

NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1974

Αρ. Φύλλου 932/691



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΓ' (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 932/691

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1974

ΑΙ ΑΝΤΙΣΤΡΟΦΟΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ

Πρέπει νὰ μᾶς όνησυχούν ώρισμένα γεγονότα ἐπισυμβινούντα εἰς τὸν διεθνῆ ναυτιλιακὸν χώρων, ἀτινα προώρισται: νὰ ἀσκήσουν, ἀσφαλθεῖς, τὴν ἐπίδρασιν τῶν εἰς τὴν ἄμεσον καὶ τὴν ἀπωτέραν θέσιν τῆς τράπου Ναυτιλίας. Τὰ ἐπιστημονικούν εἰς ἐπισύρομεν ἐπ' αὐτῶν τὴν προσοχὴν τῶν ἐφοπλιστῶν μαζ, τῶν ἀπηγοροῦμενον ἥδη εἰς τὴν συγκομιδὴν τῶν αερπλάνων καλῶν αὐτῶν ἡμερῶν.

Γνωστὰ τὰ γεγονότα. Τὰ ἀπαριθμούμενα:

1. Τὸ προσεχές, ἐντὸς ἔξαμήνου, ἀνοιγμα τῆς Διώρυγος τοῦ Σουεζ. Η συντόμευσις τῶν ἀποστάσεων κατὰ ταξίδια Δύσεως - Ἀνατολῆς θὰ προκαλέσῃ, ἀναρριφιστηγήτως, περίσσειαν τοῦ προσφερούμενου τοννάκι ὑγρῶν καὶ ἔγρων φορτίων καὶ ἀνάλογον τῆς προσφορᾶς ἔκπτωσιν τῶν ναυλῶν.

2. Τὴν καλὴν ἐφετεινὴν ἐσοδείαν τῆς Δυτ. Εὐρώπης καὶ τῆς Ρωσίας. Ἀποκλείονται: αἱ ἐκπλήξεις τῆς ρωσικῆς σιτοδείας.

3. Τὴν μέλλουσαν νὰ προέλθῃ ἀπὸ τῆς ἥδη εἰς Γενεύην διεξαγορέμένης συνήγορεις διὰ τὴν καθιέρωσιν τοῦ Κώδικος λειτουργίας τῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἀμεσον ἀπειλὴν κατὰ τῆς ὑποστάσεως τοῦ ἑλληνικοῦ ιδιαιτερα φορτηγοῦ πλοίου, ἀν γίνη παραδεκτὴ ἡ ἀρχὴ τῆς κατανομῆς κατὰ 40+40% διὰ τὰ σκάψη τῆς παραδούσης καὶ τῆς παραληγητρίας τοῦ φορτίου χώρων, τοῦ μεταφερούμενου ἐπὶ πλοίων γραμμῆς. Καὶ ἀν ἡ ἀρχὴ καθιέρωθη ἡ ἀπόστασις μεταξὺ φορτίων διὰ τὰ λάγνερα καὶ τὰ τράπους δὲν εἶναι μεγάλη. Ἀσφαλθεῖς, σὺν τῷ χρόνῳ, θέλεις ἐπεκταθῇ καὶ διὰ τὰ χύδην φορτία καὶ ἐπ' θσον αἱ ὑπαγάπτυκτοι χώραι θὰ ἀποκτοῦν ἴδια

πλοῖα. Η Ἑλλὰς καὶ ἡ Νορβηγία, αἱ δύο μεγάλαι ναυτικαὶ χώραι, μὲ τὴν μικρὰν μεταφορικὴν κίνησιν καὶ τὴν μεγάλην Ναυτιλίαν, θὰ ὑποστοῦν ἀμεσώτατα τὸν καταστρεπτικὸν ἀγτίκτυπον. Τὰ σκάψη τῶν μεγάλων διοικητικῶν χωρῶν θὰ ὑφελγθοῦν εἰς δάρος τῆς Ναυτιλίας τῶν μικρῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν.

4. Λόγtὴν τὴν τακτικὴν τῶν διμερῶν διὰ τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφορὰς συμφωνιῶν, τὴν καθιερωθεῖσαν ἥδη ἀπὸ τὰς δύο ὑπερδυνάμεις, τὴν Ἀμερικὴν καὶ τὴν Ρωσίαν, πολὺ φοδούμεθα διὰ θὰ τὴν ἴδωμεν ἐπεκτεινομένην —ἐπεκτείνεται ἥδη μεταξὺ τῆς Κομεκόν καὶ τῶν χωρῶν τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς — καὶ διὰ θὰ προκλέσῃ, σὺν τῷ χρόνῳ, ἀν μὴ ἀγρήστευσιν μέρους τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν παραδοσιακῶν ναυτικῶν χωρῶν, ἀλλὰ τούλαχτον συστολὴν τῆς ἀγκαπτούξεως τῶν.

5. Τὴν γγωστὴν ἐπίμονον προσπάθειαν τῶν ὑπαναπτύκτων ναυτιλιακῶν χωρῶν, διποτὸς ἀποκτήσουν τὴν ἐθνικήν τῶν Ναυτιλίαν. Προσλαμβάνει αὕτη ταλαιπωτίας ἔκτασιν ἀξιοπρόσεκτον. Θὰ ἀναγρέρωμεν τὴν Ἰνδίαν, τὴν ἀποκτήσασαν ἥδη ἀξιόλογον φορτηγὸν χωρητικότητα, τὴν Κίναν, τὴν ἥδη τὴν ἴδιαν τῆς Ναυτιλίαν παρακευάσουσαν, τὰς ἀραβικὰς χώρας, τὰς εὐρισκομένας εἰς τὸ προσκήνιον διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἴδιων πετρελαιοφόρων —εἰς πλοῖα τριῶν ἑκατομ., τὸν αἱ παραγγελίαι των— καὶ τέλος, τὴν ἀποικίαν τοῦ Χόγκι Κόγκι, ἡτις ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν ἐτῶν, θὰ παρατάξῃ μίαν δύναμιν ἴδιας Ναυτιλίας 35 ἑκατ. τόνων καὶ θὰ κυριαρχήσῃ διὰ τὴν ἥδη "Απω Ἀνατολήν.

6. Τὸν ὄπιγμέροι: διαγκούμενον πληθωρισμὸν τοῦ τοννάκι διὰ τῶν γέων γκυ-

πηγῆσεων. "Λν τὰ σκάψη τῶν 50 περίπου ἑκατομ. τόνων, ἄτινα παρεδόθησαν τὸ 1973 ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα δῆλου τοῦ Κόσμου, ἀπερροφήθησαν ἀπὸ τὴν Ναυλαχρόγράφη, εἴγιε πολὺ ἀμφιβολοῦν, διὰ καὶ τὰ 67 ἑκατομμύρια τόνων, τὰ δύο προδόλεπται: νὰ παραδοθοῦν τὸ τρέχον ἔτος, θὰ ἔχερουν ἅνετον τὴν ἀπασχόλησιν εἰς τὰς παντοῖας μεταφοράς. Ο πληθωρισμὸς καὶ εἰς τὸ τοννάκι ἀναπόφευκτος. Η ὑπερπροσφορὰ προκαλεῖ τὴν ὑποτίμησην τῶν ναυλῶν.

7. Τὸν ἐπίμονον πληθωρισμόν, δύτες προσέλκανθεν ἥδη ἔκτασιν λίαν ἀνησυχητικὴν διὰ τὴν οἰκονομικὴν σταθερότητα ὀλοκλήρου τοῦ Κόσμου. Προκαλεῖ δύτος τὰ σύντονα μέτρα τῆς συστολῆς τῆς παραγωγικῆς κατὰ χώρας δραστηριότητος. Κάμπιτεται: ἡ παραγωγή, μὲ κίνδυνον τῆς συνυπάρξεως τοῦ πληθωρισμοῦ, ἐν ταυτῷ δὲ καὶ τῆς συρρικνώσεως τῆς παραγωγικῆς ἀγαπτούξεως. Ἀναπόφευκτος ἡ συστολὴ καὶ τῆς μεταφορικῆς κινήσεως καὶ ἡ ὑπερπροσφορὰ χωρητικότητος.

"Ἀπγριθμήσαμεν ἀπλῶς τὰ γύρω μαζ συμβινούντα, ἵνα οἱ ἐφοπλισταὶ μαζ τὰ ἔγους ὑπ' ὅφιγ των καὶ κατὰ τὴν πρὸς ἀνάπτυξιν τῶν ἐπιχειρήσεων τῶν προσπάθειαν. Τὸ μέτωπον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας είναι: τὸ περισσότερον ἀγαπεπτικόν, ἔναντι οἰκεδήποτε ἄλλης ζενηγ. Τὸ τράπου φορτηγόν, πρώτων αὐτό, δέχεται τὸν ἀγτίκτυπον τῶν ἑκάστοτε εἰς τὸν διεθνῆ χώρον προκαλουμένων πολιτικο-οἰκονομικῶν γεγονότων" εἴναι τὸ εὐπαθέστερον.

Δὲν πρόκειται, δεδομένως, αἱ ὡς ἀνωδικριχθόμεναι: κατατάσεις νὰ ἀντιμετωπισθοῦν διὰ συλλογικῆς τινος ἐνεργείας, δεδομένου μάλιστα καὶ τοῦ ἀτομικοτικοῦ πνεύματος, ὅπερ διακρίνει τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρησιν. Τὰς ἐπισημανόμενες, πάντως, διέτι ἀναμφιστηγήτως ἐπίδρασιν θὰ ἔχουν εἰς τὴν ἀμέσως αὔριον καὶ τὴν ἀπωτέραν θέσιν τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΔΑΝΕΙΑ, ΔΑΝΕΙΑ, ΔΑΝΕΙΑ...

Δανειζόνται οι έφοπλισταί μας, όσοι εἰς τὴν περαιτέρω διεύρυνσιν τῶν ἐπιχειρήσεων τῶν ἑπιμόνων ἀποδέπουν. Καὶ δανειζόνται πολλά. Εἰς ἑκατοντάδας ἔκατον μυρίων δολαρίων ἀνέρχονται τὰ ἡδη συναπότομενα δάνεια διὰ τὴν πρόσθισιν πλοίων, ἐξ ἀγορᾶς ἢ ναυπηγήσεως.

Διακατέχονται καὶ οἱ έφοπλισταί ὑπὸ τὴν πίεσιν τοῦ πληθωρισμοῦ καὶ τῆς ἀνατιμῆσεως τοῦ χρυσοῦ, ἀπὸ τὴν ἀντίληψιν ὅτι τὸ χρῆμα ὅσημέραι κάχει τὴν ἀξίαν του, ὅτι πᾶν ὅτι ἀγοράζεται σήμερον, αὔριον θὰ εἶναι εὐθηνόν καὶ τέλος ὅτι ὁ δανειζόμενος σήμερον διὰ τὴν ἀγορὰν ἢ παραγγελίαν πλοίων ἢ καὶ ἄλλων ἀγαθῶν κερδισμένος εἰς τὸ τέλος θὰ εἶναι λόγω τῆς νομισματικῆς ἀνατιμῆσεως.

Οἱ πλεῖστοι τῶν ἔφοπλιστῶν, ὅσοι, κυρίως, ἀνησυχῶς ἐπιδιώκουν τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ στόλου των, ἀποφεύγουν τὴν συσσώρευσιν ἀποθεματικῶν κεφαλαίων. Τὰ εἰσκομιζόμενα κέρδη ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων των, οὐδὲ καν εἰσέρχονται εἰς τὰ θεσμοφοριακά της. Ἐπενδύονται παρ' ἐλαχίστων μὲν εἰς ἄλλας ἀξίας —κτήματα, χρυσόν— ἀπὸ τοὺς περισσότερους, δῆμος, διατίθενται εἰς τὴν σύναψιν ναυπηγικῶν συμβολαίων μὲν ἀποτιμαραδόνων ἀκριβῶν πλοίων.

Δὲν ἐντάποκειται, δεβαίως, εἰς ἥμας νὰ ὑποδείξωμεν εἰς ἐπιτυχημένους ἐπιχειρηματίας τὸν ὄρθιτερον δρόμον ποὺ πρέπει καὶ ἐν προκειμένῳ νὰ ἀκολουθήσουν. Ἐκ τῶν πραγμάτων ἀπεδείχθη ὅτι οι τολμῆσαντες, ἐκέρδισαν τὰ πολλά. Οἱ τὴν ἐπιφύλαξιν τηρήσαντες ἐτέθησαν εἰς τὸ περιθώριον.

Εἶναι, πάντως, γεγονός ὅτι ἐν τῷ συνόλῳ ἡ Ναυτιλία μας στερεῖται τῶν ἀναλόγων πρὸς τὸν τεράστιον ὅγκον τῆς ἀποθεματικῶν κεφαλαίων, ὅτι εἶναι δεβαρημένη καὶ ὅσημέραι περισσότερον ἐπιβαρύνεται μὲν νέας μεγάλας δανειακάς ὑποχρεώσεις καὶ ὅτι, κατὰ μίαν δύσκολον καμπῆν τῆς ναυλαγορᾶς —δὲν ἀποκλείεται αὕτη —πολλοὶ —ὅχι ὀλίγοι— θὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν ἔξυπρέτησιν ὑπερμέτρων δανείων, συναφθέντων ἐν καιρῷ πυρετώδους τῆς ναυλαγορᾶς καταστάσεως.

Οἱ "Ἐλλήνες ἔφοπλισται, περισσότερον παντὸς ἄλλου ἔνου συναδέλφου των, ἀπέκλεισαν πάντοτε ἀπὸ τὴν σκέψιν των τὰς περιόδους τῶν ισχυρῶν ἀγελάδων. Τὸ «ἔχει ὁ Θεός», εἴναι τὸ γνώριμον τῶν ἐπιχειρησέων τῶν δόγμα. Καὶ τώρα, ὅπως ἐκ τῶν πραγμάτων διαπιστοῦται, τὴν αὐτὴν τακτικὴν ἀκολουθοῦν. Τὰ ἀνενεργὰ μετρητὰ δι' αὐτοὺς κεφάλαια δὲν ἔχουν τὴν θέσιν των. Τὸ «κλέδε τῆς θάλασσας ἀγνοεῖται. Σκάφη περισσότερα —καὶ εὐτυχῶς καλύτερα— στέργουν νὰ ἀποκτήσουν. Τὸ εὐπαθές τῆς θέσεως τῶν τράμπς μέσα εἰς μίαν Οἰκονομίαν τόσον ρευστὴν δὲν λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν. Ἡ αἰσιοδοξία των καλύπτει κάθε ἐνδιασμὸν διὰ τὰ ἀκριβὰ δάνεια, ποὺ συνάπτουν. Εὐχόμεθα νὰ μὴ διαιψευσθούν εἰς τὰς προβλέψεις των. Νὰ εἶναι αὐτοὶ οἱ δικαιωμένοι ἀπὸ τὰ πράγματα.

ΤΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ Δ.Ο.Μ.

Ἐν ἀπολύτῳ καὶ μόνον ἀνάγκῃ προσλαμβάνονται οἱ ἔγχρωμοι εἰς τὰ ἐλληνικά πλοῖα. Ἐπίμονος εἶναι πλέον ἡ ἄρνησις. Καὶ δικαίως, ἀφοῦ, κατὰ τὴν ἀξίωσιν τῆς Διεύθυνσις τῶν Μεταφορῶν οὗτοι, παρὰ τὰ γνωστά μειονεκτήματα των, ἀπὸ πλευρᾶς ἀπόδοσεως καὶ παραγωγικότητος, δέον νὰ ἀμείβωνται μὲν ἀποδοχακάς ὑψηλοτέρας ἀκόμη καὶ ἀπὸ τὰς ἀπολαδάς τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν!

"Ηδη ὁ Πειραιεὺς ἐπλημμύρισεν ἀπὸ ἔγχρωμοις. Κατὰ ἑκατοντάδας περιφέρονται εἰς τὰς ὁδοὺς τῆς πόλεως, ἀναζητοῦντες ματαίως μίαν οἰλανδήποτε ἐργασίαν. Εἶναι τὰ θύματα τῆς πολιτικῆς τῆς Δ.Ο.Μ. Θὰ πρέπει, συνεπῶς, νὰ κληθῇ ὁ κ. Μπλάυθ νὰ μεριμνήσῃ διὰ τὴν τύχην των. Διοθέτει πρὸς τούτον Ειδικὸν Ταμείον εἰς τὸ ὄποιον, ὃς ισχυρίζεται, περιέρχονται οἱ πόροι ἀπὸ τὸ «χαράτσι» ποὺ ἐπιβάλλεται ἐκάστοτε ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον ἐπὶ τῶν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας πλοίων. "Ἄς ἀναλάβῃ τὴν παλιννόστησιν τῶν ἀνέργων ἔγχρωμων.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

"Η προαναφερθείσα ἄρνησις προσλήψεως ἔγχρωμων συνωδεύθη καὶ ἀπὸ μίαν παραλλήλουν ἔντονον ζήτησιν Ἐλλήνων ναυτικῶν, διὰ τὴν κάλυψιν τῶν δημιουργμένων κενῶν. "Ἐν ὅψει τῆς ἰσης ἀμοιβῆς τὴν ὄποιαν ὀξιώνει η Δ.Ο.Μ., προτιμᾶται ὁ φίλεργος καὶ τόσον εὐκόλως προσαρμοζόμενος "Ἐλλην ἐργαζόμενος, εἶναι δὲ τοιαύτη ἡ ζήτησις, ὡστε τείνει νὰ ἔξισορροπήσῃ ἡδη τὴν σημειωθείσαν κατὰ τὸ τελευταῖον χρονικὸν διάστημα προσφοράν, κυρίως κατωτέρων πληρωμάτων.

Προέχει, συνεπῶς, κατὰ τὴν στιγμὴν ταύτην νὰ ἔξασφαλισωμενοὶ ἐπαρκῆ ἐλληνικά πληρώματα. "Ἡ ἐκμετάλλευσις, εἰς τὴν μεγαλυτέρων δυνατὴν ἔκτασιν, τῆς παραπτηρείσης ἐσχάτως στροφῆς πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα εὑρείας μάζης ἐργαζόμενων εἰς τὸ πασχαίσις, ἀποσχολήσεις, ἐπιβάλλεται.

"Ἀλλὰ διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ ὁ στόχος οὗτος πρέπει νὰ ἔξαγγειλωμεν τὸ ταχύτερον, ἀμέσως ἂν εἶναι δυνατόν, τὰ ὑποδείχθεντα κατὰ καιρούς μέτρα, τὰ ὅποια δὲ καταστήσουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα πόλον ἔλευσης διὰ τοὺς ἐργαζόμενους τῆς ξηρᾶς, ἀλλὰ καὶ διὰ τοὺς νέους οἵτινες ἀναζητοῦν ἐπαγγελματικὸν προσανατολισμόν.

ΟΙ ΜΙΣΘΟΙ ΤΩΝ ΕΓΧΡΩΜΩΝ

"Η Δ.Ο.Μ. ἀποφαίνεται: Τὸ 20λιρον ἐπίδομα τῆς ἀκριβείας τῆς ζωῆς, τὸ καταβολόμενον εἰς τὰ πληρώματα μας, πρέπει νὰ πληρώνεται καὶ εἰς τοὺς ἔγχρωμους. Καὶ αὐτοὶ —κατὰ τὸν κ. Μπλάυθ — ύψιστανται τὰς συνεπείες τοῦ πληθωρισμοῦ εἰς τὸ πλήρωμα τοῦ Ασφαλιστικοῦ 'Ιδρυματος τῶν Ἀγγλών ναυτικῶν, αἱ εἰσφοραὶ εἶναι χαμηλότεραι καὶ αἱ παρεχόμεναι συντάξεις αἰσθητῶς ὑψηλότεραι, ἔναντι τῶν ἔδω καταβαλομένων. Παρατηρεῖ, ἀκόμη, ὅτι ἀν εἰς ναυτικὸς εἰσέφερεν εἰς ξένην ἀσφαλιστικὴν ἔταιρίαν τὰ δόσα καταβάλλει αὐτὸς καὶ τὸ πλοῖον διὰ τὴν συνταξιοδότησίν του, θὰ ἀπελάμβανε μετὰ 20ετίαν συντάξεως μεγαλύτερας ἐκείνης τοῦ NAT.

"Ἐφαρμικεύεται οἱ δόσεις τοῦ Ασφαλιστικοῦ παρελθόντος —ὑπογραμμίζει ὁ ἐπιστολογράφος μας— τὰ κεφάλαια τοῦ 'Απομαχικού Ταμείου, τὰ προελθόντα ἀπὸ τὸ ὑστέρημα τοῦ ναυτικοῦ καὶ τὰς εἰσφοράς τῶν ἐφοπλιστῶν. Πολλαπλάσια θὰ ήσαν, ἀν ἐποπθετοῦντο εἰς ἀκίνητα καὶ ἄλλας ἀξίας ἐν 'Ελλάδι καὶ καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

"Πρός τι, δῆμος, —προσθέτει— ἡ παρελθοντολογία; Τώρα ξόμενει συνταξιοδοτικὸν πρόβλημα. "Οφείλομεν νὰ τὸ ἀντιμετωπίσωμεν. Ή χρειασθεῖ —μᾶς λέγουν— νὰ εἰσφέρωμεν τὸ περισσότερα. Πόσα; Αὐτὸς εἶναι τὸ ἔρωτημα. Τὸ πλοῖον τώρα αὐτοῖς δίδει. "Η αὔριον, δῆμος, εἶναι ἄγνωστος. "Η κρίσις δὲν ἀποκλείεται. Μή τὸ ἐπιβαρύνωμεν ὑπερμέτρως, διότι δὲν θὰ ἀνθέξῃ.

"Καὶ ὁ ἐπιστολογράφος μας καταλήγει ὑποδεικνύων τὴν ὑποχρεώσιν τῶν διοικούντων τοῦ NAT ὅπως πρὸ πάσης θεσμοθετήσεως μέτρων δελτιούντων τὰς συντάξεις, συνεννοηθούν καὶ μὲ τὸν ἐφοπλιστικὸν παράγοντα, ἀφοῦ αὐτὸς θὰ κληθῇ νὰ εἰσφέρῃ τὰ περισσότερα. Τὰ πόσα εἰς τὸ πληρώματα ἀπὸ μακροῦ 'Ασιάτας. Συμπεριλαμβάνεται, κατὰ συνεπείες, εἰς τὴν ἔξαρτεσιν.

"Η Δ.Ο.Μ. καλύπτει οὕτω διὰ τῆς ἀνοχῆς της τὰ ἀγγλικὰ πλοῖα μὲν ἀστικά πληρώματα καὶ εἰς παραπτηρησίν ἔκπροσθου τῶν εἰς Λονδίνον ἐφοπλιστῶν μας, ὁ κ. Μπλάυθ προέβαλε καὶ τὸ παράδειγμα τοῦ Οἴκου Μαυρολέων. 'Απασχολεῖ καὶ αὐτὸς ἀπὸ μακροῦ 'Ασιάτας. Συμπεριλαμβάνεται, κατὰ συνεπείες, εἰς τὴν ἔξαρτεσιν.

ΑΙ ΝΕΑΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ NAT

"Ο συνταξιοδοτικὸς μισθὸς εἶναι γεγονός. Καθιερώνεται διὰ νομοθετικοῦ διατάγματος καταρτισθεντος ἡδη ἀπὸ τὴν ἀρμόδιαν ὑπηρεσίαν τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας.

"Προβλέπεται ἡ παροχὴ συντάξεως εἰς τὰ 80% τοῦ ἑκατόστοτε ισχύοντος συμβατικοῦ μισθοῦ εἰς τέσσαρας κατηγορίας ναυτικῶν, ὑπηρετούντων εἰς τὰ ποντοπόρα, τὰ ἀκτοπλοϊκὰ κ.λπ.

"Η πλήρης σύνταξις ἀπονέμεται μετὰ ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν καὶ 3 μηνῶν, αὐτομάτως δὲ θὰ ἀναπροσαρμάζεται μετὰ τὴν ὑπογραφὴν τῆς ἑκάστης νέας συλλογικῆς συμβάσεως.

"Τὸ σχέδιον τοῦ νομοθετικοῦ διατάγματος ἀποστέλλεται εἰς τὴν "Ενωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν καὶ τὴν Π.Ν.Ο.

ΤΑ ΠΟΣΑ ΟΜΩΣ:

"Ἐφοπλιστής εὐρυτάτης ἐπαγγελματικῆς ἐπιφανείας σχολιάζει εἰς ἐπιστολὴν του, μὴ δημοσιεύσιμον, τὰ δόσα σχετικῶς μὲ τὴν δελτίωσιν τῶν συντάξεων τῶν ναυτικῶν ἔγραψαιεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας. Δὲν ἀντιτίθεται εἰς τὴν καθιέρωσιν τοῦ συνταξιοδοτικοῦ μισθοῦ, παραπτηρεῖ, δῆμος, ὅτι πρέπει νὰ γνωρίζουν ἐκ τῶν προτέρων οἱ εἰσφέροντες πρὶν ἡ τὸ νέον αὐτὸν σύστημα θεσμοθετῆσῃ, ποιαὶ θὰ εἶναι καὶ αἱ ἐπιδρύνσεις τοῦ πλοίου.

"Ο ἐπιστολογράφος μας προβαίνει εἰς ὑπολογισμούς καὶ συγκρίσεις μὲ τὰ εἰς τὴν 'Αγγλίαν καθιερωμένα διὰ τὴν ἐπικουρικὴν ἀσφαλίσιον τῶν ναυτικῶν, ἵνα ἀποδείξῃ τὸ μὲν ὅτι τὸ δρεπανικὸν πλοίον εἰσφέρει διληγότερα τὸ ἔλληνικον, τὸ δὲ ὅτι διὰ τῆς πλεούσας ἀποδοτικῆς τοποθετήσεως τῶν κεφαλαίων τοῦ Ασφαλιστικοῦ 'Ιδρυματος τῶν 'Αγγλών ναυτικῶν, αἱ εἰσφοραὶ εἶναι χαμηλότεραι καὶ αἱ παρεχόμεναι συντάξεις αἰσθητῶς ὑψηλότεραι, ἔναντι τῶν δύο καταβαλομένων. Παρατηρεῖ, ἀκόμη, ὅτι ἐν τοῖς προηγούμενοι εἰσφέροντες εἰς ξένην ἀσφαλιστικὴν ἔταιρίαν τὰ δόσα καταβάλλει αὐτὸς καὶ τὸ πλοῖον διὰ τὴν συνταξιοδότησίν του, θὰ ἀπελάμβανε μετὰ 20ετίαν συντάξεως μεγαλύτερας ἐκείνης τοῦ NAT.

"Ἐφαρμικεύεται οἱ δόσεις τοῦ Ασφαλιστικοῦ παρελθόντος —ὑπογραμμίζει ὁ ἐπιστολογράφος μας— τὰ κεφάλαια τοῦ 'Απομαχικού Ταμείου, τὰ προελθόντα ἀπὸ τὸ ὑστέρημα τοῦ ναυτικοῦ καὶ τὰς εἰσφοράς τῶν ἐφοπλιστῶν. Πολλαπλάσια θὰ ήσαν, ἀν ἐποπθετοῦντο εἰς ἀκίνητα καὶ ἄλλας ἀξίας ἐν 'Ελλάδι καὶ καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

"Πρός τι, δῆμος, —προσθέτει— ἡ παρελθοντολογία; Τώρα ξόμενει συνταξιοδοτικὸν πρόβλημα. "Οφείλομεν νὰ τὸ ἀντιμετωπίσωμεν. Ή χρειασθεῖ —μᾶς λέγουν— νὰ εἰσφέρωμεν τὸ περισσότερα. Πόσα; Αὐτὸς εἶναι τὸ ἔρωτημα. Τὸ πλοῖον τώρα αὐτοῖς δίδει. "Η αὔριον, δῆμος, εἶναι ἄγνωστος. "Η κρίσις δὲν ἀποκλείεται. Μή τὸ ἐπιβαρύνωμεν ὑπερμέτρως, διότι δὲν θὰ ἀνθέξῃ.

Η ΔΙΑΔΟΧΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ

"Η πρὸ ημερῶν ἀπόφασις τοῦ Συμβούλιον τῆς 'Επικρατείας ἐπὶ προσφυγῆς διὰ

ΚΑΤΟΠΙΝ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΔΕΝ ΘΑ ΝΗΟΛΟΓΟΥΝΤΑΙ ΠΛΟΙΑ ΗΛΙΚΙΑΣ ΑΝΩΤΕΡΑΣ ΤΩΝ 25 ΕΤΩΝ ΟΥΤΕ ΘΑ ΑΣΦΑΛΙΖΩΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.

ΤΑ ΕΚ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

Το δικαίωμα της διαδοχικής ασφαλίσεως είς ήσαφαλισμένον τού Ι.Κ.Α. τέως ναυτικόν, πρέπει νά θεωρηθῇ ώς δεδικασμένον και διά κάθε άλλην παρομοίαν υπόθεσιν, ητίς θὰ ἔφανε μέχρι τού Συμβούλιον τῆς 'Επικρατείας. Ή άρχη τῆς διαδοχικῆς ασφαλίσεως είς περίπτωσιν ἀλλαγῆς τού ἀσφαλιστικού φορέως καθιερώνται και διά τούς ναυτικούς, παρὰ τὰ μέχρι τοῦδε παραδεγμένα.

Τάς συνεπείας τῆς καθιερώσεως τῆς άρχης αὐτῆς διὰ τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὸ Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον ἔξεθεσαν ἐν καιρῷ καὶ ὑπέδειξαν τὴν νόμῳ ἐπίλυσιν τοῦ ἔγερθεντος ζητήματος. Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ. παρεδέχθη τὴν ἐφαρμογὴν τῆς διαδοχικῆς ασφαλίσεως εἰς τὸν ναυτικὸν, τὸν ἔχοντα θαλασσίαν δεκατῆν ὑπηρεσίαν καὶ ἡ ἀπόφασις αὐτὴ τοῦ Ταμείου ἔτυχε τῆς ἀποδοχῆς καὶ τῆς Π.Ν.Ο. Δὲν ἀπομένει, κατὸ συνέπειαν, παρὰ ἡ ὑποδολὴ πρὸς ἔγκρισιν ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ σχετικοῦ Νομοσχεδίου, τὸν ἐπίλυντος καὶ πλείστα ἀλλαζημάτα τοῦ Ν.Α.Τ., ἵνα ὄριστικῶς τακτοποιηθῇ, χωρὶς προσφυγάς, εἰς τὸ Συμβούλιον τῆς 'Επικρατείας, τὸ τόσην προκαλέσαν συζήτησιν θέμα τῆς διαδοχικῆς ασφαλίσεως.

Η «ΕΙΣΒΟΛΗ»

Ἐν τῇ προσπαθείᾳ τῆς ἀποδολῆς ἀπὸ τὴν ἀλληλικήν στέγην τῶν πλοίων ξένων συμφερόντων, ἀναθεωροῦνται καὶ αἱ συμβάσεις διὰ τὴν ἀσφαλίσιν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων. Θὰ ἔξακριθωθῇ ἀν καὶ κατὰ πόσον καλύπτωνται ὑπὲρ αὐτὰς ἀλληλικὰ συμφέροντα.

"Οσοι «πλιονικήται» δὲν θὰ δυνηθοῦν ἐπαρκῶς νὰ ἀποδέξουν τὴν πρόσκτησιν τῶν ὑπὸ τὴν διαχείρισίν των πλοίων, τῶν συμβεβλημένων μὲ τὸ Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον, θὰ ἀποδηθοῦν καὶ τὰ πληρωμάτα των; θὰ παραμείνουν ἀν ασφάλιστα.

Ἐπικροτοῦμεν τὸ μέτρον μὲ τὰς ἔχης διο παρατρησίες:

1) «Οτις θὰ ἀποφευχθοῦν αἱ ὑπερβολαῖ, αἱ δυνάμεναι νὰ δημιουργήσουν ἀδικίας καὶ 2) ὅτι τὰ κατάλληλα πρόσωπα, τὰ δυνάμενα νὰ γνωρίζουν πρόσωπα καὶ πράγματα, θὰ μετάσχουν τῆς ἐπιτροπῆς ἐρέωντος τῶν στοιχείων ποὺ θὰ ὑποβάλλουν οἱ ἐνδιαφέρομενοι.

* * *

'Αλλ' ἐπ' εὔκαιριά, μᾶς ἔρχεται τὸ ἐρώτημα, ὅπερ καὶ ὑποβάλλομεν εἰς τοὺς ἀρμοδίους: Τὰ ηδη ὑπὸ τὴν κυανόλευκον —καὶ ὅχι μόνον ὑπὸ ξένας σημαίας— καρμουφλαρισμένα ξένα συμφέροντα δὲν θὰ ἀποκαλυφθοῦν; Διά τινας περιπτώσεις ἡ «εἰσβολὴ» τῶν ξένων εἶναι πασίγνωστος διὰ τοὺς ζῶντας τὰ ναυτιλιακὰ μας πράγματα.

Πρὸ μηνῶν εἰς ἄρθρον του ὁ κ. 'Ανδρέας Ποταμιάνος, προέβη εἰς συγκεκριμένας καταγγελίας, ἐνῷ καὶ τὸ «Βῆμα» ἡ σχολή θη-

πλοία ηλικίας ἀνωτέρας τῶν 25 ἔτῶν δὲν θὰ νηολογοῦνται ἐφέρθης ὑπὸ ἀλληλικὴν σημαίαν, διὰσει τὸν ἄρθρον 13 οὗτον θὰ ἀσφαλίζωνται εἰς τὸ Ν.Α.Τ. Σχετικὴ ἀπόφασις ἐλήφθη ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἐκοινοποιήθη ἡδη εἰς τὰς οἰκείας ἐφοπλιστικὰς Ἐνώσεις διὰ τὴν ἐνημέρωσιν τῶν μελῶν των, ὡστε νὰ ἀποφεύγουν τὴν ἀγορὰν πλοίων ηλικίας μεγαλύτερας τοῦ προσαφερθέντος ὄρου. Τὰ νηολογηθέντα ἡδη πλοία μεγαλύτερας ηλικίας δὲν θίγονται, πάντως, ἐκ τοῦ μέτρου, τὸ ὅποιον ἀποβλέπει :

ΠΡΩΤΟΝ, εἰς τὴν διατήρησιν τῆς ἀνταγωνιστικότητος τοῦ ἀλληλικού πλοίου.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ, εἰς τὸν ἐκουγχρονισμὸν τῆς ὑπὸ ἀλληλικὴν σημαίαν χωρητικότητος.

ΤΡΙΤΟΝ, εἰς τὴν ἀποφυγὴν τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων, τὰ ὅποια, ὡς προκύπτει ἐκ τῶν στατιστικῶν δεδομένων, εἶναι συχνότερα εἰς πλοία μεγάλης ηλικίας.

ΤΕΤΑΡΤΟΝ, εἰς τὴν δελτίωσιν τῶν συθηκῶν ἐνδιαιτήσεως τῶν πληρωμάτων.

Σχετικῶς διηγκρινίσθη ἀρμοδίως, ὅτι διὰ τὴν διατήρησιν τῆς ἀνταγωνιστικότητος τοῦ ἀλληλικού πλοίου ἐπιβάλλεται ὅπως τὰ εὐεργετήματα τοῦ ἄρθρου 13 περέχωνται μό-

νον εἰς πλοῖα, τὰ ὅποια, λόγω ηλικίας, θεωροῦνται ἐκμεταλλέυσιμα καὶ ὑπὸ δυσμενεῖς συνθήκος τῆς ναυλαγορᾶς. Οὕτω, μὲ τὸ ληφθεὶν μέτρον ἀναμένεται ὅτι συντόμως θὰ ἐκουγχρονισθῇ πλήρως ἡ ὑπὸ ἀλληλικὴν σημαίαν χωρητικότης, ητίς δὲν θὰ περιλαμβάνῃ πλέον πλοία ηλικίας ἀνωτέρας τῶν 25 ἔτῶν, διὰ τοῦ τρόπου δὲ αὐτοῦ θὰ αὐξηθῇ καὶ ἡ ἀσφάλεια τῆς ναυσιπλοΐας, δεδομένου ὅτι ἡ 'Ελληνικὴ Ναυτιλία θὰ ἀπαλλαγῇ τῶν ὑπερλίκων πλοίων, τὰ ὅποια, λόγω παλαιότητος, ὑπόκεινται συχνότερον εἰς ναυτικά ἀτυχήματα. Οἱ ἀσφαλιζόμενοι κίνδυνοι θὰ είναι ἐπίσης εύνοικότεροι καὶ τὰ ἀσφαλίστρα χαμηλότερα. Παραλλήλως, θὰ βελτιωθοῦν καὶ οἱ ὅροι ἐνδιαιτήσεως τῶν πληρωμάτων, δεδομένου ὅτι εἰς τὰ μεταπολεμικῶν ναυτηγηθέντα πλοία ἐγένοντο αἰσθηταὶ βελτιώσεις εἰς τὸν τομέα τῆς ἐνδιαιτήσεως.

Σχετικῶς παρατηρεῖται ὅτι ἡ δελτίωσις τῆς ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας καὶ τῶν ὄρων ἐνδιαιτήσεως τῶν πληρωμάτων, παραλλήλως μὲ τὸν λῆψιν καὶ ἀλλαν μέτρων ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν, θὰ ἀποτελέσῃ ἰσχυρὸν κίνητρον διὰ τὴν προσέλκυσιν τῶν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

Τέλος διηγκρινίσθη, ὅτι ἡ νηολόγησις πλοίων ηλικίας μεγαλύτερας τῶν 25 ἔτῶν θὰ ἐπιτρέπεται ἐφεξῆς μόνον διὰσει τὸν Ν.Δ. 659.

ἔπι τῆς «εἰσβολῆς» εἰς τὴν στήλην τῶν «Ἀντιτάλων». Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» ἀνεδημοσίευσαν τὰ σχετικά σχόλια.

Τότε κανεῖς δὲν συνεκινήθη ἀπὸ τὰ καταγγελλόμενα. Τώρα —ἐρωτάται— ποὺ τὸ ζῆτημα τῆς «εἰσβολῆς» ἀντιμετωπίζεται ἀπὸ τὸ ὑπουργείον, τὰ τότε καταγγέλθεντα δὲν θὰ πρέπει νὰ τύχουν τῆς δεούσης προσοχῆς;

Ὦρισμένοι ἐφοπλισταὶ προκαλούμενοι εἶναι εἰς θέσιν νὰ παράσχουν πληροφορίας λίσταν ἐνδιαιφερούσας.

MIAN ΑΠΑΝΤΗΣΙΝ

Μᾶς ὑποβάλλεται τὸ κάτωθι ἐρώτημα, ὅπερ μὲ τὴν σειράν μας ἀπευθύνομεν εἰς τοὺς ἀρμοδίους, τοὺς τεταγμένους νὰ ἐλέγχουν τὴν γηνιστότητα τῶν ἀλληλικῶν συμφέροντων ἐπὶ αἰτούντων τὴν ἐγγραφὴν των εἰς

τὸ καθ' ήμᾶς νηολόγιον φορτηγῶν πλοίων :

Δύναται 'Ελληνικὴ 'Ανώνυμος Ναυτιλιακὴ 'Εταιρία, τῆς ὅποιας ὁ κύριος μέτοχος, μὲ ποσοστὸν ὅσν τὸν 55%, εἶναι μία ἀλλή 'Ανώνυμος 'Ελληνικὴ διοικητικὴ ἐταιρία, συσταθεῖσα ἐν 'Ελλάδι διὰσει τοῦ Νόμου 2687)53, νὰ ναυτηγήσῃ ἐδῶ πλοῖα, μὲ κεφάλαια ἐξ ὀλοκλήρου ἐκ τοῦ ἔξοτερικού προερχόμενα —σἷνεν ἐντεῦθεν δανεισμοῦ— καὶ νὰ ἀναρτήσῃ τὴν Κυανόλευκον ἐπὶ τὸν ναυτηγηθόμενων τούτων πλοίων, ἀνεξαρτήτως ἂν τὰ ἀποτελοῦντα τὴν διοικητικὴν ἐταιρίαν, τὴν ιδρυθεῖσαν διὰσει τοῦ Νόμου 2687)53, ἔχουν ἡ σχι ματὰ πλειοψηφίαν τὴν ἀλληλικὴν ιθαγένειαν;

Ἐνδιαιφέρον τὸ ἐρώτημα. Χρήζει, ἀναμφιδόλως, ἀπαντήσεως. Καὶ χωρὶς νὰ προκαταλαμβάνωμεν τὴν κρατοῦσαν μεταξὺ τῶν ἀρμοδίους ἀποψιν, πιστεύομεν ὅτι ὑπὸ τὴν διάσαν οἰουδήποτε ἐλέγχου καὶ ἀν ἐτίθετο μία τοιαύτη αἴτησις, ἡ ἀπάντησις θὰ ἦτο καταφατική. 'Ελληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐ-

COULOUTHROS LTD.

58/59, Fenchurch Street, LONDON E.C.3

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP, LONDON E.C.3

TELEX: 887-556/7, ANDROSHIP, LONDON

TELEPHONE: 01-481-8781 (TEN LINES)

COULOUTHROS SHIPPING Co. LTD.

Akti Miaouli & II Merarchias 2

CABLES: COULOUTHROSHIP, PIRAEUS

TELEX: 212-496 COUL. GR.

TELEPHONE: 45.20.611 (4 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ταιρία ή πλοιοκτήτρια, μὲ συμμετοχήν κατά 55% ἄλλης Ἑλληνικῆς ἐπίσης, βιομηχανικῆς ἑταῖρίας καὶ σκάφη ἑδῶ ναυπηγήθεντα, χωρὶς τὸν ἑσωτερικὸν δανεισμόν, συνιστοῦν τὸ δάσιμον ἐπιχειρήμα τῆς ἀναγνώρισεως καὶ τῆς Ἑλληνικῆς ιθαγενείας ἐπὶ τῶν ἐκ τῆς ἐδῶ ναυπηγήσεως προκτηθέντων πλοίων.

ΟΡΘΟΝ ΤΟ ΜΕΤΡΟΝ

Τὸ N.A.T. θὰ παύσῃ ἀσφαλίζον τὰ πληρώματα κυπριακῶν πλοίων, ἡλικίας ἀνωτέρας τῶν 25 ἑτῶν.

Κατὰ διαταγὴν τοῦ κ. Σκιαδοπούλου ἐλῆφθη ἡ ὄρθη αὐτὴ ἀπόφασις, ἐν τῇ μερίμνῃ τοῦ Κράτους διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, τῶν ἐπιβαίνοντων ἐπὶ παρηλίκων πλοίων. Τώρα τελευταίως πλείστα ὄσσα ἀτυχήματα ἔλασσον χώρων ἐπὶ κυπριακῶν ὅσυδρων πλοίων, προκαλέσαντα τὰ σχόλια τῆς στήλης αὐτῆς, ὥστας καὶ αὐτῆς τῆς Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν. Τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος εἰς οὐδὲν ἄλλο μέτρον ἡδύνατο νὰ προέλθῃ, προκειμένου περὶ πλοίων ὑπὸ ἔνην σημαίαν, ἔστω καὶ τῆς Μεγαλονήσου.

Τὸ ἀπαγορευτικὸν μέτρον τῆς ἀσφαλίσεως εἶναι καθ' ἡμᾶς ἀρκετὸν νὰ ἀποτρέψῃ τοὺς ναυτικούς μας νὰ ὑπηρετοῦν εἰς τὰ «σαράβαλα» αὐτά, τὰ μὴ ὑποκείμενα, σημειωτέον, εἰς καμμίαν ἀπὸ μέρους ἀρμοδίων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν ἐπιβεβρωσιν.

ΑΙ ΕΚΚΡΕΜΟΤΗΤΕΣ

Κείναιται ἀπὸ ἴκανου χρόνου πρὸ τοῦ 'Υπουργείου ὠρισμένα πρὸς μελέτην καὶ διευθέτησιν ζητήματα τοῦ πλοίου, χρήζοντα τῆς ἐν καιρῷ τακτοποίησεως. Δέν τρόκειται, δεδομένως, περὶ βασικῶν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου θεμάτων, ὀπωσδήποτε ὅμως, ἡ διερεύνησις καὶ ἡ ἐπίλυσίς των προώρισται νὰ διευκολύνουν τὴν θέσιν τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας.

Ἡ προϋποτιθεμένη συμφωνία καὶ μὲ τὸν ναυτεργατικὸν παράγοντα ἔχει ἡδη σημαντικῶς πρωθητῆ, ὥστε νὰ δύναται τὸ 'Υπουργείον παρεμβαῖνον νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἀμφοτερόπλευρον τῶν μέτρων συμπαράστασιν. Τοῦτο καὶ θὰ διηγούληνε καὶ θὰ ἔδικαιολογεῖ

τὴν κρατικὴν ἐνέργειαν πρὸς ἴκανοποίησιν —οὗτοι τοῦτο εἶναι ὄρθον— τῶν αἰτημάτων.

Μία σύσκεψις ἐκπροσώπων τῶν ἐνδιαφερομένων ὄργανώσεων μὲ τοὺς ἀρμοδίους τοῦ κρατικοῦ φορέως καὶ ἐν ἀνάγκῃ ὁ συγκερασμὸς τῶν ἑκατέρων ἀπόφεων δυνατὸν νὰ μᾶς φέρῃ πρὸς τὴν ἐπίλυσιν θεμάτων, ἀποτομένων ὀπωσδήποτε τῆς συναγωνιστικότητος τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ τῆς κατοχυρώσεως τῆς θέσεως του εἰς δυσκόλους περιόδους.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Αὐτὸ τὸ γεγονός —τὸ ἐν πολοῖς ἀπροσδόκητον— τῆς ὄρθος καὶ ἐπιμόνου ζητήσεως «τουνητέκερς» φορτηγῶν σκαφῶν ἀπὸ τὰς ἑταῖρις τακτικῶν γραμμῶν, μᾶς παρέχει τὴν διαπίστωσιν, ὅτι ἡ μεταφορική κίνησις ζωηροτάτη ἀναπτύσσεται καὶ ὅτι ἀπὸ ὅλου τοῦ Κόσμου ἐπιζητοῦνται τὰ καλύτερα μέσα τοῦ βιοπορισμοῦ, τὰ περισσότερα βιομηχανικά προϊόντα, αὐτά ποὺ μεταφέρουν κυρίως πλοία τῶν τακτικῶν γραμμῶν.

Ἐσημειώθη, πράγματι, μία ζητησία πρωτοφανῆς. Καμμία ἑταῖρια τακτικῶν γραμμῶν, οἰσσόδηποτε ἔθνικότητος, δὲν ἀποσύσσεται ἀπὸ τὸ Ναυλαγόραν. «Ολαι ἔστερεν ζητούσαι τὰ σκάφη τῶν 10-16 χιλ. τόννων. Αὐτοὶ οὗτοι οἱ ναυλομεστίται παρέμενον ἐνεοὶ πρὸ τοῦ «μπούμ» καὶ πρὸ τοῦ ἀναπτυσσομένου συναγωνισμοῦ εἰς τὰ μισθώματα. Ρεκόρ τὰ συμφωνήντανται.

Καὶ καταλήγομεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι παρ' ὅλην τὴν κάμψιν τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς ὅλων τῶν χωρῶν, εἶναι τόσαι αἱ ἀνάγκαι τοῦ ἀναπτυσσομένου Κόσμου, ὥστε καὶ αἱ ἀπὸ θελάσσης μεταφοραὶ νὰ μὴ ὑποστοῦν τὴν παρὰ πολλῶν προβλεπομένην συρίκνωσιν.

* * *

Εἰς τῶν παραγόντων, ὅστις ἐπέδροσεν καὶ ἐπιδρῷ εἰς τὴν ἀγοράν τῶν ναύλων ξηρῶν φορτίων εἶναι ἡ αὐξησίς τοῦ ἐμπορίου τῶν σιτηρῶν. Αἱ τιμαὶ τῶν δημητριακῶν ἐδιπλασιάσθησαν κατὰ τὸ 1973. Ἡ κρίσιμος αὐτὴ κατάστασις προεκλήθη ἐν διαφόρων αἰτίων. Αἱ ἡλαστωμέναι συγκομιδαὶ τῆς Σοβιετικῆς Ἐνόσεως ἐπέβαλον κατὰ τὴν ἐποχὴν 1972-73 τὴν ἀγοράν 25 ἑκατομμυρίων τόννων σίτου ἐκ τῶν ΗΠΑ, καὶ ἐνῷ ἡ συγκομιδὴ τῆς τελευταίας αὐτῆς χώ-

ρας δὲν ὑπῆρξε καλή, ὡς προεδέπετο, αἱ θεομηνίαι ἐπέβαλον εἰς τὰς ΗΠΑ νὰ ἐφοδιάσουν χώρας, ὅπως τὸ Πακιστάν, τὴν Ἰνδίαν καὶ τὴν Τσεχίαν.

Ἐτησίως ὁ πληθυσμὸς τοῦ κόσμου αὔξανει περίπου κατὰ 75 ἑκατομμύρια ἄτομα, τὸ μέγιστον μέρος τῆς αὐξήσεως αὐτῆς παρουσιάζεται εἰς τὰς ὑπαναπτύκτους χώρας καὶ ἐνῷ ἡ ἀγροτικὴ παραγωγὴ ἔξελισσεται μὲ ρυθμὸν ὀλιγώτερον ζωηρὸν, ἡ ζητησία, ἐξ ἀντιθέτου, αὔξανεται. Παρ' ὅλον ὅτι αἱ μέχρι τοῦδε πληροφορίαι φέρουν ὅτι ἡ συγκομιδὴ γενικῶς τοῦ τρέχοντος ἔτους θὰ εἶναι καλή, ὑφίσταται διάχυτος ἡ ἀντίληψη, ὅτι ἡ ἔξαγωγὴ τῶν σιτηρῶν ζωηρὰ θὰ διατηρηθῇ. Λέγεται ὅτι ἡ Ε.Σ.Σ.Δ. θὰ συνεχίσῃ εἰσάγοντας ζωτροφάς, ἐνῷ ὁ λοιπός κόσμος θὰ ὑποχρεωθῇ νὰ συμπληρώσῃ τὰ ἀποθέματα, ἀτίνα έθιξε κατὰ τὸ διαρρέουσαντα ἔτη.

* * *

Εἰσαγωγεὺς δημητριακῶν καὶ ἡ Ἰνδία. Αἱ προβλέψεις περὶ ἐσοδείας 115 ἑκατομ. μετρικῶν τόννων διαφεύδονται. Οἱ ὑπολογισμοὶ κατῆλθον εἰς τὰ 110 ἑκατομ. τόν. —κατὰ τοὺς Αμερικανοὺς 106-108 ἑκατ. τόν. Ἡ σιτοπαραγωγὴ τοῦ Πουντζάπ, τοῦ κυριωτέρου παραγωγικοῦ διαμερίσματος τῆς χώρας, ἐβλάβη σημαντικῶς.

Καὶ διαπραγματεύεται ἡ Ἰνδία μὲ ταχεῖαν παράδοσιν δύο ἑκατομ. τόν. σιτηρῶν ἀπὸ τὴν Αμερικὴν καὶ τὴν Αργεντινήν.

* * *

Ζωτροφάς περισσότερας πρόκειται νὰ εἰσαγάγῃ ἡ Ρωσία ἐξ Αμερικῆς κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Εἰς σχετικὴν δῆλωσιν προέδρη ἐκπρόσωπος τοῦ ὑπουργείου Γεωργίας τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν. Ἡ προσπάθεια τῆς ἀναπτύξεως τῆς ρωσικῆς κτηνοτροφίας ὑποχρεούει τὴν Μόσχαν εἰς τὴν εἰσαγωγὴν σημαντικῶν ποσοτήτων ζωτροφῶν, ὥστε δεδομένης τῆς ἔκτασεως τοῦ 1972-73.

* * *

Προκαταρκτικαὶ ἐκτιμήσεις φέρουν τὴν παραγωγὴν δημητριακῶν εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην κατὰ τὸ 1974 εἰς τὸ ρεκόρ τῶν 137,9 ἑκατομ. τόννων. Σίτος 52,5 ἑκατομ. τόν. (αὐξησίς κατὰ 4%). Ζωτροφαί, περιλαμβανομένου ἀραβοσίτου καὶ κριθῆς εἰς τὸ ρεκόρ τῶν 85,4 ἑκατομ. τόννων.

Ἡ αὐτὴ ἔκθεσις τοῦ ἀμερικανικοῦ ὑπουργείου Γεωργίας προβλέπει μεγαλυτέραν συγκομιδὴν καὶ εἰς τὰς Ήνωμένας Πολιτείας.

* * *

Ἐπιθεδαιούνται αἱ πληροφορίαι περὶ ρεκόρ ἐσοδείας τοῦ ἀραβοσίτου εἰς τὴν Νότιον Αφρικήν. Εἰς 9,5-11 ἑκατομ. τόν. ὑπολογίζουν τὴν παραγωγὴν καὶ εἰς ἑκατομμύρια τόν. τὰς έξαγωγάς.

* * *

Ίδιαιτέρα προσοχὴ εἰς τὸν γαιάνθρακα. Πρός τὴν αὐξησην τῆς παραγωγῆς τείνουν ὅλαις αἱ κατέχουσαι κοιτάσματα χώραι. Ἡ ἀκρίβεια τοῦ πετρελαίου τὸ ἐπιβάλλει. Τεράστια τὰ ἀποθέματα. Εἰς 8,8 ἑκατ., ἐκατομμυρίων ὑπολογίζονται καὶ ἐξ αὐτῶν τὰ ¾ εἶναι γαιάνθρακες σκληροὶ καὶ τὰ λοιπὰ λιγνίται. Τὸ ημισυ τῶν ἀποθεμάτων εὔχρωμα ἀνορύσσεται.

Ἡ Ρωσία κατέχει τὸ ημισυ τῶν ἀποθεμάτων καὶ ἡ Αμερικὴ καὶ ἡ Ασία, περιλαμβανομένης τῆς Κίνας γύρω τῶν 35%. Εἰς τὴν Εὐρώπην, ἡ Δυτ. Γερμανία καὶ ἡ Αγγλία εἶναι αἱ κύριαι ἔξαγωγικαὶ χώραι γαιάνθρακος.

Κατὰ τὸ 1972 ἡ παραγωγὴ τῶν χωρῶν τῆς Κοινῆς Αγορᾶς, ἀνῆλθεν εἰς 271,4 ἑκ. τόννων, ἐκ τῶν ὁποίων 119,5 ἑκατ. ἀνήκουν εἰς τὴν Αγγλίαν καὶ τὰ 108,5 ἑκατομ. εἰς τὴν Γερμανίαν.

Αἱ ἔξαγωγαὶ γαιάνθρακοις - κώκ καὶ ἀτμο-

SHIPCHANDLERS

NEPTUNO

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

Out of office hours Telephones : 722679 and 25476

I.OURENCO MARQUES - MOZAMBIQUE

OWNERS : Agências Apollon, Lda.
AEROMAR
N. Kassimatis, Lda.
Vitória, Lda.

THE MOST MODERN AND LARGEST PRIVATE COLD STORAGE,
AT MOÇAMBIQUE

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

the only greek company of shipchandlers

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

A LARGE VARIETY OF GREEK PRODUCTS

.... SPECIAL TERMS ON CONTRACTS WITH OWNERS

"AMEROID" SERVICE

ποιήσεως προβλέπονται μεγάλαι, ήνα άντικαστασιά τό ακριβέστερον πετρέλαιον.

'Η διομηχανική παραγωγή τών 'Ηνων. Πολιτειῶν διὰ τρίτον κατά συνέχειαν μήνα ένεφάνισε μείσων. Τὸν Φεβρουάριον κατά 0,6%. Έντος τριμήνου, ἀπό τοῦ Νοεμβρίου, κατά 2,1%.

Αύξανει ἡ Σαουδικὴ Ἀραβία τὴν παραγωγὴν τῆς ἀπό τὰ 8,29 ἑκατομ. βαρέλια ημερησίως τοῦ παρελθόντος Σεπτεμβρίου.

Κατά δίλωσιν τοῦ Σεΐχη Γιαμανὶ αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι θὰ λάδουν ἀπό τὴν Σαουδικὴν Ἀραβίαν ὅσον χρεάζονται πετρέλαιον, ἔντεκατομ. βαρέλ. ημερησίων.

Ἡ Δυτ. Γερμανία καὶ ἡ Ἰταλία θὰ λάδουν, ἐπίσης, περισσότερον ἀπό τὴν Σαουδικὴν Ἀραβίαν πετρέλαιον.

Ραγδαία ἐπισημαίνεται ἡ ἀνατίμησις τοῦ παλαιοσιδήρου. Οξετάτη ἡ ἔλλειψις, καθιστῶσα παγκοσμίως προβληματικὴν τὴν παραγωγὴν ἐπαρκοῦς χάλυβος. Τὰ 50 - 52% τῶν πρώτων ὑλῶν διὰ τὸν χάλυβα ἀποτελεῖ τὸ παλαιοσιδήρον.

Ἡ καλὴ ναυλαγορὰ περιώρισεν εἰς τὸ ἐλαχιστὸν καὶ τὰς προσφορὰς πλοίων πρὸς διάλυσιν.

Ἡ ζωηρὰ ζήτησις δημητριακῶν ὑπεχρέωσε τὴν 'Αμερικὴν νὰ ζητήσῃ ἀπό τὴν Ρωσίαν τὴν ἀναβολὴν παραδόσεως ὥρισμένων ὑπολοίπων φορτίων ἀπό τὴν μεγάλην ρωσικὴν ἄγοράν τοῦ 1972 - 73. Ἡ Ρωσία, δεδομένης τῆς καλῆς τῆς ἐσοδείας, συγκατέτηθε.

Καὶ ὡς ἀποτέλεσμα: Ἡ Ρωσία ὑπομισθώνει ἡδη τὰ διὰ διετές διάστημα χρονοναυλωμένα παρ' αὐτῆς ξένα σκάφη. Τὰ 25 - 30.000 τόν. μπάλκ κάρριερς δυνατῶν τώρα νὰ ναυλωθοῦν μὲ κέρδος ὑπὲρ τῶν Ρώσων κατὰ δύο καὶ πλέον δολλάρια.

ΑΝΑΚΡΙΒΗΣ Η ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ

Τὴν συνθησιμένην στατιστικὴν διαπίστωσιν τῆς ἀνὰ τὸν Κόσμον αὐξήσεως τοῦ κόστους τῶν ἐπισκευῶν διὰ τὸ 1973 ἐδημοσίευσε πρὸ ημερῶν ἡ Salvage Association. Ἐμφανίζει μέσην αὐξῆσην 21% καὶ τὴν Ἑλλάδα τρίτην κατὰ σειράν, μὲ ποσοστὸν αὐξῆσεως κατὰ 19,94%, ἀνώτερον ὅλων τῶν ὄλλων ἐπισκευαστικῶν κέντρων, πλὴν τῆς Ἀγγλίας, ὅπου ὁ πληθωρισμός, ὡς γνωστόν, τείνει νὰ ἀποβῇ ἀσυγκράτητος.

Ἐχοντες ὑπ' ὄψιν δεδομένα κατὰ πάντα ὑπεύθυνα, ἀμφισθητοῦμεν τὴν ἀκρίβειαν τοῦ ὑπολογισμοῦ τῆς ἐδῶ τοιούτης αὐξῆσεως τοῦ ἐπισκευαστικοῦ κόστους. Ἀκόμη καὶ ὃν ἥρκεσθη ὁ συλλέξας τὰς πληροφορίας ἀπὸ λογαριασμούς τῶν τριῶν μεγάλων ἐπισκευαστικῶν μας διομηχανιών, πάλιν θὰ διε-

ποιησεις προβλέπονται μεγάλαι, ἵνα ἀντικαστασιά τό ακριβέστερον πετρέλαιον.

Ο νέος Ἀρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώμα-



τος ἐγεννήθη τὸ 1922 εἰς Ἀθῆνας καὶ ἀφοῦ ἐπέρπατο τὰ γυμνασιακά σπουδάς του εἰς τὸ Γυμνάσιον Καλλιθέας ἐφοίτησεν εἰς τὴν Ἀνωτάτην Σχολὴν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῶν Ἔπιστημῶν. Τὸ ἔτος 1946 εἰσῆλθεν εἰς τὸ Λιμενικὸν Σώμα καὶ τὸ 1948 ὠνομάσθη σημαιοφόρος, ἐκτοτε δὲ κατέλαβε διαδοχικῶς ὅλας τὰς βαθμίδας τῆς ιε-

πιστοῦτο ὅτι ἡ αὐξῆσης ἡτο πολὺ κατωτέρα, γύρω τῶν 10 - 12% κατὰ μέσον ὥρον.

Ἄν δημως ἡ ἔρευνα τῆς Salvage Association ἔχετενετο καὶ εἰς τὰς διὰ συνεργείων ἐκτελουμένας ἐπισκευαζεὶς εἰς τὸ Πέραμο, θὰ ἀπεδεικνύετο ὅτι ἡ αὐξῆσης ἐκμαίνετο εἰς τὰ 7 - 8%, ἐν ἀντιπαραβολῇ πρὸς τὰς κρατούσας πρὸ ἔτους — τὸ 1972 — τιμάς.

Ἐντυπώσεις, μὴ ἀνταποκρινομένας εἰς τὰ πράγματα, δημιουργεῖ ἡ ὑπερβολικὴ ἐκτίμησις τῆς αὐξῆσεως τοῦ ἐπισκευαστικοῦ

ραρχίας καὶ ὑπηρέτησεν εἰς περιφερειακὰς ὑπηρεσίας καὶ εἰς τὰς διαφόρους Διευθύνσεις τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας. Ἐπίσης μετέσχεν εἰς τὴν κατάρτισιν τοῦ 15ετούς προγράμματος οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως διὰ τὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας καὶ ἐφοίτησεν εἰς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας, εἰς τὴν Σχολὴν Ψυχολογικοῦ Πολέμου τοῦ ΓΕΣ καὶ τὴν Ναυτικὴν Σχολὴν Πολέμου, ἔτυχε μὲ πλείστους τιμητικῶν διακρίσεων.

Εἰς τὴν ἡμέρησιαν διαταγὴν του ἐπὶ τὴν ἀναλήψει τῶν καθηκόντων του ὁ κ. Ἀμαραντίδης ὑπογραμμίζει μεταξὺ ἄλλων τὰ ἔχης: «Ἡ ούσιώδης συμβολὴ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τυγχάνει παγκοίνου ἀναγνωρίσεως. Ἐξακολουθήσει νὰ περιβάλλετε μὲ ἀγάπην, στοργὴν καὶ κατανόησιν καὶ νὰ ὑπερτερήτε μὲ πίστιν, ἐνθουσιασμὸν καὶ ἀφοσίωσιν τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ τὸν ὑπέροχον εἰς ικανότητας καὶ φρόνημα "Ἐλληνα ναυτικόν, διότι εἰς τὴν ἀρμονικὴν συνεργασίαν τῶν δύο αὐτῶν βασικῶν παραγόντων, ὁρῶς κατευθυνομένων ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ φορέως, ὀφείλεται ἡ δημιουργία τοῦ συγχρόνου ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ θαύματος, διὰ τὸ ὅποιον μὲ θαυμασμὸν ἐκφράζεται ἡ παγκόσμιος Κοινωνία.»

«Ἡ κρισιμότητης τῶν περιστάσεων καὶ αἱ ὀδοί ἀλίεπτοι δραστικαὶ ἀνακατατάξεις τῆς παγκοσμίου Οἰκονομίας, ἐπιδρῶσαι ἀναποφύκετας ἐπὶ τὴν ἑλληνικής ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, ἐπιβάλλοντας ὅπως ἀντιμετωπίζετε ἐν παντὶ καὶ πάντοτε τὰ ἀναφύμενα ἐκάστοτε σχετικὰ προβλήματα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ τῶν ναυτιλλομένων, μὲ τὴν προσήκουσαν σοβαρότητα, σύνεσιν, κατανόησιν, ἀντικειμενικότητα καὶ ηγήμημένον αἰσθῆμα εὐθύνης.»

«Διὰ τὴν ἐπιτυχὴ ἀντιμετώπισιν τῶν ἐμφανιζομένων ἀντιξοτήτων, αὔτινες κατὰ τὴν διανυσμένην ίδια περιόδον ἔχουν καταστεῖ ἀπειλητικώτερα, διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν λόγω τῆς συννοθεύσεως τῆς ἑλευθερίας ἐπιχειρηματικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος μὲ ἀθεμίτους καὶ ἀνεπιτρέπτους πολιτικὰς σκοπιμότητας, ἀναπτύξετε ὅσον ποτὲ ἄλλοτε φρόνημα ὑψηλὸν καὶ σιρόμενοι εἰς τὸ ὑφος τῶν δυσχερῶν τούτων περιστάσεων, ἐπιτελήτε τὰ καθηκόντα σας μὲ θέντικὸν παλμόν, πίστιν καὶ ἀφοσίωσιν πρὸς τὴν πατρίδα καὶ τὴν Ναυτιλίαν».»

COLOCOTRONIS LTD SHIP BROKERS

65/68, Leadenhall Street,
London, EC3A 2AP
Telephone: 01-480 6666
Telex: 88639
Telegrams: Colocotron London E. C. 3

Colocotronis Building, Piraeus
2, Bouboulinas Street
Telephone: 4112535
Telex: (21) 3202-21(2892) COLC.
Telegrams: Colocotron, Greece

αιτίνες κατά τό πλειστον εις τά ύλικα έλα-
βον χώρων, ούχι δὲ καὶ εἰς τά έργατικά.

'Άλλα θὰ ἔπειπε, νομίζομεν, ή Salvage Association, ἐνεργούμσα διὰ λογαριασμὸν τῶν ἀσφαλιστῶν, νὰ ἐπέξετειν τὴν ἔρευνά της ἡ μᾶλλον νὰ ἀνακοινώσῃ τὰ γνωστὰ εἰς αὐτήν στοιχεῖα ἐπὶ τοῦ κόστους καὶ σχὶ μόνον τῆς αὐξήσεως του διὰ τὰς κατὰ χώρας ἐπισκευαὶς πλοίων. Θὰ ἦτο τότε ὑ-
ποχρεωμένη ἡ ἀγγλικὴ ὄργανωσις, νὰ γνω-
ρίσῃ τὴν διαπίστωσιν, τὴν ὅποιαν ἀσφαλῶς θὰ ἔχῃ συναγάγει, ὅτι τὰ ἀλληλικὰ ἐπί-
σκευαστικὰ κέντρα εἶναι τόσον χαμηλὰ εἰς κόστος, ὅσον τούλαχιστον τὰ ἴστανικά, κα-
τὰ πολὺ δὲ κάτω τῶν ἰταλικῶν καὶ τῶν γαλλικῶν, διὰ νὰ ὀμιλήσωμεν μόνον διὰ τὰ μεσογειακά κέντρα. 'Ασυγκρίτως, ἐπίσης, χαμηλότερα φέρονται, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ τῆς Βορειοδυτικῆς Εύρωπης καὶ τῆς Αγγλίας.

'Οφείλομεν δ' ἀκόμη νὰ προσθέσωμεν τὸ γεγονός τῆς ταχύτητος καὶ τῆς ποιότητος τῆς ἐδῶ ἐκτελουμένης ἐργασίας. Τὴν τελευ-
ταίαν δεκαετίαν ἔχει καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς τὰ μέγιστα προσχῆται ἡ παραγωγικότης τῶν ἐπισκευαστικῶν μας κέντρων. Οὕτως
ἔχουν τὰ πράγματα.

ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

'Η ἀπόχωρησις ἐκ τοῦ κύκλου τῶν συνή-
θων δρομολογίων ἀνὰ τὸ 'Ελληνικὸν Ἀρχιπέ-
λαγος καὶ τὴν Νοτιοανατολικὸν Μεσόγειον δύο κρουαζιεροπλοίων καὶ ἡ ἀπὸ τίνος ση-
μειουμένη αὔξησις τοῦ ἐκ τῆς Δυτ. Εύρω-
πης καὶ τῆς Αμερικῆς ἐνδιαφέροντος διὰ τουριστικὰ ταξίδια, ἐπιτρέπουν τὴν πρό-
βλεψιν ὅτι καὶ τὸ 1974, δὲν θὰ εἶναι κατώ-
τερον εἰς κίνησιν τοῦ 1973.

Καὶ κατώτερον πιθανὸν εἰς κίνησιν νὰ μὴ εἴναι τὸ τέρχον ἔτος, κατώτερον ὅμως, ἀσφαλῶς, εἰς ἀποτελέσματα θὰ εἶναι, λόγω τῆς ἀκριβείας τῶν καυσίμων καὶ τοῦ συνα-
γωνισμοῦ, δῆτις ἀνάπτυξεται μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν. Δύο λ.χ. ἐξ αὐτῶν —τῶν 'Ελλήνων— δὲν ἔστερχαν νὰ ἐφαρμόσουν τὴν μικρὰν αὔξησιν εἰς τοὺς ναύλους, τὴν ὅποιαν αἱ λοιπαὶ ἑταῖραι η-
μεδαπαὶ καὶ ἀλλοδαπαὶ ἐφήρμοσαν ἥδη.

Αἱ ζημίαι, κατὰ συνέπειαν, ἐκ τῆς ἐφε-
τεινῆς κινήσεως τῶν κρουαζιεροπλοίων πρέ-
πει νὰ θεωρῶνται ἀσφαλεῖς. Μόνον ἐὰν τὸ Κράτος, πρὸ τῆς δυσκόλους αὐτῆς καταστά-
σεως δεχθῇ —ὅπως ἔζητο— νὰ προμη-
θεύσῃ εἰς τὰ κρουαζιερόπλοια εὐθυγότερα μπώνκερ, εἶναι πιθανὸν νὰ ἀντικρυσθούν αἱ ζημίαι καὶ η ἐφετεινὴ περίοδος νὰ κλεί-
σῃ χωρὶς κέρδη καὶ ἀποσέσεις, θεούς.

Γεγονός, πάντως, καὶ ὁ πληθωρισμὸς τῶν κρουαζιεροπλοίων. 'Εθεσαν νὰ εἶναι πολλά, ἐνώ καὶ ἡ κατὰ μονάδα χωρητικότης πλησιάζει, διὰ τίνα ἐξ αὐτῶν εἰς τὸν χαρακτηρισμὸν τοῦ ὑπερωκεανού.

'Ο κύκλος, τούναντίον, τῆς δράσεως τῶν εἶναι λίσιαν περιωρισμένος. Αἱ τριήμεροι καὶ ἔδομαδιαίαι κρουαζιέραι τὸ ἀπαντον. Δύο

καὶ τρία σκάφη ἀναχωροῦν καθ' ἡμέραν. 'Η κίνησις, ἐξ ἀντιθέου, δὲν ἀνεπτύχθη ἀνά-
λογως. Τὰ ἔξι αὐτῆς ἔσοδα κατανέμονται εἰς περισσότερα σκάφη, ταξιδεύοντα μὲ κα-
τάληψιν τῶν διαθεσίμων κλινῶν κατὰ ἔξη-
κοντα τοῖς ἑκατὸν καὶ κάτω.

Αἱ διαπραγματεύσεις συνεχίζονται, θεωρεῖ-
ται δὲ δέναιον, ὅτι ἐφ' ὅσον ἐπιλυθούν ὡ-
ρισμένα προβλήματα, αἱ παραγγελίαι θὰ
έξασφαλισθοῦν.

ΤΑ ΤΑΜΕΙΑ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

Πρέπει νὰ ίκανοποιηθῇ τὸ αἰτημα τῆς ΠΝΟ διὰ τὴν κατὰ 40% αὔξησιν τῶν πα-
ροχῶν τῶν Ταμείων Προνοίας 'Ἄξιωματικῶν καὶ Πληρωμάτων Ε.Ν. εἰς τοὺς ἀπερχομέ-
νους ἐκ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. Σχε-
τικὴ ἀπόφασις ἔχει ληφθῆ σπὸ τὰ Διοικη-
τικὰ Συμβούλια τῶν ἐν λόγῳ Ταμείων, ἀλ-
λὰ δὲν ἔχετελέσθη μέχρι σήμερον, μὲ τὸ
αἰτιολογικὸν ὅτι ἔπειπε νὰ προηγηθῇ ἀνα-
λογιστικὴ μελέτη διὰ νὰ διαπιστωθῇ ἡ οἰ-
κονομικὴ ἀντοχὴ τῶν, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι,
κατὰ τὴν συζήτησιν τοῦ θέματος δὲν πρέ-
κυφε θέμα οἰκονομικῆς ἀνεπαρκείας. Προσέ-
τι, ἀπὸ ναυτεργατικῆς πλευρᾶς ἐδόλωθη ὅτι,
εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὅποιαν ηθελε δια-
πιστωθῇ μεταγενεστέρων ἀνάγκη αὐξῆσεως τῶν πόρων τῶν Ταμείων πρὸς τὴν πρό-
κατην ποιησίαν τῶν οἰκονομικῶν δυσχερειῶν, η ναυτεργα-
τικὴ τάξις εἶναι πρόθυμος νὰ δεχθῇ τὴν
αὔξησιν τῶν εἰσφορῶν τῶν ησαφαλισμένων κατὰ τὸ ποσοστὸν τὸ ὅποιον θὰ ἔκρινετο
ἀναγκαῖον.

'Η ἀνάτερα δεσμευτικὴ δόλωσις διευκο-
λύνει διότι καθοίκησιν εἰς τὴν ίκανοποίησιν
τοῦ αἰτήματος. Οὐδεὶς κίνδυνος διὰ τὴν
οἰκονομικὴν ύπόστασιν τῶν Ταμείων δημι-
ουργεῖται, ἐνώ παραλλήλως ἡ αὔξησις τῶν
παροχῶν δύναται νὰ ἔνταχθῇ εἰς τὰ κίνη-
τρα τῆς ἐκστρατείας διὰ τὴν προσέλκυσιν
εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

ΠΑΘΩΝ ΕΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Εἶναι χαρακτηριστικὴ ἡ πρόσφατος ἀ-
πόφασις τοῦ Συμβούλιου 'Ἐπικρατείας ἐπὶ τῆς ἐρμηνείας τοῦ ναυτικοῦ ἐργατικοῦ ἀτ-
τυχῆματος. Χαρακτηριστικὴ τῆς εὐρύτητος ἀν-
τιλήψεως, μεθ' ἡ τὸ ἀνώτατον διοικητικὸν
δικαστήριον ἀντεμετώπισε τὴν περίπτωσιν.

'Η μετὰ τῆς ναυτικῆς ὑπηρεσίας σύνδε-
σις γεγονότος λαδόντος χώρων ἐκτὸς τοῦ
πλοίου, εἰς χρόνον ἐλευθέρας ἀδείας καὶ
ἀσχέτου πρὸς τὴν ἐργασίαν, ἐγένετο ἐπὶ¹
τῆ βάσει τῆς ἀρχῆς τῶν ἔξαιρετικῶν καὶ
ἀσυνήθων συνθηκῶν τῆς ναυτικῆς ἐργασίας.
Αἱ συνήθης αὐτὰ καὶ συγκεκριμένας ἡ
μακροχρόνιος ἀπομάκρυνσις τοῦ ναυτικοῦ
ἐκ τῆς ἑταῖρας του, δικαιολογούν τὴν ἀνάγ-
κην τῆς ψυχαγωγίας καὶ συνδέουν τὸ ἐκ
ταύτης ἀπότελεσμα μετὰ τῆς ὑπηρεσίας.

Εὐρέια, ὁμολογουμένως, ἡ δόξα ἡν-
τεμελιώνει τὸ Ακρωτηρικὸν τῆς Διοικητικῆς καὶ τὴν
θεμελιώνει, νομίζομεν, πέραν τῆς ἀναπτυ-
χείσης αἰτιολογικῆς βάσεως, ἡ ἐπιείκεια
πρὸς τὸ ἀσθενέστερον μέρος. Χρειάζεται,
ὅμως, προσοχὴν ὡς πρὸς τὴν ὄριοθετήσιν
της. 'Εάν ὁ ναυτικὸς ἐτραυματίζετο εἰς
συμπλοκὴν καφεδίου; η ἐάν παρεσύρετο
ὑπὸ αὐτοκινήτου ἐνῷ ἀπεθαμάζει τὴν θέσιν
τοῦ λιμένος;

Βεβαίως, ἐκάστη περίπτωσις κρίνεται

ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ
ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΑΠΟΤΟ 1932
ΤΛΑΣ Α.Ε.

ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ 12 (ΖΕΑ) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ • ΤΗΛ. 4176.435 - 4176.628 • TELEX 212601 & 02 - ATMA-GR.

κατά τὰ ίδια αύτής περιστατικά και γενικός κανών δὲν δύναται νὰ ἔχει. Τὰ ὄρια τοῦ παθόντος ἐν ὑπηρεσίᾳ εἶναι κατ' ἀνάγκην ρευστά. Ἀρκεῖ νὰ μὴ γίνῃ κανών ὃτι περιλαμβάνουν πάντοτε καὶ τόν... ἐν ψυχαγωγίᾳ παθόντα.

*Ιδοὺ καὶ ἡ ἀπόφασις (728)74 τμ. A' τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας:

«Κατὰ τὴν ἔννοιαν τῶν κειμένων διατάξεων, ὡς ἀτύχημα ἐπερχόμενον κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἢ ἔξ αὔρημά της ναυτικής ἐργασίας, παρέχον συνταξιοδοτικὸν δικαίωμα εἰς ἡσαλισμένον ναυτικὸν ἢ ἐν περιπτώσει θανάτου του εἰς τὴν οἰκογένειάν του, λογίζεται καὶ τὸ ἐπελθόν πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς καθημερινῆς ἐργασίας ἢ μετὰ τὴν λῆξιν αὐτῆς καὶ ὅφειλόμενον εἴτε εἰς δισιον συμβάν συμφυές πρὸ τῆς ἐκτέλουμενην ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ ἐργασίαν, εἴτε ἔτι καὶ εἰς νόσον, ἔφ' ὅσον αὐτῇ προεκλήθη ἢ ὑψηταμένη ἐπεδεινώθη συνεπείᾳ ἔξαιρετικῷ καὶ ἀσυνήθῳ συνθηκῷ ναυτικῆς ἐργασίας. 'Υπὸ τὴν ἔννοιαν δὲ ταύτην, ὡς συμφυής πρὸ τὴν ναυτικῆς ἐργασίαν, ἀπαιτούσαν συνήθως τὴν μακροχρόνιον ἀπομάκρυνσιν τοῦ ναυτικοῦ ἐκ τῆς ἑστίας του, δέον νὰ θεωρηθῇ ὑπὸ τάς συντρεχούσας ἐκάστοτε συνθήκας, καὶ ἡ ἀνάγκη τῆς ψυχαγωγίας αὐτοῦ.

'Ἐν προκειμένῳ — προστίθεται εἰς τὴν ἀπόφασιν τοῦ ΣΤΕ — κατὰ τὰ γενούμενα διὰ τῆς προσβαλλομένης πράξεως δεκτὰ πραγματικὰ περιστατικά, ὡς σύζυγος τῆς αἰτούσης ἡσαλισμένος, ὑπέτρεψαν ὡς ναύτης ἐπὶ τοῦ πλοίου «Ἄλ., τὴν 21ην Αὐγούστου του 1971 ἔχηλθε τοῦ πλοίου, ὅτε τοῦτο κατέπιπεσε εἰς τὸν λιμένα Λεγκάσπι Φιλιππίνων καὶ μετὰ παρέλευσιν ὅλγων ὥρων εὑρέθη νεκρός συνεπείᾳ καρδιακῆς προσβολῆς εἰς ξενοδοχεῖον τῆς πόλεως, ἔνθα μετέβη πρὸς ψυχαγωγίαν, συνοδευόμενος καὶ ὑπὸ τίνος γυναικός.

'Υπὸ τὰ δεδομένα αὐτὰ — καταλήγει ἡ ἀπόφασις — ἄτινα κατ' ἀρχὴν συγκροτοῦν, κατὰ τὰ ἀνωτέρω, τὴν ἔννοιαν τοῦ ναυτικοῦ ἀτύχηματος, ἡ προσβαλλομένη πράξης, δεχθεῖσα τὰ ἀντίθετα ἀνευ εἰδικωτέρας σκέψεως, παρεδίασε τὰς ἀνωτέρω διατάξεις καὶ ἐπομένως εἶναι ἀκύρωτα.

* * *

'Άλλ' ἡ ἀνωτέρω ἀπόφασις θέτει καὶ ἐπὶ νέων βάσεων τὰς ἀποζημιώσεις τῶν ναυτικῶν εἰς περίπτωσιν θανάτου ἐκτὸς τοῦ πλοίου εἰς τὴν ξένην καὶ ὑποχρεώνει τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ ἐπιζητήσουν διὰ τῶν Clubs τὴν κάλψιν τοῦ νέου αὐτοῦ κινδύνου. Τὰ ἀσφάλιστρα, δεδιάσι, περισσότερα.

Ο ΠΛΟΥΤΟΣ ΠΟΥ ΜΑΣ ΔΙΑΦΕΥΓΕΙ

Δέκα σκάφη — τὰ ὄκτω μεγάλων μεγεθῶν — ἐδέξαμενισθησαν καὶ ἐπεκευάσθησαν εἰς τὴν Μάλταν κατὰ τὸ δίμηνον Ιανουαρίου - Φεβρουαρίου. Εἰς ἑκατοντάδας χιλιάδας δολλαρίων ἀνέρχονται τὰ δαπανηθέντα ὅπο τοὺς πλοιοκτήτας των. Θὰ ἐπροτιμῶντο, ἀσφαλῶς, τὰ ἐπισκευαστικά μας κέντρα, ἀν ἡσαν εἰς θέσιν νὰ παράσχουν ταχείαν, πρὸ παντός, καὶ ἀνετον ἐξυπηρέτησιν.

Τὸ ἀδιαχώρητον τῆς βάσεως τοῦ Περάματος καὶ ἡ ἔλλειψις ὀμέσου ἐξυπηρετήσεως δεξαμενῶν ὑποχρεώνει τοὺς ἐφοπλιστάς μας νὰ καταφέγγουν εἰς ἔναν ἐπισκευαστικό κέντρο, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἀπό ἀπόφεως κόστους εἴμεθα εὐθηνότεροι.

'Εάν θὰ ἤδυνατο νὰ καταρτισθῇ κάποια στατιστικὴ τῶν δαπανωμένων εἰς τὴν ξένην τεραστίων ποσῶν εἰς ἐπισκευάς τῶν ἐλληνοκτήτων πλοίων, θὰ κατεπλήσσοντο κρατικοὶ ἀρμόδιοι καὶ ἐνδιαφερόμενοι ἐπιχειρηματίαι ἐπὶ τοῦ πλούτου, τὸν ὅποιον ἐλαφρὰ τὴ συνειδήσει ἀφήνομεν νὰ μᾶς διαφεύγῃ.

ΣΟΥΗΔΙΚΑΙ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΙΣ

Εἰς ἑκατὸν δέκα πέντε (ἀριθ. 115) ἀνέρχονται αἱ προτάσεις, αἱ ὅποιαι ὑπεβλήθησαν εἰς τὸ ἐν Γκότεμπουργκ συνερχόμενον συνέδριον τῶν ναυτεργατικῶν ἐκπροσώπων τῆς Σουηδίας. Ἐκατὸν δέκα πέντε αἰτήματα ἀφορῶντα εἰς ὅλα ἀνεξιρέτως τὰ θέματα προστασίας τῆς ναυτικῆς ἐργασίας: 'Απασχόλησις καὶ ἀνεργία, δελτίωσις συνθηκῶν ἐργασίας, συντάξεις, ἀδειαί, παλινόντησις, χρηματοδότησις κλπ. κλπ. Τὸ σύνολον τῶν προτάσεων τούτων ἔχει καταγραφή ὑπὸ τῆς γραμματείας τοῦ συνεδρίου εἰς μακροσκελή σχετικὸν κατάλογον, οὗτως ὥστε νὰ εὐχεραρθῇ ἡ ἔρευνα καὶ ἡ ἀπόφασις ἐπὶ μιάς ἐκάστης χωριστά.

Μεταξὺ τῶν ζητημάτων ἐφ' ὧν προβλέπεται ἐπίτευξις συμφωνίας θεωρούνται τὰ ζητημάτα τῶν ἀδειῶν καὶ τοῦ ὄριου συνταξιοδοτήσεως. 'Ἐπι τοῦ πρώτου ἡ πρότασις ἀφορᾷ εἰς δικαίωμα μηνιαίας ἀδείας μετ' ἀποδοχῶν καὶ δωρεάν παλινοντήσεως μετά διμηνῶν μόνον θαλασσίαν ὑπηρεσίαν. 'Ἐπι τοῦ δευτέρου ἀφορᾷ εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ὄριου ἔχοδου ἐκ τοῦ ἐπαγγέλματος εἰς τὸ πεντηκοστὸν ἔτος τῆς ἡλικίας.

'Ἐκείναι ἑκατὸν προτάσεων αἵτινες θὰ ὑπερψηφισθοῦν θ' ἀποτελέσσονται τὸν πίνακα τῶν αἰτημάτων τῆς ναυτεργατικῆς ὁμοσπονδίας κατὰ τὰ πέντε προσεχῆ ἔτη. Δὲν γνωρίζομεν, φυσικά, τὰ ἀποτελέσματα τῶν συζητήσεων, ἀλλὰ θεωρούμεν εὐτύχημα ὅτι οἰστήποτε καὶ νὰ εἴναι βάσις παγιοποίησον τὰς διεκδικήσεις διὰ μίαν πενταετίαν. Διότι μὲ τὸν ρυθμὸν τῶν ἀπαιτήσεων τῶν Σουηδῶν ναυτικῶν, δὲν ἀποκλείται εἰς οὐρίου δι' ἐκάστην ἡμέραν ταξιδίου νὰ ζητηθῇ διήμερος ἀδεια μετὰ διπλασίων ἀποδοχῶν.

Ο ΝΕΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ

Μετὰ τὴν ἐπιβλητικὴν παρουσίαν τῶν ἐφοπλιστῶν τοῦ Χόγκ Κόγκ εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίους μεταφοράς, μία νέα ἀπειλὴ διὰ τὰς ἀπαραδόσεως ναυτιλιακάς χώρας διαγράφεται εἰς τὸν ὄριζοντα: ή Κίνα τοῦ Μάο.

'Η πρόσφατος πώλησις τοῦ ἐλληνικοῦ μπάλκ κάρριερ «Σπύρος Α. Λεμός» εἰς ἀγοραστάς της ἡπειρωτικῆς Κίνας ἀντὶ 14 περίπου ἔτος ἐκατ. δολλαρίων, ἔφερεν εἰς τὸ προσκήνιον τῆς ἐπικαιρότητος τὴν ἀλματώδη ἔξελιξιν τῆς κινεζικῆς Ναυτιλίας κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη.

Μόλις τὸ 1970, η δύναμις τοῦ ἐμπορικοῦ

στόλου τῆς ἡπειρωτικῆς Κίνας ἦτο περίπου 800.000 τόν. γκρός. Τρία ἔτη ἀργότερον, περὶ τὰ τέλη τοῦ 1973, ήριθμει 260—270 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 2,7 ἑκατ. τόν. γκρός.

Τὸ «Σπύρος Α. Λεμός», 55.000 τόν. d.w., παραλαμβανόμενον ἐντὸς τῆς ἀνοίξεως, θὰ εἴναι τὸ μεγαλύτερον σκάφος ξηροῦ φορτίου τοῦ κινεζικοῦ στόλου. 'Εναυπηγήθη εἰς Σουηδίαν τὸ 1968 καὶ εἴναι ἐπὸ τὰ δίλιγα σκάφη τοῦ μεγέθους αὐτοῦ, ἐφωδιασμένα δι' ιδίων μέσων φορτοεκφορτώσεως — διαθέτει 5 γερανούς μάζας ψηφιατικῆς δυνάμεως 15 τόνων ἔκαστας.

Δέον νὰ σημειωθῇ ὅτι τὸ νεοαγορασθὲν σκάφος ἔχει βούθισμα 41 ποδῶν, ἐνῷ πιστεύεται ὅτι πρὸ τὸ παρόν, οὐδεὶς κινεζικός λιμὴν είναι εἰς θέσιν νὰ δεχθῇ σκάφη μὲ βούθισμα ἀνώτερον τῶν 37 ποδῶν. 'Ηδη ή Κίνα ἔχει προμηθευθῆ ἐξ Ολλανδίας πλωτούς ἐκσκαφείς καὶ ἀποδύεται εἰς ἐνύρωταν πρόγραμμα ἐκβαθύνσεως τῶν λιμένων τῆς. Παραμένει, δημος, τὸ ἐρώτημα: Θὰ ύπαρχῃ ἐντὸς τῆς ἀνοίξεως λιμὴν ἔτοιμος νὰ δεχθῇ τὸ «Σπύρος Α. Λεμός», τὸ διπλόν, κατὰ πάσαν πιθανότητα, θὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν μεταφοράν σιτηρῶν ἐκ Βορείου Αμερικῆς;

Παραλλήλως, ή Κίνα διαπραγματεύεται τὴν ἀγοράν ἀρκετῶν σκαφῶν ξηροῦ φορτίου τῆς τάξεως τῶν 45.000 τόν. d.w. καὶ τάκερες τῶν 60.000 τόνων.

'Ἐπίσης, κατὰ πληροφορίας ἐκ Παρισίων, Κινέζοι ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν ἀγοράν του πολυτελούς γαλλικοῦ ὑπερωκεανού «Φράνς», ἵνα μετατρέψουν αὐτὸν εἰς πλωτὸν ξενοδοχεῖον. Πάντως, τὸ ἐνδεχόμενον ἀγορᾶς τοῦ «Φράνς» θεωρεῖται ἀτίθανον, δεδομένου ὅτι ή Κίνα ἐφαρμόζει κατὰ τὴν περίοδον αὐτὴν τακτικήν λιτότητος.

ΟΧΙ ΠΛΕΟΝ ΤΟ ΜΟΝΟΠΩΛΙΟΝ

Δὲν φάνεται νὰ πηγαίνουν τόσον καλὰ αἱ ἐργασίαι τῆς ἀγγλικῆς ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς, ἀν πιστεύσωμεν τὰ σάσια εἰς τελευταῖς δηλώσεις του ἀναφέρει ὁ κ. Peter Quoile, πρόεδρος τῆς ὄργανωσεως τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Λίβερπουλ.

'Ομιλεῖ περὶ ἐπερχομένης καταστροφῆς, ὀφειλομένης, κυρίως, εἰς τὸν συναγωνισμόν, δητις πανταχόθεν ἔχει ἐξαπολυθῆ. Καὶ ὁ μεγαλύτερος κίνδυνος ἔγκειται εἰς τὸν συναγωνισμόν εἰς τὰς ἀντασφαλίσεις.

Οι ἀσφαλισταὶ εἰς τὴν ξένην, κατὰ τὸ

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-7500 DN

P. O. BOX 2110

PHONE: 27146

A/H 881407

61467

836882

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

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

DURBAN

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

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

T R O Φ Ο Δ Ο Σ Ι A I

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

πλείστον, έργαζονται πλέον βάσει υπολογισμού «χιλιοστών» αντί «έκατοστών». Και λόγω τών χαμηλών άντασφαλίσεων καθιστάται άδυντος ή αύξησις τών άσφαλιστρων.

Εϊθισται —προσθέτομεν ήμεις— οι "Αγγελοι άσφαλισται νά παραπονούνται διά τήν κακήν έκβασιν τών έργασιών των. Κατ' αντίθεσιν πρός τούς Αμερικανούς και Σκανδιναβούς, τών οποίων ή θέσις έμφανίζεται ως σταθερά. Γεγονός, πάντως, είναι ό όξυτας συναγωνισμός. Αύτος κατά το 1973 καθήλωσε τά πρέμια από 3 - 3,5% εις 1,25 - 1,50% διά τά δεξαμενηπλοία και άκομη διά ολικήν άπωλειαν είς μόνον τά 0,3%.

"Ηδη οι "Αγγελοι άσφαλισται περιορίζονται είς τήν άναληψιν μικρού ποσοστού τών παρ' αύτών άσφαλιζομένων όπευθείας κινδύνων και άποδύνονται έξι όλοκλήρου είς τήν άντασφαλίσιν.

Τόν εκ τής τακτικής αύτης κίνδυνον διά τήν άσφαλιστικήν άγοράν έπισημαίνει ο κ. Quasile.

ΠΟΣΑΙ ΑΙ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ

Ο Όργανισμός Συνεργασίας και Οικονομικής Αναπτύξεως τών Παρισίων, πρόεδρη τελευταίως είς έμπειριστατωμένην έρευναν έπι τών τιμών τών μπώνκερς και τών συνεπειών έκ της άνατιμήσεώς των είς τήν Νοτιλίαν.

Κατά τόν Όργανισμόν, ή τιμή τών μπώνκερς τύπου C θά κυμαίνεται είς τό μέλλον είς τήν Εύρωπην μεταξύ 60 και 70 δολ. Κατά Ιανουάριον έτιμώντο τά κάσιμα δολ. 80 διά τά πλοία τά συμβεδλημένα με τάς έταιριας πετρελαίων και 150—200 δολ. διά τάς άνευ προηγουμένου συμβολαιού πετρελαιεύσεις. Τώρα αί τιμαί τών μπώνκερς κυμαίνονται γύρω τών 76—77 δολ. είς τήν Εύρωπην και 60 δολ. είς τόν Περισκόν Κόλπον. Τό γε νῦν έχον υπολογίζεται ότι τά

καύσιμα άντιπροσωπεύουν τά 25% τών δαπανών κινήσεως τών πλοίων, έναντι τών 70% πρό τινος.

Ο Όργανισμός ύπελογίσεις τό κόστος ένος ταξιδίου Περσικού Κόλπου — Ρόττερνταμ, διά διαφόρους τύπους — μεγέθη δεξαμενηπλοίων, λαμβάνων ώς βάσιν τό συνολικόν κόστος κινήσεως τού 1972 και τήν ηδη κρατούσαν τιμήν τών μπώνκερς.

Κατηρτίσθι ο κάτωθι πίνακα:

ΚΟΣΤΟΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝΝΟΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

| | Μπώνκερς | Μπώνκερς |
|--------------------------|-----------------------|------------|
| | πρός 17 δ. πρός 70 δ. | |
| 20.000 τόν. d.w. | δολ. 8,80 | δολ. 12,75 |
| 60.000 τόν. d.w. | > 4,50 | > 7,15 |
| 100.000 τόν. d.w. | > 3,40 | > 5,35 |
| 200.000 τ. d.w. (δηζελ.) | > 2,35 | > 3,50 |
| 200.000 τ. d.w. (άστρ.) | > 2,50 | > 4,00 |
| 300.000 τ. d.w. (δηζελ.) | > 1,80 | > 2,90 |
| 300.000 τ. d.w. (άστρ.) | > 2,00 | > 3,30 |

Λαμβανομένων ύπερ σφιν όλων τών δαπανών έκμεταλεύσεως και βάσει μιάς 15ετούς άποσθέτησης τής δέξιας τού πλοίου και τού κόστους τών κεφαλαίων (δανείων) κατά 10%, τό κόστος τής μεταφορᾶς ένός τόνουν άκαΐστου πετρελαίου άπό τόν Περισκόν Κόλπον είς Εύρωπην, καθορίζεται διά σκάφος 100.000 τόν. είς τά 10 δολ. ίσον πρός τά 100 τού Γουορλντσκεύλ περίπου. Διά σκάφος 200.000 τόν. είς τά 6,30 δολ. και διά σκάφος 300.000 τόν. είς τά 5,50 δολ. Τά μπώνκερς με τιμήν 60 δολ. τόν τόννον, άντιπροσωπεύουν τά 28% τών συνολικών δαπανών διά σκάφος 100.000 τόν. και 25% διά σκάφος 200—300.000 τόν. d.w.

Τό κόστος τής μεταφορᾶς ένός λίτρου πετρελαίου άπό τόν Περισκόν Κόλπον είς

Εύρωπην άγλησεν άπό 3 εις 5 έκατοστά τού διελλαρίου. Διά τά χρονοναυλωμένα σκάφη ή ύπο συνεχή ταξίδια, ή μεγάλη ζημία είναι καταφανής.

Τά πλοια γραμμής υφίστανται έπισης, κατά τόν Όργανισμόν τών Παρισίων, δυσβατάκτους έπιβαρύνσεις. Πρό διετίας τά καύσιμα δι' αυτά δέν ύπελογίζοντο παρά είς τά 10% τών δαπανών έκμεταλεύσεως δι' ένα συμβατικόν φορτηγόν γραμμῆς και 15% δι' ένα πλοίον - κοντέινερς. Τώρα άντιπροσωπεύουν τά 32% τών δαπανών αύτων διά τά πλοια γραμμῆς και τά 39% διά τά πλοία - κοντέινερς, βάσει κόστους μπώνκερς 70 δολ. τόν τόννον.

Διά τά τράμπις τά αύτά ποσοστά ισχύουν σον άφορά είς τό κόστος τών καυσίμων.

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Περιωρισμένην αύξησιν τών θαλασσίων μεταφορών προβλέπει διά τό τρέχον έτος πρόσφατος έκθεσις τού δρεπανικού οίκου «Hoare & Co. Govett Investment Research Ltd.».

Τούτο, έν συνδυασμῷ πρός τόν τεράστιον ογκον νεοτεύκτων τά όποια πρόκειται νά παραδοθούν έντος τού 1974 (περίπου 67 έκατομ. τόν. d.w.), θά έπιφέρη τήν χαλάρωσιν τής άγοράς και τήν πτώσιν τών ναύλων.

Κατά τήν έκθεσιν, ή αύξησις τών φορτίων δέν θά υπερβή τά 4 - 5%, ύπολογίζομένων δέ τών μακροτέρων άποστάσεων τών ταξιδίων, ή ζήτησις τοννάς θά είναι κατά 7% μεγαλύτερα τού 1973. Η αύξησις, ίμως, αύτη δέν είναι άρκετη διά νά άπορροφήση τό σύνολον τού μέλλοντος νά παραδοθῇ έντος τού έπου τοννάς.

Μόνον μία συγκυρία άπροσδοκήτων παραγόντων —ώς κατά τά τελευταία έτη ή μεταβολή πολιτικής τής Αμερικής είς τάς

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755

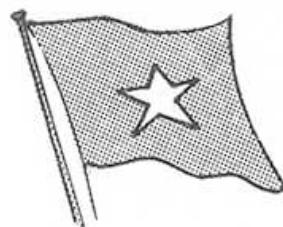
CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

» WU 62-725 »

» RCA 222654 »



Orion & Global Chartering Co., Inc.

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N. Y. 10006

εισαγωγάς πετρελαίου, αἱ σιτοδεῖαι, ἡ κατακόρυφος βιομηχανική ἀνάπτυξις καὶ ἡ ἀπεργία τῶν Ἰαπωνῶν ναυτικῶν— θὰ ηδύνατο νὰ ἀνατρέψῃ τὰς ὡς ἄνω προβλέψεις.

Τὸ μέλλον τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων εἶναι ἀκαθόριστον, λόγω τῆς καταστάσεως τῶν πετρελαίων, λέγει ἡ ἔκθεσις.

Ἡ μικτὰ αὐξησις τῶν ξηρῶν φορτίων ἐνδέχεται νὰ ὁδηγήσῃ εἰς μίαν κατακόρυφον πτώσιν τῶν ναύλων, λαμβανομένης ὑπ' ὅψιν τῆς ἀναμενομένης αὐξήσεως τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ : Ἡ ἔκθεσις προβλέπει αὐξησιν ζητήσεως χωρητικότητος τῆς τάξεως τῶν 7 - 8%. Αἱ προσθήκαι τῶν νεοτεύκτων ύπολογίζονται εἰς 49 περίπου ἑκατόντων. Οὕτω, ύπολογίζομένων καὶ τῶν διαλύσεων θὰ ὑπάρξῃ πλέονασμα χωρητικότητος 19 - 20%. Ἀντιθέτως, διὰ τὰ δεξαμενοπλοία μεταφορᾶς ύγρωποιημένου φυσικοῦ ἀερίου, ἡ ἔκθεσις προβλέπει ἔξασφαλισμένην τὴν πλήρη ἀπασχόλησιν τῶν καθ' ολον τὸ ἔτος.

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ : Αἱ μεταφοραὶ δημητριακῶν ἀναμένεται νὰ παραμείνουν εἰς ύψηλὰ ἐπίπεδα, ἀλλὰ ἡ μείωσις τοῦ ρυθμοῦ ἀναπτύξεως τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν θὰ πλήξῃ τὴν παραγωγὴν χάλιμδος μὲ συνέπειαν τὴν μείωσιν τῶν μεταφορῶν σιδηρομεταλλεύματος καὶ ἀνθρακος. Αἱ μεταφοραὶ σιδηρομεταλλεύματων προβλέπεται νὰ αὔξηθούν κατὰ 3 - 4%, ἐνῷ τοῦ ἀνθρακος μόνον κατὰ 2 - 3%. Ἡ συνολικὴ αὐξησις χωρητικότητος σκαφῶν ξηροῦ φορτίου ἀναμένεται περίπου 10½ - 11%.

ΜΙΚΤΑ : Μικροτέρα αὐξησις ζητήσεως τοννά, εἰς ἀμφότερους τοὺς τομεῖς εἰς τοὺς ὅποιους τὰ σκάφη αὐτὰ ἀπασχολούνται, προβλέπεται. Αἱ νέαι προσθήκαι θὰ αὔξησουν τὸ σύνολον τῆς προσφέρομένης χωρητικότητος κατὰ 15%.

Πάντως, παραπτεῖ ἡ ἔκθεσις, ὑπάρχουν σημαντικά περιθώρια ἐπικερδούς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων αὐτῶν.

ΣΚΑΦΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ : Ὁ περιωρισμένος ρυθμὸς αὐξήσεως τοῦ ὄγκου τῶν χύδην φορτίων θὰ ἐπιδράσῃ δυσμενώς τὸ σκέλος ἐπιστροφῆς, ἐνῷ παραλλήλως δὲν προβλέπεται ἀξιόλογος αὐξησις τῶν ἔξαγωγῶν αὐτοκινήτων.

ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ : Τὸ ποσοστὸν αὐξήσεως τῶν μεταφορῶν κατὰ τὸ 1974 ἀναμένεται νὰ εἶναι αἰσθητῶς κατώτερον τοῦ 1973. Αὐξησις μόνον 4% προβλέπεται. Παραλλήλως, ὥμως, δὲν προβλέπεται αὐξησις τοῦ προσφερομένου τοννά, λόγῳ τῶν προσδοκωμένων ὀθρών διαλύσεων, αἵτινες θὰ ἔχουν εὐεργετικά ἀποτέλεσματα εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων τοῦ τύπου αὐτοῦ. Ἡ χωρητικότης τῶν πλοίων-κοντέινερς ὑπολογίζεται νὰ αὔξηθῇ κατὰ 15%.

ΕΠΙΒΑΤΗΤΓΑ : Οὐδεμία αὐξησις ζητήσεως τοννάς προβλέπεται. Εἰς τὸν τομέα τῶν κρουαζιερῶν ἐνδέχεται νὰ σημειωθῇ περιατέρω ἀνάπτυξις, προσθήτει ἡ ἔκθεσις. Ἐνῷ ἡ περιοχὴ τῆς Καραϊβικῆς ἐμφανίζει σημεία κορεσμοῦ, ὑπάρχουν σοδαραὶ προπτικαὶ διὰ τὴν περιοχὴν τῆς Ἀγγλίας. Ἡ προγραμματισθεῖσα ζητήσις χωρητικότητος μᾶλλον θὰ μειωθῇ κατὰ 5 - 6%, ἐνῷ τὸ τοννάς τῶν κρουαζιεροτολοίων θὰ αὔξηθῇ κατὰ 10 - 14%.

Πάντοτε κατὰ τὴν ἔκθεσιν, ὁ πληθωρισμὸς θὰ διατηρηθῇ εἰς ύψηλὰ ἐπίπεδα. Πρὸς κάλυψιν τῆς διαφορᾶς τιμαρίθμου θὰ καταβληθοῦν αὐξήσεις τῶν ὅποιων ὁ παγκόσμιος μέσος ὅρος θὰ εἶναι περίπου 15%.

Τὰ καύσιμα, ἐπίσης, ἀνετιμήθησαν. Τὸ κόστος τῶν προμηθειῶν, ἐπισκευῶν καὶ ἀσφαλίστρων, ὑπολογίζεται νὰ αὔξηθῇ κατὰ 10%, 10 - 12% καὶ 6 - 7% ἀντιστοίχως, καταλήγει ἡ ἔκθεσις.

Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ «ΦΕΝΤΕΡΕΣΙΟΝ»

‘Ως εἶμεθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, τὸ ὑπό τῆς ‘Ενώσεως Ἑλλήνων ‘Ἐφοπλιστῶν καταρτισθὲν πρόγραμμα ἔργασιῶν καὶ ἐκδηλώσεων τῆς ‘Ετησίας Συνελεύσεως τῆς International Shipping Federation, ἥτις πρόκειται νὰ συνέληθε ἐν Ἀθηναῖς τὴν 25 ἑως 25 προσεχοῦν Μαΐου, ἐνεπόιησεν δῶς ἴδιαιτέρων ικανοποίησιν εἰς τὴν Διοίκησιν τῆς

“Ωρα 10.00 ‘Επιβίβασις Κυριῶν εἰς πούλην ἀπὸ τὰ ξενοδοχεῖα διαμονῆς των. ‘Επίσκεψις ἀξιοθεάτων πόλεως Ἀθηνῶν.

- » 13.30 Πρόγευμα εἰς Ναυτικὸν ‘Ομιλὸν Πειραιῶς.
- » 15.30 ‘Επιβίβασις εἰς πούλην καὶ ἐπιστροφὴ εἰς ξενοδοχεία.

2α ΗΜΕΡΑ: Παρασκευὴ 24.5.1974

“Ωρα 10.00 ‘Επιβίβασις συνέδρων καὶ κυριῶν εἰς πούλην ἀπὸ τὰ ξενοδοχεῖα διαμονῆς καὶ ἀναχώρησις διὰ Σούνιον μέσω Λαυρίου.

- » 13.30 Πρόγευμα εἰς ξενοδοχεῖον «Αστρόπ» Βουλιαγμένης.
- » 15.30 ‘Επιβίβασις εἰς πούλην καὶ ἐπιστροφὴ εἰς ξενοδοχεία.

3η ΗΜΕΡΑ: Σάββατον 25.5.1974

Θαλασσία ἐκδρομὴ διὰ τοῦ μεγάλου τουριστικοῦ TTS «ΑΤΛΑΣ».

“Ωρα 08.30 ‘Επιβίβασις συνέδρων εἰς πούλην καὶ ἀναχώρησις ἀπὸ ξενοδοχεία διαμονῆς των.

- » 09.00 ‘Επιβίβασις ἐπὶ τοῦ TTS «ΑΤΛΑΣ» εἰς Πειραιᾶ.
- » 12.30 Πρόγευμα ἐπὶ τοῦ πλοίου.
- » 13.45 Κατάπλους εἰς λιμένα ‘Υδρας. ‘Αποβίβασις ἐκδρομέων εἰς τὴν νῆσον.
- » 16.00 Πέρας ἐπιβιβάσεως ἐκδρομέων ἐπὶ τοῦ πλοίου.
- » 19.00 Κατάπλους εἰς Πειραιᾶ. ‘Αποβίβασις ἐκδρομέων καὶ ἐπιβίβασις αὐτῶν ἐπὶ τῶν πούλην. ‘Επιστροφὴ εἰς ξενοδοχεία.

‘Η ἐκδήλωσις τῆς τελευταίας ἡμέρας ἀποτελεῖ προσφόρων τοῦ ἐφοπλιστικοῦ Οἴκου A. Ποταμιάνου, πρὸς τιμὴν τῶν συνέδρων

1η ΗΜΕΡΑ: Πέμπτη 23.5.1974

1. ‘Εργασίαι Συνέδριου (εἰς αἴθουσαν ‘Εσπερίδες) ξενοδ. «Χίλτον».

“Ωρα 09.55 Πέρας προσελεύσεως συνέδρων.

- » 10.00 ‘Εναρξις Συνέδριου - Προσφωνήσεις.
- » 13.00 Πρόγευμα συνέδρων εἰς ‘Φουαγίες’ ξενοδ. «Χίλτον».
- » 15.00 ‘Επανάληψης ἔργασιῶν.
- » 21.30 Γεῦμα πρὸς τιμὴν τῶν συνέδρων I.S.F. (εἰς αἴθουσαν ‘Τερψιχόρη’ ξενοδ. «Χίλτον»).

Σημείωσις: Εἰς τὸ Γεῦμα: α) Θὰ παραστούν καὶ αἱ Κυριῶν τῶν συνέδρων, β) ‘Ενδυμα ἐπίστημον, γ) ‘Ορχήστρα - Χορός.

2. Ξενάγησις Κυριῶν Συνέδρων.

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

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

● ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

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

● ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

- ΔΥΝΑΜΕΩΘΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΩΜΕΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ Η ΠΩΛΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4175.227, 4179.433

● ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

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

● ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

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

● ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

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

● ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

- ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 425.371 - 5, TELEX: 212.544, - 212.545, 212.546 ΤΗΛ. Δ.Α.Ν.Σ.ΙΣ «ΜΟΥΓΕ» - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («MOUGE» PIRAEUS)

καὶ τῶν τέκνων τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, τὰ ὅποια ἀπόδυνται εἰς τὸ ἑπάγγελμα καὶ τὰς εὐθύνους τῶν πατρικῶν των ἐφοπλιστικῶν Οἰκῶν.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ «ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΙΝ»

Μία όμολογουμένων πρωτότυπος σχολὴ εἰς Νορβηγίαν ἔτερμάτισ τὸ πρό ήμερον τὴν πρώτην περίοδον τῆς λειτουργίας τῆς. Πρόκειται διὸ σειρὰν μαθημάτων ἔξαμηνον διαρκείας ἐπαγγελματικῆς ναυτιλιακῆς μορφώσεως, τὸ ὅποιον παρηκολοῦθησαν ἀποκλειστικῶς στὴν ἕπειδεικνύεται προερχόμενα ἐν διαφορᾷ τὸν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρων. Οἱ σπουδασταὶ ἀνήρχοντο εἰς 17, ἥσαν ὑπότροφοι τῆς Κυβερνήσεως καὶ προήρχοντο ἐν Σιγκαπούρῳ, Ἰνδονησίᾳς, Αιγαίου, Κούβας, Ταϊλάνδης, Κορέας, Τουρκίας κ.λπ.

Ἡ σχολὴ ἐλείτουργησεν εἰς τὴν Ναυτικὴν Ἀκαδημίαν τοῦ «Οσλοῦ» καὶ περιελάμβανεν εύρυτατον πρόγραμμα διδασκαλίας ἀναφρόμενον εἰς τὴν ἀγροπαλησίαν καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου, εἰς τὴν θαλασσίαν ἀσφάλισιν, εἰς τὸν χειρισμὸν τῶν φορτίων, εἰς τὴν ὄργανωσιν καὶ σύνθεσιν τοῦ προσωπικοῦ, εἰς τὴν ναυτικὴν ὄρδοντος κ.λπ. Παραλλήλως πρὸς τὴν θεωρίαν, πλήρης σειρὰς ἐπιτακτικῶν ἐπισκέψεων εἰς ναυτικὰ γραφεῖα, ναυπηγεῖα καὶ ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, ἐπιτευχθεὶσῶν μὲ τὴν στενὴν συνεργασίαν τῆς Ἐνόσεως Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν, συνεπλήρωσε τὴν ὅλην ἐκπαίδευσιν, ἡτις ὑπολογίζεται διὸ ἐστοίχισε περὶ τὰς 800 χιλιάδας κορωνῶν.

Οὕτω ἡ Νορβηγία, ἀφοῦ ἔδραίωσε τὴν περὶ ὄργανωτικῶν μεθόδων φήμην τῆς — τὸ περιφήμον Κνο - how τῆς συγχρόνου τεχνολογικῆς ὄρολογίας — εἰς τὸν χώρων τῶν ἀνεπτυγμένων κρατῶν, ἥρισεν ὥδη τὴν ἐξαγωγὴν τοῦ εἰς τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας. Ἀποδέπει, πράγματι, ἡ Νορβηγία εἰς τὴν στενὴν συνεργασίαν μὲ τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας κατὰ τὴν προσπάθειάν των συγκροτήσεως ἰδίου ἐμπορικοῦ στόλου. Ἡ συμμετοχὴ ἔχει πραγματεύεται τὸ βασικὸν πρόγραμμα τῶν Νορβηγῶν περὶ «διεθνοποίησεως» τῆς Ναυτιλίας των.

ΤΑ ΔΑΠΑΝΗΡΑ ΠΛΟΙΑ

Παρ' ὅλα αὐτά, ὅμως, φαίνεται διὸ αἱ ὑπὸ ναυτιλιακὴν ἀνάπτυξιν χώραι, κατηγοροῦν τὰ βιομηχανοποιημένα κράτη, διὸ διὰ τῆς κατασκευῆς ὑπὲρ τὸ δέον ὑψηλοῦ κόστους πλοίων παρεμποδίζουσι τὴν ὑπὸ τῶν χωρῶν αὐτῶν δημιουργίαν ἐμπορικοῦ στόλου. Ἐφ' ὧν καὶ σχολιάζων τὰς αἰτίασεις ἀρμόδιος ἐκπρόσωπος τοῦ νορβηγικοῦ ἐφοπλισμού, ἔτοντει τὰ ἀκόλουθα:

«Οὐδείς, εἶπε, κατασκευάζει πλοῖα δαπανηρὰ διὰ τὴν εὐχαρίστησίν του. Τὸ κόστος, ὅμως, τῆς ναυπηγήσεως ἐνὸς σκάφους αὐξάνει κατὰ μέγα μέρος, λόγω τῶν δαπανῶν τῶν ἀφορωσῶν εἰς τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πληρωματος, αἵτινες εἰναι, τῷ σητὶ, ὑψηλαί. Ἔναντι τῶν δαπανῶν τούτων, οὐδεὶς ἐφοπλιστὴς εἶναι εἰς θέσιν γ' ἀντι-

δράσῃ ἀποτελεσματικῶς, δεδομένου διὸ σῆμερον σειρὰ ὅλη διεθνῶν συμβάσεων ρυθμίζει τὸν τρόπον τῆς ἀπὸ πλευρᾶς ἀσφάλειας κατασκευῆς τοῦ πλοίου. Πολλὰ κράτη ἔξ αλλου προσθέτουν περαιτέρω ἐπιβαρύνσεις ἀξιούντα ιδίους κανόνας ἀσφαλείας διὰ τὰ εἰσπλέοντα εἰς τοὺς λιμένας τῶν σκάφη.

»Ἐξ αλλου, αἱ ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώραι δὲν ἐκέρδισαν δόλιγα ἐκ τῆς τεχνολογικῆς πρόσδου. Ἀρκεῖ ὡς παραδειγματικόν τὰ ὑγραεριοφόρα καὶ μεθανιοφόρα πλοῖα ἐπέτρεψαν τὴν χρηματοποίησιν ἀερίων τὰ ὅποια ἐπὶ μακράς σειράς ἔτοντο ἐκαίσοντα ἀνευ οὐδενὸς κέρδους. Ἰσχυρίζονται τώρα διὸ ὁ αὐτοματισμὸς αὐξάνει τὸ κόστος τοῦ πλοίου καὶ θὰ ἥδυνται νὰ ἀντικατασταθῇ διὸ ἀνθρωπίνης δυνάμεως. Ἀγνοοῦν, ὅμως, διὸ τὸ κόστος ναυπηγήσεως οὐδόλως θὰ μεταβληθῇ ἐκ τῆς αἰτίας ταύτης. Διότι τὸ περιστότερον πλήρωμα χρειάζεται μεγαλυτέρους χώρους καὶ μεγαλύτερους ἐξοπλισμὸν ἀσφαλείας. Καὶ ὅλα αὐτὰ στοιχίζουν περιστότερον τοῦ αὐτοματισμοῦ.

»Τὸ σημερινὸν πρόδημα, κατέληξεν ὁ ἐκπρόσωπος, δὲν είναι δὴ κατασκευὴ δαπανηροῦ ἡ εὐδηνοῦ πλοίου, ἀλλὰ δὴ κατασκευὴ πλοίου τὸ ὅποιον δύναται ἀφ' ἐνὸς μὲν νὰ ἔξασφαλίσῃ συμφέρουσαν μεταφορὰν καὶ ἀφ' ἐτέρου, νὰ πληροὶ τοὺς ὑψηλοτέρους δυνατοὺς ὄρους ἀσφαλείας τοῦ πλοίου, τοῦ φορτίου καὶ κυρίως τοῦ πληρωμάτος.

ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

«Ἄξιόπαινος ἡ ἐπιδεικνυομένη προθυμία ὑπὸ τῶν ὑπαλλήλων τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου διὰ τὴν ταχείαν καὶ ἀμεσον ἔξυπηρτέστοιν τῶν συναλλασσομένων μὲ τὸ «Ιδρυμα». Ναυτικοί καὶ ἐκπρόσωποι τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων εὐρίσκουσιν ἀμεσον ἀνταπόκρισιν εἰς τὴν ρύθμισιν τῶν ὑπόθεσεων. Διὸ νὰ ἐπιτευχθῇ, ὅμως, ἡ ταχεία αὐτῆς ἔξυπηρτησίας, τὸ δόλιγάριθμον προσωπικοῦ τοῦ Ν.Α.Τ. καταβάλλει ἰδιαίτεραν προσπάθειαν, ἥτις ἀποδεικνύει προσήλωσιν εἰς τὸ καθῆκον καὶ ἔξαίρετον ζῆλον περὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ὑπηρεσίας. Τὸ γεγονός αὐτὸς θὰ πρέπει νὰ προσελκύσῃ τὴν προσοχὴν τῆς διοικήσεως τοῦ Ν.Α.Τ., ἥτις δόφειται νὰ ἔγκυψῃ μετ' ἐνδιαφέροντος εἰς τὰ προβλήματα τοῦ προσωπικοῦ καὶ νὰ δώσῃ τὰς ἐνδεικνυομένας λύσεις. Θὰ είναι μία πρᾶξις δικαιοσύνης ἐνῷ ταυτοχόρων θὰ ἀποτελῇ καὶ ἔμπρακτον ἀναγνώρισιν τῆς προσφορᾶς τοῦ προσωπικοῦ πρὸς τὸ «Ιδρυμα».

KENTRON NAYT. TECHNOLΟGΙΑΣ

Μὲ εὐρεῖαν συμμετοχὴν ἐκπρόσωπων τοῦ τεχνικοῦ κόσμου τοῦ Πειραιῶς, ἐπραγματοποιήθη τὴν 11ην Μαρτίου ἡ πρώτη συγκέντρωσις τοῦ «Ινστιτούτου Ναυτικῆς Τεχνολογίας», κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ὅποιας ὡς ἐκ τῶν μελῶν τοῦ Δ. Συμβουλίου τοῦ «Ινστιτούτου κ. Ὁρέστης Βαλασάκης ἀνέπτυξε μελέτην τεχνικῆς φύσεως καὶ ἐπηκοού-

θησεος συζήτησις ἐπ' αὐτῆς.

Σκοπός τοῦ ὡς ἄνω σωματείου είναι ἡ προαγογὴ τῆς ναυτικῆς τεχνολογίας ἐν Ἑλλάδι, διὰ τῆς συζήτησεως, ἀνταλλαγῆς ἐπιστημονικῶν γνωσεων καὶ πληροφοριῶν καὶ τῆς συνεργασίας μετὰ παρεμφερῶν ὄργανώσεων καὶ ἰδρυμάτων τῆς ἡμεδαπῆς ἢ ἀλλοδαπῆς πρὸς παρακολούθησιν τῆς προόδου τῆς ναυτικῆς τεχνολογίας ἐπὶ παγκοσμίου ἐπιπέδου καὶ ἐνημέρωσιν τῶν μελῶν τοῦ σωματείου.

Λίαν προσεχώς, θὰ λάβῃ χώραν συνεστίασις τῶν μελῶν —ἀνερχομένων εἰς 100 περίπου, τὴν στιγμὴν αὐτῆς— καὶ φίλων τοῦ «Ινστιτούτου, μὲ σκοπὸν τὴν δημιουργίαν ὁμάδων ἐργασίας :

α) Διαλέξεων.

β) Ἐκδόσεων.

γ) Ἐπαφῆς μὲ υπάρχοντα ἀντίστοιχα σωματεία τοῦ ἔξωτερικοῦ, καὶ

δ) Γενικῆς Διεκπεραιώσεως.

«Ἄξιόλογος, ἀπὸ πάσης πλευρᾶς, ἡ προσπάθεια τοῦ «Ινστιτούτου Ναυτικῆς Τεχνολογίας, τὸ ὅποιον είναι καρπὸς τῆς ἀνησυχίας πρωτοδουλίας μιᾶς δρακός νέων ἐπιστημόνων οἱ ὅποιοι δὲν ἔφεισθησαν κόπου καὶ χρόνου —καὶ δαπανῶν— διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῶν ἀνυστερούλων στόχων των. Πολλὰ δύναται, σὺν τῷ χρόνῳ, νὰ προσφέρῃ εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας τὸ «Ινστιτούτον Ναυτικῆς Τεχνολογίας, ἔαν τύχῃ καὶ τῆς καταλλήλου συμπαραστάσεως.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟΝ ΤΟΥ 15 ΘΗΜΕΡΟΥ

Οἱ κατὰ τοῦ νεαροῦ «ναυτικοῦ» μας ραβδισμοὶ τῆς Σιγκαπούρης, μᾶς ἔθυμησαν τὴν ἀφάνταστον σχεδὸν σκληρότητα τὴν ὅποιαν τὸ «Εμπορικὸν Ναυτικὸν ἐγνώρισε κατὰ τὴν μακραίων ιστορίαν, ἐν τῇ προσπαθείᾳ διατηρήσεως μιᾶς στοιχειώδους τάξεως εἰς τὴν εὐθραυστον τείχος πειθαρχίαν τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης.

Εἰς τὴν ἀρχαίαν Ἐλλάδαν ἀναφέρεται διὸ τῶν λειποντανῶν ἀπεκόπτοντο αἱ χειρες, βραδύτερον δὲ εἰς τὸ Βυζαντινὸν Δίκαιον προεβλέπετο ἡ κεφαλική ποιὴ διὰ τῶν εἰσάγοντας ἀθεμίτων φορτία εἰς τὸ πλοίον, ἐνῷ οἱ ραβδισμοὶ καὶ τὰ «ξυλαγώγια» ἥσαν εἰς τὴν ἡμερησίαν διάταξιν διὰ τὰ ἐλαφρότερα ἀδικήματα. Ἡ περίοδος, ὅμως, καθ' ἥν αἱ ποιναὶ αὐτὰς ἐφθασαν εἰς τὸ ἀπόγειον ἥσαν οἱ σκοτεινοὶ χρόνοι τοῦ Μεσαίωνος, ἀλλὰ καὶ τῆς μετέπειτα ἐποχῆς. Αἱ βαρύτεραι παραδικαὶς ἐτερματίζοντο συνήθως εἰς τὴν ἀγχόνην, ἐνῷ διὰ τὰς ἐλαφροτέρας ἥρκει ὁ στιγματισμὸς εἰς τὰς παρειὰς ἡ τὸ οὖς, ἡ κατάδυσις ἡ καταστροφής, ἡ μαστίγωσις, ἡ πρόσδεσις εἰς τὸν ιστὸν καὶ ἄλλα παρόμοια... ἐπιεικὴ μέτρα, κατασταλτικὰ τῆς ἀπελπισίας τῶν ὁμοίων κωπηλατῶν.

«Ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ 19ου αἰώνος, τὰ πράγματα ἐβελτισθήσαντα συνεχῶς μὲ τὸν ρυθμὸν καθ' ὅν σι ἀνθρωπιστικαὶ ἀντιλήψεις εἰσέδυνον μέχρι τῶν κυτῶν καὶ τῶν ὑποφραγμάτων. Ἡ δὲ ἀναγεννηθεῖσα Ἐλλάς, καίτοι παραλαβόντα τοὺς αὐτοτηρούς γαλλικοὺς νόμους, ἐφρόντισε νὰ καταργήσῃ τὰς σωματικὰς ποινάς, διατηρήσασα, ὅμως, διὰ τοῦ Διατάγματος τοῦ 1836 τὸν πετριορισμὸν τῆς τροφῆς εἰς μόνον τὸν ἄρτον καὶ τὸ υδωρ». Ἀλλὰ καὶ ἡ ποιὴ αὐτῆς, θεωρηθεῖσα ἀπάνθρωπος, ἀπηλείφθη ὑπὸ τοῦ πρώτου Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος τοῦ 1923, ὅστις κατήργησε πάσαν σωματικὴν κάκωσιν.

Gas Free and Petroleum
Inspectors

CHEMIONAFTIKI O. E.

E. KAPRANOS - E. SPYRATOS

MARINE CHEMISTS

35, FILONOS STREET
PIRAEUS - GREECE

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

**Η ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟ ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ
ΤΟΥ SD14 “ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ”**

Έν μέσω φιλικού κύκλου έκπροσώπων τοῦ Σίτου, συγγενῶν καὶ φίλων, ἔγένετο τὴν 22αν Μαρτίου 1974 εἰς τὸ Σάντερλαντ, ἡ καθέλκυσις, ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων "Οὐτιν" καὶ Πίκερσγκιλ, τοῦ νέου SD14 τοῦ ἑφόπτιστοῦ κ. Γεωργίου Δρακοπούλου. Τὸ πλοῖον ὥνωμάσθη Ἱ'Αννα Δρακοπούλου καὶ ἔχειν ὡς ἀνάδοχον τὴν κόρην τοῦ κ. Δρακοπούλου Κατερίναν, σύζυγον τοῦ ἀσφαλιστοῦ κ. Ιωάννου Σ. Μακρυμιχάλου.

Ομιλῶν κατά τὸ ἐπίσημον δεῖπνον τῶν ἔγκαινίνων ὁ πρόεδρος τῶν ναυτηγείων κ. Κιμπερ, εἶπε τὰ ἔξης: «Τὸ «Ἀννα Δρακοπούλου» είναι τὸ δέκανον SD14 τὸ ὅπασιν ἔξερχεται ἀπό τὰς ἑσχάρας μας. Συνήθως οἱ ἀγόρασταὶ τῶν πολίων αὐτῶν εἰναι ἐπιτυχημένοι ἐπιχειρηματίαι εἰς ἄλλους ἐπαγγελματικούς τομεῖς, οἱ ὅπασιν ἐπιχειροῦν τὰ πρώτα δειλά των δῆματα εἰς τὴν ἐφοπλιστικήν ἐργασίαν. Ἀλλὰ διὰ πρώτην φοράν ἔξετελέσσμε παραγγείλλουν ἀπό ἐφοπλιστικὴν ὅπως ὁ κ. Δρακόπουλος, ὁ ὅπιος, ως πληροφορούμαι, ἀνήκει εἰς οἰκογένειαν μὲν ναυτικὴν παράδοσιν διακοσίων περίπου ἑτῶν. Δύναμαι μὲν ὑπερηφάνειαν νὰ προσθέσω, ὅτι καὶ ἡ ναυτηγικὴ μας ἐπιχειρίστις άριθμεῖ δίον 150 περίπου ἑτῶν, κατὰ τὰ ὅποια παρέχει τὰς ὑπηρεσίας της εἰς τὴν διεθνῆ ναυτικὴν οἰκογένειαν.

Είναι ιδιαιτέρως ένθαρρυντική δι' ήμας η διαπίστωσις τού γεγονότος ότι τὰ πλοῖα μας ικανοποίουν τάς ανάγκας όλων τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, ἀπὸ ἔκεινους αἱ ὄποιαν εύρισκονται εἰς βρεφικὴν ἀκόμη ἡλικίαν, μέχρι τῶν δις αἰώνωνίων καὶ ἐπίτιζω, διτοι αἱ συνεχεῖς βελτιώσεις τὰς ὄποιας ἐπιφέρομεν εἰς τὰ ναυπηγήματα μας θὰ μᾶς ἐπιτέφθουν νὰ διατηρήσωμεν ἀμείωτον τὴν ἐμπιστούσην τῶν πλεστῶν μας εἰς τὸ διπλεκτό.

‘Η ποικιλία συνήθως θεωρεῖται τό ‘έλατοπίπερον τῆς ζωῆς. ‘Οσον δώμας ἡ ἡλικία προχωρεῖ, ἀρχίζει κανεὶς νὰ ἐνδιαφέρεται διὰ μίαν ἀπλουστέραν καὶ χωρὶς ἀλατοπίπερον δίσιται. Προσωπικὸς ἔχω τὴν γνώμην, διότι εἰς τὴν ναυπηγικὴν μας ἐπιχείρησην, ἔχομεν περισσότερον ἀλατοπίπερον ἀπ’ ὅ, τι χρειαζόμεθα. Δὲν ὑπονοῦμε μὲ τοῦτο τὰ πολυποικιλά προβλήματα, τὰ δύοια μας δημιουργούν οἱ διάφοροι προμηθευταί μας, οἱ ὅποιοι ἔχοντες ν' ἀντιμετωπίσουν —ὅπως καὶ ἡμεῖς— τὸ συνεχῶς αὐξανόμενον κόστος τῶν συμβάσεων των, τὴν ἐκτέλεσιν τῶν δηποίων ἔχουν ἀναλάβει μὲ προσυμφωνημένας τιμάς, προσπαθούν, εἰς μερικὰς περιπτώσεις, νὰ φρετάσουν τὰ προβλήματά των εἰς τὴν ράχιν μας.

Διερωτώμαι, μέχρι ποίου σημείου θ' ἀντείχεν ἡ συνήθης φιλόφων διάθεσις τοῦ κ. Δρακοπούλου ἐὰν τοῦ ἔλεγα: «Θέλω ἀκόμη τόσες χιλιάδες λίρες, ἀλλως δὲν σου παραδίδω τὸ πλοῖον!». Κάτι τέτοιο προσπαθούν νὰ μᾶς εἰπούν μερικοὶ ἀπὸ τοὺς προμηθευτάς μας. Βεβαίως, διαθέτομεν νομικά μέτρα ἔξαναγκασμού τῶν τοιούτων προμηθευτῶν μας, ἀλλὰ αὐτὰ δὲν μᾶς δίδουν τὴν ἀπάντησιν εἰς τὸ πρόβλημα τὸ ὅποιον μᾶς ἀπασχολεῖ καὶ τὸ ὅποιον εἶναι πῶς θὰ διατηρήσωμεν ἀμέριστον τὴν ἐμπιστοσύνην τῶν πελατῶν μας.

"Αλλον δημως ειναι το κυριον θέμα, το όποιον άποτελει το περιττόν ἀλατοτίπερον, που ἀνέφερα προηγουμένως, το όποιον ἔχει καταστῆ ἀγώνευτον διά τὸν ὄργανισμόν μας. Καὶ τοῦτο ειναι τὰ ποικίλα προβλήματα, τὰ όποια ἀντιτεωπίζουμεν διά να δινθηθ-



Tò «"Αγνα Δρακοπούλου».

μεν νά έξασφαλίσωμεν τὸ σχετικῶς μικρὸν ποσὸν τῶν 10.000.000 λιρῶν, τὸ ὁποῖον μᾶς χρειάζεται διὰ νά προχωρήσωμεν εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν νέων ἔγκαταστάσεων μας, συνολικῆς ἀξίας 25.000.000 λιρῶν, αἱ ὅποιαι μᾶς εἶναι ἀπαραίτητοι διὰ τὴν μελλοντικὴν ἐπιβίωσιν μας. Τὴν ἐπιδιώξιν μας αὐτὴν τὴν εῖχομεν θέσει ὑπ' ὄψιν τῆς προηγουμένης Κυ-
βερνήσεως μας, πρὸ 9 περίπου μηνῶν, ἀλλὰ ἐλάσσομεν τὴν ἔντις ἀπάντησιν : «Εἰσθε μία ἐπιτυχημένη ἐπιχειρήσις καὶ δὲν θέλομεν διατί πρέπει νά διαθέσωμεν σὲ σάς τὸ φθι-
νόν χρήμα τῶν φορολογουμένων μας. Ἀφή-
σατέ μας νά τὸ χρησιμοποίησωμεν διὰ με-

ρικώ ἄλλα «κουτσά παπάκια» πού χρειάζονται βοήθειαν διά νά σταθούν εις τὰ πόδια των. Ἀπευθυνθῆτε εἰς τὰς Τραπέζας διά τὰ χρήματα πού χρειάζεσθε καὶ ἔμετς, τὸ πολὺ – πολὺ νάς βοηθήσωμεν μερικά χρώματα διά νά καλύψητε τὴν διαφοράν, τοῦ ὑψηλοτέρου τόκου πού θά χρειασθῇ νά πληρώσετε. Αἱ Τράπεζαι, ὅμως, εἰς τὰς ὁποίας ἀπηθύνθημεν, ἵσως διότι είχον δυσμενή πεῖραν ἀπό παλαιότερα δάνεια των εἰς ἄλλας ὁμοειδεῖς ἐπιχειρίσεις, μᾶς ὑπέβαλαν τόσον δυσμενεῖς νέες ρούσας — καὶ ὅχι μόνον εἰς ἡμάς, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν μητρικὴν μας ἐταίριαν Λάοντον ἔντ «Οὐερστής Φράίτερς»⁽¹⁾ — ὥστε τοὺς ἀπερρίψαμεν ώς ἀπαραδέκτους.

Τώρα προβλέπω ότι ή νέα μας Κυβερνησίς θα μάς είπε: «Λυπούμεθα διότι οι προκάτοχοί μας δέν σας ἔφερθησαν ὅπως ἔπρεπε. Ήμεις είμεθα πρόθυμοι νὰ σας Θέσωμεν ἔξ αὐλάκουρου ὑπὸ τὴν προστασίαν μας». Ἐλπίζω, κατέληξη θυμοσάφως ὁ κ. Κίμπερ, ότι θα ἐπιτύχωμεν ν' ἀποφύγωμεν ἓνα τοιοῦτον ἀνεπιθύμητον ἐναγκαλισμόν».

Απαντών ό πλοιοκτήτης κ. Δρακόπουλος, άφού ήχωρίστησε τὸν κ. Κίμπερ διὰ τοὺς καλούς του λόγους, προσθέσεται τὰ ἔξης : «Εἶμαι εὔτυχης διότι παρηκολούθησα σήμερον τὸ δέδον πλοῖον σας SD14 νά γλιστρᾶ πρέμεται εἰς τὴν θάλασσαν. » Έλπίζω ότι τὸ ώραίον αὐτὸς σκάφος θ' ἀποπλεύση συντόμως ἀπό τὸ Σάντερλαντ διά τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, φέρον ὑπερηφάνως τὸ σῆμα τοῦ οἴκου μαζὶ μὲ τὴν φήμην τῶν ναυπηγείων σας. » Ομολογώ ότι μ' ἐντυπωσίασε τὸ γεγονός ότι τὸ ώραίον αὐτὸς πλοῖον ἀπεπερατώθη καὶ μοι παρεδόθη ἐντὸς τῶν προθεσμιῶν τῶν προβλεψιῶν εἰς τὸ συμβόλαιον μας, χωρὶς τὴν παραμικράν καθυστέρησιν, παρὰ τὰς ἐπικρατούσας ἐν τῷ μετεξύ εἰς τὴν χώραν σας ἀντίξους συνθήκας. Τὸ ἐπίτευγμα αὐτὸς περιποιεῖ τιμὴν εἰς ὑμᾶς, κ. πρόεδρε, εἰς τὸ συμβούλιον τῆς ἐταιρίας σας, τὸ προσωπικόν σας, τοὺς τεχνικούς καὶ τοὺς ἐργάτας τῶν ναυπηγείων σας.

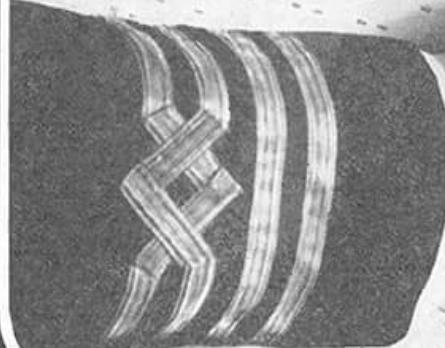
και τους έργατους των ναυπηγείων θάγησαν.
Έν συνεχέι ὁ κ. Δρακόπούλος ἀνήγγειλε
—ύπο τά ζωρὸ δ χειροκροτήματα τῶν πα-
ρισταμένων, δτι εἰς ἔνδειξιν τῆς ἐκτιμήσεώς
του πρὸς τὸ ἔργατικὸν προσωπικὸν τῶν
ναυπηγείων προσέφερε δωρεὰν 5.000 δολ-
αρίων ὑπὲρ τοῦ ἀθλητικοῦ σωματείου τῶν
ἔργατῶν.

(1) Η έταιρια δύνκει εις τὸ συγκρότημα Μαυρολόγονος.



¹Ο κ. καὶ ἡ Κα Γ. Δρακοπούλου, μὲ τὰς δύο θυγατέρας των Κατερίνας Ι. Μακρυμιχάλου καὶ
“Ανναν Δρακοπούλου.

ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.



Στιγμιότυπον δύο τὸν δεξαμενισμὸν τοῦ πετρελαιοφόρου σκάφους, "ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ", 73000 τον. D.W. τῆς έπαιρειας Νικολάου Λήρα ἐπὶ τῷ δποὺο ἔγενοντο: καθαρισμὸς ὑφάλων, χρωματισμὸς δλοκλήρου τοῦ πλοίου, ἐπισκευὴ πηδαλίου, γενικὰ ἐπισκευαὶ ἐπὶ τῆς κυριαὶ μηχανῆς καὶ λοιπῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων, ἐγκατάστασις νέας γεννητρίας, δινικατάστασις καὶ ἐπισκευὴ δικτύων, μετατροπὴ καὶ ἐπισκευαὶ χώρων ἐνδιαιτήσεως πληρώματος κ.λ.π.



Ναυπηγήσεις, Μετασκευαὶ, Επισκευαὶ, Βιομηχανικαὶ κατασκευαὶ

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΣΥΡΟΣ: Τηλ. 0281 - 22001. Telex. 0293123. Τηλεγραφική Διεύθυνσις Neorion Syros.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: 'Ακτή Μισούλη 65, Τηλ. 45.20.778. Telex. 212563, Τηλεγραφική Διεύθυνσις, Neorion Piraeus.



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

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ: United Operators Shipping Agencies Corp. 660 Madison Avenue, New York - N. Y. 10021 - Tel. 838-6900 Telex. 7105812187 Cables, Okeanis New York.

Θαλάσσιαι μεταφορά και δημογραφική έξέλιξις

Η ΑΥΡΙΟΝ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Γερμανικός όργανος μεταφορών της Εθνικής Έρευνας στην προβολή της θαλασσιαίας μεταφοράς στην Ευρώπη. Η Εθνική Έρευνας στην προβολή της θαλασσιαίας μεταφοράς στην Ευρώπη.

Λόγω του ένδιαφέροντος του θέματος από ποσούς περισσότερους από την Εθνική Έρευνα στην προβολή της θαλασσιαίας μεταφοράς στην Ευρώπη.

Κατά την μελέτην αι θαλασσιαία μεταφορά των ξηρών χιδρών φορτίων (1970, 720 έκατομμύρια τόνων και 2.800 δισεκατομμύρια/μίλια) θα πρέπει να παρουσιάσουν την κάτωθι έξελιξιν: 1975, 1.270 και 5.334, 1980, 1.750 και 7.591, 1985, 2.300 και 11.400, 1990, 2.700 και 12.134 και τέλος, 2000, 3.400 και 15.640.

Έκ των χιδρών φορτίων τινά (γαιάνθρακες, βωξίται και άλουμινα, σιδηρομετάλλευμα, δημητριακά, φωσφάτα), έξετάζονται άναλυτικώς. Επειδή κατηγορία, αίτινες και αύται παίζουν σημαντικόν ρόλον (μετάλλευμα μαργανέζας, μεταφορά τόνων και μεταλλεύματα γενικώς, ζάχαρις, σόγια, γύψος, άλας, φωσφάτα, πυρίται, σιδηροτροχιαί) ύπελογίσθησαν συνολικώς εις τάς προβολέψεις της έξελιξεως της κινήσεως.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ: Επί ένα αιώνα εις την κλίμακα σημασίας έπι των θαλασσιών μεταφορών κατείχον την πρώτην θέσην. Μετέπει τα ο συναγωνισμός του πετρελαίου ήρχισε να έπιδρει έπι τών μεταφορών αύτων και ήδη ο γαιάνθρακας παρουσιάζεται εις τάς θαλασσιών δραστηριότητας μόνον εις τάς παρόπτητας έκεινας αίτινες είναι άναγκαια διά την σιδηρογρίαν. Η σχετική ζήτησις θα πρέπει να συνεχίζεται αύξανομένη πρός τροφοδότησην τών υψηλών μέχρις ού πάροιστη μειουμένη περί την περίοδον 1980-1990.

Η παγκόσμιος παραγωγή γαιάνθρακος

ηνέχθη μεταξύ των έτων 1965 και 1970 από 2 εις 2,3 δισεκατομμύρια τόνων, το δε ένδιαφέρον τάς θαλασσιαίας μεταφοράς ποσού στον ήτο κατά μέγιστον το 4,5% της παραγωγής. Κατά τά τελευταία αύτά έτη οι κύριοι έχαγωγεις γαιανθράκων υπήρξαν αι Η.Π.Α., ή Αύστραλια, ή Πολωνία και ή Σοβιετική Ένωσις. Οι κυριώτεροι είσαγωγεις ήσαν ή Ιαπωνία (το 50% του συνόλου), ή Ιταλία, αι σκανδιναϊκά χώρας και ή Γερμανία. Η άναζητησις νέων κοιτασμάτων ένετάθη. Νέα κέντρα έχαγωγής έξωπλίσθησαν και νέαι άδοι μεταφοράς διηνοίγησαν. Η Ιαπωνία φαίνεται ότι προδρόσται να παραμίνει δι μεγαλύτερως είσαγωγευς γαιάνθρακος, προσελέυσες Σοβιετικής Ένωσεως, Κίνας, Αύστραλιας και Νοτιοανατολικής Ασίας.

Αι προβολέψεις διά τάς μεταφοράς διά τούς γαιάνθρακας (1970 101 έκατομμύρια τόνων και 481 δισεκατομμύρια/μίλια) είναι αι έπόμεναι: 1975, 175 και 805, 1980, 280 και 1.316, 1985, 330 και 3.040, 1990, 460 και 2.254 και 2000, 540 και 2.754.

ΒΩΕΙΤΗΣ ΚΑΙ ΑΛΟΥΜΙΝΑ: Τό άλουμινιον θεωρείται ως τό μέταλλον τού μέλλοντος. Έκ των 59 έκατομμύριών τόνων τού παραγομένου έπησίας βωξίτου 34 έκατομμύρια τόνων άναλογουν εις θαλασσιών μεταφοράν. Αι κύριαι άδοι τής τοιαύτης μεταφοράς είναι αι άπο Ιαπωνίκης, Βρετανικής Γουΐάνας και Σουρινάμ πρός τάς Η.Π.Α. και την Ιαπωνίαν. Η έξελιξις της τοιαύτης μεταφοράς (1970 34 έκατομμύρια τόνων και 59 δισεκατομμύρια τόν./μίλια) προβλέπεται ως κατωτέρω: 1975, 50 και 140, 1980, 75 και 218, 1985, 110 και 344, 1990, 170 και 544 και 2000, 300 και 1.020.

Σ ΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ: Μέ την πραγματοποιηθείσαν μεταπολεμικών ταχείαν ά-

νάπτυξιν τής σιδηρουργίας τό σιδηρομετάλλευμα κατέστη μία τών κυριωτέρων κατηγοριών ξηρών χύδην φορτίων μεταφερομένων διά θαλάσσης. Επί παγκόσμιου παραγωγής 750 χιλιάδων τόνων σιδηρομεταλλέυματος τό 1970 310.000 τόνοι έχηχησαν, έκ των όποιων 247 χιλιάδες διά θαλάσσης. Οι κύριοι φορτωταί υπήρξαν ή Δυτ. Αφρική, ή Σουηδία, ή Βραζιλία, ή Καναδάς και ή Βενεζουέλα. Προκύπτει ότι κυριώτεροι είσαγωγεις ήπηρξαν ή Ιαπωνία, αι ΗΠΑ, ή Γερμανία και τά λοιπά κράτη τής Δυτ. Εύρωπης.

Βάσεις τών σήμερον ύφισταμένων τάσεων άναπτυξεως τών όρυχειών και τών σχετικών με τήν παραγωγήν χάλινος προβλέψεων είς τάς είσαγωγικάς χώρας, ή έξελιξις τής θαλασσιάς μεταφοράς τού μεταλλέυματος αύτού (1970, 247 έκατομμύρια τόνοι και 1.083 δισεκατομμύρια τόνοι/μίλια) θα πρέπει νά είναι ή κατωτέρω: 1975, 325 και 1.398, 1980, 480 και 2.160, 1985, 570 και 2.622, 1990, 640 και 3.008 και 2000 780 και 3.882.

Κύρια κέντρα παραγωγής θά πρέπει νά έξακολουθήσουν νά είναι ή Ιαπωνία, ή Δυτ. Εύρωπη και αι ΗΠΑ. Κύριοι προμηθευταί τής Ιαπωνίας είς μετάλλευμα θά έξακολουθήσουν νά είναι ή Αύστραλια, αι άσιατικα χώραι, ή Βραζιλία και ή Αφρική.

ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ: Η ίμας αύτή (σίτος, βρώμη, κριθή, άραβδος, όρυζα) άποτελεί τήν άρχαιοτέραν άναφερομένη είς τόν έλεγχον τών χιδρών φορτίων, άτινα μετεφέροντο διά θαλάσσης. Κατά τά έτη 1970-1972 ή τοιαύτη μεταφορά έκυμαίνετο είς 75 έκατομμύρια τόνων, έξ ών 42 σίτου και 33 άραβδοσίτου. Αι κύριαι άδοι μεταφοράς υπήρξαν αι ένουσαι τάς ΗΠΑ πρός τήν "Άπω Ανατολήν και τήν Δυτικήν Εύρωπην, τόν Καναδάν πρός τήν Δυτ. Εύρωπην και τήν Αύστραλιαν πρός τήν "Άπω Ανατολήν. Η σημασία τής ίμαδός αύτής έπαυσενται ως έκ τού μήκους τών άποστάσεων μεταφοράς. Δέν φαίνεται ότι αι προβλέψεις τών Πολωνών μελετητών, αίτινες παρατίθενται κατωτέρω, όταν συνετάγησαν νά έλαβον υπ' όψιν τών τάς μαζικάς προμηθείας τών δυτικών χώρων πρός τάς σοσιαλιστικάς τοιαύτας. Η έξελιξις τής ήπ ή κρίσιν κινήσεως (1970, 73 έκατομμύρια τόνων, 493 δισεκατομμύρια τόν./μίλια) θα είναι ή κατωτέρω: 1975, 80 και 424, 1980, 90 και 486, 1985, 105 και 578, 1990 120 και 660 και 2000, 160 και 896.

ΦΩΣΦΑΤΑ: Έκ τών 80 έκατομμυρίων τόνων τής παγκόσμιου παραγωγής κατά τό 1970, 33 έκατομμύρια μετεφέρθησαν διά θαλάσσης. Οι κυριώτεροι έχαγωγεις υπήρξαν τό Μαρόκον (11,2 έκατομμύρια), αι Η.Π.Α. (9,6 έκατομμύρια), και αι Νήσοι τού Ειρηνικού Όκεανου (3,7 έκατομμύρια). Η άναλογία μετοχής είς τάς θαλασσιάς μεταφοράς υπήρξε 34% διά τό Μαρόκον και 29% διά τάς ΗΠΑ. Αι προβλέψεις έξελιξεως, λαμβάνουσαι υπ' όψιν τήν αύξησην τού πληθυσμού, τήν έντατικήν καλλιέργειαν είς πτωχάς ζώνας και τήν καταφυγήν πρός νέας ποικιλίας σίτου, θά πρέπει νά παρουσιάσουν έξελιξιν τής κινήσεως ως κατωτέρω: (1970, 33 έκατομμύρια τόνοι και 116 δισεκατομμύρια τόνοι/μίλια), 1975, 55 και 187, 1980, 80 και 280, 1985, 110 και 396, 1990, 150 και 555, και 2000, 260 και 1.014.

ΣΥΝΘΕΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ: Η ταχεία άναπτυξης τής ίμαδός τών υλικών αύτών ήρξατο μεταπολεμικώς. Ηδη τά υλικά αύτά τείνουν νά ύποσκελίσουν, είς πολλάς περιπτώσεις, τά μέταλλα. Ένω τά συνθετικά υλικά κατά τό 1970 παρουσιάσουν μίαν πολύ μικρών άναλογιαν, έν σχέσει πρός τήν παραγωγήν τού χάλινος (30,7 έκατομμύρια τόνων, έναντι 590 έκατομμυρίων), ή δυσαναλογία αύτη φαίνεται ότι πρόκειται νά μειω-

ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΗΝ Β. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΑΝΑΟΕΣΑΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΠΙΣΙΝ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΑΣ

ΕΙΣ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΑΦΕΙΟΝ

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

Cables to all offices: "KYKLADES"

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

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

Telex "SIPC" No. 02 162345

Branch offices at:

| | | | |
|---------------------|---------------------|------------------|-------------------|
| 2800 Bremen, | Am Wall 128/134 | Teleph: 3 16 71, | Telex: 02 44375 |
| 2850 Bremerhaven, | Columbusbahnhof 11, | P.O.Box 23, | Teleph: 4 54 13/4 |
| 2880 Brake, | Am Pier, | P.O.Box 2187, | Teleph: 38 50 |
| 2970 Emden, | Neptunstrasse 15, | P.O.Box 66, | Teleph: 2 50 61, |
| 2940 Wilhelmshaven, | Rheinstrasse 37, | | Telex: 027 804 |
| | | | Telex: 02 5327 |

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog

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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΑΙ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΙ

Κύριε Διευθυντά,

Μετ' εύλόγου ένδιαφέροντος άνέγνωσα την είς τὸ ὑμέτερον ἔγκριτον περιοδικόν, εἰς τὸ τεύχος τῆς Ἰησοῦ Μαρτίου 1974, δημοσιευθεῖσαν ὑπ' ἀριθ. 1304) 1973 ἀπόφασιν τοῦ Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιῶς, ἡς ἀπερρίφθη αἵτησις κηρύξεως ἐκτελεστῆς ἐν Ἑλλάδι διαιτητικής ἀποφάσεως ἐκδοθείσης ἐν Λονδίνῳ, ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι αὕτη ἐστερεῖτο αἰτιολογίας καὶ ως τοιαύτη ἀντέκειτο εἰς τὴν ἡμεδαπήν δημοσίαν τάξιν.

'Ανεξαρτήτως τῶν οἰωνῆτος παρατηρήσεων περὶ τῆς ὁρθότητος ἡ μὴ τῆς τοιαύτης ἀποφάσεως ἀπό νομικῆς ἀπόφεως, θὰ ἐπεθύμουν νὰ ὑπομηθῶ, ὅτι κατὰ τὰ γενικῶς ισχύοντα ἐπὶ διαιτησιῶν διεξαγομένων ἐν Λονδίνῳ, ὁ διαιτητής ἡ οἱ διαιτηταὶ διαιτηπώνων τὰς αἰτιολογίας των περὶ τῆς ἀποφάσεως εἰς ιδιαίτερον ἔγγραφον καλούμενον ἀκριβῶς «Ἄιτιολογίαι» (Reasons), τὸ ὅποιον δύναται νομίζω νὰ θεωρηθῇ ως τμῆμα τῆς διαιτητικῆς ἀποφάσεως (Arbitration award) ἡ ἕστω ἀμέσως συνδέομενον μετ' αὐτῆς στοιχείον ἡ τέλος ἔγγραφον τῆς διαιτητικῆς διαικασίας, τὸ ὅποιον ἔχηγεν πᾶς καὶ διαιτή διαιτητής ἦκθη εἰς τὴν ἀπόφασιν του.

'Εφ' ὅσον οὕτως ἔχει τὸ πράγμα κατά τὴν διέπουσαν τὴν ἐν Λονδίνῳ διαιτητικὴν διαικασίαν δικονομίαν, νομίζω ὅτι ὁ ἡμεδαπός δικαστής ὄφειλε νὰ λάθῃ ὑπ' ὅψιν του τὸ τοιούτον ἔγγραφον τῶν αἰτιολογιῶν ἐν τῷ ἔρευνῃ περὶ τοῦ ἐὰν ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις είναι ἡ μὴ ἡτιολογημένη, ἐφ' ὅσον, θεοῖς, τὸ ἐν λόγῳ ἔγγραφον (τῶν αἰτιολογιῶν) ἐτέθη ὑπ' ὅψιν του παρὰ τοῦ ἐνδισφερομένου διαιδίκου, καὶ δῆ παρὰ τοῦ αἰτιούμενον τὴν κήρυξιν τῆς ἐκτελεστήτος. 'Αντιθέτος τούχον ἀποφίσεις, ὡς ἔκ του ὅτι αἱ ρηθεῖσαι «Ἀιτιολογίαι» ἀποτελοῦν ιδιαίτερον κείμενον κλπ., δὲν νομίζω ὅτι στηρίζεται εἰς τὸΝόμον, ἐκτὸς τοῦ ὅτι θὰ ἐνεφάνιζε τὰ δικαστήρια μας ως ἀγνοούντα τὰ ἀλλαχού κρατούντα δικονομικά συστήματα καὶ ἐννο-

ούντα ὅτι πρέπει οι "Ἄγγλοι νὰ ἀλλάξουν τὸ σύστημα καὶ τὴν διαιτήσωσιν τῶν διαιτητικῶν των ἀποφάσεων διὰ νὰ ἡμποροῦν αὐταὶ νὰ κηρύσσωνται ἐκτελεσταὶ ἐν Ἑλλάδι.

'Ατυχῶς φαίνεται ὅτι ἡ ως ἄνω ἀντίθετος γνῶμη ἔγένετο δεκτή παρὰ τοῦ Δικαστηρίου, καθ' ὅτι ως ἐπληροφορήθην ἐτέθησαν πράγματα ὑπ' ὅψιν αὐτοῦ αἱ αἰτιολογίαι τῆς διαιτητικῆς ἀποφάσεως καὶ παρὰ ταῦτα οὐδὲ καν μενία τούτων γίνεται ἐν τῇ ως ἄνω ἀποφάσει τοῦ Μονομελούς Πρωτοδικείου.

Διατελῶ μετὰ τιμῆς,
ΠΑΝΟΣ Δ. ΜΑΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ
Δικηγόρος

Πειραιεύς, 14 Μαρτίου 1974

ΠΑΡΑΛΕΙΨΙΣ

Φίλτατε κ. Διευθυντά,

Σχετικῶς μὲ τὸ εἰς τὸ φύλλον τῆς 15ης Μαρτίου ἔ.ἔ. τοῦ ἔγκριτου περιοδικού σας δημοσιεύματος (σελίς 39) ὑπὸ τὸν τίτλον «Τὸ Συνέδριον τῶν Ναυτιλιακῶν Διαιτητῶν» ἐπιθυμῶ νὰ σᾶς πληροφορήσω ὅτι εἰς τὰς ἐργασίας τοῦ ἐν λόγῳ Συνεδρίου καὶ εἰδικώτερον εἰς τὴν πρωινὴν συνεδρίασιν τοῦ Σαββάτου 9 Μαρτίου, περιλαμβάνεται καὶ ἡ γενομένη, πρωτοβουλία τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἐλλάδος, ἀνακοίνωσις περὶ τῆς παρ' αὐτῷ Ναυτικῆς Διαιτησίας.

Η ἀνακοίνωσις, σύντομος, λόγω περιωρισμένου χρόνου, ἔγένετο ὑπὸ τοῦ ὑποναυάρχου (Λ.Σ.) B. Χανιδή ἐ.ά., κυρίως πρὸς ἐνημέρωσιν τῶν ξένων συνέδρων.

Μετὰ τιμῆς
Ο Πρόεδρος Ν.Ε.Ε.
ΑΛ. ΓΡΑΤΣΟΣ

Σημ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» : Συγγνώμην διὰ τὴν παραλειψιν.

ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΚΑΙ ΛΟΚ-ΑΟΥΤ

INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY
(BERMUDA) LIMITED

Εὐπροσάρμοστος καὶ πλήρης κάλυψις 'Απεργιῶν καὶ Λόκ-αουτ.
Οἱ ὅροι καὶ ἡ διάρκεια τῆς καλύψεως δύνανται νὰ προσαρμόζωνται κατά τρόπον ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς ιδιαιτέρας ἀπαιτήσεις τῶν ἐνδιαιφερομένων.

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

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

Θῇ. Κατὰ τὴν γερμανικὴν ἑκτίμησιν τοῦ 1968 αἱ δύο παραγωγαὶ θὰ πρέπει νὰ ἔχουν τὴν κάτωθι ἔξελιξιν : 'Η τοῦ χάλυβος (470 ἑκατομμύρια τόννων κατὰ τὸ 1967) θὰ ὑψωθῇ εἰς 900 ἑκατομμύρια κατὰ τὸ 1980 καὶ εἰς 2.250 κατὰ τὸ 2000. 'Η τῶν συνθετικῶν (19 ἑκατομμύρια τόννων κατὰ τὸ 1967) θὰ ὑψωθῇ εἰς 105 ἑκατομμύρια τόννων κατὰ τὸ 1980 καὶ εἰς 1.700 ἑκατομμύρια κατὰ τὸ 2000.

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ : 'Η παγκόσμιος παραγωγὴ ἀργοῦ πετρελαίου ὑψώθη ἀπὸ 1.564 ἑκατομμύρια τόννων τὸ 1965 εἰς 3.353 ἑκατομμύρια τόννων κατὰ τὸ 1970. 'Αντιστοιχῶς αἱ θαλάσσιαι μεταφοραὶ ἀπὸ 860 ἑκατομμύρια τόννων εἰς 1.410 ἑκατομμύρια τόννων, ἐνώ τὰ διαπιστωθέντα παγκόσμια ἀποθέματα ἀνήλθον ἀπὸ 47,9 εἰς 84,1 δισεκατομμύρια τόννων, ἐξ ὧν πλέον τοῦ ἡμίσεος συγκεντροῦται εἰς Μέσην Ἀνατολήν. Αἱ προβλέψεις θαλασσίων μεταφορῶν διὰ τὸν τομέα αὐτὸν (1970, 1.410 ἑκατομμύρια τόννων καὶ 7.191 δισεκατομμύρια τόννων/μίλια) εἶναι : 1975, 2.300 καὶ 11.270, 1980, 3.200 καὶ 16.000, 1985, 4.000 καὶ 20.400, 1990, 4.800 καὶ 24.960 καὶ 2000, 6.000 καὶ 32.400.

ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ : Διὰ τὴν κατηγορίαν αὐτὴν ἡ θαλασσία μεταφορᾶ ὑψώθη ἀπὸ 219 ἑκατομμύρια τόννων κατὰ τὸ 1965 εἰς 400 ἑκατομμύρια κατὰ τὸ 1970 καὶ παρουσίας ισχυροτάτη ἀνάπτυξιν τῶν μεταφορῶν κατὰ μονάδα φορτώσεως. Τὸ μεταφερθέν τοννάς διὰ θαλάσσης μεταπολεμικῶς παρουσιάζεται ὡς ἔχον ὀλιγώτερον ἐπιταχυνομένην ἀνάπτυξιν ἐκείνου ὅπερ ἐσημειώθη εἰς τὰς μεταφορὰς χύδην φορτίου, ἀλλὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι σημερον πολλά τῶν φορτίων, ἀτίνα εἰς τὸ παρελθόν κατεχώρουντο ὡς «διάφορα φορτία», ἀποτελούν σήμερον ἀντικείμενον εἰδικευμένων μεταφορῶν χύδην φορτίου, ὅπως ζάχαρις, οικοδομικὴ ξυλεία, αὐτοκίνητα κλπ. 'Ἐξ ὅλου, πρόκειται περὶ τὸ φορτίων δύσρους γενικῶς χαμηλού. Αἱ προβλέψεις (1970, 470 ἑκατομμύρια τόννων καὶ 1.600 δισεκατομμύρια τόννων/μίλια) εἶναι αἱ ἀκόλουθοι : 1975, 490 καὶ 1.862, 1980, 660 καὶ 2.574, 1985, 800 καὶ 3.200, 1990, 1.100 καὶ 4.510 καὶ 2000, 1.600 καὶ 6.800.

Κατὰ τοὺς Πολωνούς ἐρευνητὰς τὰ μοναδοποιημένα φορτία θὰ φέρουν νὰ ἀντιπροσωπεύουν τὸ 85% τοῦ συνολικού τοννάς μὲ δίλικὸν περίπου προβάδισμα τῶν ἐμπορευματοκιβώτων καὶ παλετῶν.

ΣΧΕΣΕΙΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ — ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ : Βάσει τῶν προβλέψεων τῶν μεταφορῶν τῶν χύδην ξηρῶν καὶ υγρῶν φορτίων καὶ τῶν διαισφόρων ἐμπορευμάτων οἱ Γερμανοί ἐρευνηταὶ συνέταξαν τὴν κάτωθι ἀνάλογοιαν τῆς υφισταμένης σχέσεως μεταξὺ τοῦ προθετομένου πληθυσμοῦ καὶ τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς, ἐξ οὐ προκύπτει ὅτι αἱ μεταφοραὶ θὰ παίζουν ὀλοέν καὶ κυριώτερον ρόλον εἰς τὰς ἔξελιξεις τοῦ μέλλοντος.

ΣΧΕΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΠΛΗΘΥΣΜΟΝ

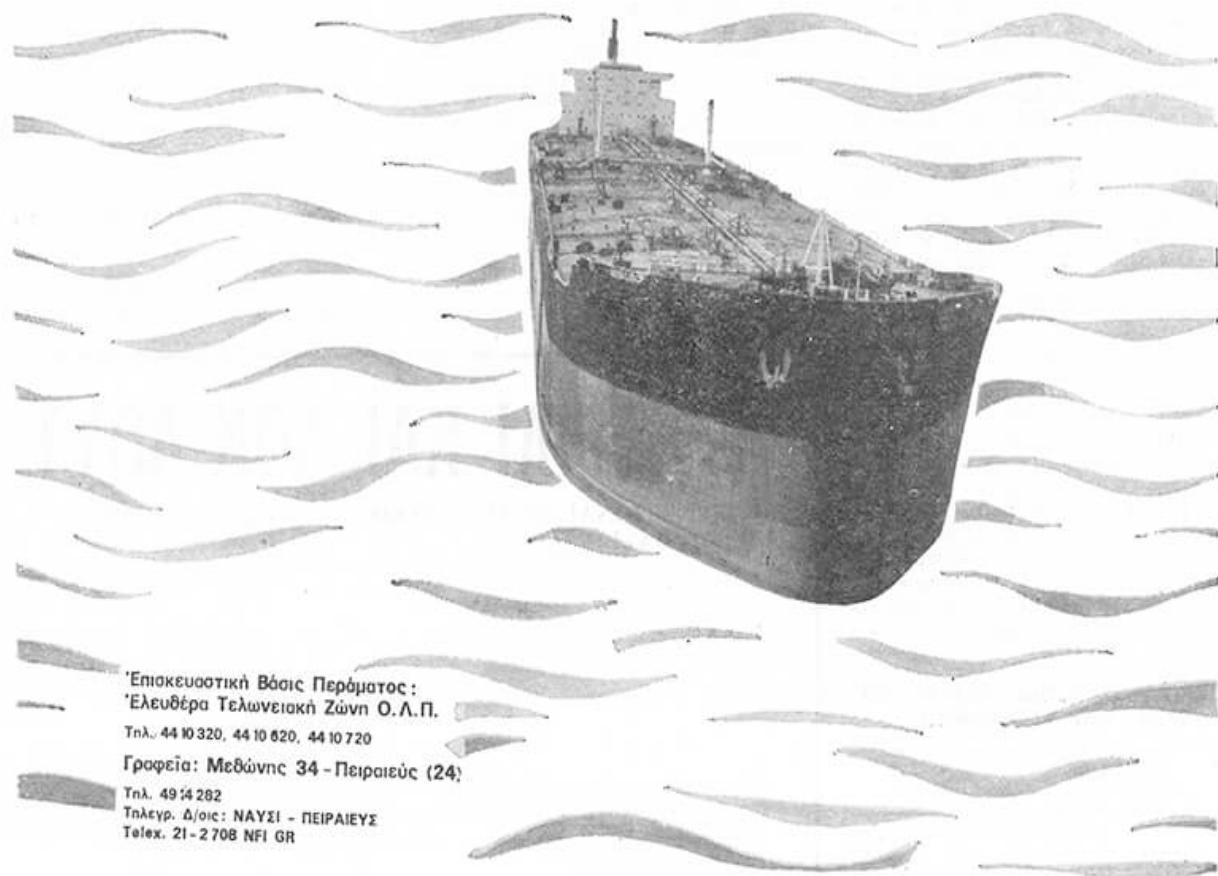
| ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ | | | | |
|---------------------|----------------------|-------------------------|--------------------------------|--------|
| Έτος | δισεκατομ. τόννοι | Πληθυ- σμός μίλια | Τόννοι εἰς έκατ. κεφαλήν | Τόννοι |
| 1970 | 2.530 | 11.671 | 3.632 | 0,624 |
| 1975 | 4.060 | 18.466 | — | — |
| 1980 | 5.610 | 26.165 | 4.760 | 1.179 |
| 1985 | 7.100 | 35.060 | — | — |
| 1990 | 8.600 | 41.604 | 5.850 | 1.470 |
| 2000 | 11.000 | 54.920 | 6.910 | 1.591 |



NAYSI A.E.

Γενικαὶ Ἐπιοκευαὶ Πλοῖων

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



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

Τηλ. 44 10 320, 44 10 620, 44 10 720

Γραφεία: Μεδώνης 34 - Πειραιεὺς (24)

Τηλ. 49 14 282

Τηλέγρ. Δ/οις: NAYSI - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Telex. 21-2708 NFI GR

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΓΙΑΝΝΗ ΦΥΤΡΑ

ΑΠΟΦΑΣΙΣ

ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑΝ

Δι' αποφάσεως του υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. κ. Σκιαδόπουλον, έτεθή τέρμα εις την έπιμαχον θέμα της άγκυροβολίας, σταθμεύσεων και πλευρίσεων των πλοίων, έντος και έκτος του λιμένος Πειραιώς.

Συγκεκριμένως, ο κ. υπουργός έξεδωκε την άκολουθην απόφασιν, την οποίαν καταχωρίσμεν ως έχει:

«Καθορίζομεν ότι την έντος του λιμένος Πειραιώς στάθμευσιν, άγκυροβολίαν και πλευρίσιν εις τὰ κορηπιδώματα των πλοίων ήταν ένεργη ο 'Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, του Κεντρικού Λιμεναρχείου καθισταμένου άρμοδιου διὰ την στάθμευσιν και άγκυροβολίαν των πλοίων ήξωθι του λιμένος. Κοινοποιηθήτω δεόντως πρὸς έφαρμογήν. Ο υπουργός: Κ. ΣΚΙΑΔΟΠΟΥΛΟΣ».

ΠΑΡΑΛΕΙΨΙΣ

Αἱ καταχωρίθεισαι εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας παρατηρήσεις ἐπὶ τῆς έφαρμογῆς τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου ὅσον ἀφορά εἰς τὴν κίνησιν τοῦ λιμένος, προήρχοντο ἐκ σχετικοῦ υπομνήματος τοῦ προέδρου τοῦ 'Εμπορικοῦ καὶ Βιομηχανικοῦ 'Επιμελητηρίου Πειραιῶν κ. Λάζου. Παράλειψις διότι, ως ὥφειλε, δὲν ἀνέφερθη προέλευσις τοῦ υπομνήματος.

ΚΤΙΡΙΟΝ ΔΙΧΩΣ... ΤΕΛΟΣ

Τὸ θέμα αὐγέρσεων ιδιοκτήτου μεγάρου, ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π., αὐγαπωρώθη, ἐξ αἰτίας τῆς λήξεως τῆς μισθώσεως τοῦ 'Ιονίου Μεγάρου —δόδου II Μεραρχίας— τὸν Φεβρουάριον. Καὶ ἀπὸ σχετικὴν ἔρευναν ἡλθον εἰς φῶς ὁρισμένος στοιχεῖα, χαρακτηριστικὰ τῆς «κρίσεως στέγης», τὴν οποίαν ο 'Οργανισμὸς ύφισταται ἀπὸ συστάσεως τοῦ.

Ο Ο.Λ.Π., λοιπόν, κατέβαλλε μέχρι τοῦ Φεβρουαρίου, διὰ τὰ κεντρικὰ γραφεῖα του,



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

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

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

115.000 δρ., ἀλλὰ ὁ ιδιοκτήτης τοῦ μεγάρου κ. Λυκιαρδόπουλος ἔξήτησε, κατὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς σχετικῆς συμβάσεως, ποσὸν 220.000 δρ. μηνιαίων. Κατόπιν διαπραγματεύσεων, τὸ μίσθωμα ἐσυμφωνήθη εἰς 195.000 δρ., μαζὶ μὲ τὴν παραχώρησιν εἰς τὸν Ο.Λ.Π. καὶ ἐνὸς υπογείου χώρου, 176 τετραγωνικῶν μέτρων.

Πλέον τῶν 20 ἑταν ἔχουν παρέλθει, ἀπὸ τῆς ἔποχῆς καθ' ἥν ο 'Οργανισμὸς εὐρέθη ἄνευ στέγης μολονότι, αἱ υπηρεσίαι του ἐγίνονται ὀλονέν καὶ περισσότερον πληθωρικαῖ. Ἀρχικῶς, εἶχε διατυπωθῆ μία πρότασις ἐκ μέρους τοῦ νῦν προεδρεύοντος ἀντιπροέδρου κ. Δημ. Πίππα, ὅπως ὁ Ο.Λ.Π. συνάψῃ ειδικὸν δάνειον, διὰ τοῦ ὅποιον θὰ προέβαινεν εἰς ἀπαλλοτρίων τοῦ ἀπαιτουμένου χώρου, πρὸς ἀνέγερσιν μεγάρου. Ἀλλὰ ἡ πρότασις ἐκείνη έιχεν ἀπορριφθῆ.

Πρὸ ὅλίγων, ἐπίσης, ἑταν, εἶχεν ἐπιλεγῆ ἔνας χώρος εἰς τὴν εἰσόδου τοῦ λιμένος Ἀλλών, ἀλλὰ κατόπιν παρεμβάσεως τοῦ δημάρχου, τὰ σχέδια ἐγκατελείφθησαν.

Ἡ ὑπόθεσις δὲ αὐτὴ εἶχε τόσον «προχωρήσει», ὡστε καὶ πανελλήνιος ἀρχιτεκτονικὸς διαγωνισμὸς εἶχε διενεργηθῆ καὶ χρηματικὰ δραστεία ἐπρότειναν ἀπούρην, ὁ 'Οργανισμὸς ἔχων διάστημα μόνον ἔξι μηνῶν. Παρεπόθη, ἐν συνεχείᾳ, ἡ μίσθωσις μέχρι 31ης τρέχοντος Μαρτίου, ἐπειδὴ αἱ ἀνάγκαι αἰτίες ἐπέβαλον τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ ἐν λόγῳ μηχανήματος, κατέστησαν ἐπιτακτικῶντεραι. Καὶ μάλιστα, προβλέπεται, νὰ καταστοῦν πλέον ηδημέναι, συνεπείᾳ τῆς διαρκῶν αὔξανομένης διακινήσεως ἐμπορευματοκιβωτίων, εἰς τὸν λιμένα.

Κατόπιν παρουσιάσθη εἰς ιδιοκτήτης ὄντος Φουντούλης, ὁ ὅποιος προσέφερε τὸ οἰκόπεδον του, ἔναντι ἀντίπαροχῆς, πρὸς ἀνέγερσιν, ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π., οὐρανούντου. Ἀλλὰ καὶ ἡ λύσις αὐτὴ δὲν ἐπροχώρησε. Κατόπιν, ἔχητάσθη λεπτομερειακῶς ἡ ἀνέγερσις μεγάρου, εἰς τὸν χώρον τῶν Τελωνείων, ἔναντι τοῦ Ἀγίου Νικολάου, ἀλλὰ ἡτο ἀντίθετον τὸ Συμβούλιον Δημοσίων "Ἐργων, μολονότι δὲν προσεκλήθη εἰς τὴν σχετικὴν συζήτησιν ἐκπρόσωπος τοῦ 'Οργανισμοῦ.

Καὶ τώρα, πλέον, μία νέα κατάστασις —δυσάρεστος καὶ αὐτὴ— παρουσιάζεται εἰς τὸν Ο.Λ.Π. Κατόπιν συμφώνου γνώμης καὶ τῶν ὑπουργῶν Δημ. "Ἐργων καὶ Ναυτιλίας, ἐπελέγη ἑκατοσὶ 7,5 περίπου στρεμμάτων, πλησίον τοῦ ιερού ναοῦ Ἀγίου Διονυσίου, ἡ ὥποια καὶ ἀπτολοτριώθη μὲ τιμὴν μονάδος 6—11.000 δρ. ἀνὰ τετραγωνικὸν μέτρον. Ἡ ἀπόφασις ἀπαλλοτρίωσεως, δῆμως, προσεβλήθη ὑπὸ τῶν ιδιοκτητῶν καὶ μέχρις ὅστιο ἀπορριφθούν, ὑπὸ τοῦ Συμβούλιον Δημικούς. Επικρατεῖσι, αἱ σχετικαὶ αἰτίες, προέκυψαν νέαι τιμαὶ μονάδος, αἱ ὥποιαι ἀπὸ 10.000 δρ. ἔφθασαν τὰς 26.000! Καθ' ὑπολογισμὸν τοῦ 'Οργανισμοῦ, η οἰκοπεδικὴ ἑκατοσὶ μόνον, θὰ στοιχίσῃ περὶ τὰ 100.000 δρ.

Κατόπιν τούτου, η διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. ὑπέβαλεν ὑπόμνημα εἰς τὸν υπουργὸν Δημ. "Ἐργων, ἐπισημαίνουσα τὸ ὑπέρογκον ποσόν, ἀλλὰ ὁ κ. υπουργός συνέστησε νὰ χωρῇ ὁ Ο.Λ.Π. εἰς τὴν προώθησιν τοῦ

ματος καὶ τοῦτο, ἐν καιρῷ, θὰ ἐπανασυζητηθῇ.

Οὕτως ἔχει τὸ μοιραίον διὰ τὸν Ο.Λ.Π., θέμα τοῦ... ὑποψηφίου, ιδιοκτήτου μεγάρου του. 'Ενώπιον τοῦ ἀδειόδοου, ὁ γενικᾶς διευθυντῆς κ. Θ. Πετρόπολος, θὰ ἐπιδιδῇ μίαν εἰδικήν, ἐπὶ τοῦ ζητήματος, συνεργασίαν μετὰ τοῦ υπουργοῦ Δημ. "Ἐργων, πρὶν ὁ 'Οργανισμὸς «άνοιχθῇ» εἰς τὴν δαπάνην τῶν 100 ἑκατομμυρίων δραχμῶν.

ΕΝΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑ

Εἰς τὸ πλούσιον πρόγραμμα ἐπενδύσεων τοῦ Ο.Λ.Π., διὰ τὸ τρέχον ἔτος, δὲν προβλέπεται, ἐν τούτοις, ἡ προμήθεια ἐνὸς εἰδικοῦ, πρωθυτικοῦ ὁχήματος εκοντένερας, τοῦ ὃποιού ἔχει μεγίστην ἀνάγκην ὁ 'Οργανισμός, εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ λιμένος 'Αγίου Γεωργίου.

Πρόκειται δι' ἓνα γερανὸν τύπου «Μπελότι», τὸν ὅποιον ὁ Ο.Λ.Π. ἐμίσθωσεν ἀπὸ τὴν ιδιοκτήτριαν, ναυτιλιακὴν ἑταίριαν «Κρέντι Τάρρος», ἔναντι ἡμερησίας ἀποζημιώσεως 3.000 δρ. Ἡ ἐνοικίασις τοῦ μηχανήματος ἐγένετο τὸν Δέκαμερον τοῦ 1972, διὰ χρονικὸν διάστημα μόνον ἔξι μηνῶν. Παρεπόθη, ἐν συνεχείᾳ, ἡ μίσθωσις μέχρι 31ης τρέχοντος Μαρτίου, ἐπειδὴ αἱ ἀνάγκαι αἰτίες ἐπέβαλον τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ ἐν λόγῳ μηχανήματος, κατέστησαν ἐπιτακτικῶντεραι. Καὶ μάλιστα, προβλέπεται, νὰ καταστοῦν πλέον ηδημέναι, συνεπείᾳ τῆς διαρκῶν αὔξανομένης διακινήσεως ἐμπορευματοκιβωτίων, εἰς τὸν λιμένα.

Κατόπιν αὐτοῦ ἐνεκρίθη ἡ παράτασις τοῦ χρόνου χρησιμοποίησεως τοῦ γερανού μέχρι τὴν 31ην Μαρτίου 1976!

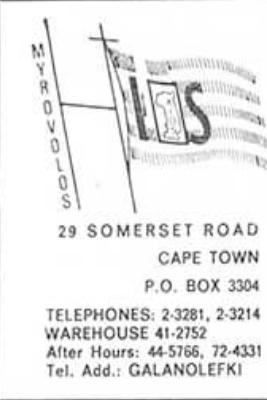
Ἐκείνον τὸ ὅποιον κάμνει ἐντύπωσιν εἰναι, διατὶ ὁ 'Οργανισμός δέν προεβαίνει εἰς τὴν προμήθειαν ἐνὸς τοιούτου γερανοῦ, ὁ ὅποιος καθίσταται ἀπαραίτητος, ὡς δεικνύει ἡ κίνησις τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων...

ΧΑΝΔΡΗΣ ΚΑΙ «ΑΡΓΩ»

Δι' αποφάσεως τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ο.Λ.Π., ἐνεκρίθη ὅπως τὰ μετασκευαζόμενα ἡ ἐπισκευαζόμενα εἰς τὰς ἐπισκευαστικὰ δάσεις πλοία, αἱ ἐγκαταστάσεις τῶν ὥποιων ἐγένοντο δαπάναις τῆς Α.Ε. «Ναυπηγεία Χανδρῆ» καταβάλλουν μειωμένα δικαιώματα πλευρίσεως — πρυμνοδετήσεως, κατὰ 40% «Ἐπίσης, ἐνεκρίθη ἡ ἐπί 5ετίαν παράτασις — μέχρι τῆς 22.1.1979 — συμβάσεως μισθώσεως χώρων εἰς τὴν ἑταίριαν Χανδρῆ. Εἰς τὴν ίδιαν ἑταίριαν παρεσχέθη ἡ ἀδεια κατασκευῆς προβλήτος μήκους 48 μ., εἰς τὸν πρὸ τῶν ἐγκαταστάσεων τῆς, εἰς 'Αμπελάκια, χώρον τῆς.

Ἡ ἑταίρια Χανδρῆ ἔξι ἄλλου, ἔχει λάβει ἀδειαν, ἀπὸ τὸν Ο.Λ.Π., διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς κτηρίου διαστάσεων 12 ἑπὶ 50 μέτρων.

Δι' ἐτέρας αποφάσεως τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ο.Λ.Π., ἔχοργηγήθη ὅδεια εἰς τὴν Α.Ε. «Ἀργώ», ἐπιχώσεως καὶ διαμορφώσεως τοῦ αἰγιαλοῦ, πρὸ τῶν ἐγκατα-



Telex : 570076

29 SOMERSET ROAD
CAPE TOWN
P.O. BOX 3304
TELEPHONES: 2-3281, 2-3214
WAREHOUSE 41-2752
Alter Hours: 44-5766, 72-4331
Tel. Add.: GALANOKEFI

G. N. VLAVAVAS
S. G. DIMITRIOU
D. G. TSIMITAKOPOULOS
DIRECTORS

CAPE TOWN
MYROVOLOS HIOS (PTY) LTD.
SHIP CHANDLERS & SUPPLIERS
FOR GOOD VALUE AND BEST SERVICE
ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ
ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ - ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ TRANSIT

στάσεών της, εις Πέραμα, εις μήκος 10 μ. έντος της θαλάσσης.

ΤΑ NEA ΜΙΣΘΩΜΑΤΑ

Έν συνεχεία τού σημειώματος περὶ ἀναπροσαρμογῆς τῶν μισθωμάτων, τῶν διαφόρων χώρων τοῦ Ο.Λ.Π. — προηγούμενον τεύχος — διενηργήσαμεν ἔρευναν, κατὰ τὴν ὁποίαν συνελέγησαν ἐνδιαφέροντα καὶ λεπτομερῆ στοιχεῖα, διὰ τὴν μεθόδευσιν τῆς ἐπιβολῆς τῶν νέων μισθωμάτων.

Ἐκ τῆς ἀναπροσαρμογῆς, λοιπόν, ὁ Ο.Λ.Π. θὰ εἰσπράττῃ συνολικῶς 20.000.000 δρχ. ἐπηρίσιας, ἐνῷ μέχρι τοῦδε εἰσέπραττεν 6.615.000 δρχ.

Καθωρίσθησαν ἐπτά ζῶναι, ἐκ τῶν ὅποιων ἡ μία, ἡ τῆς Κυνουσούρας, θὰ ρυθμίσθη μελλοντικῶς. Αἱ ἔτεραι ἔχουνται, εἶναι αἱ ἀκόλουθαι:

- Κράκαρη μέχρι Κερατοπύργου.
- Κερατοπύργος μέχρι Περάματος.
- Ἀμπελάκια μέχρι Πούντας.
- Τύμβος μέχρις Ἀμπελακίων.
- Ἀσπρόπυργος — περιοχὴ «Τεξάκος».
- Κεντρικὸς λιμήν, ἀπὸ Θεμιστοκλέους μέχρι Κράκαρη.

Καθωρίσθησαν δέ, τὰ καταβλητέα δικαιώματα κατὰ τιμὴν μονάδος ἀνά τετραγωνικὸν μέτρον καὶ ἀνὰ τρέχον μέτρον μετώπου πρὸς τὴν θάλασσαν, ὡς ἔχεις: Κεντρικὸς λιμὴν 135 καὶ 600 δρχ., Κράκαρη μέχρι Κερατοπύργου 110 καὶ 500 δρχ., Κερατοπύργου μέχρι Περάματος 60 καὶ 500 δρχ., Ἀμπελάκια μέχρι Πούντας 45 καὶ 275 δρχ., Τύμβον μέχρις Ἀμπελακίων 35 καὶ 225, Κυνουσούρων 30 καὶ 155 δρχ. καὶ Ἀσπρόπυργον 55 καὶ 250 δρχ.

Ὦς μέτρον ὑπολογισμοῦ ἐλήφθη τὸ ἐμβα-

δόν, ἡ ἐπιφάνεια καὶ τὸ μέτωπον πρὸς τὴν θάλασσαν. Ἡ ἀναπροσαρμογὴ ἀποσκοπεῖ νὰ ἔξιστη τὰς τιμὰς, μεταξὺ τῶν ἐνοικιαστῶν, οἱ ὅποιοι ἔχουν τὰς ἐγκαταστάσεις τῶν εἰς τὴν αὐτὴν ζῶνην, διότι μέχρι σήμερος τὰ μισθώματα είχον μεγάλας διαφοράς μεταξὺ τῶν. Οὕτω, παρετηρήθη νὰ αὐξάνεται τὸ μισθωματικό 5% καὶ ἀλλοῦ 100%, εις τὴν ίδιαν περιοχὴν.

Τὰ ναυπηγεῖα Ἀνδρεάδη, π.χ. τὰ ὅποια ἐπλήρωναν πολὺ περισσότερα τῶν ἄλλων, ἐπιδιαρύνονται τώρα, μὲ μίαν μικράν αὔξησιν 2,5%.

Βεβαίως, τὰ μισθώματα θὰ ἡδύναντο νὰ τεθοῦν καὶ ἐπὶ ἄλλης βάσεως καὶ ὁ Ο.Λ.Π. νὰ εἰσπράττῃ πολὺ μεγαλύτερα ποσά, ἐάν ὡς γνώμονα ἐλάμβανε τὸ στοιχεῖον τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν χώρων αὐτῶν. «Ἐλήφθη, δομῶς, ὑπὸ» δψιν, διὰ αἱ ἐπιχειρήσεις, αἵτινες χρησιμοποιοῦν τοὺς χώρους αὐτούς, συμβάλλουν τὰ μέγιστα εἰς τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἐπιτελοῦν ἐν λειτουργημα. Διότι, ἄλλως, τὰ μισθώματα θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ ὑπολογισθοῦν ἀναλόγως πρὸς τὴν ἀπόδοσιν τῶν ἀντιστοίχων κεφαλαίων κατατεθμένων, τούλαχιστον, εἰς Τράπεζαν.

Εύτυχῶς, τοιούτον πνεύμα δὲν ἐκυριάρχησεν εἰς τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ ὁ ὑπολογισμὸς ἐγένετο ὅσον τὸ δυνατὸν ἀκριβοδικαιῶς.

«Ἀπομένει, δεβαίως, ἡ ἔγκρισις τῆς σχετικῆς ἀπόφασεως καὶ ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων ὑπουργῶν.

ΤΑ ΡΥΜΟΥΛΚΑ

Πέραν τῶν δύο ρυμουλκῶν βαρέος τύπου, τῶν ὅποιων ἡ κατασκευὴ κατεκυρώθη εἰς τὴν ἑταίριον «ΝΑΥΣ», πληροφορούμεθα διὰ ὁ Λ.Π. θὰ προσῇ εἰς τὴν προμήθειαν καὶ τεσσάρων ἄλλων ρυμουλκῶν, διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ λιμένος.

Πέραν τῶν δύο ρυμουλκῶν βαρέος τύπου, τῶν ὅποιων ἡ κατασκευὴ κατεκυρώθη εἰς τὴν ἑταίριον «ΝΑΥΣ», πληροφορούμεθα διὰ ὁ Λ.Π. θὰ προσῇ εἰς τὴν προμήθειαν καὶ τεσσάρων ἄλλων ρυμουλκῶν, διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ λιμένος.



NAYTIKA ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ

ΚΩΣΤΑΣ ΜΠΕΓΚΟΣ (ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ)

ΑΓΙΟΥ ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ 17 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 4178-794

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΥΠΟΨΗΦΙΟΥΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ Β' ΚΑΙ Γ' ΤΑΞΕΩΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΔΩΝ ΙΟΥΝΙΟΥ ΚΑΙ ΙΟΥΛΙΟΥ 1974

«Ηρχισαν κανονικῶς εἰς τὸ Φροντιστήριόν μας τὰ μαθήματα.

«Η προετοιμασία εἰς τὸ Φροντιστήριόν μας ἔχασφαλίζει τὴν ΕΠΙΤΥΧΙΑΝ εἰς τὰς ἔξετάσεις.

Διδάσκει ἔμπειρον καὶ εἰδικευμένον ἐπιτελείον καθηγητῶν. Τὰ μαθήματα ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ — Ν. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΩΝ διδάσκονται ὑπὸ τοῦ κ. ΛΕΠΕΝΙΩΤΗ Αποστόλου.

ΠΡΑΚΤΙΚΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ — ΠΡΑΚΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

Λειτουργοῦν τμήματα προετοιμασίας διὰ τοὺς ὑποψηφίους ΠΡΑΚΤΙΚΟΥΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ καὶ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ ἔξεταστικῶν περιόδων ΜΑΪΟΥ καὶ ΙΟΥΝΙΟΥ 1974.

ΤΜΗΜΑ ΔΑΚΤΥΛΟΓΡΑΦΙΑΣ

«Η γνώσις χειρισμοῦ γραφομηχανῆς κατέστη ἀναγκαῖα δι» ἀπαντας τοὺς ἀξιωματικοὺς καταστρώματος ἀλλὲ καὶ Α' Μηχανικούς, διὰ τὴν ἄφογον διεξαγωγὴν τῆς ἀλληλογραφίας ἐπὶ τοῦ πλοίου.

ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ καὶ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ, ἐπωφεληθῆτε τῆς εὐκαιρίας τῆς ἐνταῦθα παραμονῆς σας διὰ τὴν ἐκμάθησιν ΓΡΑΦΟΜΗΧΑΝΗΣ.

ΕΠΙΣΚΕΦΘΕΤΕ ΤΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΑΣ ΡΩΤΗΣΤΕ ΠΕΛΑΤΑΣ ΜΑΣ

NAYTIKA XRONIKA

Ἐπειδὴ κατὰ τὰς συζητήσεις, διὰ τὴν προμήθειαν τῶν δύο ἀνατεθέντων ἡδη ρυμουλκῶν, προέκυψαν σοδαραὶ διαφοραὶ ἀπόψεων, δύσον ἀφορά εἰς βασικά, τεχνικά στοιχεῖα καὶ κυρίων ἔαν τὰ ὑπὸ προμήθειαν ρυμουλκά πρέπει νὰ είναι διπλέλικα κλπ., ἡ ἔξετασις τῶν ὑπὸ τοῦ προσταμένου τοῦ ναυπηγικοῦ τμῆματος, τοῦ Ο.Λ.Π. — Υπαγόντων, ὡς πάροχοι ἀρκετοὶ τύποι ρυμουλκῶν, μεταξὺ τῶν ὅποιων πρέπει νὰ ἐπιλεγῆ ὁ πλέον κατάλληλος, διὰ νὰ ἔχεται τὴν λιμένα τοῦ ἀμέσου μέλλοντος, ἐρ.

Τὰ διπλέλικα π.χ. χρησιμοποιοῦνται ἐπιτυχῶς εἰς τὴν διώρυγα τῆς Κορίνθου.

Ἐπίσης, θὰ ἀπαιτηθῇ ἡ ἐπάνδρωσις τῶν ρυμουλκῶν αὐτῶν μὲ πλέον ἐκπαιδευμένα πληρώματα, διὰ τὰς ὅποιας πρέπει νὰ λειτουργήσῃ κάποια εἰδικὴ μονάς ἐκπαιδεύσεως.

ΝΕΑΙ ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Ἡ ἀποθήκη ἡμειφλέκτων τῆς περιοχῆς «Λούκου» ἐπεκτείνεται κατὰ 50 μέτρα. Ἡ νέα ἐπιφάνεια, ητίς θὰ προκύψῃ θὰ είναι 1.250 τ.μ. Τὸ ἔργον θὰ ἀπαιτήσῃ δαπάνην 5 ἑκατομ. δρχ., περίπου, θὰ δέ σχετικὴ πίστωσις, ἡδη, ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π.

Ἐτέρα πίστωσις 2.200.000 δρχ. ἐνεκρίθη, ἐπίσης, διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῶν τροχιῶν τῶν γερανῶν, πρὸς πλήρη λειτουργίαν τῶν ἡλεκτροκινήτων γερανῶν καὶ τῆς γερανογεφύρας, εἰς τὸν σταθμὸν «κοντέινερ», τοῦ κεντρικοῦ λιμένος.

Ἄκομη μία πίστωσις 12.000.000 δρχ. ἐνεκρίθη, διὰ τὴν ἔγκατάστασιν νέων ἡλεκτρικῶν ύποσταθμῶν εἰς τὰ κρηπιδώματα Αγίου Γεωργίου καὶ Δραπετσώνας.

ΟΔΟΣ ΚΑΣΤΡΑΚΙΟΥ

Ωλοκληρώθη καὶ ἐνεκρίθη ἡδη, ὡς ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. ἐκπόνηθεσαν μελέτη, διὰ τὴν κατασκευὴν περιφερειακῆς δόδου Καστρακίου, προϋπολογισμὸς 10.000.000 δρχ. Εἰς πρόσφατον συνεδρίασιν τοῦ διοικητικοῦ συμβούλιον τοῦ Ο.Λ.Π., ἀπεφασίσθη ἡ δημοπράτησις τοῦ σοδαροῦ αὐτοῦ ἔργου, τὸ ὅποιον θὰ ἀξιοποιήσῃ τὴν περιοχὴν Καστρακίου καὶ θὰ μεταβάλῃ τὴν ὄψιν τῆς λιμενικῆς περιοχῆς, δι᾽ ἐκτελέσεως ἐκδραχισμῶν, δημιουργίας ὑποστρώματος καὶ γενικῶς κυκλοφοριακῆς εύρυμαίας.

Ἐνεκρίθη, ἐπίσης, συμπληρωματικὴ πίστωσις 1.500.000 δρχ., διὰ τὴν ἐκτέλεσιν χωματουργικῶν ἔργων, εἰς τὸν Κερατόπυργον καὶ εἰς τὴν προσκτηθεῖσαν περιοχὴν τοῦ ΟΔΙΣΥ, πρὸς ἐγκατάστασιν μονίμου ὑπογείου δικτύου ἡλεκτροφωτισμοῦ τῆς προβλήτος Ν.

Dr. DIMITRIOS SALIVARAS

I A T R O S

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

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



Η ΡΕΤΣΙΝΙΑ

περιπτώσεις πού θέλουν να καμουφλάρουν τις έπιγειρήσεις τους και να θελόντων την ιστορία τους, σχετικά με το περιελθόν τους. Νά προσβάλλουν το μοδέρνο έπιχείρημα του «προτέρου έντιμου τους δίου!...». Και άν δὲν τὸ ἐπικλεψθεῖν κύτοι οἱ ίδιοι, τὸ προσβάλλει: ὅ συνηγόρος:

—Ναυτικός, είναι: δὲν θέλω ποτέ, κύριε Πρόδρομε. Ούτε αερηγούμενός είναι, εδώ τὸ ποινικό του μητρό παρουσιάζει: τίποτε τὸ ἐπικρυπτικό. Ήπειρος παρεξηγήσων πρόκειται. Ναυτικός είναι. Όρισα καὶ τὸ ναυτικό του τὸ φυλλάδιο!...

Καταπέλτης ἀτράνταχτος, τὸ ναυτικὸ φυλλάδιο. Τέρα, πόδις τὸ ἀπέντιος, πόδις τὸ ἔχρησιμοποίησε, πότε καὶ πόθε μπήκε καὶ θύγκας ἀπὸ τὰ καρδιάς καὶ μὲ ποιόν τρόπο, ὡς τέρα, ζηγρικής τὸν ἔντιμον δίου του, γιὰ νὰ καταλήξῃ οὐρανού της μητρός του, διὰ τὸν θάνατον, διὰ τὸν ναυτικόν ἐπαγγέλματος, ἀλλὰ τοῦ ναυτικοῦ θάνατος. Θά δρό, δηλαδή, θάθρωπος δουτηγμένους στὰ δρόκινα τοῦ πονικοῦ νόμου καὶ ισχυρούμενους δὲν είναι: ναυτικοί.

Είγκ καὶ ἄλλος δισχολγήθη μὲ κύτο τὸ περιεργό φαινόμενο. Τὸ νόμιζε, διμως, προερχόμενο ἀπὸ σύμπτωση, ἀπὸ κάποια ἀτυχὴ περιπτώσεις ἢ ἐπὶ τέλους, γιὰ μεμονωμένη περιπτώση. Άλλὰ ἡ ιστορία πήρε μάκρος, ζηγρούσθει νὰ μαρκήνῃ καὶ κανεὶς δὲν ξέρει: πού θὰ καταλήξῃ.

—Ναυτικός, δὲν θέλεις δὲν είσαι: δὲν θέλεις δὲν είσαι πράγματα: ναυτικός. Εἰναι: δὲν θέλεις δὲν είσαι πράγματα: ναυτικός. Η ἀναγνωρίσθησαν μέσα ναυτολόγησεις καὶ ἀπόλυτας: διάδοχος πλοίουν, αρραγήδες λιμναργείουν κ.λ.π. Άλλα καὶ σ' αὐτὴ τὴν περίπτωση, διάρκειαν τρέπου διαφυγόμενο:

—Βέβαια, δὲν θέλεις στὸ φυλλάδιο μου γενολογίες ναυτολόγησεν σῆτα αρραγήδες λιμναργείουν, γιατὶ ἀπὸ τὸ 1968 ποὺ ζηγαλά τὸ φυλλάδιό μου, ἐργάζομεν συνέχεια σὲ καρδιάς ζήντης σημαντικές!...

Μά τὸ θέμα μας δὲν είναι: ἡ ἐξήγησις τοῦ φαινομένου κύτο. Η συνονομία κακοποιῶν καὶ θαλασσοδεμένων μιᾶς ζειτίας: κάτιο ἀπὸ τὸ κανονικό ναυτικό.

Λάμα δὲ δὲν δέν παρουσιάζεται: σὰν φαινόμενο ἔκπτωτο ἢ καὶ παροδικό. Γίνεται: μέδα. Γίνεται: συνήθεια. Προσφέρεται: ἀδοκίστικη. Χρηματοποιεῖται: ἀκόμη καὶ σὲ μοδέρνα καλλιτεχνική καὶ θετρική ἢ λογοτεχνική θέματα. Προσβάλλεται: τόρα στὴν τηλεόραση μαζί, ἐν κάποια λεγόμενα «σήρια», διόπου κατατίθεται: σὰν δολοφόνος ένας ναυτικός, δυνάμιτας Ήλέος. Βλέπεται, κοντά σ' ἄλλα τὸ ἐπάγγελμά του, κάθε ἄλλο σκέπτονται, παρὰ νὰ μεταδιλθοῦν σὲ κακοποιῶν, ἀλλὰ καὶ ἀν τὸ σκεψθεῖν, είναι: ταλείσις ἀδύνατον νὰ τὸ ἀσκήσουν, διότι, ἀπλούστατα, σταρούτικ: τὴς εἰδικής έκανθητος, πού, ὑπωδήποτε χρειάζεται: κάθε παρανομής. Αντίθετα, εἴσιοι κακοποιοί σκέπτονται: νὰ δοχείγουν μὲ ένα τόσο διαρό καὶ φτωχὸ ἐπάγγελμα, διότι τοῦ ναυτικοῦ. Τὸ ἐπικαλεσμένη: μόνο σὲ

ζεται: στὸ παρακύθι: σὰν πρόσωπο εἰσερχόμενο ἢ ἐξεργάζεται σὲ κάθε στιγμή ἀπὸ τὴν Ἐλλάδα. Νά κάνεται γιὰ μήνες καὶ χρόνια καὶ νὰ παρουσιάζεται: ἀνεπάντεχος καὶ οδρανοκατέβατος, δημος τὸ θέλει καὶ ζεται τὸ θέλη κάθε παρακύθι. Νά μη γειτάνεται λεπτομέρειες στὸν ἔντονοτο, γιὰ τὸ ποῦ καὶ πός ησανθή τὸ ἐπικαλούμενο ναυτικό ἐπάγγελμα μὲ τὸν προγονόνεον ἔντιμον δίου. Μιὰ μονοκόμητη λέξη ἀρκεῖ. Ναυτικός.

Γιὰ νὰ τελειώνω δὲ καὶ γιὰ νὰ δώσω κάποιο σκοπὸ στὸ μονότονο καὶ ἄκαρη: αὐτὴ θέμα, καταλήγω σὲ τοῦτο: «Εκεῖνο ποῦ μᾶς δικανίζεται, είναι: ἡ φρεσκιά». Θά καταλήξουμε, δηλαδή, ἐμεῖς οἱ ταλαίπωροι ναυτικοί, ἢ νὰ μήν θανατήσουμε ποιοί είμαστε καὶ μὲ τὶς ἀγοραίδες ἢ νὰ συνθήσουμε νὰ δέλπονται τούς συνηγητάς μας νά... κομιπώνωνται, κάθε φορά ποὺ θὰ διολογούμει: τὸ ἐπάγγελμά μας;

—Ναυτικός είπες δὲτι είσαι;... Κατάλαβα!... Δὲν ξέπιον δὲν οἱ νεοφύτοις: ἐν συνωνυμίζεσσαρχοῖ μας, είναι: συνδικαλιστικά δρωνωμένοι: ἢ ἂν ζέσουν μιᾶς κάποια συνοχῆ μεταξὺ τους, θέτεισαν διάλογον νὰ τούς παρακαλέσουμε νὰ διλέξουν τὸ δάρτιον τοῦ ναυτικοῦ. Χάθηκαν τόσα καὶ τόσα καταλληλότερα ἀλλὰ καὶ ἀκαθόριστα ἐπικαλούμενα τὸν τούς ικανοποιήσουν στὸ ἐπιγεγονότονο καρονιφλάρισμα τους: Γιατὶ ναυτικοί καὶ διχ: ἐπιχειρηματίαι; Γιατὶ διχ: εἰσοδηματίαι; Γιατὶ διχ: έμποροι τοῦ ποδαριοῦ; Γιατὶ διχ: καλλιτέχναι; Αὐτό, μάλιστα τὸ «καλλιτέχνικο» τούς ταχιέραζει: πληρέστερα. Καλλιτέχνες καὶ πολὺ είναι.

Νωρίς καλλιτεχνικὸ ταλέντο, κάθε ἐπιχειρηματίς, είτε σὲ ληστεία Τραπέζης, είτε σὲ σύστημα «φιλιφί» είτε σὲ ἀκαίρεση πορτοφολιοῦ ἢ τσάντας, καὶ οὐδὲν, είναι καταδίκησμένη σὲ ἀποτογή, μὲ τὸ πρότο. Τέτοο πράγμα, δημος, δὲν συμβαίνει. Καὶ ἀν συμβαίνη, πρόκειται: περὶ ζηκρέσσων ἢ κακής καλλιτεχνικῆς ἐπιδίσσως.

Ἐάν δὲ, οἱ συνόνυμοι: συνάνθρωποι μας: κατοί, ἐπιμείνουν νὰ ζέσουν δρμητήριο τὸ δύναμης ναυτικοῦ, τότε ἡμεῖς είμαστε ὑποχρεωμένοι: νὰ ἀναζητήσουμε ἐπιγενότων ἄλλο δύναμης. Νά ζενανθεκτίσουμε π.χ. «Ἐργάτες τῆς θάλασσας» ἢ «Θρέδοις ἐπαγγελματίες», ἢ «Εμπιθωτοί τουρίστες», ἢ «Ωκεανοί διοπταλιστές», ἢ διαδίποτε ἄλλο δρόμος κατάλληλο. Απὸ ναυτικού, μακρύ. Σορκισμένη ἢ δυναμικία μὲ τὸν ἀπόγκυρο. Προχωρεῖ νὰ κατατήηται στανικὴ ἀνεψιθυμητή καὶ συνεπήθης καταδικομείνη.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

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

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

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

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935

GENERAL SHIP CHANDLERS

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

Αντιπρόσωποι: Ιωάννης Βλαχοστέργιος Τηλ. 976.480
Α. ΝΥΧΑΣ » 446.983

ΓΕΝΙΚΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ:

ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ:

ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ ΕΙΣ ΝΟΤΙΟΝ ΑΦΡΙΚΗΝ ΚΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεύς
Τηλ. 4516-439

Ένοικιαζεται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

Ίσογειον Μ2 300 μὲ ήμιόροφον Μ2 200.

‘Η χθὲς καὶ ἡ σήμερον

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

ΘΡΗΣΚΕΥΤΑΙ ὁ “Ελληνας τῆς στεριάς, θρησκεύεται καὶ ὁ “Ελληνας τῆς θάλασσας. Καὶ οἱ δυὸι μαζὶ, ὅμως, ζουν· καὶ ἔργάζονται σκληρά, θρησκευόμενοι καὶ ἔορτάζοντες. ‘Ο ζευγάς μὲ τ’ ἄροτρο στὴ θρησκεία τῆς μητέρας γῆς, ὁ θαλασσόλυκος μὲ τὴν φαροπούλα καὶ τὸ καράβι στὴ θρησκεία τῆς ἄλλης δίδυμης μητέρας, τῆς θάλασσας. ‘Η ζωὴ τους κάτω ἀπ’ τὸ τρίπυχο τῆς λατρείας — ἔργασίας — γιορτῆς, ἐκδηλώνεται ἀνάλογα καὶ πάλλεται ὁμορφαίνοντας τὶς μέρες τοῦ διου τους.

Μιὰ θρησκευτικὴ ἔορτὴ εἶναι πάντα μιὰ εὐκαριοτὶα γιὰ ζεφάντωμα σὲ κάθε γωνιὰ τῆς χώρας αὐτῆς, σὲ κάθε νησὶ, ύπάρχει πάντα ἕνας ἄγιος, που θὰ δώσῃ τὴν ευκαριοτὶα γιὰ πανηγύρι. ‘Ομως, τὸ Πάσχα εἶναι τὸ πανηγύρι τῶν πανελλήνων που γιορτάζεται ξεχωριστά.

“Ετοι ὅπως στὴ χώρα τοῦ φωτὸς καὶ τοῦ ἥλιου, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ νοηθῇ πανηγύρι, που νὰ μὴ γίνεται στὸ ὑπαίθριο, τὸ Πάσχα ποὺ συμπίπτει μὲ τὴν εἰσοδο τοῦ καλοκαιριοῦ παρέχει τὴν εὐκαριοτὶα νὰ ἔσται ἡ μεγάλη θρησκευτικὴ χαρὰ μὲ μιὰ μεγάλη χαρὰ τῶν ἀνθρώπων.

Στὴν ὄρεινή Ἐλλάδα, τὸ Πάσχα εἶχε μιὰ ξεχωριστὴ ὁμορφιά, ἀλλὰ καὶ ἡ ὥραιότης τοῦ νησιώτικου Πάσχα εἶναι ἀσύγκριτη. Στὰ νησιά μας οἱ ναυτικοὶ μαζὶ μὲ τὶς οἰκογένειές τους γιορτάζουν χαρούμενα τὸ Πάσχα καὶ τὸ περιμένουν μὲ λαχτάρα καὶ ἀνυπομονήσια.

Εἶναι φαντασμαγορικὸ τὸ θέαμα νὰ δέλπης στὸ λιμάνι, τὰ καράβια μικρὰ ἡ μεγάλα, τὰ κοίκια ἡ τὶς φαροπούλες σημαιοστόλιστες νὰ πανηγυρίζουν τὴν ἀνάσταση τοῦ Χριστοῦ. Πράγματι, τὸ πολύχρωμο θέαμα τῶν λιμανιών δίνει ἔνα χαρούμενο τόνο. ‘Οσοι ναυτικοὶ δουλεύουν σὲ κοντινὲς θάλασσες, στεύδουν νὰ γύρισουν στὸ νησὶ τους νὰ κάνουν Πάσχα, ἐνῶ οἱ ἄλλοι που παξιδεύουν σὲ μακρινὲς θάλασσες δὲν θὰ παραλείψουν νὰ διακοσμήσουν πασχαλινὰ τὸ καράβια τους, ὅπως ἀκριβῶς τὸ σπίτι τους στὸ νησὶ. Θὰ τρητούν μέχρι κεραίας τὰ πασχαλινὰ ἔθιμα κάνοντας τὴν μαγειρίτσα καὶ σουβλίζοντας τὸ ἀρνί ἐπάνω σὲ μιὰ λαμαρίνα στὸ κατάστρωμα.

Μ’ ἀνοιχτὴ καρδιά, μὲ καλωσόνη ἀμέτρητη, μὲ τὰ πιὸ ὅμορφα καὶ φιλόξενα αἰσθήματα, γιορτάζουν οἱ νησιώτες ναυτικοὶ τὸ Πάσχα, στὰ καράβια ἡ τὰ σπίτια τους.

Εἶναι ποικίλες οἱ ἀκδηλώσεις, ἀλλ’ αὐτὴ ποὺ εἶναι διάχυτη εἶναι ἡ ἀκδηλώσις τῆς ἀγάπης ποὺ πηγάζει ἀπ’ τὸ δίδαγμα αὐτῆς τῆς μεγάλης ἔορτῆς τῆς Χριστιανούσης, καὶ ἀγκαλιάζει κάθε ἀνθρώπο.

στὸ γύρισμα, στὴ κάθε νοικοκυρὰ προσφέρουν κι’ ἔνα λουλούδι ἀπὸ τὸ σταυρὸ παίρνοντας γιὰ ἀντάλλαγμα ἔνα αὐγὸ σαρακοστό, δηλαδὴ ἀσπρὸ καὶ σχι κόκκινο ποὺ θεωρεῖται πασχαλινό. ‘Ἐπιστρέψατο γύρισμα, ἀλλὰ κι’ ὅλη τὴν Μεγάλην Ἐδδομάδα τὰ παιδιά ψέλλουν ἔνα χαρακτηριστικὸ τραγούδι:

Μεγάλη Δευτέρα μεγάλη μέρα
Μεγάλη Τρίτη μεγάλη λόπη
Μεγάλη Τετάρτη Χριστὸς στὸν “Ἄρη
Μεγάλη Πέμπτη δάκρυ πέφτει
Μεγάλη Παρασκευὴ λόπη πολλὴ
Μεγάλη Σάββατο χαρά γεμάτο
Μεγάλη Κυριακὴ ὁ Χριστὸς κόθει τ’ ἀρνί.

Γενικῶς, στὰ νησιά τοῦ Αιγαίου, τὸ Πάσχα γίνεται πιὸ ἥρεμα καὶ εἰρηνικά ἀπ’ ὅτι στὰ νησιά τοῦ Ιονίου. Τὸ τραγούδι περνάει στὰ χειλὶ τῶν ἀνθρώπων μαζὶ μὲ τὸ χαρούγελο καὶ ἡ χαρὰ τῆς ἀνοίξεως μαζὶ μὲ τὴν ἀγάπη τῆς Ἀναστάσεως, περνάει στὴν ψυχὴ τους.

Στὴ Χίο, ἥρεμοι καὶ γαλήνιοι οἱ ἀνθρώποι τοαγούδουν αὐτές τὶς μέρες ἐνα μακρότατο τραγούδι ποὺ ἀρχίζει κάπως ἔτσι:

“Ἡλθεν ἀγιά Σαρακοστή, ἥλθαν ἀγιες ἡμέρες,
ποὺ λέν τὸ «Κύριε ἐλέησον καὶ τὴν τιμω-

τέραν

ὅποιος τ’ ἀκούσῃ σώζεται κι ὅποιος τ’ ἀ-
κούει ἀγιάζει

κι ὅποιος τὸ πῆ δυό-τρεῖς θολές παράδεισο
θὰ εὕρῃ.

“Ενα ἄλλο τραγούδι ποὺ ἀκούγεται ἀπ’ τὴ Λῆμνο μέχρι τὸ Καστελλόριζο ἔχει κι’ αὐτὸ θρησκευτικὸ περιεχόμενο καὶ τραγούδιεται ἀνήμερα τοῦ Λαζάρου ἀπ’ τὰ παιδιά ποὺ γυρίζουν τὶς γειτονίες, ὅπως τὰ κάλαυτα τὴν παραμονὴ τῶν Χριστουγέννων καὶ τῆς Πωτοχρονιάς:

“Ο Λόζαρος θέλει αὐγό
καὶ λιθάνι καὶ κερί,
νὰ πηγαίνῃ στὸ θαύμ
νὰ μᾶς φέρῃ τὴ Λαμπρή
νὰ δαυγώσωμε τ’ ἀρνί^α
ἀπ’ τὸ πόδι καὶ τ’ αὐτὸ.

ΣΤΑ ‘Επτάνησο, μὲ τὸ «Ἀνάστατος Θεός καὶ διασκορπισθήτωσαν οἱ ἔχθροι αὐτοῦ», ἀλλάζουν τὰ πάντα: ‘Η ήρεμία παύει καὶ ἀρχίζει ἡ ἀναστάτωσις. Πυροβολισμοί, ρουκέττες, τρακατρούκες, καμπάνες καὶ χίλιοι δυὸ κρότοι ξεσπούν μαζί. Ταυτοχρόνως, ἀπ’ τὰ παράθυρα τῶν σπιτιών οἱ νοικοκυρὲς πετούν στοὺς δρόμους διάφορα πλήνια κανάτια, ποὺ σπάζουν μὲ θύριο. Αὐτὸ φαίνεται τὰς συμβολίζει τὴν φράσι: ‘ώς σκεύη κεραμέως συντρίψῃ αὐτούς».

Γιὰ νὰ ἀποδύσουν τὴν φασαρία αὐτὴ οἱ ‘Ἐπτανήσιοι καὶ ίδιως τὸ πέσιμο τῶν πηλίνων σκευών ἀπ’ τὰ παράθυρα, λέγουν ‘ἔπεισε τὸ κομμάτι».

Στὴ Ζάκυνθο, τὰ παλιὰ χρόνια, γιορτάζουν κατὰ τὸν πιὸ θερινόδην τρόπο, ἡ ποινὴ λειτουργία τοῦ Σαββάτου. ‘Η τελετὴ αὐτὴ λεγόταν «γελόρια» ή «εκουμάτι» ἀπὸ τὸ «Gloria in excelsis Deo» ἡ ἀπὸ τὸ σπάσιμο τῶν πηλίνων σκευών ποὺ ἀρχίζει ἐκείνη τὴν ἡμέρα.

‘Ἐπίσης ἀπ’ τὸ πρωὶ τοῦ Σαββάτου ἄρχιζαν νὰ κτυποῦν καὶ οἱ καμπάνες ποὺ εἴχαν χηρέψει ἀπ’ τὴ Μεγάλη Πέμπτη, δηλα-

δή εἶχαν σωπάσει. Τὸ ἔχηρεμα ἀρχίζει μὲ μιὰ κανονιά καὶ ἔκτοτε ἐσήμαιναν ἀδιάκοπα χωρὶς τέλειωμό.

Μιὰ ἄλλη παραλλαγὴ ποὺ ἐσημειώνετο καὶ σ’ αὐτὸ τὸ τελετικὸν τῆς ἐκκλησίας ἐδίνει μιὰ εὐχάριστη νότα στὰ ‘Ἐπτάνησα κατὰ τὴν ἀκολουθία τῆς Ἀναστάσεως.

Συγκεκριμένα, ὁ παπᾶς διάβαζε τὸ Εὔαγγελιον ἔξω ἀπ’ τὴν ἐκκλησία καὶ μετὰ προχωρούσε νὰ μητὶ μέσα, μὰ ὡρὰ ἦταν κλειστή, «Ἄρατε πύλας» ἐλεγει ὁ παπᾶς. «Ποιὸς εἰσι;» πρωτούσε ὁ νεωκόρος, ποὺ ἦταν πίσω ἀπ’ τὴν κλειστὴ πόρτα. «Ἄρχων ισχυρὸς», ἀπαντούσε ὁ παπᾶς καὶ ἐκλωτούσε τὴν πόρτα καὶ κατόπιν ὠρμούσε μὲ τὴν λαμπτάδα ψηλὰ μὲ σκοπὸ νὰ διώξῃ τάχα τὸ διάβολο ἀπ’ τὴν ἐκκλησία.

Τὸ ώραιο αὐτὸ ἔθιμο ἀποδίδει χαρακτηριστικὰ ὁ Λασκαράτος στὰ «Μυστήρια τῆς Κεφαλονίας» μὲ δῆλη ἐκείνη τὴν γλαφυρότητα ποὺ τὸν διακρίνει :

«Ο παπᾶς ἀρχίζει τὴν ἀκολουθία ὅξου στὸ δρόμο καί επειτα νάμπη μέσα καὶ ὡρὰ τοῦ κλειέται στὰ μούτρα.

Ἐνας εἶναι μέσοσθε ποὺ ὑποκρίνεται τὸ διάδολο, καὶ ὁ παπᾶς ὅξουσθε ὑποκρίνεται τὸ Χριστό. ‘Η ἐκκλησία ὑποθέτεται νὰ εἰναι ἡ κόλασι.

‘Ο Χριστός θέλει νάμπη νὰ ἐλευθερώσῃ τοὺς κλασμένους. ‘Ο Διάδολος δὲν τὸν ἀφήνει, μὰ στὸ στέρεο ὁ Χριστὸς νικάει καὶ μπαίνει. ‘Ιδού ἡ ὑπόθεσις τῆς μικρῆς κωμωδίας, σπουδαία, που παρασταίνεται στὴ θύρα τῆς ἐκκλησίας, καὶ ποὺ γιὰ τὴ δροσύτητά της, δὲν εἶναι παρὰ μιὰ μικρὴ φάρσα.

Μετὰ μπαίνει ὁ παπᾶς ἀκολουθούμενος ἀπὸ τὸν χριστιανὸ δῆλους ὀρματωμένους καὶ ξακούσθεται τὴ λειτουργία του, τὴ πούλαχιστον ὑποθέτεται πῶς θέλει νὰ τὴν ἐξακολουθήσῃ, ποιὸς τὴν ἀκούει. Οἱ πιστολίες πέφτουσε μέο τὴν ἐκκλησίᾳ σὰ σὲ πόλεμο ... Τὰ βαρελάτα τρομάζουν τὴν ἐκκλησία δῆλη καὶ τρικτρόνια ριμένα μέο τὸν ἀνθρώπους πηδούνε σκόντας καὶ κάνουν ἀνάθλιαζη ... Οἱ ζουρλορουκέττες πετούνε καὶ διγάνουν μάτια ...».

Φυσικά, ὅλα αὐτὰ σήμερα ἀλλαξαν, ὅμως ὀπωσδήποτε, ἀφησαν μιὰ ωραία ἀνάμνησι.

•

ΕΚΕΙΝΟ ὅμως τὸ στοιχεῖο τῆς ἀγάπης εἶναι διάχυτο σ’ ὅλα τὰ νησιά τὶς ἡμέρες αὐτές. Τὸ τόνο τὸ δίνει ἡ ίδια ἡ ἐκκλησία, μὲ τὴν ειδικὴ λειτουργία της τὸ ἀπόγευμα τῆς Κυριακῆς τοῦ Πάσχα.

“Ετοι οἱ ἀνθρώποι ἀγαπιόνταν πραγματικὰ μετά τὴ λειτουργία σ’ ἔνα μεγάλο ἀνοιξιάτικο χορὸ στὴν πλατεία τοῦ νησιοῦ. ‘Ο πιὸ γραφικὸς ἀπ’ δῆλους τοὺς χοροὺς ἡταν αὐτὸς που διωργανώνετο στὴν παλιὰ χώρα τῆς Αιγαίας. ‘Ο χορὸς εἶχε δυὸ φάσεις: ἡ πρώτη φάσις ἐλέγετο μικρὸς χορὸς καὶ ἡ δευτέρα φάσις μεγάλος χορός.

Στὸν μικρὸν ὁ ναυτικὸς ποὺ εἶχε γυρίσει ἀπ’ τὸ ταξίδι περίμενε ἐκείνη τὴν ωρὰ νὰ σηκώσῃ τὴν καλή του γιὰ νὰ χορέψῃ. ‘Υστερε ἀπ’ αὐτὸ οἱ γονεῖς τῶν νέων τεωρούσαν ὑποχρέωσί τους νὰ τοὺς παντρέψουν.

Μετὰ τὸν μικρὸν γινόταν ὁ μεγάλος χορὸς στὴν πλατεία τοῦ Τιμίου Σταυροῦ. Πρότος ἔδιγανε ὁ παπᾶς στὴν πόρτα τῆς ἐκκλησίας καὶ ἐψαλλε τὸ «Χριστὸς Ἀνέστη». ‘Υστερε ἔνας τραγουδιστής μὲ τὸ ντέρι φέρει ἀρχίζει τὸ τραγούδι κι’ ὁ χορὸς φούντωνε. Μεγάλοι, μικροί, ἀνδρες, γυναίκες, τραγουδούσαν καὶ ἔχασίρντο τὴν ἡμέρα.

Τὴν όμορφια αὐτὴ τὴν ἀπαθανάτισε ἔνα δημοτικὸ δίστιχο γιὰ νὰ μη σθήσῃ κι’ αὐτὸ τὸ ώραιο ἔθιμο ἀπὸ τὴν μνήμη μας:

«Τῆς παλιᾶς χώρας δι χορὸς ήταν γλυκός σά μέλι.
γιατὶ τὸν ἔχορεύντας κορίτσια σάνν αγγέλοιο».

E. N. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Η ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

ΤΟΥ 1957 ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ
ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

II. Τὴν τροποποίησιν τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης τῶν πλοιοκτητῶν, ἀνέλαβεν ἐντόλῃ τοῦ IMCO τὸ Comité Maritime International τὸ ὅποιον ἀνέθεσε τὴν σχετικὴν ἐργασίαν εἰς εἰδικὸν "Υποεπιτροπὴν τελουσσαν ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Alex Rein (Νορβηγία). Ἡ "Υποεπιτροπὴ αὐτὴ ἐργασθεῖσα διὰ τῆς ἐκ μελῶν αὐτῆς συγκροτηθεῖσας Ὀμάδος Ἐργασίας, ἔξεπόνησε δύο σχέδια, τὸ μὲν ἐκτεταμένον σχέδιον νέας «Διεθνούς Συμβάσεως ἐπὶ τοῦ περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης διὰ θαλασσίας ἄξιωσεις», τὸ δὲ σύντομον ἀποτελοῦν σχέδιον Πρωτοκόλλου πρὸς τροποποίησιν τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τοῦ 1957.

Ο λόγος τῆς διπλῆς ταύτης ἔργασίας εἶναι ὅτι κατὰ τὴν κρατήσασαν ἀποψιν, αἱ ναυτιλιακαὶ χώραι κατὰ πλειοφθῆσαν, δὲν ἐπιθυμοῦν τὴν κατόπιν τινας Διεθνούς Συμβάσεως προκρίνουσαν τὴν διὰ Πρωτο-κόλλου τροποποίησι τῆς ὑφισταμένης.

κοκκινού που προσποιήθηκε η ήδη υφίσταμενη. Τό σύντομον τουτού Σχεδίου είναι έκεινο, όπερα θά τεθῇ ένωπιον της Συνδιστικέψεως τού Comité Maritime International τού 'Αμβούργου (1 - 5 'Απριλίου 1974), εις την όποιαν φαίνεται ότι θά μετάσχει (άν κρίνηται έις τού άριθμού τῶν δηλωσάντων συμμετοχήν) πολυάριθμος έλληνική ἀντιπροσωπεία. Τό Nautikón Ἐπιμελητήριον τῆς 'Ελλάδος παρεκάλεσε τὸν καθηγητή κ. Κυριάκον Σπηλιόπουλον, νὰ ἐκπροσωπήσῃ τούτῳ κατὰ τὴν ὡς ἄνω Συνδιστικέψιν, παρακλήσιν τὴν όποιαν ἀπεδέχητο ὁ κ. καθηγητής.

Ἐν τούτοις, καίτοι μέχρι τῆς στιγμῆς ἡ πλειοψηφία φάίνεται τεταγμένη ὑπὲρ τοῦ συντόμου τροποποιητικοῦ Πρωτοκόλλου, οὐδὲν ἀποκλείει εἰς τὴν Συνδιάσκεψιν τοῦ Ἀμβούργου να διευρύνῃ τὰς συζητήσεις ἐπὶ Σχέδιον νέας Διεθνούς Συμβάσεως, ὅπερ τυχὸν θὰ ἔτιθετο πρὸς αὐτῆς. Πρὸς τοῦτο, ἡ ὑπὸ τὸν κ. Alex Rein Ὑποεπιτροπὴ ἐθεώρησεν ὅτι ἔδει νάνεκτον καὶ τοιοῦτο Σχέδιον νέας Διεθνούς Συμβάσεως, ἐὰν αἱ συζητήσεις ἐστρέφοντο πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην.

Είναι θεσμαίς εύχαριστον καὶ δέον νὰ υπογραμμισθῇ ἀπὸ τῶν στηλῶν τούτων, τὸ ἐδίκλησμένον Ἑλληνικὸν ἔνδιαφέρον διὰ τάς ἐργασίας τοῦ Comité Maritime International. Ο ὄργανος σύντονος κινούμενος ἐπὶ ιδιωτικῆς βάσεως, ἔχει εἰς τὸ ἔνεργητικὸν τῆς μακρᾶς ιστορίας του τὴν κατόρτισιν πολλῶν Διεθνῶν Συμβάσων ἐπὶ θεμάτων ναυτικοῦ δικαίου, αἵτινες ἔτυχον τῆς ἀποδοχῆς τῶν πλείστων ἐκ παραδόσεων ναυτικῶν χωρῶν, τὴν δὲ ἀναγώρισιτον ἐπιτυχούς ἔργου του ἐπισφραγίζει ἡ ἐκ μέρους τοῦ IMCO ἀνάθεσις εἰς τὸ Comité Maritime International τῆς ἐπκονθίσεως τοῦ Σχεδίου τροποποίησεως τῆς Διεθνούς Συνιδόσεως του 1957. Ή Ἑλλάς μὲ τὴν σημερινὴν ναυτιλίαν της δὲν συγχωρεῖται νὰ μὴ παρίσταται εἰς τὰς ἐν λόγῳ διεθνεῖς συνθισκέψεις κἄν εἰστει, ὡς ἐν προκειμένῳ, μὴ κυρώσαστα τὴν Διεθνή Σύμβασιν τοῦ 1957 εἴναι πρόδηλον ὅτι ἔχει ήλαττωμένον ἔνδιαφέρον δι᾽ ἐνδεχομένας τροποποίησεις αὐτῆς. Πράγματι, τὸ σύστημα περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου, ὅπερ υἱούθησεν ὁ Κλάδος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ἐπτερεσσάθην ἐν τοῦ σωτηρίαστος τοῦ Ἱταλικοῦ

Codice della Navigazione τοῦ 1942, εἶναι διάφορον τοῦ συστήματος τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τοῦ 1957. Ἐξ ὅσων ὁ γράφων γνωρίζει, δὲν ὑφίσταται πρὸς τὸ παρόν πρόθεσις ἐπικυρώσεως τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τοῦ 1957 καὶ λίαν πιθανώς ἡ ἀντίληψις αὐτῆς δὲν θὰ μεταβληθῇ καὶ τροποποιουμένης τυχὸν τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τοῦ 1957. Ἰσως ὅμως, ἂν ἀντὶ τροποποιήσεων τῆς ἐν λόγῳ Διεθνούς Συμβάσεως, εὐρεθῶμεν πρὸ Σχεδίου νέας Διεθνούς Συμβάσεως, ὅπερ θὰ ἐφηφίζετο ὑπὸ Διεθνούς Συνδια-
κόπεως συγκαλούμενής πρωτοβουλία τοῦ IMCO, τότε πιθανός θὰ ἔδει ν' ἀντιμετωπι-
σθῇ ἐκ νέου ἡ περίπτωσις τῆς ἐκ μέρους τῆς Ἑλλάδος κυρώσεως τῆς νέας ταύτης Διεθνούς Συμβάσεως καὶ κατ' ἀκολούθιαν τὸ ζήτημα τῆς τύχης τῶν σχετικῶν διατάξεων τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δι-
καίου.

III. "Οσον άφορά ήδη τάς μελετωμένας τροποποίησεις της Διεθνούς Συμβάσεως του 1957 παρέχουμεν ἐν τοῖς ἐπομένοις σύντομον σκιαγράφησιν αὐτῶν.

A. Ἐπροτάθη διεύρυνσις τῶν προσώπων, ἄτινα δύνονται νὰ περιορίσουν τὴν εὐθύνην των, ὅστε ἐκτὸς τοῦ πλοιοκτήτου, ἐφοπλιστοῦ ἢ διαχειριστοῦ, ἢ τῶν ὑπὸ αὐτῶν προσθέντων, ν' ἀπολαμβάνουν τὸν δικαιώματος περιορισμοῦ καὶ πρόσωπα παρέχοντα ὑπηρεσίας εὐθέως συναπτομένας πρὸς τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου (φορτοεκφορτωταί, ναυαγοσῶσται), ὡς καὶ ὁ κύριος τοῦ φορτίου, ὁ φορτωτής καὶ οἱ παραληπταὶ τοῦ φορτίου.

Τοιαύτη ριζική διεύρυνσις της Διεθνούς Συμβάσεως συνίνητσεν ἀπόρθυμίαν. 'Ετούτοις, κοινὴ ἀποδοχὴ ἐκρίθη ὅτι ἔδει νὰ ἐπεκταθῇ ἡ εὐέρεια τοῦ περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης ἐπὶ πλογῶν (ὑποχρεωτικὴ πλογῆσις) καὶ ἐπὶ ναυαγοσωστῶν, τῶν τελευταίων δυναμένων νὰ περιορίσουν τὴν εὐθύνην των βάσει τῆς χωρητικότητος τοῦ ἐπικουρουμένου πλοίου. 'Αφέθη εἰς τὴν 'Ομάδα Διατύπωσεως, ἡ σύνταξις τῶν σχετικῶν τροποποιήσεων τοῦ ἄρθρου 1 παράγρ. 1 καὶ 6 παραγράφος 2 τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τοῦ 1957.

Απεφασίσθη έπισης, η εισαγωγή περιο-

ρισμού της εὐθύνης ἐπὶ προληπτικῶν μέτρων, κατὰ μίμησιν τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1969 ἐπὶ ρυπάνσεως.

Διά νέας παραγράφου 4 εις τὸ ἄρθρον 6
τῆς Διεύθυνσ. Συμβάσεως ἀποσκοπεῖται ἡ
παροχὴ δυνατότητος εἰς τὸν ἀσφαλιστὴν νὰ
περιορίσῃ τὴν εὐθῆνος τοῦ εἰς οἴαν ἔκτασιν
καὶ ὁ παρ' αὐτῷ ἀσφαλισμένος.

Β. Διὰ τὰς δεκτικὰς περιορισμού ἀπαιτήσεις, προετιμήθη ἡ ἐνεστόντα διατύπωσις τοῦ ἄρθρου 1 παράγρ. Ι τῆς Διεθνούς Συμβάσεως, μὲ τὰς ἀπαραίτητους μεταβολές, οἵσαι ἐνδείκνυνται κατόπιν τῆς διερύνσεως τοῦ κύκλου τῶν προσώπων τῶν δικαιουμένων εἰς περιορισμὸν τῆς εὐθύνης αὐτῶν.

Γ. Διὰ τὰς ἔξαιρουμένας τοῦ περιορισμοῦ ἀπαιτήσεις προετάθη νέα διατύπωσις, διαφέρουσα του ὄρθρου 1 παράγρ. 4 τῆς Διεθνούς Συμβάσεως. Οὕτως ἔξαιρούνται (α) ἀπαιτήσεις ὑποκείμεναι εἰς τὴν Σύμβασιν τῆς Ρυπανώσεως διὰ Πετρελαίου ή εἰς τὰς διατάξεις ἐσωτερικής νομοθεσίας δι' ἣν πρόλεπται ρύθμισις ὁμοία πρὸς τὴν Σύμβασιν ταύτην (β) ἀπαιτήσεις ὑποκείμεναι εἰς Διεθνή Σύμβασιν ἡ ἐσωτερικής νομοθεσίαν διά πυρηνικάς ζημίας (γ) ἀπαιτήσεις ἐκ θανάτου ή τραυματισμού ἐπιβατών πλοίου, ἐφ' ὅσον ὑπόκεινται εἰς Διεθνή Σύμβασιν η παρεμφερῆ ἐσωτερικής νομοθεσίαν.

Δ. "Οσον ἀφορᾶ εἰς τὴν ἀποστέρησιν ἀπὸ τοῦ δικαιώματος περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης ἡ Διεθνής Σύμβασις του 1957 ὅριζε ὅτι τούτῳ ἀποκλείεται ἐὰν τὸ ζημιογόνον γεγονός ἀνάγεται εἰς δόλον ἢ ἀμέλειαν τοῦ πλοίου

οκτώτου. Όσεν υπό το σημερινόν καθεστώτας ἄρκει μόνη ἡ ἀμέλεια ήν' ἀποστέρηση των πλοιοκτήτην ἀπό τῆς εύχερείας περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης του. Το καθεστώς τούτο ἐκρίθη μη ἰκανοποιητικόν. Τά Δικαστήρια χωρῶν τινῶν εἰσάγοντα λίαν ὑψηλὴν σὸν καὶ ἀνέφικτον ἐν τοῖς πράγμασιν, στάθμην ἐπιμελείας τοῦ πλοιοκτήτου, κατέστησαν εὔχερη τὴν ἀπόδοσιν τῆς μορφῆς τῆς ἀμελείας. Ἐξ ἄλλου, διὰ τὸν αὐτὸν ἀκριβῶν λόγον οἱ πλοιοκτῆται ἐνάγονται ἐνώπιον τῶν Δικαστηρίων ὑπὸ προσώπων ἐλπιζόντων ὅτι κατὶ θ' ἀποδειχθῇ κατὰ τὴν διαδικασίαν, ὥστε νὸν θεμελιωθῇ ἡ ἀμέλεια τοῦ πλοιοκτήτου καὶ νὰ στερηθῇ οὗτος τῆς εύχερείας περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης. Ἐντεύθεν ἐδῆμιουργήθησαν πολυδιάπανοι δίκαιοι, μοδονότι σπανίων ἐπετεύχθη τὸ ὑπὸ τῶν ἐναγόντων διακάως ποθούμενον, τούτεστιν ἡ ἀπόδειξις ἀμελείας τοῦ πλοιοκτήτου.

Απεφασίσθη μετά ταύτα ή τροποποίησις του Σεπτεμβρίου 1957 έτης Διεθνούς Συμβάσεως του 1957 υπό την έννοιαν ότι ο πόκλειται ο προιορισμός ήταν αποδιχθή οτι ή απώλεια έξι ης απέρευσην ή κατά του πλοϊοκήτου οξειώσις, οφείλεται είς προσωπικήν πράξιν ή παράλειψιν αὐτοῦ, γενομένην ἐπὶ σκοπῷ νά προξενήσῃ την ἐν λόγῳ απώλειαν ή έξι ἀμελείας καίτοι ούτος ἐγγνώριζεν οτι προξενείτο πιθανός, ἔτευθεν τοιαύτη απώλεια. Επλίζεται ότι μὲ τοιαύτην διατύ-



"CATALINA" LTD

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

ΓΗΛ 422.671 ΤΗΛΕΓΡ. ΔΝΣΙΣ ΚΑΤΑΛΙΝΑ

πωσιν ύποχρεούσαν τὸν ἀξιούντα δικαίωμα
ἀποζημιώσεως εἰς δυσχερή ἀπόδειξιν (ἥτις
είναι ἀπαραίτητος ἵνα ἐμποδισθῇ ὁ περιο-
ρισμὸς τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου) θὰ ἀ-
ποφευχθοῦν ἡ ἄλλως θὰ μειωθοῦν σμαρτι-
κῶς, αἱ δικαστικαὶ ἐπιχειρήσεις εἰς βάρος
τῶν πλοιοκτητῶν, αἱ ὅποιαι ὡς εἴρηται δι-
ευκολύνονται ὑπὸ τὴν ἔνεστῶσαν διατύπωσιν
τῆς Συμβάσεως.

Ε. 'Εν σχέσει πρὸς τὸν ποσοτικὸν περιορισμὸν τῆς εὐθύνης, ἀπέφασίσθη ἡ τροποποίησις τοῦ ἄρθρου 3 §§ 1 καὶ 2 τῆς Διεθνούς Συμβάσεως. Δημιουργούνται ἡδη κεχωρισμένα δρίσις εὐθύνης διὰ ζημίας εἰς πρόσωπα καὶ διὰ ζημίας εἰς πράγματα. Ἐπὶ τῶν ποσῶν ὅμως δὲν ἐλήφθη ἀπόφασις καίτοι διετυπώθησαν δύο διάφοροι εὐρέως ὑποστηριζόμεναι μορφαί, ἡ συνδέουσα τὰ ποσὰ πρὸς τὴν δόξιαν τοῦ πλοίου καὶ ἡ ἀνάγουσσα τὸν καθορισμὸν αὐτῶν πρὸς τὴν δυνατὴν ἀσφαλίσιν τοῦ πλοίου. Ἀπόφασις ἐλήφθη μόνον ὅτι τὰ ποσὰ θὰ είναι ἐκπεφρασμένα εἰς φράγκα Πουανκαρέ, ὅτι θὰ διατηρηθῆ τὸ γε νῦν ἔχον τὸ ἐν ισχψι σύστημα τῆς συνδέσεως πρὸς τὸν χωριτικότητα καὶ ὅτι ὁ τόννος θὰ είναι τόννος γκρός. Ἀφέθη εἰς τὴν Συνδιάσκεψιν τοῦ Ἀμβούργου νά ἀπόφασισῃ κατὰ πόσον τὸ Comité Maritime International. Θὰ προβῇ εἰς σχετικὰς προτά-

σεις πρὸς τὸν IMCO.

ΣΤ. Διάφορα ἄλλα θέματα ρυθμίζονται ὑπὸ τοῦ Σχεδίου Πρωτοκόλλου, ὡς π.χ. τὸ ὅστι διατηρεῖται τὸ ἐν ισχύι σύστημα καθ' ὃ ὁ πλοιοκτήτης δὲν ὑποχρεούταν νὰ ιδούσῃ κεφάλαιον περιορισμού (*limitation fund*), ἀλλὰ δικαιούταν νὰ πράξῃ τοῦτο, χωρὶς νὰ χάνῃ τὴν εὐχέρειαν περιορισμού τῆς εὐθύνης του, ἢν δὲν τὸ πράξῃ, ἀπορρίφεισης τῆς προτάσεως πρὸς ὑποχρεωτικὴν ἀσφάλισιν τοῦ πλοίου. Ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν τόκων τῆς ἀξιώσεως πρὸς ἥν ἀντιτάσσεται ὁ περιορισμός, ἐπεσημανθησαν αἱ διάφοροι λύγεις τάς ὅποιας δίδουν εἰς τὸ θέμα αἱ ἔθνικαι νομοθεσίαι τῶν καθ' ἔκστασον χωρῶν, χωρὶς ὅμως νὰ ἐπιτευχθῇ πλειοψηφούσα ἀποψίς.

III. Έδόθη ώς έλεγχη καὶ ἐάρχῃ σύντομος σκιαγραφία τοῦ Πρωτοκόλλου τροποποιήσεως τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τοῦ 1957. Ἐπὶ τῇ ὑποθέσει ὅτι ἡ Συνδιάσκεψις τοῦ Ἀμβούργου δὲν θὰ προχωρήσῃ εἰς τὸ Σχέδιον νέας Διεθνούς Συμβάσεως, ἀλλὰ θὰ περιορισθῇ εἰς τὸ Πρωτόκολλον, δέοντα νάναιεινωμένη τὴν τελικὴν ἐπεξεργασίαν τούτου ὑπὸ τῆς Συνδιάσκεψεως.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ

‘Ελληνικά Δικαστήρια

- A) 'Η συντηρητική κατάσχεσις πλοίου ύπό άλλοδαπή σημαίαν έλλιμενισμένου εν 'Ελλάδι.
 - B) 'Η συμφωνία διαιτησίας δὲν ισχύει δι' ασφαλιστικὰ μέτρα.

Διά τὴν συντηρητικὴν κατάσχεσιν πλοίου ὑπὸ ἀλλοδαπὴν μὲν σημαίαν, εὐρισκομένου, δῆμως, εἰς Ἑλληνικὸν λιμένα, ἀρμόδιον τυγχάνει τὸ Ἑλληνικὸν δικαστήριον, τοῦ τόπου ἐλληνισμοῦ, ὑφίσταμέντης ἐν προκειμένῳ διεθνούς ἀρμοδιότητος τῶν Ἑλληνικῶν δικαστηρίων.

· Ή συμφωνία περὶ διαιτησίας ἐπὶ ύποθέσεων ἀφέρωσῶν ἀσφαλιστικὰ μέτρα δὲν ισχύει.

Τά άνωτέρω έκρινε τὸ Πρωτοδικεῖον Πειραιῶς (Mov.) διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 1556) 1973 ἀποφάσεώς του.

ΤΟ ΚΕΙΜΕΝΟΝ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ

'Η προαναφερομένη (ύπ') άριθ. 1556/73) απόφασις του Πρωτοδικείου Πειραιώς (Mov.) διιαλαμβάνει τὰ ἔξῆς:

Ἐπειδὴ διὰ τῆς ὑπὸ κρίσιν αἰτήσεως, κατὰ τὴν προσήκουσαν ταύτης ἐκτίμησιν, ὡς αὐτῇ περαιτέρῳ διευκρινίσθη, κατὰ τὴν συζητησιν αὐτῆς καὶ διὰ τῶν προτάσεων διώκεται ὅπως, συντρέχουμένη πρὸς τὸν ἐπειγούσας περιπτώσεως, διαταχθῇ ὡς ἀσφαλιστικὸν μέτρον ἡ σωντηρικὴ κατάσχεσις πάσης κινητῆς καὶ ἀκινητοῦ περιουσίας τῆς καθ' ἣν, εἰς χειρας αὐτῆς ἡ εἰς χειρας τρί-

των εύρισκομένης, ώς και τού ἐν τῷ αιτήσει ειδικῶς ἀναφερομένου ὑπὸ κυπριακῆν σημαίαν φορτιγού πλοίου «Πλ.» πρὸς ἔξασφάλιστν τῆς ἐν τῇ αιτήσει ἀπαίτησεως τῆς αἰτούσης μετά τῶν τόκων καὶ ἔξδων μέχρι τοῦ ποστοῦ δρχ. * ἔναντι τῆς καθ' ἡς, ως πλοιοκτήτριας καὶ ἐκναυλωτρίας τοῦ ρηθέντος πλοίου, τῆς τοιαύτης ἀπαίτησεως ἀπορρεύστης, ἐν μέρει μὲν ἐν τῆς ἐπελθούσῃ, ιδίᾳ ἐξ ἀκαταλλήλοτήτος του πλοίου πρόπλοιν, καταστροφῆς καὶ ἀπώλειας ἐξ ὑπαιτιότητος τῆς καθ' ἡς καὶ τῶν ὑπὸ ταύτης προστιθέντων πλοιάρχου καὶ πληρωμάτος μέρους ἐπὶ 1.867 τόνων τοῦ ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου φορτωθέντος φορτίου τιμένου πρὸς μεταφορὰν ἐκ Θεσσαλονίκης εἰς Ὀράν 'Αλλαγείριας, τῆς ἐντεύθεν ἀξιώσεως τῆς αἰτούσης, ως νομίμου κομιστρίας τῆς σχετικῆς ἐκδοθείσης φορτωτικῆς, ἀνερχομένης εἰς δολλαρία Η.Π.Α. *, εἰς ὅ ποσον ἀνέρχεται ἡ ἀξία τοῦ ὡς ἄνω καταστραφέντος καὶ ἀπολεσθέντος μέρους τοῦ φορτίου εἰς τὸν τόπον προορισμοῦ αὐτοῦ κατὰ τὸ χρόνον καθ' ὃν θὰ ἐλάμβανε χώραν ἡ ἐκφόρτωσις, κατὰ δὲ τὸ ὑπόλοιπον μέρος ἐκ τῆς ὑπὸ τῆς καθ' ἡς κατόπιν σχετικῆς πρὸς τὴν αἰτούσαν δηλωσεώς της, διακοπῆς τοῦ πλοοῦ καὶ ἀρνήσεως πρὸς μεταφορὰν τοῦ ἐπὶ 1.250 τόνων ὑπολοίπου μέρους τοῦ φορτίου εἰς τὸν προορισμὸν αὐτοῦ, τῆς ἐντεύθεν ἀξιώσεως τῆς αἰτούσης πρὸς ἀπόδημοισι ἀντιστοιχούσης εἰς τὸ ποσό των δρχ. *, ὥσπερ αὕτη θέλει διαπανηγγεῖσι δι' ἔξδοσα ἐπαναφορτώσεως τοῦ φορτίου εἰς ἔπειρον πλοίον, ως καὶ εἰς τὸ ποσό τῶν δολλαρίων Η.Π.Α. *, ὥσπερ αὕτη θέλει δι-

πανήσει διά καταδηλωθέμενον ναύλον πρός μεταφοράν τού έν λόγω φορτίου εἰς τὸ προϊσφόρον του διά τοῦ τελευταίου τούτου πλοίου. Οὕτως ἔχουσα ἡ ὑπὸ κρίσιν αἰτησίς ἐν ἀναφορᾷ πρὸς τὴν πρώτην μόνον τῶν ὧς προειρήται ἀξιώσεων τῆς αἰτούσης, τὴν ἀντιστοιχεύσαν εἰς τὸ ποσὸν τῶν δολλαρίων H. P.A. *, είναι νόμῳ βάσιμος κατὰ τὰς δια-

τάξεις τῶν ἄρθρων 682 παρ. 1 ἐπ., 688 παρ. 1, 707 ἐπ. καὶ 709 ΚΠολΔ, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὰς τοιαύτας τῶν ἄρθρων 84, 107, 130, 132, 134, 135, 138, 139, 168, 171 καὶ 172 τοῦ ΚΙΝΔ καὶ ἐρευνητέα κατ' οὐσίαν ἀποδινεῖ, συντρεχούσης ἂμα διεθνοῦς δικαιοδοσίας καὶ κατὰ τόπον ἀρμοδιότητος τοῦ δικαστηρίου τούτου πρὸς ἐκδίκασιν αὐτῆς ἀπε τοῦ ὡς ἄνω πλοίου τῆς καθ' ἡς εὐρίσκομένου νῦν, κατὰ τὰ ἑκατέρωθεν συνομολογούμενα, ἐν Πειραιεῖ (βλ. ἄρθρ. 3 παρ. 1, 40 παρ. 1, 683 παρ. 3 ΚΠολΔ), ἐπί πλέον δὲ καὶ ὡς ἐκ τῆς πιθανολογηθείσης, ιδίῳ ἐκ τῆς καταθέσεως τοῦ μάρτυρος τῆς αἰτούσης πραγματικῆς ἐν Πειραιεῖ ἔδρας τῆς καθ' ἡς, φερομένης τύποις μόνον ὡς ἐν Ἀιγαίωνάτοις Κύπρου ἐδομενής (βλ. ἄρθρ.

Αρμόδιωσε Κυπρού εσφευσθήση (τρ. αρρ. 4 παρ. 1 και 25 παρ. Πολ.Δ). Επί τούτοις ειρήσθω, διτή η παρά τῆς καθ' ἡς ύποβαλλομένη ἔνστασις ἐλείψεως δικαιοδοσίας τοῦ δικαστηρίου τούτου ἐπὶ τῷ λόγῳ διτής διεπούσης τῆς ἐν τῇ αἰτήσει θαλασσίαν μεταφορὰν φορτωτικῆς ἐπιτελείας ρητή παραπομπή εἰς τὴν ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ υφισταμένην ρήτραν, καθ' ἣν ἀπάσσαι αἱ ἐκ τῆς τοιαύτης μεταφράδες διαφοραι θάτεροι παρακούνται διὰ διαιτορίας ἐν Πειραιεῖ τυγχάνει ἀποριπτέα, προεχόντως μὲν ὡς μὴ νόμιμος, κατ' ἄρθρ. 685 ΚΠολΔ, καθ' ὃ συμωνίᾳ περι διαιτησίας ἐπὶ τῷ υποθέσεων ἀφορῶν ἀσφαλιστικῷ μέτρᾳ δὲν ἴσχυε, ἐν πάσῃ ὅμως περιπτώσει καὶ ὡς οὐσίᾳ ἀβάσιμος, ἐφ' ὃσον ἐκ τῆς ἐν κεκρωμένῳ ἀντιγράφῳ καὶ ἐν ἐπισήμῳ ἀποσπασματικῇ μεταφράσει εἰς τὴν Ἑλληνικὴν προσκομιδόμενός τοῦ φορτωτικῆς προκύπτει, διτή δι' αὐτῆς, οὐδόλως ἐπιτελεῖται τοιαύτη παραπομπή εἰς διαιτητικήν τιναρήτραν τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ δὴ εὔκρινής καὶ ρητή, μὴ ἐπαρκούσης πρὸς τοῦτο τῆς γενικῆς εἰς τοὺς ὅρους τοῦ ναυλοσυμφώνου παραπομπῆς. Τούναντίον, ἡ κριούμενη αἰτήσις, ὑπὸ τὰ ἐν αὐτῇ διαλαμβανόμενα πραγματικά περιστατικά, ὃσον ἀφορᾷ εἰς τὰς ἐν αὐτῇ ἐπικαλούμενας λοιπὰς ἀξιώσεις τῆς αἰτούσης πρὸς ἀποζημιώσιν λόγῳ μὴ ἐκτελέσεως τῆς ἐν αὐτῇ θαλασσίας μεταφορᾶς ὑπὸ τῆς καθ' ἡς, τυγχάνει ἀπορριπτέος ὡς μὴ νόμιμος, καθ' ὃσον ὑπὸ τὰ ἐν λόγῳ παραστατικά, οὐδόλως θεμελιοῦνται αἱ τοιαύταις ὑπὸ τῆς αἰτούσης προσβαλλόμεναι ὡς διὰ τοῦ αἰτούμενου ἀσφαλιστικοῦ μέτρου ἔξασφαλισεως ἀξιώσεως αὐτῆς. "Οντως, ἐφ' ὃσον ἡ αἰτούσα διατείνεται διτή η παρά τῆς καθ' ἡς ἀπειθευθεῖσα αὐτῇ δῆλωσίς περὶ διακοπῆς καὶ μὴ περατιέρω ἐκτελέσεως τῆς ἀναλόφθεσης ὑπὸ αὐτῆς ὡς ὄντα θαλασσίας μεταφορᾶς δὲν πληροὶ τὰς ὑπὸ τῶν ἄρθρων 159 καὶ 160 τοῦ ΚΠΔ προϋποθέσεις τῆς λύσεως τῆς σχετικῆς συμβάσεως, συνέπεται διτή καὶ μετέτην τοιαύτην δῆλωσιν τῆς καθ' ἡς ἀξιώσεως τῆς αἰτούσης ἔξασφαλισθεῖ κατατείνουσας εἰς τὴν ἐκτελεσιν τῆς συμβάσεως καὶ οὐχ εἰς ἀποζημιώσιν λόγῳ μὴ ἐκτελέσεως αὐτῆς, καθ' ὃσον τοιαύτη ἀξιώσις ἀποζημιώσεως, θάτη δῆλωτο ἐν προκειμένῳ νάρθεμελιωθιμόνων ἀφ' ὃσον ἡ αἰτούσα ἐπικεκαλεῖτο τοῦ θόρηπερ οὐδόλως πράττει, ἀφ' ἐνός μὲν διτή συντρέχουσιν ὅνδε αἱ προϋποθέσεις τῆς ὑπερημερίας τῆς καθ' ἡς, εἴτε διὰ τῆς παρελεύσεως τῆς συμφωνηθείσης δῆλης ἡμέρας πρὸς ἐκτήληρωσιν τῆς παροχῆς (ἄρθρ. 341 παρ. 1. Α.Κ.), εἴτε διὰ τῆς παρά τῆς αἰτούσης γενομένης σχετικῆς ὄχλησεως πρὸς τὸν καθ' ἡς (ἄρθρ. 340 Α.Κ.), ἀφ' ἔτερου δὲ διτή εἴτε πλέον συντρέχουσιν ἐπροκειμένων καὶ οἱ λοιποὶ ὅροι

"Ἐνα σύγχρονο βιβλίο

ΑΛΕΞ ΛΑΓΚΑΔΑ

«ΥΠΑΡΧΕΙ ΖΩΗ ΣΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ;»

ΟΙ ΔΗΟΕΝ ΙΠΤΑΜΕΝΟΙ ΔΙΣΚΟΙ ΚΑΙ ΟΙ ΜΥΘΟΙ ΤΟΥ ΝΤΑΙΝΙΓΚΕΝ

οι προβλεπόμενοι ύπό τών διατάξεων τών ἄρθρων 383 ἔως 485 Α Κ, πρὸς θεμελίωσιν τῆς πρὸς ἀποκέμισιν λόγῳ μὴ ἐκτέλεσεως τῆς συμβάσεως ἀξιώσεως, τῆς αἰτούσης δύμας οὐδόλως ἐν προκειμένῳ ἐπικαλουμένῃς τοιαύτα πραγματικά περιστατικά...

Ἐναντί τῶν προεκτεύντων ὁ παρὰ τῆς καθ' ἡς προβαλλόμενος ισχυρισμὸς περὶ τοῦ ἀνευθύνου αὐτῆς διὰ τάς ἐπενεχθείσας ὡς ἄνω ζημίας τοῦ φορτίου, κατ' ἄρθρ. 144 στοιχ. α' τοῦ ΚΙΝΔ ὡς ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι σταύται ἐπήλθων ἐκ θαλασσίου συμβεδηκότος, ἢτοι ἐκ σφοδρᾶς καὶ ἀσύνηθους θαλασσοταραχῆς, μετὰ θυελλώδους ἀνέμους καὶ ὄγκωδους κυματισμού, ἐπισυμβάντων κατὰ τὴν 14.1.73 καὶ ἐνεύθεν προκληθέντων ρήγματος τῶν κυτῶν τοῦ πλοίου, δὲ ἐπιθανολογήθητος καὶ ἀπορριπτέος ὡς ἀδάστιμος ἀποδιάνει. "Οντως, κατὰ πρώτον, δέον νῦν λεχθῇ ὅτι, ὡς προκύπτει ἐκ τοῦ ὑπὸ τῆς αἰτούσης προσκομιζομένου πιστοποιητικοῦ τῆς Ἐθνικῆς Μετεωρολογικῆς Ὑπηρεσίας, κατὰ τὴν προμηνοθεῖσαν ἡμερολογίαν τῆς 14.1.1973, καθ' ἣν τὸ πλοίον εὐρίσκετο, ὡς προεξετέθη, ἐντὸς τῆς μεταξὺ Σουνίου καὶ Φαλκονέρας θαλασσίας περιοχῆς, εἰς τὴν πλησίον τῆς νησίδος Φαλκονέρας θαλασσίαν περιοχὴν ἡ ἔντασις τοῦ ἀνέμου καὶ τοῦ κυματισμοῦ ἀνήλθεν ἐπὶ τίνα χρόνον εἰς 7 βαθμούς κλίμακος μπαφόρ, ἐξ οὗ συνέπεται ὅτι ἡ τοιαύτη κατάστασις τῶν καιρικῶν συνθηκῶν εἰς τὰς ἑλληνικὰς θαλάσσας καὶ δὴ κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον, οὐδόλως ἀποτελεῖ γεγονός ἀσύνθετος, οὐδὲ δισερῶς ἀντιμετωπίσιμον διὰ πλοία τῆς χωρικότητος τοῦ τοιούτου τῆς καθ' ἡς, ἐφ' ὃσον ταῦτα εὐρίσκονται ἐν καλῇ καταστάσει πλεύσεως, τουθ' ὅπερ, ἐκτὸς τοῦ ὅτι σαφῶς δεβαιούμετα παρ' ἀμφοτέρων τῶν προμηνοθείσων μαρτύρων τῆς αἰτούσης, ἐπὶ πλέον ἀπόρρειτο καὶ ἐκ τῶν διδαγμάτων τῆς κοινῆς πείρας. Προσέτι, δέον νῦν λεχθῇ ἐκ δευτέρου, συμφώνως πρὸς τὰ προεκτεύντων, ὡς ἀπόρρεοντα καὶ ἐξ αὐτῶν τούτων τῶν ὑπὸ τῆς καθ' ἡς προσκομιζομένων ἡμερολογίου τοῦ πλοίου καὶ ἑκδόσεως ἔχομογέσεως τοῦ πλοιάρχου αὐτοῦ κατ' αὐτήν καταθέσεων μαρτύρων, ἐν οἷς πᾶσι οὐδεμίᾳ μνεία, εἰρήσθω, ἐπιτελεῖται τῆς ὑπὸ τῆς καθ' ἡς, ἐπικαλουμένης ρῆξις τῶν κυτῶν τοῦ πλοίου ὅτι ἡ βλάβη τῶν μηχανῶν αὐτῷ προτιγήθη τῆς ἐντάσεως, τῶν καιρικῶν συνθηκῶν, ἐξ οὗ συνέπεται ὅτι ἡ ἀδυναμία τοῦ πλοίου πρὸς αὐτοδύναμον ἔξακολούθησιν τοῦ πλοίου, φρέσιται εἰς τὴν ἐκ τῆς τοιαύτης βλάβης ἀκινητοποίησιν αὐτοῦ καὶ οὐχὶ εἰς τὴν ἐπὶ τινὰ χρόνον ἔντασιν τῆς καταστάσεων τοῦ ἀνέμου καὶ τῆς θαλάσσης, ἥτις εὐχερῶς θὰ ἀντιμετωπίζετο ἐὰν δὲν εἴχε προηγηθῇ ἡ ὡς ἄνω μηχανικὴ βλάβη.

Τούτων οὕτως ἔχόντων δέον νῦν λεχθῇ τελικῶς, ὅτι ἡ ὡς ἄνω ἐκ διαβροχῆς καταστροφὴ μέρους τοῦ φορτίου ἐν όψει τῶν προεκτεύντων περὶ τῶν αἰτίων αὐτῆς πραγματικῶν περιστατικῶν, ἐπιθανολογήθη, ὅτι ὀφείλεται, τὸ μὲν εἰς τὴν ἀπ' ἀρχῆς ὑφισταμένην μερικὴν ἀκαταλληλότητα τοῦ πλοίου πρὸς πλούν, τὸ δὲ εἰς ἀμέλειαν τῶν ὑπὸ τῆς καθ' ἡς προστηθείσων πλοιάρχου καὶ πληρώματος τοῦ πλοίου πρὸς ληψῶν τῶν ἀπαιτουμένων πρὸς ἔξασφάλισιν τοῦ φορτίου μέτρων, συμφώνως πρὸς τὰ προδιαληφθέντα γεγονότα, ἀτινα ρητῶς ἐπισημαίνονται παρ' ἀμφοτέρων τῶν ὡς ἄνω μαρτύρων τῆς αἰτούσης, ἐνῷ ἡ προμηνοθεῖσα ἀμέλεια, ἐπιθεσιαὶ μετατοπισταὶ καὶ ὑπὸ τοῦ μάρτυρος τῆς καθ' ἡς, ὡς προεξετέθη. Μετά ταῦτα, ἐν ἀναφορῇ πρὸς τὸ ὑπὸ τῆς καθ' ἡς ἐπικαλούμενον γεγονός, ὅτι συντρέχουσιν ἐν προκειμένῳ οἱ δροὶ τῆς κοινῆς ἀδαρίας, ἥτις ἡδη εὑρίσκεται ἐκκρεμῆς ἐν Πειραιεῖ πρὸς ρύθμισιν εἰς διακανονιστὰς ἀδαρίων, συμφώνως πρὸς τὸ ναυλορύμφων καὶ τὴν φορτωτικήν, εἰρήσθω, ὅτι ἀνεξαρτήτως τῆς συνδρομῆς, ἡ μὴ ἐν προκειμένῳ τῶν δρῶν τῆς κοινῆς ἀδαρίας, τουθ' ὅπερ ὑπὸ τὰ προδιαληφθέντα πραγματικὰ περιστατικά, δέον φαίνεται πιθανολογούμενον, ἐν πάσῃ περιπτώσει, ὡς οὕτως ἐν ἐκκρεμότητι εὐρισκό-

μενος διακανονισμός, ἐξ οὗ θέλει, τελικῶς, διακριθωμῇ ἡ ὑπαρχεὶς τῆς κοινῆς ἀδαρίας καὶ ἡ ἐκτασις τῆς ἐκατέρωθεν συμμετοχῆς εἰς αὐτήν, οὐδόλως παρακαλεύει τὴν ὑπὸ τῆς αἰτούσης ἐπιδιωξιν τῆς διασφαλιστικῶν μέτρων ἔξασφαλίσεως τῶν ἔναντι τῆς καθ' ἡς ἀπατήσεως τῆς πρὸ τοῦ τοιούτου διακανονισμοῦ. Τέλος τὸ γεγονός τῆς παρὰ τοῦ πλοιάρχου ἐπτοποιησεως μέρους τοῦ φορτίου, κατόπιν ἀδείας τοῦ μονομελούς Πρωτοδικείου Ἡρ., καθ' ἔφαρμογήν τοῦ ἄρθρου 45 τοῦ ΚΠολΔ, κατὰ τὰ προρρημένα, ἀνεξαρτήτως τοῦ ἀμφισθητούμενου ζητήματος περὶ τοῦ κατὰ πόσον διὰ τῆς τοιαύτης ἀποφάσεως, ὑφισταται δέσμευσις καὶ τῆς μὴ συμμετασχούσης καὶ μὴ κληθείσης πρὸς συμμετοχὴν ἐν τῇ σχετικῇ διαδικασίᾳ αἰτούσης, ἐν πάσῃ περιπτώσει δέ συνεπάγεται τὴν ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τῆς εὐθύνης τῆς καθ' ἡς ἐν ἀναφορᾷ πρὸς τὸ οὔτως ἐκποιηθὲν τμῆμα τοῦ φορτίου, ὡς αὐτὴ φαίνεται διατεινομένη, τοσούτων μᾶλλον καθ' ὃσον ἐν προκειμένῳ ἀνεξαρτήτως τῆς καθ' ἡς προτίθεται στοιχείον τῆς καθ' ἡς ἐν τῷ προσεχεῖ μέλλοντι μέρους τοῦ φορτίου, ἐκ τῶν 1.867 ἐν συνόλῳ, ἀνέρχεται εἰς τὸ ποσὸν τῶν δολαρίων ΗΠΑ 20.70 κατὰ τὸν ποσὸν καὶ οὕτως ἡ συνολικὴ ἀξιώσις τῆς αἰτούσης κατὰ τῆς καθ' ἡς ἐκ τῆς ἀνωτέρω αἰτίας ἀνέρχεται εἰς τὸ συνολικὸν ποσὸν τῶν δολαρίων ΗΠΑ 38.646.90, ἀφ' ἑτέρου δὲ τῷ δύντι συντρέχει ἐν προκειμένῳ ἐπείγουσα περιπτώσης, δικαιολογούσα τὸ αἰτούμενον ἀσφαλιστικὸν μέτρον πρὸς ἔξασφαλισιν τῆς ρηγείσης ἀξιώσεως τῆς αἰτούσης καὶ δὴ κατὰ τὸ ἐκ δρ. * Ισάξιον αὐτῆς, ἀτε τοῦ ὡς ἄνω πλοίου δύντος τοῦ μοναδικοῦ περιουσιακοῦ προσχείον τῆς καθ' ἡς, ἥτις προτίθεται στοιχείον τῆς καθ' ἡς ἐν τῷ προδρῇ εἰς τὴν ἐκποίησιν αὐτοῦ ἐν τῷ προσεχεῖ μέλλοντι.

Γαλλικὴ Νομολογία

• **Ναύλωσις** — Πυρκαϊά διαρκούσης τῆς φορτώσεως. — 'Αμοιβαίαι ἀξιώσεις πλοιοκτητῶν καὶ ναυλωτῶν κατ' ἀλλήλων. — Διὰ τὴν παροχὴν ἀδείας συντηρητικῆς κατασχέσεως δέον δρός η ἀξιώσις είναι κατ' ἀρχὴν δάσιμος, ἀνεύ ἀνάγκης ἐρεύνης τῆς ούσιας τῆς ἀξιώσεως. — 'Υποχρεώσεις τοῦ ἐκ ναυλωτῶν ἔναντι τοῦ φορτίου ἐν περιπτώσει διακοπῆς τοῦ πλοίου.

Κατὰ τὸ ἄρθρον 29 παρ. 2 τοῦ διατάγματος τῆς 27ης Ὁκτωβρίου 1967, ὅπερ ἐτροποιήθη διὰ τοῦ διαταγμάτος τῆς 24ης Φεβρουαρίου 1971, ἡ συντηρητικὴ κατάσχεσις προϋποθέτει ἀξιώσιν ἦτις νῦν φαίνεται δρός εἰναι κατ' ἀρχὴν δάσιμος.

Περὶ τὴν διάταξιν ταύτην περιεστράφη ἡ κατωτέρω δημοσιευμένη ἀπόφασις τοῦ Ἐφετείου τῆς Ρουέν, ἐκδοθεῖσα ἐπὶ διαφορᾶς ὥρωσης εἰς τὸ πλοίον «Αριστείδης Ξυλάς», τὰ δὲ πραγματικὰ περιστατικά ἔχουν ὡς ἔπιπλαναν τοῦ φορτίου πρὸς ἀσφάλισιν: α) ποσοῦ λιρῶν Ἀγγλίας 84.140 ὅπερ ἀντιπροσώπευε τὸν δλικὸν καύλον καὶ β) ποσοῦ 50.000 λιρῶν πρὸς ἀσφάλισιν συνεισφορᾶς τοῦ φορτίου εἰς γενικὴν ἀδαρίαν, ὅπερ διὰ μεταγενεστέρας ἀποφάσεως ἐμειώθη εἰς λίρας 18.150.

Οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐπὶ τοῦ φορτίου ἡτήσαντο τὴν συντηρητικὴν κατάσχεσιν τοῦ πλοίου πρὸς ἀσφάλισιν ποσοῦ 2.500.000 φράγκων γαλλικῶν ὅπερ ἀντιπροσώπευε τὴν διαφοράν τοῦ ναύλου μετά τὴν μεταφόρτωσιν, τὰ ἔξοδα τῆς μεταφορτώσεως, τὰς ζημίας τοῦ φορτίου, καὶ διάφορα ἄλλα ἔξοδα καὶ τάκους.

Πρωτοδικῶς ἡ αἴτησις αὐτῆς ἀπερρίφθη καὶ ἡ σκήμη κατὰ τῆς ἀπορριπτικῆς ἀποφάσεως

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

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

Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες
· Αγοραπωλησίαι • Ναυλώσεις

— ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ —

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

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

| | |
|--------|------------------------|
| 312210 | TELEEE: 71080 |
| 321225 | CABLES: CHIOS - NAPOLI |
| 328543 | |

ώς έπισης καὶ κατά τῆς ἀποφάσεως ητος ἐπέτρεψε τὴν κατάσχεσιν τοῦ φορτίου. Αἱ ἔρεσις αὐταὶ συνεξεδικόσθησαν καὶ τὸ Ἐφετεῖον ἐπὶ τῆς αἰτήσεως κατασχέσεως τοῦ φορτίου ἔκρινε τὰ ἀκόλουθα:

Οἱ ἑκατούντες ἰσχυρίσθησαν ὅτι δὲν ὄφειλεται ὀλόκληρος ὁ ναῦλος διότι: ναὶ μεν ὁ ὄρος ἡ τοῦ ναυλοσυμφώνου προβλέπει ὅτι ὁ ναῦλος εἶναι κεκτημένος, ἐν πάσῃ περιπτώσει, ὁ ὄρος, σῶμα, 16 τοῦ αὐτοῦ ναυλοσυμφώνου, προβλέπει ὅτι τὰ 20% τοῦ ναῦλου εἶναι καταβλητέα 20 ἡμέρας μετά τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ φορτίου εἰς τὸν προορισμὸν αὐτοῦ.

Τὸ Ἐφετεῖον ἔκρινε ὅτι μεταξὺ τῶν δύο τούτων ὄρων τοῦ ναυλοσυμφώνου δὲν ὑπάρχει ἀντίφασις διότι ὁ πρῶτος θεμελιώνει τὴν ἀξίωσιν κατ' ἀρχὴν καὶ ὁ ἕτερος ὄριζει τὸν χρόνον τῆς πληρωμῆς.

Οἱ ἑκατούντες ἰσχυρίσθησαν ὅτι κατά τὸ ἄρθρον 24 τοῦ γαλλικοῦ νόμου τῆς 7ης Ιουλίου 1967 καὶ τοῦ Κανόνου Α τῶν Κανόνων τῆς 'Υόρκης—Ἀμβρέστης τοῦ 1950, δὲν συντρέχει ἐν προκειμένῳ γενικὴ ἀδαρία.

Τὸ Ἐφετεῖον ἔκρινε ὅτι ὑφίσταται ἐν προκειμένῳ γενικὴ ἀδαρία συμφώνων πρὸς τὸν Κανόνα III κατὰ τὸν ὄποιον ἀπότελει γενικὴν ἀδαρίαν ἡ ἐπελθόντα εἰς τὸ πλοῖον ζημία ἐκ τοῦ ὑποτοῦ ἡ ἀλλού μέσου κατασθέσεως τῆς πυρκαϊᾶς. 'Ἄλλα ἐνῷ κατ' ἀρχὴν θεμελιώνται ἡ ἀξίωσις συνεισφορᾶς εἰς γενικὴν ἀδαρίαν, δὲν ἔχει εἰσέτι καθορισθῆ ὡς ἡ ἐκτασίς τῶν ζημιῶν τοῦ πλοίου, οὔτε τὰ πιθανὰ ἔξοδα τῶν ἐπισκευῶν τοῦ πλοίου καὶ κατ' ἀκόλουθον ἐπειδὴ τὸ φορτίον θά συνεισφέρει εἰς μέρος τοῦ κανονισμού γενικῆς ἀδαρίας, συντρέχει περίπτωσις νὰ μειωθῇ τὸ ἀρχικῶς ἐπιδικασθὲν ποσὸν τῶν 50.000 λιρῶν.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν κατάσχεσιν τοῦ πλοίου, ἀπορρίπτον ταῦτην τὸ Πρωτοδικεῖον, ἔκρινε ὅτι ἡ ἀξίωσις δὲν ἥτο δεδιά καὶ δὲν ἥτο δυνατὸν νὰ κριθῇ ἀνευ ἐρεύνης τῆς οὐσίας τῆς ὑποθέσεως (ητοις εἶχεν ὑποβληθῆ ἥδη εἰς διαιτησιῶν ἐν Λουδίνῳ) ἔαν τὰ ἔξοδα ἔφερον οἱ πλοιοκτήται ἡ οἱ ναυλωταί.

'Ἄλλα ὡς ἑκατούντες βασίμως ἐπικαλούνται διεθνῆ κανόνα συμφώνων πρὸς τὸν ὄποιον ἐν περιπτώσει διακοπῆς τοῦ πλού ἐξ οἰστήποτε αἴτιας, ὁ μεταφορεὺς ὄφειλει νὰ ἔξασθαι σημαφορίσῃ τὴν μεταφρώσιν τοῦ φορτίου καὶ τὴν προώθησιν αὐτοῦ μέχρι τοῦ λιμένου τοῦ προορισμοῦ. Συμφώνων πρὸς τὸν κανόνα τοῦτον καὶ λόγῳ μὴ συμμορφώσεως πρὸς αὐτὸν τῶν πλοιοκτητῶν, θεμελιώνται ἡ ἀξίωσις τῶν ναυλωτῶν, διότι οὕτως ἐμερίμνωσαν συμβολθέντες μετ' ἀλλού μεταφορέως, διὰ τὴν μεταφράσην τοῦ φορτίου καὶ ὑπεβλήθησαν εἰς τὰ ἔξοδα τῆς μεταφράσεως, δῆπεν δὲν ἥρηθησαν οἱ πλοιοκτήται, ἐν πάσῃ δὲ περιπτώσει, ἔαν πρόεδρον ἀντιρρήσεις σχετικῶς, ὑπερχρεούντο νά ἀπόδειξουν ὅτι κατέβαλον τὴν δέουσαν ἐπιμέλειαν (litis diligencie). Οἰστήποτε, σῶμας, θεωρητικὴ συζήτησις περὶ τῆς ἀπαλλαγῆς τοῦ μεταφορέως ἀπό τῆς εὐθύνης, δὲν θίγει τὸ κατ' ἀρχὴν δάσμιμον τῆς ἀξιώσεως τῶν φορτωτῶν, εἰς τοὺς ὄποιους πρέπει νὰ ἐπιτραπῇ ἡ κατάσχεσις τοῦ πλοίου διὰ ποσὸν φράγκων γαλλικῶν 1.16.000 λόγω ἔξοδων μεταφράσεως καὶ διὰ ποσὸν 379.155 φράγκων λόγω διαφορᾶς ναῦλου. "Οσον ἀφορᾶ τὴν ἀξίωσιν τοῦ ποσοῦ τῶν φράγκων 600.000 διὰ πιθανᾶς ζημιάς τοῦ φορτίου, αὐτὴ δὲν δεναταί νὰ δημιουργῇ ὑπ' ὅψιν, διότι δὲν εἶναι δεδιά οὕτως ὅσον ἀφορᾶ τὴν αἰτίαν οὕτως δύον ἀφορᾶ τὴν ἐκτασίν.

Τὸ Ἐφετεῖον ἔκρινε μετὰ ταῦτα ὅτι ἡ κατάσχεσις τοῦ φορτίου δὲν νὰ διατηρηθῇ διὰ ποσὸν 18.150 λιρῶν λόγω ὑπολοίπου ὄφειλομένου ναῦλου καὶ διὰ ποσὸν 20.000 λιρῶν λόγω συνεισφορᾶς τοῦ φορτίου εἰς τὴν γενικὴν ἀγοράν.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν κατάσχεσιν τοῦ πλοίου, ἐπέτρεψε ταῦτην εἰς τοὺς ναυλωτάς διὰ ποσὸν φράγκων 1.200.000 λόγω ἔξοδων μεταφράσεως τῆς, 379.155 λόγω διαφορᾶς ναῦλου, ἐν ὅψει δὲ τοῦ κατεπείγοντος διέταξε τὴν ἀμεσον ἐκτέλεσιν τῆς ἀποφάσεως.

'Η Ναυτικὴ Ἔργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ■ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ■ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΛΥΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ Κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟΝ ΠΑΡΑΠΤΩΜΑ
ΘΕΜΕΛΙΟΥΝ ΑΠΛΥΣΙΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΔΙΑ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ
ΥΠΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

'Ο ναυτικός, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος Ε.Ν. καὶ τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ὑποχρεούται νά ἐκτελῇ τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως, τοὺς κανονισμούς καὶ τὰς κρατούσας συνηθείας, ὡς οἱ ειδικώτεροι Νόμοι οἱρίζουν.

'Ωσαύτος, ὄφειλει νὰ ἐκτελῇ εἰς ἔξαιρετικὰς περιπτώσεις καὶ διάφορον ἀκόμη ἡ ἐπὶ πλέον τῆς ἐργασίας τὴν ὄποιαν συνεφώνησεν, ἀρκεῖ μόνον ἡ ἀνατεθεισομένη ἐργασία νὰ συμβιδάξεται πρὸς τὸν βαθμὸν του (ἀρθρον 57 ΚΙΝΔ.).

Οὕτω, ὁ ναυτικός κατὰ τὴν ὡς ἄνω διάταξιν δὲν δύναται νὰ ἀρνηθῇ τὴν ἀνάθεσιν εἰς αὐτὸν σχετικῆς ἐργασίας καὶ ὁ ὑποχρέωσις αὐτῆς τοῦ ναυτικοῦ ἀφορᾷ ὅχι μόνον εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῆς συνήθους ἐργασίας ἐντὸς τῶν κανονικῶν ἐργασίων ὡρῶν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἐκτέλεσιν πάσης προσθέτου ἡ ἐκτέλεσι τοιαύτης, ἀναγομένης εἰς τὰ καθηκοντά του καὶ ητοις κρίνεται παρὰ τοῦ πλοιάρχου ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἐν γένει ὀμαλὴν λειτουργίαν τῆς ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου καὶ τὴν εὐόδωσιν τοῦ πλοίου.

Οἶκοθεν νοεῖται ὅτι ἡ ὑποχρέωσις αὐτῆς ὑφίσταται ἐστο καὶ ἔαν ὁ ναυτικός δὲν συνεφώνησε μετὰ τοῦ πλοιάρχου διὰ τὸ ποσὸν τῆς ἀμοιβῆς τῆς ἐν λόγῳ ἐργασίας, ἀνεχαρτήτως ἔαν τούτο προβλέπεται ἡ ὥχι υπὸ τῆς οἰκείας συλλογικῆς συμβάσεως.

'Ἐν προκειμένῳ ὁ ναυτικός δέοντας ὅπως ἐπιφυλαχθῇ εἰς πρόσφορον χρόνον νὰ θεσῃ τὴν ἐπίδικον διαφορὰν ἐνώπιον τῆς ἀρμόδιας Λιμενικῆς ή Προξενικῆς Ἀρχῆς πρὸς ἐπίλυσιν.

Σχετικὴν ἐφαρμογὴν ἔχει ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου καὶ ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 659 ἐδ. 2 τοῦ 'Αστ. Κώδικος.

Τὰ ἀνωτέρω ἀποτελούν κρίσιν τοῦ 'Ἐφετεῖον 'Αθηνῶν, τὸ ὄποιον διὰ προσφάτου ἀποφάσεως καθορίζει περιτέρων ἡ ἐκτέλεσης ὑπερωριακῆς ἐργασίας καὶ ἡ προσολὴ παραλόγων ἀξιώσεων, ὡς ἡ παραχώρησις ἀτομικῆς καμπίνας καὶ πληρωμῆς ὑπερβολικῆς ἀμοιβῆς διὰ τὸν καθαρίσμον τῶν κυτῶν ἡ δὲ οἰλανδήποτε ἐπέτρεψεν πρόσθετον ἡ ἐκτάκτον ἐργασίαν συνιστούν πειθαρχικὰ παραπτώματα κατὰ τὰς διετάξεις τοῦ ἄρθρου 75 τοῦ ΚΙΝΔ. Καθ' ὃ ὁ ναυτικός στερεῖται καὶ τῆς ὄφειλομένης ἀποζημιώσεως.

Τὰ ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως ταύτης πραγματικὰ περιστατικὰ ἔχουν ὡς ἀκόλουθα.

'Ο ἔγειρας τὴν ἀγωγὴν ναυτικὸς ἐναυτολογήθη ἐπὶ φορητοῦ πλοίου ὑπὸ ξένην σημαίαν ἀνώ τῶν 4.500 τόνων d.w. διὰ ἀδρίστον χρόνον καὶ ὑπὸ τοὺς ὄρους τῆς ἴσχυος σημαίας οἰκείας ἐλληνικῆς συλλογικῆς συμβάσεως. 'Ἐπι τοῦ πλοίου παρέμεινε περὶ τὸ δίμηνον καὶ ἀπελύθη παρὰ τὸν πλοιάρχον εἰς λιμένα τῆς Ἀμερικῆς ἔνεκεν τῶν κατωτέρων συγκεκριμένων παραπτώματων του: Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλού πρὸς τὸν λιμένα εἰς ὃν ἀπελύθη ἀπέφευγε συστατικῶς οἰανδήποτε ὑπερωριακῆς ἐργασίαν, ἦγειρε διαρκῶς παραλόγους ἀξιώσεις, ὡς

ἡ χορήγησις ἀτομικοῦ διαμερίσματος, ισχυρίζομενος ὅτι τὸν ἐνοχλεῖ ἡ ἀπόπονος τοῦ στόματος τῶν συναδέλφων του καὶ προσέτι δὲν ἔχει τὴν εύκαιριαν νὰ προβάλῃ ἀπατήσεις διὰ τὴν ιδιαιτεράν τοντιμετωπίσιν του. 'Ο πλοίαρχος ἡναγκάσθη νὰ τοῦ ικανοποιήσῃ τὴν παράλογον ἀξιώσειν τοῦ παραπτώματος.

'Ἐν συνεχείᾳ ὁ ναυτικός ξέηκολούθησε τὴν αὐτὴν τακτικὴν καὶ ἡξίωσε διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν κυτῶν τοῦ πλοίου νὰ λάβῃ ἀμοιβὴν ἔξι 7 λιρῶν χαρτίνων δι' ἔκαστον κύτος, τοῦ πλοιάρχου σημειώσαντος τὴν ὑπερβολικὴν αὐτὴν ἀμοιβὴν, τὴν ὄποιαν καὶ δὲν τοῦ ἔχορηγησεν ἀρνηθεὶτο τελικῶς τοῦ ναυτικοῦ ὑπὲκτελεσθῆσαν ἐργασίαν. Περιτέρα ὁ ίδιος ἥρηθη νὰ ἐκτελέσῃ καὶ ἔτερην ἐργασίαν ἀνατεθείσαν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἀπό τοινού μετὰ τοῦ πλοίου τοῦ πλοίου, οὕτως καὶ ἡξίωσαν τὴν παλινόστησιν των, κατόπιν τοῦ πλοίου περάσαντος.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ὁ πλοιάρχος προέβη εἰς τὴν ἀπόλυτην τοῦ καθηκοντού, καταγγείλας τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως λόγω παραπτώματος.

Τὸ δικαστήριον τελικῶς ἔκρινε ὅτι ἡ τοιαύτη καταγγείλας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἡτοις δεδικαιολογημένη, διότι ἡ ἥρησης τοῦ ἐνάγοντος νὰ ἐκτελέσῃ ἀναγκαῖαν καὶ ἐπείγουσαν ἐργασίαν ἀποτελεῖ σοβαρὸν παραπτώματος κλονίζων τὴν τάξιν καὶ τὴν πειθαρχίαν εἰς τὸ πλοίον καὶ δημιουργεῖ κινδύνους διὰ τὴν εὐόδωσιν τοῦ πλοίου.

**ΤΟ ΠΑΡΑΠΤΩΜΑ ΤΗΣ ΛΙΠΟΤΑΞΙΑΣ
ΩΣ ΛΟΓΟΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ
ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ
ΥΠΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ**

Διὰ προσφάτου ἀποφάσεως τοῦ 'Ἐφετεῖον 'Αθηνῶν δίδεται ἡ ἔννοια τοῦ ἀδικήματος τῆς λιποταξίας ναυτικοῦ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ.

Οὕτω, ἡ ἀδικαιολόγησης ἀπουσία μέλους πληρωμάτος ἐκ τοῦ πλοίου εἰς λιμένα τῆς ἀλλοδαπῆς, μέχρι τοῦ ἀπότολου αὐτοῦ, συνιστά παραπτώματα κατὰ τὸ ἄρθρον 75 τοῦ ΚΙΝΔ., ἔτοις καὶ ἔαν ἡ πρᾶξης αὐτῆς δὲν εἴναι ποινικῶς καὶ πειθαρχικῶς κολαστήματος.

'Ἐν προκειμένῳ δέοντας νὰ ληφθῇ ὑπὸ σημείων, ὅτι κατὰ τὴν παγίαν νομολογίαν πράξεις ποινικῶς καὶ πειθαρχικῶς κολαστήματος εἰναι εἰκείναι, αἵτινες ἀπότολούν ἀδικήματα τὰ ὄποια κέκτηνται ιδιαίτεροιν σημασίαιν διὰ τὴν Ναυτιλίαν, ὡς συνδεόμενα μὲ τὰς κρατούσας εἰς αὐτὴν συνθήκας, αἱ ὄποιαι ἐπιβάλλονταν ἀσφάλειαν, ταχύτητα καὶ ὄμαλότητα κατὰ τὴν διεξαγωγὴν τῆς Ναυτικῆς Εργασίας.

Εἰς τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν ἔχομεν ἀδικαιολόγητον ἀπουσίαν ναυτικοῦ κατὰ τὴν ὥραν ἀπόπλου τοῦ πλοίου, ητοις προφανῶς ὄφειλεται εἰς ὄμελειαν τούτου νὰ πληροφορηθῇ τὸν ἀπότολουν τοῦ πλοίου κατὰ τὴν ἔξοδον του, ἔνθα ὑφίστατο εἰς τὴν σκάλαν καθόδου πινακίς μὲ τὴν σχετικὴν ἔνδειξιν. Διὰ τὸ ἀδικήματος του αὐτὸν ἀπηλλάγη οὐτοῦς ὑπὸ τοῦ Πειθαρχικοῦ Συμβουλίου, παρὰ ταῦτα ὄφειστατα παραπτώματα κατὰ τὸ ἄρθρον 75 τοῦ ΚΙΝΔ.—ώς ἔκρινε τὸ Δικαστήριον— δικαιοιολογούν ἀπόλυτον ἄνευ ὄποιας ἀποζημιώσεως καὶ παλιννοστήσεως.

Περιτέρω τὸ Δικαστήριον ἔκρινε ὅτι ὁ



TELEX NO. 6-6129 S.A.

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

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

DURBAN

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

BONDED WAREHOUSE
PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE



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

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

SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Πρὸς τὰ ἀτομοκίνητα σκάφη

Η ΠΥΡΗΝΙΚΗ ΠΡΟΩΣΙΣ ΑΠΟΚΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ

1980: 100 - 200 ΑΤΟΜΟΚΙΝΗΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΣΚΑΦΗ

Ἡ συζήτησις ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ἀποδόσεως τῶν ὑπὸ ἀτομικὴν πρόσωσιν σκαφῶν ἀνεξωγονήθη τελευταῖς, ὡς ἐκ τοῦ παγκοσμίου φαινομένου τῆς ὑψώσεως τῶν τιμῶν καὶ τῆς σπάνιος τῶν προϊόντων πετρελαίου. Τὸ μέλλον τοῦ ἀτομικοῦ σκάφους παρουσιάζεται ὡς πολλὰ ὑποσχόμενον.

Ἡ τιμὴ τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου, πιθανὸν νὰ ὑπόκειται εἰς νέας αὐξήσεις. Τὸ κόστος τῶν καυσίμων ναυτιλιακῆς χρήσεως θέλει αὐξῆσθαι εἰς ἀστρονομικοὺς ἀριθμούς, τοῦτο δὲ ἐπεξηγεῖ τὸ ἀνάστρωμα καὶ λιανὶς ἵσχυρὸν ἐνδιάφερον ὅπερ παγκοσμίως ἔξεδηλόθη ἐπὶ τῆς χρησιμοποίησεως τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας διὰ τὴν πρόσωσιν τῶν σκαφῶν.

Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι τὸ ἀτομικὸν σκάφος κατέχει σειράν πλεονεκτήμάτων ἔναντι τῶν σκαφῶν συμβατικῆς πρόσωσεως. Φαίνεται ὅτι αἱ ἀντίθεσις εἰς δὲ τὸ ἀφορᾶ τὴν ἀσφάλειαν, ἔχασσαν τὴν ὁξύτητα τῶν κατόπιν τῶν ταξιδίων, ἀτινὰ ἀπὸ πολλῶν ἔτῶν ἔξετελέσθησαν ὑπὸ τῶν πειραματικῶν πλοίων, ὅπως τὸ «Otto Hahn» καὶ τὸ «Σαβάνα». Κατά τὸ διάστημα τῶν τελευταίων ἔτῶν ἔφανη σαφέως ὅτι τὰ ἀτομικὰ σκάφη δὲν εἶναι ἐπιζήμια διὰ τὸ περιβάλλον, δοθέντος ὅτι δὲν ἀποδῆλλουν ἀπόβλητα εἰς τὴν θάλασσαν. Πάντως, πρέπει νὰ καταστοῦν ἀβλαβῆ τὰ κατάλοιπα ἀτινὰ ἀφήνει ἡ ἀτομικὴ πρόσωσις.

Ἐξετάζοντες δὲν τὰ ζητήματα αὐτὰ δὲν πρέπει νὰ παρίδωμεν τὰς διαστάσεις τοῦ σκάφους, τὰς ζώνας ἐνέργειας καὶ τέλος, τὴν γενικὴν ἀπόδοσιν.

Ἐφθάσαμεν ἐντὸς 70 ἔτῶν νὰ αὐξήσωμεν σημαντικῶς τὴν θερμικὴν ἀπόδοσιν, ἥτοι τὴν σχέσιν τῆς χρησιμοποιηθείσης ἐνέργειας πρὸς τὴν πραγματοποιηθεῖσαν ἀπόδοσιν. Ἡ σχέσης αὐτῆς ήτις ἡ 18% διὰ τῆς χρησιμοποιησεως τοῦ γαιάνθρακος διὰ τοὺς ἀτμοστροβίλους, ἐφθάσας τὰ 40% διὰ τοὺς συγχρόνους κινητήρας Δῆζε.

Σήμερον ἀκόμη δὲν ὑφίσταται μηχανὴ χρησιμοποιούσα κατὰ 100% τὰ καύσιμα ἀτινὰ εἰσάγονται εἰς αὐτὴν. Μετὰ τὸν κινητήρα Δῆζε, ὅστις πραγματοποιεῖ μέχρι σήμερον τὸν πλέον ὑψηλὸν βαθμὸν ἀπόδοτικοτήτος, ἔρχεται ὁ ἀτμοστροβίλος, φθάνων ἀπόδοσιν 30—35%. Ἐξ ἄλλου, ἡ ἐπιτευχθεῖσα κατὰ τὸ παρελθόν πρόσδοσις αὐτῆς, δὲν ὠφείλετο εἰς τὴν χρήσιν ἑτέρων καυσίμων, ἀλλὰ εἰς τὰς τεχνικὰς βελτιώσεις αἰτινες ἐπετεύχθησαν εἰς τοὺς ἀτμοστροβίλους, εἰς οὓς ἡ θερμότης ἥτις προήρχετο ἐκ τῶν ἐγκαταστάσεων καύσεων τοῦ γαιάνθρακος ἀλλοτε ἔχαντο ἐκ τῆς καπνοδόχου, ἐνῷ ἡδη δύναται νὰ ἐπαναχρησιμοποιηθῇ.

Σύγχρονον ἐμπορευματοκινητοφόρον τῆς τρίτης γενεᾶς, κινούμενον διὰ στροβίλων ἀναπτυσσόντων 80—120.000 ἵππων, κατα-

ναλίσκει ἡμερήσιως περίπου 450 τόνους προϊόντος πετρελαίου. Πρέπει, οὖμας, νὰ ὑπολογισθῇ τὸ γεγονός ὅτι ἡ ἀποδιδομένη θερμοκρασία ὑπὸ τοῦ πετρελαιοειδούς καυσίμου εἶναι ἀνωτέρα κατὰ τὸ ἡμισυ ἔκεινης ἥτις παράγεται ὑπὸ τοῦ γαιάνθρακος. Ὡς ἐκ τούτου σημαντικὴ οἰκονομία χώρου δημιουργεῖται διὰ τὰ πλοῖα. Πρέπει εἰς τοῦτο νὰ προστεθῇ ὅτι τὸ ύγρὸν καύσιμον ἀποθηκεύεται εἰς δεξαμενὰς τῶν διπυθμένων, πρᾶγμα ὅπερ ἔχει ἀποτέλεσμα διὰ τὸ πλοῖον, ἐκτὸς τοῦ δημιουργεῖσαν οἰκονομίαν χώρου, νὰ ἔξασφαλίζῃ καὶ πρόσθετον εὔσταθειαν.

* * *

Μέχρι σήμερον τὸ ζήτημα τῆς ἀσφαλείας διὰ τὰ σκάφη ἀτομικῆς προώσεως ἐτέθη εἰς πρώτο πλάνον. Τούτο ισχύει τόσο διὰ τὸ «Όττο Χάν» (γερμανικόν), ὃσον καὶ διὰ τὸ ἀμερικανικὸν «Σαβάνα». Ὁ κ. Walter Ernst ἔζεφρασε τὴν σκέψιν ὅτι οἱ στρόβιλοι τῶν πλοίων αὐτῶν εἶχαν σχεδιασθῆ πολὺ μικροί διὰ νὰ εἶναι ἀποδοτικοί. Ἡ χρησιμοποίησις στροβίλων ὑψηλῆς τεχνικῆς προσέκρουσεν εἰς τὴν ἀπαίτησην μιᾶς σχεδόν ἀπολύτου ἀσφαλείας. Ἡ θεσις αὐτῆς τῶν κατασκευαστῶν καὶ μηχανικῶν καθίσταται ἀπολύτως νοητή ὡς ἐκ τοῦ ὀλίγου ἐνθουσιασμοῦ, διστὶς ἐπεδείχθη μέχρι σήμερον διὰ τὴν παραγωγὴν ἐνέργειας διὰ τὴν διαστάσεως τοῦ ἀτόμου. Ἀρκεῖ νὰ ὑπενθυμίσωμεν ἐπὶ τοῦ θέματος, ὅτι σειρὰ ὀλόκληρος κρατῶν ἀπηγόρευσεν ἀπολύτως τὴν εἰσόδον ἀτομικῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας των. Ἄλλα πρὸ τῆς τοιαύτης μη φιλικῆς πρακτικῆς, δέον, ἐν τούτοις, νὰ ἀναγνωρισθούν τὰ πλεονεκτήματα τῆς ἀτομικῆς πρόσωσεως. Οἱ πλοίαρχοι καὶ οἱ μηχανικοί δὲν ὑπέφεραν ἀπὸ τὴν ἐλλειψιν καυσίμων.

Τὸ χαμηλὸν κόστος τῶν ἀτομικῶν καυσίμων ἐπέτρεψε τὴν ταχεῖαν ἀπόσδεσην τῆς ὑψηλῆς τιμῆς κατασκευῆς, δειτιώνει τὴν σχέσην μεταξὺ ὀλίκης χωρητικότητος καὶ ἐμπορικῆς ταχύτητος. Τὸ κυκλικόν ταξίδιον εἶναι ταχύτερον λόγῳ καταργήσεως τῶν χρόνων ἐφοδιασμοῦ εἰς καύσιμα (τὸ «Σαβάνα» διὰ διαδρομὴν 450.000 μιλιών κατηνάλωσε 16 λιόρας ἀτομικῶν καυσίμων).

Ἐκ μελέτης πραγματοποιηθείσης προσφάτως ἀπὸ κοινοῦ παρὰ γερμανικῶν τεχνικῶν ὄργανώσεων, καὶ τῆς Μπρέμερ Βούλκαν, προκύπτει ὅτι ἐντὸς τῆς δεκαετίας τοῦ 1980 ἑκάτην καὶ πλέον σύγχρονα ἐμπορευματοκινητοφόρα τῆς προσεχούς γενεᾶς, δυνατῶν νὰ εἶναι ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ νὰ ταξιδεύουν δῆμον εἰς τὸν Βόρειον Ατλαντικόν, ἀλλ' ἐπίσης πρὸ τὴν Ἀσίαν καὶ τὴν Νοτιοανατολικήν Αὐστραλίαν. Αἱ μονάδες αὗται θὰ δύνανται νὰ ἀναπτύξουν ἴπποδύναμιν ἀνά τῶν 200.000 ἵππων καὶ νὰ φθάσουν τὴν ταχύ-

τητα τῶν 35 κόμβων. Διὰ τὴν χρησιμοποίησιν, οὖμας, τόσον ταχέων σκαφῶν, πρέπει νὰ προβλέπωνται ἀπασαὶ αἱ ἀναγκαῖαι εὐκολίαι εἰς τοὺς λιμένας οὓς πρόκειται νὰ ἐπισκεφθοῦν, εἰς τρόπον ὃστε νὰ ὑφίσταται ἡ ἐγγύησης ὅτι τὸ ἐπιτευχθησόμενον εἰς χρόνον κέρδους διὰ τῶν μεγάλων ταχυτήτων, μὴ ἐπαναπλεσθῆ ἐκ τῶν μεταφορτώσεων. Ἡ τελευταία γερμανικὴ μελέτη ὑποστηρίζει ὅτι ὅλα τὰ τεχνικὰ καὶ οἰκονομικὰ προβλήματα εἶναι ἐπιλύσιμα διὰ τὴν γενίκευσιν τῶν ἀτομικῶν σκαφῶν, παραμένοντος μόνον τοῦ σπουδαιοτάτης σημασίας προβλήματος τῶν ευθυνῶν τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἐνός τοιούτου σκάφους, ἥτις δὲν ἔχει καθορισθῆ διὰ διεθνῶν κανόνων, ἀλλὰ κατὰ τὴν μελέτην αὐτῆς «τὸ θέμα τοῦ πετρελαίου λαμβάνει ὅψεις μακροσκοπικὰς διὰ τὸν παγκόσμιον ἐφοπλισμόν, οὕτως δὲ ὁ ἀτομικὸς στόλος θὰ πρέπει νὰ επιταχύνῃ τὴν γέννησιν του».

* * *

Ἡ τελευταία ἀπόφασις τοῦ Γαλλικοῦ Υπουργικού Συμβουλίου περὶ κατασκευῆς πρώτου ἐμπορικοῦ σκάφους κινούμενον διὰ ἀτομικῆς ἐνέργειας, δημιουργεῖ τὸ ἐρώτημα ἐάν θὰ δώσῃ τὸ σῆμα ἀγώνος μετασκευῆς τῶν μεγάλων ἐμπορικῶν στόλων.

Ἡ κρίσις τῶν τιμῶν πετρελαίου —καὶ οὕτω μόνον τῶν μπώκερς— ἔσχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἀπανδημιουργίαν ἐνδιάφεροντος διὰ τὴν ἀτομικὴν πρόσωσιν. Τούτο ἀποτελεῖ ἐναντίον γεγονός καὶ προέρχεται ἐκ τῆς ἐξετάσεως τῶν διαφόρων πραγματοποιηθείσων μελετῶν εἰς τὰς Η.Π.Α., τὴν Ιαπωνίαν καὶ τὴν Εὐρώπην, καθ' ὃς, δάσει τῶν σημερινῶν τιμῶν τῶν καυσίμων πετρελαίου, σκάφους μὲν ἀτομικήν πρόσωσιν 80.000 ἵππων εἶναι συναγωνιστικόν ἐσχέσει μὲν συμβατικὸν τοιούτον εἰς τὰς Η.Π.Α., τὴν Ιαπωνίαν καὶ τὴν Εὐρώπην, καθ' ὃς, δάσει τῶν σημερινῶν τιμῶν τῶν καυσίμων πετρελαίου, σκάφους μὲν ἀτομικήν πρόσωσιν δι' ἀναλόγου ἴπποδύναμεως. Δι' ὧδησμένους τύπους σκαφῶν τὸ ἐπίπεδον τῶν 50.000 ἵππων ἀτομικῶν θὰ ἔτοι ηδη ἐπαρκές πρὸς δημιουργίαν ἀποδοτικῆς ἐκμεταλλεύσεως. Τούτο σημαίνει ὅτι τὰ πράγματα θέλουν ἐξειλιχθῆ τόσον ταχέως, ὃσον οὐδεὶς προβλέπει.

Ἡ ἀτομικὴ τεχνολογία ίκανοτοίσεον ἀπὸ μιᾶς δεκαετίας καὶ πλέον τὰς πολεμικὰς ἀπαιτήσεις. Αἱ Η.Π.Α., ἡ Σοβιετική, ἡ Γαλλία καὶ ἡ Μεγάλη Βρεταννία διαθέτουν ἐν συνόλῳ, περίπου τῶν 200 ἀτομικῶν ὑποδρυχών. Αἱ Η.Π.Α., διαθέτουν τὸ μεγαλύτερον ἀτομικὸν σκάφος τοῦ κόσμου, τὸ ἀεροπλανοφόρον «Εντερπράϊ», 90.000 τόνων καὶ ἔχουν σχεδιάσει τὴν κατασκευὴν 2 ἀκόμη σκαφῶν τοῦ ίδιου τύπου. Μέχρι τούδε, εἰς δὲ τὸ ἀφορᾶ τὰ ἀτομικὰ ἐπιπλοκά σκάφη, εύρισκονται εἰς τὸ ἐπίπεδον τὸ πειραματικόν. Βαθεῖαι μελέται, ἀφορῶ-

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

(ESTABLISHED 1866)

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ (P & I)

ΔΙΑ ΝΑΥΛΟΝ, ΣΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΣ

A. BILBROUGH & CO., LTD.

17 Crosswall London EC3N ZAT.

Telephone : 481.9401 (10 Lines)
Telex : 886394

σαι ειδικώς τὰ ἐμπορευματοκιβωτοφόρα ύψηλοτάτης ταχύτητος, πραγματοποιούνται εἰς διαφόρους χώρας. Εἰς τάς Η.Π.Α. ύπὸ τῆς Bahbrook Wilcox, εἰς Μεγ. Βρετανίαν ύπὸ τῆς Bicker, απὸ κοινοῦ εἰς Γερμανίαν καὶ Ἰαπωνίαν μέσω τῶν ἀντιστοίχων Κρατικῶν Ὀργανισμῶν, διὰ τὴν χρήσιν τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας.

Εἶναι γνωστόν, ὅτι αἱ Η.Π.Α. ύπηρξαν αἱ πρώται ἑκατοντάλευθεῖσαι ἐμπορικὸν ἀτομικὸν σκάφος, τὸ «Σαβάννα», ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ 1962. Τούτο ὑπήρξεν ἡ μᾶλλον θετικὴ πείρα ἐπὶ τοῦ τεχνικοῦ πεδίου, συγχρόνως, ὅμως, ύπηρξεν ἀληθῆς φίλασκο ἐπὶ τοῦ ἐμπορικοῦ πεδίου καὶ δὴ μέχρι τοιούτου σημείου ὥστε ἡ μονάς αὐτὴ νὰ παροπλισθῇ ὥριστικῶς κατὰ τὸ 1972. Ἐν τούτοις, ἡ ἐπιχειρησις Σαβάννα, δὲν ἡμπόδισε τοὺς τεχνικοὺς καὶ μηχανικοὺς εἰς τὸ νὰ συνεχίσουν τὰς μελέτας των, τὰς ἀφόρως σεδαμενόπλοια καὶ ἄλλα μεγάλα μεταλλευματοφόρα.

Ἄφεν τὸ «Σαβάννα» μετερέθη εἰς τὸ μουσειακὸν στάδιον, σχεδιάζουν σκάφη τῆς δευτέρας γενεᾶς, δοθέντος ὅτι μετά τὶς 700.000 μίλια, ἄτινα διέπεινε τὴν πρώτην αὐτὴ μονάς καὶ ἡ γερμανικὴ τοιαύτη Otto Hahn, αἱ ἀτομικαὶ ναυτικαὶ ἔγκαταστάσεις ἀπέδωσαν ἰκανοποιητικά ἀποτελέσματα. Πρόκειται περὶ σκαφῶν ἄτινα θὰ διαθέτουν ἵπποδυναμιν περὶ τοὺς 80.000 ἵππους, ἢτοι τῆς τάξεως ἦτης ἐγένετο δεκτὴ διὰ τὰ συμβατικὰ ἐμπορευματοκιβωτοφόρα NL, 7 τῆς Σὲ Λάντ.

Εἰς τὴν Ἰαπωνίαν ἔαν ἡ τεχνικὴ ἀνεσχέθη, ἀρχῆς γενομένης ἀπὸ τοῦ πρώτου ἀτομικοῦ φορτηγοῦ, τοῦ «Μιλισ», 16.800 τόνων, ἵπποδυναμεως 10.000 ἵππων, ὅπερ οἱ οἰκιστιολόγοι ἐπέτυχαν νὰ ἀποκλείσουν εἰς ἔνα λιμένα, ἐν τούτοις, ἀνεκόπτη μόνον στιγμαίων ὁ πειραματισμός.

Εἰς τὴν Εὐρώπην εἰδικεύενται Ὀργανώσεις, γερμανικαὶ καὶ βρετανικαὶ, συνεργάζονται δραστηρίως εἰς τὴν κατάστρωσιν σχεδίων πειραματικοῦ ἀτομικοῦ ἐμπορευματοκιβωτοφόρου, ἵπποδυναμεως 80.000 ἵππων. Τρία μεγάλα ναυπηγεῖα ὑπέγραψαν σύμφωνον συνεργασίας ἐπὶ τοῦ τεχνικοῦ σχεδίου.

Δὲν εἶναι, ὅμως, καὶ δέδαιον ὅτι αἱ τιμαὶ τοῦ πετρελαίου θὰ ἔξακολουθήσουν ἀνερχέμεναι, ὡς τοῦτο συνέδητο κατὰ τοὺς τελευταίους μήνας. Εἶναι ἀκόμη δυνατὸν νὰ παρουσιάσουν μετά τινα ἔτη, πτώσιν τινά, ἐφ' ὅσον αἱ καταναλώτριαι χώραι θὰ ἀναπτύξουν ἔτερα μέσα ἄτινα θὰ τοὺς ἐπιτρέπουν νὰ εἶναι πλέον ἀνεξάρτητοι ἐκ τῆς τοιαύτης πηγῆς ἐνέργειας ἢ μᾶλλον πλέον ἀνεξάρτητοι ἐνίων τῶν παραγωγικῶν χωρῶν.

Ἐπὶ τοῦ παρόντος, τὸ ούράνιον εἶναι συναγωνιστικὸν καὶ ἄν προβλέψωμεν δι' αὐτὸν ἐτησίαν αὔξησιν τῆς τιμῆς του κατὰ 2,5%, αἱ διακυμάνσεις τῶν τιμῶν δὲν θὰ είχαν σοδαράς ἐπιπτώσεις διὰ τὴν ἑκατοντάλευσιν ἀ-

τομικοῦ φορτηγοῦ, δοθέντος ὅτι ὁ ἐφοδιασμὸς αὐτοῦ εἰς καύσιμα πραγματοποιεῖται ἀνά 3 ἡ 4 ἑτη.

Κατὰ τὴν μελέτην τοῦ 1973 τοῦ ἀμερικανικοῦ Οἴκου Baileys & Miles τὸ ἀτομικὸν σκάφος καθίσταται συμφέρον ἀπὸ τῆς τιμῆς του πετρελαίου καύσιμως 4,50 δολαρίων κατὰ δαρέλιον, δι' ἵπποδυναμεις ἔγκατεστημένας 80.000 ἵππων. Διὰ τιμᾶς ἄνω τῶν 6,00 δολλαρίων τὸ οἰκονομικότερον ἔξασφαλίζεται δι' οἰσανδήποτε ἵπποδυναμιν.

Ο μᾶλλον ἐνδιαφέρον τομεὺς παρουσιάζεται ὡς ὁ τῶν ἐμπορευματοκιβωτοφόρων. Ὁμιλούν περὶ σκαφῶν τῆς 4ης γενεᾶς, ἄτινα κατὰ τὸ τέλος τῶν ἑταῖρων τῆς δεκαετίας 1980 θὰ ἔξυπηρετούν τὰς μεταφορὰς Εὐρώπης — «Ἀπω Ανατολῆς καὶ γίνεται σκέψις ὅπως πραγματοποιηθῇ ἀτομικὴ ἔκδοσις. Αἱ Η.Π.Α., μέσω τῆς Ὀμοσπονδιακῆς Διευθύνσεως τῆς Ναυτιλίας, μελετοῦν σχέδιον ὅπερ θὰ ἀφορᾷ καὶ τὰ ὑπερδεξαμενόπλοια καθελκύσεως, τοῦ 1975. Ο Κρατικὸς Ὀργανισμὸς Ἀτομικῆς Ἐνέργειας ἐνέκρινεν ἐπιχορηγήσεις διὰ δεξαμενόπλοια ULTRA 414.000 τόνων, ἄτινα πρόκειται νὰ διατεθοῦν εἰς μεταφορὰς ἀργοῦ πετρελαίου ἐκ τῆς Μέσης Ανατολῆς.

Ἡ Ἑλληνικῶν συμφερόντων ἐταιρία Σέρες Σήππινγκ ἐτοιμάζεται νὰ θέσῃ ἐν ἐνέργεις 3 σκάφη τῶν 600.000 τόνων, ἀτομικῆς προσώσεως, ἐνῷ Σὲ Λάντ σκέπτεται δι' ἐμπορευματοκιβωτοφόρα ἐφοδιασμένα μὲν ἀντιδραστήρας παρέχοντας 120.000 ἵππους εἰς ταχύτητα 33 κόμβων.

* * *

Ἐπακολούθει τὸ κυρίως κόστος τῆς ἐπενδύσεως, ὅπερ ἐκτιμάται ὡς ὑψηλότερον κατὰ 50% πρὸς τὸ ἀπαιτούμενον διὰ συμβατικὸν σκάφος τῆς αὐτῆς χωρητικότητος καὶ τῆς αὐτῆς ἵπποδυνάμεως. Τούτο προϋποθέτει ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ πρέπει νὰ διαθέτουν σημαντικὰ οἰκονομικὰ μέσα καὶ ὅτι ἔτερα συστήματα, οἰκονομικῆς βοηθείας, θέλουν ἐφαρμοσθῆ, ἐκτὸς ἐάν τὰ κράτη δὲν αἰσθανθοῦν αὐτὰ ὑποχρεωμένα νὰ ἐπέμβουν εύθέως.

Ἐτέρα ἀποψίς εἶναι ὅτι δὲν είναι ἀκόμη δυνατὸν νὰ ἐγγυηθῇ τις ἀπὸ τοῦδε ὅτι τὰ πληρώματα θὰ είναι εἰς ἀριθμὸν ἵστο πρὸς τὰ τοῦ παρομοίου σκάφους συμβατικοῦ τύπου. Υπάρχει κάθε φόδος ὅτι ἀντιθέτως ὁ ἀριθμός των θὰ είναι υψηλότερος καὶ τὸ κόστος των μεγαλύτερον, ὡς ἐκ τῆς ἀπαιτούμενης ἔξειδικεύσεως.

Τέλος, ὑφίστανται τὰ θέματα τῶν ἀσφαλειῶν, ἅπτανται δὲν ἔχουν εἰσέτι ρυθμοῦ καὶ ἄτινα ἐμποδίζουν πάντοτε σκάφος, ὡς τὸ

«Οττό Χάν», ὅπερ ἔξασφαλίζει μεταφορὰν μεταλλεύματος ἐκ λιμένος τῆς Αφρικῆς εἰς Βρέμην νὰ προσεγγίζῃ εἰς πολλοὺς λιμένες.

Εἰς τὰς Η.Π.Α. ὁ μόνος ἐφοπλιστικὸς Οί-

κος, ὃστις ἐνδεχομένως θὰ ἥτο διατεθειμένως νὰ προχωρήσῃ, θά ἥτο η Σὲ Λάντ, ἥτις θὰ ἔσκεπτετο νὰ μετασκευάσῃ τὰ ὑπερεμπορευματοκιβωτοφόρα τῆς, ταχύτητος 33 μιλίων εἰς ἀτομικὴν πρώσωσιν. Μέχρι τούδε, ὅμως, οὐδεμία τάσις ἐνεφανίσθη σχετικὴ μὲ τοιαύτην ἐπιχείρησιν. Ἐπὶ πλέον θὰ πρέπει νὰ ἀναμένεται ὅτι η Διεύθυνσις τῆς Ἀμερικανικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας θὰ ἐπετύχησε τὴν θέσπισιν Νόμου δι' οὐδὲν έξουσιοθετεῖτο η Κυβέρνησις νὰ ἐπιχορηγήσῃ τὴν κατασκευὴν ἀτομικῆς προσώσεως ἐμπορικῶν σκαφῶν, πράγμα ὅπερ δὲν είναι τῆς αὔριον, καθ' ὅσον πολλὰ μέλη τοῦ Κογκρέσου ἔχουν ἀκόμη πρὸ ὄφθαλμῶν τὴν σπουδαιότητα τῶν ποσῶν ἄτινα κατερροχθίσθησαν, μὲ ἀπόλυτον ζῆμιαν εἰς τὴν ἐπιχείρησιν «Σαβάννα».

Παραμένει γεγονός ὅτι τόσον ἐκ τῆς μιᾶς ἀκτῆς τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ὅσον καὶ ἐκ τῆς ἑτέρας, ἡ μεγάλη πλειοψηφία τοῦ Ἰδιωτικοῦ ἐφοπλιστικοῦ διερωτᾶται ἐπὶ τῆς σκοπιμότητος τοῦ νὰ ἀποδυθῇ ἐπὶ τῆς ἀτομικῆς προσώσεως, διαρκούνσης τῆς τρεχούσης δεκαετίας.

ΣΚΑΦΗ ΑΤΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΩΣΕΩΣ

| Όνομα | Ναυπ. | τόννοι | Παρατηρήσεις |
|--------------|-----------|----------|---|
| «Ναυτίλος» | 1955 έκτ. | 4.040 | Πρώτον ἀτομικὸν σκάφος τοῦ κόσμου (ἀμερικανικὸν υποθρύχιον). |
| «Λένιν» | 1957 | » 16.000 | Πρώτον ἐμπορικόν σκάφος (σοβιετικὸν παγοθραυστικόν). |
| Λόγκ Μπῆτς | — | » 17.360 | Πρώτον πολεμικὸν σκάφος ἐπιφανίεις (ἀμερικανικὸν καταδρομικόν). |
| «Ἐντερπράτζ» | 1961 | » 90.000 | Γό μεγαλύτερον ἀτομικὸν σκάφος τοῦ κόσμου (ἀμερικανικὸν δερπλανοφόρον 280.000 ΗΡ, 35 κόμβων). |
| «Σαβάννα» | 1962 θ.χ. | 15.585 | Πρώτον ἐμπορικὸν ἀτομικὸν σκάφος παροπλισθὲν τὸ Σ.τ.ος 1970. |
| «Οττό Χάν» | 1968 | » 16.870 | Σκάφος χύδην ἡροῦ φορτίου (γερμανικόν). |
| «Μουσοῦ» | 1973 | » 8.350 | Πειραματικὸν σκάφος (ιαπωνικόν). |

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.

Lee House, London Wall, LONDON E.C.2Y 5AB

CABLE ADDRESS: LANFALL LONDON - TEL.: (01) 600-1766 - TELEX: (51) 883157

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

2, II Merarchias Street, PIRAEUS

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



ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ

ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΔΙΑΣ

Η Κυβερνησίας του κ. Περόν απεφάσισεν όπως έπιδιώζει την αύξησην της χωρητικότητος της Ναυτιλίας της Αργεντινής. Αναζητούνται πρός άγοράν δεξαμενόπλοια της τάξεως των 45.000 έως 60.000 τόν. d.w., ήλικιας τουλάχιστον 5 και τό πολύ 10 έτών και ταχύτητος όχι κατωτέρας των 15 μιλών. Μπάλκ κάρριερ και πλοιά φορτηγά γραμμής, πρόκειται έπισης νά παραγγελθούν.

Η έν Αθήναις πρεσβεία της Αργεντινής έχειται προσφοράς. Τό θέμα θεωρείται έπειγοντας άνωγκης.

Δέν είναι γνωστή η συνολική χωρητικότητας, την όποιαν προτίθεται νά άγοράσῃ η Αργεντινή Δημοκρατία, τό δέδαιον, πάντως, είναι ότι προχωρεῖ πρός άνασυγκρότησιν αυτούνομου και ίδιοκτήτου κρατικού στόλου.

Παρατηρείται σχετικώς, δτή ή διάθεσης τοιούτων κρατικών στόλων εύνοει τό σύστημα της διακρίσεως σημαίας, διά διμερών διεθνών συμβάσεων, τό όποιον έφαρμόζεται άπό έτών είς τόν χώρων της Λατινικής Αμερικής.

ΓΑΛΛΙΑ

ΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟΝ ΠΕΝΤΑΕΤΕΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Εις τό Υπουργικόν Συμβούλιον ύπεδηθή η τό ύπό τού έφοπλισμού καταρτισθέν προσχέδιον τού δευτέρου πενταετού προγράμματος της Ναυτιλίας. Ως γνωστόν, τό πρώτον πενταετές πρόγραμμα λήγει τό 1975. Κατά τό διάστημα τουτο, καθ' δι αι κρατική και πρός την Ναυτιλίαν πιστώσεις και παραχωρήσεις ύπερεβδησαν τά 400 έκατομ. φράγκων, ο γαλαϊκός έμπορικός στόλος θά φθάση άπό τά 6 έκατομ. είς τά 10 έκατομ. τόννων κατά τό 1975. Παρά την σημειωθείσαν δμως πρόσδοσην ή Γαλλική Ναυτιλία παραμένει είς την δεκάτην θέσιν της παγκοσμίου κλίμακος και δέν διαδραματίζει σημαντικόν ρόλον είτε τάς διεθνεῖς έφοπλιστικάς όργανώσεις και τάς κόνφερανς.

Τό δεύτερον πενταετές πρόγραμμα προβλέπει όπως έντος τών έτών 1976 - 1980 ό στόλος φθάση τά 19 έκατομ. τόννων, είς τρόπον ώστε νά έξασφαλιση την άναγκαιαν εισαγωγήν συναλλάγματος, τήν μείωσην τού έλλειμματος τού ισοζυγίου τών ναύλων (δύο δισεκατομ. φράγκων), τήν κάλυψιν τών άναγκών είς πετρέλαιον και πρώτας υλας και τόν έλεγχον τού κόστους μεταφορᾶς και τής συναγωνιστικότητος είς τό έξωτερικόν έμποριον. Εις δεξαμενόπλοια και μεθανιοφόρα προβλέπεται νά καλυφθούν πλήρως αι άναγκαι τής χώρας. Παραλλήλως ένισχυται ή τάσις συνεργασίας με τάς άραβικάς χώρας περι δημιουργίας κοινών στόλων πετρελαιοφόρων και υγραεριφόρων. Τέλος, είς τόν τομέα τών γενικών έμπορευμάτων συζητήται ή έν άναγκη παρέμβασης πρός διαφύλαξιν τού 50% ύπερ της έθνικής σημαίας.

'Εκ μέρους τού έφοπλισμού ή πραγματοπίσης τού σχεδίου 8' άπαιτήση έπενδυσίες τού ύψους τών 30 δισεκατομ. φράγκων, έναντι τών 9 δισεκατομ. τού προηγουμένου προγράμματος. 'Εξ άλλου, η παντοειδής συνειφορά τού κράτους προβλέπεται νά είναι τούλαχιστον τριπλασία της προηγουμένης.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η ΣΥΝΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Κατά τάς δημοσιευθείσας στατιστικάς, ο έμπορικός στόλος της Γερμανίας άνηλθεν είς τό τέλος τού 1973 είς 705 πλοιά συνολικής χωρητικότητος 7.305.437 τόν. γκρός ή 11.277.956 τόν. d.w., αύξησης μὲν είς τονάζ κατά 95.875 τόν., μειωθεὶς δμως είς άριθμον πλοιών κατά 84 μονάδας, έναντι τής άντιστοίχου ήμερομηνίας τού 1972.

Κατά τό διάστημα τού έτους έπωληθησαν 133 σκάφη 635.935 τόν. γκρός, έναντι 263 σκαφών 1.514.704 τόν. τού 1972. 'Εξ άλλου, έντος τού 1973 παρεδόθη νεοαναπτύγητος χωρητικότης 704.830 τ. γκρός έκ τής όποιας τό 79,2% κατεσκευάσθη είς γερμανικά ναυπηγεία.

'Η έπι μέρους σύνθεσις τού στόλου περιλαμβάνει 209 φορτηγά γραμμής (1.814.794 τόν. γκρός), 255 τράμπτς (1.109.229), 75 μπάλκ κάρριερ (2.090.415), 110 δεξαμενόπλοια (1.937.282), 48 φυγεία (270.788) και 8 ήπερωκεάνια (82.429). Εις τούς άνωτέρους άριθμούς δέν συνυπολογίζεται ούτε ή άκτοπλοϊκή ναυτιλία ούτε ή άλιευτικός στολίσκος.

Ο μέσος όρος τού τονάζ ύπερεδη διά πρώτην φοράν τούς 10.000 τόν. γκρός. Τέλος, έκ τῶν άνωτέρω σκαφών τό 76,9% κινεῖται διά δηξελομηχανών, τό 22,9% δι' άτμοστροβίλων και 1 μόνον σκάφος δι' άτομικής ένεργειας.

Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΙΣ

'Η έπι τού προϋπόλογισμού 'Επιτροπή της Βουλής άπεφάσισε ν' αύξηση τό ποσόν διοχείσιας πρός τόν έφοπλισμόν άπό 10% είς 12% έπι τού κόστους ναυπηγείσεως. Τό

μέτρον τούτο έληγμη κατόπιν τών πορισμάτων τής έκθεσεως τού 'Ινστιτούτου Μπατέλ περι τής θέσεως τής Γερμανικής Ναυτιλίας, ητίς συνίστα τήν αύξησην τής παρεχομένης οικονομικής διοχείσιας πρός έπιτευξιν τών ύπο τής Όμοσπονδιακής Κυβερνήσεως ταχθέντων στόχων.

Κατά τήν άποψιν, πάντως, τών μελών τής 'Επιτροπής τό μέτρον τούτο δέν θεωρείται άρκετόν και πρέπει νά συμπληρωθή διά μέτρων χρηματοδοτήσεως τών ναυτικών κατασκευών και φορολογικών διευκολύνσεων. Διά τόν έφοπλισμόν τό 12% τής διοχείσιας σημαίνει έπιχορηγήσεις ύψους 270 έκατομ. μάρκων, αίτινες θά έπιτρέψουν τήν ναυπηγείσιν χωρητικότητος περίπου 1.800.000 τόν. γκρός.

ΤΟ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΝ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΝ

Κατόπιν διαιτησίας έγένετο άποδεκτή ή γενική αύξησης τών μισθών τών ναυτικών κατά 11% (ούχι πάντως κατώτεροι τών 145 μάρκων διά τούς διπλωματούχους και τών 90 μάρκών διά τούς κατώτερους πληρώματα).

Πάντως, οι Γερμανοί έφοπλισται άμιλούν περι διυθαστάκους έπιθαρύνσεως, ητίς θά ύποχρεώση πολλούς είς τήν φυγήν και πάλιν άπό τό έθνικὸν νηολόγιον πρός τάς εύθηντέρας σημαίας.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ ΤΕΛΟΣ

'Έπωληθη και τό «Κονστιτούσιον», τό δεύτερο ύπερωκεάνιον τής Αμερικαν "Εξπορτ, ήλικιας 23 έτών. Αγοραστής δι α. Τάγκ τού Χόγκ Κόγκ, στοις ήγόρασε και τό «Ιντεμπέντες». Τιμή άγοράς τού πρώτου 2,5 έκ. δώλ. τού δευτέρου 2,9 έκ. δολλαρίων.

Και άπομένει πρός έκποίσην τό είς χείρας τού άμερικανικού Δημοσίου «Γιουνάντεντ Στέιτς».

Άι μέχρι τούδε προσφοραί δέν έκριθησαν συμφέρουσαι. Δύο και μόνον ύπερωκεάνια έπιθασηγά τελούν έν ύπηρεσία ύπό τήν άμερικανική σημαίαν. Είναι τά «Μαρκούζα» και «Μοντερέύ» τής Δυτ. Ακτής.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΣΑΝΚΟ

Τά ιαπωνικά ναυπηγεία έργαζονται τώρα μέ τά 80% τής παραγωγικής των ικανότητος. Οι έπιθασητες άπό τήν κυβερνησιν περιορισμοί είς τήν παροχήν ήλεκτρικού ρεύματος και τήν παραγωγήν γενικώς, έν συνδυασμῷ και πρός τόν έπιθαρδυνόμενον ρυθμόν προμηθείσας πρώτων ύλων (χάλυβος κλπ.) ύποχρεώνουν τά ιαπωνικά ναυπηγεία είς τήν τοιαύτη έπιθράδυνσην τής παραγωγής των. Άι παρατάσεις παραδόσεως είναι

Hardworking KOREAN CREWS

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

Most reliable and speedy service

KOREA MARINE CORPORATION

President Yong Kuk Kim

P.O. Box 315, Busan, Korea

Phones : 43-5132

43-6353

42-0616

Cable : "KIMACO" Busan

Telex : KIMACO 3539P

ή συνέπεια διά τὰ συμβόλαια μὲ προκαθωρισμένας τιμάς. "Υπὸ τὸ καθεστώς τοῦ πληθωρισμού αἱ τιμαὶ οὐταὶ ἀποδίνουν ὅσημέραι ἐπίζημοι. 'Ο μεταξὺ 9-11% αὐξανόμενος κατ' ἔτος πληθωρισμὸς καθιστά τὸ συμφωνὴν κόστος μᾶς ναυπηγῆσεως μὲ παράδοσιν τὸ 1974, 1975 & 1976 τελείως ἀπροσάρμοστον. Καὶ μόνον κατὰ τοὺς ἔξ τελευταίους μῆνας τὰ ναυπηγεῖα ἀντιμετωπίζουν αὔξησιν, λόγῳ τοῦ πληθωρισμοῦ, κατὰ ποσοστὸν 15-19%.

"Ἄς σημειωθῇ, ὅτι τὴν κατάστασιν αὐτὴν ἀντιμετωπίζει καὶ ἡ Ἰαπωνικὴ Σάνκο εἰς τὰς προγενεστέρας παραγγελίας τῆς τῶν 56 πετρελαιοφόρων τῶν 80-90 χιλ. τόν. Οἱ ναυπηγοὶ ζητοῦν τὴν ἀναπροσαρμογὴν τῶν τιμῶν, διότι πολλὰ ζημιώνων —εἰς 30 δισεκατομ., γιέν οὐπολογίζουν τὰς ζημίας— μὲ ἀποτέλεσμα νὰ τίθεται ἐν ἀμφιβόλῳ ἢ ἐκτέλεστι τοῦ τόσας προκαλέσαντος συζητήσεις ναυπηγικοῦ προγράμματος τοῦ μεγάλου ιαπωνικοῦ συγκροτήματος.

ΣΥΝΔΥΣΜΟΙ

Θεωρεῖται δέδαιον εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, ὅτι τὸ νέον νομοσχέδιον διὰ τὰς ναυτικὰς κατασκευὰς θὰ καταστῇ νόμος ἑντὸς τῆς ἀνοίξεως. Τὸ σχέδιον τοῦτο προβλέπει ἀποκλειστικὴν προτεραιότητα ναυπηγῆσεως εἰς σκάφη κατασκευαζόμενα ἀπὸ κοινοῦ ὑπὸ Ἰαπώνων καὶ ξένων ἐφοπλιστῶν. Μὲ ἄλλους λόγους, πρόκειται περὶ πλοίων παραγγελλομένων εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα ὑπὸ Ἰαπώνων μὲν ἐφοπλιστῶν, διὰ λογαριασμὸν δημοσίου συναδέλφων των, ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἐσυνεχείᾳ χρονοναυλῶσεώς των εἰς ιαπωνικὰ ἑταίριας. Σημειώτεον ὅτι, ὑπὸ τοὺς ξένους αὐτούς συναδέλφους κρύπτονται συνήθως ιαπωνικά συμφέροντα. (Βλέπε ὑπόθεσιν Σάνκο).

"Αναφέρεται ὅτι, ἐν ὅψει τῆς νέας καταστάσεως ἡ Τζάπαν-Λάϊν συνῆψεν ἡδη συμφωνίαν μετὰ τοῦ Έμιράτου Ἀμπού-Νταμπὶ διὰ τὴν αὐτήν εἰσαγωγὴν σημαντικῶν ποσοτήτων πετρελαίου καὶ διὰ τὴν ἀπὸ κοινοῦ δημιουργίαν στόλου 18 μεγάλων δεξαμενοπλοίων. Παρομοίαν συμφωνίαν λέγεται ὅτι συνῆψεν ἡ «Κ»-Λάϊν μετὰ τοῦ κράτους τοῦ Ισημερινοῦ.

Εἰς τὸ σχέδιον αὐτὸν οἱ δυτικοὶ ναυτικοὶ κύκλοι δέλπουν καθαρὰ τὴν ἐφαρμογὴν νέου εἴδους προγράμματος ἀναπτύξεως τῆς Ἰαπωνικῆς Ναυτιλίας. Μόνον ποὺ τὴν φοράν αὐτὴν θὰ ἐπιτευχθῇ διὰ τῆς δημιουργίας ἐνός συμπληρωματικοῦ ἐμπορικού στόλου, τὸν οποῖον θὰ καλύπτουν οἱ «σημαῖαι εὐκαιρίας»

καὶ ὁ ὄποιος θὰ ἔχῃ ἐκ τῶν προτέρων ἔξη-σφαλισμένην τὴν ἀπασχόλησιν.

ANATIMATAI TO NAYPIHGIKON KOSTOΣ

Θὰ αὐξηθοῦν καὶ σημαντικῶς αἱ τιμαὶ τῶν ναυπηγῆσεων εἰς τὴν Ἰαπωνίαν. Κατά τινας ὑπολογίζονται αἱ μέλλουσαι νὰ ἐπιβληθοῦν αὔξησεις εἰς τὰ 50% τοῦ κόστους τοῦ 1973 διὰ μικρὰ καὶ μέτρια σκάφη. Διὰ τὰ ULCC καὶ VLCC ἡ αὔξησις πιθανὸν νὰ φθάσῃ διὰ τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον τὰ 16% καὶ τοῦτο, διότι οἱ ναυπηγοὶ ἀνετίμησαν τὰ σκάφη αὐτὰ τὸ 1973 κατὰ 40%.

Δὲν ἀνεκούνθησαν εἰσέτι συμβόλαια κλεισθέντα μὲ τὰς ὑψηλοτέρας αὐτὰς τιμὰς Τούτο θὰ ἐξαρτηθῇ ἀπὸ τὸ κόστος τῶν υλικῶν καὶ τῶν ἐργατικῶν, ὡς τούτο θὰ ἐξελιχθῇ κατὰ τὰς προσεχεῖς ἡμέρας. Πάντως, ἡ Ἰσικαβατζίμα - Χαρίμα ἔκλεισε συμβόλαιον διὰ τὴν ναυπηγῆσιν ἐνός 144.000 τόν. τάνκερ εἰς τὴν τιμὴν τῶν 11,5 δισεκατομ. γιέν διὰ λογαριασμὸν Ἀράβων.

Δὲν ἀγνοοῦν, δεδιάοι, οἱ Ἰάπωνες ναυπηγοὶ τὴν ἀνάγκην τῶν συναγωνιστικῶν τιμῶν δι' ὥρισμένους ίδια τύπους σκάφων, ὅπως τὰ υγραιεροφόρα, εἰς τὰ ὄποια τελευταίων ἔχουν ἀρκετά ειδικευθῆ Διὰ σκάφος LNG τῶν 125.000 κ. μέτρων, μὲ παράδοσιν τὸ 1978 συνεφωνήθη ἡ τιμὴ τῶν 33 000 ἑκατ. γιέν.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ - ΤΟ ΒΑΣΙΚΟΝ ΦΟΡΤΙΟΝ ΤΩΝ ΤΡΑΜΠΣ

Εἰς τὴν Αύστραλιαν ἡ παραγωγὴ σιδηρομεταλλεύματος ἔφθασε τοὺς 70.000.000 τόν. Ἐτησίως καὶ δὲν παρήλθε παρὰ μία δεκατία ἀφ' ἡσ οἱ Ἰάπωνες ὑπέγραψαν τὸ πρώτον συμβόλαιον μακράς προοπτικῆς. 'Εαν ἡ Κυβέρνησις δὲν πειριστῇ τὰς πωλήσεις πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἡ ἐὰν δὲν ἐπέλθουν αὔξησεις τοῦ κόστους ἐξορύξεως τοιούτου ὑψώς ὡστε νὰ ἔχουν συνεπείας ἐπὶ τοῦ θεμοῦ τῆς συναγωνιστικότητος τοῦ αὐστραλιανοῦ μεταλλεύματος, ἡ ὑφισταμένη δυναμικότης καὶ ἡ σχεδιασμένη τοιούτη ἐξορύξεως μεταλλεύματων θὰ εἶναι τοιούτη, ὡστε νὰ δύναται νὰ ἔξασφαλίσῃ παραγωγὴν ἀνά τῶν 100 ἑκατομμυρίων τόνων ἐτησίως εἰς τὸ ἕγγυς μέλλον.

'Υπάρχουν περαιτέρω διάφορα ἄλλα σχέδια σχετιζόμενα μὲ τὰ μεταλλεύματα. Εἰδικῶς

ύφισταται ἡ προταθείσα ἀνάπτυξις τῶν ἀποθεμάτων τοῦ Wittenoom-Marandoo. Ή εὐνοϊκὴ προοπτικὴ τοῦ 1973 ὀθόνες ἐτέρους σημαντικοὺς ἔχαγωγεῖς, ὅπως τὴν Βραζιλίαν, τὴν Διτ. Ἀφρικήν καὶ τὸν Καναδάν νὰ θέσουν εἰς ἐφαρμογὴν νέα προγράμματα ἐπεκτάσεως. Εἰς τὸ Καρπεί τοῦ Κεμπέκ τίθεται εἰς παραγωγὴν νέον ὄρυχειον (Fire Lake) πρὸς ἔξορυξιν μέχρι 5 ἑκατομμυρίων τόνων ἐτησίως, πράγμα ὅπερ, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰς ἡδη ἔγκαταστάσεις δυνατὸν νὰ ἔχαγεται ἄνω τῶν 20 ἑκατομμυρίων τόνων μεταλλεύματος κατὰ τὸ 1976.

Σχέδια διὰ νέας χαλινούργικάς ἔγκαταστάσεις ἀνήγγελθησαν ὑπὸ διαφόρων παραγωγῶν σιδηρομεταλλεύματος. Γίνεται λόγος ἔγκαταστάσεως ἐξ ἑκατομμυρίων τόνων ἐτησίως εἰς τὸ Τουμπαράο καὶ ὑφίσταται σχέδιον χαλινούργειον εἰς Τύνιδα, ὅπου θὰ χρησιμοποιηθεί δραζιλιανὸν σιδηρομεταλλεύμα 1,5 ἑκατομμυρίου τόνων ἐτησίως, πρὸς παραγωγὴν χάλυβος εἰδικῶν χαρακτηριστικῶν.

Σκάφος συνδευασμένου φορτίου ἐφόρτωσε τελευταίων φορτίον ρεκόρ 218.000 τόνων μεταλλεύματος εἰς Τουμπαράο, ὅπερ, ἐλλείψει αὐστραλιανῶν ἐργασιῶν, κατέστη τὸ κύριον κέντρον τῆς δραστηριότητος εἰς τὴν ναυλαγράφων. Παρόμοιαι μεγάλαι ἔχαγωγει δραζιλιανοῦ μεταλλεύματος πρὸς τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Ἰαπωνίαν προανηγγέλθησαν κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας, ὡς καὶ ἡ πιθανότης χρησιμοποιήσεως σκάφων συνδευμένου φορτίου, ἀτινα ἀπεσύρθησαν τῆς μειουμένης κινητεώς μεταφορῶν πετρελαίου. Αὐτὰ τὰ σκάφη συνεκράτουν εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα τὰς τιμὰς τῶν ναύλων. Συνδευμένου φορτίου σκάφη ἐχρησιμοποιήθησαν καὶ διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν μεταλλεύματων τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς. Τρία σκάφη αὐτοῦ τοῦ τύπου, τελευταῖς, ἐναυλώθησαν πρὸς μεταφοράν ἀφρικανικοῦ μεταλλεύματος δι' Ἰαπωνίαν, ὑπῆρχαν δημοσίαι καὶ ναυλώσαις σκαφῶν συνδευμένου φορτίου ἀπὸ τὴν Μορόβιαν διὰ τὴν Όλλανδιαν.

Αἱ δραζιλιανοὶ ἔχαγωγαι μεταλλεύματων αὐξάνουν ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος. 'Ο παραγωγικὸς ὄμιλος, δοτις ἡγείται εἰς τὰς ἔχαγωγαγάς εἰναι ὁ Vale De Rio Doce, πρὸς αὐτὴν δημοσία τὴν κυβερνητικὴν ἐπιχείρησιν συμπορεύονται καὶ ἔτεροι ιδιωτικοὶ παραγωγοὶ μικροτέρας δυναμικότητος. 'Υπολογίζεται ὅτι τοιαύτη τοιούτη ἐξορύξεως μεταλλεύματων θὰ εἶναι τοιούτη, ὡστε νὰ δύναται νὰ ἔξασφαλίσῃ παραγωγὴν ἀνά τῶν 100 ἑκατομμυρίων τόνων ἐτησίως εἰς τὸ ἕγγυς μέλλον. Διὰ τὸ 1980 οἱ εἰδικοὶ ὑπολογίζουν διηδούλως καὶ ναυλώσαις σκαφῶν συνδευμένου φορτίου ἀπὸ τὴν Μορόβιαν διὰ τὴν Όλλανδιαν.

“ΙΝΔΙΑ”

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΜΕ ΑΜΕΣΟΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ

GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Τιμαὶ λογικαὶ - 'Εξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE : 39252 WITH EXTNS.

AFTER OFFICE HOURS : 446873 & 666169

ΔΙΑΤΙΘΕΤΑΙ BENZINAKATOI ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

CABLE ADDRESS :
"SHIPPDAWOOD" MADRAS

Η 'Αμερικανική Ναυτασφαλιστική' Αγορά

ΤΑ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΑ ΤΟΥ 1973

νων, τὰ 80% τῶν ὁποίων θὰ είναι συγκεντρωμένα εἰς τὸ ἀποκαλούμενον «τετράγωνον τοῦ σιδῆρου», ἐνῷ ή ὑπολειπομένη ποσότητα θὰ ἔξασφαλίζεται ἐκ τῆς ζώνης τῆς διοικούσης ἀπὸ τὸ Καράκας μέχρι τῆς περιοχῆς τοῦ Αμαζονίου.

Τὸ Τουμπαράδο είναι ηδη τὸ κύριον ἀκράον σημεῖον τοῦ κόσμου φορτώσεως μεταλλεύματος. Ἀρχικῶς εἶχε σχεδιασθῆ δι' ἐπτσιάν κίνησιν περίπου 20.000 ἑκατομμυρίων τόνων καὶ εἶχεν ἐφόδιασθη ἵνα οὐδὲνέχεται σκάφη μέχρις 100.000 τόνων, ηδη δῆμως ὁ λιμὴν αὐτὸς δύναται νὰ δεχῇ σκάφη πολὺ μεγαλύτερα, διότι διαθέτει τὴν τελευταίαν αὐτοῦ προβλήτα δυνήσματος 21,5 μέτρων. Η προβλήτα αὐτῆ ἐργάζεται μὲν ρυθμὸν 20.000 τόνων ὡρισμένων καὶ συνολικῶς ὁ λιμὴν αὐτὸς δύναται νὰ φθάσῃ ρυθμὸν ἑπτσιών ἑγαγγών σιδηρομεταλλεύματος 80 ἑκατομμυρίων τόνων.

Η ΠΕΝΙΝΣΟΥΛΑΡ ΚΑΙ ΟΡΙΕΝΤΑΛ

Τὴν πολύμορφον δραστηριότητα τοῦ μεγαλύτερου βρετανικού ναυτιλιακού συγκροτήματος τῆς «Πενίνσουλαρ καὶ Οριένταλ» ἀπεικονίζουν ὡρισμένοι ἀριθμοὶ τῆς ἐπτσιάς πρὸς τοὺς μετόχους τῆς ἑκθέσεως ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τοῦ παρελθόντος ἔτους.

Δὲν ὑπάρχει πλευρὰ τῶν μεταφορῶν πρώτων καὶ πραγμάτων, εἰς τὴν ὄποιαν τὸ τεράστιον εἰς δύον τοννᾶς ἐφοπλιστικὸν συγκρότημα νὰ μὴ μετέχῃ εἰς τὰ κέρδη ἀνάλογα. Εἰς 34.160.000 λίρας Ἀγγλίας ἔφθασαν τὰ κέρδη μέχρι τῆς 30ῆς Σεπτεμβρίου 1973.

Η Ἑκθεσίς διὰ πρώτην φοράν ἀναφέρεται καὶ εἰς τὰ κατά κλάδους μεταφορῶν καὶ ἔκ διαφόρων πρωσόδων ἀποτέλεσματα, ἀποκαλύπτωσα διὰ τοῦ κατωτέρω πίνακος καὶ τὰς ἀκαθαρίστους εἰσιστάξεις ἐξ ἐνὸς ἔκστου κλάδου καὶ τὰ ἀποκομισθέντα κέρδη εἰς ἑκταμύρια λιρῶν, ἐν ἀντίπαρασθολῇ καὶ πρὸς τὸ 1972.

* * *
 Ακαθάρ. Ξεσδα Κέρδη
 1973 1972 1973 1972

| | | | | |
|----------------------------|-------|-------|------|-----|
| Φορτία εἰς χύμα | 28,5 | 17,2 | 10,9 | 5,0 |
| Διάφορα γενικά | 67,4 | 70,5 | 10,1 | 5,7 |
| Ἐπιθάται | 49,7 | 56,2 | 2,0 | 0,7 |
| Εδρώπη καὶ ἀεροπορία | 68,1 | 55,6 | 1,3 | 0,9 |
| Συμμετοχαὶ διάφοροι . . . | 52,2 | 38,0 | 1,0 | 0,9 |
| Ἀποδόσεις περιουσίας . . . | 4,8 | 3,7 | 3,5 | 0,9 |
| Διάφορα | 25,8 | 24,9 | — | — |
| Σύνολον | 244,9 | 216,3 | 28,8 | 9,9 |

Κατὰ τὴν πρόσφατον ἐπτσιάν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν μετόχων, ὁ πρόεδρος τῆς Π. & Ο., λόρδος Ιντσκεῖπ, ἐδήλωσεν: «Η Π. & Ο. κινεῖται πρὸς τὴν ἔξισφρόπησιν τῶν δραστηριοτήτων τῆς, ἥτις σκοπὸν ἔχει νὰ περιορίσῃ τὸν ἀντίκτυπον σοδαρῶν κυκλικῶν κινήσεων εἰς οἰνοθήποτε τομέα τῶν ἐργαστῶν μας. Η ἀπόκτησις τοῦ Βονιός ὑπόσθιον εἰς τὴν δελτίωσιν τῆς Ισφρόπτιας αὐτῆς χωρὶς ν' ἀλλάξῃ βασικῶς ὁ χαρακτήρα τῆς ἑταρίας ή ὅποια ἡσχολεῖτο καὶ θὰ συνεχίσῃ νὰ ἀσχολήσαιται, κυρίως, εἰς τὰς μεταφορὰς ἐπὶ παγκοσμίου κλίμακος».

Ἐπὶ τῆς πιθανότητος ἐπαναλειτουργίας τοῦ Σουέζ ἐντὸς τοῦ ἔτους, ὁ λόρδος Ιντσκεῖπ εἶπε: «Διὰ νὰ ὑπολογισθῇ ἡ ἔκτασις χρησιμοποίησεως τῆς Διώρυγος, ἀπαίτουνται πολλοὶ καὶ πολύπλοκοι ὑπολογισμοί, ὁ κίνδυνος ἀσφαλείας, τὸ ὑψηλὸν κόστος καυσίμων, τὸ ἡμερήσιον κόστος διαχειρίσεως τῶν διαφόρων πλοίων, τὸ ὄφος τῶν ἀπαιτηθησμένων τελών διελεύσεως ἐπὶ τῆς Διώρυγος, καθὼς καὶ οἱ φυσικοὶ περιορισμοὶ ταῦτης ἐν σχέσει πρὸς τὸ βάθος καὶ πλάτος.

«Υποδέθω ὅτι η Διώρυξ θὰ ἐπαναλειτουργήσῃ καὶ δῆτι, κατ' ἄρχας, τὰ δίδια θὰ εἴναι τόσον ὑψηλά, ὥστε η χρησιμοποίησης τῆς

Ο ἐπανεκλεγεῖς ὡς Πρόεδρος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ Γεν. Διευθυντής τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐπὶ ἀσφαλίσεων σκαφῶν Συνδικάτου κ. «Ἄλλεν Σ. Σχουμάχερ ἀνεκοίνωσε κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς 20ῆς Μαρτίου εἰς τὰ μέλη τοῦ Συνδικάτου τὰ πεπραγμένα διὰ τὸ 1973.

Παρὰ τὴν κατὰ 10% αὔξησιν τῶν ἐσδεύθεντων ἀσφαλίστρων, ταῦτα δὲν ἀντικρύζουν — ὡς ἐδήλωσε — «τὴν ἀνάπτυξιν, τὴν ὄποιαν ἐπεδιώκαμεν εἴτε διὰ νέων ἐργασιῶν εἴτε ἐκ τῆς ἀναπτυσσορασμογῆς τῶν ἀσφαλίστρων κατὰ τὰς ἀνανεώσεις τῶν συμβολαίων, τὰς ἐπιβληθεῖσας εἰς τῆς συνεχισθεῖσης πληθωριστικῆς τάσεως».

«Ἀπεικονίζων δὲ κ. Σχουμάχερ τὰς ἀντιξόους περιστάσεις, ὑπὸ τὰς ὄποιας ἐπετεύχθη ἡ ἀνάπτυξις τῶν ἐργασιῶν, ἀνέφερεν ὅτι ἐπὶ 2.775 ἐξοφληθεῖσῶν ἀπατώσιμων, δι' 86 ἐξ αὐτῶν (δέκα δι' ὀδικάς ἀπωλείας) ἡναλώθησαν τὰ 48% τῶν εἰσπραχθέντων ἀσφαλίστρων κατὰ τὸ 1973. Τούτο ἀποτελεῖ ἔνα ὑψηλὸν ἀνησυχητικὸν ρεκόρ, ἐναντὶ τῆς ἀναλογίας τῶν 38% διὰ τὴν πενταετίαν καὶ τῶν 19 καὶ 41% τῶν κατ' ἔτος ἀναλωθέντων ἀπὸ τὰς ἀσφαλίστρα.

Τὸ ἀμερικανικὸν ἐπὶ ἀσφαλίσεως σκαφῶν Συνδικάτον είναι, ὡς γνωστόν, τὸ κύριον ὅργανον τῆς ἀμερικανικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, διὰ τὴν κάλυψιν τῶν κινδύνων τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν καὶ ἔκεινων τῶν ἔξινων σημασιῶν καὶ τῶν Μεγάλων Λιμνῶν.

Κατὰ τὴν ἐπτσιάν συνέλευσις τῶν μελῶν τοῦ Συνδικάτου τῆς 20ῆς Μαρτίου ἔξελεγχον ὡς μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου διὰ τὴν ἐπομένη τριετίαν οἱ κ.κ. Οὐλίλιαμ I. Μπράτφορν διὰ τὴν Φέντεραλ Ινσούρανς Κόμπαν, Κάρολος Α. Κίρκλαντ, διὰ τὴν Γιουνάιτεντ Στέιτ Φάΐρ Ινσούρανς Κόμπαν, Θωμᾶς Ο. Κλάρκ, τῆς Κομμέρσιαλ Γιουνίον Ινσούρανς Κόμπαν, Τζών Σ. Γκρήν, τῆς Χάρτφορν Φάΐρ Ινσούρανς Κόμπαν, Τζών Β. Ρίκερ, τῆς Κοντινέταλ Ινσούρανς Κόμπαν καὶ Τζών Ρ. Οὐλίλιαμπριτ, τῆς Ινσούρανς Κόμπαν όφ Νόρθ Αμερικα.

Μεταξὺ τῶν δυσκόλων συμθῆκων, αἵτινες ἐπεκράτησαν κατὰ τὸ 1973, ο κ. Σχουμάχερ ἀνέφερε τὴν συνεργασίαν τοῦ περιουσιακοῦ καταστατικοῦ, τὴν κρατήσασαν εἰς τὴν διεθνή ἀσφαλιστικήν ἀγοράν. Καὶ ναὶ μὲν ὁ συναγωνισμός είναι ἔν γύγεις καὶ ἐπιθυμητὸν οἰκονομικὸν στοι-

χεῖον εἰς μίαν ἐλευθέραν κοινωνίαν ὑπεράμμισεν ὅμως τὸ εἶδος τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν τελευταίων μηνῶν, «ὅστις δὲν είναι μόνον διατυπικός, ἀλλὰ καὶ ἐπικίνδυνος διὰ τὴν ἔξισφρόπησιν τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς». Έκράτησεν — εἶπεν — τοιοῦτος συναγωνισμός, ὥστε ἐκείσοντα ἐργασίαι μὲν οινόπτητοι πρέμιοι, χωρὶς νὰ λαμβάνεται ὑπὸ διάφοροι, χωρὶς νὰ λαμβάνεται ὑπὸ διάφοροι πρέμιοι, χωρὶς νὰ οινόπτητοι πρέμιοι, χωρὶς νὰ λαμβάνεται ὑπὸ διάφοροι πρέμιοι.

Καὶ ὁ προσέθεσεν ὁ κ. Σχουμάχερ : «Κάθε συνετὸς ἀντασφαλιστής θὰ ἐπρεπε νὰ είναι εύχαριστημένος, ὅχι μόνον ἀπὸ τὴν ὑπόστασην καὶ τὴν πειραίαν τοῦ ἀμερικανικοῦ ἀσφαλιστοῦ, ποὺ ὑποστηρίζει, ἀλλὰ νὰ συμμετέχει εἰς τοὺς κινδύνους, ποὺ ὁ ἀσφαλιστής αὐτὸς ἀνέλασθε.

Άναφερόμενος περατέρω εἰς τὴν ἀνευ προγονούμενον ίκανότητα καλύψεως κατὰ περίπτωσιν τῶν 40 ἑκατομ. δολ., τὴν ὄποιαν τὸ Συνδικάτον προσέφερεν εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1973, ο κ. Σχουμάχερ ἀνεκοίνωσεν ὅτι τὸ ποσὸν αὐτὸς ηδη ἐκαλύφθη εἰς κινδύνους ναυπηγήσεων διὰ τὴν μίαν ἐκάστην περιπτωσιῶν μεγάλων πετρελαιοφόρων καὶ ὑγραεροφόρων ὑπὸ παραγγελίαν.

Καὶ ὁ χρόνος πλησιάζει ποὺ θὰ ζητηθῇ νὰ καλυφθοῦν οἱ κινδύνοι τοιαύτης ἐκτάσεως τῆς ναυσιπλοΐας, οἱ ηδη εἰς τὰ βιβλία τῶν ἀσφαλίστρων ἀναγραφόμενοι οὓς κινδύνοι ναυπηγήσεων. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1973 ὑπῆρχον 213 σκάφη, ἡσφαλισμένα ὅπω τῶν 5 ἑκατομ. δολ. καὶ 60 ἄνω τῶν 10 ἑκατομ. δολ. Τὸ ρεκόρ δι' ἔνα τάνκερ, ἡσφαλισμένον ἀπὸ τὸ Συνδικάτον δι' 21 ἑκατομ. δολ. ὑπερεβληθῆται ηδη ἐφέτος.

Ο κ. Σχουμάχερ προέβη καὶ εἰς τὰς κάτωθι παραπτηρίσεις διὰ τὰ τάνκερας : «Η ἀναλογία τῶν ἀπωλειῶν τῆς τελευταίας 'Οκταετίας διὰ σκάφη 75.000 τόνων καὶ ἄνω κυμαίνεται ηδη εἰς τὰ 87% καὶ ἐπέτητες της προσοχὴν «ἐπεὶ τῆς ἀκτώνεως τῶν ἀσφαλίστρων εἰς τοιούτου εἰδούς ἐργασίας, αἵτινες ἐφανίζουν τεραστίους κινδύνους». Εξεφράσθη ὅμως καὶ ἡ ίκανοποίησης ὅτι πλείστα ὄσσα τάνκερς ἐγκαθιστοῦν τὸ σύντημα τοῦ ἀδρανούς ἀερίου. Καὶ κατέληξεν : «Ἐὰν τὰ προληπτικά συστήματα κατὰ τὸν ἐκρήξεων ἐφαρμοσθοῦν, τούτο θὰ είναι εὐχάριστον διὰ τε τοὺς πλοιοκτήτας καὶ τοὺς ἀσφαλιστάς.

Πλέον ίκανοποιητική ἐμφανίζεται η κατάστασις εἰς τοὺς δοκίμους. Παρὰ τὸ γεγονός ὅτι τὸ 1973 ἐνεγράφησαν 1.000 περίπου δοκίμοι καταστρώματος καὶ 820 μηχανῆς, ἔναντι 1.150 καὶ 850 ἀντιστοίχων τοῦ 1972, ἐπλίζεται διὰ τὴν προσέλκυση νέων εἰς τὸ ἐπαγγέλμα θὰ είναι μεγαλυτέρα κατὰ τὸ τρέχον ἔτος.

Σημαντική, ἐπίσης, είναι καὶ ἡ ἐλλειψις ναυτοπαίδων. Τούτο ὀφείλεται βασικῶς εἰς δύο λόγους: Τὴν αὔξησιν τοῦ ὄρου ήλικιας ὑποχρεωτικῆς φοιτήσεως εἰς τὰ σχολεῖα στοιχειώδων ἐκπατειδέυσεων καὶ τὸν ἀνταγωνισμὸν ἄλλων βιομηχανιῶν.

NΟΡΒΗΓΙΑ

Η ΝΑΥΤΙΑΛΙΑ ΤΗΣ

Η Ἔνωσις τῶν Νορβηγῶν 'Εφοπλιστῶν παρέσχε τὴν εἰκόνα τῶν ἐξελίξεων, αἵτινες ἐσημειώθησαν εἰς τὸν νορβηγικὸν στόλον κα-

Η ΛΕΙΨΑΝΔΡΙΑ

Η συνεχιζόμενη μείωσις τῶν ναυτικῶν, Ιδιαιτέρως δὲ τῶν πτυχιούχων ἀξιωματικῶν

τά την διαφρεύσασαν έξαστιαν, κατά την όποιαν έπωλήθησαν τά 62% των πλοίων και τά 57% του τονά.

Ούτω, κατά τό 1968 ό νορδηγικός στόλος συνεκροτείτο από 1.500 σκάφη, 18,5 έκατομ. τόν. γκρός. Έκτοτε 930 σκάφη, 10,4 έκατομ. τόν. γκρός έπωλήθησαν. Ρεκόρ ανέψησαν προηγουμένου.

Τά φορτηγά τράμπ των 10 - 15.000 τόν. έξηφανίσθησαν από τους πίνακας των νορδηγικών πλοίων, καθώς και τά πετρελαιοφόρων τών 15 - 30.000 τόνων.

Αί πωλήσεις έφθασαν μέχρι τών σκαφών τών 90 χιλ. τόν. διά τά δεξαμενόπλοια και τά μπάλκ κάρριερς, τά σχετικώς παρηλίκα τών 15 - 30.000 τόνων. Αί τακτικά γραμμαί έχασαν τά 20% τού άπασχολουμένου εις αυτάς τονά.

Και ούτω τά πλοία περιωρίσθησαν εις άριθμόν από 1.500 εις 1.200, ένώ το τονάς ήγειρη από 18,5 έκατομ. τόν. εις 23 έκατ. τόν. γκρός. Μεγαλύτερα τά σκάφη.

'Εξ αντίθετου, άνανέωσεις τού μέσου όρου της ήλικιας τού τονάλ δέν έσημειώθη. 'Η μέση του ήλικια κυμαίνεται μεταξύ τών 6-7 έτών. 'Υπογραμμίζεται έπίσης ή ζημιά την όποιαν υπέστη ό νορδηγικός έφοπλισμός έκ της υποτιμήσεως της λίρας και τού δολλαρίου, υπολογιζόμενης εις 4 δισεκατομ. νορδηγικών κορωνών.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ ΑΓΟΡΑΖΕΙ ΚΑΙ ΤΑΝΚΕΡΣ

Τρία τών 112.000 τόν. και πέντε τών 31.700 διά παράγωγα έπωλησαν τά βρετανικά ναυπηγεία Σουάν Χάντερ εις την Ρωσίαν Παράδοσις έντος τών έτων 1974 και 1975. Τιμή συνολική 74 έκατ. λιρών, με δάνειον διά 59,2 έκατ. λιρών

Η Ρωσία από την άγοράν αύτήν έμφανίζεται έπειγομένη νά άποκτηση στόλου δεξαμενοπλοίων, ικανόν νά έξυπηρετήσῃ τάς άμεσους άνάγκας της.

ΧΟΓΚ - ΚΟΓΚ

ΤΑ ΚΙΝΗΤΡΑ ΤΗΣ ΜΕΓΕΘΥΝΣΕΩΣ

Κατά την διάρκειαν τού έπεισοιου δείπνου του Βρετανικού 'Ινστιτούτου Ναυτικής Μηχανολογίας, ό γνωστάς μεγαλεφοπλιστής τού Χόγκ Κόγκ κ. Υ. Κ. Πάο, σήστις σήμερων διαχειρίζεται στόλον έξ 94 σκαφών 8 έκατ. τόν. ί.ω. ύπεργράμμισε τά αίτια της καταπληκτικής έπιτυχίας τού Χόγκ Κόγκ εις τών χώρων της παγκοσμίου Ναυτιλίας και την άναγκην δημιουργίας άνεξαρτήτου νηολογίου εις τό Χόγκ Κόγκ.

«Η έμφάνισις τού Χόγκ Κόγκ είς τό διεθνή στίδον τών μεταφορών και ή δημιουργία του ώς έφοπλιστικού κέντρου, οφείλεται είς αύτό τούτο τό έπικρατούν κλίμα είς τό Χόγκ Κόγκ. Εύνοει τούτο τήν έπιχειρηματικότητα, τήν παντελή έλλειψιν έλέγχου συναλλάγματος, τήν χαμηλήν φορολογίαν, και τό σημαντικότερον: Κατοικείται από άνθρωπους οι οποίοι άκομη έπιθυμούν νά έργασθούν σκληρώς διά νά έπιτίχουν τούς στόχους των και τάς φιλοδοξίας των.

«Πιστεύω, έπίσης, ότι σημαντικόν ρόλον είς τήν έπιτυχίαν τού Χόγκ Κόγκ διεδραμάτησεν ή άνυπαρχία κυβερνητικής παρεμβάσεως είς τά ναυτιλιακά πράγματα και ή άπαχή οιασδήποτε συμπαραστάσεως πρός τούς πλοιοκτήτας. Δέν ύπάρχουν έπιχορηγήσεις, ούτε χαμηλότοκα δάνεια, ή φορολογίαι και άπαλλαγαί ναυτιλιακών έπενδύσεων κ.λπ.

«Τοιουτοτρόπως, ήναγκάσθημεν νά στηριζόμεθα μόνον εις τάς ιδικάς μας δυνατότητας και νά άποφεύγωμεν τούς έπικινδύνους συναδασμούς, τούς όποιους άλλοι έφαρμόζουν δασιζόμενοι εις τήν κυβερνητικήν άφωγήν, έάν και δταν παραστή άνάγκη.

«Σημαντικός παράγων άπειδείχθη και τό πλησιόχωρον τού Χόγκ Κόγκ πρός τήν Ιαπωνίαν. Οι πλοιοκτήται έπωφελήθησαν αύτού διά νά προδύν εις άγοράς, ναυλώσεις και νά συμμετάσχουν εις ιαπωνικάς έπιχειρήσεις.

«Αναφέρομενος εις τήν άναγκην ύπάρχεως άνεξαρτήτου νηολογίου τού Χόγκ Κόγκ, ό κ. Πάο είπεν ότι ένω 500.000 περίποτον τόννοι ί.ω. είναι σήμερον έγγεγραμμένοι εις τά νηολογίου τού Χόγκ Κόγκ, τό σύνολον τού έλεγχομένου ύπό έφοπλιστών τής άποικιάς στόλου θά ύπερβανή τά 35 έκατ. τόνων ί.ω. περί τά τέλη τού 1978 — ο στόλος αύτός δέν θά είναι ούσιαστικώς κατώτερος τού τότε βρετανικού στόλου.

«Ο κ. Πάο κατεφέρθη έναντίον έκεινων οι οποίουι δέν έγκρινουν τήν συστάσιν ίδιου νηολογίου έκ φόδου συστάσεως Ναυτιλίας, κατωτέρου ποτέπεδου. Τούτο ούδεποτε πρόκειται νά συμβῇ, συνέχισε, διότι τά πλοία θά φέρουν τήν βρετανική σημαίαν και ή βρετανική Κυβερνητικής θά ένδιαφερθῇ διά τά πλοία, τόν έξοπλισμόν των και τά πληρώματα.

Έκεινος θά διαφέρη τό νηολόγιον άναφέρεται εις τήν έθνικότητα τών άξιωματικών, λαμβανομένης ύπ' όμιν τής μητρικής γλώσσης κατά τάς έξετάσεις. Έπισης θά χρησιμοποιηθούν διάφορα δργανα μη άγγιλκης κατασκευής, έφ' θσον κριθούν έξ 100.000 τόννων ικανοποιητικής άποδόσεως. Τά ένδιαιτήματα θά ύποσπουν παραλαγάς διά τήν καλυτέραν προσφερμούν τών άσιατικών πληρωμάτων.

● Τά πλερεγκτήματα ένός άνεξαρτήτου νηολογίου τού Χόγκ Κόγκ διά τούς ιδιώτας

έφοπλιστάς είναι, ίσως, ολιγότερον άπτα άλλα και τελείως πραγματικά.

ΚΑΙ Ο ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ

Έπι 30 και πλέον έτη, ό έφοπλιστικός άμιλος Τ.γ. Τιπγ, συνήθως γνωστός μέσω τής διαχειριστρίας έταιρίας «Αίλαντ Ναβιγκέισον Κορπορέιτσον», άκολουθει νεωτεριστικήν τακτικήν. Ήτο έτω πρώτων οίκων οι οποίοι κατά καιρούς είσηγαγον τόν αύτοματομάτισμόν διά νά έπιτίχουν τούς στόχους των και τάς φιλοδοξίας των.

Σήμερον ο άμιλος Τιπγ κατέχει και διαχειρίζεται έναν στόλον έξ 110 φορτηγών γραμμής, πλοίων - κοντέινερς, μπάλκ κάρριερς και σούπερ τάνκερς, συνολικού τονάλ 3.500 τόνων 4,5 έκατ. τόν. ί.ω. Μεταξύ τών δεξαμενοπλοίων καταλέγονται 8 σκάφη τής τάξεως τών 220 χιλ. τόνων ί.ω., τής σειράς «Ενεργός», άτινα ήδη τελούν έν υπέρεσί. Νέα παραγγελείται εις τήν Ιαπωνίαν και Ευρώπην περιλαμβάνουν τάνκερς τών 370 - 445.000 τόν. ί.ω. και μεγάλα πλοία - κοντέινερς ίκανά νά μεταφέρουν 2.000 κοντέινερς τών 20 ποδών έκαστον μέ ταχύτητα 26 μιλών. Με τάς παραγγελίες αύτάς, η συνολική μεταφορική ίκανότης τού στόλου τού μεγάλου συγκροτήμασος τού Χόγκ Κόγκ υπερβαίνει τά 7 έκατ. τόν. ί.ω.

Ο άμιλος Τιπγ έξυπηρετεί έν εύρυταν δίκτυον τακτικών γραμμών ύπό τον τίτλον «Οριεντ 'Οθερσίης Λάτιν». Ή δραστηριότης είς τόν τομέα αύτόν ήρχισε τό 1961 με τήν δημιουργίαν τακτικής γραμμής μεταξύ Απω Ανατολής και Βορείου Αμερικής, έπεκταθείσα τό 1967 εις τήν Ευρώπην και τό 1972 εις τήν Αύστραλιαν. Έπισης, διατίθενται τρία πολυτελή έφοτηγά) έπιβατηγά τά οποία, έκτελοντα συνεχών κυκλικά ταξίδια άντα τήν ύδρογειον, έξυπηρετούν τάς γραμμάς Κεντρικής και Νοτίου Αμερικής και Ανατολικής και Νοτίου Αφρικής.

Τό 1969 ή έταιρία ήρχισε νά χρησιμοποιήσει πλοία - κοντέινερς εις τήν γραμμήν «Απω Ανατολής — Δυτικής Ακτής Ήνωμένων Πολιτειών. Τό 1972, ή σημαντικότερον γραμμή τής έταιρίας, Απω Ανατολή — άνατ. άκτη Ήνωμένων Πολιτειών, έξυπηρετεί πληρως ύπό πλοίων - κοντέινερς διά τεσσάρων νεοτεκτών ποτάσμων συναλλαγών ταχύτητας 23 μιλών και χωρητικότητας 760 κοντέινερς τών 40 πωδών έκαστον.

Τέλος, ή τό 1973 τρεῖς άκομη γραμμαί έξυπηρετούντο ύπό πλοίων - κοντέινερς: μεταξύ Απω Ανατολής και Βορειοδυτικού Ειρηνικού, Απω Ανατολή και Ευρώπης και Απω Ανατολή και Αύστραλιας.

Τελευταίως ή γόρασε και τά άμερικανικά υπερωκεάνια «Κονστιτούσιον» και «Ιντεπέντενς». Γράφομεν σχετικώς εις άλλην στήλην.

NDSM ΣΤΟ AMSTERDAM

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

Τό Ναυπηγείο πού προσφέρει κάθε έξυπηρέτησι πού χρειάζεται ένα πλοίο. Έχει 4 δεξαμενές διά πλοία μέχρι 10.000 τόνων. Έχει μια σύγχρονη έγκατάστασι διά καθετούς μώλους με πλήρη έγκατάστασι συνδέσεως μέ άτμο, με πεπιεσμένο άέρα, με πόσιμο νερό, με νερό διά πυροσβεστικές άναγκες και με ήλεκτρισμόν.

Έχει έλασματουργείο δυναμικότητος 15 τόνων ήμερης διά έπισκευάς λαμαριών. Πλήρες μηχανουργείον διά έπισκευάς μηχανών και μέσων φορτοεκφορτώσεως. Μεγίστη πετρά σε μηχανές DIESEL, σε τουρμπίνες και σε κινητήρες παντός τύπου. Έπισκευαί λεβήτων παντός τύπου και άντικατάστασις σωλήνων. Μιά ξεχωριστή ειδικότητα τού Ναυπηγείου είναι διάσιμη από την πηδαλίου, τών έλικων και τών άξονων.

technoship

ΔΙΠΛ ΜΗΧ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ ΔΟΜΒΡΟΣ

ΑΙΓΑΙΟΝ 29 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ (ΑΝΩΘΕΝ ΣΑΦΦΡΑΝ ΕΛΛΑΣ)

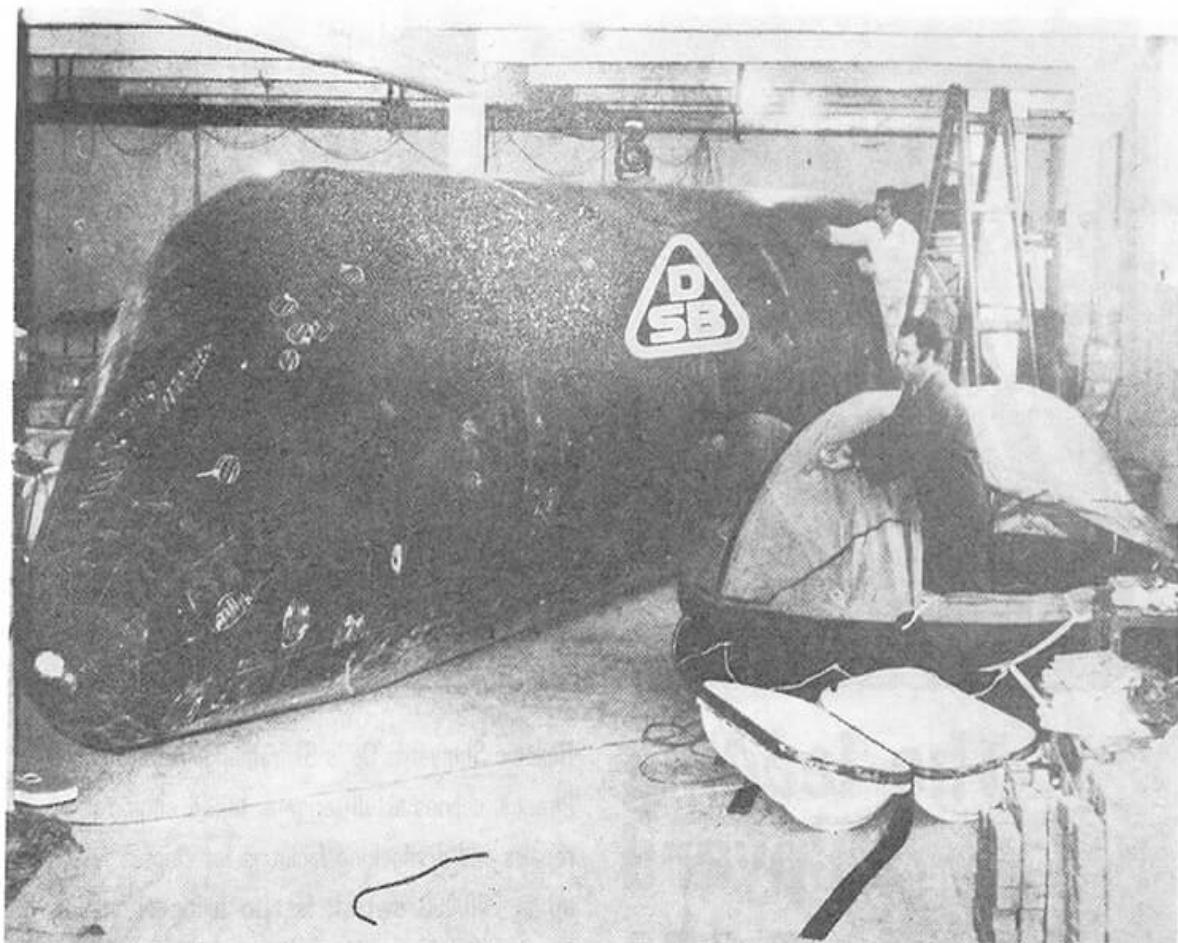
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 4622.161

ΓΡΑΦΕΙΟΝ: ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 100 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΤΗΛ. 425.538,425.237

ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ ΠΝΕΥΣΤΩΝ ΣΩΣΤΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ

ΚΑΙ ΠΝΕΥΣΤΩΝ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΟΣ ΥΠΟ ΤΗΣ Ε Ε Π

ΚΑΙ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ



- Από τήν έπιθεωρησιν - συντήρησιν πλωτού ἀσκού μεταφρ
ρᾶς ποσίμου ύδατος εἰς νήσους καὶ σωστικῆς σχέδιας

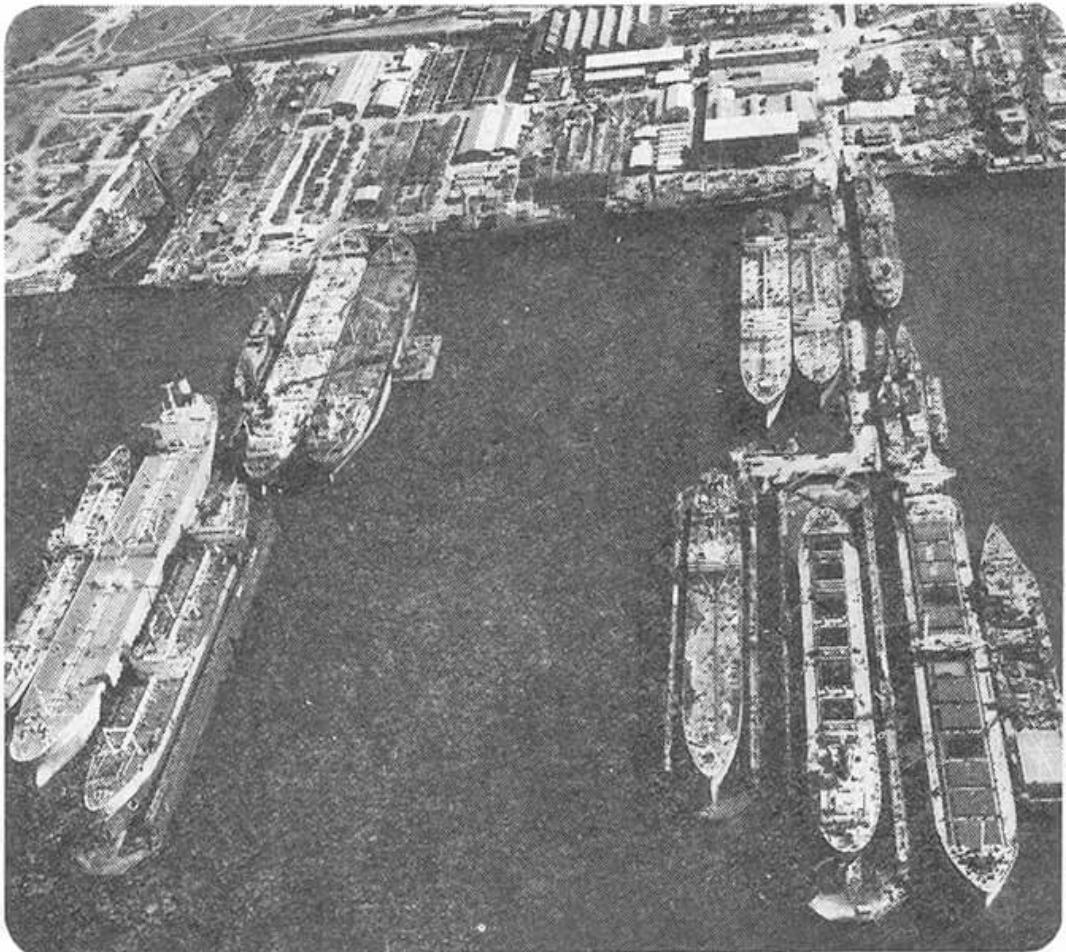
ΔΕΝ ΕΠΙΘΕΩΡΟΥΜΕ ΜΟΝΟΝ ΆΛΛΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΟΥΜΕ ΤΑΣ ΣΥ-
ΣΚΕΥΑΣ ΑΓΟΡΑΖΟΜΕΝ ΚΑΙ ΠΩΛΟΥΜΕΝ ΠΝΕΥΣΤΑΣ ΣΧΕΔΙΑΣ ΚΑ-
ΝΟΥΡΓΕΙΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΑΣ

HELLENIC



SHIPYARDS Co

SKARAMANGA YARD



**The leading
shipyard
in the
Eastern
Mediterranean**

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

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

NAYTIKI AKAI



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον, δάσει τοῦ ἀρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Ἄτλαντις»: Φορτηγὸν (πρώην γερμανικὸν «Langelsheimis»), νεοαγορασθέν, 7.224 τόν. γκρός τοῦ 1963, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Χάρλες» (κ. Παντ. Πατέρας).

2. «Λόδρεσ»: Φορτηγὸν (πρώην ὄλλανδικὸν «Loddersen») νεοαγορασθέν, 6.494 τόν. γκρός τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Συμφόνικ» (κ. Δημ. Χαχαρόπουλος).

3. «Βέντσιουρερ»: Φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) 3.068 τόν. γκρός, τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πόρτο Ντελάγκο» (κ. Α. Εύσταθίου).

4. «Ελλενικός Γκρέιτις»: Φορτηγὸν (πρώην ὄλλανδικὸν «Gortewijk») νεοαγορασθέν, 7.298 τόν. γκρός τοῦ 1963 ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γιουνιβέρσαλ Κάργκο» (κ. Π. Δημητριάδης).

5. «Ελλενικός Σκάυ»: Φορτηγὸν (πρώην ὄλλανδικὸν «Grehbiedijk») νεοαγορασθέν, 7.259 τόν. γκρός, τοῦ 1962, ἀνήκον εἰς τὴν «Γιουνιβέρσαλ Κάργκο» (κ. Π. Δημητριάδης).

6. «Φαίδρα Ε.»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανὸν «Treint Karrer», 13.981 τόν. γκρός τοῦ 1954 ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Οξφόρντ» (Aegean Maritime).

7. «Μάρω»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Χρίς»), 1.871 τόν. γκρός τοῦ 1951, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Νομός» (κ. Σ. Σταυρίδης).

8. «Αἰγαῖς Τάγιφούν»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην ἀγγλικὸν «Frimington») νεοαγορασθέν, 16.702 τόν. γκρός τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μέσιστον» (Αἴγις ΝΕ ΠΕ).

9. «Αλθαία»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 25.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν

ἐταιρίαν «Φάινας ἐντ' Ἰνδέστριντ» (Commercial Trading and Discount Company).

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ

Ἡ καῦλησις τοῦ πρώτου ἐκ τεσσάρων μπάλκ κάρριερ τῶν 54.000 τόν. d.w., παραγγελέντων εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ράινσταλ ὑπὸ τοῦ Οίκου M. Εύσταθίου, θὰ λάβῃ χώραν τὴν 8ην προσεχοῦς Ιουνίου.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Ἡ ἐταιρία «Μαμιτάνκ» ('Αφοι Α. Μαμιδάκη) διαπραγματεύεται μὲ τὰ ὄλλανδικά ναυπηγεῖα Βερόλιμος τὴν παραγγελίαν ἐνὸς σύντερ - τάνκερ τῶν 230.000 τόν. d.w., μὲ παράδσιον ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς ἔτους. Ἡ διοιστικὴ ὑπογραφὴ τοῦ ναυπηγικοῦ συμβολίου πραγματοποιεῖται κατ' αὐτάς.

ΔΙΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΝ ΤΟΥ Κ. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ

Ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Σα-σέμπτο καθειλκυθή τὴν 30ην Μαρτίου τὸ 276.000 τόν. δεξαμενόπλοιον «Ἐλεύθερος ο πολιτικός» τοῦ κ. Φρ. Παπαχρηστίδη. 'Ανάδοχος ἡ Κα Μίνα Σάμου Πιλλαί.

ΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣ

Πραγματοποιῶν τὸ πρόγραμμα εύρειας ἐπεκτάσεώς του καὶ εἰς τὸν τομέα δεξαμενόπλοιον, ὁ Οίκος 'Αντωνίου 'Αγγελικούση παρέλαβε, κατὰ τὸν λήγοντα μῆνα Μάρτιον, τὰ δύο ἐκ τῶν τριῶν ἀγορασθέντων παρ' αὐτοῦ ἀπὸ τὴν P. & O., δεξαμενόπλοια «Οραμα» καὶ «Ορίσσα», 66.000 τόν. d.w. ξεκαστον, ναυπηγήσεως 1964 καὶ 1965 ἀντιστοίχως.

Ταῦτα, τεθέντα ὑπὸ τὴν κυανόλευκον, μετωνόμασθησαν εἰς «Ιωάννης Ἀγγελικούσης» καὶ «Αναγελ Prudence». Τὸ τρίτον, M.T.

«Οράδα», ἐπίσης 66.000 τ. d.w., ναυπηγήσεως 1965, θὰ παραληφθῇ ἐντὸς τοῦ Ἀπριλίου μετονομαζόμενον εἰς «Ανανγκέλ Φρεντσίπη» καὶ τιθέμενον ἐπίσης ὑπὸ τὴν κυανόλευκον.

Ἐξ ἀλλού, ὁ Οίκος A. 'Αγγελικούση ὑπέγραψε μετά τῶν ναυπηγείων Lithgows τῆς Γλασκώδης τὰ συμβόλαια ναυπηγήσεως δύο δεξαμενόπλοιον 134.700 τόν. d.w. ξεκαστον, μὲ παράδσιον τοῦ ἐνὸς τὸν Ιούνιον 1977 καὶ τοῦ ἐτέρου τὸν Σεπτέμβριον 1978.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Ἄπο τὰ ναυτηρεῖα Μιτσουμπίσι (Γιοκοχάμα) παρεδόθη τὴν 18ην Φεβρουαρίου εἰς τοὺς πλιονικτὰς του (Οίκος Παπαχρηστίδη) τὸ 49.000 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιον μεταφορᾶς ὑγροποιημένων δέριον πετρελαίου (LPG) «Άμβροσίος». Τὸ σκάφος εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ μηχανῆς Σοῦλτζερ τύπου 6 RND90, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, ισχύος 17.400 ἵππων χαλιωτηρίου, ητὶς προσδίδει ὑπερσιακὴν ταχύτητα 15,6 κόμβων.

— 'Υπὸ τοῦ Οίκου M. A. Καραγεώργη παρελήφθη τὴν 28ην Φεβρουαρίου, ἀπὸ τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα Νίπονκαϊ, τὸ 18.560 τόν. d.w. φορτηγὸν «Αριστογένης» καὶ ὑψωσή την κυανόλευκον. Τὸ σκάφος εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ μηχανῶν B. & W. καὶ ἀναπτυσσεῖ την ταχύτητα 15 μιλίων.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Ἄπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Χακοντάτε καθειλκύθη τὴν 14ην Φεβρουαρίου τὸ 28.700 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Γκόλντεν Ναγάρι», ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Απόλλων» (κ.κ. 'Αφοι Λυγνοῦ — Χ. Νοτιάς). Τὸ σκάφος αὐτὸν εἶναι τὸ τελευταῖον μιᾶς σειρᾶς τριῶν ἀδελφῶν πλοίων παραγγελθεντῶν ὑπὸ τοῦ ὡς ἄνω Οίκου. Είναι ἐφωδιασμένον διὰ μηχανῶν Σοῦλτζερ τύπου 6 RND76, ιαπωνικῆς κατασκευῆς, ισχύος 12.000 ἵππων. Παραδίδεται κατ' αὐτάς καὶ θὰ ὑψώσῃ τὴν κυανόλευκον.

— Διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐλληνικῶν συμφερόντων ἐταιρίας «Οδυσσέϋ Σίππιγκ» καθειλκύθη τὴν 9ην Φεβρουαρίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ναμούρα τὸ 26.500 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Οδυσσέϋ - 10». Μηχαναὶ Σοῦλτζερ τύπου 7 RND68, ιαπωνικῆς κατασκευῆς καὶ ισχύος 11.550 ἵππων, προσδίδουσαι ὑπερσιακὴν ταχύτητα 15 κόμβων. Παράδοσις Μάϊον. Σημαία ἐλληνική.

ΤΑ ΣΟΥΠΕΡ ΤΑΝΚΕΡ ΤΟΥ Κ. ΠΑΠΑΛΙΟΥ

Τὴν 12ην Μαρτίου ὑπεγράφησαν εἰς Πειραιά, μεταξὺ τοῦ κ. N.D. Παπαλιοῦ καὶ ἐκπροσώπων τῶν δανικῶν ναυπηγείων «Οντένσε - Λίντος», τὰ ὁριστικὰ συμβόλαια διὰ τὴν ναυπηγήσεων δύο δεξαμενοπλοίον τῶν 500 περίπου χιλιάδων τόν. d.w. ξεκαστον, ή παραγγελία τῶν ὅποιων είχεν ἀνακοινωθῆ εἰς προ-

FUEL INJECTION PROBLEMS ?

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

EVAN LTD

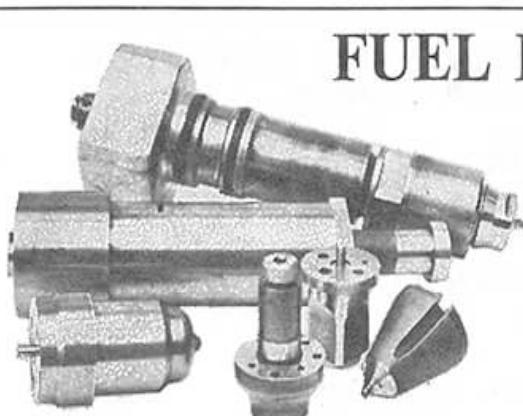
Loudovikou 1, Piraeus, Phone 479000, Telex 212914

Representatives in Greece for:

MARIN INDUSTRI AB

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

Telegrams : Marinindustri, Telex : 21449 MARIN S



ηγούμενα τεύχη μας.

Τό κόστος έκστοτο παρά το γεγονός ότι δεν έγένετο σχετική ανακοίνωσις, ύπολογιζεται της τάξεως τών 600 έκατ. καρωνών Δανίας (περίπου 90 έκατ. δολλάρια). Ή παράδοσις αμφοτέρων έχει προγραμματισθη διά το β' έξαμηνον τού 1977.

ΝΕΑΙ ΑΓΟΡΑΙ

"Υπό τών κ.κ. 'Αριστείδου Ξυλά και 'Αδελφών Περατικού ήγοράσθη, άντι 8,5 έκατ. δολλαρίων, τό 24.850 τόν. d.w. βρετανικού μπάλκ κάρριερ «Βάρια», ναυπηγήσεως 1971. Τό σκάφος είναι έφωδιασμένον διά μηχανών Σουλτζερ 11.200 ίππων και φέρει 4 γερανούς τών 10 τόνων έκαστος. Παραλαμβάνεται περί τά τέλη 'Απριλίου. Θά όνομασθη «ΑΚΜΩΝ».

—Τό 33.000 τόν. d.w. έλεβετικον μπάλκ κάρριερ «Romandie», κατασκευής τού 1965, ήγοράσθη ύπό τού κ. Α. Μάνθου. Τιμή περί τά 7,5 έκατ. δολλαρίων.

ΠΟΙΝΑΙ ΕΙΣ ΛΙΠΟΤΑΚΤΑΣ

'Ανεκοινώθη έκ τού ύπουργειον Ναυτιλίας, ότι "Έλλην ναυτικός άπωσιάζων έκ τού σκάφους του έπι δύο ήμέρας, ένώ τούτο εύρισκεται είς τό έξωτερικόν ή μέχρι τού άπόπλου, χαρακτηρίζεται ώς λιποτάκτης, άνεξαρτήτος έαν τό πλοίον φέρει τήν έλληνικήν σημαίαν ή είναι ήσφαλισμένον τό πλήρωμά του είς τό N.A.T. 'Ο λιποτάκτης ναυτικός τιμωρείται μέ φυλάκισιν 2 - 5 έτών. Έαν ο ναυτικός παρουσιάσθη έντός 24ώρους άπό τού άπόπλου τού σκάφους είς τό πλησιέστερον προξενικού λιμεναρχείον ή τήν άρμοδιαν ένεην ήπηρεσίαν και δηλώση ήτι έκ λάθους δέν έπειθασθη έγκαιρως τού πλοίου, και ήτι έπιθυμει νά συνεχίσῃ τήν έργασισ του, η ποινή μειούνται είς έν έτος. 'Εν τοιαύτη περιπτώσει ού ένδιαφερόμενος ναυτικός πρέπει νά ζητήσῃ σχετική έθεσιάσιν άπό τήν ήπηρεσίαν είς τήν ήποιαν παρουσιάσθη και νά προσκομίσῃ ταύτην κατά τήν έκδικασιν τής ήποδεσεώς του ένώπιον τού άρμοδιου πειθαρχικού συμβούλιου ήμπορικού ναυτικού.

ΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΤΗΣ „ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΙΩΤΣ“

Διά κοινής άποφάσεως τών ύπουργών Συντονισμού, Οίκονομικών και Βιομηχανίας ένεκριθη ή έκ μέρους τής Παναμαϊκής Έταιρίας «Κυκλαδές Α.Ε.», συμπληρωματική είσαγωγή κεφαλαίων έν 'Ελλάδι, ποσού δολλαρίων ΗΠΑ ίκτακοσίων πεντήκοντα χιλιάδων (\$ 850,000), διά τήν συμμετοχήν της είς τό αύξηθσαμένον μετοχικόν κεφαλαίον τής 'Εταιρίας «Ανώνυμος Ναυπηγική, Βιομηχανική και Ήμπορική Έταιρια ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΙΩΤΣ Α.Ε.» πρός τόν σκοπόν αύξησεως τής παραγωγής τού έν Λαυρίω 'Αττικής ναυπηγείου της. Τά έν λόγω κεφάλαιον κινήσεως τής έταιρίας «Ανώνυμος Ναυπηγική, Βιομηχανική και Ήμπορική Έταιρια ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΙΩΤΣ Α.Ε.»

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήφθη τό άγορασθεν παρά τού κ. Παπαδημητρίου άγγλικόν φορτηγόν «Sheaf Crest», 9.382 τ.γκρ., τού 1968' και υψωσε τήν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Φάρερ Πάνος».

—Παρελήφθη και υψωσε τήν κυανόλευκον τό άγορασθεν νορβηγικόν δεξαμενόπλοιον «Kongsvinger» 20.514 τόν. γκρός τού 1959. Μετωνομάσθη «Σάββας».

—Τό άγορασθεν λιβεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Torre del Oro» 15.382 τόν. γκρός τού 1973 παρελήφθη. Παρέμεινεν υπό τό άυτό θνομα και σημαίαν.

—Παρελήφθησαν τά άγγλικά δεξαμενόπλοιοι «Orissa» 38.996 τόν. γκρός τού 1964 και «Oriana» 38.820 τόν. γκρός τού 1965 και υψωσαν τήν κυανόλευκον. Μετωνομάσθησαν «Αναγκελ Πρωτεύεν» και «Ιωάννης 'Αγγελικούσης».

—"Υψωσε τήν κυανόλευκον τό παραληφθέν λιβεριανὸν φορτηγόν «Catharina Oldendorf» 8.841 τόν. γκρός τού 1956 και μετωνομάσθησαν «Εγκαί Φιντέλιτυ».

—Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Γοργώ» και υψωσε τήν κυανόλευκον τό δανικὸν φορτηγόν «Nordholmen» 7.061 τόν. γκρός τού 1958.

—Παρελήφθησαν τά άγορασθεντά ύπό τής «Ελληνικής» άλλανδικά φορτηγά «Gorrelyk» και «Girohelyk» 7.298 και 7.259 τόν. γκρός τού 1963 και 1962 και υψωσαν τήν κυανόλευκον. Μετωνομάσθησαν «Ελλενικ Γκρέις» και «Ελλενικ Σκάου» άντιστοίχως.

—Εις Ιλόπιτ Α.ε. μετωνομάσθη και υψωσε τήν κυανόλευκον τό άγορασθεν φινλανδικὸν φορτηγόν «Ibis» 1.587 τόν. γκρός τού 1942.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Εις διαλυτάς δορείον 'Ισπανίας έπωλήθη άντι λιρών 71,50 κατά τόν. έλ. χωρητικότης τό λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Don Manno», 11.675 τόν. γκρός τού 1952.

—'Επίσης έπωλήθη είς διαλυτάς νοτίου 'Ισπανίας τό κυπριακὸν δεξαμενόπλοιον Zán-Zán, 11.313 τόν. γκρός τού 1951. Τιμή λίρας 71,50 κατά τόν. έλ. χωρητικότης.

—'Επωλήθη πρός διάλυσιν τό κυπριακὸν φορτηγόν «Γρανικός», 7.473 τόν. γκρός τού 1943.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Μετωνομάσθη «Ντάρλινγκ» τό κυπριακὸν φορτηγόν «Δημητράκης» 1.863 τόν. γκρός τού 1955.

—'Επίσης μετωνομάσθη «Βέντσιουρ Σή» τό κυπριακὸν φορτηγόν «Διόνυσος» 2.807 τ. γκρός τού 1950.

—Τό λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Εργον» 26.180 τόν. γκρός τού 1948 μετωνομάσθη είς «Ενερτζε». Ή λιβεριανὴ διεπηρήθη.

—Εις «Σάν Χόουπ» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Άττικα Χόουπ» 9.427 τόν. γκρός τού 1972.

—'Επίσης μετωνομάσθη είς «Εύχαρις» τό φορτηγόν «Παταγωνία» 10.152 τόν. γκρός τού 1958.

—Μετωνομάσθη είς «Σπύρο» τό δεξαμενόπλοιο «Πέτρολα XVII» 26.467 τόν. γκρός τού 1960.

—Τό παναμαϊκὸν φορτηγόν «Άλικη» 1.320 τόν. γκρός τού 1953 μετωνομάσθη «Άφρικαν 'Εξπρές».

ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Τό φορτηγόν «Σάντα 'Ανθούσα II» 3.466 τόν. γκρός τού 1943 υψωσε τήν κυπριακήν σημαίαν και μετωνομάσθη «Καΐου».

ΔΙΑ ΤΑΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ

Αι ύποβαλλόμεναι είς τό ύπουργειον Ναυτιλίας αίτησεις δι' έγγραφην πλοίων είς τά έλληνικά νηολόγια ή είς τό NAT διά τήν υπογράμμισην σχετικῶν συμβάσεων δάσφαλίσεως τού πληρώματος έλληνικῆς ιδιοκτήσιας σκάφους ύπό ξένην σημαίαν, δέον νά προσκομίζωνται τούλαχίστον ένα μήνα πρό τής παραλαβῆς τού πλοίου. Τό κέντρον τούτο λαμβάνεται ώστε η άρμοδια ή πηερείαν διερευνήσεως νά έχη τήν χρονικήν εύχερειαν διερευνήσεως κατά πόσον τό σκάφος άνηκε ούσιαστικώς είς "Ελληνας κατά ποσοστόν 51%, ώς δίριζεται ύπό τού νόμου. 'Επισής ή αίτησης δέον νά συνυδεύεται άπό άλα τά άπαραίτητα πιστοποιητικά, τά δρίζομενα ύπό τού άρθρου 2(2.686)53 ώς και τών σχετικῶν ύπουργικῶν άποφάσεων.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Τό δηζελοκίνητον όνδουριανόν φορτηγόν «Elio de Janeiro» 4.860 τόν. γκρός, 6.130 τ. γ. w. τού 1957 ήγοράσθη παρ' 'Ελλήνων άντι δολ. 1.100.000.

—Εις άγοραστάς "Απω 'Ανατολής έπωλήθη τό κυπριακόν «Φοινίξ» 3.955 τόν. γκρός, 8.740 τόν. d.w. τού 1952. Τιμή πωλήσεως 1.100.000 δολ. Μετωνομάσθη «Mizerela».

—'Ελληνες ήγόρασαν τό δηζελοκίνητον δελγικόν μπάλκ κάρριερ «Loverval» 11.840 τόν. γκρός, 19.296 τόν. d.w. τού 1959 άντι 3.150.000.

—Παρ' 'Ελλήνων ήγοράσθη έπισης τό νορβηγικόν φορτηγόν «Bianet» 5.138 τόν. γκρός, 8.400 τόν. d.w. τού 1962. Τιμή άγοράς δολ. 1.850.000.

—'Αντι δολ. 1.950.000 ήγόρασαν "Ελληνες τό έλεβετικόν φορτηγόν «Moleson» 9.054 τόν. γκρός, 13.280 τόν. d.w. τού 1957.

—Τό δηζελοκίνητον νορβηγικόν μπάλκ κάρριερ «Mary Stove» 13.283 τόν. γκρός 20.825 τόν. d.w. τού 1965 ήγοράσθη παρ' 'Ελλήνων άντι ποσού γύρω τών 6,15 έκατ. δολλαρίων.

—'Ηγοράσθησαν παρ' 'Ελλήνων τά δηζελοκίνητα δανικά φορτηγά «Nordglimt» 7.052 τόν. γκρός 9.500 τόν. SML τού 1956 και «Nordholmen» 7.061 τόν. γκρός, 9.475 τόν. d.w. τού 1958. Τιμή δολ. 1.560.000 και 1.600.000 άντιστοίχως.

—Τό σουηδικόν δεξαμενόπλοιον «Oklahoma» 25.672 τ.γκρ., 41.975 τ. d.w. 1962 ήγο-

**ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ
ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ**

AGEMAR
AGENZIA MARITTIMA FINANZIARIA S. A. R. L.
34132 - TRIESTE
PIAZZA DUCA DEGLI ABRUZZI, 1/A
TELEGRAMS: AGEMAR - TRIESTE
TELEPHONES: 69021 69022 - 69023 - 29784 - 38262
TELEX: INTERNATIONAL 46059 - 46241 AGEMAR
AGENTS AND STEAMSHIP BROKERS

ράσθι παρ"Ελλήνων άντι δολ. 9,4 έκατ.

—'Αντι ποσού γύρω τών 8,5 έκατ. δολαρίων ήγοράσθη τό δημοποίητον βελγικόν μπάλκ κάρριερ «Εσκλι» 26.940 τόν. γκρός, 41.338 τόν. ί.ω. τού 1963.

—'Επωλήθη εις άγοραστάς τού Ντουμπάι τό άτμοποίητον λιβεριανόν φορτηγόν «Άγγελος Π.», 3.718 όν. γκρός, 5.000 τόν. ί.ω. τού 1949.

—'Επωλήθη εις έτερα λιβεριανά συμφέροντα τό μπάλκ κάρριερ «Ρεζολιόυ» 19.047 τόν. γκρός, 14.359 τόν. ί.ω. τού 1959, έπιμηκυνθέν τό 1966.

—Τό δεξαιμενόπλοιον «Σπάρτη» 9.959 τ. γκρός τού 1950 έπωλήθη εις Ίνδονησίους και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Έργινη» 108.

—Εις άγοραστάς τού Ντουμπάι έπωλήθη τό φορτηγόν «Σπληιάδα» 6.985 τόν. γκρός τού 1954 και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Άλις».

—Εις έτερα λιβεριανά συμφέροντα έπωλήθη τό δεξαιμενόπλοιον «Κάπταιν Γρέγος» 20.899 τόν. γκρός, 35.498 τόν. ί.ω. τού 1956.

—Εις άγοραστάς "Απω Άνατολής" έπωλήθη τό δεξαιμενόπλοιον «Ελένη» 12.239 τόν. γκρός τού 1952 και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Λιτέργη Vinter».

—Τό γερμανικόν μότορσιτ «Johne Wehr» 992 τόν. γκρός, 2.012 τόν. ί.ω. τού 1968 ήγοράσθη, ύψωσε τήν κυπριακήν σημαίαν και μετωνομάσθη «Μπίλλου».

ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ

Τό 500άν πλοίον από της ένάρξεως τής λειτουργίας των εισήλθε πρός έπισκευήν εις τά Ναυπηγεία Έλευσίνος (Συγκρότημα Εμπορικής Τραπέζης). Πρόκειται διά τό Μ.Τ. «Ιωάννα Μ.». Ως γνωστόν, τά Ναυπηγεία Έλευσίνος ήρχισαν λειτουργούντα κατά τό 1969.

Ο ΧΡΟΝΟΣ ΦΩΤΗΣΕΩΣ ΕΙΣ Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.

Κατόπιν άποφάσεως τού ύπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ή χρονική διάρκεια τής φωτήσεως ναυτικών εις τό Κέντρον Επιμορφώσεως Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ), όριζομένη εις δώδεκα (12) έβδομαδας, θά άναγνωρίζεται, ως χρόνος θαλασσίας ήπηρεσίας πρός συμπλήρωσιν προσόντων ύποψηφίων δι' άποκτησιν άποδεικτικών ναυτικής ικανότητος.

Διά τους ήδη έγγραφέντας η έγγραφησομένους εις ΚΕΣΕΝ μέχρι 30ής Ιουνίου 1974 θά έξακολουθήσῃ νά λαμβάνεται υπ' ουφιν, ως χρόνος φωτήσεως εις τούτο, ή διάρκεια τών είκοσι (20) έβδομαδών, πρός τόν σκοπόν άναγνωρίσεως τού χρόνου τούτου, ως θαλασσίας ήπηρεσίας, πρός συμπλήρωσιν τής άπαιτουμένης τοιαύτης δι' άποκτησιν διπλώματος πλοιαρχού ή μηχανικού Α' τάξεως Ε.Ν.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Τό περιεχόμενον εις τό Ν.Α.Τ. συμβάσεις άσφαλσεως τών πληρωμάτων τών κάτωθι πλοίων έλληνικών συμφερόντων ύπό ξένας σημαίας:

«Άτλαντικ Εμπρες», λιβεριανόν, 128.000 τόν. γκρός, από 25.3.74, έκπρόσωπος κ. I. Ζανάρας. «Βέντσιουρ Σή», κυπριακόν, 2.807 τόν. γκρός, από 1.2.74, έκπρόσωπος κ. Π. Παναγιώτου. «Πατρίτσια Μ.», λιβεριανόν, 8.957 τόν. γκρός, από 3.9.73, έκπρόσωπος κ. Δημ. Αντωνίου. «Κρήταν Φλάουερ», κυπριακόν, 23.913 τόν. γκρός, από 22.1.1974, έκπρόσωπος κ. Α. Λελάκης. «Μιχαήλ Αγγελος», κυπριακόν, 8.492 τόν. γκρός, από 6.11.63, έκπρόσωπος κ. Μιχ. Γκιόκας. «Γουώτερ Πρίν», κυπριακόν, 23.497 τόν. γκρός, από 23.11.73, έκπρόσωπος κ. Δ. Ματθαίος. «Γκόλντεν Άρρού», κυπριακόν, 8.523 τόν. γκρός, από 14.3.74, έκπρόσωποι κ.κ. Ιω. Μαυρής και Η. Σπανός. «Τόρρε ντελ Ορο», λιβεριανόν, 15.382 τόν. γκρός, από 1.11.73, έκπρόσωποι κ.κ. Γ. Βουρλίδης και Σπ. Πασχάλης.

κατάληψην μιας (1) θέσεως Μηχανικού Ε.Ν., Α' ή Β' τάξεως προελεύσεως Δημ. Σχολών Ε.Ν. έπι συμβάσει Ίδιωτικού Δικαίου αόριστου χρόνου, πρός έπανδρωσιν τού Τμήματος Πλοηγικής Υπηρεσίας, σπώς ύποδαλους σχετικήν αϊτησιν, μετά τών ύπο τού Νόμου άπαιτουμένων δικαιολογητικών, μέχρι κατί τής 17ης Απριλίου 1974, εις τού δύπορεγίουν Εμπορικής Ναυτιλίας - Δ)νοτιν Λιμενικής Αστυνομίας - Τμήμα 4ον (2ος δρόφος - αριθμός Γραφείου 231).

Πλειόνες πληροφορίαι παρέχονται παρά τών Λιμενικών Αρχών και τού Τμήματος Πλοηγικής Υπηρεσίας τού ΥΕΝ, έπι τού διποίου οι ένδιαφερόμενοι δύνανται νά λάδουν αντίγραφα τής σχετικής προκηρύξεως.

Έκ της Δ)νοτιν Λιμενικής Αστυνομίας
Τμήμα 4ον τού
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Εκδόσεις

ΠΑΝΕΥΡΩΠΗ — ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΣ

Πλούσιον και πάλιν εις ςλην καὶ περιεχόμενον έκκλησθόρησε τό φύλλον τού Φεβρουαρίου τού μηνιάσιου περιοδικού τού κ. Γιώργη Χρ. Λαιμού «Πανευρώπη - Ελληνινισμός». Μέσειράν κατατοπιστικών ἄρθρων διά τό έργον τής θριθοδοξίας άνα τόν κόσμον, μὲ ειδικὸν άφιερωμα πρός τόν άειμνηστον Εύγενίον Εὐγενίδην και τόν θρώνυμον έν Αθήναις Ίδρυμα τού, μὲ έμβριθη γλωσσικήν μελέτην και πολλήν άλλην ένδιαφέρουσαν και φιλολογικήν ςλην, τό πρώτον μέρος τού περιοδικού καλύπτει πλήρως τούς σκοπούς και τάς εύγενείς έπιδιωξεις τής έκδόσεως του.

Ακολουθεῖ τό ξενογλωσσον τμήμα, εις τό διποίον μίσ δεκάν ἄρθρων γραμμένων εις τήν άγγλικην, γαλλικήν και ισπανικήν και άναφερομένων εις θέματα πολιτικής, θρησκείας, έπιστημης και τέχνης, συμπληρούν τήν έκπολιτιστικήν προσπάθειαν τού άκαμπτου και σοφού φίλου κ. Γιώργη Χρ. Λαιμού.

ΕΛΛΑΣ : ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑΙ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΑΙ 1972

Ό κ. Στέφανος Μακρυμίχαλος έξεδωσεν είς κομφόν τεύχος τρείς μελέτας τού δημοσιεύσιας άγγλιστι εις τά παγκοσμίου κύρους περιοδικού τού Λονδίνου «Review» και «Maijriay», εις τάς διποίας παραθέτει στοιχεία περί τής οικονομικής καταστάσεως τής Ελλάδος, ειλημμένα έκ τής έκθεσεως τού Διοικητού τής Τραπέζης τής Ελλάδος και έν συνεχείαν άνασκοπει τήν Ελληνικήν Ασφαλιστικήν Αγοράν κατά τό 1972.

Εις τό άρθρον τό δημοσιεύθεν εις τό περιοδικόν «L'airplay», ο κ. Μακρυμίχαλος έπισημαίνει τό γεγονός ότι ή έλληνική Ναυτιλία άποτελεῖ τό δεσμόν μεταξύ τής έλληνικής και βρετανικής Ναυτασφαλιστικής Αγοράς και έχειται ή τούς λόγους έπι τών διποίων στηρίζεται ή συνεχώς άναπτυσσόμενή συνεργασία μεταξύ τών δύο άγορών.



International Red Hand Marine Coatings



ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΝ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΦΗΜΙΣΜΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΩΜΑΤΩΝ. 35 ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ, 1000 ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ. ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΠΙΒΛΕΨΕΩΣ ΠΡΟΣΦΕΡΟΝΤΑΙ ΔΩΡΕΑΝ. ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΑ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΕΡΕΥΝΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΝ ΝΕΩΝ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΤΕΧΝΙΚΑΣ ΜΕΛΕΤΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ. ΓΕΝ. ΑΝΤ/ΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ : ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ-ΑΤΛΑΣ Α.Ε. ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ ΠΕΙΡΑΙΑ. ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4179.911/12, 4176.435, 4176.628 - TELEX 212601 & 02

ΜΕΓΑΛΗ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΕΝ ΤΗ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΣ

Κλαίομεν τὸν ὄδόκητον θάνατον τοῦ Γεωργίου Α. Γιαννουλάτου. Μία φυσιογνωμία ἀπὸ τὰς ἐπίλεκτους τῆς ναυτιλομένης Ἑλλάδος ἔξειπε προώρως.

Τὸ ἁμερπτὸν ἥθος, ἡ εὐπρέπεια καὶ ἡ εὐρυμάθεια τὸν διέκρινεν. Σεμνὸς ἐξ οἰκογενειακῆς παραδόσεως, καλὸς πολίτης, ὑποδιηγματικὸς οἰκογενειάρχης, ἀγαθὸς ἐν τῇ κυριολεξίᾳ ἀνθρωπος, εὐπροσήγορος πρὸς τοὺς πάντας, ἐκέρδισε τὴν ἀγάπην καὶ τὴν ἐκτίμησιν ὅσων τὸν ἐγνώρισαν καὶ ηὐτύχησαν νὰ συνεργασθοῦν μὲν αὐτόν.

Δυσαναπλήρωτον κενὸν καταλείπει ὁ θάνατος τοῦ εἰς τὴν ναυτικήν μας κοινότητα. Ἡτο καὶ ὁ Γεωργίος Γιαννουλάτος ἐκπρωτοποτος μιᾶς καλῆς ἐπαγγής, ποὺ τείνει νὰ ἐκλείψῃ. Πολυσχιδῆς ἡ ἐπιχειρηματική του δραστηριότης. "Πήρεν ἐκ τῶν ἰδρυτῶν τῆς ἐταιρίας Ἑλληνικῶν Μεσογειακῶν Γραμμῶν, τῆς Ἀθηναϊκῆς Χαρτοποιίας, τῆς Βιοί, ἐπιχειρήσεων αἵτινες ἀνθοῦν καὶ ἀναπτύσσονται. Ός ἐφοπλιστής ἐπεδείκνυε κατὰ πλήρη συνείδησιν τὴν υποδειγματικὴν ὑφ' ὅλας τὰς ἀπόφεις συνέπειαν τοῦ μεταφορέως, τοῦ καλοῦ του δόματος. Δὲν ἔξηντλησεν, ἀτυχός, ὅλα τὰ περιθώρια τῆς ἐπαγγελματικῆς του δραστηριότητος.

Ο Γεωργίος Γιαννουλάτος θὰ παραμείνῃ εἰς τὴν μνῆμην ὅλων μας ὡς τὸ ὑπόδειγμα τοῦ κοινού, δοτῖς καθ' ὅλον τὸν δίον του ἡκουόμενης τὸν δρόμον τῆς τιμῆς καὶ τοῦ καθῆκοντος.

Τὸν νεκρὸν τοῦ ἀειμνήστου μεταστάντος συνῳδεύσεν εἰς τὴν τελευταίαν του κατοικίαν ἀπειρον πλήθος τῆς ναυτικῆς μας κοινότητος.

Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» συνδεόμενα διὰ στενῆς φιλίας μὲ τὸν ἀειμνηστὸν νεκρὸν συμμετέχουν εἰς τὸ βαρὺ πένθος τῆς Οἰκογενείας του, τὴν ὅποιαν καὶ συλλυποῦνται.

●

Ο ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ ΜΑΣ ΘΑΝΑΣΗΣ Π. ΓΡΑΦΕΙ ΔΙΑ ΤΟΝ Γ. ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΝ

Βροῦς ὁ πόνος καὶ αὐληρὸς τὸ ἄλγος γιὰ τὸν ἐφοπλιστὴν ποὺ ἔχασε τὸ δεκανήμερο. Γιατὶ τὸ θυματίου αὐτὸς ἀστέρι, ποὺ πομπού μεγάθεους, ἐδηλώλα τοῦ ἀνθρώπου, μὲ τὴν ιδιωτικὴν του λαμπρότηταν, ἀνάμεικα στὸ Γκλαζία τοῦ ναυτιλιακοῦ μικρού σταρεζώματος, αὐτῆς τῆς ἐπαγγῆς.

"Μπαν κι" αὐτὸς ἔνας Γιαννουλάτος, ίδιος καὶ ισάριος μὲ ὅλους τοὺς ἄλλους τῆς οἰκογενείας του ποὺ προγρήγαγκαν. "Μπαν καὶ αὐτὸς ἔνας πολύτιμος κρίκος στὴ χρονικὴ διεύθυνση τῶν 'Ιονίων Καραϊσκούρων, δὲν ἔπι τρεῖς γενεῖς καὶ ἔπι ἑνὸς σχεδὸν αἰώνων, ὃς τώρα, προσέζερκαν ἐπαγγελματικές ἀλλὰ καὶ κοινωνικές ἐπιτυχίες. "Ἄξιον μέλος μιᾶς δρομοδέξου ναυτικῆς οἰκογενείας, στὴν ὅποια χρωστοῦμε τὸν αἰελατό, τὰ παραδείγματα καὶ τὶς ἐπιτυχίες, στὴν ἐπιβατηγό, κυρίως, ναυτιλιακὴ ὑπόθεση τῆς χώρας μηρα.

Σὰν Γιαννουλάτος, είχε ὀλοκληρωμένη τὴν ἀνώτερη προσωπικότητα, ὀλοκληρωμένα τὸ αἰσθητικὸν τῆς δικαιούντων ὀλοκληρωμένη τὴν χρονική καλωδύνην καὶ συνεπάγει, ὀλοκληρωμένη τὴν εἰδοτικήν καὶ τὴν εἰδοτικήν του. Εἴπορσήγορος, εὐγενικός πλήρης ἀνθρωπος.

Σὰν τὸν συναντούσακις στὸ δρόμο, αὐθόρμητα τὸ γέρον μιας ἔκπινος στὴν ἀναβίωση τοῦ ὄρεων ἔθιμον, περισσέμένης ἐποχῆς, νὰ ἔγαλουμε τὸ καπέλο μας καὶ ν' ἀποδοθῇ ὁ καρετικός μὲν αεροκαμῷ ἐκκέντητο.

Μὲ τὴν ἔλειψιν του, κλείνει μιὰ ἀκόμα αελίδη στὸ πολυσύλλειδο βιθύριο τῆς οἰκογενείας του. "Ομως, γιὰ δύσους τὸν γνώρισμα, γιὰ δύσους τὸν πληγασμόν, γιὰ δύσους τὸν πληροφορητήμαν, πολὺ θ' ἀργήσῃ νὰ κλείσῃ ἡ αελίδα τῆς μνῆμης του. Γιὰ δύσους αὐτούς, τὸ δάκρυ συγκὰ θὰ καταφθάνη αὐθόρμητο, δὲ πόνος καὶ τὸ πένθος, ἐπὶ πολὺ θὰ παραμείνουν ἀναποτέτατα συνανθίματα.

Ἐπιχειρήματα γιὰ νὰ ἔξαρθῃ πληρότερη ἀλληγορίας αὐτὸς ἀνθρωπος, δὲν χρειάζον-



τους εἶναι: πλειστά, ἀδολγή καὶ ἀνεπιτίθεστη, ἵππος μὲν ἔμιχτος νὰ σκεπτήσετε ὁ χρημάτων ἱεροδότης τῆς θάλασσας καὶ ἀναντικατάστατος φίλος.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΕΝΑΣ ΑΝΩΡΩΠΟΣ — ΜΙΑ ΖΩΗ — ΕΝΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ

"Ησυχα, ἀθόρυβα, δῆπος ἔζησες ὅλη Σου τὴ ζωή, ἔφυγες γιὰ τὸ μεγάλο τελευταῖο Σου ταξίδι, ἔνα μαρτιάτικο σούρουπο, μέοτη γαλήνη τοῦ σπιτιοῦ Σου, ἀξέχαστε, πολυαγαπημένε μας Κύριε Γιώργο.

Γιὰ ὅλους ἔμας ποὺ ἀνδρωθήκαμε, δουλέψαμε, ταξιδέψαμε μαζὶ Σου, ἡ γαλήνια μορφὴ καὶ ὁ λόγος Σου, ἀνεξίτηλα θὰ μείνουν γιὰ πάντα χαραγμένα στην μνήμη μας.

"Ησουν πάντα τόσο κοντά μας, Σὲ νοιώθαμε πάντα τόσο δικό μας, ποὺ τὸ πρόβλημά μας τὸκανες πιὸ μεγάλο ἀπὸ τὰ δικά Σου, τὸν πόνο μας πιὸ δυνατὸ ἀπὸ τὸν πόνο Σου, τὴ χαρά μας, τὴ λύπη μας, δικές Σου χαρές καὶ λύτες γίνονται.

"Ἡ ἀγάπη Σου γιὰ τὸ βαπτόρι καὶ τοὺς ἀνθρώπους του, ἡ σωστή, δίκαιη καὶ καλωσυνήτη λύση τῶν προβλημάτων τους, μᾶς ἔδεινε μαζὶ Σου κάθε μέρα καὶ περισσότερο, πιὸ δυνατό, πιὸ ἀνθρώπινα.

Σὲ βλέπαμε πάντα τόσο ζωτανό, τόσο τέλοιο στὴν σκέψη καὶ στὴν πράξη, ποὺ εἶχαμε λέξ πιστέψει διτὶ κι' αὐτὸς ὁ Θάνατος ἀκόμη, θὰ σεβόταν τὴν υπέροχη Χριστιανικὴ ὑπαρξή Σου.

"Ομως ἀλλοίμονο, ἔφυγες, ἀφήνοντας μοναδική παρογορία μας τὸν γνιό Σου καὶ τὰ ἔγγονα Σου, σὰρισους συνεχιστές τοῦ δόματος Σου, τῆς ζωῆς Σου, τῆς τρανῆς οἰκογενειακῆς Σας παράδοσης στὴν Ἑλληνικὴ θάλασσα.

Στὸ πρόσωπό τους θὰ βλέπουμε πάντα καὶ τὴν δική Σου δόλυμπια μορφή.

Τὸ σφύριγμα τῆς σφυρίχτρας τῶν βαπτορῶν Σου, δουσθὸν ἀναφυλλητὸ τῆς καρδιᾶς μας, κι' ἔνα πικρὸ δάκρυ είναι τὸ κατευδόιο μας γιὰ Σένα.

"Ο Μέγας Κριτής ποὺ ἀνάμεσα στοὺς Δίκαιους Σ' ἔχει τάξει, ἀς ἀπαλύνη τὸν πόνο τῶν δικών Σου, κι' ὅλων δσων Σ' ἔγγνωσαν καὶ Σ' ἀγάπησαν.

"Ἄς είναι ἐλαφρὸ τὸ 'Αττικὸ χῶμα ποὺ Σὲ σκεπάζει.

Γ. Ι. Γ.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν συνελθόντων ἐκτάκτως σήμερον ἐπὶ τῷ θλιβερῷ ἀγγέλματι τοῦ θανάτου τοῦ

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΑΝΤ. ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ

διακεκριμένου μέλους τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, ἐπιπλέοντος παραδοσιακῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας ἐξόχους πρὸς τὴν Πατρίδα καὶ τὴν Ναυτιλίαν παρασχούσης ὑπηρεσίας, προσφίλεστάτου συναδέλφου καὶ εὐγενοῦς ἀνδρὸς.

ΨΗΦΙΖΕΙ ΟΠΩΣ:

- Κατατεθῆ βαρύτιμος στέφανος ἐπὶ τῆς σοροῦ.
- Διατεθῆ υπὲρ ἀγαθοεργῶν σκοπῶν ποσὸν ἐκ δρχ. δεκαπέντε χιλιάδων.
- 'Εκφρασθῶσι τὰ συλλυπητήρια τῶν μελῶν τῆς 'Ενώσεως πρὸς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάτου.
- Δημοσιευθῆ τὸ παρὸν διὰ τοῦ Τύπου.

'Εν 'Αθηναῖς τῇ 18ῃ Μαρτίου 1974

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ Δ.Σ.

ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

ΚΑΘΗΓ. ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

SHIPBROKERAGE-SHIPPING

HELLASMAR S.R.L.

CONSTANTINO VALAOURIS

Γ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

GENERAL SHIP SUPPLIES BONDED STORES - IMPORT EXPORT

TELEX: DANBE 121094

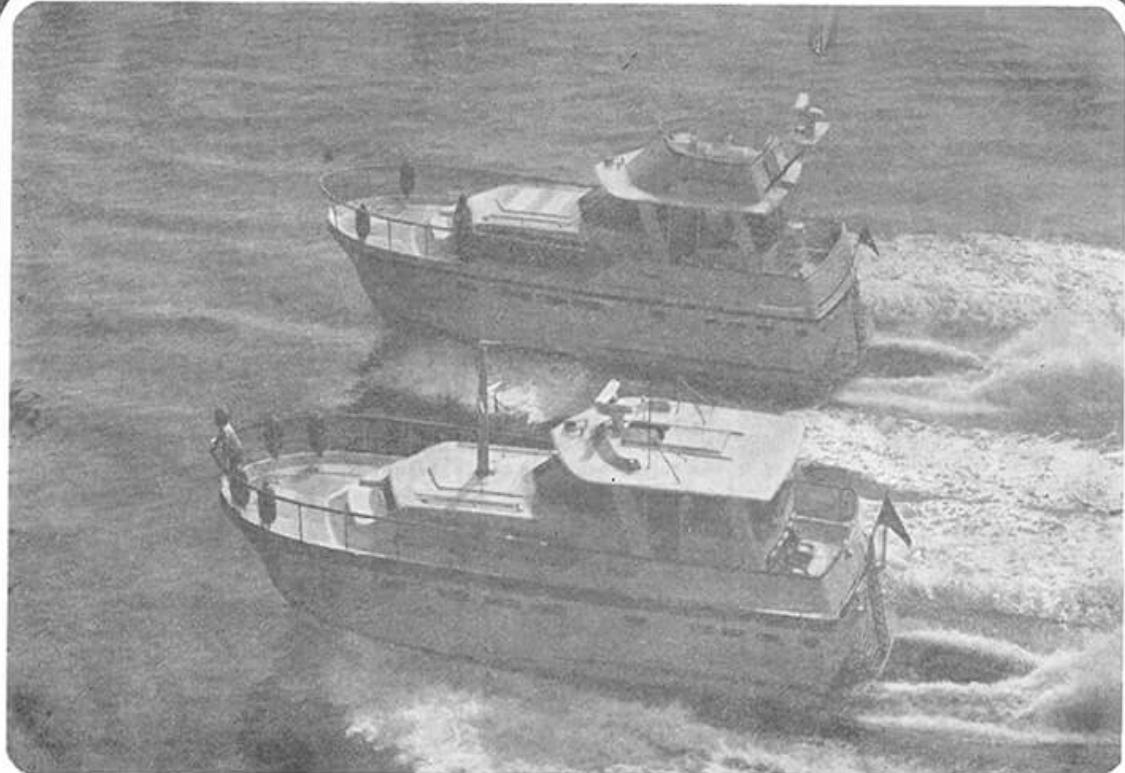
TELEGRAMS: "HELLASMAR"

TELEPHONES: 311384

TELEPH. NIGHT: 321616

P. O. BOX: 3233

Buenos Aires - Argentina



- Μήκος 13,50 μ.
- Πλάτος 4,55 μ.
- Μηχαναλ DIESEL 2X275 BHP VOLVO PENTA
- Γεννήτρια DIESEL (ONAN) 6,5 KW
- Μεγίστη ταχύτης 23 κόμβοι/ώρα
- Δυνανυμένη όποδοσίας δινεύ διαφορισμένου 500 μίλια
- Δύο άνεξόρητα ασλόνια
- Ένδιαιτησης 6-8 έπιθατών εις τρεις άνεξάρτητους καμπίνας
- Δύο άνεξόρητα WC
- Δύο άνεξόρητα SHOWER



Ancora 44..

'Επι τέλους...! ένα σκάφος ειδικώς σχεδιασμένο και μελετημένο σε κάθε του λεπτομέρεια διά νά άντιμετωπίση μὲ άριστα άποτελέσματα τάς ειδικάς καιρικάς συνθήκας τῶν Έλληνικῶν θαλασσῶν και γενικῶς τῆς Μεσογείου.

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

Ρωτήστε τήν τιμή του και δά έκπλαγήτε

Διδούσιοι άγοραστάς άναλαμβάνομεν δινεύ ούδεμιάς ύποχρεώσεως, έκ μέρους τῶν άγοραστῶν, δλα τὰ έξοδα μεταθόσεως εις τὰ ἐν Γερμανίᾳ Ναυπηγεία κα δοκιμήν τοῦ σκάφους εις τήν Βαλτικήν.

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



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΙΓΑΙΣ ΛΗΝΤΕΡ : 'Από Τζεμπέλη Ντανά διά Γένοβαν, προσήραξεν εἰς Περσικὸν Κόλπον τὴν 17ην Μαρτίου. 'Ανελκυσθὲν ἀργότερον, ἐπλευσεν εἰς Ντάς "Αἴλαντ ἐμπρωρον, μὲ σοδαράν κλίσιν ἀριστερὰ καὶ διαρροήν φορτίου, τὸ ὁποῖον ἐπρόκειτο νὰ μεταφορτωθῇ.

ΑΛΜΠΑΝΟ (λ.) : 'Από Γιουροπόρτ, ἀφίχθη εἰς Βρέστην τὴν πρωίαν τῆς 20ῆς Μαρτίου μὲ ἀνώμαλίας εἰς τὴν μηχανήν.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Β. (κ.) : 'Από Μιτουργκάς διά Ραθένων μὲ 2.267 τόνων σύρματος, προσήραξεν εἰς τὴν βόρειον εἰσόδον τῶν Δαρδανελίων τὴν πρωίαν τῆς 23ῆς Μαρτίου. Τὸ σκάφος ἀνειλκύθη τὴν ἐπομένην τὴν βοηθείαν ρυμουλκοῦ μετὰ τοῦ ὁποῖον ὑπεγράφη συμφωνητικὸν Λόδες' ἀνοικτοῦ τύπου. 'Ἐπειθερήθη ὑπὸ δύνου, ἀλλὰ δὲν παρετηρήθησαν ζημίαι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. : 'Από 'Αντίκυρα διὰ Γκαέτα μὲ 1.404 τόνων ἀλουμινίου, προσήραξε νοτιοανατολικῶς τῆς Κεφαλληνίας τὴν 11ην Μαρτίου. 'Υπέστη διαρροήν εἰς τὸ κύτος Νο. 1. Τὰ ρυμουλκά «Τολμῆρος» καὶ «Στάρτλετς ἀνέλαβον τὴν παροχὴν βοηθείας δάσει συμφωνητικοῦ Λόδες' «νέου κιούρ νέου παίη» καὶ ἐπέτυχον τὴν ἀνέλκυσίν του τὴν ἐστέραν τῆς ἐπομένης. Τὸ σκάφος ἐπλευσεν εἰς Πάτρας δὲν ἐπιθεώρησην.

ΔΡΥΣ : 'Από Σαίν Κρουά μὲ φορτίου 28.576 τόνων ἀλουμίνιας, ἀφίχθη εἰς Καρμού τὴν 18ην Μαρτίου καὶ ἀνέφερε ζημίας εἰς τὴν μηχανήν συνεπείᾳ κακοκαιρίας.

ΕΛΛΑΚΙ : 'Από Θεσσαλονίκην δι' 'Αλεξάνδρειαν, μὲ φορτίουν καπνῶν, προσήραξε τὴν πρωίαν τῆς 21ης Μαρτίου βορείως τῆς Σκοπέλου. Κατεβάλλοντο προσπάθειαι ἀνέκυσέως του ὑπὸ ρυμουλκοῦ.

ΕΡΙΝΙΩ : 'Υποστάν διάδην εἰς τὴν μηχανήν τὴν 17ην Μαρτίου, εἰς πλάτος 47.28' βόρειον καὶ μῆκος 04.41' δυτικόν, ἐζήτησε τὴν βοήθειαν ρυμουλκοῦ. Τὸ ρυμουλκόν «Χέρος» ἔσπευσε καὶ ἐρρυμούλκησε τὸ ἀκεδέρνητον σκάφος εἰς Βρέστην τὴν ἐστέραν τῆς 19ης Μαρτίου, δάσει συμφωνητικοῦ Λόδες' «νέου κιούρ νέου παίη». Τὸ «Ερινιώ» μετέφερε φορτίον μαγκανέζας ἀπὸ Λούμπιτο εἰς Γάνδην. 'Επισκευαὶ ἐπερατώθησαν τὴν 23ην Μαρτίου.

ΗΛΙΟΣ : 'Απὸ Γένοβα διὰ Ντεμεράρα, ἀφίχθη εἰς Σέτε τὴν 11ην Μαρτίου, μὲ ζημίας εἰς τὴν μηχανήν. 'Ανελήφθη ἐπιθεώρησις.

ΗΣΤΕΡΝΗ ΓΚΛ (π.) : Τὴν 11ην Μαρτίου ἀπώλεσε τὸ πηδάλιον του εἰς πλάτος 35.34' βόρειον καὶ μῆκος 70.23' δυτικόν, εἰς ἀπόστασιν 270 μιλίων δυτικῶν τοῦ Κέππη Χένρου.

'Εμισθώθη ρυμουλκὸν τὸ ὁποῖον ἐρρυμούλκησε τὸ σκάφος εἰς Χάμπτον ρόδος τὴν 15ην Μαρτίου.

ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ : Πυρκαϊά ἔξερράγη εἰς τὸ μηχανοστάσιον τοῦ σκάφους τὴν 18ην Μαρτίου εἰς πλάτος 18.29' βόρειον καὶ μῆκος 58.08' ἀνατολικόν. 28 μέλη τοῦ πλήρωματος ἐγκατέλειψαν τὸ καιόμενον σκάφος καὶ παρελήφθησαν ὑπὸ ἑτέρου δεξαμενοπλοίου. Τὸ ἐλληνικὸν δεξαμενόπλοιον ἐρρυμούλκηθη ἐν συνεχείᾳ εἰς ἀσφαλές ἀγύκροδοιλον ὑπὸ μικρού δηζελοπλοίου, ὅπερ συνέβαλε καὶ εἰς τὴν καταστολὴν τοῦ πυρός. Τὸ σκάφος μετέφερε φορτίον πετρελαΐου, τὸ ὁποῖον ὅμως δὲν ὑπέστη πυρκαϊά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (λ.) : Μὲ πλῆρες φορτίου εἶς 84.651 τόνων ἀργόν πετρελαΐου δι' ΗΠΑ, ὑπέστη ἔκρηξην τὴν 21ην Μαρτίου εἰς πλάτος 26.06' βόρειον καὶ μῆκος 143.52' ἀνατολικὸν καὶ ἐν συνεχείᾳ πυρκαϊάν τὰς δεξαμενάς Νο. 1, 2 καὶ 3. Τὸ πλήρωμα —έκτός δύο ἀπολεσθέντων— παρελήφθη ὑπὸ ιαπωνικοῦ ἀλιευτικοῦ. 'Αργότερον τὸ πῦρ κατεστάλη ὑπὸ ρυμουλκοῦ, ὅπερ καὶ ἐρρυμούλκησε τὸ σκάφος εἰς τὴν νῆσον 'Ανιζίμα. 'Επὶ τοῦ «Ιωάννης Καρράς» ἐπεβιδάσθησαν ἐκ νέου ὁ πλοιάρχος καὶ ἔτερος τέσσαρας μέλη τοῦ πληρώματος.

ΚΕΧΡΕΑ : Κατά τὴν διάρκειαν ἐπιθεωρήσεως τῶν σωατικῶν μέσων τοῦ σκάφους εἰς Ρίο 'Ισανέιρο, ἀπεβίωσαν ὁ ὑποπλοίαρχος, ὁ πρώτος μηχανικὸς καὶ ἐπιθεωρητής τοῦ Γαλλικοῦ Νηρογώμονος, συνεπείᾳ διαρροής διοξειδίου τοῦ ἄνθρακος.

ΚΟΣΤΑΛ ΤΕΞΑΣ (λ.) : Λόγω διάδην τοῦ ἡλεκτρικοῦ κυκλώματος ἡκινητοποιήθη ἔξωθι τοῦ 'Ακαπούλκο τὴν 13ην Μαρτίου. Τὸ σκάφος εύρισκετο ἐν πλῷ πρὸς Λόδης 'Αντζελές ἔμφροτον. 'Εμισθώθη ρυμουλκὸν ὅπερ ἐρρυμούλκησε τὸ σκάφος εἰς τὸ 'Ακαπούλκο τὴν 16ην Μαρτίου. 'Ανελήφθησαν ἐπίσκευαί.

ΚΡΗΤΑΝ ΣΤΑΡ (κ.) : 'Εν πλῷ ἀπὸ Πούντα Καρντὼν διὰ Γιοκοχάμα, ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν μηχανήν καὶ ἀφίχθη εἰς Χονολουλού τὴν 11ην Μαρτίου. 'Ανελήφθησαν ἐπίσκευαί, αἵτινες ἐπέπλωθησαν τὴν 22ην Μαρτίου καὶ τὴν ίδιαν ἐσπέραν ἀπέπλευσε διὰ Γιοκοχάμα.

ΛΑΡΓΚΟ (κ.) : 'Αποπλεύσαν ἐκ Λουάντα τὴν 10ην Μαρτίου διὰ Ματατί, προσήραξε τὴν ίδιαν ἥμέραν ἔξωθι τοῦ λιμένος Μπανάνο καὶ ἐζήτησε βοήθειαν ρυμουλκοῦ. 'Εδηλώθη Γενικὴ 'Αθαρία. Τελικῶς ἀνειλκύθη τὴν μεσημβρίαν τῆς 23ης Μαρτίου διὰ τῆς μηχανῆς του, ὑποδοθημένον ὑπὸ φορτηγίδος καὶ ἡγκυροδόλησεν εἰς Μπανάνα ἐν ἀναμονῇ.

παραλαβῆς καυσίμων καὶ ὕδατος.

ΛΕΝΑ : Εἰς Βομβάνην τὴν 15ην Μαρτίου ἀνέφερε ζημίας εἰς ἀμφοτέρους τοὺς λέβητας. 'Εξητήθη ἐπιθεώρησις.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ : 'Επειθεωρήθη εἰς Ρόττερνταμ τὴν 25ην Φεδρουαρίου λόγῳ προσαράξεως εἰς Ρίβερ Πλέιτ τὴν 8ην Δεκεμβρίου. Συνεπήθη ὁ δεξαμενισμὸς τοῦ σκάφους πρὸς τέλεσιν μονίμων ἐπισκευῶν.

ΜΑΡΙΑΝΗ Κ.: 'Αφίχθη εἰς Μπούενος 'Αὔρες τὴν 23ην Μαρτίου μὲ ζημίας εἰς τοὺς λέβητας.

ΜΙΝΙ ΛΑ·Ι·ΝΕΡ : Προσήραξεν εἰς Κίγκοτον (Τζαμ.) τὴν 17ην Μαρτίου, ἀνειλκύθη δὲ τὴν ἐπόμενην τῆς δοθείας ρυμουλκοῦ. Τὸ σκάφος ἦταν ἔμφροτον.

ΝΑΤΑΛ : Συνεκρούσθη εἰς πλάτος 52.57' βόρειον καὶ μῆκος 04.06' ἀνατολικόν, τὴν πρωίαν τῆς 13ης Μαρτίου κατὰ τὴν διάρκειαν ὁμίλης, μετά τοῦ ρωσικοῦ ἀλιευτικοῦ «Μοσχάνκ», ὅπερ ἐθυίσθη. Τὸ πλήρωμα παρελήφθη σῶν ύπο δόλλανδικοῦ ἀλιευτικοῦ σκάφους. Τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον ὑπέστη ἐλαφρᾶς ζημίας.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.) : 'Υποστάν διάδην εἰς τὴν μηχανήν, ἡκινητοποιήθη εἰς ἀπόστασιν 140 μιλίων ἔξωθι τοῦ Σάν Χουάν (Π.Ρ.) τὴν 14ην Μαρτίου καὶ παρεσύρετο. Τὸ σκάφος εύρισκετο ἐν πλῷ ἀπὸ Πόρτλαντ (Με) διὰ Βενεζουέλαν, ἀνεύ φορτίου. 'Εκείθεν ἐρρυμούλκηθη εἰς Σάν Χουάν τὴν 17ην Μαρτίου. Δὲν ἀνευρέθησαν τὰ αἴτια τῆς ἀνώμαλίας καὶ τὴν 19ην Μαρτίου ἀπέπλευσε διὰ Τζάσονβιλ, ὅπου ἐπρόκειτο νὰ δεξαμενισθῇ.

ΝΤΟΡΙΚ ΑΡΡΟΟΥ : 'Απὸ Λά Πλάτα, μὲ 24.600 τόνων δημητριακῶν, προσήραξεν εἰς τὴν εἰσόδου τοῦ Πόρτο ντι Λίντο τὴν 24ην Μαρτίου. Προσπάθειαὶ ἀνειλκύσεως τοῦ διίδιων μέσων ἀπέτυχον. 'Ανελήφθη ἐκφόρτωσις πρὸς κουφισμόν. Μέχρι στιγμῆς δὲν παρετηρήθησαν ζημίαι εἰς τὸ σκάφος.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (λ.) : Κατά τὴν ἀφίξην του εἰς Σιγκαπούρην, τὴν 18ην Μαρτίου, προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ δηζελοπλοίου «Πανινάντ». 'Αμφότερα ὑπέστησαν ζημίας.

ΟΥΡΑΝΙΑ Π. (κ.) : Συνεκρούσθη εἰς Σφάξ μετά τοῦ δουλγαρικοῦ μεταλλοφόρου «Βόλας», ὑπόστησεν ρήγμα εἰς τὴν δεξιὰν πλευράν. Τὰ κύτη του κατεκλύσθησαν. Αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ προσήραξαν τὸ κυπριακὸν σκάφος πρὸς ἀποφυγὴν δυθίσεως του.

ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ (κ.) : Προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ ἡλεκτρικοῦ ἀτμοπλοίου «Ιόνικ», τὸ ὁποῖον εύρισκετο ἡγκυροδόλημένον εἰς Μπενετί τὴν 11ην Μαρτίου. 'Εκείθεν ἀπέπλευσε διὰ Καράτσι, ὅπου ἀφίχθη τὴν 22ην Μαρτίου.

ΠΕΤΡΟΛΑ XVI : 'Απὸ Πειραιᾶ διὰ ποταμὸν Τής, ὑπέστη διάδην εἰς τοὺς λέβητας τὴν 21ην Μαρτίου εἰς ἀπόστασιν 13 μιλίων ἔξωθι τοῦ Κάμπο Ρόχα. Δὲν ἐζητήθη διάθεσις, τὴν 23ην Μαρτίου ἀνεκοινώθη ὅτι ἡ ζημία εἶχεν ἐπισκευασθῆ καὶ τὸ σκάφος συνέχιε τὸ πλοῦν του.

ΠΛΩΤΩ (λ.) : Προσήραξεν εἰς Σαν Χαλμαχέρα τὴν 1ην Μαρτίου. 'Εν συνεχείᾳ ἐπέλευσεν εἰς Κόμπε οὗποι ἐπειθεωρήθη. 'Απαιτεῖται ἀνανέωσις ἐλασμάτων δάρους 17 τόνων καὶ ἐπισκευὴ εἰς τὴν μηχανήν, ἢτις ὑπέρθερμανθή κατὰ τὴν προσπάθειαν ἀνελκύσεως.

ΣΑΝΤΑ ΜΑΓΙΑ : 'Απὸ Φρήπορτ διὰ Τέμα, ἀφίχθη εἰς Φρήταουν τὴν 11ην Μαρτίου καὶ ἀνέφερεν ὅτι ὑπέστη ζημίας ἐκ κακοκαιρίας μεταξὺ 26ης καὶ 27ης Φεδρουαρίου.

ΣΙΛΒΕΡ ΣΤΑΡ : 'Απὸ Κολόμπο διὰ Γουαμάποια, προσήραξεν ἔξωθι τοῦ λιμένος προσρισμοῦ του καὶ προσπάθειαὶ ἀνειλκύσεως του μέχρι τῆς 20ῆς Μαρτίου ἀπέτυχον.

ΦΟΥΛΜΕΝ : 'Απὸ Σινού μὲ φορτίου ξυλείας, ὑπέστη διάδην εἰς τὴν μηχανήν εἰς πλάτος 29.00' βόρειον καὶ μῆκος 14.39' δυτικὸν τὴν 21ην Μαρτίου. Ρυμουλκὸν ἀπέπλευσεν ἐκ Καναρίων νήσων, μὲ κατεύθυνσιν πρὸς τὸ σκάφος, ἵνα παράσχῃ δοθείαν δάρους συμφωνητικοῦ Λόδες' ἀνοικτοῦ τύπου. 'Αμφότερα ἀφίχθησαν τὴν ἐπομένην εἰς Λάς Πάλμας.

CLARKSON BROUDO (SHIPBROKERS) LTD.

Dry Cargo and Tanker Chartering. Sale and Purchase

TELEX: 212824 BILL GR - 212825 BULL GR - 212040 BALL GR

D. GOUNARI 2
PIRAEUS

TELEPHONES: 428.921 - 428.932 - 428.959 - 428.973

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Ο πυρετός δέν κατήλθεν. 'Υψηλός διατηρείται, παρά τὸ γεγονός ὅτι τὸ τελευταῖον δεκατήμερον τοῦ Μαρτίου ὁ νευραλγικὸς τομεὺς τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ δέν ἐνεφάνισε τὴν προτέραν ζωρότητά του. Οἱ φορτωταὶ τῶν σιτηρῶν, τουλάχιστον ἑτοῦ ἐμφανοῦ, δέν ἔστερξαν εἰς τὴν ναύλωσιν τοῦ ὀλίγου προσφερομένου τοννά. 'Απέσχον τῆς ἀγορᾶς.

Εἰς ὅλους τοὺς ἄλλους τομεῖς ἐπεκράτησεν ἡ γνωστὴ πλέον ἐπίμονος ζῆτησις χωρητικότητος, προεξάρχοντος τοῦ τομέως τῶν χρονοναυλώσεων. Τὰ δι' ὡς ἀστρονομικά. Αἱ λείσται τῶν ναυλώσεων διὰ ταξίδια κυκλικά ἥ καὶ ἀπλά. Σκάφος 16.800 τόν., τὸ «'Ιων», ἐπληρώθη διὰ ταξίδιον ἀπὸ Βέρα Κροὺς εἰς Ν. Ἀφρικήν, μέσω Κόλπου, δολ. 12.950 ἡμερησίως, ὅπερ σημαίνει 23,40 δολ. τὸν τόνον καὶ μῆνα. Πρόκειται, πάντως, περὶ σκάφους 17,5 μιλίων καὶ ἀφθονα μέσα φορτοεκφορτώσεως.

Τὸ χαρακτηριστικότερον στοιχεῖον τῆς ναυλαγορᾶς τῆς σήμερον εἶναι ἡ τακτικὴ τῶν ἐφοπλιστῶν νὰ κρατοῦν τὰ σκάφη τῶν «σπότ» καὶ ἀκόμη «σποτισμά». Εἰς μίαν ἀγόραν σταθερῶς τὴν ἀνίσουσαν δαίνουσαν ἡ τακτικὴ αὐτὴ ἀπέδωσε καὶ ἀποδίδει, ἀποδεικνύει δ' ἐν ταυτῷ τὴν ἐμπιστοσύνην τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν αὔριον, παρὰ τὰς ἑκ διαφόρων προελεύσεων προερχομένας προβλέψεις, ὅτι, λόγῳ τοῦ πληθωρισμοῦ καὶ τῶν μέτρων ἀνασχέσεων του, ἡ παρούσα ναυλαγορά ἐνέχει τὸ ἀνόμαλον στοιχεῖον καὶ ὡς ἔκ τούτου ἡ κάμψις αὐτῆς δέν πρέπει νὰ ἀποκλείεται διὰ τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον. Δὲν πρέπει, πάντως, νὰ παραβλέπεται καὶ τὸ γεγονός ὅτι ἡ ναυλαγορά τῶν τάνκερς συνεχίσῃ τὴν πρός τὰ ἀνά πορείαν τῆς, τὰ μικτὰ θάτοπαχρόσουν τῶν ἔρημων φορτών καὶ ἡ ἀγορά θὰ ισχυροποιηθεῖ.

Ἐνωρίτερον πάσσης ἄλλης περιόδου ἀπὸ 15ετίας, ἦνοιεν ἀπὸ τῆς 26ης Μαρτίου καὶ ἡ Διώρυξ τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου διὰ τὴν λίμνην Ἡρκ, τὸ πρώτον, καὶ ἐν συνεχείᾳ ἀπὸ τῶν ἀρχῶν Ἀπρίλιου διὰ τὰς λοιπάς. Θὰ ἀπορροφήσῃ καὶ ὡς τομέυς αὐτὸς τῆς ναυλαγορᾶς σηματικὴν χωρητικότητα διὰ σιτηρά, χάλιμα κλπ.

Οἱ κρατήσαντες κατὰ τομεῖς καὶ εἰδῇ φορτών ναῦλοι εἶχον ἐν συντομίᾳ ὡς κάτωθι:

ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗ: Τόσον ὁ Κόλπος, ὃσον τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ σιτηρὰ ἐπέδειξαν κατὰ τὰς πρώτας ίδιας ἡμέρας τοῦ 15θημέρου, ικανὴν ζωρότητα. Οἱ ναῦλοι ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὴν 'Ολλανδίαν σταθεροὶ εἰς τὰ 22 δολ. δοιὰ διὰ μεγάλα σκάφη. 'Αρκετὰ τὰς ἀπασχολοθέντα τάνκερς δι' Ἑλλάδα, Αἴγυπτον καὶ Μπαγκλαντές. Διὰ τὴν 'Ισπανικὴν Μεσόγειον δολ. 27,95 φίο (27.000 τόν.), μὲ 2.500 τόν. ἐκφόρτωσιν. Διὰ τὴν 'Αλεξάνδρειαν (τάνκερς) δολ. 29.00 φίο, Πειραιά 24.00 φίο (Μάρτιον - Ἀπρίλιον), Μπαγκλαντές 35.00 φίο ('Ιούν. - 'Ιούλ.). Διὰ τὴν 'Ισπανίαν τὸ ρεκόρ τῶν 34.00 δολ. φίοτ (30.000 τόν.). Μεξικὸν δολ. 19.00 φίο, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν. Διὰ Ταρραγκόνα 23.000 τόν. δολ. 23.50 φίο (Μάρτ. - Ἀπρίλιον). 'Ορυζα 10.000 τόν. διὰ Σαΐγκον δολ. 83, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφ. (Ἀπρίλ.).

'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ μὲ ἀρκετὰς ναυλώσεις διὰ τὸ Κόντινεντ (Γάνδην - Ἀμβούργον Ρέιντζ) δολ. 20,50 φίο — νέον ρεκόρ — σκάφος 24.000 τόν. (Ἀπρίλ.). Διὰ τὴν 'Ολλανδίαν — προγενεστέρα ναύλωσις — δολ. 18,75 φίο καὶ Βόρ. 'Ισπανίαν δολ. 21,75 - 23,60 φίο (Μάρτιον - Ἀπρίλιον).

'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας, μὲ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρεντίου" σύνολον 21.000 τόν. δολ. 30.00 καὶ 22.00 φίοτ. 'Απὸ Μπαϊ Κομῷ ἡ Πόρτ Καρπτέ 66.500 τόν. εἰς μικτὸν

σκάφος δι' 'Ολλανδίαν σιτηρὰ καὶ ζωτροφαῖ.

Γαιαίν θρακες: 'Απὸ Χάμπτον Ρόδς 81' Ἀμβέρσαν δολ. 11,40 ἐλ. ἐκφ. (45.000 τόν.). Συμβόλαιον 250.000 τόν. δι' 'Ισπανίαν διὰ τὸ 1974 δολ. 8,30 ἐλ. ἐκφορτ. καὶ ἔτερων 400.000 τόν. (8 φορτία) ἀπὸ 'Απρίλιον δολ. 14,05 ἐλ. ἐκφορτ.

Παλαιοσιδήρα: 'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν δολ. 33,50 φίο (14.000 τόν.) καὶ 25,50 δολ. φίο (25.000 τόν.). 'Ισπανίαν 19.000 τόν., δολ. 31,25 'Απρίλιον. 'Απὸ Σέβεν 'Αιλαντς διὰ Τάραντα δολ. 9,75 σιδηρομετάλλευμα 60.000 τόν. φίο ('Απρίλιον).

'Απὸ τὸ Πλεῖτ: 'Αρκεταὶ ναυλώσεις. Ναῦλοι βελτιωμένοι ἔτι περισσότερον. Διὰ τὴν Πολωνίαν δολ. 31,50 μὲ 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφορτ. καὶ διὰ τὴν 'Ισπανίκην Μεσόγειον 16.000 τόν. δολ. 32,50 μὲ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφορτ. Τάκερ διὰ τὴν 'Ισπανίαν 'Ατλαντικοῦ δολ. 24,50 μὲ 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφορτ. τὴν Κίναν 18.000 τόν. δολ. 48,00 φίο καὶ ἀπὸ Μπάχια Μπλάνκα διὰ Κωνσταντζαν 12.000 τόν. δολ. 32,75, μὲ 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφ. (Μάρτ. - Ἀπρίλ.). Σιτηρὰ ἀπὸ Βραζιλίαν διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 30,50 φίοτ (Μάϊον).

Ζάχαρις: 'Απὸ Β. Βραζιλίαν δι' 'Αγγλίαν 11.500 τόν. δολ. 40.00 φίο καὶ ἀπὸ Σάντος δι' 'Ισπανίκην Μεσόγειον 12.000 τόν. (Μάρτιον - Ἀπρίλιον) δολ. 42,00 φίος. 'Απὸ Τουμπαρά διὰ Β. 'Αμερικὴν 55.000 τόν. δολ. 7,30 φίο.

ΒΟΡ. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: Ζωηρότης ναυλώσεων διὰ δημητριακά, 'Απὸ Βανκούμερ διὰ Λομπίτο δολ. 50,00, μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφ. 11.000 τόν. ('Απρίλ.). 'Απὸ ἀμερικανικούς λιμένας διὰ Μπαγκλαντές τάνκερ δολ. 32.00 καὶ 30.00, ἀναλόγως μεγέθους, φίο, μὲ 2.000 τόν. ἐκφορτ. (Μάϊον - 'Ιούνιον). Διὰ Νότιουν Κορέαν κριθή 25.000 τόν. δολ. 30, μὲ 1.250 τόν. ἐλ. ἐκφορτ. ('Απρίλ.). 'Απὸ Βανκούμερ ἡ Λόγκ Μπήτης διὰ Γάγκον - 'Αμβούργον 49.000 τόν., κώκ πετρελαίου δολ. 18,50 φίο. Διὰ Μπαντάρ Σαπούρι ἀπὸ Βόρ. Ειρηνικὸν σιτηρὰ δολ. 36 φίοτ ('Απρίλ.). 'Απὸ Περουβίαν δι' 'Ισπανίαν σιδηρομετάλλευμα 120.000 τόν. μικτὸν σκάφος (Μάϊον) δολ. 10 φίο.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ — ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ: 'Απὸ Δυτ. Αύστραλιαν σιτηρὰ διὰ τὸ Ντάρ Σαλάμ δολ. 41,50. 'Απὸ Κουμπλάντ δι' 'Ισπανίαν ζάχαρις (Μάρτ. - 'Απρίλ.) 25.000 τόν. δολ. 25,00 φίοτ. Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Ντάμπιπερ διὰ Β. Κίναν δολ. 18 φίο (28.000

TELEPHONES: RES: 419-423, 516-552

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

MARATOS & Co.

(SHIPPING AGENTS)

Ship Suppliers

P.O.B. 7006 CABLE "PROMETHEUS"
OFFERS TO ALL GREEK SHIPS
THE BEST SERVICE,
PROVISIONS AND STORES AT
COMPETITIVE PRICES.
KARACHI (West Pakistan)

τόν.). Γαιαίνθρακες ἀπὸ Νιουκάστολ διὰ τὸ Κόντινεντ ('Απρίλ.) 35.000 τόν. δολ. 18, φίο. "Ορυζά ἀπὸ Σαγκάνη διὰ Δυτ. Ἀφρικήν (Μάρτ.) μικρὰ σκάφη δολ. 48,50 καὶ 52,00 φίος. Φιλιππίναι - Βόρ. 'Αμερικὴ ζάχαρις 9.000 τόν. δολ. 29 φίο. Φωσφάτα ἀπὸ 'Ακαμπτα διὰ δυτ. ἀκτὴν 'Ινδίας ('Απρ.) δολ. 19,50 φίο, 12.000 τόν.

Δυτ. 'Αφρική: 'Απὸ Πετέλ δι' 'Ιαπωνίαν 83.000 τόν. δολ. 13,50 καὶ ἀπὸ Λόδιερ Μπουχάναν διὰ Γιουγκοσλαυίαν 75.000 τόν. ('Απρίλ.) δολ. 7,50 φίο.

'Απὸ τὸ Κόντινεντ ('Αμβέρσαν) διὰ Καρθαγένην 9.525 τόν. λιπάσματα δολ. 26,00 φίο καὶ ζάχαρις διὰ Ζανζιμάρην 1.200 τόν. δολ. 65,00 λάινερ τέρμης. 'Απὸ Πολωνίαν διὰ Μομπάζα ('Απρίλ.) 5.000 τόν. δολ. 72,40 φίος. Διὰ Τσιτταγκόκ 10.000 τόν. κώκ δολ. 745.000 φίοτ ('Απρίλ.). Γαιαίνθρακες δι' 'Ιταλίαν 50.000 τόν. δολ. 8,60 φίο (Μάρτιον - 'Απρίλιον).

ΤΑ ΤΑΙΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ: 'Αμειώτος ὁ ρυθμὸς τῶν ναυλώσεων. Παρόντες οἱ 'Ιαπωνες, αἱ ἑταῖραι γραμμῶν καὶ οἱ φορτωταὶ σιτηρῶν. Μισθώματα βελτιωμένα. Σκάφος νεύτεκτον 54.000 τόν. — τὸ «'Αναστασία» διὰ 3 ἑτη δολ. 5,15, μὲ παράδοσιν Πολωνίαν (Μάρτ. - 'Απρίλ.). Σκάφος 37.055 τόν. διὰ πέντε - ἑξ μῆνας, ἀπὸ 'Απρίλ. - Μάϊον, δολ. 9,971 τὸν τόνον, παράδοσις Καραϊβικήν. Σκάφος σῆμεσον διὰ 60 - 90 ἡμέρας Κόντινεντ παράδοσις καὶ ἐπαναπράδοσις δολ. 8.000 ἡμερησίως (13.100 τ.). Διὰ δύο ἑτη, παράδοσις 'Απρίλ. Μεσόγειον δολ. 6,90 (26.903 τόν.) τοῦ 1961. Σκάφος 51.000 τόν. τοῦ 1973, παράδοσις 'Ισπανίαν δολ. 5,35 τὸν τόνον.

Τὰ κατὰ ταξίδιον μισθώματα, κυκλικά ἥ ἀπλά ταξίδια, εἰς πρωτοφανῆ ὑψη. Σκάφος 26.725 τόν. τοῦ 1972 παράδοσις 'Ισπανίαν, ταξίδιον Πολωνίαν δολ. 12,50, πλέον 1.000 δολ. ὑπερωρίας. Τὰ 8 - 9.000 δολ. ἡμερησίως διὰ τουητηκέρες διὰ κυκλικά ταξίδια, τὰ συνήθη μισθώματα (σκάφη 15 - 16.000 τόν.) καὶ 4.500 - 7.000 δολ. διὰ τουητηκέρες μικρότερα.

Θ

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Σταθερῶς πρόδε τὴν ἀνιούσαν καὶ οἱ ναῦλοι τῶν πετρελαιοφόρων, μετὰ τὴν ἄραι τοῦ μπούκοτάζ. 'Υπολογίζεται ὅτι 2,4 ἑκατομ. βαρέλια ἡμερησίως θὰ προστεθοῦν ὀσονούπω εἰς τὸ μεταφορικὸν κύκλωμα καὶ ὅτι τὸ διαθέμιον τουνάζ — 2 ἑκατομ. τόν. σπότ— ταχαῖς θὰ ἀπορροφηθῆν, δεδομένου ὅτι εἰς ἑξ ἑκατομ. τόν. μηνιαίως θὰ ἀνέλθῃ τὸ πρὸς μεταφοράν φορτίον πετρελαίων. Οἱ ναῦλοι θὰ αὐξηθοῦν, ἔναντι τῶν πρὸ τίνος κρατούντων, W 80 τσού δολ. 8 τὸν τόνον. Τὰ 420 - 450 τὸν Γουόρλτντεκίλ θὰ ἐπαναληφθοῦν. Οἱ ναῦλοι ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπου διὰ τὴν Δύσιν, λόγω καὶ τοῦ ἐνδιαφέροντος τῶν ἑταῖρων, ἔκυμαίνοντα εἰς τὰ W 107½ (Μάρτιον) διὰ μεγάλα σκάφη. Εἰς τὴν τιμὴν αὐτῆς ἐπληρώθη σκάφος 140.000 τόν., μὲ μέρος φορτίου 100.000 τόν. Σκάφος 170.000 τόν. διὰ 31 Μαρτίου ἐκλείσθη εἰς τὰ W 190. 'Επερον 138.000 τόν. W 110. Τὰ W 90 ἐπληρώθησαν διὰ 1 'Απριλίου εἰς σκάφος 165.000 τόν. διὰ τὴν 'Αγγλίαν - Κόντινεντ.

'Απὸ τὸν Περσικὸν δι' 'Ισπανίαν ὁ καλὸς ναῦλος τῶν W 195 ἐπληρώθη. Διὰ τὴν 'Ινδίαν (ἀνατολ. ἀκτὴ) 40.000 τόν. W 300 ἡφ.

'Απὸ τὴν Καραϊβικήν διὰ Β. 'Αμερικὴν (λιμ. 'Ατλαντικοῦ) τὰ W 260 - 280 ἐπληρώνοντο εἰς μικρὰ σκάφη.

'Απὸ τὴν Μεσόγειον διὰ τὴν 'Αργεντινήν μικρὰ σκάφη ('Απρίλιον) W 225.

Χρονοναυλώσεις: Σκάφος 46.847 τόν. τοῦ 1958 δολ. 5,29 διὰ τρία ἑτη ('Απρίλ. - Μάϊον). Σκάφος 85.589 τόν. τοῦ 1970, δι' 11 - 14 μῆνας, παράδοσις 'Ισπανίαν, δολ. 4,35 ('Απρίλιον).

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΚΑΡΑΠΑΚΑΚΗΣ: Αμερικανικούς λιμένας "Ατλαντικού" (βορειώς Χάττερας), 27.500 τόν. γεννημάτων, γερμανικούς λιμένας Βορείου Θαλάσσης, δολ. 19 φιοτ., Απρίλιου 1—15.

ΑΓΓΡΑΣ ΣΑΣΕΣ: Μισσισιπή 20.500 τόν. d.w., "Ολλανδίαν, μέρος φορτίου (1.132.227 κ.π.) γεννημάτων, δολ. 451.000, όφινον, "Ολλανδίαν και Βρέμην, δολ. 35.000 έξτρα φιοτ., Μαρτίου 15—20.

ΜΑΛΑΓΙΑ (δ.π.): Λιμένας Κόλπου, 25.500 τ. γεννημάτων, "Άλεξάνδρειαν, δολ. 27,50 φιο μέ 1.500 τόν. έκφροτωσιν, Μαρτίου 20 — Απρίλιου 10.

ΑΡΡΑΣ (δ.π.): Λιμένας Κόλπου, 19.500 τόν. γεννημάτων, "Άλεξάνδρειαν, δολ. 30, φιο, μέ 1.000 τόν. έκφροτωσιν, Μαρτίου 13—25.

ΝΟΡΘ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ: Λιμένας Κόλπου, έξαρισμου Μπράουνσιδη, 12.000 τόν. άραβοσιτού, Λισσαδώνα, Βέρστην πέντζ, δολ. 440.000 φιοτ., μέ 1.500 τόν. έκφροτωσιν, Μαρτίου 12—20.

ΑΙΓΑΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΠΕΡ (λιθ.): Αμερικανικούς λιμένας "Ατλαντικού" (βορειώς Χάττερας), 20.000 τόν. γεννημάτων Σαΐν Ναζαΐρ δολ. 22, φιοτ., Μαρτίου 26 — Απρίλιου 5.

ΒΙΡΓΚΟ (δ.π.): Λιμένας Κόλπου, 15.000 τ. γεννημάτων, "Άλεξάνδρειαν δολ. 29, φιο, μέ 1.000 τόν. έκφροτωσιν, Μαρτίου 16—30.

ΑΙΓΑΙΟΝΙΑΝ ΔΗΠΟΥΕΡ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου έξαιρουμένου Μπράουνσιδη, 32.500 τόν. (l.w. (36 π.) (1.644.114 κ.π.) γεννημάτων, "Ολλανδίαν, δολ. 715.000, όφινον Αμβρούραν ή Γανδήν δολ. 720.000 "Αμβρούραν, δολ. 736.000, δολ. λιμένας έκφροτωσιν, δολ. 3.000 έξτρα φιοτ., Μαρτίου 27 — Απρίλιου 10.

ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΙΝΙΤΚ (δ. λιθ.): Λιμένας Κόλπου 28.000 τόν. γεννημάτων "Άλεξάνδρειαν δολ. 29, φιο, μέ 1.500 τόν. έκφροτωσιν, Μαΐου 16—25.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΑΙΝΗΑ (δ. λιθ.): Λιμένας Κόλπου, 30.000 τ. γεννημάτων, Πειραιά δολ. 25, φιο, μέ 2.500 τόν. έκφροτωσιν, Μαρτίου 28 — Απρίλιου 12.

ΑΝΤΑΙΟΣ: Λιμένας Κόλπου, 22.000 τόν. γεννημάτων, ανατολικήν ακτήν Μεξικού, δολ. 19, φιοτ., μέ 1.000 τόν. έκφροτωσιν, Μαρτίου 15—22.

ΔΗΛΑΙΑΝ ΑΗΤΩ (δ.): Λιμένας Κόλπου, 24.000 τόν. σίτου Ταϊταγκόκ — Τσούλιαν, δολ. 34,50, φιο, μέ 2.000 τόν. έκφροτωσιν, "Απρίλιου 10—30.

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ: Πόρτ Ρόγιακ, 5.000 τόν. άργιλου, Γενόβαν δολ. 45, φιο μέ 1.500)800 τόν. φορτοεκφρότωσιν, Μάρτιον.

ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ (εις τάιμ ποάρτερ): Δύο λιμένας "Ατλαντικού" (βορειώς Χάττερας), 25.000 τόν. παλαιοσιδήρωσιν, Μαρτίου 25—Απρίλιου 5.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ (λιθ.): Αμερικανικούς λιμένας "Ατλαντικού" (βορειώς Χάττερας), 25.000 τόν. γεννημάτων, Γάνδην — "Αμβρούραν πέντζ, δολ. 18,50 φιοτ., Μαρτίου 23—Απρίλιου 5.

ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ: Τάφτ 14.500 τόν. λιπαριμάτων χύμα, "Αμβρούραν, δολ. 38,50 φιοτ μέ 2.500 τόν. φορτοεκφρότωσιν, Μαρτίου 28 — Απρίλιου 5.

ΛΥΡΙΚ (λιθ.): Μισσισιπή, 41.000 τόν. γεννημάτων, μέρος φορτίου Γάνδην — "Αμβρούραν πέντζ, δολ. 22, φιοτ., Απρίλιου 1—10.

ΑΝΤΑΙΟΣ: Γκάλιστον, 26.000 τόν. θείου, Τυνησίου, δολ. 34,50, θάσιες δύο λιμένας έκφροτωσιν, Απρίλιου 1—20.

ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ: Χιούστον, 30.000 τόν. γεννη-

μάτων, Τόκιο Μπαΐ — Μόζι πέντζ, δολ. 34, φιοτ., Μαρτίου 28—30.

ΜΥΘΙΚ (μικτὸν λιθ.): Μπαΐ Κομώ ή Πόρτ - Καρτίε, 66.500 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων, Ρότερνταμ ή "Αμστερνταμ δολ. 650.000 φιοτ., Απρίλιου 27 — Μάιου 15.

ΣΑΝΙΑ ΠΑΟΛΑ: Βαλτιμόρην, 16.000 τόν. γεννημάτων, Γένοβαν, δολ. 30,50 φιοτ μέ 2.000 τόν. έκφροτωσιν, Ειναρξίαν Μαρτίου 28.

ΣΥΜΗ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου, 9.500 τόν. γεννημάτων, Ταμπίο, δολ. 20 φιοτ, μέ 1.000 τ. έκφροτωσιν, "Απρίλιου 8—20.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. Αινδρος): Λιμένας Κόλπου, 16.000 τόν. άραβοσιτού, Κωνσταντίαν, δολ. 48,50 φιοτ μέ 1.500 τόν. έκφροτωσιν, Μαρτίου 25 — Απρίλιου 3.

ΑΛΕΞΙΣ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου, 4.100 τόν. χονδραλεύρων, Βενεζουέλαν δολ. 30,45 φιοτ, μέ 1.000 τόν. έκφροτωσιν, Μαρτίου 29—Απρίλιου 10.

ΑΙΓΑΙΑΝ ΝΕΠΟΥΝ (λιθ.): Σεβέλη "Αίλαντς, 60.000 τόν. οιδρόμεταλλεύματος, Γάραντο, δολ. 9,75 φιο, "Απρίλιου 3—15.

ΗΡΑ (λιθ.): Πουέρτο Κορτές, 6.000 τόν. παλαιστινών Πασαρίγες δολ. 225.000 φιοτ, έτοιμος φόρτωσις.

ΚΥΘΩΝΟΣ: Λιμένας Κόλπου, 20.000 τόν. γεννημάτων Κορούναν και Σεβίλην, δολ. 28,50 φιοτ, μέ 4.000 τόν. έκφροτωσιν, Κορούναν, 2.500 τόν. Σεβίλην, Μαρτίου 28—Απρίλιου 10.

ΕΥΗ Γ. ΤΣΙΜΠΑΗ: Λιμένας Κόλπου, 10.000 τόν. δρύζης, Σαΐγκον, δολ. 83, μέ 1.000 τόν. έλ. έκφροτωσιν, "Απρίλιου 25—Μάιου 4.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΤΕΡΡΥ: Μπάχια Μπλάνκαν, 12.000 τ. γεννημάτων, Κωνσταντίαν, δολ. 32,75, έλ. έκφροτώτων, μέ 2000)1.250 τόν. φορτοεκφρότωσιν, Μαρτίου 25—Απρίλιου 10.

ΑΙΑΚΑΜΩΝ ΜΠΡΗΖ: Σάντος, 12.000 τόν. ζαχάρεως εις σάκκους, ένα - δύο ιστανικούς λιμένας Μεσογείου ή ένα λιμένα Καναρίων νήσων και ένα ιστανικό Μεσογείου, δολ. 42 ένα λιμένα έκφροτωσεως, δολ. 42,50 δύο, φιοτ, μέ 750)800 τόν. φορτοεκφρότωσιν, Μαρτίου 25—Απρίλιου 10.

ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ: Ουργί θοριότερον τού Σάν Λορέντζο μέ συμπλήρωσιν Μπουένος "Άρες 13.500—14.000 τόν. γεννημάτων, Ντακάρ, δολ. 28,50, έλ. έκφροτωσιν, μέ 2000)1000 τόν. φορτοεκφρότωσιν, Μαρτίου 25—Απρίλιου 10.

ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ: Ουργί θοριότερον τού Σάν Λορέντζο μέ συμπλήρωσιν Μπουένος "Άρες 15.000 τόν. γεννημάτων Γκουαγιάμας, δολ. 42, έλ. έκφροτωσιν, μέ 2000)1000 τόν. φορτοεκφρότωσιν, Μαρτίου 25—Απρίλιου 10.

ΑΙΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΙΝΤ (λιθ. εις τάιμ ποάρτερ): "Ένα - δύο λιμένας Βραζιλίας 22.000 τόν. γεννημάτων Γάνδην — "Αμβρούραν πέντζ, δολ. 30,50 φιοτ, μέ 2.000)4.000 τόν. φορτοεκφρότωσιν, Μαΐου 1—30.

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ: Ζέλαν 12.00 τόν. θειακής αμονίας ύδημα Πουέρτο Καμπέλλο, δολ. 30, φιοτ μέ 1.500)1.200 τόν. φορτοεκφρότωσιν, "Απρίλιου 8—25.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΧΙΑΝ ΣΗ: Βρετ. Κολομβίαν, 14.100 τ. d.w. (759.000 κ.π.) φορτίου έλαιοσπόρων, Τόκιο —

Χακάτα ρέιντζ, δολ. 490.000 φιοτ μέ 1.500 τόν. έκφροτωσιν, Μαρτίου 20—29.

ΦΩΤΕΙΝΗ: Βαγκούδερ 15.000 τόν. σίτου Λομπίτο, δολ. 50, μέ 4.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφροτωσιν, Εξτρα άσφαλτοτρά είς βάρος ναυλωτῶν, Απρίλιου 8—25.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. Χαλκόση): Αμερικανικούς λιμένες δωρ. Ειρηνικού, 18.000 τόν. σίτου, Τοιταγκόκ — Τσάλιαν, δολ. 32, φιο μέ 2.000 τ. έκφροτωσιν.

ΠΛΟΥΤΩΝ (κ.): Λόγκη Μπήτης, 15.000 τν. γεννημάτων, Γκουαγιάμας, δολ. 21 φιο, μέ 1.000 τ. έκφροτωσιν, Μαρτίου 8—15.

ΔΕΣΑΜΕΝΟΠΛΙΟΝ (έτ. Χαλκόση): Αμερικανικούς λιμένες δωρ. Ειρηνικού, 30.000 τόν. σίτου Μπαγκλαντές, δολ. 30, όψιμον Κόλπον, δολ. 34, φιο μέ 2.000 τόν. έκφροτωσιν.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ.): "Ενα - δύο λιμένις "Αινδέρσος — Αμβούργου ρέιντζ 11.000 τόν. άλευρων είς σάκκους, ένα δύο λιμένας Σρί Λάνκα, δολ. 67, φιος μέ 1.000)750 τόν. φορτοεκφρότωσιν, Μαρτίου 15—25.

ΠΙΚΥ (εις τάιμ ποάρτερ): Μπάρρου 11.000 τόν. ζαχάρεως εις σάκκους Μομπάσαν, λίρας 23, φιος μέ 750)750 τόν. φορτοεκφρότωσιν, Μαρτίου 14—25.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛΑ: Καράτοι 10.000 τόν. δρύζης, Κολόποι δολ. 21,45 μέ 750 τόν. γκρός φόρτωσιν, 750 τόν. έλ. έκφροτωσιν, έτοιμος φόρτωσις.

ΛΙΑΝΗ: Ούρη Κάστρο, 10.500 τόν. θειακός, Κολόποι 12—25.

ΑΕΤΟΣ: Σαγκάν, 11.000 τόν. δρύζης ένα - δύο λιμένας δυτ. "Αφρικής, δολ. 48,50 φιος μέ 1.000)500 τόν. φορτοεκφρότωσιν, έξτρα άσφαλτορά είς βάρος ναυλωτῶν, Μαρτίου 15—25.

ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ: Σαγκάνη 10.000 τόν. δρύζης Ντισύλαν — Ντακάρ ρέιντζ, δολ. 52, δύο λιμένας έκφροτώσεως εις γεωγραφικόν κύκλον δολ. 2. έξιθα πλέον ολ. 2 έξιθι γεωγραφικόν κυκλώματος φίος, μέ 1.000)750 τόν. φορτοεκφρότωσιν Μαρτίου 22—31.

ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ: Δυτ. Αδστραλίαν, 14.000 τόν. σίτου Ντάρ ές Σαλάμ, δολ. 36, όψιμον θείου Αδστραλίαν, Βικτωρίαν, Ντάν, νότιον Οδαλίαν, δολ. 41,50 μέ 1.500 τόν. γκρός φόρτωσιν 1.000 τόν. έλ. έκφροτωσιν, "Απρίλιον.

ΒΑΛΙΑΝΤ (λιθ.): Λορέντζο Μαρκές, 13.000 τόν. χρωμάτων, άμερικ. λιμένας Κόλπου, δολ. 26, 50 φιο, "Απρίλιον.

ΣΑΙΝΤ ΑΣΗΜΗ (λιθ.): Πολωνίαν, 50.000 τ. γατανθράκων, Ήταλίαν, δολ. 8,50, φιο, Μαρτίου — "Απρίλιον.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΣΕΙΣ

ΠΗΝΕΛΟΠΗ: 15.200 τόν. d.w. (718.000 κ.π. 14½ μιλ. 23 τόν. φιοδελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ), δολ. 8.300 ημερησίως, παράδοσις μετά την άναχωρησιν τού πιλότου νοτιοανατολι-

DEFTS NORDANA LINE TAXEIAI TAKTIKAI GRAMMAI METAEV LIMENON :

ΚΩΔΟΥ Η.Π.Α. (ΤΑΜΠΑ - NEW ORLEANS - HOUSTON) ΠΕΙΡΑΙΩΣ — ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ ΔΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΔΗΖΕΛΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 21 ΜΙΛΛΙΩΝ

ΜΕ ΨΥΚΤΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ (διά κρέστα, φαρικά, τυριά, φρούτα)

ΚΑΙ ΜΠΙΓΕΣ 85 ΤΟΝΝΩΝ

Προσεχείς άναχωρήσεις έκ Κόλπου Η.Π.Α.:

Άναμένονται εις Πειραιά:

M.V. "MICHIGAN" 21—26/3
M.V. "MISSOURI" 19—29/4

M.V. "MICHIGAN" 8—9/5?
M.V. "MISSOURI" 3/6?

Αι άνωτέρω ήμερομηνίαι υπόκεινται εις άλλα γήνη άνευ προειδοποίησεων.

ΔΕΚΤΑΙ ΕΠΙΣΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ :

LA GUAIRA — VERA CRUZ — SAN JUAN

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: BALTIC LEVANT Co.

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

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

κώς της 'Αγγλίας, 'Απριλίου 10—18, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας 'Αντεν ή διαπλέοντας Μουσική, μεσων, μεσων 'Ερυθράς Θαλασσής ή Περιποιον. Κόλπον.

ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.: 12.995 τόν. d.w. 610.000 κ.π. 14 μιλ. 22 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ, δολ. 6.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις δύον και δύον είναι έτοιμων εις 'Αμβούργον, Μαρτίου 25 — 'Απρίλιου 5, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσική, μεσων Περιποιον Κόλπου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΜ (λιθ.): 26.714 τόν. d.w. (1.036.000 κ.π. 16 μιλ. 40 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντηζέλ δίλ), δολ. 17.75, ταξίδια 4—6 μηνών, συμπεριλαμβανομένων Μεγάλων Αιγαίων, παράδοσις Γιουγκοσλαβιαν, τέλος Μαρτίου — 'Απρίλιου.

ΜΑΡΙΘΩΝΙΑΝ (λιθ.): 26.198 τόν. d.w. (1.135.670 κ.π. 13—13½ μιλ. 46—47 τόν. φιούσελ δίλ), δολ. 10.50, έν κυκλικόν ταξίδιον 6, 'Άτλαντικού, παράδοσις Μεσόγειον, Μαρτίου 10—15, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, — Γερμανίταρ, — 'Αμβούργον ρέιντς, Βαλτικήν, Σκανδιναβίαν, Μεσόγειον.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΙΟΥΡΥ (λιθ. εις τάμι τοάρτερ): 16.581 τόν. d.w. (32 π. 03 τόν.), (742.278 κ.π. 13½ μιλ. 21 τόν. φιούσελ δίλ και 1½—2 τόν. ντηζέλ δίλ), δολ. 7.950 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις 'Αυδέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς, Μαρτίου 21—30, έπαναπαράδοσις Κέλτι Τάουν — Μπέρτρα ρέιντς.

ΑΕΑΝΔΡΟΣ: 14.891 τόν. d.w. (707.000 κ.π. 14—14½ μιλ. 26 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ), δολ. 8.800 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Ρότερνταμ Μαρτίου 15—25, έπαναπαράδοσις Μπαγκλαντές.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ (εις τάμι τοάρτερ): 26.015 τόν. d.w. (1.045.000 κ.π. 15½ μιλ. 35 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντηζέλ δίλ), δολ. 12.50, παράδοσις Βρετανικών Κολομβίαν τέλος Μαρτίου, έπαναπαράδοσις ανατόλη, άκτην ΗΠΑ.

ΦΡΙΝΓΑ: 15.600 τόν. d.w. (680.000 κ.π. 12 μιλ. 23 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 7.300 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, παράδοσις Ρίζερ Πλέιτ, 'Απρίλιου 5—25, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, ούχι άνατολικώτερον της 'Αδριατικής.

ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ: 32.785 τόν. d.w. (1.534.000 κ.π. 15 μιλ. 40 τόν. φιούσελ δίλ), δολ. 11, ταξίδια 6—8 μηνών, έτοιμος παράδοσις Μεσόγειον.

ΡΕΝΑ: 13.320 τόν. d.w. (621.700 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φιούσελ δίλ και 1 τόν. ντηζέλ δίλ), δολ. 7.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.250 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις δύον και δύον είναι έτοιμων εις Ρότερνταμ, Μαρτίου 30 — 'Απρίλιου 4, έπαναπαράδοσις Κέλτι Τάουν — Μπέρτρα ρέιντς.

ΑΣΤΡΕΑ (δ.): 20.938 τόν. d.w. (955.000 κ.π. 14½ μιλ. 47 τόν. φιούσελ δίλ), δολ. 6.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.200 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Βραζιλίαν 19—22, έπαναπαράδοσις Γερμανίταρ — άμερικ. λιμένες Κόλπου ή 'Ατλαντικού (Βορειώς Χάττερας), 'Αγγλίαν, 'Αυδέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς, ταξίδια 11—13 μηνών.

ΡΗΓΚΑΙ ΣΑΝ: 20.060 τόν. d.w. (33 π. 8½ τόν.), (843.680 κ.π. 14 μιλ. 27 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ), δολ. 12.10, πλέον δολ. 1.200 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Μπόρτα Μαρτίου 18—31, έπαναπαράδοσις Βραζιλίαν.

ΑΟΚΡΙΣ (εις τάμι τοάρτερ): 28.636 τόν. d.w. (1.195.708 κ.π. 15—15½ μιλ. 38—39 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ), δολ. 12, παράδοσις 'Ιαπωνίαν 'Απρίλιου 8—18, έπαναπαράδοσις Ρίζερ Πλέιτ.

ΚΟΡΝΗΑΙΟΣ (εις τάμι τοάρτερ): 28.742 τ. d.w. 1.174.000 κ.π. 15 μιλ. 36 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ), δολ. 13, πλέον δολ. 20.000 δώρων, άμεσος παράδοσις Πόρτλαντ (Ορεγκον), έπαναπαράδοσις Μεσόγειον.

ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑ.Ι.ΟΝΗΡ: 11.671 τόν. d.w.

(558.000 κ.π. 14—14½ μιλ. 18 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 4.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, παράδοσις διαπλέοντας Κολομπο, Μαρτίου 17—27, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς μέσω 'Ινδονησίας.

ΑΙΓΑΙΣ ΤΥΦΩΝ: 28.169 τόν. d.w. (1.329.000 κ.π. 15 μιλ. 32 τόν. φιούσελ δίλ), δολ. 8, τάμι τοάρτερ 12 μηνών, παράδοσις άρχας Μαΐου 'Ιαπωνίαν.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ: 27.564 τ. d.w. (1.150.000 κ.π. 15½ μιλ. 37 τόν. φιούσελ δίλ), δολ. 9.25, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, 'Απρίλιου 15—30, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ.

ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ (λιθ.): 25.323 τόν. d.w. (32 π. 12½ τόν.), (1.240.155 κ.π. 15 μιλ. 36—37 τ. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντηζέλ δίλ), δολ. 12.25, έν κυκλικόν ταξίδιον Ανδρατζίλας, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Κόμπη Μαρτίου 4—14, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Ιαπωνίαν.

ΣΥΡΠΑ (λιθ.): 15.042 τόν. d.w. (699.000 κ.π. 14 μιλ. 20 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ), δολ. 4.750 ήμερησίως, ταξίδια 10—13 μηνών, παράδοσις Σαντινίζων Μαρτίου.

ΣΙΝΤΥ (λιθ. εις τάμι τοάρτερ): 31.762 τόν. d.w. (1.500.000 κ.π. 15—15½ μιλ. τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ), δολ. 9, παράδοσις Κόμπη 'Απρίλιου 18.

ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν): 56.010 τόν. d.w. (15½ μιλ. 15 π. 10 τόν. φιούσελ δίλ), δολ. 5.35, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, δύο κυκλικά ταξίδια Ανδρατζίλας ή θαρ. Ειρηνικού, παράδοσις και έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν Μαρτίου 27 — 'Απρίλιου 11.

ΚΑΡΥΑΓΙΣ: 17.350 τόν. d.w. (745.000 κ.π. 15 μιλ. 28 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντηζέλ δίλ), δολ. 6.900 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις διαπλέοντας Γερμανίταρ — άμερικ. λιμένες Κόλπου ή 'Ατλαντικού (Βορειώς Χάττερας), 'Αγγλίαν, 'Αυδέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς, ταξίδια 11—13 μηνών.

ΡΗΓΚΑΙ ΣΑΝ: 20.060 τόν. d.w. (33 π. 8½ τόν.), (843.680 κ.π. 14 μιλ. 27 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ), δολ. 12.10, πλέον δολ. 1.200 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Μπόρτα Μαρτίου 18—31, έπαναπαράδοσις Βραζιλίαν.

ΑΟΚΡΙΣ (εις τάμι τοάρτερ): 28.636 τόν. d.w. (1.195.708 κ.π. 15—15½ μιλ. 38—39 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ), δολ. 12, παράδοσις 'Ιαπωνίαν 'Απρίλιου 8—18, έπαναπαράδοσις Ρίζερ Πλέιτ.

ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.: 14.755 τόν. d.w. (600.000 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φιούσελ δίλ και 1 τόν. ντηζέλ δίλ), δολ. 5.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις ταξίδια 5—7 μηνών, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Μπόρτα Μαρτίου 18—31, έπαναπαράδοσις Αφρικήν.

ΛΟΚΡΙΣ (εις τάμι τοάρτερ): 28.636 τόν. d.w. (1.195.708 κ.π. 15—15½ μιλ. 38—39 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ), δολ. 12, παράδοσις 'Ιαπωνίαν 'Απρίλιου 8—18, έπαναπαράδοσις Ρίζερ Πλέιτ.

ΚΕΑΝΤΩ Α.Σ.: 14.755 τόν. d.w. (600.000 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φιούσελ δίλ και 1 τόν. ντηζέλ δίλ), δολ. 5.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις ταξίδια 5—7 μηνών, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Λορεντζό Μαρκές 'Απρίλιου 15—Μαΐου 4, έπαναπαράδοσις νότιον 'Αφρικήν.

ΙΩΑΝΝΙ ΣΚΑΪ: 28.636 τόν. d.w. (1.195.708 κ.π. 15—15½ μιλ. 38—39 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ), δολ. 12, παράδοσις 'Ιαπωνίαν 'Απρίλιου 8—18, έπαναπαράδοσις Ρίζερ Πλέιτ.

ΚΙΜΩΝ: Καραϊβικήν, 25.000 τόν. άμερικανούς λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλεντσεάλ 145, Μαρτίου 10.

ΣΚΑΠΡΙΒΕΡ: Καραϊβικήν, 19.000 τόν. άμερικανούς λιμένας άκτης 'Ατλαντικού (Βορειώς Χάττερας), Γουορλεντσεάλ 150, άμεσος φόρτωσης.

ΤΡΙΠΩΝ (λιθ.): Καραϊβικήν, 18.000 τόν. δυτικήν 'Αφρικήν, Γουορλεντσεάλ 150, Μαρτίου 10.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 74.000 τόν. 'Ιαπωνίαν, Γουορλεντσεάλ 105.

ΣΠΥΡΟΣ (λιθ.): Ιανονησιαν, 64.000 τόν. 'Ιαπωνίαν, Γουορλεντσεάλ 185, τρία συνεχή ταξίδια, Μαρτίου 26.

ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (λιθ.): Μπανιάς, 28.000 τόν. Γουορλεντσεάλ 200, δύοσος φόρτωσης.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (ιανηπογούμενον): 54.000 τόν. d.w. (40 π. 8½ τόν.), 15 μιλ. 60 τόν. φιούσελ ήλια και 2 τόν. ντηζέλ ήλια, δολ. 5.19, παράδοσις διαπλέοντας Κολομπο, Μαρτίου 25 — 'Απρίλιου 20, ταξίδια τριών έτων.

ΠΛΑΦΩΤΗΣ (κ.): 10.180 τό. d.w. (478.000 κ.π. 14½ μιλ. 24 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ), δολ. 4.600 ήμερησίως, πλέον υπερωρίων, παράδοσις Βενετίαν, 'Απρίλιου 1—10, έπαναπαράδοσις Μομπάνα - Ντάρ ές Σαλδάμ ρέιντς.

ΓΟΥΡΟΠΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ (εις τάμι τοάρτερ): 37.055 τόν. d.w. (1.645.317 κ.π. 16 μιλ. 38 τ. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντηζέλ δίλ), δολ. 9.07½, ταξίδια 5—6 μηνών, παράδοσις Καραϊβικήν, 'Απρίλιον — Μάιον.

ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (κ.): 15.440 τόν. d.w. (714.000 κ.π. 13½ μιλ. 19 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντηζέλ δίλ), δολ. 5.500 ήμερησίως, ταξίδια 5—7 μηνών, παράδοσις Μομπάνα - Ντάρ ές Σαλδάμ ρέιντς.

ΑΓΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΙΝΤ (λιθ. εις τάμι τοάρτερ): 26.390 τόν. d.w. (1.247.000 κ.π. 12 μιλ. 28 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ), δολ. 13.50, έν κυκλικόν ταξίδιον Βραζιλίας, δύοιν ταξίδια 12 μηνών, δολ. 11, έτοιμος παράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ, Κόντινεντ, Μεσόγειον, ούχι άνατολικώτερον της 'Αδριατικής.

ΕΙΑΣΦΑΝΙΑ (λιθ.): 15.140 τόν. d.w. (713.580 κ.π. 14 μιλ. 38—39 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ), δολ. 5.500 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Χούκ Κόγκα, 'Απρίλιον 5—16, έπαναπαράδοσις Κέιπ ίαρν — Μπέρτρα ρέιντς.

ΕΙΑΚΙΩΝ (κ.): 12.657 τόν. d.w. (617.000 κ.π. 13 μιλ. 15—16 τόν. φιούσελ δίλ), δολ. 4.450 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Κολομπο 'Απρίλιον — έπαναπαράδοσις 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς.

ΠΛΑΩΓΙ (λιθ.): 12.261 τόν. d.w. (2.877.251 κ.π. 15 μιλ. 53 τόν. φιούσελ δίλ και 9 τόν. ντηζέλ δίλ), δολ. 5.50, παράδοσις 'Ιαπωνίαν τέλος Μαρτίου, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ μέσω Αύστραλης.

ΣΟΥΕΡΤΕ (λιθ.): 15.877 τόν. d.w. (785.888 κ.π. 14 μιλ. 22 τόν. φιούσελ δίλ), δολ. 7.250 ήμερησίως, παράδοσις πρίον 'Ιανέριον 'Απρίλιον 1—12, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ, Μεσόγειον, μέσω Βραζιλίας ή Ρίζερ Πλέιτ.

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΑΟΙΑ

ΣΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ: Περσικόν Κόλπον, 20.000 τόν. καθαρά φύιόν άνατολικών, Γουορλεντσεάλ 400, Μαρτίου 31.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΪ: Καραϊβικήν, 20.000 τόν. εικόνακινούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορειώς Χάττερας), Γουορλεντσεάλ 150, άμεσος φόρτωσης.

ΚΙΜΩΝ: Καραϊβικήν, 25.000 τόν. άμερικανούς λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλεντσεάλ 145, Μαρτίου 10.

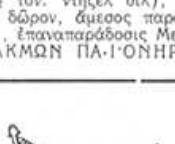
ΣΚΑΠΡΙΒΕΡ: Καραϊβικήν, 19.000 τόν. άμερικανούς λιμένας άκτης 'Ατλαντικού (βορειώς Χάττερας), Γουορλεντσεάλ 165, άμεσος φόρτωσης.

ΤΡΙΠΩΝ (λιθ.): Καραϊβικήν, 18.000 τόν. δυτικήν 'Αφρικήν, Γουορλεντσεάλ 150, Μαρτίου 16.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 74.000 τόν. 'Ιαπωνίαν, Γουορλεντσεάλ 105.

ΣΠΥΡΟΣ (λιθ.): Ινδονησιαν, 64.000 τόν. 'Ιαπωνίαν, Γουορλεντσεάλ 185, τρία συνεχή ταξίδια.

ΜΑΡΙΑΝΝΗΣ (λιθ.): Μπανιάς, 28.000 τόν. Γουορλεντσεάλ 200, δύοσος φόρτωσης.



ACHAIKI NAFTILIAKI S.A.

SHIPBROKERS

CHARTERING

- DRY CARGO
- TIMECHARTER
- TANKER CHARTERING

SALE & PURCHASE

- SECOND HAND TONNAGE
- DEMOLITION
- ALL FLOATING MATERIAL

ΚΟΣΜΑΣ (λιθ.): Καραϊβικήν, 21.000 τόν. Γέννυτον, Γουορλάτσεκ 107%, Μαρτίου 26.
ΜΑΣΣΛΙΟΝ: Καραϊβικήν, 32.000 τόν. άμερικανικός λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουορλάτσεκ 145, Μαρτίου 13.
ΜΕΛΙΤΗ (λιθ.): Καραϊβικήν, 18.000 τόν. Φλωρίδα, Γουορλάτσεκ 225, άμεσος φορτωσιών.
ΑΙΓΓΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μικτόν λιθ.): Περαικόν Κόλπου, 105.000 τόν. 'Ιαπωνίαν, Γουορλάτσεκ 95, Μαρτίου 21.

ΚΟΡΩΝΑ ΔΕΑΤΑ (λιθ.): Ίνδονησίαν, 18.000 τόν. 'Ιαπωνίαν, Γουορλάτσεκ 310, Μαρτίου 14.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ: Ίνδονησίαν 17.000 τόν. 'Ιαπωνίαν, Γουορλάτσεκ 305, Μαρτίου 18.
ΚΡΗΤΑΝ ΦΛΑΟΥΕΡ (κ.): 'Ανατολ. Μεσόγειον, 39.000 τόν. Ραθένιαν, Γουορλάτσεκ 230, Μαρτίου 15.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΟΡΑΙΖΟΝ: 20.625 τόν. d.w. (14 μίλ. 23 τόν. φιούσε δίλ και 2 τόν. ντζέλ δίλ), δολ. 9, ταξίδια ζενέα μηνών καθαρά, Μαρτίου — Απρίλιον.

ΚΕΦ ΗΛΙΚ (κ.): Κόντινεντ 19.500 τόν. καθαρά, άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουορλάτσεκ 250, Μαρτίου 17.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λιθ.): Περαικόν Κόλπου, 85.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουορλάτσεκ 87.5, Μαρτίου 14.

ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (λιθ.): Περαικόν Κόλπου 71.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ιαπωνίαν, Γουορλάτσεκ 15, Μαρτίου 15.

ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιθ.): Περαικόν Κόλπου 47.000 τόν. Γκουάμ, Γουορλάτσεκ 175, 'Απρίλιον 1.

ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ: Μεσόγειον, 16.000 τόν. καθαρά άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλάτσεκ 245, Μαρτίου 20.

ΚΑΛΤΕΣ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ (λιθ.): Ρότερνταμ 20.000 τόν. Δουσχέρκην, Γουορλάτσεκ 235, Μάρτιου.

ΦΑΝΤΟΜ (λιθ.): Καραϊβικήν, 38.000 τόν. Περσό, Γουορλάτσεκ 175, Μαρτίου 18.

ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ.): Ένδοκαραϊβικόν ταξίδιον, 18.500 τόν. Γουορλάτσεκ 235, Μαρτίου 18.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ: τάιμ τούρπτερ 13.950 τόν. d.w. (12 μίλ. 28 τόν. φιούσε δίλ και 2 τόν. ντζέλ δίλ), δολ. 8.90, ταξίδια τριών μηνών, Μάρτιου.

ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ.): τάιμ τούρπτερ 63.715 τόν. d.w. (15% μίλ. 95 τόν. φιούσε δίλ), δολ. 4.50, ταξίδια τριών έτών.

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (λιθ.): 'Αλγεσίρας, 18.000 τόν. καθαρά δυτ. άκτην 'Ιταλίας, Γουορλάτσεκ 125, Μαρτίου 21.

ΣΑΙΝΤ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (λιθ.): Λιθόνη, 33.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουορλάτσεκ 160, Μαρτίου 24.

ΙΥΧΟΣ: Ίνδονησίαν, 34.000 τόν. άμερικ. λιμένες δυτικής άκτης, Γουορλάτσεκ 255, Μαρτίου 24.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΦ (λιθ.): Φρήπορτ 32.000 τ. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάτσεκ 205, Μαρτίου 18.

ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (λιθ.): 44.752 τόν. d.w. (16½ μίλ. 92 τόν. φιούσε δίλ), ταξίδια τριών έτών, δολ. 4.525, παράδοσης 'Απρίλιον.

ΚΙΜΩΝ: Καραϊβικήν, 25.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουορλάτσεκ 242½, Μαρτίου 22.

ΗΑΙΑΣ: Καραϊβικήν, 30.000 τόν. άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορειών Χάττερας), Γουορλάτσεκ 220, Μαρτίου 28.

ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (λιθ.): Περαικόν Κόλπου, 20.000 τόν. Ραθένιαν, Γουορλάτσεκ 250, Μαρτίου 23.

ΠΕΡΣΕΥΣ Ι (π.): Περαικόν Κόλπου, 25.000 τόν. Σρί Λάνκαν, Γουορλάτσεκ 260, τέσσαρα συνεχή ταξίδια, Μαρτίου 27.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Δύο συνεχή ένδοκαραϊβικά ταξίδια, Γουορλάτσεκ 190, Μαρτίου 19.

ΑΡΓΚΟΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ (λιθ.): 26.200 τόν. d.w. τάιμ τούρπτερ, 12 μηνών καθαρά δολ. 7.30, 'Απρίλιον.

ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (λιθ.): Σουετίνιαν, 40.000 τόν. Μπρίντιο, Γουορλάτσεκ 175, Μαρτίου 19.

ΓΟΥΟΡΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ (μικτόν λιθ.): Περαικόν Κόλπου, 70.000 τόν., μέρος φορτίου (βόρ. 44 π.), 'Ιαπωνίαν, Γουορλάτσεκ 175, Μαρτίου 24.

ΑΗΤΩ: Περαικόν Κόλπου, 19.000 τόν. 'Αγγλιαν, Γουορλάτσεκ 325, Μαρτίου 28.

ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ: Βανκούμερ 40.000 τόν. μέρος φορτίου Πόρτλαντ, Γουορλάτσεκ 170, 'Απρίλιον 1.

ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ: Μαύρην Θάλασσαν, 32.000 τόν. 'Ιαπωνίαν, δολ. 20, τέλος Μαρτίου.

ΑΙΓΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ: 'Ενδομεσογειακόν ταξίδιον 33.000 τ., Γουορλάτσεκ 190, Μαρτίου 21.

ΚΑΡΜΠΟ ΣΗΧΟΡΣ: Μεσόγειον 19.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού, Γουορλάτσεκ 300, Μαρτίου 25.

ΣΠΑΡΤΑΝ ΔΗΗΤΕΡ (λιθ.): Βόρ. 'Ιστανάν, 18.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουορλάτσεκ 285, όψιμον άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάτσεκ 260, άμεσος φόρτωσης.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΦ (λιθ.): Καραϊβικήν, 32.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουορλάτσεκ 240, δύο συνεχή ταξίδια, Μαρτίου 27.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Περαικόν Κόλπου, 125.000 τ.

Τσερνιόν, Γουορλάτσεκ 117½, 'Απρίλιοι 1.

ΜΙΚΤΟΝ: Δυτ. 'Αφρικήν, 30.000 τόν. άμερικανικός Κόλπου, Γουορλάτσεκ 190, τέλος Μαρτίου.

ΣΤΑΒΑΝΤΑ: 29.830 τ. d.w. (16½ μίλ. 39 τ. φιούσε δίλ και 2 τόν. ντζέλ δίλ), δολ. 8.95, ταξίδια 2½-3 έτών, 'Απρίλιον.

ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ: 29.830 τόν. d.w. (16½ μίλ. 39 τόν. φιούσε δίλ και 2 τόν. ντζέλ δίλ), δολ. 8.95, ταξίδια 2½-3 έτών, 'Απρίλιον.

ΣΤΑΚΑΡΑ: 29.830 τόν. d.w. 16½ μίλ. 39 τόν. φιούσε δίλ, 2 τόν. ντζέλ δίλ), δολ. 8.95, ταξίδια 2½-3 έτών, 'Απρίλιον.

ΛΟΚΥ ΕΡΑ (κ.): Μεσόγειον, 19.000 τόν. καθαρά 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουορλάτσεκ 260, Μαρτίου 23.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΘΙΟΣ: Φρήπορτ 29.000 τόν. άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορειών Χάττερας), Γουορλάτσεκ 240, Μαρτίου 26.

ΜΙΧΑΗΑ (λιθ.): Περαικόν Κόλπου, 40.000 τ. άναπολικήν άκτην 'Ινδιας, Γουορλάτσεκ 300, άμεσος φόρτωσης.

ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν λιθ.): 46.874 τ. d.w. 15½ μίλ. 100 τόν. φιούσε δίλ), δολ. 5.29, ταξίδια τούρπτερ τριών έτών, 'Απρίλιον — Μάΐον.

ΙΩΑΚΑ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ (λιθ.): Μεσόγειον 18.000 τόν. καθαρά άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άναπολ. άκτην Μεξικού, Γουορλάτσεκ 300, Μαρτίου 28.

ΗΠΕΙΡΟΣ (λιθ.): Καραϊβικήν, 25.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουορλάτσεκ 260, 'Απρίλιον 2.

ΝΟΡΘ ΕΡΑ (λιθ.): Καραϊβικήν, 18.000 τόν. άμερικανικός λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουορλάτσεκ 280, Μαρτίου 26.

ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (λιθ.): Καραϊβικήν, 40.000 τ. άμερικ. λιμένας δυτ. άκτης 'Ανδρανίτσας, Γουορλάτσεκ 187½, Μαρτίου 28.

ΜΙΧΑΗΑ Λ. (λιθ.): Περαικόν Κόλπου, 18.000 τόν. άναπολ. άκτην 'Ινδιας, Γουορλάτσεκ 325, 'Απρίλιον 1.

ΜΑΡΑΙ: Περαικόν Κόλπου 34.000 τόν. καλόπτο, δύο συνεχή ταξίδια, Γουορλάτσεκ 285, 'Απρίλιον 11.

ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (λιθ.): Μεσόγειοι 38.000 τόν. 'Αργεντίναν, Γουορλάτσεκ 225, 'Απρίλιον.

ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (λιθ.): Μεσόγειον, 30.000 τ. 'Αργεντίναν, Γουορλάτσεκ 225, 'Απρίλιον 12.

ΠΙΣΚΕΣ (λιθ.): 'Αιλ δόφ Γκρέιλ, 28.000 τόν. Ρότερνταμ, Γουορλάτσεκ 325, Μαρτίου 29.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιθ.): 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 16.000 τόν. δικτοπλοικόν ταξίδιον, Γουορλάτσεκ 300, τέλος Μαρτίου.



SARACENS HEAD HOUSE
92 FENCHURCH ST.
LONDON EC3M 4ET

CUNARD BUILDING
LIVERPOOL L3 1DY

H.E.Moss & Co.Ltd

Ship Brokers

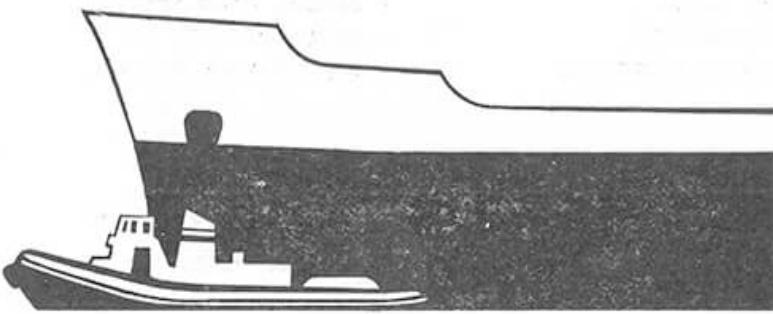
Sale, Purchase, Construction and
Chartering of Tonnage of every
description. Ship Agency,
Shipping Valuers,

Telephone: 01-709 0111 Telex: 887884

| | |
|-------------------|---------------------|
| Telegrams: | |
| Foreign | Moss London EC3 |
| Inland | Moss London, Telex: |
| Sale & Purchase | Mossale London EC3 |
| Tanker Chartering | Mossoils London EC3 |

Telephone: 051-227 3000 Telex: 6243/3

Telegrams: Hemoss Liverpool L3 1DY



| | | | | | | | |
|---------------------------|----|-------|-------------------------------------|---------------------------|----|-------|---------------------------------------|
| ΑΒΑΝΣ | 60 | 6646 | Ε. Πειραιά 14)3 | ΑΛΘΑΙΑ | 74 | 22000 | εις 'Ελευσίνα ύπό συμπλήρωσιν |
| ΑΒΕΜΑΡΙΑ | 62 | 11048 | δ. Ρόπτερνταμ 9)3 διά Γδύνια | ΑΛΙΑΚΜΩΝ | 54 | 7234 | ά. Σιμύρην 13)3 διά Πειραιά |
| ΑΓΑΘΩΝ | 65 | 12191 | ά. Καουσιούγκ 28)2 διά Γιοκοχάμαν | ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΓΙΣ | 55 | 3003 | ά. Τρίπολιν (Λιθόνης) 10)3 Βεγγάζην |
| ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ | 70 | 10008 | ξ. Μελβούρην 7)3 | ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ | 58 | 9878 | έ. Ρ. 'Ιανέρον 10)3 διά Σάντος |
| ΑΓΑΠΗ | 68 | 35477 | ά. Ρόπτερνταμ 19)3 διά Σδ "Αίλς | ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙΑΝΟΗ | 57 | 8266 | Σεπούν 19)3 διά Φορμόζαν |
| ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.) | 59 | 15859 | ά. Καουσιούγκ 4)3 διά 'Αρούμπα | ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙΟΝΗΡ | 57 | 8192 | ά. Τριθάντραμ 16)3 διά Κολόμπο |
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ | 62 | 9536 | ά. Πλαναμ 13)1 διά Κίναν | ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ | 56 | 7949 | ά. Αμέρεραν 16)3 διά Σρι Λάνκα |
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ | 61 | 11048 | ά. Γιφράλταρ 19)3 διά Καζαπλάνκα | ΑΛΙΚΗ | 53 | 8192 | ά. Ρίο Χάινα 24)1 διά Μασαλάν |
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ | 65 | 8374 | ε. Ρίον 'Ιανέρον 4)3 | ΑΛΙΚΗ Ι. Π. | 70 | 8453 | ά. Δουνκέρκην 17)3 διά 'Απατος/Λάγκος |
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ | 54 | 1585 | ά. Πειραιά 16)3 διά Κων/πολιν | ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ | 62 | 10011 | ά. Σιγκαπούρην 8)3 διά Μουκάλα |
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ Χ. | 58 | 2667 | ε. Πειραιά 2)3 | ΑΛΚΑΙΟΣ (δ.) | 54 | 9092 | ά. Αμερύργον 20)3 διά Ρόπτερνταμ |
| ΑΓΓΕΛΙΝΑ | 63 | 10200 | ά. Ντακάρ 26)1 διά Κίναν | ΑΛΚΗΣ | 60 | 16210 | δ. Πλαναμ 25)2 |
| ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ | 59 | 5728 | ε. Καράτσι 15)2 | ΑΛΚΗΣΤΙΣ | 45 | 2269 | ε. Αμέρεραν 20)3 |
| ΑΓΓΕΛΟΣ ΔΟΥΖΗΣ (δ.) | 57 | 11630 | ά. Σιγκαπούρην 17)3 διά 'Ινδονησίαν | ΑΛΚΑΜ | 60 | 9959 | έ. Ρ. 'Ιανέρον 10)3 |
| ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (δ.) | 56 | 20686 | ά. Κάρυκ 'Αίλ 7)3 διά 'Αμερύργον | ΑΛΚΥΟΝΙΣ | 73 | 13631 | ά. Βανκούβερ 13)2 διά 'Ινδιαν |
| ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II | 70 | 18628 | ε. Λιοσαδένα 14)2 | ΑΛΚΥΩΝ | 53 | 1886 | ά. Κόπερ 11)3 διά Σφάξ |
| ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ | 63 | 11222 | ε. Λιοσαδένα 14)2 | ΑΛΚΥΩΝ | 49 | 5048 | έ. Ντουάλα 19)3 |
| ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ | 54 | 8796 | ε. Βανκούβερ 20)3 | ΑΛΚΥΩΝ | 48 | 2681 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ | 57 | 10332 | ε. Σιγκαπούρην 5)12 διά Δ. 'Αφρικήν | ΑΛΜΑΡ | 47 | 5441 | έ. Βρέμην 17)3 |
| ΑΓΙΑ ΦΩΤΕΙΝΗ | 61 | 12847 | ά. Ντέρμπαν 6)3 διά Βομβάνην | ΑΛΜΠΙΡΕΟ | 57 | 3817 | ά. Αμέρεραν 19)3 διά 'Ασοντον |
| ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ | 68 | 20527 | ά. Σιγκαπούρην 6)3 διά 'Ιαπωνίαν | ΑΛΜΥΡΤΑ | 51 | 2133 | έ. Πειραιά 19)2 |
| ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ | 51 | 7066 | ε. Αμέροργον 11)3 | ΑΛΤΙΣ | 70 | 9868 | έ. Μπριουμπάιν 13)3 |
| ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ | 66 | 8279 | εις Πειραιά από 20.7.73 (έπισκεψια) | ΑΜΑΖΟΝ | 48 | 5021 | ά. Ντουάλα 19)3 διά Πειραιά |
| ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ | 62 | 16565 | ά. Ντακάρ 24)2 διά Μαντράς | ΑΜΑΛΙΑ | 49 | 3261 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ | 58 | 9104 | ά. Τζάκαρτα 4)2 διά Εδρώπην | ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ | 56 | 4693 | έ. Ταραγκόνα 16)3 διά Νουμέα |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 59 | 8067 | ά. Σιγκαπούρην 1)2 Μαδαγασκάρην | ΑΜΒΕΡΣΑ | 58 | 4231 | ά. Θέσσαλη 11)3 διά Σμύρνην |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 60 | 19797 | ά. Ναύροβιν 16)3 διά Μελβούρην | ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ | 52 | 7267 | έ. Κων/πολιν 26)3 |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 46 | 2414 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ | 60 | 4492 | εις Πειραιά από 30.7.73 |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 51 | 1988 | ά. Σμύρνην 12)4 διά Πειραιή | ΑΜΕΛΙΟ (δ.) | 54 | 26249 | ά. Ν. 'Υδρην 18)3 διά 'Αρούμπαν |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III | 70 | 15345 | ά. Πλαναμ 26)2 διά 'Οσπωνίαν | ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΑΡΚ | 71 | 1563 | ά. Κόπερ 15)3 διά Πουσάν |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV | 53 | 11558 | ε. Σαγκούντο 9)3 διά 'Υμουνίτεν | ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάινερ) | 52 | 16485 | ά. Κιουραδό 18)3 |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 55 | 8254 | ε. Σαδόνα 15)3 | ΑΜΕΡΦΙΝ (δ.) | 53 | 11466 | έ. Λίθερπουλ 13)12 |
| ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ | 57 | 9924 | ε. Ρούεν 10)3 | ΑΜΙΛΛΑ | 72 | 13166 | ά. Βιτόρια 16)3 διά Τοιγκτάο |
| ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ | 53 | 2641 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | ΑΜΟΡΓΟΣ | 61 | 14073 | έ. Φιλαδέλφειαν 19)3 |
| ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ | 59 | 8929 | ε. Λονδίνον 15)3 | ΑΜΠΙΕΔΟΣ | 47 | 2191 | ά. Σαβάναν 25)1 διά Βηρυτόν |
| ΑΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΔΗΣ | 56 | 7985 | ά. Π. Νούρ 7)3 διά Μαντράς | ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ | 52 | 3653 | δ. Γιφράλταρ 20)3 |
| ΑΓΚΝΙΚ | 54 | 6177 | ε. Πειραιά 19)3 | ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ | 57 | 8727 | έ. Βενετίαν 15)3 |
| ΑΔΑΜΑΣ | 69 | 10008 | ά. Τάπτα 22)2 διά Βομβάνη | ΑΜΥΝΑ | 49 | 3831 | ά. Αμέρεραν 21)2 |
| ΑΔΕΛΑΘΟΣ | 56 | 8846 | ε. Πλαναμ 15)2 διά Κίναν | ΑΜΥΝΤΑΣ | 70 | 10006 | ά. Ωλμπανού 11)3 διά Κίναν |
| ΑΔΩΝΙΣ | 59 | 12180 | ε. Λέγκορυ 10)3 | | | | |
| ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ | 58 | 9048 | ά. 'Αμεροργον 6)3 διά Κέπι Τάσουν | | | | |
| ΑΕΤΟΣ | 56 | 8799 | ε. Πουσάν 18)1 | | | | |
| ΑΘΑΛΑΜΑΣΟΣ | 51 | 4664 | ά. Γκάλεστον 7)3 διά Μπάρ | | | | |
| ΑΘΑΛΑΝΙΚΟΛΑΣ | 52 | 4615 | ά. Τρίπολιν (Λιθόνης) 28)1 | | | | |
| ΑΘΑΝΑΣΙΑ | 74 | 9000 | εις Σάντερλεραν ύπο συμπλήρωσιν | | | | |
| ΑΘΗΝΑ | 59 | 8132 | ά. Λεμεσόν 3)3 | | | | |
| ΑΘΗΝΑΙ | 53 | 3575 | ά. Γιφράλταρ 11)3 διά Ρ. 'Ιανέρον | | | | |
| ΑΘΗΝΑΙ | 56 | 2863 | ά. Πειραιά 16)3 διά Καζάλινες | | | | |
| ΑΘ. ΒΙΚΤΟΡΥ II (δ.) | 58 | 16695 | ά. Λάς Πάλμας 25)3 διά Βομβάνην | | | | |
| ΑΘ. ΓΚΛΟΡΥ (δ.) | 53 | 11457 | ά. Ντακάρ 16)3 διά Καλιλμενες | | | | |
| ΑΘ. ΟΡΑΙΖΩΝ (δ.) | 58 | 13551 | ά. Πειραιά 16)3 διά Καλιλμενες | | | | |
| ΑΘΛΟΝ | 45 | 13570 | ά. Σιδηνε 15)3 | | | | |
| ΑΘΩΣ | 69 | 10008 | ά. Μαγκούχο 15)3 | | | | |
| ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ | 74 | 12450 | εις Μπιλιμάριο ύπο συμπλήρωσιν | | | | |
| ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΙ-ΣΝΤΟΜ | 72 | 11702 | ε. Πλαναμ 28)12 διά Κίναν | | | | |
| ΑΙΓΙΣ ΕΛΑΝΤ | 60 | 3165 | ε. Πλαναμ 3)2 διά Νταρίφεν | | | | |
| ΑΙΓΙΣ ΕΡΟ-ΙΚ | 74 | 12498 | ε. Ιμπνέχαν 21)3 | | | | |
| ΑΙΓΙΣ ΚΙΝΓΚΝΤΟΜ | 71 | 15387 | ε. Πλαναμ 18)2 | | | | |
| ΑΙΓΙΣ ΚΟΥΝΤΟ | 61 | 15387 | ε. Πλαναμ 16)2 διά Κίναν | | | | |
| ΑΙΓΙΣ ΔΗΝΤΕΡ (δ.) | 66 | 46486 | ε. Μτάς 'Αιλαντ 18)3 | | | | |
| ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΟΥΝΤΥ | 59 | 10373 | ά. Γιοκούμαν 4)3 διά Χοινάκηγκ | | | | |
| ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΕΖ | 72 | 11702 | ε. Ναγκόχαν 19)3 διά Πλαναμ | | | | |
| ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΙ-ΒΕΡΥ | 71 | 15387 | ε. Γιοκούμαν 16)3 | | | | |
| ΑΙΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ | 70 | 15387 | ά. Μπρούνισμπούτελ 8)3 διά Ροστόκ | | | | |
| ΑΙΓΙΣ ΠΑΙ-ΟΝΗΡ | 69 | 9355 | ά. Γιοκούμαν 14)2 διά 'Αθενά | | | | |
| ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΙ-ΙΝΤ | 70 | 9200 | ά. Πλαναμ 11)3 διά Φορμόζαν | | | | |
| ΑΙΓΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝ Β. | 63 | 21609 | ά. Γιφράλταρ 17)3 διά Μάλταν | | | | |
| ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ | 71 | 15387 | ά. Πλαναμ 29)11 διά Σαγκάπην | | | | |
| ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ | 71 | 11285 | ά. Πλαναμ 10)3 | | | | |
| ΑΙΓΙΣ ΣΩΝΙΚ | 73 | 12498 | ά. Ντακάρ 30)1 διά Γουαμπά | | | | |
| ΑΙΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ | 70 | 9200 | ά. Κων/πολιν 3)3 διά Κωνοτάνταν | | | | |
| ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ-ΙΚ | 71 | 11525 | ά. Γιοκοχάμαν 28)2 διά Δ. άκτη ΗΠΑ | | | | |
| ΑΙΓΙΣ ΤΑΙ-ΦΟΥΟΝ | 68 | 16702 | ύπο παραλαβήν | | | | |
| ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ-ΙΝΤ | 70 | 9025 | ά. Αθελάδιον 14)2 διά Κίναν | | | | |
| ΑΙΓΙΣ ΤΡΟΦΥ (δ.) | 68 | 53944 | ύπο παραλαβήν | | | | |
| ΑΙΓΙΣ ΦΙΑΘΗ | 69 | 9355 | ά. Φίνενε 21)3 | | | | |
| ΑΙΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ | 61 | 13058 | ά. Σιγκαπούρην 19)3 διά 'Ιαπωνίαν | | | | |
| ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ | 72 | 11285 | ά. Αθελάδιον 28)2 | | | | |
| ΑΙΓΙΤΟΣ | 45 | 3805 | ε. Αλεξανδρείαν 18)3 | | | | |
| ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.) | 65 | 40043 | ε. Φώλει 21)3 | | | | |
| ΑΙΚ. Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ | 67 | 28774 | ά. Π. Ελίζαρπεθ 21)1 διά 'Ιαπωνίαν | | | | |
| ΑΙΜΙΔΙΑ ΑΓΓΕΛΙΑ | 54 | 2488 | ά. Αλεξανδρείαν 6)4 διά Τρίπολιν | | | | |
| ΑΙΜΙΔΙΑ ΛΟΒΕΡΔΟΥ | 66 | 14449 | ά. Κελάγκ 13)3 διά Λονδίνον | | | | |
| ΑΙΟΔΙΑΝ ΓΟΥ-ΙΝΤ | 60 | 8368 | ά. Καλάο 10)3 διά 'Αμερόσαν | | | | |
| ΑΙΟΔΙΑΝ ΣΗ | 58 | 9292 | ά. Χονιούλον 14)1 διά Κίναν | | | | |
| ΑΙΟΔΟΣ | 71 | 9885 | ά. Αμέροργον 202 διά 'Αλγέριουν | | | | |
| ΑΙ'ΗΡΗΝ ΣΤΑΡ | 53 | 1548 | ά. Αμέροργον 202 διά 'Αλγέριουν | | | | |
| ΑΙ'ΗΡΗΝΣ ΣΑΞΕΣ | 59 | 2722 | ά. Ν. 'Ορλεάνη 17)3 | | | | |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ | 62 | 11063 | ά. Σιγκαπούρην 10)3 διά Ρόπτερνταμ | | | | |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΑΒΙΚ | 54 | 7701 | ύπο παραλαβήν | | | | |
| ΑΙΤΩΛΙΑ | 61 | 14269 | ά. Ρόπτερνταμ 14)3 διά Ν. 'Ορλεάνην | | | | |
| ΑΚΑΔΗΜΟΣ | 72 | 13124 | εις Νού Σουεστμάντερ 19)3 | | | | |
| ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ | 72 | 9856 | ε. Γιοκασι 19)3 | | | | |
| ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ | 57 | 17676 | ά. Προβίτενε 12)3 διά Θεσσαλονίκην | | | | |
| ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ | 59 | 2306 | ά. Μαράσιον 16)3 διά Ρόπτερνταμ | | | | |
| ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ | 60 | 4623 | ά. Τσάρλεστον 8)3 διά Θεσσαλονίκην | | | | |
| ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ | 55 | 3356 | ά. Τσάρια 25)3 | | | | |
| ΑΚΡΙΤΑΣ | 71 | 9868 | ά. Πλαναμ 6)1 | | | | |
| ΑΚΡΟΝ | 52 | 6336 | ά. Σιγκαπούρην 24)1 | | | | |
| ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ | 72 | 14500 | ά. Ρ. 'Ιανέρον 17)3 διά Φιλαδέλφιαν | | | | |
| ΑΛΕΚΟΣ | 58 | 10887 | ά. Μοράνιον 16)3 διά Ρόπτερνταμ | | | | |
| ΑΛΕΚΟΣ | 57 | 10389 | ά. Βεράρκορς 14)2 | | | | |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ | 59 | 9735 | ά. Απτάνταν 14)3 διά Ν. 'Αφρικήν | | | | |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ | 55 | 3986 | ά. Γιφράλταρ 20)3 διά Γενίσαν | | | | |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β. | 62 | 7797 | ά. Π. Κελάγκ 23)2 διά Ρόπτερνταμ | | | | |
| ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ | 44 | 7207 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | | | | |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. ΙΙ. | 39 | 3375 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | | | | |
| ΑΛΕΞΗΣ Γ. | 53 | 1533 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | | | | |

| | | | | | | | |
|-------------------------|----|-------|--|--------------------------|--------|------------------------------------|------------------------------------|
| ΑΠΟΛ. ΓΚΛΟΡΥ (δ.) . | 58 | 12676 | ά. Κιουρασόο 16)3 διά Σάντος | ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ .. | 41 | 4879 | ά. Λ. Πάλμας 4)3 διά Σάντος Πέντρο |
| ΑΠΟΛ. ΓΚΡΕ'ΙΣ .. | 58 | 4684 | ά. Λοινδίνον 15)3 διά Κρίστοπαλ | ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑ'ΙΩΝ .. | 58 | 8331 | ά. Μη. "Άύρες 10)3 Ρότερνταμ |
| ΑΠΟΛ. ΓΟΥΑΙΒ (δ.) .. | 58 | 20958 | ε. Βοστώνην 18)3 | ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.) .. | 56 | 31571 | ά. Σάροχ 13)3 διά 'Αρζεν |
| ΑΠΟΛ. ΔΑΙΤ .. | 62 | 6929 | ε. Ξόχη Κόκγ 8)2 | ΑΧΙΛΛΕΥΣ .. | 65 | 21506 | δ. Κων(πολίν 29)3 διά Κωνοτάντζαν |
| ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ .. | 61 | 6932 | ά. Λάζ Πάλμας 15)3 | | | | |
| ΑΠΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ .. | 57 | 4714 | ά. Μπάχια Μπλάνκα 12)3 Ρότερνταμ | ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π. | 54 | 5491 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΑΠΟΛΔΩΝΙΟΣ .. | 67 | 16210 | ά. Νταμπιέρ 10)3 διά Κίναν | ΒΑΛ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ. | 60 | 29967 | ε. Λ. Πάλμας 5)3 διά Περσικόν |
| ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. | 61 | 6619 | ά. Λαύριον 25)2 διά Βραζιλίαν | ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.) | 56 | 20022 | Σιδώνα 18)3 διά 'Αλεξανδρειαν |
| ΑΡΑΜΙΣ .. | 70 | 9868 | ε. Χόχη Κόκγ 8)2 | ΒΑΡΕΣ | 56 | 4048 | Έ. 'Αλεξανδρειαν 12)3 |
| ΑΡΑΝ .. | 70 | 9870 | ά. Σιγκαπούρην 13)11 διά Σαγκάην | ΒΑΣΙΑ | 56 | 4029 | Τσέση 25)1 διά Τρίπ. (Λιθάνου) |
| ΑΡΑΞΟΣ .. | 56 | 1965 | ε. Ν. 'Ορλεάνη 14)3 διά Δανίαν | ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ. | 62 | 10741 | Σιγκαπούρην 5)3 διά Ρότερνταμ |
| ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ .. | 53 | 3376 | ξ. Κουβέδιτ 19)3 | ΒΑΣΙΛΗΣ | 43 | 5331 | ά. Ντακάρ 3)3 διά Κέπι Τάουν |
| ΑΡΓΟΛΙΣ .. | 56 | 8823 | ε. 'Αμεδρόγον 20)12 | ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ 57 | 10189 | Μπρεμερσάφεν 6)3 | |
| ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ .. | 61 | 13553 | ά. Λειέζον 12)3 διά *Ωλμπανυ | ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.) | 65 | 40043 | δ. Γιεράλταρ 16)3 διά Σιδώνα |
| ΑΡΓΟΣ .. | 69 | 9868 | ά. Κορίντο 20)2 διά Κίναν | ΒΑΣ. ΆΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ 56 | 21716 | ε. Μπαρμπάντος 14)3 | |
| ΑΡΓΥΡΩ .. | 59 | 8775 | ε. Ρούεν 13)3 | ΒΑΣ. ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ 27 | 16435 | είς Πειραιά διπό 5)11. (Επισκευαί) | |
| ΑΡΓΩ .. | 64 | 2763 | ά. Γιεραλτάρ 10)2 διά Βεγγάζην | ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ δ. 66 | 35280 | ά. Κ. Τάουν 11)2 διά Περσικόν | |
| ΑΡΓΩ ΕΛΛΑΣ .. | 58 | 10397 | ε. Βομπάρη 14)2 | ΒΑΣΩ | 65 | 4707 | δ. Παναμά 19)3 διά 'Αμεδρόγον |
| ΑΡΓΩ ΟΜΑΝΔΙΑ .. | 57 | 10376 | ε. Σιμίζου 18)3 διά Τόκιο | ΒΕΓΚΑ | 60 | 2914 | ε. Σύρου 18)2 διά Σύριαν |
| ΑΡΓΩ ΧΙΟΣ .. | 58 | 10371 | ε. Μπέρτα 13)3 | ΒΕΝΘΙΣΙΚΙΜΗ | 72 | 16606 | ά. Κ. Τάουν 6)3 διά 'Αλεξανδρειαν |
| ΑΡΕΤΗ .. | 73 | 13691 | ά. Κόμπη 12)1 διά *Αθάναν | ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΠ | 60 | 3068 | ε. 'Απαπα)Λάγκος 5)3 |
| ΑΡΕΤΗ Σ. | 45 | 4578 | ε. Πάρτηκτον 11)3 | ΒΕΡΓΟ (ΗΙΚΤΟΝ) | 72 | 57527 | ά. Βιτόριας 19)3 διά Δουνκέρκην |
| ΑΡΕΤΟΥΣΑ .. | 58 | 618 | ά. Πειραιά 5)3 διά Λάζ Πάλμας | ΒΕΤΑ | 43 | 1845 | δ. Πλότα 23)2 διά Ντέριντζε |
| ΑΡΗΣ .. | 70 | 9868 | ά. Βανκούβερ 13)1 διά Κίναν | ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓΚ .. | 48 | 3930 | ε. Λίβερπούλ 9)3 |
| ΑΡΙΑΔΗΝ .. | 69 | 9038 | ε. Όραν 8)3 | ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ | 56 | 8773 | ά. Λάζ Πάλμας 23)2 |
| ΑΡΙΑΝΑ .. | 73 | 23134 | ά. Νιούκαρτ 11)3 διά *Ιαπωνίαν | ΒΙΚΤ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ. 58 | 13186 | γ. Γκότεμποργκ 10)2 Μπαντάρ Μασάρ | |
| ΑΡΙΑΝΑ .. | 53 | 6037 | ά. Λάτε 14)3 διά Μπαντίμα | ΒΙΚΤΩΡ | 60 | 1315 | ε. Καράται 6)3 |
| ΑΡΙΕΛ .. | 62 | 12038 | ά. Φριμαντλ 21)2 διά Κίναν | ΒΙΚΥ ΛΑΜ | 57 | 3951 | δ. Γιεράλταρ 13)3 διά Πειραιά |
| ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ .. | 56 | 8753 | ά. Χονούπαλ 12)2 διά *Ιντσόν | ΒΙΟΛ. Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ 72 | 119811 | ε. Βρέστην 15)3 διά Περσικόν | |
| ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ .. | 69 | 9305 | ε. Μπέρτα 18)3 | ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ. | 58 | 8510 | ά. Χάθρην 12)3 διά Ντακάρ |
| ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ .. | 72 | 11722 | ά. Μασσαλίαν 15)3 διά Κοραμάρ | ΒΙΟΛΕΤΤΑ Ζ. | 49 | 2334 | ε. Κων(πολίν 9)9 |
| ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ .. | 72 | 11722 | ά. Βανκούβερ 17)3 | ΒΙΡΑ | 56 | 7841 | ε. Τέμη 15)3 |
| ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ .. | 68 | 10009 | ά. Τολόσο 25)2 διά *Ιαπωνίαν | ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ 54 | 8251 | ε. Ντακάρ 17)3 | |
| ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.) .. | 45 | 8422 | είς μεσογειακάς μεταφοράς | ΒΟΡΙ | 57 | 7727 | ά. Μομπάσαν 19)3 διά Χοσίν |
| ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ .. | 63 | 28029 | ά. Νταμπιέρ 4)2 διά Μόμπιλ | ΒΟΡΡΑΣ | 48 | 2266 | ε. Αονίδιον 16)3 διά Βιρυτών |
| ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ .. | 62 | 10421 | ε. 'Ανθοφαγκάστα 3)3 διά Τοκοπίλα | ΒΟΥΛΑ | 58 | 8334 | ε. Ριγέκαν 13)3 |
| ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ .. | 57 | 10348 | ά. Παναμά 3)3 διά Χιλήν | ΒΡΑΧΟΣ (δ.) | 51 | 18259 | ε. Βανκούβερ 16)3 |
| ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΖΥΛΛΑΣ .. | 57 | 6452 | ά. Ναγκούγια 14)3 διά Τζακάρταν | ΒΡΕΤΑΝΙΣ (ύπερωκ.) | 32 | 18254 | ά. Λάζ Πάλμας 15)3 διά Σιδηνέυ |
| ΑΡΙΣΤΕΥΣ .. | 58 | 8677 | ά. Κουεδίτ 5)3 | ΒΡΟΥΛΙΔΙΑ | 56 | 8414 | ε. Σιγκαπούρην 24)1 |
| ΑΡΙΣΤΕΥΣ .. | 69 | 10009 | ά. Βανκούβερ 16)3 διά Κίναν | ΒΥΖΑΝΤ. ΜΟΝΑΡΧΗΣ 59 | 9374 | ε. Κέπι Τάουν 14)3 | |
| ΑΡΙΣΤΙΑΛΟΣ .. | 56 | 8995 | ά. Κολούμπια ρ. 1)3 διά Ν. Βιενέμαν | ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ | 61 | 10276 | ε. Σιδηνέυ 11)3 διά Κίναν |
| ΑΡΙΣΤΙΠΠΟΣ .. | 73 | 11514 | ά. Λέγκορ 14)3 | | | | |
| ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ .. | 58 | 8920 | ά. Μόζι 8)3 διά Πόρτλαντ | | | | |
| ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ .. | 74 | 11500 | ε. Βανκούβερ 18)3 | | | | |
| ΑΡΙΣΤΟΚΑΙΔΗΣ .. | 74 | 11300 | ε. 'Οζάνην υπό συμπλήρωσιν | | | | |
| ΑΡΙΣΤΟΚΑΗΣ .. | 60 | 10631 | ά. Γιοκούδαμ 8)3 διά Σημάτι | | | | |
| ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ .. | 59 | 8814 | ά. Παναμά 17)2 διά *Άντολην | | | | |
| ΑΡΙΣΤΟΝ .. | 59 | 10613 | ά. Σιγκαπούρην 4)3 διά Ρότερνταμ | | | | |
| ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ .. | 58 | 7661 | ά. Σάντο Ντομίγκο 9)3 διά Μπιζέρτα | | | | |
| ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .. | 44 | 4856 | ε. Φιλαδέλφεια 19)3 | | | | |
| ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .. | 69 | 24599 | ά. Κ. Τάουν 2)3 διά *Αλεξανδρειαν | | | | |
| ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ .. | 57 | 10609 | ά. Γέδνια 16)3 | | | | |
| ΑΡΙΣΤΟΦΙΟΣ .. | 57 | 10609 | ά. Κ'. Τάουν 5)3 διά Φορμόζαν | | | | |
| ΑΡΙΩ .. | 73 | 13635 | ά. 'Αρμεδρόγον 26)2 διά Μπαγκόγκ | | | | |
| ΑΡΚΑΔΙΑ .. | 54 | 8825 | ε. Μπουργκάς 13)3 | | | | |
| ΑΡΚΑΜΑΡ .. | 59 | 9003 | ά. Ντράμπιταν 28)2 διά Γλασκώνη | | | | |
| ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ .. | 60 | 6930 | ά. Κούιν 20)3 διά Λίβερπουλ | | | | |
| ΑΡΚΑΣΗ .. | 69 | 3251 | ά. Δουνκέρκην 16)3 διά Αγαδίρ | | | | |
| ΑΡΜΑ .. | 58 | 9364 | ε. Βεραβάτ 3)3 διά Βούδην | | | | |
| ΑΡΜΑΤΑΝ .. | 71 | 9212 | ά. Ρότερνταμ 21)3 διά *Άμεδρογον | | | | |
| ΑΡΜΟΝΙΑ .. | 73 | 23144 | ά. Κούιν Μπάιν 8)3 διά *Ιαπωνίαν | | | | |
| ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.) .. | 54 | 12986 | ε. Μπούλεν Μπ. 6)3 | | | | |
| ΑΡΜΟΝΙΑ .. | 61 | 9443 | ε. Ημεδρόγον 15)3 | | | | |
| ΑΡΟΣ .. | 48 | 3783 | είς μεσογειακάς μεταφοράς | | | | |
| ΑΡΤΑ .. | 55 | 3972 | ά. Μασσαλίαν 17)3 | | | | |
| ΑΡΡΑΣ (δ.) .. | 53 | 13459 | ά. 'Αλγκεθίρας 14)2 διά Σαβόνα | | | | |
| ΑΡΤΑ .. | 57 | 10067 | ά. Παναμά 20)3 διά Βρέμην | | | | |
| ΑΡΤΑ .. | 55 | 1875 | ε. Πειραιά 3)3 | | | | |
| ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙΙ .. | 58 | 9603 | ά. Μαδέρα 18)3 | | | | |
| ΑΡΤΕΜΙΣ .. | 62 | 15781 | ε. Φλάσιγκ 15)3 | | | | |
| ΑΡΤ. ΚΟΟΚ)ΝΗΣ δ. .. | 63 | 36139 | ά. Βενετίαν 16)3 διά Τρίπολιν (Λιθάν.) | | | | |
| ΑΡΤΕΜΩΝ .. | 57 | 5452 | ά. 'Λίχενος 17)3 διά Πειραιά | | | | |
| ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ .. | 63 | 15929 | ά. Λοιδίνον 24)3 | | | | |
| ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ .. | 53 | 1552 | ε. Ριγέκαν 15)3 διά Βιρυτών | | | | |
| ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΑ .. | 60 | 10142 | ε. Βρέστην 14)3 | | | | |
| ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ .. | 66 | 16142 | ά. Μουροράν 5)3 διά Ναχόντκα | | | | |
| ΑΡΧΟΝΤ. ΚΑΤΙΓΚ ή .. | 72 | 42253 | ά. Αΐοι 9)3 | | | | |
| ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΑ .. | 51 | 7594 | ε. Βηρυτόν 11)3 | | | | |
| ΑΡΧΩΝ ΧΕΡΟΥΒΕΙΜ .. | 54 | 5605 | ε. Μάντεστερ 1)3 | | | | |
| ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ .. | 48 | 2577 | ε. Καράται 23)12 | | | | |
| ΑΣΠΑΣΙΑ Μ. | 53 | 4787 | ά. Παναμά 13)3 διά *Αμεδρόγον | | | | |
| ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ .. | 60 | 11128 | ά. Πειραιά 11)2 διά *Ανάμπα | | | | |
| ΑΣΠΙΛΟΣ .. | 59 | 9303 | ά. Κων(πολίν 18)3 διά Μ. Θάλασσαν | | | | |
| ΑΣΣΙΟΣ .. | 63 | 13461 | ά. Πειραιά 11)3 διά Μασσαλίαν | | | | |
| ΑΣΤΕΡΙ .. | 65 | 6200 | ά. Μόζι 15)3 διά Βανκούβερ | | | | |
| ΑΣΤΗΡ .. | 74 | 13600 | ά. Φλότεν υπό συμπλήρωσιν | | | | |
| ΑΣΤΗΡ (δ.) .. | 54 | 12338 | ά. Μπούλεν Μπάιν 8)3 | | | | |
| ΑΣΤΡΕ .. | 50 | 8827 | ά. Σουδάν 18)3 διά Τζαμπούτι | | | | |
| ΑΣΤΡΕΑ (δ.) .. | 58 | 12624 | ά. Λάζ Πάλμας 16)3 διά Βραζιλίαν | | | | |
| ΑΣΤΡΟ (δ.) .. | 56 | 16253 | ά. Ν. 'Ορλεάνη 18)3 διά Βενεζουέλαν | | | | |
| ΑΣΤΡΩΝ .. | 52 | 1939 | ά. Τρίποταν (Λιθάν.) 9)4 Βεγγάζην | | | | |
| ΑΣΤΡΩΝΑΥΤΗΣ .. | 60 | 3890 | ε. Θεσσαλονίκη 4)3 | | | | |
| ΑΣΤΥΝΑΔΑ .. | 56 | 6156 | ά. Ντρώμπατ 17)3 διά *Αμεδρόσ | | | | |
| ΑΣΤΥΝΑΔΑΙΑ .. | 55 | 1916 | ά. Πειραιά 17)3 διά Σαυδάν | | | | |
| ΑΤΑΛΑΝΤΗ .. | 66 | 6235 | ά. Πούντα 'Αρένας 14)3 Βαλπαραΐζο | | | | |
| ΑΤΕΝΕΔΙΑ .. | 66 | 11944 | ά. Καρούσιον 4)3 | | | | |
| ΑΤΖΙΔΙΤ .. | 49 | 4641 | ά. Λάζ Πάλμας 20)3 | | | | |
| ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.) .. | 57 | 25172 | ε. Ν. 'Ορλεάνη 20)3 | | | | |
| ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΚΑΙΦ .. | 55 | 1941 | ά. Σιγκαπούρην 28)12 διά Σαγκάην | | | | |
| ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΚΟΥΗΝ δ. .. | 57 | 25154 | ά. Βαλτιμόρην 11)3 διά *Άρούμπαν | | | | |
| ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΣΤΑΡ .. | 63 | 15921 | ά. Λού. Λίσσελες 17)3 | | | | |
| ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ δ. .. | 64 | 15977 | ά. Γιούρπορτ 7)3 διά Γουέστ. | | | | |
| ΑΤΑΝΑΤΙΣ .. | 70 | 9426 | ά. Σιγκαπούρην 28)12 διά Σαγκάην | | | | |
| ΑΤΑΝΑΤΙΣ .. | 63 | 7224 | ύπο παραλαβήν | | | | |
| ΑΤΑΛΑΣ .. | 52 | 7224 | ύπο παραλαβήν | | | | |
| ΑΤΡΕΥΣ .. | 66 | 1598 | ε. Πειραιά 16)3 | | | | |
| ΑΤΡΟΤΟΣ (δ.) .. | 53 | 13675 | ε. Γκάλεστον 8)3 | | | | |
| ΑΤΤΙΚΑ (δ.) .. | 60 | 29741 | ά. Σαβάνταν 27)2 διά Ρ. Τανόύρα | | | | |
| ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ .. | 72 | 9427 | μετων.: «ΣΑΝΧΟΟΥΠ» | | | | |
| ΑΤΤΙΚΟΝ .. | 53 | 6160 | ά. Αμεδρόσαν 20)3 | | | | |
| ΑΥΓΗ (δ.) .. | 51 | 15784 | ά. Ν. 'Ορλεάνη 18)3 διά *Ιαπωνίαν | | | | |
| ΑΥΔΙΣ .. | 72 | 16600 | ά. Σούδα 12)3 διά Σαούθμπαν | | | | |
| ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερ.) .. | 40 | 26314 | ά. Σαούθα 6)2 διά Χοινάκηγ | | | | |
| ΑΥΡΑ .. | 62 | 10323 | είς μεσογειακάς μεταφοράς | | | | |
| ΑΥΡΑ .. | 54 | 1756 | είς μεσογειακάς μεταφοράς | | | | |
| ΑΥΡΑ .. | 45 | 1589 | ά. Κέπι Κουβιέρ 10)3 διά Κασίμα | | | | |
| ΑΦΟΒΟΣ .. | 68 | 35477 | είς μεσογειακάς μεταφοράς | | | | |

| | | | | | | | |
|------------------------|----|-------|-------------------------------------|-------------------------|----|-------|------------------------------------|
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟ . | 72 | 19426 | Ε. Παναμά 17)3 διά Λονδίνον | ΕΛΑ. ΠΡΑΓΝΗ . | 62 | 6659 | Ε. Ν. 'Ορλεάνην 16)3 |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ . | 73 | 19426 | δ. Κόκκινα 10)3 διά Π. Κόμφορτ | ΕΛΑ. ΠΡΑΓΝΗ . | 71 | 10327 | Ε. Ντάρμπιταν 10)3 |
| Γ. ΑΧΙΛΛΕΥΣ . | 73 | 19420 | δ. Κόκκινα 10)3 διά Π. Κόμφορτ | ΕΛΑ. ΣΑΜ . | 72 | 10327 | ά. Κοοΐν 20)3 διά Χιούστον |
| Γ. ΜΑΡΙΝ . | 73 | 19426 | δ. Παναμά 6)3 διά 'Ιαπωνίαν | ΕΛΑ. ΣΗ . | 72 | 10327 | ά. Ντάρμπιταν 15)3 διά Χιούστον |
| Γ. ΠΡΟΜΙΣ (δ.) . | 74 | 17500 | εις Σκαραμαγκά υπό συμπλήρωσιν | ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΥ . | 62 | 7259 | Μπωμόντ 22)3 διά Ν. 'Ορλεάνην |
| Γ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.) . | 58 | 25888 | ά. Βαλτιμόρην 3)3 διά Καραϊσκήν | ΕΛΑ. ΣΠΙΡΙΤ . | 57 | 7063 | Ε. Θεσσαλονίκην 3)3 |
| ΓΟΥΟΔΑΤΕΡ . | 54 | 4389 | ε. Ρόττερνταμ 21)3 | ΕΛΑ. ΣΠΛΕΝΤΑΡ . | 59 | 9550 | Ε. Η. 'Υόρκην 14)3 |
| ΓΟΥΟΡΡΕΝ . | 50 | 6554 | Ε. Σιγκαπούρην 27)12 | ΕΛΑ. ΣΤΑΡ . | 71 | 10328 | ά. Κ. Τάουν 14)3 διά Ν. 'Υόρκην |
| ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV . | 72 | 9070 | Ε. Μπουσιέρε 20)3 | ΕΛΑ. ΤΟΡΤΣ . | 56 | 7510 | Εξωθι Ντάρμπιταν 19)3 |
| ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ . | 62 | 9951 | Ε. Μπαντάρ Σαπούρ 9)3 | ΕΛΑ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ . | 72 | 8987 | Ε. Ντάρμπιταν 19)3 διά Νταμάρ |
| ΔΑΝΑΟΣ . | 58 | 4595 | υπό παραλαβήν | ΕΛΑ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ . | 71 | 8987 | ά. Ρ. Τανόύρα 14)3 διά Νταμάρ |
| ΔΑΦΝΗ . | 73 | 19451 | Ε. Καμαρία 15)3 | ΕΛΑ. ΦΑΙΘΗ . | 72 | 10327 | ε. Τένταν 12)3 |
| ΔΕΚΕΣΑΝ . | 56 | 10483 | Ε. Μαντράς 20)3 | ΕΛΑ. ΧΗΡΟ . | 57 | 7068 | ά. Βενετίαν 1)3 |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ . | 60 | 11489 | δ. Παναμά 9)3 διά Κίναν | ΕΛΑΕΡΟΣ . | 52 | 2778 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ . | 59 | 9312 | ά. Π. Νουάρ 15)2 διά Μασσαλίαν | ΕΛΑΗ . | 62 | 12808 | ά. Τάμπα 8)3 διά Μαλάγκα |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ . | 71 | 9085 | ά. Π. 'Αρθουρ 21)2 διά Νόρθγιαν | ΕΛΑΗΗΣ (λάνερ) . | 47 | 2389 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II . | 52 | 7307 | ά. 'Αμερίσαν 13)3 διά Πειραιά | ΕΛΑΗΗΣΠΟΤΟΣ . | 32 | 18564 | ά. Σούδα 18)3 |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Α. (δ.) . | 65 | 35619 | ά. Γιοκοχάμαν 14)3 διά Ρ. Τανόύρα | ΕΛΑΟΡΑ (μικτόν) . | 72 | 16207 | ά. Ντάρμπιταν 5)3 διά Κωνστάντζαν |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ. . | 54 | 8712 | ά. Χογκ Κογκ 13)1 διά Σαγκάην | ΕΛΑΜΑΝΙ . | 67 | 44222 | ά. Οίτα 12)3 διά Περσικόν |
| ΔΗΑΙΑΝ ΑΠΟΛΩ Ζ . | 63 | 16417 | ά. Βαλτιμόρην 13)3 διά Ν. 'Ορλεάνην | ΕΛΑΜΟΝΑ . | 66 | 8937 | Ε. Μουρούραν 4)3 |
| ΔΗΑΙΑΝ ΔΗΤΩ (δ.) . | 64 | 16417 | ά. 'Αμερίσεραν 15)3 διά Ν. 'Υόρκην | ΕΛΑΟΣΕΑΝ . | 62 | 12229 | Ε. Σάντος 18)3 |
| ΔΗΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.) . | 61 | 16417 | ά. Τζακονθήλ 6)3 | ΕΛΑΝΗΣ . | 47 | 2389 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΔΗΜΗΤΡΑ . | 68 | 9583 | ά. Λονδίνου 20)3 διά Φλώσιγκ | ΕΛΑΝΗΣΠΟΤΟΣ . | 72 | 16207 | ά. Ντάρμπιταν 5)3 διά Κωνστάντζαν |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ . | 58 | 8636 | ε. Βενετίαν 13)3 | ΕΛΑΟΡΑ (μικτόν) . | 67 | 44222 | ά. Οίτα 12)3 διά Περσικόν |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ . | 55 | 5397 | ε. Βερούτον 19)3 | ΕΛΑΜΑΝΙ . | 66 | 8937 | Ε. Μουρούραν 4)3 |
| ΔΗΜ. Α. ΛΕΜΟΣ . | 73 | 35545 | ε. Βανκούμπερ 9)3 | ΕΛΑΜΟΝΑ . | 62 | 20514 | Ε. Βανκούμπερ 13)3 διά 'Αγγλίαν |
| ΔΗΜ. - ΓΙΩΡΓΟΣ . | 56 | 3333 | ε. Πειραιά 19)3 | ΕΛΑΟΣΕΑΝ . | 65 | 2555 | ά. Αιμόχωστου 19)3 διά 'Ελλάδα |
| ΔΗΜ. ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ . | 49 | 3676 | ά. Τοκοράντην 19)3 | ΕΠ. ΚΟΛΟΚΗΗΣ μικ . | 65 | 37469 | ά. Χιρούστα 16)3 διά Μύλνερ Μπ. |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ . | 44 | 13488 | ά. Ρ. Γράντε 18)3 Μπ. "Άρρες | ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ . | 70 | 10006 | Ε. Ραδέννες 2)3 |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ . | 63 | 10523 | ε. Βανκούμπερ 20)3 | ΕΠΙΜΟΝΟΣ . | 53 | 5755 | ε. Παναμά 18)2 διά Σατηγκόν |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ . | 71 | 16226 | ε. Ν. 'Ορλεάνην 12)3 | ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ . | 58 | 8931 | ε. Κορίτο 7)3 |
| ΔΗΜΟΣ . | 54 | 4486 | δ. Κωνούπολιν 12)3 | ΕΡΑΤΩ . | 69 | 12754 | ά. Αιμέροργον 19)3 Μπρούνιμπουτελ |
| ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ . | 71 | 10007 | ά. Άδελατον 27)2 διά Κίναν | ΕΡΑΤΩ . | 66 | 2999 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.) . | 58 | 16277 | ά. Ρ. 'Ιανέριον 8)3 διά Παρανάγκουα | ΕΡΙΝΙΟ . | 57 | 10323 | ε. Βρέστην 19)3 |
| ΔΙΑΚΑΝ ΓΚΡΕΙΤΣ . | 65 | 5255 | ά. Σάντος 13)3 διά 'Αλγερίαν | ΕΡΙΟΝΗ . | 61 | 9068 | ε. Βηρυτόν 21)3 |
| ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΥ . | 59 | 4161 | ε. Κωνούπολιν 22)2 | ΕΡ. ΚΟΛΟΚΗΗΣ (δ.) . | 52 | 15848 | ά. Αντεν 6)3 |
| ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ . | 58 | 4225 | ε. Πειραιά 16)3 | ΕΤΕΡΝΙΤΥ . | 55 | 9718 | ά. Μπ. "Άρρες 16)2 Βόρ. Κορέαν |
| ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΘ . | 62 | 5138 | υπό παραλαβήν | ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (δ.) . | 61 | 22119 | ά. Βηρυτόν 14)3 διά Ντέρνα |
| ΔΙΑΚΑΝ ΦΑΙΗΘ . | 66 | 8132 | δ. Παναμά 13)1 διά Κίναν | ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.) . | 54 | 10251 | ε. Μπάρι 18)3 |
| ΔΙΑΜ. ΠΑΤΕΡΑΣ μικτ . | 72 | 42250 | ά. Φατέχ Τερμινάλ 10)3 Τενερίφην | ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. . | 49 | 4713 | δ. Κωνούπολιν 17)3 Κωνστάντζαν |
| ΔΙΑΣ . | 71 | 16606 | δ. Νεόπολιν 2)4 διά Τοκούμαί | ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.) . | 56 | 12754 | ά. Τρίπ. (Λιβάνου) 19)3 Θεσσ/νίκην |
| ΔΙΑΣΩ . | 46 | 3851 | ά. Μαντολόντο 15)3 διά Χαμίνα | ΕΥΓΕΝΙΑ . | 67 | 9854 | ά. Μπ. "Άρρες 13)3 |
| ΔΙΡΦΟΥΣ ΙΙ . | 59 | 7801 | ά. 'Αντεν 5)3 διά Ν. 'Αφρικήν | ΕΥΓΕΝΙΑ I . | 59 | 8526 | ε. Μπαντάρ 'Αμπας 8)3 |
| ΔΙΩΝΗ . | 57 | 9722 | ά. Παπαγούκ 13)3 διά Σιγκαπούρην | ΕΥΓΕΝΙΑ Γ . | 56 | 10053 | ε. Κοατζακούλκος 12)3 |
| ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ . | 72 | 19162 | ά. Γερμαλάτ 14)3 διά Χαμπτον ρ. | ΕΥΓΕΝΙΑ Κ . | 55 | 2977 | ε. Ντάρ . ες Σαλάμ 1)3 |
| ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ . | 57 | 10032 | ά. Ντακάρ 6)1 διά Χαυκάγκ | ΕΥΓ. Κ. ΤΣΙΜΠΙΔΗ (δ.) . | 58 | 12417 | ά. Καράκας Μπ. 19)3 |
| ΔΡΥΜΑΚΟΣ . | 55 | 6184 | ά. Γένοβα 16)3 διά Μπ. "Άρρες | ΕΥΓΕΝΙΑ Μ. . | 61 | 8999 | ά. Τέιπτλ Μπ. 22)1 διά Κίναν |
| ΔΡΥΣ . | 63 | 22211 | ά. Καρμόλ 18)3 | ΕΥΗΜΕΡΙΑ . | 73 | 13166 | ε. Πόρτ Κελάγκ 20)3 |
| ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ . | 53 | 5755 | ά. Ρεσιφ 14)2 διά Τυνησία | ΕΥΘΑΛΙΑ . | 57 | 10371 | ά. Καλκούτα 12)3 διά Σιγκαπούρην |
| ΔΥΡΟΣ . | 46 | 2271 | ε. Χάττα 20)3 | ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ Ι (δ.) . | 54 | 12423 | ά. Ήσπαχ 21)3 διά Πειραιά |
| ΔΩΔΩΝΗ (δ.) . | 54 | 11313 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | ΕΥΘΥΜΗΣ . | 63 | 9991 | υπό παραλαβήν |
| ΔΩΡΑ . | 52 | 7675 | ά. Σάντος 16)3 Μάρ ντελ Πλάτα | ΕΥΘΥΤΗΣ . | 73 | 10000 | ά. Τοκούλα 27)12 διά Σαγκάνη |
| Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ (δ.) . | 60 | 24532 | ά. Α. 'Αντελέρες 18)3 Φρήπορτ (Μπ.) | ΕΥΝΟΙΑ . | 70 | 10006 | ά. Πόρτ Λίνκολν 1)3 διά Κίναν |
| ΕΒΕΑΥΝ (δ.) . | 59 | 12662 | ά. Κιουρασό 14)3 διά Φιλαδέλφειαν | ΕΞΕΙΝΟΣ . | 50 | 4734 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΕΒΡΟΣ (δ.) . | 57 | 20687 | ά. Ρ. 'Ιανέριον 7)3 διά Ντάρμπιταν | ΕΥΡΥΑΛΟΣ . | 73 | 10713 | ά. Γιοκοχάμα 11)3 διά Σιογκάμα |
| ΕΙΡΗΝΗ . | 56 | 9041 | ε. Πειραιά 17)2 | ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ . | 61 | 6373 | ά. Αιμέροργον 21)3 |
| ΕΙΡΗΝΗ . | 58 | 8005 | ε. Κείτασον 18)4 | ΕΥΡΥΧΑΟΣ . | 60 | 6288 | ά. Κασιούγκ 7)3 διά Γιοκοχάμα |
| ΕΙΡΗΝΗ Κ . | 51 | 4472 | ε. Κονιούπολιν 4)3 | ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ . | 60 | 6288 | ά. Αιμέροργον 9)3 διά Γιοκοχάμα |
| ΕΙΡΗΝΗ Α . | 56 | 10289 | ά. Λ. 'Αντελέρες 11)3 διά 'Αλγερίαν | ΕΥΡΥΠΛΟΥΣ . | 59 | 8643 | ά. Γιοκοχάμα 9)3 διά Ν. 'Υόρκην |
| ΕΙΡΗΝΗ Μ . | 63 | 8309 | ά. Γιορτάλτη 11)3 διά Ντάρμπιταν | ΕΥΡΥΣΘΕΝΗΣ . | 57 | 8596 | ά. Τσάρλεστον 13)3 διά Γιοκοχάμα |
| ΕΙΡΗΝΗ Μ . | 48 | 3269 | ε. Αλεξανδρέιαν 10)3 | ΕΥΡΥΤΙΩΝ . | 60 | 8643 | ά. Μανλία 19)3 διά Γιοκοχάμα |
| ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ . | 58 | 10153 | ά. Μανίλα 26)2 διά Βανκούμπερ | ΕΥΤΥΧΙΑ . | 67 | 12669 | ε. Παναμά 16)3 διά 'Αγγλίαν |
| ΕΚΤΟΡ . | 70 | 16253 | ά. Κιουρασό 16)3 διά Γουαμπά | ΕΥΧΑΡΙΣ . | 58 | 10152 | ά. Σπίτεντ 21)3 διά Σάντος |
| ΕΛΑΦΙ . | 68 | 19667 | ά. Βανκούμπερ 26)2 διά Κίναν | ΕΦΗ . | 55 | 5008 | ά. Λονδίνον 20)3 |
| ΕΛΑΦΙΝΑ . | 73 | 14969 | ά. Φρήμαντ 11)3 διά Σαγκάνην | ΖΑΝΕΤ . | 58 | 4529 | ά. Δουνκέρκην 18)3 |
| ΕΛΑΓΓΑΝΙ . | 70 | 12791 | ά. Σουκγέ-Ρετάγκ 10)1 διά Μίρι | ΖΑΝΕΤΤΑ III (δ.) . | 53 | 10919 | ά. Ν. 'Ορλεάνην 8)2 διά Πειραιά |
| ΕΛΕΝΑ (δ.) . | 70 | 88866 | ά. Χάδρην 17)3 διά Περσικόν | ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ . | 61 | 10965 | ά. Ρόττερνταμ 9)3 Πόρτ 'Ελζεντπεθ |
| ΕΛΕΝΗ Μ . | 58 | 5729 | ά. Ντακάρ 16)3 διά Λονδίνον | ΖΗΝΩ . | 68 | 9582 | ά. Ζένταν 5)3 διά 'Αντρατλίαν |
| ΕΛΕΝΗ . | 47 | 2577 | ά. Καράται 15)2 διά Περσικόν | ΖΙΝΙ . | 37 | 5613 | ά. Τακαράντη 7)3 |
| ΕΛΕΝΗ . | 47 | 1891 | ά. Γερμαλάτ 8)2 διά Πειραιά | ΖΟΓΙΑ (δ.) . | 58 | 12493 | ά. Γερμαλάτ 18)3 διά Βερτούν |
| ΕΛΕΝΗ Β . | 58 | 12680 | ε. Τιμιχάρα 2013 | ΖΟΝΤΑ (δ.) . | 52 | 11516 | ά. Πάλμας 11)3 διά Μαυρίκιον |
| ΕΛΕΝΗ Η. Φ . | 63 | 9804 | ά. Λός 'Αντελέρες 18)3 | ΖΟΥΓΡΟ . | 66 | 3320 | ε. Πειραιά 27)1 (έπισκεψι) |
| ΕΛΕΝΗ Μ . (δ.) . | 49 | 11389 | ε. Πειραιά 18)3 | ΖΩΓΡΑΦΙΑ Υ . | 71 | 9885 | ά. Φρημάντ 11)3 διά Κίναν |
| ΕΛΕΝΗ Μ . | 58 | 8523 | ά. Αιμέροργον 1)3 διά Λ. Μάρκες | ΖΩΗ . | 39 | 1266 | ά. Μπαχέρεν 14)3 διά Βούδανη |
| ΕΛΕΝΗ ΜΑΡΤΙΝΟΥ . | 71 | 15839 | ά. Σιδένο 7)3 | ΖΩΗ ΚΟΛΟΚ . (δ.) . | 53 | 15899 | ά. Μπαρμπάντος 9)3 διά Βενεζουέλαν |
| ΕΛΕΝΗ Τ . | 50 | 4294 | ά. Απτιζέν 6)3 | ΖΩΡΖΕΤΤΑ . | 55 | 8021 | ά. Ντάρμπιταν 20)3 |
| ΕΛΕΟΥΣΑ . | 63 | 9916 | ε. Μπατάρ 15)2 διά Λ. Γουαμπά | Η Β Η . | 70 | 2867 | ά. Καζαμπλάνκα 16)3 |
| ΕΛΕΡΑΝΤΑ . | 73 | 17034 | ά. Σιγκαπούρην 14)3 διά Καράται | ΗΒΗ . | 68 | 28744 | ά. Ρόττερνταμ 1)3 διά Κόλπον ΗΠΑ |
| ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (δ.) . | 54 | 8886 | ά. Βιζακαστάν 21)3 | ΗΛΙΑΣ (δ.) . | 56 | 19178 | ά. Ν. 'Υόρκην 8)3 διά 'Αρούμπα |
| ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ . | 57 | 10371 | υπό παραλαβήν | ΗΛΙΑΣ . | 47 | 3575 | ά. Σύρον 28)2 διά Βόλον |
| ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ . | 67 | 11429 | ά. Μπ. "Άρρες 12)3 διά Κίναν | ΗΑΙΟΣ . | 57 | 4499 | ά. Σύρο 11)3 |
| ΕΛΕΥΡΟΠΑ . | 71 | 12084 | ά. Ούζαν 13)3 διά Γιοκοχάμαν | ΗΡΑ . | 55 | 7782 | ε. Πειραιά 11)2 (έπισκεψι) |
| ΕΙΓΙΑ . | 51 | 3917 | ά. Αιμέροργον 15)2 διά Λ. Γουαμπά | ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ . | 54 | 4723 | ε. Βρέμην 15)3 |
| ΕΙΣΑΣΒΕΤ . | 49 | 4605 | ά. Πειραιά 27)2 | ΗΡΩ . | 65 | 23535 | ά. Ν. 'Ορλεάνην 6)3 διά Ρόττερνταμ |
| ΕΙΣΑΣΒΕΤ Κ . | 53 | 4332 | ά. Σιγκαπούρην 19)3 διά 'Οζάκαν | ΗΣΤΑΡ . | 57 | 9473 | ά. Αιμέροργον 19)3 |
| ΕΙΓΑΤ . | 64 | 4701 | ά. Βαλτιμόρην 18)3 | ΗΤΟΝ . (δ.) . | 53 | 13224 | ά. Ντακάρ 23)2 διά Ντάρμπιταν |
| ΕΙΛΑΚΙ . | 60 | 2123 | ά. Νεάπολιν 17)3 διά Χιούστον | ΗΦΑΙΣΤΟΣ . | 66 | 21374 | ε. Πλάτος 13)3 |
| ΕΙΛΑΣ (δ.) . | 66 | 43399 | ά. Ε. Αιμέροργον 22)3 | ΘΑΝΑΣΗΣ Μ . . | 57 | | |

| | | | | |
|----------------------|----|--------|---------------------------------------|--|
| ΘΕΑΝΩ | 57 | 8677 | ά. Ντακάρ 28)2 διά 'Ιλόδιο | |
| ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.) | 57 | 12629 | ά. Γιεραλτάρ 10)3 διά Γκουαγιανίλα | |
| ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ | 57 | 1325 | ά. Σαθάνια 16)3 διά Φιλαδέλφειαν | |
| ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.) | 60 | 20450 | ά. Ηγυροδ. 18.47.Β. — 57.20.Α. 20)3 | |
| ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.) | 61 | 21894 | έ. Όλυ. Σατή 17)3 | |
| ΘΕΟΔΟΧΟΣ | 59 | 10801 | έ. 'Αιμέρσον 20)3 | |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.) | 54 | 13157 | ά. Πούνια Κουσίλο 8)3 διά 'Ηστηχαν | |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α. | 50 | 1507 | έ. Πειραιά διά 29)6)71 | |
| ΘΕΟΚΑΗΤΟΣ | 56 | 3649 | ά. Κολόμπο 15)3 διά Λ. Μάρκες | |
| ΘΕΟΠΑΙΣ (δ.) | 60 | 20962 | ά. Κίγκοτον 15)3 διά 'Αμουσιή Μπαΐη | |
| ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ | 63 | 15929 | ά. Γιεραλτάρ 21)3 | |
| ΘΕΟΦΟΡΟΣ | 62 | 25157 | έ. Πόρτ. 'Ελαζίμπετ 19)3 | |
| ΘΕΡΜΟΠΥΑΙ (δ.) | 53 | 8995 | ά. Πούλο Μπούκον 20)3 Τζακάρτα | |
| ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.) | 50 | 8065 | ά. Πούλο Μπούκον 10)3 Τζακάρτα | |
| ΘΕΩΡΙΣ | 65 | 7068 | ά. Τεμπλαντόρα 19)3 διά Βραζιλίαν | |
| ΘΗΡΑ | 62 | 14151 | ά. Ν. 'Ορλέανη 18)3 Βαλπαραΐζο | |
| ΘΗΡΑΙΟΣ | 35 | 2680 | ά. 'Αλεξάνδρειαν 15)3 διά Πειραιά | |
| ΘΩΜΑΣ Α. | 58 | 8078 | έ. Πειραιά 21)2 | |
| Θ. Γ. ΤΣΙΜΠΛΗΣ (δ.) | 58 | 18297 | έ. Ν. 'Υόρκην 20)3 | |
| ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ | 63 | 15965 | ά. Λαύριον 6)3 διά 'Ινδιαν | |
| ΙΑΣΩΝ | 70 | 11489 | ά. Ρόττερνταρ 10)3 διά Κέπι Τάουν | |
| ΙΕΡΑΞ (μικτόν) | 66 | 41207 | ά. Κάργκ 'Αλ., 2)1 διά Ν. 'Ορλέαν | |
| ΙΖΟΜΠΕΑ | 57 | 9746 | ά. Θέουτα 13)3 διά Βιζαγιαπατάνη | |
| ΙΘΑΚΗ | 68 | 9066 | ά. Μπουενός 'Αύρες 4)3 | |
| ΙΘΑΚΗ — ΚΑΘΑΡΑ | 62 | 6933 | έ. Ναπτή 17)3 | |
| ΙΘΑΚΗ ΚΑΣΤΑ | 54 | 2731 | έ. Διέπτη 12)3 | |
| ΙΘΑΚΗ ΣΕΥΓΛΟΡ (δ.) | 59 | 12575 | έ. 'Αιμέρσοργον 20)3 | |
| ΙΚΑΡΟΣ | 70 | 10886 | ά. Ροζάριο 16)3 | |
| ΙΚΑΡΟΣ | 68 | 11670 | ά. Μπρεμερχάρεν 19)3 Λ. 'Αντζελες | |
| ΙΚΤΙΝΟΣ | 69 | 11489 | ά. Χαρέρην 13)3 διά Βερακρούς | |
| ΙΛΑ. ΚΟΛΟΚ(ΝΗΣ (δ.) | 65 | 42204 | ά. Πόρτ. 'Αρθουρ 6)3 διά Πειραιών | |
| ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.) | 56 | 8633 | ά. Σιγκαπούρην 16)3 διά Τζακάρτα | |
| ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ ΚΟΛ. μικτ. | 56 | 12170 | ά. Τζάκουνθι 12)3 διά 'Αρούμπα | |
| ΙΟΝΙΚ | 57 | 9367 | ά. Μπεντιλ 28)2 | |
| ΙΟΥΑΙΕΤΤΑ | 65 | 8364 | ά. Σάντος 15)3 | |
| ΙΡΙΣ | 54 | 6042 | ά. Σάν Νικολας ('Αργ.) 19)3 | |
| ΙΣΑΒΕΛΑ | 55 | 7578 | έ. Σίδνει 17)2 | |
| ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.) | 57 | 13734 | ά. 'Αντοφαγκάστα 13)3 διά Κόμπε | |
| ΙΣΤ. ΚΟΛΟΚ(ΝΗΣ (δ.) | 65 | 39011 | ά. Γουΐντο 'Αλαντ 2013 | |
| ΙΤΑΛΙΑ | 46 | 6727 | ά. Ν. 'Υόρκην 12)3 διά Βηρυτών | |
| ΙΩΑΝΝΑ (δ.) | 45 | 9918 | ά. Βανκούβερ 2)3 διά 'Ιαπωνίαν | |
| ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.) | 56 | 12230 | ά. Πειραιάδ 6)3 | |
| ΙΩΑΝΝΗΣ | 59 | 3162 | ά. Μπρούνιμπούτελ 12)3 διά Ροστόκ | |
| ΙΩΑΝΝΗΣ Α. | 59 | 8564 | ά. Γιεραλτάρ 2)3 διά Βουλγαρίαν | |
| ΙΩ. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ δ. | 64 | 39051 | ά. Σιγκαπούρην 16)3 διά Τρίνινταν | |
| ΙΩΑΝ. | 67 | 20568 | ά. Μορμουγκάτο 7)3 διά 'Ιαπωνίαν | |
| ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΛ | 55 | 8799 | ά. Σουάμπια 13)3 διά Ντόρμπαν | |
| ΙΩΑΝΝΗΣ Σ. | 69 | 9073 | ά. Τσάρλεστον 19)3 | |
| ΙΩΑΝΚΟΣ (δ.) | 57 | 12614 | ά. Μπότανι Μπαΐη 16)3 διά Πειραιών | |
| ΙΩΝ | 71 | 11506 | ά. Βερακρούδ 16)3 | |
| ΙΩΝ | 57 | 9176 | ά. 'Αιμέρσοργον 10)3 διά Ρ. 'Ιανέρον | |
| ΙΩΝΙΚΟΝ | 58 | 10077 | ά. Γιεραλτάρ 18)3 | |
| ΙΩΣΗΦ Β. (δ.) | 58 | 13316 | ά. Κων/πολιν 18)3 | |
| Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ | 69 | 30695 | έ. 'Αιμέρσοργον 13)3 | |
| ΚΑΒΑΚΟ | 53 | 5589 | ά. Γένοβας 17)3 διά Ράς Τανόύρα | |
| ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ | 61 | 10934 | ά. Μπ. 'Άιρες 15)3 | |
| ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝ. (δ.) | 60 | 22780 | ά. Σιγκαπούρην 19)3 | |
| ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ (δ.) | 57 | 13268 | ά. Μιλάζι 2)3 | |
| ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ | 60 | 9486 | ά. Μπάχια Μπλάνκα 20)2 Κ. Τάουν | |
| ΚΑΒΟ ΔΕΦΙΝΗ | 60 | 10934 | ά. Σάντος 15)3 | |
| ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ | 54 | 8559 | ά. Σιγκαπούρην 12)3 διά Πειραιών | |
| ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ | 55 | 8564 | ά. Σιγκαπούρην 14)3 | |
| ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ | 57 | 11089 | ά. Πειραιάδ 10)3 | |
| ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ | 55 | 8564 | ά. Σιγκαπούρην 21)3 διά Σαγκάην | |
| ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ | 55 | 2730 | ά. Κένιτρα 12)3 | |
| ΚΑΘΡΙΝ Α. | 70 | 16306 | ά. Φιλαδέλφειαν 6)3 Μπ. 'Άιρες | |
| ΚΑΙΤΗ | 65 | 23523 | ά. 'Αιμέρσοργον 6)3 διά Κόλπων ΗΠΑ | |
| ΚΑΙΤΗ | 54 | 3817 | ά. Γκουαγιακίλη 9)3 διά Κριστομπαλ | |
| ΚΑΛΑΒΡΙΑ | 53 | 7179 | έ. ιες μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΚΑΛΑΧΑΡΙ | 59 | 6406 | ά. Τέμα 1913 | |
| ΚΑΛΙΡΡΟΗ | 59 | 8860 | ά. Κάλκούττα 28)1 | |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΟΥ | 71 | 9074 | ά. Βανκούβερ 23)1 διά 'Ιαπωνίαν | |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ. | 55 | 6216 | ά. Ντόρμπαν 24)2 διά Μπαρανκίλα | |
| ΚΑΛΤΕΣ Κ. ΤΑΟΥΝ δ. | 58 | 13491 | ά. Λ. Μαρκές 22)3 διά Ντόρμπαν | |
| ΚΑΛΥΜΝΟΣ | 51 | 7154 | ά. Γιεραλτάρ 21)3 διά Πειραιών | |
| ΚΑΛΥΨΩ | 67 | 12949 | έ. Πειραιά διά 18.3.73 (Εποκεναί) | |
| ΚΑΛΥΨΩ Ν. | 54 | 8184 | ά. Μπρούνιμπούτελ 13)3 διά Βίσμαρ | |
| ΚΑΜΠΑΝΟΥΔΑ | 53 | 6553 | ά. Κέιπ Τάουν 15)3 | |
| ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.) | 57 | 12630 | ά. Λίθερπολ 23)2 | |
| ΚΑΝΤΩΝ | 56 | 10271 | ά. Θέουτα 19)4 διά Γκάλβεστον | |
| ΚΑΝΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.) | 62 | 1562 | ά. Σάντος 13)2 | |
| ΚΑΠΕΤΑΝ | 50 | 4876 | ά. 'Απαπα/Δάγκος 19)1 | |
| ΚΑΠ. Α. ΜΥΛΩΝΑΣ | 57 | 2805 | έ. μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΚΑΠ. ΓΕΜΕΛΟΣ | 67 | 16098 | ά. Μίλανερ Μπ. 13)3 διά Κασίμα | |
| ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ | 68 | 9031 | ά. Ντακάρ 16)2 διά Σιγκαπούρην | |
| ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ | 58 | 4838 | ύπο παραλαβήν | |
| ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ | 68 | 24801 | ά. Βακαγιάμα 14)3 διά Σακάντε | |
| ΚΑΠ. ΓΙΩΡΓΗΣ | 50 | 5120 | ά. 'Απαπα/Δάγκος 15)3 | |
| ΚΑΠ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ | 71 | 30193 | ά. Χουάκος 10)2 διά Μιζουσίμα | |
| ΚΑΠ. ΚΑΡΡΑΣ (μικτ.) | 71 | 42196 | ά. Φορκάντος 7)3 διά Βιλεμπούχεν | |
| ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ | 68 | 24668 | ά. Σιγκαπούρην 20)3 | |
| ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ Ι. | 68 | 15355 | ά. Νιούκαστλ 19)3 διά Ναγκόγια | |
| ΚΑΠ. ΛΕΜΟΣ | 67 | 24734 | ά. Ορ' Ορτάς 8)3 διά Γενόβα | |
| ΚΑΠ. ΜΑΘΙΩΣ (δ.) | 62 | 18411 | ά. Ν. 'Υόρκην 22)3 | |
| ΚΑΠ. ΜΑΝΩΛΗΣ | 69 | 9044 | ά. Ν. 'Ορλέανη 21)3 διά Δανίαν | |
| ΚΑΠ. ΜΑΡΚΟΣ Ν.Λ. δ. | 62 | 39169 | ά. Αίλ. δ/ Γκρέιτον 20)2 Κόρ. 'Αμάγια | |
| ΚΑΠ. ΖΥΛΛΑΣ | 58 | 9724 | ά. Σιγκαπούρην 14)3 | |
| ΚΑΠ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ | 74 | 16000 | ά. Πρίν. Ρούπερ 19)2 διά 'Ιαπωνίαν | |
| ΚΑΠ. ΨΑΡΡΟΣ | 66 | 16164 | ά. Ντακάρ 9)3 διά Γδύνια | |
| ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ | 65 | 15932 | ά. Ν. 'Ορλέανη 16)3 διά Χιούστον | |
| ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ | 72 | 16366 | ά. Βαλτιμόρην 15)3 διά 'Ιαπωνίαν | |
| ΚΑΠΠ. ΒΙΚΤΟΡΥ | 58 | 10885 | ά. Ντακάρ 10)3 διά Κρέμε | |
| ΚΑΠΠ. ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ | 60 | 8717 | ά. Γιοκοχάμαν 12)3 | |
| ΚΑΠΠ. ΒΙΚΤΩΡ (δ.) | 55 | 12495 | ά. Βερακρούδ 21)3 | |
| ΚΑΠΠ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ | 59 | 8401 | ά. Λ. 'Αντζελες 24)2 διά Καλκούττα | |
| ΚΑΠΠ. ΛΕΟ | 62 | 1948 | ά. Ρόττερνταμ 6)3 διά Ταρτούς | |
| ΚΑΠΠ. ΜΑΙ·ΚΑΛ. | 62 | 9229 | ά. Ντόρμπαν 19)3 διά 'Ημεριχα | |
| ΚΑΠΠ. ΠΑΝΤ. Σ.ΛΥΡΑΣ | 67 | 12455 | ά. Παναμά 18)2 διά Τοιγκάτο | |
| ΚΑΠΠ. ΤΖΩΝ (δ.) | 47 | 9956 | ά. Σαντάντερ 13)3 | |
| ΚΑΠΠ. ΤΖΩΝ Α. | 61 | 13437 | ά. Ναγκόγια 10)3 διά Βανκούφερ | |
| ΚΑΠΠ. ΤΖΩΡΤΖ Α. | 66 | 19827 | ά. Βανκούφερ 7)3 διά 'Ηδιαν | |
| ΚΑΠΠΑΝΙΚΟΣ | 58 | 6403 | ά. Ντακάρ 1)3 διά Κολόμπο | |
| ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ | 65 | 18442 | ά. Δάντσικ 11)3 | |
| ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΛΙΦ | 64 | 3885 | ά. Πειραιάδ 20)3 διά Λάς Πάλμας | |
| ΚΑΡΙΝΑ | 56 | 3194 | ά. Γιεραλτάρ 15)3 διά 'Αλεξάνδρειαν | |
| ΚΑΡΜΠΙΟ ΣΗΧΟΡΣ (δ.) | 54 | 12551 | ά. Γιεραλτάρ 21)3 | |
| ΚΑΡΟΛΟΣ | 54 | 2336 | ά. Θέουτα 13)3 διά Λαττάκια | |
| ΚΑΡΟΣ | 47 | 8288 | ά. Μπ. 'Άιρες 19)3 | |
| ΚΑΡΡΑΣ | 68 | 25084 | ά. Βανκοδέρ 13)3 διά 'Ιταλία | |
| ΚΑΡΤΕΡΑΝΤΟ | 48 | 2401 | ά. Μπρούνιμπούτελ 16)3 διά Πασάγιες | |
| ΚΑΡΥΑΝΤΑ | 73 | 34067 | ά. Δουνκέρκη 9)3 διά Μορόβια | |
| ΚΑΡΥΑΤΙΣ | 70 | 10886 | ά. Γιεραλτάρ 20)3 | |
| ΚΑΣΟΣ | 56 | 3401 | ά. Λούπτιο 21)3 διά Λισσαβώνα | |
| ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ | 51 | 2959 | έ. μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΚΑΣΣΕΑ | 53 | 5603 | έ. Χάρον 15)3 | |
| ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (δ.) | 73 | 16563 | ά. Φρεντερίσια 19)3 διά Χόρτεν | |
| ΚΑΣΤΡΑΚΙ | 71 | 9870 | ά. Γιοκοχάμαν 19)3 | |
| ΚΑΤΕ. Ν. Α. | 65 | 18723 | έ. Μπελεκέρι 16)3 | |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.) | 58 | 2739 | ά. 'Αλεξάνδρεια 8)1 διά 'Ηταλίαν | |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. | 56 | 6334 | ά. Πάλμας 3)3 διά Καστούπογκ | |
| ΚΑΤΙΓΚΑΚΙ | 64 | 4702 | ά. Κιουρασάο 19)3 Μπρούνιμπο | |
| ΚΑΤ. ΚΟΛΟΚ(ΝΗΣ (δ.) | 65 | 47434 | ά. Αίλ. δ/ Γκραίη 21)3 Περσικόν | |
| ΚΑΤΙΝΑ | 55 | 10682 | ά. Κοτζακούδακος 5)3 | |
| ΚΑΤΡΙΝ | 58 | 11969 | ά. Χάμπτον ρ. 19)3 | |
| ΚΕΑ | 55 | 13996 | ά. Γιοκοχάμαν 9)3 διά Τόκιο | |
| ΚΕΑ | 55 | 2683 | ά. Κλαίπεντα 13)3 | |
| ΚΕ·ΙΠ ΑΒΑΝΤΙ | 58 | 10995 | ά. Τόρ. Μπαΐη 6)3 | |
| ΚΕ·ΙΠ ΚΕΝΕΤΥ | 71 | 9868 | ά. Τόρ. Μπαΐη 24)2 διά Σαγκάην | |
| ΚΕ·ΙΠ ΣΤΡΟΒΙΑΙ | 58 | 13700 | ά. Βαλτιμόρη 11)3 διά Γαλλίαν | |
| ΚΕΡΚΗΣ | 47 | 2131 | ά. Ριγέκαν 14)3 διά 'Αλεξάνδρειαν | |
| ΚΕΡΚΥΡΑ | 48 | 4030 | ά. Μπελέκερι 16)3 | |
| ΚΕΦ ΤΖΟΡΤΖ (δ.) | 54 | 8904 | ά. Γιεραλτάρ 17)3 διά 'Αργεντινήν | |
| ΚΕΦ ΦΑΛΚΟΝ (δ.) | 55 | 10553 | ά. Γιεραλτάρ 17)3 διά Κασίμα | |
| ΚΕΧΡΕΑ | 61 | 14982 | ά. Ντόρμπαν 19)3 | |
| ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΝΕΣ | 56 | 8362 | ά. Ντόρμπαν 18)3 | |
| ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ | 60 | 103012 | ά. Βερούτον 18)3 | |
| ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ | 57 | 9153 | ά. Γιοκοχάμαν 12)3 | |
| ΚΙΓΚ ΛΩΣΙΔΑΣ | 63 | 15740 | ά. Γιοκοχάμαν 11)3 διά Γκάλβεστον | |
| ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ | 58 | 11156 | ά. Κό Σιχάγκ 7)3 διά Ρόττερνταμ | |
| ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ | 63 | 15378 | ά. Παναμά 11)3 διά Κασίμα | |
| ΚΙΓΚΣΟΝΠΟΡ | 64 | 17050 | ά. Λαπτάρικρον 18)3 | |
| ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ | 67 | 12624 | ά. Άμπανταν 17)3 | |
| ΚΙΜΩΛΟΣ | 64 | 7891 | ά. Ωκλαν 15)3 | |
| ΚΙΜΩΝ (δ.) | 61 | 16068 | ά. Φιλαδέλφεια 2)3 διά 'Αρούμπα | |
| ΚΙΝΙ (δ.) | 61 | 25409 | ά. Ράς Τανόύρα 12)3 | |
| ΚΙΡΙΝ | 56 | 9403 | ά. Μπρεμερχάρεν 8)3 διά Χιούστον | |
| ΚΙΣΜΕΤ ΙΙ (δ.) | 55 | 36870 | ά. Φορκάτος 19)3 | |
| ΚΛΑΣΣΙΤΙΚ (μικτόν) | 73 | 73492 | ά. Σακάι 19)3 | |
| ΚΛΑΥΔΙΑ | | | | |

| | | | | | | | |
|-------------------------------|----|-------|-------------------------------------|--------------------------|----|-------|-------------------------------------|
| ΑΙΓΑΙΑ | 60 | 14302 | ά. Μπ. "Άρες 5)2 διά Ρόττερνταμ | ΜΑΡΑΙ (δ.) | 59 | 20827 | ά. Κόρ δλ' Αμάγια 19)2 Σιγκαπούρ. |
| ΑΙΓΑΙΤΑΚΙ | 59 | 2120 | έ. Υόρκη 27) (έπουεναι) | ΜΑΡΝΤ. ΕΞΠΟΡΤΕΡ | 57 | 6079 | έ. Μότελτον 21)3 |
| ΑΙΓΑΙΕΣ ΣΤΑΤΑΙΝ | 54 | 4785 | ά. Μανάους 21)3 διά Μπέλεν | ΜΑΡΝΤ. ΙΜΠΟΡΤΕΡ | 58 | 6079 | έ. Μπρισματίην 2)3 |
| ΑΙΓΑΙΩΝ | 56 | 4819 | ά. Λάρνας 14)3 διά Λομπίτο | ΜΑΡΝΤ. ΠΑΚΕΡ | 61 | 6095 | έ. Ν. Υόρκην 17)3 |
| ΑΙΓΑΙΩΝ ΛΟΒΕΡΣΑΝ | 57 | 6494 | άπο παραλαβήν | ΜΑΡΝΤ. ΤΡΕΙΝΤΕΡ | 67 | 1401 | έ. Μότπιλ 22)3 |
| ΑΙΓΑΙΑΛ ΚΟΛΟΚ. (δ.) | 55 | 25317 | ά. Κάρυκ "Αϊλ 11)3 διά Φλώσιγκ | ΜΑΡΟΥΔΙΩ | 60 | 19663 | έ. "Αμεδεύργον 16)3 |
| ΑΙΓΑΙΡΙΖ | 72 | 16600 | ό. Παναμάς 12)3 δι' Ιαπωνίαν | ΜΑΡΗΙΣΣΑ | 55 | 9125 | ά. Ντακάρ 15)3 διά Κίναν |
| ΑΙΓΑΙΝΟΝ | 50 | 2696 | έ. Θεσσαλονίκην 13)3 διά Κόντ | ΜΑΡΤΖΥ (δ.) | 52 | 11593 | έ. Πόρτ ντε Μπούκ 22)3 |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΒΥΡΩΝ | 57 | 8985 | έ. Χανιάκην 25)2 | ΜΑΡΥΔΙΖΑ | 70 | 15806 | δ. Γεραλτάρ 19)3 διά Μπ. "Άρες |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΒΥΡΩΝ | 64 | 6548 | ά. Σάντος 14)3 διά Χιούστον | ΜΑΡΩ | 73 | 32311 | ά. Ταμπα 15)3 διά Μιζουσίμα |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΕΑΣΩΝ | 61 | 3142 | ά. "Αιγαίερσαν 19)3 διά Κωνσταντζαν | ΜΑΡΩ | 51 | 1871 | άπο παραλαβήν |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ | 68 | 39617 | ά. Λ. Πάλμας 16)3 διά Χουέλθα | ΜΑΣΣΙΛΙΟΝ (δ.) | 59 | 20674 | έ. Φιλαδέλφειαν 22)3 |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ | 54 | 6103 | ά. Τόκιο 22)3 δι' Ακατζούτλα | ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ | 59 | 9162 | έ. Σιγκαπούρην 2)3 διά Κίναν |
| ΑΙΓΑΙΟΣ Η | 72 | 13637 | ά. Μουρόφαν 9)3 | ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ | 64 | 9390 | ά. Πόρτ Κελάγκ 18)3 διά Ρόττερνταμ |
| ΑΙΓΑΙΟΣ Η | 57 | 4486 | έ. Ρόττερνταμ 23)3 | ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ | 69 | 22391 | έ. Κόρπους Κρίστι 7)3 |
| ΑΙΓΑΙΟΣ Η ΤΕΡΡΙΤΟΣ (δ.) | 52 | 18306 | έ. Τέρριτος Ντάν 23)3 | ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ | 57 | 8906 | έ. Μπ. "Άρες 2)3 |
| ΑΙΓΑΙΟΜΗΔΗΣ (δ.) | 58 | 16371 | ά. Ν. Υόρκην 20)3 διά Κιουρασάο | ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ | 71 | 18634 | έ. Τέμα 21)3 |
| Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ | 69 | 25168 | ά. Ν. "Ορλέανην 14)3 δι' Αμεδεύργον | ΜΑΤΖ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ. | 65 | 32168 | έ. Γεραλτάρ 23)3 δι' Αρρού |
| ΜΑΙΓΙ ΕΡΑ (δ.) | 58 | 21291 | ά. Κάρυκ "Αϊλ 2)3 διά Λατς "Εντ | ΜΑΤΙΝΑ | 59 | 8431 | ά. Θεούτα 28)2 δι' Ιαπωνίαν |
| ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ | 63 | 15929 | ό. Παναμά 21)2 διά Φορμόδαν | ΜΑΤΡΟΖΟΣ | 57 | 9168 | ά. Βανκούβερ 19)12 διά Κίναν |
| ΜΑΙΡΗ | 68 | 22391 | ά. Βακαμασού 10)3 διά Μορμουχάσ | ΜΕΓΑΛΑΚ | 62 | 10405 | έ. Βρέμην 20)3 |
| ΜΑΙΡΗ | 57 | 10687 | ά. Κάρντιφ 20)3 διά Μουρμάνοκ | ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΣ | 71 | 9426 | δ. Γεραλτάρ 20)2 δι' Αλθανίαν |
| ΜΑΙΡΗ ΞΥΛΑ | 60 | 12091 | έ. Χόγκ Κόγκ 8)12 (έπουεναι) | ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ 11 | 65 | 14264 | έ. Μουρόφαν 18)3 |
| ΜΑΙΡΗ Π. (δ.) | 62 | 1734 | ά. Αιγείρων 22)3 διά Φόλευ | ΜΕΛΙΛΑ | 52 | 1699 | ά. Τριπολιν Λιθάνων 19)2 Βηρυτόν |
| ΜΑΙΡΗ Χ. | 56 | 8297 | ά. Κ. Τάουν 21)3 διά Κοραμάρ. | ΜΕΛΙΣΣΙΤΑ (δ.) | 56 | 13233 | άργει εις Πειραιά από 11)11 |
| ΜΑΙΡΟΥΛΑ | 63 | 14203 | έ. Ρόττερνταμ 23)3 | ΜΕΛΙΤΟΝ | 68 | 10017 | ά. Λάς Πάλμας 12)3 διά Βομβάνη |
| ΜΑΚΑΛΛΑ | 55 | 1517 | έ. Βρέμην 21)3 δι' Ιτέαν | ΜΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ | 47 | 1700 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν) | 67 | 38286 | ά. Μένης "Αχαντί 8)3 διά Μοντεβίδεο | ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.) | 58 | 21479 | δ. Γεραλτάρ 8)3 δι' ΗΠΑ |
| ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ | 55 | 3865 | ά. Θέστα 6)3 διά Φιλαδέλφειαν | ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.) | 74 | 60900 | εις Ιννούσια όποι συμπλήρωσιν |
| ΜΑΛΒΙΝΑ | 58 | 2990 | ά. Μπιλιάντα 18)3 δι' Όραν | ΜΕΣΣΗΝΗΑ | 60 | 14269 | ά. Γοκογάμα 13)3 διά Γουέπια |
| ΜΑΝΑ (δ.) | 55 | 11430 | έ. Ταταγκόχη 17)3 | ΜΕΣ. ΑΙΓΑΝ. (δ.) | 69 | 17840 | έ. Λαστόκα 21)3 |
| ΜΑΝΕΣ | 55 | 8526 | ά. Λ. Νινούν 14)3 | ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ. (δ.) | 70 | 17840 | ά. Ντόρμπιαν 17)2 δι' ΗΠΑ |
| ΜΑΝΘΩΣ Μ. | 58 | 1591 | ά. Πειραιά 20)3 δι' Αντίκυρα | ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.) | 70 | 17718 | ά. Τοκιο 17)3 διά Πούλο Μπούκομ |
| ΜΑΝΑ | 71 | 16004 | ά. Χάρμπον ρ. 17)3 διά Παναμά | ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.) | 66 | 21886 | όποι παραλαβήν |
| ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ ΠΡΑΙΜΝ | 51 | 11022 | έ. Ν. Υόρκην από 28)11 | ΜΕΣ. ΓΗ (δ.) | 71 | 17718 | ά. Ν. Υόρκην 20)3 δι' Αρούμπα |
| ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ ΠΡΑΙΜΝ | 55 | 1799 | ά. Ρόττερνταμ 20)3 διά Πειραιά | ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.) | 73 | 17355 | ά. Χονολουλού 21)3 |
| ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ | 59 | 3206 | έ. Πειραιά 20)3 | ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.) | 72 | 17718 | ά. Σιγκαπούρην 18)3 διά Περσικόν |
| ΜΑΝΤΩ Ζ. (δ.) | 72 | 17432 | ά. Παναμά 6)3 διά Ειρηνικόν | ΜΕΣ. ΙΔΑΜΨΙΣ (δ.) | 72 | 17700 | ά. Ράς Τανόρα 17)3 |
| ΜΑΡΑΜΠΟΥ | 57 | 1962 | ά. Βρέμην 15)3 δι' Αλγερίου | ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.) | 71 | 17718 | έ. Νουμέα 19)3 |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.) | 51 | 16440 | ά. Ταμπικο 16)3 | ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.) | 70 | 17840 | ά. Φιλαδέλφεια 15)3 δι' Αρούμπα |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ | 66 | 18231 | ά. Παναμά 14)3 δι' Ιαπωνίαν | ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.) | 72 | 17718 | έ. Πούλο Μπούκομ 20)3 |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΑΚΕΡ | 53 | 3334 | ά. Αλεξανδρέιαν 16)3 | ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.) | 71 | 17718 | ά. Π. Μιράντα 10)3 διά Χάδρην |
| ΜΑΡΕΑΝΤΕΣ | 60 | 8497 | ά. Νανάμια 14)1 διά Κούδα | ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.) | 72 | 17718 | ά. Γιοκασί 22)3 διά Τόκιο |
| ΜΑΡΘΑ (δ.) | 49 | 10123 | ά. Ν. "Ορλέανη 25)2 διά Γένοβαν | ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (δ.) | 73 | 17718 | έ. Πούλο Μπούκομ 22)3 |
| ΜΑΡΙ | 74 | 9400 | ά. Ντακάρ 9)3 διά Μπαχρέν | ΜΕΣ. ΤΟΛΜΗ (δ.) | 65 | 51412 | ά. Γιεραλτάρ 6)3 διά Ράς Τανόρα |
| ΜΑΡΙ | 58 | 4219 | έ. Πειραιά 19)3 | ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.) | 73 | 17350 | έ. Πούλο Μπούκομ 22)3 |
| ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ | 66 | 18569 | ά. Νοδορούληκην 16)3 | ΜΗΤΕΡΑ | 53 | 3004 | ά. Αλεξανδρειαν 14)3 |
| ΜΑΡΙΑ | 61 | 10333 | έ. Σιγκαπούρην 23)2 διά Σαγκάνη | ΜΗΤ. ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.) | 49 | 9004 | ά. Ράς Τανόρα 15)3 |
| ΜΑΡΙΑ | 62 | 9455 | έ. Μασέλι 7)3 | ΜΗΤΣΟΣ | 60 | 12825 | ά. Γεραλτάρ 11)3 διά Καναδά |
| ΜΑΡΙΑ ΙΙΙ | 70 | 9101 | ά. Νασκόγη 28)2 διά Μπαλμπός | ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν) | 60 | 18889 | ά. Ρίον "Ιανέριον 21)1 διά Περσικόν |
| ΜΑΡΙΑ Β. | 53 | 825 | ά. "Αιγείρων 6)2 διά Ρόττερνταμ | ΜΙΜΙΝΑ | 57 | 9200 | ά. Σιγκαπούρην 19)3 διά Λονδίνον |
| ΜΑΡΙΑ Ε. (δ.) | 55 | 3597 | εις "Αιγείρων 16)2 (έπουεναι). | ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ | 69 | 16413 | ά. Ρόττερνταμ 8)3 διά Χώλλη |
| ΜΑΡΙΑ Κ. | 52 | 10607 | ά. Λαρίσιον 21)2 διά Πειραιά | ΜΙΝΕΡΒΑ | 49 | 6126 | έ. Μπ. "Άρες 20)3 |
| ΜΑΡΙΑ Κ. | 70 | 9069 | ά. Σεμαράργκ 14)3 διά Τούρεμπον | ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ | 70 | 1591 | ά. Πόρτ άφ Σπαίην 11)3 διά Σάντος |
| ΜΑΡΙΑ Ν. | 73 | 13631 | έ. Νταμπέρ 4)2 | ΜΙΝΙ ΛΑΜΠΗΤΥ | 69 | 1572 | ά. Ποτσιούλι 4)2 διά Τριπολιν Λιθών |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ζ. (δ.) | 57 | 9365 | έ. Βανκούδερ 6)3 | ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ | 69 | 1598 | έ. Κίγκοτον (Τζαμ.) 17)3 |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ | 62 | 11033 | ά. Α. "Φραγκίσκον 22)2 Ιαπωνίαν | ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ | 70 | 1582 | έ. μεταφοράς Μπαγκλαντές |
| ΜΑΡΙΑ Τ. (δ.) | 55 | 10989 | ά. Χούλι 16)3 διά Μεδόγειον | ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ | 71 | 1582 | έ. μεταφοράς Μπαγκλαντές |
| ΜΑΡΙΑΝΘΗ Κ. (δ.) | 59 | 12939 | έ. Μπ. "Άρες 23)3 | ΜΙΝΙ ΛΑΚ | 70 | 1560 | έ. μεταφοράς Μπαγκλαντές |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.) | 73 | 17432 | ά. Ρόττερνταμ 5)3 διά Μπ. "Άρες | ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ | 70 | 1591 | ά. Πόρτ άφ Σπαίην 11)3 διά Σάντος |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ | 62 | 14047 | ά. Παναμά 7)3 διά Κασιούγκ | ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ | 70 | 1591 | ά. Ποτσιούλι 4)2 διά Τριπολιν Λιθών |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Λ. | 62 | 11229 | ά. Ταματάδε 19)3 διά Λισσαβώνα | ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ | 69 | 1572 | έ. μεταφοράς Μπαγκλαντές |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.) | 50 | 16485 | ά. Λαρίσιον 24)1 δι' Αιλιθέριον | ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ | 70 | 1592 | ά. Βιτόρρα 22)3 διά Μπέλευ |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ζ. (δ.) | 55 | 13095 | ά. Χάρμπον ρόδδος 2)3 διά Κιουρασάο | ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ | 71 | 1564 | ά. Παναμά 3)3 διά Κουτούδο |
| ΜΑΡΙΓΟ | 72 | 9885 | ά. Μοριουγκάδα 18)3 δι' Ιαπωνίαν | ΜΙΝΙ ΛΑΠ | 70 | 1592 | ά. Αντιφαγάστα 19)3 διά Κουντέρο |
| ΜΑΡΙΓΟ ΓΕΜΕΛΟΥ | 68 | 10016 | ά. Αιγείρων 9)3 διά Πειραιά | ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ | 69 | 1582 | έ. Τοιταγκάρη 15)3 |
| ΜΑΡΙΓΟ Μ. Φ. | 61 | 10692 | ά. Μόρι 4)3 δι' Αιστραλίαν | ΜΙΝΙ ΛΑΣ | 70 | 1592 | ά. Βηρυτόν 13)3 διά Βαρκελόνη |
| ΜΑΡΙΓΟ Ρ. | 69 | 10839 | ά. Παναμάς 23)12 | ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ | 70 | 1591 | ά. Λάμος Πόιντ 14)3 |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ | 65 | 8362 | έ. "Αιμπάντ 16)3 | ΜΙΝΙ ΛΑΙ'Κ | 70 | 1591 | ά. Πόδιλα 11)3 διά Τσιότζια |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε. | 61 | 8951 | έ. "Αιμεδούργον 17)3 | ΜΙΝΙ ΛΕΙ'ΜΠΟΡ | 71 | 1563 | ά. Κόμποτε 19)3 διά Κελλάγκ |
| ΜΑΡΙΖΑ | 59 | 3775 | ά. Ν. "Ορλέανη 12)3 Γκραίντζαουθ | ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ | 70 | 1582 | έ. Καλκούτα 3)3 |
| ΜΑΡΙΖΑ (δ.) | 67 | 44219 | έ. Πειραιά 22)2 (έπουεναι) | ΜΙΝΙ ΛΗΟ | 71 | 1572 | έ. Ασσυράκιν από 1)11 |
| ΜΑΡΙΑΕΝΑ Μ. (δ.) | 53 | 15789 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ | 71 | 1562 | έ. Σουάρ 27)2 |
| ΜΑΡΙΑΥΝ Λ. | 68 | 14800 | έ. Κοράλ 10)3 | ΜΙΝΙ ΛΕΟ | 70 | 1591 | έ. Αιμιδχωστον 19)3 |
| ΜΑΡΙΝΑ | 48 | 1857 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | ΜΙΝΙ ΛΗΗ | 71 | 1562 | έ. Κελλάγκ 10)3 |
| ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ | 63 | 15364 | ά. Ναύρου 8)3 διά Πόρτλαντ | ΜΙΝΙ ΛΗΗΤ | 70 | 1592 | έ. Βηρυτόν 19)3 |
| ΜΑΡΙΝΑ Λ. | 65 | 19805 | έ. Βανκούδερ 4)3 | ΜΙΝΙ ΛΗΟ | 71 | 1584 | έ. Μανιλά 4)3 |
| ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.) | 58 | 12676 | ά. Φιλαδέλφειαν 28)2 δι' Αρούμπα | ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ | 72 | 1580 | ά. Χόγκ Κόγκ 20)3 διά Κελλάγκ |
| ΜΑΡΙΤΟΥΛΑ | 59 | 12149 | έ. Μαντράς 28)2 | ΜΙΝΙ ΛΙΑΛΑΚ | 70 | 1591 | ά. Κασιούγκ 11)3 |
| ΜΑΡΙΤΣΑ | 65 | 10596 | ά. Ντακάρ 8)3 διά Χοινάγκ | ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ | 70 | 1590 | ά. Σιγκαπούρην 12)3 διά Κιλικατ |
| ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ | 72 | 18274 | έ. Ρόττερνταμ 21)3 | ΜΙΝΙ ΛΙΜΙΤ | 71 | 1563 | ά. Γκούάμ 14)3 |
| ΜΑΡΚΑ Λ. | 68 | 36365 | ά. Βαλτιμόρην 13)3 Χάρμπον ρόδδος | ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ | 70 | 1592 | ά. Ντεμεράρα 22)3 |
| ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ. | 62 | 9979 | ά. Τόκιο 8)3 διά Ναχόντα | ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ | 71 | 1592 | ά. Λεγκόν 20)3 διά Βηρυτόν |
| ΜΑΡΛΕΝ | 51 | 1851 | έ. Χέμινα 11)3 | ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ | 71 | 1562 | ά. Ντεμεράρα 15)3 δι' ΗΠΑ |

FENTIS SUPPLY CORP.

WHOLESALE SHIPCHANDLERS - BONDED WAREHOUSE - CHL 82

DECK - ENGINE - PROVISIONS - MARINE ELECTRICAL AND MECHANICAL

| | | | | | | | | |
|--------------------------|----|--------|---|-----------------------|-------|--------|---|--------------------------------|
| ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ | 71 | 1564 | ά. Αντοφαγκάστα 19)3 διά Μπαλμπός είς Τσιταγκόγκ από 24)10. | ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ | 52 | 9210 | ά. Ντακάρ 20)3 διά Κολόμπο | |
| ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ | 70 | 1582 | ά. Κάρουσις 15)3 διά Μίκης είς μεσογειακάς μεταφοράς | ΝΤΟΛΛΥ | 55 | 3266 | ά. Μασσαλίαν 18)3 διά Πουάντ Νουάρ | |
| ΜΙΝΙ ΛΟΟΨ | 71 | 1563 | ά. Οργανώσεις 10)3 διά Μόντρεαλ | ΝΤΟΜΙΝΙΚ | 62 | 1197 | ά. Θέουτα 15)3 διά Μόντρεαλ | |
| ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ | 69 | 1565 | ά. Ν. 'Ορλέανην' 16)3 διά Ν. Ντομίνικο | ΝΙΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ | 57 | 7285 | ά. Μαντράς 20)3 διά Ρότερνταμ | |
| ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ | 71 | 1598 | ά. Ντεμεράρα 12)3 Ν. 'Ορλέανην | ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ | 69 | 9072 | έ. 'Αμβέρσαν 23)4 | |
| ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ | 70 | 1592 | ά. Ν. 'Ορλέανην' 16)3 διά Σ. Ντομίνικο | ΝΤΟΡΙΚ ΑΡΡΟΟΥ | 70 | 18662 | ά. Μπάχια Μπλάνκα 2)3 διά Ιταλίας | |
| ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ | 70 | 1591 | ά. Κεελάγκ 13)3 διά Κεελάγκ | ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ | 59 | 13381 | δ. Παναμά 13)3 διά Λ. 'Αντζελες | |
| ΜΙΝΙ ΛΟΥΚ | 71 | 1564 | ά. Κόμπη 16)3 διά Κασουιόγκ | ΝΤΟΡΙΚ ΦΛΕΙ'Μ | 72 | 16300 | δ. Πειραιά 20)3 | |
| ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ | 71 | 1592 | ά. Κόμπη 22)3 διά Κεελάγκ | ΝΤΩΝΤ. ΚΟΛΗΝΗΣ | 65 | 25476 | έ. Πόρτ 'Αρθουρ 21)3 | |
| ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ | 71 | 1594 | ά. Ν. 'Ορλέανην' 15)3 διά Καντόνα | ΣΕΝΗ | | 55 | 1965 | ά. Χόγκ Κόργκ 19)3 διά Καντόνα |
| ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ | 70 | 1592 | ά. Τούτσια 31)3 διά Βεγγάζην | ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10 | 74 | 17500 | εις 'Οζάκαν ώπο συμπλήρωσιν. | |
| ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ | 70 | 1584 | ά. Όζάκαν 10)3 διά Κεελάγκ | ΟΘΕΝΤΙΚ (μικτόν) | 73 | 73492 | ά. Τενερίφην 23)2 διά Ράς Τανόρας | |
| ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ | 66 | 22241 | ά. Τσιμπα 21)3 διά Π. 'Ελιζαμπε | ΟΘΩΝ | 57 | 9448 | ά. Ρότερνταμ 23)3 διά Κίνα | |
| ΜΙΧΑΗΑ Ε. ΛΕΜΟΣ | 71 | 124009 | ά. 'Ησος Λόντον 15)3 διά Κολομπό | ΟΙΓΑΝΠΕΡΝ (δ.) | 58 | 12246 | ά. Κέλη Τάουν 3)3 διά Τεργεστην | |
| ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.) | 58 | 22129 | έ. Φός 21)3 διά Καρράς | ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΓΑΙΝ | 62 | 11376 | ά. Σαβαναν 15)3 διά Ρότερνταμ | |
| ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ | 68 | 23067 | έ. Κάργκ 'Αϊ' 4)3 διά Καρράς | ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ | 66 | 22490 | ά. Στεττίνον 4)3 διά Ρ. 'Ιανέρον | |
| ΜΙΧΑΛΗΣ Κ. | 61 | 2535 | έ. Πλότος 22)2 διά Καρράς | ΟΓΑ | 45 | 2095 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ | 61 | 12662 | έ. Κωνσταντίνη 9)3 διά Σαμψούντα | ΟΛΛΑΝΔΙΑ | 56 | 4380 | ά. Ν. 'Υόρκη 21)3 διά Πειραιά | |
| ΜΙΟΛΤΟΒΑ | 71 | 9101 | έ. Λισσαδάνη 6)3 διά Χοινάκηγκ | ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπεροκ.) | 53 | 17434 | δ. Γερμανίταρ 20)4 διά Πειραιά | |
| ΜΟΜΠΙΛΑΤΑ (δ.) | 69 | 47958 | ά. Κάρη 17)3 διά Κούριν | ΟΛΥΜΠΙΑ | 63 | 1196 | ά. Πειραιά 22)3 διά Μήλον | |
| ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.) | 73 | 61172 | ά. Σακάλ 28)2 διά Περικόν | ΟΛΥΜΠΙΑΣ II | 58 | 5326 | ά. Πειραιά 19)3 διά Σέτε | |
| ΜΟΝΙΚΑ Σ. | 52 | 1950 | ά. Χόγκ Κόργκ 8)3 διά Σαγκάνη | ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.) | 69 | 109579 | ά. Ρ. Τανόρα 6)3 διά Γιοκοχάμαν | |
| ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ | 54 | 4784 | ά. Λισσαδάνη 14)3 διά Καρράς | ΟΛΥΜΠΙΟΙΑ | 72 | 12111 | ά. Ταλκαρούσαν 15)2 διά Κουινέτο | |
| ΜΟΣΚΑ | 57 | 2926 | ά. Τρίπολιν (Λιθανίου) 21)4 διά Αλεξάν. | ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΣΕΝ | 53 | 1887 | έ. Πειραιά 17)3 διά Βίλελιμπάρεν 2)3 διά Γερμανίταρ | |
| ΜΠΑΝΓΚ. ΠΟΛΥΞΕΝΗ | 58 | 8348 | έ. Κουλίδην 19)3 διά Παρίσιον | ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ (δ.) | 65 | 38858 | ά. Πειραιά 24)3 διά Κίνα | |
| ΜΠΑΡΙΝΓΚ | 52 | 6982 | έ. Λισσαδάνη 6)3 διά Χοινάκηγκ | ΟΡΕΣΤΗΣ | 58 | 1122 | ά. Σαβαναν 15)3 διά Ρότερνταμ | |
| ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ | 55 | 10013 | έ. Πέρτ Κελάγκ 19)3 διά Τεργεστην | ΟΡΕΣΤΙΑ | 72 | 12110 | ά. Στεττίνον 4)3 διά Ρ. 'Ιανέρον | |
| ΜΠΕΣΣΥ Κ. (δ.) | 58 | 15895 | έ. Παναμά 2)3 διά 'Αρούμπα | ΟΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ | 65 | 38710 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ | 62 | 5218 | έ. Λαττάκια 5)3 διά Σαγκάνη | ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ | 65 | 18451 | ά. Ν. 'Ορλέανην' 11)3 διά Μπαλμπός | |
| ΜΠΟΝΥ (δ.) | 57 | 27990 | έ. Λισσαδάνη 14)3 διά Καρράς | ΟΣΕΑΝ ΠΙΓΓΑΣΟΣ | 61 | 16622 | έ. Ρότερνταμ 28)2 (έπισκευα) | |
| ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ | 56 | 10101 | έ. Λισσαδάνη 6)3 διά Πειραιά | ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ | 66 | 3941 | ά. Καζαπαλάνκα 18)3 διά Σέτε | |
| ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΥΡΕΣ | 53 | 2756 | έ. Λιγκόστον 12)3 διά Ροζάριο | ΟΥΛΑΓΚΑ | 55 | 3944 | ά. Λόρα 21)2 διά Ντουάλα | |
| ΜΠΟΥΡΜΑ ΤΖΕΙΝΤ | 51 | 10203 | έ. Σιγκαπούρην από 26)9)73 | ΟΥΜΠΕΝΑ | 56 | 4966 | ά. Ντουάλα 15)3 διά 'Αμεριζγρον | |
| ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ | 45 | 3450 | έ. Τακοράντι 22)3 διά Τρίπολιν | ΟΥΡΑΝΙΑ Κ. | 53 | 4069 | ά. Βάλδης Μπ. 21)3 διά Χάλιφαν | |
| ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ' | 51 | 6022 | ά. Μάλτα 26)3 διά Τρίπολιν (Χιδένης) | ΟΥΡΑΝΙΑ Δ. | 63 | 15377 | ά. Κωνσταντίνζαν διά Κωνσταντίνζαν | |
| ΜΥΚΗΝΑΙ | 63 | 1196 | ά. Λισσαδάνη 22)2 διά Πειραιά | ΣΥΤΕ | 49 | 2102 | ά. Τουουσιφτάκι 25)2 διά Τρίπολιν | |
| ΜΥΚΗΝΑΙ ΙΙ | 54 | 5240 | ά. Λισσαδάνη 8)3 διά Ρ. 'Ιανέρον | ΠΑΙΑΝ | | 50 | 9317 | ά. Τζακάρτα 7)3 διά Εύρωπην |
| ΜΥΡΙΝΑ | 71 | 3646 | ά. Ν. Πόρκην 6)3 διά Ταρθεσον | ΠΑΙ'ΚΟΝ (δ.) | 58 | 23607 | ά. Π. ντε Μπούν 16)3 Μ. έλ. Μπρέγκα | |
| ΜΥΡΡΙΝΕΑ (δ.) | 49 | 9025 | άργει εις Πειραιά από 19)2)72 | ΠΑΚΑΛΑ | 47 | 6702 | ά. Πειραιά 4)3 διά Γκαντία | |
| ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.) | 47 | 9957 | άργει εις Πειραιά από 5)1)70 | ΠΑΛΑΜΥΡΑ | 58 | 5720 | έ. 'Αμβέρσαν 24)3 | |
| ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ | 57 | 9345 | έ. Ντόρμπαν 20)3 διά Τηρόπιταν | ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ | 73 | 8953 | ά. Π. Κελαγκ 28)2 | |
| ΜΥΡΤΩ | 54 | 4427 | έ. Σιγκαπούρην από 26)9)73 | ΠΑΝΑΓΙΑ | 51 | 5170 | ά. Χονιούλουλ 12)3 | |
| ΜΥΣΩΝ | 51 | 4029 | έ. Τακοράντι 22)3 διά Τρίπολιν | ΠΑΝΑΓΙΑ | 52 | 1295 | ά. Θεσσαλονίκη 2)3 | |
| ΜΩΡΗΑΣ | 53 | 6811 | ά. Πάροια 10)3 διά Σαπέλε | ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ | 56 | 10523 | ά. Έλεσμερ Π. 17)3 διά ΗΠΑ | |
| Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.) | 58 | 13152 | ά. Μ. 'Άχαμπτι 20)3 διά Μοντεθίδεο | ΠΑΝΑΓΙΑ Μ. | 44 | 2872 | άργει εις Πόλον από 28)6)71 | |
| Ν. ΖΩΓΡΑΦΑ | 59 | 11299 | έ. Βιζακαπανίαν 13)3 διά Καρράς | ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ | 57 | 10508 | ά. Γιοκοχάμαν 7)3 διά Φορμόδαν | |
| ΝΑΝΣΥ ΜΑΙ'ΚΕΛΣ | 57 | 4225 | ά. 'Αθίλες 15)3 διά Ντελαγούσαρ | ΠΑΝΑΓΙΑ Π. | 47 | 2576 | ά. Πειραιά 5)2 διά Λιδήνην | |
| ΝΑΞΟΣ ΑΓΙΑΝΤ | 68 | 3960 | ά. Γιοκοχάμα 15)3 διά Π. Κέμπλ | ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ | 55 | 10135 | έ. Σασέμπο 28)2 | |
| ΝΑΤΑΑ | 72 | 8849 | ά. Ρότερνταν 15)3 διά Λορμπίτο | ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α. | 57 | 10493 | ά. Τσιταγκόγκ 18)3 διά Κινανία | |
| ΝΑΤΒΕΝ | 54 | 8146 | ά. Τέιμπλ Μπ. 18)3 διά 'Αμπιτζάν | ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ | 58 | 9367 | ά. Μπαντάναν 24)2 διά Κωνστάντζαν | |
| ΝΑΤΚΡΕΣ | 56 | 6424 | ά. Ντουστάν 15)3 διά Τηρόπιταν | ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Χ. | 71 | 3646 | ά. Παναμά 21)1 διά Ντάρεν | |
| ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΚΛΑΟΥΡΥ | 55 | 2627 | έ. Σιγκαπούρην 16)3 διά Τόκιο | ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ | 72 | 16452 | έ. Βηρυτόν 23)3 διά Μπρούντησούτελ 9)3 διά Ροστόκ | |
| ΝΑΥΑΡ. ΜΙΑΟΥΗΝΣ | 73 | 35340 | ά. Μ. 'Άχαμπτι 4)3 διά Φιλιππίνες | ΠΑΝΔΩΡΑ | 51 | 11925 | ά. Μπορντάνα 10)3 διά Μπρέγκα | |
| ΝΑΥΣΙΚΑ | 60 | 3324 | ά. 'Αμβέρσαν 22)3 διά 'Αλγέριον | ΠΑΝΤΕΛΗΣ | 54 | 7853 | ά. Ναγκόγια 20)3 διά Κιμπού | |
| ΝΑΥΣΙΚΑ | 51 | 2372 | έ. μεσογειακάς μεταφοράς | ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ | 73 | 35545 | ά. Βενετίαν 5)3 διά Ανάμπα | |
| ΝΑΥΣΙΚΑ Α. | 56 | 4195 | ά. Βαλέντια 15)3 διά Γκαέτα | ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ | 61 | 16561 | ά. Ταύρου 26)2 διά Μπαγκόκ | |
| ΝΑΥΤΙΔΙΟΣ | 54 | 3596 | ά. Πειραιά 14)3 διά Σφάς | ΠΑΝΩΡΑΔΑ | 53 | 2731 | ά. Κολόπιτο 10)3 διά Λίθερπουλ | |
| ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ | 72 | 16452 | ά. Γιοκοχάμα 16)3 διά Τόκιο | ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (δ.) | 53 | 15882 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΝΕΑ ΤΥΧΗ | 58 | 12624 | ά. Χάμπτον πόδις 17)3 διά 'Αρούμπα | ΠΑΡΑΛΟΣ | 72 | 10716 | ά. Αγιαντάν 11)3 διά Κορέαν | |
| ΝΕΑ ΔΕΑ | 57 | 18181 | ά. Καζανπλάκα 14)3 διά Αλγέριον | ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Χ. | 57 | 7751 | ά. Σιγκαπούρην 10)3 διά Β. Κορέαν | |
| ΝΕΔΙ (δ.) | 58 | 20678 | έ. Ρίον 'Ιανέρον 28)2 διά Φάσο | ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ | 57 | 8184 | ά. Ντώρμπαν 21)3 διά Μπάραν | |
| ΝΕΜΑ | 58 | 10794 | έ. Ιμιγκαρ 20)3 διά Ενδονησίαν | ΠΑΡΝΗΣ (δ.) | 59 | 23607 | ά. Μπαλόπον 19)3 διά Μπαλό | |
| ΝΕΜΕΟ (δ.) | 54 | 10980 | έ. Μίλφορτ Χάφεν 22)3 διά Ενδονησίαν | ΠΑΡΟΣ | 61 | 13912 | ά. Φιλαδέλφεια 15)3 διά Κασουιόγκ | |
| ΝΕΟΤΗΣ | 71 | 9082 | έ. Εδωθι 21)3 διά Σαλάμη | ΠΑΣΙΩΤΗΑ (μικτόν) | 71 | 80225 | ά. Ράς Τανόρα 16)3 διά Κίναν | |
| ΝΕΠΤΟΥΝ | 54 | 7968 | ά. Γιαρμπάτα 20)1 διά Τοισθεκάτο | ΠΑΣΙΩΤΙΚ ΚΛΙΦ | 56 | 6156 | ά. Σιγκαπούρην 4)2 διά Κίναν | |
| ΝΕΡΕΙΝΤΕ (δ.) | 54 | 10944 | ά. Παναμά 27)2 διά 'Ιαπωνίαν | ΠΑΣΙΩΤΙΚ ΣΗΧΟΡΣ | 64 | 44411 | ά. Λ. Πάλιας 9)3 Ρ. Τανόρα | |
| ΝΕΣΤΩΡ | 68 | 25755 | ά. Ντόρμπαν 10)3 διά Λά Γκουάρια | ΠΑΤΑΓΩΝΙΑ | 58 | 49997 | ά. Ναγκόγια 21)3 διά Περσικόν | |
| ΝΕΣΤΩΡ | 48 | 3286 | ά. Γιαρμπάτα 20)3 διά Ενδονησίαν | ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΩΛ. | 65 | 31768 | ιδέ: «ΕΙΣΧΑΡΙΣ» | |
| ΝΕΦΟΣ ΙΙ | 56 | 7911 | έ. Σιγκαπούρην 17)3 διά Αλεξάνδρειαν | ΠΑΤΡΙΣ (λάνερ) | 50 | 16259 | ά. Βίλερπολ 23)3 διά Σέτε | |
| ΝΕΦΟΣ ΙΙΙ | 71 | 9093 | έ. Τζένταν 22)3 διά Βούλαρ | ΠΑΤΡΙΣΙΑ Δ. | 62 | 11076 | ά. Βερακρόδι 19)3 διά Βαλέριον | |
| ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.) | 60 | 25471 | ά. Βούλαρ 18)3 διά Ράς Τανόρα | ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α. | 71 | 16306 | ά. Παναμά 22)2 διά Ναχόντακα | |
| ΝΗΡΗΙΣ | 71 | 9426 | έ. Γιοκογάμα 21)3 διά Πειραιά | ΠΑΥΛΑΟΣ Β. (δ.) | 51 | 15861 | ά. Πλότος 10)3 διά Καλούς Λιμένας | |
| ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ | 53 | 4968 | έ. Μπρούντησούτελ 9)3 διά Σαρόπι | ΠΕΙΡΑΙΑΣ | 62 | 1510 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛ. (δ.) | 53 | 9803 | έ. Σάροπι 17)3 διά Χάμπτον πόδις | ΠΕΙΡΑΙΑΣ | 58 | 27372 | έ. Πόρτλαντ 25)2 Μη. Μασάρ | |
| ΝΙΚΑΙΑ (δ.) | 55 | 11356 | ά. Ντόρμπαν 9)3 διά Λά Γκουάρια | ΠΕΙΡΑΙΑ | 47 | 5928 | ά. Μη. Αύρες 27)2 Ρότερνταμ | |
| ΝΙΚΗ | 71 | 9075 | ά. Σμύρην 11)3 διά Βρέμην | ΠΕΙΡΑΠΙΔΑΣ (δ.) | 57 | 20687 | έ. Νόρε 16)3 διά Ρόρεν | |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Λ. | 69 | 9038 | ά. Σμύρην 14)3 διά Σμύρην | ΠΕΙΟΨ | 55 | 7508 | έ. Ρουέν 5)3 διά Σεμέρηνη | |
| ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ | 72 | 18660 | ά. Πειραιά 20)1 διά Σεμέρηνη | ΠΕΙΓΑΜΒΑΡΙ | 59 | 1863 | έ. Πειραιά 21)3 διά Σμύρηνη | |
| ΝΙΚ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ | 72 | 19162 | ά. Τισθεκάτια: 14)3 διά Τρίπολιν | ΠΕΡΓΑΜΟΣ | 48 | 1594 | ά. Αγ. Βικέντιον 28)2 διά ΗΠΑ | |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ. | 54 | 2496 | ά. Αγιαντάν 23)3 διά Μονρέσιαν | ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. μικτόν | 55 | 17999 | ά. Ολάκια 16)4 διά Βανκούμπερ | |
| ΝΙΚΟΣ Β. (δ.) | 51 | 6987 | ά. Αλεξάνδρειαν 21)3 διά ΗΠΑ | ΠΕΡΙ | | | | |

| | | | | | | | |
|--------------------|----|-------|------------------------------------|-------------------|----|-------|-------------------------------------|
| ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΥ· | 72 | 3551 | Ε. Χάιφα 23)2 | ΣΑΝΤΑ ΑΜΑΛΙΑ | 73 | 8922 | Δ. Κολούμπια ρ. 19)3 διά Κορέα |
| ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ | 70 | 3654 | Δ. Χόγκ Κόγκ 16)3 διά Σαγκάνη | ΣΑΝΤΑ ΑΝΘΟΥΣΑ II | 43 | 3466 | Ιδ: «ΚΑΙ-Y» ομηρία Κόπρου |
| ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ | 73 | 9350 | Δ. Γιεραλτάρ 15)3 διά Κόλπον ΗΠΑ | ΣΑΝΤΑ ΒΑΣΙΑΙΚΗ | 71 | 9038 | Δ. Θέουτα 8)3 διά Ρίο Γκράντε |
| ΠΛΑΤΑΝΑ | 54 | 1908 | Δ. Πειραιά 12)3 Τρίπολιν (Λιθάνου) | ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ | 48 | 5957 | Ε. Ν. Ύδρη 18)3 |
| ΠΛΑΤΩΝ | 59 | 8929 | Ιδ: «ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ» | ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ | 71 | 9038 | Ε. Νεάπολιν 22)3 |
| ΠΛΕΙΣ | 63 | 10736 | Δ. Ρόττερνταμ 14)3 διά Π. Σουδάν | ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΟΥΣ | 63 | 11445 | Δ. Παναμά 10)1 |
| ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.) | 53 | 12514 | Δ. Κολούμπια ρ. 15)3 διά Πακιστάν | ΣΑΝΤΑ ΚΑΕΙΩ | 73 | 8849 | Δ. Σιγκαπούρην 25)2 διά Γουαμπά |
| ΠΟΒΗΤΗ | 53 | 8647 | Ε. Σάντος 19)3 | ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ | 60 | 8772 | Δ. Γιοκοχάμαν 14)3 διά Σητατή |
| ΠΟΛΙΚΟΣ (δ.) | 54 | 10970 | Ε. Πειραιά 9)3 | ΣΑΝΤΑ ΜΑΓΙΑ | 72 | 9038 | Ε. Απαπα(λ)λγκος 19)3 |
| ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.) | 55 | 10374 | Δ. Σαντάντερ 8)3 διά "Αστοντον | ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ | 68 | 11364 | Δ. Λ. "Αντζελες 19)3 Κολούμπια ρ. |
| ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ | 53 | 5772 | Δ. Ζεππούργκε 14)3 | ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ | 54 | 6571 | Δ. Παρανάγκουα 21)3 διά 'Αμβούργον |
| ΠΟΛΥΝΕΖΙΑ ΔΙΑΚΑΝ | 61 | 4207 | Δ. Κούς Μπ. 11)3 διά Παπέτη | ΣΑΝΧΟΟΥΠ | 72 | 9427 | ύπό παραλαβήν |
| ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ | 43 | 14425 | Δ. Ν. Όρλεάνη 21)3 διά Σ. Ναζίρη | ΣΑΝΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ | 72 | 16604 | Δ. Μπρεμερχάρφεν 31)12 διά Κίνα |
| ΠΟΛΥΥΠΤΟΝ | 62 | 10163 | Δ. Γιοκασίοι 8)3 διά Βανκούμπερ | ΣΑΡΜΠΡΟ | 57 | 2396 | Ε. Ρεύνιον 15)3 |
| ΠΟΝΓΚΑΛ | 64 | 3902 | Δ. Τενερίφην 12)1 διά Μιδέρμπαν | ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ | 57 | 8889 | Δ. Αγ. Βικέντιον 10)2 Κ. Τάουν |
| ΠΟΠΗ | 38 | 2562 | Δ. Κων(πολιν 27)1 διά Κωνσταντζαν | ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.) | 56 | 12355 | Δ. Τρίπολιν (Χιδάνου) 17)3 Σπαλάτον |
| ΠΟΠΗ Α. | 42 | 1587 | Δ. Γιεραλτάρ 18)3 διά Θεσσαλονίκην | ΣΑΡΩΝΙΣ | 65 | 1129 | Δ. Γιαρόπορτ 15)3 διά Ταραγκόνα |
| ΠΟΡΤΟ (δ.) | 55 | 20060 | Δ. Κολούμπια ρ. 13)3 | | | | |
| ΠΟΥΚΟΥ | 73 | 18892 | Δ. Μόδπιλ 18)3 διά Π. "Ορντάς | | | | |
| ΠΡΙΑΜΟΣ | 65 | 20529 | Δ. Βανκούμπερ 1)3 | | | | |
| ΠΡΙΑΜΟΣ | 51 | 4788 | Δ. Χιούστον 7)3 διά Ρόττερνταμ | | | | |
| ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ | 64 | 40098 | Δ. Σιγκαπούρην 20)3 | | | | |
| ΠΡΙΓΚ. ΣΟΦΙΑ (δ.) | 59 | 43373 | Δ. Πάλμα 3)3 διά Ρ. Τανόντα | | | | |
| ΠΡΟΒΙΚΗ ΣΤΑΡ | 53 | 5690 | Δ. Χαροκόπιο 13)3 διά Κοτόνου | | | | |
| ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ | 65 | 21379 | Δ. Παναμά 31)12 διά Ειρηνικόν | | | | |
| ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.) | 59 | 13606 | Δ. Μπαχρέιν 5)3 διά Νουμέα | | | | |
| ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ | 68 | 35491 | Δ. Χάμπτον ρ. 9)3 | | | | |
| ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ | 70 | 9868 | Δ. Αλεξανδρείαν 14)3 διά Βηρυτόν | | | | |
| ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ | 50 | 7464 | Δ. Γδόνιαν 15)3 | | | | |
| ΠΡΟΣΩ | 68 | 34640 | Δ. Υμουνίτεν 13)3 Χάμπτον ρ. | | | | |
| ΠΡΩΤΕΥΣ | 68 | 42202 | Δ. Γιούροπορτ 13)3 διά Βιτρίος | | | | |
| ΠΡΩΤΕΥΣ 2 | 50 | 2372 | Δ. Πειραιά 21)3 | | | | |
| ΠΤΟΛΕΜΑΙΣ | 62 | 10165 | Δ. Γιοκοχάματ 22)3 | | | | |
| ΠΩΛΙΝΑ | 53 | 2379 | Δ. Κόπερ 6)3 διά Γκαέτα | | | | |
| ΠΩΛΚΡΑΟΥΝ | 51 | 6724 | Δ. Σουερμπάγια 25)2 διά 'Αμβούργον | | | | |
| ΡΑΦΑΗΛ Μ. | 54 | 5431 | Δ. Πειραιά 7)3 διά "Ανάμπα | | | | |
| ΡΕΑ | 71 | 9025 | Δ. Σιδηνεύ 11)3 διά Χιλήν | | | | |
| ΡΕΤΤΙΝΑ | 54 | 1203 | Δ. Λιέδεσ 20)3 | | | | |
| ΡΕΖΟΛ. ΚΟΛΗΝΗΣ | 58 | 13093 | Δ. Ρόττερνταμ 3)3 | | | | |
| ΡΕΘΥΜΝΟΝ | 66 | 1127 | Δ. Λουάντα 22)3 διά Μπόμα | | | | |
| ΡΕΝΑ | 55 | 8902 | Δ. Σιγκαπούρην 15)2 Ρόττερνταμ | | | | |
| ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ | 56 | 8620 | Δ. Βεραβάλ 7)3 διά Ριγέκαν | | | | |
| ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ | 60 | 13383 | Δ. Μπορντώ 11)3 | | | | |
| ΡΗΓΚ.ΡΕΙΝΤΖΕΡ (δ.) | 57 | 23693 | Δ. Ρ. Ιανέρον 20)3 διά Σιδνεύ | | | | |
| ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ· | 63 | 16810 | Δ. Φορμπορ (Μπαχ) 14)3 | | | | |
| ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ | 61 | 23548 | Δ. Α'Μπέρον 9)3 διά Ρόττερνταμ | | | | |
| ΡΗΝΟΥΛΑ | 70 | 9069 | Δ. Λιοσαδώνα 20)3 | | | | |
| ΡΙΒΑ | 63 | 10399 | Δ. Ρόττερνταμ 19)3 | | | | |
| ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ | 55 | 7790 | Δ. Αγ. Βικέντιον 13)3 διά Σάντος | | | | |
| ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.) | 60 | 20416 | Δ. Ν. Όρλεαν 19)3 | | | | |
| ΡΟΖΑΡΙΑ | 64 | 4699 | Δ. Ζάκοσνθιλ 18)3 διά Π. Λιμόν | | | | |
| ΡΟΖΑΡΙΟ | 71 | 9077 | Δ. Μανίλα 19)3 | | | | |
| ΡΟΖΕΑΣ | 54 | 2676 | Δ. Γιεραλτάρ 19)2 διά Τρίπολιν | | | | |
| ΡΟΜΑΝ ΕΜΠΕΡΟΡ | 56 | 8858 | Δ. Λιοσαδώνα 3)3 διά Καλκούτα | | | | |
| ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ | 45 | 3863 | Δ. Γιεραλτάρ 20)3 διά 'Αμβούργον | | | | |
| ΡΟΥΜΑΝΙΑ | 54 | 3654 | Δ. Λατάκια 12)3 | | | | |
| ΣΑΒΒΑΣ (δ.) | 59 | 20514 | Δ. Κάργκ "Αίλ 17)3 | | | | |
| ΣΑΒΙΔΑΚΟ | 38 | 1770 | Δ. Μπαρέτα 11)3 | | | | |
| ΣΑΒΙΝΑ (δ.) | 56 | 21081 | Δ. Σουάμπια 24)2 | | | | |
| ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | 57 | 8604 | Δ. Βρέμην 18)3 | | | | |
| ΣΑΙΝΤ ΜΙΚΑΕΛ | 61 | 11317 | Δ. Βουδάνη 1)3 | | | | |
| ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ | 66 | 16334 | Δ. Κόψη 18)12 | | | | |
| ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ | 60 | 11117 | Δ. Βανκούμπερ 18)3 διά "Ιαπωνίαν | | | | |
| ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.) | 58 | 20750 | Δ. Βανκούμπερ 2)3 | | | | |
| ΣΑΜΟΣ | 66 | 17208 | Δ. Αμπερτίνα 26)2 | | | | |
| ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ | 69 | 1559 | Δ. Χαμίνα 14)3 | | | | |
| ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΥ· | 71 | 5764 | Δ. Αμέρεραν 18)3 διά Ντακάρ | | | | |
| ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ | 68 | 1591 | Δ. Βενετίαν 18)3 διά Αύγοσθαν | | | | |
| ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ | 71 | 9084 | Δ. Χόγκ Κόγκ 19)3 διά Μόζι | | | | |
| ΣΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.) | 56 | 11792 | Δ. Πόρτο Σαλαζάρ 11)3 | | | | |
| ΣΑΝΔΡΙΝΑ | 53 | 2873 | Δ. Ρόττερνταμ 19)3 διά Χάιφαν | | | | |
| ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ | 62 | 5218 | Δ. Λατάκια 9)3 διά Σφάξ | | | | |
| ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ | 63 | 13841 | Δ. Μουροφαν 16)3 | | | | |

S O I L

Always at
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN

GOTHENBURG

TELEGRAMS: "ESOEL.."

FAST CARGO - LINER TRAFFIC
SCANDINAVIA - NORTH AFRICA - NEAR EAST
SOUTH AMERICA - MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

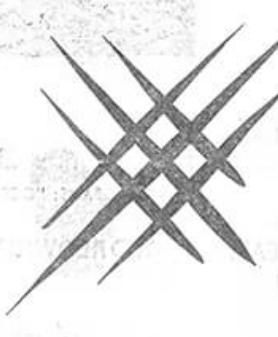
GOTHENBURG

TELEGRAMS: "OCEANSHIP.."

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

| | | | | | | | |
|---------------------|----|-------|-------------------------------------|----------------------|----|-------|--------------------------------------|
| ΣΟΦ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑΝΙΚ | 55 | 13737 | ά. Γάνδην 7)3 ε. Σαγκάην 25)1 | ΤΟΞΟΤΗΣ | 71 | 9082 | ε. Βανκούσθερ 9)3 |
| ΣΠΑΛΑ. ΕΝΤΖΙΝΕΡ | 50 | 6354 | ά. Δ. "Αντζέλας 10)3 διά Καλκούτταν | ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν) | 69 | 41687 | ά. Τής 15)3 διά Κιουρασό |
| ΣΠΑΛΑ. ΚΑΠΤΑΙΝ | 56 | 5720 | ε. Ντάρ ές Σαλάμ 27)2 | ΤΟΥΛΑ Ν. | 53 | 3411 | ε. Σιγκαπούρην 13)2 |
| ΣΠΑΛΑ. ΣΗΜΑΝ | 50 | 9180 | μετων. «ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ» | ΤΟΥΡΚΙΑ | 56 | 2863 | ε. Π. "Αρθρων 22)3 |
| ΣΠΑΡΤΑ | 51 | 8684 | ά. Μπέλεμ 12)3 | ΤΡΕΙΣΤ ΗΓΚΡΗΣ | 59 | 18586 | ε. Ρ. "Ιανέρον 28)2 |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΑΓΓΕΛΟΣ | 70 | 4361 | ά. Σπέτζια 20)3 διά "Απαπα)Λάγυκος | ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.) | 48 | 11172 | ε. Σιγκαπούρην 18)3 διά Μπαλίκπαταν |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΚΟΛΠΟΣ | 71 | 4295 | ά. Φιλαδέλφεια 12)3 διά Γιβραλτάρ | ΤΡΙΩΝ | 57 | 10492 | ε. Μη. "Αύρες 22)3 |
| ΣΠΕΚΤΡΑ | 57 | 10615 | ά. Πειραιά 22)3 | ΤΡΙΝΙΤΥ | 72 | 16606 | ά. Κόμπι 13)3 διά Κασίμα |
| ΣΠΟΡΑΔΕΣ | 57 | 5255 | ε. Πειραιά 22)3 | ΤΣΑΛ. ΚΟΛΟΚ)ΗΗΣ δ | 63 | 31831 | ά. Τέμπλ Μπαίν 10)3 |
| ΣΥΠΥΡΟ (δ.) | 60 | 26467 | ε. Ρόπτερταν 23)3 | ΤΣΑΜ. ΚΟΛΟΚ)ΗΗΣ δ | 66 | 44895 | ά. Τομπάτα 2)3 διά Πουσάν |
| ΣΤΑΒΑΝΙΑ (ε.) | 70 | 17840 | ά. Βερμούδας 20)3 διά "Άρούμπα | ΤΣΑΡΙΤΥ | 57 | 8486 | εξωθι Ντάρμπαν 19)3 |
| ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.) | 70 | 18262 | ά. Βερμούδας 20)3 διά "Άρούμπα | ΤΣΗΦ ΚΟΛΟΚ)ΗΗΣ δ | 64 | 52868 | εις Μασσαλίαν ἀπό 19)12 (ἐπισκ.) |
| ΣΤΑΛΩ 2 | 68 | 22118 | ά. Ν. "Ορλέανη 6)3 διά Κίναν | ΤΥΧΟΣ (δ.) | 56 | 20332 | ά. Νιγκάτα 14)3 διά Ν. "Ορλεανήν |
| ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ | 56 | 8878 | ε. Κιουρασάδ 18)3 διά "Ακατζούτλα | ΥΔΡΑ | 69 | 10964 | ά. Σηάπτλ 11)3 διά Μπουεναδεντούρα |
| ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.) | 70 | 17840 | ά. Ν. "Υόρκη 8)3 διά "Άρούμπα | ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ | 68 | 9382 | ε. Ρουέν 18)3 |
| ΣΤΑΜΟΛΕΩΝ | 58 | 9998 | ά. Ν. "Ορλέανη 21)3 διώ Σετουμπάλ | ΦΑΕΘΩΝ | 71 | 11502 | ε. Ντάρμπαν 19)3 |
| ΣΤΑΜΟΣ | 56 | 887η | ά. Θέουτα 27)2 διά Ραβέννα | ΦΑΙΑΞ | 70 | 11489 | ά. Ντάρμπαν 18)3 διά "Ινδιαν |
| ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.) | 70 | 17840 | ά. Ν. "Υόρκη 20)3 διά "Άρούμπα | ΦΑΙΔΡΑ | 66 | 15565 | ά. Καλάδι 16)3 |
| ΣΤΑΜΥ | 72 | 30315 | ά. Κιασαράζο 14)3 διά Μορμούγκαρο | ΦΑΙΔΡΑ Ε. | 54 | 13981 | όπο παραλαθήν |
| ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ | 73 | 14667 | ά. Βανκούσθερ 16)3 διά Άστρατλιαν | ΦΑΙΔΩΝ | 58 | 6861 | δ. Κων)πολιν 17)3 διά Πειραιά |
| ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ | 73 | 14667 | ά. Πόρτλαντ 5)3 διά Χιάλλα | ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ | 60 | 13998 | δ. Παναμάδ 23)2 |
| ΣΤΑΡ ΛΙΔΥ | 73 | 14667 | ε. Ναγκόγια 10)3 | ΦΑΛΛΟΥΟΥ | 59 | 9830 | ά. Κ. Τάουν 28)2 διά "Ινδιαν |
| ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ | 74 | 14667 | ε. Πόρτ Κεμπλά | ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ | 52 | 5461 | ά. Ντάρμπαν 15)3 διά "Ινδονησίαν |
| ΣΤ. Γ. ΑΙΒΑΝΟΣ (δ.) | 64 | 44726 | ε. Εσκράδος 2)5 διά Σ. Κρουά | ΦΑΣΤ ΓΟΥΙΝΤ | 47 | 3247 | ά. Αμέρεραν 23)3 διά Νταμπιέρ |
| ΣΤΕΛΙΟΣ (δ.) | 58 | 20709 | ε. Ροζέριο 18)3 | ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ ΙΙ | 50 | 3139 | ά. Αμέρεραν 30)1 διά Τρίπολιν |
| ΣΤΕΛΛΑ | 57 | 8971 | ά. Ν. "Ορλέανη 14)3 Κόρπους Κριστί | ΦΑΣΤ ΝΤΟΦΙΝ | 44 | 2742 | δ. Κων)πολιν 12)1 διά Μ. Θάλασσαν |
| ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ | 73 | 8953 | ε. Π. Κελάγκ 11)3 διά Βηρυτόν | ΦΑΣΤ ΡΟΒΕΡ | 53 | 2959 | εις μεογειακάς μεταφοράς |
| ΣΤΙΛΛΑ ΚΑΡΡΙΕΡ | 66 | 2794 | ά. "Αιμέρεραν 20)3 διά "Αλγέριον | ΦΕΙΔΙΑΣ | 73 | 19747 | ά. Μαντράς 10)3 |
| ΣΤΙΛΛΑ ΡΑΝΝΕΡ | 66 | 2432 | ά. Μάλταν 10)3 διά Αύγουσταν | ΦΕΙΔΙΣΤΥ | 50 | 5317 | ά. Δουνκέρκη 16)3 διά "Ινδονησίαν |
| ΣΤΟΑΤ ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.) | 60 | 13197 | ά. Γκάλθεστον 4)3 διά Μομπάσαν | ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙΚΣ | 69 | 12748 | ε. Ούμ Κάρο 14)3 |
| ΣΤΟΑΤ ΑΝΝΑ (δ.) | 60 | 12281 | ά. Σιγκαπούρην 13)3 διά Σασέμπο | ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ | 69 | 12748 | ά. Ρας Τανόύρα 18)3 |
| ΣΤΟΑΤ ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.) | 57 | 12729 | ά. Κων)πολιν 19)3 | ΦΗΑΡΑΣ ΚΟΛΗΗΣ δ | 62 | 31050 | ά. Γιβραλτάρ 19)3 |
| ΣΤΟΑΤ ΔΗΜΗΤΡΗΣ | 58 | 12459 | ε. Χάθρην 20)3 | ΦΙΛΙΑ | 58 | 10687 | ά. Γλασκώδην 13)3 διά Σαγκούντο |
| ΣΤΟΑΤ ΡΑΙ'ΝΟ (δ.) | 59 | 12413 | ά. Ν. "Ορλέανην 17)3 διά Σ. Κρουά | ΦΙΛΙΠΠΑ | 62 | 9662 | δ. Κων)πολιν 1)3 διά Πειραιά |
| ΣΤΟΑΤ ΦΟΥΤΖΙ (δ.) | 58 | 13409 | ά. Γκάλθεστον 8)3 διά Κόραμπαρ | ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ | 53 | 3654 | δ. Γιβραλτάρ 16)3 διά Νορθγιάν |
| ΣΤΟΥΤΓΚΑΡΔΑ | 53 | 5616 | ά. Βρέμην 20)3 | ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ | 51 | 2193 | ε. Πλότσα 20)3 |
| ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ | 62 | 10326 | ά. Λα Παλίς 19)3 | ΦΙΟΙΣΒΟΣ | 71 | 19747 | ά. Τούμπα 15)3 διά Πόρτ Λάτα |
| ΣΥΜΜΑΧΙΑ | 57 | 2520 | εις μεογειακάς μεταφοράς | ΦΙΩΡΑ Ν. | 73 | 17540 | όπο παραλαθήν |
| ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ | 52 | 5998 | ε. Ταρπούς 18)12 | ΦΙΩΡΙΝΑ | 56 | 10210 | ά. Κολόμπι 19)3 |
| ΣΥΝΕΦΡΑΣΙΑ | 51 | 4248 | εις μεογειακάς μεταφοράς | ΦΙΩΡΙΤΑ | 49 | 3625 | ά. Κοστακούλκος 12)3 |
| ΣΥΝΦΩΝΙΑ (δ.) | 60 | 24549 | ά. Π. ντε Μπούν 17)3 διά Πειραιά | ΦΟΙΝΙΣ | 69 | 11489 | ό. Ρότερντα 8)3 διά Ντουμπάλ |
| ΣΥΡΑ | 66 | 12172 | ά. Λαμαγκασάκι 15)3 διά Μπρισμπαΐν | ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ | 60 | 13997 | ά. Χάθρην 10)3 διά Ν. "Ορλέανην |
| ΣΩΤΗΡ | 62 | 23539 | ά. Μπρουσμπούτελ 21)3 | ΦΟΝΤΕΑΕ | 50 | 1338 | εις μεογειακάς μεταφοράς |
| ΤΑΚΑ | 58 | 11425 | ά. Ιμιμηχάν 19)3 διά Χάμπτον ρόδος | ΦΟΥΛΑΜΑΡ ΓΟΥΙΣ | 49 | 1849 | ά. Λέγκον 12)3 |
| ΤΑΜΑΡΑ | 60 | 4735 | ά. Αιμόχωστον 1)3 διά "Αγγίλαν | ΦΟΥΑΜΕΝ | 66 | 2982 | ε. Λας Πάλμας 22)3 |
| ΤΑΝΓΚΑΝΙΚΑ | 72 | 8927 | ά. Σιγκαπούρην 15)3 διά Μούκλο | ΦΟΥΑΣΤΑΡ | 67 | 3971 | ά. "Απαπα)Λάγκος 13)3 |
| ΤΑΝΙΑ | 57 | 3598 | ε. Χάργουτες 19)3 | ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ | 56 | 6838 | ά. Ν. "Ορλέανην 7)3 διά Πορτογαλίαν |
| ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ | 71 | 9078 | ά. Χάνκο 16)3 | ΦΡΕΙΤΣ ΤΣ ΚΟΥΗΝ | 61 | 12618 | ά. Κολόμπια ρίθερ 16)3 |
| ΤΑΡΑ | 61 | 4010 | ά. Πειραιά 16)3 | ΦΡΗΝΤΟΝ | 70 | 9865 | ά. Βικτόρια 12)3 διά Κίνα |
| ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.) | 58 | 13581 | ά. Γιούροπορτ 21)3 | ΦΡΙΝΤΑ | 49 | 9694 | ά. Πάλμας 19)3 διά Ρ. "Ιανέρον |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ | 71 | 9995 | ά. Μπαρέλα 8)3 | ΦΡΟΝΗΣΙΣ | 71 | 10010 | ά. Ναγκόγιας 19)3 διά "Αγ. Φραγκίδον |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΡΦ | 56 | 8001 | ά. Καράτσο 2)3 | ΦΡΟΣΥΝΗ | 56 | 6834 | ά. Λ. Μάρκες 13)4 διά "Αμπατάν |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ | 57 | 7977 | ά. Γιοκούάμα 31)1 | ΦΡΟΣΩ | 70 | 18633 | ά. Φουκουγιάμα 2)3 διά Μπουτούλαν |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ | 72 | 9995 | ά. Φουστίκ 3)2 διά Σαγκάνην | ΦΡΩΤΕΙΝΗ (δ.) | 65 | 40978 | ά. Οίτα 7)3 διά Κολόμπο |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΙΝ | 73 | 19420 | ε. Πόρτ Αρβωρ 6)3 | ΦΡΩΤΕΙΝΗ | 57 | 10492 | ά. Ντάρμπαν 12)3 διά Περσικόν |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΑΒΕΡ | 65 | 10979 | ά. Ωλμπανου 18)3 Μπαγκλαντές | ΦΡΩΤΕΙΝΗ Δ.Ε. | 70 | 11283 | ά. Φρήμαντλ 17)3 διά Ιαπωνίαν |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥ-ΙΦ | 58 | 8465 | ά. Γκάλθεστον 23)2 | ΧΑΛΙΦΑΣ (δ.) | 62 | 32878 | ε. Μπαχρέιν 20)3 |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ | 68 | 11025 | ά. Κων)πολιν 17)3 | ΧΑΜΣΙΝ (δ.) | 57 | 18815 | ά. Ν. "Υόρκη 12)3 διά Γιβραλτάρ |
| ΤΑΥΡΟΣ | 73 | 17646 | ά. Μπαμπέρ 16)2 διά Νταρέν | ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ | 60 | 9319 | ά. Ροστόκ 16)3 |
| ΤΕΑ Μ. | 49 | 5632 | ά. Καζαπλάνκος 15)3 διά Γκαέτα | ΧΑΡΙΕΤ (δ.) | 54 | 21006 | ά. Μπωμόντ 4)3 διά Σαγκάνην |
| ΤΕΛΑΜΩΝ | 56 | 9236 | ά. Θεόστορα 22)3 | ΧΑΡΙΣ ΙΙ | 55 | 4721 | εις μεογειακάς μεταφοράς |
| ΤΕΝΕΡΙΦΗ | 53 | 8648 | ά. Γιβραλτάρ 12)3 διά Θεσσαλονίκην | ΧΑΡΟΥΛΑ | 57 | 1790 | ά. Γκηλόγι 4)3 διά "Αλεξανδρείαν |
| ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ | 53 | 2990 | ά. Αλεξάνδρεια 7)2 | ΧΑΤΖΑΝΑ | 65 | 20484 | ά. Μπωμόντ 21)3 |
| ΤΕΡΡΥ | 55 | 7798 | ά. Σάντον 17)3 διά Τρίνινταν | ΧΙΑΝ (δ.) | 56 | 20328 | ά. Λ. Πάλμας 22)3 διά Καλκούτταν |
| ΤΕΤΑ Μ. (δ.) | 60 | 20058 | ά. Κων)πολιν 10)3 | ΧΙΑΝ Α'ΙΑΝΤ | 69 | 10016 | ά. Νεκοτάσ 4)3 διά "Ινδιαν |
| ΤΕΤΗ Ν. | 69 | 10009 | ε. Ομπαταν 19)3 | ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΒΗ | 68 | 10016 | ά. Α. Φραγκίδον 2)3 διά Σατηγόν |
| ΤΖΑΝΙΣ Λ. | 68 | 14800 | ά. Παναμά 14)3 διά Κορέαν | ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ | 68 | 10121 | ά. Θέουτα 21)3 διά Πουσάν |
| ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ'Υ | 72 | 9246 | ά. Σιγκαπούρην 6)3 διά Σαβόνα | ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ | 69 | 10016 | ά. Σιγκαπούρην 12)3 διά Μπαγκόγκ |
| ΤΖΕΗΝ ΠΩΤΑ | 57 | 9760 | ά. Παναμά 3)3 διά "Αλγερίαν | ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ | 67 | 10086 | ά. Κουνταλόρ 17)2 |
| ΤΖΕΛΕΠΗ (δ.) | 53 | 12367 | ά. Αστόρια 2)3 διά Μπαγκλαντές | ΧΙΑΝ ΣΑΝ | 69 | 10016 | ά. Βερακρός 22)3 |
| ΤΖΕΝ. ΚΟΛΟΚ)ΗΗΣ δ | 65 | 42109 | ά. Φιλαδέλφεια 10)3 διά "Άρούμπα | ΧΙΑΝ ΣΗ | 69 | 10016 | ά. Κολούμπια ρίθερ 22)3 |
| ΤΖΕΝΗ | 59 | 9855 | ε. Μουροράν 19)3 | ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ | 69 | 10016 | ά. Σιγκαπούρην 12)3 Δ. Αδστραλίαν |
| ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ | 62 | 16563 | ά. Σαβόνα 7)3 διά Χάμπτον ρόδος | ΧΙΑΝ ΧΙΑΛ | 69 | 10016 | ά. Σαγίγκον 21)3 |
| ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.) | 63 | 27952 | ά. Σπέζια 22)2 διά Ζουετίνα | ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ | 57 | 8487 | ά. Βομβάνη 12)3 |
| ΤΖΟΑΝΝΑ | 55 | 6632 | ά. Ντούμπα 20)2 | ΧΟΠ | 55 | 1681 | εις μεογειακάς μεταφοράς |
| ΤΖΟΥΛΙΑ Δ. | 68 | 14800 | ά. Νταρέν 21)2 | ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. | 57 | 1793 | εις Πειραιά ἀπό 10)11 (ἐπισκευαί) |
| ΤΖΩΝ ΚΟΛΟΚ. (δ.) | 56 | 21185 | ά. Γιβραλτάρ 18)3 διά Βιλεμπούφεν | ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ | 56 | 2536 | ά. Σαντάντερ 20)3 διά Μπετζάια |
| ΤΖΩΝ ΑΥΡΑΣ | 71 | 20045 | ά. Αλεξάνδρεια 21)3 | ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΤΡΑΝΣ. (δ.) | 56 | 11977 | ά. Ρότερντα 12)3 διά Ν. "Υόρκη |
| ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ | 70 | 9074 | ά. Ντούμπα 10)3 διά Λ. Μαρκές | ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.) | 60 | 19300 | ά. Αντζέλες 14)3 διά Π. Μπούκομ |
| ΙΖΩΝΝΥ Β. | 56 | 10016 | ά. Φερρόδ 24)2 | ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΑΗ | 56 | 8411 | ά. Παναμά 13)1 |
| ΤΗΘΟΣ | 73 | 3717 | ά. Αρντρούσ 25)2 | ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ | 69 | 28006 | ά. Αμέρεραν 14)3 |
| ΤΙΝΤΑΧΟΑΜ | 43 | 4314 | ά. Λ. Πάλμας 14)3 διά Καλκούτταν | ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ ΙΙ | 51 | 3856 | εις μεογειακάς μεταφοράς |
| ΤΙΤΙΚΑ (δ.) | 66 | 1971 | ά. Ν. "Ορλέανην 12)4 Π. Καμπέλο | ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΣ | 54 | 7831 | ά. Πειραιά 18)3 διά Κωνσταντζίουν |
| ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ | 71 | 8976 | ά. Μπωμόντ 22)3 διά Γκάλθεστον | ΧΡΥΣΟΥΛΑ ΙΙ | 49 | 3422 | ά. Πειραιά 10)3 διά Βόλον |
| ΤΟΓΚΟ | 73 | 8927 | ά. Αιμέρεραν 16)3 διά Κ. Τάουν | ΩΚΕΑΝΙΣ | 71 | 10024 | ά. Βερακρός 13)3 διά Κίναν |
| ΤΟΚΙΟ ΟΑΥΜΠΙΚΙΚ | 64 | 15597 | ά. Παναμά 2)3 διά Κασουσιόγκ | ΩΚΕΑΝΙΣ | 70 | 10006 | ά. Χόγκ Κόγκ 3)11 |
| ΤΟΛΜΙΔΗΣ | 59 | 6995 | ά. Νακάλα 12)3 διά Π. Καμπέλο | ΩΚΕΑΝΙΣ | 73 | 3717 | ά. Μπρισμπάνη 16)3 διά Μελδούρνην |



Tα υπό Σένας σημαῖας

(Πλοιά σημειούμενα δι' αστερίσκου (*) δὲν είναι συμβεβλημένα μὲ τὸ Ν.Α.).

| | | | | | | | | |
|-------------------------|------|--------|---------------------------------------|---------------------------------|------------------|--------|--------------------------------------|-------------------------------|
| ΑΒΕΝΙΡ (κ.) | 62 | 11098 | Ε. Φιλαδέλφειαν 20)3 διά Ντακάρ | ΑΛΚΗΣΤΙΣ (κ.)* | 60 | 3333 | δ. Γιβραλτάρ 4)12 | |
| ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ. | 56 | 12231 | ά. Λάς Πάλμας 19)3 διά Ντακάρ | ΑΛΚΜΑΝ * | 66 | 27985 | ά. 'Αμερικών 2)3 διά Παραγουάνη | |
| ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ | 64 | 10472 | ά. 'Ιντσόν 14)2 | ΑΛΚΥΩΝΗ (κ.) | 56 | 1802 | ε. Λονδίνον 22)3 | |
| ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛ | 64 | 15867 | ά. 'Αλεξανδρειαν 21)3 | ΑΛΚΥΩΝΙΔΗ (β.) | 57 | 13637 | δ. Παναμά 14)3 | |
| ΑΓΓΗΝΩΡ | 71 | 9884 | δ. Παναμά 2)3 διά Κουστίρο | ΑΛΚΥΩΝΙΔΗ (β.) | 70 | 11826 | δ. Βανκούνερ 21)3 διά 'Ιαπωνίαν | |
| ΑΓ. ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.) | 56 | 20153 | ε. Σιγκαπούρων 12)3 | ΑΛΕΓΚΡΟ (δ.) | 67 | 46401 | δ. Τεργεστον 6)3 διά Μ. ήλ. Μπρέγκα | |
| ΑΓ. ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.) | 54 | 8129 | ά. Λάς Πάλμας 14)1 διά 'Αθάναν | ΑΛΜΑ (κυπρ.) | 41 | 9097 | ά. Βίλα Κοντιτούσιον 2013 Μητ.'Αύρες | |
| ΑΓ. ΣΚΕΠΗ (κ.) | 56 | 3837 | ά. Τριπολίν (Λιθόν) 31)1 | ΑΛΜΠΑ (δ.) | 61 | 22671 | ά. Μομπάσα 20)3 διά Περσικόν | |
| ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (κ.)* | 56 | 1749 | ά. Νίκαιας 11)3 διά Τζιμπούτι | ΑΛΜΠΑΚΑΡΑ (δ.) | 53 | 12540 | δ. Γιβραλτάρ 14)3 δι 'Αλγερίουν | |
| ΑΓ. ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (δ.) | 56 | 20140 | ά. Ν. 'Ορλέανην 16)3 διά 'Ελλάδα | ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.) | 58 | 13023 | ε. Ν. 'Υόρκην 13)4 | |
| ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.) | 51 | 8377 | ά. Καζαπλάνκα 28)2 διά Κούστα | ΑΛΜΠΑΝΟ (δ.) | 54 | 13145 | δ. Βρέστην 20)3 | |
| ΑΓ. ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.) | 44 | 1902 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | ΑΛΜΠΑΡΟΖΑ (δ.) | 55 | 12717 | ά. 'Αντεν 10)3 διά Σινέου | |
| ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.) | 56 | 15881 | ά. Βιζαγκαπτιαν 20)3 διά Περσικόν | ΑΛΜΠΙΡΙΣΑΣ (δ.) | 55 | 14121 | ε. Καλαί 21)3 | |
| ΑΔΕΦΑΚΙ | 56 | 11693 | προσήρ. 'Αγ. Λαυρέντιον 26)12 | ΑΛΠΑ (κυπρ.) | 43 | 9159 | ά. Μπ. 'Άρες 2)3 διά 'Αθάναν | |
| ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.) | 73 | 18328 | ά. Ράς Τανόύρα 8)3 | ΑΛΦΑΡΝΤ (κ.) | 57 | 3826 | ά. Λά Γκουλέτο 9)1 διά Βεγγάζην | |
| ΑΕΛΛΩΝ (δ.) | 57 | 20745 | ά. Παναμά 17)3 | ΑΛΜΑΛΕΘΙΑ (δ.) | 51 | 11169 | ε. Τσαταγκού 9)3 | |
| ΑΖΕΛΙΑ (κ.) | 54 | 1202 | δημήτρ. Παναμά 16)3 | ΑΛΜΑΡΥΛΙΣ (κ.) | 56 | 8959 | ά. Φριπόρτ 28)12 διά Σαδίνα | |
| ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (λιθαν.) | 49 | 4113 | ε. Βηρυτού 12)3 | ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.) | 74 | 39.000 | ά. Γιοκοχάμαν 28)2 διά Περιοικόν | |
| ΑΗΓΕΩΡΓΗΣ (κ.)* | 53 | 2059 | ε. Ρουέν 10)3 | | | | | |
| ΑΘ. ΚΟΜΗΝΗΟΥ (κ.) | 56 | 13669 | ε. Πειραιά 26)2 | ΑΜΠΕΡ (κ.)* | 62 | 10493 | ά. 'Αμερικών 13)3 | |
| ΑΘΕΝ (κ.) | 46 | 3921 | ά. 'Αμερέρσαν 13)3 διά Βεγγάζην | ΑΝΑΜΠΕΛΛΑ (κ.) | 56 | 2198 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.) | 51 | 6338 | ε. Τακοράτη 20)3 | ΑΝΑΜΠΕΛΛΑ (κ.) | 57 | 2238 | ά. Παναμά 21)3 | |
| ΑΘΕΝΣ | 70 | 8825 | ά. Μόρτιλ 13)3 | ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β | 69 | 15869 | δ. Γιβραλτάρ 10)3 διά Ντωρμπαν | |
| ΑΘΕΝΣ ΝΙΑΙΗ (κ.) | 54 | 5130 | ά. 'Αλεξανδρειαν 23)2 | ΑΝΑΔΡΑ Ι. (κ.)* | 50 | 1784 | ά. Σουάνον 16)3 διά Κάννες | |
| ΑΘΗΝΑ (μικτόν) | 64 | 30682 | ά. 'Αμερέρσαν 23)3 διά 'Ελ. Παλίτο | ΑΝΔΡΙΑΝΑ Ι. (κ.)* | 56 | 8274 | δ. Τζακάρτα 17)3 διά Σουφαρμάγια | |
| ΑΘΗΝΑ (κ.) | 51 | 2178 | ά. Πειραιά 4)3 διά 'Αλεξανδρειαν | ΑΝΔΡΟΣ | 65 | 15597 | ά. Βαλτώρηα 20)3 διά 'Αιαρετράτου | |
| ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ | 68 | 16319 | ά. Ν. 'Ορλέανην 5)3 διά 'Οδροσόν | ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛΙΟΝ | 67 | 3891 | ά. Μόντρεαλ 21)3 διά Π. Καμπέλλο | |
| ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.) | 67 | 44708 | ά. Γένοβα 9)3 διά Κουνιν 'Αιλ. | ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ | 68 | 21426 | ά. Ρ. 'Ιανέρρον 14)3 διά Βιτόρια | |
| ΑΥ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.) | 72 | 106623 | ά. Φωλέδω 16)3 διά Μένα 'Αχμαντί | ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ | 68 | 21418 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.) | 61 | 31869 | ά. Τεργέστην 18)3 διά Ράς Λανούφ | ΑΝΝΑ (κ.) | 47 | 2503 | ά. Τζιμπούτι 19)3 διά Μπ. 'Αμπάς | |
| ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.) | 62 | 9943 | ά. Μασέο 8)3 | ΑΝΝΑ (δ.) | 57 | 25441 | ά. Πειραιά 16)3 διά Μπανιάς | |
| ΑΘ. ΝΗΜΟΚΡΑΣΥ κ.δ. | 51 | 8675 | ά. Πειραιά 21)3 διά Κωνούποιν | ΑΝΝΑ ΙΙΙ (π.) | 53 | 2236 | ά. Γερασίμη 12)3 διά Μπαλιάρας | |
| ΑΘ. ΡΑΝΕΡ (δ.) | 56 | 20207 | ά. Βαλτιμόρην 14)3 διά Πειραιά | ΑΝΝΑ Μ. (κ.δ.) | 54 | 16193 | ά. Πειραιά 16)3 διά Μπανιάς | |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ· | 59 | 8724 | ά. Σιγκαπούρην 15)3 διά 'Ευρώπην | ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ. μ.) | 61 | 18482 | ά. Γιβραλτάρ 12)3 | |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ | κ.δ. | 56 | 10027 | ά. Μαδρίτη 9)3 διά Φιλαδέλφειαν | ΑΝΣΩΝ (κυπρ. δ.) | 59 | 20935 | ά. Σεπούτι 14)3 διά Περιοικόν |
| ΑΘΗΝΙΚ (μικτόν) | 67 | 48747 | ά. Τενερίφην 7)3 διά Μονρόβια | ΑΝΤΑΡΕΣ ΙΙ (π.δ.) | 57 | 12113 | ά. Στάλλου 24)3 | |
| ΑΘΗΝΟΥΑΣ (δ.) | 59 | 28693 | ά. Βανκούθερ 16)3 | ΑΝΤΙΓΚΥΣΑ | 66 | 15597 | ά. Κόμπε 5)3 διά Μάκευ | |
| ΑΙΓΙΣ ΓΚΡΕΙΣ (κ.) | 58 | 8571 | ά. Ητακάρ 4)3 διά Περιοικόν | ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κυπρ.) | 44 | 3174 | ά. Λέγκορη 17)3 | |
| ΑΙΓΙΣ ΕΤΕΡΝΙΤΥ (κ.) | 57 | 8814 | ά. Ράς Τανόύρα 15)3 | ΑΝΤΩΝΗΣ (λιθαν.) | 48 | 6259 | ά. 'Αλεξανδρειαν 19)3 | |
| ΑΙΓΙΣ ΜΑΓΙΤ (κ.) | 57 | 8160 | ά. Παναμά 2)1 διά 'Αθάναν | ΑΝΤΩΝΙΟΣ (κ.) | 53 | 8202 | ά. Καζαμπάνκαν 21)2 διά 'Αθάναν | |
| ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.) | 69 | 9025 | ά. Παναμά 20)1 διά 'Αθάναν | ΑΟΥΡ ΣΤΑΡ (κ.) | 50 | 3647 | όπο παραλαβήν | |
| ΑΙΓΙΣ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.) | 57 | 8361 | ά. Σιγκαπούρην 24)2 διά Νταΐάρ | ΑΠΗΑΙΩΤΗΣ | 63 | 9733 | ά. Αντοφαγκάστα 17)3 Μπαλιμπόα | |
| ΑΙΓΙΣ ΝΤΙΑΙΤΖ (κ.δ.)* | 68 | 8294 | ά. Πόρτη ντ Μπούκ 22)3 | ΑΠΟΛΛΟΔΩΡΟΣ | 72 | 13120 | ά. Φρήμαντη 7)3 διά Σαγκάνη | |
| ΑΙΓΙΣ ΣΑΓΚΑ (κ.) | 49 | 8469 | ά. Σιγκαπούρην 18)2 διά Σαγκάνη | ΑΠΟΛΛΩΝ* | 68 | 27989 | ά. Τεργέστην 13)3 διά Βιτόρια | |
| ΑΙΓΙΣ ΤΡΑΣΤ (κ.) | 53 | 7544 | ά. Νίγκατά 17)3 διά Σαγκάνη | ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κ.) | 58 | 10369 | ά. Φρήμαντη 7)3 διά Σαγκάνη | |
| ΑΙΓΙΣ ΦΕΙ'Μ (κ.) | 69 | 9241 | ά. Παναμά 25)2 | ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (δ.) | 63 | 29141 | ά. Βανκούθερ 18)3 | |
| ΑΙΓΙΣ ΦΟΡΞ (κ.) | 57 | 5943 | ά. Παναμά 5)1 | ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)* | 59 | 8837 | ά. Σιγκαπούρην 7)3 διά Δυρράχιον | |
| ΑΙΓΚΑ ΝΤ. ΟΡ (δ.) | 61 | 24871 | ά. Σαβάναν 2)3 διά Κωνστάντζαν | ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Β. (κ.) | 43 | 1589 | ά. Κων.ποιν 10)3 διά Μπουργάς | |
| ΑΙΘΑΙΑΙΑ | 52 | 7787 | ά. Γιοκόχανα 23)2 διά Νικαράγουα | ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.) | 39 | 3381 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΑΙΘΡΑ | 57 | 10044 | ά. Νταρμπαν 17)3 | ΑΡΑΓΚΟΝ | 56 | 10180 | ά. Μπ. 'Αρες 21)3 | |
| ΑΙΓΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ | 71 | 15666 | ά. Νιγκόχα 19)3 διά Ταγκουνίν | | | | | |
| ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖ. | 58 | 10018 | ά. 'Αμερέρσαν 17)3 διά Κή Σουέστ | | | | | |
| ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΑΝ | 71 | 15672 | ά. Τάπο 22)2 διά Ούμπη | | | | | |
| ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΗ (κ.) | 58 | 926 | ά. Θεσινήκην 23)2 διά Μάλον | | | | | |
| ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ | 58 | 10020 | ά. Μπ. 'Αρες 18)2 διά 'Ιαπωνίαν | | | | | |
| ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.) | 52 | 2517 | ά. Πειραιά 6)2 | | | | | |
| ΑΙΟΛΟΣ (δ.) | 47 | 3346 | ά. Απιτζάν 14)3 διά Θεσινήκην | | | | | |
| ΑΙΟΛΟΣ (δ.) | 65 | 35324 | ά. Ν. 'Υόρκην 2013 διά 'Αρούμπα | | | | | |
| ΑΙΡΑΠ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (κ.) | 56 | 7712 | ά. Μοχαμέντες 31)1 διά Π. Καμπέλλο | | | | | |
| ΑΙΡΑΠ. ΓΚΡΕΙΣ (κ.) | 56 | 7120 | ά. Σαβάναν 9)3 διά Κωνστάντζαν | | | | | |
| ΑΙΡΑΠ. ΜΟΝΤΕΣΤΥ (κ.) | 55 | 2500 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | | | | | |
| ΑΙΡΑΠ. ΠΡΑΓΝΤ (κ.) | 55 | 9278 | ά. Μοχαμέντες 15)3 | | | | | |
| ΑΙΡΑΠ. ΣΙΝΕΣΕΡ. (κ.κ.) | 59 | 17948 | όπο παραλαβήν | | | | | |
| ΑΙΡΑΠ. ΣΠΙΡΙΤ (κ.δ.) | 57 | 11897 | ά. Μη. 'Αρες 19)3 διά Ραθέννα | | | | | |
| ΑΙΡΑΠ. ΤΣΑΡΙΤΥ (κ.)* | 54 | 7835 | όπο παραλαβήν | | | | | |
| ΑΙΡΑΠ. ΦΑΙΘΟ (κ.) | 58 | 5109 | ά. Λορ. Μάρκες 5)3 διά Λιθερπούλ | | | | | |
| ΑΙΡΑΠ. ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ κ.δ. | 53 | 12407 | ά. Βομβάνη 20)3 | | | | | |
| ΑΙΡΑΠ. ΧΟΟΥΠ (κ.) | 52 | 6196 | ά. Καζαμπλάνκα 19)3 διά Πειραιά | | | | | |
| ΑΙΤΖ. ΑΙΓΑΛΙΗΒ (μικτόν) | 72 | 57802 | ά. Γιβραλτάρ 22)3 διά Ράς Τανόύρα | | | | | |
| ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.) | 71 | 57830 | ά. Τέρ. Μπατη 11)2 διά Περιοικόν | | | | | |
| ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ. | 69 | 51627 | ά. Φρήπορτ 6)3 διά Περιοικόν | | | | | |
| ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΚ | 67 | 32644 | ά. Μπρευράφεν 17)3 διά Χάμπον ρ. | | | | | |
| ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ | 67 | 32644 | ά. Γουέιτρικα 9)2 διά Πόρτο Βέσμε | | | | | |
| ΑΙΤΖ. ΝΥΜΦΗ | 66 | 22362 | ά. Γιβραλτάρ 23)3 διά Γαλλίαν | | | | | |
| ΑΙΤΖ. ΣΗ (μικτόν) | 73 | 57800 | ά. Συγκαπούρην 10)3 διά Ντουμάτη | | | | | |
| ΑΙΤΖ. ΣΚΑΥ· | 66 | 22362 | ά. Ρόράριο 14)3 | | | | | |
| ΑΙΤΖ. ΤΡΙΤΩΝ | 65 | 18452 | ά. Νόρτερχαμ 20)3 | | | | | |
| ΑΙΚΜΠΑΡ | 58 | 9005 | ά. Ν. 'Ορλέανην 9)3 διά Βρέστην | | | | | |
| ΑΙΚΟΥΑΓΚΕΜ | 68 | 25433 | ά. Παναμά 13)3 διά 'Ευρώπην | | | | | |
| ΑΙΚΟΥΑΓΚΑΡΟΥ | 68 | 25433 | ά. Παναμά 20)2 διά Κίναν | | | | | |
| ΑΙΚΟΥΑΓΚΡΕΙ Σ | 68 | 25433 | ά. Ν. 'Ορλέανην 19)3 διά 'Ιταλίαν | | | | | |
| ΑΙΚΟΥΑΜΠΕΔΗ | 67 | 27168 | ά. Παναμά 12)1 | | | | | |
| ΑΙΚΟΥΑΤΟΥ· | 68 | 25433 | ά. Παναμά 13)2 διά Ντάριεν | | | | | |
| ΑΙΚΟΥΑΤΣΑΡΜ | 68 | 25168 | ά. Κων.ποιν 10)3 διά Κωνστάντζαν | | | | | |
| ΑΙΚΟΥΑΦΑΙΘ | 68 | 25155 | ά. Παναμά 24)1 διά 'Ειρηνικόν | | | | | |
| ΑΙΚΡΙΤΑΣ (δ.) | 58 | 23307 | ά. Βαλτιμόρην 21)3 | | | | | |
| ΑΙΚΡΟΠΟΙΣ | 70 | 8825 | ά. Σάν 'Αντονίο 12)3 διά Σαλάδερν | | | | | |
| ΑΙΚΡΩΤΗΡΙ (κ.)* | 52 | 7168 | ά. Ντακάρ 27)2 διά Καουσιούγκ | | | | | |
| ΑΙΚΤΙΣ (κ.) | 56 | 10287 | ά. Κιουράσαν 21)3 | | | | | |
| ΑΙΛΑΜΑΡ (κ.) | 55 | 8828 | ά. Ντώρημαν 16)3 | | | | | |
| ΑΙΛΑΡΙΑ (κ.) | 57 | 11929 | ά. Γιοκούματα 15)3 διά 'Αθάνα | | | | | |
| ΑΙΛΕΑ (π.) | 73 | 8824 | όπο παραλαβήν | | | | | |
| ΑΙΛΕΣ. ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ | 58 | 10499 | ά. Σιγκαπούρην 12)2 διά Μπαγκόκ | | | | | |
| ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι. (δ.) | 56 | 20926 | ά. Σύουδην 18)3 | | | | | |
| ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (π.) | 53 | 1231 | ά. μεσογειακάς μεταφοράς | | | | | |
| ΑΙΛΕΞ. ΚΑΡΡΑ (δ.) | 68 | 44646 | ά. Γιβραλτάρ 7)3 διά 'Ιαπωνίαν | | | | | |
| ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.δ.) | 55 | 12380 | ά. Γιβραλτάρ 20)3 διά Γενόβα | | | | | |
| ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.) | 47 | 2097 | ά. Τριπ. (Λιθαν.) 26)2 Τρίπ. (Λιθ.ης) | | | | | |
| ΑΙΛΑ. ΣΚΟΥΤΑΡΗΣ (κ.) | 55 | 20780 | ά. Καλκούτταν 10)3 | | | | | |
| ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. (κ.) | 57 | 3143 | ά. Παναμά 16)3 | | | | | |
| ΑΙΛΕΞΗΣ * | 51 | 2983 | ά. Π. 'Άρθουρο 10)3 διά Π. Καμπέλλο | | | | | |
| ΑΙΛΕΞΙΑ (κ.) | 56 | 2299 | ά. Βηρυτόν 12)3 διά Γενόβαν | | | | | |
| ΑΙΛΕΞΑΝΤΡΑ | 67 | 14845 | ά. Βιζαγκαπτιανά 19)2 | | | | | |
| ΑΙΛΑΚΜΩΝ | 68 | 16320 | ά. Χιούδην 11)3 διά Βενετίαν | | | | | |
| ΑΙΛΙΚΗ (π.) | 53 | 1320 | μετων. 'ΑΦΡΙΚΑΝ ΕΞΠΡΕΣ» | | | | | |
| ΑΙΛΙΝΤΑ (δ.) | 58 | 13010 | ά. Τάιν 20)3 | | | | | |
| ΑΙΛΙΩΘ (κ.)* | 56 | 1803 | ά. Γιβραλτάρ 25)1 διά 'Αμμόγωστον | | | | | |

| | | | | | | | |
|-------------------------|----|--------|--------------------------------------|----------------------|----|--------|------------------------------------|
| ΑΤΑ. ΧΩΚ | 69 | 16291 | Σ. 'Αμέρεραν 21)3 | Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.) | 71 | 100175 | ά. Τέλιπτ Μπαίν 8)3 διά Βραζίλιαν |
| ΑΤΟΜΙΚ (δ.) | 67 | 45321 | ά. Τής 13)3 διά Σουετίνιον | Γ. ΧΟΡΑΙΖΩΝ (δ.) | 72 | 102300 | ά. Κάργκ 'Αλι 25)2 διά Ρότερταρι |
| ΑΥΓΗ | 56 | 10312 | Σ. Πούρτο Καμπέλο 12)3 | ΓΟΥΩΤΕΔ ΠΡΙΝΣ κ.δ. | 62 | 23497 | ά. Σάρτη 19)3 διά Πισοχώμαν |
| ΑΥΤΑΔΕΦΟΣ (κυπρ.) | 56 | 8136 | ά. Γκιόπονε 22)3 δι' Ιαπωνίαν | ΓΡΑΝΑΔΑ | 56 | 10180 | ά. Καζαμπλάνκα 20)3 διά Κρότον |
| ΑΦΡ. ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)* | 54 | 2952 | ά. Λάς Πάλμας 4)3 διά Καμοάρ | | | | |
| ΒΑΓΔΑΤΗ (κ.)* | 56 | 3862 | ύπο ποραλάθην | ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.) | 54 | 11385 | ά. Ν. 'Υόρκην 13)3 διά Γκάλβεστον |
| ΒΑΛΛΙΑΝΤ | 60 | 9088 | ά. Σιγκούροβην 13)3 διά Α. 'Αντζελες | ΔΑΝΑΟΣ (κ.) | 39 | 4569 | ά. Λελέζανδρειαν 17)3 |
| ΒΑΛΙΑΝΤ ΚΙΓΚ (δ.) | 54 | 18504 | ά. Τσάρτερον 18)3 διά Χιούστον | ΔΑΦΝΗ (μικτόν) | 63 | 31289 | ά. Μπονι 11)3 διά Γιουροπόρτ |
| ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.) | 48 | 4310 | ά. 'Αλεξανδρειαν 26)2 | ΔΕΚΑΤΡΙΑ (κ.) | 57 | 1977 | ε. 'Αμέρεραν 23)3 |
| ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)* | 51 | 2501 | έ. Νεάπολιν από 26)6)7)3 | ΔΕΛΦΙΑΝ (κ.) | 62 | 12116 | δ. Γιβραλτάρ 21)3 δι' Ιταλίαν |
| ΒΑΣΙΛΙΔΗΣ (δ.κ.) | 58 | 12369 | ά. Γουστέρπερτον 15)3 διά Γιοκοχάμα | ΔΕΛΦΟΙ | 68 | 8796 | ε. Ν. 'Ορλέανην 22)3 |
| ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.) | 55 | 10464 | ό. Ρότερτραν 23)3 | ΔΕΣΠ. ΠΟΝΤΙΚΟΥ (κ.) | 57 | 10319 | ά. 'Αμέρεραν 23)2 διά Ντουμάτ |
| ΒΑΣ. ΜΕΘΕΝΙΤΗ (κ.) | 51 | 8150 | δ. Κωνιγκούλιν 28)2 διά Βάρνα | ΔΗΔΟΣ * | 59 | 9493 | ά. Τακοράντι 17)3 δι' Αρμπιτζαν |
| ΒΑΣΩ Μ. (κ.) | 51 | 1019 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | ΔΗΜΗΤΗΡΗΣ Κ. (π.) | 47 | 1651 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΒΕΓΟΝΙΑ (κ.) | 52 | 6576 | ά. Βαρκελώνην 20)1 διά Λαττάκια | ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μικτόν) | 71 | 38172 | ά. Λός 'Αντζελες 12)3 διά Κούρε |
| ΒΕΑΝΤΑ* | 57 | 10311 | ά. Ξέργ. Κόγκ 16)2 διά Κεελάνγκ | ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. δ. | 53 | 13173 | ά. Κοατσάκολας 13)3 διά Τουεπάν |
| ΒΕΝΟΥΣ (δ.)* | 53 | 12897 | ά. Ντακάρ 13)3 διά Ν. 'Υόρκην | ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.) | 36 | 4967 | δ. Γιβραλτάρ 6)3 |
| ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.) | 54 | 2842 | ά. Πειραιά 2)3 δι' Αύγουστον | ΔΙΑΜΑΝΤΟ (κ.) | 52 | 8202 | έ. Περσί 16)3 |
| ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (κ.) | 68 | 9070 | ά. Παναμά 21)2 | ΔΙΩΝΗ (δ.) | 52 | 12523 | ά. Περσί 14)3 διά Τρίπολιν Λιθάνου |
| ΒΙΒΗ (κ.) | 34 | 2709 | ά. Σπαλάτον 3)3 διά Τρίπολιν Λιθόνης | ΔΟΥΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.* | 68 | 54513 | εθών. Ντόμπανταν 19)3 |
| ΒΙΒΙΑΝΑ (κ.)* | 55 | 8623 | ά. Σίκια 22)12 διά Κασσιόγκ | ΔΡΟΜΩΝ | 64 | 17487 | έ. Πόρτ. 'Ελλαμπε 28)2 |
| ΒΙΚΤΩΡ (κ.) | 64 | 4281 | ά. 'Απατα'λάγκος 15)3 διά Ντουμάλα | ΔΡΟΣΙΑ | 55 | 2983 | ά. Χάρπτον ρόδς 13)3 διά Π. Κορτές |
| ΒΙΚΤΩΡ | 57 | 8622 | ά. Ελιέρπουλ 12)2 | ΔΡΥΜΟΣ (κ.)* | 60 | 13471 | ά. Χιούδον 7)3 διά Μπιλμπάο |
| ΒΙΚΤΩΡΙΑ ! | 72 | 18953 | ά. Μόντιλ 4)3 | ΔΩΡΙΕΥΣ | 58 | 8431 | ά. Ντακάρ 3)3 |
| ΒΙΟΔΕΤΤΑ | 58 | 11625 | έ. 'Ησηγά 23)3 | ΔΩΡΙΟΣ (δ.) | 67 | 43231 | ά. Μαρεβί 16)3 |
| ΒΙΡΓΙΝΙΑ | 68 | 31093 | ά. Ρότερτραν 6)3 διά Κόλπον ΗΠΑ | ΔΩΤΩ | 68 | 35191 | ά. Σιγκαπούρων 20)3 διά Μπαχρέν |
| ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.) | 57 | 11554 | ά. Παναμά 9)3 δι' Ειρηνικόν | | | | δ. Παναμά 5)3 |
| ΒΙΡΓΚΟ (δ.π.) | 44 | 10499 | έ. Βαλτισόρην 25)2 | | | | |
| ΒΙΡΤΖΙΤ (κυπρ.) | 53 | 7613 | έ. Σιγκαπούρην 22)3 | | | | |
| ΒΟΙΣΣΟΣ ΙΙ (κ.) | 55 | 1038 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | | | | |
| ΒΟΡΡΑΣ | 58 | 11677 | ά. Βηρυτόν 11)3 διά Πειραιά | | | | |
| ΒΟΣΙΠΟΡΟΣ (κ.) | 56 | 4027 | ά. Πειραιά 10)3 | | | | |
| ΒΡΙΣΗΣ (κ.) | 57 | 4471 | ά. Βηρυτόν 22)3 δι' 'Αμμόχωστον | | | | |
| ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ | 56 | 8615 | ά. Ντόμρπαν 27)2 δι' 'Ελεσμερ Πόρτ | | | | |
| ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν) | 64 | 33245 | ά. Μπιλμπάο 9)3 διά Κέπιτ Τάουν | | | | |
| ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.) | 54 | 8720 | έ. Βιζακαπανάρ 21)3 | | | | |
| Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ | 68 | 24894 | έ. Ξέρη Πόντ 16)3 | | | | |
| ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.) | 64 | 32231 | ά. Π. ντε Μπούκ 5)3 διά Λά Σκίρα | | | | |
| ΓΑΛΑΤΕΙΑ | 56 | 9537 | έ. Μαυρίκιον 10)3 | | | | |
| ΓΑΛΗΝΗ | 55 | 9415 | ά. 'Αμποτεράν 18)3 διά Ρουέν | | | | |
| ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ (κ.) | 55 | 8343 | έ. Σουμαράτιγα 9)3 διά Σιγκαπούρην | | | | |
| ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.) | 63 | 30650 | ά. Μπόννα 18)3 διά Λίβερπουλ | | | | |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.) | 55 | 1750 | ά. Πειραιά 15)3 δι' 'Αμβούργον | | | | |
| ΓΕΩΡ. Β. (κ.) | 49 | 2755 | ά. Γιβραλτάρ 16)3 δι' 'Αλγέριον | | | | |
| ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.) | 66 | 30647 | ά. Χάμπτον ρόδς 25)1 | | | | |
| ΓΕΩΡ. Κ. (κυπρ.) | 58 | 9483 | ά. Παναμά 5)3 δι' Ιαπωνίαν | | | | |
| ΓΕΩΡ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ κ. | 68 | 9071 | ά. Θέουτα 12)3 διά Ρίο Γκράντε | | | | |
| ΓΕΩΡ. Τ. (κ.) | 54 | 9646 | ά. Σάντος 10)3 δι' 'Αγ. Φραγκίσκον | | | | |
| ΓΕΩΡ. ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.) | 54 | 7622 | ά. Σιγκαπούρην 28)2 διά Β. Κορέλαν | | | | |
| ΓΙΟΥΝΤΗ (κ.) | 54 | 8603 | ά. Ορλέανη 13)3 διά Σαπέλε | | | | |
| ΓΙΟΥΡ. ΠΕΡΣΙΣΤΕΝΣ | 58 | 4509 | ά. Ταϊταδέκια 4)3 διά Νεάπολιν | | | | |
| ΓΙΩΡ. ΣΚΑΥ' | 55 | 1275 | ά. Σύρου 20)2 δι' Εθνίσιαν | | | | |
| ΓΙΩΡΗΣ ΜΑΤΘ. (κ.) | 60 | 4246 | ά. Σακάδι 4)3 διά Ντουμάλι | | | | |
| ΓΙΚΑΙ' ΛΥΔΟΣΣΑΚ ι.δ. | 69 | 27725 | έ. Κωνυλίον 14)3 | | | | |
| ΓΚΑΛΑΞΕΥ | 59 | 2763 | έ. Ν. 'Ορλέανη 17)3 | | | | |
| ΓΚΙΚΑΙΑΣ ΦΑΙΗΘ (κ.) | 57 | 5083 | ά. Πειραιά 9)2 διά Βεγγάζην | | | | |
| ΓΚΙΚΙΑΣ (κ.) | 48 | 2358 | έ. Σιγκαπούρην 20)3 | | | | |
| ΓΚΙΩΝΑ (δ.) | 63 | 30650 | ά. Μπόννα 13)3 διά Φίναρτ | | | | |
| ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν) | 67 | 48747 | ά. Γιοκοχάμα 16)3 διά Ναγκόγια | | | | |
| ΓΚ. ΑΡΡΟΟΥ (δ.) | 59 | 23084 | ά. Γιβραλτάρ 23)3 δι' 'Αλγέριον | | | | |
| ΓΚ. ΗΡΚΑ (δ.) | 55 | 15397 | ά. Σίδνεϋ 4)3 δι' Αρόμυτα | | | | |
| ΓΚ. ΤΖΑΙΗΣΟΝ (δ.) | 59 | 22762 | έ. Σιγκαπούρην 6)3 | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ·Ι·Σ (κ.) | 56 | 6778 | ά. Χάμπτον ρόδς 20)3 | | | | |
| ΓΚ. ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.) | 56 | 8750 | ά. Χάλιφας 18)3 | | | | |
| ΓΚ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ κ. | 56 | 8750 | ά. Χάλιφας 18)3 | | | | |
| ΓΚ. ΤΕΜΠΙΔΑ | 66 | 23570 | ά. Ταϊνόρα 22)3 | | | | |
| ΓΚΡΕΙ·ΙΣ (κ.) | 55 | 2999 | ά. Λαττάκια 6)3 | | | | |
| ΓΚΡΕΙ·ΙΤ ΛΑΚ (κ.) | 52 | 4423 | ά. Παναμά 21)3 διά Γκουαγιακίλ | | | | |
| ΓΛΑΥΚΗ | 64 | 15240 | ά. Γιβραλτάρ 21)3 διά Γενόβα | | | | |
| ΓΛΑΥΚΟΣ | 68 | 16320 | έ. Ζαπιτόγκα 27)2 | | | | |
| ΓΛΥΦΑΔΑ (κ.) | 55 | 3006 | ά. Μπέλεμ 20)2 δι' Ικούνιος | | | | |
| ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ κ. | 61 | 12593 | ά. Βανκούδερ 21)3 δι' Ιαπωνίαν | | | | |
| ΓΟΥΕΣΤΡΟΥ·Ι·ΝΤ | 70 | 11329 | ά. 'Αμβούργον 29)1 (έπισκεψι) | | | | |
| ΓΟΥΕΣ. ΗΓΚΑ μετ. | 63 | 14313 | ά. Ν. 'Ορλέανη 19)3 'Αλεξανδρειαν | | | | |
| ΓΟΥ·Ι·ΑΣ·Ι·Ρ ΜΠΟΥΔΑ. | 70 | 11025 | ά. Σαμψίου 12)3 δι' Αδρατόλαν | | | | |
| Γ. Α'·Ι·Ν·ΗΑΑ (δ.) | 57 | 26032 | ά. Πειραιά 11)3 δι' Έλευσινα | | | | |
| Γ. ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.) | 55 | 27278 | ά. Μπάκιας 21)3 Περσικόν | | | | |
| Γ. ΓΚΑ·Ι·Ν·ΤΑΝΣ (δ.) | 55 | 27278 | ά. Μπ. Μασάρ 14)3 διά Κ. 'Αιλαντ | | | | |
| Γ. ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ δ.* | 54 | 27278 | εις Πειραιάς από 4)11 (έπισκεψι) | | | | |
| Γ. ΓΚΡΕ·Ι·Σ (δ.) | 54 | 27277 | ά. Λ. Πάλμας 16)3 διά Μ. Χάφεν | | | | |
| Γ. ΓΝΕΤΡΠΑ·Ι·Ζ (δ.) | 53 | 21284 | ά. Σόλεντ 16)3 | | | | |
| Γ. ΓΝΣΠΡΕΣΙΟΝ (δ.) | 57 | 25489 | ά. Χιουόν 4)3 διά Κάργκ 'Αιλ | | | | |
| Γ. ΓΝΤΑΣΤΡΥ (δ.) | 57 | 25490 | ά. Π. Μπούκων 9)3 διά Μρί | | | | |
| Γ. ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.) | 57 | 25357 | ά. Μπλεφάτ 12)3 διά Περικόν | | | | |
| Γ. ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ δ. | 57 | 26032 | ά. Γιβραλτάρ 13)3 διά Βραζίλιαν | | | | |
| Γ. ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.) | 58 | 25222 | ά. Ρ. 'Ιανέρον 14)3 διά Φάο | | | | |
| Γ. ΓΚΑ·Ι·Ν·ΤΝΕΣ (δ.) | 69 | 41477 | ά. Πειραιά 4)3 | | | | |
| Γ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.) | 58 | 10546 | ά. Πειραιά 12)3 | | | | |
| Γ. ΜΠΗΟΥΤΥ (δ.) | 57 | 20902 | ά. Ράς ές Σιδέρ 11)3 | | | | |
| Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.) | 57 | 20533 | ά. 'Εμδε 26)2 | | | | |
| Γ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ θ. | 67 | 22549 | ά. Παναμά 26)2 διά Ναχόντκα | | | | |
| Γ. ΝΑΥΤΙΔΑΣ | 67 | 23064 | ά. Σιδένεϋ 13)3 δι' Ιαπωνίαν | | | | |
| Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ·Ι·ΤΟΡ | 68 | 22513 | ά. Φορμιαντ 21)3 | | | | |
| Γ. ΝΕ·Ι·ΜΠΟΡ | 68 | 23064 | ά. Νταπιμέρ 15)3 | | | | |
| Γ. ΝΕ·Τ·ΣΑΡ | 67 | 23064 | ά. Σιδένεϋ 15)1 δι' Ιαπωνίαν | | | | |
| Γ. ΝΙΟΥΣ* | 68 | 22531 | ά. Παναμά 23)2 | | | | |
| Γ. ΝΟΜΑΝΤ* | 68 | 22531 | ά. Νταπιμέρ 10)3 | | | | |
| Γ. ΝΟΜΠΙΔΙΤΥ | 67 | 22549 | ά. Χάμπτον ρόδς 21)3 | | | | |
| Γ. ΝΟΟΥΛΕΤΣ (δ.) | 69 | 41477 | ά. Καργκ 'Αιλ 8)3 διά Πόρτλαντ | | | | |
| Γ. ΝΤΙΟΥΕΤ (μικτ.) | 71 | 51878 | ά. Ν. 'Ορλέανη 7)3 διά Κίναν | | | | |
| Γ. ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ (μικτ.) | 70 | 51878 | ά. Γιοκοχάμαν 8)3 διά Περικόν | | | | |
| Γ. ΣΗ (δ.) | 53 | 12843 | έις Πειραιά από 29)12 (έπισκεψι) | | | | |
| Γ. ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.) | 55 | 20165 | ά. Λισασθάνα 11)3 διά Καμπίντα | | | | |
| Γ. ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.) | 54 | 20864 | ά. Γιοκοχάμα 4)3 διά Ντουμάλι | | | | |
| Γ. ΦΑΙΗΘ (δ.) | 64 | 49437 | ά. Πειραιά 15)3 | | | | |
| Γ. ΦΡΕΝΤΣΠ (δ.) | 65 | 49437 | ά. Ντακάρ 5)3 διά Περικόν | | | | |
| Γ. ΧΑΠΠΙΝΣ (δ.) | 71 | 102326 | ά. Φρόντερος 19)3 | | | | |
| Γ. ΧΕΡΟ (δ.) | 70 | 100175 | ά. Ρότερτραν 12)3 διά Περικόν | | | | |
| Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.) | 71 | 51878 | ά. Αμέρεραν 21)3 διά Καμοάρ | | | | |
| Γ. ΧΟΡΑΙ·ΖΩΝ (δ.) | 72 | 102300 | ά. Σάρτη 19)3 διά Πισοχώμαν | | | | |
| Γ. ΓΟΥΩΤΕΔ ΠΡΙΝΣ κ.δ. | 62 | 23497 | ά. Καζαμπλάνκα 20)3 διά Κρότον | | | | |
| Γ. ΓΡΑΝΑΔΑ | 56 | 10180 | ά. Τελιπάτη 17)3 δι' Αρμπιτζαν | | | | |
| Γ. ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.) | 54 | 11385 | ά. Τέλιπτ Μπαίν 8)3 διά Βραζίλιαν | | | | |
| Γ. ΔΑΝΑΟΣ (κ.) | 39 | 4569 | ά. Μπονι 11)3 διά Γιουροπόρτ | | | | |
| Γ. ΔΑΦΝΗ (μικτόν) | 63 | 31289 | ά. Χάρηρη 6)3 διά Περικόν | | | | |
| Γ. ΔΕΚΑΤΡΙΑ (κ.) | 57 | 1977 | ά. Μασέοι 11)3 διά Σάο Λουΐζ | | | | |
| Γ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (δ. μ. δ.) | 53 | 13173 | ά. Κιουράσαο 16)3 διά Καρφαγένην | | | | |
| Γ. ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.) | 36 | 4967 | ά. Τακοράντι 17)3 διά Τουεπάν | | | | |
| Γ. ΔΗΜΗΤΡΟ Ι (π.) | 52 | 8202 | ά. Πέρσι 16)3 | | | | |
| Γ. ΔΩΡΙΕΥΣ | 58 | 8431 | ά. Πέριπολ 14)3 διά Τρίπολιν Λιθάνου | | | | |
| Γ. ΔΩΡΙΟΣ (δ.) | 68 | 43231 | ά. Παναμά 5)3 | | | | |
| Γ. ΔΩΤΩ | 68 | 35191 | ά. Παναμά 5)3 | | | | |
| Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.) | 58 | 9431 | ά. Παναμά 8)3 | | | | |
| ΕΒΡΟΣ | 63 | 15983 | ά. Χιούσετον 16)3 διά Λανδίνον | | | | |
| ΕΙΡΗΝΗ Γ.* | 51 | 3065 | ά. Φιλαδέλφειαν 11)3 διά Π. Καμπέλλο | | | | |
| ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.) | 72 | 113780 | ά. Χάρηρη 6)3 διά Περικόν | | | | |
| ΕΙΚΟΥ·ΙΤΥ (δ.)* | 52 | 15623 | ά. Μασέοι 11)3 διά Σάο Λουΐζ | | | | |
| ΕΙΚΤΩΡ (κ.)* | 72 | 4801 | ά. Κιουράσαο 16)3 διά Καρφαγένην | | | | |
| ΕΙΑ ΙΝΚΑ (π.) | 53 | 2007 | ά. Σεδίλλην 19)3 | | | | |
| ΕΙΑΣΙΑ (κ.) | 57 | 8206 | ά. Καμαίοι 6)3 διά Χριστάκη | | | | |
| ΕΙΑΓΚΡΕΚΑ (κ.) | 58 | 4782 | ά. Βαλτισόρην 17)3 διά Κόρκ | | | | |
| ΕΙΑΕΙ·ΣΤΡΙΑ ΙΙΙ (κ.) | 52 | 2553 | ά. Εισαγάγησης εις μεσογει | | | | |

| | | | | | | | |
|------------------------|----|--------|---|---------------------|----|--------|---------------------------------------|
| ΗΓΚΑ | 72 | 9980 | ά. Μητρόπασ 17)3 διά Α. "Αντζέλες | ΚΑΙΑΡΧΙΔΑ (δ.) | 54 | 12782 | εις Κιουρασάο 2)2 |
| ΗΓΚΑ ΙΙΙ (π.)* | 51 | 2979 | ά. Θέουτα 12)3 διά Φελιξέτούσε | ΚΑΕΑΝΘΗΣ | 59 | 10400 | ά. Ρόττερνταμ 12)3 διά Χάμπτον ρόδς |
| ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.) | 60 | 15403 | έ. Μόρτικ 11)3 | ΚΑΕΟΠΑΙΡΑ (κ.) | 51 | 8079 | ά. Σιγκαπούρη 22)2 διά Κίναν |
| ΗΡΑ | 48 | 4574 | ά. Κλυκούσ 10)3 διά Σ. Ντομέγκο | ΚΑΛΕΩΝ (δ.)* | 59 | 16217 | ά. Τάινο 22)3 διά "Οδησσόν |
| ΗΣΤΙΟΥΝΤ | 68 | 11364 | έ. Ν. "Ορλεάνη 11)3 | ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ | 71 | 38847 | ά. Δουνκέρκην 12)3 διά Ν. "Ορλεάνην |
| ΗΣΤ. ΗΓΚΑ (π. μετ. 63) | 44 | 14540 | εις Χάμπτον ρόδς 15)3 | ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΙΟΥΤ | 70 | 25139 | έ. Φιλαδέλφεια 20)3 |
| ΘΑΛΕΙΑ | 57 | 2349 | ά. Λισσαβώνα 16)3 διά Σάφι | ΚΟΝΚΟΡ. ΓΚΛΕΜ | 57 | 8545 | ά. Κοστιν 12)3 διά Ν. "Ορλεάνην |
| ΘΑΛΗΣ (δ.) | 61 | 13360 | ά. Φρητάου 10)3 διά Περαικόν | ΚΟΡΑΗΣ | 60 | 10530 | έ. Μόρτιλ 22)3 |
| ΘΑΡΡΟΣ | 57 | 10316 | ά. Σιγκαπούρην 21)2 διά Ρόττερνταμ | ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.) | 67 | 43122 | ά. Τεργέστην 20)3 διά Ράς ές Σιδέρ |
| ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.) | 57 | 20414 | έ. Βιλελμοχαν 14)3 | ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΤΡ. (π.)* | 55 | 1216 | ά. Βαλένθια 6)3 διά Βαρκελώνη |
| ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.) | 63 | 31581 | έ. Ντάς "Αίλ 6)3 | ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.) | 63 | 30705 | εις θέσιν 20.30 Β. — 68.00 Δ. 14)3 |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ* | 65 | 27960 | ά. Γουεπίτα 15)3 διά Φός | ΚΟΡΙΝΘΟΣ | 56 | 6370 | έ. Γένοβα 18)3 |
| ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ (κυπρ.) | 56 | 3799 | ά. Θέουτα 14)3 διά Ντόρμπαν | ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ* | 51 | 2491 | άργει εις Πειραιά |
| ΘΕΟΜΗΤΩΡ ΙΙΙ | 59 | 15314 | ά. Μοριουγκάρ 22)3 διά Ιάπωναν | ΚΟΡΗΝΑΙΟΣ | 72 | 16313 | ά. Λ. "Αντζέλες 21)2 διά Τσινχάε |
| ΘΕΟΜΠΙΑ | 53 | 2920 | ά. Σαζόνα 14)3 διά Μαρόκον | ΚΟΡΣΑ'ΙΡ | 62 | 15000 | έ. Σιδένο 20)3 |
| ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (π.δ.) | 59 | 29141 | ά. Χάρην 22)3 διά "Εκοφίκσ Τέρμ. | ΚΟΡΦΟΥ Α'ΙΛΑΝΤ | 69 | 9045 | ά. Ντακάρ 19)2 διά Γουαμπόνα |
| ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.) | 58 | 26650 | ά. Στάδιαγκερ 17)3 διά "Εκοφίκσ Τέρμ. | ΚΟΡΩΝΑ ΔΕΔΑ (δ.) | 54 | 11250 | ά. Σιγκαπούρην 20)3 διά Περιοκόν |
| ΘΕΟΦΑΝΗΣ Λ. (κ.)* | 59 | 1219 | έ. Μεσογειακάς μεταφοράς | ΚΟΡΩΝΑ ΚΑΝΥΟΝ δ. | 57 | 12.316 | έ. Αμδέρσαν 15)2 (επισκευαί) |
| ΘΕΤΙΣ* | 74 | 39500 | ά. Πλανάδ 21)2 διά Καλνέρα | ΚΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ ή. | 57 | 12106 | ά. Εσκραβός ρ. 7)3 διά Φιλαδέλφειαν |
| ΘΗΡΑ (παν.) | 55 | 2740 | ά. Μάλτα 21)3 διά Τόνιδα | ΚΟΡΩΝΙΑ | 71 | 11826 | έ. Ιντσάν 21)3 |
| ΘΗΡΕΣ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ | 59 | 21232 | έ. Νομέων 18)3 | ΚΟΣΜΑΡΙΑ (κ.)* | 49 | 3378 | ά. Λάς Πάλμας 16)3 |
| ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν) | 66 | 40933 | ά. Πιοκοχάμα 8)3 διά Περιοκόν | ΚΟΣΜΑΣ (δ.) | 57 | 13760 | ά. Ν. "Υόρκην 22)3 διά "Αρούμπα |
| ΘΩΜΑΣ Κ. | 61 | 14032 | ά. Σ. Μάρτα 3)3 διά Κόμπο ρόχο | ΚΟΣΜΑΣ (κ.)* | 54 | 6569 | ά. Αλεξάνδρειαν 21)3 |
| ΙΑΣΩΝ (κ.) | 54 | 1160 | ήπο παραλαβήν | ΚΟΣΜΙΚΙ (μικτόν) | 57 | 30332 | ά. Μπρεμερχάρεν 19)3 |
| ΙΘΑΚΑ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ δ. | 53 | 12504 | ά. Αμβέρσαν 19)3 διά Γιεραλτάρ | ΚΟΣΤΑΛ ΤΕΞΑΣ (δ.) | 58 | 25271 | έ. Ακαπούλκο 16)3 |
| ΙΙΛΑΣ (δ.) | 59 | 13223 | ά. Γιεραλτάρ 11)3 διά Ν. "Υόρκην | ΚΟΥΡΙΕΡ (δ.) | 58 | 23102 | ά. Ν. "Υόρκην 10)3 διά Καραϊβικήν |
| ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ | 59 | 4381 | έ. Π. Λιμον 7)3 | ΚΡΗΝΗΣ (δ.) | 57 | 24233 | ά. Ράς Τανόρα 9)3 Μιλδορτ Χαρέν |
| ΙΑΚΩΝ ΝΤΑΛΙΟ* | 66 | 7643 | ήπο παραλαβήν | ΚΡΗΤΑΝ ΑΛΙ'Φ (κ.) | 56 | 9943 | ά. Ν. "Ορλεάνην 10)3 διά Πολωνίαν |
| ΙΑΚΩΝ ΠΟΛΛΥ* | 66 | 7643 | έ. Παναμά 17)3 | ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΗΤΣ κ.δ.* | 57 | 13110 | ά. Σιγκαπούρην 20)3 διά Τζακάρταν |
| ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ | 59 | 4378 | ά. Παναμά 21)2 | ΚΡΗΤΑΝ ΣΤΑΡ κ.δ.* | 55 | 19674 | ά. Χονολουλού 22)3 διά Γιοκοχάμα |
| ΙΜΑ* | 68 | 27989 | ά. Κέμπτα 5)3 διά Πειραιά | ΚΡΗΤ. ΦΛΑΟΥΕΡ κ.δ. | 60 | 24484 | ά. Κωνγκούλιν 20)3 διά Ραβέννα |
| ΙΜΒΡΟΣ (κ.) | 63 | 3436 | ά. Αμβέρσαν 10)3 διά Φιλαδέλφειαν | ΚΡΗΤ. ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.) | 56 | 8477 | ά. Παναμά 17)2 |
| ΙΝΓΚΡΑΜΑΡ | 54 | 5077 | έ. Σαζάν 15)3 | ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ κ.* | 58 | 8547 | ά. Σαζέμπτο 11)2 διά Βρετ. Κολομβίαν |
| ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΙ (κ.) | 48 | 2854 | ά. Παναμά 27)2 δι' "Ακατζόύτλα | ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΟΥΠ (κ.) | 47 | 1860 | ά. Τεργέστην 20)3 |
| ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.) | 38 | 5496 | ά. Αλεξάνδρειαν 21)3 | ΚΡΙΟΣ II (κ.) | 48 | 6800 | ά. "Απαπα"λάγκος 18)3 |
| ΙΟΝ. ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ δ. | 65 | 30516 | ά. Γουίντη "Αίλ 14)3 διά Χουέλθα | ΚΥΚΝΟΣ (δ.) | 71 | 16563 | ά. Πρόδιυτες 17)3 Ποῦντα Πάλμας |
| ΙΟΝ. ΔΗΝΤΕΡ | 67 | 20595 | ά. Ρόττερνταμ 13)3 διά Χάμπτον ρόδς | ΚΥΜΑ (δ.) | 59 | 24369 | ά. Σάροχ 2)3 διά Μάρσα έλ. Μπρέγκα |
| ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ | 64 | 13516 | ά. Λονδίνον 23)3 διά ΗΠΑ | ΚΥΜΟ (δ.) | 56 | 24234 | ά. Θέρστατη "Αίλ. 17)3 διά Μπαρέν |
| ΙΟΝ. ΠΑΙ'ΟΝΗΡ | 66 | 20595 | ά. Φιλαδέλφεια 15)3 διά Λονδίνον | ΚΥΝΘΙΑ | 71 | 11801 | ά. "Αμεστέρνταμ 16)3 διά Ν. "Ορλεάνην |
| ΙΟΝ. ΣΚΗΝΠΟΡ | 63 | 13517 | ά. Λισσαβώνα 17)3 διά Χάπτον ρ. | ΚΥΠΡΙΣ (κ.)* | 57 | 8935 | ά. Μπ. "Άδρες 13)3 διά Λισσαβώνα |
| ΙΟΝ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ. | 53 | 22531 | ά. Κοντοπούλιν 19)3 διά Τρίτη. (Λιθάν.) | ΚΥΡΑΒΑΝΘΙΑ (κ.)* | 54 | 8532 | ά. Παναμά 10)3 διά Πολωνία |
| ΙΟΝΙΚ (δ.) | 66 | 45280 | ά. Νεστόπολιν 1913 διά Τρίτη. (Λιθάν.) | ΚΥΡΑΡΗΝΗ (κ.) | 59 | 4210 | ά. Βαλτιμόρην 5)3 |
| ΙΟΥΔΑΙΑ Κ. (κ.) | 49 | 1032 | έ. Μεσογειακάς μεταφοράς | ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΙΙ (κ.) | 47 | 3213 | ά. Νεπολίν 10)3 |
| ΙΡΕΝΕ I. (π.) | 56 | 1820 | ά. Π. Κορτζέ 18)2 διά Κύκοτον | ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.) | 64 | 34827 | ά. "Αγ. Φραγκίσκον 20)3 "Απω "Ανατ. |
| ΙΡΙΣ (κ.) | 59 | 8479 | ά. Κιουρασάο 21)1 δι' "Αθάνα | ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.) | 57 | 7150 | ά. Ντακάρ από 26)12 |
| ΙΣΜΗΝΗ (κ.) | 44 | 7141 | ά. Μαδέρια 16)3 δι' "Άδανα | ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.) | 51 | 2430 | ά. Παναμά 10)3 διά Πουέρτο Σομόζα |
| ΙΩΑΝΝΑ | 69 | 15869 | ά. Σπέτζες 20)3 διά Σέτε | ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝ. (κ.) | 58 | 8847 | ά. Πουάντ Νουάρ 25)2 δι' "Αμπιτζάν |
| ΙΩΑΝΝΗΣ Β. (κ.) | 47 | 2280 | ά. Τρίτη. Λιθάνου 14)3 διά Ταέκα | ΚΩΣΤΗΣ Χ. (κ.) | 49 | 7526 | έ. Σάντος από 22)9)73 |
| ΙΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ | 68 | 16323 | έ. Ζωδίων 19)3 δι' "Οδησσόν | ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.) | 55 | 8281 | ά. Μορμογκάο 21)3 |
| ΙΩΑΝ. ΚΑΡΡΑΣ (δ.) | 67 | 44646 | ά. Κάρρυκ 18)2 Λ. "Αντζέλες | ΛΑΙΔΗΝ ΚΛΕΩ | 53 | 6836 | ά. Λάς Πάλμας 13)3 δι' "Ινδίαν |
| ΙΩΑΝ. ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.) | 72 | 124257 | ά. Π. Χώκομπουρι 18)3 Μ. "Αχμαντί | ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.) | 53 | 11230 | έ. Πειραιά 1)3 |
| ΚΑΒΑΛΑ* | 56 | 16015 | ά. Μόρπιλ 13)3 διά Τάμπα | ΛΑΙΩΝ ΟΦ ΜΥΚΟΝ. κ. | 50 | 2494 | ά. Ταραγκόνα 21)2 διά Τρίπολιν |
| ΚΑΙΨΥ (κ.)* | 43 | 3466 | ά. Θεσσαλονίκην 7)12 διά Πειραιά | ΛΑΙΚΜΟΣ (δ.) | 59 | 27462 | ά. Τεργέστην 14)3 διά Ρας ές Σιδέρ |
| ΚΑΗΑΝ (π.) | 51 | 1923 | έ. Μεσογειακάς μεταφοράς | ΛΑΙΚΥ ΕΡΑ (κ.δ.) | 56 | 12553 | ά. Πειραιάδ 18)2 |
| ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτ.) | 67 | 34498 | ά. Παναμά 11)3 | ΛΑΙΚΟΝΙΑΝ (δ.) | 67 | 49339 | ά. Γιοροπόρη 13)3 διά Σουετίνα |
| ΚΑΛΛΗ | 57 | 8774 | ά. Μετεντό 20)2 | ΛΑΙΚΟΝΙΚ (δ.) | 65 | 34185 | ά. Γιεραλτάρ 11)3 διά Σουετίνα |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ δ. | 67 | 44708 | ά. Γιεραλτάρ 18)3 δι' "Αλεξάνδρειαν | ΛΑΙΜΑΝΤ (κ.) | 66 | 11468 | ά. Νταμπάρ 14)2 διά Ντάρεν |
| ΚΑΛΤΕΚ ΤΡΕΙ-ΙΝΤ. δ. | 54 | 11909 | ά. Γιεραλτάρ 12)2 | ΛΑΙΜΥΡΑ (δ.)* | 64 | 37338 | ά. Κάρρυκ "Αίλ. 9)3 διά Κέπ Τάουν |
| ΚΑΜΕΙΑ (κυπρ.) | 52 | 8111 | ά. Όσκαχμ Νές 23)3 Μπρόνουμπ. | ΛΑΙΝΤ (κ.) | 49 | 1395 | έ. Μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΚΑΜΑΡΗΣ (κ.) | 52 | 8197 | ά. Γιεραλτάρ 19)2 δι' "Αθάναν | ΛΑΟΥΡΑ Β. (κ.δ.) | 53 | 4314 | ά. Μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΚΑΠΑ ΑΚΡΙΤΑΣ (π.)* | 55 | 2303 | ά. Κάτουν 3)3 διά Ρόττερνταμ | ΛΑΡΓΚΟ Κ. (κ.) | 58 | 3839 | προσρ. έξωθ. Μπατάνο 10)3 |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ | 63 | 1763 | ά. Τούμπα 16)3 διά Μπαγκούγκ | ΛΑΡΓΚΟ (δ.) | 56 | 23880 | ά. Κιουρασάο 19)3 διά Π. Καρντόν |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ | 63 | 16984 | ά. Τούμπα 16)3 διά Μπαγκούγκ | ΛΑΣ (κ.) | 51 | 1544 | ά. Πόρτλαντ 20)3 διά Γάνδην |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ δ.π. | 57 | 20899 | ά. Τόνιν 3)3 | ΛΑΣΤΡΙΤΟΝΙ (κυπρ.) | 56 | 3506 | έ. Φόδνες 16)3 |
| ΚΑΠΤ. ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ | 65 | 9060 | ά. Ζωέπινο 9)3 διά Μορμουγκάο | ΛΕΒΑΝΤΗΣ | 60 | 8801 | ά. Χάμπτον ρόδς 17)3 |
| ΚΑΠΤ. ΠΑΥΛΟΥ (κ.) | 47 | 18995 | ά. Κοντοπούλου 19)3 διά Κωνστάντζαν | ΛΕΠΙΩΝ (κ.) | 56 | 4801 | ά. Παναμά 2013 διά Νουμέα |
| ΚΑΠΤΑΙ ΣΤΕΛΙΟΣ κ.* | 55 | 3340 | ά. Κούπε 9)3 διά Κωνστάντζαν | ΛΕΠΑΝΤΟ Α. (δ.)* | 59 | 16721 | ά. Ράς Τανόρα 9)3 |
| ΚΑΠΤΑΙ ΣΤΕΛΙΟΣ κ.* | 55 | 3837 | ά. Ντούμπα 17)3 | ΛΕΣΣΑΙ (κ.) | 65 | 2411 | ά. Αμπέρσαν 27)2 δι' "Αλγερίου |
| ΚΑΠΤΑΙΝΑ Κ. (κ.)* | 47 | 3379 | ά. Χάριφαν 8)3 δι' "Αστοντόν | ΛΕΩΝ (κ.) | 50 | 7468 | ά. Σιγκαπούρη 24)2 διά Β. Κορέαν |
| ΚΑΠΠΑ ΕΝΤΕΡΠΡ. (κ.) | 56 | 3373 | έ. Χάριφαν 21)3 | ΛΕΩΝΗ (κ.)* | 45 | 2068 | έ. Μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΚΑΠΠΑ ΤΡΑΜΠΟΝ Κ. * | 61 | 8505 | ά. Μανίλα 21)1 διά Καουσιούγκ | ΛΕΩΝ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ | 57 | 10499 | ά. Αμδέρσαν 15)3 |
| ΚΑΠΠΑ ΓΚΡΕΓΟΣ δ. | 56 | 20899 | ά. Ν. "Ορλεάνη 13)3 διά Αλεξάνδρειαν | ΛΙΑΝΑ (ήσαν) * | 42 | 2881 | άργει εις Πειραιά διό 8)2)71 |
| ΚΑΠΠΑ ΓΚΡΕΓΟΣ δ. | 56 | 9060 | ά. Τόνιν 20)3 | ΛΙΑΛΑ (π.) | 50 | 2734 | ά. Λουάντα 15)3 διά Βάρι |
| ΚΑΠΠΑ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ | 65 | 18995 | ά. Ζωέπινο 9)3 διά Κωνστάντζαν | ΛΙΠΣ | 60 | 16968 | ά. Ντακάρ 17)11 διά Σιγκαπούρην |
| ΚΑΠΠΑ ΠΑΥΛΟΥ (κ.) | 47 | 3340 | ά. Κούναλουσού 20)3 διά Ηγυπτίαν | ΛΙΤΣΑ (κ.) | 57 | 2569 | έ. Σουλάνη 19)3 |
| ΚΑΠΠΑΙΝ ΣΤΕΛΙΟΣ κ.* | 55 | 2716 | έ. Λουάντα 16)3 διά Αργυρίου | ΛΟΙ Ι ΝΤΑ (δ.) | 57 | 20730 | ά. Αντεν 15)3 διά Μπαντάρ Μασάρ |
| ΚΑΡΙΜΠΑ ΒΟΓ. δ. | 64 | 29797 | έ. Σαζάντον 24.1.72 | ΛΟΥΣΙΟΣΙΟΣ * | 71 | 27958 | ά. Βιτόριο 21)3 διά Μπρεμερχάρεν |
| ΚΑΡΙΝΑ | 69 | 20487 | έ. Ρούεν 15)3 | ΛΥΔΙΑ Δ. Π. | 51 | 9810 | ά. "Αγ. Βικέντιον 18)3 δι' "Ιταλίαν |
| ΚΑΡΝΤΙΦ (δ.) | 55 | 21075 | ά. Ντούμπα 15)3 διά Κελλάγκ | ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (δ.) | 58 | 27526 | έ. Τζεπέλη Ντανά 23)3 |
| ΚΑΡΩΔΙΝΑ Κ. (κ.)* | 54 | 2716 | έ. Σιγκαπούρην 28)1 (επισκευαί) | ΛΥΔΙΑ ΑΟΥ (δ.) | 58 | 27466 | έ. Τεργέστην 13)3 διά Ράς ές Σιδέρ |
| ΚΑΡΩΔΙΝΑ Κ. (κ.)* | 55 | 5879 | ά. Σάντος 22)3 διά Λονδίνον | ΛΥΡΙΚ | 64 | 29396 | ά. Αμδέρσαν 19)3 διά Χάμπτον ρ. |
| ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.) | 57 | 2467 | ά. Τόνιδα 18)3 | Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.) | 67 | 44646 | ά. Γιώροπορτ 23)3 |
| ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.) | 58 | 14606 | ά. Ράς Τανόρα 12)3 | ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)* | 59 | 16808 | ά. Σαζάναν 11)3 δι' "Αρούμπα |
| ΚΑΣΣΩΣ (π.δ.) | 55 | 11498 | ά. Σ. Τάνω 14)3 διά Κωντοπούλι | | | | |

| | | | | |
|--------------------------------|----|--------|--------------------------------------|--|
| ΜΑΡΘΑ (κ.) | 52 | 2240 | ξ. 'Αλεξάνδρειαν 21)3 | |
| ΜΑΡΙΑ (δ.) | 60 | 25190 | ξ. Α. Πάλμας 7)3 διά Περσικόν | |
| ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ. | 56 | 12231 | ξ. Ν. 'Υόρκην 27)12 | |
| ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΣΙΔΗ | 71 | 16313 | ξ. Βοστώνη 15)3 διά Ιαπωνίαν | |
| ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΔΑ (δ.) | 64 | 34827 | ξ. Ράς Τανόρα 5)3 | |
| ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.) | 70 | 51602 | ξ. Σιγκαπούρην 17)3 | |
| ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΕ (κ.)* | 57 | 1176 | ξ. Γριπούλην Λιθένη 10)3 | |
| ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΥΘ (δ.) | 66 | 49231 | ξ. Σιδώνα 13)3 διά Μαλάγκα | |
| ΜΑΡΙΑ ΦΡΟΣΩ (κ.) | 54 | 1916 | ηπό παραλόβην | |
| ΜΑΡΙΑΝ (κ.) | 54 | 7933 | ξ. Σταθάγκερ 19)3 | |
| ΜΑΡΙΑΝΘΗ (κ.) | 53 | 1044 | ξ. Γιβραλτάρ 9)3 διά Συρακούσας | |
| ΜΑΡΙΑΝΙΚ (κ.)* | 44 | 2783 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ | 58 | 9299 | ξ. Ν. 'Ορλεάνην 9)3 διά Γένοβα | |
| ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.δ.) | 55 | 21685 | ξ. 'Αλεξάνδρεια 16)3 διά Αλγύεριον | |
| ΜΑΡΙΚΑ Μ. (κ.) | 57 | 5773 | ξ. Σιγκαπούρην 18)3 | |
| ΜΑΡΙΛΑΚ (κ.) | 54 | 6856 | ξ. Κων(πολιν) 20)4 διά Τεργεστήν | |
| ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ 111 (δ.) | 55 | 12597 | ξ. Ρ. Τανόρα 18)3 διά Τοιταγκόκγ | |
| ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (κ.δ.) | 54 | 20794 | ξ. Σαφάγκα 18)2 | |
| ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΛ (δ.κ.) | 55 | 11193 | ξ. Μπάραρον 10)3 | |
| ΜΑΡΙΠΕΡΑΛΑ (δ.) | 50 | 15747 | ξ. Σαντατ 7)3 | |
| ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.) | 51 | 10216 | ξ. Μπαλίκπαπαν 16)3 διά Ραγκούν | |
| ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)* | 53 | 12991 | ξ. Πειραιά 15)2 | |
| ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.) | 51 | 7977 | ξ. 'Αλεξάνδρειαν 19)3 διά Συρίαν | |
| ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.κ.) | 53 | 21602 | ξ. 'Αλεξάνδρειαν 21)3 | |
| ΜΑΡΙΣΟΥΕΡΤΕ (κ.) | 55 | 6856 | ξ. Κοσιν 7)3 | |
| ΜΑΡΙΤΑΙΜ ΤΣΑΜΠΙ | 73 | 3500 | ξ. Βρέμην 10)3 διά ΗΠΑ | |
| ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.) | 53 | 11310 | ξ. Γιουόροπτ 24)3 | |
| ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυπρ.) | 37 | 5272 | ξ. Ρεντι 17)12 διά Ντωρπαν | |
| ΜΑΡΙΤΣΑΝΣ (κ.) | 54 | 6856 | εἰς Σαγκάνην (ηπό ΔΙΑΛΥΣΙΝ) | |
| ΜΑΡΙΤΥΧΗ (κ.) | 55 | 6859 | ξ. Κοιν 16)3 διά Σιγκαπούρην | |
| ΜΑΡΙΩ | 65 | 17238 | ξ. Λισσαδίνα 5)3 διά Μόμπιλ | |
| ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ | 61 | 12011 | ξ. Παναμά 5)3 διά Μεξικό | |
| ΜΑΡΑΕΝΑ (κ.δ.) | 59 | 13596 | ξ. Παραπόταν 14)3 διά 'Αρούμπα | |
| ΜΑΡΝΑ (δ.) | 54 | 16573 | ξ. Μπάνας 14)3 διά 'Αιλ φ Ερκαΐνην | |
| ΜΑΡΥΤΟΝΙΑ (κ.) | 61 | 7863 | ξ. Καράτοι 20)3 | |
| ΜΑΤΣΕΣΙΩΝ (κ.) | 66 | 34185 | ξ. Ρ. Τανόρα 10)3 διά Ρίθερ Πλέιτς | |
| ΜΑΧΗΤΗΣ | 57 | 8855 | ξ. Γιβραλτάρ 8)1 διά Χανκάνκ | |
| ΜΕΓΑΣ (δ.) | 67 | 43231 | ξ. Γιβραλτάρ 20)3 διά Αδύοσταν | |
| ΜΕΘΩΝΗ (π.δ.) | 58 | 29139 | ξ. Σακάι 12)3 διά Ντουμάι | |
| ΜΕΙΑΙΑΣ | 59 | 3372 | ξ. Ν. 'Οσλεάνην 16)3 διά Μαρακάιμπο | |
| ΜΕΙΛΗΤΗ (δ.) | 57 | 11652 | ξ. Πόρτ 'Αρθουρ 21)3 | |
| ΜΕΙΟΝΤΙΚ (μικτόν) | 66 | 39617 | ξ. Χιούστον 16)3 διά Κόντ | |
| ΜΕΙΩΠΟ ΛΕΜΟΥ (δ.) | 71 | 113780 | ξ. Ρ. Τανόρα 15)3 διά Μ. Χάφεν | |
| ΜΕΙΩΤΕΙΜΙ | 56 | 7986 | ξ. 'Αιτεν 16)3 διά 'Ακαμπτα | |
| ΜΕΙΤΙΓ. ΚΑΙΦ κ. | 59 | 4258 | ξ. Θέουτα 1)3 διά Π. Καμπέλλο | |
| ΜΕΡΙΝΙ (κ.)* | 45 | 3948 | ηπό παραλόβην | |
| ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΤΑΡ κ. | 52 | 1190 | ξ. Θεοσαλονίκην 4)3 | |
| ΜΕΣΙΣ (δ.) | 59 | 22681 | ξ. Βανκούβερ 19)3 | |
| ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.) | 47 | 2740 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΜΕΣΣΕΝΤΙΖΕΡ (π.δ.) | 59 | 30187 | ξ. Ριγέκα 9)3 διά Ζουετίνα | |
| ΜΕΣΣΗΝΙΑ (κ.) | 48 | 1420 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΜΕΣΣ. ΑΝΔΡΕΑ (δ.) | 65 | 50798 | ξ. Σιγκαπούρην 19)2 διά Ντουμάι | |
| ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.) | 61 | 31387 | ξ. Σιγκαπούρην 7)3 διά Π. Σαμπού | |
| ΜΙΔΑΣ (κ.) | 46 | 4119 | ξ. Κων(πολιν) 16)3 διά Κωνοστάνζαν | |
| ΜΗΛΟΣ (κ.) | 50 | 3364 | ξ. Πειραιά 16)2 | |
| ΜΗΙΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ κ. | 52 | 7731 | ξ. Γιβραλτάρ 8)2 διά 'Αθάνα | |
| ΜΗΤΕΡΑ ΕΥΔΟΞΙΑ π. | 49 | 3934 | ξ. Πειραιά 19)3 διά Θέουτα | |
| ΜΗΜΗ Μ. (κ.) | 59 | 5224 | ξ. Νταρ ες Σαλάμ 12)3 διά Πενάγκ | |
| ΜΗΜΗ ΜΕΘΕΝ. (κ.) | 56 | 5485 | ξ. Ντώρπαν 20)3 διά Περσικόν | |
| ΜΗΜΗΣ Μ. ΠΑΠΑΛ. κ. | 68 | 9069 | ξ. Παναμά 16)1 | |
| ΜΙΜΙΚΑ Μ. (δ.κ.) | 50 | 25305 | ξ. Πειραιά 11)3 διά 'Ισθμια | |
| ΜΙΜΟΖΑ (κ.) | 56 | 8782 | ξ. Παναμά 17)3 | |
| ΜΙΝΑ (δ.) | 56 | 21090 | ξ. Σιγκαπούρην 2)3 (έπισκευαί) | |
| ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.) | 39 | 3486 | ξ. Χάιφα 18)3 | |
| ΜΙΝΟΥΤΣΙ (κ.) | 48 | 8388 | ξ. Ρούζεριο 20)3 | |
| ΜΙΝΩΑ (κ.) | 53 | 1980 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΑ | 58 | 13257 | ξ. Λάς Πάλμας 10)3 διά Ρ. Ιανέριον | |
| ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ | 54 | 11743 | ξ. Παναμά 17)2 | |
| ΜΙΝΩΣ (δ.) | 57 | 21229 | ξ. Πειραιά 5)2 | |
| ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)* | 56 | 8590 | ξ. Ντώρπαν 19)3 διά Ρ. Πλέιτ | |
| ΜΙΡΕΙΤΓ | 57 | 6205 | ξ. Μανφρεντίνια 13)3 | |
| ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.) | 69 | 9241 | ξ. Παναμά 7)3 διά Σαντιάγκο | |
| ΜΙΣΤΕΡ ΝΟΡΜΑΝ | 53 | 5493 | ξ. Κασιούγκ 23)2 (πρός Διάλουσιν) | |
| ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.) | 58 | 993 | ξ. 'Αμμόχωστον 21)3 διά 'Ελλάδα | |
| ΜΙΤΣΑ Κ. (κ.)* | 57 | 4040 | ξ. Τριπόλιν Λιθένιον 18)3 Μπαντίρμα | |
| ΜΙΧ. ΑΓΓΕΛΟΣ (κ.) | 60 | 8493 | ξ. Βρέμην 8)3 διά Ρότερνταν | |
| ΜΙΧΑΗΑ (δ.) | 59 | 26737 | ξ. Μένα Αμπούτα 9)2 διά Φορμόδζ | |
| Μ. ΓΙΑΛΑΝΔΑΡΗΣ δ. | 65 | 28313 | ξ. Μπαντάρ Μασάρ 17)3 Κάρκον 'Αιλ. | |
| ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.) | 53 | 11289 | ξ. Ράς Τανόρα 14)3 διά Τζένταν | |
| ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κυπρ.) | 51 | 3386 | ξ. Σφάδ 5)3 διά 'Αμερίσαν | |
| ΜΟΥΝΤΡΑ (κ.)* | 66 | 2179 | ξ. Γιβραλτάρ 21)3 διά Καζαμπλάνκα | |
| ΜΠΑΖΙΑ III | 67 | 18459 | ξ. 'Λιμδούρην 22)3 | |
| ΜΠΑΛΤΙΚ ΣΚΑΪ' (κ.) | 62 | 1087 | ξ. 'Αμμέρσαν 21)3 διά Βηρυτόν | |
| ΜΠΑΡΑΚΟΑ (κ.) | 55 | 9242 | ξ. 'Αθάνατ 12)2 | |
| ΜΠΑΡΑΜΠΕΓΚΑΙΝΤ | 61 | 6751 | ξ. 'Αγ. Βικέντιον 15)3 Ν. 'Υόρκην | |
| ΜΠΑΡΟΥ (κ.) | 53 | 1362 | ξ. Πειραιά 6)3 διά Βεγγάζην | |
| ΜΠΕΛΛΑ ΚΡΟΥΣ. (κ.) | 56 | 1333 | ξ. Γένοθα 7)3 διά Πειραιά | |
| ΜΠΕΡΤΗ ΜΑΓ' ΚΕΛΣ | 65 | 4636 | φρεγκ εἰς Πειραιά πρός 11)4)72 | |
| ΜΠΕΡΤΡΑ ΕΣΠ. (δ.) | 57 | 20464 | ξ. Πόρτ 'Αρθουρ 19)2 διά Νιγηρίαν | |
| ΜΠΗΒΕΡ (δ.) | 57 | 20464 | ξ. Σιουνούσκι 21)2 διά Περαιά | |
| ΜΠΗΚΟΝ (δ.) | 59 | 22779 | ξ. Λονδίνουν 20)3 διά Πειραιά | |
| ΜΠΟΝΑΡΑΝΤ (κ.) | 58 | 3399 | ξ. Γιβραλτάρ 23)3 διά 'Αϊρ | |
| ΜΠΟΡΑ (κ.) | 58 | 1226 | ξ. Ράς Τανόρα 14)3 | |
| ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠ. (δ.) | 64 | 34056 | ξ. Γιβραλτάρ 10)3 διά Αδύοστα | |
| ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ. 5. (δ.) | 59 | 22844 | ξ. 'Απαπα(Λάγκος | |
| ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤ. (π.) | 48 | 2086 | ξ. Πειραιά 13)3 διά Π. Νουάρ | |
| ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.) | 53 | 21577 | ξ. Γιβραλτάρ 1)3 | |
| ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΪ' (κ.) | 55 | 1308 | ξ. Σπέτερι 21)3 | |
| ΜΠΡΑΚΕ (κ.) | 58 | 3669 | ξ. Λονδίνουν 22)3 διά Πειραιά | |
| ΜΠΡΙΓΙΑΝ | 51 | 2633 | ξ. 'Αμμόχωστον 15)3 διά 'Αστοντόν | |
| ΜΠΡΙΤΤ (κ.δ.) | 54 | 2510 | ξ. Σάντερλαντ 15)3 Χόδ οχ Χόλλαντ | |
| ΜΥΟΙΚ (μικτόν) | 67 | 39617 | ξ. Ν. 'Ορλεάνην 21)3 | |
| ΜΥΚΑΛΗ (δ.) | 62 | 28395 | ξ. Σουκάι 17)3 διά Ντουμάι | |
| ΜΥΡΩΝ | 64 | 17487 | ξ. Δουνκέρκην 14)3 διά Π. Νουάρ | |
| Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ | 67 | 11026 | ξ. Λάς Πάλμας 19)2 διά Τόκιο | |
| ΝΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ κ. | 62 | 9354 | ξ. 'Ιμπιγκα 14)3 διά Σαβάννα | |
| ΝΑΤΑ (δ.) | 59 | 23785 | ξ. Τέμπλ Μπατ 21)3 'Αιλ φ Ερκαΐνη | |
| ΝΑΥΑΡΙΝΟ | 57 | 9990 | προσήρ. 43.43. B. — 28.38. A. 16)12 | |
| ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.) | 65 | 36066 | ξ. Τριπόλιν Λιθένιον 18)3 διά Λέγκορ | |
| ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ (κ.) | 69 | 9241 | ξ. Ντακόρ 13)3 διά Νουακότ | |
| ΝΕΑ ΤΥΧΗ (π.)* | 51 | 1348 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.) | 58 | 24068 | ξ. Τζάκαρταν 22)3 | |
| ΝΕΔΑ (κ.)* | 61 | 1460 | ξ. Δουνκέρκην 12)3 διά Κενίτρα | |
| ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)* | 47 | 1531 | ξ. Ριο 'Εκρατε 19)3 διά Π. 'Αλέγκρε | |
| ΝΕΑΥ Π. (δ.) | 57 | 12648 | ξ. Τζορτζετόν 16)3 διά Κιουρασό | |
| ΝΕΝΗ (κ.) | 59 | 3407 | ξ. Σάροχ 15)3 διά Ράς Λανούφ | |
| ΝΕΙ ΑΝΤΙΒΑΝΣ (π.δ.) | 58 | 29262 | ξ. Σάροχ 15)3 διά Ράς Λανούφ | |
| ΝΕΠ. ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.) | 72 | 54719 | ξ. Σάροχ 8)3 διά Περοκόν | |
| ΝΕΠ. ΕΝΕΡΙΖΥ (π.δ.) | 58 | 29141 | ξ. Ν. 'Υόρκην 15)3 διά Νόρθιλ | |
| ΝΕΠ. ΝΤΩΝΤΑΙΣ (δ.) | 56 | 19821 | ξ. Σάροχ 19)3 διά Ν. 'Υόρκην | |
| ΝΕΠ. ΦΡΕΝΙΣΙΠ (δ.) | 55 | 23930 | ξ. Σάροχ 12)3 | |
| ΝΕΠΤΟΥΝΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ κ. | 56 | 15996 | ξ. Αιμέρσαν 13)3 | |
| ΝΕΣΤΟΣ | 64 | 16013 | ξ. Πουάντ Νούφ 17)3 | |
| ΝΕΤΤΟΥΝΟ (δ.) | 55 | 11018 | ξ. Γδνίαν 16)3 διά 'Εμδεν | |
| ΝΕΦΕΛΗ (δ.) | 58 | 24152 | ξ. Φάλευ 23)3 διά Μίλφορντ Χάφεν | |
| ΝΕΘΕΛΗ | 64 | 10864 | ξ. Βίλιγκτον 14)3 διά 'Αρούμπαν | |
| ΝΗΜΕΡΗΤΗΣ (δ.) | 52 | 12234 | ξ. 'Αμμέρσαν 13)3 | |
| ΝΗΓΗΡΙΑ (κ.) | 58 | 14502 | ξ. Κιουρασό 19)2 διά Κωντάνταν | |
| ΝΗΠΟΣ (κ.δ.) | 57 | 12235 | ξ. Νάντην 17)3 | |
| ΝΗΠΟΥΔΗ ΤΡ. | 53 | 52975 | ξ. Τεργεστήν 27)2 | |
| ΝΗΤΑΣ (δ.) | 52 | 12975 | ξ. Νέαν 'Ορλεάνην 11)3 διά Περισκόν | |
| ΝΗΤΑΣ ΤΡΙΣ (δ.) | 53 | 5789 | ξ. Κιουρασό 20)3 διά Κάντλα | |
| ΝΗΤΑΣ (δ.) | 71 | 16563 | ξ. Ν. 'Ορλεάνην 10)3 | |
| ΝΟΡΔΕΡΗ ΑΙΣ' (δ.) | 60 | 4113 | ξ. Νιουχάσεν 19)3 διά Λάς Πάλμας | |
| ΝΟΡΔΑ. ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.) | 58 | 20451 | ξ. Κων(πολιν) 13)3 | |
| ΝΟΡΔ. ΗΓΚΑ μετ. | 63 | 14800 | ξ. 'Αλεξάνδρειαν 17)2 | |
| ΝΟΡΔ. ΟΓΚΕΡΟΡ | 58 | 18183 | ξ. Κάμι μπά τού Τσάν 20)3 | |
| ΝΟΡΔ. ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.) | 59 | 25249 | ξ. Κάρκυρ 'Αιλ. | |
| ΝΟΡΔ. ΝΑΙ'ΑΝΙ | 67 | 12549 | ξ. Βιλαράτ 22)3 διά Πειραιά | |
| ΝΟΡΔ. ΙΖΟΥ Υ (δ.) | 64 | 38649 | ξ. Πειραιά 14)2 (έπισκευα) | |
| ΝΟΡΔ. ΕΡΩ ΕΡΟΡ | 57 | 25837 | ξ. Πόρτ Χέντλαντ 11)3 διά Γάνδην | |
| ΝΟΡΔ. ΕΡΑ (δ.) | 56 | 12402 | ξ. Ν. 'Υόρκην 14)3 διά 'Αρούμπα | |
| ΝΟΡΔ. ΣΤΙΡΗΜ (κ.) | 51 | 1435 | ξ. Ειδούργρου 14)3 | |
| ΝΟΡΦΟΥΓΙΝΤ | 70 | 11328 | ξ. Ρότερνταν 20)3 διά Αρμόχωστον | |
| ΝΟΡΦΟΥΓΙΝΣ (κ.)* | 54 | 4352 | ξ. Βαλτιμόρων πάρο 30)11 (έπισκευα) | |
| ΝΟΡΦΟΚ (δ.) | 59 | 20915 | ξ. Λανταντάνα 18)3 διά Λάς Πάλμας | |
| ΝΟΤΟΣ (κ.) | 50 | 2748 | ξ. Μόζι 21)3 διά Βανκούσθερ | |
| ΝΟΤΟΣ | 58 | 12339 | ξ. Σπετζιά 17)3 | |
| ΝΤΑΡΑΙΝΤΙΚ (κ.)* | 55 | 1863 | ξ. Φός 16)3 | |
| ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν) | 58 | 30235 | ξ. Σιγκαπούρην 5)3 διά Κάρκυρ | |
| ΝΤΑΥΝΑΤΗΣ ΘΕΡΑΥΤΗΣ δ. | 54 | 11911 | ξ. Πιοκούαντα 25)2 διά Βανκούσθερ | |
| ΝΤΕΚΕΝΤΟ (κ.) | 68 | 9079 | ξ. Βικέντιον 21)3 διά Ντακάρ | |
| ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΑΝΝΕΡ δ.</td | | | | |

| | | | | |
|----------------------------|----|--------|---------------------------------------|--|
| ΟΛ. ΡΑΙΤΕΡ (δ.) .. . | 60 | 32008 | ά. Ράς Τανύρα 11)3 | |
| ΟΛ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.) .. . | 59 | 32001 | ά. Κάρυκ "Αίλ" 18)2 διά Χιούστον | |
| ΟΛ. ΡΟΚ (δ.) .. . | 54 | 17999 | ά. "Πλήγες" 20)3 διά Ρ. "Ιανέρον | |
| ΟΛ. ΣΑΜ (δ.) .. . | 55 | 18790 | ά. Γιβραλτάρ 9)3 διά "Ιαπωνίαν | |
| ΟΛ. ΣΚΑΥ' (δ.) .. . | 55 | 13934 | ά. Σ. Ντομίγκο 11)3 διά "Αρόσμπα | |
| ΟΛ. ΣΝΟΟΥ (δ.) .. . | 54 | 13665 | ά. Κιουρασάο 7)3 (έπισκευαι) | |
| ΟΛ. ΣΣΑΛΕΝΤΖΕΡ δ. | 59 | 37958 | ά. Φιλαδέλφεια 17)3 διά Κούρα "Ιμποε" | |
| ΟΛ. ΙΣΑΜΗΟΝ (δ.) .. . | 60 | 37744 | ά. Τέμπη Μπαίη 1)2 | |
| ΟΛ. ΙΣΑΡΙΟΙ (δ.) .. . | 63 | 30574 | ά. Φιλαδέλφεια 7)3 διά Κάρυκ "Αίλ | |
| ΟΛ. ΙΣΙΒΑΛΡΥ (δ.) .. . | 64 | 30581 | ά. Αμερικανών 7)3 διά Τρίπολιν Λιθάν. | |
| ΟΛ. ΦΑΕΘΩΝ .. . | 65 | 15179 | ά. "Εμδέν" 9)3 διά Βαλτιμόρην | |
| ΟΛ. ΦΑΛΑΚΩΝ (δ.) .. . | 58 | 27602 | ά. Σιγκαπούρην 19)3 διά Περσικόν | |
| ΟΛ. ΦΕΙΤ (δ.) .. . | 65 | 47493 | ά. Τεργέστην 19)3 διά Ράς έ. Σιδέρη | |
| ΟΛ. ΦΡΗΝΙΟΜ (δ.) .. . | 64 | 47493 | ά. Γιανόρπορτ 13)3 διά Μπόνι | |
| ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.) .. . | 55 | 16741 | ά. Ντόνγκες 10)3 διά Μπάχο Γκράντε | |
| ΟΝΕΣΙΙ (κ.) .. . | 47 | 1593 | ά. Χιούστον 16)3 διά "Ακατούστλαν | |
| ΟΝΙΑ (δ.) * .. . | 58 | 13012 | ά. Φιλαδέλφεια 21)3 | |
| ΟΠΟΡΙΣΙΟΥΝΙΓ (δ.) .. . | 56 | 21090 | ά. Χάρδην 19)3 διά Ντόντζες | |
| ΟΡΕΑΝI .. . | 56 | 11267 | ά. Σιγκαπούρην 22)2 | |
| ΟΡΙΚΟ (δ.) .. . | 58 | 12668 | ά. Ν. "Υόρκην 18)2 | |
| ΟΡΟΝΤΗΣ (λιθ.) .. . | 42 | 2881 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΟΣΕΑΝ ΚΟΥΗΜ (δ.) .. . | 57 | 22006 | ά. Φιλαδέλφεια 13)3 διά "Αρόσμπα | |
| ΟΣΕΑΝ ΛΑΪΟΝ (δ.) .. . | 70 | 79001 | ά. "Οίτα 9)1 διά "Αίλ | |
| ΟΣΕΑΝ ΠΡΙΝΣ (δ.) .. . | 52 | 11351 | ά. Άλεξανδρειαν 5)3 | |
| ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ .. . | 56 | 9829 | ά. Βανκούμπερ 15)3 διά Κίναν | |
| ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ .. . | 65 | 21833 | ά. Γιβραλτάρ 9)3 διά Χάμπτον ρόδς | |
| ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙΝ | 66 | 12459 | ά. Γιοκοχάμα 16)3 | |
| ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ .. . | 63 | 11963 | ά. Αμπατζάν 14)3 | |
| ΟΣΕΑΝΙΚ (π. ώπερ.)* .. | 65 | 27645 | ά. Ν. "Υόρκην 22)3 | |
| ΟΣΕΑΝΙΚΑ * | 65 | 28101 | ά. Φιλαδέλφεια 16)3 Πουέρτο Όριντάς | |
| ΟΣΣΑ (δ.) .. . | 56 | 23232 | ά. Γιοκοχάμα 21)3 | |
| ΟΣΤΡΙΑ .. . | 59 | 10542 | εις Λίρκεν άπο 14)3 | |
| ΟΥΑΣΝΙΣ (κ.) .. . | 58 | 3598 | ά. Φορταλέζα 22)3 | |
| ΟΥΝΤΕΡ ΝΤ. ΛΙΝΤΕΝ* | 71 | 11044 | ά. Κολούμπια ρίθερ 15)3 | |
| ΟΥΡΑΝΙΑ .. . | 55 | 1839 | ά. Γιβραλτάρ 9)3 διά "Αλγέριον | |
| ΟΥΡΑΝΙΑ Π. (κ.) .. . | 53 | 1299 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΟΥΡΑΝΟΣ * | 61 | 18484 | ά. Βανκούμπερ 27)2 διά Κίναν | |
| ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ Η. κ. 38 | 38 | 2501 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΠΑΙ'ΓΝ (δ.π.) .. . | 45 | 14351 | ά. Κοσταζακόδηλος 4)3 διά Τουζπάν | |
| ΠΑΛΑΙΜΩΝ (δ.) .. . | 57 | 12881 | ά. Φιλαδέλφεια 10)3 διά "Αρόσμπα | |
| ΠΑΜΠΕΡΟ (κ.) .. . | 56 | 8674 | ά. Γένοβα 1)3 διά Γιβραλτάρ | |
| ΠΑΝ. ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ κ. 50 | 50 | 5304 | ά. Αμέρεραν 16)3 διά Βηρυτόν | |
| ΠΑΝ. ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.) .. . | 50 | 8280 | ά. Σιγκαπούσην 12)3 Μαδαγασκάρην | |
| ΠΑΝ. ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ | 58 | 10659 | ά. Παναμά 5)3 διά Τεργέστην | |
| ΠΑΝ. ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.) .. . | 49 | 5414 | δ. Κων. πολιν 16)2 | |
| ΠΑΝ. ΤΗΝΟΥ (κ.) .. . | 52 | 4589 | εξωθι Καράτσι 16)3 | |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Β. (κ.) .. . | 48 | 1977 | ά. Άλεξανδρεια 23)2 διά Λιθόνη | |
| ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ .. . | 60 | 7758 | ά. Σιγκαπούσην 27)2 διά Μπαγκούκ | |
| ΠΑΝΑΡΕΙΤΖ (κ.) .. . | 54 | 7017 | ά. Αμέρεραν 16)3 διά "Άλεξανδρειαν | |
| ΠΑΝΑΧΑΙ-ΚΟΝ (δ.) .. . | 63 | 30408 | ά. Χάμπτον ρ. 13)3 διά "Αρόσμπα | |
| ΠΑΝΑΧΑΡΤΟΣ (κ.) .. . | 50 | 6307 | ά. Πειραιά 15)3 διά Σύρου | |
| ΠΑΝΓΚ. ΓΙΟΥΝΙΤΥ .. . | 64 | 1992 | ά. Χεμένιδη 16)3 διά Ρότερνταμ | |
| ΠΑΝΓΚ. ΦΡΕΤΣΙΖΠ .. . | 67 | 1959 | εις μεταφοράς Καραϊσικής | |
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.) .. . | 61 | 8801 | ά. Ντώρπατν 28)2 διά Λισσαδώνια | |
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ .. . | 72 | 10600 | ά. Γιοκοχάμα 12)3 | |
| ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΙ'ΑΣ κ. 54 | 54 | 9618 | εις Ρότερνταν 16)2 (έπισκευαι) | |
| ΠΑΝΟΖΜΕΡΙΤΗΣ (κ.) .. . | 49 | 4727 | ά. Σφάδ. 16)3 διά Τρίπολιν | |
| ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΗΣ (κ.)* .. . | 59 | 5445 | ά. Θεούτα 14)3 διά Σάντα Μάρτα | |
| ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.)* .. . | 58 | 5445 | ά. Χούλλα 20)3 | |
| ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ (κ.) .. . | 51 | 8919 | ά. Βαλτιμόρην 6)3 διά Βενετίαν | |
| ΠΑΡΑΚΟΠΙ (δ.) .. . | 54 | 20900 | ά. Ν. "Υόρκην 14)3 διά Σαΐντ Κρουά | |
| ΠΑΡΘΕΝΩΝ (κ.) .. . | 51 | 1000 | ά. Σαντάντερ 20)3 διά "Αμερικών | |
| ΠΑΡΙΣ (κ.) .. . | 53 | 5690 | ά. Ντακάρ 19)2 διά "Ιλύλιο | |
| ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.) .. . | 65 | 38116 | ά. Σέρια 15)3 διά Κούρδη | |
| ΠΑΤΑΙ (κυπρ.) .. . | 50 | 5623 | ά. Κάρυκ "Αίλ. 2)3 διά Μανιλά | |
| ΠΑΤΡΑΙ .. . | 61 | 10969 | ά. Ν. "Ορλέανην 4)3 | |
| ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ. .. . | 73 | 9000 | ά. Πόρτ Κελάγκ 16)3 διά Ρότερνταμ | |
| ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.) .. . | 55 | 5671 | ά. Μαυρίκιον 12)3 διά Σεμαράγκ | |
| ΠΑΥΛΟΣ (κ.) .. . | 53 | 7283 | ά. Ριο Κράντε 22)3 | |
| ΠΕΓΚΑΣΕ (π.) .. . | 52 | 8826 | ά. Μελθούρην 7)3 διά Ρέντ Σή | |
| ΠΕΙΔΗΝΑΙΟΝ (δ.) .. . | 56 | 24521 | ά. Λισσαδώνια 12)3 διά "Άλγεριν | |
| ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.) .. . | 54 | 19444 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΠΕΝΝΥ ΜΑΙ'ΚΕΛΣ * | 59 | 7919 | ά. Πόρτ Κελάγκ 13)3 διά Ρότερνταμ | |
| ΠΕΝΤΕΙΑΚΟΝ (δ.) .. . | 56 | 24502 | ά. Βαλτιμόρην 11)3 διά "Αρόσμπα | |
| ΠΕΡΑΜΑ (κ.) .. . | 50 | 2194 | ά. Λουάτα 18)3 | |
| ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.) .. . | 41 | 6464 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΠΕΡΓΑΜΟΣ .. . | 72 | 10349 | ά. Καλούπια 20)3 "Από" Ανατολήν | |
| ΠΕΡΙΚΛΑΣ (π.δ.) .. . | 51 | 1077 | εις μεταφοράς Μεσογείου — Δ. "Αφρικ. | |
| ΠΕΡΑ ΑΙ'ΑΛΑΝΤ .. . | 64 | 10865 | ά. Τεμπλ Μπαίη 10)3 διά "Άλγεριον | |
| ΠΕΡΣΕΥΣ Ι' (π.δ.) .. . | 56 | 15852 | ά. Σιμόπουλ 9)3 διά Περικόν | |
| ΠΕΤΟΥΝΙΑ (κ.) .. . | 57 | 7843 | εις Πειραιά ράπο 18)1 (έπισκευαι) | |
| ΠΕΤΡ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ | 65 | 41255 | ά. Σιγκαπούρην 12)3 διά Ντουμάι | |
| ΠΙΣΚΕΣ (δ.) .. . | 50 | 17763 | ά. Πόρτ ντ Μπούλ 21)3 διά Χονφέρ | |
| ΠΙΑΤΟΝΙΚ (μικτόν) .. . | 67 | 48747 | ά. Πόρτ Σαλαζάρ 18)3 | |
| ΠΙΑΤΥΤΕΡΑ (κ.)* .. . | 55 | 7059 | ά. Μπεντί 18)2 | |
| ΠΙΑΥΤΟΝ (κυπρ.) .. . | 59 | 10918 | ά. Παναμά 26)2 διά Γκουάτιμας | |
| ΠΙΑΤΩ .. . | 68 | 35191 | ά. Σασέρπο 13)3 | |
| ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν) .. . | 66 | 33291 | ά. Λορ. Μάρκες 16)3 διά Βρέμην | |
| ΠΟΙ'ΝΤ ΚΑΗΑΡ (μικτ.) | 72 | 57102 | ά. Πόρτ ντ Μπούλ 21)3 διά Χονφέρ | |
| ΠΟΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.)* .. . | 54 | 5671 | ά. Άλεξανδρειαν 5)3 | |
| ΠΟΛΥΔΩΡΑ .. . | 56 | 8325 | ά. Φόρτ ντ Φράς 4)3 | |
| ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.) | 71 | 80194 | ά. Μένα "Άγκαρι" 3)3 διά Π. ντ Μπούκ | |
| ΠΟΝΤΟΣ (κ.)* .. . | 70 | 1662 | ά. Γένιανα 19)3 | |
| ΠΟΝΤΟΣ (δ.) .. . | 58 | 16258 | ά. Λάς Πάλμας 21)3 διά Ρότερνταμ | |
| ΠΟΡΟΣ ΑΙ'ΑΛΑΝΤ (κ.) | 62 | 5355 | ά. Κων. πολιν 16)3 διά Μπουργκάς | |
| ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.)* .. . | 49 | 1011 | ά. Τοιτζά 21)2 διά Τρίπολιν | |
| ΠΟΥΝΕΝΤΗΣ (δ.)* .. . | 57 | 21682 | ά. Σιγκαπούρην 7)3 διά Σορόγκ | |
| ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.) .. . | 45 | 5786 | ά. Νταμάρι 12)3 διά Κόρπους Κριστί | |
| ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ .. . | 64 | 5916 | ά. Καντίς 12)3 διά Κόρπους Κριστί | |
| ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.) .. . | 59 | 9633 | ά. Μπ. "Άυρες 15)3 διά Ρότερνταμ | |
| ΠΡΟΜΠΤΥ (δ.) .. . | 52 | 10188 | ά. Γκρήνον 21)3 διά Τεργέστην | |
| ΠΡΟΣΠΕΡΟΥΣ (κ.)* .. . | 48 | 2224 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ .. . | 58 | 8369 | ά. Αμέρεραν 2)3 Πουέρτο Καθάλλο | |
| ΠΡΩΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ κ. 56 | 56 | 8130 | ά. Λομπίτο 20)3 | |
| ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ (κ.) .. . | 44 | 7984 | ά. Σιγκαπούρην 14)3 | |
| ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.) .. . | 56 | 9218 | ά. Γιοκοχάμα 21)3 διά Χοινκάγκ | |
| ΠΥΘΙΑ .. . | 72 | 10382 | ά. Ντουμπάι 22)3 διά Κουβέιτ | |
| ΠΥΛΙΑΣΤΡΟΝ (π.)* .. . | 46 | 1921 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΡΑΒΕΝΣ (κ.) .. . | 47 | 8039 | ά. Ρότερνταμ 14)2 διά Κούβα | |
| ΡΑΙΜΠΟΟΥ (κυπρ.) .. . | 52 | 1346 | ά. Αμερέραν 21)1 | |
| ΡΑΦΑΦ ΦΟΝ ΜΠΑΡΓΚΕΝ | 50 | 1516 | ά. Σλούσικιλ 14)3 διά Γκάντια | |
| ΡΑΝΙΑ ΧΑΝΔΡΑ (δ.) .. . | 73 | 142055 | ά. Κάργκ "Αίλ. 10)3 διά Ρότερνταμ | |
| ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)* .. . | 56 | 1384 | ά. Νεπόλιν 31)1 διά Λέγκορ | |
| ΡΕΑ .. . | 66 | 11859 | ά. Βαλαράδ 15)3 | |
| ΡΕΓΓΙΝΑ (δ.)* .. . | 54 | 11647 | ά. Πειραιά 20)3 διά Φάσ | |
| ΡΕΙ'ΝΤΖΕΡ (δ.) .. . | 57 | 20778 | ά. Ρ. "Ιανέρον 20)3 διά Φάσ | |
| ΡΕΖΟΛΙΟΥΓΙ .. . | 59 | 19047 | ά. Αμερέραν 14)3 | |
| ΡΕΝΑΙΣΑΝΣ .. . | 55 | 2376 | ά. Μαλάγκα 19)3 διά Ρίο Χάτινα | |
| ΡΕΝΙ ΣΚΑΥ' (κ.) .. . | 56 | 1990 | ά. Ρότερνταμ 20)2 διά "Άλγεριον | |
| ΡΗΓΗΛΑ (μικτόν) .. . | 51 | 12540 | ά. Ντόρμπαν 1)3 διά Λιθερόπολη | |
| ΡΗΝΟΥΛΑ (π.) .. . | 48 | 1515 | ά. Νεπόλιν 9)3 διά Λιθερόπολη | |
| ΡΗΟΙΡΙΝ (μικτόν) .. . | 71 | 70749 | ά. Γιβραλτάρ 22)2 διά Ράς Τανύρα | |
| ΡΙΟ ΜΑΡ .. . | 65 | 16334 | ά. Κων. πολιν 17)3 διά Νοστρασίου | |
| ΡΙΟ ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ κ. .. . | 56 | 9026 | ά. Λονδίνον 22)3 | |
| ΡΟΔΑΝΘΗ Α. (κ.)* .. . | 24 | 5262 | ά. Σπαλάτον 26)2 διά Λιθόνη | |
| ΡΟΖΑ Ι. (κ.) .. . | 54 | 1970 | ά. Γιβραλτάρ 13)3 διά Αλγέριον | |
| ΡΟΘΕΝΣ (κ.) .. . | 46 | 8106 | ά. Μπ. "Άυρες 18)3 | |
| ΡΟΚΟΣ Β. (δ.) .. . | 56 | 21028 | ά. Βανκούδερ 13)3 διά ΗΠΑ | |
| ΡΟΛΛΕ (δ.) .. . | 55 | 19852 | ά. Μ' ποδ. Τέρμιναλ 2)3 | |
| ΡΟΜΑΝΙΚΗ (μικτόν) .. . | 71 | 70749 | ά. Κόρ. αλ. "Αμάγια 13)3 Ρ. "Ιανέρο | |
| ΡΟΥΓΙΑ (κ.) .. . | 67 | 2486 | ά. Λονδίνον 22)3 | |
| ΡΟΥΘΗΜ ΜΑΙ'ΚΕΛΣ κ. .. . | 59 | 21275 | ά. Παναμά 13)3 διά Φορμόζα | |
| ΣΑΙΝΤ ΕΙΡΗΝΗ .. . | 56 | 8686 | ά. Σάντος 13)3 διά "Ιράκ | |
| ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ (δ.) .. . | 59 | 16973 | ά. Παναμά 18)3 διά Ελρηνικόν | |
| ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.) .. . | 56 | 12279 | ά. Λισσαθώνα ράπο 18)1 | |
| ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ .. . | 53 | 8715 | ά. Ντακάρ 19)2 Ντάρ ες Σαλάμ | |
| ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.) .. . | 66 | 16334 | ά. Γιούροπορτ 19)3 διά Γιβραλτάρ | |
| ΣΑΙΝΤ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝ | 65 | 22248 | ά. Σιγκαπούρην 9)3 διά Ινδίαν | |
| ΣΑΙΝΤ ΙΖΩΝ (μικτ.) .. . | 50 | 11631 | ά. Σαντάντερ 5)3 | |
| ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ ΙΙ (δ.) .. . | 59 | 15772 | ά. Ταμπίκο 17)3 | |
| ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ III (δ.) .. . | 54 | 9755 | ά. Σουδάμιτα 14)3 διά Τσιταγκόκ | |
| ΣΑΙΝΤ ΓΟΜΑΣ (κ.) .. . | 59 | 20907 | ά. Ν. "Ορλέανην 10)3 | |
| ΣΑΙΝΤ ΣΑΛΑΒΙΑ .. . | 56 | 8671 | ά. Μπιλπάρα 15)3 διά "Άθανα | |
| ΣΑΙΜΟΣ ΑΙ'ΛΛΑΝΤ (π.) .. . | 71 | 5055 | ά. Αμέρερα 22)3 διά Βρέμην | |
| ΣΑΙΜΟΣ ΓΚΑΟΡΥ .. . | 64 | 18123 | ά. Νιούπορτ 16)3 διά Κόλπον ΗΠΑ | |
| ΣΑΙΜΟΣ ΦΑΙΘΟ (κ.) .. . | 56 | 1360 | ά. Πειραιά 20)3 | |
| ΣΑΙΜΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ. | 72 | 11506 | ά. Παναμά 17)3 διά Κίνα</ | |

| | | | | |
|-----------------------|------|-------|--|------------------------------|
| ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ δ. | 56 | 30709 | ά. Τέμπη Μπαή 16)3 διά Βραζιλίαν Ε. Μομπάσον 16)3 | |
| ΣΤΑΛΩ (κ.) | 53 | 7353 | ά. Βικέντιον 11)3 Μπ. "Αύρες | |
| ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (κ.δ.) | 52 | 10407 | ά. Πόρτ φ Σπαίην 2013 Σαλβαντόρ | |
| ΣΤΕΛΛΑ (κ.) | 55 | 3398 | είς μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.) | 50 | 1517 | ά. Ταΐκα 20)2 διά Βεγγάζη | |
| ΣΤΕΛΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ (κ.) | 52 | 2039 | ά. Στυκαπούρην 25)12 διά Σαγγάρη | |
| ΣΤΕΦΑΝΙΑ | 60 | 10733 | ά. Στυκαπούρην 25)12 διά Σαγγάρη | |
| ΣΤΗΜΩΝ (κ.) | 55 | 2224 | ά. Ντακάρα 2013 | |
| ΣΤΟΙΚ' (μικτόν) | 71 | 71208 | ά. Γκότεμπουργκ 15)3 διά Περσικόν | |
| ΣΤΟΑΤ ΛΙΤΣΙΑΝ (δ.) | 60 | 13481 | ά. Κόπα 19)3 διά Ρουέν | |
| ΣΤΟΑΤ ΑΡΓΚΩ (δ.) | 56 | 10945 | ά. Κολόμπια 8)3 διά Κέπι Τάουν | |
| ΣΤΟΑΤ ΑΡΓΚΟΜΠ. (δ.) | 60 | 12497 | ά. Στυκαπούρην 16)3 | |
| ΣΤΟΑΤ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (δ.) | 53 | 8031 | ά. Λά Κουνέττε 13)3 | |
| ΣΤΟΑΤ ΙΝΤΟΥΝ (δ.) | 54 | 11582 | ά. *Ηοτγαμ 22)3 διά Λιθαράλιαν | |
| ΣΤΟΑΤ ΜΕΡΡΙΚ (δ.) | 52 | 11113 | ά. Λάς Πάλμας 22)3 διά Ντέρμπαν | |
| ΣΤ. ΠΑΣΣΑΝΤΕΝΑ (δ.) | 57 | 12461 | ά. Μπωμόντ 10)3 διά Φρήπορτ | |
| ΣΤΟΑΤ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.) | 58 | 12436 | ά. *Αμπαντάν 18)3 | |
| ΣΤΟΑΤ ΣΤΙΟΥΑΡΤ (δ.) | 60 | 12668 | ά. Λάς Πάλμας 10)3 διά Ντέρμπαν | |
| ΣΤΟΑΤΕΡΖΟ * | (κ.) | 46 | 1831 | ά. Ξόγκ Κόγκ 1)3 διά Καντώνα |
| ΣΤΡΥΜΩΝ | 69 | 16320 | ά. Παναϊά 4)2 διά Σαγκάην | |
| ΣΥΜΗ | 53 | 5339 | ά. Κόρκ 20)3 διά Ν. Όρλεάνην | |
| ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν) | 72 | 70508 | ά. Ράς Τανόρια 19)3 διά Γιουκόχαμα | |
| ΣΥΠΡ. ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ. κ. | 53 | 1764 | ά. Μασσαλίαν 11)3 διά Βηρυτόν | |
| ΣΥΠΡ. ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (κ.) | 50 | 1776 | ά. Μαρσαλίαν 11)3 διά Βηρυτόν | |
| ΣΥΡΙ | 68 | 9024 | ά. Σαιντ Τζόν 13)3 | |
| ΣΩΚΡΑΤΗΣ (π.δ.) | 53 | 1092 | ά. Πούντα Καρντόν 17)3 διά Καλλάδο | |
| ΣΩΤΗΡΙΑ Π. (κ.)* | 56 | 3839 | ά. *Αμδέρσαν 2)2 διά Γέρτοπολιν | |
| ΤΑΙΝΑΡΟΝ | 55 | 8880 | ά. Φιλαδέλφεια 25)2 διά Θεσ(νίκην | |
| ΤΑΚ. ΑΛΕΞΑΚΟΣ (κ.) | 57 | 9294 | ά. Παναϊδ 17)2 διά 'Αθένα | |
| ΤΑΡΑ Ε. (κ.) | 58 | 2897 | ά. Πασάτζες 10)3 | |
| ΤΑΡΣΕΥΣ ΙΙΙ (δ.)* | 64 | 43921 | ά. Τέμπη Μπαή 22)2 διά Πόρτλαντ | |
| ΤΑΣΟΣ Β. (δ.) | 57 | 21450 | ά. Κεμπέκ 20)2 διά 'Αρούμπα | |
| ΤΕΚΤΟΝ (δ.) | 55 | 15807 | ά. Μένα 'Αχιαντί 17)3 διά Μ. Χάρεν | |
| ΤΕΡΡΥ ΤΟΥ (δ.)* | 57 | 24008 | ά. Άλκαισρα 19)2 | |
| ΤΕΤΙΕΝ (κ.) | 63 | 11081 | ά. Όταρού 13)3 | |
| ΤΖΑΡΑ (κ.) | 50 | 3343 | ά. Βηρυτόν 13)3 διά Πειραιά | |
| ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ (κ.) | 61 | 7558 | ά. Μπελαδάν 12)3 | |
| ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.) | 57 | 21831 | ά. Χιούστον 28)2 διά 'Αρούμπα | |
| ΤΖΕΝΝΥ (κ.) | 52 | 2823 | ά. Γεράλταρ 20)2 | |
| ΤΖΕΝΥ | 69 | 9072 | ά. Κούιν 7)3 διά Λ. Μάρκες | |
| ΤΖΟΥΔΙΑ (κ.) | 49 | 6739 | ά. Τρίπολην Λιθάνου 21)3 διά Πειραιά | |
| ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝ. (δ.) | 66 | 39556 | ά. Φός 23)3 | |
| ΤΖΩΝΝΥ (κ.) | 57 | 9680 | ά. Μπαγκόκ 26)2 | |
| ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.) | 57 | 3178 | ά. Μπιζέρτα 16)3 | |
| ΤΗΑΕΝΙΚΗΣ (κ.δ.) | 53 | 12627 | ά. Βενετία 20)3 διά Ραβέννα | |
| ΤΙΝΑ ΟΝΑΣΗ (δ.) | 53 | 28798 | ά. Στυκαπούρην 2013 διά Περσικόν | |
| ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)* | 59 | 12821 | ά. Λέρνακα 4)3 | |
| ΤΟΞΟΜ (δ.) | 64 | 31331 | ά. Στυκαπούρην 14)3 διά Τούμπα | |
| ΤΟΡΡΕ ΝΤΕΛ ΟΡΟ | 73 | 15382 | ά. Γεράλταρ 16)3 διά Φιλαδέλφειαν | |
| ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.) | 57 | 8077 | ά. Παναϊδ 16)3 | |
| ΤΟΥΛΑ (κ.) | 53 | 8257 | ά. Λείσσες 13)3 διά Κολόμπο | |
| ΤΟΥΡΜΠΙΝΑ (κ.) | 56 | 10541 | ά. Ρόθερνταυ 17)3 | |
| ΤΡ. ΕΝΤΗΒΟΡ (μικτ.) | 61 | 16591 | ά. Ρίο 'Ιανέριο 1913 διά 'Εμδεν | |
| ΤΡ. ΚΑΡΡΙΕΡ | 54 | 12570 | ίδε: «ΦΑΙΔΡΑ Ε.» σημ. 'Ελληνική | |
| ΤΡ. ΣΤΑΡ (δ.) | 59 | 29566 | ά. Ν. 'Υόρκην 11)3 | |
| ΤΡ. ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.) | 63 | 31743 | ά. Γουρουπόρτ 13)3 διά Μπόνι | |
| ΤΡ. ΧΟΝΟΡ (δ.) | 61 | 31012 | ά. Λάς 'Αντζελες 9)3 διά Στυκαπούρην | |
| ΤΡΕΨΑ (κ.) | | 47 | 5417 εις μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΤΡΙΝΙΕΝΤΙ (δ.) | | 67 | 34501 α. Ναγκόγια 8)3 διά Περσικόν | |
| ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.) | | 64 | 28311 α. "Αγ. Βικέντιον 21)3 Πόρτλαντ | |
| ΤΡΙΤΩΝ (δ.) | | 54 | 11913 α. Τρινιτάν 18)3 διά Κονάκρι | |
| ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.) | | 60 | 10470 α. Ναγκασάκι 11)2 διά Τουιάμπο | |
| ΤΡΟΠΙΚ (δ.) | | 66 | 45255 α. Ράς Τανόύρα 16)2 | |
| ΤΡΟΠΙΣ (π.δ.) | | 55 | 11991 α. Σιδινέ 4)3 | |
| ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.) | | 57 | 23664 α. Γεράλταρ 21)4 διά Γκαλφάχαν | |
| ΤΣΕΡΓΚΟΥΙ' (π.)* | | 57 | 117? α. Σέπτε 12)3 διά Τέκιριαγκ | |
| ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.) | | 55 | 21088 α. Βανκούμπερ 21)3 διά ΗΠΑ | |
| ΥΖΟΝΑ (κ.) | | 52 | 3256 α. Σπαλάτον 20)3 διά Ραβέννα | |
| ΥΜΗΤΙΟΣ (κ.δ.) | | 49 | 11771 α. Μπλέξεν 2013 | |
| ΥΠΕΡΑΓΙΑ (κ.) | | 48 | 6771 εις Στοκχόλμην από 6)2 | |
| Φ. Α. ΝΤΑΙΒΗΣ (δ.)* | | 71 | 105784 εις Ρ. Τανόύρα (άποθηκη) | |
| ΦΑΙΑΣ | | 45 | 13845 διά Βιράλταρ 22)3 διά Κωνσταντζαν | |
| ΦΑΙΚΟΝ | | 43 | 13548 α. Μπ. 'Άρες 12)3 Ρόθερνταμ | |
| ΦΑΝΝΥ* | | 48 | 2436 εις μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΦΑΝΤΟΝ (δ.) | | 57 | 21910 α. Χιούστον 11)3 | |
| ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.) | | 60 | 8742 α. Ρόθερνταμ 28)2 | |
| ΦΕΡΑΙΟΣ | | 56 | 10423 ε. Τρινιτάτ 9)3 | |
| ΦΙΛ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.) | | 63 | 50872 δ. Γεράλταρ 4)3 Μπράς ρίβερ | |
| ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.) | | 67 | 46382 δ. Γεράλταρ 5)3 διά Μπόνι | |
| ΦΙΩΝΑ (κ.δ.) | | 57 | 12683 δ. Στυκαπούρην 10)3 διά 'Ιαπωνίαν | |
| ΦΙΩΝΑ ΤΖΕΙΝ' (δ.) | | 59 | 15914 δ. Παναϊδ 20)3 διά Ειρηνίκον | |
| ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ | | 70 | 11024 δ. Βανκούμπερ 10)3 διά Παναϊδ | |
| ΦΙΛΑΜΙΚΟ (κ.δ.)* | | 51 | 2193 δ. Κωνιόπολιν 12)3 διά Ρόθερνταμ | |
| ΦΙΛΕΡΤΖ (κ.δ.)* | | 55 | 12632 δ. Μπ. 'Άρες 12)3 διά 'Αμβούργον | |
| ΦΙΛΩΡΑ II | | 60 | 5044 δ. Ταμπικο (15)3 | |
| ΦΙΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙΤ π. | | 43 | 6338 δ. Γεράλταρ 17)3 διά Τέμα | |
| ΦΟΙΝΙΞ Ι (δ.) | | 54 | 13972 δ. Ν. 'Υόρκη 21)3 διά 'Αρούμπα | |
| ΦΟΡΤΣΟΥ-ΙΤΥ (δ.)* | | 53 | 10945 δ. Πειραιάς 12)1 διά Τρίπολιν | |
| ΦΟΥΛΑΜΑΡ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ | | 49 | 2358 ε. Βενετίαν 21)3 | |
| ΦΟΥΛΑΜΑΡ ΧΟΟΥΠ (κ.)* | | 48 | 1845 δ. Π. Χάρκουρτ 20)3 διά Μπάτα | |
| ΦΟΥΛΑΣΚΑΙΣ (κ.)* | | 67 | 3971 δ. Σαβάνα 10)3 διά Λουάντα | |
| ΦΡΑΝΚΡΙΓΚ (κ.) | | 56 | 3405 δ. Κεραμόσαρ 19)3 | |
| ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ | | 63 | 10382 δ. Τόρ. Μπαή 12)2 διά 'Αθάνα | |
| ΦΟΥΑΒΙΑ (κ.)* | | 56 | 10360 δ. Μπαχρέιν 18)3 διά 'Ιαπωνίαν | |
| ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.) | | 68 | 44646 δ. Φρητάσουν 3)2 | |
| Χ. ΕΝΤΙΟΥΡΑΝ Κ.δ.* | | 53 | 12377 ε. Σώλατ "Εντ 19)3 | |
| ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.δ.) | | 50 | 10315 δ. Ούμ Σαχδ 10)3 διά Δουνκέρκην | |
| ΧΑΡ. ΒΕΝΙΖΕΟΥ δ. | | 59 | 21357 δ. 'Αμδέρσαν 8)3 διά Χάμπτον ρ. | |
| ΧΟΛΑΜΙΣ (κ.) | | 56 | 2986 δ. Ρόθερνταυ 14)3 διά Βαλτιμόρην | |
| ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ* | | 44 | 14875 δ. Βαλταράζι 9)3 διά Λ. 'Αντζεζές | |
| ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ* | | 44 | 12646 ίδε: «ΜΑΡΩ» σημ. έλληνικη | |
| ΧΡΙΣ (κ.) | | 51 | 1704 ά. Μουροράν 17)3 διά Ναχόντκα | |
| ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.) | | 58 | 10352 δ. Ιμινγκαν Τ4)3 διά Πειραιά | |
| ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.) | | 58 | 8116 δ. Μορμουγκάρο 20)3 | |
| ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Α. | | 71 | 16275 δ. Τέμπη Μπ. 13)3 | |
| ΧΡΥ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.) | | 71 | 113780 δ. Τρινιτάτ 17)2 | |
| ΧΡ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ δ. | | 66 | 41066 δ. Σάτος 22)2 διά Μπάραν | |
| ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 κ. | | 63 | 9190 δ. Καράτσι 20)12 | |
| ΧΡΥΣΩ | | 58 | 1929 δ. Πειραιά 10)3 διά Δυρράγιον | |
| ΧΩΚ | | 57 | 11912 δ. Μορμουγκάρο 3)3 διά 'Ιαπωνίαν | |
| ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.) | | 60 | 29086 δ. Ναρθικ 18)3 διά Δουνκέρκην | |
| ΩΚΕΑΝΟΣ | | 67 | 28021 δ. Νάρθικ 18)3 διά Στοκχόλμην | |

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
 ΠΕΙΡΑΙΕΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΟ ΝΟΜΟ:

| | | |
|--|--|--|
| *Εκδότης - Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ Ορφέων 18 - Ν. Σμύρη | 'Επι τής θλης ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ Αιγάλεω 51β - Κορυδαλλός | Διευθυντής Τυπογραφείου ΑΛΕΞ. Γ. ΠΟΛΥΔΩΡΑΚΗΣ Κρήτης 77, 'Αγια Βαρδάρα |
|--|--|--|

Τυπογραφικαί έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεὺς

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 333

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st APRIL 1974

Loans, loans, loans?

Those of our shipowners who are intent on expanding their operations have embarked on a borrowing spree that runs into hundreds of millions of dollars for the acquisition of new ships through outright purchases or building orders.

The rising price of gold and the inflation of most currencies are the principal factors that guide the conviction that whatever is bought today will be cheap at any price and that loans contracted today are worth while since they will be eventually paid off with cheaper money.

Our shipowners, therefore, are not interested in building up capital reserves. Some of them invest their earnings in real estate or in gold but the great majority invests in shipbuilding orders or in the purchase of expensive vessels with immediate delivery.

It is not for us to point the way to successful businessmen who have made fortunes by taking calculated risks and left their more conservative colleagues by the roadside. But the fact remains that our merchant shipping is almost totally lacking in the capital reserves that should be standing behind a fleet of such immense size. The slightest setback could prove fatal to many of those who have borrowed to the hilt and who might be unable to meet their obligations.

But it is not in the nature of the Greek shipowner to make provision or even contemplate the possibility of lean years at any time. As he has always done, he will continue to acquire more ships, fortunately better ones, and place his trust in God and the supreme optimism that guides all his actions. We hope, for everybody's sake, that both will be vindicated.

Ban on 25-year-old Ships

The Ministry of Mercantile Marine has issued an order banning Greek registry under Article 13 for 25-year-old ships or more and excluding them from N.A.T. insurance. Ships that fall into this category which are already on the Register will not be affected.

The measure aims at maintaining the competitive ability of Greek ships, modernising the Greek fleet and preventing accidents which occur more frequently on the older ships and finally, to ensure comfortable living conditions for crews.

However, the registry of ships that are 25-years-old or more will be permitted under Law 659.

The Racket

In the drive to rid the Greek register of ships under camouflaged ownership, the insurance contracts between N.A.T. and foreign-flag vessels are also being revised.

Owners of such vessels who cannot provide sufficient proof to satisfy N.A.T.'s requirements will be informed that N.A.T. insurance of the ship's crew will be withdrawn.

This is a commendable measure provided it is handled with due care in order to avoid any injustice and that the committee which will rule on whether a ship's crew is qualified for N.A.T. insurance or not is

made up of people "in the know" in this respect.

But, we have been asked, what is to happen to those ships that are of obviously camouflaged ownership and already fly the Greek flag?

Some months ago, Mr. Andreas Potamianos made specific charges and the daily newspaper "To Vima" also commented on the matter. Both instances were reprinted in the Greek section of "Naftika Chronika".

Nobody took any heed of them at the time. Now, however, with the Ministry actively seeking to stamp out the camouflaged ownership racket, should they not be paid closer attention?

Some of our shipowners, if asked, are in a position to provide very interesting information.

Right Move

The Seamen's Pension Fund (N.A.T.) will henceforth cease to insure the crews of Cypriot-flag ships that are more than 25 years old, on orders from the Minister of Mercantile Marine, Mr. Skiodopoulos. This is a right move since most of the accidents that have happened recently to Greek crews have occurred on board obsolete and unsafe Cyprus-flag vessels. Since the Greek authorities have no power to interfere with foreign-flag ships, even those flying the flag of Cyprus, the only thing they can do to discourage Greek seamen from serving on them is to withdraw insurance privileges.

Cruise Ships

The withdrawal of two cruise ships from the Eastern Mediterranean and Greek archipelago circuits and the increasing interest shown by the West European and American travelling public in cruises in this part of the world would seem to warrant the prediction that business for cruise ships in 1974 will not be less than it was in 1973.

Profits, however, will be considerably reduced by the high cost of fuel and by the competition between the cruise lines. Indeed, fears have been expressed that the final results could well show a loss unless the State, as it has been asked to do, can provide these cruise ships with cheaper fuel.

Coloured Crews

Coloured crews are now being employed on Greek ships only as a last resort. The I.T.F.'s action in making it mandatory for coloured crews to receive the same wages as Greek crews, in spite of their reduced efficiency, has created a situation where our shipowners are extremely reluctant to employ them.

As a result, the streets of Piraeus are now crowded with coloured seamen seeking employment of any kind. The I.T.F. has declared that the tax levied on convenience-flag ships is being used to support a fund for unemployed seamen. Now is the time for it to open up its coffers for the relief of these sorry victims of its high-handed policies.

Greek Crews

The reluctance to employ coloured seamen, reported in the previous article, has resulted in an increased drive to seek Greek crews. But if this drive is to be successful it is now more necessary than ever to announce those measures which will make employment at sea more attractive both to shore workers and to youngsters who are making the crucial decision on their future careers.

Coloured Crew Wages

The I.T.F. has decreed that the £20 cost-of-living bonus paid to Greek crews must also be paid to coloured crews serving on Greek ships since they too suffer from the ill-effects of inflation in their own countries.

The I.T.F. has further decreed that N.A.T. should transfer contributions from coloured crew wages to their own pension funds in their own countries.

Finally, it has been confirmed that the £48 per month wage for an Asiatic A.B. laid down by the I.L.O. is paid to Asiatics by shipping firms that traditionally employ Asiatics exclusively as lower deck crews on their ships.

The I.T.F. is therefore happy to see these coloured crews paid £48 per month on British ships that always employ Asiatics but will not allow Greek shipowners to do so when they employ coloured crews on occasion.

Repair Jobs

Ten ships, eight of them large ones, were drydocked and repaired in Malta during the two months of January and February this year. They would have been repaired here and the Greek economy would have earned hundreds of thousands of dollars in foreign exchange if the facilities for drydocking and repairs had been available.

The impasse at Perama and the shortage of drydocks in the Piraeus area are forcing our shipowners to send their ships to other repair bases in the Mediterranean.

If some sort of statistics could be compiled to show what tremendous sums are being spent every year at these other repair bases, perhaps they would be successful in shaking our authorities out of their complacency and prompt them to do something about increasing our drydocking and repair facilities without further delay.

An Inaccurate Statement

The statement by the Salvage Association that ship repair costs in Greece have increased by 19.94% compared with an average world increase of 21% is not true. Even if the person who compiled these statistics had restricted himself to Greece's three major shipyards, he should not have attained a figure higher than 10 to 12%. As for the Perama yards, the increase there has not been more than 7 to 8% in comparison with 1972 prices.

It should be noted, moreover, that these increases are due mainly to the higher cost

of raw materials and not to labour costs.

The Salvage Association should have extended its survey and quoted the actual costs and not merely the increase. It would then have ascertained that repair costs in Greece are as low as they are in Spain and much lower than in Italy or France, to mention Mediterranean repair centres alone. They are indubitably lower than they are in north-western Europe and the U.K.

Mention should also be made of the speed with which repairs are carried out here and the tremendous progress that has been made in this respect in the last ten years.

Building in Greece

Considerable interest is being shown by foreign shipowners in building in Greece. There is also a great demand for ship repairs in local yards. On the heels of the Norwegians, who have ordered a series of vessels at the Perama, Salamis and Eleusis yards, two groups of Swedish owners are interested in placing an order for fifteen vessels of which eight to ten are coasters and four to five 6000-tonners. Negotiations are still under way and if certain problems are overcome, it is hoped that firm orders will be placed shortly.

Compensation

The recent ruling by the Council of State, by which the widow of a seaman who suffered a heart attack in the Philippines while being "entertained" by a lady of dubious virtue was awarded accident compensation, raises an interesting point.

The Council of State's ruling was based on the fact that a seaman's life being what it is, it is natural for the seaman to seek feminine solace in foreign ports. Any fatal accident occurring to him in this respect, therefore, can be construed as a hazard of his profession and entitles his survivors to compensation.

This is a very broad interpretation of professional hazards and great care should be taken in defining such hazards. For instance, is a seaman killed in a café brawl or one run over by a car while admiring the view in a foreign port entitled to compensation?

Naturally, every case should be judged on its own merits but the Council of State's ruling in this case provides a new aspect to cases of the death of a seaman on shore in a foreign port and will oblige our shipowners to seek coverage of such risks from their P & I Associations which, in turn, will make for higher premiums.

Query

The following interesting question has been put to us and we are passing the buck to the authorities concerned.

Can a Greek shipping société anonyme, 55% of the shares of which are owned by a Greek industrial société anonyme established in Greece by virtue of Law 2687/53, build ships in Greece with capital funds imported entirely from abroad, without any locally contracted loan, and fly the Greek flag on such a ship regardless of the fact that the majority of the shareholders of the industrial société anonyme may or may not be of Greek nationality?

An interesting question which needs an answer. Without wishing to influence the authorities concerned, we would say that the answer should be in the affirmative. The owning company would in this case be a Greek shipping società anonyme 55% owned by a Greek industrial company and the ship would be built locally with funds im-

ported entirely from abroad. It should therefore be entitled to Greek registry.

Insurance Matters

The British marine insurance market does not appear to be doing very well, if we are to believe the recent statements of Mr. Peter Quale, chairman of the Liverpool underwriters' association.

He talks of an impending catastrophe due mainly to the stiff competition on all sides. And the greatest peril lies in the competition for reinsurance.

Most underwriters abroad work on the basis of thousandths and not percentages.

And low reinsurance rates make it impossible to increase premiums.

We must observe here that it is customary for the British underwriters to complain about their business in contrast to the Americans and Scandinavians whose position appears to be stable. Acute competition, however, is a fact. It was responsible in 1973 for nailing down premiums from 3 to 3.5% to 1.25 to 1.50% for tankers and to only 0.3% even for total loss.

The British underwriters are already limiting themselves to a small percentage of the direct risks insured with them and reinsuring the balance.

The dangers of this practice to the insurance market are sounded by Mr. Quale.

HULL SYNDICATE CHAIRMAN REPORTS GROWTH IN A TROUBLED YEAR

Re-elected yesterday as Chairman of the Board and Manager of the American Hull Insurance Syndicate, Allen E. Schumacher reported to his membership that the Syndicate had experienced a 10% premium growth in 1973, but that this "does not reflect the growth we should have liked either in terms of new business or through rate adjustments on renewals in a year of continuing inflationary trends." Illustrating the adverse conditions against which the gain had been achieved, he said that, out of 2,775 claims paid, a mere 86 (ten of them total losses) had "consumed 48%" of premiums written for the year. This figure he called "disturbingly high compared to a five-year major casualty-to-premium ratio of 38%", with individual years ranging between 19% and 41%.

The American Hull Insurance Syndicate is the American Market's chief facility for insuring U.S. and foreign-flag oceangoing and Great Lakes vessels. At its Annual Meeting yesterday, the subscribing members elected the following to serve on the Board of Managers for the next three years: William J. Bradford, Jr., Federal Insurance Company; Charles A. Kirkland, Jr., United States Fire Insurance Company; Thomas O. Clark, Commercial Union Insurance Company; John E. Greene, Hartford Fire Insurance Company; John B. Ricker, Jr., The Continental Insurance Company; and John R. Walbridge, Insurance Company of North America.

Besides re-electing the Chairman, the Board then elected or re-elected as Syndicate officers: John B. Ricker, Jr., Vice-Chairman of the Board; William J. Pettersen, Jr., Underwriter; Raymond M. Hicks, Jr., Claims Manager; Robert T. Luehman, Secretary-Treasurer. Five Assistant Underwriters were designated: John O'Donnell, William H. Jaklitsch, John A. Hickey, Walter O. Michael, and Charles A. Feely. Raymond J. Barnes was re-elected Assistant Claims Manager; Raymond M. Mathisen, Assistant Treasurer.

Among conditions which had made for a difficult year, Mr. Schumacher cited the competitive situation among world insurance markets. Emphasizing that competition in itself "is a healthy and desirable economic element in a free society," he noted the emergence in recent months of "a kind of competition which is not only disruptive but dangerous to long-term balance." Such is competition, he said, "which reaches out to buy business at virtually any price, in general disregard of sound underwriting precepts" and rests upon "reinsurance arrangements which leave the direct underwriter with little or no exposure of his own." Under such arrangements, "a reinsurer may not be aware he is in a loss position until the sand has been washed out from under him."

Mr. Schumacher added, "Any prudent re-

insurer today should be absolutely satisfied, not only as to the background and experience of the direct underwriter he supports, but also that an appropriate share of the exposure is retained and borne by that direct underwriter."

He further cautioned brokers against being "caught up in a sort of competitive frenzy" which "may permit qualitative assessments to assure secondary importance in their considerations. This is not a business," he concluded, "in which quality can be subordinated at any level."

Referring to the unprecedented \$40 million capacity which the Syndicate offered at the start of 1973, Mr. Schumacher reported that this amount has already been committed for Builder's Risk insurance on each of a number of giant crude oil and liquefied natural gas carriers now on order. While the time has not come when it is demanded for Navigating Risks, he said its rapid approach is indicated by vessel values now on Syndicate books. "At the end of 1973 there were 213 ships... insured for over \$5 million and 60 insured for more than \$10 million. The peak value was... on a tanker with a sum insured by the Syndicate of \$21 million." In 1974, he noted, this peak has already been exceeded.

He reported very satisfactory results from last Spring's decision to resume War Risk writings, "as an ancillary cover to Navigating" and under the concept of writing, for each fleet, "a matching line on both classes of business."

Mr. Schumacher ended with some remarks on tankers. He said the eight-year loss ratio of tankers over 75,000 deadweight tons now stands at "approximately 87%." However, had recent widespread rate reductions on large tankers been in effect the full period, "credit balances would disappear entirely." He stressed the need to "be on guard against further erosion of premium levels on this class of business which presents such enormous exposures."

He expressed pleasure "that more and more tanker owners are installing inerting systems in their vessels." Though the cause of recent large tanker explosions has not yet been determined, he pointed out that none had occurred on ships in inerted condition. The Syndicate is also, he disclosed, "lending encouragement to a system presently being developed and tested, by which electrostatic force buildup during tank washing processes would be dissipated through neutralization of charges." If this system succeeds, Mr. Schumacher concluded, "it may be hoped that the solution to explosions during cleaning operations is at hand. This would be welcome news to tanker owners and underwriters alike."