

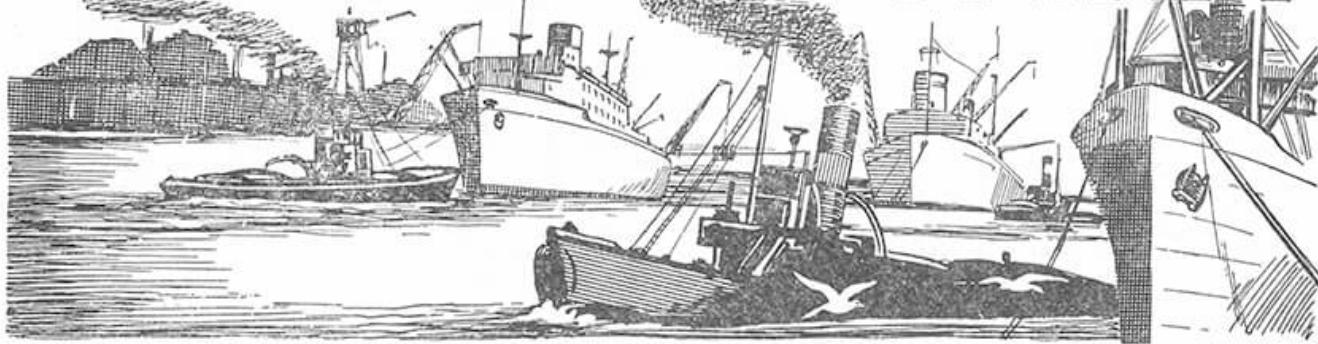
# NAYTIKA XRONIKA



15η Οκτωβρίου 1973

Αρ. Φύλλου 921/680

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΒ' (Περίοδος Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 921/680

ΕΚΔΟΤΗΣ - ΔΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :  
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :  
ΣΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1973

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### Ο ΝΕΟΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΑΣ

'Ο κ. 'Αλέξανδρος - Κωνσταντίνος Βούλτος ώρκισθη ύπουργός Ναυτιλίας τής Κυβερνήσεως Μαρκεζίνη και άνελαβε τά καθήκοντά του. "Ηδη, ό πρώτος ύπουργός του άποκαταστάθηκε είς την προτέραν του συγκρότησιν ύπουργειού, ένημερούται έπι τῶν ἔκκρεμών ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας, κυριώτερα ἐκ τῶν ὅποιων, τὴν στιγμὴν αὐτῆν, θεωρούνται τὸ ναυτεργατικὸν καὶ ἡ δελτίωσις τῆς θέσεως τῶν συνταξιουχῶν.

'Ο νέος ύπουργός Ναυτιλίας ἔγεννήθη τὸ 1915 εἰς Ἀθήνας, ὅπου διεξῆλθε τὰς ἔγκυ-



κλίους σπουδάς. Τὸ 1931 κατετάγη εἰς τὴν Σχολὴν Ναυτικῶν Δοκίμων καί, ὀνομασθεῖς σημαιοφόρος τὸ 1935, ἐσταδιοδρόμησεν ὡς μόνιμος μάχιμος ἀξιωματικός μέχρι τοῦ 1950. Καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου 1940-45 διετέλεσεν υπαρχος καὶ κυβερνήτης ἀντιτορπιλλικῶν, ἀργότερον δὲ ὑπρέπεσεν ὡς διευθυντής τοῦ Β' Γραφείου τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου Ναυτικοῦ καὶ διευθυντής σπουδῶν τῆς Ναυτικῆς Ἀκαδημίας Πολέμου. Πολιτευθεῖς μετὰ τὴν ἀποστρατείαν του ἔξελεγη δις δουλευτῆς Ζακύνθου.

"Έχει τιμηθῆ μὲ πλεῖστα ἐλληνικὰ καὶ ξένα παράσημα καὶ ὄμιλει τὴν ἀγγλικὴν καὶ τὴν γαλλικὴν.

### ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Συνεστήθη ἐπιτροπὴ ἀπό τὴν "Ἐνωσίν τῶν Ἐφοπλιστῶν, ἵνα μελετώσα αὐτὴ ἐπισταμένως τὸ ὄλον ναυτεργατικὸν πρόβλημα, ὑποδάλῃ ἐντὸς δραστηράτου χρονικοῦ διαστήματος τὰ συμπεράσματα τῆς ἐρεύνης, τῆς ἀποσκοπούσης εἰς τὴν ὑπόδειξιν καὶ τὴν ἐν καιρῷ λήψιν τῶν ἀποφασιστικῶν ἐκείνων μέτρων, ἀτίνα θὰ ἡδύναντο νὰ ἀμβλύνουν πῶς, ὃν μὴ νὰ ἐπιλύσουν, τὴν ὁδύτη τοῦ προσβλήματος.

"Η ἐπιτροπὴ ἐκλήθη νὰ συζητήσῃ ὡρισμένας προτάσεις καὶ ἀπάφεις, διατυπωθείσας κατὰ τὰς τελευταίας αὐτὰς ἡμέρας εἰς αἰτήματα τῶν Ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων, αἰτήματα σχετιζόμενα μὲ τὴν ἐπιδιωκόμενην ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος τῆς ποστοτικῆς ἀνεπαρκείας τῶν πληρωμάτων.

Αἱ προτάσεις καὶ τὰ αἰτήματα συνοψίζονται εἰς τὸ κάτωθι ἀναφέρομενα θέματα, ἀτίνα ἐν τῷ συνόλῳ τῶν λαμβανόμενα δύνανται πράγματι νὰ δημιουργήσουν τὸ εὔνοικὸν ἐκείνῳ κλῖμα, ὅπερ τὸ μὲν τὴν διαρροήν τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ θὰ σταματήσῃ, τὸ δὲ θὰ καταστήσῃ ἐλκυστικώτερον τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

### Α.' ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

- α) 1. Βελτίωσις συντάξεων ναυτικῶν.  
2. Βάσις υπολογισμῶν εἰσφορῶν πρὸς Ν.Α.Τ.  
3. "Ιδρυσις Ταμείου Ἀνεργίας.

- β) 1. Ἀμυνοδότης ἀνάπτωσις.  
2. Ἐπιδότησις μακροχρονίου ναυτικῆς ἐργασίας (γενικῶς ἢ παρὰ τῷ αὐτῷ πλοιοκτήτη).

- γ) 1. Μείωσις προσόντων πρὸς ἀπόκτησιν πτυχίου ἢ ἀδείας.  
2. Διευθέτησις συνθέσεως πληρώματος.  
3. Ἐνοποίησις πληρωμάτων.  
4. Ἀμιγή κατώτερα πληρώματα.

- δ) 1. Ἐλεγχος ψευδασθενῶν.  
2. Μετατροπὴ πειθαρχικῆς ποινῆς εἰς χρηματικὴν ἐπὶ λιποταξίας.  
3. Ἀποτροπὴ ναυτολογήσεως Ἐλλήνων ναυτικῶν εἰς πλοία ξένων ναυτιλιῶν.

- ε) 1. Ἰδιόκτητος στέγη ναυτικῶν.  
2. Προϊκοδότησις θυγατέρων ναυτικῶν.  
3. Σπουδαὶ τέκνων ναυτικῶν.

- στ) 1. Δασμολογικαὶ διευκολύνσεις εἰς ναυτικούς.  
2. Ἀπλοποίησις φορολογίας ναυτικῶν.  
3. Φορολογικαὶ ἀπαλλαγαῖ.

- ζ) Ναυτικὸν Νοσοκομείον.

### Β.' ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

- 1. Αὔξησις μισθῶν ναυτῶν καὶ θερμαστῶν.  
2. Εισφορὰ Ἐργατικῆς Εστίας.

### Γ.' ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΙΣ ΝΕΩΝ

"Ἐνεργὸς συμμετοχὴ τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων εἰς τὴν μελετωμένην ὄργάνωσιν μονίμων μέσων διαφωτίσεως νέων.

Δὲν εἶμενος εἰς θέσιν νὰ προεικάσωμεν τὴν ἔκτασιν καὶ τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἀναληφθείσης προσπαθείας. Αἱ συγκεκριμέναι, ὅμως, ὑποδείξεις τῆς ἐπιτροπῆς καὶ τὰ συμπεράσματα τῆς ἐρεύνης δὲν ἀποκλείεται, ὅφε τύχου τῆς δεούσης ἐπεξεργασίας ἀπὸ τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐνόσεως, νὰ συζητθούν καὶ μὲ τοὺς ἐκπροσώπους τῶν ναυτεργατῶν διὰ νὰ ἀποτελέσουν ἕνα σύνολον προτάσεων καὶ αἰτήματων τοῦ κόσμου τῶν ναυτιλομένων —Ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν— ἀπὸ κοινού δυναμένων νὰ ὑποδηθούν εἰς τὸν νέον ύπουργὸν τῆς Ναυτιλίας πρὸς θεσμοθέτησιν, ὅπου χρειάζεται αὐτῇ.

"Ἄς ἐλπίσωμεν ὅτι οὕτω θέλει ἔξελιχθῇ ἡ ὄλη προσπάθεια, ἡ πρώτη, σημειωτέον, ἡτις ἀναλαμβάνεται διὰ τὸ πρόδλημα.

### ΚΡΑΥΓΗ ΑΠΟΓΝΩΣΕΩΣ

Πρὸς τὸ ύπουργειόν Κοινωνικῶν 'Υπηρεσιῶν —ἀρμόδιον μέχρι πρὸ τινῶν ἡμερῶν κοινού διὰ τὸ Ν.Α.Τ.— ἀπεστάλη ἐξ "Ανδρου, ἀπὸ τὴν νήσον, μὲ τὴν μεγαλυτέραν παράδοσιν καὶ ἐπίδοσιν εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα, τὸ κάτωθι τηλεγράφημα, κραυγὴ πραγματικῆς ἀπογνώσεως:

Συνταξιούχοι Ν.Α.Τ. "Ανδρου, ἀπεγγνωμένως διαμαρτύρονται διὰ παντελῆ ἔγκατάλειψιν τῶν εἰς ἀργόν θάνατον λόγῳ παντελοῦν ἀνεπαρκείας συντάξεων τῶν κατόπιν ἔξελίξεων καὶ συνεχῶς ἔξελισσομένου ἀνοδικῶν κόστους διαβιώσεως στότ. Ἐξαιτούνται ἄμεσον ἀναπραμογὴν συντάξεων.

ΑΝΔΡΙΑΚΗ ΠΑΝΝΑΥΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ

ΤΑ ΜΙΚΡΑ ΠΛΟΙΑ

Τό γε νῦν ἔχον τὸ ἑξ εἴκοσι τεσσάρων πλήρωμα ἐνὸς μικροῦ μεσογειακοῦ τύπου τῶν 4.000 τόννων φορτηγοῦ στοιχίζει εἴκοσι τέσσαρα δολλáρια ημερήσιως κατ' ἄνθρα, ἔναντι τῶν δέκα πέντε πρὸ τινων ἐτῶν. Εἰς τὰ εἴκοσι τέσσαρα δολλáρια περιλαμβάνονται ὁ μισθός καὶ τὰ λοιπά περὶ αὐτὸν ἐπιδόματα, τὸ N.A.T., ἡ τροφοδοσία καὶ τὸ «Κλάσιππ».

Α' Ακρίβων είς τὴν ἐπάνδρωιν του τὸ μικρὸν σκάφος μέχρι τοῦ στημέσιον νὰ καθίσταται ύπὸ ὅμολάς συνθήκας τῆς ναυλαγορᾶς ἀντιοικονομικόν. "Οταν ποτὲ παρελθῇ ἡ στημειρὶνή εὐφορία, διέδοσις ἄλλη ἀπὸ τὸν παροπλισμὸν δὲν θὰ προβάλλεται εἰς τὸν παροικτηνόν. Καὶ κέκτηται τόσα πολλὰ μικρὰ σκάφη ἢ Ναυτιλία μας!"

Τό περισσότερον, πράγματι, πληγέν σπότη έλλειψιν πληρωμάτων και την ανατίμησιν τῶν μισθῶν είναι τὸ μικρᾶς ἡ καὶ μετρίας χωρητικότης πλοίον. Δὲν ύπερβάλλουμεν προβλέποντες ὅτι ὑπὸ καθεστῶς χαμηλῆς ναυαγορᾶς φορτηγὸν «τουτηνέκερ» μέσης χωρητικότητος, ἐπηγδωμένον μὲν «Ἐλληνας» ναυτικούς, θὰ είναι ἀδύνατον νὰ ἀποδώσῃ κινούμενον. Τὸ αὐτὸ πρόβλημα, ποὺ ἀντεμετώπισαν οἱ Σκανδιναύοι, «Ἄγγοι καὶ Γερμανοὶ ἐφοπλισταί, θὰ ἀντιμετωπίσουν καὶ οἱ «Ἐλληνες συνάδελφοι τῶν. Τὴν περιόπισην τῶν «τουτηνέκερ» σκαφῶν θὰ ἐπιδιώξουν, ώς μόνην διέχοδο μιᾶς ζημιογόνου καταστάσεως.

Οι καλοί ναῦλοι καλύπτουν, βεβαίως, καὶ τῶν δαπανῶν ἐπανδρώσεως τὰς ὑπερβολικὰς αὐξήσεις. Πάνυ δὲ θέμαν διέθεντο τὸ κόστος τῆς ἐπανδρώσεως μὲ τὴν χαμηλὴν ναυλαγοράν, δεδουμένης τῆς ἀνεπαρκείας πληρωμάτων καὶ δὴ ἄξιωματικῶν. Κατὰ συνέπειαν, ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν μικροτέρας χωρητικότητος σκαφῶν μὲ τὸ πολυωριθμότερον πλήρωμα θὰ είναι παθητικόν. Πρός τὰ μεγαλύτερα πλοῖα θὰ στραφούν οἱ ἐφοπλισταί μας —ἐστράφησαν ηδη — ἀκολουθούντες τὸ παράδειγμα τῶν συνδέλφων των Νορβηγῶν καὶ ἄλλων. Είναι μόνη ἀπομένουσα διὰ τὴν ἐπιβίωσιν ἐπιδίωξις.

Καὶ τὸ συμπέρασμα: Κεῖται ἐντὸς τῆς Ἑλληνικῆς πραγματικότητος τὸ ὄξιωμα: «Κτήμα τῶν πτωχῶν λαῶν εἶναι ἡ θάλασσα». Καὶ οἱ «Ἐλλήνες ἔξεπέρασαν ἡδη τὸ πράγμα τοῦ ἑνδέειας». «Οὐλίγον ἀνόητι καὶ θὰ συγκατατέλεγωνται μεταξὺ τῶν ἀνεπτυγμένων λαῶν. Αἳ τὸ ἔχουν ὑπὲ» δύψιν των οἱ ἐποπτοίσι μας. Δυσθάνατος διὰ τούς ὅλιγους «Ἐλλήνας η μεγίστη Ναυτιλία τῶν ὄχηδοκόντα ἐκτασιαώις τόννων d.w.!

## ΤΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΙΚΟΝ

Ἡ δελτίωσις τῶν συντάξεων τῶν ναυτικῶν ἀποτελεῖ, ἀσφαλῶς, κίνητρον προσελκύσεως νέων, κυρίως, ὅμιλων, εἶναι μέτρον δραστικού κατὰ τῆς διαφορᾶς τῶν ναυτι-

κῶν ἐκ τοῦ ἐπαγγέλματος.

Διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῶν στόχων αὐτῶν πρέπει, ἀφ' ἑνὸς μὲν νὰ ἔχσφαλιζεται ίκανοποιητικὸν ἐπίπεδον δῆντος εἰς τὸν ἀπόμαχον ναυτικὸν, ἀφ' ἑτέρου δὲ νὰ είναι ἀνώτερο τῆς συντάξεως τῶν ἀντιστοίχων ἀσφαλιστικὸν φορέων της ηρᾶς.

Τὸ ἀρμόσον ἐπίπεδον συντάξεως εἰναι  
ἔκεινο, τὸ ὅποιον συνθύσαι τὸ ἐπίπεδον  
ζωῆς τοῦ ἐν ἐνέργειᾳ ναυτικοῦ, τὴν χρονικήν  
διάρκειαν τῆς παραμονῆς τοῦ ἐν θαλάσσῃ  
καὶ τὴν τραχύτητα τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλ-  
ματος.

Κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἀνωτέρω, τὸ ποσὸν τῆς συντάξεως πρέπει νὰ ὄρισθῇ μὲ βάσιν τοὺς μισθούς ἀκτοπλοῖας, προκειμένου δὲ περὶ ποντοπόρων πληρωμάτων μὲ βάσιν τοὺς αὐτοὺς μισθούς, προστη-  
χημένους κατὰ ποσοστὸν ἀνάλογον πρὸς τὴν πραγματοποιηθεῖσαν ἐπὶ ποντοπόρων πλοίων ὑπηρεσίαν.

Μὲ ἀφετηρίαν τὴν ἀνωτέρω βάσιν πρέπει διὰ τὸν ναυτικὸν τὸν πραγματοποιούντα 25ητη συντάξιμον παρὰ τῷ N.A.T. ὑπηρεσίαν, η σύνταξις νὰ ἀνέρχεται εἰς τὸ 80% τοῦ μισθοῦ - βάσεως.

Οίκοθεν νοεῖται ότι διὰ ἐλάσσονα τῶν  
25 ἔτῶν θὰ δίδεται μειωμένη ἢ ηδημένη  
σύνταξις.

Καὶ ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω παρατηρεῖται:

- 1) Αἱ ἀσφαλίσεις τῶν ἐργαζομένων εἶναι θεσμὸς κοινωνικὸς καὶ ὡς τοιούτος ἀποκεποῦ εἰς τὴν ἔξασφάλισιν ἐνὸς λογικού ἐπιπέδου ζωῆς εἰς τὸν ἡσαφαλισμένον, στις, ἐξ οἰουδήποτε λόγου (γραπτος, ἀναπηρίας, θανάτου, ἀνεργίας, ἀσθενείας κ.λπ.) ἀπώλεσεν οὗτος ἢ παρ' αὐτοῦ συντρουμένη οἰκογένεια του μονίμως ἢ προσκαίρως τὸ ἐκ τῆς ἐργασίας αὐτοῦ εἰσόδον.  
2) Κατ' ἀκόλουθιαν τῶν ἀνωτέρων, τὸ υψος τῶν παροχῶν (συντάξεων) διαμορφώνεται:
  1. Διὰ προσδιορισμοῦ τοῦ ποσοῦ, τὸ ὄποιον καλύπτει τὸ βασικὸν ὅριον διαβιώσεως τοῦ ἡσαφαλισμένου καὶ,
  2. Διὰ τῆς προσαρξήσεως τούτου: α) λόγω ψυχούς μισθοῦ —καὶ συνεπῶς εἰσφορῶν— β) διὰ «πριμοδοτήσεως» τῶν ἐτῶν τῆς παραμονῆς τοῦ ἡσαφαλισμένου ἐν τῇ ἐργασίᾳ του, τὰ ὄποια ἐπραγματοποίησεν οὗτος μετά τὴν συμπλήρωσιν τοῦ ἐλαχίστου συνταξίμου χρόνου, γ) δι' ἐπιδοτήσεως τοῦ συνταξιούχου κατά τὸν λόγον - ἀριθμὸν τῶν προστατευομένων παρ' αὐτοῦ μελῶν τῆς οἰκογενείας αὐτοῦ.
  3. Προκειμένης τῆς μελετωμένης αὐξήσεως τῶν συντάξεων τῶν ναυτικῶν, ἐπισημανοῦνται ἡ ἐλλειψις α) «πριμοδοτήσεως» τῶν ὑπέρ τὰ 15 ἔτη συνταξίμων ἐτῶν, β) ἐπιδοτήσεως τῶν μελῶν τῆς οἰκογενείας τοῦ ναυτικοῦ.  
Οὕτω, διπλασιαζομένου τοῦ συνταξίμου χρόνου διπλασιάζεται ἡ σύνταξης ἐν

τὴν αὐτὴν σύνταξιν λαμβάνει συνταξιού-  
χος ἄνευ συζύγου καὶ ἄνευ τέκνων πρὸς  
τὸν ἔχοντα μόνον σύζυγον ή σύζυγον και-  
τέκνα ή μόνον τέκνα.

4. Εἰς πρώτην φάσιν τῆς δελτιώσεως τῶν συντάξεων τῶν ναυτικῶν πρέπει, διατηρουμένου τοῦ σημερινοῦ τρόπου ὑπολογισμοῦ καὶ τοῦ ἐντεῦθεν προκύπτοντος ὑψοῦς τῶν συντάξεων:

  - Νὰ προσδιορισθοῦν τὰ «ποσοστά», καθ' ᾧ «πριμοδοτεῖται» ἡ σημερινὴ σύνταξις διὰ ναυτικῆς ἐργασίας, i) ἀπὸ 15—20 ἔτη, ii) ἀπὸ 20—25 ἔτη καὶ iii) ἀπὸ 25 ἔτη καὶ ἄνω.
  - Νὰ ὄρισθωσιν αὐξῆσεις τοῦ οὕτω προκύπτοντος ὑψοῦς τῶν συντάξεων, i) διὰ τὴν σύζυγον ἐπ.χ. 10%, ii) δι' ἔκαστον ἀνήλικον ἢ ἀνίκανον ἢ ἄγαμον θυγατέρα (μὴ ἐργαζομένην) π.χ. ποσοστὸν 5%.
  - Διὰ τῶν μέτρων τούτων ἐπιτυχάνεται δικαῖα αὐξῆσις τῶν συντάξεων καὶ τὸ ὑψος αὐτῶν διαμροφώνεται ἐπὶ τῇ βάσει κοινωνικῶν κοινωνίων.

Н НАУЛАГОРА

Μέχρι πρό τινος χαρακτηριστική ήτο ή  
άπουσία του ιστωνικού παράγοντος από  
την ναιλαγοράν, παράγοντος οστις, ως γνω-  
στόν, εἰς τὸ ἔγγυς παρελθόν ἥλεγχεν, ούτως  
εἶπεν, τὴν πορείαν τῶν ναιλών. Απὸ διμη-  
νου, ὡμας, τὰ πράγματα οσσον ἀφορε εἰς  
τὰς ιστωνικὰς μεταφοράς, ἀποκαθίστανται.  
Αἱ εἰδῆσεις από τὸ Τόκιο διαπιστώνουν καὶ  
πάλιν τὴν ἐν ἀνοδικῇ πορείᾳ παραγωγὴν  
τοῦ χάλιβος. Σιδηρομετάλλευμα, γαιανθρα-  
κα καὶ παλαιοσίδηρα — αἱ πρώται ὑλαὶ τῆς  
χαλιβουργίσεως — περισσότερα χρειάζονται.  
Αἱ μεταφοραὶ διογκούνται. Τὰ μπάλια κάρ-  
ριερ, μεγάλα καὶ μικρά, μὲ τὴν ζήτησιν  
ἐκτάκτων ηὑδημένην χρονοναυλώνονται δι'  
én, δύο καὶ πέντε ἑτη. Καὶ διότι είναι δυσ-  
έρετα, λόγω καὶ τῶν ἐντεινομένων μεταφο-  
ρῶν σιτηρῶν καὶ τῶν χρονοναυλώνων από  
τὴν εὐρωπαϊκὴν χαλιβουργίαν, τὰ μισθώμα-  
τα βαίνουν τὴν ἀνιούσαν.

Ἐκτὸς ἀπρόσπου τινός, μὴ διαγραφομένου, ὁ χειμῶν τῆς ναυλαγορᾶς θὰ εἶναι ὁ πρωτοφανῶς ἡπιώτερος διὰ τούς ἐφοπλιστάς. Ἡ εὐφορία τῶν καλῶν ναύλων θὰ συνεχισθῇ.

Εύεξηγητα τὰ πολλὰ τάιμ - τσάρτερς τῶν Ιαπωνῶν. Εἰς 31,4 ἑκατομ., τόν. καθώρ- σε τὸ ὄρμοδιον ιαπωνικὸν ὑπουργείον τὴν παραγωγὴν τοῦ χάλυβος διὰ τὸ τελευταῖον ἀπὸ τοῦ Ὁκτωβρίου τρίμηνον τοῦ ἔτους. Ἡ ζήτησις ἐτού τὸν ἐσωτερικὸν καὶ τοῦ ἔξω- τερικού εἰναι τόση, ὥστε τὸ ὑπουργείον ἐ- ζήτησεν ἀπὸ τοὺς βιομηχάνους τὴν πλήρη παραγωγικότητα τῶν ἐγκαταστάσεων των

Αι προβλέψεις διὰ τὴν πορείαν τῆς ιαπωνικῆς Οἰκονομίας διαγράφουν μείωσιν τῆς αύξησεως τοῦ ἀκαθαρίστου έθνικού προϊόντος ἀπὸ 10,9% τοῦ 1973 εἰς 7,5% τὸ 1974. Οι ύπευθυνοὶ παρατηρηταὶ ὅμιλοι ὥδη περὶ ὑφέσεως ἔξαιρην, τουλάχιστον, διαπρέπεια. Διὰ τὸ 1975 καὶ 1976 αἱ προβλέψεις εἶναι εἰναιάρτασι.

Εις 4 και 4,6% προβλέπεται ή αυξησις του άμερικανικού έθνικου προϊόντος κατά τὸ τρίτον και τέταρτον τριμήνου τοῦ 1973, καθώς και τὸ πρώτων τοῦ 1974, έναντι 8,7 και 2,4% τῶν δύο προηγουμένων τριμήνων 1973. Περὶ ἐλαφρᾶς ύφεσεως δύμιοιον οι οικονομοδόγοι.

Διὰ τὴν περίοδον 1973—74 ἡ Ρωσία ἤ-  
χορράπτει μένοι τοῦδε 3,5 ἑκατομ. τόν. σί-

# **WILLIAMS & CIA. LTDA.**

RUA BOM JESUS, 220

P. O. BOX 245

50.000 RECIFE/BRAZIL

1. ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ
  2. ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ
  3. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΔΙ' ΟΛΑ ΤΑ P. & I. CLUBS
  4. ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ ΕΝ RECIFE ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΟΣ ΜΕ TELEX
  5. ΕΙΔΙΚΟΣ ΩΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΩΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ ΠΡΑΚΤΩΡ
  6. ΠΛΕΟΝΕΚΤΟΥΜΕΝ ΕΙΣ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΙΣ ΧΑΜΗΛΗΝ ΤΙΜΗΝ & ΕΙΣ ΧΡΟΝΟΝ ΟΔΙΓΩΤΕΡΟΝ ΤΟΝ 12 ΟΡΟΝ

του άπό την Αμερικήν. Αἱ τελευταίαι πληροφορίαι εἰκόνας αναγγέλλουν τὴν ίκανον ποιητικήν ἐσόδειαν, ύπολογιζούμενην εἰς 195 εκατομ· τόν., ἐλάχιστα ύπολειπομένην τοῦ ἀρχικοῦ στόχου. Καὶ εἰς ἀπόδειξιν τῆς ἐπαρκείας: 'Η Ρωσία ἔδωσεν εἰς τὴν Ινδίαν δύο εκατομ· τόν. σίτου καὶ ὄρυζης, παραδότεών μέχρι τοῦ προσεχοῦ Νοεμβρίου.

\*\*\*

Τὰς τελευταίας αὐτὰς ἡμέρας, ἡ Κίνα ἔχροναύλων ἀρκετά μέτρια μπάλκ κάρριερς καὶ τουντέκερς διὰ δύο ἔτη εἰς τὰ γνωστά ψηφλά μισθώματα. Τὰ τύπου Χακονάτε, τῶν 28.000 τόν. πρὸς 6,60 δολ. τὸν τόννον καὶ μῆνα.

\*\*\*

'Η Κίνα ἡγόρασεν ἀπὸ τὸν Καναδᾶν σιτηρὰ ἀξίας ἐνὸς δισεκατομμυρίου δολαρίων (224 εκατομ· μπούσελ). Λεπτομέρειαι ἀλλαὶ δὲν ἀνεκοινώθησαν.

Τριετή, ἐπίσης, συμφωνίαν διαπραγματεύεται νὰ ὑπογράψῃ ἡ Κίνα μὲ τὴν Αὐστραλίαν διὰ τὴν ἀγορὰν 4,5—4,8 εκατ. τόν. σίτου.

\*\*\*

'Η ζήτησις δημητριακῶν ἀπὸ τὴν Κίναν, ἰδιαιτέρως σίτου, θὰ συνεχισθῇ ἐπὶ τίνα εἰσέτι χρόνον. 'Η δήλωσις αὐτὴ προέρχεται ἀπὸ ὑπεύθυνον πηγὴν τοῦ Πεκίνου. 'Εκείθεν ἔχουνται καὶ αἱ πολλαὶ χρονοαύλωσεῖς, ἀκόμη καὶ μετρίας χωρητικότητος μπάλκ κάρριερς.

\*\*\*

Τὸ «μπούμ» τοῦ χάλυβος συνεχίζεται καὶ κατὰ τὰς προβλέψεις τῶν εἰδικῶν παραπτηρῶν θέλει συνεχισθῆ μέχρι τῶν μέσων τοῦ ἔρχομενον ἔτους. 'Η διὰ τὸ 1973 παραγωγὴ τῶν χωρῶν τοῦ 'Ελευθέρου Κόσμου ύπολογίζεται νὰ σημειώσῃ αὔξησιν ἀξιόλογον. Αἰσθητὴ ἀκόμη ἡ ἀνατίμησις.

Διὰ τὸ α' ὀκτάμηνον εἶχεν ὡς κάτωθι, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν τοῦ 8μήνου 1972 εἰς χιλιάδας τόννων :

|                     | 8μήνου<br>1973 | 8μήνου<br>1972 |
|---------------------|----------------|----------------|
| 'Αγγλία .....       | 17.707         | 16.124         |
| 'Αμερική .....      | 90.758         | 79.159         |
| 'Ισπανία .....      | 77.911         | 61.653         |
| Βέλγιον .....       | 10.432         | 9.404          |
| Γαλλία .....        | 16.453         | 15.598         |
| Δυτ. Γερμανία ..... | 32.617         | 28.714         |
| 'Ιταλία .....       | 12.994         | 13.044         |
| Λουξεμβούργον ..... | 3.936          | 3.618          |
| 'Ολλανδία .....     | 3.742          | 3.688          |

Μὲ τοὺς ἀνωτέρω ἀριθμοὺς ἐπεξηγεῖται καὶ ἡ ζωρότης τῶν μεταφορῶν σιδηρομεταλλεύματος, γαιάνθρακος καὶ παλαιοσιδῆρου.

\*\*\*

'Εδήλωσεν ὁ πρίγκιψ ὑπουργὸς 'Αμύνης τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας :

«Δὲν πρόκειται νὰ διακόψωμεν τὴν ροήν πετρελαίου, ἐδήλωσεν ὁ πρίγκιψ. Κατεστήσαμεν ἀπλῶς σαφές εἰς τὸν Πρόεδρον Νίξον, ὅτι ἡ σημερινὴ παραγωγὴ μας πετρελαίου (8.200.000 βαρέια ἡμεροσίως) καλύπτει τὰς ἀνάγκας τῆς οικονομίας μας. Αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι, ἐν τούτοις, θὰ χρειασθούν συντόμως μεγαλυτέρας ποσότητας ἐκ τοῦ πετρελαίου μας. 'Εαν δὲν σταματήσουν τὴν ὑποστήξιν τοῦ 'Ισραὴλ καὶ δὲν τὸ ἀνακάσσουν νὰ ἀποχωρήσῃ ἀπὸ τὰ ἔδαφη μας, δὲν πρόκειται νὰ λάδουν περιστότερον πετρελαίου ἀπὸ ὃσο τοὺς προμηθεύομεν σήμερον».

Εἰς τὰ δόκανα τῆς ισραηλοαραβικῆς διαμάχης, περιέρχεται πλέον καὶ ἡ ὑπόθεση τῶν πετρελαίων. 'Απὸ τὰς ἀνωτέρω δηλώσεις τεκμαίρεται ὅτι διλγώτερα ἀπὸ ὃσα ἔζητησεν ἡ 'Αμερική, θὰ είναι τὰ ἐκ τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας φορτία πετρελαίων.

\*\*\*

'Υπὸ τὸν περιορισμὸν τοῦ δελτίου τὸ θερμαντικὸν πετρέλαιον εἰς τὴν Αμερικήν. Διὰ Διατάγματος τοῦ Προέδρου Νίξον παρέχεται ἡ προτεραιότης καταναλώσεως εἰς τὰς οἰκίας, τὰ νοσοκομεῖα, ἀγροτικά κατοικίας καὶ ἄλλας κοινωφελεῖς ἐπιχειρήσεις.

Ἐλλειψις, πάντως, δὲν προβλέπεται. Τὰ δημιουργηθέντα ἀπόθεματα διὰ τῆς μαζικῆς μεταφορᾶς ἀκαθάρτου πετρελαίου ἐκ τῆς Μέσης Ανατολῆς καὶ παραγώγων ἀπὸ εύρωπακά διυλιστήρια ἔξασφαλίζουν τὴν ἐπάρκειαν.

\*\*\*

Μειούται σταθερῶς τὸ παρωπλισμένον τοννάς. Εἰς 147 σκάφη ξηροῦ φορτίου 609.000 τόν. γκρός καὶ εἰς 26 δεξαμενόπλοια 186.000 τόν. γκρός ἀνήρχοντο τὰ ἀργούντα εἰς τὸ τέλος Αύγουστου.

Κατὰ Μάϊον τοῦ 1972 τὰ παρωπλισμένα σκάφη συνεποδύντο εἰς 7,3 εκατομ· τόν. d.w. 'Ελληνικά ἐφέροντο ἀργούντα εἰς τὸ τέλος Αύγουστου 62 σκάφη 189.000 τόν. γκρός.

## KAI EPIKOYRIKON TAMEION

Τὴν σύστασιν Ταμείου 'Αρωγῆς προτείνει ὁ κ. Μιχ. Καραγεώργης διὰ τῆς 'Ενσεως τῶν 'Εφοπλιστῶν πρὸς τοὺς συναδέλφους του, εἰσφορὰ τῶν τε ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν. Σκοπός του ἡ ἀποταμίευσις καὶ ἡ ἀρωγὴ εἰς ὥρισμενας ἀνάγκας τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας (στέγασης, προκοδότησης ἀδελφῆς ἢ τεκνου).

Ἡ μηνιαία εἰσφορὰ καθορίζεται εἰς δέκα λίρας διὰ τὸ πλοίον καὶ πέντε λίρας διὰ κάθε μέλος τοῦ κατωτέρου πληρώματος καὶ διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς εἰς εἴκοσιν ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ δέκα διὰ τὸν ἔργοζόμενον.

'Ο εἰσφέρων ναυτικός θὰ δικαιούται ἀνά πενταετίαν νὰ ἀποσύρῃ τὸ λαβεῖν του, διπερ, δεβαίως, θὰ συμποσοῦται εἰς σεβαστὸν ποσόν. Πρόκειται, δηλαδή, περὶ ἐνὸς πρωτοτύπου συστήματος ἀναγκαστικῆς ἀποταμιεύσεως μὲ τὴν συνεισφορὰν τῆς ἐργοδοσίας κατὰ μεγαλύτερον ποσοστόν.

'Η πρότασις τοῦ κ. Καραγεώργη ἀποβλέπει τὸ μὲν νὰ περιορίσῃ, ἂν μὴ καὶ ἀνασχέσῃ τὴν σημειουμένη διαρροὴν ἐκ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, τὸ δὲ νὰ προσελκύσῃ τὸν περισσότερον νέους νὰ τὸ ἀκολουθήσουν. Θὰ γνωρίζουν οὗτοι ὅτι πέρα τῆς καλής μισθοδοσίας των καὶ τῆς συνταξιοδοτήσεως, ἔνα ποσὸν σημαντικὸν ἀνὰ πενταετίαν θὰ τοὺς περιμένῃ ἵνα δι' αὐτοῦ καλύψουν τὰς ἐκτάκτους οἰκογενειακάς ἢ καὶ ἀτομικὰς ἀνάγκας.

'Η πρότασις τοῦ κ. Καραγεώργη γενομένη διὰ τῆς συσταθείσης ἀπὸ τὴν 'Ενσεως τῶν 'Εφοπλιστῶν 'Επιτροπῆς ἐρεύνης τοῦ ναυτεργατικοῦ προβλήματος, ἐγένετο κατ' ἀρχὴν ἀποδεκτή. 'Απομένουν, δεβαίως, οἱ λεπτομερέστεροι ύπολογισμοὶ ἐπιβαρύνσεως τοῦ πλοίου καὶ ἡ μελέτη τοῦ τρόπου τῆς νομοθετήσεως καθιερώσεως τοῦ θεσμοῦ.

'Ανεξαρτήτως, δῆμος, τῆς μιθοτεραίας τοῦ κ. Καραγεώργη ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν, μία εἶναι ἡ παρήγορη διαπίστωσις: Οἱ ἐφοπλισταί κατενέρσαι πλέον τὴν ἀνάγκην τῆς νομοθετήσεως διὰ τοὺς ναυτικούς. 'Η τοιαύτη ἀλλαγὴ τῆς δύσεως δύναται νὰ γίνη διὰ Σύλλ. Συμβάσεως ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸν ὄρον 9 τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων,

## AI PERISSEOTERAI EISFOROI

'Υπὸ τὸν τίτλον τούτον νοεῖται τὸ θέμα τοῦ ύπολογισμοῦ τῶν πρὸς τὸ NAT τακτικῶν εἰσφορῶν (πλοιοκτήτου - ναυτικοῦ) ἐπὶ δάσεως ἀλλας, ἐπιτρεπούσης ἀφ' ἐνὸς μὲν τὴν αὐξήσιν τῶν ἐκ τῆς πηγῆς ταῦτης ἐσόδων τοῦ N.A.T., ἀφ' ἐτέρου δὲ τὴν διατήρησιν τῶν εἰσφορῶν εἰς 9% διὰ τοὺς πλοιοκτήτας καὶ εἰς 8% διὰ τοὺς ναυτικούς.

'Η τοιαύτη ἀλλαγὴ τῆς δύσεως δύναται νὰ γίνη διὰ Σύλλ. Συμβάσεως ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸν ὄρον 9 τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων,



## NAYTIKA FRONTISTIRIA

KΩΣΤΑΣ ΜΠΕΪΚΟΣ (ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ)  
ΑΓΙΟΥ ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ 17 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 4178-794

## ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Τὸν προσεχῆ Δεκέμβριον θὰ διενεργηθῶσιν ἔξετάσεις υποψηφίων ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Α' τάξεως, βάσει τοῦ παλαιοῦ Νόμου καὶ μὲ μειωμένην ὑπηρεσίαν (44 μῆνες).

**ΗΡΧΙΣΑΝ** εἰς τὸ Φροντιστήριον μας κανονικῶς τὰ μαθήματα διὰ τοὺς υποψηφίους **ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ Α' & Β'**. Διδάσκουν ἐμπειρούς καὶ εἰδικευμένοι καθηγηταί.

Τὰ μαθήματα **NAYTILIAS — NAYTIKON YPOLOGISMΩΝ** διδάσκονται ὑπὸ τοῦ κ. Α. ΛΕΠΕΝΙΩΤΗ.

'Η προετοιμασία εἰς τὸ Φροντιστήριον μας ἔξασφαλίζει **ΕΠΙΤΥΧΙΑΝ** εἰς τὰς ἔξετάσεις.

## ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Μὲ ἀπλὸ καὶ πρακτικὸ σύστημα προετοιμάζονται εἰς τὸ Φροντιστήριον μας οἱ υποψήφιοι **ΠΡΑΚΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ**.

'Εκάστην ἔξεταστικὴν περίοδον οἱ μαθηταί μας ἐπιτυγχάνουν ἀπαντεῖς. Λειτουργεῖ τμῆμα διὰ τὰς ἔξετάσεις Νοεμβρίου 13.

**ΕΠΙΣΚΕΦΘΗΤΕ ΤΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΑΣ  
ΡΩΤΗΣΑΤΕ ΠΕΛΑΤΑΣ ΜΑΣ**

καθ' ὃν τὸ ποσοστὸν τοῦ ἔργοδότου ὁρίζεται τὸ πολὺ εἰς 9% ἐπὶ τῶν καταδαλομένων μισθῶν. (Οὐδεὶς περιορισμὸς τίθεται διὰ τὰς εἰσφορὰς τοῦ ναυτικοῦ). Συνεπῶς, ἡ Συλλογικὴ Σύμβασις θὰ ὄριζῃ ποιὸς ὁ καταδαλόμενος μισθός.

Καὶ ἐνώ τοιούτος ἔφαντες τοῦ νομίμως ὁ μηχανισμὸς τῆς ἀλαγῆς τῆς βάσεως, τὸ πρόδηλητο ἔγκειται εἰς τὸν καθορισμὸν τοῦ ὑψοῦ τῶν μισθῶν, ἐφ' ὃν θὰ εἰσπράττεται ἡ ἔργοδοτικὴ ὑπέρ N.A.T. εἰσφορά. Τὸ πρόδηλητο τοῦτο ἔχει τρεῖς ἀγνώστους:

- α) Θὰ κληθῇ ὁ ἔφοπλισμὸς νὰ καλύψῃ ὀλόκληρον τὸ ποσόν, τὸ ὅποιον θὰ χρειασθῇ τὸ N.A.T. διὰ νὰ πληρώσῃ τὰς ηὗξημένας συντάξεις;
- β) Θὰ γίνῃ ἀναπροσαρμογὴ τῶν παλαιῶν συντάξεων ἐπὶ τῆς αὐτῆς βάσεως; Καὶ ἐν καταφατικῇ περιπτώσει, πῶς θὰ καλυφθῇ ἡ ἐντεύθεν δαπάνη τοῦ N.A.T.;
- γ) Πῶς θὰ καλύπτωνται μελλοντικῶς αἱ ἐκ τῆς αὐξήσεως τῶν μισθῶν προερχόμεναι νέαι βάσεις συντάξεων, ὁφοῦ τὸ ὑψος τούτων συναρτᾶται πρὸς τὸ ὑψος τῶν μισθῶν καὶ αἱ αὐξήσεις, συνεπῶς, εἶναι αὐτοματικαῖς;

Τὸ πρόδηλητο ἀντιστρέφεται, ἐάν τὸ βάρος τῶν αὐξήσεων καὶ τῶν ἀναπροσαρμογῶν τῶν συντάξεων περιπτεῖται νὰ ἐπωμισθῇ ὁ ἔφοπλισμός. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, ὁ ἔφοπλισμὸς ὀφείλει νὰ προσδιορίσῃ τὸ ὑψος τῆς προσφορᾶς του. Συνεπῶς, ὁφοῦ ὁρισθῇ τὸ ὑψος τῶν μισθῶν, ἐφ' ὃν ἐὰν ὑπολογίζωνται αἱ πρὸς τὸ N.A.T. εἰσφοραὶ τοῦ πλοιοκήτου, θὰ πρέπει νὰ ὑπολογισθῇ ποια ἡ ἀπόδοσις τῶν νέων εἰσφορῶν καὶ εἰς ποίαν αὐξήσιν τῶν συντάξεων θ' ἀντιστοιχῇ αὐτῇ.

## ΥΠΕΡΒΗΣΑΝ ΤΟΥΣ ΧΙΛΙΟΥΣ

"Υπερέβησαν, εὐτυχῶς, τοὺς χιλίους οἱ ὑποψήφιοι τῶν Δημοσίων Σχολῶν 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ." Εναντὶ ἐπτακοσίων περίπου θέσεων. Σημαντικὴ ἡ πρόδοση ἐν σχέσει πρὸς τὰ ἀμέσως προηγούμενα ἔτη. Νέα σημεῖα ἐλέξεως εἰς τοὺς ἐφετεινοὺς διαγνισμοὺς ὑπῆρξαν δύο: 'Η παντελῶς δωρεάν παιδεία καὶ ἡ ἔνταξις τῶν δημοσίων σχολῶν τοῦ E.N. εἰς τὴν βαθμίδα τῆς ἀνωτέρας ἐκπαιδεύσεως. Βαρέα ὅπλα ἀμφότερα, τὰ ὅποια ἔφερον, ὡς φαίνεται, τ' ἀναμενόμενα ἀποτελέσματα.

Πολλὰ τὰ ἀξιοπαρατήρητα εἰς τοὺς ἐπὶ μέρους ἀριθμούς. 'Ἐπι συνόλου 1.056 ὑποψήφιων, οἱ 470 εἶναι ναυτίλοι, διὰ τὰς 5 υφισταμένας σχολὰς πλοιάρχων. 'Η γέφυρα,

παρὰ τὴν τεχνολογικὴν εἰσδολήν, φαίνεται ὅτι ἔχακολουθεῖ νὰ διατηρῇ τὴν παλαιὰν αὐτῆς αἰγάλην. Οἱ ὑποψήφιοι διὰ τὰς 6 λειτουργούσας σχολὰς μηχανικῶν, μόλις φθάνουν τοὺς 365, ἐνῷ ἀλλοτε ἡ ζήτησις εἰς τὰς σχολὰς μηχανικῶν ἦτο ἐντονωτέρα.

Φυσικά, αἱ Σχολαὶ 'Ασπροπύργου προσελκύουν καὶ πάλιν τοὺς πολλοὺς ὑποψήφιους. 'Εξακοσίους ὄγδοοικοντα ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν χιλίων πεντήκοντα ἔξ. Σχεδὸν τὰ ἐπτά δέκατα. 'Ο πολὺς πληθυσμὸς τῆς 'Αττικῆς, ἡ παρὰ τὴν πρωτεύουσαν θέσις καὶ ἀκόμη ἡ φήμη τῶν Σχολῶν 'Ασπροπύργου, ἀποτελοῦν στοιχεῖα ἰδιαιτέρας ἀκτινοβολίας. Παραδόξως, μικρὰ ἡ προσροὴ πρὸς τὰς Σχολὰς μηχανικῶν Σκαραμαγκά καὶ 'Ελευσίνος διὰ τὰς ὅποιας τὸ πλεονέκτημα τοῦ Κέντρου εἶναι κοινόν. Δὲν συνεκέντρωσαν εἰμὴ 49 ὑποψήφιους ἑκάστη. Παρὰ τὴν ἐπιτελουμένην ἑκεὶ θαυμασίαν ἐργασίαν. 'Η ἑδωτερικὴ ἐνδιαίτησις ἡ ὅποια συνιστά τὴν μόνην διαφορὰν ἵσως ὑποτελῆ μίαν ἐξήγησιν. 'Ισως ἀκόμη τοῦ μὴ ἐπαρκῶς γνωστὸν ἔργον των.

Αἱ ἀπαρχιακαὶ σχολαὶ ἀγωνίζονται, ὥσπες πάντοτε, νὰ καλύψουν τὸν ὄριθμὸν τῶν προκρυχεισῶν θέσεων. 'Απὸ 25 ἀνὰ 35 κατὰ μέσον ὄρον οἱ ὑποψήφιοι των. 'Ως γνωστόν, αἱ ὑπολειφθησόμεναι θέσεις πληρούνται κατὰ κανόνα ἐκ τῶν ἐπιλαχόντων τοῦ 'Ασπροπύργου.

'Ιδιαιτέρως ἀξιοπρόσεκτος ἡ ὑπερπροσφορὰ ἀσυρματιστῶν. 'Ἐπὶ τοῦ ἀναφερθέντος συνόλου οἱ 221 εἶναι ἀσυρματισταὶ ἔξ ὧν 172 διὰ τὸν 'Ασπροπύργον καὶ 49 διὰ τὴν Ρόδον. Εἰς τὰ εἰδικὰ πλεονεκτήματα τοῦ κλάδου καὶ τὰς δυνατότητας ἐναλλαγῆς εἰς χερσαίας ἀπασχολήσεις πρέπει νὰ ἀναζητήσωμεν τὴν προτίμησιν.

'Ἐν πάσῃ περιπτώσει, τὸ σύνολον εἶναι ικανοποιητικόν. 'Ἄς εὐχηθῶμεν νὰ εἶναι μακροχρόνιος ἡ ἐπίδρασις τῶν κινήτρων καὶ μονιμωτέρα ἡ ὑψηλὴ προσφορά.

## Ο ΧΡΟΝΟΣ ΜΕΤΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

'Ιδιαιτέρως ἐνδιασφέροντα τοὺς ἀξιωματικοὺς 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ τὰ προσφάτως δημοσιεύθέντα προεδοικά Διατάγματα περὶ ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ίκανότητος.

Διὰ τοῦ πρώτου ἔξ αὐτῶν, τοῦ ὑπ' ἀριθ. 205(1973), ὁ χρόνος τῆς φοίτησεως εἰς τὰς πάσης φύσεων δημοσίας ἐπιμορφωτικάς μετεκπαίδευτικάς σχολάς, λογίζεται ὡς χρόνος θαλασσίας ὑπερεσίας καὶ προσμετράται διὰ τὴν συμπλήσωσιν τῶν προσόντων ἀποκτήσεως τῶν διπλωμάτων. Τοιαύταις σχολαὶ εἶναι: Τὸ ὑπὸ ἔναρξιν Κέντρον

'Επιμορφώσεως τοῦ 'Αγίου Ιωάννου Ρέντη, ἡ Σχολὴ 'Ηλεκτρονικῶν 'Οργάνων, τὰ σχολεῖα σωστίσιων καὶ πυροσβεστικῶν μέσων τοῦ 'Ασπροπύργου καὶ ἡ Σχολὴ Μετεκπαίδευσεως Θαλαμηπόλεων.

'Ορθοτάτη ἡ διάταξις καὶ ἀπαραίτητος. Εἶναι τόση ἡ ὠφέλεια τοῦ ναυτικοῦ καὶ τῆς Ναυτιλίας γενικῶτερον, ἐκ τῆς μορφώσεως ἦν λαμβάνει εἰς τὰς ἀνωτέρας σχολάς, ὥστε νὰ δικαιολογηται πλήρως ἡ ἐξομοιώσις τοῦ πρὸς τοῦτο διατιθεμένου χρόνου πρὸς τὸν χρόνον τῆς ἐνθάσης ἐμπειρίας. 'Ιδιαιτέρως διὰ τὸ Κέντρον 'Επιμορφώσεως Στελεχών, ἡ ἐν αὐτῷ προβλεπομένη πεντηνῆς φοίτησις θὰ ἡτο ἀδιανότητον νὰ χάνεται ἀπό τὸ πλευρᾶς συμπληρώσεως χρονικῶν προσόντων. 'Αλλὰ καὶ διὰ τὰς ἀλλας σχολάς καὶ διὰ τὴν Σχολὴν 'Ηλεκτρονικῶν 'Οργάνων, ισχεῖ τὸ ίδιον. Τώρα μάλιστα, ὅτε διὰ τὸν Διατάγματος (τοῦ ὑπ' ἀριθ. 1973) οἱ ἐν αὐτῇ κύκλῳ σπουδῶν ὑπέστησαν νέαν ἀναδιάρθρωσιν. Οὕτω οἱ μὲν ὑποψήφιοι πλοίαρχοι Γ' χρειάζονται 3 ἑβδομάδας διὰ τὰς γυροπυξίδας, δινόμετρα κλπ. καὶ 1 ἑβδομάδα διὰ τὸ ραδιοτηλέφωνον, οἱ δὲ ὑποψήφιοι πλοίαρχοι Β' χρειάζονται 2 ἑβδομάδας διὰ τὸ ραντάρ καὶ 2 ἑβδομάδας διὰ τὰ λοιπὰ συστήματα (Λοράν, Ντέκκος κλπ.). 'Επίσης οἱ ἀσυρματισταὶ χρειάζονται 5 ἑβδομάδας διὰ τὸν κύκλον συντηρήσεως τῶν ἡλεκτρονικῶν ὄργάνων.

'Ο ἀποτελέση λοιπὸν ἀληθῆ ἀνακούφισιν διὰ τὸν μετεκπαίδευσμον, ὅτι ὁ χρόνος αὐτῶν τῶν σπουδῶν δὲν τοῦ προσφέρει μόνον μίαν πολύτιμην εἰδίκευσιν, ἀλλὰ τοῦ συμπληρώνει, συγχρόνως, καὶ τὰ προσόντα τῆς θαλασσίας ὑπηρεσίας του.

## ΑΜΕΣΟΣ Η ΑΝΑΓΚΗ

Μᾶς χρειάζονται ἀσυρματισταὶ καὶ πολλοὶ μάλιστα. Σχολὰς καὶ ἀλλας πρέπει νὰ συστήσωμεν καὶ τὰς προϋποθέσεις ἀποκτήσεως τοῦ διπλώματος νὰ ἀναθεωρήσωμεν ἐπὶ τὸ εὐχερέστερον.

Πάμπολλας τὰ ἐλληνόκτητα πλοῖα, ποὺ ταξιδεύουν μὲν ἀλλοδαπούς ἀσυρματιστάς, ἐνῷ πρέπει νὰ γωρίζωμεν ὅτι ἡ θέσις τοῦ ἀσυρμάτου εἶναι θέσις ἐμπιστευτική, εἰς τὴν δοτοίαν ἡ προσφορά 'Ελληνος ἀσυρματιστοῦ διὰ πολλοὺς καὶ διαφόρους λόγους ἐπιβάλλεται. Οἱ 'Αγγλοι, ὡς γνωστόν, εἰς τὰ πλοῖα των, τὰ μὴ προσεγγίζοντα εἰς βρεταννικὸν λιμένα, τὴν ἀγγλικὴν ὑπηκοότητα ἐπιβάλλουν διὰ τὸν α' πλοίαρχον καὶ τὸν ἀσυρματιστήν. Μεταξὺ ὅλου τοῦ πληρώματος εἶναι τὰ πρόσωπα τῆς ἐμπιστοσύνης.

'Ἐκ τοῦ παρελθόντος τῆς ὑπερπροσφορᾶς ναυτικῶν ισχύουν ὡρίσμεναι περιοριστικαὶ διατάξεις διὸ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος τοῦ ἀσυρματιστοῦ, εἰς τὸ ζήτημα κυρίως τῆς προϋποθέσεως του ὡς δοκίμου. Αὔτους ἀκριβῶς τοὺς ἀσκόπους περιορισμὸν πρέπει νὰ θέσωμεν ὑπὸ τὴν δάσανον τῆς σημερινῆς ἐπιτακτικῆς ἀνάγκης, ἵνα διευκολύνωμεν τὴν εἰσόδον τῶν περισσοτέρων εἰς τὸ ἐπάγγελμα. Οἱ κρατοῦντες, ἀλλως τε, μισθοὶ εἶναι τόσον ικανοποιητικοί, ὥστε ἀσμένως θὰ ἔρχονται πολλοὶ τῶν νέων μας νὰ σταδιοδρομήσουν εἰς τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ἀσυρματιστοῦ, ἂν διηκολύνοντο πρὸς τοῦτο. 'Ας μελετηθῇ, κατὰ συνέπειαν, τὸ ζῆτημα. Είναι πρωταρχικόν.

## ΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΑΝΕΡΓΙΑΣ

Κοινὸν αἴτημα τῶν τε ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν, τὸ ὄποιον δὲν ἀφορᾷ τὴν δημιουργίαν νέου φορέως, ἀλλὰ τὸν διαχωρισμὸν τοῦ Κλάδου τῆς 'Ανεργίας ἀπὸ τὸ Κεφαλαίον 'Ανεργίας καὶ 'Ασθενείας Ναυτικῶν (K.A.N.).

'Ο διαχωρισμὸς οὗτος συνίσταται εἰς τὴν αὐθυπαρξίαν καὶ αὐτοτέλειαν τῆς οἰκονομικῆς διαχείρισεως τοῦ Κλάδου 'Ανεργίας, ἢτοι τὴν σύνταξιν ιδίου Προϋπολογισμού,

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

Γενικὸς Διευθυντής: 'Ιωάννης Δ. Μπαμπαλετάκης

Διευθυντής: Γεράσιμος Θωμάτος

Αντιπρόσωποι: 'Ιωάννης Βλαχοστέργιος Τηλ. 976.480

A. NYXAS » 446.983

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ:

ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ:

ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ ΕΙΣ ΝΟΤΙΟΝ ΑΦΡΙΚΗΝ ΚΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

'Απολογισμού και 'Ισολογισμού και τὴν δημιουργίαν ιδίου Διοικητικού Συμβουλίου.

Η αύτοτέλεια αὕτη ἐπιβάλλεται, διότι η μὲν ἀνέργεια πλήττει τὴν ποντοπόρον Ναυτιλίαν ἑκτάκτως καὶ ἀπροβλέπτως καὶ, συνεπῶς, πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ κινδύνου τούτου ἀπαιτεῖται η ὑπαρξίας μεγάλων ἀποθεματικῶν, η δὲ ἀσθένεια ἀποτελεῖ συνεχῆ κίνδυνον, αἱ δαπάναι καλύψεως τοῦ ὄποιου δαίνουν συνεχῶς αὐξάνονται καὶ, μοιραίων, ἔντευθεν ἀπαμβλύνονται αἱ προβλέψεις ὑπὲρ τῆς δυνατῆς καλύψεως τῆς ἀνέργειας.

Ἐκ τῆς ἀποδοχῆς τοῦ αἰτήματος οὐδὲ μία ἀπολύτως δαπάνη προκαλεῖται, οὐδὲ ἡ τῆς συστάσεως ιδίου Διοίκηση. Συμβουλίου, διότι τὰ ἔξοδα παραστάσεως τούτων ἥδη καταβάλλονται εἰς τὰ μέλη τοῦ Δ.Σ. τοῦ N.A.T., τὸ ὄποιον εἶναι καὶ τὸ Δ.Σ. τοῦ Κεφαλαίου Ἀσθενείας καὶ Ἀνέργειας.

"Ἄς σημειωθῇ, ἐπ' εὐκαιρίᾳ ὅτι τὰ ἀποθέματα τοῦ ἐν λόγῳ Κεφαλαίου ὑπερβαίνουν ἥδη τὰ ἐπτακόσια ἑκατομμύρια δραχμῶν. Τούτο καὶ μᾶς παρέχει τὴν εὐχέρειαν τῆς συστάσεως ἰδιαιτέρου Κεφαλαίου Ἀνέργειας, ὅπερ προσαυξανόμενον θὰ χρησιμοποιηθῇ κατὰ τὰς χαλεπάς ἡμέρας τῆς κρίσεως. Τάς ἐγγωρίσαμεν.

## ΥΠΕΡΒΑΣΙΑΙ

Ζητήματα, ἀπειλούντα τὴν παρέμβασιν τῆς Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν καὶ τὸν χαρακτηρισμὸν τῆς Κυανολευκοῦ ὡς σημαίας εὐκολίας, προκαλούνται ἀπὸ τὴν συμπεριφοράν ἐφοπλιστῶν τινῶν, τῶν ὅποιων ὅμως τὰ πλοῖα φέρουν τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν. "Οχι μόνον δὲν συμφοροῦνται πρὸς τοὺς καθοριζομένους διὰ τοῦ ἰδιαιτέρου συμφωνητικοῦ ὄρους ναυτολογήσεως ἀλλοδαπῶν πληρωμάτων, ἀλλ' ἀγνοοῦν καὶ τὸ γεγονός ὅτι ἡ Δ.Ο.Μ., πρὸς τὴν ὅποιαν κατηγοργέλθοσαν ωρισμέναι ὑπερβασίαι, δυνατὸν νὰ παρέμβῃ διενεργούσα τὸ μπούκοτάς καὶ κατὰ ἐλληνικῶν πλοίων, πρᾶγμα ὅπερ ἐπιμελῶς ἀπεφύχθη μέχρι σήμερον.

"Η Π.Ν.Ο. δι' ἐγγράφου τῆς πρὸς τε τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστὰς καὶ τὰς δημοσίας ἀρχὰς κατηγγειλε τὰ τεκταινόμενα. Τὸ ἐγγραφὸν τῆς Π.Ν.Ο. καταλήγει :

"Φέροντες τ' ἀνωτέρω ὑπ' ὅψιν ὑμῶν, τὰ ὅποια εἰρήσθω δὲν θὰ παραλείψωμεν νὰ φέρωμεν ὑπ' ὅψιν καὶ τῶν ἀρμόδιων κρατικῶν ἀρχῶν, θέλομεν νὰ ἐπιστήσωμεν τὴν προσοχὴν σας ἐπὶ τῶν λίαν δισευμῶν ἐπιπτώσεων ἐκ τῆς τυχού συνεχίσεως ὑπὸ τῆς ὑμετέρας ἐταιρίας τῆς τοιαύτης διακριτικῆς μεταχειρίσεως τῶν ἀλλοδαπῶν πληρωμάτων, χωρὶς νὰ ὑπολογίσωμεν τὴν γενικωτέραν εἰς διεθνῆ κλίμακα κατακραυγὴν ἐναντίον τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, οἱ ἔχθροι τῆς ὅποιας καραδοκοῦν νὰ δοθῇ εἰς αὐτοὺς εὐκαιρία διὰ νὰ δάλουν ἐναντίον της".

## ΠΕΡΙΟΔΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΝΤΑ

Δι' ἑτέρου Διατάγματος, τοῦ ὑπ' ἀριθ. 248)1973 αἱ περίοδοι τῶν ἔξετάσεων διὰ τὰ διάφορα διπλώματα ὁρίζονται παγίως ὡς ἔξης:

Διὰ τοῦ ἔτους ('Ιούνιον καὶ Δεκέμβριον) διὰ τοὺς πλοιάρχους Β' τάξεως καὶ τρίς τοῦ ἔτους (Μάρτιον, 'Ιούλιον, Νοέμβριον) διὰ τοὺς πλοιάρχους Γ' τάξεως. Διὰ τοὺς μηχανικούς Β' καὶ Γ' τάξεως, ἀτμοῦ καὶ MEK, αἱ περίοδοι εἶναι τρεῖς, κατὰ Φεβρουάριον, 'Ιούνιον καὶ 'Οκτωβρίον διὰ τοὺς Β' καὶ κατὰ Απρίλιον, Αὔγουστον καὶ Δεκέμβριον διὰ τοὺς Γ'. Τέλος, διὰ μὲν τοὺς ἀσυρματιστὰς Β' αἱ περίοδοι εἶναι τρεῖς (Φεβρουάριος, 'Ιούνιος, Νοέμβριος) διὰ δὲ τοὺς Α' μόνον μία κατὰ μῆνα Μάρτιον. Δὲν περιλαμβάνονται φυσικά εἰς τὸν πίνακα οἱ

πλοιάρχοι καὶ μηχανικοί Α' τάξεως, δεδομένου ὅτι δι' αὐτοὺς προβλέπεται ἡ ὑποχρεωτικὴ φοίτησις εἰς τὸ Κέντρον Ἐπιμορφώσεως, καταργούμενων τῶν ἔξεταστικῶν περιόδων.

Τέλος, διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 249)1973 Διατάγματος, τὰ χρονικὰ προσόντα θαλασσίας ὑπηρεσίας τῶν ἀξιωματικῶν καταστρώματος, ὡρίσθησαν διὰ τὸ μέλλον ὡς ἀκόλουθα:

Τρία ἔτη καὶ ἕξ μῆνες διὰ τοὺς πλοιάρχους Γ', τρία ἔτη διὰ τοὺς πλοιάρχους Β' καὶ τρία ἔτη καὶ ὅκτω μῆνες διὰ τοὺς πλοιάρχους Α'. Προκειμένου περὶ ἀποφοίτων Δημοσίων Σχολῶν, ἡ ὧς ἀναθελασσία ὑπηρεσία περιορίζεται ἀντιστοίχως εἰς 20 μῆνας, 2 ἔτη καὶ 3 ἔτη. Τέλος, διὰ τοὺς ἀποφοίτους Ναυτικῶν Γυμνασίων ἡ διὰ τὸ διπλωματικὸν ἀπαιτουμένη ὑπηρεσία ὁρίζεται εἰς τρία ἔτη, ἐνῷ διὰ τὰ λοιπά διπλώματα ἔχομενται πρὸς τοὺς ἀποφοίτους τῶν κοινῶν γυμνασίων.

## ΑΝΙΣΩΤΗΣ

Ἐντύπωσιν προκαλεῖ εἰς τὸ ἀνωτέρω Διατάγμα, ἡ διὰ τοὺς ἀποφοίτους τῶν νεοσυστάτων ἰδιωτικῶν σχολῶν πλοιάρχων, ἀξιουμένη θαλασσία ὑπηρεσία 42 μηνῶν διὰ τὸ διπλωματικὸν τάξεως. Οὐδεμία δηλαδὴ γίνεται παραχώρωσις ἔναντι τῆς διετοῦς εἰδικῆς ἐκπαίδευσεως εἰς τὴν ἰδιωτικὴν σχολὴν. 'Ο εἰς αὐτὴν φοίτησας, ἐνῷ φέρεται παρακολούθων πρόγραμμα ὅμοιον πρὸς τῶν Δημοσίων Σχολῶν, οὐδὲν δὲ τούς τυγχάνει εὐεργετήματος. Οὐδὲ καν τοῦ εὐεργετήματος τῶν ναυτικῶν γυμνασίων, τὰ πλείστα τῶν ὅποιων, ἐν τούτοις, εἶναι ἰδιωτικά. 'Η μεταχειρίσις ἐπομένων εἶναι ἀδικος καὶ δυσεξήγητος, τούλαχιστον δὲ ἀντιφατική. 'Η μόνη ἔξηγησις δύναται νὰ ἀναζητηθῇ εἰς τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς Ὑπηρεσίας πρὸς τὴν ἰδιωτικὴν ἐκπαίδευσιν ἐκ τοῦ φόβου ὅτι ἡ ἔωτερη διδασκαλία δεν εἶναι τοῦ ἀναγκαίου ἐπιπέδου, παρὰ τὰ ὅμοια προγράμματα καὶ τὴν ἀσκουμένην ἐποπτείαν.

Τὸ θέμα, ὅμως, εἶναι γενικώτερον. 'Εφ' οσον τὸ Κράτος ἔχει ἐπισήμως ἀναλάβει τὴν ἀναγνώρισιν καὶ παρακολούθησιν τῶν ἰδιωτικῶν ναυτικῶν σχολῶν, ἡ ἐν τῷ πράξει ἀγόνησις τῆς ὑπάρξεως τῶν εἶναι, ὅπωσδηποτε, ἀσυνεπής. 'Εξ αὖτοῦ, παραγνωρίζεται ἐπέτειος ἡ προσφορά τῆς ἰδιωτικῆς ἐκπαίδευσεως πρὸς τὴν ναυτιλίαν τῆς χθές καὶ τῆς σήμερον. 'Ιδιωτέρως σήμερον, ὅποτε αἱ ἰδιωτικαὶ ναυτικαὶ σχολαὶ περισώ-

ζουν διὰ τὴν δάλασσαν ὄλους ἑκείνους τοὺς νέους, οἱ ὅποιοι, δι' οἰονδήποτε λόγον, δὲν ἡδυνθήσαν νὰ φοίτησουν εἰς τὰς δημοσίας σχολαὶ καὶ θὰ τοὺς ἐκέρδιζον τὰ χερσαῖα ἐπαγγέλματα. Εἴμεθα ἀληθῶς περίεργοι νὰ μάθωμεν ἄν καὶ πότε η Ὑπηρεσία θὰ θελήσῃ νὰ κατανοήσῃ, ὑπὸ τὰς παρούσας ναυτιλιακάς συνθήκας, τὸ μέγεθος τῆς εἰδικῆς ταύτης προσφορᾶς. Τὰ πράγματα ἐπιβάλλουν τὴν κατανόησιν αὐτήν.

## ΟΙ ΝΑΥΤΟΜΕΣΙΤΑΙ

Παλαιὸν ὄσον καὶ η Ναυτιλία τὸ ἐπάγγελμα τοῦ μεσίτου πληρωμάτων. Μὲ τὴν καταπληκτικὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Ἐμπορικού μας Ναυτικοῦ διηρύνθη καὶ ἡ δραστηριότης του, μὲ τὴν ἔλλειψιν δὲ ναυτεργατῶν ὁ μεσίτης ἀπέδη τὸ ἀποράσιτον τῶν ἐφοπλιστικῶν γραφείων ὄργανον.

Ἀμφισθητέσται ὅμως παρὰ πολλῶν ἡ πρόκυπτουσα ἀπὸ τὴν ἀνάμιξιν τοῦ ναυτομεσίτου ἐξυπηρέτησις. Εἰς οὐδὲν ἄλλο, κατά τινας, χρησιμεύει παρὰ εἰς τὴν προδολήν διὰ τῶν μεσίτων ἀπαιτήσεων μισθοδοτικῶν μεγαλυτέρων ἀπὸ τὰ πληρώματα, εἰς τὴν συνεχῶς, δηλαδή, ἀναπτυσσομένην πλειοδοσίαν.

Συγκεκριμένα γεγονότα παρά τιναν ἀναφέρονται ὑπόδεικνύοντα τὴν ἀνάγκην ὅπως ἐπιβλῆθη καποίος ἐλεγχος εἰς τὴν ἀσκήσιν τοῦ ἐπαγγέλματος τοῦ ναυτομεσίτου, καθορισθεῖν δὲ τὰ δικαιώματα καὶ τὸ ὄρια τῆς δραστηριότητός του.

Εἰς τοὺς ναυτομεσίτας λ.χ. ἐν πολλοῖς ἀποδίδεται οἱ ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν παρατηρουμένη αὐξήσις τῶν μισθῶν — προσφορά καὶ ζήτησις — χωρὶς νὰ εἶναι γνωστή καὶ προκαθωρισμένη ἡ ἐκ τῆς μεσίτειας ἀμοιβή.

Δὲν θὰ ἡτο ἀσκοπος, οὐδὲ ἀνωφέλης καποία πρόβλεψις τῆς διοικούσης 'Αρχῆς, ἥτις θὰ καθώριζε τὰς ὑποχρέωσεις καὶ τὰ δικαιώματα τοῦ ναυτομεσίτου, παρεχομένης ἐν ταυτῷ καὶ τῆς ἀδείας ἀσκήσεως τοῦ ἐπαγγέλματος.

## ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΝ ΤΗΝ ΕΔΡΑΝ ΤΩΝ

Τὸ κλίμα τῆς Δυτ. Γερμανίας δὲν ἀπεδίχθη πρόσφορον. Τὸ κλιμάκιον τῶν «συντρόφων» τῆς ΕΑΣΚΕΛ ἐγκαταλείπεται τὸ «πόστο» τοῦ 'Αμβούργου. Κατέρχεται καὶ ἐγκαθίσταται εἰς τὴν Γένοβαν. Εὐνοϊκώτε-

## ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΙΣ

Γνωστοποιεῖται πρὸς τοὺς κ.κ. Εφοπλιστάς, Ναυτιλιακὰ Γραφεῖα καὶ Ναυτικούς Πράκτορας, ὅτι:

‘Απὸ τοῦ παρελθόντος μηνὸς 'Ιουλίου 1973 ἥρχισε λειτουργοῦν νέον Ναυπηγούδουρουγικὸν 'Εργοστάσιον, ἐξωπλισμένον μὲ σύγχρονα καινουργῆ μηχανήματα καὶ ἐμπειρούμενον προσωπικὸν διὰ τὰς πάσης φύσεως ξυλουργικάς ἐργασίας, ἐπὶ παντός πλωτοῦ μέσου τάσης χωρητικότητος, συμφώνους πρὸς τοὺς κανόνας τῆς συγχρόνου ναυπηγικῆς τέχνης καὶ τῶν ἐν ισχύι προδιαγραφῶν τῶν μεγαλυτέρων 'Ασφαλιστικῶν 'Οργανισμῶν Θαλάσσης, ὑπὸ τὴν 'Επενδυτικὴν Κατηγορίαν καὶ Τεχνικὴν Διεύθυνσιν:

## ΘΩΜΑ ΛΟΥΚΑ ΚΑΡΡΑ

‘Η 40ετής τεχνικὴ κατάρτισις καὶ πείρα μας, ἔγγυσται διὰ τὴν καλὴν ἑκτέλεσιν, ἀκριβεῖσαν καὶ χρονικὴν συνέπειαν παραδόσεως τοῦ ἀνατιθεμένου εἰς ημᾶς ἔργου τῆς κατασκευῆς, μετασκευῆς ἐπισκευῆς Φορτηγῶν — 'Επιβατηγῶν Πλοίων, εἰς ὅτι ἀφορά τὰ ξύλινα διαμερίσματα αὐτῶν (Καταστρώματα, Μπουλμέδες, Μπουκαπόρτες, Κουπαστές, Σεντίνες, Πανιόλα, 'Ε-πενδύσεις πάσης φύσεως — Καμπίνες, Σαλόνια κ.λπ.

ΝΕΟΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ: 'Οδός Κανελλοπούλου 121 - Δραπετσώνα.

Τηλ. 46-21-254

ΓΡΑΦΕΙΑ - ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟΝ: 'Οδός 'Ιακ. Δραγάστη 2, - Πειραιεύς

Τηλ. 426-714

ρον τὸ περιβάλλον. Ἡ Π.Ν.Ο. ἔλαβε τὰ μέτρα της. Ἐκπρόσωποί της ἔκει διορίζονται καὶ Προξενικόν Λιμεναρχείον συνιστάται. Θὰ προληφθῇ ἡ ἐπιχειρουμένη κομμουνιστική διάδρωσις τῶν πληρωμάτων μας.

## ΣΩΜΑ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΤΙΚΟΝ

Ἄπο τὰ πρώτα μέτρα, τὰ ὅποια καλεῖται νὰ λάβῃ ὁ νέος ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας κ. Βουλτσός, εἶναι ἡ σύστασις ἐνὸς Συμβουλίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, σώματος, δεσμαῖς, γνωμοδοτικοῦ, συγκροτουμένου ἀπὸ ἐκπροσώπους τοῦ ἐφοπλιστικοῦ, τοῦ ναυτεργοτικοῦ παράγοντος καὶ εἰδικοὺς περὶ τὰ ναυτιλιακά. Ἀποστολὴ του: Ἡ εἰσήγησις ἐπὶ τῶν ληπτέων μέτρων πρὸς ἐπίλυσιν τῶν ύφισταμένων προβλημάτων τοῦ πλοίου —κατὰ κατηγορίας— καὶ ἡ γνωμοδότησις —ἢ ὑποχρεωτική— ἐπὶ παντὸς διοικητικοῦ —ἢ νομοθετικοῦ μέτρου, λαμβανομένου παρὰ τῆς ὑπηρεσίας.

Τὸ σημερινὸν Συμβούλιον τοῦ Ε.Ν. δὲν ἔκαλψε τὸν ἀρχικὸν τοῦ προορισμὸν. Κατέστη στενὸν ὄργανον τῆς Διοικήσεως, ἀποφαινόμενον κατὰ συνθήκην καταφατικῶς ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ γεν. γραμματέως, συγκροτουμένον δὲ ἀπὸ ἐκπροσώπους τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν, ἐπιλεγομένους ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον καὶ οὐχὶ ἀπὸ τὰς ἐπαγγελματικὰς ὄργανώσεις κατ' ἀπόλυτον παρ' αὐτῶν ἐκλογὴν τῶν καταλληλοτέρων.

Τὸ Συμβούλιον, τοῦ ὅποιου εἰσηγούμεθα τὴν σύστασιν, θὰ ἔχῃ εὐρυτέραν τὴν συγκρότησιν καὶ ὁ ὑπερστακός παράγων δὲν θὰ ἔχῃ ἐπὶ αὐτοῦ ἐπίδρασιν τίνα οὔτε καὶ γνώμην ἐπὶ τῶν συζητουμένων θεμάτων, γνώμην δυναμένην νὰ ἐπηρεάσῃ τὴν ἐπ' αὐτῶν σκέψιν καὶ τὴν τελικὴν εἰσήγησιν.

Εἰς γενικάς γραμμάς ἀποδίδομεν τὴν πρότασίν μας. Αἱ λεπτομέρειαι ἃς συζητοῦμεν μὲ τὰς ἐπαγγελματικὰς ὄργανώσεις τῶν ναυτιλομένων. Πιστεύομεν, πάντως, ὅτι ὅχι μόνον ἡ ὄρθοτης τῶν ἀπόφεων θὰ διακρινῃ τὰς εἰσήγησεις τοῦ Συμβούλιου, ὅπου ἡ ἐργοδοσία καὶ ἡ ἐργασία θὰ συναντῶνται καὶ θὰ συζητοῦν, ἀλλὰ καὶ τὰ ἀπὸ μακροῦ ἐκκρεμοῦντα ζητήματα τοῦ πλοίου θὰ τύχουν ἀμεσωτέρας προσοχῆς καὶ ἐρεύνης.

## ΑΚΟΜΗ ΚΑΙ ΤΑ «ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ»:

Κατὰ τὴν σφοδρὰν θαλασσοταραχὴν τῆς Σῆς πρὸς τὴν δην. Ὁκτωβρίου, παρετηρήθη τὸ ἔξις περίεργον, δόσον καὶ ἀνεξήγητον,

γεγονός: Τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη, ἀκόμη καὶ τὰ ἐν τῇ κυριολεξίᾳ ὑπερωκεάνια κρουαζιέροπλοια τῶν 10—15.000 τόν. γκρός, καθηλώθησαν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς, πλήρη ἐπιβατῶν, διότι ὁ πνέων ἀνεμος διεπιστούτο εἰς τὰ 9 μπαφόρ. Τὰ ξένα, τούναντίον, τὰ πολὺ μικρότερα, ἐλευθέρως ἀπέπλεον τοῦ λιμένος. Δι' αὐτά, αἱ περὶ μὴ ἀπόπλου διαταγαὶ τοῦ Λιμεναρχείου δὲν ἴσχουν.

Ἄνεξαρτήτως, ὅμως, τοῦ ὄνται καὶ διὰ τὰ ξένα ἐπέβαλλετο ἡ ὅχι νὰ ἐφαρμόζονται οἱ αὐτοὶ περιορισμοὶ ἀσφαλείας, εἴμεθα περίεργοι, πράγματι, νὰ πληροφορηθῶμεν πόθεν ἔχουν τὴν προέλευσιν καὶ ποῦ βασίζονται αἱ περὶ «ὑπερωκεανίων» διαταγαί. Μήπως τὰ ὑπερωκεάνια χαρακτηρίζονται ἀπὸ τὴν γραμμή πού ἐκτελούν; Ἀπὸ μόνον τὸν σύγκον αὐτῶν ἡμεῖς πιστεύομεν. Σκάφη λ.χ. τῶν 10—15 χιλιάδων τόνων γκρός εἶναι ικανὰ καὶ ἐλεύθερα νὰ διαπλεύν τὸν ὥκεανὸν ἀσφαλέστατα, ὑπὸ οἰασδήποτε καταφικάς συνθήκης, ἀπὸ τὰς συνήδονες ἐπικρατούσας. Κατὰ ποίαν, συνεπέως, λογικήν, τοιαύτα σκάφη παρεμποδίζονται νὰ ἐκτελέσουν ταξίδια ἀνά τὸ Αιγαίον; Διότι αὐτὸς ἀκριβώς τὸ παράλογον παρατηρεῖται εἰς τοὺς ισχύοντας περιορισμούς. Ἀξιοπρόσκετος, πιστεύομεν, η παρατήρησις.

## Η ΠΥΡΚΑ·Ι·Α ΤΟΥ «ANKONA»

Ἡ πραγματογνωμοσύνη καὶ αἱ ἀνακρίσεις διὰ τὴν πυρκαϊὰν ἐπὶ τοῦ ἐπιβατηγού-όχηματαγωγοῦ «Ἀνκόνα», πιστεύομεν, ὅτι ἀμέσως θὰ ἥρχισαν διενεργούμεναν καὶ τὸ πορίσμα αὐτῶν ταχέως θὰ ἀνακοινωθῇ.

Θὰ ἀναφέρεται τοῦτο, ἀσφαλῶς, εἰς τὰς ἀφορμάς ἐξ ὧν προήλθεν ἡ πυρκαϊὰ καὶ θὰ μᾶς παράσχῃ τὴν διαπίστωσιν ὅτι δύο οἱ προβλεπόμενοι σχετικοὶ μὲ τὴν πρόληψιν καὶ τὴν καταστολὴν τοῦ πυρός κανονισμοί, είχον τηρηθῆ ἀπὸ τὴν πλοιοκτησίαν, ὅτι τὸ πλοίον ἦτο, πράγματι, ἔξωπλισμένον εἰς ἐπαρκὴ πυροσβεστικὰ καὶ σωστικά μέσα καὶ τέλος, ὅτι ἡ ἐτοιμότης τῶν σωσιβίων λέμβων ἐτηρεῖτο.

Ἐπιμένονταν ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω σημείων, ἐπὶ τῶν ὅποιων ἡ πραγματογνωμοσύνη καὶ ἡ ἀνάκρισις δέον νὰ δσχοληθοῦν, διότι περίεργον εἶναι: Διατί ἔχρησιμο ποιηθῆσαν καὶ αἱ σωστινοὶ λέμβοι τῶν ἀλλών πλοίων, διατί πυροσβεστικά μέσα —ἀντίτια, σωλήνες, ἀκόμη καὶ εἰδικαὶ στολαὶ πυροσβεστῶν — ἔχρησιμο ποιηθῆσαν μεταφερόντας ἀπὸ τὸ πολεμικὸν «Μαριδάκη» καὶ τὸ «Μεντι-

τερράνεαν Σῆ»;

Τὰ ἀνωτέρω μέσα δὲν προσεφέροντο διαθέσιμα ἐπὶ τοῦ «Ἀνκόνα»; Εἴμεθα περίεργοι νὰ τὸ πληροφορηθῶμεν. Τὸ ὑπουργείον ὑποχρεούται, πιστεύομεν, νὰ μᾶς διασκεδάσῃ τὴν ἀπορίαν αὐτῆν.

## Η ΑΛΛΗ ΠΛΕΥΡΑ

Ἡ ὑπὸ ξέισα σημαίας μεταφορὰ τῶν γερμανικῶν πλοίων, διεβεβαίωσεν ὁ γεν. γραμματεὺς τῆς «Ἐνώσεως Γερμανῶν Ἐφοπλιστῶν, δὲν ἀποτελεῖ ἐπ' οὐδενὶ λόγῳ μορφὴν διαφυγῆς κεφαλαίων. Ἀποτελεῖ ἀπλῶς μίαν μέθοδον ἔξασφαλίσεως εἰς τὸν ἐφοπλισμὸν ἐνὸς τμῆματος ὑπηρεσιῶν ὑπὸ σημαίας ὀλιγώτερον δαπανηράς. Είναι οὐ μόνος τρόπος νὰ συμπιεσθῇ κάπως τὸ συνεχῶς διευρυνόμενον χάσμα μεταξὺ τοῦ διεθνούς καὶ τοῦ έθνικού κόστους ἐκμεταλλεύσεως.

Δὲν πρέπει νὰ παροράται, συνέχισεν, ὅτι αἱ δαπάναι ἔκμεταλλεύσεως προσδιορίζονται ὑπὸ έθνικῶν παραγόντων, ἐνῷ αἱ εἰσπράξεις συντελούνται εἰς ξένους συνάλλαγμα εἰς τὴν ἐλεύθεραν ναυλαγοράν. Τούτο ισχύει ιδιαίτερως διὰ τὰς δαπάνας ἐπανδρώσεως, αἱ οποίαι διὰ τὴν ἀλλαγήν σημείων δύνανται νὰ μειωθοῦν ἀμέσως κατὰ μίαν ἀναλογίαν μεταξὺ 10 ἔως 25 τοῖς ἑκατόν. Καὶ ἐπειδὴ ἡ οικονομία αὕτη μειοῦται ἐφ' ὅσον αὐξάνει τὸ μέγεθος τοῦ πλοίου, παρατηρεῖται σαφῶς ὅτι η ἀλλαγὴ σημαίας ἐπιδιώκεται καριών εἰς τὴν Ναυτιλίαν τῶν τράπεζων καὶ περιλαμβάνει κατὰ κανόνα μικρά καὶ πασιαὶ σκάφη.

Καὶ κατέληξεν ὡς ἀκολούθως: Ἡ σταθερὰ διόγκωσις τοῦ ὑπὸ σημαίας εὐκαιρίας στόλου, η συστηματικὴ δημιουργία κρατικῶν ἐμπορικῶν στόλων, η αὐξουσία ναυτιλιακή δραστηρίστη τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν καὶ ἡ προστατευτικὴ πολιτικὴ τῶν σοσιαλιστικῶν καὶ ὑπαναπτύκτων χωρῶν, συγκροτούντων στογήν πραγματικότητα, ἐνώπιον τῆς ὅποιας ὁ γερμανικὸς ἐφοπλισμὸς δὲν είχεν εἰμὶ τρεῖς μόνον δυνατάς λύσεις: Νὰ ἀξιώσῃ τὴν παροχὴν ἐπιχορηγήσεων ἐκμεταλλεύσεως, νὰ ἐκποιησῃ τὰ μὴ ἀποδοτικὰ πλοία του εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἡ τέλος, νὰ μεταφέρῃ ὑπὸ ξένας σημαίας ἐν τμήμα τῆς δραστηριότητός του. Τὸ ὅτι ἐπέλεξε τὴν τρίτην λύσιν εἶναι δεῖγμα τῆς συνασθίσεως εὐθύνης ἔναντι τῆς χώρας του, ἢτις τὸν διακατέχει.

## META MIAN 50ETIAN

Ἡ γραμμὴ Πειραιῶς - Μασσαλίας διακόπηται. Πρό τινων ἡμερῶν τὸ ἐπιβατηγόν της «Ἐλμές» «Κυνθία» ἔξετέλεσε τὸ τελευταῖον το ταξίδιον. Ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν.

Ὑπέκυψε καὶ ἡ γραμμὴ αὐτὴ εἰς τὸν συναγωνισμὸν τοῦ ἀεροπλάνου. Κανεὶς πλέον ἐπιβάτης, πλὴν τῶν δλίγων ἐκείνων ποὺ ἐλάττευον τὴν θαλασσινήν περιπέτειαν, ἐδέχετο νὰ διαπλεύσῃ ἐπὶ τετραπλεύρων τὴν Μεσόγειον, διὰ νὰ φάσῃ εἰς τὴν Μασσαλίαν, μέσω Γένοβας ἡ τῆς Νεαπόλεως.

Πρὸ πεντήκοντα καὶ πλέον ἐτῶν, εὐθὺς μετὰ τὸν α' παγκόσμιον πόλεμον, ἡ γραμμὴ Πειραιῶς - Μασσαλίας συνεστήθη. Ἡ 'Εθνικὴ 'Ατμοπλοΐα —τῶν ὀδελφῶν 'Εμπειρίκου— τὴν ἐνεκαινίασε μὲ τὸ ἀτμόπλοιον «Ἀνδρός» καὶ μετέπειτα μὲ τὸ νεοτεύκτον, ὑποδειγματικὸν διὰ τὴν ἐποχὴν του «Πατρίσ». Ἡ ἐταιρία Παληοῦ ἐν συνεχείᾳ μὲ τὸ μετασκευασθὲν ὅπερ φορτηγὸν «Ἀττική» (τέως «Αρακάκα») ἔξετέλεσεν ἐπὶ τίνα ἔτη τὴν αὐτὴν γραμμήν, μέχρις δοτοῦ, μὲ τὴν διάλυσιν τῆς ἐταιρίας Παληοῦ, τὴν ἀνέλαβεν ἡ «Ἐλμές», ἢτις καὶ τὴν διετήρησεν, ἔχρι τούδε, μὲ διακοπὴν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 6' παγκόσμιου πολέμου.

Καὶ καθ' ὅλα τὰ ἔτη μέχρι τοῦ δευτέρου πολέμου, ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις πρὸς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, διενηργεῖτο μέσω Μασσα-

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-7500 DN

P. O. BOX 2110

PHONE: 25493

A/H 881407

836882

## Argonaut Suppliers (pty) L<sup>td</sup>

16TH FLOOR, JOHN ROSS HOUSE (WEST) 22/38 VICTORIA EMBANKMENT

## DURBAN

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

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

λίας ή Βρινδησίου. Η γραμμή Μασσαλίας άπειδε πολλά. Προσοδοφόρα τὰ ταξίδια. Τώρα τελευταίας, μετά κόπου ή «Ελμές» την διετήρει στηριζομένη εἰς τὰ φορτία διὰ την Έλλάδα, τὴν Αἴγυπτον, τὸν Λίβανον καὶ τάναπαλιν. Σὺν τῷ χρόνῳ ἀπέβη ζημιούνος καὶ τελικῶς διεκόπη. Ήτο καὶ η τελευταία ἀπὸ θαλάσσης ἐπικοινωνία μας τὸ μὲν πρὸς τὴν Αἴγυπτον, τὸ δὲ πρὸς τὴν Γαλλίαν.

### ΤΡΙΧΟΤΟΜΗΣΕΩΣ ΑΓΑΘΑ

Πολλά καὶ ἀνεκδιήγητα τὰ ἐκ τῆς τριχοτομήσεως τοῦ ΥΕΝ ἀγάθα, ἔκ τῶν ὅποιων, ὁπωδήποτε, ἐταλαιπωρίθ τὸ πλοῖον καὶ οἱ συνθρωποί του ἐπὶ πολὺ διάστημα. Τῶν τοιούτων ἔμως δώρων δὲν ὑπῆρχαν ἀμέτοχοι καὶ οἱ συμπαθέστατοι ἀπόμαχοι τῆς Ναυτιλίας, οἱ σημερινοὶ τρόφιμοι τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου.

Οὕτω, ἐνῷ τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ ιδρύματος, ἀναγνωρίσαν τὴν ἀνάγκην τῆς προσαρμογῆς —σχὶ αὐξήσεως, ὡς γράφεται καὶ λέγεται— τῶν συντάξεων, παλαιῶν πρὸς νέους συνταξιούχους, μὲ 12% καὶ μὲ ἀναδρομική ἰσχὺν ἀπὸ τῆς Ιανουαρίου ἔξει, ἡ τοιαύτη ἀπόφασις περιφερομένη ἐπὶ πεντάμηνον μεταξὺ ὑπουργείων Κοινωνικῶν Ὑπηρεσιῶν, Οἰκονομικῶν, Γενικού Λογιστηρίου κλπ., ἀντεμπόπισ τὸ κίνδυνον ματαίωσεως, λόγῳ τῆς ἀπόφασις ὑπέστησεν τὸ μεταξὺ κυρενητικῆς μεταβολῆς. Μὲ ἀναλογθεῖσαν δὲ ἐνέργειαν τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ μὲ κινητοποίησιν φιλικῶν παρεμβάσεων, κατωρθώθη ἡ ἀπελευθέρωσις τῆς ἀναφερομένης ἀπόφασεως ἀπὸ τὸ ἄχαρι ἐμρητήριον τῶν «Καλενδῶν» καὶ ἡ ὑπογραφή της, ἔνα μόλις εἰκοσιτετράρων πρὸ τῆς παρακτήσεως τῶν ὑπουργῶν. Ἐπὶ πλέον, πλὴν τῆς δυστοκίας της, ἡ ἀπόφασις ὑπέστη καὶ... ἀκρωτηριασμόν, ἦτοι: 'Ἄντι τοῦ ἀρχικοῦ προβλεπομένου 12% καὶ τῆς ἀναδρομικῆς ἰσχύος τῆς Ιανουαρίου, παρουσιάσθη μὲ 10% καὶ ἀφετηρίαν τὴν Ιηνή Αὔγουστου. Οὕτω, πλὴν τῶν πολλῶν συγχαρητηρίων πρὸς τοὺς πρωτεργάτας τῆς τριχοτομήσεως τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας, προστίθενται καὶ ἔκεινα ἔτῶν συνταξιούχων, διὰ τὴν πρὸς αὐτοὺς ἴδιαιτέρας στοργὴν καὶ πρόνοιαν.'

'Ἐπὶ τοῦ προκειμένου, ἀξίζει νὰ σημειωθῇ, ὅτι, ἡ διαφορὰ τῶν παλαιῶν συντάξεων πρὸς τὰς νέας, πηγάζει ἀπὸ τοῦ Ὀκτωβρίου 1972, ὅτε ἤρχισαν ἰσχύουσα η τελευταία μισθολογικὴ σύλλογική σύμβασις τῶν ἐργαζομένων ναυτικῶν.

### Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Τὸ δραχὺ ἀνακοινωθὲν τὸ ὄποιον ἔξεδόθη ἄμα τῇ λῆξει τῆς ὑπουργικῆς διασκέψεως

τοῦ Λονδίνου οὐδὲν λέγει περὶ τοῦ τί πράγματι ἀπεφασίσθη κατὰ τὴν διάσκεψιν ἀπὸ τὴν ὅποιαν ἀπέσχον ἡ Γαλλία καὶ ἡ Ἰσπανία.

Πληροφορύμεθα, πάντως, ὅτι οἱ ὑπουργοὶ ἀπεφασίσαν ὅπως αἱ χώραι τῆς Συμβουλευτικῆς Ναυτιλιακῆς Ὀμάδος καταρτίσουν ἀπὸ κοινῷ μελέτας ἐπὶ τῶν ληπτέων ἀπὸ κοινοῦ ὑψὸς ὅλων τῶν χωρῶν τῆς Ὀμάδος μέτρων καταπολεμήσεως τῶν συστημάτων διακρίσεως σημαίας, ἀτίνα ἐφερμόδονται ἀπὸ πολλὰς καὶ διαφόρους χώρας, περιλαμβανομένων τῶν ΗΠΑ.

Μεταξὺ τῶν μέσων ἀμύνης, ἀτίνα μελέτωνται εἰναι καὶ τὰ λεγόμενα «άντι - μετρα» τὰ διαστιχόμενα ἐπὶ τῆς ἀρχῆς τοῦ quid pro quo ὡς ἐπίστης καὶ λίαν ἐνδιαφέρουσα συνδικὴ πρότασις περὶ δημιουργίας Ἐλευθέρας Ζώνης Θαλασσίου Εμπορίου.

'Οσον ἀφορᾷ εἰς τὸ θέμα τοῦ Κώδικος Συμπεριφορᾶς τῶν τακτικῶν γραμμῶν ἡ διάσκεψις συνεζήτησε, χωρὶς νὰ εἰσέλθῃ εἰς λεπτομερείας, τὸς γενικὰς ὄρχας τοῦ Κώδικος, δεδομένου ὅτι αἱ χώραι τῆς Ὀμάδος δὲν ἔχουν ἀποκρυσταλλώσει κοινὴν πολιτικήν, τὴν ὅποιαν πρέπει νὰ τηρήσουν κατὰ τὴν διπλωματικὴν διάσκεψιν τοῦ Νοεμβρίου.

### ΠΡΟΟΔΕΥΟΜΕΝ

Διὰ νὰ εἰμεθα δίκαιοι εἰς τὰς κρίσεις καὶ τὸν θαυμασμὸν μας πρὸς τὴν καλλιτεχνικὴν προβολὴν τῶν δρομολογίων τῆς Ναυτιλίας τῶν κρουσιεροπόλιών μας, πρέπει, εύτυχώς, νὰ ἐπεκταθῶμεν καὶ εἰς ἄλλας ἐταιρίας καὶ εἰς ἄλλα ἐλληνικὰ διαφημιστικὰ ἔντυπα.

'Ἔχομεν οὕτω ἐνώπιον μας τὰ προσφάτως ἐπίστης κυκλοφορήσαντα δύο ἐννυμερωτικὰ φυλλάδια τῆς ΕΛΜΕΣ διὰ τὰ περιηγητικὰ προγράμματα τοῦ «Ἀκουάριου» κατὰ τὴν χειμερινὴν καὶ θερινὴν περίοδον τοῦ 1974. Εὑχρησταί εἰς σχέμα ἀναδιπλούμενου τριπτύχου, μὲ ὑπέροχους ἔγχρωμους εἰκόνας ἐκ τῆς ζωῆς τοῦ πλοίου καὶ τῶν περιοχῶν τῆς περιηγήσεως καὶ μὲ συντομούς κατατοπιστικὰς σημειώσεις περὶ τούτων. Ἄνω πέντε δέκαπεριοι καὶ ἐνδεκάπεριοι ἔδροιμαὶ μέχρι τοῦ Μαρτίου καὶ ἐδδομαδίσαι τακτικά ἐκδρομαὶ κατὰ τὸ θέρος μέχρις Ὁκτωβρίου. Αἱ ἐλληνικαὶ νῆσοι, ἡ Χάιφα, ἡ Ἀλεξανδρεία, ἡ Ἐφεσος, ἡ Σμύρνη. Μὲ τὰ σξιοδέατα καὶ τοὺς ἀρχαιολογικοὺς θησαυρούς τῶν ἀναμένουν τὴν ταξιδιώτην διὰ νὰ ζωτανεύσουν τὴν ιστορίαν των, ἐνῷ τὰ εἰκονογραφημένα φυλλάδια τῆς ΕΛΜΕΣ ἐπιτρέπουν νὰ λάθησι προκαταδικώκως τὴν πρώτην ὀπτικὴν εὐχαριστησιν.

Καὶ κάτι σπουδαιότερον ἀκόμη. Τὰ φυλλάδια εἰναι ἐλληνικῆς ἐκτυπώσεως. Διπλούν, λοιπόν, τὸ εύγε. Προσδεύομεν.

### ΤΟ ΣΧΟΛΙΟΝ ΤΟΥ 15 ΘΗΜΕΡΟΥ

Μᾶς ἐρωτοῦν: Διατί οἱ βαλκανικοὶ ἀγῶνες, οἱ ὅποιοι ἀποτελοῦν ἀθλητικὸν γεγονός εὐρυτέρας ἀπηχήσεως, δὲν περιλαμβάνουν καὶ ναυτικὰ ἀγωνίσματα; Κολύμβησιν, ιστιοπλοΐαν, λεμβοδρομίας κλπ.

Παλαιὸς ἀθλητής ὁ ἐπιστολογράφος μας καὶ ἡδη ἀξιωματικὸς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, γνωρίζει, λέγει, ὅτι αἱ βαλκανικάς είναι ἀγῶνες στίδου, ἀλλὰ φρονεῖ ὅτι ἡ ἐπέκτασις δὲν θὰ παρουσιάσῃ ἀσυνέπειαν, ἐφ' ὅσον καὶ τὰ ναυταθλήματα χαρακτηρίζονται ως ἀγωνίσματα θαλασσίου στίδου.

'Ομολογοῦμεν ὅτι εύρισκόμεθα ἐκτὸς τῆς δικαιοδοσίας καὶ τοῦ κλίματός μας διὰ ν' ἀπαντήσωμεν. Δὲν βλέπομεν, φυσικά, διατί τὰ ὥραια, θεαματικὰ καὶ εὐεργετικὰ ἀγωνίσματα τῶν διαφόρων κατηγοριῶν κολυμβήσεων ἡ ιστιοδρομίαν, δὲν θὰ ἡδύνωντο ν' ἀποτελέσουν πεδίον ἀμίλλης τῆς ἀθλητιώσης νεολαίας τῶν βαλκανίων. Ἀλλὰ πέραν τούτου οὐδὲν γνωρίζομεν.

Θὰ μας ἐπιτραπῇ, πάντως, νὰ πιστεύωμεν ὅτι ἀπαραίτητος προϋπόθεσις τῆς ἐπεκτάσεως θὰ πρέπει νὰ είναι ἡ πλήρης συμφωνία ὅλων τῶν βαλκανικῶν χωρῶν. "Ολαι διαθέτουν θάλασσαν, παρολία, λιμένας καὶ παντοειδῆ ναυτικὴν δραστηριότητα. Οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι των, ἵσως ὅχι ἐντυπωσιακοὶ μὲ τὰ σημερινὰ δεδομένα, είναι πάντως ὑπολογίσιμοι καὶ φθάνουν τῆς Ρουμανίας τὰς 500 χιλιάδας τὸν γκρός, τῆς Βουλγαρίας τὰς 800, τῆς Τουρκίας τὰς 680 καὶ τῆς Γιουγκοσλαβίας τὰς 1.500 χιλιάδας τὸν γκρός. Θά ἡδύνωντο, ἵσως, νὰ παρατηρήσουν ὅτι είναι πολὺ νὰ ζητῶμεν μέτρα συγκρίσεως ἡμεῖς μὲ τὴν τεραστίαν ναυτιλιακὴν δύναμιν καὶ τὴν παλαιοτάτην ναυτικὴν παράδοσιν. 'Αλλὰ θ' ἀντείπωμεν ὅτι, ἐάν κρίνωμεν ἀπὸ τὰ ἴδια καὶ δεδομένα, ἡ ναυταθλητικὴ ἐπιδοσία δὲν φαίνεται ἔχουσα ἀμέσων σχέσιν μὲ τὴν ναυτιλιακήν. 'Ενῷ, ὅσον ἀφορᾷ τὴν παράδοσιν, ὃς μὴ λησμονῶμεν ὅτι ἡ τρισχιλιετή ἀθλητικὴ μας ιστορία δὲν ἡμόδοισε τὴν πρόσφατον ητταν μας. Εἰς τὸ κάτω - κάτω, οἱ μὲν κολυμβητικοὶ ἀγῶνες δὲν ἀπαιτοῦν εἰμὴ ἀλκήν καὶ ἔξασκησιν, ἐνῷ οἱ ιστιοπλοιοί γίνονται συνήγονος ἐπὶ σαφῶς προσδιοριζομένων καὶ σημαινομένων θαλασσίων πεδίων, ὥστε νὰ μὴ ὑπάρχῃ κίνδυνος νὰ ἐπαναληφθῇ τὸ «Μάλτα γιόκ».

## 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

## UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.

660 Madison Avenue, NEW YORK, N.Y. 10021

CABLE ADDRESS: OKEANIS NEW YORK - TEL: 838-6900 - TELEX: 710-581-2187

## ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

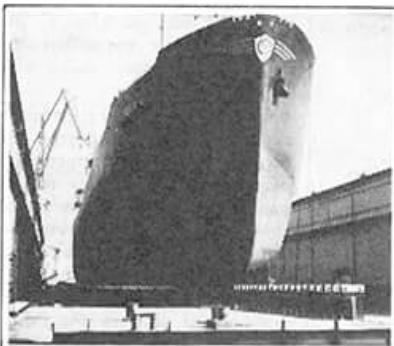
2, II Merarchias Street, PIRAEUS

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

## ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.



ΥΙΟΙ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ



### ΕΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ Η ΔΕΥΤΕΡΑ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΤΟΥ ΝΕΩΡΙΟΥ

Πρόκειται διά μίαν ναυπηγικήν δεξαμενήν ἐκ τῶν μεγαλύτερών τῶν Ναυπηγείων τῆς Μεσογείου, πού ἡ διάθεσις αὐτῆς εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς Μεγάλης Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, συμβάλλει ιδιαίτερως εἰς τὴν Ἐθνικὴν Ἀνάπτυξιν. Δι' αὐτῆς ἀρχίζει τὸ νέον μεγάλον πρόγραμμα τῶν Ναυπηγείων Σύρου πού ἐπεκτείνεται εἰς τὴν δυνατότητα δινταποκρίσεως διά μεγάλας ἐποκευάς, δεξαμενισμούς καὶ ναυπηγήσεις συγχρόνων πλοίων μεγάλης χωρητικότη-

τος. Ἡ νέα μεγάλη πλωτή δεξαμενή τῆς «Νεώριον Ναυπηγεία Σύρου Α.Ε.» είναι ικανή νὰ δεχθῇ πλοία χωρητικότητος 70.000 D W ἔχει δὲ ἀνυψωτικήν δυνατότητα 25.000 T. Τὸ μῆκος της είναι 230 μέτρα καὶ φέρει γερανούς μεγάλης ἀρτεως. Τέλος ἡ νεωτάτου τύπου αὐτή δεξαμενή, διαθέτει ὑπερσύγχρονον ἡλεκτρονικόν, αὐτόματον τεχνικὸν ἐξοπλισμόν, πού χειρίζονται ἔμπειρα καὶ ἔχειδικευμένα Ἑλληνικά χέρια.

### ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

**ΣΥΡΟΣ:** Τηλ. 0281-22001, Telex. 0293123.

Τηλεγραφική Διεύθυνσις Neorian Syros

**ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ:** Ἀκτὴ Μισούλη 65, Τηλέφων.

45.20.778. Telex. 212563. Τηλεγραφική Δι-

**ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ:** N. J. Goulandris

(Agencies) Ltd. Lee House, London Wall Lon-

don EC2Y 5AB - Tel. 01-600-1766 - Telex.

51883157 Cables, Lanfall - London,

**ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ:** Uni-

ted Operators Shipping Agencies Corp. 660

Madison Avenue, New York - N. Y. 10021 -

Tel 838-6900 Telex. 7105812187 Cables, Okeanis New York.

## ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΟΜΕΝΩΝ

# ΚΥΡΙΟΝ ΑΙΤΗΜΑ Η ΑΥΓΕΣΙΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΟΧΩΝ

**Η ΚΑΘΙΕΡΩΣΙΣ ΤΗΣ ΑΜΕΙΒΟΜΕΝΗΣ ΑΝΑΠΑΥΣΕΩΣ ΚΑΙ Η ΒΕΛΤΙΩΣΙΣ ΤΗΣ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΕΩΣ ΙΣΧΥΡΑ ΚΙΝΗΤΡΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΙΝ ΕΙΣ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ • ΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΠΑΡΑΓΟΝΤΟΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΚΑΙΡΙΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

### Συνέντευξις τοῦ Γεν. Γραμματέως τῆς Π.Ν.Ο. κ. Σωτηρίου Κατσαροῦ

Πολλά καὶ ποικίλα είναι τὰ προβλήματα, ἀτίνα ἀπασχολούν σήμερον τοὺς ναυτικούς μας. Τὰ κυριώτερα ἔξι αὐτῶν ἐκθέτει εἰς τὴν δημοσιευμένην κατωτέρω συνέντευξίν του ὁ γεν. γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο. κ. Σωτ. Κατσαρός, ὁ ὄποιος, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς τετραετοῦ ἡδη θητείας του, ἐπέδειξεν, ὡς ὁμολογεῖται πανταχόθεν, εὐρύτητα πνεύματος εἰς τὴν σύλληψιν τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν ναυτικῶν, ἀλλὰ καὶ διαπραγματευτικήν ικανότητα καὶ ἐπέτυχεν, εἰς τὰ πλαίσια τῆς ἀπὸ ἐτῶν καθιερωθείσης διμερούς συνεργασίας ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν, τὴν ικανοτούσιν πλείστων ναυτεργατικῶν αἰτημάτων ἐκκρεμούντων ἀπὸ ἐτῶν. Ἡ μείωσις τοῦ χρόνου ναυτολογήσεως, ἡ δελτίωσις τῶν ὅρων τῶν συλλογικῶν συμβάσεων, ἡ ἴδρυσις τῆς Ἐστίας Ναυτικῶν καὶ ὅλα, περιλαμβάνονται εἰς τὸ ἐνεργητικόν του.

Εἰς τὴν συνέντευξίν του ἀναφέρεται ὁ κ. Κατσαρός εἰς τὰ θέματα τῆς αὐξήσεως τῶν συντάξεων, τῆς καθιερώσεως τῆς ἀμειβομένης ἀναπαύσεως, τῆς δελτίωσεως τῆς ἐνδιαιτήσεως τῶν πληρωμάτων, τῆς ὑπευθυνότητος τῶν ναυτικῶν πρακτόρων τῶν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἐδρευσόντων ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν κλπ. Ἐκθέτει, ἐπίσης, τὰς ἀπόψεις του ἐπὶ καιρίων προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας, ὡς είναι ἡ μείωσις τῆς συνθέσεως, ἡ ἐλλειψις πληρωμάτων καὶ τὰ μέτρα τὰ ὅποια πρέπει νὰ ληφθοῦν διὰ τὴν προσέλκυσιν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, τὸ ἔνιασιν πλήρωμα κλπ. Τέλος ἀναφέρεται εἰς τὰ μέτρα κοινωνικῆς προνοίσις ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν μας καὶ τονίζει ὅτι πρέπει νὰ χωρίσωμεν ταχέως εἰς τὴν λήψιν τῶν ἐνδικυνουμένων ἀποφάσεων. Ἡ παράτασις τῶν ἐκκρεμοτήτων, ὑποστηρίζει, δὲν ὀφελεῖ. Ἀντιθέτως, η ταχεία ρύθμισις αὐτῶν θὰ είναι ἐπ' ὧφελείᾳ, δεδούσις, τῶν ναυτικῶν, ἀλλὰ παραλλήλως καὶ τῆς Ναυτιλίας. Διότι αἱ δοθεόμεναι λύσεις θὰ ἀποτελέσουν ταυτοχρόνως καὶ ισχυρὰ κίνητρα διὰ τὴν προσέλκυσιν τῶν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

#### ΑΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ

Πρῶτον θέμα θέτει ὁ κ. Κατσαρός τὴν δελτίωσιν τῶν συντάξεων τοῦ ΝΑΤ καὶ τῶν ἐφ' ἀπαξ παροχῶν τῶν Ταμείων Προνοίας Ἀξιωματικῶν καὶ Κατωτέρων Πληρωμάτων. Καὶ παρατηρεῖ :

Δέν είναι μόνον ἡ προσαρμογὴ τῶν συντάξεων πρὸς τὸ ἀνερχόμενον κόστος ζωῆς, ἀλλὰ καὶ αὐτὴ ἡ δελτίωσις τῶν, ὡς καὶ τῶν ἐφ' ἀπαξ παροχῶν, ποὺ πρέπει νὰ τύχουν τοῦ ἐνδιαφέροντος τῆς Πολιτείας, διότι ὅχι μόνον ἀποτελοῦν ἀπόδοσιν στοιχειώδους κοινωνικῆς δικαιοσύνης, πρὸς τοὺς ἀπομάχους, ἀλλὰ καὶ ἀποτονται αὐτού τούτου τοῦ ζέοντος προβλήματος τῆς προσέλκυσεως καὶ συγκρατήσεως εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Τὰ προβλήματα ἔργαζομένων καὶ ἀπομάχων είναι ἀναπόταπτώς μεταξὺ τῶν συνδεδέμενα καὶ ἀλληλοπρεπάραζονται, ἔχοντα γενικωτέρους ἀντικύπους ἐπὶ τοῦ μεγάλου ζητήματος τοῦ ἀνθρωπίνου δυναμικοῦ τῆς Ναυτιλίας μας.

Ἡ δελτίωσις τῶν συντάξεων προϋποθέτει δελτίωσιν καὶ αὔξησιν τῶν πόρων τοῦ ΝΑΤ. Ἐκ τῶν πορισμάτων τῆς ἀναλογιστικῆς μελέτης, τὴν ὥποιαν ἐνήργησε ξένος ἀναλογιστής, προκύπτει ὅτι μὲν τὰ σημεινὰ οἰκονομικά δεδομένα ὅχι μόνον οἰσαδποτε δελτίωσις τῶν συντάξεων είναι ἀδύνατος, ἀλλὰ καὶ αὐτὴ ἡ συνεχίσις τῆς καταβολῆς των εἰς τὰ σημεινὰ χαμηλὰ ἐπίπεδα καθίσταται προδηλωτική, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν διασφαλίσεως τῶν κεφαλαίων τοῦ 'Ιδρυματος εἰς τὸ ἀπότελον μέλλον, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν ἐφαρμοζούμενη σήμερον πολιτικὴν τῶν ἀσφαλιστικῶν ὀργανισμῶν διὰ πρόβλεψιν 10ετούς χρονικῆς διαρκείας.

Τίθεται, λοιπόν, ζήτημα δελτίωσεως τῶν πόρων τοῦ ΝΑΤ. Καὶ τούτο δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ μόνον μὲ συμφωνίαν ἐφοπλιστῶν καὶ Π.Ν.Ο., διότι ἡ σχετική διάταξις τοῦ Συνταγματος τοῦ 1968, διὰ τῆς ὥποιας ἐτέθη χαλύβδινος πειρισμός διὰ τὴν αὔξησιν τῆς εἰσφορᾶς τῶν πλοιοκτηῶν πέραν τοῦ 9% ἐπὶ τοῦ μισθοῦ τῶν ναυτικῶν, καθιστᾶ

διαδίωσις ἐπὶ τοῦ πλοίου συνιστᾶ ἀποφασιστικόν συντελεστὴν διὰ νὰ ἀγαπήσῃ ὁ ναυτικὸς τὴν θάλασσαν καὶ τὸ ἐπάγγελμά του καὶ ἀποτελεῖ μικρὰ ἀντιπαροχὴν ἔναντι τῶν στερήσεων τῶν ἀνέσεων τὰς ὥποιας προσφέρει ἡ ζωὴ εἰς τὰς συγχρόνους κοινωνίας καὶ τῆς οἰκογενειακῆς θαλπωρῆς. Διὰ τοὺς λόγους αὐτοὺς ἡ Διοίκησις τῆς Π.Ν.Ο. ζητεῖ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ ἐνδιαιτήσεως πληρομάτων, ὡς ἐτροποποιήθη καὶ συνεπληρώθη ὑπὸ τῆς 55ης Ναυτικῆς Συνόδου τῆς Διεθνοῦς Συνδιασκέψεως Ἐργασίας.

#### Η ΕΥΘΥΝΗ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ

"Οπως είναι γνωστόν, πλεῖσται σσοι ἐταιρίαι ἐμφανίζονται ὡς ἀλλοδαπαί, μὲ ἔδραν των τὴν Λιβερίαν, τὸν Παναμᾶ ἢ τὴν Κύπρον, οἱ δὲ διαχειρισταὶ τῶν πλοίων, οἱ ὥποιοι είναι αὐτοὶ οὗτοι οἱ πλοιοκτῆται, διατηροῦν τὸν τίτλον τῶν πρακτόρων. Δεδομένου δὲ ὅτι αἱ ἐταιρίαι αὐταὶ δὲν κέκτηνται περιουσιακῶν στοιχείων ἐν Ἑλλάδι, παρατηρεῖται τὸ ἀποκαρδιωτικὸν φαινόμενον νὰ ἀρνοῦνται αὐταὶ νὰ ἐκπληρώσουν τὰς ἐκ τῆς συμβάσεως ἐργασίας προκυπτούσας ὑποχρεώσεις των πρὸς ναυτικούς, ἔστω καὶ στοὺς ἔχουν ἀναγνωρισθῆ αἱ ὑποχρεώσεις των αὐταὶ δὲν τελεστίδικον δικαστικῶν ἀποφάσεων, χωρὶς νὰ καθίσταται δυνατὸς ὁ ἔξαναγκασμός των εἰς τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ύποχρεώσεων τῶν αὐτῶν ἐπὶ τοῦ μόχθου καὶ τοῦ ιδρώτος τῶν ναυτικῶν μας.

Πρὸς θεραπείαν τοῦ κακοῦ ἡ Διοίκησις τῆς Π.Ν.Ο. ἐξήτησε καὶ περιελήφθη εἰς τὸ σχέδιον νόμου περὶ Κώδικος Ἰδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, τὸ ὥποιον ἔχει καταρτίσει τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, διάταξις προβλέπουσα ὅτι ὁ προσδαμβωνού ναυτικὸν ἐν Ἑλλάδι πράκτωρ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἐδρευόντης ναυτιλιακῆς ἐταιρίας θὰ ἔτοι μόλικληρον ὑπεύθυνος ἔναντι τοῦ ναυτικοῦ διὰ τὰς ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας πηγαζούσας κατὰ τοῦ πλοίου ἀπατήσεις του. Τὸ ἐν λόγῳ σχέδιον νόμου διῆλθε τὴν διαδικασίαν τῆς συζητήσεως του ὑπὸ τοῦ Συμβούλου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ πρωθεῖται ἡ ἐπιφράσις του μὲ τὴν διάταξιν ἡ ὥποια ἰκανοποιεῖ τὸ αἴτημα τῆς Π.Ν.Ο., τὸ γενικὸν αἴσθημα τοῦ ναυτικοῦ κόσμου καὶ τὴν ἔννοιαν τῆς Δικαιοσύνης.

#### ΓΕΝΙΚΩΤΕΡΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

"Ως προείπομεν, εἰς τὴν συνέντευξίν του ὁ κ. Κατσαρός, πέραν τῶν αἰτημάτων τῶν ναυτικῶν, ἐθέβεται τὰς ἀπόψεις τοῦ ναυτεργατικοῦ παράγοντος καὶ ἐπὶ γενικωτέρων θεμάτων τῆς Ναυτιλίας, ἀτίνα συνδέονται ἀμέσως μὲ τὸν τομέα τῆς ἐργασίας. Ἰδού αἱ παρατηρήσεις του ἐπὶ ἐνός ἐκάστου ἐξ αὐτῶν :

Σύνθετοι : "Ἡ μείωσις τῆς συνθέσεως τοῦ πληρωμάτων, δεδομένης τῆς αὔξησης ὑποχρηστικοῦ διατάξιος τῶν μονάδων, είναι ἕνα πρόδημα πολὺ δυσχερές, τὸ ὥποιον ἔχει ἀνάγκην λεπτομεροῦς μελέτης καὶ δὲν πρέπει νὰ γίνη ἀντικείμενον ἐσπευσμένων ἀποφάσεων. Ἡ μείωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν

#### Η ΑΜΕΙΒΟΜΕΝΗ ΑΝΑΠΑΥΣΙΣ

"Ἐτερον θέμα, ἐξ ίσου σοδαρόν, είναι ἡ ἀμειβομένη ἀνάπαυσις. Διὰ τῆς καθιερώσεως τοῦ θεσμοῦ τῆς ἀμειβομένης ἀναπαύσεως θὰ παρέχεται εἰς τὸν ναυτικὸν ἡ δυνατότης νὰ παραμένῃ πλησίον τῆς οἰκογενείας του ἐπὶ ικανὸν χρόνον, διατηρών τὰ εἰσόδηματά του, χωρὶς νὰ κατατρύχεται ἀπὸ τὴν ἀγωνίαν τῆς διοισυτηρίσεως. Αἱ ἐντεῦθεν ἀγαθὰ ἐπιπτώσεις είναι αὐτούντοι. Διότι καὶ ἡ παραμονὴ εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα θὰ πράγμαται καὶ θὰ ἐνθαρρυνθεῖται καὶ αἱ ἐντάσεις ἐκ τῆς ἀπομακρύσεως πρὸς τὸν πόλους τῆς οἰκογενειακῆς ἐστίας θὰ ἀπαλύνωνται, διότι ὁ ναυτικὸς θὰ συναρπάζεται ἀπὸ τὴν προσδοκίαν τῆς προσεχοῦσας παραμονῆς τοῦ σημερινὰ οἰκονομικὰ δεδομένα τοῦ 9% ἐπὶ τοῦ μισθοῦ τῶν ναυτικῶν διαρκείας.

Συνεπῶς ἐπιβάλλεται ἡ προώθησις τῆς ἐπιψηφίσεως τοῦ θεσμοῦ αὐτοῦ, ὁ ὥποιος ἔχει μελετηθῆ ἐνδελεχῶς καὶ ἔχει διατυπωθῆ εἰς σχετικὸν νομοσχέδιον ὑπὸ τῶν ἀρμόδιων ὑπηρεσιῶν.

#### Η ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΙΣ

Μείζονος σημασίας πρόδημα είναι καὶ ἡ ἐνδιαιτήσις τῶν πληρωμάτων. Ἡ ἄνετος

μελῶν τοῦ πληρώματος συνεπάγεται ἐπαύ-  
ξησιν τοῦ φόρτου ἔργασίας διὰ τοὺς ἐνα-  
πομένοντας. Εἶναι, κατὰ συνέπεια, θέμα  
ὅρθιολογικῆς ὀργανώσεως τῆς ἔργασίας ἐπὶ<sup>1</sup>  
τοῦ πλοίου καὶ θα πρέπει νὰ ἔξετασθῇ ἐν  
προκειμένῳ τί ἔχει γίνει σχετικῶς εἰς τάς  
προηγμένας Ναυτιλίας τοῦ κόσμου. 'Η Ελ-  
ληνική Ναυτιλία καταλαμβάνει ὀλονέν εὐ-  
ρυτέρας θέσιν μέσαν εἰς τὴν παγκόσμιον χω-  
ρητικότητα, τὰ δὲ συμβάνοντα ἐπὶ τῶν μο-  
νάδων τῆς Ναυτιλίας της εἶναι φυσικὸν νὰ  
παρακολουθοῦνται ἀπὸ τοὺς διεθνεῖς ναυτι-  
κοὺς καὶ ναυτιλιακοὺς κύκλους.

Είναι γεγονός ότι ή αυξήσις τής χωρητικότητος έκάστης ναυτικής μονάδος, ένα συνδυασμό πρός την αύξησην τής ταχύτητος, ως καὶ την χειρισμών φορτεκφορτώσεως είς τους λιμένας ειχον ώς άποτέλεσμα την έντυπωσιακήν αύξησην τής κατ' ανδρας άποδόσεως είς μεταφορικὸν έργον. "Εκαστον μέλος τού ἐκ 35 ανδρῶν πληρώματος ἔνος λίμπερτο 10.000 τόννων ἀσφαλῶν ἀτέβιδε ποσοστὸν μάρον τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου ἔνος συγχρόνου ἐμπορικοῦ σκάφους τῶν 15,000, 20,000, 30,000 καὶ σύτῳ καθ' ἑξῆς τόννων. "Οταν, λοιπόν, ζητήται μείωσις τῆς συνθέσεως, τὰ στοιχεῖα αὐτὰ πρέπει νὰ λαμβάνωνται ὑπὲρ ὅψιν καὶ αἱ προτεινόμεναι λύσεις νὰ διαπένενται ἀπό τὴν διάβισμαν μιᾶς δικαιοτέρως συμμετοχῆς τῶν ανδρῶν είς τὴν ηγεμόνεν παραγωγικότητα τοῦ πλαισίου καὶ τοῦ πληρωματος.

κοινωνία του πλανήτου και των πληρωμάτων.

“Επειτα, η μείωσις τής συνθέσεως, έπομενον είναι νὰ ἔχῃ παρενεργείας ἐκδηλουμένας εἰς ὅλας περιοχάς τοῦ ἀνθρωπίνου δυναμικοῦ, τοῦ όποιού, ως προέπομεν, τὸ πρόβλημα είναι ἔνισιον καὶ ὀδιάσπαστον.”

“Οπως ὁρθώς ἐπεσήμανθη, ή μείωσις τῆς συνθέσεως θὰ ἔχῃ δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῶν πόρων τοῦ NAT, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν πρεπατώρα ἐλάττωσιν καὶ ἀνεπάρκειάν των ὅχι μόνον διὰ τὴν δελτίστων τῶν συντάξεων, ἀλλά καὶ δι’ αὐτὴν τὴν συνέχισίν των εἰς τὰ σημειρινὰ ἀνέπαρκή ἐπίπεδα.

"Οθεν, τὸ ἀνακύπτον ἐκ τῆς μειώσεως τῆς συνθέσεως πρόβλημα είναι διφυές: Πρώτων, αὐξήσις τοῦ φόρτου ἐργασίας τῶν ἐνεργείᾳ ἀνδρῶν καὶ δεύτερον, ὅπουνά μωσις τῆς πηγῆς ἐκ τῆς ὁποίας ἀντλεῖ τοὺς πόρους του Ναυτικού Ἀπομαχικόν Ταμείον καὶ κατά συνέπειαν πρόβλημα ἐπιβιώσεως διὰ τοὺς συνταξιούχους. Προβάλλει, συνεπῶς, ἡ διττὴ ἀνάγκη νὰ μελετηθῇ ἡ ὄρθολογικὴ ὁργάνωσις τῆς ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων, μὲ μειωμένον ἀριθμὸν μελῶν πληρώματος καὶ νὰ ἀντιμετωπισθῇ ὁ παράγων τῆς ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐθαλάσση, ως ἐπίσης καὶ νὰ ἔξετασθῇ ἡ δυνατότης ὑπολογισμοῦ τῶν εἰσφορῶν πρὸς τὸ NAT βάσει τῆς χωρητικότητος πλέον τῶν σκαφῶν, διὰ νὰ ἔξασφαλισθοῦν ίκανοποιητικαὶ συντάξεις εἰς τοὺς ἀπομάχους τοῦ κύματος.

**Ἐνιαῖον πλήρωμα:** Τὸ ἐνιαῖον πλήρωμα, διὰ τὸ ὅποιον τόσος λόγος γίνεται καὶ ἔτειχη ἐπὶ τάπτησι κατόπιν τῶν σημειουμένων τεχνολογικῶν καὶ διαφρωτικῶν ἑξελίξεων ἐπὶ τῶν πλοίων, εἶναι θέμα

ποὺ ἀπαίτει μελέτην, διότι θέτει προβλήματα ήγημένων προσώντων τῶν μελῶν τοῦ πληράματος καὶ ἀνωτέρων ἀμοιβῶν, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ὑποκινήθῃ τὸ ἐνδιφέρον καὶ νὰ προσέθουν νά καταλάβουν τὸν χώρον ἔργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων ἵκαναν πρόσωπα, διατεθειμένα νὰ ἑκπαιδευθούν καὶ νὰ ἔργασθούν. Τὸ ἔνιαίον ἡ γενικὸν πλήρωμα δὲν δύναται νὰ κατατριψθῇ ἀπὸ τοὺς ἄναμούς και κχωρίς γραμμίαν πείραν διὰ τὸ πλοῖον και τὴν θάλασσαν ἀνθρώπους, οἱ ὅποιοι ναυτολογοῦνται μόνον και μόνον διὰ νὰ συμπληρώσουν τὸν ἀριθμὸν τῶν μελῶν τῆς συνθέσεως τοῦ πλοίου. Τὰ προβλήματα τοῦ ἔνιαίου πληράματος πρέπει νὰ μελετήσῃ ὅργανον τριμεροῦς συνθέσεως ἐξ ἀντιπροσώπων τῶν ἐφοπλιστικῶν και ναυτικῶν ὄργανώσεων μὲ συμμετοχὴν ἀντιπροσώπων τῶν ἀρμοδίων κρατικῶν ἀρχῶν. Τὸ ἐν λόγῳ ὅργανον, σὺν τοῖς ἄλλοις, θὰ πρέπει νὰ συμβουλευθῇ τὴν κτηθείσαν πείραν ὑπὸ ἄλλων, προηγουμένων εἰς τὸ κεφάλαιον αὐτό, ναυτιλίων.

'Η ἔλλειψις πληρωμάτων: 'Η προσέλκυσις είς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα εἶναι συνδυασμός κινήτρων, καταλλήλου προβολῆς των κινήτρων αὐτῶν καὶ ἐν τελευταίᾳ ἀναλύσει ζήτημα ἀσκήσεως εύστοχου πολιτικῆς προσωπικοῦ παρ' ἕκαστης ναυτιλιακῆς ἑταῖρίας. Κατὰ δόσιν αἱ ἰκανοποιητικαὶ ἀποδοχαὶ ἀποτελούν ισχυρὸν κίνητρον. Αὗται, δῆμος, πρέπει νὰ συνοδεύωνται ἀπό τὴν βεβαίοτητα ὅτι, ὅταν ἐπιστῇ τὸ πλήρωμα τοῦ χρόνου καὶ ὁ ναυτικὸς περιέλθῃ εἰς τὴν ἀτομαχίαν, θὰ τυγχάνῃ μιᾶς ἰκανοποιητικῆς συντάξεως, ὡστε νὰ δύναται νὰ ζήσῃ ἀξιοπρεπῶς ὡς συνταξιούχος. Δυστυχώς, τὰ σημερινὰ δεδομένα ἀπό τῆς ἀπόφευκας αὐτῆς είναι λίαν ἀπογοητευτικά καὶ ἀποθητικά. Τίθεται, δὲν, ἐπιτακτικὸν τὸ θέμα τῆς δελτιώσεως τῶν συντάξεων.

'Η σύστασις τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως, ἡ καθιέρωσις τῆς δωρεάν παιδείας ἢ οἱ χαρακτηρισμός τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως ὡς ἀνωτέρας τοιαύτης, στοιχειοθετούν ἰσχυρὰ κίνητρα, τῶν ὅποιών ἡ ἀξιοποίησις ἐναπόκειται εἰς τοὺς ἄρμοδίους, ἀλλὰ πρέπει νὰ συμπληρωθοῦν μὲ τὴν δελτίωσιν τῶν συντάξεων.

Τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα εἶναι σκληρὸν καὶ εἶναι φυσικὸν νὰ συναντᾶ ἀπροθυμίαν, ἢ ὅποια, διὸ νὰ κατανικῇθη, χρειάζεται, ὡς προείπομεν, συνδυασμὸν ἵσχυρων κινήτρων. Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν θὰ πρέπει νὰ τονισθῇ τὸ γεγονός ὅτι ὥρισμέναι ναυτιλιακαὶ ἑταῖροι διὰ δέν ἀντιμετωπίζουν δυσχερείας εἰς τὴν ἔξευρεσιν καταλήπου καὶ ἀπάρκου ἀνθρώπινον δυναμικὸν ἀποκλειστικὸν ἀπό Ἐλληνικὰς πηγάς, χάρις εἰς τὴν ἐφαρμογὴν εὐ-  
τόχου πολιτικῆς προσωπικοῦ. Καλὸν θὰ  
ήτο νὰ ἔννημερωθῶν αἱ ναυτιλιακαὶ ἑταῖροι  
ἐπὶ τὴν ἀσκουμένης πολιτικῆς προσω-  
πικοῦ, ἢ ὅποια ἀποδεικνύεται τόσον ἐπι-  
τυχὴς καὶ νὰ ἐπιδιώξουν νὰ τὴν ἐφαρμόσουν.

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΜΕΡΙΜΝΑ

Ἡ Πανελλήνιος Ναυτικὴ Ὀμοσπονδία,  
εἰς τὰ πλαίσια τῶν προσπαθειῶν της διὰ

τὴν γενικωτέραν δελτίωσιν τῆς θέσεως τῶν ναυτικῶν μας, ἀναπτύσσοι ἔντονον δραστηριότητα καὶ εἰς τὸν τομέα τῆς κοινωνικῆς μερίμνης ὑπὲρ τῶν ναυτιλλομένων. Σχετικῶς ὁ κ. Κατσαρός παρατηρεῖ :

‘Η Διοίκησις τής Π.Ν.Ο., κατανοούσα τὴν σημασίαν τῶν μέτρων κοινωνικῆς μερίμνης ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν, προσπεπάθησε νὰ ἀναπτύξῃ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν τὰς δραστηριότητας τὰς ὅποιας τῆς ἐπέτρεπον τὰ εἰς τὴν διάθεσιν της μέσα. Ὁργάνωσε τὴν νομικὴν ὑπηρεσίαν, ἡ ὅποια παρέχει δωρεάν συμβουλὰς εἰς τοὺς ναυτικοὺς καὶ τὰς οἰκογενείας τῶν, διανέμει ἑτησιῶς εἰς τέκνα ναυτικῶν δῶρα ἐπ’ εἰκαρία τῶν ἔρποταν Χριστουγέννων καὶ Νέου “Ἐτους καὶ δοηθεῖ ναυτικούς καὶ οἰκογενείας ναυτικῶν ποὺ ἔχουν ἀνάγκην.

Διὰ τὴν συστηματικότεραν, ὅμως, ὀργάνωσιν τῆς κοινωνικῆς μερίμνης ὑπέρ τῶν ναυτικῶν ἐπεδίωξε καὶ ἐπέτευξε τὴν ψήφισιν τοῦ Νομοθετικού Διαστάγματος «Περὶ Ἔστισι τῶν Ναυτικῶν», τὸ ὅποιον θέτει ἐπὶ μονίμων καὶ εὐρέων οἰκονομικῶν βάσεων τὸ ἔργον αὐτό. Σκοπός της εἶναι νὰ σφυρηλατήσῃ στενούς δεσμούς τῶν ναυτικῶν μὲ τὴν πατρίδα, νὰ καλλιεργήσῃ τὰ αἰσθήματα ἀλληλεγγύης, νὰ ἴδρυσῃ διεθνῆθηκας καὶ ἐντεκτήτηρια εἰς τὸ ὅποια νὰ εὐρίσκη πνευματικὴν τροφὴν ὁ ναυτικός, νὰ ἔχασφαλίσῃ εὐθηνὴν στέγην καὶ τροφὴν εἰς τοὺς ὀναμένοντας ναυτοδόγυστον καὶ γενικώς νὰ ἐκδηλώσῃ τὴν στοργὴν καὶ τὴν ἀγάπην τῆς πρὸς τοὺς διοικηταῖς τοῦ κύματος. Οὕτω φρονεῖ ὅτι δημιουργεῖ ἔνα ἀκόμη κίνητρον προσελκύσεως εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

Εις τὰ πλασίσια τῆς κοινωνικῆς μερίμνης τῆς Π.Ν.Ο. ὑπέρ τῶν ναυτικῶν ἐντάσσονται καὶ τὰ αἵτηματα τῆς διὰ τὴν καθιέρωσιν τοῦ θεσμού τού οἰκογενειακού ίατρού ὑπὸ τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου καὶ διὰ τὸν χαρισμὸν ὅλων τῶν μέχρι τούδε πειθαρχικῶν ποινῶν, εἰς τρόπον ὥστε νὰ δοθῇ ἡ δυνατότης εἰς πολλοὺς ὅπτὸ τοὺς τιμωρηθέντας νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν καὶ νὰ ἐνταχθῶν καὶ πάλιν εἰς τὰς τάξεις τοῦ ἀνθρώπινου δυναμικοῦ τῆς Ναυτιλίας, ἐπ' ἄγαθῷ αὐτῆς, ὡς καὶ τῶν ιδίων καὶ τῶν οἰκογενειῶν των.

Έξ αλλού καὶ αἱ ἀντιπροσωπεῖαι τῆς Π.Ν.Ο. εἰς τὰ ἔξωτερον προσφέρουν πολυτίμους ὑπηρεσίας εἰς τοὺς ναυτικούς, ὅλα καὶ εἰς τὸ πλοῖον. Μὲ τὴν μεσολαβητικὴν τῶν προσπάθειαν ἔξομαλύνουν τὰς ἀνακυπτούσας διαφοράς, προσφεύγουσαι πρὸς τοῦτο καὶ εἰς τὰ ἀρμόδια προξενικά λιμεναρχεῖα καὶ οὕτω καλλιεργοῦν τὸ πενεύμα τῶν ὄγαθῶν σχέσεων καὶ συνεργασίας μεταξὺ πληρώματος καὶ πλοιοκτησίας.

Ἐπίσης οἱ ἀντιπρόσωποι τῆς Π.Ν.Ο. ἐνημερώνουν τὰ πληρώματα ἐπὶ τῶν ἐνεργειῶν τῆς Διοικήσεως της καὶ ἐπὶ τῶν ἐν γένει ζητημάτων ποὺ ἀπασχολοῦν τὸν ναυτικὸν κόσμον, γενικῶς δὲ τὸ ἔργον τῶν ἀντιπροσωπειῶν εἰναι πολλαπλῶς χρήσιμον διὰ τοὺς ναυτικούς, τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν πατρίδα.

Δ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

# **COLOCOTRONIS LTD**

**SHIPBROKERS**

65-68, Leadenhall Street,  
London, EC3A 2AP  
Telephone: 01-480 6666  
Telex: 888639  
Telegrams: Colocotron Lo

Tanpy Building, Piraeus  
17/19 Akti Miaouli,  
Telephone: 471-523/527  
Telex: 212367  
Telegrams: Sifco, Piraeus

## ΕΝΕΚΡΙΘΟ Ο ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΤΟΥΣ 1974

**2,5 δισεκατομμύρια τὰ ἔσοδα τοῦ N.A.T.**

ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΝΟΣ ΠΕΡΙΠΟΥ ΔΙΣΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΟΥ ΔΡΑΧΜΩΝ ΑΠΟ ΤΑ ΠΡΟΒΛΕΦΘΕΝΤΑ ΔΙΑ ΤΟ 1973 ΕΣΟΔΑ • ΕΣΟΔΑ 1,2 ΔΙΣΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΟΥ • ΗΥΞΗΜΕΝΑΙ ΑΙ ΠΑΡΟΧΑΙ ΚΑΙ ΑΝΟΔΟΣ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ • ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΠΛΟΙΑ ΘΑ ΕΙΣΦΕΡΟΥΝ ΕΦΕΤΟΣ ΕΙΣ ΤΟ N.A.T., ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΠΡΟΒΛΕΨΙΝ ΑΡΓΙΑΣ 10% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΤΟΝΝΑΖ, ΜΕ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΝ ΜΕΙΩΣΙΝ ΤΩΝ «ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΣ» ΚΑΤΑ 212 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΔΡΑΧΜΑΣ • ΧΑΜΗΛΟΙ ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ ΑΚΟΜΗ ΟΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

**'Ενεργότερος νὰ γίνη ὁ ρόλος τοῦ κρατικοῦ παράγοντος**

Διὰ πρώτην φορὰν ἐφέτος ὁ προϋπολογισμὸς τοῦ N.A.T. ἔτους 1974 κατηρτίσθη ἔγκαιρως καὶ ἐνεκρίθη πρὸ ημέρων ὑπὲρ τοῦ Δ. Σ. τοῦ Ταμείου. Τοῦτο ἔνεχει ἴδιατέραν σημασίαν ἐὰν ληφθοῦν ὑπὲρ ὅφιν σὶ ὑφιστάμεναι μειονεκτικὰ λειτουργικά του συνθῆκαι, αἱ ὅποιαι ἐλπίζεται νὲ βελτιωθοῦν ὅταν ἐγκριθῇ καὶ δημοσιευθῇ εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως τὸ σχέδιον Π. Διατάγματος «περὶ ὑπαλλήλων προσωπικοῦ τοῦ N.A.T.».

'Εκ τῶν στατιστικῶν καὶ λοιπῶν στοιχείων τοῦ προϋπολογισμοῦ, δῆτις μέχρι πέρυσι κατηρτίζετο περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους, προκύπτουν εἰς γενικὰς γραμμάς τὰ ἀκόλουθα:

1) Τὰ ἔσοδα τοῦ ἀρχαιοτέρου ἀσφαλιστικοῦ 'Ιδρυμάτος τῶν ναυτικῶν, ὅπερ κατὰ τὸ προσεχὲς ἔτος θὰ διανύῃ τὸ 114ον ἀπὸ τῆς ίδρυσεως του, θὰ ἐγγίσουν, διὰ πώλησην φορὰν τὰ 2,5 δισεκατομμύρια δρχ. Τὰ πραγματικὰ ἔσοδα ὑπολογίζεται νὲ ἀνέλθουν εἰς 2 περίποι δισεκατομμύρια δρχ., ἀλλ' ἐὰν ὑπολογισθοῦν καὶ τὰ συνεισπραττόμενα ἔσοδα ἄλλων ταμείων, ἀτίνα ὑπερβαίνουν τὰ 350 ἑκατομμύρια δρχ., τὸ σύνολον τῶν ἔσοδων τοῦ N.A.T. θὰ ἀνέθῃ εἰς 2.448 ἑκατομμύρια δρχ. 'Η διαφορά, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ πραγματοπιθέντα ἔσοδα κατὰ τὸ 1973 ἐγγίζει τὸ ἐν ἑκατομμύριον.

Οἱ λόγοι διὰ τὴν πρόβλεψιν τοσούτων ἔσοδων θὰ ἀναφερθοῦν κατοτέρω.

2) Τὰ πραγματικὰ ἔξοδα ἀφ' ἑτέουσ, προεβλέψθησαν εἰς 1,2 δισεκατομμύρια δρχ., ἀκοινῶς δὲ εἰς 1.228.801.000 δοχ., ἡτοι ἡγέημένα κατὰ 97 ἑκατομ. δρχ. Τοῦτο διότι προβλέπονται ἡγέημέναι παροχαῖ.

3) Αἱ προβλέψεις ἐγένοντο ληφθεῖσης ὑπὲρ ὁφιν ἐνδεχομένης ναυτιλιακῆς ὑφέσεως, μὲ ποσοστὸν ἀργίας πλοίων 10%.

4) Τὸ διὰ τὸ 1974 ἐισόδημα τῶν ἐργαζομένων καὶ ἀμειβομένων σὲ συνάλλαγμα ναυτικῶν, ὑπολογίζεται εἰς 105 ἑκατομμύρια λιρῶν 'Αγγλίας, ἢ 252 ἑκατομμύρια δολλαρίων. Εἰς τὴν πραγματικότητα, δικαὶος, τὸ εἰς συνάλλαγμα τοῦτο εἰσόδημα θὰ εἴναι πολὺ μεγαλύτερον, ἐὰν προσθεθοῦν αἱ ὑπερωαίσι, τὰ δώρα, ἡ εἰς δάρος τοῦ πλοίου νοσηλεία καὶ μισθοδοσίσις ἀσθενῶν, οἱ συνφωνούμενοι καὶ ἀνευ τῶν συλλαγικῶν συμβάσεων μισθοὶ κ.λπ.

5) Προβλέπεται αὐξησίς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν συνταξιούχων καὶ ἀνοδος τοῦ μέσου δροῦ τῶν ἀπονεμομένων νέων συντάξεων.

'Αναλυτικώτερον τὰ κατὰ τὸν προϋπολογισμὸν διαγραφόμενα οἰκονομικὰ μεγέθη τοῦ N.A.T. ἔχουν ὡς ἀκόλοθως:

**ΤΑ ΕΣΟΔΑ**

'Η πρόβλεψις, κυρίως, ηγέημένων ἀσφαλιστικῶν εἰσφορῶν ἐπέδρασεν εἰς τὸν διαμόδωσιν κονδυλίου «ὑπερεσδόμων» κατὰ τὸ 1974. Θὰ εἶναι ταῦτα ἡγέημένα κατὰ 493 ἑκατομ. δρχ. καὶ θὰ ἀνέλθουν (τὰ πραγμα-

τικὰ τοιαῦτα) εἰς 1.748.983.000 δρχ., ἔναντι 1.255.083.000 τοῦ 1973. 'Εὰν εἰς αὐτὰ προστεθοῦν τὰ ἔσοδα ὑπὲρ τοῦ Κ.Α. Α.Ν. καὶ Κ.Π.Φ.Ν., 'Ελληνικοῦ Δημοσίου, καὶ ἄλλων λογαριασμῶν τρίτων, τὰ ἔσοδα διαιροφοῦνται εἰς τὸ ποσόν τῶν 2.098.302.000 δρχ. Συνεισπράττονται, δικαὶος, μὲ τὰ τῶν τοῦ N.A.T. καὶ τὰ ἔσοδα τῶν Ταμείων Προνοίας Ε.Ν., τοῦ Κεφαλαίου Πλοηγικῆς 'Υπηρεσίας, τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως κ.λπ., μὴ ἐμφανίζονται εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ N.A.T. 'Οπότε τὸ σύνολον τῶν ἔσοδων ἀνέρχεται εἰς 2.448 ἑκατομμύρια δρχ. 'Ἄξιζει ἐπὶ τοῦ προκειμένου νὰ τονισθοῦν τὰ ἀκόλουθα:

• Τὰ ἔσοδα ἐκ τῶν ἀσφαλιστικῶν εἰσφορῶν ἐργοδοτῶν καὶ ἡσφαλισμένων ἀνέρχονται εἰς τὰ 87,76% τοῦ συνόλου (1.534.871.000 δρχ.). Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ἔσοδων καὶ τῶν λοιπῶν ὑποκατηγοριῶν (φόροι - τέλη - δικαιώματα, ἔσοδα ἐκ τῆς ἐπιχειρηματικῆς ἐν γένει δραστηριότητος, πρόστιμα, χρηματικὰ ποιναὶ κ.λπ.), τὸ τελικὸν ποσοστὸν διαιροφοῦνται ἐκ τῆς κατηγορίας αὐτῆς εἰς 99,39%.

• 'Ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ μεγέθη αὐτά, χωμηδοὶ ἐυφανίζονται οἱ κοινωνικοὶ πόροι, ἀν τοι δημηνέονται ἐν σχέσει πρὸς τὸ 1973. Προϋπελογίσθησαν εἰς 41 ἑκατομμύρια δραχμάς, ἔναντι 36,5 ἑκατομμύριος δραχμῶν τοῦ 1973.

• Αἱ «εἰσφοραὶ δυνάμεως» —εἶναι αἱ εἰσφοραὶ αἱ ὑπολογίδευνται δάσει τοῦ ὄλικου ἀριθμοῦ τῶν ἐργάζοντων πλοίων καὶ τῆς ἀναλύσεως τῆς συνθέσεως πληρωμάτων— ὑπελογίσθησαν εἰς 1.814.012.000 δρχ., ἔναντι 1.498.981.000 τοῦ 1973. 'Εκ τούτων 182 ἑκατομμύρια 969.000 δρχ. προέρχονται ἐκ τῶν πλοίων ἐστωτερικοῦ καὶ συμβεβλημένων ξένης σημαίας μισθολογίου διαχωμῶν καὶ 1.631 ἑκατομμύρια δρχ. ἐκ τῶν ποντοπόρων πλοίων ἐλληνικῆς σημαίας

συμβεβλημένων μισθολογίου συλλογικῶν συμβάσεων εἰς λίρας 'Αγγλίας.

• Τὰ ἀνωτέρω μεγέθη, δηλαδὴ αἱ «εἰσφοραὶ δυνάμεως», ἀφοροῦν τὰς εἰσφορὰς πρὸ τῆς ἐκπτώσεως: α) τῆς προβλεπομένης συνήθους ἢ ἐπεκτεινομένης ἀργίας πλοίων καὶ β) τῶν ἀποδοτῶν εἰς τὸ Κεφάλαιον 'Ανεργίας καὶ Προστασίας φυματικῶν ναυτικῶν κατὰ νόμον ποσοστόν. Τὸ ὑπόλοιπον ἀποτελεῖ τὰς καθαρὰς ὑπὲρ τοῦ N.A.T. εἰσφοράς, αἵτινες κατὰ τὸ 1974 θὰ ἀνέλθουν εἰς ποσοστὸν 94% ἔναντι 83,5% τοῦ 1973.

• 'Η ἀργία τῶν πλοίων, ἐκτιμώμενη εἰς ποσοστόν, ἐπηρεάζει τὴν ἀπόδοσιν τῶν εἰσφορῶν ἐκ συγκεκρημένων πληρωμάτων καὶ ἀφαιρεῖται κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν εἰσφορῶν δυνάμεως. 'Η ἐκ τοῦ ὑπολογισμοῦ ἀργίας μειώσιται τῶν συνολικῶν «εἰσφορῶν δυνάμεως» ὑπελογίσθη εἰς 212 ἑκατομμύρια δρχ.

• Τὸ εἰσπρακτέον συνόλλαγμα ἐκ τοῦ συνόλου τῶν ἀσφαλιστικῶν εἰσφορῶν ἐκ συγκεκρημένων πληρωμάτων, ὑπολογίζεται διὰ τὸ 1974 εἰς 44.859.000 δολλαρίων. Πρόκειται, ἀναμφιβολώς, περὶ σοβαράς συναλλαγματικῆς προσδόδου ὑπὲρ τῆς έμνικής Οἰκονομίας.

• Κατὰ εἰδος πλοίου, αἱ εἰσφοραὶ πλοίων ξηρού φορτίου ἀποτελοῦν ποσοστὸν 62,11%, τῶν τάνκερς 26,81%, τῶν ἐπιβατηγῶν 8,79% καὶ τῶν διαφόρων 2,27%.

• 'Υπολογίζεται τὸ N.A.T. δτι θὰ εἰσφέρουν κατὰ τὸ 1974, 4.391 πλοῖα ἔσωτεροι 25 κ.ο.χ. καὶ ἄνω, μὲ ποσοστὸν ἀργίας ποικίλον ἀπὸ 20% ἔως 35%, 1.964 ποντόπορα, μὲ ποσοστὸν ἀργίας ἀπὸ 10% ἔως 15% καὶ 1.321 φορτηγά, τάνκερς, ὑπερωκεάνια, διάφορα καὶ θαλασμηγοί, συμβεβλημένα μετὰ τοῦ N.A.T., μὲ ποσοστὸν ἀργίας ἀπὸ 10% ἔως 50% (δ τελευταῖς ἀριθμὸς διφορᾶ μόνον τὰς θαλασμηγούς). 'Ητοι συνολικῶς θὰ εἰσφέρουν 7.676 πλοῖα πά-

**HELLENIC SHIPSTORES BREMEN****B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS****IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT****"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ"****BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - HAMBURG - NORDENHAM - EMDEN - WILHELMSHAVEN****ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΕΦΟΔΙΑ ΤΡΑΝΖΙΤ - ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ****KAI KATASTΡΩΜΑΤΟΣ****TELEPHONES: 61 20 91  
TELEX: 02 44171****GROPELINGER HEERSTR. 254  
28 BREMEN 21****NIGHT PHONES: B. FOTOU 21 38 93  
J. KARAGIANNIDIS 34 35 66****TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"  
P. O. BOX: 210266**

σης κατηγορίας, έναντι 7.283 τοῦ 1973.

● Αξίζει, τέλος, νά αναφερθῇ, ότι αἱ ηύημεναι εἰσφοραὶ ὄφειλονται εἰς τὴν διόγκωσιν τῆς Ναυτιλίας μας, τὴν αὐξήσιν τῶν συμβατικῶν μισθολογίων, τὴν μὴ ἀπόδοσιν κατὰ τὸ 1974 ποσοστοῦ εἰς τὸ K.A. A.N. ἐκ τῶν τακτικῶν εἰσφορῶν τοῦ N.A.T., τὴν έναντι τοῦ 1973 ηύημενην τιμὴν τῆς στερλίνας, τὴν ληφθεῖσαν ὑπ' ὅψιν διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν εἰσφορῶν τῶν πλοίων, τῶν ὑποχρέων καταβολῆς εἰς συνάλλαγμα καὶ τὴν μείωσιν τοῦ ποσοστοῦ ἀργίας τῶν πλοίων.

#### ΤΑ ΕΞΟΔΑ

Τὰ πραγματικὰ ἔξοδα τοῦ N.A.T. προσ-  
βλέφθησαν εἰς 1.228.801.000 δρχ., έναντι προβλέψεως 1.131.794.000 δρχ. τοῦ 1973,  
ήτοι ηύημενα κατὰ 97 ἑκατομ. δραχμῶν.

'Ιδοὺ κατωτέρω ἡ μερικώτερα ἀνάλυσις:

● Τὸ σύνολον τῶν τακτικῶν ἔξόδων ἀνέρχεται εἰς 994,9 ἑκατ. δρχ., (80,97% τοῦ συνόλου).

● Τὸ σύνολον τῶν ἐκτάκτων ἔξόδων ἀνέρχεται εἰς 1,7 ἑκατ. δρχ. Αἱ πληρωμαὶ δι' ἐπενδύσεις εἰς 217,1 ἑκατ. δρχ. (17,67% τοῦ συνόλου). Σύνολον σκέλους ἔξόδων, συνυπολογιζομένου τοῦ ἐκ 12 ἑκατομ. δρχ. ἀποθεματικοῦ καὶ ἄλλων τινῶν ὑποκατηγοριῶν, 1.228.801.000 δρχ.

● Διὰ τὴν ἐκτίμησιν τῶν δαπανῶν ἐλήφθησαν ὑπ' ὅψιν, ἡ αὐξήσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν συνταξιούχων ἀπὸ 21.200 εἰς 22.000, ἡ ἄνοδος τοῦ μέσου ὅρου ἀπονεμούμενῶν νέων συντάξεων ἀπὸ 2.600 δρχ. εἰς 2.800 δρχ., ἡ πρόβλεψις ἀπονομῆς νέων συντάξεων εἰς 1.400 ἡσφαλισμένους μὲν μηνιαίαν σύνταξιν 3.500 δρχ. καὶ, γενικώτερον, ἡ

βελτίωσις τοῦ συνταξιοδοτικοῦ καθεστῶτος (ἐπίκειται αὐξήσις συντάξεων κατὰ 15%).

#### ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σύνεσιν ἐπέδειξαν οἱ ιθύνοντες τοῦ N.A.T. κατὰ τὸν καταρτισμὸν τοῦ προ-  
υπολογισμοῦ ἔτους 1974, προβλέψαντες πο-  
σοστὸν ἀργίας πλοίων κατὰ 10%, εἰς ἐπο-  
χὴν εὐφορίας τῆς ναυλαγορᾶς. Είναι τοῦτο  
δειγμὸν τῆς βαθείας συνακισθεῶν τῶν ὑποχρέωσεων τοῦ N.A.T. πρὸς τὰς χιλιάδας  
τῶν ἡσφαλισμένων του, διασφαλιζομένων εἰς  
βάθος χρόνου καὶ ἀνεξαρτήτως τῶν ἔξελί-  
ξεων εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας. "Αλλωστε, τὸ  
N.A.T. ἔξεπόνησε τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ  
ὑπὸ τὸ φῶς τῶν δυσοιώνων προβλέψεων τοῦ  
'Ελβετοῦ ἀναλογιστοῦ καὶ τῆς διαδοχικῆς ἀ-  
σφαλίσεως καὶ εἰς τοὺς ναυτικούς.

'Εχαρκτήρισμεν, ἐν ἀρχῇ, ὡς «ύπερ-  
έσοδα» τὰ προβλεφθέντα ἔσοδα, ἀλλὰ τοῦτο  
ἔχει ἀξίαν μόνον ἐάν γίνουν συγκρίσεις ἀ-  
πολύτως ἀριθμῶν. Διότι πέραν τῶν προ-  
αναφερθεισῶν δυσμενῶν προσπτικῶν, μακρο-  
προθέσμων διαγράφεται ὁ κίνδυνος μειώ-  
σεως τῶν ἔσόδων τοῦ N.A.T., λόγῳ τοῦ  
ἐπιταχυνομένου γιγαντισμοῦ τῶν πλοίων  
καὶ τοῦ αὐτοματισμοῦ, παράγοντες οὐσιώ-  
δεις, οἱ ὄποιοι βαθέως θὰ ἐπηρεάσουν τὰ  
οἰκονομικὰ τοῦ Ταμείου. Οἱ οὐλιγώτεροι θὰ  
εἰσφέρουν καὶ οἱ περισσότεροι θὰ συνταξιοδοτούνται, μέχρις ὅτου ἡ ἀναλογία φθά-  
σῃ εἰς ιδιαίτερα ἐπίπεδα, λόγω τῆς σταθε-  
ρᾶς μειώσεως τῶν εἰσερχομένων εἰς τὸ ναυ-  
τικὸν ἐπάγγελμα.

Καὶ ὑπεργραμίζετο ἀρμοδίως, ότι διὰ  
τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν διαγραφούμενῶν κιν-  
δύνων, ἐπιβάλλεται ἡ ἀξιοποίησις τῆς κι-  
νητῆς καὶ ἀκινήτου περιουσίας καὶ ἡ ἀνά-  
πτυξις ἐκ μέρους τοῦ N.A.T. δραστηριοτή-  
των συναφῶν πρὸς τὸ ἀντικείμενό του, ὡς

π.χ. ἡ ἀνάληψις ἀσφαλίσεως τῶν δι' ἀκτο-  
πλοιῶν πλοίων διακινούμενών ἐπιβατῶν.

Ἐπίσης ἐπιβάλλεται ἡ περικοπὴ ἡ περι-  
στολὴ τῶν ἀδικαιολογήτων ἡ χαριστικῶν  
παροχῶν, ἐνώ συνάματι, τὸ κράτος πρέπει  
ἄμεσον νὰ ἐπιδείξῃ ἐνδιαφέρον διὰ τῆς  
ἀπαλλαγῆς τοῦ N.A.T. ἀπὸ τῆς φορολογίας  
ἐπὶ τῶν προσόδων τῆς ἀκινήτου περιουσίας  
καὶ τῶν παρὰ Τραπέζαις ἐξωτερικοῦ κατα-  
θέσεων αὐτοῦ.

"Ας μὴ λησμονῆται, ἀλλωστε, ότι τὸ  
N.A.T., πέραν τῆς κοινωνικῆς αὐτοῦ ἀπο-  
στολῆς, παρέχει σημαντικά ὑπηρεσίας εἰς  
τὸ κράτος καὶ δῆ ἀνευ ἀνταλλάγματος, ὡς  
ἐκκαθάρισις, εἴσπραξις καὶ ἀπόδοσις τῶν  
δικαιωμάτων τοῦ Δημοσίου ἐκ φόρων μι-  
σθωτῶν ὑπηρεσιῶν καὶ χαρτοσήμου τῶν 'Ελ-  
λήνων ναυτικῶν.

Τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ Ταμείου ὅπως βελ-  
τιώνη κατὰ τὰς περιστάσεις τὰς παρ' αὐτοῦ  
χορηγούμενας συντάξεις, πρέπει νὰ τὴν  
κατανοήσουν κράτος καὶ ἐφοπλισταί, συν-  
εχώς συμπαριστάμενοι ἡθικῶς καὶ ὑλικῶς  
εἰς τὴν ὑπερτέραν τοῦ Ταμείου ἀπόστολήν,  
ποὺ δὲν εἶναι ἄλλη παρὰ τῶν ἀπομάχων  
μας ἡ βελτίωσις τῆς διαβιώσεως.

'Ημεῖς, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς μας, συμμερι-  
ζόμενοι τὰς διαγραφούμενας δυσοιώνους  
προσπτικάς διὰ τὰ οἰκονομικά τοῦ N.A.T.,  
ἔχομεν νὰ παρατηρήσωμεν ὅτι ἡ προβλέ-  
πονταί διὰ τὸ 1974 ἀνθηρά κατάστασις τοῦ  
Ταμείου πρέπει νὰ παρακινήσῃ τοὺς ἀρμο-  
δίους εἰς τὴν ἀσκησιν πλέον γενναιοφρό-  
νου συνταξιοδοτικῆς πολιτικῆς. 'Η διαφορὰ  
μεταξὺ αὐξήσεως ἐσόδων καὶ αὐξήσεως δα-  
πανῶν εἶναι ἀρκούντως αἰσθητή, καταλεί-  
πουσα ἀρκετά περιθώρια ἀνετωτέρου χει-  
ρισμοῦ τοῦ θέματος τῶν συντάξεων, τὸ χα-  
μηλὸν ποσοστὸν τῶν ὀποίων εἶναι μία ἀπὸ  
τὰς αἰτίας τῆς ἀποθαρρύνσεως τῶν νέων  
ὅπως στραφοῦν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

## Τεχνικὴ 'Εταιρεία Ε. ΒΛΑΧΑΚΟΣ Α.Ε.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 25

Πολυτελῆ Ναυτιλιακὰ Μέγαρα εἰς Πειραιᾶ  
εξ ὀλοκλήρου ΚΛΙΜΑΤΙΖΟΜΕΝΑ  
ἀποπερατωθέντα καὶ ὑπὸ κατασκευὴν

- 1ον) ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 25
- 2ον) ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ & ΕΥΠΛΟΙΑΣ 2 (ΝΕΟΝ ΤΕΛΩΝΕΙΟΝ)
- 3ον) ΙΙ ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ & ΦΙΛΩΝΟΣ
- 4ον) ΦΙΛΩΝΟΣ 107 - 109
- 5ον) ΦΙΛΩΝΟΣ 86
- 6ον) ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ & ΚΑΠΟΛΙΣΤΡΙΟΥ 2

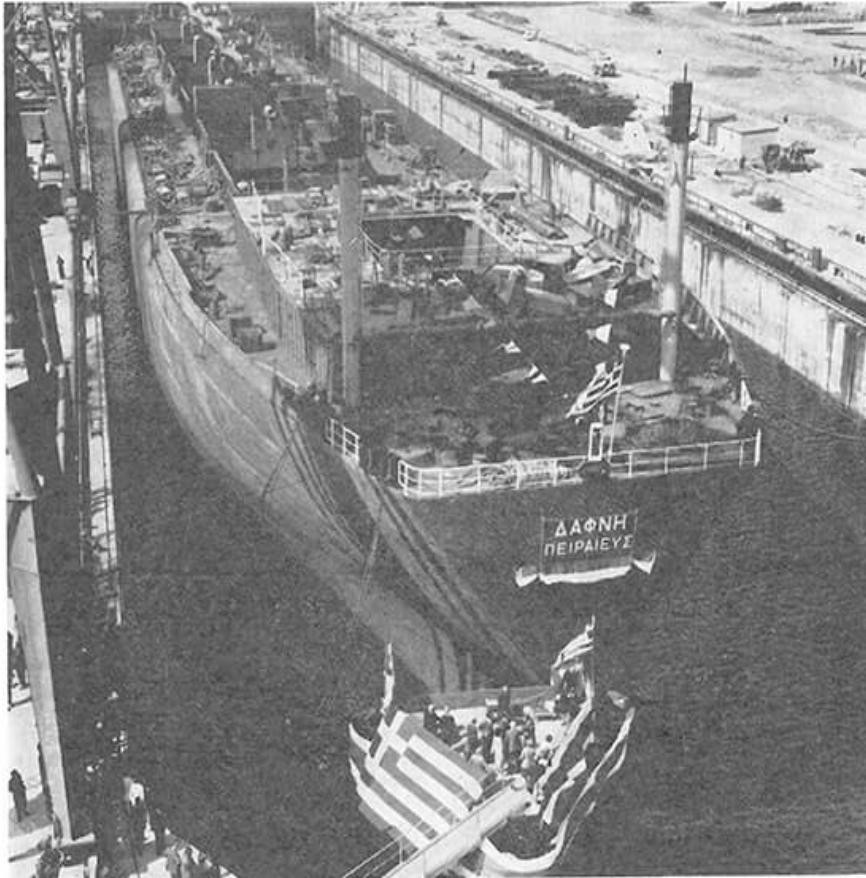
Πληροφορίαι διά: ΕΝΟΙΚΙΑΣΕΙΣ - ΠΩΛΗΣΕΙΣ - ΑΓΟΡΑΣ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 25 • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 425.853 - 425.016

## ΕΙΣ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ

**ΚΑΘΕΙΛΑΚΥΣΘΗ ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ  
ΕΚ ΤΩΝ "ΠΡΟΝΤΑΚΤ ΚΑΡΡΙΕΡΣ"**

- ΠΑΡΕΔΟΘΗ ΤΟ ΠΕΜΠΤΟΝ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡ ΤΩΝ 37.000 ΤΟΝΝΩΝ D.W.  
ΚΑΙ ΕΓΕΝΕΤΟ Η ΕΠΙΠΛΕΥΣΙΣ ΚΑΙ Η ΒΑΠΤΙΣΗΣ ΤΟΥ ΕΚΤΟΥ



**ΗΡΧΙΣΕΝ Η ΠΡΟΕΡΓΑΣΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ  
ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΜΟΝΙΜΟΥ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ ΤΩΝ 500.000 ΤΟΝΝΩΝ**

Εις τὰ 'Ελληνικά Ναυπηγεία, εἰς τὰ ὅποια ἡρχισεν ἥδη ή προεργασία διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς νέας μονίμου δεξαμενῆς τῶν 500.000 τόννων, ἐγένετο κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ διαρρεύσαντος 150μημέρου ἡ ἐπίπλευσις καὶ η βάπτιση τοῦ ἔκτου μπάλκ

κάρριερ τῶν 37.000 τόννων d.w. (ἐκ τῆς σειρᾶς τῶν 11 σκαφῶν τοῦ τύπου αὐτοῦ τῶν ὅποιών τὴν κατασκευὴν ἀνέλαβον τὰ Ναυπηγεία τοῦ Σκαραμαγκᾶ), η παραδοσίας εἰς τοὺς ιδιοκτήτας του τοῦ πέμπτου έξι αὐτῶν καὶ η καθέλκυσις τοῦ πρώτου ἐκ τῆς

σειρᾶς τῶν πέντε «πρόντακτ κάρριερς» τῶν 30.000 τόννων d.w.

'Η ἐπίπλευσις καὶ η βάπτισης τοῦ ἔκτου μπάλκ κάρριερ ἐγένετο τὴν δην 'Οκτωβρίου εἰς τὴν μόνιμον δεξαμενὴν τῶν 250.000 τόννων. 'Ανόδοχος ήτο ἡ κ. Τάσση Μαζαράκη, ἡ ὁποία τὸ ὄνομασσος «Δάφνη». Τὸ σκάφος, ἡ τρόπις τοῦ ὅποιον ἐτέθη τὴν 28ην Μαΐου 1973, ἐναυπηγήθη βάσει σχεδίων τῶν ναυπηγῶν κ.κ. Εὐαγγ. Κουρούπη καὶ Χρ. Τσίγκου διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρας «Εστεμάρ» τοῦ οίκου Λυκιαρδοπούλου καὶ θὰ παραδοθῇ περὶ τὸ τέλος τοῦ ἔτους ἡ τὰς ὄρχας τοῦ 1974. Θὰ φέρῃ δὲ τὴν κυανόλευκον.

'Ο κ. Νικόλαος Γ. Λυκιαρδόπουλος, ὁμιλῶν κατὰ τὴν τελετὴν, ἔξεφρασε τὴν χαράν του διὰ τὴν ναυπηγήσιν τοῦ «Δάφνη» εἰς τὴν 'Ελλάδα, διότι, ὡς εἶπεν, είναι τὸ πρώτον σκάφος τοῦ οίκου του, τὸ ὅποιον κατασκευάζεται εἰς τὴν πατρίδα. 'Ἐπίσης, ὡς Λυκιαρδόπουλος ἔξεφρασε τὴν ικανοποίησίν του διὰ τὴν ποιότητα τῆς ἐργασίας τῶν 'Ελληνικῶν Ναυπηγείων.

'Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἐπίπλευσεως τοῦ ἔκτου μπάλκ κάρριερ, ὑπὸ τῶν Ναυπηγείων τοῦ Σκαραμαγκᾶ ἀνεκοινώθη, ὅτι συνεχίζεται ἀμείωτον τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὸ τόσον ἐπιτυχημένον σκάφος τοῦ τύπου αὐτοῦ καὶ ὅτι διεξάγονται διαπραγματεύσεις μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ τῆς διευθύνσεως τῶν Ναυπηγείων, διὰ τὴν ἀνάθεσιν καὶ ὅλων παραγγελιῶν.

Παρερχόμενη, ἐπίσης, η ἐνδιαφέρουσα πληροφορία, ὅτι ἡ ἀξία τῆς ἐργασίας καὶ τῶν ὑλικῶν ἐγχωρίου προελεύσεως ποὺ ἔχρησιμο ποιήθησαν διὰ τὴν ναυπηγήσιν τοῦ ἔκτου μπάλκ κάρριερ ἀντιπροσωπεύει τὸ 40% τοῦ κόστους κατασκευῆς.

#### ΤΑ ΠΡΟΝΤΑΚΤ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

'Η καθέλκυσις τοῦ πρώτου ἐκ τῆς σειρᾶς τῶν πέντε πρόντακτ κάρριερς τῶν 30.000 τόννων d.w., τὰ ὅποια παρηγγέλθησαν μέχρι τούδε εἰς Σκαραμαγκᾶν, ἐγένετο τὴν 11ην 'Οκτωβρίου ἐκ τῆς ύπ' ἀριθ. 1 ναυπηγικῆς κλίνης. 'Αμέσως μετά τὴν καθέλκυσιν, ἐτοποθετήθη εἰς τὴν ίδιαν δεξαμενὴν ἡ τρόπις τοῦ δευτέρου πρόντακτ κάρριερ. 'Η τρόπις τοῦ καθέλκυσθέντος πρόντακτ κάρριερ, τὸ ὅποιον θὰ παραδοθῇ μετά 20 ἔβδομάδας, ἐτοποθετήθη τὴν παρελθούσαν ἀνοιξιν.

#### Η ΝΕΑ ΔΕΞΑΜΕΝΗ

'Η νέα μόνιμος δεξαμενὴ τῶν 500.000 τόννων θὰ κατασκευασθῇ εἰς τὴν δεξιὰν πτέρυγα τῶν Ναυπηγείων Σκαραμαγκᾶ, παραπλεύρως τῆς ύπαρχου δεξαμενῆς τῶν 250.000 τόννων. 'Ηδη ἡρχισεν ἡ ἐκτέλεσίς τῶν ἀπαιτουμένων χωματουργικῶν ἔργων διὰ τὴν διαμόρφωσιν τοῦ χώρου τῆς νέας δεξαμενῆς.

## FENTIS SUPPLY CORP.

WHOLESALE SHIPCHANDLERS - BONDED WAREHOUSE - CHL 82

DECK - ENGINE - PROVISIONS - MARINE ELECTRICAL AND MECHANICAL SPARES - PARTS IN STOCK

#### REPRESENTATIVES FOR

BELDAN PACKING - LAVAN COATING - JOHNS - MANVILLE PACKINGS - HEMPEL'S MARINE PAINTS - CROSBY LAUGHLIN DIVISION - MARITEC CHEMICALS - THERMAL REFRACTORIES - WALL ROPE WORKS - J. H. WILLIAMS Co. - BRIGHT STAR INDUSTRIES - KOPPERS PISTON RINGS - KILGORE PYROTECHNICS - B & L BLOCKS

COMPLETE LINE OF CARGO GEAR W/ ABS - LIFEBOATS AND LIFESAVING EQUIPMENT

CABLE ADDRESS: "STANMAR" SAN PEDRO  
503 N. HARKER STREET P.O.BOX 1740  
SAN PEDRO, CALIF. 90731

TELEPHONES: AREA CODE 213-833-3555 / 775-3933  
NIGHT TELEPHONES: 831-2871, 831-4476, 596-5100, 378-1818

MIKE FENTIS - GENE KNODEL - JOE AYON - COSMAS FLORATOS

SERVICE AROUND THE CLOCK

# Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΣΚΑΦΩΝ

## ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ κ. ΚΩΝΣΤ. ΚΩΣΤΑΚΗ

Κατά τὴν ἐν Ἀθήναις συγκροτηθείσαν πρό τινων ἡμερῶν Α' Ἀσφολιστικὴν "Εκθεσιν, ὁ κ. Κωνστ. Κωστάκης, Γενικὸς Διευθυντὴς τῆς Ἑλληνικῆς Ἐταιρίας Ἀσφαλίσεως Πλοίων καὶ Ἀεροσκαφῶν, ἀνέπτυξε τὰ τῶν ἔξελιξεων τῆς ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς παρ' ἥμιν.

Την έξαιρετικού ένδιαφέροντος όμιλίαν του κ. Κωστάκη δημοσιεύομεν κατωτέρω. Κατατοπίζει επί θέματος άμεσωτα συνδεομένου με την Ναυτιλίαν, αλλά και την Οικονομίαν μας.

Ἐλέχθη καὶ ἐτονίσθη ἡδη κατὰ ἔξαιρετικὸν τρόπον εἰς τὰς ὄμιλας τῶν, προηγηθέντων ἐμού, διακεριμένων συναδέλφων μου, ὅτι δοσική ἐπιδιώξεις τῆς παρούσας Α' Ἀσφαλιστικῆς Ἐκθέσεως είναι ὡς προβολὴ τῆς σημαντικῆς θέσεως, τὴν όποιαν κατέχει ἡ Ἰδιωτικὴ Ἀσφάλισις ἐν τῇ Οἰκονομίᾳ καὶ τοῦ ρόλου της ὡς παράγοντος τῆς τεχνικῆς καὶ οἰκονομικῆς ανάπτυξέως, τῶν συγχρόνων κοινωνῶν, ρόλον δύστις, ἀτυχῶς συχνότατα, τυγχάνει· ἄννωσας ἡ ἐνία πλειονεγκός γνωστός.

Πράγματι, τόσον ή ανθρωπίνη δραστηριότης, δύσον και ή τών ἐπικειρήσεων τοι-  
αύτη, ἀντιμετωπίζουν καθημερινών πλείστας  
ὅσας περιπτώσεις ἀμέσων ή ἐμμέσων κιν-  
δύνων ποικίλης μορφῆς, οἵτινες ἀπένοιν τὰ  
ἄγαθα η συμφέροντα αὐτῶν, χωρίς, θεοῖς,  
τοῦτο νό σημαίνη δτὶ δλα θδ πληγοῦν, ἀλ-  
λὰ και χωρίς νά ύπάρχη η δυνατότης θε-  
οῖς προβλέψεως περι τού πότε θδ ἐπέλ-  
θη εἰς κίνδυνος και ποίσις ἐκτάσεως δυσμε-  
νεῖς εἰπιττώσεις θδ ἐπιφέρει η τυχὸν πραγμα-  
τοποίησί του.

Αἱ συνεχεῖς τεράστιαι τεχνικαὶ πρόοδοι τῆς ἐποχῆς μας, ἡ ἀνάπτυξις τοῦ παγκοσμίου διοικητικοῦ δυναμικοῦ καὶ ἡ αὔξησις τῶν πάσης φύσεως διεθνῶν συναλλαγῶν, ἔχουν ὡς ἀμέσως ἐπακόλουθα τὴν ἔξελικτικήν αὔξησιν τῶν κινδύνων, ἀλλὰ συνάμα καὶ τὴν διαφοροποίησιν τῶν περιπτώσεων ἀσφαλιστικῆς προστασίας.

Εἰς τάς ἔξελίξεις αὐτάς ή ιδιωτική ἀσφάλισις προσπαθεῖ νόνταποκριθῆ, ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ, διὰ τῆς παραλλήλου ὄγρανηνώσεως καὶ τεχνικῆς ἔξελίξεως της, ἀλλούτε μὲν προλαμβάνουσαν καὶ ἀλλούτε συμβαδίζουσαν ἡ προσαρμοζούμενή πρὸς τὰς παρουσιαζούμενας ἔκάστοτε ἀνάγκας.

"Ουτως, η τάσις και ο προορισμός της

λόγων οικονομικών συμφερόντων.

Είναι, συνεπώς, η ασκησις τής ασφαλίσεως έργασία ούχι μόνον ιδιότυπος, ἀλλὰ καὶ κατ' έξοχὴν πολύπλευρος καὶ πολύπλοκος.

Εἰς ἐκ τῶν πολλῶν κλάδων, ἀλλὰ συνάμα καὶ τῶν σημαντικωτέρων, είναι ἡ ἀσφάλισις πλοιών, ἣντις είναι ἔργασία, ἀπό οἰκονομικοτεχνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀπόφεως, κατ' ἑσχοῦν λεπτή καὶ ἔξειδικυμένη, κατὰ τὰ διεθνῶς δὲ παραδεδεγμένα, κατατάσσεται μεταξὺ τῶν ἄλλων ἐπικινδύνων κλάδων τῆς ἀσφαλίσεως.

Ακριβώς, λόγω της τοιαύτης φύσεως του κλάδου της ναυτασφαλίσεως, ή ασκησις αὐτοῦ δὲν έπιδεχεται παρεμβάσεις ή πιέσεις, αἵτινες πάντα σχετίζονται με την είσηση της παρεκκλίσεις, άπό τάς υγίεινας ἀρχάς της ἀσφαλιστικῆς τεχνικῆς καὶ πρακτικῆς.

Αντικείμενικός δύναμης σκοπός τής σημερινής ομιλίας δέν είναι νά σάς κουράσω αναπτύσσων διάφορα θεωρητικά θέματα καὶ νά έξετάσω ειδικά τεχνικά προβλήματα τῆς ναυτικής άσφαλσεως, ἀλλὰ μία προσπάθεια συντόμου, κατά τὸ δυνατόν, ἀνασκοπήσεως τῆς ἐλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς προσπαθείας διὰ τὴν δημιουργίαν μιᾶς ἔθνικῆς ναυτικού-ασφαλιστικῆς ἀγορᾶς, περιγραφῆς τῶν δυσχεριών, ἃς αὐτῆς ἀντεμπάτωσε, τῶν μέχρι τοῦδε ἐπιτευγμάτων τῆς καὶ ἐπιδιώξεών της.

\* \* \*

Μία τοιαύτη, έν τούτοις, ἀνασκόπησις περὶ τῆς ἑλληνικῆς ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς, ἀς οὐδὲ ἐπιτραπή νὰ πιστεύω ὅτι, δὲν θά ἦτο τέπιτχυς καὶ ὀλοκληρωμένη, ἔχων δὲν ἐτονίζοντο προηγουμένως μερικά χαρακτηριστικά στοιχεῖα ἐπὶ τῆς σπουδαιότητος τῆς ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, ἥτις ἀποτελεῖ τὸν ιδιαίτερον στόχον τῆς ἀσφαλίσεως, τοσούτων μᾶλλον καθ' ὅσον ἡ Ναυτιλία μας ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν, ὅχι μόνον εἰς τῶν σημαντικώτερών πλουτοπαραγωγικών κλάδων τῆς Ἑθνικῆς μας Οἰκονομίας, ἀλλά, καὶ κυρίως, μεγίστης ἑμικήν καὶ πολιτικής σημασίας.

Πράγματι, από έθιμοςς άποψεως ἔχεται ζομένη, δὲν νομίζω νὰ σφάλλω ἡ νὰ ύπερβράλλω, ύποστριζών διτι, δὲν ύπάρχει εἰς τὴν Ιστορίαν δεύτερον παράδειγμα ύποδούλου 'Εθνους', ἢ εμπορική Ναυτιλία τοῦ δόπιου, ὅταν ἐξήμανεν ἡ στιγμὴ τοῦ 'Εθνικού' Ἀγῶνος τῆς 'Ανεξαρτησίας, νὰ μετεβλήθῃ απὸ τῆς μιᾶς ἡμέρας εἰς τὴν ἄλλην εἰς 'πολεμικούς στόλου, τοῦ πολυτίμους ὑπρεσίας τοῦ δόπιου δλοὶ οἱ 'Ἐλληνες γνωρίζουμεν, σεβόμεθα καὶ τιμῶμεν.

Αλλά καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν δύο παγκοσμίων πολέμων, μεγίστη ὑπῆρχεν ἡ συμβολὴ τῆς ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας καὶ θαρρὸν τὸ τίμωμα τῆς θυσίας ἐκ τῆς συμμετοχῆς της, ὅταν ληφθῇ ὁ δῆμος ὅτι, ἀπόδεσθαισαν κατὰ μὲν τὸν πρώτον πόλεμον τὰ 82% περίπου καὶ κατὰ τὸν δεύτερον τὰ 71% τῆς δίλικής χωροπικότητός της.

"Η έμπορική μας Ναυτιλία, καίτοι έξηλθε τών δύο παγκοσμίων πολέμων καθημαγμένη και πλήρως έξουσιενωμένη, έν τούτοις, κατώρθωσε και τάξ δύο φοράς νά αναδημουρηγθῆ και νά έπιτελέσθη τό σημερινόν της θαύμα. Οντάς, τὸν Ἰούλιον τοῦ 1973 ἡ Ελληνικῆς πλοιοκτησίας έμπορική Ναυτιλία, ἀνέχαρτή των σημαίας, ἀνήρχετο εἰς 4.391 σκάφη, δλικῆς χωρητικότητος 41.434.000 κ.ο.χ. ὑπόλογιζομένης δέσιας γύρω τῶν 10 διεσκοτομηρίων δολαρίων, κατανεμομένη ὡς ἀκολούθως:

3.066 σκάφη ύπόλειμα στην Εύβοια.

1.325 σκάφη ύπό ξένας σημαίας (συμ-

**ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ  
COSTANTINO TOMASOS LTD.**

- ΕΤΟΣ ΙΑΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Ν. Κ. ΤΟΜΑΖΟΣ  
Σ. Γ. ΛΕΡΙΩΤΗΣ

Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες  
Ἄνοραπωλησίαι • Ναυλώσεις

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

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ 312210  
321225  
328543

TELEX: 71080  
CABLES: CHIOS - NAPOLI

δεδηλημένα μετά τού Ν.Α.Τ.) χωρητικότητος 19.505.000. κ.ο.χ.

Η συνολική διεθνής χωρητικότης της έμπορικης Ναυτιλίας άνηρχετο κατά την 31η Δεκεμβρίου 1972 είς 263.340.000 κ.ο.χ., καί, κατά συνέπειαν, ή έμπορική μας Ναυτιλία, άπό άποψεως μέν ελληνικής σημαίας, καταλαμβάνει την δην θέσιν, γενικώς δέ, άπό άποψεως ελληνικής πλοιοκτησίας, κατέχουν τά 15% περίπου της διεθνούς χωρητικότητος, καταλαμβάνει την πρώτην θέσιν έν τῷ κόσμῳ.

'Από οίκονομικής άποψεως δὲν πρέπει νά μᾶς διαφέυγει ότι περὶ τοὺς 110.000 "Ελλήνες άξιωματικοί καί ναύται απότελούν τά πληρώματα τῆς Ναυτιλίας μας, γεγονός, δημοσίεις τῆς, συνυπολογίζομενών τῶν οίκογενειῶν των, περίπου ημισυ έκατομμύριον 'Ελλήνων άποκούν άπό αὐτήν.

'Έξ αλλού, συνυπολογίζεται ότι σήμερον ή ελληνική πλοιοκτησία έν τῷ συνόλῳ της, άνεξαρτήτως σημαίας, καταβάλλει εἰς άσφαλιστρα ἄνω τῶν 230 έκατομμυρίων δολαρίων ἔτησίως. Δηλονότι περὶ τὰ 7 δισεκατομμύρια δρασχώμενοι.

"Ολαί αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἀγοραὶ τοῦ κόσμου μὲ ἐπικεφαλῆς τὴν ἀγγλικήν, ητις κατείχεν αἱ ἀνέκαθεν καὶ ἔξακολουθεῖ νὰ κατέχῃ τὴν κυριαρχούσαν θέσιν, συμμετεῖχον εἰς τὰς ἀσφαλίσεις τῆς κολοσσίας αὐτῆς ελληνικῆς ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πλὴν τῆς ελληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, λόγω τῆς μέχρι τὸ 1964 ἀνυπαρξίας τῆς.

"Οταν, συνεπώς, ἔχῃ τις πρὸ ὄφθαλμῶν τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα, μοιραίως καταλήγει εἰς τὸ λογικὸν συμπέρασμα ότι εἶναι ἀδύνατον, δχι μόνον διὰ λόγους οίκονομικῶν συμφέροντων, ἀλλὰ κυρίως, διὰ λόγους εθνικοῦ γοήτρου νὰ ἀγνοήσωμεν τὴν σημασίαν τῆς ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

Tὰ ἀνωτέρω, νομίζω ότι ἔχησον ἐπαρκῶς διατί ἐν ἑκ τῶν σημαντικωτέρων προβλημάτων τῆς ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας ὑπῆρχε ἀνέκαθεν ἡ δημιουργία μιᾶς ελληνικῆς ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς.

"Ἴκανοποιητική ἐπίλυσις τοῦ προβλήματος τούτου ἥτο καὶ ἔξακολουθεῖ νὰ εἶναι οὐσιώδους σημασίας διὰ τὴν χώραν μας, τοσούτῳ μᾶλλον, καθ' ὅσον, διὰ τὴν χάραξιν μιᾶς ὠλοκληρωμένης εθνικῆς Ναυτιλίας πολιτικῆς, καὶ ναυτασφαλίσις ἀποτελεῖ, ως προέλεχθη, οὐσιώδες τμῆμα τῆς πρὸς τούτῳ ἀπαιτούμενής ὑποδομῆς.

Πρὸς ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος τούτου, κατεβλήθησαν εἰς τὴν Χώραν μας, ἀπὸ τοῦ παρελθόντος αἰώνος μέχρι καὶ τοῦ 1967, ἀλ-

λαπάλληλοι προσπάθειαι ὁργανώσεως μιᾶς, ἐπιτοπίου ἐλληνικῆς ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς, πλὴν ὅμως ὅλαι ἀπέτυχον, καθ' ὅσον, ἀνεξαρτήτως οἰνωνήποτε ἄλλων οίκονομικῶν ἢ πολιτικῶν αἵτίων, ἡ μέχρι τοῦ 1967 ἰσχύσασα σχετικὴ ἀσφαλιστικὴ νομοθεσία καὶ αἱ ἐπικρατήσασαι, ἐν σχέσει μὲ τὴν ἀσφάλισιν, συναλλαγματικαὶ καὶ φορολογικαὶ συνθήκαι ἐργασίας, καθίστων ἀνέφικτον τὴν ἐπίτευξιν τοῦ ἀπειδικομένου σκοποῦ.

'Ἐν τούτοις, οἱ "Ελληνες ἀσφαλισταὶ, παρὰ τὰς κατά καιροὺς ὑφισταμένας δυσχερείας καὶ ἐμπόδια, οὐδέποτε ἐπαυσανὸν νὰ προσπαθοῦν νὰ τὰς παρακάμψουν καὶ νὰ ἐπιτύχουν τὸν παρ' αὐτὸν ἐπιδιωκόμενον στόχον, ἥτοι τὴν, ἐν τῷ μέτρῳ τῶν δυνατότητῶν, ἰδρυσιν μιᾶς ελληνικῆς ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς, χωρὶς νὰ πτοηθῇ ἀπὸ τὰς οίκονομικὰς ζημιάς, τὰς ὅποιας κατὰ καιροὺς ἀντεμετώπισαν ἐκ τῶν τοιούτων ἀτυχῶν προσπαθειῶν των, ὡς θὰ διαπιστώσωμεν ἐν συνεχείᾳ.

'Η μετὰ τὴν 'Εθνικὴν Παιλιγγενεσίαν οἰκονομικὴ ὑπόστασις καὶ διάρθρωσις τῆς πατρίδος μας ἐκυριαρχεῖ ἀπὸ τὰς ναυτικὰς ἐπιχειρήσεις καὶ ἐργασίας καί, ὡς ἐκ τούτου, φυσικὸν ἥτο καὶ ἡ ἀσφαλιστικὴ ἐργασία νὰ ὀκολουθήσῃ τὴν αὐτὴν κατεύθυνσιν.

'Ἐπι 64 ελληνικῶν ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν, αἵτινες ἰδρύθησαν κατά τὴν περίοδον 1835—1870 αἱ 55 ἐταιρίαι ήσοχολούντο μὲ ναυτικὰς ἀσφαλίσεις.

'Η μεγαλύτερα δραστηριότης περὶ τὴν ἰδρυσιν τῶν ἐταιριῶν αὐτῶν καὶ τῶν ἐργαστηῶν των συμπίπτει καὶ μὲ τὴν περίοδον τῆς μεγαλύτερᾶς ἀκμῆς τῆς ιστοιόφορου Ναυτιλίας μας, ἥτοι μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1850—1870. Μετὰ τὴν περίοδον αὐτῆς ἡ θαμμαία ἑξαφάνισις τῶν ιστιοφόρων, λόγω τῆς ἐπικρατήσεως τῆς «ἀτημλάτου» ναυτιλίας, ὡς ἀπεκάλειτο τότε, μὲ παραλλήλον θαμμαίας ἑξασθένισιν καὶ τῆς δραστηριότητος τῶν ἐλληνικῶν ναυτασφαλιστικῶν ἐταιριῶν, αἵτινες μετὰ τὸ 1880 ἑξαφανίζονται δῆλαι.

Bασικὴ αἵτια τῆς τοιαύτης καταρρεύσεως ἥτο, ἀφ' ἐνὸς μὲν ἡ παντελῆς σχέδιον Ἐλλειψις ἐμπείρων στελεχῶν, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἡ σμικρότητα, καὶ ἐν πολλαῖς κακῇ, ποιότης τῶν ἀσφαλιστικῶν ἐργαστηῶν, τῶν ὅποιών δὲν ἥτο ἐφικτὴ ἡ καλὴ ἐπιλογὴ.

Aὕτη, δύναται νὰ λεχθῇ, ότι εἶναι ἡ πρώτη προσπάθεια τῶν 'Ελλήνων ἀσφαλιστῶν πρὸς δημιουργίαν ελληνικῆς ναυτασφαλιστι-

κῆς ἀγορᾶς, ητις, ἀν καὶ ἐπὶ μακράν σειρανὸν ἐτῶν καταβληθεῖσα, ὑπῆρξεν ἀνεπιτυχής.

\*\*\*

Mία δευτέρα προσπάθεια ὑπῆρξε μεταξὺ 1895—1907, τῆς «Ἐθνικῆς ἀσφαλιστικῆς, ητις καὶ αὐτὴ ἀφοῦ κατεβλήθη ἐπὶ μίαν ὅλην 12ετίαν, τελικῶς ἀπέτυχεν, δχι λόγω ἐλλειψεως ἐμπειρίας ὡς πρὸς τὸν κλάδον τοῦτον, ἀλλὰ λόγω τοῦ σφοδροῦ ἀνταγωνισμοῦ ἀλλοδαπῶν ἐταιριῶν, ἐξ ἄλλου δὲ λόγω τῆς σμικρότητος τοῦ χαρτοφυλακίου ἐργασιῶν της, τὸ ὅποιον δὲν ἦτο εἰς θέσιν νὰ ἀνθέξῃ εἰς τὰς σημειωθεῖσας καὶ ἔξοχην δυσμενεῖς χρήσεις, καὶ τὰς συνεχεῖς ἐντόνους πιέσεις πρὸς μείωσιν τοῦ κόστους ἀσφαλίσεως.

\*\*\*

Tρίτη προσπάθεια ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν 'Ελλήνων πλοιοκτητῶν, ὑπῆρξεν ἡ σύγκλησις τὸ 1902, ἐν Σύρῳ, Ναυτιλιακοῦ Συνεδρίου εἰς τὸ ὅποιον συμμετέσχον διαπρεπεῖς προσωπικότητος τοῦ τότε ἐπιστημονικοῦ, οἰκονομικοῦ καὶ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου καὶ κατὰ τὸ ὅποιον ἔξητάσθησαν διάφορα θέματα μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ τά:

α) περὶ ναυτικῆς ὑποθήκης

β) περὶ ιδρύσεως Ναυτιλιακῆς Τραπέζης καὶ  
γ) περὶ συστάσεως καὶ λειτουργίας ἐθνικοῦ ἀσφαλιστικοῦ ιδρύματος τῶν 'Ελληνικῶν Απομολοίων.

Tό ιδρυτικὸν καὶ ἐγγυητικὸν κεφαλαιον τοῦ ἀσφαλιστικοῦ 'Οργανισμοῦ ἐπροτείνετο εἰς 1.000.000 χρυσῶν φράγκων, τὸ ὅποιον θὰ ἔξερισκετο διὰ δανείου παρὰ τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης, ἡγγυημένου ὑπὸ τοῦ Δημοσίου.

Aἱ ἀνωτέρω ἀποφάσεις τοῦ Συνεδρίου τῆς Σύρου, τούλαχιστον ὡς πρὸς τὴν Ναυτιλιακὴν Τραπέζαν καὶ τὴν ἀσφαλίσειν, παρέμεινον εὐχαὶ μὴ πραγματοποιηθεῖσαι ποτὲ.

Eἰς ὅπερες αἴτια τοῦ προσηγορισμοῦ τοῦ Απομολοίου, ἐν σχέσει μὲ τὴν σημειωνήν μου ὄμιλίαν, νὰ ἀναφέρω ὡς χαρακτηριστικόν, ότι καὶ τότε οἱ 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ διεμερτύροντο κατὰ τῆς «ακληρᾶς», ὡς τὴν ἀπεκάλον, συμπεριφορᾶς τῆς 'Αγγλικῆς ἀσφαλιστικῆς 'Αγορᾶς καὶ ἔζητον ἀπὸ τὴν μικρὰν καὶ ὀδύναμον ἐλληνικὴν ἀγοράν καλυτέρους δρους καὶ εὔθυνότερα ἀσφαλίστρα.

\*\*\*

Tετάρτη προσπάθεια, καὶ αὐτὴ ἀνεπιτυχής, πρὸς δημιουργίαν ελληνικῆς ναυτασφα-

# mini line

ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΓΡΑΜΜΗ (ΕΚΤΟΣ ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ)  
ἐκ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ — ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ — ΓΕΝΟΥΗΣ — ΛΙΒΟΡΝΟΥ — ΜΑΡΙΝΑ ΝΤΙ ΚΑΡΡΑΡΑ  
διὰ ΠΕΙΡΑΙΑ — ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΝ — ΒΗΡΥΤΤΟΝ — ΛΑΤΤΑΚΙΑ

καὶ ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διὰ

ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ — ΜΑΣΣΑΛΙΑ — ΓΕΝΟΒΑΝ — ΛΙΒΟΡΝΟ — ΜΑΡΙΝΑ ΝΤΙ ΚΑΡΡΑΡΑ

διὰ πλοίων 'Ελληνικῆς σημαίας, κατασκευῆς 1970,

M/V MINI LEAD — M/V MINI LAMP — M/V MINI LAUD — M/V MINI LINK — M/V MINI LASS

3.000 τόννων d.w., διασθέτοντα γερανούς ἀνυψωτικῆς δυνάμεως 30 τόννων ὡς καὶ ψυκτικούς χώρους.

Ωσαύτως διαθέτομεν εἰς τοὺς κ.κ. εἰσαγωγεῖς καὶ ἔξαγωγῆς CONTAINERS τῶν 20 ποδῶν ὑπὸ λίαν εύνοικοὺς δρους.

ΓΡΑΜΜΗ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ : ἀπὸ BENETIAN — ΤΕΡΓΕΣΤΗΝ — ΡΙΓΙΕΚΑΝ  
διὰ ΠΕΙΡΑΙΑ — ΒΗΡΥΤΤΟΝ — ΛΑΤΤΑΚΙΑ καὶ τάναπταλιν

Γενικοὶ Πράκτορες Μεσογείου: ΓΕΩΡΓΙΟ Σ. Α. ΚΑΛΛΙΤΣΗΣ ΔΙΑΔΟΧΟΙ Α.Ε.

'Ιακώνου Δραγάστη 8, Δημοτικὸν Θέατρον - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Τηλέφωνα: 476.424, 478.576, 477.767, 421.107, 421.313. ΤΕΛΕΞ 21.2442, 21.2652

ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: MINI CARRIERS HELLAS LTD — MONROVIA (BRANCH OFFICE)

Μέγαρον Ναυτιλίας, 'Ακτὴ Μιαούλη καὶ Σκουζέ 1, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Τηλέφ.: 4523.612 - 13 - 14 - 15 - 16, 4523.534 Τηλεγρ. Διεύθυνσις: MEDMINI

Τέλες: 212.257 CHSE GR — 212.606 SHPC GR

λιστικής άγοράς έγένετο και κατά τὴν πολεμικήν περίοδον τοῦ Α' Παγκοσμίου Πολέμου, όπότε μεταξύ 1917—1920 σημειώνεται και πάλι μια αλλεπάλληλος ίδρυσις έλληνικών άσφαλιστικών έταιρών, αι πλειστοί στοιχείων τῶν οποίων διελέθησαν μετ' οὐ πολύ, λόγω τῶν δυσμενῶν οἰκονομικῶν ἀποτελεσμάτων, οἵσαι δὲ ἀπέμειναν ἀνέστειλαν τὰς άσφαλισίες σκαφῶν. Μεταξὺ αὐτῶν πρέπει νὰ συμπεριληφθῇ καὶ ἡ έταιρος «ΑΡΓΩ» ἐν Λονδίνῳ (ιδρυθεῖσα παρὰ τοῦ "Ελλήνος ἐφοπλιστοῦ Αγγέλου Λουζῆ") πρὸς ἔλαφρυσιν τῶν άσφαλιστρων τῶν παρὰ τῆς Αγγλικῆς Αγορᾶς αἰτουμένων διὰ τὴν κάλυψιν τῶν έλληνικῶν πλοίων, καὶ ητις καὶ αὐτῇ, ὡς γνωστόν, ἀνέστειλε τὰς ἐργασίας τῆς, λόγω τῶν δυσμενῶν ἀποτελεσμάτων.

\*\*\*

Πέμπτη προσπάθεια, ύπο τὴν αἰγίδα τοῦ κράτους αὐτῆς τῆς φοράν, ἔγένετο κατὰ τὴν περίοδον 1928—1930 ὅπότε συνεκροτήθη ἡ «Ἐπιτροπὴ ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας» διὰ τὴν μελέτην καὶ ρύθμισιν ὄλων τῶν θεμάτων τῆς έλληνικῆς ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, μεταξὺ τῶν οποίων καὶ ἡ ίδρυσις Ναυτασφαλείας μὲ εἰσηγήσας τοῦ θέματος τούς "Ελλήνας ἐφοπλιστὰς Λεωνίδαν Ἐμπειρίκου καὶ Σταμάτην Ἐμπειρίκον".

Ἡ ἐν λόγω ἐπιτροπὴ εἰσηγήθη τὴν ίδρυσιν Ελληνικοῦ Άσφαλιστικοῦ Ὀργανισμοῦ μὲ κεφάλαια 200.000 Λιρῶν Αγγλίας, τὰ οποῖα θὰ ἔξευρισκοντο εἴτε:

- α) ἀπὸ τὰς Τραπέζας καὶ ὡρισμένην ὁμάδα ἐφοπλιστῶν, ὅπότε ὁ Ὁργανισμὸς θὰ ἐλάμβανε τὴν μορφὴν καθαρᾶς ἐπιχειρήσεως, εἴτε,
- β) ἀπὸ αὐτῆς τὴν Ναυτιλίαν ἐξ ὀλοκλήρου, ὅπότε ὁ Ὁργανισμὸς θὰ ἐλάμβανε τὸν χαρακτήρα Συνεταιρισμοῦ Ἀλληλασφαλείσεως, εἴτε,
- γ) κατὰ σύντημα μικτόν, δηλαδὴ δι' ἀμφοτέρων τῶν προσαναφερθέντων.

Περαιτέρω ἡ ἐπιτροπὴ εἰσηγήτη τὴν κάλυψιν παρὰ τοῦ Ναυτασφαλιστικοῦ αὐτοῦ Ὁργανισμοῦ μέχρι τοῦ ¼ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀξίας τῶν σκαφῶν έλληνικῆς πλειοτητούς. Ἐπάση δὲ περιπτώσει, πραγματοποιουμένης τῆς ίδρυσεως, ἀφετηρία τούτου θὰ ἐπρεπε νὰ είναι, κατὰ τὴν ἀποφίνη τῆς ἐπιτροπῆς, ἡ συνεργασία μὲ τοὺς Αγγελίους άσφαλιστάς καὶ οὐχὶ ἀνταγωνισμὸς πρὸς αὐτούς.

Καὶ ἡ προσπάθεια αὐτῆς τῆς ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, εἰς δὲ τὴν ἀφεώρα τὸν ἀσφαλιστικὸν τομέα τούλαχιστον, ἀπέτυχε πρὶν ἡ ἀκόμη ἐκδηλωθῆ, παραμείνασσα μόνον ὡς σχέδιον διὰ τὴν ίστορίαν.

\*\*\*

Ἐκτὸτε καὶ μέχρι τοῦ 1963, ἡ έλληνικὴ ἐντοπία ἀσφαλιστική δραστηριότης εἰς τὸν κλάδον σκαφῶν ἡτο τελείωσα ἀστόματος, διὰ νὰ μήν εἶπω σχεδὸν ἀνύπαρκτος, ἐπεκράτει δὲ μία κατάστασις, ἥτις είχεν ἐν τῷ πράξει δημιουργήσει σοφαρούς διαφορισμάτων, καθιερώσασσα, ἐν τελικῇ ἀναλύσει, μίαν ἄκρως

δυσμενῆ μεταχείρισιν εἰς δάρος τῶν ἔλληνικῶν ἀσφαλιστικῶν ἔταιρων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς συνθήκας ἐργασίας ἐν Ἑλλάδι τῶν Αγγλικῶν Ιλιγγίλ's τὰ ὅποια καὶ ἐκυριάρχουν τῆς Ἑλληνικῆς Ἀσφαλιστικῆς Ἀγορᾶς.

Τὸ κράτος, δικαιολογούμενον διὰ τὴν τοιαύτην ἀνίστον μεταχείρισιν, προέβαλλεν ὡς αἰτιολογικὰ διτὶ, δὲν ὑπῆρχον, οὔτε ἐπαρκῆς ἀριθμὸς ἔλληνικῶν ἀσφαλιστικῶν φορέων οἰκονομικῶν ισχυρῶν, ὥστε ἀφόβως νὰ ἀναδεχθοῦν τὰ δάροι τῆς ναυτασφαλίσεως, οὐτε ἡ ἀπαιτούμενη ἐπαρκῆς ἐμπειρία καὶ ἐπάρκεια εἰς ἐμψυχον ὀλικὸν διὰ μίαν τὸσον λεπτὴν καὶ ἔξειδικευμένην ἐργασίαν.

Συνεπῶς, τὸ κράτος, ἐνδιαφερόμενον νὰ ἔνισχυσῃ καὶ ἔξυπηρτησῃ τὴν ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, ἐδίσει διευκολύνσεις εἰς τὸν φορέας ἑκείνους, οἵτινες ἡδύνατο νὰ ἐπομισθοῦν τὴν εὐθύνην τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως.

Ἄφ' ἑτέρου οἱ "Ελληνες ἀσφαλισταί, καίτοι, βεβαίως, δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ ἀρνηθοῦν τὴν ἔλλειψιν ἐπαρκούς ἀριθμού ισχυρῶν ἔλληνικῶν ἀσφαλιστικῶν μονάδων, διότι ἦτο μία ἀναμφισθῆτης πραγματικότης, ἐν τούτοις, ἦτο ἔξι τοὺς πραγματικὸν γεγονός διτὶ, τίποτα δὲν τὸν παρεκείνει νὰ ἀποδυθοῦν εἰς νέας προσπάθειας δημιουργίας ἀγορᾶς, καθ' ὅσον τὰς ἔθεωρους νὰ προκαταβολικῶς καταδικασμένας, λόγω τῶν κρατουμάνων τότε νομοθετικῶν, φορολογικῶν καὶ συναλλαγματικῶν συνθηκῶν.

\*\*\*

"Ἐν ὅψει αὐτῆς τῆς καταστάσεως, ἡ 'Ασφαλιστικὴ Ἐταιρία «ΕΘΝΙΚΗ» τὴν δονθείᾳ τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης, δομίλου 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ ἀλλοδαπῶν ἀντασφαλιστικῶν ἔταιρων, μεταξὺ τῶν οποίων δύο ἐκ τῶν μεγαλύτερών τοῦ κόσμου, ἀπέτυχε τὴν ίδρυσιν δι' εἰσαγωγῆς κεφαλαίων τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ» ὑπαχθείσης εἰς τὸν νόμον 2687, καὶ τῆς οποίας διετηρήθη ἡ ἐλληνικότης. Ἡ ἔταιρία αὐτῇ, ἡν ἔχω τὴν τιμὴν νὰ ἐκπρωτωπω, ἥρχισε τὰς ἐργασίας της περὶ τὰ μέσα τοῦ έτους 1964.

Ἄφ' ἑτέρου καὶ περίπου συγχρόνως τὸ ἀσφαλιστικὸν συγκρότημα τῆς Ἐμπορικῆς Τραπέζης, ἀποτελούμενον ἐκ τῶν ἔταιρων «ΦΟΙΝΙΞ» — «ΙΩΝΙΚΗ» — «ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΕΛΛΑΔΟΣ» συνέπησε καὶ ἐγκατέστησε περὶ τὰ τέλη τοῦ 1963 ἐν Λονδίνῳ τὴν «Έλληνικὴν Ναυτασφαλιστικὴν Κοινοπραξίαν», ἥτις δὲν ἀσχολεῖται εἰμὴ μόνον καὶ ἀποκλειστικῶς μὲ ἐργασίας ἀσφαλειῶν σκαφῶν καὶ ἀσφαλειῶν.

Οὕτω τὰ δύο αὐτὰ συγκρότηματα ἥρχισαν ἐργαζόμενα ἀπτηλαγμένα — τὸ μὲν πρῶτον κατά τὸ μέγιστον μέρος, τὸ δὲ δεύτερον ἀπολύτως — ἀπὸ τὰς δυσχερείας καὶ τοὺς φραγμούς τῆς ἔλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς.

Ἡ ἀναφορά τῶν ἐν λόγω ἔταιρων δὲν γίνεται διὰ λόγους προδολῆς των, ἀλλὰ μόνον διότι ἡ ἐφαρμοσθείσα παρὰ αὐτῶν πολιτική ἐδημιουργησε τὰς προϋποθέσεις διὰ τὴν έκδοσιν τοῦ Ν.Δ. 551.

Παραλλήλως πρὸς τὰς προσπάθειας τῶν

ἀνωτέρω δύο ἔλληνικῶν ἀσφαλιστικῶν συγκροτημάτων, ἔγένετο μία νέα προσπάθεια ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν ὑπὸ τὴν μορφὴν παρεμβάσεως πρὸς περαιτέρω ἐνίσχυσιν καὶ ὀλοκλήρωσιν τῶν καταβαλλομένων προσπαθειῶν δημιουργίας ἐλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς.

Ἡ παρέμβασις αὐτὴ ἔξειδηλώθη κατὰ τὸ συγκλήθεν ἐν Ἀθήναις τὸ 1964 συνέδριον τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν, τὸ ὄποιαν καὶ ἀπεκλήθη «Α' Ναυτασφαλιστικὸν Συνέδριον» ἐνώ, ἐν τῷ πραγματικότητι ἥτο τὸ δεύτερον, ἀφοῦ προηγήθη τούτου τὸ σύντομό σύντομό τοῦ 1902.

Κατὰ τὸ ἐν λόγω Συνέδριον ἔξητάσθη ἐκτενῶς τὸ ἀσφαλιστικὸν θέμα, ἀνεγωρίσθη δὲ καὶ ἐτονίσθη διτὶ, δὲν εἶναι νοητή ἡ ὁργάνωσις μιᾶς σοθαρᾶς ναυτιλιακῆς ἀγορᾶς ἐν Ἑλλάδι, οἵτινες ἡνευρίσκεται σοθαράς ναυτιλιακῆς ἀγορᾶς ἐν τῷ σοθαρωτέρων ὑποθάρων αὐτῆς, ητοι τῆς ἀσφαλιστικῆς.

Ταυτοχρόνως κατηγορήθη ἡ ἐλληνικὴ ἰδιωτικὴ ἀσφάλισις διτὶ δὲν κατώρθωσε, ἡ ἐν πάσῃ περιπτώσει, δὲν ἦτο εἰς θέσιν νὰ συμβάλῃ θετικῶς εἰς τὴν ἐπίλυσιν τοῦ προδηλήματος τῆς δημιουργίας ἔλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, δι' ὅ καὶ ἀνεπτύχθη δόκιμον σχέδιον ἰδιότερων προσπάθειών παρὰ τὸν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν μεγάλου 'Αλληλασφαλιστικὸν Συνεταιρισμού.

Τὸ σχέδιον ἀφοῦ διῆλθεν ἀπὸ διαφόρους φάσεις διεπιστώθη διτὶ εἶναι ἐν τῇ πράξει ἀνεφάρμοστον καὶ, ὡς ἐκ τούτου, ἔγκατελέθη.

Οὕτω τελικῶς δὲν ἀπέμεινεν ὡς θετικὸν ἀποτέλεσμα ὅλων αὐτῶν τῶν προσπαθειῶν, εἰμὶ μόνον ἡ ἐκδηλωθεῖσα ἀξιέπαπινος δραστηριότης τῶν δύο τραπεζικῶν ἀσφαλιστικῶν συγκροτημάτων, ήτοι δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς ἡ ἔκτη κατὰ σειρὰν σοθαρά προσπάθεια ἀπὸ ἀσφαλιστικῆς πλευρᾶς, ἰδιαὶ λόγω τῆς χρησιμοποίησεως τῶν προνομίων τοῦ Ν. 2687, ήτοι ἡ ἀπετέλεση σοθαρὸν προγούμενον.

Ἐν τούτοις, ἡ πραγματικότης δὲν ἔπαιε νὰ είναι διτὶ, ἡ προσπάθεια αὐτῇ συνίστατο ἀπὸ ἀσυνδέουσαν καὶ ἀσυντονίστους μεμονωμένας προσπάθειας, αἵτινες δὲν ἡδύναντο νὰ χαρακτηρισθοῦν ὡς ἔλληνικὴ ναυτασφαλιστικὴ ἀγορᾶ.

Δὲν ἀπέμεινε, συνεπῶς, διὰ τὴν δημιουργίαν μιᾶς τοιστῆς ἔθνικῆς ἀγορᾶς, ἐδραζομένης ἐπὶ ὑγιῶν ιδιωτικοοικονομικῶν βάσεων, εἰμὶ μόνον ἡ κατάργησις τῶν ὑφισταμένων νομοθετικῶν καὶ οἰκονομικῶν σεμποδίων καὶ ἡ ἐπιδίωξις συνενώσεως καὶ συντονισμοῦ ὅλων τῶν μεμονωμένων προσπαθειῶν τῶν ἔλληνικῶν ὀσφαλιστικῶν ἔταιρων.

\*\*\*

Ἐκ τῆς ιστορικῆς αὐτῆς ἀνασκοπήσεως μιᾶς περιόδου 135 ἑταῖρων ἀνεπιτυχῶν προσπαθειῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν οποίων ἀπωλέσθη σημαντικὸς ἀριθμὸς δεκάδων ἑκατομμυρίων χρυσῶν δραχμῶν καὶ τῆς κτηθείσης ἔξι αὐτῶν ἐμπειρίας, καθίσταται ἐμφανῆς διτὶ ἡ ἀποτυχία τῶν ἐκδηλωθειῶν κατὰ καιρούς ἔλληνικῶν προσπαθειῶν ἀσφαλιστικῶν καὶ μή, δὲν ὠφείλετο ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον εἰς τὴν σμικρότητα τοῦ κύκλου ἐργασιῶν, τὴν ἐν πολλοῖς κακήν ποιότητα αὐτῆς, τὴν ἐλλειψιν ἐμπειρίων στελεχών καὶ τὴν λόγω πιέσεως τῆς πλειστείας ὑποτίμησιν τῶν ἀσφαλιστρων μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἔξανέμιστων οἰκονομικῶν περιθωρίων τῆς ἐργασίας.

Τὰ αἵτια τῶν ἀποτυχιῶν θὰ πρέπει νὰ ἀποδοθῶν ὡσαύτως καὶ κυρίως εἰς τὴν ἐλλειψιν ἐπαρκούς ἀριθμού ισχυρῶν ὀσφαλιστικῶν μονάδων, ἀλλὰ καὶ περαιτέρω εἰς τὸ ἀσυντονιστὸν τῶν μεμονωμένων ἀτομικῶν

**CATALINA LTD**  
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ  
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΠΑΝΑΙΓΙΩΤΗΣ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

**ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ**  
‘Η πεῖρα μας θὰ σᾶς ἔξυπηρετήσῃ διὰ ταχείαν  
καὶ οἰκονομικήν ἀποστολήν.

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

προσταθειών των άλιγων έλληνικών άσφαλιστικών έταιριών.

Άντι συνεπώς, ή έκ των αλλεπαλλήλων άποτυχιών του παρελθόντος πείρα, νά κατεύθυνη τούς ενδιαφερομένους κρατικούς ή άλλους μή άσφαλιστικούς παράγοντας πρός την όρθη λύσιν τής δημιουργίας κινήτρων και ύποδοθήσεως δημιουργίας πολλών ισχυρών άσφαλιστικών μονάδων, άντιθέτως ούτοι εστρέφοντα πρός σχήματα άνεδαφικά μή παρουσιάζοντα σοδαράς πιθανότητας έπιτυχίας.

Πράγματι, ή όργανωσις μιάς υγιούς και αύτοδυνάμου ναυτασφαλιστικής άγοράς άποτελεῖ έργον, τό δύνον δὲ λύνεται βραχυπρόθεσμων, καὶ δέν δημιουργεῖται αύτη διὰ τῆς ιδρύσεως ἐνὸς μοναδικοῦ φορέως εἴτε ιδιωτικοῦ ή δημοσίου δικαίου εἴτε ἀλληλασφαλιστικού τοιωτού, δοσονδήποτε ισχυρός καὶ ἀν είναι ούτος οίκονομικώς, ἀλλὰ συγκροτεῖται καὶ στηρίζεται εἰς δσον τὸ δυνατὸν μεγαλύτερον ἀριθμὸν άσφαλιστικών μονάδων, οὐχὶ μόνον οίκονομικώς ισχυρῶν, ἀλλὰ καὶ ἀρτίως συγκεκροτημένων καὶ ὡργανωμένων.

Είναι έκ των πραγμάτων ἀδύνατον εἰς φορένς νά ἐπιλύσῃ τὸ θέμα τῆς ίκανοτοιητικῆς άσφαλίσεως τῆς Ἐλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἔστως καὶ μερικῶς, διότι τούτο εἶναι μὲν μία εὔγενης ἐπιδίωξις, πλὴν ὅμως ἐκ τῶν πραγμάτων ἀνέφικτος, ὅταν ἡ συνολικὴ ἀξία τῶν 40 ἑκατομμυρίων τόνων τῆς Ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπερβαίνη εἰς ἀξίαν τὰ 10 δισεκατομμύρια δολαρίων καὶ δῆ μὲ ἀξίας ἐκάστης τῶν κατ' ιδίαν μονάδων ὑπερβαίνουσας πολλάκις τὰς δυνατότητας καλύψων μιᾶς μεμονωμένης άγορᾶς.

Τὴν δυσχέρειαν τοιούτου ἔχειρήματος δύνανται νά ἐκτιμήσουν καλύτερον παντὸς ἄλλου, τόσον οἱ κυβερνητικοὶ παράγοντες, δσον καὶ οἱ Κ.Κ. ἐφοπλισταί, ἔαν λάβουν ὑπὲρ δψιν των τό πρόδηλημα τῆς άσφαλίσεως τῆς Ἐλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κατὰ τῶν κινδύνων πολέμου.

Μία ἔμμεος ἀναγνώρισις τῆς ἀνεπαρκείας τῶν άσφαλιστικῶν άγορῶν νά καλύψουν αύτοδυνάμως τὰ σημερινὰ κολοσσιαῖς ποσὰ ἀξιῶν τῆς διεθνοῦς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἶναι τὸ ἀνοιγμα τῆς ἀγγλικῆς άγορᾶς μετὰ τῆς ὑποτίμησιν τῆς ἀγγλικῆς λίρας διὰ τὴν

εῖσοδου ἀλλοδαπῶν, ως *underwriters* τῶν ἀγγλικῶν Λιηγύλ<sup>s</sup>, οἱ οποῖοι ἀνέρχονται σήμερον εἰς 6.000 περίπτωτα πρόσωπα συνηστισμένοι καθ' ὅμαδας εἰς συνδικάτα, ἐπὶ πλέον τῶν ἀγγλικῶν άσφαλιστικῶν ἔταιριῶν.

Καὶ ὅμως, ή ἀγγλική άσφαλιστική ἀγορά, είναι πανίσχυρος μὲ δίον ὑπερβαίνοντα τὰ 250 ἔτη καὶ μὲ τεράστια ἀποθέματα ἐκαποντάδων ἑκατομμυρίων λιρῶν ἐπηρεάζουσα ἀποφασιστικῶν τὴν διεθνῆ ἀγορᾶν ἀπό ἀπόφεως ὅρων άσφαλίσεως καὶ άσφαλιστρων.

Ἡ ἀμερικανική ναυτασφαλιστική ἀγορά, ητις θεωρεῖται, ἐπὶ τοῦ παρόντος τοιλάχιστον, ως ἡ ισχυρότερα μετά τὴν ἀγγλικήν, συγκροτηθῆσαν πρὸ 50ετίας, ἀπαρτίζεται στήμερον ἀπὸ 65 ἔταιρισ μὲ κεφάλαια καὶ ἀποθεματικά τῆς τάξεως τῶν 2.500 ἑκατομμυρίων δολαρίων καὶ μὲ δυναμικότητα καλύψεως 10 ἑκατομμυρίων δολαρίων περίπου, μέχρι τοῦ παρελθόντος ἔτους καὶ περὶ τὰ 40 ἑκατομμύρια (ἀπὸ 11)1973 κατὰ δῆλωσιν δὲ τῶν ιδίων τῶν Ἀμερικανῶν άσφαλιστῶν διανύει εἰσέτι τὴν παιδικήν της ἥλικιαν.

Ἡ γαλλικὴ ἀγορὰ ἀποτελουμένη ἀπὸ 50 περίπου ἔταιρισ συνεκροτήθη πρὸ 35ετίας, ἡ δυναμικότητα της δὲ καλύψεως είναι ούσιωδῶς κατωτέρα τῆς ἀμερικανικῆς.

Οὓς συνεπῶς διαπιστοῦται, ή όργανωσις μιᾶς υγιούς ναυτασφαλιστικής άγορᾶς ίκανῆς νά ἐκπληρώσῃ ἔστως καὶ μερικῶς τοὺς ἀντιεμβολικούς της σκοπούς, είναι πρόγραμμα σταδιακῆς μακροπρόθεσμου ἔξελίξεως.

\* \* \*

Τὴν σταδιακὴν πραγματοποίησιν τῆς ἐπιδιώξεως αὐτῆς κατέστησε δυνατὴν ἡ Κυβέρνησις, ητις, ἐν τῇ μεριμνῇ αὐτῆς ὑπὲρ τῆς Ἐλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, κατήρτισε καὶ ἔθεσεν ἐν ισχύ τὸ Ν.Δ. 551(70) «Περὶ Ἰδιωτικῆς Ἐπιχειρήσεως Ἀσφαλίσεως Πλοίων καὶ Ἀεροσκαφῶν».

Διὰ τοῦ νομοθετήματος αὐτοῦ προσδιορίζονται, διὰ πρώτην φοράν ἐλλάδι, νομικαὶ καὶ άσφαλιστικαὶ ἔννοιαι καθορίζουσαι τὰ πλαίσια τοῦ κλάδου πλοίων καὶ ἀεροσκαφῶν, δάσει τῶν συγχρόνων καὶ διεθνῶς παραδεδεγμένων ἀρχῶν, ταυτοχρόνως δὲ ἀπηλευθερώθη ἡ ἀλληλική άσφαλιστική ἀγορά

ἀπὸ ὅλα ἐκεῖνα τὰ οἰκονομικά ή συναλλαγματικά ἐμπόδια, ἀτινα καθίστων ἀνέφικτον πάσαν προσπάθειαν δραστηριοποιεῖσεώς της καὶ τῆς ἀπέκλειον τὴν δυνατότητα συμμετοχῆς της εἰς τὰς Ἑλληνικὰς άσφαλίσεις.

Ἐκ παραλλήλου διὰ τοῦ αὐτοῦ νομοθετήματος ἐθεσπίσθη διὰ πρώτην φορὰν ἐν Ἐλλάδι, ὁ θεσμὸς τῆς Κοινοπραξίας τῶν ναυτασφαλιστικῶν ἔταιριῶν, αἱ γενικαὶ ἀρχαὶ καὶ οἱ κανόνες λειτουργίας τῆς ὅποιας ἀδράζονται ἐπὶ τῶν ἀρχῶν τῆς ἐλευθέρας ἐπιχειρηματικῆς πρωτοδουλίας.

Διά τοῦ θεσμοῦ τῆς Κοινοπραξίας παρεχωρήθησαν σματικά κίνητρα οἰκονομικά καὶ συναλλαγματικά εἰς τὴν ίδιωτικὴν άσφαλισιν εἰς τρόπον ὡστε νά ὑποδοθηθῆ καὶ καταστη δυνατὴ οὐχὶ μόνον ἡ ισχυροποίησις τῶν ψισταμένων άσφαλιστικῶν μονάδων, ἀλλὰ καὶ κυρίως νά διευκολυνθῇ ἡ δημιουργία νέων τοιούτων ὅπως καὶ πράγματι συνέβη.

Περαιτέρω ἐλπίζεται, διὰ τοῦ θεσμοῦ τῆς Κοινοπραξίας παρεχωρήθησαν σματικά κίνητρα οἰκονομικά καὶ συναλλαγματικά εἰς τὴν ίδιωτικὴν άσφαλισιν εἰς τρόπον ὡστε νά δημοσίθητῃ καὶ καταστη δυνατὴ οὐχὶ μόνον ἡ ισχυροποίησις τῶν ψισταμένων άσφαλιστικῶν μονάδων, ἀλλὰ καὶ κυρίως νά διευκολυνθῇ ἡ προδικούμενη σταδιακὴ ὄργανωσις καὶ δραστηριοποίησις τῆς ἀλληλικῆς άσφαλιστικῆς ἀγορᾶς.

Συγκρίνοντες τὴν μέχρι τῆς δημοσίευσεως τοῦ Ν.Δ. 551 κρατούσαν κατάστασιν μὲ τὴν σημερινὴν αἱ ἀλληλικαὶ άσφαλιστικὲς ἔταιρις αἱ προκειμένου περὶ άσφαλίσεων πλοίων ἡ αεροσκαφῶν τελούν ὑπὸ τὸ κάτωθι νομοθετικὸν καθεστώς :

1) Διὰ τὴν ἀσκησιν τῶν ως ἄνω κλάδων ἀπαιτεῖται εἰδικὴ ἀδεια, ηγέημένη άσφαλιστικὴ ἐγγύησις (τοποθέτησις) καὶ ιδιαιτέρα διαχείρισης ἐμφαινομένη κεχωρισμένως ἐν τοῖς ισολογισμοῖς τῶν ἔταιριῶν (ἅρθρον 2 Ν.Δ. 551).

2) "Αδεια ἐκδόσεως άσφαλιστηρίων συμβολαίων εἰς ξένη γλώσσαν καὶ εἰς ξένου νόμισμα η συναλλαγμα, μὲ δρους καλύψεως ισχύοντας ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ.

Περαιτέρω, ἀναλόγως τῶν ψισταμένων ἀ-



TELEX NO. 6-6129 S.A.

## HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

Directors: A. TSELENTIS - C. TSELENTIS - G. KOUGIANOS

## 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: 23.002 - 65.181 - 28.690

NIGHT TELEPHONES: ( 882.321 - 21.841  
( 319.611 - 316.155

SERVICE AROUND THE CLOCK  
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

ρον ποσοστὸν 5%.

Αἱ Ἑλληνικαὶ ἑταιρίαι ἔξεπλήρωσαν πάντοτε εἰς τὸ ἀκέραιον καὶ ἀμέσως τὰς ἐκ ζημιῶν οἰκονομικὰς ὑποχρεώσεις τῶν, εἰς τινὰς δὲ περιπτώσεις ταχύτερον οἰασδήποτε ἄλλης Ἀγορᾶς.

Ἐκ τῆς ως ἀνω, ἐντελῶς, συνοπτικῆς, περιγραφῆς νομίζομεν ὅτι, η νεαρὰ Ἑλληνικὴ Ναυτασφαλιστικὴ Ἀγορὰ παρέχει γενικῶς ἀπολύτως ικανοποιητικά ἔχεγγυα περὶ τῆς σοβαρότητος καὶ τοῦ ἀξιοπίστου αὐτῆς.

Ἡ ἀνάπτυξις αὕτη τῶν ἐργασῶν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτασφαλιστικῆς Ἀγορᾶς, ἡτις συμπίπτει μὲ παράλληλον αὔξησιν τῶν ἐργασῶν καὶ ἀλλων ναυτασφαλιστικῶν ἀγορῶν καὶ εἰδικώτερον τῆς ἀμερικανικῆς καὶ ιαπωνικῆς, εἶναι χαρακτηριστικὴ τῆς ἑκδηλωθεῖσης ἐντόνου τάσεως ἀπομακρύνσεως ἐκ τῆς ἀγγλικῆς ἀγορᾶς, ἡτις κατηγορεῖται ὅτι, εἰχεν ἐπιβάλλει διὰ τοῦ Joint Hull Under-standing (τιμολογιακὴ κλίμαξ) γενικῶς δυσαναλόγους αὐξήσεις ἀσφαλιστρῶν σκαφῶν, εἰδικώτερον δὲ εἰς τὰ τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοτήτας.

Ἡ δραστηριότης αὕτη τῶν διαφόρων ναυτασφαλιστικῶν ἀγορῶν είχεν ώς ἀποτέλεσμα τὴν ἀντίδρασιν τῆς Ἀγγλικῆς Ἀγορᾶς, ἡτις ἐμείωσε διαρκοῦντος τοῦ 1972 κατά 15% περίπου τὸν τρόπον ὑπολογισμοῦ τοῦ Τζούντ Χούλλ 'Αντερστάντιγκ, τὴν χρήσιν τοῦ ὀπίου καὶ ἀνέστειλεν ἐν τῇ πράξει κατὰ τὸ τρέχον ἔτος.

Ἐν τούτοις, δὲν πρέπει νὰ μᾶς διαφεύγῃ ὅτι, εἰς τὴν ιδιωτικὴν ἀσφάλισιν τὸ ἀσφαλιστρὸν τελεῖ ἐν πλήρει συναρτήσει πρὸς τὴν ἐκτασίαν τῶν παρεχομένων δρῶν ἀσφαλιστικῆς καλύψεως καὶ τοῦ ὑφους αὐτῆς, ἀποτελεῖ δέ, ἐν τελευταίᾳ ἀναλύσει, τὴν οἰκονομικὴν ἀπεικόνισιν τῆς ἀντιπαροχῆς, ἣν ζητεῖ ὁ Ἀσφαλιστής διὰ τὴν ἐγγύησιν του.

Δὲν πρέπει νὰ μᾶς διαφεύγῃ ὅτι, τὸ ἀσφαλιστρὸν προορίζεται νὰ ἀντιμετωπίζῃ οὐχὶ μόνον τὴν πληρωμὴν τῶν ζημιῶν, ἀλλὰ καὶ τὸ κόστος προσκήσεως τῆς ἐργασίας, τῶν γενικῶν ἔξόδων αὐτῆς, καὶ τὸν σχηματισμὸν ἀποθεμάτων, τὰ ὅποια εἶναι ἀπαραίτητο διὰ τὴν κάλυψην δυσμενῶν χρήσεων, καὶ ἀνευ τῶν ὅποιων εἶναι δυνατὸν νὰ τεθῇ ἐν κινδύνῳ αὐτὴ ἡ ὑπαρξία τοῦ ἀσφαλιστικοῦ φορέως.

Ἐχων ὑπὸ φύν μου τὰς ἀπόφεις τῶν ἐν προκειμένῳ ἀρμοδίων κ.κ. συνοδέλφων μου δύναμαι νὰ διασθεαίσω τὴν ὑπευθύνων, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ Ἀγορὰ θὰ πράξῃ ὅ,τι εἶναι ἐφικτόν, ἐν τῷ μέτρῳ τῶν ἐκάστοτε ὑφισταμένων δυνατοτήτων της, διὰ νὰ ἔχυπηρετηστὴ τὰ καλῶς νοούμενα συμφέροντα τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τοσούτῳ μᾶλλον, καθ' ὃσον ὑπὸ τὰς σήμερον κρατούσας οἰκονομικὰς συνήθης καὶ τεχνικὰς προσδοσίους, κίνησις σκάφων καὶ ἀσκήσις ναυτιλιακῆς πίστεως ἀνευ τοῦ Ἀσφαλιστοῦ εἶναι ἀδιανόητος.

Τὴν ἐπιτυχίαν, ἐν τούτοις, τῆς προσπαθείας δὲν δύναται νὰ ἐγγυηθῇ, εἰμὴν ἡ φιλικὴ καὶ εἰλικρινὴ συνεργασία μεταξὺ δύο δασικῶν παραγόντων, οἵτινες δὲν δύνανται νὰ ὑπάρξουν ὁ εἰς ἄνευ τοῦ ἄλλου.

α) τῶν Γιλοιοκτητῶν, οἵτινες ἔχουν τὸ ἀσφαλιστικὸν συμφέρον πρὸς ἀσφαλιστιν καὶ  
β) τῶν Ἀσφαλιστῶν, οἵτινες προσφέρουν τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν.

Μὲ τὴν δεβιάστητη ὅτι ἡ νέα Ἑλληνικὴ ἀσφαλιστικὴ προσπάθεια, ἡτις καταβάλλεται θὰ ἔχῃ καλυτέραν τύχην τῶν προηγουμένων καὶ θὰ ἐπίζησῃ, πρὸς δόμελος τόσον τῶν ἀμέσως ἐνδιαφερομένων, ἀλλὰ καὶ γενικώτερον τῆς Ἑλληνικῆς μας οἰκονομίας, κλείνω τὴν ὁμιλίαν μου καὶ ἀφού σᾶς ζητήσω συγγνώμην διὰ τὴν κόπωσιν, εἰς τὴν δροίαν σᾶς ὑπέδαλα σᾶς εὐχαριστῶ θερμῶς διὰ τὸ ἐπιδειχθὲν ἐνδιαφέρον σας.

K. ΚΩΣΤΑΚΗΣ

Αθῆναι, 27 Σεπτεμβρίου 1973

ναγκών τῶν ἀσφαλιστῶν, παρέχεται ἡ δυνατότης ὑπαγωγῆς τῶν ἀσφαλίσεων εἰς τὴν δικαιοδοσίαν ἀλλοδαπῶν δικαστηρίων ἢ εἰς ἀλλοδαπήν διαίτησίαν (ἄρθρον 3 Ν.Δ. 551) δύσει τῶν ισχυούσων διατάξεων ξένου δικαίου.

3) Αἱ Ἑλληνικαὶ ἀσφαλιστικαὶ ἑταιρίαι, αἱ ἀσκοῦσαι τὸν κλάδον ἀσφαλίσεως σκαφῶν, ἀπὸ συναλλαγματικῆς ἀπόφεως διαθέτουν πλήρη ἐλευθερίαν συναλλαγῶν καὶ πληρωμῶν (ἄρθρον 5 Ν.Δ. 551).

Ἐν γένει δέ, μετὰ τὴν νέαν νομοθετικὴν ρύθμισιν, ἡ κατάστασις τῆς Ἑλληνικῆς ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς μετεβλήθη μικρῶς, δεδομένου ὅτι ἐδημιουργήθησαν δλαι ἐκείναι αἱ προϋποθέσεις, αἵτινες θὰ ἐπιτρέψουν εἰς τὰς Ἑλληνικὰς ἀσφαλιστικὰς ἑταιρίας νὰ ἐργασθοῦν ἐπὶ τοῖς δροῖς πρὸς τὰς ἀλλοδαπὰς τοιαύτας ἐν τῇ διεθνεῖ ἀγορᾷ.

Αἱ περατέρω ἐπιπτώσεις ἐν μᾶς τοιαύτης ἐνισχύσεως καὶ ισχυροποίησεως τῶν Ἑλληνικῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταιριῶν ἐπιτίσεται ὅτι, θὰ είναι ἡ δημιουργία τῶν προϋποθέσε-

#### A) ΚΕΦΑΛΑΙΑ — ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ —

|                            |                 |
|----------------------------|-----------------|
| 1) Μετοχικὰ Κεφάλαια ..... | \$ 35.166.066.— |
| 2) 'Αποθέματικά .....      | \$ 18.452.450.— |
| 3) Διαθέσιμα .....         | \$ 15.944.567.— |

#### B) ΤΕΧΝΙΚΑ ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ ΚΛΑΔΟΥ

|                                       |                 |
|---------------------------------------|-----------------|
| 1) 'Αποθέματα Κινδύνων ἐν Ισχύι ..... | \$ 3.999.501.—  |
| 2) » 'Εκκρεμῶν Ζημιῶν .....           | \$ 10.233.536.— |

Γενικὸν Σύνολον Κεφαλαίων καὶ Ἐγγυήσεων

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὰς ἀνωτέρω Κεφαλαία καὶ Ἐγγυήσεις εἶναι ἐπενδεδυμένα εἰς ἀξίας ('Ακίνητα - Χρηματόγραφα) τῶν ὅποιων ἡ σημερινὴ πραγματικὴ ὑπεραρξία δὲν δύναται ἐπακριθῶν νὰ ὑπολογισθῇ, ἀλλὰ ἀσφαλῶς καὶ θεοτάτως, ὑπερβαίνει τὰς ἀνωτέρω ποσά κατὰ \$ 60.000.000.— περίπου.

| Χρήσις                               | Πραγματ)θέντα<br>'Ασφαλιστρα | Πληρωθεῖσαι<br>Ζημιάι | Ποσοστ.<br>Ζημιῶν<br>% |
|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------|------------------------|
| 1968 .....                           | \$ 3.876.330                 | \$ 1.540.495          | 39,74%                 |
| 1969 .....                           | \$ 5.681.178                 | \$ 2.478.086          | 43,62%                 |
| 1970 .....                           | \$ 8.074.194                 | \$ 4.224.456          | 52,32%                 |
| 1971 .....                           | \$ 11.057.554                | \$ 6.973.631          | 63,07%                 |
| 1972 .....                           | \$ 13.892.214                | \$ 8.590.320          | 61,84%                 |
| Σύνολον .....                        | \$ 42.581.470                | \$ 23.806.988         | 55,91%                 |
|                                      | = = = = =                    | \$ 10.238.536         | 24,04%                 |
| 'Απόθεμα 'Εκκρεμῶν Ζημιῶν 31/12)1972 |                              |                       |                        |
| Γενικὸν Σύνολον .....                |                              | \$ 34.045.524         | 79,95%                 |

T' ἀνωτέρω στοιχεῖα ἀπόδειξιν πόσου περιωρισμένα καὶ ἀδέστια περιθώρια ἔχει ἡ ναυτασφαλίσις καὶ διατί δὲν δύναται νὰ βαστάσῃ οἰκονομικάς ἐπιβαρύνσεις εἰς ἐπίπεδα ἀνώτερα τῶν παρὰ τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς παραδειγμένων.

Ἄνευ τῶν ἀκέραιων, αἵτινες θὰ ἐπιτρέψουν τὴν σὺν τῷ χρόνῳ αὔξησιν τῆς δυναμικότητος ίδιας κρατήσεως των, ἡτις ἀφ' ἐνὸς μὲν θὰ σταθεροποιήσῃ τὴν νεαράν Ἑλληνικὴν ναυτασφαλιστικὴν ἀγοράν, ἀφ' ἐπέρσυνος δὲ τὴν ἀποδεσμεύσην θαθμιαίως καὶ προσδευτικῶς ἐκ τῆς ἀντασφαλιστικῆς ἔξαρτησεως, μειώνουσα οὕτω καὶ τὰ ποσά του ἀναγκαιούντος συναλλαγμάτως.

\* \* \*

Ἡ οὕτω δημιουργηθεῖσα καὶ εἰς συνεχῆ ἔξελιξιν εὑρισκομένη νεαράν Ἑλληνικὴν ἀγοράν πρὸ τῆς δημοσίευσης τοῦ Ν.Δ. 551)70, συνεκροτεῖτο ἀπὸ 9 ἀσφαλιστικὰς ἑταιρίας, ἡδη δὲ ἀνέρχονται αὐτὰ εἰς 17, μὲ ἐνδείξεις περαιτέρω αὐξήσεως.

Ἡ οἰκονομικὴ ἐπιφάνεια τῶν περὶ ὧν πρόκειται ἐλληνικῶν ἑταιριῶν, ἐπέκειναν τοῖς διορθώσαν τὴν προσφοράν της θεοτάτως Επιτροπής της Δεκεμβρίου 1972, ὡς ἀκολούθως :

#### ΡΕΥΣΤΟΤΗΣ

|                 |                 |
|-----------------|-----------------|
| \$ 35.166.066.— |                 |
| \$ 18.452.450.— |                 |
| \$ 15.944.567.— | \$ 69.563.083.— |

#### ΣΚΑΦΩΝ

|                 |                 |
|-----------------|-----------------|
| \$ 3.999.501.—  |                 |
| \$ 10.233.536.— | \$ 14.238.037.— |
|                 | \$ 83.801.120.— |

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους 1972 ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτασφαλιστικὴ Ἀγορὰ συμμετέσχεν εἰς τὰς ἀσφαλίσεις 2.760 σκαφῶν Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας συνολικῆς ἀξίας 8.600.000.000 δολ., περίπου καλύψασα ποσά 430.000.000— δολ., "Htoi κατὰ μέσον δ-

## ARIST. THEODORAKOPULOS

REPRESENTATIVE OF

## SCHAAR & NIEMEYER

ESTABLISHED 1851

WHOLESALE SHIP CHANDLERS

HAMBURG II

FREEPORT, BROOK 6

TELEF 36 22 46) 47) 48) 49

PRIVATE: 220 56 08

TELEX: 021 2826

TELEGRAMS: SCHAARMAYER - HAMBURG



**VEB SCHWERMASCHINENBAU  
„KARL LIEBKNECHT“  
MAGDEBURG**

— KOMBINAT FÜR DIESEMOTOREN  
UND INDUSTRIEANLAGEN —

EXPORTEUR:

**TechnoCommerz**  
GmbH

DDR – 108 BERLIN,  
JOHANNES-DIECKMANN-STRASSE 4-6  
DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK

**Διαλέξτε  
μόνοι σας**

Κινητήρες δήζελ SKL ως μηχανάς προώσεως πλοίων.

“Ολοι οι τύποι των κινητήρων μας κατασκευής των έργοστασιακῶν συγκροτημάτων μας, έχουν κατασκευασθή συμφώνως με τὰς διεθνεῖς ἀπαι-

τὸν κινητήρα ποὺ χρειάζεσθε διά τὸ τῆσις.  
πρόβλημα προώσεως ποὺ ἔχετε. Οι ζητήσατε ειδικάς πληροφορίας.

εἰδικοί μας μὲ τὴν μακροχρόνιον πεί-

ρα καὶ τὸ KNOW HOW σάς παρα- ‘Αντιπρόσωποι :

στέκουν συμβουλευτικῶς.

Κατασκευάζομεν :

Κινητήρες δήζελ διά ηλεκτρικά συγ- 33-35 Λεωφόρος 'Αθηνῶν  
κροτήματα, δαλάσσης καὶ ξηράς.  
‘Αθῆναι 208

**ΓΕΜΚΟ**  
**ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ - ΛΕΠΤΟΥΡΓΟΣ Α.Ε.**

## ‘Υπ’ όψιν τοῦ νέου υπουργοῦ

# ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΟΝ ΣΩΜΑ

ΤΟΥ ΥΠΟΝΑΥΑΡΧΟΥ κ. ΝΙΚ. ΣΤΑΜΠΟΛΗ  
ΤΕΩΣ ΑΡΧΗΓΟΥ Λ.Σ. ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΟΥ Υ.Ε.Ν.

Πολὺ όρθιός τὰ «Ναυτικά Χρονικά» είς τὴν προηγουμένην ἔκδοσιν τῶν χαιρετίζουν τὴν ἐπανασύστασιν τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, ὡς ἀνεξαρτήτου ύπουργειού καὶ τὴν ἐπανασφορὰν εἰς αὐτὸν τῶν ἀποσπασθεισῶν πρὸς καιροῦ Διευθύνσεων Ναυτικῆς Ἐργασίας καὶ Πράγματι, ἡ ὑπαρξίς κατὰ τὸ παρελθόν ἐνὸς ἀποκλειστικοῦ κρατικοῦ φορέως διὰ τὸ σύνολον τῶν ζητημάτων τοῦ πλοίου, εἴτε ταῦτα ἀφεώρων εἰς τὴν ἐπιβαλλομένην κρατικὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν γενικῶς, εἴτε εἰς τοὺς ἐπ’ αὐτὸν ἐργαζομένους, ὑπῆρξεν ἀποφασιστικὸς παράγων διὰ τὴν καταπληκτικὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας.

Ἡ ἐπανασύστασις, ὅμως τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας δὲν ἀποτελεῖ τὸ ἄπαν τῆς καλῆς λειτουργίας τῶν ὑπηρεσιῶν του. Καὶ τούτῳ διότι Πρῶτον ἔχει δημιουργηθῆ μία δαιδαλώδης κατάστασις εἰς τὴν ὄργανων καὶ διάρθρωσιν τοῦ ὑπουργείου, λόγῳ τῆς ἐκδόσεως πολλῶν καὶ διαφόρων νομοθετημάτων καὶ δεύτερον διότι τὰ λιμενικὰ στελέχη, λόγῳ τοῦ μικροῦ ἀριθμοῦ αὐτῶν, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν μεγάλην αὐξησην τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν ταλαιπωρῶν αὐτῶν ἐκ τῶν ἀλλεπαλλήλων ὄργανικῶν μεταβολῶν τῶν ὑπηρεσιῶν, εἶναι, ὅπωσδήποτε, ψυχικῶς καταπονημένα.

Χρειάζεται, λοιπόν, κατ’ ἀρχὴν Ἑκκαθάριστις ριζικὴ τῆς ψύσταμένης ὄργανικῆς πολυνομίας καὶ τόνωσις, ἐξ ἄλλου, τοῦ ήθικοῦ τῶν κατὰ πάντα ἀξίων λιμενικῶν στελεχῶν.

Ἐπὶ τῇ εὐάκιρίᾳ ταύτη ὑποδεικνύεται καὶ ἡ ἀνάγκη τῆς λήψεως ἀλλῶν γενικῶτερῶν μέτρων διὰ τὴν πλέον ἀποτελεσματικὴν βελτίωσιν τῆς ἀπόδοσεως τοῦ κρατικοῦ φορέως.

Μία νέα διάρθρωσις τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας είναι ἀπαραίτητος, ἀνταποκρινομένη εἰς τὸν ἐπιβαλλόμενον ὄρθολογικὸν καταμερισμὸν τῆς Ἐργασίας μετὰ τὴν τεραστίαν αὔξησην τῆς Ναυτιλίας καὶ τὴν ἐκτεταμένην ἀρμοδιότητα αὐτοῦ.

Ἐναντὶ τῶν 500 πλοίων κ.ο.χ. 1.800.000 τοῦ ἔτους 1938 ἡ Ναυτιλία μας σήμερον περιλαμβάνει ἄνω τῶν 4.000 πλοίων κ.ο.χ. 42. ἑκατ.

Ἡ ἐπίτευξις καταμερισμοῦ καὶ ὄρθολογικῆς ὄργανων τῆς Ναυτιλίας δένοντας περιορισθῆνεις τὴν ἀριθμητικὴν τῆς Ἐργασίας μεταξύ τῶν σχέσιν τῆς Ναυτιλίας. Διὰ νὰ κατανοηθῇ αὐτὴ ἡ διατίκη ἀντίληψις, πρέπει νὰ ληφθῇ ὑπ’ όψιν ὅτι τὸ Υ.Ε.Ν. καὶ

τὸ Λιμ. Σῶμα ἡ σχολοῦντο ἀνέκαθεν μὲν δύο ἀντικείμενα συναφῆ μὲν ἀλλὰ διάφορα: α) Τὴν Ναυτιλίαν καὶ β) τὴν ἐπὶ τῶν λιμένων τάξιν καὶ εὐπρέπειαν.

Τὸ ἔργον τοῦτο ἐπετυγχάνετο διὰ τῶν κεντρικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τῶν κατὰ τόπους Λιμ. Ἀρχῶν ἑσωτερικοῦ καὶ ἔξωτερικοῦ.

Μὲ τὴν ἀλματώδη ἀνάπτυξιν τὴν ὁποίαν ἐσημείωσαν ἀμφότεροι οἱ κλάδοι οὗτοι κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη δὲν είναι δυνατὸν πλέον νὰ ὑπάρχῃ μία μοναδικὴ ὑπηρεσιακὴ κορυφὴ δι’ ἀμφοτέρους.

Δὲν είναι δυνατὸν ὁ ναύαρχος - ἀρχηγὸς νὰ είναι πανταχοῦ παρών καὶ τὰ πάντα πληρῶν.

Σημειοῦνται συμφόρησις θεμάτων εἰς τὴν κορυφὴν (bottle neck), ἡ ὁποία ἔχει γενικωτέρας δυσμενεῖς συνεπείας.

Ἄπαιτεῖται, λοιπόν, διαχωρισμὸς τῶν ὡς ἀνών κλάδων μὲ διάκρισιν ἀρμοδιοτήτων. Ἐπὶ κεφαλῆς τῶν δύο τούτων κλάδων θὰ ἔδει νὰ τοποθετηθοῦν γεν. ἀνώτατοι λιμεν. ἀξιωματικοῖ, μὲ ὑπέρειαν δικαιοδοσίαν καὶ πρωτοβουλίαν, ὑπάρχονται ὑπὸ τὸν αὐτὸν ὑπουργὸν Ναυτιλίας.

Καθ’ ἡμᾶς ὁ ναύαρχος ἀρχηγὸς Λ.Σ. θὰ ἔδει νὰ προϊσταται τῶν ἔχης Δ) νοσεων :

α) Διοικήσεως, ἐπιφορτισμένης μὲ τὴν ὄργανωσιν, πειθαρχίαν καὶ ἀπόδοσιν τῶν λιμεν. ἀξιωματικῶν, ὑπαξιωματικῶν καὶ κατωτέρων ὄργανων.

β) Οἰκονομικῶν, ἐπιφορτισμένης μὲ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ Δημοσίου Προϋπολογισμοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ τὴν κάλυψιν ἀναγκῶν τοῦ ὑπουργείου εἰς ἔμψυχον ὑλικὸν καὶ μέσα.

γ) Λιμεν. Ἀστυνομίας, ἐπιφορτισμένης μὲ τὴν τήρησιν τῆς τάξεως εἰς τὸν λιμένας.

δ) Ἐποπτείας καὶ ἐλέγχου τῶν ὄργανισμῶν λιμένων Πειραιῶς - Θεσσαλονίκης καὶ Λιμεν. Ταμείων.

ε) Σχεδιάσεως συναγερμοῦ εἰς περιπτώσεις ἐκτάκτου ἀνάγκης καὶ τηλεπικοινωνίων.

στ) Προστασίας τοῦ θαλασσιού περιβάλλοντος διεθνῶς καὶ ἑσωτερικῶς.

ζ) Δημοσίων Σχέσεων.

η) Υπηρεσίας Ἀμέσου Δράσεως καὶ παροχῆς δοηθείας.

## 8) Προγραμματισμοῦ.

Διὰ τῆς τοιαύτης ἀναθέσεως τῶν θεμάτων κυρίως τοῦ Λ.Σ. εἰς τὸν ναύαρχον ἀρχηγὸν καὶ τὴν ἀπαλλαγὴν αὐτοῦ ἀπὸ τῶν καθημερινῶν θεμάτων τῆς Ναυτιλίας ἐλπίζεται ὅτι θὰ ἐπιτευχθῇ μεγαλύτερα τόνωσις τοῦ κρατικοῦ φορέως, ὡς ὁ πότιος σημειοῖ μεγάλην καθυστέρησην ἐν σχέσει μὲ τὴν ἀλματώδη ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας.

Οσον αφορᾶ τώρα τὰς ὑπηρεσίας αἱ ὁποῖαι θὰ ἔρπετε νὰ ἀποτελοῦν τὸ περιεχόμενον τοῦ ὑπουργείου ὡς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, ἔχομεν τὴν γνώμην ὅτι ἀπαιτούνται δύο γενικαὶ διευθύνσεις, διοικούμεναι παρ’ ἀρχιπολιορχῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Ἡ μία θὰ περιελάμβανε διευθύνσεις ἀφορώσας εἰς τὰ πλοῖα καὶ ἡ δευτέρα εἰς τοὺς ναυτικούς.

Εἰς τὴν πρώτην θὰ ὑπήγοντο αἱ ἔχης Διευθύνσεις :

α) Ναυτιλιασκῆς Πολιτικῆς, ἐπιφορτισμένης μὲ τὴν λῆψιν μέτρων ὄργανώσεως, προστασίας καὶ ἀναπτύξεως τῆς Ναυτιλίας μας, ἀγωνίζομένης εἰς τὸν διεθνῆ θαλάσσιον στίβον.

β) Ακτοπλοΐας, ἀσκούσης ἐποπτείαν τῶν ἑσωτερικῶν θαλασσών συγκοινωνιῶν μας.

γ) Ἐλέγχου Ναυσιπλοΐας, ἦπις θὰ ἔξασφαλίζῃ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοΐας πάντων τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, διὰ τῆς συμμορφώσεως αὐτῶν πρὸς τὰς διεθνεῖς συμβατικάς ὑποχρεώσεις.

δ) Μελετῶν καὶ Προγραμματισμού, ἦπις θὰ ἔνεργῃ τὸν προγραμματισμὸν τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος καὶ τὴν παρακολούθησιν τῶν δημοσίων ἐπενδύσεων.

Εἰς τὴν δευτέραν γενικὴν διεύθυνσιν θὰ ὑπάγωνται αἱ ἔχης Δ) νοσεις :

α) Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως, ἦπις θὰ ἔκπαιδεύσεις τῶν στελεχῶν καὶ κατωτέρων πληρωμάτων τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ὡς καὶ Ἐποπτείας ἐπὶ τῆς λειτουργίας τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ε.Ν.

β) Ναυτικῆς Ἐργασίας, ἦπις θὰ ἐπιλαμβάνεται τῆς ἐπιλύσεως τῶν ἐργατικῶν διαφορῶν διά μέσου τῶν κατὰ τόπους Λιμενικῶν Ἀρχῶν ἑσωτερικοῦ καὶ ἔξωτερικοῦ καὶ ἐντὸς τῶν πλαισίων τῶν νόμων καὶ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας.

γ) Προνοίας, ἦπις διὰ τῶν Ιδρυμάτων Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, Οἰκου Ναύτου καὶ Ἐπικουρικῶν Ταμείων, Ἀξιωματικῶν Ε.Ν. καὶ Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε.Ν. θὰ ἀσκή τὴν κοινωνικὴν πρόνοιαν διὰ τοὺς ναυτικούς μας.

δ) Μελετῶν καὶ Προγραμματισμοῦ, ἦπις θὰ προγραμματίζῃ τὴν λῆψιν περαιτέρων μέτρων προσελύτευσης ἐμψύχου ὑλικοῦ, εἰς τὰ πλοῖα, τῆς ποιοτικῆς δελτιώσεως αὐτοῦ, τῆς προστασίας καὶ ἐπεκτάσεως, τέλος, τῶν Σχολῶν, Δημ. Ἐκπαίδευσεως.

Ἐκτὸς τῶν ὡς ἄνω γενικῶν Διευθύνσεων τοῦ ὑπουργείου θὰ λειτουργοῦν ὡς ἀνεξαρτητοί τοι αἱ κάτωθι περιφερειακαὶ Διευθύνσεις :

## 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**  
Banchagsgatan 1, S-414 51, Gothenburg, Sweden, Phone : 031/42 21 00  
Telegrams : Marinindustri, Telex : 21449 MARIN S

α) Τὰ Μητρώα ναυτικῶν καὶ πλοίων, τὰ ὅποια θὰ ἔχουν τὰ πλήρη στοιχεῖα ὅλων τῶν ναυτικῶν μας καὶ τῶν πλοίων καὶ τὴν ἀπονομὴν διπλωμάτων Ε.Ν.

β) 'Η Δυνις Θαλασσινή Ράστικων Μεταφορῶν, ἡ ὅποια θὰ ἀσχολήσαι με τὰς παντὸς εἰδους ἐπιτόξεις πλοίων καὶ προσώπων καὶ θὰ μεριμνᾷ διὰ τὰς πληρωμάς καὶ παρακολούθησιν, γενικῶς, τῶν ἐπιτάκτων.

γ) 'Η Ἐπιθεώρησις Έμπορικῶν Πλοίων, ἡ ὅποια θὰ ἐνέργη ἐπιθεωρήσεις ἐπὶ τῶν ἑλληνικῶν πλοίων, διὰ τὴν ἔξασφάλισιν τῆς ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας, ύγιεινῆς καὶ ἀνέσεως τῶν ἐπιβανόντων καί, τέλος,

δ) Τὸ Γραφεῖον Εύρεσεως Ναυτικῆς Ἑργασίας, τὸ ὅποιον θὰ μεριμνᾷ διὰ τὴν ἑξέρεσιν ἐργασίας εἰς τοὺς ἀνέργους ναυτικούς μας, τὴν ἔκδοσιν ἀδειῶν ικανότητος καὶ τὴν ἐπιδότησιν ἀνέργων ναυτικῶν μας.

Αἱ ἀνωτέρω ἀνεξάρτητοι περιφερειακαὶ διευθύνσεις θὰ ὑπάγωται καὶ εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας καὶ τὸ Ἀρχηγεῖον, ἀναλόγως τῆς ἀρμοδιότητος ἑκάστου.

Ἐπὶ κεφαλῆς τῶν ὡς ὅντων Γενικῶν Δυνεών τοῦ ὑπουργείου θὰ πρέπει νὰ τοποθετῶνται ἀρχιπλοιάρχοι τοῦ Λ.Σ. ὁ ἀριθμὸς τῶν ὅποιων δέονται νὰ ὄρισθῃ εἰς 5 τούλαχιστον ὡς ἔχης :

Εἰς ὑπαρχήγος τοῦ Λ.Σ., δύο γενικοὶ διευθυνταὶ τοῦ ΥΕΝ, εἰς πρόεδρος τοῦ ΝΑΤ καὶ εἰς γενικὸς ἐπιθεωρητής τοῦ Ε.Ν., ἐνεργῶν ἐπιθεωρήσεις εἰς ἀπάσας τὰς λιμενικάς Ἀρχαὶ καὶ ὑπερεσίας.

Ἐὰν δὲν είναι ἐπὶ τοῦ παρόντος ἐφικτὴ ἡ δημιουργία τῶν ἀντότερων θέσεων ἀρχιπλοιάρχων, τότε ὡς ὑπαρχήγος ὑπηρετῶν σήμερον ἀρχιπλοιάρχος νὰ ἀναλάβῃ προσωρινῶς τὴν μαναδίνην Γεν. Δ) νοιν τοῦ ὑπουργείου, εἰς ἥν θὰ ὑπαρχθοῦν διατάξαι αἱ ὡς ὅντων ἀναφερθεῖσαι κεντρικαὶ Δ) νοιεῖσι.

Πάντως φρονοῦμεν, διτὶ ἡ δημιουργία τῶν ὡς ὅντων θέσεων ἀρχιπλοιάρχων εἰς τὸ Λ.Σ. εἶναι ἀπαραίτητος διὰ δύο λόγους :

α) Διὰ τὴν ἐπίτευξιν ὁρθολογικοῦ καταμερισμοῦ τῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τὴν καλὴν λειτουργίαν αὐτῶν.

β) Διὰ λόγους θεσπίσεως κινήτρων τῶν ἀνωτέρων λιμεν. ἀξιωματικῶν ἐκ τῶν ὅποιων οἱ πλέον ἀπόδοτικοι καὶ καλοὶ δέονται νὰ ἔχειστον πρός ικανοποίησιν τῶν δικαίων φιλοδοξιῶν των.

Οἱ ἀνωτέρω ἀρχιπλοιάρχοι ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ ὑποναυάρχου ἀρχηγοῦ Λ.Σ. θὰ ἡδύναντο νὰ ἀποτελέσουν συνάμα συλλογικὸν διοικητικὸν ὅργανον, ἐπησίας κρίσεως τῶν ἀνωτέρων πλεόν τῶν ἀλλων στρατιωτικῶν σωμάτων, οὔτε καὶ μεταθέσεως αὐτῶν. Διὰ τὰ κατώτερα στελέχη καὶ ὅργανα θὰ ἡδύναντο νὰ συσταθοῦν ἀλλα συμβούλια ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ ὑπαρχηγοῦ. Τὸ ἀνωτέρω Συμβούλιον Γεν. Ἀξ) κῶν ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ ὑπουργοῦ θὰ ἡδύναστο ἐπίσης, νὰ συνέρχεται ἐδδομαδιάσιος ἡ εἰς ἑκάστου περιστάσεις διὰ λόγους ὑπηρεσιακῆς ἐνημερώσεως καὶ διὰ τὴν ἐπίλυσιν σοθαρῶν θεμάτων.

Διὰ τοῦ τρόπου τούτου τὸ Λ.Σ. θὰ ἀπέκτη τὴν καθορισμοῦ τῆς πλήρης αὐτοτέλειαν καὶ ἀνέξαρτησίαν ἔννοντι τῶν ὅλων στρατιωτικῶν Σωμάτων.

Ἐτερον σοθαρὸν θέμα ἔν τῷ Λ.Σ. χρήζον δριστικῆς ρυθμίσεως εἶναι τοῦ καθορισμοῦ τοῦ τρόπου προελέυσεως τῶν στελεχών. Διαστύχως, ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου δὲν ἐτηρήθη ὅνεκαθεν ἡ δέουσα τακτική, διότι ἐνῷ τὸ Σώμα είχε χαρακτηρισθῆ ἀπό τῆς συστάσεως του ἐπιστημονικὸν καὶ στρατιωτικὸν συντεταγμένον, ἐπετρέπετο ἀρχικῶς καὶ ἡ κατάταξις ἀπολυτηριούχων τοῦ Γυμνασίου, κατόπιν δὲ καταργηθεῖστς τῆς τοιαύτης προελέυσεως καθωρίσθη ὡς προσόν κατατάξεως λιμενικῶν δοκίμων ἐκτὸς τοῦ πτυχίου Νομικῆς, Πολιτικῶν, Οἰκονομικῶν ἐπιστημῶν καὶ Ἀνωτάτης Ἐμπορικῆς καὶ τὸ πτυχίον Παντείου καὶ Βιομηχανικῆς Σχολῆς καὶ τοῦ πλοιάρχου καὶ μηχανικοῦ τῶν Δ. Σχολῶν

Ε.Ν., δι' ὠρισμένον ποσοστὸν θέσεων. Πληρῆς, λοιπόν, ἀνύμοιογένεια ἐπεκράτει καὶ ἐπικρατεῖ εἰς τὰ τῶν στελεχών, ἡτὶς ἐνισχύει τάσεις μὲν δυσαρέστους συνέπειας διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας. Ἐὰν ἐμβαθύνωμεν δὲν ἔχουμεν διτὶ αἱ περισσότεραι γνώσεις τῶν μὲ διάφορα πτυχία ἐφωδιασμένων λιμενικῶν ἀξιωματικῶν εἴναι περιτταί, ἐνῷ ὑστερούν οὐτοὶ εἰς ἄλλας ἀπαραίτητους διὰ τὴν ἀσκήσιν τοῦ ἐπαγγέλματος τῶν γνώσεως. Τί χρειάζεται λ.χ. τὸ ἐκκλησιαστικὸν καὶ ἀστικὸν δίκαιον, εἰς τὸν λιμεν. ἀξιωματικὸν, ὅπαν ύστερη οὕτος εἰς ναυτικάς καὶ τεχνικάς γνώσεις;

Καθ' ἡμᾶς, μία εἶναι ἡ ἐνδεδειγμένη λύσις: 'Η ὄμοιό μορφος προέλευσε σεις ὅλων τῶν λιμενικῶν ἐπιστημονικῆς σχολῆς τετραετοῦς ἐκπαίδευσεως καὶ ἐσωτερικῆς φοιτητῶν. Τί χρειάζεται ταύτη, ἐπόκτησε τῆς σφυρηλατήσεως τοῦ ήθους καὶ τοῦ χαρακτήρος τῶν φοιτώντων καὶ τῆς ἀποκτήσεως τοῦ πνεύματος τῆς πειθαρχίας θὰ ἀπεκτώντω ὃ σαὶ γνώσεις ἀπαιτούνται, ἐκ τῶν νομικῶν, τῶν οἰκονομικῶν, τῶν πολιτικῶν, τῶν τεχνικῶν καὶ τῶν ναυτικῶν καὶ ὁ λιμενικὸς ἀξιωματικὸς ἔξερχομενος τῆς Σχολῆς θὰ ἡτο εἰς θέσιν νὰ ἔσοικειωθῇ εύκολως μὲ τὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας.

Ἐν τῇ σχολῇ ταύτῃ, ἐπόκτησε τῆς σφυρηλατήσεως τοῦ ήθους καὶ τοῦ χαρακτήρος τῶν φοιτώντων καὶ τῆς ἀποκτήσεως τοῦ πνεύματος τῆς πειθαρχίας θὰ ἀπεκτώντω ὃ σαὶ γνώσεις ἀπαιτούνται, ἐκ τῶν νομικῶν, τῶν οἰκονομικῶν, τῶν πολιτικῶν, τῶν τεχνικῶν καὶ τῶν ναυτικῶν καὶ ὁ λιμενικὸς ἀξιωματικὸς καθήκοντα ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὰ λοιπὰ στρατιωτικά Σώματα. 'Ἄς μὴ λησμονῶμεν ἐπροκειμένω, διτὶ ἡ Ναυτιλία ἀποτελεῖ τὸ 4ον διπλοῦ. δ) Διότι καὶ ἀπό τοῦ καιροῦ τῆς εἰρήνης ὁ λιμενικὸς ἀξιωματικὸς εύρισκεται ἐν συνεχεῖ επαφῇ καὶ συνεργάζεται μὲ ἐκπροσώπους τῶν ἐνόπλων δυνάμεων.

Ο ἔξερχομενος τῶρα τῆς 4ετοῦς σχολῆς λιμενικὸς ἀξιωματικὸς θὰ σταδιοδρομῇ μέχρι τοῦ βαθμοῦ τοῦ ὑποπλοιάρχου ἐν τῷ ὅποιῳ ἀναλόγως τῆς κλίσεώς του, θὰ λαμβάνῃ κατόπιν ἔξετάσεων ἐν τῶν τριών πτυχίοις εἰς ἴδιοκτήτος ἀνευ τοῦ ὅποιου δὲν θὰ δύναται οὕτος νὰ προσαχθῇ πειθαρέω. α) Πτυχίον διοικητοῦ λιμενούς, β) πτυχίον Ναυτιλίας, γ) πτυχίον τεχνικῆς μορφώσεως. Οἱ μὲ τὸ πτυχίον αὐτὸς ἐφωδιασμένοι θὰ δύνανται νὰ προσταγμένοι καὶ ἐσωτερικῶς ὡς προστάμενοι η ὑποτεταγμένοι καὶ ἐσωτερικοῦ μόνον ὡς ὑποτεταγμένοι. Οἱ μὲ

## Γ. Μ. ΜΟΥΝΑΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ Α.Ε. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

### ● ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

- ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ 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

- ΔΥΝΑΜΕΘΑ 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 ΕΛΛΑΣ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΕΞΑΙΡΕΤΟΥΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΗΧΑΝΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ «SUDOIMPORT» ΗΠΟΔΥΝΑΜΕΩΣ 5 Η.Ρ. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΩΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΦΟΔΙΑ
- ΔΙΑΦΕΤΟΜΕΝ 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 ΤΗ. ΔΝΣΙΣ «ΜΟΥΓΕ» - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («MOUGE» PIRAEUS)

πτυχίον β' θὰ δύνανται νὰ ὑπηρετοῦν εἰς καιρίας θέσεις τοῦ ὑπουργείου καὶ ὡς προστάμενοι προξενικῶν λιμεναρχείων. Καὶ οἱ μὲ πτυχίον γ' εἰς κεντρικάς ἡ περιφερειακάς τεχνικάς διεύθυνσεις τοῦ ὑπουργείου καὶ εἰς μεγάλο προξενικά λιμεναρχεία ὡς σύμβουλοι.

Διὰ τὴν προαγωγήν εἰς τὸν διαθέμον τοῦ πλοιάρχου θὰ ἀπαιτήται ἡ κατοχὴ δύο πτυχίων, καὶ διὰ τὴν προαγωγήν εἰς τὸν διαθέμον τοῦ ὀρχιπλοιάρχου ἡ κατοχὴ καὶ τῶν τριῶν πτυχίων. Ὑποναύαρχος ἀρχηγὸς θὰ προέρχεται κατ' ἐκλογὴν ἐξ ἐνὸς ἀρχιπλοιάρχου, μὲ ὑπηρεσίαν εἰς τὸν διαθέμον αὐτοῦ δύο ἑτῶν.

'Ανάλογος θὰ πρέπει νὰ είναι καὶ ἡ κατάρτισις τῶν ὑπαξιωματικῶν προερχομένων κατόπιν διαγωνισμοῦ κατ' ἔτος ἐκ μονίμων λιμενοφυλάκων. 'Η ἀποκλειστικὴ προέλευσις τῶν κατωτέρων λιμενικῶν ὄργάνων ὡς σῆμαρον ἴσχυει ἀντενδείκνυται. Τὰ λιμενικὰ κατώτερα ὄργανα πρέπει νὰ είναι κατὰ τὸ πλεῖστον κληρωτοὶ ναῦται ὡς κατὰ τὸ παρελθόν, ἐπιφορτισμένοι μὲ δᾶς τὰς κατωτέρους λιμενοφυλάκων προσεργασίας (φρουροί, ἀρμενισταί, ἄγγελοφόροι, γραφεῖς).

'Εκ τούτων θὰ προέρχωνται δι' ἀνακατατάξεως οἱ μόνιμοι λιμενοφύλακες μέχρις ώρισμενού ἀριθμοῦ. Οἱ τελευταῖοι θὰ ἀποτελοῦν πάλιν τὸ φωτώριον τῶν ὑπαξιωματικῶν καὶ ἀξιωματικῶν πληρωμάτων διακόπτων φοιτώντες εἰς ώρισμένα σχολεῖα καὶ κατόπιν ἔξετάσεων θὰ εἰδικεύωνται εἰς μίαν

τῶν εἰδικοτήτων Λιμ. Ἀστυνομίας, τεχνικῶν ὑπηρεσιῶν, ἀρμενιστῶν καὶ ἀρχειοφυλάκων. Θά ἔξελισσωνται εἰς ὑπαξιωματικούς καὶ ἀξιωματικούς πληρωμάτων.

'Εκτὸς τῶν ἀνωτέρω θιγομένων θεμάτων ἔνα ἔτερον σοδαρὸν ἐπίσης θέμα, τὸ ὅποιον ὑπάρχει εἴναι ἡ θέσις τῶν πολιτικῶν ὑπαλλήλων εἰς τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας. Κατὰ τὴν γνώμην μας καὶ ὡς ἀνωτέρω ἀνεπτύξαμεν, τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας καὶ αἱ λιμενικαὶ Ἀρχαι ἐσωτερικοῦ - ἔξωτερικοῦ πρέπει νὰ ἐπανδρούνται ἀποκλειστικῶς ὑπὸ στρατιωτικοῦ προσωπικοῦ (ἀξιωματικοὶ - ὑπαξιωματικοὶ κατώτερα ὄργανα).

Μόνον διὰ τοῦθον θορητικὰς ὑπηρεσίας καὶ μέχρις ώρισμένου διαθέμον (4ον ή 5ον) θὰ ἥτο παραδεκτὴ ἡ προσφορὰ ὑπηρεσιῶν παρὰ πολιτικῶν ὑπαλλήλων καὶ τούτο μέχρις ὅπου η δύναμις εἰς ἀριθμὸν τοῦ στρατιωτικοῦ προσωπικοῦ φθάσῃ εἰς δρις ἀνεκτά.

Μὲ αὐτὴν τὴν ἀντίληψιν θὰ πρέπει τὸ προεδρικὸν διάταγμα 225 τοῦ 1973 «περὶ συστάσεως θέσεων πολιτικοῦ προσωπικοῦ» εἰς τὴν γενικὴν διεύθυνσιν Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς θὰ ἀναθεωρηθῇ τὸ ταχύτερον ματαιουμένων τῶν μελετωμένων προσλήψεων ὑπαλλήλων.

'Αντιθέτως, εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὸ προσωπικὸν τῶν ίδρυμάτων τοῦ NAT, ΤΠΚΠΕΝ, ΤΠΑΕΝ, Οίκου Ναύτου καὶ ΓΕΝΕ, ΔΘΚΜ, μητρώα ναυτικοῦ πλοίων, θὰ ἔπειται ἡ ἐπανδρωθῆ ὑπὸ πολιτικοῦ προσωπικοῦ ἐκτὸς τῶν διευθυντῶν, γενικῶν διεύθυντῶν καὶ προέδρων, οἵτινες θὰ "δεῖ νὰ είναι ἀνωτέροι λιμενικοί

ἀξιωματικοὶ καὶ ἀνώτατος διά τὸ NAT.

'Ἐν κατακλεῖδι, τοῦ παρόντος, ὑπογραμμίζομεν ὅτι χρειάζεται σοδαρὰ ἀριθμητικὴ ἐνίσχυσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀξιωματικῶν, ὑπαξιωματικῶν καὶ κατωτέρων λιμενικῶν ὄργάνων. 'Ο κατ' ἔτος προσλαμβανόμενος ἀριθμὸς λιμενικῶν δοκίμων νὰ μὴν είναι κατώτερος τῶν 20, νὰ ἔσακολουθήσῃ δὲ ὁ σημερινός τρόπος προελεύσεως μέχρις ὅπου ἀρχίσουν ἔξοχόμενοι τῆς 4ετοῦ Σχολῆς, τῶν ὑπαξιωματικῶν 100 καὶ τῶν κατωτέρων λιμενικῶν ὄργάνων (κληρωτῶν 800, ἐξ ὧν θὰ προέρχωνται καὶ οἱ λιμενοφύλακες περὶ τοὺς 100 ἑτησίως).

Κατὰ τὴν ἀποψίν μας ὁ συνολικὸς ἀριθμὸς ἀξιωματικῶν Λ.Σ. πρέπει νὰ φθάσῃ τοὺς 400, τῶν ὑπαξιωματικῶν πληρωμάτων 100, τῶν μονίμων λιμενοφυλάκων τοὺς 1.500 καὶ τῶν ναυτῶν κληρωτῶν τοὺς 2.000.

Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι δεῖν είναι ποσῶς ὑπερβολικοὶ ἔκαντας ληφθῆ ὑπ' ὅψιν ἡ ἔκτασις τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ἡ ἀνάπτυξις τῶν λιμενικῶν μας καὶ τὰ πολλὰ ἐντεύθεν ζητήματα καὶ προβλήματα.

'Εθεωρήσαμεν καθήκον νὰ ἀναφέρωμεν τὰ ἀνωτέρω. Πάντως τόσον αἱ ἀνωτέρω πράξαις ὅσσον καὶ οἰαδήπατε ὅλαις, σχετικαὶ θὰ ἔδει κατὰ τὴν γνώμην μας νὰ τύχουν τῆς προηγουμένης ἐπεξεργασίας καὶ ἀποδοχῆς τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας, Κεφαλαίου, Εργσίσιας, οὓς καὶ ἐνδιαφέρουν κυρίως.

#### N. ΣΤΑΜΠΟΛΗΣ

# ΒΕΡΝΙΚΟΣ - ΜΑΤΣΑΣ - ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ

## ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ & ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35 - ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΑΙ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ.
- ΣΤΑΘΜΟΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΝ, ΣΥΡΟΝ, ΠΑΤΡΑΣ, ΚΡΗΤΗΝ.
- ΣΤΑΘΜΟΙ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ, ΑΖΟΡΕΣ, ΜΑΛΤΑ.

### ΔΙΑΡΚΗΣ 24ΩΡΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

#### ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

|             |              |         |                   |
|-------------|--------------|---------|-------------------|
| ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ | CONSORTOW    | PIRAEUS | TELEXES           |
| ΒΕΡΝΙΚΟΥ    | NIVERNICOS   | PIRAEUS | 21 - 2482 VMT GR  |
| ΜΑΤΣΑ       | LOUCASMATSAS | PIRAEUS | 21 - 2450 VERN GR |
| ΤΣΑΒΛΙΡΗ    | OCEANIC      | PIRAEUS | 21 - 2253 TUGS GR |
|             |              |         | 21 - 2394 LENA GR |

#### CALL SIGNS OF SALVAGE TUGS

| ΒΕΡΝΙΚΟΥ                             | ΜΑΤΣΑ                    | ΤΣΑΒΛΙΡΗ                    |
|--------------------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| VERNICOS DIMITRIOS/SVRZ<br>H.P. 4000 | MATSAS/SZNF<br>H.P. 4000 | ZAKYNTHOS/SZNP<br>H.P. 4000 |
| VERNICOS MANOS/SYZF<br>H.P. 1000     | ATLAS/SZIK<br>H.P. 2500  | ANDROS/SZRN<br>H.P. 2000    |

#### Τ Η Λ Ε Φ Ω Ν Α

| ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ | ΒΕΡΝΙΚΟΥ | ΜΑΤΣΑ    | ΤΣΑΒΛΙΡΗ |
|--------------|----------|----------|----------|
| 'Ημέρας      | Νυκτὸς   | 'Ημέρας  | Νυκτὸς   |
| 4529-0111-15 | 4514-290 | 4527-812 | 713-391  |
| 4522-329     | 4513-787 | 4527-813 | 712-919  |
| 4522-237     | 4618-156 | 4527-814 | 717-846  |
| 4522-331     | 4410-141 | 4527-816 | 9338-359 |
|              |          |          |          |
|              |          |          |          |
|              |          |          |          |

#### REPRESENTATIVES FOR U.K.

#### VERNICOS

Wigham Richardson & Bevingtons Ltd.  
Telephone : 01 283 5250 (30 lines)  
Night Tel.: 01 373 3929  
Telex : 887501 to 887510  
Cables : ARMADORES LONDON

#### MATSAS

N. & J. Vlassopoulos Ltd.  
Telephone : 01 283 7206  
Telex : 888378  
Cables : MATSASTUGS LONDON

# Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

## ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Παρά τού γνωστού έφοπλιστικού και μεσιτικού Οίκου «P. Wigham - Richardson and Co. Ltd.» τού Λονδίνου, έλαβομεν και εύχαριστως δημοσιεύομεν την κατωτέρω έπιστολήν.

'Αγαπητέ κ. Κωττάκη,

Τὸ ἔξαιρετον περιοδικόν σας, καὶ ιδιαίτερως τὸ ἀγγλικόν του παράρτημα, διαδάχεται πάντοτε εἰς τὰ γραφεῖα μας μὲ ζωηρὸν ἐνδιαφέρον.

Συνδεόμενοι μὲ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν ἐπὶ ἔνα σχεδὸν αἰώνα, εἴμαστε εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν τὰ πλείστα τῶν προβλημάτων τῆς καὶ διαπιστούμεν ὅτι τὸ δύστερον κατὰ τὴν ἐποχὴν αὐτὴν εἶναι τὸ τῆς ἐπανδρώσεως.

Ο πλοιοκτήτης ἀλληλογράφος σας, ὁ ὁποῖος ἐτόνισεν ὅτι ἡ βελτίωσις τῶν σχέσεων μὲ τὰ πληρώματα ἀποτελεῖ σήμερον ἀναγκαιότητα, ἔχει, κατὰ τὴν γνώμην μας, ἀπόλυτον δίκαιον. Τοῦτο ισχύει εἰς ἀπάσας σχεδὸν τὰς ἐπιχειρήσεις, ἀλλὰ περισσότερον εἰς τὴν Ναυτιλίαν, όπου ὁ ναυτικὸς ἀποχωρίζεται τὴν οἰκογένειαν του ἐπὶ μακρὰ διαστήματα καὶ εἶναι εὐχερέστερον διὰ τὸν ἐργοδότην νὰ ἐπιδείξῃ τὸ ἐνδιαφέρον του, ὅχι μόνον εἰς τὰ πληρώματά του, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς οἰκογενείας των.

Ἡ σύνταξις εἶναι προφανῶς ἔνα σοβαρὸν κίνητρον καὶ μὲ τὰς πληθωριστικὰς τάσεις τῆς ἐποχῆς, εἶναι ἀναγκαῖα ἡ ληψὶς ὄρθων μέτρων διὰ νὰ ἔχασφαλίσουν τὰ πληρώματα ικανοποιητικὴν σύνταξιν ὅταν ἀποσυρθοῦν ἀπὸ τὴν θάλασσαν.

"Ἐτερον ἄρθρον ἐπισύρουν τὴν ἰδιαιτέρων μας προσοχὴν ἡτο ἔκεινον ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἀσφαλιστικὰ Θέματα», τὸ ὅποιον πιστεύομεν ὅτι ἀντιτίθεται εἰς τὰ γεγονότα, ως ἡμεῖς τὰ ἀντιλαμβανόμεθα καὶ ὡς ἐπιβεβαιούνται ἀπὸ πολυαριθμούς φίλους μεσίτας ἀσφαλειῶν τοῦ Λονδίνου.

Ἐκ τῆς μακρᾶς μας περιές ἔχομεν διαπιστώσει ὅτι τόσον οἱ Ἀμερικανοὶ ναυτασφαλισταὶ σὸν καὶ οἱ Ἀμερικανοὶ μεσίται ἀσφαλειῶν εὐχάριστως δέχονται τὰς ἐλληνικὰς καὶ ἔτερας διεθνεῖς ναυτασφαλιστικὰς ἔργασίας, αἵτινες διοχετεύονται πρὸς αὐτοὺς μέσω Λονδίνου. Ἐπὶ πλέον, αἱ γνώσεις τῶν ναυτασφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου εἰς ὅτι ἀφορᾷ τὰς συνθήκας ὑπὸ τὰς ὄποιας λειτουργεῖ ἡ ἀμερικανικὴ καὶ αἱ ἄλλαι ἀσφαλιστικαὶ ἀγοραὶ ἐπισύρουν τὴν ἐκτίμησιν ὅλων, ἡ ἐκτίμησις δὲ αὐτὴ ἐκτίθηται ἐκ τῆς μακραίωνος περιέρας μας ἐπὶ τῶν παγκορυμῶν ἀσφαλιστικῶν πραγμάτων καὶ τῆς χρησιμοποίεσσας ὅλων τῶν ἀγορῶν τῆς ὑφῆλιον ἐπ' ὧφελείᾳ τῶν πλοιοκτητῶν. Τὰ στοιχεῖα αὐτὰ ἀνέκαθεν ἀνέγνωρισθαισαν ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν, οἱ ὄποιοι πάντοτε ἐπιδεικνύουν τὴν πίστιν των πρὸς τοὺς μεσίτας ἀσφαλειῶν τοῦ Λονδίνου. Αὗτοι ἀλλως τε — ἃς μὴ λησμονῶμεν — τοὺς ἔδιδα-

ξαν τὸν πολύπλοκον μηχανισμὸν τῆς ναυτικῆς ἀσφαλίσεως.

Τὸ οἰκοδόμημα, παρὰ ταῦτα, τῆς ἀμερικανικῆς ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς χρήζει ὑποστρίξεως καὶ ἡ ὑπαρξίας του θὰ συμπληρώσῃ ἀποτελεσματικῶς τὴν τεραστίαν οἰκονομικὴν ἐπιφάνειαν καὶ πείραν τῆς ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς τοῦ Λονδίνου, κτηθείσας κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν 300 περίπου ἑταῖρων τῆς ὑπάρχεως τῆς.

Διατελούμεν ὑμέτεροι,

TZ. E. ΛΙΟΥΚΡΑΦΤ

Διευθυντής

Λονδίνον, 1 Ὁκτωβρίου 1973

## ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς ἀπάντησιν δημοσιεύματος ὑπὸ τὸν τίτλον «Η ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ ΠΥΛΑΡΟΥ» καταχωρισθέντος εἰς τὸ τεύχος τῆς 1973 τοῦ ὑμετέρου ἔγκριτον περιοδικού, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς γνωρίσωμεν τὰ κάτωθι :

Ο προγραμματισμὸς τῶν ταξιδίων τῶν κρουαζιεροπλοίων ἀνήκει σεβαίος, εἰς τὴν ἐλευθέρων πρωτοδουλίαν τῶν ἐπιχειρηματικῶν φορέων μὴ υφισταμένης δυνατότητος ρυθμίσεως τοῦ θέματος παρὰ τοῦ ἡμετέρου υπουργείου.

Ἐν περιπτώσει, σμως, καθ' ἣν δημιουργεῖται ἀνωμαλία τις ἡ Διοίκησις ὑποχρεούται νὰ ἐπισημάνῃ εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς τὴν ἀνάγκην, ὅπως κατὰ τὸν προγραμματισμὸν τῶν πλόων τῶν κρουαζιεροπλοίων ἐπιδιωχθῇ ἡ μεταξὺ αὐτῶν συνεργασία καὶ ὁ ἀπαραίτητος συντονισμός, σῦτως ὥστε νὰ ἀποφεύγηται ὁ ταυτόχρονος κατάπλους τουριστικῶν πλοίων πλειόνων τῶν δυναμένων νὰ ἔχυπηρετηθῶν.

Πρὸς τὸν οκοπὸν τοῦτον ἀπεστάλη ἔγγραφον ὑπὸ τῆς υφῆς ἡμᾶς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας εἰς τὴν «Ενωσιν Ἐφοπλιστῶν Ἐπιβατηγάνων Πλοίων, δι' οὐ ἐπισημαίνονται τ' ἀντότερων αἱ ἐνδεδειγμέναι ἐνέργειαι πρὸς ρύθμισιν τοῦ προκύψαντος θέματος κατὰ τὰς ἐπομένας τουριστικὰς περιόδους.

Μετὰ τιμῆς

G. ΚΑΠΕΤΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Ἀναπλ. Γενικὸς Γραμματεὺς

Πειραιεύς, 3 Ὁκτωβρίου 1973

## ΟΙ ΠΛΟΗΓΟΙ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Κύριε Διευθυντά,

Ἐπιθυμῶμεν νὰ φέρωμεν ἐκ τῶν στηλῶν τοῦ ἔγκριτον περιοδικού σας εἰς γνῶσιν παντὸς ἀρμοδίου τὸ πρόβλημα ὅπερ ἀντιμετωπίζομεν καθημερινῶς ἐκ τῆς ἀνυπα-

ξιας ικανού ὀριθμοῦ πλοηγῶν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς.

Συγκεκριμένως, ἐνῷ πάντες οἱ ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὴν ταχείαν περαίωσιν τῶν ἐργασιῶν ἐνὸς πλοίου εἰς τὸν λιμένα μοχθούν καὶ ἐπιτυγχάνουν, πολύτιμος καὶ δαπανηρὸς χρόνος ἀπόλλυται λόγῳ τοῦ περιωρισμένου ἀριθμοῦ πλοηγῶν καὶ τῆς ὑπεραπασχολήσεως τούτων.

Παραδειγματικῶς καὶ μόνον ὄναφρομένοι κατὰ τὸ τελευταῖον δεκαπεντήμερον, δύο ἐκ τῶν ὑπὸ διαχείρισιν πλοίων μας εὑρίσκομεν εἰς τὴν περιοχὴν λιμένος Πειραιῶς καθευστέρησαν τὸν ἀπόπλουν τῶν 4 καὶ 8 ὥρας ἀντιστοίχως λόγῳ ἀνυπαρξίας ἐλεύθερων πλοηγῶν.

Πρὸς τούτους καὶ δεδομένου ὅτι γνωρίζομεν δημοσία παράπονα ἐκ πολλῶν ἀλλών Ναυτιλιακῶν Ἐταιρῶν, ἀπορῶμεν διατί αἱ ἀρμόδιαι Ἀρχαὶ δὲν προσλαμβάνουν καὶ ἔτερους πλοηγούς.

Δέν πιστεύουμεν ὅτι ἔχαθησαν οἱ ίκανοι ναυτίλοι τῆς περιοχῆς Πειραιῶς σύτε ὅτι ἡ μικρὰ σχετικὴ δαπάνη δὲν θὰ καλυφθῇ, ἐστω καὶ διὰ μικροτάτης αὐξήσεως τῶν σχετικῶν τελῶν.

Εἶναι ἀκατανόητον εἰς εὐρωπαϊκοὺς λιμένας τεραστίας κινήσεως ὡς τὸ Ρότερνταμ νὰ ὑπάρχουν πάντοτε διαθέσιμοι πλοηγοί καὶ νὰ μὴ συμβαίνῃ τούτο εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς.

Μετὰ τιμῆς

ΑΙΓΑΙΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Π.Ε.

Σημ. «Ναυτικῶν Χρονικῶν»: Ἐπισύρομεν τὴν ἀμεσον προσοχὴν τῶν ἀρμοδίων τοῦ υπουργείου Ναυτιλίας ἐπὶ τοῦ περιεχομένου τῆς ἀνωτέρω επιστολῆς.

## «Η ΣΥΝΔΕΣΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΜΕ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΝ ΠΟΤΑΜΙΟΝ ΔΙΚΤΥΟΝ»

Κύριε Διευθυντά,

Ἐξ ἀφορμῆς δημοσιεύματός σας εἰς τὸ τεύχος της 15ης Αὔγουστου 1973, καθ' ὃ ἐντὸς μιᾶς δεκαπεντετελίας τὰ ἔξι 'Ολλανδίας ποταμόπλοια θὰ φάνουν εἰς Θεσσαλονίκην, ἃς μοὶ ἐπιτρέψητε νὰ προσφέρω δίλιγα στοιχεῖα διὰ τὸ θέμα ποὺ ἔθιζατε.

Πιστεύω διὰ δὲν εὑρίσκομαι ἐν πλάνῃ ὃν ὑποστηρίξω καὶ πάλιν ὅτι, πραγματοποιουμένου τοῦ ἔργου, ὀλόκληρος ὁ ἐλλαδικὸς χώρος θὰ καρπωθῇ σφέλη δυναμικά, μακροχρόνια καὶ πολύπλευρα.

Είχα σημειώσει καὶ ἄλλοτε εἰς ναυτιλιακὴν ἐκδόσιν, κατὰ Δεκέμβριον τοῦ 1971, ὅτι ἡ σύνδεσης τοῦ λιμένος Θεσσαλονίκης μὲ τὴν ὑδατίνην αὐτὴν ἀρτηρίαν, θὰ είναι μεγάλη προσφορά πρὸς την πατασσαν τὴν ἐπικράτειαν καὶ σύχι στενῶν μόνον πρὸς τὸν δορειοελλαδικὸν χώρον, διότι κατόπιν καὶ τῆς νέας μορφῆς τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν διὰ τῆς ἐνέργειαν καὶ διημέραι αὐξανούμενης παρούσας τῶν κινητοφόρων καὶ φορτηγιδόφρων πλοίων, ἡ προνομιούχος θέσις τῆς Θεσσαλονίκης θὰ ἀποτελέσῃ κόμβον, οὐχὶ μόνον καθόδου καὶ διανομῆς ἀγαθῶν, ἀλλὰ καὶ θὰ χρησιμοποιήται εὐρέως καὶ διὰ τὴν

1500 ANCHORS

— 3000 TONS CHAINCABLE

WITH CERTIFICATES

130 ELECTRIC WINCHES — 45 DIESEL GENERATORS A.C. & D.C.

140 STEAM WINCHES — 130 STEAM PUMPS

45 WINDLASSES — 85 ELECTRIC PUMPS A.C. & D.C.

DECKCRANES — LIFEBOATS — ACCOMMODATION LADDERS —

PACKAGE BOILERS — ETC. — ETC.

**WILLEM POT B.V.**

ASK FOR OUR  
STOCKLIST!

έπιστροφήν των κενών κιβωτίων και φορτηγών είς τούς λιμένας της προελεύσεώς των. 'Άλλ' αυτό είναι τὸ ἐν σκέλος.

"Όπως έτονίσθη καὶ ἀλλοτε καὶ εἶναι ἀλλωστε γεωγραφικῶς σαφὲς καὶ ἀναντίλεκτον, ἐκ τῆς Θεσσαλονίκης διέρχεται ἀνεκμετάλλευτος ὁ μέγας φυσικὸς δρόμος Ν.Α. Εύρωπης, 'Ασίας, 'Απω 'Ανατολῆς.

Διασχίζουν τάς πεδιάδας Δουνάβεως, Μοράβα, 'Άξιον, ἀκολουθεῖ, ἐν συνεχείᾳ, θαλασσίων τὴν σύντομον πορείαν του πρὸς τὰς προμικρασιατικὰς χώρας καὶ διὰ τοῦ Σουέζ ἀπέριορίστως πρὸς 'Ασίαν καὶ 'Απω 'Ανατολῆν.

Οἱ μεγαλύτεροι ποταμοὶ τῆς Βαλκανικῆς χερσονήσου, ὁ Μοράβας τῆς Γιουγκοσλαβίας ποὺ ἔκβάλλει εἰς τὸν Δούναβιν, παρὰ τὸ Βελιγράδιον καὶ ὁ 'Άξιός (Βαρδάριος κατὰ τοὺς Ἀρχαίους καὶ Vardar κατὰ τοὺς πρὸς βορρᾶν) ποὺ ἔκβάλλει εἰς τὸν Θερμαϊκὸν κόλπον, καθιστῶν τὴν πρὸς νότον τῶν Βαλκανίων κατεύθυνσιν τῶν συγκοινωνιῶν ποὺ εὐκόλωτέραν καὶ σύντομον.

'Η πραγματοποίησις, οὕτων, τῆς συνδεσεως 'Άξιού - Μοράβα - Δουνάβεως, θὰ φέρῃ τὰ ποταμόποια τοῦ εὐρωπαϊκοῦ ἑσωτερικοῦ δικτύου εὐκόλως εἰς τὴν Θεσσαλονίκην, διότι μεταξὺ 'Άξιού καὶ Μοράβα ὑπάρχει μικρὰ διαχωριστικὴ ἀπόστασις πλησίον τοῦ Κουμανόδα, ὅπου, ἀσφαλῶς, θὰ γίνη ἡ ὑπὸ μελέτην σύνθεσις.

'Απὸ τὰ ιστορικὰ δεδομένα, συνάγεται, χωρὶς ἀμφιβολία, ὅτι αἱ ἐμπορικαὶ συναλλαγαὶ μὲ τοὺς βορείους τῆς Θεσσαλονίκης λαούς, διεγήγοντο ἀπὸ τοῦ θεοῦ αἰῶνος, κυρίως, διὰ τῶν ποταμῶν, οἱ ὄποιοι διέρρεον τὰς δυτικὰς καὶ ἀνατολικῶς τῆς Θεσσαλονίκης πεδιάδας.

Οἱ μεγάλοι αὐτοὶ ποταμοί, ὅπως γράφει ὁ ιστορικὸς τῆς ἐποχῆς Καμενιάτης, πηγάζοντες ἐκ τῆς χώρας τῶν Σκυθῶν, ἐπρομηθεύονται εἰς τὴν πόλιν μεγάλην ἀφθονίαν ἀγαθῶν, χάρις εἰς τὰ ἀναπτλέοντα αὐτοὺς ἀπὸ θελάσσης πλοίων, τὰ προερχόμενα ἐκ τοῦ λιμένος Θεσσαλονίκης.

'Ο 'Άξιός τότε ἦτο πλωτός, ὅπως μαρτυροῦν αἱ συγγραφαὶ τῶν Βυζαντίνων Νικηφόρου Γρηγορᾶ καὶ Θεοφυλάκτου Βουλγαρίας (Βασιλάδηλης — Λιμῆν Θεσσαλονίκης 1454).

'Απὸ τοῦ 'Άξιού ἥρκιζεν ἡ περίφημος ὁδικὴ ἀρτηρία, ἡ ὄποια συνέδεε τὴν Θεσσαλονίκην μὲ τὸν Δούναβιν. Αὕτη ἀνήρχετο ἀπὸ τοῦ 'Άξιού καὶ ἀκολουθοῦσα τὸν ροῦν αὐτοῦ μέχρι Σκοπίων καὶ ἐν συνεχείᾳ διὰ τῆς κοιλάδος τοῦ Μοράβα, ἡνούτο μὲ τὴν ἀρ-

χαίαν ρωμαϊκὴν ὁδὸν τὴν Via Singidunum, ἡ ὄποια συνέδεε τὸ Βελιγράδιον μὲ τὸ Βυζάντιον.

'Η καρποφορία τῶν ἀρχαμένων ἀπὸ τίνος ἐπαφῶν μεταξὺ τῶν Κυβερήσεων Ἑλλάδος - Γιουγκοσλαβίας, πρέπει νὰ θεωρήται ἐπικειμένη, λόγω καὶ τοῦ ἐνδιαφέροντος καὶ τῆς ἐν προκειμένῳ οἰκονομικῆς συναρωγῆς τοῦ Ο.Η.Ε. δτε θὰ ἀναδιώσουν δεσμοὶ μὲ τὴν ἐνδοχώραν, χρονολογούμενοι ἀπὸ αἰώνας, ὑπὸ τὴν μορφὴν καὶ τὴν ἔκτασιν, δεσμοίς, τῶν συγχρόνων συναλλαγῶν τῶν λαῶν.

### ΜΙΧΑΗΛ Ι. ΣΤΑΥΡΟΥ

Πλωτάρχης Λ.Σ. Ε.ά. (διπλ. Νομ.)

Θεσσαλονίκη, 2 Οκτωβρίου 1973



### ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΗΜΕΡΑΙ ΕΠΙ ΠΛΟΙΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Καὶ τώρα ποιός θὰ συγκρατήσῃ τὰ πράγματα; Ποιός θὰ ξανανοικοκυρεύσῃ τὸ διόδιο τοῦ βαπτοριοῦ; Ποιός θὰ ξαναφέρῃ τὸ χαμόγελο στὸν χειλὶ τοῦ ἐπαγγελματία ναυτικοῦ; Ποιός θὰ συγκρατήσῃ τὴν ἀσυδοσία καὶ τὴν διασιοπραγία πάνω στὸ πλοίο; Φτάσαμε στὸ σημεῖο νὰ θέσωμε θέματα ζωῆς; Μάλιστα, φτάσαμε. Είναι τὸ μόνο ναὶ στὰ ἔρωτήματα. Μεγάλωσε ὁ στόλος. Νὰ δρούμε νέους ναυτικούς, νὰ κάνουμε διαφήμισι μὲ τὴν ἄγκυρα ποὺ σηκώνει λίρες ἀπὸ τὴν θάλασσα, νὰ στείλωμε ντελάλη σὲ πολιτεῖες, καὶ χωρία, νὰ δωροδώσωμε τὴν κατάρτισι τους, νὰ ἐπιτρέψωμε καὶ διαβατηριούχους, νὰ δάλωμε καὶ ξένους (διττῶς, γιὰ κάλυψη κενῶν καὶ οἰκονομία), νὰ τοὺς δάλωμε καὶ χωρὶς πτυχία ἡ διπλωμάτα, ὅλα νὰ τὰ κάνωμε γιὰ νὰ δρούμε κεφάλια καὶ χέρια. 'Άλλα ἔτσι, χωρὶς κάποιον ἔλεγχο, χωρὶς λίγο φάξιμο γιὰ τὸ ποιός είναι, χωρὶς κάποιο σεμινάριο νὰ τοὺς ὑποδεικνύῃ νὰ είναι λίγο προσεκτικοὶ μὲ τόσο δᾶ σεβασμό; 'Ολοὶ, στραβοί, κουτσοί, νταρήδες, κοπανατζῆδες, ἔκβιαστές, ψεύτες, ἀλλοπρόσαλλοι, ἀλλόθρησκοι, ὅλοι στὸν 'Αγιο Παντελεήμονα καὶ στὸν κλειστὸ χῶρο τοῦ πλοίου; Τί είναι τὸ βαπτόρι, στερηά πού ἀνά πάσαν στιγμὴ μπορεῖς νὰ ζητήσῃς βοήθεια; Καὶ ἡ δική μας θέσι, ὁ δικός μας χώρος νὰ δουλέψωμε, ποὺ είναι; 'Ηλθαν τὰ ἄγρια νὰ διώξουν τὰ ἡμέρα; Ναί, ἥλθαν καὶ μπράσο σ' αὐτοὺς καὶ σὲ κείνους ποὺ τοὺς ἔφεραν, διότι οἱ νέοι καὶ τυχαίοι ναυτικοὶ (διαβατηριούχοι καὶ λευκοφυλλαδήτες) ἀποδεικνύ-

ται, ἐπειτα ἀπὸ 6—8 χρόνια ποὺ τοὺς ἀνοίξαμε τὴν οἰκογενειακή μας πόρτα, ὅτι εἶναι ὁ τάφος τῶν ἐπαγγελματίων ναυτικῶν καὶ τῶν νάγινη καὶ ὁ τάφος μιᾶς γαλανόλευκης, ὥραίσας καὶ συναισθητικῆς Ναυτιλίας. 'Απαριθμίζω περιστατικά προσωπικῆς ἐμπειρίας ἀπὸ τὸ δικό μου πλοίο, ἐλληνικῆς σημαίας, ὅπου ὑπηρετῶ μόνον ἐπὶ ἔξαμηνον καὶ αἰσθάνομαι ἡδη ράκος ἀπὸ τὴν κούρασι, τὴν εὔθυνη, τὴν μάχη καὶ τὴν ἀνησυχία. Κανένα σχόλιο γιὰ τὸ ἄν πρέπει ή ὅχι ὁ πλοίαρχος νὰ ἐπαναπατρίζεται στοὺς 12 μῆνες τῆς ἀορίστου συμβάσεως ἢ στοὺς 6 ἢ τοὺς 9. Αὐτὸ τὸ ἀφήνω γιὰ δόσους θεωρους ἐστὸν ὑπεύθυνον νά κρινουν. Σήμερα οἱ πλοίαρχοι κινδυνεύουν ἀπὸ τρέλλα μέσ' τὰ βαπτόρια, ὅχι σῶμας γιατὶ φταίει τὸ σκάφος.

Τὸ πλοίο μου είναι κάρ-μπαλκ κάρριερ, μὲ πτυσσομένους κουραδόρους καὶ ποντούνια μετακινούμενα στὸ μέσον καὶ μὲ δ ζευγάρια μπίγες. Γιὰ τὴν ἀνακρέμασι ἡ σύμπυξι τῶν ὑποφραγμάτων (μηχανικῶν) καὶ τὴν ἀφαίρεσι ἡ τοποθέτησι τῶν ποντούνιων (μεγάλες σιδηρές μπουκαπόρτες), οἱ πλοιοκτήτες πληρωνούν ἔξτρα ἀμοιδὴ ίκανοποιητική, τὴν ὅποιαν ἐνσωματώνουν στὰ ἀτομικά συμφωνητικά τοῦ πληρώματος. Κατ' ἐπέκτασιν αὐτοῦ τοῦ ἔξτρα, οἱ ναύτες ἀρνοῦνται ν' ἀκουμπήσουν πινέλο στὰ ποντούνια, προτάσσοντες τὸ λόγο ὅτι καὶ ὁ χρωματισμός τους θεωρεῖται ἔξτρα (θαυματικόν). Φωνές, φασίρια, ἀρνήσεις. Κάποτε πετυχαίνουμε λιμεναρχεῖο καὶ ἡ ἀπάντησης είναι δῆ. Τὸ δῆ ὅμως τοῦ Λιμεναρχείου ὠθεῖ σὲ ἀρνήσεις καὶ ἐκβιασμὸ ἄλλου. Κάποια ξημερώματα παίρνουμε πλογό καὶ πρωχρούμε γιὰ δέσμιον. Στις 8 θὰ δάλουν πόστα σοὶ ἐργάτες νὰ ἐκφορτώσουν καὶ ἡ ὥρα είναι δ. 'Ο ύποπλοίαρχος σηκώνει τὸ πλήρωμα γιὰ νὰ προλάβωμε νὰ ἐτοιμάσωμε τίς μπίγες. Οι ναύτες ρωτούν τὸ λοιστρό μὲ δουλειὰ θὰ κάνουν καὶ τοὺς λέει ὅτι θὰ σηκώσουμε τίς μπίγες καὶ μετὰ δῆ ρεμετάρουμε. Οι μισοὶ ξαναπάνε στὰ δωμάτια τους καὶ τοὺς λένε νὰ πῆ τοῦ καπετάνιου νὰ τοὺς φωνάξῃ μόνο γιὰ ρεμέτζο. Τίς μπίγες θὰ τίς σηκώσουν στὸ κανονικὸ 8ωρο ἐργασίας καὶ ποιος τοῦ εἴπε τοῦ καπετάνιου ὅτι μπορεῖ νὰ κάνῃ δ, τι τοῦ γουστάρει στὸ βαπτόρι (θαυμαστικόν).

Τρίτο περιστατικό: Βρισκόμαστε στὴν Αυστραλία γιὰ φορτοεκφόρτωσι καὶ περνάμε ἀπὸ 4 λιμάνια. 'Ο τροφοδότης τῆς ἔταιρίας δρίσκεται στὸ τελευταῖο λιμάνι καὶ ἔχει ἐντολὴ νὰ κάνῃ στόρια στὸ βαπτόρι γιὰ

SOL

*Always at  
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL."

FAST CARGO - LINER TRAFFIC  
SCANDINAVIA - NORTH AFRICA - NEAR EAST  
SOUTH AMERICA - MEDITERRANEAN

GOTHENBURG

AB ATLANTTRAFIK

GOTHENBURG

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

4 μῆνες. Σὲ κάθε λιμάνι, ἐν τῷ μεταξύ, παίρνουμε τὰ ἡμέρησια καὶ τὰ ἀπαραίτητα ποὺ χρειάζομαστε μέχρι νὰ φτάσωμε στὸ τελευταῖο. Δημιουργεῖται θέματα καὶ ἀνακρίνεται ὁ θαλασσηπόδης απὸ τὸ πλήρωμα γιατὶ τὸ δαπόρι παίρνει λίγα - λίγα τὰ στόρια καὶ πῶς θὰ πάη πισω στὴν Ἰαπωνία μὲ τόσα λίγα.

Τούς ἔργα τους και την περίπτωση της έντολής του γραφείου και πέφτει η παρατήρηση κεραυνός «καὶ γιατί ὁ τροφοδότης νὰ είναι στὸ τελευταίο λιμάνι και δχι στὸ πρώτο».

**Τέταρτο περιστατικό:** Βρίσκομαστε στή Χακάτα Ιαπωνίας, 800 μίλια μακρυά από τό Τόκυο. Άπουλμένοι με δημαδικό είσιτηριο σταλέν έξι Έλληνες, 8 πλήρωμα και και 2 γυναίκες, σύζυγοι άξιωματικών και μάλιστα ή μία εις ένδιαφέρουσα. Θέσεις δὲν βρίσκονται εύκολα, λόγῳ τοῦ καλοκαιριού, από τό Μότζι μέχρι τό Τόκυο (άπ' οπου θὰ πέταγαν διοι μαζί για τέλλαδά με τὸ δημαδικὸ είσιτηριο), ἀλλὰ μὲ τὴν δούθεια τοῦ πράκτορα καταφέρουμε νὰ δροῦμε σὲ διαφορετικά δρυμολόγια 6 τὴν πρώτη ἡμέρα, 3 τὴν ἐπομένη τὸ πρώι και 1 τὴν ἐπομένη τὸ ἀπόγευμα. Στὸ πρώτο γκρούπ βάζω τοὺς 4 και τὶς 2 γυναίκες. Μόλις τὸ ἔμαθαν οἱ 2 ποὺ θὰ ἐφευγαν τὴν ἐπομένη τὸ πρώι, κάνουν φασαρία «επιοίσ τοῦ εἶπε τοῦ καπετάνιου νὰ στείλῃ πρώτα τὶς γυναίκες και μετὰ ἡμᾶς ποὺ είμαστε πλήρωμα; Πρώτα ἐμεῖς και μετὰ οἱ γυναίκες τῶν κυρίων ἀξιωματικῶν» (θαυμαστικόν).

Πέμπτον περιστατικό: 'Ο ήλεκτρολόγος και ένας λιπαντής διαφωνούν για τό πώς έργαζονται ωρισμένα προειδοποιητικά Alarm στο μηχανοστάσιο. Προσχωρούν σε φιλονικεία. Σε κάποιο κόφφι ταΐμι, ο ήλεκτρολόγος άκουγεται νά λέη για τὸν λιπαντὴν ὅτι θέλει δύο σὰν καὶ κείνον καὶ ὅτι φοράει φουστάνια καὶ δὲν είναι ἀνδρας. Κάποιος καλοθητῆς τὸ μεταβάζει στὸν λιπαντή. Μόλις ὁ ήλεκτρολόγος κατεβαίνει στὸ μηχανοστάσιο, πάει ὁ λιπαντής νά τοῦ ζητήσῃ τὸ λόγο γιὰ τὰ λόγια που εἶπε στὸ καπνιστήριο τῶν ἀξιωματικῶν. Παίρνει τὴν ἀπάντησι: «Ἄντε φύγε απὸ δῶ νά μη σου κόψω τὰ πόδια. Σκήνων ὁ λιπαντής τὸ κέφρι του καὶ τοῦ δινῇ μιὰ γροθιά στὸ κεφάλι. Σκύβει λοξὸς ὁ ήλεκτρολόγος γιὰ νὰ ἀποφύγῃ δεύτερη καὶ τρακάρει στὴ μέγγενη, που ἦταν ἔκει κοντά. Φωνάζει ὁ α' μηχανικός, που δρίσκεται τυχαίων κοντά τους, τρέχουν οἱ ἄλλοι καὶ τοὺς χωρίζουν. Στέλνων τὸν ήλεκτρολόγο στὸ γιατρὸ καὶ ἐπιστρέφει μιὰ ώρα ἀργότερα, χωρίς, εύτυχῶς, τίποτα. Μοῦ ζητάει νά τὸν ἀπολύσω. Εἰδοποιῶ τοὺς πλοιοκτήτες καὶ κανονίζεται εἰσιτήριο. Ἐρχεται στο γραφεῖο μου νὰ πάρῃ τὸ λογαριασμὸ του καὶ βλέπει ὅτι τὸν ἀπόλυτον τὴ αἴτησει του μὲ ἐπιφύλαξι ὡς πρὸς τὰ ἔξοδα ἐπαναπατρισμοῦ. Δὲν συμφωνεῖ μὲ αὐτὸν τὸν τρόπο ἀπολύσεως καὶ δὲν ὑπογράφει. Νά τὸν στείλω, λέει, στὸ γιατρὸ πάλι. Τὸν στέλνω καὶ ὁ γιατρὸς τὸν δάσει ὅτι νοσοκομεῖο (πῶς καὶ γιατί, ἀς θεωροῦμη εὐκόλως ἐννοούμενο). Μετά τρεῖς ἡμέρες φεύγει καὶ ἐπιστρέφει στὴν Ἑλλάδα καὶ πληροφορούμαι απὸ νέο πλήρωμα ὅτι κάνει δικαστήριο ὅτι τὸν ἔτραυμάτισαν καὶ τὸν ἔστειλαν στὸ νοσοκομεῖο ἀπὸ τὸ ξύλο καὶ τώρα, λέει, εἰναι ἀνίκανος νά ἐργασθῇ λόγω πονοκεφάλων καὶ ζητάει ἀποζημίωσι.

Έπειτα περιστατικό: Δυό λιπαντές έρχονται από την Ελλάδα στην Ιαπωνία. Ο ένας χάνει την βαλίτσα του στο Μπανκόκ στην άλλαγή του αεροπλάνου. Ο άλλος συναντάει τόν α' μηχανικό στο αεροδρόμιο της Χακάτα και δηλώνει ότι δεν έχει ξαναδουλέψη στη μηχανή. Και γιατί ήλθες; ρωτάει ο α' μηχανικός. Μού είπαν νά έλθω και ήλθα, ήταν η απάντησις. Τότε η θά μάθης λιπαντής, ή κάτσε στό δωμάτιό σου, τού απαντά ό α' μηχανικός. Αύτά στο αεροδρόμιο. Καθ' όδόν, λέει ό λιπαντής: «Νά σου σπικάρω δυό φωνήντας; Δέν θά πάμε καλά. Στό βαπτόρι, μόλις μπήκαν, τραβάει ό ίδιος τόν Μαρκόνι από τό μανίκι και τόν

ρωτά: «Άγοράκι, έσύ είσαι ο καπετάνιος;» Τέλος, βρίσκουν τὸν καπετάνιο καὶ μοῦ λένε: «Έμεις δὲν πιάνουμε δουλειά, διότι έμενα δὲν μ' ἀρέσει ο α' μηχανικός καὶ εκείνος ξέσας τὴ δαλίτας του καὶ μέχρι νὰ τὴ δρῆς δὲν θὰ δουλεύῃ». Τοῦ λέων, καλά, ἀφήστε τὰ φυλλάδια σας (ὁ ἔνας μὲ τὰ φωνήνετα είναι διαβατριούχος) γιατὶ νὰ κανονίσω μὲ τὶς τοπικὲς ἀρχές τὴν ἐπίδιβασί σας καὶ θὰ ἔνακουσενταιάσουμε. Ή ἀπάντησή τους: «Οχι νὰ σου δώσουμε καὶ τὰ φυλλάδια μας, αὐτά θὰ μείνουν στὴ τοσέπη μας μέχρι νὰ δούμε τὶ θὰ γίνη».

Τελευταίο περιστατικό μὲν βιαιοπραγία  
κατὰ έμου τοῦ ιδίου:

'Ο λιπαντής μὲ τά φωνήνετα, τά τατουάζ, τις καδένες καὶ τά χαίμαλιά στά μπράτσα, μετά ἀπό 40 ήμέρες, σταματάει τή δουλειά. Είχε ζητήσει νά τὸν σκαντάρω στὴ κουβέρτα, διότι στὴ μηχανὴ τὸ πειράζει τὸ «καφαέριο». Δὲν γίνεται, δῆμως, λόγω τεχνητῶν ἐμποδίων. Σταματάει νά κάνῃ βάρδια ἀπό τὶς 04.00 τις 19.9.73, διότι είναι, λέει, ἄρρωστος ἀπὸ ἔνα πόνο κάπου στὸ στήθος. Δέν ἔχει πυρετό, είναι ροδοκόκινος, καπνίζει σάν τσιμινέρα καὶ τὸ βράδυ ποὺ δῆλοι ἡσυχάζουνε ἑκείνος πραγματοποιεῖ τὶς βόλτες του. 'Αγκυροβολῶ στὶς 21.9.73 ἐνο μίλια κοντά σὲ κάποιο χωρὶς Κουνταλόρε τῶν 'Ινδιών, 100 μίλια νοτίως του Μαδράς. Θά φορτώω μινεράλι ἀπὸ μπάριζες μὲ κοφίνια, οἱ όποιες τὸ φέρνουν ἀπὸ τὸ χωρὶς δγαίνουντας πολὺ ἐπικινδύνων ἀπὸ τὸ ποτάμι, στὴν ἔξοδο τοῦ ὅποιου ρολάρουν ἀφρίζοντας ρεστιές 3 καὶ 4 μέτρα ύψος. Τὸ δύοθις ἔκει είναι 6 περίπου πόδια καὶ ἀκριβῶς σήμερα 22.9.73, βούλιαζαν 2 τέτοιες μασούνες. Τὸν στέλνω στὸ γιατρὸ μαζὶ μὲ τὸν ἀνθυπολιάρχο καὶ γιὰ νά ἐπιστρέψουν εἰδῶν καὶ ἐπαθῶν καὶ κινδύνευσαν, διότι ἐν τῷ μεταξύ, είχαν βούλιαζει οἱ δύο μασούνες καὶ ἐφράζαν τὸ μικρὸ δίσιυλο. 'Ο ἀνθυπολιάρχος μού ἀναφέρει ὅτι ὁ γιατρὸς εἶπε ὅτι ὁ λιπαντής δὲν είναι ἀσθενής. Στέλνω τὸν ὑποτολιάρχο νά τοῦ πὼν πάγη στὴ δουλειά του, διότι ὁ γιατρὸς λέει πώς δὲν είναι ἀσθενής. Τοῦ ἀπάντω ὅτι η θά τὸν στείλουμε πισω στὴν 'Ελλάδα η θά τὸν πάρουμε τουρίστα στὴν 'Ιαπωνία. Κατέρχομαι μὲ τὸν ὑποτολιάρχο στὴ πρύμνη, δηνού ὁ λιπαντής κάθεται μαζὶ μὲ ἀλουσ, ἀρκετοὶ ἀπὸ τοὺς ὅποιους καλῶ παιδιά. Τοῦ ἐπαναλαμβάνω τὴν ἐντολὴ νά πάγη στὴ δουλειά του καὶ μού λέει τὰ ίδια πράγματα. Αὐθάδεια, προκλητικότητα καὶ ἐπιθετικότητα, σκαφάκι τους. Ταξίδευαν πρὸς τὸ Μαδρᾶς καὶ τυχαίως μᾶς είδαν καὶ προσήγγισαν καὶ τοὺς ἀκέλεια σά μείνουν λίγο στὸ πλοίο νά ξεκουρασθοῦν. Είναι καὶ οἱ δύο αὐτοὶ κινητοὶ φορεῖς τοῦ Ἐθνικοῦ μας συμβόλου, αὐτοπτεῖς μάρτυρες τοῦ ὅλου περιστατικοῦ τῆς βιαστοπραγίας κατὰ τοῦ πλοιάρχου ἐλληνικοῦ πλοίου, καὶ ἔμειναν κατάπληκτοι. Βέβαια, ἔγω ἔκανα τὸ σφάλμα νά τὸν χαστουκίσω, ἀλλὰ καὶ ποιός δὲν θά τὸ ἔκανε μπροστά σὲ τέτοια συμπεριφορά, εύτυχῶς δὲ ποὺ γλύτωσα ἀπὸ τὰ χέρια του μὲ μικροπράγματα, γιὰ νά μπῶ στὴ σκέψι τί δουλειά μπορῶ νά κάνω ἀπὸ τώρα καὶ ἐπειτα, σ' αὐτὴ τὴν λικίδια καὶ ἔπειτα ἀπὸ 18 χρόνια ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. 'Ολοι, δέναια, γνωρίζουμε ὅτι κατὰ τὸ ἄρθρον 13 ή βιαστοπραγίας κατὰ τοῦ πλοιάρχου τιμωρεῖται μὲ φυλάκιοι τούλαχιστον 3 (μὲ θαυμαστικὸν) μηνῶν καὶ πολὺ ἀκούγεται τελευταίως ἡ φράσις: «Θά τὸν σακατέψω στὸ ἔδυλο καὶ θά τὸν πληρώσω 3 μῆνες». 'Αλλά δέν νομίζω ὅτι κανεὶς νομοθέτης ἔχει ζήσει πάνω σὲ φορτηγὸ βαπόρο τὰ τελευταῖχρονια. Καὶ ἔγω θά ύποστω τὶς κυρώσεις μου ἀπὸ τὸ ύπουργείο μου γιὰ τὸ χαστούκι που ἔδωσα δικαίως η μῆ. 'Ολοι, ἐπίσης, ζέρουμε ὅτι μέσα σ' ἔνα τετοιού χώρῳ, μ' αὐτὸν τὸν κόσμο γύρω μας πρέπει νά ἀσκήσουμε τὰ καθήκοντά μας, ἀλλοιοὺς δέν είμαστε καλοὶ πολιάρχοι καὶ δὲν ἔχουμε διοικητικὸ (κατὰ τὴν κριτικὴν μερικῶν) καὶ νά ζήσωμε ἐν μέσω ὅλων αὐτῶν τὰν καταστάσεων 12 ὀλόληπρους μῆνες ποὺ γράφει η σύμβασι. Ούδεν σχόλιον, ἀλλὰ δύναμαι ἔξι δύναματος τῶν συναδέλφων μου καὶ τῶν ἐπιγεγελματῶν ναυτικῶν νά φωνάξω: Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΑΠΙΕΘΑΝΕ ΖΗΤΩ Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ. Τὸ διαβατήριο τοῦ ἐν λόγῳ λιπαντοῦ γράφει ὅτι είναι ζωγράφος.

ποὺ ἀφίνεται στὴ φωνασία τοῦ καθενός. Λέω, τὸ βαπτόρι ἔχει ἐλληνικὴ σμαῖα καὶ ἀφοῦ δὲν σέβεσαι οὔτε τὸ συμφωνητικὸ ποὺ ὑπέγραψες, οὔτε νόμους, οὔτε τίποτα καὶ συμπεριφέρεσαι ἔτσι, τότε εἰσαι γάϊδαρος. «Γάϊδαρος εἰσαι οὐ, ρέ», μοῦ λέει. Τοῦ ἐδωσανά τὴν χαστούκι. Χυμάσε ἐπάνω μου, μὲ τάνον ἄπλο τὸ στήθος κοινοῖ μὲ πάννεν πὲ φει τοῦ εἶναι ψωράφυος.

Μετά τιμῆς  
ΓΓΙΟΣ ΤΣΑΜΠΑΟΣ  
κρχος M/V Ptolemais

Cuddalore, 22 Σεπτεμβρίου 1973

ΚΑΙ ΤΩΡΑ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΣΤΗΝ ΙΣΠΑΝΙΑ !  
**UNICARGA S.A.**

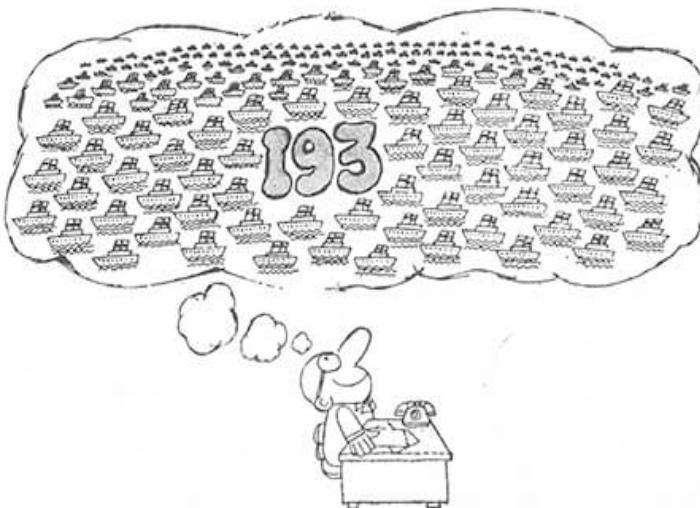
Είς δόλους τούς λιμένας τῆς Ἰσπανίας καὶ Πορτογαλίας,  
μὲ κεντρικὸν στήν ΜΑΔΡΙΤΗ.

Ναυτικοὶ Πράκτορες, φορτοεκφορτώται, έκτελωνται, μεταφορεῖς έσωτερικοῦ, προμηθευταὶ πληρωμάτων, κοντέινερς, ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ.

**‘Υπὸ τὴν γενικὴν διεύθυνσιν τοῦ κ. ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑ ΚΩΝΣΤΑ.**

SERRANO 23, MADRID. 2264-788 - TELEX 22969 AZE - TEL. 2253-358

# Before you choose an insurance broker, talk to one of the top four.



## 193 shipping lines that did, chose Frank B. Hall & Co.

Frank B. Hall is considered the leading broker in the marine insurance field. It's a reputation we started building over 100 years ago by giving our clients a combination of personal service and professional expertise that no one else could match.

For example, one of the first things our marine insurance brokers do is review the entire insurance program.

We show our shipping clients how to buy only the insurance they really need, creating a package specially designed to their specific needs at the lowest cost possible. But only from those carriers we know will give them the best possible security and service.

And to make sure our clients always get prompt answers to any problems that might arise we assign a single account executive to coordinate their whole plan.

Now you know some of the reasons 193 shipping lines chose Frank B. Hall & Company to serve all their insurance needs. They're typical of the kind of services we offer our clients no matter what business they're in.

If you had to choose an insurance broker right now, which one would you call first?

**Frank B. Hall & Co., Inc.**

### Frank B. Hall keeps you in good company.

Average Adjusters. Employee Benefits Consultants.  
Offices in Adelaide, Anchorage, Atlanta, Boston, Brisbane, Caracas, Cedar Rapids, Chicago, Coral Gables, Detroit, Hong Kong, Honolulu, Jacksonville, Los Angeles, London, Melbourne, Mexico City, New Orleans, New York, Oakland, Orlando, Oslo, Perth, Philadelphia, Pittsburgh, Portland, Ore., Providence, Salinas, San Francisco, Seattle, Sydney, Tel Aviv, Washington, D.C.

# Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΓΙΑΝΝΗ ΦΥΤΡΑ

## Η ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ

Ο Ολκληρος ή Κυνόσουρα θά περιέλθη, τελικώς, είς τὸν ΟΛΠ, έαν όρθως συμπεράνητις, από μίαν πρόσφατον ἀπόφασιν τοῦ Διοικ. Συμβουλίου τοῦ ΟΛΠ. Διὰ τῆς ἐν λόγῳ ἀπόφασεως, τὸ Δ.Σ. ἔμενε ἐπὶ προγενετέρας πράξεως τοῦ ἀπαλοτριώσεως τοῦ νοτίου τμήματος τῆς Κυνοσούρας καὶ δὴ τὸ συντομώτερον δυνατόν.

Ο ΟΛΠ σπεύδει εἰς τὴν νέαν ταύτην ἀπαλλοτριώσιν προτού ἀξιοποιηθῇ τὸ δόμειον τῆς Κυνοσούρας, προκειμένου νὰ προφθάσῃ τὴν ἄνοδον τῆς τιμῆς μονάδος, ἡ ὁποία θὰ προκύψῃ, μετὰ τὴν ἀξιοποίησιν τῆς Βορείου Κυνοσούρας.

Ἐτονίζετο, σχετικῶς, ὅτι διὰ τῆς ἀπαλλοτριώσεως ὀλοκλήρου τῆς χερσονήσου θὰ καταστῇ δυνατή ἡ ἑφαρμογὴ τοῦ προγραμματικοῦ σχεδίου περὶ μείζονος λιμένος.

Οσον ἀφορᾷ εἰς τὸ θέμα τῆς προσκτήσεως τῆς νήσου Ψυτταλείας, τοῦτο φαίνεται ὅτι δὲν ἔχει σημειώσει πρόσδον, παρὰ τὰς φιλοτίμους προσπαθείας τοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ τοῦ ΟΛΠ κ. Θ. Πετροπούλου.

## Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

Τὸ σχέδιον τοῦ νέου Κανονισμοῦ καὶ Τιμολογίων Ἐργασιῶν Φορτοκοφορτώσεων καὶ Μεταφορῶν τοῦ ΟΛΠ, ἡδη ἐνεκρίθη, ὑπὸ τοῦ Διοικ. Συμβουλίου τοῦ Ὀργανισμοῦ, κατόπιν πολλῶν καὶ μακρῶν συζητήσεων καὶ ἐκθέσεων τῶν ἀπόφεων τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς Ἐνόσεως.

Ἐξητάσθησαν λεπτομερῶς πάντα τὰ θέματα τὰ ἀφορῶντα εἰς τὸν χαρακτηρισμὸν τῶν ἐμπορευμάτων, εἰς τὰ πρακτορειακὰ δικαιώματα, εἰς τὴν αὐξησιν τῶν τιμολογιῶν κ.ἄ.

Ο ἔγκριθείς, ὑπὸ τοῦ Διοικ. Συμβουλίου, νέος Κανονισμὸς τελεῖ ὑπὸ ἔγκρισιν τοῦ προϊσταμένου ὑπουργείου.

## Η ΑΚΤΗ ΞΑΒΕΡΙΟΥ

Εἰς τὴν ὀλοκλήρωσίν του βαίνει ἔν εἰς τὸν σπουδαιοτέρων ἔργων τοῦ κεντρικοῦ λιμένος, τὸ ὅποιον ἀφορᾷ εἰς τὴν δημιουργίαν γεφύρας καὶ ἀποθηκῶν εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Ἀκτῆς Ξαβερίου. Η ἀπαιτούμενη διατάξη, ἡδη ἔγκριθείσα, ἀνέρχεται εἰς 46.000.000 δρχ.

Η περιφεραικὴ λεωφόρος Ξαβερίου θὰ ἐπιμηκυνθῇ διὰ διελεύσεως τῆς ὑπὸ τὸ κτίριον ΠΑΕΓΑ, πρὸς σύνδεσιν τῆς ὁδοῦ Κλεισόδης μετὰ τῆς ὁδοῦ Μαρίας Χατζηκυριακοῦ. Μελλοντικῶς, ἡ νέα δόδος θὰ ἐδράζεται ἐπὶ γεφύρων.

Διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου αὐτοῦ ἔχουν γίνει ἑκτεταμένοι ἐκβραχισμοὶ καὶ ἡδη ἡ ὅλη ὄψις τῆς περιοχῆς ἔχει ἀλλάξει.

## «ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ» ΠΑΛΙΝ

Ο «Ἀγαμέμνων» κατήιησε πλέον... σήριαλ, ἀφ' ἡς, πρὸ ἑταν, ἡμειδιθίσθη εἰς τὴν Ἀκτὴν Ξαβερίου. Ἰδού, πάλιν, ἔρχεται εἰς τὴν ἐπικαιρότητα, ἐπειδὴ δὲ ΟΛΠ δὲν ἔχει λάβει τὸ ποσὸν τῶν 11.400.000 δρχ., τὰς ὅποιας ἰδιαπάντες διὰ τὴν ἀνέλκυσιν του. Τὸ ποσὸν αὐτὸν ἀνήλθεν, ἡδη, εἰς 18.000.000 δρχ., μὲ τὰς διατάνας φιλάξεως τοῦ σκάφους.

Εἶναι γνωστόν, ὅτι ὁ ΟΛΠ παρηγήθη τῶν προσαυξήσεων καὶ ἔχηται εἰς τὸν διαχειριστὴν τοῦ σκάφους κ. Θ. Ξενάκην, τούλαχιστον τὸν καταβόλην τῶν 11.400.000 δρχ.

Τὴν 24ην Σεπτεμβρίου ἐλήφθη εἰς τὸν Ο. Λ.Π. ἐπιστολὴ τοῦ κ. Ξενάκη, ὁ ὅποιος ζητεῖ τὴν καταβολὴν τοῦ χρέους του μὲ δόσεις καὶ ἀφού προηγουμένως: Ἀρθῇ ἡ ὑπέρ τοῦ Δη-

μοσίου ὑποθήκη καὶ κατάσχεσις τοῦ πλοίου.

Τὸ Διοικ. Συμβούλιον τοῦ ΟΛΠ «διὰ νὰ ληγῇ, ἐπὶ τέλους, αὐτὴ ἡ ἴστορία», συνεφώνησε καὶ οὕτως ἡ ὑπόθεσις «Ἀγαμέμνων» ἐλπίζεται διὰ προσωρινῶς, τούλαχιστον, ἔλληξ.

## ΤΟ ΔΕΛΤΙΟΝ ΤΟΥ Ο.Λ.Π.

Εἰς πολυτελὴ καὶ ἔξαιρετικῶς καλαίσθητον ἔκδοσιν ἐκυκλοφόρησεν ὁ ΟΛΠ τὸ στατιστικὸν αὐτοῦ δελτίον τοῦ 1972. Πρόκειται, εἰς τὸν οὔσιον, περὶ λευκώματος, ἐπιμελῶς εἰκονογραφημένου καὶ συνδυάζοντος τὴν παράθεσιν τῶν στατιστικῶν δεδομένων μετὰ τῆς γενικωτέρας παρουσιάσεως τοῦ πειραιακοῦ λιμένος καὶ τοῦ ἀστεος. Ἀρχεται διὰ τοῦ ἄρθρου τοῦ γεν. διευθυντοῦ κ. Θ. Πετροπούλου καὶ συνεχίζει μὲ μίαν μικρὰν ἴστορικην ἀναδρομὴν περὶ τοῦ Πειραιῶς διὰ νὰ φθάσῃ εἰς τὸν σημερινὸν πραγματικότητα καὶ τὴν ἀνάλυσιν τῆς διοικήσεως καὶ τῆς δραστηριότητος τοῦ Ὀργανισμοῦ.

Λίαν ἐνδιαφέροντα, φυσικά, τὰ διὰ τῶν ἀριθμῶν παρεχόμενα στοιχεῖα τῆς κινήσεως

τοῦ λιμένος κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος. 44.421 πλοία συνολικῆς χωρητικότητος 65 ἑκατομ. κ.ο.χ. 11,8 ἑκατομ., ἐμπορευμάτων καὶ 5,05 ἑκατομ. ἐπιβατῶν. Ἰδού ἡ εἰκὼν τοῦ πρώτου λιμένος τῆς χώρας.

Σημειούμενον ιδιαιτέρως τὴν ἐμπορευματικὴν αὔξησιν κατὰ 405 χιλιάδας τόνων, ἔνοντι τοῦ 1971. Μολονότι εἰς τὸ σύνολον πειραιωμάνωνται καὶ τὰ πετρελαιοειδῆ, ἐφ' ὃν ἀνύπαρκτος ἡ ἀνάμειξη τοῦ ΟΛΠ, ἡ αὔξησις θεωρεῖται σημαντική, ἵδια εἰς τὰ ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ γενικά φορτία. «Ἄξιοι ιδιαιτέρας προσοχῆς οἱ ἀναλυτικοὶ πίνακες κατὰ κατηγορίας ἐμπορευμάτων καὶ κατὰ χώρας προελεύσεως. Δὲν πρέπει, πάντως, νὰ ὑποτιμᾶται ἡ παραλληλος αὔξησις τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος Θεσσαλονίκης καὶ ὅλως ιδιαιτέρως τοῦ λιμένος τῆς Ἐλευσίνος.

Εἰς τὸν ἐπιβατικὸν τομέα ἐμφανίζεται στοθερὰ ἡ βελτίωσις τῆς κινήσεως τῶν ἐπιβατῶν ἐσωτερικοῦ, ἐνῷ ἡ σχετικὴ μείωσις τῶν ἐπιβατῶν ἐξωτερικοῦ ἀντιστομίζεται γενναίως διὰ τοῦ ἔντος πενταετίας διπλασιασμοῦ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν περιηγητῶν.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ ἀποφασιστικὴ διεισδύσις τοῦ ἀεροπλάνου εἰς τὸν ἐπιβατικὸν τομέα καὶ δὴ τοῦ ἐξωτερικοῦ, εἰναι καταφανής.

Γενικῶς τὸ δελτίον τοῦ ΟΛΠ διὰ τὸ 1972 ἀποτελεῖ μίαν ὠραιοτάτην καὶ χρησιμωτάτην ἔκδοσιν τιμώσαν τὴν Διοίκησιν αὐτοῦ καὶ τοὺς ὄπωσδήποτε ἐπιμεληθέντας τῆς σχετικῆς ἐργασίας.

## Η ΛΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΗΣ ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (THE WEST OF ENGLAND)

Μὲ συμμετοχὴν ἄνω τῶν 100 ἀντιπροσώπων, ἐλαβε χώραν εἰς τὸ Λουξεμβούργον τὴν 20ην καὶ 21ην Σεπτεμβρίου διήμερος διάσκεψις τοῦ γεννωτοῦ ἀλληλασφαλιστικοῦ ὄργανοσμοῦ. Προστασίας καὶ Ἀποζημιώσεως «The West of England» —ένος ἐκ τῶν μεγαλυτέρων τοῦ κόσμου.

Σκοπὸς τῆς Διασκέψεως, ἐκτὸς τῆς εὐκαιρίας δημιουργίας στενωτέρων δεσμῶν μεταξὺ τῶν μελῶν, μεσιτῶν καὶ διευθυντῶν τοῦ «Κλάμπτ», ηδη ἡ συζήτησις ἐπὶ ὡρισμένων σημαντικῶν θεμάτων, ἀμέσου ἐνδιαφέροντος διὰ τὰ μελη- ἐφοπλιστάς.

Τὸ πρῶτον ἔβημα ἀνέφερε εἰς τοὺς παγίους λογαριασμοὺς τοῦ «Κλάμπτ» καὶ τοῦ διεθνοῦς κεφαλαίου ἐπενδύσεων τῶν πλοιοκτητῶν. Ἀνελύθησαν ἐν λεπτομερείᾳ ἀπαντήσεις οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ ἀπὸ τὸν κ. Ρ. Σ. Φόρτ, διευθυντὴν τοῦ «Κλάμπτ».

Τὸ δεύτερον θέμα, ὅπερ ἀφέρεται εἰς τὴν ἐπενδυτικὴν πολιτικὴν τοῦ «Κλάμπτ», παρουσιάσθη ὑφ' ἐνὸς τῶν οἰκονομικῶν συμβούλων τῆς Ἐνόσεως, τῆς Τραπέζης Σάμουελ Μονταγκιού. «Ανεφέρθησαν οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὅποιους τὸ «Κλάμπτ» ἔχει ἐγκαταστήθη εἰς Λουξεμβούργον καὶ ἐπεξηγήθησαν λεπτομερῶς τὰ ἀφέλη ἀτίαν προέκυψαν ἐκ τῆς μετακίνησεως. Τὰ περιουσιακὰ στοιχεῖα τοῦ «Κλάμπτ» ηδη ἔγινησαν σημαντικῶν ἐνὸς τῆς τριετίας ἀπὸ τῆς ἔγκαταστάθη εἰς Λουξεμβούργον καὶ ἐπεξηγήθησαν λεπτομερῶς τὰ ἀφέλη ἀτίαν προέκυψαν ἐκ τῆς μετακίνησεως. Τὰ περιουσιακὰ στοιχεῖα τοῦ «Κλάμπτ» ηδη ἔγινησαν σημαντικῶν ἐνὸς τῆς τριετίας ἀπὸ τῆς ἔγκαταστάθη εἰς Λουξεμβούργον, ἐνῷ παραλλήλως ἐπραγματοποιήθησαν σημαντικὰ κέρδη ἀπὸ ἐπενδύσεις.

Ο αὐτὸς ὀμιλητής —διευθυντής τῆς Τραπέζης Σάμουελ Μονταγκιού— ἀναφέρομενος εἰς τὰς μελοντικὰς προσποτικὰς τῶν ἐπενδύσεων παρετήρησεν διὰ τοῦ λογοτύπου τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τὸν ἀνέτρεξεν εἰς τὴν ιστορίαν τοῦ «Κλάμπτ» αὐτοῦ διὰ μικρὰ πλοῖα, τὸ ὅποιον ἐσχηματίσθη τὸ 1855, καὶ σήμερον καλύπτει περίπου 6.000 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 2.300.000 τόνων, ἐνῷ τὸ «Οὐέστ όφ» <sup>burning cost</sup> ή πιθανότης ἐπιβολῆς ύψηλῶν προσθέτων εἰσφορῶν ἐκ μέρους τῶν μελῶν τοῦ «Κλάμπτ».

Μὲ τὸ ἐπόμενον θέμα, «Πρόσφατοι Ἐξελίξεις εἰς τὴν κινητήτην κατηγορίαν τοῦ «Κλάμπτ» πλοιοκτητῶν, τὸ ὅποιον ἐσχηματίσθη διὰ νὰ καλύπτη τὰ πλοῖα ἐσωτερικῶν γραμμῶν, καθὼς καὶ εἰς τὰ ποικίλα ἀντιφατικά προβλήματα ἐπηρεάζοντα τὸ «Κλάμπτ», ὡς αἱ συνομιλίαι τῶν «Κλάμπτ» Λονδίνου, αἱ σχετικαὶ μὲ τὸν ἀποκλεισμόν τῶν κινδύνων τῶν εύθυνῶν ναυαγοσωστῶν ἐπὶ ζημιῶν προκληθεισῶν ἐκ ρυμουλκῶν —ναυαγοσωστικῶν, τῶν εύθυνῶν πλωτῶν ἐκσκαφέων ἐπὶ ζημιῶν προκληθεισῶν ἐκσκαφῶν καὶ εύθυνῶν προκαπτουσῶν ἐξ ἐργασιῶν διατρέψεων πρὸς ἀνόρυξιν πετρελαίου.

Μὲ τὸ ἐπόμενον θέμα, «Πρόσφατοι Ἐξελίξεις εἰς τὴν Νομοθεσίαν περὶ Ρυπάνσεως» ἡ σχολολήθη ἔτερος ἐκ τῶν γενικῶν διευθυντῶν τοῦ «Κλάμπτ» τοῦ Λονδίνου. Οὗτος ἀνεφέρθη ιδιαιτέρως εἰς τὸ πρόβλημα τὸ ὅποιον ἀντιμετωπίζουν οἱ πλοιοκτήται ἐκ τῆς νομοθεσίας διασφάρων χωρῶν, εἰδικῶς τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, περὶ οἰκονομικῆς εύθυνης. Τὸ «Κλάμπτ» παρέχει εἰς τοὺς πλοιοκτήτας σημαντικὴν δομήν εἰποτεῖ τοῦ προβλήματος τούτου, ἀλλὰ δυστυχώς εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας ὑπάρχει κίνδυνος νομοθεσίας ἀπὸ πολιτείας εἰς πολιτείαν, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἐπιβαρωθεῖσεις τοῦ πλοιοκτήτας τεράστιαις ἐπιβαρύνσεις ἐφ' ὅσον τὸ «Κλάμπτ» δὲν είναι εἰς θέσιν νὰ παρέχουν εἰς έκαστην πολιτείαν τὰ ἀπαραίτητα ὀποδεικτικὰ στοιχεῖα οἰκονομικῆς εύθυνης. Τὰ «Κλάμπτ» είναι εἰς θέσιν νὰ πράξουν αὐτὸν μόνον ἐν σχέσει πρὸς τὰς ἀπατήσεις τῆς Όμοσπονδιακῆς Κυβερνερήσεως.

Τέλος, ὁ πρῶτος τῶν γενικῶν διευθυντῶν τοῦ «Κλάμπτ» τοῦ Λονδίνου ἀνεφέρθη εἰς τὸ θέμα «Ασφάλισις καὶ Υπολογισμός τοῦ Συνόλου Επιβαρύνσεων τῶν Ασφαλιστῶν». «Ως ἀνεμένετο τὸ θέμα αὐτὸν προεκάλεσε ζωηράν καὶ ἐνδιαφέρουσαν συζήτησιν ὡς πρὸς τοὺς τρόπους διὰ τῶν ὄποιων ἡ σήμερον ἐφαρμοζομένη μέθοδος ἀσφαλίσεως ὑπὸ τοῦ «Κλάμπτ», γνωστὴ ὡς «σύνολον ἐπιβαρύνσεων» (burning cost), θὰ ἡδύνατο νὰ βελτιωθῇ εἰς τρόπον ὃστε νὰ μειωθῇ περαιτέρω ἡ πιθανότης ἐπιβολῆς ύψηλῶν προσθέτων εἰσφορῶν ἐκ μέρους τῶν μελῶν τοῦ «Κλάμπτ».



# Μετά το πείραμα

συγκομιδή τῶν ἀγαθῶν ἐκ τοῦ πλοίου τῆς Κυκνοεύσου. Πολλοί, τόρα, οἱ ἔνοικοι: σέ κάλε μονάδα τῆς πλωτῆς μας παροικίας, δημος μὲ κακά: ἀποκαλούσαις, ως ζήτε, τὰ καράδια μας.

Τὸ πρότιο ἄλλα καὶ σοβαρότατο τοῦτο θέμα, δὲν ἐπιτέρπεται: νὰ παραμένῃ στὰ στάδια τῶν συζητήσεων, τῶν ὑποδείξεων καὶ τῆς ἀναμονῆς, μὲ τὰ δημοσιεύματα, τὰ μαγιά «ΤΡΙΚ» τῆς τυλεσφόρων καὶ τὶς ἀφίσες ἢ τὰ σπιρτοκόστια. «Οἶοι μας ἔφερομε τὸ αἴτιο καὶ δῆλο: καταλαβαίνουμε ποιός είναι ὁ δρόμος γιὰ τὴν ἀποκατάσταση. Καὶ πρὸ μιλήσουμε γιὰ τὸν δρόμο κατόπιν, ἃς μιλήσουμε γιὰ τὸν ἄλλο δρόμο ποὺ μας ἔφερε στὸ συζητούμενο στάδιο.

«Οπως γιὰ τὸ πλοίο δὲν ὑπάρχει φραγμὸς στὴν ἀναζήτηση καλυτέρου καὶ πάντα καλυτέρου ναυλοῦ, έτοι: καὶ κάθε ἀνθρώπος ἀναζητᾷ πάντα τὸν καλύτερο τρόπο στὴν ἀξιοποίηση τῆς ἑργασίας του.

Η ἀγορὴ καὶ ὑπανάπτυκτη σὲ διοργανικὴ ἀποκαλυψη γύρω μας, παρουσίᾳς σοβαρὰ πλεονάσματα ἑργατικοῦ δυναμικοῦ πάντοτε. «Ετοι, τὸ πλοίο συνεχῶς εὔρισκε φθηνὸν τέτοιο ἑργατικὸν θεικό, καλὸ καὶ εὐκολό, γιὰ τὴν ἀπόντιση τῆς ἑργασίας του.

Ἐφέδοις, θιμῶς, σὲ ἀποκέπτει πολὺ διαφορετικές. Μποροῦμε τῷρα νὰ ἀποδείξουμε δὲ: ἐπάφημε νὰ εἴναιτο ὑπανάπτυκτο καὶ δὲ: στὰ θέματα διοργανικῆς παραγωγῆς διεκδικούμενα προνύμια. Τὰ προΐστοντα μας διεκδικούν προσβολίσματα ποιοτικά σὲ διάφορες τοιχίες: καὶ τὰ διὰ τὸ θεῖον εἰσαγόμενα διοργανικά: η διάφορα ἄλλα εἰδή, ἀλλάζουν τῷρα δρομολόγια γιὰ νὰ ἔσκινον ἀπὸ τὰ δικά μας λιμάνια, πρὸς τὶς ἀγορὰς τοῦ ἑργατηριοῦ. Φυσικὸν ήταν τὸ αποτέλεσμα. Τὸ ἑργατικὸν μας δυναμικό, εἰδικευμένο σὲ διαίδευση, καλεῖται: νὰ εκπαιδεύῃς ἀλλες τέτοιες ἀνάγκες. «Εδοι ἡς προσθέσουμε καὶ ἔνα ἄλλο περιστατικό, καὶ τὸ τῆς μεταναστεύσας. «Ἄγνωστο καὶ κατὸ τὸ φρεστὸ πακιστέρα ἢ τούλαχιστο στὴν τοιχινὴ του μαρμῆ.

Πολλὰ κουσίρια: συνιδέουμε τὸ ναυτικὸ διπλαγέλαιμα. Η δὲ διεκδικηγόρηση ἑργατικοῦ συντελεστοῦ ἀπὸ κατό, ακοπὸς μάταιος τῷρα καὶ λίγη χρήσις: «Υπερρομαντικοῦ καρφωνέδοις, θεράπευτο ἀργέσολοι κηφηδίνες καὶ διοφύτιοι μετανάσται, ἀποροι, είναι οι ἀπομένοντες ἀρχαστοὶ τοῦ πλοίου. Μιὰ ματιά στὰ διανητόμενα καὶ λαμπικόμενα ναυτικά φυλάδεια, ἢ ἀποδείξεις. Πλήρης ἡ ἀποκή ἀπὸ τὰ

ναυτοτόπια καὶ ἀπὸ τὴν ναυτικὴν οἰκογένεια: καὶ παράδοση.

Ηδεις λοιπόν, μποροῦμε νὰ ἀνατρέψουμε καὶ πάλιν τὸ ποτάμι: στὴν κοίτη του; Μὲ ποιὸν ἄλλο δρόμο θὰ ἔργησουμε τοὺς προχωματικοὺς ναυτικοὺς στὶς σκάλες τῶν πλαίσων;

Καλές οἱ ἀφίσες καὶ τὰ σπιρτοκόστια, καλά τὰ ΤΡΙΚ τῆς τυλεσφόρων, καλά καὶ τὰ ἀτελείνητα δημιοւσιεύματα. «Αλλά, δὲν εἰδωμε, ἀκόμη, τὸ χειροποιοτέλος ἐκεῖνο ἔπαλθο, δημος θὰ πείσῃ τὸν ἔνδιαχτερομένους, δὲι τὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα, ἔκτος ἀπὸ τὰ τόσα καὶ τόσα ρυματικά του περιεχόμενα καὶ ἔμοιακά του χαρούσικα, προσφέρει καὶ τὸν δικρανοτικὸ του περάγοντα ποὺ ἔπειρνα σὲ ἀξία ἔκεινους τῶν ἄλλων προσλέθουσον. Τὸν οἰκονομικὸν.

Πρέπει, δημος, καὶ νὰ ὑπολογίσουμε τὸ δὲι: λέγοντας οἰκονομικὸ περάγοντα, δὲν ἔννοοῦμε μόνο τὰς τις ἔμαστος ἀπολαυσές, ποὺ ἀπὸ δικήφρους πρόσωπους λέγουν, μπορεῖ νὰ είναι: Ικανοποιητικά τὸν καθολικὸ διολογικὸ κανόνα, στὸν ὅποιο τὰ πρόσωπα δὲν είναι: ἀπόλυτα ἔνθυρρυντικά. Καὶ ἔξεγγομμα: Στὰ ἐπαγγέλματα τῆς στεργιδίας, ἔξαρχην ζεντροταὶ τὰς ἀμυνούσιες γιὰ τὶς συνέχειες. «Η προσχρηματικὴ ἔνδιαχτη τοῦ παραγωγῆς διεκδικούμενη προνύμια. Τὰ προΐστοντα μας διεκδικούν προσβολίσματα ποιοτικά σὲ διάφορες τοιχίες: τὸν πορεία του καὶ τοὺς λογαριασμοὺς του. Τὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα, δημος, παρουσίᾳς: συγχές ἐκπλήξεις, χωρὶς νὰ ὑπενθυμίσουμε καὶ τὰ πολλὰ ἀνομολόγητα δεῖνα καὶ στερήσεις του. Λαγάκη, συνεπδή, ἀπὸ τὸν οἰκονομικὸ τακτοποίηση τοῦ ναυτικοῦ νὰ δρχίσουμε καὶ μάλιστα, τῷρα, ἀμέσως.

Ἐλέγχωμα τὶς προάλλες γιὰ κάποιο ἐπικοινωπὸ τακτιό, δημος μὲ μιὰ ἀμειβὴν εἰσφορὰ τῶν ἐργοδοτῶν κατὰ 10% πάνω στὰ ἔμαστος συλλογικὰ μισθολόγια, θὰ σχηματιζόταν καφάλιο ίκανο δὲ ἀποδέκτημα. Τὸ ἑργατικὸ μας δυναμικό, εἰδικευμένο σὲ διαίδευση, καλεῖται: νὰ εκπαιδεύῃς ἀλλες τέτοιες ἀνάγκες. «Εδοι ἡς προσθέσουμε καὶ ἔνα ἄλλο περιστατικό, καὶ τὸ τῆς μεταναστεύσας. «Ἄγνωστο καὶ κατὸ τὸ φρεστὸ πακιστέρα ἢ τούλαχιστο στὴν τοιχινὴ του μαρμῆ.

Νότιοι κουσίρια: συνιδέουμε τὸ ναυτικὸ διπλαγέλαιμα. Η δὲ διεκδικηγόρηση ἑργατικοῦ συντελεστοῦ ἀπὸ κατό, ακοπὸς μάταιος τῷρα καὶ λίγη χρήσις: «Υπερρομαντικοῦ καρφωνέδοις, θεράπευτο ἀργέσολοι κηφηδίνες καὶ διοφύτιοι μετανάσται, ἀποροι, είναι οι ἀπομένοντες ἀρχαστοὶ τοῦ πλοίου. Μιὰ ματιά στὰ διανητόμενα καὶ λαμπικόμενα ναυτικά φυλάδεια, ἢ ἀποδείξεις. Πλήρης ἡ ἀποκή ἀπὸ τὰ

**SHIPBROKERAGE-SHIPPING  
HELLASMAR S.R.L.**

CONSTANTINO VALAOURIS

Γ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

**GENERAL SHIP SUPPLIES  
BONDED STORES - IMPORT EXPORT**

TELEX: CEDPA 121094

TELEGRAMS: "HELLASMAR"

TELEPHONES: 311384

TELEPH. NIGHT: 321616

P. O. BOX: 3233

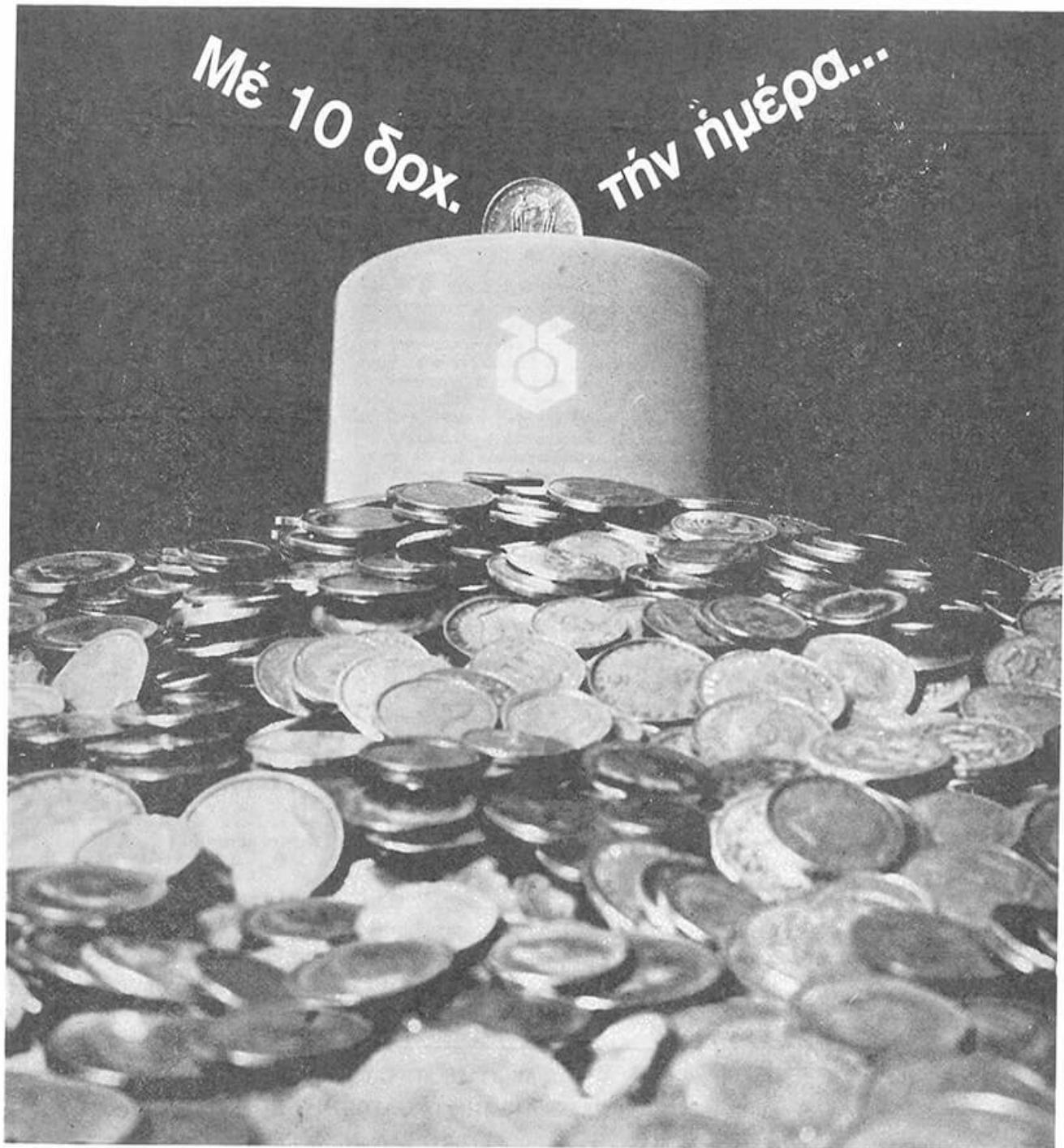
**BUENOS AIRES - ARGENTINA**

«Όταν οἱ ναυτικοὶ πεισθοῦν δὲι: Νοτερά ἀπὸ εἶκος: πάντα χρόνον ναυτικὴν ἑργασία θὰ ἀποκομίσουν ἔξεργοδέμαν: 400 ἢ καὶ 500 γιλιάδες δραχμές, παράλληλα μὲ ίκανοποιητικὴ σύνταξη, τόσα θὰ ἔρωτορηγήσουν καὶ πάλιν στὶς ὑγρές μας παροικίες, γιὰ νὰ ἔκποτίσουν τοὺς ἔγχρωμους, τοὺς ἀστραφτεύοντας καὶ τὰ ἀποδράσιμα τῆς στεργιδίας, ποὺ καταφεύγουν στὰ πλοῖα στὰ διανητόμενα τοῦ Ἀγγού την «Σκανδιά τῆς αυτορίγιας».

Οἱ παράγοντες τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας, γνωρίζουν καλύτερα ἀπὸ κάθε ἄλλον τὸ θέμα. «Η δὲ ἀποτυχία καὶ τὰ θαλασσόματα τῶν ἄλλων ὑπουργείων, ποὺ ἔκληθεν τὰς παρατητές τὸν «Μπαρμπέρη σὲ καστιδικό καὶ τὸν ἀποδράσιμα τῆς στεργιδίας, ποὺ καταφεύγουν στὰ πλοῖα στὰ διανητόμενα τοῦ Ἀγγού την «Σκανδιά τῆς αυτορίγιας». Οἱ παραγωγικοὶ ναυτικοὶ κόσμοις, εἶναι: καὶ πάλιν δίπλα τους, πάντοτε μεστός μὲ ἀγάπη γιὰ τὸ πλοίο καὶ τὴν ἀδένατη Ναυτιλία μας.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.





## ...άποκτᾶτε 52.840 δραχμές!

Δέκα δραχμές είναι ένα ασήμαντο ποσόν. Αν αποταμιεύετε καθημερινά τό ποσόν αύτό στο Ταχυδρομικόν Ταμιευτήριον, σέ 10 χρόνια

δά έχετε σχηματίσει ένα σημαντικόν κεφάλαιον 52.840 δραχμών.

Μ αυτό μπορείτε νά καλύψετε μια άναγκη ή νά πραγματοποιήσετε ένα συνείρο.

Τό Ταχ. Ταμιευτήριον έξασφαλίζει τό μέλλον τό δικό σας και τών παιδιών σας.

Σάς προσφέρει: έξασφάλιστ τών χρημάτων σας, μεγαλύτερον τόκον 7,5% και γρήγορη, φιλική έξυπνη πρέπτωση, 780 Ύπηρεσίαι Συναλλαγών σας έξυπνη πρετούν σέ όλόκληρη τήν Ελλάδα. Μεγάλο μέρος αυτών λειτουργεί καθημερινώς από 8 π.μ. - 8 μ.μ.,

άκομη και Κυριακάς και έορτάς από 9 π.μ. - 1 μ.μ.

Αρχίστε από σημερα νά αποταμιεύετε στό Ταχυδρομικόν Ταμιευτήριον.

**TAXYDROMIKON**  **TAMIEYTHRION**  
Αξιοποιεῖ τούς κόπους σας.

# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

## Ο ΚΩΔΙΞ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΙΚΑΙΟΥ

I. Νομοπαρασκευαστική έργασία ἀρχα-  
μένη τὸ 1948 ἐπερατώθη τώρα, ὅταν ἡγγέλ-  
θη ὅτι τὸ ἀναβεωρθὲν Σχέδιον Κώδικος Δη-  
μοσίου Ναυτικού Δικαίου ἐγκρίθεν ὑπὸ τοῦ  
Ὑπουργικού Συμβουλίου, πρόκειται συντό-  
μως νόμημαστευθῆ ὡς νόμος τοῦ Κράτους.

μων να οιρασθείται ας νόμος του κράτους.  
 'Η Συντακτική Επιτροπή συνεστήθη διά του νόμου 755) 1948. Τό επτονηθὲν ὑπ' αὐτῆς Σχέδιον δημοσιεύθεν (1955) ἔγενετο ἀντικείμενον παραπηρήσεων ἐκ μέρους πολλῶν ὄργανισμών καὶ ἐνώσεων καὶ ιδιωτῶν. Αἱ παραπηρήσεις συζητηθεῖσαι ὑπὸ τῆς Συντακτικῆς Επιτροπῆς ἤγαγον εἰς τὴν ἐκπόνησιν Συμπληρωματικῆς Εἰσιγνητικῆς Ἐκθέσεως (1959).

"Εκτότε ούδεν ἐγένετο μέχρις οὐ ἐδημοσιεύθη ὁ A.N. 447)1968 ὅστις συνέστησεν ἐπιτροπήν πρὸς ἀνάθεωράσιν τοῦ Σχεδίου Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. Ἡ 'Αναθεωρητική' Ἐπιτροπή ἤρχισεν τας ἔργασίας τῆς τὸν 'Ιανουάριον 1969, ἐπεράτωσε δὲ ταύτας τὸν Δεκέμβριον 1970, ἀλλὰ καὶ μετὰ ταύτα συνέχισεν ἡ ἐπιτροπὴ ἐργαζόμενη, συγχρονίζουσα καὶ ἀνάθεωρούσα τὸ κείμενον ὑπὸ τῷ φῶς τὸν ἐν τῷ μεταξὺ πραγματοποιηθέντων νομοθετικὸν καὶ ἄλλων μέτρων ἐπὶ τῆς 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τῷ οὕτῳ συγχρονισθὲν κείμενον ἐτέθη υπὸ' ὅψιν τοῦ 'Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου ὃς ἀνωτέρω ἐλέχθη.

II. Ο Κώδιξ Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸν τοῦ Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ἐδήλητη ἐν αὐτῇ ταύτῃ τῇ διάσει του. Ὑπεστρίχθη δηλονότι, ὅτι ἡ ὥλη τοῦ δημοσίου ναυτικοῦ δικαίου τόσον ἀπὸ πλευρᾶς ἐσωτερικοῦ δικαίου ὅσον καὶ ἀπὸ ἀπόφωνας διεθνῶν ρυθμίσεων ὑφίσταται καιρίας ἀλλὰ καὶ συχνάς μεταβολάς. Τοῦτο ἔχει ὡς συνέπειαν, ὅτι ἡ διατύπωσις κανόνων ἐν κειμένῳ κώδικος κινδυνεύει νὰ είναι κενὴ περιεχομένου μετ' οὐ πολὺ χρόνου διάστατη. Ἐτέρωθεν, συγχρονισμὸς τοῦ κώδικος είναι δυσεπίτευκτος διὰ τῆς ἐκ φύσεως βραδυκινήτου νομοθετικῆς λειτουργίας, λαϊδινούμενου προστέι ὑπὲρ ὄψιν τοῦ δέους ὅπερ ἐμπνέει σύνολον κανόνων ἐν κώδικι κατεστρωμένων, ὅπερ λειτουργεῖ ἀναστατωτικῶς πρὸς πάσαν νομοθετικὴν τροποποιησιν. Τέλος, ἐλέχθη ὅτι είναι δυσχερῆς ἡ ἀσφαλῆς διάκρισις μεταξὺ κανόνων δημοσίου καὶ ιδιωτικοῦ ναυτικοῦ δικαίου, ἐνῷ ἵκαναι διατάξεις είναι πρόδηλημα εἰς ποιὸν κώδικα δέον νὰ ἐνταχθοῦν (π.χ. ὑποχρέωσις τοῦ πλοιάρχου νὰ κυβερνᾷ αὐτοπροσώπως τὸ πλοῖον ἐντὸς διωρύγων κλπ., ἀπαγόρευσις εἰς τὸ πλήρωμα νὰ φορτώνῃ εἰς τὸ πλοῖον ἐμπορεύματα δι' ἕδιον λογαριασμὸν κλπ.).

III. Τά προβλήματα ταῦτα ἀντεμετώπισαν καὶ ἡ Συντακτικὴ καὶ ἡ Ἀναθεωρητικὴ Ἐπιτροπή. Ὁρμώμεναι ἐκ τῆς ἀντιλήφεως ποτὲ ή σύγχρονος Ἐλληνικὴ Ναυτιλία καθίσταν ἀναγκαίαν τὴν ὑπαρξίην Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, προσεπάθησαν ν' ἀποφύγουν τὴν «ἀπολίθωσιν» διὰ τῆς παροχῆς εὐχερείας ρυθμίσεως τῶν μεταβαλλομένων ὅρων μέσω τῆς προβλέψεως ἐκδόσεως Διαταγμάτων, τὸν ἀριθμὸν τῶν ὀπίσιων περιώρισεν εἰς τὸ ἔλαχιστον δυνατὸν ὄριον ἡ Ἀναθεωρητικὴ Ἐπιτροπή, αὐξήσασα ὅπου τοῦτο ἦτο ἐνδειγμένον, τὴν δυνατότητα ρυθμίσεως δι' ὑπουργικῶν ἀποφάσεων. Δὲν είναι ἐπ' ἄνηπα περιπτώσει ὅρθὸν τὸ λεχθὲν στόματι, ὃν προβληπομένων Διατέατημά, ἀποτελεῖ μειονέκτημα τοῦ Κώδικος, καθ' ἥν στιγμὴν είναι πρόβλημα

έαν υπάρχη έλληνικόν νομοθέτημα μή προ-  
βλέπον την εκδοσιν ἐνὸς τουλάχιστον Δια-  
τάγματος. Ούδε είναι τούτο φαινόμενον έλ-  
ληνικόν, ἀλλὰ δύναται τις νὰ εἴπῃ, πα-  
κύστιμον σόσον ἀφορᾶ τὰ εἰς ἐκτέλεσιν νό-  
μων ἐκδιδόμενα διατάγματα. Πρόχειρον πα-  
ράδειγμα ἔσται ὁ ἀγγλικός νόμος περὶ Χό-  
μερκραφτ τοῦ 1968, ὃν ἐπηκολούθησε πλή-  
θος Orders καὶ Regulations. Καὶ δὲ ἐπρό-  
κειτο περὶ γενικῆς τινος ρυθμίσεως, καλ-  
πούσθης εὑρύτατον κύκλῳ ἀντικειμένων, ἀλ-  
λὰ περὶ ἐνὸς μεμονωμένου θέματος.

IV. Ή πλήρης άναλυσις κειμένου τῆς εύρυτητος τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, είναι ἀδύνατος ἀπό τῶν στηλῶν ναυτιλιακού περιοδικοῦ, ὃσσον φιλόξενοι καὶ αὖν είναι αὐταῖ. Τὸ ἔργον ἀπαιτεῖ τὴν συγγραφὴν μονογραφικῆς μελέτης καὶ ἡδη ἐνεφανίσθη ἡ πρώτη ὄφειλομένη εἰς τὸν δόκιμον καλάμον τοῦ ὑποναύαρχου Λ.Ε. Ἑ.Α. κ. Ε. "Ἀντωνιάδου. "Ἀναγκαῖος οὖθεν θὰ περιορισθὲν εἰς γενικὴν τινα θεώρησιν τοῦ Κώδικος.

V. Ὁ Κῶδις διαιρεῖται εἰς 5 μέρη ὡς  
ἔξης :

—Πρώτον μέρος: Πλοιά καὶ βοηθητικὰ ναυπηγήματα.

—Δεύτερον μέρος: Προσωπικὸν τῶν πλοίων καὶ βοηθητικῶν ναυπηγημάτων.

—Τρίτον μέρος: Αστυνομία λιμένων και παραλίων.

— Επαρτόν μέρος: Ειδικά ναυτιλιακά θεματά.  
— Πέμπτον μέρος: Ποινικάι και πειθαρχικά διατάξεις.

Εις τὸ πρώτων μέρος, τὰ ἄρθρα 21 καὶ 28 ἀποτελοῦν νέαν διατύπωσιν γενομένην ὑπὸ τῆς Ἀναθεωρητικῆς Ἐπιτροπῆς κατόπιν τῶν ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου καὶ ἐν τῷ ἐσωτερικῷ δικαίῳ ἔξελιξεων ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς καταμετρήσεως τῆς χωριτικότητος τῶν πλοιών. Νέα ἐπίστις διατύπωσις ἐγένετο εἰς τὸ κεφάλαιον Δ' τοῦ πρώτου μέρους ὅσον ἀφορᾶ εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῶν πλοιών. Εις τὸ σημεῖον τούτο, πλεῖστα νεώτερα νομοθετήματα ἔδει νά ληφθοῦν καὶ ἐλλήνθησαν ὑπὸ ὄψιν (Ν.Δ. 4258) 62 Ν. 4473) 65, A.N. 1968, A.N. 391) 1968) κατὰ τὴν σύνταξιν τῶν ἄρθρων 31-45.

Εἰς τὸ δεύτερον μέρος ἐγένετο σαφῆς δια-

## Αγγλική Νομολογία

#### ● Ναυλοσύμφωνον τύπου Σεντροκόν.

— Ειδική παραγραφή τῶν ἀξιώσεων αἵτινες δὲν προεβλέθησαν ἐντὸς δωδεκαμήνου ἀπό τῆς τελικῆς ἐκφορ- τώσεως. — "Εννοιαὶ τοῦ ὄρου «ἀξιώ- σις πρερχομένῃ ἐκ τῆς συμβάσεως».

— Ή αξιώσις συνεισφοράς είς Γενικήν Ἀδαμίαν δὲν είναι ἀξιώσις προερχομένη ἐκ τῆς συμβάσεως.

Αἱ στήλαι τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἔχουν ἐπανειλημένως ἀσχοληθῆ μὲ τὸν ὄρον διαιτήσιας τοῦ ναυλωσυμφάνου Σεντροκόν, συμφώνας πρὸς τὸν ὅπιον πάσαις αἱ διενέξεις αἵτινες ἥθελον προκύψει «έέ τῆς συμ-

τύπωσις τῶν ὄρων «ναυτικὸς» καὶ «έργατης θαλάσσης» καὶ συνεπληρώθησαν αἱ περὶ προσόντων τῶν ὑποψηφίων ναυτικῶν διατάξεις χωρὶς νὰ καταστοῦν αὐτότεραι τῶν ἴσχυοῦ. Οσον αἱ φόραι τὸ κατώτατον ὄριον εἰσόδου εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ἐλήφθη ὑπ' ὄψιν ὁ ν. 4318) 1963 ὅστις ἔκυρωσεν σχετικὴν Διεθνῆ Σύμβασιν. Διηγυρύνθη ἡ ἐξουσιοδότησις πρὸς συγκρότησιν ὑγειονο-μικῶν ἐπιτραπέων ἔξετάσεως τῶν ὑποψηφίων ναυτικῶν εἰς οἰανδήποτε πόλιν τῆς Ἐλλάδος πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ὑποψηφίων καὶ προσέλκυσιν αὐτῶν πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Εἰδικὴ μέριμνα ἐλήφθη, ὥστε νὰ διατυπωθῇ τὸ περὶ ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως τμῆμα κατὰ τρόπον ὀνταποκρινόμενον πρὸς τὰ πορίσματα τῆς μέχρι τούδε πείρας ἐπὶ τοῦ δυσχερούς καὶ λίαν σοδαροῦ διὰ τὴν Ναυτιλίαν θέματος τούτου.

Εἰς τὸ τρίτον μέρος, τὸ δυσχερέστερον ἐνώπιον τῶν Ἐπιτροπῶν ζήτημα ήτο τὸ τοῦ καθορισμού τῆς αἰγιαλίτιδος ζώνης ἐνθα μέγας αἱριθμός νομοθετήματά προέβλεπε διάφορα. Ἡ Αναθεωρητικὴ Ἐπιτροπή ἐνέμεινες εἰς τὸ πλάτος τῶν 6 μιλίων (ἄρθρον 139) παρασχούσα εἰς τὴν Διοίκησιν τὴν εὐχέρειαν ὅπως εἰς ειδικάς περιπτώσεις μεταβάλλῃ τὸ ὄριον τουτό διὰ Διατάγματος. Διετηρήθη ἡ ἐν τῷ ἀρχικῷ Σχεδίῳ διάκρισις μεταξὺ Διοικητικῆς καὶ Δικαστικῆς Ἀστυνομίας.

Τότε πάραπον μέρος ύπό τηγ έπικεφαλίδα «Ειδικές ναυτιλιακά θέματα» περιλαμβάνει την άκτοπλοίαν, την πλοήγησην, την ρυμούλκησην, τὰ φαρικὰ τέλη καὶ τὰ ναυσίγια. Εἰς τὸ θέμα τῆς άκτοπλοίας ἐπινέχθησαν σο-  
βαραὶ μεταβολαὶ εἰς τὸ ἀρχικὸν Σχέδιον  
τοῦ Κώδικος, κριθεῖσαι ὡς ἀναγκαῖαι κατόπιν τῆς μεταβολῆς τῶν ὅρων διεξαγωγῆς  
τῶν άκτοπλοίων συγκοινωνῶν ὡς καὶ τῆς  
δημοσιεύσεως νεοτέρων νόμων (Ν.Δ. 524)  
1970). Τὸ θέμα τῶν περιηγητικῶν πλόων  
ὡς καὶ τὸ τῆς μεταφορᾶς ἐπιβατῶν κατόπιν  
τῶν τεχνολογικῶν ἔξελίξεων ἢ πρὸς ἐξυπη-  
ρέτησιν τοῦ θαλασσίου τουρισμού, ἀφεθεὶς  
εἰς τὴν διὰ Διατάγματος ρύθμισιν (ἄρ-  
θρον 165).

Τό πέμπτον μέρος (Ποινικαὶ καὶ Πειθαρχικαὶ Διατάξεις) είναι ἑκένον ὅπερ ἡ Ἀναθεωρητικὴ Ἐπιτροπὴ ἐκλήθη νὰ ἐπεξεργασθῇ κατὰ προτεραιότητα, ἔχουσα πρὸ αὐτῆς τὰ διατάξεις τοῦ Σχεδίου, ὡς καὶ τὰς διατάξεις νεωτέρου σχεδίου ἐπὶ τοῦ θέματος συνταχθὲν ὑπὲρ εἰδικῶς συγκροτθεῖσῆς Ἐπιτροπῆς. Ἡ σχετικὴ ἐργασία περατωθεῖσται πρὸ τοῦ πέρατος τῶν ἐργασιῶν τῆς Ἀναθεωρητικῆς Ἐπιτροπῆς, ἀπετέλεσε τὸ Ν.Δ. 654)1970 ἀπερὶ ποινικοῦ καὶ πειθαρχικοῦ κώδικος τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικού. Εὐνόητον ὅτι τὸ θέμα τῆς τύχης τοῦ Ν.Δ. 654)1970 μετά τὴν δημοσιεύσιν τοῦ Κώδικος πρέπει ν' ἀπασχολησῃ τὴν Διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας, διότι ἡ πρέπει νὰ ἐνταχθῇ τὸ Ν.Δ. εἰς τὸ πέμπτον μέρος τοῦ Κώδικος ἢ πρέπει νὰ δημοσιευθῇ ὁ Κώδιξ ἀνεύ τοῦ πέμπτου μέρους αὐτοῦ.

δάσεως<sup>α</sup> ἃν μὴ τὰ μέρη συμφωνήσουν ἐπὶ  
ἐνὸς διαιτητοῦ, θὰ παραπέμψωνται εἰς δι-  
αιτησίαν δύο διαιτητῶν ἐν Λουδίνῳ, μελῶν  
του Μπλάτικ, ἀσχολούμενών με τὸ Θαλάσ-  
σιον ἔμπορίον στηριζόν. Περιστέρα, ὁ δρός  
οὗτος ὅρίζει διτί ἡ ἀξίωσις δέον νὰ διατυ-  
πωθῇ ἐγγράφως καὶ ὁ ἔχων τὴν ἀξίω-  
σιν νὰ προβάλῃ ταύτην ἐντὸς 12 μηνῶν  
ἀπὸ τῆς τελικῆς ἑκοφτρώσεως. "Αν μὴ τη-  
ρηθῇ τοῦτο, ἡ ἀξίωσις θὰ θεωρήται ὄριστη-  
κῶς παραγραφεῖσα.

Τό ζήτημα σπέρ έτει θήν υῦν ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου Λονδίνου ἥτο κατὰ πόσον ἀξίωσις τῶν πλοιοκτητῶν ἔνωντίον τῶν ἐνδιαφερομένων εἰς τὸ φορτίον πρὸς συνεισφορὰν εἰς Γενικὴν Ἀδαρίαν, εἶναι ἀξίωσις ἐκ τῆς συμβάσεως ναυλίσεως, ὑπαγομένη εἰς τὴν ἀνω-

τέρω παραγραφήν. Ρητέον ἐνταῦθα, ὅτι ἡ τελικὴ ἑκφόρτωσις συνεπληρώθη τὸν 12ην Μαρτίου 1966 καὶ ἡ ἀξίωσις πρὸς συνεισφόραν προεβλῆθη μετὰ τὴν πάροδον 12 μηνῶν ὅταν συνεπληρώθη ὁ κανονισμὸς Γενικῆς Ἀδαρίας.

Πρωτοδίκως (δικαστής Ρόσκιλλ) εἶχε κρίθη ὅτι ἡ ἀξίωσις δὲν ὑπάγεται εἰς τὴν 12μηνον παραγραφὴν καὶ ἡ κρίσις αὕτη προσεδλήθη δι' ἑφέσων.

Ο Εἰσηγητής ἐφέτης Ντέννιγκ ἀναγινώσκων τὴν εἰσήγησιν τοῦ ὑπεστήριξεν ὅτι ἵνα ἡ ἀξίωσις ὑπαχθῇ εἰς τὴν παραγραφὴν τοῦ σχετικοῦ ὄρου τοῦ Σεντροκόν, πρέπει νὰ εἴναι ἀξίωσις ἐπροερχομένη ἐκ τῆς συμβάσεως ἡ ἀξίωσις, δῆμος, τοῦ πλοιοκτήτου ἐναυτοῦ τοῦ κυρίου τοῦ φορτίου εἰς συνεισφόραν Γενικῆς Ἀδαρίας, δὲν ἐπροέρχεται ἐκ τῆς συμβάσεως ἀλλ' ἀνακύπτει κατὰ τὴν διαδρομὴν αὐτῆς. Ἀνακύπτει —εἴπεν ὁ Εἰσηγητής— διαφρούντος τοῦ πλοῦ καὶ αἰτίαν ἔχει τοὺς κινδύνους οἵτινες ἀντεμεταπίσθισαν κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς καὶ οὐχὶ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς καθ' ἑαυτὴν. Ἀνεφέρθη, ἐν συνεχείᾳ ὁ Εἰσηγητής, εἰς προηγουμένην ἀπόφασιν εἰς ἣν ἔχει κριθῆ ὅτι ἡ ἀξίωσις συνεισφορᾶς εἰς Γενικήν Ἀδαρίαν, δὲν πηγάζει ἐξ οἰσαδήποτε συμβάσεως, ἀλλὰ ἐκ τοῦ ἀρχαίου Ροδιακοῦ νόμου, ἐνσωματωθεῖσα εἰς τὸ Ἀγγελικὸν Ναυτικὸν Δίκαιον. Δὲν προκύπτει ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, ἀλλ' ὡς συνέπεια κοινοῦ κινδύνου φορτίου τοῦ πλοίου, ἐνθὸν τὸ φυσικὸν δίκαιον ἀπαιτεῖ νὰ συνεισφέρουν πάντες πρὸς ἀπόκαταστασιν ζημίας ἡθελημένως προξενηθείστης πρὸς σωτηρίαν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου. Ἐντεῦθεν ἡ ὑποχρέωσις πρὸς συνεισφόραν μὴ πηγάζουσα ἐκ συμβάσεως τινος, δὲν καλύπτεται ὑπὸ τοῦ ὄρου τῆς διαιτησίας ἐν τῇ συμβάσει.

Ἡ ἀντīληψις αὕτη —εἴπεν ὁ Εἰσηγητής— παραμένει καὶ παρὰ τὸ γεγονός ὅτι πλείστα περιστατικά συνδέομενα πρὸς τὴν Γενικήν Ἀδαρίαν, κρίνονται κατὰ τοὺς ἐν τῇ συμβάσει ἀναφερομένους Κανόνας Ὑόρκης —Ἀμέρερος ἡ κατ' ἄλλας διατάξεις τῆς συμβάσεως. Παρὰ πάντα ταῦτα, ἡ ἀξίωσις συνεισφορᾶς δὲν πηγάζει ἐκ τῆς συμβάσεως ναυλώσεως καὶ κατ' ἄκολουθιαν, δὲν ὑπάγεται εἰς τὴν προβεπομένην παραγραφὴν.

Οσον ἀφορᾷ τὸν ἐπὶ τοῦ ὄρου 2 τῆς συμβάσεως ναυλώσεως δότις προέβλεπεν ὅτι ἡ Γενικὴ Ἀδαρία θὰ διακανονισθῇ ἐν Λονδίνῳ κατὰ τοὺς Κανόνας Ὑόρκης —Ἀμέρερος, ὁ Εἰσηγητῆς ἔκρινεν ὅτι ἐπρόκειτο περὶ εἰδικῆς διατάξεως ὥρωσης εἰς εἰδικὸν ἀντικείμενον καὶ κατ' ἄκολουθιαν ὑπερτερεῖ τῶν γενικῶν διατάξεων αἵτινες ρυθμίζουν γενικὰ θέματα κατὰ τὸν κανόνα Generalia specialibus non derogant (λατινιστὶ ἐν τῇ ἀπόφασι) ἐκ τούτων, δῆμος, δὲν θίγεται ἡ κρίσις ὅτι ἡ ἀξίωσις συνεισφορᾶς.

Εἰδικῶς ὡς πρὸς τὴν περίπτωσιν τῆς ὑπογραφῆς τοῦ προτύπου συμφωνητικοῦ Γενικῆς Ἀδαρίας τοῦ Λόδδης ἡ παροχὴς ἀλλού ἐγγυητικοῦ ἐγγράφου, τὸ Ἐφετεῖον ἔκρινεν ὅτι ὑπάρχει νέα σύμβασις εἰς ἣν δὲν περιλαμβάνεται ἡ 12μηνος παραγραφὴ.

## ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεὺς  
Τηλ. 4516-439

Ἐνοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

- 1) Α' δροφος M2 310.
- 2) Ισόγειον M2 300 μὲ ήμιόροφον M2 200.

# ‘Η Ναυτικὴ Ἐργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ■ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ■ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

### ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΕΙΣ ΠΡΩΤΩΝ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΥΠΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟΝ ΝΑ ΟΡΙΣΘΗ ΠΑΡΑΓΟΥΝΤΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΝΗ ΑΠΟΒΙΒΑΣΕΩΣ

Κατὰ πρόσφατον ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς, πρώρως ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὴν ἀλλοδοπήν καταγγελία τῆς συμβάσεως ναυτολόγησεως ἀρίστου χρονου, πρὸ τῆς παρόδου ἐτούς ἀπὸ τῆς συνυμολογῆσεως αὐτῆς καὶ ἀνεύ νομίμου δικαιολογίας γενομένη θεωρεῖται ὡς βαρὺ πειθαρχικὸν παράπομα κατὰ τὸν ποινικὸν καὶ πειθαρχικὸν Κώδικα E.N. καὶ συνεπάγεται στέρησιν τῶν ἔξιδων παλιννοστήσεως καὶ ἐπιβάρυνσιν τοῦ προώρως λύσαντος τῆς συμβάσεως ναυτικοῦ με τὰ δαπάνας ἀποστολῆς ἀντικαταστάτου του.

Οὕτω, ὁ λιμὴν εἰς τὸν ὄποιον θὰ γίνῃ ἡ ἀποβίδασις τοῦ προώρως καταγγείλαντος τὴν σύμβασιν ναυτολόγησεως ναυτικοῦ, δὲν δύναται νὰ τεθῇ ὑπὲν αὐτοῦ ὡς αἵρεσις ἐν τῇ καταγγελίᾳ ἐκ τῆς πληρώσεως τῆς όποιας ἔξαρτάται ἡ ἐνέργεια ἡ μὴ ταύτης. Τούτῳ διοτι, ἡ καταγγελία δὲν πρέπει νὰ είναι εἰκονική, ἀλλὰ σαφῆς, δηλαδὴ νὰ δημιουργῇ δεδοκίαν μεταξὺ τῶν μέρων κατάστασιν, χάριν τῆς ἀσφαλείας τῶν συναλλαγῶν.

Κατὰ ταῦτα, ἡ προσθήκη αἱρέσεων είναι ἀντίθετος πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς καταγγελίας, ίδια δὲ προκειμένου περὶ καταγγελίας συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας, ἐνθα πρόειτο ἡ ἐξεύρεσις ἀντικαταστάτου ἔχοντος τὴν αὐτὴν εἰδικότηταν καὶ τὰ αὐτὰ νόμιμα προσόντα πρὸς τὸν ἀπολούμενον.

Ωσάυτως ἐνθα πρόέχει καὶ ἡ νόμιμος σύνθεσις τοῦ πληρώματος, ὡς καὶ ἡ ἀσφαλής πορεία τοῦ πλοίου διὰ τὰ ὄποια ὡς πλοϊαρχος ὑπέχει ποινικὴν καὶ πειθαρχικὴν εὐθύνην.

### ΜΙΣΘΟΣ

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΔΙΑ ΜΕΙΩΣΙΝ ΜΙΣΘΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΚΥΡΟΙ

Κατὰ τὴν παγίαν νομολογίαν τῶν δικαστηρίων αἱ διατάξεις αἱ ἀφορᾶσι εἰς τὴν μισθοδοσίαν τοῦ ναυτικοῦ εἶναι διατάξεις δημοσίας τάξεως, ἡτοι ἀναγκαστικοῦ δικαίου καὶ ὡς ἐν τούτῳ συμφωνία με τὴν ὑπὲν αὐτοῦ ἀποδοχὴν τῆς μειώσεως τῶν νομίμων ἀποδοχῶν του εἶναι ἄκυροι.

Διὰ προσφάτου δικαστικῆς ἀποφάσεως τούτης εἴναι ἄκυρος συμβιβασμὸς ἐφ' ὃσον παραγράφονται τὰ ἐπὶ τοῦ μισθοῦ δικαιώματα τοῦ ναυτικοῦ, ὡς καὶ ἀνίσχυρος ἡ παραίτησις ναυτικοῦ ἀπὸ τοῦ μισθοῦ δι' ἣν παραίτησιν ὑφίσταται ἀπόδειξις τούτου.

### ΟΡΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ ΥΠΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Συμφώνως εἰς τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 58 τοῦ Κώδικος Ἰδιοκτοῦ Ναυτικοῦ Δικαιού ἀπαγορεύεται εἰς τὸν ναυτικὸν νὰ φορτώσῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου πράγματα ἀνεύ ρητῆς ἐγγράφου ἀδείας τοῦ πλοιάρχου.

Ο ναυτικὸς παραβαίνων τὴν διάταξιν

ταύτην ὑποχρεούται εἰς ἀνόρθωσιν πάσης ζημίας, τοῦ πλοιάρχου δικαιουμένου ἐν πάσῃ περιπτώσει νὰ ἀποθέσῃ εἰς τὴν ἔρηπνην ἢ νὰ ρίψῃ τὶς τὴν θάλασσαν τὰ φορτέντα, ἐὰν τὸ ὄνακαλύψῃ μετὰ τὸν ἀπόπλουν.

Ἐν προκειμένῳ διευκρινίζεται ὅτι ἔχει ἐκτιμηθῆ καὶ διὰ δικαστικῆς ἀποφάσεως, ὅτι εἰς τὸν πλοιάρχον ἐναπόκειται ὅπως κρίνη κυριαρχικῶς δι' ἐκάστην συγκεκριμένην περίπτωσιν ἐὰν ὁ ναυτικὸς δύναται νὰ φορτώσῃ εἰπὶ τοῦ πλοίου πράγματα λαμβάνων ὑπὲν ὅφιν τὸ εἶδος καὶ τὴν ποσότητα τούτων, στοιχεία τὰ ὅποια θὰ ἀποκλείουν τὸν περίπτωσιν ἐμπορίας.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, διὰ τῆς ὡς ἄνω διατάξεως ἀπαγορεύεται εἰς τὸν ναυτικὸν φορτώσῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου πράγματα ἀνεύ ρητῆς ἐγγράφου ἀδείας τοῦ πλοιάρχου. Εἰς περίπτωσιν παροδάσεως τῆς διατάξεως ταύτης, ὁ ναυτικὸς καθίσταται ὑπόχρεως εἰς τὴν ἀνόρθωσιν πάσης ζημίας, εἰς δὲ τὸν πλοιάρχον ἀπέχεται τὸ δικαίωμα νὰ ἀποθέσῃ τὸ φορτέντα πράγματα εἰς τὴν ἔρηπνην ἢ καὶ νὰ τὰ ρίψῃ εἰς τὴν θάλασσαν ἐὰν τὸ ὄνακαλύψῃ μετὰ τὸν ἀπόπλουν.

Εἰς τὴν Εἰσηγητικὴν "Εκθεσιν τοῦ ΚΙΝΔΑ ἀρχικῶς περιελήφθη ἡ λέξις ἐμπορεύματα ἀντικαταστάθεισα διὰ τῆς λέξεως πράγματα, καθ' ὃσον ἡ λέξις ἐμπορεύματα παρείχει μεγαλυτέραν δυνατότητα μεταφορᾶς πραγμάτων μὴ διυσμένων νὰ χαρακτηρισθοῦν ὡς ἐμπορεύματα, εἰς τὸν ναυτικόν. Κατὰ ταῦτα, σημειούται ὅτι ἡ διάταξις ὑπὸρθει σκόπιμος καὶ ἀναγκαῖα, διότι ἡ εἰς μεγάλην κλίμακα μεταφορὰ πραγμάτων ὑπὸ τῶν ναυτικῶν ἀπὸ κράτος εἰς κράτος ἐδημιούργησε πολλάκις προβλήματα εἰς δάρος τῶν πλοίων, μὲ ἀποτέλεσμα ὀδικαιολογήσους καθυστερήσεις, ἐπιβολὴ προστίμων

### ΠΛΗΡΩΣΙΣ - ΕΚΚΕΝΩΣΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΟΥ

Ἀρμοδίως διημορίνισθη ὅτι εἰς τὸ ἄρθρον 15 τοῦ νέου Κανονισμοῦ 'Ἐργασίας

## CEUTA

THE HELLENIC & INTERNATIONAL LTD.

GEORGE PAPAMINA DIACOMANOLI

(Manager)

&

VASSILIOS J. KOULOURIDIS

(Director) Captain M.M.

SHIPS - CHANDLERY . successors

GEORGE E. AMANATIDES

PROVISIONS, CABIN, DECKS,

& ENGINES STORES

Mail Address.

Telephones.

Post Of. Box 241

51 - 42 - 12.

CEUTA, Spain.

51 - 27 - 62.

CABLE ADDRESS

PAPAMINAS - CEUTA.

επί φορτηγών πλοίων περιλαμβάνεται ή έξουσία του πλοιάρχου σπώς μή έπιτρέπη την ανέυ άδειας αύτού η του ύποπλοιάρχου πλήρωσιν ή έκκενωσιν των δεξαμενών υδατέρματος και ποσίμου υδατος, τών διπυθμένων και άλλων σχετικών χώρων έν γένει.

Συγκεκριμένως, η διάταξης άναφερε ότι ο πλοιάρχος δέν έπιτρέπει τιν ανέυ άδειας αύτού η του ύποπλοιάρχου πλήρωσιν ή έκκενωσιν των δεξαμενών υδατέρματος και ποσίμου υδατος, τών διπυθμένων και άλλων σχετικών χώρων έν γένει.

Ειδικώς διότι την πλήρωσιν, έκκενωσιν ή μεταφοράν ραυσίμων και την έρματωσιν δεξαμενών καυσίμων ο πλοιάρχος η ούποπλοιάρχος συνεννοείται μετά του Α' μηχανικού.

Η σκοπιμότης της θεσπίσεως της άνωτέρω διατάξεως έδραζεται επί της άναγκης όπως ο πλοιάρχος είναι πάντοτε ένημερος περί της καλής καταστάσεων και της έν ασφαλείας θέσεως του πλοίου. Η μετά του πρώτου μηχανικού συνεννόησης έπιβάλλεται από την άναγκη συνεργασίας, η οποία δέν να υφίσταται διά την όμοιην διεξαγωγήν της έν τω πλοίοις ύπηρεσίας.

### ΑΤΥΧΗΜΑ

#### ΕΥΘΥΝΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΠΡΟΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΝ ΔΙΑΥΓΟΤΟΝΙΑΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Η έξ αμέλειας παράλειψις του πλοιάρχου νά λάθη τα προσήκοντα μέτρα περιθάλψεως και προστασίας της ζωής του πάσχοντος έξ έπικινδύνου, νοσήματος ναυτικού, συνιστά δικοπραξίαν έκ της όποιας προκύπτει εύθυνη του πλοιάρχου πρός άποζημίωσιν κατά τάς περί άδικοπραξιών διατάξεις των άρθρων 914 και έπεκεντα του Αστικού Κώ-

δικος. ΉΩς άνωτέρω έκρινε το Πρωτοδικείον Πειραιώς όπι περιπτώσεως καθ' ήν ναυτικός πάσχων έξ έπικινδύνων διά την ζωήν του κεφαλαλγίων παραισθήσεων και έγκεφαλικών διαταραχών αιτίνες προήλθον συνεπεία έργατικού άτυχήματος, κατελήφθη ύπό άξειας ψυχονορμική κρίσεως και ηγότοκτόνησε διά άπαγχονισμού έντος του πλοίου.

Έν προκειμένω υφίσταται άμελεια του πλοιάρχου διότι δέν έμεριμνησ διά την άποδιβασιν του ναυτικού είς ένδιάμεσον λιμένα πρός είσαγωγήν του είς νοσοκομείον, ώς και διά την παρακολούθησην η άπομνωσιν αυτού είς το πλοίον.

Κατά ταύτη, τούτο άποτελει άδικοπραξίαν του πλοιάρχου και δημιουργεί εύθυνην αύτού πρός άποζημίωσιν κατά τό άρθρον 914 και έπόμενο του Αστικού Κώδικος. Περαιτέρω τό δικαστήριον έκρινε ότι έπι ναυτικού έργατικού άτυχήματος, τό όποιον οφείλεται είς άπωτιότητα του προστθέντος ύπό του πλοιοκτήτου πλοιάρχου η χορηγουμένη έν του νόμου 551 άποζημίωσις βαρύνει τόν πλοιοκτήτην και δέν άποστερει τόν δικαιούχον ναυτικού τού δικαιωμάτος νά έγειρη άγωγήν κατά τό κοινὸν δικαιον πρός άποζημίωσιν και έναντινον τού ύπαιτοι, διά την πρόληπσην τού άτυχήματος προστθέντος πλοιάρχου.

Ειδικώτερον, ο περί ού η άποφασις ναυτικός ύπηρετών ώς ναύληρος έπι πλοίου του όποιου πλοιάρχος ήτο ο έναγμενος, κατέπεσεν έπι σκληράς έπιφανείας και έτραμπατίσθη είς την κεφαλήν. Παρά την σοδαρότητα ούμως, της καταστάσεως του, και τάς σχετικάς συστάσεις τού έξετασάντος αύτούν ίατρού, ο πλοιάρχος δέν έφροντισε διά την είσαγωγήν του ναυτικού είς νοσοκομείον ένδος έκ τών λιμένων είς τους όποιους τό πλοίον διαδοχικώς προσήγγισε, μέ άπο-

τέλεσμα νά έπιδεινωθῇ έτι περισσότερον αύτη.

Κατόπιν τούτου, ο ναυτικός είχε έντονες κεφαλαλγίες, παραισθήσεις και έγκεφαλικές διαταραχές αιτίνες δημιουργούσαν κίνδυνον διά την ζωήν του, πλήγη ούμως ο πλοιάρχος άμελώς φερόμενος ούδεν μέτρον έλλαβε διά την παρακολούθησην του. Ούτω ο άσθενης καθ' ήν χρόνον τό πλοίον ήτο έλλιμενισμένον είς λιμένα της Σαουδίκης Αραβίας, διέφυγε τής προσοχής τών ύπολοπων μελών τού πληρώματος και καταλήφθεις άπό κρίσιν άπηγχονισθη έντος του είς τό πλοίον διαμερίσματός του.

Αι ύποκρεώσεις τού πλοιάρχου είς περιπτώσιν άτυχήματος η άσθενείας ναυτικού έπιβαλλονται άπό τόν Κανονισμόν Έργασίας έπι Φοιτηγών Πλοίων, σστις και προβλέπει ότι ο πλοιάρχος λαμβάνων γνωσιν άσθενείας η άτυχήματος τινός τών έπιβαντων μεριμνά ίνα παρασχεθῶσιν άμελητεί είς τόν πάσχοντα αι πρώται θοήθειαι. Έν περιπτώσει θαρείας άσθενείας η άτυχήματος, οφείλει σύν τη παροχή τών πρώτων θοηθείων, νά έπιζητηση την προσέγγισιν μεβ' έτέρου πλοίον διαθέτοντος ίατρον ή τήν άποστολήν καταλλήλων μέσων μεταφοράς τού πάσχοντος, η νά καταπλεύση, έφ' θοσον είναι δυνατόν, είς τόν πλησιέστερον λιμένα και νά συνεννοηθῇ μετά τής Λιμενικής ή Προξενικής ή Υγειονομικής Αρχῆς διά τήν είσαγωγήν του πάσχοντος είς νοσοκομείον ή κλινικήν.

Έαν πρόκειται περί μέλους τού πληρώματος συνεννοείται και μετά τού άντιπρωτώπωτον τού πλοίου διά την παροχή είς τόν πάσχοντα τόν μέσων νοσηλείας και συντηρήσεως μετά τήν έκ τού νοσοκομείου έξοδον, ώς και διά τήν παλινόστησίν του, κατά τάς σχετικάς διατάξεις.

## ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΜΕΑΝΔΡΟΣ Ε.Π.Ε. ΣΩΤΗΡΟΣ ΔΙΟΣ 7 - ΠΕΙΡΑΙΕΣ MEANDROS LINES LTD



TELEPHONES : 477.423.424

TELEX : 21-2353 KARD

CABLES : "KARDAMYLIAN"

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΠΡΟΣ

1) ΛΙΜΕΝΑΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ: MATADI - LUANDA - LOBITO - CAPE TOWN  
DURBAN - LOURENCO MARQUEZ.

2) ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ - ΟΥΡΑΓΟΥΑΗΝ - ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ ΜΕΣΩ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΑΝΑΡΙΩΝ ΚΑΙ ΝΗΣΩΝ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ.

ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΔΙΑ ΣΥΝΤΟΜΟΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ ΕΥΠΑΘΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΕΙΣ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΟΥΣ ΚΑΙ ΑΕΡΙΖΟΜΕΝΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ — ΔΞΑΜΕΝΑΙ ΔΙΑ ΧΥΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ ΒΡΩΣΙΜΩΝ ΕΛΑΙΩΝ ΠΕΡΙΩΡΙΣΜΕΝΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΠΛΟΙΟΝ ΕΙΣ ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΣ ΜΟΝΟΚΛΙΝΟΥΣ "Η ΔΙΚΛΙΝΟΥΣ ΘΑΛΑΜΟΥΣ

### ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

#### ΕΛΛΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΜΕΓΑΡΟΝ ΝΑΥΤΙΔΙΑΣ ΣΚΟΥΖΕ 1,  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦ. : ΙΟΠΑΡ 4523 541  
4523 543  
ΤΕΛΕΞ : 21-2290 21-2144

#### ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ

MEANDROS MARITIMA  
Y COMERCIAL  
AVENIDA BELGRANO 355

BUENOS AIRES

CABLES : MINOTAUROS  
TELEPH. : 33-2615  
34-2673  
12-2306AR KHIOS  
TELEX : 12-2306 KHIOS

#### ΟΥΡΑΓΟΥΑΗΝ

CHADWICK WEIR  
NAVEGACION LTD.  
CERRITO 302

MONTEVIDEO

CABLES : CHADWEIR  
TELEPHONES : 86174  
= 90224

#### ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ

MEANDROS SHIPPING  
OPERATORS (PTY) LTD.  
P.O.B. 1404 — CAPE TOWN

WATSON'S SHIPPING (PTY) LTD.  
30 BAY TERRACE  
DURBAN — NATAL

SOC. TRANSITARIA  
MOCAMBIQUE  
MAJOR ARAUZO 322  
P.O.B. 329  
LOURENCO MARQUES

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

"Ενα πλοίον τύπου «Καταμαράν» καθειλήκωσε στην Ελλάδα την 29η Σεπτεμβρίου είς τό ναυπηγείον «ΝΑΥΣ», Αφοί Φλίππου Α.Ε.» είς τό Πέραμα.

Τά σκάφη τού τύπου τούτου παρουσιάζουν την ιδιορρυθμίαν διά είναι διδύματα, δηλαδή δύο πλοία παραλήλως συνδεμέμενα, με ένισιν κατάστρωμα. Ής έκ τούτου, προσφέρουν μεγαλύτεραν έκμεταλλεύσιμον έπι-

πρώτον τού είδους αύτού κατασκευαζόμενον την Έλλαδι. Παρηγγέλθη ύπό της έταιριας «Οράιον Γεωσέρδις», έδρεύουσαν είς Μπαχάμες και προεκάλεσεν σύμβενης κρίσεις μεταξύ τών τεχνικών, έφοπλιστικών και ναυτικών κύκλων τού Πειραιώς. Αποτελεῖ μέρος μιάς ομάδος πλωτών μέσων, τεχνητών νησίδων γεωτρήσεως και έρευνητικών σκαφών, οπίνα χρησιμοποιεί ή παραγγείλασα έται-



Τό καθελκυσθέν «Καταμαράν».

φάνειαν, ηγήμενη σταθερότητα, ήλαττωμένον κλυδωνισμόν. Χρησιμοποιούνται συνήθως διά έξερευνήσεις τού βυθού, γεωτρήσεις και μελέταις της συστάσεως τού θαλασσίου πυθμένος. Έχουν αύτοτελή έκστοτον κινητήριον μηχανήν 290 ίππων, αίτινες δίδυνη ταχύτητα 10 κόμβων. Ολικόν μήκος τού νεοναυπηγηθέντος πλοίου είναι 27 μέτρα πλάτος καταστρώματος 8,70, πλάτος έκάστου σκάφους - πλωτήρος 3,50, ύψος 2,50, βύθισμα 1,20 και ένδιαιτηματα διά 16 στόμα πληρώματος. Τό ναυπήγημα αύτό, είναι τό

ρία. Παρόμοια σκάφη χρησιμοποιούνται είς πολλάς άλλας περιπτώσεις ός π.χ. πλωτά ξενοδοχεία, τουριστικά και άκτοπλοικά μεταξύ τήσων και θαλασσών, όπου ό κυματισμός δεν υπερβαίνει τά δύο μέτρα.

Η ναυπήγησίς του έπραγματοποιήθη έντος 3 μηνών. Η άξια του κατεβλήθη είς γαλλικά φράγκα. Υπάρχει ένδιαφέρον διά την συνέχισιν τών παραγγελιών μετά τήν έπιτευχθένταν ταχείαν και έπιτυχή κατασκευή τού πρώτου σκάφους.

**ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ**

(BUNKERS)

**PETROBRAS**

ΤΟ ΣΗΜΑ ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗΣ  
ΤΙΜΑΙ ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΟΙ  
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:  
PANAMAR SHIPPING AGENCIES S.A.  
ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 1, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4525.976 / 4529.146  
TELEX: 21 29 07 PMAR GR

### ΜΕΙΟΥΤΑΙ Η ΖΗΤΗΣΙΣ ΣΚΑΦΩΝ ΜΙΚΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ ΤΥΠΟΥ Ο·Β·Ο (ΠΕΤΡΕΛ. - ΧΥΔΗΗ · ΜΕΤ/ΜΑ)

Τελευταία άνακοινώσις τού Νορβηγικού Βέριτας θέτει έρωτηματικόν έπι τού πιθανού ύποβιβασμού τής ζητήσεως σκαφών τύπου ΟΒΟ. Πράγματι, άποκαλύπτεται διά τού θύσιτατοι κάμψις πρός την κατεύθυνσιν αύτήν, ένω άντιθέτως, παρουσιάζεται αύξησης ζητησεως δεξαμενοπλοίων μεγάλων διαστάσεων (300 - 400 χιλ. τόν. διλικής χωρητικότητος).

Τά νέα συμβόλαια, τά άναφερόμενα είς κατασκευήν σκαφών ΟΒΟ και Ο·Ο (πετρέλαιον / μετάλλευμα) είναι περιωρισμένα είς άριθμόν, έξι αύτών δε προκύπτει διά, όσον άφορά τά ΟΒΟ ύφισταται τάσις πρός "γιγαντισμόν" καθ' διά τά πρότον τούτο συμβαίνει και διά τά καθαρών δεξαμενόπλοια. Ο μεγαλύτερος άριθμός παραγγελιών σκαφών

συνδεδυασμένης χρήσεως άφορά σκάφη ΟΒΟ, χωρητικότητων μεταξύ 100 - 110 χιλ. τόν. και Ο·Ο μεταξύ 230 - 275 χιλιάδων τόνων. Σχετική στασιμότης παραπρείται είς τάς άφορώσας είς σκάφη χύδην ξηρών φορτών παραγγελίας ιδίας τοιαύτας άναφερομένας είς σκάφη μεγάλων διαστάσεων.

Τά ύπό ναυπήγησιν συμβατικά δεξαμενόπλοια, ύπό την έπιθεψιν τού Νορβηγικού Βέριτας άναφέρονται κυρίως κατά τό 1972 είς σκάφη κλάσεων 120 - 150 χιλιάδων τόνων και τοιαύτα 220 - 240 χιλιάδων τόνων. Τά νέα συμβόλαια άντικατοπτρίζουν την τάσην πρός γιγαντισμόν.

Τό ένδιαφέρον έπι τών μεταφορών υγρών φορτών διαπιστούται ηγήμενον, τούτο δέ θίσησε τό Νορβηγικόν Βέριτας είς τό νά έντεινη τάς άφορώσας τά σκάφη αύτά έρευνας του είς τε έργαστηρια και έπι τών ένεργειά σκαφών.

Η ένεργειακή κρίσις προεκάλεσεν, ώς γνωστόν, αύξησιν τής ζητήσεως θαλασσίων μεταφορών ύγροποιημένων άερίων. Κατά τό 1972 τό Νορβηγικόν Βέριτας παρέσχε την τελικήν αύτού έγκρισιν δι' έξι μεγάλα σκάφη άερίων ύγροποιημένου πετρελαίου, έξι ών τά τρίσ θά δύνανται νά αναλάδουν μεταφοράν αιμολενίου ύπό θερμοκρασίαν -140° τού έκατονταβάθμου.

Διάφοροι έτεροι τύποι σκαφών μεταφοράς ύγροποιημένων άερίων τελούν ηδη ύπό μελέτην τού Νορβηγικού Βέριτας πρός παροχήν τής έγκρισεως. Κατά έπι τού τομέως τών μεθανιοφόρών ή δραστηριότης ήπηρεν έντατηκή. Δέσω νά σημειωθή, διά διάφορα ναυπηγεία έξεδήλωσαν θερμόν ένδιαφέρον διά μεθανιοφόρα 125.000 κυβ. μέτρων.

Διά τής αύτης άνακοινώσεως παρέχονται έπισης πληροφορίαί έπι τών έπιτευχθέντων θετικών άποτελεσμάτων κατά τάς ένεργειθείσας δοκιμάς έπι τού πρώτου κινητήρος, διστις χρησιμοποιεί έτε μεθάνιον είτε πετρέλαιον και δι' όν παρεσχέθη κλάσις ύπό τού Νορβηγικού Βέριτας. Ο κινητήρος ούτος τελεί ύπό την φάσιν έγκαταστάσεως έπι σκάφους μεταφοράς φυσικού ύγροποιημένου άερίου.

### Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΟΥ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ

Ός άνεκοινώθη κατά τήν διάρκειαν τού έξαμηνίου συνεδρίου τού «Άμερικαν Μπιρώ ή Σήπτιγκ», έντος τού α' έξαμηνου τρέχοντος έτους 789 νεότευκτα σκάφη, 3.868.000 τόν. γκρός ή 7.094.000 τόν. d.w., κατετάγησαν είς τόν Άμερικανικόν Νηογνώμονα. «Ητοι, έσημειώθη αύξησις διών τού 27% τόσον είς τόνους γκρός έσον και είς τόνους d.w., έναντι τού άντιστοίχου έξαμηνου παρελθόντος έτους, έλπιζεται δέ οτι ο ρυθμός ούτος θά συνεχισθή καθ' ούλον τό έτος.

Σημειωτέον ίσι, έντος τού αύτου χρονικού διαστήματος κατετάγησαν έτερα 50 σκάφη, ναυπηγησεως προηγουμένων έτων, τόν. γκρός 479.000 ή d.w. 789.000 τόνων.

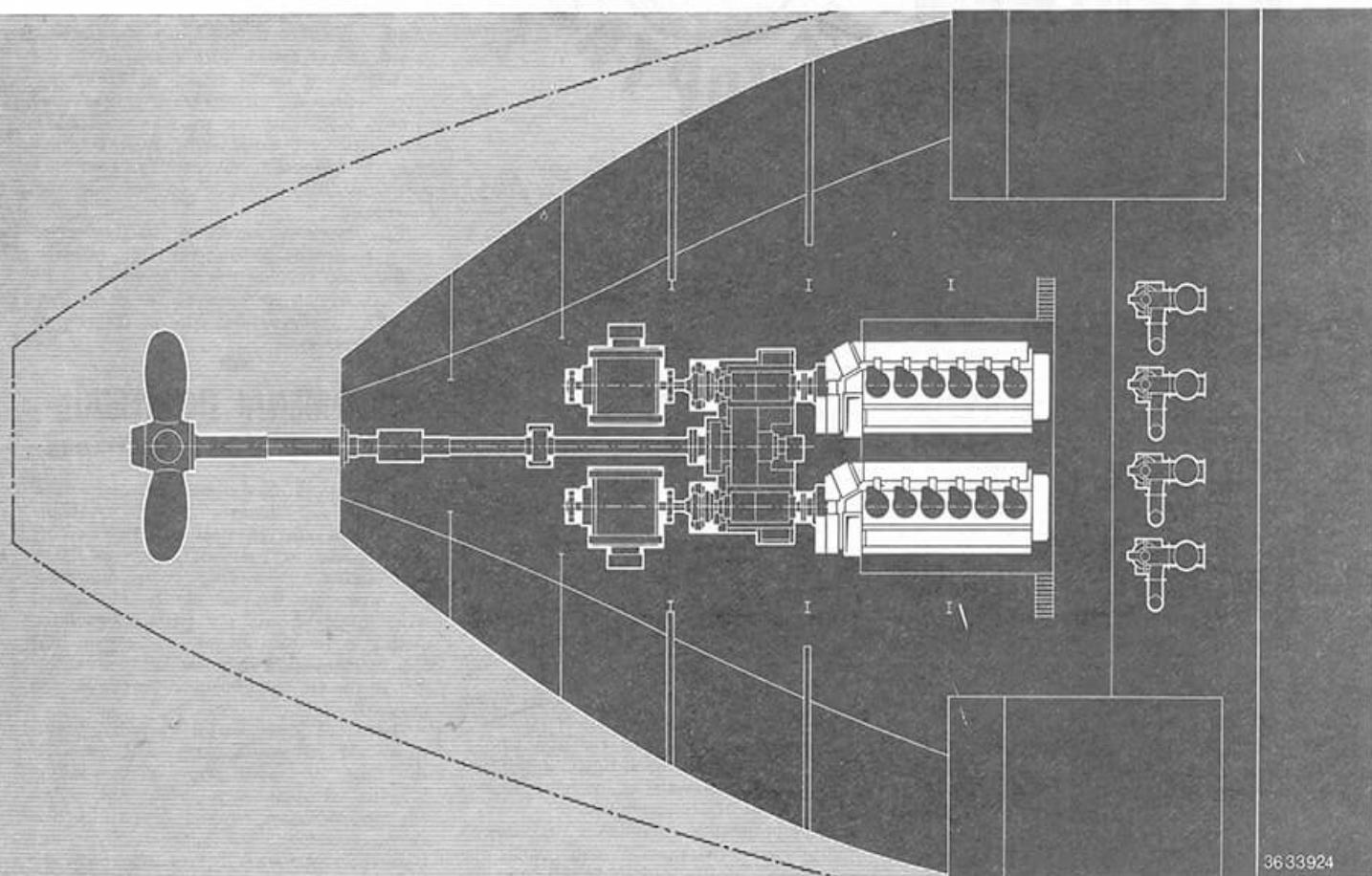
Τό σύνολον τών ύπαγομένων είς τόν Άμερικανικόν Νηογνώμονα σκαφών άνηρχετο τήν Ιην 'Ιουλίου είς 9.794 τόν. γκρός 70.582.000 ή περίπου 110.711.000 τόν. d.w.

Εις τά μέσα τού έτους, αί καθ' ούλον τόν Κόσμον παραγγελίαι περιελάμβανον 3.049 σκάφη 25.621.000 τόν. γκρός ή 46.971.000 τόν. d.w., διτινα θά έναυπηγουότο ύπό την έπιθεψιν τού Άμερικανικού Νηογνώμονος.

### ΤΑ ΕΓΚΑΙΝΙΑ ΤΗΣ LIPS - ΝΑΥΣΙ

Τά έπισημα έγκαίνια τής LIPS - ΝΑΥΣΙ, έπι εύκαιριά τής διλοκληρώσεως και τού κατασκευαστικού τμήματος, θά τελεσθούν τήν 7ην Νοεμβρίου και δχι τήν 9ην Νοεμβρίου ως άνεγράφη.

# Propulsion systems: The Shell fleet on a new course



3633924

Please ask for our  
pamphlet  
»The new Shell fleet«.  
M.A.N. D 89 Augsburg  
West Germany

Shell are expanding their white-oil carrier fleet with 8 ships to be built at the HMV shipyard in Norway. The heavily fluctuating operating conditions of these tankers make flexible propulsion systems a must. For short periods the cargo-oil pumps require extremely high outputs for discharging operations. M.A.N. has provided the following solution:

8 twin-engined layouts incorporating R6V 52/55 medium-speed engines delivering 9600 shp. Added to this, they supply the ship's electrical distribution network. During discharging operations one main engine drives a 3750kVA alternator thereby generating enough power to drive all 4 cargo-oil pumps. Half the propulsion plant is therefore alternately at rest. This is time gained for preventive maintenance. An integrated cooling system with a central freshwater-to-seawater heat exchanger prevents corrosion and affords constant cooling conditions regardless of seawater temperature. A solution that makes for high reliability and economy. Just the job for tankers!

**M·A·N**  
AUGSBURG (W.GERMANY)

490e

REPRESENTATIVES IN GREECE:  
TANTEX, IERA ODOΣ 61, ATHENS 301



## ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Ο ΑΓΩΓΟΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Μετά πολιευτείς άμφιταλαντεύσεις, δημοπρασίας, έγκρισεις και άπορριψεις προσφορών, φαίνεται, τελικώς, ότι ή αίγυπτιακή Κυβερνήσης άπεφάσισεν, δριστικώς, νά προδη εις την κατασκευήν του άγωγού «Σουμέντ», διστη θά συνδέη το Σουέζ με την Μεσόγειον. Άναδοχος η γιγαντιαία άμερικανική έταιρια «Μπέκτελ Κορπρέισον», η οποία ανέλαβε την δλοκλήρωσιν του έργου άντι του ποσού των 345,4 έκατ. δολλαρίων.

Ως ημέρα έναρξεως της κατασκευής του μηχανού 207 μιλίων άγωγού, ώρισθη ή Ιη του προσεχούς έτους. Μετά τό πέρας του πρώτου σταδίου —τό όποιον προβλέπεται νά έπιπευχθῇ έντος διετίας— ο άγωγός θὰ έχῃ έτησίσιαν δυναμικότητα 40 έκατ. τόν. άργου πετρελαίου. Τό δεύτερον καὶ τελευταίον στάδιον θὰ πετραθῇ ξε μήνας άργοτερον και θὰ αύξηση την δυναμικότητα του άγωγού εις 80 έκατ. τόνους έτησίσιας.

Οι ειδικοί τονίζουν ότι καὶ έαν άκομη έπιπαντειουργήσῃ η διώρυξ, ο άγωγός είναι πάλιν άναγκαιός δια νά μεταφέρῃ εις την Μεσόγειον τό πετρέλαιον τό όποιον τά σουπερ - τάκερες, μὴ δυνάμενα νά διασχίζουν την διώρυγα, θὰ έκφορτώνουν εις Σουέζ.

Τὰ έτησια έσοδα της Αίγυπτου έκ της λειτουργίας της διώρυγος ύπολογίζονται εις τούλαχιστον 150 έκατ. δολλαρίων.

Ο νέος, διαμέτρου 42 ίντσών, άγωγός θὰ έκτεινεται ἀπό την περιοχήν Έιν Σοκνά, εις τὸν κόλπον του Σουέζ, ἔως την παραλίαν του Σίντι Κρεί, δυτικώς της Αλεξανδρείας, όπου καὶ θὰ δημιουργηθούν οι κατάλληλοι προϋποθέσεις δια την ύποδοχήν μεγάλων δεξαμενοπλοίων.

Τὰ τεράστια διυλιστήρια του Σουέζ, τὰ οποία κατεστράφησαν ύπο των Ισραηλινών, έπανεκατεσκευάσθησαν πλησίον της Αλεξανδρείας τώρα.

## ΓΑΛΛΙΑ

Η ΤΥΧΗ ΤΟΥ «ΝΤΕ ΓΚΡΑΣ»

Τελικώς τὸ υπερωκεάνιον «Ντε Γκράς» έπωλήθη εις Εβραίους μὲ παράδοσιν 'Οκτώβριον. Θά ναυλωθῇ ἀπό έφοπλιστάς του Χόγκ - Κόγκ καὶ θὰ άναλαβῃ περιηγητικούς πλόας εις την 'Απω 'Ανατολήν.

## ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΕΙΣ ΚΑΜΨΙΝ Η ΝΑΥΤΙΑΙΑ

Μειούται σταθερῶς ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῆς Δυτικῆς Γερμανίας. Βάσει τῶν στοιχείων τῆς 'Ενωσεως 'Εφοπλιστῶν τῆς χώρας, η δύναμις του στόλου, μειωθείσα έντος έξαμηνος κατά 57 πλοία και 77.000 τόν. d.w., ἀνήρχετο την Ιην 'Ιουλίου εις 732 πλοία, τόν. γκρός 7.133.000 (10.893.000 τόν. d.w.).

Μόνον 18 πλοία, 313.448 τόν. γκρός προσετέθησαν εις την δύναμιν του στόλου έντος του α' έξαμηνου, ἐνώ 83 πλοία, 389. 090 τόν. γκρός, έχοντα μέσην ήλικιαν 10,5 έτη έπωλήθησαν εις ἀλλοδαπούς.

Η καθοδική πορεία του γερμανικοῦ στόλου, δῆστις κατέχει τὴν ὄγδοην θέσιν παγκοσμίως, ἀποδιδέται κυρίως εις τὰς νομιματικὰς μεταβολὰς ἀλλὰ καὶ εις την ἀνεπαρκή υποστήριξιν τῆς 'Ομοσπονδιακῆς Κυβερνήσεως ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ὄλλας χώρας.

Παρὰ τὴν καταπληκτικὴν ἄνοδον τῶν ναύλων, ιδίᾳ τὸν τάκερες, καὶ τὴν ἐπιθυμίαν τῆς Κυβερνήσεως νὰ ἴδῃ, ὡς μέρος τῆς ἐνεργειακῆς πολιτικῆς της, ταχέως αὐξάνομενον τὸν γερμανικὸν στόλον δεξαμενοπλοίων, μόνον μία σχετικῶς ἀσήμαντος ἀνάλογία τῶν ὑπὸ κατασκευὴν σούπερ - τάκερες εἰς τὰ ἔγχρια ναυπηγεία προορίζεται διὰ Γερμανίους ἔφοπλιστας.

Ἄπὸ τὴν πλευράν των, οἱ Γερμανοί πλοιοκτῆται, παρὰ τὴν παρεχομένην ύπο τῆς Κυβερνήσεως ἐπιχορήγησιν καλύπτουσαν τὸ 15% τῆς ἀξίας τῶν εἰς ἔγχρια ναυπηγεία παραγγελμάνων δεξαμενοπλοίων, ἔξακολουθῶν νὰ παραγγέλουν καὶ εἰς ἔναν ναυπηγεία. Εἰς 77 πλοία παντὸς τύπου, 2.870.000 τόν. γκρός ἀνέρχονται αἱ γερμανικαὶ παραγγελίαι εἰς ἔναν ναυπηγεία.

Αἱ νομιματικαὶ μεταβολαί, καὶ συγκεκριμένος αἱ ἐπανειλημέναι αἱ ἀντιμήσεις τοῦ γερμανικοῦ μάρκου καὶ η ύποτιμος τῶν νομιμάτων ἀλλων χώρων, ύπολογίζεται διτής ζημιώσαν τοὺς Γερμανούς πλοιοκτήτας περίπου 440 έκατομ. δολλαρίων κατὰ τὴν τελευταίαν τετραετίαν.

Αἱ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος παρασχεθῆσαι ύπο τῆς Κυβερνήσεως ἐπιχορηγήσεις διὰ τὰς ναυπηγήσεις θὰ μειώσουν τὰς διατάξεις τῶν πλοιοκτητῶν κατὰ 100 τούλαχιστον έκατ. δολλαρία. Πάντως, η 'Ενωσις 'Εφοπλιστῶν διατείνεται διτὸς τὸ ποσόν αὐτὸν εἶναι μικρὸν ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ σύνολον τῶν ἐπιχορηγήσεων τῆς 'Ιαπωνίας, ἀνερχόμενον εἰς 750 έκατ. δολλαρίων, τῆς Αμερικῆς (ἄνω τῶν 600 έκατ. δολλαρίων), τῆς Ιταλίας (250 έκατ. δολλαρία) καὶ τῆς Γαλλίας (180 έκ. δολλαρία). Σημειωτέον διτὸς η 'Ιταλία καὶ η Γαλλία κατέκοψαν στόλους μικροτέρους τῆς Δυτικῆς Γερμανίας.

Ἐκτὸς τῶν ἀντιθέτων νομιματικῶν διακυμάνσεων καὶ τὰς ἀνεπαρκεῖς ἐπιχορηγήσεις, οἱ Γερμανοί πλοιοκτῆται ἀποδίδουν τὴν ἔλλειψιν ἐνδιαφέροντος διτὸς ἐπενδύσεις εἰς τὴν Ναυτιλίαν εἰς τὰ ὑψηλὰ ἐπιτόκια τὰ διποὺς ἐπικρατῶν εἰς τὴν Γερμανίαν καὶ εἰς τοὺς κυβερνητικοὺς περιορισμούς δοσον ἀφορα εἰς τὴν σύναψιν δανείων ἀπό τὴν διεθνῆ χρηματαγοράν.

## ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

Τύπο τὸν τίτλον «Τὸ πλοίον τοῦ μέλλοντος», η 'Ενωσις 'Εφοπλιστῶν Δυτικῆς Γερμανίας ἐκυκλοφόρησε μελέτην ἀναφερομένην εἰς ἔν μετρίου μεγέθους φορτηγὸν - λάϊνε, οὐχὶ μεγαλύτερον τῶν 10.000 τόν. γκρός. Βασιζομένη εἰς τὰς ύψισταμένας πληροφο-

ρίας, τὰς πιθανὰς μελλοντικὰς τάσεις καὶ ἔτερους παράγοντας, η 'Ενωσις πιστεύει διτὸς περὶ τὸ 1980, ἐν πλοίον τοῦ τύπου αὐτοῦ δέν θὰ ἀπαιτητική πλήρωμα μεγαλύτερον τῶν 12 αὐδρῶν. Ήξ αὐτῶν οἱ 4 θὰ είναι αἵωματικοὶ καταστρώματος; Θὰ ὑπάρχουν, ἐπίσης, εἰς τεχνικὸς διά τὰς ηλεκτρικὰς καὶ ηλεκτρονικὰς ἐγκαταστάσεις, εἰς μάγνειρος καὶ εἰς θαλαμηπόλος. Περιωρισμένος θὰ είναι ο ἀριθμός τῶν μηχανικῶν.

Συμφώνας πρὸς τὴν ὡς ἄνω μελέτην, διὰ νὰ καταστῇ δύνατη ἡ ναυπήγησις ἐνὸς πλοίου τοῦ τύπου αὐτοῦ, ιδιαιτέρως ἐάν κατὰ τὴν ἐποχὴν ἔκεινην τὰς ισχύοντα μέτρα ἀσφαλείας είναι αὐστηρότερα, θὰ πρέπει νὰ λάθουν χώρων ὥρισμεναι ἔξελιξεις. Θὰ ἀπαιτήται διτὸς η υιοθέτησις τῆς συγχρόνου μεθόδου ὄργανώσεως τοῦ πληρώματος, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἀπαιτουμένων διαρυμάτων ἀπό τὸ πλευρᾶς ὄργανώσεως τῆς διοικήσεως.

'Εὰν τηρηθοῦν πιστῶς αἱ προϋποθέσεις, μάνον ἐν ἄπομον θὰ ἀπαιτήται διτὸς ἐκάστην φιλακή τοῦ επλοίου τοῦ μέλλοντος, ἐνώ ἐν δεύτερον ἄπομον θὰ ἀπασχολήται εἰς τὰς καταστάσεις ἐλέγχου διὰ τὴν ἐπίθεψιν τοῦ μηχανοστασίου.

## ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΠΟΛΥ ΚΑΤΩ ΤΩΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΩΝ

Η μεταφορά τοῦ ἀμερικανικοῦ σίτου πρὸς τὴν Σοβιετικήν 'Ενωσιν φαίνεται διτὶ δημιουργεῖ δλον καὶ νέα προβλήματα. Προσδίδεται διτὸς η ἀδυναμία τῆς Ναυτιλίας τῶν ΗΠΑ μεταφέρει τὸ ὑπέρ αὐτῆς διασφαλισθέν ποσοστὸν διὰ τοῦ μεταξὺ τῆς Σοβιετικῆς 'Ενωσεως καὶ τῶν ΗΠΑ συναφθέντος συμφώνου (ἀνά ἐν τρίτον εἰς ἐκάστην τῶν δύο συμβοληισιῶν σημασιῶν καὶ τὸ ὑπόλοιπον τρίτον εἰς τὰς ὑπολοίπους σημασίας τοῦ κόσμου).

Πρέπει νὰ λεχθῇ διτὶ η ἀμερικανικὴ ἐπιτροπὴ ἐλέγχου κόστους τῆς ζωῆς ἀπεφάσισεν ὅπως αἱ ἔνθικαι ναυτιλιακαὶ γραμμαὶ δύνανται νὰ αὐξάνουν τὰς τιμὰς τῶν ναύλων τὰς ἔφορμιζομένας ἐπὶ τῆς παγκοσμίου διακινήσεως, διατηρούσαι δημος τὸ σταθερᾶς τὰς τιμὰς τῶν ἀφορῶντων εἰς τὴν ἐσωτερικὴν κατανάλωσιν ναύλων καὶ δὴ εἰς τὰ ἐπίπεδα εἰς αἱ ἐπαγώθησαν αὐτοὶ κατὰ τὴν πρώτην ἔδοματον τοῦ παρελθόντος 'Ιουνίου. Ή τοι αὐτὴ ἀπόφασις ἐλήφθη μὲ σκοπὸν ὅπως παρασχεθῇ διτὸς δυνατότητας εἰς τὸν ἀμερικανικὸν ἔφοπλισμόν, εἴτε οὕτος διατηρεῖ καὶ δεξαμενόπλοια, εἴτε σκάφη μεταφορᾶς ἔρων χύδην πορτίων, ὅπως ἐπιτύχῃ ύψηλοτέρους ναύλους έκεινων οὓς διεπραγματεύθη η Κυβερνητικῆς διὰ τὴν προώθησιν τῶν σιταφορτίων πρὸς τὴν Σοβιετικήν 'Ενωσιν.

Άδιαφόρως τῶν ύψισταμένων προβλέψεων ἀμερικανικῆς συμμετοχῆς εἰς τὴν μεταφορὰν τοῦ περὶ οὐ δό λόγος σίτου δὲν φαίνεται διτὸς πρόκειται νὰ πραγματοποιηθῇ αὐτὴ εἰς τὰ προγραμματισθέντα ποσοστά καὶ βάσει πολυαριθμῶν ἐνδείξεων προκύπτει διτὶ η ἀμερικανικὴ σημασία εὑρίσκεται σαφῶς εἰς ὑπόδεισταν θέσειν ἔκεινης, ἥτις ἐθεωρεῖται ὑπό τῆς Κυβερνήσεως τῆς κατὰ τὴν παρελθόνταν ἀνοιξιν. Κατὰ Μάρτιον, πράγματι, ἐνώ η ἀμερικανικὴ συμμετοχὴ θὰ ἔπειτε νὰ είναι 4.000.000 τόν. σίτου, σίτινες καὶ μετεφέρονται, δὲν ἔφασε παρὰ μόνον τὰ 2.500.000. Ή τελευταία ἀποκαλύψις είναι διτὶ ἐπίσημης ἀναλογίας 3.300.000 τόνους σίτου, μετεφέρθησαν πράγματι μόνον 2.200.000 ύπο ἀμερικανικῶν σκαφῶν.

Η 'Ομοσπονδικὴ Διοίκησις είναι λίαν ἐνοχλημένη ἐκ τοῦ γεγονότος διτὶ κατὰ τὴν ἐποχὴν τῶν διαπραγματεύσεων μετὰ τῆς Σοβιετικῆς 'Ενωσεως, τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν μεταφορὰν τῶν 19,5 ἑκατομμυρίων τόνων δημητριακῶν, ήσαλῶν η εἰς δέξιας συζητήσεις καὶ ἀπεδύθη εἰς ἀγώνα διὰ τὰς ὑψηλὰς τὰς ἐπιτύχης ἐπιβεβαίωσιν διτὶ τὸ 1)3 τῆς μεταφερτέας ποσοστότος (6,5 ἑκατομ. τόνων) θὰ ἔξησφαλίζετο ύπερ τῆς ἀμερικανικῆς σημα-

ας. Θά είναι, έν τούτοις, δυνατόν —κατά μερικούς— έκπροσώπους τής Διοικήσεως— νά φθάσῃ ή άμερικανική μετοχή τουλάχιστον εις τά 23% ἐπί του συνόλου, έσαν ό αμερικανικής έφοπλισμός απεδέντο πρός τούτο σθεναρώς, άνυψων κατά 6% την παρούσαν συμμετοχήν, ητις είναι 17%.

“Οπως είναι γνωστόν, ή ύπο έξετασιν μεταφορά έπιχοργεται ύπο τῆς Κυβερνήσεως τῆς Ουάσιγκτον διά 12 δολαρίων περίπου ἀνά τόννον, έπιχορηγήσεως ητις έχει ηδη προκαλέσει δαπάνην 38,8 έκατ. δολαρίων.

●

### ΣΤΟΛΩΝ ΕΠΑΡΚΗ

«Η δημιουργία ἐνός ισχυρού έμπορικού στόλου ἀποτελεῖ βασικήν προϋπόθεσιν διά νά δυνηθῇ ή 'Άμερική νά ἀντιμετωπίσῃ τάς μελλοντικάς έμπορικάς της ἀνάγκας, ἔτοιμης εἰς δύλιαν του ὅ πρόεδρος τῆς Διεθνούς 'Ενώσεως Ναυτικῶν, κ. Πώλ Χώλλ, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τοῦ ἑορτασμοῦ τῆς 'Ημέρας 'Εργασίας. «Η 'Άμερική είναι, τρόπον τινά, μία νήσος καὶ ως τοιαύτη χρειαζόμεθα ἐνα ισχυρόν, ἀξιόπιστον σύστημα θαλασσίων μεταφορῶν».

Ἐν συνεχείᾳ, ὁ κ. Χώλλ ἀνέφερθη εἰς τὴν ἀποτυχίαν τῆς 'Άμερικῆς νά διατηρήσῃ τὴν κυριαρχίαν τῶν θαλασσῶν μετά τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον, δὲ κατείχεν ἄνω τοῦ ήμερος τοῦ τότε παγκόσμιου έμπορικού στόλου.

«Κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην κατείχομεν τὸν μεγαλύτερον έμπορικὸν στόλον καὶ τὴν πλέον παραγωγικὴν ναυπηγικὴν διομήχανίαν ποὺ εἶχε γνωρίσει ποτὲ ὁ κόσμος. Πρὸ 23 ἐτῶν τὸ 40% περίπου τῶν θαλασσίων μεταφορῶν μας διεξήγοντο ύπο πλοίων φερόντων τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν. Σήμερον μεταφέρομεν ὀλιγώτερον τοῦ 6%. Ἀπὸ περίπου 1.300 πλοίων τῆς ἐποχῆς ἐκείνης, ὁ στόλος μας μό-

λις ὑπερβαίνει τὰ 500 σήμερον», παρετήρησεν ὁ κ. Χώλλ.

‘Αναφερόμενος εἰς τὸ γεγονός ὅτι ή ἐλλειψις ἀμερικανικοῦ στόλου δεξαμενοπλοίων υπῆρχεν οὐσιαστικὸς παράγων τῆς δημιουργίας ἐλλείμματος εἰς τὸ ισοζύγιον πληρωμῶν ἔξωτερικοῦ καὶ τοῦ κλονισμοῦ τοῦ δολαρίου εἰς τὴν διεθνή νομισματικὴν ἀγοράν, ὁ κ. Χώλλ εἶπεν:

«Τὸ 1972, τὸ ἔλλειμμα τοῦ ισοζύγιου πληρωμῶν προκλήθεν ἀπὸ τὴν μίσθωσιν δεξαμενοπλοίων ύπο δένας σημαίας δι' εἰσαγωγάς πετρελαίου ύπερεβῃ τὰ 500 έκατ. δολαρίων. Τὸ 1975 ύπολογίζεται ὅτι τὸ ἔλλειμμα αὐτὸν δένηται τὰ 600 ἑκατομμύρια. Τὸ 1980, δέσει τῶν προβλέψεων τοῦ υπουργείου 'Εξωτερικῶν ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίου, καὶ ἐν ὅψει μὴ βελτιώσεως τῆς μεταφορικῆς ικανότητος τοῦ ἀμερικανικοῦ στόλου δεξαμενοπλοίων θά είναι ἀνώτερον τῶν 2,5 δισεκ. δολαρίων».

«Ο μόνος τρόπος μειώσεως τοῦ ὄφειλομένου εἰς τὰς εἰσαγωγάς πετρελαίου ἐλείμματος είναι ἡ χρησιμοποίησης ιδικῶν μας πλοίων διὰ τὰς μεταφοράς πετρελαίου καὶ, φυσικά, νὰ πράξωμεν διδήποτε δυνατὸν νὰ ἀντιστρέψωμεν τὴν αύξουμενην τάσιν ἔχαρτησεώς μας ἀπὸ δένα θυλιστήρια. Πρόσθετα οἰκονομικά δόθη δύνανται νὰ προκύψουν, ἐπίστης, ἀπὸ τὴν αύξησην τοῦ φόρου εἰσοδήματος, ὡς καὶ μείωσιν τῶν πληθωριστικῶν τάσεων καὶ τῆς ἀσταθείας τοῦ δολαρίου», παρετήρησεν ὁ κ. Χώλλ.

«Πρόσθετον κέρδος, ἐκτὸς τοῦ οἰκονομικοῦ, ἀπὸ τὴν δημιουργίαν ἐνός ἀμερικανικοῦ στόλου δεξαμενοπλοίων, θά είναι ἡ μείωσις τῶν κινδύνων ρυπάνσεως τοῦ περιβάλλοντος ύπο τὴν μορφὴν πετρελαιοκήλιδων προκαλουμένων συνεπείᾳ ναυτικῶν ἀτυχημάτων. Τὸ ύψηλὸν ἐπίπεδον ἀσφαλείας ἀπαίτουμενον ύπο τῶν ἀμερικανικῶν δεξαμενοπλοίων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ πλοῖα τῶν πλειστῶν ἐκ

τῶν ἄλλων σημαίων, θὰ συμβάλῃ, ἀσφαλῶς, εἰς τὴν μείωσιν τῶν ἀτυχημάτων καὶ, κατὰ συνέπειαν, τῆς ρυπάνσεως».

‘Ο πρόεδρος τῆς Διεθνούς 'Ενώσεως Ναυτικῶν παρετήρησεν ὅτι περισσότερα τοῦ ἡμίσεος τῶν δένων σκαφῶν, τὰ ὅποια μεταφέρουν τὰ 95% τοῦ εἰσαγομένου εἰς τὴν 'Αμερικὴν πετρελαίου, κινούνται ύπο τὰς σημαίας εὐκολίας τῆς Λιβερίας η τοῦ Παναμᾶ.

«Ἄλι ἀμερικανικαὶ ἑταῖριαί πετρελαίου διαχειρίζονται 365 ἔξ αὐτῶν τῶν δένης κατασκευῆς καὶ ἐπανδρώσεως σκαφῶν. 'Εν ἀντιθέσει πρὸς τοὺς προχείρους κανονισμούς καὶ τὰς μειωμένας ἀπαίτησεις πληρώματος καὶ ἀσφαλείας τῶν σηματιών αὐτῶν, τὰ ἀμερικανικά τάνκερ εἶχουν τοὺς αὐστηρότερους κανονισμούς καὶ τὰ καλύτερα πληρώματα εἰς τὸν κόσμον».

Περαίνων ὁ κ. Χώλλ ἀπήγθυνεν ἔκκλησιν πρὸς τὸ Κογκρέσον ὅπως τὸ ταχύτερον δυνατὸν θέσῃ ἐν ισχύι νόμον, δέσει τοῦ ὅποιου μέρους τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίου καὶ ἀερίων θὰ πραγματοποιήσῃται ύπο ἀμερικανικῶν πλοίων, ἀμερικανικῆς ναυπηγήσεως, ἐπηγρωμένων δι' ἀμερικανικῶν πληρωμάτων.

## IAPONIA

KAI PALLIN H «ΣΑΝΚΟ»

Νέαν τροπήν λαμβάνει ἡ «κομπίνα» τῆς Σάνκο. 'Ενώ πάντες σχεδὸν ἀνέμενον τὸ ναυάγιον τοῦ σχεδίου, ή ισπωνική ἑταῖρια κατώρθωσε νά ἐπαναναυλώσῃ μὲ ηγήμενα μισθώματα 16 τάνκερ τῶν ὅποιων αἱ ναυλώσεις είχον ἀκυρωθῆ ὅταν η Σάνκο ἐζήτησεν ἀπὸ τοὺς Εύρωπαίους ναυλωτάς αὐξηρινοὺς τοῦ μισθώματος διὰ νά καλύψῃ ἐστω καὶ μέρος τῆς ζημίας ἐκ τῆς ύποτιμήσεως τοῦ δολαρίου καὶ τῆς ἀνατιμήσεως τοῦ γιέν.

Τὰ νέα μισθώματα είναι κατὰ 11% ἀνώ-

## CURACAO DRYDOCK CO., INC.

in cooperation with

LISNAVE

ESTALEIROS NAVAIS DE LISBOA S.A.R.L.

P.O.Box 153 WILLEMSTAD - CURACAO, N.A.

TEL.: 37200 — CABLES : SHIPYARD CURACAO

TELEX : 1107 CDM NA



The largest shiprepair base in the Caribbean with

GRAVING DOCK 120,000 d.w.t.

GRAVING DOCK 28,000 d.w.t.

FLOATING DOCK 3,500 Tons

Representatives in Greece :

TH. GIAVRIDIS BROS. S.A.

33, Akti Miaouli, Piraeus

Tel.: 4522340, 4520414 - Telex : 2091 (6 lines)

## TH. GIAVRIDIS BROS

SHIPBROKERS

33, Akti Miaouli, Piraeus



• SALE AND PURCHASE

Tel.: 4520278

• TANKER CHARTERING

Tel.: 4522340

• DRY CARGO CHARTERING

Tel.: 4520414

• CONTRACTING NEW-BUILDINGS

Tel.: 4520414

• VALUERS

Tel.: 4520278

• CONSULTANTS FOR TECHNICAL AND FINANCIAL MARITIME PROJECTS

Tel.: 4520278

• AGENTS FOR ALL GREEK PORTS

Tel.: 4520280

CABLES : THEOGIBROS

Telex : 2091 (6 lines)

τερα τῶν ἀρχικῶν συμφωνηθέντων, ώς ἀνεκοινώθη δὲ ὑπὸ ἐκπροσώπου τῆς Σάνκο, οἱ ἀρχικοὶ ναυλωταὶ ἔτερους 35 σκαφῶν ἐδέχθησαν νὰ καταβάλουν τὴν ἐξ 11% αἰτηθεῖσαν διαφοράν, μὴ ἀκυρωθέντων οὕτω τῷ ναυλοσυμφώνῳ τῶν σκαφῶν αὐτῶν. Σημειωτέον, ὅτι οἱ ἀρχικοὶ ναῦλοι τοὺς ἀποίους ἡ Σάνκο ἐζήτησεν ἐκμαίνοντα μεταξὺ 2,75 καὶ 3 δολλαρίων κατὰ τὸν. I.W. μηνιάσιας, συνεπῶς, παρὰ τὴν αὐξήσιν ἐξ 11% οἱ ναῦλοι παραμένουν ἄκρως ἐλκυστικοὶ ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς σήμερον κρατούντας.

Πάντας, ἡ Σάνκο θὰ πρέπει νὰ καταβάλῃ ἀποζημίωσιν 3 ἑκατ. δολλαρίων εἰς τὸν ἀρχικοὺς ναυλωτὰς τῶν 16 σκαφῶν. Τὸ ποσὸν τοῦτο εἶχε καθορισθῆ ὡς ρήτρα διὰ τὴν περίπτεσιν ἀκύρωσεως τοῦ ναυλοσυμφώνου ἐκ μέρους τῆς Σάνκο.

Κατὰ τὸν ἐκτρόσωπον τῆς ἑταιρίας, ἀποτελεῖ τὰ σκάφη τῆς «κομπίνας» θὰ ναυπηγηθοῦν ὥσπει τοῦ ἀρχικοῦ προγράμματος. «Ηδη τὸ ὑπουργεῖον Μεταφορῶν ἔχοργησε τὴν σχετικὴν ἔγκρισιν διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν.

## ΙΤΑΛΙΑ

### ΑΝΕΠΑΡΚΕΣ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟΝ ΤΟΝΝΑΖ

Τὸ ισοζύγιον τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν διὰ τὰς ἀπὸ θαλάσσης ιταλικὰς μεταφορὰς τοῦ 1972, ἐκλεισε μὲ παθητικὸν 78,9 δισεκατομ. λιρεττῶν. Ἀποδεικνύεται ἐξ αὐτοῦ ἡ ἀνεπάρκεια τοῦ θέμικοῦ τοννᾶς νὰ ἔξυπηρτησῃ τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τῆς γειτονικῆς χώρας.

Τὰ ἔσοδα ἀνήλθον εἰς 704,9 δισεκατομμύρια λιρεττῶν, ἀπαρτιζόμενα ἀπὸ ναῦλους ἐμπορευμάτων πρὸς ἔξαγωγὴν (115,5 δισ. λιρ.), ἀπὸ ναῦλους τῶν ιταλικῶν πλοίων εἰς μεταφορὰς μεταξὺ τρίτων χωρῶν (332,6 δισεκατομ. λιρ.), ἀπὸ ναῦλους ἐπιβατῶν (87,9 δισεκατομ. λιρ.) καὶ ἀπὸ δαπάνας ἔξων πλοίων εἰς ιταλικούς λιμένες (168,9 δισεκ. λιρεττῶν).

Εἰς τὸ σκέλος τῶν πληρωμῶν (783,8 δισεκατομ. λιρ.) ἀναφέρονται: Ναῦλοι διὰ τὰς εἰσαγωγὰς (565,0 δισεκατ. λιρ.). Ναῦλοι ἐπιβατῶν (9,7 δισεκατ. λιρ.). Δαπάναι τῶν ιταλικῶν πλοίων εἰς τὴν ξένην (208,2 δισεκ. λιρεττῶν).

Παθητικὸν ὑπόλοιπον 78,9 δισεκατομ. λι-

ρεττῶν, ἔναντι 79,8 δισεκατομ. τοῦ 1971. Καὶ τούτης εἶπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἀνακοινώσεως τῶν ἀνωτέρω στατιστικῶν ἀριθμῶν, ἡ ἀνάγκη ὥσπει αὐξηθῆ ἡ δύναμις τοῦ ιταλικοῦ στόλου μέχρι τῶν 12 ἑκατομμ. τόννων γκρός.

## ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### Η ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΤΩΝ S.D.14

Διὰ τὴν παραγγελίαν ἀπὸ τὴν P & O τῶν ἔξ τύπου S.D.14 φορτηγῶν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Όστιν & Πίκεργκιλ ἔξιρτεται, ὅλως Ιδιαιτέρως, ἡ ἐπιτυχία τοῦ νεο-λίμπερτού αὐτοῦ σκάφους.

Ἄπο τῆς πρώτης παραγγελίας κατὰ τὸ 1966, παρηγέλθησαν ἐν συνόλῳ 130 τοιάστα σκάφη, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 90 διὰ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σάντερλαντ. Δύο ἄλλα ναυπηγεῖα, τοῦ Σκαραμαγκά καὶ τῶν βραζιλισῶν Μάνα, ἀνέλασον τὴν κατασκευὴν σκαφῶν S.D.14. Τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά δὲν ἔχουν ἀλλας πρὸς ἐκτέλεσιν παραγγελίας, τὰ βραζιλισῶν πρόκειται νὰ ναυπηγήσουν εἰκοσάδα S.D.14 φορτηγῶν (ἔξ διὰ λογαριασμὸν Γερμανῶν ἔφορτοιτῶν).

Τὸ ἀρχικὸν σχέδιον τοῦ S.D.14 μετετράπη ἡδη ἐπὶ τὰ βελτιώ εἰς σκάφος μὲ μεγαλύτεραν χωρητικότητα, ισχυροτέρων μηχανῆν, ὑπὸ τὸ νόμον S.D.15. Παραγγελία τινὲς ἐλήφθησαν.

«Ἄς σημειωθῇ ὅτι αἱ τιμαὶ τῶν S.D.14 ηγέηθησαν σημαντικῶς. Μεταχειρισμένα σκάφη πωλούνται ἡδη εἰς τὴν ἀγοράν. Τέλος τοῦ 1972 τὸ «Ραμόν ντε Λαρρινάγκα» ἡγοράσθη παρ' «Ἐλλήνων ἀντὶ 1.570.000 λιρῶν περίπου καὶ κατὰ Μάϊον 1973 τὸ «Κλουντάν», μόλις παραδόθεν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα, ἐπωλήθη εἰς Γερμανίαν ἀντὶ 2.125.000 λιρῶν, ἐνῷ τότε ἡ παραγγελία τοῦ εἰς τὰ ναυπηγεῖα θὰ ἔστοιχε £ 1.7 ἐνω 1.8 ἑκατομ.

### ΑΔΕΙΑ ΜΕΤ' ΑΠΟΔΟΧΩΝ

Μετὰ μακρὰς διαπραγματεύσεις, ἐληξε, τελευταῖς ἡ διένεξις μεταξὺ τῶν Βρετανῶν ἀξιωματικῶν ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ἀδείας.

«Ὑπερσχέθησαν οἱ τελευταῖοι τὴν παροχὴν

ἐξαμήνου ἀδείας μετ' ἀποδοχῶν δι' ἔκαστον ἔτος ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων. Τὸ σύστημα τοῦ θά ἐφαρμοσθῆ σταδιακῶς, ἀρχῆς γενομένης ἀπὸ τῆς Ιης Οκτωβρίου τρέχοντος ἔτους.

Εἰς τὴν πρώτην φάσιν τὸ δικαίωμα ἀδείας θὰ αὐξηθῇ ἀπὸ 157 ἡμέρας εἰς 173 ἡμέρας δι' ἔκαστον ἔτος ὑπηρεσίας. Κατὰ τὴν δευτέρην φάσιν, ἡ ἀδεία θὰ αὐξηθῇ εἰς 183 ἡμέρας ἐπιστώς, μέρος τῆς ὅποιας θὰ καταβάλλεται εἰς χρήμα.

Τὸ τρίτον καὶ τελευταῖον στάδιον προβλέπεται νὰ τεθῇ εἰς ἐφαρμογὴν ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου τοῦ 1975. Βάσει αὐτοῦ, ἔκαστος ἀξιωματικὸς θὰ δικαιούνται μίαν ἡμέραν ἀδείας διὰ κάθε δύο ἡμέρας ἐργασίας. «Ἐπὶ πλέον θὰ λαμβάνῃ ὑπερωρίας δι' ἔκαστην ὥραν ἐργασίας πέραν τῶν ὅκτω ὥρων ἡμερησίων.

«Ἡ ὡς ἄνω συμφωνία ἀφορᾷ τοὺς ἀξιωματικούς Α' Τάξεως. «Ἀντίστοιχοι παραχωρήσεις θὰ παρασχεθοῦν καὶ εἰς τοὺς ἀξιωματικούς Β' Τάξεως, ἐνῷ, παραλλήλως, θὰ αὐξηθοῦν αἱ ἡμέραι αἱ ἀδείας τῶν δοκίμων ἀξιωματικῶν.

## NORΒΗΓΙΑ

### ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ

Τὸν γιγαντισμὸν κατὰ πόδας ἀκολούθουν οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταί. Πέντε δεξιαμεπλοίοια τῶν 500 περίπου χιλιάδων τόννων παρηγειλαν τὰς τελευταῖας αὐτὰς ἡμέρας. Τέ πρωτον τῶν 485.000 τόν. παρηγέλθη εἰς τὰ σουηδικά ναυπηγεῖα Ούντεβάλλα, μὲ παράδοσιν τὸ δεύτερον ἡμισύ τοῦ 1978. Τὰ ἄλλα τέσσαρα τῶν 472.000 τόν. παρηγέλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κιέλου ἀντὶ 530 ἔκαστον. κωρωνῶν ἔκαστον. Παράδοσις 1977 καὶ 1978. Θὰ ἔχουν μῆκος 405 μέτρων, πλάτος 71 μέτρων καὶ βάθος 29 μέτρων.

Αἱ παραγγελίαι δικαιολογούνται ἀπὸ τὴν σταθερῶν αὐξανομένην ζήτησιν πετρελαίων ἀπὸ τὰς Ήνωμένας Πολιτείας. Δεδομένων τῶν ὑψηλῶν τιμῶν, αἵτινες κρατοῦν εἰς τὴν ἀγοράν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων, οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ ἔξεποίσαν τὰ μικρότερα καὶ παλαιότερα σκάφη των καὶ ἔχασφαλίζουν οὕτω μέρος τῶν κεφαλαίων διὰ τὴν χρηματοδότησιν τῶν νέων παραγγελιῶν των.

## ΣΟΥΗΔΙΑ

### ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΣΚΑΦΗ

Εἰς 6,3 ἑκατομ. τόν. d.w. ἀνέρχονται αἱ παραγγελίαι τῶν Σουηδῶν ἐφοπλιστῶν. Τὰ σουηδικά ναυπηγεῖα θὰ ἔκτελέσουν παραγγελίας 3,9 ἑκατομ. τόν. d.w.

Τὸ ὑπὸ παραγγελίαν τοννᾶς ἀπαρτίζεται: 'Απὸ 25 τάνκες, 4.230.000 τόν. d.w., ἐξ μικτὰ 12 ἑκατομ. τόν. d.w., δέκα ἐπτά μπάλκ κάρριερς 660 χιλ. τόννων, δέκα ἐπτά τύπου ρό - ρό φορτηγά καὶ φυσεῖα, πλόια κονταίνερες 190 χιλ. τόν. καὶ ἔνδεκα ὀχηματαγωγῶν.

Παραδοσίες: 1973, 1.350.000 τόν. 1974, 2.010.000 τόν., 1975, τόν. 2.170.000 καὶ 1976, τόν. 400.000, 1977, 350.000 τόν.

Τὰ πετρελαιοφόρα ἀντιπροσωπεύουν τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῶν παραγγελιῶν (5.430.000 ἑκατομ. τόν. ἐπὶ 6,3 ἑκατ. τόν.).

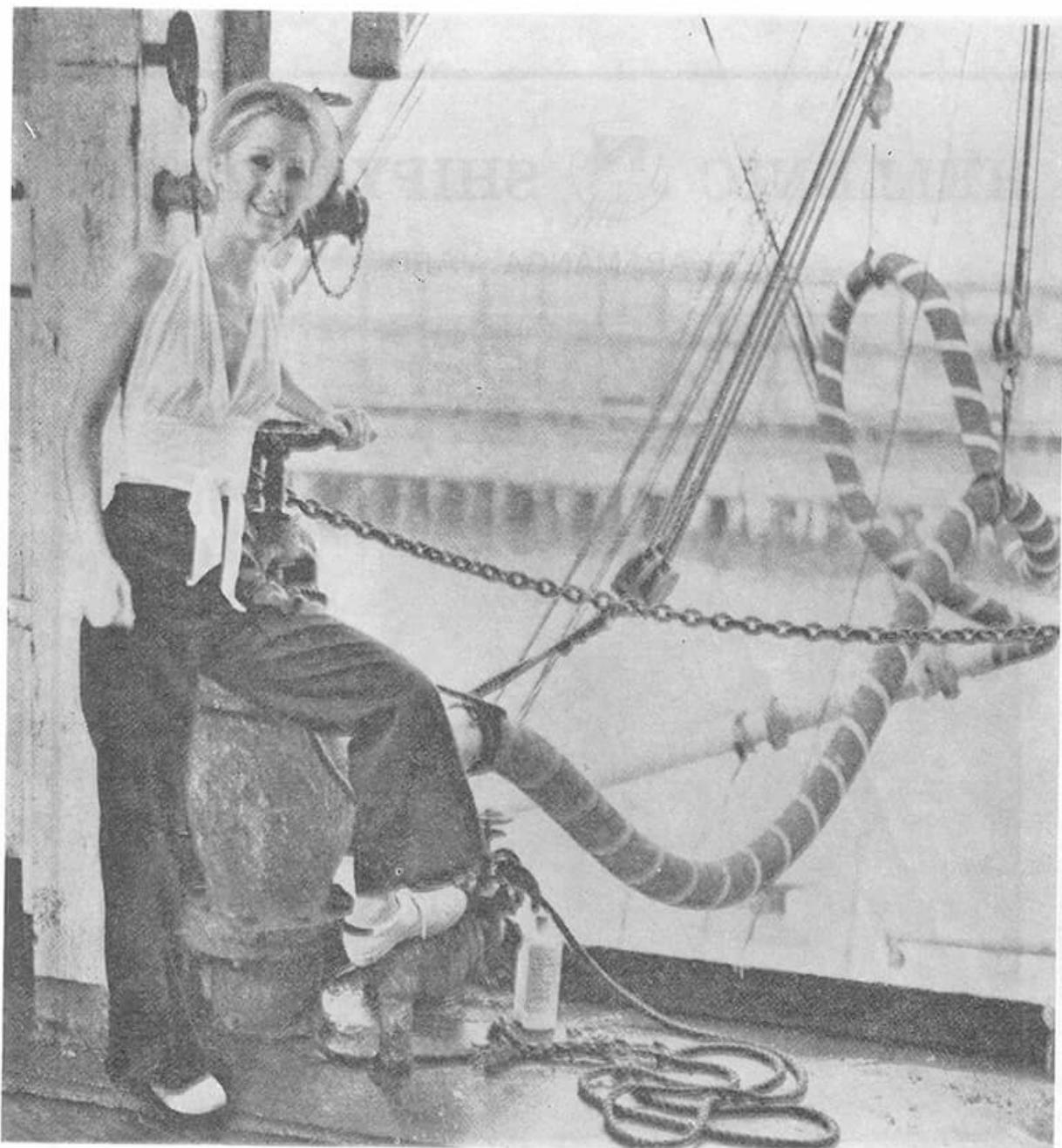
«Ἄς σημειωθῇ ὅτι προβλέπεται ἡ ἐπίσημης τῶν μικρότερων σκαφῶν. «Ἀντιοικονομικά θεωροῦνται διὰ τὴν σουηδικήν σημαίαν καὶ τὰ πετρελαιοφόρα τῶν 100 χιλ. τόν. Πολλὰ ἐπίσης μικρότερα μπάλκ κάρριερς θὰ πωληθοῦν ὡς ἀντιοικονομικά, ἐνῷ μόλις πρὸ διετίας είχον παραληφθῆ ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα. Δύο ἐφοπλιστικά συγκροτήματα τοῦ Σάλεμ καὶ τοῦ Μπρόστρομ ἔχουν ὑπὸ παραγγελίαν τὰ περισσότερα τοννᾶς. Σάλεμ τρία περίπου ἑκατομ. τόν. καὶ Μπρόστρομ 863.000 τόννων.

# Williams & Glyn's Bank has brought St. Mary Axe to Piraeus.

You know the high standard of service you get from St. Mary Axe branch in the City of London. It has been famous for over 50 years. Now we have brought this same service to Piraeus. Call Ted McMahon, the Manager of our new Piraeus office. He will be glad to discuss your banking needs and give you the advice and service you expect—on the spot.

**WILLIAMS & GLYN'S (GREECE) CO. LTD.**

61 Akti Miaouli & 1 Filellinon, Piraeus.  
Telephone Nos: 4516428. 4518314. 4516767. Telex No: 212055.



## Bunkering should be fast, efficient.

At 60 world ports we deliver at better than 500 tons an hour. At two dozen the hourly rate can exceed 800 tons. Sixteen Esso ports top a thousand tons an hour.

Bunkering is a burden, we know. Ships' engineers are busy. Space alongside and on the dock is needed for other things. Fueling should be fast, efficient.

So we've invested well over \$100-million in

facilities. To give the fast turnarounds you want, and need, to run your business at a profit.

All part of the service your Lady Of The Sea gets from Essomarine — The Sign of Service.



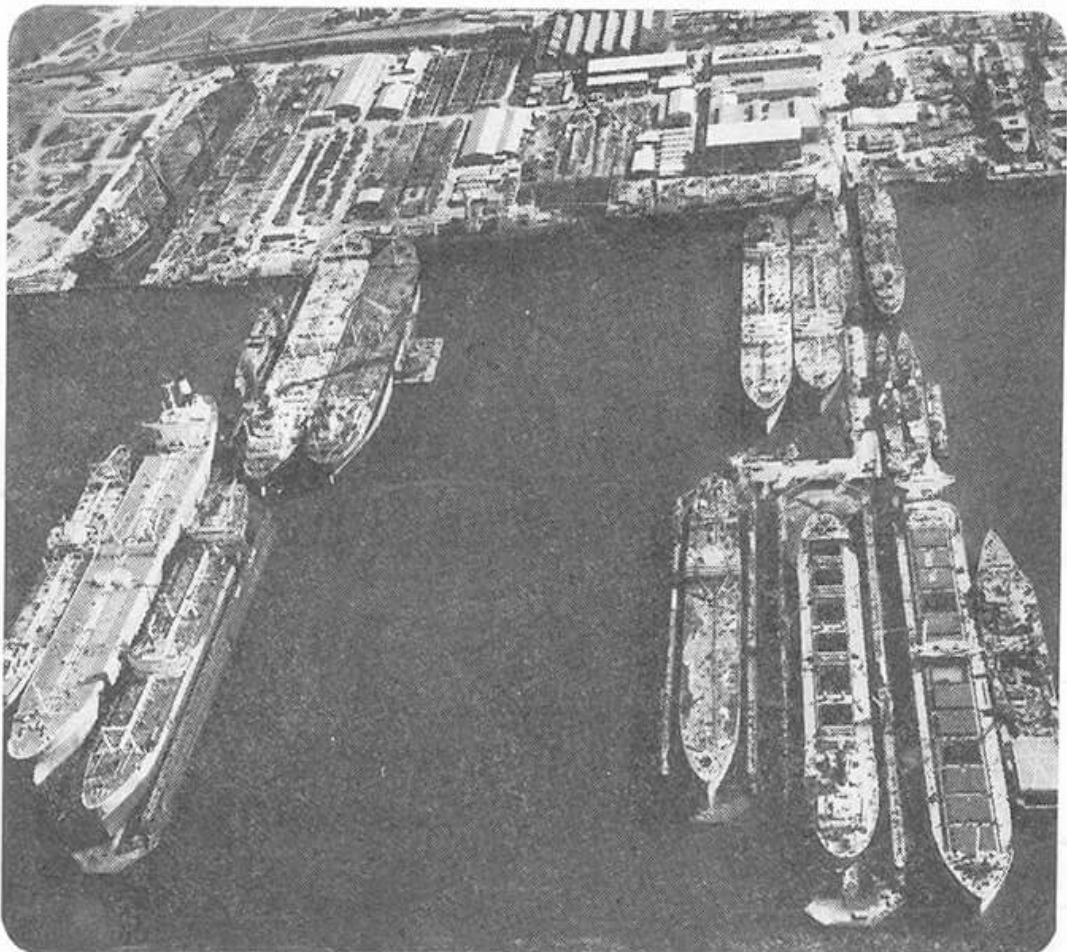
THE SIGN OF SERVICE

**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 XRONIKA



## ΕΙΔΗΣΕΙΣ

### ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νησιόδιον, δάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν :

1. «Μανούσελλα Πράιντ»: Φορτηγὸν (πρώην «Κασλψφ») 1.735 τόν. γκρός τοῦ 1955, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Συντροφία» (κ. Φίλ. Ζωιόπουλος).

2. «Κλεόπατρα»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην ιαπωνικὸν «Υγιο Μαρι Νο. 8») νεοαγορασθέν, 21.187 τόν. γκρός, τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Κλέρκο» (κ. Κων. Χριστιανός).

3. «Παπαλέξης»: Φορτηγὸν (πρώην δελγικὸν «Μανταλί») νεοαγορασθέν, 8.992 τόν. γκρός τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μποράζες» (κ. Παπαναστασίου).

4. «Γκλόμπαλ Χόουπ»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην ιαπωνικὸν «Ελεντρίας») νεοαγορασθέν, 22.944 τόν. γκρός τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Τρέντ» (κ. Ιωάν. Σουμαλάκης).

5. «Αστρέ»: Φορτηγὸν (πρώην παναμαϊκὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνωμα) νεοαγορασθέν, 8.827 τόν. γκρός τοῦ 1950, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Παλόμα» (κ. Παν. Χατζηπαναγιώτης).

6. «Αιγαίος Λητζεντ»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνωμα) 8.925 τόν. γκρός τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Κανάρχης» («Αιγαίος ΝΕΠΕ»).

7. «Καλυψώ»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην «Ελλήνιας Ι» σημαία Φιλιππίνων) νεοαγορασθέν, 12.949 τόν. γκρός τοῦ 1967, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Κράνιο» (κ. Γερ. Ιατροῦ).

8. «Λόρνελ σων»: Φορτηγὸν (πρώην δανικὸν «Skotland») νεοαγορασθέν, 3.142 τόν. γκρός τοῦ 1961, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Κάμινος Οσεάνικα» (κ. Ιωάν. Κοντάρας).

9. «Περιλεύκη»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνωμα) 10.916 τόν. γκρός τοῦ 1954, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Τράρερς» (κ. Γ. Μανουσάκης).

### AI ΚΑΘΕΔΑΚΥΣΕΙΣ

Απὸ τὰς ἐσχάρας τῶν γερμανικῶν ναυπηγείων 'Ανκερλόκκεν τοῦ Φρέντρικονταν καθειλκύσθη τὴν 7ην παρελθόντος 'Ιουνίου τὸ δεύτερον τοιμεντοφόρον φορτηγὸν τῆς ἑταῖριας τοιμέντων Χαλκίδος «Σημέντ Κουνίν», 2.930 τόν. γκρός. Τὸ πρώτον, «Σημέντ Κίγκ», εἶχε καθειλκυσθῆ τὸν Δεκέμβριον τοῦ παρελθόντος ἔτους. 'Αμφότερα ὑψωσαν τὴν κυανόλευκον.

— Τὴν 13ην Σεπτεμβρίου καθειλκύσθη εἰς Ταμάνιο, ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Μίτσουΐ, τὸ 76.000 τόνων d.w. μπάλκ κάρριερ «Κόνκαρ Βίκτορος», ἀνήκον εἰς τὴν ἐλληνικῶν συμφερόντων ἑταῖριαν «Κονκάρ» (Κωνισταντόπουλος καὶ Καρπίδης). Μηχαναὶ B & W, ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15 κόμβοι. Ση-

πέντε πλοίων ἡ παραλαβὴ θὰ πραγματοποιηθῇ ἀπὸ τοῦ 'Ιανουαρίου μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου 1974.

### AI ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Αἱ Ναυτικαὶ Ἐπιχειρήσεις «'Ολκάς» θὰ ναυπηγήσουν εἰς τὴν «Ἐταιρίαν Γεν. Ἐπιχειρήσεων» (συμφέροντα 'Ανδρεάδη) δύο φορτηγὰ σκάφη 5.900 τόνων d.w. Τὰ σκάφη θὰ ἔχουν μῆκος 107,5 μ., πλάτος 16 μ. καὶ ἡ ἀξία των, ἡ ὁποία θὰ ἀνέλθῃ εἰς 4.250.000 δολ., θὰ καταβληθῇ εἰς 5 ίσας δόσεις κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κατασκευῆς τῶν πλοίων. Τὰ δύο φορτηγὰ θὰ ναυπηγηθοῦν ὑπὸ τὴν ἐπίθεψιν τοῦ Λλόδη Ρέτζιστερ ὡφ Σήππηγκ καὶ θὰ παραδοθῶν ἐντὸς τοῦ 1974.

— Δεξαμενόπλοιον τῶν 261.970 τόν. d.w. παρηγγέλθη εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα Μιτσούμπιστος ὑπὸ τοῦ Οἴκου Κούλουθρου - 'Εμπειρίκου, μὲ παράδοσιν Δεκέμβριον 1976. Τιμὴ 12.700 γιέν τοῖς μετρητοῖς. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν 34.000 ἵππων. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15,8 μίλια.

— Δύο μπάλκ κάρριερ τῶν 30.000 τόν. d.w. παρηγγέλθη εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα Μιτσούμπιστος ὑπὸ τοῦ Οἴκου Κούλουθρου - 'Εμπειρίκου, μὲ παράδοσιν Δεκέμβριον 1976. Τιμὴ 12.700 γιέν τοῖς μετρητοῖς. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν 34.000 ἵππων. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15,8 μίλια.

— Υπὸ τῆς ἐλληνικῶν συμφερόντων λιβεριανῆς ἑταῖρίας «Κασσιόπεια Σήπηπηγκ Κόμπων» παρηγγέλθη εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα Κουροσίμα φορτηγὸν σκάφος τῶν 6.300 τόν. d.w. Μηχαναὶ 'Ακασάκα - Μιτσούμπιστος 3.800 ἵππων. Ταχύτης 12,5 μίλια. Κόστος 460 ἑκατ. γιέν. Παράδοσις 'Απρίλιον 1974.

— Εἰς τὰ ναυπηγεῖα Βερόλιμε τῆς 'Ολλανδίας παρηγγέλθησαν δύο δεξαμενόπλοια τῶν 318.000 τόν. ἑκατοντ., μὲ παράδοσιν 'Ιουνίου καὶ 'Οκτώβριον 1976, διὰ λογαριασμὸν ἑταῖρίας φερομένης ὡς ἐλληνικῶν συμφερόντων. Λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

### ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Εἰς ἀγοραστὰς τοῦ Κόντινεντ ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Δημόκριτος» 8.790 τόν. γκρός, 12.200 τόν. d.w. τοῦ 1952.

— 'Ελληνες τοῦ Λαοδίνου ἡγόρασαν τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Αμπίτα» 20.484 τόν. γκρός, 32.940 τόνων d.w τοῦ 1965.

— 'Αντί λιρῶν 675.000 ἡγοράσθη καὶ παραλαμβάνεται προσεχῶς τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Ηαρριγου» 10.153 τόν. γκρός, 15.170 τόν. d.w. τοῦ 1958. Σημαία 'Ελληνικῆ.

— Παρ 'Ελλήνων τῆς Νοτίου 'Αφρικῆς ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον κυπριακὸν δεξαμενόπλοιον (ἀγγλικὰ συμφέροντα) «Waikiki Pioneer» (πρώην «Έλευθερούπολις») 13.491

## E. E. SHARP & SONS LTD.

BIOMΗΧΑΝΟΙ - ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ  
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRΙΚΟΝ 158/9, HIGH STREET HULL

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ORION HOUSE

183, GREAT HOWARD STREET, LIVERPOOL, 3,

69, ST. VINCENT STREET, GLASGOW, C.2.

ΕΠΙΣΗΣ: E. E. SHARP & SONS (NORTHERN), LTD.

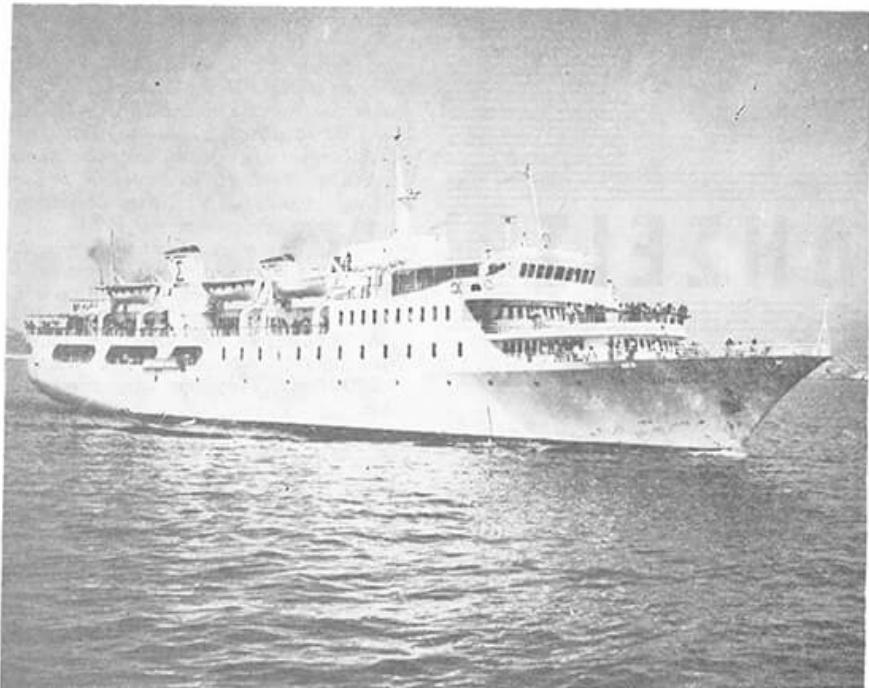
BOROUGH ROAD NORTH SHIELDS

E. E. SHARP & SONS LTD.

"TRITON HOUSE" ALEXANDRA ROAD THE DOCK IMMINGHAM

# "IONION":

## ΤΟ ΕΠΙΤΥΧΗΜΕΝΟΝ ΑΚΤΟΠΛΟΤΚΟΝ



'Από τα όλιγα υποδειγματικά έπιβατηγά - όχηματαγωγά, τα έξυπηρετούντα τας άκτοπλοϊκάς μας συγκοινωνίας, είναι το «Ιόνιον», τών κ.κ. 'Αδελφών Στρίντζη. Νεότευκτον, ταχύτητος 18 μιλίων, μεταφορικής δυναμικότητος 660 έπιβατών και 75 ιδιωτικών αύτοκινήτων (η 18 φορτηγών και 35 Ι.Χ.) έκτελει άπο τους άνελλιπτώς την γραμμήν Σύρου - Ικαρίας - Σάμου. Τὸ ἀνέτον τῶν ταξιδίων διὰ τοῦ «Ιόνιον» διηγούλουν τὰ μέγιστα καὶ τὴν αὔξησιν τῆς κινήσεως τῆς γραμμῆς του. Κατὰ 50% εἰς τὰ όχηματα καὶ 25% εἰς τοὺς έπιβάτας ηύξηθη ἡ κίνησις εἰς τὰς νήσους Ικαρίαν καὶ Σάμον.

τόν. γκρός, 25.650 τόν. d.w. τοῦ 1958. Τιμὴ γύρω τῶν 2½ έκατομ. δολλαρίων.

— Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Norse Mountain» 44.220 τόν. γκρός, 82.100 τόν. d.w. τοῦ 1967 ήγοράσθη παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 25 έκατομ. δολλαρίων τοῖς μετρητοῖς, ἐάν εἰναι ἐλεύθερον ναυλώσως κατὰ τὴν παράδοσιν, Νοέμβριον - Δεκέμβριον.

— 'Ελληνες ήγόρασαν τὸ δηζελοκίνητον καναδικὸν ρυμουλκὸν «Foundation Vigilant» 719 τόν. γκρός, 300 τόν. d.w. τοῦ 1952.

— Μεταξὺ 'Ελλήνων ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Ολυμπιάς» 4.037 τόν. γκρός τοῦ 1955 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Ἐλείστρια V». Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

— Ήγοράσθη, παρελήφθη καὶ υψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν

φυγεῖον «Stralsund» 5.999 τόν. γκρός, 7.913 τόν. d.w. τοῦ 1952. Μετωνομάσθη «Συναρμονίας».

— Τὸ δηζελοκίνητον λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Stolt Laguna» 11.351 τόν. γκρός τοῦ 1952 ήγοράσθη παρ' 'Ελλήνων καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Οσεαν Πρίν» καὶ υψωσε τὴν λιθεριανὴν σημαίαν.

— Ήγοράσθη παρ' 'Ελλήνων τὸ δηζελοκίνητον Σανικὸν δεξαμενόπλοιον «Oluf Maersk» 21.609 τόν. γκρός, 35.900 τόν. d.w. τοῦ 1953 καὶ παραλαμβάνεται. Μετωνομάσθη «Αίγις Πρέζιντεν». Τιμὴ γύρω τῶν 8 έκατ. δολλαρίων.

— Τὸ δεξαμενόπλοιον «Ταύρος» 18.747 τόν. γκρός τοῦ 1955 ἐπωλήθη καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Lil Maur Paul». Σημαία Λιθερίας.

— Τὸ μότορσιπ «Giorgiana» 497 τόννων γκρός τοῦ 1959 ἡγοράσθη παρὰ Κυπρίων, παρελήφθη καὶ υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Τιμόθεος».

— Ήγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ γερμανικὸν μότορσιπ «Ergo» 458 τόν. γκρός, 640 τόν. d.w. τοῦ 1931. Μετωνομάσθη «Κοραλία». Κυπριακὴ σημαία.

— Παρὰ Κυπρίων ἡγοράσθη ἐπίσης, τὸ δόλανδικὸν μότορσιπ «Spira» 494 τόν. γκρός, 666 τόν. d.w. τοῦ 1953 καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Μάτ». "Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

— Τὸ φορτηγὸν «Δημήτρης N.» 3.534 τόν. γκρός, 4.257 τόν. d.w. τοῦ 1955 ἐπωλήθη εἰς ἀγοραστὰς "Απω 'Ανατολῆς, ὡς ἔστι καὶ εὐρίσκεται, καὶ θὰ παραδοθῇ περὶ τὰ μέσα Φεβρουαρίου 1974.

— Ήγοράσθη παρ' 'Ελλήνων τὸ δηζελοκίνητον ὄλλανδικὸν φορτηγὸν «Μετωπον» 3.829 τόν. γκρός, 4.737 τόν. d.w. τοῦ 1958 καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Σημέντ Πρώτο». "Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

— Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν μπάλκον κάρριερ «Mountpark» 21.833 τόν. γκρός, 34.715 τόν. d.w. τοῦ 1965 ήγοράσθη παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 6.750.000 δολλ.

— Εἰς ἐλβετικὰ συμφέροντα ἐπωλήθη καὶ θὰ παραμείνῃ ὑπὸ τὴν λιθεριανὴν σημαίαν τὸ δεξαμενόπλοιον «Σαΐντ Σπυρίδων» 22.190 τόν. γκρός, 34.787 τόν. d.w. τοῦ 1959. Τιμὴ πωλήσεως γύρω τοῦ ἐνδεκατομ. δολλαρίων ὡς ἔστι καὶ ὅπου εὐρίσκεται μὲ ζημιας.

— Εἰς παναμαϊκὰ συμφέροντα ἐπωλήθη τὸ λιθεριανὸν μότορσιπ «Σίστερ 'Αμαλία» 944 τόν. γκρός, 1.530 τόν. d.w. τοῦ 1957. Τὸ πλοῖον παρεδόθη καὶ μετωνομάσθη «Five-rivers».

— Τὸ κυπριακὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Ἀρηνη», 9.100 τόν. d.w. τοῦ 1959 ἐπωλήθη παρὰ τῆς ἑταιρίας Σ. Κασμᾶς καὶ 'Αδελφοὶ εἰς 'Ινδονησίους ἀντὶ 1.3 έκατομ. δολλαρία. Παρεδόθη ἐν Πειραιεῖ εἰς τοὺς ἀγοραστὰς του τὴν 26ην Σεπτεμβρίου.

### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Jane Stoen» 40.978 τόν. γκρός τοῦ 1965 καὶ μετωνομάσθη «Φωτεινή».

— Παρελήφθη ἐπίσης τὸ ἀγγλικὸν ἐπιβατηγόν «Elmtree» 1.793 τόν. γκρός τοῦ 1957 καὶ μετωνομάσθη «Χρήστος Κ.». Σημαία ἐλληνική.

— Τὸ ὄγορασθὲν νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Liðið» 12.632 τόν. γκρός, τοῦ 1955, παρελήφθη, μετωνομάσθη «Φλέρτζ» καὶ υψώσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

— Τὸ πωλήθὲν μεταξὺ 'Ελλήνων μπάλκον κάρριερ «Οινούσιαν Σάιντεστ» 12.618 τόν. γκρός, τοῦ 1961 παρεδόθη καὶ μετωνομάσθη «Φρέιτ Κουήν».

— Πασελήφθη, μετωνομάσθη «Ἀστυάναξ» καὶ υψώσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν τὸ δόλαν-

## 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)

δικόν μπάλκ κάρριερ «Sleddrechit» 13.066 τ. γκρός του 1950.

— Έπίσης παρελήφθη τὸ νορβηγικὸν φορτηγὸν «Skartna» 9.473 τόν. γκρός του 1957 καὶ μετωνομάσθη «Hestor». Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

— Μετωνομάσθη «Μπήκον» τὸ παραληφθὲν ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «British Beacon» 22.779 τόν. γκρός του 1959 καὶ ὑψωσε τὴν λιθεριανὴν σημαίαν.

— Παρελήφθη τὸ γερμανικὸν μότορσιπ «Gloria» 1.26 τόν. γκρός του 1955 καὶ ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Aikaterini».

— Τὸ πωληθὲν δεξαμενόπλοιον «Τηλέμαχος» 12.962 τόν. γκρός του 1953 παρεδόθη καὶ μετωνομάσθη «Σαμάντα».

#### ΤΑ ΣΥΜΒΕΛΗΜΕΝΑ

«Υπεγράφθησαν εἰς τὸ NAT συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ἔνας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων:

«Καλή», παναμαϊκόν, τόν. γκρός 1.923, ἀπὸ 25.9.73, ἐκπρόσωπος κ. Ιω. Πολίτης, «Πάρις», κυπριακόν, τόννων γκρός 5.690, ἀπὸ 26.9.73, ἐκπρόσωπος κ. Στ. Στραβελάκης, «Νίνια», κυπριακόν, τόννων γκρός 5.250, ἀπὸ 26.9.73, ἐκπρόσωπος κ. Παν. Ηλιόπουλος, «Μπήκον», λιθεριανόν, τόννων γκρός 22.7.78, ἀπὸ 26.9.73, ἐκπρόσωπος κ. Νικ. Πίττας, «Οσεαν Πρίνς», λιθεριανόν, τόννων γκρός 11.302, ἀπὸ 27.9.73, ἐκπρόσωπος κ. Θ. Βλασσόπουλος, «Ἐλέκτρα Ε.», κυπριακόν, τόννων γκρός 15.728, ἀπὸ 28.9.73, ἐκπρόσωπος κ. Δημήτριος Μιχελάκης, «Ούρανία Π.», κυπριακόν, τόννων γκρός 1.304, ἀπὸ 2.10.73, ἐκπρόσωπος κ. Αλκ. Κονιδάρης, «Νηρέψα», κυπριακόν, τόννων γκρός 498, ἀπὸ 4.10.73, ἐκπρόσωπος κ. Γ. Μαυρῆς, «Στέλλα Α.», κυπριακόν, τόννων γκρός 1.517, ἀπὸ 5.10.73, ἐκπρόσωπος κ. Οθων. Αρβανίτης, «Νάβι Τσάμπιον», κυπριακόν, τόννων γκρός 9.354, ἀπὸ 5.10.73, ἐκπρόσωπος κ. Δημ. Μπαρμπούτης, «Ἐλεήστρια Υ.», κυπριακόν, τόννων γκρός 4.036, τόννων γκρός 3.379, ἀπὸ 5.10.73, ἐκπρόσωπος κ. Δημ. Βαρβεράκης, «Κάπα Εντερπράζι», κυπριακόν τόν. κ. Γ. Μισαηλίδης, «Ἀλκμήνη», κυπριακόν, τόννων γκρός 711, ἀπὸ 6.10.73, ἐκπρόσωπος κ. Γερ. Αγουδήμος, «Ἀλέξανδρος Α.», κυπριακόν, τόννων γκρός 2.096, ἀπὸ 6.10.73, ἐκπρόσωπος κ. Γερ. Αγουδήμος, «Ἐλληνόρα», κυπριακόν, τόννων γκρός 10.013, ἀπὸ 8.10.73, ἐκπρόσωπος κ. Γ. Αρχοντάκης, «Ρόδαντ Ράς», κυπριακόν, τόννων γκ. 2.547, ἀπὸ 8.10.73, ἐκπρόσωπος κ. Νικ. Αλαφάσος.

#### ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Μάϊος» 8.853 τόν. γκρός του 1952 ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τοῦ Ταιθάνων.

#### METONOMASIAI

Εἰς «Μυκήναι» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Νερίνα», 1.196 τόν. γκρός καὶ εἰς «Ολυμπία» τὸ «Ἐλενα» 1.197 τόν. γκρός του 1963.

— Τὸ φορτηγὸν «Ἄγιος Γεώργιος», 2.430 τόν. γκρός του 1945 μετωνομάσθη «Λάκυ».

## Τὰ δύο τῆς Κρήτης



Τὸ νεότευκτον ὑποδειγματικὸν ὄχηματαγωγὸν - ἐπιβατηγὸν «Κάντια» τῆς Εταιρίας Κρήτης, ἥρχισεν ἀπὸ τινῶν ἐδδομάδων τὰ πρὸς τὸ Ήράκλειον τοκτικὰ δρομολόγια του. Τὸ ὁδελφόν του σκάφος «Ρέθυμνον» εἰσέρχεται ἐντὸς τῶν ἡμερῶν εἰς τὴν αὐτὴν γραμμὴν.

— Εἰς «Καπετάν» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Καπετάν Κώστας Πάνου», 4.876 τ. γκρός του 1950.

— Έπισης τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Εύαγγελος Βεντούρης», 2.472 τόν. γκρός του 1955 μετωνομάσθη «Ἐργίνα Β.».

— Τὸ φορτηγὸν «Νόρθ Στάρ», 6.548 τόν. γκρός του 1964 μετωνομάσθη εἰς «Λόρδος Βύρων».

#### ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Ιωάννης» 1.845 τόν. γκρός του 1948 ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Φούλμαρ Χόσουτε».

— Τὸ φορτηγὸν «Γκίκας», 2.358 τόν. γκρ. τοῦ 1948, ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

— Τὴν κυπριακὴν σημαίαν ὑψωσεν ἐπίσης τὸ φορτηγὸν «Στέλλα» 1.518 τόν. γκρός του 1950 καὶ μετωνομάσθη «Στέλλα Α.».

#### MHNYMA TOU K. BOULTEOU

‘Ο νέος υπουργός Ναυτιλίας κ. Αλέξανδρος - Κων. Βούλτεος, ἐπὶ τῇ ἀναλήψει τῶν καθηκόντων του, ἀπέθυνε τὸ κατωτέρω μήνυμα πρὸς τοὺς ναυτιλούμενους:

‘Επὶ τῇ ἀναλήψει καθηκόντων υπουργοῦ ὅμοι τῇ ἀνασυστάσει αὐτοτελοῦν υπουργείου ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀποστέλλω θερμότατον χαιρετισμὸν πρὸς πάντας τοὺς ναυτιλούμενους.

‘Υπενθυμίζω εἰς πάντας ὅτι ὑποχρέωσις ὅλων μας ἀνεξαρτήτως, εἶναι, ἡ ἔχυπερέτησις τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν ναυτιλούμενων ἐν πνεύματι ἀγαστῆς συνεργασίας καὶ ὄμοιοις.

Τὸ υπουργείον ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας φιλοδοξεῖ νὰ καταστῇ φιλόστοργος ἀντιλήπτωρ καὶ ἀρωγὸς τῶν ἐν θαλάσσῃ μακράν μοχθούντων καὶ περισγόντων τῆς Ἑλληνικῆς σημαίαν καὶ τὸ ὀδάμαστον Ἑλληνικὸν πνεύμα μέχρι τῶν περάτων τῆς Οἰκουμένης.

#### ΔΛΕΞ. ΚΩΝ. ΒΟΥΛΤΕΟΣ

‘Υπουργός Εμπορ. Ναυτιλίας

#### ΑΙ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Διὰ Ν. Διατάγματος δρίζεται ὅτι μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1973 θὰ συνεχισθῇ ἡ διά περιοδικῶν ἔξετάσεων, ἀπονομὴ διπλωμάτων πλοιάρχων Α' τάξεως καὶ μηχανικῶν Α' τάξεως Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Οὕτω αἱ ἔξετάσεις τῶν Α' πλοιάρχων τῆς περιόδου Δεκεμβρίου θὰ πραγματοποιηθοῦν τὴν 3ην Δεκεμβρίου καὶ τῶν Α' μηχανικῶν τῆς περιόδου Νοεμβρίου θὰ ἀρχίσουν τὴν 20ήν Νοεμβρίου.

#### EIS TON AMERIKANIKON NIHONOMONA

‘Ο κ. Μίνως Κολοκοτρώνης ἔξελέγη μεταξὺ εἰκοσι πέντε διεθνοῦς προσδολῆς προ-

## “THE HELLENIC SUPPLY AGENCY LTD”

Agencia Hellenica Fornecimentos de Navios Ltda.

GENERAL SHIP SUPPLIERS & COMMISSION AGENTS

ΝΩΠΑ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ • ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ • ΚΡΕΑΤΑ ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΑ

PRINCIPALS : Captain GEORGE PERIVOLARIS & NICOLAS GEORGES EFREMIDIS

AV. RIO BRANCO 43 - 22nd FLOOR  
RIO DE JANEIRO G. B. BRASIL

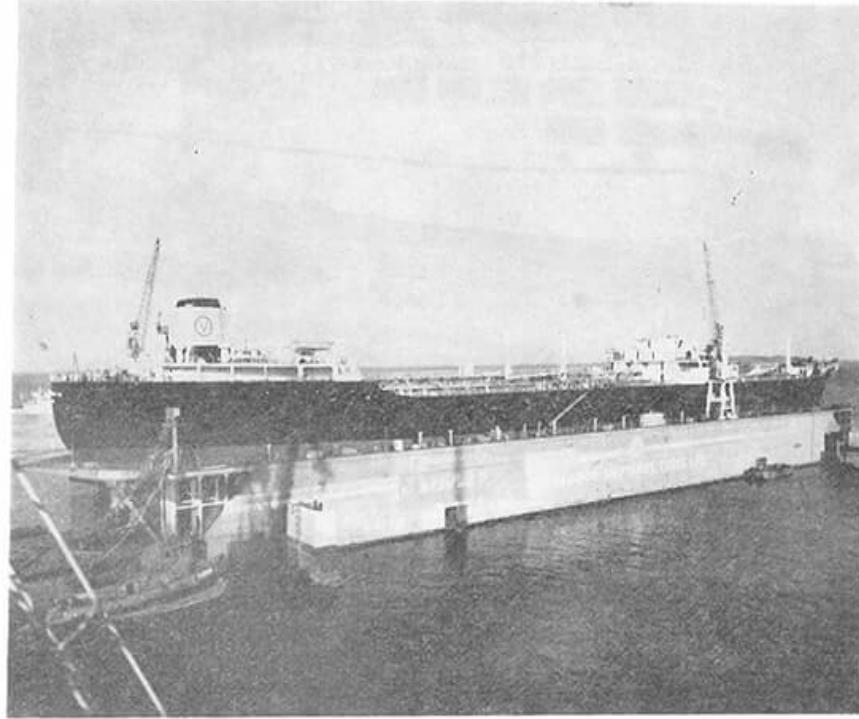
TELEPHONES : 223-1331, 243-2584, 223-1452

TELEGRAMS : "PANELLENICA"

## ΝΕΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΑΝΟΔΟΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΣΥΡΟΥ

Σημαντική άνοδος των ναυπηγοκατασκευαστικών έργασιών έχει πραγματοποιηθή προσφάτως είς τό «ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.». Ή αύξησης των έργασιών τών ναυπηγείων τής Σύρου όφελεται είς τήν έναρξην τής λειτουργίας τής δευτέρας μεγά-

λης πλωτής δεξαμενής «ΒΙΟΛΑΝΤΩ» ή όποια άνέλαβεν έργασίαν άπό τὸν παρελθόντα Μάιον. Έκτοτε τὸ έργον τῶν έπισκευασθέντων πλοίων υπερέδη τὰ 145. Ή έν λόγῳ δεξαμενή έχει τὴν δυνατότητα δεξαμενισμοῦ σκαφών μέχρις 75.000 τόνων d.w.



Στιγμιότυπον ἀπὸ τὸν δεξαμενισμὸν τοῦ πετρελαιοφόρου σκάφους «ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΜΟΣ» 73.000 τόν. d.w. τῆς Έταιρίας Νικολάου Λύρα, εἰς τὸ ὄποιον ἐγένοντο : Καθαρισμὸς ύφαλων, χρωματισμὸς ὀλοκλήρου τοῦ πλοίου, ἐπισκευὴ πηδαλίου, γενικαὶ ἐπισκευαὶ ἐπὶ τῆς κυρίας μηχανῆς καὶ λοιπῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων, ἐγκατάστασὶ νέας γεννητρίας, ἀντικατάστασὶ καὶ ἐπισκευὴ δικτύων, μετατροπαὶ καὶ ἐπισκευαὶ χώρων ἐνδιαιτήσεως πληρώματος κλπ.

σωπικοτήτων εἰς τὸν χώρον τῆς ναυτικῆς διοικησίας, μέλος τοῦ 'Αμερικανικοῦ Νησιώνονος.

### ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ

'Εντυπωσιακὴν ἀνοδὸν σημειώνει ἔφετος ἡ δραστηριότητος τῶν «Ναυπηγείων'Ελευσίνος» (Συγκρότημα 'Εμπορικῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος). Οὕτω, κατὰ τὸ ἐνεδάμνην 'Ιανουαρίου - Σεπτεμβρίου, ἐπεσκευάσθησαν εἰς τὰ «Ναυπηγεία'Ελευσίνος» 127 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 1.770.000 κόρων, ἔναντι 82 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 1.000.000 κόρων κατὰ τὴν ἀντίστοιχον περίοδον τοῦ 1972. Δηλαδὴ ἐσημειώθη αὐξη-

σις 54,9% εἰς τὸν ἀριθμὸν ἐπισκευασθέντων σκαφῶν καὶ 73,8% εἰς τὴν συνολικὴν χωρητικότητα αὐτῶν.

Κατὰ τὸ σύντονο χρονικὸν διάστημα, ὁ ἀριθμὸς τῶν ὀπασχολουμένων έργαστουπαλλήλων ἀνῆλθεν εἰς 2.252, ἔναντι 2.032 κατὰ τὸ ἐννεάμηνον 'Ιανουαρίου - Σεπτεμβρίου 1972.

### ΑΙ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΑΙ ΠΕΡΙΟΔΟΙ

'Υπὸ τοῦ 'Αρχηγείου Λιμενικοῦ Σώματος (Διεύθυνσις Ναυτικῆς 'Εκπαίδευσεως), ἀνακοινοῦνται ὅτι ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως τὸ υπ' ἀριθ. 249)73 Προεδρικὸν Διάταγμα διὰ τοῦ ὄποιον καθορίζεται ὅτι ἀπὸ Ἰησ. 'Ιανουαρίου 1974 αἱ

έξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ίκανότητος ἐνεργῶνται κατ' ἔτος, ὡς κάτωθι :

— Διπλώματος Πλοιάρχου Β' τάξεως κατὰ μῆνα 'Ιουνίου καὶ Δεκέμβριον.

— Διπλώματος Πλοιάρχου Γ' τάξεως κατὰ μῆνα Μάρτιου, 'Ιουλίου καὶ Νοέμβριον.

— Πτυχίου Κυβερνήτου Α' καὶ τὰ τάξεως, Νοεκλήρου καὶ Κυβερνήτου Ρυμουλκῶν κατὰ μῆνα Μάρτιου καὶ Νοέμβριον.

— Διπλώματος Πρακτικοῦ Πλοιάρχου κατὰ μῆνα Μάιον καὶ Δεκέμβριον.

— Διπλώματος Μηχανικοῦ Β' τάξεως (Μ.Ε.Κ. καὶ 'Άτμοῦ) κατὰ μῆνα Φεβρουάριον, 'Ιουνίου καὶ 'Οκτώβριον.

— Διπλώματος Μηχανικοῦ Γ' τάξεως (Μ.Ε.Κ. καὶ 'Άτμοῦ) κατὰ μῆνα Απρίλιον, Αύγουστον καὶ Δεκέμβριον.

— Διπλώματος Πρακτικοῦ Μηχανικοῦ (Μ.Ε.Κ. καὶ 'Άτμοῦ) κατὰ μῆνα Φεβρουάριον, 'Ιουνίου καὶ Νοέμβριον.

— Πτυχίου Μηχανοδηγοῦ Α' καὶ Β' τάξεως κατὰ μῆνα Απρίλιον, Αύγουστον καὶ Δεκέμβριον.

— Διπλώματος Ραδιοτηλ.)τοῦ Α' τάξεως κατὰ μῆνα Μάρτιον.

— Διπλώματος Ραδιοτηλ.)τοῦ Β' τάξεως κατὰ μῆνα Φεβρουάριον, 'Ιουνίου καὶ Νοέμβριον.

— Διπλώματος Οἰκονομικοῦ Α' τάξεως κατὰ μῆνα 'Ιανουαρίου.

— Διπλώματος Οἰκονομικοῦ Β' τάξεως κατὰ μῆνα Μάρτιου καὶ Νοέμβριον.

— Διπλώματος Φροντιστοῦ κατὰ μῆνα Φεβρουάριον.

— Πτυχίου 'Αρχιθαλαμηπόλου Α' τάξεως καὶ Β' τάξεως καὶ ἀδείας θαλαμηπόλου Α' τάξεως κατὰ μῆνα Μάρτιου καὶ Νοέμβριον.

— Πτυχίου 'Αρχιμαγείρου καὶ ἀδείας Μαγείρου Α' καὶ Β' τάξεως κατὰ μῆνα Μάρτιου καὶ Νοέμβριον.

### ΝΕΟΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ

Κατὰ τὰς διενεργηθείσας ἔξετάσεις διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου Β' τάξεως (περιόδου 'Ιουνίου) καὶ μηχανικοῦ ἀτμοῦ καὶ Μ.Ε.Κ. Α' καὶ Β' τάξεως (περιόδου 'Ιουλίου) ἐπέτυχον, κατ' ἀλφαριθμητικὴν σειράν, οἱ κάτωθι:

**ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Β' ΤΑΞΕΩΣ:** 'Αραμπαρτζίδης 'Ηλ., 'Αναγνωστόπουλος Κωνστ., 'Ασημακόπουλος Κων., 'Αντωναράποπουλος 'Αντ., 'Αλαφάσος Πολ., 'Αργυρόπουλος Ν., 'Αναστασίου Κων., 'Αφεντάκης 'Ιω., 'Ανδρέου 'Ιω., 'Αθανασιάδης 'Απ., 'Αθανασόπουλος Θεοφ. - Εύάγ., 'Αναστασόπουλος Βλ., 'Αγγελής 'Ιω., 'Αργυρόπουλος Παν., Αύλιτης Γεώργ., Βρακάς Δημ., Βράγκος Βασ., Βισδίκης Γεώργ., Βάρκας Γεώργ., Βίκος 'Αντ., Βαδάσης Γερ., Βακάλογλου Μ., Βασιλάκης Γερ., Γεωργόπουλος Νικ., Γιαννούλης Σωτ., Γιαννιτσάκης Σταύρος, Γκότσης 'Αναστ., Γκάγκαρης Μιχ., Γιαννόπουλος Γεώργ., Γιαννόπαπας 'Αντ., Γεωργόπουλος Σεν., Γκαδνουδιάς Δημ., Γιαμαλάκης Κων., Δημητριάδης 'Ηρ., Δημητρέλης

**ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ**  
ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΑΠΟΤΟ 1932

**ΤΛΑΣ Α.Ε.**

ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ 12 (ΖΕΑ) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ • ΤΗΛ. 476.435 • 476 628 • TELEX 212465-ΑΤΜΑ-GR.

Άνδρ., Δένδιας Φίλ., Δημητράτος Γερ., Δρίτας Δημ., Δημητρακόπουλος Βασ., Δρακάτος Γερ., Εύαγγελου Σπυρ., Ζαύδης Σταύρος, Ζησόπουλος 'Αθαν., Ζαρογκίκας Νικ., Ζύγκηρης 'Ιω., 'Ηλιού 'Ιω., Καλλέργης Γεώργ., Κατσάκης Δημ., Καρεφούλακης Εύάγ., Κυδώνης Κων., Κομηνός 'Ιω., Κοντολάτος Μιχ., Καγιάς Εύάγ., Κούστας Δ., Καρύτσης 'Ιω., Κωνσταντίνου Μιχ., Καραμάνογλου Γρηγ., Κορέλης Νικ., Καραγιάννης Παν., Κουτρμάνος Κων., Κακίτσης Α., Κωνσταντουδάκης Νικ., Κόδρος 'Ιω., Καραμάνωλης Νικ., Κουνελάκης Νικ., Κομήτας Νικ., Κοραχάνης Λ., Καραγιάννης 'Αντ., Καραντάνης Γεώργ., Κανακάρης Γεώργ., Κοτσίφης - Κοτσιφάκης 'Ανδρ., Κορίνης Δημ., Λειβάδης 'Ιω., Λυμπερόπουλος Παν., Λέφας Χαρ., Λοΐζος Νικ., Λεόντιος 'Εμμ., Λεμάνης Παντ., Λεφάκης Χαρ., Μαγούλας Γ., Μιχάλης Βασ., Μεταξώτος Γεώργ., Μπαρμπούνης Δημ., Μοναχός Γεώργ., Μπαλατούκης Εύάγ., Μενδωνίδης Νικ., Μπογάκης Μιχ., Μπεγγήνης Γρηγ., Μπεγλερής Νικ., Μελίδης Στέφ., Μπόρσης Γεώργ., Μουστάκας 'Αντ., Μαστοράκης 'Ιω., Νικολόπουλος 'Επαν., Νακάσης Θεόδ., Ναμικός Δημ., Ξενάκης 'Ιω., Όρφανός 'Αντ., Οικονομίδης Δημ., Πλάκας Νικ., Παγώνης 'Ιω., Παπαγεωργίου Θωμάς, Παναγιωτάκος Φώτιος, Παπακώστας Νικ., Πασσάς 'Ιω., Παραδείσης Έλευθ., Παπαϊσιδώρου Εύάγ., Παπαδόπουλος Γεώργ., Παυλίδης Θωμ., Πριονᾶς 'Αργ., Παπακωνσταντίνου 'Ιω., Ρούσσος Κων., Ριζάκης Σίμος, Σκιαθίτης Γεώργ., Σκαπινάκης 'Ιω., Σκλάδαινας Δημ., Σιμιτζῆς Εύστρ., Σιώπης 'Αλέξ., Στεφάνου Πέτρος - 'Εμμ., Στελάτος 'Αλέξ., Στυρόπουλος Βασ., Στάμος 'Αλέξ., Στεφανόπουλος 'Αριστ., Σάδδας Νικ., Στάτικης Κων., Σιαμπλής Νικ., Σκούμας Νικ., Σπανόπουλος 'Εμμανουήλ, Σκλαδούνος Δημ., Σιάχρας Δημος, Σακελλάρης 'Ιω., Τσάφος 'Αριστ., Τσαγκαράκης 'Αντ., Τζανετάτος Παν., Τσαφύλιας Δημ., Τσόντος Σπυρ., Τσγγούλης Σάβ., Τζίρμπης Γεώργ., Τρίμης 'Ιω., Χριστοδουλάκης 'Αν., Χατζηχαμέρης 'Αν., Χατζηδάκης Στυλ., Χατζηδημητρίου Πέτρος, Χαλιδας Κων., Χελιώτης 'Αντ., Χατζηδάκης Πέτρος.

ΑΤΜΟΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Α' ΤΑΞΕΩΣ: 'Αναγνώστου Χρ., 'Αργυρόπουλος Χρ., Βογια-

τζῆς Νικ., Βατίστας Δημ., Βενιζέλος Γεώργ., 'Εξαδάκτυλος Δημ., 'Ηλιόπουλος Παν., Καραγιάνης Νικ., Κανέλλης Παντ., Κυρίτσης Φραγκ. Κονίτσης Χρ., Κούμπιος Βασ., Κράβαρης Τιμ., Μαρίνος Σέργ., Μακαρούνης Εύθ., Μπράχος 'Ιω., Μυρόνωφ Θεόδ., Μυλωνᾶς 'Ιω., Όλυμπιος 'Επαμ., Οικονόμου 'Ιω., Παπανικολάου Νικ., Σάρδης Κων., Σούμπασης Φώτ., Σαμαράς ή Κυπραίος 'Ιω., Συρακάκης Παν., Τζανετούλας Βασ., Τσάκωνης Στυλ., Τσαβαλάς Χ., Τσεσμελής 'Ιω., Φωκέας 'Ηλ., Φυλαχτός Π., Φερδούτης Λάζ., Φώκιας 'Ιω., Χρυσανθάκης Κων., Χασάπης Σταμ., Χαραχαλάκης Δ., Ψημήτης 'Ιω., Μωραΐτης Στ.

ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Μ.Ε.Κ. Α' ΤΑΞΕΩΣ: 'Αλεξίου Δημ., 'Ασημομύτης Εύστ., 'Άδαμπόπουλος Γεώργ., 'Αγγελιδάκης Σπυρ., 'Άγγελης Παν., 'Άμπατης Σπυρ., Βένιος Κυρ., Βαλερής Χρ., Βαρούτης Βίκτωρ, Βασιλουσάκης 'Ιω., Βαγγελάτος 'Ανδρ., Γαβριήλ Δ., Γούλας Δημ., Γεωργιάδης 'Ηλ., Γκανιός Ν., Γκούρερης Δημ., Γιαννίδης Μιχ., Διαμαντής Νικ., Δαβιδόπουλος Δημ., Διακοθασίλης 'Εμμ., Δεσποτίδης Νικ., Δουσαλέρης Εύ., Δεμενεόπουλος Νικ., Διακογιάνης 'Αντ., Ζαχαρόπουλος Χαρ., Ζώτος Δημ., Ζώτος Νικ., Ζαχάρογλου Λάμπρος, Θεοχαράκης Θ., Καμάς Σπυρ., Κικίδας Λεων., Κουβελάκης Στυλ., Κυριάκος 'Ανδρ. - Βίκτωρ, Κρέμος Μάξ. - Εύστ., Καρύδης Γεώργ., Κοττός Κ., Κατσιμίκος Μιχ., Καπεοδάσης Φώτ., Καντάρης Γεώργ., Καϊλαντής Γεώργ., Κυριαζής Γεώργ., Καλογρίδης Δημ., Κοκοκύρης 'Ανδρ., Κανέλλης Μην., Κολορίτης 'Αθαν., Κωτσίδης Γεώργ., Λαζαρίδης Παν., Λογοθέτης Αίμ., Λιανέρης Μιχ., Λεοντής Δημ., Λυλάκος Μιχ., Μαρούλης Γεώργ., Μακρής Φίλ., Ματσούκας 'Ιω., Μαρούλης Εύθ., Μπούκης Κων., Μακρυνιώτης Χρ., Μαρωνίτης Κων., Μαρκαντωνάτος Νικ., Μανιστάκος Δημ., Μπουλιάκης Χαρ., Μπακρόζης Μαλ., Μούλος Γεώργ., Νικολής Νικ., Ντούσκος Σταμ., Ξενογιάννης Νικ., Ξέδας Στέφ., Ούσταπασίδης Γεώργ., Παπαδόπουλος Δημ., Παπάκης Γεώργ., Παλασιήδας Γεώργ., Παπαδόπουλος 'Εμμ., Παπαζαρίδης Θωμάς, Παπακωνσταντίνου Νικ., Πυλιαρός Κυρ., Παπαστάθης Εύάγ., Πηλιχός Κων., Πολύδιος Δημ., Παπαδόπουλος Σωτ., Παγώνης 'Αντ.

Ρούπας 'Αλέξ., Ρούσης Σταμ., Ρούσσος Εύστ., Ρούσας Κων., Σπύρου 'Ιω., Σταυρίδης 'Ηλ., Συρίγος 'Αντ., Σαρρής Στυλ., Σταματόπουλος 'Αθαν., Σκλάδαινας 'Ιω., Σελεβέντας Δημ., Σγουσεάκος Χρύσ., Σεριάτος Κοσμ. - Βασ., Σαρρής 'Ιω., Τζαδάρας - Κυρκίδης Θεοφ., Τσόκρης Κων., Τσιαντούλας Σωτ., Φραγκόπουλος Σταμ., Φλωρίδης Νικ., Φαρμακιδής 'Εμμ., Χονδρογιάννης Κων., Χατζηπαντελής Στυλ., Χουλιάρας Μιχ., Χριστοφόρου Νικ., Φραγκόπουλος Εύγγελος.

ΑΤΜΟΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Β' ΤΑΞΕΩΣ: 'Ανδρεσάκης Δημ., Βιορρές Γεώργ., Βυλλιώτης 'Ιω., Γαλήνος Κων., 'Ελαιόπουλος 'Αλέξ., Κοντογιάνης Κων., Καρνέρης Δημ., Κρεκούκης Γρηγ., Μανούσος 'Αντ., Μηλοδιάκης Γεώργ., Μπατζανακίδης Παντ., Μιχελάκος Κων., Νικολάκης Εύάγ., Ευράφης 'Ιω., Ξανθόπουλος Εύθ., Συνοδινός Γεώργ., Τζωρτζάτος Σπυρ., Ταπάκης Δημ., Φιλίππογλου Σάδδας, Μαρίνης Δημ.

ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Μ.Ε.Κ. Β' ΤΑΞΕΩΣ: 'Ασημίνας Δημ., Βάνης Παν., Γεωργάτος Β., Γουρδής Δημ., Γκούρβελος Νικ., Δεμέναγας Γεώργ., Ζηλάκος Πέτρ., Ζερβουδάκης Δημ., Θεοδώρου Κων., Θεοδώρου 'Ιω., Θεοδώρου Δημ., 'Ιαρδάνου Κων., Κάτσαλης Σέργ., Κουτσούκος Σπυρ., Κουντούρης 'Απ., Καραλάκης Πέτρος, Καράντης Σαρ., Κοτσίκος Παν., Κυρίτσης 'Ιω., Κωστακάκος Γεώργ., Κωνσταντινίδης Κων., Καμπάσης Διον., Κατσούλης 'Αλέξ., Καλογήρου Κων., Κοντογιώργης 'Αντ., Κουμίτζης 'Αντ., Κατσαρίδης Βασ., Καλλίτης 'Ιω., Κούτρας Δημ., Κυταρίδης Νικ., Κορμεντάς Παν., Λουκατάρης Κων., Λεβαντής Σπυρ., Λεντούδης Δ., Λιοπύρης Κων., Λέκκας Γεώργ., Μάντης Γρηγ., Μπαλής Μιχ., Μανωλάκης Στέφ., Μασχούνας 'Αλέξ., Μαρφίρης Σπυρ., Μπαμπέλης 'Αναστ., Μοναχός Νικ., Μαρίνος 'Ιω., Μαρκαντώνης 'Ιω., Ντουφεής Γεώργ., Ξεμένης Σκεύος, Οίκουνδους 'Ιω., Πάγγειος Π., Ρίππης 'Αντ. - Νικ., Ρούσσος 'Αναστ., Ρούσσος Σπυρ., Σπένης 'Ιω., Συρίγος 'Ηλ., Σκλαβιάδης Κων., Σαντιμπαντάκης 'Ιω., Τσαύρης Κων., Τζήλος Σπυρ., Τσίτος Κων., Φράγκος 'Ελευθ., Φλάμος Νικ., Χατζηώανιδης 'Αναστ., Χατζόπουλος Δημ., Χαμηλάκης Στης 'Αντ.

# RIVER PLATE SHIPPING AND TRADING AGENCY LTD



WINDSOR HOUSE 83, KINGSWAY LONDON, W.C.2 ENGLAND

CABLE ADDRESS : PLATASHIP LONDON W.C.2  
TELEPHONE : 01-405-0111 01-405-8015  
TELEX : 261619

## CHARTERING INSURANCE & BUNKERING BROKERS

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ : ΜΑΡΙΟΣ & ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ

# ΒΙΒΛΙΟΚΡΙΣΙΑ

ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΟΥ

## Ο ΝΕΟΣ ΠΟΙΝΙΚΟΣ ΚΑΙ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Πρό θίλιου χρόνου χρέων τήν εύτυχη ἐπιφόρτισιν τῆς διβλιοκρισίας ἐνὸς ἀποκτήματος, τὸ ὄποιον εἰσέφερε εἰς τὴν Ἑλληνικὴν διβλιογραφίσιν τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ἡ ἔρευνα, ἡ ὁδύναια καὶ ἡ νομικὴ καὶ ἐπαγγελματικὴ ἐμδοθεῖα τοῦ Ξενοφόντος Ἀντωνιάδου. Ἐπρόκειτο περὶ τοῦ Πλοιάρχου ὃς φορέως δημοσίας ἔξιστις καὶ ἄλλων θεμάτων Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου.

Ἡδη εἰς τὸ στερέωμα τῆς ἐν λόγῳ διβλιογραφίας προβολεῖ εἰς νέος ἀστήρ, ἡ ἀκτινοβολία τοῦ ὄποιον σαφῶς κατατάσσει αὐτὸν εἰς τοὺς ἀστέρας πρώτου μεγέθους.

Πρόκειται περὶ νέου ἔργου τοῦ ίδιου κατὰ τὰ ἀνωτέριο συγγραφέως ὑπὸ τὸν ἐπικεφαλίδι τίτλον, τὸ ὄποιον ἀρτί ἐκυκλοφόρησε.

Ἡ σημασία τῆς ἐν λόγῳ ἔρευνης είναι ἐκ προοιμίου ἐυφανής.

Ὦς καὶ εἰς τὴν πρώτην, κατὰ τὰ ἀνωτέρω, διβλιοκρισίαν ἐτοίνισθη, ἐνῷ οἱ θεσμοὶ τοῦ Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ἐτυχον ἐν πολλοῖς ἐμπεριστατωμένης ἔρευνης καὶ ἀναπτύξεως παρὰ τε τῆς θεωρίας καὶ τῆς νομολογίας, πολλοὶ ἐκ τῶν θεωμῶν τοῦ Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου ὑπολείπονται σημαντικῶν εἰς ἐπιστημονικὴν ἐπεξεργασίαν.

Εἰδικώτερον ἐπὶ τοῦ ποινικοῦ καθεοτάτος ἐνὸς ὀλοκλήρου κόσμου ἐπαγγελματῶν, τῶν ἀξιωματικῶν καὶ πληρωμάτων τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, προσφάτως μόλις ἥρχισεν ἡ ἐκδήλωση τοῦ ἐνδιαφέρον τῶν ἔρευνητῶν, ἐνῷ τὸ πειθαρχικὸν τοιούτονον οὐδεμίᾳς μέχρι τοῦδε ἔτυχεν ἔρευνης καὶ ἐπεξεργασίας.

Τὸ κενὸν τοῦτο ἔρχεται ἡδη νὰ πληρώσῃ καὶ δῆ κατὰ τρόπον ἀξιοθαύμαστον, τὸ ὑπὸ κρίσιν πόνημα.

Δὲν ἔνεχει ὑπερβολὴν ἡ θεώρησις ὅτι ἡ ἔρευνα τοῦ ἐν λόγῳ τομέως ἀνέμενε προσωπικῶς τὸν Ξενοφόντον Ἀντωνιάδην, ὡς διαθέντοντα, ἔκτος τῆς σπανίας ὁδύναιας καὶ τῆς δεδοκιμασμένης συγγραφικῆς ἴκανότητος εἰς

τὸν τομέα τοῦ Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, τὴν βαθυτάπτην ἄμα ἐπαγγελματικὴν πεῖραν, ἥση συνεκόμισεν ἡ μακρὰ διακονία του, ἡ τόσον γόνιμης, ὡς ἐπιτελοῦς τοῦ διοικητικοῦ φορέως τῆς Ναυτιλίας.

Ὦς ἐν τῷ προλόγῳ τοῦ διβλίου ἐκτίθεται, ἐνῷ ἡ ἔρευνα ἀκολουθεῖ γενικός τὴν δομὴν καὶ διαίρεσιν τοῦ νέου Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος, ἔξεινεγενέ τὴς κατ' ἄρθρον ἔρμηνειας. Τοῦτο διότι ἐκρίθη ὑπὸ τοῦ συγγραφέως, καὶ εἶναι ἀναμφισβήτητον, ὅτι ἡ εἰς τὸν Κώδικο παράθεσις τῶν διαφόρων ἄρθρων ἀνευ προκαθαρισμένου συστήματος διασπάται, κατ' ἀνάγκην, τὸν κύκλον τῶν συναφῶν ἐννοιῶν καὶ ὑποχρέειν εἰς παραπομπάς καὶ ἐπαναλήψεις.

Τὸ διβλίον διαιρεῖται εἰς τρία μέρη, ὑπὸ τοὺς ἀντίτοιχους τίτλους «Ποινικαὶ Διατάξεις», «Δικονομικαὶ Διατάξεις» καὶ «Πειθαρχικαὶ Διατάξεις».

Αἱ ἐπὶ μέρους κρίσεις ἐπὶ τῆς ἐν λόγῳ συγγραφῆς συνοψίζονται εἰς τὰ κάτωθι :

Ἐν πρώτοις, εἰς τὸ πρώτον κεφάλαιον τοῦ πρώτου μέρους ἀναλύονται αἱ γενικαὶ διατάξεις τοῦ Κώδικος, ἥτοι τὰ τῶν τοπικῶν ὄρισμοι καὶ τὰ τῆς ἐπεκτάσεως ἐπὶ τῶν ναυτικῶν ἔγκλημάτων τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεών τοῦ Ποινικοῦ Κώδικος.

Εἰς τὸ δεύτερον κεφάλαιον ἔρευνάνται γενικῶς τὰ ὑπὸ τοῦ Κώδικος θεοπίζεται εἰδικὰ ναυτικὰ ἔγκληματα καὶ διευκρινίζεται ὅτι ὁ ὄρος περιλαμβάνει σειράν ἀδικημάτων δυναμένων νὰ τελεσθοῦν μόνον ἐπὶ τοῦ πλοίου ἢ ἐκ τοῦ πλοίου ἢ μόνον ἐπὶ τοῦ ναυτικῶν, καθὼς καὶ ἄλλα τινὰ κοινὰ μὲν ἀδικήματα, τὰ διποιαὶ ὅμως διαπραττόμενα ἐπὶ τοῦ πλοίου δημιουργούν μεγαλύτερον κίνδυνον καὶ δέοντας ὡς ἐκ τούτου νὰ κολασθοῦν αὐστηρότερον. Ἐπισημαίνεται ὑπὸ τοῦ συγγραφέως ὅτι: «εἴ φυσις ἄλλωστε καὶ αἱ εἰδικαὶ συνθῆ-

καὶ τῶν ἔγκλημάτων αὐτῶν ἀποτελοῦν αὐτὴν ταύτην τὴν δικαιολογητικὴν βάσιν τῆς ποινικῆς ναυτικῆς νομοθεσίας».

Ἐν συνεχείᾳ, εἰς τὸ αὐτὸ κεφάλαιον, διαγράφεται ὁ διαχωρισμὸς τῶν εἰδικῶν ναυτικῶν ἔγκλημάτων εἰς γενικωτέρας ὁμάδες, ἀναλόγως τοῦ δια τῆς πράξεως ἢ παραλειψεως πληπτούμενου ἀγάθου. Ὁ διαχωρισμὸς οὗτος κρίνεται λίσαν μεθοδικός, πληροὶ δὲ τὸ ἐπροκειμένῳ κενοῦ τοῦ Κώδικος, διστις ἀποφέύγει τὴν κατάταξιν αὐτῶν εἰς κατηγορίας, ἐνῷ τούτῳ πράττεται τόσον ὑπὸ τοῦ Ποινικοῦ Κώδικος, διαιροῦντος τὰ ἔγκληματα καθ' ὅλην, δύον καὶ ὑπὸ τοῦ Σχεδίου Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, προβλέποντος διαίρεσιν τῶν ναυτικῶν ἀδικημάτων καθ' ὑποκείμενον.

Εἰς τὸ τρίτον καὶ τέταρτον κεφάλαιον ἐρευνῶνται τὰ ἔγκληματα κατὰ τὴν ὑπερσεισις, τῆς τάξεως καὶ πειθαρχίας τοῦ πλοίου (ἀνυπακοή, παράνομος ἀπονοία κλπ.).

Τὸ πέμπτον κεφάλαιον πραγματεύεται περὶ τῶν ἔγκλημάτων κατὰ τὴς ἰδιοκτησίας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου (πειρατεία, κλοπή καὶ φθορά φορτίου).

Μετ' ἐνδελεχῆ ἀνασκόπησιν τοῦ νομοθετικοῦ καθεοτάτου, ἐσωτερικοῦ καὶ διεθνοῦς, τῆς πειρατείας, ἐπισημαίνεται ἡ δυσχέρεια νομοθετικοῦ ὄρισμον ταύτης καὶ γίνεται διεξοδική ἀνάλυσις τούτου, ἀνάλυσις προδιδούσας βαθεῖαν ἔρευναν καὶ πλήρη ἀφομοίωσιν τοῦ θέματος ὑπὸ τοῦ συγγραφέως. Οὔτος, ἐντοπίζων τὰς ἐπὶ μέρους ὁμοιότητας καὶ διαφοράς τοῦ Κώδικος τόσον ὑπὸ τοῦ προτιχύσαντος ΠΠΚΕΝ δύον καὶ ἀπὸ τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως «περὶ ἀνοικτῆς θαλάσσης» τοῦ 1958, διαγιγνώσκει ἄμα τὸ ἀδόκιμον τοῦ ὑπὸ τοῦ Κώδικος ὄρισμον τοῦ «πειρατικοῦ πλοίου».

Δείγμα γραφῆς ἐν προκειμένῳ, χαρακτηριστικὸν τῆς εἰς πολλὰ μέρη τοῦ διβλίου ὥρασις ἀντιμετωπίσεως τῶν θεμάτων ὑπὸ τοῦ συγγραφέως εἰναι τὸ κάτωθι :

«... Εἰναι δέδαιοι ὅτι πάσα πρᾶξις πειρατείας, ἥτοι ὡς ὑπὸ ἐπιβαίνοντος πλοίου τίνος διαφραγὴ ἐπὶ ἔτερου πλοίου, δὲν προϋποθέτει κατ' ἀνάγκην επειρατικὸν πλοίον. Οὔτω, ἐὰν ὡς πλοίος τοῦ νομίμων αὐτοῦ κυβερνητῶν, διεπράχθησαν ὑπὸ ἐπιθατῶν αὐτοῦ μεμονωμέναι πειρατικαὶ πράξεις καθ' ἔτερου πλοίου, ἔχομεν «πειρατείαν» ἀλλ' οὐχὶ επειρατικοῦ πλοίου.

Ορθοτάτη, ἐπίσης, ἡ διαπίστωσις ἐν τέλει τῆς προκειμένης ἔρευνης, καθ' ὅν μόνον ἡ πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ηρειστῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως ἐν ὅψει ἐνδεχομένης κυρώσεως τῆς προσαρμογῆ τοῦ ἐσωτερικοῦ μας δικαίου δικαιολογεῖ τὴν ἐπανεισαγωγὴν τῶν πειρατείας διατάξεων εἰς τὸν νέον Π.Π. Κ.Ε.Ν. Τοῦτο δὲ διότι οὔτε αἱ ποιναὶ εἰναι διαρύτεραι οὔτε τοῦ κίνδυνος διαφυγῆς ὑπαπίστων ἐπὶ τῇ δέδαιοι τῶν ύφισταμένων διατάξεων τοῦ κοινού ποινικοῦ δικαίου.

Λίαν ἐπιτυχῆ κρίνεται ὁμοίως ἡ ἀνάλυσις τῆς ἔννοιας τῆς «εκλοπῆς καὶ φθορᾶς φορτίου ἢ ἐξοπλισμοῦ» καὶ τῶν κατ' ἰδίαν στοιχείων τούτων.

Εἰς τὸ ἕκτον κεφάλαιον ἔξειται τὰ ἔγκληματα κατὰ τὴς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου (μὴ αὐτοπρόσωπος διεύθυνσις πλοίου, παραβάσεις ἐν ὦφρι κινδύνου κλπ.). Ἀξία ἐν προκειμένῳ διατάξεις μενίσας τυγχάνει ἡ ὄρθολογὴ διαπίστωσις τοῦ κενοῦ τοῦ ἄρθρου 24 τοῦ νέου Κώδικος, ἀναφερομένου ἀποκλειστικῶς εἰς τὰς πειρατείας διατάξεων εἰς τὸν νέον Π.Π. Κ.Ε.Ν. Τοῦτο δὲ διότι οὔτε αἱ ποιναὶ εἰναι διαρύτεραι οὔτε τοῦ κίνδυνος διαφυγῆς παραλειψεις τοῦ πλοιάρχου καὶ οὐχὶ γενικῶτερον εἰς τὰς πειρατείας καθήκοντα παραβάσεις, αἵτινες προβλέπονται διά τὸ πλήρωμα.

Ομοίως ἡ διαπίστωσις τοῦ προκειμένου κενοῦ μετά τὴν κατάργησιν ὑπὸ τοῦ Κώδικος τῶν ἄρθρων 13 - 15 τοῦ παλαιοῦ ΠΠΚΕΝ, ὡς πρὸς τὰς συνεπείας ναυτικοῦ ἀτυχήματος προκληθέντος ἐκ δόλου, ἄλλου ἢ «ἐκ προθέσεως βυθίσεως, τιμωρουμένων κατὰ τὰς πειρατάξεις τοῦ ἄρθρου 277 Π.Κ.

## EXPORTADORA STAR LTDA.

T. PSOMARAS

RUA DO BOM JESUS 215  
50.000 RECIFE/BRAZIL

CABLES "STARSTORE"  
P.O. BOX N° 718

FRESH AND DRY PROVISIONS • BONDED STORES  
DECK AND ENGINE EQUIPMENT

WE ALSO SUPPLY AT MACEIO/BRAZIL  
WITHOUT ADDITIONAL CHARGES

SAVE MONEY AND KEEP YOUR CREWS HAPPY AT THE  
MESSROOM, CONTRACT WITH US YOUR SUPPLIES

IF YOU WISH TO RECEIVE OUR PRICE LISTS REGULARLY, PLEASE  
ADVICE. WE SHALL BE PLEASED TO INSERT YOUR NAME IN OUR  
MAILING LIST.

Ἐπίστης τού νομοθετικού κενού ἂν ἐκ δολίας παραβάσεως τῶν κανονισμῶν πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων οὐδὲν ἐπῆλθε ζημιογόνον ἀποτέλεσμα.

Έξαίρεται, τέλος, έν προκειμένω ή λίαν έμπειριστατωμένη ἀνάπτυξις τού ἀδικήματος τῆς «μέθης ἐν ὑπηρεσίᾳ», ἐν συσχετίσει πρός τὰ ὑπὸ τῆς ἐπιστήμης τοῦ Ποιικιοῦ Δικαίου παραδεγμένα περὶ μέθης, ἢ λόγου αἰτρόντος τὸν καταλογισμὸν ἢ καὶ ίδιωμάτου ἀδικήματος. Εἰδικότερον, ἐπὶ τοῦ γεννωμένου ζητήματος περὶ τὴν ἐρμηνείαν τοῦ ὄρου «κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ὑπηρεσίας», κρίνεται πλήρως θεμελιώμενή ὡντὸν τοῦ συγγραφέως λαμβανομένη θέσις ὅτι μόνον ἡ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς «εὐλαβῆς» ἢ ἀλλῆς διατεταγμένης ὑπηρεσίας μέθη ἐμπίπτει εἰς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 32 τοῦ Κώδικος, συνεπικουρούστης εἰς τούτο καὶ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 46, ἐδ. α τοῦ αὐτοῦ Κώδικος, ἣτις χαρακτηρίζει τὴν «ἔκτος διατεταγμένης ὑπηρεσίας» ὑπάτιον μέθην ὡς πειθαρχικὸν παράπτωμα. Οὐμοίος ὅρθι ἡ διαπίστωσις ὅτι «προκειμένου περὶ τοῦ πλοιάρχου, ὅστις δὲν ἔκτελει φυλακήν καὶ τοῦ ὄποιού ἡ διάρκεια ὑπηρεσίας δὲν ὑπόκειται εἰς πειρισμούς, ἢ μέθη καθ' ὅλον τὸ διάστημα τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἔργασίας του ἐμπίπτει εἰς τὸ ἀδικήμα τοῦ ἄρθρου 32, ἀφοῦ ἄλλωστε δὲν προβλέπεται δι' αὐτόν, ὅπως διὰ τὸ πληρῶμα, πειθαρχικὸν παράπτωμα μέθης ἐκτὸς ὑπηρεσίας».

Τό άρτιον λογοτεχνικὸν ὑφος τὸ διακρίνον γενικῶς τὸ ὑπὲ κρίσιν ἔργον σκιαγραφεῖ χαρακτηριστικῶς ἡ κατοτέρω περικοπὴ εἰλημένην ἐκ τῆς σελ. 50, ἣτις ἀνοφέρεται εἰς τὰς «παρορθόσεις ἢ ὅπερι κινδύνου».

«... Σκοπός της διατάξεως, ήτις ένεδυσε νομικώς την παλαιάν παράδοσιν της πλοιαρχικής αυτόθυσίας, είναι ή διά της μέχρι της τελευταίας στιγμής παρουσίας του, έξαντλησις τάσης δυνατότητος διασώσεως του πλοίου και τουτό καθισταμένου άδυνάτου, διασώσεως τῶν ἐπιβιανόντων, τόσον διά τού θάρρους, όπερ εμπνέει ή καρτερία καὶ γενναιοψυχία, ὅσον καὶ διά τῆς πεπειραμένης διεγαγώνης τῆς διαδικασίας ἔγκαταλειμμάτων».

Έξι άλλων, δρθοτάτη ή έπιστήμανσις τῆς παραλείψεως τοῦ νομοθέτου ὅπως τὴν ἐγκατάλειψιν τοῦ κινδυνεύοντος πλοίου θεωρήσῃ ὡς ἐπιθαρυντικὴν περίπτωσιν ὡς πρὸς πάντα ἀξιωματικὸν — ἔκτος τοῦ ἀξιωματικοῦ ἀσυρμάτου, δι' ὃν ρητῶς προβλέπεται τοῦτο — κατά τὴν ὥραν, καθ' ἣν ἐτο καλὸν ή τὸ κακὸν παραδειγμα τῶν ἀξιωματικῶν δύναται νὰ ἔχῃ ἀπόφασιτικὴν ἐτίδρουσιν ἐπὶ τῆς συντετριφθεῖσας τέλη κατατέθουσαν.

ουμέτεροφθαράς τών κατούερων».

Ίκανη ιδιαιτέρως μνείας ένν η τῷ αὐτῷ κεφαλαίῳ είναι ή σχετιζόμενή πρὸς τὰ ἀφορῶντα εἰς τὴν ἀξιοπλοῖαν τοῦ σκάφους ζητήματα ἔρευνα καὶ ή γινομένη ἀνάλυσις ὡς πρὸς τὸν πλοὺν ὑπὸ ἐλλιπῆ σύνθεσιν, τὸν ἀπόπλουν ἄνευ ἐλέγχου τῆς Ἀρχῆς καὶ τὰς παραβάσεις τεοὶ τὴν καυκωνικὴν φόρτευσιν.

Εις τὸ ἔδυτον κεφάλαιον ἐρευνῶνται τὰ ἑγκλήματα ἀνταποκρίνεις τάξις Ἀρχάς. Ἐπι-  
πριναὶ γένεται ἐν προκειμένῳ ἡ περιθυτικόν ἐσ-

μηνεία τού ὄρου «έντολή» τού YEN και «πρόσκλησις» τού κυβερνήτου πολεμικού πλοίου, ώς πρός την στοιχειοθέτησιν του έγκληματος της άνυπαντος του πλοίουρχου και ή μεταξύ τών ὅρων τούτων ύφισταμένη διαφορά, αίρομένων πλήρως τών δυναμικών νὰ γεννηθῶν ἐν τῇ πράξει ἀμφισβήτησεν.

"Ολώς ιδιαιτέραν σπουδαιότητα παρουσιάζει η έρευνα τοῦ υπό τοῦ ἄρθρου 37 τοῦ Κώδικος στοιχειοθετουμένου τὸ πρῶτον ἐγκλήματος τῆς προσφυγῆς εἰς ἀλλοδαπάς 'Αρχάς. 'Ως εἶναι γνωστὸν καὶ ἐν τῷ διδίῳ ἐκτίθεται, ἀπειρα ζητήματα ἐγεννήθησαν κατὰ τὸ παρελθόν εἰς ἀμερικανικούς ιδίως λιμένας, ὅπου κατ' ἐπανάληψη τοπικά δικαστήρια ἐκηρύχθησαν ἀμόδια πρὸς ἐδίκασιν ἀγωγῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν ἔγειρομένων ἐκ διαφορῶν ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτολογίσεως. Κατ' ἀκολουθίαν τούτου, ἡ ἐρμηνεία τῶν οἰκείων διατάξεων τοῦ Κώδικος ἔνέχει ιδιαιτέρους ἐνδιαφέροντας, αὐτὴ δὲ καὶ ἐν προκειμένῳ τυγχάνει ἀρτία καὶ λογικῶς πλήρως τεκμηριωμένη. Οὕτω, ἐπὶ τοῦ δυναμένου νά γεννηθῆ ζητήματος ἢν εἰς τὴν ἐν λόγῳ νομοθετικήν ριθμοῖσιν ὑπάγωνται καὶ αἱ πειθαρχικαὶ παραβάσεις μετὰ τῶν ἐντεῦθεν διαφορῶν, ὡς συγγραφεῖν θεωρεῖ ὅτι εἴ τι ταυτότης τοῦ σκοποῦ καὶ ἡ θεμελίωσις τούτων ἐπὶ τῆς συμβάσεως ναυτολογίσεως μᾶς δῆγει νά δεχθῶμεν ὅτι ὑπάγεται εἰς τὴν ἀπαγόρευσιν τοῦ ἄρθρου 37 π.χ. ἡ προσφυγή εἰς ἀλλοδαπὴν 'Αρχὴν διὰ πειθαρχικὴν ποιηνὴν ἐπιβληθεῖσαν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἡ ἡ ὑποβολὴ παραπόνων διὰ κακήν συμπεριφοράν του πλοιάρχου...».

Τό δύγδονον κεφάλαιον ἀναφέρεται εἰς τὰς παραβάσεις τῶν ὑπερεσιακῶν ὑποχρεώσεων τοῦ πλοιάρχου. Τὰ θέματα ταῦτα ἔν τισι λίαν ἀξιολόγως είχον καλυφθῆ ὑπὸ προηγηθεισῶν μονογραφιῶν τοῦ συγγραφέως, πρὸς ᾧ γίνεται ουσχέτισις, ἀριδήλως προκυπτούσας καὶ ἐκ τούτου της ἐμπειρίας τούτου ὡς πρὸς τὴν προκειμένην ἔσεναν.

Τό έναντον κεφάλαιον διαγράφει τὰ ύπό προσώπων ἔκτος τοῦ προσωπικού τοῦ πλοίου διαπραττόμενα ἐγκλήματα. Ἐνταῦθα γίνεται λίαν ἀξιόλογος ἀνάπτυξις τῆς ἐννοίας τοῦ τὸ πρῶτον εἰσαγομένου ειδικού ἐγκλήματος τῆς «ἀπάτειας ἐπιβάτου» καὶ τοῦ τοιούτου τῆς ἀπόστολης πληρωμάτων εἰς διάφορον πλοίον.

Τό δέκατον, τέλος, κεφάλαιον τοῦ πρώτου μέρους τοῦ βιβλίου ἔρευνά τὸ ἄρθρον 38 τοῦ Κώδικος, ὅπερ ἀπέτελεσεν ὃντως καινοτομίαν πρώτου μεγέθους εἰς τὸ παινικὸν ναυτιλιακὸν Σίκαιον τῆς Χώρας, καθ' ὃσον ἐπεξέτεινε τὴν ἑφαρμογὴν πλείστων διατάξεων αὐτού ἐπὶ ἡμεδαπῶν ναυτικῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ πλοίοις ὑπὸ ξένας σημαίας ἡσφαλισμένων εἰς τὸ NAT.

Τό δεύτερον μέρος τοῦ βιβλίου ἀναφέρεται εἰς τάς δικονομικὰς διστάξεις τοῦ Κώδικος. Μετ' ἀνάπτυξιν ἐν γενικαῖς γραμμαῖς τῶν ἐν λόγῳ διστάξεων, Ἐλαχίστων ἀλλωστε, ἐκτίθενται εἰδικότερον τὰ τῆς ἀνακριτικῆς ἀρμοδιότητος τῆς λιμενικῆς Ἀρχῆς, τῆς προ-ενικῆς Ἀρχῆς καὶ τοῦ πλοιάρχου.

"Αν οἶμα τὸ δικτέον ἀποτελεῖται τὸ

φαλαιάδωνς σημασίας είσιφοράν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν βιβλιογραφίαν τοῦ Ναυτικοῦ Ποινικοῦ Δικαίου, τὸ τρίτον μέρος τοῦ βιβλίου πραγματεύομενον περὶ τῶν πειθαρχικῶν διατάξεων τοῦ Κάδικος, τὸ πρώτον θέτει ὑπὸ τὸν φακὸν τῆς ἐπιστημονικῆς ἔρευνας τὰ θέματα τοῦ Ναυτικοῦ Πειθαρχικοῦ Δικαίου, οἷα ἡ ἔννοια καὶ ὁ χαρακτὴρ τοῦ πειθαρχικοῦ παραπτώματος, ἡ εὐθύνη καὶ ὁ καταλογισμός, αἱ πειθαρχικαὶ ποιναὶ καὶ δικαιοδοσίαι, ἡ ἀνάλυσις τῶν στοιχείων τῆς ἀντικειμενικῆς ὑποστάσεως τῶν κυριωτέρων πειθαρχικῶν παραπτωμάτων.

Ούτω ή ἐπισημανθείσα καὶ κατὰ τὸ παρελθόν σταθερά ἔφεσις τοῦ συγγραφέως εἰς τὴν πρωτοτύπιαν, διὰ τῆς ἑνασχολήσεώς του σχεδόν ἀποκλειστικῶν εἰς τὴν ἔρευναν καὶ ἐμρηνίειν θεμάτων μὴ τυχόντων ἀπεξεργασίας ή τυχόντων ἀμέλετας τοιαύτης, ἔξικνεται ἐν προκειμένῳ εἰς τὸ ἀπόγειό της.

Τὸ πρώτον κεφάλαιον τοῦ ἐν λόγῳ μέρους, πραγματεύμενον περὶ τῶν πειθαρχικῶν παραπτωμάτων, ἀναλύεται εἰς τὴν ἔξτασιν τῆς ἐννοίας τοῦ ναυτικοῦ παραπτώματος, τὴν λεπτολόγων διάκρισιν τούτου ἀπό τοῦ ναυτικοῦ ἀδικήματος, τὰς κατηγορίας καὶ τὰ εἴδη τῶν πειθαρχικῶν παραπτωμάτων.

Τὸ δεύτερον κεφάλαιον ἔχετάζει τὰ κατ' ιδίαν πειθαρχικά παραπτώματα τοῦ πλοιάρχου, τοῦ τηλέρωματος καὶ τελευταῖα τὰ πειθαρχικά παραπτώματα, ἀτίνα συνεπάγονται ἀφ' ἑνὸς προσωρινὴν καὶ ἀφ' ἔτερου ὄριστικὴν στέρεσιν τοῦ δικαιώματος ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

<sup>1</sup> Ιδιαίτερας μνείας τυγχάνει άξια ή ένδελχης ύπό τού συγγραφέως άναπτυξής τῆς έννοιας τής πειθαρχικής ύποτροπής και η λαμβανομένη θέσης οσσού αφορά τὴν ύποτροπήν ὡρισμένων μη συγκεκριμένων, ἀλλ' εἰς γενικότερας περιπτώσεις τοῦ Κώδικος ύπαγομένων παραπτωμάτων.

"Ολως ιδιαίτερον ένδιαιφέρον παρουσιάζει τό τρίτον κεφάλαιον, πραγματευόμενον περὶ τῆς πειθαρχικῆς εὐθύνης.

Η ἐπιστημονική ὑφὴ τῆς ἐν λόγῳ ἐπεξεργασίας, συναρτωμένη πρὸς τὴν γλαφυρότητα τοῦ ὄφους, ητὶς καθιστὸ δυνατὴν τὴν ἀφομοίωσιν τὰ νῦν θεμάτων, ἀπότελον ἔξαιρετον συνδυασμὸν καθιστῶντα καὶ ἐκ τούτου τὸ πόνημα πολύτιμότατον διά γε τὴν διοίκησιν, τοὺς θεμιστοπόλους, πρὸς δὲ τοὺς ἀμεώτας ἐνδιαφερομένους ναυτικούς. Εἰδικώτερον ἐν προκειμένῳ καὶ κατὰ τρόπον ἐπιστομικῶς ἀφογοῦ ἀνάλογον τὰ τῆς ὑποκειμενικῆς ὑπαίτιότητος, τοῦ πειθαρχικοῦ καταλογισμοῦ καὶ τῆς παραγραφῆς τῶν πειθαρχικῶν παραπτωμάτων, ἐν συσχετίσει πρὸς τὰ ἀντιστοίχως παραδεδεγμένα ἐν τῷ ἐπιστήμῃ τῷ Ποινικῷ Δικαίῳ καὶ τοῦ κοινοῦ Πειθαρχικοῦ Δικαίου.

Τὸ τέταρτον κεφάλαιον, ἀναφέρεται εἰς τὰς πειθαρχικὰς ποινάς, τὸ δὲ πέμπτον κεφάλαιον ἐρευνᾷ τὰ τῆς πειθαρχικής δικαιοδοσίας καὶ ἀναλύεται εἰς τὰ πειθαρχικά ὄργανα καὶ τάς ἀρμοδιότητάς αὐτῶν, πρὸς δὲ εἰς τὰ τῆς συντρεχούσης ἀρμοδιότητος τῶν πειθαρχικῶν ὄργανων. Ή ἐρευνα τοῦ τελευταίου ιδίως θέματος παρουσιάζει ιδιαιτέρων



# 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.

ΣΗΤΗΣΑΤΕ ΤΕΧΝΙΚΑΣ ΜΕΛΕΤΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ.  
ΓΕΝ. ΑΝΤ/ΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ: ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ-ΑΤΛΑΣ Α.Ε. ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ ΠΕΙΡΑΙΑ.  
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4179911/12, 4176435, 4176628.  
ΜΕΓΑΛΗ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΕΝ ΤΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΟΝΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

κειμένω ύπό τού συγγραφέως τὸ ἐμφανιζόμενον κεφαλαιού διάφορα πρόβλημα συντρεχόσης ὀρμοδιότητος, ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ὁποίας οἰονδήποτε πειθαρχικὸν παράπτωμα εἶναι ἑδεχόμενον ἢ νὰ δικαιοθῇ καὶ τιμωρηθῇ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἢ τῆς λιμενικῆς Ἀρχῆς ἢ νὰ παραπεμφῇ ἐνώπιον τοῦ πειθαρχικοῦ συμβουλίου. Ο συγγραφέος, μετ' ἐνδελεχῆ ἔξετασιν τοῦ ἐν λόγῳ θέματος ἀποφαίνεται ὅτι ἀπομένει κατ' ἀνάγκην ὡς μονοδικὸν κριτήριον ἢ σοδαρότης τοῦ παραπτώματος, ἢ περὶ τῆς ὄποιας ἐκτίμησις ἐπαφίεται εἰς τὸν διαπιστῶντα ἢ ἐπιλαμβανόμενον τοῦ παραπτώματος πλοίαρχον ἢ τὴν λιμενικὴν καὶ προξενικὴν Ἀρχήν.

Τὸ ἔκτον καὶ τελευταῖον κεφάλαιον ἔρευνα τὰ τῆς πειθαρχικῆς διώξεως, ἀναλυόμενον εἰς τὰ τῆς πειθαρχικῆς δικαιοδοσίας, τῆς σχέσεως ποιικῆς καὶ πειθαρχικῆς δίκης, τῶν ἐνδίκων μέσων καὶ τοῦ πειθαρχικοῦ δεδικασμένου. Τὶ ἔξ αὐτῶν περιστάτερον νὰ ἀξιολογηθῇ καὶ τί διλιγότερον; Ἀπάντων τῶν δυσχερῶν τούτων θεμάτων γίνεται τοιαύτη λεπτολόγος, γλαφυρᾶς καὶ ἐπιστημονικῆς ἀνάλυσις, ὥστε ν' ἀπαιτήται μία ἰδιαιτέρα τούτων —αὐτοτελῆς— κριτική, διὰ ν' ἀνταποκριθῇ πρὸς τὴν ὄφειλομένην εἰς δάθος κρίσιν καὶ ἔξαρσιν τῶν ἀνωτέρω στοιχείων.

Ἀρκούμεναι ἡδη νὰ ἐπισημάνω καὶ αὐθίς τὴν χρησιμότητα τῆς ἐν λόγῳ ἐπεξεργασίας, τὴν ἀνάπτυξιν κατὰ τρόπον ἄρτιον καὶ αἴροντα πάνων ἀμφιβολίαν τῆς ἐνώπιον τῶν πειθαρχικῶν συμβουλίων διαδικασίας, τῆς ἀσκήσεως τῶν ἐνδίκων μέσων καὶ νὰ ἔχάρω ἰδιαιτέρως τὴν ὑπὸ τοῦ συγγραφέως ἐμπειριστατωμένην διερεύνησιν τοῦ πειθαρχικοῦ δεδικασμένου. Ἐν προκειμένῳ ὁ συγγραφέος, τασσόμενος ὑπὲρ τῆς γενικῶς παραδεδεγμένης ἐν τῷ πειθαρχικῷ δικαίῳ γνώμης,

καθ' ἦν ὁ γενικὸς κανὼν τοῦ ποινικοῦ δικαίου ποιὶ μήτης δὲν ἔχει ἐφαρμογὴν εἰς τὰς μεταξὺ ποινικής, καὶ πειθαρχικῆς διώξεως σχέσεις, ἀποκλείει κατ' ὄρχην τὴν ἐκ δευτέρου διὰ τὸ αὐτό παράπτωμα πειθαρχικῆς διώξιν, ἀναλύων τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἀνωτέρω κανόνος εἰς τὰς κατ' ιδίαν περιπτώσεις πειθαρχικῆς δικαιοδοσίας.

Λίαν ἐνδιαφέρουσα τυχάνει ὁμοίως ἡ ἐν τῇ ἔξετάσει τῶν ἐνδίκων μέσων ἔρευνα ὃσον ἀφορᾷ τὸ δικαίωμα προσδολῆς τῶν ἀποφάσεων τῶν πειθαρχικῶν ὄργάνων δι' αἰτήσεως ἀκυρώσεως ἐνώπιον τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἑπικρατείας, τοῦ συγγραφέως τασσομένου ὑπὲρ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ κανόνος τῆς κατὰ σειρὰν ἀσκήσεως τῶν ἐνδίκων μέσων.

#### B. Γ. ΓΡΑΒΑΡΗΣ

Υποναύαρχος

τ. Γεν. Διευθυντής Υ.Ε.Ν.  
Ἀρχηγός Λ.Σ.

#### ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥΣ

#### «ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ»

Ὑπὸ τὸν ὡς ἄνω τίτλον, ἔξεδόθη σύγραμμα χρησιμώτατον διὰ τὰ στελέχη τῶν

ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἀλλὰ καὶ διὰ τοὺς πλιάρχους, τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ὑπὸ τοῦ κ. Ἀντωνίου Χαραλάμπους, πτυχιούχου τῆς Ἀνωτέρας Σχολῆς, Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῶν Ἐπιστημῶν.

Ὦς γνωστόν, ἡ σύγχρονος διαχείρισις τῶν πλοίων, πολὺ διαφέρει ἀπὸ κάθε ἄλλην μορφὴν διαχείρισεως, λόγῳ τοῦ λασιρίνθου τῶν περιπτώσεων, αἵτινες συναντῶνται εἰς τὰς οἰκονομικάς συναλλαγάς τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν, τοῦ ἐκάστοτε εἰδοῦς τοῦ πλωτοῦ μέσου καὶ τῶν ἄλλων τόσων καὶ τόσων περιπτώσεων. Αἱ οἰκονομικαὶ συναλλαγαὶ τῶν πλοίων μὲν φορτωτάς, παραλήπτας, ἐνοικιαστάς, προμητεύτας κλπ., ἐπεκτείνονται εἰς ἔκεινας τῶν ἐπισκευῶν, τῶν ἀσφαλίσεων καὶ πλήθους ἄλλων περιπτώσεων, διὰ νὰ καταλήξουν εἰς ἔκεινας τῶν σχέσεων μετὰ τοῦ πληρωματοῦ, τῶν ἀσθενειῶν, τῶν ὑπερωριών, ἀποζημιώσεων, ἀσφαλιστικῶν του ταμείων κλπ. κλπ.

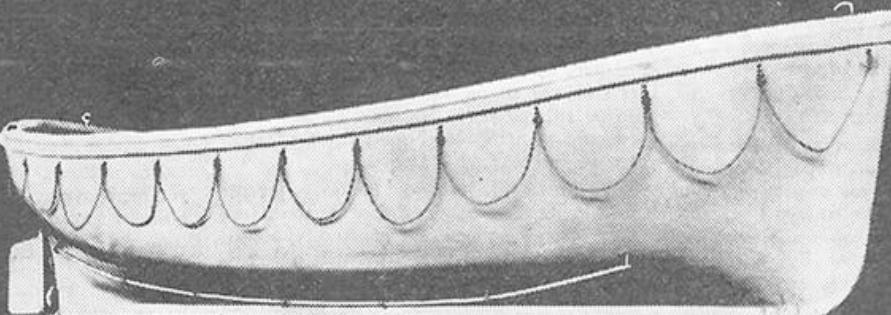
Εἰς τὴν ἔργασίαν του, ὁ κ. Χαραλάμπους κατορθώνει νὰ «συστηματοποιῇ δῆλη ἡ ὥλη εἰς ἔν τεύχος, περιλαμβάνον ὄλοκληρον τὸ κύκλωμα ἐνὸς πλήρους σχεδίου λογαριασμῶν ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ὥστε νὰ ἀποτέλεσῃ τοῦτο δοθήματα εἰς πάντας τοὺς εἰς λογιστήρια τοιούτων ἐπιχειρήσεων ἐργαζομένους συμπειριλαμβανομένων καὶ τῶν πλοιάρχων».

Τὸ διδίλιον πλοιούτζεται καὶ μὲν δοθητικούς ἡ ἐπειγηματικούς πίνακας, ὁ δὲ συνδιασμὸς λογοτεχνίας λέξεων καὶ ἀριθμῶν διλοκληρώνει μίαν ἔξαιρετην καὶ πολύτιμον προσφοράν εἰς τὴν διαχείρισην τῶν πλοίων.

Οἱ ἐνδιαφερόμενοι δύνανται νὰ τὸ εὔρουν εἰς δῆλα τὰ διδίλιοπολεῖα ναυτικῶν ἐκδόσεων τοῦ Πειραιῶς.

Α. Π.

## Lifeboats... ἀπὸ τὴν μεγαλύτερη ἑταιρία κατασκευῆς σκαφῶν ἀπὸ FIBERGLASS.



# olympic yachts s.a.

LIFEBOATS διαφόρων διαστάσεων μπορούνται καὶ κωπόλατοι.

Ἐπίσης κανόνια

a. PURE PIVOT GRAVITY DAVITS.

6. OVERHEAD TRACKWAY GRAVITY DAVITS κατάλληλα για δλες τὶς διαστάσεις τῶν LIFEBOATS.

OLYMPIC YACHTS S.A.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΣΚΑΦΩΝ ΑΠΟ FIBERGLASS μήκους έως 85 πόδια (26 μ.)

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ

Στά ναυπηγεία Λαυρίου ειδικές έγκαταστάσεις για διαχείριση,  
δινελκύσεις, καθελκύσεις, επισκευές, μετασκευές, SERVICE κλπ. σκαφῶν μέχρι 50 τόνων.

Γραφεία - Έκθεσις Μαρίνα Ζέας - Πειραιές τηλ. 4510.211/2/3 Ναυπηγεία: Λαύριο Αττικής τηλ. 0292-5782/3  
TELEX: 212717 OLYA GR. ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΙΣ: OLYMPELCO PIRAEUS



## ΑΙ ΟΛΙΚΑΙ ΑΠΩΛΕΙΑΙ ΤΟΥ 1972

Αἱ παγκόσμιοι όλικαι ἀπώλειαι τοῦ 1972 (949.336 τόν. γκρός) ήσαν κατὰ 81.224 τόν. γκρός κατώτεραι τοῦ 1971, δεῖ διὰ πρώτην φορά εἰς τὴν ίστορίαν τὸ ἐπιτορικοῦ ναυτικοῦ αἱ όλικαι ἀπώλειαι ὑπερέθησαν τὸ ἔν εκατ. τόν. γκρός ἐν καιρῷ εἰρήνης. Οἱ ἀριθμόις τῶν ἀπολεσθέντων πλοίων ἀνῆλθεν εἰς 371 ἔναντι 377 τοῦ 1971.

Κατὰ σημαίαν, τὰς μεγαλυτέρας ἀπώλειας ἐμφανίζουν: ἡ Λιβερία, 20 πλοῖα 212.184 τόν. γκρός ἡ Ἑλλάς, 15 πλοῖα 119.495 τόν. γκρός ὁ Παναμάς, 26 πλοῖα 91.989 τόν. γκρός ἡ Ιαπωνία, 75 πλοῖα 37.231 τόν. γκρός καὶ ἡ Κύπρος, 11 πλοῖα 24.628 τόν. γκρός.

Λαμβανομένου ὑπὸ ὄψιν διὶ μέγα ποσοστὸν τῶν λιθεριανῶν καὶ παμαναϊκῶν πλοίων

καὶ τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῶν κυπριακῶν ἐλέγχονται ὑπὸ Ἐλλήνων, διαπιστώται διὰ μίαν εἰσέτι φοράν, ὅτι ἔξακολουθοῦμεν νὰ διατρούμεν τὰ πρωτεῖα εἰς τὰς όλικὰς ἀπώλειας καὶ μάλιστα μὲ τρομακτικὴν διαφοράν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ὑπολοίπους μεγάλας ναυτιλιακὰς χώρας.

\*\*\*

Ρεκόρδ διαλύσεων ἐσημειώθη κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος. Διελύθησαν 917 σκάφη 4.994. 148 τόν. γκρός, ἔναντι 4.545.060 τόν. γκρός τοῦ προηγουμένου ρεκόρδ σημειωθέντος τὸ 1969.

Οὔτω, τὸ ἔξι ἀπώλειῶν καὶ διαλύσεων δριστικῶν ἀπολεσθέν διὰ τὴν παγκόσμιον Ναυτιλίαν τονῶν, ἀνῆλθε κατὰ τὸ 1972 εἰς 5. 943.484 τόν. γκρός.

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.): Ἐπειθεωρήθη εἰς Πέραμα τὴν 7ην Σεπτεμβρίου ἐν σχέσει πρὸς ζημιάς τὰς ὄποιας ὑπέστη εἰς τὴν μηχανὴν ἐν πλᾶτο ἡ 'Ελευσίνα δι' Ἀμέρεσσαν τὴν 29ην Αὐγούστου. Τὸ σκάφος παρέκλινε τὴν πορείας του καὶ ἀφίχθη εἰς Πειραιά τὴν ιδίαν ἐσπέραν συρόμενον ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Βερνίκος Δημητρίος».

ΑΙΓΑΝΟΥΣ ΙΩΤΗΣ: Προσήραξεν εἰς πλάτος 69.19'24'' βόρειον καὶ μῆκος 17.59'06'' ἀνατολικόν τὴν πρώιαν τῆς 8ης 'Οκτωβρίου κατὰ τὴν διάρκειαν χιονοθύελλης. Τὸ σκάφος κατηυθύνετο ἀπὸ Πόρτο Τάλμποτ διὰ Μουρμάνσκ, ὑπὸ ἥρμα.

Α·Ι·ΑΝΤ ΣΗ (κ.): Ἀπὸ Τείνιμαυθ διὰ Μεσσήνα, ὑπέστη δλάβην τῆς μηχανῆς εἰς πλάτος 36.45' δόρειον καὶ μῆκος 01.06' ἀνατολικόν. Ἐκεῖθεν ἐρρυμουλκήθη εἰς Καρθαγηνὴν τὴν 27ην Σεπτεμβρίου. Ἡ δλάβη ὠφείλετο εἰς ζημιάν τῆς ἀντλίας καυσίμων, ἔξι ἀμελείας τοῦ πληρώματος. Ἐτελέσθησαν ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 7ην 'Οκτωβρίου ἀπέπλευσε διὰ Παλέρμου.

ΑΙΜΙΛΙΑ Γ.: Προσαράξαν εἰς πλάτος 27. 40' δόρειον καὶ μῆκος 13.14' δυτικόν, ἀνειλκύσθη δι' ιδίων του μέσων τὴν 2αν 'Οκτωβρίου καὶ ἐπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ του.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. (κ.): Τὴν 1ην 'Οκτωβρίου προσέκρουσεν ἐπὶ προβλῆτος εἰς Γκουλούκ, ὑποστὰν ἐλαφρᾶς ζημιάς. Οἱ πλοιαρχοὶ ἔζητησε προσωρινάς ἐπισκευάς διὰ νὰ δυνηθῇ νὰ πλεύσῃ εἰς Πειραιά πρὸς τέλεσιν μονίμων τοιούτων. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε διὰ Πειραιά τὴν μεθετομένην.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ε. (κ.): Προσαράξαν εἰς 'Αλεξάνδρειαν ἀνειλκύσθη τὴν 20ην Σεπτεμβρίου δι' ιδίων του μέσων, ἐν συνεχείᾳ δέ, ἀπέπλευσε διὰ Θεσσαλονίκην ὅπου ἀφίχθη τὴν ἐπομένην (ἰδέ τεῦχος 1.10.73).

ΑΝΚΟΝΑ (ἐπιβατηγόν - ὄχημα γόνον): Πυρκαϊά ἔξερράγη εἰς τὸ μηχανοστάσιον τοῦ σκάφους εἰς θέσιν 39.37'30'' δόρειον πλάτος καὶ 19.23'00'' ἀνατολικὸν μῆκος τὴν 5ην 'Οκτωβρίου ἐν πλῶ ἀπὸ Πάτρας δι' Ανκόνα, μὲ 253 ἐπιβάτας καὶ πλήρωμα ἔξι 90 ἀνδρῶν. Τὸ πῦρ κατεστάλη ὑπὸ τοῦ πληρώματος. Οἱ ἐπιβάται ἀπαντες παρελήφθη-

μῆκος 19.20' ἀνατολικόν, κατεύθυνόμενον πρὸς Περσικὸν Κόλπον διὰ παραλογῆν φορτίου, ὑπέστη δράμσιν τοῦ τελικοῦ ἀξιοῦ τὴν 24ην Σεπτεμβρίου. Ρυμουλκὸν ἀπέπλευσεν ἐκ Κέιπ Τάουν καὶ ἐρρυμούλκησε τὸ ἀκύρωντον σκάφος εἰς τὸν ἄνω λιμένα τὴν 28ην Σεπτεμβρίου. Τὸ «Ἀστρέα» ἐδεξαμενίσθη διὰ νὰ καταστῇ δυνατή ἡ τέλεσις ἐπισκευῶν.

ΒΑΣΙΛΗΣ (κ.): Ἀπὸ Ἀλβανίαν διὰ Τσαμκόγη ἔμφορτον, προσήγγισεν εἰς Ντόρμπιταν τὴν 26ην Σεπτεμβρίου μὲ ἀνωμαλίας εἰς τὴν μηχανήν. Ἐτελέσθησαν ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 1ην 'Οκτωβρίου ἀπέπλευσε διὰ Κίναν.

ΒΙΚΤΩΡ (λ.): Ἀφίχθη εἰς Βηρυτὸν τὴν 18ην Σεπτεμβρίου ἀπὸ Ροζάριο μὲ ζημιὰς εἰς τὸ στρόβιλον. Οἱ πλοιοκτῆται ἀπεφάσισαν τὴν ἔξυμπογήν καὶ ἀποστολήν του εἰς 'Ελλάδα δι' ἐπισκευάς.

ΒΙΟΛΕΤΤΑ: Ἀπὸ Τακοράντι διὰ Ρότερταμ, ἀφίχθη εἰς Λάς Πάλμας τὴν 26ην Σεπτεμβρίου μὲ ζημιὰς εἰς τὴν μηχανήν καὶ ἐπειθεωρήθη. Παρετηρήθησαν ζημιάι εἰς τοὺς κυλίνδρους No. 5 καὶ 6. Τὴν ιδίαν ἐστέραν, ἐνῷ ἐρρυμουλκεῖτο εἰς ἀσφαλὲς ἀγκυροδόλιον πρὸς τέλεσιν ἐπισκευῶν, ἀπεκόπη ὁ κάβος ρυμουλκήσεως καὶ ἐπέπεσεν ἐπὶ τὸ ἡγκυροβολημένου ρωσικοῦ ἀλιευτικοῦ «Χέρκιουλεζ» καὶ ὑπέστη τῆς ῥῆγμα εἰς τὰ ἔξωτερικά ἐλάσματα, μετοξὺ τῶν νομέων 175 καὶ 176, καθὼς καὶ εἰς τὸ κατάστρωμα. Κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς συγκρούσεως ἐπεκράτει σφοδρὰ κακοκαιρία. Γιεραιτέρω ἐπιθέωρησις εἰς τὴν μηχανήν ἀπεκάλυψε διάδρωσιν εἰς τὰ ἔδρανα τῶν κυλίνδρων No. 1, 2, 3, 4 καὶ 7, τὰ όποιας χρήζουν ἐπισκευῆς. Τὰ ἔδρανα τῶν κυλίνδρων 5 καὶ 6 θετὰ ἀναμεταλλωθοῦν. Τὴν 2αν 'Οκτωβρίου ἀπέπλευσε διὰ Ρότερταμ συρόμενον ὑπὸ ρυμουλκοῦ.

ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λ.): Προσέκρουσεν ἐπὶ προβλῆτος εἰς Λονδίνον τὴν 21ην Σεπτεμβρίου ὑποστάν καὶ προξενήσαν ἐλαφρᾶς ζημιάς.

ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ: Ἀπὸ Ἀργεντινὴν διὰ Βομβάνη μὲ φορτίον στηρῶν, τὴν 24ην Σεπτεμβρίου λόγῳ σφοδρᾶς κακοκαιρίας εἰσῆλθεν ὑδωρ εἰς τὰ κύτη No 3 καὶ 4 ἀπὸ τοὺς ἀεραγωγούς, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ὑποστῇ τὸ σκάφος σοδαρὸν κλίσιν, ἐνῷ εύρισκετο εἰς πλάτος 37.30' νότιον καὶ μῆκος 06.20' ἀνατολικόν. Ἀφίχθη εἰς Κέιπ Τάουν τὴν 27ην Σεπτεμβρίου ἐπιθέωρηθη καὶ διεπιστώμηθη διαρροὴ εἰς τὰ διπύθμενα No 6 καὶ 8 δεξιά. Κατεστράφη μέρος τοῦ φορτίου.

ΕΛΑΝΤΙ (κ.): Συνεκρύσθη εἰς Πειραιά

## ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΚΑΙ ΛΟΚ-ΑΟΥΤ

INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY  
(BERMUDA) LIMITED

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

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

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

την 25η Σεπτεμβρίου μετά τού όλην ελληνικού σκάφους «Αγγελική».

ZHNQN (π.): 'Αποπλέυσαν έκαναν Χάρδης την 26η Σεπτεμβρίου διά Χιούστον, έπειτα ρεψε την Ιην 'Οκτωβρίου με ζημιάς εις τό πηδάλιον λόγω κακοκαιρίας. Τό σκάφος έπειθεωρήθη, επεικευάσθη και την 3ην 'Οκτωβρίου άπειπλευσεν έκ νέου διά τὸν προορισμόν του.

ZIPOUNAS (λ.): Προσήραξεν εις τὸν ποταμὸν Σουρινάμ τὴν 4ην 'Οκτωβρίου. Προσπάθειαν ανέλκυσθεώς του δι' ιδίων του μέσων άπειπλευσον.

KAPTAIN GERONTAS: 'Αφιχθὲν εἰς Βομβάνη τὴν 26η Σεπτεμβρίου ἀνέφερεν ὅτι ἀπώλεσεν ἀμφοτέρας τὰς ἄγκυρας εἰς Μπάνγκαρ.

KREΜΩΝ: 'Απὸ Πιτέα διὰ Βουλώνην μὲ γενικὸν φορτίον, συνεκρύσθη εἰς Μπρούνσμπουτελ τὴν δην 'Οκτωβρίου μετά τοῦ πανεμαϊκοῦ δηζελοπλοίου «Ἀργκό Δ.». 'Αμφότερα ἀπέστησαν ζημιάς, ἀλλὰ συνέχισαν τὸν πλούν των.

KYRIOS STELIOS: 'Απὸ Λαρέντζο Μάρκες δι' Ἀμδέρσαν, ἀφίχθη εἰς Λάς Πάλμας τὴν 27η Σεπτεμβρίου με ζημιάς εις τὸν δοθητικὸν δηζελογεννητρίαν Νο 4. 'Επειλέσθησαν ἐπισκευαί. Παρεπήρθησαν ἐπισκευαίς ζημιαὶ εἰς τὸν κυλινδρούς τῆς πρωστηρίου μηχανῆς, ἐπισκευαί ἐπὶ τῶν ὅποιων θὰ τελεσθοῦν εἰς Ρόττερνταμ.

KOΣΤΗΣ X.: Πυρκαϊά ἔξερράγη εἰς τὸ μηχανοστάσιον τὴν νύκτα τῆς 28ης Σεπτεμβρίου προενήσασα λίαν ἑκτεταμένας ζημιάς εἰς τὸ σκάφος καὶ τὸ φορτίον. Τὸ μηχανοστάσιον κατεκλύσθη δι' ὑδατος, τοῦ ὅποιου ή ἀντλησις ἥρχισε τὴν 5ην 'Οκτωβρίου.

MANOYELLA PRAINT: 'Απὸ Αμδέρσαν διὰ Τύνιδα μὲ φορτίον σιτηρῶν, ἡγκυροβόλησεν εἰς ἀπόστασιν ἐνὸς μιλίου ἔξωθι τοῦ Ντόρερ τὴν 1ην 'Οκτωβρίου λόγῳ ὑπερθερμάνσεως τῆς πρωστηρίου καὶ τῶν δοθητικῶν μηχανῶν. Τὴν 4ην 'Οκτωβρίου εἰσῆλθεν εἰς Ντόρερ δι' ἐπισκευάς, μετὰ τὸ πέρας τῶν ὅποιων ἀπλευσεν εἰς 'Αμδέρσαν ὅπου ἀφίχθη τὴν 6ην 'Οκτωβρίου.

MARATHONIAN (λ.): Συνεκρύσθη εἰς τὴν λίμνην Μίσιγκαν τὴν 4ην 'Οκτωβρίου μετὰ νορθηγικοῦ μπάλκα κάρριερ καὶ ἀπέστη σοδαράς ζημιάς εἰς τὴν πρώραν.

MAPAIKA M. (κ.): 'Απέιπλευσεν έκ Λός 'Αντζελες διὰ Σάντος τὴν 21η Σεπτεμβρίου ομφόρτον. Τὴν 25η Σεπτεμβρίου ἐνεπλάκη

εἰς καταιγίδα καὶ τὸ σύστημα πηδαλίου καὶ ἡγανάκασθη νὰ πλεύσῃ εἰς λιμενίσκον τῆς Νοτιού Καλιφορνίας. 'Επειλέσθησαν ἐπισκευαί εἰς τὸ πηδάλιον καὶ τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε διὰ τὸν προορισμόν του.

MAPNTINA RHFER: 'Επειθεωρήθη εἰς Σικάγο τὴν 18ην Σεπτεμβρίου λόγῳ ἔλαφρῶν ζημιῶν εἰς τὰ ἔξωτερικά ἐλάσματα. 'Επειλέσθησαν μόνιμοι ἐπισκευαί.

MIXAHΛ (κ.): 'Υποστάν βλάδην εἰς τὴν μηχανὴν τὴν 5ην 'Οκτωβρίου εἰς ἀπόστασιν 5 μιλίων δυτικῶν τοῦ Χέλγουϊκ, ἐρρυμουλκήθη εἰς Σουάνση τὴν ἐσπέραν τῆς ιδίας ημέρας.

MPLATIK KΛΙΦ: 'Ενεπλάκη εἰς κακοκαιρίαν μεταξὺ Κίνας καὶ Φορμόζας καὶ ὑπέστη ἐπικινδυνού κλίσιν, τὴν 8ην 'Οκτωβρίου. 'Εκ 10 'Ελλήνων καὶ 15 ἀλλοδαπῶν τοῦ πληρώματος διεσώθησαν 4 'Ελληνες καὶ 6 ἀλλοδαποί. 'Ο πλοίαρχος συγκαταλέγεται μεταξὺ τῶν ἀπολεσθέντων.

NATPE-I-NTEP: Λόγῳ ἀνωμαλίας τοῦ συστήματος πηδαλίου προσήραξεν εἰς τὸν ποταμὸν Ζάΐρε τὴν 27η Σεπτεμβρίου. Τὴν 4ην 'Οκτωβρίου ἀνεκοινώθησαν τὰ ἔξῆς: (1) 'Αντιτρόσωπος τῆς υδρογραφικῆς ὑπηρείας ἔσπευσεν ἐπὶ τὸπον διὰ νὰ πραγματοποιήσῃ βυθομετρήσεις. (2) 'Επιθεωρήτης τοῦ Λόδης παρακολούθει τὰς ἔργοσιας ἀνελκύσεως. (3) Βυθοκόρος ἀπέπλευσε πρὸς παροχὴν δοθείας. (4) Η πόντισης τῆς ἀριστερᾶς ἄγκυρας εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν μετακίνησιν τοῦ σκάφους τὸ ὅπιον, ὅμως, δὲν κατώρθωσε νὰ ἀνελκυσθῇ. (5) 'Ο πλοηγὸς παραμένει ἐπὶ τὸ σκάφος. (6) Οἱ παραλήπται τοῦ φορτίου συνέστησαν τὴν ἐκφόρτωσιν εἰς φορτηγίδας. 'Ηδη ἔξεφορτωθή μέρος τοῦ φορτίου.

Τελικῶς, τὸ σκάφος ἀνειλκυσθῇ τὴν 4ην 'Οκτωβρίου καὶ ἀπλευσεν εἰς Ματαντί.

NEZMA (κ.): Πυρκαϊά ἔξερράγη ἐπὶ τὸ σκάφους εἰς πλάτος 41. 41' βρείον καὶ μῆκος 03. 38' ἀνατολικὸν τὴν 8ην 'Οκτωβρίου. Τὸ πλήρωμα ἔγκατέλειψε τὸ σκάφος καὶ πειστελλέγη ὑπὸ τοῦ ἄγγιλοῦ δεξαμενοπλοίου «Γκάλφ Μπρίτον». 'Τῶν 13 μελῶν τοῦ πληρώματος ἀπωλέσθη εἰς.

OLYMPIC GKE-IT (λ.): 'Επειθεωρήθη εἰς Μασσαλίαν τὴν 21η Σεπτεμβρίου λόγῳ ζημιῶν εἰς τὸ πηδάλιον.

PAKALA: Τὴν 27η Σεπτεμβρίου ἀνεκοινώθη εἰς 'Αμδέρσαν ὅτι ἐπειθεωρήθησαν διάφοροι ζημιαὶ εἰς τὴν μηχανὴν καὶ ἀνελήφθησαν ἐπισκευαί.

POLYMYXANOΣ: 'Απὸ Πόρτο 'Αλέγκρε διὰ Ρίο Γκράντε (καὶ Ραδέναν) μὲ 3.500 τόνους φορτίου, προσήραξε τὴν 21η Σεπτεμβρίου εἰς ἀπόστασιν 5 μιλίων ἀπὸ τὸν λιμένα ἀπόπλου τοῦ ἐπὶ λασπώδους καὶ ἀμμώδους θυροῦ. 'Ανειλκύσθη τὴν 27η Σεπτεμβρίου τὴν βοηθείαν ρυμουλκοῦ. Δέν ἐγνώσθη ἐδάν ύπεστη ζημιάς.

SALLA X. (λ.): Τὴν 28η Σεπτεμβρίου ἀνέφερε διαρροή εἰς τὸ λεθητοστάσιον εἰς Νέαν 'Υόρκην. Τὸ υδωρ ἡντλήθη εἰς τὴν θάλασσαν δι' ιδίων μέσων, ἐπειλέσθησαν ἐπισκευαί ὑπὸ τοῦ πληρώματος ἐν συνεχείᾳ ἀπέπλευσε.

Tὴν 7ην 'Οκτωβρίου, ἐνῷ εὐρίσκετο εἰς ἀπόστασιν 260 περίπου μιλίων βορειοδυτικῶν τοῦ Πόρτο Ρίκο, ὑπέστη ἔκρηξην καὶ πυρκαϊάν εἰς τὸ μηχανοστάσιον. 'Έκ τῶν 30 μελῶν τοῦ πληρώματος 29 περισυνέλεγησαν ὑπὸ τῆς ἀμερικανῆς ἀκτοφυλακῆς. 'Ο τελευταῖος πιστεύεται ὅτι ἐφονεύθη κατὰ τὴν ἔκρηξην. Τὸ ἔγκαταλειφθὲν σκάφος παρεσύρετο ὑπὸ τῶν κυμάτων ἐνῷ πλησίον του ἐστευδεὶ ρυμουλκόν.

SERPHENTERIK (λ.): Πυρκαϊά ἔξερράγη εἰς τὸ λεθητοστάσιον τὴν 2αν 'Οκτωβρίου εἰς Τέιμπλ Μπαίην. Τὸ σκάφος, τὸ ὄπιον δὲ οὐ μόρφοτον, ἱκνητοποιήθη λόγῳ πληρώσεως τοῦ λεθητοστασίου δι' ὑδατος.

SKAPGONYNT: 'Αφιχθὲν εἰς Μπέλεμ τὴν 23η Σεπτεμβρίου, ἀνέφερεν ἀπώλειαν τῆς μιᾶς ἄγκυρας μετὰ τῆς ἀλύσου αὐτῆς εἰς πλάτος 02.26'00'' νότιον μῆκος 44.22' δυτικόν.

SOYNIION (λ.): Προσήραξεν εἰς Τρόντχαιμ τὴν 4ην 'Οκτωβρίου ἐνῷ κατημυνότεο πρὸς τὸν προβλήτα ἐκφορτώσεως μὲ μειωμένην ταχύτητα, κυθερώμενον ὑπὸ πιλότου. Δύο προπτάθειαι ἀνελκύσεών του ἀπέτυχον. 'Ἐν συνεχείᾳ διετάχθη ἐκφόρτωσις εἰς φορτηγίδας πρὸς κουφισμόν. Εἰς τὴν πειροχήν ἐπεκράτει καλοκαιρία. Τελικῶς, ἀνειλκύσθη τὴν πρώιμαν τῆς 8ης 'Οκτωβρίου μετ' ἐκφόρτωσιν 1.000 περίποτοννων. Διετάχθη ἐπιθέωρησις πρὸς διακρίωσιν τυχὸν ζημιῶν.

SPARTAN LAIDH (λ.): 'Απὸ Πούντα Καρντόν διὰ Μανάους μὲ πλήρες φορτίον ἀργοῦ πετρελαίου, προσήραξε τὴν 3ην 'Οκτωβρίου εἰς ἀπόστασιν δύο μιλίων ἀπὸ τοῦ διυλιστηρίου τοῦ Μανάους, λόγῳ βλάδης τοῦ πηδαλίου. Πρὸ πάσης προσπαθείας ἀνελκύσεών του ἀπεφασίσθη ἡ ἐκφόρτωσις εἰς φορτηγίδας.



# ACHAIKI NAFTILIAKI S.A.

## SHIPBROKERS

### CHARTERING

- DRY CARGO
- TIMECHARTER
- TANKER CHARTERING

TELEPHONES: 41.17611-14

(FOUR LINES)

### SALE & PURCHASE

- SECOND HAND TONNAGE
- DEMOLITION
- ALL FLOATING MATERIAL

TELEX: 3101-06 ACIA GR

(SIX LINES)

### CONTRACTING

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

### CABLES:

ACHAIKASHIP

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

# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Αντίκτυπός τις είς τὴν ἀγοράν τῶν ναυλῶν ἀπό τὰ πολεμικά γεγονότα τῆς Μέσης Ἀνατολῆς δὲν ἐσημειώθη εἰσέτι.

'Η θέσις τῶν δύο νευραλγικῶν τομέων τῆς ναυλαγορᾶς, τοῦ Κόλπου - Κόντινεντ, τοῦ Κόλπου - 'Ιαπωνίας διὰ δημητριακά καὶ διὰ γαιανθρακάς ἀπό τὸ Χάμπτον Ρόδος δι' 'Ιαπωνίαν, χαρακτηρίζει πλήρως τὴν πρωτοφανῆ εἰς ὑψη ἀγοράν. Οἱ ναῦλοι ὑπερετριπλασιάσθησαν ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ ἔτους, τίποτε δὲ δὲν φαίνεται νὰ τὴν ἐμποδίζῃ ἀπὸ τοῦ νὰ ἔξιχθι καὶ εἰς ὑψηλότερα ἐπίπεδα.

Μέχρι τοῦ τέλους τοῦ α' δεκαμέρου τοῦ 'Οκτωβρίου ἐπληρώθησαν ἀπὸ Κόλπον διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 16,25 φίο εἰς σκάφος Νοεμβρίου 21.000 τόνων καὶ ἐν συνεχείᾳ δολ. 17,60 φίο. Διὰ Ταρραγκόνα δολλάρια 18,50 φίο (25.000 τόν.) 'Οκτ. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 26,50 φίο 'Οκτωβρίου καὶ ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδος δι' 'Ιαπωνίαν γαιανθρακες δολ. 19,25 (ἐλ. ἐκφόρτ.) εἰς σκάφος 33.000 τόν. (ΔΕΚ. - 'Ιαν.).

'Ινδοί, Κινέζοι, 'Ιαπωνες καὶ σιτεμπορικοὶ οἰκοι διὰ τὴν Εὐρώπην μόνο παρόντες εἰς τὴν ἀγοράν. 'Η ζήτησις σκαφῶν — μπάλκ κάρριερς ιδίᾳ — διὰ τὰμ τσάρτερ ἀκόρεστος ἔξεικολούθησεν. Εἰς τὴν "Απω 'Ανατολήν ἐπληρώθησαν τὰ ὑψηλότερα μισθώματα, λόγω ἀκριῶν τῆς ἑκεὶ ἐλλείψεως τονᾶς. Τὰ τύπου Χακοντάτε τῶν 28.500 τόν. ἐπηρώθησαν ἀπὸ τοὺς Κινέζους διὰ ταξίδιον τὰμ τσάρτερ δολ. 10, ἐν συνεχείᾳ δὲ διὰ διετὲς τὰμ τσάρτερ πρὸς 6,60 δολ. τὸν τόνων καὶ μῆνα.

Μεγάλα σκάφη 70.000 μέχρι καὶ 125.000 τόν. ἐναυλώθησαν διὰ δύο μέχρι πέντε ἔτη ἀπὸ διομχανίας χάλυβος. Καὶ ἡ ζήτησις συνεχίζεται.

"Ολαι αἱ διαπιστώσεις φέρουν τὴν ναυλαγοράν θεμελιωμένην ἐπὶ τῆς ζητήσεως τονᾶς, μὲ τὴν πρόβλεψιν ὅτι μέχρι καὶ τῶν μέσων τοῦ 1974 θὰ διαπηρήσῃ τὸν ὑγιέστατον τόνων αὐτῆς.

'Η κίνησις κατὰ τομεῖς εἶχεν, ἐν συντομίᾳ, ὡς κάτωθι :

**BOP. ΑΜΕΡΙΚΗ :** Πολλαὶ ναυλώσεις διὰ σιτηρὰ ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ διαφόρους προορισμούς. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 26,50 ἐπιληρώθησαν εἰς σκάφος 'Οκτωβρίου 20.000 τόν. φίοτ. "Άλλαι ναυλώσεις ἐξεισθησαν εἰς τὰ 24,50 δολ. καὶ 25,75 φίο δι' 'Οκτωβρίου - Νοεμβρίου, ἐναντὶ 23,50 δολ. τῆς τελευταίας ἔδομάδος τοῦ Σεπτεμβρίου. Δι' Αἴγυπτου δολ. 26 φίο διὰ Νοεμβρίου - Δεκέμβριου. Διὰ τὴν 'Ινδίαν μπάλκ κάρριερ 38,50 δολ., μὲ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. καὶ 41 δολ. μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. διὰ μικρότερα σκάφη. Διὰ τὴν Χιλῆν δολ. 33 φίο. Διὰ τὴν Φορμόζαν δολ. 32 φίο 'Οκτωβρίου καὶ τὴν Ν. Κορέαν δολ. 32 Νοεμβρίου, μὲ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν. Διὰ τὴν 'Αμερικήν δολ. 14 φίο Νοέμ. καὶ 16,25 φίο διὰ

Νοέμβριον σκάφος 21.000 τόν. διὰ τὸ Κόντινεντ. Διὰ Δεκέμβριον δολ. 15,50 φίο, σκάφος 46.000 τόν.

'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ σιτηρὰ διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 13,45 φίο καὶ Πολωνίαν δολ. 20 φίο ('Οκτωβρίου).

'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας, μὲ συμπλήρωσιν "Άγιον Λαυρέντιον δι' 'Ολλανδίαν 'Οκτ. - Νοέμ. δολ. 21 καὶ 14 ἀντιστοίχως φίοτ καὶ Κωνσταντζαν δολ. 28 καὶ 21 ἀντιστοίχως, μὲ 4.000 τόν. ἐκφόρτωσιν. 'Απὸ τὸν "Αγ. Λαυρέντιον διὰ Μέρσεϋ 'Οκτ. λίρ. 6,50 φίο (18.000 τόν.). 'Αμβούργον μάρκα 36,50 'Οκτ. 17.000 τόν. Ἐλλάδα δολ. 20, 25 φίο 27.000 τόν. 'Οκτ. - Νοέμ. Λιβύην δολ. 34 φίοτ καὶ 'Ιαπωνίαν δολ. 28,25 μὲ 5.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. 'Οκτ. - Νοέμ. Διὰ τὴν Κίναν δολ. 30 φίο.

**ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ :** 'Απὸ τὸ Χάμπτον Ρόδος διὰ τὸ 'Αμβούργον δολ. 10 ἐλ. ἐκφόρτ., 'Ολλανδίαν δολ. 10,25 ἐλ. ἐκφόρτ. 'Ιαπωνίαν δολ. 17,35 - 19,25 ἐλ. ἐκφόρτ. Φωσφάτα ἀπὸ Τάμπαν δι' 'Αμερικήν δολ. 11,50 φίοτ.

**NOT. ΑΜΕΡΙΚΗ :** Σιτηρὰ ἀπὸ τὸ Πλεῖτ διὰ Βενεζουέλαν δολ. 25,45 μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. 14.000 τόν. 'Οκτωβρίου. Ζάχαρις ἀπὸ τὴν Βραζιλίαν διὰ Μασσαλίαν 'Οκτ. 11.000 τόν. δολ. 30,50 φίο. 'Απὸ Τουμπάριο διὰ Κάρδιφ σιδηρομετάλλευμα δολ. 12 φίο, Νοέμβριον.

'Απὸ τὸν Β. Ειρηνικὸν δημητριακά διὰ Ν. Κορέαν συμβόλαιον δολ. 19,75 μὲ 1.200 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. ἔξι φορτία 16,500 τόν. ἔκαστον Δεκέμβριον - Μάιον δολ. 19,50 μὲ 1.200 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ., τέσσαρα φορτία 24.500 τόν. ἔκαστον, μὲ ἕναρξην Δεκέμβριον. Διὰ Φορμόζαν δολ. 26,40 φίο 'Οκτ.

'Αμμωνία απὸ Βανκούμερ διὰ Καράτσι δολ. 48 (10.500 τόν.) φίο. Θείου διὰ Ν. Ζηλανδίαν λίρ. 8,50 Νοέμβριον 26.500 τόν. φίοτ.

'Μικρὰ ἡ ἔργασία ἀπὸ τὰς πέραν τοῦ Συνέζερι οχάς. Ζάχαρις ἀπὸ Μαυρίκιον διὰ Σαΐν Τζών λίρ. 10,60 φίο 12.000 τόν. 'Οκτωβρίου. Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Γκόδε διὰ Ν. Όρλεανήν δολ. 17 φίο 22.000 τόν. καὶ ἀπὸ Ντάρμπιτον διὰ Κόλπον 'Αμερικῆς σιδηρομετάλλευμα δολ. 17 φίο Νοέμβριος 14.800 τόν. 'Ορυζας ἀπὸ Σαγκάνην διὰ Σρί Λάνκα δολ. 19,50 φίος 'Οκτ. - Νοέμ. 'Απὸ Μανφρεντόνια δι' 'Ινδίαν ούρεα δολ. 33 φίος (7.500 τόν.) 'Οκτωβρίου. 'Απὸ Κωνσταντζαν (25,6 πόδ. βύθισμα) σῖτος 8.000 τόν. δι' 'Αλεξανδρειαν δύο συνεχῆ δολ. 12,15 φίο.

**ΤΑ ΤΑΙΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ :** Αἱ πλεῖσται χρονοναυλώσεις μὲ παράδοσιν "Απω 'Ανατολήν. Μισθώματα σταθερῶς βελτιωμένα, τόσον διὰ ταξίδια, ὅσον καὶ διὰ μακρὸν χρονικὸν διάστημα. Κυκλικὸν Αύστραλιας, μὲ

παράδοσιν 'Ιαπωνίαν καὶ ἐπαναπαράδοσιν δολ. 9,25 τόν. σκάφος 36.054 τόν. τοῦ 1964. Κυκλικὸν Β. Ειρηνικοῦ, μὲ παράδοσιν 'Ιαπωνίαν δολ. 5.450 τόν. ἡμέραν (σκάφος 15.570 τόν. τοῦ 1957). Ταξίδιον Κόλπου μὲ παράδοσιν 'Οκτωβρίου 'Ιαπωνίαν δολ. 7.000 ἡμεροσίως, μὲ 1.000 δολ. μηνιαίως ὀδερτάμ, σκάφος 17.365 τόν. τοῦ 1965. Κυκλικὸν Αύστραλιας, παράδοσιν Κίναν, δολ. 50.00 σκάφος 27.955 τόν. τοῦ 1968. Μὲ παράδοσιν Μεσόγειον (Σικελίαν) κυκλικὸν Κόλπου 'Οκτωβρίου, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ δολ. 10,65 τόν. τόνων, σκάφος 41.620 τόν. τοῦ 1970. Κυκλικὸν 'Ανατ. Καναδᾶ, παράδοσις μετὰ 'Οκτωβρίου, ἐπαναπαράδοσις 'Ιταλίαν δολ. 6.500 τόν. ἡμεροσίως, 23.740 τόν. τοῦ 1943 (τάνκερ T2 μετασκευασθέν).

Διὰ 60 - 63 μῆνας, μετὰ Φεβρουάριον - 'Ιουνίου 1974 δολ. 3,75, σκάφος 72.250 τόν. τοῦ 1969. Μὲ παράδοσιν ἄνοιξιν 1974 δολ. 5,10 τόν. τόν. 63.423 τόν. τοῦ 1973, διὰ δύο ἔτη. Σκάφος 33.000 τόν. διὰ δύο ἔτη δολ. 7 εἰδικούς μηνας. Τύπου Φόρτσιουν διὰ δύο ἔτη δολ. 6,95. Διὰ δύο ἔτη, παράδοσις Δεκέμβριον 'Ιταλίαν, δολ. 5,25 σκάφος 51.700 τόν. τοῦ 1967. Διὰ 5 - 7 μῆνας, μετὰ 'Οκτωβρίου, παράδοσις 'Ιαπωνίαν δολ. 8,65 (50.590 τόν. τοῦ 1973). Διὰ 3 - 4 μῆνας δολ. 11,32 (20.825 τόν.) τοῦ 1965, παράδοσις Φίλαδελφειαν, ἐπαναπαράδοσις 'Ατλαντικὸν Β. 'Αμερικῆς.

## ΝΑΥΑΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Παρὰ τὰς ἔχθροπραξίας καὶ τὸν διαγράφομενον κίνδυνον τῆς ἀποκοπῆς τῶν πετρελαιογεωγῶν πρὸς τὴν Μεσόγειον — ὁ τὸν 'Ιράκ διεκόπη ἥηη — ἡ ἀγορὰ μὲ τινας διακυμάνσεις πρὸς τὰ κάτω ἐπέδειξε σταθερότητα διὰ τὰς φορτώσεις ἔγγυς ἡμερομηνιῶν. Αἱ ἐπιφυλάξεις διὰ τὴν αὔριον ἐπεκράτουν. Εἰς τὰ 315 τὸν Γουόρλντσεϊλ κατῆλθον οἱ ναῦλοι διὰ μέτρια σκάφη ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ τὴν Δύσιν. 'Εν συνεχείᾳ ὅμως οἱ ναῦλοι καὶ πάλιν ἀνετιμήθησαν ἀπὸ W 330 μέχρι καὶ τὸν W 370 ἀναλόγως χωρητικότητος, διὰ τὸν φόρτωσιν 'Οκτωβρίου. Σκάφος 150.000 τόν. ἐπληρώθη W 358½.

'Η ζήτησις σταθερά καθ' ὅλον τὸ α' 10ήμερον τοῦ μηνός.

'Απὸ τὴν Μεσόγειον ἡ ζήτησις διετηρεῖτο ἐπίσης ζωηρά, ἀπὸ τὴν Λιβύην ἰδιαιτέρως διὰ Β. 'Αμερικῆς. Ναῦλοι περὶ τὰ W 400. Διὰ τὴν Δυτ. Εὐρώπην W 425 'Οκτωβρίου.

Εἰς τὴν Καραϊβικὴν μικρότερον τὸ ἐνδιαφέρον, πλὴν οἱ ναῦλοι ἐκμαίνοντο εἰς τὰ W 400 διὰ Β. 'Αμερικῆν.

'Αρκεταὶ χρονοναυλώσεις. Σκάφος 228.000 τόν. δολ. 3.835 τόν. τόν. καὶ μῆνα (W 94,7) διὰ πλένετε ἔτη, παράδοσις Φεβρουάριον 1975. Σκάφος 53.000 τόν. διὰ τρία ἔτη δολ. 6,25, παράδοσις Μάρτιου 1974. Σκάφος 200.000 τόν. διὰ τρία ἔτη δολ. 5 ἀπὸ ἀρχῶν 'Ιανουαρίου. Σκάφος 48.476 τ. δολ. 7,50 (W 184,5) διὰ τρία ἔτη παράδοσις Δεκέμβριον.

# RHINE-SCHELDE-VEROLME GROUP

(VEROLME, WILTON, RDM, NW, NDSM, SCHELDE SHIPYARDS)

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΝ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΝ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ROTTERDAM, AMSTERDAM, FLUSHING. 36 ΜΟΝΙΜΟΙ ΚΛΙΝΑΙ, 32000 ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΤΕΧΝΙΤΑΙ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΟΝ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ. ΔΙΕΝΕΡΓΟΥΝΤΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ (ΦΟΡΤΗΓΩΝ, ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ, ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ, ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ, VLCC χλπ.) ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ. ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ - ΑΤΛΑΣ Α.Ε. ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ 12 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 476-435, 422-184 TELEX 21-2465

# ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

## ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

**ΑΝΤΩΝΥ:** Ντούλουθ 7.200—7.400 τόν. κονδραλέυρου Ρότερταμ ή "Άμοτερταμ δολ. 23, όψιν Βρέμην ή "Άμβοργον δολ. 23,25, όψιν Σικάγον δολ. 1 διλιγόντερον, φιλ., "Οκτωβρίου 8—17.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ (λιθ.):** Τολέδο με συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 15.300 τόν. Ιαπωνίας δολ. 31,75 Τολέδο, συμπλήρωσις μέχρις 25.000 τόν. δολ. 23,25 φιλ. με 5.000 τόν. έκφρτωσιν, "Οκτωβρίου 20—20.

**ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ (εις τάξιν τοάρτερ):** Λιμένας Κόλπου 31.000 τόν. γεννημάτων, Ιαπωνίας δολ. 21,25 φιλ., "Οκτωβρίου 10—27.

**ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ:** Μισισιπίπης 14.000 τόν. γεννημάτων Λά Κονιάρα δολ. 1.000 τόν. έκφρτωσιν, "Οκτωβρίου 1—10.

**ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ (λιθ.):** Λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων Μπουενεντόρα δολ. 23, φιλ. με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, "Οκτωβρίου 1—15.

**ΚΑΡΑΓΙΣΚΑΚΗΣ:** Λιμένας Κόλπου 28.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 23,50 φιλ., "Οκτωβρίου 18—31.

**ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ:** Χάμπτον ρόδος ή Βαλτιμόρην 33.000 τόν. γαιανθράκων "Ολλανδίαν — Βέλγιον, δολ. 10,25 ένα λιμένας έκφρτωσις, δολ. 10,40 δολ. έλλ. έκφρτωτικών, "Οκτωβρίου 20—Νοεμβρίου 10.

**ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦΗ (λιθ.):** Χάμπτον ρόδος 36.000 τόν. γαιανθράκων Ιαπωνίαν δολ. 18,50 έλλ. έκφρτωτικών, "Οκτωβρίου 9—20.

**ΑΤΖΙΑΤΥ:** Τάμπαν ή Χιούδοντον 10.000 τόν. λιπανημάτων Σάντος ή Ρίο Γκράντε δολ. 23 φιλ., "Οκτωβρίου 10—20.

**ΣΟΦΙΑ (λιθ.):** Λιμένας Κόλπου 22.000 τόν. γεννημάτων Άμερισαν δολ. 14 φιλ., Νοεμβρίου 1—20.

**ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. "Άνδρος"):** Λιμένας Κόλπου 22.000 τόν. γεννημάτων Καζαμπλάνκαν κατ. "Άγκατών δολ. 21 φιλ., με 2.500 τόν. έκφρτωσιν Καζαμπλάνκαν, 1.500 τόν. "Άγκατών, "Οκτωβρίου 10—25.

**ΦΟΙΝΙΞ:** Λιμένας Κόλπου 15.500 τόν. σίτου "Ινδίας δολ. 41, με 1.000 τόν. έλλ. έκφρτωσιν, "Οκτωβρίου 10—25.

**ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. "Άνδρος"):** Λιμένας Κόλπου 23.000 τόν. γεννημάτων Χιλήν δολ. 33 φιλ., με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, μάζιμου δολ. 25.000 λιμενικό τέλον, "Οκτωβρίου 10—30.

**ΑΙΓΓΙΣ ΛΗΤΖΕΝΤ (κ.):** Αγ. Λαυρέντιον 8.700—9.300 τόν. σίτου Λιεύν δολ. 34, φιλ., με 500 τόν. έκφρτωσιν, "Οκτωβρίου 10—25.

**ΑΣΤΥΑΝΑΞ (ex Sliedrecht):** Αμερικανικός λιμένας Ατλαντικού (Βορείων Χάττερας) 18.000 τόν. γεννημάτων Άμερισαν — Ρότερταμ — Άμοτερταμ δολ. 13,45 φιλ., "Οκτωβρίου 10—25.

**ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ:** Λιμένας Κόλπου 15.000 τόν. γεννημάτων Χιλήν δολ. 33 φιλ. με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, "Οκτωβρίου 15—31.

**ΤΡΕΙΣ ΙΝΤ ΓΚΡΗΣ:** Αγ. Λαυρέντιον 27.000 τόν. γεννημάτων Πειραιά δολ. 20,25 φιλ., με 2.500 τόν. έκφρτωσιν, "Οκτωβρίου 27 — Νοεμβρίου 10.

**ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΑ (λιθ.):** Λιμένας Κόλπου, 20.000 τόν. γεννημάτων "Αλεξάνδρειαν δολ. 26 φιλ. με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Δεκεμβρίου 15.

**ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ (λιθ.):** Λιμένας Κόλπου 22.000 τόν. γεννημάτων "Αλεξάνδρειαν δολ. 26,

φιλ. με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Δεκεμβρίου 15. **ΔΡΟΜΩΝ (λιθ.):** Λιμένας Κόλπου 27.000 τόν. γεννημάτων Πόρτ Σουδάν δολ. 33, με 1.500 τόν. έλλ. έκφρτωσιν, "Οκτωβρίου 15—25.

**ΑΡΕΝΑ (κ.):** Μεγ. Λίμνας με συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 16.000 τόν. γεννημάτων, Κονσταντζαν δολ. 28 Λίμνας, συμπλήρωσις μέχρις 25.000 τόν. δολ. 21, φιλ. με 4.000 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 23 — "Οκτωβρίου 10.

**ΘΕΟΜΠΑΛ (λιθ.):** Λιμένας Κόλπου 4.500 τόν. γεννημάτων Χιλήν δολ. 33, φιλ. "Οκτωβρίου.

**ΑΓΑΘΩΝ:** Μεγ. Λίμνας με συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 11.200 τόν. γεννημάτων "Ολλανδίαν δολ. 23,25 Λίμνας, συμπλήρωσις μέχρι 14.000 τόν. δολ. 16,25 φιλ., "Οκτωβρίου 25—Νοεμβρίου 10.

**ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (π.):** Λιμένας Κόλπου 4.500 τόν. γεννημάτων Λά Γκουαίρα δολ. 16, φιλ. με 2.500) 1.000 τόν. έκφρτωσιν, "Οκτωβρίου 26—Νοεμβρίου 5.

## ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

**ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ:** Σάντος 6.000 τόν. ζάχαρης Λιοσιδών δολ. 29,50 φιλ., με 750) 750 τόν. έκφρτωσιν, "Οκτωβρίου.

**ΜΑΡΟΥΔΙΩ (εις τάξιν τοάρτερ):** Πλον "Ιανέτρον 29.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Κόντρεκερ δολ. 10 φιλ., με 5.000 τόν. έκφρτωσιν, "Οκτωβρίου 2—20.

**ΕΛΕΝΑ (κ.):** Περού 4.000 τόν. ίχθυαλεύρων "Άδριατικήν δολ. 45,25 φιλ., "Οκτωβρίου.

## ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

**ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ:** Βεγκούθερ 7.500 τόν. έλαιοαπόρων, μέρος φορτίου, Τσιμπά, Κόμπη ρέιντζ δολ. 160.000 φιλ. με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, "Οκτωβρίου 5—12.

## ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ KONTINENT

**ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ:** Άμερισργον ή Βρέμην 14.500 τόν. άδροχλωρικής ποτάσης χόμα, Μαδράς δολ. 35 φιλ. με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, 1.000 τόν. έκφρτωσιν, "Οκτωβρίου 15—29.

## ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ & ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ:** Λιπάρι "Αίλαντς 20.000 τόν. έλαιοαπόρων άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορείων Χάττερας) δολ. 6,50 φιλ., με 3.000) 3.000 τόν. έκφρτωσιν, "Οκτωβρίου 5—17.

## ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ:** Μαυρίκιον 12.000 τόν. ζαχάρεως Σαΐντ Τζέν λίρας 10,50 φιλ., με

900) 1.000 τόν. έκφρτωσιν, "Οκτωβρίου 10—25.

**ΣΤΑΜΟΛΕΩΝ:** Ντιδρηπαν 14.800 τόν. μεταλλεύματα άμερικανικούς λιμένας Κόλπου δολ. 17, φιλ., Νοεμβρίου 8—30.

## ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

**ΕΥΑ (λιθ.):** 10.500 τ. d.w. (598.000 κ.π. 12 μήν. τόν. φιούδε διλ. και 1½ τόν. την τηγέλ διλ.) δολ. 3.650 ήμερησίως, πλέον δολ. 500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, ένα κυκλικόν ταξίδιον "Ινδονησίας, παράδοσις μετά την άναχωρήσιν τού πιλότου εἰς Σάντερλαντ "Οκτωβρίου 5—13, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν Χάρτην — Άμερισργον ρέιντζ.

**ΘΕΑΝΩΣ:** 13.200 τόν. d.w. (616.197 κ.π. 13½ μήν. 19 τόν. φιούδε διλ. και 2 τόν. τηγέλ διλ.) δολ. 4.750 ήμερησίως, πλέον δολ. 750 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχωρήσιν τού πιλότου εἰς Βρέμην "Οκτωβρίου 1—10, έπαναπαράδοσις Σρί Λάνκας — Ράγκον ρέιντζ.

**ΕΙΑΚΩΝ (κ.):** 12.657 τ. d.w. (617.800 κ.π. 13—13½ μήν. 15—16 τόν. φιούδε διλ. και 1½ τόν. τηγέλ διλ.) δολ. 4.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις απόπλους έκ Νεαπόλεως Σεπτεμβρίου 19, έπαναπαράδοσις Ερυθράν Θάλασσαν — Ιαπωνίαν ρέιντζ (διαπλέοντας Μουσκάτ ή Περσικόν Κόλπον), διαπλέοντας Άντεν ή Έρυθράν Θάλασσαν) μέσω Ανταλού, διάτοπη ή Αδριατικής ή Αιγαίου.

**ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΒ ΤΡΕΙΣ ΙΝΤΕΡ (κ.):** 16.350 τ. d.w. (702.000 κ.π. 13½ μήν. 20 τόν. φιούδε διλ. και 1½ τόν. τηγέλ διλ.) δολ. 5.775 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχωρήσιν τού πιλότου εἰς Πορτογαλίαν "Οκτωβρίου 12—25, έπαναπαράδοσις Άμερισραν — Άμερισργον ρέιντζ, ένα κυκλικόν ταξίδιον Μεγ. Λίμνη.

**ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ (λιθ.):** 26.353 τ. d.w. (1.056.000 κ.π. 13½—14 μήν. 28—50 τόν. φιούδε διλ.) δολ. 9,25, πλέον δολ. 25.000 δάρον, δύο κυκλικά ταξίδια Μαρόκου, έπανος παράδοσις Αδριατικήν, έπαναπαράδοσις Κωνσταντζαν.

**ΔΕΣΠΟΙΝΑ:** 14.035 τ. d.w. (657.000 κ.π. 13½ μήν. 19—20 τόν. φιούδε διλ. και 1½ τόν. τηγέλ διλ.) δολ. 5.900 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.100 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχωρήσιν τού πιλότου εἰς Πορτογαλίαν "Οκτωβρίου 18—24, έπαναπαράδοσις Κέτι Τάσου — Μπέλαρ ρέιντζ, μέσω άμερικ. λιμένων Κόλπου.

**ΑΟΥΡΟΡΑ II:** 24.000 τόν. d.w. (1.195.000 κ.π. 15½ μήν. 25 τόν. φιούδε διλ.) δολ. 5,90, ταξίδια δύο έτων, παράδοσις Κίναν Δεκέμβριον.

**ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ:** 23.223 τ. d.w. (997.700 κ.π. 15 μήν. 65 τόν. φιούδε διλ.) δολ. 9,75, πλέον δολ. 50.000 δάρον, παράδοσις Πόρτ Σουδάν, "Οκτωβρίου 1—10, έπαναπαράδοσις Κωνσταντζαν μέσω Μωρογκάκο.

**ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ (κ.):** 6.934 τ. d.w. (313.130 κ.π. 12 μήν. 25 τόν. φιούδε διλ.) δολ. 2.400 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά την άναχωρήσιν τού πιλότου εἰς Ρότερταμ "Οκτωβρίου 8—22, έπαναπαράδοσις Μωρογκάκαν — Λάγος ρέιντζ μέσω άνατολικού Κακ νάδα.

**ΘΕΟΚΛΗΤΟΣ:** 5.348 τ. d.w. (309.370 κ.π. 12½ μήν. 24—25 τόν. φιούδε διλ.) δολ. 2.260 ή-

## NORDANA LINE

### ΤΑΞΕΙΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΜΕΤΑΞΥ ΛΙΜΕΝΩΝ :

**ΚΟΛΠΟΥ Η.Π.Α. (TAMPA - 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.:

'Αναμένονται εἰς Πειραιά:

M.V. "MANITOBA" 3—10/11

M.V. "MANITOBA" 2—5/12

M.V. "MICHIGAN" 20—28/11

M.V. "MICHIGAN" 23—25/12?

M.V. "MISSOURI" 16—24/12

M.V. "MISSOURI" 16—18/1/74?

Αἱ άνωτέρω ήμερομηνίαι υπόκεινται εἰς άλλαγήν άνευ προειδοποίησεως.

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

μεριούς, συμπεριλαμβανομένων υπερωδών, Έν κυκλικόν ταξίδιον Μεγ. Λιμών, παράδοσις μετά τη συμπλήρωσης έκφορτώσεως εἰς Ρότερνταμ, έπαναπαράδοσης 'Αγγλιαν — Χάρην — Αμερικήν ρέντιν.

**ΦΡΟΣΩ Κ:** 15.136 τ. d.w. (692.000 κ.π. 13½ μιλ. 20 τόν. φιούσελ δίλ) και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 4.250 ήμερησίως, ταξίδια 11—13 μηνών, παράδοσης άμερικ. λιμένας Κόλπου 'Οκτωβρίου 19—Νοεμβρίου 7, έπαναπαράδοσης όψινος.

**ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ** (εἰς τάιμ τούρτερ): 27.503 τ. d.w. (1.150.000 κ.π. 15—15½ μιλ. 36—37 τόν. φιούσελ δίλ) και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 9.50, έπαναπαράδοσης Κόλπου 'Οκτωβρίου 19—Νοεμβρίου 7, έπαναπαράδοσης όψινος.

**ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ:** 24.530 τ. d.w. (1.079.820 κ.π. 14½—15 μιλ. 34—35 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 6.55, ταξίδια δύο έτους, παράδοσης Χόγκ Κόρκ — Ιαπωνίαν ρέντιν, Νοεμβρίου — Ιανουαρίου.

**ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ:** 26.074 τ. d.w. (974.725 κ.π. 15 μιλ. 30 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 11.50 πλέον δολ. 900 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης 'Αμερικής Σεπτεμβρίου 29, έπαναπαράδοσης Κίναν μέσω άμερικανικῶν λιμένων Κόλπου.

**ΕΚΤΩΡ:** 29.707 τ. d.w. (1.305.360 κ.π. 15 μιλ. 38 τόν. φιούσελ δίλ και 2½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 10, παράδοσης 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, δυτ. Μεσόγειον Νοεμβρίου 10—Δεκεμβρίου 31, έπαναπαράδοσης Κίναν, έν συνεχείᾳ ταξίδια δύο έτους δολ. 6.50.

**ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΗΡΟ** (λιθ.): 28.696 τόν. d.w. (1.151.000 κ.π. 15½ μιλ. 35 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 10, παράδοσης Κωνσταντίνεν 'Οκτωβρίου 27—Νοεμβρίου 20, έπαναπαράδοσης Κίναν και έν συνεχείᾳ ταξίδια δύο έτους δολ. 6.50.

**ΕΥΓΕΝΙΑ Μ:** 13.430 τ. d.w. (30 π. 5½ ίντ.) (604.000 κ.π. 14 μιλ. 22 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 7.45, ταξίδια δύο έτους, παράδοσης Κόντινεντ Νοεμβρίου — Δεκεμβρίου.

**ΦΩΤΗΓΟΝ** (ξ. N.I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ): 28.560 τόν. d.w. (1.318.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 10, παράδοσης Πορτογαλίαν — 'Αμερικήν Νοεμβρίου 10 — Δεκεμβρίου 30, έπαναπαράδοσης Κίναν και έν συνεχείᾳ ταξίδια δύο έτους δολ. 6.60.

**ΑΒΕΜΑΡΙΑ:** 17.365 τ. d.w. (813.000 κ.π. 15 μιλ. 27 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 2.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 10, παράδοσης Πορτογαλίαν — 'Αμερικήν λιμένων Κόλπου Η 'Ατλαντικού (Θρειλός Χάπτερας) δψινού ναυλωτούν. ΟΘΩΝ: 13.988 τ. d.w. 652.000 κ.π. 13½—14 μιλ. 19—20 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 7, ταξίδια δύο έτους, παράδοσης Κίναν τέλος 'Οκτωβρίου.

**ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ** (εἰς τάιμ τούρτερ λιθ.): 12.700 τ. d.w. (608.000 κ.π. 13½ μιλ. 18—19 τόν. φιούσελ δίλ) δολ. 4.100 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, παράδοσης μετά την άνωχρώσην τού πιλότου εἰς Σιγκαπούρην 'Οκτωβρίου 1—8, έπαναπαράδοσης 'Αμερικήν ρέντιν μέσω Μπαγκόκ, 'Ινδονησίας.

**ΑΡΙΣΤΙΛΛΟΣ:** 14.015 τ. d.w. (709.000 κ.π. 14 μιλ. 21 τόν. φιούσελ δίλ και 1—1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 4.750 ήμερησίως, Έν κυκλικόν ταξίδιον Βαγκούδερ, παράδοσης 'Απω Αντούλην 'Οκτωβρίου 5—15, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν.

**ΣΗ ΡΕΙΝΤΖΕΡ:** 17.170 τ. d.w. (779.170 κ.π. 14 μιλ. 21—22 τόν. φιούσελ δίλ και 1 τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 8, ταξίδια 10—12 μηνών, έναρξης από 20 Ιανουαρίου.

**ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ** (λιθ.): 41.620 τ. d.w. (1.777.000 κ.π. 24½ μιλ. 40 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 10.65, έν κυκλικόν ταξίδιον λιμένων Κόλπου, παράδοσης Σικελίαν 'Οκτωβρίου 14—31, έπαναπαράδοσης 'Αμερικήν και 12.000 δολ. δώρων.

**ΓΑΛΛΗΝΗ:** 15.550 τ. d.w. (691.000 κ.π. 14 μιλ. 21 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 6.250 ήμερησίως, παράδοσης Μπουένος 'Αρες 'Οκτωβρίου 10—25, έπαναπαράδοσης δυντ. δάκτυλον Μεξικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου Η 'Ατλαντικού (Θρειλός Χάπτερας) μέσω Χίλιας, δψινού ναυλωτούν ένδιομένως κυκλικόν ταξίδιον Ρίθερ

Πλέιτ — Χίλιας.

**ΦΟΙΒΟΣ:** 13.776 τ. d.w. (660.000 κ.π. 14—14½ μιλ. 25 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 4.700 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης 'Ιαπωνίαν 'Οκτωβρίου 4—12, έπαναπαράδοσης Μπότσον — Γκάλερετον ρέντιν.

**ΘΑΣΙΤΗΣ:** 11.180 τ. d.w. 545.000 κ.π. 13 μιλ. 18 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ δολ. 3.500 ήμερησίως, παράδοσης Τζακάρταν 'Οκτωβρίου 29—25, έπαναπαράδοσης 'Αμερικήν — Γκάντινεντ.

**ΣΩΦΙΑ:** 12.820 τ. d.w. (601.000 κ.π. 14 μιλ. 19 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 4.500 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, Έν κυκλικόν ταξίδιον των έκτης νοτίου Αμερικής, παράδοσης νότιουν 'Ιαπωνίαν 'Οκτωβρίου 16—23, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν.

**ΕΜΜΑΝ. ΜΑΡΚΟΥ** (λιθ.): 12.950 τ. d.w. 580.900 κ.π. 13½ μιλ. 16 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ, δολ. 4.400 ήμερησίως, πλέον δολ. 29.000 δώρων, παράδοσης εἰς πλοηγικόν σταθμών Σιγκαπούρην 'Οκτωβρίου 12—25, έπαναπαράδοσης 'Αδριατική μέσω Μπόρνεο — Ινδονησίας.

**ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ:** 15.467 τ. d.w. (698.000 κ.π. 13½ μιλ. 20—21 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 7.35 πλέον δολ. 750 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης δυτ. δάκτυλην Ινδίας, Σρί Λάνκα, Σιγκαπούρην. Δεκεμβρίου 1—31, ταξίδια 13—15 μηνών.

**ΣΤΕΛΛΑ:** 14.015 τ. d.w. (662.000 κ.π. 13½ μιλ. 19 τόν. φιούσελ δίλ πλέον 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 3.400 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, ταξίδια 13—15 μηνών, παράδοσης δυτ. Αφρικήν Νοεμβρίου 10—30.

**ΑΡΤΕΜΙΣ:** 23.150 τ. d.w. (16 μιλ. 38 τόν. φιούσελ δίλ) δολ. 7.40, ταξίδια 12 μηνών, παράδοσης Κόντινεντ Δεκεμβρίου.

**ΑΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ:** 13.560 τ. d.w. (680.000

κ.π. 14 μιλ. 17—18 τόν. φιούσελ δίλ) δολ. 7, ταξίδια δύο έτους, παράδοσης Κωνσταντζίναν 'Οκτώβριον — Νοεμβρίον.

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α.Σ. (κ.):** 21.125 τ. d.w. (34 π. 5½ ίντ.) (1.017.000 κ.π. 14 μιλ. 25 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 6.25 πλέον δολ. 1.200 μηνιαίως δι' υπερωρίας, ταξίδια 9—12 μηνών, έξτρα δωράλιστρα εἰς θάρος ναυλωτών, παράδοσης 'Αγγλιαν — Κόντινεντ, Ιανουαρίου 10—Φεβρουαρίου 15.

**ΣΠΑΡΤΟ:** 21.200 τ. d.w. (748.000 κ.π. 14 μιλ. 21 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 5.450 ήμερησίως, Έν κυκλικόν ταξίδιον Βρετ. Κολομβίας — άμερικ. λιμένων δυτ. δάκτυλης, παράδοσης άποπλεόντας εἰς 'Ιαπωνίαν 'Οκτωβρίου 5—12, έπαναπαράδοσης 'Αγγλιαν — Ιανουαρίου 10—Φεβρουαρίου 5.

**ΑΣΣΙΟΣ:** 21.145 τ. d.w. (1.083.000 κ.π. 14 μιλ. 26 τόν. φιούσελ δίλ) δολ. 9, ταξίδια 11 μηνών, παράδοσης 'Ελλάδα 'Οκτώβριον.

**ΣΑΣΣΑ (λιθ.):** 15.010 τ. d.w. (690.000 κ.π. 14½—15 μιλ. 25—26 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 4.500 ήμερησίως πλέον δολ. 900 μηνιαίως δι' υπερωρίας ταξίδια 10—12 μηνών, παράδοσης δυτ. δάκτυλην είναι έποιμνα εἰς Γάνδην — 'Αμερικήν ρέντιν 'Οκτωβρίου 22—Νοεμβρίου 10, εἰς λιμένα δψινού πλοιοκτητών.

**ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ:** 15.170 τ. d.w. (783.000 τόν. 12½ μιλ., 15½ τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 5.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, δύο κυκλικά ταξίδια δύο. Είρηνικού, παράδοσης άποπλεόντας Σασέμπτο 'Οκτωβρίου 4, έπαναπαράδοσης 'Ιαπωνίαν — Σιγκαπούρην ρέντιν.

**ΣΗ ΕΞΠΑΡΟΡΕΡ** (λιθ.): 14.050 τ. d.w. (617.000 κ.π. 14 μιλ. 22—23 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 5.800 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης μετά την άνωχρώσην τού πιλότου εἰς 'Οζάκων καποδήρην ρέντιν.

**ΣΗ ΡΕΙΝΤΖΕΡ** (λιθ.): 17.170 τ. d.w. (779.170 κ.π. 14 μιλ. 21—22 τόν. φιούσελ δίλ και 1 τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 8, ταξίδια 10—12 μηνών, έναρξης από 20 Ιανουαρίου.

**ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ** (λιθ.): 41.620 τ. d.w. (1.777.000 κ.π. 24½ μιλ. 40 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 10.65, έν κυκλικόν ταξίδιον λιμένων Κόλπου, παράδοσης Σικελίαν 'Οκτωβρίου 14—31, έπαναπαράδοσης 'Αμερικήν — Γκάντινεντ.

**ΕΥΗ Α.:** 16.872 τ. d.w. 1.142.196 κ.π. 14—14½ μιλ. 30—32 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 9.50 πλέον δολ. 100.000 δώρων, παράδοσης Σικάγο 'Οκτωβρίου 18—28, έπαναπαράδοσης 'Ιαλίαν, έναν έπαναπαράδοσης 'Αδριατικήν και 12.000 δολ. δώρων.

**ΓΑΛΛΗΝΗ:** 15.550 τ. d.w. (691.000 κ.π. 14 μιλ. 21 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 6.250 ήμερησίως, παράδοσης Μπουένος 'Αρες 'Οκτωβρίου 10—25, έπαναπαράδοσης δυντ. δάκτυλον Μεξικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου Η 'Ατλαντικού (Θρειλός Χάπτερας) μέσω Χίλιας, δψινού ναυλωτούν ένδιομένως κυκλικόν ταξίδιον Ρίθερ

# Langeberg KOO and GOLD REEF ρεκόρ σε ποιότητα!



21 ΔΙΕΘΝΗ ΒΡΑΒΕΙΑ ΜΕΣΑ ΣΕ 5 ΧΡΟΝΙΑ!  
ΕΞΑΓΟΝΤΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΑΠΟ 70 ΧΩΡΕΣ

\* Αντίτοιχο διό την 'Ελλάδα: Κ. Ε. ΚΟΥΤΟΥΠΙΔΗΣ — Εύριποιδου 9 — Αθήνα — Τηλέφωνον 228-801  
Διαρκής Πορακοτοδήκη Τράντιτο διό τόν έφοδισμάν πλοιών: Είς τούς κυριωτέρους τροφοδότας Πειραιώς

Trade enquiries: Langeberg Co-operative Ltd., P.O. Box 1103, Cape Town, South Africa.

κτην ΗΠΑ μέσω Βρετ. Κολομβίας, Χιλής, δύφουν έπαναπαράδοσιν 'Αγγλίαν, Κόντινεντ δολ. 6.000, 'Ιπανακικούς λιμένας Μεσογείου δολ. 6.200.

**ΑΠΟΛΩΛΩΝ** (λιθ.): 22.420 τ. d.w. (1.075.000 κ.π. 14½ μιλ. 28 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήξει διλ) δολ. 6.55, πλέον δολ. 1.225 μηνιαίων δι' υπεραρίας, ταξίδια 23-26 μηνών έξαιρουμένων Μεγ. Λιμανών, παράδοσις διαν και διοτο είναι έπαναπάραδοσις διόν.

**ΦΑΛΚΟΝ** (λιθ.): 23.740 τόν. d.w. (1.126.000 κ.π. 13 μιλ. 50 τόν. φιούσε διλ) δολ. 6.500 ήμερησίως, παράδοσις 'Ιταλίαν, 'Οκτωβρίου 15 — Νοεμβρίου 10, έν κυκλικον ταξίδιον ανατολικώς Καναδά, έπαναπαράδοσις 'Ιταλίαν.

## ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

**ΜΑΡΙΟΓΚΑ:** Καραϊβικήν 18.500 τόν., ύψηλης θερμότητος, άμερικ, λιμένας διάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 415, διμένον δύο συνεχή ταξίδια από Πουέρτο 'Ορντάς δια Φρήπορτ, άρχας 'Οκτωβρίου.

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ:** Καραϊβικήν 21.000 τόν. άμερικ, λιμένας διάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 425, Σεπτεμβρίου 27.

**SAINTE MAIRH** (λιθ.): 'Ενδομεσογειακον ταξίδιον 19.000 τόν. Γουορλντσέλι 425, έποιμος φόρτωσις και έν συνεχεία διό Μεσογείου δι' 'Αγγλίαν, Κόντινεντ εις τα Γουορλντσέλι 405.

**ΚΑΤΙΚΩ Χ.:** 17.100 τ. d.w. (13½ μιλ. 19 τόν. φιούσε διλ και 1 τόν. ντήξει διλ) δολ. 6.20, ταξίδια 3-4 έπον τάιμ τοάρτερ, παράδοσις 'Οκτωβρίου.

**ΜΕΣΣΗΝΗΑΚΗ ΛΑΜΨΙΣ:** Καραϊβικήν 29.000 τόν. καθαρά άμερικ, λιμένας διάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 415, Σεπτεμβρίου 29.

**ΔΗΛΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ:** Καραϊβικήν 25.000 τόν. άμερικ, λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερας), Γουορλντσέλι 410, Σεπτεμβρίου 27.

**ΜΕΛΙΤΗ** (λιθ.): Καραϊβικήν 18.000 τόν. άμερικ, λιμένας διάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 410, Σεπτεμβρίου 29.

**NΟΡΘ ΕΡΑ** (λιθ.): Περισικόν Κόλπον 18.000 τόν. Κοσιν, Γουορλντσέλι 425, Σεπτεμβρίου 2.

**ΑΝΕΜΟΣ** (μικτόν): Περισικόν Κόλπον 52.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ 350, 'Οκτωβρίου 1.

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ** (λιθ.): Περισικόν Κόλπον 32.000 τόν. 'Ιπανωίαν, Γουορλντσέλι 390, 'Οκτωβρίου 3.

**ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ:** Περισικόν Κόλπον 45.000 τόν. Μαδράς, ιστον συνεχή ταξίδια, 'Οκτωβρίου 1.

**ΑΡΜΟΝΙΑ:** 'Αγγλίαν, Κόντινεντ 18.000 τόν. άμερικ, λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερας), Γουορλντσέλι 295, 'Οκτωβρίου 2.

**ΑΘΗΝΙΑΝ PAINNEP** (λιθ.): 34.960 τ. d.w. (γύρω τα 13 μιλ. 78 τόν. φιούσε διλ) δολ. 15.500 ήμερησίως τάιμ τοάρτερ 50-70 ήμερων, παράδοσις άρχας 'Οκτωβρίου.

**ΚΑΠΤΑΙ ΒΙΚΤΩΡ:** Καραϊβικήν 18.000 τόν. καθαρά Χιλήν Γουορλντσέλι 420, 'Οκτωβρίου 4.

**ΚΑΣΟΣ** (π. εκ Brussels and Thomas): Συγκαπώρηση 25.000 τόν. καθαρά άμερικ, λιμένας Κόλπου, Πουέρτο Ρίκο, Γουορλντσέλι 350, 'Οκτωβρίου 12.

**ΕΚΟΥΙΤΗ** (λιθ.): 25.760 τ. d.w. (12½ μιλ.

**ΚΑΝΑΡΗΣ:** Καραϊβικήν 19.000 τόν. άμερικ, λιμένας διάκτης 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντσέλι 357½, 'Οκτωβρίου 2.

**ΒΑΡΗ** (λιθ.): Φρήπορτ 28.000 τόν. άμερικ, λιμένας διάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 400, 'Οκτωβρίου 2.

**ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ Ι.:** Φρήπορτ 18.000 τόν. άμερικ, λιμένας διάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 400, 'Οκτωβρίου 7.

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ** (λιθ.): Περισικόν Κόλπον 42.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ κ.λπ., Γουορλντσέλι 350, 'Οκτωβρίου 1.

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ** (λιθ.): Περισικόν Κόλπον 45.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ κ.λπ., Γουορλντσέλι 350, 'Οκτωβρίου 5.

**ΓΕΡΓΓΡΙΟΣ:** Περισικόν Κόλπον 37.500 τόν. Μεσογείου, Γουορλντσέλι 360, 'Οκτωβρίου 19.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΡ** (λιθ.): Περισικόν Κόλπον 32.000 τόν. Ταΐσάν, Γουορλντσέλι 350, δύο συνεχή ταξίδια, 'Οκτωβρίου 10.

**ΒΑΡΔΗΣ** Β.: Περισικόν Κόλπον 31.000 τόν. 'Ερυθρών Θάλασσαν, Γουορλντσέλι 415, 'Οκτωβρίου 5.

**ΜΙΝΩΣ** (λιθ.): Διυτ. 'Αφρικήν 33.000 τόν. Μεσογείου, Γουορλντσέλι 395, 'Οκτωβρίου 12.

**ΥΔΡΟΥΣΣΑ** (λιθ.): Μεσογείου 33.000 τόν. άμερικ, λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερας) Κόλπου, Γουορλντσέλι 405, 'Οκτωβρίου 4.

**ΔΗΛΑΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ:** 25.000 τόν. συνεχή ταξίδια έξι μηνών, Γουορλντσέλι 365, Έφαρξις 15 'Οκτωβρίου.

**ΑΡΙΕΣ** (π.): Καραϊβικήν 18.000 τόν. άμερικ, λιμένας διάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 400, έποιμος φόρτωσης.

**ΝΙΚΟΛΑΣ** (λιθ.): Καραϊβικήν 18.000 τόν. άμερικ, λιμένας διάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 410, έποιμος φόρτωσης.

**ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ** (λιθ.): Περισικόν Κόλπον 43.000 τόν. άμερικ, λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερας), Γουορλντσέλι 349¾, 'Οκτωβρίου 12.

**ΜΕΛΟΝΤΙΚ** (μικτόν, λιθ.): Περισικόν Κόλπον 67.000 τόν. Σιράχα, Γουορλντσέλι 365, 'Οκτωβρίου 1.

**ΩΚΕΑΝΟΣ** (λιθ.): Διυτ. 'Αφρικήν 50.000 τόν. άμερικ, λιμένας διάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 425, 'Οκτωβρίου 9.

**ΣΚΑΠΛΟΥΣ:** Καραϊβικήν 38.000 τόν. άμερικ, λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερας), Γουορλντσέλι 390, 'Οκτωβρίου 9.

**ΓΚΑΛΑΝΤ ΣΧΗΧΟΡΣ:** Περισικόν Κόλπον 94.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, άμερικ, λιμένας διάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 327½, 'Οκτωβρίου 8.

**ΧΡΥΣΑΝΘΗ** (π.): Περισικόν Κόλπον 50.000 τόν. Μαδράς, δύο συνεχή ταξίδια, Γουορλντσέλι 410, 'Οκτωβρίου 4.

**ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ** (λιθ.): Μεσογείου 85.000 τόν. άμερικ, λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερας) Σαντ Κρούζ, Γουορλντσέλι 395, 'Οκτωβρίου 13.

**ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ:** Καραϊβικήν 33.000 τόν. Νορδέρν ρέιντς, Γουορλντσέλι 390, 'Οκτωβρίου 3.

**ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ** (λιθ.): Περισικόν Κόλπον 40.000 τόν. διμόνιας πρός δυσμάς, Γουορλντσέλι 350, 'Οκτωβρίου 20.

**ΚΙΜΩΝ:** Μεσογείου 25.000 τόν. άμερικ. λιμένας διάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 425, 'Οκτωβρίου 12.

**ΕΚΟΥΙΤΗ** (λιθ.): 25.760 τ. d.w. (12½ μιλ.

21 τόν. φιούσε διλ) δολ. 8.07½, τάιμ παράπερτ τριών έτων, παράδοσης 'Οκτώβριον.

**ΔΗΛΑΙΑΝ ΛΗΤΩ:** Καραϊβικήν 25.000 τόν. νάνθας άμερικ, λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερας), Γουορλντσέλι 420, 'Οκτωβρίου 10.

**ΟΡΙΚΟ** (λιθ.): Καραϊβικήν 19.000 τόν. άμερικ, λιμένας διάκτης 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντσέλι 415, 'Οκτωβρίου 6.

**ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΡΑΙΖΟΝ:** Καραϊβικήν 20.000 τόν. νάνθας, άμερικ, λιμένας διάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 412½, δύο συνεχή ταξίδια, 'Οκτωβρίου 7.

**ΣΚΑΠΡΙΒΕΡ:** Καραϊβικήν 18.000 τόν. άμερικ, λιμένας Κόλπου, Γουορλντσέλι 415, 'Οκτωβρίου 13.

**ΖΩΓΡΑΦΙΑ Μ.** (λιθ.): Περισικόν Κόλπον 30. τόν. άμερικ, λιμένας διάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 425, ένα φόρτος Φάσ, Γουορλντσέλι 435, συνεχή ταξίδια από 'Οκτωβρίου 4-16 μέχρι Δεκέμβριον 31.

**ΕΥΓΕΝΙΑ** (λιθ.): Περισικόν Κόλπον 16.500 τόν. Μπανάνα, Γουορλντσέλι 398½, 'Οκτωβρίου 4.

**ΓΚΑΝΤΕΝ ΤΖΑΙΣΙΟΝ** (λιθ.): 'Ενδομεσογειακά τέσσαρα συνεχή ταξίδια, Γουορλντσέλι 425, 'Οκτωβρίου 10.

**ΝΟΡΦΑΚ** (λιθ.): 36.064 τ. d.w. (15½ μιλ. 85 τόν. φιούσε διλ) δολ. 7.25, Γουορλντσέλι 214, ταξίδια τριών έτων, παράδοσης Δεκέμβριον.

**ΚΑΣΟΣ** (π.): 25.500 τ. d.w. (13 μιλ. 25 τόν. φιούσε διλ και 3 τόν. ντήξει διλ) δολ. 10, Γουορλντσέλι 283,42, ταξίδια ένδις έτους, παράδοσης Νοέμβριον.

**ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ:** Μεσογείου 20.000 τόν. καθαρά 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσέλι 415, 'Οκτωβρίου 10.

**ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΓΗ:** Καραϊβικήν 28.000 τόν. άμερικ, λιμένας διάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 400, 'Οκτωβρίου 6.

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β.:** Καραϊβικήν 19.000 τόν. άμερικ, λιμένας διάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 400, 'Οκτωβρίου 6.

**ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ:** Μεσογείου 62.000 τόν. άμερικ, λιμένας διάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 380, 'Οκτωβρίου.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΦ** (λιθ.): Φάσ 30.000 τόν. Κόντινεντ, Γουορλντσέλι 382½, 'Οκτωβρίου 10.

**ΠΕΝΤΕΝΤ:** Περισικόν Κόλπον 42.000 τόν. άμερικ, λιμένας διάκτης 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντσέλι 355, 'Οκτωβρίου 18.

**ΣΗΝΗΚΙ** (μικτόν, λιθ.): Περισικόν Κόλπον 50.000 τόν. άμερικ, λιμένας διάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσέλι 355, 'Οκτωβρίου 8.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΖΙΝΤΕΡ** (λιθ.): Περισικόν Κόλπον 57.000 τόν. άμερικ, λιμένας δυτ. διάκτης, Γουορλντσέλι 355, 'Οκτωβρίου 9.

**ΝΤΩΝΤΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ:** Μεσογείου 50.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσέλι 400, δύφων Φρήπορτ, Γουορλντσέλι 390, 'Οκτωβρίου 11.

**ΤΡΙΤΩΝ** (λιθ.): Διυτ. διάκτην 'Αγγλίας 18.500 τόν. δυτ. 'Αφρικήν, Γουορλντσέλι 425, 'Οκτωβρίου 13-16.

**ΑΘΗΝΙΑΝ ΝΤΕΜΟΚΡΑΣΥ** (κ.): Αύγουστου 17.500 τόν. Βηρυτόν, Γουορλντσέλι 540, 'Οκτωβρίου.

## "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

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

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Α.Ε.

### ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΑ ΝΟΜΩΝ:

'Εκδότης - Διευθυντής  
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ  
'Ορφεως 18 - Ν. Σμύρνη

'Επι της θλης  
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ  
Αιγάλεω 51β - Κορυδαλλός

Διευθυντής Τυπογραφείου  
ΑΛΕΞ. Γ. ΠΟΛΥΔΩΡΑΚΗΣ  
Κρήτης 77, 'Αγία Βαρβάρα

Τυπογραφική έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεύς

# Ημέραις των Ελληνικών Πλοίων

|                            |    |       |                                    |                           |    |        |                                     |
|----------------------------|----|-------|------------------------------------|---------------------------|----|--------|-------------------------------------|
| ΑΒΑΝΣ .....                | 60 | 6646  | Σ. Λά Παλίς 24)9                   | ΑΚΤΙΣ .....               | 55 | 8828   | ά. Ασπρόπιτο 29)9 διά. Λιασσαδίνα   |
| ΑΒΑΞ .....                 | 62 | 11048 | δ. Κων)πολίς 15)9                  | ΑΛΕΚΟΣ .....              | 58 | 10887  | ά. Ντελφζίλ 25)9 διά. Χάθρ. Σ. Πιέρ |
| ΑΒΕΜΑΡΙΑ .....             | 65 | 12191 | δ. Παναμά 12)9 διά. Τόκιο          | ΑΛΕΚΟΣ .....              | 57 | 10389  | ε. Λιθερπούλ 27)9                   |
| ΑΓΑΘΩΝ .....               | 70 | 10008 | ά. Καζαμπλάνκα 28)9 διά. Λήρο      | ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ .....          | 59 | 9735   | ε. Ντάριεν 18)9                     |
| ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ .....            | 68 | 35477 | ε. Ν. Όρλεάνη 28)9                 | ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ .....          | 55 | 3986   | εις μεσογειακάς μεταφοράς           |
| ΑΓΑΠΗ .....                | 69 | 10006 | ε. Σπαλάτον 25)9                   | ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β. ....        | 62 | 7797   | ά. Πόρτ Σουδάν 26)9                 |
| ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.) .....       | 59 | 15859 | ά. Χάμπτον π. 18)9 διά. Σ. Κρουά   | ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ .....          | 44 | 7207   | εις μεσογειακάς μεταφοράς           |
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....             | 62 | 9536  | ά. Αθελαίδα 6)9 διά. Κίναν         | ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. II ..       | 39 | 3375   | εις μεσογειακάς μεταφοράς           |
| ΑΓΓΕΙΚΗ .....              | 61 | 11048 | δ. Γιβραλτάρ 19)9 διά. Κωνσταντζαν | ΑΛΕΞΗΣ Γ. ....            | 53 | 1533   | εις μεσογειακάς μεταφοράς           |
| ΑΓΓΕΙΚΗ .....              | 65 | 8374  | ε. Αμερέραν 3)10                   | ΑΛΙΑΚΜΩΝ .....            | 54 | 7234   | δ. Μπρούντοπούτελ 27)9 διά. Βίσμα   |
| ΑΓΓΕΙΚΗ .....              | 54 | 1585  | ά. Αμερέραν 6)10 διά. Γάνδην       | ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΓΙΣ .....     | 55 | 3003   | δ. Κων)πολίς 23)9 διά. Μπουργκάς    |
| ΑΓΓΕΙΚΗ Χ. ....            | 58 | 2667  | δ. Πειραιά 3)10 διά. Σμύρνη        | ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΖ .....       | 58 | 9878   | ε. Χιούστον 22)9 διά. Βερακρούς     |
| ΑΙΓΓΕΙΝΑ .....             | 63 | 10200 | ά. Ντακάρ 4)8 διά. Σιγκαπούρων     | ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙ'ΛΟΤ .....    | 57 | 8266   | ε. Ντόχα 28)9                       |
| ΑΙΓΓΕΙΟΣ ΓΑΒΡΙΗΑ .....     | 59 | 5728  | ά. Σιγκαπούρων 21)9 διά. Χονκάγκ   | ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ .....   | 57 | 8192   | ά. Λά Αιμπερτάντ 15)9 *Ακατζούτλα   |
| ΑΙΓΓΕΙΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.) ..... | 57 | 11630 | ά. Πειραιά 15)9 διά. Περακού       | ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΟΥΕΡ .....     | 58 | 7949   | ε. Γένοβα 11)9                      |
| ΑΙΓΓΙΑ .....               | 44 | 1920  | ά. Κων)πολίς 25)9 διά. Αμεριδρυον  | ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ .....   | 56 | 8192   | ά. Κορούνα 2)10 διά. Ταματάβε       |
| ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (δ.) .....   | 56 | 20686 | ά. Σάροβ 26)9 διά. Ν. Ύδρην        | ΑΛΙΑΚΜΩΝ .....            | 53 | 8453   | ά. Ντακάρ 3)10 διά. Νεάπολιν        |
| ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II .....      | 70 | 18628 | ά. Χάμπτον π. 29)9 διά. Αργεντινή  | ΑΛΙΚΗ Ι. Π. ....          | 70 | 10011  | ά. Ράς Τανόρα 21)9                  |
| ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....         | 63 | 11222 | ά. Μουρούραν 16)9 διά. Πόλανγκ     | ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ .....           | 62 | 9092   | ε. Ταραγκόνα 21)9                   |
| ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....         | 54 | 8796  | ε. Ταμπίκο 17)9                    | ΑΛΙΟΘ .....               | 56 | 1803   | ά. Αιμδόργον 5)10 διά. Λαττάκια     |
| ΑΓΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ .....      | 57 | 10332 | ε. Γιβραλτάρ 19)9                  | ΑΛΚΑΙΟΣ (δ.) .....        | 54 | 16210  | δ. Παναμά 4)10 διά. Πουέρτο Μπαλάρ  |
| ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ .....         | 55 | 3021  | ά. Πιεραιά 25)9 διά. Βηρυτόν       | ΑΛΚΗΣ .....               | 60 | 2269   | δ. Γιβραλτάρ 2)10 διά. Αιμδόργον    |
| ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ .....      | 68 | 20527 | ά. Σακέλ 22)9 διά. Π. Έλιξαμπεθ    | ΑΛΚΗΣΤΙΣ .....            | 45 | 3911   | ύπό παραλαβήν                       |
| ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ .....       | 51 | 7066  | ε. Μπαντάρ Σαπούρο 5)9             | ΑΛΚΜΑΝ .....              | 60 | 9959   | ε. Ν. Όρλεάνην 1)10                 |
| ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ .....      | 61 | 10493 | ά. Φουκάριαμπα 18)9 Σιγκαπούρην    | ΑΛΚΥΟΝΙΣ .....            | 73 | 14100  | ε. Θεούτα 18)9 διά. Ν. Όρλεάνην     |
| ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ .....     | 66 | 8279  | εις Πειραιά                        | ΑΛΚΥΩΝ .....              | 53 | 1886   | ε. Αλεξανδρείαν 4)10                |
| ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ .....      | 45 | 2430  | ιδέ. «ΛΑΚΥ» ως μετανομάσθη         | ΑΛΚΥΩΝ .....              | 49 | 5048   | ά. Αποπα/λάγκος 4)10                |
| ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ .....       | 62 | 16565 | ε. Μπαντάρ «Αιγάλας 12)9           | ΑΛΚΥΩΝ .....              | 48 | 2681   | εις μεσογειακάς μεταφοράς           |
| ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....      | 56 | 8267  | ά. Τάγκος 15)9 διά. Μομπάσαν       | ΑΛΜΑΡ .....               | 47 | 5441   | ε. Άντεν 3)10                       |
| ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....      | 59 | 8067  | ά. Σάροβ 14)9 διά. Ισπωνίαν        | ΑΛΜΠΙΡΕΟ .....            | 57 | 3817   | ε. Κων)πολίν 1)10                   |
| ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....      | 46 | 2414  | εις μεσογειακάς μεταφοράς          | ΑΛΜΥΡΤΑ .....             | 51 | 2133   | ε. Σπετζία 4)10                     |
| ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III .....  | 51 | 1988  | μετον.: «ΙΘΑΚΗ» σημ. Κύπρου        | ΑΛΤΙΣ .....               | 70 | 9868   | ά. Βαλπαραίζο 9)9                   |
| ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV .....   | 53 | 15345 | ά. Κόρπους Κρίστι 17)9 διά. Τόκιο  | ΑΛΦΑ .....                | 39 | 1830   | εις μεσογειακάς μεταφοράς           |
| ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....      | 70 | 11558 | ά. Νιούπορτ 16)9 διά. Σέβεν «Άιλς  | ΑΜΑΖΩΝ .....              | 48 | 5021   | ά. Ταρακόντι 4)10 διά. Βαλένθια     |
| ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....      | 55 | 8254  | ά. Ντακάρ 15)8 διά. Χονκάγκ        | ΑΜΑΛΙΑ .....              | 49 | 3261   | εις μεσογειακάς μεταφοράς           |
| ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ .....      | 57 | 9924  | ε. Κόρπους Κρίστι 26)9             | ΑΜΑΛΙΑ ΚΟΛΟΚ. ....        | 57 | 11122  | άργει εις Πειραιά από 17.7.72       |
| ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ .....      | 53 | 2641  | εις μεσογειακάς μεταφοράς          | ΑΜΒΕΡΣΑ .....             | 58 | 4231   | δ. Γιβραλτάρ 26)9 διά. Βόλον        |
| ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ .....      | 50 | 5421  | ε. Παρανέργανα 28)9                | ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ .....           | 52 | 7267   | ε. Αιμδόργον 29)9                   |
| ΑΓΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΔΑΣ .....      | 56 | 7989  | ε. Σάντος 26)9                     | ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ .....          | 60 | 4492   | εις Πειραιά από 30)7                |
| ΑΓΚΝΙΚ .....               | 52 | 6177  | δ. Μπρούντοπούτελ 19)9             | ΑΜΕΘΥΣΤ .....             | 70 | 10006  | ά. Βενετίαν 1)10 διά. Γιθασαλτάρ    |
| ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ .....           | 55 | 7967  | ά. Τζακάρταν 14)9 διά. Γουαμπάς    | ΑΜΕΛΙΟ (δ.) .....         | 54 | 26249  | ά. Μπιλιάρδο 4)10 διά. Λάς Πάλμας   |
| ΑΔΑΜΑΣ .....               | 69 | 10008 | ά. Καϊμάνα 11)9 διά. Μ. Λίμνας     | ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΑΡΚ .....       | 71 | 1563   | ά. Κόμπι 3)10 διά. Πουάν            |
| ΑΔΕΦΟΤΗΣ .....             | 56 | 8846  | ά. Σιγκαπούρην 24)9 διά. Κίναν     | ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΕΙ'Ν .....      | 71 | 1564   | μετανομάσθη «ΜΙΝΙ ΛΟΥΚ»             |
| ΑΔΩΝΙΣ .....               | 59 | 12180 | ά. Ρότερνταν 1)10 διά. Ιμιγκάχαν   | ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΕΙ'Σ .....      | 71 | 1560   | ά. Σιγκαπούρην 1)10 διά. Χόγκ Κόγκ  |
| ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ .....            | 58 | 9048  | ά. Ντόρμπαν 3)10 διά. Ιμιγκάχαν    | ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάινερ) ..... | 52 | 16485  | ε. Ν. Ύδρην 6)10                    |
| ΑΕΤΟΣ .....                | 56 | 8799  | ε. Σηματάλ 14)9 (έποικευαί)        | ΑΜΕΡΦΩΝ (δ.) .....        | 53 | 11466  | ά. Χάμπτον ρόδης 13)9 Βενεζουέλαν   |
| ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ .....          | 51 | 7860  | ε. Μονεμβίδεο 2)10                 | ΑΜΙΛΑ .....               | 72 | 13166  | ά. Ναγκόγια 2)9 διά. Μεξικόν        |
| ΑΘΑΝΑΝΙΚΟΛΑΣ .....         | 52 | 4615  | ε. Μπέλεμ 12)9                     | ΑΜΟΡΓΟΣ .....             | 61 | 14073  | ε. Σάντος 30)9                      |
| ΑΘΑΝΑΣΟΣ .....             | 51 | 4664  | ά. Πειραιά 1)10 διά. Κωνσταντζαν   | ΑΜΠΕΛΟΣ .....             | 47 | 2191   | ά. Πειραιά 30)9 διά. Βόλον          |
| ΑΘΕΝ .....                 | 51 | 2966  | ά. Αιγάλεων 17)9                   | ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ .....          | 52 | 3653   | ά. Αμερέραν 6)10 διά. Πειραιά       |
| ΑΘΗΝΑ .....                | 59 | 8132  | ε. Πειραιά 26)9                    | ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ .....           | 57 | 8272   | ά. Λομπίτο 21)9 διά. Λίθερπουλ      |
| ΑΘΗΝΑΙ .....               | 53 | 3575  | ά. Σάντος 25)9 διά. Πειραιά        | ΑΜΥΝΑ .....               | 49 | 3831   | ά. Λαστόν 23)9                      |
| ΑΘΗΝΑΙ .....               | 56 | 2863  | ε. Ν. Όρλεάνη 30)9                 | ΑΜΥΝΤΑΣ .....             | 70 | 10006  | ά. Ταιγκάτο 17)9                    |
| ΑΘ. ΒΙΚΤΟΡΥ II (δ.) .....  | 58 | 16695 | ε. Ν. Ύδρην 11)9                   | ΑΜΦΙΩΝ .....              | 53 | 10699  | ά. Ντακάρ 30)8                      |
| ΑΘ. ΓΚΑΡΟΥ (δ.) .....      | 53 | 11457 | ά. Σπέντζα 7)9 διά. Τσιτιταδένια   | ΑΝΑΓΚΕΑ ΆΜΠΙΣΙΟΝ .....    | 57 | 8636   | ά. Μπανενγκάρ 28)9 διά. Μπεντί      |
| ΑΘ. ΟΡΑΙΖΟΝ (δ.) .....     | 58 | 13551 | ε. Τζάκασονθι 25)9                 | ΑΝΑΓΚΕΑ ΦΑΙΗΘ .....       | 57 | 8634   | ε. Σάντος 12)9διά. Π. Σουδάν        |
| ΑΘ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.) .....      | 55 | 10027 | ά. Πειραιά 28)9 διά. Τουρκίαν      | ΑΝΑΓΚΕΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ .....    | 73 | 14000  | ε. Ναγκόγια 1)10                    |
| ΑΘΛΟΝ .....                | 45 | 13570 | ά. Λέγκον 12)9                     | ΑΝΑΜΑΡΙΑ .....            | 58 | 8952   | ά. Μπ. Αύρες 29)9 διά. Ινδίαν       |
| ΑΘΩΣ .....                 | 69 | 10008 | ά. Λιέρποτα 24)9                   | ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .....           | 59 | 7965   | ε. Χιούστον 21)9                    |
| ΑΙΑΣ .....                 | 50 | 3910  | εις μεσογειακάς μεταφοράς          | ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .....           | 66 | 23571  | ε. Ν. Όρλεάνη 3)10                  |
| ΑΙΓΓΙΣ ΕΛΑΝΤ .....         | 60 | 13165 | ύπο παραλαβήν                      | ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .....           | 52 | 2039   | ά. Αιμδόργον 29)8 διά. Λά Σέμπα     |
| ΑΙΓΓΙΣ ΚΙΝΓΚΡΝΤΟ .....     | 71 | 15387 | ά. Σιγκαπούρην 5)10                | ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. ....         | 58 | 5402   | ύπο παραλαβήν                       |
| ΑΙΓΓΙΣ ΚΟΜΜΑΝΕΡ .....      | 68 | 58589 | ύπο παραλαβήν                      | ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ .....          | 50 | 2706   | εις μεσογειακάς μεταφοράς           |
| ΑΙΓΓΙΣ ΔΗΗΤΕΡ (δ.) .....   | 66 | 46468 | ύπο παραλαβήν                      | ΑΝΔΡΑΙΟΣ Ε. ....          | 59 | 11969  | ά. Μπουεναδέντορα 16)9              |
| ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΑΟΥΝΤY .....      | 59 | 10373 | ά. Πειραιά 16)9                    | ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ .....           | 56 | 8818   | ά. Ντόρμπαν 4)10                    |
| ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΡΕ-Ι'ΒΕΡΥ .....   | 71 | 15387 | ά. Παναμά 28)8 διά. Ισπωνίαν       | ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝ .....      | 67 | 21423  | ά. Ραβένναν 14)9 Χάμπτον ρόδης      |
| ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝY .....      | 70 | 15387 | ά. Ν. Όρλεάνη 30)9                 | ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ μ. ....    | 73 | 114000 | ά. Φός 31)8 διά. Μπαχρέτιν          |
| ΑΙΓΓΙΣ ΠΑΙ'ΓΙΝ .....       | 69 | 9355  | ά. Αιγάλεραν 23)9 διά. Ντητρόβιτ   | ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΑΩΝ δ. ....    | 69 | 99460  | ά. Γιοκογάμαν 24)9 διά. Περσικόν    |
| ΑΙΓΓΙΣ ΣΡΟΥΠY .....        | 71 | 13058 | ά. Καζαμπλάνκα 21)10 διά. Ισπωνίαν | ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ.) ..... | 72 | 119505 | έ. Κουβέτ 3)10                      |
| ΑΙΓΓΙΣ ΣΚΟΥΠY .....        | 71 | 11285 | ά. Αντζέλες 21)10 διά. Περσικόν    | ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μικ.) ..... | 72 | 119505 | ό. Όθυ Σατίδ 24)9 διά. Γαλλίαν      |
| ΑΙΓΓΙΣ ΣΟΝΙΚ .....         | 73 | 12450 | ά. Ντακάρ 26)9                     | ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ .....        | 68 | 21399  | ό. Πλαναμά 17)9 διά. Ισπωνίαν       |
| ΑΙΓΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ .....        | 70 | 9200  | ά. Λ. Τσαρέναν 6)9                 | ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ .....      | 69 | 21399  | ό. Γουείπα 10)9 διά. Φός            |
| ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΟΙΧΩΤΗΣ .....     | 63 | 3805  | ά. Βρέην 3)10                      | ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.) .....  | 70 | 98983  | ό. Χάθρην 26)9 διά. Περσικόν        |
| ΑΙΓΓΙΣ ΤΡΕΙ'ΝΤ .....       | 70 | 11063 | ά. Ν. Ύδρην 1)9 διά. Μπαχρέτιν     | ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΤΕΡΙ .....       | 73 | 32781  | ά. Βακαγιάμα 20)9 διά. Αδότραλιν    |
| ΑΙΓΓΙΣ ΤΣΑΡΙΤY .....       | 57 | 40043 | ά. Ν. Ύδρην 1)9 διά. Μπαχρέτιν     | ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΤΩΡ .....        | 73 | 13753  | ά. Πλότρος 26)9 διά. Ρότερνταμ      |
| ΑΙΓΓΙΣ ΦΑΙΗΘ .....         | 69 | 2722  | ά. Αιγάλεραν 4)10 διά. Βόμποργκ    | ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ 72 ..... | 72 | 13758  | ά. Μπαντάρ Σαπούρ 27)9              |
| ΑΙΓΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙY .....       | 61 | 13058 | ά. Αιγάλεραν 23)9 διά. Ντητρόβιτ   | ΑΝΕΜΟΣ (μικότ) .....      | 63 | 33375  | ά. Φιλαδέλφειαν 30)8 διά. Εσκαρδός  |
| ΑΙΓΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ .....       | 72 | 11285 | ά. Καζαμπλάνκα 29)9 διά. Βανκούμερ | ΑΝΕΜΩΝΗ .....             | 45 | 7072   | ά. Μπαντάρ Σαπούρ 15)9              |
| ΑΙΓΓΙΣ ΖΩΑΝΑΡΗ .....       | 67 | 28774 | ά. Κούρε 28)9                      | ΑΝΖΙ (δ.) .....           | 61 | 22053  | ά. Αντεν 3)10 διά. Περσικόν         |
| ΑΙΓΓΙΑ Γ. ....             | 54 | 2488  | ά. Ντακάρ 26)9                     | ΑΝΘΕΜΙΟΣ .....            | 70 | 10006  | ά. Λαουτόκα 28)9 διά. Αγγίλαν       |
| ΑΙΓΓΙΑ ΛΟΒΕΡΔΟΥ .....      | 66 | 14449 | ά. Σιγκαπούρην 21)9 διά. Κίναν     | ΑΝΚΑΡΑ .....              | 53 | 4635   | ά. Πλότρος 4)10 διά. Ρότερνταμ      |
| ΑΙΟΔΟΣ .....               | 71 | 9885  | ά. Βανκούμερ 25)9 διά. Κίναν       | ΑΝΝΑ .....                | 60 | 16826  | ά. Θέρουταν 22)9 διά. Ν. Όρλεάνην   |
| ΑΙΤΗΡΗΝ ΣΤΑΡ .....         | 53 | 1548  | ά. Ιεργειακάς μεταφοράς            | ΑΝΝΑ Β. ....              | 54 | 3807   | ά. Αποπα/λάγκος 2)10                |
| ΑΙΤΗΡΗΝΣ ΣΑΚ .....         | 59 | 3379  | ά. Τσαρένταν 13)9 διά. Σμύρνην     | ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ. ....        | 57 | 5728   | ά. Παναμά 2)10                      |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ .....      | 62 | 11063 | ά. Σιγκα                           |                           |    |        |                                     |

|                               |    |       |                                     |                                |    |        |                                    |
|-------------------------------|----|-------|-------------------------------------|--------------------------------|----|--------|------------------------------------|
| ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ . . . . .     | 71 | 30193 | ά. Τομπάτα 4)10 διά Χιροσίμα        | ΑΣΤΡΟ (δ.) . . . . .           | 56 | 16253  | δ. Παναμά 13)9 διά' Ελεινικόν      |
| ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΓΙΓΝΙΚΣ . . . . . | 58 | 9585  | έ. Γλασκώθην 25)9                   | ΑΣΤΡΟΝ . . . . .               | 52 | 1939   | δ. Γιβραλτάρ 5)10                  |
| ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΠΟΥΕΣ . . . . .    | 59 | 9584  | ά. Μπωλόντ 26)9                     | ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ . . . . .          | 60 | 3890   | δ. Θεσσαλίη 22)9 διά' Αμβούργον    |
| ΑΝΤΖ. ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ . . . . .     | 63 | 20625 | ά. Θεόντα 24)9 διά Μόντρεαλ         | ΑΣΤΥΑΝΑΣ . . . . .             | 56 | 6156   | δ. Στεττίνον 29)9                  |
| ΑΝΤΖΟΥΑΕΤΤΑ (δ.) . . . . .    | 57 | 12558 | ά. Αμέρεραν 21)9 διά Ν. Υόρκην      | ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ . . . . .           | 55 | 1916   | έ. Πόρτο 'Εμπεντόκλε 22)9          |
| ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ . . . . .           | 57 | 10741 | έ. Τσέκκα 21)9                      | ΑΤΑΛΑΝΤΗ . . . . .             | 66 | 6235   | δ. Παναμά 28)9                     |
| ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ . . . . .           | 72 | 12110 | έ. Άλεξανδρειαν 28)9                | ΑΤΖΙΑΙΤΥ . . . . .             | 49 | 4641   | έ. Μπιλιμάριο 27)9                 |
| ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ . . . . .           | 63 | 14047 | ά. Π. Καρτιέ 25)9 διά Μασσαλίαν     | ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.) . . . . .  | 57 | 25172  | ά. Μ. Υόρκην 28)9 διά' Αρούμπα     |
| ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.) . . . . .      | 59 | 24716 | ά. Πόρτλαντ (Με) 15)9 διά Σαλίνα    | ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΙΦ . . . . .       | 55 | 1941   | έ. Σουγκει Ρεζάκ 15)9              |
| ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.) . . . . .     | 57 | 22130 | δ. Παναμά 4)10                      | ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.) . . . . . | 57 | 25154  | έ. Τζάκοσονθλ 25)9                 |
| ΑΝΤΥ . . . . .                | 56 | 10748 | έ. Γλασκώθην 5)10                   | ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ . . . . .       | 63 | 15921  | δ. Παναμά 20)9 διά Τόκιο           |
| ΑΝΤΩΝΑΚΙ . . . . .            | 59 | 10265 | ά. Βαλτιώρην 23)9 διά' Αυθέραν      | ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ . . . . .   | 64 | 15977  | ά. Τολέδο 3)10                     |
| ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ . . . . .    | 61 | 13515 | ά. Αμαγκασάκι 2)10 διά' Ονοχάμαν    | ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ . . . . .       | 70 | 9426   | έ. Νουακότ 24)9                    |
| ΑΝΤΩΝΙΟΣ Β. . . . .           | 51 | 1545  | έ. Ρόττερνταν 6)9 (πισκεναί)        | ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.) . . . . .         | 53 | 13675  | έ. Γκάλθεστον 24)9                 |
| ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤ. . . . .        | 50 | 2167  | έ. Πειραιάς από 4)4)72              | ΑΤΤΙΚΑ (δ.) . . . . .          | 60 | 29741  | ά. Ν. Όρλεάνην 12)9 διά Περισκόν   |
| ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΑ . . . . .       | 61 | 10952 | ά. Πίσκο 30)9 διά Χωκάγκ            | ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ . . . . .         | 72 | 9427   | ά. Π. διά Σπιταν 1)9 διά Περισκόν  |
| ΑΝΤΩΝΥ . . . . .              | 59 | 6859  | ά. Αμπιτζάν 13)9 διά Μαλγάρωνι      | ΑΤΤΙΚΟΝ . . . . .              | 53 | 6160   | ά. Μπρούνομπούτελ 19)8 διά Καράτος |
| ΑΟΥΡΟΡΑ II . . . . .          | 68 | 15353 | ά. Φιλαδέλφεια 5)10 διά Μόντρεαλ    | ΑΥΓΗ (δ.) . . . . .            | 51 | 15784  | ά. Παναμά 20)9 διά Τόκιο           |
| ΑΠΕΞ . . . . .                | 73 | 16397 | ά. Χιούστον 20)9                    | ΑΥΓΛΙΣ . . . . .               | 72 | 16600  | ά. Αυθέραν 6)10 διά Καλάο          |
| ΑΠΟΛΩΛΩΝ . . . . .            | 70 | 18662 | ά. Πόρτ Καρτιέ 14)9 διά Ρωσίαν      | ΑΥΓΣΤΡΑΙΑΣ (πιερ.) . . . . .   | 40 | 26314  | ά. Κέιπ Τάουν 30)9 διά Σινόνι      |
| ΑΠΟΛΩΛΩΝ XI (δ.) . . . . .    | 57 | 22479 | ά. Κων)πολίν 7)9 διά' Οδησσόν       | ΑΥΡΑ . . . . .                 | 62 | 10323  | ά. Π. διά παραλαβήν                |
| ΑΠΟΛΩΛΩΝΙΑ . . . . .          | 61 | 11127 | ά. Αμέρεραν 29)9 διά Τογιάμα        | ΑΥΡΑ . . . . .                 | 54 | 1756   | εις μεσογειακάς μεταφοράς          |
| ΑΠΟΛΩΛΩΝΙΑ . . . . .          | 54 | 7321  | ά. Σαδόνια 14)9                     | ΑΥΡΑ . . . . .                 | 45 | 1589   | εις μεσογειακάς μεταφοράς          |
| ΑΠΟΛ. ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.) . . . . .  | 59 | 21617 | ά. Φιλαδέλφεια 15)9 διά Περισκόν    | ΑΦΟΒΟΣ . . . . .               | 68 | 35477  | έ. Όζάκαν 4)10                     |
| ΑΠΟΛ. ΓΚΛΟΥΡY (δ.) . . . . .  | 58 | 12676 | έ. Νιτρωμάν 2)10                    | ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ . . . . .      | 41 | 4879   | ά. Λάς Πάλμας 24)9 διά Χαλκίδα     |
| ΑΠΟΛ. ΓΚΡΕΙ-ΙΣ . . . . .      | 58 | 4684  | ά. Πόρτα παραλαβήν                  | ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΪ-ΙΟΝ . . . . .      | 58 | 8331   | έ. Αυθέραν 7)10                    |
| ΑΠΟΛ. ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.) . . . . .  | 58 | 20958 | ά. Πόρτα παραλαβήν                  | ΑΧΙΛΛΕΑΤ (δ.) . . . . .        | 56 | 31571  | ά. Σαλεντόρ 5)10 διά Σ. Σεμπασιάν  |
| ΑΠΟΛ. ΛΑΙΤ . . . . .          | 62 | 6929  | έ. Τάουνοθάλ 29)9                   | ΑΧΙΛΛΕΥΣ . . . . .             | 65 | 21506  | ά. Καζαππλάνκα 19)9 διά Κίναν      |
| ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ . . . . .        | 61 | 6932  | ά. Μ. Μαυροχανού 7)9 Μανζανίλο      | ΒΑΛ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ. . . . .      | 60 | 29967  | ά. Ντακάρη 26)9 διά Περισκόν       |
| ΑΠΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ . . . . .      | 57 | 4714  | ά. Πόρτα παραλαβήν                  | ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.) . . . . .       | 56 | 20022  | ά. Τέμπηλ Μπαϊ 20)9 Κάρυκ "ΑΙΔ"    |
| ΑΠΟΛΩΛΩΝΙΟΣ . . . . .         | 67 | 16210 | ά. Παναμά 3)9 διά Κίναν             | ΒΑΣΙΑ . . . . .                | 56 | 4029   | ά. Αλεξανδρειαν 20)9 Γιβραλτάρ     |
| ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. . . . .          | 61 | 6619  | ά. Γκότενπουργκ 12)9 Μομπάσαν       | ΒΑΣΙΛΑΙΚΗΣ . . . . .           | 54 | 8603   | ά. Λάς Πάλμας 24)8 διά Καράτος     |
| ΑΡΑΜΙΣ . . . . .              | 70 | 9868  | ά. Ιμπιζχαμ 3)10 διά Σαγκάν         | ΒΑΣΙΛΕΙΑ Κ. . . . .            | 39 | 4866   | ά. Λουάντα 12)9 διά Τζακάρταν      |
| ΑΡΑΝ . . . . .                | 70 | 9870  | ά. Γιβραλτάρ 6)10 διά Κόλπον ΗΠΑ    | ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ. . . . .           | 62 | 10741  | έ. Σιγκαπούρην 5)10                |
| ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ . . . . .           | 53 | 3376  | ά. Θεόντα 21)9 διά Τρίπολιν (Λιθ.)  | ΒΑΣΙΛΗΣ . . . . .              | 43 | 5331   | ά. Πάρτιγκον 6)10                  |
| ΑΡΓΟΛΙΣ . . . . .             | 56 | 8823  | έ. Ταλκαρχουάν 2)19                 | ΒΑΣΙΛΙΣΣΗ ΚΑΤΣΙΚΗΣ . . . . .   | 57 | 10189  | έ. Αγ. Φραγκίκον 30)9              |
| ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ . . . . .          | 61 | 13553 | ά. Σιγκαπούρην 5)10 διά Κωνσταντζαν | ΒΑΣΙΛΙΚΗ Κ. (δ.) . . . . .     | 65 | 40403  | ά. Σιδώνα 2)10 διά Θεσσαλονίκην    |
| ΑΡΓΟΣ . . . . .               | 69 | 9868  | ά. Βανκούρερ 22)9 διά Κίναν         | ΒΑΣ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ . . . . .      | 56 | 21716  | ά. Ν. Υόρκην 5)10                  |
| ΑΡΓΥΡΩ . . . . .              | 59 | 8775  | έ. Σιγκαπούρην 3)10 διά' Ισπωνίαν   | ΒΑΣ. ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ . . . . .      | 27 | 16435  | έ. Γένοβαν 5)9                     |
| ΑΡΓΩ . . . . .                | 64 | 2763  | ά. Γιβραλτάρ 25)9 διά' Όραν         | ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΔΑΗΣ δ. . . . .     | 66 | 35280  | ά. Φορκάντες 19)9 Κόρπους Κρίστι   |
| ΑΡΓΩ ΕΛΛΑΣ . . . . .          | 58 | 10397 | έ. Σιγκαπούρην 2)19                 | ΒΑΣΩ . . . . .                 | 65 | 4707   | ά. Παναμά 29)9                     |
| ΑΡΕΤΗ . . . . .               | 73 | 14000 | ά. Πόρτ Χέντλαν 19)9 διά Ντάριεν    | ΒΕΓΚΑ . . . . .                | 60 | 2914   | ά. Κων)πολίν 13)9 διά Ρένι         |
| ΑΡΕΤΟΥΣΑ . . . . .            | 58 | 618   | ά. Γιβραλτάρ 2)10 διά Λάς Πάλμας    | ΒΕΓΓΑ . . . . .                | 60 | 2914   | ά. Κων)πολίν 13)9 διά Ρένι         |
| ΑΡΗΣ . . . . .                | 70 | 9868  | ά. Κων)πολίν 15)9 διά Κίναν         | ΒΕΓΝΟΙΣΙΚΙΜΗ . . . . .         | 72 | 16606  | ά. Παναμάδ 30)9                    |
| ΑΡΙΑΔΗΝ . . . . .             | 69 | 9038  | ά. Ν. Όρλεάνην 21)9 διά Ρωσίαν      | ΒΕΡΓΩΡ (μικτόν) . . . . .      | 72 | 57527  | ά. Γιβραλτάρ 13)9 διά Περισκόν     |
| ΑΡΙΑΝΑ . . . . .              | 73 | 22500 | ά. Φουκουγιάμαν 27)9 διά' Αδελαΐδαν | ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓΚ . . . . .        | 48 | 3930   | έ. Είδονμάουθ 30)9                 |
| ΑΡΙΕΑ . . . . .               | 62 | 12038 | ά. Κέιπ Τάουν Τάουν 5)7 Τσινάπο     | ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ . . . . .          | 56 | 8773   | ά. Μαντρας 3)10 διά Καλκούτταν     |
| ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ . . . . .        | 56 | 8753  | ά. Ντάρμπαν 21)9 διά' Ισπωνίαν      | ΒΙΚΤΩΡ . . . . .               | 60 | 13186  | ά. Καράτος 4)10 διά Περισκόν       |
| ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ . . . . .         | 71 | 11721 | ά. Κέιπ Τάουν 26)9 διά' Εδρώνην     | ΒΙΚΥ ΛΑΜ . . . . .             | 57 | 3951   | ά. Πειραιά 29)9 διά Θέσουταν       |
| ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ . . . . .           | 58 | 10226 | έ. Σίδνεο 5)10                      | ΒΙΟΛ. Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ . . . . .   | 72 | 119811 | ά. Κάρυκ "Αλαντ 6)9 διά Χάρηρην    |
| ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ . . . . .         | 72 | 11722 | ά. Ναγκόνιας 3)10 διά Σικάγο        | ΒΙΟΛΕΤΤΑ . . . . .             | 58 | 8510   | ά. Λάς Πάλμας 2)10 διά Ρότερνταμ   |
| ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ . . . . .          | 72 | 11722 | ά. Π. Χέντλαν 18)9 διά' Ισπωνίαν    | ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ. . . . .            | 49 | 2334   | εις μεσογειακάς μεταφοράς          |
| ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ . . . . .          | 68 | 10009 | ά. Παναμά 19)9 διά' Όλαντ           | ΒΙΡΑ . . . . .                 | 56 | 7841   | έ. Σάν Αντόνιο 22)9                |
| ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.) . . . . .        | 45 | 8422  | έ. Παναμά 19)9 διά' Όλαντ           | ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΓΕΘΗΝΙΤΗ . . . . .  | 54 | 8251   | ά. Τακοράντι 29)9 διά Νεάπολιν     |
| ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ . . . . .          | 63 | 28029 | έ. Νταμπάν 3)10 διά Μόρπιτ          | ΒΙΡΜΑ . . . . .                | 54 | 6229   | ά. Λ. Μέρκες 1)10 διά Σαλεντάντρο  |
| ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ . . . . .          | 62 | 10421 | έ. Αμέρεραν 4)10                    | ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ . . . . .        | 44 | 1923   | ά. Θέσουταν 4)10 διά Πειραιά       |
| ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΖΥΛΑΣ . . . . .    | 57 | 10348 | ά. Παναμά 3)10                      | ΒΟΡΙ . . . . .                 | 57 | 7727   | έ. Σιγκαπούρην 4)10 διά Νεάπολιν   |
| ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΖΥΛΑΣ . . . . .    | 58 | 6452  | ά. Νταρκάρ 2)10 διά Μαντράς         | ΒΟΡΡΑΣ . . . . .               | 48 | 2266   | ά. Κοπεγχάγην 23)9 Ζονγκουλιτάγκ   |
| ΑΡΙΣΤΕΥΣ . . . . .            | 58 | 8677  | ά. Λουάντα 4)10 διά Κρήτης          | ΒΟΥΛΑ . . . . .                | 58 | 8334   | ά. Αυθέραν 15)9 διά Κόλομπο        |
| ΑΡΙΣΤΕΥΣ . . . . .            | 69 | 10009 | έ. Αμέρεραν 4)10                    | ΒΡΑΧΟΣ (δ.) . . . . .          | 51 | 18259  | ά. Κόλομπο 23)9 διά Περισκόν       |
| ΑΡΙΣΤΙΔΑΛΟΣ . . . . .         | 56 | 8995  | έ. Ικίμ από 13)8                    | ΒΡΕΤΑΝΙΣ (πιερωκ.) . . . . .   | 32 | 18254  | έ. Σαουθάμπτον 6)10                |
| ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΔΟΣ . . . . .        | 58 | 8920  | ά. Π. Σουόδαν 6)10 διά' Αιγαίνων    | ΒΡΟΥΛΙΔΙΑ . . . . .            | 56 | 8414   | έ. Είλατ 3)9                       |
| ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΩΤΗΝ . . . . .       | 60 | 8583  | ά. Ντάρμπαν 11)9 διά' Είδονμάουθ    | ΒΥΖΑΝΤ. ΜΟΝΑΡΧΗΣ . . . . .     | 59 | 9374   | ά. Γιβραλτάρ 6)10                  |
| ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΣ . . . . .         | 71 | 11722 | ά. Παναμά 17)9 διά' Ισπωνίαν        | ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ . . . . .            | 61 | 10276  | ά. Τακόμα 26)7 διά Γιοκοχάμαν      |
| ΑΡΙΣΤΟΚΑΝΗΣ . . . . .         | 60 | 10631 | ά. Ν. Ύρκην 5)10 διά Κρομαράρ       | ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.) . . . . .        | 61 | 18588  | ά. Γιβραλτάρ 7)10                  |
| ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ . . . . .        | 59 | 8814  | ά. Αμέρεργον 27)9 διά Καλάσσα       | ΓΑΛΛΑΤΑ . . . . .              | 52 | 2676   | έ. Κων)πολίν 16)9                  |
| ΑΡΙΣΤΟΤΟΝ . . . . .           | 59 | 10613 | ά. Μπαγκόκ 25)9 διά Κέιπ Τάουν      | ΓΑΛΛΗΝΗ (δ.) . . . . .         | 58 | 16357  | έ. Ν. Υόρκην 23)9                  |
| ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ . . . . .         | 58 | 7661  | ά. Σιγκαπούρην 31)7 διά Β. Κορέαν   | ΓΑΛΑΝΗΝΗ . . . . .             | 60 | 10186  | ά. Παναμά 15)9 διά Μπ. "Αύρες      |
| ΑΡΙΣΤΟΤΕΑΗΣ . . . . .         | 69 | 24599 | ά. Λορ. Μάρκες 2)10 διά' Αιμερύργον | ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ . . . . .           | 60 | 12006  | έ. Χάριφαν 27)9                    |
| ΑΡΙΣΤΟΤΕΑΗΣ . . . . .         | 44 | 4856  | ά. Λόρεντ 19)9 διά Βραζιλίαν        | ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.) . . . . .         | 53 | 13649  | έ. Απαπα/Λάγκος 6)10               |
| ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ . . . . .         | 57 | 10609 | ά. Ρουέν 18)9 διά Κέλλην            | ΓΕΜΕΛΟΣ . . . . .              | 62 | 11082  | ά. Κολούμπια ρ. 6)9 διά Πειραιά    |
| ΑΡΤΑ . . . . .                | 57 | 10067 | έ. Ντάρμπαν 19)8                    | ΓΕΡΑΝΙΑ . . . . .              | 56 | 6424   | έ. Γενόβαν 2)10 διά Πειραιά        |
| ΑΡΤΑ . . . . .                | 55 | 1875  | έ. Μπαγκόν 29)9                     | ΓΕΡΜΑΝΙΑ . . . . .             | 46 | 2016   | ά. Γιβραλτάρ 1)10 διά Αιμερύργον   |
| ΑΡΤΕΜΙΣ II . . . . .          | 58 | 9603  | έ. Ρόττερνταμ 6)10                  | ΓΕΡΟΣ (δ.) . . . . .           | 56 | 20776  | ά. Ριόν Ιανέρον 24)9 διά Περισκόν  |
| ΑΡΤΕΜΙΣ . . . . .             | 62 | 15781 | έ. Ρόττερνταμ 29)9 διά Ρ. Ιανέρον   | ΓΕΡΩΓΗΣ ΠΡΩΗΝΣ . . . . .       | 67 | 15421  | ά. Ρόνι Τάουν 21)9 διά Ματανάζες   |
| ΑΡΤ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ. . . . .     | 63 | 36139 | έ. Τέμπιτ Μπαϊ 29)9 διά' Ισπωνίαν   | ΓΕΡΩΤ. Β. (δ.) . . . . .       | 60 | 18796  | ά. Λάς Πάλμας 24)9 διά Κάρυκ "ΑΙΔ" |
| ΑΡΤΕΜΩΝ . . . . .             | 57 | 5452  | έ. Μασσαλίαν 5)10                   | ΓΕΡΩΓΙΟΣ Κ. (δ.) . . . . .     | 54 | 20417  | έ. Σιγκαπούρην 30)9 Πούλο Σαμπού   |
| ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ . . . . .          | 63 | 15929 | έ. Κων)πολίν 1)10                   | ΓΕΡΩ. ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ . . . . .      | 56 | 9070   | ά. Χιούστον 8)9                    |
| ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ. . . . .         | 60 | 1592  | έ. Πάπεντημπουργκ από 25)6          | ΓΕΡΩΓΙ. Μ. (δ.) . . . . .      | 48 | 10928  | ά. Κων)πολίν 30)9                  |
| ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΑ . . . . .   | 59 | 10142 | έ. Μπ. Αιρεσ 23)9                   |                                |    |        |                                    |

|                       |    |       |                                     |                      |    |       |                                     |
|-----------------------|----|-------|-------------------------------------|----------------------|----|-------|-------------------------------------|
| ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΓΙΟΥΝ. (δ.) | 58 | 12168 | ά. Χαμπτον ρόδος 3)10 δι' 'Αρούμπαν | ΔΩΔΩΝΗ (δ.)          | 54 | 11313 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς           |
| ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΧΟΟΥΠ. (δ.) | 60 | 8150  | ά. Π. Αλιμέρην 22)9 διά Πακιστάν    | ΔΩΡΑ                 | 52 | 7675  | ε. Σάντος ρόδος 1)10                |
| ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΧΟΟΥΠ. (δ.) | 60 | 22944 | ώπο παραλαβήν                       | Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ (δ.) | 60 | 24532 | δ. Γιβραλτάρ 22)9 διά Λάζ Σίκιρα    |
| ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΧΟΟΥΠ. (δ.) | 66 | 45161 | ώπο παραλαβήν                       | ΕΒΕΛΥΝ (δ.)          | 59 | 12662 | ά. Τήγ 4)10 διά N. 'Υρκην           |
| ΓΚΑΡΟΥ                | 52 | 2077  | ά. Αμέρεσαν 29)9 διά Τρίπολιν       | ΕΒΡΟΣ (δ.)           | 57 | 20687 | δ. Λάς Πάλμας 5)10 διά Βιλελμοχαφέν |
| ΓΚΑΡΟΥ, ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ | 73 | 17000 | ά. Ν. 'Ορλέανην 4)10 διά Περού      | ΕΙΡΗΝΗ (δ.)          | 56 | 9041  | ά. Κολόμπο 27)9 διά Κοραμάρ         |
| ΓΚΟΑΝΤ, ΗΓΚΑ (δ.)     | 56 | 21049 | ά. Ράς Τανόύρα 12)9                 | ΕΙΡΗΝΗ               | 58 | 8005  | δ. Αλιθερπούλ 2)10 διά Σαπέλε       |
| ΓΚΟΑΝΤ, ΚΡΑΟΥΝ        | 71 | 12959 | δ. Παναμά 12)9                      | ΕΙΡΗΝΗ Κ.            | 51 | 4472  | δ. Γιβραλτάρ 7)9 διά Σικελίαν       |
| ΓΚΟΑΝΤ, ΚΡΟΣ          | 68 | 11148 | ε. Ρούμπιο 1)10                     | ΕΙΡΗΝΗ Λ.            | 56 | 10289 | ε. Σιμίζου 30)9                     |
| ΓΚΟΑΝΤ, ΔΑΝΣ          | 69 | 11148 | ά. Σιγκαπούρην 27)8 διά Κίναν       |                      |    |       |                                     |
| ΓΚΟΑΝΤ, ΝΙΚΟΔΑΣ       | 66 | 11536 | ε. Κοντερέρ 29)9                    |                      |    |       |                                     |
| ΓΚΟΑΝΤ, ΣΟΥΩΡΝΤ       | 72 | 12959 | ε. 'Αλεξάνδρειαν 14)9               |                      |    |       |                                     |
| ΓΚΟΑΝΤ, ΣΠΗΡ          | 72 | 12959 | ε. Φιλαδέλφειαν 2)10                |                      |    |       |                                     |
| ΓΚΟΑΝΤ, ΤΡΙΝΙΤΥ       | 54 | 6782  | ε. Σάντος 19)9                      |                      |    |       |                                     |
| ΓΚΟΑΝΤ, ΤΣΑΛΙΣ        | 68 | 10396 | ά. Σιγκαπούρην 5)9 διά Κίναν        |                      |    |       |                                     |
| ΓΚΟΑΝΤ, ΤΣΑΡΙΟΤ       | 72 | 12959 | ά. Ναγκόγια 20)9 διά Ταΐζεν         |                      |    |       |                                     |
| ΓΚΟΑΝΤ, ΦΑΙΣ          | 69 | 11148 | ά. Μόζι 8)9 διά Τογιάμε             |                      |    |       |                                     |
| ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ            | 61 | 7865  | ά. Σιγκαπούρην 28)8 διά Κίναν       |                      |    |       |                                     |
| ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ          | 70 | 9917  | δ. Παναμά 1)8 διά Κίναν             |                      |    |       |                                     |
| ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΛΜΣΜΑΝ       | 70 | 11527 | δ. Παναμά 4)10 διά Κίναν            |                      |    |       |                                     |
| ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ          | 62 | 7888  | ά. Σιγκαπούρη 4)9 διά Κίναν         |                      |    |       |                                     |
| ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ         | 57 | 2885  | ε. Ρότερνταμ 5)10                   |                      |    |       |                                     |
| ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ      | 57 | 9132  | ά. Μόζι 28)9 διά Γουαμπόδα          |                      |    |       |                                     |
| ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ       | 63 | 15373 | ά. Βανκούθερ 25)9 διά Κακότκα       |                      |    |       |                                     |
| ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΜ      | 62 | 15389 | ε. Βανκούθερ 5)10                   |                      |    |       |                                     |
| ΓΚΡΑΝΤΟΝ              | 66 | 9805  | ε. Φουκουγιάμα 1)10                 |                      |    |       |                                     |
| ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)        | 52 | 11914 | ά. Πειραιά 4)10 διά Λατάκια         |                      |    |       |                                     |
| ΓΚΡΕΪΣ Α.             | 71 | 16306 | ε. Μόζι 28)9                        |                      |    |       |                                     |
| ΓΚΡΕΜΠΕΡΣΤΡΟΥΜ        | 71 | 3646  | δ. Κων)πολιν 25)8 διά Γαλάται       |                      |    |       |                                     |
| ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ            | 58 | 10139 | ά. Ντακάρε 15)9 διά Σαγκάνη         |                      |    |       |                                     |
| ΓΟΥΕΣΤΑΡ              | 57 | 9475  | ώπο παραλαβήν                       |                      |    |       |                                     |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΔΟΛΟ      | 72 | 19426 | ά. Πόρτα Αλιμέρην 1)10              |                      |    |       |                                     |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ      | 73 | 19426 | εἰς Σκαραμαγκάς ώπο συμπλήρωσιν     |                      |    |       |                                     |
| Γ. ΑΞΙΛΕΥΣ            | 73 | 19420 | ά. Έμπειρην 2)10 διά Φιλαδέλφειαν   |                      |    |       |                                     |
| Γ. ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)  | 54 | 27287 | ε. Ράς Τανόύρα 24)9                 |                      |    |       |                                     |
| Γ. ΜΑΡΙΝ              | 73 | 19426 | ά. Σιγκαπούρη 9)9 διά Κίναν         |                      |    |       |                                     |
| Γ. ΝΙΟΥΣ              | 68 | 22531 | ά. Νταμπέαν 14)9 διά Κορέαν         |                      |    |       |                                     |
| Γ. ΝΟΜΑΝΤ             | 68 | 22531 | ε. Νιούκσταπλ (Άθορπ.) 4)10         |                      |    |       |                                     |
| Γ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.)        | 58 | 25888 | ε. Πειραιά 25)9                     |                      |    |       |                                     |
| ΓΟΥΩΔΑΤΕΡ             | 54 | 4389  | ε. Ρότερνταμ 14)9 διά Βεγγάζην      |                      |    |       |                                     |
| ΓΟΥΩΡΡΕΝ              | 50 | 6554  | ά. Ξόρκ Κόρκ 8)9 διά Σαγκάνη        |                      |    |       |                                     |
| ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV       | 72 | 9070  | ε. Ντόρμπαν 5)10                    |                      |    |       |                                     |
| ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ            | 62 | 9951  | δ. Παναμά 1)10 διά Κασπιούγκ        |                      |    |       |                                     |
| ΔΑΜΩΝ (δ.)            | 55 | 11577 | ά. Τζωρτζεσούν 3)10 δι' 'Αρούμπα    |                      |    |       |                                     |
| ΔΑΝΑΟΣ                | 43 | 1845  | ά. Τζωρτζεσούν 3)10 δι' 'Αρούμπα    |                      |    |       |                                     |
| ΔΑΦΝΗ                 | 73 | 19420 | ά. Σκαραμαγκάς ώπο συμπλήρωσιν      |                      |    |       |                                     |
| ΔΕΚΕΣΑΝ               | 56 | 10483 | ε. Βικτόρια (Β.Κ.) 28)9 Τυνησίαν    |                      |    |       |                                     |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ              | 60 | 11489 | δ. Παναμά 28)9 δι' Ειρηνικόν        |                      |    |       |                                     |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ              | 59 | 9312  | δ. Παναμά 4)10 δι' ΉΠΑ              |                      |    |       |                                     |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ              | 71 | 9085  | ε. Ντουλόθ 29)9                     |                      |    |       |                                     |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II        | 52 | 7307  | ά. Μπάρ 28)9 διά Ροστόκ             |                      |    |       |                                     |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Α. (δ.)   | 65 | 35619 | ά. Κάρυκ "Αίλαντ 19)9 Γιοκοχάμαν    |                      |    |       |                                     |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.           | 54 | 8712  | ά. Ξόρκ Κόρκ 15)9 διά Σαγκάνη       |                      |    |       |                                     |
| ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ        | 63 | 16417 | ά. Σάντος 30)9 διά Σάν Σεμπαστιάν   |                      |    |       |                                     |
| ΔΗΛΙΑΝ ΔΗΤΩ (δ.)      | 64 | 16417 | ά. Ν. 'Υρκην 5)10 δι' 'Αρούμπαν     |                      |    |       |                                     |
| ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)    | 61 | 16417 | ά. Κιουρασάο 29)9 διά Π. Μιράντα    |                      |    |       |                                     |
| ΔΗΜΗΤΡΑ               | 68 | 9583  | δ. Παναμά 25)9                      |                      |    |       |                                     |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ              | 58 | 8636  | δ. Μπαντάρ Μαγούρα 8)9              |                      |    |       |                                     |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ              | 55 | 5397  | ε. Πειραιά 27)9                     |                      |    |       |                                     |
| ΔΗΜ. Α. ΛΕΜΟΣ         | 73 | 35545 | ά. Χαϊό Πόλι 3)10 δι' Ιαπωνίαν      |                      |    |       |                                     |
| ΔΗΜ. - ΓΙΩΡΓΟΣ        | 56 | 3333  | ε. Ρότερνταμ 5)10                   |                      |    |       |                                     |
| ΔΗΜ. ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ        | 49 | 3676  | δ. Γιβραλτάρ 22)9 διά Δ. Αφρικήν    |                      |    |       |                                     |
| ΔΗΜ. Ν.               | 55 | 3534  | δ. Ναγκόγια 1)9 διά Γουαμπόδα       |                      |    |       |                                     |
| ΔΗΜ. Π. ΛΕΜΟΣ         | 56 | 8782  | δ. Πόρτα Σουδάν 27)9 δι' Αιμαντάν   |                      |    |       |                                     |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ             | 44 | 13488 | ε. Γένοβαν ἀπό 11)8 (έπισκευα)      |                      |    |       |                                     |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ             | 63 | 10523 | ε. Μπρούνιμποτελ 23)9 διά Τόκιο     |                      |    |       |                                     |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ             | 49 | 3948  | ά. Κολόμπο 3)8 διά Τοιταγκόνη       |                      |    |       |                                     |
| ΔΗΜΗΤΡ. ΚΡΗΤΙΚΟΣ Ζ    | 71 | 16226 | ά. Φρημαντ 27)9 δι' Ίμιμγχαν        |                      |    |       |                                     |
| ΔΗΜΟΣ                 | 54 | 4486  | δ. Γιβραλτάρ 1)10 διά Ρούεν         |                      |    |       |                                     |
| ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ       | 71 | 10007 | ά. Βανκούθερ 26)9                   |                      |    |       |                                     |
| ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)    | 58 | 16277 | ά. Αμέρεσαν 3)8 διά N. 'Υρκην       |                      |    |       |                                     |
| ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ         | 59 | 4161  | ε. Γιβραλτάρ 4)8 δι' Ανκόνα         |                      |    |       |                                     |
| ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ       | 58 | 4225  | ε. Γιβραλτάρ 4)8                    |                      |    |       |                                     |
| ΔΙΑΚΑΝ ΦΑΙΘ           | 66 | 8132  | ώπο παραλαβήν                       |                      |    |       |                                     |
| ΔΙΑΜ. ΠΑΤΕΡΑΣ μικτ.   | 72 | 42250 | ά. Ράς Τανόύρα 24)8                 |                      |    |       |                                     |
| ΔΙΑΣ                  | 71 | 16606 | δ. Παναμά 4)9 διά Σαγκάνη           |                      |    |       |                                     |
| ΔΙΑΣ                  | 46 | 3851  | δ. Κων)πολιν 22)9 διά Μ. Θάλασσαν   |                      |    |       |                                     |
| ΔΙΡΦΥΣ II             | 59 | 7801  | ά. Φόρτ Ντωφλ 26)9 δι' 'Αμέρεσαν    |                      |    |       |                                     |
| ΔΙΩΣΗΝΗ               | 57 | 9722  | ά. Ν. 'Ορλέανη 25)9                 |                      |    |       |                                     |
| ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ             | 72 | 19162 | ε. Σπέτζια 30)8                     |                      |    |       |                                     |
| ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ            | 57 | 10032 | ά. Αιμέρεσαν 5)9 διά Π. Καμπέλο     |                      |    |       |                                     |
| ΔΡΟΜΩΝ                | 50 | 8632  | ε. Πειραιά 13)9                     |                      |    |       |                                     |
| ΔΡΥΜΑΚΟΣ              | 55 | 6184  | ά. Ρότερνταμ 22)9 διά Μπ. 'Αιρες    |                      |    |       |                                     |
| ΔΡΥΣ                  | 63 | 22211 | ε. Φάλιμου 1)10                     |                      |    |       |                                     |
| ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ             | 53 | 5755  | ε. Ξάρια 27)8                       |                      |    |       |                                     |
| ΔΥΡΟΣ                 | 46 | 2271  | ε. Αστινόντ 3)8                     |                      |    |       |                                     |

## Bonds Stores CALLIOPE CONDOPOULOS LAS PALMAS - TENERIFE

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΚΑΤΟΠΙΝ ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗΣ Ο ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΑΠΟ ΤΟΥ 1945 ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΑΝΑΡΙΟΥΣ ΝΗΣΟΥΣ

ΕΝΤΟΛΗΣ ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "CALCONEX"

ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: EXPLANADA TOMAS QUEVEDO EDIFICIA ESTF - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

TELEX HELIC 95173 - LAUNDRY TAXEIA ΤΕΤΡΑΩΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

|                          |    |       |                                       |                              |    |       |                                      |
|--------------------------|----|-------|---------------------------------------|------------------------------|----|-------|--------------------------------------|
| ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. ....        | 49 | 4713  | ά. Βοιμάνη 29)9 διά Ρόττερνταμ        | ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ ..             | 55 | 8799  | ά. Μουρόφαν 1)10 διά Γουαμπότα       |
| ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.) ....        | 56 | 12754 | ά. Κόπερ 4)10 διά Μπανίας             | ΙΩΑΝΝΗΣ Σ. ....              | 69 | 9073  | ά. 'Αλεξανδρειαν 22)9                |
| ΕΥΓΕΝΙΑ                  | 67 | 9854  | έ. Καλκούτας 39)9                     | ΙΩΔΑΚΟΣ (δ.) ....            | 57 | 12614 | ά. Κόρπους Κρίστι 30)8 διά Βομβάνη   |
| ΕΥΓΕΝΙΑ Ι.               | 59 | 8526  | ά. Π. 'Άλιπτερνη 20)9 διά Κεελάγκ     | ΙΩΝ .....                    | 71 | 11506 | ά. Κεελάγκ 26)9 διά Τσάρλεστον       |
| ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. ....          | 56 | 10053 | ά. Τόκιο 29)9 διά Λ. 'Αντζελες        | ΙΩΝ .....                    | 57 | 9176  | ά. Ρόττερνταμ 2)10 διά Κή Γουέστ     |
| ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.               | 55 | 2977  | έ. Καράτσι 1)10                       | ΙΩΝΙΚΟΝ .....                | 58 | 10077 | ά. Ντάρμπαν 17)9 διά Καράτσι         |
| ΕΥΓ. Κ. ΤΣΙΜΠΗΑ (δ.)     | 58 | 12417 | ά. Σαθάναν 2)10 διά Κιουρασάο         | ΙΩΣΗΦ Β. (δ.) ....           | 58 | 13316 | ά. "Αιλ οφ Γκραιη 3)10 "Αμπερίτας    |
| ΕΥΓΕΝΙΑ Μ. ....          | 61 | 8999  | ά. Ούγιοδυκ Παντόργκ 20)9             | Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ ..           | 69 | 30695 | ά. Γένοβαν 17)8 διά "Ιλιτσεφοκ       |
| ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ       | 57 | 9061  | ά. Ντάρμπαν 21)9                      | ΚΑΒΑΚΟ .....                 | 53 | 5589  | έ. 'Αμμόχωστον 21)9                  |
| ΕΥΔΟΚΙΑ .....            | 48 | 3198  | ά. Θέρστα 15)9 διά "Απαπα(Λάγκος      | ΚΑΒΟ ΑΚΡΙΤΑΣ .....           | 46 | 9695  | ά. Χιροχάτα 5)9 διά Σαγκάνη          |
| ΕΥΕΛΠΙΣ .....            | 51 | 4177  | έ. Πειραιά 1)10                       | ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ .....            | 61 | 10934 | ά. Χιούστον 27)9                     |
| ΕΥΗ .....                | 70 | 10006 | ά. Σάντος 14)9 διά Σαγκάνη            | ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝ. (δ.)            | 60 | 22780 | ά. Μομπάσα 2)10 διά "Αγ. Βικέντιον   |
| ΕΥΗ Γ. ΤΣΙΜΠΗΑ ..        | 58 | 8122  | έ. Βανκούμπερ 1)10                    | ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ (δ.)           | 57 | 13268 | ά. Ρόττερνταμ 6)10 διά Σάροχ         |
| ΕΥΗ Α. ....              | 67 | 14800 | έ. Μόντρεαλ 1)10                      | ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ .....           | 60 | 10934 | ά. Βαλπαραίζο 27)9 διά Καλλάδο       |
| ΕΥΗ Τ. (δ.) ....         | 54 | 11028 | ά. Λ. Μάρκες 30)9 διά Μόντρεαλ        | ΚΑΒΟ ΚΟΛΩΝΕΣ .....           | 51 | 7311  | ά. Ντάρμπαν 1)10 διά Σαγκάνη         |
| ΕΥΗΜΕΡΙΑ .....           | 73 | 13166 | ά. Παναμά 25)7                        | ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ .....            | 54 | 8559  | ά. Γιβραλτάρ 22)9 διά Βραχιλαν       |
| ΕΥΘΑΛΙΑ .....            | 57 | 10371 | ά. Σάντος 4)9 διά Σαγκάνη             | ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ .....            | 55 | 8564  | έ. Σάντος 30)9                       |
| ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ Ι. (δ.)        | 54 | 12423 | ά. Φρήπορτ (Μπ.) 2)10 διά Βοστώνην    | ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ .....           | 57 | 11089 | έ. Μπ. "Άθρες 18)9                   |
| ΕΥΘΥΤΗΣ .....            | 73 | 10000 | ά. Βανκούμπερ 1)10 διά Κίναν          | ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ .....          | 55 | 8564  | έ. Σιγκαπούρην 4)10                  |
| ΕΥΝΟΙΑ .....             | 70 | 10006 | δ. Παναμά 18)8                        | ΚΑΘΩΡΙΝ Α. ....              | 70 | 16306 | ά. Όρλεάνη 28)9 διά Γκάλεστον        |
| ΕΥΞΕΙΝΟΣ .....           | 50 | 4734  | είς μεσογειακάς μεταφοράς             | ΚΑΙΤΗ .....                  | 65 | 23523 | ά. Κωνγκούλην 6)9 διά Ρωσίαν         |
| ΕΥΡΥΑΛΟΣ .....           | 73 | 10713 | ά. Τιβάι Πόιντ 28)9 διά Μπλάφ         | ΚΑΙΤΗ .....                  | 54 | 3817  | ά. Βαλπαραίζο 20)9 Γκουαγιακίλ       |
| ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ .....          | 61 | 6373  | ά. Παναμά 28)9 διά Ν. 'Υρκην          | ΚΑΛΑΒΡΙΑ .....               | 53 | 7179  | είς μεσογειακάς μεταφοράς            |
| ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ .....          | 61 | 6373  | ά. Γιοκοχάμαν 20)9 διά Ν. 'Υρκην      | ΚΑΛΑΧΑΡΗ .....               | 59 | 6406  | ά. Ρόττερνταμ 2)10 "Απαπα(Λάγκος     |
| ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ .....          | 60 | 6288  | έ. Χόγκ Κόγκ 5)10                     | ΚΑΛΙΡΡΟΗ .....               | 59 | 8860  | ά. Κούμα Μπαίν 4)10 διά "Αλεβανίαν   |
| ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ .....          | 60 | 6288  | έ. Λούνδον 5)10                       | ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ             | 71 | 9074  | δ. Παναμά 7)8 διά Κίναν              |
| ΕΥΡΥΠΛΑΣ .....           | 59 | 8643  | έ. Γιοκοχάμαν 3)10                    | ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ. ....             | 55 | 6216  | ά. Τόκιο 22)9 διά Σαχαλίνη           |
| ΕΥΡΥΣΘΕΝΗΣ .....         | 57 | 8596  | ά. Παναμά 26)9 διά Γιοκοχάμαν         | ΚΑΛΛΕΕ Κ. ΤΑΟΥΝ 5. ....      | 58 | 13491 | ήπο παραλαβήν                        |
| ΕΥΡΥΤΑΝ .....            | 56 | 9095  | ά. Καζαπλάνκα 2)10 διά Ντακάρ         | ΚΑΛΥΜΝΟΣ .....               | 51 | 7154  | ά. Φρήτασον 29)9 διά "Αμπιτζάν       |
| ΕΥΡΥΤΩΝ .....            | 60 | 8643  | ά. Παναμά 5)10 διά Γιοκοχάμαν         | ΚΑΛΥΨΩ .....                 | 67 | 12949 | ήπο παραλαβήν                        |
| ΕΥΣΤΑΘΙΑ .....           | 58 | 2288  | είς μεσογειακάς μεταφοράς             | ΚΑΛΥΨΩ Ν. ....               | 54 | 8184  | δ. Γιβραλτάρ 7)10 διά Θέσσατα        |
| ΕΥΤΕΡΠΗ .....            | 56 | 1690  | είς μεσογειακάς μεταφοράς             | ΚΑΜΠΑΝΟΥΛΑ .....             | 53 | 6553  | ά. Λας Πλάμες 7)9 διά Χάλιφα         |
| ΕΥΤΥΧΙΑ .....            | 67 | 12669 | ά. Ρόττερνταμ 25)9 διά Φιλαδέλφειαν   | ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.) ....            | 57 | 12630 | δ. Παναμά 29)9                       |
| ΕΦΟΗ .....               | 55 | 5008  | ά. Ρόττερνταμ 7)10                    | ΚΑΝΤΩΝ .....                 | 56 | 10271 | έ. Μπουεναθεντόύρα 22)9              |
| ZANET .....              | 58 | 4529  | ά. Βηρυτών 4)8 διά Πειραιά            | ΚΑΠ ΤΑΙΝΑΡΟΜ .....           | 57 | 1550  | δ. Γιβραλτάρ 3)10 διά Βουλώνην       |
| ZANETTA III (δ.)         | 53 | 10919 | ά. Κόνι (πολ) 17)9 διά Νοσδοροσάσκην  | ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.) ..          | 62 | 1562  | ά. Πόρτ ντε Μπούκ 24)9 Σκίκιτα       |
| ZAPATΟΥΣΤΡΑΣ .....       | 61 | 10965 | ά. Παναμά 23)9 διά Λονδίνην           | ΚΑΠΕΤΑΝ .....                | 60 | 4876  | ά. Πειραιά 16)9                      |
| ZΗΝΗ .....               | 68 | 9582  | ά. Σιγκαπούρη 6)9 διά Κίναν           | ΚΑΠ. Α. ΜΥΛΩΝΑΣ .....        | 57 | 2805  | είς μεσογειακάς μεταφοράς            |
| ZINI .....               | 37 | 5613  | ά. Θέσσατα 28)9 διά 'Αμπιτζάν         | ΚΑΠ. ΓΕΜΕΛΟΣ .....           | 67 | 16098 | δ. Παναμά 5)9 διά Τσίνχας            |
| ZΟΓΙΑ (δ.) .....         | 58 | 12493 | έ. Παλέρμου 6)9 (έπισκευα)            | ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ .....           | 68 | 9031  | ά. Ντακάρ 21)8 διά Σαγκάνη           |
| ZΟΝΤΑ (δ.) .....         | 52 | 11516 | ά. Μπαχέριν 4)9 διά Σουηδίαν          | ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ .....           | 58 | 4838  | ήπο παραλαβήν                        |
| ZΟΥΓΡΟ .....             | 66 | 3320  | ά. Βαρκελώνην 4)10 διά Θέσσαταν       | ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ .....           | 68 | 24801 | ά. Βακαγιάμα 27)9 διά Γκλαντστόουν   |
| ZΟΓΡΑΦΙΑ Υ. ....         | 71 | 9885  | ά. Παναμά 27)7 διά Κίναν              | ΚΑΠ. ΓΙΩΡΓΗΣ .....           | 50 | 5120  | ά. 'Απαπα(Λάγκος 27)9                |
| ZΩΗ .....                | 39 | 1266  | έ. Νταμπάν 29)9                       | ΚΑΠ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ .....         | 71 | 30193 | ά. Κιουραρός 30)8 διά Χουάσκο        |
| ZΩΗ ΚΟΛΟΚ. (δ.)          | 53 | 15899 | ά. Χάμπτον ρόδος 3)10 διά Φούπορτ     | ΚΑΠ. ΚΑΡΡΑΣ (μητ.)           | 71 | 42196 | ά. Τέλιπλ Μπαίν 1)10 Π. ντε Μπούκ    |
| ZΩΡΖΕΤΤΑ .....           | 55 | 8021  | ά. Μουτσούρη 31)8 διά Τσουνί          | ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ .....            | 68 | 4876  | ίδε: "ΚΑΠΕΤΑΝ"                       |
| ΗΒΗ .....                | 68 | 28744 | ά. Πόρτο Σαλαζάρ 5)8 Μιζουρίνα        | ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ I. ....          | 68 | 15355 | ά. Μαρμουνγάδα 29)9 Κωνστάντζαν      |
| ΗΑΙΑΣ (δ.) ....          | 56 | 19178 | ά. Παναμά 14)9 "Αγ. Φραγκίσκον        | ΚΑΠ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ .....         | 71 | 30193 | ά. Κιουραρός 30)8 διά Χουάσκο        |
| ΗΑΙΑΣ .....              | 47 | 3575  | ά. Πλότος 4)10 διά Ντερίντε           | ΚΑΠ. ΚΑΡΡΑΣ .....            | 68 | 12630 | ά. Τέλιπλ Μπαίν 1)10 Π. ντε Μπούκ    |
| ΗΑΙΑΣ ΞΥΛΑΣ .....        | 57 | 9060  | ά. Μπρούνομπούτελ 12)9 διά Καράτσι    | ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ Π.ΑΝΟΥ           | 50 | 4876  | ά. Κάντλα 15)9                       |
| ΗΑΙΟΣ .....              | 57 | 4499  | ά. Σάντο Ντομίγκο 29)9 Μαρακάιμπο     | ΚΑΠ. ΓΙΩΡΓΗΣ .....           | 50 | 5120  | ά. Απαπα(Λάγκος 27)9                 |
| ΗΡΑ .....                | 55 | 7782  | ά. Βεργίν 27)7 διά 27.7.71            | ΚΑΠ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ .....         | 71 | 30193 | ά. Κιουραρός 30)8 διά Σέρεν "Αλιάντς |
| ΗΡΑΙΟΝ .....             | 48 | 1524  | είς μεσογειακάς μεταφοράς             | ΚΑΠ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ .....         | 72 | 16366 | ά. Τάουνοθιλ 19)9 διά Καναδᾶ         |
| ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ .....          | 54 | 4723  | ά. Λονδίνον 29)9 διά Βηρυτόν          | ΚΑΠΑΠΑΙΚΟΥΣ ΙΑΣΙΔΗΡΙΑΣ ..... | 58 | 10885 | ά. Λιβερπούλ 27)9 Σέρεν "Αλιές       |
| ΗΡΩ .....                | 65 | 23535 | ά. Κόρπους Κρίστι 25)9                | ΚΑΠΑΠΑΙΚΑΝΗΣ .....           | 46 | 4576  | ά. Λ. Μάρκες 20)9 διά 'Αγγλιαν       |
| ΗΣΤΑΡ .....              | 57 | 9473  | ά. Τσάρλεστον 1)10 διά Καλλάδο        | ΚΑΠΤ. ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ .....        | 60 | 8717  | ά. Τομπάτα 24)9 διά Βανκούμπερ       |
| ΗΦΑΙΣΤΟΣ .....           | 66 | 21374 | ά. Φιλαδέλφεια 30)9 διά Τάμπα         | ΚΑΠΤ. ΒΙΚΤΩΡ (δ.) .....      | 55 | 12495 | ά. Βοδώνη 4)10                       |
| ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. ....          | 57 | 4904  | έ. Λουλέα 2)10                        | ΚΑΠΤ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ .....         | 59 | 8401  | ά. Βοδώνη 26)9                       |
| ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ .....          | 53 | 5781  | έ. Ρίο Γκράντες 4)10 διά Μοντεβίδεο   | ΚΑΠΤ. ΛΕΩΜΟΣ .....           | 60 | 8493  | ά. Ντακάρ 27)9 διά Ρόττερνταμ        |
| ΘΑΣΙΤΗΣ .....            | 56 | 8046  | ά. Ντακάρ 2)9 διά Τζακάρτα            | ΚΑΠΤ. ΜΑΘΟΣ .....            | 62 | 18411 | ά. Πουέρτο Μιράντα 1)10              |
| ΘΕΑΓΕΝΗΣ .....           | 45 | 5031  | ά. Γκότεμπουργκ 2)10 Κριστινέχαν      | ΚΑΠ. ΜΑΝΩΛΗΣ .....           | 69 | 9044  | ά. Κούν 28)9 διά ΗΠΑ                 |
| ΘΕΑΝΤΩ Α. Σ. ....        | 58 | 9603  | ά. 'Αμπέρσαν 6)10                     | ΚΑΠ. ΜΑΡΚΟΣ Ν.Α. δ.          | 62 | 39169 | ά. Γιβραλτάρ 2)10 διά Περσικόν       |
| ΘΕΑΝΩ .....              | 57 | 8677  | έ. Γδύνια 4)10                        | ΚΑΠ. ΖΥΛΑΣ .....             | 58 | 9724  | ά. Δουθίνων 29)9 διά 'Αμβούργον      |
| ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.) ..... | 57 | 12629 | ά. Μόντρεαλ 19)9 διά 'Αρούμπα         | ΚΑΠ. ΖΑΡΡΟΣ .....            | 66 | 16164 | ά. Ρόττερνταμ 6)10 διά Νιούπορτ      |
| ΘΕΙΜΙΣΤΟΚΑΗΣ .....       | 57 | 1325  | ά. Σάντα Λουτσά 3)9 διά Σ. Κρουζ      | ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ .....            | 65 | 15932 | ά. Παναμά 14)9 διά Τσουπά            |
| ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.) .....     | 60 | 20450 | ά. Καράκας 27)9 Μεραίτον Ποίγτ        | ΚΑΠΠΑΔΟΙΣΤΡΙΑΣ .....         | 72 | 16366 | ά. Τάουνοθιλ 19)9 διά Καναδᾶ         |
| ΘΕΟΔΟΤΟΝ (δ.) .....      | 61 | 21894 | ά. Λας Πλάμας 28)9 διά Πειραιών       | ΚΑΠΠΑΒΙΚΤΟΡΥ .....           | 58 | 10885 | ά. Λιβερπούλ 27)9 Σέρεν "Αλιές       |
| ΘΕΟΔΟΧΟΣ .....           | 59 | 10801 | ά. Πόρτ Κελάγκ 7)9 Ν. 'Ορλεάνη        | ΚΑΠΤΑΠΑΙΑΝΗΣ .....           | 46 | 4576  | ά. Λ. Μάρκες 20)9 διά 'Αγγλιαν       |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)         | 54 | 13157 | ά. Τρίπολιν (Αιδενίου) 30)8 Κόριθινον | ΚΑΠΤ. ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ .....        | 60 | 8717  | ά. Τομπάτα 24)9 διά Βανκούμπερ       |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α. ....         | 50 | 1507  | ά. δρεγεί εις Πειραιά διά 26.6.7.1    | ΚΑΠΤ. ΒΙΚΤΩΡ (δ.) .....      | 55 | 12495 | ά. Βοδώνη 4)10                       |
| ΘΕΟΚΑΗΤΟΣ .....          | 56 | 3649  | ά. Ρόττερνταμ 6)10 διά Σουηδίαν       | ΚΑΠΤ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ .....         | 59 | 8401  | ά. Βοδώνη 26)9                       |
| ΘΕΟΠΑΙΑΣ (δ.) .....      | 60 | 20962 | ά. Βεργίν 23)9 διά Μπόννυν            | ΚΑΠΤ. ΛΕΩΜΟΣ .....           | 60 | 8493  | ά. Ντακάρ 27)9 διά Ρόττερνταμ        |
| ΘΗΡΑ .....               | 62 | 14151 | ά. Γιβραλτάρ 28)9 διά Πειραιά         | ΚΑΠΤ. ΑΕΩ ΚΑΛ .....          | 62 | 1948  | ά. Πειραιά 24)9 διά Λαττάκια         |
| ΘΗΡΑΙΟΣ .....            | 35 | 2680  | ά. Γιβραλτάρ 3)10 διά Πειραιά         | ΚΑΠΤ. ΜΑ·Π·ΚΑΛ .....         | 62 | 9229  | ά. Γκρέιντζαουθ 4)10                 |
| ΘΩΜΑΣ Α. ....            | 58 | 8078  | ά. Γιβραλτάρ 5)10 διά Πειραιά         | ΚΑΠΤ. ΠΑΝΤ. Σ.ΛΥΡΑΣ          | 67 | 12455 | ά. Όντενες 3)10                      |
| ΘΩΡΑΙΟΣ .....            | 58 | 18297 | ά. Τσάρλεστον 28)9                    | ΚΑΠΤ. ΤΖΩΝ (δ.) .....        | 47 | 9956  | ά. Φάς 3)10 διά Ν. 'Υρκην            |
| ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ .....          | 63 | 15965 | έ. Τζάκοσθιν 24)9                     | ΚΑΠΤ. ΤΖΩΝ Λ. ....           | 61 | 13437 | ά. Πουαμόν 4)10 διά Περού            |
| ΙΑΣΩΝ .....              | 70 | 11489 | ά. Μουτσάρ 27)9                       | ΚΑΠΤ. ΤΖΩΡΤΖ Λ. ....         | 66 | 19827 | ά. Βιζαγκαπατάνι 29)9 Βακαγιάμα      |
| ΙΕΡΑΣ (μικτόν)           | 66 | 41207 | ά. Ράς Τανόρδα 16)9                   | ΚΑΠΠΑΤΑΝΙΚΟΣ .....           | 58 | 6403  | ά. Λας Πλάμες 19)9 διά Τσιταγκόκυ    |
| ΙΖΟΜΠΕΑ .....            | 57 | 9746  | έ. Βοιμάνη 8)9                        | ΚΑΡΑΙ·ΣΚΑΚΗΣ .....           | 65 | 18442 | ά. Ρόττερνταμ 6)10 διά 'Ιστανίαν     |
| ΙΘΑΚΗ .....              | 68 | 9066  | ά. Σιγκαπούρην 20)9 διά Τσινάπο       | ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΛΙΦ .....         | 64 | 3885  | ά. Σαντάντερ 19)9 διά Ρόττερνταμ     |
| ΙΘΑΚΗ - ΚΑΒΑΡΑ .....     | 62 | 6933  | ά. Φάλουμόν 4)10 διά Κριστοπούλ       | ΚΑΡΙΝΑ .....                 | 56 | 3194  | ά. Λοιπάτη 28)9 διά Λισαδώνα         |
| ΙΘΑΚΗ ΚΑΣΤΑ .....        | 54 | 2731  | ά. Πόρτ Αλφεντ 6)10                   | ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ .....              | 51 | 2959  | ά. Μαρσανίδας μεταφοράς              |
| ΙΚΑΡΟΣ .....             | 70 | 10886 | ά. Μπ. 'Άρες 23)9 διά Ρόττερνταμ      | ΚΑΣΣΕΔΑ .....                | 53 | 5603  | έ. Ρίο 'Ιανέρο 5)10                  |
| ΙΚΑΡΟΣ .....             | 68 | 11670 | ά. Κιτιμάτ 5)10                       | ΚΑΣΤΡΑΚΙ .....</             |    |       |                                      |

|                     |    |       |                                      |                   |    |       |  |
|---------------------|----|-------|--------------------------------------|-------------------|----|-------|--|
| ΚΙΡΙΝ               | 56 | 9403  | ά. Βανκούμπερ 28)9 διά' Ινδίαν       | ΜΑΛΒΙΝΑ           | 58 | 2990  | δ. Παναμά 3)10 διά' Ειρηνικόν          |
| ΚΙΣΜΕΤ II (δ.)      | 65 | 36870 | ά. Εσκρέβος 24)9 διά' Λάντς "Εντ     | ΜΑΝΑ (δ.)         | 55 | 11430 | εις Ταϊταγκόγκα όποι 11)5              |
| ΚΛΑΙΝΤ ΟΡ           | 60 | 8210  | ά. Γλασκώθην 1)10 διά' Π. Όρνταζ     | ΜΑΝΕΣ             | 55 | 8526  | ε. Ντάρ ές Σαλάμ 20)9                  |
| ΚΛΑΣΙΚ (μικτόν)     | 73 | 70500 | ά. Σακού 20)9 διά' Περσικόν          | ΜΑΝΘΟΣ Μ.         | 58 | 1591  | δ. Γιβραλτάρ 4)10 διά' Αμέρικαν        |
| ΚΛΑΥΔΙΑ             | 66 | 10601 | ε. Ξούχ Κόγκ 19)9                    | ΜΑΝΝΑ             | 71 | 16004 | δ. Παναμά 28)9 διά' Ιταλίαν            |
| ΚΛΕΟ                | 59 | 21187 | έποι παραλαθήν                       | ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)    | 51 | 11022 | ά. Σύρον 19)9 διά' Ρωσίαν              |
| ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ           | 42 | 2269  | ί. Κωνιπόλιν 21)9 διά' Πειραιά       | ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ         | 59 | 3206  | δ. Γιβραλτάρ 7)10                      |
| ΚΛΥΤΙΑ (δ.)         | 58 | 22129 | α. Μπιζέρτα 28)9 διά' Ζουετίνα       | ΜΑΝΤΟ V (δ.)      | 72 | 17432 | δ. Παναμά 25)9                         |
| ΚΟΜΕΤ               | 72 | 9885  | ά. Βικτώριας (Β.Κ.) 20)9 διά' Κίναν  | ΜΑΝΩΛΗΣ           | 50 | 3912  | εις μεσογειακάς μεταφοράς              |
| ΚΟΜ. ΚΟΛΟΚΗΝΗΣ      | 56 | 78785 | ά. Σάουεν 29)9                       | ΜΑΡΑΜΠΟΥ          | 57 | 1962  | δ. Αμέρικαν 17)9                       |
| ΚΟΝΙΣΤΡΑ            | 58 | 10011 | ά. "Αγ. Φραγκίσκον 12)9 διά' Ινδίαν  | ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.) | 51 | 16440 | δ. Κωνιπόλιν 26)9 διά' Μ. Θάλασσαν     |
| ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ      | 73 | 40000 | εις Ταμάνιο υπό συμπλήρωσιν          | ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ  | 66 | 18231 | ε. Μπορτντά 21)9                       |
| ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤ      | 72 | 39453 | ε. "Υμουντεν 1)10                    | ΜΑΡΓΑΡΙΤΑΡΕΤ      | 53 | 3334  | δ. Κωνιπόλιν 20)9 διά' Μπιρυγκάν       |
| ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ     | 68 | 23258 | ί. Ρόττερνταμ 5)10                   | ΜΑΡΓΚΕΤΙΝΑ        | 49 | 4311  | ε. Γιβραλτάρ 6)10                      |
| ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΑ. (δ.)  | 56 | 20855 | ά. Μοντεδίδεο 26)9 διά' Περσικόν     | ΜΑΡΕΑΝΤΕΣ         | 60 | 8497  | ε. "Ακασόπτλε 5)9                      |
| ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΛΑΒ      | 64 | 6275  | ά. Βριτόν 2)10 διά' Πειραιά          | ΜΑΡΦΑ (δ.)        | 49 | 10123 | ά. Αγ. Βικέντιον 8)9 διά' Ιταλίαν      |
| ΚΟΝΙΟΝΤΕΝΣ (δ.)     | 56 | 16341 | ά. Γιοκούχαμ 5)10                    | ΜΑΡΠΙ             | 58 | 4219  | δ. Ντόρερ 28)9 διά' Πειραιά            |
| ΚΟΡ. ΚΟΛΟΚΗΝΗΣ      | 66 | 44895 | ά. Κέπι Τάουν 30)9 διά' Σκόλυτσικ    | ΜΑΡΙΑ ΧΑΝΔΡΗ      | 66 | 18569 | ε. "Εινενάντα ("Άργ.) 5)10             |
| ΚΟΡΦΙΑΝ             | 58 | 9292  | ε. Μπέρια 5)10                       | ΜΑΡΙΑ             | 61 | 9455  | ά. Βοστώνη 3)10 διά' Νόδα Σκότια       |
| ΚΟΡΙΝΘΙΚ            | 59 | 10914 | ε. Μπέρια 26)9                       | ΜΑΡΙΑ             | 70 | 9101  | ε. Τοιθαθέκια 24)9 διά' Ραθέναν        |
| ΚΟΡΥΤΣΑ (δ.)        | 41 | 3475  | εις μεσογειακάς μεταφοράς            | ΜΑΡΙΑ III         | 53 | 825   | ε. "Αμμόχωστον 4)10                    |
| ΚΟΡΦΙΑΤΙΣΣΑ         | 52 | 1384  | εις Πειραιά από 30)4                 | ΜΑΡΙΑ B.          | 55 | 3597  | ά. "Αοντόν 24)9                        |
| ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)      | 57 | 12360 | έποι παραλαθήν                       | ΜΑΡΙΑ E. (δ.)     | 52 | 10607 | δ. Γιβραλτάρ 17)9 διά' Μπ. "Αύρες      |
| ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)  | 64 | 23849 | ά. Μεντέν Άχαντ 10)9 διά' Βαγκαρέ    | ΜΑΡΙΑ K.          | 70 | 9069  | ά. Βερακρούς 1)10 διά' Ν. "Ορλέανη     |
| ΚΡΕΜΟΝ              | 65 | 1505  | ά. Κάλει 1)10 διά' Πτέρε             | ΜΑΡΙΑ N.          | 73 | 13600 | δ. Κωνιπόλιν 4)6 διά' Κωνιοτάντζαν     |
| ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ       | 58 | 3914  | ά. Ν. "Ορλέανην 23)9 διά' Χιούστον   | ΜΑΡΙΑ ΞΥΔΑ        | 67 | 9365  | ε. Νιούκαστλ (Αντρ.) 27)9 διά' Τόκιο   |
| ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)     | 73 | 42470 | εικ. Λαζόν (Κεμπέκ) υπό συμπλήρωσιν  | ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ   | 62 | 11033 | ά. Γιοκούχαμαν 26)9 διά' Μπριουμπάιν   |
| ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)     | 73 | 42470 | ά. Τέμπιτ Μπαί 21)9 διά' Περισκόν    | ΜΑΡΙΑ Τ. (δ.)     | 55 | 10989 | δ. Γιβραλτάρ 8)9 διά' Κόλπον ΗΠΑ       |
| ΚΡΙΟΣ               | 59 | 16989 | ά. Κολούμπια ρίθε 7)9 διά' Κίναν     | ΜΑΡΙΑΝΘΗ Κ. (δ.)  | 59 | 12939 | ά. Σάροχ 2)10 διά' Ρόττερνταμ          |
| ΚΡΟΥΣΕΙ-ΝΤΕΡ Κ. δ.  | 66 | 78785 | ά. Γιοκούχαμαν 29)9 διά' Ντουμάι     | ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)     | 73 | 17432 | ά. Γάλεθοτον 24)9                      |
| ΚΥΔΩΝΙΑ             | 59 | 1616  | εις μεσογειακάς μεταφοράς            | ΜΑΡΙΑΝΝΑ          | 62 | 14047 | ά. Ρόττερνταμ 7)10 διά' "Αμστερνταμ    |
| ΚΥΘΗΡΑ              | 52 | 5153  | ε. Ντουμάλα 21)9                     | ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Α.    | 62 | 11229 | ά. Μπράουνοβιλ 17)9                    |
| ΚΥΘΟΝΟΣ             | 57 | 13895 | ά. Χόλυχεντ 27)9 διά' Κόλπον ΗΠΑ     | ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙII (δ.) | 50 | 16485 | ά. Περιατι 29)9 διά' Παλέρμο           |
| ΚΥΚΛΑΔΕΣ            | 57 | 5252  | ά. Πειραιά 2)10 διά' Θεσσαλονίκην    | ΜΑΡΙΓΟ            | 72 | 9885  | ε. Θάντερ Μπαΐ 28)9 διά' Ιαπωνίαν      |
| ΚΥΠΡΟΣ              | 45 | 3799  | ε. Κωνιπόλιν 4)10                    | ΜΑΡΙΓΟ ΖΕΜΕΛΟΥ    | 68 | 10016 | ά. Γιοκούχαμαν 20)9 διά' Σαγκάπην      |
| ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ          | 49 | 2023  | εις μεσογειακάς μεταφοράς            | ΜΑΡΙΓΟ Μ. Φ.      | 61 | 10692 | δ. Παναμά 19)9                         |
| ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ         | 67 | 29851 | ά. Χάμπτον ρόδος 2)10 διά' Βραζιλίαν | ΜΑΡΙΓΟ Ρ.         | 69 | 10839 | ε. Γιοκούχαμαν 3)10                    |
| ΚΥΡΙΑΚΗ             | 72 | 33072 | ά. Γουέπιτα 12)9 διά' Ριγιέκαν       | ΜΑΡΙΕΑ            | 55 | 5118  | ά. Λος "Αντζελες 25)9 Π. Μόρεομπου     |
| ΚΥΡΙΑΚ. Δ. ΛΕΜΟΥ    | 66 | 20516 | ά. Παγιάμα 10)9 διά' Ιαπωνίαν        | ΜΑΡΙΕΤΤΑ          | 65 | 8362  | ά. Σεβίλην 21)9 διά' Βάρωναν           |
| ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ      | 51 | 2942  | ε. Λάς Νάλμας 27)9                   | ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.       | 61 | 8951  | ά. Ντόρμπαν 30)9 διά' Μπάραν           |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ          | 62 | 14150 | ά. Νοβοροσίκον 20)9                  | ΜΑΡΙΕΝΑ Μ. (δ.)   | 53 | 15789 | εις μεσογειακάς μεταφοράς              |
| ΚΩΝ. Γ. ΤΣΙΜΠΗΛΗΣ   | 58 | 12492 | ά. Στάλνιον 12)8 διά' Μπατόν Ρούζ    | ΜΑΡΙΑΥΝ Α.        | 68 | 14800 | δ. Παναμάδ 3)10                        |
| ΚΩΣ                 | 56 | 3430  | ά. Λιοσαδίνα 30)9 διά' Λομπίτο       | ΜΑΡΙΝΑ            | 48 | 1857  | εις μεσογειακάς μεταφοράς              |
| ΚΩΣΤΑΚΗΣ            | 48 | 2036  | εις μεσογειακάς μεταφοράς            | ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΗ    | 63 | 15364 | Ε. Φλαδελφειαν 2)10                    |
| ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜ.      | 68 | 9084  | ε. Μπακάρ 6)7                        | ΜΑΡΙΝΑ Λ.         | 65 | 19805 | ε. Γιοκούχαμαν 3)10                    |
| ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ      | 67 | 15355 | ά. Παναμά 7)8 διά' Κίναν             | ΜΑΡΙΝΟΣ           | 56 | 1937  | ά. Βαλενθίνα 8)9 διά' Π. Σουδάν        |
| ΚΩΣΤΑΘΑΦΩΡΑ         | 53 | 5921  | ά. Χάμπτον ρόδος 29)9 διά' Πολωνίαν  | ΜΑΡΙΤΟΥΛΑ         | 59 | 12149 | ε. Έ. "Αλεξανδρειαν 24)9               |
| ΚΩΣΤΗΣ              | 56 | 8474  | ά. Σάντα Μάρτα 13)9 διά' Γιουκατάν   | ΜΑΡΙΤΣΑ           | 65 | 10596 | ά. Βανκούμπερ 16)9 διά' Κίναν          |
| ΚΩΣΤΗΣ              | 54 | 4862  | ε. Σιμόπουσ 30)9                     | ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ  | 72 | 18274 | ά. "Αμέρισαν 2)10 διά' Γουαμπάτα       |
| ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ        | 65 | 14088 | ά. Παναμά 31)8                       | ΜΑΡΚΑ Λ.          | 68 | 36365 | ά. Σάθεν "Αίλς 5)10                    |
| ΚΩΤΣΟΣ Μ.           | 62 | 11419 | ά. Ρόττερνταμ 5)10 διά' Σορέλ        | ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.      | 62 | 9979  | ά. Οζάκαν 24)9 διά' Τσουντζίν          |
| ΛΑΕΡΤΗΣ             | 56 | 10542 | ά. Αμέρισαν 8)9 διά' Κοραμσάρ        | ΜΑΡΛΕΝ            | 51 | 1851  | δ. Κωνιπόλιν 15)9                      |
| ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ           | 56 | 8108  | ά. Μόντρεαλ 22)8 διά' "Αλεβανία      | ΜΑΡΑΙ             | 59 | 20827 | ά. Βομβάνη 29)9 διά' Οδης Σαΐδ         |
| ΛΑΙΔΗ ΟΥΤΕ          | 53 | 7645  | ά. "Αμέρισαν 3)10 διά' Ισκεντερόν    | ΜΑΡΝΤ. ΕΞΠΟΡΤΕΡ   | 57 | 6079  | ά. Μπριουμπάιν 11)10 διά' Ν. "Υόρκην   |
| ΛΑΙΙ-ΟΝ ΟΦ ΔΗΑΟΣ    | 49 | 2273  | ά. Κερβαγένην 4)10                   | ΜΑΡΝΤ. ΙΜΠΟΡΤΕΡ   | 58 | 6079  | ε. Φλαδελφειαν 2)10                    |
| ΛΑΙΙ-ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ | 54 | 3315  | ά. Λέγκορ 2)10 διά' "Αλικάντε        | ΜΑΡΝΤ. ΜΕΡΤΣΑΝΤ   | 67 | 1170  | ε. Σίνεο 19)9                          |
| ΛΑΚΥ                | 45 | 2430  | ά. "Αλεξανδρειαν 22)9                | ΜΑΡΝΤ. ΠΑΚΕΡ      | 61 | 6095  | ά. Αγ. Φραγκίσκον 23)9 διά' Σιδηνεύ    |
| ΛΑΜΠΡΟΣ             | 57 | 6132  | ά. Τζακάρτα 12)9 διά' Σαγκάν         | ΜΑΡΝΤ. ΡΗΦΕΡ      | 67 | 1170  | ε. Χάρηρην 3)10                        |
| ΛΑΡΡΥ Λ.            | 70 | 16306 | ά. Ντακάρ 15)9 διά' Κίναν            | ΜΑΡΝΤ. ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ | 67 | 1401  | ά. Δουσθίνων 20)9                      |
| ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ          | 48 | 1553  | εις μεσογειακάς μεταφοράς            | ΜΑΡΟΥΔΙΩ          | 60 | 19663 | ε. Ρίο "Ιανέρο 5)10                    |
| ΛΑΤΩ                | 52 | 4207  | ά. Μπανόντ 21)9 διά' Αλεξανδρειαν    | ΜΑΡΟΥΙΔΩ Β.       | 50 | 1694  | άργει εις Πειραιά από 25.1.71          |
| ΛΕΑΝΔΡΟΣ            | 62 | 10514 | ά. Σ. Νικόλαος ("Άργ.) 2)10 Ροζάριο  | ΜΑΡΠΗΣΣΑ          | 55 | 9125  | ά. Σιγκαπούρην ρόδος 28)8 Κίναν        |
| ΛΕΖΙΝΑ (δ.)         | 58 | 21986 | ά. Μπαχρέν 30)9 διά' Μπ.             | ΜΑΡΤΖΥ            | 52 | 11593 | ά. Τέμα 1)10 διά' "Απαπα" Λάγκος       |
| ΛΕΝΑ (δ.)           | 51 | 11250 | ά. Ντωμπραν 28)9 διά' Γοραμά         | ΜΑΡΥΛΙΖΑ          | 70 | 15806 | δ. Ντόρμπαν 27)9 διά' Ταΐθαν           |
| ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ.    | 54 | 3895  | εις μεσογειακάς μεταφοράς            | ΜΑΣΣΙΔΙΟΝ (δ.)    | 59 | 20674 | ά. Πουέρτο λά Κρούζ 12)9 Τουθάν        |
| ΛΕΥΣΒΟΣ             | 73 | 3000  | ά. Γιοκούχαμαν 9)9 διά' Γκουαγιακίλ  | ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ   | 59 | 9162  | ά. Σιγκαπούρην 4)9 διά' Κίναν          |
| ΛΕΣΤΕ (δ.)          | 61 | 22785 | ά. Πόρτο Τόρες 20)9 διά' Σκίκντα     | ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ     | 69 | 22391 | ά. Φλαδελφειαν 3)10                    |
| ΛΕΥΤΕΡΗΣ            | 58 | 8695  | έποι παραλαθήν                       | ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ   | 57 | 8906  | ά. Μπανάρης Σαΐδ 27)8                  |
| ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.         | 47 | 2685  | ά. Κωνιπόλιν 24)9 διά' Γαλάτας       | ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ   | 71 | 18634 | ά. Μόρπιλ 27)9 διά' Κόρπους Κρίστιαν   |
| ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚ.        | 72 | 8972  | ά. Παναμά 13)8 διά' Ιράν             | ΜΑΤΙΝΑ            | 59 | 32168 | ά. Τρίπολιν (Λιθάν.) 2)10 διά' Ταρτούς |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.         | 66 | 28776 | ά. Κωνιπόλιν 13)8 διά' Μ. Θάλασσαν   | ΜΑΤΡΟΖΟΣ          | 57 | 8431  | ά. Γιαδάτα 26)9 διά' Τσουντζίν         |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ    | 57 | 15738 | ά. Ντέρρερ 27)9 διά' Φλάνδρα         | ΜΕΓΑΛΑΚ           | 62 | 10405 | ά. Βανκούμπερ 30)9 διά' Κίναν          |
| ΛΗΝΤΟΣ              | 53 | 7257  | ά. Μπαχρέν 24)9 διά' Νινδίαν         | ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΣ       | 71 | 9426  | ά. Σιγκαπούρην 1)10 διά' Σαγκάπην      |
| ΛΗΝΤΟΣ ΚΟΛΟΚΗΝΗΣ    | 55 | 25317 | ά. Μπέριεμ 4)10 διά' 26)7            | ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II     | 65 | 14264 | ά. Φόρτ Λωντερντείλ 25)9               |
| ΛΟΚΡΙΣ              | 72 | 16600 | ά. Κολούμπια ρίθερ 28)8 διά' Κίναν   | ΜΕΛΙΔΑ            | 52 | 1699  | ά. Βριτότ 2)10 διά' Πειραιά            |
| ΛΟΝΔΑΙΝΟΝ           | 50 | 2696  | ά. Κωνιπόλιν 16)9 διά' Θεσσαλονίκην  | ΜΕΛΙΝΑ - ΜΑΡΙΑ    | 63 | 35630 | ά. Σίδην 13)9 διά' "Ιταλίαν            |
| ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ        | 57 | 8985  | ά. Κωνιπόλιν 2)10 διά' Κωνιστάντζαν  | ΜΕΛΙΣΣΙΤΤΑ (δ.)   | 56 | 13233 | ά. Μουρδία 5)10                        |
| ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ        | 64 | 6548  | ά. Χάρδρην 17)9 διά' Ταμπίκο         | ΜΕΛΙΤΩΝ           | 68 | 10017 | δ. Κωνιπόλιν 30)9                      |
| ΛΟΡΔΟΣ ΝΕΑΣΩΝ       | 61 | 3142  | έποι παραλαθήν                       | ΜΕΛΙΤΩΝ           | 47 | 1700  | δ. Κωνιπόλιν 29)9                      |
| ΛΟΡΔΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗ Η.  | 68 | 39617 | ά. Κέπι Τάουν 16)9 διά' Περσικόν     | ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ         | 58 | 21479 | ά. Σιγκαπούρην 27)9 διά' "Αρούμπα      |
| ΛΟΥΓΙΣ              | 54 | 6103  | ά. Γιεραλτάρ 29)9 διά' Δουνκέρκην    | ΜΕΣΣΗΝΙΑ          | 60 | 14269 | ά. Κολούμπια ρίθερ 12)9                |
| ΛΟΥΚΑΣ Ν.           | 72 | 14000 | ά. Τόκον 20)9 διά' Βανκούμπερ        | ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛ        | 69 | 17840 | ά. Λύτελτον 30)9 διά' Σιγκαπούρην      |
| ΛΥΔΙΑ               | 57 | 4486  | ά. Ρόττερνταμ 7)10 διά' Πειραιά      | ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ.      | 70 | 17840 | ά. Πόρτ Σουδάν 28)9 διά' ΗΠΑ           |
| ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)     | 52 | 18306 | ά. Κωνιπόλιν 3)10 διά' Κωνιστάντζαν  | ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)   | 70 | 17718 | ά. Κόμπε 2)8 διά' Πούδο Μπούκο         |
| ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ (δ.)      | 58 | 16371 | ά. Κλυκάτων 30)9 διά' Αρόύμπα        | ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)      | 71 | 17718 | ά. Τσάρετο                             |

|                   |    |       |                                    |                      |      |        |                                     |                                    |
|-------------------|----|-------|------------------------------------|----------------------|------|--------|-------------------------------------|------------------------------------|
| ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ      | 70 | 1591  | ά. Σ. Ντομέγκο 3)10 Κριστομπαλ     | NΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)   | 60   | 25471  | ά. Ράς Τανόύρα 2)9 δι' 'Ινδονησίαν  |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ      | 69 | 1572  | εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές          | NΗΡΗΣ                | 71   | 9426   | ά. Φουσιάν 30)9                     |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΑΙ·ΝΕΡ      | 71 | 1598  | ά. Ντεμέράρα 28)9 δι' ΉΠΑ          | NΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ          | 53   | 4968   | έ. "Αλεξανδρεία 26)9                |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΑΙ·ΟΝ       | 70 | 1582  | εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές          | NΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛ.         | (δ.) | 53     | 9803                                | ά. "Αγ. Βικέντιον 5)10 διά Γένοβαν |
| ΜΙΝΙ ΛΑΙ·ΟΝΕΣ     | 72 | 1580  | ά. Μίκης 23)9 διά Σουάρι           | NΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ         | 47   | 2775   | ά. Πόλον 16)9 διά Σμύρνη            |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΑΙ·Τ        | 70 | 1582  | εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές          | NΙΚΗΤΑΣ              | 71   | 9075   | ά. Χάμπτον ράδς 2)10 διά Τενερίφην  |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΑΚ          | 69 | 1560  | εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές          | NΙΚΗΤΑΣ II           | 51   | 4307   | έ. "Αλεξανδρεία 5)10                |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ         | 70 | 1591  | ά. Μόρεχεντ Σίτι 14)9 διά Βικτώρια | NΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Λ.       | 69   | 9038   | ά. Ντόρμπταν 30)9 διά Ροστόκ        |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ         | 70 | 1591  | ά. Σύρον 3)10 διά Βέραναν          | NΙΚ. ΚΟΝΤΑΡΑΣ        | 70   | 2867   | έ. Κωνυπόλιν 12)9 διά Κωνσταντίναν  |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ         | 69 | 1572  | εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές          | NΙΚΟΛΑΟΣ Λ.          | 55   | 1520   | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς           |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ         | 70 | 1592  | ά. Ινάγκουσα 1)10                  | NΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ         | 72   | 18660  | δ. Παναμάρια 29)8                   |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΗ      | 71 | 1564  | ά. Ν. "Ορλεάνην 28)9 διά Ρίο Χάνα  | NΙΚ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ   | 72   | 19162  | έ. Ροζάριο 28)9                     |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΑΠ          | 70 | 1592  | έ. Κίγκυοντα (Τζαμ.) 22)9          | NΙΚΟΛΑΟΣ Χ.          | 54   | 2496   | έ. Κωνυπόλιν 28)9                   |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ         | 69 | 1582  | εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές          | NΙΚΟΛΑΣ              | 53   | 1362   | έ. Κωνυπόλιν 20)9                   |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΑΣ.         | 70 | 1592  | ά. Μασσαλίαν 4)10                  | NΙΚΟΣ                | 51   | 6987   | ά. Αμπεταν 24)9 διά Σαγκάπην        |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ       | 70 | 1591  | εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές          | NΙΚΟΣ Β. (δ.)        | 49   | 15980  | έ. Κοπέρ 13)9                       |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΕ·Ι·Κ       | 70 | 1591  | ά. Κίργκα 20)9                     | N. I. ΒΑΡΔΙΝΙΩΝΗΣ    | 71   | 65347  | ά. Τέλιπτ Μπατή 27)9 Γιουροπόρτ     |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΕ·Ι·ΜΠΩΡ    | 71 | 1563  | ά. Καγκουίνα 19)9 "Αμπουρατσού     | N. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ       | μ.   | 10722  | έ. Σαλβαντόρ 4)10 διά Περσικόν      |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΕ·ΙΝ        | 70 | 1582  | εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές          | NΙΚΥ                 | 58   | 9087   | ά. Χάμπτον ράδς 2)10 διά Τενερίφην  |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΕ·Ι·Σ       | 69 | 1572  | εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές          | NΙΝΗ                 | 62   | 28651  | δ. Παναμάρια 25)9                   |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ         | 71 | 1562  | ά. Μουτσούρε 27)9 διά Κελάγκ       | NΟΠΑΙΑ ΛΑΚΙΜΟΣ       | 63   | 7280   | ά. Ν. "Υόρκην 30)9 διά Ν. "Ορλεάνην |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΕΩ          | 70 | 1591  | ά. Πειραιά 3)10 διά Μασσαλίαν      | NΟΡΔΑΛΑΝΤΕΡ          | 51   | 2352   | έ. Μπέλεμ 3)10 διά Μενάους          |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΗ           | 71 | 1562  | ά. Σιγκαπούρην 29)9 διά Ταϊταγκόκ  | NΟΡΔΑΛΟΡ             | 48   | 2462   | έ. Βουλώνην 29)9                    |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ         | 70 | 1592  | εἰς μεταφοράς Φόρτ Πήρες           | NΟΡΔΑΜΑΡΚ            | 51   | 2758   | ά. Στεττίνον 22)9 διά Δ. Γερμανίαν  |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΗΗΤ         | 70 | 1592  | ά. Κωνυπόλιν 5)10                  | NΟΡΔΑΠΑΡΤΝΤΕΡ        | 51   | 3917   | ά. Κίγκυον 3)10 διά Μπέλεμ          |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΗΦ          | 71 | 1584  | ά. Κοκούρα 26)9 διά Καροσιόγκ      | NΟΡΔΑΧΑΙΤΙΝ          | 48   | 2401   | έ. Μπαχρέιν 5)10                    |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΙΑΡΝΤ       | 72 | 1580  | ά. Γιοκούμαν 29)9 διά Κελάγκ       | NΟΡΘ ΑΤΑ. ΒΑΛΟΡ      | 69   | 15808  | ύπο παραλαθήν                       |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΙΑΑΚ        | 70 | 1591  | εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές          | NΟΡΘ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤ     | 60   | 10235  | έ. Σπαλάτον 29)9                    |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΙΑΙ         | 70 | 1590  | ά. Σιγκαπούρην 13)9                | NΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ          | 57   | 10904  | έ. Ν. "Ορλεάνην 2)10                |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΙΑΜ         | 71 | 1563  | έ. Οάκαρα 5)10                     | NΟΡΘ ΚΑΙΟΥΝΤΣΕΣ      | 58   | 10662  | έ. Λά Κουέρτρα 20)9                 |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΙΑΜΠΡΑ      | 70 | 1592  | ά. Άντοφαγκόκτα 25)9 Βαλπαραΐζο    | NΟΡΘ ΚΙΓΚ            | 66   | 25820  | ά. Νεάπολιν 21)9 διά Ραθέναν        |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΙΑΙΝ        | 71 | 1592  | ά. Πειραιά 3)10                    | NΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)      | 59   | 12390  | έ. Μπαχρέιν 5)10                    |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΙΑΙΤΟ       | 71 | 1562  | ά. Κίγκυοντα 24)9 διά Ματάντζας    | NΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ       | 59   | 8646   | ά. Ν. "Ορλεάνην 27)9 διά Σάντος     |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΙΑΙΤΟ       | 71 | 1564  | ά. Παναμάρια 5)10                  | NΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ         | 58   | 8639   | ά. Λισασθίνα 24)9 διά Κριστομπαλ    |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΙΑΙΤΟΥΣ     | 70 | 1591  | εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές          | NΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ         | 61   | 15092  | ά. Γιθραλτάρ 5)10 διά Θεσσαλίνην    |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΙΑΙΤΟΥΣ     | 70 | 1592  | ά. Χαμπόν 1)10                     | NΟΡΟΣ ΣΤΑΡ           | 64   | 6548   | ιδε: «ΟΛΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ»                 |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΙΑΙΤΟΥΣ     | 71 | 1591  | ά. Μπωμόντ 1)10 διά Ματαράνι       | NΟΡΘ ΧΑ·Ι·ΝΕΣ        | 62   | 15110  | ά. Σάντος 28)9                      |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΙΑΙΤΟΥΣ     | 70 | 1592  | εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές          | NΟΡΤΡΑΝΣ ΓΙΟΥΝΤΙ     | 59   | 12256  | ά. Νιούπορτ 2)10 διά Βρέμην         |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΙΑΙΤΟΥΣ     | 70 | 1592  | ά. Παναμάρια 27)9 διά Πουσάν       | NΤΑΜΑΣΚΟΥΣ           | 54   | 4487   | ά. Τρίπολιν (Λιθόντης) 14)9         |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΙΑΙΤΟΥΣ     | 70 | 1592  | ά. Οζάκαν 4)10                     | NΤΑΡΑ                | 53   | 4234   | ά. Αλεξανδρείαν 5)10                |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΙΑΙΤΟΥΣ     | 71 | 1564  | ά. Παναμάρια 5)10                  | NΤΑΥ·ΝΑΜΙΚ ΚΟΛ.      | 55   | 32060  | ά. Γιθραλτάρ 5)10 διά Αρζού         |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΙΑΙΤΟΥΣ     | 71 | 1592  | εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές          | NΤΑΥ·Ν. ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.) | 57   | 11945  | ά. Σιγκαπούρην 7)9 διά Περσικόν     |                                    |
| ΜΙΝΙ ΛΙΑΙΤΟΥΣ     | 71 | 1592  | ά. Φουσίκι 30)9 διά Τομακομάι      | NΤΑΥ·Ν. ΣΕ·Υ·ΛΟΡ(δ)  | 58   | 11955  | ά. Μασσαλίαν 4)10                   |                                    |
| ΜΙΝΙΑ ΛΟΓΚ        | 71 | 1563  | ά. Τοκουγιάμα 23)9 διά Σαντακάν    | NΤΑΦΡΑ ΠΩΔ           | 57   | 5176   | έ. Τσάρλεστων 5)10                  |                                    |
| ΜΙΝΙΑ ΛΟΟΨ        | 71 | 1563  | ά. Χόκη Κόγκ 4)10 διά Κελάγκ       | NΤΕΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ        | 61   | 13198  | ά. Κρίστιμας "ΑΙΛ 8)9 διά "Ωκλαντ   |                                    |
| ΜΙΝΙΑ ΛΟΡΝΤ       | 69 | 1565  | εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές          | NΤΕΦΙΚ ΣΚΑΥ'         | 63   | 13751  | ά. Κωνυπόλιν 28)8 διά "Οδησσόν      |                                    |
| ΜΙΝΙΑ ΛΟΡΥ        | 71 | 1598  | έ. Μόμπιλ 1)10                     | NΤΗΦΑΙ·ΑΝΤ ΚΟΛ.      | δ.   | 64     | 31040                               | ά. Πουσέρτο Μιράντα 30)9 Λίθερπουλ |
| ΜΙΝΙΑ ΛΟΤ         | 71 | 1584  | ά. Χαμπόν Ρόδες 4)10               | NΤΗΦΕΝΤΕΡ ΚΟΛ.       | δ.   | 8821   | ά. Κωνυπόλιν 28)9                   |                                    |
| ΜΙΝΙΑ ΛΟΤΖΙΚ      | 70 | 1592  | ά. Μπωμόντ 1)10 διά Ματαράνι       | NΤΙΠΟΣ Μ.            | 56   | 8159   | ά. Αμέρροαν 26)9 διά Κολόμδο        |                                    |
| ΜΙΝΙΑ ΛΟΤΟΥΣ      | 70 | 1591  | εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές          | NΤΙΠΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ     | 52   | 9210   | ά. Κωνυπόλιν 4)20                   |                                    |
| ΜΙΝΙΑ ΛΟΥΚ        | 71 | 1564  | ά. Οζάκαν 4)10                     | NΤΟΛΥΜΟ              | 55   | 3266   | ά. Σάφι 1)10 διά "Αμπιτζάν          |                                    |
| ΜΙΝΙΑ ΛΟΥΝΑΡ      | 71 | 1592  | ά. Τοιμάρια 2)10                   | NΤΟΜΙΝΑ              | 54   | 8063   | ά. Σιγκαπούρην 3)10 διά Αντστραλίαν |                                    |
| ΜΙΝΙΑ ΛΟΥΣ        | 71 | 1594  | εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές          | NΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ       | 57   | 7285   | ά. Ρίο "Ιανέρο 17)9 διά "Ισπανίαν   |                                    |
| ΜΙΝΙΑ ΛΩΝΤ        | 70 | 1592  | ά. Ν. "Ορλεάνην 19)9 διά Ντεμεράρα | NΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ       | 69   | 9072   | ά. Σιμωνοδέκι 2)10 διά Βανκούδερ    |                                    |
| ΜΙΝΙΑ ΣΑΚΟΥΡΑ     | 70 | 1584  | εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές          | NΤΟΡΙΚ ΑΡΡΟΥ         | 70   | 18662  | ά. Μόντρεαλ 21)9 διά Σικάγον        |                                    |
| ΜΙΝΙΩΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ | 57 | 8889  | ά. Φουσίκια 27)9 διά Πουσάν        | NΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ       | 59   | 13381  | ά. Αγ. Φραγκίσκον 29)9              |                                    |
| ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ         | 68 | 23067 | ά. Βιτόρια 30)9 διά Ερεγύλ         | NΤΟΡΙΚ ΦΑΕ·Ι·Μ       | 72   | 16300  | ά. Θεσσαλονίκην 16)9                |                                    |
| ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.        | 61 | 2535  | ά. Σάουθστ Σόλ 25)9                | NΤΩΝΤ. ΚΟΛΙΝΗΣ       | δ.   | 65     | 25476                               | ά. Πανάνιας 29)9 διά Νιωντζες      |
| ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΖΥΛΑΣ    | 61 | 12662 | ά. Παναμάρια 22)8 διά Κίναν        | NΞΕΗ                 | 55   | 1965   | ά. Σιγκαπούρη 25)9 διά Κίναν        |                                    |
| ΜΟΛΟΝΤΟΒΑ         | 71 | 9101  | έ. Πενάγκ 3)10                     | OΔΥΣΣΕΥΣ             | 50   | 2059   | ά. Μπρούσμπουτελ 24)9 διά Πειραιά   |                                    |
| ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)    | 69 | 47958 | ά. Σιγκαπούρην 14)9 διά Μπατάνιαν  | OΘΕΝΤΙΚ (μικτόν)     | 73   | 76000  | ά. Κασίμα 22)9 διά Περσικόν         |                                    |
| ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)   | 73 | 60900 | ά. Σαδάνια 13)9 διά Περσικόν       | OΘΩΝ                 | 57   | 9448   | ά. Σιγκαπούρην 27)9 διά Κίναν       |                                    |
| ΜΟΝΙΚΑ Σ.         | 52 | 1950  | ά. Κοδιάκ 2)10                     | OΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ    | 62   | 11376  | ά. Σάντα Μάρτα 26)9                 |                                    |
| ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ        | 54 | 4784  | ά. Χιούστον 20)10                  | OΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ      | 62   | 22490  | ά. Ρίον "Ιανέρο 4)10 διά Βικτόρια   |                                    |
| ΜΟΣΚΑ             | 57 | 2926  | ά. Πειραιά 29)9                    | OΙΝΟΥΣ. ΣΑ·Ι·ΕΝΤΙΣΤ  | 61   | 12784  | ιδε: «ΦΡΕΙΤΣ ΚΟΥΗΝ»                 |                                    |
| ΜΠΑΙΑΝΤΙΚ ΚΛΙΦ    | 58 | 3724  | ά. έγκατελθθήσθι Κίνας 8)10        | OΙΓΑ                 | 45   | 2095   | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς           |                                    |
| ΜΠΑΙΑΝΓΚ ΠΟΛΥΞΕΝΗ | 58 | 8348  | ά. Ρόττερατημ 4)10 διά Βρέμην      | OΛΛΑΝΔΙΑ             | 56   | 4380   | ά. Κωνυπόλιν 23)9 διά Βέραναν       |                                    |
| ΜΠΑΡΜΑΡΑ          | 52 | 6982  | ά. Είνονταμούσε 1)10               | OΑΥΜΠΙΑ (ὑπερο.)     | 53   | 17434  | ά. Ν. "Υόρκην 5)10 διά Βερμούδας    |                                    |
| ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ   | 55 | 10013 | ά. Καράτοια 23)9 διά Σιγκαπούρην   | OΑΥΜΠΙΑ              | 63   | 1196   | ά. Γένοβητ 2)10 διά Σφάδε           |                                    |
| ΜΠΑΙΟΥ ΜΕΝΤ       | 62 | 5218  | ά. Πειραιά 2)10 διά Βρότοντον      | OΑΥΜΠΙΑΣ             | 55   | 4037   | ιδε: «ΕΛΕ·Ι·ΣΤΡΙΑ Β» σημ. Κύπρου    |                                    |
| ΜΠΟΝΙΟΥ (δ.)      | 57 | 27990 | ά. Γιθραλτάρ 18)9 διά Σουετίνιαν   | OΑΥΜΠΙΚ              | 37   | 2354   | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς           |                                    |
| ΜΠΟΡΝΑΙΟΥΔΟΥ      | 56 | 10541 | ά. Γιοκούμα 19)9 διά Σαγκάπην      | OΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)   | 69   | 109579 | ά. Χαρόπη 30)9 διά Κουδούν "Αίλαντ  |                                    |
| ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΓΡΟΥΝΑ  | 51 | 10101 | ά. Λουαντα 29)9                    | OΛΥΝΘΙΑ              | 52   | 12111  | ά. Λάς "Αντζελες 4)9 διά Γιοκοχάμαν |                                    |
| ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΓΡΕΣ    | 53 | 2756  | ά. Κίγκωνα (Τζαμ.) 5)10            | OΛΠΕΡΧΑΟΝΣ           | 53   | 1881   | έ. Κιούκατα 20)9                    |                                    |
| ΜΠΟΥΕΝΤΑ ΤΖΕ·Ι·Ν  | 51 | 10203 | ά. Σιγκαπούρην ρόδης 26)9          | OΡΕΣΤΙΑ              | 54   | 17888  | εἰς Σιγκαπούρην ρ. άπό 14)6         |                                    |
| ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ        | 45 | 3450  | ά. Βαλτιμόρην 4)10                 | OΡΦΕΥΣ               | 52   | 9942   | έ. Ν. "Ορλεάνην 1)10                |                                    |
| ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ'      | 51 | 6022  | ά. Ρόττερατημ 1)10                 | OΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ      | δ.   | 43921  | ά. Λάς Πάθμας 13)9 διά Περσικόν     |                                    |
| ΜΥΚΗΝΑΙ ΙΙ        | 63 | 1196  | ά. Αμέρροαν 6)10 διά Πειραιά       | OΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ        | 65   | 18451  | ά. Σιμίζου 4)10 διά Ν. Κορέαν       |                                    |
| ΜΥΡΡΙΝΕΑ (δ.)     | 49 | 9025  | άργει είς Πειραιά ἀπό 19.6.22      | OΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ        | 61   | 16622  | ά. Χιούστον 22)9 διά Μ. Θάλασσαν    |                                    |
| ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)      | 47 | 9957  | άργει είς Πειραιά ἀπό 5.11.70      | OΣΕΑΝΙΚΗ ΚΛΙΦ        | 66   | 3941   | ά. Αμπετάν 25)9                     |                                    |
| ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ     | 57 | 9345  | ά. Κωνυπόλιν 19)9 διά Κωνσταντίναν | OΥΛΑΓΚΑ              | 55   | 3944   | ά. Μπουάλα 29)9 διά Κριμπί          |                                    |
| ΜΥΣΩΝ             | 51 | 4029  | ά. Κόπερ 22)9 διά Λά Νουσέλ        | OΥΜΠΕΝΑ              | 56   | 4966   | ά. Απαπα 2)10 διά Πειραιάδ          |                                    |
| ΜΩΡΗΑΣ            | 53 | 6811  | ά. Αμπιτζάν 1)10                   | OΥΡΑΝΙΑ Κ.           | 63   | 15377  | ά. Σιγκαπούρην 24)9                 |                                    |
| Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)  | 58 | 13152 | ά. Μπόννι 25)9 διά Μοντεθίδεο      | OΥΡΑΝΙΟΥΠΟΛΙΣ        | 49   | 1697   | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς           |                                    |
| Ν. ΖΩΓΡΑΦΙΑ       | 59 | 11299 | ά. Παναμάρια 1)10 διά Μίλγουσκι    | ΣΥΤΕ                 | 49   | 2102   | ά. Λίμναχαν 30)8 διά "Αρχάγγελον    |                                    |
| ΝΑΝΣΥ ΜΑ·Ι·ΚΕΛΣ   | 57 | 4225  | ά. Ρόττερατημ 14)9 διά Τάιν        | ΠΑΙΑΝ                | 60   | 9317   | ά.                                  |                                    |

|                           |    |       |  |
|---------------------------|----|-------|--|
| ΠΑΠΑΝΙΚΟΔΗΣ (δ.) .....    | 57 | 8992  | άπο παραλαβήν                          |
| ΠΑΡΑΛΟΣ .....             | 53 | 15882 | εις μεσογειακάς μεταφοράς              |
| ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ .....           | 57 | 10900 | ά. Φρήμαντα 28)9 διά Μπαχρέν           |
| ΠΑΡΝΗΣ (δ.) .....         | 59 | 8184  | ε. Συγκαπόύρην 6)10                    |
| ΠΑΡΟΣ .....               | 61 | 23607 | ξ. Πόλη "Αρθουρ" 2)10                  |
| ΠΑΣΙΘΕΑ (μικτόν) .....    | 71 | 13912 | ά. Της 1)10 διά Κόλπον ΗΠΑ             |
| ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΑΙΦ .....        | 56 | 80225 | ά. Κάρυκ "Αίλαντ 11)9 Τενερίφην        |
| ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΛΟΚ. δ.         | 66 | 6156  | ά. Π. Σουδαν 10)8 διά Κίναν            |
| ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ δ.         | 64 | 44411 | ά. Ράς Τανούρα 28)9 διά Ραθένων        |
| ΠΑΤΑΓΩΝΙΑ .....           | 58 | 49997 | ε. Συγκαπόύρην 4)8 διά Νησιώνα         |
| ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΩΔ. (δ.) ..... | 65 | 10153 | ά. "Αγ. Βικέντιον 25)9 Σάντερλαντ      |
| ΠΑΤΡΙΟΣ (λάντερ) .....    | 50 | 31768 | ά. Π. Μποκορ 5)10 σιά Χόγκ Κούκ        |
| ΠΑΤΡΙΣ .....              | 62 | 16259 | ε. Συγκαπόύρη 3)10                     |
| ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ. ....         | 71 | 11076 | ξ. Χιόδοντας 24)9                      |
| ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.) .....      | 51 | 16306 | ξ. Ροζάριο 2)10                        |
| ΠΕΙΡΑΙΑΣ .....            | 62 | 15861 | ά. Ν. "Υόρκην 13)9 δι' 'Αρούμπα        |
| ΠΕΙΡΑΙΑΣ .....            | 62 | 1510  | ά. Πειραιάς 5)10 διά Νεαπόλιν          |
| ΠΕΙΡΕΟΥΣΜΠΟΥΡΓΚ           | 55 | 2730  | δ. Μπρούνιμπούτελ 23)8 διά Βεντούπης   |
| ΠΕΛΛΑ (δ.) .....          | 58 | 27372 | ά. Φιλαδέλφειαν 24)9 δι' 'Αρούμπα      |
| ΠΕΛΛΑ .....               | 47 | 5928  | ξ. Νόρτεγκχαμ 17)9                     |
| ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.) .....      | 57 | 20687 | δ. Ξάνθην ρ. 25)9 Τρίνινταν            |
| ΠΕΛΟΨ .....               | 55 | 7508  | ξ. 'Αλεξάνδρειαν 1)10                  |
| ΠΕΛΟΨ .....               | 59 | 1863  | ξ. Σμύρνην 28)9                        |
| ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.) .....        | 59 | 23607 | δ. Γιρβαλτάρ 24)9 διά Περσικόν         |
| ΠΕΡΓΑΜΟΣ .....            | 48 | 1594  | ά. "Άλικάντη 13)9 δι' 'Αμπούχστον      |
| ΠΕΡΙΚΛΑΣ Γ. Κ. μικτ.      | 55 | 17999 | ά. "Ιμινχαμ 26)9 διά Πειραιά           |
| ΠΕΡ. ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ .....      | 72 | 8978  | ά. Συγκαπόύρη 28)9 διά Ντάρμπαν        |
| ΠΕΡΙΛΕΥΚΗ (δ.) .....      | 54 | 10916 | ά. Βοστώνην 10)9 δι' 'Αρούμπαν         |
| ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ .....           | 58 | 8466  | ά. Τερέγγην 28)9 δι' 'Αννάμπαν         |
| ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ .....       | 63 | 10868 | ά. Λάς Πάλμας 28)8 διά Καράται         |
| ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ .....       | 62 | 9908  | ά. Λάς Πάλμας 12)8 διά Κίναν           |
| ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.) .....     | 63 | 33462 | ξ. Ν. "Υόρκην 4)9                      |
| ΠΕΤΙΓΚΟ .....             | 65 | 22118 | ά. Βαττιμόρην 29)9 διά Τάμπα           |
| ΠΕΤΡΟΛΑ ΙΙ (δ.) .....     | 52 | 16083 | ά. Ταρτούς 19)9 διά Πειραιά            |
| ΠΕΤΡΟΛΑ ΙΙΙ (δ.) .....    | 51 | 14538 | δ. Γιρβαλτάρ 4)10 διά Καζαπτόλανκα     |
| ΠΕΤΡΟΛΑ ΙV (δ.) .....     | 45 | 10375 | ά. Πειραιάς 28)9 διά Λαττακία          |
| ΠΕΤΡΟΛΑ Ζ (δ.) .....      | 54 | 20746 | ά. Πειραιάς 3)9 διά Ήπης               |
| ΠΕΤΡΟΛΑ ΖΙ (δ.) .....     | 54 | 20781 | ά. "Αμβέρσαν 15)9 διά Σκίκντα          |
| ΠΕΤΡΟΛΑ ΖΖ (δ.) .....     | 54 | 20745 | δ. Γιρβαλτάρ 5)10 δι' 'Αμπέρσαν        |
| ΠΕΤΡΟΛΑ ΙΧ (δ.) .....     | 56 | 12161 | ά. "Άλεξανδρειαν 5)9                   |
| ΠΕΤΡΟΛΑ Χ (δ.) .....      | 54 | 12107 | ά. Τήν 5)9 διά Μεσόγειον               |
| ΠΕΤΡΟΛΑ XI (δ.) .....     | 55 | 12101 | ξ. Πειραιάς 4)10                       |
| ΠΕΤΡΟΛΑ XII (δ.) .....    | 52 | 2928  | όπο παραλαβήν                          |
| ΠΕΤΡΟΛΑ XIII (δ.) .....   | 52 | 2325  | ά. Πειραιάς 5)10 δι' 'Ιταλίαν          |
| ΠΕΤΡΟΛΑ XIV (δ.) .....    | 41 | 3440  | ξ. Μασσαλίαν 26)9                      |
| ΠΕΤΡΟΛΑ XV (δ.) .....     | 62 | 1980  | ά. Πειραιάς 30)7                       |
| ΠΕΤΡΟΛΑ XVII (δ.) .....   | 60 | 26467 | όπο παραλαβήν                          |
| ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ (δ.) .....    | 59 | 2149  | εις μεσογειακάς μεταφοράς              |
| ΠΕΤΡΟΣ .....              | 46 | 4119  | εις μεσογειακάς μεταφοράς              |
| Π. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ δ.       | 58 | 20592 | ά. Ρίον "Ιανέριον 6)9 διά Φιλαδέλφειαν |
| ΠΗΑΕΑΣ .....              | 69 | 10016 | ά. Κόπτη 15)9 διά Φιλαδέλφειαν         |
| ΠΗΑΕΥΣ .....              | 50 | 2282  | ά. Πειραιάς 10)9                       |
| ΠΗΑΙΟΝ (δ.) .....         | 58 | 23607 | δ. Παναμά 25)9 διά Τρίνινταν           |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗ .....            | 61 | 10072 | ξ. Φουσάκι 30)9                        |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗ II .....         | 56 | 9045  | ά. Τενερίφην 1)10 διά Πειραιά          |
| ΠΗΤΕΡ Α. ....             | 61 | 13437 | δ. Θέρστατη "Αϊλ 28)9 Αδριατικόν       |
| ΠΙΝΑΔΑΡ .....             | 72 | 20045 | ά. Ντάρμπαν 30)9 διά Κόλπον ΗΠΑ        |
| ΠΙΣΤΙΣ .....              | 73 | 13631 | ά. Ντάρμπαν 15)9 διά Τόκιο             |
| ΠΙΣΤΙΣ (δ.) .....         | 73 | 1317  | ά. Πειραιάς 28)9 διά Ρόττερνταμ        |
| ΠΙΤΡΙΑ .....              | 72 | 9462  | ά. Πειραιάς 5)10 διά Ν. 'Ορλεάνην      |
| ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΕΥ .....     | 71 | 3551  | ά. Σιμίζου 4)10 διά Γουαμπόδα          |
| ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ .....     | 72 | 3551  | ά. Χόγκ Κόγκ 7)9 διά Καντάνα           |
| ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΝ .....          | 72 | 3500  | ε. "Αστόντον 4)10                      |
| ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ .....           | 69 | 3654  | ά. Πλεύκη 11)8 διά Σεφού               |
| ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΥ .....         | 72 | 3551  | ά. Κόπτερ 26)9                         |
| ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ .....       | 70 | 3654  | ά. Μαλάκια 18)9 διά Ντατέρν            |
| ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ .....         | 73 | 9400  | ξ. Κόρπους Κρίστη 14)9                 |
| ΠΛΑΤΑΝΑ .....             | 54 | 1908  | ά. "Αμβέρσαν 4)10 διά Τρίπολιν         |
| ΠΛΑΤΩΝ .....              | 59 | 8929  | ά. Χιόδοντας 26)9 διά Τσιταγκόδυκ      |
| ΠΛΕΙΑΣ .....              | 63 | 10736 | ά. Ρόττερνταμ 11)9 διά Καράται         |
| ΠΛΕΙΟΝ (δ.) .....         | 53 | 12514 | ά. Χιόδοντας 13)9                      |
| ΠΟΦΗΤΗ .....              | 53 | 8647  | ξ. "Αιαζόνταλα 24)9                    |
| ΠΟΛΕΜΙΚ ΚΟΛΟΚ. δ.         | 54 | 12752 | ά. Βηρυτός 29)9 διά Θέσουταν           |
| ΠΟΛΙΚΟΣ (δ.) .....        | 54 | 10970 | ά. Καράται 18)9 διά Χούλ               |
| ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.) .....        | 55 | 10374 | ά. Ρόττερνταμ 6)10                     |
| ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ .....         | 53 | 5772  | ά. Ρίον Γκραντέ 4)10                   |
| ΠΟΛΥΝΕΖΙΑ ΔΙΑΚΑΝ          | 61 | 4207  | ά. "Αγ. Γρακιάσκον 2)10                |
| ΠΟΛΥΝΕΖΗ Κ. ....          | 57 | 9797  | ά. Νταναγκόκουας 4)9                   |
| ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ         | 43 | 14425 | ξ. Σάντος 3)10                         |
| ΠΟΛΥΦΥΤΟΝ .....           | 62 | 10163 | ά. Βανκούμπερ 3)10 διά Γιοκοχάμαν      |
| ΠΟΝΓΚΑΛ .....             | 64 | 3902  | ά. Μόζι 28)9 διά Σιμονοσέκι            |
| ΠΟΠΗ .....                | 38 | 2562  | ά. Κωνπόλιν 18)9 διά Κωσταντζαν        |
| ΠΟΣΕΙΔΩΝ .....            | 53 | 1365  | εις μεσογειακάς μεταφοράς              |
| ΠΟΥΚΟΥ .....              | 72 | 18900 | εις μεσογειακάς μεταφοράς              |
| ΠΡΑΙΝΤ ΟΦ ΚΑΝΤΙΑ          | 57 | 1739  | ά. Πειραιάς 13)9                       |
| ΠΡΙΑΜΟΣ .....             | 65 | 20529 | ά. Νιούκαστλ (Άδριτρ.) 16)9 'Ιαπων.    |
| ΠΡΙΑΜΟΣ .....             | 51 | 4788  | εις Καρθαγένα (Κολ.) από 7)8           |
| ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ         | 64 | 40098 | ά. Ράς Τανούρα 22)9                    |
| ΠΡΙΓΚ. ΣΩΦΙΑ (δ.) .....   | 59 | 43373 | ά. Χονολουλούς 3)10 διά Πειραϊκόν      |
| ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ .....        | 53 | 5690  | ξ. Πειραιάς 3)10                       |
| ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ .....           | 65 | 21379 | ά. Παναμά 22)9                         |
| ΠΡΟΕΣΤΟΣ .....            | 59 | 8401  | ά. Βοριάθην 7)8                        |
| ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.) .....       | 59 | 13606 | ά. Νιούκαστλ 12)9 διά Πειραιόν         |
| ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ .....           | 68 | 35491 | ε. Φάλιμπούθ 4)10                      |
| ΠΡΟΟΔΟΣ .....             | 43 | 4419  | δ. Μπρούνιμπούτελ 1)10                 |
| ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ .....          | 70 | 9868  | ε. Συγκαπόύρη 5)10                     |
| ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY .....          | 50 | 7464  | ά. Ντάρμπαν 21)9 διά Τσινάμπο          |
| ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY .....          | 45 | 2088  | ά. Κάλιε 27)9 διά Πάτρας               |
| ΠΡΟΩΣ .....               | 68 | 34640 | ά. "Αιμέρσαν 2)10 διά Βικτόρια         |
| ΠΡΩΤΕΥΣ .....             | 68 | 42202 | ά. Π. "Ορντάς 27)9 δι' 'Αιμέρσαν       |
| ΠΤΩΤΕΥΣ 2 .....           | 50 | 2372  | ά. Δάντοιχ 26)9                        |
| ΠΤΩΛΕΑΜ'ΙΣ .....          | 62 | 10165 | ά. Μπακούγκο 14)9 δι' 'Ινδονησίαν      |
| ΠΩΛΙΝΑ .....              | 53 | 2379  | ά. Χάιφον 1)10 δι' 'Ιταλίαν            |
| ΠΩΛΚΡΑΟΥΝ .....           | 51 | 6724  | δ. Ντακάρα 28)9 διά Βρέμην             |
| ΡΑΦΑΗΑ Μ. ....            | 54 | 5431  | ξ. Ρειφ 1)10                           |
| ΡΕΑ .....                 | 71 | 9025  | ξ. Σαουθμπούτον 4)10                   |
| ΡΕΓΓΙΝΑ .....             | 54 | 1203  | ά. Λειζερες 29)9 διά Μπορντν           |
| ΡΕΖΟΑ. ΚΟΛΗΝΗΣ δ.         | 58 | 13093 | ά. Πόρτ ντε Μπούκ 4)10 Αύγουστον       |
| ΡΕΘΥΜΝΟΝ .....            | 66 | 1127  | ξ. Λομπίτο 3)10                        |
| ΡΕΝΑ .....                | 55 | 8902  | ά. 'Αιμέρσαν 6)10 διά Κόλπον ΗΠΑ       |
| ΡΕΝΑ Κ. ....              | 57 | 8620  | ά. Ντώρμπαν 5)10 διά Λιέρπουλ          |
| ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ .....          | 56 | 13383 | ά. Πόρτ Καρπιέ 26)9 διά Ρωσίαν         |
| ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ .....         | 61 | 23548 | ά. Ντελφόρδ 12)9 Χάρερ Σ. Πίερ         |
| ΡΗΝΟΥΑ .....              | 70 | 9069  | ξ. Κόμπε 1)8                           |
| ΡΙΒΑ .....                | 63 | 10399 | ξ. Μάλταν 4)10                         |
| ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ .....           | 55 | 7790  | ά. Σάντος 18)8 δι' 'Οράν               |
| ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.) .....        | 44 | 1923  | ξ. Βηρυτόν 5)10 δι' 'Αλεξανδρειαν      |
| ΡΟΖΑΡΙΑ .....             | 64 | 20416 | ξ. Κόμπε 4)10                          |
| ΡΟΖΑΡΙΟ .....             | 71 | 4699  | ά. Αιμέρσαν 14)9                       |
| ΡΟΖΕΛΕΝ .....             | 54 | 9077  | ά. Κομάνη 24)8 δι' 'Αλγέριον           |
| ΡΟΖΕΛΕΝ .....             | 54 | 2676  | ά. Γουάλκον 29)9 δι' 'Υκοτσλίδγια      |
| ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ .....          | 45 | 3863  | δ. Γιρβαλτάρ 1)10 δι' 'Αιμούργον       |
| ΡΟΥΜΑΝΙΑ .....            | 54 | 3654  | ξ. Λαττάκια 22)9                       |
| ΣΑΒΙΑΚΟ .....             | 38 | 1770  | δ. Κωνπόλιν 19)8 Τραπεζούντα           |
| ΣΑΒΙΝΑ (δ.) .....         | 56 | 21081 | ξ. Λα Πλάτα 18)9                       |
| ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....     | 57 | 8604  | ά. Σπάτελε 39)9 διά Λονδίνου           |
| ΣΑΙΝΤ ΜΙΚΑΕΛ .....        | 61 | 11317 | δ. Γιρβαλτάρ 1)10 διά Ν. 'Ορλεάνην     |
| ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ .....       | 66 | 16334 | όπο παραλαβήν                          |
| ΣΑΙΝΤ ΣΟΦΙΑ .....         | 56 | 1749  | εις μεσογειακάς μεταφοράς              |
| ΣΑΙΝΤ ΘΩΦΙΝΗ .....        | 60 | 11117 | δ. Γιρβαλτάρ 18)9 διά Κόλπον ΗΠΑ       |
| ΣΑΙΝΤ ΕΠΙΤΕΙΟΝ .....      | 58 | 20750 | ά. Μουρφόταν 26)9 διά Αγκυλίαν         |
| ΣΑΙΝΤ ΣΚΑΥ .....          | 66 | 17208 | δ. Παναμά 17)9                         |
| ΣΑΙΝΤ ΣΦΟΡΤΣΙΟΥ δ.        | 68 | 5764  | δ. Μπρέμεν 3)10                        |
| ΣΑΙΝ ΤΕΝΙΣ .....          | 52 | 1746  | όπο παραλαβήν                          |
| ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ .....           | 58 | 9104  | εις μεσογειακάς μεταφοράς              |
| ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ .....         | 71 | 9084  | δ. Γιρβαλτάρ 18)9 διά Κίναν            |
| ΣΑΙΝ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ .....      | 56 | 11792 | ά. Νανάμπα 2)10 διά Ν. 'Ορλεάνην       |
| ΣΑΙΝΑΡΙΝΑ .....           | 53 | 2873  | ά. Τζαμπούτι 30)9                      |
| ΣΑΙΝΝΥ ΜΕΝΤ .....         | 62 | 5218  | δ. Βανκούμπερ 2)10 διά Θεσσαλονίκην    |
| ΣΑΙΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ .....     | 57 | 10372 | ά. Παναμά 21)9 διά Θεσσαλονίκην        |
| ΣΑΙΝΑ ΑΛΙΣΙΑ .....        | 63 | 13841 | ά. Βανκούμπερ 22)9 διά Αγγλίαν         |
| ΣΑΙΝΑ ΑΜΑΛΙΑ .....        | 73 | 9000  | δ. Βανκούμπερ 23)9 διά Αγγλίαν         |
| ΣΑΙΝΑ ΑΠΟΛΗΝΑ .....       | 54 | 3466  | ά. Βανκούμπερ 24)9 διά Αιγαίνη         |
| ΣΑΙΝΑ ΑΠΟΛΗΝΑ .....       | 54 | 5745  | ά. Αιγαίνη 25)9 διά Αιγαίνη            |
| ΣΑΙΝΑ ΦΟΡΤΕΙΝΗ .....      | 58 | 11445 | ά. Παναμά 24)9 δι' 'Αιγαίνη            |
| ΣΕΡΙΦΟΣ .....             | 58 | 13944 | ά. Μοηπάσαν 2)10                       |
| ΣΕΡΙΦΟΣ .....             | 63 | 3098  | ά. Μοντεθίδεο 4)10 διά Μπ. 'Αύρες      |
| ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ .....         | 50 | 8201  | ά. Τάκητα 13)9 διά Ρίο Γκράντε         |
| ΣΗ ΓΚΑΛ .....             | 72 | 9590  | ά. Κολούμπια Ρ. 20)9 διά Κίναν         |
| ΣΗ ΛΑΙ'ΟΝ .....           | 53 | 6504  | ά. Ελέζαμπεθ 23)9                      |
| ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ .....           | 72 | 9884  | ά. Αιμούργον 2)10 δι' 'Ιαπωνίαν        |
| ΣΗ ΡΑΙ'ΝΤΕΡ .....         | 52 | 11206 | ά. Ρόττερνταμ 27)9 διά Κόμπε           |
| ΣΗ ΡΕΙ'ΝΤΖΕΡ .....        | 59 | 11545 | ά. Γιοκοχάμαν 4)10                     |
| ΣΗ ΤΑΙ'ΓΚΕΡ .....         | 73 | 13150 | ά. Τακόμα 27)9 διά Γιοκοχάμαν          |
| ΣΗ ΤΑΙ'ΝΤ .....           | 71 | 10010 | ά. Ντακάρα 21)9 διά Γιοκοχάμαν         |
| ΣΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ .....      | 51 | 3904  | ά. Ντακάρα 21)9 διά Ντουάλα            |
| ΣΗ ΧΟΡΣ .....             | 53 | 6518  | ά. Τέμπιλ Μπατη 20)7 διά Ντάρεν        |
| ΣΗΜΕΙ'ΝΤ ΠΡΩΤΟ .....      | 58 | 3829  | όπο παραλαβήν                          |
| ΣΗΜΕΙΤ ΚΙΓΚ .....         | 73 | 2500  | εις Φρεντικοταν όπο συμπλήρωσιν        |
| ΣΗΜΕΙΤ ΚΟΥΗΝ .....        | 73 | 2500  | εις Φρεντικοταν όπο συμπλήρωσιν        |
| ΣΙΩΝΙΑ .....              | 68 | 10016 | ά. Αιγαίνησον 2)10                     |
| ΣΙΑΒΕΡ ΑΙ'ΑΝΤ .....       | 58 | 11452 | ά. Λουλέα 2)10 δι' 'Ιμπινχαμ           |
| ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ .....      | 57 | 8476  | ά. Μπιλμπάο 9)9                        |
| ΣΙΑΒΕΡ ΚΡΕΣΤ .....        | 51 | 2684  | ά. Πεναγκ 3)7 διά Γουαμπόδα            |
| ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΩΝ .....         | 54 | 6635  | ά. Ραβένα 12)9 διά Βενετίαν            |
| ΣΙΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ .....        | 55 | 6634  | ά. Πόρτ Κελάγκ 27)8 διά Χαινγκύκ       |
| ΣΙ                        |    |       |  |

|                               |    |       |                                     |  |                             |    |       |                                     |
|-------------------------------|----|-------|-------------------------------------|--|-----------------------------|----|-------|-------------------------------------|
| ΣΠΑΛΜ. ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ . . . . .    | 50 | 6354  | Ε. Σαγκάνην 17)9                    |  | ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ . . . . .   | 71 | 8976  | ε. Κοστήσακόλκος 8)9                |
| ΣΠΑΛΜ. ΚΑΠΤΑΙΝ . . . . .      | 56 | 5720  | ά. Σιγκαπούρων 2)10 διά Σαγκάνη     |  | ΤΟΓΚΟ . . . . .             | 73 | 9100  | ά. Ντώρμπαν 26)9 δι' 'Αμδέργουν     |
| ΣΠΑΛΜ. ΖΗΜΑΝ . . . . .        | 50 | 9180  | ά. Ντακάρ 12)9 διά Ντάρεν           |  | ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ . . . . .    | 64 | 15597 | ά. 'Αμδέροαν 6)10 διά Σάντος        |
| ΣΠΑΡΤΑ . . . . .              | 51 | 8684  | ά. Χιούστον 8)9                     |  | ΤΟΜΗ . . . . .              | 49 | 6971  | εις Ταϊταγκόγκ 3)10                 |
| ΣΠΑΡΤΗ (δ.) . . . . .         | 50 | 9959  | εις Γζακάρταν ἀπό 24)4              |  | ΤΟΛΜΙΔΗΣ . . . . .          | 59 | 6995  | ε. Σιγκαπούρην 3)10                 |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΑΙΓΕΛΟΣ . . . . .   | 70 | 4361  | ά. Χιούστον 19)9                    |  | ΤΟΛΟΦΩΝ . . . . .           | 57 | 7751  | ά. Ραγκούν 30)9 διά Ντώρμπαν        |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΚΟΠΟΣ . . . . .     | 71 | 4295  | Ε. Σάντος 3)10                      |  | ΤΟΝΙ . . . . .              | 55 | 8562  | ε. Ντακάρ 16)9                      |
| ΣΠΑΡΤΟ . . . . .              | 57 | 10615 | ά. Σιγκαπούρην 28)9 δι' 'Ιαπωνίαν   |  | ΤΟΞΟΤΗΣ . . . . .           | 71 | 9082  | ά. Σιγκαπούρην 12)9 διά Σαγκάνη     |
| ΣΠΕΚΤΡΑ I. (δ.) . . . . .     | 65 | 33971 | Ε. Πειραιά 3)10                     |  | ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν) . . . . . | 69 | 41687 | ά. Χόγκ Κόγκ 25)9 διά Περσικόν      |
| ΣΠΗΛΙΑΔΑ . . . . .            | 54 | 6985  | ά. Κόμπη 19)9 διά Σίδνευ            |  | ΤΟΥΛΑ Ν. . . . .            | 53 | 3411  | ε. 'Αντίγκονα 13)9                  |
| ΣΠΟΡΑΔΕΣ . . . . .            | 57 | 5255  | Ε. Ρίον 'Ιανέρρου 4)10              |  | ΤΟΥΛΑ ΞΥΛΑ . . . . .        | 56 | 8297  | ά. Κακογκάδη 18)8 δι' 'Αγύοσταν     |
| ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ . . . . .     | 68 | 26481 | ά. Κασιμά 30)8 διά Χουάσκο          |  | ΤΟΥΡΚΙΑ . . . . .           | 56 | 2863  | ε. Πειραιά 30)9                     |
| ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.) . . . . .       | 70 | 17840 | ά. Παναμά 29)9 δι' 'Αρούμπα         |  | ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ . . . . .      | 59 | 18586 | ά. Ρίο 'Ιανέρρο 29)9 δι' 'Εμδεν     |
| ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.) . . . . .        | 70 | 18262 | ά. Ν. 'Υρκην 5)10 δι' 'Αρούμπα      |  | ΤΡΙΑΙΝΑ . . . . .           | 60 | 9486  | ά. Παρανάγκουα 28)9 Ρότερντεμ       |
| ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ . . . . . | 56 | 8878  | Ε. Παρανάγκουα 1)10                 |  | ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.) . . . . .      | 48 | 11172 | ά. Τσιμπάτη 27)9 δι' 'Ινδονησίαν    |
| ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.) . . . . .       | 70 | 17840 | ά. Ν. 'Υρκην 2)10 δι' 'Αρούμπα      |  | ΤΡΙΝΙΤΥ . . . . .           | 57 | 10492 | ά. Π. Κελάρκ 22)9 δι' 'Ολλανδίαν    |
| ΣΤΑΜΟΛΕΩΝ . . . . .           | 58 | 9998  | ά. Χιούστον 1)9                     |  | ΤΡΙΤΩΝ . . . . .            | 72 | 16606 | ε. Καρδάρ 19)9                      |
| ΣΤΑΜΟΣ . . . . .              | 56 | 8878  | ά. Πόρτ 'Αλμπερν 18)9 δι' 'Απω 'Αν. |  | ΤΣΑΛ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ           | 63 | 31831 | ά. Μπωμόντ 24)9                     |
| ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.) . . . . .      | 70 | 17840 | ά. Λούδινσον 7)10                   |  | ΤΣΑΜ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ           | 66 | 44893 | ά. Μίλφορτ Χάφεν 12)9 Περικόν       |
| ΣΤΑΜΥ . . . . .               | 72 | 36000 | ά. Ναγκόγια 17)9 δι' Αδεστραλίαν    |  | ΤΣΕΦ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ           | 64 | 52868 | ε. Σιγκαπούρην 20)9 Ράς Τανόύρα     |
| ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ . . . . .        | 73 | 14667 | ά. Βανκούβερ 3)10                   |  | ΤΥΧΟΣ (δ.) . . . . .        | 56 | 20332 | ά. Μοντεβίδεο 2)10 διά Νιγηρίαν     |
| ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ . . . . .         | 73 | 14800 | ά. Βανκούβερ 4)10                   |  | ΥΔΡΑ . . . . .              | 69 | 10964 | ά. Χόγκ Κόγκ 14)9 διά Μπισλίγκ      |
| ΣΤΑΡ ΔΙΛΥ . . . . .           | 73 | 14800 | ά. Φρίμαντ 30)9                     |  | ΦΑΕΘΩΝ . . . . .            | 71 | 11502 | ε. Γιοκοχάμαν 25)9                  |
| ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ . . . . .         | 73 | 14667 | εις Χακονάτε ίππο συμπλήρωσιν       |  | ΦΑΙΑΣ . . . . .             | 70 | 11489 | ά. Νταμάριαν 30)9 διά Ράς Τανούρα   |
| ΣΤ. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.) . . . . . | 64 | 44726 | ά. Γιρθαλάτη 7)10 διά Ρας ές Σιδέρη |  | ΦΑΙΔΡΑ . . . . .            | 66 | 15565 | ε. Γιοκοχάμαν 3)9 διά Ταϊγκάτσ      |
| ΣΤΕΛΛΑ . . . . .              | 57 | 8971  | ε. Σιγκαπούρην 20)9                 |  | ΦΑΙΔΩΝ . . . . .            | 50 | 6861  | ά. Γιρθαλάτη 6)10 δι' 'Αγγλίαν      |
| ΣΤΕΛΛΑ . . . . .              | 50 | 1518  | τέλε: «ΣΤΕΛΛΑ Α» σημ. Κόπρου        |  | ΦΑΙΗ II . . . . .           | 51 | 2428  | ά. Μαλάγα 2)10 διά Μπουργκίας       |
| ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ . . . . .   | 73 | 9000  | ά. Σάντερλαντ 30)9 διά Βάλδικ       |  | ΦΑΙΛΚΟΝΕΡΑ . . . . .        | 60 | 13998 | ά. Τσαρτίτη 21)9 (ΕΠΩΔ.)            |
| ΣΤΙΛΛΥ ΚΑΡΡΙΕΡ . . . . .      | 66 | 2794  | ά. Άμπιτζαν 25)9 διά Νάντην         |  | ΦΑΣΤ ΓΟΥΙΝΤ . . . . .       | 47 | 3247  | ε. Κόπτη 22)9                       |
| ΣΤΙΛΛΥ ΡΑΝΝΕΡ . . . . .       | 66 | 2432  | ά. Θέουτα 26)9 διά Πειραιά          |  | ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ ΙΙ . . . . .    | 50 | 3139  | εις Πειραιά από 15)7                |
| ΣΤΟΑΤ ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.) . . . . .  | 60 | 13197 | ά. Μένα 'Άχαντη 27)9                |  | ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ ΙΙΙ . . . . .   | 44 | 2742  | ά. Χάλισταντ 16)9                   |
| ΣΤΟΑΤ ΑΝΝΑ (δ.) . . . . .     | 60 | 12281 | ά. Μίλφορτ Χάφεν 5)10               |  | ΦΑΣΤ ΡΟΒΕΡ . . . . .        | 53 | 2959  | εις μεσογειακάς μεταφοράς           |
| ΣΤΟΑΤ ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.) . . . . .  | 57 | 12729 | ά. Κοοίν 24)9 διά Κελλάγκ           |  | ΦΑΩΝ . . . . .              | 59 | 3006  | ά. Κέιπ Τάουν 2)10 διά Πειραιά      |
| ΣΤΟΑΤ ΔΗΜΗΤΡΗΣ δ.             | 58 | 12459 | ά. Πόρτ 'Εσκουβέλ 2)10              |  | ΦΕΙΔΙΑΣ . . . . .           | 73 | 21500 | ά. Ν. 'Ορλεάνη 11)9 διά Πειραιά     |
| ΣΤΟΑΤ ΦΟΥΤΖΙ (δ.) . . . . .   | 58 | 13409 | ά. Σιγκαπούρην 6)10 διά Ρότερνταμ   |  | ΦΕΙΔΙΣΤΥ . . . . .          | 50 | 5317  | ά. Σιγκαπούρην 8)6 διά Ταϊνάμπο     |
| ΣΤΟΥΜΠΕΝΧΟΥΚ . . . . .        | 64 | 4281  | ά. Ιεπίκτωρ 3)10 σημ. Κόπρου        |  | ΦΕΝΤΕΡΑΑ ΛΕΙΤΣ . . . . .    | 69 | 12748 | ά. Μόντρεαλ 19)9 διά Γόνδιαν        |
| ΣΤΟΥΤΓΚΑΡΔ . . . . .          | 53 | 5616  | ά. Λάς Πάλμας 6)10                  |  | ΦΕΝΤΕΡΑΑ ΣΗΓΟΥΑΙΗ . . . . . | 69 | 12748 | ά. Φάλμουθ 30)9 διά Τορόντο         |
| ΣΤΡΟΦΑΔΔΕΣ . . . . .          | 62 | 10326 | ά. Σαν 'Αντονίου 22)9               |  | ΦΗΑΡΛΕΣ ΚΟΛΗΝΗΣ δ           | 62 | 31050 | ά. Γενόβαν 4)10 διά Μπάνιας         |
| ΣΥΜΜΑΧΙΑ . . . . .            | 57 | 2520  | εις μεσογειακάς μεταφοράς           |  | ΦΙΛΙΑ . . . . .             | 58 | 10687 | ά. Γιρθαλάτη 1)10 διά Σαγκάντε      |
| ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ . . . . .          | 52 | 5998  | ά. Θέουτα 21)9 διά Σαμψούντα        |  | ΦΙΛΙΠΠΑ . . . . .           | 62 | 9662  | ά. Μπέρια 26)9                      |
| ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ . . . . .          | 51 | 4248  | εις μεσογειακάς μεταφοράς           |  | ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ . . . . .         | 53 | 3654  | ά. Θεσσαλίην 26)9 διά Μαντουδίου    |
| ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.) . . . . .       | 60 | 24549 | ά. Λόδης 'Αντζελες 24)9 διά Μίρι    |  | ΦΙΛΩΣΙΒΟΣ . . . . .         | 71 | 20044 | ά. Μορμουγκάδη 4)10 δι' 'Ιαπωνίαν   |
| ΣΥΡΑ . . . . .                | 66 | 12172 | ά. Παναμά 24)9                      |  | ΦΙΛΩΡΙΝΑ . . . . .          | 56 | 10210 | ά. Μπρουνισμπούτελ 2)10 διά Καράτσι |
| ΣΩΤΗΡ . . . . .               | 62 | 23539 | ά. Εμδεν 29)9                       |  | ΦΙΛΩΡΙΤΑ . . . . .          | 49 | 3625  | ά. Γιρθαλάτη 24)9 διά Π. Καμπέλο    |
| ΤΑΙΝ ΟΡ . . . . .             | 61 | 8198  | ά. Κάρδιφ 4)10 διά Μακαπά           |  | ΦΟΙΒΟΣ . . . . .            | 57 | 9949  | ά. Γιοκοχάμα 2)10 διά Αγγλίαν       |
| ΤΑΚΑ . . . . .                | 58 | 11425 | ά. Πόρτο Σαλαζάρ 21)9 διά Τάιν      |  | ΦΟΙΝΙΞ . . . . .            | 69 | 11489 | ά. Αμδέροαν 4)10 δι' 'Αρούμπα       |
| ΤΑΚΗΣ . . . . .               | 57 | 9294  | ά. Ρότερνταμ 1)10 διά Κίναν         |  | ΦΟΙΛΕΓΑΝΔΡΟΣ . . . . .      | 60 | 13997 | ά. Ελλιζαμπεθ 28)9 δι' 'Αγγλίαν     |
| ΤΑΜΑΡΑ . . . . .              | 60 | 4735  | ά. Πειραιά 29)9                     |  | ΦΟΝΤΕΛΕΣ . . . . .          | 50 | 1338  | εις μεσογειακάς μεταφοράς           |
| ΤΑΜΓΚΑΝΙΚΑ . . . . .          | 72 | 9038  | ά. Θέρονταυ 'Αιλ 22)9 Φιλιανδίαν    |  | ΦΟΥΛΑΜΑΡ ΓΟΥΙΣ . . . . .    | 49 | 1849  | όποιο παραλαβήν                     |
| ΤΑΝΙΑ . . . . .               | 57 | 3598  | ά. Λούντον 5)10                     |  | ΦΟΥΛΑΜΕΝ . . . . .          | 66 | 2982  | ά. "Απαπα(λάγκος 28)9               |
| ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ . . . . .           | 71 | 9078  | ά. Συκάρδη 3)10                     |  | ΦΟΥΛΑΣΤΑΡ . . . . .         | 67 | 3971  | ά. Ντακάρ 39)9 διά Κοτόνου          |
| ΤΑΡΑ . . . . .                | 61 | 4010  | ά. Βηρύτων 5)10 δι' 'Αμδέροαν       |  | ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ . . . . .        | 56 | 6838  | ά. Μαρίκιον 22)9 διά Μ. Σαπούρ      |
| ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.) . . . . .   | 58 | 13581 | ά. 'Αιλ όφ Γκραίην 30)9 Νόρκοπιγκ   |  | ΦΡΕΙΤΕΡΝΙΤΥ . . . . .       | 47 | 2475  | εις μεσογειακάς μεταφοράς           |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ . . . . .        | 71 | 9995  | ά. Όιτα 15)9 διά Λορ. Μάρκες        |  | ΦΡΕΙΤΣ ΚΟΥΗΝ . . . . .      | 61 | 12618 | ά. Πόπερθικ 26)9 διά Σ. Κρουζ       |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΡΦ . . . . .         | 56 | 8001  | ά. Σάντος 27)9                      |  | ΦΡΗΝΤΟΝ . . . . .           | 70 | 9865  | ά. Λαύριον 27)8 διά Κίναν           |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ . . . . .           | 57 | 7977  | ά. Σιμότουσ 28)9                    |  | ΦΡΙΝΤΑ . . . . .            | 49 | 9694  | εις μεταφοράς Λ. Μάρκες π. Ελίζ.    |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ . . . . .     | 72 | 9995  | ά. Όταρού 26)8                      |  | ΦΡΟΝΗΣΙΣ . . . . .          | 71 | 10010 | ά. Βανκούβερ 3)10 δι' 'Ιαπωνίαν     |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΑΕ'ΙΝ . . . . .      | 73 | 20500 | ά. Πειραιά 16)9 διά Περσικόν        |  | ΦΡΟΣΥΝΗ . . . . .           | 56 | 6834  | ά. Λ. Μάρκες 16)9 δι' 'Αμπαντάν     |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΑΒΕΡ . . . . .      | 65 | 10979 | ά. Τολέδο 30)9                      |  | ΦΡΟΣΩ Κ. . . . .            | 70 | 18633 | ά. Γιρθαλάτη 24)9 δι' 'Αφρικήν      |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΐ-ΦΤ . . . . .      | 58 | 8465  | ά. Ριγιέλκαν 19)9                   |  | ΦΡΟΣΩΝ Κ. . . . .           | 70 | 9069  | ά. Ν. 'Ορλεάνη 5)10                 |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ . . . . .      | 68 | 11025 | ά. Γιρθαλάτη 2)10 διά Κωνσταντζάν   |  | ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.) . . . . .      | 65 | 40978 | ά. Γιρθαλάτη 21)9 διά Περσικόν      |
| ΤΑΣΟΥΛΑ . . . . .             | 46 | 3495  | εις μεσογειακάς μεταφοράς           |  | ΦΩΤΕΙΝΗ . . . . .           | 57 | 10492 | ά. "Αγ. Φραγκίσκον 21)9 Κίναν       |
| ΤΑΥΡΟΣ . . . . .              | 73 | 18000 | ά. Σιγκαπούρην 27)9 διά Θεσσαλίην   |  | ΧΑΙ·ΝΤΑ . . . . .           | 53 | 1184  | εις μεσογειακάς μεταφοράς           |
| ΤΕΑ Ε . . . . .               | 49 | 5632  | ά. Δάντικα 2)10 δι' 'Αλεξανδρειαν   |  | ΧΑΙΛΙΦΑΣ (δ.) . . . . .     | 62 | 32878 | ά. Βοστώνη 20)9 διά Κόινα 'Ιμπος    |
| ΤΕΛΑΜΩΝ . . . . .             | 56 | 9236  | ά. Τζακάρτα 22)9 δι' 'Αγγλίαν       |  | ΧΑΜΣΙΝ . . . . .            | 57 | 18815 | ά. Γιρθαλάτη 27)9 διά Ν. 'Υρκην     |
| ΤΕΜΠΟ . . . . .               | 43 | 3188  | προσηρ. εις 01.43 Ν. - 41.33 Α. 9)8 |  | ΧΑΡΑΑ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ . . . . . | 60 | 9319  | ά. 'Αντίγκουα 28)9 δι' 'Ινδίαν      |
| ΤΕΝΕΡΙΦΗ . . . . .            | 53 | 8648  | ά. Δουνικέρην 4)10                  |  | ΧΑΡΙΕΤ (δ.) . . . . .       | 54 | 21006 | ά. Λαζ Πάλμας 22)8 Σιγκαπούρην      |
| ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ . . . . .          | 53 | 2990  | ά. Πειραιά 20)10 διά Θεσσαλίην      |  | ΧΑΡΙΣ . . . . .             | 55 | 4721  | ά. Ντώρμπαν 27)9 δι' 'Ινδίαν        |
| ΤΕΡΡΥ . . . . .               | 55 | 7798  | ά. Σύρον 14)9                       |  | ΧΑΡΟΥΑ . . . . .            | 55 | 1790  | εις μεσογειακάς μεταφοράς           |
| ΤΕΤΑ Μ. (δ.) . . . . .        | 60 | 20058 | ά. Εσκούμπιν 12)9 δι' 'Αρούμπα      |  | ΧΙΑΝ (δ.) . . . . .         | 56 | 20328 | ά. Κριστομπαλ 3)10 δι' 'Ελ. Παλίτο  |
| ΤΕΤΗ Ν. . . . .               | 69 | 10009 | ά. Καλλάρ 8)9 διά Ταϊγκάτσ          |  | ΧΙΑΝ Α·Ι·ΛΑΝΤ . . . . .     | 69 | 10016 | ά. Κορπούσιος Κριστί 27)9           |
| ΤΕΧΝΗ (δ.) . . . . .          | 54 | 11250 | άργει Σιγκαπούρης ρόδες ἀπό 22)6    |  | ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ . . . . .      | 68 | 10016 | ά. Βαλταραζίζ 29)9 διά Βεστέρας     |
| ΤΖΑΝΙΣ Α. . . . .             | 68 | 14800 | ά. Βαλτιψύρη 30)9 διά Ν. 'Ορλεάνην  |  | ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡΗ . . . . .    | 68 | 10121 | ά. Φραγκίσκον 2)10 Ιαπωνίαν         |
| ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΝ . . . . .        | 72 | 9246  | ά. Πόρτ Καρπί 11)9 δι' 'Αγγλίαν     |  | ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ . . . . .        | 69 | 10016 | ά. Σημάτη 3)10 διά Γιοκοχάμαν       |
| ΤΖΕΗΝ ΓΙΩΤΑ . . . . .         | 57 | 9760  | ά. Κολόποι 27)9                     |  | ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ . . . . .      | 67 | 10086 | ά. Γάνδην 25)9 διά Λ. "Αντζελες     |
| ΤΖΕΛΕΠΗ (δ.) . . . . .        | 53 | 12367 | ά. Κάργυ 21)9 διά Ταϊταγκόγκ        |  | ΧΙΑΝ ΖΑΝ . . . . .          | 69 | 10016 | ά. Κόμπελο 26)9 διά Π. Κομπέλο      |
| ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ . . . . .          | 71 | 20045 | ά. Πειραιά 18)9                     |  | ΧΙΑΝ ΣΕ·ΥΛΑΡ . . . . .      | 68 | 10121 | ά. Γιοκοχάμα 14)9 διά Παναμά        |
| ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .        | 70 | 9074  | ά. Τάουνοθίλ 18)9 διά Κωναδᾶ        |  | ΧΙΑΝ ΣΗ . . . . .           | 69 | 10016 | ά. Βαλπαράζ 26)                     |

# Τα ύπό ζενάς σημειώσεις

(Πλούτα σημειώσεις διάστημα (\*) δέν είναι συμβολημένα με τό Ν.Α.Τ.)

|                                 |    |        |                                      |  |                                |    |       |                                   |
|---------------------------------|----|--------|--------------------------------------|--|--------------------------------|----|-------|-----------------------------------|
| ΑΒΕΝΙΡ (κ.) . . . . .           | 62 | 11098  | ά. Χιούστον 10)9                     |  | ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.) . . . . .    | 56 | 20926 | ά. Περσικόν 25)9 διά Ντακάρ       |
| ΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ . . . . .     | 56 | 12231  | ά. Γουφορόπορ 5)10 διά Βρέμην        |  | ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ K. (π.) . . . . .    | 53 | 1231  | εις μεσογειακάς μεταφοράς         |
| ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ . . . . .        | 64 | 10472  | έ. Ρίο 'Ιανέριο 29)9                 |  | ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.) . . . . .       | 68 | 44646 | ά. Τζιμπούτι 10)9 διά Ράς Σουκέτρ |
| ΑΓΓΕΛΟΣ Π. . . . .              | 49 | 3718   | ό. Θέσσαλα 3)10 διά Λέγκορν          |  | ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.δ.) . . . . .    | 55 | 12380 | ά. Σάροχ 21)9 διά ΗΠΑ             |
| ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΑ* . . . . .       | 64 | 15867  | δ. Παναμά 5)10                       |  | ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.) . . . . .   | 47 | 2097  | έ. Σιμπενίκ 23)9                  |
| ΑΓΗΝΩΡ . . . . .                | 71 | 9884   | έ. Παναμά 5)10                       |  | ΑΛΛΑ, ΣΚΟΥΤΑΡΗΣ (κ.) . . . . . | 55 | 8280  | ά. Γιοκοχάμα 8)9 διά 'Ονομάχι     |
| ΑΓ. ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.) . . . . .     | 56 | 20153  | ά. Ντόρμπατα 21)9 διά Περσικόν       |  | ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ T. (κ.) . . . . .   | 57 | 3143  | ά. Γκουλούδη 3)10 διά Πειραιά     |
| ΑΓ. ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.) . . . . .    | 54 | 8120   | έ. Ρόττερνταμ 1)10                   |  | ΑΛΕΞΗΣ* . . . . .              | 51 | 2983  | ά. Μπράουνσβιλ 4)10               |
| ΑΓ. ΣΚΕΠΗ (κ.) . . . . .        | 58 | 3837   | έ. Ταραγκόνα 1)10                    |  | ΑΛΕΞΙΑ (κ.) . . . . .          | 56 | 2299  | ά. Ντόρτντρεχτ 26)9 διά Χογκάνας  |
| ΑΓ. ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.) . . . . .    | 56 | 20140  | ά. Μοντεβίδε 1)10 διά Περσικόν       |  | ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ . . . . .            | 67 | 14845 | έ. Ν. 'Ορλεάνην 29)9              |
| ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.) . . . . .     | 51 | 8377   | έ. Καζαπλάνκα 30)9                   |  | ΑΛΙΑΚΜΩΝ . . . . .             | 68 | 16320 | ά. Παρανάγκουα 31)9 Κασιούγκ      |
| ΑΓ. ΕΡΜΟΛΑΟΣ (κ.) . . . . .     | 43 | 7208   | ά. Πόλον 23)8 διά 'Ισπανίαν          |  | ΑΛΙΚΗ (π.) . . . . .           | 53 | 1320  | ά. Ρόττερνταμ 2)10                |
| ΑΓ. ΛΑΖΑΡΟΣ (κ.) . . . . .      | 55 | 1216   | ά. Λάρνακα 15)8 διά Πειραιά          |  | ΑΛΙΝΤΑ (δ.) . . . . .          | 58 | 13010 | ά. Γιβραλτάρ 3)10 διά Ρόττερνταμ  |
| ΑΓ. ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.) . . . . .    | 44 | 1902   | εις μεσογειακάς μεταφοράς            |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.) . . . . .       | 56 | 15881  | ά. Βίζαγκαπατάνι 26)9 διά Σουάμπτα   |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΔΕΛΑΦΟΙ . . . . .              | 50 | 11693  | ά. Θέουτα 25)9 διά Μόντρεαλ          |  | ΑΛΚΗΣΤΙΣ (κ.)* . . . . .       | 60 | 3333  | έ. 'Αλεξάνδρειαν 13)9             |
| ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)* . . . . .        | 73 | 17800  | έ. Σικάγο 25)9                       |  | ΑΛΚΑΝΤΑΡΑ . . . . .            | 66 | 27985 | ά. Μονρόβια 29)9                  |
| ΑΕΛΛΑΔ (δ.) . . . . .           | 57 | 20745  | ά. Λός 'Αιντζελες 26)9 διά 'Αρούμπα  |  | ΑΛΚΥΩΝΗ (κ.)* . . . . .        | 56 | 1802  | έ. Βηρυτόν 6)10                   |
| ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (λιθαν.)* . . . . .  | 49 | 4113   | ά. Βηρυτόν 5)10 διά Σιάμωρην         |  | ΑΛΚΥΩΝ (δ.) . . . . .          | 57 | 13637 | ά. Παναμά 20)9 διά Μανζανίλο      |
| ΑΗΓΕΩΡΓΗΣ (κ.)* . . . . .       | 53 | 2059   | ά. Χέρτλεπουλ 30)9 διά 'Ιταλίαν      |  | ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.) . . . . .        | 67 | 46401 | ά. Μελδούρην 29)9 διά Μπαχρέν     |
| ΑΘΕΝ (κ.) . . . . .             | 46 | 3921   | ά. Αρμπιτζάν 1)10                    |  | ΑΛΜΑ (κυπρ.) . . . . .         | 41 | 9097  | ά. Τόκιο 17)9 διά Κούδα           |
| ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.) . . . . .    | 51 | 6338   | ά. Τέμα 23)9 διά 'Απαπα'Λάγκος       |  | ΑΛΜΠΑΚΑΡΑ (δ.) . . . . .       | 61 | 22671 | έ. Πειραιά 3)10                   |
| ΑΘΕΝΣ . . . . .                 | 70 | 8825   | ά. Παναμά 9)9 διά Κόμπε              |  | ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.) . . . . .        | 58 | 13023 | έ. Μπ. 'Άρες 2)10                 |
| ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.) . . . . .      | 54 | 5130   | ά. Αγ. Βικεντίου 24)9 διά Σαλέρνο    |  | ΑΛΜΠΑΝΟ (δ.) . . . . .         | 54 | 13145 | ά. Έ. 'Υόρκην 4)10 διά 'Αρούμπα   |
| ΑΘΗΝΑ (μικτόν)                  | 64 | 30682  | έ. Τρίπολιν (Λιθαν.) 4)10            |  | ΑΛΜΠΑΡΟΖΑ (δ.) . . . . .       | 55 | 12717 | ά. Γουρούπορτ 6)10 διά Μαλέμο     |
| ΑΘΗΝΑ (π.) . . . . .            | 51 | 2178   | εις μεσογειακάς μεταφοράς            |  | ΑΛΜΠΡΙΣΙΑΣ (δ.) . . . . .      | 55 | 14121 | ά. Μοντεβίδεο 27)9 διά Νιγρίταν   |
| ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ . . . . .       | 68 | 16319  | ά. Λούδινον 24)9 διά Κόρπους Κριστί  |  | ΑΛΠΑ (κυπρ.) . . . . .         | 43 | 9159  | ά. Μπεδρόγιον 5)10                |
| ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.) . . . . .      | 67 | 44708  | ά. Ράς Τανόρα 15)8 διά ΗΠΑ           |  | ΑΛΜΑΛΘΕΙΑ (δ.) . . . . .       | 51 | 11169 | ά. Ντόρμπατα 1)10 διά Περσικόν    |
| ΑΘ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.) . . . . .   | 72 | 106623 | ά. Περιοκών 16)9 διά Ρόττερνταμ      |  | ΑΛΜΑΡΥΓΑΣ (κ.) . . . . .       | 56 | 8895  | ά. Αμέρεραν 16)8 διά 'Αθάναν      |
| ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.) . . . . .          | 61 | 31869  | ά. Τερέστον 26)9 διά Ταρτούς         |  | ΑΛΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.) . . . . .      | 73 | 39000 | εις Γιοκοχάμαν όπο συμπλήρωσιν    |
| ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.) . . . . .          | 62 | 9943   | ά. Τόκιο 21)9 διά Βανκούμερ          |  | ΑΜΠΕΡ (κ.) . . . . .           | 62 | 10493 | ά. Σιγκαπούρη 3)10                |
| ΑΘ. ΝΗΜΟΚΡΑΣΥ κ.δ.              | 51 | 8675   | ά. Ρόττερνταμ 6)10                   |  | ΑΝΑΜΠΕΛΛΑ (κ.) . . . . .       | 56 | 2198  | εις μεσογειακάς μεταφοράς         |
| ΑΘ. ΡΑΝΕΡ (δ.) . . . . .        | 56 | 20207  | ά. Τοκοπίλα 21)9 διά Κουντέρερ       |  | ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ε. (κ.) . . . . .    | 57 | 2238  | ά. Θεσσαλονίκη 26)9 διά Ραθέναν   |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ* . . . . .         | 59 | 8724   | ά. Αγ. Βικεντίου 25)9 διά Σαντάντερ  |  | ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ V . . . . .          | 69 | 15869 | έ. Κόμπε 29)9                     |
| ΑΘΗΝΙΚ (μικτόν)                 | 67 | 48747  | ά. Ράς Τανόρα 26)9 διά Γιούσον       |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΘΗΝΟΥΑ (δ.) . . . . .          | 59 | 28693  | ά. Μπράς ρίθερ 20)9 διά Φιλαδέλφειαν |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΙΣ ΓΚΡΕΙΣ (κ.) . . . . .     | 58 | 8571   | ά. Σιγκαπούρη 4)8 διά Σαγκάην        |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΙ-ΣΝΤΟΝ ι. . . . .     | 72 | 11702  | έ. Σαντάντερ από 26)7                |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΙΣ ΕΠΕΡΝΥ (κ.) . . . . .     | 57 | 8814   | ά. Σάντος 29)9 διά Μπατάρ Σαπούρη    |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΙΣ ΚΑΡΕ-ΙΤΖ (κ.) . . . . .   | 50 | 8469   | ά. Μανφρέντονα 27)8 διά Γέκελα       |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΙΣ ΚΕΑΡ (κ.) . . . . .       | 55 | 7803   | ά. Ντακάρ 16)9 διά Σαγκάην           |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΙΣ ΛΟΓΑΙΔ (κ.) . . . . .     | 57 | 10405  | ά. Σάντος 29)9 διά Σαγκάην           |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΙΣ ΜΑΙΤ' (κ.) . . . . .      | 57 | 8160   | ά. Κων/πολιν 19)9 διά Κωνσταντζαν    |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.) . . . . .    | 69 | 9025   | ά. Παναμά 30)9 διά Ειρηνικόν         |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΙΣ ΜΠΟΙΟΥΤY (κ.) . . . . .   | 57 | 8361   | ά. Μομπάσα 28)9 διά Λ. Μάρκες        |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΕ-ΙΖ . . . . .         | 72 | 11702  | ά. Γιοκοχάμα 28)9 διά Μασούκανού     |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΙΣ ΝΤΙΚΝΙΤΥ (κ.) . . . . .   | 52 | 7552   | ά. Κων/πολιν 24)9 διά Κωνσταντζαν    |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΙΣ ΝΤΙΟΥΤY (κ.) . . . . .    | 58 | 10179  | ά. Μιτιλήπα 27)9 διά Χάλιφας         |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΙΣ ΣΑΓΚΑ (κ.) . . . . .      | 49 | 8469   | ά. Μπρούνιμπούτελ 2)10 διά Βίγκο     |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΙΣ ΣΤΑΡ (δ.κ.) . . . . .     | 53 | 12377  | ά. Πούντα Κοσσίδο 25)9 διά 'Αιστέρ.  |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΙΣ ΣΤΡΕΓΚΕΘ (κ.) . . . . .   | 58 | 9306   | ά. Μπαντάρ Σαπόρο 21)9 Λ. Μάρκες     |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΙΣ ΤΡΑΣΤ (κ.) . . . . .      | 53 | 7544   | ά. Καντάλα 30)9                      |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΙΣ ΦΕ-ΙΜ (κ.) . . . . .      | 69 | 9241   | ά. Γιβραλτάρ 15)7 διά 'Αθάναν        |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΙΣ ΦΟΡΣ (κ.) . . . . .       | 57 | 5943   | ά. Σιγκαπούρη 18)8 διά Κίναν         |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΙΣ ΧΟΝΟΡ (κ.) . . . . .      | 58 | 9337   | ά. Σιγκαπούρη 26)9 διά Σαγκάην       |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΙΣ ΧΟΟΥΠ (κ.) . . . . .      | 51 | 5678   | έ. Ντακάρ 1)10                       |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΚΑ ΝΤ' ΟΡ (δ.) . . . . .     | 61 | 24871  | ά. 'Αιμέρεραν 6)10 διά Ρόττερνταμ    |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΟΔΑΙΑ . . . . .               | 52 | 7787   | ά. Λόρ. Μάρκες 3)10                  |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΩΡΑ . . . . .                 | 57 | 10044  | ά. Λός Πάλμας 17)9 διά Χόγκ Κόγκ     |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ . . . . .        | 71 | 15666  | ά. Κόμπε 27)9 διά Παναμά             |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖ . . . . .         | 58 | 10018  | ά. Βανκούμερ 25)9 διά Ιτανίαν        |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΑΝ . . . . .          | 71 | 15672  | ά. Ρόττερνταμ 3)10 διά 'Αιμέρηρον    |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΗ . . . . .           | 58 | 926    | ά. Καρθαγένη 27)9                    |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ . . . . .      | 58 | 10020  | ά. Παναμά 3)10 διά Ειρηνικόν         |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΙΑΙΑ ΔΙΑΙΛΙΑ (κ.) . . . . .  | 52 | 2517   | έ. Σιγκαπούρη 25)5 διά 'Αιστέρ.      |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΟΛΟΣ (κ.) . . . . .           | 47 | 3346   | ά. Λάς Πάλμας 24)9 διά Βάρρι         |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΟΛΟΣ (δ.) . . . . .           | 65 | 35324  | έ. Χόδη 29)9                         |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΑΙΡ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ . . . . .      | 56 | 7712   | έ. Γένοβαν 4)10                      |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΑΙΡ. ΓΚΡΕΙΣ (κ.) . . . . .   | 56 | 7120   | έ. Κέπιτ Τάουν 5)10                  |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΑΙΡ. ΓΟΥΙ-Σ (κ.) . . . . .   | 49 | 2358   | έ. Κων/πολιν 24)9 διά Πειραιά        |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΑΙΡ. ΜΟΝΤΕΣΤΥ (κ.) . . . . . | 56 | 2500   | εις μεσογειακάς μεταφοράς            |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΑΙΡ. ΓΡΑΙ-ΙΝΤ (κ.) . . . . . | 55 | 9278   | ά. Σιγκαπούρη 3)9 διά Σαγκάην        |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΑΙΡ. ΣΠΙΡΙΤ (κ.δ.) . . . . . | 57 | 11897  | έ. Πειραιά 21)9                      |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΑΙΡ. ΦΑΙΗΘ (κ.) . . . . .    | 58 | 5109   | ά. Μουτσούρη 10)9 διά Ν. 'Ορλεάνην   |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΑΙΡ. ΦΟΡΤΣΟΥΜ ι. . . . .     | 53 | 12407  | ά. Θεάτρου 14)9 διά 'Ιταλίαν         |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΓΑΙΡ. ΧΟΟΥΠ (κ.) . . . . .    | 52 | 6196   | ά. Φρήμπορτ (Μπαχ.) 31)8 διά Ραθέναν |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΤΖ. ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ . . . . .  | 71 | 57802  | ά. Ράς Τανόρα 27)9 διά Κόμπα         |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΒ (μικτ.) . . . . . | 71 | 51627  | ά. Αγ. Φραγκίσκων 29)9 Περσικόν      |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΚ . . . . .          | 67 | 32644  | ά. Σέδεν 'Αιλς 3)10 διά 'Ιταλίαν     |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ . . . . .         | 67 | 32644  | ά. Ναγκόύδα 1)10 διά Πόρτα Λάττα     |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΤΖ. ΝΥΜΦΗ . . . . .           | 66 | 22362  | ά. Λείσες 2)10 διά Χάμπτον ρόδος     |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΤΖ. ΣΗ (μικτόν) . . . . .     | 73 | 57800  | ά. Μπαχρέν 2)10 διά ΗΠΑ              |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΤΖ. ΣΚΑΫ . . . . .            | 66 | 22362  | ά. Παναμά 22)9 διά 'Ιταλίαν          |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΙΤΖ. ΤΡΙΤΩΝ . . . . .          | 65 | 18452  | έ. Μπαντάρ 'Αμπτας 26)9              |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΚΑΔΗΜΟΣ . . . . .              | 72 | 13124  | ά. Τόκιο 2)10 διά Μεγ. Λίμνας        |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΚΜΠΑΡ . . . . .                | 58 | 9005   | ά. Ρίο Γκράντε 24)9 διά Μόζι         |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ . . . . .             | 68 | 25433  | ά. Παναμά 14)9 διά Ταΐμπα            |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΚΟΥΑΓΚΑΔΡΟΥ . . . . .          | 68 | 25433  | ά. Παναμά 23)9 διά Ειρηνικόν         |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΙΣ . . . . .           | 68 | 25433  | ά. Βανκούμερ 2)10 διά 'Ιταλίαν       |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ . . . . .             | 67 | 27168  | ά. Βακαμπασού 5)10 διά Σαχάντε       |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ· . . . . .            | 68 | 25433  | ά. Σιγκαπούρη 7)9 διά Ρουμανίαν      |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΚΟΥΑΤΖΑΡΜ . . . . .            | 68 | 25168  | ά. 'Αιμέρηρογον 18)9 διά Κόλπον ΗΠΑ  |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΚΟΥΑΦΑΙΘ . . . . .             | 68 | 25155  | ά. Σιγκαπούρη 10)8 διά Κίναν         |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.) . . . . .          | 58 | 23307  | έ. Κεμπτερ 4)10                      |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΚΡΟΠΕΤΡΟΣ (κ.) . . . . .       | 67 | 1211   | ά. Αμέρεραν 19)8 διά Ρούπελμοντε     |  |                                |    |       |                                   |
| ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ . . . . .             | 70 | 8825   | ά. Ρίο Γκράντε 20)9 διά Σείτε</td    |  |                                |    |       |                                   |

|                            |    |       |                                     |  |    |        |                                      |
|----------------------------|----|-------|-------------------------------------|--|----|--------|--------------------------------------|
| ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ δ. ....    | 53 | 13415 | ά. Τέλητα 26)9 διά Περσικόν         | Γ. ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ δ. ....   | 57 | 26032  | ά. Μαντράς 22)9 διά Περσικόν         |
| ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν) ....      | 63 | 33375 | ά. Μπέλφαστ 25)9 διά Εσκράδος       | Γ. ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ δ. ....  | 58 | 25222  | έ. Μαγκόγια 4)10                     |
| ΑΣΤΥΑΝΑΣ (κ.)* ....        | 50 | 13066 | ά. Παλέρμο 28)9 διά Κατάνια         | Γ. ΚΑΙ·ΙΝΤΕΝΣ δ. ....  | 69 | 41477  | ά. Ράς Τανόρα 26)9                   |
| ΑΣΩΠΟΣ (π.δ.) ....         | 64 | 34073 | ά. Ν. 'Υδρης 4)10 διά Μόπουν        | Γ. ΜΕΡΙΤ (π.δ.) ....   | 55 | 25305  | έ. Ράς Τανόρα 27)9                   |
| ΑΤΑΛΑΝΗ                    | 72 | 11000 | ά. Ναγκόγια 4)10 διά Βαλτιμόρην     | Γ. ΜΠΑΝΕΡ (δ. ....   | 58 | 10546  | δ. Γιβραλτάρ 4)10 διά Φρήπορτ        |
| ΑΤΑ. ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.) ....  | 60 | 21138 | ά. "Αντεύ 27)9 διά Νουμέα           | Γ. ΜΠΟΙΟΥΤΗ (δ. ....   | 57 | 20902  | δ. Ντακάρ 3)10 διά Μπονουν           |
| ΑΤΑ. ΗΓΚΑ                  | 63 | 15977 | ά. Τόρ Μπαΐ 20)9 Κόρπους Κρίστι     | Γ. ΜΠΟΝΤ (δ. ....  | 57 | 20533  | έ. "Άλινθάριτεν 2)10                 |
| ΑΤΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.) ....      | 68 | 40962 | ά. Ρόττερνταμ 9)9                   | Γ. ΝΑΒΙΓΚΕΙ·ΤΟΡ ..   | 67 | 22549  | ά. Γουέιτα 29)9                      |
| ΑΤΑ. ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ δ. ....    | 68 | 40962 | δ. Γιβραλτάρ 24)9                   | Γ. ΝΑΥΤΙΔΟΣ .....  | 67 | 23064  | δ. Γιβραλτάρ 27)9 διά Δ. 'Αφρικήν    |
| ΑΤΑ. ΜΕΡΜΑΙ·ΝΤ .....       | 54 | 16006 | ά. Τόρ Μπαΐ 3)10                    | Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ·ΤΟΡ .....  | 68 | 22513  | έ. Γιβραλτάρ 1)10 διά Κωνσταντζαν    |
| ΑΤΑ. ΜΕΡΤΣΑΝΤ .....        | 65 | 15668 | ά. Σμπενίκ 29)9 διά Αγύοσταν        | Γ. ΝΕ·Ι·ΜΠΟΡ .....   | 68 | 23064  | δ. Νταμπέρ 17)9 διά Περιαλά          |
| ΑΤΑ. ΜΟΝΑΡΚ (δ.) ....      | 68 | 48936 | δ. Γιβραλτάρ 23)9 διά Σανί Κρουά    | Γ. ΝΕ·Ι·ΤΣΑΡ .....   | 67 | 23064  | δ. Γιβραλτάρ 4)10 διά Ποίτην Σέντραλ |
| ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣ (δ.) ....       | 64 | 38538 | ά. Μένια 'Αχιμαντί 5)9 διά Ιμιγχαμ  | Γ. ΝΟΜΠΙΔΑΙΤΥ .....  | 67 | 22549  | δ. Σουνέρκην 2)10 διά Λ. Μπουκάναν   |
| ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.) ....     | 66 | 40884 | ά. Ράς Τανόρα 28)8                  | Γ. ΝΟΟΥΛΕΤΖ (δ. ....   | 69 | 41477  | δ. Γιβραλτάρ 25)9 διά Νιγηρίαν       |
| ΑΤΑ. ΖΤΕΝΕΡΑΔ .....        | 56 | 10066 | άργει είς Περιάλ από 23)12)71       | Γ. ΝΤΟΥΙΕΤ (μικτ.) .....   | 70 | 51878  | δ. Γιουροπόρτ 6)10 διά Περιακόν      |
| ΑΤΑ. ΦΑΛΚΟΝ .....          | 59 | 10389 | ά. Τζακάρτα 25)9                    | Γ. ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ (μικτ.) .....   | 70 | 51878  | ά. Ναγκόνια 21)9 διά Περιακόν        |
| ΑΤΑ. ΦΙΟΥΡΥ .....          | 60 | 10389 | έ. Χατούνιε 30)9                    | Γ. ΣΗ (δ. ....   | 53 | 12843  | έ. Ν. 'Υδρην 5)10                    |
| ΑΤΑ. ΧΕΛΜΣΜΑΝ .....        | 69 | 16291 | ά. Ν. 'Ορλεάνην 3)10                | Γ. ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ. ....  | 55 | 20165  | ά. Λισσαρένα 30)9 διά Περισκόν       |
| ΑΤΑ. ΧΕΡΙΤΑΤ .....         | 69 | 16291 | ά. Σάν 'Αντονίο 21)9                | Γ. ΤΖΑΣΤΙΣ (δ. ....  | 54 | 20864  | ά. Μοντεθίδεο 9)9 διά Περισκόν       |
| ΑΤΑ. ΧΗΡΟ .....            | 69 | 16320 | ά. Ρίο 'Ιανέριο 24)9                | Γ. ΦΑΙΘΗ (δ. ....  | 64 | 49437  | ά. Περισκόν 24)9 διά Γιουροπόρτ      |
| ΑΤΑ. ΧΟΡΑ·Ι·ΖΟΝ .....      | 69 | 16291 | δ. Παναμά 14)9 διά Κίναν            | Γ. ΦΡΕΝΤΣΠ (δ. ....  | 65 | 49437  | έ. Μπονύν 30)9                       |
| ΑΤΑ. ΧΩΚ .....             | 69 | 16291 | ά. Ν. 'Ορλεάνην 26)9 διά Ρωσίαν     | Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ. ....  | 71 | 102326 | ά. Γιουροπόρτ 11)9 διά Περισκόν      |
| ΑΤΟΜΙΚ (δ.) ....           | 67 | 45321 | ά. Τραμαντί 12)9 διά Περισκόν       | Γ. ΧΕΡΟ (δ. ....   | 70 | 10175  | ά. Φορκάντος 2)10 διά Φρήπορτ Μη.    |
| ΑΤΤΙΚΟΣ (κ.) ....          | 57 | 10032 | ά. Ρόττερνταμ 1)10 διά Σάρι         | Γ. ΧΟΝΟΡ (δ. ....  | 71 | 10175  | ά. Χόδικ 20)9 διά Περισκόν           |
| ΑΥΓΗ .....                 | 56 | 10312 | ά. Ρίο 'Ιανέριο 3)10 διά Καντίς     | Γ. ΧΟΡΑ·Ι·ΖΟΝ (δ. ....   | 72 | 102300 | ά. Ράς Τανόρα 28)9                   |
| ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.) .....   | 56 | 8136  | ά. Σάντος 27)9 διά Σαγκάνη          | Γ. ΓΡΑΝΑΔΑ .....   | 56 | 10180  | ά. Κολούμπια ρίθερ 15)9 διά Κίναν    |
| ΑΦΡ. ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (κ.)* .... | 54 | 2952  | ά. Ντακάρ 19)9 διά Ντουάλα          | Γ. ΓΡΑΝΙΚΟΣ (κ.) ....  | 48 | 7473   | έ. 'Αθάναν 2)9                       |
| ΒΑΓΔΑΤΗ (κ.) ....          | 56 | 3862  | έπο η παραλαβήν                     | ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ. ....  | 54 | 11385  | ά. Ν. 'Υδρην 5)10 Ποινίτα Κουσιλό    |
| ΒΑΛΛΙΑΝΤ .....             | 60 | 9088  | έ. Βιζαγκαπατάνημ 1)10              | ΔΑΝΑΟΣ (κ. ....  | 39 | 4569   | ά. Περιαλ 4)10 διά 'Αλγύεριον        |
| ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.) ....          | 48 | 4310  | έ. Κωνιοπολίν 5)9 διά Κωνσταντζαν   | ΔΑΦΝΗ (μικτόν) .....   | 63 | 31289  | ά. Λίθερπουλ 30)9 διά Ράς ές Σιδέρη  |
| ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)* ....      | 51 | 2501  | έ. Νεπόλιμ από 26)6                 | ΔΕΚΑΤΡΙΑ (κ. ....  | 57 | 1977   | ά. Βενετίαν 4)10 διά Τεργεστήν       |
| ΒΑΡΗ (δ.) ....             | 53 | 18743 | ά. Φρήπορτ (Μη.) 3)10 διά Ν. 'Υδρην | ΔΕΛΦΙΑΝ (κ. ....   | 62 | 12116  | ά. Σάντος 4)10 διά Σιγκαπούρην       |
| ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.κ.) ....        | 58 | 12369 | ά. Ντόρμπρατ 1)10 διά Σαμκόγκ       | ΔΕΛΦΟΙ .....   | 68 | 8796   | δ. Παναμά 28)9                       |
| ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.κ.) ....       | 58 | 10464 | ά. Μπορώντ 21)9 διά 'Αμδέρσαν       | ΔΕΣΠ. ΠΟΝΤΙΚΟΥ (κ. ....  | 57 | 10319  | ά. Σιγκαπούρημ 1)10 διά 'Ιαπωνίαν    |
| ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.) ....         | 51 | 8150  | ά. Αμπιτζάν 1)10                    | ΔΗΛΑΟΣ * .....</td <td>59</td> <td>9493</td> <td>έ. Βενετίαν 27)9</td> | 59 | 9493   | έ. Βενετίαν 27)9                     |
| ΒΑΣ. ΜΕΘΕΩΝΙΤΗ (κ.) ....   | 51 | 2952  | ά. Ντακάρ 19)9 διά Ντουάλα          | ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ. ....  | 55 | 1863   | ά. Κολούμπια ρίθερ 15)9 διά Κίναν    |
| ΒΑΣΩ Μ. (κ.) ....          | 51 | 1019  | είς μεσογειακάς μεταφοράς           | ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μικτόν) .....   | 71 | 38172  | έ. Γιουροπόρτ 5)10                   |
| ΒΕΓΑΣ Γ. (π.δ.) ....       | 58 | 20958 | ά. Βούδαπησ 30)10 διά Περισκόν      | ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. δ. ....  | 53 | 13173  | ά. Ν. 'Ορλεάνην 1)10 διά Μεξικό      |
| ΒΕΓΟΝΙΑ (κ.) ....          | 52 | 6576  | έ. Σάντος 23)9                      | ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ. ....  | 36 | 4967   | δ. Κωνιοπολίν 26)9                   |
| ΒΕΛΑΝΤA .....              | 57 | 10311 | ά. Γιοκοχάμαν 20)9 διά ΗΠΑ          | ΔΗΜΑΡΤΟΝ (κ. ....  | 52 | 8202   | έ. 'Απαπα/Λάγυκος 2)10               |
| ΒΕΝΟΥΣ (δ.)* ....          | 53 | 12897 | ά. Μπαιη Σίτι 12)9                  | ΔΙΟΝΥΣΟΣ (κ.)* ....  | 54 | 2842   | είς Περιαλ από 24)8                  |
| ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.) ....        | 54 | 1202  | ά. Πειραιά 25)9 διά 'Ιαπωνίαν       | ΔΙΩΝΗΝ (δ. ....  | 52 | 12523  | ά. Μπάχιρ Μπλάνκο 1)9 Λά Πλάτα       |
| ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (κ.) ....      | 68 | 9070  | ά. Σιγκαπούρημ 20)9                 | ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.* .....   | 68 | 54513  | ά. Ντόρμπατ 5)10                     |
| ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ .....          | 60 | 3068  | ά. Γάδινη 28)9 διά 'Απαπα/Λάγυκος   | ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.) ....  | 52 | 11675  | ά. Χάρην 2)10 διά ΗΠΑ                |
| ΒΙΒΗ (κ.) ....             | 34 | 2709  | ά. Αλεξάνδρειαν 29)8                | ΔΡΟΜΩΝ .....   | 64 | 17487  | ά. Χάδην 2)10 διά ΗΠΑ                |
| ΒΙΒΙΑΝΑ (κ.)* ....         | 55 | 8623  | ά. Σιγκαπούρημ 19)9 διά Καράτοι     | ΔΡΟΣΙΑ .....   | 55 | 2983   | ά. Κρίστομπατ 16)9                   |
| ΒΙΚΤΩΡ .....               | 57 | 8622  | ά. Βηρυτών 18)9                     | ΔΔΩΔΩΡ (π. ....  | 56 | 2709   | ά. Παραλαβήν                         |
| ΒΙΚΤΩΡΙΑ I .....           | 72 | 18953 | ά. Χιούντον 22)9                    | ΔΔΩΡΙΕΥΣ .....   | 58 | 8431   | ά. Ντόρμπατ 4)10 διά Καναδά          |
| ΒΙΝΤΣΕΝΤΖΙΑ (δ.) ....      | 62 | 23497 | ά. Κέιπ Τάουν 23)9                  | ΔΔΩΡΙΟΣ (δ.) ....  | 67 | 43231  | ά. Ν. 'Υδρην 28)8 διά 'Αρούμπα       |
| ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.) ....         | 58 | 11625 | ά. Λοινίνον 28)9 διά Σαρδηνίαν      | ΔΩΤΩ .....   | 68 | 35191  | ά. Φρητάσον 1)10 διά 'Ιαπωνίαν       |
| ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.) ....      | 57 | 31093 | ά. Ν. 'Ορλεάνην 25)9                | Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ. ....  | 58 | 9431   | ά. Παναμά 19)9                       |
| ΒΙΡΓΚΟ (δ.π.) ....         | 44 | 10499 | ά. Ωλημαν (Ν.Υ.) 6)10               | ΕΒΡΟΣ .....  | 63 | 15983  | έ. Θρή ρίθερ 24)8                    |
| ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.) .....       | 53 | 7613  | ά. Τοάλνα 16)9 διά Ταϊταγκόγκ       | ΕΙΡΗΝΗ Γ.* .....   | 51 | 3065   | έ. Ν. 'Ορλεάνην 24)9                 |
| ΒΟΛΙΣΣΟΣ II (κ.) ....      | 55 | 1038  | είς μεσογειακάς μεταφοράς           | ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ. ....  | 72 | 113780 | ά. Τενερέφην 25)9 διά Περισκόν       |
| ΒΟΡΡΑΣ .....               | 58 | 11677 | ά. Σάντα Φ 4)10 διά Ροζάριο         | ΕΙΚΟΥ·ΤΥ (δ.)* .....   | 72 | 15623  | ά. Ρίο 'Ιανέριο 4)10                 |
| ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.) ....         | 56 | 4027  | ά. Λεμεσούν 3)10 διά Λατάκια        | ΕΚΤΩΡ (κ. ....   | 72 | 4801   | ά. Ντακάρ 30)9 διά Ρόττερνταμ        |
| ΒΡΙΣΗΣ (κ.) ....           | 57 | 4471  | ά. Βηρυτών 5)10 διά Δουνικέρην      | ΕΑ ΙΝΚΑ (π. ....   | 53 | 2007   | είς μεσογειακάς μεταφοράς            |
| ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ .....            | 56 | 8615  | ά. Φιλαδέλφειαν 4)10 διά ΗΠΑ        | ΕΑΛΑΝΤΙ (κ. ....   | 50 | 3647   | είς μεσογειακάς μεταφοράς            |
| ΒΡΟΝΤΗ .....               | 64 | 33245 | ά. Γιβραλτάρ 4)10 διά Τεργεστήν     | ΕΑΛΑΝΤΙΑ (κ. ....  | 57 | 8206   | ά. Γαβάτα 4)10 διά Ναχότκα           |
| ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.) ....      | 54 | 8720  | ά. Κωνιοπολίν 30)9 διά Κωνσταντζαν  | ΕΑΛΓΚΡΕΚΑ (κ.) ....  | 58 | 4782   | ά. Κολούμπια ρ. 22)9 διά Λίθερπουλ   |
| Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ .....        | 68 | 24894 | έ. Βενετίαν 29)9                    | ΕΑΕΙ·Ι·ΣΤΡΙΑ III (κ.) .....  | 52 | 2553   | είς μεσογειακάς μεταφοράς            |
| ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.) ....        | 64 | 32321 | ά. Αγ. Βικέντιον 7)0 διά Περισκόν   | ΕΑΕΙ·Ι·ΣΤΡΙΑ IV (κ.) .....   | 52 | 2484   | είς μεσογειακάς μεταφοράς            |
| ΓΑΛΑΤΕΙΑ .....             | 66 | 9537  | ά. Τάιμου 4)10                      | ΕΑΕΙ·Ι·ΣΤΡΙΑ V (κ.) .....  | 52 | 4037   | όποια παραλαβήν                      |
| ΓΑΛΗΝΗ .....               | 55 | 9415  | ά. Καζαμπιλάνα 29)9 διά 'Ινδιαν     | ΕΑΕΚΤΡΑ Ε (δ.κ.) .....   | 57 | 15729  | ά. Καζαμπιλάνα 26)9                  |
| ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ (κ.) ....       | 55 | 8343  | ά. Χάιφα 27)9                       | ΕΑΕΝΑ * .....</td <td>67</td> <td>27989</td> <td>ά. Παναμά 14)9</td>   | 67 | 27989  | ά. Παναμά 14)9                       |
| ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.) ....         | 63 | 30650 | ά. Αγ. Βικέντιον 10)0               | ΕΑΕΝΑ (κ.)* .....  | 52 | 2673   | ά. Πουνταρένας 21)9 διά Μπαλμπόσα    |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.) ....         | 55 | 1750  | ά. Τής 4)10 διά 'Αμδούργον          | ΕΑΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ. ....  | 58 | 20830  | είς Ριγκέαν από 27)8 (έπισκευα)      |
| ΓΕΩΡ. Β. (κ.) ....         | 49 | 2755  | έ. μεσογειακάς μεταφοράς            | ΕΑΕΝΗ 2 (κ. ....   | 57 | 8159   | ά. Μπαλάρ 24)9 διά Σαμψούντα         |
| ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΟΥΣΗΣ (δ. ....   | 66 | 30647 | ά. Σιγκαπούρημ 27)8 διά Σαγκάνη     | ΕΑΕΝΝΑ (κ. ....  | 58 | 5759   | ά. Ντακάρ 6)9 διά Κίναν              |
| ΓΕΩΡ. Κ. (κυπρ.) .....     | 59 | 9483  | ά. Σιγκαπούρημ 24)4                 | ΕΑΙΚΩΝ (κ. ....  | 58 | 8370   | ά. Γιβραλτάρ 22)9                    |
| ΓΕΩΡ. ΚΑΛΛΙΑΝΗΣ κ. ....    | 56 | 30856 | ά. Προήραδεν έξωθινα 24)4           | ΕΑΙΝΕΛΛΑ (κ. ....  | 50 | 4675   | έ. 'Αμπιτζάν 26)9                    |
| ΓΕΩΡ. ΚΑΛΛΙΑΝΗΣ κ. ....    | 57 | 26235 | ά. Ρόττερνταμ 6)10                  | ΕΑΙΝΟ·Ι·Λ (κ.δ. ....   | 54 | 12948  | ά. Βούδαπησ 12)9 διά Κέππ Τάουν      |
| ΓΕΩΡ. ΚΑΛΛΙΑΝΗΣ κ. ....    | 48 | 2358  | έ. Ράβεναν 4)9                      | ΕΑΙΝΤΙΑ (κ.) ....  | 56 | 10774  | έ. Σιμίζου 1)10                      |
| ΓΚΑΙΩΡΙΚ (μικτόν) .....    | 67 | 48747 | ά. Γιβραλτάρ 6)10 διά Φορκάντος     | ΕΑΜΑ Μ. (κ.) ....  | 59 | 5224   | έ. 'Αμδέρσαν 5)10                    |
| ΓΚΑΙ. ΗΓΚΑ (δ.) ....       | 59 | 23084 | ά. Γιβραλτάρ 1)10 διά Καλούπτωρ     | ΕΑΜΜΑΝ. ΜΑΡΚΟΥ .....   | 60 | 8539   | έ. Καλκούτταν 13)9                   |
| ΓΚΑΙ. ΤΖΑΙΣΟΝ (δ.) ....    | 59 | 15397 | ά. Βοστώνη 1)10 διά 'Αρούμπα        | ΕΑΝΑΡΕΙΣ (κ. ....  | 57 | 8960   | ά. Μπρούναμπουτέλ 3)10 Νορκόπικ      |
| ΓΚΑΙ. ΣΠΙΡΙΤ .....         | 69 | 22762 | ά. Βοστώνη 13)9 διά Βιτόρια         | ΕΑΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ (κ. ....   | 57 | 9820   | ά. Τόναμα 26)9                       |
| ΓΚΑΙ. ΤΕΜΠΑ .....          | 70 | 22992 | ά. Όδησσον 17)9                     | ΕΕ. ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (κ.) .....  | 63 | 10863  | ά. Λάς Πάλμας 3)10 διά 'Αμδέρσαν     |
| ΓΚΡΑΝ ΜΙΧΑΗΑ (κ.) ....     | 37 | 2409  | ά. Ινταντ 30)9 διά Νιού Πλόμουθ     | ΕΕΟΤΙΚ (μικτόν) .....  | 70 | 70619  | ά. Τόρ Μπαΐ 1)10 διά Π. Σαλαζάρ      |
| ΓΛΑΥΚΗ .....               | 64 | 15240 | έ. Πειραιά 15)9                     | ΕΠΙΚ (μικτόν) .....  | 58 | 30380  | ά. Ράς Τανόρα 26)9 διά 'Αμδέρσαν     |
| ΓΛΑΥΚΟΣ .....              | 68 | 16320 | ά. Πασκαγκόδηλ 12)9 διά Ρωσίαν      | ΕΠΙΚΟ (δ.) ....  | 60 | 12898  | έ. Βούδαπησ 19)9                     |
| ΓΛΥΦΑΔΑ (κ.) ....          | 56 | 3006  | έ. Σολιμέσ ρ. 29)8                  | ΕΡΑΣΜΙΑ (δ. ....   | 53 | 17354  | έ. μεσογειακάς μεταφοράς             |
| ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ·Ι·ΝΤ             | 70 | 11329 | έ. Κιουρασό 4)10 διά Τεργεστήν      | ΕΡΓΙΝΑ Β. (κ.) ....  | 55 | 2472   | ά. Γένοβας 27)9 διά 'Ιμι             |

|                                  |    |        |                                    |                               |    |        |                                     |
|----------------------------------|----|--------|------------------------------------|-------------------------------|----|--------|-------------------------------------|
| ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.) . . . . .      | 49 | 1502   | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς          | ΙΜΒΡΟΣ (κ.)* . . . . .        | 63 | 3436   | ἀ. Νηφερέρα 24)9 διά Τέξας          |
| ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.) . . . . .           | 66 | 38339  | δ. Τζεμπέλ Ντανός 28)9 διά Γένοβαν | ΙΝΓΚΡΑΜΑΡ . . . . .           | 54 | 5077   | ἀ. Μπωμόντ 22)9 διά Γκουαγκακί.     |
| ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.) . . . . .           | 64 | 34827  | ε. Λος "Αντζέλες 1)10              | ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΙ (κ.) . . . . .     | 48 | 2854   | ἀ. Μανόύσος 26)9 διά Σαντάνα        |
| ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.) . . . . .           | 54 | 11208  | ἄ. Μπαχρέτιν 4)10 διά Ράς Τανούρα  | ΙΝΙΟΝ (κ.) . . . . .          | 57 | 3432   | ἀ. Πιραιά 18)8 διά Σφάλη,           |
| ΕΥΓ. ΛΙΒΑΝΟΥ (κ.) . . . . .      | 72 | 129260 | δ. Περσικόν 419 διά Σ. Κρούση      | ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.) . . . . .        | 38 | 5496   | ἄ. "Αλεξανδρείαν 2)10               |
| ΕΥΓ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.) . . . . .      | 56 | 30158  | ε. Κιουρασό 22)9 διά Μπόννυ        | ΙΟΝ. ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ δ. . . . .     | 65 | 30516  | ἄ. Ζεεμπρόγκε 30)9 διά Περσικόν     |
| ΕΥΓ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.) . . . . .   | 70 | 96775  | ξ. Συγκαπώρη 3)10                  | ΙΟΝ. ΛΗΝΤΕΡ . . . . .         | 67 | 20959  | ε. Χαμπτόν ρόδς 28)9                |
| ΕΥΔΩΡΗ (δ.) . . . . .            | 64 | 35410  | δ. Περσικόν 7)9 διά Λ. "Αντζέλες   | ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ . . . . .        | 64 | 13516  | ξ. Ρότερνταμ 1)10                   |
| ΕΥΗ Α. (κ.) . . . . .            | 62 | 5496   | ε. Ντώμπον 19)9                    | ΙΟΝ. ΠΑΙ'ΟΝΗΡ . . . . .       | 66 | 20959  | ἀ. Ρότερνταμ 24)9 διά Λ. Μπουκάναν  |
| ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ (δ.) . . . . .         | 71 | 4412   | ἄ. Φελιέτσους 4)10 διά Χάρην       | ΙΟΝ. ΣΚΗΠΠΕΡ . . . . .        | 63 | 13517  | ε. Χιούστον 25)9                    |
| ΕΥΠΛΟΙΑ (δ.) . . . . .           | 55 | 19959  | ε. Βρέμην 26)9                     | ΙΟΝ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ. . . . .   | 53 | 22931  | ἄ. Λα Πλάτα 2)9 διά Περσικόν        |
| ΕΥΡΥΛΑΟΣ * . . . . .             | 64 | 9727   | ἄ. Βενετίαν 26)9 διά "Αμπιτζάν     | ΙΟΝΙΚ (δ.) . . . . .          | 66 | 45280  | ἄ. Κούσα "Ιμποε 26)9 διά Κόρυτον    |
| ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ * . . . . .            | 65 | 10290  | ε. Μάσσαν Μασυγκανόν 16)9          | ΙΟΥΔΙΑ Κ. (κ.) . . . . .      | 49 | 1032   | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς           |
| ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (λιθαν.) . . . . .     | 43 | 2896   | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς          | ΙΡΕΝΕ I. (π.) . . . . .       | 56 | 1820   | ἀ. Πόρτ Λίμον 20)9 διά Π. Κορτές    |
| ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.) . . . . .           | 65 | 10347  | ἄ. Δάνισας 5)10 διά "Αμθούργον     | ΙΡΙΣ (κ.) . . . . .           | 59 | 8479   | ἀ. Λάς Πάλμας 26)9 διά Β. Κορέαν    |
| ΕΥΤΥΧΙΑ Κ. (κ.δ.)* . . . . .     | 51 | 10936  | ἄ. Πειραιά 26)9                    | ΙΣΜΗΝΗ (κ.) . . . . .         | 44 | 7141   | ε. Αέγκορπ 27)9                     |
| ΕΦΥΡΑ (δ.) . . . . .             | 65 | 35406  | ε. Χάρην 3)10                      | ΙΩΑΝΝΑ . . . . .              | 69 | 15869  | ἄ. Ιάσονθιδα 22)9 διά Καναδᾶ        |
| ZAN ZAN (κ.δ.) . . . . .         | 51 | 11373  | ἄ. Λάς Πάλμας 19)9 διά Μπ. "Αύρες  | ΙΩΑΝΝΗΣ (π.)* . . . . .       | 48 | 1845   | Ιδέ: «ΦΟΥΛΜΑΡ ΧΟΟΥΠ»                |
| ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.) . . . . .       | 49 | 2806   | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς          | ΙΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ . . . . .    | 68 | 16323  | δ. Κονιοπόλιν 30)8 διά Νοθοράσικην  |
| ΖΗΝΩΝ (δ.) . . . . .             | 68 | 10775  | ἄ. Χάρην 3)10 διά Χιούστον         | ΙΩΑΝ. ΚΑΡΡΑΣ (δ.) . . . . .   | 67 | 44646  | ἄ. Ράς Τανούρα 11)9                 |
| ΖΙΖΗ . . . . .                   | 59 | 3917   | ε. Κιουρασό 1)10                   | ΙΩΑΝ. ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.) . . . . .  | 72 | 124257 | ἄ. Περσικόν 9)9 διά Γουροπόρτ       |
| ΖΙΝΝΙΑ (κ.) . . . . .            | 52 | 7114   | ἄ. Λομπίτο 27)9 διά Μπέιρα         | ΚΑΒΑΛΑ * . . . . .            | 56 | 16015  | ἄ. Π. Χώκαμπερυ 5)10 διά Βαλτιμόρην |
| ΖΙΠΟΥΝΑΣ . . . . .               | 59 | 4226   | πρωσηραδεν εἰς Σορονάμ ρ. 4)10     | ΚΑΒΟ ΑΕΤΟΣ (δ.) . . . . .     | 55 | 12151  | ἄ. Ράς Τανούρα 15)9                 |
| ΖΙΤΑ . . . . .                   | 70 | 15665  | δ. Μπρούναμπούτελ 14)9 Λένινγκραντ | ΚΑΛΗ Ι. (κ.) . . . . .        | 51 | 1923   | ἄ. Πειραιά 29)9 διά Λιθάνην         |
| ΖΩΗ (δ.) . . . . .               | 67 | 43231  | ἄ. Γένοβαν 27)9 διά Μ. ἀλ Μπρέγκα  | ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτ.) . . . . .   | 67 | 34498  | ἄ. Περσικόν 21)9 διά Ν. Νόρκην      |
| ΖΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.) . . . . .       | 58 | 19417  | ἄ. Βεριτόν 10)9 διά Πόιντ Ίντιεν   | ΚΑΛΛΗ . . . . .               | 57 | 8774   | ε. Γένοντα 28)9                     |
| ΗΓΚΑ . . . . .                   | 72 | 9980   | ἄ. Πούσανt ά. Πέρι 3)10            | ΚΑΛΑ. ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ κ. . . . .    | 60 | 12246  | ἄ. Βρέμην 14)9 διά Δ. "Αφρικήν      |
| ΗΓΚΑ III * . . . . .             | 51 | 2979   | ἄ. Κωνιόν 18)9 διά Γαλάται         | ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ δ. . . . .     | 67 | 44708  | ἄ. Περσικόν 7)9 διά Ριγιέκαν        |
| ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.) . . . . .           | 60 | 15403  | ἄ. Μαζατλάν 22)9                   | ΚΑΛΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤ. δ. . . . .    | 54 | 11909  | ε. Χάμπτον ρόδς 26)9                |
| ΗΡΑ . . . . .                    | 48 | 4574   | ἄ. Σάντος 27)9 διά Ντακάρ          | ΚΑΜΕΛΙΑ (κυπρ.) . . . . .     | 52 | 8111   | ἄ. Χάρην 24)9 διά "Ιταλίαν          |
| ΗΣΤΟΥΓΙΝΤ . . . . .              | 68 | 11364  | ἄ. Φρήτανος 4)10                   | ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.) . . . . .        | 52 | 8197   | ἄ. Πειραιά 29)9 διά Πόρτ Σούδαν     |
| ΗΣΤ. ΗΓΚΑ (π. μετ. 53) . . . . . | 44 | 14540  | ἄ. Ν. Ορλεάνη 26)9 διά Καζαμπλ.    | ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (π.)* . . . . .   | 53 | 2303   | ε. Ραθέναν 16)9                     |
| ΗΤΟΝ (δ.) . . . . .              | 53 | 13224  | ἄ. Γιαρλάταρ 29)9 διά Ν. "Υόρκην   | ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.κ.)* . . . . . | 64 | 1763   | ε. Τούμπα 4)10 διά Τοκογιάμα        |
| ΘΑΛΕΙΑ . . . . .                 | 57 | 2349   | ἄ. Λέγκον 3)10 διά Σάρφι           | ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ . . . . .     | 63 | 16984  | ά. Χάμπτον ρόδς 3)10 διά "Ελλάδα    |
| ΘΑΛΗΣ (δ.) . . . . .             | 61 | 13360  | ἄ. Σουάνη 3)10 διά Μπρέγκεν        | ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΑΙΑΣ δ.π. . . . .    | 57 | 24854  | ά. Ταρτούς 24)9 διά Αύγουσταν       |
| ΘΑΡΡΟΣ . . . . .                 | 57 | 10316  | ἄ. Ρότερνταμ 6)10                  | ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ δ. . . . .     | 55 | 15683  | ε. Σιγκαπούρην 25)9                 |
| ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.) . . . . .        | 57 | 20414  | ἄ. Βίλεμποχεν 26)9                 | ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ . . . . .       | 68 | 23666  | ά. Κούρε 26)9 διά "Ινδίαν           |
| ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.) . . . . .           | 63 | 31581  | ἄ. Ράς Τανούρα 24)9                | ΚΑΠΠΑ ΕΝΤΕΡΠ. (κ.) . . . . .  | 56 | 3379   | ε. Αντιόντ 20)9                     |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ * . . . . .             | 65 | 27960  | ἄ. Βιτόρια 24)9 διά Βαλτιμόρην     | ΚΑΠΠΑ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ κ. . . . .     | 57 | 2106   | ε. Λιούσενταν 8)9                   |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α.Σ. (κ.)* . . . . .    | 58 | 13834  | ἄ. Αύδερσαν 3)10                   | ΚΑΠΠΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ κ. . . . .     | 57 | 3373   | ε. Χάρφα 26)9                       |
| ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ (κυπρ.) . . . . .      | 56 | 3799   | ε. Ρότερνταμ 20)9                  | ΚΑΠ. ΤΖΟΥΝΙΟΡ (κ.) . . . . .  | 52 | 2002   | ε. Ήσηχαν 4)10                      |
| ΘΕΟΜΗΤΩΡ III . . . . .           | 59 | 15314  | ἄ. Σαδόνα 28)9 διά Πειραιά         | ΚΑΠΤ. ΓΚΡΕΓΟΡΟΣ . . . . .     | 56 | 20899  | ά. Ρίο Γκράντε 28)8 διά Περσικόν    |
| ΘΕΟΜΠΙΛΑ . . . . .               | 53 | 2920   | ἄ. Μπαμόντ 30)9                    | ΚΑΠΤ. ΔΗΜΟΣΕΒΗΝΗΣ δ. . . . .  | 65 | 18995  | ά. Τούμπα 29)9 διά Μορμουγκάν       |
| ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (π.δ.) . . . . .       | 59 | 29141  | ἄ. Γουνίντο "Αίλαντ 5)10           | ΚΑΠΤ. ΠΑΥΛΟΥ (κ.) . . . . .   | 47 | 3340   | έ. Πειραιά 4)10                     |
| ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.) . . . . .       | 51 | 6618   | έ. Μπόρμπαν 28)9                   | ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΛΙΟΣ κ. . . . .    | 55 | 3837   | ά. Γκρίμπομπ 30)9 διά Ντουμπάτη     |
| ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.) . . . . .          | 58 | 26650  | έ. "Ιμριγκάμ 4)10                  | ΚΑΠΤ. ΤΖ. ΤΣΑΒΑΡΗΣ δ. . . . . | 52 | 7597   | ά. Κέπι Τάσου 24)9 διά "Υεμένην     |
| ΘΕΟΦΑΝΗΣ Λ. (κ.)* . . . . .      | 59 | 1219   | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς          | ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΒΟΓ. δ.* . . . . .   | 56 | 14839  | ά. Ράς Τανούρα 28)9                 |
| ΘΗΡΑ (παν.) . . . . .            | 55 | 2740   | έ. Κωνιόν 17)9 διά Μ. Θάλασσαν     | ΚΑΡΙΝΑ . . . . .              | 69 | 9072   | ά. Μπογιόντ 20)9 διά Μπάραν         |
| ΘΗΡΕΣ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ. . . . .      | 59 | 21323  | έ. Ν. "Υόρκην 1)10 διά Περσικόν    | ΚΑΡΝΤΙΦ (δ.) . . . . .        | 55 | 21075  | ά. Ράς Τανούρα 14)9 διά Σούδαπη Μπ. |
| ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν) . . . . .        | 66 | 40933  | έ. Περσικόν 16)9 διά Πόρτλαντ (Με) | ΚΑΡΟΙΝΑ (κ.)* . . . . .       | 54 | 2716   | εἰς Λισσαδίνα ἀπό 27)8)1971         |
| ΘΩΜΑΣ Κ. . . . .                 | 61 | 14032  | έ. Σάντα Μάρτο 21)9                | ΚΑΡΠΑΘΟΣ . . . . .            | 55 | 5879   | ά. Τέμα 2)10 διά Μπ. "Αύρες         |
| ΙΘΑΚΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ δ. . . . .       | 53 | 12504  | έ. Περσικόν 27)9 διά Ροστόκ        | ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.) . . . . .       | 57 | 2467   | ά. Μόντρεαλ 17)9 διά Ματαντί        |
| ΙΙΑΙΑΣ (δ.) . . . . .            | 59 | 13223  | έ. Αίθερπον 6)10                   | ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.) . . . . .      | 58 | 14606  | ά. Βιζαγκαπατάνι 19)9 διά Περσικόν  |
| ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ . . . . .             | 59 | 4381   | ά. Γκόλφορτ 21)9 διά Λά Σέιμπτο    | ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (δ.) . . . . .     | 73 | 16560  | ά. Ράς Τανούρα 26)9 διά Μουκιλέτο   |
| ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ . . . . .              | 59 | 4378   | ά. Δουβλίνον 26)9 διά Τορόντο      | ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.) . . . . .    | 53 | 7641   | ά. Λάς Πάλμας 7)9 διά Βομβάνη       |
| ΙΜΑ * . . . . .                  | 68 | 27989  | έ. Χάμπτον ρόδς 2)10               | ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.) . . . . .       | 57 | 20564  | ά. Λάς Πάλμας 22)9 διά Περσικόν     |
|                                  |    |        |                                    | ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ (κ.)* . . . . .    | 49 | 2317   | έ. Κονιοπόλιν 13)9                  |



## M E D L I N E

Κοντέινερς - Βαρούλκα δυνάμεως μέχρις 105 τ.

Κύτη διαθέτοντα ψυκτικάς έγκαταστάσεις - 'Ηλεκτρικός Αερισμός κυτῶν.

Κόντινεντ - Μεσογείου - Μέσης Ανατολῆς καὶ τανάπαλιν

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

MIDDLE EAST AGENTS

ΣΑΧΤΟΥΡΗ 8 - 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4523674, 4523676 - ΤΕΛΕΣ 2222 - ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ MEAST

|                      |    |        |                                      |
|----------------------|----|--------|--------------------------------------|
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ. (κ.)*    | 47 | 7011   | έργει είς Πειραιά διόπτη 20.1.72     |
| ΚΑΤΙΑ (κ.)           | 55 | 8447   | ά. Ρουέν 28)9 διά Λάδ Παλίς          |
| ΚΑΤΙΝΑ (κ.)          | 59 | 4537   | ά. Δάσσοις 26)9 διά Λένινγκραντ      |
| ΚΑΤΙΝΑ (δ.)          | 56 | 15802  | ά. Χαμπούν ρόδς 2)10 διά 'Αρούμπα    |
| ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κ.δ.)     | 53 | 10339  | ά. 'Οδος 25)9 διά Ντουμάτι           |
| ΚΕΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)     | 58 | 11755  | έ. Λισσαθώνα 29)9                    |
| ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)       | 57 | 10173  | έ. Λονδίνον 18)9                     |
| ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτ.)     | 57 | 17180  | ά. Κακογκάδα 1)10 διά Περσικόν       |
| ΚΕΡΟ (δ.)            | 52 | 20667  | ά. Ν. 'Ορλεάνην 14)9 διά Μάλταν      |
| ΚΕΦ ΗΓΚΑ (κ.δ.)*     | 59 | 12597  | δ. Κων) πολιν 24)9 διά Τουάζ         |
| ΚΕΦ ΠΕΤΕΡ (κ.δ.)     | 58 | 13533  | ά. Πόρτ 'Αρθουρ 16)9                 |
| ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (δ.)       | 59 | 24333  | ά. Ράς Τανόφα 22)9                   |
| ΚΗΦΕΥΣ (δ.)          | 71 | 16563  | ά. Γρύπον 20)9 διά Κιουρασό          |
| ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ δ.    | 66 | 44867  | έ. Ν. 'Υρκην 1)10                    |
| ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)      | 56 | 21131  | έ. Ρόττερνταν 2)9 (έπισκευα)         |
| ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)     | 64 | 29797  | έ. Κιουρασό 18)9 διά Φορκάντος       |
| ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)     | 58 | 20487  | ά. Ράς Άλ Χαζή 31)8                  |
| ΚΙΚΗ (κ.)*           | 57 | 9723   | ά. Πουάνι Νουάρ 18)9                 |
| ΚΙΜΩΔΟΣ Β. (κ.)      | 48 | 3558   | έ. Εις μεσογειακάς μεταφοράς         |
| ΚΙΜΩΝ                | 52 | 3714   | έ. Ν. 'Ορλεάνην 5)10                 |
| ΚΙΝΑΡΟΣ              | 49 | 8328   | έ. Καρφάγενην 4)10                   |
| ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)        | 56 | 23232  | ά. Μομπάσα 30)9 διά Ιαπωνίαν         |
| ΚΙΤΙΟΝ (κ.)          | 59 | 7030   | έ. Τενερίφην 28)9 διά Δουνκέρκην     |
| ΚΙΤΣΑ (κ.)           | 54 | 9519   | ά. Ντακάρ 17)9 διά 'Αργεντινήν       |
| ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.)        | 58 | 5854   | δ. Γιεραλτάρ 1)10 διά 'Αλεξανδρείαν  |
| ΚΛΑΙΡΧΙΔΑ (δ.)       | 54 | 12782  | ά. Βοστώνην 4)10                     |
| ΚΛΑΡΕΝΣΙΑ (δ.)       | 60 | 22944  | έ. Πόρτλαντ (Με.) 29)9               |
| ΚΛΑΕΝΘΗΣ             | 59 | 10400  | ά. Ντωμπίταν 24)9 διά 'Ινδιαν        |
| ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (κ.)       | 51 | 8079   | ά. Ρίο Γκράντε 29)9 διά Σάντος       |
| ΚΛΕΩΝ (δ.)*          | 59 | 16217  | ά. Ντωμπίταν 20)9 διά Περσικόν       |
| ΚΟΜΕΤ (δ.)           | 56 | 20219  | έ. Σιγκαπούρην ἀπό 9)8               |
| ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ     | 71 | 38847  | ά. Ν. 'Ορλεάνην 19)9 Μπαγκλαντές     |
| ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΙΟΥΤ      | 70 | 25139  | έ. Σιγκαπούρη 4)10                   |
| ΚΟΝΚΟΡ. ΓΚΑΕΙΝΤ*     | 57 | 3829   | έ. Ντωμπίταν 5)10                    |
| ΚΟΝΚΟΡ. ΓΚΛΕΝ*       | 57 | 8545   | έ. Βομβάνη 1)10                      |
| ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)       | 67 | 43122  | δ. Γιεραλτάρ 1)10 διά 'Αρχοῦ         |
| ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)        | 63 | 30705  | ά. Πόρτλαντ (Με) 28)9 διά 'Αρούμπα   |
| ΚΟΡΙΝΘΟΣ             | 56 | 6370   | ά. Τενερίφην 30)9 διά P. 'Ιανέρο     |
| ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ*          | 51 | 2491   | άργει είς Πειραιά                    |
| ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ            | 72 | 16313  | ά. Τάουνοβιλ 20)9 διά A. Καναδά      |
| ΚΟΡΣΑΪΡ              | 62 | 15000  | ά. Κόμπειρ 2)10 διά Βιζακαπανάμ      |
| ΚΟΡΦΟΥ ΑΙΓΑΛΙΩΝ      | 69 | 9045   | έ. Σαντερλάντ 10)9                   |
| ΚΟΡΩΝΑ ΚΑΝΥΟΝ δ.*    | 57 | 12316  | έ. Ν. 'Υρκην 24)9                    |
| ΚΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ 8.*     | 57 | 12126  | ά. Εσκραδές 25)9 διά N. 'Ορλεάνην    |
| ΚΟΡΩΝΙΑ              | 70 | 11826  | έ. Πόρτ 'Αλερέντ 5)10                |
| ΚΟΣΜΑΡ               | 49 | 7378   | έ. Ρουέν 20)9                        |
| ΚΟΣΜΑΣ (δ.)          | 57 | 13760  | ά. Μπάχια Μπλάνκα 1)9 διά Λά Πλάτα   |
| ΚΟΣΜΑΣ (κ.)*         | 54 | 6569   | έ. Ταλκαχουάνο 10)9                  |
| ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)      | 57 | 30332  | ά. Περικόλη 16)9 διά P. 'Αρθουρ      |
| ΚΟΣΤΑΛ ΤΕΞΑΣ (δ.)    | 58 | 25271  | έ. Μπούλεν Μπαΐη 25)9                |
| ΚΟΥΡΙΕΡ (δ.)         | 58 | 23102  | έ. Βοστώνην 9)9                      |
| ΚΡΗΝΗΣ (δ.)          | 57 | 24233  | ά. Ράς Τανόύρα 23)9                  |
| ΚΡΗΤΑΝ ΛΑΙ·Φ (κ.)    | 56 | 9943   | ά. Μόντρεαλ 1)10 διά Κουμάνα         |
| ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)    | 47 | 1860   | ά. Θέουτα 29)9 διά Ουντεθέλα         |
| ΚΡΙΟΣ II (κ.)        | 48 | 6800   | ά. Λάς Πάλμας 20)9 Πόρτ Χάρκουρτ     |
| ΚΥΚΝΟΣ (δ.)          | 71 | 16563  | έ. Νεάπολιν ἀπό 27)6                 |
| ΚΥΜΑ (δ.)            | 59 | 24369  | έ. Νεάπολιν 23)9                     |
| ΚΥΜΟ (δ.)            | 56 | 24234  | δ. Γιεραλτάρ 6)10 διά Φιλαδέλφειαν   |
| ΚΥΝΘΙΑ               | 71 | 11801  | ά. Βομβάνη 29)9 διά Ρεντί            |
| ΚΥΠΡΙΣ (κ.)*         | 57 | 8935   | ά. 'Αγ. Βικέντιον 10)9 διά 'Ιαπωνίαν |
| ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ          | 52 | 7415   | έ. Λισσαθώνα 3)10                    |
| ΚΥΡΑΒΑΝΟΙΔΑ (κ.)*    | 54 | 8532   | ά. 'Αιμούργον 16)9 διά Χιλήν         |
| ΚΥΡΑΡΗΝΗ (κ.)        | 59 | 4210   | δ. Γιεραλτάρ 16)9 διά Σαρδηνίαν      |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ II (κ.)   | 47 | 3213   | έ. 'Αλεξανδρείαν 4)10                |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)    | 64 | 34827  | ά. Κιουρασό 23)9 διά Περσικόν        |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.)    | 57 | 7150   | ά. Σιγκαπούρην 15)9 διά Ντακάρ       |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)    | 51 | 2430   | ά. Μπουενανδεντούρα 28)9 Γκουαγιακίλ |
| ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝ. (κ.)   | 58 | 8847   | ά. Βενετίαν 2)10 διά 'Αμπιτζάν       |
| ΚΩΣΤΗΣ Χ. (κ.)       | 49 | 7526   | έ. Σάντος 22)9                       |
| ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)        | 55 | 8281   | έ. Ρόττερνταν 12)9                   |
| ΛΑΙΔΗ ΚΑΕΙΟ          | 53 | 6836   | έ. Ντουλόθ 9)9                       |
| ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)   | 53 | 11230  | ά. Φιλαδέλφειαν 24)9 διά Κιουρασό    |
| ΑΑ·ΙΩΝ ΟΦ ΜΥΚΟΝ. κ.  | 50 | 2494   | έ. Κιζόν 23)9                        |
| ΛΑΚΚΟΣ (δ.)          | 59 | 27462  | έ. Τεργέστην 5)10                    |
| ΛΑΚΚΩΝΙΑΝ (δ.)       | 67 | 49339  | ά. Περσίκον 15)9 διά Σάσ Σεμπαστίδο  |
| ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)         | 65 | 34185  | έ. Τής 6)10                          |
| ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*         | 64 | 37338  | ά. Ράς Τανόύρα 11)9                  |
| ΛΑΝΤ (κ.)            | 49 | 1395   | έ. Εις μεσογειακάς μεταφοράς         |
| ΛΑΡΓΚΟ (κ.)          | 58 | 3839   | ά. Ντώρπαν 5)10                      |
| ΛΑΡΓΚΟ (δ.)          | 56 | 23880  | ά. Λά Πλάτα 24)9 διά Περσικόν        |
| ΛΑΣ (κ.)             | 51 | 1544   | έ. Βαρκελώνην 4)10                   |
| ΛΑΣΤΡΙΦΟΝΙ (κυπρ.)   | 56 | 3506   | έ. Σιδέν 4)10                        |
| ΛΕΒΑΝΤΗΣ             | 60 | 8801   | ά. Σιγκαπούρην 10)9 διά Κίναν        |
| ΑΕΝΙΩ (κ.)           | 56 | 4801   | έ. Σάντος 29)9 διά Κέιπ Τάουν        |
| ΛΕΠΑΝΤΩ (δ.)*        | 59 | 16721  | έ. Ντώρπαν 6)9                       |
| ΑΕΩΝ (κ.)            | 50 | 7468   | ά. Πουάν Νουάρ 22)8                  |
| ΑΕΩΝΗ (κ.)*          | 45 | 2068   | έ. Εις μεσογειακάς μεταφοράς         |
| ΑΕΩΝΗ ΒΟΓΙΑΤΣΙΔΗΣ    | 57 | 10499  | ά. Βαλπαράσα 24)9                    |
| ΛΙΑΝΑ (λιθαν.)*      | 42 | 2881   | άργει είς Πειραιά ἀπό 8)2)72         |
| ΑΙΔΑ (π.)            | 50 | 2734   | έ. Εις μεσογειακάς μεταφοράς         |
| ΑΙΠΣ                 | 60 | 16968  | ά. Ντόθερ 28)9 διά Γέννινα           |
| ΑΙΡΙΑ (δ.)*          | 60 | 24484  | ά. Φιλαδέλφεια 18)9 διά Αύγουσταν    |
| ΑΙΤΣΑ (κ.)*          | 57 | 2569   | ά. Λάς Πάλμας 6)10 διά Ρόττερνταν    |
| ΑΙΟΥΣΙΤΑ (δ.)        | 57 | 20730  | ά. Μπατράν Μαχάρ 1)10                |
| ΑΙΟΥΣΙΟΣ*            | 71 | 27958  | ά. Πόρτ Κένταλο 11)9 διά Πειραιά     |
| ΑΙΓΑΙΑ Π. (κ.δ.)     | 51 | 9810   | ά. 'Αγ. Βικέντιον 5)10 Μπ. 'Αύρες    |
| ΑΙΓΑΚΑΒΗΤΟΣ (δ.)     | 58 | 27526  | έ. Κέιπ Τάουν 1)10                   |
| ΑΙΓΑΚΑΙΟΝ (δ.)       | 58 | 27466  | ά. Πόρτ ντε Μπούν 29)9 Ράς ές Σιδέρ  |
| ΑΙΓΑΙΟΝ*             | 64 | 29396  | ά. Βόρταντερ 24)9 διά Αύγουστον      |
| ΑΙΩΡΙΑΝ*             | 53 | 5579   | ά. Χονολουλού 24)9 διά Πουσάν        |
| ΑΙΩΡΙΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ κ.* | 54 | 7701   | έ. Πειραιά 14)9                      |
| Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)    | 67 | 44646  | ά. Τεργέστην 2)9 διά Κουσίν 'Αιλ     |
| ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)*        | 59 | 16808  | ά. Ν. 'Ορλεάνην 25)9                 |
| ΜΑΓΝΑ Σ ΖΕΣ (κ.)     | 47 | 5010   | έ. Χάρριν 30)9                       |
| ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (κ.)       | 51 | 7126   | ά. Θέουτα 25)9 διά 'Ανκόνα           |
| ΜΑΙΡ                 | 65 | 19816  | ά. 'Αιμέρσον 3)10 διά Λουλέα         |
| ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)        | 47 | 2879   | έ. Εις μεσογειακάς μεταφοράς         |
| ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)   | 60 | 13592  | ά. Μίλφορντ Χάρφεν 4)10              |
| ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)       | 58 | 24065  | ά. Περισκόν 21)9 διά Λορ. Μάρκες     |
| ΜΑΙΣΤΣΡΟΣ            | 65 | 18923  | έ. Βομβάνη 26)9                      |
| ΜΑΙΗΦΟ ΛΟΓΙΑΤΤΥ      | 6  | 12123  | ά. Νεάπολιν 30)9 διά Γιεραλτάρ       |
| ΜΑΙΗΦΟΡ ΠΡΕΣΤΙΤΖ     | 54 | 16010  | ά. Κιόγκια 27)9                      |
| ΜΑΙΗΦΟΡ ΣΠΛΕΝΤΟΡ     | 53 | 15685  | ά. Σάν Βισέντε 1)10 διά Σάν Νικολας  |
| ΜΑΙΥ·ΦΛΑΟΥΕΡ Χ. (π.) | 52 | 10856  | έ. Ντώρπαταν 9)9                     |
| ΜΑΛΑΓΙΑ (δ.π.)       | 49 | 18082  | ά. Τεργέστην 1)10 διά Ράς Λανούφ     |
| ΜΑΝΤΕΛΕ·Ι·Ν          | 69 | 4994   | δ. Γιεραλτάρ 3)10 διά Βιρτούδ        |
| ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)*      | 58 | 21738  | δ. Γιεραλτάρ 7)10 διά 'Αιμέρσον      |
| ΜΑΝΤΟΥΑ (κ.)         | 52 | 2352   | έ. Μεσογειακάς μεταφοράς             |
| ΜΑΝΤΟΥΝ ΑΘΩΣ*        | 45 | 14132  | ά. Χονολουλού 25)9 διά Γιοκοχάμαν    |
| ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.δ.)       | 54 | 19993  | έ. Πειραιά ἀπό 27)4 (έπισκευα)       |
| ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ           | 43 | 15028  | έ. Σικάγο 4)10                       |
| ΜΑΡΑΝΑΡ (κ.)         | 61 | 1266   | έ. Ταραγκούνα 1)10                   |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ            | 66 | 15404  | ά. Υφαγκίσκον 1)10                   |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΤΟΥ (κ.)   | 41 | 3307   | ά. 'Αλεξανδρειαν 23)9 διά Βάρναν     |
| ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ Χ. (κ.)*   | 56 | 8378   | έ. Βανκούμπερ 23)8                   |
| ΜΑΡΓΚΩ               | 62 | 8951   | ά. Βιρτούδη 6)10 διά 'Αλεξανδρειαν   |
| ΜΑΡΕΒΑ Α.Σ. (κ.)     | 63 | 11071  | έ. Ντώρπαταν 5)9 διά Νουμέα          |
| ΜΑΡΘΑ (κ.)           | 52 | 2240   | ά. Τάιν 20)9 διά 'Αρχάγγελον         |
| ΜΑΡΙΑ (δ.)           | 60 | 25190  | έ. Θέρανταιμ 'Αιλ 14)9 διά Περισκόν  |
| ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.   | 56 | 12231  | έ. Χάρμπαν ρόδης 16)9                |
| ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ     | 71 | 16313  | έ. Παραγκούνα 26)9                   |
| ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΑΔ (δ.)   | 64 | 34827  | ά. Υόρκην 29)9 διά Περισκόν          |
| ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)        | 70 | 51602  | ά. Ράς Τανόύρα 4)9                   |
| ΜΑΡΙΑΝΘΗ (κ.)        | 54 | 7933   | ά. Τζιμπούτι 30)9                    |
| ΜΑΡΙΑΝΗ (κ.)*        | 44 | 2783   | ά. Γιεραλτάρ 1)10 διά 'Ιοπανίαν      |
| ΜΑΡΙΑΝΝΙΑ            | 58 | 9299   | έ. Σιγκαπούρην 1)9 διά Μπαχάρης      |
| ΜΑΡΙΒΙΚ (δ.κ.)       | 55 | 20980  | ά. Μπαχάρης θαλάσσης 2)10 διά Σάντος |
| ΜΑΡΙΠΤΩ Τ. (κ.)      | 51 | 2354   | έ. Ράς Τανόύρα 16)9 διά Σαν Τσαράν   |
| ΜΑΡΙΛΑΚ Μ. (κ.)      | 57 | 5773   | έ. Κέκα 4)10                         |
| ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ (δ.δ.)     | 54 | 6856   | έ. Ράς Τανόύρα 16)9 διά Σουέζ        |
| ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ ΙΙΙ        | 55 | 12597  | ά. Τιμπούτι 30)9                     |
| ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (κ.δ.)   | 54 | 20794  | ά. Κεμπέκ 30)9 διά Κανάλια           |
| ΜΑΡΙΠΤΑΡΟΣ (δ.κ.)    | 55 | 11193  | έ. Μπαχάρης θαλάσσης 2)10            |
| ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)       | 50 | 15747  | έ. Σιγκαπούρη 27)5 διά Μπανάνα       |
| ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.κ.)     | 37 | 5272   | ά. Ταξιαρχία 2)10 διά Περισκόν       |
| ΜΑΡΙΤΣΑΝΣ (κ.)       | 54 | 6856   | έ. Πειραιάς 8)9 διά 'Ινδιαν          |
| ΜΑΡΙΤΥΧΗ (κ.)        | 55 | 6859   | έ. Εις μεσογειακάς μεταφοράς         |
| ΜΑΡΙΩ                | 65 | 17238  | ά. Μπανέτα 1)10                      |
| ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ     | 61 | 12011  | ά. Τζακάρτα 14)9                     |
| ΜΑΡΝΑ Κ. (κ.δ.)*     | 59 | 13596  | ά. Γιεραλτάρ 25)9 διά Μπανάνα        |
| ΜΑΡΝΑ (δ.)           | 54 | 16573  | ά. Μπέρας 4)10 διά Νακάλα            |
| ΜΑΡΥΤΟΝΙΑ (κ.)       | 61 | 7863   | ά. 'Αιμέρσον 2)8                     |
| ΜΑΤΣΕΣΤΙΚΗ (δ.)      | 65 | 34185  | έ. Αμέρισαν 30)9                     |
| ΜΑΧΗΤΗΣ              | 57 | 8855   | άργει είς 'Αματερνταμ ἀπό 27.4.72    |
| ΜΕΓΑΣ (δ.)           | 67 | 43231  | έ. Αρούμπα 30)8                      |
| ΜΕΦΩΝΗ (π.δ.)        | 58 | 29139  | ά. Πούλερ Μπούκομ 4)10 διά Ντουμάντι |
| ΜΕΛΙΑΣ               | 59 | 3372   | ά. Κρήτης 19)9 διά Π. Λιμον          |
| ΜΕΛΙΤΗ (δ.)          | 57 | 11652  | ά. Πούντα Καρπόν 23)9 διά Π. Λιμον   |
| ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)    | 66 | 39617  | ά. Χόδικ 30)8 διά Περισκόν           |
| ΜΕΛΝΔΑ ΕΜΟΥ (δ.)     | 71 | 113780 | ά. Φώλεδ 13)9 διά Περισκόν           |
| ΜΕΛΑΤΕΜΙ             | 56 | 7986   | ά. Πόρτ 'Αρθουρ 22)9 διά Πασάγιες    |
| ΜΕΝΤΙΤΑ              | 56 | 10360  | έ. Βερακρούδης 1)10                  |
| ΜΕΝΤΙΤ. ΚΛΙΦ Κ.      | 59 | 4258   | ά. Σαλβαδόρ 25)9                     |
| ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΤΑΡ κ.    | 52 | 1190'  | ά. Γκαέτα 26)9 διά Τρίπολιν          |
| ΜΕΣΙΣ (δ.)           | 59 | 22681  | έ. Κέιπ Τάουν 17)0                   |
| ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)         | 57 |        |                                      |

|                        |       |   |  |                 |        |                                     |                                    |
|------------------------|-------|---|--|-----------------|--------|-------------------------------------|------------------------------------|
| ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΟΥΤΕ. δ. 59 | 22844 | ά. Λέτι Τσάρλς 30)9 διά 'Αρούμπα          | ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)                        | 60              | 28655  | έ. Πειραιάδ 6)9                     |                                    |
| ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤ. (π.)     | 48    | 2086 είς μεσογειακάς μεταφοράς            | ΝΤΟΡΙΑΝ                                | .....           | 10486  | ά. Ντακάρ 27)9 διά Ντώρμπαν         |                                    |
| ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)     | 53    | 21577 δ. Γιβραλτάρ 3)10 διά 'Αμερέσαν     | ΝΤΟΡΙΚ (δ.)                            | .....           | 45280  | δ. Γιβραλτάρ 3)10                   |                                    |
| ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ- (κ.)      | 55    | 1308 δ. Σαντ Μαλό 2)10 διά 'Αμερέσαν      | ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΙΟΥ                        | 56              | 8424   | ά. Σάντος 26)9 διά Π. Σουδάν        |                                    |
| ΜΠΡΙΓΙΑΝ               | ..... | 51  | 2633 δ. Κωντόπολη 20)9 διά Κωντόπολην  | ΞΕΝΙΑ (κ.)      | .....  | 2836                                | είς μεσογειακάς μεταφοράς          |
| ΜΠΡΙΤΤ (κ.)            | 54    | 2510 δ. Ρόττερνταμ 27)9 διά Μωλανίτης     | ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)                      | 49              | 1953   | είς μεσογειακάς μεταφοράς           |                                    |
| ΜΠΡΟΥΝΣΗΣ (κ.)*        | 59    | 4126 δ. Σαντ Ιζών (Ν.Β.) 27)9 Πειραιά     | ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)                          | 54              | 2227   | ά. Κίγκοτων 4)10 διά Χιούστον       |                                    |
| ΜΥΘΙΚ (μικτόν)         | 67    | 39617 δ. Περούκόν 22)9 διά Σιράχα         | ΟΛΑΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚ κ.*                      | 50              | 1439   | ά. Πειραιάδ 4)10 διά Ρόττερνταμ     |                                    |
| ΜΥΚΛΗ (δ.)             | 62    | 28395 έ. Σιγκαπούρην 23)9 (έπισκευα)      | ΟΛΥΜΠΙΑ (δ.)                           | 58              | 13093  | έ. 'Αντεν 21)9                      |                                    |
| ΜΥΡΩΝ                  | 64    | 17487 δ. Πόρτα 'Ελλαπεθ 2)10 διά Γαλλίαν  | ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.)                          | 62              | 11270  | ά. Λάς Πάλμας 12)9 διά Βομβάνη      |                                    |
| Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ          | 67    | 11026 δ. Μπρούνσμπουτελ 29)9 Ν. 'Ορλεάνη  | ΟΛ. ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)                      | 72              | 106123 | δ. Περούκόν 24)9 διά Ντώρμπαν       |                                    |
| ΝΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ κ.       | 62    | 9354 δ. Σικάριο 4)10                      | ΟΛ. ΑΘΛΕΤ (δ.)                         | 69              | 97468  | ά. Περούκόν 27)9                    |                                    |
| ΝΑΤΑ (δ.)              | 59    | 23785 δ. Κάρυκ 'Αιλαντ 12)9 διά Βενετίαν  | ΟΛ. Α'ΙΣ (δ.)                          | 54              | 17999  | ά. Σουάμπτα 25)9 διά Σιγκαπούρην    |                                    |
| ΝΑΥΑΡΙΝΟ               | 57    | 9990 δ. Σαντ Ιζών (Ν.Β.) 15)9             | ΟΛ. ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)                       | 70              | 98726  | ά. Τέμπλη Μπαΐη 25)9 διά 'Αγγλίαν   |                                    |
| ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)           | 65    | 36066 δ. Κιουρασάδα 21)9 διά Περούκόν     | ΟΛ. ΑΛΑΙΑΝΣ (δ.)                       | 70              | 97206  | ά. Τέμπλη Μπαΐη 4)10 διά Περούκόν   |                                    |
| ΝΑΥΤΑΜΟΝΤΙΑ Ι (δ.)     | 52    | 20877 δ. Κέπι Τάουν 27)8 διά Περούκόν     | ΟΛ. ΑΜΠΙΣΙΩΝ (δ.)                      | 70              | 97206  | έ. Γιορσόπορη 6)10                  |                                    |
| ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)         | 69    | 9241 δ. Παναμάτ 2)10                      | ΟΛ. ΑΝΘΕΜ (δ.)                         | 70              | 98566  | ά. Τέμπλη Μπαΐη 24)9 διά Περούκόν   |                                    |
| ΝΕΑ ΤΥΧΗ (π.)*         | 51    | 1348 δ. Κωνιτόπολιν 5)7 διά Τεργέστην     | ΟΛ. ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ δ.                    | 70              | 97466  | δ. Γιβραλτάρ 4)10 διά Ρόττερνταμ    |                                    |
| ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)          | 58    | 24068 δ. Α. 'Υδρην 2)10 διά 'Αρούμπα      | ΟΛ. ΑΙΣΙΟΝ (δ.)                        | 70              | 98566  | έ. Κουβέλη 3)10                     |                                    |
| ΝΕΔΑ (κ.)*             | 61    | 1460 δ. Θεούτα 26)9 διά Πειραιά           | ΟΛ. ΑΡΡΟΟΥ (δ.)                        | 70              | 96627  | ά. Περούκόν 28)9 διά 'Αγγλίαν       |                                    |
| ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*        | 47    | 1531 ώπο παραλαβήν                        | ΟΛ. ΑΡΤΣΕΡ (δ.)                        | 70              | 96679  | ά. Γιορσόπορη 30)9 διά Περούκόν     |                                    |
| ΝΕΜΕΟ (δ.)             | 54    | 10980 έ. Της 7)10                         | ΟΛ. ΑΣΠΡΕΙΣΩΝ δ.                       | 72              | 106123 | ά. Περούκόν 6)9 διά 'Αγγλίαν        |                                    |
| ΝΕΠ. ΑΝΤΒΑΝΣ (π.δ.)    | 58    | 29262 δ. Γιβραλτάρ 26)9 διά Ράς Λανούφ    | ΟΛ. ΒΑΛΛΕΥ' (δ.)                       | 54              | 13652  | έ. Ρούεν 27)9                       |                                    |
| ΝΕΠ. ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)      | 72    | 54719 δ. Περούκόν 21)9 διά Ρόττερνταμ     | ΟΛ. ΒΑΛΟΡ (δ.)                         | 54              | 20453  | έ. Λός 'Αντζελες 24)8               |                                    |
| ΝΕΠ. ΕΝΕΡΤΖΥ (π.δ.)    | 58    | 29141 δ. Α. 'Υδρην 6)10 διά Πειραιά       | ΟΛ. ΓΚΑΛΦ (δ.)                         | .....           | 54     | 20495                               | ά. Τέμπλη Μπαΐη 30)9               |
| ΝΕΠ. ΗΤΩΝΤΑΣ (δ.)      | 56    | 19821 δ. Α. 'Υδρην 30)9 διά Κιουρασάδο    | ΟΛ. ΓΚΑΡΛΑΝΤ (δ.)                      | 65              | 38607  | έ. Μάλταν 26)9                      |                                    |
| ΝΕΠ. ΦΡΕΝΤΣΙΩΝ (δ.)    | 55    | 23930 δ. Καράκας Μπαΐη 1)10               | ΟΛ. ΓΚΕΙΜ'Σ (δ.)                       | 64              | 32380  | ά. Ν. 'Υδρην 16)9 διά 'Αρούμπα      |                                    |
| ΝΕΠΤΟΥΝ                | ..... | 67  | 15996 δ. Κιουντάνζαν 29)9              | ΟΛ. ΓΚΕΙΤ (δ.)  | 65     | 32478                               | ά. Μασσαλίαν 20)9                  |
| ΝΕΠΤΟΥΝ Δ.             | 52    | 4386 δ. Λάς Πάλμας 11)9 Πουάντ Ναυάρ      | ΟΛ. ΓΚΛΟΡΥ (δ.)                        | 64              | 38598  | ά. Ν. 'Υδρην 21)9 διά 'Αρούμπα      |                                    |
| ΝΕΠΤ. ΤΡΕΙΝΤΕΡ κ.      | 56    | 3990 δ. Μομπάσα 12)9                      | ΟΛ. ΓΚΡΕΙΣ (δ.)                        | 65              | 32407  | έ. Ντάς 'Αιλαντ 27)9                |                                    |
| ΝΕΡΕΙΤΗΣ (δ.)          | 54    | 10944 δ. Φώλευ 6)10 διά Μίλφορτ Χάφεν     | ΟΛ. ΓΚΟΛΑ (δ.)                         | 65              | 38607  | ά. Λίθερπουλ 7)10                   |                                    |
| ΝΕΣΤΟΣ                 | ..... | 64  | 16073 έ. Σάν Νικολας ('Αργ.) 2)10      | ΟΛ. ΗΓΚΑ (δ.)   | 58     | 27602                               | έ. Χιούστον 25)9                   |
| ΝΕΣΤΩΡ                 | ..... | 54  | 4169 δ. Ντακάν 26)9 διά Λά Παλίς       | ΟΛ. ΘΑΝΤΕΡ (δ.) | 50     | 24741                               | ά. 'Αρούμπα 24)9 διά Πόρτλαντ (Με) |
| ΝΕΤΤΟΥΝΟ (δ.)*         | 55    | 11018 δ. Ρόττερνταμ 4)10                  | ΟΛ. ΛΕΙΚ' (δ.)                         | 54              | 17999  | ά. Μπαχρέν 28)9 διά Λισσαβώνα       |                                    |
| ΝΕΦΕΛΗ (δ.)            | 58    | 24152 δ. Βοστώνη 2)10                     | ΟΛ. ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)                       | 72              | 128561 | ά. Φινάρτ 6)10 διά Μίλφορτ Χάφεν    |                                    |
| ΝΕΦΕΛΗ                 | ..... | 64  | 10864 δ. Ταϊταγκόν ρόδος 27)9          | ΟΛ. ΜΠΟΝΤ (δ.)  | 72     | 126027                              | ά. Ράς Τανόρδα 28)9                |
| ΝΕΦΟΣ (μικτόν)         | 67    | 54502 δ. Γιορσόπορη 3)10                  | ΟΛ. ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)                     | 73              | 128561 | ά. Τέμπλη Μπαΐη 23)9 διά Περούκόν   |                                    |
| ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)          | 52    | 11234 δ. Π. 'Ορτας 30)9 διά Χάμπτον ρόδος | ΟΛ. ΜΠΡΟΥΚ (δ.)                        | 55              | 13709  | ά. Π. Μιράντα 30)9 διά Ταμπίκο      |                                    |
| ΝΙΚΑΙΑ (δ.)            | 55    | 11356 δ. Μαυρίκιον 30)9 διά 'Αγγλίαν      | ΟΛ. ΝΤΕΙΑ (δ.)                         | 54              | 18476  | ά. Ν. 'Υδρην 4)10 διά 'Αρούμπα      |                                    |
| ΝΙΚΑΝΑ (κ.)            | 29    | 1943 είς μεσογειακάς μεταφοράς            | ΟΛ. ΠΑΙΟΝΗΡ (δ.)                       | 66              | 15625  | ά. Μόντρεαλ 23)9 διά Ντουλούθ       |                                    |
| ΝΙΚΗΤΑΣ (κ.)           | 55    | 9689 ε. Ταϊταθέλιαν 21)9                  | ΟΛ. ΠΑΛΑΜ (δ.)                         | 65              | 15577  | ά. Ντουλούθ 28)9                    |                                    |
| ΝΙΚΟΛΑ                 | 68    | 2289 είς μεσογειακάς μεταφοράς            | ΟΛ. ΠΑΙΟΥΕΡ (δ.)                       | 68              | 15602  | δ. Γιβραλτάρ 29)9 διά Μόντρεαλ      |                                    |
| ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)           | 53    | 12396 δ. Ν. 'Ορλεάνην 25)9 διά Μεξικό     | ΟΛ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ (δ.)                     | 65              | 15179  | ά. Σιγκαπούρην 14)9 Μονφαλκόνε      |                                    |
| Ν. Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ δ.    | 68    | 86521 δ. Ν. 'Υδρην 25)9 διά 'Αρούμπα      | ΟΛ. ΠΕΡΑ (δ.)                          | 65              | 15671  | έ. Καράτοι 11)9                     |                                    |
| ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ          | 58    | 7324 δ. Μπρούνσμπουτελ 12)9 διά Γκάμπες   | ΟΛ. ΠΙ'ΙΣ (δ.)                         | 69              | 15688  | ά. Κέπι Τάουν 2)10 διά 'Ολλανδίαν   |                                    |
| ΝΙΚΟΣ (κ.)             | 57    | 1600 δ. Πειραιάδ 18)8 διά Ιταλίαν         | ΟΛ. ΠΡΑΙΝΤ (δ.)                        | 67              | 15697  | ά. Σιγκαπούρην 28)7 διά Τελόκ 'Αϊερ |                                    |
| ΝΙΚΟΣ Χ. (κ.)          | 50    | 3827 έ. Νάντην 27)9                       | ΟΛ. ΠΡΕΣΤΙΤΖ (δ.)                      | 69              | 15808  | έ. Κωνιτόπολιν 25)9                 |                                    |
| ΝΙΝΦΕΟ (δ.)*           | 52    | 12975 δ. Μπόταν Μπαΐη 4)10                | ΟΛ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)                      | 69              | 15688  | ά. Ντώρμπαν 5)10                    |                                    |
| ΝΙΟΥΚΑΣΤΑ ΤΡ.          | 53    | 5789 δ. Ν. 'Ορλεάνην 1)10                 | ΟΛ. ΡΑΙΝΤΕΡ (δ.)                       | 60              | 32008  | ά. Ρολέντορ 11)9 Σάο Σεμπασιόδιο    |                                    |
| ΝΙΤΣΑ (δ.)             | 71    | 16563 δ. Λινέ Πόλιν 1)10 διά Π. Μιράντα   | ΟΛ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.)                        | 59              | 32007  | ά. Τζεμπέλη Ντανά 21)9 Ντάς 'Αϊλ    |                                    |
| ΝΟΡΔΕΡΝ Α'ΙΣ (κ.)      | 60    | 4113 δ. Αλεξανδρείαν 6)10 διά Πειραιά     | ΟΛ. ΡΟΚ (δ.)                           | 54              | 17999  | ά. Φρήρπορτ (Μπ.) 20)9 διά 'Αρούμπα |                                    |
| ΝΟΡΔ. ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)    | 58    | 20451 δ. Ούμ Σατό 27)9 Σιγκαπούρην        | ΟΛ. ΣΑΝ (δ.)                           | 55              | 18790  | ά. Ντόβερ 27)9                      |                                    |
| ΝΟΡΔ. ΗΓΚΑ μετ.        | 63    | 14800 δ. Πειραιάδ 5)10                    | ΟΛ. ΣΚΑΥ' (δ.)                         | 55              | 13934  | ά. Τόρόντο 27)9 διά Μόντρεαλ        |                                    |
| ΝΟΡΔ. ΚΟΓΚΕΡΟΡ δ.      | 58    | 18183 δ. Σιγκαπούρην 15)9 διά Περούκόν    | ΟΛ. ΣΝΟΟΥ (δ.)                         | 54              | 13665  | ά. Τουάφ 1)10 διά Ταμπίκο           |                                    |
| ΝΟΡΔ. ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)     | 59    | 18180 δ. Βομβάνη 4)10                     | ΟΛ. ΣΑΛΑΜΕΝΤΖΕΡ δ.                     | 59              | 37958  | ά. Ράς Τανόρα 22)9                  |                                    |
| ΝΟΡΔ. ΝΑ'ΙΑΝΤ          | 67    | 22549 δ. Τεργέστην 4)10 διά Ράς ές Σιδέρη | ΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)                      | 60              | 37744  | ά. Πειραιάδ 22)9                    |                                    |
| ΝΟΡΔ. ΤΖΟΥ' (δ.)       | 64    | 38649 δ. Παναμάτ 27)9 διά Ειρηνικόν       | ΟΛ. ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)                       | 63              | 30574  | έ. Σιγκαπούρην 24)9 διά Μπαχρέν     |                                    |
| ΝΟΡΔ. ΦΡΟΣΤ (κ.)*      | 58    | 4106 δ. Βοστώνη 2)10                      | ΟΛ. ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)                      | 64              | 30581  | ά. Περούκόν 12)9 διά Πόρτλαντ (Με)  |                                    |
| ΝΟΡΘ ΕΜΠΙΕΡΟΡ          | ..... | 67  | 25837 δ. Παναμάτ 3)10 διά Ιταλίαν      | ΟΛ. ΦΑΕΩΘΝ      | 65     | 15179                               | έ. Μπαχρένταν 1)10 διά Μ. Θάλασσαν |
| ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)          | 56    | 12402 δ. Μπαχρένταν 27)9 διά Κάρυκ 'Αιλ   | ΟΛ. ΦΑΛΚΟΝ (δ.)                        | 58              | 27602  | έ. 'Αμερέτνταν 1)10                 |                                    |
| ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)       | 56    | 18210 δ. Ρίο 'Ιανέριο 4)10 διά Περούκόν   | ΟΛ. ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)                       | 64              | 47493  | ά. Λίθερπουλ 4)9 διά Περούκόν       |                                    |
| ΝΟΡΘ ΣΤΡΗΜ (κ.)*       | 51    | 1435 δ. Αμβρούγον 4)10                    | ΟΛ. ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. όπερ.)                | 31              | 18563  | έ. Γένοβαν δάπ 16)7                 |                                    |
| ΝΟΡΘΟΥ-ΙΝΤ             | 70    | 11328 δ. Ρόττερνταμ 28)9 διά Σαν Πιέρ     | ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)                           | 55              | 16741  | ά. Γκάλιθεστον 16)9                 |                                    |
| ΝΟΡΝΦΕΛΣ (κ.)*         | 54    | 4352 δ. Καράτοι 4)10                      | ΟΝΕΣΤΙ (κ.)                            | 47              | 1593   | ά. Ν. 'Ορλεάνην 30)9                |                                    |
| ΝΟΡΦΟΛΚ (δ.)           | 59    | 20915 δ. Α. 'Υδρην 3)10 διά 'Αρούμπα      | ΟΝΤΑ (δ.) *                            | 58              | 13012  | ά. Πρόδεντες 27)8 διά Κιουρασάδο    |                                    |
| ΝΟΤΟΣ (κ.)             | 50    | 2748 δ. Λουάντα 3)10 διά Ντώρμπαν         | ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (δ.)                      | 56              | 21090  | ά. Ντόντζες 28)9 διά Π. Νουάρ       |                                    |
| ΝΟΤΟΣ                  | ..... | 58  | 12339 δ. Μιζουίμα 15)9 διά Μπ. 'Άθερες | ΟΡΕΑΝΤ          | 56     | 11267                               | ά. Ντόρμπαν 4)10 διά Καράτοι       |
| ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτ.)      | 58    | 30235 δ. Περούκόν 9)9 διά Γουίντο 'Αιλ    | ΟΡΙΚΟ (δ.)                             | 58              | 12668  | ά. Φιλαδέλφειαν 2)10 διά 'Αρούμπα   |                                    |
| ΝΤ. ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ δ.     | 54    | 11911 δ. Σ. Ντομίγκο 7)9 διά Ρίο Χάνα     | ΟΡΟΝΤΗΣ (λιβ.)                         | 42              | 2881   | έ. μεσογειακάς μεταφοράς            |                                    |
| ΝΤΕΓΚΕΝΤΟ (κ.)         | 68    | 9079 δ. Παναμάτ 21)8 διά Κίναν            | ΟΣΕΑΝ ΚΟΥΗΝ (δ.)                       | 57              | 22006  | έ. Ν. 'Υδρην 21)9 διά Γκρότον       |                                    |
| ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΑΝΝΕΡ δ.      | 57    | 21340 δ. Λάς Πάλμας 20)9 διά Περούκόν     | ΟΣΕΑΝ ΛΑΙΩΝ (δ.)                       | 70              | 79001  | δ. Γιβραλτάρ 21)9 διά Μπαχρέν       |                                    |
| ΝΤΗΜΠΙ                 | 58    | 10396 δ. Παναμάτ 4)10                     | ΟΣΕΑΝ ΠΡΙΝΣ (δ.)                       | 52              | 11351  | δ. Σαδάνναν 22)9 διά 'Αρούμπα       |                                    |
| ΝΤΗΖΕΡΤ ΛΗΝΤΕΡ δ.      | 57    | 20728 δ. Γιβραλτάρ 26)9 διά Τέξας         | ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ (δ.)                      | 56              | 9829   | ά. Κολούμπια ρίθερ 27)9 διά 'Ινδιαν |                                    |
| ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ δ.     | 56    | 20352 δ. Χόκι Κόκγι 26)9 διά Κελλάργκ     | ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙΝ                         | 66              | 12459  | έ. Σαγκάρην 1)10                    |                                    |
| ΝΤΗΦΑΙΑΝΤ              | 60    | 19988 δ. Βανκούμπερ 12)9 διά 'Ιαπωνίαν    | ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ                           | 63              | 11963  | έ. Ούγγιούγκ Παντάγκ 26)9           |                                    |
| ΝΤΙΝΑ (κ.)             | 54    | 5251 δ. Σιγκαπούρην 9)9 διά Κίναν         | ΟΣΕΑΝΙΚ (π. όπερ.)*                    | 65              | 27645  | έ. Ν. 'Υδρην 5)10                   |                                    |
| ΝΤΟΒΕΡ                 | 53    | 15826 δ. Βομβάνη 4)10 διά Καλκούταν       | ΟΣΕΑΝΙΚΑ *                             | 65              | 28101  | έ. Γιβραλτάρ 25)9 διά Λ. Μπουκάνεν  |                                    |
| ΝΤΟΛΩΝ (δ.)            | 56    | 11669 δ. Μοιτάδας 10)9 διά 'Αργεντινή     | ΟΣΣΑ (δ.)                              | 56              | 23232  | έ. Ν. 'Υδρην 26)9                   |                                    |
| ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΑ (δ.)       | 53    | 12200 δ. Σιγκαπούρην 28) διά Ντουάρι      | ΟΣΤΡΙΑ                                 | 59              | 10542  | έ. Παναμάτ 4)10 διά Περού           |                                    |
| ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)          | 50    | 9956 δ. Πούλο Μπούκον 3)10 διά Πλατζού    | ΟΥΑΣΝΙΣ (κ.)                           | 58              | 3598   | έ. Ρίο Γκράντε 4)10                 |                                    |
| ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ        | 56    | 8716 δ. Ρεύμιον 11)9 διά Μασσαλίαν        | ΟΥΝΤΕΡ ΝΤ. ΛΙΝΤΕΝ*                     | 71              | 11044  | ά. Κολούμπια ρίθερ 25)9             |                                    |
| ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)        | 58    | 10686 δ. Βιζακαποτάνη 29)9 Καλκούταν      | ΟΥΡΑΝΙΑ                                | 55              | 1839   | έ. Στεττίνον 30)9                   |                                    |
| ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ             | 57    | 9553 δ. Βομβάνη 26)9                      | ΟΥΡΑΝΙΑ Π. (κ.)                        | 53              | 1299   | ά. Πειραιάδ 17)9                    |                                    |
| ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)     | 55    | 11209 δ. Ντώρμπαν 27)9 διά Περούκόν       | ΟΥΡΑΝΟΣ *                              | 61              | 18484  | έ. Καζαμπλάνκα 11)9                 |                                    |



ΧΗΜΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ (ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΕΙΣ ΜΑΝΔΡΑΝ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ)  
ΤΟ 28<sup>ο</sup> ΕΡΓΟ

|                              |      |   |
|------------------------------|------|---|
| ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ II κ. 38         | 2501 | εις μεσογειακάς μεταφοράς                   |
| ΠΑΙ·Ν (δ.π.) . . . . .       | 45   | 14351 έ. Γκάλθεστων 6)9                     |
| ΠΑΛΑΙΩΝ (δ.) . . . . .       | 57   | 12881 ά. Καράται 22)9 διά Σιγκαπούρην       |
| ΠΑΛΕΡΜΟ (κ.) . . . . .       | 51   | 1362 έ. Ρουέν 25)9                          |
| ΠΑΜ (δ.) . . . . .           | 54   | 11582 έ. Τοκούγαμα 2)10                     |
| ΠΑΜΠΕΡΟ (κ.) . . . . .       | 56   | 8674 έ. Κων(πολιν 22)9 δι' 'Αννάμπα         |
| ΠΑΝ. ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ κ.           | 50   | 5304 ά. Δάντοι 24)9 δι' 'Αλεξανδρειαν       |
| ΠΑΝ. ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.) . . . . .  | 50   | 8280 έ. Παναμά 14)9                         |
| ΠΑΝ. ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ             | 58   | 10659 ά. Ντρόμπαν 30)9 διά Μομπάσα          |
| ΠΑΝ. ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)          | 49   | 5414 ά. Ντακάρ 10)9 διά Κωνστάντζαν         |
| ΠΑΝ. ΤΗΝΟΥ (κ.) . . . . .    | 52   | 4589 έ. Μπάρ 14)9                           |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Β. (κ.) . . . . . | 48   | 1977 έ. Κων(πολιν 3)10                      |
| ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ . . . . .       | 61   | 7758 έ. Σάντοι 17)9                         |
| ΠΑΝΑΧΑΙ·ΚΟΝ (δ.) . . . . .   | 63   | 30408 ά. Βερνόν 19)9                        |
| ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (κ.) . . . . .   | 50   | 6307 έ. Κων(πολιν 4)9 διά Νοθεωραίσκην      |
| ΠΑΝΓΚ. ΓΙΟΥΝΙΤΗ              | 64   | 1992 ά. Σάντο Ντομίλικον 19)9 Τρίνινταντ    |
| ΠΑΝΓΚ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ*             | 67   | 1959 εις ταξίδια Καραϊβικής                 |
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.) . . . . .      | 61   | 8801 έ. Σάντοι 30)9                         |
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ . . . . .           | 72   | 10600 έ. Κολομβία ρίθερ 26)9                |
| ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΙ·ΚΑΣ κ.          | 54   | 9618 έ. Κέιπ Τάουν 22)9                     |
| ΠΑΝΦΑΝ (κ.) . . . . .        | 54   | 5385 έ. Πειραιά 5)10                        |
| ΠΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (κ.) . . . . .   | 49   | 4727 ά. Αμπιχώστων 3)10 διά Κωνστάντζαν     |
| ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ (κ.) . . . . .     | 51   | 8919 έ. Πόρτο Χάρκουρτ 17)9                 |
| ΠΑΡΑΚΟΠΙ (δ.) . . . . .      | 54   | 20900 ά. Ν. 'Υρκην 26)9 διά Σ. Κρουαζ       |
| ΠΑΡΘΕΩΝ (κ.) . . . . .       | 51   | 1000 έ. 'Ελσινκι 29)9                       |
| ΠΑΡΙΣ (κ.) . . . . .         | 53   | 5690 ά. Μπιλιάρδο 4)9 δι' 'Αμπιχώστων       |
| ΠΑΣΦΙΚ (δ.) . . . . .        | 65   | 38116 ή. Μίρι 4)10 διά Σέρια                |
| ΠΑΤΙ (κυπρ.) . . . . .       | 50   | 5623 έ. Τζακάρτα 3)10 διά Πλάεμπαγκ         |
| ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ.                 | 73   | 9000 ά. Παναμά 27)9                         |
| ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.) . . . . .     | 55   | 5671 έ. Μπορτρά 27)9                        |
| ΠΑΥΛΟΣ (κ.) . . . . .        | 53   | 7283 έ. Σιγκαπούρην 2)10 διά Τονιάμπο       |
| ΠΕΛΛΑΝΙΩΝ (δ.) . . . . .     | 56   | 24521 έ. Φιλαδέλφειαν 7)9 δι' 'Αρούμπα      |
| ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.) . . . . .     | 54   | 19444 ή. Κεντητέ 3)10 δι' 'Αρούμπα          |
| ΠΕΝΝΥ ΜΑΙ·ΚΕΛΣ *             | 59   | 7919 έ. Μπιλιάρδο 27)9                      |
| ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.) . . . . .    | 56   | 24502 έ. Ρότερνταν 25)9                     |
| ΠΕΡΑΜΑ (κ.) . . . . .        | 50   | 2194 έ. Χάλιντ 29)9 διά Λαττάκια            |
| ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.) . . . . .   | 41   | 6464 εις μεσογειακάς μεταφοράς              |
| ΠΕΡΓΑΜΟΣ . . . . .           | 72   | 10349 ή. 'Οζάκαν 5)10 διά Γιοκοχάμαν        |
| ΠΕΡΙΚΑΗΣ (π.δ.) . . . . .    | 51   | 1077 εις μεταφοράν Μεσογείου ή. Δ. 'Αφρ.    |
| ΠΕΡΛ ΑΙ·ΛΑΝΤ . . . . .       | 64   | 10865 έ. Σιγκαπούρην 5)9 δι' Εδρώπην        |
| ΠΕΡΣΕΥΣ I (π.δ.) . . . . .   | 56   | 15852 εις Γκάλθεστων από 16)8               |
| ΠΕΤΟΥΝΙΑ (κ.) . . . . .      | 57   | 7843 ή. Ντρόμπαν 23)9 διά Βενετίαν          |
| ΠΕΤΡ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ          | 65   | 41255 ή. Γιθραλτάρ 8)9 διά Ράς Τανούρα      |
| ΠΙΣΚΕΣ (δ.) . . . . .        | 50   | 17763 ή. 'Αμπούρην 19)9                     |
| ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)            | 67   | 48747 ή. Ράς Τανούρα 22)9 διά Τενερίφην     |
| ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (κ.)*              | 55   | 7059 ή. Μπέρια 2)10 διά Μομπάσα             |
| ΠΛΟΥΤΟΝ (κυπρ.) . . . . .    | 59   | 10918 ή. Μακάν 5)10 διά Κορέαν              |
| ΠΛΩΤΩ . . . . .              | 68   | 35191 ή. Λορ. Μάρκες 3)10                   |
| ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)              | 66   | 33291 ή. Τενερίφην 26)9 διά Περσικόν        |
| ΠΟΙ·ΠΤ ΚΑΗΑΡ (μικτ.)         | 72   | 57102 ή. Τζεμπέλη Ντανά 30)9                |
| ΠΟΛΑ ΆΝΝΑ (κ.)*              | 55   | 5671 ή. Μομπάσα 6)10                        |
| ΠΟΛΑΜΑΙΗΝ (κ.) . . . . .     | 56   | 7871 ή. Ντακάρ 29)9 διά Πόρτ Σουδάν         |
| ΠΟΛΙΑΙΓΟΣ Β. (κ.) . . . . .  | 48   | 2000 εις μεσογειακάς μεταφοράς              |
| ΠΟΛΥΔΡΑ                      | 56   | 8325 ή. Πουάνη ή. Πίτρ 29)9 διά Μασσαλίαν   |
| ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.)          | 71   | 80194 ή. Χαλόδη 'Αλιαντ 30)9                |
| ΠΟΝΤΟΣ (κ.)*                 | 70   | 1662 ή. Ρότερνταν 3)10 διά Σάς θαν Γκάνη    |
| ΠΟΝΤΟΣ (δ.) . . . . .        | 58   | 16258 ή. Ντακάρ 30)9                        |
| ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.)*                | 49   | 1011 ή. Κων(πολιν 14)9 διά Βάρναν           |
| ΠΟΥΝΕΝΤΗΣ (δ.)*              | 57   | 21682 ή. Τζεμπέλη Ντανά 10)9 διά Φιλαδέλφ.  |
| ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.) . . . . .       | 45   | 5786 ή. Μπρουσούποτελ 3)10 διά Μεσσήνα      |
| ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ . . . . .          | 64   | 5916 ή. Κολόμπο 21)9 διά Ντακάρ             |
| ΠΡΟΜΗΤΥ (π.) . . . . .       | 59   | 9633 ή. Μασσάρον 28)9                       |
| ΠΡΟΣΠΕΡΟΥΣ (κ.)*             | 48   | 21088 ή. 'Αμπερσαν 5)10 διά Πόρτο Βέσμε     |
| ΠΡΟΦΕΤ ΗΑΙΑΣ . . . . .       | 58   | 2224 εις μεσογειακάς μεταφοράς              |
| ΠΡΩΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ κ.            | 56   | 8369 ή. Πάραναγκούν 22)9 διά Ρότερνταν      |
| ΠΡΩΤΟΚΑΛΤΟΣ (κ.) . . . . .   | 65   | 8130 ή. Σάντοις 20)9 διά Σαγκάνη            |
| ΠΡΩΤΟΚΑΛΤΟΣ (κ.)*            | 44   | 7984 ή. Καράται 27)9 διά ρίθερ Πλέιτ        |
| ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)*             | 56   | 9218 ή. Τοινάμπα 14)9 διά Παναμά            |
| ΠΥΘΙΑ . . . . .              | 72   | 10382 ή. Παναμά 30)9 διά Καναδά             |
| ΠΥΛΙΑΣΤΡΟΝ (π.)* . . . . .   | 46   | 1921 εις μεσογειακάς μεταφοράς              |
| Ρ. Κ. ΡΙΚΜΕΡΣ (κ.) . . . . . | 57   | 8127 ή. Π. Κελάγκ 20)9 δι' 'Αιμούργον       |
| ΡΑΒΕΝΣ (κ.) . . . . .        | 47   | 8039 ή. Ρότερνταν 11)8 διά Κούθα            |
| ΡΑΙΜΠΟΥ (κυπρ.) . . . . .    | 52   | 1346 ή. Σαβίλη 27)9 διά Μπούσου             |
| ΡΑΛΦ ΦΟΝ ΜΠΑΡΓΚΕΝ            | 50   | 1516 ή. 'Αμπερσαν 3)10 διά Συρακούσας       |
| ΡΑΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ (δ.)*           | 73   | 142055 ή. Βρέστον 12)9 διά Κουδίν 'Αλιαντ   |
| ΡΑΝΝΕΡ (δ.) . . . . .        | 57   | 23693 ή. Ράς Τανούρα 27)9                   |
| ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)*              | 56   | 1384 ή. Πλούν 18)9 διά Δυρράχιον            |
| ΡΕΑ . . . . .                | 66   | 11859 ή. Παναμά 18)9                        |
| ΡΕΙ·ΠΝΤΖΕΡ (δ.) . . . . .    | 57   | 20778 ή. Ριο 'Ιανέρο 3)10                   |
| ΡΕΙ·ΦΕΝΣ (κ.) . . . . .      | 46   | 8070 ή. Σιγκαπούρην 7)9 διά Ντακάρ          |
| ΡΕΖΟΝΙΟΥΤ                    | 59   | 19047 ή. Λ. Μαρκές 24)9 διά Βαλτιμόρην      |
| ΡΕΝΤ ΣΚΑ·Υ*                  | 56   | 1990 ή. Ρότερνταν 5)10 δι' 'Αλγέριον        |
| ΡΗΓΚΑΛ (μικτόν)              | 51   | 12540 ή. Μπορτώ 27)9                        |
| ΡΗΝΟΥΑ (π.) . . . . .        | 48   | 1515 ή. Κων(πολιν 21)9 διά Νοθεωραίσκην     |
| ΡΗΤΟΡΙΚ (μικτόν)             | 71   | 77049 ή. Σακάται 14)9 διά Περσικόν          |
| ΡΙΟ ΜΑΡ . . . . .            | 65   | 16334 ή. Γιθραλτάρ 3)10 διά Σάντοις         |
| ΡΙΟ ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ κ.           | 56   | 9026 ή. Λονδίνον 3)10                       |
| ΡΙΟΝ . . . . .               | 58   | 10811 ή. Βενετίαν 21)9                      |
| ΡΟΖΑ Τ. (κ.) . . . . .       | 54   | 1970 ή. Βενετίαν 4)10                       |
| ΡΟΘΕΝΣ (κ.) . . . . .        | 46   | 8106 ή. Πειραιά 1)10                        |
| ΡΟΚΟΣ Β. (δ.) . . . . .      | 56   | 21028 ή. Πόρτλαντ (Με) 13)9 δι' 'Αρούμπα    |
| ΡΟΛΛΕ (δ.) . . . . .         | 55   | 19853 ή. Γένοβαν 4)10 διά Γκάμπα            |
| ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μικτόν)            | 71   | 77049 ή. Φατέχ Τέρμιναλ 2)10                |
| ΡΟΥΓΙΑ (κ.) . . . . .        | 67   | 2486 ή. Λύπτεκ 2)10 διά Σλίτε               |
| ΡΟΥΘΗ ΜΑΙ·ΚΕΛΣ κ.            | 63   | 7311 ή. Σικάγο 25)9 διά Κόντινεντ           |
| ΡΥΘΜΟΣ . . . . .             | 57   | 10316 ή. Μπάρι 20)9 διά Ραθέναν             |
| ΡΟΥΜΛΙΑ (δ.) . . . . .       | 59   | 21275 ή. Βίλμιγκτον 30)9 δι' 'Αρούμπα       |
| ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ (δ.) . . . . .  | 50   | 17791 ή. Κιουρασάδα 25)9 διά Νόνασχαμ       |
| ΣΑΙΝΤ ΑΘΗΝΑ . . . . .        | 54   | 2730 ή. Μπορτώ 29)9                         |
| ΣΑΙΝΤ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)*          | 58   | 3065 ή. 'Αμπέρσαν 6)10 διά Βρέμην           |
| ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ (δ.) . . . . .    | 59   | 29486 ή. Μένα 'Αμπιντούλα 27)9 διά Σιράχα   |
| ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΗ                 | 65   | 23249 ή. Κάμπτον ρόδες 3)10                 |
| ΣΤ. ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.)          | 57   | 20686 ή. Λόδη 'Αντζελες 3)10 Κουδίν 'Αιλαντ |
| ΣΑΙΝΤ ΕΙΡΗΝΗ                 | 56   | 8686 ή. 'Αμπιού Νταμπί 2)10                 |
| ΣΤ. ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)           | 59   | 16973 ή. Θεσσαλίαν 09.10.8 — 79.54 Δ. 22)9  |
| ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.) . . . . .   | 56   | 12279 ή. Πόρτ ντε Μπούκ 3)10 διά Λά Σκίρα   |
| ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ . . . . .        | 53   | 8715 ή. Πενάγκ 27)9                         |
| ΣΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)          | 66   | 16334 ή. Δάντοις 3)9                        |
| ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (μικτ.)           | 50   | 11631 ή. Χάμπτον ρόδες 23)9 διά Τρίνινταν   |
| ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ III (δ.)          | 59   | 15772 ή. Βαλτιμόρη 22)9 δι' 'Αρούμπα        |
| ΣΤ. ΤΖΩΡΤΖ III (δ.)          | 54   | 9755 ή. Σουάμπιτα 1)10 διά Καντάλα          |
| ΣΑΙΝΤ ΤΟΜΑΣ (δ.) . . . . .   | 59   | 29097 ή. Λας Πάλμας 18)9 διά Περσικόν       |
| ΣΑΙΛΒΙΑ (κ.) . . . . .       | 56   | 8671 ή. Πόρτο 'Αλγύκρε 21)9 διά Κόπερ       |
| ΣΑΛΛΑ Χ. (δ.) . . . . .      | 52   | 13542 ή. Γκάμπετον 8)9 δι' 'Αρούμπα         |
| ΣΑΛΜΟΣ Α'ΙΓΑΑΝΤ (π.)         | 71   | 5055 ή. Πειραιά 2)10                        |
| ΣΑΛΜΟΣ ΓΚΛΟΡΥ . . . . .      | 64   | 18123 ή. Γένοβαν 26)8                       |
| ΣΑΛΜΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.)*           | 56   | 1360 ή. 'Αμπέρσαν 3)10 διά Λισσαδώνα        |
| ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ              | 72   | 11506 ή. Παναμά 30)8 διά Κίναν              |
| ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ            | 72   | 11506 ή. Βανκούσθερ 4)10                    |
| ΣΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)*            | 50   | 1805 ή. Καζαμπλάνα 25)9                     |
| ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ . . . . .       | 53   | 8952 ή. Ριό Γκράντε 3)10 δι' 'Αμβούργον     |
| ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)           | 50   | 1439 ή. Λουάντα 28)9                        |
| ΣΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (κ.)*             | 52   | 1824 ή. Μετων. 'ΜΑΣΣΥΣ'                     |
| ΣΑΝΤΑΙ·Ζ (κ.) . . . . .      | 59   | 2958 ή. Λομπιτο 10)9 διά Κέπι Τάουν         |
| ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)            | 54   | 2006 ή. Πειραιά διόπτη 11)8                 |
| ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ π.            | 53   | 2699 ή. Μόμπιλ 24)9 διά Βενεζουέλαν         |
| ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ . . . . .        | 56   | 9966 ή. Ρότερνταν 5)10 διά Στεπτίνον        |
| ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)            | 65   | 31779 ή. Μ. 'Υρκην 21)9 διά Κιουρασάδ       |
| ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ . . . . .          | 57   | 9144 ή. Ταματάθε 28)9                       |
| ΣΑΟΥΘΓΟΥ·ΙΝΤ                 | 70   | 11329 ή. Ν. 'Ορλεάνηγ 2)10 διά Λουάντα      |
| ΣΑΟΥΘ. ΓΙΟΥΝΙΟΝ δ.           | 58   | 21144 ή. Μένα Σασόδ 12)9                    |
| ΣΑΟΥΘ. ΕΜΠΡΕΣ (δ.)           | 64   | 32379 ή. Φιλαδέλφειαν 4)10 διά Περσικόν     |
| ΣΑΟΥΘ. ΗΓΡΟΣ μετ.            | 61   | 14020 ή. Ν. 'Ορλέανηγ 29)9                  |
| ΣΑΟΥΘ. ΚΡΟΣ (π.δ.)           | 54   | 18790 ή. Σιγκαπούρη 23)9 διά Κασσιόγκ       |
| ΣΑΟΥΘ. ΣΑΝΑΑ·ΙΤ δ.           | 54   | 19462 ή. Μπόννο 27)9 διά Πειραιά            |
| ΣΑΠΡΗΝ ΜΠΙΗΒΕΡ (π.)          | 72   | 1560 ή. Ν. 'Ορλέανηγ 30)8 δι' 'Ικίκ         |
| ΣΑΡΑΟΤΤΑ (κ.) . . . . .      | 60   | 3899 ή. Βενετίαν 25)9                       |
| ΣΑΡΟΝΙΚ (κ.) . . . . .       | 54   | 5077 ή. Γλασκώβην 3)10 διά Σάντοις          |
| ΣΑΣΣΑ . . . . .              | 72   | 9000 ή. Ντουλούδ 29)9                       |
| ΣΕΟΥΤΑ (κ.) . . . . .        | 55   | 3570 ή. Γιθραλτάρ 4)10 διά Ρότερνταν        |
| ΣΕΡ ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)           | 54   | 19053 ή. Κέπι Τάουν 3)10                    |
| ΣΗ ΕΞΠΑΙΩΡΕ . . . . .        | 59   | 9165 ή. Λός 'Αντζελες 2)10 διά Νίκαμά       |
| ΣΗΙΑΒΕΡ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)         | 58   | 4840 ή. Πάμποτη 16)9 διά Δουνκέρκην         |
| ΣΗΙΑΒΕΡ ΣΑΝ (κ.) . . . . .   | 58   | 4839 ή. Σουάμπιτα 3)10                      |
| ΣΗΙΑΒΕΡ ΣΚΑΥ· (κ.)           | 51   | 6974 ή. Τζιμπούτη 7)9 διά Βενετίαν          |
| ΣΗΙΑΒΕΡ ΦΙΡ (κ.) . . . . .   | 56   | 4827 ή. Χόγκ Κόγκ 4)10                      |
| ΣΗΙΑΒΕΡ ΧΟΟΥΠ (κ.)           | 45   | 5319 ή. Στυκαπούρην 18)8 διά Γουαμπόδα      |
| ΣΙΝΙΚ (μικτόν)               | 65   | 32387 ή. 'Αμπέρσαν 8)9 διά Περσικόν         |
| ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.) . . . . .     | 54   | 15463 ή. Μπ. 'Άρδες 2)10                    |
| ΣΙΝΤΥ . . . . .              | 70   | 18287 ή. Χιούστον 19)9                      |
| ΣΙΣΤΕΡ ΚΑΕΙΩ . . . . .       | 57   | 984 ή. Τύνιδα 28)9                          |
| ΣΚΑ·ΥΛΑΡΚ . . . . .          | 63   | 12273 ή. Βιτόρια 19)9 διά Μιζουσίμα         |
| ΣΚΙΠΠΕΡ (κ.) . . . . .       | 59   | 8786 ή. Ντακάρ 24)9 διά Τουρκίαν            |
| ΣΚΙΡΟΝ . . . . .             | 64   | 17487 ή. Γκάλεστον 9)9 διά Πόρτ Σουδάν      |
| ΣΟΒΕΡΙΓΚ ΚΡΥΣΤ. π.           | 57   | 3070 ή. Γιθραλτάρ 3)10 διά Πειραιά          |
| ΣΟΒΕΡ. ΓΚΡΕΙ·Σ (κ.)          | 57   | 7655 ή. Πορ. Μάρκες 27)9 δι' 'Ιμπιγχαμ      |
| ΣΟΝΙΚ (μικτόν)               | 62   | 28387 ή. Παναμά 21)9 δι' 'Εμδεν             |
| ΣΟΡΟΚΟΣ . . . . .            | 62   | 29632 ή. Τούμπα 28)9 διά Σουάμπι            |
| ΣΟΥΕΡΤΕ . . . . .            | 57   | 10661 ή. Χόγκ Κόγκ 4)10 διά Μπαγκόκ         |
| ΣΟΥΝΙΟΝ . . . . .            | 62   | 10708 ή. Προσήραξεν εις Τροντχάμ 4)10       |
| ΣΟΦΙΑ . . . . .              | 65   | 14048 ή. 'Αμπέρσαν 4)10                     |
| ΣΟΦΙΑ Κ. (κ.)*               | 53   | 1843 ή. Λός 'Αντζελες 27)9 διά Κοπεγχάγην   |
| ΣΟΦΙΑ Κ. . . . .             | 57   | 10739 ή. Χιούστον 19)9 διά Τέμα             |
| ΣΠΑΡΤΑ (π.) . . . . .        | 69   | 8825 ή. Ν. 'Ορλέανηγ 1)9                    |
| ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΑΙΗΝΤY δ.           | 56   | 13322 ή. Προσήραξεν εις Μανάους 3)10        |
| ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΟΡΝΤ (δ.)           | 53   | 12992 ή. Πούντα Καρντόν 27)9                |

|                         |    |       |                                     |                        |    |        |                                      |
|-------------------------|----|-------|-------------------------------------|------------------------|----|--------|--------------------------------------|
| ΣΤΗΜΩΝ (κ.)             | 55 | 2224  | ά. Θέουτα 4)10 διά. Γκάντια         | ΤΣΕΡΓΚΟΥΤ' (π.)*       | 57 | 1177   | ά. Γκαλίπολι 27)9 δι' "Ορτόνα        |
| ΣΤΟΙ' Κ (μικτόν)        | 71 | 71208 | ά. Σάο Σεμπατάδο 13)9 διά. Περισκόν | ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)          | 55 | 21088  | έ. Γένοβαν 5)10                      |
| ΣΤΟΛΑ ΑΙΓΑΙΑΝ (δ.)*     | 60 | 13481 | ά. Χάρημην 3)10 διά. Σαβάνναν       | ΥΖΟΝΑ (κ.)             | 52 | 3256   | έ. Βηρυτόν 6)10                      |
| ΣΤΟΛΑ ΑΡΓΚΩ (δ.)        | 56 | 10945 | ά. Κουεύθη 19)9 διά. Σούμιτρα       | ΥΜΗΤΤΟΣ (κ.δ.)         | 49 | 11771  | ά. "Αμέδευραν 3)10 διά. Κωνστάντζαν  |
| ΣΤΟΛΑ ΑΡΓΚΟΜΙ (δ.)      | 60 | 12497 | ά. Σιγκαπούρην 2)10 διά. Πικοχάμαν  | ΥΠΕΡΑΓΙΑ (κ.)          | 48 | 6771   | ά. Λάς Πάλμας 3)10 διά. Γδονιά       |
| ΣΤΟΛΑ ΑΙΔΑΝΤΙΚ (δ.)     | 53 | 8031  | ά. Ρόττερνταμ 3)10 δι' "Αμιδέρσαν   | Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*   | 71 | 105784 | εις Ράς Τανόύρα (ἀποθήκη)            |
| ΣΤΟΛΑ ΜΕΡΡΙΚ (δ.)       | 52 | 11113 | ά. Χιούστον 12)9                    | ΦΑΕΘΩΝ                 | 45 | 15005  | ά. Ρίο "Ιανέρο 24)8 δι' "Ανκόνα      |
| ΣΤΟΛΑ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)      | 58 | 12436 | έ. Ρόττερνταμ 5)10                  | ΦΑΙΑΣ                  | 45 | 13845  | ά. Ρόζαρις 4)10                      |
| ΣΤΟΛΑΤΕΡΟ Κ. (κ.)       | 46 | 1831  | ά. Χόγκ Κόρκ 29)9 διά. Καντώνα      | ΦΑΛΚΟΝ                 | 43 | 13548  | έ. Σαδόνα 5)9                        |
| ΣΤΡΥΜΩΝ                 | 69 | 16320 | ά. Παναμά 12)9 διά. Σ. Νίκολας      | ΦΑΛΛΟΥΘ                | 59 | 9830   | ά. Μπ. "Άρδες 27)9 διά. Ρόττερνταμ   |
| ΣΥΜΗ                    | 53 | 5339  | ά. Παραμάντα 5)10                   | ΦΑΝΝΥ*                 | 48 | 2436   | εις μεσογειακάς μεταφοράς            |
| ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)       | 72 | 70508 | ά. Τραμαντάς 5)10                   | ΦΑΝΤΟΜ (δ.)            | 57 | 21910  | ά. Τέμπητ Μπαιη 24)9 Γκάλθεστων      |
| ΣΥΝΡ. ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ κ. (κ.) | 53 | 1764  | εις μεσογειακάς μεταφοράς.          | ΦΑΡΟΣ                  | 44 | 13854  | έ. Βενετίαν 11)9                     |
| ΣΥΝΡ. ΤΡΕΙΤΗΝΤΕΡ (κ.)   | 50 | 1776  | ά. "Αλεξανδρείαν 1)10 διά. Νεάπολιν | ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)           | 60 | 8742   | η Ντόρμπαταν 23)9 διά. Ρωσίαν        |
| ΣΥΡΙ                    | 68 | 9024  | ά. Μπ. "Άρδες 3)10                  | ΦΕΡΑΙΟΣ                | 56 | 10423  | έ. Καλκούτταν 12)9                   |
| ΣΩΚΡΑΤΗΣ (π.δ.)         | 53 | 1092  | ά. Γκουαγιακίτι 2)10 διά. Παναμά    | ΦΙΛΙΚΟΣ (κ.)           | 47 | 2271   | εις μεσογειακάς μεταφοράς            |
| ΣΩΤΗΡΙΑ Β. (κ.)*        | 56 | 3839  | ά. Ντόρερ 29)9                      | ΦΙΛ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)   | 63 | 50872  | ά. Γιρθαλάτρα 30)9 διά. Σ. Κρουα     |
| ΤΑΙΝΑΡΟΝ                | 55 | 8880  | ά. Μόμπετ 24)9 διά. Τάμπα           | ΦΙΝΤΕΑΙΟ (δ.)          | 67 | 46382  | έ. Φώλεδ 6)10                        |
| ΤΑΜΑ (δ.)*              | 55 | 19674 | ά. Μάλταν 26)9                      | ΦΙΟΝΑ (κ.δ.)           | 57 | 12683  | ά. Καράτοι 6)9 διά. Περισκόν         |
| ΤΑΡΑ Ε. (κ.)            | 58 | 2897  | έ. Καζαπτάνακα 29)9                 | ΦΙΟΝΑ ΤΣΕΙΝ (δ.)       | 59 | 15914  | έ. "Αιμέρραν 3)9                     |
| ΤΑΡΣΕΥΣ ΙΙΙ (δ.)*       | 64 | 43921 | ά. Τείτηλ Μπαίν 20)9 διά. Περισκόν  | ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ           | 70 | 11024  | έ. Πόρτ στη Μπούκ 2)10               |
| ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)           | 57 | 21450 | έ. Ν. Ύρκην 29)9                    | ΦΛΑΜΙΓΚΟ (κ.)          | 49 | 1502   | εις μεσογειακάς μεταφοράς            |
| ΤΕΚΤΟΝ (δ.)             | 55 | 15807 | ά. Περισκόν 10)9 διά. Νουμέα        | ΦΛΕΡΤΖ (κ.δ.)*         | 55 | 12632  | δ. Κων)πολιν 24)9 διά. Κωνστάντζαν   |
| ΤΕΡΡΥ ΤΟΥ (δ.)*         | 57 | 24008 | εις Τεργεστών από 9)8               | ΦΩΔΡΑ II               | 60 | 5044   | έ. Ρόττερνταν 30)9                   |
| ΤΕΤΙΕΙΝ (κ.)            | 63 | 11081 | ά. Βανκούσερ 12)9 δι' "Ινδίαν       | ΦΩΔΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙΓ π.      | 43 | 6338   | εις Ταπτικό από 1)8                  |
| ΤΖΑΡΑ (κ.)              | 50 | 3343  | ά. "Αλεξανδρείαν 18)9 διά. Βεγγάλην | ΦΟΙΝΙΞ (κ.)            | 52 | 3955   | ά. "Απατα)λάγκος 30)9                |
| ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ (κ.)          | 61 | 7558  | ά. Τζακάρτα 24)9 διά. Πλάεμπαγκ     | ΦΟΙΝΙΞ Ι (δ.)          | 54 | 13972  | έ. Γένοβαν 30)9                      |
| ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)            | 57 | 21831 | ά. Γένοβαν 27)9 δι' "Ασκελόν        | ΦΟΡΤΣΟΥΟΥΤΥ (δ.)*      | 53 | 10945  | έ. Μπαχρέτιν 2)10 δι' "Αγγλίαν       |
| ΤΖΕΝΝΥ (κ.)             | 52 | 2823  | εις μεσογειακάς μεταφοράς           | ΦΟΥΑΜΑΡ ΧΟΥΟΠ (κ.)*    | 48 | 1845   | έ. Λουάντα 28)9                      |
| ΤΖΕΝΥ                   | 69 | 9072  | ά. Κιορασδού 16)9 δι' "Ενσενάντα    | ΦΟΥΑΣΚΑΙ-Σ (κ.)*       | 67 | 3971   | έ. Ντακάρ 29)9 διά. Βρέμην           |
| ΤΖΟΥΑΙΑ (κ.)            | 49 | 6739  | ά. Λάς Πάλμας 21)9 διά. Λόμε        | ΦΡΑΝΚΡΙΚΓ (κ.)         | 56 | 3405   | έ. Λουάντα 29)9                      |
| ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)       | 54 | 19129 | ά. Λορ. Μάρκες 26)9 διά. Περισκόν   | ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ             | 63 | 10382  | έ. Κολούμπια ρ. 14)9 διά. Πακιστάν   |
| ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΑΛΑΝ. (δ.)   | 66 | 39556 | ά. Πόρτλαντ (Με) 22)9 ή Π. Μιράντα  | ΦΟΥΛ ΛΑΝΣΕΡ (κ. μικτ.) | 59 | 17948  | έ. Ντουμπάτι 27)9 διά. Ροστόκ        |
| ΤΖΩΝΝΥ (κ.)             | 57 | 9680  | ά. Καλκούταν 11)9                   | ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)     | 68 | 44646  | έ. Φορκάντος 21)9 διά. Ν. "Υρκην     |
| ΤΗΑΓΕΟΝΟΣ (κ.δ.)        | 51 | 11110 | ά. Κιουράσδο 17)9                   | ΧΑΜΠΙΕΡΝΙΣ (κ.)        | 62 | 3200   | δ. "Εσκουμίν 30)9 διά. Σ. Τόμας      |
| ΤΗΑΛΕΝΙΚΗΣ (κ.δ.)       | 53 | 12627 | ά. Χιούστον 15)9 διά. Ντώρμπαν      | ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.δ.)      | 50 | 10315  | έ. Ντώρμπαν 5)8                      |
| ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)         | 53 | 28798 | ά. Μασσαλίαν 2)10                   | ΧΑΡ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.      | 59 | 21357  | ά. "Αιμέρραν 5)9 (ἐπισκευα)          |
| ΤΟΛΑΝΑ (δ.)*            | 59 | 12821 | ά. Τσιταγκόχυ 24)9 διά. Περισκόν    | ΧΟΑΝΙΣ (κ.)            | 56 | 2986   | έ. Λά. Παλλίς 30)9                   |
| ΤΟΞΟΝ (δ.)              | 64 | 31331 | ά. Φιλαδέλφειαν 3)10                | ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ              | 44 | 14875  | έ. Κοντρέκρε 5)8                     |
| ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)            | 57 | 8077  | ά. Μπαντάρ 29)9                     | ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ*          | 44 | 12646  | ά. Μπορτών 15)9 δι' ΗΠΑ              |
| ΤΟΥΑΛΑ (κ.)             | 53 | 8257  | ά. Ράς Τανόρδα 1)9 διά. Πόρτ Σουδάν | ΧΡΙΣ (κ.)              | 51 | 1704   | ά. Γκρέιτ Γιαμπούτ 28)9 διά. Γένοβαν |
| ΤΡ. ΕΝΤΗΒΟΡ (μικτ.)     | 61 | 16591 | ά. Μορδόβη 2)10                     | ΧΡΙΣΟΓΟΒΟΡΟΣ Σ. (κ.)   | 58 | 10352  | ά. Βακαμπασός 4)10 διά. Ναζότκα      |
| ΤΡ. ΚΑΡΡΙΕΡ             | 54 | 12570 | ά. Βακαμπασός 29)9 διά. Μιζουσίμα   | ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.δ.)        | 58 | 8116   | ά. Ντώρμπαν 5)10 διά. Λ. Μάρκες      |
| ΤΡ. ΣΤΑΡ (δ.)           | 59 | 29566 | ά. Άρχου 24)9 διά. Ν. "Ορλέανην     | ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δ.π.)        | 59 | 29141  | ά. Σιγκαπούρην 29)9 διά. Περισκόν    |
| ΤΡ. ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)    | 63 | 31743 | ά. Τόμπαν 30)9 διά. Περισκόν        | ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.         | 71 | 16275  | έ. Σιγκαπάμαν 5)10                   |
| ΤΡ. ΧΟΝΟΡ (δ.)          | 61 | 31012 | ά. Νεάπολιν 2)10 διά. Λίθανον       | ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)    | 71 | 113780 | ά. Γιουροπόρτ 25)9 διά. Περισκόν     |
| ΤΡΕΨΑ (κ.)              | 47 | 5417  | εις μεσογειακάς μεταφοράς           | ΧΡΥ. Π. ΓΟΥΑΛΑΝΗ δ.    | 66 | 41066  | ά. Ράς Τανόρδα 21)9 διά. Ποσούδ      |
| ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)           | 67 | 34501 | ά. Ναγκόγια 3)10 διά. Σιγκαπούρην   | ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ. *   | 59 | 8050   | έ. Μπ. "Άρδες 29)9                   |
| ΤΡΙΠΟΛΗ (δ.)            | 54 | 17672 | ά. Υρκην 3)10                       | ΧΡΥΣΩΣ (κ.)            | 58 | 1929   | ά. Ν. "Ορλέανην 3)8 διά. Κόντινεντ   |
| ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)           | 64 | 28311 | ά. Περσικόν 2)19 διά. Πόρτλαντ (Με) | ΧΡΥΣΩΣ (κ.)            | 58 | 1929   | ά. Γιεραλάτρα 18)9 διά. Μιλάζο       |
| ΤΡΙΤΩΝ (δ.)             | 54 | 11913 | ά. Μπάγια Μπλάνκα 29)9 δι' "Ινδίαν  | ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.)           | 60 | 29086  | ά. Ν. "Ορλέανην 19)9 διά. Τρίνινταν  |
| ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)            | 60 | 10470 | ά. Φος 2)10                         | ΩΚΕΑΝΟΣ                | 57 | 28021  | δ. Παναμά 6)9                        |
| ΤΡΟΠΙΚ (δ.)             | 66 | 45255 | ά. Περισκόν 12)9 διά. Μοντεβίδεο    |                        |    |        |                                      |
| ΤΡΟΠΙΣ (π.δ.)           | 55 | 11991 |                                     |                        |    |        |                                      |

## ΕΚΤΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ



Τό ίσχυρότερον (3500 HP) και πλέον σύγχρονον (κατασκευής Σεπτεμβρίου 1970) ναυαγοσωστικόν /ρυμου

ΛΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

Ναυαγιατρέσεις - Ρυμουλκήσεις  
35 / 39 Ακτή Μισούλη - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
TELAD : "LIMINSHIP" - PIRAEUS  
TELEF : 212250 IGM GR

Τηλέφωνα γραφείων:  
4520.132, 4520.084, 4520.128

Κατά τὰς μὴ ἔργασίμους θεας:  
8946.107, 8028.592, 9916.866,  
& 4513.890

## ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ:

LUCAS MATSAS (LONDON) LTD.,

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

TELEX : 884723

## **TELAD : "LUMATSHIP" – LONDON**

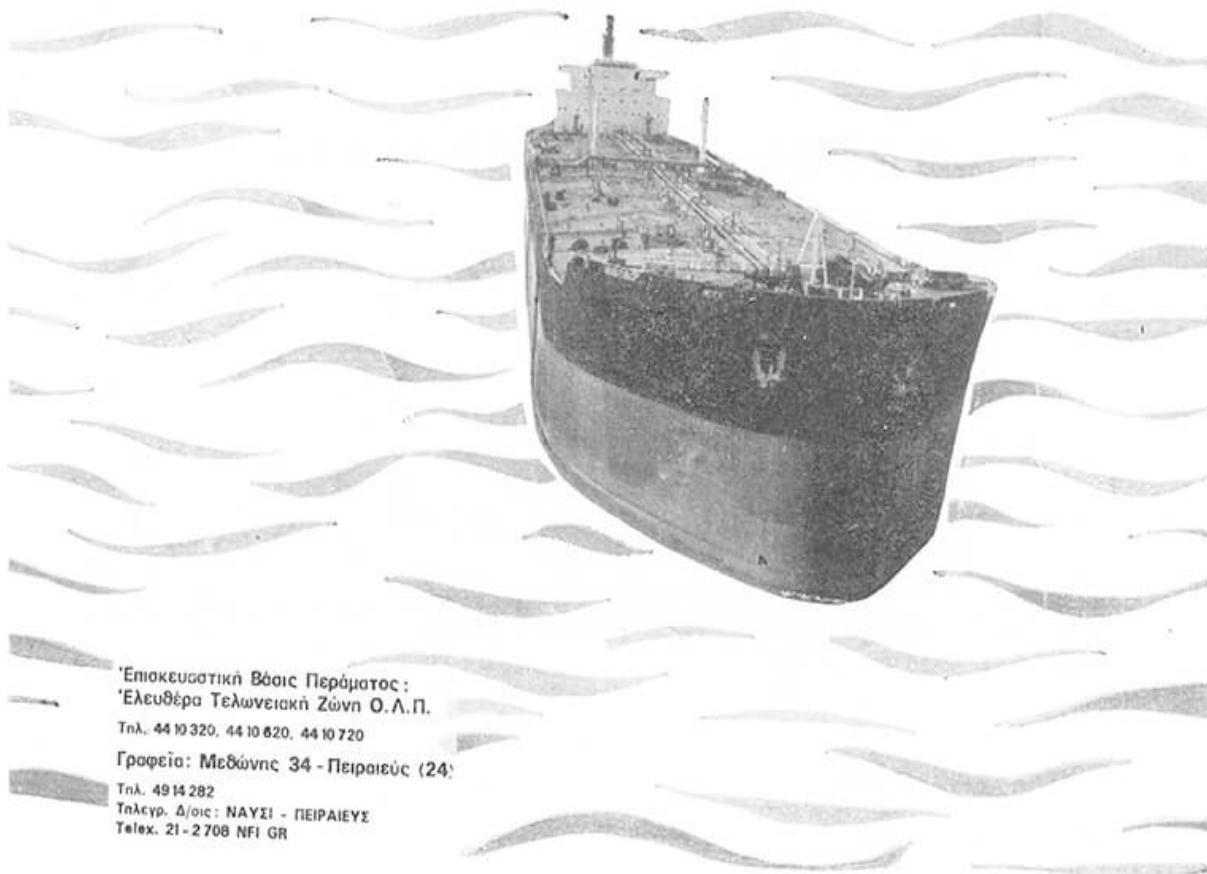
**TELEPH : 283 - 2799 & 283 - 1755**



**ΝΑΥΣΙ Α.Ε.**

Γενικαὶ Ἐποκευαὶ Πλοῖων

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



Ἐποκευοτικὴ Βάσις Περάματος:  
Ἐλευθέρα Τελωνειακὴ Ζώνη Ο.Δ.Π.  
Τηλ. 44 10 320, 44 10 620, 44 10 720

Γραφεῖο: Μεθώνη 34 - Πειραιεὺς (24):  
Τηλ. 49 14 282  
Τηλεγρ. Δ/οις: ΝΑΥΣΙ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
Telex. 21-2708 NFI GR

# NAFTIKA CHRONIKA

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 313

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th OCTOBER 1973

### A Representative Body

One of the first measures the new Minister of Shipping, Mr. Bulzo, will be called upon to take is the institution of a Mercantile Marine Council — a consultative body composed of representatives of the shipowners, the unions and of shipping experts. Its mission will be to propose those measures that are necessary for the resolution of problems concerning ships, by categories, and to give a definitive opinion on any administrative or legislative measure taken by the Ministry.

The Present Mercantile Marine Council has not fulfilled its primary mission. It has become a narrow instrument of the administration, always in accord with the Ministry, presided over by the Ministry's secretary-general and composed of shipowners' and union delegates appointed by the Ministry and not chosen by the shipowners' associations or the unions among the most suitable candidates.

The Council we are proposing should have a broader base and officialdom should have no influence on it nor should it express an opinion that might influence the outcome of such discussions.

We believe that the institution of such a Council would greatly contribute towards a speedier solution of the many problems of shipping that are still pending.

### Transgressions

Some shipowners are not abiding by their agreements concerning the employment of foreign crews aboard their ships and seem to be ignoring the fact that the I.T.F., to which these transgressions have been reported, could retaliate by launching a boycott against Greek ships. The I.T.F. could even go as far as declaring the Greek flag a flag of convenience.

The Panhellenic Seamen's Federation has brought this to the attention of the shipowners concerned and to the authorities as well with a letter that concludes as follows:

"We wish to draw your attention to the fact that if your company continues to exercise discrimination with regard to foreign crews, the repercussions will be very serious indeed without taking into account the general outcry it could provoke against Greek shipping, the enemies of which are always lying in wait to attack it."

### Auxiliary Fund

Mr. M. Karageorgis has proposed that the Shipowners' Association set up an auxiliary aid fund with contributions by shipowners and seamen to assist seamen's families in acquiring homes, providing dowries for sisters or daughters, etc.

The monthly contribution would be ten pounds per ship and five pounds for each lower deck crew member. The officers would contribute ten pounds each to be matched by another ten pounds by the shipowner.

The contributing seaman would be able to withdraw the total sum coming to him

at the end of five years.

It is a form of compulsory saving, with the shipowner contributing the larger amount.

Mr. Karageorgis' proposal is aimed at stopping the tendency for seamen to abandon the sea and to attract more youngsters to sea careers. They will know that in addition to a good wage and a pension, they will be able to draw upon a lump sum every five years to meet emergency needs.

Mr. Karageorgis' proposal, which was made through the Shipowners' Association committee on labour problems, was accepted in principle. Details have to be worked out and a legislative framework will have to be found.

Regardless of whether this scheme is adopted or not, it is highly indicative of the fact that our shipowners are at last beginning to realize they must do more for the welfare of seamen. Something good is bound to come of it.

### London Brokers and the American Market

In response to our items concerning closer labour relations between shipowners and crews and the suggestion that Greek shipowners approach the American insurance market through American and not London brokers, we have received the following letter from Mr. J. E. Lucraft, Managing Director of Messrs. P. Wigham - Richardson & Co. Ltd. which we are very happy to publish in its entirety:

"Dear Sir,

Your very excellent magazine is always read in our offices with great interest, particularly the English supplement.



Σειρήνες Πλοίων  
Κατασκευής τῶν φημισμένων Σουηδικῶν Ναυπηγείων KOCKUMS

'Αντιπροσωπεία & Παραχαταθηκή  
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΝΠΟΜ Ε.Π.Ε.

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΑΝ 10 ; ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889

Having been connected with Greek shipping for almost a century we are aware of most of the problems and realise that one of the most acute of these at this moment of time, is that of crewing.

Your Shipowner correspondent who pointed out that closer labour relations with crew members is a necessity in this day and age is, in our view, quite correct. This applies in most industries but more so to shipping where the breadwinner is separated from his family for long periods making it even more essential that the proprietors of the business take an interest, not only in their employees, but also in their families.

Pensions are obviously an incentive factor and with inflation running at the rate it is, closer attention is necessary to see that crew members have an adequate pension and retire with the highest possible benefits.

Another item which drew our particular attention was that under the heading of Insurance Matters which we would venture to suggest could run counter to the facts as we have understood them and which we have also sought to have confirmed by our numerous London broker friends.

In our long experience, both American marine insurers and American brokers have welcomed Greek and other international marine insurance business routed to them by London brokers. Furthermore, the knowledge of London brokers of American and other insurance markets' terms has commanded respect everywhere and has been gained over centuries of being involved in the world's marine insurance business and using the entire world markets for the benefit of Shipowners. These features have long been recognised by Greek Shipowners who have always shown the most commendable loyalty to their London brokers who, after all, initiated them into the intricacies of marine insurance.

The establishment, yet again, of the American marine insurance market is something to be encouraged and its presence should effectively complement the very wide resources and experience of the London Marine insurance market built up over a period of some 300 years.

J. E. Lucraft"

### Small Ships

A small, Mediterranean-type ship in the 4000-ton range with a crew of 24 now costs \$24 per day per man to run, compared to \$15 per man per day only a few years ago. The \$24 include wages and bonuses, victualling, NAT and Club contributions.

Small ships have become so expensive to run that they are no longer economical under normal freight market conditions. When the present boom subsides, they will simply have to be laid up. And there are so many of them owned by Greeks!

They are the ships that have been hit hardest by the crew shortage and the wage increases. The same problem British, Scandinavian and German shipowners had to face will now be faced by the Greeks. They will

just have to sell their small and medium-sized ships.

The trend for larger ships is already being followed by our shipowners, again following the example of their Norwegian and other colleagues. It is the only way to survival.

The conclusion to be drawn is that the old saying : "The sea belongs to the poor" is a true one. Greece is no longer a poor country and will soon take her place among the affluent. Our shipowners should bear this in mind and realize that a merchant fleet of 80 million dwt. is no longer operable.

## Moving to Genoa

The climate of West Germany was apparently not favourable for the agents of the communist - backed EASKEL organization, which is moving its office to Genoa. P.N.O. has already taken steps to meet this new threat by appointing delegates to that port. A Consular Port Office is also being opened there so that any attempt at troublemaking among our crews by communist provocateurs will be scotched in time.

## An Interview with Mr. Katsaros

The Greek section of this issue contains an interview granted to "Naftika Chronika" by Mr. Sotirios Katsaros, secretary-general of the Panhellenic Seamen's Federation (P.N.O.). During his four years in office, Mr. Katsaros has distinguished himself with his broad grasp of shipping problems and his negotiating abilities. He has managed to

satisfy many of the demands of seamen that have been pending for a long time such as shorter terms on board ship, the improvement in the terms of the collective agreement the establishment of the Seamen's Hostel and others. And he has managed this by maintaining at all times the spirit of cooperation that has marked relations between shipowners and the unions for many years.

In the interview, Mr. Katsaros refers to the subject of an increase in pensions, paid leave, improvement in crew accommodation, the responsibilities of shipping agents abroad, etc. He also gives his views on the various problems that beset Greek shipping in this day and age and suggests that solutions to them must be found very soon. Otherwise, he says, it will not be possible to attract young Greeks to sea careers.

## End of the Line

After fifty years, the Piraeus - Marseilles line is being suspended. Holding out to the last, Hellenic Mediterranean Lines finally had to throw in the towel and the "Cynthia" made her last voyage on this run a few days ago.

Airline competition is the culprit. No passenger, however much he may love the sea, now has the time or the inclination to spend four days on a voyage from Piraeus to Marseilles via Naples and Genoa.

The line was first instituted more than fifty years ago, immediately after World War I. The National Steamship Line, owned by the Embiricos brothers, inaugurated the Piraeus - Marseilles run with the "Andros" to which the newly-built "Patris" was later added. The Palios Line then placed the con-

verted cargo ship "Aracaco" on the line, renaming it "Attiki". The "Attiki" was subsequently taken over by Hellenic Mediterranean Lines, when the Palios Company was liquidated, and H.M.L. have served it with various ships since that time continuously with the exception of the World War II years.

During the entire period up to World War II, passenger traffic to Western Europe moved through the ports of Brindisi and Marseilles. The Marseilles line was an extremely lucrative one. But it gradually became less and less profitable and could only be worked by combining the carriage of passengers and cargo by the same ship, and including Eastern Mediterranean ports in the itinerary. Now, even that does not pay and the line has been suspended. It was our last regular sea link with Egypt and France.

## The "Ancona" Fire

We trust that the investigation into the fire on the "Ancona" will be a speedy one and that its findings will be announced very soon.

It will inform us, we expect, about the cause of the fire and whether safety regulations were adhered to, whether the fire-fighting equipment on board was in order and whether the lifeboats were at the ready.

We are interested in this because we would like to know why the lifeboats of other ships were used in rescuing the passengers and why fire-fighting equipment had to be transferred from a warship and from the "Mediterranean Sea".

Did they not exist on board the "Ancona"? The Ministry should be able to give us an answer to this question.

