ εἶδους τῆς ἀσκουμένης ἔργωνταις. "Άλλο τὸ όριον διὰ τοὺς καθηγητὰς Πανεπιστημίου καὶ ἄλλον διὰ τοὺς μαχίμους πιλότους τῆς ἀεροπορίας. Διὰ τὸ 'Εμπορικὸν Ναυτικὸν καὶ ιδιαιτέρως διὰ τοὺς πλοιάρχους, τὸ πρόγυμα ἐπιδαλλεῖ συν-διαδρομίον, διὰ νὰ φέασῃ ὁ δόκιμος εἰς τὴν ἀνωτάτην βαθμίδα. Καὶ ἡ καθυτέρησις αὕτη ἀποτελεῖ βασικὸν λόγον ἀπογοητεύσεως τῶν νέων ναυτίλων εἰς μίαν ἐποχήν, καθ' ἧν προπογανδίζομεν τὴν πρὸς τὴν θάλασσαν προσέλκυσιν.

Φυσικά, η περὶ ἡλικίας κρίσις, τούλαχιστον μέχρις ἐνὸς ἀνωτάτου ὅρου, ἀποτελεῖ συνάρτησιν τοῦ εἶδους τῆς ἀσκουμένης ἔργωνταις. "Άλλο τὸ όριον διὰ τοὺς καθηγητὰς Πανεπιστημίου καὶ ἄλλον διὰ τοὺς μαχίμους πιλότους τῆς ἀεροπορίας. Διὰ τὸ 'Εμπορικὸν Ναυτικὸν καὶ ιδιαιτέρως διὰ τοὺς πλοιάρχους, τὸ πρόγυμα ἐπιδαλλεῖ συν-διαδρομίον, διὰ νὰ φέασῃ ὁ δόκιμος εἰς τὴν ἀνωτάτην βαθμίδα. Καὶ ἡ καθυτέρησις αὕτη ἀποτελεῖ βασικὸν λόγον ἀπογοητεύσεως τῶν νέων ναυτίλων εἰς μίαν ἐποχήν, καθ' ἧν προπογανδίζομεν τὴν πρὸς τὴν θάλασσαν προσέλκυσιν.

Φυσικά, η περὶ ἡλικίας κρίσις, τούλαχιστον μέχρις ἐνὸς ἀνωτάτου ὅρου, ἀποτελεῖ συνάρτησιν τοῦ εἶδους τῆς ἀσκουμένης ἔργωνταις. "Άλλο τὸ όριον διὰ τοὺς καθηγητὰς Πανεπιστημίου καὶ ἄλλον διὰ τοὺς μαχίμους πιλότους τῆς ἀεροπορίας. Διὰ τὸ 'Εμπορικὸν Ναυτικὸν καὶ ιδιαιτέρως διὰ τοὺς πλοιάρχους, τὸ πρόγυμα ἐπιδαλλεῖ συν-διαδρομίον, διὰ νὰ φέασῃ ὁ δόκιμος εἰς τὴν ἀνωτάτην βαθμίδα. Καὶ ἡ καθυτέρησις αὕτη ἀποτελεῖ βασικὸν λόγον ἀπογοητεύσεως τῶν νέων ναυτίλων εἰς μίαν ἐποχήν, καθ' ἧν προπογανδίζομεν τὴν πρὸς τὴν θάλασσαν προσέλκυσιν.

Φυσικά, η περὶ ἡλικίας κρίσις, τούλαχιστον μέχρις ἐνὸς ἀνωτάτου ὅρου, ἀποτελεῖ συνάρτησιν τοῦ εἶδους τῆς ἀσκουμένης ἔργωνταις. "Άλλο τὸ όριον διὰ τοὺς καθηγητὰς Πανεπιστημίου καὶ ἄλλον διὰ τοὺς μαχίμους πιλότους τῆς ἀεροπορίας. Διὰ τὸ 'Εμπορικὸν Ναυτικὸν καὶ ιδιαιτέρως διὰ τοὺς πλοιάρχους, τὸ πρόγυμα ἐπιδαλλεῖ συν-διαδρομίον, διὰ νὰ φέασῃ ὁ δόκιμος εἰς τὴν ἀνωτάτην βαθμίδα. Καὶ ἡ καθυτέρησις αὕτη ἀποτελεῖ βασικὸν λόγον ἀπογοητεύσεως τῶν νέων ναυτίλων εἰς μίαν ἐποχήν, καθ' ἧν προπογανδίζομεν τὴν πρὸς τὴν θάλασσαν προσέλκυσιν.

Φυσικά, η περὶ ἡλικίας κρίσις, τούλαχιστον μέχρις ἐνὸς ἀνωτάτου ὅρου, ἀποτελεῖ συνάρτησιν τοῦ εἶδους τῆς ἀσκουμένης ἔργωνταις. "Άλλο τὸ όριον διὰ τοὺς καθηγητὰς Πανεπιστημίου καὶ ἄλλον διὰ τοὺς μαχίμους πιλότους τῆς ἀεροπορίας. Διὰ τὸ 'Εμπορικὸν Ναυτικὸν καὶ ιδιαιτέρως διὰ τοὺς πλοιάρχους, τὸ πρόγυμα ἐπιδα

ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΔΑΙΜΟΝΙΟΝ

ΤΑ MINI ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΕΙΣ ΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΙ ΠΑΡΑΠΟΤΑΜΙΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

'Απομεμονωμένη διασώδης περιοχή του Αρκάνσας πρόκειται νά υποστή σοδαράς μεταβολάς καπόνιαν έφαρμογής σχεδίου διανοτύζεως άξιας 1.300 έκαπομμύρινων δολαρίων. "Ένας νέος λιμήν προώρισται νά δημιουργηθῇ ἐκεῖ ὅπου σήμερον δὲν υπάρχει ὀκόμη οὔτε... θέρω.

Τὰ ἀνωτέρω ἐδήλωσε προσφάτως μεταξὺ ἄλλων εἰς 'Ιστανίσιαν, ὅπου παρέστη εἰς τὴν καθέλκυσιν τοῦ νέου του μπάλκ κάρριερ «Λάρρου Λ.», ὁ κ. Γ. Π. Λιβανός, ὁ ὄποιος συνέμει ἀπεκάλυψε καὶ τὰ σχέδια του ἀπασχολήσεως ἐκεῖ τῶν ἐν σειρᾷ ναυπηγουμένων μίνι μπάλκ κάρριερες.

'Ο νέος λιμήν θὰ καταστῆ πλωτὸς μέχρι τῆς Τούλσα εἰς 'Οκλαχόμα, ὅπου καὶ θὰ δημιουργηθῇ ὁ νέος λιμήν υπὸ τὸ ὄνομα Κατούλα, τὰ ἔγκαινια τοῦ ὄποιου θὰ γίνουν κατὰ τὰς ἀφράτας τῆς ἀνοίξεως 1971.

Εἰς τὰ ἔγκαινια θὰ συμμετάσχῃ καὶ ὁ κ. Λιβανός μὲ τὰ μίνι μπάλκ κάρριερ τοῦ στόλου του. Θὰ διαπλέύσουν τὸν ποταμὸν καὶ θὰ φθάσουν μέχρι τοῦ λιμένος Κατούλα. Τὸ ταξίδιον τούτο θὰ ἀποτελέσῃ τὴν ἔνορξιν τῆς περαιτέρω ἐπεκτάσεως τῆς γραμμῆς τῆς «Μίνι Λάϊν» εἰς Γκρήνθιλ ἐπὶ τοῦ Μισσισιππή. 'Η γραμμὴ αὐτὴ ἐνεκνιάσθη πέρυσι καὶ συνέδει ὡς' εύθειας τὴν Γκρήνθιλ μὲ τὸν Κόλπον, τὴν Κεντρικὴν Αμερικὴν καὶ ἄλλους λιμένας, δεδομένου ὅτι τὰ μίνι μπάλκ κάρριερ ἐσχεδιάσθησαν διὰ νὰ πλέουν εἰς ποταμούς καὶ θαλάσσας.

'Ο κ. Λιβανός σχεδιάζει νά ἀναπτύξῃ τὴν γραμμὴν μέχρι τοῦ λιμένος Κατούλα, τὸν ὄποιον ἀπὸ τοῦδε οἱ ἔξαγωγεις χαρακτηρί-

ζουν ὡς τὴν αὐριανὴν κλεῖδος τῶν παγκοσμίων ἀγορῶν. 'Ο λιμὴν σύνοικος θὰ ἔχεται βασικῶς ἀπό φορτηγίδας καὶ ἄλλα ποτάμια μέσα. Τὰ μίνι μπάλκ κάρριερ θὰ τὸν συνδέουν καὶ μὲ τὴν θάλασσαν. Πέραν τούτου ὥμως, θὰ ἀνταποκρίνωνται πλήρως καὶ εἰς τὴν τάσιν κοντεῖνεροποιήσεως, δοθεντος ἀπό τὰ μίνι μπάλκ κάρριερ (3.100 τόννων ι.ω.) δύνανται νὰ παραλαμβάνουν 100 καὶ πλέον κοντέινερς τῶν 20 ποδῶν.

'Ο κ. Λιβανός ὀπεκάλυψεν ἐπίσης, τὰ σχέδια του ὅπως ἐπεκτείνῃ τὸν προσεχῆ Σεπτέμβριον τὴν γραμμὴν τῆς «Μίνι Λάϊν» ἀπὸ τοῦ Μισσισιππή μέχρι τοῦ Σαίν Λούΐς.

Τὸν 10ην Φεβρουαρίου εἰς τὰ ἵσπανικά ναυπηγεῖ. 'Υπὸ τοῦ κ. Λιβανοῦ παρηγγέλθησαν, ὡς γνωστόν, 38 σκάφη μὲ όψιὸν ἑτερα 12, ἡτοι συνολικῶς 50. Τὴν Κυανόλευκον φέρουν.

ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ

'Επισημάνεται ἡ παρουσία τῶν μίνι μπάλκ κάρριερ τοῦ κ. Γ. Π. Λιβανοῦ καὶ εἰς τὸν εὐρωπαϊκὸν χώρων. Πρὸς τὸ παρὸν τρία τοιαῦτα σκάφη προσφίζονται διὰ τὰς ἐνδοευρωπαϊκὰς μεταφορὰς μὲ ἀφετηρίαν τὸν λιμένα τοῦ Ρόττερνταμ. Τὰ μίνι μπάλκ κάρριερ ἐφωδιάσθησαν μὲ ειδικὸν, ίσχυρὸς ἀνυψωτικῆς δυνάμεως γερανού, τὰ δὲ κύτη καὶ τὸ κατάστρωμά των εἰναι διηθετημένα διὰ νὰ δεχθοῦν κοντέινερ. 'Απὸ τὸν λιμένα τοῦ Ρόττερνταμ θὰ παραλαμβάνουν τὰ κοντέινερ —τὰ μεταφερόμενα ἀπὸ τὴν Αμερικὴν καὶ τὴν Αυστραλίαν— διὰ ἄλλους λιμένας τῆς Βορειοδυτικῆς Εὐρώπης. Μὲ τὴν παράδοσιν ἀπὸ τὰ ἵσπανικά ναυπηγεῖα καὶ ἄλλων ἐκ τῶν ἡδη 38 παραγγελθέντων, προβλέπεται νὰ προστεθοῦν ἐπτὰ ἀκόμη σκάφη εἰς τὸν εὐρωπαϊκὸν τομέα.

πληρώματος ἡ τῶν ἔκαποντάδων τῶν ἐπιβατῶν. Διοικεῖ, ἐξ ἄλλου, μακρὰν τῶν 'Αρχῶν, ἔνα δύσκολον κόσμον, περιλαμβάνοντα ἀνθρώπους πάσης μορφώσεως καὶ πάσης ἡλικίας. Χρειάζεται, λοιπόν, τόλμην καὶ θέρασος, ἀλλὰ καὶ γνῶσην. Θέρασος καὶ ὅχι θέρασος, διότι μόνον τὸ πρώτον ἀποτελεῖ ἀρετὴν. 'Αλλὰ μόνον ἡ τόλμη καὶ ἡ περιφρόνησις τοῦ κινδύνου, ἥτις κατὰ κανόνα διακρίνει τὴν θερμοκέφαλον νεολαίαν, δὲν εἶναι τὸ κύριον πρόσον ἐνὸς κυβερνήτου. Δεδομένου ὅτι διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἀπείρου ποικιλίας περιστάσεων τῆς θαλάσσης δὲν ἀρκεῖ μόνον ἡ μόρφωσις, ἀλλὰ χρειάζεται ἀπαραίτητως καὶ ἡ ἐμπειρία τῆς μακρᾶς ὑπηρεσίας, πρέπει βασικῶς ἡ νεαρά ἡλικία νὰ λογισθῇ ὡς μειονέκτημα. Διότι ἡ θαλασσία ὑπηρεσία ἡ παράσχη τὴν εύκαιρίαν συναντήσεως τῶν πλείστων ἐκ

τῶν θαλασσίων φαινομένων καὶ περιστατικῶν, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὅποιων ὁ πεπειραμένος θὰ κρίνῃ καὶ θὰ σταθμίσῃ τὰ παρόμοια, τὰ ἀνάλογα ἡ τὰ καινοφανῆ. Εἶναι αὐτὸ ὅπερ γενικῶς καλεῖται «καντούση», τῆς ὅποιας εἶναι δύσκολος μὲν ὁ δρισμός, ἀλλ' εὔκολος ἡ κατανόησις τοῦ περιεχομένου. 'Εννοεῖται ὅτι καὶ μόνη ἡ μακρὰ πείρα δὲν ἀρκεῖ ν' ἀναδείξῃ πλοιαρίχους. 'Ηρκει εἰς τὸ ηρωϊκὸν καὶ γραφικὸν παρελθόν τῆς ιστοφόρου ναυτιλίας, ἀλλὰ δὲν ἀρκεῖ στήμερον. Τὸ ἀποδεικνύει ἡ σωρείσι τῶν καθημερινῶν εἰσαγομένων νέων μεθόδων, νέων ὄργανων καὶ νέων προβλημάτων καὶ τὸ ἐπιβεβαιώνει τὸ γεγονός, ὅτι τὸ Κράτος ἀπὸ κοιροῦ ἥδη ἔχει ἀποκλεῖσει τὸν στοιχειώδους μορφώσεως ναυτικούς ἀπὸ τῆς ἔξελίξεως πρὸς τὴν κορυφὴν τῆς ιεραρχίας.

Θεωρητική, λοιπόν, κατάρτισις, ἥτις προ-

υποθέτει μορφωμένους νέους. 'Αλλὰ καὶ πεῖρα ίκανή, ἥτις προϋποθέτει μακρὰν θαλασσίαν ὑπηρεσίαν. 'Ο ἐπιτυχῆς συνδυασμὸς ἀμφοτέρων εἶναι ἀπαραίτητος, ὁ δὲ χρόνος, καθ' ὃν ἡ πρόσκτησίς των εἶναι δυνατή, δὲν εἶναι δύσκολον νὰ εὑρεθῇ μὲ τοὺς κανόνας τοῦ μέσου ὄρου καὶ τοῦ κοινοῦ μέτρου.

ΚΟΝΤΡΕΣΤΑΡΙΖΕ...

Κεφαλλήν ναύτης, πολύπειρος καὶ «πολυταξιδιώμενος», μᾶς περιέγραψε μὲ τὸ θυμόσιοφυ ψῆφος του, εἰς ὀλίγας λέξεις, πῶς ἐπεσυνέδη τὸ πρό τινος ναυάγιον τοῦ ἐμφόρου δεξαιμενοπλοίου «Σοφία Π.», εἰς τὴν κινεζικὴν θάλασσαν. Μᾶς εἶπε:

— Τὸ σκάφος ἐκόπηκε εἰς τὰ δύο. "Επερπετεῖ καὶ κοπῆ, ὁ φαρός μακαρίτης πλοιαρχός μας ἐνόμιζεν ὅτι κυθερῷν ἀφοπλάνο. Δὲν ἀνέκοψεν, ὅπως ἐπερπετεῖ, τὴν ταχύτητα «κοντρεστάριζε» μὲ τρεῖς θάλασσες.

Παραστατικὴ ἡ ἀπεικόνησις, ἀλλὰ καὶ εὐεξήγητος ἡ ἀφορμὴ τοῦ τραγικοῦ ναυαγίου.

ΔΥΟ ΜΗΝΩΝ ΜΙΣΘΟΥΣ...

«'Ο ναυτικός, ναυαγήσαντος τοῦ πλοίου, δικαιούεται... εἰς τὸν μισθὸν τὸ πολὺ δύο μηνῶν... καὶ εἰς εὐλογὸν ἀποζημίωσιν, διὰ τὴν ἀπώλειαν ἀντικειμένων τῆς προσωπικῆς του χρήσεως».

Αὐτὸς λέγει ὡς νόμος καὶ αὐτά, φυσικά, καταβάλλονται εἰς τοὺς ναυαγούς τῶν προσφάτων τραγικῶν θαλασσίων ἀτυχημάτων μας, ὡς ἄλλως τε, καὶ εἰς τοὺς ἐπιζηντας κάθε ναυαγίου. 'Αλλ' ἐὰν σκεφθῇ κανείς, ὅτι οἱ ναυαγοὶ οὗτοι εἰδοῦν κυριολεκτικῶς «τὸν χάρον μὲ τὰ μάτια τους» καὶ δὲν ἀναλογούσθη πόσον λεπτή καὶ συμπτωματική ὑπῆρξεν ἡ μοιραίς διαχωριστική γραμμή, ἥτις ἔχωρισε τὴν ιδικήν των διάσωσιν ἀπὸ τοῦ θανάτου τῶν συναδέλφων των, φαίνεται μᾶλλον γελοίος ὡς μισθὸς «τὸ πολὺ» δύο μηνῶν καὶ «εὐλογὸς» ἀποζημίωσις.

«Τοτὲ ἐν μέσῳ τῆς καινομένης καταιγίδος ἀντιμετωπίζῃ ὁ ναυτικός τὴν ἀκτάβλητον δύνων τῆς φύσεως, ὅταν βλέπῃ νὰ σαρώνεται ἡ ὑπερήφανος γέφυρα καὶ νὰ κόπηται εἰς δύο ὁ ναυπηγικὸς κολοσσὸς καὶ ὅταν προσπαθῇ νὰ διασωθῇ ἐπὶ τῆς μικρᾶς σωτηρίου λέμβου, τῆς φερομένης δίκην ἀθύρματος ἀπὸ τῆς κορυφῆς εἰς τὸ βάραρον τῶν γιγαντιαίων κυμάτων, ὅταν ἐν ἄλλοις λόγοις ἀντικρύσῃ τὴν φρίκην τοῦ ἀναιμενούμενου βιαίου τέλους, εἶναι δύσκολον νὰ μη ἔξεγερθῇ ἐκ τῶν ὑστέρων διὰ τὸ ψῆφος τῆς ὑλικῆς παρηγορίας δι' ἥδη ὃ νόμος πειράταιν 'ἀνακουφίσῃ τὴν φρίκην τοῦ θανάτου τῶν συναδέλφων των, εἶναι δύσκολον νὰ μη ἔχει ἀποκλεῖσει τὸν στοιχειώδους μορφώσεως ναυτικούς ἀπὸ τῆς ἔξελίξεως πρὸς τὴν κορυφὴν τῆς ιεραρχίας. Διότι ὁ προβλεπόμενος γλίσχρος μισθὸς δὲν ἀρκεῖ, φυσικά, οὔτε τὰς ἀνοιχθείσας οίκονομικὰς πληγάς νὰ ἐπουλώσῃ οὔτε νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς αὐτὸν νὰ συνέλθῃ ἐκ τοῦ ψυχικοῦ πλήγυματος τὸ πόπον ὑπέστη, διὰ νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὸ πλοίον. Δὲν ἔξαρκει νὰ μετριάσῃ τὴν ἡθικήν ταλαιπωρίαν, ἥτις, ἄλλως τε, αὐτὴ καθ' ἔστητην εἶναι ἐκτὸς διατημήσεως καὶ διαπρ-

**ΑΝΔΡΙΑΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
Σ Υ Ρ Ο Σ**

Πρακτορεύσεις, Τροφοδοσίαι, Προμήθειαι θαλασσίων καταστρωμάτων καὶ Μηχανῆς.
Δ/νσις: Λ. καὶ Θ. ΚΟΥΝΤΟΥΡΗΣ
Τηλ. Δ/νσις: ΑΝΔΡΙΑΚΟΝ ΣΥΡΟΣ
Τηλέφ.: 2-65, 2-24

**ANDRIAKON SHIPPING AGENCY
SYRA - GREECE**

Ship Agents and Suppliers Deck and Engine Stores
Directors : L. and TH. KOUNTOURIS
Cables : ANDRIAKON SYROS
Tel.: 2-65, 2-24

ΠΟΘΕΝ ΤΟ "ΜΠΟΥΜ"

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Έντος ένος διμήνου οι ναύλοι της τράμπη Ναυτιλίας υπερηκόντισαν κάθε προηγούμενον. Τὰ σκάφη, άναλόγως χωρητικότητος και τού τομέας εἰς διάποσχοδούνται άποδίδουν £ 500 - 3.000 ήμερσίων. Και τὸ ἀξιοσημείωτον: Τὸ «μπούμ» πού διερχόμεθα καὶ τοῦ ὄποιος ἄδηλος ἡ διάρκεια — ἐκλεισθῆσαν ναυλώσεις μὲν υψηλοὺς ναύλους διὰ Μάσον - Ιούνιον — δὲν φαίνεται νὰ εἶναι ἀπόρροια πολιτικῆς τινος ἢ οἰκονομικῆς κρίσεως.

Οἱ παρατηρηταὶ τῶν ἔξελίξεων τῆς Ναυλαγορᾶς ἀδυνατοῦν νὰ καθορίσουν τοὺς λόγους τῆς τόσου ἀποτόμου καὶ μεγάλου ἀνατιμῆσεως. Μόνη διαπίστωσις: Ἡ εὐρύτατὴ ζητήσις χωρητικότητος ἀπὸ τοὺς Ἰαπωνας. Ἀλλὰ καὶ αὐτὴ ἡ ἐν ὄργασμῷ τελουστὰ ιαπωνικὰ οἰκονομιὰ δὲν κρίνεται ίκονη νὰ δημιουργήσῃ, μόνη αὐτῆ, τόσην τὴν ζωηρότητα τῶν ναυλώσεων τῶν τελευταίων ἐβδομάδων. Αὐτὰς οἱ μαζίκι ναυλώσεις δὲν ἀναφέρονται μόνον εἰς μεταφορικάς ἀνάγκας τοῦ προσεχοῦ τριμήνου, ἀλλ' ἐκτείνονται εἰς φορτώσεις μέχρι καὶ τοῦ τέλους τοῦ 1971.

Οἱ Ιάπωνες συνεκέντρωσαν, πράγματι, ἔντονος τέρστιον ὕγκον τονάκι μὲ τὰ κλειόμενα τάιμ τσάρτερς μεγάλων σκαφῶν διὰ μεταφοράς κυρίως γαιάνθρακος καὶ σιδηρομεταλλευμάτων. Πιστεύουν τινές ὅτι τείνουν οὕτω νὰ λάδουν τὰς προφυλάξεις των διὰ τὴν μὴ ἀποκλεισμένην ἀνάτιμην τοῦ γιὲν καὶ τὰς ἐπιπτώσεις, ποὺ δυνατοῦν νὰ ἔχῃ αὐτῇ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς Ιαπωνίας. Ἀλλοι ἀποδίδουν τὰς χρονοναυλώσεις εἰς τὴν πρόβλεψιν κυρίως τῆς ἀνοδικῆς πορείας τῆς Ιαπωνικῆς Οἰκονομίας καὶ συνεπῶς τῶν μεταφορῶν.

Οἱ ὅμως δόλιγοι εἰναι καὶ οἱ Κινέζικαι χρονοναυλώσεις — αἱ συνήμως μὴ ἀνακονούμεναι — γεγονός ὥπερ ἐπιτρέπει νὰ πιστεύωμεν ὅτι ἡ τελευταίως τόσους ἐκταθεῖσα εἰς τὴν Νοτιοανατολικήν Ἀσίαν πολεμικὴ ἀναταραχὴ ὑποχρεώνει τοὺς Κινέζους εἰς ηὔημένας εἰσαγωγάς σιτηρῶν καὶ πρώτων ύλῶν.

Αἱ χρονοναυλώσεις ἀκριβῶς ἀπετέλεσαν τὴν κυρίαν ἀφορμὴν τῆς μεγαλυτέρας ἀπὸ ἐπτάσεις ὑψώσεως τῶν ναύλων εἰς τὰ ἀνάντερα ἀπὸ τῆς κρίσεως τοῦ Σούεζ (1956 - 1957) ἐπίπεδα. Περὶ τὰ 7 ½ ἐκατομμύ-

ρια τόνων σκάφη ἐκλείσθησαν ἐντὸς διμήνου διὰ μεταφοράς ἔξι μηνῶν μέχρις καὶ πέντε ἔτῶν. Τὰ 60% τῆς χωρητικότητος αὐτῆς ἐναύλωσθησαν διὰ χρονικὰ διαστήματα 12 μηνῶν καὶ ἄνω καὶ τὰ 70% ἀναφέρονται εἰς Ἰαπωνικά τάιμ τσάρτερ.

Χαρακτηριστικὸν τὸ γεγονός ὅτι ἡ ἐπὶ τῶν χρονοναυλώσεων κερδοσκοπία ἥρχισεν ἐκτεινομένη τελευταίως. Ἐκλεισθ ἀλ.χ. πρὸ μηρῶν μπάλκι κάρριερ 43.000 τόνων πρὸ 4.70 δολάρια διὰ πέντε μήνας, ναυλώθεν δι' ἔτος πρὸ τινῶν ἐδυομάδων πρὸ 3.05 δολ. τὸν τόνων.

Καὶ ἐπιλέγουν αἱ παρατηρηταὶ τῆς ναυλαγορᾶς: Ἡ σταθερότης τῶν ναύλων εἰς τὰ ὑψηλά τῆς ἐπίπεδα ἔξαρτάται ἀμέσως ἀπὸ τοὺς ναύλους τῶν δεξαμενοτόποιών. Πτώσις αὐτῶν θὰ συνεπιφέρῃ ἀναποτρέπτως καὶ τῶν φορτηγῶν ἡροῦ φορτίου τὴν ὑποτίμησιν.

Φαίνεται, πάντως, ὅτι ἡ προσαρμογὴ τῆς ζητήσεως πρὸς τὴν προσφορὰν ἥρχισε σημειουμένη καὶ ὅτι ἡ ἔξιστορρόπησις τείνει σύν τῷ χρόνῳ νὰ ἐπιτευχθῇ, ἵσως μέχρις τοῦ Ιουλίου. Μὲ τὰς ἀθρόας μαζικάς χρονοναυλώσεις οἱ φορτωταὶ ἐκάλυψαν τὰς ἀμέσους ἀνάγκας των. Πράγματι αἱ κατὰ ταξίδια ναυλώσεις τοῦ Φεδρουαρίου ἐλέγχονται ὄλιγώτεραι ἔναντι τοῦ Ιανουαρίου κατὰ δύο ἐκατομμύρια τόνων καὶ αἱ χρονοναυλώσεις ἐπίσης κατὰ ἐν ἐκατομμύριον τόνων. «Ἄδηλον, βεβαίως, τὸ μέλλον. Ἀναμφισβήτητας ὅμως ἡ κατάστασις κεῖται μὲ τὸ μέρος τῶν ἐφοπλιστῶν.

Ἡ πρὸ τινῶν ναύλωσις ἐνὸς λίμπερτο διὰ τὴν μεταφορὰν μεντονίτου ἀπὸ τὴν Μήλον εἰς Ἀγιον Λαυρέντιον πρὸς 12.50 δολ. φίο τὸν τόνων (5 ἡμέραι φόρτωσιν, ἐκφόρτωσιν) θεωρεῖται ὡς τὸ χαρακτηριστικότερον γεγονός τῆς ἐλλείψεως τονάκι διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀμέσων μεταφορικῶν ἀναγκῶν. Αὐτά, συνήθως, τὰ φορτία ἀπὸ τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον θεωροῦνται διὰ τὰ ὠκεανοπόρα σκάφη ὡς «πτηληράμενον ἔρμα» (panning ballast). Οἱ δι' αὐτὰ ναύλοι ήσαν πάντοτε χαμηλοί. Τώρα κατέστησαν κερδοφόρα καὶ εἰς βαθύμον ἰκανοποιητικώτατον διὰ τὰ λίμπερτα.

γματεύσεως. Ἀλλ' ὅταν εἰς τὸν κόσμον αὐτὸν ἔχομεν ἀποτιμῆσει εἰς χρῆμα, ἀκόμη καὶ τὴν ἀνθρωπίνην ζωὴν, πῶς νὰ μὴν ἀποτιμήσωμεν τὴν ψυχικὴν ὁδύνην καὶ τὴν ἀνθρωπίνην ἀγωνίαν; Ἀλλ' ἂς ἡτο, τούλαχιστον γενναιοτέρα. Τί λέγουν οἱ ἀρμόδιοι καὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι;

Ο ΘΡΥΛΟΣ ΤΩΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ

Δυσεύρετα καὶ τὰ λίμπερτυς! Ἡπὸ τὰ συνεργεία διελύσεων ἡγαράσθησαν ὅστα δεῖχον εἰσέται διαλυθῆ ἢ ἐπανήλθον εἰς τὴν ἐνέργειαν ὑπηρεσίαν. Νέαν περίοδον ζωῆς ἀντικρύζουν, παρὰ τὴν ἡλικίαν των, τὰ ἐπισφάλιστρα καὶ τὰς αὐτοτράπας ἐπιθεωρήσεις τῶν νηογγωμάδων. Αἱ μεταξὺ Ρωσίας καὶ Κούνας μεταφοραὶ μὲ τὰ λίμπερτυς ἀκόμη ἐν πολλοῖς διεξάγονται. Κινέζοι ναυλωταὶ πρόθυμοι εἰναι νὰ τὰ δεχθοῦν. «Υψηλότερον καὶ τὸ μίσθωμα, διὰ τὰ χρησιμοποιούμενα ὡς σιταποθῆκαι εἰς τὸ Πακιστάν.

Ἀποδίδουν, λοιπόν, τὸ «κεύλογημένων» αὐτὰ σκάφη καὶ ἡ ἀξία των ἀνετιμῆθ. Ἡπὸ τὰς 100 - 120 χιλ. δολαρίων εἰς τὰς 250 χιλιάδας. Ἐταιρία τακτικῶν γραμμῶν, ἀ-

καὶ ἀκόμη ἡ ναύλωσις ἐνὸς μπάλκι κάρριερ πρὸς 38.000 τόνων διὰ τὴν μεταφορὰν σιδηρομεταλλεύματος ἀπὸ τὴν Χιλῆδη δι' Ἰαπωνίαν πρὸς 14 δολ. φίο θεωρεῖται ἔξαιρετική. Τὸ παρελθόν θέρος ἐπληρώνοντο κάτω τῶν 5 δολ. διὰ τὸ αὐτὸ φορτίον καὶ τοῦ αὐτοῦ μεγέθους σκάφη.

Τέλος ὁ ναύλος τῶν 265.000 δολ. κατ' ἀποκοπὴν εἰς ἓνα φρήντομ διὰ παλαιοσιδηρας ἀπὸ τὴν Βόρειον Αμερικὴν δι' Ἰαπωνίαν ἀποτελεῖ ἵσως τὸ «πτίκ» τῆς ναυλαγορᾶς. «Ἐξισούται πρὸς 8 δολ. τὸν τόνων τάιμ τσάρτερ!

Ἡ ναύλωσις πετρελαιοφόρων μέσης χωρητικότητος διὰ τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν ἀπὸ τὸ Κόλπον τοῦ Μεξικοῦ εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ τὸ Πακιστάν διὰ πρώτην φορὰν ἀπὸ τριῶν ἔτῶν, ἀπετέλεσεν ἀντικείμενον πολλῶν κερδοσκοπικῶν τάσεων καὶ διερωτᾶται τις ἔαντι πρόκειται περὶ νέας εἰσιθολῆτος τῶν πετρελαιοφόρων εἰς τὸν τομέα τούτον τῶν πετρελαιοφόρων, διότι οὐδεμία ὑπάρχει ἀμφιβολίας ὅτι οἱ ναύλοι, οἵτινες δύνανται νὰ ἐπιτευχθοῦν διὰ τὸν τύπον τούτον τῶν μεταφορῶν εἰναι πολὺ ἀνώτεροι ἐκείνων, οἱ ὄπιοι καταβάλλονται εἰς τὰ πετρελαιοφόρα. «Ἐν τούτοις ὑπεστηρίζετο ὅτι εἶναι μικραὶ αἱ πιθανότητες ὅτι τὰ τάνκερς θὰ ἡδύναντο νὰ δισδραματίσουν κάποιον ρόλον εἰς τὴν ἀγόραν τῶν σιτηρῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ χειμῶνος, πλὴν ὅμως δὲν παραγνωρίζεται τὸ γεγονός ὅτι τὰ σκάφη αὐτὰ ἀποτελοῦν ἀπειλὴν διὰ τὴν ἡμέραν καθ' ἥν αἱ καιρικαὶ καταστούν περισσότερον ἥπιται.

«Ἡ οὐσιώδης, συνεπῶς, ἐρώτησις, εἶναι ἐπὶ πόσον χρόνον θὰ διατηρηθῇ τὸ «μπούμ» εἰς τὴν ναυλαγοράν. «Ἐὰν ὥρισμένοι αἰσιόδοξοι μεστοῖται εἰς τὸ «Μπάλτικ» διασεβαιώνουν ὅτι τοῦτο θὰ διατηρηθῇ ἐπὶ ἔτος, ἄλλοι, περιστότερον προνοητικοί, ὀρκούνται εἰς τὸ νὰ ὑποστηρίζουν ὅτι οὐδεμία ὑποτίμησις εἰς τοὺς ναύλους θὰ σημειωθῇ πρὸ τοῦ θέρους.

«Ἄν ς ὑπὸ τὴν κρατοῦσαν εἰς τὴν ναυλαγορὰν κατάστασιν ἀποσυρθοῦν τῆς ὑπηρεσίας 69 μπάλκι κάρρεριερ ιαπωνικῆς κατασκευῆς 50 χιλ. τόν. καὶ ἄνω ἔκαστον, ὃ ἀντίκτυπος — ἀνατιμητικός πάντως — θὰ εἴναι σοδαρός. «Ἴσως ἔχοντες ὑπ' ὄψιν τῶν τὸ ἐπικείμενον ἀνωτέρω γεγονός οἱ Ιάπωνες φορτωταὶ ων χρονοναυλώνουν μετὰ τόσης σπουδῆς μεγάλα μπάλκι κάρρεριερ. Προώρισται ταῦτα νὸν ἀντικαταστήσουν τὰ προσωρινῶν ἀποσύρμενα.

καὶ ἄνω. Τὰ πολεμικῆς κατασκευῆς σκάφη θίγονται ἀμέσως. Αὐτῶν, ἄλλως τε, τὸν πλήρη ἀφανισμὸν ἐπιδιώκουν οἱ ἀσφαλισταί.

Διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας τὸ πλήγμα θὰ καταστῆ λίαν σιδηρότον. Κατέχομεν ἀκόμη (1 Ιανουαρίου) 230 σκάφη, 1.408.148 τόν. γκρός, πολεμικῆς κατασκευῆς καὶ 125 σκάφη, 396.548 τόν. γκρός, προπολεμικῆς τοι- αύτης. Πρόκειται, βεβαίως, περὶ πλοίων τύπου, μικρῶν καὶ μεγάλων. «Ὀπωδήποτε, μία περαιτέρω ἀσφαλιστικὴ ἐπιτάρανσις θὰ σημάνῃ τὸ τέλος πολλῶν ἔξ αὐτῶν. Θὰ ἐπιταχυνθῇ ἡ πρὸς τὰ ἐργοστάσια διαλύσεων ἀναπόφευκτος πορεία των.

«Ἀντίδρασιν ζωηράν κατὰ τοῦ νέου περὶ ἐπασφαλίστρων μέτρου προβάλλουν ὅσι μόνον οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταί, ἀλλὰ καὶ αὐτὴ ἡ Κρατικὴ Μαριτάζιμ Αντινιστρέσιον τῆς Οὐασιγκτώνος. Περὶ τὰ 250 σκάφη πολεμικῆς κατασκευῆς κατέχει ἡ ἀμερικανικὴ ναυτιλία. Τὰ τρία τέταρτα τῶν ἐν ἐνεργείᾳ ἐπασφαλίστρων σκαφῶν ἄγουν ἡλικίαν ἀνωτέρων τῶν 20 ἔτῶν καὶ μόλις τὸ ἔκτον τῶν 600 φορτηγῶν εἰναι κατασκευῆς πέραν τοῦ 1960. «Ἐξόντωσιν», χαρακτηρίζουν οἱ Α-

ΚΑΙ ΝΕΑ ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ;

«Ἀμερικανικῆς πηγῆς πληροφορίαι ἀναφέρουν, ὅτι νέα βαρύτατα ἐπασφαλίστρα πρόκειται νὰ ἐπιβληθοῦν ἀπὸ τοὺς «Ἀγιλούς ἀσφαλιστάς εἰς τὰ φορτία, τὰ μεταφορόμενα ἐπὶ πλοίων ἡλικίας 25 ἔτῶν

ΠΡΟ ΕΤΟΥΣ ΚΑΙ ΤΩΡΑ

ΟΙ ΚΡΑΤΗΣΑΝΤΕΣ ΝΑΥΛΟΙ

Η σύγκρισις είς όλιγους ώς κάτωθι άριθμούς των τιμών των ναυλών, αίτινες έπετεύχθησαν κατά τούς μήνας Ιανουάριον - Φεβρουάριον τού τρέχοντος έτους — τώρα είναι άκομη υψηλότεροι — καὶ έκει-

νων ποὺ έκρατησαν κατά τὸ θέρος καὶ τὰς άρχας τοῦ φινινόρου τοῦ 1969, μᾶς παρέχει πλήρη τὴν εἰκόνα τοῦ «μπουμ» τῆς ναυλαγορᾶς, ὥπερ ἀμειώτων συνεχίζεται.

		Χωρητικότης	Ναύλοι κατά τὸν
			1970 1969
Κόλπον - Όλλανδιαν	.....	(Βαρ. γεννημ.)	20/30.000 τὸν.
» - Ιαπωνίαν	.....		\$ 9.10 \$ 3.40
Πλέισ - Ιαπωνίαν	.....		20/35.000 » \$ 14.50 \$ 7.00
B. Ειρην. - Όλλανδιαν	.....		20/24.000 » \$ 20.00 \$ 11.00
Χάμπτον Ρόδης - Αμερικάνιον	.....	Γαιανθρ.	25/40.000 » \$ 9.75 \$ 4.40
» - Ιαπωνίαν	.....		15/20.000 τὸν. \$ 9.00 \$ 2.87½
» - Βραζιλίαν	.....		35/50.000 » \$ 13.50 \$ 6.10
Χιλή - Ιαπωνίαν	.....		10/15.000 » \$ 12.10 \$ 6.40
Βραζιλίαν - Ιαπωνίαν	.....	Σιδηρομεταλ.	40/55.000 τὸν. \$ 14.00 \$ 4.92½
Άν. Καναδάν - Όλλανδιαν	.....		50/70.000 » \$ 9.00 \$ 4.00
ΤΑ·Ι·Μ ΤΣΑΡΤΕΡΣ: 12 μῆνες	14/15.000		40/90.000 » \$ 5.50 \$ 2.00
	50/60.000		τὸν. d.w. ημερησίως \$ 2350 — \$ 1850
			» » » \$ 5700 — \$ 3150

μερικανοὶ αὐτὴν τὴν ἐπιβολὴν τῶν ἐπασφαλίστρων. Ἀπητθυνθησαν ἡδη πρὸς τὰς ἀσφαλιστικὰς ὄργανωσεις τοῦ Λονδίνου καὶ τοῦ Λίβερπουλ καὶ ζητοῦν τὴν ἔξαιρεσιν τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων, ἔξαιρεσιν τὴν ὁποίαν ἐπέτυχον καὶ εἰς τὸ παρελθόν.

Καὶ οἱ μὲν Ἀμερικανοὶ δὲν ἀποκλείεται, κατόπιν τῆς παρεμβάσεως καὶ τῆς Μαριτάριου 'Αντιμινιστρέσιον, νὰ ἐπιτύχουν τὴν ἀναστολὴν τοῦ μέτρου εἰς ὅ,τι αὐτοὺς ἀφορᾶ. «Ομως, διὰ τὴν ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν, ἀντίδρασις ἀποτελεσματικὴ δὲν πρόκειται νὰ ὑπάρξῃ. Τὰ παρήλια σκάφη μας, ἂν ἐπιβληθοῦν τὰ νέα ἐπασφαλίστρα, είναι δριστικῶς καταδικασμένα, κατὰ μεγίστην πλειονότητα.

* * *

Τόσην ἀπέδωσαν σημασίαν εἰς τὴν ἀπροσδόκητον ἐπιβολὴν τῶν ἐπασφαλίστρων (penalty rates) ἐπὶ τῶν παρηλίκων σκαφῶν, ώστε νὰ μεταδῷ εἰς Λονδίνον ὁ κ. Γίπσον, διὰ νὰ δηλώσῃ εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς τὴν κατηγορηματικὴν ἄρνησην τῆς Ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως. Τὰ ἀντίποινα δὲν ἀποκλείονται.

ΑΝΑΓΚΑΙΑ Η ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΙΣ

Οἱ ἀρχιπλοιάρχοι καὶ οἱ ἀρχιμηχανικοὶ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ώς γνωστόν, ἀσφαλίζονται εἰς N.A.T., ἐφ' ὃσον ἔχουν δεκαετή ἐργασίαν ἐν πλοιῷ καὶ ἡ ἐπιχειρησίς των διαχειρίζεται τρία πλοῖα, ὀλίκης χωρητικότητος 3.000 κόρων τοιλάχιστον.

Διὰ τὴν ἀνὰ πᾶν ἔξαμηνον ὑπηρεσίαν των, καταδάλλουν εἰσφοράς, οἵσας θὰ κατέβαλλον ἐὰν ήσαν ναυτολογημένοι εἰς φορ-

τηγὰ ποντοπόρα πλοῖα. Οὗτοι πολλάκις, ώς ἔκ τῆς ἐργασίας των εύρισκονται καὶ εἰς τὰ ναυπηγεῖα, ἔνθα ἡ ἐπιχειρησίς των ναυπηγεῖ ἔτερον πλοίον ἡ ἐπιβαίνουν καὶ πλοίου τινος δι' ὠρισμένην ὑπηρεσίαν ἡ παρακολούθησιν.

Καὶ τίθεται τὸ ἐρώτημα: 'Ἐὰν εἰς τὸ ναυπηγεῖον ἡ τὸ πλοίον ὑποστοῦν ὡς ἔκ τῆς ὑπηρεσίας των ATYXHMA, θὰ λάβουν τὴν σύνταξιν τοῦ ἀτυχήματος;

Διότι ὁ νόμος διὰ νὰ δοθῇ εἰς ὑποστάντα ἀτυχύματα ναυτικόν, ὅριζει ὡρισμένας προϋπόθεσεις, μεταξὺ τῶν ὅποιων ἡ μία δορίζει ὅτι οὕτος δέσον νὰ εἶναι μέλος συγκεκριτμένου πληρώματος.

'Ο ὀρχιπλοιάρχος, ομως, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τοῦ νόμου, μέλος συγκεκριτμένου πληρώματος δὲν εἶναι, ομως καταδάλλει πλήρεις εἰσφοράς. Τί θὰ γίνη, λοιτόν, ἐὰν υποστῇ ἀτυχήματα;

'Ἐπειδὴ λόγοι δικαιοσύνης ἐπιβάλλουν νὰ καλύπτεται καὶ ὁ κίνδυνος οὗτος, φρονοῦμεν ὅτι ἡ ὄμας ἐργασίας, ητις ἀνασυντάσσει τὴν περὶ N.A.T. νομοθεσίαν, ἐπιβάλλεται νὰ διευκρινήσῃ τὸ θέμα. Είναι σοβαρὸν καὶ ἐνδεχομένως νὰ παρουσιασθοῦν περιπτώσεις.

ΔΙΑΤΙ:

Τριάκοντα ἐπτὰ σκάφη πάσης ἑθνικότητος — μεγάλα κατὰ τὸ πλεύστον — ἐδεξαμενίσθησαν καὶ ἐπεσκευασθήσαν εἰς τὴν βάσιν τῆς Μάλτας κατὰ τοὺς μήνας Νοέμβριον καὶ Δεκέμβριον. 'Εννέα τὰ ἀλληλικής ιδιοκτησίας. 'Ολιγώτερα τῶν προηγουμένων μηνῶν. 'Ησαν τὰ ἔχησ: Τὰ δεξαμενά «Ολύμπικ Γκλόρου» 69.689 τὸν.

d.w., «Λάσκων» τὸν. d.w. 20.588, «Καστέλλα» 32.946 τὸν. d.w., «Ντόνα Ρίτα» 47.171 τὸν. d.w. Τὰ φορτηγὰ ἥπατοι φορτίοι: «Καλλιόπη Πατέρα» 15.932 τὸν. γκρός, «Φαίδρα» 15.565 τὸν. γκρός, «Κάστορ» 2.372 τὸν. γκρός, «Ελένη» 1.742 τὸν. γκρός καὶ «Βάζιλη» 3.574 τὸν. γκρός.

Ἄγνωστα, βεβαίως, τὰ δαπανηθέντα διὰ τὴν θεραπείαν τῶν ἀναγκῶν τῶν ώς ἄνω πλοίων. Οπωσδήποτε, οἵσας θὰ ήσαν ταῦτα εὐπρόσδεκτα ἐρχόμενα ἔδω διὰ νὰ δεξαμενισθοῦν καὶ ἐπισκευασθοῦν. Σημαντικὰ τὰ εἰς συνάλλαγμα ποσά ποὺ μᾶς διέφυγον. Ἐξεταστόν: Συνέφερε καὶ εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ φέρουν μέχρι τοῦ λιμένος Πειραιῶς τὰ σκάφη των; Ποία ἡ καθυστέρησις; Δεξαμεναὶ προσφέροντο; Τὸ ἔδω κόπτος τῶν ἐπισκευών — ἀν ἐπρόκειτο νὰ γίνουν — καὶ τοῦ δεξαμενισμοῦ ἦτο ὑψηλότερον;

Ἄν εἰς ἡμᾶς ἀπέκειτο ἡ ἀπάντησις εἰς τὰ ἐρωτήματα αὐτὰ θὰ ὑπερχεύμεθα εἰδικήν ἔρευναν νὰ διενεργήσωμεν. Θὰ ήξιζε τὸν κόπτον. 'Αλλοι οἵσας εἶναι οἱ ἀρρόδοιοι νὰ ἔξετάσουν καὶ νὰ μᾶς δάσουν τὴν ἀπάντησιν. Διατὶ προτιμᾶται ἡ γειτονικὴ Μάλτα τῶν ἔδω ἐπισκευαστικῶν βάσεων τοῦ Πειραιῶς καὶ τῆς Σύρου; 'Η Οἰκονομία μας ἔχει κάθε λόγον καὶ κάθε συμφέρον νὰ προσελκύσωμεν ἔδω τὰ πρὸς δεξαμενισμὸν καὶ ἐπισκευάς ποντοπόρα πλοῖα μας. Καὶ διὰ τὰ εἰς μακρινάς θαλάσσας πλέοντα σκάφη ἡ ἐπιδίωξις αὐτὴ δὲν εἶναι βεβαίως, πάντοτε κατορθωτή. 'Ομως διὰ τὰ διαπλέοντα τὴν Μεσόγειον ἡ προσπάθεια τῆς προσελκύσεως εἶναι δυνατή καὶ ἀποδοτική. Προϋπόθεσις: 'Η ἀντετος τῶν πλοίων ἔξυπητηστήσις. 'Αν αὐτὴν ἐπιτύχωμεν αἱ δυσχέρειαι καὶ αἱ ἐπιφυλάξεις παρακάππονται. Διὰ τὸν ἐφοπλιστὴν, ἐφ' ὃσον πληροῦται η ἀνωτέρω προϋπόθεσις, συμφέρουσα εἶναι η ἔδω ἐκτέλεσις τῶν ἐπισκευῶν τοῦ πλοίου του. 'Αμεσωτέρα ἡ ἐποπτεία, ἐπιτυγχάνεται ἐν ἀνάγκῃ ἡ δανειοδότησις καὶ αἱ ἀλλαγαὶ τοῦ πληρώματος εἶναι ἀδάπανοι.

'Επαναλαμβάνομεν: 'Εργασία, ητις κατὰ πάντα λόγον μᾶς ἀήκει, εἰς δεκάδας ἐκατομμυρίων δολαρίων ἔκτιμωμένη, διαφέρει εἰς τὴν ξένην. Διατί;

ΠΟΛΛΑΙ ΑΙ ΜΕΤΑΣΚΕΥΑΙ

Ζωρόττατα ἀσυνήθη ἐμφανίζει καὶ μεγαλύτερα ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἡμερῶν θὰ ἐμφανίσῃ ὁ μετασκευαστικὸς κλάδος τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως τοῦ Πειραιῶς. Πέντε ηδη ἐπιβατηγά μετασκευάζονται εἰς κρουζιερόπλοια τὰ «Φιορίτα», «Ἀπόλλων 11», «Γαλαξίας», «Μιμίκα Λ.» καὶ «Μελίνα», ἐντὸς δὲ δίλιγου θὰ μᾶς ἔλθουν τὸ πρόερωκεάνιον «Ἀτλαντίς» τέως «Πρόερδος Ρού-

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

"MEDOV"

Ship Managers and Operators, Liner and General Shipping Agents,
Chartering, Sale & Purchase and Insurance Brokers,

Telephone: 67541 Telex: 27006 (MANAGEMENT & CHARTERING) Cables: "MEDOV"
62217 27046 (OPERATIONS & PASSENGERS)

Branches and Agents at all Italian Ports

Representatives of Hellenic Register of Shipping



σεβετ» καὶ ἵσως τὸ «Μολεντέπ». Εἰς δύο περίπου δεκάδας ἑκατομμυρίων δολλαρίων θὰ ἀνέλθῃ τὸ κόστος τῶν μετασκευών αὐτῶν. Τὸ τρίτον καὶ πλέον εἰς τὰ ἐργατικά θὰ ἀναφέρεται — τρισχίλιοι οἱ μέλλοντες νὰ ἀποσχοληθῶν ἔργατα — όχι δ' ὀλίγα εἰς τοὺς ὑπεργολάβους διὰ τὰς ἡλεκτρικάς, τὰς ὑδραυλικάς ἔγκαταστάσεις, τὴν ἐπιπλωσιν καὶ τὴν διακόσμησιν. Πρόκειται, δηλαδή, περὶ ἐργασίας, πράγματι, πολυτίμου, ἥτις πρώτισται διὰ πολλούς μῆνας νὰ κρατήσῃ ἐπὶ παραγωγικῷ ὄργασμῷ τὴν ἐπισκευαστικὴν βάσιν καὶ τὴν ἀγορὰν τοῦ Πειραιῶς.

Καὶ κατέστη δυνατὴ ἡ συγκέντρωσις αὐτῆς ὅλης τῆς κινήσεως χάρις εἰς τὴν ἐγκαινιασθέσαν ὄρθοτάπην πολιτικὴν τῆς Κυρηνίσεως, διὰ τὴν χρηματοδότησιν καὶ τῶν μετασκευῶν, ὅπως καὶ τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν ἀπὸ τὰς Τραπέζας κρατικῆς ἔγγυησι. Τὴν ἔξαγωγικήν μας προσπάθειαν προάγουν αἱ μετασκευαὶ αὐτοῖς, διὰ τὰς δοποὶς συναλλαγματικούς τελικούς εἰσάγεται. Καὶ εἶνι: ἀκόμη γεγονός, ὅτι διπλεῖσμαν μίαν ἀξιόλογον εἰδίκευσιν εἰς τὰς μετασκευαστικὰς ἐργασίας, εἰδίκευσιν μὴ ὑστεροῦσαν οὐδὲ 'ἐπ' ἐλάχιστον τῶν ἔνων σχετικῶν ἐργασιῶν, αἵτινες — ἃς σημειωθῇ καὶ τοῦτο — εἶναι ἀκριδότεραι.

ΑΣΧΗΜΙΑΙ

Κυπριακὸν λίμπερτον ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας, τὸ «Θείος Κώστας», κατεσχέθη εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ἀμβούργου, κατόπιν καταγγελίας κρατικῆς ὑπηρεσίας *Oeffentliche Dienste Transport*, ἥτις ισχυρίσθη ὅτι αἱ τοῦ σκάφους αὐτοῖς συνῆθαι καὶ διαβίσσεως, ἐργασίας καὶ ἀσφαλείας δὲν ἦσαν σύμφωνοι πρὸς τοὺς γενικῶς παραδεδεγμένους κανονισμούς. Αἱ σωσίδιοι λέμβοι δὲν ἦσαν εἰς θέσιν νὰ ἐπιπλεύσουν, αἱ ἐπωτίδες ἦσαν ἐσκωριασμέναι. Τὸ σκάφος, μὲ πλήρωμα 30 ἀνδρῶν, δὲν εἶχεν ἀσύρματον γνωστῆς τινος φίρμας. Αἱ προμήθειαι καὶ τὰ φάρμακα ἐτέλουν εἰς κακὴν κατάστασιν, εἰς οἰκτράν δὲ τοιαύτην εὐρίσκοντο καὶ τὰ δισμερίσματα τοῦ πληρώματος.

Αὐτὰ ἀναφέρονται εἰς σχετικὴν εἰδησιγ., δημοσιευθέσαν εἰς τὸν ἔνων Τύπον. Τὸ σκάφος, βεβαίως, δὲν ἔφερε τὴν κυανόλευκον, δὲν παύει, ὅμως, νὰ εἴναι καὶ ἐλληνικὸν μὲ ιδικόν μας πλήρωμα. Τούτεσται τούτῳ ιδιαιτέρως ἀπὸ τὰ σχετικὰ σχόλια τοῦ ἔνων Τύπου. 'Η Ναυτιλία μας ἐκτίθεται. Δὲν θὰ ἥτο δυνατὸν νὰ ἐκταθῇ ὁ ἐλέγχος τῶν ιδικῶν μας λιμενικῶν ἀρχῶν καὶ ἐπὶ τῶν κυπριακῶν πλοίων, ἀφοῦ τώρα είναι οὗτος ἀνύπαρκτος, ὥστε νὰ μὴ ἐπιτρέπωνται τοιαύταις ἀσχημίαι, τὸ καλὸν ὄνομα τῆς Ναυτιλίας μας θίγουσαι;

ΤΟ "ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ,"

Τὴν ἀναταραχὴν προεκάλεσεν εἰς δῆλην τὴν περιοχὴν τοῦ Κόλπου τῆς Τάμπας η πρὸ ἐβδομάδων (13 Φεβρουαρίου) προσάρξις τοῦ ἐλληνικοῦ πετρελαιοφόρου «Δήλιαν Απόλλων». Εἰς εἴκοσι χιλιάδας γαλλόνια ἀκαθάρτου πετρελαίου ὑπολογίζεται ἡ ἐκχείστα ποσότης. Κατεκάλυψεν ἐπιφάνειαν ἑκατὸν καὶ πλέον τετραγωνικῶν μιλίων καὶ προεκλήθη ὁ θάνατος χιλιάδων ὑδροβίων πτηνῶν, ιχθύων καὶ δατρακοδέρμων. Εὔρεν ἐπίστης τὸν θάνατον δύτης ἐργαζόμενος εἰς τὰ ὑφαλά τοῦ σκάφους.

Ἀγωγαὶ ἑκατομμυρίων δολλαρίων κατὰ τῆς πλοιοκτήτριας ἐταιρίας ('I. K. Καρρᾶς) ἡγέρθησαν ἀπὸ μέρους τοῦ Εἰσαγγελέως τῆς Πολιτείας τῆς Φλωρίδας, τῆς ἐταιρίας Χάμπλ «Οἰλ» καὶ τῶν ἀλιευτικῶν συνεταιρισμῶν.

Ἄξιοσημείωτον τὸ γεγονός, κατὰ δῆλωσιν τοῦ ὑποπλοιάρχου τοῦ σκάφους κ. Γ. Παλαιολόγου, ὡς αὕτη ἀναγράφεται εἰς τὰς

ἀμερικανικὰς ἐφημερίδας: 'Ο πτήρη ἐν ὑπερεσίᾳ δὲν ἐτέλει, ὅταν τὸ σκάφος προσήραξε καὶ ὑπέστη ρήγμα εἰς τὰ ὑφαλά. 'Ανακρίσεις διεξάγονται.'

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

'Ακτοπλοϊκά ἐπιβατηγά σκάφη, μέσης ἡ μεγάλης πως χωρητικότητος, μὲ τὸ ἐπιτόκιον τῶν 5.8%, πλέον προμηθείας τῆς Τραπέζης, ἀλλὰ καὶ μὲ τὸ ίσχυρὸν χαμηλὸν ναυλολόγιον καὶ τὴν ἀποικιένην ἐξ ἀντίθετου αὐξησιν τοῦ μισθολογίου δὲν πρόκειται νὰ ἀποκτήσουν αἱ ἐσωτερικαὶ θαλάσσαις συγκοινωνίαι μας. 'Αμφιβάλλομεν ἂν οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς 'Ακτοπλοίας, ἔχοντας τὴν πικρὰν πείραν τοῦ παρόντος, θὰ ἐπιχειρήσουν τὸ ἔγχειρημα. Οὐδὲ τὸ τοκοχρεωλόσιον, χωρὶς ἀπόσδεσιν τινα πρόκειται νὰ ἀποδώσῃ ἔνα νεότευκτον σκάφος, ἔστω καὶ ἀνευ συναναχωρήσεως εἰς τὰ δρομολόγια του, τῆς μὴ ἀποκλειμένης ἄλλως του.'

Τὸ ἐπιτόκιον ἐπρεπε, τουλάχιστον, νὰ είναι χαμηλότερον, σόσον πληρώμουν τὰ ἔκ τῶν ιταλικῶν ἐπανορθώσεων κτήθεντα σκάφη καὶ σόσον ἀρχικῶς ἀπεφασίσθη νὰ ἐπιβαρύνωνται τὰ πραγματισθέντα καὶ τελικῶς μὴ παραγγελθέντα ἐξ ἀκτοπλοϊκῶν - ὀχηματαγωγά. 'Ως ἔχουν τὰ πράγματα τῆς 'Ακτοπλοίας, ἡ ἐκμετάλλευσις ἐπιβατηγού σκάφους καὶ δὴ μὲ ἀκριβὸν κόστος κτήσεως καὶ ὑψηλὸν τοκοχρεωλόσιον δὲν είναι ἐπιχειρήσις ἐλκυστική. 'Απόδειξης δὲν εἰς τὴν δύναμιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μας στόλου οὐδὲ ἐν σκάφος νεότευκτον ἡ καὶ μικρᾶς ἡλικίας, προοριζόμενον διὰ τὰς κυρίας γραμμάς προσετέθη. 'Ο περιορισμὸς ἐξ ἄλλου τῆς 15ετοῦ ἡλικίας δὲν ἐπιτρέπει τὴν πρόσκτησι τοπίου χαμηλοτέρου κόστους.'

Καὶ ὅμως ἔχει ἀνάγκην ἀνανεώσεως ὁ ἀκτοπλοϊκὸς στόλος. 'Αναμφισβήτητος ἡ διαπίστωσις: 'Αν τὰ πράγματα ἀφεύονται ὡς ἔχουν μετά τίνα χρόνον πλοία κατάλληλα διὰ τὰς ἀγόνους γραμμάς δὲν θὰ διαθέωμεν. Τὸ δυναμικὸν μονο πώλαιον, μὲ δῆλας τὰς γνωστάς ἐπιζημίους συνεπείσας του, θὰ προέλθῃ ἀπὸ τὴν ἀδύναμιαν ἀκριβῶς τῆς προσθήκης εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἐπιβατηγού ἀκτοπλοϊκούς ναυτιλίας πλοίων ικανῶν νὰ ἔξυπηρτησουν ἐπαρκεῖς διὰ τὸ θέρος καὶ τὸν χειμώνα τὰς κυριωτέρας γραμμάς τῆς Κρήτης, τῆς Δωδεκανήσου, τῆς Κερκύρας καὶ τῶν Ιονίων.

'Ἄξιοσημείωτον: 'Ολα στα τελευταίως ἡγοράσθησαν ἐπιβατηγά, ὅλα μετασκευάζονται εἰς κρουαζιέροπλοια. 'Αποφεύγεται ἡ 'Ακτοπλοΐα. 'Ακόμη καὶ τὸ προσφάτως ἀγορασθὲν ἀπὸ τὸν κ. Π. Ποταμιάνον δανικὸν ἐπιβατηγόν, διότι ἔχει ἡλικίαν μεγαλύτεραν τῶν καθοριζομένων όριων, πρόκειται νὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν Κυπριακὴν σημαίαν καὶ νὰ ἔξυπηρτησῃ τὴν γραμμὴν Βρινθίσιου, γραμμὴν ἔξωτερηκού. Κατὰ ποιάν ὅμως λογικὴν τὸ σκάφος τὸ ἡλικίας ἄνω τῶν 15 ἐτῶν κρίνεται ικανὸν νὰ διαπλέῃ τὸ Ιόνιον καὶ δὲν ἐπιτρέπεται νὰ ἐκτελῇ φερ' εἰπεῖν γραμμὴν εἰς τὸ Αιγαίον; Εἰς τὸ ἐργήτηα αὐτὸν κανεὶς δὲν ἔχει νὰ δώσῃ τὴν ἀπάντησιν.

Εἶναι ἀνάγκη — τὸ ἐπαναλαμβάνομεν — κατὶ ἐπὶ τέλους νὰ γίνη διὰ τὸ ἀκτοπλοϊκὸν «πρόβλημα». 'Ετος παρῆλθεν ἀφ' ὅστου ἔχηγγελθησαν ὡρισμένα, ὄρθα κατά βάσιν, μέτρα διὰ τὴν ἐπίλυσίν του. 'Αδικαιοδόγητος η καμυστέρησις. Τὰ διατιθέμενα εἰς τὴν 'Ακτοπλοΐαν σκάφη βαίνουν μειούμενα καὶ τῶν παροχήκων είναι ἀνέφικτος ἡ ἀνανέωσις. 'Απὸ τὸν πληθωρισμὸν τῆς ἀλλοτρίων περιορίσθησαν τὰς ἀφοράς τους ἀποκλεισμένων εἰναιάριστων πλωτῶν καταλλήλων μέσων. Πέντε, τουλάχιστον, καλὰ σκάφη μᾶς χρειάζονται, ταχέα καὶ ἄνετα. Διὸ τοῦ περιορισμοῦ τῆς ἡλικίας καὶ τῆς μὴ παροχῆς εύθηνῶν κεφαλαίων είναι ἀδύνατον νὰ τὰ ἀποκτήσωμεν. Κοινωφέλες ἔργον, χαμηλῆς ἀποδόσεως προσφέρει καὶ ἡ ἀκτοπλοϊκά ναυτιλία. Τὸ χαμηλὸν δι' αὐτῆς τοῦ κεφαλαίου ἡ τὸ χαμηλὸν τοκοχρεωλόσιον ἔξυπηρτανται. 'Ἐπιχοργεῖται, κατὰ κάπιον τρόπον, μία ἐπιχειρήσις δημοσίας ὀφελείας, κατ' ἀνάγκην ἐλάχιστα ἀποδίδουσα.

'Ο κ. Χολένας ἔχει τὸν λόγον.

ΔΙΑΤΙ ΝΑ ΑΠΡΑΚΤΟΥΝ:

Κατὶ πρέπει νὰ γίνη μὲ τὴν ἐταιρίαν Τυπάλδου. Κατὶ τὸ θετικόν, ὅπερ θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἐπάνοδον εἰς τὴν ὑπερεσίαν δίλιγων, ἔστω, πλοίων, τῆς ἐταιρίας, τῶν Ικανωτέρων, τῶν καλύτερον συντηρημένων, τῶν καταλληλοτέρων νὰ ἔξυπηρτησουν τὰς συγκοινωνιακάς μας ἀνάγκας καὶ τὰς τουριστικὰς τοιαύτως. Πλοία λ.χ., ὅπως τὸ ὀχηματαγωγὸν «Χανιά» καὶ τὸ τουριστικά «Ηλέκτρα», «Ρόδος» καὶ «Μύκονος», διὰ νὰ μὴ ἀναφέρωμεν τὰ ὑπερωκεάνια τὰς «Αθηναῖς» καὶ «Ακρόπολις», είναι κρίμα νὰ φεύ-

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

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

Cables to all offices : "KYKLADES"

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ — Teleph. 24 28 75 / 76 - 44 39 47
Head office: 2000 Hamburg 1, Steinortweg 8, 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,		Teleph: 2 50 61,	Telex: 027 804
2940 Wilhelmshaven,	Rheinstrasse 37,		Teleph: 2 64 04,	Telex: 02 5327

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog
Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger
Teleg.-Address "KYKLADES" c/o "Sartori" Telex : 02 92832

πρωνται παρωπλισμένα, ένω άποτελούν πολυτίμους μονάδας του έπιβατηγού μας στόλου, διά τάς άποιας έδαπανήθσαν δεκάδες έκατομμυρίων δολαριών. 'Ημπορούν πολλά άκόμη να εισφέρουν είς τὴν οἰκονομίαν του τόπου μας. Τὰ ἔχομεν ἀνάγκην.

'Η τρέχουσα ἀξία τῶν σκαφῶν τῆς ἑταίριας Τυπάλδου ὑπερκαλύπτει, κατὰ τοὺς μετριτέρους ὑπολογισμούς, τὰς ὑποχρεώσεις αὐτῆς, τὰς ὅχι, ὅπως πιστεύεται, μεγάλας. 'Απὸ τὴν ἐκμετάλλευσίν των, καθ' ὅλα τὰ δεδομένα, πολλὰ θὰ προέλθουν κέρδη, ικανά νὰ ἔξυπρετησουν ἀκόμη καὶ ψηλὸν εἰσέτο τοκοκαλύσιον, ὥστε ἐντὸς ὀλίγων ἑταῖρων τὰ χρέη γάτα ποσθεσθοῦν.

'Ομολογούμεν, διτὶ δὲν βλέπομεν τὸν λόγον διατί νὰ μὴ καταβληθῇ μία σχετικὴ προσπάθεια, συνετικουρούντης τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης, ἡτις ἔχει νὰ λάβῃ τὰ περιστέρα. Τὸ Κράτος, πιστεύομεν, νὰ φανῇ πρόθυμον εἰς συμπαράστασιν. Περιουσία, ἐπὶ τέλους, τῆς ὅλης οἰκονομίας μας, εἶναι καὶ τὰ πλοῖα Τυπάλδου. Διατὶ ἀπρακτούντα νὰ καταστρέψουνται καὶ νὰ μὴ ἀποδιδοῦν;

Αὐτὸ τὸ ἔρωτημα ἀνακύπτει ἀπὸ μίαν σχετικὴν ἔρευναν ἐπὶ τοῦ θέματος καὶ τὴν ἀπάντησιν θὰ μᾶς δώσουν τὸ ἀμρόδιον ὑπουργείον Ναυτιλίας καὶ ἡ ἐνδιαφερομένη Τράπεζα.

Μία, ἔξ αλλου, πρότασις, ὑποδηλητεῖσα ἡδη πρὸς τὴν Κυβερνησιν, διὰ τὴν ἀνάληψιν παρὰ τίνος ὁργανισμοῦ τῆς ἐκμετάλλευσεως τοῦ ὄχηματος γούνη «Χανιά», ἵνα τὸ σύνολον τῶν ἀπόδοσεων διατεθῇ εἰς τὰς ἀποζημιώσεις τῶν θυμάτων τοῦ «Ἡρακλείου», εἶναι ἀξιοπρόσεκτος. Τὸ «Χανιά» εἶναι καθ' ὅλα ἔτοιμον. 'Η ἀνανέωσις τῆς ἐπιθεωρήσεως του ἔλαχιστα θὰ στοιχίσῃ. Δρομολογούμενον ἔχει πολλὰ νὰ ἀποδώσῃ. Τὰ κέρδη εἶναι ἀφαβῆ. 'Η ἑταίρια Τυπάλδου θὰ ἐπιτύχῃ δι' αὐτῶν νὰ ἀπαλλαγῇ τῶν ἀπαιτήσεων διὰ τὸ «Ἡρακλείου», ἀλλὰ καὶ αἱ οἰκογένειαι τῶν θυμάτων θὰ εἰσπράξουν τὰς ἀποζημιώσεις, τὰς ὅποιας ἀλλως, ἐφ' ὅσον διὰ τοῦ Τυπάλδου ἀπρακτεῖ, δὲν πρόκειται νὰ εἰσπράξουν εἴμην κατὰ ποσοστὸν μικρὸν ἐπὶ τοῦ ἐκπλειστηράσματος τῶν πλοίων, ἄν καὶ ὅποτε οὕτος διενεργηθῇ.

"Ἄσ μελετηθῇ, λοιπόν, η πρότασις διὰ τὸ «Χανιά». Τώρα, πρὶν ἡ ἀρχίσῃ η θερινή πε-

ρίδος, ἂς δρομολογηθῇ τὸ σκάφος. Δι' εἰδίκης ἀποφάσεως τῆς Κυβερνήσεως, ὅλα τὰ κέρδη θὰ κρατηθοῦν καὶ θὰ ἀρχίσουν, μετά τινα χρόνον νὰ διανέμωνται.

Κάποιος πρέπει νὰ γίνη ὁ εἰσηγητὴς τοῦ ἀνωτέρω μέτρου. 'Ο κ. Χολέδας, νομίζομεν.

τῇ Προδιασκέψει ἐκπρόσωποι.

Τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας ἔσπευσε, πράγματι, νὰ κινήσῃ τὴν διαδικασίαν τῆς ἐνόπιον τῆς Διεθνούς Ταχυδρομικῆς 'Ἐνώσεως, θέσεως τοῦ θέματος, τῆς διευκολύνσεως καὶ ἐπιταχυνέως τῆς διανομῆς τῆς ἀλληλογραφίας τῶν ναυτικῶν. Πρὸς τοῦτο ἀπηρτεύεν ἔγραφον πρὸς τὸ ὑπουργείον τῶν Συγκοινωνιῶν καὶ προέτεινεν ὅπως καθιερωθῇ δι' ὅλα τὰ κράτη εἰδικὸς φάραριστικά, ὅσον ἀφορᾷ τὰς ἐπιστολὰς τῶν ναυτικῶν, τὰς ἀποστελλομένας καὶ τὰς λαμβανομένας παρ' αὐτῶν.

Τὸ ὑπουργείον Συγκοινωνιῶν, εἰς τὴν πρὸς τὸ ὑπουργείον ὀπάντησίν του ἔχηγει, διτὶ μία τοιαύτη — ὅντως εὐκτάτη — διάκρισις φακέλλων δὲν δύναται νὰ καθιερωθῇ παρὰ μόνον διὰ τῆς τροποποιήσεως τῆς ἴσχυού της Ταχυδρομικῆς Συμβάσεως, τροποποίησιν τὴν ὅποιαν δὲν βλέπει τόσον εὔχερη, διότι εἰς τὴν Διεθνή Ταχυδρομικήν "Ἐνώσεων μετέχουν 142 χώραι, μεταξύ τῶν ὅποιων αἱ ναυτικαὶ — ἐνδιαφερόμεναι διὰ τὴν διάκρισιν τῶν φακέλλων κ.λπ. — ἀποτελοῦν μειονότητα.

Καὶ ἐπιλέγει τὸ ὑπουργείον Συγκοινωνιῶν ὅτι, ἀσχέτως τούτων, λόγω τῆς υψηστῆς σημασίας, ἔθνικῆς καὶ οἰκονομικῆς, τὴν ὅποιαν ἔχει διὰ τὴν Ἑλλάδα η Ναυτιλία μας, θὰ προβῇ τὸ ὑπουργείον τοῦτο ἐν καιρῷ καὶ ἔγκαιρως εἰς προσυνεννόησιν μετὰ τῶν ταχυδρομικῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἄλλων ἐνδιαφερομένων χωρῶν, διὰ τὴν υιοθέτησιν, υπὸ τῆς Διεθνούς Ταχυδρομικῆς 'Ἐνώσεως τῆς προτάσεως τῶν ναυτικῶν κρατῶν. 'Ατυχῶς, δῆμος, τὸ Διεθνές Ταχυδρομικὸν Συνέδριον συνέρχεται ἀνά πενταετίαν, καὶ ἡ προσεχὴ σύνοδος αὐτοῦ θὰ λάβῃ χώραν τὸ έτος 1974.

Τοιουτόρπως, ἀναβάλλεται ή λύσις — ἔναν, βεβαίως, ἐπιτευχθῆ, — ἐπὶ τοῦ γενικοῦ δι' ὅλα τὰ ναυτικὰ κράτη προβλήματος, τῆς ταχυτέρας δισκινήσεως τῆς ἀλληλογραφίας τῶν ναυτικῶν. "Εώς τότε — 1974 — κάτι πρέπει νὰ γίνη. Δὲν εἶναι ἀσκοπὸν ὅπως τὸ ζήτημα ἐπανέλθῃ κατὰ τὴν προσεχῆ 'Οριστικὴν Ναυτικὴν Συνδιάσκεψιν τοῦ Δ. Γ. 'Εργασίας (I.L.O.), η ὅποιας θὰ συνέλθῃ τὸ προσεχῆ 'Οκτώβριον. Εἰς τὴν διάσκεψιν

EINAI APARADEKTON

Προσοχή. Τὸ ἐπαναλαμβάνομεν. Είναι ἀπάραδεκτον. 'Ελληνικὰ πληρώματα ἐπὶ γερμανικῶν πλοίων. "Ας δηλωθῇ κατηγορηματικῶν πρὸς τοὺς περὶ τὴν «κομπίναν» αὐτῆς κινούμενους, ὅτι τὸ N.A.T. δὲν πρόκειται ποτὲ νὰ ἀσφαλίσῃ ιδίους μας ναυτικούς, ὑπηρετούντας ἐπὶ πλοίων ξένων συμφέροντων.

Τελούμεν ἐγνάστη προσώπων καὶ πραγμάτων. 'Επικαλούμεθα τὴν προσοχὴν τοῦ κ. Χολέδα. "Ας παρακολουθήσῃ τὴν ὑποποντικήν ὑπόθεσιν. 'Εν αὖτης θὰ ἐπανέλθωμεν, μὲ περιστοτέρας λεπτομερείας.

H ALΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Η καθυστέρησις τῆς παραλαβῆς τῆς ἀλληλογραφίας τῶν ταξιδεύοντων ναυτικῶν, δὲν ἀποτελεῖ μόνον ἐλληνικὸν πρόβλημα καὶ πηγὴν παραπόνων τῶν ἐν «θαλάσσῃ μακρὰν» εὑρισκομένων ναυτικῶν μας. Είναι ζήτημα γενικόν, δηταὶ φαίνεται ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι εἰς Γένοβον συνελθοῦσα τὸν παρελθόντα Σεπτέμβριον Προπαρασκευαστικὴ Ναυτικὴ Συνδιάσκεψις τοῦ Δ. Γ. 'Εργασίας, ἐπελήθη διὰ τοῦ θέματος τῆς διευκολύνσεως τῆς διανομῆς τῆς ἀλληλογραφίας τῶν ναυτικῶν.

Κατὰ τὴν διεξαγόρευσαν συζήτησιν διεπιστρόθη ταυτότης ἀντιλήψεων καὶ τῶν τριῶν —κρατικῆς, ἐφοπλιστικῆς καὶ ναυτεργατικῆς — ἀντιπροσωπειῶν ὅλων τῶν χωρῶν, εἰς ὅποιαι μετέσχον τῆς Προπαρασκευαστικῆς Διοικήσεως καὶ ἐλλήφηση σχετικῆς ἀπόφασις. Διὸ τὴν ἀξιοποίησιν, ὅμως, τῆς ἀποφάσεως τοῦ τούτης, ἀποτελεῖται ὅπως ἐπιληφθῇ καὶ ἐπιλύῃ εὐνοϊκῶς τὸ ζήτημα η Διεθνής Ταχυδρομική 'Ἐνώσεως. Πρὸς τὴν "Ἐνώσεων ταύτην ἀπεφασίσθη ὅπως στραφούν αἱ ἐνέργειαι εἰκάστης χώρας, ἐνέργειας τὰς ὅποιας ἀπὸ συμφώνουν θὰ προεκάλουν οἱ κρατικοί παρὰ

MEANDROS MARITIMA Y COMERCIAL S.A.C.I.F.I.



PHONES :

332.615

342.673

C. S. HALKIAS - PRESIDENT

AVENIDA BELGRANO 355

BUENOS AIRES - ARGENTINA

SHIPOWNERS - MARITIME AGENTS - EXPORTERS - IMPORTERS

GENERAL AGENTS FOR :

CABLES :

MEANDROS

MINOTAUROS

MEANDROS EAST MEDITERRANEAN REEFER LINE

REGULAR DEPENDABLE REEFER SERVICE FROM
RIVER PLATE TO PIRAEUS - BEIRUT AND EAST
MEDITERRANEAN ARAB PORTS SERVED BY
THE TOTALLY REFRIGERATED MOTORVESSELS :

M/V SANTA TRINIDAD - M/V AGHIA TRIADA
M/V KYRIOS STELIOS - M/V ARIMATHIAN

AGENTS IN PIREAUS

JOHN PARASCHOS

SKOUZE 1 - PIRAEUS

PHONES: 478371 - 474.216 - 472.839

477.742 - 474.126

CABLES : IOPAR - PIRAEUS

MONTEVIDEO

MACLEAN & STAPLEDON S.A.

COLON 1486-90

PHONES: 97474/8

CABLES : MACSTAPLE

BEYROUTH

NATIONAL SHIPPING CO

P. O. BOX 847

BEIRUT - LEBANON

PHONES: 252001/4

CABLES : NASHIPCO

Ο κ. NIK. ΜΑΚΑΡΕΖΟΣ

Η παροιμιώδης ἔκφρασις «έξ σύνχος τὸν λέοντος ἐποληθεύεται πλήρως εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς στοργῆς καὶ τοῦ ἐνδιαφέροντος, τὸ ὅποιον δὲν παρολείπει εύκαιριαν νὰ ἐκδηλώνῃ διὰ τὰ καλῶς εὐνοούμενα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας ὁ ἐπὶ τοῦ Συντονισμοῦ ὑπουργὸς κ. Nik. Μακαρέζος.

Ηρκεσε μία σύντομος ἀναφορά τῆς Ἐνόσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ὑποβληθεῖσα προσωπικῶς πρὸς τὸν κ. Υπουργόν, διὰ νὰ τεθῇ τέρμα εἰς τὴν ἀδειάστητα καὶ τὴν σύγχυσιν, ὡς ὅποιας ἐπεκράτει εἰς τὸ θέμα τῆς πιστοδοτήσεως τῆς Ναυτιλίας, συνεπεία ἀλλεπαλλήλων καὶ πολυαριθμών τροποποιητικῶν ἀποφάσεων τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς καὶ τῆς Ὑποειτροπῆς Πιστώσεων.

Εἰς μάτιαν καὶ ἐπὶ μῆνας ἐπεδίων τὴν ἐνημέρωσίν της ἡ Ἐνόσης Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, προκειμένου νὰ παρέχῃ ύπευθύνους πληροφορίας εἰς τὸ μέλλον τῆς περὶ τῶν ισχυουσῶν διατάξεων τῆς Ναυτιλίας Πίστεως. Ἐντὸς διαστήματος ἐλάσσονος τοῦ μηνὸς ἀπὸ τῆς ὑποβολῆς τῆς ἀναφόρᾶς τῆς Ἐνόσεως πρὸς τὸν κ. Nik. Μακαρέζον, συνεκεντρώθηκαν καὶ ἐκ τοῦ κ. Κ. Ι. Ν. Δ. (ἄρθρ. 243), προκειμένου περὶ συγκρούσεων, ἔχοντας σαφῆ γνῶσιν καὶ ἀντίληψιν τῆς ὄργανωσεως καὶ τῆς διαδικασίας τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν, ἔχει πολλαπλῶς ἀποδειχθῆ. Δὲν ἐπιτρέπεται εἰς τὴν σημερινὴν Ἐλλάδα, τὴν κατέχουσαν τὴν πρώτην σχεδὸν εἰς τὸν κόσμον ναυτιλιακὴν θέσιν, νὰ γνωρίζουν τὴν Ναυτιλίαν μόνον κατὰ πρᾶξιν οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ πλοιοκτῆται. Ἡ ἐπιστημονικὴ ἔρευνα καὶ μεθόδευσις τῆς θαλασσούς μεταφορᾶς εἶναι ἀπαραίτητος, διὰ νὰ δώσῃ εἰς τὸν τόπον τοὺς ἀναγκαιούντας ναυτιλιακούς οἰκονομοδόγους, οἱ ὅποιοι, διοχετεύοντες εἰς τὰς διευθύνσεις τῶν ναυτιλιακῶν ἔπιχειρσεων, εἰς τὰς ἐπικαίρους δημοσίας θέσεις καὶ εἰς τὰς ἐπιτελεῖας τῶν πιστωτικῶν ίδρυμάτων, θὰ προσφέρουν ἀνεκτίμητον ἔργον διὰ τὴν ἐπὶ συγχρόνων βάσεων ὄργανασιν τοῦ μεγάλου ναυτιλιακού οἰκοδόμηματος τῆς χώρας. Καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν καταληπτέρα θέσις ἀπὸ τὴν Ἀνωτάτην Ἐμπορικήν, δὲν νομίζομεν ὅτι δύναται νὰ ὑπάρξῃ. Τὴν μεταφοράν της ἀπὸ τὴν Βιομηχανικήν, μαζὶ μὲ τὸν ἄξιον καθηγητὴν της, υποδεικύουμεν. Οἱ ἐνδιαφέρομενοι — ποιοὶ ἄλλοι ἀπὸ τοὺς ἐφοπλισταίς — ἃς υἱοθετοῦσιν καὶ ἐνισχύουσιν τὴν ὑπόδειξιν.

τὴν σύγχρονον Ἐλλάδα. Ἡ θέσις της, ὅμως, δὲν εἶναι, ὁμολογούμενως, εἰς τὴν Ἀνωτάτην Βιομηχανικήν. Ἐφ' ὅσον εἰς τὰ Πανεπιστήμια μας δὲν κατωρθώθη νὰ εἰσαχθῇ τὸ Ναυτικὸν Δίκαιον ως αὐτοτελῆς ἔδρα, ἃς μετατεθῆ, τούλαχιστον, η Ναυτιλιακὴ Οἰκονομία εἰς τὴν Ἀνωτάτην Σχολὴν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῶν Σπουδῶν, διὰ νὰ τονισθῇ ἡ σημασία τῆς Ναυτιλίας ως πρώτου μεγέθους παραγωγικοῦ παράγοντος τῆς χώρας. Ἡ ἀνάγκη δημιουργίας εἰς τὸν τόπον αὐτὸν οἰκονομικῶν στελεχῶν ἀνωτάτης στάθμης, ἔχοντας σαφῆ γνῶσιν καὶ ἀντίληψιν τῆς ὄργανωσεως καὶ τῆς διαδικασίας τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν, ἔχει πολλαπλῶς ἀποδειχθῆ. Δὲν ἐπιτρέπεται εἰς τὴν σημερινὴν Ἐλλάδα, τὴν κατέχουσαν τὴν πρώτην σχεδὸν εἰς τὸν κόσμον ναυτιλιακὴν θέσιν, νὰ γνωρίζουν τὴν Ναυτιλίαν μόνον κατὰ πρᾶξιν οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ πλοιοκτῆται. Ἡ ἐπιστημονικὴ ἔρευνα καὶ μεθόδευσις τῆς θαλασσούς μεταφορᾶς εἶναι ἀπαραίτητος, διὰ νὰ δώσῃ εἰς τὸν τόπον τοὺς ἀναγκαιούντας ναυτιλιακούς οἰκονομοδόγους, οἱ ὅποιοι, διοχετεύοντες εἰς τὰς διευθύνσεις τῶν ναυτιλιακῶν ἔπιχειρσεων, εἰς τὰς ἐπικαίρους δημοσίας θέσεις καὶ εἰς τὰς ἐπιτελεῖας τῶν πιστωτικῶν ίδρυμάτων, θὰ προσφέρουν ἀνεκτίμητον ἔργον διὰ τὴν ἐπὶ συγχρόνων βάσεων ὄργανασιν τοῦ μεγάλου ναυτιλιακού οἰκοδόμηματος τῆς χώρας. Καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν καταληπτέρα θέσις ἀπὸ τὴν Ἀνωτάτην Ἐμπορικήν, δὲν νομίζομεν ὅτι δύναται νὰ ὑπάρξῃ. Τὴν μεταφοράν της ἀπὸ τὴν Βιομηχανικήν, μαζὶ μὲ τὸν ἄξιον καθηγητὴν της, υποδεικύουμεν. Οἱ ἐνδιαφέρομενοι — ποιοὶ ἄλλοι ἀπὸ τοὺς ἐφοπλισταίς — ἃς υἱοθετοῦσιν καὶ ἐνισχύουσιν τὴν ὑπόδειξιν.

ΑΜΦΙΣΤΟΜΟΣ ΜΑΧΑΙΡΑ

Εἶχομεν προβλέψει τὰς δυσχερείας τῆς ἀναθεωρήσεως τοῦ θεσμοῦ περὶ ἐλέγχου ναυτικῶν ἀτυχημάτων. Τὰς ἀλλεπάλληλα ἀντικρουόμενα νομοσχέδια, ἄτινα, τελικῶς, εἰς οὐδὲν κατέληξαν, ἐπιβεβαιοῦντας τὰς προβλέψεις μας. Αἱ ιδιορρυθμίαι τῆς ναυτιλιακῆς μας συγκροτήσεως καὶ η ἀπόλυτος σχεδὸν ἔξαρτησις τῆς ἐλληνικῆς Ναυτιλίας έκ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς τοῦ ἔξωτερού, ἀποτελοῦν τὰς βάσεις τῆς ἐμπλοκῆς τοῦ προβλήματος. Ἐνῷ διὰ τὰ ἀκτοπλούντα πε-

τρελαιοικήντας ἔχομεν πληρεστάτας δικογραφίας καὶ ταχυτάτην ἐκδίκασιν, αἱ υποθέσεις ἀτυχημάτων τῶν ποντοπόρων σκαφῶν, μακράν τῆς ἀμέσου ἐπεμβάσεως τῆς ἐλληνικῆς Αρχῆς, πλημμελῶς ἐλέγχονται καὶ κατὰ κανονικά χρονίζουν. Ἐξ ἄλλου, αἱ περὶ τῆς αἵτιας καὶ τῶν εὔθυνῶν τοῦ ἀτυχήματος ἀποφάσεις τῶν διοικητικῶν μας ὄργανων, ἀποτελοῦν διὰ τὸ θέμα τῆς ἀσφαλίσεως, ἐπικίνδυνον ἐν πολλοῖς σπλαγχνοῖς τῆς χώρας. Άμφιστομος, λοιπόν, η μάχαιρα.

Ἄλλα καὶ ἡ διατήρησις τῆς καταστάσεως, ὡς ἀκριβῶς ἔχει σήμερον, οὐδεμίαν σκοπιμότητα ἔχει πρεπεῖ. Κατὰ τὸν Ισχύοντα περὶ ἐλέγχου ναυτικῶν ἀτυχημάτων Νόμον (A.N. 1774/39), ἡ γνωμοδότησις τοῦ Σ.Ε.Ν.Α. ἀποτελεῖ τελείων ἀπόδειξιν, ἐνῷ κατὰ τὸ Κ.Ι.Ν.Δ. (ἄρθρ. 243), προκειμένου περὶ συγκρούσεων, ἔχει ἀπλῶς τὴν ίσχυν τεκμηρίου. Ἐξ ἄλλου, μετὰ τὴν δημοσίευσιν τῆς νέας Πολιτικῆς Δικονομίας, τὸ πράγμα περιεπλάκει ἔτι πλέον. Διότι ὁ N. 1774 προσέδινεν εἰς τὴν γνωμοδότησιν τοῦ Σ.Ε.Ν.Α. τὴν πλήρη ἀποδεικτικὴν ίσχυν τοῦ ἄρθρου 298 τῆς (παλαιᾶς) Πολιτ. Δικονομίας, θεωρούμενων πάντων τῶν κρινομένων ζητημάτων ὡς ἀπαιτούντων διὰ τὴν ἐπίλυσιν αὐτῶν ιδιάζουσαν ἐμπειρίαν ἢ γνῶσιν ιδιαιτέρας τεχνης ἢ ἐπιστήμης. 'Άλλη' ἡ νέα Δικονομία κατήργησε τὴν διάταξιν ταύτην καὶ ὡρισεν (ἄρθρ. 404), ὅτι πάσα γνωμοδότησις προγματογνωμόνων ἐκτιμάται ἐλευθέρως ὑπὲρ τοῦ δικαστηρίου. Τὴν κατήργησεν, ὅμως, καὶ εἰδικῶς, ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὰ ναυτικά ἀτυχήματα ἢ λόγω τῆς μετὰ τοῦ A.N. 1774/39 συζεύξεως τῆς διατηρεῖται εἰδικῶς ἐν ζωῇ; Τὸ ζητήμα στασιάζεται καὶ, καθ' ἄν γνωρίζομεν, δὲν ὑπάρχει ἀκόμη δικαστικὴ ἐπὶ τοῦ θέματος ἀπόφασις.

Ἐχομεν, τοιουτοπόρως, ἐπὶ μὲν τῶν συγκρούσεων γνωμοδότησιν τοῦ Σ.Ε.Ν.Α., μὲ ἀποδεικτικὴν ίσχυν τεκμηρίου, ἐπὶ δὲ τῶν λοιπῶν ἀτυχημάτων γνωμοδότησιν μὲ ἀφισθητούμενη ἀποδεικτικὴν σημασίαν, μέχρις οὐ παγία νομολογία τῶν δικαστηρίων μας ταχθῇ ὑπὲρ τῆς μιᾶς ἢ τῆς ἀλλης ἀπόφεως. Αἱ ἀμφιδολίαι, ὅμως, καὶ αἱ νομικοὶ θεωρητικοὶ ἀμφιταλαντευσεῖς δὲν βοη-

INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY (BERMUDA) LIMITED

ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΚΑΙ ΛΟΚ-ΑΟΥΤ

Εὐπροσάρμοστος καὶ πλήρης κάλυψις 'Απεργιῶν καὶ Λόκ-αουτ, προκαλούντων καθυστερήσεις εἰς τὰ πλοῖα. Οἱ ροι καὶ ἡ διάρκεια τῆς καλύψεως δύνανται νὰ προσαρμόζωνται κατὰ τρόπον ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς ιδιαιτέρας ἀπαιτήσεις τῶν ἐνδιαφέροντων.

Διὰ λεπτομερείας ἀποταθῆτε:

Thos. R. Miller & Son (Bermuda), Mercury House, Front Street, Hamilton, Bermuda, (P.O. Box 665). Τηλέφωνον: Hamilton 24724. Τελέξ: Bermuda 317. Τηλεγραφήματα: Mutuality Bermuda.

* Αντιπρόσωποι τῶν Διευθυντῶν ἐν Λονδίνῳ: Thos. R. Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London E.C.3. Τηλέφωνον: 01-283 4571. Τελέξ: 23544. Τηλεγραφήματα: Mutuality, London EC3.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΝΩΤΑΤΗΝ ΣΧΟΛΗΝ

Τὸ γεγονός ὅτι εἰς τὴν ναυτικὴν χώραν μας ἔχει δημιουργηθῆ, ἐπὶ τέλους, ἔδρα θεωρητικῶν σπουδῶν διὰ τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, εἶναι, ἀναμφιδόλως, παρήγορον σπηλείον. Πρόκειται περὶ τοῦ μαθήματος τῆς Ναυτιλιακῆς Οἰκονομίας, ὅπερ διδάσκεται εἰς τὴν Ἀνωτάτην Βιομηχανικὴν Σχολήν. 'Η ἔδρα αὕτη, κατεχόμενη σήμερον ὑπὲρ τοῦ λαμπροῦ ἐπιστημονος ὑπουργοῦ κ. Ιω. Χολέβα, εἶναι πρωταρισμένη νὰ δημιουργήσῃ ναυτιλιακὴν ἐπιστημονικὴν παράδοσιν εἰς

Θούν εις τὴν δμαλήν ἐπίλυσιν τῶν ἔκ τῶν ἀτυχημάτων προκυπτουσῶν δισφορῶν. Διὰ τοῦτο, μόνον ὁ κυρίαρχος Νόμος πρέπει νὰ δῶσῃ τὴν δριστικὴν λύσιν. Τὴν λύσιν ἡτὶς συμφέρει εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας, μὲ τὰς διδιορυθμίας καὶ τὰς ἔξαρτήσεις τῆς.

Ο ΑΠΟ ΑΕΡΟΣ ΑΝΤΙΠΑΛΟΣ

Οὐδεὶς βεβαίως ἀμφιβάλλει, ὅτι τὸ ἐπιβατηγὸν ἀεροσκάφος ὑπῆρξεν ὁ θανάτιμος ἀνταγωνιστὴς τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου, εἰς τὸν ὑπερωκεδιόν κυρίων τομέα. 'Αλλὰ διὰ τὸ φορτηγὸν σκάφος ὁ κίνδυνος ἔκ τοῦ λιπταμένου συναδέλφου του φαίνεται ὀλομῆτρος πολὺ ἀπομεμακρυσμένος καὶ ἀπίθανος. 'Ἐν τούτοις, αἱ ὑπὸ τῶν ἀμμοδίων διατυπούμεναι ἀπόφεις, βασιζόμεναι εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς σῆμερον καὶ τὰς προβλέψεις τῆς αὔριον, ἐμφανίζουν τὴν εἰκόνα ἐνὸς ἀνταγωνιστοῦ πολὺ πλέον ἐπικινδύνου καὶ ἔγγυτερου. 'Ἐντὸς τῶν πέντε προσεχῶν ἔτῶν, λέγουν, ἡ δι' ἀερος ἐμπορευματικὴ κίνησις θ' ἀπαιτήσῃ 100 γιγαντιαῖς φορτηγοῖς ἀεροσκάφη, συνολικοῦ κόστους 2.400 ἑκατομμυρίων δολαρίων, αἱ δὲ μεταπροσεχεῖς πνευτεῖαι θὰ χρειασθούν 320 καὶ 700 ἀντιστοίχως τοιάντα μεγαθήρια, ἀξίας 17.500 ἑκατ. δολλ., διὰ ν' ἀνταποκριθῶν εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς δι' ἀερος μεταφορᾶς τῶν φορτίων. Οὕτω περιλαμβανομένων καὶ μικροτέρων φορτηγῶν ἀεροπλάνων, ὑπολογίζεται ὅτι τὸ 1985 εἰς τεράστιος στόλος 1.750 ἀεροπλάνων φορτηγῶν θὰ διστοιχίῃ τοὺς αἰθέρας, χωρὶς νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄφιν οἱ στόλοι τῆς Κίνας καὶ τοῦ 'Ανατολικοῦ μπλοκ.

Πρὸς τὸ παρόν, τὸ κύριον πρόδηλημα ἔγκειται εἰς τὴν βελτίωσιν τῶν συστημάτων προώσεως, κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὴν παραλαβὴν τοῦ μεγαλύτερου δυνατοῦ φορτίου. Τὰ μεγάλα ἀεριωθούμενα τοῦ τύπου L-500 θὰ καταστοῦν ικανά νὰ παραλάβουν 140 τόνους φορτίου, ἀλλ' ὃ στόχος τῶν 425 τόνων, παρὰ τὰς δυσχερείας ἃς παρουσιάζει ἡ ἐπίτευξις του, δὲν ἔγκαταλείπεται. Μὲ τὰ ὑπάρχοντα, πάντως, δεδομένα, είναι πεπεισμένοι οἱ ἀρμόδιοι, ὅτι ἡ ἐπένδυσις κεφαλαίων εἰς τὰς ἀεροπορικὰς ἐμπορευματικὰς μεταφοράς, ἀποτελεῖ ἐπικερδῆ ἐπιχείρησιν, μὲ ἀπόδοσιν 10,5% καὶ προσπτικὴν αὐξήσεως εἰς 15%.

"Οσον ἀφορᾶ εἰς τοὺς φορτωτάς, παρατηρεῖται εὐστόχως, ὅτι ἡ μεταφορὰ ἐνὸς

τόνου λ.χ. δίσκων γραμμοφόνου θὰ στοιχίῃ 321 δολλάρια διὰ θαλάσσης καὶ μόνον 310 δολλάρια διὰ ἀέρος. 'Η ναυτιλία, καταλήγουν οἱ ἀπολογηταὶ τοῦ ἀέρος, γνωρίζει ὅτι ἡ φορτηγὸς ἀεροπορία ὁγκοῦται συνεχῶς καὶ ἡ ἀπονάστασις ἡνὶ θὰ ἐπιφέρῃ μόλις τῷρας ἀρχίζει. 'Ἐὰν δὲν τὸ γνωρίζῃ ἀκόμη, ἀς προσέξῃ πρῶτον μέν, ὅτι, ἐνῷ εἰς τὸν Βόρ. 'Ατλαντικὸν οἱ ναῦλοι ἐπιφανείας ηγήθησαν κατὰ 25%, οἱ ἀεροπορικοὶ ἐμειώθησαν κατὰ 40% καὶ δευτέρον, ὅτι, ἐνῷ κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν ἡ φορτηγὸς ναυτιλία ἡγήθη κατὰ 60%, ἡ φορτηγὸς ἀεροπορία ἡγήθη κατὰ 60%.

'Ιδού, λοιπόν, ὁ νέος κίνδυνος. Εύτυχῶς ὅτι, καθ' ὅλας τὰς ἀνθρωπίνας δυνατάς προβλέψεις, ὁ ἀπὸ ἀέρος ἀνταγωνισμὸς θὰ περιορισθῇ εἰς τὰς ὀλίγας καὶ τὰ πολυτελῆ φορτία. Αἱ μεγάλαι ποσότητες, τὰ χύδην φορτία πάσης φύσεως, τὰς ὑγρὰς καὶ τὰ στερεάς, θὰ παραπεμψούν εἰς χείρας τῶν πλοίων, ἐνῷ εἰς τὸν τομέα τῶν συσκευασμένων ἐμπορευμάτων, τὰ πλοῖα κοντένερς καὶ τὰ λοιπά ἀποναστατικά θαλάσσια μέσα, πυκνύνοντας τὰς γραμμάς των, διὰ νὰ δώσουν μιὰν ὀλομῆτρον μάχην εἰς τὸν ἀτέρμονα πόλεμον τοῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ τῆς προδόσου.

Η ΔΙΑΚΡΙΣΙΣ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ

Συνεχῶς ἐπὶ τάπτηος διὰ τὰς ἐυρωπαϊκάς ναυτικάς χώρας, τὸ θέμα τῆς διακρίσεως τῶν σημαιῶν ἡ τοῦ ἄλλως καλούμενου ναυτιλιακοῦ προστατευτισμοῦ. Διερωτῶνται οἱ Γάλλοι, ἐδὺς ἡ ἐμφυτος δυσπιστία τοῦ ἐφοπλισμοῦ πρὸς πάσαν κρατικὴν ἐπέμβασιν, δὲν ἔχει ὅδηγησει πρὸς μίαν πείσμονα ἐμμονῆν πρὸς τὴν ἀντίληψιν ὅτι τὸ πρόβλημα εἶναι καθαρῶς ναυτιλιακόν, ἐνῷ εἰς τὴν οὐσίαν ἔχει ἀπολήξει νὰ είναι ἐμπορικὸν καὶ κυρίως πολιτικόν. Καὶ ὑπὸ τὸ κράτος τῆς πεποιθήσεως ταύτης ἀρνοῦνται νὰ ἰδουν τὴν φύσιν τῶν μέτρων καὶ τῆς πολιτικῆς, τὴν ὅποιαν μίσθετον συνεχῶς περιστορεῖται ἐκ τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν. Προσφάτως, ἐν τούτοις, μὲ βαρείων, πάντως, καρδιῶν, ἀναγκάζονται νὰ ζητοῦν τὴν κρατικὴν παρέμβασιν, ὅπως ἡ Κυβέρνησης προστατεύσῃ τὰ συμφέροντα των. Καὶ ἡ ἀντίδρασις ἐκδηλοῦται ὑπὸ μορφὴν ἀντιποίων, τὰς ὅποιας, ὅμως, προκαλοῦν νέα ἀντίμετρα καὶ οὕτως καθ' ἔης.

'Ἐν τῷ μεταξύ, ἡ ὑπόθεσις τοῦ προστα-

τευτισμοῦ ἔχει εἰσέλθει εἰς νέαν φάσιν. Τὸ ἄλλοτε ἀπόραδεκτον «fifty - fifty» θεωρεῖται ἥδη ζεπερασμένον. Χώραι ὡς ἡ Τουρκία, ἡ Βιρμανία, τὸ Περού, ἡ Βολιβία, τὸ Μεξικόν, ἡ Ούρουγουάνη καὶ ἡ Ἀργεντινή, διεκδικοῦν ὑπὲρ τῆς ἐθνικῆς των σηματίας μέχρι καὶ τοῦ 80% τῶν διὰ θαλάσσης ἔξαγομενών ἡ εἰσαγοράς μεταξύ τῶν χώρων φορτίων. 'Ιδαιτέρως μεταξύ τούτων ἡ Ἀργεντινή, διὰ προσφάτου νόμου ἐπέβαλεν ὅπες ὅλα τὰ εἰσαγόμενα ἐμπορεύματα, τὰ ὅποια ἀπολαύουν οἰασδήποτε εὐνοϊκής μεταχειρίσεως, ὑπὸ τὴν μορφὴν μειωμένων τελωνειακῶν διασμῶν ἡ βίλλα τελών, οἰκονομικῆς ἐνισχύσεως, κρατικῶν πιστώσεων ἡ ἐγγυήσεων, μεταφέρονται ἀποκλειστικῶς δι' ἀργεντινῶν πλοίων, πράγμα ὅπερ σημαίνει ὅτι τὸ 70 - 80% τῶν εἰσαγωγῶν τῆς χώρας διαφυλάσσονται ὑπὲρ τῆς ἐθνικῆς σηματίας. Συγχρόνως, ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ μέτρου, αἱ ἀργεντιναὶ ναυτιλίακαι ἐπιχειρήσεις κατήγγειλον τὰς συμφωνίας των μετά τῶν Κόνφερανς τοῦ Πλεῖτ, εἰς τρόπον ὥστε καὶ τὰ λοιπά μέλη αὐτῶν ίνα ὑποχρεωθοῦν εἰς διάλυσιν φῶν Κόνφερανς τούτων.

Τὴν καθαρῶς πολιτικὴν πλευρὰν τοῦ ζητήματος τούτους ἡ στάσις τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλόκο καὶ ίδιο τῆς Ρωσίας, ἡτὶς θεωροῦσσα τὸ σύντημα τῶν Κόνφερανς ὡς ὁχιρὸν τῆς Δύσεως, ἐπιχειρεῖ ἡ νὰ εἰσέλθῃ ἐντὸς αὐτῶν διὰ νὰ τὰς οὐδετεροποιήσῃ πολιτικῶν ἡ νὰ τὰς διαλύσῃ ἐπί τῶν ἔξω. Γνωρίζουσα ὅτι αἱ οἰκονομίαι τῶν χωρῶν τῆς Λατινικῆς 'Αμερικῆς ἐξαρτῶνται ἐκ τῶν 'Ηνωμ. Πολιτειῶν καὶ ὅτι δὲν διάκεινται εὐνοϊκῶς πρὸς τὰς Κόνφερανς, βάλλει κατὰ τῶν τελευταίων τούτων, χωρὶς νὰ φοβήται ὅτι θὰ προσκρούσῃ εἰς ἀμερικανικὴν ἀντιδρασιν. 'Αλλ' ἡ ἀλυσίς τῶν ἐπιδράσεων δὲν σταματᾷ ἔως ἔδω. Τὰ κομμουνιστικὰ κράτη, ἐφαρμόζοντα πολιτικὴν ναύλων, σύσχετον πρὸς οἰκονομικὰ κριτήρια, ἔχουν ἐπιτύχει νὰ καρπωθοῦν πλέον τοῦ 16% τῶν μεταξύ Νοτίου 'Αμερικῆς καὶ Εύρωπης θαλασσίων μεταφορῶν. Κερδίζουσαν ωὕτω τὴν συμπάθειαν τῶν νοτιοαμερικανικῶν χωρῶν, αἱ ὅποιαι, ἐνῷ βλέπουν δυσμενῶς τὸν πρωτεύοντα ρόλον τῶν εὐρωπαϊκῶν κρατῶν εἰς τὸν καθορισμὸν τῶν ναύλων, ἐπιζητοῦν, παραδόξως, τὴν πύκνωσιν τοῦ μετά τῆς Εύρώπης ἐμπορίου των, διὰ ν' ἀποδεσμευθοῦν τῆς κηδεμονίας τῶν Η.Π.Α. Τοιουτοτρόπως, τὰ κομμουνιστικὰ κράτη ἐνισχύουν τὴν οἰκονομικήν των διείσδυσιν εἰς τὴν Λατινικήν 'Α-



ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΕ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΙΑ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΓΡΑΜΜΗΣ

M/S «ΑΘΗΝΑΙ» καὶ τοῦ M/S «ΜΥΚΗΝΑΙ»

διὰ Βραζιλίαν, Οὐρουγουάην, Ἀργεντινὴν

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 53-55 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

Μέγ. Λαιμοῦ 'Ακτὴ Μιαούλη 35-39, Πειραιεύς. Τηλ. 424.222 (δέκα γραμμαὶ

μερικήν, έξασθενίζουν τὴν δύναμιν ἀντιστάσεως τῶν χωρῶν τῆς Δύσης καὶ ὑπονομεύουν ἀναμφίσθητά την ἐπίδρασιν τῶν Ἡνωμ. Πολιτείων εἰς τὸ Νότιον Ἡμισφαίριον. "Ολα αὐτά ἀποδεικνύουν, ὅτι τὸ πρόβλημα τῆς διακρίσεως τῶν σημαιῶν πόρωρ ἀπέχει ἀπὸ τοῦ νὰ εἶναι ἀπλῶς ναυτιλιακόν. Εἶναι, κυρίως, πολιτικόν, ἡ λύσις τοῦ ὅποιου εύρισκεται ὑπὲρ τὰς δυνάμεις τοῦ ιδιωτικοῦ ἔφοπλισμοῦ. Καὶ μόνον ἡ Εὐρώπη Οικονομική Κοινότης, καταδηγεῖ ὁ γαλλικὸς καὶ ὄλλανδικός τύπος, ἀποβάλλουσα τὴν τακτικὴν τῆς μὴ ἀναμίξεως εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα, εἶναι δυνατὸν ν' ἀναζητήσῃ καὶ νὰ ἐκβιάσῃ τὰς λύσεις.

Τὸ τροπάριον τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς ὡς πανακείας τῶν ναυτιλιακῶν νόσων τῆς Εὐρώπης, μᾶς εἶναι ἡδη λίαν γνωστόν. Ἡμεῖς, όμως, θεωρούμεν, ὅτι τὸ πρόβλημα ἔχει μίαν ἀπλουστέραν ἀποφιν. "Οσον καταδικαστοῖ εἶναι οἱ νοτιοαμερικαῖοι προστατευτισμοὶ μεθ' ὅλων τῶν ὡς ἄνω ἐπισημανθεισῶν ἐπιπτώσεων, ἀλλο τόσον καταδικαστέαί εἶναι καὶ αἱ μονωπαλιακαὶ τάσεις τῶν Κόνφερανς, αἵτινες προκαλοῦν τὴν διεθνῆ ἀντίδρασιν, τὴν ὀδηγούσαν εἰς μέτρα καὶ ἀντίμετρα. Ἡ βάσις τοῦ ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὸν θαλάσσιον στίβον, ἥτις ἀπετέλεσε ἀνέκαθεν τὸ θεμέλιον τῆς ναυτιλιακῆς προόδου καὶ ἀναπτύξεως, εἶναι ὁ μόνος τρόπος διὰ νὰ ἐπανεύρῃ ἡ παγκόσμιος ναυτιλία τὴν ἀναγκαῖαν γολήνην, τὴν ὁποίαν οἱ παρεμβατισμοί, αἱ κλεισταὶ γραμμαὶ καὶ αἱ πολιτικαὶ σκοπιμότητες, ἔχουν ἐπικινδύνων κλονίσει.

SEMINARIA TΗΣ SAIT

"Ἡ γνωστή μας S.A.I.T., μετὰ τὴν ἔξαιρετικὴν — ὡς τονίζει — ἐπιτυχίαν, τὴν ὁποίαν ἐστημέισως τὸ ὄργανωθεν παρ' αὐτῆς εἰς Βρυξέλλας πρώτον «σεμινάριο» — «Κολλέγιον τὸ ἀποκαλεῖ — κατὰ τὸν παρελθόντα Νοέμβριον, ἐτοιμάζει ἡδη καὶ δεύτερον, διὰ τὸ ἀπό τοὺς 7 ἕως 10 Ἀπριλίου 1970 τετραήμερον διάστημα.

Εἰς τὸ δεύτερον τοῦτο «Κολλέγιον» καλούνται νὰ συμμετάσχουν οἱ ἐπιθυμοῦντες "Ἐλληνες ραδιοτηλεγραφηταί, τῶν ὁποίων αἱ μὲν δοπάναι διαμονῆς ἐν Βρυξέλλαις κατὰ τὸ τετραήμερον τῆς διακρίσις τοῦ «σεμιναρίου» θὰ καταδηληθοῦν ὑπὸ τῆς S.A.I.T., τὰ δὲ ἔχοδα ταξιδίου θὰ βαρύνουν τοὺς μέλλοντας νὰ συμμετάσχουν ἐνδιαφερομένους ραδιοτηλεγραφητάς.

Σκοτὸς τοῦ «σεμιναρίου» εἶναι ἡ πλήρης ἐνημέρωσις τῶν ἀσυρματιστῶν ἐπὶ τῶν ταχυτάτων τεχνολογικῶν ἔξελίξεων, ἐπὶ τῶν νέων συσκευῶν καὶ ὄργανων, τὰ ὅποια τίθενται εἰς τὸ ἐμπόριον, ἐπὶ τῆς πυκνώσεως τῶν ἐπικοινωνῶν, ἐπὶ τοῦ πολυτύπου συστήματος τῶν ραδιοσταθμῶν κ.λπ.

Εἶναι, ἀσφαλῶς, βέβαιον, ὅτι ἐν τοιούτον «σεμιναρίου» θὰ ἀποδῇ ὀπωσδήποτε πρὸς βελτίωσιν τῶν ἐπαγγελματικῶν γνώσεων τῶν ραδιοτηλεγραφητῶν μας, πρὸς ἔξοικείωσίν των μὲ τὰς νέας συσκευάς καὶ ὄργανα τῆς εἰδικότητός των καὶ γενικῶς πρὸς αὔξησιν τῆς ἐπαγγελματικῆς των ἴκανοτήτως. Διερωτώμεθα, όμως, ὑπάρχουν διαθέσιμοι στήμερον "Ἐλληνες ἀσυρματισταὶ τοῦ E. N., διὰ νὰ παρακολουθήσουν τὰ — ἔστω καὶ τόσον πολύτιμα — μαθήματα; Καὶ ἀν ὑπάρχουν, ἐμφορύνται ἀπὸ τόσον ζῆλον, ὥστε νὰ παραβλέψουν καὶ τὸν κόπον καὶ τὴν δοπάνην, διὰ νὰ μεταβοῦν εἰς Βρυξέλλας;

"Ἄς ἐνθυμηθῶμεν τὸν «Μωάμεθ καὶ τὸ βουνό». "Ἄν καὶ δὲν εἶναι τόσον εὐχερές, θὰ ἦτο, πάντως, πολὺ περισσότερον ἀποδεκτὸν καὶ ἀποτελεσματικόν, ὃν ἡ S.A.I.T. ἡδύνατο νὰ ἔλθῃ εἰς ἐπαφήν μετὰ τοῦ «Υπουργείου καὶ νὰ συνεννοηθῇ διὰ τὴν ὄργανωσιν ἔδω, ἐν Πειραιεῖ, ἐνὸς μονίμου «σεμιναρίου», εἰς τὸ οποῖον νὰ φοιτοῦν οἱ προσερχόμενοι δι' ἐ-

ξετάσεις ραδιοτηλεγραφηταί, οἱ ἀπόφοιτοι — καὶ μαθηταί — τῶν Δ.Σ.Ε.Ν./Ραδιοτηλεγραφητῶν, ἀλλὰ καὶ πᾶς ἐπιθυμῶν ραδιοτηλεγραφητής.

"Ἡ δυσχέρεια θὰ ἀφορᾷ μόνον τὸν ἔξοπλισμὸν τοῦ ἔδω «σεμιναρίου» διὰ τῶν νέων συσκευῶν κ.λπ. ὑποδειγμάτων. 'Αλλὰ ἀξίζει τὸν κόπον, ἀφοῦ διὰ τὴν λειτουργίαν του θὰ ἤρχονται ἐκ Βελγίου ἐλάχιστοι εἰδικοὶ ἐπικευταὶ καὶ διὰ ὅπηστον πρόσωπον πρὸς τὸν πλῆθος «καμβητῶν». Θὰ ἰδρύετο, οὕτω, μία μόνιμος σχολὴ μετεκπαιδεύσεως τῶν ραδιοτηλεγραφητῶν, ἡ ὁποία, ἀσφαλῶς, δὲν θὰ ἀπέβαινε πρὸς ζημίαν οὐδενός, οὔτε τοῦ ναυτικοῦ οὔτε τοῦ πλοίου οὔτε — πολὺ περισσότερον — τῆς S.A.I.T.

ΑΣΚΟΠΟΣ ΤΑΛΑΙΠΩΡΙΑ

"Ανεφέρθημεν καὶ ἀλλοτε εἰς τὴν ἀπαράδεκτον διώξιν τῶν πλοιάρχων, διὰ χρέη πρὸς τὸ Δημόσιον, διὰ τὰ ὁποῖα οὐδεμίαν ἔχουν, οὐδὲ" ἐπιτρέπεται νὰ ἔχουν, εὐθύνην. Σημειούμενον ιδιαιτέρως τὴν περίπτωσιν "Ἐλληνος πλοιάρχου, ὃς τις ταλαιπωρεῖται ἀπὸ ἑταῖρον, διότι δὲν ἐπλήρωσε... τοὺς φόρους καθαρᾶς προσόδου ἐπὶ τῷ ἔξτρα ἀμοιβῶν τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου, ἐφ' οὐ εἶχε πλοιαρχεύσει. Φόρους, δηλοδή, παρακρατηθέντας μὲν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ἀποδοθέντας, όμως, εἰς τὸν πλοιοκτήτην καὶ παρ' αὐτοῦ, κατὰ συνέπειαν, ὄφειλομένους. 'Ενοχλεῖται, ἐν τούτοις, καθημερινῶς ὁ πλοιάρχος καὶ μετὰ κόπον ἀποφεύγει τὸν χωροφύλακα, ὅστις ἐπιμένει νὰ τὸν ὀδηγήσῃ εἰς τὸν... Κορυδαλλόν. 'Η περίπτωσις αὐτὴ δὲν εἶναι, Βεβαίως, ἡ μόνη.

"Ἡ 'Εθνικὴ Κυβέρνησις, ἐν τῇ κατανοήσει

τοῦ θέματος, ἔγνω ἡδη ν' ἀπολαβῇ τὸν πλοιάρχον ἀπὸ τῆς προσωπικῆς εὐθύνης διὰ τὴν ἔξοφλησιν τῶν ὄφειλῶν τοῦ ναυτολογίου, διὸ τοῦ Ν.Δ. 67/1969, ὃπερ ἐθέωρε σεν ύπευθύνους πρὸς τοῦτο μόνον τοὺς πλοιοκτήτας, ἐφοπλιστάς καὶ διαχειριστάς. 'Η ἐπέκτασις τοῦ ὅρου καὶ δικαίου τούτου μέτρου, ἐνῷ κατ' οὐδὲν θὰ ζημιώσῃ τὸ Δημόσιον, θὰ ἐπαναφέρῃ τὴν ηρεμίαν εἰς τὸν πλοιαρχικὸν κόσμον, οὕτις ἔξακολουθεῖ ν' ἀπειλήσῃ ὑπὸ θεσμῶν τοῦ παρελθόντος, οὐδεμίαν δυναμένων νὰ ἔχωσιν ἐφαρμογὴν ὑπὸ τὴν σύγχρονον ὄργανωσιν τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων.

ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΣ ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΙΣ

Γράφομεν εἰς ὅλην σελίδα σχετικά τινα μὲ τὴν καταδύθισιν κατὰ Φεδρουδέριον δύο ισπωνικῶν νεοτεύκτων μπάλκ - κάρριερς, τῶν 60.000 τόν. καὶ τὴν ἀποδειχθεῖσαν ἐκ τῶν γενιομένων ἀνακρίσεων κατασκευαστικήν εἰς αὐτὰ πλημμελή ἀρχικὴν σχεδίσιον.

Αἱ ισπωνικαὶ ἀρχαὶ ἡχθησαν ἐκ τοῦ πορίσματος τῶν ἀνακρίσεων εἰς τὴν ἀνάγκην, ἐν συνεννοήσει μὲ τοὺς κατασκευαστὰς 69 ὀμοιοτύπων σκαφῶν 50 χιλ. τόν. καὶ ἄνω, νὰ διατάξουν νὰ ἀποσυρθοῦν ταύτα τῆς ὑπερεσίας, ἵνα ἐπ' αὐτῶν ἐφαρμοσθοῦν δρισμοί να παρασίτοι οἱ οὐσιούσιες.

"Ἀγνοοῦμεν ἀν μεταξὺ τῶν 69 αὐτῶν σκαφῶν συγκαταλέγωνται καὶ τινα Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ἡ αὐτὰ τὰ 69 ἀναφέρονται εἰς τὰ ισπωνικῆς καὶ μόνον κυριότητος.

Τὸ ζήτημα χρήζει διευκρινήσεως ἀπὸ τοὺς σκαφῶν ισπωνικῆς κατασκευῆς.

ΣΧΟΛΗ

PANTAP - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ Κ.Λ.Π.

ΒΑΣ. Π. ΒΡΑΝΑ

ΙΣΟΤΙΜΟΣ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ

• ΠΑΝΗΡΗΣ ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ ΕΠΙ ΣΥΣΚΕΥΩΝ

PANTAP — ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ — ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΩΝ Κ.Α.Π.

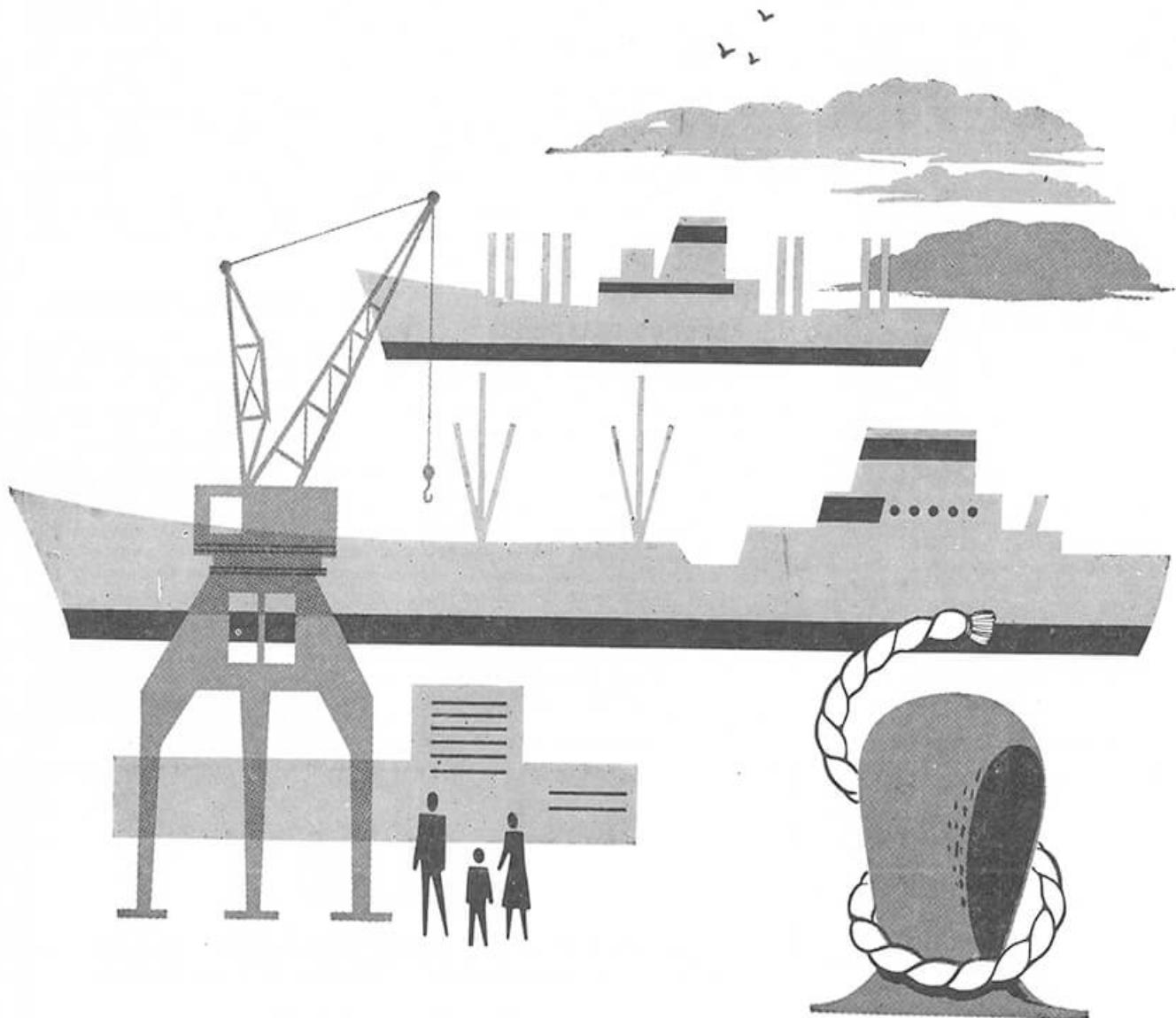
• ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΕΣΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΗ

ΤΜΗΜΑ ΦΟΡΤΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ

ΑΠΟ ΤΟ 1956 ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΑΡΑΙΣΚΟΥ 98 . ΤΗΛ. 471.041 . 422.306



***total insurance service to the
marine industry for more
than one hundred years***



FRANK B. HALL & CO., INC.

67 WALL STREET NEW YORK, N.Y. 10005, U.S.A. • WHITEHALL 4-3300

- International Insurance Brokers • Average Adjusters
- Estate Analysts • Employee Benefits Consultants

Cable: "HALLCOY" NEW YORK

Telex: 42 02 33
22 21 21
62 915

ΒΑΙΝΟΜΕΝ ΣΤΑΘΕΡΩΣ ΤΗΝ ΑΝΙΟΥΣΑΝ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΟΙ ΚΑΙ ΙΑΠΩΝΕΣ ΠΡΟΒΛΕΠΟΥΝ ΤΟ ΣΥΝΕΧΕΣ “ΜΠΟΥΜ”

Λίαν ἐνδισκέφεροντα πράγματα ἀνέφερθησαν εἰς πρόσφατον διάσκεψιν τῶν συσημάκων ναυπηγικῶν ἐπικινήσεων ἐπὶ τοῦ θέματος «τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας». Προσκληθέντες εἰς αὐτὴν παρέστησαν καὶ οἱ εἰδικώτεροι ἐπὶ τοῦ θέματος Νορβηγοί καὶ Δανοί οἰκονομικοί καὶ τεχνικοί παράγοντες, ὅστε δικαίως νὰ λεχθῇ στὶς ἑξεργαστήθη ἡ ἀφόρκωμα τῶν σκανδιναϊκῶν ἐπιτελικῶν ἔγκεφάλων τῆς Ναυτιλίας.

Κατά τὴν συζήτησιν διεπιστώθη, ὅτι αἱ ἐπίσημοτεραι σήμερον προβλέψεις περὶ τῶν ναυτιλιακῶν ἔξελιξεων τῆς ἔρχομένης δεκαετίας περιλαμβάνονται εἰς τὰς πρὸς τοῦτο ἑκπονηθήσας μελέτας, μετοξὺ τῶν ὅποιων διεύθυνος ἀναγνωρίσεως ὑπῆρχαν, πλήν τῶν σκανδιναϊκῶν, ἡ ἀμερικανικὴ καὶ ἡ ι-απωνική. Ἡ τελευταῖος αὐτῇ, ὅτε κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐκυκλοφόρησεν, εἶχε σχολιασθῆ ὡς ἐγκλείουσα ἀρκετὰς ὑπερβολάς, πλὴν ἡ ἐν τῷ μεταξὺ ἀναθεώρησις τῶν στοιχείων ἀπέδειξεν ὅτι περιεῖχε διαπιστώσεις πολὺν σοδωράτερας ἀπὸ ὅσον ἀρχικῶν εἰχεν νομισθῆ. Γενικόν, πάντως, συμπέρασμα, προκύπτον ἐκ τῆς συγκρίσεως τῶν μελετῶν τούτων εἶναι, ὅτι κατὰ τὴν ἐπερχομένην δεκαετίαν θὰ ὑπάρξῃ σημαντικωτάτη αὔξησις τῶν εἰς χωρητικότητα ἀναγκῶν τοῦ κόσμου καὶ ὅτι ἡ αὔξησις αὐτῇ δύναται, κατὰ μέσον ὄρον, νὰ ὑπολογισθῇ εἰς τὴν τάξιν τῶν 30 ἑκατομμ. τόννων ὀλικῆς χωρητικότητος ἑτησίως, ἔναντι τῶν 18 ἑκατομμ. τῆς σήμερον.

Μία δευτέρα διαπίστωσις τῆς διασκέψεως ὑπῆρξεν οὐλιγύτερον ἐνθουσιαστική. Διότι ἔγενετο μὲν δεκτὸν ὅτι ὑπάρχει προοπτική πλήρους ἀπασχολήσεως τῶν ναυπηγείων τοῦ κόσμου κατὰ τὰ δέκα προσεχῆ ἔτη, πρὸς κάλυψιν τοῦ ὑψηλοῦ σημείου τῶν ὡς ἄνω ηὔξημένων ἀναγκῶν, πλὴν ἡ ὁδὸς προτότιον σημείον αὐτὸν δὲν πρέπει νὰ θεωρήσῃ εὐθεῖα καὶ ἀπλῆ. 'Η Ναυτιλία κατὰ τὸ διαστήμα τούτῳ ἐνδέχεται νὰ γνωρίσῃ ἀκμὰς καὶ κρίσεις, καθ' ἃς ἀντιστοίχως η ναυπηγική προσφορά δὲν θὰ παρακολουθεῖ τὴν ηὔξημένην ζήτησην ἡ ὑποτονική ζήτησης θὰ ἀφήνῃ ἀνέκμετόλλευτον τὴν ηὔξημένην ναυπηγικὴν δραστηριότητα. 'Ας μὴ λησμονῶμεν, ὅτι εἰς διεθνή κλίμακοι αἱ εἰς τονάκις ἀνάγκαι προσδιορίζονται ὑπὸ πληθύνος παραγόντων, τινές τῶν ὅποιών περιέχουν στοιχεῖα ἀδεβαίοτης οἱ καὶ ἀσταθείας, δυναμένη νὰ δισφέυσῃ ριζικῶς τὰς προοπτικάς. Κοινωνικοὶ μεταθολεῖ, πολιτικὰ γεγονότα, νέαι πηγαὶ προμηθείας καὶ ἄλλοι συντελεσταί, εἰναι δυνατὸν νὲ τροποποιῆσουν βασικῶς τοὺς σημερινοὺς ὑπολογισμούς μας.

Ορθός, κατά βάσιν, ο σκανδιναϊκός σκεπτικισμός. Πρὸς τὸ παρόν, ἐν τούτοις, ἡ ισπωνικὴ προνοητικότης εἶναι δύσκολον νὰ τεθῇ ἐν ἀμφιδόῳ καὶ ἐπομένως αἱ περὶ τοῦ μέλοντος τῆς Ναυτιλίας προοπτικαὶ ν' ἀμφισσητήσουν.

ΣΤΑΘΕΡΩΣ ΤΗΝ ΑΝΙΟΥΣΑΝ

Ίδιαίτερον ένδιαιφέρον παρουσιάζει η άρπη κυκλοφορήσασα «Έκθεσις Πλατωνύ 1969», ώς πρός τάς ἐπὶ τοῦ παρόντος φαινομένου τοῦ μεγάλου «μπούνι» καὶ τάς παραπτήρησεις τῆς ἐπὶ τῆς γενικῆς αἰτιοδοξίας περὶ τοῦ διεθνούς ναυτιλιακού μέλλοντος κρατούσας ἀντιλήψεως.

Αναφέρεται: «Τὰ ναυπηγεῖα ἀτενίζουν τὸ μέλλον μὲ αἰσιοδοξίαν. Ολαὶ αἱ ἐκ τῶν ὑ-

δράσεων αὐτῶν. Καὶ συνεχίζει ἡ "Ἐκθεσις":
«...Αἱ ὑφίσταμεναι παραγγελίαι ἀπότε-
λοῦνται, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, ἀπὸ συμβολαία
συναφέντα πρὸ ἔτους ή δύο ἑταῖροι, εἰς καθ-
ωρισμένας τιμάς. Ἐν τῷ μεταξύ, αἱ εἰς υ-
ψηλὸν βαθμὸν ἀειδόντες διπάναι κατα-
σκευῆς ἔχουν ὑπόσκαψει τοὺς γενομένους ὑ-
πολογισμούς καὶ δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, διτί
θὰ πρέπει νὰ ἀναμένωνται σοδαραι ζημίαι
εἰς τάς περιπτώσεις πολλῶν συμβολαίων.

» Εἰς πολλὰς περιπτώσεις τὰ οἰκονομικά ἀπότολέμενα ἔχουν ἐπιδεινωθῆναι τόποι σημαντικάς καθιστήρησης εἰς τὰ ὑλικά τῶν συμβεδηληγένων προμηθευτῶν καὶ ὅπερ ἐκ ταύτης πολλὰ ναυπηγεῖται συναντοῦν δυσκολίας, ὡς πρὸς τὴν τήρησιν τῶν προθεσμιῶν παραδόσεως».

"Ἐπί πλέον, συνεχίζει ἡ "Ἐκθεσίς, ἡ κατάστασις δυσχεραίνεται — κατά μέγα μέρος — ἐκ τῆς ἑλλειψεως ἐπαρκοῦς ἀριθμοῦ ἔξειδικευμένων ἐργατῶν. "Ἐξ ἄλλου, καὶ μεστή ήλικιά τῶν ἐργατῶν ναυπηγεῖαιν αὐξάνει συνεχῶς, ὡς ἔκ τοῦ γεγονότος διτοι οι νεοί ἐργάται φαίνεται διτοι εὑρίσκουν πλέον ἀνετον καὶ καλύτερον ἀμειβούμενην ἀπασχόλησιν εἰς ἄλλας βιομηχανίας. Πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ προβλήματος τούτου, πολλὰ ναυπηγεῖαιν τῆς Βορείου Εύρωπος ἔχουν ἐπιδοθῆ εἰς δραστηρίαν προσέλκυσιν ἐργατῶν ἐκ χωρῶν τῆς Νεάργειας. Εἰνόποτε ἐνδιέ τοιστοις λέγεται

Νοτίου Εύρωπης, εναὶ οἱ Ιατνῶν λεγεται,
ὅτι ἔχουν θεσεῖ εἰς ἐφαρμογὴν πρόγραμμα
προσελκύσεων γυναικών εἰς τὰ ναυπηγεῖα.
Τὰ Ιατνωικά ναυπηγεῖα ἔχουν ἀνακοινώ-
σει περαιτέρω προκεχωρημένα σχέδιά των δι'
αὐτοματοποιημένας κατασκευάς. Καὶ λέγει
ἐν συνεχείᾳ ἡ Ἔκθεσις:

αναγκήν ανασχεσεών του ως αυτούντων κόστους κατασκευής διά της βελτίωσεων της άποδόσεως παραγωγής και περαιτέρω όρθολογιστικής διαρθρώσεώς της, ώστε και αύτοματοποιήσεώς της.

» Εἰς τῶν πλέον σημαντότων ἐμπειρογνωμόνων τῆς ιστορίας οὐκονόμηται τὴν γνώμην, ὅτι αἱ προηγούμεναι βιομηχανικαὶ χώραι εἰναι πιστοί νῦν καὶ μὴ ἔχουν ἐπαρκεῖς ἔργαστα, διὰ νῦν αὐξήσουσαι τὴν παραγωγὴν τῶν σημαντικῶν, ἐνῷ αἱ ὑποσανάπτυκτοι χώραι στεροῦνται τὰν ἀναγκαῖων κεφαλαίων διὰ τὴν συγκρότησιν συγχρόνων ναυπηγείων καὶ ρύθμισιν τῶν πολιτικῶν θεμάτων ναυπηγοδιπτήσεως.

σχετικών θεμάτων χρήματος οπτηρεών.
» Παρά τὸν κεκορεσμένον ἀριθμὸν τῶν παρεγγελιῶν καὶ τῶν διεθνῶν συμφωνιῶν περὶ παρεγγεισμοῦ τῶν πιστοδοτήσεων, τὰ ναυπηγεῖα φάνηνται νά τέξεται. Εἴτι περισ-

σύτερον ἀπὸ ἐπιχορηγήσεις.
 » Ποτὲ εἰς τὴν ἱστορίαν δὲν ὑπῆρχαν τό-
 σαι πρὸς ἔκτελεσιν παραγγελίαι καὶ διά-
 παράδοσιν ἐντὸς τόσουν συντόμου χρονικοῦ
 διαστήματος. Οἱ ἐφοπλισταὶ εἶναι γεννημέ-
 νοι αἰσιόδοξοι, ἀλλὰ πολλοὶ τούτων θὰ πρέ-
 πει νὰ σκέπτωνται περὶ τῶν συνεπειών μιᾶς
 τοιάυτης τεραστίας προσφορᾶς νέων πλοίων.
 Θὰ ὑπάρχουν ἐφοπλισταί, οἱ ὅποιοι θὰ ἀνα-
 λογούζωνται τῇ κατάστασι τῆς ἀγροᾶς κατά-
 τας ἀρχᾶς τοῦ 1967 ή καὶ ἀκόμη τὴν πα-
 λαιοτέραν περίοδον κρίσεως, ή ὅποια ἡκο-
 λούθησε τὸ *ευτούμιον* τοῦ 1956».

VENUS MARITIME AGENCIES

SHIPPING & FORWARDING AGENTS

SHIPPING & FORWARDING AGENTS

ARE YOU LOOKING FOR A SHIPPING AGENCY IN GREECE?

THEN WRITE TO: VENUS MARITIME AGENCIES FILONOS 145 PIRAEUS, GREECE
or CABLE: "VENUSMAR — PIRAEUS" or PHONE: 428.784

- OUR SPECIALISED AND CAPABLE STAFF
- KNOW HOW TO RENDER YOU EXCELLENT SERVICE WITH EXTRA CARE AND ATTENTION
- WHATEVER YOUR PROBLEM WE CAN HANDLE IT QUICKLY AND EFFICIENTLY
- WE ARE THE PROUD OWNERS OF THE MOST EXPERIENCED AND UNIQUE AGENCY
- THINK OF US NEXT TIME ONE OF YOUR SHIPS HEADS FOR GREECE
- WE CAN DO THE JOB FAR BETTER AND MUCH FASTER
- WE INVITE YOU TO WRITE TO US FOR ANY INFORMATION YOU REQUIRE AND GLADLY
ANSWER YOU WITHOUT ANY OBLIGATION.

SOCIEDAD ESPANOLA DE CONSTRUCCION NAVAL

HEAD OFFICE: MADRID

SHIPREPAIRERS

SHIPREPAIR FACILITIES

AT BILBAO DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 15.000 TONS D.W.
AT SANTANDER DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 50.000 TONS D.W.
AT CADIZ DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 13.000 TONS D.W.

SHIPBUILDERS

TANKER SHIPS UP TO 97.000 TONS
CARGO SHIPS - REGRIGERATED SHIPS
SPECIAL PURPOSE SHIPS
PASSENGER SHIPS

DIESEL ENGINE BUILDERS

UNDER LICENSE OF SULZER, B&W, STORK, WERKSPOR

SHIPS EQUIPMENT MANUFACTURERS

LIPS PROPELLERS - ATLAS WINCHES ETC.

REPAIRING COMMERCIAL SERVICE

P.O. Box 30 - CADIZ - CABLE ADDRESS: NAVAL - TELEX: 76022



ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ - REPRESENTATIVES:

ΕΙΣ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

GOURDOMICHALIS & CO. (CHARTERING) LTD
MANAGEMENT HOUSE,

PARKER STREET, LONDON W.C.2 ENGLAND

Telephone: 01-242-0981 — Telex: 267704

Teleg.: KAVOSHIP, LONDON W.C.2

ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 51

ΤΗΛ. 429.333 - ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: KAVOS

ΤΑ ΠΡΟΣ ΕΠΙΛΥΣΙΝ ΘΕΜΑΤΑ

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ Ο κ. ΧΟΛΕΒΑΣ ΤΗΝ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΝ

ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΤΩΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΩΣ ΕΓΕΡΘΕΝΤΩΝ ΖΗΤΗΜΑΤΩΝ

Τὰς ἀνακύφαντα φορολογικής, ιδίᾳ φύσεως ζητήματα, φάνεται ὅτι τελικῶς θὰ λάβουν τὰς εὐκτάσιας λύσεις. Θὰ προληφθούν ἐπιτυπώσεις καὶ ἀνησυχίαι, εἰς ὅτι, ἀφορά τὴν σταθερότητα τῶν μέτρων, τὰ ὅποια συνθέτουν τὴν ναυτιλίαν μας πολιτικὴν καὶ, κυρίως, τὸ ἀποραμείωτον κύρος τῶν Ἑγκριτικῶν Πράξεων ηνηλογίσεως πλοίων.

Τὴν προσδοκίαν μας ταύτη στηρίζουμεν ἐπὶ τοῦ γεγονότος ὅτι, ὁ Ὑπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἰω. Χολέβας ἀνέλαβεν ὅπως, διὰ προσωπικῶν του διαθημάτων εἰς τοὺς ἀρμόδιους παρὰ τῇ Ἐθνικῇ Κυβερνήσει συναδέλφους του, ἐπιδιώξῃ τὰς λύσεις ἑκείνας, αἱ ὅποιαι ἐναρμονίζονται πρὸς τὴν τόσον εὐστόχως καὶ τόσον ἀποτελεσματικῶς χαραχθεῖσαν ἔναντι τῆς Ναυτιλίας πολιτικὴν τῆς παρούσας Κυβερνήσεως.

Ο κ. Ἰω. Χολέβας, γνωρίζει πλήρως τὰ θέματα καὶ δύναται νὰ ἐκτιμήσῃ καλύτερον καὶ ὀρθότερον παντὸς ὅλου τὰς ἐπιπτώσεις καὶ τοὺς ἀντικύπους, οἱ ὅποιοι συνακολουθοῦν μίαν λύσιν, κυριαρχούμενην ὑπὲρ κριτηρίων στενῶν ταμειακῶν ἡ τιτικῶν νομίμων. Παρὰ ταῦτα, δὲν κρίνομεν οὔτε ἀσκοποῦν οὔτε ἀνώφελον νὰ συνοδεύσωμεν τὰ διαθῆματα τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, μὲ διρισμένας ἀποικοδομητικὰς ἀπόφεις.

Πρωταρχικὸν θέμα είναι ὁ σεβασμὸς καὶ ἡ πιστὴ ἐφαρμογὴ τῶν Ἑγκριτικῶν Πράξεων, βάσει τῶν ὅποιων ηνηλογεῖται τὸ πλοίον ὑπὲρ τὴν Κυανόλευκον. Είναι —ἄς τὸ ἐπαναλάβομεν— αἱ Πράξεις αὗται τὸ «ἄλφα καὶ τὸ ωμέγα τῆς δομῆς τῆς ναυτιλίας μας πολιτικῆς. Ἐκδιδούμεναι βάσει τῶν ηγεμένης συνταγματικῆς ἰσχύος Ν.Δ. 2687/53 καὶ 2928/54, ἐπιτρέπεται ὅπως διαλαμβάνουν δροῦς τροποποιούνταις καὶ αὐτὰς τὰς δημοσίες τὰς διατάξεις τῆς κειμένης νομοθεσίας.

Πέραν τῆς συνταγματικῆς ταύτης κατοχύρωσεως, αἱ Ἑγκριτικαὶ Πράξεις φέρουν τὴν μορφὴν συμβαλλομένων, Κράτους καὶ πλοϊκούτου, καὶ διὰ τὸν λόγον —καὶ μόνον— τοῦ σεβασμοῦ τῶν ἀκετάρωθεν ὑπογραφῶν πρέπει νὰ ἐφαρμόζωνται μετὰ προσηλώσεως καὶ συνεπείας. Τέλος, είναι εἰς ὅλους τοὺς περὶ τὴν Ναυτιλίαν ἀσχολουμένους γνωστόν, ὅτι τὸ περιεχόμενον ἔκαστης Ἑγκριτικῆς Πράξεως ἔχει μελετήθη μέχρι καὶ τῶν ἐλαχίστων λεπτομερειῶν —ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ Ν.Δ. 2687/53 καὶ 2928/54 καὶ τὸ περὶ προτιμωμένης ὑποθήκης νόμου ὑπὲρ τῶν ξένων πιστωτῶν, οἱ ὅποιοι ἔχουν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐνδιαφέρον καλύπτον τὰ 80% τῆς ἀξίας αὐτοῦ.

Πρώτον ζήτημα ἀποτελεῖ ἡ διατυπωθεῖσα, παρὰ τὴν ἀντίθετον καὶ διὰ μόνον γνωμοδότησιν τῆς Ὀλομελείας τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους, ἀποφίσις ὅτι ὀρισμένα φορολογικαὶ διαφοραὶ —αἱ προκυπτουσαὶ ἐκ τῆς ἐμρηνείας τῶν φορολογικῶν νόμων 1880/51 καὶ 465/1968— ἐπιλύονται ὑπὸ τῶν φορολογικῶν δικαιοστηρίων. Παρὰ τὸ γεγονός ὅτι καὶ οἱ νόμοι οὗτοι ἔχουν ἐνσωματωθῆναι εἰς τὰς Ἑγκριτικὰς Πράξεις καὶ κατὰ τὴν γνώμην τοῦ Ν.Σ.Κ., ἀποφαινομένου, ὅτι αἱ μεταξὺ Δημοσίου καὶ πλοϊκούτων προκύπτουσαι ἐπὶ παντὸς θέματος φορολογικαὶ διαφοραί, ἐπιλύονται, συμφώνως πρὸς τὸν σχετικὸν δρόν τῶν Ἑγκριτικῶν Πράξεων, διατητικῶς καὶ μάλιστα κατ' αὐτὴν διαδικασίαν, ἡ ἐκδοθεῖσα Ἑγκύλιος τοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν προβαίνει εἰς διχασμὸν τῶν φορολογικῶν διαφορῶν καὶ, συνεπῶς, καὶ τὴν διαδικασίας ἐπιλύσεως αὐτῶν.

Δεύτερον ζήτημα ἀνέκυψεν ἐπὶ τῆς δοθεῖσης, ἐπίσης ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν ἐμρηνείας, ὅτι αἱ φορολογικαὶ ἀπολλαγαὶ, αἱ παραχωρούμενα ὑπὸ τοῦ Ν. 1880/51 εἰς πλοία Γ' κατηγορίας (ποντοπόρα φορτηγὰ) δὲν ισχύουν μετὰ τὸν Α.Ν. 465/68, διότι ὁ νόμος οὗτος ἐμείωσε τὴν φορολογίαν τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας ταῦτης. Παραδέπει καὶ ἡ ἐμρηνεία αὐτὴ τὸν δρόν δρόν τῆς Ἑγκριτικῆς Πράξεως, ὁ ὅποιος σαφῶς ὄμιλει περὶ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Ν. 1880/51 εἰς ὅτι ἀφορᾷ τὴν φορολογίαν τοῦ πλοίου καὶ προσθέτει, ὅτι μεταγενέστερος νόμος, ὁ ὅποιος μειώνει τὴν φορολογίαν, ἔχει καὶ αὐτὸς ἐφαρμογὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου, εἰς ὁ ἀφορᾷ ή Ε. Πράξεις. Ἀβιάστως, λοιπόν, συνάγεται, ὅτι ἡ φορολογικὴ ἀπολλαγὴ πλοίου τινὸς ἴσχυει, ἐνῷ ἡ φορολογικὴ κλίμαξ τοῦ Ν. 1880/51 βελτιώθεισα ὑπὸ τοῦ Α.Ν. 465/68 ἐπεκτείνεται καὶ ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου. "Ἄς προστεθῇ ὅτι ἡ ἐμρηνεία τοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν, ἐφαρμοζόμενη τυχόν, ἀποφέρει εἰς τὸ Δημόσιον ἀμελητέας διαφορᾶς φόρον —κυμαινούμενας εἰς ἐλαχίστας χιλιάδες δραχμῶν, περὶ τῶν ὅποιών, ἀσφαλῶς, οὐδεὶς ἐφοπλιστής διανοεῖται νὰ ἀντιδικήσῃ, ἐὰν ἐπὶ τῆς ἀποδοχῆς τῶν ἀπόφεων τοῦ ἀνωτέρω Ὑπουργείου δὲν ἥτο δυνατὸν νὰ συναχθῇ, ὅτι οἱ πλοιοκτῆται ἀποδέχονται «τοῦ factō» τροποποίησιν δροῦ τῶν Ε. Πράξεων.

Τρίτον ζήτημα, τὸ ὅποιον ἐπίσης θίγει τὸ κύρος τῶν Ε. Πράξεων, είναι ἡ ἐπιβολὴ τελῶν ἐπὶ διαλυμένης προώρως Εἰδικῆς Ναυτικῆς Ἀνωνύμου Ἐταιρείας. Διὰ τὴν ἐπιβολὴν ταύτην πρέπει, κατὰ τοὺς μελετήσαντας τὸ θέμα νομικούς, νὰ συντρέχῃ περίπτωσις ἐφαρμογῆς τῶν ἀρθρῶν 15 καὶ 40 τοῦ Κώδικος Τελῶν Χαρτοσήμου, γεγονὸς τὸ ὅποιον δὲν συμβαίνει διὰ τὸ ἀρθρ. 15. "Ἐξ ἑτέρου ρητὴ ρήτρα τοῦ θεμελιώσαντος τὸν θεμὸν τῆς Εἰδικῆς Α.Ν.Ε. δροῦ τῶν Ε. Πράξεων ἀπαλλάσσει παντὸς τέλους χαρτοσήμου κλπ. τοὺς τίτλους τῶν μετοχῶν, τὰς ἐξ οφθαλμῆσις —ἐπιστροφῆς τοῦ κεφαλαίου. Τὸ θέμα περιττέκεται ἐκ μᾶς ἀποφάσεως τοῦ Φορολογικοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς τὸ διπόνον, δὲν ὀπεράθη μὲν ἐπὶ τῆς οὐσίας, ἀπέρριψεν ὅμως ἐνστασιν ἀναρμοδιότητος, δεχθὲν ὅτι ἡ προκύψασα διαφορὰ δὲν ἐπιλύεται σεις τοῦ δικαιού της λήψεως ἐγγυήσεων ὑπὸ τῶν ἀσκουσῶν διαιτησικῆν πολιτικῆν Τραπέζων, διότι σαφῶς αὐξάνεται (κατά 1% ή 3%) τὸ κόστος τῆς Ἑλληνικῆς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν πιστοδοτήσεως.

Διὰ τῆς διαιτητικῆς ἐπιλύσεως τῶν διαφορῶν μὲ μίαν μάλιστα σημαντικὴν ἀπομάκρυνσιν καὶ ἀπὸ οὐτάς τὰς ἀπόφεις τοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν. Τὸ Φορολογικὸν Πρωτοδικείον Πειραιῶς δὲν ἀποδέχεται τὴν διαιτησίαν οὔτε ὅταν πρόκειται περὶ τὸν διαφορῶν, αἱ ὅποιαι αὐτέκυψαν καὶ ἐν τῇ ἐρμηνείᾳ τῶν δρών τῶν Ἑγκριτικῶν Πράξεων.

Πιστεύομεν ὅτι, ὁ Ὑπουργὸς κ. Ἰω. Χολέβας θὰ ἐπιτύχῃ νὰ ὀρθοῦν τὰ ἀνακύψαντα ζητήματα, διότι τὰυτα σύτερα οὔτε ἐπρόθεσεως προεκλήθησαν. Καὶ θὰ συναντήσῃ τὴν κατανόησιν ὃ ὑπεύθυνος ἐπὶ τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς Ὑπουργός, διότι ἡ πολιτικὴ αὕτη εἶναι ἔργον τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως καὶ εἰς τοὺς κόλπους αὐτῆς ὑπάρχουν κορυφαῖοι φίλοι καὶ παραστάται τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ὑπόθεσεως.

* * *

'Αλλὰ πλέον τῶν θεμάτων τὰ ὅποια ἀνάγονται εἰς τὸ κύρος τῶν Ε. Πράξεων ὁ κ. Ὑπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας θὰ χειρίσθη πρωσωπικῶς καὶ ἔτερα σημαντικὰ καὶ λίαν ἐνδιαφέροντα ζητήματα.

Παραμένει ἐκκρεμές τὸ ἀνακύψαν ἐξ ἀφορμῆς τῆς περοχῆς πρωσωπικῆς ἐγγυήσεως πρὸς τὴν Τράπεζαν, ἡ ὅποιας ἐδανειοδότησε μετασκευάς καὶ ἐπισκευάς πλοίου τῆς τάξεως πολλῶν ἐκαποντάδων χιλιάδων δολαρίων, ζητήματα τῆς ἐπιβολῆς τέλους χαρτοσήμου καὶ ἐπὶ τῆς συμβάσεως τῆς ἐγγυήσεως. Πρόκειται περὶ τὸ μέν οὐν οὐνης τῆς κυρίας συμβάσεως, τῆς δανειστικῆς, δηλαδή, ἡ ὅποια σύμβασις δανειού ἀπολλάσσεται τῶν τελῶν χαρτοσήμου. Ή ἐπιβολὴ ἐπὶ τῆς παρεπομένης συμβάσεως τέλους χαρτοσήμου, ἐάν τελικῶς ἐπικυρωθῇ, είναι βέβαιον ὅτι θὰ ἔχῃ εὐδοτάτας προεκτάσεις. Δὲν πρόκειται δὲ μόνον περὶ τῆς ἀναδρομικῆς ἀναζητήσεως τῶν τελῶν τούτων, ἀλλὰ καὶ περὶ διοχεράσσεων τῆς λήψεως ἐγγυήσεων ὑπὸ τῶν ἀσκουσῶν διαιτησικῆν πολιτικῆν Τραπέζων, διότι σαφῶς αὐξάνεται (κατά 1% ή 3%) τὸ κόστος τῆς Ἑλληνικῆς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν πιστοδοτήσεως.

Διὰ τοῦ Ν.Δ. 226/69 ἡ Ἐθνικὴ Κυβερνητικὴς ἐπεδίωξης τὴν ἐνθάρρυνσιν τοῦ ἐφοδιασμού τῶν πλοίων δι' ἔγχωρίων ὄλικῶν, ἐφόδιων κλπ., ἀπαλλάσσεται τὰ σχετικὰ τιμολογία τοῦ τέλους 2%. Εἰδικὴν περίπτωσιν ἀποτελεῖ ἡ αὐτὴ ἀπολλαγὴ ἐπὶ τῶν τιμολογίων τῶν ὄλικων καὶ τῶν εἰκασίων διαιτησικῶν καὶ μετασκευάς πλοίων ἐξωτερικῶν πλοίων εἰς Ἐλληνικάς ἐπισκευαστικάς μονάδας. Τὴν διάταξιν ταύτην δὲν ἔθεσεν εἰς ἐφαρμογὴν τὸ Ὑπουργείον Οἰκονομικῶν, ἐν συνεχείᾳ δὲ διὰ διαβημάτων τῶν ἐνδιαφερομένων παρέπεμψε τὸ θέμα πρὸς τὸ Συντονιστικόν.

Εἰς τὴν πιστοδοτησιν τῶν ἐν Ἐλλάδι ἐφοπλιστικῶν Γραφείων ἐπῆλθον διὰ νεωτέρων ἀποφάσεων τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτρο-

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc.

BALTIMORE

Fitting for grain cattle and high explosives

Suppliers of lumber & dunnage

London Agents: JAMES A. McLAREN & Co. Ltd.

65 BISHOPSGATE E.C.2.

ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΠΛΑΤΟΥ. — Η ΑΠΟΤΟΜΟΣ ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ. — ΟΙ ΛΟΓΟΙ ΤΗΣ ΑΝΑΤΙΜΗΣΕΙΣ. — ΤΑ ΜΙΚΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΜΠΑΛΚ-ΚΑΡΠΙΕΡΣ. — ΜΙΑ ΚΑΤΑ ΠΟΔΑΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΙΣ ΤΩΝ ΤΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥ-ΠΗΓΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.

πής τροπολογίας. Ούτως, ἀφ' ἐνδός μὲν τὸ
ὅριον τοῦ 15% —ἔναντι τοῦ κατὰ τὸ προ-
γούμενον ἔτος εἰσαχθέντος ὑπὸ τὸ Γραφεῖον
συναπλάγματος— ἐμπισθήθη εἰς 10%, ἀφ' ἐτέ-
ρου δὲ εἰς τὸ ἐπιτόκιον 8% προστεθή καὶ
1% ὑπὲρ τοῦ κεφαλαίου ἔξαγωγικοῦ ἐμπο-
ρίου.

Τέλος, ύπάρχει και τὸ Σχέδιον Ν.Δ. «περὶ ιδρύσεως Ναυπηγοεπισκευαστικῶν Βιομηχανιῶν». Πρόκειται περὶ θεσμικοῦ νομοθετήματος, τὸ ὅποιον, ἐὰν υιοθετήσῃ τὰς ἀπόψεις τῶν ἔνδιαφερομένων καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν, θὰ ἀποδῷ καὶ τλῆρες καὶ παραγωγικόν. Τόσον τὸ θέμα τῆς πρωθήσεως τοῦ Σχεδίου τούτου ὅσον καὶ τὰ δύο προηγούμενα ζητήματα, ἀνήκουν εἰς τὴν ἀρμόδιοτήτα τοῦ ἑγνωσμένου φίλου τῆς Ναυτιλίας Υπουργοῦ τοῦ Συντονισμοῦ κ. Νικ. Μακαρέζου. Τούτο σημαίνει, ὅτι ὁ κ. Χολέβας θὰ εὔρῃ τὴν ἐπιθυμητὴν κατανόσιν.

三

Διεπιτώθη τελικώς ή διάταξις καὶ περιέληφθη αὐτή εἰς τὸ Σχέδιον τοῦ νέου Ποινικού καὶ Πειθαρχικού Κώδικος τοῦ Ε.Ν., καθ' ἥν πολλάκι, ποινικού καὶ πειθαρχικού περιεχομένου διατάξις τοῦ Κώδικος τούτου θὰ ἐφαρμόζωνται καὶ ἐπὶ τῶν ἀδικημάτων ἡ παραπτωμάτων, τὰ ὅποια δισπράττονται ὑπὲ 'Ελλήνων ναυτικῶν, ναυτολογημένων ἐπὶ πλοίοιν ἔνεντι σημαῖων. Ἰδιαιτέρων δὲ σημασίᾳν ἔχει ἡ διώξις τῶν λιποτακτῶν, οἱ ὅποιοι καὶ ὅμαδας πλέον ἐγκαταλείπουν τὰ πλοῖα των.

Πιστεύουμεν ὅτι, ἡ ἔξομοίωσις ἀπὸ πλευρᾶς πειθαρχικῆς καὶ ποινικῆς τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας ὑπῆρχοντων Ἑλλήνων ναυτικῶν πρὸς τοὺς συναδέλφους καὶ συμπατριώτας τῶν, τῶν ναυτολογουμένους ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίοις, καὶ τὸ αἰσθήμα τοῦ δικαίου καὶ τῆς ἕσης μεταχειρίσεως ἱκανοποιεῖ καὶ ἀφαιρεῖ τὸ οὐσιώδες κίνητρον τῆς πρὸς τὰ ὑπὸ ξένην σημαίαν πλοία προτιμήσεως τῶν ναυτικῶν. Διότι εἰς τὰ πλοῖα ταύτα ὑπῆρχε ἔδαφος ἀσύνδοσίας καὶ ἀναταραχῶν, τὸ ὅποιον μετεδίθετο καὶ ἐπὶ τῶν ὑπὸ τὴν Κινευδέλευκον πλοίων.

“Ηδη ή προστασία τῆς ὁποίας χαίρουν οἱ ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων ναυτολογούμενοι ναυτικοί, εἰς πλείστας περιπτώσεις θά συντελέσῃ εἰς τὴν μεταστροφήν τῶν προτιμήσεων τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, οἱ ὅποιοι πρῶτοι θὰ ἐπιδιώκουν τὴν ναυτολόγησίν των ἐπὶ πλοίων Ἑλληνικῆς σημαίας καὶ ἔπειτα θά γαχαζτούν ἐργάσιαν ἐπὶ τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων.

Τὸ μέτρον δὲν θὰ βραδύνη νὰ γίνη νόμος τοῦ Κράτους, διότι ὡς —ὅρθως— ἀπεφασίσθη τὸ Σχέδιον τοῦ νέου ΠΠΚΕΝ, ἀφοῦ τε θεῆται τελευταῖον φάσιν ὑ' ὅψιν τῶν ἐνδιαφερομένων Ὁργανώσεων, θὰ πρωτοβήῃ πρὸς ψῆφοιν ὡς αὐτοτελῆς Κώδιξ. Καὶ τὸ δόλον νομοθέτημα καὶ ἡ ἐπέκτασις τῶν δόριων Ισχύος του θὰ ἀποτελέσουν διά τὸν Ὑπουργὸν τῆς Ἐμπορίου Ναυτιλίας κ. Ἰω. Χολένα, μίσαν ἐπὶ πλέον πολύτιμον πρὸς τὴν Ναυτιλίαν μας προσφοράν.

'Υπό τοῦ γινωστοῦ καὶ ἔγκυροτάτου ναυλομεσιτικοῦ Οίκου R. S. Platou, παρεσχέθησαν ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ τῆς ἐπτησίας αὐτὸν ἑκόνεσσα, λίαν ἐνδιαφερόντα στα στοιχεῖα ἀναφορικῶν, πρὸς τὰς τιμᾶς τῶν ναυπηγήσεων καὶ τὴν παρατηρούμεναν ἔχαττας ἀπότομον αὔξησιν των. Γενικῶς παραστηρεῖται ὅτι αἱ ναυπηγικαὶ τιμαὶ ἡκολούθησαν κατ' ἀρχὴν τὴν κανονικὴν ἐπτησίαν αὔξησιν τοῦ 4 - 5% κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ μεγαλύτερου μέρους τῆς παρελθούσης δεκαετίας. 'Υψηλοτέρα αὐξησίς, μέχρι 10% ἐστημείωθη εἰς τὰ μικροτέρας χωρητικότητος πλοῖα.

"Οσον άφορα είς τά μεγάλα πετρελαιοφόρα ή αεγανήσις έγένετο λίαν αισθητή κατά τό 1969 διά τούς άκολουθους κυρίως λόγους: Πρώτου διότι η διόγκωσης τών σκαφών άπτο τών έκαπτον είς τάς διακοσίας χιλιάδας τόνων έθεσε σειράν προβλημάτων, τα οποία ή βιομηχανία τών ναυτικών κατασκευών δέν είχε προβλέψει. Αι παραγγελίαι σκαφών 210 -

δέοντα νὰ μηνημονεύθῃ διτὶ ή δι' αὐτὰ ὅλιγάτερον αἰσθάνεται ἀνύψωσις τῆς τιμῆς τοῦ χάλυβος ἐξουδετερώθη ὑπὸ τῆς αὐξήσεως τῶν ἐργατικῶν ἡμερομησίων, ητις ἐντὸς τοῦ 1969 ἔθεσσαν τό 19%.

Διά τούς άνωτέρω λόγους ή τιμή ένδις σκάφους τών 250.000 τόν. Δ.ν. έφθασεν εις τὸ τέλος τοῦ 1969 τὰ 23 έκατομ. δολ. ἀν και παραγγελίαις εἰς τὴν τιμὴν αὐτὴν δὲν ἔχει ἀκόμη κλεισθῆ. Εἴδι δόλους τὰ πλοῖα τῶν 250.000 θεωροῦνται ήδη ἑπερασμένα παρ' ἄρκετῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες δεικνύουν προτίμησιν ἐπὶ τῶν 280.000 τόν. Δ.ν. διά μικρᾶς αὐξήσεως τοῦ πιθίσματος. "Εν τοιούτον σκάφος ήδηντα καὶ παραγγελθῆ τὸ τρίτον τρίμηνον τοῦ 1969 εἰς τὰ 22,5 έκατομ. δολ., ἀλλ' εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους ἔφθασε τὰ 25 έκατομ. Γενικῶς αἱ τιμαὶ τῶν Ἱσπανικῶν ναυπηγείων ἡσαν χαμηλέρεια τῶν Εὐρωπαϊκῶν ἐφ' ὅσους χρόνους ταῦτα διέθετον ὑπεύθεος ναυπηγικάς κλήνας.

Αι τιμαι των σκαφων Ore/Oil ηγετησαν αναλόγως. Σκάφος των 220 - 230.000 τόν. d.w., όπερ ήδυνατο να κλεισθή εις τα 18 έκατον. δολ. Εφθασε εις τα 19 και τὸ σκάφος των 240 - 250.000 τόν. d.w. από τα 24 έκατον. Εφθασε πολὺ υψηλότερα και υπὸ τὴν προϋπόθεσιν πάντοτε τῆς ἔξευρέσεως διαθεσίμου κλίνης.

Αι τιμαί τῶν Ο.Β.Ο. τῆς τάξεως τῶν 150.000 τόν. d.w. τὰ ὅποιας παρηγγέλοντο τὸ 1968 εἰς τὰ 13 - 13,5 ἑκατομ. δολ. ἔφεσαν λήγοντος μὲν τοῦ 1968 εἰς τὰ 15 ἑκατομ., λήγοντος δὲ τοῦ 1969 εἰς τὰ 17 ἑκατομ. Πάντως χώρος διαθέσιμος δὲν ὑπῆρχεν οὔτε διὰ τὰς τιμὰς αὐτάς. Τὴν αὐτὴν πορείαν ἡ-κολούθησαν καὶ τὰ μπάλκ κάρριερς, τὰ ὅ-ποια εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν 105 - 115.000 τόν. d.w., ἐνώ ήδυνατο νὰ κλεισθοῦν μὲ βά-σιν τὰ 108 - 110 δολλάρια κατὰ τόνων d.w. ἔφεσαν πολὺ ὑψηλότερα εἰς τὸ τέλος τοῦ 1969.

Διά τὸ μικρότερον τωνάλ, ἡ αὐξησις τῶν τιμῶν ὑπῆρξεν ὀλιγάτερον χαρακτηριστική, δεδουμένου ὅτι η ἀγορὰ ἡ τοκολούθησε μίαν ἐποχίαν δινοδον τιμῶν τῆς τάξεως τοῦ 10%. Πάντως ἐντὸς τῆς κατηγορίας αὐτῆς ἐνεφανίσθη μεγάλη ποικιλία τιμῶν κατά τὸν καινόντα ὅτι δύον συνθετώτερά είναι ἡ ναυπήγησις τοῦ πλοίου, τόσον μεγαλυτέρα είναι καὶ ἡ αὔξησις τῆς τιμῆς. Οὕτω ἐνῷ ἡ τιμὴ ναυπήγησες ἔνος συμβακτικοῦ φορτηγοῦ τῶν 25.000 τόν. d.w. δὲν ήγειρθεὶ είμη κατά 5 - 6% εἰς τὰ Ἰαπωνικά ναυπηγεῖα, ἡ τιμὴ ἐνὸς πολυτιλοκωτέρου τύπου ήγειρθεὶ κατά 20 - 25% εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Εὐρώπης.

"THE HELLENIC SUPPLY AGENCY LTD.,"

Agencia Hellenica Fornecimentos de Navios Ltda.
GENERAL SHIP SUPPLIERS & COMMISSION AGENTS

ΜΩΡΑ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ DREW - AMEROID - ΚΡΕΑΤΑ ΝΩΡΑ & ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΑ

Principal NICOLAS GEORGES EFREMIDIS

AV. RIO BRANCO 37 SUITES 1905-6-12
RIO DE JANEIRO
TELEPHONES 47-8751 AFTER OFFICE HOURS
WAREHOUSES 23-1331 - 43-2584 - 43-7142

TELEGRAMS
PANELLENICA
RIO DE JANEIRO BRASIL

RUA NEWTON PRADO 67 67 A
RIO DE JANEIRO

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΑΙ

Φίλε Κύριε Διευθυντά,

Διὰ τῆς παρούσης ἐπίθυμω νὰ σᾶς ἔκφρασω τὰς θερμάς μου εὐχαριστίας δι' ὅσους καλοὺς λόγους εἴχατε τὴν εὐγενή καλωσύνην ν' ἀφιερώστε εἰς τὴν, πρὸ τοῖνος γενομένην, ἐκλογήν μου ως Καθηγητὸς τῆς Ναυτιλιακῆς Οἰκονομίας καὶ Πολιτικῆς παρὸ τῇ Α.Β.Σ. Πειραιώς, εἰς τὸ τεῦχος τοῦ ἔγκριτον περιοδικοῦ σας τῆς Ιης Μαρτίου τρέχ. ἔτους.

"Υπῆρξε δι'" ἐμὲ λιαν συγκινητική ἡ ἀναγνώρισις τῶν προσταθεῶν μου πρὸς ὄφελος τῆς Μεγάλης μας Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἡ δὲ κατάληψη τῆς ἀσχολουμένης μὲ τὸ προβλήματος τῆς Ναυτιλίας ταῦτης ἔδρας μὲ ἐπλήρωσε χαρᾶς καὶ ὑπερηφανείας εἰς βαθὺν τονίζοντα, ἐπὶ μᾶλλον τὰς ἐκ τῆς προσγεύμένης μοι τιμῆς ὑποχρεώσεις καὶ καθήκοντα, πρὸς ἡθὸν προσπαθήσων ν' ἀνταποκριθῶ μὲ ὅλας μου τὰς δυνάμεις.

Μετὰ τιμῆς

Καθηγητὴς ΙΩ. Κ. ΧΟΛΕΒΑΣ

'Υπουργός Εμπορικῆς Ναυτιλίας
Πειραιεύς, 5 Μαρτίου 1970

ΠΡΟΣ ΤΟΝ Κ. ΧΟΛΕΒΑΝ

Κύριε Διευθυντά,

Παρακαλῶ, ἐπιτρέψατε ὅπως, διὰ μίαν εἰσέτι φοράν, ἔκφρασω διὰ τῆς παρούσης μου τὴν ἀπειρον εὐγνωμοσύνην, ἥν τρέφομεν πρὸς ὑμᾶς καὶ τὸ ἔγκριτον ὑμῶν περιοδικόν, ἀπαντεῖς οἱ ἐκ τοῦ Β. Ν. προερχόμενοι ἀσυρματιστῶν, διὰ τὴν τόσην τοργὴν μὲ τὴν ὅποιαν ἀγκαλιάσσατε ἐξ ἀρχῆς τὸ ἀπό ἔξεστίας «ἔτοιμον πρὸς ρύθμισιν παρὰ τῷ Υ.Ε.Ν. αἴτημά μας.

Παρακαλῶ, ὅπως διὰ τὴν πλήρη ἐνημέρωσιν σχετικῶς μὲ τὴν πορείαν τῆς ὑποθέσεως μας, σημειώσωτε τὰ ἀκόλουθα:

Τὴν 19.5.1964 ὑπέδαλον πρὸς τὸ Υ.Ε.Ν. σχετικὸν ὑπόμνημα. «Ἐν συνεχείᾳ, ἐκπροσώπων τὴν μερίδα τῶν ἐκ τοῦ Β. Ν. προερχόμενων ἀσυρματιστῶν, οἵτινες ὑπῆρχον εἰπαὶ πλοίοις ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, εἶχον ἐπαφὰς μετὰ τῶν ἐκάστοτε ἀρμόδιων. Μὲ διεθεδαῖσιν διὰ τὴν ταχεῖαν δικαιώσιν τοῦ αἰτήματος.

Τὸν Δεκέμβριον 1966, κατὰ τὴν ἐπίσκεψίν μου εἰς τὸν διευθυντὴν ὑπηρεσίας διπλωμάτων Ε.Ν. ἀλαρον σημειώσων τὸ δῆμον ἔχοντος καταχωρῆσῃ ἐν τῷ Νομοσχεδιῳ τοῦ τελούντος ὑπὸ ἀναθεώρησιν Κανονισμοῦ περὶ ἀπονομῆς διπλωμάτων καὶ πτυχίων Ε.Ν., ἀρθροῦ 6 καὶ ἀνέφερε κατὰ λέξιν: «δ· Οι συμπληρωμέντες μέχρι τῆς 31.12.1967 ὑπερπεντεατὴ θαλασσίαν ὑπὲρσείσιν ὑπὸ ιδιότητα δοκίμου παριστηλεγραφητῶν, δικαιούονται διὰ τῶν ἐξετάσεων πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος παριστηλεγραφητοῦ β' τάξεως μέχρι τῆς 31.12.1968». Αἱ ἡμερομηνίαι, βεβαίως, δὲν ἀνταποκρίνονται πρὸς τὰ σημειρινὰ δεδομένα, ἀν καὶ αὐτὸν τοῦτο διαφέγει τῆς οὐσίας, λόγω τῆς μὴ ψηφίσεως τοῦ ἀνωτέρου Νομοσχεδίου.

Τὴν 9.5.1967 ὑπέδαλον ἐκ νέου ὑπόμνημα πρὸς Υ.Ε.Ν.

Τὸ Υ.Ε.Ν., Δ/νοις Ναυτ. «Ἐκπ/σεως, Τμῆμα 3ον, διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. Πρωτ. 5516 ἔγγραφου του τῆς 16.5.1967 ἐγνώστεν: «Ἐις ἀπάντησιν τῆς ἀπό 9.5.67 αἴτησίσας, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ὅμην διτὶ εἰς τὸ ὑπὸ κατάρτισιν σχέδιον Βασ. Διατάγματος προβλέπεται ἡ καθίερωσις μεταβατικῆς διατάξεως πρὸς Ικανοποίησιν τῶν περιπτώ-

σεων περὶ ὃν ἡ αἴτησίσας σας. 'Η ὑπηρεσία προσωθεῖ τὸ ἐν λόγῳ σχέδιον Β. Διατάγματος κατὰ τὸν ταχύτερον δυνατὸν τρόπον. 'Ο 'Υπουργὸς 'Αντινάπαρχος Β. Ν. ἐν ἀποστρατείᾳ Α. Ν. ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ».

Παρόλον δύο περίπου ἔτη ἐκ τῆς ώς ἄνω τελευταίας ἀποφάσεως ἦτις ἡτο, φεύ, τόσον τελεσθίδιος. Οὐδὲν ἐγένετο ἐν τῇ πράξει.

Τὴν 6.3.1969 ἀπέστειλα ἐπιστολὴν πρὸς Υ.Ε.Ν.

Τὸ Υ.Ε.Ν., Δ/νοις Ναυτ. 'Ἐκπ/σεως, Τμῆμα 3ον, διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. Πρωτ. 3952 ἔγγραφου του τῆς 13ης Μαρτίου 1969, ἐγνώστεν: «Ἐις ἀπάντησιν σχετικῆς ἐπιστολῆς σας ἀπὸ 6.3.69 ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς ἀνακοινώσωμεν, ὅτι τὰ εἰδικὰ προσόντα συμπεισθῆσαν εἰς ἔξετάσεις ὑποψηφίων ἀσυρματιστῶν Β' τάξεως, θὰ ἔξετασθούν ὑπὸ τοῦ Συμβουλίου Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ κατὰ τὴν ἐνώπιον του ἐπεξεργασίαν συναφούς σχεδίου Β. Διατάγματος ἐντὸς τοῦ προσεχούς μηνὸς Απριλίου. 'Εντολὴ 'Υπουργοῦ ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς 1. ΛΑΓΩΝΙΚΑΣ».

Οὕτως ἡ πρότερον «τελεσθίδιος ἀπόφασις» μετετράπη εἰς «περίπτωσιν ὑπὸ ἔξετάσιν» λίγην προσεχώς. Εὐέλπιστούντες μιάς συντόμου οἰσασθήσοτε ἀποφάσεως, ἐτελούμεθα ἐν ἐναγνώνιῳ ἀναμονῇ. Παρελθόντος ὁκταμήνου δὲν είχομεν νεώτερόν τι.

Τὴν 31.10.1969 ἀπέστειλα ἐπιστολὴν πρὸς Υ.Ε.Ν.

Τὸ Υ.Ε.Ν. Δ/νοις Ναυτ. 'Ἐκπ/σεως, Τμῆμα 3ον, διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. Πρωτ. Φ.Υ. 80294/47/69 τῆς 27.11.1969 καὶ κοιν/στοι Υ.Ε.Ν./YΝΜ-2 ἐπὶ 34360/19.11.69, ἐγνώστεν: Θέμα. Προσόντα Ραδιοτηλεγραφητῶν Ε.Ν. Σχετικά. 'Ἐπιστολὴ σας πρὸς κ. 'Υπουργὸν Ε.Ν. «Ἐπὶ ὑπερθεν σχετικῆς ἐπιστολῆς σας πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ὑμῖν τὸ αἴτημά σας θὰ ἔξετασθῇ κατὰ τὴν ἐπικειμένην συζήτησιν τοῦ καταρτιζομένου Β. Διατάγματος περὶ τῶν εἰδικῶν προσόντων ὑποψηφίων πρὸς ἀπόκτησιν διπλωμάτων Ραδιοτηλεγραφητῶν Ε.Ν. — 'Εντολὴ 'Υπουργοῦ ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΓΩΝΙΚΑΣ».

Αὗτη είναι ἡ πορεία τοῦ αἰτήματός μας.

Εὐρισκόμεθα εἰς περίοδον καθ' ἣν διοσδήπτος δύναται νὰ λέγῃ διτὶ εἰναι Ναυτικός καὶ νὰ ναυτολογήται, ἀκόμη καὶ ἐὰν οὐδέποτε πρότερον τὸ ὅλμυρα τῆς θάλασσας τοῦ πρόδοστες τὴν ὑπαρξίην τῆς.

Εἰμεθα οἱ ἐπαγγελματίαι ποὺ ὑπόπετούμεν τὴν θάλασσαν ἀπό δεκαετίας περίπου. Θεωρούμεθα κατὸ κοινὴν ὅμολογιαν προτιμήσοι, ἐὰν ὅμως, παρ' ἐπίδια, ἐλθῃ περίοδος εἰσχώντων ἀγέλαδώνων θάλασσαν: «Κύριε, λυπούμασι, δὲν μπορῶ νὰ σᾶς ναυτολογήσω διότι δὲν ἔχετε δίπλωμα».

Κατὰ τὴν διαρρέυσαν ἔξαετίαν, ἀπὸ τῆς ἐτού Β.Ν. ἀπόδοσες μας, ἡ κολονθήσαμεν τὸν δρόμον μας, ἐσταδιοδρόμησαμεν, ἐδήμησαν μας, ἀπέδωσαμεν, ἐφρυμίσαμεν τὴν κατεύθυνσιν μας.

«Ἡτο ἀδιανότον νὰ πιστεύσωμεν διτὶ αἱ ποτοσχέσεις θὰ ἔμενον δια παντός ὑποσχέσεις.

Ἐάν διενοούμεθα τὴν ἀσυνέπειαν, είχομεν μεγάλα περιθώρια μιάς εἰς ἄλλον τομέα σταδιοδρομίας.

Σήμερον, ἀκριβῶς διότι ἐπιστεύσαμεν τὰς ποτοσχέσεις, ἀπωλέσαμεν τὰς καλυτέρας προπτικάς.

Κρίνομεν ως ἐκ τούτου πώς δὲν μένει τί ἄλλο, παρὰ νὰ στρέψωμεν τοὺς ὄφθαλμούς πρὸς τὸ Υ.Ε.Ν. ἔξαιτούμενοι τὴν ἀπόφασιν του.

Μετὰ πάστης τιμῆς
Α. ΓΛΕΖΟΣ
S/S «Epic»

Τιμουντεν 20 Φεβρουαρίου 1970

ΤΟ ΧΙΟΥΜΟΡ ΤΗΣ ΠΛΩΡΗΣ



— Μή, μικρούλα μου! Τσάκ!!!



— Καὶ νὰ σκεψήσῃς, φίλε μου, πῶς ταξιδεύεις χρόνια τὴν... ἀγρονό!



— Ρωτάνες ἀπὸ τὴν «Κούλουρι Λάζη», ἀν διχωρίσειμο λοστρόμα νὰ τὸν ἀνταλλάξωμε μέ... ντουκουμάνι!!!

(Τοῦ κ. ΜΑΡΙΟΥ ΖΗΤΗ)

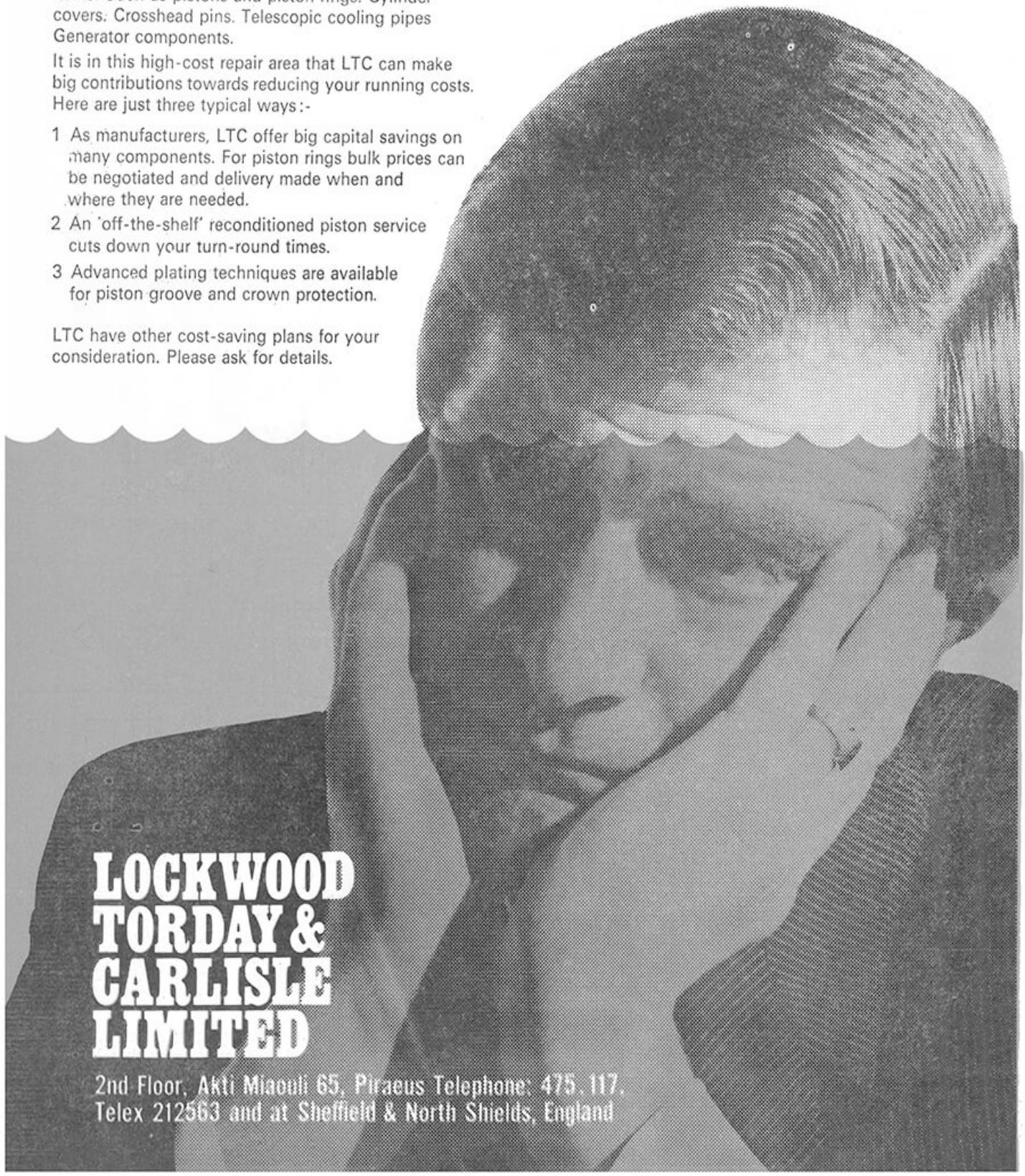
DON'T LET MAJOR REPAIR BILLS DRAG YOU DOWN

Even the best-planned engine maintenance programme contains expensive reconditioning and replacement items. Such as pistons and piston rings. Cylinder covers. Crosshead pins. Telescopic cooling pipes. Generator components.

It is in this high-cost repair area that LTC can make big contributions towards reducing your running costs. Here are just three typical ways:-

- 1 As manufacturers, LTC offer big capital savings on many components. For piston rings bulk prices can be negotiated and delivery made when and where they are needed.
- 2 An 'off-the-shelf' reconditioned piston service cuts down your turn-round times.
- 3 Advanced plating techniques are available for piston groove and crown protection.

LTC have other cost-saving plans for your consideration. Please ask for details.



**LOCKWOOD
TORDAY &
CARLISLE
LIMITED**

2nd Floor, Akti Miaouli 65, Piraeus Telephone: 475.117.
Telex 212563 and at Sheffield & North Shields, England

Η ΧΘΕΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΕΡΟΝ

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

Μία συμπαθής τάξις τού ναυτικού μας κόσμου, οι λεγόμενοι πρακτικοί πλοιάρχοι, έχουν άναστασις κατ' αύτάς μίαν προσπάθειαν πλειάσσεων, ώς λέγουν, τῆς ἐπαγγελματικῆς των θέσεων, ὡς λέγουν, τῆς ἐπιδιώκοντος ὅπως τό παρεχόμενον σήμερον ἀπό την κειμένην νομοθεσίαν εἰς αὐτούς δικαίωμα διακυβερνήσεως πλοίων φορτηγών μέχρι πεντακοσίων κόρων, αύξηση εἰς χιλίους κόρους.

Οι πρακτικοί πλοιάρχοι προέρχονται ἀπό τὴν τάξιν τῶν ναυτικῶν ἢ κυβερνητῶν καὶ κατόπιν ἔξετάσεων, ἐφ' ὅσον ἔχουν ἀπολυτήριον δημοτικοῦ σχολείου, μετά ἔξετῆ ἢ δωδεκαετή βαλασσίσιαν ὑπηρεσίαν κατὰ περίπτωσιν, ἀποκτούν τὸ δίπλωμα τοῦ πρακτικού πλοιάρχου, μὴ προαγωγικόν, τὸ ὄποιον εἶναι ἔξοδοιμοι μένον κατὰ τὰ ἄλλα, μὲ τὸ προαγωγικόν δίπλωμα πλοιάρχου Γ' τάξεως.

Τὸ αἴτημα προβάλλεται ὡς ὑπωδήποτε σήμερον εἰς ἀκατάλληλον στιγμὴν καὶ ὁποιαδήποτε συζητησίς ἐπ' αὐτοῦ, χαρακτηρίζεται ὡς ἀστοχος, λαμβανομένου ὑπ' ὅψιν ὅτι ὑφίσταται ἔνας σεβαστὸς ἀριθμὸς ἐμποροπλοιάρχων, ιδίᾳ μὲ δίπλωμα Β' καὶ Α' πλοιάρχου μηδὲν ὅμοιον εἶναι ἐπίσημος διὰ τοῦτο καὶ ἐμειώθησαν αἱ ἔξεταστικαὶ περίοδοι τῶν πλοιάρχων εἰς δύο. Ἀντιθέτως, ἔλλειψις ὑπάρχει εἰς τοὺς Γ' πλοιάρχους, ἡ ὅποια καὶ θὰ διογκωθῇ διογκουμένης ἀντιστοίχως καὶ τῆς ἀνεργίας τῶν Β' καὶ Α' πλοιάρχων εἰς περίπτωσιν καθ' ἥν ηθελε γίνει ἀποδεκτὸν τὸ προβαλλόμενον αἴτημα.

Ἄλλο ἀνεξαρτήτως τῶν ἀνωτέρω, μία ἀποδοχὴ τοῦ αἵτηματος ἐν μέρει ἡ καθ' ὀλοκληρίαν, θὰ καθίστα τὸ δίπλωμα τοῦ πρακτικού πλοιάρχου, προαγωγικὸν τοιούτον, ἐνῷ τοῦτο εἶναι κατὰ π α ρ α χ ω ρ η σ i ν δίπλωμα εἰς τοὺς εὐδοκίμως ὑπηρετήσαντας ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων κυρίως ναυκλήρους καὶ μία ἐπιβράβευσις μιᾶς μακρᾶς ναυτικῆς σταδιοδρομίας.

Τὸ δίπλωμα τοῦ πρακτικού πλοιάρχου σήμερον, ὡμοιόζει μὲ τὸ δίπλωμα τοῦ κυβερνήτου τῆς ἐποχῆς τῆς ίστιοφόρου ναυτιλίας. Τὸ ἄρθρον 13 τοῦ περὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Διατάγματος ὡρίζει: «Διὰ νὰ λάβῃ τις δίπλωμα κυβερνήτου πλοίου ἐμπορικοῦ ἀπαντεῖται α) νὰ ἔχῃ πλήρη εἰκοσιν ἔτη, β) νὰ μετῆλθε τὴν ναυτιλίαν τρία ἔτη τουλάχιστον ἢ νὰ ἔχηρμάτισε διευθυντής μικρού πλοίου ἐν ἔτοις ἢ ναύληρος ἐμπορικοῦ πλοίου τρία ἔτη ἢ ὑπαξιωματικὸς δευτέρας τάξεως πολεμικοῦ πλοίου δύο ἔτη, καὶ νὰ ἔχει πλήρωσε τὰ καθήκοντά του τιμῶς καὶ μὲ ἴκανότητα, γ) ἔξετασμόνεος εἰς τὸ πρακτικὸν μέρος τῆς ναυτικῆς, νὰ ἀναγνωρισθῇ ἴκανος διὰ τὸ ὅποιον μέλλει νὰ μετέλθῃ ἐπάγγελμα».

Οι ἔχοντες δίπλωμα κυβερνήτου ἡδύναντο νὰ διευθύνουν πλοία α' κλάσεως μέχρι 30 τόνων καὶ νὰ ναυτολογοῦνται ὡς ὑποπλοιάρχοι εἰς πλοΐα β' κλάσεως χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 30 τόνων.

Ἀλλὰ ἡ ίστορία δὲν εἶναι τίποτε ἄλλο, ὅποιον μίαν διαρκῆ ἀνακύκλωσιν γεγονότων εἴτε εἰς τὴν ἐποχὴν τῆς ίστιοφόρου ναυτιλίας εύρισκομεθα εἴτε εἰς τὴν ἐποχὴν τῆς ἀτομικῆς. Παρόμοιον αἴτημα ἐτέθη κατὰ τὸ ἔτος 1863 ἀπό τὴν τάξιν τῶν κυβερνητῶν, οἱ ὅποιοι ἔξητησαν ὅπως τὸ δικαίωμα διακυβερνήσεως πλοίων παρ' αὐτῶν ἐπεκτεθῆ μέχρι πλοίων 60 τόνων. Τὸ Ὅπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 3602 Ἐγκυλίου Διατάγης αὐτοῦ τῆς 15ης Ιουλίου τοῦ ἔτους 1863 ἀρνούμενον νὰ ἴκανοποιήσῃ τὸ αἴτημα τῶν κυβερνητῶν ἐδίκαιολόγησε τὴν τοιαύτην ἀρνησιν ὡς ἀκολούθως: «Ἡ βαθμιαία διαμόρφωσις καὶ ἀνάπτυξις τῶν

μολογουμένων ὡς Ἐλλην ὑπῆρξε καὶ εἶναι ἐπιδέξιος ναυτικός. Ἀλλὰ οὕτος, ἀνθρώπος τῆς Μεσογείου, δὲν ὑπῆρξε ποτὲ νηφάλιος — ἀν καὶ μὴ ἐπιρεπτής εἰς τὸ οἰνόπνευμα — ιδιότης ἀπαραίτητος εἰς τὸ τραχὺ ναυτικὸν ἐπάγγελμα».

Εἰς δὲ τὸ ἀφορᾶ τὴν καθαριότητα, ἡ μονίμως φερομένη μουτζούρικη φόρμα πῆς δυσλειάς καὶ οἱ πολάμες τῶν χειρῶν φροντίζουν διὰ τὴν ζωγραφικὴν τῶν τοίχων, τῆς «μπουαζερί» καὶ ἐπιπλώσεως τῶν νεοτεύκτων πλοίων μας.

‘Απὸ τῆς 4ης Αύγουστου τοῦ παρελθόντος ἔτους λειτουργεῖ τὸ Ναυτικὸν Μουσεῖον τῆς Ἐλλάδος, εἰς τὸ παρὰ τὸν λιμενίσκον τῆς Φρεστάτυδος νεόκτιστον μέγαρόν του, τὸ διόποιον ἀνύγρηψη ἐσχάτως. Τὸ κτίριον κατάλληλον διὰ μουσείον, ἐφ' ὅσον ἐξ ὑπαρχῆς κατεσκευάσθη ὡς τοιοῦτον, ἀνάλογος καὶ ἡ διαμόρφωσις τοῦ πρὸ τοῦ μουσείου ὑπαιθρίου χώρου, ματαίως ὅμως, δὲ πισκεπτῆς ἀναζητεῖ τὴν Ἐλληνικὴν Εμπορικὴν Ναυτιλίαν ἐντὸς τοῦ Μουσείου. Αὕτη εἶναι ἡ μεγάλης οὐσίας. Βεβαίως, συμπτωματικὴ συνυπάρχει, διότι ἀφρήτως ὑπῆρξε συνδεδεμένη μὲ τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν, δοθέντος ὅτι ἐξ αὐτῆς καὶ ἡ γένεσις τούτου, ίδια κατὰ τὸν ἀγῶνα τῆς ἀνεξαρτησίας. Ἀλλὰ ἀνάπτυξις, συστηματικὴ περιγραφή, ἀνάλυσης, καὶ κυρίως, ἡ στοιχειώδης παρακολούθησις τῆς Πρώτης Ναυτικῆς Ιλίας τοῦ ιεράς παραδόσεις.

Θαυμαστά, ἀναμφιδόλως τὰ ἐπιτεύγματα τοῦ Πολεμικού Ναυτικοῦ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ίστορίαν καὶ χωρὶς τὴν προβολὴν τούτων καὶ τὴν διατήρησιν τῶν κειμηλίων τῶν ναυτικῶν ἀγώνων τοῦ Ἐθνους, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ νοηθοῦν νεώτεροι “Ἐλληνες σεβόμενοι τὰς ιερὰς παραδόσεις. Δὲν ὑστερεῖ, ὅμως, εἰς δόξαν καὶ μεγαλεῖον ὁ εἰρηνικὸς ἀγῶνας εἰς τὴν θάλασσαν, αὐτοῦ τοῦ ιδίου “Ἐλληνος, ὁ ὅποιος ἐδημιούργησε τὸ πολεμικὸν ναυτικὸν ἔπος.

Ο ἀγῶνας τοῦ “Ἐλληνος ναυτιλογένεων εἶναι ἀνεπανάληπτος. Ἐδημιούργησε τὴν Μεγάλην Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν, τὴν Πρώτη τοῦ κόσμου καὶ ἀξίας καλυτέρας μεταχειρίσεως ἀπό τοὺς ἀρμόδιους τοῦ Ναυτικοῦ μας Μου-

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ

Σ. Μ. ΡΑΝΗ Πλωτάρχου Λ.Σ. ξ.ά.

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

• Λειτουργοῦντα τμήματα:

- 1) Πλήρη Φροντιστήρια Πλοιάρχων Α—Β—Γ
- 2) Πλήρη Φροντιστήρια Ραδιοτηλεγραφητῶν
- 3) Σχολὴ Ραντάρ Γυροπυξίδων
- 4) Τμῆμα φορτώσεως - Εύσταθείας

ΥΠΟΦΗΦΙΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΚΑΙ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΑΙ

• Διὰ τὴν ἐπιτυχίαν καὶ οἰκονομίαν σας, χρόνου καὶ χρήματος, ΣΥΝΔΥΑΣΑΤΕ:

- α) Τὰ φροντιστηριακά σας μαθήματα καὶ
- β) Τὴν παρακολούθησιν τῆς Σχολῆς Ραντάρ - Γυροπυξίδων
Τὸ κύρος τοῦ ἐπιτελείου τῶν συνεργατῶν μας ἔξασφαλίζει κατόρτισιν καὶ ἐπιτυχίαν.

Πληροφορίαι - Έγγραφαι:

ΟΔΟΣ Β' ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ 11, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΤΗΛ. 425.521/2

σείους και όχι μόνον τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ μας Μουσείου. Διότι, κατά τὸν ιστορικὸν Πολύβιον, πρέπει νὰ πιστεύωμεν ότι ἡ πλέον καλὴ μόρφωσις διὰ νὰ γίνη ὁ βίος ἀληθινός, εἰναι ἡ ἐκ τῆς πραγματικῆς ιστορίας προερχομένη ἐμπειρία καὶ συνεπώς, πραγματικὴν ιστορίαν δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ έχωμεν, σταν αὕτη εἶναι μονομερής.

«Καλλίστην παιδείσιν ἡγητέον πρὸς ἀληθινὸν βίον τὴν ἐκ τῆς πραγματικῆς ιστορίας περιγιγναμένην ἐμπειρίαν».

'Ερμηνεύοντες εἰς προηγούμενον σημείωμά μας τὴν πρὸς Φορμίωνα ἐπιστολὴν τοῦ Δημοσθένους, ἀπεδώσαμεν εἰς τὴν λέξιν τοῦ κειμένου *ν α ὑ κ λ η ρ ο σ τὴν ἔννοιαν πλοιοκτήτης*. 'Ἐπειδή, παρὰ πλήθους ἀναγνωστῶν μᾶς ἐθεωρήθη ὡς λάθος, ὀφείλομεν μίαν εὐρυτέραν ἐρμηνείαν τῆς λέξεων.

Ναύληρος εἰς τὴν ἀρχαίαν Ἑλληνικὴν γλώσσαν ἐκαλεῖτο κυρίως ὁ ιδιοκτήτης πλοίου (νῆσος). 'Ἐπίσης ἐκαλεῖτο καὶ ὁ κυβερνήτης ιδιοκτήτου πλοίου, σπανίως δὲ ὁ ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου διωρισμένος κυβερνήτης τοῦ πλοίου, δηλαδὴ ὁ ἐπὶ μισθῷ πλοίαρχος. Τὴν λέξιν τοῦ ἀρχαίου κειμένου ναύληρος θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ τὴν ἐρμηνεύσωμεν καὶ μὲ τὴν σύγχρονον λέξιν καραβοκύρης. Εἰς τὰς ἀρχαίας Ἀθηναῖς ἡ λέξις ναύληρος ἐχρησιμοποιεῖτο καὶ ἐκτὸς τῆς ναυτιλιακῆς συναλλαγῆς. 'Ο κύριος μισθωτής οἰκίας, ὁ ἔχων τὸ δικαίωμα νὰ ὑπεκμισθώῃ ταῦτην τηματικῶς ἡ καὶ ἀκόμη ὁ ἔχουσιο δοτημέ-

νος ἀπὸ τὸν ιδιοκτήτην τῆς οἰκίας νὰ εἰσπράττῃ τὰ μισθώματα διὰ λογαριασμὸν τούτου, ἐκαλεῖτο ναύληρος.

Εἰς τὴν νέαν ἑλληνικὴν γλώσσαν, ἡ λέξις εύρισκεται μακρὰν τῆς ἀρχαίας σημασίας αὐτῆς καὶ χρησιμοποιεῖται ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ναυτικὴν γλώσσαν. 'Ος ναύληρος καλεῖται ὁ πρώτος τοῦ κατωτέρου πληρώματος καταστρώματος, ὁ ἐφωδιασμένος διὰ πτυχίου ναυάληρου, ὁ ἔχων τὸ δικαίωμα νὰ ναυτολογήται ὡς τοιοῦτος ἐπὶ παντὸς πλοίου ἡ νὰ κυβερνᾷ φορτηγά μὲν πλοίοι μέχρις 150, ἐπιστηγά μέχρις 75 κόρων δλικῆς χωρητικότητης. Τελεῖ, συμφώνως πρὸς τὸν κανονισμὸν ἐργασίας, ὑπὸ τὰς διαταγάς καὶ τὸν ἔλεγχον τοῦ α' ἀξιωματικοῦ καὶ βοηθεῖ αὐτὸν διὰ τὴν διατήρησιν τῆς τάξεως καὶ πειθαρχίας εἰς τὸ πλοίον, τὴν συντήρησιν καὶ καθαριότητα τούτου. 'Ἐπίσης κατανέμει καὶ ὅδηγει τὸ κατωτέρον πλήρωμα καταστρώματος κατὰ τὴν διεξαγωγὴν τῆς ὅλης ἐργασίας.

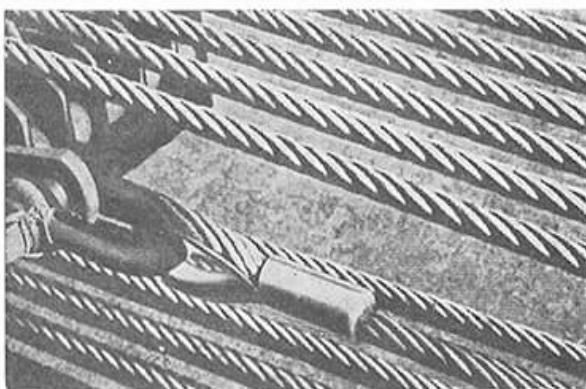
Τὰ καθήκοντα τοῦ ναύληρου, δύμας, διέφερον οὐσιωδῶς ἀπὸ τὰ καθήκοντα τοῦ ἀπλού ναύτου, εἰς τὰ ίστιοφόρα πλοία τοῦ προηγουμένου αἰώνος. Προσήγγιζε περισσότερον πρὸς τὸν πλοίαρχον τοῦ πλοίου, παρὰ πρὸς τὸν ναύτην.

Μίαν πλήρη εἰκόνα περὶ τῶν καθηκόντων τοῦ ναύληρου μᾶς δίδει τὸ ὑπ' ἄριθ. 47 ἔγγραφον ἀπὸ 30 'Ιανουαρίου τοῦ ἔτους 1837 τοῦ Διευθυντηρίου τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτιστικοῦ.

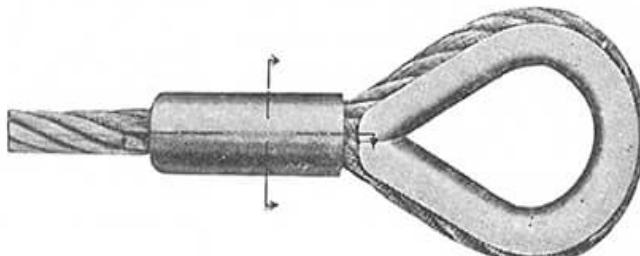
«Τὸ Διευθυντήριον τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτιστικοῦ — γράφει ὁ νομικὸς σχολιαστὴς

τῆς ἐποχῆς — ἔρωτηθὲν παρὰ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτικῶν περὶ τῶν ἀπαιτούμενων εἰς τὸν ναύληρον γνώσεων, ἔδωκε τὴν ἀκόλουθον γνώμην: «'Ο ναύληρος πρέπει νὰ γνωρίζῃ: Τίνι τρόπῳ ἐφοπλίζονται τὰ πλοια, ἔρματιζονται καὶ φορτώνονται εἰς οἰανδήποτε περιστασίαν. Τίνι τρόπῳ τὰ πλοια διευθύνονται ἐν καιρῷ τοῦ πλού των κατὰ τὰς διαφόρους θέσεις εἰς τὰς διαφόρους τοῦ ἀνέμου πνοάς. 'Εν περιπτώσει, καθ' ἥν τὸ πηδάλιον τοῦ πλοίου ἀποκαθίσταται ἀχρηστον, τίνι τρόπῳ ἀντικαθίσταται δι' ἄλλου μηχανισμού. Πώς ἀντικαθίσταται ἡ μεγάλη κεραία εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἥν ἡ ἐνεργείᾳ ἐθραύσθη ἡ ἀποκατεστάθη ἀχρηστος. Πώς ἐμποδίζεται ἡ ἐντὸς τοῦ πλοίου μεγάλη εἰσροὴ τῶν ύδατων καὶ πῶς τὸ πλοίον δύναται νὰ διασωθῇ ἀπὸ τὸ ἐπαπειλούμενον κατασθίσμον του. 'Ἐπίσης, εἰς περίπτωσιν καθ' ἥν ἡ ἀπώλεια τοῦ πλοίου θεωρεῖται ἀναπόφευκτος, ὁ ναύληρος δέον νὰ γνωρίζῃ πῶς δύναται νὰ διασωθῇ τὸ πλοίον ἐν καιρῷ κινδύνου καὶ ἀνάγκης καὶ τίνι τρόπῳ γίνεται χύσις καὶ ποῖς εἰδὸν ρίπτονται εἰς τὴν θάλασσαν διὰ νὰ σωθῇ τὸ πλοίον καὶ τὸ πλήρωμα. 'Εξ ἄλλου, ὁ ναύληρος δέον σπῶς γιγνώσκει καλῶς εἰς περίπτωσιν καθ' ἥν δύο πλοῖα συγκρούονται εἰς τὸ πλέονος ἢ τὸν λιμένα, τίνι τρόπῳ διαλύνονται τὸ παχύτερον καὶ μὲ μικρότερόν τοῦ ζημίαν καὶ πῶς ἐὰν ηθελε θραυσθῆ τοιλαϊκάς ἢ τὸ Βομπρέσον, τίνι τρόπῳ διατηρούνται καὶ ἐνισχύονται οἱ ίστοι εἰς τὴν κάθετον θέσιν».

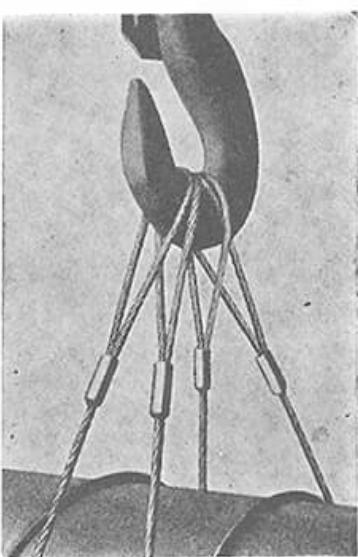
ΕΝΑΣ



ΕΦΑΡΜΟΓΑΙ ΤΩΝ ΣΥΝΔΕΣΜΩΝ TALURIT



ΞΑΡΤΙΑ ΒΑΠΟΡΙΩΝ - ΠΟΔΑΡΙΑ ΜΠΙΓΩΝ ΣΑΜΠΑΝΙΑ ΔΙΑΦΟΡΑ (APTANAI)

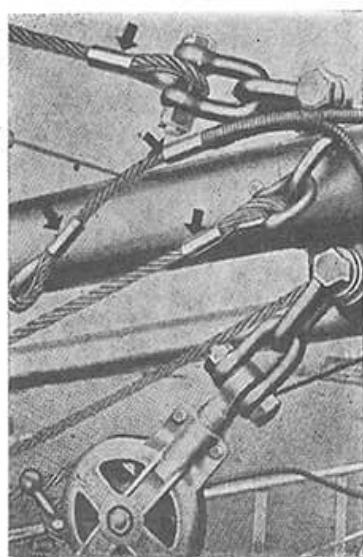


Μὲ συρματόσχοινα ποιότητος κατὰ B.S.S.
Μὲ πρεσσαριστοὺς συνδέσμους TALURIT
• Ἐξυπηρέτησις ταχυτάτη αὐθημερὸν



N. ΛΕΒΕΝΤΕΡΗΣ Α.Ε.

ΦΙΛΩΝΟΣ 1 - ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 477.021 - 478.038 - 421.810



ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΚΕΡΔΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΙΝ ΤΩΝ ΓΙΓΑΝΤΙΑΙΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

'Απαγορευτικά τὰ ύψηλὰ ἀσφάλιστρα

ΑΝΩ ΤΟΥ 1 ΕΚΑΤΟΜ. ΔΟΛΑ. ΔΙ' ΕΝ ΣΚΑΦΟΣ ΕΤΗΣΙΩΣ. — ΑΡΚΕΤΑ ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ ΣΚΑΦΗ (ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ ΕΥΑΡΙΘΜΑ ΤΩΝ κ.κ. ΩΝΑΣΗ ΚΑΙ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ), ΕΧΟΥΝ ΗΔΗ ΧΡΟΝΟΝΑΥΑΛΩΘΗ. — ΑΠΕΙΛΗ ΤΑ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΑΝΑΥΛΩΤΑ ΣΚΑΦΗ, ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 29 ΕΚΑΤΟΜ. ΤΟΝΝΩΝ (ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ ΠΟΛΛΑ ΤΩΝ κ.κ. ΝΙΑΡΧΟΥ, ΩΝΑΣΗ ΚΑΙ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ).

Τὰ ὑπερμεγέθη τάνκερς ἀντιμετωπίζουν καὶ ἄλλας δυσχερείας πέραν τῶν ἐκρήξεων. Τὰ κέρδη συχνά ἀντισταθμίζονται ἀπὸ τὰ ύψηλότερα ἀσφάλιστρα, τὰ ὅποια σήμερον εἶναι κατὰ τέσσαρας φοράς μεγαλύτερα παρὰ ὅστοι εἰχον προϋπολογισθῆ, ὅταν ἀρχικῶς μερικά τοιαῦτα πλοῖα παρηγγέλθησαν. Προσφάτως τὰ ἀσφάλιστρα ηὔθησαν ἐν νέου κατὰ 50%, ὅποι τὰ 2½ ἔως 3¼ ἐπὶ τῆς ἀξίας τοῦ νεοτεύκτου σκάφους. Τοῦτο σημαίνει ἐτησίαν ἐπιδρόμων ἀσφαλίστρων ἄνω τοῦ ἐνὸς ἑκατομμυρίου δολλαρίων δι' ἔκαστον πλοίου, ἀν καὶ εἶναι συχνὰ δύσκολον ἀκόμη καὶ εἰς τὸν πλοιοκτήτην νό γνωρίζῃ πόστο καταβάλλει δι' ἔκαστον ἰδιαιτέρως σκάφος, ὅταν διαθέτει πολλά.

Ἡ σημαία τῶν ύψηλῶν ἀσφαλίστρων εἶχεν ὑποτιμηθῆ μέχρι σήμερον. 'Ως γράφει, ἀσχολουμένη μὲ τὸ ἀνωτέρω θέμα ἡ Ἑγκυρος βρετανικὴ ἐπιθέρησις «Ἐκόνομιστ», τὰ ἀσφαλίστρα καλύπτουν ἀπὸ τὰ 30%, ἀκόμη δὲ καὶ μερικά τῶν 50% τοῦ ὅλου κόστους ἀκμεταλλεύσεως τοῦ σκάφους. Τοῦτο ἰσχύει δι' ἔνα ἰδιώτην πλοιοκτήτην, ὅστις ναυλώνει τὸ πλοίον του εἰς μίαν ἀταίριαν πετρελαϊου. Ἀπὸ τὸ κόστος ἀκμεταλλεύσεως, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν αὐτῆς τῆς ναυλώσεως, ἔξαιροῦνται τὰ καυτίμα (ἡ ἀξία τῶν ὅποιων ισοδυναμεῖ μὲ τὰ ἀσφαλίστρα), τὰ ὅποια πληρώνει ἡ ναυλώνουσα τὸ πλοίον ἐταιρία πετρελαϊών.

Αἱ τελευταῖαι αὖται φαίνεται ὅτι πρόβλεψαν τὴν παρούσαν κατάστασιν ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ἐναύλωσαν πολλὰ σουπερτάνκερς διὰ μακράν περίοδον καὶ εἰς ἔξαιρετικῶς χαμηλούς, ὅπως τῷρας ἀποδεικνύεται, ναύλους. Θὰ ἐνσβρύνωνται ἀσφαλῶς, ἐνῷ οἱ ἀφοπλισταὶ θὰ θεραπεύουν τὰς πληγάς των.

Συμφώνως πρὸς σχετική ἔρευνα τοῦ γραφείου «Γκίπσον Φέργκιουσον Γουαίλντ», τὰ 17% καὶ πλέον τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ ἡ ὑπὸ παραγγελίων σουπερτάνκερς, δηλαδὴ 22 σκάφη, ἔχουν χρονοναυλωθῆ ἀπὸ τὴν B.P. «Ἀλλοι σημαντικοί ναυλωταί εἶναι ή «Σέλλα», ή «Γκάλφ», ή «Μόρμπιλ» καὶ ή «Τόκιο Τάν-

κερς». 'Εξ ἀντιθέτου ἀπὸ τὰ 24 σουπερτάνκερς τοῦ προγραμματισμένου στόλου τῆς «Εσσος», τὰ 21 θὰ είναι τὰς ιδιόκτητας τῆς ἐν λόγῳ ἀταίριας, ἐνῷ ἡ «Σέλλα», ἡτοι ἔχει προβῆ ἐξ ὅλων τῶν ἀλλων ἀταίριων εἰς τὰς μεγαλύτερας ἐπενδύσεις εἰς γιγαντιαῖς τάνκερς, θὰ ἀποκτήσῃ διπλάσια τὰς σκάφη ἐξ ὅλων τὰς ναυλώσης. 'Ετερος σημαντικός ιδιοκτήτης σουπερτάνκερς μεταξὺ τῶν ἀταίριων πετρελαϊών θὰ είναι ή «Σοκάλλη» μὲ 14 σκάφη. Μεταξὺ τῶν ιδιωτῶν ἐφοπλιστῶν ἀξίζει νὰ ἀναφερθούν αἱ εὐάριθμοι ναυλώσεις (πλοίων ὑπὸ παραγγελίων) τῶν κ.κ. 'Ωνάση, Λούντνιχ, Μπέργκεσεν, Γουλανδρή, N.Y.K., «Αἴλαντ Ναούγκαίτον», «Ιτανάδι» καὶ «Γουόρλντ Γουαίλντ» Σίπιγκη.

Οἱ ιδιώται ἔκεινοι ἐφοπλισταί, οἵτινες ἔμφανίζονται καθυστερημένοι εἰς χρονοναυλώσεις δυνατῶν ὅμως νὰ μὴ ἴδουν τὰ πράγματα ἔξειλοσσάμενα συμφώνων καὶ πρὸς τὰς ἐπιθυμίας των. 'Ετέρα ἀπειλὴ εἰς τὴν ναυλαγοράν γιγαντιαῖς τάνκερς είναι ὡς ἀριθμὸς τῶν ὑπὸ παραγγελίων ἀναυλώτων σκαφῶν. 'Η συνολική των χωρητικότης ὑπολογίζεται εἰς 29 ἑκατομμύρια τόνων, ἢποι πλέον τοῦ ἡμίσεος τῶν συνολικῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ ἡ ὑπὸ παραγγελίων δι' ὅλους τοὺς ἰδιώτας ἐφοπλισταί. Οἱ πλοιοκτήται μὲ τὰ περισσότερα πλοῖα (ὑπὸ παραγγελίων) μὴ ναυλωμένα είναι ή «Ἄσσοσισίτεντ Μπάλκ Κάρριερ», ή «Γουόρλντ - Γουαίλντ Σίπιγκη», ή «Ομιλος Μπέργκεσεν, οἱ κ.κ. Γουλανδρή, Μάλλερ, Νιάρχος, Ωνάση, Ρέκστεν καὶ ή «Μαριτάιμ Όβερστς».

«Οσον ἀφορᾷ τὸ κόστος τῶν ναυπηγουμένων πλοίων, τοῦτο αὖταις ἀναλόγως τοῦ χρόνου παραδόσεως μέχρι τέλους τοῦ 1973. Οἱ ναυπηγοὶ περὶ ἐπιστροφῆς εἰς τὸ ἐλάχιστα συμπαθές σύστημα τῆς ρίτρας τῆς κλιμακώσεως τῶν τιμῶν, ἀναλόγως τῆς νομισματικῆς καταστάσεως, σύστημα σπερ εἰκεν ἐφορμοθῆ εἰς τὸ παρελθόν. Εἰς τὴν Ιαπωνίαν τὸ ἐργατικὸν κόστος αὐξάνει ταχύτερον τοῦ προβλεφθέντος ποσοστοῦ 15% κατὰ τὸ 1969. Τὰ εὐρωπαϊκὰ ναυπηγεῖα ἀν-

τιμετωπίζουν αὐξησην μισθῶν κατὰ 5-7% ἐτησίως διὰ τὸ ἔγγυς μέλλον καὶ τῆς τιμῆς τοῦ χάλυβος κατὰ 7-8%.

Παρὰ τὴν ἀνωτέρω δυσμενῆ κατάστασιν τὰ ισπανικὰ ναυπηγεῖα δύνανται ἀκόμη νὰ προσφέρουν τιμὴν γύρω τῶν 22 ἑκατομμυρίων δολλαρίων δι' ἐν τάνκερ τῶν 250.000 τόνων παραδότεον τὸ 1973 ἡ ἀρχὴ 1974, ἔναντι 22½ ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἔως τὸ 24 τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυπηγείων.

«Ηδη 58 τάνκερς ἄνω τῶν 150.000 τόνων τελούν ἐν ὑπηρεσίᾳ μὲ ναύλους οἵτινες τώρα φαίνονται λίαν ἀντιοκονομικοί. Ετερα 70 πλοῖα ἔχουν ναυλωθῆ ἄν καὶ δὲν ἔναντη γηηθησαν ἀκόμη. 'Αρκετά ἔξ αὐτῶν ἐκλείσθησαν ἐπίστρατοι εἰς ἀσυμφόρους ναύλους.

«Η βρετανικὴ ἐπιθέρησις, διὰ νὰ μορφώσῃ σαφῆ ἀντίληψιν τῶν νέων ἀσφαλιστικῶν ἐπιβαρύνσεων συνεβούλευθή τὸν ναυλωμεστικὸν οἰκον «Λάμπερτ Μπρόδερες», στις ἔξεπόνησης προσφάτως μελέτην διὰ τάνκερς τῶν 500.000 τόνων μὲ βάσιν τὰς παλαιάς τιμᾶς ἀσφαλίσεως. 'Εξητήθη ὅπως γίνη ὑπολογισμός δι' ἡλεκτρονικού ὑπολογιστοῦ μὲ τὰς νέας τιμάς. Τὸ συμπέρασμα ἦτο ὅτι ποσοστὸν αὐξήσεως 10% ἄνω τοῦ πρότερον ὑπολογισθέντος ναύλου χρονοναυλώσεως (ἀπὸ 1,14 δολ. εἰς 1,25 κατὰ τόνον δ.ω./μῆνα) θὰ είναι ἀναγκαῖον διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ μία ἀπόδοσις 10%. Τοῦτο σημαίνει αὐξήσην τοῦ κατὰ τόνον κόστους μεταφερομένου φορτίου ἐκ Περιπού Κόλπου πρὸς Δυτικὴν Εύρωπην ἀπὸ 3,05 εἰς 3,29 δολ. Σήμερον ἀκόμη καὶ ἐπὶ τῆς βάσεως ταύτης διὰ τὰ σκάφη τῶν 500.000 τόνων, δὲν φαίνεται νὰ ὑπάρχουν εἰσέτι ἐλκυστικαὶ προσφοραί. Πρόσφατοι ὑπολογισμοὶ διὰ τὸ υπάρχον τονικὰ δίδουν ναύλου χρονοναυλώσεως 1,75 δολ. μὲ κόστος μεταφορικὸν κατὰ τόνον 4,3 δολ.

«Ἐν τῷ μεταξὺ πολλὰ λέγονται σχετικῶς μὲ τὰς τεχνικὰς ἀνωμαλίας ἐπὶ τῶν γιγαντιαῖς τάνκερς, ἀλλ' ἐπὶ ἐπιπέδου φυσίου καὶ οἱ ἀσφαλισταί. Εἰς τὴν Βρετανίαν τὰ 37% τῶν κονδυλίων δι' ἐρεύνας καὶ ἀνάπτυξιν διπανῶνται διὰ τὰ ἀεροσκάφη καὶ μόνον 1% διὰ τὴν ναυπηγικήν. Εἰς τὴν Ιαπωνίαν δίδοται μεγάλη σημασία ἐπὶ τῆς μεταποίησης ἀπωλείας δύο μεγάλων μπάλκ κάρριερ, τοῦ ἐνὸς ναυπηγηθέντος υπὸ τῆς 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα καὶ τοῦ ἐτέρου υπὸ τῆς Μιτσουμπίσι.



ΠΡΟΤΙΜΑΤΑ

Hempel's

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ		HAMBURG: H. TILLMANN		BREMEN: G. BERGMANN	
A. ΕΥΛΑΣ -		SHIPS AGENTS, CHARTERING, CONTRACTORS FOR NEWBUILDINGS, SALE AND PURCHASE OF SHIPS REPRESENTATIVES OF:		A.E. EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ	
HAMBURG 11 Holzbrücke 7	Tel. 363321 Telex 0211007 0215671	BRAKE Norderdolch 4-5	Tel. 5510 Telex via Priv. 5510 0244151		
BREMEN 1 Wegozende 3-4	Priv. 2290860, 462228 Tel. 310424 Telex 0244151 Priv. 344346	NORDENHAM P. O. Box 98	Tel. 811 Telex via Priv. 881 0244151		
BREMERHAVEN Kaiserhafen	Tel. 40091 Telex 040093	EMDEN Am Delft 34	Tel. 20011 Telex Priv. 20268 0244151		
WILHELMSHAVEN Ebertstr. 124	Tel. 26235 Telex 026236	Tel. 26235 Telex via Priv. 26236 0253375			
TELEGRAMS "ΕΡΜΙΣ"		• Represented also at LÜBECK & KIEL			



BANQUE DE DÉPOTS



Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ BANQUE DE DÉPOTS

Δέχεται καταδέσεις εις έλβετικά φράγκα ἢ εις δραχμάς ἢ εις οιονδόποτε άλλον ξένον συνάλλαγμα (δολλάρια, λίρας Αγγλίας, γερμανικά μάρκα, όλλανδικά φλωρίνια).

Παρέχει δάνεια ἢ έγγυητικάς έπιστολάς δι' άγοράς πλοίων - προεξοφλήσεις ναύλων.

ΜΙΑ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΒΕΤΙΑΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΑΘΕΣΙΝ ΤΗΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΜΑΡΙΟΣ Ν. ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ
Διευθύνων Σύμβουλος

1211 GENÈVE 3 | RUE DU RHÔNE 94 • CASE RIVE 550 • TÉL: (022) 25 43 35
SOCIETÉ ANONYME FONDÉE EN 1921 | TÉLÉGR: DEPOSITBANK • TELEX: 22351 • CHÈQUES POST. I2 I2046



'Εντείνεται ό ανταγωνισμός πλοίου και αεροπλάνου

«ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ»: ΠΥΚΝΟΝ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ ΑΠΟ ΤΗΣ ΑΝΟΙΞΕΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΥΠΟ ΙΔΑΝΙΚΑΣ ΣΥΝΘΗΚΑΣ ΠΛΗΡΩΣΕΩΣ ΤΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΤΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΒΑΣΙΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΝ, ΥΠΟΛΟΓΙΖΕΤΑΙ ΝΑ ΜΕΤΑΦΕΡΘΟΥΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΕΧΗ ΘΕΡΙΝΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟΝ 400.000 ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΉΤΟΙ ΤΑ 18% ΤΩΝ ΣΥΝΟΛΙΚΩΣ ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ 1969 ΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΤΑΣ ΝΗΣΟΥΣ, ΟΠΟΥ ΚΑΘΙΕΡΟΥΝΤΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ. Ο ΠΑΡΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΛΙΑΝ ΠΡΟΣΕΧΩΣ ΤΑ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΑ ΥΠΟ ΤΗΣ ''ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ'', 5 ΤΟΥΡΜΠΟΤΖΕΤΣ, ΕΞ ΙΑΠΩΝΙΑΣ.

ΠΙΘΑΝΗ Η ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΙΣ ΚΑΙ «ΧΟΒΕΡΚΡΑΦΤΣ»;

Δυναμικὸν σχέδιον ἀναπτύξεως τῶν ἔσω-τερικῶν αεροπορικῶν συγκοινωνιῶν θέτει εἰς ἔφαρμογήν μερικῶν μὲν ἀπὸ τῆς προσεχοῦς ἔσρινής, πλήρως δὲ ἀπὸ τῆς θερινῆς περιόδου, ἡ «Ολυμπιακή». Στόχος ἡ ἐξυπηρέτησις, ἀλλὰ καὶ ἡ ἐπιτάχυνσις τοῦ ρυθμοῦ ἀναπτύξεως τῆς διεργῶν δύκουμένης τουριστικῆς κινήσεως πρὸς καὶ ἀπὸ τὰς ἐλληνικὰς νήσους, αἱ ὅποιαι πατροπαραδότως ἐξυπηρετοῦνται ὑπὸ τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ σκάφους.

Οὕτω τὸ διεθνῶς παρατηρούμενον φαινόμενον τοῦ δύστατου συναγωνισμοῦ μεταξὺ πλοίου καὶ αεροπλάνου — στοις συναγωνισμὸς διὰ τὰ ὑπερωκεάνια προσέλαβε διαστάσεις σχέδιον καταστροφικάς — ἐγκαθίδρυται καὶ εἰς τὰς ἐσωτερικὰς τῆς χώρας μας γραμμάς.

Δὲν σπεύδομεν, βεβαίως, νὰ προδικάσωμεν τὰ ἀποτελέσματα. Ή «χρυσὴ τομῆ» ἐπιβιώσεις καὶ τῶν δύο μέσων συγκοινωνίας ἐλπίζομεν ὅτι θὰ εὐρεθῇ. 'Απεναντίας, ὀφείλομεν νὰ ὑπογραμμίσωμεν ὅτι ὁ ἐκσυγχρονισμὸς εἰς τὰς μεταφοράς, ὑπὸ τὴν μορφὴν, κυρίως, τῆς ταχυτέρας διακινήσεως τοῦ ἐπιθάτου, ἀποτελεῖ ἀδηρίτον ἀνάγκην διὰ τὴν ἐποχὴν μας, τὴν ζῶσαν ὑπὸ τὸ ἄγχος τῆς ταχύτητος. Καὶ ὑπὸ τὸ πρίσμα τοῦτο θεωρούμενή η πρωτοδουλία τῆς «Ολυμπιακῆς» νὰ δημιουργήσῃ πυκνώτερα συγκοινωνιακὰ δίκτυα διὰ τῆς προμηθείας αεροσκαφῶν ταχυτέρων, ἀνετεύρων καὶ μεγαλυτέρων μεταφορικῆς ικανότητος, πρέπει νὰ χαρετισθῇ μὲ ίκανοποίησιν καὶ νὰ ἀποτελέσῃ ἀφορμὴν ἀναγνωρίσεως, διὰ μίαν ἀκόμη φοράν, τοῦ ἐπιχειρηματικοῦ δαιμονίου τοῦ θύμοντος νοῦ τοῦ ὅλου συγκροτήματος τῆς «Ολυμπιακῆς».

Ἀπομένει ἡ διαπίστωσις τῶν γεγονότων, τῶν ἀποτέλεσμάν τούς βεβαίως ἀμέσως καὶ τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ σκάφους, καθ' ὅσον τὸ ὅλον θέμα ἐμφαίνεται ὑπὸ τὴν διττὴν μορφὴν τῆς καθ' αὐτὸν ἐπιχειρηματικῆς ἐπιτυχίας τοῦ σχεδίου τῆς «Ολυμπιακῆς» — τοῦτο θὰ καταδειχθῇ σύν τῇ παρόδῳ τοῦ χρόνου — καὶ

τῶν πιθανῶν ἀρνητικῶν ἐπιπτώσεων ἐπὶ τῆς ἀπασχολήσεως τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ σκάφους. Καὶ ἀκριβῶς εἰς αὐτὴν τὴν διαπίστωσιν καὶ μόνον τῶν γεγονότων προβαίνομεν κατωτέρω.

ΕΝΤΟΝΟΣ ΖΗΤΗΣΙΣ ΘΕΣΕΩΝ

Ἄφορμὴν καὶ ἀφετηρίαν τοῦ μεγαλεπηβόλου διὰ τὰς ἐλληνικὰς διαστάσεις σχέδιου τοῦ κ. Ἀρ. Ὁμάση, τῆς ἀναπτύξεως τῶν ἐσωτερικῶν αερογραμμῶν, ἀπετέλεσεν ἡ διαπίστωσις, ὅτι κατὰ τὰς τελευταίας θερινὰς περιόδους ὑπῆρχε μεγάλη ζήτησις θέσεων εἰς αεροσκάφη DC - 3 («Ντακότες») ἀπὸ καὶ πρὸς τὰς ἐλληνικὰς νήσους, ζήτησις τοῦ φθάνουσα μέχρι σημείου ἀσκήσεως ἀ-

φορήτου πιεσεως. Αἱ θέσεις ὅμως ἥσαν περιορισμέναι καὶ αἱ αἰτήσεις δὲν ἴκανοποιούντο. 'Ολιγά τὰ διατιθέμενα αέροσκάφη, ἔναντι τοῦ «μετώπου» ἐξυπηρετήσεως ἐπιβατῶν, καὶ μικρᾶς μεταφορικῆς ίκανότητος. 'Η προμήθεια μεγαλυτέρων αέροπλάνων ἐπεβάλλετο, όχι μόνον διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἀνανέωσιν καὶ προσαρμογὴν τοῦ αέροπορικοῦ μας στόλου εἰς τὰς συγχρόνους ἀπὸ ἀέρος μεταφοράς. 'Υφισταται πράγματι σχέδιον ὅπως τὰ DC - 3 ἀποσυρθοῦν σταδιακῶς τῆς ἐνέργου ὑπηρεσίας, χρησιμοποιούμενα διὰ τὴν συμπλήρωσιν ἐκτάκτων ἀναγκῶν ὀρισμένων γραμμῶν δευτερευόσης σημασίας. Εἰς τὰ πλαίσια τοῦ σχεδίου τούτου η «Ολυμπιακή» υπέγραψε μὲ ισπανικὸν ἐργοστάσιον συμβόλαια διὰ τὴν ἀγοράν 5 κατ' ἀρχὴν αέροσκαφῶν τύπου YS - 11. Πρόκειται περὶ «Τουρμποτζέτς» μεταφορικῆς ίκανότητος 60 ἐπιβατῶν (έναντι 26 - 30 τῶν DC - 3), τὰ ὅποια συνάμα δύνανται νὰ παραλαμβάνουν σημαντικὸν φορτίον. Δύο τοιάστια σκάφη εὑρίσκονται ἡδη ἐδῶ καὶ χρησιμοποιούνται διὰ τὴν ἐκπαίδευσιν τοῦ προσωπικοῦ, τὸ ὅποιον θὰ τὰ χειρίζεται. Δέν καταλέγονται ταῦτα μεταξὺ τῶν 5 ὀγοράσθενταν. Μετὰ τὴν ἐκπαίδευσιν τοῦ προσωπικοῦ, θὰ ἐπανέλθουν εἰς τὰς βάσεις των, τὰ δὲ ἀγορασθέντα παραλαμβάνονται προσεχῶς διὰ τὴν ἔναρξιν τῶν δρομολογίων των.

ΕΝΑΣ ΘΕΩΡΗΤΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ

Συμφώνως πρὸς τὸ καταρτισθὲν πρόγραμμα δρομολογίων ἐσωτερικοῦ τῆς «Ολυμπιακῆς», ὅπερ θὰ ισχύσῃ ἀπὸ 1.4 - 31.10.1970, καὶ κατόπιν γενομένων παρ' ἡμῶν ὑπολογισμῶν βάσει τῶν καθοριζούμενων ἐδδομαδιαιώνων δρομολογίων καὶ τῆς μεταφορικῆς ίκανότητος τῶν διαφόρων αέροσκαφῶν, μόνον δὲ πρὸς καὶ ἀπὸ τὰς νήσους, ὅπου ἐκτελούν τακτικὰ δρομολόγια πλοίων τῆς ἀκτοπλοΐας (πρὸς Κῶ, Μυτιλήνην, Σάμον, Χίον, Αἴγανον, Κρήτην, Ρόδον, Κέρκυραν καὶ τανά-



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ BERÄ

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

Παρακαταθήκη καὶ τεχνικαὶ πληροφορίαι:

Γράφτα: "Ενημέρωση Ε.Π.Ε.

Ακτή Γ. Κονδύλη 10 - Πειραιεὺς
Τηλ. 476.573, 471.889

παλιν), ή «Ολυμπιακή» φιλοδοξεί νὰ μεταφέρῃ κατά τὴν προσεχῆ θερινὴν περίοδον περὶ τὰς 400 χιλιάδας ἐπιβατῶν. Πρόκειται βεβαίως περὶ τῆς ιδανικῆς περιπτώσεως, δεδομένου ὅτι ὑπελογίσθη ἡ κάλυψις ὄλων τῶν διαθεσίμων θέσεων τῶν ἀεροσκαφῶν κατὰ τὴν μετάβασιν καὶ τὴν ἐπιστροφὴν τῶν, ὅπερ καὶ εἶναι φυσικῶς ὁδύνατον.

Ο ἀριθμητικὸς στόχος συνεπῶς εἶναι θεωρητικὸς καὶ διὰ τὸ πρῶτον τουλάχιστον ἔτος τοῦ ἐγχειρίσθατος, ὁ πραγματικὸς ἀριθμὸς τῶν ὑπὸ μεταφορᾶν ἐπιβατῶν θὰ ὑπολείπεται τοῦ θεωρητικοῦ τοιούτου.

Παραθέτομεν κατωτέρω τὰ προγραμματι-

σθέντα κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον δρομολό-

γιας πρὸς τὰς νήσους. Εἶναι χαρακτηριστι-

κὴ ἡ πυκνότης τῶν:

Εἰς τὴν γραμμὴν 'Αθηνῶν — Κῶ θὰ πραγματοποιούνται ἔδδομαδιάσιως 8 δρομολόγια, εἰς τὴν γραμμὴν 'Αθηνῶν — Μυτιλήνης 17, εἰς τὴν γραμμὴν 'Αθηνῶν — Σάμου 10, εἰς τὴν γραμμὴν 'Αθηνῶν — Χίου 17 (τὰ 7 ἔξ αὐτῶν θὰ ἐκτελεσθοῦν μόνον ἐπὶ ἔνα μῆνα μὲν ἀεροσκάφος DC-3), εἰς τὴν γραμμὴν 'Αθηνῶν — Λήμνου 9, εἰς τὴν γραμμὴν 'Αθηνῶν — 'Ηρακλείου 28, εἰς τὴν γραμμὴν 'Αθηνῶν — Ρόδου 38, εἰς τὴν γραμμὴν 'Αθηνῶν — Χανίων 18 καὶ εἰς τὴν γραμμὴν 'Αθηνῶν — Κερκύρας 19.

Δέον νὰ σημειωθῇ ὅτι τὸ πρόγραμμα τοῦτο ὑδέχεται νὰ ὑποστῇ μετατροπάς εἰς περαιτέρω πυκνότητα δρομολογίων.

Ἐκτὸς τῶν 5 ιαπωνικῶν ἀεροσκαφῶν ἡ «Ολυμπιακή» ἥγορσε καὶ δύο γέα ἀεροσκάφη τύπου «Σκάϊβαν», χωρητικότητος 18 ἐπιβατῶν, ταχύτητος 305 χιλιομέτρων ὡριάιως καὶ ἀκτίνος 500 μιλίων, ίκανὰ νὰ

προσεγούνται εἰς μικροὺς διαδρόμους. Τὰ ἀεροσκάφη αὐτὰ θὰ συνδέουν τὰς 'Αθηνὰς μὲ τὰς νήσους Μύκονον, Σκίαθον, Ζάκυνθον, Κεφαλληνίαν καὶ ἐνδεχομένως μὲ ἄλλας νήσους τῆς 'Ελλάδος κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον.

Η ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ

Καὶ ιδού τώρα ἡ διὰ πλοίων ἐπιβατικὴ κίνησις ἡτὶς ἐστημένη κατὰ τὸ 1969 εἰς τὰς νησιωτικὰς ἐκείνας περιοχὰς τῆς 'Ελλάδος, ὅπου θὰ δρομολογηθοῦν τὰ ἀεροσκάφη. Τὰ στοιχεῖα παρεχόμεναν ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας:

- Εἰς τὴν γραμμὴν Δωδεκανήσου διεκινήθησαν 284.501 ἐπιβάται (ἔναντι 224.985 τοῦ 1968).
- Εἰς τὴν γραμμὴν Κρήτης 663.286 (ἔναντι 641.105).
- Εἰς τὴν γραμμὴν Ανατολικῶν Κυκλαδῶν 169.814 (ἔναντι 169.953).
- Εἰς τὴν γραμμὴν Δυτικῶν Κυκλαδῶν 91.249 (ἔναντι 85.336).
- Εἰς τὴν γραμμὴν Μυκόνου — Σάμου 578.813 (ἔναντι 568.655).
- Εἰς τὴν γραμμὴν Χίου - Μυτιλήνης 334.685 (ἔναντι 319.265).

"Ητοι συνολικῶς διεκινήθησαν 2.139.093 ἐπιβάται. Ο θεωρητικὸς στόχος τῆς «Ολυμπιακῆς» (400.000 ἐπιβάται) ἀποτελεῖ περίπου τὰ 17% τῶν συνολικῶν διὰ πλοίων διακινηθέντων ἐπιβατῶν κατὰ τὸ 1969. Θὰ πρόκειται ὅμως περὶ ἐπιβατῶν θέσεων μὲ

τὸ ἀκριβότερον εἰσιτήριον. Αὐτοὺς θὰ στερηθῇ τὸ ἀκτοπλοϊκόν.

Δοθείσης τῆς κατ' ἔτος παρατηρουμένης αὐξήσεως τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως διὰ πλοίων (κατὰ τὸ 1969 ἀνήλθεν εἰς 10% ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ προηγούμενον ἔτος) καὶ τῆς κατὰ πολὺ μικροτέρας διακινήσεως ἐπιβατῶν διὰ ἀεροσκαφῶν τουλάχιστον κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, τὸ ποσοστόν κινήσεως ὅπερ θὰ ἀπορροφηθῇ ὑπὸ τῆς «Ολυμπιακῆς» ἐκ τῆς ἀκτοπλοΐας θὰ είναι μικρὸν εἰς ἀριθμὸν ἐπιβατῶν. Άλλα καὶ διὰ τὰ προσεχῆ ἔτη, ἀν δὲν ἀναπτυχθῇ περαιτέρω ὁ στόλος τῶν ἀεροσκαφῶν — τοῦτο δὲν ἀποκλείεται — τὸ πλοίον φαίνεται ὅτι θὰ ἔξακολουθήσῃ νὰ ἀποτελῇ τὸ μέσον μαζικῆς καὶ εὐθηνοτέρας μεταφορᾶς ἐπιβατῶν πρὸς καὶ ἀπὸ τὴν νησιωτικὴν 'Ελλάδα διὰ τὸ Κέντρον.

'Οπωσδήποτε δόμως ἡ ἀρχικὴ διαπίστωσις τῆς δημοφιλούς διεισδύσεως τοῦ ἀεροπλάνου καὶ εἰς τὰς ἐσωτερικὰς γραμμὰς παραμένει ἀμετακίνητος. Ούδεις γνωρίζει τὶ τὸ μέλλον ἐπιφυλάσσει. Τὸ ἀπὸ τοῦδε ὄργανον δικτυον ἀναπτύξεων τῶν ἀερογραμμῶν πρὸς τὴν νησιωτικὴν 'Ελλάδα δύναται νὰ λεχθῇ ὅτι ἀποτελεῖ καὶ πρόδελεψιν τοῦ κ. Ωνάση ἐπὶ τῆς μελλοντικῆς χρησιμοποίησεως τῶν «Χόβερκραφτς» εἰς ἐνίας γραμμὰς ζωτικού τουριστικού ἐνδιαφέροντος.

Τοῦτο, πράγματι, δὲν πρέπει νὰ ἀποκλείεται, τοσούτον μᾶλλον καθ' ὅσον ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καθωρίσθη ἡδη ὡς κανονισμὸς ἀσφαλείας, τὸν ὅποιον πρέπει νὰ πληροῦν τὰ «Χόβερκραφτς».

K. ΔΟΥΚΑΣ

TSAVLIRIS SALVAGE-TOWAGE LTD.

TOWAGE ANYWHERE IN THE WORLD



REGULAR SALVAGE BASES ON ALL ISLANDS IN THE ATLANTIC, MEDITERRANEAN, RED SEA, INDIAN OCEAN, SINGAPORE AND THE FAR EAST

Representatives in the United Kingdom :

THOS. R. MILLER & SON (SALVAGE AND TOWAGE) LTD. 14/20 ST. MARY AXE, LONDON, E.C.3.

Telephone : 01-283 (Avenue) 4571—Telex : 2-3544 & 261501

Cables : "Mutuality", London, E.C.3., "Triminsur", London, E.C.3.

After Office Hours : Telephone : Billericay (Essex) 3921 & 01-739-2658

UNITED KINGDOM

194/200 Bishopsgate, London, E.C.2

Tel. : 01-283 (Avenue) 4980 & 7734

Tel. : 263468 & 23778

Cables : "Shipmanag", London, E.C.2

After Office Hours — Telephone :

Orpington (Kent) 26885, 01-882

(Foxlane) 1022, 01-590 7482, 727/7987

GREECE

95, Kolokotroni Street, Piraeus

Telephones : 424309, 422225, 470969

Telex : 2338 & 2340

Cables : "Tsavlico" & "Salvetow"

Telephones - after office hours :

670520, 412260 & 670530

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΟΙ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ

"Οσον πάπιτουν τα έκαπερώθεν, παλαιά κτίσματα και όρθουται έτι επιβλητικώτερος δύγκος των επιβατικών σταθμών 'Αγίου Νικολάου', τόσον περισσότερον προβάλλεται ή ανάγκη, όπως η έκμετάλλευσης των προσφερομένων χώρων του «ερινόκερω», μελετήθη θάτις έτι, ίνας άποφευχθούν προχειρότητες, αιτίνες θάτις άποθηκη, έκ των ύστερων, νά έπιανορθωθούν.

Δύναται, συνεπώς, νά υιοθετηθῇ μία έκ των επιβατικών προβαλλομένων άποψεων, καθ' ίη:

● Αι έταιριαι αι όποιαι έχουν τακτικά γραμμάς έξωτερικού πρέπει νά έγκαταστήσουν γραφεία έντος των επιβατικών σταθμών, κατά τὸ πρότυπον τοῦ ἀερολιμένος, πρός πληρεστέραν έξυπηρέτησιν τῶν ταξιδεύοντων.

● Αι αύται έταιριαι πρέπει νά δημιουργήσουν, έντος τῶν σταθμῶν ἀπόθηκας «εντεπόζιτο», ώστε οι επιβάται νά παραδίδουν τὰς ἀποσκευάς τῶν, πρὸ τῆς ἀναχωρήσεώς τῶν διά τοῦ πλοίου.

Τούτο συμβαίνει εἰς πολλούς, προηγμένους λιμένας τοῦ έξωτερικοῦ.

"Άλλα διά νά είναι δυνατή ή λειτουργία γραφείων και ἀπόθηκης «εντεπόζιτο», ἀπαιτεῖται ή παραχώρησις, έκ μέρους τοῦ Ο.Λ.Π., χώρων έντος τῶν σταθμῶν 'Αγίου Νικολάου'.

Πέραν τῶν ἀνωτέρω, τὰ όποια θέτουμεν ὑπ' ὄψιν τῆς διοικήσεως τοῦ Ο.Λ.Π., ἀξίζει νά έπιχειρήσωμε κατωτέρω, μίαν λεπτομερῆ περιγραφήν τοῦ «ερινόκερω», δό όποιος, πλέον, θά δεοπόζη, εἰς τὴν δψιν και τὴν ἐν γένει λειτουργίαν τοῦ πρώτου λιμένος τῆς χώρας.

Οι επιβατικοὶ σταθμοὶ 'Αγίου Νικολάου' ἡρχισαν κατασκευάζονται τὸν 'Ιούνιον τοῦ 1966, ὑπὸ τοῦ ἀναδόχου κ. Σ. Κουλάνδρου, ἀντὶ προϋπολογισθείσης δαπάνης 78.000.000 δρχ., δό όποια δῆμως ὑπερέβη τὸ ποσὸν τῶν 90.000.000 δρχ.

Δυσχερείας ἐνεφάνισεν ή κατασκευὴ τοῦ οἰκοδομήματος. 'Η θεμελίωσίς του, εἰς τὸ εὐαίσθητον ὑπέδαφος τῆς περιοχῆς 'Αγίου Νικολάου', ύπηρξε τὸ μεγαλύτερον ἐμπόδιον, τὸ όποιον, δῆμως, ύπερνική, ύπὸ τῆς 'Ελληνικῆς Εταιρίας Θεμελιώσεων, συνεργασθεῖσης, μόνον διὰ τῆς θεμελίωσιν, μὲ τὸν ἀνάδοχον. Οὕτω, τὸ πρόβλημα τῆς θεμελίωσεως ἔλιθη διά τῆς χρησιμοποίησεως χυτῶν πασάλων, οἱ όποιοι διέτρησαν τὸ κρηπίδωμα και ἀδημούργησαν μίαν, ἐκ τοιμέντου, ισχυράν βάσιν, έντος τοῦ θαλασσίου πυθμένος.

'Ἐπι τῆς βάσεως αὐτῆς στηρίζεται, σήμερον, τὸ «μεγαλήριον» τοῦ όποιου τὸ συνολικὸν μῆκος ἀνέρχεται εἰς 165 μέτρα, τὸ δὲ πλάτος εἰς 50 μ. 'Ἐν τριγωνικὸν κτίσμα τὸ δόποιον διεμορφώθη μεταξὺ τῶν κυρίων σγκῶν τοῦ κτίριου είναι 2.500 τ.μ., συνολικοῦ ἐμβαδοῦ.

Οι επιβατικοὶ σταθμοὶ 'Αγίου Νικολάου' περιλαμβάνουν:

● 'Ισογέιον: 'Εδῶ διεμορφώθησαν χώροι διά μίαν μεγάλην ἀπόθηκην ἐμπορευμάτων διαστάσεων 20 μ. ἐπὶ 162 μ. και μία ἀπόθηκη ἀποσκευῶν διαστάσεων 9 μ. ἐπὶ 70 μ. Εἰς τὸ ίσογέιον, ἐπίσης, θά λειτουργῇ και ἐκτεταμένος χώρος, ὡς χώρος ὑποδοχῆς τῶν ξένων. 'Επερος χώρος, έντος τοῦ ίσογείου, τριγωνικὸν σχήματος και ἐμβαδοῦ 2.500 τ.μ. θά χρησιμοποιήσῃ ὡς μεγάλη ἀπόθηκη.

● 'Ημιόροφος: 'Εδῶ θά έγκατασταθοῦν τὰ γραφεία και αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου, τοῦ 'Ελέγχου Διαβατηρίων και Συναλλάγματος, τοῦ Τελωνείου, ως και ωρισμέναι οὐπηρεσίαι τοῦ Ο.Λ.Π. Αἱ διαστάσεις τῶν χώρων τοῦ ήμιορόφου είναι 162 μ. ἐπὶ 9,5 μ.

● Πρώτος όροφος: 'Εδῶ θά διακινοῦνται οἱ ἀποεπιβίδαζομενοι. Εἰς τὰ δύο ἄκρα τοῦ ὄρφου δύο μεγάλαι αἴθουσαι ἀναμονῆς, θά λειτουργούν, διαστάσεων 16 μ. ἐπὶ 35 μ. ἐκάστη. Τρίτη, μεγάλη αἴθουσα, διὰ τὴν τελωνειακὴν ὑπηρεσίαν, διαστάσεων 20 μ. ἐπὶ 85 μ. θά λειτουργῇ εἰς τὸ μέσον τοῦ πρώτου ὄρφου. Εἰς τὸν ίδιον όροφον θά έγκατασταθοῦν και καταστήματα πωλήσεως ἀναμνηστικῶν κλπ.

● Δεύτερος όροφος: 'Εδῶ θά λειτουργοῦν πολυτελές ἐστιατόριον και σάνκ μπάρ.

'Εξωσται ἀπόχαιρετισμοῦ, πέρι οἱ ὀλοκλήρου τοῦ β' ὄρφου, θά έξυπηρετοῦν ἑκείνους οἱ όποιοι θά συνοδεύνουν τοὺς ἀναχωροῦντας ή θά ὑποδέχωνται τοὺς ἀφικούμενους. Κυλίομεναι κλίμακες θά έξυπηρετοῦν τοὺς ἐπιβάτας κατά τὴν ἄνοδον και κάθοδον τῶν ἀπό τοῦ ίσογείου εἰς τὸν πρώτον όροφον και ἀντιστρόφως.

Είναι γεγονός οτι οι επιβατικοὶ σταθμοὶ 'Αγίου Νικολάου είναι τὸ μεγαλύτερον, τεχνικὸν ἔργον, τὸ όποιον κατεσκευάσθη εἰς τὸ λιμένα, κατά τὴν τελευταίαν δεκαετίαν. Κυρίως, ἀδημούργηση, διὰ νά συμβάλῃ εἰς τὴν ἔξυπηρετήσιν τῆς τουριστικῆς κινήσεως. Θά συμβάλῃ ὅμως;

'Ἐν τῷ μεταξύ, δο Ο.Λ.Π. θά κατασκευάσῃ οἱ Κύπροι και τὴν ἔπειτα, ἀπίβατικὸν σταθμόν, κυρίως ἀπόθηκευτικὸν χώρους, πλησίον τοῦ 'ερινόκερω'. Θά είναι και τὸ νέον κτίσμα, παρόμοιον μὲ τὸ ἀποπερατωθέν, διαστάσεων πλάτους 50 μ. και μήκους 100 μ.

Τὰ ἔγκαίνια τῶν επιβατικῶν σταθμῶν 'Αγίου Νικολάου θά γίνουν μετά πάσης ἐπισημότητος, λίαν προσεχῶς.

'Αρχικῶς, προεβλέπετο νά είναι πλήρως ἀπόπετρατομένος, τὸν παρελθόντα 'Οκτώβριον, δὲλλ' ἐσημειώθη ὀλιγόμονος καθυστέρησης, λόγω δυσχερείων, τεχνικῆς φύσεως. Εἰς ἑκ τῶν λόγων τῆς καθυστέρησες ὑπῆρξε και ή ἔκ τῶν ὑστέρων, διαπιστωθείσα ἀνάγκη, ἐνισχύσεως τῶν ὑποστηλωμάτων, ἐπὶ τῶν όποιων στηρίζεται τὸ ὅλον οἰκοδόμημα.

ΤΑ ΨΥΓΕΙΑ

'Εκπρόσωποι δόλατικοι οἶκοι ἐπεσκέφθησαν τὸν γενικὸν διευθυντὴν τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Θεμ. Σάβδαν και συνεζήτησαν μετ' αὐτοῦ τὸ θέμα τῆς ἔγκαταστασεως, εἰς τὸν λιμένα, ψυκτικῶν χώρων, διὰ τὴν λιμένα, καθημερινῶν και εύπαθων, κυρίως, προϊόντων κρέατων και εύπαθων, κυρίως, προϊόντων.

Δέν γνωρίζουμεν τί ἀκριβῶς συνεζητήθη μεταξὺ τῶν ξένων και τοῦ κ. Σάβδα. Γνωρίζομεν, δῆμως, διά τοῦ Ολλανδοὶ ἐφύγουν μὲ τὴν ἐντύπωσιν διά πρέπει νά ἐπανέλθουν, ἐπὶ τοῦ θέματος μὲ συγκεκριμένας προτάσεις.

'Ο 'Οργανισμὸς ἔχει ήδη ἐγγράψει εἰς τὰς ἐπενδύσεις του ἐν σοφαρὸν κοινύλιον, τῆς τάξεως τῶν 25.000.000 δρχ., διὰ τὴν

δημιουργίαν, υπ' αὐτοῦ, μικρῶν, ψυκτικῶν θαλάσσων, εἰς τὸν λιμένα τοῦ Κερατσινοῦ. Οὔτω, θά ἀντιμετωπισθῇ ἐπαρκῶς προώθησις, εἰς τὴν κατανάλωσιν, κατεψυγμένων προϊόντων. Κατά τὰ συνέπειαν οἱ ξένοι δέν έχουν θέσιν εἰς τὴν σχετικὴν προσπάθειαν, τοσσύτω μᾶλλον, καθ' όσον και οἱ 'Ελληνες βιομήχανοι ψύχους ἀνεκοίνωσαν διά θά ἐπεκτείνουν τὰς ψυκτικάς τῶν ἀποθήκας, διὰ νά καλύψουν ἐνα τονάζ 25.000 τόνων.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ

Και πάλιν ηγέημένη ύπηρξεν ή κίνησις τοῦ λιμένος Πειραιώς, κατά τὸν 'Ιανουαρίον. Συμφώνως, πρὸς τὰ σχετικά στοιχεῖα τοῦ Ο.Λ.Π.:

● Κατέπλευσαν 1.245 πλοῖα, κ.ο.χ. 1.607.977, ἔναντι 1.211 πλοίων, κ.ο.χ. 1.487.498 τοῦ 'Ιανουαρίου 1969. Εισῆλθον εἰς τὰς δεξαμενὰς τοῦ Ο.Λ.Π. 48 πλοῖα, δόλικῆς χωρτικούτης 133.478 κόρων, ἐνώ ἔχρησηθη ὅσωρ εἰς πλοῖα και λοιπά πλωτά μέσα 44.200 κυβ. μέτρα, ἔναντι 40.886 κυβ. μέτρα τοῦ ἀντιστοίχου 'Ιανουαρίου.

● Φορτεξεφορτώθησαν εἰς τὸν λιμένα, 589.041 τόνων ἐμπορευμάτων, ἔναντι 564.410 τόνων τοῦ 'Ιανουαρίου 1969. 'Εκπός τῶν ἀντέρω ἐμπορευμάτων εἰσήχθησαν εἰς τὸ διύλιστριά 182.961 τόνων, ἀργού πετρελαίου και λοιπῶν πετρελαιοειδῶν.

● Διεικήθησαν, συνολικῶς, 165.198 ἐπιβάται, ἐκ τῶν όποιων 15.689 έξωτερικοῦ και 149.509 έσωτερικοῦ, ἔναντι 143.360 ἐπιβατῶν τοῦ 'Ιανουαρίου 1969 ἐκ τῶν όποιων 13.596 έξωτερικοῦ και 129.764 έσωτερικοῦ.

ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΑ

'Υπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. διευκρινίζεται οτι ή διά προγενεστέρας πράξεως του καθορισθείσα εἰναία τιμὴ έκ 200 δρχ. διὰ τὴν ἔργασίαν ποτοεκφορτώσεως σιδήρου ἐν γένει, κορμῶν δένδρων και δεμάτων ξυλείας κομιζομένων ἐκ τοῦ έξωτερικοῦ εἰς ύπερβαρα κόλλας, ἀπὸ κύτους μέχρι και τῆς παραλαβῆς αὐτῶν ἀπ' εύθειας ἐκ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου (ἀμεσος παραλαβή) ή μέσω προκυμαίας, ἐπιμερίζεται κατά στάδιον ἔργασίας και ύποχρέουν ὡς κάτωθι:

α) Διὰ τὸ στάδιον ἔργασίας κύτους δρχ. 50.

β) Διὰ τὸ στάδιον ἔργασίας S.P. δρχ. 84.

γ) Διὰ τὸ στάδιον κομιστικῆς ἔργασίας δρχ. 66.

'Η ώς ἀνω καθοριζομένη τιμὴ τῶν δρχ. 66 διὰ τὸ στάδιον τῆς κομιστικῆς ἔργασίας θά ισχύη και διὰ τὰς περιπτώσεις εἰσπράξεως κομιστικῶν δικαιωμάτων ἐπὶ τυχὸν γενομένων ἀποταμιεύσεων τῶν ἐν λόγῳ ἐμπορευμάτων.

'Η ισχύς τῆς ἀποφάσεως ταύτης ἀναπρέχει ὅπο τὸν χρόνον καθ' ὃν ἐτέθη εἰς ἐφαρμογήν ή προγενεστέρα υπ' ἀριθ. 926/21. 10.69 πρᾶξις τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ο.Λ.Π.

J. LEETE & SON (Cargo Superintendents) Ltd.

L O N D O N

LONDON HOUSE CRUTCHED FRIARS, LONDON E.C. 3

ADD. TELEPHONE No. ROYAL 6401 (10 LINES)

TELEGRAPHIC ADDRESS TO READ "SEABURDOCK" LONDON TELEX 25940

STEVEDORING & TALLYING K.Α.Π.

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς τὸν κυριωτέρους λιμένας

Διευθύνεται προσωπικῶς ὅπο τοῦ "Ελλήνος

Κου ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ

Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη κατάρτισίν του εἰς τὰ

Ναυτιλιακὰ ζητήματα.

ΠΕΡΙΜΕΝΟΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΒΑΡΒΑΡΟΥΣ



ΤΑ ΣΗΜΕΙΑ τῶν καιρῶν μᾶς ἀξιώνουν νὰ προσέλθουμε σ' ἓνα ἀκόμη σεμινάριο, καὶ μάλιστα ἐπιτακτικό. Θέμα μας, κάποιων εὐρότερη καὶ κάπως φιλοτιμώτερη μελέτη, μὲ ἀντικειμενικὸν σκοπὸν τὴν προστοιχία τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς σήμην θάλασσα.

Τὰ στοιχεῖα ποὺ θὰ ἐπικλέσθομε, δὲν θὰ είναι ἄλλα ἀπὸ δύο τύπων μᾶς προσφέρει ἡ γνῶση: μικρὸς μὲ τὴν τέλην καὶ τὴν ἐπιστήμην. Αὐτά, εὐτυχῶς, είναι ἔφθονα καὶ προσφέρονται μὲ ἀπλογερία, ώστε νὰ ἔχουμε πάλι τὴν ὀλοκλήρωσιν αὐτὸν τοῦ σκοποῦ.

Πολλὰ εἰπώθηκαν καὶ περισσότερα, καθημερινά, λέγονται γιὰ τὴν πρόσδοτο τῶν τηλεπικοινωνιῶν. Πολλά, ἀκόμη, ἔχουμε τὸ δικαίωμα, νὰ ἀνημένουμε, στὴν πλευρὰ κύτη, βραχίδιαντος στὶς ἐκπληκτικές ιδεώτητες τῶν ηλεκτρονίων, τοῦ θυματιστοῦ αὐτοῦ κλάδου τῆς ηλεκτροκήπης ἐπιστήμης. Ήδη ἡ πρόσδοτος δὲν παραλληλίζεται μὲ τὰ ἄλλα τεχνικὰ καὶ ἐπιστημονικὰ ἐπιτεύχητα. Κάθε μέρα ἔχουμε πάλι τὴν ὀλοκλήρωσιν αὐτοῦ τοῦ σκοποῦ.

Ποιός ἔχει, ἀδεὶ καὶ λίγα χρόνια, τὴν τηλεπικοινωνία μέσῳ δορυφόρου. Ποιός ἔχει τὰ φραγτὰ τηλέφωνα, τὴν τάξην, ποὺ ἔχουμε πάλι τὸ κοινωνιολόγο ἀπὸ ἀποτάσσεις τριάντα καὶ ἀκόμη μιλίων. Ποιός ἔχει τὴν ἀκτινοβολία ἔπιρημάτων σὲ πλευρὰς συγχρητικές, δὲν τύπων ἐπέρχονται γιὰ νὰ ἀχρηστεύσουν κάθε ἄλλο προγράμμα σύστημα, μὲ τὸν πλουτισμὸν συγκοτήτων καὶ πολλαπλασιασμὸν τῶν ἀποτάσσεων ποὺ ἔχουν πρατεύσθων. Λέγεται, πότε τύπων στὴν Ιαπωνία σκηνώντας τὸν τηλεοράσσεις στὸ μέγαθος ὠρολογίου χειρὸς καὶ μηχανητῶν ποὺ τὰ κοινὰ τῶν απέριτων, χωρὶς νὰ διατεροῦν σὲ ἀπόδοσις. Γιατὶ νὰ μὴ τὸ πιστέψουμε;

Μὲ λίγας κοινότητες, τὸ θέμα τηλεπικοινωνίας πρόσχεται ἀφάνταστο. "Ομως, τὸ ηλεκτρόνιο δὲν περιορίζει μόνο ἐκεὶ τὶς προσφορές του. Αὐτὸν ποὺ οντοτάξιος στὶς μέρες μας αὐτοματισμό, ἐκεὶ στηρίζεται καὶ ἀπὸ ἐκεῖ ἀντιτελεῖται τὰ ὅπλα τῶν τηλεφόρων.

Μέγχ μέρος αὐτῶν τῶν δύοντων προσφέρεται στὴν Ναυτιλία, στὸ πλοίο. Η παραμερίζεται μὲ αὐτὰ διὰ μόνο ἀκάμπτος τοῦ ἀνθρώπου, ἀλλὰ καὶ ἡ σοφία του. Πλούτιζονται τὰ δραγματά τῆς γέφυρας καὶ τὴν μηχανήν, σὲ βαθὺ μέρος τηλεοράσσεις. Τὸ περιστατικό τοῦ ἀνθρώπου στὰ πλεύσμενα, περιορίζεται.

Καὶ ίδοι τὸ θέμα: Ἐνῷ γιὰ δύο καταπινόματε, ἐνῷ δύο ἀπλοποιοῦμεντα: στὴν ναυτικὴ βιομηχανία, καρικιαὶ σκέψη δὲν διαθέτουμε καὶ στὸ θέμα τῆς προστοιχίας τῶν ἀνθρώπων στὶς δύοκλασις στηγμές. Καὶ, δυστυχώς, αὐτές δὲν ἀπολεῖπουν.

Τὰ γεγονότα ἐπικλέσιμα, χωρὶς νὰ ἔχω καὶ τὴν διάθεσις νὰ διαχειλιθῶ μὲ τὰ αἴτια. Γεγονότα δὲ ἔχουμε πολλὰ καὶ τίποτα δὲ μᾶς πείσει πώς είναι τὰ μοναδικὰ ἡ τελευτική. Η παρακολουθοῦμε δράματα, ποὺ ποὺ διαφωνοῦν μὲ τὰ ἐπιστημονικὰ καὶ τεχνικὰ ἐπιτεύχηματα ποὺ ἀναφέρουμε. Προγραμμούν καὶ αὐτὰ μὲ τὴν διὰ αὐτολογία καὶ μὲ τὰ ίδια... ἀλμυτά. "Ωστε:

Τὰ σημεῖα τῶν καιρῶν ἐπιβάλλουν νὰ συγκροτηθῇ ἔνα ἀλλο σεμινάριο. Μιὰ ματιὰ χρειάζεται καὶ πρὸς τὰ ἐκεῖ.

Μετὰ τὸ ραντάρ, τὶς γυροποιίες, τὰ βυθόμετρα, τὸ πηγάδιο καὶ ἔνα σωρὸ δάλας ἐπινοήσεις καὶ ἐφαρμογές, δὲν θὰ ἔται ἀνώφελο, δὲν δίνουμε τὴν προσοχὴ μας καὶ στὰ σωσίδια μέσω τῶν ἀμφιδίων ἀνθρώπων. Μή μοι πῆγε πῶς φροντίζουμε καὶ γι' αὐτά. Εκτός, δὲν φροντίζεται σημαντικὸν μαλέτες καὶ δημοσιεύματα, δημοσιεύματα σὲ δημιουργίας στὴν περιφέρεια, μέσω της οποίας τὰ καταγραφόμενα σὲ δημιουργίας στὴν περιφέρεια, πρακτικά, σοφά καὶ χρησιμάτωτα, βέβαια, ἀλλὰ ποὺ μαζί μ' αὐτὰ μηδὲ προσφέρουν γίγαντις νοστικήγεια παλιόντων ἐποχήν, ἐποχήν τοῦ «Τίτανος» καὶ τῆς «Πρυγκίπισσας Μανυφάλας». Ποὺ ἔκαναν ταναταναένουν στὴν μνήμη μας τὶς περιγραφὲς τοῦ Βάρου μὲ τὸν «Σανασλόβη» καὶ τὸν «Δεκαπεντατέτη πλοιαρχοῦ».

Ανημιρισθήτηκε, πολὺ χρήσιμο εἶναι νὰ κατέχουμε οἱ ναυτικοὶ καὶ οἱ πλοιαρχοὶ ίδιαίτερα, δὲν πρέπει νὰ πίνουν οἱ ναυαγοὶ θαλασσινὸν νερό, νὰ ξέρουν δὲι εἶναι προτιμώτερο νὰ χρησιμοποιοῦνται τὰ πανιά γιὰ σκέπασμα ἀντὶ ιστίων, σὰν βρεθούμε μέσω σὲ βάρκες ναυαγοὺς σὲ φυγροὺς καρπούς. Νά ξέρουν πότη τροφὴ καὶ πόσο πόσιμο νερό είναι ἀπαραίτητο καθημερινά. Νά μποροῦν νὰ ἀποφένουν τὰ κρυοπλήκτωτα, τὶς ἐφιδρώσεις, ἀλλὰ καὶ τὴν τηλεπικοινωνίαν, συνηθέστερο φαινόμενο, ἀκόμη καὶ σὲ παλιότερης ναυτικούς, σὰν βρεθούμε μὲ βάρκες παραχωμένους στὰ κόμματα.

Ἐπιτρέφεται μου, δημος, νὰ μὴ θεωροῦ δῆλα αὐτὰ ἀρκετά, δὲν ἔται: 1970, ἔτσι καὶ ἀν μελέτες καὶ διατριβές τέτοιας μεταφρασμένες ἀπὸ ἀγγλικὰ πρωτότυπα, ἔχουν τὴν ἀξίωμα σε διαχειμοῦ καὶ μεγαλυτέρας προσοχής. Γιατὶ στὸ 1970, ἀπὸ τὸν Λευκὸ Οἴκο γίνονται: συνομιλίες μὲ στρατηγούς πάνω στὸ Φεγγάρι, σὲ ἀπόστασις, δηλαδή, 300 χιλ. χλιδιοτέρων, πράγμα ποὺ δὲν κατέφερν καὶ πετύχουν οἱ ναυτικοὶ τοῦ «Κέσ» καὶ τοῦ «Ιατρίδη», στὰ πενήντα χλιδιοτέρων μόνο. Μὲ σκάφηνδρα ἔξησηρά λειτουργία τὴν ζωὴν τους οἱ ἀστροναῦτες καὶ μὲ τεχνητὸ δέμυγνον, διασχίζοντας τὴν τεράπονη διαδρομή μὲτο πρωτόφρον τὸ κενὸ διάστημα. «Ενὸς χλιδιοτέρων, δημος, διαδρομή, στάθηκε μοιράται γιὰ τὸ πλήρωμα τοῦ πλοίου»: «Ακροτήρι», ἔχω ἀπὸ τὴν Κωνσταντζα, Καὶ δημος, κάποιος καταλλήλος σκάφηνδρο θὰ μποροῦσε νὰ ἐπινοηθῇ μὲ τὶς συμμετρικές μας γνῶσεις, διότε νὰ γλύτωναν καὶ ἐκεῖνοι:

Καθημερινά διατάξιμα στὰ «Νέα καὶ τὰ Περιφέργα» καὶ ποὺ δὲν είναι καθόλου περίεργα, γιὰ σωσίδιας βάρκες ἀπὸ καυστούς καὶ πλαστικούς όλες διάφορας, ποὺ μποροῦν νὰ δεγχούν πολλές δεκάδες ἀνθρώπων. Ποὺ τοῦς ἔξεισαν διάλογοις δὲν κύματα, βροχές καὶ ἀνέμους. Ποὺ τοῦς ἔξεισαν διάλογοις δὲν κύματα, τὴν γεφύραντας τροφήν, νερού καὶ φρεμάτων. Αὐτά, δημος, μόνο τὰ διαβάζουμε, τὰ πιστεύουμε ἀπόλυτα, ἀλλὰ κατόπιν τὰ κατατάσσουμε στὰ παραμύθια καὶ στὰ ἀντίκτητα καὶ στὰ ἄνευ ἀνέρεστα.

Μὲ κάπι τέτοια, τὸ λοιπόν, ἔτσι καὶ θεωροῦμεν παραμύθια, θὰ μποροῦσε νὰ ἀπαγγελθῇ κάπως καὶ τὸ ἐπιτεύχημα σεμινάριο. Τὸ λέμε δὲ ἐπιτακτικό, γιατὶ παραδηλώηται μὲ διῆγη τὴν πρόσδοτο, τὴν τεχνική, τὴν ἐπιστημονική καὶ τὴν ἀνθρωπιστική. Τὸ δὲ πρόχειρο χρονογράφημα, δὲν δικαιούται νὰ προσφέρῃ τέτοιο διάχρονος. Καταλήγοντας, δημος, λέγω μόνο τοῦτο:

Μή περιμένουμε νὰ δοῦμε τὶς κάνουν οἱ ἀλλοί. Μήν ἀναπτυξάστε στὴν δικαιολογία, δὲι, μιὰ καὶ κανεὶς ἀλλοὶ δὲν ἔνησυχει, δὲι μὴ πονεφραδοῦμε σῆσε ἡμεῖς, περιορίζομενοι στὰ μακάρια ΛΑΓ·Μ·ΜΗΟΤΣ, στὰ σωσίδια μὲ τὰ φελλά, στὰ ἔκ τοῦ σεμινάριου. Τὸ δὲ πρόχειρο χρονογράφημα, δὲν δικαιούται νὰ προσφέρῃ τέτοιο διάχρονος. Καταλήγοντας, δημος, λέγω μόνο τοῦτο:

Μή περιμένουμε νὰ δοῦμε τὶς κάνουν οἱ ἀλλοί. Μήν ἀναπτυξάστε στὴν δικαιολογία, δὲι, μιὰ καὶ κανεὶς ἀλλοὶ δὲν ἔνησυχει, δὲι μὴ πονεφραδοῦμε σῆσε ἡμεῖς, περιορίζομενοι στὰ μακάρια ΛΑΓ·Μ·ΜΗΟΤΣ, στὰ σωσίδια μὲ τὰ φελλά, στὰ ἔκ τοῦ σεμινάριου. Τὸ δὲ πρόχειρο χρονογράφημα, δὲν δικαιούται νὰ προσφέρῃ τέτοιο διάχρονος. Καταλήγοντας, δημος, λέγω μόνο τοῦτο:

Μή περιμένουμε νὰ δοῦμε τὶς κάνουν οἱ ἀλλοί. Μήν ἀναπτυξάστε στὴν δικαιολογία, δὲι, μιὰ καὶ κανεὶς ἀλλοὶ δὲν ἔνησυχει, δὲι μὴ πονεφραδοῦμε σῆσε ἡμεῖς, περιορίζομενοι στὰ μακάρια ΛΑΓ·Μ·ΜΗΟΤΣ, στὰ σωσίδια μὲ τὰ φελλά, στὰ ἔκ τοῦ σεμινάριου. Τὸ δὲ πρόχειρο χρονογράφημα, δὲν δικαιούται νὰ προσφέρῃ τέτοιο διάχρονος. Καταλήγοντας, δημος, λέγω μόνο τοῦτο:

Μή περιμένουμε νὰ δοῦμε τὶς κάνουν οἱ ἀλλοί. Μήν ἀναπτυξάστε στὴν δικαιολογία, δὲι, μιὰ καὶ κανεὶς ἀλλοὶ δὲν ἔνησυχει, δὲι μὴ πονεφραδοῦμε σῆσε ἡμεῖς, περιορίζομενοι στὰ μακάρια ΛΑΓ·Μ·ΜΗΟΤΣ, στὰ σωσίδια μὲ τὰ φελλά, στὰ ἔκ τοῦ σεμινάριου. Τὸ δὲ πρόχειρο χρονογράφημα, δὲν δικαιούται νὰ προσφέρῃ τέτοιο διάχρονος. Καταλήγοντας, δημος, λέγω μόνο τοῦτο:

Μή περιμένουμε νὰ δοῦμε τὶς κάνουν οἱ ἀλλοί. Μήν ἀναπτυξάστε στὴν δικαιολογία, δὲι, μιὰ καὶ κανεὶς ἀλλοὶ δὲν ἔνησυχει, δὲι μὴ πονεφραδοῦμε σῆσε ἡμεῖς, περιορίζομενοι στὰ μακάρια ΛΑΓ·Μ·ΜΗΟΤΣ, στὰ σωσίδια μὲ τὰ φελλά, στὰ ἔκ τοῦ σεμινάριου. Τὸ δὲ πρόχειρο χρονογράφημα, δὲν δικαιούται νὰ προσφέρῃ τέτοιο διάχρονος. Καταλήγοντας, δημος, λέγω μόνο τοῦτο:

Μή περιμένουμε νὰ δοῦμε τὶς κάνουν οἱ ἀλλοί. Μήν ἀναπτυξάστε στὴν δικαιολογία, δὲι, μιὰ καὶ κανεὶς ἀλλοὶ δὲν ἔνησυχει, δὲι μὴ πονεφραδοῦμε σῆσε ἡμεῖς, περιορίζομενοι στὰ μακάρια ΛΑΓ·Μ·ΜΗΟΤΣ, στὰ σωσίδια μὲ τὰ φελλά, στὰ ἔκ τοῦ σεμινάριου. Τὸ δὲ πρόχειρο χρονογράφημα, δὲν δικαιούται νὰ προσφέρῃ τέτοιο διάχρονος. Καταλήγοντας, δημος, λέγω μόνο τοῦτο:

Μή περιμένουμε νὰ δοῦμε τὶς κάνουν οἱ ἀλλοί. Μήν ἀναπτυξάστε στὴν δικαιολογία, δὲι, μιὰ καὶ κανεὶς ἀλλοὶ δὲν ἔνησυχει, δὲι μὴ πονεφραδοῦμε σῆσε ἡμεῖς, περιορίζομενοι στὰ μακάρια ΛΑΓ·Μ·ΜΗΟΤΣ, στὰ σωσίδια μὲ τὰ φελλά, στὰ ἔκ τοῦ σεμινάριου. Τὸ δὲ πρόχειρο χρονογράφημα, δὲν δικαιούται νὰ προσφέρῃ τέτοιο διάχρονος. Καταλήγοντας, δημος, λέγω μόνο τοῦτο:

Μή περιμένουμε νὰ δοῦμε τὶς κάνουν οἱ ἀλλοί. Μήν ἀναπτυξάστε στὴν δικαιολογία, δὲι, μιὰ καὶ κανεὶς ἀλλοὶ δὲν ἔνησυχει, δὲι μὴ πονεφραδοῦμε σῆσε ἡμεῖς, περιορίζομενοι στὰ μακάρια ΛΑΓ·Μ·ΜΗΟΤΣ, στὰ σωσίδια μὲ τὰ φελλά, στὰ ἔκ τοῦ σεμινάριου. Τὸ δὲ πρόχειρο χρονογράφημα, δὲν δικαιούται νὰ προσφέρῃ τέτοιο διάχρονος. Καταλήγοντας, δημος, λέγω μόνο τοῦτο:

Μή περιμένουμε νὰ δοῦμε τὶς κάνουν οἱ ἀλλοί. Μήν ἀναπτυξάστε στὴν δικαιολογία, δὲι, μιὰ καὶ κανεὶς ἀλλοὶ δὲν ἔνησυχει, δὲι μὴ πονεφραδοῦμε σῆσε ἡμεῖς, περιορίζομενοι στὰ μακάρια ΛΑΓ·Μ·ΜΗΟΤΣ, στὰ σωσίδια μὲ τὰ φελλά, στὰ ἔκ τοῦ σεμινάριου. Τὸ δὲ πρόχειρο χρονογράφημα, δὲν δικαιούται νὰ προσφέρῃ τέτοιο διάχρονος. Καταλήγοντας, δημος, λέγω μόνο τοῦτο:

Μή περιμένουμε νὰ δοῦμε τὶς κάνουν οἱ ἀλλοί. Μήν ἀναπτυξάστε στὴν δικαιολογία, δὲι, μιὰ καὶ κανεὶς ἀλλοὶ δὲν ἔνησυχει, δὲι μὴ πονεφραδοῦμε σῆσε ἡμεῖς, περιορίζομενοι στὰ μακάρια ΛΑΓ·Μ·ΜΗΟΤΣ, στὰ σωσίδια μὲ τὰ φελλά, στὰ ἔκ τοῦ σεμινάριου. Τὸ δὲ πρόχειρο χρονογράφημα, δὲν δικαιούται νὰ προσφέρῃ τέτοιο διάχρονος. Καταλήγοντας, δημος, λέγω μόνο τοῦτο:

Μή περιμένουμε νὰ δοῦμε τὶς κάνουν οἱ ἀλλοί. Μήν ἀναπτυξάστε στὴν δικαιολογία, δὲι, μιὰ καὶ κανεὶς ἀλλοὶ δὲν ἔνησυχει, δὲι μὴ πονεφραδοῦμε σῆσε ἡμεῖς, περιορίζομενοι στὰ μακάρια ΛΑΓ·Μ·ΜΗΟΤΣ, στὰ σωσίδια μὲ τὰ φελλά, στὰ ἔκ τοῦ σεμινάριου. Τὸ δὲ πρόχειρο χρονογράφημα, δὲν δικαιούται νὰ προσφέρῃ τέτοιο διάχρονος. Καταλήγοντας, δημος, λέγω μόνο τοῦτο:

Μή περιμένουμε νὰ δοῦμε τὶς κάνουν οἱ ἀλλοί. Μήν ἀναπτυξάστε στὴν δικαιολογία, δὲι, μιὰ καὶ κανεὶς ἀλλοὶ δὲν ἔνησυχει, δὲι μὴ πονεφραδοῦμε σῆσε ἡμεῖς, περιορίζομενοι στὰ μακάρια ΛΑΓ·Μ·ΜΗΟΤΣ, στὰ σωσίδια μὲ τὰ φελλά, στὰ ἔκ τοῦ σεμινάριου. Τὸ δὲ πρόχειρο χρονογράφημα, δὲν δικαιούται νὰ προσφέρῃ τέτοιο διάχρονος. Καταλήγοντας, δημος, λέγω μόνο τοῦτο:

Μή περιμένουμε νὰ δοῦμε τὶς κάνουν οἱ ἀλλοί. Μήν ἀναπτυξάστε στὴν δικαιολογία, δὲι, μιὰ καὶ κανεὶς ἀλλοὶ δὲν ἔνησυχει, δὲι μὴ πονεφραδοῦμε σῆσε ἡμεῖς, περιορίζομενοι στὰ μακάρια ΛΑΓ·Μ·ΜΗΟΤΣ, στὰ σωσίδια μὲ τὰ φελλά, στὰ ἔκ τοῦ σεμινάριου. Τὸ δὲ πρόχειρο χρονογράφημα, δὲν δικαιούται νὰ προσφέρῃ τέτοιο διάχρονος. Καταλήγοντας, δημος, λέγω μόνο τοῦτο:

Μή περιμένουμε νὰ δοῦμε τὶς κάνουν οἱ ἀλλοί. Μήν ἀναπτυξάστε στὴν δικαιολογία, δὲι, μιὰ καὶ κανεὶς ἀλλοὶ δὲν ἔνησυχει, δὲι μὴ πονεφραδοῦμε σῆσε ἡμεῖς, περιορίζομενοι στὰ μακάρια ΛΑΓ·Μ·ΜΗΟΤΣ, στὰ σωσίδια μὲ τὰ φελλά, στὰ ἔκ τοῦ σεμινάριου. Τὸ δὲ πρόχειρο χρονογράφημα, δὲν δικαιούται νὰ προσφέρῃ τέτοιο διάχρονος. Καταλήγοντας, δημος, λέγω μόνο τοῦτο:

Μή περιμένουμε νὰ δοῦμε τὶς κάνουν οἱ ἀλλοί. Μήν ἀναπτυξάστε στὴν δικαιολογία, δὲι, μιὰ καὶ κανεὶς ἀλλοὶ δὲν ἔνησυχει, δὲι μὴ πονεφραδοῦμε σῆσε ἡμεῖς, περιορίζομενοι στὰ μακάρια ΛΑΓ·Μ·ΜΗΟΤΣ, στὰ σωσίδια μὲ τὰ φελλά, στὰ ἔκ τοῦ σεμινάριου. Τὸ δὲ πρόχειρο χρονογράφημα, δὲν δικαιούται νὰ προσφέρῃ τέτοιο διάχρονος. Καταλήγοντας, δημος, λέγω μόνο τοῦτο:

Μή περιμένουμε νὰ δοῦμε τὶς κάνουν οἱ ἀλλοί. Μήν ἀναπτυξάστε στὴν δικαιολογία, δὲι, μιὰ καὶ κανεὶς ἀλλοὶ δὲν ἔνησυχει, δὲι μὴ πονεφραδοῦμε σῆσε ἡμεῖς, περιορίζομενοι στὰ μακάρια ΛΑΓ·Μ·ΜΗΟΤΣ, στὰ σωσίδια μὲ τὰ φελλά, στὰ ἔκ τοῦ σεμινάριου. Τὸ δὲ πρόχειρο χρονογράφημα, δὲν δικαιούται νὰ προσφέρῃ τέτοιο διάχρονος. Καταλ

Τό δευτέρων γραμματού. "Η Δυνατή Αγγελοπόδιας. "Λες δεχθή τα συγχρητήρια των ανθρώπων των θαλασσών.

Από τά περιεχόμενά του δεχθήσεις ή ασλίδες της κανονικής των καρβούνων της έταιριας. Σ' αυτήν βλέπεται, όπως από την κίνηση του άφορού και την ξέφρενη την συμμετοχή πολλών δίνεται: στὸν παράγοντα «Ανθρωπος». Για κάθε καρβό δύναρά φέρνεται: τα δύναμα πλοιαρίου, αλλά και μηχανικού, υποπλοιαρίου, β' μηχανικού και ραδιοτηλεγραφητού. Σὲ λίγες γραμμές αυματούνται: πληροφορίες, φυσιολογία και έπαγγελματική προσολήνη, πράγματα πού δύχου μεγάλη σημασία και δι' ανθρωπον, άλλα πρό πάντων διά ναυτικού. Δίδεται: μιά ειδικά σικογενειακού δεζεμένη της «Ολύμπικ Μαριτάξι» και τῶν άνθρωπων της, αφυργλατούνται: δεσμοί έπιγγελματικού και κοινωνικού.

Σὲ ίδιη ασλίδα, άπιστορια διδούλωρο στὴν έλληνική έπαργυρή και στούς ναυτοτόπους μας. Νησιά και ναυτικές πολιτείες. Στὰ λίγα έπαργκακά μπορεῖ να ναυτικός νὰ μάθῃ δι', τὸν ένδιαχρέος: από τὰ ίδιαίτερα νέα της πατρών της Γῆς.

Μὲ μιά φράση, τὴν θυμαστὴν αὐτὴν ξέδοσι οἱ μπορέσσα νὰ τὴν ἀποκαλέσουν «Απάνθισμα ναυτιλικού χρημάτων εἰδήσεων». Εἰδήσεων γεμάτων ζωμού και οδύσια, πού χρέεται διά κάθε ναυτικού νὰ διατάξῃ. Δὲν ξερέψεις τίποτας σὲ κάθε ξέδοσι της, σὲ κάθε φύλλο διακρίνεις τὴν άνθρωπων και τὴν στοργήν τοῦ έργοδοτοῦ πρός τὸν συνεργάτην του, είτε κάτιος κατέχει τὸ φηλότερο σκαλοπάτι τῆς ιεραρχίας, είτε είναι μοδούσος. Στοργὴν ἀδικείστη και τοῦ γιὰ δύος.

Σὲ διό τόπο μικρούς συνηθίζεται: ή ἡ ἡ τι γραφή η και ίδεων και δρόμου. Στὴν παριποτασία, δημιού τοῦ «Δελτίου Ειδήσεων», της «Ολύμπικ Μαριτάξι», τὸ πράγμα θὰ πρέπει νὰ διαφέρει. Θὰ πρέπει νὰ γίνη αντιγραφή. Καὶ έτοι αὐτὸ τὸ τόσο «άνθρωπον» και συμπαθητικὸ δικτυοῦ δὲν είχε «οικογενειακὸ χαρακτήρα», δὲν θὰ διεστάχει νὰ ποι. Έτοι πρέπει νὰ βρεθοῦν κάποιος τρόπος, θωτοῦ νὰ σταλνόνται σάνδιο της «Ολύμπικ Μαριτάξι» πρός δύος τοῦς «Ελληνας ναυτικούς και σὲ κάθε έλληνικὸ ναυτικὸ σπίτι». Ήπειδή, δημοτ., υπάρχουν και ίδια: ναυτιλιακού έταιρικού τοῦ θέρους και τῆς έπιφανειάς τοῦ συγχρονιστοῦ τῶν έταιριῶν τοῦ κ. «Ουάσι,

νομίζου ποὺς θὰ ήταν πολυπλεύρως χρήσιμο και αποκέπιο νὰ πράξουν κι!» αὐτές τὸ ίδιο.

Πολλὰ και μεγάλα ποσά δύχουν κατά καιρούς δικτυνθῆ διά τὴν διαφύτωσιν τῶν νέων και τὴν καθοδοῦν των εἰς τὸν θαλάσσιον στίσιον. Νομίζου, διτὶ τὸ δικτυνθῆντα ποσά και διά τρόπος μὲ τὸν δύοπον διετέλεσαν, δέφεραν μᾶλλον άσημικαντα και ίδιαλγάτες διποτελέσματα, ένα συγχρέσει πρός τις εἰς ξυμφυγούν θύλικον — και λίθιος καπιτοτέρων πληρωμάτων — άναγκας τῆς καθημερινοῦ διογκωμένην Ναυτιλίας μας.

Τὸ «Δελτίον Ειδήσεων», αὐτὸ τὸ μικρὸ δικτυό ποι κρατεῖ στὰ γέρια μου και απολαμβάνω, νομίζου διτὶ έξετέλεσε περισσότερα, γιατὶ μὲ δύο γράφει και μὲ δύο έξαριτερα, ένα συνδυασμῷ μὲ τὶς πλούσιες παρογής τῆς έταιριας πρός τοὺς άνθρωπους της και τὴν στοργὴν της, ητοις ποικιλοτρόπως έξεδηλωθή, τοὺς κρατεῖ MONIMOTΣ και ίδιατακινήτος γιὰ άλλους παιραματισμούς εἰς ίδιας έταιριες. Καὶ διά πρότυτης μονίμου άνθρωπον δυνατικοῦ θεωρεῖ νὰ διποτελῇ και τὸ μαστικὸν άπιτυχίας. Πρίν κλείσω τὴν ασλίδα μου, δρεβέλω μίαν διευκρίνησιν. Ηστέτω μὲ φυκιτισμό, διτὶ μόνοις ἀπό τὴν θάλασσα θὰ δυνηθῇ νὰ ἀντιληφθῇ οικονομική και φυσική δύναμι και νὰ έπιμενω τὸ «Εθνος μας.

Εἰς τριακούσια έκπτωμαρύτα διολλάρια προσέλεπται διά τὸ 1970 η εἰσροή συναλλάγματος ἐκ τῆς δρακτηρίστητος τῆς Ναυτιλίας μας. Ήπι τοῦ ποσοῦ τούτου, μέγχα μέρος προέρχεται: ἀπό τὰ έμβασματα τῶν ναυτικοῦ. Εκ τοῦ ποσοῦ τούτου δὲν πρέπει: ο δι τε ζ ν α δι ο λι λ α ρ ι ο ν νά πάνη σὲ ξένα χέρια. Εννοθει τοὺς Κογκολέξους, τοὺς Τιδονησίους και λοιποὺς Αφροκατάτους ναυτικούς, οι ίδιοιοι εισέβιλον εἰς τὸ έλληνικὸν πλοίον πρός πλήρωσιν τῶν δημιουργηθέντων καινῶν. Αδηρίτος θηλήσεων ή ανάγκη και δι μὲ νομισμῇ ἀπό καινένα, διτὶ είναι: «φθηνοί» και προτιμούνται. Απλός, καλύτερος: ή έλλειψις: έγγυωρων. Τὸ έλληνικό, φυσικό, δημοτ., θὰ πρέπει νὰ τὸ τρόπον «Ελληνας, γιατὶ τότε μόνο θάχη και έννοια και σημασία η παντοτελής κρατική στοργή και προστασία πρός τὴν Ναυτιλίαν. Τὸ Κράτος μὲ τὰ θεσπισμέντα μέτρα, άσφαλτος, θὰ δοιά προσομοιώσουν πρός έπενδυσιν, πρέπει νὰ ἀποδίητη εἰς τὸ σύνολον. "Αν συνέδεσιν κατί: διαφορετικό, θὰ η-

ταιν και οὐτοπία και διαν λόγου η Μπαρέξις τέτοιον δύκου Ναυτιλίας. Νά κτιζουμε, δηλαδή καράδια γιὰ ξένα στομάχια; Άλλα έδιθ θὰ πρέπει νὰ θρηνηθῆ διποτελή και πρός τὴν Κυβέρνησην και πρός τοῦς έφοπλιστές, διτὶ διευνόμειν ήμέρας «Μπούμ» τῶν ναυάλων. Επιδάλλεται: άνοικογενειά. Ήπι τῶν παχειδῶν: άγελάδων δικαϊούται πρωτίστως οι ναυτικοί μας «παχυλής» μερίδος. Καὶ δίκαιον και άνθρωπινον και συμφέρονταν, νομίζου διτὶ αὐτὸς διά τρόπος έξαστοι μεγαλυτέρων μαγνητικήν έλειν.

* * *

Τὰ δύο δέματα διντόπον, πού διλαδή, μὲ γέμισην και πάλι ἀπὸ συνακισθηματισμόν. Τὸ συγκρινόμενον και τὸ συνακισθηματικόν. Τὸ συγκρινόμενον και τὸ συνακισθηματικόν στὴν ναυτική ζωή. Στὶς λίγες τοῦτος γραμμές θεωρεῖται τρία πράγματα. Πράγματα ποι ἔγρα τὰ βλέπει. Τὸ θυγάτης δέμα τῶν άθηνακῶν έφερεις. Τὸ μικρὸ δέμα τῶν άθηνακῶν έφερεις μὲ κατάθλιψη. Τὸ μικρὸ δέμα τῶν άθηνακῶν έφερεις τὸν κατάθλιψη μου. Ο συνδυασμός και τῶν δύο μὲ ξκνε, γιὰ μιά φορά άκομη, νὰ πιστεύω διτὶ ούτε ναυάλων, ούτε θυσίες άγαπημένων ένα θαλάσση συναδέλφων, ούτε επιπόλαικων και ανεδουμένων μιθιστορήματα θὰ μπορέσουν ποτὲ νὰ άναγκάσουν τὸν δρόμο ποι πήραμε και τὴν πορεία, ποι σφάντα τόρα κίνησε μιᾶς δείγμουν.

Δέν μπορούμε νὰ σταματήσουμε, τραβάμε θλιστικῶς μπροστά. Τι πρέπει: νὰ γίνη; Νά κάνουμε «κράτει», γιατὶ ο Ποσειδώνος θύλης νὰ μηδεπικάπτει τόσο σκληρά;

Τούρχει πάντοτε δι κανόνα τῶν άναλογιῶν, δην πιστεύουμε εἰς τοὺς άριθμούς ποι η γλωσσα τους είναι: άλαθητη. Τούρχει και δι κακός ικανος, δην πιστεύουμε στὴν ποδλήψη, η ἀλλοιωσης η κακή δράση, δην θέλεται. Έγω δέμαται και τὸ βάσκυνο «μάτι» και γιὰ νὰ έκανουποιήσωμε δίλει τὰ πλευρές, δέμαται: διτὶ έγγραφων παρι άνεπαρκείας, κοινωνίας «άτζαμοσύνης» τῶν ναυανελθόντων εἰς τὰς γεφύρας — κι! Ίσως κατό νὰ βραβίνη περισσότερο — άφοι γράφτηκε άπο άνθρωπος άρμοδιος και άριστος περὶ τὴν τέληνη τῆς ναυαπλίους. Ήπιτως, διτὶ η άνωμαίνη, τὰ καράδια μας θὰ συναγένουν τὴν μάχην, τὰς λαζαρίτες μας θὰ συναγένουν τὴν θαλασσήν της ναυαπλίους.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

RIVER PLATE SHIPPING AND TRADING AGENCY Ltd



15/18 LIME STREET - LONDON E.C. 3

CABLE ADDRESS: PLATASHIP LONDON E.C. 3
TELEPHONE : MANSION HOUSE 23121/4
TELEX : 261619

CHARTERING INSURANCE & BUNKERING BROKERS

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: ΜΑΡΙΟΣ & ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΟΜΕΝΩΝ ΕΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙ ΝΑΥΑΓΙΟΥ

B'

ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΕΣ ΠΕΡΙΣΥΛΛΟΓΗΣ

Έάν είναι γνωστή ή υπαρκής ξηράς εις άποστασιν δυναμένην εύκλωλας νά διανυθή και υφίσταται έπαρκης ποσότης ποσίμου υδατος διά τὸν προβλεπόμενον χρόνον διαδρομῆς, τότε ή λέμβος δέον νά πλεύσῃ κατευθυνούμενη πρὸς αὐτήν. Έάν, αντιθέτως, τὸ ναυάγιον ἔλαβε χώραν ἐν μέσῳ ωκεανῷ και ή υφίσταμένη ποσότης ποσίμου υδατος είναι άνεπαρκής, είναι τὰ προτιμότερον νά ἀφένομεν εἰς τὸν ἑκτεπομόν, ίδιως δὲ ὅταν ὑπάρχουν βάσιμα δεδομένα διτὶ ή θέσης μιας ἔχει καταστῆ γνωστή εἰς σταθμούς ξηρᾶς ή πέριξ πλοία ἐκ τῶν ἀναφερθέντων γεγονότων η τῶν μεταδοθέντων στιγμάτων κατὸς τῆς προγνηθείσας τοῦ ναυαγίου δρασ. Ή θέσης ἑκτεπούσης λέμβου διανυται εύκλωλας νά ἑκτημθῇ, υπολογίζομένης τῆς δυνάμεως και κατευθύνσεως τῶν πνεύμων ἀνέμων και τῆς φορᾶς και ταχύτητος υφίσταμένων τυχόν ρευμάτων, ἐνῷ λέμβος ιστιοπλούσα η κωπηλαστοῦσα διευρύνει τὴν περιοχὴν ἐρεύνης.

ΠΡΟΚΛΗΣΙΣ ΠΡΟΣΟΧΗΣ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ "Η ΥΠΕΡΙΠΤΑΜΕΝΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Καὶ ἐν πολέμῳ ἀκόμη, ὅτε ή προσοχὴ τῶν ὀπτήρων είναι ἔξαιρετικῶν τεταμένη, ὑπῆρξαν πολλαὶ περιπτώσεις καθ' ἄς χρωματισταὶ φωτοβολίδες, καπνὸς και πυροτεχνήματα δὲν προεκβάσεων τὴν προσοχὴν και καθ' ἄς πλοιαὶ δέν ἐπεσήμαναν τὴν θέσιν ιστιοπλούσων σωστινῶν λέμβων εἰς λογικήν ἀπόστασιν. Παρὰ ταῦτα, χρωματιστὸς καπνὸς και φωτοβολίδες είναι χρήσιμοι.

Φῶτα τοῦ ἑπτημήλου τοῦ ιστού δέον νά διατίθενται συνεχῶς και νά διατηροῦνται ἐν καλῇ καταστάσει. Ἡλεκτρικοὶ φανοὶ χειρός, ἀπολύτως υδατοστεγεῖς, δέον νά ὑπάρχουν εἰς πάσας τὰς λέμβους. Φανοὶ σημάνσεως, τροφοδοτούμενοι ὑπὸ χειροκινήτου γεννητηρίας είναι προτιμότεροι, διότι δὲν ἔχονται ὅτι τῆς διαφοράς τῶν συστημάτων (μπαταρίων). Είναι γνωστόν, ἔξ αὐλου, ποιας ζημιας υφίστανται οι κοιναὶ μπαταρίαι τῶν φανῶν, δέον διατηροῦνται ὑπὸ συνθήκας μεγάλης υγρασίας.

Τὰ ιστια τῶν λέμβων, δέον ὑπάρχουν, δέον νά είναι κατασκευασμένα ἔξ θέρμης χρώματος ἐρυθροῦ η πορτοκαλοχρόου.

"Ηλιογράφος δυνάμενος νά στρέφεται πρὸς ἀεροσκάφος η πλοιὸν διά τὴν πρόκλησιν τῆς προσοχῆς του, ἀποτελεῖ πολύτιμον σκεύος, δέον δέν υφίσταται και διπέρ καταλαμβάνει ἔλαχιστον χώρον.

"Απὸ ἀέρος η περισσότερον προκαλούμενα τὴν προσοχὴν συσκευή, είναι ὁ «σημειωτής ἵχνους ἐπὶ τῆς θαλάσσης», ρυμουλκούμενος ἀπὸ τῆς πρύμνης (καταλληλότερον μεγέθος είναι τὸ ὑπάρχον εἰς δέματα $\frac{1}{4}$ τῆς λίμπρας). Διαλύεται εἰς τὸ υδωρ ἀφήνων μακρὰν ζωηρὰν ὑποπράσινον φθορίζουσαν γραμμήν. Οι σημειωταὶ ἵχνους ἐπὶ τῆς θαλάσσης δέν ἔχουν ἀξίαν κατὰ τὴν νυκτα, πλὴν μόνον τῆς περιπτώσεως ὑπάρξεως πανελήνου. Ο σημειωτής δέν πρέπει νά ρίπτεται εἰς τὴν θάλασσαν παρὰ ἀφοῦ ἐπισημανθῇ ἀεροσκάφος ἐν ὄψει.

ΕΦΘΑΙΑ

Τὸ Βασιλικὸν Ναυτικὸν υἱοθέτησε μίαν σχεδίαν ἔξ θλαστικοῦ ὡς σωστικὸν μέσον. Η σχεδία αὕτη είναι ικανή νά φέρῃ ἀνέτως 20 ἄτομα, διαθέτουσα ἐπαρκῆ χώρων διά νά ἐκτείνουν τὰ μέλη των και νά κοιμηθῶν, διογκύνται δὲ αὐτομάτως διά διοχειδίου τοῦ ἄνθρακος μόλις ριφθῇ ἐκ τοῦ πλοίου. Εν αὐτῇ

ο ναυαγός ἔχει ὀλίγον νά φοβηταὶ ἔστω καὶ ὑπὸ τὰς μᾶλλον δεινάς ἀρκτικὰς συνθῆκας. "Απαντα τὰ υφιστάμενα μειονεκτήματα ἐπὶ τῶν σωστινῶν λέμβων τῶν πλοίων, τὰ ἀφορῶντα εἰς τὴν προστασίαν ἀπὸ τοῦ ψύχους, τῆς ἐκθέσεως εἰς τὰς ἡλιακὰς ἀκτίνας και ἐτέρας αἰτίας, ἔχουν ὑπερκερασθῆ ἐπὶ τῶν σχεδιῶν αὐτῶν.

Αἱ σχεδίαι οὖσαι τελείων κλεισταὶ ἔξασφαλίζουν τὴν πλήρη προστασίαν ἀπὸ τοῦ ἀνέμου, τῆς χιόνος, τῆς βροχῆς και τοῦ πιτύλου, ἐνῷ η ἑωτερικὴ ἀπόσφαιρα ἐντὸς τοῦ σκηνητικοῦ ζωμούν στεγάστρου (κάπωθι τῆς σκηνητικῆς κορένυται διά τῆς ὑγρασίας εἰς σημεῖον τοιούτον, ὧστε νά καθίσταται ἀδύνατος περιστιέρω ἔξατμισις και οὕτω οἱ ἐπιβάται δέν χάνουν τὴν θερμότητα τοῦ σώματος, λόγω ἔξατμίσεως τοῦ δέρματος. Εἰς τὴν πραγματικότητα οἱ ἐπιβάταιντες τῆς σχεδίας, καίτοι δυνατὸν νά είναι ὑγροί, παραμένουν θερμοί και ὑπὸ τὸν χειρίστων ἀρκτικὸν καιρὸν. Αντιθέτως πρὸς τὰς σωστινές λέμβους εἰς τὸν κίνδυνον τῆς άνατροπῆς.

Αἱ σχεδίαι ὑπένοντο ἡδη ἀποδεκταὶ ὑπὸ τοῦ "Υπουργείου Μεταφορῶν και τῆς Διευθύνσεως Πολιτικῆς Ἀεροπορίας, ως ἐπιπρόσθετοι σωστικοὶ συσκευαὶ δι" ἐμπορικὰ σκάφη, ἀτιναδμῶς φέρειλον νά ἔξακολουθούν διατηροῦντα πλήρη τὸν προβλεπόμενον ὑπὸ τῶν ἐν Ισχύι κανονισμῶν ἀριθμὸν σωστινῶν λέμβων, πέραν οὐσιδήποτε ἀριθμού ὑφισταμένων σχεδιῶν.

Ο παραδεγμένος ὑπὸ τοῦ "Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ τύπου σωστινού ζώνης, είναι δὲ τοῦ πληρουμένου διὰ μεταξοδόμαθος (ΚΑΡΟΚ). Αἱ ζώναι αὐταὶ, καλῶς στερεούμεναι ἐπὶ τὸν σώματος, είναι προφανῶς ικανοποιητικαὶ διά τὸν διατηροῦντα τὴν ἐνεργητικότητα τοῦ ναυαγόν, μειονεκτοῦν, δύμως, ἐκ τοῦ γεγονότος διτὶ, δέον δέ ναυαγός παύση βοηθύμενος ὑπὸ τῶν ίδιων αὐτοῦ δυνάμεων, πράγμα ὅπερ δέοντα νά προκληθῇ και μό-

νον ἐκ τῆς ἐπηρείας τοῦ ψυχροῦ υδατος, δυνατὸν νά υποστῇ ἀνατροπὴν τῆς κεφαλῆς αὐτοῦ στρεφομένης πρὸς τὰ κάτω και νά πνιγῇ, καθόσογεν αὐταὶ δέν εἰναι ἐφωδιασμέναι διά συστήματος αὐτομάτου ἐπαναφορᾶς εἰς τὴν δρήσιν, ως είναι αἱ υπὸ τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ παραδεγμέναι διογκούμεναι σωστινοί ζώναι.

Η ἐνποθηκένταις τοῦ υδατος εἰς τὰς σωστινές λέμβους γίνεται ἐντὸς μικρῶν δοχείων η εἰς τὰς δεξαμενάς. Τὸ υδωρ αὐτὸν δέον νά διατηρήται φρέσκον διὰ συνής ἀλλαγῆς και τὰ δοχεῖα δέον νά διατηροῦνται καθαρά διά πλύσεως μὲ ζέον υδωρ. Τὸ υδωρ δύναται νά διατηρήται καθαρὸν τὴ προσθηκή κημικῶν παρασκευασμάτων (δισκίσ χλωραμίνης β'). Αἱ μέθοδοι ἀποθηκεύεταις υδατος παρουσιάζουν πολλὰ μειονεκτήματα, ώς αἱ ζημιαὶ ἔξ έκρηξεων, δυσκολία εξαγωγῆς ἐκ τῶν δοχείων ἐν περιπτώσει πολὺ ψυχροῦ καιροῦ κλπ. Τὸ Βασιλικὸν Ναυτικόν ἀποθηκεύει τὸ προρίζομενον διά τὴν ἐπιβίωσιν τῶν ναυαγῶν υδωρ εἰς φιλός εκ πλαστικῆς ύλης, αἵτινες δέν θραυσται και δέν διαρρηγούνται υπὸ ψυχρού καιρού.

Η περισυλλογὴ δύμριον υδατος είναι ἀναμφισθητής ζωτικῆς σημασίας διὰ τοὺς ναυαγούς. Ιστία και δύναι καθαρά δύνανται νά χρησιμοποιηθοῦν, ἐφόσον δὲν είναι ἐμπεποτημέναι δι' ἀλτος. "Υπάρχει εἰδικὴ συσκευὴ πρὸς ἀπόστασιν τοῦ υδατος, ητις δύμως είναι διαπανηρά, μεγάλου δύκου, ὑπόκειται εἰς ζημιαὶ και ἀπατεῖς χρησιμοποιηθεῖσας καθίσταται πλέον ἀχρηστός. "Αποστακτήρες καύσεως είναι διαθέσιμοι, ἀλλ' η λειτουργία τῶν ἐπτὸς πληρους ἀνθρώπων λέμβου ἐν θαλάσσῃ και πιθανῶς ὑπὸ ισχυρὸν ἄνεμον είναι δυσχερός. Μόλις ἔξοδευθῇ τὸ πετρέλαιον οἱ ἀποστακτήρες αὐτοὶ καθίστανται ἀχρηστοί.

Ο ήλιοκός ἀποστακτήρες είναι νέα συσκευὴ λειτουργούσα αὐτομάτως μὴ ἔχουσα ἀνάγκη καυσίμου ύλης και ητις δύναται νά ἔξασφαλίσῃ τὴν ἀπεριόριστον παραγωγὴν ποσί-

KRUPP

RADAR

60 NAYT. MILLION

GERMANIKΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

ME TRANSISTOR

KRUPP - ATLAS BREMEN

ANTIPROSOPOI:

"NAUTEX" O.E.

ATLAS 5000

NOTARA 71 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 421.675

μου θαλασσίου τοιούτου. 'Ο ήλιας κόκος άποστακήρη αποτελείται κυρίως έκ μιάς πλαστικής σφαίρας διαμέτρου περίπου 30 λιτών, ητις ρυμουλκείται έκ τής πρύμης. Τεμάχιον μέλανος πιλήματος εύρισκομενον εἰς τό έσωτερικόν διατηρεῖται υγρὸν μὲν θαλάσσιον υδωρ. 'Εκ τής εἰς τό ἄνω μέρος τῆς σφαίρας χοάνης ἔγχεσται θαλάσσιον υδωρ, διατηρούμενης τής στάθμης του μέχρι τοῦ ὄντωτάτου χείλους, διπερ στάζει ἐπὶ τοῦ μέλανος πιλήματος. Αἱ δικτίνες τοῦ ήλιου προκαλοῦν τὴν ἔξτημισιν τοῦ θαλασσίου υδατος διπερ εἰναι συμπεπικυνωμένον εἰς τό έσωτερικὸν τῆς σφαίρας, αἱ σχηματιζόμεναι σταγόνες ἔγκαταλείπουσαι το ἄλας εἰς τό ὄντωτα σέριμα ρέουν υπὸ μορφὴν ποσίμου πλέον υδατος εἰς τό κάτω μέρος, διπόθεν τὸ σχηματισθὲν πόσιμον υδωρ, περισυλλέγεται διὰ τοῦ εἰς τὸ κατώτερον μέρος υπάρχοντας σωληνίσκου. 'Υπὸ τροπικᾶς συνθήκης ποσότης μέχρις ἑνὸς λίτρου (1¼ πίντας) υδατος δύναται νὰ περισυλλέγῃ ἡμεροήσιως ἔξι ἑνὸς τοιούτου ἀποστακτῆρος. Τὸ βάρος τοῦ ἀποστακτῆρος εἶναι μόνον τριῶν οὐγγιῶν (75.15 γραμματίων) καὶ δὲ λόγος ἀποστακτῆρη συσκευάεται εὐκάλως. Προφανῶς δὲν οὖν δλιγάρτερος ήλιος υπάρχει τόσον δλιγάρτερον ἀποτελεσματικὸς καθίσταται δὲ ἀποστακτήρη, ἀλλ' διαν υπάρχῃ δλιγός ήλιος αὐξάνουν ὀντιστοίχως αἱ πιθανότητες ἐμφανίσεως βροχῆς. 'Η σφαίρα ρυμουλκεῖται διὰ σχοινιδίου πρὸς μείωσιν τυχὸν κινδύνων ζημιῶν, ἐπεριστριβῶν ἐπὶ τῆς λέμβου ἢ τῆς σχεδίας.

Προσθέτως πρὸς τὰ υποχρεωτικὰ ἔφδοις, ἀπίναι οἱ ἐν Ισχύι κανονισμοὶ τοῦ 'Υπουργείου Μεταφορῶν καὶ τῆς Πολιτικῆς Αεροπορίας ἐπιβάλλονται, τὰ κάτω πρόσθετα τοιαῦτα συνιστῶνται διὰ πάσας τὰς λέμβους πάντοτε :

- 1) Χειροκινήτως αὐτοδιαγειρόμενος ἥλεκτρικὸς φανός.
- 2) Μερίδες τροφῆς φύσεως ύδρογονανθράκων.
- 3) Οθόνη.
- 4) Συσκευὴ περιστροφῆς υδατος.
- 5) Ήλιακοὶ ἀποστακτῆρες.
- 6) Δισκία ἐναντίον τῆς ναυτίας.
- 7) Σημειωταὶ ίχνους ἐν θαλάσσῃ.
- 8) Ἐργαδεῖα, σχοινία κ.λ.π.

"Οταν δὲ χρόνος ἐπιτρέπῃ, τὰ ἀκόλουθα ἐπιπρόσθετα ἔφδοια συνιστῶνται: Κλινοσκεπάσματα, κυτία συμπεπικυνωμένου γάλακτος, κονσέρβαι φρούτων, ἀσύρματος.

ΓΕΝΙΚΑΙ ΠΡΟΦΥΛΑΞΕΙΣ

Προσοχὴ δέοντα νὰ καταβάλληται κατὰ τὴν διολίσθησιν ἐπὶ τῶν πλευρῶν τοῦ σκάφους πρὸς ἀποφυγὴν τραυματισμῶν (ξεσχίσματος) τῶν ποδῶν καὶ γλουτῶν ἐπὶ διστράκων ἢ

πεταλίδων τῆς γάστρας. Σοδαραι αίμορραγίαι δύνανται νὰ προκληθοῦν δινάμεναι νὰ ἔχουν σοδαράς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τοῦ ναυαγοῦ. Τὰ παρατροπίδια ὑπῆρχαν περιθότης αιτία καταγμάτων τῶν ἀστραγάλων. 'Εαν εἰσθε ὑποχρεωμένος νὰ πηδήσῃτε εἰς τὴν θάλασσαν, βεβαιωθῆτε πρώτον, ὅτι ἡ σωσίδιος ζώνη εἶναι καλῶς καὶ πρεπόντως στερεωμένη, διότι ἄλλων υφίσταται κίνδυνος νὰ θρυστῆτε τὸν τράχηλον σας.

Φέρετε πάντοτε δύο περισσότερα ἑνδύματα δύνασθε. 'Εαν πηδήσῃτε εἰς ψυχρὸν υδωρ κλείστε τὸ στόμα καὶ τὴν ρίνα σας ἡ ἀπότομος εἰσδοχὴ καὶ κρύστης ψυχροῦ υδατος εἰς τὴν ρίνα ἡ τὸ στόμα εἶναι γνωστὸν διπήρχαν αἵτια θανάτου.

'Εαν εἰσθε ἀτομον καλῆς σωματικῆς διαπλάσεως μὲν ἐπαρκές στρῶμα λίπους, δύνασθε νὰ διατηρήσῃτε τὴν θερμοκρασίαν τοῦ σώματος σας κολυμβῶντες, ἐνῷ ἀντίθετως ἐνὸς λίτρου (1¼ πίντας) υδατος δύναται νὰ περισυλλέγῃ ἡμεροήσιως ἔξι ἑνὸς τοιούτου ἀποστακτῆρος. Τὸ βάρος τοῦ ἀποστακτῆρος εἶναι μόνον τριῶν οὐγγιῶν (75.15 γραμματίων) καὶ δὲ λόγος ἀποστακτῆρη συσκευάεται εὐκάλως. Προφανῶς δὲν οὖν δλιγάρτερος ήλιος υπάρχει τόσον δλιγάρτερον ἀποτελεσματικὸς καθίσταται δὲ ἀποστακτήρη, ἀλλ' διαν υπάρχῃ δλιγός ήλιος αὐξάνουν ὀντιστοίχως αἱ πιθανότητες ἐμφανίσεως βροχῆς. 'Η σφαίρα ρυμουλκεῖται διὰ σχοινιδίου πρὸς μείωσιν τυχὸν κινδύνων ζημιῶν, ἐπεριστριβῶν ἐπὶ τῆς λέμβου ἢ τῆς σχεδίας.

Προσθέτως πρὸς τὰ υποχρεωτικὰ ἔφδοις, ἀπίναι οἱ ἐν Ισχύι κανονισμοὶ τοῦ 'Υπουργείου Μεταφορῶν καὶ τῆς Πολιτικῆς Αεροπορίας ἐπιβάλλονται, τὰ κάτω πρόσθετα τοιαῦτα συνιστῶνται διὰ πάσας τὰς λέμβους πάντοτε :

- 1) Χειροκινήτως αὐτοδιαγειρόμενος ἥλεκτρικὸς φανός.
- 2) Μερίδες τροφῆς φύσεως ύδρογονανθράκων.
- 3) Οθόνη.
- 4) Συσκευὴ περιστροφῆς υδατος.
- 5) Ήλιακοὶ ἀποστακτῆρες.
- 6) Δισκία ἐναντίον τῆς ναυτίας.
- 7) Σημειωταὶ ίχνους ἐν θαλάσσῃ.
- 8) Ἐργαδεῖα, σχοινία κ.λ.π.

"Οταν δὲ χρόνος ἐπιτρέπῃ, τὰ ἀκόλουθα ἐπιπρόσθετα ἔφδοια συνιστῶνται: Κλινοσκεπάσματα, κυτία συμπεπικυνωμένου γάλακτος, κονσέρβαι φρούτων, ἀσύρματος.

Μπαρακούντα καὶ ἀδηφάγοι ιχθύες τῆς ἐ-

πιφανείας εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ προσβάλλουν ναυαγούς, συγκρατουμένους εἰς πλωτήρας ἢ ἐπὶ ναυαγίων, καὶ νὰ προκαλέσουν σημαντικὰ τραύματα πλήν τῆς ἐπακολουθώσης αὐτὰ αἱμορραγίας. Οι ιχθύες αὐτοὶ εἶναι πολὺ περισσότερον ἀφοῦ εἰναι συγκρίσιες μὲ τοὺς καρχαρίας. Οι ἐπὶ τῶν λέμβων ναυαγοῖ δὲν πρέπει νὰ ἐνδισφέρωνται δι' αὐτούς, ἐνῷ οἱ ἐν τῇ θαλάσσῃ δέν δύνανται νὰ κάμουν τίποτε έναντι τῶν πλήγων τοῦ πλήγησαν.

ΤΟ ΗΘΙΚΟΝ

Εἶναι ἀπάρακτίτον δπως δ ναυαγούς μὴ χάνη τὰς ἀλπίδας του.

Διαρκούντος τοῦ τελευταίου πολέμου, οἱ πλειστοὶ τῶν ἐπιζησάντων ἐν ναυαγίου περισυνελέγησαν ἐν διαστήματι δύο ημέρων. 'Εκ τῶν λοιπῶν πολλοὶ κατώθωσαν νὰ ἐπιζησουν ἐπὶ ἑδομάδας ἢ καὶ μῆνας εἰς ἀφράτους λέμβους.

Πολλοὶ τῶν θανόντων εὗρον τὸν θάνατον πιθανὸν διότι αἱ εὔκολιαι καὶ συμβουλαὶ, αἱ περιλαμβανόμεναι εἰς τὸ παρὸν κείμενον, δὲν ψύσταντο ἢ δὲν ήκολυμήθησαν. Διάδικοι καὶ περικούς τῶν θανόντων κατετέθη ὅτι είχον χαμηλὸν ήθικόν. Εἶναι δύσκολον, μέχρι ποίου σημείου δύναται νὰ λεχθῇ ὅτι ἡ ἀπώλεια τοῦ ήθικού συμβάλλει εἰς τὴν οψώσιν ή πτώσιν τοῦ βαθμοῦ θητημότητος.

'Ιθαγενεῖς ναῦται — 'Ινδοὶ καὶ Κινέζοι— προκύπτει ἐκ τῶν στατιστικῶν στοιχείων ὅτι εἶναι διάλογάρτερον ἀνθεκτικοί τῶν λευκῶν 'Εντούτοις συναστίζονται ἀπλῶς καὶ δὲν συνεργάζονται. Δὲν ἀποδέχονται εἰς περιπτώσεις τινὰς τροφάς ἐκ κρέατος λόγω θρησκευτικῆς προκαταλήματος. 'Η συνήθειά των τοῦ νὰ φέρουν λευκά βαμβακερά ἑνδύματα συνεντέλεσεν πιθανὸν εἰς τὸν θάνατόν των ἔξι ἐκβέσεως εἰς τὰς ἀτμοσφαιρικὰς συνήκας.

'Απάδεισα καὶ ἔλλειψις συνεργασίας εἰς τὴν κωποπλασίαν καὶ τὴν ἐξάντλησιν τῶν υδάτων ἀποτελούν ἀπόδεξιν ἀπωλείας τοῦ ήθικοῦ, ητις δῆλης εἶπεν τοῦ βαθμοῦ θητημότητος, συνεπείᾳ κακῶν φυσικῶν αἰτίων.

Καίτοι ἡ σημασία τῆς ἀπώλειας τοῦ ήθικοῦ δὲν δύναται νὰ ἀποδειχθῇ διὰ στατιστικῶν, ἐν τούτοις πάντες συμφωνούν εἰπεῖν τῆς διαστήματος περιπτώσεων πιθανὸν εἰς τὸν θάνατόν των ἔξι ἐκβέσεως εἰς τὰς ἀτμοσφαιρικὰς συνήκας.

SOL
*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS: "ESOEL"
GOTHENBURG
FAST CARGO - LINER TRAFFIC
SCANDINAVIA - NORTH AFRICA - NEAR EAST
SOUTH AMERICA - MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK
TELEGRAMS: "OCEANSHIP.."
GOTHENBURG
WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΙΣ

1) Αἱ σωσιδῖοι λέμβοι ἔχουν τὸ ἐλάττωμα νὰ μὴ παρέχουν τὴν δέουσαν προστασίαν τῶν ἐν αὐτᾶς ἐκ τῆς ἐπέρειας τοῦ περιβάλλοντος. Δέον νὰ ἔνισχύεται ὁ ἀριθμός των δι' αὐτομάτως διογκουμένων σχεδιῶν.

2) Κάθε προσπάθεια δέον νὰ καταβάλλεται διὰ τὸν ἔφοδισμὸν τῶν σωστίνων λέμβων διὰ τὸν μέσων ζητιναὶ θὰ ἐπιτρέπουν τὴν συμπλήρωσιν τῆς προστασίας τῶν ἐν αὐταῖς ἀπόμων ἀπὸ τοῦ ἀνέμου, τοῦ ἥλιου καὶ τοῦ πιτύλου. Τὸ μέγιστον δυνατὸν τῶν ἐνδυμάτων δέον νὰ φέρεται ὑπὸ τῶν ναυαγῶν καὶ ἀμοιβαὶ ὅθοναι καὶ κλινοσκεπάσματα δέον νὰ παρέχωνται. Μᾶλλον ρεαλιστικὴ ἀντιμετωπίσις τοῦ ζητήματος τῶν ἔφοδίνων τῶν λέμβων δέον νὰ πραγματοποιήται διὰ τῆς προσθήκης εἰς αὐτὰ τῶν ἡδη ἀναφερθέντων προσθέτων ἔφοδίνων.

3) Μερις μιας πίντας (ήμιλιτρον) υδατος δέοντας νά προέρχεται ανά 24ωρον είς έκαστον άπομον. Τά υδατοκιβώτια τών λέμβων ή τά δοχεία υδατος δέοντας νά πληρούνται μέχρι του μεγιστου της χωρητικότητος αύτών.

4) Ἐν οὐδεμίῳ περιπτώσει ἐπιτρέπεται ἡ χρηματοποίησίς θαλασσίου ὄντας πρὸς πόσιν. Ἡ χορήγησις ποσίους ὄντας εἰναι πολὺ μεγαλύτερας σημασίας ἀπό τῆς χορηγήσεως τροφῆς καὶ αὐτῆς ἀκόμη τῆς σακχαρούχου.

5) Αι Ἐλπίδες περισυλλογής καὶ διασώσεως αὐξάνουν ἐὰν δὲν γίνη προσπάθεια ἀπομακρύνσεως ἐκ τοῦ τόπου τοῦ ναυαγίου εἰς τὰς περιπτώσεις ἔκεινας καθ' ᾧ εἶναι προφανές ὅτι ἡ θέσις τοῦ ναυαγίου είναι γνωστὴ καὶ θεωρεῖται πιθανή ἡ ανάληψις ἐρεύνης πρὸς περισυλλογήν ἥ καὶ ἐάν τὸ ναυάγιον ἐλαβεῖ χώραν ἐπὶ συνήθους θαλασσίας ὅδον ἦ δόδον νηοπομπῶν.

Κατά τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον, παρὰ τὴν ἀλειφίνην ἀκριβῶν δεδομένων, δσον ἀφορᾶ τὴν αἰτίαν τῶν θανάτων, ἡ περὶ τῶν ἀπωλειῶν γενομένη ἐρεύνη συνέβη ἀπέδειξην, δι τῆς ἀριθμὸς κυματισμόνεος μεταξὺ 30 καὶ 40 χιλιάδων ἀξιωματικῶν καὶ ἀνδρῶν τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ (66% τοῦ συνόλου τῶν ἀπωλειῶν) προφανῶς ἀπώλεσαν τὴν ζωὴν των ἀλιγών πινγιμού (ἔκθεσις Τάλμποτ 1946). Τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν κατά τὴν αὐτὴν περίοδον ὑπέστη ἀπωλείας ἐν θαλάσσῃ τοῦ ὄφους περίπου τῶν 35.000 ἀξιωματικῶν καὶ ἀνδρῶν. Ἐν εἰρήνῃ κατά τὴν περίοδον 1947-52 ὁ ἀριθμὸς τῶν θανάτων τῶν ὄφειλομένων

είς καταποντισμούς, προσαράξεις, ἀρπαγὴν
ὑπὸ τῆς θαλάσσης ἢ πτῶσιν ἐν αὐτῇ ἀνήλ-
θε συνολικῶς εἰς 216 ἄτομα.

Διεροτάται τις πόσοι έξι αύτών θὰ είχον διασωθῆ ἀν δοι οι ναυτικοί είχον βαθέως ἔσοικειωθῆ πρὸς τὰς ἄρχας τὰς περιλαμβα- νομένας εἰς τὴν «διάσωσιν» ἐν Θαλάσσῃ.

πεφεύχθη/κάθε μάλαξις και οὗτα ούδεις τῶν ἐπικήσαντων ἔπαθεν μόνιμον ἀναπηρίαν ἐκ τοῦ λόγου αὐτοῦ.

ε) Δέν παρεσχέθη πόσιμων υδώρ κατά τάξ
πρώτας δύο και ήμισειν ήμέρας. Τούτο συμ-
φωνεί πρὸς τάς συγχρόνους ἀπόφεις προκει-
μένου περὶ ύγιους ἀτάμου.

στ) 'Ο πλοιάρχος Foster συνεχώς άναπέρει τούς κινδύνους ἐκ τής πόσεως θαλασσίου ὑδατος. Οι πρώτοι ἐπισυμβάντες θάνατοι εἰς τάς λέμβους 1 καὶ 3 ἀπεδημήσαν εἰς αὐτὸν τὸν λόγον. Αἱ τελευταῖαι λέξεις τοῦ βιβλίου εἰς τὸ μέρος τὸ ἀναφερόμενον ἐπὶ τῆς διεξαχθεῖσης ἔρευνης ὑπὸ τοῦ Board of Trade είναι : «εις ὅλιγας περιπτώσεις ὁ θάνατος ἐπεπταχθή λόγῳ πόσεως θαλασσίου ὑδατος».

ζ) Τὸ μόνον σημεῖον εἰς ὃ ὑφίσταται ἀντίθεσις πρὸς τάς συγχρόνους θεωρίας εἶναι ὅτι τὸ πάσιμον ὑδρὸν διενέμετο λίπον φειδωλῶς κατὰ κανονικά διαστήματα. Συμπεράσματα ἐξ αὐτοῦ εἶναι δύσκολον νά δέχεσθον, δεδουμένου ὅτι καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου οἱ ναυαγοὶ είχον τὴν τύχην νά συναντοῦν δακεκομμένας βροχάς, ἐξ ὧν νά προσπορίζωνται ἐπάρκη μερίδα όμβριον Ὁδατος.

η) Συνεχώς αναφέρεται ή ύγρασία των ένδυμάτων και τού γεγονότος διτί αφήνοντα ταῦτα νά στεγνώσουν ἐπί τού σώματος. Τοῦτο πιθανόν νά κατεπεράσῃ τὴν ἔξαμπτισιν τῆς ύγρασίας τοῦ σώματος διά τῆς ἀπέθιμόσ. θ) "Οταν ἐπήρχετο βροχὴ ἀπεδειχθῇ δύσκολος ή περισυλλογὴ τοῦ υδατος. Καὶ δοταν ἀκόμη ή περισυλλογὴ τοῦ υδατος καθιστατο δυνατή, δοθέντος διτί πάντας τὰ υφάσματα ήσαν ἐμπεποιημένα δι' ἀλατος, τὸ υδωρ ἥτο λίσταν οὐφόλιμωρον.

Τούτο ἐνισχύει τὴν ἀποψίν περὶ τῆς ἀνάγκης ὑπάρξεως συστήματος περισυλλογῆς δύματος ὃς μονίμου ἐφοδίου τῶν σωστίων λέμβων.

1) Ἐάν τῆς ἐκφραζομένης γνώμης ὑπὸ τοῦ
Συντιπολιούάρχου έφθειρεί τοῦ Βασιλικοῦ
Ναυτικοῦ Ή. Η. Inglis, δοτὶς κατὰ τὴν ἐπο-
χὴν τοῦ ἀποχόμητος ὑπηρέτης ὃς ἀξιωματι-
κοὶ πορείας τοῦ πλοίου καλωδίων *“Stephanus”*,
προκύπτει διτὶ, ἐὰν αἱ σωτηρίαι λέμβοι ἔμεναν
ἐπὶ τόπου ἐκπίπουσαν ἀντὶ νὰ πλεύσουν με-
τὰ τὸ ἀτύχημα πρὸς Μαδαγασκάρην, ὑπῆρ-
χε μεγάλη πιθανότης νὰ ἐπιτυχθῇ ἡ ἐπιστ-
ρασις αὐτῶν ὑπὸ τῶν ἐρευνώντων στραφῶν,
εἴ τινα διποίων ἢ τὸ *“Stephanus”*.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ

ΘΗΡΑΓΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΓΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π ΚΑΝΑΡΗΣ

Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ ὥραν 10.00 διὰ Α-
ΜΟΡΓΟΝ (Αιγιάλην), ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑΝ,
ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

"Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ ώραν 13.00 διὰ ΣΥ-
ΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗ-
ΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΒΑΘΥ.

**Ἐκάστην ΤΕΤΑΡΤΗΝ ὥραν 14.00 διὰ ΠΑΤ-
ΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΝΙ-
ΣΥΡΟΝ, ΘΑΛΟΝ, ΣΥΜΗΝ, ΡΟΔΟΝ.**

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΚΑΦΩΝ

ΥΠΟ

ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΥ 1963 ΠΑΡΑ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ :

“Ο ΦΟΙΝΙΞ” ΑΝΩΝ. ΕΛΛΗΝ. ΕΤΑΙΡ. ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

“Η ΙΟΝΙΚΗ” ΑΝΩΝ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

“ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΕΛΛΑΔΟΣ”

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ ΣΚΑΦΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

Νέα Γραφεῖα ἐν Λονδίνω: AFRICA HOUSE 44-46, LEADENHALL ST.

ΤΗΛΕΦ.: 01-480.6242 = TELEX: HELPOOL 21240 = ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ.: HELPOOL LONDON E.C. 3

Γραφεῖα τῆς Κοινοπραξίας ἐν Ἀθήναις :

Παρὰ τῇ Ἀσφαλιστικῇ Ἐταιρείᾳ “Ο ΦΟΙΝΙΞ” ὁδὸς Σοφοκλέους 11

ΤΗΛΕΦ.: 310.184 = TELEX: 215608 FINS GR. = ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: FINEL ATHENS

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Η ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΤΟΥ ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ κ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑ
ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ Ν.Α.Τ.

Τὸ σύγχρονον Κράτος ἀντιμετωπίζει τὰ δέματα τῆς Κοινωνικῆς Ἀσφαλίσεως μὲ εὐμενή τὴν διάθεσιν ὑπὲρ τῶν ἐργάζομένων. Καὶ ἔχει ὑπαγάγει εἰς τὴν Κοινωνικὴν Ἀσφάλισιν ὅμαδας καὶ σύνολα μὲ τελευταῖον μέγαν σταθμὸν τὴν ἀσφάλισιν τῶν ἀγροτῶν μας.

Ἡ παροχὴ, βεβαίως, τῆς συντάξεως προϋποθέτει ὡρισμένας προϋποθέσεις, ἡ πλήρωσις τῶν ὅποιων δημιουργεῖ τὸ δικαίωμα λήψεως τῆς.

'Ἄλλ' ἔαν ἡ πλήρωσις τῶν προϋποθέσεων (π.χ. πάροδος ὡρισμένου χρόνου ἐν ἀσφαλίσει, συμπλήρωσις ὡρισμένης ἡλικίας, ὑπηρεσία κατὰ τὰ τελευταῖα πρὸ τῆς ἔξοδου ἐν τῷ ἐπαγγέλματος, ὡρισμένου χρόνου κ.λ.π.) δὲν είναι πάντοτε εὔχερη, διὰ τὸ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ είναι δυσχερεστάτη.

Καὶ δημιουργεῖ πολλάκις ἀδικίας, τὰς ὅποιας ὡς ἄνθρωποι διαβλέπομεν καὶ συμπάσχομεν, ΠΛΗΝ ὁ νόμος είναι ἡ τε γκά το ος, ψυχρὸς καὶ ἄνευ συναισθημάτων.

Προφανῶς αὐτὰς τὰς ἀδικίας θὰ είχεν ύπ' ὄψιν ὁ κ. Πρωθυπουργὸς ὅταν ὀμίλησε περὶ «Θε μι τῆς Παρανομίας» προκειμένου νὰ θεραπευθῇ τὸ δίκαιον αἴτημα ἐνὸς ἀπομάχου τῆς ζωῆς καὶ προκειμένου περὶ ναυτικῶν καὶ τοῦ κύματος. Διότι ἀληθῶς είναι σκληρὸν ναυτικός μὲ 14 ἔτη θαλασσίστας ὑπηρεσίας καὶ ἀνικανότητα περαιτέρω ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος νὰ μην δικαιοῦται συντάξεως, διότι δὲν συνεπήλησε 15ετίαν θαλασσίστας ὑπηρεσίας, νὰ λαμβάνῃ δὲ μόνον μίαν ἐφ' ἄπτας παροχὴν, ἐνῷ ὁ μὴ συμπληρώσας 10ετή θαλασσίσταν ὑπηρεσίαν νὰ μὴν λαμβάνῃ τίποτε.

Ὑπάρχει ἀκόμη ἡ περίπτωσις νὰ ἔχῃ τὶς 15 καὶ 16 ἥ καὶ 18 ἥ την θαλασσίστας ὑπηρεσίας καὶ ν' ἀποκλεισθῇ τῆς συντάξεως, διότι δὲν ἔχει κατὰ τὴν τελευταῖαν, πρὸ τῆς ὑποβολῆς τῆς αἴτησεως συνταξιοδοτήσεως πενταετίαν, ἐνὸς ἔτους θαλασσίσταν ὑ-

πρεσίαν!!! 'Ο νομοθέτης τοῦ νόμου 4502/1966 διείδε τὰς ἀδικίας αὐτὰς καὶ ἐπεχείρησε νὰ τὰς θεραπεύσῃ. Δὲν εἶχεν ὅμως τὴν ΠΡΟΝΟΙΑΝ νὰ προδῇ εἰς ριζικῶν θεραπείαν.

'Ἐνόμισεν ὅτι διὰ τῆς θεραπείας τῶν ἐπὶ μέρους αἰτημάτων διαφόρων ὅμαδων, θὰ ἥρε τὰς ἀδικίας καὶ θὰ ἔθεράπευτε τὸ κακόν. Τοιουτόπρότερα ὅμως εἰσῆλθεν εἰς τὸν κύκλον τῶν ἐπὶ μέρους αἰτημάτων ὃν ἥρχισε τὴν ἰκανοποίησιν ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς ἀνάγκης τῆς ἐποχῆς καὶ μὲ γνώμονα ἐν μέρει καὶ τὰ Ταμειακά συμφέροντα τοῦ Ν.Α.Τ.

Ο ύ των: 1) 'Ἐπέρεψεν εἰς τοὺς "Ελλήνας πλοιωγούν" λιμένων ἑτέρων κρατῶν, ἐντὸς ἔτους ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τὴν 10ην Μαρτίου 1966 τοῦ νόμου 4502 νὰ καταστήσουν τῇ αἴτησει τῶν δι' ἔξαγορᾶς «πραγματικὴν ναυτικὴν ὑπηρεσίαν» τὰ 60% τοῦ χρόνου ὑπηρεσίας τῶν ὡς πλοιωγῶν λιμένων ἑτέρων κρατῶν. Διατὶ τὰ 60%; ἀφοῦ ὁ πλοηγὸς είναι ἐν ὑπηρεσίᾳ καθ' ἔκαστην; 'Αποτέλεσμα. Νὰ διαμαρτύρονται πλοηγοὶ καὶ νὰ ζητοῦν τὴν ἔξαγορὰν τοῦ ὅλου χρόνου, ὡς σχετικὸν σχόλιον τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 1ης Μαρτίου 1970.

2) 'Ἐπέρεψεν εἰς τοὺς "Ελληνας ναυτικούς ἐνέργειά καὶ συνταξιούχους ἐν ζωῇ, τοὺς ἀπογεγραμμένους πρὸ τῆς 27 Απριλίου 1941 καὶ ἔχοντας πραγματοποίησε ἔναρξιν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος διὰ μάς ἑστῶ ναυτικήσεως πρὸ τῆς ἡμερομηνίας ταύτης ἵνα ἐν τὸ έτος 15 η πατέσῃ ἀπὸ τῆς ισχύος τοῦ νόμου 4502/66 καταστήσουν τῇ αἴτησει τῶν δι' ἔξαγορᾶς πραγματικὴν ναυτικὴν ὑπηρεσίαν μέχρι ποσοστοῦ 60% τὴν ἀπὸ 27 Απριλίου 1941 μέχρι 15 Μαρτίου 1945 ἀνεργίαν των. Διατὶ ἔντὸς ἔτους; 'Εδόθησαν διὰ νόμων παρατάσεις καὶ ἐφάσαμεν εἰς τὸ ἔτος 1970 καὶ γίνονται ἔξαγοραι. ΟΧΙ οἱ ΠΡΟΛΑΒΟΝΤΕΣ τὸν Κύριον εἰδον!!

'Η ἔξαγορὰ αὕτη πραγματοποιεῖται διὰ καταβολῆς εἰσφορῶν ποντοπόρων φορτηγῶν

πλοίων, ἀλλ' ἡ σύνταξις ὑπολογίζεται μὲ μισθοδόγια ἀκτοπλοΐας. Καὶ ἐδώ ἡμίμετρα καὶ ἀφορὴ παραπόνων.

3) 'Ἐπέτρεψεν τὴν ἔξαγορὰν ναυτικῆς ὑπηρεσίας πραγματοποιηθείσης ἐπὶ πλοίου ὑπὸ ξενιν σημαίαν ἐντὸς πενταετίας ἀπὸ τῆς ἀποδύσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐκ τοῦ ξενου πλοίου.

'Η διάταξις αὕτη παρέβλεψεν ὅτι μέγας ἀριθμὸς ναυτικῶν ἀπὸ τοῦ 1945 καὶ ἐφεῆς εἶχεν ἐργασθῆ ἐις ξένα πλοία. Καὶ τὸ Ν.Α. 375/1969 ἐθεράπευσε ριζικῶς τὸ θέμα διὰ τῆς παροχῆς δικαιώματος ἔξαγορᾶς τῆς ὑπηρεσίας ἐπὶ ξένου πλοίου ἀπὸ τοῦ ἔτους 1941 καὶ ἐντεύθεν.

'Ἐὰν ὁ χώρος μᾶς τὸ ἐπέτρεπε θὰ ἥδηνάμεθα ν' ἀναφέρωμεν εἰ κ ο σ ὁ δ σ περιπτώσεων ἔξαγορῶν ὑπὸ προϋποθέσεις καὶ προθεσμίας παραταθείσας ὑπὸ διαφόρων νόμων ἐπὶ τῷ σκοπῷ χορηγήσεως τῆς δυνατότητος ἀποκτήσεως συνταξιοδοτικῶν προσόντων εἰς μερικωτέρας ὅμαδας ναυτικῶν. 'Αλλ' ἡ τοιαύτη ρύθμισις καὶ τὸ νομοθέτην ταλαιπωρεῖ καὶ τὰς ὑπηρεσίας τοῦ Ν.Α.Τ. ταλαιποῖει ἐκάστοτε. Πέραν τούτων δὲν δίδεται ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΛΥΣΙΣ μὲ ἀποτέλεσμα τὰ αἰτήματα νὰ ἐπαναλαμβάνωνται καὶ ν' ἀπασχολήσαι τὸ 'Υπουργείον, τὸ Ν.Α.Τ. καὶ ὁ νομοθέτης.

Καθ' ἡμᾶς χρειάζεται ριζικὴ λύσις. Καὶ ἡ λύσις αὕτη ὑπάρχει καὶ ἀνευρίσκεται εἰς τὴν παράγραφον 2 τοῦ ἄρθρου 46 τοῦ νόμου 3170/1955. 'Ο σοφὸς νομοθέτης τοῦ νόμου ἔκεινου, προϊόντος μακράς ἐργασίας, δρώσεις εἰς τὴν μνησθεῖσαν διάταξιν τὰ κάτωθι:

«Διὰ τοῦ αὐτοῦ Β.Δ. δύναται νὰ προβλεφθῇ καὶ ἡ ἐπὶ τῆς αἴτησει τοῦ ναυτικοῦ προαιρετικῆς ἀσφαλίσεις τοῦ εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἐπὶ τῇ καταβολῇ τοῦ συνόλου τῶν κατὰ τὸν παρόντα νόμον προβλεπομένων εἰσφορῶν».

Ἐν ὅψει πληθύος αἰτημάτων, στίνα μοιραίων θὰ γεννῶνται, ἡ καθιέρωσις τῆς προαιρετικῆς ἀσφαλίσεως ἀξίζει, ἀφοῦ μελετηθῇ ἐπισταμένως, νὰ καθιερώθῃ διὰ νὰ ἐκλείψουν αἱ ἀδικίας καὶ διὰ νὰ πατέσῃ ἀπᾶς διὰ παντὸς ὁ νομοθέτης ν' ἀπασχολήσαι διαρκῶς μὲ παρατάσεις προθεσμῶν καὶ αἰτήματα ὅμαδων ναυτικῶν ἐν πολλοῖς δικαιαῖα καὶ ἀξία προσοχῆς. Πέραν τούτων θὰ ἐκλείψῃ καὶ ἡ προσπάθεια πολλῶν νὰ προσπαθῶν νὰ λαμβάνῃ δὲ μόνον μίαν ἐφ' ἄπτας παροχὴν, ἐνῷ ἡ προσπάθεια πολλῶν νὰ μένει διάταξιν κάποιας συντάξεως, τῆς ὁποίας ἄλλως θὰ στερηθοῦν.

Τὸ θέμα είναι σοβαρόν καὶ ἀξίζει νὰ μελετηθῇ.

Ἐτέθη ὑπὸ τοῦ νομοθέτου τὸ 1955 πλήν καίτοι παρήλθε 15ετία δὲν ἔδοθη λύσις.

Ἐπέστη ὁ καιρός.

ΝΙΚΟΣ ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑΣ
Δικηγόρος

N. J. GOULANDRIS LTD.

Lee House, London Wall, LONDON E.C.2
CABLE ADDRESS: LANFALL - LONDON - TEL. NATIONAL 8481

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.

660 Madison Avenue, NEW YORK, N.Y. 10021
CABLE ADDRESS: "OKEANIS," - NEW YORK - TEL. 838-6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II Merarchias Street, PIRAEUS
CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS - TEL. 421.011, 012, 013

Γαλλική Νομολογία

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΕΚ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΣ ΤΣΙΦ

Κατά τὸ περιεχόμενον αὐτῆς, εἰς τὴν ἀγοραπωλησίαν ΤΣΙΦ, ὁ πωλητής ὑποχρεούται ἐπιλέγων τὸ μεταφορικὸν μέσον νὰ φορτώσῃ ἐπ' αὐτοῦ τὸ ἐμπόρευμα ἔναντι συνολικῆς τιμῆς, περιλαμβανούσης τὴν ἀξίαν τοῦ ἐμπορεύματος, τὸν ναύλον τῆς μεταφορᾶς καὶ τὸ ἀσφαλίστρα. Ἐκτὸς ἀντίθετον συμφωνίας, ὡς παράδοσις τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὸν ἀγοραστήν, θεωρεῖται ἡ φόρτωσις αὐτοῦ ἐπὶ τοῦ μεταφορικοῦ μέσου. Αὕτη μετάγει τὸν κίνδυνον εἰς τὸν ἀγοραστήν, ἐνώ μέχρι τῆς φορτώσεως τὸν κίνδυνον φέρει ὁ πωλητής.

Ἐάν δηὖτε διά συμφωνίας μεταξὺ τῶν μερῶν δρισθῇ ὅτι ὁ πωλητής δὲν φέρει τὸν κίνδυνον, διότι ἡ ἐπὶ τοῦ μεταφορικοῦ μέσου φόρτωσις δὲν μετήγαγε τὴν κυριότητα εἰς τὸν ἀγοραστήν, (τῆς μεταγωγῆς τῆς κυριότητος ἐπὶ τοῦ ἐμπορεύματος συμφωνίεσσης ὡς ἐπερχομένης κατ' ἄλλον χρόνον ὡς π.χ. τῆς παραλαβῆς ὑπὸ τοῦ ἀγοραστοῦ), τότε ἐκρίθη ὅτι δὲν ὑπάρχει ἀγοραπωλησία Τσίφ (Ἐφετείον Αἰχ. 2.7.1957). Συνεπὸν, τὸ κρίσιμον στοιχεῖον — πλὴν τῶν προαναφερθέντων — ἐπὶ τῆς ἀγοραπωλησίας τούτης, είναι ὁ χρόνος καὶ ὁ τρόπος τῆς μεταγωγῆς τοῦ κινδύνου εἰς τὸν ἀγοραστήν, κατὰ τὸν κενόνα «Periculum sentit dominum».

Εἰς τὴν ἀγοραπωλησίαν τούτην, ὁ ἀγοραστὴς ἀγοράζει ἐμπόρευμα, τὸ ὅποιον δὲν ἔχειται προηγουμένως. Ἐμπιστεύεται ὅθεν εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ πωλητοῦ γενομένην περιγραφὴν τοῦ ἐμπορεύματος. Ἀντίστοιχος ἡ ὑποχρέωσις τοῦ τελευταίου τούτου γὰρ παράσχη πράγμα σύμφωνον πρὸς τὸ ὅπερ ὑπερσέθη. Τότε καὶ μόνον ἐλεύθερούται ὁ πωλητής. Ἡ συνήθεια τῶν συναλλαγῶν ἐπέβαλε τὴν ὑγειονομικὴν ἔξετασιν τοῦ ἐμπορεύματος, συνήθως συνοδευομένου — ὅπου ἀπαιτεῖται τούτο ἡ φύσις τοῦ ἐμπορεύματος — ὑπὸ σχετικοῦ πιστοποιητικοῦ. Τινὲς τῶν πωλητῶν καταφεύγουν εἰς τὰς ὑπηρεσίας ιδιωτικῶν ὀργανισμῶν πιστοικοῦ ἐλέγχου (π.χ. Surveillance, Lloyd) καὶ συνοδεύουν τὸ ἐμπόρευμα ὑπὸ πιστοποιητικοῦ τῶν ὀργανισμῶν τούτων, πλέον τῆς ἀνεψικοινικῆς παρατηρήσεων φορτωτικῆς (Clean Bill of Lading). Τὰ πιστοποιητικὰ ταῦτα κατὰ τὴν νομολογίαν (Ἐμποροδικοῖν Μασταλίαις 13.1.1959) ἀποτελοῦν τεκμήρια, καθ' ὃν δύναται ὁ ἀγοραστὴς νὰ διεισαγάγῃ ἀντιπόδειξιν.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ ἀγοραστοῦ πρὸς καταβολὴν τοῦ συμπεφωνημένου τιμήματος, τὸ Ἐφετείον τοῦ Μποργτώ (9.11.1959) ἔκρινεν ὅτι ἐπειδὴ ὁ ἀγοραστὴς ἐγένετο κύριος τοῦ ἐμπορεύματος διὰ

τῆς φορτώσεως αὐτοῦ, ὑποχρεούται εἰς καταβολὴν τοῦ τιμήματος ἐκ μόνου τοῦ γεγονότος τῆς φορτώσεως τοῦ ἐμπαρεύματος. Ἡ ἀποφίησις αὐτῆς δύναται ν' ἀγάγῃ εἰς τὸ παράδοσιν ὅτι ὁ ἀγοραστὴς ὑποχρεούται νὰ πληρώσῃ τὸ τίμημα, καίτοι ἐγένετο κύριος πράγματος ἡλιοιωμένου ἢ ἀλλως διαφόρου τοῦ συμφωνηθέντος. Πρὸς ἀποφυγὴν τοισάντης παρεργητείας, ἡ ἀπόφασις προσθέτει ὅτι ἡ ἀρνητική τῆς πληρωμῆς ἢ ἔχει ὑπ' ὄψιν, εἶναι ἀρνητικής ἀδικαιολόγητος καὶ ἀστήρικτος.

Αἱ ὑποχρεώσεις τοῦ πωλητοῦ κατὰ τὰ γενόμενα δεκτὰ εἰνοὶ:

- α) Φόρτωσις ἐμπορεύματος συμφώνου πρὸς τὴν σύμβασιν εἰς ποσότητα καὶ ποιότητα.
- β) Ἀσφαλίσις αὐτοῦ καὶ καταβολὴ τοῦ ἀσφαλίστρου.

γ) Καταβολὴ τοῦ ναύλου.

- δ) Ἀποστολή εἰς τὸν ἀγοραστὴν πάντων τῶν δικαιολογητικῶν ἔγγραφων, δῶστε νὰ ἐπιληφθῇ τοῦ ἐμπορεύματος κατὰ τὴν ἀφίξιν εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ.

'Ἐὰν ἐκπληρώσῃ ἀπάσσας τὰς ὑποχρεώσεις του ταύτας, ἀπαλλάσσεται ὁλῆς περαιτέρω ὑποχρεώσεως; 'Ἡ ἀπάντησις εἰναι κατ' ἀρχὴν καταφατική. Δέν ἀποκλίεινται σύμως περιπτώσεις, καθ' ἄλλης ὑποχρεούται οὐσίας πέραν τῶν ὡς ἀνω ὑποχρεώσεων του. Οὕτω, ἐὰν δεήσῃ νὰ γίνη μεταφόρτωσις τοῦ ἐμπορεύματος, ἀνακύπτει τὸ πρόβλημα ποιος βαρύνεται μὲ τὰ ἔξοδα τῆς μεταφορώσεως. Τὸ Ἐμποροδικείον Μασταλίας (21.11.1969) ἔκρινεν ὅτι τὰ ἔξοδα ταύτα φέρει ὁ φορτωτής/πωλητής, ἐν οὐδεμιᾷ δὲ περιπτώσει δὲ ἀγοραστὴς ἐπὶ τῷ αἵτιολογίᾳ ὅτι ὁ πωλητής ὑποχρεούται νὰ ἀγοραπωλησία τούτη νὰ καταβάλῃ ἀπάσσας τὰς συμφυεῖς πρὸς τὴν μεταφοράν, δαπάνας.

Αγγλική Νομολογία

- Ναύλωσις — Συμφωνία περὶ κουφισμοῦ τοῦ πλοίου εἰς ἐνδιάμεσον λιμένα. Δημιουργία ἐντεῦθεν ἐλεύθερων ἐπιφανειῶν εἰς τὰ κύτη. — 'Ενσακκισμός. — "Έννοια τοῦ ὄρου «ἀξιόπλους στοιβασίων». — Οὐκ ὑποχρέωσις ναυλωτῶν διὰ σταλίας καὶ διαφυγῆς κέρδος κατὰ τὸν χρόνον τοῦ ἐνσακκισμοῦ. — 'Επιδίκαιας δαπάνης μεθορμίσεως τοῦ πλοίου.

Εἰς τὴν ἐν συνεχείᾳ δημοσιευμένην ἀπόφασιν τοῦ δικαστοῦ Μοκάττα, τὰ πραγματικὰ καὶ γεγονότα είχον ὡς ἔξης:

Τὸ ναυλοσύμφωνον, ἔξ οῦ προέκυψεν ἡ διένεξις, προέβλεπεν ὅτι τὸ πλοίον ἐμφόρτον θά ἐπλεει πρὸς ἓνα ἢ δύο ἀσφαλεῖς λιμένας τῆς Δυτικῆς ἢ τῆς προστιρέσει τῶν ναυλωτῶν, τῆς Ἀνατολικῆς Ἀκτῆς τῶν Ἰνδιῶν, ὡς θά

διετάσσετο κατὰ τὴν ὑπογραφὴν τῶν φορτωτικῶν ἢ ἀλλοτεύπολες ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν καὶ ἔκει νὰ παραδώσῃ τὸ φορτίον ἀμα τῇ καταβολῇ τοῦ ναύλου.

Πρὸ τῆς συμπληρώσεως τῆς φορτώσεως τοῦ ἐκ 13.248 τόνων σίτου φορτίου εἰς Τέζας, οἱ ναυλωταὶ ἔδηλωσαν ὡς μόνον λιμένα ἐκφορτώσεως τὴν Καλκούταν, δι' ὃν λόγον ἐδίκαιοι οὐσίας κατὰ τὰ συμπεφωνημένα μειώσεως τοῦ ναύλου κατὰ διάπερνας. Τὸ ναυλοσύμφωνον προέβλεπεν ὅτι ἡ μείωσις τοῦ ναύλου θὰ διεπερέπει καὶ εἰς ἡ περίπτωσιν οἱ ναυλωταὶ ἥθελον ἀσκήσει τὸ δικαίωμά των νὰ κατονομάσουν λιμένα κουφισμοῦ, ἐντὸς τῶν γεωγραφικῶν δρίων τοῦ ναύλουσυμφωνου. Ἐπρόκειτο περὶ κουφισμοῦ ποσότητος φορτίου, ἵνα τὸ πλοίον δυνηθῇ νὰ φέση εἰς Καλκούταν ἀνεψικοινικής, εἰς δὲ ποιότηταν περίπτωσιν ὅτι λιμήν κουφισμοῦ, θὰ ἐθεωρεῖτο ὡς ὁ πρώτος λιμήν ἐκφορτώσεως.

"Ἀνεψικοινικόν, ἥτοι ἀδύνατον νὰ πλεύσῃ τὸ πλοίον εἰς Καλκούταν, διότι τὸ βύθισμά του ὑπερέδαινε τὸ βάθος τῶν ἔκει ὑδάτων. Οἱ ναυλωταὶ κατωνόμασαν ἔγκαιρως τὸ Μαδράς ὡς τὸν λιμένα κουφισμοῦ. Τὸ πλοίον ἤρχισε τὴν ἐκφόρτωσιν εἰς τὴν νέαν προκυμαίαν 111 τοῦ Μαδράς, τὴν 21.25' ὥραν τῆς 25ης Ἀπριλίου 1965. Τὴν 05.00 ὥραν τῆς 28ης Ἀπριλίου, είχον ἐκφορτωθῆ περὶ τούς 4.900 ἀγγλικοὶ τόνοι. Οἱ ποιότητος ἀπέφασίστησαν ποιά ποσότητης ἔδει νὰ ἐκφορτωθῇ καὶ ἀπό τοις κύτη τοῦ πλοίου. Μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τῆς ἀνωτέρω ποσότητος, ἀναγκαῖς παρέμεινεν ἐλευθέρα ἐπιφάνεια εἰς τὸ φορτίον. Τούτῳ ἐσήμαινεν, ὅτι τὸ πλοίον δὲν ἦτορ πλέον ἀξιόπλουν ἵνα πλεύσῃ πρὸς Καλκούταν. Πλεύσις εἰς ἡν ϕύσισκοτο κατάστασιν, ἥτοι ἀντιθέτος πρὸς τοὺς Ινδικοὺς νόμους.

"Ἐντεῦθεν παρέστη ἀνάγκη νὰ γίνη ἐνσακκισμός φορτίου ἵνα ἀσφαλισθῶσιν αἱ ἐλεύθεροι ἐπιφάνειαι. Οἱ παραλήπται ἐπρομήθευσαν 9.900 σάκκους καὶ μὲ τοὺς ἐργάλαδους των, τὴν ἐποπτείαν τοῦ πλοιάρχου, ἐποπθετησαν φορτίον εἰς τοὺς σάκκους, δι' ὃν ἐκαλύφθησαν αἱ ἐλεύθεροι ἐπιφάνειαι τοῦ χύδην φορτίου. Ἡ ἔργωσις τοῦ ἐνσακκισμοῦ διήρκει 18 ὥρας καὶ τὸ πλοίον ἀπέπλευσε τὴν 28ην Ἀπριλίου.

Οἱ ἐνάγοντες πλοιοκτῆται προέβαλον ἀξιώσιν Λ.Α. 450.14.7., ἐκ τῶν διποίων Λ.Α. 53.2.6. ἡσαν ἔξοδα μεθορμίσεως τοῦ πλοίου κατὰ διαταγὴν τῶν λιμενικῶν Ἀρχῶν καὶ Λ.Α. 397.12.1. ἡμερήσια ἔξοδα καὶ διαφυγὴν κέρδος τῶν 18 ὥρων, καθ' ἄλλης διήρκεσεν ὁ ἐνσακκισμός.

"Ἐπικουρικῶς, οἱ πλοιοκτῆται ἤδιωσαν: 1) Λ.Α. 53.2.6. δι' ἔξοδα μεθορμίσεως πλέον Λ.Α. 112.10.0. δι' ἐπιπάχυνσιν ἐκφορτώσεως ἐπὶ τῷ ισχυρισμῷ ὅτι αἱ σταλίας ἐτρεχον καὶ κατὰ τὰς 18 ὥρας τοῦ ἐνσακκισμοῦ 2) Λ.Α. 53.2.6. πλέον Λ.Α. 14.1.3. λόγω ἐπιπάχυνσεως ἐκφορτώσεως ἐπὶ τῷ ισχυρισμῷ ὅτι αἱ σταλίας ἐτρεχον καὶ κατὰ τὴν διάφορεις τῆς διαταχθείσης μεθορμίσεως 3) Λ.Α. 53.2.6. μόνον.

"Οἱ ναυλωταὶ ἤριψαν ὅτι συντρέχει παράστασις τῆς συμβάσεως καὶ ισχυρίσθη ὅτι συνεμφρόθετη πρὸς τὰς συμβατικάς αὐτοῦ ὑποχρεώσεις διὰ τῆς παροχῆς τῶν σάκκων καὶ τῆς καταβολῆς τῶν ἐργαστικῶν ἐνσακκισμοῦ.

"Οἱ δικαστοὶ ἀνεφέρθησαν τὴν ἀπόφασιν τοῦ ἀξιόπλου τοῦ «Φίνιστολεύ», εἰς τὴν διποίην ἐκρίθη ὅτι ὁ δρός «ἀξιόπλους στοιβασίων» σημαίνει στοιβασίων κατάλληλου πρὸς ἀντιμετώπισιν θαλασσίων κινδύνων μέχρι τοῦ προσεχοῦς λιμένος καὶ ἐπὶ φορτωθέντος μέρους φορτίου συνεπάγεται ἐν μέρει ἐνσακκισμόν, ἵνα τὸ πλοίον ἀποκτήσῃ τὴν τοιαύτην ἀξιόπλους στοιβασίαν.

"Ἡ ἔρμηγεια αὐτῆς — εἶπεν ὁ δικαστής Μοκάττα — προσήκει οὐ μόνον εἰς τὰ πραγματικὰ περιστατικὰ τῆς ὑποθέσεως ἐφ' ἡσιεδόθη, ὅλλα καὶ ἐκ τῆς παρούσης ὑποθέσεως καὶ ἀποτελεῖ τὴν συνήθη ἐν Ἀγγλίᾳ ἐμπνεύσιν.

**LAMBERT BROTHERS
(HELLAS) Ltd**

Ship brokers, Ships' Agents
Sale & Purchase Brokers

Oceanic Building

57 Akti Miaouli Piraeus

GREECE

LAMBERT MILLER Ltd

Lloyd's Agents

Tel. 472.098 - 474.271 - 477.950

Telex 5012

Callsign LAMILL

Ο δικαστής Μοκάππας είπεν ότι οι συνεχείς, ότι ή έρμηνεία αυτή δεν έπηρεάζεται κατά την κρίσιν του, υπό τών δυνάμεων που έλέγχθησαν εις τάς έτει 1955 και 1956 έκδοσίσας δύο αποφάσεις έπει της υποθέσεως του ά/π «Εύγενια Χανδρή».

Ο δικαστής Μοκάππας απέρριψε τὸν ισχυρισμὸν τῶν ἐναγομένων, καθ' οὓς ή ἔκφρασις «τὸ πλοῖον ν' ἀφεθῇ ἐν ἀξιοπλόῳ στοιβασίᾳ» είναι μόνον ἐπεξηγηματική. «Ἐκρινεν διτὶ ή ζωτικῆ σημασίας ἑκφράσις αὐτὴ δὲν παρενεπέθη ἐπὶ σκοπῷ ἀποσταφήσισεως, ίδια μετὰ τὰ δύο ἀκριθησαν ἐν τῇ ἀποφάσει «Φίντολεϋ».

Οσάκις δλόκηρον τὸ πρὸς ἑκφόρτωσιν φορτίον εἰς λιμένα κουφισμοῦ ἑξεφορτώθη, αἱ σταλίαι δὲν ἐξακολουθοῦν νὰ τρέχουν καὶ κατὰ τὸν χρόνον, δοτὶς ἀπατεῖται, ίνα τὸ πλοῖον ἀποκτήσῃ «ἀξιόπλουν στοιβασίαν». Η κρίσις αὐτὴ ἐπεται κρίσεων ἐξενεκθεισῶν ἐν τῷ «Ἐφετείῳ εἰς τὴν υπόθεσιν «Εύγενια Χανδρῆ».

Ἴνα τὶς συμφωνήσῃ πρὸς τὰς ἐν τῇ υπόθεσιν «Φίντολεϋ» κρίσεις καὶ ἵνα μὴ περιπέσῃ εἰς λῆψιν τοῦ ζητουμένου ή νὰ προδικάσῃ, ἔδει νὰ καθορίσῃ τὴν υποχρέωσιν τοῦ ναυλωτοῦ ὡς κατευθυνομένην εἰς τὸ νὰ καταβάλῃ τὴν δαπάνην ητὶς ἀπατεῖται ἵνα τὸ πλοῖον ἀποκτήσῃ ἐκ νέου ἀξιόπλουν στοιβασίαν πρὸς πλεύσιν ἀπὸ τοῦ ἐνὸς λιμένος εἰς ἕτερον.

Τὸ πλοῖον δὲν ἥδυνατο ν' ἀποκτήσῃ ἀξιόπλουν στοιβασίαν ἄνευ τοῦ ἐνσακκισμοῦ τοῦ φορτίου καὶ διὰ τὸν λόγον τοῦτον οἱ πλοιοκτήται ἐδικαιούντο εἰς τὸ ποσὸν τῶν Λ.Α. 53.2.

Ο δικαστής Μοκάππας ἔκρινεν ἐν συνεχείᾳ, ότι δὲν ἥπ' αὐτὸν διαπιστώθεις καθορίσμας τῶν υποχρέωσεων τοῦ ναυλωτοῦ θὰ ἐπεξετείνετο υπὲρ τὸ δέον ἐάν θέωρεῖτο ότι περιλαμβάνει τὴν ἀξιώσεων τοῦ ἐκναυλωτοῦ διὰ διαφυγὸν κέρδος κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν 18 ὥρων τοῦ ἐνσακκισμοῦ. Ἀμφιβόλον, ὅμως, εἶναι, διὰ δέν περιλαμβάνει τὰς τρεχούσας διαπάνας κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα. Ἀνεγνώρισεν, ἐν τούτοις, τὴν δύναμιν τοῦ ἐπιχειρήματος τῶν ναυλωτῶν, τοῦ ἐπιστηρίζομένου εἰς τὴν δυσχέρειαν τοῦ ποστικοῦ χρηματικοῦ καθορισμοῦ καὶ εἰς τὸν ἀσύνθητον ἀκριβεῖαν τῶν τοιούτων ἀξιώσεων, ἐν σχέσει πρὸς τὰς ἐν τῷ ναυλοσυμφωνητικῷ διαφόρους ρητὰς συμφωνίας, ἐν σχέσει πρὸς τὸν ἀπολεσθεῖται χρόνον. Τὸ νὰ έρμηνείται τὶς τὸν δρον «ἀξιόπλουν στοιβασία», ὡς ἀποτελούσα εἰδος ἀποζημιώσεως, θ' ἀπετέλει ἀδικιαὶ διαρροήν έρμηνείται τῶν χρηματικοῦτον λέξεων, εἴτε ή υποχρέωσις ἔχει τὴν υπὸ τοῦ δικαστοῦ διθεῖσαν αὐτὴ ἔννοιαν εἴτε μή.

Τοιαύτη ἐκτροπή ἔκ τῶν συνήθων ἀντιρρότων υποχρέωσεων τῶν μερῶν ἐν σχέσει πρὸς ἀξιώσεις διαφόρους τῶν ἀξιώσεων ἐκ παραβάσεως τῆς συμβάσεως, ή ἔξι ἀστικοῦ

ἀδικήματος, θὰ συνεχωρεῖτο μόνον ἐάν ἐγίνετο χρῆσις σαφεστέρων ἔκφράσεων. Η δίκη τοῦ «Εύγενια Χανδρῆ» κατέστησε σαφές εἰς τοὺς ναυτιλομένους τὸ σχετικὸς περιωρισμένου τῆς ἔφαρμογῆς τοῦ δρου «ἀξιόπλους στοιβασία». Πρὸς παροχὴν εἰς τὸν ἔκναυλωτάς τῶν ἀξιώσεων ἀποτελεῖται, ἀλλα τοῦ προέδαλον, ἥτο ἐπάναγκες νὰ χρηματοποιηθοῦν ἄλλαι σαφέστεροι ἔκφράσεις καὶ ἐπειδὴ αὐτοὶ θὰ ἡσαν ἀσύνθητοις, θὰ ἥτο ἀπίθανον διτὶ θὰ ἔγινοντο δεκταῖς.

Ἐπεδίκασεν θόμεν δικαστής υπὲρ τῶν ἐναγόντων ἐκναυλωτῶν τὸ ποσὸν τῶν Λ.Α. 53.2. καὶ εἰς τὸ 1/3 τῶν δικαστικῶν ἔξδων τῶν.

Αμερικανική Νομολογία

● Κόνφερενς τακτικῶν γραμμάτων. — Αρμοδιότης τῆς Ομοσπονδιακῆς Ναυτιλιακῆς Επιτροπῆς ν' ἀκυρώσῃ διὰ διαταγῆς ναύλους. Πρόσκλησις τῶν ἑταίρων πρὸς υποβολὴν ἄλλων ναύλων μετὰ δικαιολογητικῶν στοιχείων. — Οὐκ υπέρβασις τῆς δικαιοδοσίας τῆς Επιτροπῆς, οὐδὲ ἀπόπειρα ἐπιβολῆς ναύλων ἐμέρους αὐτῆς. — Η διαταγὴ τῆς Επιτροπῆς δὲν συνιστᾷ ἐπέμβασιν εἰς τὰς διὰ θαλάσσης μεταφοράς.

Η ἀπόφασις ἡν δημοσιεύμενη κατωτέρω, ἀφορᾶ διαταγὴν τῆς Φέντεραλ Μαριτάιμ Κομμίσιον, σχετικῶς πρὸς ναύλους καὶ ἐπιβαρύνσεις ἐμπορευμάτων ἔξι Αμερικανικῶν λιμένων τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ πρὸς Ἀγγλικοὺς καὶ Ἰρλανδικοὺς λιμένας. Η ὑπόθεσις ἥτο περίπλοκος καὶ ἀπήτητος πολὺν χρόνον. Διάδικοι υπῆρχαν μέλη δύο Κόνφερενς, η Κόνφερενς Ατλαντικοῦ / Ήνωμένου Βασιλείου καὶ η «Ενωσις Ναύλων Βορείου Ατλαντικοῦ πρὸς λιμένας δυτικούς». Επὶ δύο ηερέκεσεν η διερεύνησις τῆς υπόθεσεως καὶ ἡ ἀκρόσατις τῶν μαρτύρων. Εν τέλει, η υπόθεσις ηχθεὶς ἐνώπιον τοῦ Εφετείου, ἀφορῶσα εἰς πέντε εἰδῆ φορτίων.

Η Φέντεραλ Μαριτάιμ Κομμίσιον ἔκρινεν διτὶ οἱ ναύλοι ἐπὶ πέντε φορτίων καὶ τὸ γενικὸν τιμολόγιον ἐπὶ μὴ ἄλλως καθοριζομένου γενικοῦ φορτίου, ησαν τόσον ὑψηλοί, ὡς τὸ ἀποβαίνουν καταστρεπτικοὶ διὰ τὸ ἐμπόριον τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν καὶ διέπτεις τοὺς μεταφορέis ν' ἀκυρώσουν τοὺς ἐν λόγω ναύλους, νὰ υποβάλουν δὲ μικροτέρους ναύλους μὲ ἐγγράφους αἵτιολογίας, ἐν σχέσει πρὸς τὰ ἔξδα, τὴν ἀξίαν τῶν παρεχομένων υπηρεσιῶν καὶ τοὺς λοιποὺς δρους τῆς μεταφορᾶς. Οἱ ἐκκολούντες, κυρίως η Ισπράντεν Λάιν καὶ ἄλλοι, προσέβαλτον διαταγήν, κατὰ κύριον λόγον υποστηρίζοντες, ότι ή Φ.Μ.Κ. παρηρμήνευσε τὴν ίδιαν

αὐτῆς ἔξουσίαν, ώς αὕτη προκύπτει ἐκ τοῦ νόμου καὶ ἀπεπειράθη νὰ ἐπιβάλῃ σύστημα καθορισμοῦ ναύλων μὴ προβλεπόμενον υπὸ τοῦ νόμου. Ο καθορισμὸς ναύλων μεταφορῶν διὰ τοῦ ὀκεανοῦ, ἀποτελεῖ ἓν πολύπλοκον πρόβλημα, συνεπαγόμενον διερεύνησιν τῶν πολυσχιδῶν λεπτομερειῶν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. Απτεται τοῦτο πολλῶν χωρῶν, πολλῶν μεταφορέων καὶ φορτωτῶν, ίνα μή τις ἀναφέρει τὸ πλήθος τῶν μεταφορευμάτων καὶ τὸ πολυσχιδές καὶ διάλληλον τῶν γραμμάτων. Οι μεταφορεῖς εἰναι ὥργανωμένοι εἰς τὸν Κόνφερενς, αἵτινες διεξάγουν τὸ διοικητικὸν μέρος τοῦ ἐμπορίου καὶ αἵτινες ἔχαιρούνται τῶν ἐναντίον τῶν τράστ, Αμερικανικῶν νόμων. Οι ναύλοι τῶν διὰ τοῦ ὀκεανοῦ μεταφορῶν, ἐκ παραδόσεως, καθορίζονται κατὰ μέγα μέρος υπὸ τῶν μεταφορέων καὶ οι συντελεσταὶ τοῦ καθορισμοῦ ἐπίστης κατὰ μέγα μέρος, ίδρυονται υπὸ τῆς ἀνάγκης τῶν πραγμάτων.

Τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον διεξάγεται μεταξὺ πωλητῶν καὶ ἀγοραστῶν εἰς διαφόρους χώρας, η κίνησις τῶν ἐμπορευμάτων είναι διεθνής, οὐδεμία δὲ Κυβερνητικὴ ἐλέγχει ταῦτα, εἰς τρόπον δώσεις ἐάν παραγωγὸς ἔχῃ προϊόντα ζητούμενα εἰς ἄλλη χώραν, η διακίνησις αὐτοῦ διὰ τοῦ ὀκεανοῦ, ἔχειται εἰς τῆς ζητήσεως καὶ τῆς προσφορᾶς. Εδηλόθε οὖτι, οι συμμετέχοντες τῆς Κόνφερενς Ατλαντικοῦ / Ήνωμένου Βασιλείου μεταφέρουν τὰ 98% τῶν διὰ πλοίων γραμμάτων μεταφερομένων πρὸς Ανατολάς φορτίων, σχεδὸν ἐν τῷ συνόλῳ εἰς συμβατικὰ τιμάς ναύλων, ἔχοντες 7.000 περίπου συμβελημένους φορτωτάς. Προτεινόμεναι μεταβολαὶ εἰς τὸν ναύλους καὶ τὰ συμφυτὴ προβλήματα ἔξετάζονται υπὸ ἐπιτροπῆς ἐκ μελῶν τῆς Κόνφερενς, συνερχομένης ἀπὸ τῆς έδδομάδος. Η ἐπιτροπὴ περὶ ής δὲ λόγος, ἐργάζεται βάσει τῶν πληροφοριῶν ἀπὸ τῶν Εδδομάδων. Η διαταγὴ τῆς Επιτροπῆς δὲν μεταφέρει διαταγὴν πρὸς λιμένας δυτικούς. Ελέχθη εἰς τὸ Δικαστήριον, διτὶ οἱ Κόνφερενς κυρίως λαμβάνουν υπὸ δύψιν τὰ ἔξοδα τῆς μεταφορᾶς, τὸν συναγωνισμὸν καὶ τὴν ἀξίαν τῶν προσφερομένων μεταφορικῶν υπηρεσιῶν. Η ἐνώπιον τῶν ἐπιτροπῶν διαδικασία, εἰναι ἀπλή καὶ σύντομος. Εν παραδείγματι, τὸ 1966 η Κόνφερενς τῶν Μεταφορέων Βορείου Ατλαντικοῦ πρὸς ἀνατολικούς λιμένας, ἔλαβεν 174 αἴτησεις καθορισμοῦ ναύλων καὶ ἐδέχθη ἐκ τούτων τὰς 140.

Η δίκη ἐνώπιον τοῦ Εφετείου ηδράζετο εἰς διάταξιν τοῦ Σίππιγκ «Ἀκτὴ ἔχουσαν οὗτος:

«Η Ομοσπονδιακὴ Ναυτιλιακὴ Επιτροπὴ ἀπορρίπτει πάντα ναύλους ή ἐπιβάρυνσιν υποβληθεῖσαν υπὸ θαλασσίου μεταφορέως ἐν τῷ ἔξωτερικῷ ἐμπορίῳ τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν ή υποβληθεῖσαν υπὸ μεταφορέων ἀνηκόντων εἰς Κόνφερενς, ἐδέχθησεν πέντε φορτίων τὰς 140.

Η δίκη ἐνώπιον τοῦ Εφετείου ηδράζετο εἰς διάταξιν τοῦ Σίππιγκ «Ἀκτὴ ἔχουσαν οὗτος:

Telegrams : NIKAS

Telephones : Offices 5253
5254

Residences : Director - 4456
Manager - 741803

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

C. R. KNIGHT & Co.
101 Leadenhall St.
LONDON E.C.3.

N. Kassimatis, Ltd.

SHIPPING AGENTS - SHIPCHANDLERS - COLD STORAGE CHAMBERS
EXPORTERS - IMPORTERS

Bankers :

THE STANDARD
BANK OF S.A. Ltd.
BARCLAYS BANK D.C.O.

LOURENCO MARQUES

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΜΑΡΚΕΣ

OFFICES WAREHOUSES AND COLD STORAGE CHAMBERS
19 Rue da Electricidade — 62 Av. Alvaro Cabral

CORRESPONDENTS OF
INTERNATIONAL MARITIME SUPPLIES Co. Ltd.
5, QUAI DU MONT - BLANC
GENEVA - SWITZERLAND

μετ' ἀκρόστιν κρίνη ὅτι αὐτοὶ εἶναι παραδόγως ὑψηλαὶ ἡ χαμηλαῖ, ὥστε νὰ εἰναι καταστρεπτικά διὰ τὸ ἐμπόριον τῶν Ἡνωμένων Πολιτεῶν.

Ἐξετάζουσα τὴν ὑπὸ κρίσιν περίπτωσιν ἡ Φέντεραλ Μαριτάιμ Κομμίσιον ἔν εὐρύττη, δὲν ἀνεύρει ἀνισότητα μεταξὺ ναύλων πρὸς ἀνατολικοὺς λιμένας καὶ ἄλλων ναύλων. Ἀνεύρει ὅμως — ὡς ἔκρινεν — καταπληκτικάς ἀνισότητας εἰς τοὺς ναύλους «γενικῶν φορτίων μὴ ἄλλως καθοριζόμενων» (διὰ τοῦ ὅρου τούτου περιγράφεται εὐρυτάτη κατηγορία ἐμπορευμάτων ἐπὶ τῶν ὅποιών δὲν ὑπάρχει εἰδικῶς καθοριζόμενος ναύλος). Τὸ αὐτὸ συνέβασε καὶ ἐπὶ πέντε ἄλλων ἐπὶ μέρους φορτίων.

Ἡ Ἐπιτροπὴ ἔκρινεν ἐν συνεχείᾳ, ὅτι αἱ ἀνισότητες περὶ ὃν δὲ λόγος, θὰ ἐπηρέασῶν δυσμενῶς τὸ ἐμπόριον τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ διέταξε τὴν Κόνφερενς ν' ἀκύρωσῃ τοὺς ναύλους τούτους (τῶν 5 φορτίων καὶ τῶν ναύλων τῶν γενικῶν φορτίων) καὶ νὰ ὑποβάλῃ νέους ναύλους διὰ τὰ φορτία ταῦτα μετ' ἔγγραφων αἰτιολογίων, σχετικῶς πρὸς τοὺς νέους ναύλους. Αἱ αἰτιολογίαι ἔδει νὰ ἀναφέρουν τὰς ἔξοδα, τὴν ἀμοιβὴν τῆς παρεχόμενης μεταφορικῆς ὑπηρεσίας καὶ τὰς ἐν γένει συνήθης τῆς μεταφορᾶς.

Ἐναντίον τῆς διαταγῆς ταύτης τῆς Ἐπιτροπῆς ἡ σκηνή ἔφεστι. Τὸ Ἐφετεῖον ἀπέρριψε τὴν διαταγὴν τῆς Φέντεραλ Μαριτάιμ Κομμίσιον.

Τὸ Ἐφετεῖον ἔκρινε, ὅτι οἱ ἄκκαλούντες Ἰσμπράντσεν Λάινς καὶ ἄλλοι παρεπονοῦντο κατὰ τῆς ἄκκαλουμένης διαταγῆς, ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι ἡ Ἐπιτροπὴ ἐπεχείρει διὰ τῆς διαταγῆς ν' ἀναλάβῃ αὐτὴ τὰς μέχρι τούδε ἀρμοδιότητας καὶ λειτουργίας τῆς Κόνφερενς. Ἡ ἀπειλὴ τῆς τοιαύτης ἐνέργειας διεφάνετο κατὰ τοὺς ἄκκαλούντας εἰς τὴν διὰ τῆς διαταγῆς ἐπιβαλλομένην ὑποχρέωσιν τῆς καθ' ὁρισμένον τρόπον αἰτιολογήσεως τῶν ὑποβλητέων νέων ναύλων. Ἐν τούτῳ διέβλεπον οἱ ἄκκαλούντες μεταβολὴν τοῦ ἀπὸ μακροῦ χρόνου ἐν λειτουργίᾳ καὶ ὑπὸ τοῦ Κογκρέσου ἀναγνωρισθέντος συστήματος τῶν Κόνφερενς καὶ ἀντικατάστασιν αὐτοῦ ὑπὸ δημοσίας ὑπηρεσίας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, οἵα ἡ Φέντεραλ Μαριτάιμ Κομμίσιον ἀκολουθοῦντας νέον καὶ ἀκεμπτον σύστημα καθορισμοῦ τῶν ναύλων.

Τὸ Ἐφετεῖον ἔκρινε μὴ βασίμους τὰς αἰτιάσεις ταύτας. Ἐκρινεν ἐπίσης, ὅτι ἡ Διοίκησις εἶχε τὸ δικαίωμα νὰ προστατεύῃ τὸ Ἀμερικανικὸν ἐμπόριον ἀπὸ πάσης βλαστήσης ἐνέργειας, ὀφειλομένης εἰς τοὺς θαλασσίους μεταφορεῖς, ὥργανούντος ἡ μῆ. Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Ἐφετείου, ἡ Ἐπιτροπὴ προέβη εἰς λεπτομερῆ καὶ ἔξαντλούσαν τὸ θέμα ἔρευναν. Ἀπεδείχθη — συνεχεῖται ἡ ἀπόφασις τοῦ Ἐφετείου — ὅτι ἡ Ἐπιτροπὴ δὲν ὀρίσει ναύλους σύτε τὸ μέγιστον δριόν αὐτῶν. Ἐζήτησε νὰ ὑποβληθοῦν ναύλοι προτεινόμενοι ὑπὸ τῶν Κόνφερενς, ἀλλὰ δὲν ἀπῆτησε νὰ καθορισθοῦν οἱ ναύλοι οὗτοι ὑπὸ προκαθωρισμένων συντελεστῶν. Περιστέρω, τὸ Ἐφετεῖον ἔκρινεν ὅτι ἡ Ἐπιτροπὴ δὲν ἔζητησεν «ἀπόδειξιν ἡ «θεμελίωσιν», ἀλλὰ ἀπήτησε «δικαιολόγησιν» διὰ τοὺς προσαθησομένους νέους ναύλους, διηρητικάς ἐξηγήσεις μετὰ δικαιολογητικῶν στοιχείων, πρᾶγμα ὅπερ εἶναι ὀλιγώτερον δεσμευτικόν. Ὁ προσδιορισμὸς τῶν συντελεστῶν ἐγένετο διὰ τῆς χρησιμοποίησεως εὑρειῶν οἰκείων ἐνωιῶν ὡς π.χ. δαπάναι τῆς μεταφορᾶς κ.λπ. Οἱ δροὶ «ἄξιοι» καὶ «διαπάναι», ἔκρινε τὸ Ἐφετεῖον, εἶναι δροὶ χρησιμοποιούμενοι ὑπὸ αὐτῶν τούτων τῶν μεταφορῶν καὶ δὸρος «εἰσιται» συνήθησαν τῆς μεταφορᾶς» ἔκριθη ὡς ἴκανων εὐρύν καὶ μὴ περιοριστικός. Ἐκριθή ὑπὸ τοῦ Ἐφετείου, ὅτι θὰ ἥτο ἀδύνατον νὰ ἐκτελέσῃ τὴν ἐκ τοῦ νόμου ἀποστολὴν τῆς ἡ Ἐπιτροπὴ μὲ διλιγωτέρων ἐνόχλησιν τῆς ἐπαραδόσεως πρακτικῆς τοῦ ἐμπόριου. Διὰ διὰ τοὺς λόγους τούτους ἀπέρριφθη ἡ ἔφεσις καὶ ἐπεκυρώθη ἡ διαταγὴ τῆς Ἐπιτροπῆς.

'Η Ναυτικὴ Ἐργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ - ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΑΠΟΡΡΙΨΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΕΚ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΜΕΤΑ ΠΑΡΑΜΟΝΗ ΤΟΥ ΕΙΣ ΑΜΕΡΙΚΗΝ

Ναυτικός, δυνάμει συμβάσεως ναυτολογήσεως ἀρίστου χρόνου, καταρτισθείσης εἰς Πειραιά καὶ μετὰ προηγουμένην ιστρικήν ἔχετασιν, κατὰ τὸν ὅποιαν εὐρύθη υγίειν, ἀπεστάλη καὶ ἐναυτολογήθη ἐπὶ πλοίου ἀλληλικῆς πλοιοκτησίας, εὐρισκομένου εἰς Μούτον τῆς Ἰαπωνίας. Τὸ πλοῖον, χωρητικότητος ἄνω τῶν 4.500 τόννων d.w., ἔφερε τὴν σημαίαν τῆς Λιθερίας. Οὗτος ἐναυτολογήθη ὡς θαλασμητόλος, μὲ μηνίσιον μισθόν κατ' ἀρχὰς 44.10.00 λίρας Ἀγγλίας, ὃ διόπιον μὲ δύορα καὶ ὑπερωρίας ἀνήλθεν εἰς τὸ ποσὸν τῶν 85.00.00, τὸ διόπιον καὶ τακτικῶς κατὰ μῆνα κατεβάλλετο. Ἐπὶ πλέον τοῦ μισθοῦ ἔχοργετο τροφὴ εἰς είδος, ἀποτιμωμένη εἰς λίρας Ἀγγλίας 11.10.00 μηνίσιοις. Ἀργότερον, τὸ σύνολον τῶν ἀποδοχῶν ἀνήλθεν εἰς λίρας Ἀγγλίας 90.00.00, ἔκτος τροφῆς.

Τὰ συμβληθέντα μέρη, ἐταίρια καὶ ναυτικός, διὰ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως συνεφώνησαν ὅτι αἱ μεταξὺ τῶν σχέσεις θὰ διέπωνται ὑπὸ τῆς οἰκείας ἐλληνικῆς συλλογικῆς συμβάσεως.

Μετὰ τούτα καὶ πρὸ τῆς παρελεύσεως ἔτους ἀπὸ τῆς ναυτολογήσεως, ἐνῷ τὸ πλοῖον εὐρίσκετο εἰς Λόδης Ἀντζελες τῶν Η.Π.Α., ὁ ναυτικός κατήγγειλε τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως, μονομερῶς, μὲ σκοπὸν προφάνως ὅπως παραμείνῃ καὶ ἐργασθῇ εἰς Ἀμερικήν. Ἀποβιβασθεὶς ἔλαβε παρὰ τῶν ἀκεμπτῶν μεταναστευτικῶν Ἀρχῶν προσωρινὴν ἄδειαν παραμονῆς, μετὰ τὴν λῆσιν τῆς διοίκησης συλληφθεῖς ἀπεστάλη εἰς Ἐλλάδα, μὲ ἔξοδο τὰ διόπιοια κατεβάλλεται παρὰ τοῦ πράκτορος τοῦ πλοίου ἐκ τῶν ὀφειλομένων παρὰ τῆς ἐταίριας δεδουλευμένων μισθῶν τοῦ ναυτικοῦ.

Σῆμειωτέον, ὅτι ὁ ναυτικός, πρὸ τῆς ἀπολύσεως τοῦ εἰς τὴν Ἀμερικήν είχεν ἀσθενήσει ἐπὶ μικρὸν χρονικὸν διάστημα ἐξ ἐλαφροῦ κρυολογήματος καὶ ἐθεραπεύθη ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Οὕτως εἶχον τὰ πράγματα, ὅταν ὁ ναυτικός ἐπιστρέψας εἰς τὴν Ἐλλάδα ἤγειρεν ἀγωγὴν κατὰ τῆς πλοιοκτητρίας ἐταίριας, ζητῶν μισθούς ἀσθενείας, νοσήλια, ἀπο-

ζημίωσιν, λόγω λύσεως τῆς συμβάσεως, ἀντίτιμον ὀδείας καὶ ἔξοδα παλιννοστήσεως.

Κατὰ τὴν διαδικασίαν, ὅμως, ἐνεδαιδαλώθησαν παρὰ τοῦ δικαιούστη τὰς ὡς ἀνωτέρω ἐκτεθέντα πραγματικά περιστατικά, δι' ὃ καὶ ἔκρινεν ὡς ἀκολούθως;

Κατὰ τὴν κρίσιν ταύτην τοῦ δικαιούστη οὐδὲν ὅδειός στοιχείου προέκυψεν, ὅτι ὁ ναυτικός ἡσθένησε μετά τὴν ἐπί τοῦ πλοίου ἀποβίθασίν του, εἴτε εἰς Ἀμερικήν εἴτε εἰς Ἐλλάδα, ἐκ νόσου ἀποτόκου τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἔργασίας αὐτοῦ. Λαμβανομένου ὑπὸ σφιντού τούτου, ὁ ναυτικός δὲν δικαιούθηται μισθῶν ἀσθενείας καὶ νοσηλίων.

Ὀσαύτως, δὲν δικαιούθηται οὔτε ἀποζημιώσεως διὰ τὴν λύσιν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, τὴν διόπιον δὲν θὰ ἐδικαιούστη καὶ ἔαν κόμη η σύμβασις ἐλύτη λόγω ἀσθενείας καθ' ὅσον τὸ ἄρθρον 19 τοῦ Ναυτικού Νόμου 373/1968 ὄριζε, ὅτι ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως λόγω ἀσθενείας η ἀτυχήματος τοῦ ναυτικοῦ, δὲν ἀποτελεῖ καταγγελίαν αὐτῆς παρὰ τοῦ πλοιούχου, τοῦ ναυτικοῦ μὲν δικαιούσμένου καὶ τοῦ ἄποζημιώσεως τοῦ ἄρθρου 75.

Ἐπὶ ἄλλου, δὲν δικαιούθηται ἀντιτίμον ἀσθενείας, ἀφοῦ ἐξ ὑπαιτιού τοῦ πρότεινον προλεύσεως εἴτε τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ.). Τέλος, ἐκρίθη ὅτι δὲν δικαιούθηται οὔτε ἐπιδόματος παραμονῆς ἐπὶ 50ήμερον εἰς τὴν Ἀμερικήν, ἀφοῦ ἡ ἔκει παραμονή του δὲν είχεν ὡς αἰτίαν τὴν Ἑλλειψιν συγκοινωνιακού μέσου, ἀλλὰ ἐπιθυμίαν τοῦ ναυτικοῦ νὰ ἔργασθη εἰς Ἀμερικήν.

ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΑ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Ζήτημα ἀνεφύ, ἔαν δικαιολογήται ἡ δαπάναις τοῦ πλοιοκτήτου παλιννόστησης τοῦ ναυτικοῦ, διὰ φορτηγού πλοίου.

Ἐπὶ τῆς ἀνωτέρω διαφορᾶς, ἀχθεῖσης πρὸς ἐπίλυσιν εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, διετυπώθη ἐκ μέρους τούτου, ἡ κατωτέρω ἀποψίς.

Τὸ συγκοινωνιακόν μέσον τῆς ἐπανόδου εἰς Ἐλλάδα τοῦ παλιννοστουμένου ναυτι-

16-20 TENNANT STREET
CABLES: "FAROSCO" CAPE TOWN

P. O. Box: 4797
PHONES: 31339 - 28829 - 26057
A/H 68840 - 492230 - 976480
447718 - 444994

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

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935
GENERAL SHIP CHANDLERS

Γενικὸς Διευθυντής: Ιωάννης Δ. Μπαμπαλετάς

Διευθυντής: Γεράσιμος Θωμάτος — Γ. Δεσιμόνης

Α/Η Τηλεφωνήσατε: CAPTAIN Ιωάννης Βλαχοστέργιος. Τηλ. 976.480

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ:

ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ:
ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ ΕΙΣ ΝΟΤΙΟΝ ΑΦΡΙΚΗΝ ΚΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ.

λας είς δύο συνεχή τεύχη, «Ναυτικά Χρονικά 1.2.70 και 15.2.70 θίγοντες δύο περιπτώσεις άμοιδης της ανωτέρω έργασίας.

Έπειδή, όμως, ή άρμοδιας υπηρεσίας τού υπουργείου έπανέρχεται έπι τού θέματος, καθορίζουσα τὸ τρόπον τῆς άμοιδης ὅλων τῶν φάσεων τῆς ἐν λόγω ἔργασίας, ἐπανερχόμεθα καὶ ἡμεῖς δημοσιεύοντες τὴν σχετικὴν λύσιν ὑπὸ τὴν νέαν τῆς μορφῆν.

Οὕτω, καὶ ἀρχὴν ἡ μεταφορὰ ἐκ τῶν κυτῶν ἐπὶ τοῦ καταστρόματος καὶ ἐν συνεχείᾳ ἀπόρριψις εἰς τὴν θάλασσαν ὑπολειμμάτων φορτίου συγκεντρώνοντας κατὰ τὸν καθαρισμὸν τούτων δὲν ἀμείβεται ιδιαιτέρως, ἐφ' ὃσον πρόκειται περὶ τῆς συνήθως μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν παραμενούσης εἰς τὰ κύτη ποσότητος ἀπορριμμάτων καὶ ὑπολειμμάτων φορτίου, τῆς ἀμοιδῆς διὰ τὴν ἔργασίαν ταύτην συμπεριλαμβανομένης εἰς τὴν καταβαλλομένην τοιαύτην τοῦ καθαρισμοῦ τῶν κυτῶν.

Ἐάν όμως, πρόκειται — τονίζεται ιδιαιτέρως — περὶ ἔγκαταλείψεως δι' οἰονδήποτε λόγου εἰς τὰ κύτη, μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν, ὑπολειμμάτων φορτίου πέραν τοῦ συνήθους καὶ εἰς ίκανὴν ποσότητα, τότε οἱ ἐκτελοῦντες τὸν καθαρισμὸν τῶν κυτῶν ἄνδρες δικαιοῦνται ἐκτὸς τῆς ιδιαιτέρας ἀμοιδῆς διὰ τὸν συνήθινον καθαρισμὸν αὐτῶν καὶ προσθέτου τοιαύτης, διὰ τὴν μεταφορὰν καὶ ἀπόρριψιν εἰς τὴν θάλασσαν τῆς πέραν τῆς κανονικῆς καὶ συνήθως παραμενούσης ποσότητος ὑπολειμμάτων φορτίου. Τὸ ὑψός τῆς προσθέτου ταύτης ἀμοιδῆς καθορίζεται δι' ἐλευθέρας συμφωνίας μεταξὺ πλοιάρχου καὶ πληρώματος ὑπὸ ὅρους λογικούς καὶ δικαίους, ἀναλόγως τῆς ποσότητος τοῦ φορτίου καὶ τοῦ προθετούμενου χρόνου ἀπασχολήσεως.

Ἐξ ἀλλου, διὰ τὴν ἀπόρριψιν ἐκ τοῦ καταστρόματος εἰς τὴν θάλασσαν τῶν προλαχθέντων ὑπολειμμάτων φορτίου εἰς χρόνον διάφορον τῆς μεταφορᾶς των, ἐκ τῶν κυτῶν, καταβάλλεται ιδιαιτέρα ἀμοιδῆ (extra) καθοριζόμενη, ὁμοίως ὡς ἀνωτέρω (ἐδάφιον β') — ητοι δι' ἐλευθέρας συμφωνίας μεταξὺ πλοιάρχου καὶ πληρώματος ὑπὸ ὅρους λογικούς καὶ δικαίους, ἀναλόγως τῆς ποσότητος τοῦ φορτίου καὶ τοῦ προθετούμενου χρόνου ἀπασχολήσεως.

Τῆς ποσότητος τοῦ φορτίου καὶ τοῦ προθετούμενου χρόνου ἀπασχολήσεως.

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΚΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ

Διὰ λύσεως δοθείσης παρὰ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ Y.E.N. καθωρίσθη ὅτι ἐφ' ὃσον ἡ παραλαβὴ τῶν τροφίμων καὶ ὑλικῶν τοῦ πλοίου δὲν γίνεται (σότο παλάγκο), τὰ μέλη τοῦ πληρώματος ἀτινα θὰ διαταχθῶσιν νὰ μεταφέρωσταν ταῦτα ἐξ ἀποστάσεως τίνος μέχρι τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου, δικαιούνται ιδιαιτέρας ἀμοιδῆς διὰ τὴν ἔργασίαν ταύτην, ἀναλόγου πρὸς ἐκείνην τὴν ὁποίαν θὰ ἐλάμβανον οἱ ἐργάται τοῦ λιμένος, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ταύτην.

Ἡ ἀνωτέρω λύσις, δοθείσα παρὰ τοῦ υπουργείου, ἀφορᾷ περίπτωσιν μὴ καλυπτόμενην ἀπὸ τὴν σχετικὴν διάταξιν τῆς οἰκείας Συλλογικῆς Συμβάσεως (Κεφ. Ζ', παρ. 1, ἐδάφ. α'), ἡτις προβλέπει ὅτι διὰ τὴν παραλαβὴν τῶν τροφίμων, ἐφ' ὃσον ταῦτα δὲν παραδίδονται ὑπὸ τοῦ προμηθευτοῦ καὶ δὲν τοποθετοῦνται ὑπὸ αὐτοῦ εἰς τὰς ἀποθήκας τοῦ πλοίου, ὑποχρεούνται τὸ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου καθορίζομενον ἐκάστοτε πληρώματος πρὸς παραλαβὴν ταῦτα διὰ βαρούλκου ἐκ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου (σότο παλάγκο) καὶ τοποθετήσῃ ταῦτα εἰς τὰς ἀποθήκας τοῦ πλοίου.

Οὕτω, ἡ ὡς ἄνω λύσις καλύπτει τὸ μέρος τῆς ἔργασίας, τὸ ἀφορῶν τὴν μεταφορὰν τῶν τροφίμων ἡ ὑλικῶν μέχρι τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου. Ἡ μεταφορὰ ἀπὸ τὴν πλευρᾶν τοῦ πλοίου μέχρι καὶ τῶν ἀποθηκῶν καλύπτεται ἀπὸ τὴν σχετικὴν διάταξιν τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως, ὡς τὴν παρεθέσαμεν.

Προκειμένου όμως νὰ ἔχωμεν μίαν πληρότητα καὶ ρύθμισιν τοῦ ὅλου θέματος, ὑπενθυμίζομεν παλαιοτέραν λύσιν τοῦ υπουργείου, θίγουσαν καὶ ἐτέρων πλευρῶν τούτου, δοθεῖσαν διὰ τῆς ὑπ' ἄρ. Φ. Y 70440/69 ἀπὸ 4.3.69 ἐγκυλίου τοῦ Y.E.N.

Κατὰ τὴν λύσιν ταύτην, ὁ καθαρισμὸς τῶν ἐκάστοτε ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος πρὸς ἐκτέλεσιν τῆς μεταφορᾶς τῶν τροφίμων ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου μέχρι τῶν ἀποθη-

κῶν, ἀνάγεται εἰς τὴν κρίσιν τοῦ πλοιάρχου.

ΑΜΟΙΒΗ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΓΕΦΥΡΑΣ

Ἐξ ἀλλου, διηγειρίσθη παρὰ τοῦ υπουργείου, ὅτι ἡ ἔργασία καθωρίσθη ὅτι ἐφ' ὃσον ἡ παραλαβὴ τῶν τροφίμων καὶ ὑλικῶν τοῦ πλοίου δὲν γίνεται (σότο παλάγκο), τὰ μέλη τοῦ πληρώματος ἀτινα θὰ διαταχθῶσιν νὰ μεταφέρωσταν ταῦτα ἐξ ἀποστάσεως τίνος μέχρι τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου, δικαιούνται ιδιαιτέρας ἀμοιδῆς διὰ τὴν ἔργασίαν ταύτην, ἀναλόγου πρὸς ἐκείνην τὴν ὁποίαν θὰ ἐλάμβανον οἱ ἐργάται τοῦ λιμένος, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ταύτην.

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΣΤΗΛΗΣ

Πλοιοκτήτην Θ. Σ., Πειραιᾶ: «Ο πλοιάρχος τοῦ πλοίου δὲν δικαιούνται μισθὸν ἐλείποντος ὁμιλητικοῦ καταστρόματος, διότι ἡ σχετικὴ διάταξις τοῦ νόμου δὲν καλύπτει τὴν περίπτωσιν ἐκτελέσεως ἔργασίας ἐλείποντος ναυτικοῦ παρὰ τοῦ πλοιάρχου, καθ' ὃσον αὐτὴ ἀναφέρεται εἰς τοὺς «ἄνδρας τοῦ πληρώματος», εἰς οὓς δὲν περιλαμβάνεται ὁ πλοιάρχος.»

Τὴν ἀνωτέρω λύσιτο, δοθείσα παρὰ τοῦ υπουργείου, ὅτι ἡ κατοβόλη τοῦ μισθοῦ τοῦ ἐλλείποντος ἀφορᾷ περίπτωσιν τῆς προσφορᾶς προσθέτου, χρονικῶς ἔργασίας, ἐνῷ ἡ ἔργασία τοῦ πλοιάρχου δὲν περιορίζεται, ὡς γιαστόν, εἰς χρονικὰ ὥρια. (Σχετικὴ Εγκύλιος Y.E.N. ὑπ' ἄριθ. 58977/5288 ἀπὸ 3.7.68. «Ορα καὶ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 1.6.69, στήλη «Ναυτική Έργασία», σελίς 50).

Γ. Β., Αθήνας: «Τὸ γεγονός τῆς ἀπολύτεως τοῦ συμπλοιοκτήτου μέλους τοῦ πληρώματος, δὲν δημιουργεῖ αὐτοδικίας τὴν ὑποχρέωσιν τῶν λοιπῶν συμπλοιοκτήτων ὥπως προδοῦν εἰς τὴν ἔξαγοράν τῆς μερίδος τοῦ ἀπολυτού, ἀλλ' αὐτὴ γεννάται ἀφ' ἡς στιγμῆς οὗτος ἀσκήσῃ τὸ ὑπὸ τοῦ ἄριθμου 21 τοῦ K.I.N.D. παρεχόμενον δικαίωμα, νὰ αἴτησῃ, δηλαδή, ὅπως οἱ λοιποὶ συμπλοιοκτῆται προδοῦν εἰς τὴν ἔξαγοράν τῆς μερίδος του, τὸ τίμημα τῆς ὁποίας καθορίζεται ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου μετὰ γνωμοδότησιν πραγματογνωμόνων. (Σχετικὴ Εγκύλιος Y.E.N. ὑπ' ἄριθ. Φ.Υ. 70440/69 ἀπὸ 4.3.69).»

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε. (ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ) ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10^{ος} ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 424.222 (10 ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,
ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,
ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Αἱ ἐλικτικαὶ ἴδιότητες τῶν πλοίων

Τοῦ Ἀνθυποπλοιάρχου Ε. ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΥ Λ.Σ.

1. ΓΕΝΙΚΑ - ΟΡΙΣΜΟΣ

Εἰς τὰς περισσοτέρας περιπτώσεις ναυτικῶν ἀτυχημάτων συνυπείφ συγκρούσεως ή προσαράξεως, ή πιθανότης ἀπελεύθερως ή ἀποφυγῆς τούτων ἔξηρτάτο εἰς πολλῶν παραγόντων, ὡς ἡ ταχύτης τοῦ πλοίου ή τῶν ἐμπλακέντων εἰς τὸ ἀτύχημα πλοίων, ή ἐπικρατούσα κατική κατάστασις καὶ ίδιως ἡ ὁρατότης, ὁ διατιθέμενος θαλάσσιος χώρος πρὸς ἀποφυγὴν τῆς συγκρούσεως ή τῆς προσαράξεως, ή ἐπάρκεια τῶν ὅπτηρων κ.λ.π. Εἰς ἦν δῆμος περίπτωσιν ἔχουν ἥδη ἀναπτυχθῆαι συνθήκαι ἐπελεύθερως ναυτικοῦ τίνος ἀτυχήματος, ή ἀποσόδησίς του θά κριθῇ ἀπὸ τὴν ἐκλογὴν τοῦ ἐκ μέρους τοῦ Πλοίαρχοῦ ὀρθίσμου, διόποιος, πάλιον, θά ἔξαρτηθῇ ἐκ τοῦ διατιθέμενου θαλασσίου χώρου καὶ τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου του. Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο εἶναι πλέον ἡ προφανές ὅτι αἱ ἐλικτικαὶ ἴδιότητες τοῦ πλοίου θά βοηθήσουν πολὺ ὡς τὸ ἔξελθη τούτῳ ἀπὸ τὴν, εἰς ἦν περιῆλθε, δυσχερῆ θέσιν.

Ίδιατέρως δέοντα, ἐν προκειμένῳ, νὰ τονισθῇ ὅτι ἡ πλειονότης τῶν, κατά καιρούς, ἐπισυμβάντων ναυτικῶν ἀτυχημάτων ὀφείλεται μᾶλλον εἰς ἀνεπάρκειαν τοῦ ἀνθρωπίνου παράγοντος παρὰ εἰς ἄκαταλληλότητος ἡ ἐλαττωματικότης τοῦ ἔξοπλισμού καὶ γενικώτερον τῆς σχεδιάσεως ἑνὸς πλοίου. Η ἀπόδοσις, συνεπός, τῆς δεούσης προσοχῆς εἰς τὴν ἐκπαίδευσιν τῶν ναυτικῶν εἶναι τὶ τὸ ἐπιβεβλημένον. Περαιτέρω, η παροχὴ ὀδηγιῶν, στοιχείων καὶ πληροφοριῶν ἐπὶ τῶν ἐλικτικῶν ιδιοτήτων ἑνὸς πλοίου εἰς τὸν Πλοίαρχόν του κατὰ τὰς διαφόρους ἀλλαγάς ταχύτητος καὶ βυθίσματος, θεωρεῖται ὡς μεγάλης σημασίας βοήθεια.

Συνεπῶς δὲν κινδυνεύουμεν νὰ θεωρηθῶμεν ὡς ὑπερβάλλοντες, ἐάν τονίσωμεν ὅτι ἐν τῶν βασικῶν προβλημάτων, τὰ δόποια δέονταν ν' ἀπασχολοῦν σοδαρῶς, κατὰ μὲν τὸ διάστημα τῆς σχεδιάσεως καὶ κατασκευῆς τῶν πλοίων, τούς ναυτικούς, κατὰ δὲ τὸ ἀντίστοιχον τῆς ἐνέργου ζωῆς τούτων τοὺς πλοιάρχους, εἶναι τὸ τῶν ἐλικτικῶν ιδιοτήτων των.

"Οταν λέγωμεν ὅτι ἐν πλοίοις ἔχει καλὰς ἐλικτικὰς ἴδιότητας (Maneuverability) ἐννοούμενον ὅτι τοῦτο:

α) Τηρεῖται εἰς εὐθύγραμμον πορείαν μὲν χρησιμοποίησιν πολὺ μικρᾶς γωνίας πηδαλίου.

β) "Εχει κύκλουν στροφῆς μικρᾶς διαμέτρου.

γ) Ἀνταποκρίνεται («ἀκούει») ταχέως εἰς τὰς στροφάς τοῦ πηδαλίου — καὶ μάλιστα εἰς ὕδατα ἀσθμῆ καὶ περιωρισμένα, καὶ

δ) Δύναται ν' ἀντισταθμίζῃ τὴν πρὸς στροφὴν ἐπιδρασιν τοῦ ἀνέμου, τοῦ ρεύματος καὶ τοῦ κυματισμοῦ μὲν μικρᾶς γωνίας πηδαλίου.

Ὦς εὐνόητον, τ' ἀνωτέρω ἔξαρτωνται τόσον ἀπὸ τὰς ναυπηγικάς γραμμάς τοῦ πλοίου (καὶ εἰς τὰ ὑφαλα καὶ εἰς τὰ ἔξαλα), δοσον καὶ ἀπὸ τὴν ἀποτελεσματικότητα τῆς ἐνέργειας τοῦ πηδαλίου.

Τὸ πρόβλημα παρουσιάζεται ὁδύτερον ὑπὸ τὴν ἐπιδρασιν τῆς ἐλαττώσεως τοῦ βάθους τῆς θαλάσσης, δεδομένου ὅτι μικρὸν βάθος ὑπὸ τὴν τρόποια ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα τὴν δημιουργίαν ιδιαίτερων συνθηκῶν πιέσεως καὶ ροῆς τοῦ ὕδατος, καθὼς τὸ πλοίον

κινεῖται πρόσω. Τοῦτο ἀυτὸν συμβαίνει καὶ κατὰ τὸν πλοιὸν διὰ στενῶν, διαύλων καὶ περιωρισμένων, γενικῶς, ὕδατων, καθ' ὃν παρατηρεῖται καὶ μικρὸς αὔξησις τοῦ πρυμναίου βυθίσματος τοῦ πλοίου. Ἀποτέλεσμα τῶν, ἐν προκειμένῳ, ἀσκουμένων ἐπιδράσεων εἶναι μείωσις τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου, ἐνῷ συγχρόνως τοῦτο καθίσταται περισσότερον ἀδρανές καὶ βαρύ εἰς τοὺς χειρισμούς. Κατὰ συνέπειαν πάσας ἔκτροπή τῆς πρώρας ἀπό τὴν εὐθύγραμμον πλεύσιν πρέπει ν' ἀντιμετωπίζηται ταχέως μὲν μεγάλην γωνίαν πηδαλίου, διότι εἶναι δυνατόν ν' αὐξηθῇ τόσον, ὥστε νὰ μὴ είναι πλέον δυνατόν νὰ τεθῇ ὑπὸ ἔλεγχον μὲν τὸ πηδάλιον μόνον.

Τὸ πρόβλημα, ὡς εὐνόητον, ἐπιτείνεται, δυάκις πρόκειται νὰ μελετηθοῦν αἱ ἐλικτικαὶ ἴδιότητες πλοίων μεγάλης χωρητικότητος, ὡς εἶναι τὰ στήμερον, εἰς μεγάλην κλίμακα, ναυπηγούμενα πλωτά μεγαθήρια. Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο ἀξίζει ν' ἀναφερθῇ διότι, κατὰ μελέτην ἡμεδαποῦ ναυτιλιακοῦ οἴκου, καθίσταται ἀμφίβολος, ἐὰν ὅχι ἀδύνατος, ἡ διὰ τοῦ Στενοῦ τῆς Μάγχης (English Channel) διέλευσις πλοίων τῆς τάξεως τῶν 250.000 τόν. d.w. καὶ ἄνω, πλεόντων εἰς κατάστασιν πλήρους φόρτου καὶ ὑπὸ τὴν μεγίστην αὐτῶν ταχύτητος καὶ ὑφισταμένων μικρόν, ἔστω, διατοιχισμὸν (rolling) — 10 λ.χ. μοιρῶν — διότι συντρεχουσῶν τῶν ἀνωτέρων συνθηκῶν τοῦ μικροῦ βάθους θαλάσσης καὶ τῶν διαστάσεων τῶν πλοίων τούτων (ιδίᾳ τοῦ μεγάλου πλάτους τῶν), δέονταν ν' ἀναμένεται αὐξησης τοῦ βυθίσματος των κατὰ 18 περίπου πόδας, ὑπερβαίνουσα τὰ περιθώρια ἀσφαλοῦς διάπλου.

Εἰς τὸ παρελθόν ἐγένοντο ἀρκεταὶ προσπάθειαι ὑπόλογισμοῦ, ἐντὸς τῶν δρίων τῆς παραδεκτῆς ἀκριβείας, τῶν ἐλικτικῶν ἴδιοτήτων ἑνὸς πλοίου. Κατὰ παράδοσιν αἱ ἴδιότητες αὗται καθορίζονται ἐπὶ τῇ βάσει τῶν χαρακτηριστικῶν προχώρησεως, μεταποίεσις καὶ τακτικῆς διαμέτρου τοῦ κύκλου στροφῆς — περὶ ὅν κατετέλει.

Λόγῳ τῆς δύσημοραις αὐξανομένης σπουδαίοτητος, τὴν ὅποιαν ἀπέκτησεν, ιδίᾳ ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τῆς παρελθούσης δεκαετίας — ὅτε ἤρχισαν καθελκυόμενα ὀλονέν καὶ μεγαλύτερα σκάφη — τὸ θέμα τῆς σπουδῆς καὶ ἀναλύσεως τῶν στοιχείων τῶν ἐλικτικῶν ἴδιοτήτων τῶν πλοίων, εἰς τὴν παρούσαν μελέτην θά ἔξετάσωμεν τὰ στοιχεῖα ταῦτα ἐν συνεργείᾳ πρός:

α) Τὴν πηδαλίουχίαν (Steering).

β) Τὰ πλευρικά μέσα πρώσεως, (Lateral Thrust Units).

γ) Τὴν κράτησην (Stopping) καὶ τὴν δύναμιν ἀναστροφῆς (Backing Power) τοῦ πλοίου.

δ) Τὴν ἐπιδρασιν τῆς ἐλίκος ἐπὶ τῆς στροφῆς τοῦ πλοίου, καὶ εἰδικότερον:

δι) Τὰς πολλαπλάς ἐλικας (Multiple Screws), καὶ

διi) Τὰς ἐλικας μεταβλητοῦ βήματος (Controllable Pitch Propellers), καὶ

ε) Τὴν ἀποφυγὴν συγκρούσεως διὰ καταλλήλου πηδαλίουσχιας καὶ χρησιμοποίησεως τῆς ἀναστροφικῆς δυνάμεως τοῦ πλοίου.

Ἐπειδὴ δῆμος κρίνομεν ὅτι, εὐχερεστέρα θά καταστῇ ἡ εἰσαγωγὴ εἰς τὴν σπουδὴν τῶν

ἀνωτέρω, διὰ τῆς παραθέσεως στοιχείων καὶ πληροφοριῶν περὶ τοῦ κύκλου στροφῆς καὶ τῶν χαρακτηριστικῶν τούτου, θ' ἀναφερθῶμεν δι' ὅλιγων, πρώτων, εἰς αὐτόν.

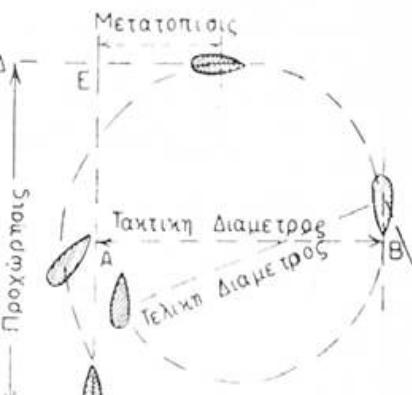
2. Ο ΚΥΚΛΟΣ ΣΤΡΟΦΗΣ ΚΑΙ ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥΤΟΥ

Κύκλος στροφῆς (Turning Circle) καλεῖται ἡ κατ' ἀρχὴν σπειροειδῆς, εἰτα δὲ κανονική, κυκλική τροχιά, τὴν ὅποιαν διαγράφει τὸ «πρόσωπο» καὶ εύθυγράμμως κινούμενον πλοίον, εὐθύνς ὡς τὸ πηδάλιον του τεθῆ εἰς τὴν πλεύραν.

Ἐκ τῶν στοιχείων τοῦ «Κύκλου στροφῆς», τὰ ἀπαντώμενα εἰς τὴν παρούσαν μελέτην είναι:

α) Η τακτικὴ διάμετρος (Tactical Diameter): Είναι ἡ ἀπόστασις μεταξὺ τῆς ἀρχικῆς θέσεως τοῦ πλοίου καὶ τῆς προβολῆς τῆς νέας θέσεως κατά τινα στιγμὴν ἐπὶ τὸν ἀξοναν Α'Ε, διστασὶ καὶ καλεῖται «ἄξων τῶν προχώρησεων». Η μεγαλύτερα προχώρησις θά σημειωθῇ δι' ἀλλαγὴν πορείας κατὰ 90° (Εἰς τὸ σχῆμα η ΓΔ).

β) Η προχώρησις (Advance): Είναι ἡ ἀπόστασις μεταξὺ τῆς ἀρχικῆς θέσεως τοῦ πλοίου καὶ τῆς προβολῆς τῆς νέας θέσεως κατά τινα στιγμὴν ἐπὶ τὸν ἀξοναν ΓΜ, διστασὶ καὶ καλεῖται «ἄξων τῶν μεταποτίσεων». Η μεγαλύτερα μεταποτίσις θά σημειωθῇ δι' ἀλλαγὴν πορείας κατὰ 90° καὶ θά ξουνται μὲ τὴν τακτικὴν διάμετρον.



γ) Η Μεταποτίσις (Transfer): Είναι ἡ ἀπόστασις ἀπὸ τῆς ἀρχικῆς θέσεως, η μετρουμένη ἐπὶ τὸν ἀξονον ΓΜ, διστασὶ καὶ καλεῖται «ἄξων τῶν μεταποτίσεων». Η μεγαλύτερα μεταποτίσις θά σημειωθῇ δι' ἀλλαγὴν πορείας 180° καὶ θά ξουνται μὲ τὴν τακτικὴν διάμετρον.

Πρὸς ὑποδοχήθησιν ἔξαγωγῆς χρησίμων συμπερασμάτων, κατὰ τὸν πλοιὸν, ιδίως εἰς περιοχὰ συγκλινούστης ναυτιλιακῆς κινήσεως καὶ εἰς περιωρισμένα, γενικῶς, οὖδετα (διαύλογος, σπενά κλπ.), ως καὶ κατὰ τὰς προσεγγίσεις εἰς λιμένας, παρέχομεν κατατέρω στοιχεῖα (κατὰ πίνακας) ὅφοράντα εἰς τὰς ἐλικτικὰς ιδιότητας δεξαιμενοπλοίων, τὰ δόποι ἐπελέγχοντας εἰδικῶς ὡς τὰς ἀντιπροσωπεύοντας τὰς πλέον συνήθεις καὶ χαρακτηριστικάς χωρητικότητας — ἀπὸ τοῦ θεωρουμένου πλέον ὡς «μικτοῦ» δεξαιμενοπλοίου τῶν

18.100 τόν. d.w. (πλοίον Α άκολουθούντος πίνακος), μέχρι και τού μεγίστου, πρό τινος, έν υπηρεσία δεξαμενοπλοίου — μαμούθ Idemitsu Maru, τών 206.000 τόν. d.w. (πλοίον Η πίνακος).

Ειδικότερον, τ' άκολουθούντα στοιχεία ά-

ναφέρονται εις τὸ νεκρὸν βάρος, τὸ βύθισμα, τὸ μῆκος, τὸ πλάτος καὶ τὴν ταχύτητα τῶν ἐπιλεγέντων δεξαμενοπλοίων, ὡς καὶ εἰς τὰ τῶν κύκλων στροφῆς τούτων καὶ τοῦ ἀπαιτούμενου χρόνου πρός ἐπίτευξιν ἀλλαγῆς πορείας 20°.

ΠΙΝΑΞ ΑΡ. 1: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΛΕΓΕΝΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Πλοίον	Νεκρὸν Βάρος T.D.W.	Βύθισμα (εἰς πόδας)	'Ολικὸν μῆκος (εἰς πόδας)	Πλάτος (εἰς πόδας)	'Ιπποδύναμος S.H.P.	'Υπηρεσιακή ταχύτητα (εἰς κόμβους)
A	18.100	29,10	556	69,25	7.500	14,5
B	35.000	35,75	665	85,0	11.000	15
Γ	52.250	40,0	748	102,5	16.000	16,5
Δ	70.800	43,8	800	110,0	16.000	16,3
Ε	1114.800	49,0	870	137,8	18.000	15,0
Z	209.000	62,3	1.076	154,75	27.600	16,1
H	206.000	58,5	1.120	158	33.000	16,6

ΠΙΝΑΞ ΑΡ. 2: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΥΚΛΟΥ ΣΤΡΟΦΗΣ ΑΝΩΤΕΡΩ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Πλοίον	(α) Προχώρησις	(β) Μετατόπισης	(γ) Τακτική Διάμετρος 'Απόστασης
A	2,7 στάδια (2,9 μήκη πλοίου) (Cables)	2,3 στάδια (2,5 μήκη πλοίου) (Cables)	4 στάδια (4,3 μήκη πλοίου) (Cables)
B	3,6 » (3,2 » »)	2,6 » (2,3 » »)	4,2 » (3,8 » »)
Γ	4,5 » (3,6 » »)	2,6 » (2,1 » »)	4,9 » (3,9 » »)
Δ	3,9 » (2,9 » »)	1,9 » (1,4 » »)	4,0 » (3,0 » »)
Ε	5,6 » (3,9 » »)	2,4 » (1,7 » »)	4,8 » (3,3 » »)
H	5,0 » (2,7 » »)	2,3 » (1,2 » »)	5,4 » (3,1 » »)

ΠΙΝΑΞ ΑΡ. 3: ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΠΡΟΣ ΕΠΙΤΕΥΞΙΝ ΑΛΛΑΓΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ 20°

Πλοίον	Χρόνος
A	0 λεπτά 40'' (1 μήκος πλοίου)
B	0 » 45'' (1,2 » »)
Γ	1 λεπτόν 10'' (2,0 » »)
Δ	1 » 10'' (2,0 » »)
Ε	1 » 0'' (1,8 » »)
H	1 » 5'' (1,3 » »)

'Εκ τῶν ἀνωτέρω στοιχείων δύνανται τις νὰ συναγάγῃ τὸ συμπέρασμα ὅτι παρὰ τὸ γεγονός ὅτι τά, εἰς ἀφοράσι τὰ στοιχεῖα, πλοίοι παρουσιάζουν αὔξησιν τῆς μεταξύ των μεταφορικῆς ικανότητος κατά λόγον περίπου ἀντίστοιχον τοῦ ἀριθμοῦ των, ἢ μεγίστη μεταξύ των διαφορά — εἰς διτι ἀφορά εἰς τὰ στοιχεῖα τοῦ κύκλου στροφῆς — παρουσιάζει αὐξήσην μόνον εἰς τὸ διπλάσιον.

"Ἐπισημαίνεται, τέλος, ἡ ὄφελιμότης κατοχῆς τῶν ἀνωτέρω εἰς τὸ περὶ «Κρατήσεως» (Stopping) τῶν πλοίων μέρος τῆς παρούσης — ὑπὸ τῶν Πλοιάρχων, εἴτε τὸ ὑπὸ τὴν διακυβέρνησιν τῶν πλοίων εἶναι μεγάλης χωρικότητος (ίνα δύνανται νὰ χειρίζονται ἔγκαιρως καὶ ἀποδοτικῶς), εἴτε εἶναι μικρᾶς τοιωτῆς (ίνα τὸ προφυλάσσουν ἀπὸ ἄλλα μεγάλα πλοία, τὰ ὅποια λόγῳ τοῦ δύγκου των ἐνδεχομένων δὲ θὰ ἡδύναντο νὰ χειρίσουν μὲ τὴν εὐελιξίαν καὶ ταχύτητα τοῦ ίδικοῦ των).

3. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ, ΣΧΕΣΙΝ ΕΧΟΝΤΑ ΜΕ ΤΑΣ ΕΛΙΚΤΙΚΑΣ ΙΔΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

α) Πηδαλίου υψία (Steering): 'Η πρακτική περία ἀπέδειξεν ὅτι εἰς ὥρισμένας περιπτώσεις μεγάλα πλοία δύνανται νὰ κυβερνήσουν παρ' ὅτι πέλουν μὲ μικράν ταχύτητα. 'Ἐπι τὸ παραδίγματι, ἔξηκρινόθη ὅτι δεξαμενοπλοίον μήκους 320 μέτρων ἡδύνατο νὰ κυβερνῇ μὲ ταχύτητα 2 μόλις κόμβων.

Καὶ εἰς τὸ σημεῖον τούτο δέον νὰ γίνη εἰδικὴ μνεία τῆς συμβολῆς τοῦ ἀνθρωπίνου παράγοντος, ίδια εἰς τὴν στενήν σχέσιν, ἡ δύποια ύψιστης εἰς τὴν ικανότητα τοῦ κυβερνῶν ἐν πλοίον, δηπεράτει μετά μικράς ταχύτητος. Συγκεκριμένως, δύνανται εἰς ἐπιδέξιος κυβερνήσης νὰ χειρίζη μετ' ἀκριβείας, δι' ὀλυηλοδιαδόχων κρατήσεων τῶν μηχανῶν τοῦ πλοίου του καὶ βραχυχρονίων αὔξησεων

τῶν στροφῶν του.

'Έξ ἄλλων, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι δύ κύκλος στροφῆς ἔνὸς πλοίου εἶναι συνάρτησις τῆς ικανότητος τοῦ πηδαλίου του καὶ τοῦ ἀπαιτούμενου διὰ μίαν πλήρη στροφῆν θελαστοῦ χώρου, ἐσχάτως ἀπεδείχθη ὅτι ἡ ἀκτις στροφῆς δὲν εἶναι τὸ μοναδικὸν χαρακτηριστικόν τῶν ἐλιγμῶν. "Ἐπερον, σάκρως σημαντικόν, στοιχεῖον εἶναι ἡ ἀνταπόκρισις τοῦ πλοίου εἰς τὰς στροφᾶς τοῦ οἰακοστροφίου. Τὸ στοιχεῖον τούτο καθορίζει τὴν ικανότητα τοῦ πλοίου νὰ τηρήσαι εἰτὶ τῆς ἀκολουθεύεις πορείας, ὡς ἐπίσης καὶ τὴν δυνατότητα νὰ κυβερνήσαι μὲ μικρὰς μόνιν γνωνίας πηδαλίου. 'Αμφοτεροι οἱ παράγοντες οὗτοι εἶναι σημαντικοί, ίδιως ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἀποφυγῆς συγκρούσεως. Τις ἔκ τῶν δύο εἶναι μεγαλύτερας σημασίας θὰ ἔχαρτηθῇ ἀπὸ τὴν ιδιομορφίαν ἐκάστης συγκεκριμένης περιπτώσεως. 'Ωρισμένοι μελετήσαι ἀπέδειξαν ὅτι, εἰς τινας περιπτώσεις, μικρᾶς κύκλος στροφῆς δὲν ἀποτελεῖ ἀξιόπιστον ἐνδειξιν σταθερᾶς πορείας, ἐνῷ εἰς ἄλλας συμβαίνει τὸ ἀντίθετο.

Εἰς ὥρισμένας χώρας συνεχίζονται ἔρευναι, τόσον εἰς πρότυπα πλοίων, δύον καὶ εἰς πλοία ἐν υπηρεσίᾳ, διὰ νὰ ἔχαριθωθούν αἱ ἀπὸ τοῦ πηδαλίου ἐπιδράσεις καὶ νὰ βελτιωθούν τὰ κριτήρια σχεδίσεως των.

β) Πλευρικά μὲ στοιχεῖα περιπτώσεως: 'Ἐσχάτως εἰσήχθη ὁ θεσμὸς τῶν πλευρικῶν μέσων προώσεως, διὰ τῶν ὅποιων ἐπίτυχαν τοιωτίσιμες τάσεις των στροφῶν τῆς ισχύος στοιχείων τοῦ προφανῶς, τὸν ἀριθμὸν τῶν μηχανῶν τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου του, εἰς τὴν διάθεσιν του, στοιχείων ἀναφορικῶν μὲ τὴν ταχύτητα τοῦ στοιχείου τοῦ σκάφους, τὸν ἀριθμὸν τῶν στροφῶν τῆς μηχανῆς καὶ ἐνδεχομένων τὴν θλαφράδαν ἀπὸ τῆς πορείας του ἀπόκλισιν. Εἰς τὴν προσπάθειάν του ταύτην θὰ ἡδύνατο νὰ βοηθηθῇ καὶ διὰ τῆς στροφῆς τοῦ πλοίου του κατά τρόπον Ζε - και, ἐν ὅσῳ αἱ μηχανῆς του θὰ εἶναι κρατημέναι ἡ θλαφράδα τοῦ προφανῶς ἀριθμού, διόπτης πιθανότης μεγαλυτέρας ἀνακοπῆς τῆς ταχύτητος τούτου εἰς συντομώτερον χρονικὸν διάστημα.

Τελευταῖς μελέται ἐπὶ τοῦ πλοίου θά δηδύνατο νὰ σταματήσῃ, ἐνῷ κινεῖται «πρόσω φόλοταχώς», ἐξαρτάται ἐν μέρει καὶ ἀπὸ τὸν λόγον τοῦ υψούς τῆς ισχύος ἀναποδίσεως του πρὸς τὸ ἐκτόπισμά του.

Πλειστοί οἱ δοῦι τούτοις ἔχουν ἐπινοθῆ διὰ τὸν υπολογισμὸν τοῦ χρόνου καὶ τῆς ἀπαιτούμενής ἀποστάσεως προκειμένου ν' ἀκινητήσῃ τελείως ἐν πλοίον, δηπεράτει μὲ διαφοράς ταχύτητας τοῦ πλοίου του. Οι κατωτέρω τύποι χρησιμοποιούνται ὑπὸ τοῦ Βρετανικοῦ 'Οργανισμοῦ Μελετῶν ἐπὶ Πλοίων:

$$(α) 'Απόστασις κρατήσεως εἰς πόδας = \frac{\Delta(1+K_1)V_0^2}{2gR_0} \lambda\gamma e(1 + \frac{R_0}{T\zeta}) + \frac{1}{2}V_0 t r$$

$$(β) Χρόνος κρατήσεως εἰς δεύτερα λεπτά = \frac{\Delta(1+K_1)V_0}{gR_0} (\frac{R_0}{T\zeta})^{\frac{1}{2}} e^{-1} (\frac{R_0}{T\zeta})^{\frac{1}{2}} + \frac{1}{2} t r$$

"Οπου:

K_1 = Συντελεστής προστιθεμένης μάζης,
 R_0 = Αντίστασις γάστρας εἰς τόνους, πρὸ τῆς ἐκτελέσεως χειρισμῶν κρατήσεως,
 V_0 = Ταχύτητα πλοίου εἰς πόδας ἀνὰ δεύτερον λεπτόν, πρὸ τῆς ἐκτελέσεως χειρισμῶν κρατήσεως,
 $T\zeta$ = 'Αναποδίσεως ισχὺς εἰς τόνους διὰ πλοίου τελείως ἀκινητοῦ,
 $t r$ = Χρόνος εἰς δεύτερα λεπτά πρὸ τῆς μηχανῆς, καὶ

g = 'Επιτάχυνσις (εἰς πόδας ἀνὰ δεύτερο λεπτόν) όφειλομένη εἰς τὴν βαρύτητα.
 Τὰ παρατιθέμενα κατωτέρω στοιχεῖα ἀναφέρονται εἰς τὰ δεξαμενόπλοια τοῦ Πίνακος 1 τοῦ περὶ Κύκλου Στροφῆς Μέρους καὶ περιλαμβάνουν τὴν ἀπόστασιν καὶ τὸν χρόνον, δ ὅποιος ἀπαιτεῖται ἀφ' ὅτου τὰ πλοία ταῦτα, κινούμενα πρόσω φόλοταχώς, κρατήσουν τὰς μηχανάς των καὶ είτα κινήσουν ταύτας «ἀνάποδα φόλοταχώς» προκειμένου ν' ἀκινητήσουν πλήρως.

ΠΙΝΑΞ ΑΡ. 4: ΑΠΟΣΤΑΣΙΣ ΚΡΑΤΗΣΕΩΣ

Πλοίον	Απόστασις	Χρόνος
A 10	στάδια (11 μήκη πλοίου)	9 λεπτά 0''
B 10,2	> (9,3 > >)	9 > 20''
Γ 15	> (12,2 > >)	10 > 30''
Δ 14,5	> (11 > >)	11 > 30''
E 17,5	> (12,2 > >)	13 > 0''
H 25,6	> (13,9 > >)	20 > 54''

'Εκ τών άνωτέρω στοιχείων έμφανεται ότι άπαιτούνται ίκαναι άποστάσεις — αυξανόμεναι μάλιστα ένα συναρτήσει πρός την αύξησην της χωρητικότητος τών πλοίων — προκειμένου ν' άκινητήσῃ έμφορτόν τι δεξαμενόπλοιον.

Χαρακτηριστικαὶ ἔξι ἄλλου καὶ λίαν χρήσιμοι εἰναι αἱ, περὶ τὴν διαγωγὴν δεξαμενοπλοίου ἄνω τῶν 200.000 τὸν. d.w., πληροφοροφίαι γνωστοῦ ήμεδαποῦ ἐφόπλιστικοῦ οἴκου. Κατ' αὐτάς, ἐπικειμένης τῆς ἀφίξεως τοῦ πλοίου τούτου ἐμφόρτου εἰς τὸν λιμένα τῆς ἐκφράσεως — καὶ δεδομένου ὅτι προσεγγίζει τοῦτο εἰς ἀβαθή ὑδατα, περὶ τῆς ἐπηρείας τῶν ὅποιων εἰδομενῶν ἀνωτέρω — δὲ πλοίαρχος δύψει:

- (α) Νὰ ειδοποιήσῃ, 30 μῖλια πρὸ τοῦ λιμένος, τὸ μηχανοστάσιον νὰ τεθῇ εἰς πλαισινγκ speed,
- (β) Νὰ ἐλαττώσῃ, 20 μῖλια πρό, τὴν ταχύτητα εἰς «ήμιταχῶ»,
- (γ) 15 - 12 μῖλια, νὰ ἐλαττώσῃ εἰς «άργα»,
- (δ) 10 - 8 μῖλια ν' ἀρχίσῃ ἀκινητῶν τὰς μηχανᾶς τοῦ πλοίου, καὶ
- (ε) 6 - 4 μῖλια ν' ἀρχίσῃ ἀναποδίζων ὀλυταχῶς διὰ νὰ κατορθώσῃ νὰ κρατήσῃ τὸ πλοίον 3 ἔως 1 μῖλιον πρὸ τῆς ἀφίξεως εἰς τὸ ἐπιθυμήτὸν σημεῖον. «Οταν τοῦτο συμβῇ, ὁφείλει νὰ προχωρήσῃ μετὰ μεγάλης προσοχῆς πρὸς τὸ σημεῖον ἀγκυροβολίας ἢ τὸ σημεῖον παραλαβῆς τοῦ πλοηγοῦ. Βεβαίως τὸ πλοίον κυβερνᾶται καλύτερον, ὅταν ἀπὸ τὴν θέσιν τοῦ ἀκινητοποιήμενου διαταχῆς οἰσδήποτε κίνησις, ἀλλὰ καὶ τότε θὰ πρέπει νὰ ὑπάρχῃ ἐν περιθύρῳ 2 - 3 μιλίων ἀπὸ τὸν σημεῖον, ὅπου θ' ἀκινητοποιήσωμεν τὸ πλοίον μας, μέχρις ἔκεινον, ὅπου θὰ παραλάβωμεν τὸν πλοηγόν.

'Ἐν ὅψει τῆς σοθαρότητος τοῦ θέματος, ιδίᾳ διὰ τὰ σύγχρονα μεγαθήρια — τὰ ὅποια, σύν τοῖς ἄλλοις, χρησιμοποιούνται κατὰ τὸ κύριο λόγον διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπικινδύνων ἢ τοξικῶν προϊόντων, καθιστῶνταν, ως ἔκ τούτου ὀξύτερον τὸ προβληματισμὸν τῶν μὲ ταῦτα ἀσχολουμένων — πολλαὶ προσπάθειαι κατεβαλήθησαν καὶ πολλοὶ πριμαρισμοὶ ἐγένοντο προκειμένου νὰ μειωθῇ ἡ ἀπόστασις κρατήσεώς των. Τοὺς σχεδιαστὰς πλοίων ἀπήσχόλησαν κυρίως αἱ ἔξις προτάσεις (ἐν συνδυασμῷ μὲ καταλλήλους κινήσεις τῆς μηχανῆς):

- Χρησιμοποιήσις πτερυγίων, ἀπὸ τῆς γεφύρας χειρίζομένων, ως ἀνασχετικῶν τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου μέσων, χάρις εἰς τὴν ἀντίστασιν, τὴν ὅποιαν θὰ δημιουργήσουν ἐντὸς τοῦ ὑδατοῦ,
- 'Εκσφενδόνισις ἐντὸς τῆς θαλάσσης — καὶ ἀπὸ τῆς πρύμνης — δύο ἀλεξιπτώτων, δεξιὰ καὶ ἀριστερά, πρὸς ἀνακοπήν τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου, καὶ
- 'Εκσφενδόνισις ἑταῖρη τῆς πλωρᾶς «ρουκετῶν» καὶ δημιουργία δυνάμεων ἀντιδράσεως εἰς τὴν «πρόσω» πορείαν τοῦ πλοίου.

Αἱ ἀνωτέρω προτάσεις εὑρίσκονται εἰσέτι εἰς τὸ πειραματικὸν στάδιον, μὴ ἀποκλειούμενης τελικῶς τῆς υιοθέτησεως αὐτῶν τούτων ἢ ἐπέρωτα περιεμφέρων, πλὴν τῶν συμβατικῶν, μεθόδων δι' ὃν θὰ ἐπιδιώκηται νὰ δοθῇ ίκανοποιητικὴ λύσις εἰς τὸ σοθαρὸν τοῦτο πρόβλημα.

δ) 'Επίδρασις τῆς ἐλλικοῦ ἐπὶ τῆς στροφῆς τοῦ πλοίου:

'Ἐπὶ τοῦ προκειμένου δέον νὰ ἔχωμεν ὑπ' ὅψιν μας ὅτι:

- (i) Τὰ πτερύγια τῆς ἐλλικοῦ δὲν δροῦν ὅλα εἰς τὸ αὐτὸν βάθος καὶ κατὰ τὴν αὐτὴν στιγμήν. Συνεπείᾳ τῆς δημιουργουμένης διαφορᾶς ὑδροστατικῆς πιέσεως μεταξὺ τῶν δύο ήμισεων — ἀνω καὶ κάτω — τῆς ἐλλικοῦ, προκαλείται ροπὴ στροφῆς τῆς πρύμνης πρὸς ὃ μέρος στρέφει τὸ ἀνώτερον πτερύγιον,
- (ii) Συνεπείᾳ τοῦ ὁμόρρου ρεύματος — τῶν πρὸς τὴν αὐτὴν, δηλαδή, κατεύθυνσιν μὲ τὸ πλοίον κινουμένων μορίων τοῦ ὑδατοῦ, τῶν εύρισκομένων ἐν πριβῇ πρὸς τὰ πλευρικά ἐλάττατα τοῦ σκάφους — ἀναπτύσσεται τάσις ἀντίθετος πρὸς τὴν προκαλούμενην ἐκ τῆς θεωρήσεως τῆς περιπτώσεως (i), καὶ
- (iii) 'Η στρεφομένη ἐλλιξ ρίπτει πρὸς τὰ δύο πίσω εἰσχρὸν ρεύμα ὑδατοῦ, τὸ διπόιον προσθάλλει τὸ πηδάλιον ἐπίδρασιν δεξιοστρόφου ἐλλικοῦ ἐπὶ τὴς στροφῆς μονελίκου πλοίου (πηδάλιον μέσον):

Πλοίον ἀκινητοῦ

Χειρισμὸς «πρὸσω» Χειρισμὸς «ἀνάποδα»

Στροφὴ τῆς πρώρας ἀριστερά, δυναμένην ν' ἀντισταθμισθῇ μὲ τὸ πηδάλιον.

Στροφὴ τῆς πρώρας δεξιά, μὴ δυναμένην ν' ἀντισταθμισθῇ μὲ τὸ πηδάλιον.

Πλοίον κινούμενον

«Πρὸσω» «Ἄναποδα»

Στροφὴ τῆς πρώρας ἀριστερά, ἀντισταθμιζόμενη εὐκόλως μὲ τὸ πηδάλιον.

Στροφὴ τῆς πρώρας δεξιά, μὴ δυναμένην ν' ἀντισταθμισθῇ μὲ τὸ πηδάλιον μερικῶς καὶ ἐφ' ὅσον τὸ πλοίον διατηρεῖ κίνησιν.

Προκειμένου περὶ διπλελίκων πλοίων — τὸ μέγιστον μέρος τῶν ὅποιων εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ συγκλινουσῶν πρὸς τὰ κάτω ἐλίκων, ἦτοι πλοίων ἔχοντων δεξιόστροφον τὴν δεξιάν ἐλλικαὶ ἀριστερόστροφον τὴν ἀριστεράν — τὰ πράγματα ἀπλουστεύονται, καθ' ὅσον ἡ ἐκ τῆς μιᾶς ἐλλικοῦ ἐπίδρασις ἐδουδετεροὶ τὴν τῆς ἐτέφερας — ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἀμφοτεροὶ κινούνται μὲ τὸν αὐτὸν ἀριθμὸν στροφῶν.

'Εξ ἄλλου, ἡ χρησιμοποίησις διπλελίκου συστήματος μεγάλως ὑποβοηθεῖ — ως εὐνόητον — τὴν στροφὴν τῶν πλοίων εἰς περιωρισμένον θαλάσσιον χώρων. Τούτο ἐπιτυχάνεται διὰ τῆς κινήσεως «πρόσω» τῆς μιᾶς μηχανῆς καὶ «ἀνάποδα» τῆς ὄλης, ως καὶ διὰ καταλλήλου αὐξομειώσεως τῶν στροφῶν τῶν ἐλίκων των.

(δι) Αἱ πολλαὶ αἱ ἐλλικες (Multiple Srews):

'Εξ αἰτίας πρακτικῶν περιορισμῶν εἰς τὴν διάμετρον τῶν ἐλίκων, ἡ προσθετικὴ αὔξηση τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων ἀνεύ διαλόγου αὐξήσεως τῆς διαμέτρου τῶν ἐλίκων των, είχεν ως αἴστεροστρατηγικὴ τὴν μείωσην τῆς πρωτικῆς των δυναμικότητος. 'Εφ' ὅσον δὲ ὁ περιορισμὸς εἰς τὸ μέγεθος τῆς ἐλλικοῦ ἐξικεντεῖται μεγάλοι μεγάλης ποσότητης πλοίων.

τὰ πλεονεκτήματα τῆς λειτουργούσης, ὑπὸ τὰς πλέον ἰδεώδεις συνθήκας, μονῆς ἐλλικοῦ τείνουν νὰ ἔξαφανισθοῦν καθ' ὅσον τὸ μέγεθος τοῦ πλοίου πλησιάζει τὰς 250.000 τόννων d.w.

Τὰ πλεονεκτήματα ἔξι ἄλλου τῶν διπλῶν ἐλίκων δὲν θεωρούνται μεγάλης σημασίας, καθ' ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὰς ἐλικτικὰς ιδιότητας λιαν ὑγιεμένης χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων. Αἱ διπλῶν ἐλίκες ἐπίσης οὐδὲν πλεονεκτήματα προσφέρουν εἰς τὴν προσπάθειαν πηδαλιούσιας τῶν πλοίων τούτων, εἰ μὴ μόνον ἐὰν τὸ φέρον ταύτας πλοίων είναι ἐφωδιασμένον διὰ διπλῶν πηδαλίων υφισταμένων τὴν ἐπίδρασιν τῶν ἐλίκων τούτων. Δὲν ἔχουν, εἰστεί, συλλεγή στοιχεία καὶ πληροφορίαι αἱ ἀναφορικῶν μὲ τὰς χαρακτηριστικὰς κρατήσεως τῶν τοιούτων διπλελίκων πλοίων, ὅτι μόνον εικάζεται ὑπὸ ἀρμοδίων ἐμπειρογνωμόνων, δέον νὰ προσδοκᾶται ὅτι τὰ πλοία ταῦτα βαθαίνουν παραστατικά καλὴν ποσότηταν τούτων τῶν πλοίων τούτων, καὶ σταθερότητα κατά προσπάθειαν ἀκινητοποιήσεως των, ὑπὸ τὸν δρόνον ὅτι αἱ ἐλλικες των — ώς, ἔξι ἄλλου, συνήθως συμβαίνει — εἰναι ἀντιθέτου φορᾶς.

(δι) "Ελλικες μεταβλητοῦ βήματος (Controllable Pitch Propellers):

Αἱ μεταβλητοῦ βήματος ἐλλικες, σύστημα προδοσεως πλοίων — δηπερ ἡγνοηθῇ διὰ τὰ μεγάλα σκάφη ἐπὶ δεκαετίας — ἐμφανίζονται σήμερον εἰς τὸ προσκήνιον, σημειώνουσαι αὐξουσαν ἐφαρμογὴν ἐπὶ ὁκεανοπόρων σκαφῶν.

Πηγαὶ τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας ἀναφέρουν ἐκδήλωσιν ὑγιεμένης ἐμπιστοσύνης εἰς τὰ οἰκονομικὰ ἀποτελέσματα τῶν ἐλίκων μεταβλητοῦ βήματος. 'Επισημαίνεται ἡ ἐγκατάστασις ἐλλικοῦ τοῦ τύπου αὐτοῦ ἐπὶ μονελίκου τάνκερ 130.000 τόννων d.w. παραγγελθέντος εἰς τὸ Σουηδικά ναυπηγεία.

'Ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν συμβατικὴν διάταξιν τῶν πτερυγίων τῆς ἐλλικοῦ ὑπὸ σταθερῶν γωνίαν ἐπὶ τοῦ ὄκρου τοῦ ἐλλικοφόρου ἄξονος, ἡ τοιαύτη τῶν πτερυγίων τῆς ἐλλικοῦ μεταβλητοῦ βήματος δύναται νὰ μεταβάλλεται, ὥστε νὰ ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς ἐκάστοτε ἀνάγκας τῆς ναυπηγοῖς.

'Η γωνία τῶν πτερυγίων δύναται νὰ προσαρμόζεται πρὸς αὐξησην τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου, μείωσιν αὐτῆς ἢ ἀναπόδισιν, ἀνεύ διαβολῆς τῶν στροφῶν τῆς μηχανῆς ἢ κρατήσεως αὐτῆς πρὸ τῆς ἀναστροφῆς τῆς κινήσεως.

'Ἐπὶ σκάφους μεταβλητοῦ βήματος ἐλλικοῦ σταθερῶν πτερυγίων, ἀπαντεῖς οἱ ώς ἀνω χειρισμοὶ δέονται εἰναι πραγματοποιήσιμοι ἀνεύ χειρισμῶν τῆς μηχανῆς ἢ χρησιμοποίησεως ἐτέρων συμβατικῶν μεθόδων.

Αἱ μεταβλητοῦ βήματος ἐλλικες ἐνεφανίσθησαν τὸ πρώτον τὸ 1937 εἰς τὴν Σουηδίαν, ἔνθα καὶ ἐδοκιμάσθησαν ἐπιτυχῶς ἐπὶ μικροῦ ἀκτοπλοϊκοῦ φορτηγοῦ.

Μέχρι τοῦ 1950 αἱ μεταβλητοῦ βήματος ἐλλικες ἐκάλυπτον ψηφή ἵπποδυνάμεως 60.000 πόπων, ἀτίνα κατά τὸ 1964 ἐθέρασαν τὰ 2.000.000 πόπων.

Τὸ κύριον πλεονέκτημα τῆς ἐλλικοῦ μεταβλητοῦ βήματος (ώς ἐπισημαίνεται εἰς εἰδικήν ἐκθεσιν τοῦ Lloyd's Register of Shipyards) βασίζεται εἰς τὴν καταλληλότητα αὐτῆς δι' ὧρισμένας περιπτώσεις, καθ' ἄς ἀπαιτεῖται ἀριστητὴ ἀπόδοσις ὑπὸ διαφορούς

ARTHUR RAPP LIMITED

OIL and TANKER BROKERS

ST. CLARE HOUSE,

30/33 MINORIES,

LONDON E.C.3.

TELEPHONE: 01-481 1424 CABLES: "KORATANK" TELEX 28587

συνθήκας λειτουργίας, ώς π.χ. ή ρυμούλκησις.

Τότε Lloyd's περαιτέρω άναφέρει ότι ένδικα-
φέρουσα ανάπτυξης, η οποία διηγήστη είς
την Επίλιαστν του προβλήματος προώσεως
τάνκερς - μαυμούθ με τον έλαχιστον άριθμόν
ελίκων — έφ' ίσσον διπλέλικον έγκατάστασης
είναι δαπανητρέφα της διπλελίκου μηχανῆς
— δύναται νά βασισθῇ ἐπὶ τῆς άναστρεφό-
μένης περιστροφῆς τῆς Ελίκος.

Η μορφή αυτή της προώσεως, πάντοτε κατά τό Lloyd's, ύποσχεται σημαντικήν μείωσιν της διαμέτρου της Ελλικούς και ηγέημένην άπόδοσιν προώσεως.

ε) Ἀποφυγὴ συγκρούσεως

διά καταλλήλου πηδαλίου συχίας καὶ χρησιμοποιήσεως τῆς ἀναστροφικῆς δυνάμεως τοῦ πλοίου: Αἱ ἀρχαικαὶ δυνάμεις ἀνακοπῆς τῆς ταχύτητος ἐνὸς πλοίου δὲν εἶναι ἀπαραίτητως μόνον ἢ ἀντίστασις τοῦ ὅδοτος καὶ ἡ ισχὺς ἀναποδίσεως. «Οἳ ταν ἐν πλοίον θέτῃ ἐν σπουδῇ τὸ πηδάλιον τού εἰς τὴν πλευράν, ἡ ἀντίστασις ἐκ τῆς πορείας ἐπρόσω» αὐξάνεται μεγάλως ἐκ τῆς ἔξαιρετικῆς δυνάμεως, ἢ ὅποια ἀναπτύσσεται κατὰ τὴν στροφήν τοῦ πλοίου πρὸς τὴν ἀντίθετον τοῦ πηδαλίου πλευράν. Τούτῳ δύναται σαφῶς νά κατανοηθῆ ἔαν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, διτι, προκειμένου περὶ στρεφομένου δεξαμενοπλοίου 250.000 τόν. d.w., πλέοντος μὲ ταχύτητα 16 κόμβων καὶ ὑπὸ Ιπποδύναμιν 30.000 S.H.P., κινητική ἐνέργεια ίση πρὸς 13.500 S.H.P. ἔξουστεροιδαὶ ἀπό τὴν συνεπεία τῆς στροφῆς, ἀναπτυσσομένην ἐπ' αὐ-

ΠΙΝΑΞ ΑΡΙΘ. 5

Τόν. d.w.	Έκπτωσμα (κατά προ- σέγγισιν)	Προχώρησις κύκλου στροφής είς μέτρα (α)	Μετατόπι- σης κύκλου στροφής (β)	Ποσοστιαία (%) σχέσεις (α) πρός (β)	Μεγίστη μετατόπισης είς μέτρα
18.000	24.300	500	1.853	27%	741
26.000	33.500	820	1.760	46%	740
32.000	40.000	667	1.890	35%	778
36.000	47.000	680	2.185	31%	617
47.000	60.000	690	2.040	34%	630
50.000	64.000	834	2.780	30%	908
67.000	85.000	722	2.687	27%	741
80.000	98.000	990	2.920	33%	890
190.000	215.000	843	4.384	19%	930
210.000	237.800	908	4.818	19%	1.220

Αναφορικῶν μὲ τὴν μεγίστην μεταπότισιν, ἀξίζει νὰ σημειωθῇ ὅτι ἀκόμη καὶ τὸ μεγαλύτερον πλοῖον εὐρισκόμενον εἰς τὸ κέντρον διάσπου εὔρους τριῶν χιλιομέτρων δύναται νὰ στρέψῃ ἀσφαλῶς, εἴτε πρὸς τὴν δεξιάν εἴτε πρὸς τὴν ἄριστεραν πλευράν του.

4. ΣΥΝΑΦΕΙΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Τὸ θέμα τῶν ἐλικτικῶν ιδιοτήτων τῶν πλοίων — ίδια τῶν μεγάλης χωρητικότητος τοιούτων — ἀπησχόλησε τὸν διεθνῆ ἀρμόδιον διὰ τὰ ναυτικοτεχνικά θέματα Διεκυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὀργανισμοῦ (IMCO), ὑπὸ τὴν αιγίδα τοῦ δημοποιοῦ καπητορίσθη, ὡς γνωστόν, ἡ σήμερον ἐφαρμο-

Ζομένη Διεθνής Σύμβασις «περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ» (SOLAS 1960). Εἰς τὴν ἐν λόγῳ Δ. Σύμβασιν δὲν περιείχοντο διατάξεις ἀναφερόμεναι εἰς τὸ υπό μελέτην θέμα, μεχρὶ σῦντο τοῦ ναυάγιου τοῦ 5/5 «Torrey Canyons», ἐπέβαλε τὴν ἀνάγκην σπουδῆς τούτου καὶ ἔξευρέσεως τῆς πλέον ἐνδεδειγμένης λύσεως.

Αι έν προκειμένω ένέργειαι του IMCO έχωρησαν πρός τάς έξης κατευθύνσεις:

(α) Συνεστήθη ιδία «Υποειτροπή — ή «Υποειτροπή Σχεδιάσεως και Έξοπλισμού τών Πλοίων (Sub-Committee on Ship Design and Equipment) — με άντικειμενούν σκοπόν την μελέτην τών θεμάτων ασφαλείας τών μεταφερόντων έ-

πικίνδυνα ή βλαβερά (Dangerous or noxious cargoes) φορτία πλοίων, και

(β) 'Εξουσιοδοτήθησαν ένικι τών λοιπών 'Υποεπιπρόπεδών νά μελετήσουν, καθ' ό μέτρον άφεωρά είς μίαν έκαστην, τὸ θέμα τῆς ἀσφαλούς διακίνησεως τῶν πλοίων τοῦ προηγουμένου ἔδαφοιν.

'Εκ τών άνωτέρω δργάνων, ή έπτι συσταθείσας 'Υποεπιτροπή Σχεδίασεως και έξοπλισμού Πλοίων κατέπιε την λεπτομερές πρόγραμμα έργασιών, έν αις περιέλαβε και τὴν μελέτην τῶν ἐλικτικῶν ιδιοτήτων τῶν πλοίων. Εἰς πρώτον στάδιον έζητησεν ἀπὸ τὰς Συμβαλλομένας Κυβερνήσεις ν' ἀποστείλωσιν εἰς τὴν Γραμματείαν τοῦ I.M.C.O. στοιχεῖα, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν οποίων θα γίνεται η πρώτη περιεργασία, περὶ τῶν ιδιοτήτων τούτων, πλοίων φερόντων τὴν σημαίαν των, μεταφορικῆς ίκανότητος 50.000 τόν. d.w. και ἀνώ. Εὔελπιστεῖσαν διτὶ ή ἀνάλυσις και έξετασις τῶν στοιχείων τούτων θα δοθῆση εἰς τὴν συναγωγὴν χορηγίμων συμπερασμάτων πρὸς οὗφλος τῆς άσφαλείας ἐν θαλάσσῃ.

'Εκ τῶν λοιπῶν 'Υποεπιτροπῶν ἡ τῆς 'Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας (Sub-Committee on Safety of Navigation) μετὰ μελέτην τοῦ θέματος, ἀπό τῆς πλευρᾶς τῆς ίδικής της ἀρμοδιότητος, κατέληξεν εἰς τὴν ἀπόδοσιν τῆς κατωτέρῳ Συστάσεως, ήτις, τυχοῦντα τῆς ἐγκρίσεως τῶν ἀνωτέρων ὅργάνων τοῦ IMCO μέλλει νά̄ ἐνωματωθῆ ἐις τὸ κείμενον τῶν λοιπῶν Συστάσεων (Recommendations) τῆς Δ. Συμβάσεως SOLAS 1960:

«Ἡ Ἐπιτροπὴ Ναυτικῆς Ἀσφαλείας,
Ἐν ὅψει τῆς ποικιλίας τῶν συνθηκῶν καὶ

τῶν ἐλικτικῶν ἰδιοτήτων τῶν πλοίων,
"Ἐχουσα ὑπ'" ὅψιν τὰς διατάξεις τῶν Διε-

ΣΥΝΙΣΤΑ Την αλ. Καβανίδη της ΜΔΑ

ΣΥΝΙΣΤΑ όπως αι Κυβερνήσεις - Μέλη έξασφαλίουν ότι ο Πλοϊάρχος και οι 'Αξιωματικοί (Γεφύρας) έχουν, εις άμεσον διαθέσιν, έπει της γεφύρας δπαντα τά στοιχεία τ' άφορωντα εις τάς έλικτικάς ιδιότητας τών πλοίων, ώς και τάς διποστάσεις κρατήσεως αύτών, ύπό διαφόρους καπαστάσεις βυθίσματος και ταχύτητος».

* * *

Πιστεύομεν ὅτι — ἀνέξαρτή της ἡμέρας, τὴν ὁποίαν, διὰ τῶν ἀνωτέρω, ἐπιδιώκουμεν να δῶσωμεν εἰς τὸ θέμα τῶν ἐλικτικῶν ιδιοτήτων τῶν πλοίων — οἱ ἐνδισφερόμενοι Ναυτιγοί/^{Σχεδιαστατοί} καὶ Πλοιάρχοι/^{Ἄχιωματικοί} Γεφύρας ἔχουν ἀφ' ἑαυτοῦ τῶν πειθῆ ἐπὶ τῆς σοβαρότητος ἐπιτυχοῦς σχεδιάσεως καὶ κατασκευῆς τῶν πλοίων οἱ πρῶτοι, ἐπαρκοῦς καὶ λεπτομεροῦς γνώσεως τῶν ἐλικτικῶν τῶν ιδιοτήτων οἱ δεύτεροι. Οὕτω μόνον ἡ ἔξαρτησις ἡ ἀσφαλῆς ναυπιλοΐας, ιδίᾳ διὰ στενῶν, διαύλων καὶ περιωρισμένων, γενικῶς, ὑδάτων περιοχῶν, ἔνθα καὶ παραπτερεῖται συμφόρησις τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως.

Τὸ πρόβλημα δὲν τίθεται — καθ' ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὸ διάστημα τῆς ἐνέργου ζωῆς τῶν πλοίων — μόνον διὰ τούς ναυτιλούς τῶν μεγάλων πλοίων, τὰ ὅποια, ἀπας καὶ κρήσιμαν ἔστισποι δίνουσιν πρᾶξαν μεταφέρειν μεταξὺ

Όταν τα
ΕΦΟΔΙΑ & ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ των ΠΛΟΙΩΝ
σας εξυπηρετεί στην Ελλάδα ή
ΑΝΤΩΝΙΑ ΔΗΣ·ΑΤΛΑΣ
η μεγαλύτερη & πιο οργανωμένη έπιχειρησις

ποσότητες χύδην φορτίων κατέστησαν φορεία δύγκωδών μαζών έπικινδύνων, τοξικών ή και βλασφεμών ούσιων. 'Ενδιαφέρει άμεσως καὶ τοὺς Πλοιάρχους καὶ Ἀξιωματικούς Γερύρας τῶν μικροτέρων πλοίων, οἱ ὅποιοι κατέχοντες τά τῶν ἐλικτικῶν ιδιοτήτων τῶν ίδιων τῶν σκαφῶν, ἔχοντες δὲ ὑπ' ὄψιν τὴν δυσκολίαν, μεθ' ἡς χειρίζουν τὰ σύγχρονα πλωτά μεγαθῆρια, μὲ τὰ ὅποια ἐνδεχομένως θὰ διασταύρωσουν πορείαν ἢ θ' ἀνάγκασθωσιν νὰ χειρίσωσιν, ἀναλόγως πρὸς τὴν ἑκάστοτε παρουσιαζόμενην περίστασιν, πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων, θὰ δυνηθῶσι νὰ λάβωσι τὴν σωστὴν ἀπόφασιν εἰς τὸν κατάλληλον χρόνον. Συνεπῶς ἡ οπουδή τοῦ θέματος καὶ ἡ πλήρης κατοχὴ τῶν λεπτομερειῶν του ἀφορᾶ εἰς τὸ σύνολον τῶν ναυτῶν — χάριν τῶν ὅποιων καὶ τῆς ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ συνετάγῃ ἢ παρούσα μελέτη.

E. H. ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ

ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ

- "Manoeuvrability" by Seiro Motora. Λονδίνον 1963.
- "Starting, Stopping and Backing" Σελίς 588 "Principles of Naval Architecture", S.N.A.M.E.
- "Manoeuvring Trials with the 50,000 ton dead-

- weight Tanker "British Bombardier" by M. Parker, D. Patterson and C. Slater.
- "The Effect of Propeller Type on the Stopping Abilities of Large Ships", by J. Hooft. 'Ιούλιος 1967.
 - "The Design and Development of Propellers for High Powered Merchant Vessels", by L. Sinclair and E. Emerson.
 - First Symposium on Ship Manoeuvrability" Σελίς 211 τοῦ "Handling Quality Criteria for Surface Ships", by M. Gertler and S. Gover.
 - "The Reverse Stopping Ability of Supertankers" by H. Tani. 'Απρίλιος, 1968.
 - "Research on Steering and Manoeuvring of Ships", by D. Clarke and D. Patterson (British Ship Research Association).
 - ΒΑΛΣΜΑ Δημ.: "Προβλήματα εἰς τὴν διακυβέρνησην τῶν πλοίων - μαρμούρι".
 - ΕΞΕΝΟΥ Κων.: "Στοιχεῖα ἐπὶ τῆς διακυβερνήσεως μεγάλης χωρητικότητος πλοίων".
 - ΣΔΟΥΓΚΟΥ Ζήν.: "Ναυτική Τέχνη", 'Αθήναι, 1959.
 - ΦΡΑΓΚΟΥΛΗ Βασ., Καθηγητοῦ: "Τεχνική τοῦ πλοίου - Ναυτιγήσιος", 'Αθήναι, 1966.
 - Δ. Σύμβοσις επειδ' 'Ασφαλείας τῆς 'Ανθρωπίνης Ζῆνης ἐν Θαλάσσῃ, 1960'. Λονδίνον, 1960.
 - Διεθνεῖς Κανονισμοὶ πρὸς 'Αποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ', Λονδίνον, 1960.
 - IMCO's Sub-Committee on Ship Design and Equipment: Study on the Manoeuvrability of Ships - Λονδίνον, 1968.
 - IMCO's Sub-Committee on Safety of Navigation - Report of the 4th session - Λονδίνον, '67.
 - Περιοδικὸν "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ": "Ἐλίκες Μεταβλητοῦ Βήματος". Φεβρουάριος 1970.

φράγμα μεταξὺ τοῦ φορτίου ἀργοῦ πετρελαίου καὶ τῆς θαλάσσης.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΣ ΕΙΣ ΔΥΟ ΤΜΗΜΑΤΑ

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Βαρόλμε» παρὰ τὸ Ρόπερταν μακεδικάθη προσφάτως τὸ πετρελαιοφόρο «Μυζέλλα» 210.000 τόνων. Πρόκειται περὶ τοῦ δευτέρου σειρᾶς ἐκ τριῶν πλοίων τοῦ ίδιου τύπου προοριζομένων διὰ τὸν στόλον τῆς Σὲλλ τοῦ Λονδίνου. Τὸ «Μυζέλλα» κατεσκευάθη εἰς δύο τμῆματα εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ "Αματερίταμ, τὰ ὅποια συνεκολλήθησαν ἐν ἐπιπλεύσει. Τὸ σκάφος, διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ ὅποιου ἔχορησης περισσότερα 27.000 τόνοι χάλυβος, εἶναι μῆκος 325 μέτρων, πλάτους 47,20 μ. καὶ ὕψους 19 μέτρων.

ΕΠΑΝΑΣΤΑΤΙΚΗ ΜΗΧΑΝΗ ΔΗΖΕΛ "B-W"

'Η γνωστὴ ἑταῖρία Burmeister & Wain πρόκειται νὰ ἀρχίσῃ συντόμως τὴν κατασκευὴν εἰς τὰς ἐν Κοπεγχάγῃ πειραματικὰς ἔγκαταστάσεις τῆς, μιᾶς νέας μηχανῆς δῆζελ λειτουργούσης ἀνέντο στροφαλοφόρου ἄξονος (crankshaft). 'Η προκατασκευαστικὴ φάσις χρονολογεῖται ἀπὸ διετίας. 'Η νέα μηχανὴ δῆζελ θεωρεῖται ὅτι θὰ ἀποτελέσῃ ἐπαναστατικὸν βῆμα εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτικῆς πρώσεως.

'Ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ὑφισταμένας μηχανάς δῆζελ ή νέα μηχανὴ θὰ είναι μικροτέρα εἰς μῆκος καὶ ὑψος καὶ ὁ ἐλικοφόρος ἄξονος της θὰ περιστρέφεται δι' ὑδραυλικὸν ἐμβόλων. 'Υπολογίζεται ὅτι ἡ νέου τοῦ ποντού μηχανὴ δῆζελ θὰ ὀνταπόπτηση ἱπποδύναμιν 8.000 - 40.000, ὥστε σημαίνει ὅτι δὲν θὰ ἀπαιτήθη ἐγκατάστασις σχετικῶν βιοηθητικῶν μηχανημάτων ὡς μέχρι τοῦδε. 'Η ἀνωτέρω μηχανὴ θὰ είναι ἐπίσης ἐπιδεκτὴ βραδεῖῶν ἡ ταχείῶν πειριστροφῶν ἀναλόγως τῶν ἐπιθυμιῶν τῶν πελατῶν τῆς.

"TANKER ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ,, ΤΗΣ ΜΟΜΠΙΑ

Tὸ τάνκερ «Μόμπιλ Πήγασος», χωρητικότητος 211.666 τόνων d.w. εἶναι τὸ πρώτον εἰς τὸν κόσμον γιγαντιαίον τάνκερ διπυθμένου κατασκευῆς καὶ τὸ πρότον σειρᾶς τεσσάρων τοιούτων ὑπὸ παραγγελίαν διὰ λογαριασμῶν ἑταῖρων - παραρψάδων τῆς Μόμπιλ. Τὸ «Μόμπιλ Πήγασος» ἐπραγματοποίησε τὸ παρθενικόν του ταξίδιον καὶ κατέπλευσε προσφάτως ἔμφορτον εἰς τὸ διūλιστήριον Κόρυτον τῆς Μόμπιλ, ἐπὶ τὸ Ταμέσεως.

Tὸ ἀνάτερω πρωτοποριακὸν σκάφος δύναται νὰ ἀφεματίζεται καὶ νὰ φορτώνεται ταυτοχρόνως. 'Ἐπι πλέον, αἱ δεξιαιμεναὶ του εἶναι δυνατόν νὰ πλύνωνται εὐκολώτερον τῶν δεξιαιμενῶν ἀργοῦ πετρελαίου τῶν συνήθων τάνκερων.

Tὸ διάκενον ὄψις 10 ποδῶν μεταξὺ τοῦ φλοιοῦ τοῦ σκάφους καὶ τῆς κάτω πλευρᾶς τῶν δεξιαιμενῶν πετρελαίου χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν ἀποθήκευσιν θαλασσούμενος κατὰ τὰ ἀσφόρτα ταξίδιος, ἐνῷ διὰ τὰς περιπτώσεις ἀτυχήματος τοῦ ἐμφόρου σκάφους ἀποτελεῖ

ΔΙΜΕΡΕΣ ΣΚΑΦΟΣ

Μεταξὺ "Αγγλων τεχνικῶν πιστεύεται, ὅτι θὰ καταστὴ δυνατή ἡ κατασκευὴ διμερούς σκάφους — σκάφους τὸ δόποιον θὰ χωρίζεται εἰς δύο ἐντελῶς διαφορετικὰ τμῆματα — τὸ παράρημον ἐμπρόσθιον διὰ φορτίον καὶ τὸ δόπισθιον πρυμαϊόν διὰ τὴν ἐνδιαίτησιν τοῦ πληρώματος καὶ τὸ μηχανοστάσιον. Τοιούτον σκάφος θὰ δύναται νὰ κινήται εἰς οισσδήποτε θαλάσσας καὶ ύψος οισσδήποτε καιρικάς συνήθης. 'Η ἐπιτυχία τῆς κατασκευῆς του θὰ δοφείται εἰς τέχνασμα συζεύξεως, τὸ δόποιον ἐπενόησεν δ. κ. I. A. Τειστέλη, ὑφηγητής τῆς Σχολῆς Ναυτιγῶν τοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Νιούκαστλ.

'Η ἀνακάλυψις τοῦ συστήματος συζεύξεως ἡ ηκολούθησεν ἐρεύνας τεσσάρων ἑταῖρων. 'Ο τύπος τοῦ διμερούς σκάφους έθεωρείτο ὑπὸ πολλῶν ναυτικῶν, ἀπὸ μακροῦ, διὰ τοῦ

COLOCOTRONIS LTD

149, Leadenhall Street,
London, E.C.3
Telephone : 283 - 7003/6
Telex : 27151
Telegrams : Colocotron London E.C.3

SHIP BROKERS

Tanpy Building
17/19 Akti Miaouli,
Piraeus - Greece
Telephone : 471 - 523/527
Telegrams : Sifco - Athens

λεις τά οίκουμενα και έργατικά προβλήματα, τά συνφασμένα με τάς από θαλάσσης μεταφοράς έμπορευμάτων.

Πρότυπον τού διμερούς σκάφους μήκους 10 ποδών και μέ δλα τά χαρακτηριστικά τών σχεδίων τού ύψηγητού Τειστείλ κατεσκευάσθη εις τά έργαστηρια τού Πανεπιστημίου τού Νιούκαστλ. Τό πρότυπον αύτό έχει μίαν βαθείαν έγκοπήν, σχήματος V, εις τήν πρύμνην του, διά τό φορτίον μέρος τού σκάφους και έσοχήν εις τήν πρώρων τού έπερου μέρους μέ τό μηχανοστάσιον. "Οταν τά δύο μημάτα συμπλέκωνται, ή πρύμνη τού έμπροσθιού μέρους δίλισθαίνει άνωθεν χαλύβδηνης προεξοχής, συγκολλήμενης έπι τής έγκοπής.

Πρός τόν σκοπὸν διπάς τό όπισθιον μέ δό μηχανοστάσιον μέρος αύτοπροσθήμη πρός είσοχήν του εις τό έμπροσθιον μέρος, τό άρχικὸν βύθισμα τού όπισθιον μέρους είναι κατά τι διλιγνώτερον τού έμπροσθιού. Τά δύο μέρη εύθυγραμμίζονται μετέπειτα δι' έρματισμού. Δύο χαλύβδινοι μοχλοί εις τήν πρώρων τού όπισθιον μέρους υποβιδάζονται και έναποτίθενται εις δύο χαλύβδινους προεξοχάς έφημοσμένας εις τήν πρύμνην τού έμπροσθιού τμήματος. Οι μοχλοί συσφίγγονται δι' υδραυλικῶν κριῶν εις τήν πρώρων τού όπισθιον μέρους και διαφαίζονται εις τήν θέσην των γύνων τού, άποκλείεται οιαδήποτε κίνησις μεταξύ τών δύο μερών και τά δύο σκάφη είναι πλέον συνεωμένα. Τά δύο μέρη είναι δυνατόν νά άποσυνδεθούν έντες διλίγων λεπτών.

ΠΛΩΤΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

Τελευταίως ύπεγράφη συμβόλαιον μεταξύ τών Ναυπηγείων «Ισικαδατζίμα Χαρίμα» και «Ιαπωνικής έταιρίας καθ' δή πρώτη διαλαμβάνει τήν μετασκευήν ένός μεταλλευματοφόρου σκάφους 18.254 τόνων d.w. εις «Φορτηγίδα σταθμὸν φορτώσεως» 17.700 τόνων d.w.

Τό κατάστρωμα τού σκάφους θέλει ένισχυθή πρός έγκατάστασιν μονάδος μεταφορέως (συσκευή μεταφορᾶς μεταλλεύματος) και δύο κινητῶν γερανῶν. «Επί τού σκάφους θέλει τοποθετηθῆ ἐπίστης ἐπιπρόσθετος ηλεκτρογενήτρια, ένώ αἱ μηχαναὶ αὐτοῦ θέλουσι παραμείνειν ἀνέπαφοι.

Κατά τήν συμπλήρωσιν τής μετασκευῆς — έχει προγραμματισθῆ διὰ τόν Αύγουστον τρέχη ἔτους — τό εις φορτηγίδα μετασκευασμένον μεταλλευματοφόρον θά μεθορμισθῆ εις Γκόδα τών Ινδιῶν, σπου θά χρησιμοποιήται ως σταθμὸς φορτώσεως μεταλλεύματων. Τό πλοίον θά παραβάλη κατά μήκος τών μεταλλευματοφόρων και θά χρησιμοποιήται πρός φόρτωσιν ἐπί αὐτῶν μεταλλεύματων με-

ταφερομένων ύπο μικροτέρων φορτηγίδων, αιτίνες θά παραλαμβάνουν τό μετάλλευμα ἀπό τόν χώρον ἀποθέσεως αὐτοῦ.

Ο λιμὴν τῆς Γκόδα διαθέτει μικρά βυθίσματα και ή φόρτωσις τού μεταλλεύματος ἐπί μεγάλων σκαφῶν τῆς τάξεως τῶν 50.000 ή 100.000 τόνων i.w. καθισταται ἀδύνατος ἐν αὐτῷ.

Η νέα αὐτή ιδιότυπος φορτηγίς θά χρησιμοποιηται πρός μεταφοράν μεταλλεύματος ἀπό μικροτέρων φορτηγίδων εις μεγάλα πλοῖα, μή δύναμεν νά ισπολεύσουν εις τόν λιμένα ή θέλει παραμένει έμφορτος έν τόν λιμένα ούσα έτοιμος δι' ανάληψην έργασίας φορτώσεως.

Η υπαρξίς αὐτῆς τῆς ιδιοτύπου φορτηγίδος θά κειθιστά περιττήν τήν έργασίαν παρά τόν προβλήτα και θά ἐπιτρέπῃ και εις μεγάλας ἀκόμη σκάφη νά δύνανται νά φορτώσουν μετάλλευμα, καθιστάσα δυνατήν τήν τοιαύτην φόρτωσιν άνευ χρησιμοποιήσεως ύπο τών φορτωμάνων σκαφῶν τῶν ίδιων αὐτῶν μέσων φορτώσεως.

Απαντες οἱ άνω παράγοντες θέλουν ἐλαττώσει σημαντικῶν τόν χρόνον φορτώσεως.

Τά εις Αἰόλη Ναυπηγεία τῆς «Ισικαδατζίμα Χαρίμα» ἀνέλαβαν τήν ἐκτέλεσιν τῆς μετασκευῆς αὐτῆς ἀντί τού ποσοῦ τῶν 14.700.000 δολαρίων.

ΠΛΩΤΟΣ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟΝ ΕΡΕΥΝΩΝ

Εις τήν Ε.Σ.Σ.Δ. ναυπηγείται τό παγκοσμίων πρώτων πλοίον - βάσις, ἐφ' ού θά ἐκτελούνται ἔρευναι ἀναφορέμεναι ἐπί τού πέδιου τῆς ναυτικῆς μηχανικῆς. Τό πλοίον ὄνομασθὲν «Ιζουμπρούκ» θά ἐπιτρέπῃ τήν ἀπ' εύθειας ἐπαλήθευσιν ἐν θαλάσσῃ και ούχι πλέον εις τά έργαστρια και τάς δεξαμενὰς δοκιμῶν, τῶν νέων υλικῶν, τῶν νέων έφοδίων, ώς και τήν ἐποιλήθευσιν τῶν ἀποτελεσμάτων ἐπί τῶν νέων ίδεων τῶν έφαρμοζομένων εις ναυτικάς κατασκευάς.

Ἐπί τού πλοίου είναι ἔγκατεστημένα δεκάδες ἔργαστηρίων ἐπιστημονικῶν ἔρευνῶν. «Ἐν τῶν κυριωτέρων ἔργαστηρίων θά ἀσχολήσαι μὲ τήν ἔρευναν ἐπί τῶν βιοτικῶν συθηκῶν τῶν πληρωμάτων και δημιουργίαν καταλήγων συθηκῶν δι' αὐτά ύπο διάφορα πλάτη, τὸν τεχνητὸν ἀφεισμὸν και τήν ἔξουδετέρωσιν τῶν ταθιανώσεων.

Πάντα τά μηχανήματα θά δοκιμάζωνται ἐπί τού σκάφους αὐτοῦ. Τό πλοίον θά δέληται δοκιμασθῆ ἐπί τού πλοίου θά είναι ἐλικοφόρος ἀξιών ἐπενδεδυμένος δι' υάλου και πλαστικῆς υλῆς. Διαφορούντων τῶν πλόων θά ἐλεγχθούν αἱ νέαι μέθοδοι ἐναντίον τῆς σκωριάσεως τῶν υφάλων.

Ἐπί τού σκάφους δι' ἔξοπλισμὸς διαιρεῖται εις πειραματικὸν και ἐφοδιαστικόν. Οὕ-

τα π.χ. ύψιστανται δύο παραλλαγαὶ τού θαλάμου πλοηγήσεως. Εις τόν πειραματικὸν θάλαμον διηπολισθήσεως διαθέτει ηλεκτρονικὸν ύπολογιστήν δοτις, κατ' αίτησιν, παρέχει τάς συντεταγμένας, τήν γραφικήν εἰκόνα τής πορείας, καθορίζει τήν παράμετρον τῶν κινήσεων τού σκάφους, αἵτινες προέρχονται ἐξ ἀντιθέτων ένεργειών, τήν πιθανότητα συμπλησίασεως πρός αὐτόν ώς και τόν ἐκτελεστέον χειρισμὸν πρός ἀπομάκρυνσιν ἐξ αὐτῆς.

Δύο παραλλαγαὶ ύψιστανται και εις τόν θάλαμον ραδιοεπικοινωνίας, τά πλυντήρια ένδυμάτων και τόν κλίβανον παρασκευής ἄρτου.

Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ MACGREGOR ΙΔΡΥΕΙ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Διά νά καταστήσῃ ἐφικτήν και ἐνεργώς ἀποτελεσματικήν τήν ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΠΡΟΠΩΛΗΣΕΩΝ και τό SERVICE εις τήν ύψιστης σπουδαιότητος ἡλληνικήν ναυτιλίαν ἀδελφότητα, ή ἑταίρια «MACGREGOR & CO., (NAVAL ARCHITECTS) LTD» U. K., ἰδρυσεν ὑποκατάστημα ἐν Πειραιεῖ, εις τό ἐπί τῆς Ἀκτῆς Μιαούλη 57 «Ωκεάνειον Μέγαρον». Τόπον ἀποτελεῖ ἔνα περαιτέρω κρίκον τού διεθνούς δικτύου MACGREGOR, τό πλοίον καλύπτει δόλας τάς ἀγούσας ναυτιλιακάς χώρας τού κόσμου.

Ηδη τά χαλύδινα καλύμματα κυτῶν MACGREGOR ποποθετούνται εις τά είκοσι δύο πλοία τόπου SD 14, κατασκευαζόμενα εις τά Ελληνικά Ναυπηγεία. Κατά τάς τελευταίας δέ ήμέρας ἐλήφθησαν ἐπίσης παραγγελίαι αὐτομάτων καλυμμάτων MACGREGOR διὰ μίαν νέαν σειράν ἔξ πλοίων 35.000 τόν. d.w., τόπου Μιτάλκ/Κοντέινερ Κάρριερ, παραγγελθέντων εις τά Ελληνικά Ναυπηγεία.

Πέραν τού ξέπολισμού νέων πλοίων, τό έν Πειραιεῖ γραφείον τῆς MACGREGOR θά είναι διαθέσιμον διὰ τήν ἀμεσον συμβουλευτικήν ἐπαφήν εις θέματα σχεδίασεως, τά δόπια ἔχουν σχέσιν μὲ τόν ξέπολισμόν και τάς μεβόδους χειρισμού τῶν φορτίων κατά τάς μελέτας μετασκευῶν και ἐκσυγχρονισμοῦ. Τό νέον ὑποκατάστημα τού Όργανισμού θά διαθέτῃ ἐπίσης σταθμὸν ἀνταλλακτικῶν.

Τό γραφείον διευθύνεται ύπο τού κ. Γ. Σ. Καμίνην. Γεννηθεὶς ἐν Ελλάδι ὁ κ. Γ. Σ. Καμίνης ἐσπούδασεν εις ἀγγλικὸν Πολυτεχνεῖον πρὶν ἀποκτήσῃ ἐνέργον ναυτικήν και ναυπηγικήν πειραν ἐπί τῶν έμπορικῶν πλοίων. Πρὶν κατασταγῇ εις τόν Όργανισμὸν MACGREGOR διηλθει μίαν περίοδον εις τό Πολεμικὸν Ναυτικόν, ἀκολουθουμένην ἀπό ἀξιοσημειώτων μακροχρόνιον πειραν ώς σύμβουλος εις τόν ναυτιλιακὸν τομέα. Τώρα εύρισκεται εις τήν διεύθυνσιν:

MACGREGOR & CO., (NAVAL ARCHITECTS) LTD, P.O. BOX 115, Πειραιεύς. Τηλέφ.: 427.821, τηλ/κή δ/σις «MACGREGOR», Πειραιεύς.

LOURENCO MARQUES

APOLLON SHIPCHANDLERS

PROVISIONS - DECK - ENGINE STORES

P.O.BOX 2635 L. MARQUES / CABLES: APOLLON

PHONES: OFF. 5825 - RES. 5476 OR 72679

DAY & NIGHT SERVICE - COLD STORAGE CHAMBERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΕΛΛΗΝΕΣ - ΕΛΛΗΝΙΚΟΤΑΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

CEYLON SHIP SUPPLIERS CO

114 Negris Building York Street

Colombo Ceylon

Tel. Address : B L A K O - Phn. 82.340

ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Η ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΜΑΣ ΑΠΟΔΟΣΙΣ ΤΟΥ 1969

Έχει δημοσιευθέντων ύπό του περιοδικού «Αλιεία» στοιχείων, σχετικώς με τήν έλληνικήν αλιευτικήν παραγωγήν, προκύπτουν τάκτωσι:

α) Υπερόντιος άλιεις απέδωσε κατά το 1969 26.100 τόνους αλιευμάτων, έναντι 34.403 τόνων κατά το 1968, ητοι παρουσίασε μείωσην παραγωγής κατά 8.303 τόνους ή κατά ποσοστόν τοιαύτην 24,16%.

Κατά τήν αύτήν περίοδον, ή μέση τιμή των αλιευμάτων τής κατηγορίας αυτής της άλιεις κατά χιλιόγραμμον άνηλθεν είς δραχμών 14,20, ητοι έν σχέσει πρός το προηγούμενον έτος καθ' ό ντο δρχ. 13,85, έσημείωσεν αυξησην κατά 2,52%.

Τὸ πραγματοποιηθὲν συνολικὸν εἰσόδημα τοῦ κλάδου αὐτοῦ τῆς άλιεις ἀνῆλθεν εἰς τὸ ποσόν τῶν δρχ. 370.000.000.

β) Μεσογειακή άλιεις απέδωσε κατά το 1969 5.200 τόνους αλιευμάτων έναντι 4.500 τόνων απόδοσθέντων κατά το 1968, ητοι παρουσίασεν αυξησην τής παραγωγής της κατά 700 τόνους ή κατά ποσοστόν τοιαύτην 15,24%.

Κατά τήν αύτήν περίοδον, ή μέση τιμὴ τῶν αλιευμάτων τής κατηγορίας αυτῆς της άλιεις κατά χιλιόγραμμον άνηλθεν είς 18,50 δρχ., έν σχέσει πρός το προηγούμενον έτος καθ' ό ντο 16 δρχ., σημειώσασα αυξησην κατά 15,60%.

Τὸ πραγματοποιηθὲν συνολικὸν εἰσόδημα τοῦ κλάδου αὐτοῦ τῆς άλιεις ἀνῆλθεν εἰς 96.200.000 δρχ.

γ) Μέση άλιεις (μηχανική)

Η μέση άλιεις απέδωσε κατά το 1969 52.000 τόνους αλιευμάτων έναντι 45.000 τόνων απόδοσθέντων κατά το 1968, ητοι παρουσίασεν αυξησην παραγωγής 7.000 τόνων ή κατά ποσοστόν τοιαύτην 15,55%.

Κατά τήν αύτήν περίοδον, ή μέση τιμὴ τῶν αλιευμάτων τής κατηγορίας αυτῆς της άλιεις κατά χιλιόγραμμον άνηλθεν είς δρχ. 10,50, έν σχέσει πρός το προηγούμενον έτος, καθ' ό ντο δρχ. 10, σημειώσασα αυξησην κατά 5%.

Τὸ πραγματοποιηθὲν συνολικὸν εἰσόδημα τοῦ κλάδου αὐτοῦ τῆς άλιεις ἀνῆλθεν εἰς 546.000.000 δρχ.

δ) Παρακτική άλιεις

Η παρακτική άλιεις απέδωσε κατά το 1969 18.000 τόνους αλιευμάτων έναντι 16.000 τόνων απόδοσθέντων κατά το 1968, ητοι έπαρουσίασεν αυξησην 2.000 τόνων ή κατά ποσοστόν τοιαύτην 12,50%.

Κατά τήν αύτήν περίοδον ή μέση τιμὴ τῶν αλιευμάτων τής κατηγορίας αυτῆς της άλιεις κατά χιλιόγραμμον άνηλθεν είς δρχ. 22,00, έν σχέσει πρός το προηγούμενον έτος, καθ' ό ντο δρχ. 20,00, σημειώσασα αυξησην κατά 10%.

Τὸ πραγματοποιηθὲν συνολικὸν εἰσόδημα τοῦ κλάδου αὐτοῦ τῆς άλιεις ἀνῆλθεν εἰς 396.000.000 δρχ.

ε) Αλιείσις έσωτερικῶν υδάτων ικανής ιχθυοτροφείων

Η άλιεις ένδος τῶν έσωτερικῶν υδάτων τῆς χώρας και τῶν ιχθυοτροφείων απέδωσε κατά το 1969 9.000 τόνους αλιευμάτων έναντι 12.000 τόνων απόδοσθέντων το 1968, ητοι έπαρουσίασε μείωσην παραγωγής κατά 3.000 τόνους ή κατά ποσοστόν τοιαύτην 25%.

Κατά τήν αύτήν περίοδον ή μέση τιμὴ τῶν αλιευμάτων τής κατηγορίας αυτῆς της άλιεις κατά χλγρ. ἀνήλθεν είς δρχ. 25,00, έν σχέσει πρός το προηγούμενον έτος, καθ' ό ντο δρχ. 22,00, σημειώσασα αυξησην κατά 13,60%.

Τὸ πραγματοποιηθὲν συνολικὸν εἰσόδημα τοῦ κλάδου αὐτοῦ τῆς άλιεις ἀνῆλθεν εἰς 225.000.000 δρχ.

στ) Ερασιτεχνική άλιεις

Ίνα δοθῇ πλήρης εἰλών τῆς άλιεις παραγωγῆς λαμβάνονται υπ' ὄψιν καὶ τὰ ἀποτελέσματα τῆς άσκηθείσης άλιεις ὑπὸ ἐρασιτεχνῶν. Ή έρασιτεχνική άλιεις απέδωσε κατά το 1969 12.000 τόνους αλιευμάτων, έναντι τῶν απόδοσθέντων κατά το 1968 7.903 τόνων, ητοι έπαρουσίασεν αυξησην κατά 4.097 τόνους ή κατά ποσοστόν τοιαύτην 66%.

Συνολική άλιεις είσισις από σοις

Μή λαμβανομένων υπ' ὄψιν τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς έρασιτεχνικής άλιεις, τὰ τοιαύτα τῆς έμπορικής άλιεις παρουσιάζονται ως ἔξης:

Η συνολική άλιεις παραγωγὴ τοῦ έτους 1969 ἀνῆλθεν είς τόνους 110.300, έναντι τῆς τοῦ έτους 1968, ητοι ἡτο δρχ. 112.000 τόνοι, ητοι έπαρουσίασε διαφορὰν ἐπὶ ἀλιτρῶν τοῦ 1.700 τόνους ή μείωσεν κατά ποσοστόν 1,52%.

Κατά τήν αύτήν περίοδον ή μέση τιμὴ πωλήσεως ἀνῆλθε κατά χιλιόγραμμον είς δρχ. 14,81, έναντι τῶν 14,15 τοῦ 1968, ητοι παρουσίασεν αυξησην τοσούτην 4,66%.

Τὸ πραγματοποιηθὲν συνολικὸν εἰσόδημα ύπὸ ἀπάντων τῶν κλάδων τῆς άλιεις ἀνῆλθεν είς δρχ. 1.633.820.000.

Βάσει τῶν αὐτῶν παρατεθέντων στοιχείων ή κατά κλάδους άλιεις ποσοσταῖς απόδοσις ἐπὶ τοῦ συνολού κατανέμεται ως ἔξης:

Υπερόντιος άλιεις 23,66%, Μεσογειακή άλιεις 4,71%, Μέση άλιεια 47,15%, Παρακτικής άλιεια 16,32%, άλιεια έσωτερικῶν υδάτων και ιχθυοτροφείων 8,16%.

Ἐάν θελήσουμε νὰ διερευνήσωμεν τὴν άλιειτηκήν ἀπόδοσιν ποσοσταῖς κατά περιοχῶν υδάτων έχομεν:

Έσωτερικά υδάτα και ιχθυοτροφείσι 8,16%, Έθνικά υδάτα 63,47% και Διεθνή υδάτα 28,37%.

Η κατά κεφαλὴν τῶν Ελλήνων άναλογοῦσα ποσοστής άλιευμάτων, βάσει τῶν άλιευθέντων και διατεθέντων τόνων, ἀνέρχεται εἰς 12,825 χλγρ.

Τέλος έαν υπολογισθῇ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀποσχολουμένων εἰς τὴν άλιειαν ἀτόμων ἐν Ελλάδι εἰς 50,000 έξαγεται τὸ συμπέρασμα ὅτι ή κατά κεφαλὴν ἐργαζομένου παραγωγὴ ἀνέρχεται εἰς 2,206 χλγρ.

ΤΑ ΦΡΑΓΜΑ ΛΣΣΟΥΑΝ ΚΑΙ Η ΑΛΙΕΙΑ

Τὸ ἀνεγερθὲν φράγμα τοῦ Ασσουάν φαίνεται ὅτι θά ἔχῃ καταστρεπτικάς συνεπειας δια τὴν άλιειαν. Ἀπό τῆς ἐποχῆς τῆς ἀνεγέρσεως του αὶ ποσοστητες τῶν άλιευμάτων παρὰ τὰς αἰγυπτιακὰς ἀκτὰς ἔχουν αισθητότατα μειωθῆ, ὡς ὑπογραμμίζεται εἰς δημοσιευθέντων ἔκθεσιν τελευταίων ύπὸ τοῦ Γενικοῦ Συμβούλου Αλιείας διὰ τὴν Μεσόγειον, ὁργανισμοῦ ἀποτελούντος μέρος τῆς Οργανώσεως Τροφίμων και Γεωργίας (FAO) τῶν Ηνωμένων Εθνῶν.

Ἐν τῇ ἔκθεσι τονίζεται, ὅτι ἡ ποσοστής

ιχθυηρῶν κατά μῆκος δχι μόνον τῶν αἰγυπτιακῶν ἀκτῶν, ἀλλὰ καὶ τῆς Μεσογείου γενικῶς, ἐμειώθη σημαντικῶς ἀπὸ τοῦ ἔτους 1964, δηλαδὴ ἀπὸ τῆς ἐποχῆς καθ' ὧν ἤρχιστο λειτουργοῦν τὸ φράγμα τοῦ Ασσουάν.

Χαρακτηριστικὸν παράδειγμα ἀποτελεῖ ἡ πτώσης παραγωγῆς τῆς σαρδέλλας, ἡς αὶ ποσοστητες κατά τὸ παρελθόν ἀνήρχοντο εἰς 15.000 τόνους και ἀπὸ μὲν τοῦ 1964 ἐμειώθησαν εἰς 4.500 τόνους, κατὰ δὲ τὸ 1966 ἔφασαν εἰς τὸ ἐλάχιστον ἐπίπεδον τῶν 594 μόνον τόνων.

Κατά τὴν ἔκθεσιν διάλογος μετέφερε πρὸς τὴν Μεσόγειον εἰς τὸ παρελθόν διαφόρους οὐσίας, δι' ὧν ἐτέρεφοντο οἱ ιχθεῖς, ἐνῷ ἦδη μετὰ τὴν διάλισιν τῶν υδάτων τοῦ ποταμοῦ αὐτοῦ κατὰ τὴν ἐκ τοῦ φράγματος διέλευσιν τῶν αὐτῶν φθάνουν εἰς τὴν Μεσόγειον, χωρὶς νὰ παρασύρουν πλέον τὰς χρησιμους αὐτὰς διὰ τὰ ιχθυηρὰ οὐσίας.

Η ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΓΑΡΙΔΩΝ

ΠΕΡΣΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ. Τὰ τελευταίως δημοσιευθέντα στοιχεῖα, σχετικῶς με τὴν εἰς γερίδαν άλιειτηκήν παραγωγὴν ἐν τῷ Περσικῷ Κόλπῳ, ητοις ἐξήχθη εἰς Η.Π.Α., ἀναδιάλαζον τὴν ἀπόδοσιν αὐτῆς, διαφρούστης τῆς περιοδίδου ἀπὸ Ιηνία Ιανουαρίου 1969 μέχρι 31ης Αυγούστου 1969, εἰς 5.776.000 λίθρας, η ἀξία τῶν διποίων, λαμβανομένης υπ' ὄψιν τιμῆς ἀνὰ λίθραν \$ 0,97, ἀνέρχεται συνολικῶς εἰς \$ 5.610.000.

Η ἀνωτέρω παραγωγὴ πρὸς ἔξαγωγὴν εἰς Η.Π.Α., κατανέμεται κατά παράστιον χώραν ως κατωτέρω:

Αραβική Χερσόνησος ...	Λιθρ. 973.000
Ιράν	» 1.603.000
Κουβεΐτ	» 1.660.000
Μπαχρέιν	» 96.000
Σαουδική Αραβία	» 1.440.000

Σύνολον

Σύνολον

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι κατά τὸ 1968 ή ἀλιεια ἐν τῷ Περσικῷ Κόλπῳ και τῇ Αραβικῇ Θαλάσσῃ ἀπέδωσε συνολικῶς ποσότητα γερίδων 19.183.000 λίθρων, τῶν διποίων ἡ ἀξία ήτο \$ 13.400.000.

ΡΥΠΑΝΣΙΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ ΜΑΣ

Ο Αμερικανὸς ώκεανολόγος δόκτωρ P. Ντάγκαντζ, διηλῶν πρὸ ημερῶν εἰς τὸ Εύελλαγειον, μὲ θέμα «Ο ἄνθωπος και τὸ βιολογικὸν παρελθόν και μέλλον τῆς Μεσογείου», ἀνέφερεν ὅτι αἱ μικροὶ η μεγάλαι ποσοστητες πετρελαίου, ποὺ διαφεύγουν ἀπὸ τὰ τάνκερ, τὸ «Ντι - Ντι - Τι» και τὰ ἀλλού έντομοκότνα, καθὼς και αἱ χημικαὶ οὐσίαι ποὺ χρησιμοποιοῦνται ἀπὸ τὰς βιομηχανίας και ἀπορρίπτονται κατόπιν εἰς τὴν θάλασσαν, ἔχουν ως ἀποτέλεσμα τὴν ρύπανσιν και τὴν μόλυνσιν τῶν ώκεανῶν. Τὸ πόσον εύκολως, εἶπε, τελεῖται αὐτὴ η μόλυνσις, οὐτε τοις καθιστούνται μέχρι τώρα.

Η Μεσόγειος Θάλασσα, εἶπεν ὁ διηλῶτης, εἶναι πιο περιπτικᾶς οὐσίας. Εἰς τὸύτο ὄφελεται και τὸ γαλάζιο χρῶμα και ἡ διαμύγεια τῆς, ἐνῷ ἀντίθετα, τὰ υδάτα, ποὺ εἶναι πιο περιπτικές οὐσίες, ἔχουν χρῶμα σκούρο. Η ἔξαγωγὴ τῶν υδάτων τῆς θάλασσας και ἡ ἔξαγωγὴ τῶν κινήσεώς των καθιστούν εύκολωτέρη τοις κατηγορίαις της περιοχής της.

**ΤΑ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΑ
ΚΑΤΑ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΝ 1968**

Τα κατεψυγμένα ιχθυορά παρουσίασαν την κάτωθι κίνησιν κατά τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον.

Κατανάλωσις	2.283 τόνοι
Πραγματοποιηθείσαι έξαγω-	
γαι	0.240 τόνοι
Σύνολον ...	2.523 τόνοι

**Η ΔΥΤΙΚΟΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ 1968**

Μόλις τώρα ή FAO έδημοσίευσε τὴν στατιστικὴν τῆς ἀλιευτικῆς κινήσεως τῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης διὰ τὸ έτος 1968.

Ἡ στατιστικὴ αὕτη περιλαμβάνει τὴν κίνησιν τῶν ἐπομένων 13 χωρῶν: Βέλγιον, Γαλλία, Γερμανία 'Ομοσπονδιακή, Δανία, Ἑλλάς, Ἡν. Βασίλειον, Ἰρλανδία, Ἰσπανία, Ἰταλία, Ὀλλανδία, Νορβηγία, Πορτογαλία καὶ Σουηδία, ὡς ὁ συνολικὸς πληθυσμὸς ἀνέρχεται εἰς 311.100.000, ὁ δὲ ἀριθμὸς τῶν μὲ τὴν ἀλιείων ἀσχολουμένων ἀτόμων εἰς 509.586.

Ἡ συνολικὴ ἀλιευτικὴ παραγωγὴ τῶν ἀνω χωρῶν ἀνήλθεν εἰς τὸ ποσὸν τῶν 9.551. 475 τόνων, συνολικῆς ἀξίας 1.404,7 ἑκατ. δολαρίων.

Κατὰ τὰ στοιχεῖα τοῦ Λόδδης ὁ ἀλιευτικὸς στόλος τῶν χωρῶν αὐτῶν — δὲν περιλαμβάνεται τὸ Βέλγιον, ἡ Ἑλλάς καὶ ἡ Ἰρλανδία — εἰς σκάφη ἄνω τῶν 100 κόρων ἀνήρχετο εἰς 4.236 πλοῖα, συνολικοῦ τονᾶς 1.428. 197 κόρων.

"Εναντί τοῦ ἀνωτέρῳ στόλου ἡ E.S.S.D. καὶ αἱ H.P.A. παρουσίασαν τὴν κάτωθι δύναμιν:

	Ἄριθμὸς σκάφων	Κόροι
E.S.S.D.	2.604	1.800.000
H.P.A.	187	56.991
Σύνολον	2.791	1.856.991

Ἡ ἀνωτέρω στατιστικὴ τῆς FAO κατανέμει τὰ διάφορα δυτικοευρωπαϊκά κράτη εἰς 3 δύμαδας:

- α) Κράτη Ευρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Κοινότητος εἰς ἀπεριλαμβάνει τὰ 5 ἐπόμενα κράτη: Βέλγιον, Γαλλία, Γερμανία 'Ομοσπονδιακή, Ἰταλία καὶ Ὀλλανδία.
- β) Κράτη τοῦ Βορρᾶ εἰς ἀπεριλαμβάνει τὰ ἐπόμενα 5 κράτη: Δανία, Ἡν. Βασίλειον, Ἰρλανδία, Νορβηγία καὶ Σουηδία.
- γ) Κράτη τοῦ Νότου εἰς ἀπεριλαμβάνει τὰ ἐπόμενα 3 κράτη: Ἑλλάς, Ἰσπανία καὶ Πορτογαλία.

Ἡ κατὰ κεφαλὴν κατοίκων τῶν ἄνω χωρῶν κατανάλωσις τῶν ἀλιευμάτων κατανέμεται ὡς ἔξης:

50 χλργ.	Νορβηγία
29 >	Πορτογαλία
21,4 >	Δανία
20 >	Ἰσπανία — Σουηδία
17,5 >	Ἑλλάς
16,8 >	Γαλλία
14,5 >	Βέλγιον
13,5 >	Γερμανία 'Ομοσπονδιακή
10,7 >	Ὀλλανδία
7,5 >	Ἡν. Βασίλειον, Ἰρλανδία, Ἰταλία.

'Εκ τοῦ ἄνω πίνακος φαίνεται ὅτι ἡ Ἑλλάς καταλαμβάνει τὴν δημήτραν καταναλωτοῦ.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν παραγωγὴν τῶν ἐκ τῶν Μεσογειακῶν χωρῶν Ἐλλάδος καὶ Ἰταλίας, ἡ στατιστικὴ παρουσίαζε αὐτὴν ὡς ἔξης: Ἐλλάς τόνοι 112.000, ἀξία \$ 52.000. 000, μέση τιμὴ δρχ. 14.000.

Ἴταλία τόνοι 465.000, ἀξία \$ 201.000. 000, μέση τιμὴ δρχ. 12.65.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ μεταφορικὰ πλοῖα ψυγεῖα - ἐργοστάσια, ἡ Ἑλλάς παρουσίαζεται μόνον μὲ τὸ «Ἀμφιτρίτη» ὡς τοιούτον, δῆπερ καὶ πράγματι εἶναι τὸ μόνον πληροῦν τοὺς δρους ἐνὸς τοιούτου σκάφους.



ΙΑΠΩΝΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΙΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ

Εἰς δηλώσεις του πρὸς τὸν Τύπον, ὁ ἐν Λούδινῳ εὐρισκόμενος Ἀναπληρωτῆς Γεν. Διευθυντῆς τῆς Ἰσικαβατζίμα - Χαρίμα, κ. Η. Νεμότο, ἔξεφρασε τὴν γνώμην, ὅτι τὸ πυρηνοκίνητον πλοῖον δὲν θὰ είναι ἐμπορικῶς ἔκμεταλλεύσιμον τούλαχιστον κατὰ τὰ δέκα προσεχῆ ἑτη. Πάντως, ὁ Οἶκος οὗτος προωθεῖ τὴν κατασκευὴν τοῦ πρώτου πυρηνοκίνητου Ιαπωνικού σκάφους, τοῦ 'Μούτσους'.

'Αναφορικῶς πρὸς τὴν ναυπηγησὶν συμβατικῶν πλοίων, ἔδηλωσεν, ὅτι μέχρι τοῦ 1973 ἡ ζήτησις χωρητικότητος θὰ υπερβῇ τὴν ναυπηγικὴν προσφοράν, εἰς τρόπον δῆστε τὸ μέλλον τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας νὰ ἐμφανίζεται ρόδινον. Τὸ κύριον πρόβλημα, δὲ περὶ τῆς βιομηχανίας αὕτη ἔχει ν' ἀντιμετωπίσῃ είναι ἡ Ἐλλειψὶς ἐργασιακῶν χειρῶν. Παρὰ τὸ γεγονός ὅτι αἱ ἐργασιακαὶ σχέσεις ἐν 'Ιαπωνίᾳ διατηροῦνται εἰς ὑγίεινας καὶ φιλικόν ἐπίτευξον, ἡ μείωσις τῆς ἐργατικῆς προσφορᾶς, ἡ σπάνια ειδικεύμενων τεχνῶν, ἡ δυσκολία προσελκύσεως νέων ἐργατῶν, ἡ συνεχῶς αὔξουσα διαφρονή καὶ ἡ αὔξησις τῶν μισθῶν, τείνουν δῆστε ἡ 'Ιαπωνική βιομηχανία ναυτικῶν κατασκευῶν νὰ χάρη συνεχῶς τὰ εἰς τὸν τομέα τοῦτον παραδοσιακά τῆς πλεονεκτήματα.

Κατὰ συνέπειαν, ὑπάρχει ἀπόλυτος ἀνάγκη βελτιώσεως καὶ ἀλλαγῆς τῶν συνθηκῶν ἐργασίας. Ἡ μηχανοποίησις τῶν ναυπηγικῶν ὑπηρεσιῶν, ἡ χρήσις ἡλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν καὶ ὁ ὄρθολογισμὸς τῆς κατασκευαστικῆς διαδικασίας, θὰ καταστοῦν ἀπαραίτητοι. Σκοπὸς θὰ είναι ἡ μείωσις τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ καὶ γενικῶς τοῦ ἀνθρωπίνου παράγοντος. Μέχρι πρὸ τοῦς ἡ ναυπηγησὶς διεξήγεται βάσει παραγγελιῶν ἀτομικῶν σχεδιασμένων πλοίων κατὰ τὰς ειδικὰς ἔκαστοτε προδιαγραφάς τοῦ παραγγέλλοντος πλοιοκτήτου. "Ηδη δῆμας, ἡ συνεχῶς αὔξουσα Ἐλλειψὶς ἐργατικῶν χειρῶν, κατέστησε ἀνάγκαιον τὴν ἐν σειρᾷ παραγωγὴν δημιουργών πλοίων. Τοιαύτη ὑπῆρξεν ἡ μετ' ἐπιτυχίᾳς ναυπηγησὶς τοῦ πλοίου 'Φρήντου' τῶν 14. 800 τόνων d.w., ἔξι οὖν κατεσκευάσθησαν ἡδη 35 ἐπὶ συνόλου 66 παραγγελθέντων. Εἰς τὸ ἐνεργητικὸν της ἡ 'Ιαπωνική βιομηχανία' ἔχει ἐπίσης τὴν κατασκευὴν τῶν γιανταίων σκαφῶν, καθὼς καὶ τὴν συνεχῶς ἐπεκτενούμενην αὐτοματοποίησιν. "Ηδη τὸ πρώτον πλήρως αὐτοματοποιημένον 'Ιαπωνικὸν σκάφος πρόκειται νὰ παραδοθῇ τὸν Σεπτέμβριον τοῦ τρέχοντος ἔτους.

ριδειδῆ, ὑφάσματα καὶ κονσέρβαι είναι τὰ ἐκ τοῦ 'Ισραήλ' ἀποστελλόμενα διὰ κοντέινερς.

ΙΤΑΛΙΑ

**ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ
ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ - ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ**

Ἡ ἑταῖρία Italpacific Line, ἥτις διατηρεῖ τακτικὴν γραμμὴν μεταξὺ τῶν λιμένων Εἰρηνικοῦ τῶν Η.Π.Α./Καναδᾶ καὶ Μεσογείου, παραλαμβάνει εἰς τὸ τέλος τοῦ τρέχοντος μηνὸς ἐκ τῶν ναυπηγείων 'Αμβούργου, τὸ α/π «Euklystos», τὸ πρώτον ἐκ τεσσάρων ταχυπλόων συγχρόνων σκαφῶν, ειδικῶς ναυπηγουμένων διὰ τὴν γραμμὴν αὐτῆς.

Τὰ νέα πλοῖα, 13.700 τόν. d.w. ἔκστον, ταχύτητος ὑπηρεσιακῆς 22 μιλίων, μὲ πλήρη αὐτοματισμὸν καὶ διαβέτοντο δῆλο τὰ σύγχρονα μέσα φορτοεκφορτώσεως, θὰ συντομεύσουν κατὰ πολὺ τὸν χρόνον τοῦ ταξιδίου καὶ θὰ προσφέρουν μεγάλην ἔξυπηρέτησιν εἰς τοὺς φορτωτάς. Είναι διαρρυθμισμένα διὰ νὰ δέχωνται παντὸς ειδούς φορτίους καὶ κατεψυγμένα ἡ rewest.

Τὰ τέσσαρα νέα πλοῖα, προστιθέμενα εἰς τὰ ἕδη ἔξυπηρετούντα τὴν γραμμὴν π/ν «Goldstone», π/ν «Gemstone», π/ν Silverstone καὶ π/ν «Starstone», θὰ αποτελέσουν ἕνα στόλον ἐξ ὀκτὼ πλοίων γραμμῆς, ἔξυπηρετούντων πλήρως τοὺς φορτωτάς καὶ παραλήπτας τῶν περιοχῶν Εἰρηνικοῦ καὶ Μεσογείου.

**ΚΟΥΒΕΤΤ
ΚΑΙ ΙΔΙΚΟΝ ΤΩΝ ΣΤΟΛΩΝ**

Εἰς τὸ Κουβέττ διεξάγονται τελευταίως σημαντικαὶ συνομιλίαι εἰς τὸ ἐξ ὑπουργῶν συμβούλιον τοῦ 'Οργανισμοῦ τῶν Πετρελαιοπαραγωγῶν Ἀραβικῶν Χωρῶν, αἵτινες ἀποσκοποῦν εἰς τὴν ἀπόκτησιν ἀραβικοῦ στόλου πετρελαιοφόρων καὶ μιᾶς μεγάλης δεξαμενῆς διὰ τὰς ἐπισκευάς, ἵσως δὲ καὶ κατασκευάς πετρελαιοφόρων εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον.

'Εξ ἄλλου, ἀνεκοινώθη, ὅτι οἱ ὑπουργοὶ Πετρελαίων τοῦ Κουβέττ, τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας καὶ τῆς Λιβύης, θὰ ἔξετάσουν τὴν πρόσφατον ἀπόφασιν τῆς Λιβύης νὰ αὐξήσῃ τὴν «φίξη» τιμὴν ἀργοῦ πετρελαίου κατὰ 10 σέντες τὸ βαρέλιον. 'Η τιμὴ αὐτὴ ἀνέρχεται ἡδη εἰς 2.21 δολλάρια κατὰ βαρέλιον.

**ΙΣΡΑΗΛ
ΓΡΑΜΜΗ ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ**

Μάς προλαμβάνει ἡ Ζίμ. Γραμμὴ τακτικὴ διὰ κοντέινερς ἔγκαιναί τοιούτου τοῦ Κόντινεντ διὰ τὴν Μεσογείου. Τὸ πρώτον σκάφος είναι τὸ 3.300 τόνων «Ἀχροτάν». Μηριαία ἡ γραμμή. Τὸ σκάφος θὰ δύναται νὰ παραλάβῃ 130 κοντέινερς τῶν 20 ποδῶν. 'Εσπε-

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

'Ο Πρόεδρος τῆς 'Εινώσεως 'Ασφαλιστῶν τοῦ Λίνερπούλ κ. P. Πάουελ, ἀνεφέρθη — εἰς πρόσφατον κατὰ τὴν γενικήν συνέλευσιν τῆς 'Εινώσεως δημιούλων του — εἰς τὸ θέμα τῆς ὑπὸ τοῦ Προέδρου τοῦ 'Ινστιτούτου 'Ασφαλιστῶν

Λοιδίνου κ. Ντ. Τέυλορ διατυπωθείσης άπόψεως περὶ τῆς κατ' αὐτὸν ἐπιβαλλομένης αύξησεως τῶν ἀσφαλίστρων γενικώς κατά 25% ὑποστροφίας ταύτην. Ταυτοχρόνως, δῆμος, δ. κ. Πάουελ ἔξέφρασεν ἀμφιθολίας διὰ τὴν πραγματοποίησιν τῆς τοιαύτης αύξησεως ὡς ἐκ τοῦ γεγονότος, δητὶ ἡ ἀσφαλίστρη ἐπιχείρησης εἶναι διεθνής καὶ δητὶ κατὰ συνέπειαν, τυχὸν σοδαρά αὔξησης τῶν ἀσφαλίστρων, θά δητὸ δυνατὸν καὶ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα μείωσιν τοῦ κύκλου ἔργων τῶν Βρετανῶν ἀσφαλίστων.

Ἄπο τοῦ 1962 —εἰπεν δ. κ. Πάουελ— ὅλιγοι μόνον ἀσφαλίστικοι λογαριασμοὶ ἐνεφάνισαν κέρδη, ἐνῷ οἱ περισσότεροι ήσαν ζημιοφόροι. Παρὰ τὰς ἀπὸ τοῦ 1965 προσπαθειας ἐπιλύσεως τῆς δημιουργηθείσης καταστάσεως, τὰ ληφθέντα μέτρα δὲν ἀπεδειχθησαν ἐπαρκῆ ὡς πρὸς τὸ μέγεθος τῶν ἐμφανισθέντων προβλημάτων.

Κατὰ τὰ ὑπὸ τοῦ δ. κ. Πάουελ λεχθέντα: «Τὰ κύρια πρὸς ἀντιμετώπισιν προβλήματα, ἀναφέρονται εἰς τὴν ἐπιστρέψεων τῶν τεραστίων ἀξιῶν τῶν γιγαντιαίων τάνκερς καὶ μπάλκ κάρριερς, ὡς ἐπίσης καὶ εἰς τὸ γεγονός διτὶ, λόγῳ τῆς βραχυτάτης παραμονῆς τῶν πλοίων - κοντένερς εἰς τοὺς λιμένας, δ χρόνος ναυσιπλοΐας τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας ταύτης αὐξάνεται σημαντικῶς, ἐκθετῶν οὕτως ταῦτα περὶ σύστηματα εἰς τοὺς θαλασσίους κινδύνους, ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς παρομοίους κινδύνους τῶν συνήθων φορτηγῶν πλοίων».

Ἐπίσης διτὶ: «Ἔσως ἀξίζει νὰ μελετηθοῦν αἱ ἀπόψεις αἱ ἐκφράζομεναι εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν ἀγοράν, διτὶ ὅτι πρὸ τῆς διαπιστώσεως τῶν δυσχερειῶν καλύψεως τῶν κυρίων ζημιῶν διὰ τῆς ἀναπροσαρμογῆς τοῦ ἐπιπέδου ἀσφαλίστρων τῶν κατ' ίδιαν στόλων, οἱ «ἀντερράρετερς» διδίουν ιδιαιτέρων προσοχῆς εἰς τὴν ἀνάγκην, ὅπως θεωροῦν τὰς τοιαύτας ζημιαὶς ὡς φερομένας εἰς βάρος τοῦ διολού δγγού τῶν ἀσφαλίστρων δλον τῶν ἀσφαλισμένων. Ο παράγον δλικῶν ἀπώλειῶν δίδει εἰς τὴν πραγματικότητα τὴν θέσιν του, προκειμένου περὶ διαπραγμάτευσεων ἀνανεώσεως τῶν ἀσφαλίσεων, εἰς τὸν παράγοντα εύρυτέρου σοδαροῦ ἀτυχήματος».

Η ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΤΗΣ

Ο νέος Πρόεδρος τοῦ Βρετανικοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου Σέρ Τζέν Νίκολσον, ἔξεφραστης ἀνήσυχος —κατὰ τὴν δημιλίαν του εἰς τὴν πρόσφατον γενικὴν συνέλευσιν τοῦ 'Επιμελητηρίου— διὰ τὰς ἀπό τὸν ίντος χρόνου ἐκδηλουμένας νέας προστατευτικῆς τάσεις τῆς Ἀμερικῆς ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας της.

Νομοσχέδια ἀναμένονται ἐπιμήφισται εἰς τὸ Κογκρέσσον, δύναντα νὰ δώσουν εἰς τὴν Φέντεραλ Μαριτάμ Κομισιόν, ίσως δὲ καὶ εἰς ἄλλας Ἀρχάς, νέας ἔξουσιος ἐλέγχου τῶν ὅρων ὑπὸ τοὺς ὅποιους θὰ διακινοῦνται ἔγιτος ξένων χωρῶν Ἀμερικανικὰ φορτία διὰ τοῦ συστήματος τῶν κοντένερς. «Τούτο σημαίνει», εἶπεν δ. Σέρ Τζέν Νίκολσον, «μίαν τρομακτικήν προοπτικήν διενέξεων μεταξὺ Κυθερνήσων διὰ τὸν ἐλεγχον τῶν διακινήσεων φορτίων ἐντὸς τῶν ὄριων τῶν ίδιων τῶν χωρῶν ἢ καὶ ἐκτὸς τούτων».

Ἀντιθέτως, τόσον οἱ ἐφοπλισταὶ δοσον καὶ οἱ φορτωταὶ εὐελπιστοῦν ὅτι, τελικῶς, οἱ 'Αμερικανοὶ νομοθέται θὰ κατανοήσουν ὅτι τὸ μόνον ἀσφαλές ἔχεγγυον τοῦ γενικοῦ συμφέροντος εἰς δλος τὰς χώρας, θὰ είναι ἡ μεταξὺ των χωρὶς κρατικὰς παρεμβάσεις, συμφωνίας. «Ἀλλως, αἱ πάσης φύσεως μεταφοραὶ ἐπιφανείας —ξηρᾶς καὶ θαλάσσης— θὰ περιπέσουν εἰς τὴν ἀπαίσιαν κατάστασιν περιβολῆς των ἀπό τον «Ζουρλομανδύαν» κανονισμῶν ἀνάλογον μὲν ἔκεινον, δητὶ διέπει τὰς ἀπὸ ἀέρος μεταφοράς.

Ο Σέρ Τζέν Νίκολσον εἶπεν περαιτέρω, δητὶ η Βρετανική Ναυτιλία συνέβαλεν εἰς ἄνευ προηγουμένου σημείου εἰς τὸ θέμικὸν Ισοζύγιον πληρωμῶν καὶ ἔχει περισσότερον παρὰ ποτὲ τονάκις ὑπὸ παραγγελίαν. Ο

ἐμπορικὸς στόλος τῆς Μεγάλης Βρετανίας ἔχει ἐνεργὸν μεταφορικὴν ίκανότητα 32.000.000 τόνων δ.ν. καὶ πρόσθετον τοιαύτην ὑπὸ ναυπήγησιν 16.000.000 τόνων δ.ν. 'Απὸ ἀπόψεως συνθέσεως, αἱ παραγγελίαι περιλαμβάνουν ὄχηματα γωγά, πλοῖα - κοντένερς, σκάφη τούπου «ρόλλ ον - ρόλλ οφφ» καὶ ἄλλα σύγχρονα παρόμοια σκάφη μικρῶν ἀποστάσεων, ἐνῷ διὰ τὰ ὑπερτόντια ταξίδια ἀναφέρονται τὰ εἰδικὰ κυψελοειδῆ πλοῖα - κοντένερς, τὰ μεγαλήρια τάνκερς διὰ τὴν μεταφοράν ἀργού πετρελαίου, τὰ μεγάλα Ο.Β.Ο., τὰ εἰδικὰ δεξαμενόπλοια διὰ φορτία ύγρων καὶ χημικῶν ύγρων, τὰ ημιξέμενα προοπτικάν κρουαζιέροπλοια, δητὶ καὶ θοηθητικά ἀνεφοδιαστικά σκάφη δι! ἔξερευνήσεις πετρελαίων.

'Αναφέρει μεταξὺ ἄλλων ἡ ἐτησία ἀνασκόπησης τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τοῦ Λοιδίνου: 'Η Βρετανικὴ Ναυτιλία, μετά μιαν ἐπίμονον ἐπὶ δεκαετίαν ἐκπτωσιν, ἀναλαμβάνει τὴν δὸδον τῆς ἀναπτύξεως. Αἱ μέχρι τοῦ τέλους Νοεμβρίου 1969 νέας ἐπενδύσεις εἰς πλοῖα ὑπόλογοις έπιπλοι είναι εἰς 1,92 δισεκατομμύρια δολαρίων, ποσὸν ὅπερ ἀντιπροσωπεύει τὴν κατασκευὴν σκαφῶν 16 ἑκατομ. τόν. δ.ν. Είναι κατὰ 60% ἀνώτερα αἱ ἐπενδύσεις αὐταί, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1968. Έκ τῶν ὑπὸ παραγγελίαν ἀνά τὸν Κόσμον τελούντων σκαφών, τὰ 11% ἀνήκουν εἰς Βρετανούς ἐφοπλιστάς.

'Ηδη πλοῖα διὰ κοντένερς 800.000 τόνων κατεσκευάσθησαν, τὰ 28% τοῦ παγκοσμίου συνόλου. Τρία ἔκατομμύρια τόν. μπάλκ κάρριερ, τὰ 23% τῶν παγκοσμίων παραγγελθέντων, ἀνήκουν εἰς Βρετανούς καὶ τάνκερς - μαμυθός ὀκτὼ ἔκατομμύρια τόνων, είναι ὑπὸ παραγγελίαν, τὸ 16% τοῦ παραγγελτούντος συνόλου.

●

ΠΡΟΣ ΤΑ Ο.Β.Ο.

Μετά τὰ Σκανδιναϊκά συμβόλαια: 'Ανεκοινώθη διτὶ η P & O καὶ η «Ἀγγλο Νόρβερνς» ὑπέργραψαν μὲ τὴν Μιτσουμπίσι συμβόλαιον διὰ τὴν κατασκευὴν δύο τριπλῆς χρήσεων σκαφῶν Ο.Β.Ο. τῶν 258.000 τόνων δ.ν. ἔκαστου.

Τὸ δύο σκάφη θὰ παραδοθοῦν ἐντὸς τοῦ 1972. Αἱ μονάδες αὗται, θεωροῦνται μεταξὺ τῶν δλίγων μεγαλυτέρων τοῦ εἰδούς των εἰς τὸ κόσμον. 'Αποτελούν μέρος μαζικῆς παραγγελίας 10 σκαφῶν Ο.Β.Ο. συνολικῆς μεταφορικῆς ίκανότητος 1,7 ἔκατομμύριων τόνων καὶ ἀξίας 510 ἔκατομμύριων φλωρινίων. Θὰ κατασκευασθοῦν εἰς δυτικογερμανικά, σουηδικά καὶ ιαπωνικά ναυπηγεῖα.

'Οταν αἱ παραγγελίαι εἴκετελεσθοῦν, ὁ στόλος τῆς 'Ασσοσιέτεντ Μπάλκ Κάρρερς— P & O - Νάες— δστις ἀριθμοῖς σήμερον 15 πλοῖα συνολικῆς μεταφορικῆς ίκανότητος 1,3 ἔκατομμύρια τόνων, θὰ ἀνέλθῃ εἰς 3 ἔκατομμύρια τόνων δ.ν. Εἰς διάστημα δλιγύρεων τῶν 5 ἑταῖς στὸ στόλος τῆς ἐν λόγῳ ἐταιρίας κατέστη ἐκ τῶν πλέον σημαντικῶν τοῦ κόσμου.

●

ΝΑΥΠΗΓΟΥΝΤΑΙ ΚΑΙ ΠΟΛΛΑ ΜΙΚΡΑ

Παρὰ τὰς καθημερινῶς ἀναγγελλομένας καθελκύσεις καὶ παραγγελίαις σκαφῶν 100.000 τόν., καὶ ἀνώ, αἱ στατιστικαὶ τοῦ Λόδδης διὰ τὸ 1969 (καθελκυσθεῖσα 19.322 ἑκατομ. τόν. γκρός) μάς ἀποκαλύπτουν διτὶ τὰ μεγαλύτερα δέκαντα τόνοιλον τῆς ναυπηγικῆς παραγωγῆς. Τὰ μικρά καὶ μέτρια σκάφη μετέχουν κατὰ τὴν σημαντικὸν ποσοστόν.

Οὕτω ἐπὶ 2.819 σκαφῶν, καθελκυσθεῖσαν τὸ 1969, 2.082 ἀναφέρονται εἰς χωρητικότητα κατὰ μονάδα κάτω τῶν 4.000 τόνων γκρός (6.000 τόν. δ.ν. περίπου) καὶ ἀπὸ αὐτὰ 1.413 καθελκυσθεῖσα ήσαν κάστερς καὶ διλευτικά, χωρητικότητος κάτω τῶν 500 τόν.

γκρός. Τὰ μεγαλήρια ἀνήρχοντο εἰς 42. Εἰς τὰς στατιστικὰς τοῦ 1967 μόνον ἔξ.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

ΠΡΟΣ ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΑΙΑ

'Εντὸς δλίγων ἑταῖν οἱ Νορδηγοὶ ἐφοπλισταὶ θὰ κατέχουν τὸν μεγαλύτερον καὶ τὸν πλέον σύγχρονον στόλον ἐπιβατηγῶν ἀνατέρας κλάσεως καὶ τούτο χάρις εἰς μιὰν ἐκρηκτικὴν σχέδιον δραστηριότητα κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας εἰς τὸν τομέα τούτον. Πλοῖα ἀξίας 330 περίπου ἔκατομμυρίων δολαρίων παρηγέλθησαν ἀπὸ τοῦ 1965, ἐξ ὧν τὰ περισσότερα κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ δευτέρου ἔξαμπλου τοῦ 1969.

Μεταξὺ τῶν ὑπὸ κατασκευὴν πλοίων περιλαμβάνονται ὄχηματα γωγά, περιστούται διὰ νὰ διαπλέῃ τὸν πάγος τῆς 'Ανταρκτικῆς καὶ μεγάλα ἐπιβατηγά - κρουαζιέροπλοια μὲ δλας τὰς ἀνέσεις προοριζόμενα δι! ἀκριβά τουριστικά ταξίδια.

Προσφέτως, δύο ἐταιρίαι, η «Ντέν Νόρσκε Αμερικανίες» καὶ η «Λέιφ Χόεγκ ἐντ Κόμπταν» ὑπέργραψαν συμβόλαιον μὲ τὰ ναυπηγεία «Σουάν Χάντερ», δι' ἐν ἐπιβατηγόν, ὅπερ θὰ είναι τὸ μεγαλύτερον τοῦ εἰδούς του κατασκευὴν σκαφῶν 16 ἑκατομ. τόν. δ.ν. Είναι κατὰ 60% ἀνώτερα αἱ ἐπενδύσεις αὐταί, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1968. Έκ τῶν ὑπὸ παραγγελίαν ἀνά τὸν Κόσμον τελούντων σκαφών, τὰ 11% ἀνήκουν εἰς Βρετανούς ἐφοπλιστάς.

Προσφάτως, δύο ἐταιρίαι, η «Νόρσκε Αμερικανίες» καὶ η «Λέιφ Χόεγκ ἐντ Κόμπταν» ὑπέργραψαν συμβόλαιον μὲ τὰ ναυπηγεία «Σουάν Χάντερ», δι' ἐν ἐπιβατηγόν, ὅπερ θὰ είναι τὸ μεγαλύτερον τοῦ εἰδούς του ναυρηγικού στόλου στον θάξ ἔχη περασθεῖ τὸ 1972. Τὸ σκάφος, 25.000 τόνων γκρός, θὰ είναι ἐπίσης καὶ ἐκ τῶν πλέον συγχρόνων καὶ πολυτελῶν πλοίων τοῦ κόσμου.

Ἐπτάτελον η νέων πλοίων κατασκευάζονται εἰς τὴν Φιλανδίαν. Τὸ πρῶτον, παραδοθὲν πρὸ τῶν Χριστουγέννων 1969, τὸ «Λίντηπλαντ 'Επιπόρτερ», μικρὸν κρουαζιέροπλοιον τῶν 2.300 τόνων γκρός, δύναται νὰ παραλαμβάνῃ 100 ἐπιβάτες ἐν πλήρῃ ἀνέσει.

Η ἐκ τῶν ἀρχαιοτέρων ναυρηγικῶν ἐταιριῶν μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων καὶ ἐπιβατῶν «Φρέντ Όλσεν», ητὶς καταλέγεται καὶ μεταξὺ τῶν μεγαλυτέρων τοῦ κόσμου, θὰ παραλάβῃ τὸ «Μπλενχάϊμ» τὸν 'Απρίλιον, ἀποπερατωμένον ἥδη εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ «Απέρ Κλάντ». Πρόκειται περὶ ἐπιβατηγού ὄχηματα γωγά, ὅπερ θὰ ἐκτελῇ τὴν τακτικὴν γραμμὴν μεταξὺ Χάργουΐτς, «Αμερίταμ» καὶ Κρίστιανσαντ κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον, θὰ ἐκτελέσῃ την θερινὴν περίοδον.

Ἐξ ἄλλου η νεοίδρυθείσα έταιρία «Νορβητζιαν Κρουάζεστιπ» (Λόρεντζεν καὶ Φερντιλεγ & Εγερ) παρήγγειλε πρὸ τίνος δύο ὑπερτολυτελή πλοῖα τῶν 20.000 τόνων ἔκαστον. Τὰ σκάφη θὰ παραδοθοῦν ἀντιστοίχως τὸ 1971 καὶ τὸ 1972.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΟΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ

Η Ἑλλειψις πληρωμάτων ἐπέτρεψε καὶ εἰς τὸ θῆλυ γένος νὰ ἐπιδῇ τῶν πλοίων εἰς διαφόρους θοηθητικάς ὑπηρεσίες, μέχρι καὶ τοῦ ἀσυρματιστοῦ. 'Ιδού δημως, δητὶ ἀνέρχεται καὶ τὴν γέφυραν.

Ἐγνώσθη, δητὶ η Χάλαντ - 'Αμερικα Λάιν ἀπέφαστος εἰς νὰ δεχθῇ ἐπὶ τῶν ὑπεράκεανών της θήλεις δοκίμους καταστρόματος, πρὸς ἐκπταίδευσιν. Αἱ νέαι ναυτὶλοι διξιωματικοὶ θὰ συνεκπατιδεύνωνται μετὰ τῶν ἀρδέων συναδέλφων των καὶ θ' ἀναλάβουν κανονικὴν ὑπηρεσίαν μετά τὸ πέρας τῆς ἐκπταίδευσεώς των. Η ἐταιρία προήλθεν εἰς τὴν ἀπόφασιν ταύτην κατόπιν ἐπανειλημμένων αἵτισεων τῶν διευθυντῶν τῶν ναυτικῶν σχολῶν. Η χρηματοποίησης τῶν γυναικῶν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν καταστρώματος ἐλπίζεται δητὶ θὰ ἐπιτύχῃ, καθ' ὃν τρόπον ἀπὸ καιρού ήδη ἔχει ἐπιτύχει τὴν ὑπηρεσίαν διαμερισμάτων καὶ μαγειρεύσιον τῶν ὑπεράκεανών. Δὲν ἀποκλείεται, τέλος, δηι εἰς τὸ προσεχές μέλλον συνέχισης τοῦ πειράματος καὶ ἐπὶ τῶν πλοίων κοντένερς τῆς ἐταιρίας.



ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἑγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηοδόγιον, βάσει τοῦ ἀρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Μίνι Λόντα»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λόντα» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

2. «Μίνι Λάινερ»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λάινερ» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

3. «Μίνι Λάτρια»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λάτρια» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

4. «Μίνι Λίλια»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λίλια» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

5. «Μίνι Λαντέρνα»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λαντέρνα» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

6. «Μίνι Λάς»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λάς» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

7. «Μίνι Λάντα»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λάντα» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

8. «Μίνι Λόρ»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λόρ» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

9. «Μίνι Λήγκ»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λήγκ» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

10. «Μίνι Λιλάκ»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λιλάκ» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

11. «Μίνι Λόουντ»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λόουντ» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

12. «Μίνι Λύρ»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λύρ» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

13. «Μίνι Λήντα»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λήντα» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

14. «Μίνι Λάϊονες»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λάϊονες» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

15. «Μίνι Λίμιτα»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λίμιτα» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

16. «Μίνι Λούκ»: Μπάλκ κάρριερ ναυ-

πηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λούκ» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

17. «Μίνι Λαγκούν»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λαγκούν» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

18. «Μίνι Λούρια»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λούρια» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

19. «Μίνι Λέικ»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λέικ» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

20. «Μίνι Λάπτα»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λάπτα» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

21. «Μίνι Λίμπρα»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λίμπρα» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

22. «Μίνι Λότους»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λότους» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

23. «Μίνι Λέος»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λέος» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

24. «Μίνι Λίνκ»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λίνκ» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

25. «Μίνι Λάμα»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λάμα» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

26. «Μίνι Λότζικ»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λότζικ» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

27. «Μίνι Λάμπα»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 1.599 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλμίνι Λάμπα» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

28. «Λάρρυ Λ.»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 14.800 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλφόρτονα» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

29. Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, N. 459, 14.800 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλναδιγκέιτορς» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

30. Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, N. 433, 14.800 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλσόδας» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

31. Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, N. 458, 14.800 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλσόπερς» (Σέρες Σίππιγκ Λτδ., κ. K. Χατζηαντωνίου).

32. «Νία»: Φορτηγὸν (πρώτη Rίτα V.) 2.061 τόν. γκρός, τοῦ 1951, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν NEMO A.E.

33. «Εύθαλια»: Φορτηγὸν (πρώτη Rīshpool) νεοσαγραφασθὲν, 10.488 τόν. γκρός, τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Κόνκορτ» (Γενικὴ Ἀτμοπλοΐα τῆς Ἑλλάδος A.E.).

34. «Ἄρτεμις»: Φορτηγὸν (πρώτη Dama) ὑπὸ σημαίᾳ Σουηδίας νεοσαγραφασθὲν, 1.594 τόν. γκρός, τοῦ 1949, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σπάνιμελ» (Σπανός, Ναυτικὸν Γραφεῖον).

35. «Καρράς»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, N. 253, 44.570 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἀλλαμάρ» (Καρράς Ναυτιλιακὴ A.E.).

36. «Ανδρός Μάστερ»: Ναυπηγούμενον δεξαμενόπλοιον 99.980 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Οσεαν Τράνσπορτ» (Ηνωμ. Ναυτ. καὶ Ἐμπορ. τῆς Ἑλλάδος A.E.).

37. «Απρίλιος Πατριώτες»: Δεξαμενόπλοιον (πρώτη παναματίκη «Στασίς») 11.815 τόν. γκρός, τοῦ 1954, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Προφήτης Ἡλίας» (κ. Ἀγησ. Σουμέλας).

38. «Καλύψω»: Φορτηγὸν (πρώτη Bannergale) 10.577 τόν. γκρός, τοῦ 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σέδεν Αἴλης» (κ. Γερασ. Ιατροῦ).

ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΥ

Τὸ φορτηγὸν - λάινερ «Ιάσων» παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (κ.κ. Ἀδελφοὶ Λύρα) μετ' ἐπιτυχεῖς δοκιμάς τὴν δημιουρίαν.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Δύο καὶ ὅχι τρία τάνκερος - μαρμούθ τῶν 255 χιλ. τόν. παρήγγειλεν δ. κ. Ὁνάσης εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χάρλαντ & Γούλφ, ἀντὶ τῶν τριῶν, τὰ ὅποια εἶχε προσυμφωνήσει. Ἡ τιμὴ τῶν 8 ἑκατομ. λιρῶν ἡτοῦ χαμηλή, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν κρατοῦσαν ἡδη τῶν 11 ἑκατομ. λιρῶν.

Ἡ θέλησεν δ. κ. Ὁνάσης νὰ διευκολύνῃ τὰ ναυπηγεῖα — τῶν δοτίων συμμετέχει: εἰς τὴν ἀνάληψιν παραγγελίας ἀπὸ μέρους ἀλλοῦ ἐφοπλιστοῦ μὲ κόστος ἀκριβότερον. «Πρᾶξιν μεγαλόψυχον (magnanimitous action) ἔχαρακτήρισε τὴν ἀπόφασιν τοῦ δ. κ. Ὁνάση ὁ Σέρ Τζών Μαλλαμπάρ, Γεν. Διευθυντὴς τῶν ναυπηγείων.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΜΕΓΑΛΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗΓΡΟΥ

Τουριστικὸν σκάφος, ὑψηλῆς κλάσεως, χωρητικότητος γύρω τῶν 4.000 τόν. γκρός παρήγγειλεν ἡ ΕΛΜΕΣ, βάσει σχεδίων τοῦ δ. κ. Ἐρμογένη, εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μπεκρῆ. Παράδοσις Ἀπρίλιον 1971. Κόστος περὶ τὰ 4.000.000 δολαρία. Τὸ σκάφος θὰ διαθέτῃ 150 καρπίνας δικλίνους — δλας μὲ ίδιαιτέρων τουαλέταν — καὶ εὐρυτάτους κοινωνήστους χώρους. Ἐπίπλωσις καὶ διάκοσμος πολυτελῆς. Δύο μηχαναὶ, ἀγγλικῆς κατασκευῆς, 4.000 πόπων ἑκάτη, θὰ προσδιδουν τοιχύτητα 18 μιλίων καθ' ὅραν.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήφθη, ὑψωσε τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Ἀδαμάρτιος», τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν φορτηγὸν Richard de Larrinaga, 7.188 τόν. γκρός, τοῦ 1955.

—Παρελήφθη, ἐπίσης, τὸ σουηδικὸν φορτηγὸν «Amelia» 4.998 τόν. γκρός, τοῦ 1952, μετονομασθὲν εἰς «Σίλβερ Στάρ». «Ψύωσε τὴν κυανόλευκον.

—Μετωνομάσθη «Γεώργιος» καὶ ὑψωσε τὴν Κυπριακὴν σημαίαν τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Rathlin Head», 7.378 τόν. γκρός, τοῦ 1953. Τιμὴ 125.000 λίραι.

—Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Sunheim» 9.958 τόν. γκρός, τοῦ 1958. Μετωνομάσθη «Νόρδερν Βέντσιρ». Σημαία «Ἑλληνική».

—Παρελήφθη, ἐπίσης, τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων δηζελοκίνητον βραζιλιανὸν δεξαμενόπλοιον «Bittencourt Sampaio» 10.203 τόν.

γκρός, τού 1951. Μετωνομάσθη «Λόρα». —Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων δανικὸν ἀτμοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Katrine Maersk» 24.527 τόν. γκρός, 41.850 τόν. d.w., τοῦ 1961 παρελήφθη, ὑψωσε τὴν λιβεριανὴν σημαῖαν καὶ μετωνομάσθη «Κισμέτη».

—Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Clifford J. Rogers» 3.000 τόν. γκρός, τοῦ 1955. Μετωνομάσθη «Λάμψις» καὶ ὑψωσε τὴν λιβεριανήν.

ΕΠΩΛΗΘΗ ΤΟ "ΛΑΟΣ".

Τὸ δεύτερον τῶν τριῶν μικτῶν λάινερος τῶν Μεσσαζέρι Μαριτίμ τὸ «Λάος» ἐπωλήθη εἰς ἔφοπλιστὰς τῆς Μεσογείου. Ἡ ἔθνικότης τῶν δὲν καθωρίσθη. Τιμὴ γύρω τοῦ 1.3 ἑκατομ. δολ. μὲ πίστωσιν τῶν 70%.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ ὑπὸ Κυπριακὴν σημαίαν φορτηγὸν «Μπάμπερο» 3.834 τόν. γκρός, τοῦ 1945, ἐπωλήθη εἰς Ἰσπανοὺς διαλυτάς.

—Εἰς διαλυτάς «Ἀπω Ανατολῆς ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Μάγδα», 8.364 τόν. γκρός, τοῦ 1945.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Παρ' Ἐλλήνων ἡγοράσθη ἀντὶ 150.000 λιρῶν τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Belle Etoile» 7.289 τόν. γκρός, 9.750 τόν. d.w., ναυπηγηθὲν εἰς Γλασκώδην τὸ 1946.

—Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Norbulk» 19.523 τόν. γκρός, 31.300 τόν. d.w., τοῦ 1961, ἡγοράσθη παρὰ τῆς ἑταῖρας «Μαραθών» τοῦ Λοιδίνου, διὰ πελάτας τῆς.

—Ἐλλήνες ἡγόρασαν τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Ariel» 13.058 τόν. γκρός, 18.100 τόν. d.w., ναυπηγηθὲν εἰς Οὐντεβάλλα τὸ 1961, ἀντὶ 2.200.000 δολ.

—Ἀντὶ ποσοῦ 600.000 δολλαρίων ἡγόρασαν «Ἐλλήνες τὸ δηζελοκίνητον φιλανδικὸν δεξαμενόπλοιον «Susanna» 11.124 τόν. γκρ., 16.390 τόν. d.w., ναυπηγηθὲν εἰς Γλασκώδην τὸ 1951.

—Παρ' Ἐλλήνων ἡγοράσθη, ἐπίστης, τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Astrid Naessa» 16.279 τόν. γκρός, 24.855 τόν. d.w., ναυπηγηθὲν εἰς «Αμστερταμ τὸ 1956 ἀντὶ ποσοῦ 1.700.000 δολλαρίων.

—Τὸ γερμανικὸν μότοροπτο «Birgit Müller» 499 τόν. γκρός, 803 τόν. d.w., τοῦ 1957 ἡγοράσθη παρὰ τῷ κ. Δ. Καλκασίνα.

—Τὸ δηζελοκίνητον γαλλικὸν φορτηγὸν «Imerina» 4.502 τόν. γκρός, ναυπηγηθὲν εἰς Πόρτ ντε Μπούκ τὸ 1953, ἡγοράσθη παρὰ Κυπριακῆς ἑταῖρας ἀντὶ 420.000 δολ.

—Τὸ ἀτμοκίνητον λιθεριανὸν φορτηγὸν «Gemma» 1.962 τόν. γκρός, 3.035 τόν. d.w., ναυπηγηθὲν εἰς Μπενταλίαν τὸ 1946 ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ 100.000 δολ.

—Παναραικὴ ἑταῖρίσ ἡγόρασε τὸ φορτηγὸν «Max Schnell» 2.729 τόν. γκρός, 5.280 τόν. d.w., τοῦ 1943. Παραλαμβανόμενον διὰ ὑψώσῃ τὴν κυανόλευκον.

—Παρὰ τῆς Ἀνωμούσου Ναυτικῆς ἑταῖρίσ «Βενιζέλος» ἡγοράσθησαν τὰ ἀτμοκίνητα δανικὰ δεξαμενόπλοια «Nordic Hawk» καὶ «Nordic Heron» 22.630 τόν. γκρός, 37.300 τόν. d.w. ἔκστον, τοῦ 1959, ναυπηγηθέντας εἰς Γλασκώδην καὶ Σάντερλαντ ἀντιστοίχως, ἀντὶ ποσοῦ 1.750.000 δολλ. ἔκστον.

—Τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Osterstor» 6.241 τόν. γκρός, 10.070 τόν. d.w., τοῦ 1953, ἡγοράσθη παρὰ παναμαϊκῆς ἑταῖρας ἔλληπον συμφερόντων καὶ παρα-ληφθέν μετωνομάσθη «Εἴωργιος».

—Τὸ δηζελοκίνητον λιθεριανὸν δεξαμενό-πλοιον «Ρωχιώτης» 13.043 τόν. γκρός, 19.753 τόν. d.w., τοῦ 1954, ἐπωλήθη μεταξὺ Ἐλλήνων ἀντὶ 900.000 δολλαρίων. Μετωνομάσθη «Θεόδωρος Β.».

—Παρ' Ἐλλήνων ἡγοράσθη καὶ παρελή-φθη τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Kingspool» 10.488 τόν. γκρός, 14.480 τόν. d.w., τοῦ 1957, ἀντὶ 600.000 λιρῶν. Μετωνομάσθη «Εύθαλία». Σημαία ἔλληνικη.

—Τὸ φορτηγὸν «Pitta V.» 2.062 τόν. γκρ., 3.600 τόν. d.w., τοῦ 1951, ἡγοράσθη ἀπὸ τὴν ἑταῖραν «Νέμο» καὶ παραληφθέν μετωνομάσθη «Νία». Σημαία ἔλληνικη.

—Παρ' Ἐλλήνων ἡγοράσθη τὸ μότοροπτο «Cap Arkona» 431 τόν. γκρός, τοῦ 1950. Μετωνομάσθη «Βενέτικο» καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Ἡ Ἐλληνικὴ Δεξαμενοπλοία προέδη εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ νορβηγικοῦ δεξαμενοπλοίου «Hegez» 758 τόν. γκρός, τοῦ 1957. Τὸ σκάφος παραλαμβανόμενον διὰ μετονομασθῆ «Σάμος» καὶ θά υψώσῃ τὴν κυανόλευκον.

—Παρὰ τοῦ κ. Γ. Γιαννουλάτου ἡγοράσθη τὸ φορτηγὸν γραμμῆς «Florin» τοῦ 1950, τόν. d.w. 3.750, ἀντὶ 300 χιλ. δολλ. Ἐχρονιανούλωθή ἀντὶ 1.025 δολλ. ἡμεροσίων.

—Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Thorsold» 12.553 τόν. γκρός, 19.630 τόν. d.w., ἐναυπηγήθη εἰς Οὐντεβάλλα τὸ 1962 καὶ ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 2.800.000 δολλαρίων.

—Τὸ γερμανικὸν μικτοῦ τύπου (ore/oil) δηζελοκίνητον «Bertha Entz» ἐπωλήθη εἰς «Ἐλλήνας, μέσω τῆς Rhodian Shipping Co. τῆς Νέας Ύόρκης. Πρόκειται περὶ σκάφους 15.510 τόν. γκρός, τόν. d.w. 21.954, κατασκευῆς εἰς τὸ Κίελον τὸ 1955, μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1968. Μηχανή M.A.N. 8.000 ἵππων. Ταχύτης 14 μιλίων.

ΑΓΟΡΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ

Δεξαμενόπλοιον τῆς «Εσσο, 50.000 τόν. d.w., τοῦ 1963, ἡγοράσθη ἀπὸ τὸν κ. Χαλκούστην ἀντὶ 800.000 δολλ. Εἶναι παραπλίσμενον εἰς Γένοβαν λόγῳ ζημιῶν εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Θά ἐπισκευασθῆ εἰς Πειραιά

ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑΝ

Τὸ παρὰ τῆς Σάντα Λάιν ἀγορασθὲν λάινερ «Καμπόδη» θά μετασκευασθῆ εἰς Σπέτζιαν τῆς Ιταλίας εἰς κρουαζερόπλοιον. Κακῶς ἀνεγράφῃ διτὶ θά πλεύσῃ ἐδῶ πρὸς μετασκευήν.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ πρῶτον 150ήμερον τοῦ Μαρτίου ὑπεγράφουσαν εἰς τὸ NAT συμβάσης ἀσφαλίσεων τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ζηναὶ σημαῖας, ἔλληπον συμφερόντων:

«Ζωγραφία Μ.» λιθεριανόν, τόν. γκρός 19.610, ἀπὸ 12.11.69, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Tramp, Shipping Ltd. «Λάμψις» λιθεριανόν, τόν. γκρός 2.999, ἀπὸ 21.11.69, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Panmar Trading Ltd. «Ακτίς» λιθεριανόν, τόν. γκρός 11.738, ἀπὸ 10.11.69, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς κ. Καθουνίδην, διὰ νά καθορίσῃ τὴν περαιτέρω στάσιν τῆς.

τῶν έταιρίας, «Εύθαλίσ» λιθεριανόν, τόνων γκρός 7.817, ἀπὸ 16.2.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς «Χίος Μαριτάιμ Κο. Λτδ.» «Εντόνα Μοίρα» λιθεριανόν, τόν. γκρός 9.881, ἀπὸ 20.2.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Ε.Π.Ε. Χανδρῆς (Ελλάς). «Κισμέτη» λιθεριανόν, τόν. γκρός 24.527, ἀπὸ 25.2.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς «Οριεντ Μίντ Ήστ». «Κονκάρ Ρεζολάύτε» λιθεριανόν, τόν. γκρός 25.139, ἀπὸ 16.2.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Σπ. Αγαπητοῦ. «Θεόκλητος» Κυπριακόν, τόν. γκρός 3.649, ἀπὸ 15.12.69, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς «Μάνλεμος Σίππιγκ Αιτζένστα:ς. «Μάνα Π.» Κυπριακόν, τόν. γκρός 3.501, ἀπὸ 17.2.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῶν κ.κ. Αφόν Λύρα Ο.Ε.

Κατὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν τοῦ καταλόγου τῶν ήσφαλισμένων τὰ κάτωθι πλοῖα:

«Κρέστα» λιθεριανόν, τόν. γκρός 4.672, ἀπὸ 1.5.69, λόγῳ ύψωσεως ἔλληνικῆς σημαίας. «Αἰσωπός» Κυπριακόν, τόν. γκρός 11.292, ἀπὸ 19.12.69, διὰ τὸν ίδιον λόγον. «Κάπη Σίντερς» Παναμαϊκόν, τόν. γκρός 4.335, ἀπὸ 3.2.70, διὰ τὸν ίδιον λόγον. «Οσεαν Λήντερ» λιθεριανόν, τόν. γκρός 8.615, ἀπὸ 23.7.69, διὰ τὸν ίδιον ώς ἄνω λόγον. «Τίνας» Κυπριακόν, τόν. γκρός 7.361, ἀπὸ 16.2.70, διὰ τὸν ίδιον λόγον. «Νιούλεν» ἀγγλικόν, τόν. γκρός 7.043, ἀπὸ 22.12.69, διὰ τὸ ίδιον λόγον. «Γκέοντορ» λιθεριανόν, τόν. γκρός 12.521, ἀπὸ 15.2.70, διὰ τὸν ίδιον λόγον. «Άρροου» λιθεριανόν, τόν. γκρός 11.379, ἀπὸ 6.2.70, λόγῳ ἀπωλείας. «Άλμπιο» λιθεριανόν, τόν. γκρός 15.697, ἀπὸ 20.2.70, λόγῳ ἀπωλείας. «Άλμπακρούζ» λιθεριανόν, τόν. γκρός 7.187, ἀπὸ 15.1.70, λόγῳ δινικανότητος πρὸς πλοῦν. «Μαίανδρος» λιθεριανόν, τόν. γκρός 15.800, ἀπὸ 24.7.69, λόγῳ ύψωσεως Ἐλληνικῆς σημαίας.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἐπελθουσῶν μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ζηναὶ σημαῖας ἔλληπον συμφερόντων πλοίων, τῶν ὅποιων τὰ πληρωμάτων είναι ήσφαλισμένα εἰς τὸ N. A. T., ἀνέρχεται εἰς 1.117, τόνων γκρός 15.706.937.

Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ

«Η διοίκησις τῆς Π.Ν.Ο. προτίθεται νά κάμη χρήσιν τοῦ ἀρθρου 9 τοῦ Συμφονητικοῦ τῆς 15ης Δεκεμβρίου 1967 μεταξὺ αὐτῆς καὶ τῆς Ενώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν διὰ τὰ ποντοπόρα φορτηγά σκάφη καὶ νά καταγγείλῃ τὴν συλλογικὴν σύμβασιν διὰ τὴν κατηγορίαν αὐτήν πλοίων, ἔξι μῆνας πρὸ τῆς λήξεως της, ητοι τὴν 1ην Ιουλίου τοῦ τρέχοντος ἔτους.

«Ἐν τῷ μεταξύ, μελετᾶται ή ὅλη σύμβασις διὰ νά ἐπενεχθοῦν αἱ ἀναγκαῖαι προσαρμογαὶ εἰς τὸ κείμενον καὶ νά καταρτισθῇ πλήρες σχέδιον, τὸ οποῖον θά τεθῇ υπ' ὄψιν τῆς Ενώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, πρὸς διεξαγωγὴν συζητήσων ἐπ' αὐτοῦ.

Καθ' ὃ σύν τοι αφορᾷ τὴν ἐπιβατηγὸν ἀκτοπλοίαν, η διοίκησις τῆς Π.Ν.Ο. ἀναμένει τὴν ὑγγραφῶν μέχρι 10.3.70 ἀπάντησιν τῆς Ακτοπλοϊκῆς Ενώσεως μετὰ τὴν ὑποδόλην τῶν αἰτημάτων της εἰς τὸν πρόεδρον αὐτῆς κ. Καθουνίδην, διὰ νά καθορίσῃ τὴν περαιτέρω στάσιν της.

ASTRO MARITIME AGENCY, INC.

SHIPS' AGENTS AND SHIP BROKERS

215 MARKET STREET, SAN FRANCISCO, CALIF. 94105

ALL PACIFIC PORTS OF U.S. & CANADA

B. A. CATACHANAS

CAPT. A. CASSIMATIS

ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΑΘΕΣΙΝ
ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

TELEGRAMS: ASTROMAR

TELEPHONE: 433-2970

TELEX NO : 470287

νικόν διάστημα 'Ιανουαρίου - Σεπτεμβρίου 1969, συγκριτικώς πρός την αύτην περίοδον του 1968.

Τέλος, έκ του ύπουργείου Συντονισμού Ήποργανισμάτων οι οποίοι είχαν στην πορεία της έπιτυχαν ομένης, άπο της Εθνικής Επαναστάσεως, ταχυτάτης αναπτύξεως βασικών κλάδων της βαρείας βιομηχανίας, ως ο ναυπηγικός, είναι ή δημιουργία πολλών νέων εύκαιριών απασχόλησεως, εις τρόπον άστε,

ΕΙΣ ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ

'Η ένορξης των δρομολογίων τοῦ μετασκευαζομένου όχηματαγωγού «Κύδων», είς τὸ ἐν Περάματι ναυπηγείον τῆς Ἑλληνικῆς Εταιρίας Γενικῶν Ἐπιχειρήσεων, φάνεται ὅτι θὰ κοθυστερήσῃ ἀκόμη ἐπ' ἀρκετόν. 'Ἐνῷ ἀρχικῶς εἶχεν ὑπολογισθῆ, ὅτι τὸ σκάφος θὰ ἦτο εἴσιν νάναλάθη ὑπηρεσίαν ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ Μαΐου, η ἡμερομηνία αὕτη μετατίθεται τώρα διὰ τὸν προσεχὴ 'Ιούλιον ἢ καὶ ἀργότερον.

Κατὰ παρασχεθέσας πληροφορίας, η καθυστέρησης φεύγεται εἰς τὴν ἐπιβαλλομένην προσοχὴν διὰ τὸ ὑποδειγματικὸν «φινίρισμα» τοῦ πλοίου. Πρόσθετοι ἔργασίαι προέκυψαν, η ἔκτελεσις τῶν ὅποιών ἀναγκαστικῶν ἐπιμηκύνουν τὸν χρόνον ἀναλήψεως ὑπηρεσίας ὑπὲ τοῦ σκάφους. Οπωδήποτε τὸ ναυπηγείον τῆς Ε.Ε.Γ.Ε. ξεχειρίζεται τὴν εἰς αὐτὸν ἀνατεθεῖσαν ἔργασίαν. Τώρα ἔκτελούνται ἐπὶ τοῦ «Κύδων» ξυλουργικαί, ὑδραυλικαί, ἡλεκτρολογικαί καὶ διακοσμητικοί ἔργασίαι.

ΕΙΣ ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΕΓΕ

'Ἐν τῷ μεταξύ, εἰς τὸ ναυπηγείον τοῦτο ἐποθετήθη πρὸ ἡμέρων η τρόπις τοῦ μῆκους 90 μέτρων ἐπιβατηγοῦ - όχηματαγωγού κλειστοῦ τύπου «Ιόνιον», διὰ λογαριασμού τῶν κ.κ. 'Αφῶν Στρίντζη. Τὸ κόστος τοῦ σκάφους ὑπολογίζεται νὰ ἀνέλθῃ εἰς 37.000.000 δρχ. Τὸ ναυπηγείον ἀνέλαβεν ὄλας τὰς ἔργασίας. 'Η παράδοσις προβλέπεται διὰ τὸν Μάρτιον η τὸν 'Απρίλιον τοῦ 1971.

• 'Ἐπίσης, ἐντὸς τῶν ἡμερῶν τοποθετεῖται η τρόπις τοῦ ἑτέρου παραγγελθέντος ἐπιβατηγοῦ - όχηματαγωγού «Κατερίνη», μῆκους 70 μέτρων. Τὸ σκάφος, τὸ ὅποιον κατασκευάζεται διὰ λογαριασμού τῆς κ. Χαρόνη, θὰ παραδοθῇ μετὰ τὸ «Ιόνιον». Τὸ ναυπηγείον θὰ ἔκτελέσῃ μόνον τὴν σιδηροκατασκευὴν.

• 'Ἐξ ἄλλου, ἐντὸς δύο η τριῶν μηνῶν τὸ ἀργότερον, θὰ ἀρχίσῃ η κατασκευὴ τοῦ μεγάλου πλωτοῦ γερανοῦ, διὰ λογαριασμού τοῦ Κ. Ναυτικοῦ.

• Τέλος, πληροφορούμεθα, ὅτι τὸ ναυπηγείον ΕΕΓΕ διαπραγματεύεται τὴν κατασκευὴν εἰδικοῦ πλοίου μεταφορᾶς οἰνων, χωρητικότητος 2.000 τόνων d.w. 'Υπολογίζεται ὅτι ἐντὸς ἔξαμηνον θὰ τοποθετηθῇ η τρόπις του.

ΕΙΣ ΤΑ ΛΟΙΠΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

'Ἄξιολόγους ἔργασίας ἔκτελούν ήδη τὰ λοιπὰ ναυπηγεία τοῦ Περάματος. Οὕτω, εἰς τὸ ναυπηγείον Κορωναίου κατασκευάζεται η ρυμουλκούμενή ύδροφόρος «Υδρα», παραδοτέα ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους. Εἰς τὸ ίδιον ναυπηγείον κατασκευάζονται ἐπίσης: — Δύο ἀποβατικά σκάφη, μὲ μηχανάς ίσχυός 225 ἵππων ἔκαστον.

αἱ μαζικαὶ προσλήψεις ἔργατικοῦ προσωπικοῦ νὰ ἔχουν σήμερον καταστῆ σύνηθες διὰ τὴν χρόνον φαινόμενον. Χαρακτηριστικόν, ἐν προκειμένῳ, παράδειγμα ἀποτελεῖ ἡ πρόσφατος ἀνακοίνωσις τῆς Α.Ε. «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεία», διὰ τὴν ἀμεσον ὑπ' αὐτῆς πρόσληψιν 1.100 ἔργατοτεχνιτῶν, μὲ συνέπειαν, τὴν δημιουργίαν προσθέτου ἔργατικοῦ εἰσοδήματος ἐξ 62 ἑκατ. δρχ. περίπου ἐτησίως, ἐκ μιᾶς μόνον περιπτώσεως.

β) Σ κάφη ού πόδες ζένη σημαντικούς διὰ λογαριασμὸν ἔχεν παραγγελιῶν διὰ τὸ ναυπηγηθόμενον πλοίον θὰ τεθῇ ύπο ζένη σημαίαν, δὲν παρέχεται — κατ' ἀρχὴν — η ἀνωτέρω κυβερνητικὴ ἔγγυησις. 'Αντ' αὐτῆς ἀπαιτεῖται ὑπὸ τῶν δανειοδουσῶν Τραπεζῶν ἐναλλακτικὴ παραδόληρος ἔγγυησις: ὑπὸ τὴν μορφὴν τραπεζικῆς ἔγγυησεως, ὑποθήκης ἐπὶ δύλων πλοίων η ἄλλων καταλλήλων ἔγγυησεων.

ΥΠΟΘΗΚΗ ΕΠΙ ΣΚΑΦΟΥΣ ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΕΙΝ

'Η ἔξασφάλισης τοῦ δανείου πραγματοποιεῖται διὰ πρώτης προτιμωμένης ὑποθήκης καὶ διὰ ποσὸν ἵσον πρὸς τὸ δάνειον πλέον 20% πρὸς κάλυψιν τυχόν καθυστερούμενών τόκων, νομικῶν, ἔξδων κ.α.

ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ

Κατὰ γενικὸν κανόνα, τὸ δάνειον εἶναι ἑξοφλητέον εἰς 18 ἵσας συναπτάς ἔξαμηνιαίς τοκοχρεολυτικάς δόσεις, ἀρχομένας μετὰ παρέλευσιν ἔξ μηνῶν ἀπὸ τῆς κατὰ τὸ ναυπηγικὸν συμβόλαιον ἡμερομηνίας παραδόσεως τοῦ σκάφους. 'Ετησίον ἐπιτόκιον 6.05%.

ΑΜΕΣΟΙ ΚΑΤΑΒΟΛΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Τὰ ποσοστά τῶν δόσεων καθορίζονται εἰς τὸ ναυπηγικὸν συμβόλαιον. 'Η ἀντιστοιχία μεταξὺ τῶν ἀμέσων πληρωμῶν τῶν πλοιοκτήτων εἰς τὰ ναυπηγεῖα καὶ τῶν ἀναλήψεων τούτων ἐκ τῶν Τραπεζῶν, ἔναντι τῶν συναφέντων δανείων, ἔξαρταται ἀπὸ τὸ ἐπιπέδον τῆς μετά τῆς Τραπεζῆς συμφωνηθείσης χρηματοδοτήσεως. Αἱ ἐν ισχύ συνδυασμεναι δόσεις ἔχουν οὕτω:

10% Κατὰ τὴν ύπογραφὴν τοῦ συμβολαίου.
10% Κατὰ τὴν λήψιν τῶν φορτωτικῶν ἔγγραφων τοῦ χάλυβος.
15% Κατὰ τὴν τοποθέτησιν τῆς τρόπιδος.
20% Κατὰ τὴν λήψιν τῶν φορτωτικῶν ἔγγραφων τῆς κυρίας μηχανῆς.
10% Κατὰ τὴν καθέλκυσιν.
10% Δύο μῆνας πρὸ τῆς παραδόσεως.
10% Κατὰ τὴν παράδοσιν.

85%

Βάσει χρηματοδοτήσεως 80%, αἱ εἰς τὰ ναυπηγεῖα καταβολαὶ τῶν πλοιοκτήτων θὰ πρέπει νὰ ἔχουν οὕτω:

5% Κατὰ τὴν ἀπογραφὴν τοῦ συμβολαίου.
5% Κατὰ τὴν τοποθέτησιν τῆς τρόπιδος.
5% Κατὰ τὴν καθέλκυσιν.
5% Κατὰ τὴν παράδοσιν.

Οἱ ἀνδιάμεσοι τόκοι ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω ἔναντι τῆς δανειοδοτήσεως ἀναλήψεων, ύπολογίζονται ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐκάστης ἀναλήψεως μέχρι τῆς παραδόσεως τοῦ σκάφους καὶ καταβάλλονται ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου μετὰ τῆς πρώτης δόσεως ἔξοφλησεως τοῦ δανείου.

"Ἐξ μῆνας ἀπὸ τῆς ύπογραφῆς τῆς περὶ τοῦ δανείου συμφωνίας, οἱ πλοιοκτήται ἐπιβαρύνονται καὶ μὲ 0,50% ἐτησίως ἐπὶ τοῦ τετάρτου, τοῦ μὴ εἰσέτι ἀναληφθέντος ύπολοίπου τοῦ δανείου καὶ η εἰδικὴ αὐτῆς ἀμοιβὴ τῆς Τραπεζῆς καταχρατεῖται καθ' ἐκάστη, ἔναντι τοῦ δανείου ἀνάληψιν.

Τὰ τε ναυπηγικά καὶ δανειστικά συμβόλαια ἐκφράζονται εἰς δολλάρια. 'Η ἔξοφλη-

Πῶς φορτώνομε τὸ πλοῖο;

Τέτοιο πρόβλημα σήμερα δέν ύπάρχει.

Προμηθευθῆτε τὸν: 'Υπολογιστήν φορτώσεως - Διαγωγῆς πλοίων.

ἀπό Ν. Χ. Κροντήρην, Κουντουριώτου 145 - Πειραιεύς, Τηλ. 422-338
τιμή δρχ. 360 (μετά τοῦ ἐντύπου ὁδηγιῶν)

ΠΕΝΘΗ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Μέ τὸν δάσαντος τοῦ Πλοιάρχου Δημητρίου Μελέτη κλείει μία δόλοκληρος ἐποχὴ τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτικοῦ συνδικαλισμοῦ. Μία ἑπτή πλήρης ἀγώνων και ἐπιτευγμάτων, ἀλλὰ και πλήρης συνετῆς κοθιδηγήσεως και καλῶς ἐννοούμενῆς συνεργασίας.

Ο Δημήτριος Μελέτης ύπηρξεν ἀναμφί-

"Η Νομισματική Έπιτροπή άναφερομένη είς τὴν ἀπόφασιν αὐτῆς (συν. 1545/4/21. 10.1969) διὰ τῆς πολιοίας ἀφ' ἐνὸς μὲν περιωρίσθη ὁ χρόνος ἔξοφλήσεως δανείων χρηγουμένων ὑπὸ τῶν Τραπεζῶν διὰ ναυπηγήσεις, μετασκευάς, ἐπισκευάς κλπ. πλοίων ἐν Ἑλλάδι, ἀφ' ἑτέρου δὲ ηὔξηθη τὸ ἐπιτόκιον ἐπὶ τῶν χρηματοδοτήσεων τούτων, λα-
δανοῦσα δὲ ὑπὸ ὅψιν καὶ σχετικὴν εἰσήγησιν τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀπε-
φάσισε τὰ κάτωθι:

Ένέκρινεν όπως, ειδικῶς καὶ μένον αἱ δι-
νειοδοτήσεις τῶν Τραπεζῶν διὰ τὴν ναυπή-
γησιν ἐν Ἑλλάδι ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν διέ-
πονται ὑπὸ τῶν πρὸ τῆς ἔδρασεως τῆς ὑπ’
ἀριθ. 1545/4/21.10.1969 ἀποφάσεως τῆς
Νομιματικῆς Ἐπιτροπῆς Ισχυόντων ὅρων
διανειοδοτήσεως, ἢτοι:

α) Χρεωκή διάρκεια δανείων 10 έτη άρχομένη μετά πάροδον έξαμηνου άπό της παραδόσεως τού πλοίου και πάντως έντος 24 τὸ πολὺ μηνῶν άπό της συνάψεως τοῦ σχετικού δανειστικού συμβολαίου.

β) Επιτόκιον 5,80% έπεισώς πλέον τής προβλεπομένης προμηθείας ύπερ του 'Ελληνικού Δημοσίου διά τήν τυχόν παρασχεθσαμένην ύπ' αὐτοῦ έγγυήσιν.

Οι τυχόν καθορίζουμενοι δροι δανεισθοτήσεως θά σταχύουν έπι δανείου χορηγηθούμενων δ.ά ναυπηγήσεις άκτοπλοικούς σκαφών, των πότιών τα συμβόλαια ναυπηγήσεως θά ύπογραφούν μετά τών ναυπηγείων μέχρι της 31ης Δεκεμβρίου 1971.

Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΓΓΥΗΣΙΣ

Η Νομισματική Έπιτροπή συμπληρώνεια τὴν ἀπόφασίν της (συν. 1535/1/29.7.69) περὶ ἔγγυησεως τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου πρὸς κάλυψιν τοῦ 30% τῶν ὑπὸ τῶν Τραπεζῶν χορηγουμένων βάσει τῶν διατάξεων τῆς ἀπόφασεως (Ν.Ε. συν. 1469/6/26.8.67) δανείων διὰ τὴν ναυπήγησην πλοίων ἐν Ἑλλάδι καθώρισε τὰ ἀκόλουθα: Αἱ κατὰ τὰ ἄνω αἰτήσεις διὰ τὴν παροχὴν τῆς ἔγγυησεως τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου, οἱ διαβιδαζόμεναι εἰς τὴν Ὑπεστιποτήπην Πιστώσεων μέσω τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πρὸς γνωμοδότησιν, δέον ὅπως συνεδεύωνται ἀπαραιτήτως:

α) Υπό έγγραφου της μελούσης νά χορηγήσῃ τὸ δάνειον Τραπέζης ἐξ οὐ νά ἐμφαίνηται διτὶ, ή ἐν λόγῳ Τράπεζα παρέσχε μετ' ἔξετασιν τῶν σχετικῶν στοιχείων τὴν προέγκρισιν αὐτῆς διὰ τὴν χορήγησιν τοῦ δανείου καὶ διτὶ ή δριστικῇ ἔγκρισις θὰ παρασχεθῇ ἀμαρτῇ τῇ ὑποθολῇ ἐπ' αὐτῶν τῶν δριστικῶν σχεδίων καὶ μελέτην τοῦ σκάφους καὶ

β) ὑπὸ βεβαιώσεως τῆς χρηματοδοτούσης Τραπέζης περὶ τῆς τεχνικῆς ἐπαρκείας τοῦ ναυπηγείου διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ ναυπηγηθεσμένου πλοίου.

MIA ΑΙΓΑΙΟΝΕΙΣ

Άγαπητὲ κ. Κωττάκη,

σιν είς τὰ πλοιά καὶ τὰ πηλώρωματα, ἥτο
ἔτοιμος ἀνέ πάσσαν στιγμὴν νὰ προτάξῃ
τὰ στήθη του πρὸς περιφρούρησιν τῆς Ἐλ-
ληνικῆς Ναυτιλίας.

‘Η πρὸς τὸν Πλοίαρχον Δημήτριον Μελέτην ἐπὶ δεκαετίας ἐμπιστοσύνη τῶν συναδέλφων του, ἀποτελεῖ τὴν καλύτεραν ἐπιτράβευσιν τῶν ὑπέρ τῆς τάξεώς του καὶ τῆς Ναυτιλίας πολυετῶν καὶ πολυμόχθων ἄγωνων του. Ή ἐκτίμησις δὲ τῆς κοινωνίας πρὸς τὸν λαμπρὸν οἰκογενειάρχην, σύζυγον καὶ πατέρα, ἡξιοθέντα νὰ ἴδῃ τὰ δέξια τέκνα του συνεχιστάς τῆς πλοιοχρικῆς παραδόσεως, ἀποτελεῖ τὴν δικαίωσιν τῆς ζωῆς του.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», τῶν ὅπερίων ὁ ἐκλιπών ὑπῆρξε παλαιός καὶ καδὸς συνεργάτης καὶ φίλος, θλίβονται Βαύντασι διὰ τὴν ἀπώλειαν τους καὶ διασιθίζουν πρὸς τοὺς οἰκείους τους τὰ θερμότερα συλλυπητήρια.

ΤΟΝ ΑΠΟΧΑΙΡΕΤΑ Ο κ. ΤΣΑΓΑΝΕΑΣ

Ρόλος καὶ ἔργον δυσχερέστατον, διότι καὶ μιὰ ἀπλὴ παράθεσις τῆς ἐν προκειμένῳ δραστηριότητος σου θά συνεκρότει μακρότατον κατάλογον. Θά συνέθετε ἔνα πελώριον εἰς ἔκτασιν χρονικὸν μόχθον, προσφορῶν, θυσιῶν καὶ ἄκαμπτου ἑργασίας ἐπί 23 συναπτιὰ ἔτη, ἀπὸ τῆς πρωιάς μέχρι τῆς νυκτός.

"Ησουν πάντοτε καὶ πανταχοῦ παφρῶν εἰς κάθε συνδικαλιστικὴν ἔποδιξ, εἰς πᾶσαν τῶν Πλοιάρχων ἀνάγκην ἢ καὶ ἀπλούν αἴτημα, ικανοποιῶν καὶ τὸν ἑνὸν Πλοιάρχον καὶ τὸ μέγα σύνολον τῆς οἰκογενείας μας. Γνώμων σου ὑπῆρχεν διπλή πίστις καὶ διπλὸς σκοπός: ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία εἰς τὸ μέλλον τῆς ὁποίας ἐπίστευες καὶ εἰς τὰς πλέον ἀντιξόους δι' αὐτὴν στιγμὰς καὶ οἱ Πλοιάρχοι, ἡ ταξίς μας, τὴν ὅποιαν ἡγάπησες, ως τὴν οἰκογενείαν σου καὶ διέθεσες εἰς αὐτὴν πάτερνον βίου σου λιγότερον.

Χαλκένετος ἐκινεῖσο καθ' δλην τὴν ἔκτασιν μιᾶς δραστηρίοτης, ή ὅποια θὰ είχε κάμψι με πολλούς καὶ εἶχες τὴν ἰκανοποίησιν νὰ δρέπῃς ἐπιτυχίας, ἀλλὰ καὶ νὰ τυχάνῃ τῆς ἐμπράκτου ἀναγνωρίσεως παρὰ τοῦ συνόλου τῶν ὑγιῶν σκεπτομένων συναδέλφων. Θὰ ἦτο παράλεψις νό μήν αναφέρω, διτὶ ὑπῆρξες καὶ διὸ στόχος, πολλάκις, τῶν δολιοφθορέων τῆς τάξεως, τοὺς ὄποιους, δῆμας, ἀντιμετώπισες μὲ τὸ ἀπαράμιλλον καὶ τοῖς πᾶσι γνωστὸν θάρος σου.

Δι' ήμας τούς νεωτέρους, οι όποιοι, μόνος, έχουσαν τάς λαμπράς ήμέρας της πληθωρικής δραστηριότητός σου, άλλα και δι' ίδιους τούς Πλοιάρχους πάσης τάξεως οι όποιοι στημέρουν ιστάμεθα εις έπαγγελματικού θώρακα ζηλευτόν, εις το δόποιον σύ μάς έποικης θέτησες, μία μένει ή μεγίστη κληρονομία σου: νά ακολουθήσωμεν τάς ἀρχάς σου. Της πτίσεως και της θυσίας διά την Ἑλληνική Ναυτιλία, συνηρητέμενης πρὸς τὰ θύνικά Ιδεωμόν. Τῆς ἀκάμπτου προσπεθείας διὰ τὴν δημοιουργίαν ἀρμονικοῦ πνεύματος, ἐποικοδομητικῆς συνεργασίας τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων. Τῆς ἔξυψωσεως τῆς τάξεως μας οἱ όποια τόσα πολλὰ ὄφειλει εἰς σέ. Καὶ τῆς ἀκάμπτου, τῆς ἐπιμόνου, τῆς ὑπερωθρώπου ἔργατικότητος.

Θρησκούμεν, σήμερον, δι' ἐστὶ Πρόδεδρος και συνάδελφος δοῖοι οἱ Ἑλληνες Πλοίαρχοι, παρόντες και ἐν θαλάσσῃ μακρὰν ταξιδεύοντες και κλίμακεν τὸ χώμα ποὺ τῆς αρχῆς σου.



Τὸ 15νθήμερον

ΑΓΓΕΛΙΚΗ: Συνεκρούσθη εις Πόρτο Τόρρες τὴν 25ην Φεβρουαρίου μετά τοῦ δηξελοπλοίου «Τόρρες», ύποσταν ζημίας εἰς τὰ ἐλάσματα καὶ τὴν πρώμην.

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ: Απὸ 'Αμβούργον διὰ Σμύρνην, ἀφίχθη εἰς Πειραιά τὴν 3ην Μαρτίου, μὲ ζημίας εἰς τοὺς λέδητας.

ΑΓ. ΤΡΙΑΣ: Τὴν 8ην Μαρτίου τὸ σκάφος εύρισκετο εἰς κινδύνῳ εἰς πλάτος 32.48' βόρειον καὶ μῆκος 20.56' ἀνατολικόν.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (φέρρυ): 'Εδειθίσθη εἰς Πόρτο Ράφτη τὴν 3ην Μαρτίου. Κατατάλλονται προσπάθειαι ἀνελκύσεως του.

ΑΝΝΑ: Αφίχθη εἰς Μόλταν τὴν δην Φεβρουαρίου πρὸς ἐπισκευὴν ζημιῶν εἰς τὴν μηχανὴν ἐκ κακοκαιρίας τὴν 25ην καὶ 26ην 'Ιανουαρίου.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ: 'Αφιχθὲν εἰς Σιγκαπούρην τὴν 10ην Μαρτίου, ἔζητησεν ἐπιθεώρησιν εἰς τὴν No. 4 κεντρικὴν δεξαμενὴν.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΙΝΤ: Εἰς Χιροχάτα τὴν 10ην Μαρτίου, ἀνέφερε ζημίας εἰς τοὺς λέδητας.

ΑΤΤΙΚΟΝ: Εἰς Νεάπολιν τὴν 3ην Μαρτίου, ἀνέφερεν διὰ τὸν Φεβρουαρίου συνεκρούσθη μετά τοῦ δηξελοπλοίου «Άλμαζών» εἰς Τόρρες 'Ανοικιάτα.

ΑΧΑΙΟΣ: Απὸ Μόμπιλ δι' 'Ιταλίαν ἔμφορτον. Τὴν 9ην Μαρτίου ὑπέστη βλάδην εἰς τὴν μηχανὴν εἰς πλάτος 31.24' βόρειον καὶ μῆκος 45.17' δυτικόν, καὶ παρέμεινεν ἀκυβέρνητον. Τὸ ρυμουλκὸν «Μπαλτίκ» ἀπέπλευσεν ἐκ Λάζ Πάλμας τὴν ίδιαν ἡμέραν, ἵνα παράσχῃ βοήθειαν, βάσει συμφωνητικοῦ Λόδοῦς ἀνοικοτοῦ τύπου.

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ: Τὴν 16ην παρελθόντος Δεκεμβρίου ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν μηχανὴν κατὰ τὴν διάρκειαν προσπαθειῶν ἀνελκύσεως του. Τὸ σκάφος εἶχε προσπάρξει τὴν ίδιαν ἡμέραν ἔξωθι τοῦ λιμένος Μπουενοβεντούρα. Τὴν 19ην Φεβρουαρίου ἐπιθεώρησεν εἰς Νέαν 'Υόρκην. 'Επισκευαὶ ἀνεβλήθησαν.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ: Τὴν 24ην Φεβρουαρίου ἐδειχμενίσθη εἰς Μπουένος 'Αὔρες, πρὸς ἐπιθεώρησιν ρηγμάτων εἰς τὰς δεξαμενὰς φορτίου.

ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ: Απὸ Παναμᾶ διὰ Μανίλαν, παρέκλινε τῆς πορείας του καὶ προσήγγισεν εἰς Χονολούλου τὴν 28ην Φεβρουαρίου λόγῳ ζημιῶν εἰς τοὺς λέδητας. 'Επελέσθησαν ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 3ην Μαρτίου ἀπέπλευσεν διὰ Μανίλαν.

ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ: Συνεκρούσθη τὴν 7ην Μαρτίου μετά τοῦ δεξαμενοπλοίου «Εμεργίδιον» εἰς Μαρακάϊμπο. Τὸ σκάφος, ύποσταν ἔκτεταμένας ζημίας, εἰς τὴν δεξιὰν πλευράν, ἔφθασεν εἰς Κρίστομπαλ τὴν 9ην Μαρτίου.

ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ: 'Αφιχθὲν εἰς Τομπάτα τὴν 10ην Μαρτίου, ἔζητησεν ἐπιθεώρησιν τοῦ στροβιλοφορτωτῆρος, δοστὶς ὑπέστη ζημίας ἐξ ἀμελείας τοῦ πληρώματος.

ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ: Εἰς Ταμάνιο τὴν 9ην Μαρτίου, ἀνέφερεν διὰ τὴν 8ην 'Ιανουαρίου προσήραξεν εἰς Φιλαδέλφειαν.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: 'Απὸ Καρδάρ δι' 'Εμδεν, ἀφίχθη εἰς Κέιτ Τάουν τὴν 26ην Φεβρουαρίου, πρὸς ἐπιθεώρησιν ζημιῶν εἰς τὴν μηχανὴν καὶ ἀπέπλευσε τὴν μεθεπομένην.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ: Κατὰ πληροφορίας ἐκ Πειραιῶς, τὸ σκάφος φέρει ἔκ-

τεταμένας ζημίας εἰς τὰ ἐλάσματα τοῦ πυθμένος, λόγῳ προσφάτου προσπάρξεως εἰς Μαύρην Θάλασσαν.

ΚΕΤΤΥ: 'Επειθεωρήθη εἰς Γιοκοχάμαν τὴν 27ην Φεβρουαρίου, πρὸς διακρίβωσιν ζημιῶν ἐκ προσπάρξεως εἰς Πόρτ 'Ελιζαμπεθ, τὴν 22αν 'Ιανουαρίου.

ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ: Εἰς Κόμπε, τὴν 7ην Μαρτίου, ἀνέφερε ζημίας εἰς τὰ ἐλάσματα τοῦ πυθμένος. Αἱ ζημίαι ὥφειλοντο εἰς πρόσκρουσιν ἐπὶ τοῦ βυθοῦ εἰς τὴν διώρυγα τοῦ 'Αγιού Λαυρεντίου, τὸν παρελθόντα Νοέμβριον.

ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Α. Σ.: 'Απὸ Χιλῆν διὰ Μπρισμπαίην. Τὴν 10ην Μαρτίου ἀνέφερεν διὰ ἔξερράγη πυρκαϊδί εἰς τὸ ἐξ ιχθυολεύρου φορτίον τοῦ κύτου No. 1, ηττις συντόμως ἐτέθη ὑπὸ ἔλεγχον. Τὸ σκάφος ανεμένετο εἰς Μπρισμπαίην τὴν 13ην Μαρτίου.

ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ: Τὴν 25ην Φεβρουαρίου ἐπεραστόθησαν εἰς Νέαν 'Υόρκην ἐπισκευαὶ εἰς τὴν μηχανὴν.

ΜΟΝΙΚΑ Ζ.: Κατὰ τὴν διάρκειαν θυέλλης, τὴν 25ην Φεβρουαρίου, προσήραξεν ἔξωθι τοῦ Χασικάγκ 'Ανελκυσθὲν ἀφίχθη εἰς Χαινάκη τὴν 1ην Μαρτίου. Δὲν ὑπέστη ζημίας.

ΝΙΚΟΛΑΣ Α.: Πυρκαϊτά ἔξερράγη εἰς τὸ λεθητοστάσιον τοῦ σκάφους, εἰς Μερσίνα, τὴν δην Μαρτίου. Προεκλήθησαν ἐλαφραὶ ζημίαι.

ΝΙΚΟΛΑΣ Σ.: Μὲ φορτίον ἀλστος ἀπὸ 'Αλεξάνδρειαν δι' 'Ααρχούς. Προσήραξεν εἰς πλάτος 56.45' βόρειον καὶ μῆκος 11.50' ἀνατολικὸν τὴν 9ην Μαρτίου. Προσάθεισαι ἀνελκύσεως δι' ίδιον τοῦ μέσων ἀπέτευχον.

ΝΟΣΤΟΣ: Συνεκρούσθη εἰς Φορταλέστα

μετά τοῦ δεξαμενοπλοίου «Μαράζο», τὴν 25ην Φεβρουαρίου, ὑποστάν ὁδοντώσεις εἰς τὰ δεξιά ἐλάσματα τῆς πρώρας. Τὴν 28ην ἀπέπλευσε διὰ Μπουένος 'Αὔρες, ἄνευ ἐπισκευαί.

ΝΤΟΝΑ ΛΛΕΞΑΝΔΡΑ: Προσήραξεν εἰς Μοντεβίδεο τὴν 28ην Φεβρουαρίου, ἀλλ' ἀνελκύσθη ἀργότερον, ἄνευ βοηθείας. Τὴν 2αν Μαρτίου ἀνεκοινώθη, στὶς πυρκαϊαὶ μετεδόθη ἐκ τῆς προβλήτος ὅπου ἦτο παρασεδαλημένον εἰς τὸ μηχανοστάσιον τοῦ σκάφους. Τὸ πῦρ κατεστάλη συντόμως. 'Επισκευαὶ ἀνεβλήθησαν.

ΝΤΟΡΙΑΝ: Εἰς Πειραιά τὴν 28ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημίας εἰς τὴν μηχανὴν.

ΟΥΡΑΝΙΑ: 'Εκτελούν χειρισμούς ἐνθός τοῦ λιμένος. Σέτε τὴν 9ην Μαρτίου, προσέκρουσε βιασάς ἐπὶ τῆς προβλήτος καὶ ἐπὶ γερανοῦ, προξενήσαν καὶ ὑποστάν σοδαράς ζημίας.

ΠΑΚΑΛΑ: 'Αφιχθὲν εἰς Σέτε, τὴν δην Μαρτίου, ἐπειθεωρήθη εἰς τὸν πυθμένα, πρὸς διακρίβωσιν ζημιῶν. Πιθανολογεῖται, στὶς τὸ προσφάτως ἀπολεσθὲν γαλλικὸν ὑποβρύχιον «Εύρυδικη», προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ τοῦ «Πακάλα». 'Η ἐπιθεώρησις, δῶμας, ἀπεκάλυψεν ἐλαφράς ζημιῶν εἰς τὴν Ἑλλικα, αἵτινες ἀπεδόθησαν εἰς πρόσκρουσιν ἐπὶ ἀγνώστου ἀντικειμένου, εἰς ἀγνώστον τόπον καὶ χρόνον.

ΠΛΕΙ·Τ ΜΑΣΤΕΡ: Προσήραξεν ἐντὸς τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ, τὴν 4ην Μαρτίου. 'Υπέστη ρήγματα εἰς τὰ κύτη 1 καὶ 2. 'Ανελκύσθη ἐπλευσεν εἰς Κρίστομπαλ, τὴν μεθεπομένην.

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ: 'Απὸ Λιβερίαν δι' 'Ιαπωνίαν, προσήγγισεν εἰς Σιγκαπούρην τὴν 28ην Φεβρουαρίου, λόγῳ ζημιῶν εἰς τὴν μηχανὴν. 'Επιθεώρησις ἀπεκάλυψε θραύστιν τοῦ χιτώνιου τοῦ κυλινδρού No. 1, λόγῳ ὑπερθερμάσεως. Τὴν 1ην Μαρτίου ἀπέπλευσε δι' 'Ιαπωνίαν.

ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ: Εἰς Πέραμα, τὴν 28ην Φεβρουαρίου, μὲ ζημίας εἰς τὴν μηχανὴν.

ΦΗΡΑΛΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Προσήραξεν ἔξωθι τῆς 'Αμβέρσης, τὴν πρώιαν τῆς 5ης Μαρτίου, ἀλλ' ἀνελκύσθη μετά μίαν ὥραν, ἄνευ βοηθείας καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν τοῦ διὰ Μασσαλιάν.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

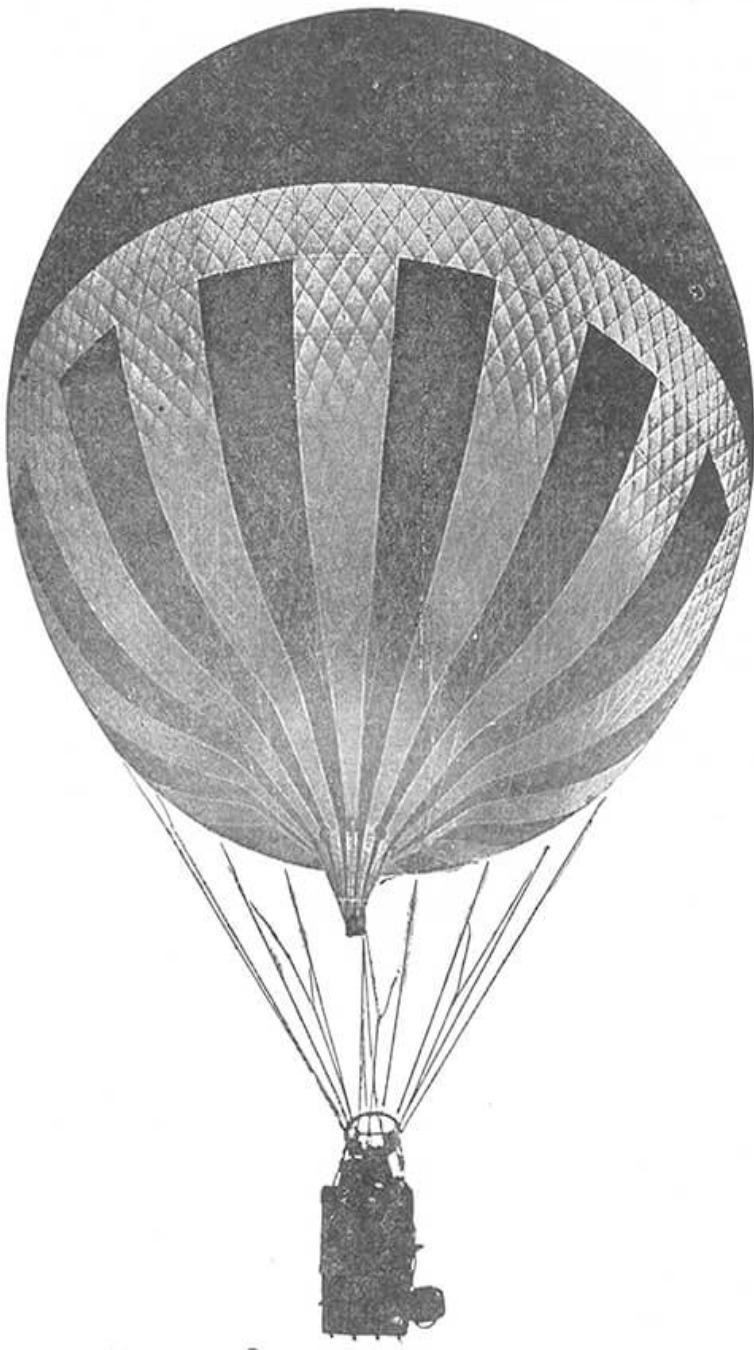
«Οἱ ἐφοπλισταὶ συνεχίζουν νὰ ὑπάγορεύν τους ὅρους τῶν ναυλώσεων. Μὲ τὸ μέρος τῶν κεῖται ἡ ἀγορά». Εἰς αὐτὰ τὰ ὀλίγα ἀπεδόθη ἀπὸ 'Αγγλον ναυλομεσίτην ἡ εἰκὼν τοῦ συνεχίζομένου — παρὰ τίνας ἀντιθέτους προβλέψεις — μπούμ τῆς ναυλαγορᾶς. Οἱ ναῦλοι δὲν εἶναι μόνον σταθεροὶ εἰς τὰ γνωστά ψυηλά των ἐπίπεδα, ἀλλ' ἀνετιμήθησαν εἰς τίνας νευραλγικούς τομεῖς, κατὰ τὸ α' 15θήμερον τοῦ Μαρτίου, μέχρι τοῦ σημείου ὃστε τὰ ημερήσια κέρδη ἐνὸς πλοίου μετρίου μεγάλους νὰ ἔξικονται μέχρι τῶν τριάντα χιλιάδων λιρῶν 'Αγγλίας.

Καὶ οἱ πάντες διερωτῶνται ποῦ θὰ φθάσῃ η σημειούμενή ἐλλειψις τοινάζ καὶ ἐπὶ πόσον δὲ διαρέσσονται εἰς 'Εχροσαῖς αὐταὶ ἡμέραι. 'Ηρχονται δὴ διὰ ταξιδίων ταξιδία διὰ σιτηρά καὶ γαιολαράκας. Στιηρὰς ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' 'Ολλανδίαν ἐπληρώθησαν διὰ σκάφη 35 - 40.000 τόν. δωλ. 5.85 φίο, μὲ ἔναρξην 'Απρίλιον καὶ ναῦλοι κατὰ 10% ὑψηλότερον τοῦ κρατήσαντος ἀνωτέρου κατὰ τὸ παρελθόν ἐτος. 'Απλὰ τούνατιον ταξιδία δικλείσθησαν δολ. 9.50 φίο σκάφος 24.000 τόν. (Μάρτιον), ὁ ψηλότερος ἀπὸ τὸν 1957 διὰ σκάφους τοῦ αὐτοῦ μεγέθους. Τότε τὰ 17.75 δολ. ἐπληρώθησαν εἰς λίμπετρο. Διὰ γαιολαράκας ἐπίσης ἐκλείσθησαν τελευταίως συμβόλαια συνεχῶν ταξιδίων διὰ τρία ἑκατομ. τόν., μὲ ναῦλον 6.85 καὶ 7.25 δολ., μὲ ἔναρξην ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους καὶ 7.60 δολ. μὲ ἔναρξην 'Ιούλιον (σκάφη 35.000 τόν.) φορτίον 450 χιλ. τόν.

Κανεῖς, πάντως, τομεύς της ναυλαγορᾶς δὲν ὑστέρησεν εἰς τὴν ἀνατίμησιν. 'Εσημεώθησαν εἰς τίνας ρεκόρ ψηλῶν ναυλών (Κόλπος - 'Ιαπωνίαν καὶ Κόλπος - Κόντινεντ), εἰς τὰς ἀλλούς δὲ συνεκρατήθησαν οἱ ναῦλοι εἰς τὰ ψηλότερά των ἐπίπεδα.

Λεπτομερέστερον, κατὰ τομεῖς, ἡ κίνησης τῆς ναυλαγορᾶς είχεν ως κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ — ΚΑΝΑΔΑΣ: Ναῦλοι ψηλότεροι, 14.20 δολ. δι' 'Απρίλιον, ὀλλά καὶ τὰ 15.55 δολ. ἐπληρώθησαν (σκάφος 23 χιλ. τόν.) δι' 'Ιαπωνίαν (δολ. 7.15 ὑπέρ τὸ ἀνώτερον κατὰ τὴν ἀντίστοιχον πε-



Don't hang around with a load of gas!

Get rid of it quickly - and inexpensively - by using BP Marine Tank Cleaner.

The Research Laboratories at BP developed BP MARINE TANK CLEANER to meet the need for a tank cleaner which is really efficient and inexpensive. Used exclusively by the BP tanker fleet, BP MARINE TANK CLEANER was specially designed to speed up

the removal of oil residues that build up in cargo tanks - and thus get rid of the gas quicker.

BP MARINE TANK CLEANER - does what it says - thoroughly and cheaply. To receive full information about BP MARINE TANK CLEANER and a quotation for your own vessels contact:-

F. ZOGRAFOS

199, Pireos Str. Athens-Greece Tel. 361.995, 473.960

or



RiverPlate Shipping and Trading Agency Ltd.
Forum House, 15/18 Lime St, London EC3
Tel: 01-626 3121 Telex: London 261619
Telegrams & Cables: Plataship London EC3



BP Marine Tank Cleaner
does what it says -
thoroughly.

ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ 2,4 ΕΚΑΤ. ΤΟΝΝΩΝ D.W. ΤΟ 1969

KAI NEA ΑΥΓΗΣΙΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

20,8 ΕΚΑΤ. ΤΟΝΝΩΝ D.W. Ο ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΙΝ

Κατά τό δεύτερον έξαμηνον τού 1969 αι παγκόσμιαι παραδόσεις δεξαμενοπλοίων άνηλθον εις 9,4 έκατομμύρια τόνων δ.ω. σημειωθέσις αυξήσεως κατά 2 έκατομμύρια τόνων έναντι τού πρώτου έξαμηνον τού ίδιου έτους.

Ο ρυθμός αυξήσεως τού παγκοσμίου στόλου δεξαμενοπλοίων επεταχήθη άπο 5,9 εις 6,9% κατά τό δύο έξαμηνον τού 1969.

Συμφώνως πρός τά στοιχεία τής ναυλομεσιτικής έπιχειρήσεως «Τζάν Τζέικομπς» αι διαγραφαί έφθασαν εις 1,2 έκατομμύρια τόνων άνελθουσαι εις τό υψηλότερον έπίπεδον άπο τού δεύτερου έξαμηνον 1962 οφειλόμενα εις τελείων διαφόρους και ασφαλώς περισσότερον άνησυχητικά αιτίας. Η άπωλεια τού «Μαρπέσσας» και άλλων σουπερτάνκερς χωρητικότητος έκαστου 100.000 τόνων περίποτον εύθυνεται διά τό έν τρίτον τῶν διαγραφών.

Έκ τῶν πέντε κυριωτέρων σημαιών ύπό τάς όποιας κινούνται τά δεξαμενόπλοια, ή λιβεριανή, ή βρετανική και ή ιαπωνική — αιτίνες κατέχουν τάς πρώτας θέσεις — ενίσχυσαν τήν θέσιν των κατά τό δεύτερον έξαμηνον τού 1969. Λόγω τής πολιτικής πελήσεως τῶν παλαιών σκαφών διά την νορδγικός στόλος δεξαμενοπλοίων παρέμεινε στάσιμος.

ρυτινήν περίοδον). Διά τό Κόντινεντ 9.50 δολ. φίο άκομή και διά σκάφη 40.000 τόν. Διά τήν Αμέρερσαν δολ. 10.25 φίο Μάρτιον. «Εξ έως άκτω συνεχή ταξίδια Κάλπον - Κόντινεντ (σκάφος 36.000 τόν.) έπιληρώθησαν πρός 5.85 φίο. Διά Δανίαν δολ. 10.50, Νορδγιαν δολ. 9.75 (σκάφος 19.000 τόν.) και Ισπανίαν δολ. 9.50 - 10 άναλόγως μεγέθους. Διά Μεσογειακή Τουρκίαν τάνκερ 30.000 τόν. δολ. 9.10 έλ. έκφ. και έν συνεχεία δολ. 9.90 εις μικρότερον σκάφος. Διά τήν Ινδίαν τέλος 153/6 (Μάρτι. - Απρίλ.).

Άπο τό Νόρδερν Ρέιντς διά Πολωνίαν δολ. 11.50 (σκάφος 14.500 τόν.) και 70/6 εις σκάφος 15.000 τόν. διά Μπέλφαστ. Διά Ρόττερνταμ δολ. 8 φίο. «Άπο Μπαϊ Κομάδ 68/- διά Γλασκώνη, δολ. 6.70 φίο διά τό Ρόττερνταμ (σκάφος 42.000 τόν.) και δολ. 6.75 άπο Πόρτ Καρτιέ δι' Ολλανδίαν (σκάφος 19.000 τόν.). Άπο Σαίν Τζάν ή Χάλιφαξ δι' Αλβανίαν 108/- (5 ήμέραι φόρτωσις, 10 έκφ.). Διά Ρίον δολ. 8.75 φίο (Απρίλ. - Μάϊον).

Γαι άν θ ρ α κ ε σ : «Ιαπωνες, κυρίως, οι φορτωταί. Μπάλκ κάρριερς άνω τών 100 χιλ. τόν. ναυλώνονται. Μεγάλα τά κλειόμενα συμβόλαια διά συνεχή ταξίδια, ως γράφομεν άνωτέρω. Διά τό Ροστόκ δολ. 9.50 (σκάφος 15.000) και 6.90 δολ. δι' Ολλανδίαν έλ. έκφ. Διά Ρίον δολ. 8.75 φίο (Απρίλ. - Μάϊον).

Τά π α λ α ι ο σ ί δ η ρ α με άρκετά φορτία άπο Β. Αμερικήν δι' Απω Ανατολήν. Δολ. 20 έπιληρώθησαν άπο τό Νόρδερν Ρέιντς δι' Ιαπωνίαν και 21 δολ. άπο Φιλαδέλφειαν και Χιούστον διά Ν. Κορέαν (σκάφος 14.000 τόν.).

NOT. ΑΜΕΡΙΚΗ: Κίνησις καλή άπο τό Πλέιτ. Ναύλοι σταθεροί. Σιτηρά διά τήν Ιαπωνίαν δολ. 19.50 και 20 (σκάφη μετρια). Διά τήν Φορμόζαν δολ. 20.50 και τό Κόντινεντ δολ. 13.10.

Ζάχαρις άπο τήν Βραζιλίαν δολ. 17.50 και Βιενκούνθερ δολ. 16.75 (μικρά σκάφη). Σιδηρομετάλλευμα διά τό Κόντινεντ δολ. 8.75 άπο Ρίον διά τό Ρόττερνταμ (μέτρια μπάλκ - κάρριερς).

Μικρά αυξήσις παρετηρήθη εις τόν άμερικανικόν στόλου διατηρούντα τήν 5ην θέσιν.

Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Χάρις εις τά κυβερνητικά μέτρα προσελκύσεως πλοίων εις τά έλληνικά νησιώγια ή χωρητικότης τού έλληνικού στόλου δεξαμενοπλοίων ηγέηθη κατά 1,8 έκατομ. τόνων. Ο συνολικός ύπό έλληνικον έλεγχον στόλος ηγέηθη κατά 2 έκατομμύρια τόνων άνελθων εις 20,8 έκατομμύρια τόνων.

Έξ άλλου αι παραγγελίαι έξηκολούθησαν ύπηρβαίνουν τάς παραδόσεις και ώς έκ τούτου αι παραγγελίαι ηγέηθησαν άπο 56,6 έκατομμύρια τόνων τήν 30ήν Ιουνίου 1969 εις 59,2 έκατομμύρια τόνων εις τά τέλη τού ίδιου έτους. Τά περισσότερα έκ τῶν παραδόθεντα τούτων σκαφών προωρίζοντο δι' ιδιωτικάς ναυτιλιακάς έταιριας.

Οσον άφορδι τέλος τά ύπό παραγγελίαιν νέα σκάφη διά λογαριασμούν τῶν Έλλήνων πλοιοκτητῶν που παρασκούνται εις 9,2 έκατομμύρια τόνων δ.ω. Προστεθήσαν 300.000 τόνων έν συγκρίσει πρός τό πρώτον έξαμηνον 1969.

«Ας σημειώθη διτι προβλέπεται έντος τού 1970 νά αυξήθη ή μεταφορική ικανότης τού στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων κατά 14.5 έκατομ. τόν.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: Περιωρισμένη ή έκειθεν έργασσια. «Ελαιόσποροι δι' Ιαπωνίαν εις σκάφη 14.000 τόν. κατ' άποκοπήν δολ. 165.000 και θείον άπο Βρεταν. Κολομβίαν δι' Ινδίαν δολ. 15 (σκάφος 12.000 τόν.).

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ — ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ: Πολλαί αι ναυλώσεις έξ Αύστραλιας. Τά 12 δολ. έπιληρώθησαν άπο Μπρισμπέην διά Τόκιο σιτηρά έλ. έκφ. Τά 7 δολ. έπιληρώθησαν εις σκάφος 30.000 τόν. διά γαιάνθρακα άπο Πόρτ Καμπλα δι' Ιαπωνίαν και τά 7.60 άπο Γλάδστων, έναντι τών 5.15 δολ. πρό πη-

ΠΡΟΣΦΟΡΑ

ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε. Ν. με ύπεροκτατή πείρων διαχειριστού πλοίων, χειρίζομενος προσωπικώς, δύλα τά σχετικά θέματα, ήτοι: Αλληλογραφίαν, συναλλαγάς πάσης φύσεως εις τήν άγγλικήν, τήν όποιαν κατέχει άπταστως, ναυλώσεις, ναυτασφαλίσεις, έπιθεωρήσεις έπισκευών, τροφοδοσίας, έλεγχον λογ/σμών πλοιοάρχων, ώς και άπαντα τά θέματα, σχέσιν έχοντα με τήν διαχειρίσιν τῶν πλοίων, ζητεῖ, λόγω αίφνιδών και άπροβλεπτων δυσκόλων καταστάσεων, άναλογον θέσιν παρά σοδαρά ναυτιλιακή έπιχειρήσει εν Έλλαδι ή και εις τό έξωτερον Κόρινθον 148.000 τόν. έπιληρώθησαν με έναρξην Ιούνιον 77½ τής Γουορλντσκέηλ. Ιαπωνες ναυλωταί έπιληρωσαν σκάφος 162.000 τόν. με έναρξην Σεπτέμβριον διά 3½ έτη συνεχή πρός 59 τής Γουορλντσκέηλ. Σκάφος 20.000 τόν. διά 3 - 5 έτη τάιμ τσάρτερ άπο Μαΐου 27/3, ίσον πρός 108¾ Γουορλντσκέηλ.

«Άπο τήν Μεσόγειον δι' Αγγλίαν - Κόντινεντ 137½ τής Γουορλντσκέηλ ά.φ. Από τήν Β. Αφρικήν 125, Μάρτιον. Αρκεταί χρονοναυλώσεις διά συνεχή κυρίως ταξίδια. Σκάφη 50 - 84.000 τόν. έκλεισθησαν (Τεχάκο) διά 12 μηνών συνεχή εις τά 85 Γουορλντσκέηλ. «Εξ συνεχή ταξίδια εις νεότευκτον 148.000 τόν. έπιληρώθησαν με έναρξην Ιούνιον 77½ τής Γουορλντσκέηλ. Ιαπωνες ναυλωταί έπιληρωσαν σκάφος 162.000 τόν. με έναρξην Σεπτέμβριον διά 3½ έτη συνεχή πρός 59 τής Γουορλντσκέηλ. Σκάφος 20.000 τόν. διά 3 - 5 έτη τάιμ τσάρτερ άπο Μαΐου 27/3, ίσον πρός 108¾ Γουορλντσκέηλ.

ΟΛΙΓΩΤΕΡΑΙ ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Κατά τήν στατιστικήν τού «Φαίρπλαιύ», ποργγέλθησαν κατά τό τρίμηνον άπο Ιης Οκτωβρίου έως 31 Δεκεμβρίου σκάφη 2.696.000 τόν. δ.ω., έναντι τών 7.081.000 τού προηγουμένου τριμήνου.

Και τελούν ύπό παραγγελίαν: Πετρελαιοφόρα 150.000 τόν. και άνω 51.358.069 τόν. δ.ω. Μικρά 11.541.992. Μικτά 13.876.505. Μπάλκ κάρριερς 15.037.844 τόν. και γενικώς ξηρού φορτίου 9.195.842. Σύνολον 2.547 σκάφη, 104.471.826, έναντι προηγουμένου τριμήνου 2.473 σκάφη, 101.776.361 τόν. δ.ω.

νός. Ζάχαρις άπο Κούηνλαν δι' Αγγλίαν 140/- διά σκάφη με βύθισμα 29.3 ποδών. Σίτος άπο Σίδνευ διά Βομβάνη ή Κάντλα 125/- και άπο Κηλόδγκ διά Πόρτ Σουδάν 122/6 (σκάφη 25.000 τόν.).

Χυτοσιδήρος άπο άνατολ. άκτην Ινδίας δι' Ιαπωνίαν δολ. 9.50 - 9.85 φίο εις μικρά σκάφη. Φωσφάτα άπο Κοσσείρ δι' Ινδίαν 57/6.

Άπο τήν Νότιον Αφρικήν άραδόσιτος (Ηστ Λόντον) διά Βέρα Κρούζ δολ. 14 και άνθρακίτης άπο Ντώρμπταν δι' Ιαπωνίαν δολ. 13.75.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ: Περιωρισμένη κίνησις ναυλώσεων. Ναύλοι άψηλοι. Άπο Αδριατικήν διά Κίναν λιπάσματα 141/- και 154/- Ορυζά από Σαδόναν δι' Ινδονησίαν δολ. 14.75 (μικρόν σκάφος). Σίτος, τέλος, άπο τό Κόντινεντ διά Κίναν εις τά 154/- και λιπάσματα 157/- φίο εις σκάφος 12.000 τόν.

ΤΑΙΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ: Άθροιαί αι χρονωνάλωσεις, με ναύλους άψηλοτέρους. Κυκλικόν Ειρηνικόν δολ. 7 εις σκάφος 16.600 τόν. Άρκετα τά τάιμ τσάρτερς διά μακρά χρονικά διαστήματα, με μισθώματα άψηλά. Σκάφος 31.300 τόν. διά 3 μηνας δολ. 4.75 κατά τόν. και μήνας Δι' έπτα μηνας 15.291 τόν. δολ. 4.90. Δι' 11-13 μήνας σκάφος 23.740 τόν. δολ. 3.85. Δι' ένειας μηνας σκάφος 50.000 τόν. δολ. 4. Διά 14 μήνας σκάφος 40.700 τόν. δολ. 4.25. Διά δύο έτη σκάφος 32.720 τόν. δολ. 3.10. Διά τρία-πέντε έτη δολ. 2.55, σκάφος 65.860 τόν.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Σταθερά ή ναυλαγορά εις τά πρό πηρός ύψηλότερα αύτής έπιπεδα. Αι έταιριαί πετρελαιοφόρα — Εσσο και Β.Ρ. παρουσιαί — έκλεισαν σημαντική χωρητικότητα διά Μάρτιον άπο τόν Περσικὸν Κόλπον εις τά 130 τού Γουορλντσκέηλ, παρά τό γεγονός οτι συνήθως αύτήν τήν έποχην έμφανιζονται τά πρώτα σημεία τής χαλαρώσεως τῶν ναύλων, λόγω τής έρχομενής άνοιξεως. Αξιοσημειώτονται κατέτην οι πρός την «Άπω Ανατολήν άνατημησις τῶν ναύλων. Γενικώς αι μέχρι και τῶν 168 τής Γουορλντσκέηλ προβλέψεις διά τόν Μάρτιον διεγράφοντο καλαί. Τό διαθέσιμον διά τόν μηνα αύτού τονάζει περιωρισμένον.

Εις τήν Καραϊβικήν, παρά τήν ζήτησιν τονάζει οι ναύλοι έπεδειξαν κάποιαν χαλαρότητα. Διά τήν Β. Αμερικήν μέτρια σκάφη 110 - 120 και διά τά μεγάλα 100 τού Γουορλντσκέηλ.

Άπο τήν Μεσόγειον δι' Αγγλίαν - Κόντινεντ 137½ τής Γουορλντσκέηλ ά.φ. Από τήν Β. Αφρικήν 125, Μάρτιον.

Αρκεταί χρονοναυλώσεις διά συνεχή κυρίως ταξίδια. Σκάφη 50 - 84.000 τόν. έκλεισθησαν (Τεχάκο) διά 12 μηνών συνεχή εις τά 85 Γουορλντσκέηλ. «Εξ συνεχή ταξίδια εις νεότευκτον 148.000 τόν. έπιληρώθησαν με έναρξην Ιούνιον 77½ τής Γουορλντσκέηλ. Ιαπωνες ναυλωταί έπιληρωσαν σκάφος 162.000 τόν. με έναρξην Σεπτέμβριον διά 3½ έτη συνεχή πρός 59 τής Γουορλντσκέηλ. Σκάφος 20.000 τόν. διά 3 - 5 έτη τάιμ τσάρτερ άπο Μαΐου 27/3, ίσον πρός 108¾ Γουορλντσκέηλ.

ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

• Μέχρι τούτου θέρους προβλέπεται ή έντατη παραγωγή τούτου χάλυβας είς τὴν Εύρωπα κήνην βιομηχανίαν. Τὴν αὔξησην τῆς παραγωγῆς ὑπολογίζουν οἱ τῆς Κοινῆς Αγορᾶς ὄμροδοι εἰς 6,5% ἐναντὶ τῶν 11% τοῦ 1969. Τὸ χαλυβουργεῖα θὰ ἐργάζωνται μὲ τὰ 85% τῆς παραγωγῆς ἵκανότητος τῶν, ἐναντὶ τῶν 90% τοῦ 1969. Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι καὶ τὸν μεταφορῶν πρώτων ὑλῶν ἀνάλογος θὰ είναι ἡ ὑποχώρηση.

• Η πλέον οικονομική ταχύτης δι' ἐν σούπερ τάνκερ τῶν 50.000 τόνων d.w., ὥστε ἔκτελει ταξίδια μεταξὺ Περισκού Κόλπου καὶ Βορειοδυτικῆς Εὐρώπης, εἰναι τὴν ταχύτητα τῶν 16,5 κόμβων. Πρὸς τοῦτο θὰ ἀπτείτο ισχὺς ἀξιονός 70.000 ίππων. Μὲ τὴν ταχύτητα αὐτῆς μία χρονονάύλωσις πρὸς \$ 1,15 ἀνὰ τόννον d.w. μηνιαίων, θὰ ὀπειδίεν εἰς τὸν πλοιοκτήτη ἐνός σκάφους ὑπὸ λιθερισμῆς σημαίαν, καθαρὸν κέρδος 10% καὶ τὸ κόστος ἐνός τόνου ἀργοῦ πετρελαίου θὰ ἦτο \$ 3,05.

Τὰς ὁδῶν ἀναφέρονται εἰς μελέτην ἐκπονηθεῖσαν ὑπὸ τῆς ἑταίριας Λάμπερτ Μπρόδερ. Τὸ σκάφος τῶν 500 χιλ. τόν. θὰ ἔχῃ μῆκος 1.240 ποδῶν, πλάτος 213,4 ποδῶν, βάθος 124,7 ποδῶν καὶ βύθισμα 88,6 ποδῶν. Συντελεστῆς γάστρας 0,84.

• Εύθυνότερος κατὰ 20 δολ. τὸν τόν. ὁ ιαπωνικὸς χάλυψ έναντι τοῦ εὐρωπαϊκοῦ. "Εξ Ἑγγαντῆς ἐπτὰ φορτία 13.000 τόνων παρηγέλθησαν ἀπὸ τὰ νορβηγικὰ ναυπηγεῖα. 'Ο

μεγαλύτερος κατὰ 10 δολάρια ναῦλος πληρώνεται ἀπὸ τοὺς προμηθευτάς.

• Οἱ μεγαλύτεροι σιτεμπορικοὶ οἴκοι ἔχουν ἡδη προναυλώσει 12 τὼν 35 - 40.000 τόν. σκάφη διὰ τὴν Ολλανδίαν, πρὸς 6 δολ. τὸν τόνον, μὲ ἐναρξιν Ἀπρίλιον. Καὶ ἐπὶ τοῦ γεγονότος τούτου στηρίζουν τινες τὴν κατὰ τὸ θέρος χαλάρωσιν τῶν νούλων.

• Η ὑπὲρ τὸν B. Ἀτλαντικὸν ὀφετοπορικὴ κίνησις ηδη ἔχει κατὰ τὸ 1969 — ἐπιβατοὶ καὶ φορτία — κατὰ 12,5%. Αἱ ἐπιτρίπται καὶ μέλη τὴν IATA μετέφερον 5.996.236 ἐπιβάτας — αὔξησις 14% — καὶ τὰ «τσάρτερ» κατὰ 57,5%. Φορτία 416.724 τόν. μετρικοὺς ἔναντι 300.953 τοῦ 1968.

• "Ἐναντι συνόλου ναυλώσεων 15 ἑκατομ. τόν. ἀμερικανικού γαιανθρακος κατὰ τὸ 1969, ἐκλείσθησαν κατὰ τὸ δίμηνον τοῦ 1970 συμβόλαια δι' ἀπλὰ ταξίδια καὶ συνεχῆ 6.5 ἑκατομ. τόνων.

• Κατὰ τὸν κ. Λόγκποτομ τῶν ναυπηγείων Ὅστιν καὶ Πίσκεργκιλ, σκάφη σέλτερντέκερς διὰ τὰ γενικὰ φορτία θὰ χρειασθῇ πολλὰ γὰ ναυπηγθοῦν, παρὰ τὰς μεταφορᾶς διὰ τῶν πλοίων κοντένερς. Περὶ τὸ 1975 ὑπολογίζεται ὅτι τούλαχιστον 3.600 σκάφη συνηθύους μεγέθους ἐκ τῶν ἡδη ἐνεργείᾳ 7.600 σκαφῶν θὰ είναι ἡλικίας ὑπὲρ τὸ 20 ἑτη. Η ἀντικατάστασίς των θὰ καταστῇ ἐπιτακτική. Μέχρι τοῦδε, μόλις 500 τοιαύτα σκάφη πολλαπλῆς χρήσεως παρηγέλθησαν.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΦΑΡΟΣ (λιβ.): Χάμπτον ρόδις 23.000 τόν. γαιανθράκων Ολλανδίαν δολ. 6.85, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, Μαρτίου 10 - 30.

ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ: Νιούπορτ Νιούς 20.000 τόν. γαιανθράκων Ρίον Ιανέριον δολ. 8, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, μὲ 10.000/10.000 τόν. φορτεκφόρτων, Μαρτίου 5 - 25.

ΜΑΡΟΥΔΙΩΝ: Λιμένας Κόλπου 27.000 τόν. γεννημάτων Ολλανδίαν δολ. 9 φίο ἐπι τριμέντ, Μαρτίου 10 - 20.

ΜΕΛΙΤΩΝ: Λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων Κορίαν δολ. 17, μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, Μαρτίου 25 - Ἀπρίλιον 20.

ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ: Λιμένας Κόλπου 9.500 τόν. χονδραλύρων Κοτέρ δολ. 17 μὲ 2.500/750 τόν. φορτεκφόρτων, Μαρτίου 12 - 31.

ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 13.000 τόν. παλαιοισθρῶν Ιαπωνίαν δολ. 240.000 φίο, Μαρτίου 10 - 31.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ἐτ.): Εμπειρίκου: Χάμπτον ρόδις 33.000 τόν. γαιανθράκων (14 φορτία) Ιαπωνίαν δολ. 7.40 ἐλ. ἐκφορτικῶν, ξεναρχίας Οκτώβριον - Δεκέμβριον.

ΜΠΟΡΝΜΑΟΥΘ (λιβ.): Φιλαδέλφειαν μὲ συμπλήρωσιν Μπουνένος 14.500 τόν. d.w. φορτίου παλαιοισθρῶν Πουσάτ δολ. 312.500 φίο, Μαρτίου 1 - 25.

ΙΑΣΩΝ: Λιμένας Κόλπου 16.000 τόν. γεννημάτων Βαλέντια δολ. 10, Μαρτίου 14 - 25.

ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΙΚΟΣ (δ.): Αμερικαν. λιμένας ζειαριμένων Μπράσουντι καὶ Κόρπου Κριστο, διψῶν λιμένων Ἀτλαντικοῦ (Βορείας Χάρτερας) ζειαριμένων "Αλμπανας καὶ Μποτσον 24.000 τόν. σίτου Τσιταγκόκη η Τσάλιν δολ. 23.25, Ἀπρίλιον 10 - 25.

ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ: Λιμένας Κόλπου 22.000 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων (1.076.000 κ.π.) Ρότερνταν δολ. 205.350, Μαρτίου 9 - 16.

ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 9.800 τόν. γεννημάτων Βερακρού δολ. 6.25 μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, τρία συνεχῆ ταξίδια, ἐναρξιν Ἀπρίλιον 20 - Μαΐου 15.

ΠΛΟΥΤΩΝ (κυπτ.): Λιμένας Κόλπου 15.000 τόν. λιπαρωτῶν Βραζίλιαν δολ. 160.000, δύο λιμένων φορτησῶν ή δύο λιμένων ἐκφορτεσῶν, δολ. 4.800 ἔξτρα ὀσφάλιστρα, Μαρτίου 10.

ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ (λιβ.): Τάμπον 11.800 τόν. λιπαρωτῶν Ρίο Γκράντε (ντό Σούλ) καὶ Πόρτο Αλλέγκερ δολ. 11 βάντις 1-2 ὄφιν φορτωτικῶν Μόρεχτ δολ. 10.75, Μαρτίου.

ΖΕΝΗ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 27.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 14 ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, Απρίλιου 15 - 30.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ. (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 45.000 τόν. γεννημάτων Ρότερνταν δολ. 9, Μαρτίου - Απρίλιον.

ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ: Χάμπτον ρόδις 15.000 τόν. γαιανθράκων Ροστόκ δολ. 9.50 ὄφιν γερμανικούς λιμένων Βερείου Βελάσσης δολ. 9 ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, Μαρτίου 20 - Ἀπρίλιον 15.

ΙΜΑ (λιβ.): Χάμπτον ρόδις 50.000 τόν. γαλαν-

μεγαλύτερος κατὰ 10 δολάρια ναῦλος πληρώνεται ἀπὸ τοὺς προμηθευτάς.

• Οἱ μεγαλύτεροι σιτεμπορικοὶ οἴκοι ἔχουν ἡδη προναυλώσει 12 τὼν 35 - 40.000 τόν. σκάφη διὰ τὴν Ολλανδίαν, πρὸς 6 δολ. τὸν τόνον, μὲ ἐναρξιν Ἀπρίλιον. Καὶ ἐπὶ τοῦ γεγονότος τούτου στηρίζουν τινες τὴν κατὰ τὸ θέρος χαλάρωσιν τῶν νούλων.

• Η ὑπὲρ τὸν B. Ἀτλαντικὸν ὀφετοπο-

ρικὴ κίνησις ηδη ἔχει κατὰ 12,5%. Αἱ ἐπιτρίπται καὶ μέλη τὴν IATA μετέφερον 5.996.236 ἐπιβάτας — αὔξησις 14% — καὶ τὰ «τσάρτερ» κατὰ 57,5%. Φορτία 416.724 τόν.

• ΕΝΑΝΤΙ ΣΥΝΟΛΟΥ ΙΑΠΩΝΙΑΣ (δ.): Αἴωνις Ρίδερ Πλέιτ μὲ συμπλήρωσιν Μπουνένος "Αὔρες 9.000 τόν. γεννημάτων Βηρυττόν δολ. 13.65 ἐλ. ἐκφορτωτικῶν μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Απρίλιου 10 - Μαΐου 9.

• ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ (λιβ.): Ρίον Ιανέριον 23.000 τόν. μεταλλευμάτων Ρότερνταν δολ. 8.75, Απρίλιου 10 - Μαΐου.

• ΑΙΓΑΙΩΝΙΣ ΑΙΓΑΙΩΝ (δ.): Οὐχὶ Βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουνένος "Αὔρες 13.000 τόν. γεννημάτων Αμπέρσαν, Ρότερνταν, Αμπερντνταρν δολ. 11.25 ἐλ. ἐκφορτωτικῶν μὲ 2.000/3.000 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Απρίλιου 10 - 25.

• ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.): Οὐχὶ Βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουνένος "Αὔρες 15.000 τόν. γεννημάτων Αμπέρσαν, Ρότερνταν, Αμπερντνταρν δολ. 11.25 ἐλ. ἐκφορτωτικῶν μὲ 2.000/3.000 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Απρίλιου 10 - 25.

• ΒΙΚΤΩΡΙΑ Ι (λιβ.): Οὐχὶ Βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουνένος "Αὔρες 21.500 τόν. γεννημάτων νότιον Ιαπωνίαν δολ. 20, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν μὲ 2.000/2.500 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Απρίλιου 10 - 30.

• ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.): Οὐχὶ Βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουνένος "Αὔρες 8.600 - 9.000 τόν. γεννημάτων Κόρκ, Δουβλίνον, Μπέλφαστ δολ. 16, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν μὲ 2.000/1.000 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Απρίλιου 23 - Μαΐου 10.

• ΑΥΔΟΣ (δ.): Οὐχὶ Βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουνένος "Αὔρες 15.500 τόν. γεννημάτων Αμπέρσαν, Ρότερνταν, Αμπερντνταρν δολ. 13, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν μὲ 2.000/3.000 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Απρίλιου 18 - 28.

• ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΟ: Οὐχὶ Βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουνένος "Αὔρες 8.600 - 9.000 τόν. γεννημάτων νότιον Ιαπωνίαν δολ. 19.50, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν μὲ 2.000/2.500 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Απρίλιου 9 - Μαΐου 10.

• ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.: Οὐχὶ Βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουνένος "Αὔρες 14.500 τόν. γεννημάτων νότιον Ιαπωνίαν δολ. 19.50, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν μὲ 2.000/2.500 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Απρίλιου 18 - Μαΐου 18.

• ΕΚ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΚΙΑΣ

• ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ ΑΙ-ΛΑΝΤ: Κωνστάντζαν 8.800 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων (500.000 κ.π.) Κουβάδιτ φίλαρας 90.000 φίοις, Μαρτίου 15 - 31.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ - KONTINENT

• ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ: Αμπέρσα - Αμβούργον ρέινης 15.700 τόν. λιπασμάτων εἰς σάκκους νότιον Κίναν 157/- - φίλον Σαγκάπην 158/-, Μαρτίου 16 - Απρίλιου 10.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ

ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

• ΜΑΡΓΚΩ (λιβ.): Μελβούρην 11.000 τόν. λιπάντων Κελλάνην δολ. 27.95 μὲ 500 τόν. γκρός φόρτωσιν, 15.700 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Απρίλιου 1 - 10.

• ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑ-Ι-ΝΤ (λιβ.): Πόρτ Κέπλα 30.000 τόν. γαιανθράκων Ιαπωνίαν δολ. 7.50 φίο ἐπι τριμέντ μὲ 10.000/10.000 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Απρίλιου.

• ΣΙΝΤΥ (λιβ.): Γλάδατων 30.000 τόν. γαιανθράκων Ιαπωνίαν δολ. 7.60 μὲ 6.500/10.000 τόν. φορτεκφόρτωσιν, φίλον 12.500 τόν. φόρτωσιν δολ. 12.500 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Μαρτίου 10 - 20.

• ΦΑΙΔΡΑ: Σιδηνέ 24.000 τόν. σίτου Βούμπων 125/- μὲ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Μαρτίου.

• ΜΑΡΙΚΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (λιβ.): Φιλιππίνες 14.000 τόν. ζαχάρεων ὄμερικαν. λιμένας Ακτίς Απρίλιου 10 - 15.00 μὲ 1.000/1.500 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Μαρτίου 16 - 31.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

• ΙΩΑΝΝΗΣ (λιβ.): Νιτάρμπαν ἡ Ήστ Λόντον 14.000 τόν. φορτίου Ιαπωνίαν 1.15/6 μὲ 2.000 τόν. φίλοι δολ. 11/6 τόν. ούτε διλ. 11/6 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Απρίλιου 10 - Μαΐου.

• ΑΝΝΑ Κ. (λιβ.): Νιτάρμπαν 10.000 τόν. ἀνθράκων νότιον Ιαπωνίαν δολ. 13.75 μὲ 1.500/2.500 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Απρίλιου 10 - Μαΐου 11.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

• ΠΟΛΥΖΕΝΗ Κ.: 14.028 τ. d.w. (637.000 κ.π. 13½ - 14 μιλ. 17 - 18 τόν. φίοι δολ. 11/2 τόν. φίλοι δολ. 11/2 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Απρίλιου 1 - 20.

• ΚΙΡΙΠ: Βραζίλιαν 12.000 τόν. ζαχάρεως Ιαπωνίαν δολ. 17.50 μὲ 750/1.000 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Μαρτίου.

• ΜΑΡΘΑ (λιβ.): Οὐχὶ Βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουνένος "Αὔρες 15.000 τόν. γεννημάτων Αμπέρσαν, Ρότερνταν δολ. 11 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, τέλος Μαρτίου.

• ΠΛΕΙΑΣ: Οὐχὶ Βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουνένος "Αὔρες 15.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 11 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, Απρίλιου 25 - Μαΐου 20.

• ΠΗΓΕΡ Λ.: Οὐχὶ Βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουνένος "Αὔρες 15.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 11 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, Απρίλιου 28 - Μαΐου.

• ΜΠΑΡΗΜΑ ΧΡΗΣΤΟΣ: 15.291 τ. d.w. (773.885 κ.π. 14 μιλ. 20 - 21 τόν. φίοι δολ. 11/2 τόν. φίλοι δολ. 4.90, ταξίδια 7 - 9 μηνῶν, παραδόσιος λιμένας Κόλπου η Ατλαντικό έξιτρονέντος Αλμπανίας Καναδά.

• ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: 13.500 τ. d.w. (624.000 κ.π. 14 μιλ.

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ (λι6.): 15.065 τ. δ.ω. (708.000 κ.π. 14½ μίλ. 42-44 τόν. φιούλ διλ) δολ. 3.000 ήμερσιος έξαιρουμενών υπερωριών, έν κυκλικόν ταξίδιον Βενεζουέλας, παρόδοσις 24 άρας έξιων Κεί Ούετ, Μαρτίου 1-10, έπαναπαράδοσις λιμένας Κόλπου.

ΙΚΤΙΝΟΣ: 16.800 τ. δ.ω. (780.000 κ.π. 17-17½ μίλ. 35 τόν. φιούλ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 3.250 ήμερσιος, έν κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού, έποιμος παράδοσις Πουσάν, έπαναπαράδοσις Μόσι - Τόκιο ρέιντς, Σιγκαπούρη - Τζεκίνγκ σερίντς.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ: 23.804 τ. δ.ω. (1.197.000 κ.π. 15 μίλ. 28 τόν. φιούλ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) ταξίδιο 23-25 μηνών 31/- παρόδοσις διαπλέοντας την Ιαπωνίαν, Απρίλιος 30-Μαΐου 30, έπαναπαράδοσις Εύρωπης, Αφρικήν, Ασίαν.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ: 15.100 τ. δ.ω. (695.000 κ.π. 14 μίλ. 18 τόν. φιούλ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 4.45 ταξίδια 11-13 μηνών, παράδοσις Ιαπωνίαν, Μαρτίου - Απρίλιον.

ΜΑΡΗ ΧΑΝΑΡΗ: 32.700 τ. δ.ω. (1.570.000 κ.π. 15 μίλ. 40 τόν. φιούλ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) 30/6, ταξίδια 23-25 μηνών, παράδοσις Ιαπωνίαν, Μαρτίου - Απρίλιον, έπαναπαράδοσις Εύρωπης, Αφρικήν, Ασίαν.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΡΟΣ: 27.564 τ. δ.ω. (1.139.000 κ.π.) έν κυκλικόν ταξίδιον μέσω Ινδίας δολ. 5.85, όφιδον δύο κυκλικά ταξίδια είς τά δολ. 5.75, παράδοσις και έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν, Μαρτίου.

ΘΕΤΙΣ (λι6.): 12.800 τόν. δ.ω. (13½ μίλ. 17-18 τόν. φιούλ διλ) δολ. 2.200 ήμερσιος, ύμεσος παράδοσις έξωθεν Μαροκαΐτη, έπαναπαράδοσης λιμένας Κόλπου.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ: 26.190 τ. δ.ω. (1.112.540 κ.π. 15 μίλ. 35 τόν. φιούλ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) 32/-, ταξίδια 15-18 μηνών, παράδοσις Κίναν, Μαρτίου - Απρίλιον, έπαναπαράδοσις Εύρωπης, Αφρικήν, Ασίαν.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΑΙΑΝΗΣ: 42.148 τ. δ.ω. (1.825.064 κ.π. 15 μίλ. 45 τόν. φιούλ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 3.05 έν ταρόδοσις Δεκέμβριον, δολ. 3. έν τον Ιανουάριον, ταξίδια 13-15 μηνών, παράδοσις θαν και όπου είναι Έτοιμον, Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Η.Π.Α., Ιαπωνίαν, έπαναπαράδοσης εἰς τάς ιδίας χώρας, Δεκεμβρίου 1-Ιανουαρίου 31.

ΑΙΓΑΛΙΩΝΑ (εἰς τάμι τούρπτερ): 21.963 τ. δ.ω. (1.039.000 κ.π. 15½ μίλ. 55-59 τόν. φιούλ διλ) δολ. 4.100 ήμερσιος πλέον δύορον δολ. 70.000 (άπο Ιαπωνίαν) ύμεσος παράδοσις Σάν Φραγκίσκο, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν.

ΝΤΕΦΑΙΚ ΣΚΑΪ: (λι6.): 23.740 τ. δ.ω. (1.036.469 κ.π. 15 μίλ. 30 τόν. φιούλ διλ και 1½-1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 3.85, ταξίδια 11-13 μηνών, συμπεριλαμβανόμενων Μεγάλων Λιμνών (έν περισσότερον του ένος ταξίδιον είς Μεγάλα Λιμναία δολ. 3.90), παράδοσις θαν και όπου είναι Έτοιμον Σασέπτο - Τόκιο Μπατίρη πέντη, Μαΐου 13-Ιουνίου 10, έπαναπαράδοσης Τόκιο Μπατίρη - Μόσι ρέιντς.

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ (εἰς τάμι τούρπτερ): 27.471 τ. δ.ω. (1.139.000 κ.π. 14 μίλ. 32 τόν. φιούλ διλ και 10 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 7.50, παράδοσης Αύγουριαν, Απρίλιοι 1-20, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν.

ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ: 12.550 τ. δ.ω. (680.000 κ.π. 13 μίλ. 16 τόν. φιούλ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 2.000 ήμερσιος πλέον δολ. 600 μηνιαίας δι' υπερωρίας, δύο κυκλικά ταξίδια άντοτοικής άντης νοτιού Αφρικής, παράδοσης Έλμπτε, Μαρτίου 16-31, έπαναπαράδοσης Αμβ.ροσον - Αμβούργον ρέιντς.

ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ: 13.965 τ. δ.ω. (662.000 κ.π. 13½-14 μίλ. 19 τόν. φιούλ διλ) δολ. 2.200 ήμερσιος, παράδοσης διαπλέοντας τό Γερμανικό θέλος Φεδρουαρίου, δύο κυκλικά ταξίδια Ατλαντικού, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ.

ΑΝΤΩΝΙΑ ΣΥΛΛΑ: 11.826 τ. δ.ω. (549.000 κ.π. 13-13½ μίλ. 19 τόν. φιούλ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 1.970 ήμερσιος, παράδοσης Χόγκ Κόγκ, Μαρτίου 23- Απρίλιον 8, έπαναπαράδοσης Αμβροσίαν - Αμβούργον ρέιντς.

ΚΛΕΙΑΝ (λι6.): 10.090 τ. δ.ω. (512.250 κ.π. 14 μίλ. 40 τόν. φιούλ διλ) λίρας 685 ήμερσιος, παράδοσης Ταϊταγκόγκ ή Τσάλιναν, Μαρτίου 18-25, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν, Κόντινεντ, Έιρ.

ΣΤΕΦΑΝΙΑ (λι6.): 15.140 τ. δ.ω. (713.000 κ.π. 14 μίλ. 38 τόν. φιούλ διλ) δολ. 2.325 ήμερσιος, παράδοσης Ρότερντεμ, Μαρτίου, έπαναπαράδοσης λιμένας Ατλαντικού ή Κόλπου μέσω Χιλής.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥ-ΙΦΤ (λι6.): 12.800 τόν. δ.ω. (1.620.000 κ.π. 13½ μίλ. 18 τόν. φιούλ διλ) δολ. 5, έν κυκλικόν ταξίδιον άνατολ. Αφρικής, παράδοσης Τόκιο, Μαρτίου 13-20, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν.

ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ: (759.000 κ.π. 13½-14 μίλ. 19 τόν. φιούλ διλ και 1,8 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 4.900 ήμερσιος, έποιμος παράδοσης Νόρδερν ρέιντς, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν, Κόντινεντ μέσω λιμένων Κόλπου.

ΔΙΡΦΥΣ II: 11.500 τόν. δ.ω. (500.000 κ.π. 13 μίλ. 14 τόν. φιούλ διλ) λίρας 950 ήμερσιος, ύμεσος παράδοσης Κόλπου, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ.

ΑΙΓΑΙΚ Ι.Π. (ναυπηγόμενον): 15.650 τ. δ.ω. (713.000 κ.π. 15 μίλ. 32 τόν. φιούλ διλ και 1,75 τόν. ντηζελ διλ) ταξίδια 18 μηνών δολ. 4.40 πλέον δολ. 550 μηνιαίας δι' υπερωρίας, παράδοσης εἰς τόν. ναυπηγέων Μπρεμερχάφεν, Ιουνίου 1-Ιουλίου 31.

ΕΥΘΑΛΛΙΑ (ex Rushpool): 15.900 τ. δ.ω. (696.000 κ.π. 13 μίλ. 20 τόν. φιούλ διλ) λίρας 1.375 ήμερσιος, παράδοσης Σάντερλαντ, Μαρτίου, έπαναπαράδοσης Καρέστι.

ΠΗΝΕΛΟΠΗ: 15.200 τ. δ.ω. (718.000 κ.π. 14½ μίλ. 22-23 τόν. φιούλ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) λίρας 1.090 ήμερσιος, έν κυκλικόν ταξίδιον άνατολικής Αφρικής, παράδοσης Αμβούργον, Μαρτίου 23-25, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν, Χάρηρη - Αμβούργον ρέιντς.

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (λι6.): 16.665 τ. δ.ω. (830.254 κ.π. 13½-14 μίλ. 21 τόν. φιούλ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 7, έν κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού, παράδοσης Ιαπωνίαν, Μαρτίου, έπαναπαράδοσης Απο Ανατολήν.

ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ: 26.384 τ. δ.ω. (1.125.000 κ.π. 13-13½ μίλ. 25 τόν. φιούλ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ) 51/- έν κυκλικόν ταξίδιον Αύστραλιας ή Βρετ. Καλορμίδας, παράδοσης και έπαναπαράδοσης Κίναν, Μαρτίου.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ: 15.000 τ. δ.ω. (702.000 κ.π. 14 μίλ. 41 τόν. φιούλ διλ) δολ. 2.500 ήμερσιος, παράδοσης Σιγκαπούρην, Μαρτίου 16-24, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ: Καραϊβική 24.000 τόν. Ιαπωνίαν, δολ. 5.70 βάσις 1-1, Μαρτίου 7.

ΝΤΟΒΕΡ (λι6.): Καραϊβική 24.000 τόν. άμερικαν, λιμένας άντης Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 125, Μαρτίου 2.

ΘΕΟΔΩΡΑ (λι6.): Καραϊβική 57.000 τόν. Ιαπωνίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 120, Μαρτίου 8.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ.Μ. (λι6.): Καραϊβική 21.000 τόν. άμερικαν, λιμένας άντης Ατλαντικού, Κόλπον 49.000 τόν. Απο Ανατολήν, Γουορλντσκέιλ 140, Μαρτίου 4.

ΚΟΡΙΝΘΟΣ (λι6.): Περσικόν Κόλπον 54.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ Γουορλντσκέιλ 130, Μαρτίου 15.

ΠΤΟΔΩΡΑ (λι6.): Περσικόν Κόλπον 19.000 τόν. Άγγλιαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 137, και έν συνεχείς από Κόστα Ρίκα διά Κριστομπόλη 14.500, Μαρτίου 8.

ΜΙΑΟΥΛΗΣ: Καραϊβική 30.000 τόν. άμερικαν, λιμένας άντης Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 115, Εποιμος φόρτωσης.

ΤΡΙΤΩΝ (λι6.): Καραϊβική 18.000 τόν. άμερικαν, λιμένας άντης Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 120, Μαρτίου 7.

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ: Καραϊβική 20.000 τόν. άμερικαν, λιμένας άντης Ατλαντικού (Βορείως Χάττερας), Γουορλντσκέιλ 125, Μαρτίου 8.

ΚΑΡΔΙΦ (λι6.): Καραϊβική 33.000 τόν. άμερικαν, λιμένας άντης Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 100, Μαρτίου 8.

ΜΙΑΧΑΛΑ Ι. (λι6.): Καραϊβική 30.000 τόν. άμερικαν, λιμένας άντης Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 115, Εποιμος φόρτωσης.

ΠΟΥΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΑΤΙΑΝ (λι6.): Περσικόν Κόλπον 45.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 120, Μαρτίου 7.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ-ΙΝΤΑΝΣ (λι6.): Περσικόν Κόλπον 40.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 130, Μαρτίου 5.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.): Περσικόν Κόλπον 40.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 130, Μαρτίου 25.

ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (λι6.): Περσικόν Κόλπον 39.000 τόν. Λισσαβόνα και Η Λειζόες, Γουορλντσκέιλ 137½, Μαρτίου 16.

ΣΟΥΛΑ Δ. (λι6.): Ράις Σουκέρ 16.000 τόν. Ροτόν, Γουορλντσκέιλ 160, Μαρτίου 10.

ΝΤΟΝΑ ΙΩ (λι6.): Περσικόν Κόλπον 16.000 τόν. Κολόρτο, Γουορλντσκέιλ 160, Μαρτίου 17.

ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ: Καραϊβική 25.000 τόν. άμερικαν, λιμένας άντης Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 115, Μαρτίου 9.

ΜΙΧΑΗΛ Α. (λι6.): Καραϊβικήν 18.000 τόν. άμερικαν, λιμένας άντης Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 120, έφωνον Κάνωραν "Άλαντ 110, έποιμος φόρτωσης.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑ-ΙΝΤΕΡ (λι6.): Περσικόν Κόλπον 10.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 100, Μαρτίου 11.

ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λι6.): Τρίβινταντ 16.000 τόν. Πουέρτο Ρίκο, Γουορλντσκέιλ 125, Μαρτίου 13.

ΚΥΜΟ (λι6.): Περσικόν Κόλπον 40.000 τόν. Ιαπωνίαν, Γουορλντσκέιλ 156½, Μαρτίου 17.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ: Περσικόν Κόλπον 25.000 τόν. Μαρόσα, Γουορλντσκέιλ 167½, τρία συνεχή ταξίδια, έναρξη Μαρτίου 12.

ΚΑΝΑΡΗΣ: Ιταλίαν 18.000 τόν. Δανιάν, Γουορλντσκέιλ 130, Μαρτίου 24.

ΔΗΛΙΑΝ ΑΗΤΩ: Καραϊβικήν 25.000 τόν. Καναρίων νήσους, Γουορλντσκέιλ 95, Μαρτίου 11.

ΚΑΔΜΟΣ: Καραϊβική 22.000 τόν. άμερικαν, λιμένας άντης Ατλαντικού (έξαιρουμενής της Νέας Ύφρας) Κόλπον, Χάλιφαξ, Γουορλντσκέιλ 110, Μαρτίου 12.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ V (εκ Ραχώτης): Περσικόν Κόλπον 20.000 τόν. Ιαπωνίαν, Γουορλντσκέιλ 163½, Μαρτίου 21.

ΤΟΡΕΡΟ (λι6.): Περσικόν Κόλπον 34.000 τόν. Ιαπωνίαν, Γουορλντσκέιλ 160, Μαρτίου 24.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λι6.): Περσικόν Κόλπον 28.000 τόν. Ιαπωνίαν, Γουορλντσκέιλ 165, Μαρτίου 13.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (λι6.): Περσικόν Κόλπον 45.000 τόν. Βαρδάνη, Γουορλντσκέιλ 160, δύο συνεχή ταξίδια, έναρξη Μαρτίου 15 και έν συνεχείς από Περσικόν Κόλπον διά Ντώρμπαν 160.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙ-Σ (λι6.): Βόρειον Αφρικήν 40.000 τόν. Ιαπωνίαν, Γουορλντσκέιλ 135, Μαρτίου.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΕΥΘ (λι6.): 50.610 τ. δ.ω. (15½ μίλ. 90 τόν. φιούλ διλ) ταξίδια τριών έτων δολ.

ΙΟΝΙΚ (λι6.): Περσικόν Κόλπον 60.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σακανθιναίαν, Γουορλντσκέιλ 120, τέλος Φεδρουαρίου.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (λι6.): Συνεχή ταξίδια 13 μηνών, παγκόσμιον μεταφορά, 92.000 τόν. Γουορλντσκέιλ 85, έναρξη Μάιον.

ΕΥΓΟΥΗΚΩΣΤΑ II: Ιταλίαν 15.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σακανθιναίαν, Γουορλντσκέιλ 126½, Φεδρουαρίου 22.

ΙΟΝΙΚ (λι6.): Περσικόν Κόλπον 34.000 τόν. Άιγγλιαν, Κόντινεντ, Σακανθιναίαν, Γουορλντσκέιλ 100, Μαρτίου 1.

ΤΟΡΕΡΟ (λι6.): Περσικόν Κόλπον 34.000 τόν. Ιαπωνίαν, Γουορλντσκέιλ 160, Μαρτίου 24.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λι6.): Περσικόν Κόλπον 25.000 τόν. Ιαπωνίαν, Γουορλντσκέιλ 167½, τρία συνεχή ταξίδια, έναρξη Μαρτίου 12.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (λι6.): Περσικόν Κ

Huiyngis tāwy 'Elaanyikawu Pjorawu

ΑΒΑΝΣ	Στ. «Ατρόμπιτος»	60	6646	διπλήθε Κων) πολιν 15 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΑΘΩΝ	Στ. «Κίσσαβος»	70	10008	άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 Μαρτ. διά Νιού Γουέστμινστερ
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	Στ. «Πρωτεύς»	68	35477	έφθ. Τομπάτα 27 Φεβρ.
ΑΓΑΠΗ	Στ. «Άγαπό»	69	10009	άνεχ. Πενάγκ 10 Ιαν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΓΓΕΛΙΚΑ	Στ. «Άντζου»	52	6336	ύπο παραδόθην
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	Στ. «Σηνουαῖτης»	29	1943	εἰς Πόρτα Τόρες 26 Φεβρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Α.	Στ. «Εβδομάρια»	58	8952	διπλήθε Γιορδάτα 1 Μαρτ. διά Μπ. "Αὔρες
ΑΓΓΕΛΟΣ ΔΟΥΖΗΣ (δ.)	Στ. «Κάργκα Όσεάνικα»	57	11630	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 4 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	Στ. «Χριστόπολιν»	57	8473	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Φεβρ. δι' 'Ακαμπα
ΑΓΓΑΙΑ	Στ. «Πιουνιθέρσολ»	44	1920	έφθ. Άμβούργον 5 Μαρτ.
ΑΓΓΙΑ ΑΝΝΑ	Κουτλάκης - Θανόπουλος	39	1000	άνεχ. Καράται 28 Φεβρ. διά Σίκκα
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	Στ. «Τρόμπικης»	70	19370	εἰς 'Οζάκαν ύπο συμπλήρωσιν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	Στ. «Τρόλιφ Σιπιπούκης»	54	8796	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 5 Φεβρ. διά Μανιλαν
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ	Στ. «Τρόλιφ Άξουλη»	55	3057	έφθ. Πειραιά 27 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	Στ. «Καρδαμούλιανη»	55	20500	άνεχ. Μορμουγκάο 5 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	Στ. «Αρμενιστής»	68	7066	άνεχ. Πουλό Μπούκομ 5 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	Στ. «Άντρεβριζιν»	51	10770	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	Στ. «Σεάρντντα»	61	2929	άνεχ. Πειραιά 6 Φεβρ. διά Λιβύην
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Στ. «Σπάνλαινη»	52	2929	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	Στ. «Συμπερία»	62	16555	εἰς μεσογειακάς μεταφορας
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Κύριλλη»	44	1902	έφθ. Γένοβαν 5 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	Στ. «Ρίο Πάρντονη»	59	8067	έφθ. Σφάλ 2 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	Στ. «Μπλούζον 'Οράζιον»	66	8267	έφθ. Άμβούργον 7 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	8828	έφθ. Μεροίνα 23 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ν. Βλάχος - Μ. Μακρυνός	46	2414	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γ. Γιακουμόπουλος & Σιά	49	1932	άνεχ. Φλώιον 2 Μαρτ. διά Μεροίνα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Ντάμκα»	51	1988	άνεχ. Νιού Μπέντφορτ 27 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I	Στ. «Τίταν»	69	15345	άνεχ. Νικάρ Μπέντφορτ 27 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	Στ. «Ντελαγκράτοια»	53	11558	άνεχ. Ντακάρ 6 Ιαν. διά Κίναν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Μαρεάντε»	55	8254	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Γκόλφο Άξουλη»	57	9921	άνεχ. Μπαντρ 'Αμπας 1 Μαρτ. διά Χοραμάσκηρ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γ. Φουντουλάκης	21	2725	έφθ. Λαζ Σαλίνα 2 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Μάριφερ Σ.»	54	11077	άνεχ. Λάς Πάλμας 10 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Αχ. Χαλκούπης»	56	7989	έφθ. Λονδίνον 4 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Γιουνιθέρσολ»	46	1892	άνεχ. Τέμα 5 Μαρτ. δι' "Απαλα" Λάγκος
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Καρέναν»	47	4479	άνεχ. Δουβλίνον 1 Μαρτ. διά Βραζιλίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Διαμοντής Ειδική ΑΝΕ»	55	7967	έφθ. Όταρου 23 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Ελικώνη»	69	10121	οιπλήθε Γιορδάτα 7 Μαρτ. διά Γάνδην
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Αλύτης»	35	3724	άνεχ. Γλασκώνην 3 Μαρτ. διά Λός 'Αντζελες
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Απ. Νικολας»	56	8846	άνεχ. Βρέστον 28 Φεβρ. διά Ντεμαράρα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Άδωνης»	59	12180	έφθ. Αλεξανδρειαν 26 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Σαχάρης - Βασιλάπης	44	1545	άνεχ. Ρουέν 24 Φεβρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Σιγάλας - Πλατης	31	2992	έφθ. Αλεξανδρειαν 27 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Μαρφουντάντα»	52	6333	εἰς μεταφοράς Κίνας
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Γκρόπηκον»	46	4984	άνεχ. Τεργέστην 6 Μαρτ. διά Σάν Νικολας ('Αργ.)
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Άστρο Μαρινέρο»	51	2699	άνεχ. Θεούτην 26 Φεβρ. διά Καρράρα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Πόδοιτος»	54	5129	έφθ. Βιζακαπανάμ 4 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Σέλιομπαρη»	59	8132	έφθ. Λέγκονορ 2 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Τρανσόπασιφικη»	56	2863	έφθ. Μπ. "Αὔρες 26 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Ελληνική Ν. Αμερικής	53	3575	άνεχ. Βορμάνη 1 Μαρτ. διά Πόρτ "Οκα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Πλακόμαρη»	55	10027	άνεχ. Λονδίνον 21 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Ξενοφόνην»	59	9010	ύπο παραδόθην
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Άγκα»	63	10862	έφθ. Τόκιο 1 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Άθλος»	45	13570	έφθ. Σαβόνα 3 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Άθως»	69	10008	έφθ. Χάμπτον ρόδη 3 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Σπιντηγουελή»	69	9355	άνεχ. Σαβάννην 23 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Καμείδε»	53	12377	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Σπιντηγουελή»	69	9345	υπό παραδόθην
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Μαρλέμα»	61	13058	άνεχ. Λονδίνον 4 Μαρτ. διά Πειραιά
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Ελληνική Α.Ε.	45	3805	άνεχ. Αμερεντάνη 25 Φεβρ. διά Κίγκοτων (Ζαμ.)
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Κρέωνη»	51	7860	έφθ. Σαβόνα 5 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	έφθ. Σαβόνα 4 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Σαρόνικη»	61	14431	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 4 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Μαράνια»	57	9175	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Άντρια»	57	2332	υπό παραδόθην
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Σηνουαΐης»	52	1534	άνεχ. Λονδίνον 25 Φεβρ. διά Κίγκοτων (Ζαμ.)
Θ. Παπαδημητρίου	Στ. «Άλεμάτη»	48	8783	έφθ. Σαβόνα 27 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στρατής «Άνδεάδης	59	9735	έφθ. Σαγκάνην 17 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Ηλίος»	44	7207	άνεχ. Σφάλ 28 Φεβρ. διά Νέαν Καρδάλην
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	όδ. Τουρινάκη	55	8280	άνεχ. Ματαράνι 21 Φεβρ. δι' 'Ιλο
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Μορτέρο»	39	3375	έφθ. Πλότος 26 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Ευπρός»	47	1597	άνεχ. Βαλένθια 27 Φεβρ. διά Λατάκια
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Κρέωνη»	54	7234	διπλήθε Κων) πολιν 5 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Αλιάκμων»	58	9818	άνεχ. Ναγκόγια 20 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Αλιάκμωνη»	57	8192	άνεχ. 'Αθίλες 4 Μαρτ. διά Βρέμπνη
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Αλιάκμωνη»	56	8192	άνεχ. 'Οκλαντ 26 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Αργού - 'Ελλας»	58	8077	άνεχ. Λουάντα 27 Φεβρ. δι' 'Ανατ. 'Αφρικήν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Ραιμπόνου»	60	9959	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (‘Ορ.)
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Σηνουαΐης»	53	1886	έφθ. Σαλένρο 27 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Άλκωνια»	49	5049	άνεχ. Ντακάρ 1 Μαρτ. διά Μπιλμπάο
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Μαρβέρας»	47	5441	διπλήθε Γιορδάτα 6 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Αστροντεσέαδο»	42	6967	άνεχ. Πόρτο 'Αλένκρε 27 Φεβρ. δι' 'Αμβούργον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Κορίνθια»	53	4509	διπλήθε Γιορδάτα 19 Φεβρ. διά Νέαν 'Ορκην
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Κάνονης»	50	10426	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 3 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Στέλαλη»	39	1830	έφθ. Ντουάλα 27 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Ακαρνανία»	48	5021	έφθ. Τεργέστην 26 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Ιόνιαν Ρομάν»	49	3261	διπλήθε Κων) πολιν 15 Φεβρ. διά Βάρναν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Μαρσέντα»	56	5958	έφθ. Ταρτούν 26 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Αρούν - 'Ελλας»	58	4230	έφθ. Σέρον 6 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Εβν. Έλλ. Γραμ. Αμερ.	52	16485	έφθ. Φόρτ ντε Θράντ 6 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Πόλες»	47	2193	έφθ. Κόνακρο 20 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Άμυνα»	49	3831	έφθ. Λονδίνον 4 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Μίνι Ζίπη»	45	5838	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 8 Φεβρ. διά Ροστόκ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Γκωλικ»	58	12772	άνεχ. Μίλφορντ Χάρφεν 7 Μαρτ. διά Σώλτ 'Εντ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Αναζ»	55	8519	έφθ. Μουράριαν 11 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Μίντνουεστ»	59	7965	άνεχ. Ναγκόγια 13 Φεβρ. διά Μπιλμπάο
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Θ. Εύσταθιον	52	2039	έφθ. 'Αμπέροαν 5 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Ανατόλιαν»	57	12525	άνεχ. Γένοβαν 6 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Κάνονους»	69	11978	άνεχ. Αγύονταν 6 Μαρτ. διά Στενούγκοσυντ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Πασιφίκ 'Οιλ»	69	99460	άνεχ. Ρόττερνταν 19 Φεβρ. διά Μίνα άλ Φαχάλ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Νόρθ Γουέστερν»	69	21399	έφθ. Νιούκαστλ (Αύστρ.) 4 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Ιντερόδεασ»	69	21399	διπλήθε Παναζάν 13 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Πανοσέανικ Τ.Κ.»	69	99849	άνεχ. Σπή 'Αιλαντ (Κουβάδιτ) 22 Φεβρ. διά Τενερίφην
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Τοανοπασίφικ Μαρίν»	69	98983	άνεχ. Ράς Τανούρα 19 Φεβρ. διά Μίλφορντ Χάρφεν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Εύγνένια»	52	7168	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 1 Φεβρ. διά Ρουμανίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Ενομένα»	45	7072	άνεχ. Καρδάρ 27 Φεβρ. διό Πολωνίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Ανέτα»	54	2489	έφθ. Βιρτστόν 7 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Αναβίς»	61	21824	άνεχ. Κόμπε Ηλιόβασιν 18 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έλλην. ουμφέροντα	47	2287	εἰς Μαρντινιέρ Κανάλ άπο 8 Δεκ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Κροτωρη»	49	4933	άνεχ. Απαλα) Λάγκος 7 Μαρτ. διά Ντουάλα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. «Στάρκο»	47	2111	έφθ. Πειραιά 14 Φεβρ.

ANNA MARIA S.		έτ. «Σιμάμπα»	57	5668	άνεχ. Μημονότ 26 Φεβρ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ANNA P. K.		έτ. «Μαράστρο»	47	5932	άνεχ. Σαιν Τζών (N.B.) 22 Φεβρ. δι' 'Αλγέριον
ANNA Φ.		έτ. «Έφ. Ναβάλ»	48	4804	διπλήθε Κων) πολιν 6 Φεβρ. διά Βουλγαρίαν
ANNITA		έτ. «Διαμάντω»	53	2236	έφθ. Ντώρμπαν 6 Μαρτ.
ANTARES (δ.)		έτ. «Κάνοπους»	57	12113	άνεχ. Τζιμπούτι 25 Φεβρ. διά Μομπάσα
ANTZEA		έτ. «Μαρκοβίστα»	52	1384	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 18 Φεβρ. διά Ντακάρ
ANTZELIK GOUYINGKES		έτ. «Άγγελικά Πτεράλι»	58	9585	άνεχ. Λισσαδώνα 6 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεανήν
ANTZELIK PAOYER		έτ. «Άγγελική Προστασία»	63	20625	εις Παλέρμο 5 Μαρτ.
ANTZELIK PROTETKOR		έτ. «Έφ. Κρουσάντερς»	58	21986	άνεχ. Άντεν 7 Μαρτ. διά Μίνα ἀλ Φαχάλ
ANTZH (δ.)		έτ. «Κοριάννα»	57	12558	διπλήθε 'Ακρωτήριον 28 Φεβρ. διά Βενετίαν
ANTZOULÉTTA (δ.)		έτ. «Μαρσελόδο»	59	24716	έφθ. Τζεμπέλη Ντανά 7 Μαρτ.
ANTIPOLIS (δ.)		έτ. «Φιλία»	49	7832	άνεχ. Μπαγιόν 27 Φεβρ. διά Σάντος
ANTYTRIK		έτ. «Μαργκερένοια»	46	2957	έφθ. Πούλο Μπούκον 6 Μαρτ.
ANTONΗΣ		έτ. «Ειρήνη»	61	14985	έφθ. Χοινάκη 14 Φεβρ.
ANTONΗΣ ΛΕΜΟΣ		έτ. «Εύθαλαιοια»	58	7893	έφθ. Μπουεναδεντούρα 15 Ιαν.
ANTONIA ΣΥΛΑ		Κ. Γ. Βεντούρης	50	2167	έφθ. Ντώρμπαν 17 Φεβρ.
ANTONIOS BENTOURIS		έτ. «Βαλεντίανα»	61	10952	άνεχ. Θρησάντη 5 Μαρτ. δι' 'Αμδούργον
ANTONIOS KOULOUROS		έτ. «Αντωνυ»	59	6841	έφθ. Βενετίαν 27 Φεβρ.
ANTONY		έτ. «Σωτήρας»	68	15353	διπλήθε Παναμά 18 Φεβρ. διά Τοίμπα
AΟΥΡΩΡΑ II		έτ. «Ερέττα»	57	22479	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 28 Φεβρ. διά Πειραιά
ΑΠΟΛΛΩΝ XI (δ.)		έτ. «Μαργκράντε»	61	11127	διπλήθε Παναμά 2 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ		έτ. «Λούναρ»	49	1502	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ		έτ. «Παρνές»	67	16210	άνεχ. Πουλο Μπούκον 22 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΠΡΙΛΙΟΥ ΠΑΤΡΙΩΤΕΣ (δ.)		έτ. «Προφήτης 'Ηλίας»	54	11815	ύπο παραλαβήν
ΑΡΑΝ		έτ. «Άραν»	70	10000	εις Ναγκόγια ὑπό συμπλήρωσιν
ΑΡΓΟΛΙΣ		έτ. «Έτολικα»	56	8823	άνεχ. Βαλπαράζο 6 Μαρτ. διά Πουέρτο Μόντ
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ		έτ. «Οσεανφάριγκ»	61	13553	έφθ. Σίδνεϋ 16 Φεβρ.
ΑΡΓΟΣ		έτ. «Άργος»	69	10006	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 Φεβρ.
ΑΡΓΟ		έτ. «Άργω»	68	2763	άνεχ. Αμέρερον 15 Φεβρ. διά Χοραμσάχρ
ΑΡΗΣ		έτ. «Άστρο Ασεντέντε»	47	7173	έφθ. Βοσσύνη 22 Φεβρ.
ΑΡΗΣ III (δ.)		έτ. «Μαργκουάρντια»	52	12323	άνεχ. Μαυρικίου 24 Φεβρ. δι' 'Αγγλιαν
ΑΡΙΑΔΗΝ		έτ. «Λιμπραμάρ»	69	9038	ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΑΔΗΝ		έτ. «Αράδην»	49	6550	έφθ. Ρότερνταμ 5 Φεβρ.
ΑΡΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)		έτ. «Άστρο Ναθιγκέισον»	57	12538	έφθ. Νεάπολιν 21 Φεβρ.
ΑΡΙΕΣ (δ.)		έτ. «Κάνοπους»	57	11897	άνεχ. Νιγκάτα 26 Φεβρ. διά Χατσινός
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ		έτ. «Σουμπέραν»	56	8792	άνεχ. Αιγακασάκι 2 Μαρτ. διά Ναχότκα
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ		έτ. «Καστελάδουν»	46	7783	έφθ. Σαδάνναν 14 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ		έτ. «Μεντόμιο»	58	10226	άνεχ. Τσάλνα 4 Φεβρ. διά Τσιταγκόγκ
ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Ησοτκο»	40	5488	άνεχ. Κόμπε 20 Φεβρ. διά Σίδνεϋ
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ		έτ. «Πίνδος»	68	10016	διπλήθε Κων) πολιν 5 Μαρτ. διά Τουάφ
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)		έτ. «Μίνυας»	45	8422	άνεχ. Ντώρμπαν 25 Φεβρ. δι' 'Αγγλιαν
ΑΡΙΣΤΕΑ Μ. (δ.)		έτ. «Νέαρχος»	51	9810	έφθ. Βοσσύνη 22 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΣΥΛΑΣ		έτ. «Εξόρμπαις»	57	6452	άνεχ. Λαρισά 25 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ		έτ. «Πίνδαρος»	69	10009	άνεχ. Βανκούμερ 26 Φεβρ. διά Νιού Γουέστμιντερ
ΑΡΙΣΤΕΥΣ		έτ. «Φιομέντο»	58	8805	έφθ. Λόριεντ 5 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΙΑΛΟΣ		έτ. «Μαριντόλο»	56	8985	ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ		έτ. «Πλαναρένα»	58	9000	άνεχ. Σάρος 25 Φεβρ. δι' ΗΠΑ
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ		έτ. «Μαρνουέστρο»	60	8865	έφθ. Αλεξανδρειαν 24 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ		έτ. «Μαρνουέστρο»	47	6780	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 18 Φεβρ. διά Κόνακρυ
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ		έτ. «Πλώρενς»	45	7351	άνεχ. Κόμπε 20 Φεβρ. διά Σίδνεϋ
ΑΡΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Άστρο Μαρίνο»	60	10710	διπλήθε Τσάλνα 26 Φεβρ. διά Τζάκοσονβίλ
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ		έτ. «Νάδες Τρανάσσεαν»	59	9000	ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΣΤΟΝ		έτ. «Ομπρος»	56	10182	άνεχ. Λόρης Αντζελες 20 Φεβρ. διά Τότερνταμ
ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ		έτ. «Μαρβίτραντ»	59	10689	διπλήθε Παναμά 26 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		έτ. «Σύμβολο»	58	7864	ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		έτ. «Προσπάθεια»	69	24599	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 14 Φεβρ. διά Τοίμπα
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		ότ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διά Τζάκοσονβίλ
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ		έτ. «Οσεάνιο Σέντραλ»	57	10652	ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ		έτ. «Οσεάνιο Σεντράλ»	57	10645	άνεχ. Σάρος 25 Φεβρ. δι' ΗΠΑ
ΑΡΜΑ		έτ. «Άρμα»	58	9364	έφθ. Αλεξανδρειαν 24 Φεβρ.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ		έτ. «Εμπρός»	43	2905	έφθ. Σιμονόσεκι 27 Φεβρ.
ΑΡΜΟΝΙΑ		έτ. «Άρμονια»	61	9443	άνεχ. Πενάγκ 5 Μαρτ. διά Σιχανουσκίλ
ΑΡΟΣ		έτ. «Άλεξια»	48	3783	άνεχ. Μοντεβίδεο 28 Φεβρ. διά Ντώρμπαν
ΑΡΠΑ (δ.)		έτ. «Λύρα»	52	10099	έφθ. Αρμπιτζάν 26 Φεβρ.
ΑΡΤΑ		έτ. «Σηνγουάινς»	55	1875	έφθ. Μορμούνκα 27 Φεβρ.
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)		έτ. «Άρτεμις»	50	8785	έφθ. Μιλάζο 6 Μαρτ.
ΑΡΤΕΜΙΣ		έτ. «Εσπερία»	62	15781	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 18 Φεβρ. διά Ντάρεν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ		έτ. «Σπάνιμελ»	49	1594	ύπο παραλαβήν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.		έτ. «Άρκαγγελ»	63	15929	διπλήθε Παναμά 13 Φεβρ. διά Μόζι
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ		έτ. «Άσωματον»	60	10142	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 28 Φεβρ. διά Μομπάσο
ΑΡΧΟΝΤΑΣ		έτ. «Ολυμπούσι»	66	16142	έφθ. Ήκλαντ 3 Μαρτ.
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ.)		έτ. «Ζέπηγκουσι»	68	25755	έφθ. Μορμούνκα 27 Φεβρ.
ΑΡΧΩΝ		έτ. «Ντέλ Καριπού»	51	15961	άνεχ. Μπρίζπορτ 3 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Αστροβολέτιο»	51	1991	άνεχ. Μανίλα 21 Φεβρ. διά Μασίνλοκ
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ		έτ. «Αντζελικάπλι»	51	7594	άνεχ. Λισσαδώνα 28 Φεβρ. διά Μπ. Αύρες
ΑΡΧΩΝ ΧΕΡΟΥΒΕΙΜ		έτ. «Πανορμίτης»	50	7657	άνεχ. Όλαμπος 3 Μαρτ. διά Νέαν Ορλεάνην
ΑΖΕΝΤΙΟΥΡΗ		έτ. «Σανχερουβείμ»	54	5605	έφθ. Γιοκοχάμαν 27 Φεβρ.
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ		έτ. «Άσμονουρη»	56	10414	άνεχ. Πειραιά 11 Φεβρ.
ΑΣΠΑΣΙΑ		έτ. «Άλλαντε»	48	2577	άνεχ. Λάς Πάλμας 20 Φεβρ. διά Μπ. Αύρες
ΑΣΣΙΟΣ		Ραφ. Δ. Μελαχροινός & Yioi	63	13461	άνεχ. Νάντην 27 Φεβρ. διά Ντουάλα
ΑΣΤΕΡΙΕΣ		έτ. «Άτρομπος»	51	4177	έφθ. Αγ. Βικέντιον 4 Μαρτ. διά Μπ. Αύρες
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ		έτ. «Γκόλαντ Στάρ»	60	2535	άνεχ. Ρότερνταμ 6 Φεβρ.
ΑΣΤΥΑΝΑΣ		έτ. «Άστροικο»	56	6156	άνεχ. Βαρκελώνην 3 Μαρτ. διά Βαλένθια
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ		έτ. «Σπηνουάινς»	55	1916	άνεχ. Αλγύοσταν 1 Μαρτ. διά Καλαϊ
ΑΤΑΝΤΙΚ ΚΑΙΟ		έτ. «Βλασανί»	55	1941	άνεχ. Νιούκαστλ (Άντστρ.) 27 Φεβρ. διά Χυάλλα
ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ		έτ. «Στάρ»	63	15921	έφθ. Ρότερνταμ 3 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΣ		έτ. «Ανάδη»	58	9724	διπλήθε Παναμά 19 Φεβρ. διά Λά Σαλίνα
ΑΤΑΛΑΣ ΕΝΤΕΡΗΡΑΙΤΖ (δ.)		έτ. «Άταλας»	52	11516	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 5 Μαρτ. διά Ραβέναν
ΑΤΡΑΣ (δ.)		έτ. «Ακάμας»	51	8867	έφθ. Αιθέρερον 26 Φεβρ.
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)		έτ. «Ατρωτος»	53	13675	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 27 Φεβρ. διά Μπράι τον Πόιντ
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)		έτ. «Λάιμπ Τρανοστάλ»	60	29741	άνεχ. Πουόλι Μπουκού 4 Μαρτ. διά Ντουμάι
ΑΤΤΙΚΟΝ		έτ. «Εύροσιπηγκ»	53	6160	διπλήθε Κων) πολιν 2 Μαρτ. διά Νοδορωσίκην
ΑΤΥΣ (δ.)		έτ. «Μαργκουάρντια»	53	12305	έφθ. Μπαχρέιν 6 Μαρτ.
ΑΥΔΙΣ		έτ. «Βουρέκα»	48	1501	άνεχ. Βηρυττόν 4 Μαρτ. διά Πειραιά
ΑΥΔΙΣ		έτ. «Ζανθόπουλος & Σία»	49	1157	διπλήθε Κων) πολιν 25 Φεβρ.
ΑΥΡΑ (δ.)		έτ. «Άλλοδ»	52	11237	ύπο παραλαβήν
ΑΥΡΑ		έτ. «Σπηνουάινς»	54	1756	άνεχ. Γένοβαν 4 Μαρτ. διά Πειραιά
ΑΥΡΑ		έτ. «Μεντιτερράν. Φρούτη»	53	1028	άργει. Πειραιά ἀπό 20 Μαΐου 1968
ΑΦΟΒΟΣ		έτ. «Άφροδις»	68	35477	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 28 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΧΑΪΚΑ ΣΤΑΡ		έτ. «Μόλαρμ»	49	2755	άνεχ. Καλλάς 5 Μαρτ. διά Πιοκο
ΑΧΑΪΚΑ ΧΟΟΠΤ		έτ. «Άκατκα»	49	2574	προσήραξεν είς 3120Β. — 9.21 A. 8 Δεκ.
ΑΧΑΪΛΛΕΥΣ		έτ. «Πλεύες»	65	21505	άνεχ. Σίδνεϋ 20 Φεβρ. διά Κίναν
ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Άστρο Μαντάντε»	60	30347	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 4 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΒΑΛΜΑΣ		έτ. «Λανάντο»	41	5295	έφθ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 16 Φεβρ.
ΒΑΡΔΗΝΗΣ Β. (δ.)		N. Βαρδηνιγιάννης	56	20022	άνεχ. Άλεξανδρειον 5 Μαρτ. διά Μέρσα έλ Χάμρα
ΒΑΣΙΛΗΣ		έτ. «Μάγια»	43	5331	έφθ. Πάρτιγκτον 23 Φεβρ.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.		έτ. «Γκρόφο Άζουλλ»	62	10741	διπλήθε Παναμά 13 Φεβρ.
ΒΑΣΙΛΗΣ. ΑΝΝΑ. ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)		έτ. «Τρανοσσεάνικ»	56	21716	άνεχ. Σαιν Τόμας 4 Μαρτ. (κρουαζιέρα)
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)		έτ. «Θεμιτοκλῆς»	27	16435	άνεχ. Χάμπτον 4 Νοεμ.
ΒΑΣΙΛΙΟΠΑΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)		έτ. «Γουόρλερ Μπρίλιανς»	59	43373	άνεχ. Ράς Τανόρα 28 Φεβρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΒΕΓΑΣ (δ.)		έτ. «Κάνοπους»	58	20958	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 27 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΒΕΓΟΝΙΑ		έτ. «Κλασάντιο»	52	6576	έφθ. Πάρτας 28 Φεβρ.
ΒΕΛΜΠΑ		έτ. «Βέλμπα»	47	1998	έφθ. Λονδίνον 1 Μαρτ.
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ		έτ. «Γουνιέρρεολ Κάρυκο	45	1892	άνεχ. Καλκούτταν 23 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Άστρο Μαέστρο»	58	13186	άνεχ. Καλκούτταν 23 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον

ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.	έτ. «Ναυαρίνον»	49	2334	έφθ. Μασσάουα 6 Μαρτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	έλπην. ουμέροντα	54	8251	έφθ. Δυρράχιον 13 Φεβρ.
ΒΙΡΜΑ	έτ. «Άστορο 'Άσουάντε»	54	6229	άνεκ. Φόρτ ντε Θάνας 5 Μαρτ. διά Μηάσε Τέρρε
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 6 Μαρτ.
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	54	3669	άνεκ. Βιρυττών 1 Μαρτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΒΡΟΥΑΙΔΙΑ	έτ. «Διμητρα»	56	8414	έφθ. Βούλγαρην 3 Μαρτ.
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	έτ. «Πιούζις»	59	9374	άνεκ. Μη. Αύρες 21 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.)	έτ. «Γαύριον»	53	13406	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 28 Φεβρ.
ΓΑΛΑΖΙΑΣ (δ.)	έτ. «Μπούτα»	61	18583	έφθ. Ντάρ ές Σαλάμ 4 Μαρτ.
ΓΑΛΗΝΗΣ	έτ. «Γαλήνη»	60	10186	άνεκ. Σιγκαπούρην 6 Μαρτ. δι' 'Ειλάτ
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Αστρομπέλο»	37	5613	διπλήθε Κων) πολιν 27 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΓΕΡΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεκ. Πόρτ 'Ελιζαμπεθ ρόδης 2 Μαρτ. διά Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	6424	άνεκ. 'Αλεξάνδρειαν 1 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Αντεμινά Σέβενη»	52	2824	έφθ. Χάμπτον ρόδης 22 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Κ.Α.Μ.Α.»	60	23451	έφθ. Καρθαγένην 5 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Φλόροδικ»	53	6241	έφθ. Μπρέμερχαρφεν 4 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	N. I. Βαρδινογιάννης	61	18564	έφθ. Νεαπόλιν 6 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	έτ. «Άθες Μαριά»	62	16765	άνεκ. Παρανίν 19 Φεβρ. διά Τομπάτα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	έτ. «Μίνας»	48	10928	άνεκ. Σπέτζα 4 Μαρτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Κ.Α.Μ.Α.»	58	16605	άνεκ. 'Αμδούργον 6 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΑΚΑΚΗΣ	έτ. «Ενοενάντα»	56	8818	άνεκ. Μπλάφ 25 Φεβρ. δι' 'Αμδέροαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	έτ. «Σποτάϊντ»	39	2958	άνεκ. Καντίζ 5 Μαρτ. διά Γεύνια
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	έτ. «Ανδρέαδης»	43	17279	άνεκ. Κόμπε 21 Τερ.
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	έτ. «Γκόλφας»	57	41982	άνεκ. Καρπίτο 21 Φεβρ. διά Πόρτ Κανάθεραλ
ΓΙΑΛΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Κονκουίστα»	60	11194	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Χουμανίτας»	63	21374	έφθ. Βούμβαν 5 Μαρτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	έτ. «Πεντά»	65	25768	άνεκ. Μόντρεαλ 3 Μαρτ. διά Σέθεν "Αίλαντς
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (δ.)	'Αχ. Χαλκούσης	63	3899	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 2 Μαρτ.
ΓΙΝΑ	έτ. «Λαναράς»	53	8129	άνεκ. Καντίζ 2 Μαρτ. διά Μόντρεαλ
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Αστούριας»	52	1965	άνεκ. Μπλάκα Μπλάκα 5 Μαρτ. διά Βρέμην
ΓΚΑΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Βερίνα»	56	1937	έφθ. Λονδίνον 23 Φεβρ.
ΓΚΑΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Ρεινάτε»	61	29333	άνεκ. Αμπιτζάν 5 Φεβρ.
ΓΚΙΚΙΑΣ	Δούρος - Βογανάτος	48	2358	άνεκ. Αύγουστον 17 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΓΚΛΟΦΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρθάλορια»	58	19231	άνεκ. 'Αμουδάνη Μπαίν 1 Μαρτ. διά Θάλευ
ΓΚΛΟΥΡΥ	έτ. «Αντζελίκη»	52	2048	άνεκ. Μόντρεαλ 3 Μαρτ. διά Σέθεν "Αίλαντς
ΓΚΟΟΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Πάρωννη»	55	1965	έφθ. Αντόντον 22 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΓΚΟΑΝΤ ΚΟΊΝ	έτ. «Γκόντ κοίνη»	52	1961	άνεκ. Ρόττερνταμ 6 Φεβρ. διά Βεγγάζην
ΓΚΟΑΝΤ ΛΑΝΤ	έτ. «Αστοροκαρίτοια»	30	3011	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 1 Μαρτ. διά Δάντοιχ
ΓΚΟΑΝΤ ΗΓΚΑ (δ.)	έτ. «Πετρομάρ»	56	21049	άνεκ. Κολόμπο 4 Μαρτ. διά Χόρ αλ 'Αμαγία
ΓΚΟΑΝΤ ΚΡΟΣ	έτ. «Γκόλντεν Κρόδη»	68	11148	έφθ. Φουκουγίαμα 21 Φεβρ.
ΓΚΟΑΝΤ ΛΑΝΣ	έτ. «Γκόλντεν Λάνς»	69	11148	έφθ. Γιοκοχάμαν 26 Φεβρ.
ΓΚΟΑΝΤ ΦΛΙΣ	έτ. «Γκόλντεν Φλίς»	69	11148	έφθ. Κόμπε 2 Μαρτ.
ΓΚΟΥΤ ΧΟΟΠ	έτ. «Φράνγκικουστζ»	49	2641	έφθ. Πόρτ Λίνκον 5 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Ολινάρες»	57	9132	έφθ. Μπατόν Ρουζ 24 Φεβρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ	έτ. «Λίττα Μπηρ»	63	15373	άνεκ. Βανκούμερη 18 Φεβρ. διά Ντάρεν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΪΤ	έτ. «Ρόμπολο ντέ 'Ορο»	62	15389	διπλήθε Κων) πολιν 4 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	'Ιω. Λάτσης	52	11580	άνεκ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΑΕΙΝΤ	έτ. «Γ. Γκλέιντη»	52	15762	άνεκ. Νιούκαστλ (Άντορτ) 28 Τερ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	έτ. «Όπαλη»	68	22531	έφθ. Μορμούγκαο 17 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	έτ. «Ονυζ»	68	23366	άνεκ. Μένα Αχμαντί 2 Φεβρ. διά Γκρέτα
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηρων»	61	15979	έφθ. Βιρυττών 5 Μαρτ.
ΓΡΑΒΙΑ	έτ. «Γραβά»	51	2170	έφθ. Πειραιά 3 Μαρτ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7227	έφθ. Χαΐφα 1 Φεβρ.
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	'Ιατρού Κ.λ.π.	52	1549	
ΔΑΜΟΝ (δ.)	έτ. «Αρπα»	55	11307	άνεκ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτ. διά Δουβλίνον
ΔΑΝΑΟΣ	Πηγή 'Αλεξάτου	43	1845	άνεκ. Ρόττερνταμ 28 Φεβρ. διά Μπουργκάς
ΔΑΝΑΟΣ	έτ. «Δαναός»	39	4569	άνεκ. Πόρτ Πιρί 1969
ΔΕΛΦΟΙ	Μαρκαντωνάκης	48	1553	έφθ. Ούσαντ 7 Μαρτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιολία»	59	9312	άνεκ. Λάς Πάλμας 9 Φεβρ. διά Σαγκάπην
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.	έτ. «Αντριούς»	37	2002	έφθ. 'Απαπα) λάγκος 3 Μαρτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Π.	έτ. «Άγ. Παρασκευή»	43	7359	έφθ. Κανατίκου 28 Φεβρ.
ΔΕΣΠΟ	έτ. «Ιόνικη»	44	7265	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 26 Φεβρ. διά Νόρκοπιγκ
ΔΕΥΤΕΡΟΝ	έτ. «Μανούπούλου»	37	4989	έφθ. Μπαμόντ 3 Μαρτ.
ΔΗΑΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	«Σίππιγκ Ντεβέλοπμεντ»	63	16417	έφθ. Βοστώνην 1 Μαρτ.
ΔΗΑΙΑΝ ΛΗΤΟ (δ.)	«Σίππιγκ Ντεβέλοπμεντ»	64	16417	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 4 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΔΗΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	«Σίππιγκ Ντεβέλοπμεντ»	61	16417	άνεκ. Ντακάρ 16 Φεβρ. διά Γουαμπόδα
ΔΗΜΗΤΡΑ	έτ. «Σάντος»	58	9325	άνεκ. Θέουτα 24 Φεβρ. διά Μερσίνα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Πάνη Μάλη»	53	2379	έφθ. Κάντλα 15 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	έτ. «Αίολος»	61	9326	έφθ. Αλεξάνδρειαν 27 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	έτ. «Ντιμάκο»	49	3676	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 17 Φεβρ. διά Σικανουκβίλ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Φρουρούνες»	55	3534	έφθ. Κάντλα 11 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Θεοπατόρων»	56	8782	άνεκ. Πόρτ 'Αρούρ 2 Μαρτ. διά Βαρκελώνην
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	63	10524	άνεκ. Λάς Πάλμας 2 Μαρτ. διά Σαγκάπην
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Μινέρβα»	44	13488	άνεκ. Αμπιτζάν 20 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	έτ. «Κολόν»	49	3984	έφθ. Πειραιά 5 Μαρτ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ	M. Γκινκιλίνης	52	1812	εἰς Φρήτασην ἀπό 16 Φεβρ. 1969
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	Δημ. Κυριακού	38	2996	άνεκ. Κείπ Τάουν 11 Φεβρ. διά Πόρτλαντ ('Ορ.)
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	έτ. «Μαρμπιένες»	52	8790	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 5 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Βαρδινογιάννης»	58	16277	έφθ. Ταλάν 28 Φεβρ.
ΔΙΟΝΥΣΗΣ	έτ. «Φύρκερο»	58	9087	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΙΡΦΟΥΣ ΙΙ	έτ. «Πάιονη»	50	1515	έφθ. Κολόμπο 21 'Ιαν.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Άστρο Ντικόζο»	59	7801	έφθ. Γενοβάν 1 Μαρτ.
ΔΩΡΟΘΕΑ	έτ. «Παρίντα»	57	9722	άνεκ. Κουδαίτα 29 'Ιαν.
ΔΩΡΟΣ	έτ. «Πάνη - Όσεαν»	25	3297	έφθ. Μελβούρνην 2 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Μαροίμα»	49	4727	
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Άστρο Καστελλάνο»	56	9041	διπλήθε Κων) πολιν 3 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	58	8005	άνεκ. Λιβερόπουλ 12 Φεβρ. διά Βούλαν
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΜΑ	έτ. «Πρνούλα»	43	8292	άνεκ. Ντακάρ 2 Μαρτ. διά Γεύνια
ΕΙΡΗΝΗ Κ.	έτ. Αφοι Καρμίρη	44	2074	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	έτ. «Λακωνική»	48	3269	έφθ. Αλεξάνδρειαν 6 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	έτ. «Μαντόμενη»	49	4825	άνεκ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ. δι' 'Αμδούργον
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΑΛ	έτ. «Θάρρος»	54	7835	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 4 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Καρνεσίονι»	63	14203	άνεκ. Σεμαίουν 26 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Άλμπιον»	52	4423	άνεκ. Αύγουσταν 25 Μαρτ. διά Ντουάλα
ΕΚΤΩΡ	έτ. Σαρλάς Κ.λ.π.	50	2643	άνεκ. Αύγουσταν 5 Μαρτ. διά Δυρράχιον
ΕΛΑΕΚΤΡΑ	έτ. «Φίλων»	52	11963	ύπο παραλόθην
ΕΛΕΑΝΑ (δ.)	έτ. «Άριες»	70	104000	εἰς Γιοκοχάμαν ύπο συμπλήρωσιν
ΕΛΕΑΝΑ	έτ. «Στανίνα»	44	5202	έφθ. Φλωριγκ 1 Μαρτ.
ΕΛΕΑΝΑ	έτ. «Γιουνάιτεν Σ.Ε.»	63	1197	άνεκ. Καλομάτα 7 Φεβρ. διά Κιάτο
ΕΛΕΑΝΑ Μ.	έτ. «Χρυσόλελενα»	58	5729	έφθ. Αύδούργον 2 Μαρτ.
ΕΛΕΑΝΗ (δ.)	έτ. «Εύοινος»	58	2739	άνεκ. Πειραιά 6 Φεβρ. δι' Αύγουστον 26 Φεβρ.
ΕΛΕΑΝΗ	έτ. Α. Στεφανής	39	1742	έφθ. Αλεξάνδρειαν 26 Φεβρ.
ΕΛΕΑΝΗ Τ.	έτ. «Ανδρία»	48	8420	άνεκ. Σαγκάπην 8 Τερ. διά Σαγκάπην
ΕΛΕΑΝΗ Τ.	έτ. «Βιστα Ριός»	52	12239	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. δι' 'Αμδέροαν
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	έτ. «Αλάντζε»	47	2577	άνεκ. Πενάντα 3 Φεβρ. διά Καντώνα
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	έτ. «Μίνωα»	49	11389	έφθ. Ζουετίνα 26 Φεβρ.
ΕΛΙΖΑ	έτ. «Ελενγμαρί»	58	8523	άνεκ. Ντακάρ 3 Μαρτ. διά Ντάρεν
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Έλτο»	49	3225	έφθ. Κολόμπο 24 Φεβρ.
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Τασνέλη»	46	1680	άνεκ. Αύγουστον 4 Μαρτ. διά Φρέντρικοχαφεν
ΕΛΛΑΣ	έτ. Λ. Δ. Γαθδελάς Κ.λ.π.	46	2271	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 26 Φεβρ. διά Τοιβιταβέκια
ΕΛΛΑΣ	έτ. Ηλ. Τομπούλης	29	2581	άνεκ. Λουάντα 6 Φεβρ. διά Λάγκος
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Αλάντζε»	48	2548	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 6 Φεβρ. διά Τοιγκτάο
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Τρανσπασιφίκι»	56	4380	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 Μαρτ.

ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Ετέρνιτυ»	70	19000	άνεχ. Αύγουστον 18 Φεβρ. διά Κόρπους Κριστί
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΑΚΥΩΝ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	43	7989	άνεχ. Ντωμπαν 24 Τεθρ. διά Χιούστον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Τρανσπασίφικ»	62	6666	έφθ. Βομβάνη 3 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΔ	Τρανσπασίφικ & Γιουνιθ. .	61	7293	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ	έτ. «Άστρο Φίρμε»	54	8121	έφθ. Πειραιᾶ 6 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Τρανσπασίφικ & Γιουνιθ. .	60	7297	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 7 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 24 Τεθρ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑ'Ι ΟΝΗΡ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	62	6659	άνεχ. Ντωμπαν 1 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝΜΠΗ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 Φεβρ. δι' 'Αντεν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	59	9550	έφθ. Τζιμπουτί 5 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΡΜ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 18 Φεβρ. διά Τζιμπουτί
ΕΛΛΕΡΟΣ	έτ. «Μαδιμ»	52	2778	άνεχ. Αύγουστον 5 Μαρτ. διά Ρίζε
ΕΛΛΗΝ ΗΡΩΣ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	57	7068	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 21 Φεβρ. διά Κουδάϊτ
ΕΛΛΗΝ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 24 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΕΛΛΗΝ ΝΑΥΤΙΚΟΣ (δ.)	«Κορεντόρες Ντέλμαρ»	58	15674	έφθ. Κέιπ Τάουν 5 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7229	άνεχ. Τοιταγκόδη 4 Μαρτ. διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	έτ. «Τρανσπασίφικ»	56	7510	έφθ. Καλκούταν 24 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	έτ. «Τρανσπασίφικ»	56	7510	άνεχ. Ντωμπαν 21 Φεβρ. διά Ριγιέκαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	έφθ. 'Αμπιτζάν 25 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Τρανσπασίφικ»	57	7063	άνεχ. Μόμπιλ 4 Μαρτ. διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	διπλής Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διά Κέιπ Τάουν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7200	έφθ. Αμπιτζάν 25 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΣ (Λάινερ)	έτ. «Μαρφουέρτα»	32	18564	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 3 Μαρτ. διά Σαουθάμπτον
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	έτ. «Κανάρης»	55	8021	άνεχ. Λάς Πάλμας 19 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΕΑΣΙΣ	έτ. «Ελξις I»	52	1924	έφθ. Νεάπολιν 7 Μαρτ.
ΕΛΟΝΑ	Κ. Εύσταθίου	25	4011	έφθ. Λιβερπούλ 5 Φεβρ.
ΕΛΠΙΔΑ	έτ. «Ρέα»	56	8377	άνεχ. Βανκούμπερ 27 Ιαν. διά Κόντινεντ
ΕΛΠΙΔΑ	Π. Παππῆς & Ν. Κουκουνάς	46	3472	άνεχ. Κολόμπο 18 Φεβρ. διά Κίναν
ΕΛΠΙΣ	«Σπάμπολ»	54	1599	άνεχ. Λαύριον 23 Φεβρ. διά Τεκίρταγ
ΕΜΕΡΑΛΤ	έτ. «Γιουνάιτεντ Μαρίτ.»	46	4119	έφθ. Αοντόνι 16 Φεβρ.
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ	έτ. «Εμρα»	48	3932	έφθ. Τακαράντι 2 Μαρτ.
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Βαλιέντε»	57	21185	διπλής Ντόρερ 23 Φεβρ. διά Μπόννυ
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Μάρφο»	56	10529	έφθ. Πόρτ Σουέτεγκαμ 6 Μαρτ.
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Άστρομερίτο»	54	8146	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτόν)	έτ. «Εστρέλλα Βεντουρόζο»	65	37469	άνεχ. Λόουερ Μπουτούάν 17 Φεβρ. διά Κιμίτοου
ΕΡΑΤΟ	έτ. «Ικάνμελ»	69	11296	άνεχ. Κολούμπια ριβέρ 10 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	Βεντουρός	43	1589	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΕΝ (δ.)	'Ιω. Λάτος	66	47115	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 17 Φεβρ. δι' 'Αγγλίαν
ΕΡΟΪΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Τρανομούντο»	52	15848	άνεχ. Νεάπολιν 4 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	έτ. «Αργυκόλια»	58	12168	έφθ. Τάμπο 20 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΕΣΤΙΑ	έτ. «Εστια»	52	7743	έφθ. Χακοδάτην 1 Μαρτ.
ΕΤΕΟΚΛΗΣ	έτ. «Ετεοκλῆς»	37	5574	έφθ. Αλεξάνδρειαν 19 Φεβρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	Σ. 'Ελευθεριάδης	54	10251	έφθ. Ροζάριο 27 Φεβρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Θ. (δ.)	Ν. Ι. Βαρδινογιάννης	51	16203	είς Ράς Σαντάτ άπο 27 Ιουν.
ΕΥΕΤΕΝΙΑ	έτ. «Φράνκο»	67	9854	διπλής Παναμά 27 Φεβρ. διά Ναγκούγια
ΕΥΕΤΕΝΙΑ Μ.	έτ. «Άστρο Ακόρντε»	61	8999	άνεχ. Χάρον 25 Φεβρ. διά Πάρτ Σουδάν
ΕΥΕΤΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	άνεχ. Κολόμπο 9 Φεβρ. διά Ριγιέκαν
ΕΥΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Βίτζες Μοντιάλες»	43	7234	έφθ. Πειραιᾶ 12 Φεβρ.
ΕΥΗ Τ. (δ.)	έτ. «Τούνελμαρ»	52	9894	άνεχ. Μιλάδη 5 Μαρτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΕΥΘΑΛΙΑ	έτ. «Κόνκορντ»	57	10488	ύπο παραλαβήν
ΕΥΧΟΥΚΩΣΤΑ I (δ.)	Κ. Εύθυμιαδης	54	12423	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΕΥΧΟΥΚΩΣΤΑ II (δ.)	Κ. Εύθυμιαδης	53	9957	άνεχ. Μπαρι 1 Μαρτ. δι' 'Αμπινερά
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	έτ. «Ελτο»	50	4734	άνεχ. Μόζι 6 Φεβρ. διά Σαγκάπν
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	6132	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 20 Φεβρ. διά Λορέντζο Μαρκές (ΕΠΩΛ.)
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	6373	άνεχ. Χονδρουλού 3 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	9659	άνεχ. 'Αμβέρσαν 1 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικόλαος»	56	8985	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 Φεβρ.
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	έφθ. Μαρακάμπο 3 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	9095	άνεχ. Σουραμπάγια 28 Ιαν. διά Μπιτούγκ
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Μορεάμαρ»	56	1679	έφθ. Γένοβαν 6 Μαρτ.
ΕΥΤΕΡΠΗ	έτ. «Φελίτοια»	65	9854	άνεχ. Αύγουστον 5 Μαρτ. διά Σαγκάπν
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Μαργαρώνη»	43	7249	διπλής Κων) πολιν 5 Μαρτ.
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. «Εφφο»	55	5008	διπλής Παναμά 3 Μαρτ. διά Μασαλίαν
ΕΦΩΗ				
ZANET	έτ. «Φρέντοιπ»	58	4529	άνεχ 'Αμβέρσαν 4 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Ωκλαντ»	61	10965	έφθ. Μορμούγκαο 25 Φεβρ.
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ.	Ζαχάρης - Βασιλιάς	49	2806	έφθ. Αλεξάνδρειαν 5 Μαρτ.
ΖΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.)	έτ. «Μαρπονάτασ»	53	15899	άνεχ. Σουάππα 22 Φεβρ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΗΑΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 18 Ιαν. διά Κίναν
ΗΑΙΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Αδελφότης»	52	11206	άνεχ. Χοινάκη 4 Μαρτ. διά Βανκούμπερ
ΗΑΙΑΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Έλιρε»	57	9060	άνεχ. Ντακάρη 16 Φεβρ. διά Γουαμπόνα
ΗΡΑ	έτ. «Μίρα»	55	7757	έφθ. Καέν 3 Μαρτ.
ΗΡΑΙΟΝ	έτ. «Πόνι»	48	1889	έφθ. Απανα) Λάγκος 4 Μαρτ.
ΗΡΑΚΛΗΣ	έτ. «Νάταλ»	47	7173	έφθ. Ποντισερι 28 Φεβρ.
ΗΟΡΑΙΣΤΟΣ	έτ. «Βουλκάν»	66	21347	άνεχ. Βανκούμπερ 3 Μαρτ. διά Κίναν
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	έτ. «Εύδοια»	57	12629	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτ.
ΘΕΛΗΣΙΣ	έτ. «Ιοπτής»	59	12149	έις Τάμπα άπο 24 Ιαν.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Φανταντόρ»	44	7258	διπλής Κων) πολιν 17 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Θεμιστοκλῆς»	57	1325	έφθ. 'Αμβέρσαν 5 Μαρτ.
ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.)	έτ. «Εμπρέσας»	61	21710	έφθ. Νιού Χάφεν 2 Μαρτ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α.	'Αφοι Λάλη	50	1507	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας
ΘΕΟΛΟΓΟΣ	έτ. «Μαρκορόνα»	61	16561	έφθ. Ρόττερνταμ άπο 11 Νοεμ. (επισκευα)
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Θεοφανώ»	63	15929	άνεχ. Βιζακαπτάνων 25 Φεβρ. διά Τομπάτα
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Ποσειδηνία»	58	15895	έφθ. Ήστχαμ 5 Μαρτ.
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	έτ. Ελλην. Δεξαμενοπλοία	50	8173	διπλής Κων) πολιν 2 Μαρτ.
ΘΕΤΙΣ Κ.	Χ. Καλαφάτης	50	2276	άνεχ. Βαλτάληρον 25 Φεβρ. διά Νορβηγίαν
ΘΕΩΡΙΣ	Άγγελλας	38	3581	άνεχ. Ντακάρ 3 Μαρτ. διά Νορβηγίαν
ΘΗΡΑΙΟΣ	έτ. «Λότζα»	35	2680	έφθ. Σπέτζια 19 Φεβρ.
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Ναυαμάσσα»	46	1988	άνεχ. Μπαχρέιν 28 Ιαν.
ΘΙΣΜΗΝ	έλλην. ουμφέροντα	51	3435	έφθ. Κολόμπο 19 Φεβρ.
ΘΩΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Γκραίτοια»	65	40043	άνεχ. Ράς Τανούρα 15 Φεβρ. διά Σακάτ
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	έτ. «Μαρνουέστρο»	53	2969	άνεχ. Σιδνεύ (Ν.Σ.) 21 Φεβρ. δι' 'Εκουαδόρ
ΙΑΣΩΝ	έτ. «Καργκοαίσονες»	70	11489	άνεχ. Σάντερλαντ 6 Μαρτ. διά Κόλπον Η.Π.Α.
ΙΖΟΜΠΕΛ	έτ. «Ιάσων»	51	2071	έις Πειραιά άπο 10 Δεκ. 1968
ΙΘΑΚΗ	έτ. «Τζένεραλ. Κάρριερς»	57	9746	έφθ. Τσουκούμη 24 Φεβρ.
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Ούλισσες»	68	9066	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 20 Φεβρ. διά Σαγκάπν
ΙΚΤΙΝΟΣ	έτ. «Πλειόνη»	68	11670	έφθ. Κόμπη 25 Φεβρ. διά Πουσάν
ΙΛΙΟΝ	έτ. Λινέας 'Ιντερόσεανικας Σαρλας - Παπαδέλης	69	11489	άνεχ. Σιδνεύ (Ν.Σ.) 21 Φεβρ. διά Κόλπον
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	έτ. «Ελλην. Δεξαμενοπλοία	48	8633	άνεχ. Μπαλίκπαν 3 Ιαν. διά Σουραμπάγια
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ I. (δ.)	έτ. «Ελλην. Δεξαμενοπλοία	53	8995	άνεχ. Σουδίμπα 2 Ιαν. διά Τζακάρταν
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΙ	έτ. «Πάνος»	48	2088	άνεχ. Λεμεσόν 2 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Βιαγκράντε»	49	1991	άνεχ. Ντακάρ 22 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Τρανσόπορτες 'Αρμ.»	65	42824	άνεχ. Ράς Τανούρα 3 Φεβρ. δι' Αύγουστον
ΙΤΑΛΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	46	6727	έφθ. Ταράλεον 7 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ροζαντόρ»	50	5317	άνεχ. Μπαγκόκ 3 Μαρτ. διά Σιγκαπούρν
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Χανδασδήμη»	48	3246	προσήσαν δέωθι 10 Ιαν.
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	45	9918	έις μεσογειακά μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	έτ. «Βαρνίκος»	56	12230	έφθ. Πειραιᾶ 4 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Αγγελλος κ.λ.π.	38	4740	έφθ. Ντωρμπαν 11 Φεβρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Ζυγόδης»	48	1845	άνεχ. Τσάλνα 1 Μαρτ. διά Σαγκάπν
ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Σαλαμίς»	67	20568	άνεχ. Μορμούγκαο 1 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ερόικα»	55	8799	διπλής Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Σαδόνα
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	έτ. «Ελεν»	59	2746	άργει Πειραιᾶ άπο 14 Σεπτ.

ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Μαρεπόκα»	61	10934	άνεχ. Τέμα 27 Φεβρ. δι' "Απανα)Λάγκος
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ (δ.)	έτ. «Αστρο Ναθεγκάντε»	52	10160	άνεχ. Μένα Άχμαντι 1 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	έτ. «Αστρο Τριντέντε»	49	7612	άνεχ. Λας Πάλμας 22 Φεβρ. διά Σαϊγκόν
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΗ	έτ. «Μαρντεβότο»	60	10934	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 4 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνη
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	έτ. «Μαρπάρεντη»	48	7548	έφθ. Ρόττερνταμ 25 Φεβρ.
ΚΑΑΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάρτ Τάνκερς»	60	14077	διπλής Παναμά 6 Μαρτ.
ΚΑΛΑΙΡΡΟΗ	έτ. «Αριοτείδης»	59	8860	διπλής Παναμά 7 Μαρτ. διά Πουσάν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	έτ. «Ινταστρίας»	55	11792	άνεχ. Μίδδλεσον πρω 8 Μαρτ. διά Χάμπλε
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	έτ. «Αστρο Ναθερά»	55	6133	έπ. Βαλτιμόρων 4 Μαρτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	N. Μιχαλος & Yiol	44	7249	διπλής (Κων) πολιν 24 Φεβρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αιλα Γκράντε»	65	15932	άνεχ. Φρημάντλ 4 Μαρτ. διά Σαϊγκάν
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	51	7154	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ.
ΚΑΜΙΝΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Σπάρτο»	45	5130	άνεχ. Κολόμπι 25 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	έτ. «Λουνα»	49	11771	διπλής (Κων) πολιν 3 Μαρτ.
ΚΑΠ ΚΡΙΟΣ	έτ. «Ηοτ Μεντπεράνεαν»	53	1548	έφθ. Χάιφαν 3 Μαρτ.
ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.)	έτ. «Κάπ Σουνίον»	64	1763	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Κάπ Φαιστος»	62	1551	άνεχ. Λάρνακα 28 Φεβρ. διά Γκέλα
ΚΑΠΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	έτ. Αθανασίδης-Γεωργόπουλος	48	2017	έφθ. Πειραιά 22 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΑΡΕΑΣ Τ.	έτ. Αφοι Τσουρινάκη	36	4031	έφθ. Αντεν 6 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Γιουνάιτεν Μπάλκ.»	67	16098	έφθ. Λύτελτον 6 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Άλαφούζος»	68	9031	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 9 Φεβρ. διά Κίναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Γκλόμπαλ Μπάλι Κάρ.»	68	24801	άνεχ. Κέιπ Τάουν 28 Φεβρ. δι' "Εμδεν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Γλαύκη»	50	5120	άνεχ. Βακαλάμα 14 Φεβρ. διά Σαϊγκάν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Άστροκλάρο»	53	5185	άνεχ. Σιγκαπούρην 2 Φεβρ. διά Β. Κορέαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	έτ. «Πράμος»	51	6076	έφθ. Λονδίνον 5 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝΟΥ	έλπιν. ουμφέροντα	46	2103	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κερκέτις»	50	4876	διπλής Παναμά 22 Φεβρ. διά Μπουεναδεντούρα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I.	έτ. «Οσεανικ Μπάλκι»	68	24668	έφθ. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 27 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Ολυμπος»	68	15355	άνεχ. Λίβερπουλ 20 Φεβρ. διά Μη. "Αύρες
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΪΟΣ (δ.)	έτ. «Κόλμεναρο»	67	24734	έφθ. Χάμπτον ρόδις 3 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	έτ. «Πελναριόν»	62	18410	άνεχ. Χάμπτον 1 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ (δ.)	έτ. «Σπή Ήγκλ»	69	9044	διπλής Παναμά 5 Μαρτ. διά Τζάκοσνβιλ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΦΑΡΡΟΣ	έτ. «Αστροπροτέκτωρ»	58	16357	άνεχ. Αρούμπαν 1 Μαρτ. δι' 'Άμουσαι Μπαίν
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Παρνάσος»	66	16164	έφθ. Αμαγκασάκι 2 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Παλαιοράσσης»	46	4576	διπλής Ακράτιον 21 Φεβρ. δι' 'Αγγλιαν
ΚΑΠΤΑΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Μαρεπίκο»	50	7622	έφθ. Λίβερπουλ 7 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΣΥΡΟΥΣ	έτ. «Μαρμπράβα»	49	7591	άνεχ. Ντώρμπαν 3 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Σάντα Σεσίλια»	60	8717	έφθ. Κόπερ 20 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Μαρέρο»	60	8493	έφθ. Σαιν Τζάν (Ν.Β.) 3 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΑΪΚΑΛ	έτ. «Ιντερ. Ση Τρέιντερς»	62	9229	άνεχ. Βιρτζτόν 6 Μαρτ. διά Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)	έτ. «Σάλιξ»	53	11164	έφθ. 'Αμδούργον 3 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΗΣΗΣ	έτ. «Πιούτι»	44	5184	έφθ. Αμπού Νταμπι 15 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δ.)	έτ. «Μπράΐτ Στάρ»	47	9956	έφθ. Λίβερπουλ 25 Φεβρ.
ΚΑΡΟΛΟΣ	έτ. «Κάρολος»	54	2408	άνεχ. Τενερίφων 5 Μαρτ. διά Πειραιά
ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Ζαδέ»	47	8288	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	έτ. «Άκτις»	68	25084	διπλής Παναμά 14 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΣΣΕΛΑ	έλπιν. ουμφέροντα	51	2959	έφθ. Βιρτζτόν 7 Μαρτ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Μαρεμπρέσας»	53	5527	άνεχ. Θεότα 1 Μαρτ. διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	έτ. «Άγιαμοντε»	51	9936	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ	έτ. «Βασιλικάκη»	53	1901	διπλής παραλαβήν
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙ	έτ. «Κατρέντζα»	49	2317	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Φεβρ.
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κατιανάβη»	48	1501	έφθ. Βιρτζτόν 6 Μαρτ.
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνοπους»	60	10494	άνεχ. Θεότα 25 Φεβρ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ.	έτ. «Κρέθων»	51	2373	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΙΓΚΟ (δ.)	έτ. «Αρόζα»	65	18723	έφθ. Μπορντώ 2 Μαρτ.
ΚΑΤΙΓΚΟ Χ. (δ.)	έτ. Αφοι Κολοκοτρώνη	50	11136	άνεχ. Σαουθάμπτον 28 Φεβρ. διά Βαλτιμόρων
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Ενοσίν»	54	11647	άνεχ. Ντώρμπαν 21 Ιαν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΚΕΙΤΙΓ ΑΚΡΙΤΑΣ	M. Παγουλάτος & Σία	56	1082	έφθ. Πειραιά 6 Μαρτ.
ΚΕΙΤΙΓ ΝΕΡΙΤΑ	έτ. «Ηοτ Μεντιτ. Τρανο.»	55	1518	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Σαρόντισι»	57	9092	διπλής Σάουθεντ 5 Μαρτ. δι' 'Αντεν
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Κο - Βεντούρα»	62	10493	έφθ. Μπορντώ 2 Μαρτ.
ΚΕΡΚΗΣ	έτ. «Λουκέρο»	44	5057	άνεχ. Καράτοι 4 Μαρτ. διά Μπάραρα
ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Πίλοκ»	47	2131	έφθ. Πόρτ Σουδάν 2 Μαρτ.
ΚΕΧΑΡΙΤΩΜΕΝΗ	έτ. «Ζαδέ»	48	4030	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 4 Μαρτ.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	έτ. «Ρεντόντο»	62	10860	διπλής Παναμά 29 Ιαν. διά Τζακάρταν
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	M. Νοικίδος	56	8362	έφθ. Μπαντάρ Σαπούρ 21 Φεβρ.
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Θηοευς»	57	9153	διπλής Γιρβαλτάρ 3 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	έτ. «Κιγκ Θηράς»	63	15740	έφθ. Κόπει 28 Φεβρ.
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	οτ. «Μίνονα»	58	11156	άνεχ. Σίδνευ 19 Φεβρ. διά Ροστόκ
ΚΙΜΩΛΟΣ	έτ. «Πύλος»	63	15378	άνεχ. Σακάι 2 Μαρτ. διά Σικάγον
ΚΙΜΩΝ (δ.)	έτ. «Ζαδέ»	39	4866	έφθ. 'Αντόντον 27 Φεβρ.
ΚΙΝΗ (δ.)	έτ. «Πρώπτη»	61	16068	έφθ. Χάρκικ 'Αιλαντ 4 Μαρτ.
ΚΙΡΙΝ	έτ. «Κινι»	67	25409	άνεχ. Τζιμπούτι 4 Μαρτ. διά Ράς Σουκέιρ
ΚΛΕΑΚΗ	έτ. «Καλμάρ»	56	9403	άνεχ. Καζαμπλάνκαν 5 Μαρτ.
ΚΝΩΣΣΟΣ	έτ. «Αντιγόνη»	55	8562	έφθ. Νιού Γουέστοντερ 6 Μαρτ.
ΚΟΛΑΝ	K. Εύθυμιαδης	49	2146	άνεχ. Πειραιά 20 Φεβρ.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Νόβες Νεπτούνια»	53	5619	ύπο παραλαβήν
ΚΟΝΚΕΡΟ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Κολιόρα»	58	10034	έφθ. Μορμούγκα 2 Μαρτ.
ΚΟΝΚΟΡΝΤ	έτ. «Μαρδενούτο»	56	20855	έφθ. Τόκιο 4 Μαρτ.
ΚΟΡΙΟΙΑΝ	έτ. «Σπήζετ Ι»	48	2159	άνεχ. Τζέντα 24 Φεβρ. διά Σαφάγκα
ΚΟΡΙΝΟΙΚ	έτ. «Κόρθιαν»	58	9292	έφθ. Λίβερπουλ 4 Μαρτ.
ΚΟΡΩΝΙΣ	έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	άνεχ. Μπαντάρ Σαπούρ 24 Φεβρ. διά Μπαντάρ Α'Μπας
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	46	2361	έφθ. Πειραιά 3 Μαρτ.
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	έτ. «Λουνα III»	64	28349	άνεχ. Ζεημπρούδη 10 Φεβρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΚΡΕΣΤΑ	έτ. «Βιλλασίδια»	44	7135	έφθ. Καλκούταν 18 Φεβρ.
ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΟΥΠ	έλπιν. ουμφέροντα	47	1860	άνεχ. Γανδόν 27 Φεβρ. διά Μπέργκεν
ΚΡΟΝΙΟΣ	έτ. «Κρόνιος»	51	2372	άνεχ. 'Ασοντόν 4 Μαρτ. διά Τεργεστόν
ΚΡΟΝΟΣ	έτ. «ΕΑ. Σάκο»	48	8610	άνεχ. Λάς Πάλμας 31 Ιαν. διά Κίναν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Μιραμάρ»	59	9360	έφθ. Αμβέροαν 6 Μαρτ.
ΚΥΝΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	46	3648	άνεχ. Μπάκια Μπλάνκα 24 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έτ. «Ζαφίρο»	39	3287	άνεχ. Τεργεστόν 5 Μαρτ. διά Πειραιά
ΚΥΜΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	38	2838	διπλής (Κων) πολιν 26 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3799	έφθ. Πειραιά 23 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. «Κυρά»	49	2032	έφθ. Καζαμπλάνκαν 4 Μαρτ.
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Αύρα»	56	9086	έφθ. Τάμια 2 Μαρτ.
ΚΥΡΙΑΚΗ	έτ. «Αλκάιμο»	45	3312	έφθ. Γιοκοχάμαν 18 Φεβρ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	έτ. «Καπετάν Διαμαντής»	66	20516	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 Φεβρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Κόρντιαλ»	68	9084	άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 Μαρτ. διά Σιμονοσέκι
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ Μ.	έτ. «Σσο. 'Αρμαντόρα»	56	8775	άνεχ. Ντώρμπαν 2 Μαρτ. δι' 'Ιταλίαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έλπιν. ουμφέροντα	37	1272	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	L. K. Μιχαλος	54	8063	άνεχ. Λάς Πάλμας 21 Φεβρ. διά Κίναν
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	έτ. «Μάρφο»	67	15355	άνεχ. Ροζάριο 3 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΚΩΣΤΑΦΛΩΡΑ	έτ. «Λεντούμα»	53	5921	άνεχ. Κολόμπι 24 Φεβρ. διά Ντώρμπαν
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Λός Χερμανος»	56	8474	έφθ. Μη. 'Αύρες 16 Φεβρ.
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΟΣ	έτ. «Κωνσταντίνος»	50	2853	εις Πειραιά άπο 6 Ιαν.
ΚΩΣΤΗΣ ΑΙΓΑΙΑΝ	έτ. «Αιτζιαν»	65	14088	άνεχ. Ριγιέκαν 2 Μαρτ. διά Ραθέναν
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	έτ. «Οσανίκ»	56	8108	έφθ. Μπατόν Ρούζ 27 Φεβρ.
ΛΑΙΛΑΨ	έτ. «Λόμποφ»	43	3874	διπλής Βιρτζτόν 20 Φεβρ. διά Σέβεν 'Αιλαντς
ΛΑΙ'ΟΝ ΟΦ ΔΗΛΟΣ	έτ. «Κούντεκαλ»	49	2273	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 1 Μαρτ. διά Σαφάγκα
ΛΑΙ'ΟΝ ΟΦ ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Χρισιοκύμ»	50	2494	έφθ. Μομπάσ 7 Μαρτ.
ΛΑΙ'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	έτ. «Κουμπακούμ»	54	3315	έφθ. Βιτόρια 6 Μαρτ.
ΛΑΚΩΝΙΑ	έτ. «Αττικα»	60	14431	άνεχ. 'Αμβέροαν 21 Φεβρ. διά Χιούστον
ΛΑΜΠΡΟΣ Μ. ΦΑΤΣΗΣ	έτ. «Αλφα»	60	9486	άνεχ. Μη. 'Αύρες 25 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΛΑΡΡΥ Λ.	έτ. «Ελφορτούμνα»	70	14900	εις Χακόδαντην ύπο ουμπλήρωσιν
ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ	έτ. «Αστρολέαλ»	48	9181	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 5 Μαρτ.
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Ντιαμάντε»	62	10514	έφθ. Βικτώρια (Β.Κ.) 6 Μαρτ.

ΛΕΥΚΑΔΙΟΣ	έτ. "Άστρο Νινάμικο"	49	9412	άνεχ. Τζιμπουτί 28 Φεβρ. δι' 'Αντόνιο "Εγες
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ	έτ. «Σκάραστελ»	36	4997	διπλής Κων) πολιν 10 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	έτ. «Ρασπάδη»	47	2784	άνεχ. Πειραιά 5 Μαρτ. διά Σμύρνην
ΛΕΩΝΗΣ	έτ. 'Αχ. Χαλκούσης	50	6724	έφθ. Αλεξανδρειαν 6 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Φαιρόσης»	65	15738	έφθ. Βανκούβερ 3 Μαρτ.
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. "Άστρο Μαντάτο"	59	12821	άνεχ. 'Αντεν 7 Μαρτ. διά Μαυρίκιον
ΛΗΝΤΕΡ ΟΥΑΝ	έτ. «Μαρεσάλ»	44	2872	διπλής Γιβραλτάρ 28 Φεβρ. δι' 'Αλγερίου
ΛΗΝΤΕΡ ΤΟΥ	έτ. «Βάτικα»	47	2740	άνεχ. Κορούνα 2 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΛΙΒΟΡΝΟ	έτ. «Τρανοπασίφικ»	52	4995	έφθ. Λαύριον
ΛΙΛΛΥ	έτ. «Κεφαλληνιακή»	46	1670	έφθ. Μαυρίκιον 23 Φεβρ.
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	έτ. «Μαρκούνα»	51	4137	άνεχ. Κοκούρα 2 Μαρτ. δι' 'Οζάκαν
ΛΙΝΔΟΣ	έτ. «Τόρρες»	62	10833	άνεχ. Σίδνευ 2 Μαρτ. διά Κίναν
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρθίντο»	60	14302	άνεχ. Μιλάζο 1 Μαρτ.
ΛΙΣΣΑΒΩ	έτ. «Κάλα»	51	2428	άνεχ. Βάλδης Μπαιν 2 Μαρτ. διά Βοστώνην
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	50	2696	άνεχ. Τσαλάν 22 Φεβρ. διά Τοιταγκούκ
ΛΟΡΔΟΣ ΛΟΥΓΓΑ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	έτ. «Νόρισπι»	51	11347	άνεχ. Μοντεβίδεο 28 Φεβρ. διά Κέπιν Τάουν
ΛΟΡΕΝΤΖΟ (δ.)	έτ. 'Αχ. Χαλκούσης	54	10024	έφθ. Λονδίνον 28 Φεβρ.
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	έτ. «Ιόνιαν Ναβιγκ.»	64	9615	άνεχ. Σίδνευ 28 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΛΟΥΚΙΑ Ν.	έτ. «Μουζάκης»	46	4249	έφθ. Μιλάζο 1 Μαρτ.
ΛΥΡΑ (δ.)	έτ. «Χάρη»	51	10203	έφθ. Μασσαλίαν 3 Μαρτ.
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	έτ. «Άκτις»	69	25168	διπλής Παναμά 27 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Σολδίλι»	58	18297	άνεχ. Βίλμιγκτων 24 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Μαιανδρος»	63	15929	διπλής Ντόρερ 1 Μαρτ. διά Δουνκέρκην
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Μίνιμπερ»	68	22391	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 1 Μαρτ.
ΜΑΙΡΗ ΞΥΛΑ	έτ. «Εξόρμησις»	60	12091	έφθ. Ντακάρ 3 Μαρτ.
ΜΑΚΑΛΛΑ	έτ. «Εκάλη»	55	1517	άνεχ. Λιθέρπουλ 2 Μαρτ. διά Τομπρούκ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	έτ. «Ελλενικ Μπάλκ Τράνσπ.»	67	38286	διπλής Γιβραλτάρ 28 Φεβρ.
ΜΑΚΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έτ. «Μάκο Προγκρές»	43	4419	έφθ. Μπρέμερχαφεν 28 Φεβρ.
ΜΑΚΟ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	έτ. «Μάκο Τρέντερ»	47	2271	διπλής Κων) πολιν 5 Μαρτ. διά Μ. Θάλασσα
ΜΑΚΟ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	έτ. «Μάκο Φόρτσιουν»	47	1831	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 2 Μαρτ.
ΜΑΝΑ (δ.)	έτ. 'Αχ. Χαλκούσης	55	11430	διπλής Γιβραλτάρ 27 Φεβρ. διά Νέαν 'Υρκην
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Μοτορνάθες»	55	8526	έφθ. Μασσαλίαν 3 Μαρτ.
ΜΑΝΕΣ Π.	έτ. «Μαρεσέννιο»	55	7568	προσηράζεν εἰς Σαιν Τζών (Ν.Β.) 3 Φεβρ.
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)	έτ. «Βαρνίμα»	51	11022	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 5 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	έτ. 'Ελλην. Δεξαιονεοπολίδια	45	3766	εἰς Πειραιᾶ από 10 'Ιαν.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	'Ιω. Λάτοπς	51	16440	έφθ. Γένοβαν 27 Φεβρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πυθαγόρας»	66	18569	άνεχ. Μιζουσίμα 27 Φεβρ. διά Ιανουαρίου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκορίεντε»	53	11376	άνεχ. Μιδδλεσμπρω 5 Μαρτ. διά 'Αργεντινήν
ΜΑΡΓΚΕΤΙΝΑ	έτ. «Μαργκετίνα»	49	4311	διπλής Κων) πολιν 1 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	66	18569	έφθ. Μπέλιζε 1 Μαρτ. διά Χιούστον
ΜΑΡΘΑ (δ.)	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	49	10123	άνεχ. Κοκούρα 1 Μαρτ. διά Κασίμα
ΜΑΡΙ	έτ. «Μαρι»	58	4219	άνεχ. Βαρκελώνην 3 Μαρτ. δι' 'Ανάμπα
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Ιόνιαν»	62	9455	ύπο παραλόνη
ΜΑΡΙΑ III	Γιολόσας Μαρούλης	53	824	άνεχ. Μικη 25 Φεβρ. διά Ναυκόγια
ΜΑΡΙΑ Α. Δ.	έτ. «Τρ. Τζενεράλες»	54	6112	διπλής Παναμά 23 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ	έτ. «Μάρεμπαρ»	56	8799	έφθ. Σάντο Ντομίκο 28 Φεβρ. δι' 'Οδοσσόν
ΜΑΡΙΑ Ε. (δ.)	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	52	10607	άνεχ. Σάντο Ντομίκο πολιν 2 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Φρόδω»	70	9070	εἰς Σκαραμαγκάν ύπο συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άνεχ. Λαοτόκα 23 Φεβρ. διά Βανκούβερ
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πλατάνιν»	41	5291	έφθ. Πειραιᾶ 4 Φεβρ. (έπισκευα)
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ (δ.)	έτ. «Σαλίδη»	58	12493	άνεχ. Πούλο Σαμούν 3 Μαρτ. διά Πλατζού
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Πασιφίκ Θιναναίρια»	62	12228	έφθ. Μιναμάτα 23 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ Τ.	έτ. «Ελεστον»	36	1597	διπλής Κων) πολιν 23 Φεβρ. δι' 'Οδοσσόν
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανβίστα»	57	10314	έφθ. Μονφαλκόνε 28 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ριμάραν»	62	14782	διπλής Παναμά 9 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙΙΙ (δ.)	έτ. «Ελέξης II»	54	8025	άνεχ. Λάς Πάλμας 19 Φεβρ. διά Σαγκάπην
ΜΑΡΙΒΑ	'Ιω. Λάτοπς	50	16394	άνεχ. Λουάντα 5 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΜΑΡΙΓΟ	έτ. «Βάρκο»	54	3146	άνεχ. Βρέμπιν 25 Φεβρ.
ΜΑΡΙΓΟ ΓΕΜΕΛΟΥ	έτ. Α. & Μ. Μπουσάες	47	1595	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΓΟ Ρ.	έτ. «Γένελος Μαρ. 'Εντερη.»	68	10016	άνεχ. Σάντο Ντομίκο 28 Φεβρ. δι' 'Ιταλίαν
ΜΑΡΙΓΟ Φ.	έτ. «Τκόλφο Άζουλη»	69	10816	άνεχ. Μούμπα 27 Φεβρ. διά Χιούστον
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Ροδδοί»	53	5842	άνεχ. Λομπίτο 25 Φεβρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Αιλάντερς»	55	5118	άνεχ. Νιού Γουεστμίνστερ 21 Φεβρ. δι' 'Ωκλαντ
ΜΑΡΙΚΑ	έλλην. ουμφέροντα	24	2359	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΛΕΝΑ Μ. (δ.)	Μ. Μαρκαντωνάκης & Υιοι	62	1511	άνεχ. Καζαπλάνκα 6 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	έτ. «ΝΕΚ»	53	15789	άνεχ. Κόπερ 27 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΡΛΕΝ	έτ. «Βρουλιδία»	62	10485	άνεχ. Μπριόμπαιν 31 'Ιαν. διά Μασσαλίαν
ΜΑΡΛΙ (δ.)	έτ. «Τίτρομάρ」 Ινκ.»	51	1851	διπλής Κων) πολιν 24 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΡΜΙΝΑ	έτ. «Μόρλι»	59	20827	άνεχ. Μένα 'Αχαντί 27 Φεβρ. διά Μαντράς
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	έτ. «Γκούμας»	44	2817	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΟΥΔΙΟ Β.	έτ. «Μαρκρεσίεντε»	60	19663	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 Μαρτ. διά Πόρτ Ροάδες
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Βουλκάνι»	50	1694	έφθ. Αντεν 19 Φεβρ.
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	9125	άνεχ. Ντακάρ 27 Φεβρ. διά Κίναν
ΜΑΡΩΝΙΑ	'Ιω. Λάτοπς	52	11198	άνεχ. Αλεξανδρειαν 5 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Πλέιτ Σίππιγκ»	49	5038	άνεχ. Κέπι Ταύον 16 Φεβρ. διά Βίλμιγκτον (Β.Κ.)
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9162	άνεχ. Κόντινεντ 27 Φεβρ. διά Κόντινεντ
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μαϊότρος»	69	22391	άνεχ. Θεόυτα 25 Φεβρ. διά Καλαί
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνιβια»	57	7471	έφθ. Χάμπτον πόδας 26 Φεβρ.
ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μιραλάγκο»	57	8823	άνεχ. Ντόρμπαν 21 Φεβρ. δι' 'Αγγλίαν
ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Αύτόλυκος»	65	32168	άνεχ. Αμέρεραν 6 Μαρτ. διά Μπάνιας
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εστρέλλα»	57	9168	άνεχ. Σικαπούρων πόδας 2 Φεβρ. διά Κόντινεντ
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φόπαν»	65	14264	άνεχ. Θέουτα 25 Φεβρ. διά Καλαί
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	έτ. 'Ελλενίκη Μαριτ. Τραση.	48	2227	έφθ. Χάμπτον πόδας 26 Φεβρ.
ΜΕΘΩΝΗ	έτ. «Μεθώνη»	61	14661	έφθ. Οξελόσουντ 3 Μαρτ.
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. «Φρίντον Ίντερκοντ.»	68	10017	άνεχ. Τοιταγκόγκ 19 Φεβρ.
ΜΕΛΙΤΟΝ	έτ. «Αστούριας»	58	21479	άνεχ. Τοιταγκόγκ 19 Φεβρ.
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7235	άνεχ. Μπαντάρ Μαχοάρχερ 7 Μαρτ. διά Μπανάνα
ΜΕΡΑΙΝ	έτ. «Αιτζιάν Φράιτ»	60	14431	διπλής Παναμά 2 Μαρτ. διά Καραϊβικήν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΝΙΚΗ ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	έτ. «Αιγίνος»	69	18263	εἰς Αίδι ύπο συμπλήρωσιν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΝΙΚΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	έτ. «Βάρκιδα»	70	18263	άνεχ. Τείμπο Μπαιν 17 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΕΣΣΗΝΙΑΝΙΚΗ ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	έτ. «Φοίνεντο»	54	11744	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 Φεβρ. διά Μπανάνα
ΜΕΣΣΗΝΙΑΝΙΚΗ ΔΡΥΣ (δ.)	έτ. «Ικερίε»	70	18250	άνεχ. Τείμπο Μπαιν 25 Φεβρ. διά Σαγκάπην
ΜΕΣΣΗΝΙΑΝΙΚΗ ΤΟΛΗΗ (δ.)	έτ. «Άστρο Εξίτο»	65	54863	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 Φεβρ. διά Σαγκάπην
ΜΕΣΣΗΝΙΑΝΙΚΗ ΦΟΛΓΑ (δ.)	έτ. «Μάρες Μπένιγκος»	55	20364	άνεχ. Θέουτα 3 Μαρτ. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΜΕΤΑΤΑΛΝΤΙΚ	έλλην. ουμφέροντα	47	1700	διπλής Βιλαράταρ 25 Φεβρ. διά Σεβέν 'Αιλαντς
ΜΗΛΕΑ	έτ. «Τραμουντάνα»	46	7713	άνεχ. Μπανάνα 1 Μαρτ. διά Μπανάνα
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Ακρίσι»	49	9004	έφθ. Βίλεμπαντ 21 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΙΟΙΠΗ	έτ. «Κόστον ντε Μάρφιλ»	63	10514	άνεχ. Μπανάνα 22 Φεβρ. διά Μπανάνα
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μαγνίμπα»	49	8409	έφθ. 'Αγ. Βικέντιον 28 Φεβρ. διά Μπανάνα
ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.)	έτ. «Λιούνα II»	52	18306	άνεχ. Μπανάνα 26 Φεβρ. διά Νιού Χάφεν
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάθες»	57	9200	άνεχ. Κέιπ Τάουν 3 Μαρτ. διά Κόνακρου
ΜΙΜΟΖΑ	έτ. «Πρότο»	56	8618	ύπο παραλόνη
ΜΙΝΑ	έτ. «Επτανησιακή ΝΕΠΕ»	53	1963	εἰς Κολούπο όπα 8 Δεκ.
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	έτ. «Μαρεμπλάμα»	69	16413	άνεχ. Βίλεμπαντ 21 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΙΝΕΡΒΑ II	έτ. Μ. Βέττας	56	1194	άνεχ. Μπανάνα 22 Φεβρ. διά Μωχαμέντια
ΜΙΝΟΥΤΣΙ	έτ. «Μινούτοι»	48	6122	άνεχ. 'Αγ. Βικέντιον 28 Φεβρ. δι' 'Αμ

ΜΠΙΑΝΚΑ	έτ. «Ζαδέ»	52	5153	έφθ. Ρεοίφ 6 Μαρτ.
ΜΠΙΑΛΙ	έτ. «Παν. - Όσεαν»	36	5275	έ.λ. Πειραιά 27 Φεβρ.
ΜΠΡΑΪΤ ΣΚΑΥ	Γ. Εύπαθιου - Π. Παππάς	51	6022	ανεχ. Μαυρίκιον 2 Μαρτ. διά Χάρηρν
ΜΠΡΟΔΕΡΣ	έτ. «Στύλκο»	50	2424	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΥΚΗΝΑΙ	«Ελλήν. Γραμμή Ν. Αμερ.	34	2709	ανεχ. Ρίον Ιανείρον 2 Μαρτ. διά Πειραιά
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	Παπαδημητρίου	49	9025	άργει Περαιά από 19 Φεβρ. 1969
ΜΥΡΕΙΝΗ (δ.)	Παραδημητρίου	47	9957	διπλήθε Γιβραλτάρ 28 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΥΤΙΔΙΑΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Σολαμπίνια»	57	9345	ανεχ. Μασσαλίαν 6 Ιαν.
ΜΥΣΩΝ	έτ. «Πρέσσας»	51	4029	εφω. Κιγκοτών (Ζαμ.) 6 Μαρτ.
ΜΥΤΡΙΚ	έτ. «Βίκτωριάνα»	56	7841	διπλήθε Κων) πολιν 3 Μαρτ.
Ν. ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. «Νόροπις Φρέύτερς»	59	11299	έφθ. Χαϊγκάκη 3 Μαρτ.
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λιμπρά»	58	13152	ανεχ. Πόρτ φρ Σπαίν 5 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΙΓΑΣ Κ.	έτ. «Λουτοκάτ»	50	5326	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 28 Φεβρ. διά Κίναν
NANO	έτ. «Μαϊνδρός»	50	1391	έφθ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 2 Μαρτ.
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	Κατρίτος - Δραγώνας	57	2000	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΜΠΑΙΓ'	έτ. «Τριφυλία»	50	1501	ανεχ. Λονδίνον 3 Μαρτ. διά Ριγιέκαν
ΝΑΥΤΙΔΙΟΣ	έτ. «Μαρκρεσίταν»	46	2270	ανεχ. Άλεξάνδρειαν 5 Μαρτ.
ΝΕΑ ΜΟΝΗ	έτ. «Ινομάεν»	47	4981	ανεχ. Άλεξάνδρειαν 4 Μαρτ.
ΝΕΙΤΤΟΥΝ	έτ. «Εσπερία»	54	7968	ανεχ. Πούλο Μπούκομ 21 Φεβρ. διά Κίναν
ΝΕΡΙΝΑ	έτ. «Γιουνάιτεν Σ.Ε.»	63	1197	ανεχ. Βενετίαν 26 Φεβρ. δι' Αμπερντήν
ΝΕΣΤΩΡ	έτ. Ούλτραμαρ «Αρμαντόρα»	51	17225	ανεχ. Μόζι 21 Φεβρ. διά Βανκούμερ
ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Νέστωρ»	48	3286	ανεχ. Αμπέροαν 7 Μαρτ. διά Σμύρνην
ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Νέστωρ»	49	2036	ανεχ. Εσμπτζεργκ 4 Μαρτ. δι' Ααμπενραα
ΝΕΦΟΣ	έτ. «Πολιχρί»	56	7911	ανεχ. Πειραιά 2 Μαρτ. διά Νεάπολιν
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	N. I. Βαρδονιγιάννης	60	25920	ανεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαρτ. δι' Αρρούμπα
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	έτ. «Σκανδιναύιαν»	38	1770	άργει Βενετίαν από 4 Απρ.
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	48	2000	ανεχ. Χόγκ Κόγκ 18 Φεβρ. διά Καντώνα
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	49	1953	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 5 Φεβρ. διά Σαγκάπων
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ	Φ. Γεωργόπουλος	49	1849	διπλήθε Μπρούνιμπουτελ 25 Φεβρ. διά Πολωνίαν
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ	A. Αθανασιάδης	54	2006	διπλήθε Κων) πολιν 1 Μαρτ. διά Ζντάνωφ
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	Φ. Γεωργόπουλος	47	2017	έφθ. Σεβίλην 6 Μαρτ.
ΝΙΑ	έτ. «Νέρο»	51	2061	ύπο παραλαβήν
ΝΙΚΗ	έτ. «Ατλαντικός»	58	9999	άνεχ. Βίλεμασταν 4 Μαρτ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Μαρασίεντα»	53	1503	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. Ντιάφας κ.λ.π.	44	3911	ανεχ. Αμπέροαν 14 Φεβρ. διά Σμύρνην
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Λ.	έτ. «Ιονιμάρ»	69	9033	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ.	έτ. «Εκάλη»	55	1520	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Βάρημπρος»	49	15980	εις Ράς Γκαριμπ από 24 Μαΐου
ΝΙΚΟΣ Σ.	έτ. «Τρικοντινένταλ»	44	7232	άνεχ. Μπείρα 28 Φεβρ. διά Νακάλα
ΝΟΡΔΛΟΡ	έτ. «Όσκ Σιππίγκ»	62	28651	άνεχ. Μόμπιλ 25 Φεβρ. διά Νέαν Όρλεάνων
ΝΟΡΔΧΑΙ'ΝΤ	έτ. «Εδμίκα»	48	2351	άνεχ. Λονδίνον 3 Μαρτ. διά Νορθγίαν
ΝΟΡΘ ΒΑΊΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Ανικάντα»	48	2342	έφθ. Χουέλδα 2 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παγκαλάντες»	60	10236	άνεχ. Γκουαγιάκιλ 3 Μαρτ. διά Ν. Ειρηνικόν
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Παλαμάντες»	57	10904	άνεχ. Καράτοι 14 Φεβρ. διά Μορμουγκάδο
ΝΟΡΘ ΚΙΤΚ	έτ. «Πανκοκούιστα»	58	10662	άνεχ. Ταράντο 11 Φεβρ. διά Χιραμούσαρ
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πριάμη»	59	12390	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πουέρτο Ρίπλ»	59	8646	άνεχ. Ράς Τανύρα 28 Φεβρ. διά Ντάρ έ Σαλάμη
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πάντο»	58	8639	άνεχ. Ντάρμπαν 20 Φεβρ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	61	15092	άνεχ. Τζιμπούτι 4 Μαρτ. διά Νέαν Όρλεάνων
ΝΟΡΘ ΧΑΊΝΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	62	15110	άνεχ. Τεμπλαντόρα 26 Φεβρ. διά Μόμπιλ
ΝΟΡΘΕΡΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	έτ. «Τότα»	58	9998	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 4 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΝΟΡΤΡΑΝΣ ΓΙΟΥΝΤΙ	έτ. «Καραϊοκάκης»	59	12256	άνεχ. Μπράκε 27 Φεβρ. διά Βαλτιμόρων
ΝΟΤΗΣ	έτ. «Άλκο»	48	2266	άνεχ. Βαλτιμόρων 27 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΝΤΑΛΕΜΟΣ	έτ. «Αστρονεπότουνο»	50	12240	άνεχ. Πόρτ Ρόγιαλ (Ν.Κ.) 1 Μαρτ. δι' Ανκόνα
ΝΤΑΡΑΙΝΙΚ	Α. Παναγάκος	47	2095	άνεχ. Κολόμπια ρίθερ 3 Φεβρ. διά Κορέαν
ΝΤΑΡΑ	έτ. «Αλντεμπαράν»	53	4243	άνεχ. Πειραιά 17 Φεβρ. διά Αντάλια
ΝΤΑΫΝΑΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Φορτούνα Α.»	65	35774	άνεχ. Βρέστον 22 Φεβρ. διά θόρτ ντε θράνς
ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ (δ.)	έτ. «Άρρες»	66	15840	έφθ. Νεάπολιν 17 Φεβρ. (επιοκευαί)
ΝΤΗΦΑΪ'ΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μούντο»	64	35412	ύπο παραλαβήν
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αρχοντόνηος»	62	14150	άνεχ. Λάς Πάλμας 8 Φεβρ. δι' Ούμ Σαιδ
ΝΤΙΝΟΣ Μ.	έτ. «Ιανυμάρι»	56	7962	έφθ. Πόρτ Αλμέρον 3 Μαρτ.
ΝΤΟΛΛΗ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μαριλίνα»	57	9094	έφθ. Ταματάθε 1 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Εύριπιδης»	57	7285	άνεχ. Ναγκόρια 20 Φεβρ. διά Βανκούμερ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	έτ. «Ηροδότης»	56	8716	άνεχ. Καλκούταν 5 Μαρτ. διά Γιαβάτα
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΙΟΥ	έτ. «Κόδρος»	69	9072	έφθ. Νουακότ 17 Φεβρ.
ΝΤΟΡΙΚ ΑΡΡΟΥ	έτ. «Χίος»	70	18776	εις Ριγιέκαν ύπο συμπλήρωσιν
ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ	έτ. «Μαρπερέκτα»	59	13381	άνεχ. Λάς Πάλμας 23 Φεβρ. διά Κίναν
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Νύμφη»	54	8251	ιδε «ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗς ώς μετωνυμάσθη
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	έφθ. Ριγιέκαν 2 Μαρτ.
ΟΘΩΝ	έτ. «Αιτζιάν»	57	9448	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 26 Φεβρ. διά Μπορντώ
ΟΛΛΑΝΑΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	4380	άνεχ. Νέαν Όρλεάνων 12 Φεβρ. διά Βιρυττόν
ΟΛΥΜΠΙΑΣ (ύπερ.)	έτ. «Τρανοατλάντικα»	53	17434	άνεχ. Σαιν Τόμας 3 Μαρτ. (κρουαζίέρα)
ΟΛΥΜΠΙΚ	έτ. «Πρόδρομος»	55	2552	άνεχ. Βιρυττόν 24 Φεβρ. διά Σμύρνην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	έτ. «Εύθοια»	37	2354	έφθ. Ραβένναν 14 Φεβρ.
ΟΜΑΛΑ	έτ. «Γκρόφοτον»	69	109579	άνεχ. Χάρον "Αίλαντ 11 Φεβρ. διά Ταιμπα
ΟΝΕΣΤΙ	έτ. «Ομάλα»	50	5593	έφθ. Μπράκε 4 Μαρτ.
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	έτ. «Μερτέρθρι»	47	1663	διπλήθε Μπρούνιμπουτελ 19 Φεβρ. διά Βεγγάζην
ΟΝΤΡΥ	έτ. «Σαλαμίς»	39	5235	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Σαγκάπων
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	Κ. Γράτος	45	7258	εις Ταιταγκόκυ από 9 Ιαν.
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Αστρομπρίλλο»	57	9367	έφθ. Νέαν Όρκην 6 Μαρτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΪΝΕΡ	έτ. «Οριεντ Μήντ Ήτ»	45	7787	άνεχ. Ντάρμπαν 4 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Αστρονάτο»	49	5684	έφθ. Πειραιά 15 Φεβρ.
ΟΡΟΣΥΣ	έτ. «Οφρέψ»	56	9942	διπλήθε Παναμά 4 Μαρτ. διά Λίθερπουλ
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πηγασός»	61	16622	άνεχ. Φρομάντλ 20 Φεβρ. διά Ταινθαγκτάο
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Οσεάνικ»	61	10966	έφθ. Κολόμπο 5 Μαρτ.
ΟΥΑΥΣΣΕΣ Α'ΙΑΝΤ	έτ. «Αρκλίος»	50	2500	έφθ. Γκάλθεστων 16 Φεβρ.
ΟΥΑΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΑ	έτ. «Ούλανδος Σιππινγκ»	54	2731	έφθ. Αμδούργον 6 Μαρτ.
ΟΥΑΥΣΣΕΣ ΡΗΟΕΡ	έτ. «Αντίκλεια»	50	3206	άνεχ. Αμδούργον 6 Μαρτ. διά Γκάλθεστων
ΟΥΑΥΣΣΕΣ ΡΥΓΓΙΑ	έτ. «Οδυσσόε»	55	1799	έφθ. Χάλιφαζ 3 Μαρτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	έτ. «Βαλντόρο»	63	15377	έφθ. Σαγκάπων 25 Φεβρ.
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρέγες»	60	9317	έφθ. Μελβούρνην 1 Μαρτ.
ΠΑΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροδεάνο»	58	23607	διπλήθε Ούάνταν 26 Ιαν. διά Περσικόν Κόλπον
ΠΑΚΑΛΑ	έτ. «Φιλιμποτέ»	47	6702	άνεχ. Γένοβαν 4 Μαρτ. δι' Αμπιτζάν
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	56	16250	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 6 Μαρτ. δι' Ερυθράν Θάλασσαν
ΠΑΝΑΓΙΑ	'Αγγελάκης	51	5170	διπλήθε Παναμά 27 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	Γ. Μ. Μουνθρέας & Α'φοι..	52	1295	έφθ. Αύγουσταν 2 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	έτ. «Γουνιαντάρο»	44	7251	άνεχ. Μπόκα Γκράντε (Φλ.) 6 Μαρτ. διά Κοατζακοάλκος
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	έτ. «Ακμές»	57	10508	άνεχ. Βανκούμερ 17 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.	έτ. «Τζένεραλ Μαρ. Έντερ.»	47	2576	άνεχ. Λιοσαδύνων 6 Μαρτ. διά Μπορντάν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ	Τσουρινάκης	39	2456	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ	Ν. Αλαφάρος	50	1312	άνεχ. Πειραιά 3 Μαρτ. διά Νεάπολιν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 26 Φεβρ. διά Γουαμπόνα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΕΥΛΑΣ	έτ. «Ρίμνες»	50	7468	άνεχ. Ρεοίφ 28 Φεβρ. διά Καζαμπλάνκα
ΠΑΝΔΩΡΑ	έτ. «Αριρούντο»	47	2811	άνεχ. Τζιμπούτι 2 Μαρτ. δι' Είλατ
ΠΑΝΟΣ	έτ. «Ντά Κόστα»	45	4229	διπλήθε Κων) πολιν 27 Ιαν. διά Βάρναν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	έτ. «Πάρα Βιάζες»	54	7853	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Λά Πλάτα
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΪΜΟΣ	έτ. «Αστροπρόσπερο»	48	5146	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 23 Φεβρ. διά Σαγκάπων
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	έτ. «Πανωραία»	39	4550	έφθ. Πειραιά 13 Φεβρ.
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΛΑΪΜΟΥ (δ.)	έτ. «Γεροντίνα»	59	13205	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ. διά Πειραιά
ΠΑΡΙΣ	Ε. Σαρλάς κ.λ.π.	54	2427	έφθ. Χόγκ Κόγκ 13 Φεβρ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΛΙΟ	έτ. «Αρμάντορες»	56	6156	άνεχ. Βανκούμερ 4 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΩΛ	έτ. «Μουντιάλ»	57	5176	διπλήθε Παναμά 1 Μαρτ. διά Λά Αντζελες
ΠΑΤΙΟΝΙΚ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	8984	άνεχ. Λά Πάλμας 27 Φεβρ. διά Κίναν
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	47	2752	έφθ. Κων) πολιν 2 Μαρτ.

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μάρες»	65	34501	άνεκ. Μπόννυ 26 Φεβρ. διά Βίλελμοσαφεν
ΠΑΤΡΙΣ (Άδινερ)	Α. Χανδρής	50	16259	άνεκ. Θρημάτη 3 Μαρτ. διά Μελδούρνην
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	Ν. Σ. Βαρδινογιάννης	51	15861	εις Ράς Σανταντ άπο 5 Αύγ.
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	Μ. Μαρκαντωνάκης & Υιοι	62	1510	άνεκ. Μασσαλίαν 28 Φεβρ. διά Σκίκντα
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	έτ. «Χρυσοθάλατον»	56	2399	άνεκ. Στεππίνον 5 Μαρτ. διά Γάνδην
ΠΕΛΙΑΣ	έτ. «Ντετέμπε»	46	8590	έφθ. Δάντοιχ 26 Φεβρ.
ΠΕΝΝΥ	έτ. «Σάνν Παντελεημών»	41	3496	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 1 Μαρτ.
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	έτ. «Πανκόρμποι»	59	23607	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 7 Φεβρ. διά Γαλλιαν
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	έτ. «Φρανκονζ»	48	1594	άνεκ. Άπαντα Λάγκος 7 Μαρτ. διά Λουάντα
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μικτόν)	«Τρέιντ Άμπασαντερ»	55	17999	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 22 Φεβρ. διά Νιγκάτα
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)	έτ. «Περικλής»	56	20776	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 26 Φεβρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΠΕΡΣΑ ΑΥΔΙΑ	έτ. «Ελπίνα»	58	2667	έφθ. Βρέμπον 17 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρνάτο»	63	33462	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. δι' 'Αρζέβ
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	56	15852	εις θέσιν 35 Β - 36 Δ 4 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΠΕΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Εστρέλλα Όσεάνικα»	57	7843	έφθ. Μπ. 'Αύρες 2 Μαρτ.
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (δ.)	'Αχ. Χαλκουσός	58	20592	εφθ. Σαιν Τζών (Ν.Β.) 6 Μαρτ.
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κάνοπους»	57	11089	άνεκ. Μόζι 22 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (-Ορ.)
ΠΗΛΕΑΣ	έτ. «Πλάεας»	69	10010	έφθ. Χίλι 6 Μαρτ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Τορκουάτο»	61	10072	διπλήθε Σάσουμπεντ 3 Μαρτ. δι' 'Ειτρχάιμ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Ζαδέ»	41	3307	έφθ. Δάντοιχ 25 Φεβρ.
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομέρσιαλ Μαριτάιμ»	54	8603	άνεκ. Ναυκόγια 21 Φεβρ. διά Τζάκοσονβιλ
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Κάνοπους»	58	9603	άνεκ. Μομπάσα 13 Φεβρ. διά Εύρωπην
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Μαρκομάντο»	63	10736	έφθ. Μορμουγκάο 4 Μαρτ.
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Πλειάς»	56	10190	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 6 Μαρτ.
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Κάνοπους»	58	9603	άνεκ. Λονδίνον 8 Μαρτ. διά Γέμι Χάφεν
ΠΟΛΕΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαργκάσια»	54	12859	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Τζάκοσονβιλ
ΠΟΛΙ	έτ. «Πανομάς»	54	8825	άνεκ. Μομπάσα 13 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Κάνοπους»	61	9956	άνεκ. Βικτώρια (Β.Κ.) 4 Φεβρ. διά Κίναν
ΠΟΛΥΔΥΡΩΣ	έτ. «Νέστα Στρόβιλοι»	62	11260	άνεκ. Σιγκαπούρην 5 Μαρτ. διά Κέιπ Τάουν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	έτ. «Ατλάντα»	57	9797	άνεκ. Μπαρί 14 Φεβρ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	Στρ. «Ανδρεάδης»	43	14425	άνεκ. Αύγουστον 5 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΠΟΛΥΦΗΜΟΣ	έτ. «Πολύφυμος»	47	8485	άνεκ. Βιτόρια 28 Φεβρ. διά Πειραια
ΠΟΠΗ	έτ. «Οσεανγουαίης»	38	2562	έφθ. Μπάρι 4 Μαρτ.
ΠΟΣΕΙΔΑΩΝ	M. Βέτας	53	1365	εις Πειραιά
ΠΟΣΕΙΔΑΩΝ	M. Μαρκογιαννάκης	53	4085	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 5 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Μαριντπάλη»	65	20529	εις Σαφάρκα άπο 20 Δεκ.
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Κωστογιάννης»	30	4184	άνεκ. Ράς Τανούρα 13 Φεβρ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Νοέστα Σεβίλλα»	64	40093	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 24 Φεβρ. δι' 'Αγγλιαν
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	'Ιω. Λάτος	64	37304	άνεκ. Τζάκοσονβιλ 3 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (δ.)	έτ. «Ελ Ντοράντο»	55	13095	έφθ. Μπωμών 28 Φεβρ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Σάμψφα»	69	9073	άνεκ. Σ. Σιγκαπούρην ρόδς 28 Φεβρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΠΡΟΕΣΤΩΣ	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	έφθ. Χάμπτον ρόδς 3 Μαρτ.
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Προεστώς»	59	8494	άνεκ. Σηττάλ 27 Φεβρ. διά Κορέαν
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	58	10995	άνεκ. Τζάκοσονβιλ 3 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13606	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 1 Μαρτ. διά Βακαγιάμα
ΠΡΟΟΔΟΣ	έτ. «Πρόμπιευς»	68	35491	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	έτ. «Μαρπίριο»	61	2063	άνεκ. Εγκυνάδηα 25 Φεβρ. δι' 'Εσπεράνς
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	έτ. «Γκίνα»	70	10006	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 Φεβρ. διά Γκρείντιζμάουθ
ΠΡΟΣΩ	έτ. «Μαρμινίκ»	47	2280	έφθ. Νταμπιέρ 3 Μαρτ.
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Πρόσω»	68	34640	έφθ. Σαγγάνη 8 Φεβρ.
ΠΡΩΤΩΝ	έτ. «Μπλάκοπι»	56	9218	έφθ. Οξελούντ 26 Φεβρ.
ΠΡΩΤΩΝ	Γ. Μανόνιολος	48	6771	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. δι' Αύγουστον
ΠΡΩΤΩΝ (δ.)	'Ιω. Λάτος	52	10224	άνεκ. Πειραιά
PANTIANT MENT	έτ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
PEGGINA	έτ. «Κοορερέιτικ Έντζινιερς	54	1203	άνεκ. Λισσαδώνα 5 Μαρτ. διά Χάροντη
PEGGINA Δ. (δ.)	έτ. «Ναπιέρ»	54	12858	άνεκ. Θέλιστονευ 27 Φεβρ. δι' 'Ιταλίαν
PEYOUNON	έτ. «Ρέθυμνον»	66	1127	άνεκ. Εξιονάδαουθ 5 Μαρτ. διά Πόρτ Λύνας
RENA	έτ. «Εύοινος»	55	8902	διπλήθε Ουσάνη 6 Μαρτ.
RIO NTORO	έτ. «Ανεοίσι»	55	7790	έφθ. Βρέμπον 5 Μαρτ.
RIO ΠΛΑΤΑ	έτ. «Μάρδαν»	55	8117	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 13 Φεβρ. δι' 'Αμβούργον
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεκ. Ζάκυνθον 3 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΡΟΖΕΛΕΝ	έτ. «Στάλτοε»	54	2676	Ü πλήθε Παναμή 19 Φεβρ. διά Χάφαν
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	έτ. «Τρανσόπασίφικ»	45	3863	έφθ. Πειραιά 26 Φεβρ.
ΡΟΥΑ	έτ. «Μπικονοφίλδη»	48	5487	άνεκ. Σπέτζια 6 Μαρτ. διά Σαβόνα
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	54	4562	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
S. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	άνεκ. Ράς Τανούρα 18 Φεβρ. διά Ντόρμπαν
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμιές»	56	21081	άνεκ. Μπαντάρ Μαχάρχηρ 4 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΣΑΓΚΑ	έτ. «Σάγκο»	51	2464	άνεκ. Θέλιστονευ 27 Φεβρ. δι' 'Ιταλίαν
SAINT ΣΟΦΙΑ	Σ. Ροσδύμος, έτ. «Ειρήνη»	56	1749	έφθ. Λίθερπουλ 26 Φεβρ.
SAINT ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Σαιν Ειρήνη»	60	12160	άνεκ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ.
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	Καπετάνιος - Παγουλάτος	47	1575	άνεκ. Αύγουστον 25 Φεβρ. διά Λατάκια
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.)	έτ. «Μαινφαΐρ»	52	10081	άνεκ. Μομπάλ 6 Μαρτ. διά Βομβάνη
ΣΑΛΑΒΙΑ	έτ. «Ολγα»	56	8613	διπλήθε Παναμή 4 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΣΑΛΛΥ	έτ. «Σόμια»	56	10488	άνεκ. Λγ. Φραγκούκον 13 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Σάμος»	66	17208	άνεκ. Λαύριον 26 Φεβρ. διά Τουρκίαν
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Μαριονέλλα»	37	2409	άνεκ. Χίον 28 Φεβρ. δι' 'Αλεξανδρούπολιν
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	έτ. «Κατερίνα»	52	1746	άνεκ. Βανκούβερ 28 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Βαλερόζα»	58	9104	έφθ. Σπέτζια 6 Μαρτ. διά Νιούχαφεν
ΣΑΝΚΤ ΖΑΚΟΜΠ	έτ. «Γλύκοα»	43	1595	άνεκ. Πόρτ Λίνκολν 5 Μαρτ. διά Κίναν
ΣΑΝΣΑΪΝ	έτ. «Σανσάνιν»	54	2485	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΑΔΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπιμεντ»	57	10376	άνεκ. Απαντα Λάγκος 16 Φεβρ. δι' 'Ελλάδα
ΣΑΝΤΑ ΑΔΙΣΙΑ	έτ. «Σάντα Αλίσια»	63	13841	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διά Τζένταν
ΣΑΝΤΑ ΑΝΘΟΥΣΑ	Γιακουμούρπουλος - 'Αθ' αδός	44	2681	άνεκ. Βαναμή 4 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπιμεντ»	58	10397	έφθ. Ρόττερνταμ 25 Φεβρ. δι' 'Ελλάδα
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Κατάνι»	48	5957	άνεκ. Πόρτο Αλέγκος 4 Μαρτ. διά Ρεοίφ
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	έτ. «Ανθόδιος»	54	4945	άνεκ. Σαμφούντα 13 Φεβρ. διά Κων(ο)πολίν
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΙΤΑΝΣ	έτ. «Σάντα Καικιλία»	60	8772	άνεκ. Τεργεστών 5 Μαρτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	έτ. Α. Ν. Αθανασίδης	44	2289	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διά Πειραιά
ΣΑΝΤΑ ΤΡΙΝΙΤΑΝΤ	έτ. «Καρδουσίλιανη»	59	3027	άνεκ. Τενερίφοντ 3 Μαρτ. διά Νιούχαφεν
ΣΑΝΤΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπιμεντ»	58	10391	άνεκ. Σίδνευ 23 Φεβρ. διά Μπέιρα
ΣΑΡΜΠΟ	έτ. «Σάρμπο»	57	2447	έφθ. Αμπιτζάν 27 Φεβρ.
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Κρήτη»	65	1129	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά Λά Σιοτάτ
ΣΑΣ	έτ. Αφοί Σινόλα	40	5360	διπλήθε Κυν(ο)πολίν 2 Μαρτ. διά Βάρνων
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ	«Γιουν. Μαριτ. Έντερπράζ»	46	3921	άνεκ. Πειραιά 6 Μαρτ. διά Λατάκια
ΣΕΙΡΗΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	55	16241	άνεκ. Ματσουνγάμα 19 Φεβρ. διά Παγκαλάν Σουσούδη
ΣΕΜΙΡΑ	έτ. «Ζάπα»	53	6383	διπλήθε Παναμή 26 Φεβρ. δι' Ειρηνικόν
ΣΕΝΕΓΚΑΛ	έτ. «Αλφα II»	47	1835	άνεκ. Μπρέρον 6 Μαρτ. διά Σάντο Τόμας ντε Καστίλα
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	63	3098	άνεκ. Αμβούργον 26 Φεβρ. διά Ντακάρ
ΣΗ ΜΠΡΑΙΤ	έτ. «Μαρέστο»	50	2774	άνεκ. Πόρτ Σουδάν 28 Φεβρ.
ΣΗ ΜΠΡΗΖ	έτ. «Εσούντιτα»	52	3256	έφθ. Σφάδ 5 Μαρτ.
ΣΙΩΝΙΑ	έτ. «Φρίντονη»	68	10016	διπλήθε Παναμή 5 Μαρτ. δι' Ειρηνικόν
ΣΙΑΒΕΡ ΚΡΕΣΤ	έτ. «Σίλερ Κρέστ»	51	2652	άνεκ. Χάροντη 28 Φεβρ. διά Μαρακάιμπο
ΣΙΑΒΕΡ ΣΗ	έτ. «Γκρικόπ»	50	7210	έφθ. Ναγκόγια 21 Φεβρ.
ΣΙΑΒΕΡ ΣΤΑΡ	έτ. «Σίλερ Στάρ»	52	4998	άνεκ. Αμβέροαν 6 Μαρτ. διά Σάντο Τόμας ντε Καστίλα
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΥΠ	έτ. «Μπράιτ Γκρικ Σκάου»	45	5313	άνεκ. Αμβούργον 26 Φεβρ. διά Ντακάρ
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Αμάντα»	43	7275	έφθ. Μελδούρην 6 Μαρτ.
ΣΙΜΙΣΜΕΤΑΛ	έτ. «Ζάντε»	69	12748	άνεκ. Αύγουστον 1 Μαρτ. διά Ράς Λανούφ
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	έτ. «Τρανσόδι & Νόθιγκ»	58	18287	έφθ. Καζαπλάνκα 2 Μαρτ.
ΣΙΦΟΝΟΣ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	62	3097	άνεκ. Πόρτ ά Πρίνς 1 Μαρτ. διά Πουέρτο Μπάριος
ΣΚΙΝΟΣ	έτ. «Μαρμάνα»	53	2340	άνεκ. Φιγκούείρα 27 Φεβρ. διά Μπαγιόν
ΣΚΛΕΡΙΟΝ	έτ. «Καρδάμυλιαν»	69	9057	έφθ. Πειραιά 28 Φεβρ.
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Κόραλ»	48	3745	έφθ. Αγιούδεριαν 3 Μαρτ.
ΣΚΥΡΙΑΚΗ	έτ. «Σκυριακή»	38	4836	έφθ. Λονδίνον 27 Φεβρ.
ΣΛΑΥΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Νορτένα»	55	2283	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 27 Φεβρ. διά Σπέτζια
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	έτ. «Νουαρίνο Σ.»	37	2163	άνεκ. Σερέπιαντα 26 Φεβρ. διά Σπέτζια
ΣΟΛΩΝ	έτ. ουμφέροντα	54	1423	έφθ. Μεσσηγειακάς μεταφοράς
ΣΟΟΙΑ	έτ. «Εύριδης»	43	2729	έφθ. Ριγιέκαν 9 Φεβρ.

ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	έτ.	«Αμάκλιο»	62	14622	όνεχ. Λός Αντζελες 24 Φεβρ. διά Σάν Νικόλας
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ ΑΓΑΝΤΣ	έτ.	«Εντίδορο»	47	5010	όνεχ. Ντακάρ 24 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ ΕΜΤΖΙΝΙΕΡ	έτ.	«Απίγανος»	50	10487	ύπο παραλαβήν
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ.	«Σπαλματόρι»	56	5720	όνεχ. Πόρτ Αρθουρ 26 Φεβρ. δι' "Ιμριγχαμ
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ ΣΗΜΑΝ	έτ.	«Μαρβίγια»	50	9189	όνεχ. Λάς Πάλμας 2 Μαρτ. διά Χαινκάγκ
ΣΠΑΡΤΗ (δ.)	έτ.	«Δεξαμενοπλοία	50	9959	όνεχ. Σουφαμπάγια 11 Φεβρ. διά Μπαλίκπαπαν
ΣΠΑΡΤΟ	έτ.	«Σπάρτο»	57	9460	όνεχ. Τσόλνα 23 Φεβρ. διά Βατούμ
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ.	«Ζόφυρ»	43	3328	όνεχ. Μπ. Αύρες 25 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	έτ.	«Μαρφάμα»	54	12803	έφθ. Σουάνον 7 Μαρτ.
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	έτ.	«Απολλωνία»	26	5648	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΥΡΟΣ II (δ.)	έτ.	«Μόρτζι»	45	10375	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 22 Ιαν. (ἐπισκευαί)
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΔΕΜΟΣ	έτ.	«Γρούφαλιά»	68	26481	όνεχ. Λορέντζο Μαρκές 23 Φεβρ. διά Σακαΐ
ΣΠΥΡΟΣ Α.	έτ.	Σπύρος Λάλης	40	2209	διπλή Βιρθλάτρ 5 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	έτ.	«Μαρνίτα»	70	18263	όνεχ. Ναυγκόγια ύπο συμπλήρωσιν
ΣΤΑΛΩ	έτ.	«Βάσα»	53	7487	έφθ. Λάντοικ 1 Μαρτ.
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Μ.	έτ.	«Νίλοκαμ»	38	3304	διπλής Κων) πολὺ 4 Μαρτ.
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ.	«Εντίνα»	56	8878	διπλή Παναμά 24 Φεβρ.
ΣΤΑΜΟΣ	έτ.	«Ποσειδώνια»	56	8789	όνεχ. Ριγέκαν 19 Δεκ. διά Σαγκάν
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ.	«Αστροβίδιο»	44	7223	όνεχ. Τσιμπικό 28 Φεβρ. διά Μπόκα Γκράντε (Φλ.)
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	έτ.	«Στούρος Σίππιγκ»	64	44726	όνεχ. Μένα Αχμαντή 10 Φεβρ. διά Σάροχ
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	έτ.	Σ. «Ελευθερίαδης	49	8830	έφθ. Πειραιᾶ 25 Φεβρ.
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	έτ.	Μάτσας	45	4014	όνεχ. Μαλάγα 3 Μαρτ. διά Χούλλ
ΣΤΕΛΛΑ ΠΟΛΛΑΡΙΣ	έτ.	«Πανοεσάνικ»	59	10801	όνεχ. Αμέρεραν 4 Μαρτ. διά Λισσαθῶνα
ΣΤΟΑΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	έτ.	«Μέκο»	55	10553	όνεχ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ. διά Τρέπορτ
ΣΤΥΓΑΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	έτ.	«Γκαράντε»	39	7401	όνεχ. Γιαδάτα 25 Φεβρ. διά Ναχότκα
ΣΥΜΦΩΝΙΑ	έτ.	«Συμφωνία»	44	1732	έφθ. Αλεξάνδρειαν 2 Μαρτ.
ΣΥΡΕΝ (δ.)	έτ.	«Συρέν»	56	16392	όνεχ. Πόρτο Τόρες 2 Φεβρ. διά Μπέιζα
ΣΥΚΡΑΤΗΣ (δ.)	έτ.	«Οσαν Γκάζι»	53	1092	έφθ. Όπορτο 5 Μαρτ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	έτ.	«Βαλίντα»	45	7767	έφθ. Βακαγιάμα 25 Φεβρ.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΒΕΡ	έτ.	«Τάργουαϊμ»	65	10865	όνεχ. Ντακάρ 15 Φεβρ. διά Σαγκάν
ΤΑΣΟΥΛΑ	έτ.	«Μπέλλα Κορίνα»	46	3496	έφθ. Ραβέναν 27 Φεβρ.
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ.	«Τρανοκοντίνεντα»	56	20332	όνεχ. Λάς Πάλμας 28 Φεβρ. διά Μπαντάρ Μαχοάχρ
ΤΑΥΡΟΣ	Π. Βράγκος	39	1502	όνεχ. Θέστα 2 Μαρτ. διά Μεθίλ	
ΤΕΑ	έτ.	«Σαντιλάνα»	49	5632	όνεχ. Λάς Πάλμας 4 Μαρτ. διά Ραγκούν
ΤΕΛΑΜΩΝ	έτ.	«Ποντοπόρος»	56	9236	όνεχ. Πουσλο Μπουκομ 20 Ιαν. διά Γουαμπόδα
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	έτ.	«Τενάσιτυ»	51	11124	ύπο παραλαβήν
ΤΕΡΡΥ	έτ.	«Αστρο Έπικο»	55	7798	όνεχ. Αύγουσταν 1 Φεβρ. διά Μακάδ
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	έτ.	«Τέτα III»	60	20058	όνεχ. Νέαν Υόρκην 22 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΤΕΤΗ Ν.	έτ.	«Σημπερντ»	69	10009	όνεχ. Σεμαίνους 6 Μαρτ. διά Πουέρτο Ρίκο
ΤΖΑΚΑΡΑΝΤΑ	Σ. Ν. Χαράκογλου κλπ.	53	1591	όνεχ. Ντακάρ 25 Φεβρ. "Οβέντο	
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ	έτ.	«Σύνεοις»	61	7558	όνεχ. Σουρμάγια 6 Μαρτ. διά Μπαλίκπαν
ΤΖΕΛΕΠΗΣ	Α'χ. Χαλκούσης	56	7989	έφθ. Βίλεμοταν 4 Μαρτ.	
ΤΖΕΜΙΝΗ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ.	«Αλίετο Όσεάνικο»	52	7403	όνεχ. Κέιπ Τάουν 28 Φεβρ. διά Μόκα
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ.	«Μουντιάλ»	65	47544	όνεχ. Λάς Πάλμας 2 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΤΖΕΝΗ	έτ.	«ΠΥΘΟΑΓΡΟΑΣ»	59	9855	όνεχ. Νέαν Υόρκην 7 Μαρτ. διά Πουέρτο Σουδάν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	έτ.	«Ρούμπιπταρ»	62	16563	όνεχ. Βανκούμπερ 27 Φεβρ. διά Φάρ "Νοτ
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ.	«Ρούμη νίκη»	65	40043	διπλή Ούσαντ 10 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΤΖΩΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ.	«Μαρκερίντο»	56	21185	όνεχ. Δουνκέρκην 22 Φεβρ. διά Τομπρούκ
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ.	«Βλασοσσούεαν»	53	12962	έφθ. Βενετίαν 6 Μαρτ.
ΤΙΝΑ Δ.	έτ.	«Κάδανο»	57	2536	όνεχ. Πόρτ Ρόγιαλ (Ν.Κ.) 25 Φεβρ. διά Γάνδην
ΤΙΝΤΑΧΟΛΜ	έτ.	«Θαλάξι»	43	4314	όνεχ. Πούλο Μπούκοι 26 Φεβρ. διά Κίναν
ΤΙΝΤΕΤΖΕΛ	έτ.	«Σπλάιον»	53	6504	έφθ. Νέαπολιν 25 Φεβρ.
ΤΙΤΑΝ	Παποχρόποτου	47	1832	όνεχ. Νέαπολιν 7 Μαρτ. διά Σικαγόν	
ΤΟΛΜΗ	έτ.	«Τόλην»	49	6971	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 6 Μαρτ.
ΤΟΛΜΗ	Μαρία Μελά κ.ά.	54	1336	όνεχ. Βιρτούτον 1 Μαρτ. διά Νέαν Υόρκην	
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν)	έτ.	«Τουέστερν Ναβ.»	69	41000	όνεχ. Σάντο Ντομίγκο 3 Μαρτ. διά Πουέρτο Πλάτα
ΤΟΥΛΑ Ν.	έτ.	«Σπηνούιφτ»	53	3411	διπλή Παναμά 21 Φεβρ.
ΤΟΥΛΑ ΣΥΛΑ	έτ.	«Ελευθηνίκη»	56	8297	όνεχ. Βιρτούτον 1 Μαρτ. διά Νέαν Υόρκην
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ.	«Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	όνεχ. Βιρτούτον 25 Φεβρ.
ΤΡΕΙΓΝΤ ΑΜΠΑΣΑΝΤΟΡ	έτ.	«Τρέιντ Λάινς»	45	7678	όνεχ. Νέαπολιν 2 Μαρτ. διά Κίναν
ΤΡΕΙΓΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	έτ.	«Τρέιντ Λάινς»	45	7643	όνεχ. Σεθίλην
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ.	«Πρόδιντεν»	48	11172	όνεχ. Σάντο Ντομίγκο 3 Μαρτ. διά Πουέρτο Πλάτα
ΤΣΗΝΟ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	έτ.	«Οξιντένταλ»	64	52619	διπλή Κύνων 2 Μαρτ. διά Νέαν Υόρκην
ΤΥΧΗ	έτ.	«Αστροδίντ»	52	7744	όνεχ. Μίλφορν Χάργιν 2 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΥΔΡΑ (δ.)	έτ.	«Ούλανδες»	68	14840	όνεχ. Λορέντζο Μύρκες 25 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΥΔΡΑΙΟΣ III	έτ.	Ραφαήλ-Μελαχροίνος & Yioi	38	5239	ύπο πασαλαθήν
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ.	«Βίκιγκ Τρέιντερ»	59	23678	έφθ. Αλεξάνδρειαν 26 Φεβρ.
ΦΑΙΑΣ	έτ.	«Μεσονία»	70	11490	όνεχ. Σάντερλαντ ύπο συμπλήρωσιν
ΦΑΙΔΡΑ	έτ.	«Μαρόσιο»	66	15565	όνεχ. Μόζι 2 Μαρτ. διά Βανκούμπερ
ΦΑΛΗΡΟΝ	έτ.	«Φάληρον»	39	1880	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ	Γ. Γιακουμόπουλος Σ. Σια.	44	1906	όνεχ. Φώβεύ 6 Μαρτ. διά Χάιφαν	
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΤΙΚΣ	έτ.	«Πάταρα»	69	12748	έφθ. Νέαν Όρλεαντν 15 Φεβρ.
ΦΗΑΡΑΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ.	«Εστρέλλα»	62	31050	όνεχ. Αυμέρεραν 4 Μαρτ. διά Μασσαλιαν
ΦΙΛΙΑ	έτ.	«Επτανησιακή»	44	1596	έφθ. Κατάνια 2 Μαρτ.
ΦΙΛΟΘΕΗ	έτ.	«Φάιριου»	47	8207	όνεχ. Τοιταγκόν 1 Μαρτ. διά Ντώριμπαν
ΦΙΛΟΤΗΣ	έτ.	«Φίλοπτς»	55	7578	όνεχ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ. διά Χιούστον
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	έτ.	«Κέοσοιπ»	51	2277	έφθ. Αμπερντίν 24 Φεβρ.
ΦΙΛΟΡΑ Ν.	έτ.	«Διαπόρι»	54	3534	όνεχ. Μόζι 3 Φεβρ. διά Κρίστομπαλ
ΦΙΛΟΡΙΤΑ	έτ.	«Φλωριντάριμ»	49	3632	όνεχ. Αλεξάνδρειαν 23 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
ΦΟΙΒΟΣ	έτ.	«Αμφιών»	57	9949	έφθ. Βουλθάν 5 Μαρτ.
ΦΟΙΝΙΣ	έτ.	«Κατερίνα»	69	11489	όνεχ. Πούλο Μπούκοι 4 Μαρτ. διά Ν. Αύστραλιαν
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	έτ.	«Ντίκτα»	47	2475	διπλή Βιρθλάτρ 28 Φεβρ. διά Λατάκια
ΦΡΙΖΟΣ Α.	έτ.	Μ. Α. Χαμπούρης & Σιά.	47	1391	έθ. Μπάρα 18 Φεβρ.
ΦΡΟΣΩ Κ.	έτ.	«Σάιντ Ιωνίνη»	69	9070	όνεχ. Σάρπην ρόδες 3 Μαρτ. διά Βραζιλίαν
ΧΑΔΙΕΣ	M. Καπότας κ.λ.π.	27	2448	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΧΑΙΓΝΤΑ	«Κοοπερείτικ Έντζινέρες»	52	1175	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ.	«Άκμε»	60	9319	όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 22 Φεβρ. διά Τοίμπα
ΧΑΡΙΕΤ	έτ.	«Χάρισελ»	46	6939	όνεχ. Πουάντ Νουάρ 22 Φεβρ. διά Ματαντί
ΧΑΡΙΣ II	έτ.	«Γκρηνίκαλ»	55	4721	όνεχ. Σαιν Τζών (N.B.) 24 Φεβρ. διά Σουάνον
ΧΑΡΟΥΛΑ	έτ.	«Προκόπης»	55	1791	όνεχ. Αλεξάνδρειαν 2 Μαρτ.
ΧΑΡΦΕΤΖΕΛ	έτ.	«Τράμη Τάνκερς»	69	10000	έφθ. Παραντίπ ρόδες 4 Μαρτ.
ΧΙΑΝ ΑΓΑΝΤ	έτ.	«Φρηντόμ»	68	10016	διπλή Βιρθλάτρ 5 Φεβρ. διά Νεάπολιν
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ.	«Φρηντόμ»	68	10121	διπλή Παναμά 24 Φεβρ. διά Κή Σουέστ
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	έτ.	«Φρηντόμ»	69	10000	όνεχ. Ρόττερνταμ 17 Φεβρ. διά Σαντάντερ
ΧΙΑΝ ΖΕΨΥΡ	έτ.	«Φρηντόμ»	67	10086	όνεχ. Κέιπ Τάουν 19 Φεβρ. διά Σαντάντερ
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ.	«Φρηντόμ»	69	10100	όνεχ. Αστόρια 19 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	έτ.	«Φρηντόμ»	68	10121	όνεχ. Σπέτζα 4 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΧΙΑΝ ΣΕΥ'ΛΟΡ	έτ.	«Φρηντόμ»	69	10016	έφθ. Καλκούταν 4 Μαρτ.
ΧΙΑΝ ΣΗ	έτ.	«Αιλάντερ»	69	10016	όνεχ. Αγ. Θρηγκίσκον 20 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	έτ.	«Ασσούειτεν Κόντ.»	69	10100	έφθ. Μπατόν Ρούζ 26 Φεβρ. διά Οκινάουα
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	έτ.	«Φρηντόμ»	69	10463	όνεχ. Πειραιάς ἀπό 4 Σεπτ.
ΧΙΑΝΤΕ ΙΡΙΝΑ	έτ.	«Νόργκροκ»	44	2464	όνεχ. Πειραιάς ἀπό 10 Σεπτ.
ΧΙΑΝΤΕ ΜΑΝΙΤΑ	έτ.	«Νόργκροκ»	45	2464	όνεχ. Πειραιάς ἀπό 15 Ιουν.
ΧΙΟΣ	έτ.	«Αφοι Κοντού	44	1752	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ.
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ	έτ.	έτ.	53	8458	όνεχ. Ηγ. Θρηγκίσκον 20 Φεβρ. διά Γουέστερνπορτ
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ.	«Μαριφάντη»	53	11310	όνεχ. Πανόντ Ρούζ 24 Φεβρ. διά Γουέστερνπορτ
ΧΙΟΝ (δ.)	έτ.	«Μάγια»	54	16193	όνεχ. Ράς Τανούρα 17 Φεβρ. διά Οκινάουα
ΧΗΡΗΚΑΛ	έτ.	«Χρηγκάλ»	45	2884	διπλή Κύνων 26 Φεβρ. διά Τραπεζούντα
ΧΗΡΥΣΟΥΛΑ	έτ.	«Κάνοδ»	45	2096	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΗΡΙΤΣΙΝΑ Θ.	έτ.	«Αφοι Θωμᾶ	52	1224	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΗΡΗΤΟΣ Σ.	έτ.	«Πασιφίκ Κορπ.»	69	28006	όνεχ. Σετέρια 4 Μαρτ. διά Αύγούστον
ΧΗΡΥΣΟΠΗΓΗ	έτ.	«Μεντιτεράνεαν»	45	2321	έφθ. Πάτο 26 Φεβρ. διά Μπιζέρτα
ΧΗΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	έτ.	«Μπλού Σῆ»	45	4746	όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 24 Φεβρ. διά Σιχανουκβίλ
ΧΙΚΑΝΟΜΑΧΟΣ	έτ.	«Ουσέάνικα»	49	7526	όνεχ. Πουάντα 2 Μαρτ. διά Γενοβάν
ΟΚΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	έτ.	«Ωκεανομ			

Τα υπό σένας σημειώσεις

ΑΒΙΣ ΟΡΝΙΣ (σημ. Γιβρ.)		έτ. «Λεοπάρδ»	56	5403	άνεκ. Τσάρλεστον 19 Φεβρ. διά Νεάπολιν
ΑΓΑΠΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαγκουαρτν»	53	11417	έφθ. 'Άρούμπα 25 Φεβρ.
ΑΓΓΕΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άγγελαι»	52	3714	έφθ. 'Ακαδούλα 21 Φεβρ.
ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάρι»	56	12231	διπλήθε Πανούσι 5 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κυπαροσία»	59	15660	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 4 Μαρτ. διά Σαιν Κρουά
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άύρα»	48	8482	άνεκ. Αύγουσταν 3 Μαρτ. δι' 'Αδάναν
ΑΓΓΕΛΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τζένερολ»	49	3718	άνεκ. Πειραιά 1 Μαρτ.
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2847	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια 'Ερυθιανή»	56	20153	άνεκ. Ταμπαγκάρι 3 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΙΑ ΕΥΤΥΧΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευτυχία»	47	4806	άνεκ. Μπάρων 3 Φεβρ.
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	43	2809	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύλπις»	47	3316	έφθ. Φουκουγιάμα 25 Φεβρ.
ΑΓΙΑ ΣΩΤΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουαΐνθρεστη»	55	5064	άνεκ. Γδυνία 6 Μαρτ. διά Κιελον
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίνιτυ»	53	11010	άνεκ. Πόρτ Τζέφερσον 25 Φεβρ. δι' 'Άρούμπα
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριστοτέλης»	56	20140	έφθ. 'Αμουάν Μπαιν 25 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανάστασης»	49	2358	εἰς θέσιν 6.3 N – 5.46 A 1 Μαρτ. δι' 'Υμουίντεν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νικολας»	53	11023	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 21 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπογούγκα»	55	3391	έφθ. Μπορντών 26 Φεβρ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ (δ.)		έτ. «Άδαμαντια»	53	13256	εἰς Νέαν 'Υόρκην ἀπό 2 Ιουν. 1968
ΑΔΑΜΑΝΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστανέρα»	56	15881	άνεκ. Χούκ Κόκι 27 Φεβρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΔΕΛ (κυπρ.)		έτ. «Λαζέρα»	49	4930	άνεκ. Μαυρίκιον 3 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΔΕΛΦΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Άδελφοι»	50	11693	έφθ. Φριμάντλ 5 Μαρτ.
ΑΕΛΛΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	άνεκ. 'Αμπαντάν 15 Φεβρ. δι' 'Αγγλιαν
ΑΖΑΛΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αζαλέα»	48	9506	άνεκ. Ντόρμπαν 5 Μαρτ. διά Μπάρων
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ II (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Τροπικού»	47	7638	άνεκ. Σαντάνκο 3 Μαρτ. δι' 'Οδούν
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σπυγουάιπ»	49	4113	άνεκ. 'Αμπερντάν 6 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΘΕΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνετη»	67	48747	άνεκ. Χάρμπρι 24 Φεβρ. διά Σέβεν 'Αιλαντ
ΑΘΕΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νορδόποτερν»	70	8825	άνεκ. Λός 'Αντζελες 24 Φεβρ. διά Καλλάο
ΑΘΗΝΑ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθερόνιζ Μίνερβαζ»	64	30682	άνεκ. Ράς Τανόύρα 1 Μαρτ. διά Φώλεϋ
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ 'Ηοτ Μεντίτ»	68	16042	άνεκ. Νάρδικ 5 Μαρτ. δι' 'Υμουίντεν
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	άνεκ. Τοιμάρι 16 Φεβρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	19462	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 1 Μαρτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΘΗΝΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράλ»	62	9943	εἰς θέσιν 29.58 Β – 26.55 Δ 20 Φεβρ. δι' 'Αθάναν
ΑΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άιας»	53	12023	άνεκ. Αθάναν 1 Μαρτ. διά Σιενφουέγκος
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάννερ»	69	9024	έφθ. Πενάγκ 28 Φεβρ.
ΑΙΓΓΙΣ φε'ΙΜ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φε'Ιμ»	69	9241	άνεκ. Κόμπε 2 Μαρτ. διά Σακάι
ΑΙΓΓΙΣ ΧΟΟΥΠ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	51	5678	άνεκ. Πόρτα Έμπεδολχε 21 Ιαν. διά Πειραιά
ΑΙΗΤΖΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άιντζαζ»	56	1333	διπλήθε Βιρβαλτάρ 4 Μαρτ. δι' 'Ιμπιγκαρ
ΑΙΟΔΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίμορ»	56	12355	εἰς θέσιν 29.58 Β – 26.55 Δ 20 Φεβρ. δι' 'Αθάναν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Σπ»	67	28774	άνεκ. Βούδανην 13 Σεπτ.
ΑΙΓΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίον»	58	10018	άνεκ. Βούδανην 6 Μαρτ.
ΑΙΓΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίον»	58	10018	έφθ. Κιασαρού 1 Μαρτ.
ΑΙΓΙΑΝΤ ΣΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άιλαντ Σπί»	58	926	διπλήθε Βιρβαλτάρ 6 Μαρτ. διά Βεγγάζην
ΑΙΓΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίον»	58	10020	άνεκ. Καλλάντ 17 Φεβρ. διά Χατούνιός
ΑΙΓΙΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άιντα»	55	21584	άνεκ. Πόρταντ (Με) 5 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άιτζιαν Σῆ»	69	51627	άνεκ. Ιβάκουνι 6 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρόποζ»	67	32644	έφθ. Φουκουγιάμα 5 Μαρτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταρντρ»	67	32644	άνεκ. Ντόμπερ 4 Μαρτ. διά Κιμίτσου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φρέστερ Τρανόν»	56	8835	άνεκ. Νιόκαστολ (Άυτρ.) 3 Μαρτ. διά Ροοτόκ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΟΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Κάρριερ»	66	22362	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ	(N.A.T.)	έτ. «Ποσιφίκι»	66	22362	άνεκ. Γκουαγιάκαν 4 Μαρτ. διά Βακαγιάμα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανγουεσίν Κάρριερς	65	18452	διπλήθε Παναμά 10 Φεβρ. διά Τάιμπα
ΑΙΚΙΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Φόρ 'Ηοτ»	43	8435	άνεκ. Τάιμπα 13 Φεβρ. διά Ρίο Γκράντε
ΑΚΜΠΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ταύρος»	58	9199	διπλήθε Παναμά 23 Φεβρ. διά Ταραγκόνα
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	διπλήθε Παναμά 20 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΚΟΥΑΚΡΕΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	έφθ. Γκουαγιάκαν 15 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΚΟΥΑΜΠΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	67	25168	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 4 Μαρτ.
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάιρους»	70	99999	έφθ. Γκοκοχάμαν 1 Μαρτ.
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 28 Φεβρ.
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	68	25168	έφθ. Τοιμάρια 25 Φεβρ.
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	68	25155	άνεκ. Πάτηταντα 2 Μαρτ. διά Λα Σκίρρα
ΑΚΟΥΓΑΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλταϊρ»	57	8889	έφθ. Βενετίαν 4 Μαρτ.
ΑΚΡΟΓΙΑΛΙ	(N.A.T.)	έτ. «Βασιμάντο»	49	2935	έφθ. Ριγιέκαν 3 Μαρτ.
ΑΚΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτη»	56	10370	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 5 Μαρτ.
ΑΚΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίγκουελ»	54	11582	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέξ»	58	10499	έφθ. Καλκούταν 26 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπηπίον»	56	20926	άνεκ. Λειζερς 5 Μαρτ. δι' 'Αρζέζ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	68	44646	άνεκ. Ρόττερνταν 2 Μαρτ. διά Λα Σκίρρα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταρόδα»	55	12380	έφθ. Πόρτ Τζέφερσον 6 Μαρτ.
ΑΛΕΞΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλισσον»	56	2343	έφθ. Καέν 1 Μαρτ.
ΑΛΕΞΦΑΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρχαλίετο»	43	3605	εἰς θέσιν 20.10 N – 20.10 Δ 5 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΛΕΣΣΑΝΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Φράιτερ»	67	14845	έφθ. Ποναρά 17 Φεβρ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άλιακμων»	68	16475	άνεκ. Ταϊδάν 10 Φεβρ. διά Φιλιππίνες
ΑΛΙΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλις»	44	7189	άνεκ. Πειραιά 22 Φεβρ. διά Κούδα
ΑΛΙΤΡΙΚ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	53	7564	έφθ. Αθάναν 22 Φεβρ. διά Μαριέλ
ΑΛΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάστλ»	55	11971	εἰς Γλασκώδην ἀπό 10 Ιαν.
ΑΛΚΜΑΝ		έτ. «Άλκριν»	66	27985	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 22 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παισιφίκ Μαρ. Κάρριερς»	67	46401	διπλήθε 'Ακρωτήριον 28 Φεβρ. δι' 'Αγγλιαν
ΑΛΛΙΣΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στενάκι»	57	12630	άνεκ. Μιλάζο 2 Μαρτ. διά Γκουαγιανίλα
ΑΛΜΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα Σ.»	41	9097	εἰς θέσιν 20.10 N – 54.50 A 5 Μαρτ. διά Χιλήν
ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθεργκλέιντς»	66	15697	έφθ. Λός 'Αντζελες 6 Μαρτ.
ΑΛΜΠΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιτζρόου»	58	13023	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 Μαρτ.
ΑΛΜΠΙΟΝ		έτ. «Εξτράμπαρ»	54	13145	έφθ. Καράτοι 3 Μαρτ.
ΑΛΝΤΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντάβενπορτ»	69	15808	άνεκ. Αλεξανδρέιαν 1 Μαρτ. διά Λατάκια
ΑΛΠΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλντα»	42	7292	εἰς θέσιν 3.12 Ιαν. διά Λατάκια
ΑΛΦΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλπα»	43	9159	άνεκ. Αλέσανδρου 1 Μαρτ. διά Ντώρμπαν
ΑΛΦΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	41	7368	άνεκ. Λειζερς 5 Μαρτ. δι' 'Αθάναν
ΑΜΕΡΦΟΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άμερικαν Κομπιούτερ»	53	11466	διπλήθε Παναμά 12 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΜΟΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	61	14073	άνεκ. Κοδιάν 26 Φεβρ. διά Πόρτ 'Οκα
ΑΜΠΟΥΡΙΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαντράρα»	50	10608	άνεκ. Μαδέρια 4 Μαρτ. δι' 'Αθάναν
ΑΜΦΙΟΣΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άμφιτριπτο»	39	5171	άνεκ. Μορμουγκάο 23 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άιλο Χερμόζα»	66	23571	έφθ. Τοιμάρι 26 Φεβρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Εντ»	69	15869	άνεκ. Λέγκορα 21 Φεβρ. διά Μάρσα έλ Μπρέγκα
ΑΝΔΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άράγια»	53	4314	άνεκ. Θέσουτα 17 Φεβρ. διά Θεού νικν
ΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλιότα»	65	15597	έφθ. Μάλταν 6 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκι»	67	21423	άνεκ. Εμέδιν 1 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	55	19125	έφθ. Όζακαν 1 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκι»	68	21426	άνεκ. Βιτόρια 21 Φεβρ. διά Δουνκέρκην
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκι»	68	21418	έφθ. Χάμπτον ρόδς 2 Μαρτ.
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρο»	63	33375	άνεκ. Λέγκορα 17 Φεβρ. διά Μάρσα έλ Μπρέγκα
ΑΝΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρία τῆς Λούρδης»	43	7314	έφθ. Μάλταν 6 Φεβρ.
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	διπλήθε Κωνιόποιν 2 Μαρτ. δι' 'Οδησσόν
ΑΝΝΑΝΤΣΙΣΙΟΝ ΝΤΑΙΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντεν Σταρ»	46	8047	άνεκ. Μάζι 29 Ιαν. διά Χιλήν
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ	(N.A.T.)	έτ. «Άννιτσα»	65	19758	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς

ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεουμ».	57	22130	άνεκ. Τζιμπούτι 28 Φεβρ. διά Ράς Σουκείρ
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης»	48	6259	άνεκ. Τρινικομαλί 13 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΑΝΤΩΝΗΣ II	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντόρο»	57	10886	έφθ. Λονδίνον 8 Μαρτ.
ΑΝΤΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγνωντρ»	55	11148	άνεκ. Λός Αντζελες 25 Φεβρ. διά Κιουρασού
ΑΟΥΡΟΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντρα»	46	8380	άνεκ. Θεούτια 19 Φεβρ. διά Θεού (νικν)
ΑΙΑΝΤΟΥΡΙΑ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7269	άνεκ. Οζάκαν 21 Φεβρ. διά Ινδιάν
ΑΠΟΛΛΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιροπέλλερι»	54	1274	άνεκ. Σπρνες 4 Μαρτ. διά Σπέτζια
ΑΠΟΛΛΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλων»	68	27989	έφθ. Σασέμπο 23 Φεβρ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπίνα»	63	29141	έφθ. Βίλελμοχαφεν 4 Μαρτ.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αποστολος»	40	1280	άνεκ. Άμπον Νταμπι 26 Φεβρ. διά Καράτοι
ΑΠ. ΒΕΝΙΟΥΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	ελλην. συμφέροντα	48	3901	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΑΓΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καστελλά»	54	3726	άνεκ. Θεούτια 2 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκούδια»	56	10180	έφθ. Στεττίνον 3 Μαρτ.
ΑΡΑΓΚΟΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραγκόν»	43	7248	άνεκ. Αθάναν 10 Φεβρ. διά Γκουαντανάμο
ΑΡΑΜΙΣ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πινάρες»	45	2929	διπλής Κων πολιν 5 Μαρτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΡΙΚΟΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπια	51	3481	έφθ. Μπέλεμ 1 Μαρτ.
ΑΡΓΚΟΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αργκούπη»	50	3500	άνεκ. Βηρυττόν 18 Φεβρ. διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΑΡΓΚΟΣΚΑΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπια»	51	3425	διπλής Πανομά 1 Μαρτ. διά Καλλάο
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιτάς»	35	4965	άνεκ. Ντώρμπαν 6 Μαρτ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΑΡΓΟΛΙΣ (ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλος»	64	28313	άνεκ. Βούργαν 6 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνη»	68	24894	άνεκ. Άθάναν 18 Φεβρ. διά Βακαγιάμα
ΑΡ-ΕΙΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρετη»	42	7176	έφθ. Μάντσεστερ 8 Μαρτ.
ΑΡ-ΕΙΗ Ζ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	45	4578	άνεκ. Ντώρμπαν 18 Φεβρ. διά Μπάκια (Κούβα)
ΑΡΦΟΥΡΟΣ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροφιέλο»	58	16258	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 4 Μαρτ. διά Μπαχρέιν
ΑΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απορράδελτο»	47	6906	έφθ. Στεττίνον 3 Μαρτ.
ΑΡΙΕΤΤΑ (ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιο «Αναριλλο»	62	25211	άνεκ. Χάρητον ρόδης 8 Φεβρ. διά 'Αρούμπαν
ΑΡΙΕΤΤΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριέττα»	64	31331	άνεκ. Αύγουστον 6 Μαρτ. διά Ζουείτινα
ΑΡΙΜΑΓΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κεπι Χορν»	48	2815	έφθ. Καντζι 1 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρίας»	63	28029	έφθ. Τουπάτα 28 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	37	4635	άνεκ. Ντώρμπαν 23 Φεβρ. διά Κοσιν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ II (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεδάντε»	35	992	είς Νεδόλιον ἀπό 2 Δεκ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.π.)	(N.A.T.)	ελληνικά συμφέροντα	43	2909	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζη»	38	10280	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 1 Μαρτ. διά Ντουμάι
ΑΡΙΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζη»	45	4693	έφθ. Μασαλίαν 23 Φεβρ.
ΑΡΚΤΙΚ (μικτον)	(N.A.T.)	έτ. «Αριων»	38	5245	έφθ. Σαιν Τζέν (N.B.) 2 Μαρτ.
ΑΡΜΑΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξαλόρερ»	68	39617	άνεκ. Βαλτιμόρην 3 Μαρτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμάρ»	46	6957	άνεκ. Κόπερ 26 Φεβρ. διά Σέτε
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σποκρετ»	67	45376	άνεκ. Χάρηγ 'Αιλαντ 20 Φεβρ. διά Βίλελμοχάφεν
ΑΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρύν»	58	7772	άνεκ. Κηφες 23 Φεβρ. διά Γάνδην
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρουάνα»	56	22670	έφθ. Αυδέρσαν 6 Μαρτ.
ΑΡΣΕΝΑΛ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	48	3675	έφθ. Κέιπ Τάουν 1 Μαρτ.
ΑΡΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αρτα»	56	1647	άνεκ. Μπάραν 24 Φεβρ.
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Θεροίνης Μπάλκ Κάρριερς	64	18000	άνεκ. Οσλο 2 Μαρτ. διά Ροστόκ
ΑΡΤΣΕΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντορούνη»	44	10454	έφθ. Σάντος 6 Μαρτ.
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρχιμπούνης»	52	8076	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 1 Μαρτ. διά Ντουμάι
ΑΣΗΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπάγουντην»	60	12287	είς θέσιν 10.16 N. - 86.23 A. 12 Φεβρ. διά Παντάγκ
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θύρα»	53	13415	άνεκ. Μπαντάρη Μαχάρχαρ 28 Φεβρ.
ΑΣΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομαρίνη»	45	14133	είς Φάλουνθ ἀπό 28 'Ιαν. (επισκευαι)
ΑΣΤΕΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστέρους»	49	8525	άνεκ. Ναγκόνια 2 Μαρτ. διά Βανκούμερ
ΑΣΤΗΡ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρη»	50	7633	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 1 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτον)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρη»	63	33375	έφθ. Βρέμπον 5 Μαρτ.
ΑΣΤΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμά»	58	12623	άνεκ. Κούπε 28 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον»	58	21144	έφθ. Σουάμπια 9 Φεβρ.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιβερς»	60	21138	άνεκ. Ήμιπιτζάν 23 Φεβρ. διά Χάρηγ 'Αιλαντ
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπερορ»	49	17325	άνεκ. Χάρη άλ 'Αμαγιά 5 Μαρτ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρφαίνανσιν»	64	31716	έφθ. Γιοκοχάμαν 20 Φεβρ.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ»	63	15977	είς Σεμανίουν 28 Φεβρ.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίγκ»	57	25172	έφθ. Αυδέρσαν 7 Μαρτ.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουήν»	57	24813	διπλής Γιοσαΐταρ 25 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιηντυ»	55	12985	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 26 Φεβρ. διά Χόρ αλ 'Αμαγιά
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόρντ»	53	11322	άνεκ. Γιοκοκάμαν 1 Μαρτ. διά Μίρι
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκες»	68	40962	έφθ. Μελβούρνην 4 Μαρτ.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτσιόνες»	68	40962	άνεκ. Χάρηνην 9 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αταάντικ Μόναρκ»	68	48936	διπλής Παναμά 28 'Ιαν. διά Τόκιον
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρον»	53	12696	άνεκ. Βίλεμοταντ 5 Μαρτ. διά Μπ. "Αύρες
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονες»	53	12712	άνεκ. Κόλουμπια ρίθερ 3 Μαρτ. διά Κορέαν
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Μπριζ»	63	15985	έφθ. Κάρδιφ 25 Φεβρ.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΝΑΐΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάΐτ»	56	14839	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 14 Φεβρ.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρινσες»	64	39066	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 14 Φεβρ.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατάλαντικ Πρίνσες»	66	40884	άνεκ. Σφοκάντος 27 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΗΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνων»	57	12905	άνεκ. Ρότερνταν 15 Φεβρ. διά Μπαχρέιν
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΑΐΖ	(N.A.T.)	έτ. «Αταάντικ Σάνπαΐζ»	58	10149	άνεκ. Ούζκαν 24 Φεβρ. διά Βανκούμερ
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζενερόλ»	58	10150	άνεκ. Αμπέρσαν 15 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδης
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ήοτ 'Ατλάντικ.	64	10087	διπλής Παναμά 17 Φεβρ. διά Σίτυ 28 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΘΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Θάλκον»	59	10505	άνεκ. Λιοσαϊνόν 28 Φεβρ. διά Λός Αντζελες
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΦΙΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φιούρυ»	60	10505	έφθ. Μπατόρ Ρούζ 25 Φεβρ.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ	(N.A.T.)	έτ. «Φρηντομ»	62	10522	έφθ. Ούζκαν 25 Φεβρ.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΕΣΜΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Χελμεσμάν»	69	16291	άνεκ. Γιοκαίσι 28 Φεβρ.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	(N.A.T.)	έτ. «Χεριτάζ»	69	16291	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 15 Φεβρ. διά Κορέαν
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Χρό»	69	16475	άνεκ. Ταουκούμι 25 Φεβρ. διά Νιούκαστλ (Άυτορ.)
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΧΟΡΑΪΖΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Χοράϊζον»	69	16475	άνεκ. Παραντή 25 Φεβρ. διά Τοιμπα
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΧΟΚ	(N.A.T.)	έτ. «Χοκ»	69	16291	άνεκ. Παραντή 25 Φεβρ. διά Ούσαντα
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπατρος»	67	45321	άνεκ. Παραντή 25 Φεβρ. διά Σουείτινα
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπιδερ»	56	10312	άνεκ. Μέρεκεντ Σίτυ 28 Φεβρ. διά Ρίο Γκράντες
ΑΥΣΤΕΡΑΙΔΗΣ (ὑπερωκ. παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανία»	40	26315	άνεκ. Λάς Πόλας 27 Φεβρ. διά Σίδνευ
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απόστολος 'Ανδρέας»	56	8136	έφθ. Ρότερνταν 6 Μαρτ.
ΑΦΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6706	άνεκ. Γένοβαν 28 Φεβρ. διά 'Ανάμπα
ΑΧΑΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μεραργούιλα»	50	5455	άνεκ. Φορπόρτ (Μπαχ.) 25 Φεβρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΑΧΙΛΛΕΤ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλετ»	41	5281	έφθ. Τοίπολιν (Λιβανού) 26 Φεβρ.
ΒΑΡΔΙΑΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κερατέα»	33	5432	άνεκ. Αν. Βικέντιον 3 Μαρτ. διά Σάντος
ΒΑΡΟΣΙ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νηρέυς»	41	4189	έφθ. Κούρδαι 14 Φεβρ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπαράν»	55	979	άνεκ. Σόρεχαμ 6 Μαρτ. διά Κύπρον
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο»	44	7192	άνεκ. Πειραιά 16 Φεβρ. διά Αύγουστον
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Νουέστρο»	55	10839	άνεκ. Ρας Τανούρα 28 Φεβρ. διά Τζένταν
ΒΕΓΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούκον»	51	10677	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 16 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βένους»	53	15794	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 27 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνορ»	68	12897	άνεκ. Αίλ ή Γκραίν 8 Μαρτ. διά Χάμπλε
ΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	60	9070	έφθ. Μαυρικίουν 27 Φεβρ.
ΒΕΡΙΤΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέρας»	43	3068	άνεκ. Μπιλμπάο 24 Φεβρ. διά 'Απανα) Λάγκος
ΒΕΡΜΟΝΤ I	(N.A.T.)	έτ. «Ρεπονιμπλίκ Μαρίτ»	55	6490	άνεκ. Ποτ οφ Σπαιν 28 Φεβρ. διά Βραζιλίαν
ΒΙΚΤΡΙΞ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίντ 'Ηοτ»	49	1592	όλα δελφειον 27 Φεβρ. διά Χιούστον
ΒΙΚΤΩΡΙΑ I	(N.A.T.)	έτ. «Κονγουάιπο»	57	8805	όλα πλάστειον 27 Φεβρ. διά Αλγέριον
ΒΙΝΤΣΕΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	64	15238	διπλής Γιοσαΐταρ 2 Μαρτ. διά Μπάρι
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιερολέρα»	62	25133	άνεκ. Αυδέρσαν 26 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέραν Τσανόσα»	58	27372	άνεκ. Α' Σουείτινα 3 Μαρτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ					

Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντεΐβιντ»	68	24894	άνεχ. Μιζουσίμα 14 Φεβρ.
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	25988	έφθ. Αμοτερνταμ 3 Μαρτ.
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ»	64	32231	άνεχ. Μιδδλεμπρω 8 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άντε»	56	9462	άνεχ. Νέαν Όρλεανην 27 Φεβρ. διά Δανίναν
ΓΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βιγκλα»	55	9462	άνεχ. Κολούμπια ρίδερ 4 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	57	9744	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 31 Ιαν. διά Γουαμπόρα
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ»	63	30550	άνεχ. Χόρ αλ Άμαγια 24 Φεβρ. διά Σιράχα
ΓΕΩΡΓΙΗΣ ΠΡΩΘΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφο»	67	15414	άνεχ. Τοκι 25 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΓΕΩΡΓΙΗΣ ΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μανάντο»	52	7503	άνεχ. Θεούτα 28 Φεβρ. διά Τσαρλέστον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κιμωνι»	53	7378	άνεχ. Λιβερπούλ 24 Φεβρ. διά Σάρπομποργκ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κόρθιον»	48	1911	έφθ. Καζαμπλάνκα 22 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρανκόνια»	66	30647	έφθ. Μένα Αχμαντί 5 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιαγονίνο»	58	9483	άνεχ. Ντακάρ 7 Φεβρ. διά Κίναν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίτις Οίλ»	54	18790	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΓΕΩΡΓ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγνηνωρ»	68	9070	διπλήθε Παναμά 25 Φεβρ. διά Κούβαν
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρατγουντ»	31	2841	άνεχ. Αλεξανδρειαν 20 Φεβρ. διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΓΙΟΛΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτόρια»	40	7188	έφω. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ.
ΓΚΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκούρια»	52	10381	α.εχ. Βεραρδούς 1 Μαρτ. διά Μόμπλ
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ»	63	30650	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ.
ΓΚΛΑΝΤΙΕΤΓΟΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηυκλ Όσεαν»	43	8346	άνεχ. Λονδίνον 20 Φεβρ. διά Κούβαν
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εδώ»	60	8150	έφθ. Λονδίνον 2 Μαρτ.
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	67	48747	άνεχ. Ράξ Τανούρα 8 Φεβρ. διά Ωλεϋ
ΓΚΟΑΝΤ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	44	11873	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 Φεβρ. διά Χάλιφας
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακουιλά»	59	23084	έφθ. Κείπ Τάουν 5 Μαρτ.
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικ»	59	15397	άνεχ. Λός Αντζελες 3 Μαρτ. διά Αρούμπαν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΡΕΙΓκ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντρέιγκ»	50	16231	άνεχ. Κριστούμπαλ 16 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντεν Τσάλις»	68	10397	άνεχ. Λός Αντζελες 25 Φεβρ. διά Μπουεναβεντούρα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορίνθιαν»	57	21831	άνεχ. Ζουείτινα 26 Φεβρ. διά Αύγουσταν
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΗΝO (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλων»	45	3934	άνεχ. Χόμπροτ 7 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΓΚΟΥΝΤΟΥΓΙ'Α (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκουντγουούιλ»	49	1395	άνεχ. Αμπιτζαν 26 Φεβρ. διά Σασσάντρα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΙΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίλα Νόδα»	57	8881	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 1 Μαρτ. διά Αύστραλιαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπερες»	57	9411	έφθ. Κολούμπια Ρίθερ 28 Φεβρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΗΤΖΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Πλητζεντ»	69	22998	διπλήθε Παναμά 5 Μαρτ. διά Αμοτερνταμ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	(N.A.T.)	έτ. «Πλετρόμαρ»	66	23570	άνεχ. Σιδενέ 14 Φεβρ. διά Αμοτερνταμ
ΓΚΡΑΤΣΙΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βερακρούζ»	50	6638	άνεχ. Σαιν Τζών (N.B.) 5 Μαρτ. διά Κόρνερ Μπρούκ
ΓΛΑΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βόξ»	64	15282	άνεχ. Γισκαϊοί 20 Φεβρ. διά Πόρτ Κέμπλα
ΓΛΑΥΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γλαύκος»	53	21577	άνεχ. Ειρηνίαν 26 Φεβρ. διά Παγκαλάν Σουσού
ΓΟΡΓΟΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γοργόνα»	45	7648	άνεχ. Κόμπε 21 Φεβρ. διά Παγκαλάν Σουσού
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΐΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	14131	άνεχ. Βάρρι 1 Μαρτ. διά Η.Π.Α.
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαρμάσιον»	57	26032	εις φ. 30.49 B. - 159.47 Δ. 28 Φεβρ. διά Κασιούγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΝΗΤΑΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλεύ»	57	26067	άνεχ. Μένα Αχμαντί 16 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιουδόλευ»	52	26067	άνεχ. Αμέρεραν 27 Φεβρ. διά Μπαντάρ Μαχούρη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντεν»	57	14353	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 22 Φεβρ. διά Πωιλάκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΤΙΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζέντρυ»	55	27278	άνεχ. Τακουνίαμα 5 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΤΝΤΑΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέσχαμ»	55	27278	άνεχ. Ντόρμπαν 5 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρφαξ»	55	25317	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΟΥΝΤο	(N.A.T.)	έτ. «Φεντόν»	54	27278	έφθ. Περιαία 4 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙ'Ξ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνίς»	54	27277	άνεχ. Σιδάνα 6 Μαρτ. διά Λέγκορ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤ'ΙΖδ	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	53	21284	εις φ. 48 B. - 15 Δ. 16 Φεβρ. διά Βοστώνην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ομοίλ»	62	11971	άνεχ. Αμέρυρογκ 1 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΡΙΣΕΙΟΝδ	(N.A.T.)	έτ. «Κάνε»	57	25489	άνεχ. Σιδάνα 6 Μαρτ. διά Βοστώνην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινγκοτ»	57	25490	εις φ. 159.47 Δ. 28 Φεβρ. διά Κασιούγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝδ	(N.A.T.)	έτ. «Κέλοσ»	57	25357	άνεχ. Μένα Αχμαντί 16 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΝΕΝτ	(N.A.T.)	έτ. «Ιμγούνης»	57	26032	άνεχ. Τζεμπέλη Ντανά 2 Μαρτ. διά Λιοσσανά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΔΟΥΟΙΣε (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάγκο»	57	26032	άνεχ. Μιλεμούχαφεν 19 Φεβρ. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝδ	(N.A.T.)	έτ. «Τζουμπιλ»	58	25222	άνεχ. Μπανάρη 7 Φεβρ. διά Χάρυκ "Αίλαντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΤ'ΙΝΤΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντράμυοντ»	69	41477	άνεχ. Λός Αντζελες 3 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΣΕΖΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωθόρ»	60	18802	άνεχ. Γκλάντοντουσι 1 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡY	(N.A.T.)	έτ. «Λύσσασθρος»	49	18802	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ. διά Χάμπιτον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γούντεν»	50	25305	άνεχ. Ειρηνίαν 20 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πινελόποντ»	49	18802	έφθ. Αμερύρογκ 26 Φεβρ. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΛ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανια»	50	18802	άνεχ. Ούμ Σαΐδ 22 Φεβρ. διά Σιράχα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομόρ»	49	25360	άνεχ. Νιούκαστλ (Άντορ.) 4 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντίνα»	49	18802	έφθ. Νέαν Υόρκην 2 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤY (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακρον»	57	27902	άνεχ. Νέαν Υόρκην 27 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλέξης»	57	20533	άνεχ. Βίλεμασταν 4 Μαρτ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΤ'ΟΡ (N.A.T.)	έτ. «Αγκάτε»	67	22549	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ. διά Πιομπίνο	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρπικορν»	67	23064	άνεχ. Κασιάγιαν 26 Φεβρ. διά Αύστραλιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤ'ΟΡ (N.A.T.)	έτ. «Τζέισοπερ»	68	22513	άνεχ. Βακαγιάμα 26 Φεβρ. διά Αύστραλιαν	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΠ	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπρά»	68	23064	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ. διά Χάμπιτον ρόδες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΤΣΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένινι»	67	22549	έφθ. Υμουνίτεν 25 Φεβρ. διά Μονρόβια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΑΙΤY	(N.A.T.)	έτ. «Τζέντη»	67	21447	άνεχ. Νιούκαστλ (Άντορ.) 28 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΟΥΑΖε (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάγχουμ»	69	15729	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ. διά Ριον Ιανέιρον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΓ'Α	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Ντείλη»	52	12843	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 Φεβρ. διά Κιουρασόδο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τιούντορ»	53	11201	άνεχ. Ρίον Ιανέιρον 24 Φεβρ. διά Εμδεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΝΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτον»	58	20165	άνεχ. Μίνα άλ Φαχάλ 24 Φεβρ. διά Νιούκάτα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤY (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρα»	55	11200	άνεχ. Ντακάρ 1 Μαρτ. διά Ολλανδίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Νιουφέιν»	58	25888	έφθ. Αρούμπαν 25 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέγκα Σ.»	58	25888	άνεχ. Ζουείτινα 4 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόνερ Σ.»	54	20864	άνεχ. Μπανάν 26 Φεβρ. διά Σιράχα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλια»	64	47344	άνεχ. Τοιταγκόκ 5 Μαρτ. διά Σιράχα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιλάον»	65	49437	έφθ. Μπανάν 5 Μαρτ. διά Μπαρμπάντος 7 Μαρτ.
ΓΡΑΝΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόβια»	56	10180	άνεχ. Ναγκόγια 16 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίμινος»	50	3364	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Φεβρ. διά Σάν Νικόλας (Περού)
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Βένκεντορ»	54	11866	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτ. διά Αμβούργον
ΔΑΘΗΝΗ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπίζ Μίνεραλς»	63	31289	άνεχ. Πούντα Αρένας 14 Φεβρ. διά Χιλόν
ΔΕΛΦΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Δελφοί»	68	8796	έφθ. Σηττλ 3 Μαρτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Τραναράγκο»	53	5579	άνεχ. Ντάρωπαν 25 Φεβρ. διά Βίλμιγκτων
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	(N.A.T.)	έτ. «Αστέριοια»	54	8712	άνεχ. Μόμπλ 20 Φεβρ. διά Ιταλίαν
ΔΗΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ριοντον»	59	9493	άνεχ. Νέαν Αντζελες 26 Φεβρ. διά Χάρην
ΔΗΜΗΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόσεντο»	68	9583	άνεχ. Κόμπε 23 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Σουμ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Ναδίγκ.»	53	7829	άνεχ. Σουάνον 3 Μαρτ. διά Ανκόνα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπάρα Μπορεάλις»	44	7067	έφθ. Αθάναν 5 Μαρτ.
ΔΙΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Δίανα»	52	3714	άνεχ. Μπέλιζε 1 Μαρτ. διά Τέλα
ΔΙΩΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	52	12523	έφθ. Σαβάννων 7 Μαρτ.
ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρδαλόρ»	52	11675	άνεχ. Μάναρας 26 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΔΡΟΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	64	17487	έφθ. Πότε Κάιέρ 4 Μαρτ.
ΔΩΡΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κνωσσός»	51	1272	άνεχ. Λιβερπούλ 4 Μαρτ. διά Χονφλέρ
ΔΩΡΙΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίευς»	58	8538	άνεχ. Τοιταγκόκ 5 Μαρτ. διά Τοάλνα
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	έφθ. Νέα

ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνσορπτ»	58	20830	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 Μαρτ. δι' Αρούμπαν διπλήθε Κων/πολίν 14 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΛΕΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίδιον»	39	4909	εις Σάντερλαντ ύπο συμπλήρωσιν
ΕΛΕΝΗ		έτ. «Χάμιλτον»	70	15500	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 27 Φεβρ. διά Μπαντ. Μαχαίρη
ΕΛΕΥΘΕΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερούπολις»	58	13066	έφθ. Πειραιάδ 6 Μαρτ.
ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερώτρια»	56	2709	εις Πειραιά από 3 Απρ. 1969
ΕΛΙΑΝΑ		έτ. «Πλαναγιά»	45	3883	διπλήθε Παναμά 9 Φεβρ. διά Περού
ΕΛΙΚΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμπελος»	45	2068	έφθ. Καζαμπλάνκα 4 Μαρτ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		έτ. «Κόρνους»	58	8370	άνεχ. Βοστώνην 21 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝ		έτ. «Γζούλαντη»	60	10530	άνεχ. Βίλεμποταντ 23 Φεβρ. διά Σάντος
ΕΛΠΙΑΦΟΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	άνεχ. Βαρκελώνη 6 Μαρτ. δι' Αθάναν
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλιδιφόρος»	35	4963	άνεχ. Νιουκστολ (Άντοντ) 5 Μαρτ. διά Χόγκ - Κόγκ
ΕΠΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράμπη»	60	8539	έφθ. Σέδεν Αίλαντς 3 Μαρτ.
ΕΡΑΤΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλες»	58	30332	εις Αθάναν από 29 Ιαν.
ΕΡΝΑ		έτ. «Μπαρμπαρίνο»	43	7247	έφθ. Βαλένθια 3 Μαρτ.
ΕΡΩΓΚ		έτ. «Ρίταλεξ»	48	3497	έφθ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαρτ.
ΕΣΣΠΕΡΟΣ		έτ. «Ρόκετη»	64	29396	έφθ. Ανάμπα 25 Φεβρ.
ΕΥΑ		έτ. «Ατλαντίς»	57	10317	έφθ. Λιθερπουλ 7 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓ. ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6046	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρης Σιππίνγκ»	55	2472	έφθ. Αλεξανδρειαν 5 Μαρτ.
ΕΥΑΝΟΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύασδεζ»	39	3971	άνεχ. Χάργια Αίλαντ 23 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Όιλ»	66	38339	έφθ. Νταντόν 5 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμπθεύς»	54	11208	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορφευς»	64	34827	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΕΥΤΕΝΙΑ (κυπρ.)		έτ. «Πασειδώνη»	46	2523	έφθ. Ραβέναν 11 Φεβρ.
ΕΥΤΕΝΙΑ Γ.		έτ. «Καλόδεζ»	56	10053	έφθ. Μασαλίαν 26 Φεβρ.
ΕΥΤΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Όιλ»	54	19405	άνεχ. Μίζουσιαν 24 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΕΥΤΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόμπουργκ»	56	30158	άνεχ. Μίρι 28 Φεβρ. διά Ταμπαγκάο
ΕΥΔΑΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκνα»	64	35774	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 23 Φεβρ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΕΥΚΤΗΜΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	20	1599	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΕΥΔΑΛΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	54	2234	άνεχ. Θεούσα 2 Μαρτ.
ΕΥΠΛΟΙΑ		έτ. «Εύκρισια»	59	9003	έφθ. Απανα /Λάγκος 6 Φεβρ.
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναιάδη»	43	2896	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύσταθίος»	55	12497	έφθ. Κούρε 27 Φεβρ.
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεύμάρ»	49	17613	άνεχ. Καράκας Μπαϊν 5 Μαρτ.
ΕΦΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτωρ»	65	35527	άνεχ. Τείμπλ Μπαϊν 19 Φεβρ. διά Μίνα Αχμαντί
ZANETTA III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμερικαν Κομπιούτερ»	53	10919	άνεχ. Βοστώνην 2 Μαρτ. διά Μπάχο Γκράντε
ΖΕΥΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταβιέρνες»	40	3496	εις μεσογειακά μεταφοράς
ZHNO		έτ. «Μολάγια»	68	9583	άνεχ. Βαλτιμόρην 27 Φεβρ. διά Λιθερπουλ
ZΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομάρ»	58	19417	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Μαρτ. διά Μπόννυ
ΗΓΚΑ (π.δ.)		έτ. «Πανευρώπα»	55	20216	έφθ. Αύγουστον 1 Μαρτ.
ΗΒΗ		έτ. «Οσαν Φράύτερς»	68	28774	άνεχ. Κόμπη 22 Φεβρ. δι' Αιόλι
ΗΙΑΙΑΣ Λ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καντέλιον»	50	3343	άνεχ. Σαιν Τζόνς (Ν.Φ.) 15 Φεβρ. διά Κέιπ Τάουν
ΗΡΑ		έτ. Δάρδανος	48	4574	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Μη. Αύρες
ΗΡΟΔΗΜΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελέαν»	47	7356	άνεχ. Αθάναν 24 Φεβρ. διά Τούνας ντε Ζάζα
ΗΡΩ		έτ. «Δίλα Φραγκάντσια»	65	23535	άνεχ. Πόρτ Κέμπλα 19 Φεβρ. διά Τομπάτα
ΗΣΤΕΡΝΗ ΗΓΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντεβότο»	44	14540	εις 19.51 Β. - 64.17 Δ. 1 Μαρτ. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΗΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ητόν»	53	15303	άνεχ. Μίνα όλ θαξόλ 10 Φεβρ. διά Νιγκάτα
ΘΑΛΑΤΤΑ		έτ. «Μαγκελλάν»	49	7854	άνεχ. Μοντεβίδεο 14 Φεβρ. διά Λιθύν
ΘΑΛΕΙΑ (η.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	44	1662	εις Νταμάρι από 9 Αύγ.
ΘΑΝΑΣΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενμάρ»	49	5841	άνεχ. Γκίζον 19 Φεβρ. διά Κόντινεντ
ΘΑΡΡΟΣ		έτ. «Οράισον»	57	10316	άνεχ. Βίλεμποταντ 1 Μαρτ. διά Σάντος
ΘΑΣΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάσος»	52	12057	άνεχ. Χιούστον 1 Φεβρ. διά Ταματάθε
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λατομίτισα»	53	979	έφθ. Τάινασούθ 5 Μαρτ.
ΘΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοδοσίος»	54	12016	άνεχ. Αθάναν 7 Φεβρ. διά Μαριέλ
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	57	20414	άνεχ. Βούδαν 26 Φεβρ. διά Χάργικ Αίλαντ
ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκουιστά Θεσσαλίκη»	63	31581	άνεχ. Τάιν 20 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΘΕΟΔΩΡΟΣ		έτ. «Νεπτούνια»	65	27960	άνεχ. Καοσιούγκ 20 Φεβρ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ κ.	(N.A.T.)	έτ. «Νταλμάτορ»	47	2673	άνεχ. Γένοβαν από 1 Δεκ.
ΘΕΟΚΛΗΤΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαλάκον»	56	3649	έφθ. Αμοτερνταμ 4 Μαρτ.
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιαν»	56	3799	άνεχ. Φλένσμπουργκ 30 Ιαν. διά Ροστόκ
ΘΕΟΜΑΝΑ		έτ. «Σάν Παρασκευή»	65	16901	άνεχ. Βανκούμπερ 28 Φεβρ.
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τραρέρης»	54	10916	άνεχ. Τζόρτζιανος (Ν.Κ.) 19 Φεβρ. δι' Αρούμπα
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	59	29141	άνεχ. Μένα Αχμαντί 22 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	58	26650	άνεχ. Αμέρεσον 24 Φεβρ. διά Μένα Αχμαντί
ΘΕΤΙΣ		έτ. «Μονρόβια»	60	8461	άνεχ. Μαρακάιπο 27 Φεβρ.
ΘΗΡΑ		έτ. «Βιαντόρο»	62	14151	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 26 Φεβρ. διά Πόρτ Ελίζαμπεθ
ΘΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαδέ»	55	2740	άνεχ. Βαρκελώνην 21 Φεβρ. διά Μη. Αύρες
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιροπή»	66	40933	διπλήθε Παναμά 22 Φεβρ. διά Σάν Νικολας (Περού)
ΘΩΜΑΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Τράνσορπτ»	61	14032	έφθ. Νέαν Όρλεαντ 5 Μαρτ.
ΙΑΝΘΗ (δ.)		έτ. «Καπράγια»	53	11713	άνεχ. Πόρτ όφ Σπαϊν 3 Μαρτ. διά Χόβικ
ΙΩΑΚΑ ΜΑΡΙΝΕΡ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρισίπι»	50	11631	έφθ. Σαδάνναν 6 Μαρτ.
ΙΩΑΚΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοντα»	53	12504	εις Αμβούργον από 28 Νοεμ. (έπισκευαι)
ΙΑΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδων»	37	5925	άνεχ. Αθάναν 1 Μαρτ. διά Μαριέλ
ΙΙΛΙΣΣΟΣ		έτ. «Ντεβόν»	47	4962	εις Σαινκόν από 21 Απρ. 1968
ΙΑΚΩΝ Α'ΥΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρταν»	58	21291	άνεχ. Αίλ όφ Γκραίν 5 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΙΜΑ		έτ. «Αλκυονία»	68	27989	άνεχ. Νταμπίερ 7 Φεβρ. διά Μόρπιλ
INBIKTA		έτ. «Βεσπούκιο»	44	12646	έφθ. Φουκουγιάμα 10 Φεβρ.
INTREPINT (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρετίνιντ»	59	22762	έφθ. Ριο Ιανέρο 5 Μαρτ.
ION		έτ. «Ιον»	49	4719	άνεχ. Νεάπολιν 4 Μαρτ. διά Χάργικ Αίλαντ
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περιόδικη»	65	30516	διπλήθε Παναμά 10 Φεβρ. διά Τοίμπα
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ		έτ. «Βουλκάνια»	67	20950	άνεχ. Νεάπολιν 14 Φεβρ. δι' Εσκραβός ρίθερ
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Μπέρκλεϋ»	64	13516	άνεχ. Πόττερνταμ 6 Φεβρ. διά Κούδαν
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑ'ΙΝΟΗΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνια»	66	20959	διπλήθε Παναμά 16 Φεβρ. διά Πόρτ Λίμον
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέντφορντ»	63	13517	έφθ. Βανκούμπερ 4 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσάνικη»	58	22531	άνεχ. Αιβέροντ 28 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΙΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρκλόύτσερ»	66	45280	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 Φεβρ. διά Μπουργκάς
ΙΡΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	43	7232	έφθ. Βανκούμπερ 4 Φεβρ.
ΙΡΙΣ		έτ. «Κοανέας»	56	1820	έφθ. Πουσαν 17 Φεβρ.
ΙΩΑΝΝΑ		έτ. «Παραίσομαρ»	33	3946	διπλήθε Παναμά 2 Φεβρ. διά Τσιοδάν
ΙΩΑΝΝΗΣ		έτ. «Ρεγγίνα»	69	15869	άνεχ. Βγάκεντον 1 Μαρτ. δι' Εσκραβός ρίθερ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ευρού»	58	16057	έφθ. Αιβέρον 24 Φεβρ. διά Πόρτ Λίμον
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουδο Μεντιτερράνεων»	68	16046	έφθ. Στεττίνον 26 Φεβρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ		έτ. «Άλμα»	67	44646	άνεχ. Ράτ Τανόύρα 13 Φεβρ. διά Πόρτ Ντιζόν
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)		έτ. «Άλμα»	57	12614	έφθ. Μαριτάιμ
ΙΩΝΙΑ		έτ. «Μαριτάιμ»	47	4760	άνεχ. Βομβάν από 21 Μαρτ. 1968
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ (κυπρ.)		έτ. «Καβαλάρης»	48	4804	άνεχ. Τοάλνα 5 Μαρτ. διά Τσιταγκόκ
ΚΑΒΑΛΙΟΣ οφ ΑΘΕΝΣ		έτ. «Αδριάτικ»	49	6740	έφθ. Ντάρπαν 4 Μαρτ.
ΚΑΒΟ ΑΕΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέρο»	55	12151	άνεχ. Μπάτον Ράζ 26 Φεβρ. δι' Ειδονμαουθ
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ		έτ. «Κάδο»	44	7638	έφθ. Σαιγκόν 18 Φεβρ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ		έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	57	10110	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 6 Μαρτ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΚΑΘΩΡΙΝ		έτ. «Νεπτούν Μαριτάιμ»	64	10864	άνεχ. Μπωμόντ 5 Μαρτ. διά Λισσαθώνα
ΚΑΘΩΡΙΝ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάθριν»	67	43231	άνεχ. Χάργικ Αίλαντ 24 Φεβρ. διά Μπατάνον
ΚΑΙΤΗ		έτ. «Κοΐνης»	53	6955	άνεχ. Κέιπ Τάουν 15 Φεβρ. διά Σαιγκόν
ΚΑΙΤΗ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλο Πέντρεγκαλ»	65	23524	άνεχ. Μιζουσίμα 21 Φεβρ. διά Πόρτ Ελίζαμπεθ
ΚΑΛΗ (π.)		έτ. «Εθερολέ»	55	11991	άνεχ. Νέαν Υόρκον 2 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζουζά Βαλένθια»	51	1923	άνεχ. Νέαν Υόρκον 2 Μαρτ. διά Μπαραγκουίλα
ΚΑΛΛΗ		έτ. «Μαρίν»	67	34498	έφθ. Κιαραράσου 2 Μαρτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	57	8774	έφθ. Στεττίνον 26 Φεβρ.
ΚΑΛΥΨΩ		έτ. «Σεβεν νάϊλς»	67	44708	άνεχ. Ράτ Τανόύρα 13 Φεβρ. διά Πόρτ Ντιζόν

ΚΑΝΤΜΙΔΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάντμιλος»	48	4949	έφθ. Τοιταγκόκ ρόδς 25 Φεβρ.
ΚΑΠ ΟΡΤΕΓΚΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρομάρ»	56	9011	άνεχ. Μπριούπαιν 5 Μαρτ. δι' 'Αδελαίδα
ΚΑΠ ΤΑΙΝΑΡΟΝ (π.)	(N.A.T.)	«Ησ. Μεντίτ. Τρανο»	57	1550	άνεχ. Μπάρι 3 Μαρτ. δι' 'Αμοτερνταί
ΚΑΠ ΦΡΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρομάρ»	55	5879	άνεχ. Αγ. Θρακικόν 4 Μαρτ. διά Βανκούβερ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγία Βαρθάρα»	50	3913	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 22 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	63	17059	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 Φεβρ. διά Νιούκαστλ (Άνστρ.)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Π.»	57	24854	άνεχ. Λας Πάλμας 11 Φεβρ. διά Ντάς "Αίλαντ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	55	15683	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 27 Φεβρ. διά Μπαντάρ Μαχάχρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τέραμαρ»	50	6841	έφθ. Ρεσιφ 7 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Βολκάνικα»	68	23666	άνεχ. Μοριουγκάδ 21 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλιότο»	50	3910	άνεχ. Μπαχρείν 26 Φεβρ. διά Μομπάσα
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαστόπ»	61	24871	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 19 Φεβρ. διά Βαγκαρέϊ
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλαμαρ»	59	29626	άνεχ. Αμπούργον 27 'Ιαν. διά Μπόννυ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρίους»	51	15784	έφθ. Χάμπτον ρόδς 2 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΓΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοράφτι»	56	20899	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 31 'Ιαν. διά Μπόννυ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	65	18995	έφθ. Χάμπτον ρόδς 2 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σίπιπγκ»	31	1871	έκτελει πλόας Παναμά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελσοφάρερς»	61	13437	άνεχ. Μόζι 5 Φεβρ. δι' 'Αλάσκαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑΒΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλιάνζα»	52	7597	έφθ. Ρεσιφ 7 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	66	19827	άνεχ. Καλλάδ 25 Φεβρ. διά Καλντέρα
ΚΑΡΑΜΥΛΙΤΗΣ		έτ. «Αργομάρ»	56	10016	εἰς Νιού Σουέστμιντερ ώπο 24 'Ιαν.
ΚΑΡΙΝΑ		έτ. «Φεροείλ Κέρριερς»	69	9072	άνεχ. Χορμασάρχ 23 Φεβρ.
ΚΑΡΝΤΙΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιφ»	55	21075	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 2 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΚΑΡΠΟ (κυπρ.)		έτ. «Καραπούλη»	47	1876	διπλήθε Κων)πολιν 27 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΚΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριόμαρ»	56	3401	έφθ. Γκουαγιάκιλ 1 Μαρτ.
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορλάτιλ»	58	14606	άνεχ. Ντάκαρ 26 Φεβρ. διά Σαιν Τζών (Ν.Β.)
ΚΑΣΣΙΟΠΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κασσιόπη»	49	4723	έφθ. Ντώμπιναν 4 Μαρτ.
ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιαννίκος»	53	7641	εἰς 17.13 N. - 64.23 A. 5 Μαρτ. διά Σαιγκόν
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Κάρυκο»	57	20564	έφθ. φιλαδέλφειαν 7 Μαρτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	29	9215	άνεχ. 'Αθανάρ 4 Φεβρ. διά Ματάνζας (Κούθα)
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοσαλία»	56	15802	έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 Μαρτ.
ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρόζα»	53	10339	διπλήθε Γιθραλάτρ 4 Μαρτ. διά Γκέλα
ΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σειλίο»	58	13996	έφθ. Κούρε 18 Φεβρ.
ΚΕΙ'ΠΙ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλντέα»	58	11755	άνεχ. Μπαντάρ Μαχάχρα 25 Φεβρ. διά Πόρτ Κέμπλα
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ινταστριαλ Θρέύτ.»	57	17180	έφθ. Ρίον 'Ιανέιρον 3 Μαρτ.
ΚΕΡΚΕΝΝΑΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουλινά»	51	6137	έφθ. Λά Γκουλέτ 5 Μαρτ.
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	άνεχ. Ντώρμπαν 18 Φεβρ. διά Μπαχρέιν
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυκηναίαν»	66	44867	άνεχ. Αγούστα 2 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	άνεχ. Μπόννυ 26 Φεβρ. διά Λάντς 'Εντ
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδμος»	64	29797	άνεχ. Ουάιτγκείτ 3 Μαρτ. δ.ά Μένα 'Αχμαντί
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυριδών»	58	20487	άνεχ. Ντώρμπαν 5 Μαρτ. διά Περοίκον Κόλπον
ΚΙΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κοριόμαρ»	49	8328	έφθ. Σάντος 5 Μαρτ.
ΚΙΣΜΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	61	24527	άνεχ. Ρόττερνταν 2 Μαρτ. διά Περοίκον Κόλπον
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίλ Τράνοπορτ»	56	23232	άνεχ. Ντώρμπαν 5 Μαρτ. διά Περοίκον Κόλπον
ΚΛΑΡΕΝΤΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντινέντολ»	60	22944	έφθ. Λά 'Εστακαντα 22 Φεβρ.
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκουντ Γουίντ»	59	10400	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 19 Αύγ. διά Ρόττερνταν
ΚΛΕΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Κλείω»	51	7542	έφθ. Ραγκούν 6 Μαρτ.
ΚΛΕΙΩ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόινα»	38	7590	άνεχ. Πειραιά 6 Μαρτ. διά Κών)πολιν
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	22129	έφθ. φιλαδέλφειαν 7 Μαρτ.
ΚΟΝΔΩΡ (π.)		έτ. «Ακουίλλα»	19	2949	άνεχ. Γένοβαν 6 Μαρτ. διά Λατάκια
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόκναρ»	68	23258	άνεχ. Βακαγάμα 24 Φεβρ. διά Χίλην
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Κόκναρ Μαριτάιμ»	70	23400	εἰς Ταϊνάρο ύπο συμπλήρωσιν
ΚΟΝΣΟΝΕΙ'ΝΣ (δ.)		έτ. «Κοννούνεντς»	53	12331	άνεχ. Βενετίαν 5 Μαρτ. διά Τρίπολιν (Λιβάνου)
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (δ.)		έτ. «Κοντελέλειον»	52	11755	διπλήθε 'Ελαινύρε 13 Φεβρ. δι' 'Αρρύμπαν
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλρους»	56	12754	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 27 Φεβρ.
ΚΟΠΠΕΡΑΝΤ (κυπρ.)		έτ. «Ρεγκαίνα»	55	3264	άνεχ. Χόρμπαν 27 Φεβρ. διά Σάντα Μάρθα
ΚΟΡΗ (π.)		έτ. «Οξίλιαρ»	41	5173	άνεχ. Κούμια 1 Μαρτ. διά Περοίκον Κόλπον
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανούεθδα»	63	30705	άνεχ. Κέμπε 28 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΚΟΡΣΑ'ΙΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτερ Σή Τράνοπορτ».	62	15000	εἰς Ταϊνάρο 25 Φεβρ.
ΚΟΡΟΦΟΥ ΑΓΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Νάξος»	69	9045	άνεχ. Αιμέρραν 1 Φεβρ. διά Σιδνεϋ
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμος»	49	7378	έφθ. 'Αμβούργον 4 Μαρτ.
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμη»	57	30332	διπλήθε Παναμά 1 Μαρτ. διά Σάν Νικολας (Περού)
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφειλ»	44	14875	έφθ. Μασαλίαν 3 Μαρτ. (έπισκευα)
ΚΟΥΗΝ ΣΟΛΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάροιλ»	53	10000	άνεχ. Μοάντα 22 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουνιότρα»	44	7199	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 12 Φεβρ. διά Πολωνίαν
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24664	άνεχ. Αιμέρραν 4 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΚΡΗΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αιδόρου Κόουντο»	43	8443	έφθ. Τοιταγκόκ 21 Φεβρ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Κωνοτάντιν»	55	2376	διπλήθε Μπρουνόμπορτελ 2 Μαρτ. διά Βιομάρ
ΚΥΝΟΣ		έτ. «Σάν Σειλίο»	57	13895	άνεχ. Αγούστες 5 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	άνεχ. Κούμια 1 Μαρτ. διά Περοίκον Κόλπον
ΚΥΠΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπιρίτθ»	43	6996	άνεχ. Μπέρα 20 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βρόνκα»	52	7415	έφθ. Τάμπα 2 Μαρτ.
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΙΔΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρδαμύλιαν»	51	2644	άνεχ. 'Αγ. Βικέντιον 6 Μαρτ. διά Βεγγάζην
ΚΥΡΚΑ		έτ. «Κύρκοπριγκ»	54	11743	έφθ. Μακέιο 5 Μαρτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλο Ζαιρ»	48	3455	άνεχ. Φόλμουθ 4 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτεύς»	64	34827	εἰς θέσιν 35.30 B. - 12.30 A. 5 Μαρτ. διά Μπόννυ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταμάσος»	52	10593	έφθ. Σπέτζια 7 Μαρτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβράδον»	51	2430	άνεχ. Μόρπιλ 6 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλικήν»	53	10918	άνεχ. Ταματάδε 22 Φεβρ. διά Μπαχρέιν
ΚΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριόμαρ»	56	3430	άνεχ. Μοντεβίδεο 28 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΩΣΤΕΤΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κοοτάκος»	39	2993	άνεχ. Αύγούσταν 21 Φεβρ. διά Μερσίνα
ΛΑΒΕΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Μαριτάιμ»	55	8281	άνεχ. Θέσια 1 Μαρτ. διά Ροστόκ
ΛΑΕΡΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στάλα»	50	8530	άνεχ. Τζιμπουτί 6 Μαρτ. διά Βούμπαν
ΙΑΙΔΗ ΕΛΣΠΕΘ	(N.A.T.)	έτ. «Χριλάκ»	53	3545	άνεχ. Σέρον 3 Μαρτ. διά Λίβερπουλ
ΙΑΙΔΗΝ ΙΤΟΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	άνεχ. Μορπάσ 7 Μαρτ. διά Περοίκον Κόλπον
ΙΑΚΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γλόριαθ»	47	8537	έφθ. Λός 'Αντζελες 26 Φεβρ.
ΙΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροεσάνο»	59	27462	άνεχ. Τεργεόπτην 6 Μαρτ. διά Ράς ές Σιδέρ
ΙΑΚΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάλκων»	65	34185	έφθ. Σουετίνια 27 Φεβρ.
ΙΑΛΑΜΥΡΑ (δ.)		έτ. «Νουέδα Σεθίλλα»	64	37338	άνεχ. Τάμπια 26 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΙΑΛΜΨΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάρμψι»	55	3000	άνεχ. Ρόττερνταυ 5 Μαρτ. διά Σιδώνα
ΙΑΡΓΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	56	23880	άνεχ. Μόρπιλ 6 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΙΑΣΤΡΙΓΩΝΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίθος»	56	4388	άνεχ. Ρόττερνταυ 1 Μαρτ.
ΙΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωνοτάντινος»	47	7029	διπλήθε Κων)πολιν 3 Μαρτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΙΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λένα»	48	2563	άνεχ. Ρουεν 27 Φεβρ. δι' 'Οράν
ΙΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΣΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιλισσός»	57	10499	διπλήθε Παναμά 22 Φεβρ.
ΙΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Φρέύτερ»	67	28776	έφθ. Ρόττερνταυ 7 Μαρτ.
ΙΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12577	άνεχ. Σινκαπούρην ρόδς 18 Φεβρ. διά Ντουμάι
ΙΛΙΑΝΑ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	42	2881	διπλήθε Κων)πολιν 6 Μαρτ.
ΙΙΝΔΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτα»	58	15987	άνεχ. Σινκαπούρην ρόδς 27 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΟΙΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριό 'Αζούλ»	57	20730	άνεχ. Βοστόνιαν 25 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΙΟΥΙ'ΖΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικά Πασιφίκα»	54	11602	έφθ. Πόρτ Τέρροι 4 Μαρτ.
ΙΟΥΣΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	57	7478	διπλήθε Ούσαντ 26 Φεβρ. διά Μομπάσα
ΙΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	άνεχ. 'Αμβέρραον 26 Φεβρ. διά Χάρυκ 'Αιλαντ
ΙΥΚΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροεσάνο»	58	27466	άνεχ. Ράς ές Σιδέρ 2 Μαρτ. διά Πόρτ ντε Μπού
ΙΥΡΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντελέισον»	64	29396	έφθ. Βαλτιμόρων 28 Φεβρ.
ΙΩΖΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λωζάν»	52	2906	έφθ. Γδύνια 18 Φεβρ.
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	άνεχ. Σέτε 1 Μαρτ. διά Ρ

ΜΑΡΑΘΩΝ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαραθών»	58	16522	έφθ. Χιούστον 2 Μαρτ.
ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρόπο»	43	15028	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 26 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κόρδ»	66	15404	έφθ. Μη. 'Άυρες 27 Φεβρ.
ΜΑΡΓΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Παναδίερο»	62	8951	άνεκ. Λάς Πάλμας 12 Φεβρ. διά Σιδνεϋ
ΜΑΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσουύρτε»	51	1600	έφθ. Λιθερπουλ 6 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρδο»	60	25190	άνεκ. Μπόταν Μπαιν 2 Μαρτ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ισθμένια»	56	12231	έφθ. Πόρτ φ Σπαίν 23 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ ΖΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	52	1780	εις μεσογειακας μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεάντερ»	64	34827	εις Ταμάνο υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερόσεαν Κάρριερς»	70	51600	έφθ. Ροζάριο 27 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΥΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερίν»	43	8518	άνεκ. Χόδικ 6 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρταρ»	59	28693	διπλής Κων πολιν 1 Μαρτ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πριμάθερα»	44	2088	άνεκ. Μπόταν Μπαιν 2 Μαρτ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Βεντούροδό»	58	9299	άνεκ. Ταμάνο 1 Φεβρ. διά Λάς Πάλμας
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιγκάλ»	51	5747	άνεκ. Ικικ 10 Φεβρ. διά Αυστραλίαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεκ. Λάς Πάλμας 6 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΜΑΡΙΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	άνεκ. Βουδάνη 13 Φεβρ. διά Λιθερπουλ
ΜΑΡΙΚΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέκο»	43	7290	άνεκ. Λόθαν 20 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΚΑ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντελαντέρα»	63	9190	διπλής Παναμά 1 Φεβρ. διά Κορέαν
ΜΑΡΙΔΥΝ Α.	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	55	4808	άνεκ. Μπαγιον 1 Μαρτ. διά Σφάζ
ΜΑΡΙΜΟΥΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελαδόπορες»	68	14800	έωθ. Ναγκούρια 2 Μαρτ.
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμούντα»	49	10596	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 27 Φεβρ. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπέλλα»	55	12597	άνεκ. Μπωμόντ 27 Φεβρ. διά Σαντάντερ
ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπρούνα»	55	23802	άνεκ. Ρόττερνταμ 14 Φεβρ.
ΜΑΡΙΝΑ (Σου)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτι»	66	19411	διπλής Παναμά 23 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Εθρος»	44	7203	άνεκ. Πουλό Μπουκόμ 11 Φεβρ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπουένο»	63	15364	έφθ. Χάρμπον ρόδης 1 Μαρτ.
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλαρίνα»	65	19805	άνεκ. Ναγκόγια 17 Φεβρ. διά Χιλήν
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνερς»	48	2739	άνεκ. Βάντονικ 3 Μαρτ. διά Δουβλίνον
ΜΑΡΙΠΕΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριφλία»	58	12443	άνεκ. Μπέλεμ 26 Φεβρ. διά 'Αρούμπαν
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπέλρα»	50	15747	άνεκ. Μπαντάρ Μαχοάκρ 6 Μαρτ. διά 'Ιαπωνιαν
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπίμα»	51	10216	άνεκ. Πιούλο Σαμπού 6 Φεβρ. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΣΑΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριρόζα»	53	12705	έφθ. Πειραιά 26 Φεβρ.
ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζενεράλ Κάρριερς»	51	7742	άνεκ. Πλιουσθ 5 Μαρτ. διά Πειραιά
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολικός Αστήρ»	53	11310	έφθ. Τεργέστον 5 Μαρτ.
ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κούριον»	37	5345	άνεκ. Σφάζ 4 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
ΜΑΡΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Παραμάσοντι»	65	18319	άνεκ. Γιοκοχάμαν 19 Φεβρ. διά Ταϊτί
ΜΑΡΚΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελκομοντόρε»	68	36365	άνεκ. Ζέρον 3 Μαρτ. διά Λιθερπουλ
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλανίδια»	61	12011	έφθ. Αγ. Βικέντιον 27 Φεβρ. διά Μπαντάρ Μαχοάκρ
ΜΑΡΚΟΣ ΠΡΟΓ'ΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τάιν»	48	4575	άνεκ. Βάντονικ 5 Μαρτ. διά Αυτζέλες 5 Μαρτ. διά Ντουμάι
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρος»	54	16573	έφθ. Τεργέστον 5 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλασπάρο»	46	7327	άνεκ. Οζάκαν από 29 'Ιαν.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόμακι»	56	23871	άνεκ. Λός Αντζέλες 17 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σιών»	64	9390	άνεκ. Λός Αντζέλες 23 Φεβρ. διά 'Ιαπωνιαν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάσπαρο»	46	7333	έφθ. Αμέρερον 1 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιράβιλλ Μότορσπο»	65	34185	άνεκ. Αμέρερον 7 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εράριλλ Μότορσπο»	57	8855	διπλής Μπρούνουποτελ 5 Μαρτ. διά Γδύνια
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	52	22353	άνεκ. Ράς Τανούρα 2 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΜΕΘΩΝΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	58	29139	άνεκ. Ρόττερνταμ 22 Φεβρ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αληπρύγκας»	57	11691	έφθ. Καράτοι 5 Μαρτ.
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρτιναλ»	66	39617	έφθ. Μίζουσιμα 4 Μαρτ.
ΜΕΛΑΤΕΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τρόμπη»	56	8671	έφθ. Λισσαδώνα 22 Φεβρ.
ΜΕΡΡΥΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερίταθ»	43	8158	εις Πειραιά από 'Ιαν. (έπιοκευαί)
ΜΕΡΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλι»	43	7214	άνεκ. Αθάναν 5 Μαρτ. διά Ματάντζας (Κούδα)
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΔΡΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούκιλ Σκαλάντε»	65	57307	άνεκ. Χάρης 'Αιλαντ 24 Φεβρ. διά Τούμπα
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνεπότον»	58	25275	άνεκ. Ντακάρ 23 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	61	30906	άνεκ. Λαδάν 16 Φεβρ. διά Θώλευ
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις Σ.»	48	2086	έφθ. Χάρια 20 Φεβρ.
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις Σ.»	44	7291	εις θέριν 4.31 Ν - 32.44 Δ 3 Μαρτ. διά 'Ιταλίαν
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλ. Ναυτ. & Βιομ.»	60	18889	έφθ. Καράκας Μπαιν 5 Μαρτ.
ΜΙΛΑΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	άνεκ. Βίλεμοταντ 2 Μαρτ. διά Γκρότον
ΜΙΜΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμμασέμε»	36	2760	άνεκ. Ντακάρ 23 Φεβρ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργούλαντρα»	68	9069	έφθ. Αθάναν 28 Φεβρ.
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστελλά»	56	21090	άνεκ. Ράς Τανούρα 22 Φεβρ. διά Σακάι
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλαμίς»	39	3485	διπλής Κων πολιν 15 Φεβρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λαίντυ»	69	1572	έφθ. Μόζι 20 'Ιαν.
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'Τ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λαΐτ»	70	1570	άνεκ. Γιοκοχάμαν 15 Φεβρ. διά Οκινάουα
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάκ»	69	1569	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 24 Φεβρ.
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάνς»	69	1572	άνεκ. Κριστομπαλ 4 Μαρτ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάρκ»	69	1560	έφθ. 'Οζάκαν 16 Φεβρ.
ΜΙΝΙ ΛΕΓ'Ν	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λεγ'ν»	70	1569	άνεκ. Κριστομπαλ 16 Φεβρ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΜΙΝΙ ΛΕΓ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λείζις»	69	1572	έφθ. Κριστομπαλ 20 Φεβρ. διά Πορτ Σουέτεγκαμ
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λιφτ»	70	1565	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 25 Φεβρ.
ΜΙΝΟΑΝ ΜΠΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λόρντη»	69	1565	άνεκ. Κίγκοντων (Ζαμ.) 2 Μαρτ. διά Πόρτ Λίμον
ΜΙΝΟΑΝ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Ναβ.»	58	10490	διπλής Μπρούνουποτελ 2 Μαρτ. διά Ρεσιφ
ΜΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίνωναν»	57	8180	άνεκ. Αμέρερον 6 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	57	21267	έφθ. Κων πολιν 4 Μαρτ.
ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιομάρη»	66	22241	άνεκ. Μορμούγκαδ 25 Φεβρ. διά 'Ιαπωνιαν
ΜΙΣΤΡΑΙ Ι	(N.A.T.)	έτ. «Ακτώρ»	69	9241	έφθ. Μουρόρα 21 Φεβρ.
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράλ»	49	1683	άνεκ. Ντακάρ 21 Φεβρ. διά 'Αλγέριον
ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣΔ.	(N.A.T.)	έτ. «Αστροβίγκια»	59	26737	άνεκ. Ρόττερνταμ 9 Φεβρ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΜΙΧΑΗΛ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιλουντόζι»	55	15807	έφθ. Πειραιά 19 Φεβρ.
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριψεμέντο»	65	28313	άνεκ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ. διά Λισσαδώνα
ΜΙΧΑΗΛ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμά»	58	22129	άνεκ. Τζιμπούτι 6 Φεβρ. διά Ράς Σουκείρ
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε»	53	11289	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 28 Φεβρ. διά 'Αρούμπα
ΜΟΥΣΣΕΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουσσέ»	51	3386	έφθ. Σιμπενίκ 3 Μαρτ.
ΜΠΑΖΙΑ ΙΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Επέρο»	65	18459	εις Σαγκάν 5 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΘΟ ηρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΜΠΕΛΛΟΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κέρφας»	52	4303	άνεκ. Πόρτλαντ (Β.Κ.) 1 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΠΕΣΣΗ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπέσοπο»	67	43231	διπλής Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Βιλεμοχαφεν
ΜΠΗΒΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπήβερ»	57	20464	άνεκ. Μπριουμπαίν 6 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΜΠΛΑΚ ΝΑΙ'Τ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Δηλός»	45	5101	έφθ. Βενετίαν 20 Φεβρ.
ΜΠΛΟΥΝΑΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σπή»	48	3335	εις Σύρον 3 Μαρτ.
ΜΠΟΡΝΑΜΑΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Εσεροφ»	58	988	άνεκ. Πόρταντα 8 Φεβρ. διά Σμύρνην
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπορνγάδουθ»	56	10413	έφθ. Σπέτζια 8 Φεβρ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	53	12861	άνεκ. Οκινάουα 19 Φεβρ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΜΠΟΥΕΝΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγις»	59	22844	άνεκ. Τόκιο 11 Φεβρ. διά Ντουμάι
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεντογούιντ»	53	12187	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 26 Φεβρ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΜΠΟΥΕΝΑΒΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμποδσ»	66	10062	έφθ. Γκάλθεοντας 23 Φεβρ.
ΜΠΡΙΓΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλοριάνα»	51	2633	άνεκ. Θέσια 17 Φεβρ. διά Κριπόλιν
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλλα»	50	9627	άνεκ. Βακαγιάμα 17 Φεβρ. διά Κιουρασσό
ΜΠΡΙΜΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεινάντε Τρανά»	63	10594	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 26 'Ιαν. διά Παγκαλάν Σουσού
ΜΥΟΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μπορέας»	67	39617	έφθ. Φρημάτλ 6 Μαρτ.
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιοτράς»	57	28267	άνεκ. Βακαγιάμα 17 Φεβρ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	6		

ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέα Ελλάς»	69	9241	άνεχ. Γιοκοχάμα 21 Φεβρ. διά Καναδά
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέας»	58	12624	άνεχ. Τζάκονσιλ 12 Φεβρ. δι' Αρούμπα
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκράντε»	58	24068	έφθ. Ντόντζας 5 Μαρτ.
ΝΕΔΔΥ	(N.A.T.)	έτ. «Νάουτα»	43	14304	έφθ. Αμετερνταμ 3 Μαρτ.
ΝΕΔΙ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς»	38	7679	έφθ. Άλεξάνδρειαν 4 Μαρτ.
ΝΕΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νασιέντο»	56	10693	έφθ. Κόμπε 28 Φεβρ.
ΝΕΙΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νελλο»	38	4996	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ. δι' Εμδεν
ΝΕΙΛΣΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ Ν. Κ.»	57	12784	έφθ. Μαμονάλ 15 Φεβρ.
ΝΕΠΚΟ ΑΝΤΒΑΝΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ Τ.»	58	29262	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτ.
ΝΕΠΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Καρπενόζα»	67	15996	άνεχ. Μοντεβίδεο 16 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΕΡΒΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρα»	44	8577	εἰς Τοιταγκόκ από 31 Σαΐου
ΝΕΡΕΙ'ΝΤ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέρειντ»	44	10544	έφθ. Μπατόν Ρούζ 25 Φεβρ.
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέστος»	64	16073	άνεχ. Ούμ Σαιδ 22 Φεβρ. διά Ντόντζες
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	έφθ. Τενερίφην 6 Μαρτ.
ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοπασίφικ»	67	54502	άνεχ. Ήστακ 4 Μαρτ. διά Λοντόντερου
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	άνεχ. Ιλίδολο 12 Φεβρ. διά Παναμά
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ Κάρριερς»	60	14203	άνεχ. Χιούστον 22 Φεβρ. διά Πούντα Καμάχο
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	45	3739	έφθ. Καράτοι 6 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Θράυτερς»	68	9034	άνεχ. Μπατόν Ρούζ 25 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12396	άνεχ. Μπαχού ικράντε 23 Φεβρ. διά Σάντος
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα»	48	3635	εἰς Μερίνα 7 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο ντέ Πάναμα»	68	97500	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάροπιν Κορπ.»	58	7324	έφθ. Χάμπον ρούς 22 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγία I.»	51	3364	διπλήθε Ούσαντ 6 Μαρτ.
ΝΙΚΟΠΟΛ (Αιδανού)	(N.A.T.)	έτ. «Χελιδός»	41	5236	έφθ. Μορμουγκάδο 21 Φεβρ.
ΝΙΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιμάρ»	53	13459	άνεχ. Αίλ οφ Γκραίν 4 Μαρτ. διά Μάλμο
ΝΙΟΥΚΕΙΤ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιούκειτ»	41	6743	άνεχ. Ταύλα 3 Μαρτ. διά Βομβάν
ΝΙΟΥΦΟΡΕΣΤ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλα Τσαβίρης»	44	7145	άργει Πειραιά από 11 Δεκ.
ΝΟΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόδα»	44	7377	άνεχ. Καλκούτταν 4 Μαρτ. διά Καράτοι
ΝΟΕΔ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καμέλια»	41	7251	άνεχ. Αμέρεραν 25 Φεβρ. διά Σμύρνην
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΤΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμψών»	58	20451	έφθ. Χαλούπι Αίλαντ 4 Μαρτ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Θράυτερ»	44	14800	εἰς θείον 23.19 Β - 117.50 Δ 1 Μαρτ. δι' Ιαπωνιαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουέστρα»	58	18184	άνεχ. Μπαλμπός 25 Φεβρ. διά Πουέρτο Σομόζα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέμουσι»	59	18180	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 26 Φεβρ. δι' Αρούμπα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΙΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Άμπερ»	67	22549	έφθ. Ταράντο 28 Φεβρ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίαμι»	64	38649	άνεχ. Ντώρμπαν 24 Φεβρ. διά Μίνα άλ Θαχάλ
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Κάρριερς»	67	25837	άνεχ. Νιούκαστολ (Άντρ.) 19 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παλλύμπα»	56	12402	άνεχ. Μπαντάρ Μαχάσαρ 24 Φεβρ. διά Σιμότουσ
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερα»	56	18210	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πετρόλερα Αρμαντόρα	52	12029	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΟΡΟΓΟΥΝΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Άγιας»	69	10600	άνεχ. Μπιλμπάο 6 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πίγασος»	52	12557	άνεχ. Φορτλέτας 28 Φεβρ. διά Μη. Αύρες
ΝΤΑΡΧΑΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	58	23102	διπλήθε Ούσαντ 1 Μαρτ.
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Γουντεντουρντ»	58	30235	έφθ. Σακάι 23 Φεβρ.
ΝΤΕΙΚΕΝΤΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγίνορ»	68	9079	έφθ. Νεάν Ύρκην 22 Φεβρ.
ΝΤΕΛΩΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεπ Έντερπραϊζ»	61	13198	εἰς θείον 13.43 Β. — 121.17 Δ. 27 Φεβρ. δι' Ιαπωνιαν
ΝΤΕΛΩΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διαρκίκ & Δελφίκην»	57	23960	έφθ. Αϊόδ 13 Φεβρ.
ΝΤΕΛΩΙΚ ΣΚΑΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Σεπ Έντερπραϊζ»	63	13751	άνεχ. Σάντο φέ 6 Μαρτ. διά Ροζάριο
ΝΤΕΡΜΙΤΙ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίν»	58	10596	έφθ. Αμέρεραν 7 Μαρτ.
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πράντον»	63	15249	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καζαπλάνκα»	57	22006	εἰς Τζάκσονθιλ 25 Φεβρ. (Επισκευα)
ΝΤΗΖΕΡΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον»	57	20458	άνεχ. Μορμουγκάο 17 Φεβρ. δι' Ιαπωνιαν
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντηζερτ»	56	20352	άνεχ. Βενετίαν 23 Φεβρ.
ΝΤΗΟΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ναϊκεκέιτορς»	60	19988	έφθ. Νέαν Ύρκην 1 Μαρτ.
ΝΤΟΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντόβερ»	53	15826	άνεχ. Βίλεματον 3 Μαρτ. διά Θώλ Ρίθερ
ΝΤΟΛΦΙΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Ντόλφιν»	48	2413	έφθ. Βενετίαν 24 Φεβρ.
ΝΤΟΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θουκίδης»	51	12590	άνεχ. Μοντεβίδεο 5 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	53	12200	έφθ. Θλάμπον (Ν.Υ.) 4 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	43	9955	άνεχ. Κείν Τάουν 1 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	58	10483	άνεχ. Ντουμάδι 26 Φεβρ. διά Πλατζού
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μίντλαντ»	51	14804	άνεχ. Τρίνινταν 10 Φεβρ. δι' Ινδίαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμπις»	54	11478	έφθ. Μορμουγκάο 16 Φεβρ. δι' Ιαπωνιαν
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	57	9881	έφθ. Καντζί 5 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαμπί»	56	8716	άνεχ. Βενετίαν 4 Μαρτ. διά Ταράντο
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτης»	60	28655	διπλήθε Παναμά 24 Φεβρ. διά Βαλπαραίζο
ΝΤΟΡΑΡΑΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίμπο»	52	12218	άνεχ. Λός Αντζελες 24 Φεβρ. διά Σαλάθερυ
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζολιουτ»	56	10486	έφθ. Πειραιά 8 Φεβρ.
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέτζεντ»	66	45280	έφθ. Νεάπολιν 24 Φεβρ.
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκων»	56	8424	έφθ. Πουάντ Νουάρ 14 Φεβρ.
ΝΤΡΑΙΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οθερόπη Μπάλκ Τρανο.»	56	11412	άνεχ. Ριο Ιανέιρο 23 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΣΕΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ»	47	2836	άνεχ. Πειραιά 9 Φεβρ.
ΟΛΓΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανια»	43	7265	άνεχ. Αθαναν 28 Φεβρ. διά Δουνκέρκην
ΟΛΙΒΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαίτινγκ»	48	2724	διπλήθε Βιρβατάρ 4 Μαρτ. διά Σεττίνον
ΟΛΑΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριψεράμαρ»	39	2815	διπλήθε Κωνιόπολιν 6 Μαρτ. διά Βραΐλαν
ΟΛΑΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουράγκο»	69	97468	άνεχ. Μιζουσίμα 16 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΑΜΠΙΚ ΑΚΚΡΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντεμεράρα»	70	98726	άνεχ. Ράς Τανούρα 18 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΑΜΠΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόλμπεκ»	70	108500	εἰς Σακάτ υπό συμπλήρωσιν
ΟΛΑΜΠΙΚ ΑΡΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γράντον»	70	98000	άνεχ. Κούρες υπό συμπλήρωσιν
ΟΛΑΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγένα Σίππιγκ»	54	13652	άνεχ. Καράτοι 2 Μαρτ. διά Χάργκ Αϊλαντ
ΟΛΑΜΠΙΚ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμρόουζ»	54	20453	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαρτ.
ΟΛΑΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ειδοντείτλ»	54	20495	άνεχ. Πρόσιντενς 5 Μαρτ. διά Κιουρασάδο
ΟΛΑΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήγουελ»	65	38607	άνεχ. Κιουρασάδο 27 Φεβρ. διά Χάλιφας
ΟΛΑΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ' ΜΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντημπανκ»	64	32380	άνεχ. Μπριτζόρτ 13 Φεβρ.
ΟΛΑΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντεν»	65	32478	διπλήθε Βιρβατάρ 3 Μαρτ. διά Μάροις έλ Μπρέγκα
ΟΛΑΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ»	64	38598	διπλήθε Βιρβατάρ 7 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΑΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρταμαρ»	65	38508	έφθ. Λάς Πάλμας 25 Φεβρ.
ΟΛΑΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονέσποιον»	65	32407	άνεχ. Γιοκοχάμαν 15 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΑΜΠΙΚ ΓΡΑΙΝΙΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρόου Σιππίγκ»	54	14047	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαρτ.
ΟΛΑΜΠΙΚ ΓΡΙΝΟΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρίνοντις»	58	27602	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΑΜΠΙΚ ΓΡΟΥΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανομαρίν»	50	24741	έφθ. Γιοκοχάμαν 21 Φεβρ. δι' Αρούμπα
ΟΛΑΜΠΙΚ ΝΤΕΙΓΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοέστερ»	53	14221	άνεχ. Τομάτα 1 Μαρτ. διά Τσίμπαντο
ΟΛΑΜΠΙΚ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρμπαντος»	53	14009	έφθ. Αρούμπα 16 Φεβρ. (Επισκευα)
ΟΛΑΜΠΙΚ ΠΑΛΜ	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδα»	54	17999	άνεχ. Φινάρτ 26 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΑΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούσφιλντ»	49	24662	άνεχ. Λάς Πάλμας 5 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΑΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικι»	53	18781	άνεχ. Νέαν Ύρκην 28 Φεβρ. δι' Αρούμπα
ΟΛΑΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουανού»	54	13934	

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όδρελαντι»	49	17792	άνεχ. Γένοβαν 5 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμόντε»	54	14047	άνεχ. Τάμπα 24 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπη» "Οίλ"	49	24689	άνεχ. Κέιπ Τάουν 28 Φεβρ. δι' 'Αγγλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τράνσοπορτ»	59	37958	άνεχ. Λίβερπουλ 23 Ιαν. διά Περαικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Σιππιγκ»	60	37744	άνεχ. Λάς Πάλμας 28 Φεβρ. διά Ράς Λανούφ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραπαΐν»	63	30574	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Φεβρ. διά Περαικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πούσερεν»	64	30581	έφθ. Αρούμπα 3 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΕΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέλιμπουρυ»	65	15179	άνεχ. Παραντίπ 22 Φεβρ. διά Τάμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΛΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΟΞΙΝΤΕΝΤΑΛ»	58	27602	άνεχ. Ρίο 'Ιανέριο 21 Φεβρ. διά Περαικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΕ'ΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάλκον»	65	47493	άνεχ. Θρεπτερία 28 Φεβρ. διά Ζουετίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΛΕ'ΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπυρούτη»	50	17791	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπέθερλου»	64	47493	άνεχ. Λίβερπουλ 11 Φεβρ. διά Μένα 'Αχιμαντί
ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. υπερωκ.)		έτ. «Χόμη Λάινς»	31	18563	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 7 Μαρτ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΓΟΥΟΝΤΕΡΕΡ		έτ. «Αράδηνη»	43	11753	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 5 Μαρτ.
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ	(δ.)	έτ. «Λά Έμπρεσσα»	56	21090	διπλήθε Βιρραλτάρ 7 Μαρτ.
ΟΡΕΑΝΤ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερόδεαν Μπάλκ»	56	12159	άνεχ. Μίκη 4 Φεβρ. διά Πόρτ Χέντλαντ
ΟΡΙΕΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέρινταντ»	54	12069	άνεχ. Λάς Πάλμας 22 Φεβρ. διά Μπόννυ
ΟΡΙΕΝΤ ΣΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Κάμπεον»	54	12846	άνεχ. Θεούτα 5 Μαρτ. δι' 'Αγγούσταν
ΟΡΙΕΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ»	56	20921	έφθ. Τουμάκο 7 Μαρτ.
ΟΡΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οροσόλ»	58	12668	άνεχ. Καράκας Μπατ 4 Μαρτ. διά Τάμπα
ΟΡΟΝΤΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	Ρούσσος	42	2081	διπλήθε Κων) πολιν 5 Φεβρ. διά Βάρναν
ΟΡΟΣΟΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορο»	53	9839	έφθ. Γένοβαν 11 Φεβρ.
ΟΡΦΗΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κασλας»	57	1358	άνεχ. Βαλένθια 5 Μαρτ. δι' 'Αμβέροαν
ΟΡΧΙΔΕΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέρομαρ»	44	7261	έφθ. Χάιφα 21 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝ ΛΑΙ'ΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλαρ Στάρ»	70	72000	άνεχ. Μπιλόπα ώπο συμπλήρωσιν
ΟΣΕΑΝ ΛΑΝΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοβερ»	49	15456	άνεχ. 'Εσκραδός ρίβερ 2 Μαρτ. διά Μίλφορντ κάφεν
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φόρτουάνη»	56	9165	άνεχ. 'Ηοτ Λόντον 6 Μαρτ. δι' 'Ιανωνίαν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμαριν»	56	10016	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοβερ»	57	15406	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 28 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μόρε Νόστρουμ»	63	12289	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 28 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝΙΚ (π. υπερωκ.)		έτ. «Χόμη Λάινς»	65	27645	άνεχ. Μπαριμάντος 7 Μαρτ. (κρουαζιέρα)
ΟΣΕΑΝΙΚΑ		έτ. «Οσεανίκα»	65	28101	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 Φεβρ. διά Πόρτ Χέντλαντ
ΟΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταρντη»	56	23232	άνεχ. Βαγκαρέ 27 Φεβρ. διά Χαλούλ 'Αιλαντ
ΟΣΣΑΜ (κυπρ.)		έτ. «Λιθέρα»	51	4033	έφθ. Σίδενεύ 15 Φεβρ.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπελάθιεντος»	57	18176	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 16 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΟΥΡΑΝΙΑ (N.A.T.)		έτ. «Αστροσουέρτε»	55	1839	άνεχ. Θεούτα 24 Φεβρ. διά Τουρκίαν
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνη»	29	2692	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 26 Φεβρ. διά Σέτε
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασάνια»	58	10659	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΥΚΚΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εφταθρύσσες»	43	7296	έφθ. Τοιταγκόγκ ρόδος 27 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σωτήρι»	49	5414	εις 3.30 B. - 11.18 Δ. 26 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΗΝΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρουόποτας»	52	4486	εις 35.7 B. - 10.25 Δ. 2 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Τζωρτζ»	43	8426	άνεχ. Σάντα Φέ 7 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελτράνσοπορτ»	57	10493	άνεχ. Μπράκε 27 Φεβρ. διά Ρίον 'Ιανέριο
ΠΑΝΑΓΟΣ Λ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόπκατ»	39	3562	έφθ. 'Απαπα(Λάγκος 19 Φεβρ.
ΠΑΝΑΧΑΙ'ΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πινάγος»	52	2517	άνεχ. Ντοκαρί 27 Φεβρ. διά Κοτόνου
ΠΑΝΟΗΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ»	63	30408	άνεχ. Ωλαδέλφειαν 1 Μαρτ. διά Πουεστό λά Κρούζ
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμαρτ»	54	15841	άνεχ. 'Αρούμπα 1 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΠΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναύς»	43	2867	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβανόν) 6 Φεβρ. διά Λιδύνη
ΠΑΝΤΑΡΑΛΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Κ.»	58	12417	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 24 Φεβρ. διά Περαικόν Κόλπου
ΠΑΠΙΑΣ ΉΣΣΕΣΑΛΩΝΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόμπα»	37	1575	προσήραξε νωτίας Σούδα 21 Δεκ.
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελένη»	67	43231	άνεχ. Ράς Τανούρα 10 Φεβρ. δι' 'Αγγούσταν
ΠΑΡΟΣΕΝΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάλιμα»	44	3857	έφθ. Μαλάγα 15 Φεβρ. δι' 'Αντόνιον 5 Μαρτ.
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ		έτ. «Πανάδη Σιππινγκ»	51	996	άνεχ. Τσαπάτας 26 Φεβρ. διά Ρεϋνιόν
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπάκια»	57	8184	άνεχ. Ντώρπιαν 26 Φεβρ. διά Περαικόν Κόλπου
ΠΑΡΟΣ		έτ. «Πανκόρμπο»	59	23607	άνεχ. Ντιαμάτας 25 Φεβρ. διά Μπ. "Άυρες
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλόρα»	61	13912	άνεχ. Γκάμπα 28 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ		έτ. «Σελέστιαλ»	65	38116	άνεχ. Αγ. Βίκεντον 2 Μαρτ. διά Σαίν Τζών (N.B.)
ΠΑΤΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτερ»	54	7530	διπλήθε Κων) πολιν 21 Φεβρ. διά Βάρναν
ΠΑΤΡΑΓΙΚ ΣΚΑΪΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πλόλα»	50	5623	άνεχ. Ταμπίκο 4 Μαρτ. διά Προγκρέσσ
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάτος'αρχ»	43	7172	διπλήθε Ντιαμάτας 21 Φεβρ. διά Λύτελτον
ΠΑΦΟΣ		έτ. «Πλόμες»	43	6998	άνεχ. Τερέποντας 5 Μαρτ. διά Λύτελτον
ΠΕΛΑΣΓΟΣ		έτ. «Κινύρας»	58	13545	άνεχ. Αυδέρσαν 6 Μαρτ. διά Τουκίλαν
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιον»	52	5483	άνεχ. Ούμ Σαιδ 22 Φεβρ. διά Γαλλίαν
ΠΕΛΟΠΙΑΣ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	έφθ. Αντόνιον 15 Φεβρ. δι' 'Αγγούσταν
ΠΕΛΟΨ		έτ. «Γελόδι»	36	5164	έφθ. Τζιμπούτη 7 Μαρτ.
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευδώρο»	49	4500	διπλήθε Πιρραλτάρ 4 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορνέλλα»	54	19440	διπλήθε Νταναρά 30 Δεκ.
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέάνο»	56	24502	άνεχ. Ντιώρπιαν 19 Δεκ. διά Περαικόν Κόλπου
ΠΕΡΙΚΑΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περαματάρης»	41	6464	έφθ. Ρινίκα 28 Φεβρ.
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΛΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αντάκτικ Γκάζ»	51	1077	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 18 Φεβρ. διά Λουάντα
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	64	10865	άνεχ. Λας Πάλμας 14 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΕΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	58	8466	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτ.
ΠΕΡΑ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονοδίσια»	63	10867	άνεχ. Κολούμπια οίδερ 27 Φεβρ. δι' 'Ιανωνίαν
ΠΕΤΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδιο»	62	9908	άνεχ. Ντιώρπιαν 20 Φεβρ. δι' 'Αγγλίαν
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Πλόσπαρο»	48	3349	διπλήθε Κων) πολιν 23 Φεβρ. διά Ρίσε
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσιφικ Οίλλ»	65	41255	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 2 Μαρτ. διά Ντουμάτη
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	έφθ. Αλεξάνδρειαν 19 Φεβρ.
ΠΗΤΕΡ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Πινελόπηπο»	54	8516	διπλήθε Παναμή 3 Φεβρ. δι' 'Ιανωνίαν
ΠΗΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Εινόδιαλ»	61	13437	άνεχ. Χάογκ 'Αιλαντ 25 Φεβρ. διά Σαίν Κρουά
ΠΛΑΤΡΕΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταρ»	67	48747	έφθ. Αθέναν 7 Φεβρ.
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάτρες»	44	7244	άνεχ. Τέξας Σ' τη 24 Φεβρ. διά Σίδνεϋ
ΠΛΕΙΤ ΜΑΣΤΕΡ		έτ. «Αλια»	53	12513	έφθ. Κοιστομπόλ 6 Μαρτ.
ΠΛΟΥΤΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλέιτ»	53	9422	έφθ. Μπωμόντ 7 Μαρτ.
ΠΛΟΤΩ		έτ. «Ρεάκος»	59	10918	έφθ. Μπωμόντ 7 Μαρτ.
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτριξ»	68	35191	άνεχ. Τουμάτα 27 Φεβρ. διά Πόρτ Χέντλαντ
ΠΟΛΛΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Γκάιντομ»	66	33291	άνεχ. Ράς Τανούρα 7 Φεβρ. δι' 'Αιμβέροαν
ΠΟΛΥΝΙΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάς»	56	10483	έφθ. Βαλπαρούζο 5 Μαρτ.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Στάρμπακο»	45	3605	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 2 Μαρτ.
ΠΟΡΤΑΛΟΝ		έτ. «Βόλι ντι Κομπάρε»	57	8549	άνεχ. Κείπ Τάουν 21 Φεβρ. διά Κέιπ Τάουν
ΠΡΕΒΕΖΑ		έτ. «Γριουστινίστερ»	57	10389	διπλήθε Μιζρασία 27 Φεβρ. διά Κόνακρυ "Αίλαντς
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτίτην»	46	4862	άνεχ. Μιζρασία 27 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΠΡΟΔΟΡΟΜΟΣ ΒΗΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Κονκουντά»	50	7721	έφθ. Σέτε 27 Φεβρ.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθείς»	59	9633	έφθ. Ιλάιο 5 Μαρτ.
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Προύπενθίδης»	64	6345	διπλήθε Πανούδη 27 Φεβρ. διά Γάνδην
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρίκα»	58	8369	έφθ. Σπιν Τζών (N.B.) 4 Μαρτ.
ΠΡΩΤΟΠΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτόκληπτος»	44	7984	άνεχ. Σιλιονοσέκι 17 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
Σ. & Κ. ΓΙΟΥΝΤΙ		έτ. «Φίλνταπτον»	52	1346	άνεχ. Αύνούταν 3 Μαρτ. διά Σαδόνα
ΣΑΙΝΤ ΑΘΗΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λίνκουε»	57	23693	άνεχ. Τέιμπλ Μπαιν 24 Φεβρ. δι' "Ιμιγκαμ
ΣΑΙΝΤ ΑΝΔΡΕΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορουδα»	38	5548	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 4 Μαρτ. διά Νεάπολιν
ΣΑΙΝΤ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λ-εθνείς Κρουαζιέραι»	54	13043	άνεχ. Ουντάντη 22 Φεβρ. διά Ταυατάβε
ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραυσεπίκανά»	59	19047	άνεχ. Γεσνάτη 5 Μαρτ. (κρουαζιέρα)
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τιούνιον Σπλέντορ»	51	6895	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Φεβρ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μασολάντα»	65	16334	έφθ. Σάντα φ 6 Μαρτ.
		έτ. «Πρόδιοι»	55	16927	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 28 Φεβρ. διά Μ. Θάλασσαν
		έτ. «Πριουστέον Σή»	56	21028	έφθ. Σάντα Φούνταν 28 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδος

SAINT MARIA	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Μαρία»	53	8715	άνεχ. Γένοβαν 28 Φεβρ. διά Νουμέα
SAINT MICHAILA (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλάυνη»	59	12900	έφθ. Ριόν 'Ιανέρον 5 Μαρτ.
SAINT NIKOLAOS	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονόβαλλο	66	16334	άνεχ. Γκέραλτον 26 Φεβρ. διά 'Αμαγκασάκι
SAINT NIKOLAOS II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Γρηγορούσσα»	53	12453	άνεχ. 'Αρούμπαν 1 Μαρτ. διά Βοστώνη
SAINT ΠΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιαν Μαριτ.»	59	22332	άνεχ. Εμδεν 4 Μαρτ. διά Φορκάντες
SAINT TZON		έτ. «Μαρίν «Εξπρές»	53	7490	εσ. Καζαμπλάνκα 1 Μαρτ.
SAINT TZΩΡΤΖ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Τζώρτζ»	54	9755	άνεχ. Μπαχρέν 4 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (κυπρ.)		έτ. «Ποσισδάνη»	56	2709	ει. 36.44 Β. - 1.50 Δ. 5 Μαρτ. διά Στεττίνον
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Αιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βλάναστου»	50	2736	έφθ. Πειραιά 14 Φεβρ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιαβίσσα»	57	8952	άνεχ. Θραπάνι 4 Μαρτ. διά Ροστόκ
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)		έτ. «Εντρέ Ριός»	51	10353	άνεχ. Τεργέστην 4 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέσσια»	49	1439	άνεχ. Ρότερνταμ 5 Μαρτ. διά Ντουάλα
ΣΑΝΝΥ ΚΑΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπαλ Δ.»	53	6530	έφθ. Μπ. νήσες 3 Μαρτ.
ΣΑΝΝΥ ΛΑΙΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπαλ Σ.»	53	6531	άνεχ. Σάντος 6 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηγουάιπε Κάρριερς»	55	11922	άνεχ. Τζίμπουτι 28 Φεβρ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρταρο»	59	29486	άνεχ. Πούερο Μιράντα 24 Φεβρ. διά Τρίνινταντ
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγία Βαρβάρα»	46	2849	άνεχ. Σλοβισική 3 Μαρτ. διά 'Ανόμπα
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθίνα»	53	2550	έφθ. Χιούστον 5 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	έφθ. Φιλαδέλφειαν 1 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουέρο»	65	31779	έφθ. Αμερίδαν 1 Μαρτ.
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	57	9143	άνεχ. Ναγκόγια 26 Φεβρ. διά Σαιν Ζάν
ΣΑΣΞΕΣΟΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντζέσօρ»	63	11471	άνεχ. Σάντα Μάρτα 26 Φεβρ. διά Μπαραγκουΐλα
ΣΑΟΥΟΓΟΥΝΤ		εγ. «Γουέστ Άφρικαν»	70	10600	εις Μπιλάνιο υπό συμπλήρωσιν
ΣΑΟΥΟΓΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεσαν Θράτερ»	44	14020	άνεχ. Κολόμπια 18 Φεβρ. διά Η.Π.Α.
ΣΕΡΦ ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαντίνελα»	54	19053	άνεχ. Μπάνιας 1 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΣΕΡΦΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινταστριαλ Κάρριερς»	58	13944	άνεχ. Σαδόνα 5 Φεβρ. διά Σπετζία
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίάνα»	59	9165	άνεχ. Λάς Πάλμας 1 Μαρτ. διά Ρίο 'Ιανέρο
ΣΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φόπιντου»	51	3904	άνεχ. Λός 'Αντζελες 2 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΗΒΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οθερσίτις φρ.»	61	13083	έφθ. Σαδόνα 12 Φεβρ. (έπισκευα)
ΣΗΓΚΑΛ		έτ. «Σπηγκάλη»	47	6507	έφθ. Χιούστον 26 Φεβρ.
ΣΗΝΤ ΛΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσσαρ»	40	5355	άνεχ. Σφάδ 5 Μαρτ. διά Στεττίνον
ΣΙΑΙΡΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τραναμαρίνη»	43	7275	ΕΠΛΗΘΗ έις άλλοδαπούς
ΣΙΑΒΕΡ ΣΟΥΑΝ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκουντγκούντηντ»	53	1581	διπλήθ. Γιβραλτάρ 26 Φεβρ.
ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρναστ»	65	33287	άνεχ. Χιούστον 4 Μαρτ. διά Βομβάν
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σινσέριτου»	54	15942	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 3 Μαρτ. διά Γκλαντούτσουν
ΣΙΝΤΥ		έτ. «Βιαφέλη»	69	18287	άνεχ. Χάρκι «Αίλαντ 12 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΣΙΡΙΣ (δ.)		έτ. «Αστροραμάντο»	60	29592	άνεχ. Λίβερπουλ 7 Μαρτ. διά 'Αρντροσάν
ΣΙΣΤΕΡ ΑΜΑΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άγαπη»	57	944	έφθ. Βενετίαν 3 Μαρτ.
ΣΙΣΤΕΡ ΚΛΕΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Τεμέζ»	57	984	διπλήθ. Παναμά 5 Μαρτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΣΙΦΩΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σειλίο»	58	13906	άνεχ. Βρέμπην 18 Φεβρ. διά Κεντρικήν 'Αμερικήν
ΣΚΑΪΤΤΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλίζαν»	63	12273	διπλήθ. Νίτον 6 Μαρτ. διά Ρόττερνταν
ΣΚΙΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζισούνο»	64	17487	άνεχ. Απαπάλαγκος 7 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΣΠΙΝΟΛΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σινικόλασ»	50	6036	άνεχ. Μπιλάνιο 24 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΣΟΚΟΡΙ		έτ. «Σοκόδα»	50	5304	έφθ. Σάν Νικόλας (Περού) 28 Φεβρ.
ΣΟΝΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Τάινκερ»	62	28387	άνεχ. Αθάναν 11 'Ιαν. διά Ματάντζας (Κούδα)
ΣΟΥΕΡΤΕ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουέρτε»	43	7267	άνεχ. Ντάναν 20 Φεβρ. διά Τζακάρτα
ΣΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Λίζα»	57	10661	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 23 Φεβρ. διά Ράς Σουκείρ
ΣΟΥΑΙ (δ.)		έτ. «Ορούτσα»	53	10164	άνεχ. Ωιδαρέλειαν 23 Φεβρ. διά 'Αμβούργον
ΣΟΦΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρονασός»	45	12723	άνεχ. Αθάναν 20 Φεβρ. διά Νουεδίτας
ΣΟΦΙΑ (Σ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	29	9375	άνεχ. Ωιδαρέλειαν 24 Φεβρ. διά Μπιλάνιο
ΣΟΦΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	65	14048	άνεχ. Χιούστον 27 Φεβρ. διά Παναμά Σίτι
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΤΖΟΥΝ. (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουτγούντηντ»	57	10398	εις Μουρμάνοκ όπι 27 Σεπτ.
ΣΠΑΡΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπονίτο»	35	758	άνεχ. Πακασάμιον 19 Φεβρ. διά Βομβάν
ΣΠΑΡΤΑ (π.)		έτ. «Σπάντα»	69	8825	άνεχ. Μασσαλίαν 6 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΣΠΗΝΤΤΟΥΑΓΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνελά»	56	1743	εις Νέαπολιν όπι 12 Φεβρ. (έπισκευα)
ΣΠΙΛΑΙΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γκάθικι»	57	20683	άνεχ. Λορέντζ Μαρκές 1 Μαρτ. διά Μιδδλεομπρω
ΣΠΛΕΝΤΙΤ ΣΚΑΪ' (παν.)		έτ. «Ινσουαλάρ»	54	6994	εις 'Αιμέρδαν όπι 6 'Οκτ.
ΣΠΛΕΝΤΙΤ ΣΚΑΪ' (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτιβ»	44	7240	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 Φεβρ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλυσσες»	64	34593	άνεχ. Ούλαν 2 Μαρτ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΣΠΥΡΟΣ		έτ. «Σουαρέζ»	65	31428	άνεχ. Μπόνιν 3 Μαρτ. διά Κιουρασσό
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουαλύντεν»	56	30709	έφθ. Πόρτα Σουάν 2 Μαρτ.
ΣΤΑΛΩ (Αιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τροδίτης»	43	7230	ίδε «ΑΠΡΙΛΙΟΥ ΠΑΤΡΙΩΤΕΣ» ώς μετωνομάσθιον
ΣΤΑΣΣΙ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρτοντ»	54	11815	διπλήθ. Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διά Πασάγιες
ΣΤΕΛΛΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντίνι»	55	3411	έφθ. Ρόττερνταν 2 Μαρτ.
ΣΤΕΦΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρόφλαντη»	60	10733	έφθ. Μπορντών 25 Φεβρ.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκονιόρο»	56	10360	άνεχ. Ναργάν 2 Μαρτ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΣΤΟΛΤ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθενίρη»	53	8031	άνεχ. Μασσαλίαν 6 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΣΤΟΛΤ ΙΘΑΚΑ (μικτόν)		έτ. «Ιθάκα Στάρη»	51	12540	εις Ήζαν 21 Φεβρ. διά Γκλάντοτοσουν
ΣΤΟΛΤ ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζεμινί»	60	13481	άνεχ. Σιμότσου 28 Φεβρ.
ΣΤΡΥΜΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στρυμώνη»	69	16475	άνεχ. Ροζάριο 3 Μαρτ.
ΣΥΠΡΙΑΝ ΠΡΩΝΤΙΟΥΣΕΡ (κυπρ.)		έτ. «Στάρη Στήμη Ναβ.»	53	1764	έφθ. Μπορντών 25 Φεβρ.
ΣΥΠΡΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρήνη»	50	1776	άνεχ. Καρθαγένην 4 Μαρτ. διά Βέντσπιλς
ΣΥΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ θράτερ»	68	9024	διπλήθ. Ντάνα 23 Φεβρ. διά Νιού Πλύμουθ
ΣΦΑΚΙΑ		έτ. «Λίδιροι Κόουσοτ»	44	8636	έφθ. Τοάλια 2 Μαρτ.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βέστα»	56	10096	άνεχ. Μόζι 18 Φεβρ. διά Ν. Κορέαν
ΤΑΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξάνδρα»	51	2979	διπλήθ. Κανάριοι πολιν 5 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ (Αιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπονέά»	44	7349	άνεχ. Καζαμπλάνκα 25 Φεβρ. διά Ντακάρ
ΤΑΡΠΟΝ ΚΛΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τάρομπρεύ»	60	8742	άνεχ. Ναγκόγια 1 Μαρτ. διά Μπρισμπαίν
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταροπή»	58	13581	άνεχ. Πούντα Καρντόν 2 Μαρτ. διά Βίλμιγκτων (Β.Κ.)
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΡΦ	(N.A.T.)	έτ. «Άλικην»	56	8001	εις Ήσιον 25.27 N – 34.49 A 2 Μαρτ. διά Καράτοι
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ταρασούφτη»	57	7977	έφθ. Μορπάσ 5 Μαρτ.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΓΙ'ΦΤ	(N.A.T.)	έτ. «Άλικην»	58	8465	άνεχ. Μόζι 21 Φεβρ. διά 'Οζάκον
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΖ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρόφλαντη»	68	11026	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 12 Φεβρ. διά Βανκούβερ
ΤΑΡΣΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αγ. Σπυρίδων»	47	5605	εις Μη. 'Αύρες όπι 26 'Ιαν.
ΤΑΣΟΣ V. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Αναστάσιος»	57	21450	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 25 Φεβρ. διά 'Αρούμπα
ΤΕΣΑΝΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερόσεαν Οϊλ»	68	48339	άνεχ. Λάς Πάλμας 9 Φεβρ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελεσεγκούρο»	68	14800	άνεχ. Βαλτιμόρην 26 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΤΖΕΗΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορμος»	48	2226	άνεχ. Πειραιώς 25 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΤΖΕΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτιντ	65	19421	άνεχ. Κόμπε 23 Φεβρ. διά 'Αιδοί
ΤΖΕΝΝΥ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπεον»	51	4359	έφθ. Βαλτιμόρην 5 Μαρτ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπονέρη»	69	9072	άνεχ. Λάς Πάλμας 27 Φεβρ. διά Ντύρμπαν
ΤΖΟΥΛΙΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Πάνθεον»	53	10856	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 Μαρτ. διά 'Αρούμπα
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελμοτόρες»	68	14800	άνεχ. Μη. 'Αύρες 1 Μαρτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίκιγκ»	42	7268	άνεχ. Ήστ Λόντον 5 Μαρτ. διά Ντύρμπαν
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμπάσο»	54	19129	άνεχ. Μουτούσερ 3 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΤΖΩΝΝΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικη»	66	39556	άνεχ. Κέιπ Τάουν 20 Φεβρ. διά Ράς Τανόρα
ΤΡΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (ο.Μόλτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρτα»	57	8680	έφθ. Μαυρίκιον 7 Μαρτ.
ΤΡΙΝΑ ΟΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδων»	37	6435	άνεχ. Λάς Πάλμας 1 Μαρτ. διά Σαγκάπων
ΤΙΤΙΚΙ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλιας»	54	12570	διπλήθ. Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά Βιρτζόττον
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ουνκα»	52	11218	άνεχ. Τέμα 26 Φεβρ. διά Βασσάσσαν
TOMAZO (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτούνα»	64	15597	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 27 Φεβρ.
TONY (Λιθανού)		έτ. «Άθερολα»	28	1390	άνεχ. Αθάναν 25 Φεβρ. διά Μόα
ΤΟΡΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλη Καραπιπέρη	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 Μαρτ.
ΤΟΥΛΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	59	21617	άνεχ. Λάς Πάλμας 1 Μαρτ. διά Σαγκάπων
ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδων»	37	6435	άνεχ. Λάς Πάλμας 1 Μαρτ. διά Σαγκάπων
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	53	5493	άνεχ. Τέμα 26 Φεβρ. διά Βασσάσσ

ΥΒΩΝΗ (π.)	Κέφαλος Ναυτ. 'Ετ.	51	8997	εἰς Καλκούτταν ἀπὸ 22 'Ιαν.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.) ἐτ. «Υδρούσσα»	55	21088	ἀνεκ. Μπαντάρ Μαχαάρ 17 Φεβρ. διὰ Νιγκάτα
ΦΑΕΘΩΝ	(N.A.T.) ἐτ. «Κόδμετη»	45	15005	έφθ. Γκιζόν 24 Φεβρ.
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.) ἐτ. «Δάνασση»	45	13849	ἀνεκ. Βαλτιμόρην 2 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΦΑΛΚΟΝ	(N.A.T.) ἐτ. «Μπλάτικο»	43	13548	ἀνεκ. Καλλάο 24 Φεβρ. διὰ Καλέτα Πατίλος
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.) ἐτ. «Άλδρα»	60	13998	διῆλθε Παναμᾶ 20 Φεβρ. διὰ Μπρίτζπορτ
ΦΑΛΜΟΥΘ	(N.A.T.) ἐτ. «Φάλμουθ»	59	10251	έφθ. Λός «Αντζελες 4 Μαρτ.
ΦΑΝΝΥ	(N.A.T.) ἐτ. «Φάννυ»	48	2436	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.) ἐτ. «Μερμάντη»	57	21910	ἀνεκ. Μιδδλεσμπρι 7 Μαρτ. διὰ Νεάπολιν
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.) ἐτ. «Μέις»	44	13854	έφθ. Κινόνια 28 Φεβρ. διὰ Θιλαδέλφειαν
ΦΕΛΙΤΣΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.) ἐτ. «Αννα»	45	7096	διῆλθε Κωνιόλιν 13 Φεβρ. διὰ Νεδορωσίσκην
ΦΕΛΤΟ (κυπρ.)	(N.A.T.) ἐτ. «Εὐαγόρας»	53	1385	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διὰ Ταραγκόνα
ΦΕΝΙΣ (παν.)	(N.A.T.) ἐτ. «Μαρκαλίμπρε»	43	7265	έφθ. Πειραιᾶ 13 Φεβρ.
ΦΙΛΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.) ἐτ. «Ανδρούέδα»	63	50872	έφθ. Χάργκ «Αίλαντ 2 Μαρτ.
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (π.)	(N.A.T.) ἐτ. «Κουμπάνιο»	36	3149	ἀνεκ. Βάρρη 8 Φεβρ. δι' Απαπα /Λάγκος
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	(N.A.T.) ἐτ. Ποσιφίκη Μαρ. Κάρριερ	67	46382	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 3 Μαρτ.
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.)	Ἐτ. «Φιντέλιτι»	53	12107	ἀνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 3 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Ρ.	Ἐτ. «Λίζα»	49	5136	ἀνεκ. Αμερέρσαν 21 Φεβρ. διὰ Σαβάνναν
ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ (π.)	(N.A.T.) ἐτ. «Εύουρεκα»	49	1502	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΙΛΕΓΑΝΑΡΟΣ	(N.A.T.) ἐτ. «Άλδρα»	60	13997	έφθ. Βοστώνην 4 Μαρτ.
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.) ἐτ. «Φρατερνίτι»	63	10382	ἀνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 20 Φεβρ. δι' Αμρούργον
ΦΡΗ ΤΡΕΙΤΙΝΤΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.) ἐτ. Άλ., Τσαϊλίρης	58	12035	ἀνεκ. Γλασκώνην 7 Μαρτ. διὰ Χαύλλα
ΦΡΙΝΤΑ	(N.A.T.) ἐτ. «Ααρών»	44	7132	έφθ. Βενετίαν 3 Μαρτ.
ΦΡΙΞΟΣ	(N.A.T.) ἐτ. «Σπλέινα»	49	9694	έφθ. Μπιλιμάν 7 Μαρτ.
ΦΩΤΕΙΝΗ	(N.A.T.) ἐτ. «Άλφοτρίνι»	44	15020	έφθ. Χάμπτον ρόδες 4 Μαρτ.
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.) ἐτ. «Άλμα»	57	10493	έφθ. Τακόμι 1 Μαρτ.
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	(N.A.T.) ἐτ. «Ελκαπιτάιν»	68	44646	ἀνεκ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ. διὰ Σιδῶνα
ΧΑΠΠΥΛΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.) ἐτ. «Χάπτην»	67	36365	ἀνεκ. Βακαϊάμα 17 Φεβρ. διὰ Σάν Νικολας (Περού)
ΧΑΤΖΗΤΣΕΛΑΚΟΣ	(N.A.T.) ἐτ. «Πλιγκρίμ»	48	9080	εἰς θέσιν 27.8 Β. — 40.43 Δ. 12 Φεβρ. διὰ Κούθαν
ΧΙΟΣ	(N.A.T.) ἐτ. «Χίος»	56	10713	διῆλθε Παναμᾶ 5 Μαρτ.
ΧΡΙΛΑΚ	(N.A.T.) ἐτ. «Χριλάκι»	56	10597	έφθ. Νιού Γευσέτομινστερ 2 Φεβρ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II	(N.A.T.) ἐτ. «Φιντέλιτι»	44	2783	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διὰ Λονδίνον
ΧΡΥΣΑΝΘ (δ.)	(N.A.T.) ἐτ. «Οσεάνο 'Ατλάντικο»	59	29141	ἀνεκ. Αγ. Φραγκίσκου 1 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΧΡΥΣΑΝΘ Λ. (δ.)	(N.A.T.) ἐτ. «Ρόγιαλ»	55	23930	ἀνεκ. Φιλαδέλφειαν 18 Φεβρ. δι' Αρούμπα
ΧΡΥΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.) ἐτ. «Σαντάντερ»	53	19183	ἀνεκ. Κοοίν 5 Μαρτ. διὰ Χάργκ «Αίλαντ
ΧΡΥΣΗ Α. Σ.	(N.A.T.) ἐτ. «Μαρκρία»	51	5563	ἀνεκ. Φιλαδέλφειαν 1 Μαρτ. διὰ Πούντα Πάλμας
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (δ.)	(N.A.T.) ἐτ. «Πασιφή 'Οιλ»	66	41066	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 6 Μαρτ.
ΩΚΕΑΝΙΑ	(N.A.T.) ἐτ. «Σεξτάντ»	56	8390	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ.
ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.) ἐτ. «Βίρα»	60	29086	ἀνεκ. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 25 Φεβρ. δι' άνατ. Αφρικήν
ΩΚΕΑΝΟΣ	(N.A.T.) ἐτ. «Νέπτουν»	67	28021	ἀνεκ. Ούλανθ 18 Φεβρ. διὰ Κόλπου ΗΠΑ

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 476.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “ΧΡΟΝΙΚΑ” - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ” Α. Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΟ ΝΟΜΟ:

Έκδότης - Διευθυντής
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
 'Ορφίων 18 - Ν. Σμύρνη

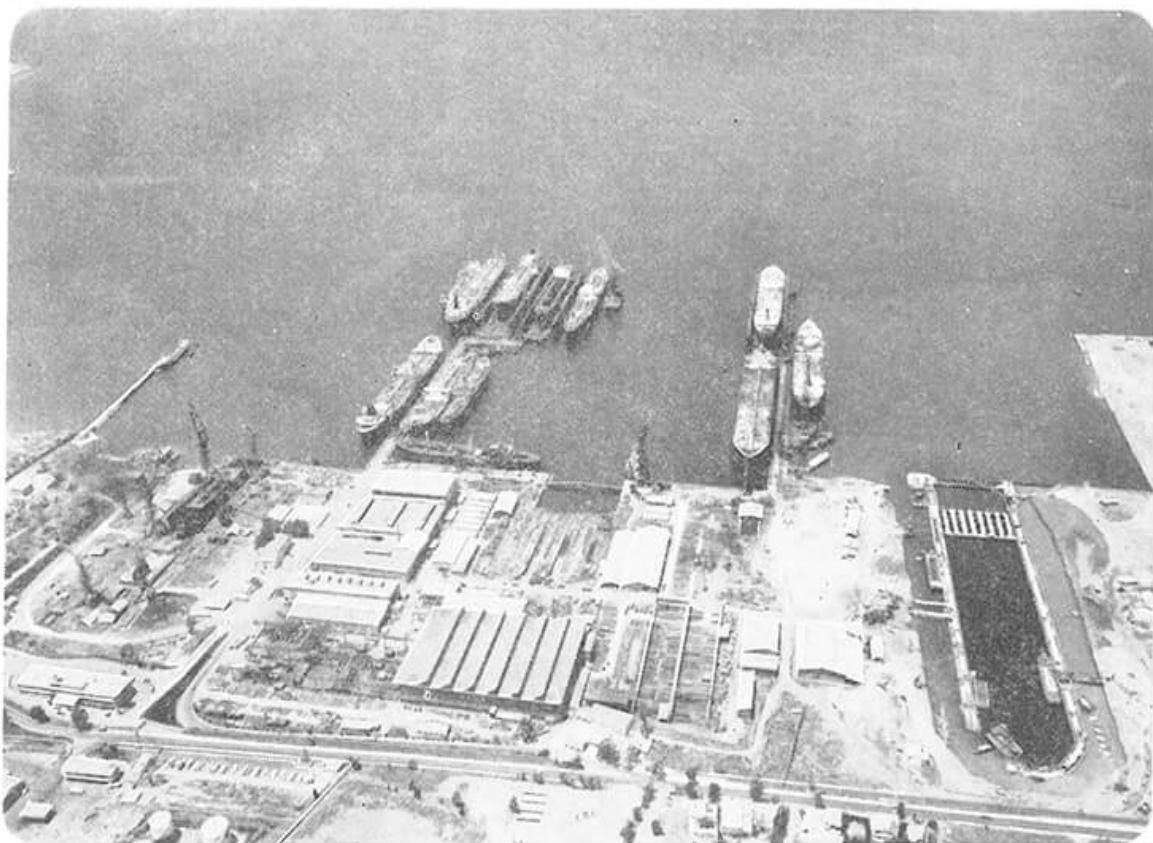
Διευθυντής Συντάξεως
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ
 'Αριστοτέλους 180 - 'Αθήναι

Διευθυντής Τυπογραφείου
ΑΘ. Α. ΚΩΣΤΑΡΑΣ
 Θέμιδος 80 - 'Αμαρούσιον

Τυπογραφικά έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεὺς

HELLENIC SHIPYARDS Co

SKARAMANGA YARD - PIRAEUS - GREECE



A general view of Skaramanga Yard.

New Ships for New Times

The building programme of Hellenic Shipyards is based on the speedy turnout of a series of 15,000-ton SD 14 - type cargo ships and a series of 35,000-ton bulk carriers. Of the first, 25 are on order and 7 have

been delivered so far. Contracts have been signed for 6 bulk carriers and many enquiries are pouring in from all quarters as the vivid interest in these new ships for new times continues unabated.

MACHINERY & HULL REPAIRS - SURVEYS - DRYDOCKING - CONSTRUCTION OF VESSELS OF ALL TYPES UP TO 650 FT. IN LENGTH AND 32,000 DWT. - INDUSTRIAL WORKS - 3 FLOATING DOCKS FOR SHIPS UP TO 37,000, 60,000 AND 72,000 DWT. - 240,000-TON GRAVING DOCK UNDER CONSTRUCTION

OFFICES AT HOME & ABROAD

ATHENS, GREECE: Hellenic Shipyards Co. 4, Acadimias St. - Tel. 611.142 - Telex: 215123 - Cables: SHIPYARD ATHENS
SKARAMANGA YARD: Tel. 8.073.471 (9 lines), 8.073.351 (9 lines), 8.073.610 (10 lines) - Telex: 215293 & 215396 - Cables: SHIPYARD ATHENS
U.K. AGENTS: Hellenic Shipyards (London) Ltd. 41/43 Park St., London W.1-Tel. 01-629 8400 - Telex: 285611/2 - Cables: SHIPNIAR LONDON
U.S. AGENTS: Transoceanic Marine Inc. 39 East 51st St., N.York N.Y. 10022-Tel. MU 8-7070-Telex: 224042-Cables: TROCEANIC NEW YORK

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 227

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th MARCH 1970

Extermination plan

We hear from sources in New York that British marine cargo underwriters are planning to impose increased penalty premiums on cargoes carried by ships more than 25 years old.

This will immediately affect warbuilt vessels and it is these ships the underwriters are determined to exterminate.

The effects on Greek shipping will be serious. On January 1, 1970 we had 230 ships (1,408,148 grt.) of wartime construction and 125 ships (396,548 grt.) of prewar vintage.

These are not cargo vessels alone but nevertheless, a hike in cargo premiums would ring the death knell for many of them and hasten their last voyage to the breaker's yard.

There has been considerable reaction against the proposed increase not only on the part of American shipowners but from the Federal Maritime Administration as well.

The American merchant fleet disposes of some 250 warbuilt ships and steps have already been taken with underwriters in London and Liverpool to exempt American-flag vessels as has been done in the past.

Although the Americans may succeed in their endeavours there is little hope that Greek ships will be able to avoid this final coup de grace.

Why should they lie idle?

Ever since Typaldos Lines have ceased to operate a number of the company's vessels has lain idle and these ships could well be put to work to serve our coastal communications and cruise requirements.

The ferry "Chania", the cruise ships "Electra", "Rhodos" and "Mykonos" and the liners "Athina" and "Acropolis" come to mind.

It is a pity that they should be allowed to rot in their layup mooring when millions of dollars have been spent on them and when they could still contribute to the national economy if they were brought back into service.

The current value of Typaldos Lines ships more than covers the firm's outstanding obligations, according to the most conservative estimates. The profits accruing from the operation of the ships could easily cover the company's debts within a few years' time.

We confess we do not see why an effort should not be made in this direction, with the assistance of the National Bank of Greece which is the principal creditor. The state should also take a hand in the matter since the Typaldos ships are an asset to the national economy.

Flag discrimination

The flag-discrimination problem is still being widely discussed in European circles. The French wonder whether the inherent distrust of the shipowners towards any kind of state intervention has created the stubborn conviction in their minds that the problem is purely one that concerns shipping whereas in fact it has developed into a commercial

and political problem.

And under the influence of this conviction they refuse to recognise the true nature of the measures and policies that are increasingly being adopted by the developing countries.

Recently, however, they have been obliged, with heavy hearts, to seek state intervention —this time on their behalf! This results in countermeasures by the injured parties and new measures to counter the countermeasures and so on.

Meanwhile, protectionism has entered a new phase. The fifty-fifty arrangement is now obsolete. Countries such as Turkey, Burma, Peru, Bolivia, Mexico, Uruguay and the Argentine are seeking up to 80% of cargoes for their own bottoms. More particularly, the Argentine has recently passed a law by which all privileged cargoes entering the country should be imported in Argentine-flag bottoms. This means, in effect, that 70-80% of Argentine imports will have to be carried by Argentine ships. At the same time, Argentine shipping companies have denounced the Plate Conference as a result of which it will probably have to be dissolved.

The purely political aspect of protectionism can be seen in the attitude of the communist bloc countries.

Russia, in particular, considers the Conference system to be a Western bastion which it is seeking to enter and neutralise politically or to destroy from the outside. Knowing that the economies of the Latin American countries depend on the United States and that these countries are hostile to the Conferences, Russia is lambasting the Conferences without fear. But the chain of cause and effect does not stop here. The communist countries, applying their own freight structure which is not based on economic facts, have

succeeded in cornering 160% of the sea trade between South America and Europe. They have thus gained the sympathy of the South American countries which, while discontented with the primary role of the European countries in fixing freight rates, are at the same time seeking to develop trade with Europe to rid themselves of American tutelage. Thus, the communist countries are increasing their economic infiltration in Latin America, weakening the resistance of the West and undoubtedly undermining U.S. influence in the Southern Hemisphere.

All this goes to prove that the problem of flag-discrimination is far from being one that affects shipping exclusively. It is mainly a political problem and its solution lies beyond the jurisdiction of the private shipowner. The French and Dutch press therefore conclude that only the European Economic Community, rejecting its policy of non-intervention in shipping matters, can seek and bring about solutions.

The theme of the Common Market as a panacea for Europe's shipping ills is only too well known to us. We, however, think that there is a simpler aspect to the problem. However condemnable the protectionist policies of the South American countries may be, the monopolistic practices of the Conferences are even more so. Free competition, which has always been the basis of progress and development in shipping, is the only way by which stability can be restored to the world's shipping structure which is now being seriously undermined by political expediency, the closed Conferences and protectionism.

Cutting both ways

We had foreseen the difficulties that would beset a revision of the investigatory procedures for marine accidents. Conflicting draft laws which have led to no results confirm our predictions in this respect.

The very special conditions that exist with regard to our merchant navy and the almost absolute dependence of Greek shipping on foreign insurance markets are in fact responsible for the complications that have arisen.

Where coastal schooners are concerned, the procedures are simple, the investigation is swiftly carried out and the case is judged without delay. Not so for ocean-going shipping. Accidents to it usually happen far from the nearest Greek authority, the investigation is incomplete and the case drags on for an undue length of time. Moreover, the causes and responsibilities for the accident as ascertained by our administrative organs can become a dangerous weapon in the hands of the interested parties who, often enough, are reluctant to pay indemnity. In London, where claims are settled, decisions in favour of the vessel are ignored by the underwriters while those against it are used to further other ends. The verdict cuts both ways.

However, maintaining the status quo can serve no useful purpose either. According to Law 1774/39, S.E.N.A.'s verdict is final and binding. According to the Civil Maritime Code (Art. 243) where collisions are concerned,

PORTUGAL

Address your enquiries to :

**SHIPBROKERS
STEVEDORES**

CARLOS GOMES & CO LTD

CENTENARY ORGANIZATION

POB: 658 TLG: GOMESCO TLX: 1545

LISBON (2)

AND AT ALL OTHER PORTUGUESE PORTS

General agents for Greek Line • Hellenic Lines • N. J. Goulandris Ltd. • Goulandris Bros. Ltd. • Fenton SS Co. Ltd. • Ormos Shipping Co. Ltd. • John S Latsis and many other Greek owners Representatives for the Hellenic Register of Shipping.

ed, S.E.N.A.'s verdict is only indicative. Matters are further complicated by the new Civil Procedure according to which the findings of experts are not binding on the courts.

These and other legal complications make it imperative that one law alone should be operative as far as marine accidents are concerned.

The minibulkers

The new development project in the United States by which the Arkansas River is to be made navigable are expected to be completed by the spring of 1971. Present at the inaugural ceremonies will be the minibulkers of Mr. G. P. Livanos according to an announcement he made in Japan during the launching of his new bulk carrier, the "Larry L."

The Livanos minibulkers now run as far as Greenville, on the Mississippi from Central American and Gulf ports. When the new port of Catoula, on the Arkansas River, is ready, the minibulkers will obviate the need of transporting cargoes by barge to deepwater ports on the Mississippi. They will also be able to take on 100 20 cu. ft. containers.

Mr. Livanos also revealed plans for extending the Mini Line in September as far as St. Louis.

The 10th minibulkers was launched at Japanese yards on February 10. Mr. Livanos now has 38 ships on order with an option on another 12. All fifty will fly the Greek flag.

Meanwhile, Mr. Livanos is scheduling three minibulkers for inter-European lines starting from Rotterdam to carry containerised cargoes, brought over from North American ports and Australia, to other ports in northwest Europe. Another seven minibulkers will be placed on these lines as they are delivered in Japan.

Conversions galore

Piraeus repair yards are working feverishly on the largest number of conversions ever to be undertaken in Greece's principal port. Five passenger ships are currently being converted into cruise ships. They are the "Fiorito", "Apollo 11", "Galaxias", "Mimika L." and "Melina". Expected shortly are the "Atlantis" (ex-President Roosevelt), the "Cambodge" and perhaps the "Moledet". Total cost of these conversions will amount to about \$ 20 million. More than a third of this sum will be paid out in labour costs to some three thousand workers, not to mention the small army of sub-contractors for electrical work, plumbing, furniture and decoration.

All this was made possible by the Government's policy which enabled banks to finance conversions as well as newbuildings.

In addition to the foreign exchange that will accrue from the ships undergoing conversion, valuable experience will have been

gained in Piraeus in this line of work, boding well for the future.

Why Malta?

Thirtyseven ships of all flags, most of them large ones, were drydocked and repaired in Malta during the months of November and December. Nine of them were Greek-owned — fewer than in previous months. They were the tankers "Olympic Glory" 69,689 dwt., "Lacon" 20,588 dwt., "Castella" 32,946 dwt., "Dona Rita" 47,171 dwt. and the cargo ships "Colliopi Patera" 15,932 grt., "Phaedra" 15,565 grt., "Kastor" 2,372 grt., "Eleni I" 742 grt. and "Basil" 3,574 grt.

These ships would certainly have been welcome here but we would like to know whether it was worth their while to come as far as Piraeus and what delays that would entail; whether drydocking space was available and whether drydocking and repair costs would have been higher.

Perhaps those concerned should seek answers to these questions and find out why Malta is preferred to Piraeus and Syros.

Foreign crews

Not one deck boy, scullery boy or assistant steward is to be found for Greek ships. A deck boy's wage has risen as high as £ 55 per month.

Instead, Egyptians are coming over from the land of the Nile in shiploads to embark on Greek ships and fill President Nasser's coffers with much needed foreign exchange. And our shipowners are making them welcome. They cannot do otherwise.

The damage to our shipping and to our national economy is obvious.

It is hoped that in time, and provided no other marine accident with heavy loss of life occurs in the near future, Greek youngsters will be persuaded to go to sea and that our shipowners will no longer have to rely on Egyptians, Malays, Indonesians and Pakistanis to fill the gaps in their crew complements.

The epic of the Liberty

Even in this day and age Liberty ships are hard to find.

There have even been cases of owners buying them from the breaker's yard before they had been dismantled and putting them back in service. They have taken on a new lease on life in spite of their great age, in spite of penalty insurance premiums and strict surveys by the registers. Liberties are still being used to a large extent on the Russia - Cuba line and Chinese charterers welcome them with open arms. It even pays to use them for grain storage in Pakistan.

Inevitably, their price has risen from \$ 100 - 120,000 to \$ 250,000. One liner company, which has maintained them in tip-top con-

dition and worked them sparingly, is offering them at \$ 350,000 each.

A gifted poet should be found to write the epic of these lowly, yet magnificent tramp ships to which we owe the present-day miracle of Greek shipping and some sort of memorial should be raised to them for all to see and remember!

The "Delian Apollo"

An oil slick of more than a hundred square miles was caused by 20,000 gallons of crude oil leaking from the tanker "Delian Apollo" when she ran aground in Tampa Bay. Thousands of sea birds, fish and shellfish were destroyed and one diver lost his life. Law suits running into millions of dollars were enacted against the owners (J. C. Carras) by the state of Florida, Humble Oil and by fishery cooperatives.

It is to be noted that according to the testimony of the chief officer of the vessel, as reported in American newspapers, there was no lookout on watch at the time of the accident. An investigation is under way.

MacGregor establishes branch office in Greece

To ensure that an active and comprehensive Pre-Sales and Post-Sales service is available to the highly important shipping fraternity established in Greece, MacGregor & Co. (Naval Architects) Ltd. of the U.K. have opened a branch office at "Oceanic Building", 57 Akti Miaouli, Piraeus. This is a further link in the MacGregor International network covering all the leading maritime countries of the world.

Already MacGregor hatch covers have been specified for twenty-two S.D.14 type vessels ordered at Hellenic Shipyards, and in the past few days, orders have been received for automated covers for a new series of six 35,000 dwt. bulk/container carriers, also ordered at Hellenic Shipyards.

In addition to providing equipment for new tonnage, the Piraeus office of MacGregor will be available for local liaison in matters of design consultancy relating to cargo handling methods and equipment for conversion and modernization projects. This new branch of the organisation will also be a centre for spare parts.

The office will be managed by Mr. G. S. Kaminis. Born in Greece, Mr. Kaminis attended technical college in England before acquiring sea-going and shipbuilding experience on merchant tonnage. Prior to joining MacGregor, he had a period in the Greek Navy followed by considerable experience as a consultant in the marine field and may now be reached at MacGregor & Co. (Naval Architects) Ltd., P.O.Box 115, Piraeus, telephone: 427821, cable address: "MacGregor" Piraeus.

OCEAN ROUTES

ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ. ΓΡΑΦΑΤΕ ΔΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ :

CABLE - ADDRESS : OCEANROUTES, SANNCISCO

(OPTIMUM SHIP ROUTING)

193 CONSTITUTION OR
MENLO PARK, CALIF. 94025