

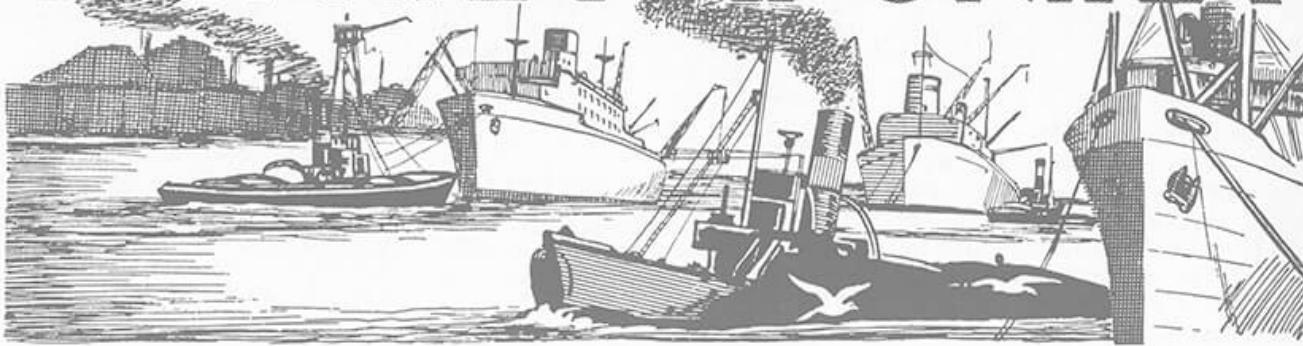
# NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1981

Αρ. Φύλλου 1102/861

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1102/861

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΜΑΐΟΥ 1981

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:  
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:  
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

## ΚΑΤΕΚΤΗΣΑΜΕΝ ΤΟΝ ΠΟΝΤΟΝ

Είμεθα οι πρώτοι παγκοσμίως. Οι άλλοι συρρικνοῦται, ήμεις συνεχίζομεν την πρωτοπορείαν μας. Μεθ' ήμας οι τής "Απω Άνατολης" — τής Ιαπωνίας και τού Χόγκ Κόγκ. Τά πρωτεία αυτά είναι βεβαιωμένα μέχριθμούς άναμφισβήτητους. "Ισως οι διοικούντες από κρατικής πλευράς τήν μεγάλην αύτήν ναυτιλίαν, ίσως άκομη και τινες περί αύτήν έπαγγελματικώς κινούμενοι, νά μή έχουν πλήρως άντιληφθή τήν προέρχουσαν αύτή θέσιν μας.

Καὶ ένω ὅλων προπορευόμεθα, ύστερούμεν — πρώτη αύτή ή Οίκονομίας μας — τῶν θσων δικαιούμεθα ώς "Έλληνες ώφελημάτων ἀπό τήν προέρχουσα θέσιν, πού ή φυλὴ μας ἐκέρδισε, σκληρὸν ἄγνων ἀφοῦ κατέβαλε καὶ καταβάλλει. Πολλαπλάσια πρέπει νά είναι καὶ τῆς Οίκονομίας μας τά κέρδη ἀπό τά πρωτεία μας αύτά. Ή ναυτιλία μας ἡμπορεῖ — μᾶς προσφέρεται — τά κέρδη αυτά νά μᾶς τά δώσῃ, ἀν πρός τούτο τήν διευκολύνωμεν, ἐν ταυτῷ καὶ τήν ἔξυπηρτεούμεν. Καὶ διευκρινίζομεν: Ποῦ αἱ δεξαμεναὶ, ποῦ οἱ χῶροι προσπελάσεως τῶν πολλῶν πλοίων μας. Ποῦ τά περισσότερα ἐπισκευαστήρια; Ποῦ τέλος καὶ ἡ ἐπάρκεια τοῦ τεχνικοῦ προσωπικοῦ; Εἰς τήν ἐποχήν τῶν 100 λίμπερτυς καὶ πρό αὐτῶν, τήν προπολεμικήν, εύρισκόμεθα άκομη ὅσσον ἀφορᾶ τήν ἐδῶ ὄργάνωσιν διά τήν ἔξυπηρέτησιν τῶν πλοίων.

"Η Ναυτιλία ἀνεπτύχθη — ἄπειρα τά ἔξ αύτῆς ώφελήματα τῆς Οίκονομίας μας — παρέμεινε καθυστερημένη εἰς τήν πρό τοῦ πολέμου ἐποχήν.

"Ομιλοῦν αἱ ἐδῶ στατιστικαὶ περὶ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος. Πολλαπλάσιον δύναται νά είναι, ἀν αἱ βασικαὶ προϋποθέσεις ἐδῶ ὑφίσταντο ἔξυπηρτεσεως τῶν τόσων καὶ τόσων πλοίων μας. Οιοδήποτε ἄλλο Κράτος είχε τήν καλήν τύχην νά πρωτεύη παγκοσμίως εἰς τόν ναυτιλιακόν ἀνταγωνισμόν, χωρὶς νά ἔχῃ προετοιμάση τήν ἐκμετάλλευσιν τῶν πρωτείων αὐτῶν, θά ἦτο ἀδιανότον. Ήμεις δχι μόνον τά ἀγνοοῦμεν, ἀλλά καὶ συχνά ἀπό μερικούς ἐνοχλούμεθα διά τήν πρωτοπορείαν αύτήν. Υπάρχουν ἐδῶ άκομη ἄνθρωποι, πού τήν ἐκμεταλλεύονται κακοθέστατα.

Συζητοῦν οι ιθύνοντες περὶ ἔξαγωγῶν καὶ κανείς δέν ἐσκέφθη τόν κυριώτερον ἔξαγωγικόν μας παράγοντα, τήν Ναυτιλίαν μας, πώς θά τήν φέρωμεν ἔγγυτερον πρός τήν Οίκονομίαν μας. Η ύπόθεσις τής δέν ἐμελετήθη ἀρκούντως, δέν ἀντιμετωπίσθη ἡ ἐκ τοῦ πλοίου πρόσοδος. Ἐπισκευαί, προμήθειαι, ἀλλαγὴ εύχερεστέρα πληρωμάτων, ἔξυπηρέτησις ἐντεῦθεν τῶν πολλῶν πλοίων μας, τά πάντα ἀγνοοῦνται ἐν δλῃ των τή ἐκτάσει. Τό τονίζομεν διά πολλοστήν φοράν: 'Αγνοοῦμεν τι τό μέγα ἡμπορεῖ νά χαρίσῃ εἰς τόν τόπον μας ἡ μεγάλη αύτή — ἡ μεγαλυτέρα — τοῦ "Έλληνος ἀνάπτυξις εἰς τά θαλάσσια ἔργα. Πρό ήμων κείται τό μέγα κέρδος τῆς Οίκονομίας μας. Μελετήσατε μέ τούς παράγοντας τής Ναυτιλίας μας πώς θά τό ἀποκτήσωμεν. Κατεκτήσαμεν τόν πόντον. Ἐπωφεληθῶμεν τής μεγάλης αύτῆς κατακτήσεως.

### ΠΡΙΝ ΕΙΝΑΙ ΑΡΓΑ

Μέ ἀνησυχίαν ἐπισημαίνομεν τελευταίως μίαν τάσιν φυγῆς ἀπό τήν 'Έλληνικήν σημαίαν. Πλοῖα νεότευκτα ἡ νεοαγοραζόμενα ἐγγράφονται ἀπ' εύθειας εἰς ξένα νηολόγια. "Άλλα ύποστέλλουν τήν κυανόλευκον διά νά ύψωσουν κάποιαν σημαίαν εύκολίας. Δέν όμιλοῦμεν ἀορίστως. Εἰς περιπτώσεις συγκεκριμένας ἀναφερόμεθα.

Καὶ πολύ φοβούμεθα μήπως ἡ τάσις αύτή ἐνταθῇ, ἐάν ἐγκαίρως δέν ἀναζητηθοῦν τά αἰτια πού τήν προκαλοῦν, ὡστε νά ληφθοῦν τά κατάλληλα μέτρα. Οἱ ἀρμόδιοι ἃς προσέξουν, πρίν είναι πολύ ἀργά. Εύρισκόμεθα άκομη εἰς τήν ἀρχήν τοῦ φαινομένου καὶ ύπάρχουν περιθώρια ἀναστροφῆς τοῦ ρεύματος φυγῆς. "Άλλως, θά ἴδωμεν συρρικνουμένην τήν ύπο τήν κυανόλευκον χωρητικότητα.

Πρέπει, κατά πρώτον, νά λείψουν αἱ ἀναίτιοι καθυστερήσεις τοῦ ἔλληνικοῦ πλοίου ἀπό τάς ἐδῶ λιμενικάς ἀρχάς ἡ τούς προξενικούς λιμενινάρχας εἰς τήν ἀλλοδαπήν. Γνωρίζομεν περιπτώσεις πολυδαπάνων καθυστερήσεων ἔλληνικῶν πλοίων ἀπό λιμενικούς, ἐξ αἰτίας ἀνεξελέγκτων καταγγελιῶν καὶ, άκομη, ἀπό αύθαιρέους παρεμβάσεις εἰς πλοία διερχόμενα «τράνζιτ» ἀπό ἔλληνικούς λιμένας.

"Εξ ίσου σημαντικόν είναι καὶ τό πρόβλημα τῶν πληρωμάτων. Οἱ "Έλληνες ναυτικοί δέν ἐπαρκοῦν διά νά ἐπανδρώσουν τάς χιλιάδας τῶν πλοίων μας καὶ, κατ' ἀνάγκην, προσλαμβάνονται καὶ ἀλλοδαποί — κυρίως ἀπό ἀσιατικάς χώρας, χαμηλοὺς βιοτικούς ἐπιπέδου. Οὔτοι, ὅμως, κοστίζουν διά τόν "Έλληνα πλοιοκτήτην περισσότερον ἀπό τόν "Έλληνα ναυτικόν τής ιδίας εἰδικότητος. Διότι πληρώνει ὁ πλοιοκτήτης ἀπομαχικά δι' ὀλόκληρον τό

πλήρωμα, χωρίς νά έχη το δικαίωμα κρατήσεων άπό τον άλλοδαπόν. Έπι πλέον, μέ πρόσφατον άπόφασιν τοῦ Υ.Ε.Ν., δ' άλλοδαπός, δυτικός μέχρι πρό τινος έχαρακτηρίζετο ως μή προσοντούχος ναυτικός και έλλαμβανε τον άντιστοιχον μισθόν της έλληνικής συμβάσεως, μετά συμπλήρωσιν ώρισμένου χρόνου ύπηρεσίας, θά χαρακτηρίζεται άπό τούδε ως προσοντούχος και θά λαμβάνη τον άντιστοιχον μισθόν. Αύτο, ομως, είναι άπαράδεκτον διά δύο λόγους: Πρώτον, δέν έπιτρέπεται οι άλλοδαποί — οι οποίοι στο κάτω κάτω της γραφής προέρχονται άπό χώρας χαμηλοτέρου βιοτικού έπιπεδου άπό το ίδικόν μας — νά εισπράττουν περισσότερα άπό τούς "Έλληνας καί, δεύτερον, ή προκύπτουσα διαφορά μισθού μεταξύ προσοντούχου και μή άντιπροσωπεύει ένα τεράστιον ποσόν της τάξεως των 100 έκατον δολαρίων έτησίως τουλάχιστον πού διαφεύγουν εις τό έξωτερικόν.

"Ας μή ξεχνάμε, διτο τό έλληνικόν πλοίον είναι ήδη άρκετά άκριβόν, είς σημείον πού τείνει νά άπολεση τήν συναγωνιστικότητά του. Άποφάσεις δέ ως ή άνωτέρω δυσχεραίνουν περαιτέρω τήν θέσιν του, μέ άποτέλεσμα τήν διαπιστούμενην στροφήν πρός τά ξένα, τά εύθηνότερα, νηολόγια.

"Υπογραμμίζομεν, τέλος, τό πρόβλημα της γραφειοκρατίας εις τάς ύπηρεσίας τοῦ ύπουργείου Ναυτιλίας. Χαρακτηριστικώς άναφέρομεν διτο διά νά νηολογηθή ένα πλοίον εις τόν Πειραιά χρειάζονται 3-4 ήμέραι, ένω εις τό προξενικόν λιμεναρχείον τοῦ Λονδίνου χρειάζονται μόνον τρεῖς ώραι.

"Εάν τά προβλήματα αύτά — και άλλα πού κατά καιρούς έχομεν έπισημάνει — άντιμετωπισθούν κατά τρόπον έγκαιρον και άποτελεσματικόν, θά άποφευχθή ή φυγή και θά διατηρήση ή κυανόλευκος τήν θέσιν, πού δικαιωματικά άπεκτησε, μόλις τά τελευταία έτη.

## ΤΑ ΠΡΩΤΕΙΑ

"Έχομεν ύπ' όψιν μας τόν τελευταίως κυκλοφορήσαντα λεπτομερή κατάλογον τοῦ Λλόντ' Ρέτζιστερ, τόν άναφερόμενον εις τάς άπωλειάς κατά σημαίαν πλοίων κατά τό τέταρτον, μέχρι 31 Μαρτίου 1980, ώς ούτος κατηρτίσθη τελικώς τήν 31 Δεκεμβρίου 1980. Από αύτόν έμφανται διτο πρώτη ή άτυχών εις τάς άπωλειάς άπό άτυχήματα και εις τάς διαλύσεις και πάλιν πρώτη φέρεται η Ναυτιλία μας.

Εις τάς άπωλειάς έμφανται πρώτη μέ 15 πλοία, 177.572 τον. γκρός και εις τάς διάλυσεις έπισης πρώτη μέ 26 πλοία 156.916 τον. γκρός. Μετ' αύτήν ή Ισπανία εις τάς άπωλειάς μέ 4 σκάφη 125.568 τον. γκρός και ή Λιβερία μέ 2 πλοία, άπολεσθέντα 99.846 τον. γκρός.

"Έχομεν, βεβαίως, τό περισσότερον τονάζ, κατ' άκολουθίαν και αι διαγραφαί πρέπει νά είναι μεγαλύτερον. Είναι άμως τόδη ή διαφορά μέ τάς άλλας σημαίας, ώστε νά μάς έπιτρέπεται τό θλιβερόν συμπέρασμα διτο πρωτεία πρώτη εις τά λείψουν. Έπι 98 σκάφων, 541.081 τον. γκρός άπολεσθέντων, τά 15 είναι Έλληνικά. Καί έπι 249 διαλυθέντων, 822.174 τον. γκρός, τά 26 τον. 156.916 έφερον τήν κυανόλευκον.

Θά λείψουν τά συμπεράσματα. Οι άριθμοί άρκούν διά νά μάς ύποδειξουν τό καθήκον μας. Είμεθα οι πρώτοι εις χωρητικότητα, φυσικόν είναι νά έχωμεν και τά πρωτεία εις τά συντοιείδη άτυχήματα. Είναι άμως έπι τού συντόλου τών άπωλειών τόσον μεγάλη, έν σχέσει μέ τάς άλλας σημαίας, ώστε νά δικαιολογήται η πρόσοχή.

## ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΗ ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ

"Ιδιαιτέρων έντυπωσιν προεκάλεσεν η άποκαλυψις της διοικήσεως της Ένωσεως Πλοιάρχων διτο τά συναλλαγματικά διαθέσιμα τών ένεργεια ναυτικών, τά οποία είναι κατατεθειμένα εις Τραπέζας τού έξωτερικού, άνερχονται εις 860 έκατον δολαρία. Η άποκαλυψις αύτη έγένετο κατά τήν ένημέρωσιν τών μελών τής Κοινοβούλευτικής Έπιπροπής έπι της Εμπορικής Ναυτιλίας έπι τού προγραμματισμού και τών στόχων τής νέας διοικήσεως της Ένωσεως Πλοιάρχων πρός έπιρρωσιν τής προτάσεως της Ένωσεως διά τήν δημιουργίαν Τραπέζης Ναυτικών, ή οποία θά έξιποιηται τά άποθεματικά τού ΝΑΤ και ταυτοχρόνως θά άποτελέση πόλον έλεως διά τήν προσέλκυσιν τών καταθέσεων τών ναυτικών μας εις τό έξωτερικόν, αιτινες άπο άλλους ναυτιλιακούς παράγοντας υπολογίζονται εις 1.5 δισ. δολλάρια. Πρόκειται άναμφιδωλως διά σημαντικώταν ποσόν, τό οποίον βεβαίως χάνει ή έθνική μας οικονομία, κυρίως λόγω τής δυσμενούς μεταχειρίσεως τών ναυτικών μας, οι οποίοι, πρέπει νά τό δύσλογήσωμεν, εύρισκουν άλλο — δημόσιαστε και ή Ναυτιλία — τάς έξυπηρητήσεις έκεινας τάς οποίας ώφειλε νά τούς παρέχη η Πολιτεία διά νά άφεληθή.

και αύτή. Θά άναφέρωμεν δύο χαρακτηριστικάς περιπτώσεις δυσμενούς μεταχειρίσεως τών ναυτικών μας που περιλαμβάνονται μεταξύ τών αιτίων τά όποια τούς άθρούν νά έχουν τά χρήματά των εις τό έξωτερικόν και δχι έδω:

"Η πρώτη άφορά τάς έφ' απαξ παροχάς τών Ταμείων Προνοίας, αιτινες ένω προέρχονται άπο εισφοράς εις συνάλλαγμα εις τό μεγαλύτερον ποσοστό δέν άπολαμβάνουν άναλόγουν φορολογικής μεταχειρίσεως.

"Η δευτέρα άφορά εις τάς συντάξεις, ένω διά τούς ένεργεια ναυτικούς έχει καθιερωθή τό γνωστόν φορολογικόν καθεστώς, λόγω άκριβως τής συναλλαγματικής συνεισφοράς τών πρός τόν τόπον, διά τούς συντάξιούχους δέν ισχύει τό έν λόγω φορολογικόν καθεστώς, καίτοι αι πρός τό ΝΑΤ εισφοράι τών, τών περισσοτέρων έξ αύτων, έγενοντο εις συνάλλαγμα.

"Έαν ή Πολιτεία άντιληθή διτο πρέπει νά έδασφαλιση μίαν διαφορετικήν μεταχειρίσιν πρός τούς ναυτικούς μας — η ζημένα έπιτοκία, ούσιαστική έλευθερία έπανεξαγωγής δι' δοσούς τό έπιθυμούν, ρύθμισης τών άνωτέρω ζητημάτων κλπ. — τότε είναι άμφιβολον διτο άνωτέρω ποσόν θά εισρέυση εις τόν τόπον και θά χρησιμοποιηθή έπι άφελεια τής έθνικής οικονομίας. Οι ναυτικοί μας εισέφεραν και έξακολουθών νά εισφέρουν πολλά εις τόν τόπον, άλλογος δέ δέν νά είναι και ή στάσις τής Πολιτείας, ή οποία πρέπει νά έκδηλωθή μέ πρακτικά μέτρα και δχι μέ έδορκισμούς και μεγαλοστομίας, πού δέν προσφέρουν τίποτε άλλο έκτος άπο φρέσκον άέρα.

## ΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Ζήτημα πρόεχον διά τήν Ναυτιλίαν μας τό τής εισδοχής τής εις τάς κλειστάς δι' αύτήν "κόνφεραν" τακτικών γραμμών. Τό δολον θέμα πιστεύεται νά συζητηθή άπο τήν ΕΟΚ, μετά τήν εισδοχήν τής Έλλαδος εις τούς κόλπους της, κατά τήν προσεχή σχετικήν διάσκεψιν. Είναι πράγματι, άπαράδεκτον τό 100ν μέλος τής Κοινότητος, ή Έλλας, νά κειται έκτος τών «κόνφεραν» τών τακτικών γραμμών.

Τό ύπουργειον τής Ναυτιλίας, πιστεύομεν, έχει άμεσον έν προκειμένω λόγον.

## ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΝ

Καί τώρα έπι τό μερικώτερον πρόβλημα — περί προβλήματος πρόκειται — πώς θά έξυπηρετώμενον άμεσωτερον τήν Μεσογειακήν μας Ναυτιλίαν. Αύτην πού κινείται γύρω μας, εις τά γνώσιμα νερά τής Μεσογείου, αύτην πού μάς έδωσε τά πρώτα βήματα διά τήν μεγάλην έδρμησην πρός τούς ωκεανούς, αύτην πού δέν έπαισε νά μάς έξυπηρετει, πού δέν παρέλειψε ποτέ τό πρός τήν Πατρίδα καθηκον τής. Τό Μεσογειακόν πλοίον πρέπει νά έχη πρωτεύσασαν θέσιν εις τήν έξυπηρητην, εις τήν θεραπείαν τών άναγκων του. Πρώτον αύτό έν παντί και πάντοτε. "Ας τό έχουν ύπ' όψιν των οι άπο τής κρατικής πλευράς διοικούντες και μετ' αύτούς άλλοι οι μέ το μεσογειακόν πλοίον συναλασσόμενοι. Είς αύτό έστηριχθημεν, διά νά άναχθωμεν εις τούς ωκεανούς.

## Η ΑΚΤΟΠΛΟΤΑ

Τελικώς άπειρυχθησαν αι άνωμαλίαι εις τήν Ακτοπλοτάν μετά τήν συμφωνίαν ή οποία έπιλθε τήν τελευταίαν στιγμήν μεταξύ τών Ένωσεων Εφοπλιστών Έπιβατηγών Ακτοπλοϊκών Πλοίων και Πλοιοκτητών Πορθμείων και τής Πανελλήνιου Ναυτικής Όμοσπονδίας διά τήν ύπουργαφήν νέων συλλογικών συμβάσεων τών πληρωμάτων τών πλοίων αύτων.

Δέν θά πρέπει άμως νά παραβλεφθούν αι δυσκολιαί τάς οποίας άντιμετωπίζει τό άκτοπλοϊκόν σκάφος λόγω, κυρίως, τών τεραστίων άνατιμησεων τών καυσίμων, άλλα και

## For your Agency in BRAZIL

( VITORIA, TUBARAO, UBU and PORTOCEL )

## POSEIDON MARITIMA LTDA

Shipping, Stevedoring Agents and Brokers

DIRECTOR: CONSTANTIN VAZEOS

Address: R. Vitalino dos Santos Valadares, 469 — Praia do Canto  
Cx. Postal 660 Vitoria - Espírito Santo - Brazil  
Telefone: (027) 227.5499 (4 lines) - A.O.H. 227.4596  
Telex: (0272) 313 — Telegrams POSEIDON — VITORIA-ES





## ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΙΣ

Συμφώνως πρός την έτησίαν έκθεσιν τού γνωστού οίκου Πλατού, ή έξελιξις της κατανάλωσεως του πετρελαίου σκιάζει σοβαρώς τό μέλλον της πετρελαιϊκής άγοράς. Μετά την σημειωθείσαν μικρά αύξησιν της κατανάλωσεως το 1979 ένα χέσει πρός το 1978, ήδη κατά το 1980 διαπιστώνται πτώσις κατά 9% εις Αμερικήν και Ιαπωνίαν και κατά 8% εις την Ευρώπη. Η μείωσις αύτη άποδιδεται εις τόν συνδυασμόν πολλών παραγόντων, όπως είναι η άσθενής οικονομική διστοριότης, η προσφυγή πρός άλλας πηγάς ένεργειας, ή όρθολογικωτέρα χρήσις τών ένεργειακών πηγών, ή περιορισμός της χρήσεως τών ιδιωτικών αύτοκινήτων, ή έλεγχος της θερμανσεως εις τάς κατοικίας και τέλος η ήπιος χειμώνας.

Είναι βέβαιον ότι πάντες ευέλιπτοι έπι μιάδις έφετεινής μειώσεως της κατανάλωσεως μικροτέρας της περιουσίης, άλλας είναι έξι. Ουσία βέβαιον ότι πάντας αι προβλέψεις βασίζονται έπι μειωμένης κατανάλωσεως. Και έκφραζονται φόβοι ότι είναι δυνατόν νά έπελθη ένα τρίτον «σόκ πετρελαίου» διά νέας καθέτου αύξησεως της τιμής του έντονα τού πρώτου έξαμπνου, συνεπεία τής συνεχίσεως τών έχθροπραξιών μεταξύ Ιράκ-Ιράν.

Υπάρχουν ένα τούτοις πολλοί οι όποιοι σκέπτονται ότι ή κατανάλωσις πετρελαίου θά είναι άρκετά χαμηλή ώστε η σημειρινή παραγωγή τών χωρών τού ΟΠΕΚ (ήτις φθάνει περίπου τα 25 έκατον. βαρ. ήμερησιως) νά άρκει όπως διατρήση την τιμήν τού πετρελαίου εις τά σημειρινά της έπιπεδα. Υπάρχουν δέ πολλοί παράγοντες ένισχυσόντες την άποψιν ότι ή Σαουδική Αραβία θά μειώση την παραγωγή της ένα χέσει πρός ένδεχομένην αύξησιν της παραγωγής ήράν - Ιράκ. Είναι άπιθανον έπομένως ότι ή συνολική παραγωγή τών πετρελαιοπαραγωγών χωρών θα αύξησθη πέραν τών 25 έκατομ. βαρεία, ήμερη.

Δεδομένου ότι την βάσιν τού 90% τών θαλασσιών μεταφορών πετρελαίου και τού 100% τών μεταφορών τών VLCC και ULCC άποτελεί ή παραγωγή τών χωρών τού ΟΠΕΚ, ή μείωσις της παραγωγής δέν δύναται είμην νά έχη σοβαρά άρνητικά άποτελέσματα έπι την ναυλαγοράς.

## ΤΟ ΝΕΩΡΙΟΝ

Έδημοισιεύθησαν πρό τίνος πληροφορίαι έξι Ουάσιγκτον, ότι ή άμερικανική κυβέρνησις πιέζει την έλληνική νά σταματήσῃ ή έξυπηρέτησις και τών σοβιετικών ή μπορι οικιών πλοίων άπο τού Νεώριον της Σύρου μέ τό έπιχειρημά ότι ταύτα άσχολούνται μέ τόν έφοδιασμόν τού σοβιετικού στόλου της Μεσογείου. Άναμφιβόλως πρόκειται περι παραλόγου αιτήματος τών συμμάχων μας, οι όποιοι σημειωτέον, είναι οι κύριοι προμηθευταί δχι μόνον της Σοβιετικής Ένωσεως άλλα και δλων τών χωρών τού άνατολικού συνασπισμού. Ή Έλλας ής ναυτιλιακή κατέχοχην χώρα, ύποστηριζει σθένωρας την αρχήν της έλευθερίας τού θαλασσιού έμπορου και εις τά πλαίσια αύτης της έλευθερίας

περιλαμβάνεται και ή έξυπηρέτησις της ναυτιλίας, την όποιαν άλλωστε δέν άρνούνται ούτε αι Ήνωμέναι Πολιτειαί, ούτε αι άλλαι χώραι — μέλη τού ΝΑΤΟ, μηδέ της άσπόνδου «συμμάχου» μας, δηλονότι της Τουρκίας, έξαιρουμένης. Τι νά πρωτοενθυμηθή κανείς έπι τού θέματος αύτοῦ. Ή Βρεταννία, λόγου χάριν, πρό έτών είχε συνάψει ένα μεγάλο συμβόλαιον διά την ναυπήγηση σειράς πλοίων διά λογαριασμόν της Πολωνίας μέ Βρεταννικήν χρηματοδότησον μάλιστα και ούδεις έξεφρασε άντιρρησιν άπο τούς συμμάχους μας.

Οφείλει ή έλληνική κυβέρνησης νά προβάλη ισχυροτάτην άντιρρασιν εις τάς άμερικανικά πέσεις ώστε νά συνεχισθή άπροσκόπτως ή έξυπηρέτησις των σοβιετικών πλοίων άπο τού Νεώριον, άλλα άπο δλας τάς έλληνικής ναυπηγεσικευαστικής μονάδας αι όποιαι, ειρήσθω έν παρόδω, έξυπηρετούν άνελπιτώς και τά πολεμικά σκάφη τού «Εκτο Στόλου».

## Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ «ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ»

Έκρηκτικές διαστάσεις προσέλαβε και αυτήν την στιγμήν είναι άγνωστον πού τελικώς θά φθάση ή υπόθεσης της δρομολογήσεως τού έπιβατηγού - όχηματαγωγού τών ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ «ΕΛ Γκρέκο» εις την γραμμήν Πατρών. Ιταλίας άντι της γραμμής Κρήτης Δυτ. «Ελλάδος - Ιταλίας, δηπω προσβλεπε και ή συνηγορία του Υπουργείου Ναυτιλίας διά την δανειοδότησον και την συναλλαγματική διευκόλυνσιν άλλα και αυτή αυτή ή απόφασης της Νομιματικής Έπιτροπής δι」 ής ένεκριθη και ή δανειοδότησος της προμηθείσεως έταιρίας και ή συναλλαγματική διευκόλυνσιν της διά την άγοράν του πλοίου έκ τού έξωτερικού.

Νομίζουμεν δι τά «Ναυτικά Χρονικά», τά όποια σθένωρας ήγνωσθησαν διά νά μή δρομολογηθή έτερον πλοίον εις την γραμμήν της Κρήτης δικαιούνται νά υπογραμμίσουν ότι αι ΜΙΝΩΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ όφειλον νά δρομολογήσουν τό πλοίον εις την γραμμήν Κρήτης Δυτ. «Ελλάδος - Ιταλίας, διά την όποιαν άλλωστε έχορηγήθη ή συναλλαγματική διευκόλυνσιν. Άλλως, έάν δηλαδή δέν υπήρχε τό ένδιαφέρον διά την άναπτυξιν της Κρήτης διά της άπ' εύθειας συνδέσεως της Κρήτης διά της άπ' εύθειας συνδέσεως της με την Εύρωπη, δέν υπήρχε και άναγκη χρηματοδοτήσεως διά την ένταξιν ένός άκομη πλοίου εις την στενάζουσαν άπο τόν συναγωνισμόν γραμμήν Ιταλίας. Ή έτω ούτερον έπικλησις άπο την ένδιαφέρομένην πλευράν τού «έπιεχηρήματος» της μεγάλης αύξησεως της τιμής τών καυσίμων ώς και της πλήρους άνταποκρίσεως μέ τά πλοία της γραμμής της Κρήτης δέν έσταθε, ούτε και δύναται νά άποτελέσει άφορμήν διά την μεταβολήν τών λόγων διά τούς όποιους παρεσχέθη ή συνηγορία του Υπουργείου και ή έγκρισης της δανειοδότησεως και της συναλλαγματικής διευκόλυνσεως άπο την Νομιματικής Έπιτροπήν. Διότι, ή ανατίμησης τού πετρελαίου ήτο κάτι περισσότερον άπο δέβαιον και έπρεπε νά ληφθή ύπ' όψιν κατά

τήν σύνταξιν τής οίκονομικοτεχνικής μελέτης έ ή άρχης και δχι νά προβάλλεται ώς έπιχειρημά έτών ύστερων, ένω ή άνταποκρίσις μέ τήν γραμμήν της Κρήτης προϋπήρχε και δέν είναι κάτι νέον.

Έπαναλαμβάνομεν, διτι και τήν ύστατην αυτήν στιγμήν πρέπει νά μετατραπούν τά δρομολόγια τού «Ελ Γκρέκο» και νά καθορισθή άσφετρία των ή Κρήτη. «Άλλως, χωρίς νά θέλωμεν νά παραστήσωμεν τήν Κασσάνδραν, είμεθα βέβαιοι ότι ή ιστορία αύτη θά άποτελέση τήν άπαρχη δεινών δχι μόνον διά τάς ΜΙΝΩΙΚΑΣ ΓΡΑΜΜΑΣ άλλα και δι」 δλας τάς έταιρειας λαϊκής βάσεως αι διοπίαι έταχθησαν νά έξυπηρετούν μόνον τά τοπικά συμφέροντα.

## Η ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ ΤΟΥ NAT

Έπανερχόμεθα έπι τού θέματος τής διοίκησεως τού NAT έξ αφορμής της άποστρατείας τού μέχρι τούδε γενικού διευθυντού κ. Σπ. Δόλλα. Είχομεν ύποστηριξει παλαιότερον ότι διά νά ύπαρχουν ούσιαστικά άποτελέσματα εις τήν διοίκησιν τού NAT άπαιτεισι του συνέχεια. Ή πείρα άπειδευτης ότι οι γενικοί διευθυνταί τού NAT παραμένουν εις τήν θέσιν των έπι ένα έτος περίπου. Και είναι άναμφιστητόν ότι ένα σημαντικόν χρονικόν διάστημα άπο τήν ύπηρεσίαν των αυτήν διατίθεται διά τήν ένημέρωσιν των, δταν δέ πλέον είναι έτοιμο νά προσφέρουν ούσιαστικά ύπηρεσίας εις τό έδρυμα άπομακρύνονται μέ τόν ένα ή τόν άλλο τρόπον. Ούτω τό NAT μέ τά σόσα προβλήματα και τήν πολυσχιδή δραστηριότητα πάσχει μονίμως εις τόν τομέα τής διευθύνσεως του. Τούτο δέν έχει τήν έννοιαν έπικρίσεως τού κ. Δόλλα ή και τών προκατόχων του, διότι είναι οι μόνοι οι οποίοι δέν ευθύνονται.

Τό έρωτημα πού άνακυπτει αύτομάτως είναι τί πρέπει νά γίνη διά νά άποκτήση τό NAT τήν διοίκησιν πού τού άρμόζει, χωρίς τούς κλυδωνισμούς πού προκαλεί άναποφεύκτως ή κατ」 έτοις άπομακρυνσις τών γενικών διευθυντών του. Παλαιότερον είχαμε ύποστηριξει ότι θά έπρεπε νά ύπαρχη συνέχεια — συνέχεια ή όποια θά ήδυνατο νά έχασφαλισθή έάν λιμενικοί άξιωματικοί παρέμεναν έπι έτη εις τό NAT και έξελισσομένοι βαθμολογικώς θά κατελάμβαναν και τήν άνωτάπτην θέσιν τού γενικού διευθυντού εις τήν άποιαν δμως θά παρέμεναν σημαντικόν χρονικόν διάστημα διά νά προσφέρουν τάς ύπηρεσίας, πού έχεισφαλισθή ή έν τώ μεταξύ άποκτηθείσα πείρα και ή βαθεία γνώσις τών ζητημάτων τού NAT. Τούτο δμως δέν φαίνεται πλέον έφικτό και κατά τήν ταπεινή μας γνώμην ή διεύθυνσις τού NAT θά έπρεπε κάποτε νά άφεθη εις τάς χειράς τών μονίμων υπαλλήλων του ύπο τήν προϋπόθεσιν ότι θά ύπηρχε νομοθετική πρόβλεψης διό τήν έξελιξιν των μέχρι τού βαθμού τού γενικού διευθυντού.

Θέτομεν τό θέμα πρός συζήτησιν, διότι ή ύφισταμένη σήμερον κατάστασις δέν μπορεί νά συνεχισθή.

Έπι τή έυκαιρία είναι άναγκη νά τεθή και τή ζήτημα τού προσωπικού. Τό NAT πάσχει άπο έλλειψης ύπαλλήλων. Τό έν τρίτον τών δραγμών θέσεων τού προσωπικού είναι κενά, μέ άποτελέσμα νά χωλαίνουν αι ύπηρεσία τού NAT και νά σημειούνται ύπερμετροι καθυστερήσεις εις βασικούς τομείς λειτουργίας τών έδρυμάτων, ώς είναι ή έκκαθάρισης τών ναυτοργώνων — φυσικά ύπο τό άπτρο χαιωμένον σύστημα τό όποιον έξακολουθεύ νά έφαρμόζεται — ή χορήγησης τών συντάξεων κλπ. Ό Υπουργός κ. Φικιώρης κατό τήν τελευταίαν έπισκεψίν του εις τό NAT πρό ένός και ήμεσως μηνός περίπου, ύπε σχέμη εις τό Δ.Σ. διότι θά προχωρήση εις τήν κάλυψην τών κενών θέσεων. Αμφιβάλλομεν έάν θά δυνηθή νά έκπληρωσει τήν ύποσχεσί σίν του, διότι διέ έπικλησιμεθή εις προεκλογήκην περίοδον και κάθε άποπειρα προσλήψεως τώρα προσωπικού θά συναντήση άντιρρα σεις έκ μέρους τών κομμάτων τής άντιπολης

When you reach Thessaloniki remember Alexander



# ALEXANDER

SHIPPING & TRADING CO. LTD.

Director: N. M. SAMARAS

19. Kountouriotou Str.  
Thessaloniki  
Telex: 412611 AST  
Tel: 525850 536577  
Cables: ALEXSHIP

- brokerage
- shipping &
- forwarding agents

τεύσεως, τά όποια εύλογώς θα ύποστηριξουν διά πρόκειται διά προεκλογικάς ένεργειας. Δέν υπάρχει άμφισσα διά το γεγονός ότι το NAT αφέθη χωρίς προσωπικόν όφειλεται εις τό το 'Υπουργείον Ναυτιλίας εύρισκεται εις τό προτελευταίον σκαλοπάτι τής κυβερνητικής ιεραρχίας — ή φωνή του δέν άκούγεται έκει που πρέπει — και δέν κατέστη δυνατόν νά σπάσει τό φράγμα τής απαγόρευσεως διορισμών, που δέν ίσχυε δημαρχός διά τά άλλα 'Υπουργεία και ίδιως έκεινα που οι έπικεφαλής των μετέχουν εις τήν λεγομένην Κυβερνητικήν 'Επιτροπήν.

• Νέος γενικός διευθυντής τού NAT μετά τήν άποστρεταίν τού κ. Σπ. Δόλλα έποπθετή ή προαχθείς εις άρχιπλοιάρχον κ. Θεόδ. Πουλάκης.

### ΟΡΘΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΣ

'Υπηρχον πληροφορίαι διά εις τούς δικαστικούς κύκλους τού Πειραιώς ύπαρχει πλέον σαφής άντιληψης διά τό θέμα τών ναυταπατών που γίνονται συστηματικώς εις βάρος τού έλληνικού πλοίου και τού έλληνικού έφοπλισμού. Δέν άπομένει παρά ή λήψις τού άπλουστάτου μέτρου, προβλεπομένου άλλωστε και άπό τήν δικονομίαν τής καταβολής τουτέστιν άπό τούς προσφεύοντας εις τήν 'Ελληνικήν Δικαιούνην έγγυησεως, ίσου ψυχούς μέ τό πλούσιον τό όπιον διεκδικούν και τό οποίον νά παραμένει έν 'Ελλαδί μέχρι τής τελικής έκδικάσεως τών ιππόθεσεων και άπό τήν διαιτησίαν τήν προβλεπομένην έν τών ναυλοσυμφώνων. Τό μέτρον, άπλουν και δικαιούν, είναι άπολύτως βέβαιον διά άποθαρρύνη τούς διαφόρους έπιτηδειους άκομη και εις τήν διάπτραξιν τών ναυταπατών και θά άποδειξη ποια ήσαν και είναι τά πραγματικά θύματα τών νέων ήθων που έχουν έπικρατήσει, ίδιως τά τελευταία χρόνια, εις τάς ναυτιλιακά συναλλαγάς.

### ΕΡΗΜΗΝ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ:

'Υπεύθυνος ναυτιλιακός παράγων δέν ήτο εις θέσιν νά μάς έννυμερώση τήν 20ήν 'Απριλίου, διά έδημοσιεύθησαν σχετικά δηλώσεις τού κ. Μητσοτάκη, διά τό περιεχόμενον τής συμφωνίας τήν οποίαν ύπεργραψε κατά τήν έπισημον έπισκεψήν του εις Αίγυπτον ύπουργος τών 'Έξωτερικών, διά τούς Αίγυπτίους οίτινες έργαζονται επί έλληνικών πλοίων. Τούτο σημαίνει διά ή έν λόγω συμφωνία ύπεργράφη έρημην τού έφοπλισμού, όποιος δικαίως δυσφορεί, διότι εις παροιοίας περιπτώσεις δικαιούται νά έχη τόν τρώτον λόγον, έπειδη άκριβώς ό έφοπλισμός είναι έκεινος που θά κληθή νά έφαρμοση οιανδήποτε συμφωνίαν. Παραλήλως τίθεται και ένα έρωτημα, έπι τού οποίου πρέτει νά ύπάρξῃ σαφής άπαντησις διά νά γνωνίζωμεν έπι τέλους που βαδίζομεν: Είχον ζητήθη προηγουμένως αι άποψεις τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας διά τήν έν λόγω συμφωνίαν αι έναν ναι, ποια είναι αι άποψεις τού 'Υπουργείου;

### ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

Πρέπει νά προσεχθούν ιδιαιτέρως δύο έπισημάνσεις τού Προέδρου τής 'Ενώσεως Εφοπλιστών 'Επιβατηγών Πλοίων, κ. 'Ανρέα Ποταμάνου, κατά τήν δεξιώσιν πού έθιση εις τό κρουαζιερόπλοιον «Ατλας» έπι ή ένάρξει τής έφετεινής τουριστικής περιόδου.

Προσφωνών τόν Πρόεδρον τής Κυβερνήσεως κ. Γεώργ. Ράλλην, ο όποιος παρέστη εις τήν έκδήλωσιν, ό κ. Ποταμάνος ύπεράρματος:

Πρώτον, διά τό τουρισμός που προέρχεται πό τό κρουαζιερόπλοιο και τά πλοία τής ραμής 'Ελλάδος — Ιταλίας και άλλων χωρών άφηνε νά εισέρευση εις τήν χώραν συνέλλαγμα ψυχους ένός δισ. δολλαρίων περίου. Δεύτερον, διά τώρα που ή 'Ελλάς είναι έλος τής EOK πρέπει νά μεριμνήσωμεν διότι

λοι και μέ τήν βοήθειαν δλων τών πολιτικών δυνάμεων τής χώρας ώστε ό έλληνικός τουρισμός νά παραμείνη εις τά έλληνικά χέρια. Παραλήλως, προσθέτομεν ήμεις, πρέπει νά προσεχθή ιδιαιτέρως τό έλληνικόν έπιβατηγόν πλοίον και κυρίως νά διευκολυνθή διά νά άντιμετωπίση τά πολλαπλά προβλήματα που άντιμετωπίζει.

### Ο ΛΙΜΗΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

'Ανοιξης. Παραμονά τής μεγάλης έορτής τής Χριστιανούνης. 'Ο λιμήν τού Πειραιώς παρουσιάζει έντονον κίνησιν. 'Ιδιαιτέρως δίδουν λαμπρόν τόνον τά καταπλέοντα με πλήθη τουριστών ύπο πάσαν σημαίαν πολυτελή κρουαζιερόπλοια.

Εις τήν κυριολεξίαν, Εύρωλιμήν, δημου συναντώνται άνθρωποι πάσης έθνικότητος. Πηγή άστερεύου πλούτου.

Τό 'φόντο τής 'Ακτής Μιασούλη' με τά ύπεραύγχρα Μέγαρα, δημου στεγάζονται τά έπιτελον τής Μεγάλης μας Ναυτιλίας, δίδει τήν είκόνα τών εύεργετικών διά δύλους έπιπλώσεων τής εύρωστου 'Εθνικής μας Βιομηχανίας, ώς είναι ή Ναυτιλία, τής Ναυτιλίας αυτής τήν όποιαν οι πολλοί ηθελημένως ή άθελήτως άγνοούν, τήν όποιαν κάποιος κύριος Κολλάτος θέλει νά κάμη «Θεάτρον», άνεμποδιστώς άσχημον, λόγω «κουλούρας» και παρερμηνευόμενης έλευθερίας. Τήν ναυτιλίαν άυτήν με τήν όποιαν εισήλθομεν πάνοπλοι εις τήν EOK και δχι ως πτωχοί ουγγενεῖς. Τήν ναυτιλίαν άυτήν, ήτις συνεισφέρει έφετος 2.500.000.000 δολλάρια εις τήν έθνικήν μας οικονομίαν — έκτος άν τό ποσόν τούτο θεωρείται άμελητόν άπο τούς κουλουτουριάρδες τών «Ελήνων».

### ΤΙ ΒΛΕΠΟΥΝ ΟΙ ΆΛΛΟΙ

Λίαν περιωρισμένην προβλέπουν οι 'Ιάπωνες τήν άπόδοσιν τής ναυτιλίας των, συνεπεία τής αύξησεως τού κόστους έκμεταλλεύσεως, τήν όποιαν έπεφερεν ή μύσασι τής τιμής τών καυσίμων, διακάμυναντις τής ισοτιμίας γιενό-δολλαρίου και ο πληθωρισμός. 'Ηδη άντιμετωπίζεται νέα άξιωσις αύξησεως τών ναυτεργατικών μισθών άνω τού 10%.

χωρίς παράλληλον περιορισμόν τής συνθεσεως τού πληρώματος, ήτις σήμερον δημιουργεῖ δσκοπον πλεόνασμα ναυτικών έπι τού πλοίου. 'Εάν τό πλεόνασμα τούτο δέν έχαλειφθεί, δέν θά πρόκειται άπλως περί άπωλείας τής συναγωνιστικότητος εις τήν διεθνή άγοράν, άλλα περί τελείας καταστροφής.

Καί δημως ή 'Ιαπωνία έχει άναγκη νά διατηρή ύπο τήν σημαίαν της στόλον τουλάχιστον 35 έκαπομ. τόννων διά νά έξασφαλίζει τόν άνεφοδιασμόν τής εις πρώτας ύλας. Πράγμα τό όποιον μεταφράζεται εις τήν άναγκην ναυπηγήσεως 3 τουλάχιστον έκαπομ. τόννων έπισιως.

Διά νά διατηρηθή δημως ό στόλος ούτος πρέπει οι έφοπλισταί νά μην έξαναγκάζωνται, λόγω τής άσυμφορού έκμεταλλεύσεως, νά προσφέρουν εις τά ξένας σημαίας. Καί διά νά γίνη τούτο τρεις είναι αι έπιβαλλόμεναι βασικάί λύσεις: ναυπήγησις πλοίων ύψηλης τεχνολογίας, μειωσις τής συνθέσεως κάτω τών 18 άτόμων, έντασις τών έρευνών διά τήν δημιουργίαν πλοίων οικονομικών εις ένέργειαν και ηγημένης άποδόσεως.

### ΑΠΟ ΤΟΥΣ 19 ΕΙΣ ΤΟΥΣ 17

Κατά τάς άποψεις τής 'Ενώσεως 'Εφοπλιστών τής 'Ολλανδίας ή μειωσις τού προσωπικού των μεγάλων πλοίων εις 19 άτομα έχει ήδη έπιτευχθή, ένων ή περαιτέρω μειωσις εις 17 άτομα είναι έπισης δυνατή, έφ' δοσού διαχωρισμός γεφύρας και μηχανής έχαλειφθεί μερικώς διά τούς άξιωματικούς και άλικώς διά τη πληρώματα.

Σήμερον τό προσωπικόν τών 19 άτόμων, περιλαμβάνει τό πλοιαρχον, τρεις άξιωματικούς καταστώματος, Α' μηχανικόν, δύο άξιωματικούς μηχανής, άσυρματιστήν, οκτώ άνδρας πληρώματος, μάγειρον, θαλαμηπόλον και βοηθόν. Διά νά φθάσωμεν εις τούς 17 πρέπει νά λειψή άσυρματιστής και εις άξιωματικός καταστώματος, όπότε τό έπιτελειόν τού πλοίου θά περιλαμβάνη τρεις άξιωματικούς διά τόν χειρισμόν τού σκάφους και τρεις άλι τόν χειρισμόν τού έξοπλισμού του. Φυλακήν θά έκτελούν δολοί οι άξιωματικοί, οιτινες θά έχουν μετεκπαιδευθή εις τήν

## antwerp stores

### TAXFREE SUPPLIES

Radios — TV — Tape-Recorders — Recordplayers:

Grundig - Philips - Nordmende - Dual - Telefunken - Braun - Saba - Akai - AEG - Sansui

Watches: Seiko

Showroom: Napelstraat 110 - 200 Antwerpen  
Phone: 31 83 62

Συμπατριώτες 'Ελληνες ναυτικοί και κάτοικοι τής 'Ελλάδος. 'Η Antwerp Stores είναι μιά 'Ελληνική έμπορικη γωνιά στή καρδιά τού λιμανιού τής 'Αμβέρσας.

'Η μεγάλη κατανάλωση τών ειδῶν μας έπιτρέπει νά έχουμε τιμές άσυναγώνιστες.

'Η έταιρια μας είναι ή μοναδική που διαθέτει άντιπροσώπους και service στήν 'Ελλάδα, προθύμους νά σάς έξυπηρετήσουν άκομα και στόν έκτελωνισμό τών έμπορευμάτων σας.

MANAGER ATHENS:

G. MARKONIZOS  
Dimitrakopoulou 63  
Kallithea  
Tel.: 9510162

MANAGER VORIOU ELLADOS

A. VAFIADIS  
Karolou Dil 19  
Thessaloniki  
Tel.: 031/277341 - 418336

Σᾶς εύχαριστούμε και σᾶς εύχόμαστε ΚΑΛΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ

ενιαίαν ειδικότητα. Έξ αλλου τα πληρώματα έχουν ήδη ένοποιηθεί μή υφισταμένης διακρίσεως μεταξύ γεφύρας και μηχανής.

Πάντως διά νά δυνηθούν οι άξιωματικοί νά παίξουν τόν άνωτέρω ρόλον ύπολογίζεται διτή θά χρειασθή άρκετός χρόνος. Οι πρωτοί «ένιαίας ειδικότητος» άξιωματικοί θά άποφοιτησουν τής Σχολής Ναυτιλίας μετά έξ ή έπτα έτη και θά πρέπει νά ταξιδέψουν άρκετά, εις τρόπον ώστε το νέον σύστημα δέν είναι δυνατόν νά τεθή έν έφαρμογή πρό τής παρελεύσεως μιᾶς 15ετίας.

### ΤΟ ΚΑΛΥΤΕΡΟΝ ΤΗΣ ΔΕΚΑΕΤΙΑΣ

Κατά τήν γενικήν συνέλευσιν τής Ένωσης τών ναυλωμεσιτών τής Γαλλίας, ύπεστριχθη, διτή ένω τό 1980 ύπηρε διά το παγκόσμιον έμπόριον έν έκ τών χειροτέρων έτων τού τελευταίου τετάρτου τού αιώνος μας, άντιθέτως διά τήν ναυτιλίαν ύπηρεν έκ τών καλυτέρων έτων τής τελευταίας δεκαετίας. «Η ναυλαγορά, δεσποζόμενη ύπό τών μεταφορών γαιάνθρακος και δημητριακών διά λογαριασμόν κυρίως τής Ρωσίας και τής Κίνας, ύπηρε πλέον ή ικανοποιητική «Ολιγάτερον ικανοποιητική» βεβαίως ήταν ναυλαγορά τών πετρελαιοφόρων, ή όποια ύπεστη φυσικά τάς τύχας τής παγκοσμίου άγοράς τών πετρελαιοειδών και τάς συνεπείας τής ένεργειακής κρίσεως.

«Η ναυτιλία έγγνώρισε ίδιαιτέρως εύνοϊκάς συνήθηκας, χάρις εις τήν ύψωσιν τών ναυλών και τήν άνατιμησιν τού δολλαρίου. Ούδεις φυσικά δύναται νά προβλέψῃ τή θά συμβῇ αύριον, λόγω τής έπιδεινότητας τής οικονομικής κρίσεως ήτις έπηρεζει το σύνολον τών βιομηχανικών χωρών. Έπιτρέπεται πάντως νά ύποθέσωμεν διτή ή κανονική άνάπτυξης τών άναγκών εις γεωργικά προϊόντα διατροφής καθώς και εις γαιάνθρακας — οιτινες καλούνται νά αντικαταστήσουν διν τινι μέτρω τό πετρέλαιον — θά έξασφαλιση ήδη άνοδον, διατήρησην τουλάχιστον τής ναυλα-

γοράς τών ξηρών φορτίων εις σταθερά έπιπεδα.

### ΝΑ ΔΩΘΗ ΛΥΣΙΣ

Οι πλοιάρχοι και Α' μηχανικοί 28 πλοίων διά τηλεγραφήματός των πρός τό «Υπουργείον, τήν ΠΝΟ και τάς Ένωσεις τών Πλοιάρχων και Μηχανικών, τό όποιον έκοινοποιήθη και εις τά «Ναυτικά Χρονικά», έπανερχονται έπι τού θέματος τής άμοιβης των κατά τά Σάββατα και τάς άργιας. Εις τό τηλεγράφημα ύπογραμμιζεται διτή «δεδομένου διτή ή νέα συλλογική ούμβασις προσδιορίζει τήν έβδομαδιαίαν έργασίαν διά τούς άξιωματικούς και τό πλήρωμα εις 40 ωρας και τό άυτό έχει έφαρμοσθή εις διλας τάς δημοσίας ύπηρεσίας και εις πολλάς ιδιωτικάς έπιχειρήσεις, άπο τού διευθυντού μέχρι τού κατωτέρου υπαλλήλου, οι πλοιάρχοι και οι Α' μηχανικοί θεωρούν άδικιαν νά έργαζωνται, λόγω τής θέσεως των, κατά τά Σάββατα και τάς άργιας χωρίς διτή άυτούς νά προβλέπεται καμμιά διμοιβή».

Ως έχομεν τονίσει και διλοτες διέ άφορμης παρομοίων τηλεγραφημάτων πλοιάρχων και Α' μηχανικών, τό «Υπουργείον όφειλε νά δώση λύσιν εις τό δημιουργηθέν ζήτημα, τό όποιον ήδη προσλαμβάνει έκτασιν.

### ΑΜΕΣΟΙ ΕΞΗΓΗΣΕΙΣ

Εις τήν στήλην τών έπιστολών δημοσιεύεται έπιστολή τού Ναυτικού πράκτορος κ. Απόστολος Καράμαλη άναφερομένη εις τήν έξασφάλισην δεξαμενής διά δεξαμενισμόν πλοίου. Άποτελει άπαντησιν εις τήν έπιστολήν τού άναπλητωτού γενικού διευθυντού τού ΟΛΠ, κ. Γεωργ. Κλαδά, ή όποια έδημοσιεύθη εις τό προηγούμενον τεύχος τών «Ναυτικών Χρονικών», και πρέπει νά δοθούν άμεσοι έξηγήσεις τόσον ύπό τού ΟΛΠ ήδον και ύπό τού «Υπουργείου». Άναμένομεν.

## Η ναυλαγορά

Προβλέψεις άφθονου συγκομιδής παγκοσμίως άπο τό Αμερικανικόν Υπουργείον Γεωργίας. Εύνοϊκαί αι καιρικαί καταστάσεις διά τάς έαρινάς σποράς και έπεκτασις τών καλλιεργημένων έκτασεων εις τάς έξαγωγικάς χώρας. Ρεκόρ διό τό 1981. Τά άποθέματα θά είναι μεγάλα. Τά πάντα έχαρτωνται άπο τών καιρών. Πάντως εις τήν Ρωσίαν και τήν Κίναν οι κρατούντες καιρού εύνοϊκοι, άπως και εις τάς άλλας χώρας τής Ανατολικής Εύρωπης.

Έλλειψις ύδατοπώσεων εις τήν Ισπανίαν, τήν Ιταλίαν και τό Μαρόκον.

Η Αυστραλία χρειάζεται βροχάς. Η συγκομιδή της κατωτέρα τής περισσινής.

\*\*\*

Κατά 3% μικρότερη θά είναι ή συγκομιδή τής Κίνας και ή εισαγωγή δημητριακών θά φθάση 13-15 τον. Κίνα και Ρωσία θά έπειρεάσουν σημαντικώς τήν οικονομίαν τών δημητριακών παγκοσμίως.

\*\*\*

Φαίνεται άπο τάς δηλώσεις τών άρμοδιών άμερικανικών κύκλων διτή ή άπαγόρευσις τής πρός τήν Ρωσίαν έξαγωγής δημητριακών θά άρθη. Νέον 15ετές άμβολοιν θά συναφθή. Κατ' Αμερικανικούς ύπολογισμούς, ή Ρωσία θά χρειάζεται 20 έκατομ. τον. έτησίως κατά τάς περιόδους 1981/82 και έως 1985/86. Περισσότερον ίσως άραβόσιτον παρά σίτον. Πάντως οι Ρώσοι θά στραφούν και πρός άλλας χώρας, ή Αμερική άμως είναι ή μόνη εις θέσιν νά δώση τάς άπαιτουμένας ποσότητας.

\*\*\*

«Οπως άναμένετο, τό «έμπαργκο» διά τήν

### ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

## Τό Σχόλιον τού 15θημέρου

Κατά πρόσφατον δημοσίευμα τού «Φαιρπλαίου», ή έλλειψις ναυπηγικών παραγγελιών κατά τήν τελευταίαν πενταετίαν και ή έκτασις τής διεθνούς οικονομικής ύφεσεως, έδημούργησε τεράστια προβλήματα εις τήν Βρεταννικήν ναυπηγοβιομηχανίαν, ητις δέν έπετυχε νά περιορίσει άναλογως τό έργατικόν της δυναμικόν. Ούτω κατά τό 1980 έναυπηγήθησαν μόνον 427 χιλιάδες τόννοι ύπο τού συνόλου τών Βρεταννικών ναυπηγειών, τά όποια έν τούτοις έξακολουθούν ν' άπασχολούν άριθμον 18.000 έργατας. Διότι πιστεύουν ίσως μετά τού Ρωμαίου Κάτονος διτή inertia plus detrimendi facit quam exercitio (ή άχρονία φθείρει περισσότερον από τήν δάκτησιν).

Τό κακον είναι διτή ο Βρεταννικός Νηογνώμων, συγκρίνων τήν άπόδοσιν αύτήν με τά 6 έκατομ. τής άντιστούχου Ιαπωνίκην ναυπηγοπαραγωγής, ύπολογίζει διτή τό άνα έργατην παραχθέν τοννά εις τήν Ιαπωνίαν είναι κατά 12 φοράς μεγαλύτερον τού παραχθέντος εις τό Ήν. Βασίλειον.

Και αύτά μέν επισήμως. «Οπως μάς γράφει άμας φίλος άναγνώστης έκ Νέας Υόρκης αι συγκρίσεις συνεχίζονται έκει άνεπιστημως. Και γίνεται έ άκολουθος συλλογισμός: 'Εφ' ήδον ή παραγωγικότης τών έργατον ζομένων έχαρταται άπο τήν σωματικήν ρώμην και τήν πνευματικήν δύναμιν και έφ' ήδον ή σωματική ρώμη Ιάπωνος θεωρείται κατά 50% κατωτέρα τού Βρεταννού έπεται διτή η πνευματική δύναμις τών Ιαπωνών είναι 24 φοράς μεγαλύτερα τών Βρετανών.

Συλλογισμός άκλονητος. Τό όποιον δέν νομίζουμεν διτή έπρόσεξεν έ σχολιαστής τού «Φαιρπλαίου». Και έ άποιος συλλογισμός κάμνει και ήμας τούς «Ελληνας νά διερωτώμεθα εις ποιά σραγε ποσοστά εύρισκομεθα.

τών ξηρών φορτίων θά φθάση τούς 1.450 έκατομ. τον. τό 1985 (37% αύξησις έναντι 1.060 έκατομ. τον. τό 1978).

\*\*\*

Αι λιμενικαί δυσκολίαι θά περιορίσουν τάς φορτώσεις τού Αμερικανικού γαιάνθρακος. Δέκα εώς δεκαπέντε έκατομ. τον. γαιάνθρακος δέν έξηγήθησαν τό 1980 λόγω τών δυσκολιών αύτών. Αι συνολικαί έξαγωγαί άνηλθον από 65 έκατομ. τον. τού 1979 εις 90 έκατομ. τού 1980.

\*\*\*

Αι διαπραγματεύσεις διά τήν διακοπήν τής άπεργης τών άμερικανών άνθρακωρύχων άπετυχον. Τά 160.000 μέλη τού συνδικάτου άπερροιφαν τήν γενομένην πρότασιν τριετούς συμβολαίου, όταν τό παλαιόν έξεπνευσε τήν 27ην Μαρτίου. Έκφραζονται φύσιοι διτή η άπεργια θά διαρκέση έπι μακρόν.

\*\*\*

«Εν τώ μεταξύ, συνεχίζονται τά προγράμματα διευρύνσεως τών λιμενικών σύκολων, διά τήν αύξησην τής έξαγωγών γαιάνθρακων άπο τούς λιμεναίς τού άμερικανού Κόλπου. Εις Μόρεχεντ Σίτου τής Νοτίου Καρολίνας άνεμνετο νά τεθή κατ' αύτάς έν λειτουργία ένας ένδιαμεσος σταθμός φορτώσεως γαιάνθρακων, μέ προοπτικήν κατασκευής και δευτέρου. Προγραμματίζεται, έπισης, ένας νέος έξαγωγικός σταθμός εις Ράδιο Αίλαντ, έτη σίας δυναμικότητος 15-20 έκατομ. τόννων.

\*\*\*

Τό παραγγελόμενον τοννά άναφέρετα εις μπάλκ κάρριερς, μέσης ίδια χωρητικότητος. Η οικονομία εις τά καύσιμα προέχει Παράδειγμα: Σκάφος 208.000 τον. διά μεταλ-

· Η ζήτησις τού γαιάνθρακος είναι ή κυρία άφορη τής αύξησεως τού στόλου τών σκαφών χύδην ξηρών φορτίων. Κατά σχετικούς ύπολογισμούς άρμοδιών κύκλων ή κίνησις

λεύματα και γιαίνθρακα παρηγγέλθη εις τό Καβασάκι, διά ταχύτητα 12,4 μιλ., μέ 45,5 τον. καύσιμα ήμερησίως. Ή 15.500 ίππων μηχανή Καβασάκι — MAN θά κινή τήν έλικα μέ 45 μόνον στροφάς κατά λεπτόν και ή έλιξ θά έχη διάμετρον 11 μέτρων. Βελτιώσεις εις τό σχέδιον τού σκάφους, περιορισμός τού βάρους τού σκάφους, καλύτερα άποδοσίς τῆς ηλεκτρογεννητρίας και διά τά μέρη εις τήν «σπεσιφικέδον» τού σκάφους.

\*\*\*

Έκπιπουν αι τιμαί τών μπάλκ κάρριερς. Σκάφος 54.866 τον. τού 1972 έπωλήθη άντι 16,5 έκατομ. δολ., ένω σκάφος 52.164 τον. τού 1970 έπωλήθη άντι 12,5 έκατομ. δολ. Καί σκάφος 64.912 τον. τού 1971 έπωλήθη εις τήν αύτήν τιμήν τού πρώτου (16,5 έκατομ. δολ.). Πάντως οι μεσίται τού Λονδίνου δέν προβλέπουν περαιτέρα αισθητήν μείωσιν, δεδομένης τής ζητήσεως τών σκαφών αυτών πρός ναύλωσιν.

### ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΤΙΜΑΙ ΤΕΛΟΣ 1979 ΚΑΙ ΤΕΛΟΣ 1980 ΜΕΣΑ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1979 ΚΑΙ 1980

Tύπος	Ηλικία	Άξια τέλος	Τέλ. 80 έκ. δολ
<b>Τάνκερς</b>			
ULCC 360.000 TDW	4/5	40	26 (ύπολ.)
VLCC 260/280.000 TDW	4/5	24	16
VLCC 210/230.000 TDW	10	11	7
M.T. 135/150.000 TDW	5	22	19
M.T. 100.000 TDW	10/12	6/7	6/7
M.T. Πάναμαξ	15	6,5	4,75
<b>Μπάλκ (Δηζ.)</b>			
120.000 TDW	5	24	26
Πάναμαξ 60.000 TDW	1	20	26
Πάναμαξ 60.000 TDW	12	8	12 (ύπολ.)
27.000 TDW μέ φορτ.	5	10	11,5
27.000 TDW μέ φορτ.	10	7	9 (ύπολ.)
	5	5,5	6,5
Απλόν τράμπ	10	4	5,75
15.000 τον. d.w. 14 μιλ	17	1,75	2,5

Άνησυχούν οι ναυλομεσιτικοί κύκλοι τού Λονδίνου διά τήν παρατηρουμένην τελευταίως άπροθυμίαν τών 'Ελλήνων νά προβούν εις άγοράς μεταχειρισμένων σκαφών. 'Αφ' ότου οι Κινέζοι άπεσύρθησαν, οι 'Ελληνες ήσαν οι κυριώτεροι άγορασται. Φοβούνται πολλοί ότι ή στάσις αύτή τών 'Ελλήνων άφειλεται εις μίαν διαίσθησαν περί έπικειμένης κάμψεως τής άγοράς.

\*\*\*

Ζήτησις παρατηρείται διά φορτηγά χύδην φορτίων μετρίας χωρητικότητος. Μετά τά Πάναμαξ, άτινα, κατά τούς μεσίτας τού Λονδίνου, έμφανίζουν κάποιαν κόπωσιν εις τάς τιμάς, άγορασται έμφανίζονται διά τά μικρότερα και άρχαιότερα μέσης χωρητικότητος σκάφη. Τοιαύτα σκάφη προσφέρονται τώρα και από τήν "Απω Ανατολήν."

\*\*\*

Κρίσις, καθ' ήμέραν αύξανομένη εις τά δεξαμενόπλοια. Και ή κρίσις προκαλεί τήν ευρυτέραν προσφοράν αύτών πρός διάλυσιν και τήν έκπτωσιν τών τιμών των. Εις 432 σκάφη, 7,85 έκατομ. τον. γκρός άνηρχοντο τά κατ' 'Απριλίον άργουντα, έναντι τών 431 σκαφών, 5,9 έκατομ. τον. γκρός τού Μαρτίου. Αι τιμαί τών διαλύσεων έξεπεσαν αισθητώς, ένω αύξανονται τά χρησιμοποιούμενα ώς άποθηκαι, κυρίως εις τήν Ιαπωνίαν.

Τά πρός διάλυσιν πωλούμενα είναι πολλά και ή Φορμόδα προσφέρει τώρα όλιγον δνω τών 140 δολ. τόν τόννον έλαφορού έκτοπισματος, 40-50 δολ. κάτω έντός μηνός. Έν τώ μεταξύ οι ναῦλοι άπό τόν Περσικόν διά τά VLCC και τά ULCC σκάφη συνεχίζουν τήν έκπτωσιν, αι δαπάναι τού ταξιδίου δέν καλύπτονται. Σημειωτέον ότι κατά Μάρτιον 27 σκάφη, 3,8 έκατομ. τον. έπωλήθησαν πρός διάλυσιν.

\*\*\*

Κατά τόν γνωστόν μας κ. Γιαμανί, ύπουργόν τής Σαουδικής Αραβίας έπι τών πετρελαίων, ή σταθεροποίησις τών τιμών προβλέπεται. Ή Σαουδική Αραβία δέν θά περιορίση τήν παραγωγήν της άπό τά 10-10,3 έκατομ. βαρ. ήμερησίως και δέν άναθεωρήση τήν τιμήν του.

Η νέα διάσκεψις τού ΟΠΕΚ θά λάβῃ χώραν εις τήν Γενεύην τήν 25ην Μαΐου. Διά τό

1982 ό κ. Γιαμανί προβλέπει τήν άναθεώρησιν τών τιμών.

\*\*\*

Συσσωρευσις σκαφών εις τόν Περσικόν Κόλπον. Περί τά 6 έκατομ. τον. σπότ άπρακτούντα. Οι κρατούντες ναῦλοι δέν καλύπτουν τάς δαπάνας τού ταξιδίου. Είναι, ύπο τήν πίεσιν τού προσφερομένου τοννάζ, έπιζημοι.

\*\*\*

Πρότασις τής "Ιντερτάνκο" κατά τήν συνέλευσιν της είς τήν Ούασιγκτων. Νά χρησιμοποιηθούν τά τάνκερς νά μεταφέρουν ύδωρ κατά τήν έπιστροφήν των εις τήν Μέσην Ανατολήν. Ήτις τόσον έχει άνάγκην ύδατος. Τά μεγάλα τάνκερς δύνανται νά φορτώνουν 2,1 έκατομ. βαρέλια. Θά πωλούνται μεταξύ 14 σέντς και 29 σέντς διά 42 γαλόνια τό βαρέλιον. Τό Κουβέιτ και τό "Αμπου Ντάμπι" έπέδειξαν ένδιαφέρον και έκληθησαν Νορβηγοί νά συμμετάσχουν εις σχετικήν διάσκεψιν.

\*\*\*

Εις τό τέλος τού έτους είς τάνκερ 91,1 έκατομ. τον. d.w. υπελογίζετο τό πλεόνασμα, έναντι 108,3 έκατομ. τον. πρό έξαμηνου τού 1980.

Άς σημειωθή ότι 40 έκατομ. τον. d.w. έναυπηγήθησαν πρό τού 1972. Τά πλείστα έξι αύτών θά διαλυθούν. Άς σημειωθή ότι ή κατανάλωσις τού πετρελαίου έμειώθη τό 1980 κατά 9,6%.

Τό άνοιγμα τής Διώρυγος τού Σουέζ είναι και αύτό παράγων πλεονάσματος.

\*\*\*

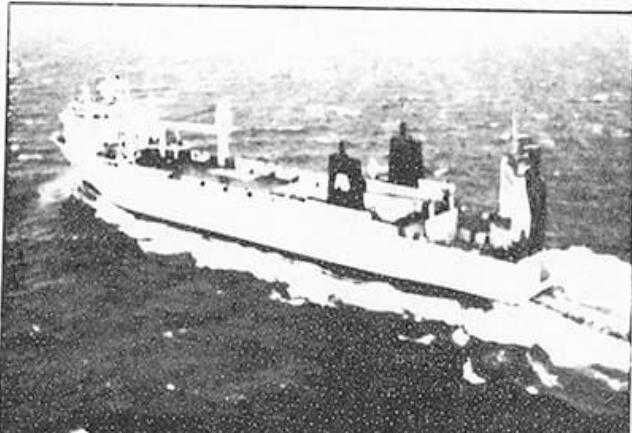
Η άξια τών VLCC σκαφών τελεί ύπο συνέχη πίεσιν. Κατά Μάρτιον τού 1978 τό πρώτον, χωρίς ζημίας VLCC έπωλήθη πρός διάλυσιν και έκτοτε 50 τοιαύτα σκάφη έπωλήθησαν πρός διάλυσιν.

\*\*\*

Η όλη ύπόθεσις τού «Σαλέμ» χαρακτηρίζεται ώς ή μεγαλύτερα ναυταπάτη παγκοσμίως. Εις τήν όλην αύτήν «κομπίναν» είναι άτυχως άναμεμψμένα ώς «πρωταγωνισται» και δύο "Ελληνες ναυτιλλόμενοι. Αύτοι έκρατηθησαν άπό τάς Λιβεριανάς άρχας, έν συνεχεία δημως άφέθησαν έλευθεροι.

## BROSTRÖMS

*Always at  
your service*



### B R O S T R Ö M S

TELEGRAMS: "BROLIN"

GOTHENBURG

### EXPRESS CONTAINER RO-RO SERVICE

MEDITERRANEAN / ENGLAND / SCANDINAVIA

and vice versa

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel.: 4521 111

Telex: 21 2558

21 2559

## ENA KATHO TOSO

# «ΣΤΙΜΕΝΕΣ ΛΕΜΟΝΟΚΟΥΠΕΣ»

TOU K. GEORGIOU FRESH

**Μέ τίτλο «ΔΙΑΤΙ Η ΔΙΑΚΡΙΣΙΣ:» δημοσιεύτηκε στό τεύχος τών «N.X.» (15.4.81) σχόλιο άναφερόμενο στή διάκριση τής «Εστίας τών Ναυτικών» νά δώση μειωμένο γαμήλιο δώρο στίς θυγατέρες τών συνταξιούχων ναυτικών. Συγκεκριμένα έδωσε 20.000 δρχ. στίς θυγατέρες τών ένενεργεια και 10.000 δρχ. στίς θυγατέρες τών συνταξιούχων. Ο σχολιαστής έκφραζοντας τήν άγανάκτηση του γι' αυτή τή διάκριση κλείνει τή τελευταία παράγραφο τού σχολίου του γράφοντας «Μήπως διοτί οι συνταξιούχοι είναι πλέον «στιμένες λεμονόκουπες;»**

Tón σχολιαστή εύχαριστώ γιατί μου δίνει έτσι τήν εύκαιρια νά άναδημοσιεύσω κείμενό μου μέ τίτλο «ΣΤΙΜΕΝΕΣ ΛΕΜΟΝΟΚΟΥΠΕΣ», πού είναι πάντα έπικαιρο, άν και πέρασαν όχτω χρόνια άπο τότε.

Κάθε άνθρωπος, διοτίς κι' άν είναι αύτός, χαμηλά είτε ψηλά στεκούμενος, έχει κάποια λόξα. «Έλλειψη λόξας είναι πνευματική άνωμαλία. Ανθρωπος κι' έγω, άκολουθώ τών κανόνων.

Η δική μου λοιπόν λόξα είναι αύτή. Σάν βρίσκομαι στή στερητική βγαίνω κάθε πρωΐ άπ' τό σπίτι μου, τήν ίδια πάντα ώρα, άκολουθώ μέ ήλεκτρονική άκριβεια τόν ίδιο πάντα δρόμο, κάνω πάντα, τίς ίδιες κινήσεις και δέν λοξόρουμ. Νομίζω πώς είμαι τραίνο, πού άκολουθεί δίχως τιμόνι τίς ράγιες του.

Έτσι, πατώ πάντα στά ίδια άχνάρια τών βημάτων μου τού χθές. Παίρνω τήν έφημερίδα μου άπο τό ίδιο πάντα περίπτερο, τά τοιγάρα μου άπο τό παρακάτω — έτσι γιά νά γίνεται τζίρος — και νά μοιράζεται τό χρήμα

— βλέπω σχεδόν πάντα τούς ίδιους άνθρωπους τής δουλειάς, παίρνω άπο τήν ίδια πάντα θυρίδα τό εισιτήριο γιά τόν Πειραιά. Τραίνο κι' έγω μπαίνω στό τραίνο γιά τό Πειραιώτικο Σίτυ. Άκολουθώ τήν ίδια προχαραγμένη τροχιά, κυττάζω τήν ώρα στό κομψό ρολόγικο, τού πάλαι ποτέ ρολογιού, περνώ άπ' τίς διαβάσεις δίχως νά μέ πιάνει τό «σταματικό» κόκκινο φώς και μέ άκριβεια σιδηροδρομικού συρμού φτάω στόν πρώτο μου σταθμό. «Ενωσις Συνταξιούχων Μηχανικών και Ασυρματιστών E.N.» άδός Μπουμπουλίνας. Παραγγέλω τόν πρώτο μου καφέ στό καφενείο τού ισογείου, μπαίνω στό άσανσέρ και νά μαι στόν τρίτο και τελευταίο δρόφο, ένθα και τά γραφεία τών ΑΠΟΜΑΧΩΝ. Σεμνά, άπέριτα, λιτά, Μοιάζουν μέ λιμάνι μονίμου άγκυροβολίου.

— Καλημέρα σας άπόμαχοι...

— Καλημέρα μαχητά...

Στό λιμανάκι είναι φουνταρισμένοι δυο άπόμαχοι. Φτάσανε πολύ πρωΐ. Τό καθησιό, ή άπραξια δέν φέρουν υπόνο και δέν σέ κρατούν στό κρεβάτι. Βίρα λοιπόν άπ' τή μαύρη νυχτά γιά τ' άπανεμο λιμάνι, νά άνταμώσουμε κι' άλλα άπόμαχα καράβια, νά πούμε, νά μάς πούν, νά μάθουμε, νά σκοτώσουμε δυό τρεις ώρες άπ' τό στατικό μας είκοσιτετράρωρο. Νά θυμηθούμε παληές ιστορίες άπ' τά χρόνια τά «ηρωικά», νά θυμηθούμε λιμανίσια παραμύθια, νά ξαναβρούμε τίς θολές μορφές τής Μαρίας, τής «Αντζελας, τής Γκρέτας, τής Ι' κόκο και... βάλε.

Καί σιγά-σιγά τό λιμανάκι γιομίζει. Ή ύπηρεσια άγκυροβολίας κάνει σήμα πώς άλλη

## NAYTIKA XRONIKA

Θέση δέν υπάρχει, οι άργοπόρησαντες άς μείνουν στή ράδα τού διαδρόμου κι' άς περιμένουν προσωρινά, κάποιος θά φιλοτιμηθή νά σαλπάρει.

Η συζήτηση άναβει και γίνεται εύχαριστη. Θέλγονται τ' αύτιά άκουγοντας τόσο δυοφες και πικάντικες ιστορίες «πλοιών» και λιμανίσιων περιπτειών. Τελειώνουν τά ευθυμια κι' άρχιζει τό σοβαρό, τό καυτό.

— Πότε, κύριε Πρόδερμε, θά πάρουμε κι' έμεις τήν αύξηση τού 13%;

— Ζήσε και κάνε ύπομονή. Θά τήν πάρουμε.

— Ναι, ζήσε Μάνη μου νά φάς τριφύλλι.

Καί τό μικρό λιμανάκι τών άπομάχων σφύζει άπο ζωή και κίνηση, δση ζωή και κίνηση μπορεί νάχει περισσέψει άπο τά γερασμένα καράβια που μοιάζουν σάν παληές Βενετσιάνικες γκραφούρες.

Τούτη τή στιγμή μπαίνει «δλοταχώς» στή Μαρίνα ή Μαστρολευτέρης, παληά μηχανικάρια, παλινδρομική, έξωτερης καύσεως. Φουντάρινει σέ μια περισσευόμενη καρέκλα. Είναι χιουμορίστας, χωραταζής και εύθυβολας.

— Ξέρετε, μᾶς λέει, τή χώρα πού άνθει ή έλαια, ή πορτοκαλλέα και ή.... λεμονέα;...

— Την έρουμε ού....

Λοιπόν, συνεχίζει, έχω φτειάξει ένα σπιτάκι φίνο, μέ βεράντες, κήπο και τά λοιπά χρειώδη. Στόν κήπο φύτεψα διάφορα δέντρα. Μηλέες, πορτοκαλλέες, έλαιες και πολλές λεμονέες. Σήμερα τό πρωΐ δέν έρω τί μ' επισας και μέ τσεκουριά τίς ξεπάστρεψα ολές.

— Γιατί μαστρολευτέρη έγκλημάτισες κατά τού περιβάλλοντος και τής φύσεως;

— Γιατί; Γιατί αύτά τά ρημαδιασμένα δέντρα μου φέρνουν άλλεργία. Καταραμένα τά.... Συνόδευτρα.

— Και δέν σ' άρέσουν τά ξυνά;

— Νά λείψουν τ' άστεια. Τό ξυνόδευτρο θάναι τό γνωστό δέντρο τής γνώσης «Μέ τόν άνθρωπον τού σέ στέφουν Δούλον τής Δούλης». Λευκός, μοσχομυρισμένος, μά σδο περνάν τά χρόνια τό στεφάνι γίνεται άκανθινο και σου ματώνει τό κούτελο. Καί Βασιλής νάσαι πάλι θά βαρεθείς νά φοράς σαράντα χρόνια τό ίδιο... σκήπτρο. Σάν νά μή πούλησε άποτο, ή... «δούλη» μέ είπε στιμένη λεμονόκουπα.. Χαράματα δρχισε ή κρεβατομουρμούρα. Χαράματα σηκώθηκα κι' έγω, πήρα τό τσεκούρι και εξθύμανα στίς λεμονιές. Δέντρο που φτειάχνει λεμόνια πρέπει νά πεθαίνει. Καί γιά νά τό πάμε λίγο μακρύτερα, κύριοι συνάδελφοι συνταξιούχοι, στιμένες λεμονόκουπες είμαστε ολοι. Σκουριασμένες λαμαρίνες, σπασμένα τζάμια. «Έχουμε παράπονα, πώς και σε ποιούς νά τά πούμε; Πού κουράγιο και δύναμη; Διακονάρηδες, κάνουμε τό μουλό ποταμάκι, δέν είμαστε πιά ρέμμα δρμητικό. Νά τό ξαναλέω είμαστε στιμένες λεμονόκουπες. Όσο είσαι ζωντανός λυγάς λαμαρίνες και σίδερα, σάν κάνεις άναγκαστική προσγείωση, τότε παριστάνεις τόν ιερεμία και κλαίς πρό τών «Τειχών». Καί τί έκανε ο ιερεμίας πού έκλαψε; Τίποτα. Τά δάκρυα του πέσανε στό ποτάμι τών δακρύων και χύθηκαν στή θάλασσα, χωρίς νά βρεθεί κανείς νά τά χαλιναγώγηση και νά τά μετατρέψει σέ ένέργεια. Τά δάκρυα δέν έχουν δύναμη.

Αύτά μᾶς είπε ο Μαστρολευτέρης και τέλειωσε μέ τό «Σάς εύχαριστώ πού μέ άκουσατε» κατά πού συνηθίζεται.

Βιράρισα. Πορεία πρός τήν Ακτή Μιαούλη. Λόγω τής λόξας μου.... λοξόδρομο και παίρνω τό άριστερό πεζοδρόμιο. Ανθρωπόθλασσα. Ο κόσμος πάει κι' έρχεται. Ασπροι, μάυροι, κίτρινοι, κόκκινοι, στό χρηματιστήριο τής δουλειάς. Προσφορά και ζήτηση. Τόσα θέλω, τόσα δίνω. Προχωρώ άνωλθως, κάτι καλό θά βρεθεί στό δρόμο μου. Δουλειές πολλές.

Τό χέρι, τό σήμερα, τό αύριο είναι συνέχεια, στίβος άπέραντος, κύκλος φαύλος, διχώς δρομέα και σκυτάλη.

**INTERNATIONAL  
TAGAROPULOS, S.A.**  
OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS  
AT THE  
**PANAMA CANAL**

(MAIN OFFICE)

**CRISTOBAL / COLON**

CABLE:

TONIO COLON

TELEX:

From U.S.A.: 368-8572

From Others: 379-8572

TELEPHONE:

Colon 45-0127

45-0137, 45-0128

MAILING ADDRESS:

P.O.Box 443

Colon, R. Panama

PROVISIONS

DECK SUPPLIES

DUTY - FREE LIQUORS

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

# Η άλληλογραφία μας

## ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΑΠΑΝΤΑ

Κύριε Διευθυντά,

Σέ απάντηση σχολίου σας, πού δημοσιεύθηκε στό τεύχος της 1ης Απριλίου 1981 τού έγκριτου περιοδικού σας, μέ τίτλο: «Μεγάλη ναυτιλία, μεγάλα έμποδια», σάς γνωρίζουμε τά έξης:

Η καθυστέρηση, πού παρατηρήθηκε στής έκκαθαρίσεις τών ναυτολογίων όφειλεται σε δύο κύριους λόγους:  
a. Στόν έπανυπολογισμό τών συντάξεων, πού πραγματοποιήθηκε σύμφωνα μέ τίς διατάξεις του Ν. 792/79 και  
b. Στήν άναδρομική αὔξηση εισφορών ύπερ Κεφαλαίου Ναυτικής Έκπαιδεύσεως (KNE) σύμφωνα μέ τό Ν.996/21.12.1979, όποιος ύλοποιήθηκε τόν Οκτώβριο τού 1980 και είχε σάν απότελεσμα τόν άναδρομικό ύπολογισμό εισφορών ύπερ KNE διλων τών ναυτολογίων άπο τήν οικονομική χρήση 1978.

Τό NAT πρός κάλυψη τής καθυστέρησεων αύτής, ήρθε σέ συνεννόηση μέ τήν Έταιρεία DACC—Δοξιάδη, ή όποια άνελαβε χωρίς έπιβάρυνση τού Ταμείου, μέρος τής διαδικασίας έκκαθαρίσεως τών ναυτολογίων.

Η πολιτική τής Διοικήσεως τού NAT μέ στόχο τήν βελτίωση τής άποδοτικότητος αύτού όποσκοπει στήν όλοκλήρωση προγραμμάτων άναδρογανώσεως, γιά τήν έφαρμογή νέων όρθολογικών συστημάτων λειτουργίας.

Στό σημείο αύτό έπισημαίνουμε τίς ήδη πρός τό σκοπό αύτό ένέργειες μας.

— Μελέτη ένδεικνυμένων μέτρων γιά τήν άπλούστευση τών διαδικασιών έκκαθαρίσεως τών ναυτολογίων.

— Συγκρότηση έπιτροπής μέ στόχο τήν άναμόρφωση τού συνταξιοδοτικού συστήματος και τήν άπλούστευση διαδικασιών έκδόσεως τών συνταξιοδοτικών άποφάσεων.

— Προμήθεια και άντικατάσταση τού ύπαρχοντος συστήματος Η/Υ, μέ ένα συγχρόνου τεχνολογίας και μεγαλυτέρας άποδόσεως σύμφωνα μέ τεχνικές προδιαγραφές, πού μελετήθηκαν. "Ετοι θά ύπαρξουν άπλουστεύσεις διαδικασιών.

Έκ μέρους τής διοικήσεως έχουν γίνει δλες οι άπαιτούμενες ένέργειες γιά τήν πρόσληψη νέων ύπαλληλων, μέ σκοπό νά έπιτευχθεί ή άντιμετώπιση τών νέων άπασχολήσεων, πού προέκυψαν κυρίως άπο τήν έφαρμογή τού Ν. 1085/80 και μέ τίς όποιες έπιβαρύνθηκε τό NAT.

ME TIMH  
ΠΑΥΛΟΣ Θ. ΣΑΡΛΗΣ.

...

Κύριε Διευθυντά,

Σέ απάντηση δημοσιεύματος, πού καταχωρίσθηκε στό τεύχος τής 1.4.1981 τού έγκριτου περιοδικού σας μέ τίτλο «Τρία έρωτήματα» σχετικά μέ τήν άσφαλιση τών έπιβατων και τό Κεφ. Α-σφ. Έπιβατων σάς γνωρίζουμε τά άκο-

λουθα:

1. Τά εισπραχθέντα άσφαλιστρα άπο τής έναρχεως ισχύος τοῦ θεσμοῦ (1.9.1979) μέχρι (31.12.1980) άνηλθαν σέ 93.000.000 δρχ. περίπου.

2. Κατά τό ίδιο χρονικό διάστημα δέν καταβλήθηκε καμμιά άποζημίωση.

3. Κατά τήν έφαρμογή διμως τών διατάξεων τοῦ ν. 1085/80 καταβλήθηκε έφ' άπαξ βοήθημα δρχ. 100.000 σ' ένα δικαιούχο, ένω έκκρεμούν στήν 'Υπηρεσία μας αίτησες ένδιαφερομένων πρός έκδίκαση.

4. Απαντώντας και στό τρίτο έρώτημα τού σχολίου σας, σάς γνωρίζουμε ότι ή τήρησις ονομαστικής καταστάσεως ή ή άναγραφή τοῦ θνόματος τοῦ έφοδιασμένου μέ είσιτηρο έπιβάτου, στό στέλεχος τοῦ είσιτηρου, θά δημιουργούσε σοβαρές καθυστέρησης στή διακίνηση τών έπιβατων και ίδιαίτερα στής τοπικές συγκοινωνίες και τή μικρή άκτοπλοια.

'Επίσης ή κατάσταση έπιβατων δέν κρίθηκε άπαραίτητη σάν άποδεικτικό στοιχείο τοῦ θανάτου σέ άτυχημα πλοίου έπιβάτου. Ή παρουσία του στό πλοίο και ό θάνατος κατά τό άτυχημα άρκει γιά νά δικαιωθούν οι συγγενείς του άποζημίωσεως. Ή θάνατος αύτός είναι πραγματικό γεγονός πού άποδεικνύεται άπο τήν δηλ ή άνακριτική έρευνα τοῦ άτυχήματος.

5. Ο Νομοθέτης έχει πλήρως προβλέψει στό Π.Δ. 91/1979 «περί άσφαλισεως έπιβατών»... κατά τόν άπλούστερο τρόπο τήν άπόδειξη τοῦ άτυχήματος καθώς και τήν είσπραξη τής άποζημίωσεως.

Μέ τιμή  
ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΛΗΣ.

Πειραιεύς 16 Απριλίου 1981

...

Κύριε Διευθυντά,

Σέ απάντηση δημοσιεύματος πού καταχωρίσθηκε στό τεύχος τής 1.3.81 μέ τίτλο «Η ΠΑΛΑΙΑ ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ» σάς γνωρίζουμε τά κάτωθι:

1. Η μεθόριμη τής ώς άνω δεξαμενής έχει ήδη διαταχθεί άπο τήν Λιμενική

Άρχη Σύρου και πρός τούτο έχει έξευρεθεί και παραχωρηθεί στόν ίδιοκτήτη της κατάλληλος χώρος στόν Λιμένα Σούδας στόν όποιο πρόκειται αύτή νά μεθορισθεί (σχετ. 195/24.9.80 άπόφ. Λιμενικής Έπιτροπής Νομού Χανίων).

2. Γιά τήν άσφαλη διμως μεθόριμη της και πρός άποφυγή ένδεχομένης βιθισεώς της κατά τήν ρυμούλκησή της στή νέα θέση ύποδειχθησαν άρμοδιως άριστες έπισκευές και γενικώτερες έργασίες έπ' αύτης.

3. "Ηδη οι έργασίες έχουν άρχισει, ό δέ ίδιοκτήτης τής δεξαμενής μετέβη στή νομαρχία Χανίων γιά ύπογραφή τής σχετικής συμβάσεως μέ τό Δημόσιο γιά τήν παραχώρηση τοῦ χώρου όπου θά έγκατασταθεί και θά τεθεί σέ χρήση ή δεξαμενή.

4. Έκ τών άνωτέρω έκτεθέντων συνάγεται ότι ή ύποθεση τής άπομακρύνσεως τής δεξαμενής άπο τόν λιμένα Σύρου βρίσκεται στό τελευταίο στάδιο και πιστεύεται ότι ή μεθόριμη της θά γίνει μέσα στό δίμηνο Μαΐου-Ιουνίου έ.ε..

ΜΕ ΤΙΜΗ  
Π. ΣΑΡΛΗΣ

Πειραιεύς 20-4-1981

\*\*\*

Κύριε Διευθυντά,

Σέ απάντηση σχολίου σας, πού δημοσιεύθηκε στό τεύχος τής 1.4.1981 τού έγκριτου περιοδικού σας, μέ τίτλο «Τά έφ' άπαξ», σάς γνωρίζουμε τά άκοδουθα.

Σύμφωνα μέ τίς ισχύουσες καταστατικές διατάξεις τών άρθρων 3 τών ΝΔ 3736 και 3737/1957 «περί Ταμείων Προνοίας Έμπορικού Ναυτικού» άπαραίτητη προϋπόθεση γιάτη ήν χορήγηση έφ' άπαξ χρηματικής παροχής άπο τά Ταμεία είναι ή χορήγηση συντάξεως ή έφ' άπαξ άποζημίωσεως άπο τό NAT.

Τό δικαίωμα γιά άποληψη τοῦ έφ' άπαξ άπο τά ΤΠΕΝ γεννάται τήν έπομένη ημέρα τής κοινοποίησεως στόν άσφαλισμένο ναυτικό τής σχετικής συνταξιοδοτικής άποφάσεως NAT.

Παρά ταύτα διμως γιά νά μην δημιουργείται μεγάλη καθυστέρηση στήν άπονομή τής παροχής, ή άρμοδια Υπηρεσία πρό τής ύποβολής τών αιτήσεως άπο τούς ένδιαφερομένους, συγκεντρώνει και προετοιμάζει τά άπαραίτητα στοιχεία, προκειμένου νά είναι σέ θέση άμεσως μετά τήν έκδοση τών συνταξιοδοτικών άποφάσεων τού NAT νά προ-

**SUPPLIES in KUWAIT**  
**PROVISIONS — CABIN — DECK — ENGINE — BONDED**  
**FRIEND SHIPCHANDLERS & GOODS CLEARANCE EST.**

P.O.Box 22104  
KUWAIT — ARABIAN GULF

TEL: 444083-444174  
TLX: 2929 BAMBINO  
CABLES: CROCODILE

AGENTS IN GREECE: ATPAC Maritime Agencies Inc.  
144 Kolokotroni Str., P.O.Box 24, PIRAEUS  
Tel: 4531102, 4531104. Telex: 21 2859

χωρήσει στίς σχετικές και άπαραίτητες πλέον ένέργειες γιά ύπολογισμό και άπονομή τών έφ' άπαξ παροχών.

'Από τίς πρόσφατες δύμας εύεργετικές συνταξιοδοτικές διατάξεις (Ν. 792/78 και 1085/80) αύξηθηκε σημαντικά διάφορος τών έξερχομένων σε σύνταξη ναυτικών, πού είχε σάν άποτέλεσμα μαζί με τίς κατ' έτος χορηγούμενες αύξησεις τών έφ' άπαξ παροχών νά δημιουργήσουν δύγκο έργασίας.

"Οπως είναι και σέ σας γνωστό, το πρωτικό του NAT, πού προσφέρει τίς υπηρεσίες του και στο ΤΠΕΝ, δέν έπαρκε πλέον. "Ομως μέ τίς φιλότιμες προσπάθειες, πού καταβάλει άνταπεξέρχεται ικανοποιητικά μέ άποτέλεσμα νά χορηγούνται οι έφ' άπαξ παροχές έντος διμήνου άπό της ύποβολης τών σχετικών αίτησεων.

Παράλληλα τό NAT μελετά τήν άπλουστευση τών διαδικασιών γιά τήν κατά τό δυνατόν συντόμευση τού χρόνου χορηγήσεως τών έφ' άπαξ εισφορών.

Μέ τιμή  
ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΛΗΣ.

#### ΤΟ ΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Κύριε Διευθυντά,

Αναφερόμενος σε Σχόλιο τού τεύχους τής 1ης Απριλίου 1981 μέ τίτλο «Άυτό μόνον ένδιέφερε» σάς πληροφορώ διτό τό πρόβλημα τής άναπληρώσεως τών μαθημάτων τού Σαββάτου, άντιμετωπίστηκε άμεσως μέ τήν έναρξη έφαρμογής τής πενθήμερου έβδομαδος έργασίας στίς Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού.

Μέ τά νέα ώρολόγια προγράμματα πού έφαρμόζονται τώρα στις ΑΔΣΕΝ καθορίζονται οι ώρες διδασκαλίας σε έπτα κάθε μέρα άπό Δευτέρα μέχρι Παρασκευή, ώστε νά διάσκοπονται συνολικά 35 ώρες μαθημάτων τήν έβδομαδά άντι τών 38 πού ίσχουν πρίν άπό τό πενθήμερο.

Η μείωση τών τριών ώρων έβδομαδιαίως

εγίνε σέ δευτερεύοντα θέματα και δέν πρόκειται νά έχει έπιπτωση στό έπιπεδο σπουδών τών δοκίμων.

Ο Γενικός Διευθυντής  
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Γ.  
Αρχιπλοίαρχος ΛΣ.

Πειραιεύς 13 Απριλίου 1981

#### Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Αναφερόμενοι σε σχόλιο μέ τίτλο «ΠΡΟΣΟΧΗ ΕΙΣ ΤΑ ΣΧΟΛΑΣ», πού δημοσιεύτηκε στό περιοδικό σας τής 15/3/1981 σάς πληροφορούμενοι τά έξη:

"Η γενικότερη έκπαιδευτική μεταρρύθμιση πού έγινε στή χώρα μας τά τελευταία χρόνια, σε συνδυασμό μέ τίς υποδείξεις διεθνών ναυτιλιακών όργανων πού άσχολούνται μέ θέματα τής ναυτικής έκπαιδεύσεως, άδηγησαν τό ΥΕΝ στήν έφαρμογή νέων έκσυγχρονισμένων μεθόδων σέ δι. τι άφορά τήν έκπαιδευση τών στελεχών τού Εμπορικού Ναυτικού.

Έκτος άπό τίς Δημόσιες Σχολές Ε.Ν., πού ένταχθηκαν στή Άνωτερη Έπαγγελματική Έκπαιδευση, ιδρύθηκαν πρόσφατα νέας μορφής έκπαιδευτικές μονάδες γιά τήν παραγωγή στελέχών Ε.Ν. και ήδη λειτουργούν, ώπως είναι γνωστό, τά Λύκεια Δοκίμων Αξιωματικών Ε.Ν. και τά Κέντρα Έπαγγελματικής Καταρτίσεως Ε.Ν. (Κ.Ε.Κ.), ένω σύντομα πρόκειται νά τεθεί σε λειτουργία τά νέα σύστημα Προσθέτου Διαδοχικής Έκπαιδεύσεως (ΠΡΟΔΕ) κατό τό άγγυλο πρόπτο τών SUNDWICH COURSES.

"Επίσης άπό τό περασμένο φθινόπωρο όργανωθηκε και λειτουργεί στό ΚΕΣΕΝ τήμηα μετεκπαίδευσης άξιωματικών δεξαμενοπλοίων στά συστήματα «Πλύσεως μέ άργο πετρέλαιο» (COW) και άδρανούς άερίου» (I.G.S.).

"Η άναλυτική υλη και τά έκπαιδευτικά προγράμματα, πού έφαρμόζονται σήμερα έχουν συνταχθεί άπό έπιτροπές στίς όποιες πάντοτε συμμετείχαν έκπρόσωποι τών έφοπλιστών και τών ναυτικών και έχουν έγκριθεί άπό τό ΚΕΜΕ.

Σέ διλες τίς περιπτώσεις έληφθησαν ύποψη, σέ συσχέτιση μέ τήν Έλληνική πραγματικότητα, σέ συσχέτιση μέ τήν Έλληνική πραγματικότητα.

τικότητα, τά έκπαιδευτικά προγράμματα τόσο τών άντιστοίχων Βρεταννικών σχολών, δισκού πολλών άλλων ναυτιλιακών χωρών, πού έχουν άξιόλογη έπιδοση στό τομέα τής ναυτικής έκπαιδεύσεως. Είδικότερα γιά τήν όργανωση τού συστήματος διδασκαλίας και καταρτίσεως έκπαιδευτικού προγράμματος, γιά τό πλύσιμο και τό σύστημα άδρανούς άερίου τών ΑΔΣΕΝ—ΚΕΣΕΝ σε ειδικό Σχολείο τού Λονδίνου.

Τέλος πρέπει νά τονισθεί ότι καταβάλλεται συνεχής και έντατη προσπάθεια άπό τίς άρμοδιες υπηρεσίες τού ΥΕΝ, σε συνεργασία και μέ άλλους παράγοντες τής ναυτιλίας γιά τήν περαιτέρω έκσυγχρονισμό τής ναυτικής έκπαιδεύσεως και τή διατήρηση τής σέ έπιπεδο άναλογο μέ τή σοβαρότητή γιά τήν ναυτιλία μας άποστολή της.

Ο 'Υπουργός  
ΙΩΑΝΝΗΣ Β. ΦΙΚΙΩΡΗΣ

#### ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΡΑΚΤΟΡΟΣ

Κύριε Διευθυντά,

Τήν 3/3/81 ο έκπροσωπος τής έταιρείας ΒΑΛΜΑΡ κ. Θεοδοσάκος έτηλεφώνησε στόν πράκτορα τού Καράμαλη και τού άνθετος τήν πράκτορευσιν πλοίου των «ARETHOUSA» ΕΤΑ Πειραιώς 6/4/81 ύπό τήν προϋπόθεσιν ότι ο Πράκτωρ θά έξησφάλιζε δεξαμενή γιά τό πλοίο μετά τήν άφιξήν του.

Τήν 6/3/81 ο κ. Καράμαλης ύπεβαλεν αίτησην δεξαμενισμού και τού άπαντησαν ότι ύπηρχε δυνατότητας τόν Ίουλίου.

Τήν 10/3/81 ο κ. Καράμαλης ύπεβαλεν αίτησην διποτεύσεως δεξαμενισμού και έζητησε δεξαμενή διά 7/4/81.

Τήν 23/3/81 ο κ. Καράμαλης κατόπιν άδηγινών τών πλοιοκτητών, ζητά άπό τόν ΟΛΠ δεξαμενή γιά 11 ή 12/4/81 και τού άπαντα άρμοδιος τού ΟΛΠ κ. Λουκόπουλος ότι «δέν βλέπω πιθανότητα, άλλα θά προσπαθήσω νά κάνω γιά σάς μήπως βρεθεί δεξαμενή στήν περίοδο τού Πάσχα».

Στήν 6/4/81 ο άρμοδιος τού ΟΛΠ κ. Λουκόπουλος άπαντά ότι «δυστυχώς δεν μπορώ νά κάνω τίποτα διότι η Μεγάλη Λουκόπουλος δεξαμενή έχει μικροζημές» κ.λ.π. Όπότε ο κ. Καράμαλης είδοποιεί τούς πλοιοκτήτες σχετικώς, και τήν 8/4/81 άκυρωνται τήν αίτηση δεξαμενισμού.

Τό πλοίον δύμας έρχεται κανονικά στόν Πειραιά στήν 11/4/81 και σήμερα τό πρώι 17/4/81 έπεσε άπό τήν δεξαμενή κατόπιν τού δεξαμενισμού.

Τήν πράκτορευσιν τού πλοίου άνελαβε ο πράκτωρ κ. Συρίγος Ι.

Μετά τιμής  
ΑΠΟΣΤ. ΚΑΡΑΜΑΛΗΣ

#### ΠΕΡΙ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Κύριε Διευθυντά,

Άπο έτών και ύπό πλέον έντονον δραστηριότητα, ως πληροφορούμενοι, έσχατως γίνεται προσπάθεια έκ μέρους τών ιατρών τού Οίκου Ναύτου, ώπως ούτοι έπιτύχουν συνταξιοδότησιν άπό τό Ναυτικόν Απομαχικόν Ταμείον.

Άνελαβα τήν δημοσίευσην τής παρούσης κατεχόμενος άπό λύπην, όργην και άγανάκτησην, διαλογίζομενος ότι, έάν πράγματι έπιτευχθεί τοιούτον τί ύπό τών έν λόγω ιατρών, θά έχει χαθεί πλέον κάθε άρθροκρισία και δικαιωσύνη σ' αύτον τόν τόπον.

Είναι γνωστόν ότι: Οι έκ τού Ν.Α.Τ. συνταξιοδοτούμενοι άπόδικοι τού κύματος δένλαμβάνουν είσετι τήν είς αύτούς άναλογούσαν σύνταξην, δηλαδή το 80% τού βασικού μισθού τών έν ενέργεια συναδέλφων των, και είδικώς οι πλοίοιαρχοι και Α. Μηχανικοί. Τίνες έξ αύτων πλησιάζουν μόνον τό 52%. Τώρα λοιπόν, παρουσιάζονται μερικαί, ίσως, χιλιάδες ιατροί τού Οίκου Ναύτου,

## HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ»

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - HAMBURG - NORDENHAM -  
EMDEN - WILHEMSHAVEN

ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΕΦΟΔΙΑ TRANZIT - ΥΛΙΚΑ  
ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)  
TELEX: 244171, 245082  
GROPELINGER HEERSTR, 254  
28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41  
TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"  
P.O.BOX 210266



# ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

## ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

### ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- Ιδρύθη ύπό τῶν 'Ελληνικῶν Ἀλληλασφαλιστικῶν Ὀργανισμῶν: «HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON» καὶ «HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD.» εἰς τούς ὅποίους εἶναι ἡσφαλισμένον κατά κινδύνων πολέμου ἐν καιρῷ εἰρήνης, τό μεγαλύτερον μέρος τοῦ 'Ελληνικοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἄνω τῶν 11.500.000.000.- Δολλαρίων (ἔνδεκα δισεκατομμύρια πεντακόσια ἑκατομμύρια Δολλάρια).
- Ανήκει καὶ διοικεῖται ἀπό "Ελληνας ἐφοπλιστάς".
- Εκπροσωπεῖ τό 'Ελληνικόν Δημόσιον διά τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν τῶν ύπό 'Ελληνικήν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατά κινδύνων πολέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεῖ τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν τῶν 'Ελληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων κατά κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- Θά διαχειρίζεται τά ἀσφάλιστρα καὶ τάς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
  - Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν μέ τόν ἀνωτέρω Ὀργανισμόν διά τήν ἐξασφάλισιν τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων των ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ ΑΡΙΘΜ. 14 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 - 451.9264 - 452.8092

TELEX: 21-3847 - ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

# Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τοῦ κ. ΓΕΩΡΓ. ΜΠΑΝΟΥ

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Αίσθανομαι τήν ἀνάγκη νά εὐχαριστήσω θερμά τή Διεύθυνση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», γιά τήν καλωσύνη τῆς νά μοῦ δώσει τήν εὐκαρία νά ἐκθέσω μέ μά σειρά ἄρθρων ἀπό τίς στήλες τοῦ περιοδικοῦ τῆς τίς ἰδέες μου ἐπάνω στό φαινόμενο πού λέγεται Σύγχρονη Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία. Τόσο ἡ προσέγγιση δο καὶ ἡ σέ βάθος καὶ οὐσία ἔξεταση τοῦ θέματος στηρίζεται σέ μιά μεθοδολογία πρωτότυπη, θέλω νά πιστεύω, μέ βάση τά μέ εύρεια ἔννοια ιστορικά, κοινωνιολογικά καὶ οικονομικά δεδομένα μᾶλλον, παρά τίς ἰδεαλιστικές θέσεις πού ἔχουν πρόσφατα τόσο πολὺ τονισθεῖ. Γιά τήν καλή τάξη, θά ηθελα μέ εμφαση νά τονίσω ὅτι τό περιεχόμενον τοῦ παρόντος καὶ τῶν ἄρθρων πού θά ἀκολουθήσουν ἐκφράζει ἀποκλειστικά τίς ἀπόψεις τοῦ γράφοντος καὶ δέν δεσμεύει τά «Ναυτικά Χρονικά», τά όποια εὐθύνονται μόνο στό βαθμό πού μοῦ ἐπιτρέπουν τήν παρουσίαση τῶν ἰδεῶν μου ἀπό τίς σελίδες τους. Ἀπό τόν Ἀναγνώστη μου προσμένω μά προσεκτική μελέτη, ἥρεμη καὶ καλόπιστη κριτική. Είμαι ἔτοιμος, μέ ἀπόλυτο σεβασμό στίς τυχόν ἀντιρρήσεις, νά συμφωνήσω μαζί του ἡ νά παραθέσω τά τυχόν ἀντεπιχειρήματά μου. Μέ μιά τέτοια προοπτική, τά τυχόν συμπεράσματα δέν μπορεῖ παρά νά συμβάλλουν στήν βαθύτερη καὶ ὀρθότερη κατανόηση τῶν πραγμάτων, ἐπ' ἀγαθῷ τῆς Ναυτιλίας μας ἀλλά, κατ' ἐπέκταση, καὶ τῆς Πατρίδος μας πού τόσα στηρίζει σ' αὐτήν.

## Α' ΓΕΝΕΣΗ

Στό παρόν — πρώτο — ἄρθρο ἐπιχειρεῖται ἡ ἔξεταση τοῦ τρόπου καὶ τῶν συνθηκῶν κάτω ἀπό τίς δόποις δημιουργήθηκε ἡ σύγχρονη Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία. «Οπως μέ λίγα λόγια ἀναφέραμε στό προεισαγωγικό μας σημείωμα, μέ μεθοδολογία τῆς ἐρευνάς μας θά στηριχθεῖ στόν μεγαλύτερο δυνατόν βαθμό σέ ιστορικά, κοινωνιολογικά καὶ οικονομικά στοιχεία. Ἐρχονται ἔτσι σέ δεύτερη μοίρα οι ὑπεραπλουστεύσεις τοῦ τύπου «Ναυτιλιακόν Θαῦμα» ἡ «ἐπιχειρηματικόν δαιμόνιον». Μέ δλον τόν ὀφειλόμενο σεβασμό, θά παραμερίσουμε ἀκόμα καὶ τήν σημασία τῆς «Ἑλληνικῆς Σημαίας τῆς ἀναπτυμένης εἰς τούς πέντε ὠκεανούς». Καὶ θά βασίσουμε τήν ἐρευνά μας στά προαναφερθέντα στοιχεῖα ἡ τουλάχιστον σέ δοσα ἀπό αὐτά βρίσκονται στήν διάθεσή μας. Μιά κάποια δόση ὑποκειμενικότητας στήν ἀξιολόγησή τους είναι, φυσικά, ἀναπόφευκτη. Ἰσως ἐκεὶ βρίσκεται καὶ τό ἀσθενές σημεῖο τῆς προσπάθειάς μας..

Ἐίναι ἀναμφισβήτητο δτι, ἀπό δλοντούς τούς τομεῖς τῆς οικονομικῆς δραστηριότητος στούς δόποιους οι Νεοελλήνες ἔχουν ἐπιδοθεῖ, ἡ Ἐμπορική Ναυτιλία είναι ἐκείνος πού ἔχει νά ἐπιδείξει τά πιό ἐντυπωσιακά ἀποτέλεσματα.

Ἄξιζει νά ἔξετάσουμε τούς λόγους καὶ τίς αἵτιες μιᾶς τέτοιας ἐπιτυχίας. Καὶ πρώτα θά διαπιστώσουμε δτι ὁ βασικός φορέας τῆς σύγχρονης ναυτιλίας μας είναι ὁ νησιωτικός μας κόσμος. Μήπως αὐτό σημαίνει δτι ὁ νησιωτικός ἀνθρωπός στήν «Ἑλλάδα» είναι ἔχυπνότερος ἡ πιό δραστήριος ἀπό τόν στεριανό; Είναι πολύ δύσκολο, ἀν δχι ἀδύνατο, νά στηρίξουμε ἔννα τέτοιο ἴσχυρισμό πού δέν ἔχει, ἀλλωστε, καμιά ιστορική ἡ ἀλλή βάση. Ἀπό μιά ἀναδρομή στόν ἔλληνικό χώρο, προκύπτει δτι ἡ πολιτική, οικονομική καὶ αὐτή ἡ ναυτική ἴσχυς βρισκόταν κατά κανόνα, ἀμεσα ἡ ἔμμεσα, μᾶλλον στόν ἡπειρωτικό χώρο. «Ἄς θυμούμε τήν ἀρχαία Αθήνα, τήν Σπάρτη, τήν Κόρινθο καὶ σέ μεταγενέστερους χρόνους, τό Βυζάντιο καὶ αὐτό ἀκόμα τό Γαλαξείδι. Μᾶς είπαν πάλι δτι τό ἄγονο τοῦ ἐδά-

σ' αὐτήν καὶ χωρίς παραπέρα ἀνάλυση τήν ἔξηγηση τῶν συγχρόνων ναυτιλιακῶν μας ἐπιτευγμάτων. Οἱ ἀρχαὶς ἀθηναϊκές τριήρεις, τά βυζαντινά μπάρκα καὶ τά ύδραικα μπρίκια δύσκολα μποροῦν, μόνα αὐτά, νά μᾶς ὀδηγήσουν στήν σημερινή πραγματικότητα. Η ναυτιλιακή μας ιστορία δέν είναι παρά μιά σειρά ἀπό λαμπρές σελίδες πού δίνουν περιοδικά τήν θέση τους σέ ἐποχές ισχνές, μέχρι τής πλήρους ἔξαφάνισης. Καὶ είναι ἀξιό ιδιαίτερης παρατήρησις δτι, οἱ ἐποχές τής ειδύφορίας συμπίπτουν πάντοτε μέ ἀντίστοιχες εύνοικες συνθήκες στόν εύρυτερο διεθνή χώρο, πράγμα πού ἀλλωστε συμβαίνει καὶ μέ τίς ύπολοιπες ἀναλαμπές τοῦ «Ἐθνους» στό διάβα τής μακριώνης πορείας του. Τά Ἀμπελάκια, μέ τήν βιομηχανική τους ἀνθηση, συμπίπτουν μέ τήν ἀνοδό τής ύφαντουργικής Βιομηχανίας στήν Εύρωπα καὶ τελειώνουν μέ τήν ἀνάπτυξη τοῦ Βρεταννικοῦ ἀνταγωνισμοῦ. Τό ἔλληνικό ἐμπορικό κεφάλαιο μεγαλουργεῖ μέσα ἀπό τήν παρακμή τῶν θεσμῶν τοῦ Ὀθωμανικοῦ Κράτους καὶ τήν Ρωσική προστασία. Η «Ύδρα» μεγαλουργεῖ μέσα ἀπό τήν ἀναταραχή πού φέρνει στόν Εύρωπαικό χώρο ἡ Γαλλική Ἐπανάσταση καὶ ἀναδιπλώνεται μέ τό πέρας τῶν ναπολεοντείων πολέμων καὶ τήν σιδερένια τάξη πού ἐπιβάλλει ἡ Ιερά Συμμαχία.

Πιό πρόσφατα, ἡ ἀρνηση (ἢ, μᾶλλον, ἡ ἀδυναμία) τῶν τελευταίων ρωμηῶν καραβοκύρηδων τοῦ τέλους τοῦ περασμένου αἰώνα νά στραφοῦν πρός τόν ἀτμό ἀπό τά πανιά λίγο ἀλλειψε νά σημανεῖ τόν πλήρη ἀφανισμό τοῦ ἔλληνικοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου. Ἀποτέλεσμα τούτου, ἡ παρούσα γενεά τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ἡ ὁποία, ἔξεταζόμενη στήν βάση τής οἰκογενειακής συνέχειας καὶ παράδοσης, λίγη φαίνεται νά ἔχει σχέση μέ ἐκείνην τῶν τελευταίων δεκαετιών τοῦ περασμένου αἰώνα. Οἱ τυχόν ἔξαιρέσεις πού θά προβληθοῦν ἀπλῶς θά ἐπιβεβαιώσουν τόν κανόνα.

Φθάνομε ἔτσι βάσιμα νά προσδιορίσουμε χρονικά τήν αὐγή τής δημιουργίας τοῦ σύγχρονου μας Στόλου στήν πρώτη δεκαετία τοῦ αἰώνα μας καὶ μάλιστα γύρω στά 1910. Είναι ἡ ἐποχή τής ἀνόδου τοῦ φιλελευθερισμοῦ στήν Ελλάδα. Η ἐποχή πού μέ τήν ἐπανάσταση τοῦ Γουδί καὶ τήν ἀνοδό τοῦ Ἐλευθερίου Βενιζέλου στήν ἔξουσία, ιδρύεται τό σύγχρονο ἀστικό κράτος, ἐπιβάλλεται κάποιος ὄρθολογισμός στήν δημόσια διοίκηση καὶ στήν ἐν

φους καὶ ἡ ἐν γένει φτώχεια τοῦ νησιωτικοῦ χώρου δύθησαν τούς κατοίκους πρός σκληρούς θαλασσινούς ἀγώνες πού ἀπέβησαν καρποφόροι. «Ομος δέν πρέπει νά παραβλέπουμε δτι ἡ ίδια δυστυχία μάστιξ ἐπί αἰώνες τό σύνολο τοῦ ἔλληνικοῦ ἔθνους. «Ἐτσι, ὀδηγούμενοι στήν ἀνάγκη νά ἔξηγησουμε γιατί είναι ἀντίστοιχο «θαῦμα» (δχι βέβαια, ναυτιλιακό) δέν παρουσιάσθηκε καὶ στόν ἡπειρωτικό χώρο. Στόν χώρο αὐτό δπου ἡ σύγχρονη οικονομική ἐμπειρία καὶ ἥρευνα ἔχουν καταρρίψει τόν μύθο τής «ψωροκώσταινας», ἐνα μύθο πού ἀποτέλεσε ἴσχυρότατο ἀναστατικό στοιχεῖο σέ προσπάθεια προσδόου καὶ ἐπεσώρευσε τόσα δεινά στό «Ἐθνος» σέ δλη τήν διάρκεια τοῦ ἐλευθέρου βίου του μέχρι τίς ἡμέρες μας.

Μήπως ὁ «Ἑλληνας» γίνεται ἔχυπνότερος ἀπό τήν στιγμή πού ἀποφασίζει νά γίνει ἔφοπλιστής καὶ δχι π.χ. βιομήχανος ἡ ἐμπορος; Τό ἔρωτημα, προβαλλόμενο ὑπό μορφήν ἴσχυρισμοῦ, γίνεται καταφανῶς ἀπορριπτέο. Καὶ, ἀκόμα περισσότερο, ἀχρηστό για τήν παραπέρα ἔρευνα. Διότι φέρνει μέσα στόν σπόρο τής ιστορικά καὶ κοινωνιολογικά ἑπερασμένης πιά παραδοχῆς, δτι ἡ δράση τῶν προσωπικοτήτων καὶ ἡγετικῶν πυρήνων διαμορφώνει κατά τρόπο αὐθαίρετο τήν ἔξελιξη τῶν φαινομένων καὶ αὐτήν τήν διά την ιστορία.

Μέ δλον τόν ὀφειλόμενο σεβασμό στήν μακριώνην ναυτική μας παράδοση, θά ἡταν σφάλμα νά στηρίξουμε ἐξ ὀλοκλήρου



## c.riganatos (shipbrokers)

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

24, AKTI POSSIDONOS

P. O. BOX 523 E.H.S.

TELEX: 21-2605 RIGA

TEL.: 4121.289, 4127.328

CABLES: «RIGACHART»

PIRAEUS

γένει κοινωνική άργανωση και ζωή. Γιά πρώτη φορά στήν ιστορία της νεωτέρας Έλλάδος, σταθεροποιούνται οι έξωτερικοί προσανατολισμοί της χώρας πρός την Δυτική Εύρωπη και — μετά την παλινωδία του διχασμού — έπερχεται ή μόνιμη πιά ένταξη της Έλλάδος στο περιθώριο του δυτικού συστήματος της έλευθερας οικονομίας. Από την θέση έκεινη και μέτρια τον υπάρχοντα συσχετισμό δυνάμεων, ήταν φυσικό γιά την Έλλάδα, όχι νά άναζητησε και νά διεκδικήσῃ τόν ρόλο που θά έπαιξε μέσα στο σύστημα πού έντάχθηκε, άλλα, άντιθετα, νά άποδεχθεί αυτόν πού της έπιφυλάχθηκε, προσπαθώντας, βέβαια, πάντοτε, στό μέτρο του δυνατού, νά τὸν βελτιώσει.

Κάτω από μιά τέτοια έξαρτηση, οι βασικοί τομείς της οικονομίας, ή γεωργία και ή βιομηχανία, διατηρούνται σέ χρονία ύπαντης: Η δεύτερη άποξει είς βάρος της πρώτης και τού μικροαστικού στοιχείου, κατά τρόπο οικονομικά άνορθόδοξο, θωρακισμένη με βαρείς είσαγωγικούς δασμούς. Οι τομείς της έσωτερικής έμπορευματικής κυκλοφορίας και της παροχής ύπηρεσιών έχεισσονται σέ άντιπαραγωγικές και ήμιπαρασιτικές άπασχολήσεις. Μέ την βοήθεια τού βιομηχανικού ύπερκέρδους, δημιουργούν άνεξέλεγκτα εισοδήματα και ένθαρρύνουν την ύπερκατανάλωση, κυρίως ειδών είσαγωγής. Δημιουργείται έτσι και διατηρείται μόνιμα τό παθητικό ισοζύγιο έξωτερικῶν πληρωμῶν της χώρας, φαινόμενο άγνωστο άκομα και κατά τούς σκοτεινότερους χρόνους της Τουρκοκρατίας.

Η δύσμορφη άστική άνάπτυξη, δην αυτή παραπάνω μέ συντομία περιγράφεται, δημιουργεί τίς πρώτες τάξεις ήμιαπασχολουμένων και άνεργων της ύπαιθρου και τού νησιωτικού χώρου, στούς δηούς προστίθενται οι άνεργοι τού άστικού χώρου, άποτέλεσμα αυτού της δυσμορφίας

της βιομηχανικής άνάπτυξης. Μοναδικές διέξοδοι ή μετανάστευση (Άμερική και, άργοτερα Αύστραλια) και ή ναυτιλία. Η Μικρασιατική Καταστροφή θά έπιπεινει τό φαινόμενο.

“Ας άνακεφαλαιώσουμε, λοιπόν, τις κρατούσες συνθήκες, κάτω από τό πρίσμα τών διαφόρων φορέων της Έλληνικῆς ζωῆς: Τό Κράτος ο οι άναζητεί λύσεις τού συναλλαγματικού άδιεξόδου και τού κοινωνικού προβλήματος της άπασχολησης τού πληθυσμού. Ο Έπιχειρηματίας οι οι άσφυκτια μέσα στήν στενότητα τού έσωτερικού χώρου και στρέψει τήν προσοχή του πέρα από τά άθνικά σύνορα. Ο Εργάτης οι οι άναζητεί άπασχοληση πέρα από τά στενά σύριγμα πού τού έπιβάλλουν οι έσωτερικές συνθήκες. Όλα είναι έτοιμα γιά τό μεγάλο άλμα!..”

Βρισκόμαστε στή στιγμή κατά τήν άποια τό δύλο κύκλωμα βιομηχανικής παραγωγής και έμποριου τών άνεπτυγμένων χωρών της δύσης περνά μιά άποφασιστική καμπή. Πρόκειται γιά τήν σημαντική φάση τού περάσματος από τό στάδιο τού κλασικού καπιταλισμού σέ έκεινο της διείσδυσης σέ ξένες άγορές μέ τήν μέθοδο τών άμεσων έπενδυσεων. Ιστορικά, τό φαινόμενο έχει τήν άρχη του στίς τελευταίες δεκαετίες τού 19ου αιώνα, άλλα Βρίσκοται στήν πλήρη έκφρασή του στίς δύο πρώτες δεκαετίες τού παρόντος και, μέ δρισμένες διαφοροποίησες πού έπιβάλλουν οι καιροί, φθάνει μέχρι τίς ήμέρες μας. Η άδηρτη άναγκη της μεγιστοποίησης τού κέρδους και της άντιμετώπισης τού άνταγνωσμού στρέψει τήν προσοχή στήν συμπίεση τού σταθερού κεφαλαίου, πού κατά σημαντικό ποσοστό άντιπροσωπεύεται από τό κόστος της πρώτης υλης. Μέ δεδούμένο τό χαμηλό κόστος προμήθειας τών πρώτων υλῶν από τίς άποικιας ή υπαν-

πτυκτες χώρες, άπομένει ή έξασφάλιση φθηνής μεταφορᾶς. Ζήτημα πού, μέ την σειρά του, δημιουργησε τό πρόβλημα τής έξεύρεσης φθηνού μεταφορέα, ί κ α ν ο υ και π ρ θ υ μ ο ι νά παιξει αύτον τόν ρόλο. “Έτσι έγινε ή έπιλογή της Έλλάδος και έτσι άρχισε και άφέθηκε νά άναπτυχθεί ή σύγχρονη Έλληνική Εμπορική Ναυτιλία.

Και έδω άκριβώς ζωηρά έπιθυμούμε νά διαλύσουμε τυχόν παρεξήγηση. Δέν άμφισητούμε τό «δαιμόνιο» τού Έλληνας καραβοκύρη ούτε τήν «ναυτοσύνη» τού ναυτεργάτη μας. Καί μέ ίδιατερη έμφαση τονίζουμε δι ουτές άκριβώς τίς άναμφισητήτης άρετές άφειλεται ή έπιλογή. Διαφορετικά, θά ήταν μᾶλλον άδύνατο νά έχηγησουμε γιατί έπελεχθη ή Έλλάδα και άχι, λόγου χάριν, ή .... Τουρκία. Ή όποια, στό κάτω τής γραφής, έχει μεγαλύτερο διαβέσιμο έργατικό δυναμικό!..”

Γνωρίζουμε πολύ καλά δι ουτές ή έπισημα κρατούσα και γενικά άποδεκτή σήμερα ίδεολογία πρεσβεύει δι ου τό δαιμόνιο και ή ναυτοσύνη, έπειτα από σκληρούς άγωνες πρός τούς ισχυρούς της γης, ένάντια σέ μεγαλυτήρια και κατεστημένα, έπιβληθηκε και μεγαλουργεί. Έμεις, άναγνωρίζοντας τίς άρετές μας, διαφοροποιούμε τό ζήτημα. Και αν κάποιος, έπειτα από μιά έπιπλατη σύγκριση τών δύο θέσεων και μέ τίς δοθείσες έξηγήσεις, ισχυρισθεί δι ου ή διαφορά είναι άσημαντη γιά νά γίνεται τόσος λόγος, θά τού άπαντήσουμε: “Αν ή διαφορά είναι φαινομενικά μικρή, ύπάρχει ούσιαστική διαφορά δι ου άφορά στήν έπιλογή των τρόπων έπιλυσης τών άναφυομένων προβλημάτων, τήν μεθδευση τών ένεργειών και, τέλος, στήν διαμόρφωση μιᾶς βασικής έλληνικής ναυτιλιακής πολιτικής. Ζήτημα πού θά προσπαθήσουμε νά έξετάσουμε στά έπόμενα άρθρα.

Γ. ΜΠΑΝΟΣ



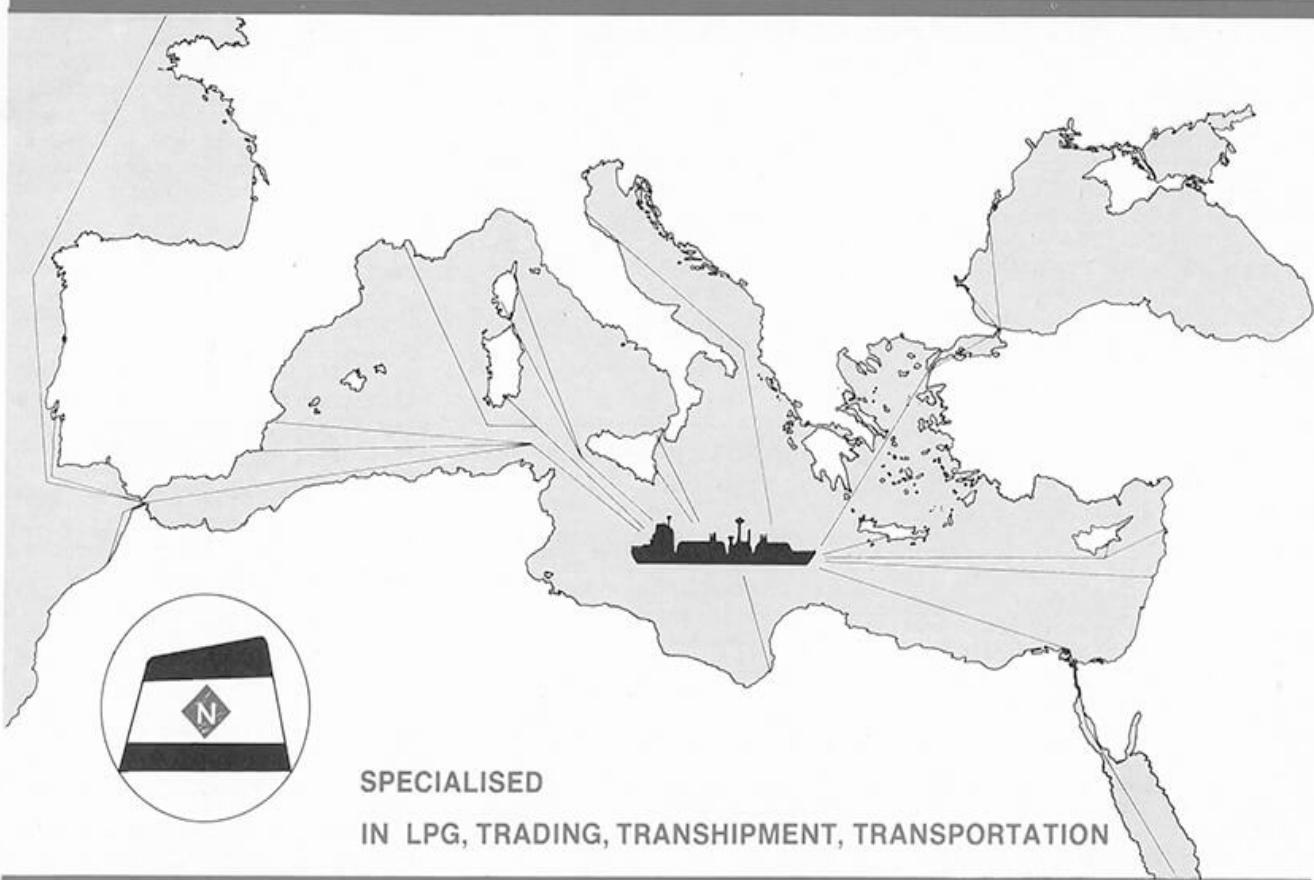
ΤΑΚΤΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑΙ  
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT

**EMPROS LINES**

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 · 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΤΕЛЕΞ : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387



SPECIALISED  
IN LPG, TRADING, TRANSHIPMENT, TRANSPORTATION

**NAFTOMAR**  
SHIPPING & TRADING Co S.A.  
ATHENS TOWER - BLOCK B'  
2 - 4 MESOGION STR., ATHENS  
TL. 777.7000 - 770.5020 - 770.6080  
TX. 218541/218222  
CB. NAFTOMAR ATHENS

**NAFTOMAR**  
SHIPPING & TRADING Co LTD  
ALASSIA BUILDING, 2ND FLOOR,  
II MERARCHIAS 13, PIRAEUS  
TEL.: 4114910 (5 LINES)  
TLX.: 213077, 211605 "NAFT GR"  
CABLES: NAFTOMAR PIRAEUS

**CHEMIGAZ SERVICES S.A.R.L.**  
114, AVE DES CHAMPS - ELYSEES  
75008 - PARIS  
TL. 35.91.433 - 35.91.434  
TX. 640641 - 640695

MERCANTILE SERVICES FOR  
THE MIDDLE EAST  
KHOUJA BLDG, 5TH FLOOR  
VICTORIA SQUARE, BARADA STR. DAMASCUS  
TL. 223343 - 117747 TX. 11025

**NAFTOMAR SHG + TRD Co. LTD.**  
UFFICIO DI RAPPRESENTANZA  
30, VIA G. FARÀ - 20124 MILANO  
TL. 657.0119 - 657.0465

# Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

## Νέος Γ.Δ. στόν Ο.Λ.Π.

Παρητήθη δ ἀνώτατος συντονιστής τοῦ Όργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς κ. Εὐάγγ. Φλώκος καὶ τὴν θέσιν τοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ καταλαμβάνει, κατ' ἀσφαλεῖς πληροφορίας, δ ὑποναύαρχος ἐ.ἀ. κ. Σπ. Σούλης, δ ὅποιος είχε διατελέσει γενικός διευθυντής τοῦ Όργανισμοῦ κατά τὴν τριετίαν 1974-77.

Ἡ τοποθέτησις τοῦ νέου γενικοῦ διευθυντοῦ προβλέπεται εἰς τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Μαΐου.

## Ἡ διαφορά Ο.Λ.Π καὶ Ε.Π.Ε. «Ποσειδώνια»

Ἐπιλύεται συμβιβαστικῶς ἡ διαφορά μεταξὺ Ο.Λ.Π καὶ τῆς ἑταῖρίας Ε.Π.Ε «Ἐκθέσεις Ποσειδώνια», ἡ ὁποία ἀνέκυψεν ὡς πρὸς τὸ καταβλητέον μίσθωμα ἀπό τῆς δευτέρας εἰς τὸν πρῶτον διά τὰ ἔτη 1978 καὶ 1980, διὰ τὴν χρήσιν χώρων τοῦ κεντρικοῦ ἐπιβατικοῦ σταθμοῦ, δην πραγματοποιεῖται, ἀνά διετίαν, ἡ διεθνῆς ναυτιλιακῆς ἔκθεσις «Ποσειδώνια».

Ως προβλέπεται ὑπὸ τῆς συμφωνίας:

- Ἡ ἑταῖρία ὑποχρεοῦται εἰς τὴν καταβόλην δλοκλήρου τοῦ μη ἀμφισβητουμένου ποσοῦ διά τὸ ἔτος 1978 μετά τῶν νομίμων προσαυξήσεων. Ἐπίσης δέον δην διετίαν 2/3 τοῦ ἀμφισβητουμένου ποσοῦ τῶν ἔτων 1978 καὶ 1980 μετά τῶν νομίμων προσαυξήσεων.

• Ἡ καταβολὴ τοῦ μη ἀμφισβητουμένου ποσοῦ διά τὸ ἔτος 1978 θά γίνη τοῖς μετρητοῖς ἄμα τῇ ὑπογραφῇ τῆς σχετικῆς συμβάσεως τοῦ δέ ἀμφισβητουμένου ποσοῦ θέλει γίνη εἰς μηνιαίως δύσεις ἐκ 500.000 δρ. ἔκαστη, ἐντόκως.

• Τὸ μίσθωμα διὰ τὴν χρήσιν χώρων τοῦ ἐπιβατικοῦ σταθμοῦ διὰ τὴν ἔκθεσιν «Ποσειδώνια» τῶν ἔτων 1982 καθορίσθη εἰς 16 δρ. ἀνά τετραγωνικόν μέτρον ἡμερησίως, δι' δλους τούς παραχωρηθησούμενους καὶ ἀκαλύπτους χώρους, ἀνευ διακρίσεως.

• Ἡ ὑπάρχουσα σύμβασις μεταξύ Ο.Λ.Π. καὶ τῆς ἑταῖρίας παρατείνεται διά τὰ ἔτη 1984 καὶ 1986 ὑπὸ τούς ίδιους δρους, πλὴν ἐκείνων, οἱ δηνοὶ ἀναφέρονται εἰς τὸν καθορισμόν μισθώματος, τὴν ἀφαιρεσίν τῶν διαδρόμων καὶ τὴν μείωσιν τοῦ χαρτοσήμου.

• Τὸ μίσθωμα διά μέν τὸ ἔτος 1984 δέον δην καθορισθῇ ὑπὸ τοῦ διοικητικοῦ συμβούλιου τοῦ Ο.Λ.Π τὸ ἀργότερον μέχρι τέλους Ἱανουαρίου 1983 διά δέ τὸ 1986 τὸ ἀργότερον μέχρι τέλους Ἱανουαρίου 1985.

• Ἐκ τοῦ μισθωμένου χώρου δέν θά ἀφαιροῦνται οἱ χώροι οἱ δηνοὶ θά χρησιμοποιοῦνται ως διάδρομοι, δέ την ἑταῖρία ὑποχρεοῦνται εἰς τὴν καταβολὴν δλοκλήρου τοῦ ἀντιστοιχοῦντος χαρτοσήμου.

## Τά οἰκονομικά Ο.Λ.Π

Δευτέρα σύσκεψις ὑπὸ τῆς προεδρίαν τοῦ Υπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Ι. Φικιώρη θά γίνη εἰς τὸν Ο.Λ.Π διά τὴν ἔξεύρεσιν λύσεων εἰς τὰς οἰκονομικάς δυσχερείας, τὰς ὁ-

ποίας ἀντιμετωπίζει ὁ Όργανισμός.

Ἡ πρώτη σύσκεψις ούδεν ἀπέδωσεν διότι δ. κ. Υπουργός ἐκρινε τὰς προτάσεις τῆς ὑπηρεσίας, (δηνοὶ αὐταὶ διετυπώθησαν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν N.X) ὡς μη ἰσχράς διά νά τὰς ὑποστηρίξῃ εἰς τὰ ἀλλα κυβερνητικά κλιμάκια.

Ο Ο.Λ.Π θά πρέπει νά ἀναζητήσῃ ἄλλας πηγάς ἐσόδων καὶ ἐντός τῶν ἡμερών θά πραγματοποιηθῇ νέα σύσκεψις διά τὴν δριστικήν ἔγκρισιν τῶν ὑποστηρικτέων μέτρων.

## Ἡ σύμβασις χρήσεως τοῦ προβλήτος πετρ/δῶν

Καθωρίσθησαν συμπληρωματικοὶ δροὶ τῆς συμβάσεως μεταξὺ Ο.Λ.Π καὶ τῶν ἑταίρων πετρελαιοειδῶν διά τὴν παραχώρησιν τῆς χρήσεως τῆς κοινῆς προβλήτος ως καὶ τῶν ἄλλων συναφῶν χώρων.

Συγκεκριμένως δρίζονται:

α. Τὸ ἑτήσιον μίσθωμα καθορίζεται βάσει τῶν τιμῶν τῆς Β' ζώνης τοῦ ἔνιασιου, κατά περιοχήν, τιμολογίου, ως τοῦθο θά i-σχύν έκαστοτε.

Εἰδικῶς διά τὴν πρώτην πενταετίαν τὸ ἑτήσιον μίσθωμα καθορίζεται μειωμένον κατά 50% τοῦ iσχύντος, κατά τὰ ἔτη αὐτά τιμολογίου.

β. Ο Ο.Λ.Π. δύναται νά προβῆ μονομερῶς εἰς τὴν ἀνάκλησην τῆς παραχωρήσεως μετά τὴν συμπλήρωσιν δεκαετίας ἀπό τῆς παραχωρήσεως καὶ κατόπιν ἔγγραφου προειδοποίησεως δύο ἔτῶν.

γ. Αἱ πρός αἱς η παραχώρησις ἑταῖρία δηλουν ρητῶς καὶ ἀνεπιφλάκτως διά ἀπόδεχονται τὴν διά σχετικοῦ νόμου ἐπιβολήν τέλους εἰς τὰ ὑπό διαμετακόμισιν πετρελαιοειδῆ καὶ διά ἐφοδιασμὸν πλοίων, ἀεροπλάνων κλπ. πρός κάλων τῆς δαπάνης τῆς ἐν λόγῳ προβλήτος κ.κ.π.

δ. Αἱ iσχύουσαι δι' ἄπασαν τὴν περιοχήν τοῦ λιμένος διατάξεις νόμων, κανονισμῶν κλπ. ἔχουν ἐφαρμογήν καὶ ἐπί τῶν παραχωρημένων χώρων.

ε. Ἡ παραχώρησις τῶν χώρων καὶ τὰ μισθώματα είναι τελείως ἀνεξάρτητα πρός τὰ ὄφειλόμενα φορτοεκφορτωτικά δικαιώματα, τέλη προσορμίσεως καὶ παραβολῆς πλοίων καὶ ναυπηγημάτων, ως καὶ πᾶν ἄλλο τέλος, δικαιώμα, ἀντιπαροχή ἡ ἐπιβάρυνσις, διτία δικαιοῦνται νά εἰσπράττῃ ὁ Ο.Λ.Π καὶ τὰ ὑπό διαχρεοῦνται νά καταβάλλουν αἱ ἑταῖριαι, ἐπί πλέον τοῦ ἔτησίου μισθώματος.

στ. Αἱ ἑταῖρίαι ὑποχρεοῦνται νά λαμβά-

## ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη — Πειραιεύς  
Τηλ.: 4516.439

Ἐνοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

Τὸ Ισογείον M2 300 καὶ ο ἡμιόροφος M2 300.

νουν, δαπάναις των, ἀπαντα τά ἐνδεικνυόμενα μέτρα ἀσφαλείας διά τὴν ἐλευθέραν καὶ ἀκίνδυνον κίνησιν τῶν πλωτῶν μέσων εἰς τὴν ἐκεῖ θαλασσίαν περιοχήν.

ζ. Ο Ο.Λ.Π διατηρεῖ ἀπόλυτον τὸ δικαιώμα νά ἀσκῆ ἔλεγχον ἐπί τῆς καταστάσεως τῶν παραχωρουμένων χώρων.

η. Ἀπαγορεύεται ρητῶς ἡ ἐν δλω ἡ ἐν μέρει καὶ ὑψού σιαστήση μορφήν ὑπεκμισθωσιας η οιαδήποτε παραχώρησις τῆς χρήσεως τῶν χώρων.

θ. Ο Ο.Λ.Π δέν ὑποχρεοῦνται εἰς ἔγκαταστασιν, ούδε εύθυνεται διά τὰς τυχὸν ὑφισταμένας δουλείας, ούδε ὑποχρεοῦνται εἰς τὰς ἐπωφελεῖς διά τὰς ἑταῖριας δαπάνας, διαρκούσης τῆς συμβάσεως.

ι. Αἱ ἑταῖριαι ὑποχρεοῦνται νά κάνουν καλήν χρήσιν τῶν χώρων, μή δικαιούμεναι νά μεταβάλουν τὴν φύσιν καὶ κατάστασιν τούτων καὶ νά διατηροῦν αὐτούς εἰς καλήν κατάστασιν.

κ. Αἱ ἑταῖριαι ὑποχρεοῦνται νά διατηροῦν τὰς ὑπέρ τοῦ Ο.Λ.Π δουλείας, τὰ δρία αὐτοῦ καὶ ἐν γένει τούς παραχωρουμένους χώρους ἐν καλῇ καταστάσει.

λ. Ο Ο.Λ.Π θά δικαιοῦνται νά χρησιμοποιηθῇ τὰς ἐντός τῶν χώρων ἔγκαταστασίες διά τὰς ίδιας αὐτοῦ ἀνάγκας, ἀνευ ούδεμιᾶς ἀποζημιώσεως ἡ ἀνταλλάγματος.

ια. Αἱ ἑταῖριαι δέν δικαιοῦνται νά ἐκτελοῦν, πλὴν τῶν ἐγκριθέντων η ἐγκριθησμένων ὑπό τοῦ Ο.Λ.Π, λιμενικά η ἄλλα ἔργα ἐπί τῶν παραχωρουμένων χώρων, ἀνευ εἰδικῆς ἀδείας.

ιβ. Αἱ ἑταῖριαι δηλοῦν ρητῶς καὶ ἀνεπιφλάκτως διτι παρατούνται πασῶν τῶν ἐνοικιοστασιακῶν η ἄλλων σχετικῶν διατάξεων, αἱ δηνοὶ τυχὸν ἡθελον iσχύνση καὶ δή τῆς ὑπέρ αὐτῶν τυχὸν παρεσχεθησμένης ἀναγκαστικῆς παρατάσεως τοῦ χρόνου τῆς παραχωρήσεως.

ιγ. Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν αἱ ἑταῖριαι δέν ηθελον παραδώσται ἔγκαιρως ἐλεύθερον τῶν χώρων μετά τὴν λῆξιν τῆς συμβάσεως η τὴν μονομερή ἀνάκλησην τῆς παραχωρήσεως θά καταβάλουν εἰς τὸν Ο.Λ.Π, λόγω ποινικῆς ρήτρας, τὸ ποσόν τῶν 100.000 δρ., δὲ ἐκάστην ἡμέραν καθυστερήσεως, ἐπί πλέον τῆς ὀφειλούμενης ἀποζημιώσεως ἐκ τῆς χρήσεως τῶν χώρων.

## Σύντομα

Ἐκτελοῦνται κατεπειγόντως αἱ ἔργασιαί ἀποκαταστάσεως τῶν ἐκ τῶν σεισμῶν ζημιῶν εἰς τὰς κτιριακάς ἔγκαταστασίες τοῦ Ο.Λ.Π.

• Ἀπεφασίσθη ἡ ἀντικαταστασίας τῶν κατεστραμμένων δεστρών τοῦ κεντρικοῦ λιμένος καὶ ἡ ἐκτέλεσης ἔργασιων ἐνισχύσεως τῆς ἐδράσεως τοῦ κρηπιδοτοίχου τοῦ μετώπου τῆς προβλήτος Τζελέπη I διά χυτοῦ μπετών καὶ σακκομπετόν.

• Συνεστήθη ὑπό τοῦ Ο.Λ.Π ἐπιτροπή ἐκ τεχνικῶν ὑπαλλήλων διά τὸν προσδιορισμὸν τῶν ζημιῶν ἐτῶν σεισμῶν εἰς τὰ ἔργα: Σωματοφορικοῦ φυλακίου πλοηγικοῦ σταθμοῦ εἰς τὸν νέον μῶλον Δραπετσώνας, βάσεων τροχιών γερανῶν καὶ γερανογεφύρας, συνεργείου μηχανημάτων καὶ χώρου σταθμεύσεως αὐτοκινήτων εἰς περιοχήν Καστράκι.

• Κονδύλια, συνολικοῦ υψους 60.550.000 δρ., ἐνεκρίθησαν ὑπό τοῦ Ο.Λ.Π διά τὴν πληρωμὴν διαφόρων ἔργων, τὰ δηνοὶ ἐκτελοῦνται εἰς τὸν λιμένα.

Ταξειδεύοντας...

## Ο ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ

ΤΟΥ Κ. ΝΙΚΟΥ ΠΑΛΜΟΥ

Νύχτωσε και βρέχει. Βρέχει από νωρίς. Καί τό σκοτάδι πηχτό έχει απλώθει απόψε στά δρομάκια και τά μουράγια του λιμανιού. Οι έλιες άπ' τους γύρω λόφους άργοκουνιούνται στού νοτιά τό φύσημα και ψυθίριζον θαρείς μιά άργη λυπημένη μουσική. Οι βάρκες και τά φαροκάκια διπλαραγμένα πίσω άπ' τό μεγάλο μώλο, κι ή μηχανή άπ' τό λιοτρίβι του Κώτσου δίπλα στή στροφή τού δρόμου στό πέρα τό πηγάδι θαρείς και μετράει τό χρόνο και τίς ώρες πού περνούν καθώς χτυπά μονότονα και ρυθμικά. Οι πόρτες και τά παραθυρόφυλλα κλειστά και μόνο άπο καμιά χαραμάδα άχνοφέγγει κανένα καντήλι. "Ένα πλεούμενα πέρασε άνοιχτά άπ' τούς δυο κάβους του Λιμανιού. Φάνηκαν τά πλευρικά του φανάρια γιά λίγο, κι υπέρα χάθηκε και αύτα καθώς δεστριψε γιά τή Λευκάδα. Βράδυ χειμωνιάτικο, βράδυ βροχερό στά Λιμάνι του Μεγανησίου. Καί στο καπηλείο του Μικρού, τό βορεινό καπηλείο του Λιμανιού, ή λάμπι τού γκαζιού άναμένη. Λίγες παρέες, λίγα πρόσωπα ξεχωρίζουν στό μισόφωτο. Λίγα χέρια σφίγγουν τά ποτήρια και προσπαθούν πίνοντας τό ρακί τους νά γιομίσουν τίς ώρες τους, ή νά σβήσουν κάπι πού τούς τυραγόν μέσα τους. "Έται γίνεται διλα τά βράδια. Κι δταν ή ζάλη τού πιοτού τούς άλαφρώσει άπ' τούς καυμούς και τά ντερτιά ή τούς κανεί νά ξεχάσουν τήν πραγματικότητα, τότε τό μαγαζί παίρνει δψι άλοιωτική. Οι κουβέντες δυναμώνουν, τά κεράσματα πληθαίνουν, κανένας νιός ή και γέρος άρχιζει τό τραγούδι άργο, σιγανό στήν άρχη, δειλό σάν σπίθα πού ξεφέυγει άπ' τήν Χόβολη, για νά γίνη πολύ γρήγορα δυνατό, ίσως και ξέφρενο, σάν οι άλλοι τό σιγοντάρουν μερακλωμένοι. Τά τραπέζια πιό υστερα μεριάζουν κατά τόν τοίχο, κάποιος σηκώνεται κι άρχιζει τό χορό, νά τόν σύρουν στήν άρχη δυό τρεις και νά τόν συνεχίζουν υστερα πολλοί, νέοι και γέροι, ξωμάχοι ναυτοκάι και φαράδες, καπετάνιοι και μούστοι, δλοι άντάμα κι άνάμεσα σ' δλους, άρχηγός τού κεφιού και τού χορού ο ταβερνιάρης ο Μικρός πού τόν φωνάζουν έστι μά έχει περάσει τά πενήντα και κανένας στό Λιμάνι δέν τού παραβγαίνει στό φαί στή δύναμι και στό πιοτό. "Έται γίνεται διλα τά βράδια τού Χειμώνα, μ' άποψε, τούτο τό βράδυ μά βουβαμάρα πλακώνει τό καπηλείο. Κανένας δέν γελάει, οι κουβέντες άκουγονται σιγανές και συρτές κι δτι κι δν είσαι ντόπιος ή ξένος ή περαστικός, νοιώθεις πώς τούτος ο κόσμος, τούτος οι άνθρωποι τού Λιμανιού, κάτι χάσαν τή μέρα τούτη, πού διάβηκε βροχερή και μελαγχολι-

κή. Τό ίδιο θά σούλεγε άν τό ρωτούσες κι είχε φωνή άνθρωπινη και τό μικρό πλεούμενο πούναι άραγμένο στό μουράγιο άπεξω άπ' τό καπηλείο, ένα παλιό μά καλοσυνητηριμένο μικρεμποράκιο. Θά σούλεγε πώς έχασε τόν Καπετάνιο του και καραβοκύρη του κείνο τό βροχερό πρωινό, τόν Καπετάνιο Σπύρο, πού μπορεί νάχε περάσει τά έβδομηντα, μά δέν ήταν νά ταξιδέψη κάκδα γιά τόν άλλο κόσμο μέ τό καράβι τού θανάτου πούχει παντιέρες μαύρες και μαύρα πανιά. Γι αύτό ή μελαγχολία κι ή βουβαμάρα άπλωνται τούτο τό βράδυ στούς ψαράδες και τούς γεροξαμάχους, στούς νέους και τούς γέρους π' άργοπονίουν στό καπηλείο τού Μικρού. Άκομη κι ή παρέα τού Στάθη τού Μπαλή, πούχει τό μεγάλο τρεχαντήρι και πούναι πάντα πρώτος στά ξεφαντώματα έχοντας κοντά του πάντα τόν Βασίλη τό Ραπανέζο νά τόν άκολουθει, στέκουν βουβοί, άμιλητοι μέ τή σκέψη τους και τό μυαλό άλλο. Βουβού και τό μικρό πλεούμενο στό μουράγιο άραγμένο, πού δν είχε μάτια θάλλαιγε και θά θρηνούσε τόν Καπετάνιο του πού ξεψύχησε μόνος του στήν πλώρη τήν αύγη λίγο προτού νά φέξη. Κανένας δέν βρέθηκε κοντά του νά τού παρασταθή τή στερνή ώρα, νά τού κλείση τά μάτια και νά τού πή ένα άντιο στό μεγάλο ταξεδί π' άρχιζε.

Είχε μείνει μόνος βλέπεις πρίν άπο χρόνια πολλά, Κι έσερνε πάνω του τό βάρος μιάς ζωής πού τόν είχε άνεβασει κάποτε φηλά, πολύ φηλά, πού τούδωσε άλλα δσα μπορεί νά πεθυμήσει ένας άνθρωπος, λεφτά, γυναίκα δμορφη, ένα παιδί, γιά νά τόν ριζή υστερα χαμηλά και νά τού τά πάρη άλλα πίσω.

Ξεκίνησε μικρός σάν ναύτης. Δούλεψε χρόνια μέ τά Μαλτέζικα ιστιοφόρα και τά Έγγλεζικα καράβια, έφτιαξε κομπόδεμα γερό κι δταν τόν είχε άνεβασει κάποτε φηλά, πολύ φηλά, πού τούδωσε άλλα δσα μπορεί νά πεθυμήσει ένας άνθρωπος, λεφτά, γυναίκα δμορφη, ένα παιδί, γιά νά τόν ριζή υστερα χαμηλά και νά τού τά πάρη άλλα πίσω.

Μιά μέρα ή γυναίκα του τόν άφησε μόνο κι αύτον και τό παιδί του φεύγοντας μακριά μ' ένα γιατρό άπ' τήν άπεναντι στεριά.

Ο Καπετανίος σήκωσε τό βαρύ φορτίο του τραβόντας τό δρόμο του, ένα δρόμο πίκρας και μοναξιάς. "Υστερα αιγά-σιγά ή ζωή κι ή κακοτυχιά τόν χτύπησαν και πάλι. Τό-

να χτύπημα πάνω στ' άλλο. "Έχασε και τά σπίτια, έχασε και τά μαγαζιά, φτώχωνε, κι τό μόνο πού τούδημεινε ήταν τό Λήμνος τό μικρό πρώτου του πλεούμενο. Αύτο και τό παϊδί του πού τό μεγάλωνε πατέρας και μάνα μαζί και τό άγαπούσε περισσότερο άπο τό κάθε τι στόν κόσμο. Τόχε στό καίκι σάν μεγάλως και τόν βοηθούσε στά ταξιδιά και στά Λιμάνια τού 'Ιονίου πού γύρναγε άπο Κέρκυρα μέχρι Πάτρα τό πολύ ή Ζάντε. Τό παιδί έγινε παληκάρι, λεβέντης μέχρι κεί πάνω κι ή καπετάνιος σκυφτός άπ' τή ζωή και τά βάσανα τό καμάρωνε. "Ωσπου μιά μέρα τόχασε κι αύτό. Πέθανε ξαφνικά άπο μά περιεργή άρρωστια πού κράτησε λίγες ώρες μόνο στή Σάντα Μαύρα κάτω. Μινιγγίτιδα είπαν οι γιατροί, μά δέν ήταν και τόσο σίγουροι σ' αύτό. Κι έμεινε μόνος ή καπετάνιος νά τραβά ένα δρόμο δύσκολο και χωρίς παίρανι.

Είχε κι έναν άδερφό τόν Ναπολέοντα περαμένο στά χρόνια και κείνον, έρειπο τής ζωής κι αύτός, πού ήρθε νά ένωση τήν τύχη και τήν πικρή ζωή μαζί του. Γυρνούσαν στά Λιμάνια μέ τό έμποροκάικό τους κι δλους τούς χειμώνες τούς περνούσαν στό δικό μας Λιμάνι.

"Άκομη είχε έναν άνηψιο, παιδί μιάς άδερφής του Έμποροπλοίαρχο τόν καπετάνιο Μήτσο πού ήταν άκουστος γιά τή ναυτούσην του και τήν καλή καρδιά του. Τού φέραν διως μά μέρα τό πικρό χαμπέρι κι έκεινον. Πέθανε άπο καρδιακή προσβολή στή Ράδα στή Ρεβέννα μέσα στήν τιμονιέρα, σάν βιράρανε άγκυρα νά μπουκάρουν στό ποτάμι.

Δέν λύγισε μ' δλες τί συμφορές πού τόν χτύπησαν. "Ισα ίσα πού τά βράδυα στό καπηλείο τού μικρού, πού τόχε σά σπίτι του, διηγόταν ιστορίες άπ' τά Έγγλεζικα καράβια και τά Μαλτέζικα ιστιοφόρα πού τάξιδευσε μικρός, πείραζε τούς ψαράδες, τούς ξεκίνησε μικρός και τούς περαστικούς και συμβούλευε τούς νέους. Κι ήξερε τόσο ταλέντο νά τίς λέει πού δταν άρχιζε δλοι σταματούσαν τό κάθε τι και κρέμονταν άπ' τά χειλη του. "Ορες άτελειωτες δηγόταν κι άλλοι τόν άκουγαν, ένων ή βοριάς σφύριζε, και τό κύμα χτυπούσε άγριεμένο στό μουράγιο.

.....ιστιοφόρα, έγγλεζικα βαπόρια, καταιγίδες και στόρμα, ναυάγια στό Μπισκαικό, περιπτέτεις στή Βόρειο Θάλασσα και στή Βαλτική πιό πάνω άπ' τό Ούζαν και τό καραβοφάναρο τού Νόρθ Χίντερ πέρναγαν μέσα άπ' τό καπηλείο τού Μικρού, τού Μικρού πού τ' δικούγε συνεπαρμένος ένων άδειαζε τά καρτούσια του μέ το κρασί λές κι ήταν ρακοπότηρα. Βέβαια τά πειραχτήρια τού Λιμανιού ή Πανούρος μέ τήν παρέα του, πού άμα βάναν άνθρωπο στήν πλώρη τους μπορούσαν νά τόν άκουσουν άπ' τό πειραγμα. πάντα κάτι βρίσκαν νά τού σκαρώσουν μά δχι μόνο δέν φουρκίζοταν και δέν τόν ένοιαζε, άλλα εύρισκε πάντα κάτι νά τούς γυρίση τό δανεικό πίσω.

Τόν άγαπούσαν δλοι στό λιμάνι, κι δς μήνη ήταν ντόπιος, κι δταν έφερνε πραμάτιες πα-

## TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

### SHIP AGENTS & BROKERS AND BUNKERS

CABLES: "TAKISHIP"  
TELEX: 121529 AR TAKIS  
AV. CORRIENTES 538  
BUENOS AIRES

TEL: 394-5612  
394-3992  
394-3891  
394-3548  
394-2129

PRIV.: T. Contogeorgis 44-3059  
E. Andresen 86-7115

τάτες, κρεμμύδια κι άλλα φαγώσιμα, δλοι κατεβαίνουν στό καΐκι κι άγόραζαν.

Μόνο πού θές γιατί ήταν γέρος, θές γιατί ή κακοτυχιά τόν είχε χτυπήσει τόσο πολύ είχε παραξενέψει τόσο πού κανένας δέν τού παράγαινε σ' αύτό. Μά ούτε ένας δέν τού κράταγε κακία κι δλοι τόν βλέπαν μέστοργη σάν δικό τους άνθρωπο, δχι βέβαια από λύπη, μά είχε κάτι τό δικό του, κάτι τό ξέχωρό πάνω του, μιά άρχοντιά κι έναν άερα δυνατού καπετάνιου.

— Νάνι μικρά καπετάν Σπύρο τά κρεμμύδια τού φώναξε μιά κοπελιά απ' τό μουράγιο γιά τήν παραγγελία πού τούδωσε νά της ζυγίση.

— Δέ μού λές κυρά μου γιά περιδέραιο τά θέλεις ή γιά φαγητό της άπαντησε. Κι ο λόγος του έκεινος έμεινε στό Λιμάνι.

“Υστερα πέθανε κι ο άδερφός του ο Ναπολέων κι έμεινε κατάμονος. Δέν είχε κανέναν στόν κόσμο, δέν είχε τίποτε, μόνο τό Λήμνος τό μικρό γέρικο πλεούμενο τούμεινε. Γέρικο

και ταλαίπωρο σάν τόν καπετάνιο του. “Ομως παρ' δλα τά γηρατειά του τό πρόσεχε, τόχε πάντα βαμένο κι άρματωμένο λές κι ήταν νιόχιστο.

Τόν τελευταίο καιρό έκει τόχε πάντα άραγμένο απ' έξω απ' τό καπηλειό τού Μικρού. Δέν ξαναβγήκε γιά ταξίδι. “Οσους ξημέρωσε ή βροχερή τουγή μέρα κι άφησε τή στερνή πνοή του απ' τόν κόσμο τούτο πού τόσες πίκρες τούχε δώσει.

Ποιός ξέρει μπορεί κι νάφυγε χαρούμενος τραβόντας μακριά νά συναντήσῃ ταύς τό παιδί του πού τόσο άγάπαγε κι δλούς τούς δικούς του πού τόν άφησαν μόνο. “Αν λυπήθηκε, θά λυπήθηκε δχι γιατί άφησε πίσω του τίποτε, γιατί δέν τούμεινε τίποτε κι ήζωη τού ήταν βάρος, μόνο τό μικρότερο πλεούμενο πού τ' άγαπούσε τόσο πολύ. Μά κι αύτό είχε σχεδόν ξωφλήσει σάν κι αύτόν.

Οι ψαράδες τού Λιμανιού, οι ναυτικοί, κι οι γέροι ξωμάχοι τόν κλάφαν σάν δικό τους

δινθρωπο, σάν δικό τους κι άγαπημένο.

Κι ο παπά-Γεράσιμος φόρεσε τά πιό καλά του άμφια στήν έκκλησιά τού “Αγ-Βεσσάριου πού τόν ψάλαν. Τόν άνεβασαν υπερά στό κοιμητήρι τ' “Αη Κωνσταντίνου, κι δταν τό χώμα σκέπασε τό κουραμένο κορμί του, δλοι γυρίσαν στό Λιμάνι μέ μιά άληθινή πίκρα μέσα τους. Γι' αύτά απόψε, τό χειμωνιάτικο τούτο βράδυ στό καπηλειό τού Μικρού δέν άκους τραγούδια και χαρούμενες φωνές, παρά βλέπεις μιά πίκρα και μιά μελαγχολία νά σκεπάζει δλους.

Κι άν γυρίστη τά μάτια καί δεις, μπροστά στό μουράγιο τό μικρό πλεούμενο έρημο και μελαγχολικό φαίνεται κι αύτό, γιατί δμεινε μόνο, γιατί τούφυγε γιά πάντα ο Καραβοκύρης, ο φίλος του, ο ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ.

ΝΙΚΟΣ ΠΑΛΜΟΣ

Πλοϊαρχος τού M/V «ΦΩΤΗΣ»

‘Αλγερία 31 τού Μάρτη 1981



## Η ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ PRODUCT CARRIER ΕΙΣ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ



Εις τά Ελληνικά Ναυπηγεία καθειλκύσθη τήν 22av Απριλίου τό πρώτον από μίαν σειράν δέκα πρόντακτ κάρριερς τών 29.900 τον. d.w. ή ναυπήγησις τών όποιων άνετέθη εις τά ναυπηγεία τού Σκαραμαγκά.

Όμιλων εις τήν τέλετη τής καθελκύσεως ο πρόεδρος τών Ελληνικών Ναυπηγείων κ. Κων. Δρακόπουλος είπε δτι ή παραγγελία αύτή θά άλοκληρωθή μέσα σέ τρια χρόνια μέτρη τήν άπασχόλησην 1.500 έργατοτεχνικών και άπέκαλυψε δτι έντος τού έτους πιστεύεται δτι θά άναληθήη και ή ναυπήγησις έξ ακόμη πλοιών μεγαλυτέρων από τά κατασκευασθέντα μέχρι τώρα εις τά ναυπηγεία τού Σκαραμαγκά. Πρόκειται, διά μπάλκ κάρριερς τών 45.000 τόννων, ένω μέχρι τώρα τά Ελληνικά Ναυπηγεία έχουν ναυπηγήσει μπάλκ κάρριερς τών 37.000 τόννων. Ο κ. Δρακόπουλος είπε έπισης δτι ή παραγγελία διά τά δέκα πρόντακτ κάρριερς έδόθη μέ βάσιν βελτιωμένους δρους χρηματοδοτήσεως.

Εις τήν καθέλκυσιν παρέστησαν ο ίδρυτης τών ναυπηγείων τού Σκαραμαγκά κ. Σταύρος Νιάρχος και οι υιοί του Φίλιππος και Σπύρος. Απαντών εις σχετικάς έρωτησεις ο κ. Στ. Νιάρχος είπε δτι ή σημερινή κρίσις τών πετρελαιοφόρων θά περάση άλλά άνησυχητήκι είναι ή στασιμότητα πού παραπρέται εις τήν κατανάλωσιν πετρελαίου. Η έφαρμογή τών νέων διεθνών κανονισμών διά τά πετρελαιοφόρα θά άδηγήση πολλά από τά σκάφη αυτά εις τόν παροπλισμόν ή εις τά διαλυτήρια πλοιών και έτσι θά ύπαρχη κάποια ζήτησις χωρητικότητας δεξαμενοπλοιών. Αναφερόμενος εις τή στροφήν πρός τά μπάλκ κάρριερς είπε δτι τά πλοιά αυτά τώρα πού άρχιζει και ή χρησιμοποιήσις τού κάρβουνού διά δούλευμάν τον κανονιστικά.

Άμεσως μετά τήν καθέλκυσιν τού σκάφους έτοποθετήθη εις τήν ναυπηγικήν κλίνην ή τρόπις τού δευτέρου σκάφους τό δόπιον άναμενέται νά καθέλκυσθή τόν Ιούνιον. Κατόπιν τά σκάφη τής κατηγορίας αύτής κατασκευάζωνται άνα δύο, ένας εις τήν ναυπηγικήν κλίνην και ένα εις τήν μόνιμην δεξαμενήν τών 250.000 τόννων διά νά έπισπευθή ή ναυπηγήσις τών, ένω ή μεγάλη δεξαμενή τών 500.000 τόννων θά χρησιμοποιείται διά δεξαμενισμούς. Εις τό πρόγραμμα τών ναυπηγείων περιλαμβάνεται έπισης και ή διαπλάτυνσις τής ναυπηγικής κλίνης ώστε νά ναυπηγούνται έκει και μεγαλύτερα σκάφη.

Ο πρόεδρος τών Ναυπηγείων κ. Δρακόπουλος, άναφερόμενος εις τήν ναυπηγήσιν τών έξ πυραυλακάτων διά τό Πολεμικόν Ναυτικόν, είπε δτι αί τέσσερις από αυτάς έχουν ήδη παραδοθή, ή πέμπτη θά παραδοθή τόν Ιούνιον και ή έκτη θά καθέλκυσθή εις τάς άρχας Μαΐου. Είπε έπισης δτι τά Ελληνικά Ναυπηγεία έχουν ναυπηγήσει έως τώρα 52 ποντοπόρα πλοιά συνολικής χωρητικότητας 1.200.000 τόννων και παράλληλα έχουν έπιδοθή και εις δλλας έξειδικευμένας κατασκευάς.

Έπισης ο κ. Δρακόπουλος ύπεγράμμισε δτι εις τήν πραγματοποίησιν τής παραγγελίας τών δέκα πρόντακτ κάρριερς - ή όποια σημειωτέον είναι ή μεγαλυτέρα πού έλαβαν μεχρι τούδε τά Ελληνικά Ναυπηγεία — πρωτεύοντα ρόλον έταιε ή CITIBANK πού μέ έντυπωσιακήν ταχύτητα έμελέτησε δλά τά χρηματοδοτικά θέματα και έψηλαφίσεις τάς άπαιτουμένας έγκρισεις εις χρόνον ρεκόρ.

Άναδοχος τού σκάφους, τό δόπιον ώνομάσθη «Γουόρλντ Πρόντακτ», ήτο ή κ. Δημητρίου Κροντηρά.

## Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΠΟΥ ΜΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΕΙ (Μύθοι καί πραγματικότητες)

ΤΟΥ Κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ

(συνέχεια από το προηγούμενο)

Άφου πιά ο Κολόμβος είχε δεῖξει τό δρόμο πρός τις Δυτικές Ίνδιες και τήν Αμερική κι ο Μπαλμπόρα είχε δεῖ τόν Ερηνικό και ο Μαγγελάνος είχε κάνει τόν γύρο τού κόσμου, δύο καινούργιες ίδεες έκαναν τήν έμφαση τους κι έπικράτησαν έπιμονα γιά ένα μεγάλο χρονικό διάστημα. Ή μιά, σχετικά μέτρη την υπαρξην ένός βορινού θαλασσινού δρόμου πρός τήν Ασία, ή δλλη, άναφορικά μέτρη μεγάλη νότια ήπειρο, πού ούφωνα μέτην γενική δοξασία βριοκότανε νοτιότερα από τίς τότε γνωστές στεριές.

Ο Μαγγελάνος, καθώς περνούσε από τόν Πορθμό πού έχει σήμερα τό δνομά του, δλες τίς τριάντα έπιπλα μέρες πού έκανε γιά νά τόν περάσει έβλεπε γή στά νότιά του. Τήν νύχτα, πολυάριθμες φωτιές άναβαν στά παράλια αυτής τήν γής πού ο Μαγγελάνος τής έδωσε τό δνομά Τιέρρα ντέλ Φουέγκο—Γῆ τού Πυρός. Φαντάστηκε πώς ήταν παράλια αυτής τής μεγάλης στεριάς, πού οι θεωρητικοί γεωγράφοι είχαν βγάλει κιόλας τήν άπόφαση πώς έπρεπε νά βρίσκεται στά νότια.

Μετά τόν Μαγγελάνο, πολλοί έξερευντές άναφεραν πώς άνακαλύψαν στεριά, μέτην ίδεα πώς ήταν η παραλία τής ήπειρου πού άναζητούσαν. Πάντα δημαρχός άποδείχτηκε πώς ήταν νησιά. Γιά μερικά άπό τά νησιά αύτής δημος λ.χ. γιά το νησί Μπουέθ, ή θέση τους περιγράφοταν τόσο άδριστα ώσπου νά τά τοποθετήσουν μέ ακρίβεια στούς χάρτες.

Ο Κεργκελέν είχε τήν άκραδαντη πεποιθηση πώς ή έρημηκή και άφιλδενη στεριά πού άνεκάλυψε τό 1772 ήταν ή νότια "Ηπειρος και μέ αυτό τό δνομά το άνεφερε στήν έκθεσή του πρός τήν Γαλλική Κυβερνηση. "Όταν, ο' ένα κατοπινό του ταξίδι άνεκάλυψε πώς είχε βρει άπλως ένα νησί, μέσα στήν άπελπισία του τό δνομάσε «Νησί τής Απελπισίας». Άργοτερα οι Γεωγράφοι έδωσαν σ' αυτό τό νησί το δνομά τού Κεργκελέν.

Ένας από τούς άντικειμενικούς σκοπούς τών έξερευνητικών ταξειδιών τού Πλοιάρχου Κούκ, ήταν ή άνακαλύψη τής Νότιας Ηπείρου· αλλά άντι γιά μιά "Ηπειρο άνεκάλυψε" εναν κώκεν. Κάνοντας σχεδόν έναν άλοκληρωτικό περίπλου τής Γῆς σε νοτιώτατα πλάτη, άποκαλύψε τήν υπαρξην ένός τρικυμισμένου ώκεανου πού κυκλώνει άλοκληρη τήν Γή νότια από τήν Αφρική, τήν Αυστραλία και τήν Νότιο Αμερική. "Ισως νά τού γεννήθηκε ή ίδεα πώς τά νησιά τής όμαδας τών Νοτίων Σάντουιτς άποτελούν μέρος μιάς μεγάλης άτλαντικής στεριάς δέν είναι δημαρχός βέβαιο πώς πρώτα ήταν Κούκ είδη αυτή ή δλλα η νησιά τού Ανταρκτικού Όκεανού. Είναι πιθανότα πώς προηγήθηκαν Αμερικανοί ψαράδες πού κυνηγούσαν φώκιες· μά ώστόσ ή ιστορία τής έξερευνησης τού Ανταρκτικού περίεχει πολλές δημοφέρες σελίδες. Οι Αμερικανοί ψαράδες δέν ήθελαν νά άνακαλύψουν οι άνταγωνιστές τους τά μέρη δημος άφθονούσαν οι φώκιες, και κράτησαν μυστικές τίς λεπτομέρειες τών ταξειδιών τους. Φαίνεται πώς έργαζονταν γύρω στά νησιά τού Ανταρκτικού πού πόλι ήρχην πρίν από τίς άρχες τού 19ου αιώνα, γιατί κατά τό 1820 είχαν έξοδοθρευθεί οι περισσότερες φώκιες σ' αυτά τά νησιά.

Άυτό τό χρόνο είχε θεαθεί γιά πρώτη φορά ή Ανταρκτική "Ηπειρος από τόν Πλοιάρχο Ν.Β.Πάλμερ πού κυβερνούσε τόν Η.ΡΩΑ., ένα από τά δικτώ άλιευτικά πού είχαν έκεινησε γιά φώκιες από τά λιμάνια τού Κοννέκτικατ.

"Έναν αιώνα άργοτερα, νεώτεροι έξερευνητές έξακολουθούσαν νά κάνουν καινούργιες άνακαλύψεις γιά τόν χαρακήρα αυτής τής Νότιας Ηπείρου, πού τήν είχαν ίσειρευ-

τει οι παλιοί γεωγράφοι, πού τόσες μακροχρόνιες έρευνες είχαν γίνει γι' αύτην, πού επειτα η θεωρήθηκε μυθική, και τελικά άποδειχθήκε πώς είναι μία από τίς μεγάλες ήπειρωτικές έκτασεις τής Γῆς.

Στό μεταξύ, στόν άντιθετο πόλο, τό δνειρό γιά μιά βορινή διόδο πρός τά πλούτη τής Ασίας, τράβηξε τήν μία άποστολή μετά τήν δλλη στής παγωμένες βορεινές θάλασσες. Ό Κάμποτ, ο Φόρμπισερ και ο Νταΐνβις άναζητήσαν τήν διόδο βορειοδυτικά, άπεισχαν και γύρισαν πίσω. Ό Χάντσον έγκαταλείφθηκε μέσα σε μία βάρκα, από τό πλήρωμα πού είχε στασιάσει και πέθανε. Ό Σέρ Τζών Φράγκλιν έκεινης τό 1845 μέτα πλοία ΕΡΕΒΟΣ και ΤΡΟΜΟΣ, φαίνεται νά μπήκε στό λαβύρινθο τών Αρκτικών νησιών άπό ένα μέρος πού άργοτερα άποδειχθηκε διαβατό, άλλα τά πλοία του ναυάγησαν και χάθηκε και αύτός και δλλοι οι συντρόφοι. Άργοτερα, πλοία πού είχαν άποσταλει πρός διάσωσή τους, άλλα άπό τήν άνατολική πλευρά και άλλα άπό τήν δυτική συναντήθηκαν στόν πορθμό Μέρβιλ, κι έτσι βρέθηκε ή βορειούσιον. Κατάλαβαν τήν γλώσσα τής θάλασσας, τίς παραλλαγές στό χρώμα τού νερού, τόν άχλυ τού άντιμαλου, καθώς έσχιζε πάνω σε βράχια και χαμηλότερα άκόμη άπό τήν γραμμή τού δρίζοντα, τά σύννεφα πού κρέμονται πάνω άπό κάθε νησί στής τροπικές θάλασσες, πού κάποιες φορές λέσ και άντανακλούν ώς και τό χρώμα μιάς λιμνοθάλασσας μέσα σε μία κοράλλινή άτόλη. Οι μελετήτες τής πρωτόγονης ναυτιλίας πιστεύουν πώς οι μεταναστεύσεις τών πουλιών είχαν νόημα γιά τούς Πολυνησίους και πώς μάθιαν πολλά παραπτώντας τά κοπάδια πού μαζεύονταν κάθε χρόνο τήν δνοιξη και τό φθινόπωρο, άνοιγονταν πάνω άπό τόν ωκεανό, και ξαναγύριζαν άργοτερα μέσα από τήν άπερατη δύνη τού ωκεανού δημος είχαν έξαφαντες.

Είχαν γίνει έπανειλημένων προσπάθειες γιά νά άποκαλυφθεί ένας δρόμος πρός τής Ίνδιες, πλέοντας άνατολικά μέσα από τήν Αρκτική θάλασσα. Φαίνεται πώς οι Νορβηγοί κυνηγούσαν φώκιες στήν Λευκή Θάλασσα και είχαν φτάσει πιθανόν στής άκτες τής Νοβάγια Ζέμλγα τήν έποχη τού "Οτταρ, ίσως νά άνακαλύψαν και τήν Σπιταβέργη τό 1194, μ' δλλο πού αύτή ή άνακαλύψε άποδειχθεί γενικά στόν Μπάρεντς τό 1596. Οι Ρώσοι κυνηγούσαν φώκιες στής πολικές θάλασσες άπό τόν 16ο αιώνα και φαίνονται πού άρχισαν νά έργαζοντας έξω από τήν Σπιταβέργη λίγο μετά τό 1607 παρατήρησαν πώς οι φάλαινες άφθονούσαν στής θάλασσες μεταξύ Σπιταβέργης και Γροιλανδίας. Ετοι μοι πού τά κράσπεδα τού Βορείου Παγωμένου Όκεανου ήσαν γνωστά δταν οι Βρετανοί και Όλλανδοί έμποροι άρχισαν τίς άπεγγωμένες προσπάθειες τους νά άνακαλύψουν ένα θαλασσινό δρόμο βόρεια από τήν Εύρωπη και τήν Ασία. Έγιναν πολλές άποπτες άλλα λίγες έφθασαν πέρα από τής άκτες τής Νοβάγια Ζέμλγια, δέκατος κι δέκατος έβδομος αιώνας έχουν γιά γνώρισμα τό ναυάγιο έλπιδων και πλοίων και τόν θάνατο σπουδαίων θαλασσοπόρων, δημος δ Σούιλλιαμ Μπάρεντς, άπό τίς κακούχιες, έπειδη οι άποστολές δέν ήσαν καλά όργανωμένες, γιά άρκτικούς χειμώνες. Τελικά έγκαταλείφθηκε κάθε προσπάθεια.

Μόνο τό 1879, δταν δέν ύπηρχε πρακτικός σκοπός γιά μιά τέτοια διόδο, δ Βαρώνος Νορντενοκίολντ, μέτα πλοϊδικό πλοίο ΒΕΓΚΑ, πέρασε από τό Γκότεμπουργκ στό Βερίγγειο Πορθμό. "Ετοι, λίγο λίγο, μετά από τόσα έξερευνητικά ταξείδια μέσα σε τόσους αιώνες, οι άμχιλες και τά τρομακτικά σκοτάδια τού άγνωστου άνασύρθηκαν από άλλη κηληρη τήν έκταση τής θάλασσας τού Έρεβους. Πώς τά κατάφεραν έκεινοι οι πρώτοι θαλασσοπόροι πού δέν είχαν ούτε κάν τά

πιό άπλα δργανα ναυσιπλοίας, πού δέν είχαν δεῖ ποτέ τους ναυτικό χάρτη; τουλάχιστον μέτα σημειρινά δεδομένα άκριβειας και άξιοπιστίας. Τά σημειρινά θαύματα τού ραντάρ και τής ήχητικής βυθομέτρησης θά ήταν γι' αύτούς άπιστευτες φαντασιοπληζίες.

Ποιός ήταν δημόρος ο πρώτος άνθρωπος πού χρησιμοποίησε ναυτική πυξίδα και ποιές έμβρυακές άπαρχες είχαν χάρτες και ναυτιλιακές άδηγιες, πού σήμερα θεωρούνται σάν κάτιο τό φυσικό; Σέ κανένα από αύτά τά έρωτά μετά δέν μπορεί νά δοθεί μιά τελειωμένη άπάντηση. Ξέρουμε μονάχα, δι τι είναι άρκετό γιά νά μάς κάνει νά θέλουμε νά μάθουμε περισσότερα. Γιά τίς μεθόδους πού χρησιμοποιούσαν αυτοί οι έχεμυθοι άρχιτεκτονες στά ναυτικά, οι Φοίνικες, δέν είμαστε σέ θέση νά κάνουμε ούτε είκασίες. "Έχουμε περισσότερες βάσεις γιά συμπεράσματα σχετικά μέτρη τού Πολυνησίου, γιατί μπορούμε νά μελετήσουμε τόσα σημειρινά θαύματα σε θέση τού Ειρηνικού στά ταξιδιά τους από νησί σε νησί. Ασφαλώς είχαν τά δστρα γιά άδηγους πού έλαμπαν στόν ούρανο αυτών τών γαλήνιων περιοχών τού Ειρηνικού πού είναι τόσο διαφορετικές από τής τρικυμισμένες και καταχνιασμένες τωρινές θάλασσες.

Καταλάβαν τήν γλώσσα τής θάλασσας, τίς παραλλαγές στό χρώμα τού νερού, τόν άχλυ τού άντιμαλου, καθώς έσχιζε πάνω σε βράχια και χαμηλότερα άκόμη άπό τήν γραμμή τού δρίζοντα, τά σύννεφα πού κρέμονται πάνω άπό κάθε νησί στής τροπικές θάλασσες, πού κάποιες φορές λέσ και άντανακλούν ώς και τό χρώμα μιάς λιμνοθάλασσας μέσα σε μία κοράλλινή άτόλη. Οι μελετήτες τής πρωτόγονης ναυτιλίας πιστεύουν πώς οι μεταναστεύσεις τών πουλιών είχαν νόημα γιά τούς Πολυνησίους και πώς μάθιαν πολλά παραπτώντας τά κοπάδια πού μαζεύονταν κάθε χρόνο τήν δνοιξη και τό φθινόπωρο, άνοιγονταν πάνω άπό τόν ωκεανό, και ξαναγύριζαν άργοτερα μέσα από τήν άπερατη δύνη τού ωκεανού δημος είχαν έξαφαντες.

Ο Χάρολντ Γκάττου φρονεί πώς οι Χαϊβαϊανοί πιθανόν νά είχαν άνακαλύψει τά νησιά τούς άκολουθωντας τήν έαρινή μετανάστευση τού χαραδρίου άπό τήν Ταϊτή στά νησιά Χαϊβαϊ, καθώς γύριζαν αυτά τά πουλιά στήν Βορειοαμερικάνικη "Ηπειρο. "Επίσης, έχει τήν γνώμη πώς ή δρόμος πού άκολουθεί στή μετανάστευσή του ή κούκος, πιθανόν νά δημιγούσε άλλους άποικιστές από τά νησιά τού Σολομώντος στήν Νέα Ζηλανδία.

Παραδόσεις και γραπτά μνημεία άναφερουν πώς οι πρωτόγονοι θαλασσοπόροι έπαιρναν συχνά μαζί τους πουλιά, πού τά δημηναν έλευθερα και τά άκολουθούσαν πρός τήν στεριά. Ό Κορμοράνος — φρεγάδα (ταχυπέτης) είναι τό πουλί πού χρησιμοποιούσαν οι άδηγοι οι Πολυνησίου (άκομα και σε νεώτερες έποχες τό χρησιμοποιούσαν γιά νά στέλνουν μηνύματα άπό νησί σε νησί) και οι Νορβηγικές παραδόσεις (SAGAS) αφηγούνται πώς οι Θόλκι Βίλκερνταρτσαν χρησιμοποίησαν κοράκια γιά νά τού δείξουν τόν δρόμο πρός τήν Ίσλανδια, «έπειδη οι βόρειοι θαλασσοπόροι δέν είχαν μαγνήτη έκεινο τόν καιρό... Γιά τούτο άνοιχτηκε στή θάλασσα μαζί με τρία κοράκια... Κι δταν έπολλασε τό πρώτο, άλτο πέταξε πίσω και έφυγε. Τό δεύτερο πέταξε ψηλά στόν άρετο και ξαναγύρισε στό καράβι. Τό τρίτο πέταξε μπροστά πέρα από τήν πλώρη και έκει θρήνησε.

**For General Ship Repairs  
at VOLOS  
HIFESTUS REPAIRING TEAM**  
THEOHARI 4, PEDION AREOS, VOLOS Tel.: 62300 - 26513

στεριά».

Μέ μπουκωμένο καιρό και όμιχλη, δημοσίας άναφέρουν σε πολλά μέρη οι Σάγκας, οι Νορβηγοί ναυτικοί βολόδερναν μέρες και μέρες χωρίς νάξουν πού βρίσκονται και πολλές φορές δέν είχαν δλο μέσον παρά νά παρακολουθήσουν τό πέταγμα τών πουλιών γιά νά κρίνουν κατά πού υπάρχει στεριά. Τό λαντνάμπαμπολ λέγει ότι ταξιδιώτης που πηγαίνει από την Νορβηγία στην Γροιλανδία, πρέπει νά ακολουθεί έναν δρόμο άρκετά νότια από την 'Ισλανδια γιά νάχει συνοδούς πουλιά και φάλαινες. Φαίνεται πώς οι Νορβηγοί έκαναν και κάποιες βιθομετρήσεις σε ρηχά νερά, γιατί η HISTORIA NORWEGIAE αναφέρει πώς ο 'Ινγκολφ και ο Χιγιόρλιφ βρήκαν την 'Ισλανδια 'βιθομετρώντας τά κύματα μέ το βαρίδι».

'Η χρησιμοποίηση τής μαγνητικής βελόνας γιά την καθοδήγηση τών ναυτικών πρωτοαναφέρεται τόν δωδεκάτο μ.Χ. αιώνα κι όμως ένα άκομα αιώνα οι σοφοί είχαν άμφιβολίες διάθησε οι ναυτικοί νά εμπιστεύονται τήν ζωή τους σ' ένα δρόγαν που ήταν άσφαλως διαβολική έφεύρευση. 'Ωστόσο υπάρχουν μαρτυρίες πώς ή πυξίδα ήσαν σέ χρήση στή Μεσόγειο τό τέλος τού δωδεκάτου αιώνα και στή Βόρειο Εύρωπη ένα αιώνα άργοτερα.

Γιά τήν ναυσιπλοΐα σέ γνωστές θάλασσες υπήρχε από τήν άρχαιότητα κάτι άνάλογο μέ τίς σημερινές ναυτιλιακές δόηματα. Οι λιμενοδείκτες και οι περίπλοι καθοδηγούσαν τούς ναυτικούς τής άρχαιότητας στά ταξίδια τους στή Μεσόγειο και στή Μαύρη Θαλάσσα. Οι λιμενοδείκτες ήσαν χάρτες που χρησίμευαν γιά τήν άνευρεση τών λιμανιών, προορισμένοι νά συνοδεύουν τούς περίπλοους, δηλαδή τίς δόηματας γιά τήν άκτο πλοϊα, δέν είναι θμως γνωστοί ποιά από τούς δύο άναπτυχθηκαν πρώτοι.

'Ο «Σκύλακος περίπλους» είναι ό πιο παλιός και ό πιο διλοκληρωμένος από αυτούς τούς άρχαιους δόηματας 'Ακτοπλοϊας που διασώθηκαν ώς έμας. Ή χάρτης που πιθανότατα τόν συνόδευε δέν υπάρχει πού άλλα και οι δύο, άποτελούν ένα ναυτιλιακό δόημα γιά τήν Μεσόγειο τού τετάρτου ή πέμπτου αιώνα π.Χ.

'Ο «περίπλους» πού έχει τό δνομα «Σταδιασμός» δηλαδή «περίπλους τής μεγάλης θάλασσας», χρονολογείται από τόν πέμπτο αιώνα μ.Χ. άλλα μοιάζει έκπληκτικά μέ σημερινό ναυτιλιακό δόημα, δίνει τίς αποστάσεις μεταξύ τών διαφόρων σημείων μέ ποιούς άνεμους μπορεί νά προσεγγίσει κανείς στά διάφορα νησιά. Διαβάζουμε, λόγου χάρη: 'Από τήν 'Ερμαία στή Λευκή 'Ακτή, 20 στάδια' έδω κοντά βρίσκεται ένα χαμηλό νησάκι, σέ δυο στάδια απόσταση από τήν στεριά' υπάρχει άγκυροβόλιο γιά φορτηγά, που μπορούν νά μπούν με δυτικό άνεμο, άλλα στήν άκτη κάτω από τό άκρωτηριο είναι ένας πλατύς διαυλος άγκυροβολίας γιά κάθε λογής πλοϊα. Ναός τού 'Απόλλωνα, διάσημο μαντείο' κοντά στο ναό υπάρχει νερό».

'Ο λόγιν Μπράσον, στό σύγγραμμα του 'Ιστορία τών Χαρτών', λέγει πώς κανείς πραγματικός ναυτικός χάρτης τής πρώτης χιλιετηρίδας μ.Χ. δέν διασώθηκε, ούτε και είναι και έξακριβωμένο πώς ύπήρχε. Αύτό τό καταλογίζει στό γεγονός πώς οι παλιοί ναυτικοί φύλαγαν προσεκτικά τό μετσικό τών θαλασσινών δρόμων που άκολουθούσαν, πώς οι ναυτιλιακοί χάρτες ήσαν «κλειδιά γιά κατακτήσεις» και «δρόμοι γιά πλοιοτισμό» κι έτοις άποτελούσαν μετσικό έγγραφα. 'Ωστε, δέν ό παλαιότερος ναυτικός χάρτης πού υπάρχει σήμερα είναι αύτος πού έφτιαξε ο Πέτρος Βισκόντι τό 1311, αύτό δέν σημαίνει πώς δέν ύπηρχαν και πολλοί άλλοι πρωτύτεροι.

'Ο πρώτος πού παρουσίασε μιά συλλογή ναυτιλιακών χάρτες δεμένους μαζί σε σχήμα βιβλίου, ήταν 'Ολλανδός, ο Λουκάς Γιάννας Βάγκενερ. 'Ο καθρέπτης τού Ναυτιλούμενου τού Βάγκενερ, πού πρωτοεκδόθηκε τό 1584, κάλυπτε τή ναυσιπλοΐα τών δυτικών ά-

κτών τής Εύρωπης από τό Ζουντερζέες ώς τό Κάδικ. Σχεδόν άμεσως έκδόθηκε σέ διάφορες γλώσσες, και γιά πολλά χρόνια οι «Βαγκονιέρρες» — «Όπως έλεγαν αύτούς τούς χάρτες — καθοδηγούσαν 'Ολλανδούς, 'Αγγλους, Σκανδιναυούς και Γερμανούς θαλασσινούς στά νερά τού άνατολικού 'Ατλαντικού, από τά Κανάρια νησιά ώς τή Σπιτοβέργη, γιατί διαδοχικές έκδοσεις είχαν συμπεριλάβει και άλλες περιοχές, τά νησιά Σέλαντ και Φάρρους άκομα και τίς βόρειες άκτες τής Ρωσίας ώς τή Νοβράγια Ζέμλγια.

Τό δέκατο έκτο και δέκατο έβδομο αιώνα, με τόν άντριο άνταγωνισμό γιά τά πλούτη τών 'Ανατολικών 'Ινδιών, οι καλύτεροι χάρτες δέν έκπονηθηκαν από κρατικές υπηρεσίες άλλα από ίδιωτικές έπιχειρησεις. Οι διάφορες έταιριες τών 'Ανατολικών 'Ινδιών χρησιμοποιούσαν δικούς τους υδρογράφους, είχαν μυστικούς άλταντες και γενικά φύλαγαν σάν τό πολυτιμώτερο μυστικό τής δουλειάς τους τίς γνώσεις τους γιά τούς θαλασσινούς δρόμους πουύ δηγούσαν στήν 'Ανατολή. 'Αλλά τό 1797, ο 'Άλεξανδρος Ντάρλομπι, υδρογράφος τής 'Έταιριας τών 'Ανατολικών 'Ινδιών, διορίστηκε έπισημος υδρογράφος τού Ναυαρχείου και ύπο τήν διεύθυνση του τό Βρεταννικό Ναυαρχείο δρχιστή χαρτογράφηση τών άκτων δλης τής γης, από που και προήλθαν οι σημερινοί πλοηγοί και χάρτες τού Ναυαρχείου.

Λίγο άργοτερα, ένα νεαρός, ο Μάθιου Φονταίν - Μώρου, μπήκε στήν ύπηρεσία τού Ναυτικού τών 'Ηνωμένων Πολιτειών. Μέσα σέ λίγα χρόνια, ή έπειρρο τού 'Υποπολιάρχου Μώρου, ζηγίνει αισθητή στήν παγκόσμια ναυτιλία και τό σύγγραμμά του «'Η φυσική Γεωγραφία τής Θάλασσας» θεωρείται σήμερα τό θεμέλιο τής ώκεανογραφικής 'Επιστήμης. 'Αφού πέρασε μερικά χρόνια ταξιδεύοντας, ο Μώρου άνελαβε τήν Διεύθυνση τής 'Υπηρεσίας Χαρτών και 'Οργάνων — τόν Πρόδρομο τής σημερινής 'Υδρογραφικής 'Υπηρεσίας — και άρχισε μιά θετική μελέτη τών άνεμων και τών ρευμάτων από τήν άποψη τού ναυτιλούμενου. Μέ τήν δραστηριότητα και τήν πρωτοβουλία του διοργανώθηκε ένα παγκόσμιο σύστημα συνεργασίας. Πλοιάρχοι από άλλα τά έθνη έστελναν τά ταξιδιωτικά του ήμερολόγια, από δύο σε ένα τό τελευταίο πλοίο πού έκανε βιθομετρήσεις σ' έκεινη τήν περιοχή. Συχνά προειδοποιούν τούς ναυτικούς νά μήν προχωρήσουν χωρίς νά ζητήσουν πληροφορίες από άνθρωπους «πούύ έρευν τά μέρη...» ή σε ουναντήσης πάγους στήν πορεία του... Οι φυσιτήρες φάλαινες κατευθύνονται συνήθως πρός άνοιχτές θάλασσες».

Καμιά φορά έκεινο πού μπορούν νά πούν οι ναυτιλιακές δόημας για μακρινές και άπομερες θαλάσσεις περιοχές είναι δι, τι έχουν άναφέρει φαλαινοθήρες οι κυνηγοί φωκιών, ή κανένας ψαράς περασμένης έποχης, γιά τήν ναυσιπλοΐα ένός στενού ή γιά τήν κατεύθυνση τών παλιρροιακών ρευμάτων — ή περιεχούν κανένα χάρτη πουύ τόν έχει συντάξει πρίν μισό αιώνα τό τελευταίο πλοίο πού έκανε βιθομετρήσεις σ' έκεινη τήν περιοχή. Συχνά προειδοποιούν τούς ναυτικούς νά μήν προχωρήσουν χωρίς νά ζητήσουν πληροφορίες από άνθρωπους «πούύ έρευν τά μέρη...» ή σε ουναντήσης πάγους στήν πορεία του... Οι φυσιτήρες φάλαινες κατευθύνονται συνήθως πρός άνοιχτές θάλασσες».

Σέ φράσεις όπως οι παρακάτω έχουμε τήν αισθηση τού άγνωστου και τού μωστηρίου, πού δέν λείπει όλότελα από τήν θάλασσα: «Λέγουν πώς άλλοτε ήσαν έκει ένα νησί... σύμφωνα μέ πληροφορίες από άνθρωπους πού έσουν τά μέρη...» ή θέση τους άμφιστητείαται... μιά ξέρα πούύ άναφέρει ένας ψαράς σε κάποια παλιά έποχη».

«Ετοί, έδω και έκει, σέ κάτι λίγα μέρη πού βρίσκονται μακριά από θαλασσινούς δρόμους, τό πό σκοτάδι έξακολουθεί νά σκεπάζει τήν έπιφανεια τών νερών. 'Άλλα διαλύεται γοργά και τό μεγαλύτερο μέρος από τό πλάτος και τό μάκρος τής θάλασσας μάς είναι γνωστά. Μονάχα θταν σκεφτούμε τήν τρίτη τής διάσταση μπορούμε άκομη νά τής άποδώσουμε τήν ιδιότητα τής θάλασσας τού 'Ερεβους. Χρειάστηκαν αιώνες γιά νά χαρτογραφήσουμε τήν έπιφανεια τής θάλασσας, σε σύγκριση, ή πρόσδοξος μας, στήν έχινηση τού άστρου τού κόσμου πού βρίσκεται κατωθέν τής. Φαίνεται απίστευτα γοργή.

«Άλλα και μ' διά τά σύγχρονα δργανα κι έργαλεια μας γιά βιθομέτρηση και δειγματισμό τού τρισβαθου ωκεανού, κανένας δέν μπορεί νά πει από τώρα πώς θά λύσουμε ποτέ τά τελικά, τά έσχατα μωστήρια τής θάλασσας. Μέ τό πλατύτερο νόημά της, έκείνη ή διλή άντιληψη τών άρχαιων παραμένει. Γιατί ή θάλασσα από τίς στεριές έχουν τήν κοιτίδα τους στήν άπεραντοσύνη τού ωκεανού και παντοτεινά γυρεύουν νά ξαναγυρίσουν σ' αύτή. Οι ίδιες οι στεριές διαλύονται μέ τήν διάβρωση και πέφτουν στή θάλασσα, σπουρι, σπουρι. Οι βροχές πού προέρχονται από αύτη, ξαναγυρίζουν απότομα.

Μέσα στό μωστηριώδες παρελθόν τής κλείνει δλες τίς σκοτεινές απάρχες τής ζωής, και τελικά δέχεται ίστερα, ίσως, από πολλές μεταλλαγές, τά νεκρά λείψανα αύτής τής ίδιας ζωής. Γιατί διά στό τέλος ξαναγυρίζουν στή θάλασσα, τόν 'Ωκεανό, τό ποτάμι πού κυλάει άεναας δημος ή χρόνος, τήν άρχη και τό τέλος.

# Περί ένδιαιτήσεως Πλοιάρχου καὶ πληρώματος τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων.

## ΤΟ ΣΧΕΤΙΚΟΝ ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΩΣ ΕΚΥΡΩΘΗ ΥΠΟ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

### ΜΕΡΟΣ Γ'

ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ—ΜΕΣΑ ΨΥ.

ΧΑΙΓΩΓΙΑΣ

Άρθρον 15

ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ

Α. Νέα πλοΐα:

1. Έπει τῶν πλοίων, ἔξαιρουμενων τῶν ἐπιβατηγῶν τῶν ἐκτελούντων πλόας μικράς ἀκτοπλοίας καὶ βραχυτέρους, δέον νά ύψισταται ιδιαίτερον ἑστιατόριον διά τὸν Πλοιάρχον καὶ τοὺς ἄξιωματικούς καὶ ἔτερον, κεχωρισμένον, διά τὸ κατώτερον πλήρωμα.  
2. Τά ἑστιατόρια, δέον νά είναι τοιούτων διαστάσεων καὶ νά είναι κατά τοιούτων τρόπου διαρρυθμισμένα, ώστε ἀπαντα τά ἀτομα, διά τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ὅποιων προορίζονται, νά δύνανται νά ἑστιώνται ταυτοχρόνως. Τά ἐπιβατηγά καὶ ἀλιευτικά πλοῖα ἐπιτρέπεται νά διαθέτουν ἑστιατόρια κατάλληλα διά τὴν ταυτόχρονον ἑστίασιν ποσοστοῦ μόνον ἐκ τοῦ πληρώματος τούτου καθοριζομένου ὑπὸ τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων (ΕΕΠ), λαμβανούσης ὑπὸ δυνι τὰ ἐκτελούμενα ταξείδια, τὰς συνθήκας ἐργασίας ἐφ' ἔκαστον πλοίου καὶ τὰ ἐν παραγράφῳ 8 τοῦ ἄρθρου 14 τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ προβλεπόμενα διά τά ἀλιευτικά πλοῖα.

3. Ἐκάστη τράπεζα ἑστιατορίου δέον νά διαθέτει ἐπιφάνειαν τουλάχιστον 0,25 μ καὶ μετωπικὸν εύρος τουλάχιστον 0,55 μ. δι' ἐκαστον ἀτομον. Ἡ ἐπιφάνεια δέον νά συνισταται ἐκ καταλλήλου ύλικον καὶ νά φέρῃ κολλητάς ἐνώσεις. Αἱ τράπεζαι καὶ τά καθίσματα δέον νά τοποθετούνται κατά τοιούτον τρόπουν ὥστε ἡ πρόσθιασί των νά είναι εὐχερής.

Αἱ ἔδραι τῶν καθισμάτων δέον νά κατασκευάζονται ἐξ ύλικοῦ ἀνθεκτικοῦ εἰς τὴν ύγρασίαν καὶ νά μή φέρουν σχισμάς.

4. Τά ἑστιατόρια ἀναλόγως τοῦ πληρώματος, δέον νά ἔξοπλίζονται δι' εἰδῶν ἑστίασεως.

5. Εἰς ἀπαντα τά πλοῖα πλησίον ἔκαστου ἑστιατορίου, δέον νά διατίθενται:

α) Κατάλληλος ἐγκατάστασις παροχῆς φυσικοῦ καὶ θερμοῦ ὑδατος μετά λεκανῶν διά τὴν πλύσιν τῶν σκευῶν ἑστίασεως.

β) Σκευοφυλάκιον διά τὴν φύλαξιν αὐτῶν. γ) Ἡλεκτρικὸν ψυγεῖον πρός ἔξυπηρέτησιν τῶν χρησιμοποιούντων τό ἑστιατόριον μελῶν πληρώματος, καὶ

δ) Ἐγκατάστασις παροχῆς ψυχροῦ γλυκέος ὑδατος ἡ φορητοῦ ψυκτοῦ ὑδατος εἰς κοινοχρήστους χώρους.

6. Η ΕΕΠ δύναται νά ἔξαιρῃ τῆς συμμορφώσεως πρός ἀπάσας ἡ ἐνίας ἐκ τῶν ἀπαιτήσεων τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἐπιβατηγά πλοῖα, ἐφ' δοσον ἐκ τῆς φύσεως καὶ τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν τοῦ ταξιδίου των, δέον κρίνονται νάς ἀπαραίτητοι ἡ

δέον τυγχάνουν πρακτικῶς ἐφαρμόσιμοι.

Β. Υπάρχοντα πλοΐα:

Αἱ διατάξεις τῶν ἁδαφίου 1,2,4,5, καὶ 6, τῆς παραγράφου Α τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐφαρμόζονται καὶ ἐπί τῶν ὑπαρχόντων πλοίων.

Άρθρον 16.

ΑΙΘΟΥΣΑΙ

ΨΥΧΑΓΩΓΙΑΣ—ΚΑΠΝΙΣΤΗΡΙΑ.

Α. Νέα πλοΐα:

1. Πλοΐα 500-15.000 κοχ., δέον δπως διαθέτουν ἐν καπνιστήριον διά τὸν Πλοιάρχον καὶ τοὺς ἄξιωματικούς καὶ ἐπί διά τὸ κατώτερον προσωπικόν.

2. Πλοΐα ἄνω τῶν 15.000 κοχ., δέον δπως διαθέτουν πέραν τῶν ἐπι παρ. 1 καὶ αἴθουσαν ψυχαγωγίας.

3. Οἱ κατά τ' ἀνωτέρω χώροι καπνιστηρίων δυνατόν νά είναι συνεχόμενοι μετά τῶν ἑστιατορίων, ἐφ' δοσον διαθέτουν τὴν κατάλληλον ἐπιφάνειαν, ἀλλά οὐχί ἐνιαῖοι μετ' αὐτῶν.

4. Τά καπνιστήρια, δέον νά ἐφοδιάζονται δι' ἐπιτραπέζιων παγινιδίων (σκάκι-τάβλικλ.). Αἱ αἴθουσαι ψυχαγωγίας δέον νά ἐφοδιάζονται ἀνάλογως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, δι' ίκανον ἀριθμοῦ ἐπιτραπέζιων παγινιδίων αἱ διά τραπέζης ἐπιτραπέζιου ἀντισφαιρίσεως (πίγκ-πόγκ).

5. Τά καπνιστήρια καὶ αἱ αἴθουσαι ψυχαγωγίας, δέον δπως κατασκευάζονται ἐπιπλώνονται καὶ ἔξοπλίζονται κατά τρόπουν ἔξυπηρετούνται τὸν σκοπὸν δι' δοσον προορίζονται.

6. Αἱ διατάξεις τῆς παρούσης παραγράφου δέον ἔξαρμόζονται ἐπί τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων τῶν ἐκτελούντων πλόας μικράς ἀκτοπλοίας καὶ βραχυτέρους.

Β. Υπάρχοντα πλοΐα:

Αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου Α τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἐκτός τοῦ ἁδαφίου 4 αὐτῆς δέον ἔξαρμόζονται ἐπί τῶν ὑπαρχόντων ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ τῶν ὑπαρχόντων φορτηγῶν πλοίων τῶν κάτω τῶν 15.000 κοχ. ἐφ' δοσον οἱ διατίθεμενοι. νάς ἑστιατόρια Α-

ξιωματικῶν καὶ λοιποῦ πληρώματος, χώροι, είναι ἐπαρκεῖς καὶ προσφέρονται καὶ διά τὴν ψυχαγωγίαν τοῦ πληρώματος κατά τάς ὥρας μή ἐστιάσεως. Εἰς πλοΐα μή ὑποχρεούμενα δπως διαθέτουν καὶ μή διαθέτοντα καπνιστήρια ἡ αἴθουσαν ψυχαγωγίας, τά ἀνωτέρω μέσα ψυχαγωγίας (ἐπιτραπέζια παγινιδία) δέον δπως διατίθενται εἰς τά χρησιμοποιούμενα, παραλλήλως καὶ ως χώροι ψυχαγωγίας, ἐστιατόρια.

Άρθρον 17

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΑΙ

Νέα πλοΐα καὶ Υπάρχοντα πλοΐα:

1. Πλοΐα 1.600 κοχ. καὶ ἄνω δέον δπως ἐφοδιάζονται διά βιβλιοθήκης ἐμπλουτισμένης διά καταλλήλων βιβλίων, μορφωτικοῦ ίδια περιεχομένου, ἐκ τῶν παρά τοῦ ΥΕΝ συνιστωμένων. Εἰδικώτερον πλοΐα 1.600 ἐως 3.000 κοχ. ἐφοδιάζονται διά (50) τουλάχιστον βιβλίων, πλοΐα 3.001 ἐως 8.000 κοχ. ἐφοδιάζονται διά (80) τουλάχιστον βιβλίων καὶ πλοΐα 8.001 κοχ. καὶ ἄνω ἐφοδιάζονται διά (120) τουλάχιστον βιβλίων τακτικῶς ἀνανεουμένων ως καὶ διά κινηματογραφικῶν ταινιῶν ἡ ταινιῶν τηλεοράσεως κλειστοῦ κυκλώματος, ἀνάλογως τῆς φερμένης ἐπί τοῦ πλοίου συσκευῆς, διδακτικοῦ περιεχομένου σχετικῶς με τά ληπτέα μέτρα προστασίας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, τάς ἐπιχειρήσεις διασώσεως πλοίου καὶ ἐπιβαινόντων ἐξ αἰτίων ναυτικῶν ἀτυχημάτων (ώς πυρκαϊάς, προσαράξεως ἀκυβερνησίας κλπ). Ἡ προβολή τῶν ταινιῶν τούτων πραγματοποιεῖται μεριμνή τοῦ Πλοιάρχου ἐκ περιτροπῆς κατά συχνά χρονικά διαστήματα πρός ἐπιμόρφωσιν τοῦ πληρώματος καὶ εἰδικώτερον τῶν νέων ναυτικῶν.

2. Αἱ βιβλιοθήκαι, δέον νά τοποθετούνται εἰς τό καπνιστήριον ἄξιωματικῶν, ἐπί τῶν κάτω τῶν 15.000 κοχ. πλοίων, καὶ εἰς τὴν αἴθουσαν ψυχαγωγίας ἐπί τῶν ἄνω 15.000 κοχ. Εἰς πλοΐα μή ὑποχρεούμενα δπως διαθέτουν καὶ μή διαθέτοντα καπνιστήρια ἡ αἴθουσαν ψυχαγωγίας, ἡ βιβλιοθήκη θά δύναται νά τοποθετήται εἰς οίνοδήποτε πρόσφορον χώρον.

3. Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἄρθρου δέον ἔφαρμόζονται ἐπί ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐκτελούντων ἡμερινούς πλόας.

Άρθρον 18.

Μέσα ψυχαγωγίας

Α. Νέα πλοΐα:

1. Πλοΐα 500 μέχρι 1.600 κοχ. δέον δπως ἐφοδιάζονται διά τῶν κάτωθι μέσω ψυχαγωγίας:

α) Ραδιαφώνου παγκοσμίου λήψεως δι' ἐκαστον καπνιστήριον καὶ  
β) Τηλεοράσεως ἀνοικτοῦ κυκλώματος δι' ἐκαστον καπνιστήριον ἡ ἑστιατόριον.

2. Πλοΐα 1.601 μέχρι 8.000 κοχ. δέον νά

**A. LYDRIKSON**

Established in 1892

Directors: V. GUIKAS — J. GUIKAS

PROVISIONS, DECK, ENGINE, CABIN & BONDED STORES

Attend. all French Mediterranean Ports

WAREHOUSE AND HEAD OFFICE:

45 AVE. ROBERT SCHUMAN - 13002 - MARSEILLE - FRANCE  
Telex: 440 641 F, Teleg: LYDRIKSON-MARSEILLE, Phone: (91) 90.98.84 - Night (42) 01.11.47

έφοδιάζωνται διά τῶν κάτωθι μέσων ψυχαγωγίας:

α) Ραδιοφόνου παγκοσμίου λήψεως δι' ἔκαστον καπνιστήριον.

β) Τηλεοράσεως ἀνοικτοῦ κυκλώματος δι' ἔκαστον καπνιστήριον.

γ) Μαγνητοφόνου ἡ κασσετοφόνου, ἡ συσκευής δισκοφόνου (πίκ-ᾶπ) ἀνεξαρτήτου ἡ ἔξηρημένης μετά τοῦ ραδιοφόνου. Οἰαδήποτε ἐκ τῶν ἀνωτέρω συσκευῶν ὑφίσταται εἰς τὸ πλοίον δέον νά είναι συνδεμένη μεγαφώνων ἐγκατεστημένων εἰς τὰ καπνιστήρια καὶ ἔστιατόρια.

3. Πλοῖα 8.001 κοχ. καὶ ἄνω, δέον νά ἐφοδιάζωνται διά τῶν κάτωθι μέσων ψυχαγωγίας:

α) Ραδιοφόνου παγκοσμίου λήψεως δι' ἔκαστον καπνιστήριον.

β) Τηλεοράσεως ἀνοικτοῦ καὶ κλειστοῦ κυκλώματος δι' ἔκαστον καπνιστήριον, τῆς τηλεοράσεως κλειστοῦ κυκλώματος δυναμένης νά ἀντικαταστῆθη ὑπό κινηματογράφου.

γ) Μαγνητοφόνου ἡ κασσετοφόνου, ἡ συσκευής δισκοφόνου (πίκ-ᾶπ) ἀνεξαρτήτου ἡ ἔξηρημένης μετά τοῦ ραδιοφόνου. Οἰαδήποτε ἐκ τῶν ἀνωτέρω συσκευῶν ὑφίσταται εἰς τὸ πλοίον δέον νά είναι συνδεμένη μεγαφώνων ἐγκατεστημένων εἰς τὰ καπνιστήρια καὶ ἔστιατόρια.

4. Ἐπί φορτηγῶν πλοίων ἄνω τῶν 15.000 κοχ. καὶ ἐπί ἐπιβατηγῶν πλοίων ἄνω τῶν 15.000 κοχ., καὶ ἐπί ἐπιβατηγῶν πλοίων ἄνω τῶν 5.000 κοχ., οἱ κοιτῶνες τῶν Πλοιάρχου καὶ Α' Μηχανικοῦ, δέον νά ἐφοδιάζωνται διά:

α) Τηλεοράσεως,

β) Ραδιοφόνου, καὶ

γ) Μικροῦ ἡλεκτρικοῦ ψυγείου.

5. Τά ἐπιβατηγά πλοῖα τά ἐκτελούντα πλόας ἐσωτερικοῦ, ἀνεξαρτήτως χωρητικότητος, δέον νά ἐφοδιάζωνται διά τῶν ἐδαφίων 1 τῆς παρούσης παραγράφου μέσων ψυχαγωγίας.

B. Υπάρχοντα πλοῖα:

Αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου Α' τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐκτός τοῦ ἐδαφίου 4 ταύτης, ἐφαρμόζονται καὶ ἐπί τῶν ὑπαρχόντων πλοίων.

#### “Αρθρον 19.

#### ΑΦΟΔΕΥΤΗΡΙΑ—ΛΟΥΤΗΡΕΣ—ΝΙΠΤΗΡΕΣ

A. Νέα πλοῖα:

1. (α) Ἐπί παντός πλοίου, δέον δπως διατίθεται εἰς κατάλληλον χώρον διά τοὺς Ἀξιωματικούς καὶ τό κατώτερον πλήρωμα τουλάχιστον ἐν (1) ἀφοδευτήριον, λουτρόν ἡ καταιονητήριον (ντούς) καὶ νιπτήριον τροφοδοτούμενος διά θερμοῦ καὶ ψυχροῦ γλυκέος ὑδατος, ἀνά ἔξ ατομα διά τά δποια δέν διατίθενται ἐγκαταστάσεις ὑγεινῆς καθοριζόμεναι εἰς τάς ἐπομένας παραγράφους τοῦ παρόντος ἄρθρου. Όσάκις ἐπί τοῦ πλοίου ἀπασχολούνται καὶ γυναικες δέον νά διατίθενται ιδιαίτεραι ὑγειονομικαὶ ἐγκαταστάσεις δι' αὐτάς.

(β) Ἐπί παντός πλοίου, διά τὸν Πλοιάρχον, δέον νά ύφισταται συνεχομένως τοῦ κοιτῶνος ιδιαίτερον λουτρόν μετά ἀφοδευτήριον, λουτήρος ἡ καταιονητήριας (ντούς) καὶ νιπτήρος τροφοδοτούμενων διά θερμοῦ καὶ ψυχροῦ γλυκέος ὑδατος. Ο νιπτήριον δύναται νά είναι ἐγκατεστημένος ἐντός τοῦ κοιτῶνος.

2. Ἐπί πλοίων 5.000 μέχρι 15.000 κοχ. πέντε (5) τουλάχιστον κοιτῶνες, τῶν ἀρχαιοτέρων κατά τάς οίκειας διατάξεις Α'

ξιωματικῶν, δέον νά διαθέτουν συνεχόμενοι ιδιαίτερον λουτρόν μετά ἀφοδευτήριου, λουτήρος ἡ καταιονητήριος (ντούς) καὶ νιπτήρος τροφοδοτούμενων διά θερμοῦ καὶ ψυχροῦ γλυκέος ὑδατος. Ο νιπτήριον δύναται νά είναι ἐγκατεστημένος ἐντός τοῦ κοιτῶνος.

3. Ἐπί πλοίων 15.001 κοχ. καὶ ἄνω οἱ κοιτῶνες τῶν Ἀξιωματικῶν δέον νά διαθέτουν, συνεχόμενον ιδιαίτερον λουτρόν μετά ἀφοδευτήριου, λουτήρος ἡ καταιονητήριος (ντούς) καὶ νιπτήρος, τροφοδοτούμενων διά θερμοῦ καὶ ψυχροῦ γλυκέος ὑδατος. Ο νιπτήριον δύναται νά είναι ἐγκατεστημένος ἐντός τοῦ κοιτῶνος.

4. Ἐπί πλοίων 25.001 κοχ. καὶ ἄνω, πλήν τῶν ἐπιβατηγῶν, διά κάθε δύο μέλη τοῦ κατωτέρου πληρώματος, δέον νά διατίθεται λουτρόν μετά ἀφοδευτήριου, λουτήρος ἡ καταιονητήριος (ντούς) καὶ νιπτήρος, τροφοδοτούμενων διά θερμοῦ καὶ ψυχροῦ γλυκέος ὑδατος, εἴτε συνεχόμενον μεταξύ δύο κοιτῶνων, εἴτε κείμενον ἐναντί τῶν εισόδων δύο παρακειμένων κοιτώνων.

5. Ἐπί πλοίων 5.001 κοχ. καὶ ἄνω, ἔαιρεσι τῶν ἐπιβατηγῶν, εἰς ἔκαστον κοιτῶνα ἀξιωματικοῦ ἡ κατωτέρου πληρώματος, δέον νά διατίθεται νιπτήριον τροφοδοτούμενος διά γλυκέος θερμοῦ καὶ ψυχροῦ γλυκέος ὑδατος, ἐκτός ἐάν ύφισταται νιπτήριον ἐγκατεστημένος ἐντός λουτροῦ, συμφώνως πρός τά ἐδάφια 2,3 καὶ 4 τῆς παρούσης παραγράφου.

6. Ἀνωθεν ἔκαστου νιπτήρος, δέον νά ύφισταται καθρέπτης ἰκανῶν διαστάσεων καὶ ἡλεκτροδότης (πρίζα) στεγανού τύπου διά ξυριστικάς μηχανάς.

7. Ἐπί πλοίων 1.600 κοχ. καὶ ἄνω, δέον νά διατίθενται:

α) ἀφοδευτήριον, περιλαμβάνον λεκάνην καὶ νιπτήρια τροφοδοτούμενον διά γλυκέος θερμοῦ καὶ ψυχροῦ γλυκέος ὑδατος, πλησίον τῆς γέφυρας, πρός ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐν αὐτῇ ἐκτελούντων ὑπηρεσίαν ἀνδρῶν, καὶ  
β) ἀφοδευτήριον, δομοίως ὡς ἀνωτέρω, πλησίον τοῦ μηχανοστασίου, πρός ἐξυπηρέτησιν τῶν εἰς τούτο ἐκτελούντων ὑπηρεσίαν ἀνδρῶν.

8. Ἐπί ἐπιβατηγῶν καὶ ἀλιευτικῶν πλοίων τῶν δπων τό συνήθως χρησιμοποιούμενον προσωπικόν, ὑπερβαίνει τά ἐκτονταί τοῦ ἄρθρου, τοῦ ιδίου φύλου, νά διατίθεται ἐν ἀφοδευτήριον ἐνά 10 ατομα.

9. “Ἐν πάσῃ περιπτώσει ὁ ἀριθμός τῶν ἀφοδευτήριων δέν ἐπιτρέπεται νά είναι κατώτερος τῶν:

α) τριῶν (3) εἰς πλοῖα 500 μέχρις 800 κοχ.,  
β) τεσσάρων (4) εἰς πλοῖα 801 μέχρι 3.000 κοχ.,  
γ) πέντε (5) εἰς πλοῖα 3.001 μέχρι 6.000 κοχ.,  
δ) ἕξ (6) εἰς πλοῖα ἄνω τῶν 6.001 κοχ.

10. Ἐπί ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐκτελούντων πλόας μικρᾶς ἀκτοπλοίας καὶ μακρύ-

τέρους καὶ ἐπί φορτηγῶν πλοίων, μεταξύ τοῦ πληρώματος τῶν δπων συμπεριλαμβάνονται περισσότεραι τῶν τριῶν γυναικῶν, δέον νά διατίθεται εἰς αὐτάς τουλάχιστον ἐν ἀφοδευτήριον.

11. Ἐάν ὁ σταθμός ἀσυρμάτου εύρισκεται εἰς ἀπομεμακρυσμένον σημεῖον ἀπό τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως, δέον νά ύφισταται ιδιαίτερος καὶ πλήρης χώρος ὑγιεινῆς πλησίον αὐτοῦ.

12. Τά ἀφοδευτήρια δέον δπως ἔξαιρεται ἀπ' εύθειας εἰς τὴν ἀτμόσφαιραν ἀνεξαρτήτως ἀπό κάθε ἄλλο τμῆμα τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως.

13. Εἰς ἄπαντα τά ἀφοδευτήρια θά διατίθεται ἐπάρκες ρέον ὑδωρ, κατά πάντα χρόνον, χειρίζομενον ἀνεξαρτήτως.

B. Υπάρχοντα πλοῖα:

Προκειμένου περὶ ὑπαρχόντων πλοίων δέον δπως διατίθεται εἰς κατάλληλον χώρον διά τό προσωπικόν αὐτοῦ, ἐν (1) ἀφοδευτήριον, λουτρόν ἡ καταιονητήριο (ντούς) ἀνά δκτω (8) ἀτομα διά τά δποία δέν διατίθεται ιδιαίτεροι χώροι ὑγιεινῆς.

Ἐπίσης δέον δπως διατίθεται εἰς (1) νιπτήριον ἀνά ἔξ ατομα. Ἐάν ὁ ἀριθμός πληρώματος ὑπερβαίνει τούς ἔκαστον δέον νά διατίθεται ἀνά ἔν εἰσέτι ἀφοδευτήριον ἀνά 20 ατομα διά τοὺς πλέον τῶν ἑκατόν. Αἱ διατάξεις τῶν ἐδαφίων 11,12, καὶ 13 τῆς παραγράφου Α τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐφαρμόζονται καὶ ἐπί τῶν ὑπαρχόντων πλοίων.

#### “Αρθρον 20

#### ΜΕΣΑ ΠΛΥΣΕΩΣ

A. Νέα πλοῖα:

1. Ἐπί παντός φορτηγοῦ πλοίου, δέον δπως διατίθεται ἐν ἡ περισσότερα μέσα πλύσεως τοῦ ἴματισμοῦ (πλυντήρια μηχανοκίνητα ἡ ἡλεκτροκίνητα) ἐπάρκοντος χωρητικότητος καὶ ἰκανότητος διά τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ προσωπικοῦ τοῦ πλοίου. Ἐπίσης δέον νά διατίθενται μέσα ξηράνσεως τοῦ πλυνομένου ἴματισμοῦ καταλλήλως, ωρμαινόμενοι καὶ ἔξαιρομένοι, ώς καὶ μέσα οιδηρώματος τοῦ ἴματισμοῦ.

2. Ἐπιβατηγά πλοῖα ἐκτελούντα πλόας ἐσωτερικοῦ, δέον δπως διαθέτονται ἐν (1) μηχανοκίνητον ἡ ἡλεκτροκίνητον πλυντήριον ἀνά εἰκοσι πέντε (25) ατομα. Τῆς ἀπαιτήσεως ταύτης ἀπαλλάσσονται τά ἐπιβατηγά πλοῖα ἀτίνα διαθέτουν ὀργανωμένων συγκρότημα πλυντηρίων, διά τὸν ἴματισμὸν τῶν ἐπιβατῶν, ἰκανῶν νά ἐξυπηρέτησι καὶ τάς ἀνάγκας τοῦ προσωπικοῦ τούτων. Πλοῖα διαθέτοντα εἰδικόν προσωπικοῖ διά τὴν πλύσιν τοῦ ἴματισμοῦ πληρώματος, δύνανται νά φέρουν ἐν τουλάχιστον πλυντήριον ἐπάρκοντος χωρητικότηος καὶ ἰκανότητος πρός ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ προσωπικοῦ.

3. Αἱ διατάξεις τῆς παρούσης παραγράφου δέν ἐφαρμόζονται ἐπί τῶν ἐπιβατηγῶν καὶ φορτηγῶν πλοίων τῶν ἐκτελούντων πλόας ἐσωτερικοῦ.

B. Υπάρχοντα πλοῖα:

Αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου Α τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἐφαρμόζονται καὶ ἐπί τῶν ὑπαρχόντων πλοίων.

(συνεχίζεται)

**ΕΥΚΑΙΡΙΑ, πωλούνται 3 set ἡλεκτρογεννήτριες FRICHS - UNELEC 900 PPM 540/600 EHP 460 KVA 3X440 VOLTS 60 HZ καινουργεῖς - ἀμεταχειρίστες παράδοσις εἰς Πειραιᾶ ἀμέσως.**  
**Πληροφ. τηλ. 4138287 κον.**  
**I. ΠΟΛΥΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΝ.**



**Chartering  
Sale and Purchase  
Shipmanagers  
Insurance brokers  
Financing  
Contracting  
Charterers**

ALPHA BUILDING - 117 NOTARA STREET - PIRAEUS - GREECE TEL: 4527771 - 4528250 - 4514411 - 4531657  
TLX: 21 1514 - 21-3430 - 21 3174 (3 LINES)

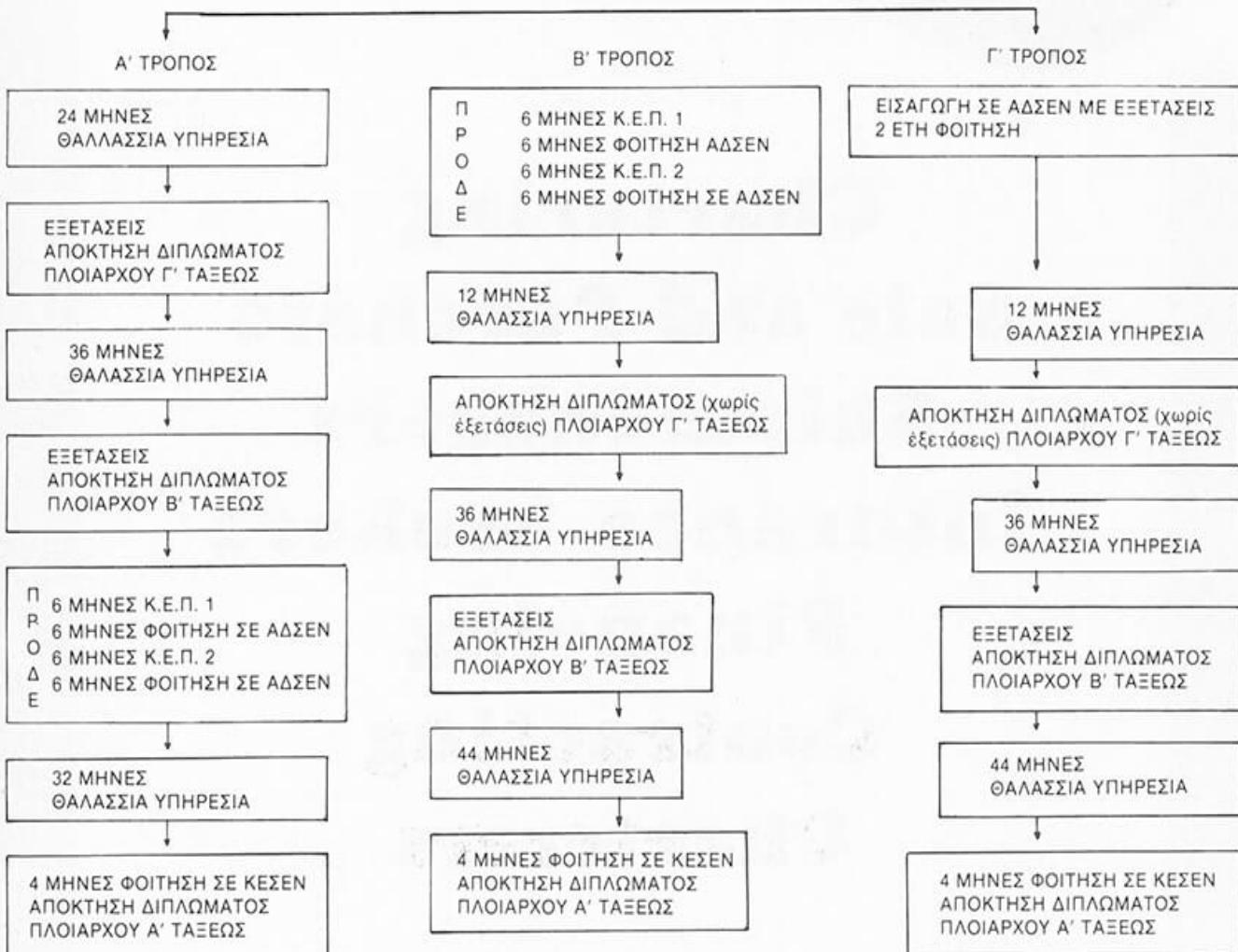
**ΤΟ ΙΣΧΥΟΝ ΝΑΥΤΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΝ ΣΥΣΤΗΜΑ  
Τρόποι είσοδου και έξελιξεως είς τούς τρεῖς κλάδους. Κατατοπιστικοί πίνακες  
τοῦ Y.E.N.**

Εις τό προηγούμενον τεύχος μας ἐδημοσιεύσαμεν τήν ἐνημερωτικήν ἔγκυκλιον τοῦ YEN περὶ τῶν δυνατοτήτων σταδιοδρομίας εἰς τό ναυτικόν ἐπάγγελμα τῶν διαφόρου προελεύσεως ὑποψηφίων στελεχών E.N.

Ἐπειδὴ τό θέμα παρουσιάζει εἰδικόν ἐνδιαφέρον τόσον διά τά ἐν ἐνεργείᾳ στελέχη δοσον καὶ διά τούς ὑποψηφίους ναυτικούς, δημοσιεύσαμεν κατωτέρω τούς ὑπό τῆς ἀρμόδιας Διευθύνσεως τοῦ Y.E.N. καταρτισθέντας πίνακας, οἱ οποίοι μὲ παραστατικά σχεδιαγράμματα παρέχουν πλήρη εἰκόνα τοῦ δόλου ναυτεκπαιδευτικοῦ συστήματος καὶ εἰδικώτερον τῶν τρόπων καθ' οὓς εἰσέρχονται καὶ έξελισσονται εἰς τούς τρεῖς βασικούς κλάδους τοῦ πλοίου (πλοιάρχων, μηχανικών, διαυματιστῶν) οἱ ὑποψηφίοι τῶν διαφόρων προελεύσεων (Γυμνασίου, Κατωτέρων Τεχνικῶν Σχολῶν, Λυκείου).

**ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑΣ ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΤΡΙΤΑΞΙΟΥ  
ΓΥΜΝΑΣΙΟΥ ΚΑΙ ΠΤΥΧΙΟΥΧΩΝ ΚΑΤΩΤΕΡΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΣΧΟΛΩΝ  
ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ**

ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΜΕ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ  
ΣΕ ΛΥΚΕΙΟ Ε.Ν. ΚΛΑΔΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ  
3 ΕΤΗ ΦΟΙΤΗΣΗ



ΤΗ ΠΡΟΔΕ μπορεῖ νά γίνει καὶ πρίν ἀπό τήν ἀπόκτηση διπλώματος Β' τάξεως, ὅπότε διαφοροποιεῖται ἀνάλογα ἡ ἀπαιτουμένη θαλάσσια ὑπηρεσία.

WHEN YOUR VESSELS CALL COLUMBIA RIVER PORTS, WE SUGGEST YOU TELEX US  
FOR OUR LOW AND CURRENT PRICE QUOTATIONS

PROVISIONS & BONDED STORES

LAUNDRY

DECK & ENGINE SUPPLIES



Marine Suppliers

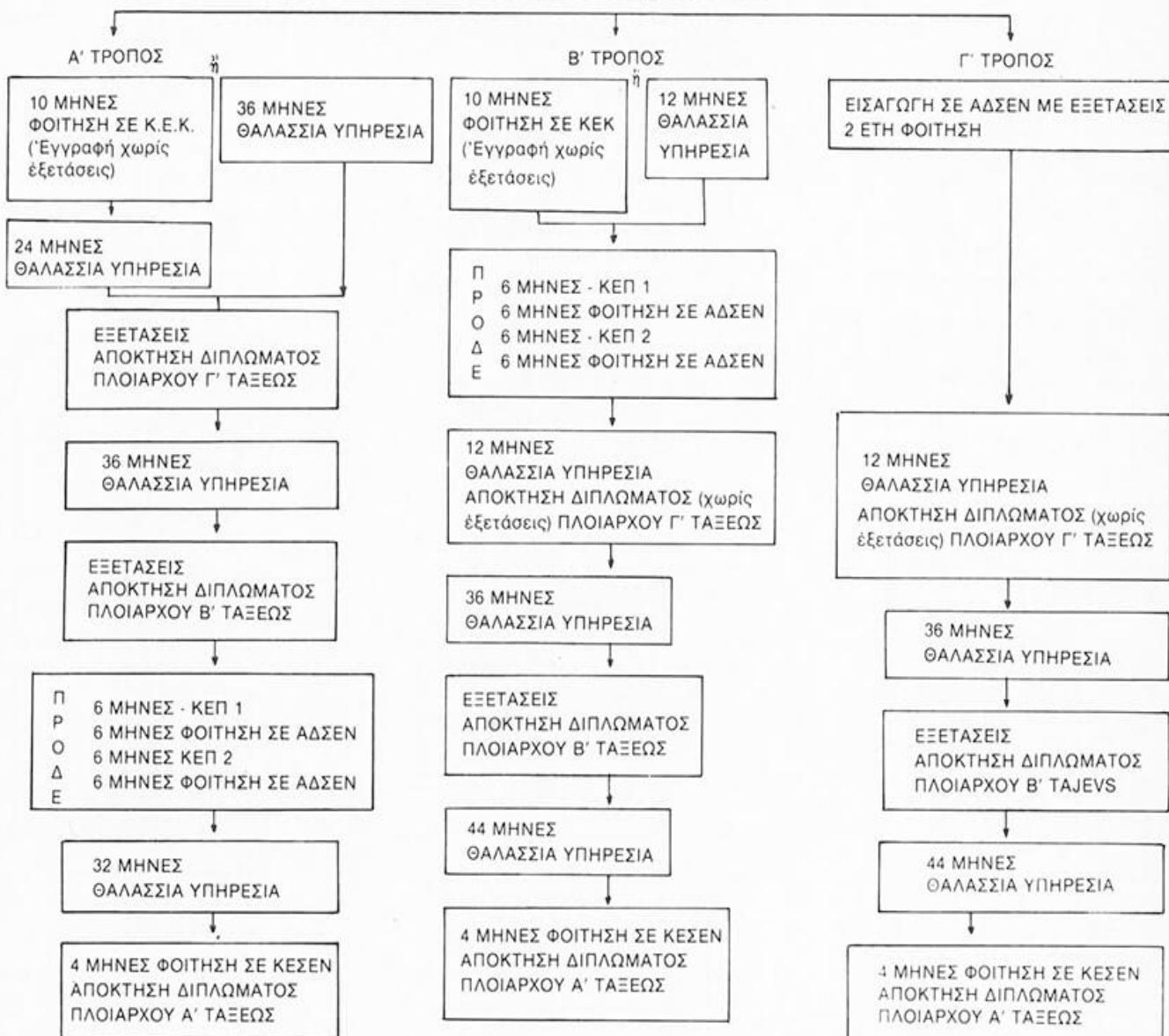
A DIVISION OF

Niedermeyer-Martin Co.

TELEX 15-1323 • CABLE "NIEDO"

P.O. Box 3856 • Portland, Oregon 97208 • Phone 503/284-2522

**ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑΣ  
ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΛΥΚΕΙΩΝ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ (ΠΛΗΝ ΛΥΚΕΙΩΝ Ε.Ν.)  
ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ**



\* Η ΠΡΟΔΕ μπορεί νά γίνει και πρίν από την άποκτηση διπλώματος Β' τάξεως, όπότε διαφοροποιείται άναλογα ή άπαιτουμένη θαλάσσια υπηρεσία.

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ**



**Pandora Maritime  
Agencies**

(PTY) LTD.

**Ships Agents & Brokers**

**SOUTH AFRICA**

**DURBAN - HEAD OFFICE**

19th Floor John Ross House (West)  
22/36 Victoria Embankment  
DURBAN 4001, SOUTH AFRICA  
P.O. Box 2110, CABLES "PANDORA"  
Tel: 376545 Telex: 6-2550 SA

**JOHANNESBURG - PANDORA CHARTERING**

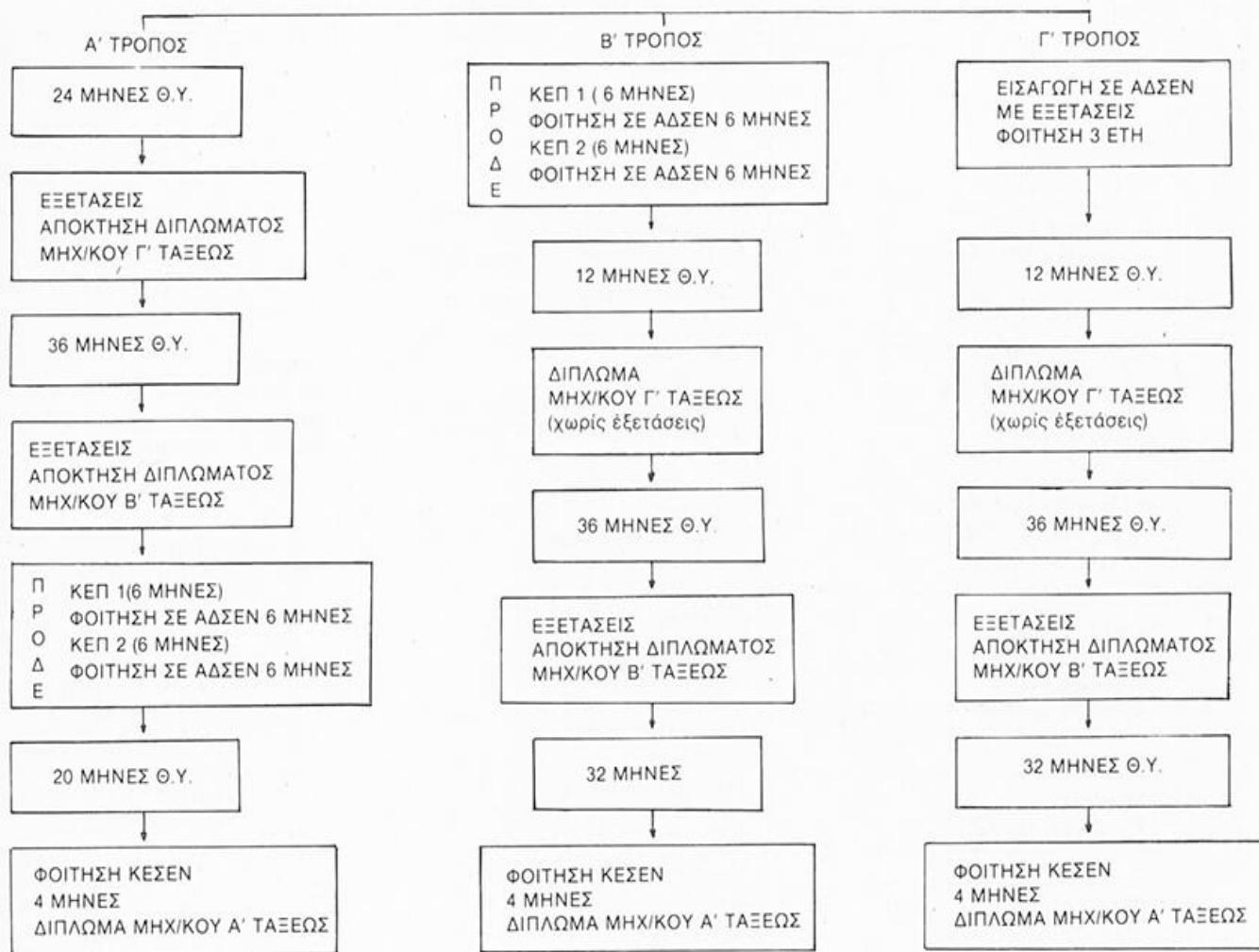
12th Floor, Total House,  
209 Smit Street, Braamfontein  
2001 JOHANNESBURG, SOUTH AFRICA  
P.O. Box 32341, Braamfontein 2017  
Tel: 392765 Telex: 4-24064 SA

**GREECE - PIRAEUS**

SEAGOLD MARITIME INC.  
988 Filinos Street.  
PIRAEUS, GREECE  
Tel: 4519794 - 4519719  
Telex: 21-1185 SEA GR

**ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑΣ  
ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΤΡΙΤΑΞΙΟΥ ΓΥΜΝΑΣΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΩΤΕΡΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΣΧΟΛΩΝ  
ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.**

ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΕ ΛΥΚΕΙΟ Ε.Ν.  
ΚΛΑΔΟΥ ΜΗΧ/ΚΟΥ  
ΜΕ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ - ΤΡΙΑ ΕΤΗ ΦΟΙΤΗΣΗ



'Η ΠΡΟΔΕ μπορεί νά γίνει και πρίν την άποκτηση διπλώματος Β' τάξεως όπότε διαφοροποιείται άναλογα ή άπαιτουμένη θαλάσσια ύπηρεσία.

**ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:**

Κ.Ε.Π.: Κατευθυνούμενη έκπαιδευση πλοίου

ΠΡΟΔΕ: Πρόσθετη διαδοχική έκπαιδευση ('Η εισαγωγή γίνεται χωρίς έξετάσεις)

ΑΔΣΕΝ: 'Ανώτερη Δημόσια Σχολή Ε.Ν.

TELEGRAPHIC ADDRESS: STAMATIOU  
TELEX: 18080 AR

PHONE: 33-0867, 33-3836  
NIGHT: 33-3188

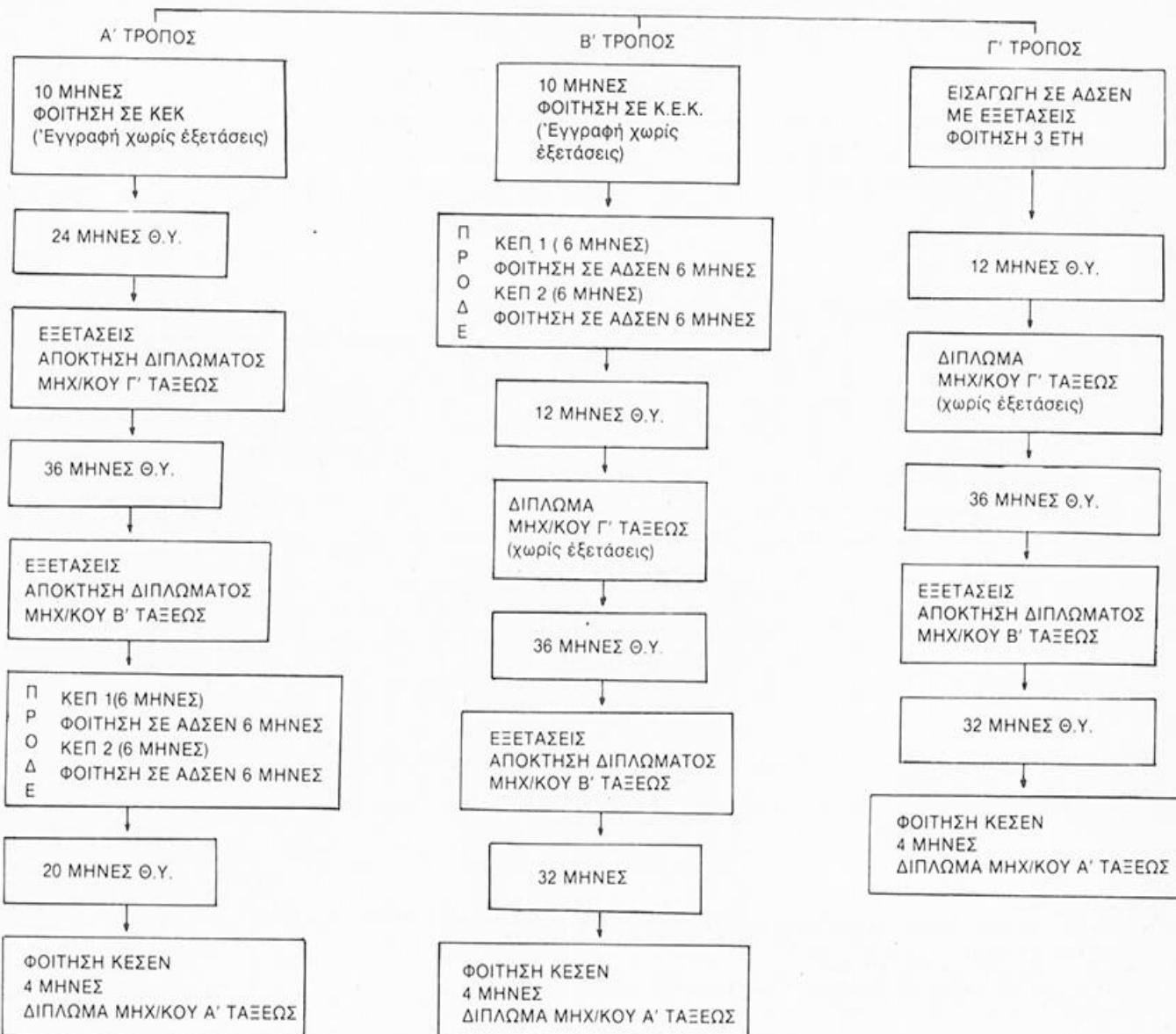
**GEORGE A. STAMATIOU**  
(ex TAKIS CONTOGEORGIS)

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

BUENOS AIRES, VENEZUELA 691

**ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑΣ  
ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΛΥΚΕΙΩΝ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ (ΠΛΗΝ ΛΥΚΕΙΩΝ Ε.Ν.)  
ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.**



Η ΠΡΟΔΕ μπορεί νά γίνει και πρίν τήν άποκτηση διπλώματος Β' τάξεως όπότε διαφοροποιείται άναλογα ή άπαιτουμένη θαλάσσια ύπηρεσία.

**ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:**

Οι άποφοιτοι ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΛΥΚΕΙΩΝ κλάδου ΜΗΧ/ΚΩΝ έγγραφονται στήν ΠΡΟΔΕ χωρίς νά άπαιτείται φοίτηση σε Κ.Ε.Κ.  
Κ.Ε.Π.: Κατευθυνομένη έκπαίδευση πλοίου. Κ.Ε.Κ.: Κέντρο έπαγγελματικής καταρτίσεως (Η είσαγωγή γίνεται χωρίς έξετάσεις).  
ΠΡΟΔΕ: Πρόσθετη Διαδοχική έκπαίδευση (Η είσαγωγή γίνεται χωρίς έξετάσεις).  
Α.Δ.Σ.Ε.Ν.: Άνωτερη Δημόσια Σχολή Ε.Ν.

PHONES: 675-4321, 323-0064  
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:  
"SMYRNIoudi" BALTIMORE

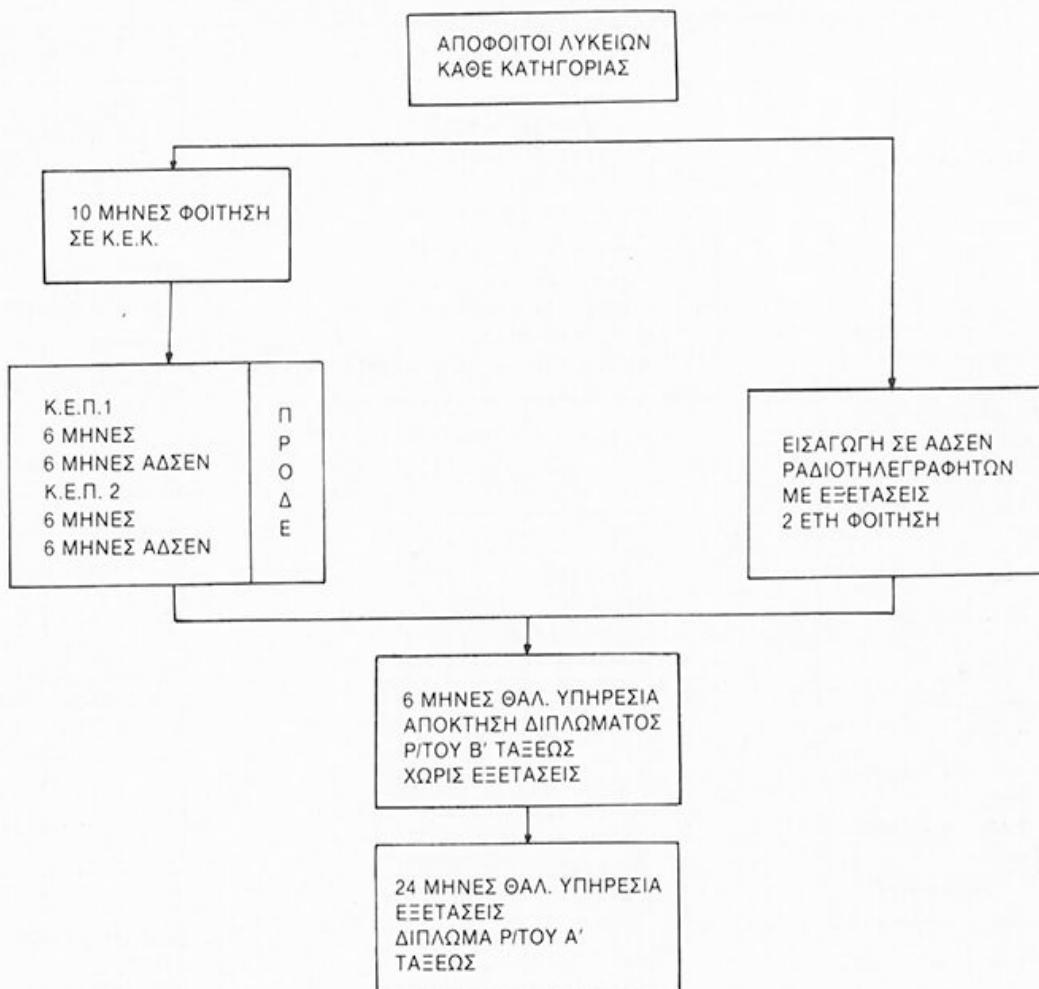
# JAMES SMYRNIoudis

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO.  
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

**ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑΣ  
ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΛΥΚΕΙΩΝ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ (ΠΛΗΝ ΛΥΚΕΙΩΝ Ε.Ν.)  
ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΩΝ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΩΝ Ε.Ν.**



**ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:**

Οι άποφοιτοι τεχνικών Λυκείων κλάδου ήλεκτρονικών έγγραφονται στήν ΠΡΟΔΕ χωρίς νά απαιτεῖται φοίτηση σε Κ.Ε.Κ.

Κ.Ε.Κ.: Κέντρο Έπαγγελματικής Καταρτίσεως. Ή είσαγωγή γίνεται χωρίς έξετάσεις.

Κ.Ε.Π.: Κατευθυνομένη έκπαιδευση πλοίου.

ΠΡΟΔΕ: Πρόσθετη διαδοχική έκπαιδευση. (Η είσαγωγή γίνεται χωρίς έξετάσεις).

ΑΔΣΕΝ: Άνωτερη Δημόσια Σχολή Ε.Ν.

## "SINGAPORE"

'Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων και τροφίμων τῶν έλληνικῶν πλοίων.

# DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE - 4

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.

ΚΑΙ ΤΗΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELLAS) LTD.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΧΗΜΙΚΑ

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537

TELEX NO. RS 21376

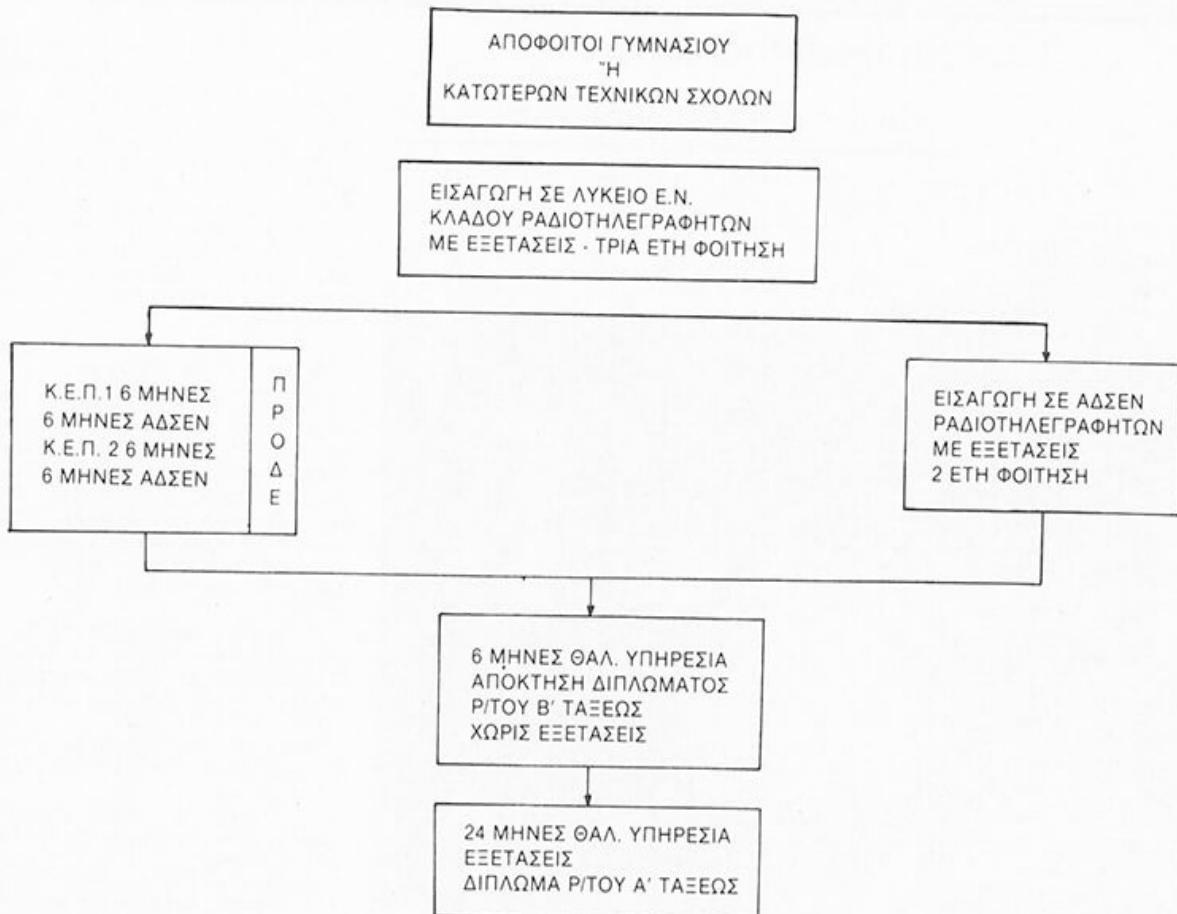
24 HRS SERVICE

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

P. O. BOX 1293

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"  
SINGAPORE

**ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑΣ  
ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΤΡΙΤΑΞΙΟΥ ΓΥΜΝΑΣΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΩΤΕΡΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΣΧΟΛΩΝ  
ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΩΝ Ε.Ν.**



## ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

Κ.Ε.Π.: Κατευθυνομένη έκπαιδευση πλοίου

ΠΡΟΔΕ: Πρόσθετη διαδοχική έκπαιδευση. Ή εισαγωγή γίνεται χωρίς έξετάσεις.

ΑΔΣΕΝ: Άνωτερη Δημόσια Σχολή Ε.Ν.

COMPLETE SHIPPING SERVICES BY:

# Your Man in MANILA (Philippines)



**PETER N. TOUNDJIS**

70 BOHOL AVENUE, QUEZON CITY,  
METRO MANILA, PHILIPPINES.  
TELEPHONES: 977051 / 4 (24 HOURS) 990991  
AOH: 990564, 593121  
TELEXES: ITT 7422018, RCA 7227321 EGE PH,  
EASTERN (WUI) 3229 GRECO PN  
CABLES: ELGRECO, MANILA

OWNERS' PROTECTIVE AGENTS - SHIP'S AGENTS - WELL TRAINED CREWS - SHIP REPAIRS -  
PROVISIONS - DECK & ENGINE STORES - SHIP'S LAUNDRY - FERRY SERVICES - BROKERAGE

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

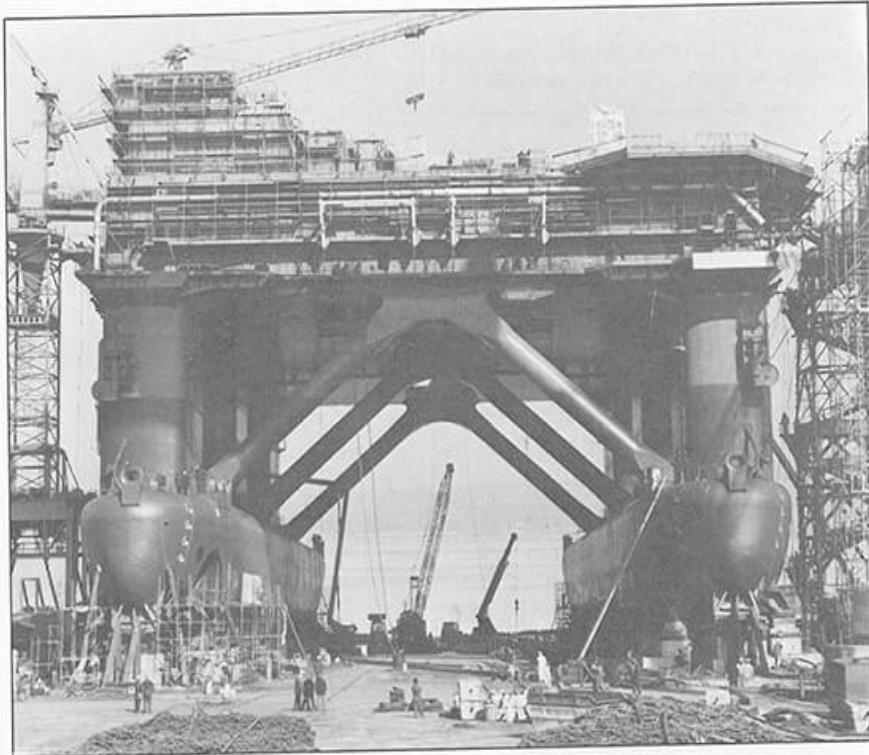
(Manila, Limay, Mariveles, San Fernando, Masinloc, Batangas, Legaspi, San Pablo, Cebu, Bacolod, Iloilo, Zamboanga, Davao, Iligan, Subic)

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## EMERGENCY SUPPORT VESSEL

ΕΝΑ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑ ΤΗΣ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ



Το «Ιολαίρ» όλιγον πρό της καθελκύσεως του.

“Ενα γιγαντιαίον βοηθητικόν σκάφος, προοριζόμενον νά ξέπιπρετήσῃ τάς πλωτάς έγκαταστάσεις έκμεταλλεύσεως πετρελαίου της Βορείου Θαλάσσης, καθειλκύσθη τήν δην Απριλίου εις Γλάσκωβην, ἀπό τά ναυπηγεία Σκώτ Λίθγκου, διά λογαριασμόν τῆς B.P. καὶ τῆς Βρεταννικῆς Έθνικῆς Έταιρίας Πετρελαίων.

Τό «Ιολαίρ», ώς ὄνωμάσθη, είναι ἔνα «emergency support vessel», αὐτοπρωθούμενον, στριούζμενον εἰς δύο τεράστια ποντόνια. Τό κυρίων κατάστρωμα, ἐπί τοῦ όποιου εύρισκονται τά ένδιαιτήματα καὶ τά έργαστήρια, ἔχει μήκος 76.5 μ. καὶ πλάτος 51.5 μ.

Τά ποντόνια ἔχουν ολικὸν μήκος 102 μ., πλάτος 11.6 μ. καὶ ύψος 8.25 μ. Τό ύψος τῆς κυρίων πλατφόρμας ἀπό την ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης είναι 17 μ., δταν είναι ἀγκυροβολημένον καὶ 45 μ. δταν κινεῖται. Άναπτύσσει ταχύτητα 12 κόμβων ύπό όμαλάς καιρικάς συνθήκας.

Η πλατφόρμα διαθέτει δύο ξεχωριστά μηχανοστάσια, δευτέραν βοηθητική γεννήτριαν εἰς θέσιν stand-by, γεννήτριαν ἐκτάκτου ἀνάγκης μέ χωριστόν πίνακα διανομῆς καὶ διάφορα ἀλλα σύγχρονα μηχανήματα. “Έχει, ἐπίσης, πλήρες νοσοκομείον καὶ ἐνδιαιτήματα διά 220 ἀτόμα μέ τούς ἀπαραίτητους βοηθητικούς χώρους.

Εἰς τό ἀνώτατον κατάστρωμα, ἡ αἴθουσα ἐλέγχου καὶ ὁ χώρος προσνήσεως τοῦ ἐλικόπτερον καταλαμβάνουν τήν μίαν πλευράν καὶ εἰς τήν ἀλλήν ύπάρχουν ἔργαστηρια καὶ πυροσβεστικός σταθμός. “Υπάρχουν, ἐπίσης, δύο ἡλεκτρο-ύδραυλικοί καὶ γερανοί τῶν 40 καὶ τῶν 100 τόννων.

Ἐκαστον ποντόνιον περιέχει δύο μηχανοστάσια, δύο ἀντλιοστάσια, διαμέρισμα πηδαλίου, δεξαμενάς καυσίμων, δεξαμενάς καθα-

12.4 μιλ. μέ 43.5 τον. ἡμερησίας καταναλώσεως. Ἡ μικρή κατανάλωσις ἀποδίδεται εἰς τήν δίχρονον χαμηλής ἀποδόσεως μηχανής δῆξελ, μέ κινησιν τῆς έλικος 45 στροφῶν κατά λεπτόν, μέ νέον σχήμα σκάφους, μέ καλυτέραν ἀπόδοσιν ἐν ἀφότω καταστάσει, μέ χρησιν εἰδικοῦ χάλυβος, ὥστε νά περιορίζεται τό βάρος τοῦ σκάφους καὶ ἡ καλυτέρα ἀπόδοσις τῆς μηχανῆς διά τῆς χρησιμοποίησεως τῶν ἀερίων τοῦ λέβητος εἰς δύο γεννητρίας. Δεύτερον τοιούτον σκάφος διά τήν μεταφοράν μεταλλεύματος καὶ γιανθρακού ἀντιμετωπίζεται.

### Η «ΝΑΥΣΙ»

Ἐκπρόσωποι τῆς «ΝΑΥΣΙ», τῆς βιομηχανίας ἐπισκευών πλοίων πού λειτουργεῖ ἐπί 45 χρόνια στόν Πειραιά καὶ ἐκπρόσωποι τῆς ‘Ελληνικῆς Έταιρίας Γενικῶν Ἔπιχειρήσεων, (ἰδιοκτησίας τῶν Τραπεζῶν ‘Εμπορικῆς καὶ ‘Ἐπενδύσεων), ὑπέγραψαν σύμβαση μὲ τήν διόποιαν ἔξασφαλίζεται ἡ περιαύτερο παροχή καὶ ὄργανωση ἐπισκευαστικῶν εύκολιῶν στή μείζονα περιοχή τοῦ Πειραικού Λιμένος.

Ἡ σύμβαση αὐτή, προβλέπει συγκεκριμένα τήν ἐκμίσθωση τῆς ἐπισκευαστικῆς μονάδος τῆς ΕΕΓΕ στή ΝΑΥΣΙ, μέ βάση ἑτήσιο μίσθιμα καὶ συμμετοχή στόν κύκλο τῶν ἔργων.

Ἡ μονάδα τῆς ΕΕΓΕ ἀναπτύσσεται σέ έκταση 25.000 τ.μ. καὶ διαθέτει τίς ἔξης κύριες ἔγκαταστάσεις:

α) Προβλήτα μέ γερανό μήκους 100 μέτρων γιά τήν ταυτόχρονη ἔξυπηρέτηση τεσσάρων πλοίων.

β) Ναυπηγική κλίνη μήκους 100 μέτρων.

γ) Ἐσχάρα ἀνελκύσεως μικρῶν σκαφῶν καὶ ἑστεγασμένους χώρους παραγωγῆς (μηχανουργείο, ἡλεκτρολογείο, Ξελουργείο κλπ).

Ἡ ΝΑΥΣΙ προτίθεται νά ἀξιοποιήσῃς ἐντατικά τήν ἐπισκευαστική μονάδα τῆς ΕΕΓΕ γιά ἐπισκευές πλοίων, πού ἀπαιτοῦν πλευροδέτηση καὶ γιά ἀνάπτυξη ἐλασματουργικῶν ἔργασιών στίς διόποιες περιλαμβάνονται καὶ προγράμματα νέων κατασκευών.

Θά πρέπει νά σημειωθεῖ διτί τοῦ 1980 στής ἔγκαταστάσεις τῆς «ΝΑΥΣΙ» στό Πέραμα, ἐπισκευάθηκαν 360 πλοία χωρητικότητος 9.165.000 τDW καὶ εισήχθη συνάλλαγμα 19.000.000 δολαρίων.

Τό ἀπασχολούμενο σήμερα ἔργατοτεχνικό προσωπικό στή ΝΑΥΣΙ ἀνέρχεται σέ 700 ἀτόμα.

### Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΟΥ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΥ Δ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ

Τό ναυπηγείον Δ.Ι. Καρρά, ἐνα ἐκ τῶν μεγαλύτερων συγκροτημάτων τῆς ναυπηγείος πισκευαστικής βάσεως τοῦ Περάματος, είναι εἰς θέσιν νά ἐκτελέσῃ παντός εἰδους ἐπισκευαστικάς καὶ κατασκευαστικάς ἔργασίας ἐπί πλοίων παντός τύπου καὶ χωρητικότητος.

Πρόσφατος ἔργασία τοῦ ναυπηγείου ἡτοῦ μετασκευή εἰς πλοίον μεταφοράς τοιμένου του φορτηγού «Αἰόλιαν Κάρριερ» μέ γ καταστάσεις καὶ μηχανήματα αὐτοδυνάμω φορτοεκφορτώσεως. Ἐτελέσθησαν, ἐπίσης ἐπισκευαί καὶ μετασκευαί εἰς τά σούπερ τάνκες «Ειρήνη Λεμού» καὶ «Ποέτικ» τοῦ ΟΙΚΟΥ Κ.Μ. Λεμού.

‘Ο ἀπολογισμός τῶν ἔργασιών τοῦ ναυπηγείου κατά τό 1980 περιλαμβάνει 200 περι πο πλοία ἀπό 5.000 ἑως 250.000 τον. εἰς τό όποια ἔγενοντο μετασκευαί, γενικαὶ ἡ μερικὴ ἐπισκευαί.

### ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΝ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡ

‘Ἐνδιαφέρουσα ἡ παραγγελία εἰς τήν Καβαδάκι ἐνός 208.000 τόννων μπάλκ κάρριερ. Μηχανή MAN, 15 χιλ. μόνον ππων, ταχύτης

# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

## Πειραιϊκή Νομολογία

Έφετείου Αθηνών 853/1981

Πρόεδρος Ιωρδ. Δασκαλόπουλος  
Εισηγητής: Ν. Κοσμετάτος  
Δικηγόροι: Κ. Θωμόπουλος,  
Όνουφ. Φαρμακίδης, Γ. Παλυβός

• Σύμβαση ναυτικής έργασίας — Κατάρτιση με νομικό πρόσωπο — αντιπρόσωπο πλοιοκτήτη — Εύθυνη εις άλογκληρο τῶν ἐκπροσώπων τοῦ νομικοῦ πρόσωπου ἀντιπρόσωπου — "Εκταση τῆς εἰδύνης καὶ στίς ἀποκτήσεις γιὰ ἔργατικο ἀτύχημα — Πνιγμός ναυτικοῦ ἀπό αἰφνιδία ζάλη καὶ πτώση του στὴ θάλασσα — Ἔργατικό ἀτύχημα — Προσδιορισμός τῆς καταβλητέας στὴ σύζυγο καὶ τῆς κόρη του ναυτικοῦ ἀποζημιώσεως.

"Ἄν οἱ ἀντιπρόσωποις τοῦ πλοιοκτήτη ποὺ συνήψει τὴ σύμβασην ναυτικῆς ἔργασίας εἶναι νομικό πρόσωπο, εὐθύνονται γιὰ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ ναυτικοῦ ἀπό τὴν ναυτεργασιακή σχέση εἰς ἄλογκληρο μὲ τὸν πλοιοκτήτη μόνον τὰ φυσικά πρόσωπα ποὺ ἐκπροσωποῦν ἡ ἐκπροσώπησαν τὸ νομικό πρόσωπο —

"Ἐπειδὴ αἱ ὑπό κρίσιν ἐφέσεις κατά τῶν ὑπ' ἀριθ. 4987/79, ἐν μέρει ὁριστικῆς, καὶ 1858/80, δριστικῆς, ἀποφάσεων τοῦ κατά τὴν εἰδικήν διαδικασίαν τῶν ἐργατικῶν διαφορῶν δικάσαντος Μονομελοῦς Πρωτοδικείου Ἀθηνῶν, ἐκδοθεισῶν ἐπὶ τῆς ἀπό 7/6/79 ἀγωγῆς, ἡσκήθησαν νομοτύπως καὶ ἐμπροθέσμως. Ἐπομένως εἶναι αὖται παραδεκταὶ κατά τύπους καὶ ἐρευνητέαι κατά τὸ παραδεκτόν καὶ βάσιμον τῶν λόγων αὐτῶν, συνεκδικαζόμενοι λόγῳ συναφείας καὶ πρὸς ἔξοικονδημησιν χρόνου καὶ δαπάνης. Νομίμως καὶ ἐμπροθέσμως ὡσαύτως ἡσκήθη διὰ τῶν προτάσεων τῆς ἐναγούσεως ἀντέφεσις κατὰ τῆς ἐκκλησίσης, ὑπὸ τῆς δευτέρας τῶν ἐναγομένων ὑπ' ἀριθ. 4987/79, ὡς ἄνω, ἀποφάσεως καὶ εἶναι αὖτη παραδεκτή ὡς πλήττουσα τὸ καὶ διὰ τῆς ἐφέσεως πληττόμενον κεφαλαίον, δι' οὐ ἐπεδικάσθη μέρος τῆς ἀξώσεως τῆς ἐναγούσης διὰ δεδουλευμένας ἀποδοχάς, καὶ συνεκδικαστέα μετά τῶν ὡς ἄνω ἐφέσεων.

"Ἐπειδὴ διὰ τῆς, ἐφ' ἡς ἔξεδόθησαν αἱ προβαλλόμεναι ἐκατέρωθεν ἀποφάσεις, ἀγωγῆς τῆς ἡ ἐνάγουσα, παραστᾶσα δι' ἐαυτὴν καὶ ὡς προσωρινή εἰδική ἐπίτροπος τοῦ ἐν αὐτῇ ἀνηλίκου τέκνου τῆς, ἔξεδεσεν διὰ διάλυσης τῆς καὶ πατέρη τοῦ τέκνου τῆς, ναυτολογημένος ὃν ὡς Β' μηχανικός εἰς τὸ ἐν αὐτῇ φορτηγῶν πλοίον, πλοιοκτήσιας τῆς β' ἐναγομένης ἡς ἡ πρώτη ἐτύχανεν ἀντιπρόσωπος ἐν Ἐλλάδι καὶ συνεβλήθη μετ' αὐτοῦ, ἀπωλέσθη ἐν θαλάσσῃ πνιγεῖς ἐντὸς τοῦ λιμένος τοῦ BUENOS AIRES τῆς Ἀργεντικῆς τὴν νύκτα τῆς δης πρὸς τὴν 7ην Αὐγούστου του 1978 καὶ ἡτήσατο τὴν ἐπιδικασίαν εἰς αὐτὴν, ὑπὸ τὰς ἐκτείσεις ἰδιότητάς τῆς, τῶν ἐν τῇ ἀγωγῇ δύο κονδυλίων διὰ α) δεδουλευμένας καὶ μῇ καταβληθείσας ἀποδοχάς καὶ δῶρα ἐορτῶν 1978 καὶ β) ἀποζημιώσιν τοῦ ν. 551/15. Ἐπὶ τῆς ἀγωγῆς ἔξεδόθη ἀρχικῶς ἡ ὑπ' ἀριθ. 4987/1979 ἀπόφασις τοῦ πρωτοβαθμίου δικαστηρίου, δι' ἡς ἔξεδικάσθη κατ' οὐσίαν καὶ ἐγένετο ἐν μέρει δεκτόν τὸ Iον ἀίτημα τῆς ἀγωγῆς ἐναντὶ τῆς ἐναχθείσης πλοιοκτηρίας, ἀλλοδαπῆς, ναυτιλιακῆς ἑταρίας, μόνον, καὶ ἀπερρίφθη ἡ ἀγωγὴ κατ' ἀμφότερα τὰ αἴτηματα, δι' ἔλλειψιν παθητικῆς νομιμοποίησεως, καθ' οὅσον ἐστρέφετο κατά τῆς συνεναχθείσης ἀντιπροσώπου ἐν Ἐλλάδι τῆς πλοιοκτηρίας, ἀνεβλήθη δὲ ἡ ἔξεσταις τοῦ δευτέρου αἰτήματος τῆς ἀγωγῆς καὶ διετάχθη ἡ συνεκδίκασις αὐτῆς μετά τῆς ἀσκηθείσης καὶ διὰ μεταγενεστέραν δικάσιμον προσδιορισθείσης προσθέτου παρεμβάσεως τοῦ ὑπὸ τῆς ἐναγομένης προσεπικληθέντος δικονομικοῦ ἐγγυητοῦ (ἀσφαλιστικῆς ἑταρίας). Κατ' ἀκολουθίαν τῆς δευτέρας συζητήσεως ἔξεδόθη ἡ ἐκ τῶν ἀνωτέρω ὑπ' ἀριθ. 1858/80 δριστική ἀπόφασις τοῦ πρωτοβαθμίου δικ/ρίου, δι' ἡς διετάχθη ἡ συνεκδίκασις τῆς ἀγωγῆς (κατὰ τὸ 2ον αἴτημα), τῆς προσεπικλήσεως καὶ τῆς μετ' αὐτῆς ἐνωθείσης ἀγωγῆς ἀποζημιώσεως καὶ τῆς προσθέτου παρεμβάσεως τῆς προσεπικληθείσης, καὶ ἀπερρίφθησαν ἡ μὲν μετά τῆς προ-

σεπικλήσεως ἐνωθείσα ἀγωγῆ ἀποζημιώσεως ἐρήμην τῆς προσεπικαλούσης, λόγῳ μῇ καταβολῆς δικ. ἐνστίου, ἡ δέ ἀρχικὴ ἀγωγῆ (κατά τὸ ρηθέν αἴτημα ἐπιδικάσεως ἀποζημιώσεως) ὡς οὐσία ἀβάσιμος. Τὴν πρώτην τῶν ἀποφάσεων ἔξεκάλεσεν ἡ ἡτηθείσα ἐνάγουσα αἰτουμένη τὴν παραδοχήν τοῦ ἀπορριφθέντος δι' αὐτῆς δευτέρου κεφαλαίου τῆς ἀγωγῆς, ἐναντὶ δέ ἀμφοτέρων τῶν ἀρχικῶς ἐναχθεισῶν.

Ἐπειδὴ διὰ τῆς ισχυούσης εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἀπὸ 11/3/1977 Συλλογικῆς Συμβάσεως Ἔργασιας πληρωμάτων φορτηγῶν πλοίων ἀνά τῶν 4.500 τόννων d.w. κυρωθείσης διά τῆς αὐτῆς ὑπ' ἀριθ. 70100/4.4.1977 ἀποφάσεως Ὅπουργον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δέν προβλέπεται ἡ καταβολὴ δώρων ἐπ' εὐκαιρία τῶν ἐορτῶν Πάσχα καὶ Χριστουγέννων - νέου ἔτους, ἐν ἀντιθέσει πρὸς ἄλλας Συλλογικάς Συμβάσεις, ὡς αἱ τοιαῦται περὶ πληρωμάτων ἀκτοπλοίκων ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἀκτοπλοίκων φορτηγῶν πλοίων μέχρι 500 κόρων ὀλικῆς χωρτικότητος (Μότορσπιτ), πετρελαιοκίνητων καὶ ιστοφόρων, ρυμουλκῶν λιμένων ἐσωτερικοῦ, ρυμουλκῶν βιομηχανικῶν ἐπιχ/σεων, ναυαγοσωστικῶν, πορθμείων μικρῶν ἀποστάσεων, ἐπιβατηγῶν Μεσογειακῶν τουριστικῶν καὶ ὑπερωκεανείων κλπ. κατηγοριῶν (βλ. τὰς ἑκάστοτε ἐκδιδούμενας ἀποφάσεις τοῦ Ὅπουργον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, διά τῶν ὅποιων καθορίζονται ὡς πρός τὰς κατηγορίας αὐτάς τῶν ναυτικῶν, αἱ λεπτομέρειαι καταβολῆς τῶν δώρων). Περαιτέρω ἐκ τῶν προσκομιζομένων λογαριασμῶν μισθοδοσίας τοῦ ἀποβιώσαντος καὶ ὑπὸ τῶν ἐναγούσων κληρονομηθέντος ναυτικοῦ, ἐκ τῶν ὅποιων οἱ ἀπό 31/3/78, 30/4/78 καὶ 30/6/78 τοιοῦτοι, ἀφορῶντας τὸ ἀπό τῆς ναυτολογίης αὐτοῦ μέχρι τῆς 30/6/78 χρονικὸν διάστημα, φέρουν τὴν μῇ ἀμφισβητεῖσαν ὑπογραφήν του, δὲ ἀπό 10/8/78 τοιοῦτος, ἐκδοθεῖσας ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου μετά τὴν ἔξαφάνισην καὶ τὸν κατά τὰ κατωτέρω θάνατον τοῦ ναυτικοῦ, φέρει μόνην τὴν ὑπογραφήν τοῦ πλοιάρχου, ἐν συνδυασμῷ πρός τὴν προσκομιζομένην καὶ ἐκατέρωθεν ἐπικαλουμένην ἀπό 17/3/1978 σύμβασιν ναυτικῆς ἔργασίας καὶ τὰς ἔξηγήσεις καὶ ὁμολογίας τῶν διαδικών ἀπεδείχθησαν τὰ ἔχεις: Διὰ συμβάσεως συνεφωνήθη ἡ ναυτολογίης τοῦ ἀποβιώσαντος ὡς Β' μηχανικοῦ ἀντί ὀλικοῦ μισθοῦ ἐκ δρ. 40.000, ὑπερτέρου κατά πολὺ τοῦ δριζομένου διά τῆς ισχυούσης συμβάσεως, διὰ τὸν βαθμὸν τοῦ β' μηχανικοῦ φορτηγῶν πλοίων ἀνά τῶν 4.500 t. d.w. ὡς τὸ ἐφ' οὐ ἐναυτολογήθη οὗτος πλοίον τῆς ἐναγομένης, διστις μισθός τῆς Συλ. Συμβάσεως ὥρισθη διά τὸ ἀπό 1/1/78 μέχρι 30/6/78 χρονικὸν διάστημα εἰς δρ. 20.300 μηνιαίων πλέον ἐπιδόματος 14% δι' ἔργασιαν κατὰ Κυριακάς καὶ ἐν δώρῳ εἰς δρ. 22.834. Εἰς τὸν συμφωνηθέντα ὀλικόν μισθόν κατά ρητήν συμφωνίαν περιελαμβάνετο καὶ τὸ ἐπίδομα Κυριακῶν. Ἐπομένως ὁ μισθός οὗτος ἀνελύετο εἰς τὰ ἔχεις ποσά: α) μισθός Συλ. Συμβάσεως δρ. 20.300 β) ἐπίδομα Κυριακῶν (14%) δρ. 2804 καὶ γ) BONUS πλοιοκτήτου (τὸ ὅποιον συνηθίζεται εἰς τοιαύτας ναυτολογησης) δρ. 17.166 μηνιαίως. Ἐκ τῶν ἀνωτέρω συνεχομένων λογαριασμῶν ἀποδεικνύεται διὰ ὑπελογισθησαν ἐπακριβῶς ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, βάσει τῶν ἀνωτέρω συμπεφωνημένων ἀποδοχῶν, ἀπαντά τὰ κονδύλια καὶ ἐλαβεν ἐν ζωῇ ὁ ναυτικός ἀπαντά τὰ δικαιούμενα ποσά ἀποδοχῶν του, παρέμεινε δέ πιστωτικὸν ὑπέρ αὐτοῦ ὑπόλοιπον κατά τὴν 30/6/78 δρ. 48.594 τὸ ὅποιον ἀνήλθε μετά τῶν μέχρι τῆς 10/8/78 ἐκκαθαρισθείσων ὑπολοίπων δικαιωμάτων του (καίτοι ὁ θάνατος αὐτοῦ ἐπήλθε τὴν νύκτα τῆς δης πρός τὴν 7ην /8/1978) εἰς δρ. 83.902, συμπεριλαμβανομένου ποσού, δρθῶς ὑπολογισθέντος, ἐκ δρ. 13.829 δι' ἀδειαν 4 μηνῶν καὶ 23 ἡμερῶν, καὶ διὰ προσθήκης δρ. 8346 διά τὸ μῇ δικαιούμενον παρ' αὐτοῦ (λόγω ὑπηρεσίας ἐλλάσσονος τῶν 9 μηνῶν) ἐπίδομα χρόνου ὑπηρεσίας, εἰς δρ. 92.248, ἀπερ ποσόν καὶ κατεβλήθη εἰς τὴν ἐνάγουσαν, σύζυγον αὐτοῦ, εἰς δύο δόσεις, τὴν 18/9/78 (δρ. 50.000) καὶ τὴν 20/9/78 (42.248), καθ' αἱ συνομολογεῖ ρητῶς αὐτῆς. Κατεβλήθη ὡσαύτως εἰς αὐτήν τὴν 30/10/78 ποσόν δρ. 13.374 διά διαφοράς, λόγῳ ἴσχυος ἀπό τῆς 1/7/78, ἀναδρομικῶς, τῆς ἀπό 15/9/78 ὑπογρα-

φεισης και διά της ύπ' άριθ. 70114 της 9/21-11-78 ΥΑ κυρωθείσης νέας Σύλλ. Συμβάσεως, ώς και τά έκ τών παρ' αυτής προσκομισθεισῶν ἀποδείξεων ἀποδειχθέντα ἔξοδα κτηδίας τοῦ ναυτικοῦ, ώς ηττῶς συνωμολόγησεν αὐτή. Ἐπομένως ούδεν ποσὸν ὑφεῖλετο ὑπό τῆς ἐναγομένης πλοιοκτητρίας διά καθυστερουμένας ἀποδοχάς, ούδ' ὑφεῖλοντο δόρατα ἕοτετόν (ἀναλογία) Πάσχα και Χριστουγέννων 1978. Ἐσφαλέν δθεν ἡ ἐκκαλουμένη ύπ' άριθ. 4987/79 ἀπόφασις ἐπιδικάσασα εἰς τὴν ἐνάγουσαν, κατά μερικήν παραδοχήν τοῦ πρώτου κεφαλαίου τῆς ἀγωγῆς, τὸ ποσὸν τῶν δρχ. 62.620 ἐν δλω διά διαφορᾶς ἀποδοχῶν και ἀδείας ώς και δι' ἀναλογίαν τῶν μῇ δικαιουμένων δόρων ἕοτετόν Πάσχα και Χριστουγέννων 1978, δι' δ και δέον, δεκτῶν γενομένων τῶν διά τῆς ἐφέσεως τῆς ἐναγομένης προβαλλομένων παραπόνων και ἀπορριπτομένης τῆς ἀντεφέσεως τῆς ἐναγούσης, νά ἔξασφαλισθή ἡ ἐκκαλουμένη, ώς ἄνω ἀπόφασις και διακρατουμένης τῆς ὑπόθεσεως, κατ' ἄρθρο. 535 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ., ν' ἀπορριφθῇ κατά τὸ ῥηθὲν πρῶτον κεφάλαιον τῆς ἀγωγῆς.

Ἐπειδὴ διά μὲν τῆς πρώτης παραγράφου τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ ν. 762/78, ισχύοντος κατ' ἄρθρ. 2 αὐτοῦ μετά τὴν πάροδον διμήνου ἀπό τῆς κατά τὴν 30.3.78 δημοσιεύσεως αὐτοῦ εἰς τὴν ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως (ΦΕΚ, τ. Α ἀριθ. 45 τῆς 30/3/79), ήτοι ἀπό τὶς 31/5/1978, ὅριζεται διτ: «Ἐπιφυλασσομένων τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρ. 53 τοῦ ΚΙΝΔ, ἐάν ὁ ἐργοδότης ναυτικοῦ, πλοιοκτήτης ἡ ἐφοπλιστής, δέν ἔχει μόνιμον κατοικίαν ἐν Ἑλλάδι ἡ εἶναι ἀλλοδαπή ναυτιλιακή ἑταρεία, ο ὡς ἀντιπρόσωπος αὐτοῦ συνάπτων μετά ναυτικοῦ ἐν Ἑλλάδι σύμβασιν παροχῆς ἐργασίας εἰς πλοῖον τοῦ ἐργοδότου, εὐθύνεται εἰς δλόκληρον μετ' αὐτοῦ δι' ἀπάσας τάς ἐκ τῆς σχέσεως ναυτικῆς ἐργασίας ἡ ἔξ ἀφορμῆς αὐτῆς ἀπορρεούσας ὑποχρεώσεις τοῦ ἐργοδότου ἐναντίον τοῦ ναυτικοῦ, θεωρούμενος διά τὴν περίπτωσιν αὐτήν και ὡς ἀντίκλητος αὐτοῦ», διά δέ τῆς δευτέρας παραγράφου τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου ὅριζεται διτ: «Ἐάν τὴν ἀνωτέρω σύμβασιν μετά ναυτικοῦ συνήψειν ἐν Ἑλλάδι νομικόν πρόσωπον, ἡμεδαπόν ἡ ἀλλοδαπόν, μετά τοῦ ἐργοδότου ἐνέχονται ἀτομικῶς εἰς δλόκληρον, διά τάς κατά τὴν προηγουμένην παραγράφον ἀπαιτήσεις τοῦ ναυτικοῦ, πάντως τά ἀπό τοῦ χρόνου τῆς συνάψεως τῆς συμβάσεως μέχρι τοῦ χρόνου τῆς ὑπό τοῦ ναυτικοῦ ἀσκήσεως τῶν ἐξ αὐτῆς ἀξιώσεων του ἐκπροσωπήσασα ἡ ἐκπροσωπούντα τὸ νομικόν τοῦτο πρόσωπον φυσικά πρόσωπα».

Ἐκ τῆς ἀντιπαραβολῆς τῶν ἀνωτέρω διατάξεων προκύπτει σαφῶς διτ, εἰς περίπτωσιν, καθ' ἡν ἐργοδότης τοῦ ναυτικοῦ εἶναι, ώς ἐν προκειμένω, ἀλλοδαπή ναυτιλιακή ἑταρία, καθιεροῦται εἰς δλόκληρον εὐθύνην τοῦ συνάψαντος ἐν Ἑλλάδι τὴν μετά τοῦ ναυτικοῦ σύμβασιν ἀντιπροσώπου, εἰς περίπτωσιν, μόνον, ποὺ εἶναι ούτος φυσικόν πρόσωπον, διτ καθίσταται ούτος και ἀντίκλητος τῆς πλοιοκτητρίας και διτ εἰς περίπτωσιν καθ' ἡν ὡς ἀντιπρόσωπος αὐτῆς ἐν Ἑλλάδι συμβληθεῖς μετά τοῦ ναυτικοῦ εἶναι νομικόν πρόσωπον, ἡμεδαπόν ἡ ἀλλοδαπόν, καθιεροῦται εὐθύνη, εἰς δλόκληρον μετά τῆς πλοιοκτητρίας, ούχι τοῦ ἀντιπροσώπου, νομικοῦ πρόσωπου, ἀλλά τὸν ἐκπροσωπούντων της ἐκπροσωπήσαντων τοῦ ἀπό τῆς συνάψεως τῆς συμβάσεως μέχρι τῆς ἀσκήσεως τῶν ἐκ ταύτης ἡ ἔξ ἀφορμῆς αὐτῆς ἀξιώσεων τοῦ ναυτικοῦ φυσικῶν πρόσωπων, ήτοι ὁ νόμος θέλει πάντοτε συνυπεύθυνον φυσικόν και ούχι νομικόν πρόσωπον. Ἡ ἐλλειψις εὐθύνης τοῦ ἀντιπροσώπου τοῦ πλοιοκτήτου, ἐάν ούτος εἶναι νομικόν πρόσωπον, προκύπτει, ίδιως, ἐκ τῆς σκοπίμου παραλείψεως τοῦ συνδέσμου «καί» ἐκ τῆς δευτέρας παραγράφου τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ νόμου τούτου, ἔξ ού συνάγεται διτ ὁ νομοθέτης δέν ἡθέλησε τὴν εὐθύνην «καί» τὸν ἐκπροσώπων τοῦ ἀντιπροσώπου, νομικοῦ πρόσωπου, φυσικῶν πρόσωπουν, ἀλλά μόνον τὴν εὐθύνην, εἰς δλόκληρον μετά τῆς ἐργοδότιδος ἀλλοδαπῆς ναυτιλιακῆς ἑταρίας, τῶν φυσικῶν πρόσωπων τῶν ἐκπροσωπήσαντων τὸν ἀντιπρόσωπον κατά τὸν χρόνον καταρτίσεως τῆς συμβάσεως ἡ μεταγενεστέρως μέχρις ἀσκήσεως τῶν ἐκ ταύτης ἀξιώσεων τοῦ ναυτικοῦ. Ἀπορρίψασα, δθεν, ἡ ἐκκαλουμένη ύπ' άριθ. 4987/79 ἀπόφασις τῆς ἀγωγῆν καθ' δλοκληρίαν, καθ' δσον ἀπημύνετο και κατά τῆς ώς ἀντιπροσώπου τῆς πλοιοκτητρίας συμβληθείσης μετά τοῦ ναυτικοῦ, ἐν Ἀθήναις ἐδρευούσῃς, ἑταρίας, ἐπὶ τῇ διαφόρῳ αιτιολογίᾳ διτ ὁ καθιερῶν τὴν εὐθύνην τοῦ ἀντιπροσώπου ώς ἄνω νόμος ἐδημοσιεύθη και ἐτέθη ἐν ἰσχύι μετά τὴν σύνταξην τῆς ώς ἄνω συμβάσεως ὁρθῶς κατ' ἀποτέλεσμα ἔκρινε και εἶναι ἀπορριπτέος, ώς ἀβάσιμος ὁ δεύτερος λόγος τῆς ἐφέσεως τῆς ἐναγούσης, δι' ού ὑπεραμύνεται αὐτή τῆς εὐθύνης τῆς δευτέρας τῶν ἐναγομένων, ἐπὶ τῇ αιτιολογίᾳ τῆς ἰσχύος τοῦ νόμου κατά τὸν χρόνον τοῦ θανάτου τοῦ ναυτικοῦ και τῆς γενέσεως τῶν διά τῆς ἀγωγῆς προβληθείσων ἀξιώσεων.

Ἐπειδὴ ἐκ τῆς ἐπανεκτιμήσεως τῶν καταθέσεων τῶν ἐνόρκων ἐνώπιον τοῦ πρωτοβαθμίου δικ/ρίου ἔξετασθέντων μαρτύρων,

τῶν περιεχομένων εἰς τὰ ταυτάριθμα πρός τάς ἐκκαλουμένας ἀποφάσεις πρακτικά συνδριάσεως αὐτοῦ, πάντων τῶν ἐκατέρωθεν προσκομιζομένων και ἐπικαλουμένων ἐγγράφων, περιλαμβανομένης και τῆς νομοτύπους και ἐμπροθέσμως γενομένης ἐνώπιον τοῦ Συμβ/φου Ἀθηνῶν ύπ' ἄριθ. 3305/7-3-1980 ἐνόρκου βεβαιώσεως και τῶν εἰς τὰ ώς ἄνω πρακτικά και τάς ἐγγράφους προτάσεις τῶν διαδίκων περιεχομένων ἐξηγήσεων, διασαφήσεων και διμολογίων αὐτῶν ἀπεδειχθσαν, κατά τὴν κρίσιν τοῦ δικ/ρίου, τά ἔξης: Κατ' ἀκολούθιαν συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας, συναφείσης ἐν Ἀθηναις τὴν 17/3/78 μεταξύ συζύγου και πατρός τῶν ἐναγομένων, ἀφ' ἐνός, και τῆς πρώτης τῶν ἐναγθείσων, ἐνεργησάσης ώς ἀντιπροσώπου τῆς δευτέρας τούτων, πλοιοκτητρίας τοῦ ὑπό Ἑλληνικήν σημαίαν φορτηγοῦ πλοίου «Π.Σ.» 24922 τόννων D.W. ἐγγεγραμμένου εἰς τὸ νηολόγιον Πειραιῶς, ἀφ' ἐτέρου, ἐναυτολογίηη διτ πρώτος ώς Β' μηχανικός ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρου πλοίου ἀντί συνολικοῦ συμπεφωνημένου μισθοῦ, ἐκ δρχ. 40.000 μηνιαίως. Τὴν 11/6/1978 τὸ πλοίον κατέπλευσεν εἰς Μπουένος Ἀργεντινῆς πρός φόρτωσιν και παρέμεινεν ἀγκυροβολημένον ἀνοικτά τοῦ λιμένος (εἰς ράδαν), λόγω πληθώρας ἀναμενόντων ἄλλων πλοίων, μέχρι τῆς Κυριακῆς 6/8/78, ὅτε εἰσῆλθεν ἐντός τοῦ λιμένος και παρεβλήθη εἰς τὴν δρισθείσαν θέσιν πρός φόρτωσιν. Τὴν ἐπομένην πρωσαν ἐμελλει τὸ πλοίον προγενεστέρων αιτήσεων του, και ν' ἀναλάβῃ εἰς τὴν θέσιν του, προαγόμενος εἰς Α' μηχανικόν, ὁ ἀνωτέρω δικαιοπάροχος τῶν ἐναγομένων. Κατά τὸ διάστημα τῆς ἐπι διμηνον περίπου ἀναμονής τοῦ πλοίου ἀνοικτά τοῦ λιμένος μετ' ἄλλων 100 περίπου πλοίοιν, ἀνεύ ἐπικοινωνίας με τὴν ξηράν, ἐδημιουργήθησαν ἐντός τοῦ πλοίου διάφορα ἐπεισόδια ἐξ ὑπαιτιούτος, πάντοτε σχεδόν, τοῦ Α' μηχανικοῦ, μεθυσθέντος κατ' ἐπανάληψιν και προσπαθούντος πλήν τῶν ἄλλων, νά διαβάλῃ τὸν ρηθεντα Β' μηχανικόν, συνεπικουρούμενος και ὑψ' ἐνός τῶν Γ' μηχανικῶν, ὄνοματι «Τ» κατηγορών τούτον δι' ἀνεπάρκειαν, τούτο δέ διότι διτ μηχανικός δέν ἐστεργε νά διακόψῃ τὴν συναναστροφήν του μετά τῶν ἀξιωματικῶν γεφύρας (πλοιάρχου, ὑποπλοιάρχου και ἀνθυποπλοιάρχου), μετά τῶν όποιων, ώς και τῶν λοιπῶν μελῶν τοῦ πληρώματος εἰχεν ἐγκαρδίους σχέσεις. Τὴν ἐσπέραν τῆς ἀνωτέρω ἡμέρας (6/8/78) μετά τὸ πέρας τῆς ὑπηρεσίας του ώς ἀξιωματικοῦ φυλακῆς (μηχανοστασίου), περὶ δραν Ψην ἐσπερινήν διρηθεις Β' μηχανικούς προσεκληθή ύπο τοῦ ἐκτελέσαντος διστροφῶν ὑπηρεσίαν ἀξιωματικοῦ φυλακῆς (καταστρώματος) ἀνθυποπλοιάρχου «Ο» δι' ἐν ποτόν, πλὴν ούτος ἡρνήθη λέγων διτ εἶναι ἀδιάθετος. Περὶ δραν 3 περίπου ἐθεάθη εἰς τὸ διπίσθιον μέρος τοῦ καταστρώματος (πρύμνην) τοῦ πλοίου ύπο τοῦ ἐκτελέσαντος ὑπηρεσίαν νυκτοφύλακος ναύτου «Κ» και εἰς σχετικήν ἐρώτησιν ἀπῆντησεν διτ εἰχε πονοκέφαλον δι' δ και δι ναύτης συνέστησεν ἀσπρίνην. Ἐκτοτε ἐξηγανίσθη. Ἐγένετο τὴν ἐπομένην ἔρευνα εἰς διό τὸ πλοίον, ήτις ἀπέβη ἀκαρπός. Ἀκαρπος ώσαύτως ἀπέβη ὑπὸ τῶν ἐπιτοπίων ἀρχῶν γενομένη ἔρευνα εἰς τὸ πλοίον και εἰς τὸν βυθὸν τοῦ λιμένος διά δυτῶν. Τελικῶς εύρεθη τὸ πτόμα του εἰς τὸν βυθὸν τοῦ λιμένος μετά τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πλοίου. Κατά τὴν ἐντός τοῦ πλοίου ἔρευναν διεπιστώθη διτ ἡ κλίνη του εἰχε χρησιμοποιηθῆ, ἔξ ού συνάγεται διτ ούτος κατεκλιθη ἐπ' διλύον μεταξύ τῆς 9ης και τῆς 23ης δρας, ἀνευρέθη δέ και ἐπιστολή ἡμιτελής πρός τὴν Ἀλλάδη σύζυγον αὐτοῦ, δι' ής τῆς ἀνεκοίνου, διτ ἡτο εύχαριστημένος και διτ δέν δψε ἀπολύσεως τοῦ Α' μηχανικοῦ ἐπρόκειτο ἀπό τῆς ἐπομένης 7/8/78, ν' ἀναλάβῃ ούτος τὰ καθήκοντα τοῦ Α' Μηχανικοῦ, ἡλπίζε δέ νά τά καταφέρη. Ἐκ τῶν ἀνευρεθείσων ὁσαύτως ἐπιστολῶν τῆς συζύγου του, ἀναγνωσθείσων ύπο τοῦ πλοιάρχου, ώς ούτος κατέθεσεν ἐνόρκως (διότι αὐτοὶ διμού μετά τῆς ώς ἄνω ἡμιτελῶν τοιαύτης παρεδόθησαν εἰς τάς ἐπιληφθείσας ἐπιτοπίους Ἀρχάς και δέν προσάγονται), ώς και τῶν ὑπὸ τῆς ἐναγούσης προσκομιζομένων ἐπιστολῶν, τάς δόποιας προγενεστέρως ἀπέστειλεν ούτος εἰς αὐτήν, ἀποδεικνύεται διτ αἱ μεταξύ τῶν σχέσεις ήσαν ἀρισται, διτ ούδεν οίκογενειακόν ή ἀλλο πρόβλημα ὑπῆρχε, ἐκ δέ τῶν ἐνόρκων καταθέσεων μελῶν τοῦ πληρώματος κατά τὴν διεξαχθείσαν διοικητικήν ἀνάκρισιν ἀποδεικνύεται διτ διρηθεις β' μηχανικός ήτο ἀπολύτως ισορροπημένος και ἀγαπητός εἰς δλον τὸ πλήρωμα, ἐκτός τῶν ἀνωτέρω δύο συναδέλφων του.

Κατά τὴν ἔρευναν ώσαύτως ἀνευρέθησαν εἰς τὸν διπίσθιον μέρος τοῦ καταστρώματος πλησίον τοῦ ἀνοιγματος διελεύσεως τοῦ σχοινίου προσδέσεως εἰς τὴν ξηράν (OKIO) αἱ ἐμβάδες (παντούφλες) τοῦ ἐξαφανισθέντος, ἔξ ού συνάγεται διτ ἐξηλθε δι τῆς καμπίνας του μετά προγονούμενην κατάκλισιν. Ἐκ τῆς πρός τὸν ἀνθυποπλοίαρχον δοθείσης ἐξηγήσεως διτ είναι ἀδιάθετος και θέλαι νά ξαπλώσῃ και τῆς πρός τὸν υγιοφύλακα δοθείσης τοιαύτης διτ έχει πονοκέφαλον συνάγεται διτ ούτος ἐξηλθε διε περίπατον εἰς τὸ κατάστρωμα ἐπί τῷ τέλει ἀνακουφίσεως του ἐκ τῆς κε-

φαλαλγίας. Ούδεμία ένδειξις προέκυψεν ότι ούτος έπασχεν έκ μελαγχολίας ή κατελαμβάνετο ύπο κρίσεων ή είχεν σίοδήποτε ψυχικόν πρόβλημα και δι τόπο την έπηρειαν τούτον άπεράσισε και έθεσε τέρμα εις την ζωήν του ριφθείς οίκειοθελώς εις την θάλασσαν, εις οίσαν κρίσιν ηχηθή ή εκκαλούμενή ύπ' ἀριθ. 1858/80 ἀπόφασις, ήτις έν συνεχείς ἀπέρρεψε τό περί ἀποζημιώσεως κεφάλαιον της ἀγωγῆς. Ούδεις τόν ἔξετασθεντών κατά τήν ἐνορκον διοικητικήν ἀνάκρισιν ναυτικῶν, μελών τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου, ἔξεφρασεν ύπονοιαν αὐτοκτονίας, παρεκτός τοῦ ύποπλοιάρχου «Γ», διτις κατέθεσεν, διτις «ἴσως αὐτοκτόνησε ἐπηρεασμένος ἀπό τήν συμπεριφοράν τῶν Α' καὶ Γ' μηχανικῶν» (δρα τήν ἀπό 12/4/79 ἐκθεσιν τοῦ ἐνεργήσαντος τήν προανάκρισιν ἀρμοδίου ἀξιωματικοῦ τοῦ κεντρικοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς). Τουναντίον τόσον ὁ ἔτερος Γ' Μηχανικός «Β» δοσον καὶ ὁ ῥηθεῖς Α' μηχανικός (διτις δέν είχεν ἀγαθάς σχέσεις μετά τοῦ ἔξαφανισθέντος) ἀποδίδουν τόν πνιγμόν τοῦ Β' μηχανικοῦ εἰς ἀτύχημα καὶ δή εις αἰφνιδίαν ζάλην καὶ ἀπώλειαν τῆς ισορροπίας του καθ'. ήν στιγμὴν ἐκάθητο ἐπί τοῦ προστατευτικοῦ κιγκλιδώματος (κουπαστῆς) εις τό πρυμναίον τμῆμα τοῦ πλοίου. Ούτον ἔγηγεται καὶ ή ἀνεύρεσις αὐτόθι τῶν παντουφλῶν του. Κρίνασα δθεν ἡ ἀνωτέρω ἐκκαλούμενή διτις ούτος κατεβλήθη αἰφνιδίως ἀπό κρίσιν μελαγχολίας καὶ ὑπερπηδήσας τό προστατευτικόν κιγκλιδώματος ἐρριθφή ἐκουσίως εις τήν θάλασσαν καὶ ἐπνίγη· δι' ὅ καὶ δέον, δεκτοῦ καθισταμένου τοῦ πρώτου λόγου τῆς ἐφέσεως τῆς ἐναγούσης, νά ἔξαφανισθῇ αὐτῇ, κατά τό κεφάλαιον αὐτῆς, δι' οὐ ἀπέρριψε τήν ἀγωγὴν τῆς ἐναγούσης, διακρατούμενης δέ τῆς ύποθεσῆς, κατ' ἄρθρ. 535 παρ. 1 Κ.Π.Δ., νά ἐρευνηθῇ περαιτέρω κατ' ούσιαν, κατά τό σχετικόν κεφάλαιον αὐτῆς, ἡ ἀγωγή, ήτις ἐρειδεται ἐπί τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 1 καὶ 3 παραγ. 5 (ώς ή παραγ. αὐτή ἐτροποιηθή ύπο τοῦ ἄρθρ. 1 παρ. 2 τοῦ ν. 4705/30, τοῦ διά τοῦ Β.Δ τῆς 24-7/25-8-1920 κωδικοποιηθέντος ν. 551/15, ἐφαρμοζόμενου καὶ ἐπί ἀτυχημάτων εις ναυτικούς, κατ' ἄρθρο 2 αὐτοῦ καὶ ἄρθρο 66 παρ. 2 τοῦ KINΔ.

Ἐπειδή, κατά τήν παράγρ. 5 τοῦ ἄρθρ. 3 τοῦ ρηθέντος ν. 551/15, ἐν περιπτώσει θανάτου ή ἀποζημιώσεις περιλαμβάνει πέντε ἑτον μισθούς, οὐδέποτε δέ διλιγώτερον τῶν ἔξηκοντα εξ χιλιάδων δραχμῶν. Ἐάν τό σύνολον τῶν μισθῶν τῶν πέντε μισθῶν τῶν πέντε ἑτον ύπερβαίνει τάς ἐκατόν δέκα χιλιάδας δραχμάς προστίθεται εις τό ποσόν τῶν ἐκατόν δέκα χιλιάδας δραχμῶν, τό ἐν τέταρτον τῆς τοιαύτης ύπερβάσεως. Ἐτέρωθεν, κατά μέν τήν παράγραφον I περ.β τοῦ ἄρθρου 4 τοῦ αὐτοῦ νόμου, πρός καθορισμὸν τῆς κατά τ' ἀνωτέρω ἄρθρα ἀποζημιώσεως τό μέν ἔτος λογίζεται πλήρες, δέ μισθός, προκειμένου περι ἐργάτου ύπερβάντος τό 21ον ἔτος τῆς ἡλικίας του λογίζεται ίσος πρός τήν ύπ' αὐτοῦ καὶ κατά τούς πρό τοῦ ἀτυχήματος δώδεκα μῆνας πραγματικῶς ληφθεῖσαν ἀντιμισθίαν είτε εἰς χρήματα ή εἰδος, κατά δέ τήν δευτέραν παράγραφον τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου 4, ἐάν εις τήν περίπτωσιν β τῆς προηγουμένης παραγράφου δι παθών ἀποσχολήθη ἐπί διλιγώτερον τῶν δώδεκα μηνῶν πρό τοῦ ἀτυχήματος ως βάσις τοῦ ὑπολογισμοῦ τῆς ἀπό οξιμώσεως λαμβάνεται ἡ πραγματική ἀντιμισθία, ἣν ἔλαβεν ἀπό τής προσλήψεώς του προστίθεμένην κατά τό ποσόν τῆς ἀντιμισθίας τήν δοποίαν κατά τό χρονικὸν διάστημα, τό ἀπαιτούμενον πρός συμπλήρωσιν τοῦ πρό τοῦ ἀτυχήματος δωδεκαμήνου, ἡδύνατο ούτος νά λάβῃ ἐπί τή βάσει τῆς μέσης ἀντιμισθίας ἐργάτων καὶ ὑπαλλήλων τῆς αὐτῆς κατηγορίας κατά τό εἰρημένον χρονικόν διάστημα. Ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν ἀνωτέρω διατάξεων προκύπτει σαφῶς διτις πρός ύπολογισμόν τῆς ὄφειλομένης λόγω θανάτου τοῦ ναυτικοῦ ἀποζημιώσεως, είτε είχεν ούτος συμπληρώσει κατά τόν χρόνον θανάτου του είτε μή πλήρη δωδεκάμηνον ἀποσχόλησιν λαμβάνονται πάντοτε ύπ' διψιν αἱ ἀποδοχαὶ τοῦ πρό τοῦ θανάτου του δωδεκαμήνου τάς δοποίας ἔλαβε ή ἡδύνατο νά λάβῃ καὶ ούχι καὶ αἱ μετά τόν θανάτου αὐτοῦ τοιαύται, ως ἀβασίμως ύποστηρίζει ή ἐνάγουσα, ἔστω καὶ ἀν μετά βεβαιότητος θά ἐλάμβανεν εις τό μέλλον πηγημένας τοιαύτας λόγω προαποφασισθείσης προαγωγῆς ή αὐξήσεως διά τό μέλλον τῶν ἀποδοχῶν του.

Ἐν προκειμένω ἐσχέσει πρός τόν ύπολογισμόν τῆς ὄφειλομένης ἀποζημιώσεως ἀπεδειχθησαν τά ἔξης: Ὁ ἀποβιώσας σύζυγος και πατήρ, τῶν ἐναγούσων ἐναυτολογήθη τήν 18 Μαρτίου 1978 και ἀπεβίωσε τήν νύκτα τῆς 6/8/78, ήτοι δέν είχε συμπληρώσει μέχρι τοῦ θανάτου του 12μηνον ύπηρεσίαν παρά τή ἐναγούμενη. Ούτος ἐμισθοδοτήθη διά τό μέχρι τήν 10/8/78 χρονικόν διάστημα τῶν τεσσάρων μηνῶν και 23 ἡμέρων. Κατά τό χρονικόν διάστημα τούτο ἐλάμβανε 1) Ὁλικόν μηνιαίον μισθόν ἐρχ. 40.000, περιλαμβάνοντα τόν βασικού μισθού Συλ. Συμβάσεων ἐρχ. 20.030 τό ἐπίδομα Κυριακῶν ἐρχ. 2.084 (14%) και BONUS ιδιοκτήτου ἐρχ. 17.166. 2) Τροφήν εις είδος παρεχομένην, ἀποτελούμενήν εις δρχ. 106 ήμερησίως (Κεφ. II τῆς ΣΣ 3) ἀποζημιώσιν δι' ύπερω-

**apelco**  
A RAYTHEON COMPANY

— 2 χρόνια έγγαρη  
— Αποστολή Service σ' όλη την κόσμο  
— Πρωτοποριακές Τεχνολογίες  
— Αρχαρχικών προδιαγραφών και προσλευσών  
— Τεχνές με δύσκολην κατάσταση

**APELCO ALC-800 Δέκτης LORAN-C.**  
  
 — Καλύπτει τής προδιαγραφής της Coast Guard U.S.A.  
 — Ακρίβεια στηγμάτος 20 μέτρα!  
 — Συνεργείη διάνυσματος σε ΜΗΧΑΝΟΣ-ΠΛΑΤΟΥΣ  
 — Παρακαλούμενη πορείας  
 — Απόστολη καὶ χρόνος μέχρι διαφορισμού  
 — Πλήρης κάλυψη ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ  
 — Προγραμματορισμός για όλα τά έντονα περιουργία δύκτων στοιχείων LORAN-C του κόσμου  
 — Τροφοδοσία 12-42 V.DC 110-220 V.AC

**CLIPPER 85** 85 κανάλια,  
ψηφιακό παγκομιδια κάλυψη  
Ειδικών προδιαγραφών  
Β.Δ. Εύρωπης  
  
 AF-12 12 κανάλια (με κρύσταλλα)  
 82 κανάλια, ψηφιακό, CLIPPER-82  
παγκομιδια κάλυψη  
 CLIPPER-62  
62 κανάλια ψηφιακό  
 TRIDENT:  
Loud - hailer / listener,  
  
**SL - 2182 R Watch Receiver**  
 Σύμφωνα με τούς κανονισμούς SOLAS 74 (IMCO Resolution A 383 CEPT)  
 και ἐγκεκριμένο από την Ελληνική Ε.Ε.Π/Υ.Ε.Ν. Αρ. Εγκρ.3658/25/281

**RAYTHEON**

Tάραντα κάντελα

- 2600 MK II
- 2800
- 3100 MK II
- 4200
- 6410/25

24-32-40-64 Μάλιν

Πρωτοποριακή τεχνολογία  
Χαμηλή κατανάλωση  
Πενταδέκατη είλεντο  
Εύκολος χειρισμός  
Τροφοδοσία 12-42 V.DC.

**RAYTHEON RADARS**

6410 / 25

- 64 μιλια
- 10-25 kilowatt
- Plotter Facilities

**ΒΥΘΟΜΕΤΡΑ**  
 Πλήρης σειρά έρασιτεχνικών και  
 σπαγγελματικών:

- FLASHERS 50 - 100 όργυες
- RECORDERS 50 - 780 όργυες
- CRT ECHO SOUNDERS
- COLOR 11 inch ECHO SOUNDERS

**aegean**  
MARINE ELECTRONICS

LONDON OFFICE: K.A. LEMOS  
 • Πωλήσεις-Έγκαταστάσεις-Όνταλλοκτικό-Έργοστηριακή κάλυψη.  
 Πραξιτέλους 243 - Πειραιός, τηλ. 452256-4525232, Tlx. 212023 Doct. GR.

ριακήν έργασίαν έκ δρχ. 92,50 άνά ώραν. Κατά τό διάστημα τών 4 μηνών και 23 ήμερών, δι' ας έμισθοδοτήθη, έπραγματοποίησε 931 ώρας ύπερωριακής έργασίας και έλαβε 86.117 δρχ. 4) έκτάκτους άμοιβάς έκ δρχ. 20.251 συνολικώς (βλ. προσκομιζομένους λογαριασμούς μισθοδοσίας του. Συνεπώς η πραγματική άντιμισθία του διά τό διάστημα τών 4 μηνών και 23 ήμερών άνηλθε συνολικών είς δρχ. 327.019, είς δρόσον περιλαμβάνεται τό κατά τά άνω άντιτιμο τροφής 146 ήμερών 146X106 δρχ.) και ή έκ δρχ. 13.374 διαφορά, η καταβληθείσα είς τήν έναγόνουσαν λογω τής άναδρομικής ισχύος, άπο 1/7/78, τής νέας Συλλογικής Συμβάσεως. Ή πλασματική άντιμισθία του άφορά τό άπο 11/8/77 μέχρι 17 Μαρτίου 1978 χρονικόν διάστημα. Κατά τό διάστημα τούτο διάποιθωσας ήδύνατο νά λάβη βάσει τής άπο 1/1/77 ισχυόντης ως άνω Συλ. Συμβάσεως, κυρωθείσης διά τής ύπ' άριθ. 70100/4-4-77 τά έξης ποσά: α) διά τό άπο 11/8 έως 31/12/1977 χρον. διάστημα 4 μηνών καί 21 ήμερών δρχ. 18.670 μηνιαίως βασ. μισθόν σύν έπιδομα Κυριακών 14% έκ δρχ. 2.614 ίσον 21.284 δρχ. μηνιαίως και έν συνόλω δρχ. 99.989. β) Διά τό άπο 1/1 έως 17/3/1978 χρονικόν διάστημα 2 μηνών και 17 ήμερών δρχ. 20.030 μηνιαίως, βασ. μισθόν σύν έπιδ. Κυριακών 14% έκ δρχ. 2.804 ίσον 22.804 μηνιαίως και έν δωλ δρχ. 58.607 γ) άντιτιμον τροφής έκ δρχ. 106 ήμερσίων έπι 219 ήμέρας συνολικώς ίσον 23.214. "Ητοι έν συνόλω ως πλασματικήν άντιμισθίαν τού άνω διαστήματος δρχ. 181.810. Είς τά άνωτέρω ποσά πραγματικής και πλασματικής άντιμισθίας έκ δρχ. 508.829 (327.019 σύν 181.810) πρέπει νά προστεθούν α) δρχ. 23.635 δι' έπιδομα ως έκ τού χρόνου υπηρεσίας ήτοι έν πλήρη βασικόν μισθόν προσαυξημένον κατά τό έπιδομα Κυριακών 15% (23.635 σύν 15%) συμφώνων πρός τό Κεφ. III τής άπο 1/7/78 ισχυόσας νέας Συλ. Συμβάσεως και β) δρχ. 33.430 δι' άδειαν 50 ήμερών βάσει τού Κεφ. ΙΔ έν συνδ. πρός ΗΓ τής αύτης Συλ. Συμβάσεως (23.635 σύν 15% ίσον 27.180 σύν άντιτιμον τροφής 50 ήμερών X 125 δρχ. ήμερ. ίσον 6.250 δρχ.). Κατ' άκολουθίαν ή συνολική έτησία άντιμισθία τού άποιθωσαντος, βάσει τής όποιας θά ύπολογισθή ή όφειλομένη άποζημιώσις άνερχεται είς δρχ. 565.894 (327.019 σύν 181.810 σύν 23.635 σύν 33.430). Βάσει τής άντιμισθίας ταύτης και συμφώνων πρός τό ρηθέν άρθρ. 3 παρ. 5 τού ν. 551/15 ή όφειλομένη άποζημιώσις άνερχεται είς δρχ. 789.868 (565.894X5 ίσον 2.829.470 — 110.000 ίσον 2719.470:4 ίσον 679.868 σύν 110.000 ίσον 789.868). Δικαιούται τής άνωτέρω άποζημιώσεως, κατ' άρθρο 6 τού ν. 551/15 είναι αί έναγόνουσαν και δή ή μέν έπιζησασα σύζυγος τού άποιθωσαντος ναυτικού κατά τά 2/4, τό δέν ύπό τήν νόμιμον έπιτροπείαν της τελούν καί έκ τού μετά τού άποιθωσαντος τελεσθέντος και μέχρι τού θανάτου του μή λυθέντος (δρα τό ύπ' άριθ. 1848/23-9-78 πιστ./κον τού άρμοδιον Γραμματέως τού Πρωτοδικείου Ρόδου) νομίμου γάμου γεννηθέν μοναδικόν τέκνον, ήτοι ή άνηλικος θυγάτηρ της ονόματι Στέλλα κατά τά ύπόλοιπα 3/5.

Έπειδη μετά ταῦτα δέον νά γίνουν δεκταί αί ύπό κρίσιν έφέσεις και δή έν δωλ μέν ή έφεσις τής έναγομένης πλοιοκτητρίας κατά τής έκκαλουμένης ύπ' άριθ. 4987/79 άποφάσεως, έν μέρει δέ ή έφεσις τής έναγουσής καθ' δσον στρέφεται κατά τής έκκαλουμέ-

νης ύπ' άριθ. 1858/80 άποφάσεως. Ν' άπορριφθή ή έφεσις τής έναγουσής καθ' δσον στρέφεται κατά τής ύπ' άριθ. 49857/1979 άποφάσεως και ή διά τών προτάσεων της άσκηθείσα άντέφεσις κατά τής αύτης άποφάσεως. Νά μεταρρυθμισθούν άμφότεροι οί άνω άποφάσεις και δή α) Νά έξαφανισθή ή ύπ' άριθμ, 4987/78 άποφασις καθ' δε κεφάλαιον, μόνον, έδεχθη έν μέρει τό πρώτον κεφάλαιον τής ένδικου άγωγής (ύπόλοιπον δεδουλευμένων άποδοχών και άναλογια δώρων έστρων Πάσχα και Χριστουγέννων 1978), και β) νά έξαφανισθή ή ύπ' άριθμ. 1858/80 όμοια καθ' δε κεφάλαιον άπερριψε τό δεύτερον κεφάλαιον τής άγωγής (άποζημιώσις ν. 551/15). Νά γίνη δεκτή έν μέρει, ως πρός β κεφάλαιον τής ή άγωγή και νά καταδικασθή ή ήτηθείσα έναγομένη, πλοιοκτητρία, είς μέρος τής δικαστικής δαπάνης τής έναγοήσης άμφοτέρων τών βαθμών, κατά τά έν τώ διατακτικών.

Παρατηρήσεις: 'Ανάμεσα στά θέματα πού άντιμετωπίζει ή άποφασι τό πιό ένδιαφέρον, κυρίως διότι είναι νέο, άναφέρεται στήν εύθυνη τού άντιπροσώπου τού έργοδότη (πλοιοκτήτη ή έφοπλιστή) πού συνήψε τή σύμβαση ναυτικής έργασίας γιά τίς άπαιτήσεις πού προκύπτουν άπ' αύτή. "Οπως είναι γνωστό, ή εύθυνη αύτή θεσπίστηκε μέ τό νόμο 762/1978, δι όποιος έχει διατυπωθεί μέ εύρυτητα και καλύπτει δχι μόνο τήν άποζημιώση τον ν. 551/1915, άλλα και τίς άπαιτήσεις πού προέρχονται άπό άδικημα τό δρόπο έγινε κατά τήν παροχή τής έργασίας και σχετίζεται μέ αύτη (βλ. σχετικά 'Α ν τ α π α σ η, έπι τής εύθυνης τού άντιπροσώπου τού πλοιοκτήτου διά τάς έκ τής συμβάσεως ναυτολογήσεως άπαιτήσεις, Δελτ. Ναυτ. 'Επιμ., τευχ. 74, σ. 8 Πειρ. Νομ., τόμ. 1 σ. 20). Ειδικότερα τήν άποφαση άπασχόλησε άν εύθυνεται δι άντιπροσώπου πλοιοκτητρίας άλλοδαπής έταιρίας πού συνήψε στήν 'Ελλάδα σύμβαση ναυτικής έργασίας πρίν νά ισχύσει δ νόμοις γιά έργατικό άτυχημα πού συνέβη μετά τήν έναρξη τής ισχύος του.

'Η πρωτόδικη άποφαση 4987/1979 δέχτηκε σωστά, δπως θά δούμε πιό κάτω, δι ό νόμος 762/1978 δέν έχει άναδρομική δύναμη και συνεπώς δέν έφαρμόζεται στίς άπαιτήσεις πού προέρχονται άπό συμβάσεις ναυτικής έργασίας πού προηγήθηκαν τής ισχύος του. 'Η προκείμενη άποφαση τού 'Εφετείου Αθηνών, παρακάμπτοντας τό ζήτημα τής άναδρομικότητας ή δχι τού νόμου, έφθασε στή συγκεκριμένη περίτωση στό ίδιο άποτέλεσμα θεωρώντας παθητικά άνομιμοποίητη τήν άγωγή, διότι είχε άσκηθεί κατά το νομικού προσώπου-άντιπροσώπου τού πλοιοκτήτη. Δηλαδή κατά τήν άποφαση δ νόμος 763/1978 θέλει πάντοτε συνυπέθυνο φυσικό και δχι νομικό πρόσωπο. "Αν δ άντιπρόσωπος πού συνήψε τή σύμβαση ναυτικής έργασίας είναι νομικό πρόσωπο, δέν εύθυνεται είς δλόκληρο μέ τόν πλοιοκτήτη τό νομικό πρόσωπο-άντιπρόσωπος, άλλα τά φυσικά πρόσωπα πού τό έκπροσωπούν άπό τήν κατάρτιση τής συμβάσεως ως τήν άσκηση τής άγωγής. 'Η έρμηνευτική αύτη θέση προκύπτει κατά τήν άποφαση άπό τό γεγονός δι ό δεύτερη παράγραφος τού άρθρου 1 τού νόμου, ή όποια καθειρώνει τή συνευθύνη τού έκπροσώπου τού νομικού προσώπου-άντιπροσώπου, δέν περιέλαβε τό σύνδεσμο «και». 'Από τή σκόπιμη (SIC) αύτη παράλειψη ή άποφαση συνά-



GROUP

WORLDWIDE SHIP SUPPLIERS

CAPT. EM. GEORGULIS - CAPT. D. LYMPEROPOULOS - D. KARAVIDOGLOU

The ATPAC GROUP is a complete worldwide association of selected ship-suppliers, covering 40 countries (500 ports) and offering to Greek Shipping top quality service.

FOR DETAILS CONTACT PIRAEUS BRANCH:  
144 Kolokotroni Street, P.O.Box 24, PIRAEUS.  
Telex: 21 2859 ATPA GR. Tel: 4531102/4. Cables: ATPACHELLAS



γει δι τού νόμου δέν θέλησε τήν ευθύνη καὶ τῶν ἑκπροσώπων τοῦ νομικοῦ προσώπου - ἀντιπροσώπου, ἀλλά μὲν ὁ νομικός τῶν φυσικῶν προσώπων ποὺ ἑκπροσώπησαν κατὰ τὴν κατάρτιση τῆς συμβάσεως ἡ μεταγενέστερα τὸ νομικό πρόσωπο-ἀντιπρόσωπο τοῦ πλοιοκτήτη ἡ ἐφοπλιστή.

— Ἡ ἐρμηνευτικὴ δύμας αὐτὴ ἔξηγηση δέν ἔχει ἀλλοί ἔρεισμα ἀπὸ τὴν ἀτυχὴ διατύπωση τοῦ γράμματος καὶ τὴν ἀλάχιστα ἰκανοποιητικὴ νομοτεχνικὴ του δομῆ. Πράγματι, κατὰ τὴν παρ. 1 τοῦ ἄρθρου I τοῦ νόμου, δοποὶς συνομολογήσει στὴν Ἑλλάδα μὲν ναυτικὸ σύμβαση ἐργασίας σέ πλοιο ὡς ἀντιπρόσωπος ἐργοδότη (πλοιοκτήτη ἡ ἐφοπλιστή) ποὺ κατοικεῖ στὸ ἔξωτερικό ἡ εἶναι ἀλλοδαπή ἑταῖρια, εὐθύνεται εἰς ὀλόκληρο μὲ τὸν ἐργοδότη γιὰ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ ναυτικοῦ ποὺ πηγάζουν ἀπὸ τὴν ναυτεργασιακὴ σχέση. Ἡ εὐθύνη βαρύνει τόσο τὸν ἔκούσιο, δσο καὶ τὸ νόμιμο ἀντιπρόσωπο εἴτε εἶναι φυσικό εἴτε νομικό πρόσωπο.

Ἡ μοναδικὴ διάκριση τὴν δοπία κάμνει ἡ διάταξη ἀναφέρεται στὸν πλοιοκτήτη («έπιψυλασσομένων τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 53 ΚΙΝΔ....»). Ἀν δὲ πλοιορχος, νόμιμος ἀντιπρόσωπος τοῦ πλοιοκτήτη, καταρτίσει τὴ σύμβαση ναυτικῆς ἐργασίας (καὶ αὐτὸ σπάνια συμβαίνει σήμερα), δέν ὑπέχει προσωπικὴ εὐθύνη. Ὁ λόγος τῆς ἔξαιρέσεως αὐτῆς εἶναι εὐνόητος καὶ δέν χρειάζεται νά υπογραμμιστεῖ. Δεδομένου διμως δτὶ δὲ ἀντιπρόσωπος διαφέρει ἀπὸ τὸ δργανο τοῦ νομικοῦ προσώπου (βλ. ἐνδεικτικά Σημ. αντ. πλοιοκτήτη, Γενικαὶ Ἀρχαὶ τοῦ Ἀστικοῦ Δικαίου, ἐκδ. 2η, Α' σ. 238-239). Δωρὶ ἡ, εἰς Γεωργιάδη - Σταθόπουλον ΑΚ, ἄρθρ. 31), δέν εὐθύνεται ἐπίσης προσωπικῶς τὸ ἐκπροσώπων πλοιοκτήτης ἀλλοδαπῆς ἑταῖριας. Ἀλλ' ἡ ἀνευθυνία τοῦ ἑκπροσώπου δργανο τοῦ νομικοῦ προσώπου θά παρείχε τὴν εὐχέρεια στὸν ἐργοδότη (πλοιοκτήτη ἡ ἐφοπλιστή) νά ἔκμηδενίσει τὴ σημασία τοῦ νομοθετικοῦ μέτρου ἀναθέτοντας τὴν ἀντιπρόσωπευσή του κατὰ τὴ σύναψη τῶν συμβάσεων ναυτικῆς ἐργασίας λχ. σέ ἑταῖρια περιορισμένης εὐθύνης ποὺ ἔχει συσταθεὶ ἀποκλειστικά γιὰ τὸ σκοπὸ αὐτό. Γιά ν' ἀποτρέψει ἔνα τέτοιο ἐνδεχόμενο, ἡ παρ. 2 τοῦ ἄρθρου I τοῦ νόμου θέσπισε, «ἐκ τούς τὴν εὐθύνην τοῦ προσώπου λαμβάνοντας τὸν ἀσκηση τῶν ἀπαιτήσεων ποὺ πηγάζουν ἀπ' αὐτή (βλ. ἐπίσης τὴν ἀγόρευση τοῦ εἰσηγητῆ τῆς πλειοψηφίας στὴ Βουλὴ Ἐμ. Μπάιλα κατὰ τὸν δόποιο «... δικοπός τοῦ νομοθέτου εἶναι νά εἶναι υπεύθυνα δχι μόνον τὰ νομικά πρόσωπα, τὰ δοποὶ ἑκπροσωποῦν καὶ ἀντιπρόσωπεύοντα τὸν πλοιοκτήτην ἡ τὸν ἐφοπλιστήν εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἀλλά καὶ οἱ ἑκπρόσωποι τῶν νομικῶν προσώπων». Πρακτικά Βουλῆς, Συνεδρίασις ΛΘ' (27-2-1978) σ. 142).

Σύμφωνα μὲ τὰ παραπάνω, ἡ ἀναζήτηση τῆς βουλῆσεως τοῦ νομοθέτη δηγεὶ μᾶλλον σέ ἀπόψη ἀντιθετή ἀπὸ ἐκείνη ποὺ ὑποστηρίζει ἡ ἀπόφαση. Ἐξ ἀλλοῦ, οὔτε ἡ προσπάθεια τῆς ἀποφάσεως νά συνδέσει τὴν ιδιότητα τοῦ ἀντικλήτου μὲ τὴν ὑπαρξη φυσικοῦ προσώπου - ἀντιπρόσωπου τοῦ πλοιοκτήτη ἡ ἐφοπλιστή καὶ νά ἔνισχει ἔτσι τὴ θέσητης, εἶναι βάσιμη. Ὁ χαρακτηρισμός τοῦ ἀντιπρόσωπου τοῦ πλοιοκτήτη ἡ ἐφοπλιστή ποὺ συνήψε τὴ σύμβαση ναυτικῆς ἐργασίας ὡς ἀντικλήτου αὐτοῦ ἔγινε τροπολογία πού κατατέθηκε στὴ Βουλὴ (Βλ. Πρακτικά Βουλῆς, Συνεδρίασις ΛΘ' (27-2-1978) σ. 142)).

δρίαση ΜΑ' (1 Μαρτίου 1978), σ. 1507). Γιά τὸ λόγο αὐτὸ ἡ διατύπωση τῆς διατάξεως δέν εἶναι καὶ κατὰ τὸ σημεῖο τοῦ ἐπιτυχῆς. 'Αλλ' ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὸ δν προσφέρεται ἡ δχι ἡ γραμματικὴ ἐρμηνεία τῆς διατάξεως γιὰ τὴ συναγωγὴ τέτοιων θέσεων, ἀναμφισβολο εἶναι πώς ἡ γνώμη πού ἔχει ἐπικρατήσει δέν ἀποκλείει τὸ διορισμό καὶ νομικοῦ προσώπου ώς ἀντικλήτου (βλ. Κ. Μ π. ἡ, Πολιτικὴ δικονομία, ἄρθρ. 142, ἀρ. 9).

'Αναφορικά μέ τὸ ζήτημα δν ὁ v. 762/1978 ἐφαρμόζεται στὶς ἀπαιτήσεις πού γεννήθηκαν μετά τὴν ἔναρξη τῆς ἴσχυος του, δηλ. μετά τὴν 31 Μαΐου 1978, ἀλλά πηγάζουν ἀπὸ συμβάσεις καὶ γενικότερα σχέσεις ναυτικῆς ἐργασίας πού δημιουργήθηκαν πρὶν ἀπ' αὐτή, ἡ ἀπάντηση πρέπει νά εἶναι ἀποφασιστική (βλ. 'Αντάπαση, δ. π. παρ. 'Εφ. Πειραιῶς 1065/1980 ἀδημοσίευτη στὸ νομικό τύπο' Μον. Πρωτ. Πειραιῶς 1845/1978 Πειρ. Νομ. 2.507). 'Αναμφισβήτητο εἶναι δι τὴ ἀντιμετώπιση τῶν διαρκῶν ἐνοχικῶν σχέσεων, δι ποὺ ἡ ναυτεργασιακὴ ἀπὸ ἀποψη διαχρονικοῦ δικαιού δέν εἶναι ἀπαλλαγμένη διχογνωμιῶν (βλ. Λιτζερόπουλο εἰς 'Ἐρμ. Εἰσ. Ν. ΑΚ, ἄρθρ. 24 ἀρ. 97). Στὴ συγκεκριμένη δύμας περίπτωση δέν ὑπάρχει λόγος νά προσφύγει κανεὶς στὴ διάταξη τοῦ ἄρθρου 24 Εἰσ. Ν. ΑΚ ἡ δοπία καθιερώνει καὶ στὶς διαρκεῖς ἐνοχικές σχέσεις κατὰ τὴν κρατοῦσα ἀποψη τὴν ἀρχή τῆς ἐπιβιώσεως τοῦ παλαιοῦ δικαιού. 'Ο νόμος 762/1978 δέν ἔχει διποσδήποτε ἀναδρομική δύναμη, ἀφοῦ δρισε εἰδικῶς (ἄρθρ. 2) δι τὴ ἴσχυς του ἀρχίζει μετά δύο μῆνες ἀπὸ τὴ δημοσίευση του στὴν 'Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως'. 'Η νόμιμη αὐτὴ προθεσμία ἔχει προφανῶς ώς σκοπό νά προστατεύει τὰ ιδιωτικά συμφέροντα ἀπὸ ἀπρόβλεπτες συνέπειες.

ΑΝΤΩΝΗΣ Μ. ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ  
Δικηγόρος, δ.ν.

#### Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΤΟΥ «ΕΛΕΝΗ Β.»

Τὴν 9 Μαρτίου ηχθεὶ ἐνώπιον τοῦ Πρωτοδικείου τοῦ Λονδίνου (High Court) ἡ ύπόθεσης τῆς συγκρούσεως τοῦ ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ «'Ελένη Β», 18.879 τον. d.w. καὶ τοῦ Γαλλικοῦ φορτηγοῦ «Ροζέλιν» 27.244 τον. d.w., ητὶς συνέβη τὴν 6 Μαΐου 1978 εἰς τὴν Βορ. Θάλασσαν ἀνοικτά τοῦ Γκρέιτ Γιάρμουθ.

Ἡ σύγκρουσις δέν είχεν, εὐτυχῶς, ἀνθρώπινα θύματα, ἀλλ' ἐστοίχισε τὴν ἀπώλειαν τοῦ ἐλληνικοῦ τάνκερ, σημαντικάς ζημίας τοῦ γαλλικοῦ φορτηγοῦ καὶ ρύπανσιν τῶν βρετανικῶν ἀκτῶν. Κατὰ τὰς ἀπόψεις τοῦ Γάλλου πλοιαρίου ἡ σύγκρουσις ωφείλετο εἰς τὸ ἐλληνικόν πλοίον, τὸ δόποιον ἐνώ ἐπλεεν εἰς ἀντίθετον παράλληλον κατεύθυνσιν, μετέβαλε ἀνεξηγήτως πορείαν τὴν τελευταίαν στιγμὴν καὶ εὑρέθη πρὸ τῆς πρώτας τοῦ γαλλικοῦ.

Αἱ ἀπόψεις τοῦ «'Ελληνος πλοιαρίου δέν ἐγνώσθησαν, διότι δῆλοι οἱ «'Ελληνες μάρτυρες δέν παρέστησαν εἰς τὴν ἀκροαματικὴν διαδικασίαν ἀπό 9-13 Μαρτίου. «Ενεκα τούτου ἡ ύπόθεσης ἀνεβλήθη διά τὴν 18 Μαΐου.

Δικαστής εἶναι ὁ κ. Sheen μετά δύο παρέδρων ώς ναυτικῶν ἐμπειρογνωμόνων, προερχομένων ἐκ τῶν πλοιαρίων τοῦ Trinity House. Συνήγορος τοῦ μέν Γαλλικοῦ σκάφους εἶναι ὁ κ. Michael Thares τοῦ δέ 'Ελληνικοῦ ὁ κ. Anthony Clarke.

Τὰ ἑκπροσώπουμενα συμφέροντα ἀνέρχονται εἰς 10 περίπου ἐκατομ. δολλαρίων, περιλαμβανομένης καὶ τῆς ἀπώλειας τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, διπερ τελικῶς εβίθισαν αἱ βρετανικαὶ 'Αρχαὶ ἐβδομάδας τινάς μετά τὴν σύγκρουσιν.

## ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON E.C.3  
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 - 480.5611. ΤΕΛΕΞ: 885651 RANDK G.

ST. CLARE HOUSE 30 / 33, MINORIES  
LONDINON EC3N 1DT

## RETHYMNISS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON, E.C.3.  
TEL.: 01 - 480.5611. TELEX: 885651 RANDK G

ST. CLARE HOUSE 30 / 33, MINORIES  
LONDON EC3N 1DT

# **NAFSI = GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS**

- IN-SITU WORKS

- 1) In-Situ reconditioning of crankshafts
- 2) In-Situ machining of various parts

- RECONDITIONING OF MACHINERY  
COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company

**IVALDI & GENERALE**



- REPAIR OF ELECTRIC MACHINES  
THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

NAFSI is an exclusive within the Greek territory licensee of the British company

**ayrodev INTERNATIONAL**

- ELECTRONIC DIAGNOSIS OF  
MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI has secured the exclusive cooperation of the Dutch company

**TECHNO DIAGNOSIS**



- REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON  
COMPONENTS

NAFSI cooperates with

**THERMILOCK** France

- CHOCKING OF MAIN AND AUXILIARY  
ENGINES WITH POURABLE EPOXY RESIN  
COMPOUNDS AND COATING OF SHAFTS

NAFSI cooperates with Messrs H.A. SPRINGER, W. Germany, being their exclusive Distributor in Greece and Cyprus.



- REPAIR OF BROKEN OR CRACKED ME-  
TAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

**KRAMTECHNIK**

- DYNAMIC BALANCING OF ROTATING  
PARTS.

Rotating parts from 1 Kp to 15.000 Kp can be balanced dynamically on NAFSI's electronic balancing installation.



**NAFSI S.A.**

REG. OFFICES:  
34, METHONIS STR. PIRAEUS-GREECE  
TELEPHONES: 4914282, 4909836  
TELEX: 21.2708 NFI GR

PLANT: PERAMA FREE ZONE  
TELEPHONE: 4410211 (5 LINES)  
TELEX: 213344 NFI GR.  
CABLE: "NAFSI" PIRAEUS-GREECE

# ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

• Η τράπεζα της Βραζιλίας συζητά μέση πέντε μεγάλα ναυπηγεία της χώρας την παροχήν δανείων μέχρι 300 εκατομ. δολαρίων διά την χρηματοδότησην 15 πλοίων πρός έξαγωγήν, που θα ναυπηγηθούν έντος της προσεχούς διετίας. Το παρελθόν έτος ή Βραζιλία ήτο ή δευτέρα παγκοσμίως ναυπηγική χώρα, μετά την Ιαπωνίαν, είς παραγγήν (728.842 τον. γκρός), άλλα δέν κατόρθωσε να προσελκύσῃ υπερβατικά νέαν παραγγελίαν, λόγω διακοπής τών χρηματοδοτήσεων άπο την τράπεζαν της Βραζιλίας.

• Η αμερικανική άκτοφυλακή σκοπεύει να έπιτρέψῃ μίαν μεταβατικήν περίοδον προτού έφαρμόσει πλήρως τούς νέους κανονισμούς του ΙΜΚΟ διά την άσφαλειαν τών δεξαιενοπλοίων. Τά σκάφη πού δέν θα έχουν συμμορφωθεί μέτούς κανονισμούς ή από της Ιαπωνίαν θά αντιμετωπίζονται μεμονωμένων και, άναλογως της προσπεθείσας πού θα έχει καταβληθή άπο τούς πλοιοκτήτας του νά τηρήσουν τούς κανονισμούς, θά έπιτρέπεται η είσοδος του είς αμερικανικά υδατα, ή θα άπαγορεύεται, ή θα έπιβάλλεται πρόστιμον μέχρις 25.000 δολ. ήμερησίως.

• Αι άναπτυσσόμεναι χώραι θά πρέπει νά διαθέσουν τουλάχιστον 5,5 δισεκατ. δολαρίων είς άγοράς μεταχειρισμένων και νεοτεύκτων πλοίων, έάν έπιμεμούν τό 1985 νά μετέχουν κατά 40% είς τάς έθνικάς των μεταφοράς έπρων χύδην φορτίων, λέγουν οι Λάμπερτ Μπρόδερς. 'Εάν αι κρατούσαι τάσεις συνεχισθούν διότο τών μπάλκ κάρριερ τών άναπτυσσόμενων χώρων θά φθάση τά 30 εκατομ. τον. τό 1985 και θά είναι είς θεσιν νά μεταφέρη το 29% τών μεταφορών των. 'Εάν θέλουν νά έπιτύχουν τό 40%, θά πρέπει μέχρι τό 1985 νά άποκτήσουν ένα στόλον μπάλκ κάρριερ 42 εκατομ. τον. Έπισημαίνεται διτο τό 1980 ή συμμετοχή τών άναπτυσσόμενων χώρων είς τόν παγκόσμιον στόλον τών σκαφών μεταφοράς έπρων χύδην φορτίων ήτο 11%, έναντι 4,7% τού 1970.

• Πτωχός σχεδιασμός, άλλειψις εύσταθείας και άνεπαρκής έκπαιδευσης προεκάλεσαν τήν καταστροφήν τής πλωτής έξεδρας «Άλεξάντερ Κιελάντ», πρό έπους είς τήν Βόρειον Θάλασσαν, μέ άποτελεσμα τήν άπωλειαν 123 άτομων. 'Η κόπωσις τών μετάλλων προεκάλεσε τήν θραύσιν ένος ύποστριγμάτος, και ή έξεδρα άνετράπη άλλειψις έπαρκους εύσταθείας. Αύτά είναι τά συμπεράσματα τής έκθεσεως τού δικαστηρίου, τό όποιον έπιπρίπτει σοβαράς εύθυνας είς τούς Γάλλους σχεδιαστάς και ναυπηγούς.

• Ο διεθνής όργανισμός «Ιντερτάνκο», είς τόν όποιον μετέχουν οι περισσότεροι ίδιοκτήται δεξαμενοπλοίων δλου τού κόσμου, μετέτοντό ένδεχόμενον νά συμπεριλάβη είς τούς κόλπους του και τούς ίδιοκτήτας γαιανθρακωρύχων σκαφών, ώς άνεκονθλή είς τό έπτησον συνέδριον τού όργανομού πού έπραγματοποιήθη προσφάτως είς Ουάσιγκτων.

• Πρός άντιμετώπισιν τών προβλημάτων

κατά Μάρτιον κατά 40%. Ρεκόρ 85 έκατομ. δολ. έναντι τών 60 έκατομ. τού Νοεμβρίου. Τά έσοδα άπο τού Ιουλίου θά αύξηθούν κατά 200 έκατομ. δολ. είς 1-2 δισεκ. δολ. διά το έρχομενον άπο τού Ιουλίου νέον έτος.

• Η Ιαπωνική έταιρια «Πέντα Όσεαν» άναμενει τήν άποφασιν διά τήν νέαν φάσιν τῆς διευρύνσεως. Η Κυβέρνησης άναμενεν άκριβως τά άποτελέσματα τής πρώτης φάσεως διά νά χωρήση είς τήν δευτέραν. Μετά έξαμηνον θά άνακοινωθούν.

\*\*\*

• Ήδη σκάφη 983.000 τον. διαπλέουν ήμερησίως. Αυξησις κατά 220.000 τον. ήμερησίως. Η δαπάνη διάπλου τών μεγάλων τάκερς μικροτέρα παρά πρότερον, παρά τό γεγονός διτο τά δικαιώματα τής Διώρυγος ημέρησαν κατά 20%.

• Τό νέον σχέδιον θά χρειασθή 4-5 έτη διά νά πραγματοποιηθή. Δάνειον θά παραχωρηθή και άπο τήν Ιαπωνίαν. Πολλοί, βεβαιώς, οι παράγοντες θά μελετηθούν. Αι προβλέψεις θά έκτασθον διά μιάν 15ετίαν. Τό έργον, άν άποφασισθή, θά άρχηση άμεσως. Τέσσαρα έως πέντε έτη θά χρειασθούν διά τήν άποπεράτωσί του.

• Ας οι σημειωθή διτο έν δισεκ. δολ. θά άποδωση έφετος είς διόδια ή διώρυξ. Κατά Μάρτιον είσεπράχθησαν ήμερησίως 2,6 έκατομ. δολ. και ή αύξησις συνεχίζεται.

## ΓΑΛΛΙΑ

### Η θέσις τής ναυτιλίας της

Οι Γάλλοι πλοιοκτήται ημέρησαν τάς παραγγελίας των διά νεότευκτα πλοία, άπο 85.450 τον. d.w. τό 1979 είς 611.685 τον. τό 1980. Εάν αύτών τέσσαρα σκάφη, 445.220 τον. παρηγγέλθησαν είς ναυπηγεία ένων χώρων.

Συγκεκριμένως, αι παραγγελία είς τήν άλλοδαπτην συνίστανται είς τρία μπάλκ κάριερ πιερού τών 138.450 τον. έκαστον πού παρηγέλθησαν είς τά Ιαπωνικά ναυπηγεία Καβασάκι και έν τών 29.900 τον. τάκερ. Αι είς έγχωρια ναυπηγεία παραγγελία περιλαμβάνουν 11 πλοία 166.465 τον., άξιας 1,5 δισεκ. Γαλλικών φράγκων. Αναφέρονται είς έν έπιβατηγόν σκάφος, δύο ύγραεριοφόρα, τέσσαρα πλοία - κοντέινερς και τέσσαρα ρό-ρό.

Βάσει ένός νόμου, πού έτεθη έν ισχυί τόν Ιούνιον τού 1980, αι Γαλλικά παραγγελίας είς έγχωρια ναυπηγεία έπιτυγχάνουν πιστώσεις άπο Γαλλικάς τραπέζας συμφώνων μέ τούς δρους τού Ο.Ο.Σ.Α.

Διά τό 1981, θά παραδοθούν είς Γαλλικούς πλοιοκτήτας νεότευκτα πλοία 46.915 τον., άλλα διά τό 1981 θά αύξηθούν είς 601.935 τον. και τό 1983 είς 692.135 τον.

Εις τάς άρχας τού 1981, ο γαλλικός έμπορικός στόλος συνίστατο έκ 409 σκαφών και ήτο κατά 800.000 τον. μικρότερος είς δύκον έναντι τού προηγουμένου έτους. Και πρεδοποιούν οι έφοπλισται διτο ή συρρίκνωσις

## ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

### Η διώρυξ

Κατά δήλωσιν τού Προέδρου τής Διώρυγος Σουέζ ή κίνησί της ένεφανσεν αύξησιν σημαντικήν. Κατά 30% ημέρηση αύτη μετά τήν διεύρυνσί της και τά έξ αύτης έσοδα

## KARLO MODERN SHIP SUPPLY LTD

QUALITY — EFFICIENCY — ECONOMY

General Ship Suppliers in all East Coast of Canada

Bonded Warehouse

DIRECTOR: SPIROS EPPAXIADIS

3810 ST. PATRIC STREET, MONTREAL QUEBEC CANADA H4E 1A4  
CABLE: KARLJADRAN - MTL TELEX: 05566200 TEL.: (514) 934-0423

REPRESENTATIVE IN GREECE: UNITED MARITIME A. N. BOURNAKIS  
144, KOLOKOTRONI STREET PIRAEUS GREECE  
PHONE: 4514767 - 4137888 - A.O.H.: 4523485 TELEX: 213359 ANIN GR

τού στόλου θά είναι μεγαλυτέρα μελλοντικώς έαν δεν ληφθούν μέτρα διά τήν βελτίωσην της άποδοτικότητος των πλοίων ύπο τήν έθνικήν σημαιάν.

Τα άποτελέσματα των ναυτιλιακών έπιχειρήσεων κατά τό 1980 έπηρεάθησαν άπό την αύξησην των καυσίμων, τάς άπεργίας και την παρουσιαζόμενη διεθνώς υπερπροσφοράν χωρητικότητος είς ώρισμένας κατηγορίας πλοίων — καὶ ιδιαιτέρως είς τά τάνκερς πού άντιπροσωπεύουν τό 67% τού γαλλικού τοννά. Αι τακτικαὶ, έπίσης, γραμμαὶ έπληγησαν σοβαρώς άπό τόν άνταγωνισμόν των σημαιών χαμηλοῦ διαχειριστικού κόστους.

Οι έφοπλισται ζητούν άπό τήν κυβέρνησιν νά μετράση τήν φορολογίαν των πλοίων και νά έπιβάλλῃ τόν έκσυγχρονισμόν τής ναυτιλίας άπό τεχνολογικής πλευράς, ώστε νά έπιτευχθῇ ή μεγιστή δυνατή οίκονομία άπό πλευράς κατανάλωσεως καυσίμων και κόστους έπανδρώσεως. Σητούν, έπίσης, ηγεμένας πιστώσεις διά παραγγελίας και χαλάρωσιν των κανονισμών πού άφορούν είς τάς παραγγελίας είς ξένα ναυπηγεία.

## ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

### 'Ανησυχητικαὶ τάσεις

Μέ άνησυχίαν έπισημαίνουν οι Γερμανοὶ τήν πτώσιν τής ναυτιλίας των κατά τά τελευταῖα ἔτη. Πέρυσι, μία ἀπό τάς μεγαλυτέρας, παραδοσιακάς έταιριας τακτικών γραμμών, ή «Χάνσα» διελύθη ἐλλείψει ρευστότητος. Τινές τών δραστηριοτήτων τής ἀνέληφθησαν ἀπό ἀλλας γερμανικάς έταιριας και ἀλλαι ἐγκατελείφθησαν.

Η «Ενωσις Γερμανών Έφοπλιστών ἀναφέρει ὅτι τά άποτελέσματα των ναυτιλιακών έταιριων κατά τό 1980 ήσαν ἀπό ίκανο ποιητικά μέχρις άνησυχητικά. Τά πλοία «τράμπ» ἀπέδωσαν ἀρκετά κέρδη λόγω τῆς καλής ναυλαγράς, ἀλλ' ή θέσις τών περισσοτέρων έταιριών τακτικών γραμμών δέν ἡτο διόλου ευχάριστος.

Ίδαιτέρως υπογραμμίζεται η στροφή πρός τάς ξένας σημαιάς, η οποία ὄφειλεται είς τό κριβών διαχειριστικόν κόστος τού γερμανικού πλοίου (ψηφλὸν μισθολόγιον, κοινωνικά παροχαί, κλπ). Τό ημισυ περίπου τού γερμανικής ίδιοκτησίας στόλου ἀκαλύπτετο ὑπό ξένας σημαιάς είς τό τέλος τού 1980. Και προτείνονται μέτρα τά οποία δχι μόνον θά ἀναστρέψουν τήν τάσιν αὐτήν, ἀλλά θά ἀποτρέψουν τήν φυγήν τών πλοιοκτητών πρός ἀλλας χώρας δησού αἰ δαπάναι είναι χαμηλότεραι.

### Τό πρόβλημα τής έπανδρώσεως

Οι έφοπλισται λέγουν ὅτι αἰ ἀπαιτούμεναι ἀλλαγαὶ θά ἐπηρεάσουν τήν έπανδρωσιν τών πλοίων, τάς δαπάνας τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων και τάς έπιχειρήσεις. Ίδαιτέρω έμφασις δίδεται είς τό θέμα τής ἀκαδεύσεως τών ἀλλοδαπών πού ὑπηρετούν ἐπί τό πλοίων μέ γερμανικήν σημαιάν.

Σήμερον, ο ὑπό τήγ έθνικην του σημαιάν γερμανικός ἐμπορικός στόλος ἀριθμεῖ 446 ποντοπόρα σκάφη, 6,9 ἑκατομ. τον. γκρός

και 600 ἀκτοπλοϊκά, 400.000 τον. γκρός. Ἐπί τών πλοίων αύτών ἀπασχολούνται περίπου 30.000 ναυτικοί ἐκ τών όποιων τό 22% είναι ἀλλοδαποί.

Υπάρχουν, έπίσης, ἔτερα, 340 πλοία γερμανικής ίδιοκτησίας καλυπτόμενα ὑπό ξένας σημαιάς, συνολικής χωρητικότητος 3,9 ἑκατομ. τον. γκρός. Είς αύτά το μεγαλύτερον μέρος τού πληρώματος — και συχνά ὀλόκληρον — ἀποτελεῖται ἔξι ἀλλοδαπῶν.

Διά τό τρέχον ἔτος παρεσχέθη είς τούς ναυτικούς αὔξησις 5,4% πλέον μικρά «μπόνους» και διάφορος ἔξτρα. Ἐξεφράσθησαν, πάντως, ἀπιφύλαξεις διά τήν σκοπιμότητα τών αύξησεων αύτών αἱ όποιαι περιορίζουν τήν συναγωνιστικότητα τού γερμανικοῦ πλοίου και δυσχεραίνουν περαιτέρω τήν θέσιν του. Υπογραμμίζεται δέ ιδιαιτέρως ἡ δύσκολος κατάστασις είς τήν όποιαν έχουν περιέλθει τά πλοία γραμμῆς και τά δεξαμενόπλοια.

### Συνεργασία μέ τάς ἀναπτυσσομένας χώρας

Ἐν τῷ μεταξύ, ή «Ενωσις Γερμανών Έργατών Μεταφορών συνιστά τά πλοία, πού καλύπτονται ὑπό σημαιάς εύκολίας, νά ἐγγραφούν είς τά νηολόγια ἀναπτυσσομένων χωρών και νά συσταθούν κοιναὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις μεταξύ τών βιομηχανικών και τών ἀναπτυσσομένων χωρών, είς τρόπον ὧστε νά πάσουν ύψιστάμεναι αἱ ηδη γνωσταὶ σημαιαὶ εύκολίας.

Τά ναυτεργατικά σωματεία τίθενται κατά τών σημαιών εύκολίας, διότι οι ἀλλοδαποί πού ἐργάζονται ἐπί τών πλοίων πού καλύπτονται ἀπό αύτάς στερούν ἐργασίαν ἀπό τούς γερμανούς ναυτικούς. Ἐπί πλέον, πολλοὶ ἀλλοδαποί ἐργάζονται μέ ἔξαιρετικῶς χαμηλὸν μισθολόγιον και ὑπό ἀνεπιτρέπτους συνθήκας.

Ἐάν τά πλοία πού τώρα φέρουν σημαιάς εύκολίας ἐγγραφούν είς τά νηολόγια ἀναπτυσσομένων χωρών, λέγουν οι Γερμανοὶ ναυτεργάται, θά προκύψῃ διά τάς χώρας αύτάς τά διφέλος τής ἀποκτήσεως ναυτικῆς ἐμπειρίας, τόσον ἀπό ἐπιχειρηματικῆς δσον και ἀπό καθαρώς ἐργατικῆς πλευράς. Προτίνεται δέ ὅπως τά ἐγγραφούμενα είς τά νηολόγια ἀναπτυσσομένων χωρών πλοία και ἐπανδρούμενα μέ χαμηλούμισθους ναυτικούς λαμβάνουν τίσους ναύλους μέ τά πλοία τών ἀνεπτυγμένων χωρών και ἡ προκύπτουσα διαφορά νά χρησιμοποιείται διά τήν δημιουργίαν κοινών ναυτιλιακών ἐπιχειρήσεων μεταξύ τών σημαιών ἀνεπτυγμένων και ἀναπτυσσομένων χωρών.

### Κάμψις τών ναυπηγείων

Παρά τήν σημειουμένην, ἀπό διετίας περίπου, ἀνάκαμψιν τής παγκοσμίου ναυπηγικῆς δραστηριότητος, τά Γερμανικά ναυπηγεία ἐνεφάνισαν κατά τό παρελθόν ἔτος μείωσιν τής παραγωγῆς των κατά 10%, μέ σύνολον παραγωγῆς κάτω τών 400.000 τον. γκρός ἐντός τού έτους, δέιας περίπου δύο δισεκ. μάρκων.

Οὕτω, η ναυπηγική παραγωγή τής Γερμανίας έχει πάση 2.3% τού παγκο-

σμίου συνόλου θεωρεῖται ἐλαχίστη συγκρινομένη μέ ἐκείνην τής Ιαπωνίας (38,1%), τής Νοτίου Κορέας (6,8%), τής Βραζιλίας (6,6%), τής Ισπανίας (6,3%) και αύτοῦ ἀκόμη τού Ταϊβάν (2,6%).

Μία ἐλαφρά ἀνακούφισις διά τούς ναυπηγούς παρέχεται μέσω τού Προγράμματος Βοηθείας πρός τά Ναυπηγεία, τής Γερμανικῆς κυβερνήσεως, τό όποιον θά διατηρηθῇ μέχρι τέλους τού τρέχοντος έτους. Βάσει αύτοῦ θά διατεθούν 180 ἑκατομ. μάρκα είς ἐπιχειρήσεις διά παραγγελίας ἐκ μέρους Γερμανών ἐφοπλιστών είς τά ἐγχώρια ναυπηγεία, μέχρι τού 15% τού κόστους τών παραγγελλούμενων σκαφών.

Πάντως, οι Γερμανοὶ ναυπηγοί, δησο και οι ἀλλοι συνάδελφοι των τής Δυτικής Εύρωπης, ἀνησυχούν διά τόν ἐντεινόμενον ἀνταγωνισμόν ἐκ μέρους τής Ιαπωνίας και ἀλλων ναυπηγικών χωρών, ώς ή Νότιος Κορέα και ή Βραζιλία.

## ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

### Η ἐκπτωσις τής Ναυτιλίας

Προβάλλουν οι Αμερικανοὶ ἐφοπλισται τά αίτηματά των είς τόν Πρόεδρον Ρήγκαν. Τονίζουν: Τό Αμερικανικόν πλοίον μετέχει κατά ποσοστό 5% τών έθνικων ἐξαγωγών, ἔναντι τών σχεδόν 60% πρό 33 ἑτών. Η συμμετοχή Αμερικανικοῦ πλοίου κοντέινερς ἀπό 38% πρό δεκαετίας ἐμειώθη είς 33 τό 1979 και 28 τό 1980.

Τό δύναμις τού Αμερικανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἐπεσεν είς τά 500 πλοία ἔναντι 2.400 πλοίων τής Ρωσίας, 2.100 τής Ιαπωνίας και 2.000 τής Έλλαδος.

Τρεῖς μεγάλαι έταιρια κοντέινερς ἐγκατέλειψαν τάς ἐργασίας των και μία τετάρτη ἐπτώχωσεν. Μόνον 12 παραμένουν ὑπό τήν Αστεροέδασαν. Μέγα τό πρόβλημα τής ἀκριβής διαχειρίσεως και τό συνδικαλιστικόν.

## ΙΑΠΩΝΙΑ

### Προβλέψεις

Διά τό πρώτον τρίμηνον τού νέου οίκονομικοῦ έτους προβλέπεται μείωσις τής ἀπόδοσεως τής ναυτιλίας είς τόν κλάδον τών τακτικών γραμμών περαιτέρω ἐξασθένισιν είς τόν τομέα τών πετρελαιοφόρων και σταθερότητα είς τόν τομέα τών πλοίων ηπροφορίου.

Οι πρός τάς ναυπηγήσεις, προβλέπεται διότι κατά τό νέον οίκονομικόν έτος και είς ἐκτέλεσιν τού σχετικοῦ κυβερνητικοῦ προγράμματος, θά παραγγελθούν πλοία γαιανθρακοφόρα, τά όποια δύνανται νά ἐπιτύχουν ἐκπτώσεις ἐπιτοκίου. Διά τόν αύτόν λόγον ὡρισμέναι παραγγελίαι μεταλλευματοφόρων θά μετατραπούν είς παραγγελίας μικτών πλοίων μεταφοράς μεταλλευμάτος η γαιανθράκων.

## ΙΑΠΩΝΙΑ

### Οίκονομικά πλοία

Τά ναυπηγεία Νιπόν-Κοκάν ἐπέτυχον τήν παραγγελίαν 2 μεταλλευματοφόρων γαιανθρακοφόρων τών 140.000 τον. d.w. διά λογαριασμόν τής έταιρίας Σόβα-Λάιν και τής έταιρίας ΝΥΚ Λάιν. Έπισης ένός μπάλκαρριερ τών 84.000 τον. d.w. διά τήν Σόβα-Λάιν. Και τά τρία σκάφη θά χρησιμοποιηθούν διά τόν διά τόν άνεφοδιασμόν τών ἐργοστασίων σιδήρου τού συγκροτήματος Νιπόν-Κοκάν.

Αι προδιαγραφαι τών τριών αύτών σκαφών ἀπήτησε ἐκτεταμένας μελέταις είς τάς όποιαις συνειργάσθησαν τά ναυπηγεία, οι ἐφοπλισται και ή σιδηροβιομηχανία τού συγκροτήματος, ἐπί σκοπώ ἐπιτεύξεως οίκονομίας είς τήν κατανάλωσιν διά μεθόδων ἀνα-

«BOMBAY»

**NEGRIS**

Overseas Suppliers - Shipchandlers

G.P.O. BOX 87, BOMBAY 400038, INDIA · CABLES: NEGRISCLEO  
Phones: 261068 - 268656 · A.O.H. 211534 · Telex: 011-5718 XIOS

φερομένων είς τό σύστημα προώσεως και είς τήν βελτίωσιν τού θερμικού ισοζυγίου του ακάφους. Ή προβλεπομένη οίκονομια είναι τής τάξεως τού 40% έν συγκρίσει με δυοιόν πλοίον συμβατικού τύπου, δεδομένου ότι έναντι ήμερησίας καταναλώσεως 75 τόνων πετρελαίου μέτα ταχύτητα 13,8 κόμβων, τα παραγγελθέντα ακάφη θά έχουν κατανάλωσιν μόνον 47 τόνων. Έκ τού 40% αύτού των οίκονομων, τό μέν 33% προέρχεται έκ τών θερμικών βελτίωσεων καί τό 7% έκ βελτίωσεων άναφερομένων είς τό σχήμα τής τρόποδος καί τήν χρησιμοποίησιν ειδικών βαφών.

## KINA

### Συνάλλαγμα άπό τήν Ναυτιλίαν

Παρά τήν δημοσιότητα, πού έδοθη είς τάς άκυρώσεις κινεζικών συμβολαίων μέταλλοπούς, αἱ άκυρώσεις αύταὶ δέν φαίνεται νά έχουν απημαντικάς έπιπτωσεις είς τάς παραγγελίας τῆς Κίνας διά νεότευκτα πλοία.

Μόνον είς τήν Ιαπωνίαν, θά ναυπηγηθοῦν 9 ακάφη. Δύο τάνκερς τών 60.000 τον. είς Τοχόκων, δύο άκομά τών 36.000 τον. είς Όσιμα καί τρία πάρσελ-τάνκερς τών 15.000 τον. είς Χαγιεσικάνε.

Φαίνεται ότι ή Κίνα στηρίζεται καί είς τήν ναυτιλίαν διά τήν εισαρόν ένουν συναλλάγματος έντος συντόμου χρόνικου διαστήματος, έν αντιθέσει πρός τήν βαρείαν βιομηχανίαν τής όποιας ή ανάπτυξις είναι βραδεία καί ή άποδοσις μακροπρόθεσμος.

## ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### Η έτησία έκθεσης τού LRS

Τό ένδεχόμενον πλήρους ναυτιλιακής άνακαμψεως έντος τής προσεχούς 10ετίας προβλέπεται ή έτησία έκθεσης τού Λούδ'ς Ρετζιστερ πού έκυκλοφόρησε προσφάτως.

Ο πρεδρος τού Βρεταννικού Νησιών, κ. Ρόμπερτ Χάσκισον, άπεκάλυψεν διά δεύτερον έπι σειράν έτος έσημειώθη σοβαρά αύξησης τών παραγγελιών — 28 έκατον τον. γκρός τό 1979 καί 34,6 έκατον τον. γκρός τό 1980.

Η αύξησης τού παγκοσμίου έμπορικου στόλους κατά τό 1980 ήτον βραδεία, ώς καί κατά τά προηγούμενα δύο έτη. Περίπου τό 80% τού παγκοσμίου στόλου είναι ήλικιας κάτω τών 15 έτών καί τό 60% κάτω τών 10 έτών.

Θά χρειασθοῦν τέσσαρα έως πέντε έτη διά νά έπελθη ισορροπία προσφοράς καί ζητήσεως είς τήν ναυτιλιακήν άγοράν, λέγει ή έκθεσης.

Άναφερόμενος είς τήν παγκοσμίου ναυπηγικήν δραστηριότητα, ο κ. Χάσκισον έπισημαίνει τήν κυριαρχον θέσιν τής Ιαπωνίας, ή όποια, μέτα παραγγελίας 13,1 έκατον τον. γκρός, άντιπροσωπεύει τό 38% περίπου τού παγκοσμίου συνόλου.

Είς τήν δευτέρων θέσιν η Νότιος Κορέα, μέτα παραγγελίας 2,5 έκατον τον. γκρός. Ακολουθούν ή Ιαπωνία (2,2 έκατον τον.), ή Βραζιλία (1,8), αἱ Ήνωμέναι Πολιτεῖαι (1,6) καί ή Πολωνία (1,5).

Ο κ. Χάσκισον προβλέπει σταθεράν αύξησην τής ζητήσεως ακάφων, πού θά καταναλίσκουν γαλάνθρακα, άνεφερθη δέ είς τό παράδειγμα τών Αύστραλων, οἱ όποιοι έχουν ήδη παραγγείλει τέσσαρα ακάφη τού τύπου αύτού — άνα δύο είς τήν Ιαπωνίαν καί τήν Ιταλίαν.

### Και είς τήν γέφυραν

Προηγούνται ήμών οι "Αγγλοι. Αἱ "Αγγλίδες προήχθησαν, έφθασαν είς τήν Γέφυραν δχι πλέον ώς άσυρματιστρια, άλλ' είς τήν Πλοιαρχικον κλάδον. Ή "Αννα Βίλτσερ είναι ή πρώτη "Αγγλίδες είς τήν πλοιαρχικον κλάδον τού Εμπορικού Ναυτικού, είναι ήδη

ύποπλοιαρχος καί θά προαχθή όσονούπω καί είς Πλοιάρχον.

"Υπηρετεί έπι πλοίων τής "Ελλερμαν λάιν ώς δεύτερος ύποπλοιαρχος. Τήν προαγωγήν της είς πλοιάρχον έπιδιωκει. "Ηδη έπι συνόλου 13.079 άξιωματικών γεφύρας, 47 είναι γυναίκες. Έπι 3.879 άξιωματικών καταστρώματος, 507 είναι γυναίκες. "Υπάρχουν καί τινες είς τήν μηχανικόν κλάδον καί δόκιμοι.

### Άγγλικαι Σούλτζερ

Αἱ δοκιμαὶ τής πρώτης μηχανής Σούλτζερ τύπου SRND76M πού κατεσκευάσθη είς τήν Εύρωπην έγένοντο προσφάτως είς τάς έγκαταστάσεις τών έργοστασίων Clark Hawthorn Ltd., τού συγκροτήματος τών Βρεταννικών Ναυπηγείων, μέτα πλήρη έπιτυχίαν.

Εις τά αύτά έργοστάσια κατασκευάζεται, έπισης, έτερα μηχανή Σούλτζερ τύπου 5RLA56 — ή πρώτη είς τήν Βρετανίαν — καί υπάρχει μία παραγγελία διά ένα άκομη τύπον τής Σούλτζερ πού δέν έχει μέχρι στιγμήν κατασκευασθή είς τήν Άγγλιαν (4RN68M).

Αἱ αυνοιλικά παραγγελίαι διά μηχανάς Σούλτζερ είς τήν Βρετανίαν άνερχονται είς 15 μονάδας. "Απασαι θά κατασκευασθούν είς τά έργοστάσια Clark Hawthorn Ltd.

## ΜΕΞΙΚΟΝ

### Πρός τήν Θάλασσαν

Ίδιαν Ναυτιλίαν θέλει νά άποκτήσῃ καί τό Μεξικόν. Μετά τήν άνακάλυψιν τών κοιτασμάτων πετρελαίου ή προσπάθεια αυτή ένισχυέται. Παρέχονται πλείστη δσαι διευκολύνεις διά τήν Μεξικανικήν σημαίαν. Τώρα ή Μεξικανική Ναυτιλία περιλαμβάνει 75 φορτηγά, χωρίς όλα νά είναι Μεξικανικής ίδιοκτησίας.

## NORΒΗΓΙΑ

### Τά ναυπηγεία της

Ήάξια τών παραδοθέντων άπό τά Νορβηγικά ναυπηγεία πλοίων κατά τό 1980 άνηλθεν είς 3,6 δισεκ. Νορβηγικών κορωνών. Έναντι τού 1979 μείωσας κατά 600 έκατομ. κορωνών. Ή άξια τών έξαχθέντων πλοίων ά-

νήλθεν είς 1,4 δισεκ. κορωνών, έναντι 1,5 δισεκ. τού 1979.

Ή άξια τών έπισκευασθέντων καί μετασκευασθέντων πλοίων άνηλθεν είς 930 έκατομ. κορωνών έναντι 900 έκατομ. τού 1979.

Αἱ παραγγελίαι είς τό τέλος 1980 άνηρχοντο είς 107 πλοία 557.000 τον. γκρός έναντι 451.000 τον. γκρός τού 1979.

Ή βελτίωσις τής ναυλαγοράς άπό τού 1979 διετηρήθη καί τό 1980. Κατά τό παρελθόν έτος παρηγγέλθησαν πλοία 312.000 τον. γκρός έναντι 340.000 τον. τού 1979. Τά παραδοθέντα πλοία είχον χωρητικότητα 211.000 τον. γκρός, άλιγωτέρα έναντι τού 1979 κατά 171.000 τον. γκρός.

## ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

### Η 'Αρκτική δόδος

Ή ναυσιπλοΐα είς τόν άπω Βορρᾶν άναπτύσσεται όμαλώς χάρις είς τήν άθησιν ήτις δίδεται άπό τήν Σοβ. "Ενωσιν, ήτις έχει προγραμματίσει τήν οίκονομικήν άνάπτυξιν τών πλεον ψυχρών τής περιοχών, τών άκρων τής πρός τούς πολικούς πάγους περιοχών της.

Ή κατασκευή είς τά ναυπηγεία τού Λένινγκραντ πού τετάρτου άτομικού παγοθραυστικού άποτελεί τήν καλλιτέραν άπόδειξιν τής ποτικής ταύτης. Ή νέα μονάς, ήτις έντοτού δίλγου θά προστεθεί είς τόν ύπάρχοντα ήδη στολίσκον τών παγοθραυστικών, είναι ίδια μέτα προηγούμενα, μέτα άρκετές βελτίωσεις είς τά λεπτομερείας καί θεωρείται άπαριτης διά τήν οίκονομικήν άνάπτυξιν τών άκρων περιοχών τής άπεράντου ταύτης χώρας, δησι ήρχισαν έγκαθιστάμενα μεγάλα βιομηχανικά συγκροτήματα.

Εις τάς άπεράντους ταύτας έκτασίς τής Σιβηρίας ένετοπιθησαν πλούσια κοιτάσματα φυσικών άρειών, πετρελαίου καί άνθρακος. Είς ταύτα δέν νά προστεθούν κοιτάσματα μεταλλευμάτων διά τήν έκμετάλλευσιν τών όποιων θά χρειασθούν νέαι άδοι μεταφοράς. Αἱ ύπαρχουσαι σιδηροδρομικά έγκαταστάσεις είναι βασικής σημασίας διά τάς τοπικάς άνάγκας, πλήν δέν καθίσταται δυνατόν νά έπιμηκυνθούν καί ένωθούν μέτην ύφισταμένην νοτιώτερον γραμμήν τού "Υπερασβιρούκοι. Άλγα τών δυσμενών κλιματικών συνθηκών σίτινες έπικρατούν καί τών δυσκολιών τού έδαφους. Ούτω ή μόνη δόδος, ήτις άπομένει είναι ή 'Αρκτική, ή όποια παρουσιάζει τά πλέον οίκονομικά προτερήμα-

## FRANCE BORDEAUX SHIPCHADLER

S.A.R.L. au capital de 200 000 F

### PROVISIONS - BONDED STORES - CABIN DECK & ENGINE

11 à 17, Rue Edouard-Vaillant  
33028 BORDEAUX CEDEX  
Boite Postale No 32

Tel.: (56) 29 37 47/29 37 51 (lignes groupées)  
B P P B BORDEAUX No 549 580 R  
Telex: 560607

LA SOCIETE BORDEAUX SHIPCHANDLER EST UNE FILIALE DE LA STE VI-FRACO UN DES PLUS IMPORTANT EXPORTATEUR EN VIVRES FRAIS ET CONGELES DE BORDEAUX OU NOUS POSSEDON 4000 M2 D' ENTREPOTS FRIGO-RIFIQUE ET AUTRES ET QUE NOUS POUVONS FAIRE DES PRIX COMPETITIFS AINSI QU' ETRE A LA DISPOSITION DES NAVIRES POUR SERVICES AUTRES QUE CELUI DE L' AVITALLEMENT DES NAVIRES.

Correspondance: BAYONNE - BORDEAUX - LA VERDON - LA PALLICE

Representative in Greece: D. S. TZANETATOS & CO.

38 Akti Possidonos, PIRAEUS. Tel: 4170432, 4173690. Tlx: 21 2358 NAVA GR

τα τήν μεταφοράν του ένεργειακού πλούτου, τών μεταλλευμάτων τής ξυλείας. Διαφοροπόρως όλος αύτός ο πλούτος θά παρέμενεν άνεκμετάλλευτος έναν τελεία άπομονώσει.

Η θαλασσία ούτω 'Αρκτική όδος' έχει μήκος 3.000 ναυτικών μιλλίων και διασχίζει έξι βορείου θάλασσας, αίνινες κατά μήκος τών άκτων χαρακτηρίζονται ως άβαθεις, κυρίως όμως καλύπτονται υπό στρώματος πάγου, διστος δημιουργεί δυσκόλους συνθήκας ναυσιπλοΐας. Είς πάντα τά άνωτέρω δέον νά προστεθή ή έλλειψις λιμενικών έγκαταστάσεων κατά μήκος της διαδρομής μεταξύ Ευρωπαϊκών σοβιετικών λιμένων και λιμένων τής "Απω-Ανατολής". Από πολλών έτών ή Σοβ. 'Εμπορική ναυτιλία έκμεταλλεύεται τών μεγαλύτερον στόλου παγοθραυστικών τού κόσμους. Τρία έξι αύτών μέρι πρωστήριον δύναμιν τήν άτομικην ένέργειαν. Τό πρώτον έξι αύτών, τό «Λένιν» (καθειλκύσθη τόν Δεκέμβριον τού 1959) έκαλυψε μέχρι τούδε άνω τών 350.000 μιλίων και συνοδεύεται περί τά 2.000 πλοϊα.

Η θεαματικότερά στιγμή τής ιστορίας τής 'Αρκτικής ναυσιπλοΐας ύπηρξεν ή διαδρομή 1.300 μιλίων διά μέσου συμπαγούς και οκληρού πάγου, ητης έπραγματοποιηθή από το παγοθραυστικόν «'Αρκτικά» τό 1917. Έπειτα από τό κατόρθωμα τούτο τό κέντρον έρευνών τού 'Ινστιτούτου ναυτικής μηχανικής τού Λένινγκραντ απέδυθη εἰς μίαν μελέτην διά τήν έφαρμογήν τής άτομικής ένεργειας εἰς σκάφος ίκανον νά πλέε άνευ συνοδείας εἰς τάς 'Αρκτικά περιοχάς. Τά πρωταρχικά σχέδια συνεπληρώθησαν τόν Οκτώβριον τού 1979 και κατέληξαν εἰς τό συμπέρασμα ναυπηγήσεως ένός φορτηγού

δοφόρου έφοδιασμένου μέ πυρηνικούς άντιδραστήρας.

Τό έν έξελιξει πενταετές πρόγραμμα περιλαμβάνει χρηματοδοτήσεις διά τήν ναυπήγησην ένός τοιούτου πλοίου έκ τής όποιας οι Σοβιετικοί άναμένουν μιά σημαντική ένισχυσην τού έμπορικου των στόλου.

Θά πρόκειται περί φορτηγοδόφορου χωρητικότητος 32.000 τόννων γκρός, έφωδιασμένου διά άτομικον κινητήρος 40.000 ιππων, ίκανον νά άναπτύσσει ταχύτητα 20 κόμβων εἰς ομαλά υδατα και θά δύναται νά μεταφέρει 73 φορτηγίδες τών 450 τόννων έκαστη. Βάσις τού σκάφους τούτου θά είναι τό Μούρμανσκ και θά έξορμά πρός άνατολάς μέχρι τού σημείου, πού έπιτρέπουν αι συνθήκαι θαλάσσης. Όταν θά φθάνη εἰς τάς έκβολα τών ποταμών αι φορτηγίδες θά έκφορτώνονται και άκολουθως θά ρυμουλκούνται υπό μορφήν νησοπομπών. Έπι κεφαλής θά εύρισκεται έν έκ τών έπτα παγοθραυστικών μικρού βιβίσματος, τά όποια έχουν ήδη παραγγελθεί εἰς τά ναυπηγεία Βαρτσίλα τής Φινλανδίας και θά είναι έτοιμα τό 1983-84.

Η δαπάνη ναυπηγήσεως ένός σκάφους τού τύπου τούτου είναι κατά πολύ υψηλοτέρα ακείνων τών έφοδιασμένων μέ μηχανάς Ντζελ ή άεριοστροβίλων, πλήν οι Σοβιετικοί είναι βέβαιοι ότι τά μακροπρόθεσμα οικονομικά πλεονεκτήματα θά ισοφαρίσουν τήν ηξημένην οικονομικήν δαπάνην διά μίαν τοιαύτην έπενδυσιν.

Μία έτι περαιτέρω βελτίωσις άναμένεται έκ τής χρηματοποιήσεως τών έννεα «ύδροπετρερύγων», άτινα παρηγγέλθησαν και πάλιν εἰς τά ναυπηγεία Βαρτσίλα. Η χρηματοποίησίς των κρίνεται άπαραίτητος, διαν ό πά-

γος εἰς τάς έκβολάς τών ποταμών έμποδίζει τήν χρηματοποίησιν τών παραδοσιακών φορτηγίδων. Ούτω θά καταστή δυνατή ή παράτασης τής «σαιζόν» ναυσιπλοΐας είς τόν Μέγαν Βορράν.

Έν τώ μεταξύ άναμένεται ή έκδοσις έκ μέρους τού ΙΜΚΟ, τού κώδικος άσφαλειας εμπορικών πλοίων, έφοδιασμένων διά άτομικών μηχανών. Έάν οι κανονισμοί προσδιορίσουν δρους άποδεκτούς δι' δλας τάς ναυτιλιακάς χώρας, οι Σοβιετικοί θά ήδυναντο νά άρχισουν τήν ναυπήγησιν μεγάλου άριθμου πυρηνοκινήτων πλοίων. Πράγματι ή βαρεία άρχικη δαπάνη θά έξισορροπηθή έντός τού προϋπολογισμού τής Κομεκόν, έπιλύουσα ούτω διά τόν Σοβ. στόλον τό πρόβλημα τής έναλλακτικής χρηματοποιήσεως ένεργειας κατά τό τέλος τής δεκαετίας τού 1980.

### 'Η Ναυτιλία της'

Η Μόσχα προγραμματίζει τήν βραδείαν άνπτυξην τής Ναυτιλίας της μεταξύ τών έτών 1981-85. Έν τούτοις ώρισμένων ειδικών τύπων πλοίων θά ναυπηγηθούν. Προβλέπεται ή κατασκευή 28 φορτηγών πλοίων, ειδικού σχεδίου διά ταξιδια είς τά βόρεια τημάτα τής χώρας.

"Έν άτμοκίνητον σκάφος ίκανόν νά μεταφέρει 75 φορτηγίδες θά ναυπηγηθή διά τά βόρεια πλάτη και ειδικαί φορτηγίδες διά τά παγωμένα διαμερίσματα τής χώρας. Άρκετά ρό-ρο σκάφη θά τεθούν όσονούπω είς κυκλοφορίαν. Η Σοβιετική Ναυτιλία άριθμει δύναμιν 23,4 έκατομ. τον. γκρός, κατά τό «Λλόντ Ρέτζιστερ».

# ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ  
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ ΑΝΔΡΕΑ 87 · ΠΕΙΡΑΕΥΣ ΤΗΛ. 4526.644, 4526.666

MTS ΙΑΣΩΝ

MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ

TSS ΑΤΛΑΣ

MV ΕΡΜΗΣ

MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ

MTS ΟΡΦΕΥΣ

MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ

MTS ΑΠΟΛΛΩΝ 11

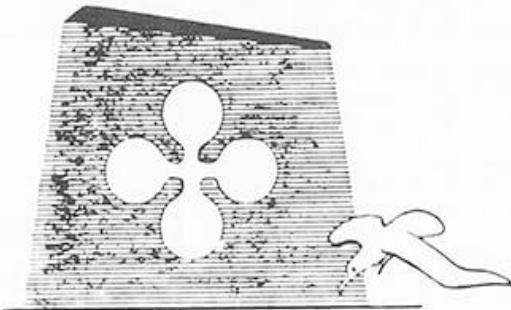
MV ΖΕΥΣ

MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ

MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ

MV ΩΚΕΑΝΟΣ

MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



Κρουαζίέραι: Αίγαιον, Μεσόγειος, Καραϊβική,  
Μεξικόν, Κεντρική Αμερική και Αφρική

# NAUTIKAI



## ΕΙΔΗΣΕΙΣ

### 'Υπό τήν κυανόλευκον'

Εις τό 'Υπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας ύπεβλήθησαν αιτήσεις διά τήν έγγραφήν εις τό 'Ελληνικόν Νηολόγιον, βάσει τού ἀρθρου 13, τών κάτωθι σκαφών:

1. «Σά μερ Ντιού μπάλκ κάρριερ (πρώην κορεατικόν «Ahjin») νεοαγορασθέν, 9.812 τον. γκρός, τού 1968, ἀνήκον εις τήν έταιριαν «Νάβιπερδ» (κ. Δημοσθ. Μπενάς)

2. «Σά μερ Ρέι» φορτηγόν (πρώην ιαπωνικόν «Shingitsu Maru No.5») νεοαγορασθέν, 7.013 τον. γκρός τού 1971, ἀνήκον εις τήν έταιριαν «Ναβιφλάουερ» (κ. Δημοσθ. Μπενάς).

3. «Τράνις Βασιλίκη» φορτηγόν (πρώην λιβεριανόν «Gold Bridge») νεοαγορασθέν, 7.070 τον. γκρός τού 1964, ἀνήκον εις τήν έταιριαν «Σήφφρον» (κ. 'Αρ. Σαλέμης).

4. «Ζέτα» μπάλκ κάρριερ (πρώην γερμανικόν «Possehl») νεοαγορασθέν, 20.516 τον. γκρός, τού 1971, ἀνήκον εις τήν έταιριαν «Ιντουμπίο» (κ. Συμ. Παλήσης).

5. «Ακίνδυνος» μπάλκ κάρριερ (πρώην κορεατικόν «Silver Castle») νεοαγορασθέν, 9.690 τον. γκρός τού 1973, ἀνήκον εις τήν έταιριαν «Ιωλόκος» (κ. 'Αντ. Κανιαμός).

6. «Γουόρλντ Κούρδος» δεξαμενόπλοιον ναυπηγούμενον 40.357 τον. γκρός, ἀνήκον εις τήν έταιριαν «Γκίμπον» (κ. Παντ. Δράκαρης).

### Παραλαβαί νεοτεύκτων

Άρχας Μαρτίου παρελήφθη ἀπό τά ναυπηγεία Χακοντάτε τό 29.198 τον. d.w. μπάλκ κάρριερ «Ποντοκράτης», πλοιοκτησίας τών κ.κ. 'Αφών Μουστάκα και ψυώσε τήν 'Ελληνικήν σημαίαν. Είναι έφωδιασμένον με μηχανήν Σούλτζερ 'Ιαπωνικής κατασκευής, ισχύος 11.400 ίππων και ἀναπτύσσει ύπηρεσιακήν ταχύτητα 15 μιλίων.

— 'Από τά ναυπηγεία Μιτσούι παρεδόθη προσφάτως, εις τόν Οίκον Γ.Σ. 'Εμπειρίου, τό 40.000 τον. d.w. μπάλκ κάρριερ «Ζανήνη». Εφωδιασμένον με μηχανήν B&W, κατασκευής τών ναυπηγών, ισχύος 13.100 ίππων, ἀναπτύσσει ύπηρεσιακήν ταχύτητα 15,5 κόμβων. Σημαία 'Ελληνική.

— Παρελήφθη ἀπό τά ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμα — Χαρίμα, άρχας 'Απριλίου, τό 79.600 τον. d.w. δεξαμενόπλοιον «Γουόρλντ Κούρδος», τού ὄμιλου Νιάρχου. Τό νεότευκτον σκάφος κινεῖται με μηχανήν Σούλτζερ 15.960 ίππων και ἀναπτύσσει ύπηρεσιακήν ταχύτητα 15 κόμβων. Ένεγράφη εις τά 'Ελληνικά νηολόγια.

— Τό πρώτον ἐκ δύο ἀδελφών τάνκερς τών 55.000 τον. d.w. παραγγελθέντων εις τά ναυπηγεία Κόγιο υπό τού Οίκου Κουμαντάρου παρελήφθη τήν 24ην 'Απριλίου και ώμομάσθη «Μπουένα Βέντσιούρ». Τό δεύτερον ἥδη καθειλκύσθη και παραδίδεται ἐντός τού 'Ιουλίου.

### Αἱ παραγγελίαι

Ἐνα μπάλκ κάρριερ τών 60.100 τον. d.w. παρηγέλθη εις τά ναυπηγεία Νίππον Κόκκαν υπό τού Οίκου τών κ.κ. Υίών Ν. Ι. Γουλαν-

— Τό κυπριακόν φορτηγόν «Λουκία» 6.354 τον. γκρός, τού 1959, ἐπωλήθη εις ἀλλοδαπούς και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Welcome».

— Εις ἀλλοδαπούς ἐπωλήθη ἐπίσης τό κυπριακόν φορτηγόν «'Ελενα» 5.383 τον. γκρός, τού 1954. Μετωνομάσθη «Adventure I.».

— 'Ελληνες τού Λονδίνου ἡγόρασαν τό λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Ολύμπικ Γκάρλαντ» 38.607 τον. γκρός τού 1965. Τιμή γύρω τών 2.1 - 2.2 ἑκατομ. δολλαρίων.

— Τό δηζελοκίνητον πολωνικόν φορτηγόν «Świdnica» 3.365 τον. γκρός, 5.150 τον. d.w. τού 1960 ἡγοράσθη γύρω τών 850.000 δολλαρίων και παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Κωστής».

### Παραλαβαί και παραδόσεις

Παρεδόθη εις τούς ἁγοραστάς του τό πωληθέν μεταξύ 'Ελλήνων μπάλκ κάρριερ «Οινούσιαν Κάπταιν» 10.834 τον. γκρός τού 1962. Μετωνομάσθη «Κιμωλιακή Αίγλη».

— Παρελήφθησαν τά ἁγορασθέντα λιβεριανά μπάλκ κάρριερ Redsky, Bluesky και Pinsky 18.730 τον. γκρός ἔκαστον, ναυπηγήθεντα τό 1972 και 1970. Μετωνομάσθησαν «Τρέιν Γόντερ», «Τρέιν Βίζιον» και «Τρέιν Γουΐλ» ἀντιστοίχως.

— Παρελήφθη και μετωνομάσθη «Ροδόσι» τό ἁγορασθέν σιγκαπουριανόν μπάλκ κάρριερ «Κορόνα» 15.362 τον. γκρός τού 1967. Σημαία 'Ελληνική.

— Μετωνομάσθη «Γιάννης» και ψυώσε τήν παναμαϊκήν σημαίαν τό ἁγορασθέν ρωσικόν μεταλλοφόρον «Yasnaya Polyana» 24.810 τον. γκρός, τού 1964.

— Τό ἁγορασθέν παναμαϊκόν δεξαμενόπλοιον «Straits Rose» 41.470 τον. γκρός τού 1965 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Τρίνιτη». Ψυώσε τήν κυανόλευκον.

— Παρεδόθη τό πωληθέν παναμαϊκόν φορτηγόν «Lircary» 9.604 τον. γκρός τού 1959 και μετωνομάσθη «Φωτεινή Φ.».

— Εἰς «Popο Τρέιντερ» μετωνομάσθη τό παραληφθέν φινλανδικόν ρό-ρό «Starmark» 1.552 τον. γκρός, τού 1971. Σημαία 'Ελληνική.

— Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Φάμιλλυ Αρρού» και ψυώσε τήν κυανόλευκον, τό ἁγορασθέν ιαπωνικόν φορτηγόν «Izumi Maru» 10.046 τον. γκρός, τού 1966.

— Παρεδόθη τό πωληθέν εις ἀλλοδαπούς φορτηγόν «Ατένη» 10.659 τον. γκρός, τού 1958. Μετωνομάσθη «Eastern Alliance».

— Μετωνομάσθη «Supreme Five» και ψυώσε τήν παναμαϊκήν σημαίαν τό πωληθέν εις ἀλλοδαπούς φορτηγόν «Κορίνθικ» 10.914 τον. γκρός τού 1959.

— Εἰς «Eastern Guardian» μετωνομάσθη τό πωληθέν εις ἀλλοδαπούς φορτηγόν «Κορινθιακός» 11.912 τον. γκρός, τού 1957.

— Παρεδόθη τό πωληθέν εις ἀλλοδαπούς φορτηγόν «Αντώνιος Κ.» 10.205 τον. γκρός τού 1959. Μετωνομάσθη «Honour Five».

### Μετονομασίαι

Τό φορτηγόν «Ανδρος» 5.085 τον. γκρός, τού 1958, μετωνομάσθη «Αριστέα Τ.»

— Μετωνομάσθη «Βαλάνι Σπίριτ» τό φορτηγόν «Γιάννης Μάριος» 2.895 τον. γκρός, τού 1968.

— Τό φορτηγόν «Μαρυλίζ» 2.983 τον. γκρός, τού 1968 μετωνομάσθη «Μητέρα Ει-

### FOR SALE AND IMMEDIATE DELIVERY

36 pcs. Lavomatic SA tankcleaning machines with 3,5 meters drop pipes.

36 pcs. Fixed on place reconditioned super "K" machines.

1 set. Spare for Lavomatic.

1 set. Spare parts for super "K".

Please call Belgium: 031-640555.

ρήνη».

— Μετωνομάσθη «Κοτίνος» τό φορτηγόν «Πάνος» 4.998 τον. γκρός, τού 1953.

— Εις «Κόσμος» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Παναγιώτης Α.» 2.670 τον. γκρός τού 1959.

— Μετωνομάσθη «Πηνελόπη» τό φορτηγόν «Σίλια» 3.035 τον. γκρός, τού 1968.

— Τό φορτηγόν «Σχοινούσα» 4.467 τον. γκρός τού 1972 μετωνομάσθη «Σή Μέρτσαντ».

— Εις «Νίμας ΙΙ» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Κέττυ» 4.169 τον. γκρός, τού 1956.

— Μετωνομάσθη «Σταμάτα» τό φορτηγόν «Ζέα Πόρτη» 5.251 τον. γκρός τού 1954.

— Τό φορτηγόν «Αρκτικ Μάρινερ» 4.856 τον. γκρός τού 1962 μετωνομάσθη «Τελαμών».

— Μετωνομάσθη «Χρυσάνθεμα» τό φορτηγόν «Τίνι Π.» 3.025 τον. γκρός, τού 1970.

— Εις «Φράνκου» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Κάτια» 5.417 τον. γκρός τού 1963.

### Αι διαλύσεις

‘Επωλήθη πρός διάλυσιν τό φορτηγόν «Απόλλων» 3.782 τον. γκρός, τού 1951.

— Τό κυπριακόν φορτηγόν «Γκούντ Χόουπη» 8.783 τον. γκρός, τού 1956 έπωλήθη πρός διάλυσιν.

— ‘Επωλήθη εις πακιστανούς διαλυτάς τό φορτηγόν «Μήλος ΙV» 3.429 τον. γκρός, τού 1953.

— Εις πακιστανούς διαλυτάς έπωλήθη έπισης τό φορτηγόν «Αγιος Φανούριος VI» 2.775 τον. γκρός τού 1947.

— Τό φορτηγόν «Ηράκλειον» 4.723 τον. γκρός, τού 1954 έπωλήθη πρός διάλυσιν.

### Τό ταξίδιον τού κ. Καρεγεώργη

‘Επέστρεψεν άπό τις Ήνωμένες Πολιτείες της Αμερικής ό Πρόεδρος της ‘Ενώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών κ. Α. Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ, ό όποιος είχε μεταβεῖ έκει για νά λάβει

μέρος εις τάς έργασίας της έτησίας Συνόδου τού INTEPTANKO.

Εις τήν Ούάσιγκτων, ό κ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ πέραν τής συμμετοχής του εις τήν σύνοδον τού Ίντερτάνκο, συνητήθη και είχε μακράν και έποικοδομητικήν συνομιλίαν μετά τού άρχηγού της πλειοψηφίας εις τήν Γερουσίαν τών ΗΠΑ, Γερουσιαστού κ. Μπέικερ.

‘Επίσης ό κ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ είχε μακρά συνάντησιν και συνεργασίαν μετά τών Γερουσιαστών κ. Β. Πάντιουντ (πρόεδρον διά τάς Ναυτιλιακάς ύποθεσεις) και κ. Σλέιντ Γκόρτον (πρόεδρον τής ύποεπιτροπής διά ναυτιλιακάς ύποθεσεις). Προηγουμένως ό κ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ είχεν συνάντησιν με τόν κ. Νιμίρο, Υφυπουργόν Έμποριού επί θεμάτων Ναυτιλίας.

Οι συνομιλίες τού Προέδρου τής ‘Ενώσεως ‘Ελλήνων Έφοπλιστών με τούς άνωτέρω, άνεφέροντο εις θέματα σχετικά με τίς Ναυτιλίες τών δύο χωρών. Καί αι δύο πλευραί έξεφρασαν τήν ικανοποίησιν διά τά πάτελέσματα τών συνομιλιών και έχαρακτήρισαν τίς συναντήσεις λίγων έποικοδομητικάς, άπεφάσισαν δέ νά έπαναληφθούν συντόμως.

Τήν 17ην Απριλίου ύπεγράφη συμφωνία μεταξύ τού 5Lloyd's Register of Shipping και τού ‘Ελληνικού Νηογνώμονος διά άμοιβαίαν συνεργασίαν και τήν παροχήν διπλής ταξινομήσεως.

Μέ τήν συμφωνίαν αύτήν τό Lloyd's Register θά έχει τήν δυνατότητα νά ένεργη διά λογαριασμόν τού ‘Ελληνικού Νηογνώμονος εις οινόδηποτε λιμένα τού κόσμου που δέν ύπάρχει άντιπρόσωπος τού δευτέρου. Παρομίως, τό Lloyd's Register δύναται, έάν επιθυμεί, νά ζητήση τήν συμπαράστασιν τού ‘Ελληνικού Νηογνώμονος εις ώρισμένας πε-

ριπτώσεις.

Στόχος τής συμφωνίας αύτής ήτο ή έπισημοποίησις τής συνεργασίας πού προϋπήρχε άπο πολλών έτών μεταξύ τών δύο νηογνώμονων, δεδομένου ότι οι κανονισμοί τού ‘Ελληνικού Νηογνώμονος έστηριζον εις αύτούς τού Lloyd's Register.

### ‘Ο κ. Αριστομ. Καραγεώργης

‘Ο πρόεδρος τής ‘Ενώσεως ‘Ελλήνων Έφοπλιστών κ. Αριστομένης Μ. Καραγεώργης άποψθυνε Μήνυμα, έπ' εύκαιρια τών έσορτων τού Πάσχα, πρός τούς ‘Ελληνας ναυτικούς, άνα τό κόσμον, και μαζί με τάς εύχας τής Ένώσεως ‘Ελλήνων Έφοπλιστών έπεισήμανε τήν ιδιάζουσαν σημασίαν τής συμβολής τών ναυτικών μας, εις τήν άναπτυξιν τής ναυτιλίας μας και τήν πρόοδον τής οικονομίας της χώρας.

‘Επίσης ό κ. Καραγεώργης ύπο τήν ιδιότητά του ως Πρόεδρου τής Ε.Ε.Ε. άποψθυνε εύχετηριον ‘μήνυμα’ και πρός τάς οικογενείας τών ναυτικών μας.

### ‘Ελλείψεις

‘Δι’ έγκυκλιού τό ‘Υπουργείον τής Ναυτιλίας ύποδεικνύει εις τούς έφοπλιστάς τάς διαπιστωθείσας έλλειψεις εις τά τού έξοπλισμού άσφαλείας εις ώρισμένα πλοϊα. Άναφέρονται εις τήν σχετικήν έγκυκλιον ώρισμέναι έκ τών έλλειψεων, αίτινες διεπιστώθησαν άπο τάς άναφοράς τών ειδικών κλιμακών ‘Αξιωματικών — ‘Επιθεωρητών εις τούς λιμένας τού έξωτερικού. Εις τήν έγκυκλιον ύποδεικνύονται ώρισμέναι έλλειψεις.

### Εις τό ζεῦγος Μιχαήλ και Σταματίας Ξυλά

‘Η Ακαδημία Αθηνῶν κατά τήν τελευταίαν πανηγυρικήν συνεδρίασίν της άπενειμε τό Χρυσούν Μετάλλιον εις τό ζεῦγος Ξυλά διά τήν δωρεάν 200 έκατομμαρίων δραχμών με σκοπόν τήν ίδρυσιν τού ‘Ομηρείου Πνευματικού και Πολιτιστικού Κέντρου Χίου και τήν ζηλησην τήν συμβολήν των εις τήν έκπληρωσιν τών πολλαπλών πνευματικών και καλλιτεχνικών οκοπών τού Ίδρυματος.

‘Η δικαία αυτή έπιβράβευσις τού έξαιρετού έργου τού ζεύγους Ξυλά άπο τό πρώτο πνευματικό ίδρυμα τής χώρας μας, άποτελεί τήν μεγαλύτεραν άναγνώρισιν τής εύγενονύς προσφοράς πρός τήν Χίον τών συμπολιτών μας Μιχαήλ και Σταματίας Ξυλά οι οποίοι συνεχίζουν τήν Χιακήν παράδοσιν έκτελεσεως έργων πολιτισμού και κοινωνικής άφελιμότητος.

### Και εις τήν Κιναν

‘Αντιπροσωπεία τής Ένώσεως ‘Ελλήνων Έφοπλιστών θά έπισκεφθεί τόν προσεχή Σεπτέμβριο τό Πεκίνο κατόπιν έπισημου προσκλήσεως τών Ναυτιλιακών Όργανων τής Κίνας.

Οι λεπτομέρεις τού ταξιδίου συζητήθηκαν τήν Πεμπτην (9/4/81) σε σύσκεψη πού πραγματοποιήθηκε στά Γραφείο τής Ε.Ε.Ε. με τήν συμμετοχή έκπροσώπων τής Κινεζικής Πρεσβείας στήν ‘Αθήνα και τής Εθνικής Εταιρίας Ναυλώσεων τής Κίνας, πού βρίσκονται τίς ήμέρες αύτές στήν Έλλαδα.

Στήν σύσκεψη αυτή, κατά τήν όποια άνασκοπήθηκε και ή έξελιξη τών ναυτιλιακών σχέσεων τών δύο χωρών, μετέσχον άπο έλληνικής πλευράς ό ‘Αντιπρόεδρος Ε.Ε.Ε. κ. Ε. ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ ώς και οι κ.κ. Γ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, Π. ΤΣΑΚΟΣ, Β. ΚΟΥΤΣΗΣ κ.ά., ένω άπο Κινεζικής πλευράς ό κ. ΤΣΕΝ ΧΑΟΥΣΕΝΚ έκπροσώπων τής Κινεζικής Πρεσβείας και οι κ.κ. ΣΙ ΤΣΙΕΝΣΙ, ΣΙ ΣΙΝΣΙ, ΛΙ ΛΙΜΟ και ή κα Φου ΤΣΑΟΣΙΑ, τής Εθνικής Εταιρίας Ναυλώσεων τής Κίνας.

### ‘Ο κ. Εμμ. Σαίτης

‘Αντανακλά εις τήν ναυτιλίαν ή έκλογη τού κ. Εμμ. Σαίτη, Γεν. Γραμματέως τής Π.Ν.Ο. εις τήν περίοπτον θέσιν τού Γεν.



Τήν 14ην Απριλίου, παρεδόθη άπο τά Βρεταννικά ναυπηγεία τού Γκόβαν εις τήν έταιριαν ‘Λίμπερτ Μαριτάιμ’ (κ. Μ. Φράγκος) τό άνωτέρω εικονιζόμενον 26.000 τον. μπάλκ κάριρει ‘Λόρδος Κέρζον’, άδελφόν τού πρό τινος παραδοθέντος ‘Λόρδος Βύρων’. Ανάδοχος τού νεοτεύκτου σκάφους, διπερ παρεδόθη έξι έβδομαδας ένωριτερον τού συμφωνηθέντος χρόνου, ήτο ή κ. Νίκη Εύθυμιον, σύζυγος τού διευθυντού τής ‘Λίμπερτ Μαριτάιμ’, κ. Ν. Εύθυμιον.

Γραμματέως της Γενικής Συνομοσπονδίας Έργατών Έλλάδος.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» τόν συγχαιρούν. Είναι μία άναγνωρισις της Μεγάλης Ναυτιλίας μας.

### Τοποθετήσεις άρχιπλοιάρχων

Οι νέοι άρχιπλοιάρχοι του Λιμενικού Σώματος έτοποθετήθησαν ώς έξης: Ό. κ. Γεώργιος Τσούρης, γενικός διευθυντής εις τήν Γενικήν Διεύθυνσιν Προσωπικού Πλοίων τού ΥΕΝ, ή κ. Θεόδος Πουλάκης γενικός διευθυντής τού ΝΑΤ και ή κ. Δημήτριος Ορφανός γενικός διευθυντής της Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων. Ό μέχρι τούδε γενικός διευθυντής τής Γενικής Διεύθυνσεως Προσωπικού Πλοίων κ. Γεώργιος Δικονόμου έτοποθετήθη εις τήν Γενικήν Διεύθυνσιν Λιμένων και Παραλίων.

### ΕΡΩΤΗΣΗ

**Τού βουλευτού Πειραιώς & Νήσων κ. Σπ. Μαρκοζάνη γιά τον 'Υπουργόν Δικαιοσύνης.**

Είναι πλέον γεγονός άναμφισβήτητον ότι η Έλλας κατέχει μά από τις πρωτες θέσεις στον πίνακα τών ναυτιλιακών χωρών τού κόσμου.

Η μεγάλη δύναμη αυτή ναυτιλία με τά 1000 πλοία και τούς 120.000 ναυτικούς, έχει και τά άναλογα προβλήματα της, που μόνο έξειδε κευμένα "Οργανα μπορούν νά αντιληφθούν και νά κατανοήσουν".

"Αν λοιπόν, γιά τήν έπιλυση ειδικών θεμάτων άπαιτούνται έξειδεικευμένα πρόσωπα, πόσο μᾶλλον αυτό είναι άπαραίτητο γιά τήν άπονομή της δικαιοσύνης στον τομέα αυτό.

"Υστέρα από δύο αυτά, νομίζω ότι είναι καιρός το πρώτο λιμανί τής χώρας με τήν μεγαλύτερη ναυτιλία στον κόσμο, νά άποκτηση τό δικό του ήθικό, ναυτικό δικαστήριο.

"Επειδή πιστεύω ότι τά ναυτικά δικαστήρια άποτελούν βασικό τομέα τής ναυτιλιακής ύποδομής τήν όποια πρέπει νά άποκτηση Ή 'Εδρα της Ελληνικής Ναυτιλίας, ή σύσταση ναυτικών δικαστηρίων και ή δημοσιογια Σώματος έξειδεικευμένων δικαστών, που θά άπασχολούνται άποκλειστικά με τις κατ' έξοχην ναυτικές δίκες, είναι άναγκαια και θά πρέπει σύντομα νά πραγματοποιηθεί.

"Ας σημειωθεί ότι παρόμια δικαστήρια υπάρχουν σέ όλα τά μεγάλα ναυτικά κέντρα τού κόσμου

### ΕΡΩΤΑΤΑΙ

Ο. κ. 'Υπουργός Δικαιοσύνης έάν τό θέμα αυτό έχει άπασχολήσει τήν Ελληνική Κυβέρνηση και τί σκέπτεται νά πράξη γιά τήν λειτουργία στόν Πειραιά τών Ναυτικών Δικαστηρίων.

### Η Ελληνική Επιτροπή τού Lloyd's Register

Συνεκροτήθη προσφάτως ή 'Ελληνική Επιτροπή τού Βρετανικού Νηογνώμονος διά τό 1981, είς τήν όποιαν μετέχουν οι κ.κ. Α. I. Χανδρός (Πρόεδρος), Αχ. Χαλκούσης (άντι-πρόεδρος) και οι 'Αλ. Ανδρεάδης, Α. I. 'Αγγελικούσης, Γ. Καλλιμανόπουλος, Κ. I. Καρράς, Δ. Κωττάκης, Στ. Νταϊφάς, Κ. Δρακόπουλος, Β.Ν. Κούλουμπρος-'Εμπειρίκος, Ν. Επιφανειάδης, Π.Σ. Φαφαλίδης, Ε. Γουρδομήχαλης, Α.Μ. Καραγράγης, Μαν. Κουλουκούντης, Κ. Μ. Λεμόδης, Γ.Σ. Λιβανός, Φ.Π. Λυκιαρδόπουλος, Σ. Μαρκαντωνάκης, Μ. Μεθενίτης, Φ. Νιάρχος, Π.Μ. Νομικός, Ν.Λ. Νομικός, Γ.Α. Παπαδάκης, Ανδρέας Α. Ποταμίνος, Κ. Στραβελάκης και Γεωργ. Βαρδινογιάννης ώς μέλη.

### Ένας καπετάνιος ζωγραφίζει

'Από τίς 4-14 Μαΐου στήν Galerie Τσούκα, Δαβάκη 34, στήν Καλλιθέα, στην Γιάννη Θεοφίλου Πλοίαρχος τού Ε.Ν. και Δεξαμενήστης στά ναυπηγεία Σκαραμαγκά πραγμα-

## ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΙΣ ΤΥΠΟΥ ΔΙΑ ΤΟ Τ.Α.Ν.Π.Υ



Τό Ταμείον Άσφαλίσεως Ναυτικών Πρακτόρων και Ύπαλληλων (TANPY), τό όποιον καλύπτει 23.280 ήσαφαλισμένους, έχει μόνον 26 ύπαλληλους έναντι τών 60 που χρειάζεται διά τήν ομαλήν διεξαγωγήν τών έργασιών του και τήν έξυπηρέτησιν τών ήσαφαλισμένων του. Τούτο υπεργαμμίσθη εις συνέντευξιν τύπου εις τήν όποιαν έπίσης παρεσχέθησαν στατιστικά και οικονομικά στοιχεία πού άφορούν τήν λειτουργίαν τού TANPY, τό όποιον παρέχει κυρίαν και έπικουρηκήν σύνταξιν εις έπιπεδα άνωτερα από έκεινα τού IKA. Τήν συνέντευξιν έδωσεν ό πρόεδρος τού Δ.Σ. τού TANPY, κ. Κώστας Χατζηαντωνίου, (εις τό μέσον τής φωτογραφίας).

τοποιει μία ιδιόρρυθμη και ένδιαφέρουσα έκθεση ζωγραφικής έμπνευσμένη από τό άνθολόγιο τής θαλασσινής μας ποίησης. Οι στίχοι τού Καβαδία, τού 'Αντωνιου, τού Σεφέρη δοσμένοι μέσα από τήν εύαισθησία και τό στέρεο χέρι ένός ναυτικού.

Ο Γιάννης Θεοφίλου γεννήθησε στήν Μυτιλήνη. Σάν τέλειωσε τό γυμνάσιο, μπαράρισ σέ φορτηγά βαπόρια και ποστάλια, άκολουθωντας τήν iεραρχία τού ναυτιλου. Αύτοδιάκτος στήν ζωγραφική μέ παρομήσεις γιά τή θάλασσα ζωγράφιζε από παιδική ήλικια. 'Ελαβε μέρος σέ 2 ήμαδικές έκθεσεις: στήν Μυτιλήνη τό 1958, και στήν Πανελλήνια N. ΣΜΥΡΝΗΣ τό 1973.

### Περί «Σάλεμ» συνέχεια

'Έγγωσθη ότι ή 'Αστυνομία τού Ρότερνταμ συνέλαβε τόν 'Αντον Ρέιντερ, διευθυντήν έταιρίας άνεφοδιασμού πλοίων, δοτις είναι εις έάν τών τεσσάρων καταζητουμένων ύπο τής Σκότλαντ Γιάρντντ διά τήν γνωστήν ύποθεσιν ναυταπάτης τού πλοίου τού «Σάλεμ». Ό άνωτέρω πάντως δέν πρόκειται νά έκδοθη εις 'Αγγλιαν, δεδομένου ότι ή άπατη, δι' ήν κατηγορείται δέν είναι μεταξύ τών έγκλημάτων διά τά όποια έπιπτρέπει τήν έκδοσιν ή 'Ολλανδική νομοθεσία. 'Εξ άλλου ένταλματα συλλήψεως έχουν έκδοθεί και διά τούς ύπολοίπους τρεις άλλοδαπούς και τόν 'Ελληνας πλοίαρχον Δημήτριον Γεωργούλην, δ-

**ΕΥΚΑΙΡΙΑ. ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ 3 ΑΓΚΥΡΕΣ 3540 KGS ΚΑΙ 15 ΜΗΝΗ ΚΑΔΕΝΑΣ 52 mm SPECIAL STEEL GRADE 2 ΚΑΙΝΟΥΡΓΕΙΣ ΑΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΤΕΣ.**

ΠΛΗΡΟΦ. 4138287  
Κον. Ι. ΠΟΛΥΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΝ

στις έποιαρχεις τού «Σάλεμ». Ούτος ώς γνωστόν είχεν έκδοθεί έκ τής Σενεγάλης εις τήν Λιβερίαν, άλλ' άφεθη έλευθερος ύπο τού νέου καθεστώτος τής χώρας. 'Υπομιμήσκεται διό τό «Σάλεμ» 213.928 τον. d.w. θεωρεῖται ως έπιτηδες βυθισθεν άνοικτά τής Σενεγάλης, άφοι προηγουμένως τό φορτίον πετρελαίου είχε έκφορτωθη κρυφίως εις τήν Νότιον Αφρικήν.

## ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Γ. Δ. ΔΕΠΟΥ

«Η Ο Δ Υ Σ Σ Ε Ι Α»

Τό έργο αυτό δέν είναι μιά καινούργια έρμηνευτική προσφορά ούτε μιά λογοτεχνική άναλυση τού άθανατου 'Ομηρικού έπους. Πρόκειται όπως μᾶς λέει και ό συγγραφεύς στόν υπότιτλο τού γιά μιά «ιστορική και γεωγραφική έπαλθευση».

Δεδομένου ότι ή 'Οδύσσεια έχει καθιερωθεί από καιρό σάν ένας άπεραντος ναυτιλιακός όδηγός τής έποχής του, ή προσπάθεια άναγνωρίσεως τών τόπων και τών ταξιδιών πού περιγράφει, άπετέλεσε ένα έλκυστικό και βασανιστικό παιχνίδι στήν άκοντ τού δοπίου τρόχισε τό μωαλ και τή φαντασία του ένα πλήθος σοφών ειδικών και μή ειδικών.

Ό κ. Δέπος, χωρίς νά είναι φιλόλογος, φαίνεται νά έρει καλά τό κείμενο και έχει σοβαρό ιστορικό έξοπλισμό χωρίς νά είναι άρχαιολογος. 'Άκομα έχει σαφή γεωγραφική άντιληψη χωρίς νά είναι ναυτικός. 'Έτοις όπλισμένος μπαίνει στό μεγάλο παιχνίδι μέ ένα κράμα μεθοδικής πρακτικής και ένεργητικής φαντασίας, γιά νά παρακολουθήσει μέ τήν ίδιοτροπή ζωντάνια τής γραφής του, τήν 'Οδύσσειακή περιπλάνηση (πού άναμεσα στήν Τροία και τήν Ιθάκη περικλείνει όλο τό γνωστό κόσμο τής άρχαιοτητος) και νά μᾶς δώσει μέ σύγκαμένη πολλές φορές πεποιθησιακές λύσεις γιά δύλα σχεδόν τά σκοτεινά σημεία τής 'Οδύσσειας.

'Αναμφισβήτητα πάντως ή ταύτιση τῆς Όμηρικης Ιθάκης με τὴ σημερινή Κέρκυρα ἀποτελεῖ μιὰ ἐπιστημονική προσφορά θεμελιωμένη καὶ τεκμηριωμένη, ἐνώ ἡ ταύτιση τῆς Όμηρικης Ιθάκης με τὴ σημερινή Κέρκυρα ἀποτελεῖ μιὰ ἐπιστημονική προσφορά θεμελιωμένη καὶ τεκμηριωμένη, ἐνώ ἡ ταύτιση τῆς Όμηρικης Σχερίας με τὴν Ταρτησσό ἀνοίγει ὄριζοντες στὴν ιστορική ἔρευνα.

Ε.α.α

### ΚΩΣΤΑ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΥ «ΑΝΑΖΗΤΩΝΤΑΣ ΕΣΕΝΑ»

Ἡ στήλη αὐτή δέν μπαίνει σὲ οἰκόπεδα λογοτεχνικῆς κριτικῆς. Δέν μπορεῖ ώστόσο νά μή σταθεῖ γιά νά παρουσιάσει τὴν ἁδοστήν ἐνός ἐργού, πού ἀνήκει σὲ ἑπαγγελματία ναυτικόν. Καὶ τέτοια είναι ἡ δημοφη ποιητική συλλογή τοῦ πλοιάρχου Ε.Ν. Κώστα Στεφανοπούλου, πού κυκλοφόρησε πρόσφατα μὲ τὸν ἀνωτέρω τίτλο καὶ περιέχει σὲ τρεῖς ἐνότητες εἴκοσι ἐπτά ποιήματα, πού ἐκφράζουν τὰ πιστεύων τοῦ συγγραφέα.

Σημειώνουμε ἴδιαίτερα τὰ ποιήματα τοῦ δεύτερου μέρους, ἐμπνευσμένα ἀπό τὴ θάλασσα πού «μίλι τὸ μίλι ταξιδεύοντας» ὡς ποιήτης ἔφεται «μισό μόνο μίλι ἀπ' τὴν ἐλπίδα».

### Ο ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

Ἐκυκλοφόρησε ἡ ἁδοστής τοῦ Αμερικανικοῦ Νηογνώμονος διά τὸ 1981, περιέχουσα τὰ κύρια χαρακτηριστικά καὶ ἀλλὰ στοιχεῖα ταξινομήσεως διά περισσότερα τῶν 52.000 πλοίων καὶ ἀλλὰ πλωτά μέσα. Παρέχει, ἐπίσης, πληροφορίας διά τοὺς πλοιοκτήτας των, τοὺς πράκτορας καὶ τὰ ναυπηγεία πού κατεσκευάσθησαν. Οἱ τρεῖς τόμοι τῆς ἑκδόσεως προσφέρονται διά τὴν Εὐρώπην πρός 320 δολ., καὶ εἰς τὴν τιμὴν αὐτήν περιλαμβάνονται καὶ τὰ συμπληρώματά των, μὲ πληροφορίας διά τὰς προκυπτούσας μεταβολάς.

Ἐκυκλοφόρησαν, ἐπίσης, οἱ Κανονισμοί τοῦ Αμερικανικοῦ Νηογνώμονος διά τὸ 1981.

### ΑΝΑΛΥΤΙΚΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ

Τὸ Λόρδ-Ρέτζιστερ-όφ-Σίππινγκ ἐκυκλοφόρησε διά πρώτην φοράν τόμον 700 σελί-

δων παρέχοντα ἀναλυτικῶς λεπτομερεῖς πληροφορίας περὶ τῶν ἐμπορικῶν στόλων δλῶν τῶν χωρῶν τοῦ κόσμου, ἀπό τῆς Λιβερίας μέ τά 158 ἑκατομ. τόννων d.w. μέχρι τῆς Τουβαλοῦ, ἥτις διαθέτει ἐν μοναδικὸν σκάφος 250 τόννων. Ἡ ἀνάλυσις περιλαμβάνει δλά τὰ πλοία διὰ τῶν 100 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητας.

Οἱ πίνακες είναι συντεταγμένοι κατ' ἀλφα-βητικήν σειράν καὶ κατὰ χωραν νηολογήσεως καὶ διακρίνουν κατὰ κυρίας κατηγορίας σκαφῶν: δεξαμενόπλοια, μπάκερς, πολλα-πλῆς χρήσεως, κοντέινερς, γενικοῦ φορτίου, όχηματοφόρα. κ.λ.π.

## ΠΕΝΘΗ

### ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΣΙΜΟΥ

Μετά μακράν ἀσθένειαν ἀπεβίωσεν ἡ Μαριάνθη Σίμου, ἀδελφή τοῦ ἀειμνήστου Εὐγ. Εὐγενίδη. Ἐζησε κοντά του δὲλην τὴν ὑποδειγματικὴν δραστηριότητα τοῦ Εὐγ. Εὐγενίδη καὶ ἐξεπλήρωσε τὸ πρός τὸν ἀγαπημένον ἀδελφὸν της χρέος διὰ τῶν δσων ἐργων κα-ταλίπη εἰς ἀδίου μνήμης ἐγκώμιον.

Τὸ περικαλλές οικοδόμημα τῆς Λεωφόρου Συγγρού, τὸ «Εὐγενίδειον» ὑπῆρξε ἐργὸν τῆς, εἰς ἀνάμνησιν ἀκριβῶς τοῦ ἀδελφοῦ της. Τὸ «Πλανητάριον», ἀπό τὸν δείγμα πολιτισμοῦ καὶ μαθήσεως, ὑπῆρξεν ἡ συνέχεια τοῦ Εὐγενίδειον Μεγάρου. Εἰς μνήμην καὶ αὐτό τοῦ Ἀδελφοῦ της συνεκροτήθη. Θά παραμείνη ὡς ἐνα μέγα ἐργὸν πολιτισμοῦ, τὸ ποιον πολλαὶ χρώαι θά ἐζήλευσον.

Ὑπῆρξε καλὴ, ἐν τῇ κυριολεξίᾳ, ἡ Μαριάνθη Σίμου. Τάς καλυτέρας ἀναμνήσεις ἀφήνει καὶ ὡς ἀπό τὸν παράδειγμα τῆς ἐπιβεβλημένης ἀκτινοβολίας τοῦ πλούτου διὰ τοὺς μετ' αὐτήν.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» ἔζησαν τὴν ἀνήσυχον, τόσον εὐεργετικήν διά τὸ κοινωνικὸν μας σύνολον, δέσποιναν. Εἰς βαθὺ γήρας ἐγκαταλείπει τὸν πρόσκαιρον αὐτὸν κόσμον, μέ τὸ ἀξιομήτον δι' ὅλους μας παράδειγμα.

### ΨΗΦΙΣΜΑΤΑ

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν συνελθόντων ἐκτάκτως ἐπὶ τῶν ἀγγέλματι τοῦ θανάτου τοῦ ἐπιτίμου

μέλους τῆς Ἐνώσεως

### ΜΑΡΙΑΝΘΗΣ Γ. ΣΙΜΟΥ

ἐπιφανοῦς μέλους τῆς Ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας, ἀκούσαν καὶ τοῦ Προέδρου αὐτοῦ κ. Αριστ. Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ ἔξαραντος τὴν προσωπικότητα τῆς μεταστάσης καὶ τάς ἐξαιρετικάς ὑπηρεσίας ἃς αὐτη προσέφερεν εἰς τὸν ἐφοπλισμόν καὶ τὴν "Ἐνώσιν".

Ἀποφασίζει ὁμοφώνως ὅπως:

— Διαβιβασθούν πρός τούς οἰκείους καὶ συνεργάτας αὐτῆς τὰ συλλυπητήρια τῆς Ἐνώσεως.

— Παραστοῦν ὁ Πρόεδρος μετά Μελών τῆς Διοικήσεως εἰς τὴν κηδείαν αὐτῆς τελεσθησομένην κατὰ τὴν 16.00 ὥραν τῆς Τρίτης 21/4/81 ἐν τῷ Α' Νεκροταφείον Αθηνῶν.

— Διατεθοῦν εἰς μνήμην τῆς ὑπέρ ἀγαθο-εργῶν σκοπῶν δρχ. τριάκοντα χιλιάδες (30.000).

— Κατατεθῆ στέφανος εἰς τὴν σορόν τῆς ἐκλιπούσης.

— Δημοσιευθῆ τὸ παρόν διά τοῦ ναυτιλια-κού τύπου.

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 20η Ἀπριλίου 1981

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ  
ΑΡΙΣΤ. Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

### ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ἡ Διοικούσα Ἐπιτροπή τοῦ Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου τῆς Ελλάδος συνελθοῦσα ἐκτάκτως σημερόν τὴν 20ήν ለΑπριλίου 1981, μετά τὸ θλιβερόν ἀγγελμα τοῦ θανάτου τῆς

### ΜΑΡΙΑΝΘΗΣ Γ. ΣΙΜΟΥ

διακεριμένου μέλους τῆς Ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας καὶ ἀφοῦ ἤκουσε τὸν Πρόεδρον αὐτῆς κ. NIKON NOMIKON, ὁ ὅποιος ἔξηρε τὴν προσωπικότητα, τὸ ἀγαθοεργόν καὶ φιλάνθρωπον ἐργὸν τῆς μεταστάσης, ὡς καὶ τάς ἄλλας ἀρέτας αὐτῆς

### ΨΗΦΙΣΕΙ

"Οπως:

α) Διαβιβασθούν πρός τούς οἰκείους καὶ συνεργάτας τῆς ἐκλιπούσης τὰ συλλυπητήρια τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου τῆς Ελλάδος.

β) Νά παραστοῦν μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου στὴν κηδεία αὐτῆς.

γ) Νά κατατεθῆ στέφανος εἰς τὴν σορόν τῆς ἐκλιπούσης.

δ) Νά δημοσιευθῆ τὸ παρόν ψήφισμα διά τοῦ Ναυτιλιακοῦ Τύπου καὶ εἰς τὸ ἐκδιδόμενον ύπο τοῦ Ν.Ε.Ε. Δελτίον.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Ν.Ε.Ε.  
ΝΙΚΟΣ Λ. ΝΟΜΙΚΟΣ

### ΜΑΡΙΑ ΘΕΟΦ. ΒΑΤΤΗ

Μία δέσποινα, πού ἐφυγε προσφάτως — 23 ለΑπριλίου — ἀπό τὴν πρόσκαιρον αὐτὸν Κόσμον, ἡ Μαρία, σύζυγος τοῦ ἀλημόντου Θεοφ. Ι'. Βάττη, καταλίπει τάς καλυτέρας ἐντυπώσεις μάς Κυρίας, ύπο τὴν καλυτέραν τῆς λέξεως σημασίαν.

Ἄπο τὴν ἀγαπημένην τῆς Σύρου ἐφυγε νεαρά, ἀκολουθούσα τὸν σύζυγὸν τῆς εἰς τὴν Αμερικήν. Ήτάχθησε νά ίδῃ τὰ τέκνα της πραγόμενα καὶ δέν παρέλειψε ποτέ τὸ πρός αὐτά καθῆκον καὶ πρός τὴν ἀγαπημένην τῆς Σύρου τὰ βαθύτατά της αἰσθήματα.

Εἰς ἡλικίαν 81 ἐτῶν κατέλιπε τὸν πρόσκαιρον αὐτὸν Κόσμον. Ἐκηδεύθη εἰς Ν. Υόρκην.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» συνδεόμενα παιδιόθεν μετὰ τὴν ἀλημόντον Μαρίαν — τὸ γένος Παπαναστοπούλου — ἀπευθύνουν τὰ θερμά των συλλυπητήρια πρός τὰ τέκνα της. Αἰώνια της ἡ μνήμη.

For all your shipping requirements  
and problems in Italy, apply to  
**COSTANTINO TOMASOS LTD.**  
ESTABLISHED IN 1910

GENERAL SHIPPING & LINER AGENTS  
SHIPBROKERS, LUBRICANTS &  
BUNKER CONTRACTORS  
INSURANCE BROKERS

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING REPRESENTATIVES

Address: Galleria Mediterranea 5  
80133 Naples

Phones: 312210, 321225, 328543, 329481, 203777

Telex: 71080 CHIOS NA

Cables: CHIOS NAPLES

# Θαλάσσια άτυχήματα



## ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΤΟΥ 1979

Τό έτος 1979 ύπηρεν έτος, κατά τό δόπον ή παγκόσμιος ναυτιλία ύπεστη τάς μεγαλύτερας άπωλειας, λόγω άτυχημάτων, έξαιρεσί της πολεμικής περιόδου.

Τετρακόσια έξήκοντα πέντε σκάφη χωρητικότητος 2.210.259 τόννων γκρός άπωλεσθησαν. Τριπλάσια είς δύκον έκεινου τού 1976 καὶ περίπου τριπλάσια τού 1974.

Η «Λόυντς Ρέτζιστερ όφ Σίππιγκ» έδημοσίευσεν τάς έτησίας στατιστικάς, αϊτινες άναφέρουν: 83 σκάφη (752.499) κατεστράφησαν έκ πυρκαϊάς, 153 σκάφη (514.587) έκ προσαράξεως, 47 άπολεσθέντα κατόπιν συγκρούσεως (507.659), 164 βυθισθέντα είς τήν άνοικη θάλασσαν (336.904) καὶ 18 άποδιάφορους άλλας αϊτίας (98.810).

Μεταξύ τών πληγέντων ύπο πυρκαϊάς, άναφέρονται 13 δεξαμενόπλοια, ένώ είς τάς προσαράξεις, τάς συγκρούσεις καὶ έν συνεχεία καταβυθήσεις είς τήν άνοικη θάλασσαν τό πρωτείον κατέχουν τά σκάφη γενικού φορτίου.

Οσον άφορα είς τήν ήλικιαν τών άτυχημάτων πλοίων, 68 ήσαν άνω τών 30 έτών, 104 μεταξύ 20-24 καὶ 80 μεταξύ 15-20.

Η λιβεριανή σημαία κατέχει τό πρωτείον είς τάς άσφαλειας, χωρητικότητος (693.849 τον. γκρός).

Ο κατωτέρω πίναξ όμιλες εύγλωττως:

Άριθ. Τόνν.	%	%
Σκαφ. γκρός	σκαφ. τόν.	γκρός

Λιβερία	16	693.849	0,65	0,85
Έλλας	67	511.359	1,75	1,37
Παναμάς	79	272.729	2,08	1,22
Ρουμανία	1	88.690	0,35	4,94
Γαλλία	7	76.865	0,56	0,64
Ιαπωνία	22	63.418	0,22	0,16
Κύπρος	28	55.093	3,67	2,34
Ιταλία	14	53.886	0,82	0,46
Σιγκαπούρη	7	35.559	0,68	0,45
Νοτ. Κορέα	36	32.667	2,80	0,83
Ισπανία	14	27.895	0,50	0,34

Πολωνία	5	24.191	0,62	0,68
Ίνδονησία	4	22.098	0,36	1,69
Γιουγκοσλαβ.	4	20.010	0,84	0,83
Βενεζουέλα	3	16.797	1,36	1,90

## ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΙΣ TANKER 550.000 τ.

Τό πετρελαιοφόρον «Μπατίλλους» τής Σέλλα έχρησιμοποιήθη είς πείραμα ρυμουλκήσεως είς τήν Μάγχην. Μολονότι παρομοιαίσκησες έχουν γίνει καὶ δλλαι, ήτο ή πρώτη φορά καθ' ήν έδοκιμάζετο ή ρυμούλκησης πλοίου 550.000 τόννων μέ πλήρες φορτίον.

Η δικαιοσιά έγινε τήν 26 Μαρτίου. Κατά τήν εισόδου είς τήν Μάγχην, το «Μπατίλλους», συνυπολογίζομένου τού ἀφόρτου ἐκτοπίσματός του, παρουσιάζει συνολικόν βάρος πρός έλξιν 620.000 τόννων διά βύθισμα 28 μέτρων, ύποτιθεμένης άβαρίας αύτοῦ ζημίας επιφερούσης τήν πλήρη αύτοῦ άκινησίαν. Ειρήσθων έν παρόδω διτή ή ύποθεσίς αὐτή είναι λιαν άπιθανος, δεδομένου διτή τά σκάφη τής σειράς αύτής, φέροντα δύο δεοντας με ζεύγος τουρμπινών τών 32.400 πππων καὶ δύο λεβίτας τών 125 τόννων άνω ώραν, είναι οὕτως εἰπεῖν έφωδιασμένα διτή ιδίων μέσων διασώσεως.

Σκοπός τής άσκησεως ήτο νά έπαληθευθή διτή είναι δυνατή ή ρυμούλκησης έμφόρτου πετρελαιοφόρου τών 550.000 κατά τήν φοράν τού άνεμου. Ή διόδος ἀπήτησε μόλις εἰκοσιάς λεπτών καὶ έν συνεχεία τό «Μπατίλλους» έρρυμουλκήθη δινευ ιδιαίτερας δυσκολίας κατά τήν φοράν τού άνεμου μέ ταχύτητα 4 κομβών.

Η ρυμούλκησης έγένετο ύπο ρυμουλκού «Αμπέν-Φλάντρ» μέ μετεωρολογικάς συνθήκας σχετικώς καλάς (ταχύτης άνεμου 20 μίλια, ψηφος κύματος 4 μέτρα).

**ΑΘΗΝΑ Μ.:** Μέ φορτίον 78.000 τον. άργον πετρελαίου προσήραδε πλησίον τού Πουέρτο λά Κρούζ, τήν 12ην 'Απριλίου. Τήν 18ην 'Απριλίου ύπεγράφη συμφωνητικόν Λόδούς διά τήν άνελκυσίν του. 'Εθεωρείτο άπαραιτητός ο κουφισμός διά τήν άνελκυσίν του.

Πάντως, δέν παρετηρήθησαν σοβαραὶ ζημίαι εἰς τόν πυθμένα.

**AITZIAN ΡΗΦΕΡ:** Συνεκρούσθη είς Λέγκον, τήν 14ην 'Απριλίου, μέ τό παναμαϊκόν πλοίον ρό-ρό «Κόρσικα Μαρίνα». Τήν έπομενην άπελπευσε διά Μασσαλίαν πρός έπιθεώρησιν.

**ΑΛΦΑ:** Έκτελούν τακτικήν γραμμήν μεταξύ Κείπ Τάουν καὶ Ντώρμπαν, προσήγγισεν είς 'Ηστ Λόντον, συρόμενον ύπο ρυμουλκού, μέ βλάβην είς τήν μηχανήν.

**ΑΜΑΘΟΥΣ:** Κατευθυνόμενον είς Ταιβάν πρός παράδοσιν είς διαλυτάς, τό σούπερτάνκερ «Αμάθους» ύπεστη πυρκαϊάν είς τό μηχανοστάσιον τήν 16ην 'Απριλίου καὶ έγκατείθη ύπο μελών τού πληρώματός του είς πλάτο 27° 56' 30" βόρειον καὶ μήκος 123° 05' 00" δυτικόν. Οι έγκαταλειψαντες τό σκάφος παρελήφθησαν ύπο ρωσικού φορτηγού, ένώ οι υπόλοιποι κατώρθωσαν νά θέσουν τό πύρ ύπο έλεγχον. Ρυμουλκόν άνελαβε τήν ρυμούλκησίν του είς Ταιβάν.

**ΑΝΤΙΚΑΛΕΙΑ (κ.):** Από Γάνδην διά Δάντοιχ, μέ φορτίον σιδηρομεταλλεύματος, συνεκρούσθη μέ τό γερμανικόν δηζελόπλοιον «Ορλα» είς τό 41ον χιλιόμετρον τής διώρυγος τού Κιέλου τήν 12ην 'Απριλίου. Άμφοτέρου ύπεστησαν έλαφράς ζημίας καὶ συνέχισαν τό ταξίδιόν των.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ:** Από Γκλάντοιουν μέ φορτίον γαλανθράκων, άνέφερε ζημίας είς τόν άγωγόν άτμου τού λέβητος τήν 8ην 'Απριλίου, έξωθι τού Ταλκαχουάνο (Χιλή). Τήν έπομενην άφιχθη είς Σαιν Βισέντε.

**ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π. (π.):** Αποπλέον έκ Λείζοες τήν έσπεραν τήν 13ην 'Απριλίου διά Βαρκελώνην, ύπο έρμα, έξωκειλε κατά τήν διάρκειαν θαλασσοταραχής καὶ ήναγκάθη νά έπιστρεψει τήν Μάλταν διά δεξαμενισμόν καὶ έπισκευάς. Τήν 15ην 'Απριλίου άπελπευσε διά τόν προσφρισμόν του.

**ΓΚΡΗΚ ΣΚΑ.Υ.:** Αποπλέυσαν έκ Μάλτας τήν 12ην 'Απριλίου διά Χιούστον, ύπεστη ζημίας είς τόν άεροψύκτην κατά τήν διάρκειαν θαλασσοταραχής καὶ ήναγκάθη νά έπιστρεψει τήν Μάλταν διά δεξαμενισμόν καὶ έπισκευάς. Τήν 15ην 'Απριλίου άπελπευσε διά τόν προσφρισμόν του.

**ΓΛΥΦΑΔΑ:** Είς Κόμπε τήν 13ην 'Απριλίου, οι πλοιοκτήται είζητησαν έπιθεώρησιν λόγω ζημιών είς τόν στροβιλοφορτωτήρα τής πρωτηρίου μηχανής.

**ΔΑΝΑΗ:** Άφιχθη είς Σάν Χουάν (Π.Ρ.) τήν 18ην 'Απριλίου μέ ζημίας είς τήν βοηθητικήν μηχανήν No.3

**ΔΡΥΣ:** Από Μπάχια Μπλάκα διά Ρωσίαν, μέ φορτίον σίτου, άφιχθη έκτακτως είς Ρίο 'Ιανέριο δι' έπισκευάς είς τό σύστημα ψύξης τής μηχανής τήν 3ην 'Αποιλίου. Ένώ ήτο

## «ΙΝΔΙΑ»

Είς τό MADRAS καὶ όλους τούς άλλους λιμένας τής ΙΝΔΙΑΣ

# DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS — 600001

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

Τιμαί λογικαί — 'Εξυπηρέτησις καθ' όλον τό 24ωρον

Telephone: 39252 WITH EXTNS, After Office Hours: 446873

Cable Address: "SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOI ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ετοιμον πρός άπόλουν, παρετηρήθη, άνωμαλία εις δύο γεννητρίας και ό πλοιαρχος έζητησεν έπιθεώρησιν. Ανελήφθησαν έπισκευαι, περιλαμβάνουσαι τήν έξαρμοσιν άμφοτέρων τών γεννητριών.

**ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΓΙΜ:** Συνεκρούσθη εις τό στενόν τής Σιγκαπούρης, τήν 18ην 'Απριλίου, μέτο λιβεριάνον δεξαμενόπλοιον «Γκόλντεν Πόρτσουμ», ύποσταν ζημίας εις τήν πρώραν. Συνεστήθη ή έκτέλεσις προσωρινών έπισκευών διά νά δυνηθή τό σκάφος νά πλεύση εις τόν προορισμόν του πρός έκφρωσιν και, έν συνεχεία, νά δεξαμενισθή εις Ταϊβάν διά μονίμους έπισκευάς.

**ΕΛΙΚΩΝ:** 'Από Πόρτ Χάρκουρτ δι' 'Αμβέρσαν, προσήραξε λόγω δύμηλης βορείως τής Βουλώνης τήν 8ην 'Απριλίου. 'Ανελκυσθέν κατά τήν διάρκειαν τής παλιρροίας άνευ βοηθείας, έπλευσεν εις 'Αμβέρσαν τήν έπομένην.

**ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΙΓΑΝΗΑΛ:** 'Αφίχθη εις 'Αλεξανδρειαν τήν 10ην 'Απριλίου άπό Μπωμόντ, μέ φορτίον σίτου και άνέφερε ζημίας εις τήν μηχανήν. Ως άνεκοινώθη, αι ζημίαι προεκλήθησαν ἐκ κακοκαιρίας, μεταξύ δης και 12ης Μαρτίου. Ο έπιθεωρήτης τού νηογνώμονος συνέστησεν δημοσίη σκάφος πλεύση εις Πειραιά μετά τήν έκφρωσιν διά τήν πραγματοποίησιν μονίμων έπισκευών.

**ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ:** 'Αφίχθεν εις Χιούστον τήν 8ην 'Απριλίου άπό Καλκούταν, άνέφερεν άργότερον ζημίας εις τήν προωτήριον μηχανήν.

**ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.:** Τήν 15ην 'Απριλίου άνεκοινώθη διτή έπερατώθησαν έπισκευαι εις τό σκάφος, εις 'Αμβούργον, έπι ζημιών έκ προσαράξεως έπισυμβάσης εις Πόρτ Σάιδ τήν 10ην 'Ιανουαρίου. Αι ζημίαι συνίσταντο κυρίως εις κάμψεις τών έλασμάτων τού πυθμένος. Τήν ίδιαν ήμέραν άπεπλευσε.

**KABO KAMΠΑΝΟΣ:** Περί πυρκαιάς έπι τού

όποιου άναφέρομεν εις προηγούμενον τεύχος μας τήν 16ην 'Απριλίου άνεκοινώθη διτη παρεσύρετο άνευ πληρώματος, εις άπόστασιν 29 περίπου μιλίων άπό τάς άκτας τής Βαρκελώνης.

**ΚΑΣΤΑ ΑΛΦΑ (κ):** Μέ φορτίον σόγιας προσήραξεν εις Λέιτ Τσάρλς, τήν 12ην 'Απριλίου, άνελκυσθέν τήν έπομένην.

**ΜΑΡΙΚΑ Λ. (π.):** 'Από Βάρνα διά Καράτοι, μέ φορτίον 12.400 τον, τοιμέντου εις σάκκους, ύπέστη πυρκαϊάν εις τό μηχανοστάσιον, έξωθι της Κρήτης, τήν 21η 'Απριλίου. Τό πλήρωμα έγκατέλειψε τό σκάφος και παρελήφθη ύπό τού έλληνικού φορτηγού «Ιόνιαν Κάρριερ». Τό ρυμουλκόν «Αστέρι» άπεπλευσεν έκ Πειραιώς ίνα παράσχη βοήθειαν εις τό «Μαρίκα Λ.», τό όποιον έν τά μεταξύ έρρυμουλκείτο ύπό τού έπιβατηγού «Ορίων». Τελικώς εις τούς πλοιοκτήτας τού «Ορίων» έδόθη έντολή ύπό τούς πλοιοκτήτας τού «Μαρίκα Λ.» νά παραδώσουν τό έγκαταλειμμένον σκάφος εις τό «Αστέρι» διά νά τό ρυμουλκήση εις Πειραιά.

**ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ:** Κατά τήν διάρκειαν έμφορτου ταξίδιου του ύπό Τσαγκουαράμας διά Ρόττερνταμ, ύπέστη ζημίας έκ κακοκαιρίας. Διαρροή εις τό κύτος No.2. Τό σκάφος άφιχθη εις Λάς Πάλμας τήν 11ην 'Απριλίου, έπειθεωρήθη και άνελήφθησαν έπισκευαι. Τήν μεθεπομένη συνέχισε τό ταξίδιον του, μέ προοπτικήν νά πλεύση εις Πειραιά διά δεξαμενισμόν μετά τήν έκφρωσιν.

**ΝΕΑ ΤΥΧΗ:** 'Επειθεωρήθη έν δεξαμενή εις Βαλτιμόρην, τήν 15ην 'Απριλίου διά ζημίας έκ προσφάτου προσαράξεως εις Κοπεγχάγην και παλαιοτέρας προσκρούσεως έπι τών τοιχωμάτων τού διαύλου τού 'Αγιου Λαυρεντίου. Ζημιαί εις τά έλασματα τού πυθμένος έκ τών δύο χρήζουν θλίκης και 12 μερικής άντικαταστάσεως. 'Επίσης, παρετρήθησαν διάφοροι άλλαι ζημιαί, άλλ' οι πλοιοκτήται δέν είχον άποφασίσει έάν θά έ-

τελοῦντο έκει μόνιμοι έπισκευαι ή προσωρινοί τοιαύται.

**ΝΙΟΒΗ:** 'Αποπλεύσαν έκ Σάντα Φέ τήν 3ην 'Απριλίου διά Ρωσίαν, μέ φορτίον γεννημάτων, άνέφερεν άργότερον διτη προσήραξεν εις τό ποταμόν Παρανά. 'Ανελκυσθέν συνέχισε τό ταξίδιον του άνευ ζημιών.

**ΝΟΡΘΟΥΙΝΤ (λ):** 'Ανέφερε σύγκρουσιν μέ πετρελαιοφόρον φορτηγίδα κατά τήν άφιξην του εις Νέαν 'Ορλεάνην, τήν 19ην Μαρτίου.

**ΠΕΛΙΚΗ:** 'Υπό φόρτωσιν εις τόν λιμένα τής 'Ανκόνας, έδεχθη πρόσκρουσιν ύπό τού 'Ισραηλινού πλοίου·κοντέινερ «'Αλόν» και ύπέστη ζημίας εις τό δεξιόν πρόσθιον τμήμα. τήν 14ην 'Απριλίου.

**ΡΙΒΑ:** Εις Δάντσιχ τήν 10ην 'Απριλίου, άνέφερεν άπωλειαν και άντικατάστασιν άγκυρας.

**ΤΖΕΙΝΤ:** Τήν 11ην 'Απριλίου έξέπεμψε σήμα κινδύνου, εις πλάτος 47° 03' νότιον και μήκος 126° 58' δυτικόν, λόγω βλάβης εις τήν μηχανήν. 'Ανεμοι ταχύτητος 9 μποφώρ έπεκράτουν εις τήν περιοχήν. 'Εξητήθη ή βοήθεια ρυμουλκών.

**ΦΑΙΔΩΝ II:** 'Από Μπιλμπάο διά Κωνστάντζαν μέ φορτίον 5.054 τον. χαλυβδίνων έλασμάτων, προσήραξεν εις τόν κόλπον τής 'Ανναμπα τήν 2αν 'Απριλίου. Διαρροή εις τά κύτος No. 1, 2 και 3. 'Επίσης, διαρροή καυσίμων. Κάμψις 6° πρός τά δεξιά. 'Η κατάστασις τού σκάφους κρίσιμος. 'Ο πλοιαρχος έπειστρεψεν εις τήν 'Ελλαδα λόγω τραυματισμού του. 'Η μηχανή και τό πηδάλιον εις καλήν κατάστασιν, άλλ' έκφράζοντο φόβοι άποκοπής τού σκάφους εις δύο.

**ΦΡΟΝΗΣΙΣ:** 'Ανέφερεν άπωλειαν τής άριστεράς άγκυρας μέ πέντε άμματα δλύσου, εις Μπάβναγκαρ τήν 7ην 'Απριλίου. 'Εγένετο έπιθεώρησις.



## Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

telexes: 21 1186 / 21 1260-1-2-3 LME GR

91, Akti Miaouli - Piraeus

# Η ναυλαγορά

Έπος τό γενικώτερον κλίμα τής διεθνούς οικονομικής υφέσεως, ή ναυλαγορά τών ξηρών φορτιών δέν έπεδειξε τας άνοδικάς τάσεις που άνεμενοντο διά την έσιρινή περιόδου. Η σχετική απαθερότης που ύπαρχε εις τήν άγοράν αφείλεται μάλλον εἰς άναγκας έπιστημού, πορά εἰς οιανδήποτε άνακαψιν τής παγκοσμίου βιομηχανίης δραστηριότητας.

Μέχρι στιγμής, η διακίνησης φορτιών από τάς Μεγάλας Λίμνας δέν προσέδωσε τήν πρασδακωμένην άθησην εις τούς ναυλάους. Το αύτο δύναται να επιωθή καί διά την περιοχήν του Πλεύτη, όπου τώρα τελευταίως άποσχολούνται καί μεγάλο μπόλικο καρρέρης, μέχρι πάνω μεξ, η διάποια συμπλήρωνται τό φορτίον των εἰς Ρεκόλαδο μέ τήν μεθόδον τής μεταφοράσεως.

Αι πλέον σημαντικοί έξελίξεις του διαφρεύσαντος 150ημέρου ήσαν ή δροσι τού άμερικανικού «έμπραγκο» τών σιτηρών κατά την Ρωσίας καί ή πότυσια τών διαπραγματεύεσσεων διά την λήξην τής άπεργιας τών άμερικανών άνθρακωρύχων. Μία σύντομας, δμως, λύσις της άπεργιας προβλέπεται διτε θερηθήσα τήν ναυλαγοράν κατά τήν θερινή περιόδου.

Φαινετας, πάντως, διτε οι Ρώσοι έχουν καλύψει τάς άναγκας των εἰς σίτον καί ένδιαφέρονται μάνον δι' άραβοσίτον καί σάγιο — προσάντο τών διόπιων τά άμερικανικό άποθέματα είναι περιωρισμένα πρός τό παρόν. Συνεπών, πιστεύεται διτε οι ένεργειτικοί έπιπλωσιες έκ τής δρεσες τού «έμπραγκο» θα είναι έφεναντις κατά το φθινόπωρον, όπει οι άμερικανοι θά είναι εἰς θεον νά ποροδώσουν μεγάλος ποσόστης άραβοσίτον καί σάγιος. Ως έγνωσθη, ρωσική άντιπροσωπεια εύρισκεται ήδη εἰς Ουάσιγκτων, διαπραγματευμένη άγοράς σάγιος μέ μέσον φόρτωσιν καί άραβοσίτον μέ φορτώσεις άρχομένας τό φθινόπωρον.

Η συνειχιζόμενη άπεργια τών άνθρακωρύχων άφηρες ένα σημαντικόν τομέα άποσχολήσεως διά τα μεγάλα μπόλικα καρρέρης, διά τά διόπιο έπισημωνται ήδη μια κάμψη τών μισθωμάτων διά χρονοναυλών. Τά «πόναρμα» διά κυκλικού ταξίδιον Ατλαντικού εισπράττουν γύρω τών 12.500 δολ. ήμερησίων ένω εἰς τήν Απο Ανατολήν ή κάμψις είναι πλέον αισθητή — σκαφος τών 57.000 τον., έκλεισθη πρός 10.000 δολ. ήμερησίων διά κυκλικούν ταξίδιον Αύστραλιας, μέ παράδοσιν καί έπαναπαράδοσιν Ιαπωνίαν.

Διά τά μέσος καί μικρότεράς χωρητικότητος μπόλικ καρρέρης, οι ναυλάοι κρατούνται εἰς μέτρια διά τήν έποχην έπιπεδα, ένων καλυτέρα πως είναι ή θεοις τών αυγούρων του ήτητεκέρης, διά τά διόπιο παρατηρείται ίκονοποιητική ζήτησις.

Αι προσποτικά διά τών προσεχεις 2-3 μήνας διτε ή άγορά θά διατηρηθή εἰς τά σημερινά περίπου έπιπεδο, μέ έλαφράς διακυμάνσεις. Πολλά, βεβαιώς, θά έξαρτηθουν όπο τήν συνέχισιν ή μη τής άπεργιας τών άμερικανών άνθρακωρύχων.

Κατό περιοχάς οι ναυλοί κατά τό διαφρεύσαν 150ημέρων έκινηθησαν άως κάτωθι:

## ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα, από Μόντρεαλ διά Ιρλανδίαν, 4.200 τον. χονδράλευρα, δολ. 40.75 φίο, Απρίλιον. Από Αγ. Λαυρέντιον διά Μαλάγα 25.000 τον. σίτος, δολ. 21 φίο, Μάιον. Από Κόλπον διά Ολλανδίαν, 69.000 τον., δολ. 22 φίο, Απρίλιον. Διά Κόντινεντ, 70.000 τον., δολ. 16.60 φίο, Απρίλιον. Διά Ιαπωνίαν, 18.000 τον., δολ. 37 φίο, Ιούνιον. Διά Πουέρτο Καμπ-

λο, 10.000 τον. σίτος, δολ. 26 φίο, Απρίλιον/Μάιον. Διά Κρήτην, 25.000 τον., δολ. 31.50 φίο, Απρίλιον. Διά Ροστόκ, 50.000 τον., δολ. 20 φίο, Απρίλιον.

Γαϊάν θρακες, άπο Φιλαδέλφειαν διά Δουνκέρκην 28.000 τον., δολ. 17.25, Απρίλιον/Μάιον.

Σιδηρομεταλλευτικά, 20.000 τον. μπετονίτον, δολ. 37 φίο, Μάιον.

Λιπάσματα, από Τάμπα διά Πόρτο Μαργκέρα, 20.000 τον. δολ. 620.000 φίο, Μάιον.

## ΝΟΤΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα, από Βραζιλίαν διά Λισαβόναν - Αμερικών ρείντζ, 34.000 τον. χονδράλευρα, δολ. 25.25 φίο, Απρίλιον. Διά δυτ. Μεσσάγειον, 13.000 τον., δολ. 35 φίο, Απρίλιον.

Σιδηρομεταλλευτικά, 12.000 τον., δολ. 12.90, Μάιον. Διά Γκίζον, 72.000 τον., δολ. 9.30 φίο, Μάιον.

Σάκαρια, άπο Αγ. Δομινικον διά Τολέδο, 9.500 τον. χύμα, δολ. 30 φίο, Απρίλιον.

## ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Γεννήματα, από Βραζιλίαν διά Λισαβόναν - Αμερικών ρείντζ, 27.500 τον. σίτος, δολ. 25.25 φίο, Απρίλιον. Διά Ιαπωνίαν, 52.000 τον., δολ. 15.75 φίο, Μάιον. Από Λόγκη Μπήτης διά δυτ. Ακτής Μεξικού, 90.000 τον., δολ. 18.50 φίο, Απρίλιον/Μάιον.

## ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Σάκαρια, από Αμερικ. Λιμένας Βορ. Ειρηνικού διά Αλεξανδρείαν ή Πόρτ Σάιδ, 27.500 τον. σίτος, δολ. 43, Μάιον. Διά Ιαπωνίαν, 52.000 τον., δολ. 15.75 φίο, Μάιον. Από Λόγκη Μπήτης διά δυτ. Ακτής Νοτ. Αμερικής μέσω Καραϊβικής, δολ. 8.500 ήμερησίων (15.640 τον., τού 1973).

Παράδοσις Ρουέν, Μάιον, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ, δολ. 9.750 ήμερησίων (29.609 τον., τού 1979).

Παράδοσις Χάμπτον ρόδης, Μάιον, ταξίδιον Κόντινεντ, δολ. 12.650 ήμερησίων (76.500 τον., τού 1969).

Παράδοσις Καλλάδο, Μάιον, ταξίδιον Κίνας, δολ. 7.400 ήμερησίων (14.022 τον., τού 1980).

## ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Ταξίδιο 12-14 μηνών, δολ. 8.000 ήμερησίων πλέον δώρον δολ. 120.000 (22.312 τον., τού 1974).

Ταξίδιο 3-5 μηνών, δολ. 4.350 ήμερησίων (9.798 τον., τού 1965).

## ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Χαλαρά, μέ έλαφράς διακυμάνσεις, διετηρήθη ή ναυλαγορά τών δεξαμενοπλοίων καί κατά τό διαφρεύσαν 150ημέρων. Νέα πτωτις τών ναυλών τών VLCC καί ULCC Ή κάποιο δημιουργηθείσα πρόσκαιρος ζήτησις δέν ήρκεσε διά νά προσδώση άνοδικάς τάσεις. Εις τήν Μεσσάγειον καί τήν Καραϊβικήν ή μεγάλη προσφορά τοννάς έπετρεπε εἰς τούς ναυλωτάς νά επιλέγουν τά σκάφη τής άρεσκειας των μέ τούς κρατούντας χαρημάτων ναυλών.

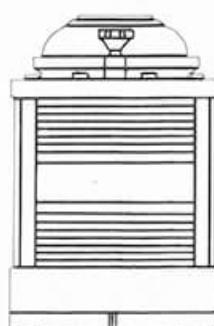
Χαρακτηριστικά τίνες ναυλώσεις:

Από τόν Περσικόν Κόλπον διά Έλλαδα, 220.000 τον., W 32.5 (μειωμένη ταχύτης, ήμερησος φόρτωσις). Διά Αγγλίαν/Κόντινεντ, 305.000 τον., W 29 (9 κόμβοι), W 31 (11 κόμβοι), Απρίλιον, Ετερον, 245.000 τον., W 30, Απρίλιον. Διά Κάιμαν, Αίλαντς, 380.000 τον., W 25 (9.5 κόμβοι), W 26 (12 κόμβοι), W 28 (14 κόμβοι), Απρίλιον. Διά Ιαπωνίαν, 225.000 τον., W 34, Απρίλιον. Διά Νοτ. Κορέαν, 230.000 τον., W 37, Μάιον.

Από τόν Ινδονησίαν διά Ιαπωνίαν, 57.000 τον., W 97.5, Μάιον.

Από Δυτ. Αφρικήν διά Ιταλίαν, 245.000 τον., W 32.5, Απρίλιον.

Από Μεσόγειον διά Αγγλίαν/Κόντινεντ, μέρος φορτίου 80.000 τον., W 46, Απρίλιον. Διά Άμερικ. Κόλπον, 80.000 τον., W 45, Απρίλιον.



# o b s e r v a t o r



I.M.C.O. PROOF NAVIGATION LIGHTS  
Πληρης σειρα ειδικων φωτων για τη ναυτιλια  
συμφωνα με τον νεο κανονισμο της I.M.C.O.  
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ  
A. ΡΩΜΑΝΟΣ & ΣΙΑ Ε.Π.Ε.

ΛΕΩΦ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ 44. ΑΘΗΝΑ 707  
ΤΗΛ. (01) 8213.678. 8214.075 - ΤΗΛΕΤΥΠΟ 21.5546

Από τής διά Μπαχάμας, μέρος φορτίου μν. 104.000 τον., W 40, Απρίλιον.

Από ανατ. άκτην Αγγλίας δι' αμερικ. Κόλπον, μέρος φορτίου 72.500 τον., W 52.5, Απρίλιον.

Από Καραϊβικήν δι' αμερικ. λιμένας Ατλαντικού/Κόλπον, μέρος φορτίου 45.000 τον., W 88, Απρίλιον. Επερον, 53.000 τον., W 75, Απρίλιον. Δι' Ινδίαν, μέρος φορτίου 72.000 τον., W 54, Απρίλιον.

Από ανατ. άκτην Μεξικού δι' άνατολ. ά-

κτήν Καναδά, 123.000 τον., W 47.5, Απρίλιον. Δι' αμερικ. Κόλπον, 40.000 τον. W 105, Απρίλιον.

Καθ' αρά δ', από Κίνα δι' θύινος, 18.000 τον. γάφα, W 140 Απρίλιον. Από Σιγκαπούρην δι' Ιαπωνίαν, 28.000 τον., W 140, Μάιον. Από Μεσόγειον δι' Αγγλίαν/Κόντινεντ, 20.000 τον., W 155, Απρίλιον. Από Ράς Τανόύρη διά Τζένταν, 30.000 τον., W 130, Απρίλιον. Από Σαΐν Κρουά δι' αμερικ. λιμένας Ατλαντικού, 30.000 τον. W 117.5. Από Μπαχάμας διά δυτ. άκτην ΗΠΑ, 29.000 τον., W 145, όμερος φόρτωσις

ράδοσις διάν, δησι είναι έτοιμον εις Καράτοι-Κολόμπο ρέιντζ, δολ. 6.800 ήμερησίως.

ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ: 12.281 τον. d.w. (29 π. 2 3/4 ίντο. 606.000 κ.π. 12 1/2 μλ. 21 τον. φιούελ διά και 1,7 τον. ντήζελ διά τού 1960) παράδοσις κατά την άφιξην εἰς πλοηγικόν σταθμόν Τουρκικής Μάρμαράς Θαλάσσης, οώνιαν ναυλωτών βάλλοσσαν τού Μαρμαρά. Απρίλιον 21-30. έπαναπαράδοσις Καράτοι, δολ. 6.000 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ: 28.000 τον. d.w. (τού 1981) παράδοσις Κόντινεντ Απρίλιον. έπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ — Σκοτίας διάν ένταξην τοισίδιον Μεγ. Λιμνών, δολ. 9.150 ήμερησίως.

ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ: 18.163 τον. d.w. (τού 1969) παράδοσις Γιβραλτάρ Απρίλιον 20 - Μάιον 5. έπαναπαράδοσις Κίναν, μέσω αμερικ. λιμένας Κόλπου, δολ. 7.600 ήμερησίως.

ΑΘΕΡΑΣ: 15.241 τον. d.w. (SD 14, 14 1/2 μλ. 20 τον. φιούελ διά τού 1969) παράδοσις νότιον Ιαπωνίαν Απρίλιον — Μαΐου 2, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ, δολ. 6.700 ήμερησίως.

ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ: 30.727 τον. d.w. (14 μλ. 36 τον. φιούελ διά τού 1970) παράδοσις Μουσκάτ μέσω διάν άκτης Ινδίας και Ρομανίας. έπαναπαράδοσις Βοσπόρου, δολ. 8.450 ήμερησίως.

ΜΑΚΗΣ Κ.: 12.721 τον. d.w. (30 π. 580 κ.π. 11 μλ. 18 τον. φιούελ διά και 1 1/2 τον. ντήζελ διά τού 1958) παράδοσις βάλλοσσαν τού Μαρμαρά Απρίλιον 18-25. έπαναπαράδοσις Καράτοι Κολόμπο ρέιντζ, δολ. 6.400 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

## ΤΑ ΔΞΕΔΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΕΣ. ΑΝΑΤΟΛΗ: Μαύρην βάλλοσσαν 25.000 τον. μέρος φορτίου, καθαρά, ίνδιαν W 165, ήμιον ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ) ήμιον 28.000 τον. W 150, Απρίλιον 20.

ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ: Φρηπορτ 30.000 τον. καθαρά Πουέρτο Ρίκο, W 150, Απρίλιον 10.

ΚΑΠΤΑΙΝ Σ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ): Κόντινεντ 28.000 τον. καθαρά Ντέρμπρον W 142.5, Απρίλιον 10.

ΣΑΙΝΤ ΣΤΥΡΙΔΟΝ: Άνατολ. άκτην Μεξικού 62.000 τον. μέρος φορτίου, Αμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, W 65, Απρίλιον 9.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (λιβ.): Βορ. Αφρικήν 90.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλίαν. Κόντινεντ, W 66.25, ήμιον Μεσόγειον W 68.75, Απρίλιον 10.

ΔΙΩΝΗ: Χάρηξ Αίλαντ 75.000 τον. μέρος φορτίου Κωνσταντίνου (μέσω Σουεζ) 23.

ΛΑΜΥΡΑ: Άνατολ. άκτην Μεξικού 54.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 75, Απρίλιον 13.

ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ: Άντολ. άκτην Μεξικού 59.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 67.5, Απρίλιον 13.

ΑΡΙΑΔΗΝΗ Ε: Λαζέρδ 42.000 τον. Ρότερνταμ W 90, Απρίλιον 19.

ΓΙΩΤΑ Ε.: Ζουετίνα 61.000 τον. Ιταλίαν W 70, Απρίλιον 19.

ΤΡΙΠΟΛΙΣ: Καραϊβην 44.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου W 92.5, Απρίλιον 10.

ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ: Καραϊβην 34.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, W 112.5, Απρίλιον 12.

ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ: Καραϊβην 60.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου W 65, Απρίλιον 10.

ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ: Καραϊβην 13.000 τον. μέρος φορτίου, Χίλιν, W 85, Απρίλιον 15.

ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (λιβ.): Βραζιλίαν 40.000 τον. μέρος φορτίου διά. Αφρικήν, W 82.5, Απρίλιον 24.

ΑΘΗΝΙΑΝ (λιβ.): Άνατολ. άκτην Μεξικού 40.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 106.25, Απρίλιον 17.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'ΥΟ: Ταρτούς 60.000 τον. μέρος φορτίου Λα-βέρα, W 65, Απρίλιον 20.

ΒΕΡΜΟΠΑΥΛΙ: 14.170 τον. d.w. (τού 1955) δολ. 7.500 ήμερησίως, ταξίδια τριών μηνών, μέρος παράδοσις.

ΠΑΛΑΥΡΑ: Ήτης 64.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 68, Απρίλιον 23.

ΡΙΟΝ: Μπουενός Αύρες 44.000 τον. Αγγλίαν. Κόντινεντ Σκανδινανίου, Μεσόγειον, W 106, ήμιον άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού W 100, Απρίλιον 25.

ΜΕΣ. ΦΙΛΙΑ (λιβ.): Μπουενάρ 82.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 68, Απρίλιον 20.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΤΣ (λιβ.): Καραϊβην 52.000 τον. μέρος φορτίου Κεμπέκ, W 65, Απρίλιον 14.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΚΚΟΡΝΤ (λιβ.): Άνατολ. άκτην Μεξικού 140.000 τον. μέρος φορτίου, Ιαπωνίαν, W 30, άμερος φόρτωσις.

ΠΕΡΣΕΥΣ: Δυτ. Αφρικήν 80.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 60 (12 μλ.) W 62 (14 μλ) ήμιον Αγγλίαν, Κόντινεντ W 65, ήμιον φορτίου πέραν των 60 ήμερων υποθήκη δολ. 12.000 ήμερησίων Απρίλιον 20.

ΑΤΟΜΙΚ: Μπόνι 63.000 τον. μέρος φορτίου, Μοντερβέδιο W 75, Απρίλιον 28.

ΤΑΧΙΣ Ε.: Μεσόγειον 60.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 55, Απρίλιον 16.

ΣΚΑΠΤΡΕΥΤΝΤ: Έλλαδα 25.000 τον. μέρος φορτίου, Ιταλίαν, W 140, Απρίλιον 20.

ΤΡΙΠΟΛΙΣ: Άνατολ. άκτην Μεξικού 45.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, ναύλος δέν άνευκοινώθη, Απρίλιον 20.

ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ: Μαύρην βάλλοσσαν 25.000 τον. μέρος φορτίου καθαρό, Αγγλίαν, Κόντινεντ W 135, ήμιον Μεσόγειον W 145 Απρίλιον 20.

ΜΙΧΑΗΛ: Πούντα Καρντόν 50.000 τον. Φόρτ ντε Φράνς, W 85, Απρίλιον 22.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (λιβ.): Καραϊβην 55.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, W 76, Απρίλιον 19.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ: Δυτ. Αφρικήν 245.000 τον. Ιταλίαν, W 32.5, Απρίλιον 26.

## τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

### ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΘΩΣ: Μπουεναβεντούρα 12.000 τον. ζωχάρεως χύμα άμερικ. Κόλπου, δολ. 20, ήμιον άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού δολ. 22, φιο. με 8.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Απρίλιον 15-25.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ: Νέαν Υόρκην 19.000 τον. πλασιούδηρων Βορμάνη, δολ. 22, φιο. με 8.000/750 τον. φορτοεκφόρτωσιν, άμερικ. φόρτωσις.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡΗ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων διάτην Μεξικού, δολ. 27.75 φιο. με 1.250 τον. έκφόρτωσιν. Απρίλιον 15-25.

ΛΑΡΑ Σ.: Μισιούπην 9.360 τον. συγκαλεύρων Πουέρτο Καρντό, δολ. 33.50, φιο. με 600 τον. έκφόρτωσιν. Απρίλιον 8-19.

ΙΖΑΜΠΕΑ (μικτόν): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 61.000 τον. γεννημάτων Ολλανδίαν, δολ. 15.50 φιο. Απρίλιον 10-18.

ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΟΡΙΖΩΝ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 27.000 τον. γεννημάτων Ταϊβάν, δολ. 39, φιο. με 1.500 τον. έκφόρτωσιν. Απρίλιον 18-25.

ΑΣΤΑΚΟΣ (μικτόν λιβ.): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 68.500 τον. γεννημάτων Ολλανδίαν, δολ. 15.75 φιο. Απρίλιον 23-30.

ΚΟΝΙΣΤΡΑ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 15.000 τον. γεννημάτων Ταϊνανών, δολ. 50.50 φιο, με 4.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Απρίλιον 20-30.

ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ: Παρανάκου και Σάντος 24.500 τον. d.w. 1.215.082 κ.π. γεννημάτων Λιοσσαβώνα - Αμβούργον ρέιντζ δολ. 675.000 κατ' άποκονην. δολ. 600 θυσ-ένα. Απρίλιον 21-20.

ΕΜΠΤΡΟΣ: Αμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βεροίας Χότερρας) 14.000 τον. γεννημάτων Αλγερίαν, δολ. 46, με 500 τον. έκφόρτωσιν. Απρίλιον 27-Maios 3.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 22.000 τον. γεννημάτων Αλγερίαν, δολ. 33.50, φιο, με 2.000 τον. έκφόρτωσιν. Απρίλιον 18-25.

ΚΛΕΑΝΘΗΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 22.000 τον. γεννημάτων Ταϊβάν, δολ. 38.50 φιο, με 2.000 τον. έκφόρτωσιν. Απρίλιον.

ΤΡΕΙΤΙΝΤ ΚΟΥΡΥΦΟΣ (μικτόν): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 32.000 τον. γεννημάτων Πειραιά, δολ. 27.25, με 2.500 τον. έκφόρτωσιν. Απρίλιον 16-20.

ΛΕΩΝ: Λειχήκεντ 14.100 τον. ηλιοστόρων Γάνδην - Αμβούργον ρέιντζ, δολ. 45.50 φιο. Maios 9-20.

ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μικτόν): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 52.000 τον. γεννημάτων Γάνδην δολ. 16, φιο. Απρίλιον 30 - Maios 5.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 52.000 τον. γεννημάτων Ισπανίαν, δολ. 26, φιο, με 2.500 φόρτωσις.

ΑΙΑΙΚΟΜΩΝ ΜΠΡΗΦΟΡΣ: Βραζιλίαν 13.000 τον. μέρος φορτίου Λα-βέρα, δολ. 35. φορτωτός, μέρος άμερικ. λιμένας Κόλπου, δολ. 7.500 ήμερησίως.

ΦΛΟΙΣΒΟΣ: 34.750 τον. d.w. (1.504.000 κ.π. 15 μλ. 42 τον. φιούελ διά και 1 1/2 τον. ντήζελ διά τού 1969) παράδοσις Ιαπωνίων άναδρομικών από 3 Απρίλιον, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Κήπο Πάσσαρε, μέσω άμερικ. λιμένας Κόλπου, δολ. 11.300 ήμερησίως.

ΜΙΧΑΗΛ ΣΤΑΚΙΡΟΓΛΟΥ: 31.770 τον. d.w. (1.254.000 κ.π. 14 μλ. τον. φιούελ διά τού 1971) παράδοσις Σάν Νικόλας (Αργεντινή) Απρίλιον 20-30 έπαναπαράδοσις Αδριατικήν δολ. 3.600 ήμερησίως πλάνο δολ. 195.000 δώρων.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ: 28.704 τον. d.w. (1.307.000 κ.π. 15 μλ. 35 τον. φιούελ διά τού 1969) παράδοσις άμερικ. λιμένας Κόλπου Η Κριστούπαλ, μέσω άμερικ. λιμένων δυτ. ή Κριστούπαλ, μέσω άμερικ. λιμένων δυτ. ή Κριστούπαλ, πλέον δολ. 60.000 δώρων.

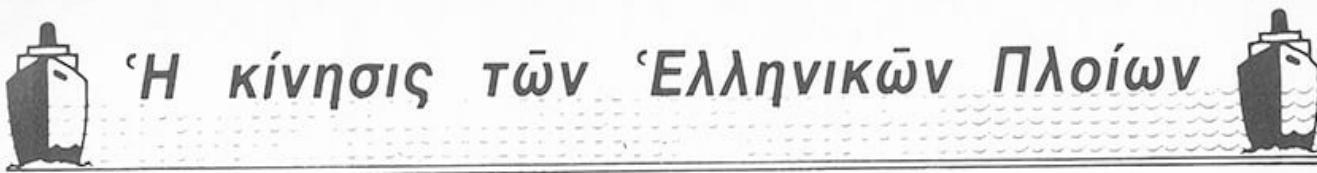
ΓΙΚΙΑΣ: 17.349 τον. d.w. (14 1/2 μλ. τού 1979) παράδοσις Σιγκοπεύρην Απρίλιον, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν, έναν κυκλικόν τοισίδιον Αστραπίας, δολ. 8.800 ήμερησίως.

ΑΡΕΤΗ: 22.200 τον. d.w. (1.087.000 κ.π. 14 1/2 μλ. 28 τον. φιούελ διά και 2 τον. ντήζελ διά τού 1973) παράδοσις Αυθέρων Απρίλιον 21, τοισίδιον 2 1/2 - 5 μηνών (υπεριπλαμβανομένων περιοδών).

ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΓΙΝΤ: 16.767 τον. d.w. (16 1/2 μλ. τού 1977) παράδοσις Ιαπωνίαν έπιομος - δημερος, έπαναπαράδοσις βορ. ή κτην τοισίδιον Αμερικής, δολ. 7.500 ήμερησίως.

ΑΓΓΑΘΑ Φ.: Γκόα 20.000 τον. ισημεριμεταλλεύματος νότιον Ιαπωνίαν, δολ. 13.50 φιο, με 5.000/15.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Μαΐου 10.

ΕΛΒΙΩΝ: Γκόα 20.000 τον. ισημεριμεταλλεύματος Κωνοτόν-



(α. = άνεχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = έφθασε — δ. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ.....	60	6640	ε. Ρόπτερντομ 12/4		ΑΙΑΣ.....	67	9457	α. Σιγκαπούρη 8/4
ΑΒΑΣ.....	62	10405	δ. Κωνίπολιν 15/2 διά Νοβορωσίκην		ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12176	α. Μοριουκάδο 4/4 διά Κάντλα
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	10753	εις Φρεντερισιά ώπτο 22/1		ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	64	6474	δ. Μπρούνομπουτελ 29/3 διά Βέντσπιλς
ΑΒΙΝ ΟΓΑ ΓΕΡΑΝΙ 66)	68	149609	ε. Τζέντον 2/2		ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ	64	1706	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΒΙΝ ΟΓΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	69	149609	ε. Τζέντον 2/2		ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΑΡ	65	1708	εις Χαλκίδα ώπτο 7/9
ΑΒΙΝ ΟΓΑ ΑΗΝΤΕΡ (δ.)	69	104616	δ. Γιβραλτάρ 22/1 διά Πειραιά		ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	ε. Κόμπε 3/4
ΑΒΙΝ ΟΓΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	δ. Σάρφος 5/4 διά Πειραιά		ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	ε. Σιγκαπούρη 28/3 διά Κόμπε
ΑΓΑΘΗ.....	74	6017	ε. Ντακάρ 12/3		ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	α. Λάγος 2/4 διά Μανίλα
ΑΓΑΘΗ Φ.	61	13092	ε. Βιζακαπανίν 29/3		ΑΙΓΑΙΟΣ ΓΟΥΥΣΤΟΜ	72	11184	δ. Π. Σαΐδ 10/4
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	εις Μπάραν ώπτο 20/9		ΑΙΓΑΙΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚ	76	12498	α. Λ. Αντζέλες 27/1 διά Σαγκάνη
ΑΓΑΠΗ.....	69	10006	α. Βαλτιμόρην 14/3 διά Κριστούπαλ		ΑΙΓΑΙΟΣ ΕΡΟΤΙΚ	74	12498	δ. Γιβραλτάρ 31/3
ΑΓΓΕΛΑ.....	63	3387	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΙΓΑΙΟΣ ΙΩΝΙΚ	76	12498	ε. Άλεξανδρειαν 26/3
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	δ. Σουεζ 8/4 διά Κουβέιτ		ΑΙΓΑΙΟΣ ΙΣΠΑΝΙΚ	76	12498	ε. Ναγκόρνα 4/4
ΑΓΓΕΛΙΚΑ	67	3870	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΙΓΑΙΟΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	α. Λ. Αντζέλες 14/3
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	ε. Λεμεσός 23/3		ΑΙΓΑΙΟΣ ΛΙΝΚ	74	18963	ε. Λιβύρνο 1/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405	ε. Λιοσαβάνα 9/4		ΑΙΓΑΙΟΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	δ. Παναμά 9/2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	δ. Γιβραλτάρ 20/3 διά Πειραιά		ΑΙΓΑΙΟΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498	α. Πρίνς Ρούπερ 9/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	50	3499	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	74	12498	ε. Κάδουν 27/3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ.(δ.)	69	90890	α. Σιγκαπούρη 29/3 διά Ρ. Τανούρα		ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΑΤΣΙΚ	74	12498	α. Τόκιο 27/3 διά Ντώρμπαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ	57	1241	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	47	5309	εις Πειραιά
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	α. Μούτσα 6/4		ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑΤΑΤΙΚ	77	12498	εις Μπάραν ώπτο 23/8
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	9812	ε. Καράτον 5/4		ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	ε. Αμβούργον 14/3
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	68	9435	δ. Π. Σάδι 7/4 διά Αμέρεραν		ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΛΕΙΤΖ	72	11185	ε. Σαντάντερ 5/4
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	α. Καγκούδια 25/2 διά Σαγκάνη		ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΡΕΙΤΖΒΕΡΥ	71	15205	α. Τζένταν 24/2
ΑΓΓΗΝΟΡ	71	9875	ε. Λάγος 26/3		ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΡΙΑΝΝΙΚ	76	12498	α. Ν. Όρλεανην 19/2
ΑΓΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	ε. Πειραιά 24/3		ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	δ. Παναμά 3/4
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	α. Βρινδήσιον 31/3 διά Πειραιά		ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ	75	12498	α. Κ. Τάουν 28/3
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	α. Μπάχια Μπλάνκα 20/3		ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	α. Νανκόνιον 3/4 διά Ντώρμπαν
ΑΓΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	3840	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΑΤΙΩΝΗΡ	69	9199	α. Λαύριον 29/1 διά Νοβορωσίκην
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	54	8120	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ	70	9178	ε. Σαδέμπο 4/4
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10617	δ. Κωνίπολιν 30/3 διά Μαύρην Θάλ.		ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	ε. Κ. Τάουν 27/3
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10246	α. Αμέρεραν 1/4 διά Μπανγκόκ		ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204	δ. Παναμά 3/4 διά Αιγαυπτον
ΑΓΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ	66	2023	ε. Λ. Πάλμας 4/3		ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΚΟΟΨΥ	71	11185	α. Τζένταν 27/2 διά Κουβέιτ
ΑΓΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10323	ε. Βομβάνη 16/10		ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΚΟΝΙΚ	73	12498	α. Αγ. Φραγκίσκον 19/1 διά Κίναν
ΑΓΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	δ. Κωνίπολιν 14/3 διά Μαύρην Θάλ.		ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9078	α. Παρανάκουα 5/4 διά Γδύνια
ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	58	3690	υπό παραλαβήν		ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΤΟΙΚ'	71	11208	α. Τσάρλεστον 5/4 διά Κριστούπαλ
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	67	11610	ε. Κόπρι 31/3		ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	α. Τζιμπούτι 10/1
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	υπό παραλαβήν		ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΡΕΙΝΤ	70	9025	ε. Δουνκέρκην 31/3
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ε. Μπέρμπερα 25/3		ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΑΙΡΙΟ	69	9199	δ. Σουεζ 5/4
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	δ. Κωνίπολιν 18/3 διά Κωνσταντίναν		ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΕΙΤ'ΙΜ	69	8928	ε. Κόμπε 5/4
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	56	6156	εις Πύλον ώπτο 20/6/79		ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	8927	ε. Στεττίνον 29/3
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙΙ	61	8254	δ. Ρόπτερντομ 25/2 διά Λουάντα		ΑΙΓΑΙΟΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	ε. Ντώρμπαν 14/4
ΑΓΙΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	67	7560	α. Κ. Τάουν 11/3 διά Α'. Ανατολή		ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20095	α. Πουέρτριο 30/3 διά Λισσαβώνα
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	ε. Πειραιά 28/3		ΑΙΔΗΨΩΣ	73	9369	α. Μοσταγκάνεμ 18/3
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	50	1516	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΙΗΒΟΝ	66	14359	ε. Σιγκαπούρην 27/3 διά Ντώρμπαν
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (μ.)	71	72326	α. Φιλαδέλφειαν 3/4 διά "Αρούμπα		ΑΙΗΤΖΑΞ	63	1164	α. Σόρεχαν 8/4
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	δ. Γιβραλτάρ 5/4 διά Τουρκίαν		ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	α. Ν. Όρλεανην 31/3 διά "Αρούμπα
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΣΤΙΝΟΣ	59	8852	α. Ν. Όρλεανην 7/4 διά Π. Καμπέλο		ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	66	38615	ύπο παραλαβήν
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	δ. Μπρούνομπουτελ 25/2 διά Π. Χάρκουρτ		ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.	67	3017	α. Μπεζδία 23/4 διά Μπιλιμπό
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ε. Χάρριον 9/4 διά Τζένταν		ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15665	α. Ν. Όρλεανην 31/3 διά "Ιοπανία
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	άργει εις "Ηράκλειον ώπτο 15/10/78		ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΚΩΣ	56	3219	άργει εις Χαλκίδα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	12061	α. Π. Έλισμπερτ 25/2 διά Νορθγιάν		ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	α. Μπράκις 4/4 διά Σαβάννα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	δ. Γιβραλτάρ 8/2 διά "Αλγέριον		ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΜΑΡΑ	60	6980	ε. Κωνίπολιν 19/2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4529	εις "Ακούμα ώπτο 7/2		ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΑΥ"	76	11084	α. Σιγκαπούρην 6/4 διά Βομβάνην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	4033	α. Μπιζέρτα 4/1 διά Γαλλίαν		ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	α. Αδελαΐδα 27/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΙ'ΝΤ	60	8368	ε. Ναχόνταν ώπτο 12/10 (έπισκευα)
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	εξωθι Κουβέιτ ώπτο 20/7/78		ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	18470	ε. Πειραιά 26/1
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	70	15345	α. Ν. Όρλεανην 2/4		ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ.	63	11502	ε. Γκόθεντμπουργκ 4/4 (έπισκευα)
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV	61	6038	α. Αμέρεραν 6/2 διά Τρίπολιν		ΑΙΟΛΙΑΝ ΖΗ	58	9292	ε. Κολόμπο 10/4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	ε. Σιγκαπούρην 26/3 διά Λονδίνον		ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΕΣΣ	69	9627	ε. Γδύνια 6/4
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	77	1573	α. Κάννες 26/3 διά Τρίνινταντ		ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΦΑΙΤΓ'	72	16235	δ. Βεραλτάρ 8/4 διά Νοβορωσίκην
ΑΓΚΝΙΚ II	63	12273	ε. Ιλόδιο 5/2		ΑΙΟΛΟΣ	71	10006	δ. Παναμά 30/3
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	ε. Πειραιά 27/3 διά Χαλκίδα		ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	α. Ν. Όρλεανην 2/4
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32687	α. Φιλαδέλφειαν 6/4 διά "Αρούμπα					
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	5037	α. "Ηστ Λόντον 28/2					
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	α. Τζέντον 9/3					
ΑΔΕΑΦΟΙ ΓΕΜΕΑΔΟΥ	77	10459	α. Κόρπε 19/3 διά Μπουσάν					
ΑΔΕΑΦΟΙΣ	67	6842	ε. Πειραιά 6/4					
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ε. Πειραιά 2/4					
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΡΗΦΕΡ	70	4231	φ. Φουέν 7/2 διά Κλαιπέντο					
ΑΔΩΝΙΣ Τ.	71	9998	ε. Λάγος 19/3					
ΑΕΤΟΣ	72	3065	ε. Πειραιά 3/4					
ΑΕΤΟΣ	57	1674	άργει εις Πύλον 17/7/79					
ΑΖΑΔΕΑ	64	5931	α. Κιούντεν 4/4					
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	α. Αιμέρεραν 10/4 διά Μπελαβόν					
ΑΗ ΓΩΡΓΗΣ	64	7752	εις Θάλ. Μαρμαρά 25/3					
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5866	α. Σάλαδα 21/3 διά Κολόμπο					
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	δ. Γιβραλτάρ 9/3					
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	α. Σιγκαπούρην 23/3					
ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΚΟΜΝΗΝΟΥ	56	13555	α. Κερκύν 17/2 διά Κουβάν					
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	3039	ε. Ραβέννα 13/3					
ΑΘΕΝ ΣΚΑΥ	56	7369	εις Πειραιά ώπτο 3/5/79					
ΑΘΕΝ ΣΟΥΑΙ	58	5596	α. Σάλαδα 21/3 διά Ιταλίαν					
ΑΘΕΝ ΝΤΑΙΗ	54	5148	α. Ντουσάι 12/3 διά Κοράτοις (ΕΠΩΔ)					
ΑΘΕΝ ΣΗ	61	4903	δ. Γιβραλτάρ 26/3 διά Τρίπολιν					
ΑΘΕΝ ΣΤΑΡ	54	7311	α. Λούπιτο 21/3 διά Μοχάμεντς					
ΑΘΕΡΑΣ	69	9268	α. Λ. Αντζέλες 28/1					
ΑΘΗΝΑ (δ.)	64	21613	α. Χάρμποτρος ρόδης 17/3 διά "Αρούμπαν					
ΑΘΗΝΑ	63	15535	α. Νεκότεας 3/3 διά Ιταλίαν					
ΑΘΗΝΑ	58	10662	α. Σάλαδα 21/3 διά Κολόμπο					
ΑΘΗΝΑ	68	8905	α. Σουαραμπάγια 2/12					
ΑΘΗΝΑ	65	1657	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223						

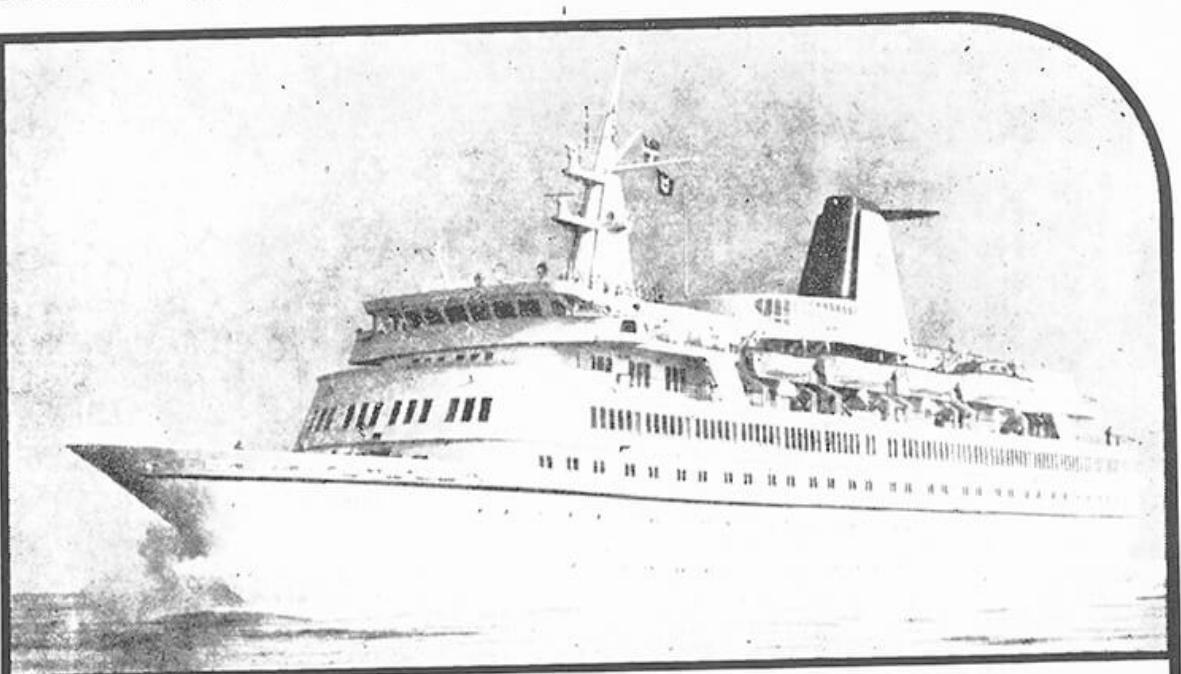
ΑΚΡΑ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	58	3610	α. Τέντων 10/2 διά Καράτσι	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΙΤΥ	78	13883	δ. Σουεζ 7/4 διά Σιγκαπούρην
ΑΚΡΑ ΠΙΟΝ	62	6383	α. Τάν 9/4 διά 'Οράν	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. Ιμπριάνθη 9/4 διά Τήξ
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6442	ε. Πειραιά 283	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΖΗΠ (δ.)	64	35333	α. Μπλέζτρα 30/3
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	α. Ντύραμπαν 31/3 διά Ταιβάν	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΙΝΕΣ	73	13631	α. Γκήλονκ 9/4
ΑΚΡΙΤΑΣ	70	16224	ε. Ν. 'Ορλέανην 17/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	α. 'Ηντ Λόντον 24/3
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Χόκι Κόκι 6/4 διά Λονδίνον	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	δ. Παναμά 3/4
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	δ. Σουεζ 5/4	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	α. Νίας ές Σάλαμ 27/3 διά Αυστραλίαν
ΑΚΡΩΝ	59	14722	α. Χιούστον 5/3	ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	δ. Ταραγκόνα 25/3
ΑΚΡΩΠΟΔΙΣ	72	13638	α. Χακάτα 28/3 διά 'Αγ. Φραγκίοκον	ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ	68	9416	ε. Σιγκαπούρην 7/4
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	α. Ν. 'Ορλέανην 29/3	ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ	68	10183	ε. Ίντσον 5/3
ΑΚΤΙΑΝ	60	3188	ε. Μπαλμπούν 12/10	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	α. Λ. Πλάμας 10/4 διά Νοβορωσίσκην
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	α. Μαρίνα Νίτι Καράρα 27/3	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	79	15688	ε. Π. 'Ελλαζμπες 7/4
ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.)	64	33316	α. Ν. 'Υόρκην 14/3 διά 'Αρούμπα	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	80	15869	δ. Βαλτιμόρην 31/3 διά Βενετίαν
ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877	δ. Κων/πολιν 15/3 διά Γαλάται	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ.	67	53448	α. Μονρόβια 30/3 διά Ρότερνταμ
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	α. Τέντων 9/4	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II	77	4713	δ. Ν. 'Ορλέανην 25/2
ΑΛΑΣΚΑΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	54	11631	είς Πειραιά όπα 23/10	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	ε. Ν. 'Ορλέανην 25/3
ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	ε. Κουβέιτ 21/3	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11435	ε. Ν. 'Ορλέανην 7/4
ΑΛΓΚΕΝΙΜΠ	66	2777	α. Ρότερνταν 30/3 διά 'Αλεξανδρειαν	ΑΝΑΤΟΛΗΝ (δ.)	62	12392	δ. Γκενεύμπουρχ 14/3 διά Κοατζακόλκος
ΑΛΒΟΡΔΑΔΑ	77	5868	α. 'Ιψουντες 2/4	ΑΝΑΔΔΟΥΟΣΙΑ	68	2621	ε. Πασδύνες 26/3 διά Μπιλμπάτο
ΑΛΕΑ	73	8824	ε. Γιοκοχάμα 4/4	ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	α. Κεμπέκ 7/4 διά Κουβά
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (δ.)	65	40043	δ. Κων/πολιν 7/4 διά Κωνοτάντζαν	ΑΝΔΡΕΙΑ	66	2999	δ. Βανκούμερ 6/3
ΑΛΕΣΑΝΔΡΑ	65	9296	ε. Μόντρεαλ 7/4	ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	ε. Μπάραν 10/3 άρα 13/9/80
ΑΛΕΣΑΝΔΡΑ	59	3782	δ. Κων/πολιν 9/4	ΑΝΔΡΟΣ	65	15404	α. Πύλον 8/3 διά Λιβύην
ΑΛΕΣΑΝΔΡΑ	65	1222	ε. Δουνκέρκυ 5/3 διά Κιέλον	ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΓΑΝΤ	64	1657	α. Φιλαδέλφειαν 5/4
ΑΛΕΣΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	69	13316	α. Χάμπτον ρόδες 26/3 διά 'Ιταλιαν	ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Πούλι Μπούρια 26/3 διά 'Ινδονησίαν
ΑΛΕΣΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	δ. Κων/πολιν 20/3	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΛΣ (μ.)	72	119505	α. Τουμπάρδο 9/3
ΑΛΕΣΑΝΔΡΕΙΑ	75	22560	ε. Νταμάρι 13/3 διά Κουβέιτ	ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Τζουάμαχ Τέρμ. 16/3
ΑΛΕΣΑΝΔΡΟΣ	60	10392	ε. Σουάμπτια 22/3	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	ε. Ρ. Τανόύρα 4/4
ΑΛΕΣΑΝΔΡΟΣ Α	58	3834	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΑΤΕΜΙ	73	32781	ε. Λ. 'Αντζελες 4/4
ΑΛΕΣΑΝΔΡΟΣ ΤΑΒΑΛΗΡΗΣ	78	15688	είς Ακαμάτη 2/13	ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΙ'ΟΝ	70	105855	ε. Ρότερνταν 6/4
ΑΛΕΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	ε. Σεμπετάνιο 9/4
ΑΛΕΣΑΝΔΡΟΣ Π.	61	9211	ε. Λούμπιο 20/3 διά Λουάντα	ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	α. Ρ. Τανόύρα 22/3
ΑΛΕΣΑΝΤΕΡ	57	4365	είς Πειραιά όπα 28/10	ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	δ. Κων/πολιν 27/2
ΑΛΕΣΑΝΤΕΡ ΔΕ	73	152372	α. Πειραιά 2/12	ΑΝΕΑ ΝΤ. ΑΖΟΥΡ	57	8093	α. Γιβραλτάρ 3/4 διά Σετούμπαλ
ΑΛΕΣΑΝΤΕΡΣ ΙΣΜΗΝΗ	68	9395	δ. Κόπτε 24/3 διά Πενάγκ	ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	33060	ε. Ν. 'Ορλέανην 6/4
ΑΛΕΣΑΝΤΕΡΣ ΤΡΑΣΤ	62	7703	ε. Δούμπιο 26/2 διά Λουάντα	ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	δ. Τέντων 8/4 διά Ανκόνα
ΑΛΕΣΑΝΤΕΡΣ ΦΑΙΘΟ	61	7703	ε. Πειραιά 28/2 διά Ρουμανία	ΑΝΕΜΟ Κ.	67	2560	ε. Μπιλμπάτο 7/4
ΑΛΕΣΗΣ Γ.	54	2488	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	α. Κοστίν 6/4 διά Βομβάνην
ΑΛΕΞΙΑ (δ.)	58	7644	α. Λισαβόνα 27/3 διά Κουβά	ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	ε. Ναγκόνια 4/4
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΥΠ.	68	9084	α. Χόγι Κόκι 31/3 διά 'Ακαμπα	ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	α. Θεούτα 25/3
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	ρουέν 14/3 διά Αλγερίαν	ΑΝΘΙΑ	64	10864	δ. Π. Σάλιδ 10/3 διά Λιβύην
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	δ. Σάλιδ 7/2 διά Μεσόγειον	ΑΝΘΟΣ	79	11000	α. Σαβάννα 5/4 διά 'Ιταλίαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	δ. Κων/πολιν 8/4 διά ΗΠΑ	ΑΝΙΤΑ	76	4617	α. Μόντρεαλ 1/4 διά Ντουλούθ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΙΤ	62	9055	δ. Σουεζ 2/4	ΑΝΝΑ	76	16438	α. Μόντρεαλ 1/4 διά Ντουλούθ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ	62	9055	ε. Μπ. 'Αυρες 4/4 διά 'Αμβούργον	ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	α. Βενετία 26/3 διά Βαλτιμόρην
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗ	58	9878	ε. Σάντος 8/4	ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ε. Α' Αμβέρσα 21/2
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	60	8294	ε. Ρ. Ιανέλιο 2/4 διά Ραβέννα	ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	ε. Ντώρμπαν 1/4
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΑΝΕΡ	70	9160	δ. Παναμά 3/1 διά Βαλπαράζο	ΑΝΝΑ Κ.	62	11503	α. Μόλαγκα 26/2 διά Μαύρην Θάλ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΙΒΕΡ	71	9564	α. Μπιλμπάτο 2/4 διά 'Ελ. Γκουαμάς	ΑΝΝΑ ΕΥΑ (δ.)	71	27502	α. Ρότερνταν 9/4
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	5772	δ. Βαρκελώνη 4/4 διά Π. Χάρκορπ	ΑΝΝΑ Π.	57	9448	α. Λούμπιο 24/1 διά Μοχάμεντς
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434	δ. Κων/πολιν 28/3	ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ	67	20959	α. Σάντια Φέ 8/4
ΑΛΙΚΗ	59	12996	ε. Ν. 'Υόρκη 9/4 διά 'Ιαπωνίαν	ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ Ε.	58	7271	δ. Γιβραλτάρ 30/3 διά Κωνοτάντζαν
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ε. Μπαλμπάτο 3/1	ΑΝΝΑ Χ.	66	21883	α. Πλέρχεντ 12/4
ΑΛΙΣΙΑ	66	3762	ε. Ριγέκα 8/4	ΑΝΝΙΚΑ Ν.	69	11726	α. 'Ηολ Λόντον 9/2
ΑΛΚΑΖΑΡ	65	9677	ε. Κλέμη 24/3 διά Ρουμανία	ΑΝΝΙΤΑ	64	11075	ε. Σιγκαπούρη 4/4 διά 'Ινδονησίαν
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	28467	ε. Αμπύδην 21/3	ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	δ. Γιβραλτάρ 4/4 διά 'Οδησσόν
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	δ. Θέρσταντ 3/4. 5/4	ΑΝΝΟΥΔΑ	71	9826	α. Ναγκόνια 28/3 διά Χιροσίμα
ΑΛΚΑΜΑΝ	77	11213	ε. Γιοκοχάμα 3/4	ΑΝΝΟΥΔΑ ΙΙ.	60	6086	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΚΜΗΝΗ	67	14530	α. Πασακαγκούλα 26/3	ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	α. Λ. Παλλίς 2/4
ΑΛΚΟΚ	62	11434	α. Αμπέραν 27/3 διά Ντάντην	ΑΝΤΑΡ	70	16973	α. Ν. 'Υόρκην 31/3 διά Ρότερνταμ
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	α. Παναμά 4/4	ΑΝΤΑΖΕΑΛΑΝΤΙΚ	70	11474	α. Σανγκάνε 3/3 διά Αποκούθιρ
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Χατονίδης 30/3	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΑΡΥ	67	24829	α. Λ. Αρέθουρ 20/3
ΑΛΚΥΟΝ	68	17374	ε. Πειραιά 29/3	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	ε. Ρότερνταν 8/4
ΑΛΚΥΟΝ	62	6155	ε. 'Αλεξανδρειαν 13/3	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΥΟΥΕΡ	59	9584	α. Ρουέν 2/4 διά Αιγαυτόν
ΑΛΛΑΤΑΝΣ ΣΑΞΕΣ	65	10869	α. Ν. 'Υόρκην 5/2 διά Κουβά	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Τακόμια 11/3 διά Ταιβάν
ΑΛΑΜΑ	79	10788	α. Μοργουάρδος 7/4 διά 'Ιαπωνίαν	ΑΝΤΖΕΜΠΑΛΑΤΙΚ	70	15948	ε. Σουεζ 4/4
ΑΛΑΜΑ	63	1594	ε. Μάδικ 9/4 διά Λισαβώνα	ΑΝΤΖΕΠΑΣΙΦΙ	68	10008	α. Κουβέιτ 27/3 διά Μίνα Καμπού
ΑΛΜΑΖ	65	10484	ε. Ταΐμα 24/3	ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24915	δ. Γιβραλτάρ 4/4
ΑΛΜΑΡΑ	69	10490	ε. Βουώνην 30/3 διά 'Αμπιτζάν	ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15404	α. Λούμπιο 24/1 διά Μοχάμεντς
ΑΛΜΕΑ	60	10778	δ. Γιβραλτάρ 11/2 διά Ν. 'Ορλέανην	ΑΝΤΙΓΩΝΗ	76	23149	α. Χιμεζί 2/4 διά Κισσαράζο
ΑΛΜΠΑΜΙΣΙΟΝ	64	18000	δ. Ντόβερ 26/3	ΑΝΤΙΓΩΝΗ	68	13580	δ. Γιβραλτάρ 4/4 διά Σεβίλην
ΑΛΜΠΑΦΩΡ	69	12404	ε. Ταγκαουράδας 8/4 διά 'Ιαπωνίαν	ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	α. Λονδίνον 9/4
ΑΛΜΠΑΦΙΓΚΟ	62	1507	είς Μπαλμπάτο 14/3/20	ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Γκήλονκ 31/3 διά Τζένταν
ΑΛΜΠΙΣ	55	5564	ε. Πειραιά 7/4 διά Πάτραν	ΑΝΤΟΝΗΣ Β.	62	4576	δ. Γιβραλτάρ 22/3 διά Φλώσιγκ
ΑΛΝΤΕΑ	53	5497	ε. Βόλιον 26/3	ΑΝΤΟΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	α. Π. 'Αθρουρ 20/3
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	ε. Βουώνην 30/3 διά 'Αμπιτζάν	ΑΝΤΟΝΙΟΣ	67	9843	ε. Π. 'Αθρουρ 20/3
ΑΛΤΙΣ	79	11000	ε. Λούτελον 8/4	ΑΝΤΟΝΥ	64	16323	α. Πειραιά 25/3 (ΕΠΩΛ.)
ΑΛΥΣΙΑ	64	10275	ε. Πειραιά 28/3	ΑΝΤΟΝΥ III.	77	38515	ε. Ν. 'Ορλέανην 9/4
ΑΛΦΑ	62	4722	ε. Πειραιά 6/4	ΑΟΥΡΕΙΑΔΑ	56	5912	είς Μομπάδαν άπα 12/9
ΑΛΦΑ	71	1599	ε. Κ. Τσουν 8/4 διά Ντώρμπαν	ΑΟΥΡΙΓΚΑ	67	2777	είς Μπλέφαρον άπα 1/12
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	δ. Σουεζ 8/4	ΑΟΥΡΟΡΑ (δ.)	56	12447	ε. Κων/πολιν 30/3
ΑΛΦΙΤΟ	63	15929	δ. Παναμά 29/3 διά Αιγαυτόν	ΑΠΕΕ	73	16397	δ. Κων/πολιν 28/3 διά Ρωσίαν
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Μόντρεαλ 9/4 διά Χιούστον	ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	δ. Μορμούγκαδ 30/3
ΑΜΑΖΟΝ	79	10966	δ. Σάδι 7/4	ΑΠΙΚΟ	64	9995	ε. Σουάμπταν 14/2
ΑΜΑΛΙΑ	61	1765	α. 'Αλεξανδρειαν 5/3 διά Βουλγαρίαν	ΑΠΟΛΛΑΩΝ	70	18862	α. 'Αμβέρσα 1/4 διά Ν. 'Υόρκην
ΑΜΑΛΙΑ II	67	51644	α. Ρότερνταν 1/4 διά Αγύούστουν	ΑΠΟΛΛΑΩΝ	72	13120	α. Λ. 'Αντζελες 27/2 διά 'Ακίτα
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5214	α. Κων/πολιν 4/4 διά Κωνοτάντζαν	ΑΠΟΛΛΑΩΝ Σ.	65	4214	ε. Σύμπρων 7/2
ΑΜΑΡΑ	60	4735	α. Αμέρπραν 3/4 διά Τρίπολιν	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	67	16210	α. Ριγέκα 6/4 διά Π. Σουδάν
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	79	11000	ε. Κόμπε 4/4	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	17899	είς Ταλκαχόμπον 8/4
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ε. Πειραιά 7/4	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. I.	58	6456	ε. Πειραιά 3/1
ΑΜΕΘΩΣΤ	78	13889	ε. 'Αλεξανδρειαν 17/3	ΑΠΟΥΣ	70	9172	ε. Τέντων 1/2
ΑΜΙΑΛΛΑ	72	13631	α. Μόντρεαλ 28/3 διά Δυτ. 'Αφρικήν	ΑΡΑΜΙΣ	70	3275	δ. Γιβραλτάρ 5/4
ΑΜΣΤΕΡΝΑΜ	52	3653	μετων. «JETPUR DELIGHT»	ΑΡΑΝ.	80	10329	α. Δύος 4/4
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	ε. Ρουέν 7/ διά Αιγαυτόν	ΑΡΓΑΙΑ	63	10240	ε. Βομβάνην 3/4
ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	ε. Ν. 'Ορλέανην 1/4 διά Βραζιλίαν	ΑΡΓΚΩΝΤ	68	24877	α. Σαβάννα 28/3 διά Βαλτιμόρην
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	ε. Σαβάννα 8/4	ΑΡΓΚΩΝΤ	64	10335	ε. Ξωθί Μπετάδια 23/3
ΑΜΦΙΩΝ	78	11213	ε. Τέντων 9/4 διά Λονδίνον	ΑΡΓΟΙΚΟΣ	77	10003	α. Πειραιά 24/3
ΑΝΑΒΥΣΟΣ	69	9072	α. Ντώρμπαν 18/3 διά Βενεζουέλα	ΑΡΓΟΙΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ.	60	8409	δ. Κων/πολιν 8/2 διά Ζυντάνοφ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	13889	α. Σιγκαπούρην 2013 διά Δυτ.	ΑΡΓΟΙΣ (δ.)	64	28312	δ. Γιβραλτάρ 7/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	α. Τής 4/4 διά Βομβάνην	ΑΡΓΟΣ	69	9868	α. Κ. Τάουν 26/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΙ'ΣΝΤΟΜ	74	13348	ε. Π. Κελάγκ 10/3 διά Ιντσόν	ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	ε. Σαρζ 18/3 διά Διεμέρη Αλί
ΑΝΑ							



ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ .....	77	19294	α. Κολούμπια 25/3	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ .....	77	14531	δ. Παναμά 11/3 διά Μεξικόν
ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ .....	70	9087	α. "Αμέριδαν 28/3 διά Λάγος	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ .....	78	14531	ε. Πένκο 25/3
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΑΚΟΥΣΗΣ .....	77	9783	α. Δουνκέρκην 7/4 διά Περσικόν	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ .....	68	10397	δ. Γιβραλτάρ 30/3 διά Μεξικόν
ΓΙΑΝΝΟΥΛΑ Κ. ....	53	3524	α. "Αμπου Ντόμι 30/3	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ .....	78	14800	ε. "Άγ. Φραγκίσκον 23/3
ΓΙΑΝΝΕΥΔΑΣ (δ.) .....	65	28945	ε. Πειραιά 22/3	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ .....	72	12959	δ. Γιβραλτάρ 20/3
ΓΙΟΥΑ .....	68	9717	δ. Κωνίπολην 21/2	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙ'Σ .....	74	13036	ε. Βαλτιμόρην 7/4 διά Ν. Όρλεάνην
ΓΙΟΥΑΝΙΑΚ. ....	61	7585	α. Ντώρμπιτν 26/3 διά Μόντρεαλ	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ. ....	72	43479	ε. Π. Τάλμποτ 30/3 δι. ΉΠΑ
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ. ....	61	10721	δ. Κωνίπολην 4/4	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΛΙΣ .....	69	11148	δ. Γιβραλτάρ 25/1 δι. Αλγέριον
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΔΡΑΓΙΝΤ. ....	67	13091	δ. Παναμά 12/3 διά Κίναν	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ .....	77	13027	ε. Λ. "Αντζέλες 28/3 διά Μπαλιμπόδα
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ. ....	65	21422	ε. Μόντρεαλ 9/4	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΠ. ....	77	14531	ε. Χουλάνι 3/3
ΓΙΟΥΝΙΤΥ. ....	71	9508	δ. Παναμά 8/4	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΙΖΟΝ .....	75	13036	ε. Λ. "Αντζέλες 17/3 διά Γιοκοχάμα
ΓΙΟΥΝΙΤΥ. ....	57	4374	δ. Βενετία 4/4 διά Μπαρλέτα	ΓΚΟΑΝΤΕΝΣΗ .....	68	3960	ε. Καλαμπάρ 19/3 διά Χούλ.
ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΠ. ....	60	3847	α. Καπιτίνια 9/3 διά Λουάντα	ΓΚΟΥΛΙΑΣ .....	67	20173	δ. Παναμά 23/3 δι. Ειρηνικόν
ΓΙΟΥΝΙΤΕΡ. ....	52	8129	άργει εις Πειραιά από 13/11/76	ΓΚΟΥΝΤ ΑΓΙ'ΑΝΤΕΡ .....	68	1804	ε. "Αλγκεβίρας 4/4 δι. "Αντίλλες
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ. ....	64	7435	ε. Καζαντούσα 24/3	ΓΚΟΥΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ .....	62	2654	ε. Μερσίνα 14/3 διά Κωνσταντζαν
ΓΙΟΥΡΓΟΥΙΟΥΤΥ. ....	77	14275	ε. Πασακαγκούλα 25/2 διά Μεξικόν	ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙ'ΝΤ .....	70	11527	ε. "Αμβούργον 6/2 δι. Αθήνα
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ. ....	73	16095	ε. Σ. Χουάν 31/3 διά Γκόλθεστον	ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ. ....	60	8940	ε. Κωνίπολην 21/3 δι. "Οδησσόν
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ. ....	72	17971	δ. Κωνίπολην 8/4	ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ. ....	77	10076	ε. Πειραιά 29/1
ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ. ....	65	6547	ε. Ρουέν 8/4	ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΤ'ΟΝ. ....	64	10141	δ. Κωνιπούλιν 8/4 δι. Οδησσόν
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ. ....	59	8646	δ. Σουέζ 5/4 διά Βομβάνη	ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ. ....	65	20765	ε. Σάντος 26/3 διά Ρόττερνταμ
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ. ....	61	16561	ε. Π. "ΕΛΙζαρτεί 9/4 διά Γερμανίαν	ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ. ....	63	8628	ε. Λ. Πάλμας 1/3 δι. "Αλγέριον
ΓΙΟΥΡΟΣΑΝ. ....	65	9572	ε. Σ. Αντόνιο 4/4	ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ. ....	73	59198	ε. Ρίτσαρντς Μπαιν 24/3 διά Ρόττερνταμ
ΓΙΟΥΡΟΣΗ. ....	77	14274	ε. "Ηοτ Λόντον 3/3 διά Μανούτο	ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ. ....	68	9080	δ. Κωνίπολην 2/2 δι. "Οδησσόν
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΥ. ....	74	19702	ε. Φριμάντα 4/3 διά Μπ. "Αιγαίς	ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΜΕΡ. ....	66	36362	ε. Αμβέρσαν 26/3 διά Γιβραλτάρ
ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ. ....	66	10073	ε. Μπ. "Αιρές 21/3 διά Ναυγκόγια	ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ. ....	56	8750	δ. Παναμά 17/3
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ. ....	66	3821	ε. Μπαγιόν 27/3	ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ. ....	62	8943	ε. Σιγκαπούρην 3/4 διά Π. Κελάκ
ΓΙΩΡΓΗΣ. ....	73	9289	ε. Τοιταγκόγκη 7/4 διά Ραγκούν	ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ. ....	63	10141	ε. Ρόττερνταμ 10/3 δι. "Αγκόλαν
ΓΙΩΡΓΟΣ. ....	60	3351	ε. Π. Σάδι 4/4	ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤ'ΤΟΡ. ....	56	8805	δ. Κωνίπολην 16/3 διά Ρουμανία
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ. ....	67	2920	ε. Της 23/64	ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΦΙΝ. ....	68	9080	ε. Μπαλίμποδα 15/3
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.). ....	64	34794	ε. Αγούσθα 1/4 διά Γιβραλτάρ	ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ. ....	66	21388	ε. Σιγκαπούρην 28/3
ΓΚΑΖ ΑΛΑΝΤΙΚ (δ.). ....	65	2986	ε. Πειραιά 15/2	ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ. ....	60	4470	ε. Ντάρμπαν 7/4 διά Τουρκίαν
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.). ....	65	3998	ε. "Άλεξανδρειαν 3/4 δι. "Ελλάδα	ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ. ....	68	9080	δ. Π. Σάδι 21/1 διά Πότι
ΓΚΑΙ'Υ ΦΙΝΕΙΤΑΙΤ. ....	56	8224	ε. Λάγος 7/3	ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ. ....	68	9080	ε. Τζιμούτι 4/1
ΓΚΑΙ'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ. ....	71	8739	υπό παραλαβήν	ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ. ....	75	11837	ε. Τέλνταν 24/3 δι. "Αμπαντόν
ΓΚΑΛΑΞΙ ΙΙ. ....	56	5042	προσπρ. 32.56 B. — 13.42 A. 20/1	ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ. ....	57	3842	ε. Μότιλ 18/3 διά Ν. "Ορλέανην
ΓΚΑΛΦ ΣΤΑΡ (δ.). ....	52	10607	ε. Ρ. Τανόρα 31/3	ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ. ....	63	8432	δ. Σκά 4/4 διά Βισμάρ
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ. ....	69	1436	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ. ....	58	8920	ε. Πειραιά 4/4
ΓΚΙΚΑΣ. ....	79	10000	α. "Οζάκα 4/4 διά Γιοκοχάμα	ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ. ....	62	8631	ε. Σάντος 3/4 διά Λάγος
ΓΚΙΩΝΑ (δ.). ....	63	30617	ε. Φριπόρτ (Μπαχ) 28/3	ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ. ....	58	7054	ε. Τέλνταν 5/4 διά Βιετνάμ
ΓΚΛΟΜΠΑΑ ΜΑΡΙΝΕΡ. ....	58	8058	εις Μασσόδου από 19/2/79	ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ. ....	73	6415	ε. "Αλγκεβίρας 16/3 δι. "Αλγερίον
ΓΚΛΟΜΠΑΑ ΤΡΕΙ'ΝΤ. ....	60	8058	α. Κουβέντι 3/4 διά Ντόχα	ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ. ....	71	12202	δ. Κωνίπολην 1/4
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.) ....	67	48747	ε. Ρότερνταμ 28/2 διά Μπόνου	ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΜΠΙΟΝ (μ.). ....	67	38513	ε. Μουτσούρης 19/3
ΓΚΟΓΚΟΛΑ. ....	71	3181	ε. Ν. "Ορλέανην 4/4	ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ. ....	70	9954	ε. "Ηοτ Λόντον 6/2 διά Χόκη Κόκη
ΓΚΟΑΝΤ ΚΡΑΝΑΟΣ. ....	64	7735	ε. Ν. "Υόρκην 7/4 διά δυτ. Αφρικήν	ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ. ....	75	3639	ε. Μπαρανκίλα 28/3 διά Ρ. Χάινα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ. ....	73	16439	ε. Ν. "Ορλέανην 5/4	ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΤ. ....	60	7222	ε. Αμέριδαν 5/4
ΓΤΡΙΑ. ....	76	13036	δ. Παναμά 25/3	ΓΚΟΥΝΤ ΤΟΤΟΥ'ΙΣ. ....	56	6778	ε. Τέλνταν 19/11 διά Καράται
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ. ....	76	13036	ε. Λ. "Αντζέλες 1/4	ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ. ....	57	2870	ε. Τέλνταν 10/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ. ....	73	16439	ε. Βενετία 6/4	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΤ'ΙΤ. ....	63	15373	δ. Γιβραλτάρ 7/4 διά Πόρογκρουν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ. ....	71	12959	ε. Ν. "Ορλέανην 7/4	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ. ....	69	22998	ε. Κωνίπολην 7/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ. ....	68	11148	ε. Α. "Αντζέλες 30/3 διά Μπολμπό	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ. ....	70	22992	ε. Λ. Πάλμας 24/3 δι. "Αργεντινήν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΚ. ....	77	13027	ε. Α. "Αντζέλες 10/4 διά Βανκούβερ	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙ'Μ. ....	66	23570	ε. Σ. Νίκος ("Αργ.) 8/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ. ....	74	16439	ε. Α. "Ορλέανην 30/1	ΓΚΡΕΙ'Σ Σ. ....	71	15389	ε. Λίνκολν 26/3 διά Τσιταγκόκ
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΙΚΟΑΣ. ....	66	11536	ε. Α. "Ορλέανην 30/1	ΓΚΡΗΚ ΣΚΑΥ. ....	68	16306	δ. Κωνίπολην 31/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ. ....	77	16432	δ. Γιβραλτάρ 13/3 δι. ΗΠΑ	ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ. ....	63	13516	δ. Κωνίπολην 27/3 διά Κωνσταντζαν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ. ....	76	13027	δ. Παναμά 1/3 διά Μεξικόν	ΓΛΑΡΟΣ (δ.). ....	68	90905	άργει εις Πειραιά από 21/4/77
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ. ....	78	14531	ε. Α. "Αντζέλες 6/4	ΓΛΑΥΚΟΣ. ....	68	16229	ε. Π. Σάδι 29/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ. ....	76	13027	ε. Α. "Αντζέλες 4/4 διά Μαζατλάν	ΓΛΥΦΑΔΑ. ....	69	14029	ε. Λ. "Αντζέλες 21/3 διά Ναυγκόγια
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ. ....	69	11148	ε. Μπιωμόντ 7/1 δι. "Αλγέριον	ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ. ....	65	12948	ε. Λ. "Αντζέλες 8/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ. ....	72	12919	ε. Α. "Αντζέλες 5/4 διά Μανζανίλο	ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ. ....	65	17159	ε. Πρόβιτνες 2/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΗΗΡ. ....	72	12919	ε. "Οραντζαντ 5/4	ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ. ....	65	24654	ε. Χιούστον 26/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ. ....	75	13036	ε. Τάμπα 20/3 διά Κοστακάδλος	ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΝΟ. ....	66	22198	ε. Τέλνταν 10/4

IKK UNAS

ROYAL CRUISE LINE  
81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553  
m/s GOLDEN ODYSSEY  
year round luxury cruises



ΓΟΜΑΣΑ .....	71	4713	ε. Νταμάρ 5/4		ΕΛΕΝΗ Α .....	45	3755	δ. Κωνιπολίν 10/4
ΓΟΡΓΟ .....	58	7061	ε. Λομπίτο 22/2		ΕΛΕΝΗ Β. (δ.) .....	64	1927	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΟΥΑΙΒ (δ.) .....	58	12732	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 13/4/76		ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ .....	60	8401	ε. Καμπίντα 6/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ .....	62	1427	ε. Π. Χάρκουρτ 28/3		ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ .....	66	11464	α. Τζένταν 9/3 διά Β. Κορέαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ .....	78	19451	ε. Κυνιπόλιν 30/3		ΕΛΕΥΡΟΠΑ .....	71	11005	α. Σημάττλ 26/3 δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ .....	75	19451	ε. Πειραιά 12/3 διά Γιβραλτάρ		ΕΛΕΥΣΙΣ .....	65	9694	α. Μπέρια 2/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ .....	79	19265	ε. Παναμά 25/3		ΕΛΙΑΖ .....	62	1859	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟ .....	72	19426	ε. Βαλτιμόρην 1/4 διά Ρουμανίαν		ΕΛΙΚΩΝ .....	58	12025	ε. Τσαγκουαράμας 3/4 δι' ΗΠΑ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ .....	76	19264	ε. Γιβραλτάρ 9/4 διά Χάμπτον ρόδς		ΕΛΙΝΑ .....	58	8370	ε. Αμβέρσαν 9/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ .....	73	19451	ε. Κυνιπόλιν 9/3 διά Κωνσταντίνζαν		ΕΛΙΟΝ ΧΟΟΥΠ .....	63	4628	δ. Μπρούναμπουτελ 5/4 διά Βέντσπιλς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ .....	74	19264	ε. Χάμπτον ρόδς 19/3 διά Τουρκίαν		ΕΛΙΣΑΒΕΤ .....	62	8501	ε. Λάρνακα 2/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ .....	77	19264	ε. Κυνιπόλιν 31/3		ΕΛΙΚΑΝΤΙΑ (δ.) .....	72	1947	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II .....	75	19393	ε. Γιβραλτάρ 4/4 διά Γιβραλτάρ		ΕΛΛΑΣ .....	77	5466	ε. Χάμπτον ρόδς 30/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.) .....	80	40419	ε. Πούλο Μπουκού 25/3 διά Περσικόν		ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ .....	70	18734	ε. Σιγκαπούρην 25/3 διά Ντουμπάι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΑΣ (δ.) .....	81	40300	εις Αΐοι ύπο συμπλήρωσιν		ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ .....	72	13098	α. Νταμάρ 1/4 διά Κουβέτη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ .....	73	19451	ε. Ν. 'Ορκεάνην 2/4		ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΟΡ .....	78	17172	α. Τζένταν 1/4 διά Νταμάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ .....	67	22549	ε. Λάτ Πλάδας 9/4 διά Ρωσίαν		ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΛΟΡΥ .....	56	7510	ε. Ρότερνταν 11/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΙΜΠΟΡ .....	68	23064	ε. Γιβραλτάρ 5/4 διά Καμπάρ		ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ .....	62	6846	α. Ν. 'Υόρκην 7/4 διά Ν. 'Ορκεάνην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΑΤΥ .....	67	22549	ε. Σαΐντ 'Αννα Μπού 27/3		ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΒ .....	71	10328	ε. Καλκούτα 29/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.) .....	74	18204	ε. Μανζανίο 8/3 διά Γκουαγιάμας		ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΣΠΛΟΡΕΡ .....	78	17172	δ. Σάιδ 10/4 διά Χιούστον
Γ. ΠΡΟΥΒΑΤ'ΙΝΤΕΡ (δ.) .....	75	18265	ε. Σίδνευ 9/4 διά Περσικόν		ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕΙΤΟΡ .....	78	17172	δ. Π. Σάιδ 22/3 διά Χιούστον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΙΛΑΝ (δ.) .....	65	35642	ε. Ταϊταγκούκ 6/4		ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ .....	72	8987	ε. Ν. 'Ορκεάνην 6/4
ΓΡΑΝΙΚΟΣ .....	61	9350	ε. Τζένταν 1/4		ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΚΟΡΝΤ .....	73	13098	ε. Ρότερνταν 11/4
ΓΡΕΓΟΣ .....	59	9191	δ. Σουέζ 10/4 διά Κουβέτη		ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ .....	62	8927	α. Πειραιά 24/3
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ. .....	57	9312	ε. Ν. 'Υόρκην 10/4		ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ .....	61	7293	ε. Πειραιά 1/4
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV .....	72	8987	ε. Χονολουλού 29/3 διά Χιούστον		ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ .....	72	8987	α. Καράτσι 3/4
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ .....	61	18202			ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ .....	60	7297	δ. Σουέζ 31/3 διά Νταμάρ
ΔΑΦΝΗ .....	74	19451	ε. Ροζάριο 4/3 διά Μπ. 'Αρες		ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ .....	62	6659	ε. Μοιτόδαν 8/4
ΔΕΛΦΟΙ .....	65	20793	δ. Κυνιπόλιν 29/3 διά ΗΠΑ		ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ .....	62	9667	ε. Μοιτόδαν 9/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ .....	60	11415	ε. 'Ακαμπα 21/3		ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑΪΤΝ .....	71	10327	α. Σ. Τζάν 1/4 διά Τζιμπούτι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ .....	61	9378	ε. Σιγκαπούρη 30/3 διά Ινδονησίαν		ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ .....	72	10327	ε. Ν. 'Υόρκην 18/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ .....	71	9085	ε. Ν. 'Ορκεάνην 8/4 διά Χιούστον		ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ .....	72	11201	ε. Χιούστον 8/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ .....	75	6741	ε. Ρότερνταν 31/3 διά Γκάνα		ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ .....	66	10643	α. Ν. 'Υόρκην 28/3 διά Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ .....	58	2474	ε. Λισσαβώνα 1/4 διά Τριπολίν		ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ .....	62	6846	α. Τζένταν 4/4 διά Μοιτόδαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II .....	52	6906	ε. Πειραιά 1/4		ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ .....	57	7063	α. Λονδίνον 2/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Α. (δ.) .....	65	32714	ε. Μπούλεν Μπταί 26/3		ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ .....	59	9550	ε. Μπωμόντ 13/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Δ. Λ. (δ.) .....	66	9389	ε. Π. Σάιδ 10/4 διά Ρωσία		ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ .....	71	10328	δ. Σουέζ 25/3 διά Τζιμπούτι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ. .....	67	10737	ε. Καλκούτα 6/4		ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ .....	56	7510	ε. Μοιτόδαν 31/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ .....	67	11906	ε. Λ. 'Αντζελες 6/4		ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΜΟ .....	72	10327	ε. 'Ακαμπα 26/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ. .....	65	25717	ε. Λ. 'Αντζελες 26/3		ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ .....	73	13098	ε. Τζένταν 6/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΙΧΑΙΛΟΥ (δ.) .....	62	18262	ε. Τζιμπούτι 24/11 διά Μ. Καμπούς		ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΟ .....	57	7068	δ. Σουέζ 9/4
ΔΕΣΠΟΥΑ Κ. .....	60	8497	ε. Τζιμπούτι 24/11 διά Μ. Καμπούς		ΕΛΛΕΡΟΣ .....	52	2778	δ. Σουέζ 4/4
ΔΗΜΗΤΡΑ .....	70	8825	δ. Παναρά 5/4		ΕΛΛΗΝΙΔΑ .....	66	9135	ε. Φρητάνον 27/3
ΔΗΜΗΤΡΑ .....	69	9861	ε. Νταμάρ 4/3		ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ .....	72	16207	α. Αύγουσταν 31/3 διά Γιβραλτάρ
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.) .....	71	2873	ε. Ακαμπα 21/3		ΕΛΛΟΡΑ (μ.) .....	67	41660	α. Σ. Σεμπαστόν 30/3
ΔΗΜΗΤΡΑ Α .....	56	4828	ε. Αλεξανδρεία 7/4		ΕΛΜΑΝΙ .....	66	8953	ε. 'Ακαμπα 4/3
ΔΗΜΗΤΡΑ Κ .....	52	8252	ε. Τέμα 29/3		ΕΑΜΙΝΑ (μ.) .....	69	54857	α. Γιβραλτάρ 26/3 διά Π. Νουάρ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ .....	68	11670	ε. Μπρούνιμπουτελ 17/2 διά 'Αλγέριον'		ΕΑΜΙΤΕΛΑ ΙΙ .....	69	12203	δ. Παναρά 26/1 διά Κίνας
ΔΗΜΗΤΡΗΣ .....	58	8804	ε. Μπράραν 21/9		ΕΑΝΤΑΝΙΑ .....	65	8085	α. Ν. 'Υόρκην 23/3 διά Μόντρεαλ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ .....	55	5397	ε. Αμβέρσαν 27/3 διά Πειραιά		ΕΑΝΤΕ .....	58	5044	ε. Πειραιά 12/3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ .....	77	3977	ε. 'Αμβέρσαν 27/3 διά Τριπολίν		ΕΑΝΟΑ .....	69	6162	α. Π. Πάλας 3/4 διά Καλαμπάρ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ .....	61	3097	ε. Σ. Ντουίγκο 21/1 διά Χιούστον		ΕΑΟΣΕΑΝ .....	65	18111	α. Πειραιά 29/3 διά 'Οδησσόν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ .....	51	2758	ε. Σουέζ 10/4		ΕΑΠΑΝ .....	67	5487	α. Αμβέρσαν 1/4 διά Τριπολίν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε .....	68	11362	ε. Καράτσι 5/4		ΕΑΠΙΔΑ .....	66	9918	δ. Κυνιπόλιν 12/3 διά Μ. Θάλ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ .....	71	4994	ε. Σφέδες 27/4		ΕΑΠΙΔΟΦΟΡΟΣ .....	55	8377	α. Ρουέν 26/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ. .....	63	18826	δ. Κυνιπόλιν 26/3 διά Ρωσία		ΕΑΠΙΠΟΔΟΣ .....	75	16822	α. Ταμπικο 25/3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΑΙΜΟΣ .....	71	9646	ε. Ρότερνταν 14/3 διά Σάντος		ΕΑΠΙΣ (δ.) .....	58	12239	α. Ν. 'Ορκεάνην 5/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.) .....	71	38094	ε. Μόριπιλ 14/3 διά Σάντος		ΕΑΠΙΣ .....	71	9885	ε. Καλκούτα 6/4
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	67	10794	ε. Μόριπιλ 6/4 διά Γκαλιάν		ΕΑΣΦΛΕΘ .....	63	4555	ε. Όλκαντ 8/4
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β .....	63	10523	ε. Βανκούβερ 25/3 δι' 'Αφρικήν		ΕΑΤΖΑΜΠΟ .....	65	5263	α. Ταύρεστον 26/3 διά Τρίπολιν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α .....	63	7787	ε. Παναρά 31/3 διά Μεξικόν		ΕΑΒΙΤΣ (δ.) .....	60	23144	υπό παραλαβήν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ .....	58	2674	ε. Κυνιπόλιν 2/3		ΕΑΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ .....	69	12216	α. Γιοκοχάμα 10/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ. .....	52	2823	ε. Πειραιά 19/2		ΕΑΜΜΑΝΟΥΧΑ ΚΩΝΝΗΟΣ .....	65	28007	α. 'Αμβέρσαν 31/3 διά Χιούστον
ΔΗΜΟΣ ΧΑΙΚΟΥΣΗΣ .....	77	9437	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΕΑΜΜΑΝΟΥΧΑ ΜΑΡΚΟΥ .....	60	8675	α. Δουνκέρκην 2/4 διά Γιουγκοσλαβίαν
ΔΗΜΟΣΗΟΝΗΣ Β. (δ.) .....	58	16277	ε. Γιοκοχάμα 2/4 δι' Αίγυπτου		ΕΑΜΟΥΑΙ (δ.) .....	58	20590	α. Τζένταν 8/4 διά Πειραιά
ΔΙΑΚΛΗΣ .....	63	8877	ε. Χιούστον 1/4 διά Ν. 'Ορκεάνην		ΕΑΜΠΡΟΣ .....	78	9100	α. Α. Παλλή 21/3
ΔΙΑΜΑΝΤΑΝ .....	60	5442	υπό παραδόθην		ΕΑΝΑΤΟ .....	67	9548	α. Τζένταν 17/2 διά Βιενένη
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ .....	56	8243	ε. Λισσαβώνα 4/4		ΕΑΝΕΡΓΕΤΙΚ .....	60	9964	α. Μασσαλίαν 6/3 διά Λουάντα
ΔΙΑΣ .....	71	16379	ε. Μανόύτο 1/4 διά Νταμάρ		ΕΑΝΟΣ .....	77	9786	α. Σάντος 10/2
ΔΙΔΥΜΟΙ .....	76	19166	ε. Σουέζ 11/3 δι' 'Ιράν		ΕΑΠΑ ΒΕΑΗ .....	66	16301	δ. Κυνιπόλιν 6/4 διά Βάρνα
ΔΙΔΩ .....	70	10378	ε. Γιοκοχάμα 2/4 δι' Αίγυπτου		ΕΑΠΑ ΓΛΑΡΟΙ .....	65	15765	α. Ραβένα 30/3 διά Χάμπτον ρόδς
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β. .....	55	6663	ε. Χιούστον 1/4 διά Ν. 'Ορκεάνην		ΕΑΠΑΝΗΣΣΩΣ (δ.) .....	63	31051	α. Κίγκοτον 4/4 δι' ΗΠΑ
ΔΙΟΝΥΣΟΣ .....	81	32000	ε. Μασσαλίαν 19/3		ΕΑΡΕΧΘΙΟΝ .....	58	7447	α. 'Αιμπούργον 3/4 δι' Αλεξανδρείαν
ΔΙΡΦΥΣ II .....	61	9443	είς Κωνσταντίνου υπό συμπλήρωσιν		ΕΑΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ .....	58	8061	α. Ρουέν 24/12 διά Λουάντα
ΔΙΩΝΗ (δ.) .....	67	44646	ε. Σουέζ 13/2 διά Πακιστάν		ΕΑΡΗΜΣ .....	72	15951	α. Φιλαδέλφειαν 7/4 διά Λονδίνον
ΔΟΡΥ .....	54	4784	ε. Τζένταν 5/4		ΕΑΡΙΟΝΗ .....	78	1250	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ .....	72	19162	ε. Τζένταν 10/4 διά Λαττάκια		ΕΑΡΙΟΝΗ .....	66	8957	ε. Τζιμπούτι 5/3 διά Σαγκάνη
ΔΟΡΟΜΩΝ .....	64	17487	ε. Αγ. Φραγκίου 16/2		ΕΑΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.) .....	67	11000	ε. Λεμεσόν 3/4
ΔΟΡΥΣ .....	64	1657	ε. Ροζάριο 7/4		ΕΑΡΜΟΥΠΟΛΙΣ .....	64	33980	α. Χάμπτον ρόδη 5/4 διά Τρίπολιν
ΔΩΔΩΝΗ (δ.) .....	54	20201	ε. Βαρκελένην 25/3 διά Μίζουράτα		ΕΑΡΟΙ'Κ ΣΕ'ΥΖ'ΑΡ .....	57	2074	α. Μόντικα 4/4 διά Ρότερνταν
ΔΩΡΙΚΙ ΚΑΡΡΙΕΡ .....	54	11313	ε. Ρ. 'Ιανέριο 3/4		ΕΑΡΥΘΙΑΝΗ .....	68	19077	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΩΡΙΚΙ ΤΖΑΒΕΙΑΝ .....	69	12705	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΕΑΣΠΕΡΑΝΤΖΑ .....	63	12758	α. Χάρην 2/4
ΔΩΡΙΚΙ ΤΖΑΒΕΙΑΝ .....	78	16326	ε. Κουβέτη 3/3		ΕΑΣΠΕΡΑΝΤΖΑ .....	72	10194	α. Τής 1/4 διά Π. Σάιδ
ΔΩΡΙΚΙ ΦΛΕ'ΓΜ .....	72	16398	ε. Ήντ Λόντον 1/4		ΕΑΥΤΕΡΝΑ ΣΗ .....	56	5087	α. 'Αιμπούργον 28/3
ΔΩΡΙΟΣ (δ.) .....	67	43231	ε. Ν. 'Υό					

ΕΥΠΟ ΜΑΙΡΗ	57	10687	ε. Λ. Πάλμας 11/4	ΘΑΝΙΚΙ.	61	9516	α. Λας Παλάμας 4/3
ΕΥΠΟ ΣΕ'ΥΛΔΟΡ	60	10611	δ. Γιβραλτάρ 15/3	ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	δ. Παναγία 27/3
ΕΥΡΙΔΙΚΗ	57	4949	α. Ραβέννα 30/3 διά Σφάξ	ΘΑΣΟΣ ΑΓΓΑΝΤ	76	9444	α. Ντάς της Σαλάμα 6/4 διά Ντώρμπον
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΘΕΑΓΕΝΗΣ.	72	9986	α. Άλεξανδρεια 8/4
ΕΥΡΥΑΛΗ	71	5298	εις Βόσπορον όπω 27/4	ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	58	9585	α. Τζένταν 15/2
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	δ. Παναμά 6/4	ΘΕΑΝΤΩ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	69	11967	δ. Σουέζ 14/2 διά Κουβέιτ
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	α. Λισσαβώνα 3/4 διά Λουάντα	ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	57	12629	α. Σίλικοπ 16/3
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	δ. Γιβραλτάρ 7/4 διά Λάγος	ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	68	16354	δ. Παναγία 11/3 διά Γκουδίμας
ΕΥΑΣΤΑΘΙΑ	57	5010	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΘΕΟΔΕΤΜΩΝ (δ.)	60	35477	ε. Λ. "Αντέλεσε" 9/4
ΕΥΤΕΡΗΝ	56	1593	ε. Ακαμάτα 23/2	ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	19674	α. Ν. "Υόρκην 31/3 διά" Αρούμπα
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	δ. Μπρούνωμπούτε 5/4 διά Π. Χάρκουρτ	ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	33663	ε. Πόρτλαντ (Με) 24/3
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	ε. Ν. "Ορλεάνη 8/4	ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10750	ε. Λίβερπούλ 5/4
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10000	ε. Σ. Σιγκαπούρη 2/4 (επισκευα)	ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	10630	ε. "Άδελαιδα 5/4
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	11000	ε. Σιγκαπούρη 2/4	ΘΕΟΝΥΜΦΩΣ (δ.)	68	41872	ε. Αμβέρσαν 30/3
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57186	ε. Σιγκαπούρη 25/3	ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	50556	ε. Τζένταν 7/4
ΕΦΗ	61	3840	ε. Αμβέρσαν 8/4	ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	10591	ε. Κουβέιτ 29/3
ΕΦΗ	58	2556	εις Αύγουστον όπω 1/12/77	ΘΕΟΤΟΚΟΣ	61	24740	ε. Φορταλέζα 29/3
ΕΦΜΑΡ	57	8677	ε. Λάγος 15/3	ΘΕΟΤΟΚΟΣ	61	9378	ε. Σιγκαπούρη 2/4 διά Σουέζ
ΖΑΚΥΝΘΟΣ (δ.)	62	25211	δ. Παναμά 21/3 διά "Εσμεράλντος	ΘΕΟΤΟΚΟΣ	57	9153	ε. Μοριουκάδα 7/4 διά Μαντράς
ΖΑΝΕΤ.	66	4503	α. Πειραιά 9/4 διά Βόλον	ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	ε. Μοριουκάδα 26/3 διά Ιαπωνίαν
ΖΑΝΝΗΣ.	81	24200	α. "Αγ. Φραγκίδαν 1/4	ΘΕΟΜΑΤΙΚΟΣ	58	9882	ε. Μαντράς 24/3
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ε. Χάμπτον ρόδς 25/3	ΘΕΟΜΑΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10460	ε. Μηλιάδα 2/4 διά Λά Εκουάδορ
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	δ. Σουέζ 9/4 διά Βούβαν	ΘΕΟΜΠΟΥΑΙ (δ.)	55	8992	ε. Παρανάγκουρ 5/4
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ. (δ.)	65	34501	α. Αγύρωστα 1/4	ΘΕΟΜΠΟΥΑΙ ΙΙ (δ.)	55	8998	ε. Πειραιά 3/4
ΖΕΑ ΠΟΡΤ.	54	5251	ε. Σιγκαπούρη 9/12	ΤΕΤΙΣ	74	35513	ε. Βατιμόρη 28/3 διά Χαρβρν
ΖΕΑ ΣΤΑΡ.	66	8937	δ. Σουέζ 22/3 διά Μπουσάν	ΗΙΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	14100	δ. Κωνιτόλιν 1/4
ΖΕΤΤΑ	71	20516	υπό παρακλήσιν	ΗΣΕΥΣ	74	3735	εις Πειραιά όπω 5/7/79
ΖΕΥΣ	60	11687	α. Λιβερπούλ 9/4 διά Σαφί	ΟΙΓΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	22222	ε. Π. "Αρβρουρ 24/3
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	δ. Κωνιτόλιν 25/3 διά Βόρνα	ΟΙΩ Ι ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	48935	ε. Σκόπια Φλόου 10/4
ΖΙΝΙ	76	11348	ε. Ντουάλα 24/3 διά Ματαντί	ΟΡΑΣΙΑΝ ΝΑΝΑ	62	9455	ε. Αιθερπούλ 6/4
ΖΙΡΙΑ	71	4635	α. Πειραιά 9/4 διά Γαλλίαν	ΟΡΑΣΙΑΝ ΣΙΡΛΕ'Υ' (δ.)	63	33924	ε. Αθάνα 1/2 διά Κόκαρου
ΖΥΓΟΣ	76	19166	ε. Μοριουκάδα 10/4 διά Κωνσταντίζαν	ΟΩΜΑΣ Α.	58	11201	ε. Ι. οριά 7/4 διά Ντεκάρ
ΗΒΗ	79	15200	ε. Χάμπτον ρόδς 17/2	ΟΩΜΑΣ Κ.	61	14032	ε. Κριτέλγυβο 26/3
ΗΓΚΑ	52	2674	δ. Κωνιτόλιν 27/3	ΙΑΠΕΤΟΣ	63	16320	ε. Βούβαν 22/3
ΗΓΚΑ.	58	1882	α. Λ. Πάλμας 24/3	ΙΑΣΩΝ	70	11498	δ. Παναμά 28/3
ΗΛΙΑΣ	47	3575	δ. Κωνιτόλιν 31/3 διά Κωνσταντίζαν	ΙΖΑΜΠΕΙΑ	78	60653	ε. Ν. "Ορλεάνη 8/4
ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	60	14591	δ. Σουέζ 5/4 διά Βούβαν	ΙΖΩΜΠΕΙΑ	57	9746	ε. Ρότερνταμ 10/4
ΗΛΙΑΣ Κ.	64	18123	δ. Κωνιτόλιν 12/3 διά Κωνσταντίζαν	ΙΩΑΚΗ	68	9066	α. Πειραιά 26/2 διά Χαλκίδα
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Νιούκαστλ 23/3 διά Εύρωπην	ΙΩΑΚΗΣ ΣΕ'ΥΛΔΟΡ (δ.)	59	12299	ε. Ν. Ορλεάνη 4/4
ΗΛΙΟΣ	62	10750	δ. Σουέζ 10/4 διά Ταϊταγκόκ	ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	4261	α. Βρέστον 11/2 διά Βέντσπολς
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15420	ε. Κέιπ Σ. Αντόνιο 4/4	ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	α. Ήσοτ Λόντον 29/3
ΗΡΑ	79	15200	α. "Αμβέρσαν 8/4 διά Χιούστον	ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	ε. Τζένταν 9/4
ΗΡΑΚΛΗΣ	53	5691	δ. Κωνιτόλιν 27/3 διά Μ. Θάλ.	ΙΑΕΝΑ	76	16267	δ. Κωνιτόλιν 6/3 διά "Οδησσόν
ΗΡΩ	65	23390	α. Διαμάντιν 2/4 διά Ρωσίαν	ΙΝΓΚΑ	58	3860	α. Μομπασ 22/3 διά Νακαλά
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	α. Κακούκαβα 1/4 διά Δυτ. άκ. ΗΠΑ	ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	ε. Λόγος 29/3
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	ε. Ρούστριο 4/4	ΙΝΤΕΡΑΚΤΙΒΙΤΥ	57	10207	ε. Πειραιά 8/4 (ΕΠΩΛ)
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	α. Σαρζά 7/4	ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΤΥ	51	3640	δ. Σουέζ 19/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΣΑ (δ.)	77	76068	ε. Σιγκαπούρη 8/4	ΙΝΤΕΡΦΕΛΙΣΤΥ	60	8109	εις "Άλεξανδρειαν όπω 30/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	42275	ε. Βατιμόρη 31/3	ΙΝΤΕΡΧΑΡΜΟΝΥ	53	15985	ε. Σάν Λαρεντίζο ("Άργ.) 5/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	14545	ε. Ντόρμπολ 1/4	ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	δ. Σουέζ 7/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	14545	ε. Σιγκαπούρη 6/4	ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	ε. Τζένταν 8/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.)	68	52400	α. Τήρη 31/3	ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	6482	δ. Κωνιτόλιν 13/3
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	32060	α. Πουντα "Αρένας 11/3 διά Κουντέρ	ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'	58	4585	α. Χόβρην 4/4 διά Νάπολη
				ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	ε. Ρουέν 25/3
				ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	ε. Ν. Ορλεάνη 1/4
							δ. Σουέζ 27/3 διά Κουβέιτ



## INTERMARINE GROUP OF COMPANIES

Intermarine Ltd. — Intermarine (PTY) Ltd.  
Honesty Shipping Co. Ltd. — Uninter Shipping Co.  
Intermarine Bunkering Services.

## SHIP OWNERS — CHARTERERS — CONTRACTORS SHIPBROKERS — BUNKERING

### HEAD OFFICE AT: PIRAEUS

INTERMARINE LTD.  
89 KOLOKOIRONI STREET  
TEL: 4111375, 4173172, 4132022  
TELEXES: 21 2845, 21 1178,  
21 2742 INMA GR  
CABLES: INTERMARINE

### JOHANNESBURG

INTERMARINE (PTY) LTD  
102 COMMISSIONER STREET  
TEL: 8386995, 8387020,  
TELEX: 82160 SA

### SINGAPORE

NOTAS — INTERMARINE PTY LTD.  
GOLDEN MILE TOWER  
2004 BEACH ROAD SINGAPORE 0719  
TELEPH: 2949884 (5 LINES)  
TELEX: RS 33367  
CABLE: NOTAS

### GENERAL AGENTS FOR:

ANFRENA

AGENCIA NATIONAL DE FRETE E NAVEGACAO  
MAPUTO — MOÇAMBIQUE

### AT MAPUTO:

C/O ANFRENA — TELEX: 6258 FRENAMO  
CABLES: ANFRENA

ΙΟΣ.....	69	9946	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΚΑΡΟΛΙΝΑ.....	66	5681	ε. "Οραντζόντι 7/4
ΙΟΣ.....	57	1976	δ. Κωνίπολιν 4/4 διά Χαλκίδα		ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.....	73	13324	α. Αμβούργον 23/3
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ.....	65	8344	ε. "Αλεξάνδρειαν 5/4		ΚΑΡΡΑΖ.....	68	25084	ε. Ρ. Ιανέριο 25/3
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ.....	72	7006	δ. Μουτάσαν 31/3		ΚΑΡΥΑΝΤΑ.....	73	34067	ε. Ναυγκόνια 4/4
ΙΡΑΝΤΑ.....	57	4893	προστρ. 34.51 Β — 25.45 Α. 3/3		ΚΑΡΥΑΤΙΣ.....	70	10886	δ. Κωνίπολιν 6/4 διά Πότι
ΙΡΙΣ (δ.).....	56	11556	δ. Π. Σάδι 9/4 διά Μεσόγειον		ΚΑΡΥΑΤΙΣ.....	57	2466	α. Αμβούργον 2013 διά Μαύρην Θάλ
ΙΡΙΣ.....	54	6042	α. Πειραιά 4/4		ΚΑΡΥΣΤΟΣ.....	78	5080	α. Λάγος 3/4 διά Αμπιτζάν
ΙΣΜΗΝΗ.....	72	4999	α. Λάγος 10/3		ΚΑΣΟΣ.....	76	14983	ε. Θάντερ Μπαΐη 7/4
ΙΧΘΕΙΣ.....	68	4204	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΚΑΣΟΣ.....	56	3105	όργει εις Χαλκίδα ώπο 31/7/79
ΙΩ.....	77	19166	α. Π. "Ελίζαμπεθ 28/3 διά Ιταλίαν		ΚΑΣΠΙΑΝΑ.....	59	15125	α. Πειραιά 28/3 διά Θεσσαλονίκην
ΙΩΑΝΝΑ.....	69	9072	α. Καράτια 2/4		ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ.....	69	14318	δ. Παναμά 18/2 διά Κίναν
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.).....	65	10232	α. Μάλτα 4/2 διά Καναδά		ΚΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ.....	68	30294	ε. "Αμβέρσαν 10/3
ΙΩΑΝΝΗΣ.....	68	9631	α. Μαπούτο 16/3 διά Περισκόν		ΚΑΣΤ ΟΤΤΕΡ.....	68	26644	ε. "Αμβέρσαν 10/4
ΙΩΑΝΝΗΣ.....	63	8380	α. Ταμπά 7/4		ΚΑΣΤΑ ΓΚΑΡΥ.....	52	2247	ε. Νακάλα 14/3
ΙΩΑΝΝΗΣ.....	61	6950	α. Καρθαγένην 28/3 διά Αμβέρσαν		ΚΑΣΤΑ ΣΠΙΡΙΤ.....	57	1235	α. Πειραιά 15/3
ΙΩΑΝΝΗΣ.....	59	3162	α. "Αμβέρσαν 8/4		ΚΑΣΤΡΟ.....	65	1225	α. Κιότζια 28/3 διά Βεγγάζην
ΙΩΑΝΝΗΣ.....	58	3090	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΚΑΣΤΩΡ.....	50	7544	ε. Ρουέν 2/4
ΙΩΑΝΝΗΣ Δ. ....	52	1454	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ.....	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ.....	68	16227	α. Ν. "Ορλέανην 21/2		ΚΑΤΕ Α.....	66	2953	ε. Πειραιά 13/2
ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ.....	77	14275	α. Πειραιά 28/3 διά ΗΠΑ		ΚΑΤΕΡΙΝΑ.....	76	3824	α. Μπαρανκίλα 27/3 διά Λά Ρομάνα
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΥΛΑΣ.....	55	8799	α. Σιγκαπούρην 12/2		ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.....	61	2499	α. Μπέρτζα 21/2 διά Βεγγάζην
ΙΩΝ.....	71	11506	α. Ν. "Υόρκην 25/3 Λιό Κ. Τάουν		ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.).....	58	2580	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΝΙΑ (δ.).....	80	38700	α. Μπούλεν Μπαΐη 4/4		ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	77	8750	α. "Αμβέρσαν 8/4 διά Γκότεντοργκ
K. Z. ΜΙΧΑΛΟΥ.....	76	16023	α. Μποχρέιν 11/4		ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.....	70	14370	α. "Άδελαιδαν 27/3 διά "Αντεν
ΚΑΒΑΚΟ.....	53	5326	όργει εις Χαλκίδα ώπο 28/11/78		ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.....	80	15979	α. Αμβέρσαν 5/4 διά Λένινγκραντ
ΚΑΒΟ ΑΛΥΩΝ.....	61	10934	α. Ρεάλφε 25/3 διά Τρινιτάντ		ΚΑΤΙΑ (δ.).....	61	12959	δ. Γιβραλτάρ 7/4 διά "Αλεξάνδρειαν
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ.....	67	10365	α. Σιγκαπούρην 1/4 διά Π. Κελάγκ		ΚΑΤΙΕ.....	60	10187	α. Κουβέιτ 22/3 διά Κουμπάρ διλ.
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΖΟΣ.....	68	10365	δ. Παναμά 1/4 διά Κίναν		ΚΑΤΡΙΖΑ (δ.).....	68	13135	α. Σάντος 6/4 διά P. Γκράντε
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΗ.....	60	10934	ε. Σάντος 8/4		ΚΕΑ.....	58	13968	α. Ν. "Ορλέανην 22/3
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.).....	69	50998	όργει εις Πειραιά		ΚΕΑ.....	55	2683	ε. Βούβαλην 17/3
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.).....	66	53098	α. Ρένχε 2/3 διά "Αρούμπαν		ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ.....	68	13894	ε. Βιζαντανάν 9/4
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ.....	77	12653	α. Χιούστον 18/3		ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ.....	72	14651	δ. Παναμά 30/3 διά Σ. Νιέγκο
ΚΑΒΟ ΞΙΦΙΑΣ.....	61	21305	α. Ν. "Ορλέανην 3/4 διά Τυνιδία		ΚΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ.....	62	11416	α. Τσαγκουράρης 26/3 διά Γερμανία
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ.....	76	12609	α. Σιγκαπούρην 9/4		ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ.....	71	9886	α. Γιοκοχάρα 3/4
ΚΑΒΟ ΣΙΑΣΕΡΟ.....	55	2730	α. Ριγέκα 3/4 διά Μπατέτα		ΚΕΙ'Π ΚΟΝΣΤΕΛΕΙΤ'ΣΟΝ.....	70	11556	α. Γιοκοσούκα 4/4 διά Λ. "Αντζελες
ΚΑΔΜΟΣ.....	58	5058	α. Σουμάρια 24/3 διά Μοζαρβίκην		ΚΕΙ'Π ΜΑΝΔΑΡΙΝ.....	72	10990	ε. "Οζάκα 25/3
ΚΑΘΡΙΝ (δ.).....	60	13335	α. Πειραιά 22/3 (ΕΠΩΛ)		ΚΕΙ'Π ΜΑΣΤΑΝΤΚ.....	69	9853	α. Γάνδην 25/3 διά Δυτ. "Ινδίες
ΚΑΘΡΙΝ.....	63	8895	δ. Γιβραλτάρ 21/3 διά Νάπολη		ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ.....	71	9964	δ. Κωνίπολιν 9/4 διά "Οδησσόν
ΚΑΘΡΙΝ Α.....	70	16285	α. Θεούτα 16/3 διά Μπ. "Αύρες		ΚΕΙ'Π ΣΑΠΗΡΙΟΡ.....	74	8896	υπό παραλαβήν
ΚΑΥ.....	71	6118	α. Τερέντην 6/ διά Ντόρεμπαν		ΚΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΛ.....	58	13700	α. Κάλουντηποργκ 7/3 διά Ροστόκ
ΚΑΙΤΗ.....	65	23391	α. Τενερίφη 4/4		ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ.....	75	16307	α. Δουνικέρην 19/3 διά Ντουλούθ
ΚΑΛΑΜΟΣ.....	56	2299	μετων. «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ»		ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	58	8656	ε. Λ. Πάλμας 10/4
ΚΑΛΑΝΔΟΝΙΑ (μ.).....	67	34498	α. "Αλεξάνδρειαν 9/4		ΚΕΝΤΜΑ.....	78	9231	ε. Χάιφα 25/3
ΚΑΛΙΖ ΣΚΑΥ'.....	60	4240	α. Θεούτα 6/4		ΚΕΡΑΣΟΥΣ.....	59	8780	ε. Λάγος 4/3
ΚΑΛΛΙΟΠΗ.....	68	4706	εις Ρίο Χάνια ώπο 15/9/79		ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.).....	59	24333	α. Βοτσώνην 2/4 διά "Αρούμπα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.....	69	11329	α. Ήση Λάρων 17/3		ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ.....	41	1580	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ.....	71	9074	α. Π. "Ελίζαμπεθ 2/4		ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥΙ'ΝΤ.....	70	13907	δ. Κωνίπολιν 18/2
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.....	74	15938	α. Αύγουσταν 29/3 διά Καναδά		ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΛΑΤ'.....	67	21705	δ. Γιβραλτάρ 6/ διά Καρποτέλγεβο
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (δ.).....	59	12331	α. Γένουσα 9/4 διά Χάιφα		ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΑΝ.....	66	18849	ε. Τζένταν 16/3
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ.....	63	15929	α. Βούβλην 28/3 διά Σιγκαπούρην		ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ.....	65	8272	α. Ταραγκόνα 20/3 διά "Αβάνα
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ.....	69	4267	α. Πειραιά 2/3		ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ.....	71	13907	δ. Κωνίπολιν 4/4 διά Βενεζουέλα
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ.....	69	4267	α. Πειραιά 4/3		ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΚΑΡΟΥ.....	55	4060	δ. Κωνίπολιν 5/4
ΚΑΛΑΜΑΡ.....	51	6199	εις Λουδίαν ώπο 1/11/79		ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕΙ'Σ.....	58	3825	ε. "Αλεξάνδρειαν 30/3
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (δ.).....	59	13022	ε. "Ολύμπου (Ν. Y) 9/4		ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ.....	59	5857	δ. Σουέζ 3/4
ΚΑΛΥΨΩ.....	69	5997	εις Τζένταν 19/2 διά Μπαντάρ Α'μπας		ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ.....	52	2736	δ. Κωνίπολιν 22/2 διά Κωνιτάντζαν
ΚΑΛΥΨΩ Ν.....	69	11430	α. "Αμβέρσαν 2/4 διά Νοβρωπαίσκην		ΚΕΦΑΛΑΕΡΑ.....	61	14982	δ. Κωνίπολιν 4/4 διά Κωνιτάντζαν
ΚΑΜΑΤΕΡΗ.....	78	14568	α. Χιούστον 19/3		ΚΕΦΑΛΑΙΑ.....	71	16400	α. Αύγουσταν 27/2 διά Μη. "Αύρες
ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.).....	58	11926	α. Πειραιά 17/2		ΚΙΦΕΥΣ (δ.).....	66	52870	ε. "Ελισάντερ 31/3 διά "Αμβέρσαν
ΚΑΜΠΟΣ.....	71	13116	α. "Ολύμπου (Άυστρ) 9/4 διά Π. Κελάγκ		ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.).....	64	33445	α. Ν. "Ορλέανην 31/3
ΚΑΜΠΟΣ (δ.).....	58	12633	α. Σιγκαπούρην 23/3 διά Βούβλην		ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.).....	64	15740	ε. Σεβίλην 8/4
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.).....	53	15882	α. Π. Τζέροι 26/3 διά Αύγουσταν		ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ.....	63	15378	ε. Π. Σάδι 20/3
ΚΑΠ ΙΤΕΑ.....	71	4960	α. Κωνίπολιν 23/3		ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ.....	64	17050	α. Κόριπ 31/3 διά Λ. "Αντζελες
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ.....	74	3600	α. Πειραιά 3/4		ΚΙΚΑ.....	57	9723	α. Πειραιά 8/4 διά Σπαλάτον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ.....	77	10459	δ. Κωνίπολιν 11/3		ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΑΟΥ.....	67	11174	α. Τσαρέτσον 8/4 διά Κριότοπολη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	81	31000	εις Τσουρούμι ύπο συμπλήρωσιν		ΚΙΜΚΟ ΣΤΟΡΚ.....	58	8322	α. Σάντος 7/4 διά "Αμπιτζάν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	68	24801	α. Λάς Πόλας 3/4 διά Ροζάριο		ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΑΙΓΑΛΗ.....	62	10834	α. Χάιφα 9/4 διά "Ισπανίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ II.....	73	9219	α. Τής 9/4		ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.).....	65	35395	α. "Αμβέρσαν 26/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ.....	59	8313	ε. Ούμη Κόρ 16/10		ΚΙΜΩΛΟΣ.....	59	12180	ε. Τσιμπότε 13/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ.....	68	24668	α. Χάμπτον ρόδες 25/3 διά "Αλγερίαν		ΚΙΜΩΛΟΣ.....	64	7891	δ. Κωνίπολιν 11/3 διά "Οδησσόν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I.....	68	15355	α. Σ. Λορέντζο (Άργ.) 31/3		ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΑΙΡΗ.....	77	17300	ε. Λ. Αντζελες 20/12 (επισκευα)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ.....	69	10839	α. Τάν 8/4 διά Ινδίαν		ΚΛΑΡΑ.....	60	8254	α. Ρ. Ιανέριο 3/2 διά Ντόρμπαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΗΤΣΟΣ.....	58	1763	εις Βούβλην 9/6		ΚΛΑΡΙΤΑ.....	59	5024	α. Πάτρων 18/1 διά "Αβάνα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ.....	68	13531	α. Ν. "Ορλέανην 28/3		ΚΛΑΣΙΚΟΙ.....	73	73492	α. Γιοκοχάμα 23/3 διά Σιγκαπούρην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ....	72	16207	ε. Υμούντεν 9/4		ΚΛΕΙΤΟΣ.....	56	3179	δ. Γιβραλτάρ 4/4 διά Κ. Γκουέστ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	78	10372	α. Ντώρμπαν 26/3 διά Χόγκ Κόγκ		ΚΛΕΙΟ Κ.....	58	8791	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΣΩΝ.....	60	9163	α. Ρότερνταν 9/4		ΚΛΕΙΟ Δ.....	62	6262	α. Γάνδην 1/4 διά Τζένταν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΣΩΝ Γ. Π. ....	76	123648	α. Σεύχαν Τέρμ. 16/3 διά Χόβικ		ΚΛΕΙΟ Ε.....	59	21187	α. Κολόμπο 12/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΣΩΝ Δ. ....	77	21194	δ. Γιβραλτάρ 7/4 διά Σρί Λάνκα		ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ.....	56	4770	α. Χόρην 4/4 διά Τζένταν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΣΩΝ Α. ....	61	13338	ε. Πειραιά 23/2		ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ II.....	57	4336	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΣΩΤΖ Λ. ....	66	19595	α. Π. Πάλμας 10/4 διά "Ιταλισεφακ		ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ ΙΔΙΑ.....	63	34358	α. Ρ. Σουκέα 28/2 διά Σαντάντ
ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ.....	69	9038	α. Ταρτού 30/3 διά Λάντες "Εντ		ΚΛΕΟΠΡΟΝΤ (δ.).....	59	16063	α. Π. ντέ Μπού 19/3 διά Πειραιά
ΚΑΡΑΙ'ΙΣΚΑΚΗΣ.....	65	16903	ε. Βίλα Κοντιτόπουλον 8/4		ΚΟΜΕΤ.....	56	5645	εις Μομπάνων ώπο 19/6
ΚΑΡΑ.....	65	11940	ε. Τονιχούμαγκτα 28/2		ΚΟΜΠΩΝ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	73	39219	ε. Ακούπα 21/3
ΚΑΡΕΝ.....	76	4617	α. "Αμβέρσαν 7/4		ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.) .....	71	15547	δ. Κωνίπολιν 12/3

ΚΟΡΥΤΟΝ.....	75	19134	ε. Μη. "Άυρες 6/4	KΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ.....	81	29710	ύπο παραλαβήν
ΚΟΡΩΝΙΑ.....	70	11826	α. Γλασκώβην 2/4 διά Μικές	KΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΣ.....	61	13271	ε. Πειραιά 7/2
ΚΟΣΜΑΣ (δ.).....	64	34921	α. Βαλτιμόρην 17/3 διά "Αρούπτων	KΩΣΤΗΣ.....	77	20823	α. Μη. "Άυρες 19/3 διά Ρωσίαν
ΚΟΣΜΙΚ.....	48	1594	εις μεσογειακάς μεταφοράς	KΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ.....	68	2296	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΣΜΟΣ.....	59	2670	υπό παραλαβήν	KΩΣΤΗΣ ΠΡΩΤΗΣ.....	65	14088	α. Σάν Ντιέγκο 15/3 διά Μανζανίλο
ΚΟΤΙΝΟΣ.....	53	4998	α. Θεσσαλονίκη 6/3 διά Λάγος	ΛΑΓΚΑΔΑ .....	76	5915	α. Λάς Πάλμας 2/4 διά Γαλλίαν
ΚΟΤΟΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ.....	64	4772	ε. Χάλκοταν 25/3	ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ'	68	4350	α. Μπιλμπόδ 3/4 διά Μπορντώ
ΚΟΥΗΝ ΣΗ.....	55	4565	δ. Π. Σάδι 8/4	ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ.....	68	4350	ε. Π. Σάδι 31/3
ΚΟΥΙ'ΝΣ.....	60	9423	δ. Μπρουνόμποτελ 28/11 διά "Άγκόλα	ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ.....	54	2698	ε. Τερρέστην 27/3
ΚΟΥΜΟΥΔΟΥΣ.....	50	7392	δ. Κωνιτόλην 9/4 διά Βιενέναμ	ΛΑΓΟ.....	61	5005	α. Φόνιες 2/4 διά Τρίπολιν
ΚΟΦΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ.....	66	5153	δ. Μπέρα 1/4 διά Σουεζ	ΛΑΕΡΤΗΣ .....	56	10542	α. Αλεξανδρειαν 19/1 διά ΗΠΑ
ΚΡΑΝΑΟΣ.....	59	3354	ε. Ζ. "Άννα Μπαϊ 19/1 διά Κούβα	ΛΑΕΡΤΗΣ .....	59	6140	δ. Μπρουνόμποτελ 22/3 διά Π. Χάρκουρτ
ΚΡΑΝΤΟΡ.....	64	2304	δ. Πανασά 9/1	ΛΑΙΔΑ ΕΜΑ (δ.).....	77	18658	ε. Σ. Δάσι 24/3
ΚΡΑΝΤΟΡ.....	47	1534	όργει εις Πειραιά από 8/9/79	ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ.....	65	7952	εις Φρημάντλ 29/3 (έπισκευαι)
ΚΡΑΤΙΝΟΣ.....	69	6084	δ. Κωνιτόλην 4/4 Τιμονιά	ΛΑΙΤΟΝ ΟΦ ΠΑΙΓΡΙΟΥΣ.....	80	2925	α. Κ. Τασιν 7/3 διά Π. Τζεντιλ
ΚΡΕΣΤΕΝΑ.....	67	1788	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΑΙΤΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ.....	54	3315	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΡΥ.....	61	3866	ε. "Ακαμπα 12/3	ΛΑΚΜΟΣ.....	61	5643	α. Αλεξανδρειαν 27/3 διά Τουρκίαν
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	58	3914	Βενετία 26/3	ΛΑΚΥ.....	56	8860	εις Ούμ Κάρρ 26/9
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.).....	74	42470	ε. Σάρος 29/3	ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	78	9485	δ. Ραγκούν 2/4 διά Σιγκαπούρην
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ.....	78	10832	α. Ντουμπάτι 25/3	ΛΑΚΩΝ .....	69	8825	δ. Π. 'Αρδηας 24/3 διά Μεσικόν
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.).....	73	42470	δ. Π. Σαδί 30/12	ΛΑΚΩΝΙΟΝ (δ.).....	65	34185	δ. Ράς Τανουρά 29/3
ΚΡΗΤΗ ΛΤΑΙΑΜΟΝΤ.....	77	10832	ε. Πικοχόμα 28/3	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ.....	78	11162	α. Σ. Τζών 21/3 διά Βενεζουέλα
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ.....	78	10832	ε. Νταμάρ 30/3	ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩΤΗΣ.....	62	8819	ε. Τακεντεράν 14/2
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ.....	79	10832	ε. Ντουμπάτι 21/3	ΛΑΜΥΡΑ (δ.).....	64	37338	α. Κ. Κριστί 15/2
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.).....	74	61054	α. Γκουντ 13/3 διά Ντουμπάτι	ΛΑΟΔΙΚΗ.....	64	10305	ε. Χάλντια 20/3
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ (δ.).....	73	61054	α. Μ. "Αμυνταύλα 28/3 διά Βαγγαρές	ΛΑΟΥΡΑ .....	65	1599	α. Σαβόνα 21/3 διά Τρίπολιν
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.).....	73	42470	ε. "Άννα Μπαϊ 29/3	ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848	ε. Ν. Όρλεάνην 1/4
ΚΡΙΟΣ.....	59	16875	δ. Πειραιά 1/4	ΛΑΡΡΥ Λ.....	70	16306	δ. Παναμάδ 4/3 διά Ρωσίαν
ΚΡΙΟΣ.....	60	4089	υπό παραλαβήν	ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.....	61	11621	α. Δάνιστιχ 23/2 διά Κίελον
ΚΡΙΤΙΑΣ.....	55	2740	α. Μάλτα 19/2 διά "Αλγέριον	ΛΕΒΑΝΤΗΣ .....	60	8816	δ. Κωνιτόλην 9/3 διά Νοβρωσίσκην
ΚΡΙΤΩΝ.....	67	9549	δ. Κωνιτόλην 25/2 διά Πότι	ΛΕΔΕΑ.....	63	17879	α. Ρουέν 10/3 διά Κούβα
ΚΡΙΩΣΟΣ.....	59	7158	ε. Βόλον 23/2	ΛΕΝΑ.....	61	9191	α. Νόπολη 23/3 διά Μπαρέτα
ΚΡΟΝΟΣ.....	62	10107	α. Μαπούτο 10/3	ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ.....	63	8427	α. Λομπίτο 28/2 διά Λουάντα
ΚΡΟΝΟΣ.....	67	6911	α. "Αστόντ 23/3	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ .....	61	8627	α. Λείσοτες 28/3 διά Λουάντα
ΚΡΟΝΟΣ.....	60	3955	υπό παραλαβήν	ΛΕΣΒΟΣ .....	74	3259	δ. Γιβραλτάρ 20/3 διά "Αλγέριον
ΚΡΟΥΣΕΙΝΤΕΡ.....	58	1596	όργει εις Πειραιά 23/11	ΛΕΣΛΗ.....	65	2411	α. Βουλώνη 19/3
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ.....	78	21194	α. Φρημάντλ 11/2 διά Μπ. "Αμπάς	ΛΕΥΘΕΡΟ .....	62	14027	α. Αντζελές 28/3 διά Τύνιδα
ΚΥΔΩΝΙΑ.....	65	2025	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΥ'.....	60	4489	α. Ταραγκόνα 5/3 διά Τρίπολιν
ΚΥΘΗΡΑ.....	66	13870	α. Φρημάντλ 13/3	ΛΕΥΚΑΣ (δ.).....	63	16407	α. Πειραιά 24/2
ΚΥΘΩΝΟΣ.....	62	4784	ε. Πειραιά 31/3	ΛΕΥΤΕΡΗΣ II .....	58	9079	δ. Παναμάδ 12/2 διά "Αβάνα
ΚΥΚΛΩΠΑΣ.....	57	9118	ε. Τζένταν 3/3	ΛΕΩΝ .....	75	15684	ε. Φιλαδέλφειαν 22/3
ΚΥΚΝΟΣ (δ.).....	71	16400	ε. Χόβικ 16/3	ΛΕΩΝ .....	72	2311	α. Ανκόνα 25/3
ΚΥΜΑ.....	60	7758	α. Λ. Πλάμας 26/3 διά Μοντεβίδεο	ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ .....	77	9783	α. Ντακάρ 25/3 διά "Αμπιτζάν
ΚΥΝΟΧΟΥΡΑ (δ.).....	64	31040	ε. Γένοβε 29/3				
ΚΥΠΡΟΣ (δ.).....	69	119666	δ. Ντουμπάτι 30/3				
ΚΥΠΡΟΣ.....	45	3799	ε. Αλεξανδρειαν 18/3				
ΚΥΡΑ.....	63	10032	α. Ρόττερνταμ 3/4				
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΟ.....	67	26493	α. Ν. "Ορλεάνητ 23/3 διά Ρόττερνταμ				
ΚΥΡΙΑΚΗ.....	66	8943	α. Δάγος 15/3				
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ.....	63	13092	α. Πειραιά 27/3 διά Γιβραλτάρ				
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.).....	66	20516	ε. Λισσαβώνα 21/3				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ.....	77	9879	α. Καυσάν Μπράκ 15/2 διά Γκάλβεστον				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ.....	67	10327	ε. Πόρτομουτ 2/3				
ΚΩΣ.....	56	3129	ε. Μάλτα 23/3				
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ.....	68	9084	ιδέ «ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΚΩΣ» ώς μετωνυμόθε				
ΚΩΣΤΑΣ.....	60	6808	δ. Κωνιτόλην 25/3 διά "Οδησσόν				
ΚΩΣΤΑΣ.....	60	1995	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ.....	69	3746	ε. Αυστρούγον 3/4				
ΚΩΣΤΑΣ Κ.....	62	2935	ε. "Ακαμπα 23/2				

# HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

'Οργανισμός ίδρυθείς ύπο σημαινόντων

Έλλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου  
ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο  
μέρος τοῦ Έλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων ἄνω τῶν 13.500.000.000  
δολλαρίων.

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τοὺς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εἰς τοὺς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους των:

Thos. R. Miller & Son, International House, 26 Creechurh Lane, London EC3A 5BA.  
Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

ΛΙΝΔΟΣ .....	62	11034	ε. Σιγκαπούρην 2/4	ΜΑΡΙ .....	58	4222	εις Πειραιά ώπτο 25/11 (έπισκ.)
ΛΙΝΚ ΛΟΒ .....	62	8937	ε. Λάδης 14/3	ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ .....	66	18569	α. Πειραιά 30/3 Γιβρ.
ΛΙΝΚ ΤΡΑΣΤ .....	61	6950	ε. Βούβλην 14/3	ΜΑΡΙΑ (δ.) .....	65	47544	δ. Σουεζ 22/3
ΛΙΝΚ ΦΑΙΝΘ .....	60	8420	α. Λάγος 19/3	ΜΑΡΙΑ .....	70	9101	ε. Γόνυια 2/4
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ .....	61	8951	δ. Ντόβερ 20/3 διά Λίβερπουλ	ΜΑΡΙΑ .....	58	5746	α. Αμβέρσαν 5/4
ΛΙΤΟΧΟΡΟ .....	57	3135	εις Πειραιά 20/1	ΜΑΡΙΑ .....	57	3513	ε. Ισκεντερόν 21/3
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.) .....	61	21894	α. "Άλεξανδρειαν 30/3 διά Ράς Σουκείρ	ΜΑΡΙΑ .....	60	3458	εις Σουεζ 24/7 (ΕΠΩΛ.)
ΛΙΨ .....	68	9650	α. Τενερίφη 16/3 διά Κή Γουεστ	ΜΑΡΙΑ Α. .....	62	3199	α. Καέν 25/2 διά "Αλγερίαν
ΛΟΓΙΑΛΤΥ .....	69	9045	εις Μπάρα 19/9	ΜΑΡΙΑ Γ.Δ. .....	74	15938	α. Π. Τζάιλ 6/2
ΛΟΤΙΝΤΑ (δ.) .....	75	24408	δ. Παναρά 10/3 διά Μεεκίν	ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΤΗ .....	70	9565	α. Σ. Τζών 26/3 Βενεζουέλα
ΛΟΚΡΙΣ .....	72	16402	ε. Ντάρμπιταν 19/3	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟΣ .....	60	6978	α. Κ. Ταϊν 31/3 Βαλπαραΐζο
ΛΟΝΔΙΝΟΝ .....	50	2696	εις Καζαμπλάνκα 3/2/80 (ΕΠΩΛ.)	ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΙΝΑ Σ .....	68	1599	δ. Σουεζ 23/3 Σουδάν
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ .....	64	6549	δ. Σουεζ 20/3 διά "Ακαμπα	ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.) .....	64	33058	ε. Πειραιά 1/3
ΛΟΥΚΑΣ Ν. .....	72	13637	ε. Χατσινόχε 19/3	ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.) .....	70	51602	α. Μπέλγκουχον 19/2 Σιγκαπ.
ΛΟΥΣΙΩΣ .....	73	63287	α. Ξέν Πόντιν 19/3 διά "Ιαπωνίαν	ΜΑΡΙΑ Κ. .....	70	9069	ε. Χονολουλού 10/3
ΛΟΥΣΥ .....	74	16006	α. Θέουτα 1/3 διά Μπαχδάμας	ΜΑΡΙΑ Λ. .....	77	20822	ε. Πειραιά 25/3
ΛΟΥΣΥ .....	59	1226	ε. Θεσσαλονίκη 6/2 (έπισκεψια)	ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ .....	67	11001	ε. Βενετία 1/4 Σεβίλην
ΛΥΔΙΑ .....	74	9712	ε. "Ακαμπα 10/2	ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η. .....	76	6034	δ. Γιβρ. 26/3 Μπράουνσβιλ
ΛΥΔΙΑ .....	64	6547	α. Πειραιά 27/3	ΜΑΡΙΑ Ν. .....	73	13631	δ. Σουεζ 5/3
ΛΥΔΙΑ Π. (δ.) .....	58	12982	ε. Κων/πολιν 25/3	ΜΑΡΙΑ Ε. .....	68	11361	α. Ν. Όρα. 11/3
ΛΥΡΑ .....	67	41914	α. Λ. "Αντζέλες 25/3	ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ .....	67	9365	ε. Κωνιπολιν 27/3
ΛΥΡΙΚ .....	64	29375	ε. Βαλτιμόρην 3/4	ΜΑΡΙΑ ΠΙΑΣΣΕ .....	59	2722	εις Πειραιά 24/3
ΛΩΡΕΤΤΑ .....	68	4071	ε. Λάγος 20/3	ΜΑΡΙΑ ΣΟΦΙΑ .....	61	9068	εις Μπάραρ 24/3
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ .....	69	25168	α. Κολούμπια ρίβερ 31/3 διά Σιγκαπούρην	ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΤ' Θ (δ.) .....	66	42799	α. Γένοβα 3/4 Γιβρ.
ΜΑΘΙΟΣ .....	62	8975	α. Ν. Όρλεδην 7/3	ΜΑΡΙΕΛΕΝΑ Τ. ....	58	9507	α. Μόντπιλ 10/3 διά "Αγκόλαν
ΜΑΘΙΟΣ .....	53	2025	α. Σύνα 20/1	ΜΑΡΙΑΜ (δ.) .....	66	41477	ε. Βαλτιμόρην 21/2
ΜΑΙΡΗ .....	68	22391	ε. Φιλαδέλφειαν 23/12	ΜΑΡΙΑΝΘ .....	70	9767	α. Λισαβόνα 1/7 Τζένταν
ΜΑΙΡΗ Κ. .....	72	4990	εις "Ανναμπα ώπτο 23/3	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.) .....	73	17432	α. Σαλδέρερ 7/3 Ταλάρα
ΜΑΙΡΟΥΑ .....	63	14203	α. Σόφι 17/3 Βουλγαρίαν	ΜΑΡΙΑΝΝΑ .....	79	5700	άργει εις Πειραιά 21/1/79
ΜΑΙΤΤΥ .....	63	9341	άπο παραλαβών	ΜΑΡΙΑΝΝΑ .....	61	2998	δ. Σειδίς 3/4
ΜΑΚΗΣ Κ. .....	58	8388	α. Συμύρην 24/2 Τρίπολιν	ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.) .....	75	68411	άπο παραλαβών
ΜΑΚΡΑ .....	73	8957	ε. Ακαζόύτα 14/3	ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ .....	58	9299	ε. Κωνιπολιν 26/3
ΜΑΛΑΣΣΕΙΝΑ .....	58	10586	ε. Πειρ. 29/3	ΜΑΡΙΒΑΝΑ PENA .....	57	5176	άργει εις Πειραιά 19/2/79
ΜΑΛΙΑΚΟΣ .....	62	9721	α. Μπαγκόκ 1/3 Κομαλίαν	ΜΑΡΙΒΙΚ .....	62	23805	α. Καρντέλγεβο 30/3 Πειραιά
ΜΑΝΟΟΣ .....	77	5874	α. Σιγκ. 18/3 Π. κεζδύκ	ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Γ. ....	52	1145	εις μεσογ. μεταφ.
ΜΑΝΙΑ .....	68	2918	α. Γάνδην 21/3 Θεσσινη	ΜΑΡΙΓΟ .....	72	9824	α. Θέστα 23/2 διά "Αβάνα
ΜΑΝΙΝΑ III .....	61	6309	εβυθισθεν εις Κίναρον 31/3	ΜΑΡΙΕΒΑ .....	67	3953	ε. Γένοβα 28/2 Τρίπολιν
ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ .....	77	16267	ε. Ν. Όρλ. 1/4	ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.) .....	75	115207	α. Σαβόνα 25/3
ΜΑΝΤΟ V (δ.) .....	72	17432	α. "Ηοτχα 29/3 Πούντα Κουσύλο	ΜΑΡΙΕΤΤΑ .....	65	8344	δ. Γεβρ. 26/3 Ε. Ιανέρο
ΜΑΝΔΑΗΣ Λ. .....	80	5511	α. Μπότουνον 20/3 Π. Κορτέζ	ΜΑΡΙΕΤΤΑ .....	50	2162	ε. Τζιμπούτι 18/2 (έπισκ.)
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ .....	77	12526	ε. Γένοβον 21/3	ΜΑΡΙΖΑ KAP .....	62	3244	ε. Χιούστον 21/3
ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ .....	71	9372	ε. Λονδίνον 3/4	ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.) .....	67	40075	α. Πειραιά 1/4 Λιβύην
ΜΑΟΥΝΤ ΘΡΥΣ .....	68	18525	ε. Νόπολη 24/3	ΜΑΡΙΚΑ Τ. ....	60	6235	α. Λίβερπουλ 4/3 Ντάρμπραν
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ .....	78	17149	ε. Νταμόδ 7/2	ΜΑΡΙΕΛΕΝΑ (μ.) .....	71	72335	α. Αγιθέοργον 1/4
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ .....	77	19678	α. Λ. "Αντζέλες 17/3 Γιοκοχάμα	ΜΑΡΙΛΑ .....	71	16269	α. Αμβέρσαν 20/3
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ .....	73	36265	α. Τακόμα 24/3 διά "Ιαπωνίαν	ΜΑΡΙΛΥ Α. ....	68	14569	α. Λ. "Αντζέλες 2/4
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗΝ .....	80	33501	α. Νιουκάστολ 5/3 διά "Ιαπωνίαν	ΜΑΡΙΝΑ (δ.) .....	80	40000	α. Μ. Αμποντουλ 26/3 διά Αύγουσταν
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ .....	68	57204	α. Ρόττ 1/4	ΜΑΡΙΝΑ .....	60	4116	δ. Κων/πολιν 24/11 Μπουργκάδ
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ .....	74	33147	α. Τακόμα 28/3 Ταϊβάν	ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ .....	75	14523	α. Φρημάντη 20/3 διά "Υεμένην
ΜΑΡΑΘΩΝ .....	61	12847	δ. Κων/πολιν 2/4	ΜΑΡΙΝΑ Λ. ....	65	19566	α. Λάς Πάλμας 31/3 διά Αργεντινήν
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΙΤ' Κ .....	62	8967	α. Ναγκόνια 22/3 Λ. "Αντζέλες	ΜΑΡΙΝΑ Π. ....	61	7838	δ. Κων/πολιν 10/1 διά Ταρτούς
ΜΑΡΑΜΠΟΥ .....	78	8845	δ. Μπούνωμποτελ 28/3 Τζέντον	ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.) .....	65	36066	ε. Πούντα "Αρένας 9/3
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ .....	66	18155	ε. Πειραιά 27/2 (έπισκ.)	ΜΑΡΙΟΝ .....	67	33586	ε. Χάμπτον ρόδς 13/1
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ .....	66	15404	α. Χιούστον 11/3	ΜΑΡΙΤΣΑ .....	68	29324	α. Λάς Πάλμας 2/4 διά "Ερεγκλί
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ .....	60	10748	δ. Κων/πολιν 18/3 Κωνσταντζόν	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ .....	72	17510	α. Καζαμπλάνκα 1/1 διά ΉΠΑ
ΜΑΡΓΚΩ .....	58	2966	α. Μπαγίον 19/3	ΜΑΡΚΑ Λ. ....	75	14785	α. Χάλιφες 25/2 διά "Αβάνα
ΜΑΡΕΣΟΛ .....	69	9623	α. Τάραντα 30/3	ΜΑΡΚΑΛΑΝ .....	68	14771	α. Τζιμπούτι 20/3 Κίναν
ΜΑΡΙ .....	74	8925	α. Νεκοτόσα 1/4 Ρόττ.	ΜΑΡΚΙΖ .....	75	28082	ε. Γιοκοχάμα 27/3
				ΜΑΡΚΟΣ Ν. ....	69	11434	ε. Γιοκοχάμα 23/3 διά "Ιντσόν

ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511  
ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 UTRD GR  
21 3015 UTRD GR



# ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΙΑΣΟΝΟΣ 6

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΑΡΑΕΝ .....	57	5087	α. Τζένταν 30/3
ΜΑΡΑΙ (δ.) .....	59	20827	α. Λ. Πόλμας 24/2
ΜΑΡΜΑΡΑΣ .....	61	8831	ε. Κωνιτόπολις 3/2 Κωνσταντίνου
ΜΑΡΟΥΔΙΩ .....	78	19974	α. Ν. Όρλ. 31/3
ΜΑΡΟΥΚΩ .....	57	8899	ε. Κακινάντη 3/4
ΜΑΡΣ .....	48	3368	εις μεσογ. μεταφ.
ΜΑΡΤΗΣ .....	61	11915	δ. Κωνιτόπολιν 10/3 δι' Οδησσόν
ΜΑΡΤΙΝΑ .....	58	4414	α. Ραβέννα 23/1 Τρίπολιν
ΜΑΡΥΛΙΣ .....	68	2983	μετων.: ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗΝ
ΜΑΡΥΛΙΖΑ .....	70	15806	δ. Γιβρ. 20/3 Βρυξέλλων
ΜΑΡΟ .....	73	32510	α. Γκάλθεστον 21/3
ΜΑΣΣΑΛΙΑ .....	64	1968	εις μεσογ. μεταφ.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΕΤΡΟΣ .....	69	22391	ε. Έμπεν 22/3
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ .....	71	18643	ε. Ροζάριο 31/3
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.) .....	62	12197	α. Σ. Άννα Μπαΐν 25/3
ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΥ II (μ.) .....	66	32645	α. Χάμπτον ρόδς 24/3 Βραζιλίαν
ΜΑΣΤΡΟΠΟΥΡΓΗΣ .....	58	7894	α. Λάγος 8/3
ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΔΗΣ .....	58	5562	α. Σάντος 28/3 δι' Αμπιτζάν
ΜΑΤΑ .....	53	4347	ε. Π. Σάιδ 17/1
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ .....	65	10554	ε. Πειραιάδ 16/2
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.) .....	65	34185	α. Ριγιέκα 31/3
ΜΑΘΙΔΑ .....	65	7696	α. Κολόποι 28/3
ΜΑΤΙΝΑ .....	63	2911	ε. Πειραιάδ 2/2
ΜΑΤΟΥΜΠΑ .....	58	10462	α. Λισασβώνα 28/3 Κορέαν
ΜΕΓΑΣ (δ.) .....	67	43231	α. Αύγουσταν 27/2 Τομπρούκ
ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.) .....	66	39617	ε. "Αννάπολις άνκορ. 18/3
ΜΕΘΩΝΗ (δ.) .....	81	33500	εις Όσιμα ύπο συμπλήρωσιν
ΜΕΤ' ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ .....	78	15688	α. Π. Αρθουρ 24/3
ΜΕΛΑΝΘΩ Κ .....	63	6460	α. Αμβέρσαν 19/3 Βεγγάδην
ΜΕΛΙΝΑ .....	66	1599	α. Βρέμην 25/3 Τρίπολιν
ΜΕΛΙΘΗ .....	75	35489	ε. Κόπτη 29/3
ΜΕΛΙΤΩΝ .....	68	10017	ε. Μπαλμότα 1/4 (έπισκευαι)
ΜΕΛΠΟ ΛΕΜΟΥ (δ.) .....	71	113780	δ. Ντουμπάν 2/4 διά Σούχνα
ΜΕΛΑΤΕΜΙ (δ.) .....	76	24743	α. Οραντζίσταν 30/3
ΜΕΝΕΛΑΟΣ .....	69	12748	α. Χονολούλου 19/3 δι' Ακαμπί
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ .....	68	2296	α. Λαύριου 7/2 διά Λαττάκιο
ΜΕΝΙΤΕΣ .....	59	12255	δ. Κωνιτόπολιν 31/3 διά Πειραιάδ
ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ .....	63	12407	α. Τσαγκούραδας 30/3 δι' Ολλανδίαν
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΥ .....	73	11783	α. Λ. "Αντζέλες 7/3 διά Σαγκάην
ΜΕΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΖ .....	57	10389	ε. Βενετία 28/3
ΜΕΝΤ ΕΞΠΟΡΕΡ .....	66	9826	ε. Ταμπικό 24/3
ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ .....	72	9218	α. Καγκοδίμα 20/2 διά Σαγκάην
ΜΕΝΤ ΦΡΗΖΕΡ .....	61	6124	δ. Σουέζ 28/3
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ .....	62	14483	α. Βαλενθία 31/3
ΜΕΝΤΚΕΙ'Π .....	62	9092	δ. Σουέζ 13/3 διά Τζακάρτα
ΜΕΝΤΜΑΡΕ .....	55	3883	ε. Π. Σάιδ 27/3
ΜΕΝΤΡΟΚ .....	65	8999	δ. Κωνιτόπολιν 2/1 δι' Οδησσόν
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ .....	62	11940	δ. Σουέζ 3/4 διά Τζένταν
ΜΕΝΤΣΤΑΡ .....	62	11082	α. Βρυξέλλων 23/2 διά Τζένταν
ΜΕΝΤΤΖΟΥ' .....	57	3709	α. Τζένταν 19/3 διά Γκιζάν
ΜΕΡΑΚΑΗΣ .....	75	28082	α. Λ. "Αντζέλες 17/3 διά Σακάντε
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΑΓΓ' .....	62	1524	ε. Αδάνς 19/3
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΦΡΙΟ .....	61	1399	ε. Γουαδελούπη 10/3
ΜΕΡΚΙΟΥΡ .....	62	9951	α. Τζένταν 18/2 δι' Ίνδονησιαν
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.) .....	74	61172	α. Χιούστον 1/4
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛΗ (δ.) .....	69	17485	ε. Ντάρ ες Σαλάμα 25/3
ΜΕΣ. ΑΚΤΗ (δ.) .....	70	17485	δ. Π. Σάιδ 26/3
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.) .....	70	17485	ε. Γουελιγκτον 1/4
ΜΕΣ. ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.) .....	70	17485	δ. Σουέζ 16/3
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.) .....	70	17355	ε. Νιούκαστλ 2/4 διά Σιγκαπούρην
ΜΕΣ. ΑΥΡΑ (δ.) .....	70	17485	δ. Σουέζ 26/3
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.) .....	71	17355	ε. Ν. Ύρκην 1/4 δι' Αρούμπα
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.) .....	73	17355	ε. Πούλο Μπούκου 29/3
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.) .....	72	17718	ε. Μπαχρέιν 3/4 διά Σιγκαπούρην
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.) .....	72	17355	δ. Θέρανται διλ. 1/4
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.) .....	71	17355	δ. Π. Σάιδ 31/3
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.) .....	70	17485	ε. Βαλτιμόρην 18/3 διά Γιβραλτάρ
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.) .....	72	17355	ε. Βιζαντίνων 26/3
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.) .....	71	17355	ε. Ντάρ ες Σαλάμα 24/3
ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.) .....	72	17355	ε. Μπούκου 30/3 διά Ντουμπάι
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.) .....	73	17355	δ. Θέρανται διλ. 28/3 διά Βαγκαρέ
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ .....	60	7896	ε. Κωνιτόπολιν 27/2
ΜΕΤΕΟΡΑ (δ.) .....	79	43957	ε. Σ. Νικόλας Μπαΐν 16/3 δι' Ιταλίαν
ΜΕΤΕΟΡΑ .....	63	10242	ύπο παραλαβήν
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.) .....	80	45000	ε. Φιλαδέλφειαν 26/3
ΜΗΑΟΣ ΙV .....	53	3429	δ. Σάιδ 16/12
ΜΗΑΟΣ V .....	54	3724	ε. Σαβίνα 23/3
ΜΗΑΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ .....	79	10991	ε. Αλεξανδρείαν 3/4
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ .....	60	22634	ε. Ρότερντον 28/3
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ .....	7	11993	ε. Γιοκοχάμα 20/3 διά Ντώρμπαν
ΜΙΛΕΝΑ Α .....	45	3401	δ. Κωνιτόπολιν 24/3
ΜΙΛΑΥ ΓΡΕΦΟΥ .....	76	19150	α. Χάμπτον ρόδς 23/3 διά Κωνιτόπαν
ΜΙΜΗ Μ .....	69	13525	ε. Βαλεραϊδό 15/3
ΜΙΜΟΖΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ .....	57	5288	ε. Ντώρμπαν 1/4
ΜΙΝΑ .....	67	12843	εξιθ. Βομβάθης 31/3
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ .....	70	1591	α. Τάμτα 21/3
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ .....	69	1570	ε. Ν. Όρλεάνην 1/4
ΜΙΝΙ ΛΑΙΤ'ΟΝΕΣ .....	72	1563	α. Ν. Όρλεάνην 28/3
ΜΙΝΙ ΛΑΚ .....	69	1595	α. Ριγιέκα 24/3 διά Τρίπολιν
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ .....	70	1590	ε. Ντεμπράρα 29/3 διά Τρίνινταν
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ .....	69	1569	α. Βαρκελώνη 2/4 δι' Αλγέριον
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ .....	70	1592	ε. Ν. Όρλεάνη 12/2
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ .....	71	1564	α. Ν. Ύρκην 3/4 διά Φιλαδέλφειαν
ΜΙΝΙ ΛΑΠ .....	70	1592	α. Πουάν δ Πίτρ 21/3 διά Γουιάνα
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ .....	69	1582	α. Χιούστον 27/3
ΜΙΝΙ ΛΑΣ .....	70	1592	ε. Ταμπίκο 16/3
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΜΠΟΡ .....	71	1563	δ. Παναμά 18/3
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΝ .....	70	1582	ε. Ν. Όρλεάνην 4/1
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΣ .....	69	1570	α. Πειραιάδ 12/2 δι' Ιταλία
ΜΙΝΙ ΛΗΗΤ .....	70	1592	α. Βαρκελώνη 13/3
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ .....	74	1578	α. Τζάκαρντα 31/3 διά Βοστώνην
ΜΙΝΙ ΛΗΦ .....	71	1584	ε. Ν. Όρλεάνην 18/3
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ .....	72	1562	α. Καστέλλον 19/3 δι' Αλγέριον
ΜΙΝΙ ΛΙΔΑΛ (δ.) .....	70	1598	ε. Τζένταν 27/3 διά Γκιζάν
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ .....	70	1592	ε. Ν. Όρλεάνη 28/3
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ .....	71	1592	α. Ν. Όρλεάνην 27/3
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ .....	71	1564	α. Βαρκελώνην 30/3 δι' Αλγέριον
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ .....	70	1582	ε. Σπέτζες 17/3 δι' Αλγέριον
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ .....	71	1563	ε. Ν. Όρλεάνην 23/3

# UNIVERSE SEA MARINE INC.

## BUNKERS BROKERS - CONSULTANTS WORLDWIDE SERVICE

ALSO

AGENTS IN GREECE FOR ORIENTAL COMMERCIAL  
ESTABLISHMENT OF JEDDAH (O.C.E)  
BUNKERS SUPPLIERS AT ALL MAIN  
SAUDI - ARABIAN PORTS

Piraeus Office: Filinos 107 - 109  
Phones: 4531.583, 4531.478, 4531.479  
Telexes: 3602, 3115 UNIV, GREECE

ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ .....	70	1591	ε. Τζάκοσονβιλ 12/1 (έπισκευα)		ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ .....	79	16935	ε. Γάνδην 29/3
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ .....	74	1577	ε. Γκάλιθετον 21/3		ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ .....	59	6132	α. Π. Βεντρέ 21/3 δι' "Αλεξανδρειαν
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ .....	71	1592	δ. Παναμά 29/3		ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ .....	61	6155	α. Χάβρην 13/3 δι' "Αλγέριουν
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ .....	71	1594	α. Κίνκετον 30/3 δι' "Αγ. Δομίνικο		ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥΓΙΣ .....	54	6103	ε. Λομπίτο 25/2
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ .....	75	1578	ε. Τζάκοσονβιλ 2/3		ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ .....	53	6483	α. Ντώρμπαν 1/4 διά Περσικόν
ΜΙΝΙ ΛΩ .....	71	1594	α. Παραμαρίμπο 22/3		ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ .....	51	6267	δ. Κονιτούλιν 25/3 διά Κυνοσάντζαν
ΜΙΝΙ ΔΩΝ .....	70	1592	α. Ν. Ύφρην 1/4 διά Τζάκοσονβιλ		ΜΠΡΑΒΟΞΠΟΡΤΕΡ .....	77	3827	α. Σιδνέυ 16/3 διά Λάς Μίνας Μπαι
ΜΙΝΙΣΗ .....	63	1151	ε. Πειραιά 17/3		ΜΠΡΑΓΙΤΣ ΣΚΑΥ .....	69	2979	ρουέν 1/4 διά Λισσαβώνα
ΜΙΝΟΡΙΣ ΣΛΑΚ .....	69	13053	α. Βαρκελώνη 31/3		ΜΠΡΗΖ (μ.) .....	64	35082	ε. Σπέτζια 24/2
ΜΙΝΤΕΝ .....	64	4776	δ. Κονιτούλιν 15/3		ΜΥΘΙΚ (μ.) .....	67	39617	ε. Βαλτιμόρην 19/3 διά Γερμανία
ΜΙΝΟΣ .....	75	28082	ε. Βανκούρε 29/3		ΜΥΚΑΗ ΙΙ .....	77	16267	ε. Σέτε 28/3
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ .....	57	4535	α. Βαλέντια 21/2 διά Μπανάτος "Αμπάς		ΜΥΚΟΝΟΣ .....	67	12277	ε. Μπ. "Αύρες 30/3
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.) .....	56	8590	α. Βαλτιμόρην 1/3 δι' "Αρούμπα		ΜΥΡΙΝΑ .....	75	13036	δ. Παναμά 26/3
ΜΙΡΕΝΕ .....	68	4998	ε. Μαρακάμπο 3/2		ΜΥΡΞΙΝΙΔΙ .....	77	5511	α. Αμβέρσαν 4/4 διά Σκίκνα
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ .....	66	22217	ε. Μπιλμπάν 26/3		ΜΥΡΤΙΑ .....	63	3499	α. "Αμτερντάν 27/3 διά Μιζουράτα
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΛΗ	74	28082	α. "Αμβούργον 21/3		ΜΥΡΤΙΑ Β .....	67	5113	α. "Αυδέρσαν 18/3 δι' "Αμπιτζάν
ΜΙΤΣΑ Κ .....	57	3861	ε. Ντάρμπαν 9/3		ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΑ .....	57	9345	ε. Π. Χάρκουρτ 21/3
ΜΙΧΑΛΗ (δ.) .....	65	28313	α. Μπαλάν 18/3 διά Κιουρασό		ΜΥΡΤΟΣ .....	70	9085	ε. Γδύνια 23/3
ΜΙΧΑΛΗ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.) .....	71	113522	δ. Σουέζ 17/3 διά Περιούκόν					
ΜΙΧΑΛΗΚΗΣ .....	68	23067	ε. Πειραιά 31/3					
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.) .....	72	55204	ε. Χόμπιτον ρόδς 6/2					
ΜΙΧΑΛΗΣ .....	69	12748	ε. Ταουνίν 11/3					
ΜΙΧΑΛΗΣ .....	74	8825	ε. Κ. Τάουν 29/3 διά Π. Νουάρ					
ΜΙΧΑΛΗΣ .....	69	2993	ε. Αντεν 26/2					
ΜΙΧΑΛΗΣ .....	70	2867	α. "Αμβέρσαν 27/1 δι' "Αλγέριουν					
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ .....	57	3178	ε. Σαρέζ 6/2					
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ .....	78	16726	α. Φρημάντα 26/3 δι' "Ιαπωνίαν					
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ .....	61	12662	α. Σιγκαπούρην 12/3					
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ .....	68	36168	α. Λιβερτάν 14/3 δι' ΗΠΑ					
ΜΟΙΡΑ Β .....	64	10119	α. Σιγκαπούρην 16/3 διά Σουέζ					
ΜΟΛΙΣΤΑ .....	74	33073	ε. Χόμπιτον ρόδς 1/3					
ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.) .....	69	47958	α. Φρημάντα 11/3 διά Μ. άλ. "Αχμαντί					
ΜΟΜΠΙΛΙΣΗ (μ.) .....	67	54502	α. Λ. "Αντζέλες 7/3 διά Γιοκοχάμα					
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.) .....	73	61172	α. Τεργύστην 3/4 διά Ριγιέκα					
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.) .....	56	12355	εις μεταφοράς Ινδονησίας					
ΜΟΝΤΑΝΑ .....	73	19831	ε. Γκλάντσον 26/3					
ΜΟΣΧΑ Δ .....	56	8823	ε. Πειραιά 14/2					
ΜΟΥΛΙΣΤΑ ΦΡΟΣΤ .....	58	4037	α. Ρ. Γκράντε 13/3 διά Μοντεβίδεο					
ΜΟΥΝΤΣΤΕΡΑΙΣ ΙΝΤΖ .....	60	9365	α. Ν. "Υόρκη 26/3 διά Βιρτρύ					
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ .....	77	5509	α. Μπόγουστον 29/3 διά Λονδίνον					
ΜΠΑΖΙΑ ΙΙ .....	65	18459	α. Λισσαβώνα 31/3					
ΜΠΑΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ .....	67	8799	α. Σιγκαπούρην 31/3 διά Μπαγκόκ					
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΤΑΡ .....	65	1599	ε. Στουουάρτ 23/3					
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ .....	60	6158	α. Αγυούσταν 28/3 διά Π. Βεντρές					
ΜΠΑΡΑΧΟΝΑ .....	68	10016	διώσθι Σάν Πέντρο 20/3					
ΜΠΑΡΟΥ ΧΟΟΥΠ .....	57	5452	διώσθι Βορμόνες 31/3					
ΜΠΑΡΡΥ .....	66	14359	α. Χιούστον 27/3					
ΜΠΕΛ ΣΤΑΡ .....	56	4884	ε. Τζένταν 23/2					
ΜΠΕΤΤΥ .....	70	10495	ε. Μανζανίλο (Μεξ) 25/2					
ΜΠΙΑ .....	75	7246	ε. Πάλμασ 23/3 διά Μερίνα					
ΜΠΙΑΝΚΟ .....	60	4485	εις Πειραιά 12/12 (έπισκευα)					
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ .....	60	8573	δ. Κωνιτούλιν 23/3 διά Σουλίνα					
ΜΠΟΝΑΤΖΑ .....	68	16005	δ. Π. Σάδι 1/4 διά Νοβορωσίκην					
ΜΠΟΣ ΤΡΕ' ΙΝΤΕΡ .....	72	3621	ε. Ρεύνιον 29/3					
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ .....	81	29910	εις Μιχάρα υπό συμπλήρωσιν					
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ- ΡΑΝΤΖΑ (δ.) .....	64	32756	δ. Γιβραλτάρ 28/3					
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.) .....	70	113425	ε. Τζουάμιαχ Τέρρη. 9/3					

## YOUR AGENTS AT JEDDAH PORT

TELEX NUMBER: 401162 ATASA SJ (2 Lines)

CABLE ADDRESS: ATASA JEDDAH

OFFICE: 6425216 - 6422518 - 6444039

TELEPHONES: A.O.H.: 6653531 - 6420215 - 6428100

## ALPHA TRADING &amp; SHIPPING AGENCIES LTD.

Shipping Agents, Bunkers Supplies,  
Salvage and Towing OperationsBEST SERVICE, QUICK DESPATCH, COMPETITIVE RATES, MOST EXPERIENCED AGENTS AND  
STEVEDORES FOR LINERS, CHARTERED AND TRAMP, RO/RO, LASH AND CONTAINER VESSELS

## GENERAL AGENTS FOR HELLENIC LINES LIMITED

DIRECTORS	MANAGERS	ASS. MANAGERS
ANDREAS ELLINAS	EMMANUEL THEODOSIOU	ΙΟΑΝΝΗΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΕΣ
MICHAEL ELLINAS	MICHAEL TSIOUTIS	MICHAEL STAVROU
PETER PETRIDES	CHARALAMBOΣ ELLINAS	GEORGE ELLINAS
	ANDREAS IOSSIFAKIS	ΙΟΑΝΝΗΣ ELLINAS
	STYLIANOS KALABOYAS	NICOLAOS PAPADOPoulos
		ΙΟΑΝΝΗΣ IOANNOU

## HEAD OFFICE: JEDDAH

P.O. BOX 205

## SUB-AGENCIES: YENBO - GIZAN

## ATHENS:

## ATASA LIMITED

P.O. BOX 65, PALEO PSICHICO, ATHENS

TEL.: 67260778, 6723959, A.O.H. 6825881, 6830000

CABLES: "ATASASHIP" - TELEX: 21 4623 ALFA GR

## LONDON:

## BLUE RIBBON LTD.

COTTS HOUSE CAMOMILE STR., LONDON EC3A 7LL

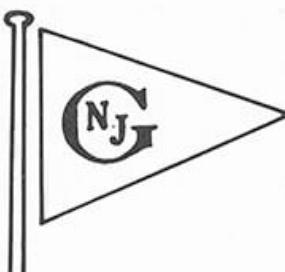
TEL.: 01-62340247, A.O.H. 01-3682788

CABLES: "BLUERIB EC3" - TELEX: 8812043 RIBBON G

ΝΗΓΡΙΤΟΣ (δ.)	64	42126	δ. Σουέζ 10/3
ΝΗΣΟΣ ΑΝΔΡΟΣ	61	3142	δ. Κωνσταντινούπολης 24/3 διά Ρωσίαν
ΝΗΣΟΣ ΙΩΑΝΗ	53	4969	ε. Κοραντζακόλκος 21/2
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5593	ε. Βενετία 25/3
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	α. Πειραιά 27/2 διά Θεσσαλία
ΝΗΣΟΣ ΣΑΜΟΣ	56	5137	δ. Γιβραλτάρ 2/4 διά Βρέμην
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	61	6306	α. Σ. Τζών 12/3 διά Θεσσαλία
ΝΙΕΝΜΠΟΥΡΓΚ	64	4566	α. Χάρβρην 27/2 διά "Αγ. Δομήνικο
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	δ. Παναμά 30/3
ΝΙΚΕ	59	4071	ε. Καζαμπλάνκα 26/3
ΝΙΚΗ	71	9075	α. "Ακασόύτα 19/3 διά Μπαλμπόδα
ΝΙΚΗ Ρ.	62	6171	α. Λούη 2/2 διά Γουδρόρι
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	α. Λάγος 8/2 διά Γουδρόρι
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	10239	ξέωθι Βούβαρης 21/3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	52	7304	ε. "Άλεξανδρειαν 29/3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.	59	11687	δ. Σουέζ 26/3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	62	11229	α. "Αμβέρσαν 16/12 διά Ταλίν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	ε. Πειραιά 1/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	ξέωθι Ντάρμπαν 24/3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	60	9486	α. Ουντεβάλα 5/3 διά "Αβάνα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	68	86250	α. Μ. "Άχαντι 12/3 διά Γαλλίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	α. Ν. "Ορλέαν 3/3
ΝΙΚΟΣ	47	7654	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ	53	7283	υπό παραβαθήν
ΝΙΚΟΣ	55	2303	δ. Π. Σάδι 1/3
ΝΙΚΟΣ Α.	56	8362	ε. "Ακαπτα 4/2
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	α. Πειραιά 27/3 διά "Αντίκυρα
Ν. Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	α. Σιγκαπούρην 9/3 διά Γιουροπόρτ
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	α. Φρέιρορπ (Μπαχ.) 28/3 διά "Αρούμπα
ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	δ. Κων/πολίν 16/3
ΝΙΚΟΣ ΝΑΣΟΣ ΙΙ.	66	4156	α. Λ. Πάλμας 28/2 διά Λάγος
ΝΙΚΟΣ Π.	58	3385	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΥ	58	9087	ε. Καζαμπλάνκα 27/3
ΝΙΜΠΑΛΑ	71	2994	εις Πειραιάδ (έποκευα)
ΝΙΟΒΗ	69	21673	α. Σάντα Φέ διά Παρανάγκουα
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	εις Π. Σάδι από 10/12/79
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	α. Φιλαδέλφεια 25/3 διά "Αρούμπα
ΝΟΝΙ	68	5430	δ. Χάρμπρην 29/3 διά Λάγος
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒ.	59	8860	δ. Κων/πολίν 2/4 διά Νοβρωποίκην
ΝΟΡΦ ΓΟΥΑΙΝΗ	54	7701	όργει εις "Άλεξανδρειαν 11/4/78
ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ	66	25820	α. Λ. Πάλμας 24/3 διά Νοβρωποίκην
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	α. Λ. "Άντζελες 22/3 διά Μανζανίλο
ΝΟΡΦ ΧΑ'ΤΝΕΣ	62	15110	ε. Σ. "Άννα Μπαή 28/3
ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	65	1236	υπό παραβαθήν
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	ε. Σάντος 31/3
ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	α. Μπληπόδα 1/4 διά Λάγος
ΝΟΤΗΣ	55	5096	ε. Χάλντια 28/2
ΝΟΤΗΣ	55	3956	εις Νάντην 3/4/80
ΝΟΤΟΣ (δ.)	64	49055	υπό παραβαθήν
ΝΟΥΣΣΑ	58	1596	έβισθιθη
ΝΟΥΦΑΡΟ (δ.)	60	16491	α. Βοστόνην 22/2 διά "Αρούμπα
ΝΤΑΛΙΑ Α.	45	3487	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΑΜΙΑΝ	64	6460	ε. Σλουισκίλ 29/3
ΝΤΑΝΑ ΖΗ (δ.)	63	34617	δ. Κων/πολίν 29/3
ΝΤΑΝΙΕΑ	67	3868	ε. Λιβόρνο 2/4
ΝΤΑΠΟ ΑΛΕΚΟΣ	58	9028	ε. Μορτιέρ Μπαή 29/3
ΝΤΑΠΟ ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	58	7396	α. Ντακάρ 17/3 διά "Αμβέρσαν
ΝΤΑΠΟ ΣΤΑΡ	59	10609	δ. Π. Σάδι 27/3
ΝΤΑΠΟ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	61	13054	α. Σαντάνα 16/3 διά Σάδουντα
ΝΤΑΤΣΟΥΝ.	59	3413	ε. Κολόμπο 29/3
ΝΤΑ'ΥΜΟΝΤ ΜΟΥΝ.	70	4800	ο. Ρότερντον 4/2 διά Λιβύην

ΝΤΑ'ΥΜΟΝΤ ΣΑΝ.	70	4797	α. Βερμην 31/3 διά Νέραν
ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ Ι.	47	2193	α. Σαράζ 25/1 διά Μπαντάρ "Αμπάς
ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ ΣΕΥΛΟΡ (δ.)	58	11486	α. Μόρεχεντ Σίτι 29/3 διά "Αμουαίη Μπαίν
ΝΤΑΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.)	61	22256	α. Γενόβα 1/4 διά Πειραιά
ΝΤΕΖΑΝΜΑΡ	60	7178	ε. Σιρύρην 12/3
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΙ'ΝΤ	74	14523	α. Δάγος 23/3 διά Παραμαρίμπο
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Πειραιά 16/3 διά Δάγος
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Χιούστον 23/3
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ.	77	15320	ε. Χιούστον 20/3
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΛΑΚΟΝ	80	17100	ε. Τόμπα 26/3
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΡΟΤ	68	13553	α. Ρίτσαρντς Μπαή 25/3 διά Μονφαλκόνες
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	63	7700	ε. Ιακεντέρων 31/3
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	α. Καρντελγιέβο 29/3
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ.	61	13092	εδ. «ΑΓΑΘΗ Φ.»
ΝΤΕΛΙΦ ΡΗΦΕΡ.	72	9710	δ. Κυνίπολιν 31/3 διά Γιουγκοσλαβία
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	ε. Ράγκουν 25/3
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	
ΝΤΗΦΑΤΙ'ΑΝΤ	60	19988	α. Γιβραλτάρ 24/3
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	δ. Σάδι 1/4
ΝΤΙΕΓΚΟ	67	3315	δ. Γιβραλτάρ 2/4 διά Μπιλμπό
ΝΤΙΝ Σ.	54	2807	εις Παλέρμο 31/10
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	37670	δ. Σουέζ 30/3
ΝΤΙΝΤΙΕΡ	62	6981	α. Σ. Πέντρο ("Ακ."Ελ.) 19/3 διά "Αμπιτζάν
ΝΤΟΛΑΥ	59	8588	ε. Ειβονμασού 3/4
ΝΤΟΛΑΥ	55	4887	δ. Σουέζ 23/3
ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.)	59	12463	α. Τερέ 8/2 διά Γκουαγιακή
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	6980	ε. Νιώρηπαν 20/3
ΝΤΟΝΑ ΜΑΝΟΥΕΛ	61	1197	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	70	17782	ε. Νάπολη 27/3
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	ε. Πούντα Κόρντον 16/3
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17782	α. Μαντράς 23/3 διά Καλκούτα
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. Αμβούργον 20/3
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	α. Μομπάσος 27/3 διά Λίμπρεβιλ
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	α. Σέτε 28/3 διά Ράς ές Σιδέρ
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	δ. Γιβραλτάρ 24/3
ΝΥΜΦΗ Κ.	66	22260	α. Βαλτιμόρην 31/3 διά Ρότερνταμ
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ.	80	16200	ο. Ναγκόρια 7/3 διά Κασίμα
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976	δ. Κωνιπόλιν 2/4
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	δ. Σάδι 2/4 διά Βόλων
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	63	11120	α. Άντοφαγκάστα 7/3 διά Βαλπαραίζο
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	ε. Γιοκοχάμα 25/1 (έποκευα)
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΒΙΡΤΣΟΥ	78	19364	ε. Γκάλβεστον 28/3
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	10834	μετων. «ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΑΥΓΗ»
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ	72	20512	α. Λίβερπουλ 3/4 διά "Αμβέρσαν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡΣΠ.	78	19344	ε. Ίντσαν 19/3
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	78	19346	α. Κόμπε 13/3 διά "Αρίκα
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	78	19364	α. Χιούστον 19/3 διά Λισσαβώνα
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΥ	72	20510	α. Κωνιδάντζαν 13/2
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	79	19343	ε. Ζαντζάκη 18/3
ΟΛΛΑΝΑΙΑ	56	4380	ε. Πειραιά 1/4
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	62	10981	ε. Π. Κελάγκ 1/4
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	α. Ρότερνταμ 3/4 διά Τάμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥΡ (δ.)	64	38598	α. Πειραιά 30/3 διά Θεσσαλονίκη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	65	38607	ε. Χάμπτον ρόδς 30/3 διά "Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	ε. Ν. "Υόρκην 1/4

## N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,  
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON

TELEPHONE: (01) 600-1766

TELEX: (51) 883157

41, AKTI MIAOULI

PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236, (21) 2272

## ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	ε. Αλεξάνδρειαν 24/3	ΠΕΡΙΚΑΛΗΣ Γ. Κ. (μ.)	67	38915	α. Δ. "Αντζέλες 14/3 διά Γιοκοχάμα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'ΙΝΜΠΟΟΥ (δ.)	75	43744	α. Πούλο Μπούκομ 28/3 διά Χόγκ Κόγκ	ΠΕΡΙΚΑΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	α. Κόρπους Κρίστι 30/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Σούλου Βόε 18/3 διά Τέξας	ΠΕΡΑ Α'ΙΓΑΝΤ	64	10865	ε. "Αμέρερσαν 21/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΟΥΡΥ	72	15498	ε. Χόβρην 1/4	ΠΕΡΑ ΜΠΑΙ'Υ	71	9623	ε. "Αμπου Ντάμπι 2/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΓ	73	15478	α. Κολούμπια ρίβερ 29/3	ΠΕΡΑΛΛΑ	53	5835	α. Τυνίδας 8/3 διά Μπετζάδια
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ	62	2649	ε. Πειραιά 25/3	ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	α. Φρίπορτ (Μπαχ.) 28/3 διά Νιγηρία
ΟΛΥΜΠΟΣ	64	9754	ε. Λά Παλλίς 30/3	ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	30511	α. Ν. Όρλεάνην 27/3
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	δ. Σουέζ 2/4	ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	α. Π. ντε Μπούς 3/2 διά Μπαχρέν
ΟΜΑΛΟΣ	57	8833	εις Πειραιά 6/8/78	ΠΕΤΡΑ	76	23149	ε. Γένοβα 29/3
ΟΜΕΡ	58	2556	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΕΤΡΑΔΙ	72	9350	δ. Κουνίον 2/4
ΟΜΠΕΡΧΑΥΖΕΝ	53	1879	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	ε. Βενετία 14/4 διά Πειραιά
ΟΝΗΣΙΔΙΟΣ	63	24992	α. Πειραιά 21/3 διά Βόλον	ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	εις Τζένταν
ΟΡΑ'ΙΟΝ	63	14595	α. Νεκοτάδα 26/3 διά Μπάχια Μπλάνκα	ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	εις Τζένταν (άποθήκη)
ΟΡΑ'ΙΟΝ.	65	1833	δ. Μπρωνώσπουτελ 25/3 διά "Αλγέριον	ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	δ. Σουέζ 29/3 διά Τζένταν
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Δουνικέρην 31/3 διά Τούρλεστον	ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	ε. Πειραιά 20/3
ΟΡΥΞ (δ.)	59	12868	ε. Μπράκε 2/4	ΠΕΤΡΟΛΑ 26 (δ.)	63	53141	ε. Πειραιά 31/3
ΟΣΕΑΝ	62	10530	α. Σιγκαπούρην 12/3 διά Ν. Αφρική	ΠΕΤΡΟΛΑ 27 (δ.)	64	50885	ε. Πειραιά 30/3
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	ε. Τζένταν 17/3	ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Πειραιά 26/3
ΟΣΕΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	79	14884	α. Ρουέν 26/3 διά "Αμβέρσαν	ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 20/3
ΟΣΕΑΝ ΗΓΑΣΟΣ	61	16622	α. Τεργέστην 23/3	ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	ε. Πειραιά 31/3
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ	72	14675	δ. Π. Σάδι 31/3 διά "Ελλάδα	ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	εις Πειραιά από 8/5/80
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	δ. Σουέζ 18/3 διά Σιγκαπούρην	ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	α. Πειραιά 2/4 διά Τζένταν
ΟΣΕΑΝ ΣΩΒΕΡΕ'ΙΝ	66	11153	α. Βανκούμπερ 12/3 διά "Ινδιάν	ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	α. Ρ. Τανόυρα 28/3
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11893	ε. Σεπτέζια 24/3	ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	δ. Σουέζ 24/3 διά Τζένταν
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100	α. Σάντος 17/2 διά Λουάντα	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ρότερνταν 2/4 διά Τζένταν
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΙΒΕΡ	58	10379	ε. Ρουέν 31/3	ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'ΙΤ	57	8776	α. "Ειλάτ 25/3 διά Καοσιούγκ
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΟΖ	60	7504	α. Μάλαγκα 2/4 διά Νοβορωσίκην	ΠΕΤΡΟΣ Β...	63	15347	δ. Γιβραλτάρ 25/3 διά ΗΠΑ
ΟΥΑ'ΙΤ ΣΑΡΚ	52	1592	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΗΓΑΣΟΣ...	66	12429	δ. Παναμά 18/3 διά Κούβα
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	α. Πειραιά 19/2 διά Βεγγάζην	ΠΗΓΑΣΟΣ...	63	9707	α. Παλέρμο 26/1
ΟΥΙ'ΝΣΤΟΝ	70	15579	α. Ν. "Ορλέανην 28/3	ΠΗΓΑΣΟΣ...	69	4522	ε. Λομπίτο 4/3
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	ε. Γιοκοχάμη 17/3	ΠΗΛΕΥΣ...	66	23706	ε. Πειραιά 31/1 (έπισκεψαι)
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	α. Δά Σκουλέτ 11/3 διά Βαλτιμόρην	ΠΗΛΕΥΣ...	50	2282	δ. Γιβραλτάρ 3/4
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΔΙΑΣ	49	1597	εις Π. Σάδι 14/3/77	ΠΗΛΕΑΣ...	69	10016	ε. Μπαβνάγκρα 2/23
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛ	59	10363	α. "Αλεξάνδρειαν 17/3 διά "Αγγλίαν	ΠΗΝΕΑΟΠΗ...	62	8299	α. Ρότερνταν 5/4 διά Νορκόπιγκ
Π. Σ. ΠΑΛΗΝΟΣ...	63	18430	α. Κ. Τόουν 26/3 διά Ν. Αμερικήν	ΠΗΝΕΑΟΠΗ Α...	52	2445	ε. Βόλον 15/2
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	9736	ύπο παραλαβήν	ΠΗΝΕΑΟΠΗ Β...	56	6642	α. Μομπάσα 5/3 διά Περισκόν
ΠΑΙΑΝ	60	9317	ε. Λάγος 13/3	ΠΗΝΕΑΟΠΗ ΙI	56	6198	α. Δας Πίδαμας 31/3 διά Χάιφα
ΠΑΙΑΤ'ΑΟΤ	70	2605	ε. Λισσαβόνα 1/4	ΠΗΤΕΡ Α...	61	13336	δ. Σκώ 23/3 διά Κλαιπέντα
ΠΑΚΤΩΔΟΣ	59	7052	δ. Σουέζ 31/3	ΠΙΕΡΟΣ...	63	1702	α. "Ανκόνα 19/3
ΠΑΛΑΜ Β. (δ.)	58	21489	α. Ταραγκόνα 9/3 διά "Ιταλίαν	ΠΙΝΑΡΑΡ...	72	20045	ε. Μανίλα 20/3
ΠΑΛΑΜ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	63	5149	α. Ντουμπάδι 25/3 διά Σομαλίαν	ΠΙΝΔΑΡΟΣ...	63	10617	εις "Ακαμπίτ 7/2
ΠΑΛΑΜΙΣ	58	7695	δέωθι Μοσταράκεν 11/3	ΠΙΝΔΑΡΟΣ (μ.)	64	37792	α. Μ. "Αχμαντί 10/3 διά Τζακάρτα
ΠΑΛΑΜΥΡΑ (δ.)	67	47081	δ. Μοντεβίδεο 20/3 διά Λά Πλάτα	ΠΙΣΤΙΣ...	73	13631	δ. Παναμάδ 22/1 διά "Αλγερίαν
ΠΑΜΠΟΔΑΛΑ	58	2750	εις Αλεξάνδρεια 31/8	ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	55	13560	α. Βαρκελώνη 29/3 διά "Ιράν
ΠΑΝ ΑΥΡΑ	62	10163	ύπο παραλαβήν	ΠΙΣΤΙΣ...	55	3768	εις Λουάντα 1/11/77
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Βαρκελώνη 26/3	ΠΙΑΤΑΝΟΚΙ (μ.)	67	48747	ε. Γκιζόν 24/3
ΠΑΝΑΓΗΣ Κ.	59	8995	α. Ντώρμπαν 26/3 διά Ντάρι	ΠΙΕΙΑΣ...	63	10736	μετωνυμ. «ΣΠΥΡΟΣ Γ.=
ΠΑΝΑΓΙΑ	57	7994	δ. Σουέζ 12/2 διά "Ιράν	ΠΙΕΙΑΣ...	64	6341	ε. Γκουαγιάκιλ 23/3
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	α. Πενσακόλα 21/2 διά "Αλεξάνδρειαν	ΠΙΩΤΙΝΟΣ...	65	10679	δ. Κωνίτολιν 23/2
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ	63	10318	ε. Αλεξάνδρειαν 25/3	ΠΟΕΙΤΙΚ (μ.)	66	33291	ε. Πειραιά 23/1 (έπισκεψαι)
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΩΡΙΝ	56	10523	ε. Π. Σουδάν 26/2	ΠΟΛΑ ΔΥΟ...	66	10233	εις Ακαμπίτ 21/2
ΠΑΝ ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	70	11525	δ. Κωνίτολιν 25/2 διά Βατούμ	ΠΟΛΑΝΑ...	60	8414	ε. Λείσες 14/2
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Π.	68	8718	ε. Ναγκόνια 13/3 διά Δουβλίνο	ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	α. Ρ. Ιανέριο 31/3 διά Τουμπαρό
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ζ.	64	9371	ύπο παραλαβήν	ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ...	70	17179	δ. Παναμάδ 23/3 διά "Αμβούργον
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	59	2670	α. Νίκαια 27/12 διά Μπετζίδα	ΠΟΛΥΔΩΡΑ...	64	7832	δ. Παναμάδ 25/3 διά Παπέτε
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΔ...	70	7773	ε. Λειόρες 1/4	ΠΟΛΥΔΩΣΗΝ...	62	17953	ε. Πειραιά 23/3
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η...	71	3646	α. Αμέρερσαν 13/3 διά Λάγος	ΠΟΛΥΔΕΞΗΝ...	58	8314	εις Κουβέτη 22/1
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	8764	ε. Πειραιά 28/3	ΠΟΛΥΔΕΞΗΝ Γ...	57	8565	ε. Έμπεν 29/3
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	δ. Κωνίτολιν 20/3 διά Οδησσόν	ΠΟΛΥΔΩΣ (δ.)	65	40284	α. Μπούλεν Μπαιη 26/3 διά Γκάλβεστον
ΠΑΝΑΙΤΟΔΙΚΟΝ	60	7688	δ. Σουέζ 18/3 διά Χοντέντα	ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ...	43	14425	δργει εις Πειραιά 15/4/75
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	10873	δ. Γιβραλτάρ 26/3 διά Λάγος	ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ...	77	16014	α. Νιούκαστλ 29/3
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Πόρταντ 23/3 διά Κένιαν	ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ...	64	2961	ύπο παραλαβήν
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	ε. Δάνται 9/3	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	α. Χιούστον 1/4
ΠΑΝΟΣ	60	3840	ε. Οριστάνο 17/3 διά Ντέρνα	ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ...	61	12808	εις Χάιφα 15/9
ΠΑΝΟΣΣΑΝΙΚ ΦΕ'ΙΜ (δ.)	53	4998	μετανούν. «ΚΟΤΙΝΟΣ»	ΠΟΠΗ Π...	67	11002	α. Πειραιά 31/3 διά "Αλεξάνδρειαν
ΠΑΝΤΑΖΑΣ Λ.	74	14790	ε. Ν. "Υόρκην 24/3	ΠΟΡΤ ΑΩΝΑΙ...	65	7750	δ. Παναμάδ 28/3
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	80	30639	α. Γκήλογκ 25/2 διά Δρωάιν	ΠΟΡΤΟ ΜΕΘΩΝΗ (δ.)	67	2439	α. Χοντέντα 12/3 διά Ν. Ζηλανδίαν
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	ε. Μπρεμεράχεν 20/3	ΠΟΡΤΟ ΠΥΑΟΣ...	48	1271	α. Τζένταν 27/3 διά Γκιζάν
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΟΣΙΣΙΔΝΙΑ...	55	5033	ε. Πειραιά 12/12
ΠΑΠΑΚΟΣΤΑΣ	58	9603	ε. Πειραιά 28/3	ΠΟΣΙΣΙΔΝΟΝ...	67	18656	ε. Πειραιά 1/2
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	ε. Σόρεξαν 31/3	ΠΟΥΝΕΤΕΣ...	61	9404	α. Κουβέτη 16/3 διά "Ιαπωνίαν
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	α. Αμέρερσαν 2/4 διά "Αλγέριον	ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	64	34707	δ. Σουέζ 20/3 διά Ντουμπάδη
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΣ	72	4499	α. Λ. Πόλαμας 15/3 διά Λάγος	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ...	66	22593	α. Αγιτάζη 28/2
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	ε. Αλεξάνδρειαν 2/4	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ...	59	9633	α. Φιλαδέλφειαν 16/3 διά "Αρούμπα
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	ε. Ούτσα Μίνις 3/11	ΠΡΟΩΔΟΣ...	58	4225	α. Γένοβα 1/4 διά Γιβραλτάρ
ΠΑΡΑΔΟΛΑ	62	9636	δ. Γιβραλτάρ 1/4 διά Λά Πλάμας	ΠΡΟΖΑΘΕΙΑ...	70	9865	ε. Μόντρεαλ 27/3
ΠΑΡΓΑ	59	10065	α. Π. Τάλμοτ 17/3 διά Τουμπάρο	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY (δ.)	74	124724	ε. Ν. Ορλέανην 14/10
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	56	1990	ε. Τάρμπα 28/3 διά "Οράν	ΠΡΟΖΟ...	68	34640	ε. Ν. Ορλέανην 18/3
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	α. Τάμπα 19/3 διά Νόρτενχαρ	ΠΡΩΤΕΥΣ...	68	37419	α. Λ. "Αντζέλες 25/3
ΠΑΡΟΣ	61	13863	α. Κολούμπια 30/3 διά Κανεδά	ΠΡΩΤΟΚΑΛΗΤΟΣ...	68	9858	ε. Χαινάκηγκ 19/2
ΠΑΡΟΣ (δ.)	60	12762	ε. Χόβρην 2/4	ΠΡΩΤΟΚΑΛΗΤΟΣ...	62	9229	α. Λομπίτο 4/3 διά Λουάντα
ΠΑΡΤΑΙ	65	8883	α. Τάρμπα 2/3 διά Γκαζούνετ	ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ...	75	16191	ύπο παραλαβήν
ΠΑΤΡΑΙ'	47	2754	ε. Πειραιά 4/6/78	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ...	72	16402	α. Γένοβα 26/3 διά Γιβραλτάρ
ΠΑΤΡΑΙ'ΚΟΣ	62	11756	ε. Μπαγκόκ 25/3	ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ...	75	16163	ε. "Αλεξάνδρεια 13/3
ΠΑΤΡΑΙ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	69	12251	δ. Π. Σαΐδι 3/4	ΠΥΘΙΑ...	72	10351	α. Σ. Μάικλ 16/3 διά "Αλγέριον
ΠΑΤΡΕΔΑ	74	13036	ε. Σουάμπα 25/3	ΠΥΘΕΥΣ...	63	22201	α. Αμέρερσαν 19/3 διά Π. Χάρκουρτ
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	δ. Π. Σαΐδι 28/3	ΠΥΡΓΟΣ ΣΤΑΡ...	65	1559	δ. Γιβραλτάρ 12/1 διά "Αλγέριον
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	ε. Μπαγκόκ 25/3	ΠΥΡΡΟΣ Β...	57	12875	α. Μορμουγκάδο 21/3 διά Κάντλα
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	ε. Βαζακαπαντόν 29/3 διά Σιγκαπούρην	ΠΥΡΡΟΣ Β...	60	4820	α. Αύγουστον 20/3 διά Αργεντινήν
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ...	71	16306	δ. Κωνίτολιν 30/3 διά Κανεδά	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΪΥ'	65</		

ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2998	α. Φάρο 16/2 διά Σίνες	ΣΑΜΜΕΡΣΗ	71	5963	α. Π. Χάρκουρτ 24/3
ΡΙΟ ΔΙΝΤΟ	64	19985	ε. Σεσουμπάλ 23/3	ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ	71	6189	ε. Πειραιά 25/3
ΡΙΟ ΜΠΡΑΝΚΟ	61	5584	δέωθι Λάγος 10/3	ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	δ. Κων/πολην 17/3 δι' "Ιλιτσεφόκ
ΡΙΟ ΝΤ' ΟΡΟ	58	2140	εις Ρόττερνταμ 23/9/79	ΣΑΜΟΣ	66	17208	δ. Παναμά 21/3
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕΙ'ΠΟ	57	4931	α. Λ. Πόλμας 23/2 διά Τρίπολιν	ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1506	ε. Γκάροτον 1/4
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	ε. Πειραιά 25/3	ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	δ. Μπρούναμπουτελ 19/2 διά Ρίγα
ΡΙΟΝ (δ.)	63	26376	δ. Ντουμπάι 9/3	ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	α. Τζένταν 24/3
ΡΟ-ΡΟ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	71	1552	ύπο παραλίην	ΣΑΜΟΣ ΣΚΑ'Υ	54	8517	ε. Δουνκέρκην 27/3
ΡΟΑΝ (δ.)	59	12270	δ. Σουέζ 26/3	ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	ε. Στεττίνον 14/3
ΡΟΔΑΣ	55	3370	α. Μπέρια 27/3	ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916	ύπο παραλίην
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	ύπο παραλίην	ΣΑΜΠΙΡΑ	70	5746	α. Κολόμπιο 19/3 διά Λάγος
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ	58	8920	δ. Σουέζ 2/3	ΣΑΜΠΙΛΑ (δ.)	57	13247	δ. Π. Σάδι 29/3 διά Μεσοδεινόν
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	δ. Παναμά 8/3 δι' 'Ελ Σαλβαντόρ	ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	ε. Μουτσούρε 16/3
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	ε. Λ. "Αντζέλες 1/4	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	ε. Ταραγκόνα 27/3
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	ε. Σεπέτιμα Τέρμ. 9/3	ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	72	11505	α. Μπιλιμπάδ 9/3
ΡΟΝΤΟΣΙ	62	9443	α. Σιγκαπούρη 3/3 διά Κουβέιτ	ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	α. Μαυρίκιον 7/3 διά Σιγκαπούρην
ΡΟΝΧΙΑΛ	63	6100	α. 'Αιμέρεσον 3/4 διά Λάγος	ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	ε. Μπετζάδια 28/3
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	δ. Κωνιπολίν 2/4 διά Γιβραλτάρ	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	δ. Βρέμην 28/3 διά Τζένταν
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	ε. Κουβέιτ 25/3	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	α. Λ. "Αντζέλες 22/3 διά Μπουσάν
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	α. Αύγονταν 28/3 διά Ταρτούς	ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	α. Ναγκόνια 15/3 διά Κασισούγκ
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΚΑ'Υ	69	4121	ε. Βαλπαράϊζ 28/3	ΣΑΝ ΤΖΩΝ	67	10329	ε. Ντώρμπαν 29/3 δι' "Απω Ανατολήν
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	δ. Μπρούναμπουτελ 29/3	ΣΑΝ ΤΖΩΝ ΜΠΑΙΓ'	74	11452	ύπο παραλίην
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3616	δ. Γιβραλτάρ 22/3 διά Χάμπτον ρόδως	ΣΑΝ ΤΣΩΡΤΖ	71	9084	ε. Λονδίνον 28/3
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	60	11632	δ. Αλεξανδρίεαν 27/3	ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ	61	5723	α. Λά Παλλίς 28/2 δι' "Αλγερίαν
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	52	2606	δ. Π. Σάδι 19/2 διά Κωνσταντίναν	ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	α. Σ. Τζάν 2/4 διά Π. Καμπέλο
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	α. Κολόμπιο 7/3	ΣΑΝΤΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	α. Τασγκουαράμας 26/3 διά Καναδά
ΣΑΙΤΖΑΛ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	64	7606	δ. Σουέζ 31/3	ΣΑΝΚΑΡΑΙΜΠ	79	10996	ε. "Αγ. Βικέντιον 2/4
ΣΑΙΤ'ΝΙ	57	9038	α. Βοστώνη 9/3 διά Σ. Κρουά	ΣΑΝΜΑΡΙΑ	78	10994	ε. "Αμβέρσαν 4/4
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (δ.)	68	53160	α. Μπιλιγκάρ 29/3	ΣΑΝΜΠΕΡΝΤ	70	2653	α. Λ. Πάλμας 11/3 διά Γουόρρι
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	α. Λιβρόνο 25/3 διά Σέτε	ΣΑΝΤΑ ΠΟΛΑ	68	11364	ε. Σκουψίνις 13/3
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	δ. Κωνιπολίν 2/4	ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9144	δ. Σουέζ 7/2
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	ε. Ταυτικό 25/3	ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	α. Λ. Πάλμας 16/3 διά Π. Χάρκουρτ
ΣΑΙΝΤ ΣΥΓΡΙΔΩΝ (δ.)	65	39011	ε. Τζάκονβιλ 2/4	ΣΑΝΤΟ ΕΒΑΝ	71	9999	δ. Π. Σάδι 25/3
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ	71	9767	α. Σήνες 3/4 δι' "Ακαμπά	ΣΑΝΤΟ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	78	9773	ε. Λάδος 17/3
ΣΑΛΑΜΗΣ (δ.)	69	99137	ε. Ράς Τανόνια 31/3	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	ε. Ντώρμπαν 2/4
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	α. Βάλδις Μπαΐη 27/3 διά Ντώρμπαν	ΣΑΝΤΟΣ	61	8198	α. Μαϊάμι 30/3 διά Βραζιλίαν
ΣΑΛΑΜΠΟ (δ.)	56	12666	ε. Σιγκαπούρην 17/3	ΣΑΣΕΞΣΟΡ	58	11946	α. Μοντεβίδεο 16/3 διά Ρόττερνταμ
ΣΑΜΗ	60	8361	ε. Κ. Τάουν 3/4	ΣΑΥΘΘΟΓΟΥΙ'ΝΤ	63	15981	α. Γκέμπτζ 11/3 διά Χαλκίδα
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	δ. Γιβραλτάρ 18/3 διά Σαλέρνο	ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. Λ. "Αντζέλες 18/2 διά Σαγκάνη
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'ΙΤ	71	4995	ε. Βρέμην 2/4	ΣΑΠΦΩ	63	17876	ε. Τζένταν 3/3
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	ε. Μοσσαλίαν 2/4	ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ (δ.)	68	51382	ύπο παραλίην
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054	α. Π. Έλιζουπεθ 31/3 διά Μοπούτο	ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ	58	1791	ε. Λ. Ταύρλες 29/11
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	δ. Σουέζ 19/3 διά Μπαντόρ Άρπας	ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	ε. Σαντάντερ 16/2
				ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	ε. Νέλσον 29/3



**CAPE TOWN FAROS & CO.**

PTY. LTD.

— ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 —

FOR YOUR STORES in CAPE TOWN and SALDANHA BAY

TELEPHONES: 518183 – 518184 – 518185 – 472300, A.O.H.: 453470 – 643959 – 495922

TELEX: 5720909 S.A., CABLES: "FAROSCO"

ADDRESS: 59 CARLISLE STREET, PAARDEN EILAND, CAPE TOWN, 7405 SOUTH AFRICA, P.O. BOX 4797 CAPE TOWN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

Δ. ΜΑΡΙΝΗΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΛΑΪΝΟΣ, ΤΗΛ.: 4125575

ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΣΧΟΙΝΩΝ ΚΑΙ ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΙΩΝ

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΝ ΠΟΤΑ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ

ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΥΡΩΠΑΤ'ΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΙΑΤΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ

ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ 365 ΗΜΕΡΕΣ ΤΟΝ ΧΡΟΝΟ

"Εμβλημά μας: ΥΨΗΛΗ ΠΟΙΟΤΗΣ • ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ • ΧΑΜΗΛΑΙ ΤΙΜΑΙ

ΣΑΡΩΝΙΚΗ ΣΗ.....	63	8999	εις Φάρο 30/9	ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ.....	73	18892	α. Γκήλογκ 30/3 διά Βανκούβερ
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ.....	78	10299	α. Θέστα 25/3 διά Ρ. Σ. Λώρενς	ΣΤΑΡ ΠΡΑΤ'ΙΝΤ.....	62	15649	α. Ταράλετον 28/3
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	57	9001	α. Φρημάντλ 18/12 διά Χοινκάγκ	ΣΤΑΣΙΑ.....	70	16644	ε. Τής 4/4
ΣΑΡΩΝΙΣ.....	62	13714	εις Λουμπίτο 20/9/77	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.....	71	1584	α. Ύμουλντεν 2/4 διά Π. Χάρκουρτ
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ.....	71	8894	ε. Μόμπιλ 30/3	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.).....	76	163810	α. Άλγκεθρας 18/3
ΣΕΛΛΑΣ.....	63	10947	α. Αμέρεραν 12/3 διά Π. Σουδάν	ΣΤΕΙΟΣ ΙΙ.....	56	3369	β. Π. Σάιδ 30/3
ΣΕΛΕΣΤΙΑΔ.....	62	6172	ε. Χόμπτον ρόδς 29/3	ΣΤΕΛΛΑ.....	57	8898	ε. Μαυρίκιον 19/3
ΣΕΜΕΛΗ.....	63	10076	α. Δάντσιον 29/3 διά Π. Κελάγκ	ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ.....	55	8021	α. Αμβούργον 27/2 διά Βεγγάζην
ΣΕΜΙ.....	66	11906	[δε] «ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.»	ΣΤΕΝΙΕΣ.....	59	6678	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΕΜΙΡΑ.....	65	11928	α. "Αγ. Φραγκίσκον 17/3 διά" Ιαπωνίαν	ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	69	11432	α. Κ. Τάουν 2/4 διά Ντώρμπταν
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ.....	72	1583	α. Τέμα 28/3 διά Τακόράντι	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	8993	α. Ρόττερνταμ 31/3 διά Μαρακάιμπο
ΣΕΝΑΝΤΟΣ.....	74	16273	ε. Μορμογάδο 24/3	ΣΤΗΑ ΤΡΕΙΤ'ΙΝΤΕΡ.....	65	7606	εις Χοραμπάρ 26/8
ΣΕΝΟΡΙΤΑ ΜΑΡΙΑ.....	62	22156	δ. Κων/πολιν 7/3 διά Κωνστάντζαν	ΣΤΟΛ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.).....	58	11849	ε. Βουδάν 26/3 διά Κάντιλα
ΣΕΡ ΤΖΩΝ.....	77	81438	ε. Πειραιά 31/3	ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ (δ.).....	66	52673	α. Π. Μπαγιοβάρ 28/2
ΣΕΡΙΦΟΣ.....	67	12228	ε. Σάντος 31/3	ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ.....	62	9043	α. Νταμάρ 26/3
ΣΕΡΡΑΙ.....	73	30058	ε. Χόμπτον ρόδς 24/1	ΣΤΡΥΜΩΝ.....	69	16229	ε. Κουβέτι 1/4
ΣΗ ΓΑΡΝΤΙΑΝ.....	69	12061	δ. Κων/πολιν 3/1 διά "Οδησσον"	ΣΤΥΛΙΑΝΗ.....	59	11147	α. Ν. Όρλεάνην 19/3 διά Τουρκίαν
ΣΗ ΓΚΑΟΡΥ.....	60	7746	α. Λάγος 20/12	ΣΤΥΛΙΣ (δ.).....	61	16417	ε. Τέμα 17/3
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ.....	59	9165	ε. Σάντος 28/3	ΣΥΜΜΑΧΙΑ.....	57	2520	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗ ΛΟΡΝΤ.....	70	9793	α. Ρόττερνταμ 20/3 διά Λουάντα	ΣΥΜΦΟΝΙΚ (ιι).....	72	70507	α. Χέο Πόιντ 12/3 διά "Αγγλίαν
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ.....	72	9824	α. Κολομπάτι ρίβερ 31/3 διά "Απω Ανάτ.	ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ.....	56	3274	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗ ΡΕΙΤΖΕΡ.....	59	10075	α. Μόμπιλ 24/3 διά Τέμα	ΣΥΝΑΛΗΘΕΙΑ.....	52	5610	α. Π. Σάιδ 30/3
ΣΗ ΣΤΑΡ.....	76	9784	α. Ρ. Ίανέρο 27/1 διά Μασέιο	ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ.....	52	5709	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΑΕΡ.....	64	1906	α. Σάντερλαντ 2/4	ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ.....	56	6617	α. Αλεξάνδρειαν 15/3
ΣΗ ΤΑΙ'ΝΤ.....	71	9810	α. Κόμπε 22/3	ΣΥΝΕΤΟΣ.....	65	17792	δ. Κωνιπολιν 18/3 διά Σύρον
ΣΗΓΟΥΐΝΤ.....	57	2926	ε. Κων/πολιν 19/1	ΣΥΝΤΟΜΙΑ.....	57	3241	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗΝΙΚ (μ.).....	65	33287	α. Ν. Όρλεάνην 28/3	ΣΥΡΑ.....	77	16380	α. Μ. Μαουκανού 1/4 διά Μπλάφ
ΣΗΝΙΚ ΑΜΕΡΙΚΑ.....	77	14484	α. Κουβέτι 18/3 διά Ιαπωνίαν	ΣΥΡΙΑ.....	78	5466	εις μεταφοράς Βόλου—Ταρτούς
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ.....	57	9603	ύπο παραλήνη	ΣΥΡΟΣ.....	64	5237	δ. Σουεζ 21/3 διά Κουβέτι
ΣΙΓΚΡΙ.....	61	5239	α. Ταράλετον 22/3 διά Καζαμπλάνκα	ΣΧΙΝΙΑΣ.....	59	5202	[δε] «ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Τ.»
ΣΙΩΝΙΑ.....	68	10016	α. Μελβούρνην 9/2 διά Κίναν	ΣΧΙΝΙΑΣ.....	65	10115	δ. Σουεζ 25/3
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ.....	73	9948	α. Αμέρεραν 31/3 διά Μπιλμπό	ΣΧΙΟΝΥΟΣΑ.....	72	4467	μετων. «ΣΗ ΜΕΡΤΣΑΝΤ»
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΙΓΑΛ.....	58	8574	ε. Σαουθμποτον 3/1	ΣΩΤΗΡ.....	62	21099	α. Τενερίφην 23/3
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ.....	78	11272	ε. Γκουαγιάλ 26/3	ΣΩΤΗΡΗΣ.....	70	5480	α. Μπιλμπόδο 2/4
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥ.....	56	6660	α. Αλεξάνδρειαν 30/3				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΐΝΤ.....	77	11272	δ. Π. Σάιδ 2/4 διά Ρόττερνταμ				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΗΓΚΑ.....	78	11272	ε. Κοοίν 9/3				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΥΟΥΝ.....	75	8981	α. Δουνικέρη 1/4 διά Σούσα				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ.....	69	9305	μετων. «ΔΙΟΝΥΣΗ Β.»				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΠΟΡΤ.....	56	6617	δ. Σάιδ 19/3 διά Χόρμην				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΙΤΥ.....	60	10631	ε. Αμέρεραν 29/3				
ΣΙΛΙΑ.....	68	3035	μετωνωρ. «ΠΗΝΕΛΟΠΗ»				
ΣΙΝΤΑ.....	59	2870	ύπο παραλήνη				
ΣΙΦΝΟΣ.....	72	16018	ε. Τέμα 29/3				
ΣΙΦΝΟΣ.....	58	13878	α. Ν. Όρλεάνην 11/3				
ΣΙΦΝΟΣ.....	66	10663	δ. Κωνιπολιν 24/3				
ΣΚΑΠΤΟΥΓΙΝΤ.....	70	9077	α. Τζιμπούτι 17/3 διά Κίνα				
ΣΚΑΠΛΕΙ'Κ.....	53	3899	άργει εις Χαλκίδα 26/5/79				
ΣΚΑΠΛΑΟΥΝ (δ.).....	61	22018	έξωθι Κοοίν 1/4				
ΣΚΑΠΜΠΡΗΣ.....	71	9085	δ. Σουέζ 26/3				
ΣΚΑΠΤΡΕΙ'ΝΤ (δ.).....	60	21230	ε. Αύγουστον 25/3				
ΣΚΑΥ'ΦΡΟΣ.....	63	1280	ε. Λάγος 14/2				
ΣΚΑΗΡΙΩΝ.....	69	9057	ε. Αύγουστον 31/3				
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.).....	58	12492	δ. Παναμά 26/3 διά Καναδά				
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ.....	57	1368	α. Θεσσαλονίκη 14/1 διά Ντέρνα				
ΣΚΟΡΠΙΟΣ.....	77	19166	α. Μάλτα 19/3				
ΣΚΥΜΝΟΣ.....	62	9648	εις Μπάραρ 19/9				
ΣΚΥΠΤΡΟΝ.....	70	21777	ύπο παραλήνη				
ΣΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΝ.....	53	6319	έξωθι Βούμπας 2/4				
ΣΚΥΡΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ.....	57	1094	ε. Βούμπας 27/2				
ΣΚΥΡΟΣ (μ.).....	68	8640	α. Καράτια 1/4 διά Κοντινεντ				
ΣΚΥΡΩΝ.....	67	50606	α. Τομάτα 25/3 (ΕΠΩΔ)				
ΣΚΥΡΩΝ.....	64	17487	ε. Σ. Ναζαία 28/3				
ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ.....	62	8771	δ. Π. Σάιδ 26/3				
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ.....	63	2211	δ. Κωνιπολιν 24/3 διά Βάρνα				
ΣΟΒΕΡΕΙΝ ΡΟΥΜΠΥ.....	58	4253	δ. Κωνιπολιν 2/4 διά Π. Σάιδ				
ΣΟΒΕΡΕΙΝ ΣΤΑΡ.....	66	8534	ε. Βούμπαν 13/3				
ΣΟΝΙΚ.....	62	28390	α. Ν. Όρλεάνην 1/4 διά Γκιζόν				
ΣΟΝΙΝΤ.....	68	11659	δ. Παναμά 26/11				
ΣΟΥΑΝ.....	63	5404	δ. Παναμά 27/3				
ΣΟΥΑΝ ΛΕΙΤ'Κ (δ.).....	61	20433	α. Πειραιά 30/3 διά Χαλκίδα				
ΣΟΥΕΡΤΕ.....	63	4803	α. Κολόμπια 1/4 διά Τοιταγκόγκ				
ΣΟΥΖΑΝΑ.....	68	7701	α. Ντώρμαν 19/3 διά Ιράν				
ΣΟΥΤΙΓΝΤ ΣΑΡΠΡΑΙΖ.....	56	10271	α. Ρουέν 2/4 διά "Αμβούργον				
ΣΟΥΑ Κ.....	58	10635	α. Κελάχη 26/3 διά Μπαρδείν				
ΣΟΦΙΑΝ.....	68	13894	α. Κορύδαν 2/4 διά Λονδίνον				
ΣΟΦΙΑ Κ.....	53	2605	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΣΟΦΙΑ Κ.....	71	15961	δ. Μπρούναμπούτελ 25/2 διά "Αργεντινήν				
ΣΟΦΙΑ Μ.....	78	15364	α. Μπούμποντ 13/3 διά Λάγος				
ΣΟΦΑΤΑΡ.....	77	16432	δ. Κωνιπολιν 24/3				
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΗΘΕΡ.....	65	7751	ε. Κωνιπολιν 2/4 διά "Οδησσον"				
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.).....	58	11492	δ. Σουέζ 15/3				
ΣΠΕΤΣΕΣ ΑΙΓΑΛ.....	70	8174	δ. Κωνιπολιν 7/3 διά Μαύρην Θάλ.				
ΣΠΙΛΙΟΣ.....	67	15841	δ. Κωνιπολιν 12/3 διά Μ. Θάλ.				
ΣΠΙΡΙΤ.....	64	10595	α. Αμβούργον 18/3 διά ΉΠΑ				
ΣΠΥΡΟΣ (δ.).....	65	31296	ε. Τετνέο Τέρμη 3/4				
ΣΠΥΡΟΣ ΔΑ. ΛΑΙΜΟΣ (δ.).....	72	103291	άργει εις Πειραιά ώπτο 20/1				
ΣΠΥΡΟΣ Β.....	64	4975	δ. Γιβραλτάρ 31/3 διά Ιαπωνίαν				
ΣΠΥΡΟΣ Γ.....	63	10736	ε. Πειραιά 18/3 διά Βάρνα				
ΣΤΑΔΙΟΝ.....	75	18701	α. Αλεξάνδρειαν 31/3 διά ΉΠΑ				
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.).....	64	41260	α. Μπούλεν Μπάι 16/2 διά Τέξας				
ΣΤΑΚΟΚΟ.....	50	3135	άργει εις Πειραιά				
ΣΤΑΔΟ 2.....	68	22118	ε. Χόμπτον ρόδς 17/3				
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ.....	56	8878	α. Αμέρεραν 31/3 διά Τζένταν				
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.).....	70	17485	α. Γιβραλτάρ 25/3 διά Ιταλίαν				
ΣΤΑΜΥ.....	72	30315	α. Βανκούβερ 10/3				
ΣΤΑΡ (δ.).....	56	10287	άργει εις Πειραιά 18/3/75				
ΣΤΑΡ.....	64	1584	ε. Βαρκελών 2/4				
ΣΤΑΡ Ι.....	58	7100	α. Σάντος 18/3 διά Λουάντα				
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ.....	72	18876	δ. Κωνιπολιν 29/3				
ΣΤΑΡ ΓΚΕΙ'ΖΕΡ.....	68	16611	ε. Ρόττερνταμ 25/3				
ΣΤΑΡ ΔΕΤΑ.....	68	16612	α. Γκοκόχαρδα 26/3 διά Μπουσάν				
ΣΤΑΡ ΘΗΣΥΣ.....	68	18470	α. Φιλαδέλφειαν 22/3 διά Παναμά				
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΖ.....	77	19886	α. Σάρι 24/3 διά Φιλαδέλφειαν				
ΣΤΑΡ ΚΑΝΕΛΛΑ.....	73	14667	δ. Παναμά 10/3				
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ.....	73	14667	ε. Βανκούβερ 30/3				
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	77	19886	ε. Μπρούμπατ 21/3				
ΣΤΑΡ ΛΑΙΤ'.....	61	13184	α. Αμέρεραν 2/4 διά Ν. Όρλεάνην				
ΣΤΑΡ ΛΑΚΟΝΙΑΝ.....	71	19206	μετων. «STAR THAILAND»				
ΣΤΑΡ ΛΟΥΖΟΝ.....	69	19024	δ. Παναμά 15/3				
ΣΤΑΡ ΟΡΦΕΥΣ.....	69	19024	α. Όξαρα 21/3 διά Τακόμα				
ΣΤΑΡ ΠΕΡΣΕΥΣ.....	68	18469	α. Όξαρα 21/3 διά Τακόμα				

ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	ε. Όραντζιστον 31/3	ΦΟΙΝΙΣ	69	11489	α. Ντράμπον 15/3 διά Ρόττερνταμ
ΤΟΜ	59	8766	ε. Ούμ Κάρρ 9/10	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13763	α. Κ. Κριτί 27/2
ΤΟΝΥ	62	6246	δ. Μπρούνουμπούτελ 23/3 διά Πειραιά	ΦΟΛΑΓΚΣ II.	58	10340	δ. Σάδι 31/3
ΤΟΞΟΝ	77	15981	α. Ντώρπων 13/3 διά Δουνκέρκην	ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΙΤΣ	63	16141	δ. Μπρούνουμπούτελ 27/3
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	α. Κολούμπια ρίβερ 31/1 δι' Αίγυπτον	ΦΟΡΟΥΜ ΛΕΣΣΟΥ	58	11048	α. Καρτσί 8/3
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	α. Μπιλμπό 26/3	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΓΝΤ.	70	11825	υπό παραλήνη
ΤΟΡΜ ΤΖΕΣΙ	60	9838	α. Βαρκελώνη 31/3 διά Νιουχάφεν	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	6894	α. Σιγκαπούρη 29/1 διά Χογκ Κόκ
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	ε. Μασαλιάν 2/4	ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑΪ'	66	2999	α. Πειραιά 26/3 διά Γαλλίαν
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	ε. Χάρματ 30/3				
ΤΟΥΛΠΙ Β. (δ.)	62	22272	ε. Τζένταν 20/2				
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	α. Πειραιά 20/3 διά Βηρυτόν	ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	57	10371	ε. Χιούστον 29/3
ΤΡΑΝΣΤΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΘ	57	9045	ε. 'Αλεξάνδρειαν 30/3	ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	α. Σιγκαπούρην 13/3 διά Μπαγκό
ΤΡΑΝΣ. ΣΕ'ΥΛΑΡ	59	3865	δ. Κωνίπολην 12/3 διά Μ. Θάλ.	ΦΟΡΤΟΥΝΑ I.	66	1444	α. Δάντσικ 19/2 διά Μέραν έ. Μπρέγκο
ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	16786	α. Χάμπτον ρόδς 2/4 δι' Ιταλίαν	ΦΟΥΡΚΡΕ ΙΙ.	63	10186	δ. Κωνίπολιν 19/3 διά Κωντάντζον
ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (μ.)	61	24457	ε. Καρτελέγκιο 20/3				
ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤΗΝΕΝΤΣ (δ.)	67	58527	δ. Γιβραλτάρ 24/3	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	εις Ούμ Κάρρ από 16/10
ΤΡΕΙΝΤ ΙΑΤΑ'Τ	66	25327	α. Λ. "Αντζέλες 17/1 διά Τσιγκάτο	ΦΡΗΓΟΥΑΙΒ	79	9418	α. Ρόττερνταμ 5/4 διά Χούλ
ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	ε. Βαλτιμορών 21/2 (έπισκευαι)	ΦΡΗΓΟΥΑΙΗ	56	8763	δ. Μπιζέρτα 21/3
ΤΡΕΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	α. Γένοβα 6/3	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	α. 'Αμβρεσταν 13/3 διά Λάγος
ΤΡΕΤΙΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	δ. Παναμά 31/3 διά Γάνδην	ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ	61	1194	α. Βούβλην 14/3 διά Μπαντάρ 'Αμπάς
ΤΡΕΤΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	ε. Χιούστον 26/3	ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1097	α. Βούβλην 16/3 διά Μπαντάρ 'Αμπάς
ΤΡΕΤΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31178	α. Πειραιά 1/4 διά Σύρον	ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ	60	3594	α. Π. Πάλμας 26/3 διά Μπ. 'Αυρες
ΤΡΙΑ	64	17295	δ. Κωνίπολην 15/2 δι' Οδησσόν	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	δ. Σουέζ 9/3 δι' Ινδίαν
ΤΡΙΑΣ ΙII	57	8476	ε. Μορφουγκάδα 24/3	ΦΡΟΣΩ	70	18328	α. Αύγουσταν 18/3
ΤΡΙΒΕΔΑΣ	67	3642	α. Κέιπ Πάλμας 16/3	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ε. Μάλμη 5/4
ΤΡΙΝΙΤΥ (δ.)	73	11644	α. Τζιμπούτι 12/2 διά Σαγκάνη	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40417	α. Σάντος 25/3 διά Ριγιέκα
ΤΡΙΤΩΝ	65	41470	α. Σούλιον Βοέ 21/3 διά Λ. Ταΐρλες	ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	α. Πειραιά 12/3
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	δ. Π. Σάδι 18/3	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	δ. Κωνίπολιν 18/3 διά Κούβα
ΤΡΙΤΩΝ Κ.	66	3048	δ. Μπρούνουμπούτελ 22/3 διά Συριαν	ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	δ. Γκάλθεστον 11/3
ΤΡΙΠΟΛΙ (δ.)	65	18451	α. Μορφουγκάδα 2/4 δι' Ιαπωνίαν				
ΤΡΟΠΑΝ	64	23311	δ. Παναμά 30/3				
ΤΡΟΠΑΝ	53	4584	ε. Βαρκελώνη 26/3	ΧΑΙΔΙΩΤΗΣ	60	7925	ε. Πειραιά 24/3
ΤΡΟΠΑΝΕΦΕΛΣ	60	9255	α. Αιμέρραν 3/4 διά Λουάντα	ΧΑΛΑΡΩΝ	65	6725	ε. Ασσάμ 21/3
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	66	45255	α. Χάμπτον ρόδς 3/4 δι' Αρούμπα	ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	ε. Ν. 'Υρκην 23/3
ΤΡΟΥΤΕΝΦΕΔΑΣ	69	1580	υπό παραλαβήν	ΧΑΛΚΙΚΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	63	19543	εις Χαλκίδα από 22/7/80
ΤΣΑΙΙ' ΤΡΕΙΝΤΕΡ	74	11644	μετων. "ΤΟΥΤΕΝΦΕΔΑΣ=	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	66	31149	δ. Παναμά 27/3 δι' 'Εκουντόρ
ΤΣΑΡΙΤΥ	58	6867	ε. Καράτοι 31/3	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	α. Ορέλεντην 20/3
ΤΣΕΡΡΥ	57	8486	δ. Γάνδην 31/3 διά Τζένταν	ΧΑΡΙΣ	65	5038	α. Χιούστον 1/4
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ε. Βανκούβερ 23/3	ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	ε. Ρόττερνταμ 18/3
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	α. Λ. "Αντζέλες 3/3	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	ε. Ρόττερνταμ 18/3
ΤΥΡ (δ.)	62	7891	εις Όζκαν	ΧΕΑΜΑΡ	60	4657	α. Μοντεβίδεο 31/3
ΤΥΧΗ	59	4161	δ. Σουέζ 11/2 διά Περοκόν	ΧΙΑΝ Α'ΙΑΝΤ	69	10016	ε. Λάγος 7/3
ΥΔΡΑ	66	8306	δ. Π. Σάδι 20/3	ΧΙΑΝ ΧΟΥΑΙΗΝ	68	10016	α. Ναγκόνια 12/3
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	άργει εις Σουέζ 27/6/78	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ε. Τιούστον 29/3
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	100589	άργει εις Σουέζ 3/12/78	ΧΙΑΝ ΖΑΝ	69	10016	α. Νιούπορτ 24/3 διά Μπ. 'Αμπάς
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	δ. Κωνίπολην 14/3 δι' Οδησσόν	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	δ. Σαδί 29/3
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣ (μ.)	78	45330	ε. Βανκούβερ 26/3	ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ'	69	10016	δ. Λιττελτόν 12/2 διά Σαγκάνη
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	ε. Πειραιά 16/3	ΧΙΟΣ ΑΙΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	9483	δ. Κωνίπολιν 3/3 διά Ραβέννα
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	α. Ντώρπων 13/3 δι' Ιαπωνίαν	ΧΙΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	2200	δ. Σουέζ 31/1 διά Μπαντάρ 'Αμπάς
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	α. 'Ηστ Λόντον 19/2 διά Ταΐβαν	ΧΙΟΣ ΣΑΝ	69	10016	ε. Ραγκούν 1/4
ΦΑΙΑΣ	70	11489	ε. Σιγκαπούρην 21/3	ΧΙΟΣ ΣΕ'ΥΛΑΡ	68	10121	α. Παναμά 1/4
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	δ. Σουέζ 8/2	ΧΙΟΣ ΖΗ	69	10016	α. Νιούπορτ 24/3 διά Μπ. 'Αμπάς
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	εις Μπραντον 9/10	ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ	69	10016	δ. Σαδί 29/3
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΙΟΣ ΧΙΛΑ'	69	10016	δ. Λιττελτόν 12/2 διά Σαγκάνη
ΦΑΙΔΩΝ ΙΙ	58	4885	δ. Γιβραλτάρ 30/3 διά Κωντάντζον	ΧΙΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ	70	13240	εις Σιγκαπούρην από 16/11
ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	υπό παραλαβήν	ΧΙΟΣ ΚΑΠΤΕΡ	73	6680	α. Πάλμας 3/4 διά Ρόττερνταμ
ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	δ. Μπρούνουμπούτελ 19/2 δι' Αβάνα	ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	61	11587	α. 'Ηστ Λόντον 30/3
ΦΑΙΗ ΙII	57	6334	α. Θέουτα 22/3 δι' 'Αλεξάνδρειαν	ΧΙΟΣ ΠΡΑΓΝΤ	72	6671	ε. Πειραιά 1/4
ΦΑΙΡΓΟΥΤ'ΙΝΤΕΡ	64	16299	ε. Καράτοι 31/3	ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	64	4464	ε. Ρόττερνταμ 1/4
ΦΑΙΔΡΑΝ	78	13889	ε. Χιούστον	ΧΙΟΥΜΑΝΤΥ	57	8487	α. Λάδηας 4/10
ΦΑΙΔΚΟΝΕΡΑ	60	13789	ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/4	ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	α. Δάντας 3/1 διά Νιόβερ
ΦΑΙΜΙΛΑΥ ΑΓΓ'ΒΟΥΡΥ	77	9477	δ. Γιβραλτάρ 22/3 διά Μπ. 'Αυρες	ΧΙΟΝ ΚΑΡΠΙΕΡ	64	4970	υπό παραλαβήν
ΦΑΙΜΙΛΑΥ ΑΝΤΖΕΑ	63	9854	α. Λομπίτοι 14/1 διά Μοχάμεντς	ΧΙΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	64	4772	υπό παραλαβήν
ΦΑΙΜΙΛΑΥ ΑΡΡΟΥΝ	66	10046	ε. Γιοκοχάρδα 25/3	ΧΙΟΛΗ	75	16421	ε. Τοιταγκόν 31/3
ΦΑΙΜΙΛΑΥ ΓΟΥΝΙΤΥ	65	10116	ε. Ντώρπων 30/3				
ΦΑΙΜΙΛΑΥ ΔΕΛΤΑ	62	9890	α. Ρουέν 19/2 διά Λουάντα				
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	ε. Αντοφαγκάτα 1/4				
ΦΑΝΗΣ	55	3382	εις Τζουν 30/5/77				
ΦΑΝΤΑΣ Λ. (δ.)	74	23123	ε. Ν. 'Υρκην 4/4				
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	α. Βαλεντίνα 2/1 δι' Αλγερίου				
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	δ. Αλείφος 1/4				
ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	άργει εις Πειραιά 10/6/78				
ΦΙΑΔΑΕΦΟΣ	62	10186	δια «ΦΟΥΡΚΕΡΟ II»				
ΦΙΑΠΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	ε. Χάμπτον ρόδς 24/3				
ΦΙΑΛΑ	60	5523	ε. Πειραιά 30/3				
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	δ. Κωνίπολιν 26/3				
ΦΙΛΙΠ ΝΟΥΑΡ (δ.)	67	54480	α. Φιλαδέλφειαν 8/3 δι' Εσκράβος ρίβερ				
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	ε. Πειραιά 2/4				
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Ο ΜΑΚΕΔΩΝ (δ.)	70	113081	α. Φόρ 1/2 διά Πειραιά				
ΦΙΛΙΟ ΑΥΓΕΡΗΝ	59	7801	α. Θέουτα 27/3 διά Λάγος				
ΦΙΛΟΘΕΗ	61	9789	α. Σιγκαπούρην 29/3 διά Β. Κορέαν				
ΦΙΛΩΝ	80	11730	α. Αντοφαγκάτα 28/3				
ΦΙΝΤΕΙΟ (δ.)	67	46382	δ. Γιβραλτάρ 24/3 διά Πόρτλαντ (Με)				
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	α. Ρουέν 30/3				
ΦΙΛΑΓΚ ΣΑΠΠΑΛΑΙ'ΕΡ	56	13408	α. 'Αλεξάνδρειαν 31/3				
ΦΙΛΑΓΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	72	7201	ε. Πειραιά 23/3				
ΦΙΛΑΜΙΝΤΚΟ	63	4647	δ. Μπρούνουμπούτελ 3/3 διά Κούβα				
ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ε. Καντίς 19/3 (έπισκευαι)				
ΦΙΛΟΡΥ.	58	2874	εις Γκάντια 9/8/79				
ΦΙΛΩΡΑ Κ.	78	15364	ε. Κλέπτη 24/3				
ΦΙΛΩΡΑ Κ.	60	9685	α. Κόρκ 27/3 διά Ροστόκ				
ΦΙΛΩΡΑ Ν.	73	17519	α. Λ. Πολέμας 6/3 διά Μ. Θάλ.				
ΦΙΛΩΡΑ ΙΙ	60	5044	δ. Μπρούνουμπούτελ 17/2				
ΦΙΩΒΟΣ	74	9014	δ. Σουέζ 28/3 διά Περοκόν				
ΦΙΩΒΟΣ	58	5065	ε. Ντώρπων 29/3				
ΦΙΩΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	ε. Πειραιά 25/3				

# Τά ύπο ξένας σημαίας



ΑΓΑΠΗ.....	64	5916	α. Σ. Αννα Μπαι 27/2 διά Χιούστον
ΑΓΑΠΗ II (κ.).....	53	1838	ύπο παραλογήν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.).....	62	5930	α. Ντόρμπαν 1/4
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.).....	56	20140	ε. Σιγκατ. 18/3
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.).....	55	2056	είς μεσον. μεταφ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.).....	50	2167	δ. Σουεζ 29/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (κ.).....	67	1979	ε. Γρενάδα 16/3
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.).....	73	18328	α. Σαντάνα 25/3 Π. "Αλφρεντ
ΑΕΛΛΟ (δ.).....	57	20745	όργει εἰς Πειραιά όπο 14/6/74
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)*	51	2430	ε. Παναμά 10/3
ΑΖΕΛΙΑ (κ.).....	54	1202	είς μεσον. μεταφ.
ΑΘΗΝΑ (μ.).....	64	30682	α. Τσανάρα 17/3 διά "Αντοφεγκάστα
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.).....	61	26926	ε. Σ. Ράντικ Πόντ 17/3 Τέξας
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.δ.)*	81	18495	είς Χερσώνα όπο συμπλήρωσιν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪY.....	59	8724	ε. Μπαγκό 23/3
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ.....	67	28846	α. Τακόνια 14/3 διά "Ιαπωνίαν
ΑΙΤ'ΚΟΝ'.....	71	27958	α. "Αμβέρσαν 4/4 Ν. "Ορδ.
ΑΙΜΙΔΙΑ (κ.).....	52	2517	όργει εἰς Πειραιά όπο 6/2/74
ΑΙΤΡΗΝΣ ΜΕΟΝΤΥ (κ.)*	69	6200	είς Σιντάνο όπο 5/11
ΑΙΤΡΗΝΣ ΝΟΣΤΑΤΖΙΑ (κ.)*	69	6038	α. Α'βικές 27/2 Διά Γκουαΐρα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.).....	74	69930	ε. Κόρπους Κριστι 3/3

ΑΚΜΗ (π.).....	68	4158	α. Τσαγκουαράμας 27/3 διά ΗΠΑ
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	ε. Πιουροπόρ 2/4
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)*	37	5272	είς μεσον. μεταφ.
ΑΛΑΜΕΤ'ΙΝ (π.).....	62	10403	ε. Λάγος 19/3
ΑΛΕΚ (κ.).....	53	4702	α. Ντάκαρ 27/3
ΑΛΕΚΟΣ (π.).....	57	2707	ε. Τζένταν 30/3
ΑΛΕΝΤΕΙΤΑ'Λ (δ.).....	70	51615	δ. Π. Σάδ 3/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)*	47	2097	είς μεσονειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.....			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.).....	77	126621	α. Π. "Αρθρουρ 28/2 διά Τζουάμιμαψ Τέρμ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	α. Μομπάσα 3/4 διά "Ειλατ
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.).....	74	6042	είς θύσιν 32.09 Β - 20.00 Α. 3/12
ΑΛΙΜΟΣ (π.).....	44	2740	ε. Τζένταν 31/3
ΑΛΙΝΤΑ (κ.).....	57	2404	α. "Αμύρουργον 28/2 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΛΚΜΑΝ*	66	27985	είς Σινέτζα 12/3
ΑΛΚΥΟΝ ΜΕΝΤ (δ.).....	65	37888	α. Φιλαδέλφεια 8/3 διά "Αρούμιτα
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.).....	67	46401	είς Καράπτα όπο 23/6
ΑΛΜΑ Μ. (κ.).....	55	3709	
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)*	74	36911	α. Τζουάμιμαψ Τέρμ 9/3
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. "Ολαντ 27/3 διά Τιμαρού
ΑΜΠΕΡ (κ.).....	62	10344	ε. Ντάκαρ 10/2
ΑΜΠΙΛΙΤΥ (κ.).....	51	996	ε. Πειραιά 22/2
ΑΝΑΣΑ Κ.)*.....	53	7570	δ. Σουεζ 20/3 διά Γκιζάν
ΑΝΑΣΤΑΣΗ (π.).....	57	2148	ε. Κακούστα 1/12 διά Σιγκαπούρων (ΕΠΩΛ)
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ.....	67	21457	δ. Γιβραλτάρ 1/4 διά Κωνστάντζαν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.).....	73	115135	ε. Κιαραζόν 6/2 διά Σαλαντάνα Μπαι
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ.....	68	21420	δ. Παναμά 9/3
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	69	21420	δ. Σκο 30/3 διά Χάμπτον ρόδες
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ.....	73	13753	ε. Π. Ντέ Μπού 19/3 διά Χιούστον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ.....	68	21426	ε. Σάντα Φέ 1/4
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ.....	72	13732	α. Α'ντζελες 21/1 διά Γιοκοχάμα
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ.....	68	21418	α. Μημώντ 11/2 διά Ρ. Ιανέριο
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.).....	74	129796	α. Μπούλεν Μπαι 27/2 διά Μπούννι
ΑΝΘΟΥΑΙ Ι. (κ.).....	65	1204	είς μεσονειακάς μεταφοράς
ΑΝΚΟ (κ.).....	64	1141	ε. Σαίν Μάιλες 30/3
ΑΝΝΟΥΑΙ ΤΣΙΡΗ (κ.).....	58	2874	όργει εἰς Χαλκίδα όπο 17/7/79
ΑΝΤΙΓΩΝΗ ΤΣΙΡΗ.....	56	3990	α. Ντουμπάι 7/12 διά Μπανάτας "Αμπάς
ΑΝΤΚΑΙΖΟ (δ.).....	59	16047	ε. Ν. Ορλέανην 29/3
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.).....	73	129665	δ. Λ. Πάλμας 23/3 διά Περοϊκόν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙ (κ.).....	55	1501	ξεωθι Μπέρμπερα 14/1
ΑΞΙΟΣ (π.).....	57	2299	όργει εἰς Τραπάνι 3/5/80
ΑΠΟΛΛΩΝ*.....	68	27989	δ. Γιβραλτάρ 9/3 διά Ν. "Ορλέανην
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.).....	54	1220	είς μεσονειακάς μεταφοράς
ΑΡΑΧΘΟΣ ΓΚΛΟΡΥ*.....	57	9852	α. Σιγκαπούρην 23/3 διά π. Κελάγκ
ΑΡΑΧΘΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (π.).....	56	5230	ε. "Αμβέρσαν 29/3
ΑΡΓΥΡΩ (κ.).....	67	1523	ε. Τζένταν 26/3
ΑΡΗΣ.....	61	7870	δ. Κωνίπολιν 27/3 διά Μ. Θάλ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΗΣ Σ.....			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.).....	76	125465	δ. Ντουμπάι 3/1 διά Μίλφορντ Χάφεν
ΑΡΚΟ (κ.).....	66	1163	είς μεσονειακάς μεταφοράς
ΑΡΜΑΔΑ ΜΕΝΤΑΛΑΤΝΕΡ(κ.)	66	1404	α. Σιγκαπούρην 23/3 διά π. Κελάγκ
ΑΡΟ (κ.).....	68	2571	είς μεσονειακάς μεταφοράς
ΑΡΠΑ ΣΑΝ (π.).....	57	5992	ε. "Ακαπόντ 17/2 διά Πειραιά
ΑΡΧΩΝ (δ.).....	74	56988	ξα. Ρ. Πλέιτ 27/3
ΑΡΧΩΝ (δ.).....	66	35280	ε. Μπούλεν Μπαι 29/3
ΑΣΤΑΚΟΣ (μ.).....	68	48559	α. Ν. Ορλέανην 23/3
ΑΣΤΡΟ (κ.).....	52	1559	είς μεσονειακάς μεταφοράς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.).....	74	128398	α. Τζουάμιμαψ 26/3
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ.....	65	24314	α. Χάμπτον ρόδες 27/3
ΑΦΡΟΔΙΤΗ II (π.).....	67	3619	-

ΒΑΛΑΝΙ (κ.).....	68	1593	α. Πειραιά 27/3 διά Ιταλίαν
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*.....	76	65917	ε. Γιοκοσούκα 10/3
ΒΕΕΣΚΑΥ' (κ.).....	62	8587	α. Λάγος 12/3
ΒΕΕΣΤΑΡ (κ.).....	60	8368	α. Κολόμπα 28/3 διά Σουεζ
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΙ'ΑΜΟΝΤ (κ.)*	64	1396	είς μεσονειακάς μεταφοράς
ΒΕΡΟΝΑ (κ.).....	54	1991	είς μεσονειακάς μεταφοράς
ΒΡΥΣΗΝ' Σ (κ.).....	57	9791	ε. Πειραιά 3/2
ΓΑΛΑΤΕΙΑ.....	56	9537	α. Λ. "Αντζελες 30/3 διά Καλκούτα
ΓΑΛΗΝΗ.....	55	9418	α. Νταμάρ 2/13
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.).....	67	37699	ε. Μονράρ 28/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.).....	66	30647	ε. Κόρητε 18/3 διά Σαγκάνη
ΓΙΟΥΡΟΥΠΑΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ κ.*	57	4983	ε. Χιμέζι 23/3
ΓΚΑΖ ΠΟΥΝΤΥ (δ.π.).....	62	4137	ε. Π. Ντέ Μπού 3/4
ΓΚΑΖ ΠΑΤ'ΙΟΝΗΡ (δ.π.)*.....	65	4183	ε. Βιρτούόν 9/3 διά Καλαμάτα
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.).....	66	2691	ε. Καλαμάτα 17/3 διά Συρίαν
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΕΝΤ.....	62	8530	ε. Λομπτίτο 15/2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ.....	78	5351	ε. Μπαρμπάντος 13/3

ΓΚΟΥΑΡΟΥΧΑ (κ.).....	60	4068	α. Ραβέννα 27/1 διά Λιβύην
ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).....	67	2997	α. Λ. Πάλμας 16/3 διά Λάδος
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕΥ'ΛΟΡ (κ.).....	74	3279	ε. Ταμπικό 25/3
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ (κ.)*	56	8783	ε. Γκαντάνι 2/2 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.).....	68	8915	ε. Σιγκαπούρην 3/3
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.).....	57	9433	ε. Χάλιφαξ 22/2
ΓΟΥΕΣΤΡΟΥ'ΙΝΤ.....	70	11329	ε. Κοσιν 3/3
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΠΙΟΥΛΟΤΖΥ (δ.)	64	30330	ε. Πειραιά 13/2
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΚΑΙ'ΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	δ. Π. Σάδ 3/4
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΝΑΥΤΙΔΑΣ.....	67	23347	δ. Παναμά 23/3 διά Ειρηνικόν
ΓΝΕΓΚΟΣΙΕΤΟΡ.....	68	22782	α. Τάμπα 13/3 διά Βιζαροπατάνη
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΝΕΙΤΣΤΣΑΡ.....	72	23347	α. Ν. "Ορλέανην 20/3
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΝΙΟΣ.....	68	22798	α. Ρίταρντς Μπαι 23/2 διά Κορέαν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ.....	68	4179	α. Λ. "Αντζελες 28/2 διά Μπουσάν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΝΟΥΟΥΛΕΤΣ (δ.)	69	41477	ε. Πειραιά 9/3
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	ε. Χάμπτον ρόδες 17/2
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.).....	45	2740	α. Τζουάμιρα Τέρμ. 27/3
ΔΑΝΙΗΛ (π.).....	53	1552	α. Σαδωύ οικίας μεταφοράς
ΔΑΦΝΑ (κ.).....	63	63	α. Χόγκ Κόγκ 24/2 διά Τονιβαγκτάδο
ΔΑΦΝΗ (μ.).....	63	30886	α. Ν. Ορλέανην 19/3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.).....	56	8789	α. Ντάρμπαν 25/3 διά Περαιών
ΔΟΚΤΟΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999	α. Πιουτίνιο 5/3 διά Τουμπάρα
ΔΩΤΩΤ.....	68	35191	ε. Χάβρην 2/4
ΕΒΡΟΣ (π.).....	57	3434	άργει εἰς Πειραιά 4/9/77
ΕΙΡΗΝΙΩ (π.δ.).....	65	42377	α. Γκάδεστον 22/3
ΕΚΤΩΡ (κ.).....	72	4922	α. Σαβάννα 2/4 διά Π. Χάρκουρτ
ΕΛΑ ΜΑΝΑ ΜΟΥ (πι.).....	63	24810	α. Ν. "Ορλέανην 27/3 διά Ρόττερνταμ
ΕΛΕΙ'ΣΤΡΙΑ ΙV (κ.)	52	2484	είς μεσονειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΙ'ΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	είς μεσονειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΝ*	67	27989	δ. Σ. Λορέντο (Άργ.) 30/3 διά Παρανάκουα
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17042	α. Νιούκαρτ 16/3 διά Ιαπωνίαν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΙΔΙΣ (δ.)*	74	132034	α. Τζουάμιαν 15/3
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Ι (π.δ.)	59	12662	α. Αγιόρουγκον 24/3 διά Ρίγα
ΕΛΛΙΝΑ (κ.).....	67	24766	δ. Σκώ 3/3 διά Ρίγα
ΕΛΛΕΣΠΤ ΚΑΙΡΟΥ (Σιγκ.δ.)	75	45001	α. Σ. Νικόλας Μπαι 22/3 διά Ν. "Ορλέανην
ΕΛΛΕΣΠΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	ε. Μανίλα 29/3
ΕΛΛΕΣΠΝΤ ΚΑΡΕΙ'ΤΖ	76	22893	α. Μπιλιμπό 31/3
ΕΛΛΕΣΠΝΤ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	α. Τάραντα 2/4
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.).....	65	1113	α. Αιλιάντε 13/2 Μοσταγκόνεμ
ΕΛΠΙΝΙΚΗ Κ. (κ.).....	55	2261	α. Πειραιά 17/2 Βεγγαήν
ΕΝΑΕΜΑΣ (κ.).....	60	5513	ε. Χιούστον 14/3
ΕΝΑΡΞΙΣ (κ.).....	56	9212	ε. Κουβέιτ 7/3
ΕΝΤΥ (κ.).....	52	9592	δ. Παναμά 11/1 διά "Αβάνα
ΕΡΓΙΝΑ (π.).....	61	9335	δ. Ντόρερ 20/3
ΕΥΓΝΑΙΑ (δ.)	72	129260	α. Τζουάμιαψ Τέρμ. 21/2
ΕΥΓΝΑΙΑ (π.δ.)	54	11208	α. Ντουμάρι 29/3 Πλατζών
ΕΥΔΟΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	5331	α. Μαπούτο 2/12 διά "Ακομπά
ΕΥΔΟΡΗ (δ.)	64	35410	άργει εἰς Ίτεα όπο 2/12
ΕΥΛΑΔΑ (π.)	59	8630	α. Ζ. Νικόλας (Άργ.) 28/3
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	α. Ν. "Ορλέανην 28/3
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Χάμπτον ρόδες 8/2
ΕΥΠΟ ΑΡΑΜΙΣ (κ.)	57	10741	α. Κπένες 20/3 διά Ρουμανία
ΕΦΥΡΑ (δ.)	66	35406	ε. Χάλιφας 2/3

KATERINA (κ.)	57	3457	α. Ντουμπάι 1/1 διά Μπαντάς 'Αμπάς	MIA	80	15552	α. Ντώρμπαν 19/3 διά Ιταλίαν
KATINA (κ.)	59	4537	α. Μπιζέρτα 26/3 διά Σφάξ	MINA Φ.	80	8733	δ. Κωνστούλιν 20/2 διά Κωνστόντζαν
KENTAUROΣ (δ.)	69	51627	α. Λ. Πάλμας 2/4	MINI ΛΑΙΤ'ΝΕΡ (η.)	71	1590	ε. Ν. 'Ορλεάνην 29/3
KEKAPITΩΜΕΝΗ (κ.)*	58	11765	δ. Π. Σάιδ 21/2	MINI ΛΑΙΤ' (η.)	70	1582	ε. Ν. 'Ορλεάνην 22/2
KIMΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (η.)	61	13308	α. Πειραιά 3/13 διά Καναδάς	MINI ΛΑΜΑ (η.)	70	1587	ε. Ν. 'Ορλεάνην 9/1
KORΑΛ (κ.)*	48	1562	εις μεσογειακάς μεταφοράς	MINI ΛΑΤΡΙΑ (η.)	70	1591	α. Ν. 'Ορλεάνην 19/3
KORΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	α. Γιβραλτάρ 2/4 διά 'Αλγέριον	MINI ΛΕΝΖ (η.)	71	1562	α. Μπαρανκίλα 17/3
KOSMAS C. (κ.)	51	7126	όργει εις Πειραιά 8/2/79	MINI ΛΗ (η.)	71	1562	ε. Σ. 'Αννα Μπάιν 23/3
KOTOUKOU (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	υπό παραδόθην	MINI ΛΗΓΚ (η.)	70	1592	ε. Τάξκονβιλ 18/3
KOYAKA (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	υπό παραδόθην	MINI ΛΙΔΥ (η.δ.)	70	1781	α. Κίγκατον 26/3 διά Χιούστον
KRISOTOMPOUL (κ.)*	42	3129	εις μεσογειακάς μεταφοράς	MINI AINT (η.)	71	1562	εις μεταφοράς Νασάου
KYTHRA*	70	16043	α. Λ. 'Αντζέλες 21/2 διά Τζακάρτα	MINI AOPY (η.)	71	1584	δ. Παναμά 18/3
KYMO (δ.)	56	24234	α. Ν. 'Υόρκην 26/3 διά Βενεζουέλαν	MINI AOT (η.)	71	1584	δ. Παναμά 29/3
KYΝΘΙΑ*	69	11315	α. Βανκούβερ 21/3	MINI AOTZIK (η.)	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνην 9/11
KYROS (κ.)	56	2784	ε. Πειραιά 3/13	MINI ΣΑΚΟΥΡΑ (η.)	70	1584	ε. Ν. 'Ορλεάνην 7/3
KONSTANTINOS (δ.)	64	35676	ε. Πειραιά 19/3	MINIΣΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68630	ε. Παραμάριμπο 28/3
ΛΑΒΙΝΙΑ (η.)	77	15949	α. Λ. 'Αντζέλες 7/3	MΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	ε. Γενοβά 24/3
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥΘ (δ.)	53	11230	όργει εις Πειραιά 15/3/74	ΜΟΣΚΟΥΟ ΔΑΥΜΠΙΚΣ (κ.δ.)	80	18000	α. Ρότερνταμ 31/3 διά Μπ. 'Αμπάς
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	α. Καρπίντια 24/2 διά Φρήπορτ	ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	δ. Π. Σάιδ 27/3 διά Μεσόγειον
ΛΑΡΑ (κ.)*	56	6921	α. Σαρζά 24/3 διά Μπ. 'Αμπάς	ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)*	63	25340	α. Ν. 'Υόρκην 27/3 διά Σ. Κρουά
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	εις Πειραιά άπο 20/10/79	ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΕΜΠΛΟΝ (κ.)	60	4068	α. Πειραιά 25/3 διά Χαλκίδα	ΜΠΑΥ'ΡΟΝ (η.)	61	1460	ε. Πειραιά 15/12
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	ε. Μπαγκόν 1/4	ΜΠΑΧΖΑ (κ.)	73	3209	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	α. Ρότερνταμ 3/4 διά 'Αλγερίαν	ΜΠΛΑΟU ΛΑΙΤ' (η.)	58	8544	εις Ντουμπάι 13/9
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Αμπέρντρην 27/3 διά ΗΠΑ	ΜΠΛΑΟU ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ	59	7919	ε. Ταιτιαΐτεια 23/3
ΛΙΛΑ (π.)	50	2734	όργει εις 'Αμπιτζάν	ΜΠΟΝΑΤΖΑ (κ.)*	47	1591	δ. Π. Σάιδ 1/4 διά Νοβορωσίσκην
ΛΙΡΚΕ'Υ' (π.)	59	9879	μετων. «FORTINIF»	ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΠΙΕΡ (η.)	64	16073	εις Μπόνι (Αποθήκη)
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓΛ.)	81	16700	δ. Σουεζ 2/4 διά Κουβέιτ	ΜΠΡΑΒΟΛΑΤΟΝΑ (η.)*	55	5233	α. Ικικ 21/3 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	α. Γιοκοχάμα 19/3 διά ΗΠΑ	ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (η.)	67	4659	α. Χιούστον 31/3
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	ξεωθι Ντριμπάν 23/2	ΜΠΡΑΒΟΡΟ (η.)	67	3861	δ. Παναμά 27/3
ΛΟΥΣΥ (η.)	52	4755	ε. Γάμπης 11/2	ΜΠΡΙΣΤΟΑ (κ.)	64	8403	α. Μάλαγκα 18/3
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)*	59	16840	α. Σαλβαντόρ 30/11	ΜΥΖΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	δ. Ντουμπάι 6/3 διά Καναδάς
ΜΑΓΚΝΑ ΣΤΕΞ (κ.)	47	5010	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩX (η.)	75	136991	α. Μπούλεν Μπαϊ 8/3				
ΜΑΙΙΣΤΡΟΣ	69	16840	α. Χιούστον 26/3				
ΜΑΡΙΚΑ I. ΛΕΜΟΥ (κ.)	61	5376	ε. Καντί 3/3				
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)*	67	43649	α. Ν. 'Ορλεάνην 15/3				
ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ (δ.)	64	38568	ε. Σαντά 22/3				
ΜΑΡΙΠΕΡΑ (δ.)	66	57027	α. Ράς Σουκέρ 30/3				
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	δ. Σαΐδ 1/4 διά Μεσόγειον				
ΜΑΡΙΤΣΑ III (η.)	65	10596	δ. Μπρουνόμπουτελ 12/3 διά 'Αβάνα				
ΜΑΡΙΟ	65	17238	ε. Καντί 24/3				
ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	4639	ξεωθι Ήμάν 2/11				
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	ε. Πέναγκ 1/4				
ΜΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	όργει εις Κουβέιτ 24/6/78				
ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	α. Σαβόνα 5/3 διά Μπεντί				
ΜΕΡΡΥΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	ε. Φερτάσου 24/1				
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑ (η.)	61	9194	ε. Σιγκαπούρην 19/3				
ΜΕΣΙΣ	69	9650	ε. Σουδάμπα 19/3				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)*	73	17355	α. Ρ. Ιανέριο 22/3 διά Λομέ				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	α. Μπούλεν Μπαϊ 27/3 διά Γκάλβεστον				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)*	76	75125	εις Γκάλφ όφ Κόμπετς				
ΜΕΣΣΗΝΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)	77	76149	ε. Κινφουκένα Τέρμ. 16/2				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)*	77	76149	ε. Σιγκαπούρην 17/3				
ΜΗΑΟΣ II (κ.)	59	3809	δ. Σουεζ 20/3				
ΜΗΑΟΣ VII(κ)	59	4668	δ. Π. Σάιδ 16/12				



MEDOV is known  
for dependability in Italy



FOTIS G. POULIDES  
Managing Director

"MEDOV"

Directors:  
GEORGE F. POULIDES  
LUIGI SCAFFARDI  
GISEPPE GALASTRO

## THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.P.A.

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER • GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING WITH ITALIAN CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • CHARTERING, SALE AND PURCHASE BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • TRAVEL AND TOUR OPERATORS.

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29

Phone: 541361/268532 — Telex: 270046/271460/213836 — Cables: MEDOV

OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

### MEMBERS OF

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE

ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION

NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (π.)	61	5816	α. Σουδίμπα 23/3 δι' 'Ιράν	ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ XII (κ.)*	51	4788	εις Αάς Πάλμας 20/9/79
ΝΤΕΡΜΠΥ (κ.)*	66	7264	α. Μασσαλίαν 25/3	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	64	47493	α. Μη. Μπαι 26/3 δι' 'Ισπανίαν
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	ε. Γιοκοχάρια 29/3	ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)*	61	10444	ε. Σπέτζα 28/3
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9692	ξέωθι Λάγος 19/3	ΣΑΝ ΣΥΠΡΙΔΩΝ ΙV (κ.)	53	2652	εις μεσον. μεταφ.
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	όργει εις Βρέστην	ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	α. Σιγκαπ. 28/3 δι' 'Ινδονησίαν
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	δ. Σάδι 30/3	ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	α. Τούμπα 28/2 Περσικόν
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΛΦΑ (κ.)	70	14095	α. Χιροσίμα 21/3 δι' 'Αγ. Φραγκίσκον	ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	α. Νίκαια 12/3 δι' 'Ανάμπτα
ΟΚΛΑΧΟΜΑ (δ.)	63	51518	α. Σετούμπλα 19/3	ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	δ. Σουέζ 21/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	β. Ντουμπάτ 15/3	ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)*	65	12102	α. Γιοκοχάρια 1/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	70	98726	ε. Π. 'Αρδρουρ 17/3	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	α. Ν. 'Ορλ. 24/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΛΛΑ'ΑΝΣ (δ.)	70	97206	α. Ρ. Τανούρα 19/2 διά Γιουροπόρτ	ΣΑΝΟΥΘΟΥΓ'ΙΝΤ	70	11329	α. Κάλαμπρ 25/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	β. Ντουμπάτ 3/4	ΣΑΝΟΥΘΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	58	18183	ε. Σιγκαπ. 2/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΩΝ (δ.)	70	98565	δ. Σουέζ 31/3 διά Ρ. Τανούρα	ΣΑΝΟΥΘΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	ε. Σιγκαπ. 4/11 (έπισκ.)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (δ.)*	75	138037	δ. Ντουμπάτ 7/3	ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)*	63	5289	δ. Σουέζ 4/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	70	96627	α. Βιλελμούσαφέν 19/3 διά Περσικόν	ΣΗ ΠΑΓΙ'ΟΝΗΡ	71	11055	α. Σιγκ. 2/4 Π. Κεμάγκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96679	α. Μ. αλ. 'Αχαμπτι 26/3 διά Ρόττερνταμ	ΣΗ ΠΕΡΛ (κ.)	61	8701	ε. Λουάντα 9/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΗΡΕ'ΙΣ ΖΩΝΙ(δ.)	72	106123	δ. Γιβραλτάρ 17/2 διά Περσικόν	ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	ε. Μη. 'Αριες 9/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΝΤ (δ.)	65	38607	α. Γένοβα 30/3	ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Κολούμπια ρίβερ 12/3 Σιγκαπ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΥ'Μ (δ.)	64	32380	ε. Γιβραλτάρ 31/3 διά Φιλαδέλφειαν	ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	ε. Φιλαδέλφεια 2/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΥ'Τ (δ.)	65	32478	φ. Φιλαδέλφειαν 30/3	ΣΙΝΟΕ	77	4719	δ. Γιβρ. 2/3 Λάγος
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	65	32407	α. Ν. 'Υόρκην 1/4 δι' 'Αρούμπα	ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	εις μεσον. μεταφ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ(δ.)	72	128561	ε. Βρέστην 3/3	ΣΚΑ'Υ' (κ.)	57	6494	δ. Π. Σάδι 30/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	δ. Ντουμπάτ 26/3 διά Βιλελμούσαφέν	ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)*	57	3070	όργει εις Άμπιτζαν 8/9/79
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Μπούλιν Μπαι 25/3 διά Κουσίναλι.	ΣΚΥΡΟΣ (κ.)*	54	1227	α. Σπέτζα 28/3 Καζαμπλάνκα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ε. Σακάι 19/2	ΣΟΛΩΝ (δ.)	70	91954	ε. Τζέντα 28/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝY (δ.)*	64	32379	ε. Φιλαδέλφειαν 25/3	ΣΩΝΙΑ - ΣΩΝΙΑ Σ. (κ.)	66	1689	α. 'Αμπου Ντάμπι 22/3 Σουδάν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	δ. Κων/πολίν 21/3 διά Νοβορωσίκην	ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	δ. Γιβρ. 21/2 δι' 'Αβάνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	66	15625	ε. Ρουέν 10/3 διά Κούβα	ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Ντώρμπατ 12/3 Ροστόκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑ	65	15577	ε. Κυνηπόλιν 1/4	ΣΤΑΥΡΟΥΔΑ*	80	253	ε. Φιλοδ. 2/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	α. Μη. 'Άρες 23/3 διά Μεξικόν	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	όργει εις Πειραιά από 25/2/77
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15577	α. Αγυούσταν 25/2 δι' 'Αργεντινή	ΣΤΕΡΝΑΛ ΤΡΕΙΤ'ΙΝΤΕΡ (π.)*	58	8531	ε. Ακαπτο άπο 27/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	65	15516	α. Μη. 'Άρες 23/3 διά Μεξικόν				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΤΣ	69	15688	α. Κολούμπια ρίβερ 13/3 δι' 'Ιράν				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΤΙΝΤ	67	15697	ε. Ν. 'Υόρκην 1/4				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	δ. Γιβραλτάρ 25/3				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	ε. Ζ. 'Αννα Μπαι 28/2				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Μπούλιν Μπαι 20/3				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	ε. Ν. 'Ορλέανην 27/3				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	64	30581	α. Χιουστόν 29/3				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΩΝ	65	15178	δ. Κων/πολίν 20/3 διά Ρωσίαν				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	ε. Μπάχι Μιτάκινα 28/3 διά Ρωσίαν				
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	ε. Κωνιπόλιν 2/4				
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	ε. Πειραιά 25/3				
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	α. Σέρια 20/3 διά Σιγκαπούρην				
ΟΣΕΑΝΙΚΑ	65	28101	α. Αμβέρσαν 18/3 διά Χιουστόν				
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)	73	20354	α. Αμβέρσαν 3/4 διά Χιουστόν				
ΠΑΝΑΓΗΣ Κ. (π.)*	59	4381	α. Ντώρμπατ 26/3				
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΗΝΙΛΙΑΝΗ (πτ.)	59	3906	α. Δ. Πάλμας 28/3 διά Λάγος				
ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ (κ.)	65	1982	δ. Κωνιπόλιν 24/3 διά Κωνσταντζόν				
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Σιγκαπούρην 4/2				
ΠΑΣΙΦΙΚ ΡΑΤΙΝΤ*	60	8721	ε. Σ. Μάικλ 16/3 δι' 'Αθάνα				
ΠΑΤΑΒΙΝ (π.)	62	14112	δ. Γιβραλτάρ 11/2 διά Πότι				
ΠΑΤΡΙΣ (δ.κ.)	61	12820	α. 'Αλγκεβίρες 28/3 δι' 'Αλγερίου				
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κ.)*	58	6354	ε. Ντάρ 2/3 διά Σαλάμ 6/3				
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	77	15950	ε. Ν. 'Ορλέανην 3/1				
ΠΑΤΡΟΚΛΑΣ (κ.)	55	7738	εις 'Αθάνα 15/4/80				
ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.)	72	57802	α. Χάμπτον ρόδις 23/2 διά Παναμά				
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	δ. Ρόττ. 21/3 δι' ΗΠΑ				
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑΙ (δ.κ.)	56	11920	ε. Λάρνακα 1/4				
ΠΕΤΡΟΣ (δ.)	65	41255	α. Ν. 'Ορλ. 20/3				
ΠΛΑΓΙΑΣ*	64	4463	α. Χάρβον 2/4 διά Δυτ. 'Αφρικήν				
ΠΛΟΤΟ	68	35191	ε. Φιλαδέλφεια 1/4				
ΠΟΙ'ΙΝΤ ΚΑΛΑΡ (μ.)	72	57102	α. Μπάκε 21/3 Ν. 'Ορλ.				
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	δ. Σουέζ 24/3				
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	α. Σεπετίμπα Τέρμ. 26/2 Κόμπη				
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597	εις Κατάκων 27/7/9				
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	όργει εις Πειραιά 18/6/77				
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Νιούκσταλ 28/3 δι' 'Ισπανίαν				
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)*	64	27376	α. Λίος 'Αντιζελς 30/3 δι' Αγιούστον				
ΡΑΝΤΙΑΝ MENT	70	2999	υπό παραλογήν				
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	εις μεσον. μεταφ.				
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)*	58	8074	ε. Βάθις Μπαι 17/3				
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	δ. Γιβρ. 30/3				
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕ'ΙΜΠΕΡ*	61	14500	α. Μη. 'Άρες 29/3 Ναγκόριο				
ΡΗΦΕΡΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ(κ.)*	68	1243	δ. Γιβρ. 23/2 δι' 'Αθάνα				
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	ε. Κωνιπόλιν 11/3				
ΡΟΥΜΠΙΝΙΦ. (π.)	55	8368	α. Πειραιά 5/3 Κούβα				

## «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

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

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ : «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΟ:

Έκδότης - Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ Σεμέλης 3, Έκαλη	Έπι. της Ολης ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ Αιγάλεω 47, Κορυδαλλός	Υπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανάρη 15
Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 - Πειραιές		

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 1.500

# 1.3 million tons ago...

Seems it was yesterday, midsummer of '68, when we pushed our first ship off her dry dock cradle. We threw a good, hearty party and celebrated her first salt splash.

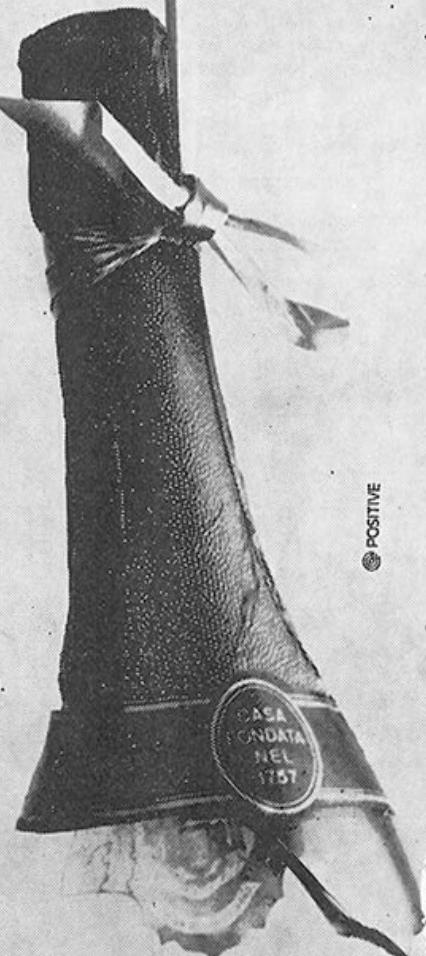
It was a very good year...

We built many ships ever since. We pride ourselves to have pioneered quite a few of them. We enjoyed and celebrated every one of our salt splashes. We had good years. And tough years.

Today, after one point three million of tons and twenty good, tough years, allow us to feel proud and happy again, while celebrating and enjoying our Fiftieth Newbuilding splash. On our Twentieth Birthday.

Still a good year. Tough one too.

© POSITIVE



AEGIS SHIPPING COMPANY  
established 1957

# NAFTIKA CHRONIKA

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 501

EDITOR: D.N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

1st May 1981

### WE STAND SUPREME

The Greek-owned merchant fleet is the largest in the world. Other merchant fleets are shrinking while ours continues to grow — together with the fleets of Japan and Hong Kong. This supremacy of ours has been confirmed with incontrovertible figures. But it would seem that some of the officials who administer our maritime affairs, and some people who belong to the profession, have not become fully conscious of our leading position.

And yet, our national economy and we Greeks as a whole, have not enjoyed the fruits of our maritime supremacy, in spite of the hard struggle to gain it. Greek shipping could benefit our economy tenfold if it were only allowed to do so. To be more specific, where are the drydocking and repair facilities in Greece that could serve this mighty fleet of ours? In this respect, we appear to be capable only of serving the postwar fleet of 100 Liberty ships or even the pre-war fleet.

The figures for our foreign exchange earnings from shipping are published at regular intervals. They could be multiplied many times over if only we had the infrastructure to serve the many ships that make up our fleet. It is inconceivable that the world's leading maritime power should not be able to take advantage of its position.

The government talks of increasing exports and fails to realise that a tremendous source of revenue could be tapped if only our ships were able to call at Greek ports for their repairs, their supplies and for crew changes. It is high time it removed its blinkers and started to do something about it.

### BEFORE IT IS TOO LATE

Recently there has been a tendency among our shipowners to avoid registering newbuildings in Greece and to tranship Greek-flag ships to other flags. We quote specific instances of this development. And we are very much afraid that mo-

re instances will crop up if our officials do not seek the causes and take steps to reverse the trend, before it is too late. Otherwise, we shall see the figures for our Greek-flag tonnage begin to shrink.

First and foremost, a stop must be put to the practice of holding up ships in Greek ports and abroad on the basis of unsubstantiated charges and of interfering with ships calling at Greek ports in transit.

Another important problem is that of the foreign crews signed on Greek ships as a result of the unavailability of Greek crews to man our many ships. These foreign crews usually derive from Asian countries with low living standards. And yet, they cost our shipowners more than Greek crewmen, the reason being that owners have to pay pension fund contributions for the whole crew and are not allowed to retain the crewman's share of these contributions from foreign crewmen. Also, according to a recent decree by the Ministry of Mercantile Marine, the foreigner, who until recently, was classed as a non-qualified seaman and was paid accordingly, is now to be considered a qualified seaman and eligible for equal pay with his Greek counterpart. This difference in pay will add an estimated hundred million dollars to the payrolls of the Greek ships — an amount which will naturally never come into our country.

We should not forget that the running costs of Greek ships are already high and high enough to deprive Greek ships of their competitive ability. Decrees like the one mentioned above will make their position even more difficult, in which case the alternative of a cheaper foreign flag becomes understandable.

Finally, we should mention the bureaucratic procedures of the Ministry. It takes three to four days to register a ship under the Greek flag in Piraeus, whereas it takes only three hours at the consular port office in London.

If these problems, and others which we have noted from time to time, are resolved without delay, the trend away from the Greek flag could be decisively reversed.

### AN IMPORTANT REVELATION

An important revelation was made by the executives of the Masters and Mates Union to the parliamentary committee on maritime affairs. They stated that deposits by working seamen in banks abroad totalled about \$ 860 million.

The statement was made in support of the union's proposal for the creation of a Seamen's Bank which could exploit the reserves of the Seamen's Pension Fund (NAT) and act as a pole of attraction for these deposits in foreign banks which, according to other sources, could be as \$ 1.5 billion.

This is a substantial amount which is lost to Greece simply because our seamen are better served by the foreign banks and are not provided with those advantages locally that the State should have provided for them and benefit from these deposits at the same time. Two examples are the following:

The one-shot grants from the Welfare Funds, which derive to the greatest extent from foreign currency contributions, do not enjoy the tax exemptions they should be accorded.

Secondly, although tax exemptions are granted to active seamen because their revenues are in foreign currencies, pensioners are not allowed the same exemptions, in spite of the fact that the contributions of most of them to the pension fund were in foreign currency.

If the State comes to realise that it must offer certain advantages to seamen such as higher interest rates, effective freedom to reconvert their deposits and the settlement of the problems mentioned above, then our seamen might be persuaded to deposit their savings in this country.

Concrete measures are needed and not fancy words which mean nothing.

### THE NEORION YARD

We reported in an earlier issue that Washington was applying pressure on the Greek government to stop servicing

## AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING  
AND FORWARDING AGENTS

HEAD OFFICE AT LIMASSOL - TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

Soviet merchant ships at the Neorion Yard in Syros on the grounds that these ships were being used to supply the Soviet fleet in the Mediterranean. This is surely an unreasonable demand when one considers that the United States are the main suppliers of not only the Soviet Union but all the Eastern Bloc countries as well. Greece has always supported the principle of free trade at sea and it includes the servicing of Soviet ships which is not denied to them by the United States or any other NATO country, Turkey included. Britain, moreover has contracted to build a series of ships for the Polish government, with British financing and no protest was forthcoming from our allies.

The Greek government should react strongly to such pressure from Washington and make it clear that Soviet ships will be serviced not only at Neorion but at any other yard in Greece.

#### CONFERENCE LINES

It is most important for our cargo liners to be allowed into the closed Conferences. It is believed that the subject will be discussed by the EEC very shortly, with Greek participation. It is indeed unacceptable that Greece, as the tenth member of the Community, should be excluded from these Conference lines. It is up to the Ministry of Mercantile Marine to make the point.

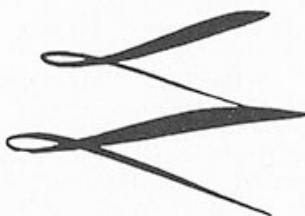
#### EEC POLICY

Greece, as a member of the EEC, is expected to play an important role in the formulation of the EEC'S shipping policy. Greece believes that her fellow members in the EEC will continue to uphold the principle of freedom of trade at sea and free competition. It is basic requirement for any merchant fleet that operates on an international scale as

does the Greek fleet.

#### NOTEWORTHY REMARKS

Mr. Andreas Potamianos, President of the Association of Passenger Ship Owners, made two points during his address to the Prime Minister, Mr. George Rallis, at the opening ceremony of the tourist season on the cruise ship "Altair". First, he said that the activities of Greek cruise ships and the car ferries on the Italy-Greece line, bring in a total of one billion dollars in tourist revenue for the country. Secondly, he warned that with Greece now a member of the EEC, we should make every effort to keep Greek tourism in Greek hands. Special care should be taken of Greek passenger ships and they should be facilitated in every way to face the many problems that beset them.



## AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23

CABLES: SHIPSAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

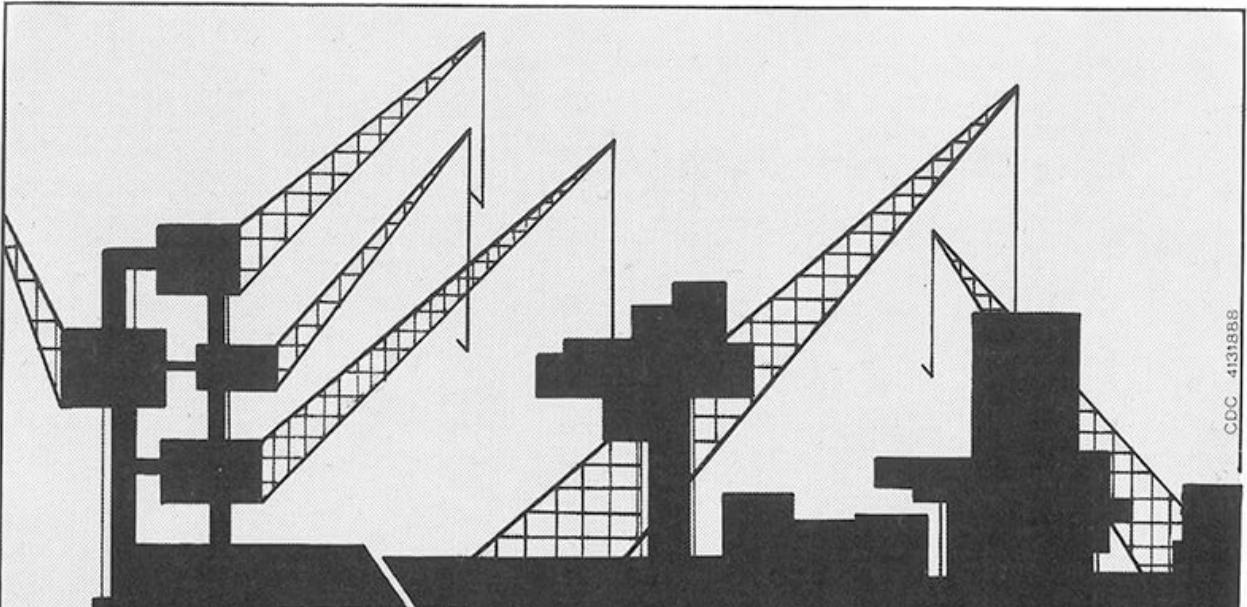
## COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.

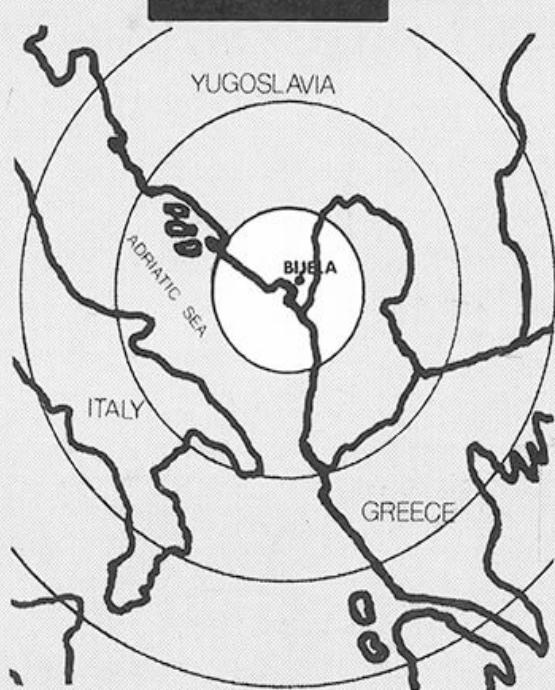
TELEPHONE: 01-930 7561



CDC 4131888

We have good reasons  
to believe that we represent  
one of the world's  
most experienced shipyards

# BIJELA



Established 1927.

Located next to our door.

Docking capacity up to 30.000 DWT.

Construction department.

Advanced technology.

Most carefull attendance.

Repairs undertaken while vessel in any  
Port of South Adriatic from Ploce to  
Bar.

#### REPRESENTATIVES IN GREECE

DEKA OIL S.A.

% FRATERNAVIS MANAGEMENT INC.

97, Akti Miaouli - Piraeus

Telephones: 45 17 311 - 45 21 107

Telexes: 211765 - 212748 DEKA GR



## We didn't get to be Number 1 by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.

FRANK B. HALL & CO. OF NEW YORK, INC.  
WALL STREET PLAZA, NEW YORK, N.Y. 10005  
International Insurance Brokers and Average Adjusters

