

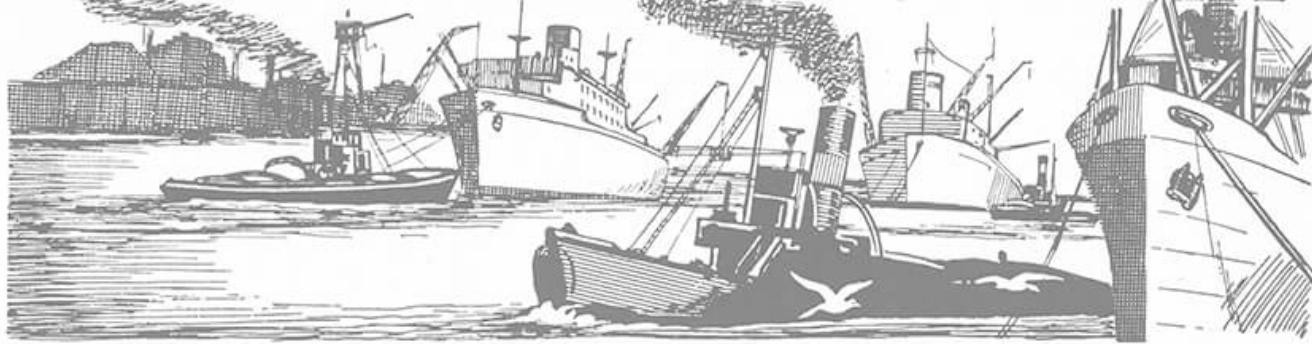
# NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1981

Αρ. Φύλλου 1105/864

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1105/864

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1981

ΕΚΔΟΤΗΣ - ΔΙΝΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:  
ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:  
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:  
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

## Τό δεκαπενθήμερον

### Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΔΙΑ ΤΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

ΑΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΣΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΑΝΕΠΤΥΓΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ

Εις άδιεξοδον κατέληξαν καὶ πάλιν αἱ συζητήσεις διὰ τάς σημαίας εύκολιάς, εἰς τὴν διάσκεψιν τῆς «Οῦνκταντ». Ὡς ἀνεμένετο, συμφωνία δὲν ἐπετεύχθη. Ἡ πρότασις τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν διὰ τὴν κατάργησιν τῶν ἐλευθέρων νηολογίων εὐρεν ἀντιθέτους τάς βιομηχανικάς χώρας. Εἰς γενομένην πληροφορίαν αἱ χώραι τοῦ Ὄμιλου τῶν 77 (ἀναπτυσσόμεναι) καὶ τοῦ Ὄμιλου Δ (ἀνατολικὸν «μπλόκο») ἐτάχθησαν ὑπέρ τῆς καταργήσεως, ἐνώ ὁ «Ομιλος Β (ἀνεπτυγμέναι χώραι) ἐψήφισε ἐναντίον. Ἀπό τὸν πρώτον ὅμιλον, ἡ Λιβερία καὶ ὁ Παναμᾶς διεχώρισαν τὴν θέσιν των, ἐνῶ ἀπό τὸν τελευταῖον ἀπέσχον τῆς ψηφοφορίας ἡ Γαλλία, τὸ Βέλγιον καὶ ἡ Τουρκία.

Εἰς τὴν ἐναρκτήριον ὅμιλίαν του ὁ πρόεδρος τῆς «Οῦνκταντ» ἐτόνισε τὴν ἀνάγκην ἐπιτεύξεως ὅμοφωνίας ἐπί τοῦ θέματος, διὰ νά ἀποφευχθοῦν αἱ ἀντιδράσεις τῶν ναυτεργατικῶν σωματείων — τῆς Εὐρώπης κυρίως καὶ τῆς Αὐστραλίας — τά όποια ὑποστηρίζουν τὴν κατάργησιν τῶν σημαιῶν εύκολιάς. «Ἀλλως, προειδοποίησε, ὑπάρχει κίνδυνος δημιουργίας καταστάσεων πού θά εἶναι εἰς βάρος τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Εἰς ἀπάντησιν, αἱ ἀνεπτυγμέναι χώραι ἐπεσήμαναν διτὶ ἡ κατάργησις τῶν σημαιῶν εύκολιάς θά ὀδηγήσῃ, ἀναποφεύκτως, εἰς τὴν αὔξησιν τοῦ κόστους τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, γεγονός τὸ ὅποιον θά ἀποβῆ εἰς βάρος τοῦ καταναλωτοῦ. Ὁ ἀντίκτυπος δέ αὐτὸς θά εἶναι πλέον ἐμφανής εἰς τάς πτωχοτέρας, τάς ἀναπτυσσομένας χώρας. Ἐπὶ πλέον, ἡ πρότασις τῶν ἀναπτυσσομένων καταργεῖ τὴν ἔννοιαν τοῦ ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὸν θαλάσσιον στίβον.

«Οσον ἀφορᾶ εἰς τό ἐπιχείρημα τῶν τασσομένων κατά τῶν σημαιῶν εύκο-

λίας, διτὶ αὕται καλύπτουν ὑποσυντηρούμενα, ἀνασφαλή καὶ ἀνεπαρκῶς πτηνδρωμένα πλοῖα, ἀπαντοῦν οἱ ὑποστηρικταὶ τῶν διτὶ δέν ὑπάρχουν καλαὶ ἡ κακαὶ σημαῖαι. Ὑπάρχουν μόνον καλοὶ ἡ κακοὶ πλοιοκτήται, οἱ ὅποιοι δύνανται νά ἔχουν τά πλοῖα τῶν ὑπό σιανδήποτε σημαίαν. «Ἐπιτιθεμένη κατά τῶν σημαιῶν εύκολιάς ἡ «Οῦνκταντ», ἀναζητᾶ ἔνα «ἀποδιοπομπαῖον τράγον» διὰ νά τοῦ ἀποδώσῃ κάθε τι κακό πού συμβαίνει εἰς τὴν ναυτιλίαν», ἐτόνισεν ὁ ἐκπρόσωπος τοῦ Διεθνοῦς Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου.

Ο ἐκπρόσωπος τῆς Βραζιλίας προέτεινε τὴν τελευταίαν στιγμὴν συμβιβαστικήν λῦσιν, ἡ ὅποια δύμας δέν ἔγένετο ἀποδεκτή, μέ ἀποτέλεσμα, κατόπιν ἐπιμονῆς τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν καὶ τῆς γραμματείας τῆς «Οῦνκταντ» νά τεθῇ εἰς ψηφοφορίαν ἡ πρότασις πού ὑπεβλήθη ἐκ μέρους τῆς Σρί Λάνκα διά λογαριασμὸν τοῦ Ὄμιλου τῶν 77 καὶ τῆς Ἀνατολικῆς Γερμανίας διά λογαριασμὸν τοῦ Ὄμιλου Δ. Τά κυριώτερα σημεῖα τῆς προτάσεως αὐτῆς ἥσαν:

• Βαθμιαία διαμόρφωσις τοῦ κρατούντος καθεστώτος τῶν ἐλευθέρων νηολογίων εἰς κανονικά νηολόγια, διά τῆς ἐφαρμογῆς αὐστηροτέρων κριτηρίων, βάσει τῶν διποίων ἡ χώρα νηολογίου θά πρέπει νά εἶναι εἰς θέσιν νά γνωρίζῃ τὸν ἰδιοκτήτην καὶ τὸν διαχειριστὴν ἐνός πλοίου, νά ἐλέγχῃ τὴν κατάστασιν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πληρώματος.

• Σύστασις Διακυβερνητικῆς ὅμαδος ἐργασίας, τῆς ὅποιας ἔργον θά εἶναι νά μελετήσῃ λεπτομερῶς τὸ θέμα τῶν σημαιῶν εύκολιάς καὶ νά ὑποβάλῃ προτάσεις διά τὴν κατάστρωσιν σχεδίου διεθνοῦς συμφωνίας. Τό σχέδιον αὐτό δεῖν νά ἀναφέρεται, μεταξύ ἀλλων:

α) εἰς τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων.

β) εἰς τὸν ρόλον τῆς χώρας νηολογήσεως εἰς τὴν διοίκησιν τῶν ναυτιλιακῶν

ἐπιχειρήσεων καὶ τῶν πλοίων.

γ) εἰς τὸ ποσοστόν πλοιοκτησίας.

δ) εἰς τὴν ἀναγνώρισιν καὶ τὴν δυνατότητα ἐλέγχου ἐπί τοῦ πλοιοκτήτου καὶ τοῦ διαχειριστοῦ.

ε) εἰς μέτρα διά τὴν προστασίαν τῶν χωρῶν πού προμηθεύουν πληρώματα καὶ ιδιαιτέρως τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν.

στ) εἰς οἰαδήποτε πρόσθετα μέτρα χρειάζονται διά τὴν ἔξασφάλισιν πληρούς δικαιοδοσίας τῆς χώρας νηολογίου ἐπί τῶν πλοίων πού φέρουν τὴν σημαίαν τῆς.

● «Ἡ Διακυβερνητική ὅμας ἐργασίας δέον νά προτείνῃ ἔνα χρονικόν δριον διά τὴν νηολόγησιν πλοίων πού ἐκπληροῦν τάς βασικάς ἀπαιτήσεις τῆς διεθνοῦς συμφωνίας. Ἐπί πλέον, ὁφείλει νά προτείνῃ διαδικασίας ἀναθεωρήσεως τῆς διεθνοῦς συμφωνίας ἀναλόγως τῶν ἔξελιξεων.

● Προτείνεται ὅπως αἱ χώραι νηολογήσεως λάβουν δλα τά ἀναγκαῖα σχετικά μέτρα διά νά ἔξασφαλίσουν ἀνεκτά ἐπίπεδα ἀσφαλείας, ἀποφυγῆς ρυπάνσεως, συνθηκῶν ἐργασίας καὶ διαβιώσεως εἰς τά πλοῖα πού φέρουν τὴν σημαίαν των.

● Τέλος, ζητεῖται ἀπό τὴν γραμματείαν τῆς «Οῦνκταντ» νά παράσχῃ τὴν βοήθειάν της εἰς τάς ἀναπτυσσομένας χώρας διά νά ἀναθεωρήσουν, ἐάν χρειάζεται, τὴν ναυτιλιακήν των νομοθεσίαν, ὥστε νά δημιουργηθοῦν αἱ προϋποθέσεις προσελκύσεως κεφαλαίων εἰς τὴν ναυτιλίαν.

Αύτό εἶναι, εἰς γενικά γραμμάς, τό περιεχόμενον τῆς προτάσεως τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν, τό δόποιον ὡς προανεφέρθη, ἀπέρριψαν αἱ ἀνεπτυγμέναι χώραι.

• • •

Διά λογαριασμὸν τῆς Ἐλληνικῆς ἀντιπροσωπείας εἰς τὴν Γενεύην ὡμίλησεν ὁ κ. Δ. Βαβούρης, δστις κατεφέρθη ἐναντίον τῆς ἐκθέσεως τῆς γραμματείας τῆς «Οῦνκταντ» ἡ ὅποια, εἴτε, δυνατόν νά δημιουργήσῃ ἐσφαλμένας ἐντυπώσεις.

Ο κ. Βαβούρης ἡρήθη διτὶ ἡ Ἐλλάς ἔχει παρόμοιον φορολογικόν σύστημα με ἐκείνον τῶν χωρῶν ἐλευθέρων νηο-

λογίων. «Η Έλλας», είπε, «είναι ή μόνη ναυτιλιακή χώρα — η σχεδόν ή μόνη — που εισπράττει φόρον από τούς πλοιοκτήτας άκρη και διαθέτει τά πλοϊα των ύπο σημαίας εύκολιας».

### ΣΦΑΛΕΡΑΙ ΔΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Έσφαλμένος έλεγχεται ο χειρισμός των θεμάτων της Ναυτιλίας μας από τον έκπρωσαν τού ΥΕΝ είς την πρόσφατον διάσκεψην της «Ούνκταντ».

Ούτος, κατά το «Λόγιδς Λίστ» φέρεται δηλώσας ότι τό ήμισυ τών περιπτώσεων τών έλληνικών άλικων άπωλειών αναφέρεται είς παρηλίκα πλοϊα, τών όποιων ή επισκευή είναι άσυμφορος, ένων τά πλοϊα διλλων σημαίων που είναι νεωτέρας κατασκευής επισκευάζονται και δεν έμφανιζονται είς τούς πίνακας άπωλειών.

Παρεδέχθη, δηλαδή, έμμεσως ό κ. Βαβούρης ότι η Ναυτιλία μας συγκροτείται από παλαιά πλοϊα, τά όποια με την παραμικράν ζημιάν έγκαταλείπονται είς τούς άσφαλιστάς και οι πλοιοκτήται σπεύδουν νά εισπράξουν τήν άσφαλειαν.

Όταν από έπισημων χειλέων έκφραζονται αι άπωψεις αύται, ούδολως θά έκπλαγμεν έαν οι ξένοι ναυτασφαλισταί προβούν είς νέας αύξησεις τών άσφαλιστρων τού έλληνικού πλοίου.

### ΑΙ ΣΥΧΝΑΙ ΑΠΕΡΓΙΑΙ

Ο τουρισμός μας, λοιπόν, κινδυνεύει άπο τάς άπεργιακάς κινητοποίησεις τών υψηλομίσθων τής «Ολυμπιακής Αεροπορίας» ή όποια, ένω διαν τελούσε ύπο τήν διαχείρισιν τού ίδρυτού της άειμνηστου Άριστ. Όναση ήτο μία υποδειγματική άεροπορική έταιρια, ύπο τόν κρατικόν έλεγχον έχει δχι μόνον διαλυθή άλλα και προκαλεί γενικύτερα προβλήματα είς τήν έλληνική οικονομίαν, από τήν όποιαν και πριμοδοτείται συνεχώς.

Τά περί κινδύνου τού τουρισμού, εις τόν δηποίον περιλαμβάνεται και ο θαλάσσιος τουρισμός, δέν είναι αύθιρτα συμπεράσματα, άλλα άποτελούν διαπιστώσεις τών πλέον υπευθύνων παραγόντων, τουτέστιν τής Ένωσεως Έφοπλιστών «Επιβατηγών Πλοίων, τού Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου Έλλαδος και τού Συνδέσμου τών έν Έλλαδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων. Οι έν λόγω φορείς τού τουρισμού μας έχουν έπιστησει έπανειλημμένων και εις τό Υπουργείον Συγκοινωνιών και εις τόν ΕΟΤ τά γενικά και τά ειδικά προβλήματα, πού άντιμετωπίζει ο τουρισμός μας έξ αφορμής τής καταστάσεως πού έπικρατει είς τήν «Ολυμπιακήν Αεροπορίαν». Ήδη δμως ό «κόμπος έφθασε στό κτένι», κατά την κοινήν έκφρασιν, και οι άνωτέρω φορείς διά συγκεκριμένου τηλεγραφήματος έπισημαίνουν τούς άμεσους κινδύνους πού δημιουργούνται είς βάρος τού τουρισμού και τού τουριστικού συναλλάγματος άπο τάς άνωμαλίας πού προκαλούν αι άπεργιακα κινητοποίησεις τού προσωπικού τής «Ολυμπιακής», μέ απότελεσμα νά τίθενται έν κινδύνω προσπάθεια ετών.

Θέλομεν νά έλπιζωμεν ότι ή κυβέρνησης, παρά τό γεγονός ότι διανύομεν ήδη προεκλογικήν περίοδον, θά πράξη τό καθήκον της διά τήν σωτηρίαν τού τουρισμού μας. Ειδικότερον διά τόν θαλάσσιον τουρισμόν ό κ. Φικιώρης ώς άρμοδιος Υπουργός οφείλει νά ύπομνηση είς τόν κ. Πρωθυπουργόν ότι άλιγωρία είς τήν προκειμένη περίπτωσιν δέν χωρούν, διότι οι κίνδυνοι νά περιέλθη είς διλλας χείρας ή άποδοτικώτας αύτός τομέας είναι πλέον οφθαλμοφανείς.

### Η KOINOTΗΣ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ

Δέν έδεχθησαν, μέ δην έπεβάλλετο, καλήν, δι μή καί ένθυσιαδή ύποδοχήν, οι ναυτιλιακοί κύκλοι τής Εύρωπαϊκης Κοινότητος, τήν εισοδον της Ναυτιλίας μας, τής πρώτης παγκοσμίως, ώς δέκατον μέλος τής Κοινότητος. Τά σχόλια ήσαν άναμικτα. «Ναι μεν, άλλα καί». Τό γεγονός ότι ή Κοινότης διά τής Έλληνικής Ναυτιλίας καθίσταται πανίσχυρος, μέ βαρύνονταν πλέον τήν σγύκυρον γνώμην της έπι παντός ναυτιλιακού ζητήματος, δέν έξηρθη άπο τών στηλών, τουλάχιστον, τού ναυτιλιακού τύπου τής Κοινότητος.

Καθ' ήμας, θά έπρεπεν άκριβως ή ύπεροχή, τήν όποιαν διά τής Ναυτιλίας μας άπεκτησεν ή Κοινότης έπι παντός άναφυσμένου ζητήματος, σχέσιν έχοντος και μέ τάς μεταφοράς άκρη, ίδιαιτέρως νά έξαρθη. Είναι άληθες ότι οι ναυτιλιακοί κύκλοι τής Κοινότητος ύπερ πάντα άλλον ισάθισταν τό βάρος μίας τόσον μεγάλης Ναυτιλίας μας, άποσιωπάται.

Τά πράγματα θά άποδείξουν πόσον ή εισόδος είς τόν Κοινοτικόν στόλον θά βαρύνει διεθνώς είς κάθε σχετικόν μέ τήν Ναυτιλίαν μέ τάς άπο θαλάσσης μεταφοράς άναφυσμένον πρόβλημα. Ή Κοινότης θά παρίσταται μέ στόλον έμπορικον τεράστιον, έπιβλητικόν και μέ έφοπλιστάς γνωρίζοντας δέν άλλιγοι τί συμφέρει είς τήν Ναυτιλίαν και τάς μεταφοράς.

### ΟΙΚΟΘΕΝ Η ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

Αύστηρώς έπικρίνει τό περιοδικόν «Φαίρπλαιη» τόν έπι «Εργατικής κυβερνήσεως διατέλεσταν ύπουργόν Μεταφορών τής Βρετανίας, κ. Στάνλευ Κλίντον Ντεΐβις, διά τάς προσφάτους δηλώσεις του κατά τής Έλληνικής ναυτιλίας.

Άνεφέρθη ούτος είς τά έπιπεδα άσφαλειας τού Έλληνικού πλοίου και τάς έπιπτώσεις έπι τής εισόδου τής Έλλαδος είς τήν Ε.Ο.Κ. είς τά έπιπεδα άσφαλειας διλοκλήρου τού Κοινοτικού έμπορικον στόλου.

«Ο κ. Κλίντον Ντεΐβις», λέγει τό «Φαίρπλαιη», «ώφειλε κάτι νά έχη μάθει άπο τήν θητείαν του ώς ύπουργού. Πέραν τού διτι προεκάλεσεν άνευ λόγου μεγάλην άπογοητευσιν είς τούς «Ελληνας, οι όποιοι έχουν κάθε λόγον νά αίσθατων προσβεβλημένοι άπο τοιαύτας δημοσίας δηλώσεις, έστω και έαν προέρχονται άπο δημιλητήν τής άντιπολιτεύσεως. Όφειλε νά γνωρίζει ότι οι

«Ελληνες έκτιμοιν τήν ναυτιλίαν των, περισσότερον άπο δσον οι Βρετανοί τήν ίδικήν των. Ακόμη έχουν ένα ύπουργόν πού άπασχολείται άποκλειστικώς μέ τήν ναυτιλίαν, έν αντιθέσει μέ τούς Βρετανούς πού ού ύπουργός των άπασχολείται μέ τήν ναυτιλίαν παρέργως.

«Αλλ' έαν ό κ. Κλίντον Ντεΐβις δέν έμαθε τίποτε άλλο κατά τήν διάρκειαν τής θητείας του, ώφειλε νά γνωρίζη ότι, δσον άφορα είς τό έπιπεδα άσφαλειας ένός πλοίου, είναι ο πλοιοκτήτης, πού παίζει τόν κυριώτερον ρόλον καί δχι ή σημαία. Βεβαίως, ύπάρχουν κακοί «Ελληνες πλοιοκτήται, όπως ύπάρχουν καί κάθε δλλης έθνικότητος πού ού έχει κάποια ναυτιλίαν. Άλλ' είς τή μεγάλην των πλειονότηταν της «Ελληνες πλοιοκτήται, όπως και οι Βρετανοί, συντηρούν τά πλοία των καλώς, έχοντες συναίσθησιν τών εύθυνών των διά τήν προστασίαν τού καλού των άνδρας πού και τών περιουσιών των.

«Λέγεται συχνά ότι τό δινειρον κάθε «Ελληνόπαιδος είναι νά άποκτηση ίδικήν του ναυτιλιακή έπιχειρησιν. Ισως ύπάρχει κάποιος φθόνος άπο τάς διλλας προηγμένας ναυτιλιακάς χώρας δταν βλέπουν τό ένδιαφέρον καί τήν ύπερφάνειαν τών Έλληνων διά τήν ναυτιλίαν — πράγμα πού δέν συμβαίνει είς τήν χώραν των», καταλήγει τό «Φαίρπλαιη».

«Ημείς ούδεν, έχομεν νά προσθέσωμεν. «Οταν τά βέλη «έξ οίκείων» προέρχονται εύρισκουν καλύτερον τόν στόχον των. Συγχαίρομεν τό καβ' άλλα θαυμάσιον περιοδικόν «Φαίρπλαιη» διά τήν έντιμον στάσιν του.

### ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΣΙΣ...

«Ολαι οι χώραι τού κόδουμον συμπαρίστανται τούς ύπηκόους των, διαν έχουν προβλήματα είς διλλας χώρας. Τής μεταχειρίσεως αύτης έχαιρούνται συστηματικώς οι «Ελληνες και εις τήν Ναυτιλίαν τό φαινόμενον αύτό είναι συχνότατον. Ίδου ένα πρόσφατον παράδειγμα:

«Ελληνικόν πλοίον προσήραξε προσφάτως πλησίον τού Σουεζ. Διά τήν άποκόλλησιν τού σκάφους έπρεπε νά γίνη «Ξελιμπάρισμα», άλλα αι άρμοδιαι αίγυπτικαί ύπηρεσιαί διά τήν έργασίαν αύτήν — τήν μεταφόρτωσιν δηλαδή μέρους τού φορτίου είς έτερον σκάφος ναυλωθέν ύπο τής πλοιοκτητρίας έταιριας — έζητησαν άμοιβην τετραπλασίαν τής συνήθως καταβαλλομένης.

Πρό τής καταστάσεως αύτης η πλοιοκτήτρια έταιρια προσέφυγε είς τόν άρμοδιον έλληνικόν φορέα — δηλαδή τό Υπουργείον Ναυτιλίας — διά νά ζητήση συμπαράστασιν. Και τό σεβαστόν μας Υπουργείον άντι νά κάμην δι, έπι προκειμένω θά έκαμεν τό άντιστοιχον Υπουργείον οιασδήποτε χώρας, δηλαδή πά πρέμβη είς τάς άρμοδιας αίγυπτικάς ύπηρεσίας διά νά έπιστηση τό άποπον τής τοιαύτης άξιωσεως, περιωρίσθη είς τήν άποστολην ένός τέλεξ πρός τόν πλοιοκτήτρον τού σκάφους και έζητει νά μεριμνήση διά τήν άμεσον έπιτεώρησιν τού πλοίου — φυσικά μετά τήν άποκόλλησιν τού — ύπο τού παρακολουθούντος αύτό Νηογγώμονος και νά συνεχίση τούς πλόας μετά τόν έφοδιασμόν δι, άναλόγου πιστοποιητικού άξιοπλοίας...

Αύτή ήτα η συμπαράστασι τού καλού μας Υπουργείου. Καταχωρούμεν τήν περίπτωσιν άπλως και μόνον διά νά μή ύπάρχουν ψευδαισθήσεις διτι είναι δυνατόν νά ύπάρχη η οιαδήποτε έντευθεν συμπαράστασι, έπι παρομοίων καταστάσεων.

### ΘΕΜΑ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ

Τόν τελευταίον καιρόν διαπιστούται μία κάποια προσφορά ναυτικών διαφόρων κλάδων πρός ναυτολόγησιν και εις τήν έξελιξιν αύτήν θεωρείται διτι άθησε η δυσπραγία είς άριστον θομείου τομείς άπασχολήσεως είς τήν ξηράν και κυριώς είς τόν οικοδομικόν κλάδον χωρίς νά παραγωρίζεται και ή ανεργία τών νέων οίτινες άναζητούν άπασχολησιν και έπαγγελματικόν προσανατολισμόν.

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟ ΑΦΡΙΚΗ

### C. MARTALAS SHIPPING (PTY) LTD.



#### SHIPBROKERS - LINER & SHIPPING AGENTS - CHARTERING

HEAD OFFICE: 2416 Trust Bank Centre, Heerengracht 8001, P.O.Box 1404, Cape Town 8000

Telephones 22-7256, 22-3674, 43-1465, Home 49-4480

Telex: 57-20131, Cables: COMARSHIP - COMARCHART

DURBAN BRANCH: 21 st Floor, Suite 2103, Durban Bay House, 333 Smith Street, Durban 4001.

P.O.Box 3963, Durban 4000, Telephone 31-7582,

Telex 6-0718SA, Cables: COMARSHIP

Παραλήλως δύμας τονίζεται διτι ύφιστα το ούτιτον ποιοτικόν πρόβλημα εις το ναυτεργατικόν μας δυναμικόν. Αι ἀλλείψεις εις τόν ἐπαγγελματικόν καὶ εις τόν ἔργασιακόν τομέα αἰσθητά με καθημερινάς δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις ἐπί τών πλοίων (ζημιά δινει λόγου καὶ αιτίας, ειμὶ μόνον ἐξ ἀμελείας περὶ τήν ἐκτέλεσιν τών καθηκόντων πολλών ἐκ τών ναυτολογουμένων).

Τό ἐρώτημα τό δόποιον αὐτομάτως ἀνακύπτει είναι τί μέλλει γενέσθαι. Καθ' ἡμάς μία είναι ἡ λύσις: Ταχύρρυθμος μετεκπαίδευσις τών αιτούντων ναυτολόγησιν, καὶ τήν διάρκειαν τῆς ὄποιας πρέπει νά ἐφιστῶνται μετ' ἴδιαιτέρας ἐπιμονῆς αἱ ἔργασιακαὶ ὑποχρέωσεις τών μετεκπαίδευομένων, καὶ παραλήλως ἡ ἐπιβολή ἀστηρῶν, κυρίως οἰκονομικῶν, κυρώσεων εἰς τούς προκαλοῦντας ζημιὰς ἐξ ἀμελείας περὶ τήν ἐκτέλεσιν τών καθηκόντων των. Σημειούται διτι ἐν προκειμένω πρέπει νά ὑπάρχει καὶ ταυτόχρονος ἐλεγχός ὅπε τάς συνδικαλιστικάς ὄργανωσεις αἵτινες παραλήλως πρός τάς συνεχεῖς ἀξιώσεις των ὄφειλους πλέον νά μεριμνήσουν καὶ διά τήν ποιοτικήν καὶ ἐπαγγελματικήν ἐξύψωσιν τών μελών των ἀλλά καὶ διά τήν ἐπιβολήν ἐκ τού ναυτεργατικού σώματος ἐκείνων πού ἀπλώς παριστάνουν τούς ναυτικούς μόνον καὶ μόνον διά νά δημιουργούν προβλήματα εις τήν ναυτική μας οἰκογένειαν. Τό ζήτημα, καθ' ἡμάς, είναι ἐκ τών ούκ δινει καὶ πρέπει νά προκαλέσῃ τήν ἴδιαιτέραν προσοχήν δλων τών παραγόντων τής Ναυτιλίας.

### Η ΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Ορθώς ἐπισημαίνουν οι πλοιάρχοι τών ἀλληνικών πλοίων πού εύρισκονται εις τήν ράδαν τής 'Οδησσού διτι ἡ κυριωτέρα φροντίς τής 'Ενώσεως Πλοιαρχών δεον νά είναι πρώτον, ἡ τροποποίησις τής ισχυρότητος νομοθεσίας καὶ ἡ ἀλλαγή τής ἐπικρατούσας νοοτροπίας ὥστε ὅ πλοιαρχός νά παύση νά θεωρήται ἐκ προσομίου ὑπευθυνούς διά τάς περιπτώσεις ρυπάνσεως, ἐδεσματολογίου κλπ. διά τάς ὄποιας διώκεται με τήν ἐπιβολήν ἐξοντωτικών ποινών, καὶ, δεύτερον, ἡ διακοπή τού συνεχούς καὶ ἀνέχηγή του διώγμου τού πλοιαρχού ἀπό τά λιμενικά ὄργανα καὶ τής εύκολου παραπομπής του εις διοικητικάς ἀνακρίσεις καὶ πειθαρχικά συμβούλια δι-ἀσημάντους ἀφορμά.

Ὑπενθυμίζομεν διτι οι στόχοι αύτοι περιλαμβάνονται εις τάς προγραμματικάς διακρύεις τής νέας διοικήσεως τών Πλοιαρχών, ἡ ἐπισήμανσίς των δύμως καὶ ἀπό τούς ποντόπορους πλοιάρχους ἀποκτά ἴδιαιτέραν σημασίαν, σημασίαν ἡ ὄποια πρέπει νά γίνη ἀντιληπτή ἀπό δλους καὶ κυρίως ἀπό τόν διοικητικόν φορέα.

### ΑΣΥΝΕΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΑΙ

Αι πετρελαιοπαραγωγικαὶ χώραι ἡρχισαν καὶ αύται με τήν σειράν των νά αἰσθάνωνται τάς συνεπείας τής δισυνέτου πετρελαικής πολιτικής των. Αύτη ἀκριβώς ἐπλήξεν τάς βιομηχανικάς χώρας, ἀλλά καὶ τάς πτωχάς ἐν ἀναπτύξει. Κυριολεκτικώς ἀπεμύζησαν ἀστρονομικά ποσά, ἐν συνδυασμῷ με τήν γνωστήν τακτικήν τών 'Εταιριών πετρελαιού.

Ἡδη ἡ δυτική Εύρωπη καὶ αι Η.Π.Α. με πολλήν ὑπομονήν ἀντεπιτίθενται. Μείωσις τής καταναλώσεως ἀφ' ἐνός καὶ ἀφ' ἐτέρου ἔρευνα δι' ἐναλλακτικάς ἐνεργείας με ταυτόχρονον ἐπανεμφάνισιν τού ἀνθρακος.

Ἐπι ὄκτω ἐτη ἡ Παγκόσμιος οἰκονομική δραστηριότης ἀνεκόπη, συνεπικουρούντος καὶ τού πληθωρισμού ὡς παγκοσμίου φαινομένου. "Ἡδη ποιά τις αἰσιοδοξία διαφαίνεται. 'Η διαμάχη ἐντός τών κόπλων τού ΟΠΕΚ ἀποτελεῖ ὄποδειξην. Τά συσσωρευθέντα δισεκατομμύρια δολλάρια ἐπιζητούν κάποιαν διέξοδον. 'Η ἀνακύκλωσις τού χρήματος ἐπιβεβλημένην ἐκ τών πραγμάτων. Οι κερδοσκόποι τού προϊόντος αἰσθάνονται σειδέμονον τό δεδαφος τής παντοκρατορίας των. Θεαματι-

καὶ ἀλλαγαὶ εύρισκονται ἐν ἐξελίξει. 'Η ἀπλησία ἐντός ὀλίγου θά δρχίση νά ύποχωρεῖ καὶ ἡ παγκόσμιος οἰκονομική ἰσορροπία δέν θά καθυστερήσῃ. 'Η αἰθρία δέν ἀποκλείεται νά προβάλλει.

### Η ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΤΗΣ ΠΕΜΕΝ

Προβληματίζει τούς μηχανικούς ἡ ἀπόφασις τής διοικήσεως τής 'Ενώσεως των διά τήν κήρυξιν ἀπεργίας εις τά μεσογειακά καὶ ποντόπορα πλοία. 'Επι τού προκειμένου είναι ἐνδεικτικόν διτι κατά τήν συγκέντρωσιν ἡ ὄποια ἐπραγματοποιήθη εις τά γραφεία τής ΠΕΜΕΝ διά τήν ἐνημέρωσιν τών μηχανικών ἐπί τής ἀποφάσεως τής διοικήσεως των διά τήν κήρυξιν ἀπεργίας ἡ στάσις τών συγκεντρωθέντων ὑπῆρξε παγερά καὶ κατεβλήθη ἴδιαιτέρα προσπάθεια διά νά «θερμανθή» ἡ ἀτμόσφαιρα. Τούτο ἀλλά καὶ πληροφορίαι ἐκ τών πλοίων ἀποδεικνύουν διτι ὑπάρχει βαθύτατος προβληματισμός ἐκ μέρους τών μηχανικών ἐν σχέσει με τήν ἀπόφασιν τής διοικήσεως τής ΠΕΜΕΝ διά τήν κήρυξιν ἀπεργίας. 'Εναπόκειται εις τούς ἰδίους τούς μηχανικούς νά σταθμίσουν τάς εύθυνας των καὶ ἐναντι τών ἑαυτών των καὶ ἐναντι τού κλάδου των. 'Ημεις ὑπογραμμίζουμεν μόνον διτι ἡ ἴδιαιτέρα προσοχή ἐκ μέρους τών ἐπιβάλλεται. Οι καιροὶ ού μενετοί. 'Έκ τής στάσεώς των πολλά θά ἔχαρτηθούν.

Θά ἡδυνάμεθα νά ἐπεκταθώμεν ἀλλά ἐπειδή είμεθα βέβαιοι διτι καὶ ἡ δημοσίευσις ἀπλῶ πληροφοριών ἐπί τών διεργασιών πού γίνονται κατ' αὐτάς εις τόν ναυτιλιακών περιγυρών θά ἔχαρκτηρίζοντο ἐκ προσομίου ὡς δῆθεν ἐμμεσοί ἀπειλαὶ ὑπό τών ἀναλαβόντων ἐργαλαβικών τήν «προστασίαν» τών ναυτικών μας, πειριορίζομεθα εις τήν ἐπανάληψιν τής συστάσεως πρός τούς μηχανικούς διτι ἡ ἴδιαιτέρα προσοχή ἐπιβάλλεται ἐκ μέρους των. Καὶ θέλομεν νά ἐλπίζωμεν διτι θά ἐπιδειχθῇ διά τό καλον τών ἵδιων ἀλλά καὶ τού τόπου αὐτού ὁ ὄποιος ἐκ τής ναυτιλιακής δραστηριότητος τών 'Ελλήνων καλύπτει τό μεγαλύτερον μέρος τού χρονίζοντος ἐλλείμματος τού ισοζυγίου πληρωμών τής χώρας.

### ΔΙΑ ΤΟΝ κ. NOMARXHN KYKLADON

Εἰς τήν ναυτικώτατην Σύρον, τό λίκνον αύτο τής νεωτέρας 'Ελληνικής Ναυτιλίας, είς

τήν ώραιοτέραν θέσιν τού λιμένος της, δαπάναις τών Μεγάλων εύεργετών τής Νήσου ἀδελφών κ.κ. Γουλανδρή, ἔχει πρό πολλών ἐτών στηθή τό μηνημείον τού 'Αφανούς Ναύτου.

Τόδη ἀπό τούς πνέοντας ἀνέμους τό μηνημείον ἔχει ΑΥΤΟΑΠΟΚΑΛΥΦΘΗ, χωρίς καμίαν ἐπισημαντήσειν τελετήν ἀμρόζουσαν εις τούς ἀπολεσθέντας ἐν τή ἐκτελέσει τού καθηκόντος Συριανούς Ναυτικούς.

Ούδεις ἐφέρόντισε, παρά τάς ἐπανειλημμένας συστάσεις τών στηλών τούτων. 'Ο Δημαρχός 'Ερμουπόλεως δηλοὶ ἀναρμοδότητα, δι πρόεδρος τού Λιμενικού Ταμείου ἀγνοεῖ τό θέμα, αἱ ἐπιστημονικαὶ, 'Επαγγελματιοτεχνικαὶ, 'Εμπορικαὶ, ἐργατικαὶ ὄργανώσεις ἀδιαφορούν ὡς ἀναρμόδαιαι νά κινήσουν τό τέλμα.

Τό μηνημείον τού 'Αφανούς Ναύτου γίνεται ὄντικεμένον κακοπίστου κριτικής ἀπό χρονογράφον Κυκλαδικής 'Εφημερίδος, δοτις ἀσχολεῖται περισσότερον με τήν τεχνοτροπίαν τού έργου παρά με τήν ούσιαν. Καὶ ὁ ἀδρατος 'Αφανής ναύτης' μή δυνάμενος νά διαμαρτυρηθῇ διά τήν τοιαύτην κακομεταχείρισιν του σιωπᾶ.

Παρακαλεῖται ὁ κ. Νομάρχης τών Κυκλαδῶν, δι πως ἐπιληφθῇ τής ύποθέσεως. Είναι δλλωστε τόσον ἀπλή καὶ δέν χρειάζεται χρήματα. Μόνον καλή θέλησις καὶ κατανόσιος χρειάζεται.

Αἱ στήλαι αύται διτι ἐπιμείνουν ἐπί τού θέματος ἔως δι τους οι Συριανοί συναισθανθούν τό καθηκόν τους καὶ ἐκδηλώσουν τήν εύνωμωσύνην τους πρός τόν 'Αφανή θαλασσινόν ήρωα, δοτις πολλά συνεισφερον διά τήν εύδαιμονούσαν σήμερον πόλιν, διαφοροτρόπωας, με πολλήν ὄδύνην θά ἡδυνάμεθα νά επιπωμεν: Αίδως Συριανοί.

### «ΚΙΝΔΥΝΟΣ» ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ

Ο πολὺς κ. Κολλάτος, ὁ ὄποιος κατά τήν «Καθημερινήν» ἔρχεται τό καλοκαίρι (εις τήν 'Ελλάδα), ρίχνει μιά «βόμβα», βγάζει ἐνα τουσύβαλι λεφτά καὶ ἔξαφανίζεται, θεωρεῖ δι τούς «οἱ ἐφοπλισταὶ σάν «εἰδος» είναι ἔνας τεράστιος κίνδυνος» (διά τόν τόπον) καὶ νομίζει δι τούς «δροῦ πιό γρηγορότερα φύγουν ἀπό τήν 'Ελλάδα τόσο καλύτερα θά είναι». 'Επίσης δι πολὺς κ. Κολλάτος, ὁ ὄποιος ἀφού «βγάλει ἔνα τουσύβαλι λεφτά τό καλοκαίρι καὶ τά ροκανίζει ἐν συνεχείᾳ εις Παρισίους,

## 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



χωρίς διακοπήν, τά έν λόγω μηχανήματα δέν λειτουργούν εις άρκετά άπό τά πλοιά τής έταιρίας, ή όποια έξαναγκάζεται εις προσθέτους δαπάνας, διά τάς άπαραιτήτους έπισκευάς αίτινες θά έπεφεύγονταί έάν οι υπεύθυνοι τών πλοιών έκαμναν κανονικώς τήν έργασίαν των ένων παραλήλων δέν θά ύπηρχαν και προβλήματα διά τήν άσφαλειαν τών πλοιών και τών πληρωμάτων των.

Όμολογούμε διτι μέχρι τούδε δέν ίδωμεν άπο καμμίαν συνδικαλιστικήν όργάνωσιν άλλα ή από αύτούς τούς ίδιους τούς ναυτικούς νά ζητούνται εύθυναι άπό τούς πράγματι υπεύθυνους διά τήν τοιαύτην κατάστασιν. Εις ώρισμένας μόνον περιπτώσεις ναυτικοί, άπολυμένοι διά διαφόρους λόγους, κατηγορούν έν τών ύστερων πλοιοκτηρίας έταιρίας διτι δέν έλειπούργει ή άντλια πυρκαϊάς και δι' δλλας έλλειψεις τών σωστικών μέσων, χωρίς νά προσδιορίζεται έάν δι' αύτό εύθυνονται αι πλοιοκτήτρια έταιρία ή οι υπεύθυνοι τού πλοίου.

Τό πρόβλημα καθ' ήμάς είναι σημαντικώτατον και θά πρέπει και τό 'Υπουργείον και αι συνδικαλιστικαί όργανώσεις νά λάβουν συγκεκριμένην θέσιν και τά ένδεικνυόμενα μέτρα διά τήν άποφυγήν τών παραλείψεων αύτων πού μπορούν νά παρακαλέσουν μοριαίας καταστάσεις και διά τά πλοία και τά πληρώματά των. Είναι ένας τομέας εις τόν διόποιον πρέπει νά έκλειψει ο «ώχαρεφισμός» πού έπικρατει και πού άρχει γει εις άτυχήματα τά διόποια θά ήτο δυνατόν νά έχουν προληφθεί.

Έπι αύτού είναι χαρακτηριστική ή μαρτυρία πλοιάρχου ή διόποιος είχε και έξακολουθεί νά έχη πάθος με δι. τι άφορά τήν άσφαλειαν τού πλοίου και τού πληρώματος. Εις πλοιον είτε τό διόποιον ύπερτεύση πρόσφατα έκαμνε άνελπιτώς διλα τά προβλεπόμενα γυμνάσια και έβδομαδιαίον έλεγχον δλων τών συστημάτων άσφαλειας και τών σωστικών μέσων, γεγονός πού είχε προκαλέσει τήν άγανάτησιν — μάλιστα, άγανάτησιν — τού πληρώματος. "Οταν άμως προεκλήθη πυρκαϊά άπό άμελειν είτε τό σκάφος, τό διόποιον σημειωτέον ήτο δεξαμενόπλοιον, πού κατεσβέθη με τά μέσα τού πλοίου και ύπό τού πληρώματος προετοιμάσμενο πληρώματος εις διάστημα μόλις πέντε λεπτών δλοι έσπευσαν νά συγχαρούν τόν έπιμονον πλοίαρχον και τού έζητησαν συγγνώμην διά τήν προγενεστέραν συμπεριφοράν των.

• Επειδή φιοβούμεθα διτι τό 'Υπουργείον θά μάς ζητήση συγκεκριμένας πληροφορίας διά τήν άναφερθείσας άνωτέρω πλοιοκτηρίας έταιρίας τονίζομεν έκ προσιμόιον διόν πρόκειται νά άπαντήσωμεν, διότι είναι μαθηματικώς βέβαιον διτι παρά τό γεγονός διτι καταβάλλουν ιδιαιτέρων προστάθειαν διά τήν άσφαλειαν τών πλοιών και τών πληρωμάτων τών τελικών θά έχουν αύτά τά προβλήματα και διχι ού πεύθυνοι ναυτικοί.

### BAPYNOYSA SYNO DOS

Δύο καιρίας σημασίας ζητήματα θά συζητήση ή σύνοδος τών 'Υπουργών Μεταφορών και Ναυτιλίας τής EOK, ή όποια θά συνέλθη τήν 18ην τρέχοντος εις τό Λουξεμβούργον. Τό πρώτον άφορά τήν κατευθυνήσιον διόγιαν τής EOK διά τάς έπιθεωρήσεις τών πλοιών εις τούς κοινοτικούς λιμένας και τό δεύτερον τό ζήτημα τών σχέσεων τών χωρών-μελών τής Κοινότητος με τρίτα χώ-

ραίς. Άμφοτερα τά θέματα ένδιαφέρον ιδιαιτέρως τήν Έλλάδα. Επι τού θέματος τού έλεγχου τών πλοιών εις τούς Κοινοτικούς λιμένας ή έλληνική διόποιος, διπως δλλωστε διετυπώθη και κατά τήν πρόσφατον διμιάν τού 'Υπουργού κ. Φικιώρη εις τήν 'Ενωσιν Ξένων 'Ανταποκριτών (28.5.81), είναι διόν δέν ύπάρχει άντιρροις διά τήν έκδοσιν «τιρεκτίβας» τής EOK, άρκει νά μή δημιουργούνται πολλοί μηχανήματα διά τήν παρακολούθησην τού ίδιου άντικειμένου, διότι αύτό έν τελευταία άναλύσει θά έβλαπτε τά πλοία πού πλη-

ρούν τά διεθνώς παραδεδεγμένα στάνταρτανταν.

Εις τό ζήτημα τών σχέσεων με τρίτας χώρας ή έλληνική διόποιος είναι διτι ή σχετική πολιτική τής EOK πρέπει νά είναι προσηρμοσμένη εις τόν Κανονισμόν 954/1979, που καθορίζει τόν τρόπον με τόν διόποιον θά κυρωθή — έάν και ίσταν θά κυρωθή — άπό τάς χώρας τής EOK ή Κώδικη τής Ουντκαν. 'Επι' αύτού, έχηγησε δι. κ. Φικιώρης, ύπάρχει μία άλλαδική πρότασις και άναμενεται διτι εις τήν σύνοδον τών υπουργών θά γίνη και σχετική δηλωσις. Ή έν λόγω πρότασις άποτελείται άπό τρία σημεία:

Πρώτον, διτι θά έπαναδιατυπωθή ή θέλησις τών χωρών-μελών τής EOK νά κυρώσουν τόν Κώδικα τής Ουντκαν συμφώνως πρός τόν Κανονισμόν 954/79.

Δεύτερον, διτι μέχρι τής κυρώσεως τού Κώδικος αι χώραι-μέλη εις τάς διμερείς συμφωνίας των με τρίτας χώρας δέν θά πρέπει νά περιλαμβάνουν άντιθέτους δρους κυρίως εις τόν τομέα τής κατανομής φορτίων.

Τρίτον, διτι πρέπει νά έκφρασθη ή βούλησις τής Κοινότητος διτι δσαι συμφωνία είχουν συναφθή δέν θά έχουν έφαρμασήν έφοδον θίγουν τόν Κώδικα και δέν πρέπει νά ισχύουν τυχόν ρήτραι κατανομής φορτίων. 'Η Έλλας, πάντως, είναι άντιθέτος εις κάθε συμφωνίαν, κρατήκην ή έμπορικην διά τής όποιας παρεμποδίζεται τό δικαιώμα συμμετοχής τών CROSS TRADERS εις τάς μεταφοράς και ειδικώτερον εις τάς μεταφοράς μπάλκς.

Κατά τήν προαναφερθείσαν όμιλίαν του εις τήν 'Ενωσιν Ξένων 'Ανταποκριτών δι. κ. Φικιώρης ή πρέπει νά έκφρασθη τάς ύποχρεώσεις πού έχει άναλλειτησιν είτε τό Κοινοτικό κεκτήμενον εις τό θέμα τής κυρώσεως τού Κώδικος τής Ουντκαν. 'Επι τού παρόντος δμως άναμενεται τάς έξελιξεις, έχουσα ύπ' δψιν τής διτι καμμία χώρα-μέλος δέν έπεκύρωσε άκομτ τόν Κώδικα, θέλει δέ νά πιστεύη διτι ύπάρχουν άκομτ περιθώρια έπανεξετάσεως τού θέματος, ώστε νά ύπάρχει μία δρθολογικωτέρα δομή τών 'Κόνφερενς' ένισχυσοσ τήν άπροσκοπον και δνευ κυβερνητικών άποφάσεων λειτουργίαν των και έξαλείφουσα τά μειονεκτήματα των.

'Άλλα έάν εις τάς τακτικά γραμμάς, ύπε-

## HELLAS - MAR. S.R.L.

SHIPBROKERS — CHARTERERS

(P + I CLAIMS ALL MATTERS)

SHIPPING AGENTS

HEAD OFFICE BUENOS AIRES

ATTEND ALL ARGENTINIAN PORTS

## GEN. DIR. CON. VALAOURIS

TELEX: 18724 ELLAS AR

TELEGR. HELLASMAR BAIRRES

PHONES: 310483, 311384, 321616

313397, 329735

AOH 474660

(Ship Supplies Dept)

IMPORT — EXPORT

SAN MARTIN 1119

BUENOS AIRES — ARGENTINA

## H ΠΑΡΑΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΤΟ YEN

Άξιωματούχος τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας, εις ίδιαιτέρων του συνομιλίαν με συνεργάτην τών 'Χρονικών" ύπεστηριξε διτι τό YEN άδυνατει νά λάβη τό παραμικρόν μέτρον εις τήν ύπόθεσιν τής άντισματικής συμπεριφοράς τής πλοιοκτητρίας έταιρίας τού "Ελ. Γκρέκο". Μάλιστα, διά νά δώσα έμφασιν εις αύτήν τήν άδυνατίαν τού 'Υπουργείου ή έν λόγω άξιωματούχος άνεφερε διτι έάν και πάλιν ζητηθή και παρασχεθή συνηγορία διά τήν δρομολόγησην πλοίου εις τήν γραμμήν διά τήν όποιαν έζητηθη και ή συνηγορία διά τό "Ελ. Γκρέκο" και άθετηθή έκ μέρους τών πλοιοκτητών δόρος τής δρομολογήσεως τού πλοίου, λόγου χάριν, με αφέτηριαν λιμένα τής Κρήτης, και πάλιν τό YEN θά είναι άνισχυρον νά πράξη τό παραμικρόν.

'Εκ τών άνωτέρω συνάγεται σαφώ διτι τό 'Υπουργείον ρίπτει τό βάρος διά τήν μη λήψιν μέτρων κατά τών άρνουμένων νά συμπρωφωθούν πρός τάς συμβατικάς τών ύποχρεώσεις εις τάς άρμοδιας νομισματικάς άρχας πού ένεκριναν και τήν χρηματοδότησιν και τήν συναλλαγματικήν διευκόλυνσιν τής πλοιοκτητρίας έταιρίας τού "Ελ. Γκρέκο".

Καθ' ήμας, πάντως, τό 'Υπουργείον δέν είναι άνισχυρον, ώς θέλει νά τό έμφανιζη ή έν λόγω άξιωματούχος, διότι άπλούστατα, έφ' δσον διαπιστώνει πλέον τήν ρήτρην άρνησιν τής πλοιοκτητρίας έταιρίας τού "Ελ. Γκρέκο" νά συμπρωφωθή πρός τάς συμβατικάς τής ύποχρεώσεις, θά έπρεπε νά άνακαλέση τήν συνηγορίαν του, ή όποια έπέτρεψε και τήν χρηματοδότησιν και τήν συναλλαγματικήν διευκόλυνσιν διά τήν άπόκτησιν τού πλοίου.

'Εάν δέν προβή εις τήν έν λόγω ένέργειαν καθίσταται συνυπεύθυνον εις μίαν βάναυσον περιφρόνησιν κανόνων και, έπαναλαμβάνοντεν, δίδει πρός τούς πάντας τό θίθικον δίδαγμα: «Παραπλανείστε τό Κράτος, ούδεις θά σας ένοχλήση». Είμεθα ύποχρεωμένοι νά ύπογραμμίσωμεν διτι εις τήν περίπτωσιν αύτήν ή εύθυνη δέν άνηκε μόνον εις τήν πολιτικήν ήγεισιν τού 'Υπουργείου άλλα και εις τούς άρμοδιούς ύπορεσιακούς παράγοντας οι όποιοι δέν είδαμε νά άντιδρούν. Είς ποιαν, λόγου χάριν εισήγησιν πρέβησαν έπι τού προκειμένου πρός τόν 'Υπουργόν ή άρμοδια Διεύθυνσις, Γενική Διεύθυνσις και άρχηγός τού Λιμενικού Σώματος:

γράμμισε έν συνεχεία δι. κ. Φικιώρης, ήμπορούν νά δικαιολογούνται διάφοροι έπιχειρούμενοι ρυθμίσεις, δι. τομεύς τών μεταφορών μπάλκς έπιβάλλει τήν άπολυτον έφαρμασήν τών άρχων τού έλευθερου άνταγωνισμού και τήν έλευθερίαν τών φορτωτών πρός έπιλογήν τού πλοίου τής άρεσκείας της. 'Η θέσις αύτή τής Έλλαδος είναι άπολυτος και πρός τήν κατεύθυνσιν αύτήν θά είσηγητη τήν χάραξιν τής πολιτικής τής EOK.

## NA ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΘΟΥΝ ΟΙ NAYTIKI

Μετά τόν φόνον τού "Ελληνος ήλεκτρολόγου τού πλοίου «Κάπταιν Λεμίδη» εις τό Λάγος, δύο νέα «ρεσάλτα» έναντιον έλληνικών πλοίων έσημειώθησαν εις τόν έν λόγω λιμένα τής Νιγηρίας. Και θεωρούμε άπολύτως εύλογον τήν έξαντον τών πληρωμάτων τών 35 περίπου έλληνικών πλοίων πού εύρισκονται εις τό Λάγος διά τήν λήψιν μέτρων προστασίας τής ζωής των. Άρμοδια πηγή τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας έδηλωσε έπι τού προκειμένου διτι τό μόνον πού μπορεί νά γίνη άπό τής πλευράς τού YEN πρός τήν κατεύθυνσιν αύτήν είναι διαβήματα πρός τήν κυβερνησίαν τής Νιγηρίας, τά όποια και γί-

νονται μέσω του Ύπουργειού 'Εξωτερικών. Είναι αυτονόητον ότι τα διπλωματικά διαβήματα δέν άρκουν εις μίαν χώραν δημοφιλείς είναι οι έχει την παραμικράν σημασίαν, δι' ότι κατά τήν γνώμην μας, τα διαβήματα πρέπει νά γίνουν άπό τους διεθνείς ναυτιλιακούς όργανοις μούσιούς. Μόνον ή απειλή κηρύξεως ένός διεθνούς μπούκοτάς είς τας μεταφοράς της Νιγηρίας θα πείστη την κυβέρνησην της νά λάβη τη πρόσκοντα μέτρα προστασίας της ζωής των ναυτικών οι οποίοι μέ τα πλοία τα οποία έπανδρώνουν έξιπρετούν τό εισαγωγικόν και τό έξαγωγικόν έμπροτον της χώρας αύτης. 'Εγινε πρό την κατεύθυνσιν αύτήν, δηλαδή πρό τους διεθνείς ναυτιλιακούς όργανοις μούσιούς, καμία ένέργεια άπό το Ύπουργειον Ναυτιλίας:

### ΜΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΣ

Εις την Χίον, μέ την τόσον μακράν ναυτιλιακήν παράδοσιν, και μέ την τόσον θαυμαστήν, την πρώτην, εις τα θαλάσσια έργα έπιδοσιν των τέκνων της, πρέπει νά συσταθή ή άνωτέρα σχολή Ναυτικής έκπαιδευσεως. Είναι τούτο μιά άναγνώρισις και εν τελευταία λέξει μιά άναγκη, διά την τόσον έχουσαν άναγκην στελεχών μεγάλην Ναυτιλίαν μας.

Ούδεμια δέν ήμπορει νά προβληθή άντιρρησις εις τό αίτημα αύτο. 'Η Χίος και τά έκλεκτά της τέκνα προπρεύνονται πάντος άλλου εις την σημειουμένην πρόσδοτον της Ναυτιλίας μας. 'Η σύστασις έκει σχολής είναι μία άναγνώρισις, παρ' ούδενός μή άμφισβητουμένη.

### ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΛΟΔΑΠΟΥΣ

'Επιστημαντονται δύο βασικά προβλήματα, διτίνα άπασχολούν την 'Ελληνικήν Ναυτιλίαν, λόγω τών κατ' αύτής οίκονομικών συνεπειών. Και είναι ταύτα: 'Η έρμηνεια περί προσοντούχου Ναυτικού, ητις δίδεται ύπό του Κρατικού φορέως διά τους άλλοδαπούς και ή μη παρακράτησις παρά των άλλοδαπών ναυτικών, τών ύπερτερούντων έπι έλληνικών πλοίων, τών άντιστοίχων πρός τό NAT εισφορών των.

### ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ

Ναυτικού 'Απομαχικόν Ταμείον, Οίκος του Νάυτου, Ναυτικόν Νοσοκομείον και Ταμείον Προνοίας άποτελούν τα ίδρυματα προστασίας τών ναυτικών μας. Αύτά πρέπει δχι μόνον άρτιώς νά λειτουργούν, άλλα και διευρύνοντα την προστασίαν των νά παρέχουν εις την ναυτικήν οίκογένειαν πλήρη τήν συμπράστασίν των.

'Επίμονος πρέπει νά καταβάλλεται ή προσπάθεια βελτιώσεως της προσπαθείας, δημοφιλείς παρέχεται πλήρης η προστασία τών ναυτιλομένων, βελτισμένης τής πρόσθιας αύτούς και τάς οίκογένειας των προνοίας.

Γράφομεν τά άνωτέρω διά νά ύπογραμμίσωμεν τήν ύποχρέωσιν της έργοδοσίας και τού Κράτους, δημοφιλέρη τά πολλά, ίνα τά

Ίδρυματα αύτά ύπέρ των ναυτικών έκπληρώσουν εις τό άκεραιον τήν πάστολήν των.

Πρέπει νά ομολογηθή διή ή έργοδοσία — οι έφοπλισταί — εισφέρουν πολλά και οι ναυτικοί άπό μέρους των δχι δλίγα. Τό Υπουργειον Ναυτιλίας, δημερ διαχειρίζεται την δλην ύπόθεσιν τής προστασίας τής ναυτικής μας οίκογένειας, πρέπει ίδιαιτέρα νά καταβάλη φροντίδα διά των στελεχών τού Λιμενικού Σώματος, δημως πλήρης η προστασία τής ναυτικής μας οίκογένειας έπιτυγχάνεται.

### ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟΝ

Όκ. Δημ. Κωττάκης αισθάνεται τήν ύποχρέωσιν, δχι μόνον διά ζώσης, άλλα και έγγραφως διά τών «Ναυτικών Χρονικών», νά έκφραστη τάς άπειρους εύχαριστίας του, πρός δουσ — τοις πολλοίσ — διά τά καλά, έπαινετικά, λόγια τά οποία πολλαχώθεν άπομενησαν πρός αύτόν και τό έργον του έπι τή 50ητηρίδι τών «Ναυτικών Χρονικών». 'Η άναγνώρισις αύτη, πολλαπλασία ήτο πάσης δλλης άμοιβης.

Τό «Δ ε λ φ ι ν ι» τού Οίκου Μιχ. Καραγεώργη, έτιμησεν εις τήν τελευταίαν του δκδοσιν, τά «Ναυτικά Χρονικά» και τόν κ. Δημ. Ν. Κωττάκην, τάς εύχαριστίας μας και εις τό καλόν περιοδικόν άπευθύνομεν.

Δ.Ν.Κ.

### ΠΑΛΙΝ ΤΟ 80%

'Επαναλαμβάνομεν διή θεωρούμεν δικαιον, παρά τό γεγονός διή ύπάρχουν και άντιθετοι άπόψεις διά τάς οποίας θά ομιλήσωμεν κατωτέρω, τό αίτημα τών Α' πλοιάρχων και μηχανικών δημως ή συνταξίας των καθορισθή εις τό 80% τού συμβατικού των μισθού. Διαφωνούμεν δμως ριζικώς μέ την συντονιστικήν έπιτροπήν των ή οποία ήξωσε τήν άπομοπήν άπό τό Δ.Σ. τού NAT ένός έκπρωσώπου του έφοπλισμού δημοίος διεύπωσε άντιθετοις άπόψεις, διότι τούτο θά άδηγούσε εις τήν κατάργησην τής έλευθεράς έκφρασεως πού είναι έκ των ούκ δνευ τού δημοκρατικού πολιτεύματος. Δι' θ συνταξίωμεν εις τήν έλγων συντονιστικήν έπιτροπήν περισσοτέρων προσοχήν εις τόν χειρισμόν τού θέματος.

Αι άντιθετοι άπόψεις περί τών οποίων άνεφερθημεν έν άρχη ίποστριζουν διή δέν είναι δίκαιοι οι Α' πλοιάρχοι και μηχανικοί νά λαμβάνουν τό 80% τού τελευταίαν συνταξιοδοτικού των μισθού, διότι τούτο θά κατέληγε τελικώς εις βάρος των άλλων κλάδων οι οποίοι δέν έχουν τήν έξελεκτικήν πορείαν τών πλοιάρχων και τών μηχανικών. Συγκριμένως, κατά τάς έλγων άπόψεις ή ναυτης, λόγου χάριν, καταβάλλει συνεχώς εισφοράς ναύτου και λαμβάνει τών συνταξιοδοτικού μισθούν τού ναύτου, ένων οι πλοιάρχοι και νά έκτιμησουν τί εισέφερεν εις τήν Έθνικήν Ναυτιλίαν ή δραστηρίστης τού Οίκου «Ρεθύμνης — Κουλουκουντής». 'Οσοι έζησαν τά χρόνια αύτά και έγγνώρισαν τήν Έλληνικήν Ναυτιλίας τίς έξελιξεις, δσοι έγγυτερον άκομη συνηλλάγησαν ύπό τό Ναυτιλιακόν στερέωμα, αύτοί πρώτοι ήμπορούν και νά έκτιμησουν τί εισέφερεν εις τήν Έθνικήν Ναυτιλίαν ή δραστηρίστης τού Οίκου «Ρεθύμνης — Κουλουκουντής». 'Από τής συστάσεως του, μέ πρωθιμού εις τό Μανώλην Κουλουκουντήν, τό γραφείον αύτού ύπηρε τό κίνητρον, δημερ έφερε τήν Ναυτιλίαν μας πρώτης διεύθυνούς πλέον έπιτροπου. 'Αν ε δεις έπλειστους δουσ έφοπλιστάς, έκτοτε σταδιοδρομήσαντας έπιτυχώς και παρέσχεν δλην του τήν δυναμικήν ικανότητα διά νά προαγάγη τόν Έλληνα ναυτιλόδμενον εις τό διεθνές τότε κέντρον τής Ναυτιλίας, τό Λονδίνον. Τό καλόν του δνομα, ή έκτιμησις τών οίκονομικών και ναυτιλιακών κύκλων τής Άγγλικής Μητροπόλεως, έτεθη δλόκληρον εις τήν διάθεσιν τού Έλληνος ναυτιλούμενου.

Πολλοί, πάμπολοι, οι άναχθέντες εις έφοπλιστάς και έκτοτε λαμπρώς σταδιοδρομήσαντες, χάριν άκριβώς εις τήν παρέμβα-

τού μηχανικών καθ' έξης. 'Ομολογούμε διή έχει κάποιαν βάσιν ή συλλογικήν αύτή, άλλα έπειδη τό 80% τού συνταξιοδοτικού μισθού έχει πλέον καθιερωθή διή δλους τούς δλλους κλάδους έργαζμένων — έκτοτε τής Ναυτιλίας έννοούμε — θεωρούμε τό αίτημα τών Α' πλοιάρχων και μηχανικών δίκαιον και ζητούμε νά ίκανοποιηθή μέ άπόφασιν τού Δ.Σ. τού NAT, διότι ούτως ή δλλως θά ίκανοποιηθή μέ άπόφασης τών άμοδων έργανων τής Πολιτείας εις τά οποία θά προσφύγουν άναγκαστικώς οι ένδιαφερόμενοι, άν τελικώς ύπάρχει άρνητική άποφασία τού Δ.Σ. τού NAT.

'Έκεινο πού έχει καθ' ήμας ίδιαιτέραν σημασίαν είναι ή ένισχυσις τού NAT ήμερους τής Πολιτείας διά νά δυνηθή τό Ταμείον νά άνταποκριθή εις τάς ύποχρεώσεις του πρός τούς ναυτικούς μας. Τό NAT, έπαναλαμβάνομεν διά πολλούτερον φοράν, συνεισφέρει εις τόν κρατικόν κορβανάν σημαντικώτατα ποσά και δή εις συνάλλαγμα. Δικαιούται συνεπώς νά τύχη έκ μέρους τής Πολιτείας τής μεταχειρίσεως έκεινης πού έξασφαλίζεται εις τούς εισάγοντας καθ' οινοδήποτε τρόπον συνάλλαγμα εις τήν χώραν. Και νομίζομεν διή πρός τήν κατεύθυνσιν αύτήν πρέπει νά κινηθούν κυρίως άι άργανώρισεις τών έν ένεργεια ναυτικών, διότι οι συνταξιούχοι εις τόν τόπον άι πρόσθιονται «στιμμένες λεμνόκοπες» και ή φωνή των δέν έχει τήν έργαζμένων. Παραλλήλως, έπαναλαμβάνομεν, αι άργανώρισεις τών έν ένεργεια ναυτικών έκφιλουν άξιωσουν και νά έπιτύχουν — εις τήν φαρέτραν των ύπάρχουν άποτελεσματικά δπλα, άρκει νά τά χρησιμοποιήσουν δημοφιλείς πρέπει — και διά τούς συνταξιούχους τού NAT τόν φορολογικήν μεταχειρίσιτον τών έν ένεργεια ναυτικών, διότι και αύτών αι συντάξεις έκπροσχονται άπό εισφοράς καταβληθεσσας εις συνάλλαγμα. 'Εάν δέν γίνη και ή ρύθμισις αύτή, τότε ή ίκανοποιηθήσις τού αίτηματος τών Α' πλοιάρχων και μηχανικών διά τόν καθορισμόν των συντάξεων των εις τό 80% τού συμβατικού μισθού θά είναι δώρων άδωρον, διότι διή θά παίρνουν άπό τό NAT θά τό δίδουν μέ τό δλλο χέρι εις τό Κράτος ύπό τήν μορφήν φόρου εισοδήματος. Μία ματία εις τούς διατηρούνται άναλλοιωτοι παρά τόν καλπάζοντα πληθωρισμόν πειθουν άπολύτως περί αύτού.

### ΤΟ ΓΡΑΦΕΙΟΝ «ΡΕΘΥΜΝΗΣ — ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ»

Κλείει τά έξηκοντα χρόνια (21 Ιουλίου), άφοτο συνεοτήθη εις τό Λονδίνον τό Γραφείον «Ρεθύμνης — Κουλουκουντής». 'Οσοι έζησαν τά χρόνια αύτά και έγγνώρισαν τήν Έλληνικήν Ναυτιλίας τίς έξελιξεις, δσοι έγγυτερον άκομη συνηλλάγησαν ύπό τό Ναυτιλιακόν στερέωμα, αύτοί πρώτοι ήμπορούν και νά έκτιμησουν τί εισέφερεν εις τήν Έθνικήν Ναυτιλίαν ή δραστηρίστης τού Οίκου «Ρεθύμνης — Κουλουκουντής». 'Από τής συστάσεως του, μέ πρωθιμού εις τό Μανώλην Κουλουκουντήν, τό γραφείον αύτού ύπηρε τό κίνητρον, δημερ έφερε τήν Ναυτιλίαν μας πρώτης διεύθυνούς πλέον έπιτροπου. 'Αν ε δεις έπλειστους δουσ έφοπλιστάς, έκτοτε σταδιοδρομήσαντας έπιτυχώς και παρέσχεν δλην του τήν δυναμικήν ικανότητα διά νά προαγάγη τόν Έλληνα ναυτιλόδμενον εις τό διεθνές τότε κέντρον τής Ναυτιλίας, τό Λονδίνον. Τό καλόν του δνομα, ή έκτιμησις τών οίκονομικών και ναυτιλιακών κύκλων τής Άγγλικής Μητροπόλεως, έτεθη δλόκληρον εις τήν διάθεσιν τού Έλληνος ναυτιλούμενου.

Πολλοί, πάμπολοι, οι άναχθέντες εις έφοπλιστάς και έκτοτε λαμπρώς σταδιοδρομήσαντες, χάριν άκριβώς εις τήν παρέμβα-

### 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  
Telephone: (027) 227.5499 (4 lines) - A.O.H. 227.4596  
Telex: (0272) 313 — Telegrams POSEIDON — VITORIA-ES



σιν τού Γραφείου «Ρεθύμνης - Κουλουκουντής». Από τούς συστήσαντας τό ίδρυμα μερικοί παρήλθον. Ο πρωθιερές εύ ήτη την 60η ετηρίδα τού Γραφείου, πού συνέστησε με συνεργάτην του διεσοδού τό μακαρίτην Μηνών Ρεθύμνην. Ο Μανώλης Κουλουκουντής ηγήθησε νά ίδη ανάπτυσσα σομένους τόσους και τόσους «Ελλήνας εφοπλιστάς. Τόν χαρακτηρίζουμεν ώς τόν πρωθιερέα της Ναυτιλίας μας. Αύτος τά μεγίστα συνέβαλεν είς τήν προπολεμικήν της ανάπτυξιν και αύτος ηγήθησε νά τήν ίδη μετά τόν πόλεμον ανασυγκροτούμενην.

Διά τά «Ναυτικά Χρονικά» άτινα έζησαν διά νά ίδουν τήν μεγάλην, τήν πρώτην παγκοσμίως Ναυτιλίαν, τό Γραφείον Ρεθύμνη - Κουλουκουντής είναι δημιουργός και ο Μανώλης Κουλουκουντής ο πρωθιερές. Ή ιστορία αύτά μάς λέγει.

Δ.Ν.Κ.

### Η ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΣ ΤΟΥ ΝΕΩΡΙΟΥ ΣΥΡΟΥ

Κατά τό πρώτον τετράμηνον τού τέχοντος έτους έπεισε καθημερινά είς τό ΝΕΩΡΙΟΝ 49 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 1.296.396 τόννων d.w. Τά πλοία αύτά είναι τά έξη:

Όνομα πλοίου	Τόννοι	Σημαία
	D.W.T.	
KIOUMPAN	3.086	Σοβιετική
BENTSOYR LOU'IZIANA	53.355	Λιβερίας
ONTA	4.345	Σοβιετική
SANNY KOVHN	3.200	Νορβηγίας
ΣΑΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	29.023	Έλληνική
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΗΡΑ	27.204	Λιβερίας
ΡΑΣΤΑΝΟΥΡΑ	64.361	Σ. Αραβίας
ΖΑΠΦ	25.402	Έλληνική
ΠΟΠΑΡ ΧΟΝΤΟΥΡΑΣ	10.873	Δ. Γερμ.
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	29.142	Έλληνική
KILA	2.401	Σοβιετική
ΣΙΛΒΕΡΟΣΠΡΕ'Υ	6.360	Βρετανική
ΣΙΤΥ ΟΦ ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ	13.704	Βρετανική
TORM KRISETINA	25.635	Δανίας
ΠΑΛΟΥΝΤΙΝΑ	25.539	Βρετανική
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	11.557	Έλληνική
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	4.086	Έλληνική
ΖΕΝΙΚ	60.785	Έλληνική
ΓΙΟΧΑΝΝΑ ΣΟΥΑΤΕ	8.199	Κύπρου
ΣΤΡΕΝΗ ΟΦ ΚΑΝΖΟ	32.290	Βρετανική

## Η ναυλαγορά

Οι ναύλοι τών μπάλκ κάρριερ έκπιπτουν καθημερινώς, καθώς ή προσφορά τοννάς υπερβαίνει τήν ζήτησιν. Αι βραδείαι έξελιξεις τών διαπραγματεύσεων μεταξύ τών αμερικανικών άνθρακωρύχων και τών έργοδοτών των μειώνουν τάς έπλιδας μάς άνακαμψεως είς τό έγγυς μέλλον.

Χαλαράι και αι έξαγωγαι δημητριακών. Αι έπλιδες διά της δρασί τού «έμπραγκο» θά σημάνη τήν έναρξην μαζικών έξαγωγών αμερικανών γεννημάτων πρός τήν Ρωσίαν δέν έπαλγθευσαν. Οι σοβιετικοί φαίνεται διά έχουν ήδη καλύψει σημαντικό μέρος τών άναγκών των άπο τήν Έργεντινην. Τό 1980 ήγόρασαν άπο τήν χώραν αύτήν 7,85 έκατομ. τον. σιτηρών και έλαιοσπόρων, έναντι 1,86 έκατομ. τον. τού 1979. Εφέτος, μέχρι στιγμής, έχουν ήγοράσει 7 έκατομ. τον. και κατά τούς σιτεμπόρους τού Μπουένος «Άιρες ένδεχται νά φθάσουν τά 12 έκατομ. τον. Προφανώς, οι σοβιετικοί άναμένουν τάς έξελιξεις τής νέας των έσοδειας προτού στραφούν πρός τήν αμερικανικήν άγοράν.

\*\*\*

Βελτίωσιν τής ναυλαγοράς τών μπάλκ κάρριερ άναμένουν οι ναυλομεσίται τού Λονδίνου μετά τήν λήξην τής δημήνου άπεργιας τών αμερικανών άνθρακωρύχων. Ιδιαίτερα ζήτησις γαιανθράκων προβλέπεται έκ μέρους τών «Ιαπώνων διά φορτώσεις Ιουνίου/Ιουλίου. Και ή ζήτησις τοννάς διά

ΒΙΑ	5.428	Έλληνική
Ε.Ρ. ΒΑΛΛΟΝΙΑ	83.981	Βελγίου
ΑΛ ΖΑΛΙΜΙΑΧ	23.792	Κουβεΐτ
ΟΣΕΑΝ ΦΑΙΗΘ	30.012	Λιβερίας
ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ	31.035	Έλληνική
ΤΕΧΑΚΟ ΑΙΓΑΙΟ	14.500	Λιβερίας
ΑΝΑΓΚΕΛ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	66.875	Έλληνική
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	6.360	Βρετανική
ΑΡΙΑΔΗΝΗ Ε.	44.604	Έλληνική
ΛΙΣΠΟΛ	2.950	Νορβηγίας
ΣΙΑΒΡΕΤΤΑ	30.720	Έλληνική
ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ	43.786	Έλληνική
ΑΤΑΝΑΝ	37.254	Βρετανική
ΜΕΝΤΙΤΕΡΡΑΝΗΝ ΣΗ	16.384	Κύπρου
ΡΟΜΑΝΤΖΟ	4.810	Παναμά
ΜΠΟΥΝΤΑΠΕΣΤ	43.444	Σιγκαπ.
ΤΡΕΙ' - ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ	66.602	Έλληνική
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ	32.109	Λιβερίας
ΤΖΩΡΤΖ Φ.	5.602	Έλληνική
ΤΕΧΑΚΟ ΟΥΤΑΧ	48.059	Παναμά
ΜΑΛΕΣΙΝΑ	16.714	Έλληνική
ΜΑΡΙΒΙΚ	40.256	Έλληνική
ΧΙΟΣ ΠΡΑΙΝΤ	9.170	Δ. Γερμανίας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	21.442	Παναμά
ΕΣΣΟ ΝΑΡΚΑΣΑΚΙ	21.442	Σουηδίας
ΤΖΟΝΣΟΝ ΚΕΜΣΤΑΡ	37.532	Παναμά
ΝΤΟΝΑ ΜΑΙΡΑ	15.211	Λιβερίας
ΧΕΝΝΙΓΚ ΟΛΤΕΝΤΟΡΦ	34.093	
ΣΥΝΟΛΟΝ	1.296.396	

### ΕΥΙΩΝΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ

Ως άνεκοινώθη άπό τό «Υπουργείον Έμπορίου τών Ηνωμένων Πολιτειών, ό πληθωρισμός είς τήν χώραν δεικνύει σαφή σημεία ύποχωρήσεως και οι άρμόδιοι ύποστηριζουν διά την 1981 θά σταθεροποιηθή είς τό 8,6% — δηλαδή θά είναι κατά 4,5% χαμηλότερος τού τελευταίου τριήμηνο τού 1980.

Τό γεγονός αύτό έν συναρτήσει με τά ύψη πλάτημάτα πετρελαίου, τά όποια σημαίνουν σταθερά τιμή τού προϊόντος διά τό τρέχον έτος, απότελει ένθαρρυντικήν δεύτερην διά τήν περαιτέρου άνοδικήν έξελιξιν τής άμερικανικής και γενικώτερον τής δυτικής οίκονομίας.

«Έάν ή άνακαμψίς τής διεθνούς οίκονομίας έπιπευχθή, όπως πολλοί έλπιζουν είς τάς άρχας τού 1982, τότε θά σημειωθή και αύξησης τής παγκοσμίου βιομηχανικής παραγωγής, με εύεργετικά διά τήν ναυτιλίαν έπιπτωσεις.

## Τό Σχόλιον τού 15θημέρου

Αμερικανική έταιρία θαλασσίων περιηγήσεων, διαθέτουσα κρουαζιερόπλοια με έλκυστικά άποκριάτικα όνόματα και συνδέουσα τάς έκδρομάς της με τάς πασιγνώστους έκρηκτικάς έορτάς τών Αργεντινών άπόκρεω, έκαμε έφετος μίαν άσυνήθη μάλλον παρουσίασιν τών έορταστικών αύτών έκδηλωσεων. Διότι είχε τήν άτυχίαν νά άντιμετωπίση άπεργιαν τού έκ 250 άτομων Όνδουριανού προσωπικού διαμερισμάτων τών πλοίων της. Ή άπεργιά ώς στόχον μέν είχεν τήν μισθολογικήν βελτίωσιν τών άπεργούντων (οι πλειστοί τών όποιων έλαμβανον μισθόν 100 δολαρίων) ώς άποτέλεσμα δυώς είχε τήν ματαίωσιν δυό κρουαζιερών και τήν άποζημιώσιν 2.300 έπιβατών. Πρό τής άνωμαλίας αύτής, έξαγριωθείσα ή έταιρία, άπλευσε άμεσως τούς άπεργούς, είς τό Μαϊάμι τής Φλώριδας, έζήτησε τήν άπλευσιν τών είς τό Όνδουριανός έπι αύτηστοις τών σχετικήν άπόφασιν τού δικαστηρίου, τούς άπηλασε μόνη της. Έχρησιμοποίησε πρός τούτο άριθμόν προπλόφρων άνδρων, οιτίνες έστοιβαζον τούς δυστυχείς Όνδουριανούς έπι αύτοκινητών, τούς μετέφερον είς τό άεροδρόμιον και τούς έπιβιβάζον τού πρώτου άεροπλάνου. Είναι προφανές διά τή έπιβιβασίας έπι τών διαφόρων αύτών συγκονιωνιακών μέσων δέν θά έγινε μετά ίδιαιτέρας λεπτότητος, φαίνεται δέ διά οι «έκπατριστες» έγνωρισαν έν δλη των τή έκτασει και έπι πρώτης χειρός τάς σκληράς μεθόδους τού Φάρ - Γουέστ, τάς άποιας άποθαμάζει δλος ο κόσμος είς τήν μικρήν και τήν μεγάλην θύρων.

Όπως ήτο έπομενον, ή άστραπιαία αύτη δράσης τής έταιρίας έπροκλεσε τήν παγκόσμιον κριτική. Και δέ μέν Αμερικανός άρμοργράφος τού Μαϊάμι έγραψεν διά δέν είναι έπιτρεπτόν ή άμερικανική δικαιοσύνη νά λειτουργή κατ' αύτον τόν τρόπον. Είς δέ Γάλλος συνάδελφος του παραποτών τήν γνωστήν φράσιν τού Ταλεύρανδου διά τόν Ναπολέοντα έσχολιασεν: «Τί κρίμα, είς τόσον μέγας λαός νά έχη τόσον κακήν άνατροφήν».

Φέρεται ή πώλησις σκάφους τών 117.000 τον. τού 1972 πρός 8,25 έκατομ. δολλάρια, έν συγκρίσει με 5 έκατομ. δολ. πού έπληρωθησαν διά δύο τάνκερς τών 85.000 τον. «en bloc», ναυπηγήσεως τού 1968.

\*\*\*

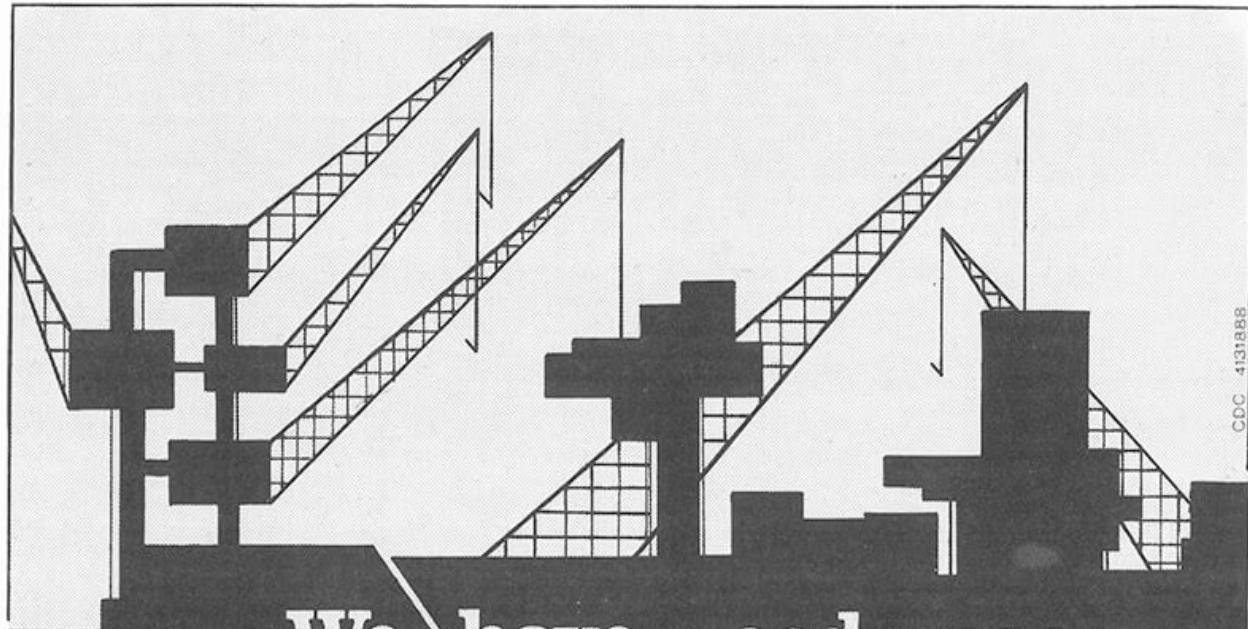
Ως άποθηκην πετρελαίων ναυλώνονται, ώ γνωστόν, δεξαμενόπλοια. Διά δέ μήνας και πλέον μισθώνονται μεγάλα τάνκερς. Ενοικίον: 13.000 δολ. ήμερησίως διά 2 μήνας, και διά διάστημα μεγαλύτερον τών 4 μηνών δολ. 15.000 ήμερησίως.

Αι πλωταί άποθηκαι ούπολογιζονται τελευτώς είς τόσα ημέρα 15 έκαφη, 6,6 έκατομ. τον. Ή Ιαπωνία με 27 σκάφη, 110-120 τά μικρότερα. Νότιος Κορέα αι αύτα τημαί. Ινδία, Πακιστάν μέχρι 165 δολ. διά άργον παράδοσιν, λαμβανομένης ύπ' άργον τής έναρξεως τών «μουσόνων».

Ιαπωνία: Τάνκερς 90-95 δολ. Φορτηγά 75-80 δολ. Τιμαί διαλύσεων: Φορμόζα σκάφη VLCC γύρω τών 130-135 δολ. Φορτηγά ύπερ τούς 5.000 τον. έλαφρού έκτοπισμάτος και δολ. 110-120 τά μικρότερα. Νότιος Κορέα αι αύτα τημαί. Ινδία, Πακιστάν μέχρι 165 δολ. διά άργον παράδοσιν, λαμβανομένης ύπ' άργον τής έναρξεως τών «μουσόνων».

Ιαπωνία: Τάνκερς 90-95 δολ. Φορτηγά 75-80 δολ.

Τά παραγγελθέντα μπάλκ κάρριερ έχουν τό πλεονέκτημα τής οίκονομίας είς τά καύσιμα. Τά τύπου Πάναμαξ τά προτιμώμενα. \*\*\* Οι νέοι διεθνεῖς κανονισμοί διάσα τάνκερς πού έτεθησαν έν ισχύ άπο 1ης Ιουνίου έπειδη σαραντάν έπι τών τιμών τών πλοίων αύτών. Τά σύγχρονα τάνκερς, τά έφωδασιμένα με συστήματα έκπλυσεως διά άργον πετρελαίου και άδρανούς δέριου έπιτυγχάνουν ύψηλάς τιμάς. Χαρακτηριστικών άνα-



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.

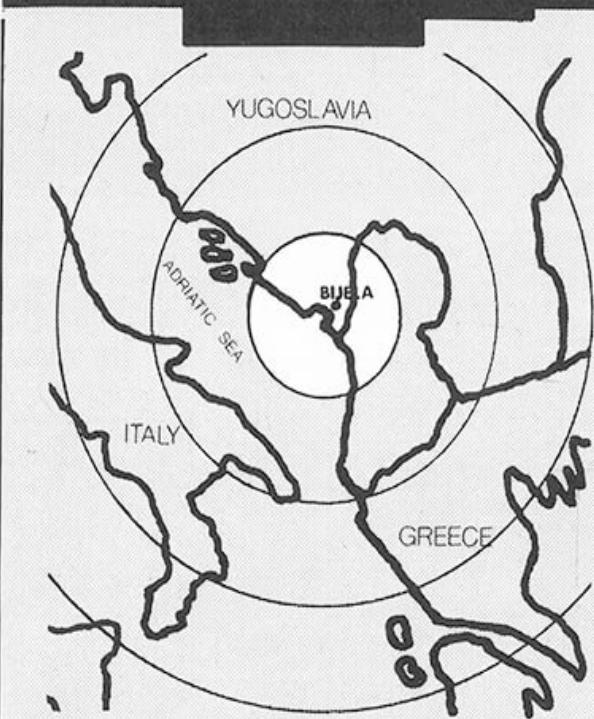
Docking capacity up to 30.000 DWT.

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.

c/o FRATERNAVIS MANAGEMENT INC.

97, Akti Miaouli - Piraeus

Telephones: 45 17 311 - 45 21 107

Telexes: 211765 - 212748 DEKA GR

# ‘Η ἀλληλογραφία μας

## ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ

Κύριε Διευθυντά,

Τό σχόλιο τοῦ τεύχους τῆς 15.5.81 μὲ τίτλο «Ναυπηγοεπισκευαστικά» πραγματικά μᾶς ξενίζει.

Τό ‘Υπουργείο ‘Εξωτερικών μᾶς πληροφόρησε δτὶ υπάρχει δυνατότης πρωθήσεως συμφωνίας μὲ τὴν Κολομβία γιὰ τὴν προμήθεια ὄρισμένων προϊόντων ποὺ παράγει ἡ Χώρα αὐτῇ μὲ ἀντάλλαγμα τὴν ναυπήγηση πλοίων σὲ ‘Ελληνικά ναυπηγεῖα.

Πρό πάσης ἀλλῆς ἐνεργείας μᾶς κρίθηκε δτὶ ἐπρεπε νά ἐννημερωθοῦν οἱ ἐνδιαφερόμενες ναυπηγικές μονάδες καὶ νά ἐρωτθοῦν ἀν καὶ ύπο ποίων υπάρχει θετικό ἐνδιάφερον γιὰ τὴν πρωθήση τοῦ θεμάτου.

Στό σχόλιο τὰς υπόστηριζει δτὶ παρόμοιες προτάσεις ἔξετάζονται καὶ ύποποιοῦνται ύπο τοῦ Κράτους ‘ἐν συνεργασίᾳ καὶ ἐν συνεννοήσει βεβαίως μὲ τίς ναυπηγικές μονάδες’.

Εἶναι πρόδηλο δτὶ, ἀκριβῶς, τὴν συνεργασία καὶ συνεννόηση μὲ τίς ναυπηγικές ἐπιχειρήσεις ἔξυπηρτει τό ἑγγραφό μᾶς καὶ διερωτώμεθα γιὰ τὴν κριτική πού ἀσκεῖτε στὸν ἐνέργεια αὐτῇ, τὴν όποια καὶ σεις θεωρεῖτε σωστή καὶ ἀκόμη ἀν καὶ ποιες ἐπικρίσεις θά διατυπώνατε στὸν περίπτωτο πού παραλείπαμε τὴν ἐνημέρωση καὶ συνεργασία.

Ἐκφράζετε τὴν ἀποψή δτὶ θά ἡταν προτιμότερο νά παραπέμψουμε ‘τὴν ύπθεσιν εἰς ἔτερον ‘Υπουργείον, ἐνδεχομένως ἀρμόδιότερον’. Ἀλλά τό ‘Υπουργείον ‘Εξωτερικών ἔχει ηδη ἐννημερώσει τοὺς συναρμόδιους κρατικούς φορεῖς καὶ εἶναι αὐτονότο δτὶ οἱ ἀφύσεις τῶν, ἀπό πλευρᾶς ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἐνδιαφερομένων, τίς όποιες ζητήσαμε, μαζὶ μὲ τίς δικές μᾶς θά πρωθηθοῦν ἀρμοδιῶς.

‘Αντιπαρερχόμεθα τίς ἀσυνήθεις ἐκφράσεις καὶ χαρακτηρισμούς πού περιλαμβάνει τὸ σχόλιο, πιστοποιάτας δτὶ διέφυγον τῆς προσοχῆς τῆς Διευθύνσεως τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας.

Μέ τιμή  
ΙΩΑΝΝΗΣ Β. ΦΙΚΙΩΡΗΣ

Πειραιεύς 8 Ιουνίου 1981

\*

## ΔΙΑ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

Κύριε Διευθυντά,

Σὲ ἀπάντηση σχολίου σας, πού δημοσιεύθηκε στὸ τεύχος τῆς 15ης Απριλίου 1981 τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας, μὲ τίτλο «Ἀπαράδεκτον μέτρον» σάς γνωρίζουμε τὰ ἀκόλουθα:

Οἱ διατάξεις, πού ἀναφέρονται στὴν ἀπαγόρευση ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος προβλέπονται: α) ἀπό τὸ Νόμο τοῦ NAT 3170/1955, συμφωνα μὲ τὸν όποιο ἀπαγορεύεται ἡ ἀσκήση τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος στὸ ναυτικό, πού εἶναι ὀφειλέτης ἀπό τὰ πλοῖα πού ἐκπροσωπεῖ, καὶ β) ἀπό τίς διατάξεις τοῦ Κ.Δ.Ν.Δ. συμφωνα μὲ τὸν όποιο ἀπαγορεύεται ἡ ἀσκήση τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος στὸ ναυτικό, πού γιὰ ὀποιοδήποτε πειθαρχικό ἀδίκημα, καταδικάζεται ἀπό τὰ Πειθαρχικά Συμβούλια, μέχρις δτὶ ἐκτίσει ἡ ἔξαγοράσει τὴν ποινή.

Μέ βάση τὴν πρώτη περίπτωση τό NAT εἰσηγεῖται στὸ YEN τὴν ἀπαγόρευση ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, δχι γιὰ φτωχούς ἐπαγγελματίες ναυτικούς, ἀλλά συνήθως γιὰ πλοιάρχους καὶ μηχανικούς, πού έγιναν (πρός τιμή τους βέβαια) πλοιοκτήτες, ἀλλά δέν τηρούσαν τίς ὑποχρεώσεις

τοὺς στὸ Ταμεῖο τους, καίτοι ἐκράτησαν καὶ δέν ἀπέδοσαν τίς εἰσφορές τῶν συναδέλφων τους. Τό NAT δμως ἐκ τοῦ Νόμου εἶναι ὑποχρεωμένον τ’ ἀναγνωρίσει αὐτή τὴν ύπηρεσία, γιὰ τὴν όποια δέν πήρε τίς ἀνάλογες εἰσφορές.

Γιά τὸν λόγο αὐτὸ μηνύονται ἀπό τὸ Ταμεῖο.

Σὲ περίπτωση, πού καταβάλλουν τίς εἰσφορές πρό τῆς δίκης, τὴν τελευταία στιγμή, τό NAT δέχεται νά ἀρθεῖ ἡ ἀπαγόρευση τῆς ναυτολογίας τους.

Τό Νομοθεατία τοῦ NAT δέν ἀποσκοπεῖ στὴν ἀπαγόρευση ἐργασίας όποιουδήποτε, ἀλλά δίνει τὴν δυνατότητα στὴν Διοίκηση του νά προστατεύεται ἀπό όποιοδήποτε βλάπτει τὰ συμφέροντά του.

Ἐτοι δη διάταξη αὐτή δέν θά πρέπει νά θεωρηθεῖ σάν βάρβαρη, οὔτε, πολύ περισσότερο παράνομη γιατὶ δέν στερεῖ τοῦ δικαιώματος ἐργασίας ἀπό κανένα ναυτικό ἀκόμη κι ἀν τυχαίνει νά εἶναι καὶ πλοιοκτήτης, ἐφ’ δοσον εἶναι συνεπής στὶς ὑποχρεώσεις του.

Αὐτά γιά χάρη ἀληθείας καὶ δέν θέλετε στοιχεία μηνυθέντων ύπαρχουν στὰ εύρετηρια τῆς Εἰσαγγελίας.

Μέ τιμή  
‘Αντιναύαρχος έ.ά. Ι. ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ

Πειραιεύς, 8 Ιουνίου 1981.

\*

## Η ΝΗΟΛΟΓΗΣΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

‘Απαντώντας σὲ δημοσίευμα πού καταχωρίσθηκε στὸ τεύχος τῆς 1.5.81 τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας μὲ τίτλο «ΠΡΙΝ ΕΙΝΑΙ ΑΡΓΑ» καὶ ἀφορᾷ τὸ πρόβλημα τῆς γραφειοκρατίας στὶς ‘Υπηρεσίες τοῦ ‘Υπουργείου ‘Εμπορίου Ναυτιλίας καὶ εἰδικώτερα στὸ χρονικό διάστημα πού ἀπαιτεῖται γιὰ τὴ νηολόγηση ἐνός πλοίου στὸ λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ σάς γνωρίζουμε τὰ ἀκόλουθα:

— Γιά τὴν νηολόγηση ἐνός πλοίου ἀπαιτεῖται ἡ ύποβολή τῶν κατὰ νόμον δικαιολογητικῶν ἥτοι: α) Τίτλος κυριότητος, β) Διασάφησις Τελωνείου, γ) πιστοποιητικό καταμετρήσεως ἐλληνικό ἡ ζένο, δ) Αίτηση, προκειμένου δὲ περὶ πλοίου φερόντων πρότερον πιστοίας Κύπρου, Δυτ. Γερμανίας, Ἰταλίας, Βουλγαρίας καὶ Λιβερίας καὶ πιστοποιητικό διαγραφῆς εἰδικώτερα στὰ πλοῖα πού νηολογοῦνται κατ’ ἀρθρ. 13 ΝΔ. 2687/53 ύποβάλλεται καὶ ἔγκριτη ἀπόφαση τῶν συναρμόδιων ‘Υπουργών Συντονισμοῦ, Οικονομικῶν καὶ Εμπορικής Ναυτιλίας.

— Εύθυνες ὡς ύποβληθοῦν τὰ ἀνωτέρω δικαιολογητικά τὸ πλοίο νηολογεῖται αὐθημέρων καὶ ἐκδίδονται τά ύπο τοῦ νόμου προβλεπόμενα ἔγγραφα ἐν πάσει δέ περιπτώσει ἐντός τῆς ἐπομένης ἡμέρας.

— Πέραν τῶν ἀνωτέρω σάς γνωρίζουμε δτὶ ἡ ἑγγραφή πλοίου στὰ νηολόγια μας οὐδέποτε ἀπήτησε τὸν χρόνο πού μνημονεύεται στὸ σχόλιο σας καὶ καταβάλλεται συνεχῆς καὶ συνειδητή προσπάθεια γιά τὴν πληροφορία καὶ ἀμεση ἐξυπηρέτηση τῶν συναλλασσομένων γεγονός πού πολλές φορές ἔχει ὀγγανωρισθεῖ καὶ διατυπωθεῖ δημόσια.

Μέ τιμή  
‘Αντιναύαρχος έ.ά. Ι. ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ

Πειραιεύς, 8 Ιουνίου 1981.

\*

## ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΝ ΣΩΜΑ

‘Αγαπητή κ. Διευθυντά,

Διάβασα μὲ προσοχή τὸ σχόλιο σας «Λ.Σ. καὶ ή Ναυτιλία» πού προτείνει τό Λ.Σ. νά μὴ ἀστυνομεύῃ τὰ πλοῖα καὶ νά ἀποδεσμευθῇ ἀπό τὴν Διοίκησην τῆς ναυτιλίας, περιοριζόμενον εἰς τὴν ἀστυνομεύσιν τῶν ἀκτῶν.

Ἐν πρώτοις, διάκρισις μεταξύ ἀστυνομεύσεως ἀκτῶν καὶ πλοίων δέν μπορεῖ νά ἐφαρμοσθῇ εἰς τὴν πράξιν, διότι ἡ προστασία τῶν ἀκτῶν καὶ τῶν παραλίων μοιραία συνέπαγεται καὶ ἐπέμβασιν σὲ πλοῖον πού πιθανόν νά παρανομῇ. ‘Εξ δλου τί θά συμβῇ δὲν ἐπί πλοίου τελείται ἔγκλημα; λ.χ. Φόνος. Ποία δη ἀρχή θά ἐπεμβαίνῃ;

Τό πρόβλημα εἶναι ἀλλοῦ. Βάσει διεθνῶν συμβάσεων καὶ κανονισμῶν τοῦ IMCO εἰς τὸν τομέα ἀσφαλείας ναυσιπλοΐας, πού η χώρα μαζὶ μὲ δλα τὰ δλλα εὐρωπαϊκά κράτη καὶ τίς ΗΠΑ ἐκύρωσε ἡ ἀπεδέχθη καθὼς καὶ τῆς Συμφωνίας Βορείου Θαλάσσης πού συμμετέχουμεν, θεσπίζεται δικαιώματα ἀλλά καὶ ὑποχρέωσις τῶν δημοσίων ἀρχῶν, δχι μόνον τῆς χώρας τῆς σημαίας τοῦ πλοίου, ἀλλά καὶ τῆς χώρας τοῦ λιμένος κατάπλου, νά ἐλέγχουν τὰ πλοῖα ἀπό πλευρᾶς ἀσφαλείας καὶ ἐνδιαιτήσεως, ἀνεξαρτήτως σημαίας, νά ἀπαγορεύουν τὸν ἀπόπλουν καὶ νέπιβάλλουν πρόστιμα.

Εἶναι γεγονός δη σήμερα εἰς δλους τοὺς Εὐρωπαϊκούς καὶ Βορείου Αμερικανικούς λιμένας τὰ πλοῖα ἀνεξαρτήτως σημαίας ἀστυνομεύονται καὶ ἀπό πλευρᾶς ἀσφαλείας ναυσιπλοΐας ἀπό τὴν παράκτιον χώραν.

Ἐπομένως, ἀσφαλείθη ἡ ἀνα ἀρμόδιότης ἀπό τό Λ.Σ., θά πρέπει συγχρόνως ἡ Ἐλλάς ‘Αρχή (Χωροφυλακή, Αστυνομία ἡ νέο εἰδικό σώμα) πού θά ἐλέγχη στοὺς έθνικούς λιμένες τὰ πλοῖα ἀπό πλευρᾶς ἀσφαλείας πλού καὶ πού θά ἐπιβάλῃ τίς κατά νόμον κυρώσεις διά παραβάσεις.

Οι ύπο τῶν Προξενικῶν λιμεναρχῶν ἐλεγχούνται παρουσιάζουν τό ιδιάζον δη τη φιλοξενούσα χώρα συνήθως δέν παρεμβαίνει νά ἐνεργήσῃ ἐλεγχούνται ἐπί ἐλληνικῶν πλοίων, ἐφ’ δοσον ταύτα ἐπιθεωροῦνται ἀπό τὸν λιμενάρχην. ‘Αν δημως ὁ προξενικός λιμενάρχης παύση τὸν ἐλεγχούν τῶν ἐλληνικῶν πλοίων, θά παρέμβαται καὶ θά ἐνεργή τὸν ἐλεγχούν ἡ έενην ‘Αρχή τοῦ λιμένος κατάπλου.

‘Ο διοικητικός φορεύς τῆς ναυτιλίας εἶναι ὀργανωμένος καθέτως, δηλαδή πάν δι αφορά εἰς τὸ πλοίον καὶ τοὺς ναυτικούς (ἐργασία, κοινωνική πρόνοια, ἐκπαίδευσις,

When you reach Thessaloniki remember Alexander

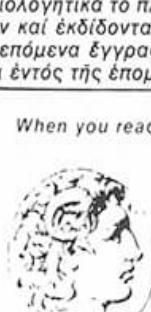
# ALEXANDER

SHIPPING & TRADING CO. LTD.

Director: N. M. SAMARAS

19, Kountouriotou Str.  
Thessaloniki  
Telex: 41 2611 AST  
Tel.: 525850 - 536577  
Cables: ALEXSHIP

- brokerage
- shipping &
- forwarding agents



ναυτιλιακή πολιτική κ.τ.λ.) ύπαγεται εἰς μίαν καὶ τὴν αὐτήν στέγην τὸ Υ.Ε.Ν. Ή ρύθμισις αὐτή, δῶλας ἰδιόρρυθμος διὰ τὴν ἐλληνική Κρατική Μηχανή, ἀπέδωσε καὶ ἀποδίδει εἰς τὴν πράξιν διότι τὰ πολλά καὶ ποικίλλα ζητήματα καὶ προβλήματα ἀντιμετωπίζονται εἰς εἰναῖς χωρίς νά πελαγοδρομοῦν εἰς δῆλα Υπουργεία. Ἀλλωστε ἡ δοκιμή πού έγινε τὸ 1980 μὲ τὴν διάσπασιν καὶ κατανομὴν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ΥΕΝ εἰς διάφορα Υπουργεῖα ἀπέτυχε.

Ο εἰναῖς δῆλος φορεὺς ἀπέδωκε, διότι ὑπάρχει ἐνότης κυρίως εἰς τὴν βάσιν, ἀφοῦ δῆλος οἱ ὑπηρεσίες τοῦ ΥΕΝ στελεχοῦνται ἐκ τῆς αὐτῆς πηγῆς, δηλαδή τοῦ Λ.Σ.

Εἶναι ἱστορικά ἀποδεδειγμένον καὶ δέν ἀμφισβητεῖται διτὸι τὸ θαύμα τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας, ἒδως δέ ἡ παλιννότησης τῶν πλοίων καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν μας ὑφείλεται στὴν ὑψηλή συνείδησιν τῆς ἐφοπλιστικῆς τάξεως καθὼς καὶ στὴν ἐπὶ 30 περίπου ἐπή ἀγαστή καὶ ἀρμονική συνεργασία Κράτους, — Ἐφοπλιστῶν, — Ναυτικῶν.

Τά ὄρθι καὶ ρῆξικλευθα μέτρα, τά δόπια κατά καιρούς ἔλαβον οἱ Ἐλληνικές Κυβερνήσεις χάριν τῆς ναυτιλίας, μέ δῆλα λόγια ἡ ἐπιτυχῆς κρατική ναυτιλιακή πολιτική τῶν τελευταίων 30 ἑτῶν, ἐσχεδιάσθη, προωθήθη καὶ ἐφηρμόσθη ἀπὸ τὰ ἐπανδροῦντα τὸ ΥΕΝ καὶ ἐπελέχη τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, πού δι-

καιοῦνται τοῦ πρέποντος ἐπαίνου καὶ τῆς δημοσίας ἀναγνωρίσεως.

Νομίζω διτὸι τὸ ΥΕΝ δέν ἔχει ἀνάγκη ἀπό τεχνοκράτας, διότι ἔχει πολλούς, ἀριστα κατηρτισμένους εἰς δῆλους τοὺς τομεῖς τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητας ἀξιωματικούς, ὥρισμένοι τῶν δῆλων ἔχουν καὶ διεθνή ἀναγνώρισιν. Ιωσ. νά εἶναι ἀναγκαῖαι διαθητικαὶ μεταβολαὶ τῶν κεντρικῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ΥΕΝ καὶ σκόπιμος ἡ σύστασις θέσεως Ὅφυπουργού παρά τῷ Υπουργῷ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Μετά τιμῆς  
ΠΑΥΛΟΣ Θ. ΣΑΡΛΗΣ

#### ΤΟ Λ.Σ. ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Εἶμαι βέβαιος διτὸι τὸ σχόλιο πού καταχωρήθηκε στὸ τεύχος τῆς Ιησούς 1981, μέ τίτλο «ΤΟ Λ.Σ. ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ», δέν ἐκφράζει τὴν ὑπεύθυνη ἀποψή τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», γιατὶ τὸ ἐγκυρότερο ἐλληνικό ναυτιλιακό περιοδικό δέν ἔχει στὴν πενηνταετή ἱστορία του συνθήσει τοὺς ἀναγνώστες του στὴν ὑποστήριξη ἀπόψεων πάνω σὲ τόσο σοβαρά θέματα μέ προχειρότητα δῆπος ἔκεινη τοῦ κειμένου τοῦ σχολίου. Πέρα δῆλως ἀπὸ τὴν ἐλλειψη σοβαρότητος στὸ

προβαλλόμενο ἐπιχείρημα, κρύβεται πίσω ἀπὸ αὐτὸν ἡ ἐπιδιωξη ἴδιοτελῶν σκοπῶν, πού εἶναι γνωστοὶ καὶ ἀπὸ τὸ πρόσφατο παρελθόν, στὴν παρούσα δῆλως περίπτωση γίνονται πιό καθαρά φανεροὶ ἀπὸ τὴν συσχέτιση τοῦ ἀντικειμένου τοῦ σχολίου μέ τὴν προκλογική περίοδο τῆς χώρας.

Τὸ Λιμενικό Σώμα ἰδρύθηκε καὶ λειτουργεῖ γιά τὴν ἔξυπηρέτηση τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλίας. Ή ἔξυπηρέτηση αὐτῆς προσφέρεται στὸ πλοίο καὶ στοὺς ναυτικούς, τόσο στὸ ἑωθερικό τῆς χώρας δῆσο καὶ στά μεγαλύτερα λιμάνια τοῦ ἑωθερικοῦ, ἥμερα καὶ νύχτα, Κυριακές καὶ ἀργίες, χωρὶς πρόσθετες ἀμοιβές τοῦ προσωπικοῦ του καὶ χωρὶς ἀπεργίες ἢ ἀλλες ἀναταραχές πού παρατρούνται στὶς πολιτικές δημόσιες καὶ ἀλλες ἐλληνικές ὑπηρεσίες. Τά ἀνώτερα στελέχη τοῦ Σώματος μετά ἀπὸ πανεπιστημιακή καὶ μεταπυχιακή ἐξειδικευμένη ναυτιλιακή ἐκπαίδευση ἀρχίζουν τὴν ἐπαγγελματική δραστηριότητά τους μέ προσόντα πού συνηθώσαν δέν τὰ ἔχουν τὰ μέλη ἀλλως δημοσίων ὑπηρεσιῶν. Γί' αὐτὸν πιθανός ἴσχυρισμός, δῆλη δημόσια ὑπηρεσία θά μπορούσε νά ἀποδοσεῖ καλύτερα στὰ καθηκόντα πού ἔκτελει σήμερα τὸ Λιμενικό Σώμα, εἶναι τελείως ἀβάσιμος.

Υπάρχουν, βέβαια ἀτέλειες καὶ ἐλαττώματα στὴ λειτουργία τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Λ.Σ., δῆλως ὑπάρχουν καὶ σ' δῆλες τίς ἐλληνικές ὑπηρεσίες. Καὶ παρατρούνται κάποτε ἐκτροπές ἀπὸ τὴν κύρια ἀποστολή του, ἀκόμη καὶ ὑπερβολές στὴν δάσκηση τῶν καθηκόντων τῶν μελῶν του, ἰδιαίτερα τῶν ἀστυνομικῶν, πού δημιουργοῦν ἀντιδράσεις καὶ διαμαρτυρίες ἀπὸ τὴν πλευρά τῶν συναλλασσομένων, ἀνάμεσα στοὺς δῆλους ὑπάρχουν καὶ ἔκεινοι πού θίγονται τὰ συμφέροντά τους. Ἐπίσης, ἡ φθοροποίης ἐπίδραση τῆς κομματικῆς δραστηριότητος στὸν τόπο μας δέν ἀφίνει ἀθικτο καὶ τὸ Λιμενικό Σώμα. Αὐτά δῆλως δῆλα μποροῦν καὶ πρέπει νά ἀντιμετωπίζονται ἀπὸ τὴν πολιτική ηγεσία, πού ἔχει τὴν εὐθύνη τῆς ὄρθιας κατεύθυνσεως καὶ τῆς καλῆς καθοδηγήσεως γιά τὴν προσήλωση δῶλων τῶν στελεχῶν στὴν πραγματική ἀποστολή του Σώματος.

Ἐκεῖνοι, συνεπώς, πού ἔχουν εἰλικρινές ἐνδιαφέρον γιά τὴ ναυτιλία θά ἤταν προτιμότερο νά προσφέρουν τίς καλές ὑπηρεσίες τους γιά τὴ βελτίωση τῶν συνθηκῶν λειτουργίας τοῦ θεσμοῦ τοῦ Λ.Σ., ὃ δῆλος ἔχει δοκιμαστεῖ ἐξῆντα χρόνια τώρα καὶ ἔχει κριθεῖ ἀδιαμφισβήτητα ἐπιτυχῆς. Γιατὶ ἀξίζει ἡ μεγάλη Ἐλληνική Ναυτιλία, πού τόσα προσφέρει στὸν τόπο, νά ἔχει ἔνα χωριστό διοικητικό φορέα.

Μέ ιδιαιτέρη ἐκτίμηση  
Ν. Ι. ΑΝΔΡΙΟΠΟΥΛΟΣ

#### ΤΟ 80% ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

‘Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Μέ τὴν παρούσα καὶ μέσω τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας θά ηθελα νά θέσω δημοσίενα ἔρωτήματα πρὸς τὸ Διοικητικό Συμβούλιο τοῦ ΝΑΤ σχετικῶς μέ τὴν δρονσινή δημιουργίαν τῶν συμβούλων νά συγκατατεθοῦν διά τὴν αὔξησην τῶν συντάξεων τῶν Α' πλοιάρχων καὶ Α' μηχανικῶν εἰς τὸ 80% τοῦ μισθοῦ τῶν ἐνέργεια.

Διατὶ οἱ ίδιοι αὐτοὶ δηνθρωποι οἱ συμμετέχοντες εἰς τὰ συμβούλια τοῦ ΝΑΤ καὶ δῆλοι πού τυγχάνει νά ἐκπροσωποῦν ἐπὶ πολλά χρόνια τοὺς ἐνέργεια ἀνωτέρω κλάδους καθὼς καὶ ὁ γενικός γραμματεὺς τῆς ΠΝΟ δέν ἀντέδρασην εἰς τὸ παρελθόν ἀλλά μά τόση εύκολιά, σιωπηρώς καὶ εἰς βάρος τῶν Α' πλοιάρχων καὶ Α' μηχανικῶν συγκατατέθησαν καὶ ἀδόθησαν συντάξεις εἰς δῆλους τοὺς υπολοίπους κλάδους τῶν ναυτικῶν κυμαίνονται ἀπὸ 72,5% - 100,2%, ἐνώ τώρα παρασκηνιακά ἀντιδροῦν καὶ δέν θελούν νά φθασουν καὶ αἱ συντάξεις τῶν ἀνω-

**ΕΘΝΙΚΗ  
ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ  
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**  
**ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ**  
**ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ  
ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ**  
**Καταθέσεις ὑψηλότοκες σὲ ξένο συνάλλαγμα**  
**Πλήρη ἀσφάλεια τῶν χρημάτων τους**  
**Δάνεια στεγαστικά μέ πολύ εύνοϊκούς ὅρους  
μέχρι 3.500.000 δρχ.**  
**‘Αποκτήσετε τό σπίτι σας στὴν ‘Ελλάδα  
μέ τό**  
**ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ  
ΤΗΣ  
ΕΘΝΙΚΗΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ  
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

τέρω εις τό ίδιο έπιπεδον; έφ' δσον τού Α' πλοιάρχου καί Α' μηχανικού ή σύνταξις μόδιας φθάνει εις τό ύψος τού 53,8% σύμφωνα με έπισημα στοιχεία τού NAT καί πού κατά τούς ίδιους μας υπόλογισμούς δέν ξεπερνά τό 49,3%.

Πού ήσαν τότε οι ίδιοι αύτοί άνθρωποι και διατί δέν άντερασαν έφ' δσον μέ τάς ίδικάς μας δυσαναλόγους ύψηλάς εισφοράς μας θά ίκανοποιούνταν τόσοι και τόσοι διλοι κλάδοι συνταξιούχων; Καί φθάνομεν σήμερον εις τήν άνεπιτρέποντα κατάστασιν νά έρχομαστε σύραγοι μέ ποσοστόν πάντα κατά το NAT 53,8% τού ένεργεια μισθοῦ ώστα νά μάς δίνουν βοήθημα καί δχι τήν άναλογον τών εισφορών μας και κλάσης μας έπιβαλλομένην σύνταξιν.

Παράλληλα, δημάρα, θέλω νά εύχαριστησαν δόλους έκείνους πού ένεργα συμπαρίστανται διά την δικαστικήν τού καυτού αίτηματός μας διά τήν κατάκτησιν τού 80% τών συντάξεων και πού έπιθυμια παρομοίας έκδηλωσεως εύχαριστων καί εύγνωμοσύνης είναι και διλοι τών λοιπών συνταξιούχων τών άνωτρων κλάδων, ένωθ θά πρέπει νά τονισθεί και νά καταλάβουν δλοι έκεινοι πού άντιδρουν και πού είναι γνωστοί εις τόν κύκλον τών συνταξιούχων διτέ δέν μπορούν νά κωλυσιεργούν και ν' άναβάλλουν τό δικαιο αίτημά μας άλλα και ούτε νά διαχειρίζωνται τά χρήματα τού NAT κατά τρόπον πού νά ίκανοποιούν μεμονωμένας περιπτώσεις ή άλλα ένα έπιχειρησακά συμφέροντα δταν άμεσα θίγονται οικονομικά συμφέροντα τών πλοιάρχων και μηχανικών Αης τάξεως.

Τά χρήματα τού NAT είναι ο μόχθος τών άνθρωπων τού κύματος και χρειάζεται μέ δέος και προσοχή νά διαχειρίζωνται.

Πιστεύουμεν άκραδάντως δτι τό NAT είναι ο μεγάλος άσφαλιστικός 'Οργανισμός, μέ τεράστιας άποθεματικά κεφάλαια και μεγάλη άκινητη περιουσίαν και δι' αυτό ζητάμε πραγματικά συντάξεις αύτούς είναι άλλωστε καί δικούς που έπιτελει δικαίων κατανομήν συντάξεων εις τά μέλη του.

Έπλιζομεν δτι ο άξιότιμος κ. 'Υπουργός έπι τής Ναυτιλίας πού διακρίνεται διά τήν μεγαλοψυχία του άλλα και διά τήν κρίσιν του μια πού είναι πλήρως ένημερωμένος έπι τού θέματός μας και μιά πού άνεγνώρισεν πέρα γά πέρα δτι είναι δικίων τό αίτημά μας δέν θά έγκαταλείψει άλλα θά συνεχίσει νά μάς συμπαρίσταται και θά δώσει τήν χρυσή τομή διά τήν δικαιών τού καυτού αίτηματός μας καθώς έπισης και διά τά τόσα δλα έκκρεμη αίτηματα πού κατά καιρούς ύπεβαλον εις αύτόν αι κλαδικά δργανώσεις τών συνταξιούχων Α' πλοιάρχων και Α' μηχανικών.

Κύριε ύπουργέ συνεχίστε νά δείχνετε τήν άγαπη σας και συμπαράστασιν σας και μέ δυναμική λύσιν μεριμνήσατε διά τήν έπιλυσιν τού δικαιου αίτηματός μας τό όποιον θά έχει μεγίστη κοινωνική σημασία έφ' δσον πρόκειται διά αύτην ταύτην τήν έπιβίωσιν τών συνταξιούχων. Έμεις δλοι μας οι συνταξιούχοι δέν θά φανούμε άγνώμονες και θά παραμείνει άνεξίτηλος στίς καρδιές μας ή προσπάθεια νά δώσετε λύσιν τού καυτού θέματός μας μέσα εις τά χρονικά δρια τής θητείας σας.

Μετά τιμής  
Ν. ΡΟΥΣΣΟΣ  
Συντ/χος Πλοιάρχος Α'

ΤΑ ΠΕΡΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΟΙΚΟΥ NAYTOY  
Κύριε 'Υπουργέ,

Είμαι συνταξιούχος Μηχανικός Ε.Ν. και πατέρας δύο όρρενων τέκνων, τό νεώτερον ήλικιάς 17 έτών πάσχων έξι άγγειακής δυσπλασίας τού άριστερού σκέλους καθώς και έκτενούς φλεβικής διουμορφίας έξω γεννητικών δργάνων και κατόπιν γνωματεύσεως και συστάσεως ειδικών χειρουργών, τελευτών δέ καί τού καθηγητού χειρουργικής Πανεπιστημίου 'Αθηνών κ. Μ. Μπάλα δτι:

«λόγω τής ίδιαζουσης σπανίας μορφής τής δυσπλασίας, άπαιτεται ή μετάβασις τού άσθενούς εις ειδικό κέντρο τού έξωτερικού πρός διαγνωστικήν διερεύνησιν και θεραπείαν».

Κατόπιν δέ καί τής έγκρίσεως τού 'Ιατρικού Συμβουλίου τού Οίκου Ναύτου άπεφασίσθη ή μετάβασις τού τέκνου μου πρός θεραπείαν εις τό έξωτερικόν (Λονδίνον) μέ τήν προϋπόθεσιν δτι..., δλα τά έξοδα θά μού καταβληθούν κατόπιν στό άκεραιον (100% δπως μέ βεβαίωσαν άπο τήν προστασίαν τού Ο.Ν.) άρκει πρός τούτο νά προσκομίσαμεν, λεπτομερώς και άναλυτικώς τίς άποδείξεις τών πληρωμών, (έξόδων, νοσηλείας, έξετάσεων, άμοιβές 'Ιατρών κλπ.) και συγχρόνως έπικυρωμένων, υπό τής έδρευσης εις Λονδίνον 'Ελληνικής προξενικής 'Αρχής.

Μετά ταύτα, έπρεπε κατόπιν δλες τούτες οι άποδείξεις και 'Ιατρικές γνωματεύσεις (13 τόν άριθμον) νά μεταφρασθούν εις τά 'Ελληνικά και νά χαρτοσημανθούν άπο τό τμήμα μεταφράσεων τού 'Υπουργείου 'Έξωτερικών.

Κατόπιν δλων αύτων τών ταλαιπωριών και διαδικασιών άπο τό συνολικό ποσό χρημάτων πού έδαπανησα (481.100 δρχ.) τό Συμβούλιον τού Οίκου Ναύτου μού ένεκριμαν μόνο τό ποσόν τών 212.892 δρχ. ήτοι τό 44,2% τών δαπανησών χρημάτων μου.

Τό άποκορύφωμα δέ τού έμπαιγμού και τής κοροϊδίας είναι «πώς λόγω — δπως μού είπανε — τού άνηλτον τού άσθενούς δικαιούται ούτος μετά συνοδού καταβαλλομένων τών έξόδων του, συμφώνως Νομοθετήματος τού Ο.Ν.».

Έκ τών ύστερων δμως 'έγκρινουν — λένε — μόνον, τό ήμισυ τής άξιας τού άεροπορικού είσιτηρου τού συνοδού, απόρριπτομένων δλων τών δλλων έξόδων — ώς τών έξόδων διαμονής, διατροφής, μετακινήσεων κλπ. Είς σχετικήν μου δέ άναφοράν (αιτησιν) πρός τό διοικ. Συμβούλιον τού Ο.Ν. ή άπαντησης πού μού έσταλη ήτο δτι τό 'Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τού δρθρου δ παρ. 2 τού Π.Δ. 923/1976 δέν προβλέπεται ή έγκριση έξόδων παραμονής σέ ξενοδοχείο στούς συνοδούς άσθενών πού νοσηλεύονται στό έξωτερικό!!

Σημειώσατε κύριε 'Υπουργέ πώς είς τήν προκειμένην περίπτωσιν έχρεωθησαν ώς έξοδα τού συνοδού μόνον, τά τής παραμονής

εις τό ξενοδοχείον, δηλαδή γιά 35 ήμέρες, 512 λίρες ήτοι σύνολον 56.990 δρχ.

'Εν αντίθεσει, μέ τά μέτρα προστασίας Νοσηλείας τών Δημοσίων 'Υπαλλήλων, τών 'Ησοφαλισμένων τού ΙΚΑ και λοιπών άσφαλιστικών 'Οργανισμών δπου τά έξοδα θεραπείας στό έξωτερικόν καταβάλλονται στούς νοσηλείς εις τό άκεραιον.

Γιά μάς δηλ. τούς ναυτικούς, ισχύουν μόνον και παραμένουν οι πομπόδεις διατυπωνίσεις και έμπαιγμοι, μέ άπατηλές ύποσχεσίες τού 'Υπουργείου, άπο τά μέσα ένημερώσεως (Ραδιο-Τηλεοπτικών δικτύων και τού Τύπου), περί τών δήθεν εύεργετικών διατάξεων και μέτρων... ύπερ προστασίας τών Ναυτικών.

Διατελώ μεθ' ύποληψεως  
ΝΙΚ. ΚΑΡΠΟΔΙΝΗΣ  
Σμολένσκι 23 — Ν. Φάληρον

#### ΠΑΡΑΠΟΝΑ

Κύριε Διευθυντά,

'Υπηρέτησα στό 'Ελληνικό δεξαμενόπλοιο «NHL ARMSONG» τής Βαρνίμα άπο 17 Μαρτίου 1981 έως 29 Μαΐου 1981 ως δόκιμος μηχανικός.

Τό ώς άνω πλοίον είχε έρθει 20 μέρες πρίν τήν δική μου ναυτολόγηση γιά γενική έπισκεψη στό Νέο Ντόκο τής Δραπετσώνας. Κάθε δλλο άρμας παρά γενική έπισκεψη έγινε στό ώς άνω πλοίο.

Στίς 22 Μαρτίου φύγαμε γιά τήν Σύρο πρός δεξαμενισμό και άπο τήν Σύρο φύγαμε στό 29 Μαρτίου γιά τό Σουεζ άντικαθιστώντας τό πλοίο «ΕΩΡΓΙΟΣ» τής ώς άνω Έταιρίας τό δποίον δέν έκανε ταξίδια Σαμπολί Σουεζ.

'Ερωτω λοιπόν τόν κ. 'Υπουργό τής Εμπορικής Ναυτιλίας νά μάς άπαντησει ποιός ύπεργραφε νά άποπλεύση τό ώς άνω πλοίον, τό δποίον δέν έκανε καρμά ούσιαστηκή έπισκεψη και τό πιό σπουδαίο είχε συνεχώς χαλαρωμένο άσύρματο.

Πολλές φορές παθαίναμε BLACK OUT και μένας άκυρέρνητοι έξι αίτιας τής άθλιας καταστάσεως πού εύρισκοντο οι ήλεκτρογενήτριες.

"Όταν τό πλοίο ταξίδευε τό μηχανοστάσιο γέμιζε καυσαέρια, μέ άποτέλεσμα νά εί-

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

μαστε συνεχώς ζαλισμένοι και νά κάνουμε έμετούς.

Στά ένδιαιτήματα κυκλοφόρησαν κοπάδια από κατασαρίδες, οι όποιες πολλές φορές μπαίνανε μέσα στά πιάτα τού φαγητού πού τρώγαμε καί μάς προξενούσαν άρδια. Τά φαγητά ήταν σέ άθλια κατάσταση. Ούτε ζωά δεν μπορούσαν νά τά φάνε. "Ολα ήταν κατεψυγμένα και εύρισκονταν πολλούς μήνες στά ψυγεία. Έπιτροπή τροφίμων δέν ύπηρξε ποτέ, άλλα ούτε καί ο πλοιάρχος ήρθε ποτέ στα μαγειρεία νά δει τί τιτάχνει ο Μάγειρας. Ούτοι δέν μάς έδωσε ποτέ ο πλοιάρχος Νικόλαος Γερακάρης, ένω αύτός μέ δλλους δξιωματικούς έκανε όλονύχτια πάρτυ μεθώντας μέ ούτσι. "Ολες τις μέρες πού το πλοίο εύρισκοταν στήν ράδα φορτωμένο ή άδειο παρά τίς άπαγορευτικές διατάξεις άνέβαινες έπάνω συνεργείον δέν 15 περίπου 'Αραβες, οι όποιοι μέ ματσακόνια και μεγάλα σφυριά βαρούσαν τίς λαμαρίνες γιά νά βγάλουν τήν σκουριά και νά βάψουν το πλοίο μέ άποτέλεσμα νά κινδυνεύουμε άνω πάσα στιγμή νά γίνουμε πυροτέχνημα.

Θέλω έξ αλλου νά καταγγείλω τόν Α' Μηχανικό Δημήτριο Δεμέστιχα, ο όποιος άπό τήν ήμερα πού ήρθε στό πλοίο άρχισε νά διαδίδει διτί θά περιορίσει τίς υπερωρίες σ' αύτούς πού δουλεύουν στό Μηχανοστάσιο διότι, δηως έλεγε, σπαταλάμε τήν περιουσία, πού μάς έμπιστεύτηκε ή Έταιρία «VAR-NIMA».

"Οταν έγώ τού είπα διτί πρέπει νά έχουμε τουλάχιστον 200 ώρες τόν μήνα, αύτός μέ έβγαλε ξεωάπό τό Μηχανοστάσιο άπειλώντας μέ καί μέ πήγε στόν Καπετάνιο. 'Εκεί μαζί μέ τόν Καπετάνιο μέ έξανάγκασαν νά ύποβάλω τήν παραίτησή μου. Φθάνοντας στόν Πειραιά έμαθα διτί ή Έταιρία κρατάει 28.000 γιά έξοδα έπιστροφής και άντικαταστάτου, ένω τό άεροπορικό είσιτηριον Κάιρο — Αθήνα είναι 7.300 δρχ. Βάσει ποιου Νόμου λοιπόν ή ώς άνω Έταιρία μάς κρατά-

ει τό ύπερογκο αύτό ποσόν:

Τελειώνοντας θέλω νά προσθέσω διτί δόλο τόν καιρό πού έμεινα στό πλοίο δέν έγιναν γυμνάσια πυρκαϊάς ή έγκαταλείψεως πλοίου.

Μέ τις θερμότερες εύχαριστίες μου  
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΟΥΤΖΟΥΡΕΑΣ

Πειραιεύς 2 Ιουνίου 1981

#### ♦ ΔΙΑ ΤΟΝ ΟΤΕ

Πρόεδρον Κυβερνήσεως,  
'Υπουργός Ναυτιλίας,  
'Υπουργός Συγκοινωνιών  
Πρόεδρο Ο.Τ.Ε.  
ΑΘΗΝΑ

'Αξιότιμες κύριε Πρόεδρε,

Πιστέψετε διτί αισθανόμαστε πραγματικά δυσάρεστα εύρισκομενοι στήν άνάγκη νά σάς άπειθθύνουμε αύτό τό τηλεγράφημα γιά πρόβλημα τού όποιου ή λύση θά έπρεπε νά δοθεί χωρίς καμμία άνωμαλία και πολύ περισσότερο χωρίς τήν παραμικρή άνωγκη παρεμβάσεως καί μάλιστα τής δικής σας.

Λόγω μετακομίσεως και μετά από συνεννόηση μέ τόν ΟΤΕ Πειραιώς ύποβάλλαμε αίτηση περί διακοπής και μεταφοράς τών τηλεφώνων μας 41.75.412/41.34.210 /41.72.366 άπο Κολοκροτρώνη 74-76 Πειραιά στήν νέα μας διεύθυνση Μαιροκρότοπου 11 Πειραιά.

Μετά τήν μετακόμιση τών γραφείων μας και ένω περιμέναμε τό συνεργείο γιά τήν σύνδεση πήραμε έπιστολή τού ΟΤΕ πού μάς γνωστοποιούσε διτί δέν είναι δυνατή ή μεταφορά τών τηλεφώνων μας.

"Ηρθαμε σέ έπαφή μέ τούς άρμοδίους τού ΟΤΕ στόν Πειραιά πού έπιβεβαίωσαν διτί δυστυχώς έτοις έχουν τά πράγματα καί μόνη έλπιδα μας ήταν ή ύποβολή αίτησεως γιά

κατ' έξαιρεση μεταφορά.

Διαμαρτυρηθήκαμε γιατί λόγω τής άδιαφορίας γιά σωστή ένημέρωση μας άπο τήν άρχη ύφισταμεθα βαρύτατες καί άπροβλεπτες συνέπειες.

Έπικαλεσθήκαμε τίς διαβεβαώσεις διλων τών ειδικών φορέων, τού ΟΤΕ συμπεριλαμβανομένου, διτί ύπο τήν ίδιότητα τής ναυτιλιακής έταιρίας τού Ν. 89 ήδη άπολαβάναμε μιά προτεραιότητα. 'Υπενθυμίσαμε διτί δέν ζητάμε νέα τηλέφωνα, άλλα άπλα καί μόνο τήν μεταφορά τών ήδη ύπαρχοντων. 'Αποτέλεσμα μηδέν.

Υποβάλλαμε συνεπώς αίτησιν γιά κατ' έξαιρεση μεταφορά Α.Π. 207176/6.4.81. Σήμερα 50 δλόκληρες μέρες μετά τήν ύποβολή τής αίτησεως δχι μόνο δέν έχουμε έγκατεστημένα τά τηλέφωνα, δχι μόνο δέν γνωρίζουμε τήν ήμερομηνία πού θά έγκατασθούν, άλλα δέν γνωρίζουμε σύτε δέν πρέπει νά έλπιζουμε σέ έγκριση ή δέν έχουμε καταδικούμε σέ άλογληρωτική καταστροφή.

Θεωρούμε περιττό νά ύπογραμμίσουμε τήν πρωταρχική καί βαρύνουμα σημασία τών τηλέφωνων γιά τήν ύπαρξη μας. Σάς βεβαιούμε διτί δέν θά προβαίναμε στήν διά τού τηλεγραφήματός μας προσωπική πρός έσας παράκληση διτί δέν είχαμε φθάσει στό στάδιο τής άπογνώσεως καί δέν είχαμε χάσει κάθε έλπιδα.

Μετά τιμής  
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΜΑΡΙΤΙΜΑ

#### ♦ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 22 ΜΑΐΟΥ 1981

ΩΡΑ: 11.00 ΤΟΠΙΚΗ

ΤΟΠΟΣ: ΛΙΜΝΗ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΣΥΜΒΑΝ

Τό πλήρωμα τού ακάφους τής άκτοφυλακής έπειβιβάσθη τού πλοίου διά τόν συνήθη έλεγχον.

Εύρεθη είς τήν καμπίνα μου μία παλιά συσκευή τηλεοράσεως 7 έτών ή όποια δέν συμπεριλαμβάνετο είς τό δηλωτικόν τού πλοίου καθότι ήταν παλαιά καί δέν έργαζετο καλώς έχρησιμοποιούτο δέ διά τάς άνάγκας τού πληρώματος.

Έδηλωθη είς τόν άξιωματικόν τής Λιμενού. Αστυνομίας διτί έκ παραδρομής δέν έδηλωθη ή τηλεόρασις, άλλα τούτο δέν τού ήταν άρκετό και ήρχισεν νά ύβριζει έμένα καί τόν τόπον καταγωγής μου χρησιμοποιώντας έκφρασης πού δέν δύναμαι νά έπαναλάβω.

Μία τοιαύτη συμπεριφορά ένός άσυνειδήτου άνθρωπου δημιουργεί χειρίστας έντυπωσεις διά τόν δημόσιον τομέα μάς δημοκρατικής χώρας. Τοιαύτας έκφρασης και συμπεριφοράν θά έθεωρούντο συνήθεις είς δικτατορικά ή κομμουνιστικά κράτη άλλα διά τήν Έλλαδα άποτελούν βαρεία έντροπη.

Δέν έχω άλλο νά προσθέσω.

PETRO ACOSTA  
ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΗΣ  
ΠΛΟΙΟΝ S/S MARGARETA

#### ♦

#### ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΑΙ

Κύριε Διευθυντά,

Σάς στέλλουμε ένα εύχαριστήριο τών τελειοφοίτων δοκίμων Πλοιάρχων τής ΑΔΣΕΝΙΧΑΝΙΩΝ, γιά δουσις μάς βοήθησαν στήν πραγματοποίηση τής έκπαιδευτικής μας έκδρομης στήν Ιταλία καί σάς παρακαλούμε διν συμφωνείτε νά τό δημοσιεύσετε στό περιοδικό σας δωρεάν.

Xανιά 14 Μαΐου 1981

Εύχαριστούμε  
Γιά τούς τελειόφοίτους δοκίμους,  
ό 'Αρχηγός  
ΑΝΤΩΝΑΚΑΚΗΣ Ε.

  
**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. Panáma

PROVISIONS

DECK SUPPLIES

DUTY - FREE LIQUORS

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

#### BALBOA / PANAMA CITY

CABLE:

TONIO PANAMA

TELEX:

From U.S.A.: 368-2633

From Others: 379-2633

TELEPHONE:

Panama 23-9920

MAILING ADDRESS

P.O.Box 6-4000

Ei Dorado

Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS

ELECTRIC APPLIANCES

DUTY - FREE WAREHOUSE

# Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

## Δ' ΟΙ ΔΕΣΜΟΙ ΤΗΣ ΜΕ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΕΘΝΙΚΟ ΧΩΡΟ

Τοῦ κ. ΓΕΩΡΓ. ΜΠΑΝΟΥ

Στά τρία προηγούμενα διάφρα μας, άναψερθήκαμε στήν δημιουργία της Σύγχρονης Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, στόν ρόλο της μέσα στό παγκόσμιο μεταφορικό σύστημα και άναλυσαμε τήν μορφή και τήν φύση τού έξωθεν άνταγωνισμού. "Ηδη προχωρούμε με τήν έξέταση τών «έσωτερικών» εκείνων παραγόντων, οι οποίοι μπορούν νά παιζουν ένα σημαντικό ρόλο, θετικό ή άρνητικό, στήν έξελιξή της. Έξέταση που προϋποθέτει τόν άκριβή προσδιορισμό και τήν έπι μέρους άξιολόγηση τῶν πραγμάτων που συνδέουν τήν Ελληνική Ναυτιλία μέτον Ελληνικό Έθνικό χώρο, με τά ένα γένει Ελληνικά Έθνικά Συμφέροντα.

Μέ δηλη τήν εύθυτα πού έπιβάλλουν τόσο η σημασία τού θέματος δυο και ή κρισιμότητα τῶν καιρούν, θά άποτολμήσουμε, σέ αύτού άκριβώς τό σημείο τής μελέτης μας, ένα βασικό διαχωρισμό. Συγκεκριμένα, γιά τούς σκοπούς τής παραπέρα μελέτης τού θέματος, θά διακρίνουμε τόν Εφοπλισμό άπό τούς λοιπούς παράγοντες που, δλοι μαζί, συνιστούν τήν Ναυτιλία μας. Διακρίνομε, δηλαδή, τόν Εφοπλιστή άπό τόν Ναυτικό, που γιά λόγους κοινωνικούς και οικονομικούς είναι στενά δεμένος μέτον Ελληνικό χώρο και τίς τύχες του, και τό Κράτος. Τό τελευταίο, σάν έκπρόσωπο ένειται τού Ελλαδικού χώρου, πολιτικού, κοινωνικού και οικονομικού.

Μιά σημαντική διευκρίνιση: Σάν άτομο, θεωρούμε τόν Ελληνα Εφοπλιστή έξισον άναποσταστο στοιχείο τής Ελληνικής Οικογένειας. Σάν έπιχειρηματίας, δημως, δημού τά άτομικά και τά έπιχειρηματικά συμφέροντα συγχέονται και άποτελούν ένα δύσκολα έπιμειρζόμενο σύνολο, δ' Ελληνας έφοπλιστής πραγματώνει τήν έννοια τού Εφοπλιστικού συμφέροντος, πού έφευγει άπό τά στενά γεωγραφικά σύνορα τής Ελλάδας. Τούτο έφειλεται σέ σημαντικό βαθμό στήν έλλειψη έθνικών μεταφορών και έπομένως, στήν πλήρη σχέδον έξάρτησή του άπό έξωτερικά κέντρα, πράγματα πού ήδη έξετασαμε και διαπιστώσαμε στά προηγούμενα διάφρα μας. Άναδεικνύεται, έτσι, δ' Ελληνικός Εφοπλισμός σέ μια «τρίτη» δύναμη, μακριά άπό τόν Εθνικό Χώρο, με τόν ίδιο δρέχεται μοιραία σέ άντιπαράθεση. "Έτσι, μέσα άπό τό σύνολο τής Ναυτιλίας μας, πού άποτελεί, πολύ σωστά, «Έθνική Υπόθεση», αύτόματα άναδεικνύεται ή έννοια τού «Εφοπλιστικού Συμφέροντος». Σκοπός μας και φιλοδοξία μας νά δείξουμε διτά αύτή ή άντιπαράθεση δέν σημαίνει, δέν πρέπει νά σημαίνει κατ' άναγκην και άντιθεση. Και δη, κάτω άπό μιά προσεκτική διαλεκτική θεώρηση, είναι σέ μεγάλο βαθμό δυνατός διατομός τῶν συμφερόντων. Αύτό είναι γιά μας μιά πραγματικά ΕΘΝΙΚΗ ΥΠΟΘΕΣΗ.

Κάτω άπό τίς βασικές αύτές σκέψεις, τόθέμα μας μετατίθεται στήν έξέταση τῶν δημού τού Ελληνικού Εφοπλισμού μέτον ένειται Ελληνικό Έθνικό Χώρο. Και ήδη προχωρούμε με τήν περιγραφή και άναλυση τῶν δημού του με τά έπι μέρους στοιχεία που άπαρτίζουν τήν έφοπλιστική

δραστηριότητα:

- 1) Χρηματοδότηση:** Σάν φυσική συνέπεια δῶν έχομε προαναφέρει, ή χρηματοδότηση τής Ελληνικής Ναυτιλίας είναι σχεδόν άποκλειστική υπόθεση τῶν μεγάλων Ευρωπαϊκῶν και Αμερικανικῶν Τραπεζῶν ή ειδικῶν χρηματοδοτικῶν δργανισμῶν. Γεγονός πού εύκολα άποδεικνύεται άπό τά πράγματα. Έκτιμάται διτά μόλις τό 4% τῆς χρηματοδοτήσεως τού έλληνικού πλοίου γίνεται άπό Έλλαδικές πηγές. Και τούτο, κατά μεγάλο ποσοστό, άναφέρεται σέ μακροπρόθεσμα και χαμηλότοκα δάνεια, πού άποβλεπον άποκλειστικά στήν ένθαρρυνση ναυπηγήσεων ή έπισκευών, χωρίς ειδικό οίκονομικό ένδιαφέρον άπό αύτον τούτον τόν δανεισμό.
- 2) Ναυπήγηση:** Ή φτωχή βιομηχανική υποδομή και ή τεχνολογική καθυστέρηση, άπό τήν μιά πλευρά, και τά μικρά ένειται μεγέθη τῶν έλληνικῶν οίκονομικῶν παραμέτρων, άπό τήν άλλη, δέν έπιτρέπουν δραστική συμμετοχή τής έλληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας στήν διαδικασία άνανεώσης τού έλληνικού έμπορικού στόλου. Βέβαια, αύτό πού έπιτυγχάνεται δέν είναι άμελητέο γιά τά έλληνικά δεδομένα και συμβάλλει στήν άντιμετώπιση τού προβλήματος τής άπασχόλησης χωρίς, δυστυχώς, νά έχει τό ίδιο εύνοικά άποτελέσματα στόν προσπορισμό συναλλάγματος γιά τήν χώρα, δεδομένου διτά μεγάλο μέρος τῶν ύλικῶν και τού μηχανικού έξοπλισμού εισάγεται άπό τό έξωτερικό. Μέ τήν εισδοχή τής χώρας στήν EOK, άκουμε διτά ή άναπτυξη τής ναυπηγικής βιομηχανίας υπόκειται σέ αύστηρες ποσοστώσεις, πράγμα πού δέν έπιτρέπει έλλιπες παραπέρα σχεδιασμού γιά τήν μεγιστοποίησή της.
- 3) Ασφάλιση:** Ό είδικός αύτός τομέας άπαιτει τεράστια πείρα, δργάνωση σέ παγκόσμια κλίμακα και μεγάλη οίκονομική έπιφάνεια. Αύτά, μαζί με τήν εύλογη άπαιτηση τού χρηματοδοτή γιά τήν καλύτερη έξασφάλιση τῶν άπαιτησέων του, άποκλείουν τήν συμμετοχή έλληνικῶν άσφαλιστικῶν δργανισμῶν πού περιορίζονται σέ πολύ μικρά ποσοστά, συνήθως με άντασφάλιση. Ό έλλαδικός χώρος έχει, λοιπόν, λίγα νά προσφέρει στήν Ναυτιλία μας στόν άσφαλιστικό τομέα και, έπομένως, λίγα νά πάρει.
- 4) Αγορά και Ναύλωση Πλοίων:** Η άδυναμία τής έλληνικής ναυπηγιομηχανίας νά συμμετάσχει στήν διαδικασία προσφοράς και άνανεώσης τού τοννάζ, άπό τήν

μιά πλευρά, και ή έλλειψη έθνικών φορτίων, άπό τήν άλλη, ύποχρέωσαν τόν "Ελληνα Πλοιοκτήτη νά στραφεί πρός τίς άγορές τού έξωτερικού. Έκει δη, και τά δύο ύπάρχουν και προσφέρονται, δχι, βέβαια, με τό άζημιστο. Και άναφερόμαστε κυρίως στής προηγμένες δυτικές χώρες. Αύτη είναι μιά άπό τής κυριότερες, και πιό προφανείς, έκδηλωσης τής έξάρτησης, γιά τήν διόπια τόσες φορές μιλήσαμε στά προηγούμενα διάφρα μας.

"Από πολύ νωρίς, αύτη ή κατάσταση άναγκασε ένα σοβαρό ποσοστό τού Έλληνικού Εφοπλισμού — ίσως τό δυναμικότερο και ισχυρότερο — νά πάρει τόν δρόμο πρός τό Λονδίνο και τήν Νέα Υόρκη, γιά μιά σχεδόν μόνιμη έγκατάσταση. Άποενώθηκε έτσι σέ μεγάλο βαθμό άπό τήν Πατρίδα και, έκτος τών άλλων, άποστέρησε τόν τόπο άπό τήν δυνατότητα προσφοράς πρός τήν Ναυτιλία τῶν στοιχειωδῶν, μά τόσο σημαντικῶν, ύπηρεσιών πού δόνομάζει SHIPBROKING.

Πολύ άργότερα, άπό τά μέσα τής δεκαετίας τού '50 και, με περισσότερη έμφαση, στής δεκαετίες τού 60/70, μιά δύμαδα Έλληνων Μεσιτών, με προέλευση έν μέρει τής λίγες παλής καλές Πειραιώτικες φίρμες και, κυρίως, νέους προερχόμενους άπό τό ναυτικό έπαγγελμα, άναδυθηκε στήν έπιφανεια. Μέ σκληρή δουλειά και πολλή φαντασία, κατόρθωσε νά συγκρατήσει ένα μεγάλο μέρος έκεινων τῶν πλοιοκτητῶν, κυρίως νέων στό έπαγγελμα, πού διάλεξαν τόν Πειραιᾶ σάν τόπο γιά τά κεντρικά γραφεία τους. Άπο τούς τελευταίους, δσοι έγιναν άρκετά μεγάλοι και δυνατοί, φρόντισαν γιά τήν έξασφάλιση κατ' εύθειαν δεσμῶν μέτον μεσιτικούς οίκους τού έξωτερικού, παρακάμπτοντας, με τήν σειρά τους και αύτοί, τούς Περαιώτες μεσίτες. Όπωσδηποτε, ή μεσιτική δουλειά στόν Πειραιᾶ άποτελεσε και άποτελει μιά κάποια προσφορά στήν Έλληνική Οίκονομία. Κυρίως διότι ή σχετικά μικρή οίκονομική τους έπιφανεια άναγκασε τούς μεσίτες νά διαθέσουν ένα σημαντικό ποσοστό τού εισοδήματος τους μέσα στόν έλληνικό χώρο. Τώρα, βέβαια, τό καθεστώς κάτω άπό τό δοποί έργασθηκαν, ή κατοπινή έξελιξη τών πού έπιτυγχανόταν δημοτική σε πολλούς περιοχήτες, ή παρεισφυρηση καιροσκόπων στό έπαγγελμα και άλλα τινά, δέν έπιτρέπουν μιά σοβαρή έξέταση τού θέματος στό σημείο αύτό τής μελέτης μας. "Ισως άξιζει κάποτε νά έπανελθουμε.

«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

**5) Νομική Προστασία — CLUBS:** Δέν άπαιτεται, νομίζουμε, είδική δρευνα για νά διαπιστώσουμε ότι τό σύνολον σχεδόν της εύθυνης, έπομένως και δ' ανάλογος προσπορισμός είσοδηματος, άποτελεῖ ύπόθεση τού οίκονομικού κέντρου. Τά CLUBS και ή διαχειρίσθη τους, έστω και δ' επίσημα φέρονται έγκατεστημένα στις Βερμούδες, έργαζονται στά μεγάλα οίκονομικά κέντρα της Δύσης. Τό ίδιο συμβαίνει και μέ την έκτος CLUBS νομική προστασία, δημού τά μεγάλα δικηγορικά γραφεία τού έχωτερικού έχουν έξασφαλίσει τήν μερίδα τού λέοντος. Και τούτο ένω πλήθος δικηγόρων συνωστίζονται στά Πειραϊκά Δικαστήρια γιά έργατικές μικροδιαφορές και δ' άλλα πράγματα. Και ένω έλαχιστοι έκ τών άριστων 'Ελλήνων ναυτιλιακών δικηγόρων κατορθώνουν νά σπάσουν τό φράγμα τής άπομόνωσης και νά παιξουν ένα ουσιαστικό ρόλο στό τεράστιο θέμα τής νομικής προστασίας τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας. Μέ τά ίδια περίπου χρώματα μπορούμε νά περιγράψουμε τό καθεστώς πού διέπει τόν διακανονισμό τών άμαριών.

**6) 'Η Ταξινόμηση τών 'Ελληνικών Πλοίων και ή παρακολούθηση τής συμμόρφωσής τους πρός τούς κανόνες άσφαλειας βρίσκεται, σχεδόν άποκλειστικά, σέ ξένα χέ-**

ρια. Δέν γνωρίζομε δ' άλλον νηογνώμονα πού νά έχει μικρότερο ποσοστό τών πλοίων τής έθνικής σημαίας υπό τόν έλεγχό του άπό τόν 'Ελληνικό. Εκτός άπό την «ύποκλοπή» μέρους τού έφοπλιστικού είσοδηματος άπό τούς ξένους νηογνώμονες, τό καθεστώς αύτό θέτει ζήτημα γοήτρου γιά τήν 'Ελλάδα και δέν είναι διμοιρο δρισμένων κινδύνων έθνικής σημασίας.

**7) Προμήθειες:** 'Η άνυπαρξία ντόπιας παραγωγής και ή τεχνική καθυστέρηση τής χώρας δέν μᾶς παρέχουν τό δικαίωμα νά ισχυρισθούμε, δημού 'Ελληνική Οίκονομία έχει ούσιαστηκή άπολαυη στούς τομείς προμήθειας καυσίμων, λιπαντικών, άνταλλακτικών και ίιλικών συντηρήσης. Τό ίδιο συμβαίνει και μέ τήν τροφοδοσία, τό τελευταίο σάν μοιραία συνέπεια τής άπασχόλησης τού έλληνικον πλοίου μακριά άπό τά έλληνικά νερά. Και δποτε, δμως, είναι δυνατό νά τοποθετηθούν έλληνικά προϊόντα στά πλοία μας, οι όργανωτικές άδυναμίες και οι γραφειοκρατικές διατυπώσεις δροῦν έντονα άναστατικά. Σύγχρονα, μιά δημιουργήμένη ήδη νοοτροπία στρέφει τήν προτίμηση πρός ξένα προϊόντα (ποιός 'Ελληνας ναυτικός π.χ. δέν καπνίζει άμερικάνικα τσιγάρα;).

'Έξετάσαμε παραπάνω τούς τομείς έκει-

νους τής έφοπλιστικής έπιχειρήσης, δημού ή συνεισφορά τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας στό 'Ελληνικό Κοινωνικό Σύνολο φαίνεται άνυπαρκτη, η τουλάχιστον, άμελητέα. 'Η κατ' άνάγκην περιορισμένη έκταση κάθε άρθρου μᾶς άναγκάζει νά συνεχίσουμε στή έπόμενη έκδοση μέ τήν άναλυση τών τομέων έκεινων, δημού ή τέτοια συνεισφορά φαίνεται ούσιατικότερη. Μέ λύπη θά έπισημάνουμε τήν πλήρη σχεδόν έλλειψη σχετικών μονογραφιών, πού θά έπετρεπαν νά στρίξουμε τίς θέσεις μας σέ άναμφισβήτητα στατιστικά ή δ' άλλα στοιχεία. Είναι μιά βασική έλλειψη, πού έμποδίζει τήν θεωρητική μελέτη άλλα και τήν διαμόρφωση μιᾶς σωστής κρατικής πολιτικής στόν ναυτιλιακό τομέα. Χωρίς τέτοια στοιχεία, άναγκαζόμαστε νά χρησιμοποιούμε λίγο-πολύ έμπειρικά δεδομένα, δημού αύτά προκύπτουν άπό τήν καθημερινή ήσκηση και ζωή, δίπλα στό πλοίο και τά προβλήματά του. Μέ αύτό τό δεδομένο, είναι φυσικό ή συγκριτική μελέτη τους και ή έξαγωγή συμπερασμάτων νά έχουν μιά σχετική άκριβεια. Προτιμότερη, έν πάση περιπτώσει, άπό τήν πλήρη άγνοια και έλλειψη προβληματισμού.

Γ. ΜΠΑΝΟΣ



# CAPE TOWN FAROS & C<sup>o</sup>. 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 ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ

ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ 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

# ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑΙ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ

(Διάλεξις δοθείσα τήν 9/4/1981 εις τήν "Ενωσιν Ναυτικού Δικαίου")

**ΥΠΟ ΦΙΛΟΛΑΟΥ ΔΗΜ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ, ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ — ΔΙΑΙΤΗΤΟΥ**

ASSOCIATE OF THE INTERNATIONAL BAR ASSOCIATION  
ASSOCIATE OF THE AMERICAN ARBITRATION ASSOCIATION  
FELLOW OF THE (LONDON) CHARTERED INSTITUTE OF ARBITRATORS

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Είναι γνωστόν διτεταγμένα ύπό τών συγκεκριμένων Πολιτειών Ὁργανα, διά τήν άπονομήν τῆς Δικαιοσύνης μεταξύ τῶν «Κοινωνῶν», είναι τά Δικαστήρια, ένεργοντα συμφώνων πρός τους ισχύοντας έκαστοτε δικαιομούκος κανόνας καὶ έφαρμόζοντα τον θετεμένον Ούσιαστον Δίκαιον.

Ἐναλλακτικόν τρόπον ἐπιλύσεως τῶν ιδιωτικῶν διαφορῶν ἀπότελεῖ ὁ θεσμός τῆς Διαιτησίας. Τόσον εἰς τήν περιοχήν τοῦ ἔσωτερού Δικαίου, δοσον καὶ εἰς τὸν εὐρύτερον χώρον τοῦ Διεθνούς τοιούτου.

2. Ὁ θεσμός τῆς Διαιτησίας δέν είναι νέος. Είναι ἀρχαίστατος, πατρίδα δέ ἔχει καὶ οὐτος τήν Ἑλλάδα.

Ἡδη Ἡσίοδος ὁ Βοιωτός μαρτυρεῖ εἰς τά ἔργα του δχι μόνον περὶ τῆς ἐνέργου ὑπάρχεως τοῦ θεσμοῦ τούτου ἀλλὰ καὶ περὶ τῆς ἀνωτέρας ἀντιλήψεως τῆς Κοινωνίας τῆς ἐποχῆς του, δοσον ἀφορά εἰς τὸ υψηλὸν λειτουργῆμα τοῦ Διαιτητοῦ. Συγκεκριμένων, εἰς τήν Θεογονίαν του δ. Ἡσίοδος ἀναφέρει διτεταγμένην τοῦ Πόντου ἐγεννήθη καὶ ἔζησεν ὁ Νηρεύς, τὸν ὄποιον οἱ συμπολῖται του τὸν ἀπέκάλουν «Πρεσβύτατον παῖδων», ἐνεκα τῆς σοφίας καὶ ἡπιότητός του, πιστεύοντες ἀμα διτεταγμένης ὁ Νηρεύς «οὐδὲ θειστοὺς λήθεται ἀλλὰ δίκαια καὶ ἡπια δῆνε οἴδεν». (1).

Ἄυτός δέ ὁ «σοφός» καὶ «ἡπιος» ἡτο διαιτητής, εἰς τήν δικαιοκρισίαν τοῦ δοποίου κατέφευγον οἱ διαφωνούντες συμπολῖται του, μέ τήν πεποίθησον διτεταγμένης διάκονος τοῦ φυσικού Δικαίου καὶ διά τῶν δικαίων «βουλευμάτων» του ἐπιτυγχάνει ὥστε «οἱ ἡγαθοὶ τιμώντο δίκη δέ ἀδίκοισιν ἐπείη».

3. Ὁπως είναι ἀληθές διτεταγμένης τήν Ἑλλάδα ἐγενήθη ὁ θεσμός τῆς Διαιτησίας, ἐτοι είναι βέβαιον διτεταγμένης τῆς τήν Ἀγγλίαν ἀναπτύχθη καὶ ἔθεραπεύθη ὡντος εἰς τοιούτον βαθμὸν ὥστε νά τυγχάνῃ τῆς διεθνούς ἀναγνωρίσεως καὶ παραδοχῆς. (2) Παρά τήν υψηλὴν στάθμην τῆς τακτικής Δικαιοσύνης εἰς τήν Χώραν ταύτην, ὁ θεσμός τῆς Διαιτησίας ἐπί τρεῖς αἰώνας ἔχει ἀποτυπώσει τήν σφραγίδα του εἰς τήν νομικήν καὶ κοινωνικού οικονομικήν ζωὴν τῆς Ἀγγλίας, κατ' ἐπέκτασιν δέ καὶ εἰς τάς Χώρας τῆς ποτὲ Ἀγγλικῆς Αὐτοκρατορίας. (3) Καὶ θεραπεύεται τόσον εἰς τήν θεωρητικόν, δοσον καὶ εἰς τόν πρακτικόν τομέα, διά τῆς θαυμασίας ὄργανώσεως τοῦ θεσμοῦ.

4. Σημειωθήτω διτεταγμένης ὁ θεσμός τῆς Διαιτησίας ἐθεμοθετήθη τό πρώτον διά τοῦ περὶ Διαιτησίας Νόμου τοῦ 1698 (Arbitration Act 1698). Ὁ Νόμος ούτος διά τῆς παρόδου τοῦ χρόνου ὑπέστη πολλάς τροποποίησεις Τελικώς, ὑπό τοῦ Arbitration Act 1950, ὁ ὄποιος ἀποτελεῖ τό ισχύον νομοθετικόν καθεστώς ἐν Ἀγγλίᾳ, ἐκώδικοποιήθησαν δολοὶ οἱ προγενέστεροι περὶ Διαιτησίας νόμοι.

Ὦς γνωστόν, τό Ἀγγλικόν Δίκαιον διακρίνεται εἰς τό τεθειμένον (statute law) καὶ τό διγραφον - έθιμικόν τοιούτον (common law).

Τό πρώτον παράγεται ὑπό τῶν νομοθετικῶν σωμάτων. Τό δεύτερον πηγήν ἔχει τό φυσικόν δίκαιον, τάς γενικάς περὶ Δικαιοσύνης ἀρχάς, δοσον ἀμφότερα ταύτα ἐρμηνεύουσιν αἱ ἀποφάσεις τῶν δικαστηρίων.

Ὦς ἐκ τούτου τό Ἀγγλικόν Δίκαιον γνωρίζει δύο κατηγοριῶν Διαιτησίας: 'Αφ' ἐνός διαιτησίας καλυπτομένας καὶ ρυθμιζόμενας

Ἄλλως τε ιδιαιτέρως εἰς τήν ἐποχήν μας ἀπό δολοὺς ἀναγνωρίζεται διτεταγμένης δικαιοδοτικός θεσμός, δον είναι ἀνταγωνιστικός τών τακτικῶν Δικαστηρίων ἀλλά συμπληρωματικός τῆς ἀποστολῆς τούτων. (7)

Ἐν τούτοις δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία διτεταγμένης τά Δικαστήρια οὔτε καὶ δο Νομοθέτης ἀνέχονται τήν ἀνέλεγκτον δρᾶσιν τών Διαιτητῶν.

Ἐπί τῆς ἀρχῆς ταύτης θαμελιούται καὶ δο ἔξυπακουόμενος, δρος εἰς πᾶσαν σύμβασιν περὶ Διαιτησίας, καθ' δο ἀπαγορεύεται διτεταγμένης δικαιοδοσίας, κατά τρόπον τελικόν καὶ ἀπόλυτον, ὡς ἀντικείμενη εἰς τήν ἐννοιαν τῆς Δημοσίας Τάξεως (Public policy). (8)

Καὶ κατά θετικήν διατύπωσιν τοῦ ἔξυπακουόμενου τούτου δρου, τά Δικαστήρια δύνανται νά παρεμβαίνουν εἰς τήν δρᾶσιν τών Διαιτητῶν.

Τούτο βεβαίως δέν σημαίνει διτεταγμένης τά Ἀγγλικά Δικαστήρια δικαιούνται δημοσίως ἀκάιρως ἐπεμβαίνουν εἰς τήν πορείαν τῆς Διαιτησίας.

Ο Νομοθέτης δρίζει τάς περιπτώσεις καὶ διαγράφει τάς προϋποθέσεις, ὑπό τάς δοποίας τό Δικαστήριον δύναται νά προβῇ εἰς δελεγχον τοῦ ἔργου τών Διαιτητῶν Ὁργάνων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β'

### ΠΕΡΙ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΜΑΤΟΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΣ ΤΩΝ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ ΓΕΝΙΚΟΣ

1. Ἐλέχθη διτεταγμένης τό κρατοῦν σήμερον νομοθετικόν καθεστώς δοσον ἀφορά εἰς τόν Διαιτησιακόν θεσμόν ἐνσαρκούται εἰς τόν περὶ Διαιτησίας Νόμον τοῦ 1950, ὁς ούτος τροποποιήθεις ἐσχάτως ισχύει νῦν.

Ἐνδιαφέρει, λοιπόν, δο ἔλεγχος τών Δικαστηρίων ἐπί τῆς Διαιτησίας κατά τάς διατάξεις τοῦ Νόμου τούτου, διά τόν πρόσθετον λόγον διτεταγμένης δικαιητικάι καλυπτομέναι ὑπό τοῦ Νόμου τούτου (έκδομον είναι κατ' ἀκόλουθινον γραπτού διαιτησιακού συμφώνου) είναι δυνατόν νά ἐκτελεσθούν εἰς τήν ἀλλοδαπήν. (9a).

Διά νά κατανοήσωμεν καλλίτερον τό είδος καὶ τήν εκτασιν τοῦ ἔλεγχου τούτου είναι χρήσιμον είκτασιν τοῦ ἔλεγχου τούτου είναι τρόπος διατάξεις τοῦ Νόμου τοῦ 1950.

Πρώτον, διαφοραὶ ἀναφύονται εἰς τήν Γερμανίαν μόνον ἐμπορικά διαφοραὶ ἐπιλύονται διά τῆς Διαιτησίας, ἀντιθέτως εἰς τήν Ἀγγλίαν πολύ μεγάλος ἀριθμός διαφορῶν είς τήν καθημερινήν ζωὴν, ἀκόμη καὶ μή ἐμπορικού χαρακτήρος κρίνονται ὑπό τῶν Διαιτητῶν. (6).

Πράγματι, διαφοραὶ ἀναφύονται εἰς τήν περιοχήν τῆς ναυτιλίας, εἰς τάς ἀγοράς δημητριακῶν καὶ τροφίων (commodities markets), εἰς τήν κατασκευαστικήν βιομηχανίαν (κατασκευαστικά ἐργα, δημοσία ή ἀδικαία), εἰς τόν χώρον ἔξαγωγῆς τῆς τεχνολογίας κ.λ.π. ἔχουν παύσει πρό πολλού νά γνωρίζουν τήν δημοσίαν εἰς τάς αιθούσας τῶν Δικαστηρίων. 'Επιλύονται διαιτητικῶς.

Ἡ διαιτητική δίκη δομας δέν ἔρχεται εἰς μή ἀφού προκύψουν αἱ διαφοραὶ καὶ κινηθή ὁ μηχανισμός τῆς διαιτητικής δίκης, ὑπό τῶν συμβαλλομένων ή τοῦ ἐνδιαφερομένου ἐκ τούτων.

Δεύτερον, διτεταγμένης τά διαιτητική δίκη περατούται διά τῆς ἐκδόσεως τῆς διαιτητικής ἀποφάσεως καὶ τής ἀνακοινώσεως ταύτης ὑπό τῶν Διαιτητῶν εἰς τούς διαιδίκους. 'Από

## FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

DIRECTORS: J.N. KTISTAKIS - CAPT. D. KALLINIKOS

Shipagents & Brokers

VIAMONTE 965 2nd Floor, 1053 BUENOS AIRES  
TELEX: 17158 STAR AR  
CABLES: FAROSHIP BUENOS AIRES  
RHONES: 3926194 - 3922604  
A.O.H.: 7829496 - 844057

HELLAS REPRESENTATIVES:  
ALMA MARITIME CO. S.A.  
CAPT. ISIDOROS TSANGARIS  
33. AKTI MIAOULI - PIRAEUS -  
PHONE: 4522284





Πετάξτε πάνω ἀπό τό κῦμα  
γρήγορα, ἄνετα, σίγουρα...

## ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΔΕΛΦΙΝΙΑ



Καθημερινές τακτικές άναχωρήσεις γιά:  
ΑΙΓΑΙΝΑ, ΜΕΘΑΝΑ, ΠΟΡΟ, ΕΡΜΙΟΝΗ, ΥΔΡΑ, ΣΠΕΤΣΕΣ,  
ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ, ΤΥΡΟ, ΤΟΛΟ, ΝΑΥΠΛΙΟ, ΛΕΩΝΙΔΙΟ,  
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ, ΚΥΘΗΡΑ ('Αγία Πελαγία), ΝΕΑΠΟΛΗ ΒΟΙΩΝ



### ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΩΝ

‘Ακτή Θεμιστοκλέους 8, Φρεαττύδα, Περαιά  
Τηλεφ.: 4531716/7 (10 γραμμές)

## Η ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Στις 30 Μαΐου πραγματοποιήθηκε η έτη-σια τακτική Γενική Συνέλευση των Μετόχων της Εθνικής Τραπέζης της Ελλάδος. Κατά τη διάρκεια της διοικητής του Ιδρύματος κ. Ευθύμιος Χριστοδούλου, με την παρουσία των Υποδιοικητών κ. Παναγιώτη Τζαννετάκη και Ιωάννη Καλλιμασιώπη, και των λοιπών μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, διάβασε την "Εκθεση των πεπραγμένων της Τραπέζης κατά τον προηγούμενο χρόνο 1980.

Μιλώντας στούς μετόχους διοικητής κ. Ε. Χριστοδούλου είπε διτή ή παγκόσμια οικονομία αντιμετωπίζει τις δυσχέρειες μιᾶς γενικότερης προσαρμογής στη νέα πραγματικότητα, που δημιουργήθηκε από την ένεργειακή κρίση, τά νομιματοπιστικά προβλήματα, τίς άνακατατάξεις στό διεθνή καταμερισμό της οικονομικής δραστηριότητας και την άνακατανομή του παγκοσμίου είσοδομάτος. Η γρήγορη προσαρμογή, με τις μικρότερες δυνατές έπιπτώσεις, άποτελει τη μεγαλύτερη πρόκληση για το προσεχές μέλλον.

'Αναφερόμενος δικ. Χριστοδούλου στήν πορεία της Ελληνικής οικονομίας είπε διτή ή αύτη άντανακλά σε μεγάλο βαθμό τα διεθνή φαινόμενα. "Έτσι αναμένονται εύνοιοι αντίκτυποι από την καλυτέρευση της διεθνούς συγκυρίας, τά νέα άναπτυξιακά κίνητρα για την βιομηχανία - βιοτεχνία και τήν εισροή πόρων από την Κοινότητα, ένω τό στεγαστικό πρόγραμμα θά συντελέσει στήν άναθεμανση της οικοδομικής δραστηριότητας με εύνοικές έπιπτώσεις στό δευτερογενή τομέα γενικότερα. Άλλα καί στόν τομέα των υπηρεσιών διανοίγονται μεγάλες δυνατότητες πρόσδου. Τά περιθώρια γιά την δργάνωση σε σύγχρονες βάσεις, την παραγωγή σε μεγάλη κλίμακα και τήν προσφορά ύπηρεσιών εύρωπαϊκού έπιπέδου είναι εύρυτατα.

Για τήν πολιτική της Τραπέζης στό έπικοπούμενό διτής καί τήν πορεία των έργασιών της δικ. Χριστοδούλου είπε διτή ή έπιπρεστηκαν σημαντικά από την οικονομική συγκυρία, τή γενικότερη πιστωτική πολιτική, διλλά καί τη ειδικότερα μέτρα έφαρμογής της κατά Τράπεζα.

Στόν πιστωτικό τομέα, πρόσθεσε δικ. Διοικητής, προσπαθήσαμε νά συμμορφωθούμε με τά περιορισμένα δρια έπειτάσεως πού μάς έπιπρεπαν, φροντίζοντας ταυτόχρονα τόσο γιά τή σύμμετρη κάλυψη των άναγκων της πελατείας στά μέτρα του δυνατού, δισο καί γιά τήν προτίμηση, δημοσία πάντα, των γενικότερα έπιθυμητών δραστηριοτήτων και των νέων έπιχειρηματικών πρωτοβουλιών.

Θά πρέπει έπισης νά γίνει άναφορά, ύπογράμμισε δικ. Χριστοδούλου, και στίς έπιπτώσεις από τήν έξελιξη της οικονομικής συγκυρίας. Οι Τράπεζες, κατά τήν δάσκηση της πιστωτικής τους λειτουργίας, είναι ύποχρεωμένες νά λάβουν σοβαρά ύποψη τίς συνθήκες αύτές και νά ώθησουν τίς έπιχειρήσεις πρός τίς ένδεικνυόμενες άλλαγές. Τόκαθηκον μάς Τράπεζας είναι νά βοηθήσει στήν άντιμετώπιση παροδικών δυσχερειών μονάδες πού παρέχουν έχεγγυα έπιτυχούς λειτουργίας στά νέα άνταγωνιστικά πλαίσια πού διαμορφώνονται. Έπισης δη Τράπεζα άποδιει ιδιαίτερη βαρύτητα στή διατήρηση τής έλληνικότητας τών έπιχειρήσεων.

Ίδιαίτερη έμφαση, τόνισε στή διοικητής της Εθνικής Τραπέζης, δίνεται στήν έντισχυση τής άναπτυξέως τών μικρομεσαίων έπιχειρήσεων και στήν άντιμετώπιση τών ειδικότερων ζητημάτων τους. Ή μεγαλύτερη στροφή πρός τίς μικρομεσαίες έπιβαλλεται άκομη και από πλευράς άποδοτικότητας, ένω μακροχρονικότερα έχει άγαμά άποτελέσματα στήν άνανέωση του έπιχειρηματικού μας δυναμικού και στήν έπεκταση τής βιομηχανικής βάσεων. Από τίς δύο έταιρες LEASING, τή σύσταση τών όποιων έτοιμαζε δη Τράπεζα, δη μάς άπευθύνεται άποκλειστικά στήν έξυπηρέτηση τών μικρομεσαίων έπιχειρήσεων. Έξαλλου ή άξιοποίηση τών εύκαιριων πού δημιουργούνται με τήν ένταξη έπιβάλλει τή στήριξη κάθε έξαγωγικής προσπάθειας και πρωτοβουλίας. Ή άντιληψη αύτή μάς δηγήσει στήν άποφαση χρηματοδοτικής και γενικότερης ένισχυσεως έπιχειρήσεων γιά νά διατήρησουν άποθέματα έξαγωγιμών προϊόντων τους σε χώρες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Άναφερόμενος στήν συνέχεια στήν έξελιξη τών έργασιών της Εθνικής Τραπέζης δικ. Χριστοδούλου είπε διτή ή τό ύποδοπο τών καταθέσεων της έσωτερικού, σε δραχμές και συνάλλαγμα, έφθασε στό τέλος του έτους τά 428,4 δισεκατομ. δραχμές. Σημειώθηκε δηλαδή αύξηση 85,8 δισεκατομ. ή 25%, πού ήταν σημαντικά ύψηλότερη από έκεινη του προηγούμενου έτους. Ή συνολική πιστωτική έπεκταση της Τραπέζης στό έσωτερικό πρός τόν ίδιωτικό και τό δημόσιο τομέα της οικονομίας, μαζί με τίς τοποθετήσεις σε χρέωγραφα, τίς ύποχρεωτικές έπενδυσεις σε έντοκα γραμματία και τίς ύποχρεωτικές καταθέσεις στήν Κεντρική Τράπεζα αύξησης κατά 83,6 δισεκατ. δραχμές. Γιά τό θέμα της δημιουργίας σύγχρονης ύποδομής δικ. Χριστοδούλου είπε διτή ή κάλυψη του έλληνικού χώρου με τραπεζικές μονάδες είναι παράγοντας βασικής σημασίας στήν άποδοτικότητας δικ. Χριστοδούλου γιά την έπιχειρηματική πρωτοβουλίων.

Τη δημιουργία ένιαίας τραπεζικής άγορας άλλα και γιά τήν πιό άποτελεσματική ένοποιηση δηλων σχεδόν τών οικονομικών άγορών. Ήδη δη Εθνική Τράπεζα έφαρμόζει πρόγραμμα έπεκτάσεως τού δικτύου της κατά 158 μονάδες.

Μάς άπασχολει έπισης ιδιαίτερα, τόνισε δικ. Χριστοδούλου, δη δημιουργία στελεχών γιά τήν κάλυψη τών άναγκων τού έπεκτεινομένου δικτύου, τόσο στό έσωτερικό δσο και στό έξωτερικό. Ή παρακολούθηση τής έπιδοσεως, δη χρησιμοποίηση έπιστημονικών μεθόδων άξιολογήσεως και δη έπιμπρωφωση στά πλαίσια τής έπαγγελματικής έκπαιδευσεως, είναι τά κυριότερα μέσα γιά τήν έπιτυχία του σκοπού μας. Οι άναγκες και οι έκπιμπρωσεις αύτές δηγήσησαν στή ριζική άναμόρφωση του συστήματος έπαγγελματικής έκπαιδευσεως. Στά πλαίσια μάς νέας πολιτικής δηρχισαν νά λειτουργούν 14 πρότυπα έκπαιδευτικά καταστήματα, άριθμος δη θόριος θά εύθετη μελλοντικά.

Η χρησιμοποίηση από τίς μονάδες της Εθνικής Τραπέζης τελειότερων ήλεκτρονικών συστημάτων άποτελει έπισης άπαραίτητο δσο γιά τή δημιουργία σύγχρονης τραπεζικής ύποδομής. Ή ποσημαντική ήλεκτρονική έφαρμογή είναι τό σύστημα δημοσίευσης τών συναλλακτικών θυρίδων στά καταστήματα μέ τόν κεντρικό ήλεκτρονικό ύπολογιστή (ON LINE). Τό σύστημα έφαρμόζεται στήν τελειότερη του μορφή, πού περιλαμβάνει τήν ένημέρωση του λογαριασμού τών πελατών τήν ίδια άκριδως άρα πού γίνεται ή συναλλαγή στήν θυρίδες (REAL TIME). Τούτο άποτελει καινοτομία άκομη και γιά μεγάλες εύρωπαϊκές Τράπεζες. Ήξαλλου βελτιώνεται ήδη τό σύστημα τηλεπικοινωνιακής συνδέσεως τών καταστημάτων μέ τόν κεντρικό ύπολογιστή μέ σκοπό τήν άποτελεσματική έπιχειρηματική έξυπηρέτηση τών συναλλαγών.

Η βελτίωση τών συστημάτων διοικήσεως άποτελει έπισης άντικείμενο σοβαρών προσπάθειών. Αποφασιστική σημασία γιά τό διοικητικό έκσυγχρονισμό της Τραπέζης έχει ή πρόσφατη είσαγωγή τού μακροχρόνιου σημειδιασμού - προγραμματισμού (CORPORATE PLANNING).

Καταλήγοντας δικ. Χριστοδούλου είπε διτή ή Εθνική Τράπεζα συμπλήρωνε φέτος 140 χρόνια πορείας παράλληλης μέ τήν πορεία τής Ελλάδος. Σέ κάθε περίοδο τού μακρού αύτού ήδιου τή δραστηριότητα τής Τραπέζης συνδέεται στενά μέ τούς καταθέτες και τούς μετόχους, πού τήν τιμούν μέ τήν έμπρακτη έκδηλωση τής μεγάλης έμπιστοσύνης, μέ τήν πελατεία πού άξιοποιει παραγωγικά τήν έθνικη άποταμίευση μέ τή διοίκηση, τούς λειτουργούντας και τό προσωπικό πού προσφέρουν τήν άφοσιωση, τίς ίδεες, τήν άνάληψη τών εύθυνών και τήν άκαταπόνητη έργασία. Οι ύποχρεωτικές της Τραπέζης δηγήσεις αύτούς και ή εύθυνη της γιά τή προστασία τών συμφερόντων τους είναι μεγάλη.

## ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

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

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

## RETHYMNIIS & 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

## ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΜΙΑ ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

### Α Λ Λ Η Λ Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

Κλείνοντας γράμματα σ' ένα αυρτάρι καταφέρνουμε νά κρύψουμε μιά φούχτα χαρτί, τίποτα άλλο.

Οι λέξεις, τά νοηματα, τρέχουν ξοπίσω μας και μάς φωνάζουν.

ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ 6 ΜΑΪΟΥ 197...

Άγαπητέ μου φίλε Χρήστο,

Χαίρομαι πολύ πού τελειώνεις τη Nautikή Σχολή. Είναι τά πρώτα φτερουγίσματα νεογνού, άπανω στή φωλιά άκομα, σά βλεπει τό ποθητό του δινειρό μέρα τή μέρα νά ζυγώνη. "Όλα τά κλαδιά θά γίνουν δικά του, τό δροσερό νερό, μόνο μ' ένα φτερουγίσμα. Εύτυχια μεγάλη.

Μπορώ καί σε νοιώθω. Τό ίδιο αισθήμα κυβερνούσε κι έμένει τήν έποχή πού τέλειωνα κι έγω. Ή σχολή κόντευε νά γίνη παρελθόν κι ή θάλασσα άλακερη δική μου. Άχροταγα μάτια πού τρέφαν τό δενδράκι τής προσδοκίας νά ριζώνει καί τότε ... δοσ θέλει ή ζωή νά φυσά.

Κι ετσι δίγινε. Οι μέρες γίναν μήνες κι αύτοι χρόνια.

Η θάλασσα γιόμισε τά μάτια μου χρόνια άλακερα μέ τό ύγρο της. Τώρα τρείς μήνες έμπαρκος τά μάτια μου κάπου-κάπου στάζουν άλμύρα. Νάναι θάλασσα άναρωτιέμαι και ξεχειλίζει τόσο; "Όχι είναι ή άστερευτος πόδος τού ναυτικού γιά τά πελάγη. Θά τό μάθεις κι έσου.

Πόθος πικρός είναι, μά ξέρω πώς τό λαχταρείς πότε θά φανεί κείνη ή μέρα τού πρώτου σου ξενιτεμού.

Κι έγω στή λουλουδιασμένη αύλη μου κάθομαι κι άναρωτιέμαι. Τόν κάβο πού έπερασα μιά κρύα νύχτα στή πρώτη νιστή, νάναι άκομη ο φανός πού ησυχα έμιλησε στή φοβισμένη ψυχή μου;

Νάναι ή Ναυσικά έκει θαλασσινούς νά γνέφη; (Ομηρικό τό θηλυκό άπ' έκεινή τήν ιστορία). Νάχουν τά κύματα ψυχή και μάς υχτομιλούνε;

Θά τ' άκουσεις κι έσύ, φίλε μου, δχι στό πρώτο σου μπάρκο μά καπόνις σ' δλα τ' άλλα. Θά βρίσεις πολλά θά σιχαθείς άπο τή ζωή. Τούτο μονάχα κράτα "ή θάλασσα έχει ψυχή έάν έσύ τή δώκεις".

Θά ταξιδεψεις, πολλά θά δεις. Θά ώριμάσει ή φωνή σάν κύματα περάσουνε τά χρόνια.

Μή λημανοείς τό νεογνό, πού σά κι έσε τά πρώτα φτερουγίσματα μές τή φωλιά τά κάμνει.

'Ο παντοτινός σου φίλος  
ΓΙΟΧΑΝ Ο.

Τρία χρόνια άλληλογραφία άλλοτε πυκνή, άλλοτε άραιή και σιγά σιγά τά μαλλιά γιομίζουνε άλμύρα.

ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ 18 ΜΑΡΤΙΟΥ 197...

Άγαπητέ μου θαλασσοδαρμένε φίλε σέ χαιρετώ.

"Αργησες νά μού γράψεις. "Ιως νά μού έγραψες καί δέν τό πήρα τό γράμμα σου γιατί ταξίδευα στήν μακρυνή άνατολή 'Ινδιες, Σίγκαπουρ, Ιαπωνία. Δυό βδομάδες, πού ξεμπαρκάρσα. Γλυκες πάτριδα.

Παράξενη πούναι ή παντοτινή θάλασσα στό μάτι τού θαλασσινού. Ανοίγεσαι κι άφηνεις μιά βαρκαριά άναμνήσεις. Ό δριζοντας πάλι μυστήριος στήν άσρατη γεωμετρία του, πότε τόν κοβεί ή σκέψη γιά γυναικείο σώμα, πότε τρέχεις γυμνός πάνω στή θάλασσα τόν προσπερνάς και ζής και ζής .... άπατηλη ζήση.

Κινδύνεψες γράφεις στό τελευταίο γράμμα σου πέρα στό HATTERAS. Τί νά σου πώ; Μού θύμησες παλλά. Χρόνια πάνε. Έκει στο

ΐδιο πλάτος άνοιχτά, ο ούρανός μάς έφτυνε πέντε μερόνυχτα κι ή θάλασσα κλωτσούσε τό καράβι. Έννιά χαθήκαν, θαλασσινοί παλλοί. Έμας μάς μάζωσαν μέ δίχτυ. Θυμός κι αύτός!

"Η Ζωή μας είναι αυτή. "Άλλοτε κολλά κι άλλοτε μάς σπρώχνει. Ξέφουν κείνη ή άπειλητική φωνή "στόπ", τέλειωσαν γιά σένα". Έμεις τρέχουμε. Φεύγουμε. Γυρίζουμε. Αγέρας μάς φέρνει καί μάς παίρνει.

Τί νά πής, άγαπητέ και μακρινέ μου φίλε; Θάθελα κάποτε νά σέ δώ. Άλλα πολύ τό φοβάμαι νά μή κοπή αυτή ή κλωστή πού δίγνωστα μάς δένει σά πρόσωπο μέ πρόσωπο μιλήσουμε κι άγκαλιαστούμε.

Λέω λόγια παράξενα μή μέ παρεξηγεῖς κι ας τό ξεχάσουμε αύτό σέ θλίψη μή πνιγούμε.

Λοιπόν σου γράφω κάτι πού μ' έβαλε βαθειά νά στοχαστώ.

Είμασταν στόν Ίνδικο. Τά μουσσώνια μάς κυκλώσανε σάν τίς κακές ψυχές πού φύγανε άπ' τή στεριά σ' δλλην νά ξεσπάσουν. Καί στό φευγιό μάς είδανε. Τής γης παιδιά, νά πλέουμε στήν άλλη γης τήν υδροφορεμένη. Μάς φθόνησαν κι άπανω μάς ριχτήκαν. Ρίχτηκε κι ή θάλασσα μέ χέρια καί μέ δόντια, πού άφροι τά σκέπαζαν, λίγοι τά ξεδιακρίναν.

Νά μάς τραβήξουν στό βυθό μές στήν ύγρη ήσυχια.

Φίλε μου, τρόμαξα πολύ, κι ας είναι δισπρά τά μαλλιά.

Όρκιστηκα ποτέ νά μή ξαναμπαρκάρω. Μά σάν όλα έπερασαν (τά πάντα έκρυφτηκαν), έγέλασα πολύ γιά τόν φόβο πού όλιγο πρίν πήρα.

Μακρινέ μου φίλε Χρήστο, κλείνω έδω.

Προμένων νέα σου, άνησυχω μή τίποτα κακό νά σου συνέβη και τόσο άργεις γιά μία φτωχή φυλλάδα.

ΓΙΟΧΑΝ Ο.

ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ II ΙΟΥΛΙΟΥ 197...

Άγαπημένη μου γυναίκα,

Σου είχα μιλήσεις πολλές φορές γιά τόν Δανό ναυτικό φίλο μου, πού μέ συμβούλεψε γιά τά πολλά κακά τής ναυτικής ζωής. Γιά θάλασσες και υποπτα λιμάνια.

Χθές τόν είδα...

"Αραχνιασμένος ήταν ό ούρανός, Απόγια. Ψιλόβρεχε. Στή μνήμη μου γυρίσανε τά άπο μελάνι λόγια. Τά γράμματα πού μού έστελνε γιομάτο πόνο χαρά κι έλπιδα.

"Η θάλασσα έχει ψυχή έάν έσύ τή δώκεις", "Φτερουγίσματα νεογνού",

"Άφησε τό καράβι πίσω μου μέ μά μεγάλη έλπιδα, νά τόν βρώ έδω έμπαρκος νά στέκει. Τό τελευταίο γράμμα του πού πρίν μήνες πήρα, τό έσφιγγα στή χούφτα του.

Διάβαζα τή διεύθυνση μέ τ' δνομό του, άπανω, κι όλο στή φούχτα τόκλεινα μή τύχει και τό χάσω.

### ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαουλη — Πειραιεύς

Τηλ.: 4516.439

Ένοικιαζονται μέ πληρη κλιματισμόν:

Τό Ισογειον M2 300 και ο ημιοροφός M2 300.

Τό πρόσωπό του έβλεπα, γιομάτο μέ ρυτίδες, δασπρα μαλλιά πλυμένα στήν άλμύρα. Τραχύς άπόξω κι ή καρδιά τής λίμνης ήρεμία, μ' ένα πετράδι πού καί πού ριγμένο άπο χέρι.

Λόγια καθάρια, θαλασσινά, βότσαλα στ' άκρογιάλι.

Νά τόν έβρισκα έδω στήν Κοπεγχάγη! Κι οι δυό μας ναυτικοί, ή πείρα ζουμερή, ή άγκαλιά μάς άνοιχτη, δτι προκύψει νάρθη. Λίγο πιοτρή στή γλώσσα μας τή θυελλογευμένη και πόσους κάβους θ' άλαργεύαμε μέ θύμηση καράβι!

"Η διεύθυνση έδειχνε ένα μεγάλο, άλλα παληό διόροφο, κήπος γιομάτο λουλούδια άπο μπροστά. Μέ τή βροχή φαινόντουσαν σά δάκρυα οι στάλες καθώς γλιστρούσαν άπο πάνω τους και σμίγαν μέ τό νοτιαμένο χώμα.

"Η καρδιά μου χτυπούσε δυνατά. "Άγνωστος τόπος. Ξένο σπίτι. Δανός αυτός, "Έλληνας έγω. Τά γράμματα μού δώσανε τό κουράγιο. Τί πρόσωπο θά δώ;

"Η πόρτα άνοιξε μέ τό χτύπημά μου. Μιά μεσηλική γυναίκα φανερώθηκε. Ή συγκίνηση μου ήταν μεγάλη. Τόσα χρόνια!

— Είναι άρρωστος, άπεκριθη στήν έρωτηση μου.

— "Άρρωστος; ένοιωσα τά χέρια μου νά τρέμουν, τά πόδια μου νά τρικλίζουν. "Άρρωστος;

— Με κοίταξε. Τά μάτια της πώς χωρούσαν τόσο πόνο; Θαρρείς κι είχε χρόνια νά γελάση. Άσυναίσθητα ένοιωσα ένα σφίξιμο στή καρδιά.

"Ήταν ξαπλωμένος στό κρεβάτι, δίπλα του Αφρικάνικα μπαμπού, μιά ράβδο άπο έλεφαντόδοντο καί... καί άναπτρικό καροτάκι.

Δέν ήξερα τί νά σκεφτώ, πώς νά κάνω ένα βήμα.

— Είναι ναρκωμένος, άκουσα τή γυναίκα.

— Πότε ...πότε τό...

"Άγαπημένη μου γυναίκα, δέν έχω πώς κρατήθηκα, «είναι παράλυτος, άπο όκτω χρονώ», «έλεγε άλληλογραφία άπ' δλο τόν κόσμο», «δέν τό ξέρατε», «έτσι ζούσε», τώρα...

Χτές βράδυ, άγαπημένη μου, ήπια, ήπια πολύ. Άλλο δέ θυμούμαι, μά τί όφελει; Τά δάκρυα στεγνώνουν στή στιγμή κι έλπιδα καράβι πάλι χαμένο. Σά είν' άνήμπορο τό σώμα στόν πόδι τής ψυχής. «Φτερουγίσματα νεογνού», μένει ή φωνή κι αύτή σιγά σιγά μακραίνει.

Σέ φιλω  
ΧΡΗΣΤΟΣ

ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ 7 ΜΑΪΟΥ 1980

Άγαπητέ μου φίλε Χρήστο,

Νοιώθω πιά νά ξεμπαρένω δχι πιά άπο καράβι άλλο άπο τούτη τή γης. Κουράστηκα, ονειρεύτηκα, έξαθλιώθηκα πότερο άπο τόν καθένα. Έχω μεγάλο μυστικό νά σου φανερώσω. Μή θυμώσεις. Μονάχα κατάλαβε με.

Ποτέ .....

Συνεχίζω τό γράμμα φίλε τού παιδιού μου. Δυό μήνες κλείσαν πού πέθανε ο Γιόχαν.

"Ησασταν μιά μεγάλη χαρά γιά τόν γυιό μου. «Ενας πιστός σύντροφος στή ψυχή του. Τίποτα δέν ποθούσε περισσότερο άπο ένα γράμμα σας. Ήταν υπέροχο παιδί κι ας ήταν άναπτρος.

Σάς εύχαριστώ γιά τή ζεστασιά πού τού δώσατε. Σάς εύχομαι νά είσει υγιής. Σάς δίνω τήν εύχη μιάς μάνας.....

ΚΑΡΑΜΑΛΑΚΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ  
Ασυρματιστής  
Ηρακλέους 81  
ΚΑΛΛΙΘΕΑ — ΑΘΗΝΑΙ

# ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΟ-ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

## ΚΑΜΨΙΝ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΟΣ ΤΩΝ ANTIMETΩΠΙΖΟΥΝ

Κατά τήν πραγματοποιηθείσαν προσφάτως εἰς Λονδίνον διάσκεψιν τής Ένωσεως Δυτικο-Ευρωπαίων Ναυπηγών, άνεφέρθησαν αἱ κάτωθι, κατά χώραν, ἔξελιξεις:

### ΒΕΛΓΙΟΝ

#### ΤΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Κατά τό 1980 παρεδόθησαν ἀπό τά ναυπηγεῖα τοῦ Βελγίου ἑπτά πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 140.000 τον. γκρός. Δύο πλοῖα, ἀντιπροσωπεύοντα τό ήμισυ περιπο τοῦ τοννάζ αὐτοῦ κατεσκευάσθησαν διά λογαριασμὸν ἀλλοδαπῶν. Αἱ νέαι παραγγελίαι ἀνεφέροντο εἰς ἐννέα σκάφη, 260.000 τον. γκρός τον., ἀπασι διά λογαριασμὸν ἔχωριν πλοιοκτητῶν.

Τό πρότον τρίμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους, οὐδεμία νέα παραγγελία ἐκλείσθη. Αἱ βελτιώμεναι πιστώσεις πού παρειχοντο εἰς τούς ἐντοπίους πλοιοκτητὰς διά παραγγελίας διεκόπησαν ὅριστικῶς.

Ἡ ἀπασχόλησις τοῦ ἐργατοτεχνικοῦ δυναμικοῦ τῶν ναυπηγείων ἡτο σχετικῶς σταθερά τό 1980, ἀλλά ἐξηκολούθει νά ἐπισημαίνεται μερικὴ ἀπασχόλησις εἰς μεγάλον βαθμόν. Πάντως, διάσοδος δρος ἀπασχολήσεως ἡτο ἐλαφρῶς ὑψηλότερος τό 1979. "Ἐνα ἀπό τά μεγαλύτερα ναυπηγεῖα τῆς χώρας μελετᾶ τήν μείωσιν τοῦ προσωπικοῦ του κατά 300 ἐντός τῶν προσεχῶν μηνῶν.

#### Γενικὴ οἰκονομικὴ κατάστασις

Ἡ ἀνισορροπία εἰς τάς δημοσίας χρηματοδοτήσεις, τό ίσοςύγιον πληρωμῶν καὶ ἡ ἀνεργία ἐπεδεινώθησαν περαιτέρω τό 1980 καὶ τούς πρώτους μῆνας τό 1981.

Τόν Φεβρουάριον ἡ ἀνεργία ἐφθασε τό 9,2%. Εύτυχῶς, τό 1980 ἔχαρακτηρίζετο ἀπό σχετικήν σταθερότητα τοῦ τιμάριθμου. "Ο πληθωρισμός ἡτο περίπου 7%.

Ἄγοντος τό 1980, ἡ κυβέρνησις ἀπεφάσισε νά μήν ἐπιτρέψῃ αὐξήσεις πού ὑπερβαίνον τόν τιμάριθμον. "Υπό τήν ἀπειλήν δημιουργίας σοβαρῶν κοινωνικῶν προ-

βλημάτων, ὑπεγράφη μία συμφωνία ἡτις παρέτεινε τά ὑπάρχοντα μισθολόγια ἐπί 12μηνον.

### ΓΑΛΛΙΑ

Ἡ δραστηριότης τῶν Γαλλικῶν ναυπηγείων ἐνεφάνισε κάμψιν κατά 17% ἐναντί τοῦ 1979. ባ παραγωγή των ἀνεφέρετο εἰς 347.252 τον. γκρός καὶ ἡτο κατωτέρα τοῦ ἡμίσεος τῆς παραγωγῆς τῶν πρό τῆς κρίσεως ἐτόν.

Ἀντιθέτως, διά πρώτην φοράν ἀπό ἐπταετίας, αἱ παραγγελίαι ἡσαν ἀνώτερα τῶν παραδόσεων. Ἐντός τοῦ 1980, παρηγέλθησαν εἰς τά γαλλικά ναυπηγεῖα πλοῖα 580.465 τον. γκρός, τά δύο τρίτα ἐκ τῶν διοί ποιῶν διά λογαριασμὸν ἀλλοδαπῶν.

Κατά συνέπειαν, αἱ παραγγελίαι εἰς τήν χώραν ἡνέζησαν εἰς τό σύνολον τῶν 1.262.000 τον. γκρός, μέ προοπτικήν ὑψηλοτέρου ρυθμοῦ παραδόσεων ἐντός τοῦ τρέχοντος καὶ τοῦ προσεχοῦς ἔτους.

Κατά τό 1980, τό ἐργατοτεχνικὸν δυναμικοῦ τῶν ναυπηγείων ἐμειώθη κατά 2.000 ἀτομα, ἐκ τῶν διοί ποιῶν τά 1.500 ἀπερροήθησαν ἀπό τόν ἐπισκευαστικόν κλάδον καὶ ἀλλούς τομεῖς, οὕτως ὥστε ἡ πραγματική μείωσις ἀνεφέρετο εἰς 1.000 ἀτομα.

### ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Τό 1980, ἀπό τά Γερμανικά ναυπηγεῖα παρεδόθησαν 118 ποντοπόρα πλοῖα, συνολικοῦ τοννάζ 406.000 τον. γκρός. Περίπου τό ἐν-τρίτον ἐξ αὐτῶν ἐναυπηγήθησαν διά ἀλλοδαπούς. Αἱ νέαι παραγγελίαι ἡσαν περίπου αἱ αὐτά — 103 πλοῖα, 427.000 τον. γκρός. Σύνολον παραγγελιῶν ἐν ἑκατομ. τον. γκρός πού ἐξασφαλίζουν πλήρη ἀπασχόλησιν κατά τό τρέχον ἔτος καὶ τό πρώτον ἔχαμην τό 1982.

Εἰς τόν τομέα τῶν ἐπισκευῶν καὶ μετασκευῶν, ἡ δραστηριότης τῶν γερμανικῶν ναυπηγείων ἡνέζη τό 1980 κατά 20% ἐναντί τοῦ προηγουμένου ἔτους. ባ αὔξησις αὐτή ἐβοήθησε ὥστε νά διατηρηθῇ σταθερός δ ἀριθμός τῶν ἀπασχολουμένων εἰς τά ναυπηγεῖα.

Παρετηρήθη, ἐπίσης, κάποια αὔξησις τῆς ἀπασχολήσεως εἰς τόν τομέα τῶν βιομηχανικῶν κατασκευῶν.

Τό πρόγραμμα ναυπηγικῆς βοηθείας παρέχει ἐπιχορηγήσεις τῆς τάξεως τοῦ 7,5% κατά μέσον δρον σήμερον. "Αλλ' αἱ ἐπιχορηγήσεις αὐτάι θά ἐπιστραφοῦν εἰς τήν κυβέρνησιν ἀπό τά μελλοντικά κέρδη.

### ΔΑΝΙΑ

Τό παρελθόν ἔτος, ἡ παραγωγή τῶν Δανικῶν ναυπηγείων ἐσημείωσε περαιτέρω κάμψιν. Παρεδόθησαν μόνον 34 πλοῖα, 191.000 τον. γκρός, ἐναντί 27 σκάφων, 249.000 τον. γκρός τοῦ 1979.

Αἱ παραγγελίαι εἰς τό τέλος τοῦ 1980 ἀνεφέροντο εἰς 57 σκάφη, 820.000 τον. γκρός. Ἐξ αὐτῶν, τό ἐν τρίτον περίπου προήρχοντο ἀπό ἐφοπλιστάς τοῦ ἔχωτερού.

Μετά 5 ἔτη συνεχοῦς μειώσεως τοῦ πρωσαπικοῦ εἰς τά ναυπηγεῖα τῆς Δανίας, τό 1980 ἐπῆλθε μία σταθεροποίησις. Προβλέπεται, διμως, νέα μείωσις κατά τό τρέχον ἔτος ἐάν δέν σημειωθοῦν νέαι παραγγελίαι.

### ΒΟΡΕΙΟΣ ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Μόνον ἔνα πλοῖον ἐπιβατηγόν/ ὀχηματαγόν, 8.200 τον. γκρός, παρεδόθη ἀπό τά ναυπηγεῖα τῆς Βορ. Ιρλανδίας τό 1980. Κατά τήν ιδίαν περίοδον οὐδέν νεότευκτον παρηγέλθη καὶ οὐτω ἀπομένουν μόνον πέντε πλοῖα, 225.200 τον. γκρός ὑπό παραγγελίαι. Τά τέσσαρα ἡδη τελοῦν ὑπό κατασκευήν.

"Ελαφρῶς ἡνέζημένος δ ἀριθμός τῶν ἐργαζομένων εἰς τά ναυπηγεῖα ἀτόμων, συνίσταται εἰς 7.060 ἀτομα. "Αλλ' ἡ αὔξησις αὐτή χαρακτηρίζεται προσωρινή καὶ νέαι ἀπολύσεις θά σημειωθοῦν ἐντός τοῦ τρέχοντος μηνός.

Αἱ κρατικαὶ ἐπιχορηγήσεις, τό γνωστόν «Intervention Fund», θά μειωθοῦν ἀπό Ιης Ιουλίου, συμφώνως πρός τάς ἀπαιτήσεις τῆς E.O.K., ἀλλά δέν ἐγνώσθη εἰσέτι εἰς ποιαν ἔκτασιν.

"Ἐν τῷ μεταξύ, μελετᾶται ἡ στροφή τῶν ναυπηγείων καὶ πρός ἄλλας κατασκευάς, ώς μηχανῶν θαλάσσης καὶ παραγωγῆς πεύματος, κ.α.

## ἡ MARAC ELECTRONICS CO.

### Π Α Ρ Ο Υ Σ Ι Α Ζ Ε I

Τό πρώτο WATCH RECEIVER τῆς Ἐλληνικῆς Αγορᾶς τύπου WR 200

Ἐλληνο-αγγλικῆς κατασκευῆς, σύμφωνο μέ τούς Ἐλληνικούς καὶ διεθνεῖς κανονισμούς.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ Ε.Ε.Π. 9024/13-5-1981

Προσεγμένο στήν κατασκευή του, ἀδιάβροχο, compact, οἰκονομικό ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΥΜΕ ΕΠΙΣΗΣ:

Two Tone Alarm Generator T.T. 300 GR

Automatic Keying Device (A.K.D.) A.K. 400 GR

Φορτιστές καὶ Τροφοδοτικά δλων τῶν τύπων

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ 455 — IKONIO

Τηλ.: 46.26.216 — 46.17.530



## ΙΣΠΑΝΙΑ

Αι παραδόσεις των Ισπανικών ναυπηγείων κατά το 1980 συνίσταντο είς πλοϊα 507.000 τον. γκρός και άντεπροσώπουν διλιγόντερον τού ήμερος της δυναμικότητός των. Αι νέαι παραγγελίαι ανήλθον εις 876.000 τον. γκρός, αυξάνουσαι τό σύνολον των παραγγελιών έλαφρώς έναντι τού 1979. Ο μέγιστος δύκος των παραγγελιών αυτών προορίζεται δι' έξαγωγήν.

Ἐν τῷ μεταξύ, σημαντικά παραγγελίαι, περίπου 340.000 τον. γκρός, έτεθησαν και κατά τό α' τρίμηνον τού τρέχοντος έτους.

Εις τάς άρχας τού έτους αι Ισπανικά άρχαι άνηγγειλον τήν συνέχισιν τού προγράμματος βοηθείας πρός τά ναυπηγεία δάμιαν άκομην διετίαν.

## ΙΤΑΛΙΑ

Τά χαμηλά έπιπεδα βιομηχανικής παραγωγής εις τό τέλος τού 1980 και τάς άρχας τού 1981, έν συνδυασμῷ μέ τά πρόσφατα κυβερνητικά μέτρα περιορισμούν τῶν ιδιωτικῶν δαπανῶν, δεικνύουν διτή ή Ιταλική οικονομία εισέρχεται εις τό στάδιον τῆς ψέσεως.

Ἡ παραγωγικότης τῶν ναυπηγείων άνεψφέρετο τό 1980 εις 17 πλοϊα, 178.920 τον. γκρός, έναντι 16 πλοϊών, 235.520 τον. γκρός τού 1979. Αι παραγγελίαι ανήλθον εις 18 σκάφη, 298.330 τον. γκρός, έναντι 112.000 τον. γκρός τού 1979. Σύνολον παραγγελιών εις τό τέλος τού 1980: 36 σκάφη, 567.270 τον. γκρός.

Καθώς δύ νόμος τού 1980 πού άποβλέπει εις τήν ένισχυσιν τῶν ναυπηγείων τελεί ἐν ἀναμονή ἐγκρίσεως ύπό τῆς άρμοδιας Ἐπιτροπῆς τῆς Ε.Ο.Κ., ούδεμία βοήθεια διατίθεται πρός τό παρόν εις τά ναυπηγεία.

Ἡ ἀνάγκη νά έξασφαλίσουν τά ναυπηγεία ἔνα έλαχιστον ἐπίπεδον ἀπασχολήσεως — λαμβανομένης ύπ' δψιν και τῆς ψηλῆς ἀνεργίας πού ἐπικρατεῖ εις τήν χώραν — ὠδήγησε εις τήν ἀποδοχήν παραγγελιών μέ ζημιάν κατά τό παρελθόν έτος.

## ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### Παραγγελίαι και παραγωγή

Αι παραγγελίαι εις τά Βρεταννικά ναυπηγεία ένεφάνισαν κάθετον πτώσιν τό τελευταίον τρίμηνον τού 1980, ἀναφερόμεναι εις δύο μόρον πλοϊα, 12.700 τον. γκρός. Αι παραγγελίαι δόλοκήρου τού έτους ήσαν 30 πλοϊα, 287.000 τον. γκρός — έλαφρώς ἀνώτεραι τού 1978 και 1979. Αι παραδόσεις συνίσταντο εις 57 σκάφη, 422.500 τον., μέ ἀποτέλεσμα τό σύνολον τῶν παραγγελιών νά μειωθῇ σημαντικῶς εις τό τέλος τού έτος, εις 43 πλοϊα, 443.300 τον. γκρός. Τό τοννάς αυτό μετά βίας έξασφαλίζει ἀπασχόλησιν ἐνός έτους εις τά ναυπηγεία.

Ἐλάχισται αι παραγγελίαι και κατά τό πρώτον τρίμηνον τού τρέχοντος έτους.

### Ἀπασχόλησις

Τό έργατοτεχνικόν προσωπικόν τῶν Βρεταννικῶν ναυπηγείων ἐμειώθη ἔλαφρώς κατά τό δεύτερον ήμισυ τού 1980. Πάντως, η ἀναδιοργάνωσις συνεχίζεται και εις τό τέλος τού Φεβρουαρίου συνεττήθη μέ τά έργατικά συνδικάτα ή περαιτέρω μείωσις τού προσωπικού κατά 2.500 ἀτομα.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἀσκοῦνται πιέσεις διά σημαντικάς αὐξήσεις τού μισθολογίου και ἄλλας παροχάς.

## ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Τό 1980 έτέθησαν νέαι παραγγελίαι διά 83 πλοϊα συνολικῆς χωρητικότητος 313.000 τον. γκρός. Ἐπί πλέον παρηγέλθησαν τέσσαρες πλωταί ἔξεδραι γεωτρήσεως.

Αι παραδόσεις νεοτεύκτων ήσαν αι χαμηλότεραι ἀπό πολλῶν ἔτῶν — μόλις 212.000 τον. γκρός. Εις τό τέλος τού 1980 αι συνολικά παραγγελίαι εις τά ναυπηγεία τῆς χώρας ἀνήρχοντο εις 557.000 τον. γκρός. Μόνον 8,4% τού τοννάς αυτοῦ είχε παραγγελθεῖ ἀπό ἀλλοδαπούς.

Οι περιορισμοί τῆς κρατικῆς υπόστηριξεως πρός τήν ναυπηγικήν βιομηχανίαν και αι δυσμενεῖς ἔξελιξεις εις τάς πιστώσεις πρός τούς ἐντοπίους πλοιοκτήτας ἐπηρέασαν ἀρνητικῶς τάς παραγγελίας. Ιδιαιτέρως ἐπισημαίνεται τό ἐπιτόκιον τῶν 12,5% ἐτησίως διά μακροχρονίους πιστώσεις.

Μία ἀλλη ἀπειλή διά τήν συναγωνιστικήτη τῶν Νορβηγικῶν ναυπηγείων είναι ὁ ἐπιταχυνόμενος ρυθμός τοῦ πληθωρισμοῦ. Εις τάς άρχας τού έτους ὑπελογίζετο διτή ή ἀνοδος τού τιμαρίθμου διά τού 1981 θά ήτο 11,5%. Νεώτεραι προβλέψεις τοποθετοῦν τόν πληθωρισμόν εις τά 15% και ἵσως περισσότερον.

## ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Διά πρώτην φοράν ἀπό τού 1978, αι παραγγελίαι εις τά Όλλανδικά ναυπηγεία ἐνεφάνισαν αὐξήσιν. Ο κατωτέρω πίναξ είναι ἐνδεικτικάς:

	ἀριθ. τον. γκρός	πλοϊών
1.1..1977	108	484.200
1.1.1978	104	524.713
1.1.1979	87	322.913
1.1.1980	85	212.071
1.1.1981	94	286.746

Ἡ ἐνθαρρυντική αὐτή ἔξελιξις ὀφείλεται εις δύο παράγοντας. Τήν αὐξήσιν τῶν παραγγελιών και τήν μείωσιν τῶν παραδόσεων κατά τό 1980 έναντι τού 1979. Συγκεκριμένος παρηγέλθησαν 189 σκάφη, 200.588 τον. γκρός (74 σκάφη, 144.023 τον. γκρός τού 1979), ἐνώ παρεδόθησαν 67 σκάφη, 110.355 τον. γκρός (71 σκάφη, 245.981 τον. γκρός τού 1979).

Ἐνα ἀλλο ἀξιοπαρατήρητον σημεῖον είναι διτή τά τελευταία ἐτη αὐξήσιν σημαντικῶς αι παραγγελίαι ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς (19,5% τού 1977, 26,3% τού 1978, 56,8% τού 1979 και 42,9% τού 1980).

Στόχος τῆς Όλλανδικής ναυπηγικῆς

### ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΖΟΜΕΝΗ ΣΤΟΛΟΝ ΔΕΚΑ ΠΛΟΙΩΝ ΖΗΤΕΙ:

ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΟ ΗΛΙΚΙΑΣ ΜΕΧΡΙ 45 ΕΤΩΝ. ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΣ ΠΡΟΥΠΗΡΕΣΙΑ 5 ΕΤΩΝ ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ ΚΑΙ ΚΑΛΗ ΓΝΩΣΙΣ ΑΓΓΛΙΚΗΣ ΓΛΩΣΣΗΣ.

ΣΤΕΙΛΑΤΕ ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΕΙΣ ΔΙΔΑ ΕΛΠΙΔΑ ΣΙΔΗΡΟΠΟΥΛΟΥ, ΑΧΙΛΛΕΩΣ 14 ΦΙΛΟΘΕΗ.

Βιομηχανίας είναι ἡ στροφή πρός τά ἀκριβά, ἔξειδρικευμένα σκάφη πού δέν είναι εις θέσιν νά κατασκευάσουν ἄλλαι νεοπαγείς ναυπηγικαί χώραι.

## ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Τό τελευταίον τρίμηνον τού 1980 και εις τάς άρχας τού τρέχοντος έτους ούδεμία βελτίωσις ἐπετεύχθη εις τήν ναυπηγοεπισκευαστικήν δραστηριότητα τῆς Πορτογαλίας. Αι παραγγελίαι δύο πάναμαξ μπάλκ κάρριερ τό 67.000 τον. ἐκκρεμούν ἀπό τού 1979 και ὑπάρχει μία αἰσθητή κάμψις εις τόν τομέα τῶν ἐπισκευῶν.

Ἡ πιθανότης παραγγελιῶν ἀπό ἔγχωρίους πλοιοκτήτας πρός ἀνανέωσιν και αὐξήσιν τῆς έθνικής ναυτιλίας προσκρούει εις τήν παντελή Ἑλλειψιν προγραμματισμού διά τήν ἀνάπτυξιν τού Πορτογαλικού ἐμπορικού και ἀλιευτικού στόλου.

## ΣΟΥΗΔΙΑ

Συνεχίζεται ἡ ἀναδιοργάνωσις τῆς Σουηδικής βιομηχανίας. Ἡ ἀπόφασις νά διακοπή ἡ λειτουργία τού ναυπηγείου Όρεσοντ είναι πλέον δριστική, ἐνώ περιορίζεται και ἡ δραστηριότητα τού Κάκουμης. Τό ναυπηγείον τῆς Κάρλσκρόνα διπασε νά κατασκευάζει ἐμπορικά πλοϊα και τό μικρόν ναυπηγείον τού Κάλμαρ, πού ἔχρεωκόπησε πρό μηνῶν, θά πασύ νά λειτουργήῃ.

Αι ἐπιπτώσεις ἐκ τῶν ἀνακατατάξεων αὐτῶν σημαίνουν τήν μείωσιν τοῦ ἐργατοτεχνικού δυναμικού τῶν σουηδικῶν ναυπηγείων κατά 5.000 περίπου ἀτομα ἐντός τού 1981/82, ητοι ἀνω τού 25% τού συνόλου τῶν ἐργαζομένων.

Κατά τό 1980, τά Σουηδικά ναυπηγεία ἐδέχθησαν παραγγελίας διά 17 σκάφη, 249.000 τον. γκρός και 5 ἔξεδρας πετρελαιών. Αι παραδόσεις συνίσταντο εις πλοϊα 336.000 τον. γκρός και τρεις ἔξεδρας.

## ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

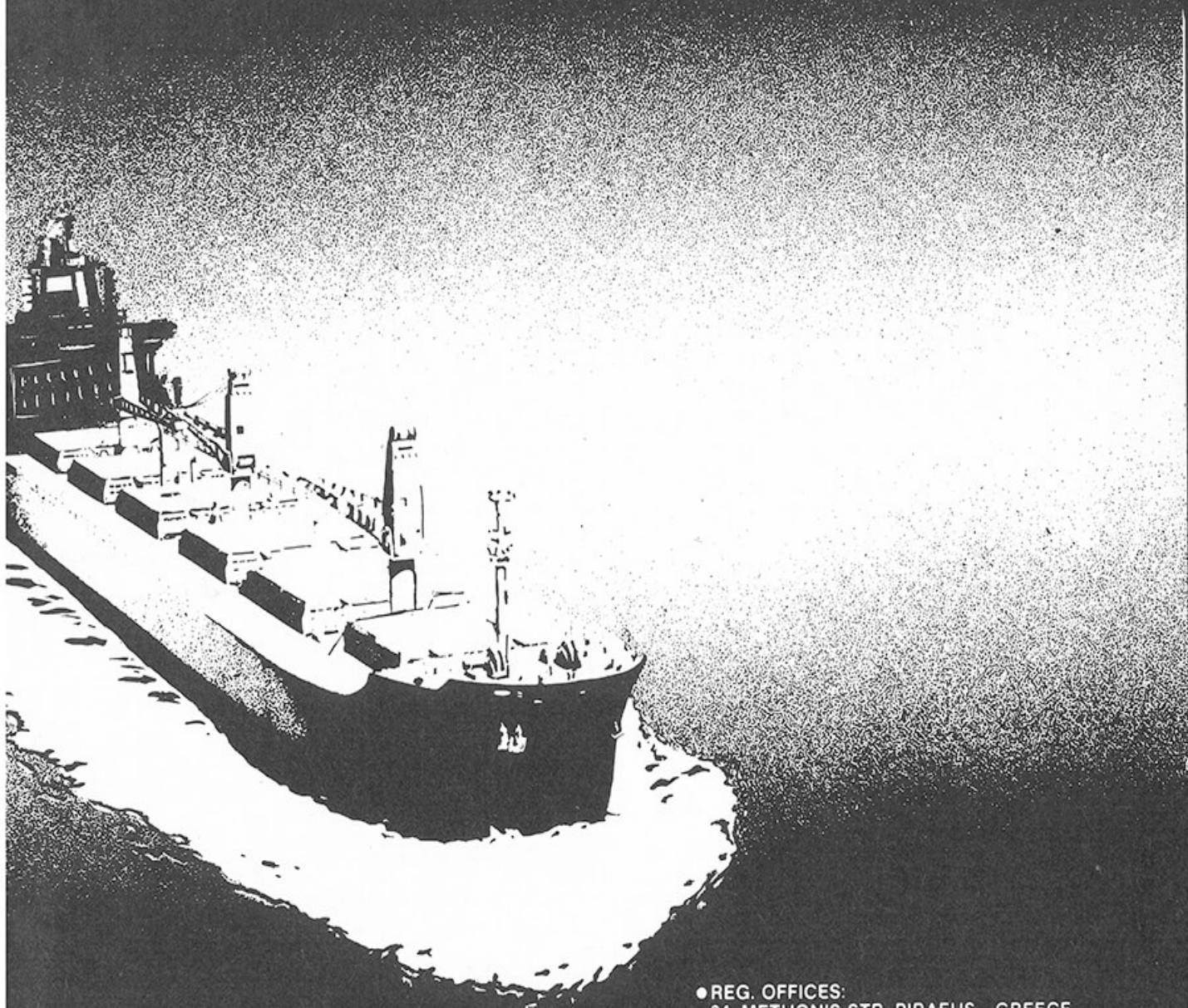
Τά ναυπηγεία τῆς Φινλανδίας εύρισκονται συγκριτικῶς, εις καλυτέραν μοίραν ἀπό δλα τά ἄλλα ναυπηγεία τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, δχοντα ἔξεσφαλισμένην τήν ἀπασχόλησιν τῶν μέχρι τού φθινοπώρου τού 1982 και τίνα μέχρι και τάς άρχας τού 1983. Λήγοντος τού 1980, η ἀξία τῶν παραγγελιῶν εις τά ναυπηγεία τῆς χώρας υπελογίζοντο εις 1.120 ἑκατομ. λιρῶν Ἀγγλίας.

Κατά τό 1980 παρεδόθησαν 46 πλοϊα, 223.226 τον. γκρός, ἐνώ παρηγέλθησαν 61 πλοϊα, 319.150 τον. γκρός, ἀναβιβάζοντα τό σύνολον τῶν παραγγελιῶν εις 660.339 τον. γκρός. Και τό σημαντικότερον είναι διτή αι παραγγελίαι αὐταὶ ἀναφέρονται ὡς ἐπί τό πλείστον εις ἔξειδρικευμένα πλοϊα, ψηλῶν προδιαγραφῶν, πού ἀπαιτοῦν περισσότερον χρόνον νά κατασκευασθοῦν και κοστίζουν περισσότερα.

# WE ARE THE MOST EXPERIENCED IN GREECE

Since 1980 we have installed  
**I.G.S** and **C.O.W.**  
systems in the following vessels

1. «Irene S. Lemos»	250.000 D.W.T.
2. «Philip of Macedonia»	230.000 D.W.T.
3. «Cavo Longos»	108.000 D.W.T.
4. «Maria»	88.000 D.W.T.
5. «Ionic»	85.000 D.W.T.
6. «Harmonic»	85.000 D.W.T.
7. «Athenic»	85.000 D.W.T.
8. «Tropic»	85.000 D.W.T.
9. «Platonic»	85.000 D.W.T.
10. «Laconic»	65.000 D.W.T.



**NAFSI** s.a.  
GENERAL AND SPECIALISED SHIP REPAIRS

• REG. OFFICES:  
34, METHONIS STR. PIRAEUS - GREECE  
TELEPHONES: 49.14.282, 49.09.836  
TELEX: 21.2708 NFI GR.  
• PLANT: PERAMA FREE ZONE  
TELEPHONE: 44.10.211 (5 LINES)  
TELEX: 21.3344 NFI GR.  
CABLE: «NAFSI» PIRAEUS - GREECE

**ENA KAΘE TOΣO**

## TIPIPIPA — TIPIPIPA

Toū k. Γ. ΦΡΕΡΗ

Οι Όλλανδοι έφοπλιστές δραματίζονται νά πάρουν στά προσεχή δέκα χρόνια τήν φαλλίδα και νά κόψουν δυό άτομα από τό πλήρωμα ένός μεγάλου βαποριού (βλέπε δλλη σελίδα). Δηλαδή τό σημερινό δεκαεννιά νά γίνει δεκαεφτά.. 'Έκτος τοῦ ποιός ζει, ποιός πεθαίνει, έκεινο πού δέν ξέρω είναι οι λόγοι ένός τέτοιου φαλλιδούνιγματος. Θά πρέπει δημας νάναι κανείς πολύ άφελής γιά νά μή καταλάβει. ... τούς υποκρυπτομένους οικονομικούς λόγους. Γιά νάμαι δημας άπολυτα δικαίος δέν θά πρέπει νά παραβλέψω και τίς δυσκολίες έξερεσης άνθρωπων πού είναι διατεθειμένοι νά σπατάλησουν μιά δλάκερη ζωή, ζώντας σάν τούς γλάρους και τούς άσκητές, μακριά άπ' τόν εύδαιμονισμό τής έποχής μας, μακριά άπ' τή στερηά, πού τά πάντα προσφέρει νύχτα και μέρα.

Τά πρώτα θύματα τής 'Όλλανδικής φαλλίδας θάναι.... κατά τίς προδιαγραφές οι άνθυποπλοιάρχοι και οι άσυρματιστές.

Γιά τούς πρώτους δέν μάς δίνεται καμμιά δικαιολογία, γιά τούς δεύτερους οι μελλοντολόγοι, λένε πώς η άσυρματιστής μέσα στά βαπορία θάναι.... άχρειστος. Οι τηλεπικονωνίες θάχουν φτάσει σέ τέτοιο βαθμό τελειότητας ώστε ο άλλοτινός Σπάρκ, ο έλληνικώτατος Μαρκόνης θάναι... κατμάς και περισσεύμενος μή υποκείμενος σέ καμμιά διατίμηση. Γνωστή είναι η θαλασσινή μου καταβολή, χρόνια πολλά σπατάλησα κι' έγω άκουγοντας τό τζιτζίζι στά... Μαρκονιστήρια, κι' έφυγα δταν συμπληρώθηκε τό πλήρωμα τού χρόνου. Δέν παραπονέμαι. Χρωστώ πολλά στή θάλασσα, δημας κι' αύτή μου χρωστά. Σημειώνουμε στόν ίσολογισμό και στή θέση τών άλληλοχρεων λογαριασμών τά άντιστοιχα κονδύλια. Τώρα τή βλέπω άπο μακριά, χαρετιώμαστε σάν πολιτισμένοι άνθρωποι, κάπου τή διασχίζω, άλλα άντι νά κρατώ φυλλάδιο κρατώ ένα άποκομμα εισιτηρίου. Αύτες τουλάχιστον είναι οι σχέσεις μας στον... αισθηματικό τομέα.

Δέν έπαψα δημας ποτέ νά νοιώθω γερά δεμένος μέ τούς τωρινούς νέους συναδέλφους μου και νοιώθω κάποια περήφανεια γιατί διακόνησα στόν κλάδο αύτό κλάδο που άνδειξε άρκετούς. 'Ανάμεσά τους φιγουράρουν σημερινοί έφοπλιστές, πετυχημένοι με πολλά καράβια στή διαχείρισή τους, άνδειξε συνδικαλιστές, παράδειγμα θ σημερινός

Γενικός τής ΠΝΟ, πού άνεβηκε πολλά σκαλάκια, έφτασε στή ΓΣΕΕ, πάλι Γενικός, πορεύτηκε στήν ΕΟΚ και ή άνοδική πορεία του συνεχίζεται. Ζράφοντας αύτά τιμά τό σπίτι μου γιατί κατά πού λένε «δημας δέν τιμά τό σπίτι μου πέφτει και τόν πλακώνει».

Άλλωστε πρέπει νά έπαλθεύει και τό άσμάτιο:

— Μαζί τόν δρόμο πήραμε και περπατάμε χώρια κ.λ.π., κ.λ.π.

Δέν ξεχνώ ποτέ τό δγχος τής δουλειάς και τίς ιδιοτροπίες της, τό σπάσιμο τών νεύρων, όταν βιδωμένος σέ μια καρέκλα, μπροστά σ' ένα δέκτη, ύπνοτιζόσουν άπ' τό μονότονο TIPIPIPA, πού τόσα ζεφερνε στ' αύτιά σου.

Τριάντα δυό άνθρωποι και πολλές φορές περισσότεροι κερμόντουσαν άπ' τά χειλί σου γιά νά μάθουν ένα νέο όταν τό βαπόρι θυγάριζε μέρες και νύχτες άτελειωτες στήν άπεραντοσύνη τού πόντου.

Δουλειά δχαρη και έφήμερη, πού άναγνωρίζοταν μόνον στήν άνγκη, μετά κάποιοι κάποιοι «ναυτοτοπίτες» καπετανέοι σέ βάφτιζαν «τεμπέλη», «Ηθελαν σώνει και καλά ν' άποδέχεσαι τή πρόκληση».

Πόσες φορές σέ χρόνους παρωχημένους αύτοι οι «ναυτοτοπίτες» δέν προσπαθούσαν με τό μαλακό νά σε πείσουν νά... χειρίζεσαι τό ματσακόν, τό πινέλο και τό βίντζι.... Εύτυχως πού λίγοι ύπεκυψαν στόν πειραμάδ. Ο άσυρματιστής πάντοτε ήταν θάγγελος φύλακας σ' ώρες μπουνάτσας και θύελλας. Μεταφραστής, κοινώς δραγουμάνος στά παλλότερα χρόνια πού δημας «ναυτοτοπίτης» καπετάνιος μέτραγε τά έγγλεικά του στά πέντε δάχτυλα. Κι' άλλα πολλά πού τελειωμό δέν έχουν.

Αύτόν λοιπόν τόν άνθρωπο βάλθηκαν νά φάνε οι βουτυροφάγοι 'Όλλανδοι. Αύριο λοιπόν μπορει νά φανερωθούν κι' άλλοι κι' άλλοι. Ή άρρωστεια τής οικονομίας είναι κολλητική.

Θά πρέπει, λοιπόν, άπο τώρα οι συνάδελφοι μου νά σκεφτούν πρίν φτάσει αύτή ή μέρα και σέ μάς, νά ζυγίσουν τά πράγματα, ή κι' έδω πού τά λέμε πάντα θά έλεγχει και τήν πιό προηγμένη τεχνολογία, θά τήν έξουσιάδει.

Αύτά δλα μού θύμισαν μιά σκηνή, πρίν περίπου είκοσι πέντε χρόνια σέ μια γενική συ-

νέλευση τού Συνδέσμου 'Άσυρματιστών.

Ο άξεχαστος ΘΑΝΑΣΗΣ Π. κι' έγω καθισμένοι πλάι - πλάι, σφοδροί άντιπαλοι τού Κροκιδά, ζητήσαμε και πήραμε τό λόγο γιά θέματα έκτος ήμερησίας διάταξης. Μιλήσαμε γιά τό μέλλον τής δουλειάς μας, προτείναμε μιά διαφοροποίηση άπ' τό TIPIPIPA, μιά έπιμφρωδη με άπωτερο στόχο θ σύρματηστή νά γίνει ηλεκτρονικός άξιωματικός. 'Αναπτύξαμε μέ πάθος τούς δραματισμούς μας.

Ο μόνιμος Πρόεδρος ούτε κουβέντα δέν ηθελε ν' άκουσει γιά τέτοια «καινά δαιμόνια». Στατικός άπο χαρακτήρα, άγνωσταν νά μάς άφαιρέσει τό λόγο, δέν τά κατάφερε δημας κι' ύποχρεώθηκε ν' άκουσει τίς προφητείες μας πού τώρα δρχίσαν νά έπαλθεύουν. Σήμερα τό TIPIPIPA άντικαταστάνεται μέ τηλέτυπα, μέ δορυφορικές συνδέσεις, μέ τηλεφωτοκόπιες, δάν κάτι μένει - ποιός ξέρει γιά πόσο άκρη - είναι ή άκραση στούς 500 χιλιόκυκλους γιά τό S.O.S.

Εμεῖς τί κάνουμε; Βγάζουμε άραδά Τιριτιδάδες. Μόρι και χειριστήριο βασικό μαθήματα. Διαβάζουμε πολλά γιά τή ναυτική μας έκπαιδευση, ταχύρυθμη και βραδύρυθμη. Κάποια καινοτομία δέν είδα. Προσκολλημένοι στό STATUS QUO πεταλίδες στήν ίδια βραχόπετρα.

Τή μόνη καινοτομία πού βλέπω είναι οι πολλές γυναίκες ύποψηφίες άσυρματιστίνες, κι' αύτές Τιριτιδάδες. Δέν έχω κανένα λόγο νά παίρνω θέση έναντια στήν κάθοδο τής γυναικάς στό βαλασσινό στίβο. Αντίθετα μάλιστα, σέ παληότερο κειμένο μου βρήκα τήν εύκαιρια νά έξάρω τό κουράγιο τους, μόνο πού σάν τελειώσουν τίς σχολές πρόβλημα ή έξειρεση δουλειάς στά βαπόρια. Χειρότερο άπο τό δβατο τού 'Αγιου Ορούς.

Μά νά πού η φαλλίδα έμφανίζεται στόν όριζοντα στή χώρα τών άνεμομύλων. 'Ο άσυρματιστής ή ή άσυρματιστίνα θά άντικαταστάθουν μέ ρομπότ. Καί καλά οι γυναίκες Τιριτιδάδες μπορει πάνω στή δουλειά νά γίνουν .... νοικοκυράδες, θ άσυρματιστής θμως; Πώς νά σωθεῖ;

Άς τό σκεφτούν άλοι. 'Αρσενικοί και θηλυκοί. Χρειάζεται χωρίς πολλές κουβέντες άνασχηματισμός. Πορεία πρός τόν 'Ηλεκτρονικό άξιωματικό. Οι άρμόδιοι τής ναυτικής μας έκπαιδευσης δς τό μελετήσουν.

Καί τώρα TIPIPIPA-TIPA, πού στό μορσικό κώδικα είναι τά γράμματα τά VA πού στή διεθνή άνταποκρίση θά πει ΤΕΛΟΣ έργασίας. VA λοιπόν.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

## «ΙΝΔΙΑ»

Εις τό MADRAS και ολούς 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' ολον τό 24ωρον

Telephone: 39252 WITH EXTNS, After Office Hours: 446873

Cable Address: "SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΤΑΙ BENZINAKATOI ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

# ‘Ο λιμήν του Πειραιώς

## ΟΛΠ και συναλλασσόμενοι

Η πρότασις του Έμπορικου Συλλόγου Πειραιώς νά συγκληθή, μέ πρωτοβουλίαν της διοικήσεως του ΟΛΠ, εύρεια σύσκεψις έκπροσώπων των άρμοδιων κρατικών φορέων και των συναλλασσομένων μετά τού Όργανομ παραγωγικών τάξεων προκειμένου νά έχεται σύμφωνη δλα τά σοβαρά προβλήματα, πού άντιμετωπίζει δι λιμήν και οι συναλλασσόμενοι θά πρέπει νά τύχη της δεούσης προσοχής, διότι έμφορειται από ειλικρινές ένδιαφέρον διά την προώθησιν των Πειραιϊκών λιμενικών πραγμάτων πρός την ορθή κατεύθυνσιν.

Μέ την στενωτέραν συνεργασίαν ΟΛΠ και συναλλασσομένων ή διοικησις του ΟΛΠ άποκτα στερεά στηρίγματα, πού θά της έξασφαλίζουν περισσότερον άνετους χειρισμούς εις την σύλληψιν, χάραξιν και έφαρμογήν της πολιτικής της, επί πλέον δέ ένα μεγάλο μέρος της εύθυνης μετατίθεται αυτομάτως εις τους διμους έκεινων, οι διποίοι ύφιστανται τάσ συνεπείας της συγκεκριμένης πολιτικής της.

Ο λιμήν έχει άναγκην της ειρήνης εις τόν έργασιακό τομέα, καθώς και της συνδρομής δλων των έπιχειρηματικών φορέων, οι διποίοι υπεισέρχονται, καθ' οίονδη ποτε τρόπον, εις την λειτουργίαν και έκμετάλλευσιν του. Τά συμφέροντα, από της γενικής των σκοπιάς έξεταζόμενα, συμπίπτουν. Και έπομένων αί αναζητούμεναι επί τών έκστοτε άναφυομένων θεμάτων λύσεις θά πρέπει νά είναι τό καταστάλαγμα κοινών προβληματισμῶν.

Η ενδυνόμος λειτουργία του λιμένος ή πρόδοδος του και ή βελτίωσις της άνταγωνιστικής του θέσεως, έν σχέσει πρός τους άλλους μεσογειακούς λιμένας, είναι ύποθεσις δλων. Αυτό θά πρέπει νά γίνη συνείδησις και της διοικήσεως του ΟΛΠ και τών έργαζομένων εις τόν Όργανομ και τών συναλλασσομένων μετ' αυτού.

Διά τού τρόπου αύτού έχουπρετούνται καλύτερον τόσον τά άτομικά, δσον και τά γενικώτερα συμφέροντα τού τόπου.

## Μειωμένη ή κίνησις τό δίμηνον

Μειωμένη ήτο ή κίνησις τού λιμένος Πειραιώς τους πρώτους δύο μήνας τού τρέχοντος έτους, έν συγκρίσει πρός την τοιαύτην τού άντιστοχού χρονικού διαστήματος τού 1980.

Ειδικότερον οι κατάπλοι ήσαν δλιγώτεροι κατά 14,10%, ή καταπλεύσασα χωρητικότης μικροτέρα κατά 13,63%, τά φορτοεκφορτώθεντα έμπορεύματα δλιγώτερα κατά 27,62% (συμπεριλαμβανομένων και τών πετρελαιοειδών) και οι διακινηθέντες έπιβάται δλιγώτεροι κατά 11,40%.

Άναλυτικώτερον ή κίνησις τού λιμένος τό δίμηνον Ιανουαρίου - Φεβρουαρίου 1981, έναντι τού ίδιου χρονικού διαστήματος τού 1980 έμφανίζεται ως άκολούθως:

a. Ναυτιλιακή: — Κατέπλευσαν 2.199 πλοία, καθαράς χωρητικότης 5.026.584 κόρων, έναντι 2.560 πλοίων μέ χωρητικότητα 5.819.631

κόρων.

— Έδεξαμενίσθησαν εις τάς τέσσαρας δεξαμενάς τού ΟΛΠ 94 πλοία, δλικής χωρητικότητος 432.169 κόρων, έναντι 104 πλοίων μέ χωρητικότητα 482.127 κόρων.

— Επεσκευάσθησαν εις την λιμενικήν περιοχήν 141 πλοία, μέ δλικής χωρητικότητα 1.101.918 κόρων, έναντι 115 πλοίων μέ χωρητικότητα 739.188 κόρων.

β. Έμπορευματική:

Φορτοεκφορτώθησαν 2.217.057 τόννοι έμπορευμάτων έναντι 3.063.280 τόννων. Έκ τόν έμπορευμάτων τού διμήνου τού τρέχοντος έτους, 756.435 τόννοι ήσαν πετρελαιοειδή, έναντι 1.378.337 τόννων τού διμήνου τού 1980.

γ. Έπιβατική:

Διεκινήθησαν έκ τού λιμένος 229.276 έπιβάται, έναντι 258.778.

## Η παραμονή πλοίων εις έπισκευαστικά κρηπιδώματα

Παρετάθη δι χρόνος παραμονής εις έπισκευαστικάς θέσεις τών κατωτέρω πλοίων:

α. Τού φορτηγού «KOSTAS MELAS» διά 30 ήμέρας από της έπομένης της λήξεως τών 90 ήμερων, ήτοι μέχρι 10 Ιουνίου 1981.

β. Τού έπιβατηγού «SAMAINA» διά 23 ήμέρας από της έπομένης της λήξεως τών 135 ήμερων.

γ. Τού έπιβατηγού «ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ» διά 35 ήμέρας από της έπομένης της λήξεως δοθείσης παραπάσεως, ήτοι μέχρι και της 12ης Ιουνίου 1981.

Αι παρατάσεις δίδονται ύπο την προϋπόθεσιν δι αί έργασια ή πεισκευής έπι τών ως άνω πλοίων έκτελονται μέ τόν έπιβαλλόμενον ρυθμόν.

## Έκμισθωσις Χώρου

Ένεκριθη ύπο τού ΟΛΠ ή έκμισθωσις εις την Α.Ε. Έμπορικά - Βιομηχανικά - Ναυτιλιακά - Τουριστικά Έπιχειρήσεις χώρου, κειμένου εις την περιοχήν λιμένος Ηρακλέους και έκτασέως 20 τετρ. μέτρων διά την τοποθέτησιν κινητού γραφείου πρός έξυπηρέτησιν τών έργασιων

φορτοεκφορτώσεως τών έμπορευματοκιβωτίων, τά διποία θά διακινούνται διά τών ύπο της έταιριας πρακτορευμένων πλοίων.

Τό κινητό γραφείον δέον νά είναι τροχοφόρον, ώστε νά καθισταται δυνατή ή αμεσος μετακίνησίς του δταν ύπηρεσιακαι άναγκαι ήθελον έπιβάλει τούτο.

Τό έταιρια ύποχρεούται εις την άσφαλσιν τού κινητού γραφείου τό δέ μίσθωμα καθορίζεται βάσει του ίσχυοντος έκάστοτε τιμολογίου παραχωρήσεως χώρων εις ναυτικά πρακτορεία, πρός έγκατάστασιν κινητών γραφείων.

Ο ΟΛΠ ούδεμίαν εύθυνη φέρει διά τυχόν γενησομένας ζημίας εις τό κινητό γραφείον ή είς τά έντος αύτού άντικείμενα.

## Τά τιμολόγια έργαλείων ΟΛΠ

Μετά την καθιέρωσιν της έβδομαδος τών πέντε ήμερων έργασίας και εις τούς λιμενεργάτας άναπροσημόσθησαν ύπο τού ΟΛΠ τά ίσχυοντα τιμολόγια δικαιωμάτων χρήσεως ή έκμισθώσεως έργαλείων και συκευών φορτοεκφορτώσεως ως άκολουθως:

α. Την βάσις ύπολογισμού τών διατιθεμένων αίτησες τών ένδιαφερομένων ναυτικών πρακτορείων έργαλείων και συκευών (σαμπανίων, άρταν κ.λ.π.) είναι τό δικάωρον πραγματικής άπασχολήσεως ή διαθέσεως τών έργαλείων τούτων.

β. Τά ίσχυοντα τιμολόγια χρήσεως ή έκμισθώσεως προσαυξάνονται κατά 33%.

Τά τυχόν προκύπτοντα κλάσματα της δραχμής στρογγυλοποιούνται εις άκεραίν μονάδα της δραχμής.

## Τά κίνησις τών έμπ/κιβωτίων

Μειωμένη ήτο ή κίνησις έμπορευματοκιβωτίων κατά τό δίμηνον Ιανουαρίου - Φεβρουαρίου 1981, έν συγκρίσει πρός τό άντιστοχο χρονικό διάστημα τού 1980, καθώς και τά διακινηθέντα έντος αύτων έμπορεύματα.

Συγκεκριμένως τά διακινηθέντα έμπορευματοκιβωτίων ήσαν δλιγώτερα κατά 13% και τά έντος αύτων έμπορεύματα κατά 0,5%.

Ειδικότερον τό πρώτον δίμηνον τού 1981 διεκινήθησαν 22.268 έμπορευματοκιβωτίων, έναντι 25.616 τού διμήνου τού 1980 και τά έντος αύτων έμπορεύματα ήσαν 200.670 τον. έναντι 201.955 τον. άντιστοιχως.

For General Ship Repairs

at VOLOS

HIFESTUS REPAIRING TEAM

THEOHARI 4, PEDION AREOS, VOLOS Tel.: 62300 - 26513

## ΤΑΞΕΙΔΕΥΟΝΤΑΣ...

# Ο ΦΑΡΟΦΥΛΑΚΑΣ ΤΟΥ ΜΕΓΑΝΗΣΙΟΥ

(Στόν Γιώργο Σαμπάνη)

Του κ. NIKΟΥ ΠΑΛΜΟΥ

...Και ξαναγύρισα από φάρο τοῦ Μαγανησίου. Πάνε στ' ἀλήθεια πολλὰ χρόνια ἀπό τότε πού σηκώνοντας τό χέρι ἀπ' τὴν πρύμη τῆς θαλαμηγοῦ μου τῆς «Ἀστραπῆς» χαιρέτησα τό φαροφύλακα καθὼς ξεμακραίναμε μέ πλώρη τῇ Λευκάδα. Είχα τάξει στὸν έαυτό μου νά ξανάρθω. Μόνο πού πέρασαν πολλά χρόνια ἀπό τότε. Καί τώρα πού ξαναγύρισα, δέν είναι μέ τὴν «Ἀστραπῆ», δύνως δέν είναι κι αὐτός πού τότε ήμουν. Μά τί σημασία ἔχει. Τό μικρό μου φτωχὸς τρεχαντῆρι εἶναι γερό κι ἀξιο κι ζύγωνα στὸ Μεγανήσιο, ἐνα κόμα νοσταλγίας μέ γιόμισε γιά κείνα τὰ χρόνια τά δμορφα, πού μέ τό κότερό μου κι τὴν τρελλή παρέα μου ζούσαμε κείνο τό χειμωνιάτικο ταξίδι μέ τόση ξεγνοιασιά κι ἀνεμυαλωσάνη.

Τούτη τή φορά ὁ καιρός ήταν καλοσυνάτος κι ήταν δειλινό σά ζύγωσα στὸν κάβο μέ τό μεγάλο φάρο. «Ομως κάτι ἀλοιώτικο μέ περίμενε ἔκει. Ο φάρος ήταν ἑγκατελειμένος, σχεδόν ἐρειπωμένος, ἐνώ διπλα μιά κολώνα σιδερένια ἔδειχνε πώς βάλλαν μιά σπίθη στη θέση του γιά νά δείχνη τίς νύχτες τό δρόμο στά πλεούμενα. Ἐγκατελειμένο κι τό μικρό λιμανάκι μισογκρεμισμένο κι τό σπίτι τού φαροφύλακα. Ποιός ξέρει; Τούτα τά σημαδια τῆς ἑρήμωσης είναι ἀπ' τή ζωή πού διαβαίνει κι προχωρεῖ πάντα μπροστά ἥ νά πέρασε κι ἀπό δῶ κανένας σίφουνας καταστροφῆς;

Σάν δράξα στὸ Βαθύ, τό Λιμάνι τοῦ Μαγανησίου, ὁ ήλιος είχε γείρει στ' ἀντικρυνό βουνό. Τό λιμάνι ήταν πολὺ δμορφο μέ μεγάλα ἀρχοντικά σπίτια στή σειρά καὶ πιό πάντα στό λόφο ἀνάμεσα ἀπ' τά δυό χωριά ένας παλιός ρημαγμένος ἀνεμόμυλος, στερνό σημάδι μιάς ἐποχῆς δμορφῆς πούφυγε.

Τό σούρουπο βρέθηκε στό καπηλειό τοῦ Μικροῦ, ἔτοι τδεγαν οι ντόπιοι τό βορειό μαγαζί, μέ μιά παρέα φαράδες κι ναυτικούς. «Ηταν ἑνα φτωχὸς καπηλειό κοντά στό μουράγιο κι κύταζε κατά τὴν δμηταση τοῦ Λιμανιοῦ. Στὸν τοιχὸν πεντέξει ζωγραφίες κρεμασμένες μέ βάρκες, φαράδικα κι τραποκάκια. Καί στή γωνιά τά βαρέλια μέ τό κρασί πάνω σέ ψηλὸ Εύλινο πατάρι. Ο ταβερνιάρης πού τὸν φώναζαν «μικρό» είχε

περάσει τά πενήντα. Μᾶς ἐφερε μεζέ χταπόδι στή θράκα καὶ κρασί ἀπ' τό ποιό καλό του βαρέλι. Κι ἀνάμεσα στίς διηγήσεις, στίς ἴστορίες, σκόπιμα ἐφερα τὴν κουβέντα γιά τό φαροφύλακα, ἐκείνον τὸν ὡραῖο ἀνθρώπο, πού γνώρισα τό βράδυ τῆς φουρτούνας στό φάρο τοῦ Μεγανησίου.

Οι γέροι φαράδες κι ναυτικοί πάντα τούς ἀρέσει νά διηγοῦνται ἴστορίες, ἴστορίες δύμως πού νάχουν γιά φόντο τή θάλασσα, τά πλεούμενα, τά λιμάνια. Ἰδως σάν ἔχουν πιή κι λιγό παραπάνω τίς στολίζουν μέ δικές τους εἰκόνες, μέ τό δικό τους ἀλάτι, τό θαλασσινό, πού είναι ποτισμένοι κι οι ἰδιοι. Κι ἔτοι σάν ὁ μπάρμπα Κώστας ὁ Μούτος ἀρχισε νά διηγεῖται γιά τό φαροφύλακα κάθε κουβέντα στό καπηλειό μέσα σταμάτησε. Ἀκουγόταν μονάχα τό τοίριμα τῆς λάμπας τοῦ γκαζιού πού κρεμασμένη στό Εύλινο ταβάνι φώτιζε τό μαγαζί. Ἀρχισε ἀπό παλιά, ἀπό τό κυπαρίσι τοῦ Καπετάνιου, τόν Ταξιάρχη, τή στερνή νύχτα τῆς μεγάλης καταγίδας. Μίλησε γιά τὸν πόλεμο, γιά τὸν ἐμφύλιο, γιά τά κατορθώματα τοῦ Γιαννούλη τοῦ μεγάλου ἥρωα τοῦ ἄγωνα, τίς μάχες στό νησί κι ἀντίπερα στή μεγάλη στεριά, κι ἐφτασε στό μεγάλο σεισμό πού γκρεμίσε τή Λευκάδα καὶ τό νησί.

.....Τό κακό ἥρθε μεσημέρι παραμονή τ' «Αη Νικόλα καὶ δέν ἐμεινε τίποτε δρθι. Μαζί μισογκρεμίστηκε κι ὁ μεγάλος φάρος. Ο φαροφύλακας τοῦ κάκου πάλευσ δο τ' ἀπόγιμα μπάς κι μπορέσει νά βάλῃ κι πάλι μποστά το φανάρι. Μά ἥρθε τό σούρουπο κι δέν είχε καταφέρει τίποτε. Κι ὁ καιρός ήταν βαρύς λές κι ὁ μεγάλος μας Προστάτης «Αγιος Θέλει νάρχεται πάντα ἀνάμεσα στήν καταγίδα.

Τό σούρουπο τόν βρήκε ἔκει στό φάρο του κοντά κι δῆλη τή νύχτα ἐστεκε μεσ' τή φουρτούνα μ' ἑνα φανάρι θυέλλης στό χέρι. Τότε βρέθηκε νά περάση τραβόντας γιά τό βοριά μιά «Ολλανδέζικη μικρή θαλαμηγός. Είχαν χάσει τήν πορεία τους γιατί τό μεγάλο φανάρι ήταν σθητό κι ὁ ούρανός ήταν τόσο μαύρος κι συννεφιασμένος πού δέν ἐβλεπες στά δυό μέτρα.

Τού κάκου ὁ φαροφύλακας μέ τό μικρό

του φανάρι προσπαθούσε νά τούς δειξη πώς τραβούσαν γιά την ξέρα. Δέν τά κατάφερε. Ή θαλαμηγός σφηνώθηκε στά βράχια. Κι ήταν ἀκόμη δύο ώρες νά φέξη.

Πολλή ώρα περίμενε ὁ φαροφύλακας νά δῆλη τή βάρκα νά ξεμακραίνει ἀπ' τό σκάφος. Φαίνεται δύμως πώς μέ τό τρακάρισμα ἡ βάρκα τους καταστράφηκε. Τούς φώναζαν μέ τόν τηλεόβα τού φάρου, φώναζαν κι αύτοί ἀπ' τό πλεούμενο. Μά ὁ ἀγέρας σφυρίζε λυσαμένα. Κι τότε σάν κατάλαβε τό τί νένε, θές γιατί είχε μεγάλη καρδιά, θές γιατί είχε τάξει στόν έαυτό του ἀπ' τή νύχτα πού χάθηκε ὁ πατέρας του κι ὁ Ταξιάρχης πώς τό δικό του φανάρι πάντα νά δείχνη τό δρόμο μέσ' στίς καταιγίδες, ἀδραξε τά κουπιά ἀπ' τό μικρή του βάρκα καὶ βγήκε στ' ἀνοιχτά κόντρα στό κύμα κι στή θυέλλα. Ἀργησε νά φτάση στή μισοβουλιασμένη θαλαμηγό, μά τά κατάφερε. Καί πήρε μαζί του δους βρήκε ζωντανούς ἀπ' τό ξένο σκάφος. Μιά γυναίκα, δυό κορίτσια, κι ἔνα ναύτη. Ό Καπετάνιος κι ἀντρας τῆς γυναίκας είχε μείνει στόν τόπο μέ τό χτύπημα στά βράχια. Χτύπησε πάνω στό πρυμό κατάρτι. Ακόμη ἐλειπε πέντε μικρό παιδί πέντε χρονών. Φαίνεται πώς γλιστρήσε κι ἐφυγε στό κύμα. «Ηταν δῆλοι σχεδόν μισοπεθαμένοι κι παγυμένοι, Σιγά-σιγά ζύγωσε στό μικρό λιμανάκι μά τή στερνή ώρα λίγο προτού στρίψε γιά ν' ἀπαγκίσασε ἔνα μεγάλο κύμα πέταξε τή μικρή βάρκα πάνω στά βράχια καὶ τήν ἔκανε κομμάτια. Μά εύτυχως δῆλοι πρόλαβαν κι ἀράχηκαν κι σέ λίγο βρισκόταν στό μουράγιο.

Κείνη τή ώρα φτάσαν καὶ κάτι φαράδες, πού πήραν είδοι γιά τό ναυάγιο. «Ἀρχισε νά φέγγη. Καὶ τότε μέ κομμένη ἀνάσα δῆλοι πού κυτούσαν τό μισοβουλιασμένο πλεούμενο, είδαν τό μικρό παιδί νά στάκη στήν κουβέρτα, νά κουνᾶ τά χέρια κι νά φωνάζη. Φαίνεται πώς κάπου είχε κρυφήτη ἀπ' τό φόβο του. καὶ σάν είδε τό φῶς τῆς μέρας ξετρύπωσε κι βγήκε στήν κουβέρτα. Τότε δύο νέοι φαράδες ἐφυγαν τρέχοντας γιά τό Λιμάνι νά σηκώσουν ἔνα μεγάλο τρεχαντῆρι κι νάρθουν. Μά μέ τόν ἐρχομό τῆς μέρας ὁ καιρός ἔγινε ξῦδι. Καὶ τό μισοβουλιασμένο σκάφος ἀρχισε νά γέρνη κι ήταν ἐτοιμο νά διαλυθῇ καθώς τό χτυπούσαν τά μεγάλα κύματα. Τό παιδάκι ἐνοιωθε τόν κίνδυνο κι ἀρχισε νά κλαίῃ καὶ νά σηκώνῃ τά χέρια. Δέν υπῆρχε καιρός. Καὶ τό μεγάλο τρεχαντῆρι ἀργούσε. «Ολοι ἐβλεπαν τό θάνατο νά πλησιάζῃ τό παιδί σιγά-σιγά. Κι ήταν τόσο κοντά στή στεριά.... Καὶ τότε ὁ φαροφύλακας ἔκανε τό σταυρό του καὶ πήδηξε στό νερό. Στήν ἀρχή τό κύμα τόν παρέσυρε γιά τόν ἄ-



## 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

πέναντι κάβο, μά σιγά-σιγά δρχισε νά τό κοντράρη και νά προχωρή μέτρο-μέτρο. "Ολοι στέκαν δάφνες κι ή μάνα τού παιδιού είχε γονατίσεις και προσεύχονταν. Κι ο άγερας δυνάμωνε και ουρλιαζε πάνω στο μησογκρεμένο φάρο. Οι στιγμές πέρναναν μιά - μιά σάν χρόνια κι ο φαροφύλακας κολυμπούσε άκομη κόντρα στο κύμα και πλησίαζε τό ακάφος. Τό ακάφος έγερνε σιγά-σιγά κατά τό παιδί λές κι ήταν μεγάλος κρατιόταν άπ' τήν κουπαστή και κύταζε σαστιμένο.

"Ωσπου τά χέρια τού φαροφύλακα πιαστήκαν στό ξύλο. Δέν έμεινε ν' ανασάνη ούτε στιγμή γιατί ή θαλαμηγός δρχισε νά διαλύεται, βουύτησε τό παιδί κι άφεθηκε στό κύμα, στά πρύμα σχεδόν πιά.

Μά ήταν δύσκολα κι η πάλη μεγάλη. Τό κουράγιο δμως αύτού τού άνθρωπου ξεπέρναγε τό άνθρωπινο. Στόν κάβο είχαν φτάσει κι δλλοι φαράδες και δυσ τρεις γυναικες, μά τό τρεχαντήρι άκομη δέν φαινόταν. Κανά δυσ φορές τό κύμα τούς σκέπασε κι δλοι πιστεψαν πιος χάθηκαν κι οι δυσ, δμως ξαναβγήκαν και πάλι στόν άφρο. Μά οι καιρός πούχε στρίψει τή στερνή ώπα λίγο πρός τό λεβάντε δέν τούς δήφηνε νά ζυγώσουν πρός τό λιμανάκι. Στήν άκρη στόν κάβο, κάτω άκριβως άπ' τό γκρεμό τού φάρου ήταν μιά μεγάλη άξοντα. "Έκει άρπαχτηκε ο φαροφύλακας κι άνεβασες κατά τό παιδί πάνω. Και τότε άπο ψηλά οι φαράδες κρέμασαν ένα μεγάλο σχοινί πού βρήκαν στό σπιτάκι δίπλα και στήν άκρη του ο φαροφύλακας έδεσε τό παιδί. Δέν άργησαν νά τ' άνεβάσουν άπάνω μισοπεθαμένο άπ' τό κρύο τήν τρομάρα του και τόν κίνδυνο. Κι υστέρα ρίξαν τό σχοινί για νά δεθή κι ο φαροφύλακας. Μά

σάν πήγε νά τό πιάση γγλίστρησε άπ' τό βράχο κι ένα μεγάλο κύμα πού σκέπασε τήν άξοντα τόν πήρε. Μπορεί και νά τόν χτύπησε γιατί δέν ξαναφάνηκε. "Ηρθε και τό μεγάλο τρεχαντήρι μετά άπο λίγο, μά τού κάκου δέν μπόρεσαν νά τόν βρούν. "Έτσι χάθηκε ο φαροφύλακας. Κι ούτε ποτέ ή θάλασσα εβγαλε τό κορμί του. Τό κράτησε δικό της στούς βυθούς.

"Ο Μπάρμπα Κώστας ο Μούτος σταμάτησε γιά λίγο, ήπιε ένα ποτήρι κρασί μονορούφι και συνέχισε λές και μονολογούσε .... ήταν τή νύχτα τής παραμονής τ' "Αη Νικόλα.... ήπως κείνη τή βραδυά πού χάθηκε ο πατέρας του ο καπετάνιος μαζί μέ τόν «Ταξιάρχη» τους και τό μεγάλο κυπαρίσιο.

"Όλοι τόν κλάφανε στό Νησί, γυναίκες παιδιά και γέροι ξωμάχοι, κι ο Παπά Γεράσιμος πολλές φορές τόν μνημονεύει σάν βγάζει τ' "Αγια στή λειτουργία.

Τό Πασίδι έζησε. Κι δταν μεγάλωσε ήρθε μιά μέρα, τήν ίδια μέρα τού χαμού, στό Νησί και πήγε στόν παλιό φάρο κρατώντας ένα μπουκέτο λουλούδια. Στάθηκε στή κορυφή τού γκρεμού κι έριξε τά λουλούδια άπο ψηλά στό κύμα.

"Υστέρα έκανε τό σταυρό του κι έφυγε δακρυαμένος. Κι άπο τότε κάθε παραμονή τ' "Αη Νικόλα έρχεται στό Νησί και πάει πάντα στόν παλιό φάρο μ' ένα μπουκέτο λουλούδια, πού τά ρίχνει στό κύμα.

Λένε πώς είναι μεγάλος έπιστημονας. Μάς άγαπα δλους, έμαθε τά Έλληνικά, μένει λίγες μέρες κοντά μας και ξαναφεύγει για τή μακρυνή του πατρίδα.

"Άπ' τού φαροφύλακα ζει κανείς; ρώτησε έγώ και κείνο τό ξύλινο πλεούμενο δι «Ταξιάρχη» ύπαρχε;

Ναι ύπάρχει, τόχει ο μεγάλος του άδερφος. Είναι ζωγράφος κι έρχεται στό νησί συχνά. Ή μάνα του πέθανε τόν άλλο χρόνο, τσακισμένη άπ' τίς συμφορές. Τό καραβάκι ή «Ταξιάρχης» είναι στό παλιό τους σπίτι κοντά στήν εκκλησιά τ' "Αη Βεσσάριου. Μά τώρα είναι κλειστό.

"Έτσι τέλειωσε τήν ιστορία τού φαροφύλακα ο μπάρμπα Κώστας ο Μούτος ο ψαράς. Κι δλοι στό καπηλειό μειναμε βουβοί.

"Έξω δρχισε νά βρέχη και νά φυσά...

Καί κάτι άλλο άκομα μίλησε ο ταβερνιάρης, γιομίζοντας τά μισαδειανά μας ποτήρια. «Λένε πώς πολλές σκοτεινές νύχτες τού χειμώνα οι ψαράδες πού περνούν έχουν δή τό φαροφύλακα νά τριγυρνά ψηλά στόν παλιό φάρο. Κι άκομα λένε πώς μά νύχτα μέ μιά μεγάλη καταγίδα πού τό καινούργιο φανάρι έπαθε ζημιά κι είχε σβήσει, είδαν τό μεγάλο φάρο ν' άναβη.

Καί δέν τό λένε μόνο οι ψαράδες, πού μπορεί νάταν και λίγο πιωμένοι. Τόπαν κι οι ναύτες κι ο καπετάνιος άπο ένα ίστιοφόρο Γαλαξειδιώτικο, πού πέρναγε κεί κοντά κείνο τό βράδυ, τραβόντας γιά τό βορά. Δέν έρω πάντας είναι άλληεια η φαντασίες. Κείνο που έρω είναι πώς φεύγοντας άπ' τό Νησί, δηπου κι άν γύρισα, δσο κι άν τά χρόνια διάβρωκαν, ποτέ δέν έφυγε άπ' τή θύμησι μου Ο ΦΑΡΟΦΥΛΑΚΑΣ ΤΟΥ ΜΕΓΑΝΗΣΙΟΥ.

ΝΙΚΟΣ ΠΑΛΜΟΣ  
Πλοιάρχος τού Μ/Β ΦΩΤΗΣ

Vittefranche 11 τού Αύγούστου 1980

# 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

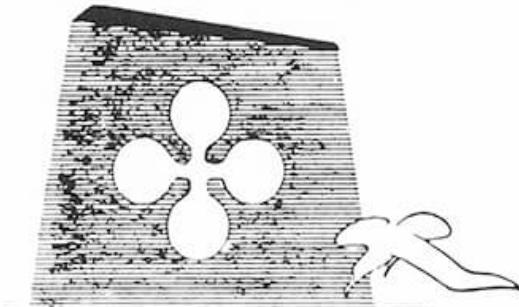
MV ΖΕΥΣ

MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ

MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ

MV ΩΚΕΑΝΟΣ

MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



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

## HYXHMENAI EMFANIZONTAI

### Αι παγκόσμιοι παραγγελίαι

#### Στοιχεία του «Λόδυς Ρέτζιστερ» και του «Φαίρπλαιη»

Κατά το Λόδυς Ρέτζιστερ, αι παραγγελίαι εμπορικών πλοίων είς τά άνα τόν κόσμου ναυπηγεία ανέφερον τήν 31ην Μαρτίου είς 35.203.840 τον. γκρός και ήσαν αι ύψηλότεραι άπο τού Δεκεμβρίου τού 1979. Ο κατώτερω πίνακε είναι ένδεικτικός τών έξελιξεων τών παγκοσμίων παραγγελιών άπο τού Μαρτίου τού 1973, δε είχον φθάσει το ρεκόρ τών 133,5 έκατομ. τον. γκρός.

Μάρτιος 1974 ..... 133.438.535 τον. γκρός  
Μάρτιος 1975 ..... 113.349.368 τον. γκρός  
Μάρτιος 1976 ..... 74.777.980 τον. γκρός  
Μάρτιος 1977 ..... 51.415.948 τον. γκρός  
Μάρτιος 1978 ..... 33.440.030 τον. γκρός  
Μάρτιος 1979 ..... 25.083.618 τον. γκρός  
Μάρτιος 1980 ..... 30.894.108 τον. γκρός  
Ιούνιος 1980 ..... 32.503.501 τον. γκρός  
Σεπτέμβριος 1980 ..... 32.963.599 τον. γκρός  
Δεκέμβριος 1980 ..... 34.627.681 τον. γκρός  
Μάρτιος 1981 ..... 35.203.840 τον. γκρός

Εις τό διάστημα τού α' τριμήνου τού 1981, έτεθη ή τρόπις είς 511 πλοία, 3.758.015 τον. γκρός, καθειλκύσθησαν 450+ σκάφη, 3.186.450 τον. γκρός και παρεδόθησαν 477 σκάφη, 3.659.215 τον. γκρός.

Αι παραγγελίαι είς τάς κυριωτέρας ναυπηγικάς χώρας τού κόσμου είχον, τήν 31ην Μαρτίου, ώς άκολούθως (έντός παρενθέσεως ή σημειωθείσα κατά το τριμήνον αύξημείσαις):

Χώρα	τον. γκρός
Ιαπωνία	13.301.247 (+ 228.922)
Νότ. Κορέα	2.500.714 (+ 12.159)
Ισπανία	2.139.356 (- 32.621)
Βραζιλία	1.784.237 (- 14.584)
Ην. Πολιτείαι	1.700.110 (+ 68.663)
Πολωνία	1.552.721 (- 1.883)
Κίνα και Ταϊβάν	1.215.051 (+ 54.545)

Άκολουθούν δλλαι δέκα χώραι με παραγγελίας μεταξύ τών 500.000 και ένδος έκατομτών. γκρός, είς τάς οποίας περιλαμβάνονται αι δλλοτε μεγάλαι ναυπηγικά χώραι τής Βορείου και Δυτ. Ευρώπης, δπως ή Γαλλία, ή Σουηδία, ή Δυτ. Γερμανία, ή Μεγάλη Βρετανία και ή Δανία.

Εις τάς παγκοσμίους παραγγελίας περιλαμβάνονται μόνον 8 πλοία άνω τών 100.000 τον. γκρός, έκ τών όποιων το 5 είς Ιαπωνίαν, δύο είς Ισπανίαν και ένα είς Ταϊβάν.

Τά τάνκερς άντιπροσωπεύουν τό 27,1%, τά μπάλκ κάρριερς τό 46,4% και τά γενικού φορτίου τό 10,8% τού συνόλου τών παραγγελιών. Τά υγραεριοφόρα καλύπτουν τό 7% περίπου.

Τά πλέον άξιοσημείωτα σκάφη πού παρεδόθησαν έντός τού πρώτου τριμήνου ήσαν: τά τάνκερς «Ταρράκο Αύγούστα», 300.070 τον. d.w. και «Υπέρμαχος», 271.465 τον. d.w. (άμφιτερα άπο Ισπανική ναυπηγεία) και «Νίσσα Μαρού», 257.882 τον. d.w. (Ιαπωνία). Τά υγραεριοφόρον «Τενάγκο Τεμπάτι» 66.800 τον. γκρός (130.000 κυβ. μέτρων), άπο τήν

Γαλλίαν. Τό ρό-ρό «Κομαντάντε Ρεβέλλο» 20.000 τον. γκρός άπο τήν Ιταλίαν. Τό μεγαλύτερον είς τόν κόσμον έπιβατηγόν/ άχηματαγωγόν «Φινλανδία» (25.678 τον. γκρός, 2.000 έπιβατών), άπο τήν Φινλανδίαν, και, τέλος, ένα άπο τά μεγαλύτερα μπάλκ κάρριερς τού κόσμου, τό «Σίν Όγκιού Μαρού» 194.109 τον. d.w., άπο τήν Ιαπωνίαν.

\* \* \*

Έξ δλλου, κατά τό περιοδικόν «Φαίρπλαιη» αι παγκόσμιοι παραγγελίαι άνεφεροντο, τήν 31ην Μαρτίου, είς 2.647 πλοία, 75.172.620 τον. d.w., κατανεμόμενα είς τάς άκολούθους κατηγορίας:

	άριθμ.	πλοίων	τον. d.w.
Γενικού φορτίου	725	5.593.525	
Πλοία-κοντέινερς	195	2.870.526	
Τάνκερς άνω τών 150.000 τον.	17	3.622.200	
Τάνκερς κάτω τών 150.000 τον.	620	21.716.314	
Μικτά (ορε/oil και O.B.O.)	47	4.563.800	
Μπάλκ κάρριερς	672	35.036.939	
Έπιβατηγά & Όχηματαγωγά	96	763.537	
Διάφορα	275	1.005.779	
	2.647	75.172.620	

Υπήρχον άκοδη 300 μικτά, ώς έπι τό πλείστον, σκάφη ύπό παραγγελίαν, τών όποιων τό τοννάδεν ήτο γνωστόν.

Έκ τών άνωτέρω παραγγελιών, 249 πλοία, 14.971.423 τον. d.w. έπρόκειτο νά ύψωσουν τήν λιβεριανήν σημαίαν: 165 πλοία, 7.066.880 τον. τήν Ιαπωνικήν: 131 πλοία, 6.526.490 τον. τήν Βρετανικήν: 135 πλοία, 5.793.365 τον. τήν Νορβηγικήν: 111 πλοία, 4.410.508 τον. τήν Έλληνικήν: 201 πλοία, 2.696.146 τον. τήν Ρωσικήν: 94 πλοία, 2.487.088 τον. τήν Παναμαϊκήν: και 62 πλοία, 2.463.087 τήν άμερικανικήν. «Ολαι αι δλλαι χώραι είχον παραγγελίας κάτω τών 2 έκατομ. τον. d.w. έκαστη.



AΘΑΝ. ΓΑΛΑΝΗΣ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΟΥΜΕ... γιά τήν πρόθυμη ύποστηριξή σας και τήν έμπιστοσύνη σας πρός τό πρακτορείο μας.

PARALIA CORP... έορτάζει αύτό τό μήνα τήν 7η έπετειο τής ιδρύσεώς της. Νομίζουμε ότι έχουμε πετύχει τό σκοπό μας. «Έχουμε προσφέρει τήν πιό άποτελεσματική και πιό οικονομική έξυπηρέτηση σέ έκατοντάδες πλοία σας. Θά συνεχίσουμε και στό μέλλον νά προστατεύουμε τά ζωτικά σας συμφέροντα και νά έχουμε προσφέρει σας έναντι τίς ναυτιλιακές σας άνάγκες καλύτερα και φθηνότερα άπο άλλους τούς σας πράκτορες τής περιοχής.

Στό PARALIA... θά αισθάνεστε πάντοτε ότι είσθε ο μοναδικός μας πελάτης. «Όλες οι γνώσεις και ή πείρα μας θά είναι πάντα στή διάθεσή σας. Μπορούμε νά σας πληροφορήσουμε στό... λεπτό τήν κατάσταση τών λιμένων BOSTON – PORTSMOUTH – PROVIDENCE και PORTLAND.

ΔΟΚΙΜΑΣΤΕ τήν τέλεια έξυπηρέτηση τού PARALIA.



**PARALIA CORPORATION**

Steamship Agencies

Phone: (617) 426-3143

Cable: Paralia

Telex: 94 0656

141 Milk Street, Boston, Mass. 02109

BUNKERING • BROKERAGE •  
INTERNATIONAL FORWARDING

# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

## Πειραιϊκή Νομολογία

### ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Άριθμός: 688/1981

Προεδρεύων: Χρυσόστομος Κούκος  
Δικηγόροι: Δημ. Παπαθεοφάνους, Φ. Καϊσαρη, Α. Παπαστυλιανού

Τό Δικαστήριον διατάσσει τήν κατάπτωσιν τῆς ἐγγύησεως καὶ τῆς ἀπόδοσιν τῆς κατατεθείσης ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς τῷ αἰτοῦντι εἰς περίπτωσιν λήξεως τῆς αἵτιας ἡ ἐπελεύσεως τῆς περιπτώσεως δι' ἣν ἐδόθη ἡ ἐγγύηση.

Δέν ἀντιτάσσονται περιοριστικοί δροι ὑπὸ τοῦ ἐγγυητοῦ, ἐάν δὲν διέταξεν τούτους τό Δικαστήριον ἡ δέν συνήντησεν ὁ δανειστής.

Ἐάν ἡ ἀπόφασις κηρυχθῇ προσωρινῶς ἐκτελεστῇ εἶναι τίτλος ἐκτελεστός.

Ἐν πιθανολογίῃ μεγαλύτερας ἀπαιτήσεως νομίμως, ζητεῖται ἐπέκτασις τοῦ ἀποφασιστικοῦ μέτρου.

Ἐπειδή, ἡ κατά τά ἄρθρα 704 καὶ 705 ΚΠοΔΔ διατασσομένη ἐγγυοδοσία ὡς ἀποφασιστικῶν μέτρον παρέχεται κατά τάς ἱατάξεις τῶν ἄρθρων 162 ἐπ. ίδιου Κώδικος, αἱρεταὶ δέ αὐτῇ ἡ καταπίπτει ὑπέρ ἐξενούντων τοῦ δροίου ἐδόθη, τῇ συνδροιη νομίμου λόγου, κατόπιν ἀποφάσεως οὐ Μονομελούς Πρωτοδικείου ἢ τοῦ Ειηνοδικείου (διά τάς ὑπὸ αὐτοῦ διαταχείας ἐγγύησεις) ἐκδιδομένης κατά τήν διαικασίαν τῶν ἀσφαλιστικῶν μέτρων καὶ ἀευθυνομένης ἡ μή περὶ τοῦ ὡς ἀνω λόγου, λήξεως δηλονότι τῆς αἵτιας ἡ ἐπελεύσεως ἡς περιπτώσεως δι' ἣν ἐδόθη ἡ ἐγγύηση, υπὸ διατάξεως τοῦ ἄρθρου 168 ΛΠολ.Δ. Ἐπομένως ἡ ἀρμοδιότης τοῦ διαικαστηρίου περιορίζεται εἰς τό νά διατάξῃ ἡν κατάπτωσιν τῆς κατατεθείσης ὑπέρ ὃν αἴτιοντος ὑπὸ τοῦ ἥδη καθ' ὡν ἡ αἴτιος διφειλέτου ἡ τρίτου ἐγγύησεως καὶ τήν υπερεία ταύτης ἐνδεχομένως ἀπόδοσιν ἡ αἴτιοντι τῆς κατατεθείσης ἐγγυητικῆς πιστολῆς Τραπέζης ἢ τοῦ παρακατατελέντος παρὰ τῷ Γραμματεῖ τοῦ διαικαστηρίου γραμματίου συστάσεως παρακαταθῆτης τοῦ Ταμείου Παρακαταθηκῶν καὶ οὐεἰς τό ἀπαγγεῖλη καταψήφισιν πρός πληρομήν τοῦ ποσοῦ τῆς ἐγγύησεως. Δυνάμει τῆς ἀποφάσεως ταύτης ὁ δικαιωθεῖς δύται νά ζητήσῃ τήν ἀνάκλησιν παρὰ τοῦ κείου Γραμματέως τοῦ διαικαστηρίου τοῦ παρακατατελέντος αὐτῶν γραμματίου ἡ τῆς παρακατατεθείσης ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς ταπέζης. Η τελευταία ἐγγυηθεῖσα πρωτικῶς, διφειλεὶ ἐπί τῇ προσαγωγῇ τῆς ἀποφάσεως ταύτης καὶ τῆς ἐγγυητικῆς ἐπιολῆς καὶ τῶν λοιπῶν, τυχόν νομιμοτοπῶν ἐγγράφων, νά πληρώσῃ τόν ὑπέρ οὐ κατάπτωσις αἴτιοντα τήν ἀπαίτησιν, δι' ἡ ἐγγύησης καὶ μέχρι τοῦ ποσοῦ ταύτης ἵ δέν δικαιοῦνται ν' ἀντιτάξῃ κατά τοῦ νειστοῦ τεθέντας τυχόν, ὑπὸ αὐτῆς εἰς τήν ἐγγυητικήν ἐπιστολὴν περιοριστικούς οὓς τούς δόποιούς δέν διέταξε τό παραδόν τήν εὐχέρειαν ἀντικαταστάσεως τῆς

συντηρητικῆς κατασχέσεως δικαστήριον (δρα καὶ Τζίφρα Ἀσφ. Μέτρα, ἔκδ. 1973 σελ. 136). Ἐν προκειμένω διά τῆς ὑπὸ κρίσιν αἴτησεως διώκεται α) ἡ λόγω τοῦ ἐπικαλουμένου κατεπείγοντος συντηρητική κατάσχεσις παντός περιουσιακοῦ στοιχείου τῶν τριῶν πρώτων τῶν καθ' ὧν στρέφεται αὐτῇ, εἴτε εἰς χεῖρας αὐτῶν, εἴτε εἰς χεῖρας τρίτων εὑρισκομένου καὶ δή τοῦ ὑπὸ Ἑλληνικήν σημαίαν φορτηγοῦ πλοίου «ΠΑΥΛΟΣ Β.» νηολογίου Πειραιῶς ὑπὸ ἀριθ. 3278, πλοιοκτησίας τῆς τρίτης τῶν καθ' ὧν (τριῶν πρώτων) πρός ἔξασφάλισιν χρηματικῆς ἀπαιτήσεως τῆς αἵτιας κατ' αὐτῶν, παρεσχέθη δ' ἄμα ἡ εὐχέρεια ἀντικαταστάσεως τῆς συντηρητικῆς κατασχέσεως δι' ἐγγυοδοσίας καὶ καταθέσεως εἰς τόν Γραμματέα τοῦ Διαικαστηρίου τούτου ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς ἀξιοχρέου ἐν Ελλάδι Τραπέζης, ἐκ δραχμῶν 1.900.000 πρός ἔξασφάλισιν τῆς ἐν τῇ ἀποφάσει ταύτη καὶ τῇ αἴτησει ἀναφερομένης ἀπαιτήσεως τῆς αἵτιας κατ' αὐτῶν, παρεσχέθη δ' ἄμα ἡ εὐχέρεια ἀντικαταστάσεως τῆς συντηρητικῆς κατασχέσεως δι' ἐγγυοδοσίας καὶ καταθέσεως εἰς τόν Γραμματέα τοῦ Διαικαστηρίου τούτου ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς ἀξιοχρέου ἐν Ελλάδι Τραπέζης, ἐκ δραχμῶν 1.900.000. Ἐν συνεχείᾳ ἡ τρίτη τῶν καθ' ὧν, ποιουμένη χρῆσιν τῆς διά τῆς ἀνω ἀποφάσεως παρασχεθείσης αὐτῇ εὐχέρειας τῆς ματαιώσεως τῆς διά τῆς idίας ἀποφάσεως διαταχθείσης συντηρητικῆς κατασχέσεως τῶν περιουσιακῶν αὐτῆς στοιχείων, διά παροχῆς ἐγγυοδοσίας, κατέθεσεν εἰς τόν Γραμματέα τοῦ Διαικαστηρίου τούτου τήν 18.12.1978 τήν ὑπὸ ἀριθ. K 5937/1978, ἐγγυητικήν ἐπιστολήν ἐκδοθείσαν ὑπό τῆς τετάρτης τῶν καθ' ὧν, δι' ἡς ἡγγυηθή αὐτῇ πρός τήν αἵτιας τήν εὐθύνην νά πληρώσῃ πρός αὐτήν πάν ποσόν, διπερ ηθελε τυχόν ἐπιδικασθή αὐτῇ διά τό ἐν τῇ ἀνω ἀποφάσει ἀναφερομένην αἵτιαν, μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν δραχμῶν 1.900.000 ὑπό τόν δρον διτή ἡ καταβολή τοῦ ἐπιδικασθέντος κατά τά ἀνωτέρω ποσοῦ καὶ μέχρι τῶν δραχμῶν 1.900.000 θέλει πραγματοποιηθῆν ὑπὸ αὐτῆς (4ης τῶν καθ' ὧν) ἐφ' ἀπαξ ἀποκλειομένην τῶν τμηματικῶν καταβολῶν καὶ ἐφ' δοσον ηθελεν κοινοποιηθῆ αὐτῇ τελεσιδίκος ἀπόφασις ἐπί τῆς κυρίας

Ἐπειδή ἡ, ἐκ τῆς καταθέσεως τοῦ ἐνόρ-

Cables: "NAFTIKA"  
Telex: 6-2421 SA

P.O. Box 763, DURBAN, 4000  
Phone: 372761 2/3  
A/H 376067

## Argonaut Suppliers

220/224 POINT ROAD, DURBAN 4001

### DURBAN

Διευθυντής: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

for all ship requirements

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ύποθεσεως. Μετά ταῦτα ἐπί τῆς προαναφερθείσης διαφορᾶς, ἔξεδόθη ὑπὸ τοῦ Πολυμελοῦς Πρωτοδικείου Πειραιῶς ἡ ὑπ' ἀριθ. 2421/1980 ὁριστική ἀπόφασις, δι' ἡς υπεχρεώθησαν αἱ τρεῖς πρώται τῶν καθ' ὧν νά καταβάλουν εἰς τὴν αἴτουσαν, ἐκάστη εἰς ὀλόκληρον, ποσόν δραχμῶν 1.644.364 νομιμοτόκως ἀπό τῆς 7-10-1977 ώς καὶ δραχμῶν 60.000 διά δικαστικήν δαπάνην ταῦτης, κηρυχθεῖσα ἀμα ἡ ἀπόφασις αὕτη προσωρινῶς ἐκτελεστή διά τὸ ποσόν τῶν 500.000 δραχμῶν. Ἐφ' ὅσον ἐπομένως ἡ ἀπόφασις αὕτη ἐκηρύχθη προσωρινῶς ἐκτελεστή διά τὸ ποσόν τῶν 500.000 δραχμῶν. Ἐφ' ὅσον ἐπομένως ἡ ἀπόφασις αὕτη ἐκηρύχθη προσωρινῶς ἐκτελεστή διά τὸ ποσόν τῶν 500.000 δραχμῶν ἀποτελεῖ τίτλον ἐκτελεστόν (ἄρθρ. 904 παρ. 1, 2 ἐδ. α' Κ.Π.Δ.) καὶ ἐντεῦθεν ἐπῆλθεν ἡ περίπτωσις δι' ἣν ἐδόθη ἡ ἀνωτέρω ἐγγύησις ως πρός τὸ ποσόν τοῦτο, τοῦ προαναφερθέντος ἐντῇ ῥηθείσῃ ἐγγυητικῇ ἐπιστολῇ δρου διτὸ τὸ ἐπιδικασθέν ποσόν θέλει καταβληθῆ ἐφ' ἄπαιξ καὶ ἐφ' ὅσον κοινοποιηθῇ εἰς τὴν παρασχούσαν τὴν ἐγγύησιν τελεσίδικος ἀπόφασις τοῦ δυναμένου κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου νά ἔχῃ ἐννομὸν ἐπιρροήν διά τὴν αἴτουσαν ἐφ' ὅσον τὴν προσθήκην τοῦ δρου τούτου δὲν διέταξε τὸ Δικαστήριον οὐδέ ἡ αἴτουσα συνήνεσεν εἰς τὴν προσθήκην αὐτοῦ. Ἡ κρίσις αὕτη ἐνισχύεται καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος διτὸ ἀν δέν προσεφέρετο ἡ ἐγγύησις αὕτη, ἡ αἴτουσα θά ἐπέσπευδε ἀναγκαστικήν ἐκτέλεσιν, βάσει τοῦ προαναφερθέντος ἐκτελεστοῦ τίτλου, ἐπὶ τῶν κατασχεθέντων συντηρητικῶς, δυνάμει τῆς προρριθείσης ὑπ' ἀριθ. 3441/1978 ἀποφάσεως τοῦ Δικαστηρίου τούτου, περιουσιακῶν στοιχείων τῆς ὁμοιότερος τῆς τρίτης τῶν καθ' ὧν καὶ θά ἰκανοποιεῖτο ἐκ τοῦ ἐκπλειστηριάσματος ἡ ἀπαίτησις τῆς. Ἀκολούθως τούτοις, δέον, διπλῶς, δεκτῆς καθισταμένης τῆς αἵτησεως ἐν τῷ σημείῳ τούτῳ, διαταχθῆ ἡ κατάπτωσις ὑπέρ τῆς αἴτουσης τῆς διά τῆς ως ἄνω ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς παρασχεθεῖσης ἐγγύησεως μέχρι τοῦ ποσού τῶν 500.000 δραχμῶν καὶ ἡ ἐπίδοσις ἀντιγράφου ταῦτης εἰς αὐτήν, ἡμα δέ συμψηφισθῆ ἐν δλω ἡ μεταξὺ ταῦτης καὶ τῆς τετάρτης τῶν καθ' ὧν δικαστική δαπάνη, λόγω εὐλόγου ἀμφιβολίας τῆς τελευταίας περὶ τὴν ἐκβασιν τῆς προκειμένης δίκης.

Ἐπιθανολογήθη περαιτέρω διτὸ ἡ διά τῆς ως ἄνω ἀποφάσεως τοῦ Πολυμελοῦς Πρωτοδικείου Πειραιῶς ἐπιδικασθεῖσα εἰς τὴν αἴτουσαν χρηματική ἀπαίτησις, θέλει ἀνέλθη μετά τῶν τόκων καὶ ἔξδων αὐτῆς,

μέχρις οὐ καταστῆ τελεσίδικος ἡ ἀπόφασις αὕτη, εἰς τὸ ποσόν τῶν δραχμῶν 2.218.878. Ἐν δυεῖ δέ τοῦ διτὸ αὕτη ἀσφαλίζεται διά τῆς ἀνωτέρω ἐγγύησεως ἐν μέρει καὶ δή μέχρι τοῦ ποσού τῶν δραχμῶν 1.900.000, δέον, διπλῶς πιθανολογουμένης τῆς συνδρομῆς ἐπειγούσης περιπτώσεως, λόγω τοῦ ἡλαττωμένου τῆς περιουσιακῆς καταστάσεως τῶν τριῶν πρώτων καθ' ὧν, διαταχθῆ τοῦ αἴτουσεν ἀσφαλιστικὸν μέτρον τῆς συντηρητικῆς κατασχέσεως τῶν περιουσιακῶν αὐτῶν στοιχείων μέχρι τοῦ ποσού τῶν 500.000 δραχμῶν, πρός ἔξασφάλισην τῆς μή καλυπτομένης δι' ἐγγυοδοσίας ἀπαίτησεως ταῦτης τῆς αἴτουσης κατά τῶν ὁμοιότερων της τούτων. Δικαστική δαπάνη δέν ἐπιδικάζεται ἐν προκειμένων (ἄρθρ. 178 παρ. 3 Κ. περὶ Δικηγόρων).

#### ΕΠΙ ΜΗ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΣ "Η ΑΡΝΗΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΗΠΤΟΥ ΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑ ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ Ο ΕΚΝΑΥΛΩΤΗΣ ΥΠΟΧΡΕΟΥΤΑΙ ΟΠΩΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΕΣΗ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ"

Κατά τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 131 τοῦ ΚΙΝΔ δρίζεται, διτὸ ἐάν εἰς τὸν λιμένα ἐκφορτώσεως διπλῶς παραλήπτης δέν ἐμφανίζεται ἡ ἀρνήται νά παραλάβῃ τὸ φορτίον, δικαίωμα τῆς κατασχέσεως τοῦ φορτίου εἰς τὸν λιμένα τῆς ἐκφορτώσεως (προκειμένου δέ περὶ ἀλλοδαποῦ τοιούτου παρά τῇ αὐτόθι τελονειακῇ ἀρχῇ) ἐπὶ ἀπολήψει παρά τοῦ ναυλωτοῦ προσθέτου ἀνταλλάγματος διά τυχόν ἐκ τῆς τοιαύτης παρακαταθέσεως χρονοτριβήν, ως καὶ τῶν σχετικῶν φυλάκτρων καὶ ἀπόζημιώσεως διά τὰς οἰκίας δαπάνας.

Κατά τὰυτα, οὐδόλως παρέχεται ὑπό τοῦ νόμου, κατά τὴν ως ἄνω περίπτωσιν, δικαίωμα εἰς τὸν ἐκναυλωτήν μεταφορέα δῶπος ἐπαναμεταφέρει τὸ φορτίον εἰς τὸν λιμένα τῆς ἀρχικῆς φορτώσεως, ἐκεῖθεν δέ πάλιν εἰς τὸν τῆς ἐκφορτώσεως μέχρι τῆς αὐτόθι ἐμφανίσεως καὶ παραλάβης τοῦ φορτίου ὑπό τοῦ παραλήπτου (βλ. Η. Τσάγκαριν 131 παραγ. 1 καὶ Β. Μπέκιον, εἰς Ἰδιωτ. Ναυτικόν Δίκαιον ἐκδ. 1974 Β' σελ. 23, ρητῶς μάλιστα δεχόμενον διτὸ, κατά τὴν ως ἄνω περίπτωσιν δικαίωμα τῆς «ὑποχρεούται» δῶπος παρακαταθέση τὸ φορτίον εἰς τὸν λιμένα ἐκφορτώσεως).

Τά ἀνωτέρω ἔκρινε τὸ Πολυμελές Πρωτοδικείον Ἀθηνῶν διά τῆς υπ' ἀριθ. 1340/1975 ἀποφάσεως του.

PHONES: 675-4321 323-0064  
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:

"SMYRNIODIS" BALTIMORE

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231



## ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

• Κατά το παρελθόν έτος, αι Ήνωμέναι Πολιτείαι είχηγαν 81 έκατομ. τον, γαιανθράκων — περιλαμβανομένων 15 έκατομ. τον, εις τον Καναδά. Αι έξαγωγαί άναμενεται νά φθάσουν μεταξύ 110 καί 145 έκατομ. τον, το 1990 καί περίπου 200 έκατομ. τον, τό έτος 2000. 'Άλλ' δυον σημαντικαί καί έαν είναι αι έξαγωγαί, πλέον έντυπωσιακή είναι ή έσωτερική ζήτησις. Τό 1979 ήτο 610 έκατομ. τον, καί πιστεύεται δια θά έπεραστη τό 1.1 έκατομ. τον, το 1990.

• 'Η Έθνικη Ναυτιλιακή Έταιρια της Σαουδικής Αραβίας ζητά προσφοράς άπο διάφορα άνα τόν κόσμον ναυπηγεία διά την κατασκευήν τεσσάρων πλοίων ρό-ρό τών 35.000 τον. d.w., μεταφορικής Ικανότητος 2000 κοντένερς έκαστον. Τά πλοία αύτά, τά οποια θά είναι τά μεγαλύτερα ρό-ρό εις τόν κόσμον, θά πρέπει νά παραδοθούν έντος τού 1983.

• Οι πλοιοκτήται δέον νά θεωρούνται ώς κύριοι ύπεύθυνοι διά ζημίας ή τραυματισμού πού προκαλείται άπο τήν μεταφοράν επικινδύνων φορτίων έκτος τού πετρελαίου, άλλα πρέπει νά είναι εις θέσιν νά περιορίζουν τήν εύθυνην των έπι τή βάσει τού τονάν, συνέστησε τό «Κομμίτη Ίντερνασιονάλ» εις πρόσφατον διάσκεψιν.

• Τό Συμβούλιον τού Ο.Ο.Σ.Α. υιοθέτησε πρότασιν βάσει τής όποιας πάς ύπεύθυνος διά θαλασσαίν ρύπανσιν δέον νά έπωμιζεται καί τάς δαπάνας καθαρισμού τής ρυπάνσεως πλέον τήν άποζημιώσιν διά τάς προκληθείσας ζημίας.

• Αύξανει τό κατώτατον μισθολόγιον τής Δ.Ο.Μ. κατά 5% άπο 1ης Σεπτεμβρίου. Κατόπιν αύτού, ή έλαχιστη μηνιαία άμοιβή τού ναύτον θά φθάση τά 703 δολάρια. Τό μισθολόγιον τής άσιατικής Δ.Ο.Μ. δέν θά αύξηθη.

• Τό Ιαπωνικόν τάνκερς «Κασούγκα Μαρού», 77.857 τον. d.w. τού 1967, τό όποιον έπροκειτο νά πωληθή πρός διάλυσιν, άπεφασίσθη νά μετασκευασθή εις άνθρακωφόρον. Συμφώνως μέ έγκυρους πληροφορίας, ή μετασκευή θά κοστίση 10 έκατομ. δολ. καί τό σκάφος θά δύναται νά μεταφέρη 84.800 τον. γαιανθράκων. Πρόκειται περί τού δευτέρου τάνκερς τό όποιον οι Ιάπωνες θά μετασκευάσουν εις μπάλκ κάρριερ. Πρό τίνος παρομοία άποφασις έληφθη διά τό 180.000 τον. δεξαμενόπλοιον «Ντάικο Μαρού».

• 'Ο Νορβηγός πρόεδρος τής έταιρίας «Ρόγιαλ Βάικιγ Λάιν», πού διαχειρίζεται ένα άριθμον συγχρόνων κρουαζιεροπλοίων, προβλέπει αύξησιν τής κινήσεως τών κρουαζιεροπλοίων εις τήν άμερικανική άγοραν κατά 50% έντος τής προσεχούς τριετίας. Δέν άποκλειτεί δέ άνάλογον αύξησιν τής κινήσεως καί είς τήν Βορ. Εύρωπην, ίδιως τήν Βρετανίαν.

• 'Ο Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβούλιοτικός 'Οργανισμός (IMCO) πρόκειται ή αλλάξη θνομασίαν εις Διεθνή Ναυτιλιακό 'Οργανισμόν (IMO), άπο προσεχούς έτους. 'Η νέα θνομασία θά άνταποκρίνεται πληρέστερον εις τόν σημαντικόν ρόλον πού διαδραματίζει διά τήν παγκόσμιον ναυτι-

λίαν δέ λόγω 'Οργανισμός.

• "Ομίλος οδύτων Ιαπωνικών έταιριών ύπεγραψε συμφωνίαν διά τήν είσαγωγήν έξ έκατομ. τον, ύπεροποιημένου φυσικού άεριου έτησιώς άπο τήν Δυτ. Αυστραλίαν έπι 15ετίαν. 'Έναρξης τό 1980.

• 'Η Σαουδική Αραβία δέν θά μειώση τήν παραγωγήν της πετρελαίου ούτε θά αύξηση τάς τιμάς της μέχρι τού τέλους τού έτους, παρά τάς περί τού άντιθέτου δηλώσεις άλλων χωρών - μελών τού ΟΠΕΚ. 'Η Σαουδική Αραβία θά διατηρήση τήν παραγωγήν ύψηλήν καί τάς τιμάς χαμηλάς πιέζουσα τάς άλλας χώρας τού ΟΠΕΚ νά άκολουθησουν τήν ίδικην τής πετρελαϊκήν πολιτικήν, άναφερουν έγκυροι πηγαί.

• 'Η Βρετανική κυβέρνησης ύποστηριζει τήν κατασκευήν έργοστασίου παραγωγής πετρελαίου άπο γαιάνθρακας. Τό ύπουργειον 'Ενεργείας χρησηί ποσδόν 5 έκατομ. λιρών πρός τό σκοπόν αύτού, έφ' δασον τό 'Εθνικόν Συμβούλιον Γαιανθράκων δυνηθή νά διαθέση τό ύπολοιπον τών 30 έκατομ. λιρών, πού χρειάζονται διά τήν διολκήρωσιν τού έργου, άπο ίδιωτικά κεφάλαια. Τό έργοστασίον θά έχη δοκιμαστικόν χαρακτήρα καί θά παράγη 25 δον. καυσίμου ήμερησιώς.

• Τό πλεόνασμα πετρελαίου πού ύπάρχει εις τήν διεθνή άγοράν θά έχη άπορροφηθεί μέχρι τά τέλη τού 1982, λέγουν άμερικανοί έμπειρογνώμονες. Τά σημειρινά ύψηλά άποθέματα πού άρκουν δι' 88 ήμέρας θά έπανελθουν εις τά έπιπεδα τού 1979 — δέ ύπηρχον άποθέματα δι' 74 ήμέρας κατά μέσον δρον. 'Υπολογίζεται διτή ή κατανάλωσις τών βιομηχανικών χωρών, ητίς κυμαίνεται περί τά 36 έκατομ. βαρέλια ήμερησιώς σήμερον, θά φθάση τά 37,5 έκατομ. βαρέλια εις τά μέσα τού 1982 καί θά σταθεροποιηθήσει τά έπιπεδα αύτά μέχρι τά τέλη τού έτους.

## ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

### 'Ιδιαν Ναυτιλίαν

'Η Κυβέρνησης τής Αιγύπτου άνηγγειλε τήν πρόθεσην της διώς άναπτύξει τήν 'Εθνικήν της ναυτιλίαν. Πρός τούτο θά συσταθή έθνική έταιρία, τής όποιας τά κεφάλαια κατά ποσοστόν 60% θά άνηκουν εις τό κράτος. Θά άγορασθούν 10 μπάλκ κάρριερς τών 50.000 τόννων έκαστον διά τάς μεταφοράς σίτου.

Μελετάται ή δυνατότης συστάσεως τής άνωτέρω έταιρίας «Τζόιν Βέντσιουρ» θμού μέ έναν έταιρίας διά τήν ναυπήγησιν, τήν άγοράν καί διαχειρίσιν τών δέκα τούτων μπάλκ κάρριερς.

### Διχογνωμίαι

'Η Αιγυπτιακή Κυβέρνησης διεμπαρτυρήθη εις τόν Γεν. Γραμματέα τού ΟΗΕ διά τήν άποφασην τού 'Ισραήλ νά διανοίξη τήν διώρυγα Μεσογείου — Νεκρά Θαλάσσης.

'Η Κυβέρνησης τού Καΐρου εις τήν διαμαρτυρίαν της άναφέρει διτή ή είσοδος τού προγραμματίζομένου έργου εις τήν Μεσόγειον θά εύρισκεται εις τήν περιοχήν τής ζώης τής Γάζης.

Τούτο θά σημαίνει μίαν συνεχή παρουσίαν τού 'Ισραήλ, πράγμα διπερ θά προκαθορίζει κατόπιν πρόπον αύθαίρετον καί μονομερή τό τελικόν καθεστώς τής ζώνης, χωρίς νά λαμβάνεται ύπ' άψιν τό δικαίωμα τής άυτοδιαθέσεως τών Παλαιστινίων.

## ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

### 'Ενεργητικά προβλήματα

'Τό Αμερικανικόν 'Υπουργείον 'Ενεργείας άνεκοινωσεν διτή τρία έπι μόλις μετά τό άτυ. ξημα τών Θρη Μάιλ 'Αιλαντ εις τήν Πενσανίαν, τό όποιον προεκάλεσεν μίαν σοβαράν καταστροφήν, η πυρηνική ένέργεια παραμένει μία ζωτική πηγή έναλλακτικής ένέργειας έναντι τού είσαγομένου πετρελαίου.

Κατά τά τελευταία έπισημα στοιχεῖα, τό παρελθόν έτος παρήχθησαν 251.122 έκατομ. κιλοβαττώρων έκ τών πυρηνικών άντιδραστήρων, τά οποία έκαλυψαν τό 11% τής συνολικής παραγωγής τών ΗΠΑ.

Αί θερμοηλεκτρικά μονάδες, αί χρησιμοποιούσαι πετρελαίου παρήγαγον μόνον 246.226 έκατομ. KW ισοδυναμούσας μετά τό 10,8 τής συνολικής παραγωγής τής χώρας. 'Όπως προεβλέφθη, ο άνθραξ παρέμεινε η κυριωτέρα πηγή ήλεκτρικής ένέργειας με τήν άστρονομικήν παραγωγήν 1.160.802 έκατομ. KW ισοδυνανούσας με τό 50,8 άλο-

## ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ (ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

### Εισαγωγαί — Έξαγωγαί

ΕΜΠΟΡΙΑ ΣΕ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΤΣΙΓΑΡΑ — ΠΟΤΑ — ΜΠΥΡΕΣ Κ.Λ.

Ναυτιλιακαί Έργασίαι — Πρακτορεύσεις

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 97, ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφωνα: 4518.564, 4512.147 — Τέλεξ: 21 1679

Ταχ. Διεύθυνσις: Τ.Θ. 382 Πειραιά, Τηλεγραφήματα: «ΜΑΚΖΕΡΒΟΣ»

κλήρου της παραγωγής ήλεκτρικής ένεργειας τών ΗΠΑ, κατά το 1980. "Άλλαι σημαντικά πηγαί ήλεκτρικής ένεργειας είναι τά φυσικά άνεργα, αι υδατοπτώσεις, η γεωθερμική καί τά απορρίμματα.

Τό παρελθόν έτος ή παραγομένη ύπο τών πυρηνικών άντιδραστήρων ένεργεια έμειώθη κατά 1,6% λόγω της άδρανειας μερικών τοιούτων μονάδων συνεπεία του προαναφέρθεντος άτυχηματος, καθώς έπισης καί την καθυστέρησης έγκρισεως κατασκευής νέων θερμοπυρηνικών μονάδων. Ή παραγωγή ήλεκτρικής ένεργειας διά της χρησιμοποιήσεως πετρελαίου έμειώθη κατά 19%.

"Οσον άφορά είς τη θερμοπυρηνική συγκροτήματα σοβαράί αβεβαιότητες έπικρατούν λόγω του ύψηλου κόστους καί του χρόνου διστίς χρειάζεται διά την κατασκευήν των, λόγω των προβλημάτων άσφαλειας.

Παρά ταύτα δύναται οι ήλεκτρικές πηγείς ένεργειας προβλέπεται διά την τρέχουσαν δεκαετίαν ή άναπτυξις των πυρηνικών άντιδραστήρων θά αύξηθη κατά τρόπον, ώστε νά καλύπτει σταθερώς το 10% των έθνικών ένεργειακών άναγκών. "Ηδη είς τάς Βορειοανατολικάς καί Κεντροδυτικάς πολιτείας ή ήλεκτρική ένεργεια παράγεται διά της χρησιμοποιήσεως της άτομικής ένεργειας καλύπτουσα το 50% των άναγκών των άνωτέρω περιοχών.

### Πετρέλαια

Πληροφορίαι άναγραφόμεναι είς τόν Αιγαίνητακόν τύπον άναφέρουν διά άξιόλογον κοίτασμα πετρελαίου άνεκαλύφθη άπο την έταιριαν «Μόμπιλ "ΟΙΛ" είς την Μεσόγειον. Τούτο εύρισκεται είς άπόστασιν 45 χιλιομέτρων Β.Α. τών άκτων της Νταμιέτας. Αι έρευναι κατέληξαν είς την άνεύρεσιν κοιτάσματος υγραερίων καί πετρελαίου είς βάθος 3.870 μέτρων.

Πάντοτε κατά τάς πληροφορίας τού Αιγαίνητακού τύπου πρόκειται περί τού πρώτου φρέατος βορείως τού Δέλτα τού Νείλου.

\*\*\*

Τά κυριώτερα προβλήματα τά όποια άντιμετωπίζεται ο ΟΠΕΚ θά συζητήθουν προσεχώς είς Καράκας της Βενεζουέλας. Είς την συνάντησιν ταύτην θά λάβουν μέρος οι υπουργοί Ένεργειας της Βενεζουέλας, Νιγηρίας, Έκουαδόρ, καθώς καί ο γενικός γραμματέας τού ΟΠΕΚ κ. Ρέν Όρτιζ.

Κατά τήν συνάντησην ταύτην θά συζητήθουν ή κατάστασις της παγκοσμίου άγοράς ένεργειας, τό πρόβλημα της τιμής τού άργού πετρελαίου καθώς έπισης καί ή έκστρατεία τού διεθνούς τύπου έναντιον τού Ο.Π.Ε.Κ.

### Η ναυπηγοβιομηχανία

Άλλα κατά το 1980 έπιτευχθείσαι παραγγελίαι ύπο τών Αμερικανικών ναυπηγείων, μόλις δύο θασανάτοι 7.000 κοχ. έξι ών 4 δεξαμενόπλοια, 2 άλιευτικά καί 1 βυθοκόρος. Σημειώτεον διτί κατά τά δύο προηγούμενα έτη αι παραγγελίαι είχον άνελθει άντιστοίχως είς 21 πλοία (487.170 κοχ.) καί 30 πλοία (394.023 κοχ.).

Άλλα παραδόσεις τού 1980 άνηλθον είς 23 πλοία συνολικού τοννάζ 788.388 κοχ. Μεταξύ τούτων περιλαμβάνονται ύγραεριοφόρα, κοντέινερς, μεταλλευματοφόρα, δεξαμενόπλοια, φορτηγά, άλιευτικά κλπ. Το 1979 αι παραδόσεις είχον φθάσει τά 23 πλοία (1.298.414 κοχ.) καί τό 1978 τά 19 (1.027.100 κοχ.).

Σήμερον τελούν ύπο παραγγελίαι είς τά Αμερικανικά ναυπηγεία 49 σκάφη 937.260 κοχ. έξι ών 11 δεξαμενόπλοια (δλα κάτω τών 50.000 τον.), 12 μεγάλα ρυμουλκά, 3 μεταλλευματοφόρα διά τάς Μεγάλας Λίμνας, 3 μπάλι κάρριερς, 3 κοντέινερς κλπ. Ιδιαιτέρως σημαντικά είναι αι παραγγελίαι διά πλωτά γεωτρύπανα, αι όποιαι δύο θασανάτοι 53, έξι ών 43 αύτούψωμενα, 8 βυθιζόμενα καί 2 ήμιβυθιζόμενα.

Ός πρός τάς παραγγελίας πολεμικών πλοίων, τά ιδιωτικά άμερικανικά ναυπηγεία, κατέχουν αυμβόλαια διά 11 σκάφη, έξι ών 2 φρεγάται πυραυλοφόροι, 1 καταδρομικόν, 1 αέροπλανοφόρον πυρηνοκίνητον, 3 περιπολικά κλπ.

Είς σχετικάς δηλώσεις του ό πρόεδρος της Ναυπηγικής "Ένωσεως τών Η.Π.Α. διεπιστώσειν διτί τά Αμερικανικά ναυπηγεία έν μέσω μιάς παγκοσμίου άγοράς κυριαρχουμένης άπο ναυπηγεία κρατικά ή πολλαπλώς ένισχυμένα ή πλουσίως έπιχοργούμενα, ήτοι φυσικόν νά άντιμετωπίσουν περιορισμόν τών παραγγελιών των. "Η τάσις αύτη θά συνεχισθή καί αι προοπτικαί είναι λίαν άβεβαιοι. "Η έλπις σημερον εύρισκεται είς την άναμενομένην άλλαγην της κρατικής πολιτικής άπο την άδικοφορίαν της κυβερνήσεως Κάρτερ είς την Βιομηχανικήν στρατηγικήν της κυβερνήσεως Ρήγκαν. Πράγματι προεκλογικώς ό πρόεδρος Ρήγκαν είχεν έξαγγειλει την πρόθεσιν του διά τή δημιουργίαν της Αμερικανικής ναυτικής δυνάμεως με τάς άκολουθους προοπτικάς: α) θαλασσοκρατορία πρός άντιμετωπίσιν πάσης προκλήσεως καί ναυπηγησας τό δυνατόν συντομώτερον 600 πολεμικών σκαφών β) κατάστρωσης έθνικής ναυτιλιακής πολιτικής καί δημιουργίας έμπορικού στόλου συμφώνου πρός τάς οίκονομικάς, έμπορικάς

καί έθνικάς άνάγκας τής χώρας γι περιφρούρησις τής έθνικής ναυπηγοβιομηχανίας καί ένισχυσις τής συναγωνιστικότητος αύτης καί διατήρησις τού καθεστώτος έπιφυλάξεως τού έσωτερικού έμπορίου ύπερ τών έντι Αμερική ναυπηγουμένων έμπορικών πλοίων.

### ΙΑΠΩΝΙΑ

#### Άνακαμψις ναυπηγική

Τά αποτελέσματα τών μεγάλων Ιαπωνικών ναυπηγείων κατά τό οίκονομικόν έτος πού έληξε τήν 31ην Μαρτίου δεικνύουν διτί ναυπηγική κρίσις παρήλθε.

Ο διμιος Χιτάται άνέφερεν αύξησιν τών κερδών του κατά 700% καί πλέον έναντι τού προηγουμένου έτους, ένω τά ναυπηγεία Ιαπωνίας - Χαρίμα καί Μιτσούι ένεφανσαν κέρδη άντικαποτρίζοντα τάς κερδοφόρους παραγγελίας τών προηγουμένων δύο έτων.

Η στροφή τών τελευταίων έτών πρός τάς άλλας βιομηχανικάς κατασκευάς, ήτις περιώρισε τήν έξάρτησιν των άπο τάς ναυπηγικής, συνέβαλεν είς τήν αύξησιν τών κερδών.

Μόνον ο διμιος Καβασάκι, πού διαθέτει τό πέμπτον μεγαλύτερον ναυπηγείον τής χώρας, άνέφερε μείωσιν τών κερδών του. "Άλλ" ή μείωσις αύτη άφειλεται είς τούς άλλους τομείς δραστηριότητος τού ίδιου λίου, έκτος τάς ναυπηγικής.

Κατά τήν ύπο έλεγχον περίσσον, τά ναυπηγεία Ιαπωνίας - Χαρίμα έδεχθησαν νέας παραγγελίας άξιας 925 δισεκ. γιέν (4.17 δισεκ. δολ.), κατά 27 δισεκ. γιέν άνωτέρας τού προηγουμένου έτους. Κατά τό τρέχον οίκονομικόν έτος, άναμενει έξι ίσου ικανοποιητικά κέρδη.

Η κατακόρυφος αύξησις τών κερδών τής Χιτάται προήλθε άπο τήν όρθολογικωτέραν κατανομήν τών δραστηριοτήτων τού ίδιου λίου καί τήν έντονωτέραν έπισκευαστικήν δραστηριότητα. Κατά τό τρέχον έτος προβλέπονται άκομη μεγαλύτερα κέρδη, χάρις είς τάς σημαντικάς παραγγελίας πού έτεθησαν τό παρελθόν έτος.

Έναντι ζημιάς πού ένεφανσαν τά προηγουμένα δύο έτη, έξι αιτίας ζημιογόνων παραγγελιών πού ήγαγκάσθησαν νά δεχθούν διά νά έξασφαλίσουν τήν άπασχόλησίν των, τά ναυπηγεία Μιτσούι παρουσιάζουν τώρα άξιολογά κέρδη. Είς αύτό βοήθησαν καί αι ψηλαί πωλήσεις μηχανών προσώσεως μέ έξιαρτηκάς χαρμήλην κατανδώλων πού κατασκευάζει τό συγκρότητα. Κατά τό τρέχον έτος έπλιζεται διτί τά κέρδη θά φθάσουν τά 10 δισεκ. γιέν, μέ αύξησιν 45% έναντι τού προηγουμένου.

Αι ζημιάς τού ίδιου Καβασάκι άφειλοντο κυρίως είς τήν κάθετον πτώσιν τών άσδων τού τομέως κατασκευής άρεοπλάνων έλλειψει παραγγελιών. Διά τό τρέχον δύμας έτος άναμενεται νά πραγματοποιήσει κέρδη χάρις είς τάς παραγγελίας έμπορικών πλοίων καί μηχανημάτων.

Τό μεγαλύτερον ναυπηγικόν συγκρότητα τής Ιαπωνίας, ή Μιτσούμπισι, ένεφανσε μικράν αύξησιν τών καθαρών κερδών του κατά 3,5%.

### ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

#### Αι άπόψεις τής Άντιπολιτεύσεως

Κατά τάς άπόψεις τής Άντιπολιτεύσεως, ή Βρεταννική ναυτιλία διέρχεται κρίσιν, ήτις έγένετο σαφώς άντιληπτή κατά τήν διάρκειαν τής προσφάτου συγκρούσεως μεταξύ τής ναυτεργατικής άμοσπονδίας καί τής Ένωσεως Εθοπλιστών. Ή σύγκρουσις αύτη άπεδειεν διτί ύψισταται λίαν ζημιογόνος έλλειψις έμποτοσύνης είς άμφοτέρα τά μέρη.

## ANSA YACHTING - GREECE

(Member of SACHINIS GROUP)

More than 3000 yachts at your disposal for SALE and CHARTER

REPRESENTATIVES OF LEADING YACHT BUILDERS  
INTERNATIONALLY AND LOCALLY.

SAILING YACHT "ANSA 42" SWEDISH PLASTIC 12,8 m	Price Swk 315,000 FOB
"SELESTRA 35" ENGLISH ALUMINIUM 10,65 m	Price Pnd 33,500 FOB
"NAJA" ENGLISH WOODEN 9 m	Price Pnd 18,640 FOB
"AEGEAN 234" GREECE PLASTIC 6,65 m	Price Drs 700,000 FOB
MOTOR YACHT "PFEIL 42" GERMAN 12,70 m	Price Drs 8 MIL. FOB
"TARQUIN" ENGLISH 12 types	Price from Pnd 88,500 FOB
"TRADERS" TAIWAN 14 types	Price from US\$ 55,000 FOB

CONSULATE OF HONDURAS (MARINE SECTION)

TELEX: 21-2307 ANSA — CABLES: ANSAGR — TEL: 4515253/4128390

DIRECTORS: E. PAPPAS — CAPTAIN C. PODIAS — D. SOUCHLAS (MRS)

LOAN/TIME CHARTER: A. SACHINIS — 158 ALKIVIAOU STR. PIRAEUS

Τόσο βαρύτερον πρόβλημα, διπέρ χρέει ν' άντιμετωπίσῃ η βρετανική ναυτιλία, είναι ότι παράνομος άνταγνωσμός και αι άξιώσεις τών υπανταράκων χωρών πρός μεγαλυτέραν συμμετοχήν εις τάς παγκοσμίους μεταφοράς. Ως πρός τόν άνταγνωσμόν, είναι φανερόν διτή η Σοβιετική "Ενωσις δύναται νά έπιβάλλει άνωμάλως χαμηλάς τιμάς εις βάρος τών ναυτικών χωρών της Ε.Ο.Κ. Η άπαντησης εις τήν πρόκλησιν αύτήν πρέπει νά γίνη διά τών κυβερνήσεων τών χωρών τού Δυτικού Κόσμου. Τέλος η 'Αντιπολίτευσις δύναται νά έννοηση τούς δισταγμούς της Κυβερνήσεως έναντι τών σημαίων εύκολιας και δή τής τακτικής των ώς πρός τά έπιπεδα ασφαλείας, τήν σύνθεσιν τών πληρωμάτων και τάς συνθήκας έργασίας.

'Επι τών άνωτέρω άπόψεων, ό υπουργός 'Εμπορίου άπηγντεν διτή δέν ύπάρχει γενικώς παραδεγμένος όρισμός τών σημαίων εύκολιας και δή μερικά χωρά περιέλαβον μεταξύ αύτών και τή βρετανική σημαίαν. Η κυβέρνησης, ένω συμφωνεί άπολύτως εις τήν λήψιν μέτρων κατά τών ύποσυντηρήτων πλοίων, είναι σαφώς άντιθετος πρός πάν μέτρων περιορίζον τήν έλευθερίαν τού διεθνούς συναγνωσμού εις τάς θαλασσίας μεταφοράς.

### Νέες δυνατότητες τού ύδροστροβίλου

Στήν περίοδο άνάπτυξης τής βρετανικής βιομηχανίας, και πρίν γίνει διαθέσιμη ή ένέργεια τού άτμου, χρησιμοποιήθηκαν ή δύναμη ταχύρρων χειμάρρων γιά τήν κίνηση ύδροστροβίλων πού συνδέονταν μέ απλές μηχανές. Σήμερα αυτά άποτελούν μέρος της βιομηχανικής άρχαιολογίας. Πατόσιο πρόσφατες μελέτες τού Καθηγητή 'Ερικ Ούλισον, πού γίνενται στό Πανεπιστήμιο τού Σάλφορντ γιά λογαριασμό τού 'Υπουργείου 'Ενέργειας, δείχνουν διτή οι ύδροστροβίλοι σάν συσκευές έξοικονδημήσης ένέργειας είναι πολύ πιθανόν νά διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο. "Ενας κατάλληλος στρόβιλος μπορεί νά κινήσει γεννήτρια και έτσι νά δημιουργήσει ήλεκτρισμό. Έγκαταστάσεις δημιουργήσεις δέν θά άνταγνωσθούν τούς μεγάλους ήλεκτροπαραγωγικούς σταθμούς άλλα μπορούν νά προσφέρουν φτηνό ήλεκτρισμό γιά άγροκτήματα και μικρές κοινότητες. Η μελέτη άφορούσε στό δυναμικό ποταμών και χειμάρρων στήν Ουάλια, και έντοπιστακαν 560 κατάλληλες τοποθεσίες, ίσοδύναμες από διπού όχις ένέργειας με 80.000 τόν. περίπου πετρελαίου τό χρόνο. Τό σύνολο τής Ικανότητος παραγωγής ήλεκτρικής ένέργειας μπορεί νά είναι 70 μεγαβάτ. Θά γίνουν και άλλες μελέτες σέ πολλές άλλες τοποθεσίες και ίσως άνεγερθούν και μικροί ήλεκτροπαραγωγικοί σταθμοί.

"Όπως τόνισε ο Καθηγητής Ούλισον, ύπάρχει αδύνητη δωρεάν ένέργεια στούς χειμάρρους και στούς ποταμούς στίς περιοχές τών λόφων και τών βαυνών τής Ουάλλιας, τής Σκωτίας και άριστα μέρη τής Αγγλίας. Περιόρισε τήν έξέτασή του αέτοπος με δυναμικό μεγαλύτερο από 25 κιλοβάτ, ύπάρχουν διμως χιλιάδες μέρη δύνου μία μικρή μονάδα θά μπορούσε νά παρέχει ήλεκτρισμό σέ ένα ή πολλά άγροκτήματα ή σπίτια. Γιά τήν έξέτασή του αύτή χρησιμοποίησε χάρτες, πληροφορίες από τοπικές άρχες, στοιχεία βροχοπτώσεων, και πληροφορίες γιά τίς θέσεις παλαιών ύδροστροβίλων. Άπο δύτη αυτά βγήκε διτή τό άρχικό κεφάλαιο είναι μεγάλο γιά μικρές μονάδες, και κυμαίνεται άναμεσα στίς 500 - 1.500 λιρ. άνα κιλοβάτ — γιά τήν μικρότερη — και θά χρειασθεί πολὺς χρόνος γιά τήν άποσβεσή του. Μέ τούς σύγχρονους διμως στροβίλους ή ζωή μιάς στροβίλογεννήτριας μπορεί νά είναι 40 χρόνια έται ωτε γιά τήν έξοδηση τής άρχικης δαπάνης νά μήν χρεασθεί τόσο πολὺς χρόνος δσο δείχνουν οι άριθμοι. Και βέβαια η ένέργεια θά είναι δωρεάν γιατί θά τήν παρέχει η Φύση σέ μορφή τρεχούμενου νερού.

### Νέο σύστημα γιά τήν διάσωση ναυαγών

Μέ τό σωστικό σύστημα, πού έξελιξε μία βρετανική έταιρια οι έπιβάτες και τά πληρώματα πού διαφεύγουν από ένα βιθιζόμενα σκάφος δέν θά χρειάζεται νά πηδούν ή νά σκαρφαλώνουν σέ ναυαγοσωστικές λέμβους οι οποίες κινούνται από τήν τρικυμία. Χρησιμοποιώντας τό σύστημα RFD θά γιλατρούν διά πάρα πολλή ράμπα σέ μια φουσκωνόμενη πλατφόρμα από τήν οποία θά έπιβιβάζονται σέ φουσκωνόμενες ναυαγοσωστικές λέμβους. Τό σύστημα μπαίνει σέ λειτουργία μέσα σέ ξένη λεπτά καί «άδειάζει» τουλάχιστον 336 δτομα μέσα σέ 30 λεπτά. "Άν χρησιμοποιηθούν δύο τέτοια συστήματα, ένα από κάθε πλευρά τού πλοίου, τότε μπορεί νά διασωθούν 672 δτομα μέσα στήν ίδια ώρα. Τό σύστημα πού έξελιχθηκε από τήν RFD 'Ινφλάταμπλ Λτd., έχει ύποβληθεί σέ έξαντλητικές δοκιμές τού 'Υπουργείου 'Εμπορίου και έπισης σέ έπιτυχημένες δοκιμές με ισχυρούς άνεμους 8 Μπωφόρα.

Τό σύστημα άποτελείται από φουσκωνόμενη έπικλινή ράμπα διπλής κουπαστής, τήν πλατφόρμα, ένα κιβώτιο άποθήκευσης στό κατάστρωμα και 8 σωστικές λέμβους πού κάθε μία έχει θέση γιά 42 καθημενά δτομα. "Όταν δοθεί τό σήμα «Έγκαταλείψατε τό πλοίο», δη χειριστής τού συαστήματος στό σκάφος τραβάθ ένα μοχλό τού κιβωτίου άποθήκευσης τού συαστήματος και άπελευθερώνονται και φουσκώνονται ή ράμπα και ή πλατφόρμα. 'Άπο ένα δάλλο σημείο τού καταστρώματος ρίχονται στή θάλασσα οι σωστικές λέμβοι κατά μήκος τής πλατφόρμας στήν όποια συνδέονται μέ σχοινιά. Τότε τά μέλλε τού πληρώματος γλιστρούν από τήν έπικλινή ράμπα στήν πλατφόρμα, φουσκώνονται σάν σωστικές λέμβους και τίς στερεώνονται σά αύτήν ώστε νά είναι έτοιμες γιά έπιβίβαση. Σέ περιπτώσεις έπειγουσής άνάγκης τόσο ή ράμπα δσο και ή πλατφόρμα μπορούν νά άπελευθερωθούν από τό σκάφος γιά νά χρησιμοποιηθούν σάν πρόσθετα βοηθήματα γιά έπιπλευση.

### ΟΛΛΑΝΔΙΑ

#### Πρός μείωσιν τού πληρώματος

Σήμερον τό πληρώμα ένός μεγάλου 'Ολλανδικού σκάφους περιλαμβάνει 19 δτομα (πολιάρχος, ύποπλοιάρχος, 2 άνθυποπλοιάρχους, Ά' μηχανικ. Β' και Γ', διξιωματικόν άσυρμάτου, οκτώ ναύτας, μάγειρον, άρχιθαλαμηπόλον και θαλαμηπόλον). 'Άλλα κατά τήν γνώμην τής Ένωσεως 'Ολλανδών έφοπλιστών, τό πληρώμα τούτο, έντος τής προσεχούς δεκαετίας, είναι δυνατόν νά μειωθή κατά δύο δτομα και συγκεκριμένως κατά τόν β' άνθυποπλοιάρχον και τόν άσυρματοντή, οι οποίες δέν χρειάζονται πλέον, ο πρώτος λόγω τής παρουσίας έπι τού

πλοίου άξιωματικών πολλαπλής είδικεύσεως και δεύτερον αι σημερινά τηλεπικοινωνίαι δέν θά ύφιστανται πλέον.

Είς τήν πράξιν, τό έπιτελείον τού πλοίου θά όποτελείται από τρεις άξιωματικούς καταστρώματος και από τρεις μηχανής, οι οποίες θά είναι άρκεται διά τήν πήρησιν τών φυλακών.

"Ολοι θά είναι άξιωματικοί πολλαπλής είδικεύσεως. "Οσον άφορά είς τά δάλλα μέλλη τού πληρώματος δέν θά ύφισταται πλέον διακρίσεις μεταξύ πληρώματος καταστρώματος και μηχανής, δημιουργώνται πλέον πολλά τών έταιριών Νεντλόδη και Σέλλα τάνκερς.

"Η μείωσις αυτή είναι δυνατόν νά γίνη έντος δεκαετίας έπειδή χρειάζονται 8-10 έτη διά τήν προετοιμασίαν τών μαθητών σχολών πολυτελείας μεταξύ πληρώματος καταστρώματος και μηχανής, δημιουργώνται πλέον πολλά τών έταιριών Νεντλόδη και Σέλλα τάνκερς.

### ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ

#### Πρός τήν θάλασσαν

Φιλόδοξα τά προβλήματα τής «Σάουντ Νάσιοναλ Σίππιγκ Κόμπανι». "Ηδη παρέλαβε από τά ναυπηγεία τού Νόρφλοκ τό έκσυγχρονισθέν PΟ/ΡΟ «Σάουντ Ριγιάντ» και έντος άλιγου έκ τών έπισκευαστηρίων τής Βέρνης τό άδελφον «Σάουντ Μέκκα».

"Η νέα 'Αραβική έταιρια έπιπει νά προσελκύσει τό μεγαλύτερον μέρος φορτίων έκ τής Σαουδικής 'Αραβίας πρός ΗΠΑ και τανάπαιλιν.

Τρόπον αποτέλεσμα τής δρομολογήση τά τρία της σκάφη είς τήν γραμμήν Κόλπου — 'Ανατολικών άκτων, άκολουθως στοχεύει νά έπεκταθή από τούς Βορειοευρωπαϊκούς λιμένας πρός τήν 'Απω 'Ανατολήν.

"Έκ κεφαλαίων τής έταιριας τό 25% καλύπτεται ύπο τής Κυβερνήσεως, και τό 30% είς τά κυριωτέρας βιομηχανίας τής Χώρας. Τό ύπολοιπον, άποτελούμενον έκ 13.600 μετοχών καλύπτεται από ίδιωτας. 'Ο διευθυντής τής έταιριας κ. 'Αλ-Τουρκί, θμίλων, έπ' εύκαιρια τής παραλαβής τού Σάουντ-Ριάντ έδήλωσεν διτή η άποφασις συστάσεων τής 'Εθνικής ναυτιλιακής 'Εταιρίας έληφθη διά έμπορικούς και στρατηγικούς λόγους.

Τά έξοδα διά ναύλους, άτινα θά καταβάλλωνται είς ένας ναυτιλιακάς έταιριας, είναι έξοντωτικά και έξογκωμένα από έπιναύλους λόγους κινδύνων πολέμου.

"Η ταχεία έκβιομηχανοποίησης τής Χώρας ύποχρέωσε δέ δάλλου τήν έξεύρεσιν ένός μίνιμους άνεξαρτησίας έκ τής έντης χωρητικότητος.

Αι δύο πρώται μονάδες τής «Σάουντ» έναυπηγήθησαν τό 1977. "Ηρχισαν τούς πλόαις των ύπο τά χρώματα τής «Σησπήντ» και άκολουθως έτέθησαν ύπο τήν διαχείρισιν τής «Λεϊφ Χοεγκ».

### MONTEVIDEO

DIRECTORS  
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)  
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

### ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SINCE 1935

ASSOCIATED TO

S.A. FINANCIERA Y COMERCIAL

J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

TELEGR.: ARGOSHIP

TEL.: 95 41 05

A.O.H. 78 29 05

Telex: 6625 - JRWS UY 6625

SOLIS 1533

MONTEVIDEO - URUGUAY

ADDRESS:  
153 - 157 GALE STREET  
OR P. O. BOX 475  
DURBAN - R.S.A.



TELEX No. 6 - 0129 SA  
CABLE ADDRESS: "HERMES" DURBAN

## HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

Directors: A. TSELENTIS - C. TSELENTIS - G. PAPAS  
P. ROUSSOS - G. KATSAROS

# DURBAN & RICHARDS BAY

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

BONDED WAREHOUSE  
PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE



ATHENS OFFICE: TELEPHONE 4112252 TELEX 21 1136 KATS  
RESIDENT DIRECTOR IN GREECE: G. KATSAROS - TELEPHONE 2282920  
ADDRESS: IONIAS 211 / 213 AGIOS ELEFTHERIOS T.T. 917 ATHENS

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE  
IN SOUTH AFRICAN PORTS

OFFICE HRS TEL. { 67577 / 8 / 9  
6518

AFTER HRS TEL. { 523064 - 846474  
843647  
370491 - 523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK  
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

# ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



## ΕΙΔΗΣΕΙΣ

### Υπό τήν κυανόλευκον

Εις το 'Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας ύπεβλήθησαν αίτησεις διά τήν έγγραφήν εις τό 'Ελληνικόν Νηολόγιον, βάσει τοῦ ἀρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφών:

1. «ΦΙΛΙΚΟΣ» δεξαμενόπλοιον (πρώην ιταλικόν «Ombrina») νεοαγορασθέν, 48.682 τον. γκρός, τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τήν ἑταίριαν «Φιλικός» (κ. Αντ. Μαυρακάκης).

2. «ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ» δεξαμενόπλοιον (πρώην ιταλικόν «Scrivia») νεοαγορασθέν, 48.687 τον. γκρός, τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τήν ἑταίριαν «Ειρηνικός» (κ. Αντ. Μαυρακάκης).

3. «ΡΟΛΑΟΝ» μπάλκ κάρριερ (πρώην δλανδικόν «Zwijndrecht») νεοαγορασθέν, 38.611 τον. γκρός, τοῦ 1973, ἀνήκον εἰς τήν ἑταίριαν «Πανακαλάντε» (κ. Γεώργ. Γιαννάτος).

4. «ΑΡΓΩ» μπάλκ κάρριερ (πρώην «Nau-topόρος») 16.207 τον. γκρός, τοῦ 1972, ἀνήκον εἰς τήν ἑταίριαν «Πανακόντι» (κ. Γεώργ. Τζανετάτος).

5. «ΘΑΛΕΙΑ» φορτηγόν (πρώην Βραζιλιάνον «Aline Ramos») νεοαγορασθέν, 5.010 τον. γκρός, τοῦ 1964, ἀνήκον εἰς τήν ἑταίριαν «Μπρούσμερ» (κ. Κων. Μάμας)

6. «ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΣ» φορτηγόν ναυπηγούμενον 9.941 τον. γκρός, ἀνήκον εἰς τήν ἑταίριαν «Σηπάν» (κ. Γεώργ. Μουνδρέας).

7. «ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ» φορτηγόν (πρώην γερμανικόν «Lemwerdersand») νεοαγορασθέν, 1.599 τον. γκρός, τοῦ 1967, ἀνήκον εἰς τήν ἑταίριαν «Καβέας Οσεάνικα» (κ. Δημ. Τσιτουράς).

8. «ΠΗΛΙΟ» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανόν «Sagitta») νεοαγορασθέν, 109.650 τον. γκρός, τοῦ 1971, ἀνήκον εἰς τήν ἑταίριαν «Πήλιο» (κ. Αντ. Μαυρακάκης).

9. «ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ» δεξαμενόπλοιον (πρώην ιταλικόν «Santa Christina Prima») νεοαγορασθέν, 48.748 τον. γκρός, τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τήν ἑταίριαν «Ελεύθερος» (κ. Αντ. Μαυρακάκης).

### ΑΙ καθελκύσεις

Τρία μπάλκ κάρριερ τῶν 47.000 τον. d.w. παρήγγειλεν ὁ Οἶκος Γ.Σ. Λιβανοῦ εἰς τά ιαπωνικά ναυπηγεία Μιτσούμπισι. Παράδοσις 1982-83. Θά ἔφοδιασθούν μέσια μέσα φορτοεκφορτώσεως.

— Δύο O.B.O. τῶν 130.000 τον. d.w. παρηγέλθησαν εἰς τά ναυπηγεία Ούλγανική τῆς Γιουγκοσλαβίας ἡ ἑταίρια «Κόνκαρ Μαριτάμι» (κ. Καρπίδας), μέση παράδοσιν 1984 ἀμφότερα. Τιμή δέν έγγνωσθη.

— Τέσσαρα μπάλκ κάρριερ τῶν 35.000 τον. d.w. παρήγγειλεν ἡ ἑταίρια «Capeside Steamship Co.» τοῦ Λονδίνου (κ.κ. Υιοί Π. Γουλανδρή) εἰς τά ναυπηγεία Πάρου τῆς Πολωνίας. Θά ἔχουν μηχανάς Σούλτζερ τύπου 7RND76. «Απαντά θά παραδοθούν ἐντός τοῦ 1983.

— Ό κ. Γ.Ι. Κουμάνταρος παρήγγειλε δύο μπάλκ κάρριερ τῶν 60.000 τον. d.w. εἰς τά ναυπηγεία «Οσίμα», μέση παράδοσιν Δεκέμβριος.

βριον 1982 καὶ Μάρτιον 1983. «Ομοιον σκάφος είχε παραγγελθή τό παρελθόν φθινόπωρον μέ παράδοσιν Ιούνιον 1982. Τά πλοία αύτά θά κινούνται μέ μηχανάς Σούλτζερ τύπου 5RLB76.

— Πάρα τοῦ Οἴκου Διαμ. Λεμού παρηγέλθησαν εἰς τά ναυπηγεία Σασέμπο δύο μπάλκ κάρριερ τῶν 60.000 τον. d.w., μέ παράδοσιν ἐντός τοῦ α' ἔξαμηνου τοῦ 1982 ἀμφότερα. Θά ἔφοδιασθούν μέ μηχανάς τύπου 6RLB76 τῆς Σούλτζερ.

— Η ἑταίρια «Ιάσων Στήμασιπ» παρηγγείλεν εἰς τά ιαπωνικά ναυπηγεία «Αστιλέρος» δύο μπάλκ κάρριερ τῶν 35.000 τον. d.w., μέ παράδοσιν Αὔγουστον 1982 καὶ Ιανουάριον 1983. Θά ἔφοδιασθούν μέ μηχανάς B & W, τύπου 5L67GFCA.

— Δύο νεότευκτα φορτηγά πολλαπλῆς χρήσεως, τύπου «Μονσούν» παρηγγέλθησαν, μέσω τοῦ γραφείου Βάκη Βλαχούλη, εἰς τήν ἀνατολ. Γερμανίαν, ἀνά ἐν διά λογαριασμόν τῶν ἑταίρων «Φάμιλλο Σίππιγκ» καὶ «Αθήνιαν Τάνκερς». Είναι 17.300 τον. d.w., μεταφορικής ικανότητος 650 κοντέινερς ἐφωδιασμένα μέ τέσσαρας γερανούς τῶν 10 τον., τέσσαρας τῶν 35 τον. καὶ φορτωτήρια τῶν 125 τον. Θά παραδοθούν ἐντός τοῦ α' καὶ β' τριμήνου τοῦ 1983.

### ΑΙ καθελκύσεις

— Από τά ναυπηγεία «Οσίμα» καθειλκύσθη τήν 19ην Απρίλιον τό 27.000 τον. d.w. μπάλκ κάρριερ «Ηστηγούντ» διά λογαριασμόν τοῦ Οἴκου Κουμάνταρος. Θά παραδοθήτη τέλη Ιουλίου/άρχας Αύγουστου καὶ θά ύψωσθαι τήν Ελληνική σημαίαν. Αδελφόν σκάφος,

τό «Τρεῖντγουίντ» θά καθειλκυσθή τήν 20ην Ιουνίου καὶ θά παραδοθή περί τά μέσα Σεπτεμβρίου. «Ένας μεγάλος ἀριθμός μπάλκ κάρριερ τού τύπου αὐτού έχουν ήδη ναυτηγηθή εἰς «Οσίμα» διά λογαριασμόν τοῦ Οἴκου Κουμάνταρος.

— Τό πρώτον ἐκ δύο ἀδελφῶν μπάλκ κάρριερ τῶν 28.500 τον. d.w. παραγγελθέντων εἰς τά ναυπηγεία Χακοντάτε υπό τῶν κ.κ. Α'. Μαυρολέοντος, καθειλκύσθη τόν 'Απρίλιον καὶ θά παραδοθή τέλος τοῦ προσεχούς μηνός εἰς τούς ιδιοκτήτας του. «Ηδη ένεγράφη εἰς τά Ελληνικά νηολόγια.

— Παρελθήθη προσφάτως ἀπό τά Ιταλικά ναυπηγεία «Απούανια» τό 5.500 τον. d.w. πλοίον ρό-ρό «Ηζυ Ράιντερ», ἀνήκον εἰς τήν ἑταίριαν «Δέλτα» (κ. Μ. Σοφιανός). Αδελφόν σκάφος, τό «Λάκυ Ράιντερ» θά παραδοθή συντόμως εἰς τούς ιδίους πλοιοκτήτας. Αμφότερα ένεγράφησαν εἰς τά Ελληνικά νηολόγια.

### Παραλαβαί νεοτεύκτων

Εἰς τήν ἑταίριαν «Family Shipping» (κ. Κατσογεώργης) παρεδόθη πρό ήμερῶν, ἀπό τά ναυπηγεία τῆς Χερώνος, τό 15.891 τον. d.w. πολλαπλῆς χρήσεως φορτηγόν «Φάμιλλο Αντωνυ». Πλήρως αὐτοματοποιημένον (UMS), είναι ἐφωδιασμένον μέ μηχανήν B & W ισχύος 10.600 ποδῶν καὶ ἀναπτύσσει ταχύτητα 18 περίποι μιλίων. Διαθέτει 5 γερανούς τῶν 12 τον. καὶ φορτωτήρια 63 τον. Έπίσης, δύναται νά μεταφέρει 384 κοντέινερς τῶν 20 ποδῶν (ή 140 τῶν 40 ποδῶν) εἰς τό κύριον καὶ τό ένδιλμέσον κατάστρωμα. Σημαία Ελληνική. Αδελφόν σκάφος θά παραδοθή εἰς τήν ίδιαν ἑταίριαν τόν προσεχή Νοέμβριον.

— Από τά ώς δινώ ρωσικά ναυπηγεία παρεδόθη, ἐπίσης, εἰς τήν ἑταίριαν «Αθήνιαν Τάνκερς» (κ. Μ. Κυριακοῦ), τό τέαρτον μιᾶς σειρᾶς πέντε δεξαμενοπλοίων μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου τῶν 29.900 τον. d.w. τό όποιον ώνομάσθη «Αθήνιαν Ολύμπικς» καὶ ύψωσε τήν κυπριακήν σημαίαν.

### Άγοραί πλοίων - ψυγείων

Τέσσαρα πλοία-ψυγεία τής «Κιουνάρντ» ήγοράθησαν παρά τήν Ελληνικής ἑταίριας «Εντερόραϊς Σίππιγκ» καὶ Τρεῖντικ Σ.Α. (κ. Ρέστηρ), ἀντί τής συνολικής τιμῆς τῶν 25,3 ἑκατομ. δολ. Απαντά είναι χωρητικότητος 352.000 κυβ. ποδῶν (9.200 τον. d.w.) καὶ δύο χρονών ναυπηγηθή τό 1972/73.

Επίσης, παρά τής ώς δινώ Ελληνικής ἑταίριας ἐπωλήθη εἰς θυγατρικήν ἑταίριαν τής «Γάλφ Σίππιγκ» τό ψυγείον «Port Launay», 360.000 κυβ. ποδῶν (6.500 τον. d.w.), ναυπηγήθησαν εἰς Αγγλίαν τό 1965. Τιμή 2,6 ἑκατομ.

## 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 POSSEDDONS 4000 M<sup>2</sup> D' ENTREPOSITS FRIGORIFIQUE ET AUTRES ET QUE NOUS POUVONS FAIRE DES PRIX COMPETITIFS AINSI QI' ETRE A LA DISPOSITION DES NAVIRES POUR SERVICES AUTRES QUE CELUI DE L' AVITAILLEMENT DES NAVIRES.

Correspondance: BAYONNE - BORDEAUX - LA VERDON - LA PALICE

Representative in Greece: D. S. TZANETATOS & CO.  
38 Akti Possidonos, PIRAEUS. Tel: 4170432, 4173690. Tlx: 21 2358 NAVA GR

δολλάρια.

"Ολαι αι ώς δνω άγοραπωλησίαι έκλεισθησαν μέσω του γραφείου του κ. Βάκη Βλαχούλη του Πειραιώς.

### 'Αγορά ρυμουλκών

"Εξ βρετανικά ρυμουλκά — τά «Πόσταρκαθ», «Καναντά II», «Φόρμπαι», «Γλάδστον», «Μόρπεθ» και «Κόλλινγουντ II» — ήγοράσθησαν προσφάτως παρά τού Όμιλου Βερνίκου και θά όνομασθούν «Βερνίκου Μάρθα», «Βερνίκου Γενεβέβη», «Βερνίκου Άλεξία», «Βερνίκου Μάρτιν», Βερνίκος Γιάννης» και «Βερνίκος Βαρβάρα 4» άντιστοιχίας. Τιμή άγοράς δέν έγνωσθη.

### 'Αγοραπωλησίαι

Εις άλλοδαπούς έπωλήθη και παρεδόθη τό φορτηγόν «Τάνια», 3.622 τον. γκρός, τού 1957. Μετωνομάσθη «Elhawi Star». "Υψωσε σαουδαραβικήν σημαίαν.

— 'Ηγοράσθη άντι μή γνωσθείσης τιμής, παρά του κ. Ν. Βαφίδη, τό δηζελοκίνητον ιταλικόν φορτηγόν «Polinnia» 17.298 τον. γκρός, 26.435 τον. d.w. τού 1962 και παρελήφθη εις Μεσσήνα. Μετωνομάσθη «Άρκτικ Όσεαν» και ύψωσε τήν κυπριακήν σημαίαν.

— 'Επωλήθη εις άγοραστάς του Λονδίνου τό μπάλκ κάρριερ «Γκίνγκανορθ» 15.568 τον. γκρός, 27.128 τον. d.w., τού 1964 εις τά 6 έκατομ. δολλαρίων.

— 'Άντι συνολικού ποσού 5,2 έκατομ. δολλαρίων ήγοράσθησαν τά δηζελοκίνητον ιταλικά δεξαμενόπλοια «Ombrina» και «Scrivia», 48.700 τον. γκρός, 84.000 τον. d.w. τού 1958.

— 'Άντι ποσού 4,4 έκατομ. δολλαρίων έπωλήθη εις παναμαϊκά συμφέροντα τό υγραεριόφόρον «Βιζαντίνη» 2.757 τον. γκρός, 3.007 τον. d.w. τού 1968.

— 'Ηγοράσθη τό δηζελοκίνητον γερμανικόν φορτηγόν «Josef Stewing» 9.303 τον. γκρός, 15.051 τον. d.w. τού 1968, ύπο τήν προϋπόθεσιν έπιθεωρήσεως. Τιμή 4,5 έκατομ. δολλαρίων.

— 'Επωλήθη εις τά 3,15 έκατομ. δολλαρίων τό φορτηγόν «Άριάδνη» 9.962 τον. γκρός, 14.596 τον. d.w. τού 1964.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Γκόλντεν Νίκολας» 11.536 τον. γκρός, 18.460 τον. d.w. τού 1966. Τιμή γύρω

τών 5.500.000 δολλαρίων μέδιμεσον παράδοσιν εις Έλλαδα.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη έπισης τό φορτηγόν «Πρωτόκλητος» 9.858 τον. γκρός, 15.574 τον. d.w. τού 1968 ύπο τήν προϋπόθεσιν έπιθεωρήσεως. Τιμή δολ. 4.750.000.

— Τό τουηντέκερ «Ρηνούλα» 9.069 τον. γκρός, 15.085 τον. d.w. τού 1970 έπωλήθη εις τά 5,2 έκατομ. δολλαρίων.

— 'Έπωλήθη μεταξύ Έλλήνων εις τά 2,15 έκατομ. δολλαρίων, τό φορτηγόν «Άλιάκμων Λάιτ» 9.055 τον. γκρός, 12.461 τον. d.w. τού 1962.

— 'Άντι 20 έκατομ. δολλαρίων ήγοράσθη ώς έγγνωσθη, τό άτμοκίνητον ιταλικόν δεξαμενόπλοιον «Coraggio» 205.960 τον. γκρός, 423.798 τον. d.w. τού 1976.

— 'Έλληνες έπισης ήγόρασαν τό δηζελοκίνητον ιταλικόν δεξαμενόπλοιον «Santa Christina Prima» 48.748 τον. γκρός, 80.945 τον. d.w. τού 1966, άντι 2,1 έκατομ. δολλαρίων.

— 'Ηγοράσθησαν τά δηζελοκίνητα άγγλικά ψυγεία «Alaunia», «Andania» και «Andrea», 6.680 τον. γκρός, 9.200 τον. d.w. ναυπηγένεταν τό 1973/72/72/73, γύρω τών 6,5 έκατομ. δολλαρίων έκαστον.

— Εις άγοραστάς 'Απων Ανατολής έπωλήθησαν τά φορτηγά «Τάρπον Σπρίγκες» 11.056 τον. γκρός, τού 1968 και «Τάρπον Σιλβερ» 10.979 τον. γκρός, τού 1965 και παραδίδονται.

— 'Έπωλήθη εις άλλοδαπούς τό μπάλκ κάρριερ «Συνετός» 17.792 τον. γκρός, τού 1965 και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Canadian Bulkier».

— Τό φορτηγόν «Ιθάκη» 9.103 τον. γκρός, τού 1968 έπωλήθη εις άλλοδαπούς και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Daniella». Σημαία Παναμά.

— 'Έπωλήθη σε ξένα συμφέροντα και παρεδόθη τό φορτηγόν «Φρηγουάιν» 8.763 τον. γκρός, τού 1956. Μετωνομάσθη «Turbo P..».

— Εις «Welfare II» μετωνομάσθη τό πωλήθεν εις άλλοδαπούς κυπριακόν φορτηγόν «Πατρίσια» 6.354 τον. γκρός, τού 1958 και ύψωσε τήν παναμαϊκή σημαίαν.

— 'Έπωλήθη έπισης εις άλλοδαπούς τό μπάλκ κάρριερ «Αφοβίος» 7.324 τον. γκρός, τού 1958, και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Mi-

ki». "Υψωσε τήν παναμαϊκή σημαίαν.

— 'Έπωλήθη μεταξύ Έλλήνων τό φορτηγόν «Τιμή» 5.042 τον. γκρός, τού 1971 και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Χάππυ Μέντ» και ύψωσε τήν λιβεριανή σημαίαν.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό φορτηγόν «Μαρίζα Κάρο» 3.244 τον. γκρός, τού 1962, και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Μαρίζα». Σημαία λιβερίας.

### Παραλαβαί και παραδόσεις

Παρελήφθη τό άγορασθεν περούβιανόν μικτόν σκάφος «La Libertad» 38.006 τον. γκρός, τού 1967 και ύψωσε τήν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Γκούντ Χάρβεστ».

— Εις «Ρόντιαν Σκάου» μετωνομάσθη τό παραληφθέν παναμαϊκόν φορτηγόν «Sea King» 3.095 τον. γκρός, τού 1969. "Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Παρεδόθη τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων, λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Σαιντ Νικολας» 47.493 τον. γκρός, τού 1964. Μετωνομάσθη «Μανώλης Μ.» και ύψωσε τήν κυανόλευκον.

— Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Σάμμερ Ρέι» και ύψωσε τήν κυανόλευκον, τό άγορασθεν ιαπωνικόν φορτηγόν «Shinjitsu Maru N. 5», 7.013 τον. γκρός, τού 1971.

— Τό άγορασθεν λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Eva Venture», 29.710 τον. γκρός, τού 1981, παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Κώστας Κονιαλίδης». "Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Μετωνομάσθη «Εροτάδης» τό άγορασθεν δόλανδικόν δεξαμενόπλοιον «Dosina» 38.061 τον. γκρός τού 1966. "Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Παρελήφθη τό άγορασθεν άγγλικόν φορτηγόν «Armadale» 10.328 τον. γκρός, τού 1970 και ύψωσε τήν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Διδώ».

— Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Άγιος Αντώνιος» και ύψωσε τήν έλληνική σημαίαν τό άγορασθεν λιβεριανόν φορτηγόν «Malayan Aspiration», 3.910 τον. γκρός, τού 1971.

— Παρεδόθη τό πωληθέν εις άλλοδαπούς, λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Οσεαν Λάιον» 79.001 τον. γκρός, τού 1970 και μετωνομάσθη «Gorgona».

— Παρεδόθη έπισης τό πωληθέν εις άλλοδαπούς φορτηγόν «Άυρα» 8.029 τον. γκρός, τού 1959. Μετωνομάσθη «Mighty Wind».

### Μετονομασία

Μετωνομάσθη «Μπάλντερ Ζέα Στάρ» τό φορτηγόν «Ζέα Στάρ» 8.937 τον. γκρός, τού 1966.

— Τό φορτηγόν «Μαρτίνα», 4.414 τον. γκρός, τού 1958, μετωνομάσθη «Σκόπελος Στάρ».

— Μετωνομάσθησαν εις «Χουράϊς Γεράνι» και «Χάκλ Επισκοπή» τά δεξαμενόπλοια «Αβιν Οιλ Γεράνι» και «Αβιν Οιλ Επισκοπή» 149.609 τον. γκρός έκαστον τού 1968 και 1969.

### ΑΙ διαλύσεις

Έπωλήθη πρός διάλυσιν τό φορτηγόν «Ακρα Δρέπανον» 3.610 τον. γκρός, τού 1958.

### Ο κ. A.I. Χανδρής, επίτιμος Πρόεδρος

Ο Πρόεδρος τής ΕΕΕ κ. Άρ. Καραγεώργης έχει μέρους δλων τών Μελών του Δ.Σ./ΕΕΕ και τού Έλληνικού Εφοπλισμού άνακοινον τήν άνακτηρυξιν τού κ. Α.Ι. Χανδρή, έπι έξαετια Προέδρου τού Δ.Σ./ΕΕΕ ώς έπιτιμου Προέδρου και άπενειμεν εις τούτον άναμηστικήν πλακέταν και περγαμηνήν.

### Ταξίδια

Η Ένωσις τών Εφοπλιστών πρός τόν σκοπόν δπως εύρισκεται πάντοτε εις έπαφην μετά τών Ένωσεων Εφοπλιστών και ένων ναυτιλιών έχει διαβιβάσει ή έχει άποδεχθή σχετικάς προσκλήσεις και μέχρι σήμερον εύρισκονται εις τό πρόγραμμα πραγμα-

τοπομησεως αι κάτωθι συναντήσεις:

α) Συνάντησις εις 'Ελλάδα μετά τής Norwegian Shipowners Association. Αύτη θα πραγματοποιηθῇ τής 16ην Ιουλίου 1981.

β) Συνάντησις, έπισης εις 'Ελλάδα μετά της Danish Shipowners Association. Θα πραγματοποιηθῇ τής 18ην Ιουνίου 1981.

γ) 'Εσταλή πρόσκλησις πρός την Association of Soviet Shipowners, διώς έλθουν εις 'Ελλάδα και συνεχίσωμεν τάς έπαφάς μας, τάς όποιας είχομεν άρχισει πέρυσι εις την Μόσχαν διά τής μεταβάσεως τής άντιπροσωπείας τῆς ΕΕΕ, έκει. "Έχομεν προτείνει τήν συνάντησιν διά 22-27.6.1981.

δ) "Έχει προγραμματισθή διά τόν μήνα Σεπτέμβριον 1981 μετάβασις τής άντιπροσωπείας τῆς ΕΕΕ εις Πεκίνον διά συζητήσεις έπι ναυτιλιακών θεμάτων ένδιαφερόντων τάς δύο χώρας.

### 'Ο «Οίκος τοῦ Ναύτου»

Μέ τό Νόμο 458/1976 περί δργανώσεως τοῦ NAT καὶ τούς συνταξιοδοτικούς νόμους 792/1978 καὶ 1085/1980, καθιερώθηκαν σημαντικές βελτιώσεις στόν συνταξιοδοτικό τομέα. Μέ τό ύπό έκδοση Προεδρικό Διάταγμα περί τής παρεχομένης όπο τοῦ Οίκου Ναύτου προστασίας καὶ τό νέο νομοσχέδιο περί δργανώσεως καὶ λειτουργίας τοῦ Ο.Ν. καθιερώνονται σημαντικές βελτιώσεις καὶ στόν τομέα προστασίας κατά τής άσθενειάς.

Ο Ο.Ν. άποτελεῖ ἀπό τό έτος 1927 τό ίδρυμα προστασίας κατά τής άσθενειάς καὶ άνεργίας τῶν ναυτικῶν. Ή βασική δύως νομοθεσία του καὶ ή διοικητική του όργάνωση στηρίζεται σέ παλαιά νομοθεσία καὶ υστερεῖ ώστε νά μήν άνταποκρίνεται στίς σύγχρονες άπαιτήσεις. Σταθμό στόν τομέα τής προστασίας κατά τής άσθενειάς θά άποτελέσει ή εύρισκομένη στό τέλος τῶν οίκοδομικών έργων ἀνέγερση τοῦ νέου θωρόφου κτιρίου πολυίατρεών καὶ διοικητικών ύπηρεσιών Ο.Ν. στήν πλατεία Τερψιθέας στόν Πειραιά. Στό νέο οίκημα μέ σύγχρονο έξοπλισμό καὶ ύπερδιπλάσιο σέ τετραγωνικά μέτρα χώρο θά άναπτυχθοῦν οι Υπηρεσίες τοῦ Ο.Ν., πού σήμερα είναι έγκατεσπαρμένες σέ τρία διαφορετικά κτίρια.

Μέ τό νέο νόμο δο Ο.Ν. θά άποκτήσει πλήρη αύτοτελεία καὶ δική του νομική καὶ τεχνική Υπηρεσία. Μέχρι τώρα έχουμε επί κεφαλής τού Ο.Ν. ένα Διευθυντή, πού είναι μαζί καὶ πρόεδρος Δ.Σ. καὶ Προϊστάμενος 18 αὐτοτελών τμημάτων, Γραφείων καὶ Υπηρεσιών. Μέ τό νομοσχέδιο τό Δ.Σ. μέ νέα μορφή στήν σύνθεση θά διοικεῖ τό ίδρυμα, τό όποιο δργανώνεται επί επιπέδου Γενικής Διευθύνσεως, μέ σύσταση "Διευθύνσεων" καὶ Τμημάτων, ἀνάλογη μέ τίς άνάγκες τοῦ ίδρυμάτος. Συνιστάται Νομική καὶ Τεχνική Υπηρεσία καὶ Γραφεία Μηχανογραφήσεως καὶ άναλυτού ήλεκτρονικών ύπολογιστών. Δημιουργούνται νέες θέσεις διοικητικού καὶ ύγειονομικού προσωπικού, ώστε νά ύπάρξει πλήρης ἐπάνδρωση καὶ έκμετάλλευση τοῦ νέου έξοπλισμού γιά μιά άνετη παροχὴ ύπηρεσιών στούς άσφαλισμένους. Τό Νοσηλευτικό ίδρυμα Έμπορικού Ναυτικού θεωρούμενο στήμερα ώς περιουσιακό στοιχείο τοῦ "Κεφαλαίου Ασθενείας καὶ Ανεργίας" καὶ οι παιδικές έξοχές, πού άνηκουν στό NAT καὶ δίδονται γιά διαχείριση στό Ο.Ν. περιέρχονται κατά κυριότητα στό Ο.Ν..

Μέ παροχή έξουσιοδοτήσεων προβλέπεται ή έκδοση σειρᾶς Κανονισμών οι οποίοι θά ρυθμίζουν τήν ιατρική καὶ φαρμακευτική

### ΠΩΛΕΙΤΑΙ

Άποθήκη εις τήν όδον Παπαστράτου — Πειραιά έστεγασμένη, έπιφανείας 720 τ.μ.

Τηλέφωνον: 4522011

### «ΑΤΛΑΣ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ», άπό τά μεγαλύτερα κέμικαλ τάνκερ



Τήν 29ην Μαΐου καθειλκύσθη ἐκ τῶν Ναυπηγείων "Ξης Μαΐου" τῆς Ριγιέκας τό κέμικαλ πρόντακτ τάνκερ "Ατλας Τσάλλεντζερ", 39.600 τον. d.w. τό όποιον είναι τό πρώτον μιάς σειρᾶς ἐννέα σκαφών που τού πόυ ναυπηγούνται εἰς τά γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία διά λογαριασμόν τής έταιριας "Ατλας Μαριτάιμ". Άμεσως μετά τήν καθέλκυσιν, εις τήν ιδίαν ναυπηγικήν κλίνην τῶν Ναυπηγείων τῆς "Ξης Μαΐου", έτεθη ἡ τρόπις τού τρίτου σκάφους τής σειρᾶς, δεδομένου διτί τό δεύτερον κατασκευάζεται ήδη εἰς έτέραν ναυπηγικήν κλίνην τού ναυπηγείου. Εἰς τό ἐν λόγω ναυπηγείον θά ναυπηγηθοῦν έξι ἀπό τά σκάφη τής σειρᾶς αύτής καί τό ύπολοπα τρία εἰς τά ναυπηγεία τοῦ Σπλίτ, ή δηλ. δέ παραγγελία θά όλοκληρωθῇ μέχρι τού 1984.

"Η καθέλκυσις αὕτη, δύναται νά είπη τις, συνεκέντρωσε τό διεθνές ένδιαφέρον, διότι τά ναυπηγούμενα διά λογαριασμόν τής "Ατλας Μαριτάιμ" σκάφη τού τύπου αύτου είναι ἀπό τά μεγαλύτερα πού ύπάρχουν τήν στιγμήν αύτήν εἰς τόν κόσμον. Καὶ τό ένδιαφέρον αύτό ἀπεδείχθη μέ τήν παρουσίαν εἰς τήν καθέλκυσιν διακοσίων περίου έκπροσώπων τραπεζών, ναυτιλιακών όργανισμών, έταιριών πετρελαιοιδών, ειδικών καὶ ναυτιλιακών παραγόντων ἀπό τάς "Ηνωμένας Πολιτείας, τήν Βρετανίαν, τάς σκανδιναυικάς χώρας, τήν Έλλάδα, άκομη καὶ ἀπό τήν Σαουδικήν Αραβίαν.

Κατά τήν καθέλκυσιν ἐκ μέρους τής πλοιοκτητρίας έταιρίας ώμιλησεν ὁ κ. Πήτερ Ταβουλάρεας δο οποίος ύπεργράμμισε διά τήν ναυπηγίσις τής σειρᾶς τῶν σκαφών αύτών είναι ἀπότελεσμα μιάς ἐπιτυχούς συνεργασίας με τά γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία καὶ ἐτόνισε διτί δέν ήμπορει νά παραγνωρισθῇ καὶ ἡ συμβολή τεχνοκρατών διαφόρων έθνικοτήτων πού ησχολήθησαν ἐπί πολὺ χρόνον διά τόν σχεδιασμόν καὶ τήν δημιουργίαν αύτών τῶν πρωτόπορων σκαφών. Επίσης τήν συνεργασίαν αύτήν έξηρε κατά τήν δύλιαν του καὶ διό πρόεδρος τῶν Ναυπηγείων τῆς "Ξης Μαΐου" κ. Βίκτωρ Χρειλάνοβιτς.

"Εξ ἀλλού δο κ. Αρης Έμμανουήλ ομιλών ἐκ μέρους τής πλοιοκτητρίας έταιρίας πρός τούς δημιοισογράφους, ἀνέφερε διτί ἡ ἐκμετάλλευση τῶν πλοίων αύτών θά γίνη εἰς τά πλαίσια ἔνος "πούλ" πού έχει δημιουργηθῇ ἀπό δύο νορβηγικούς οίκους καὶ τήν "Ατλας Μαριτάιμ" τό όποιον είς τάς άρχας τού 1984, δταν όλοκληρούται ή παραγγελία εἰς τά γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία, θά διαβιβάσῃ ἀνω τῶν τεσσαράκοντα νεοτεύκτων πλοίων τήδη ίδιας κατηγορίας, συνολικῆς χωρητικότητας 1.300.000 τόννων d.w. καὶ πλέον. Ο κ. Έμμανουήλ ύπεγράμμισε ἐπίσης διτί ἡ στροφή τής "Ατλας Μαριτάιμ" εἰς τά έξειδικευμένα αύτά σκάφη ἐγίνει ἐπειτα ἀπό προσεκτικήν μελέτην τῶν μελλοντικῶν ἀναγκῶν τής ἀγορᾶς ἀλλά καὶ τῶν ναυτιλιακῶν τάσεων.

Θά πρέπει νά ύπογραμμισθῇ ἔξ ἀλλού διτί ἡ καθέλκυσις τού "Ατλας Τσάλλεντζερ" παρέσχε τήν εύκαιριαν καὶ διά τήν τουριστικήν προβολήν τής Έλλασος. Οι προσκεκλημένοι είς τήν καθέλκυσιν συνεκεντρώθησαν εἰς τήν Βενετίαν καὶ μετέβησαν εἰς τήν Ριγιέκαν με τό ἐπιβατηγόν "Μεντιτερένιαν Σκάου" τό όποιον είχε ναυλωθή ειδικών πρόσων σκοπούν αύτον ἀπό τήν "Ατλας Μαριτάιμ" καὶ με τό όποιον ἐπίσης ἐπέστρεψαν εἰς τήν Βενετίαν ἀπό δου άνεχώρησαν διά τούς προορισμούς των. "Ολοι οι προσκεκλημένοι έμειναν κυριολεκτικῶν ἐνθουσιασμένοι τόσον μέ τό σκάφος, τό όποιον ἐνώ είναι πλοίον γραμμής έδωσε τήν έντυπωσιν κρουαζιεροπόλιού ου ψηφλής κλάσεως, δύσον καὶ με τό πλήρωμα, ἀπό τόν πλοίαρχον μέχρι καὶ τού τελευταίου ἐπικούρου, πού τούς έδωσαν ἔνα δείγμα τής έλληνικής φιλοξενίας.

Εἰς τήν φωτογραφίαν τό "Ατλας Τσάλλεντζερ" κατά τήν στιγμήν τής καθελκύσεων.

περιθαλψη, τήν σύσταση και λειτουργία επαρχιακών μονάδων Ο.Ν. Προβλέπεται άκρημη ή κωδικοποίηση δλης τής νομοθεσίας περί Ο.Ν. και έκδοση έντυπωτικού φυλαδίου με κάθε χρήσιμη πληροφορία, καταλόγους και διευθύνσεις γιατρών κλπ. πού θά διανέμεται δωρεάν για πληροφόρηση τών ναυτικών και τών οικογενειών των.

Τέλος στό νομοσχέδιο γίνεται πρόβλεψη για ένα σημαντικό έργο, πού άναφέρεται στήν κωδικοποίηση δλης τής νομοθεσίας περί κοινωνικής προνοίας τών ναυτικών στόν «Κώδικα Κοινωνικής Ασφαλίσεως τών Ναυτικών». Μετά τόν Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και τόν Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου είναι καιρός για μάθ θέση στό νέο Κώδικα, στό δποιο θά περιληφθεί δλη η νομοθεσία περί NAT, Ταμείων Προνοίας, Οίκου Ναύτου, Εστίας Ναυτικών, Ταμείου Επικουρικής Ασφαλίσεως, Οικογενειακών έπιδομάτων.

### Η άληθεια διά τήν άπεργιαν

Υπό τής Ένωσεως Ελλήνων Εφοπλιστών έξεδόθη ή κατωτέρω άνακοινώσις έπι τού θέματος τής άπεργιας πού έχει έχαγγεί λει ή διοίκησης τής ΠΕΜΕΝ:

Αποτελεί έπανάληψη γνωστής τακτικής τής ΠΕΜΕΝ ή προγραμματισθείσα για τό χρονικό διάστημα από 13 Ιουλίου μέχρι 11 Αύγουστου 1981 τριήμερος άπεργια (72 ώρων) στά ποντοπόρα και μεσογειακά φορτηγά πλοία. Η ένέργεια αύτή στερείται συνδικαλιστικών έρευσμάτων και βάλλει ευθέως κατά τής έλληνικής έμπορικής ναυτιλίας, άλλα γενικώτερα και κατά τής οικονομίας τής χώρας. Προκαλεί έντυπωτο τό γεγονός, δη και άποτελεί έξηγηση τού φαινομένου, δη δη πέριοι δτοι και έφετος ή διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ κινητοποιεί σέ άπεργιακό άγωνα γιά τόν Ιούλιο τά μέλη της, ίκτω δλόκληρους μήνες μετά τήν ύπογραφή τής συλλογικής συμβάσεως με τήν Πανελλήνιο Ναυτική Όμοσπονδια και δύο μήνες πρί πάρη τήν έναρξη τόν Σεπτέμβριο τών νέων συνομιλιών τών έκπροσώπων τής Ένωσεως Ελλήνων Εφο-

πλιστών και τής Π.Ν.Ο., στήν όποια μετέχουν ένεργώς τά έπαγγελματικά σωματεία δλων τών κλάδων τής ναυτικής έργασίας καθώς και ή ΠΕΜΕΝ.

Η Ε.Ε.Ε. δέν έπιθυμει ούτε και διανοείται νά υπεισέλθει σε τυχόν υπάρχουσες διαφορές άποφεων μεταξύ Π.Ν.Ο. και ΠΕΜΕΝ. Έχει θμως χαράξει μία σταθερή και άμετάθετη γραμμή πορείας, δσον άφορά στήν άντιμετώπιση τών αιτήματων δλων τών έπαγγελματικών όργανώσεων τού ναυτικού μας κόμου δπως διατυπώνοται μέσα στά πλαίσια τής συλλογικής συμβάσεως. Κατά συνέπεια δέν είναι διατεθειμένη ή Ε.Ε.Ε., με γνώμονα τήν άρχη τής ίσης μεταχειρίσεως, νά τήν διαφοροποίηση έναντι τής μάς ή τής δλης έπαγγελματικής όργανώσεως. Ή Ε.Ε.Ε. προσφέρθηκε έπανειλημμένως νά συζητήσει τό ύψος τών έξτρα έργασιών τών ιδίων τών μηχανικών. Ή ΠΕΜΕΝ θμως διέκοψε τίς συζητήσεις.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών είναι υποχρεωμένη έκ τών πραγμάτων νά ένημερώσει τήν Κοινή Γνώμη δτι αύτή ή τακτική τής ΠΕΜΕΝ, κατ' έτος έπαναλαμβανομένη, προκαλεί άναταραχή πρός τήν όποια άντιθεται και ή μεγάλη πλειοψηφία τών Ελλήνων ναυτικών. Τά μέλη τής ΠΕΜΕΝ άπεκδισαν σ' δλο τό διάστημα από τήν Σύμβαση δπαντα τά προκύπτοντα οικονομικά άφέλη.

Ένας έπι πλέον λόγος πού τά αιτήματα πού θεσαν δέν είναι δυνατόν νά άποτελέσουν άντικειμένο συζητήσεων είναι δτι, ή σύμβαση με τήν Π.Ν.Ο. έπεξετάθη έπισήμως και στά μέλη τής ΠΕΜΕΝ.

Θά πρέπει νά άναφερθεί πρός σχετική ένημέρωση, δη κατά τήν ίσχυ τής τελευταίας συλλογικής συμβάσεως, οι συμβατικές μνιαίες άποδοχές τών μηχανικών, συμπεριλαμβανομένων και τών άμοιβών γιά ύπερωριακή έργασία ως και τών έκτακτων έργασιών γιά τόν Β' και Γ' μηχανικούς, διεμορφώθησαν περίπου ως έξης:

- A' Μηχανικός 116.300 Δρχ.
- B' Μηχανικός 110.000 Δρχ.
- Γ' Μηχανικός 81.500 Δρχ.

## ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΑΛΑΦΟΥΖΟΥ



Τό πρώτον μιάς σειράς τεσσάρων άδελφών μπάλκ κάρριες τών 65.000 τον. d.w., παραγγελθέντων παρά τού Όμιλου τού κ. 'Αρ. Αλαφούζου είς τά ιαπωνικά ναυπηγεία Νίππον Κόκκαν, παρελήφθη τήν 29ην Μαΐου άπό τάς έγκατασέσι τών ναυπηγείων είς Τσουρούμι. Τό άνωτέρω εικονιζόμενον νεότευκτον, τό δποιον ώνομάσθη «Καπετάν Γιάννης», έχει μηχανή Σουμιτόμο-Σούλτζερ τύπου 6RND76M, ίσχυός 14.400 ίππων είς τάς 122 στροφάς άνα λεπτόν, προσδίδουσαν ύπηρεσιακήν ταχύτητα 16,8 κόμβων. Ένεγράφη είς τά Ελληνικά νηολόγια.

Η "Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών πιστεύει άκραδαντα δτι έχει τηρήσει στό άκραιο δλες τής ύποχρεωσίες τής πού άπορρέουν άπο τήν συλλογική σύμβαση και κατά συνέπεια ή ένέργεια τής διοικήσεως τής ΠΕΜΕΝ δέν άποβλεπει σε καθαρά συνδικαλιστικούς σκοπούς, γιά τήν περαιτέρω θελτισμό τής θέσεως τών μηχανικών Ε.Ν., άλλα σε στόχους πού μόνον ή ίδια γνωρίζει.

### Ο κ. Ν. Κοτζιάς είς τήν BIMCO

Τιμητικήν διάκρισιν διά τήν Ελλάδα άποτελεί ή έκλογη τού κ. Ν. Κοτζιάς ή διοίκησης δρου τής BIMCO.

Σημειωτέον δτι, άπο δλας τάς ναυτιλιακά χώρας, ή Έλλας έχει τόν μεγαλύτερον δγκού τοννά έγγεγραμμένον είς τόν έν λόγω άργανισμόν.

### Δωρεάι

Τό "Ιδρυμα Ιωάννου Πατέρα τήν 18ην Ιουνίου 6.30 μ.μ. είς τήν αιθουσαν Τελετών τής Αποστολικής Διακονίας τής Εκκλησίας τής Ελλάδος (Μονή Πετράκη) θά λάβη χώραν ή τελετή τής προικοδοτήσεως θυγατέρων αν τι κ. ων.

Τήν τελετήν θά τιμήσουν ή Αρχιεπίσκοπος κ. Σεραφείμ και ή Υπουργός τής Ναυτιλίας κ. Φικιώρης.

### Δωρεαί

"Εν έκατον δραχμών προσέφερεν ή κ. Γεώργιος Π. Λιβανός είς τήν γενέτηράν του, διά τού Συλλόγου τών άπανταχού Καρδαμύλων, ήνα διατεθή διά τήν έπεκτασιν τής προκυμαίας τού λιμένος Καρδαμύλων.

### Η άπογραφή

Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Ιωάννης Φικιώρης άνεκοίνωσε τά άποτελέσματα τής άπογραφης δρευνας γιά τούς "Ελληνες και ένους ναυτικούς, πού ύπηρετούσαν τήν 13.5.1980 σε πλοία με Ελληνική σημαία και ή Ελληνόκτητα πλοία, με ένη σημαία, άσφαλσιτικώς συμβεβλημένα με τό NAT.

Συμφωνα με τήν άνακοίνωση τού κ. Υπουργού, τήν δρευνα αύτή διενήργησε τό Κλιμάκιο τής Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας στό Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας σε συνεργασία με τήν Διεύθυνση Ναυτικής Έργασίας και τίς περιφερειακές Υπηρεσίες τού Υπουργείου.

Τά στοιχεία, πού άνακοινώνοται είναι τά άποτελέσματα τής έπειρηγασίας τών άπογραφηκών δελτίων, πού άπεστάλησαν από τούς πλοία με 4.369 πλοίων (3.843 με Ελληνική και 526 με ένη σημαία), 100 κόρων άλικης χωρητικότητος και δνω.

Βάσει τών στοιχείων αύτών:

α) Τό σύνολο τών Ελλήνων και άλλοδα πών, πού ύπηρετούσαν στά άπογραφέντα πλοία κατά τήν ήμερομηνία τής άπογραφής 31.5.80, άνερχεται σε 91.872 ναυτικούς, από τούς δποιούς οι 79.459 ύπηρετούσαν σε πλοία με Ελληνική σημαία και οι ύπόλοιποι 12.413 σε πλοία με ένης σημαίες συμβεβλημένα με τό NAT. 'Απ' αυτούς οι 59.534 ήσαν Ελληνες και οι 32.338 άλλοδαποι.

β) 'Από τούς ύπηρετούντες στά πλοία με Ελληνική σημαία οι 52.518 ήσαν Ελληνες (ποσοστό 66,1%) και οι 26.941 ήσαν άλλοδαποι (ποσοστό 33,9%). 'Αν θμως ληφθεί ύποψη δτι ποσοστό 7% περίπου τών άλλοδαπών ύπηρετούσες επί πλέον τής όργανης συνθέσεως πληρώματος τών πλοίων (ύπεραριθμοί), τότε οι άλλοδαποι άποτελούσαν ποσοστό 27% περίπου τής όργανης συνθέσεως πληρώματος τών πλοίων.

γ) 'Από τούς ύπηρετούντες στά Ελληνόκτητα πλοία με ένη σημαία, άσφαλσιμένα στό NAT, οι 7.016 ήσαν Ελληνες (ποσοστό 56,5%) και οι 5.397 άλλοδαποι (ποσοστό 43,5%).

Τέλος ο κ. Φικιώρης ύπεγράψιε δτι ή άπογραφή αύτή είναι ή δεύτερη, πού διεξάγεται σε έπιστημονικά στατιτικά πλαίσια μετά τήν άπογραφή τού 1978 και θά έπαναλαμβά-

νεται άνα διετία, ώστε νά υπάρχουν συνέχως άκριβή και ένημερωμένα στοιχεία για τούς ναυτικούς πού άπασχολούνται στόν έμπορικό μας στόλο.

### Περί συστάσεως Ταμείου προσθέτου άσφαλίσεως

Η "Ένωσις τών Έφοπλιστών πρός τόν σκοπόν όπως τά συμφωνηθέντα μετά τής ΠΝΟ έπιδόματα και είσφοραί (οικογενειακόν έπιδόματα — έπικουρη άσφαλισις τών Έλλήνων ναυτικών και ή καταβολή 30 δολαρίων ΗΠΑ δι' έκαστον άλλοδαπόν ναυτικόν προσλαμβανόμενον κατόπιν διμερούς συμβάσεως μετά τής Έθνικης Ναυτεργατικής Όργανωσεως και καταλαμβάνοντα όργανική θέσην εις τήν σύνθεσιν τού πληρώματος έλληνικού πλοίου) ανταποκριθούν πλήρως εις τόν σκοπόν δι' διν συνεφωνήθησαν, προηλθε εις τήν άποφασιν νά προτείνη και νά έπιμεινη, δημω τό δλον θέμα ρυθμισθή διά νόμου μέ πρωταρχικήν και θεμελιώδη σκέψιν τήν άπομάρκυριν κατά διοκληρωτικόν τρόπον έκ τών οίκονομικών λειτουργιών τού ΝΑΤ, γεγονός τό διόποιον βασίζεται και εις σχετικόν δρον τών συλλογικών συμβάσεων κατά τήν άποδοχήν των έπιδομάτων ώς και εις σχετικήν πρότασιν μας πρός τήν ΠΝΟ διά τά 30 δολλάρια ΗΠΑ.

Μέ τάς ώς άνωτέρω βασικάς σκέψεις εις κοινήν σύσκεψιν άπεφασίσθη δημω καταρτισθή μία Όμας Έργασίας, ή δημω και θά προέβαινε εις τήν διερεύνησιν, μελέτην και κατάρτισην σχεδίου νόμου. Πράγματι ή Όμας Έργασίας άποτελουμένη έξ ύπηρεσιακών παραγόντων και έτερων προσώπων προσφερθέντων πρός τόν σκοπόν αύτόν, μετά πολλάς και έπιμοχθος προσπαθείας κατήρτισε τό αίτημέν σχετικόν νομοσχέδιον, άντίτυπον τού δημού έγκαιρως άπεστάλη πρός ένημέρωσιν, μελέτην και διατύπωσιν σχολίων και άποψεων.

### Εις τό Λιμενικόν Σῶμα

Μέ Προεδρικόν Διάταγμα, πού δημοσιεύθηκε στήν Έφημερίδα τής Κυβερνήσεως, προάγονται στόν άντιστοιχο βαθμό οί κάτωθι άξιωματικοί Λ.Σ.

Σέ άρχιπλοιάρχους: Τσούρης Γ., Πουλάκης Θ. και Όρφανός Δ.

Σέ πλοιάρχους: Παπανδρέου Α., Ντούνης Χ., Καραγιάννης Ν. και Τσαρούχης Χ.

Σέ άντιπλοιάρχους: Λεοντής Η., Χατζηνικολής Β. και Άποστολόπουλος Π.

Έξ δλοι μέ τό ίδιο Προεδρικό Διάταγμα προάγονται στόν βαθμό τού Υποναυάρχου Λ.Σ και τίθεται έκτος όργανων θέσεων, λόγω συμπληρώσεως 35ετούς πραγματικής ύπηρεσίας οι κ.κ. Πλακοκέφαλος Θ., Δόλας Σ. και Κορακάς Π.

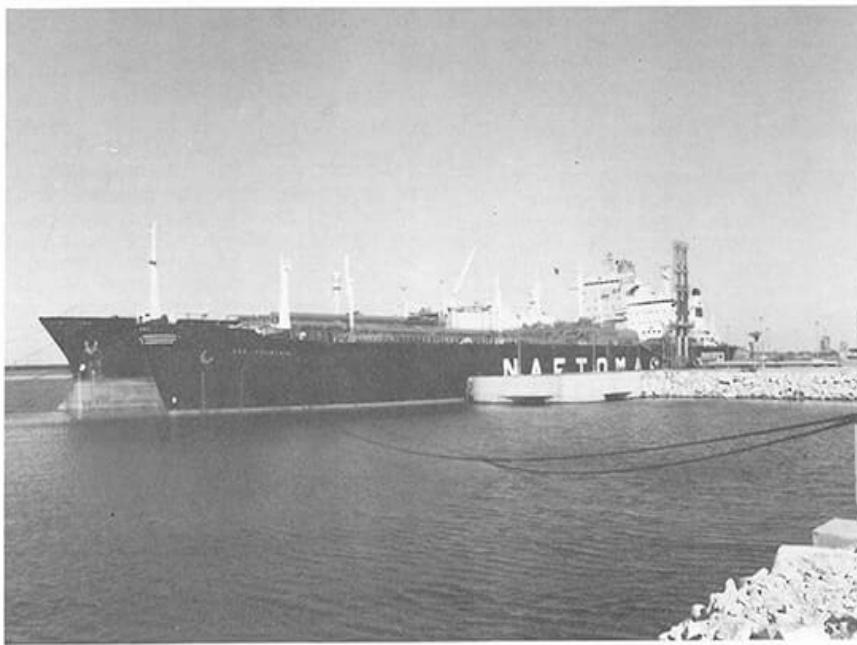
Τέλος προάγεται στόν βαθμό τού Αρχιπλοιάρχου Λ.Σ. ο κ. Κόλλιας Ι. και τίθεται έκτος όργανικής θέσεως λόγω συμπληρώσεως 35ετίας.

### Η «ANSA YACHTING»

Έπεκτείνεται ό δημιος έταιριών Σαχίνη/ANSA στόν τομέα τού Yachting.

Η «ANSA YACHTING» διευθύνεται άπο μέπειρους τεχνικούς, πλοιάρχους και γνώ-

## ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΕΝΑ ΑΤΥΧΗΜΑ ΕΙΣ ΥΓΡΑΕΡΙΟΦΟΡΟΝ ΣΚΑΦΟΣ



Τό άτυχημα έπι τού ύγραεριοφόρου σκάφους «ΓΚΑΖ ΦΑΟΥΝΤΑΙΝ», περί τού όποιου έγραψαμε εις τήν στήλην τών άτυχημάτων τού προηγουμένου τεύχους, προεκάλεσε μίαν διαπίστωσιν. Η διαπίστωσις αύτη είναι διτι και διά μίαν άκόμη φοράν συνέβη άτυχημα εις ύγραεριοφόρου σκάφος, με έκτεταμένας μάλιστα ζημιάς, χωρίς νά υπάρξουν θύματα ή νά σημειωθή άλική άπωλεια τού πλοίου.

Αύτό καθ' έαυτο τό γεγονός άποδεικνύει διτι είναι άδικαιολόγητοι οι φόβοι τών έλληνικών πληρωμάτων διά τά πλοία αύτά και θά έπρεπε νά άναληφθή μία προσπάθεια ένημερώσεως και έξοικειώσεως — είτε με ειδικά σεμινάρια, είτε εις τό ΚΕΣΕΝ — τών άξιωματικών (γεφύρας και μηχανής). Ούτω θά κατανοηθή και ή τεχνική των και θά αύξηθή ή βαθμός άσφαλειας των.

Έτερα διαπίστωσις είναι ή προθυμία τών γαλλικών άρχων — και αύτό θέφειται εις τήν βαθείαν γνώσιν τής τεχνικής αύτών τών πλοίων άλλα και τού ύψηλου έπιπεδου άσφαλειας πού παρουσιάζουν — νά διευκολύνουν τήν μεταφόρτωσιν τού φορτίου προκειμένου έν συνεχεία νά γίνουν αι άπαραίτητοι έπισκευαι επί τού πλοίου. Ή μεταφόρτωσις — εις έτερον πλοίον ναυλωθεν πρός τόν σκοπόν αύτόν — έγένετο εις τήν προβλήτα άριθ. 4 τής LAVERA, έν μέσω τών μεγαλυτέρων διυλιστηρίων τής Νοτίου Γαλλίας και μίας πυκνοκατοικημένης περιοχής.

Βεβαίως ή προθυμία τών γαλλικών άρχων διά τήν διευκόλυνσιν τού πλοίου δέν προήρχετο μόνον άπο τήν γνώσιν τής άνυπαρξίας κινδύνων άλλα και άπο τό ένδιαφέρον νά προσελκύσουν τήν έπισκευην τού πλοίου ή ποιοία και μακροχρόνιος θά είναι άλλα και διαπανηρά ύπολογιζομένη εις έκαστομ. δολλαρίων. Τό ένδιαφέρον διά τήν ναυπηγεοπισκευαστικήν βιομηχανίαν έπιδεικνύεται ύψη δλοι — άκόμη και ύπο τών διοικητικών και λιμενικών άρχων αίτινες συμπαρίστανται, συνδράμουν και δέν άποτέμπουν. Είναι καιρός πλέον νά υπάρξει και έδω ή γνώσις τών πλοίων αύτών. Κίνδυνοι δέν υπάρχουν και ή συναλλαγματική άφελεια τού τόπου θά είναι μεγάλη ή έδω τά προσελκύσωμε δι' άλας τάς άναγκας των.

Εις τήν φωτογραφίαν τό «ΓΚΑΖ ΦΑΟΥΝΤΑΙΝ» μετά τό άτυχημα εις τήν προβλήτα άριθ. 4 τής LAVERA κατά τήν διάρκειαν τής μεταφορώσεως τού φορτίου εις έτερον πλοίον προκειμένου έν συνεχεία νά άρχισουν αι έπισκευαι.

στες τού «γιγιώτικη» (Κ. Ποδιάς, Ε. Παπάς, Κυρία Ντέμη Σούχλα-Σαχίνη).

Η «ANSA YACHTING» έκτος άπο τίς άγοραπλασίες και ναυλώσεις σκαφών άναψυχής, ήδη παρήγγειλε σέ ναυπηγεία τής Σουηδίας τά 3 πρώτα πολυτελή ιστιοπλοϊκά τής σκάφη «ANSA 42» μήκους 12.80 μ. Πρόκειται για σκάφη πολυτελούς κατασκευής και μον-

τέρνας τεχνολογίας, πού κοιμίζουν 7-8 διπομά και προσφέρονται σέ συνδυασμό μακρόχρονης ναυλώσεως σάν ιδανικό γιά έπαγγελματίες. Παράλληλα, ή «ANSA YACHTING» άνελάβε τη γενική άποκλειστικότητα τών ναυπηγείων «AEGEAN MARINE S.A.» με μία μαζική παραγγελία άλλων 12 ιστιοπλοϊκών σκαφών μήκους 23 ποδών, τών 4 άτο-

## 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

μων για νά καλύψη διμεσες άνάγκες πελάτων της.

### Δεξίωσις πρός τιμήν της Έλληνικής Ναυτιλίας

"Υπό τοῦ Ναυτιλιακοῦ Ακολούθου τῆς 'Αμερικανικῆς Πρεσβείας, Capt. Richard Stone, ἐδόθη τὴν 29η Μαΐου, εἰς τὴν οἰκίαν του, δεξίωσις πρός τιμήν τῆς Έλληνικῆς Ναυτιλίας. Παρέστησαν ὁ 'Υπουργός Ναυτιλίας κ. Ιωάνν. Φικιώρης, ὁ τέως Γεν. Γραμματεὺς τοῦ YEN κ. Π. Σαρλής, οἱ πρόεδρος καὶ ἀντιπρόεδρος τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων Ἐφοπλιστῶν κ.κ. Ἀρ. Καραγεώργης καὶ Εὐστ. Γουρδομιχάλης, ὁ Γεν. Γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο. κ. Ἐμμ. Σαΐτης, ὁ πρόεδρος τῶν πλοιάρχων κ. Ἐλ. Καπνίσης, ὁ πρόεδρος τοῦ 'Αμερικανικοῦ Ινστιτούτου Μεταφορῶν κ. H. Brand, ὁ πρόεδρος τοῦ 'Αμερικανικοῦ Νηογνώμονος κ. E.N. Johnston καὶ ἐν 'Ελλάδι ἔγκατεστημένος ύπευθυνος τοῦ ABS διὰ τὴν περιοχὴν τῆς ἀνατ. Μεσογείου κ. H.M. Armstrong. Μεταξύ τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν πού παρέστησαν διεκρίνοντο οἱ κ.κ. K. M. Λεμός, K. I. Καρρᾶς, Ἀνδρ. Ποταμίανος, Γ. Ἀνδρεάδης, A. Χατζηώαννου, N. Μουνδρέας, N. Φράγκος, M. Σκούφαλος, N. Κοτζιάς, Γ. Βερνίκος κ.ά. Παρόντες ἡσαν, ἐπίσης, ἐκρόσωποι τοῦ διπλωματικοῦ σώματος καὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ τύπου.

### Εἰς τὸ American Bureau

Εἰς τὸν 'Αμερικανικὸν Νηογνώμονα ἔξελεγχοσ τελευταίως 39 νέα μέλη, μεταξύ τῶν οποίων περιλαμβάνονται καὶ οἱ κ.κ. A. M. Καραγεώργης (πρόεδρος τῆς Ε.Ε.Ε.), K. Δρακόπουλος (πρόεδρος τῶν ναυπηγείων Σκαραμαγκά), N. I. Κοτζιάς, N. Δ. Πατέρας, K. Στραβελάκης καὶ Λουκᾶς Χατζηώαννου.

'Εξελέγησαν, ἐπίσης, τέσσαρες νέοι διευθυνταί, μεταξύ τῶν οποίων ὁ κ. I. Γ. Γκούμας, ἐνώ ἐπανεξέλεγχοσ οἱ κ.κ. Σταύρος Νιάρχος καὶ Τάκης Βελιώτης.

Τέλος, εἰς τὴν ἐκτελεστικὴν ἐπιτροπὴν τοῦ νηογνώμονος ἐπανεξέλεγχη ὁ κ. Βασί-

λειος Σκαρβέλης.

Δέον νά σημειωθῇ ὅτι ὁ ἀριθμός τῶν μελών τοῦ American Bureau ἀνέρχεται τώρα εἰς 473, μεταξύ τῶν οποίων πολλοί "Ελληνες, ἐνώ οἱ διευθυνταί ἀνέρχονται εἰς 16 καὶ ἡ ἐκτελεστικὴ ἐπιτροπὴ συγκροτεῖται ἀπό 13 ὄτομα.

### Τό γραφεῖον Ρήγου τῆς Νέας Υόρκης

Τό ἐλληνικόν ναυλομεσιτικὸν γραφεῖον "Rigos Chartering", τῆς Νέας Υόρκης, ἀναγγέλλει ὅτι πέραν τῶν δραστηριοτήτων του εἰς τούς τομεῖς ναυλώσεων δεξαμενοπλοίων καὶ σκαφῶν ἔπροῦ φορτίου στρέφεται τώρα καὶ εἰς τὰς μεταφοράς γαιανθράκων, παρέχον εἰς τούς ἐνδιαφερομένους πλοιοκτήτας στοιχεία διά τὰς κατά περιοχήν υφισταμένας λιμενικάς εύκολιας, τὰς περιοχάς μεταφορτώσεως καὶ πλήρη ἀνάλυσιν τῶν ταξιδίων. Διά τὸν σκοπὸν αὐτὸν διατίθεται εἰδικὴ τηλεφωνικὴ γραμμή (212-599-2512). Ἐπίσης, τέλεξ WU 640019, ITT 429457 καὶ RCA 220479.

## ΕΚΔΟΣΕΙΣ

### ΜΑΤΘΑΙΟΥ Δ. ΛΩ

### ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ ΚΑΙ ΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

'Εναίσιμον διατριβήν, μέθεμα προσφιλές εἰς αὐτόν, ἐπέλεξεν ὁ κ. Ματθαίος Δ. Λώς κατά τὸ τέρμα τῶν σπουδῶν του εἰς τὸ Πανεπιστήμιον τῆς Λωζάνης. Τό θέμα εἰς ἐναγκῶδη τόμον ἀναφέρεται εἰς τὴν πληθωρικὴν πράγματι παρουσίαν τοῦ "Ελληνος Ἐφοπλιστοῦ καὶ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων εἰς τὴν παγκοσμίας μεταφοράν τῶν εἰς χύμα φορτίων. Τόμον ὑπερτριακοσίων σελίδων κατέλαβε ἡ πλήρης τοῦ θέματος ἀνάπτυξις. Πλήρης παρέχεται ἡ εἰκὼν τῆς πράγματι διειμνημονεύτου δραστηριότητος τοῦ "Ελληνος ναυτιλοῦ εἰς τὰς χύδην μεταφοράς. 'Ομολογοῦν διπληρεστέραν εἰκόνα τῆς παγκοσμίου

ἀύτῆς δραστηριότητος δέν ἐγγέρισεν ἡ παγκόσμιος βιβλιογραφία καὶ ἴδιαιτέρως ἡ συμμετοχή εἰς αὐτὴν τοῦ "Ελληνος ναυτιλομένου - ἐφοπλιστοῦ καὶ ναυτικῶν.

Πρόκειται περὶ ἐργου μνημειώδους, ικανοῦ νά προσελκύσῃ τὸν διεθνή ἀναγνώστην. Τό βιβλίον ἔξεδόθη εἰς τὴν Γαλλικήν. 'Αναζητεῖται ὁ μέλλων νά ἀναλάβῃ τὴν μετάφρασίν του εἰς τὴν 'Ελληνικήν. 'Αξίζει νά πληροφορηθῇ ὁ τόπος μας τί είναι ἡ Ναυτιλία μας. Τί εισφέρει. Πόθεν ἀντλεῖ τὸ μέγεθος της. Καὶ πόσον πρέπει νά εἰμεθα ὑπερήφανοι δι' ὅτι ἐπέτελεσαν καὶ ἐπιτελοῦν οἱ "Ελλήνες καὶ οἱ Ναυτικοί μας ἐπί παγκοσμίου κλίμακος.

Δ.Ν.Κ.

### ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ

Καθηγητοῦ Α.Β.Σ.Π.

### Η ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΕΚΑΤΙΑΝ ΤΟΥ 1980

### Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΥΠΟ ΑΝΑΠΤΥΞΙΝ ΧΩΡΑΣ

Μίαν νέαν θετικήν προσφοράν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν οἰκονομικὴν βιβλιογραφίαν, ἀποτελοῦν αἱ ὡς ἀνω δύο μελέται τοῦ καθηγητοῦ τῆς Α.Β.Σ.Π. κ. 'Ελευθερίου Γεωργαντοπούλου, τάς ὁποίας ἔξεδωσε προσφάτως ἡ Σχολὴ εἰς τὴν Ἀγγλικήν.

'Ἐκ τῶν μελετῶν αὐτῶν, ἡ πρώτη: PROSPECTS FOR THE DRY BULK SHIPPING IN THE EIGHTIES, βασίζεται κυρίως εἰς τὴν ἐκθεσιν τοῦ κ. Γεωργαντοπούλου εἰς τὸ ἐν Λονδίνω συνέδριον τῆς SEATRADE MONEY AND SHIPS (Μάρτιος 1980) καὶ ὀποτελεῖ ἐρευναν τῶν προοπτικῶν τῆς φορτηγού ναυτιλίας κατά τὴν ἔρχομένην δεκαετίαν καὶ εἰδικώτερον τῆς προβλεπομένης προσφοράς καὶ ζητήσεως χωρητικότητος τῶν μπάλκερ κατά τὴν ὡς ἀνω περίοδον. 'Η δέ δευτέρα μελέτη: PROBLEMS OF SHIP FINANCE FOR DEVELOPING COUNTRIES, βασιζόμενη εἰς

ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511  
ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΣΙΣ: UTRADE



TELEX: 21 3014 UTRD GR  
21 3015 UTRD GR

# ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.

ΙΑΣΟΝΟΣ 6

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ομιλίαν τοῦ κ. Γεωργαντοπούλου εἰς τό σεμινάριον SHIP FINANCE (Λονδίνον, 'Ιουνίου 1980) ἐξετάζει τούς βασικούς ἀρνητικούς παράγοντας δημητριαγίας ναυτιλίας εἰς τάς ύπο ἀνάπτυξιν χώρας καὶ ὑποδεικνύει τάς μεθόδους ἀντιμετωπίσεως τῶν σχετικῶν προβλημάτων.

### ΦΟΙΒΗΣ (ΣΟΦΙΑΣ) Ν. ΠΑΠΑΔΑΚΗ ΣΗΜΑΝΤΡΟ

Παρά τὴν ἀνάμοδιότητα τῆς στήλης αὐτῆς γιὰ τὰ λογοτεχνικά ἔργα, δέν μποροῦμε νά μή σταθοῦμε στή νέα ποιητική συλλογή τῆς κ. Παπαδάκη, γνωστή στὸν ναυτικό κόσμο ἀπό τίς ἐμπνευσμένες πρωτοβουλίες

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΠΡΟΚΗΡΥΞΕΩΣ

Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριο τῆς Ἑλλάδος, προκειμένου νά προβεῖ, μέ επιλογή, στὴν πλήρωση μᾶς (1) θέσεως Κλητῆρος

### Κα λεῖ

"Οσους ἐπιθυμοῦν νά προσληφθοῦν, νά ὑποβάλλουν ἡ νά ταχυδρομήσουν ἐπί ἀποδείξει εἰς τὴν Ὑπηρεσίαν Διοικητικοῦ τοῦ Ν.Ε.Ε. ('Ακτῆ Μιαούλη 85 καὶ Φλέσσα 2, 2ος δρόφος) μέσα σε εἰκοσι (20) ἡμέρες ἀπό τὴν τελευταία δημοσίευση τῆς παρούσης, αἴτηση μέ χαρτόσημο καὶ ὑπεύθυνη δῆλωση, σὲ ἐντυπὸ τὸ δόποιο χορηγεῖται ἀπό τὴν ἀνωτέρω ὑπηρεσία. 'Η αἴτηση θά συνοδεύεται ἀπό τὰ ἀνάλογα δικαιολογητικά ὡς καὶ ἀπό βιογραφικό σημείωμα. Τὰ ἀπαιτούμενα δικαιολογητικά εἶναι: 'Απολυτήριο Δημοτικοῦ Σχολείου.

Οἱ ὑποψήφιοι πρέπει:

1. Νά είναι "Ἐλλήνες πολίτες.
2. Νά ἔχουν συμπληρώσει τὸ 21ον ἔτος τῆς ἡλικίας τους καὶ νά μήν ἔχουν ὑπερβεῖ τὸ 35ον.
3. Νά ἔχουν ἐκπληρώσει τὶς στρατιωτικές τους ὑποχρεώσεις ἡ νά ἔχουν ἀπαλλαγεῖ νόμιμα ἀπό αὔτες, νά μήν είναι ἀνυπότακτοι ἡ νά μήν ἔχουν καταδικασθῆ τελεσίδικα γιὰ λιποταξίᾳ.
4. Νά μήν ἔχουν κώλυμα ἀπό ποινικές καταδίκες ἡ ὑποδικία ἡ ἀπαγόρευση ἡ δικαστική ἀντίληψη (σχετικὸ ἐντυπὸ χορηγεῖται ἀπό τὸ Τμῆμα Προσωπικοῦ τοῦ Ν.Ε.Ε.).
5. Νά ἔχουν ἥθος πού ἀρμόζει σε υπάλληλο Ν.Π.Δ.Δ.
6. Νά είναι ὑγείες καὶ ἀρτιωλεῖς.

Ἡ κρίση τῶν ὑποψήφιών θά γίνεται ἀπό Εἰδική Τριμελή Ἐπιτροπή ἡ ὁποία θά συνέλθει τὴν 30.6.1981. Οἱ υποψήφιοι εἶναι ύποχρεωμένοι κατά τὴν ἡμερομηνία αὐτῆς νά παραστοῦν ἐνώπιον τῆς Ἐπιτροπῆς.

Περισσότερες πληροφορίες δίδονται ἀπό τὸ Τμῆμα Προσωπικοῦ τῆς Διευθύνσεως Διοικητικοῦ τοῦ Ν.Ε.Ε. ('Ακτῆ Μιαούλη 85 καὶ Φλέσσα 2, 2ος δρόφος).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Ν.Ε.Ε.  
ΝΙΚΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ



## Θαλάσσια ἀτυχήματα

**ΑΓΓΕΛΙΝΑ:** 'Από Ντώρμπαν διά Νοτ. 'Αμερικήν, ὑπέστη διαρροὴν τὴν 4ην 'Ιουνίου εἰς ἀπόστασιν 240 μιλίων ἔξωθι τοῦ Μάρ ντελ Πλάτα καὶ ἐκινδύνευσε νά βυθισθῇ. 'Αργότερον ἀνεκοινώθη διτὶ ἐπέλευσεν εἰς Μοντεβίδεο δι' ιδίων τοῦ μέσων καὶ ἡγκυροβόλησεν εἰς θέσιν 35° 09' νότιον πλάτος καὶ μῆκος 55° 15' δυτικόν. Τό ήμισυ τοῦ πληρώματος ἐγκατέλειψε τὸ σκάφος. Τὴν 4 'Ιουνίου ἔξεργάη πυρκαϊά εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὸ ὑπόλοιπον πλήρωμα μετέφερθη εἰς τὴν Εράρην, ἐνώ σκάφη τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ τῆς Οὐρουγουάης προσεπάθουν νά καταστείλουν τό πῦρ. Τελικῶς, τό σκάφος ἐβυθίσθη τὴν πρωΐαν τῆς 7ης 'Ιουνίου εἰς βάθος 11 ὀργιῶν.

**AITZIAN SKA'Y:** 'Αφίχθη εἰς Pio 'Ιανεῖρο τὴν 1ην 'Ιουνίου. 'Εξητήθη ἐπιθεώρησις ἀλόγω προσκρούσεως εἰς τὸν βυθόν εἰς τὸν λιμένα 'Ιατζάι, κατά τὴν παραλαβὴν φορτίου διά Pio 'Ιανεῖρο. Τὴν μεθεπομένην ἀπέπλευσε διά Σαρζά.

**ΑΝΔΡΟΣ (764 τον. νέτ):** Τὴν 25ην Μαΐου ὑπέστη ζημίας εἰς τὸν μηχανήν ἐνώ εύρισκετο εἰς ἀπόστασιν 60 μιλίων ἔξωθι τῆς Μάλτας. 'Ερρυμουλύκηθη εἰς Βαλέττα τὴν μεθεπομένην. Τό σκάφος μετέφερε 2.100 τον. γενικοῦ φορτίου ἀπό Θεσσαλονίκην διά Τύνιδα. 'Εδηλώθη Γενική 'Αβαρία. 'Ανελήφθησαν ἐπισκευαὶ.

**ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ:** Ζημίας εἰς τὸ πηδάλιον ἀπεκαλύφθησαν ἐνώ εύρισκετο δεξαμενή εἰς Γένοβα τὴν 26ην Μαΐου. 'Ανελήφθησαν μόνιμοι ἐπισκευαὶ αἱ ὄποιαι ὑπελογίζετο νά διαρκέσουν 18 ἡμέρας.

**ΑΡΙΣΤΕΥΣ:** 'Αφίχθη εἰς Παλέρμο τὴν 5ην 'Ιουνίου μέ ζημίας εἰς τὸν μηχανήν.

**ΒΙΡΓΙΝΙΑ M.:** 'Αποπλέυσαν ἐκ Λάγος τὴν 30η 'Απριλίου δι' Εύρωπην, ὑπέστη βλάβην εἰς τὸν μηχανήν καὶ ἀνελήφθη ἡ ρυμούλκησίς του εἰς Πειραιᾶ. Τὴν 31ην Μαρτίου προσήγγισεν εἰς Γιβραλτάρ συρόμενον ὑπό ρυμούλκου, δινευ πληρώματος, τὴν δέ ιδίαν ἡμέραν ἀνεχώρησε διά Πειραιᾶ.

**ΓΑΛΗΝΗ:** Εἰς Μόζι τὴν 2αν 'Ιουνίου, ἐζήτησεν ἐπιθεώρησιν λόγω ζημιῶν εἰς τὴν μηχανήν.

**ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ:** 'Αφιχθέν εἰς Νέαν 'Ορδεάνην τὴν 18ην Μαΐου, ἀνέφερε ζημίας εἰς τὴν μηχανήν. 'Ανελήφθησαν μόνιμοι ἐπισκευαί.

**ΙΖΑΜΠΕΛ (O.B.O):** Εἰς Ρόττερνταμ τὴν 29ην Μαΐου, ἀνεκοινώθη διτὶ ἐκτελούντο μόνιμοι ἐπισκευαί ἐπὶ ζημιῶν εἰς τὴν μηχανήν καὶ ἐκ παλαιοτέρας προσαράξεως.

**ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ:** Τὴν 27ην Μαΐου εύρισκετο εἰς 'Αμπιτζάν με διαρροήν λιπαντικοῦ ἐλαίου. 'Ετελέσθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαὶ καὶ τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε διά Λάς Πάλμας μέσω Ντακάρ. 'Απητείτο δεξαμενούμενος.

**ΚΑΤΕΡΙΝΑ K.:** Κατά τὴν ἀφιξίν του εἰς 'Οσκαρσαμ, τὴν 31ην Μαΐου, προσέκρουσεν εἰς τὸν βυθόν, ὑποστάν ἐλαφράς ζημίας εἰς τὸν πυθμένα. 'Επισκευαὶ ἐπραγματοποιούντο ἐνώ τό σκάφος ἦτο παραβεβλημένον πρός παραλαβὴν φορτίου. Τὴν 5ην 'Ιουνίου ὑπέπλευσε διά Κότκα.

**ΚΥΚΛΑΔΕΣ:** Τὴν 3ην 'Ιουνίου ἀνεκοινώθη εἰς Πειραιᾶ διτὶ τὸ δχηματαγωγόν «Κυκλάδες» ἔχει ζημίας εἰς τὴν μηχανήν.

**ΛΟΥΚΙΑ (π.):** 'Αποπλέυσαν ἐκ Πειραιῶς διά Γιουγκοσλαβίαν, τὴν 28ην Μαΐου, ἐβυθίσθησαν ὑπὸ ἀγνώστους συνθήκας τὴν πρωΐαν τῆς μεθεπομένης, δέωθι τῆς Κερκύρας. 'Απωλέσθησαν πέντε ἐν τῶν ὅκτω μελών τοῦ πληρώματος. 'Ο Ίρλανδος πλοιάρχος, δστις συγκαταλέγεται εἰς τοὺς διασωθέντας, ὀδηγήθη εἰς τὴν εἰσαγγελίαν με τὴν κατηγορίαν τῆς ἀνθρωποτονίας ἐξ ἀμελείας.

**ΜΥΚΟΝΟΣ:** Προσέκρουσεν εἰς τὸν βυθόν τὴν 31ην Μαΐου, εἰς τὸν λιμένα Βηρυττοῦ, ὑποστάν ζημιῶν εἰς τὸν πυθμένα. 'Ο πλοιάρχος ἀπεφάσισε νά πλεύσῃ εἰς Λεμεσόσ, ἀλλά ἐν πλῷ διεπιστώθη διαρροή καὶ παρέμεινεν δέωθι τοῦ λιμένος διά νά μη προκαλέσῃ ρύπανσιν. 'Επιθεώρησις τὴν ἐπομένην ἀπεκάλυψε μικρορήγματα καὶ ὄπας εἰς διάφορα σημεία τοῦ πυθμένος. 'Εξεδόθη πιστοποιητικόν ἀξιοπλοίας διά νά πλεύσῃ εἰς Αίγυπτον, ὑπὸ τὴν προύποθεσιν μετά τὸ πέρας τοῦ ταξιδίου νά πλεύσῃ εἰς Έλλάδα δι' ἐπισκευάς. Τὴν 2a 'Ιουνίου ὑπέπλευσε διά Πόρτ Σάιδ.

**ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ:** Συμφώνως με ἀναφοράν τοῦ πλοιάρχου, ἀπώλεσθη μυστηριωδῶς ἀπό τὸ πλοίον ὃ ἀνθυποπλοίαρχος Νικ. Καρράρας, εἰς τὴν θαλασσίαν περιοχὴν τῆς Γδύνιας.

**ΣΕΡΙΦΟΣ:** 'Αφίχθη εἰς Σουέζ τὴν 12ην Μαΐου, ἀπό Τζέντα, μέ ζημίας εἰς τὴν μηχανήν. 'Ετελέσθησαν ἐπισκευαὶ αἵτινες διήρκεσαν ἐπὶ 10ήμερον.

**ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ:** 'Ενώ τό σκάφος ἐπλεεις εἰς ἀπόστασιν 700 περίπου μιλίων ἀνατολικῶς τῶν Βερμούδων, ἀνεφέρθη ἡ ἀπώλεια τοῦ υποπλοίαρχου, Εύστ. Μπενέτου. Δέν ἐγνώσθησαν λεπτομέρειαι.

**ΤΑΥΓ'ΓΕΤΟΣ (λ.):** 'Επισκευαζόμενον εἰς Σκαραμαγκά, ὑπέστη πυρκαϊῶν μέ ἀποτέλεσμα νά ἀπολεσθῇ ἔνας ἐργάτης τῶν ναυπηγείων καὶ νά τραυματισθούν σοβαρώς ἔτεροι δύο. Τό πῦρ κατεστάλη συντόμως.

**ΤΡΟΠΙΚΗ:** Προσήριαξεν εἰς Καλούς Λιμένας τὴν 31ην Μαΐου. 'Ακολούθως ἐπλευσεν εἰς Γένοβαν δηνού επεθεωρήθη καὶ διεπιστώθησαν μικροζημίαι εἰς τὰ ἐλάσματα τοῦ πυθμένος. 'Επισκευαὶ ἀναβλήθησαν διά τὸν Αύγουστον.

**ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ:** Τὴν 29ην 'Απριλίου ἐξεράγη πυρκαϊά εἰς τὸ κυτίον σαρώσεως καὶ κατέστη ὑπὸ τοῦ πληρώματος. 'Απεμονώθη διά κύλινδρος No. 5 καὶ τό σκάφος ἐπλευσεν εἰς Pio 'Ιανεῖρο. 'Επισκευαὶ ἐτελέσθησαν εἰς τὸν πυθμένον λιμένα, 'Ιατζάι, δηνού ἀφίχθη τὴν 7ην Μαΐου.

# Η ναυλαγορά

Η λήξης της άπεργίας των άμερικανών άνθρωκων έσταθεροποίησε πως τούς ναύλους είχε την περιοχή του Βορείου Ατλαντικού. Από τό 21,50 δολ. πού έπληρωντο διά φορτία γιανθρώπων τών 50 -55.000 τον. όπο την άνατολική άκτην τών Ηνωμένων Πολιτειών διά την Ιαπωνίαν, έπληρωθησαν τά 22,50 και άργότερον τά 24,50 και 25,50 δολ. Έπιστρεψε το φορτία δημητριακών εις πάναμαξ μπάλκ κάρριερς έπληρωθησαν κατά 1,50 έως 2 δολ. τόν τόνων ύψηλότερον ναύλον έναντι τού προηγουμένου 15θημέρου.

Πάντως, αι διατογαί ήσαν περιωρισμένοι σχετικώς, καθώς ναυλωτά και πλοιοκτήται έτελουν έναναρνή τών έξελιξεων τής άγοράς. Ή προσαναφερθείσα άνατιμησιας οφείλετο περισσότερον είς ψυχολογικά αίτια παρά είς πραγματικά.

Εις τάς άλλας περιοχάς, η ζήτησης τοννάς περιωρισμένη. Μετά τήν έξαγγελίαν τής λήξεως τής άπεργίας, σκάφας τών 65.000 τον. έκλεισθη διά κυκλικών ταξίδιων Αύστραλιας (ποράδσισι και έπανωπαράδσισις Ιαπωνίαν) πρός 9.000 δολ. ήμερησίων.

Εις καλυτέρον θέσιν, έν συγκρίσιες πρός τά μπάλκ κάρριερς, τό τουμήτεκερς, τών διοίων ή ζήτησης και οι ναυλών διατηρούνται σταθεροί εις ικανοποίητηκά έπιπεδα. Τά καλά τουμήτεκερς ζητούνται ίδιαιτέρως και πληρώνονται με ύψηλά μισθώματα διά ταξίδιο. Τά διάφορα φορτία σακχάρων βροθούν τήν κατάστασιν.

Έν πάσια περιπτώσει, αι προσποτικά διά τήν θερινήν περίοδον είναι δέβειοι και δέν άποκλείσται μια νέα κάμψη τής άγοράς πρός τό τέλος τού μηνός, παρά τήν έπικειμένην έπανεμφάνισιν τών περισσοτέρων φορτίων άμερικανών γιανθρώπων. Ή πλήρης σχεδόν άποκή τών σιβιετικών όπό τήν άγοράν και ή σποραδική παρουσία τών κινέζων έπερεάζουν όρνητηκώς τάς έξελίξεις.

Κατά περιοχάς, η άγορά έκινηθη ώς κάτωθι:

## ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα, άπό Άγ. Λαυρέντιον διά Μπαντάρ Άμπας, 22.500 τον. (κριθή), δολ. 53,33 φίο, Ιούνιον. Από Άγ. Λαυρέντιον διά Τίλμπουρι, 36.000 τον.

5%, δολ. 13,60 φίοστ, Ιούνιον. Από Λίμνας διά Νιγηρίαν, 15.000 τον. (σπόροι), δολ. 55 φίο, Ιούνιον. Από Μισσισσιπή διά Γάνδην - Αμέρερα ρέιντ, 40.000 τον., δολ. 13,50 φίο, Ιούνιον. Από Κόλπον διά Αμετέρντα, 70.000 τον., δολ. 13 φίο, Ιούνιον. Διά Γιουροπόρτ, σκάφος 61.000 τον. d.w.c.c., δολ. 808.250 κατ' άποκοπήν, Ιούνιον. Διά Ολλανδίαν, 70.000 τον., δολ. 13,25 φίο, Ιούνιον. Διά Ιαπωνίαν, 30.000 τον., δολ. 27,50 φίο, Ιούνιον/Ιούλιον. Διά Κίναν, δύο φορτία τών 30.000 τον., δολ. 37, Ιούνιον. Διά δύο λιμένας Βενεζουέλας, 22.000 τον., δολ. 26,50 φίο, διμερός φόρτωσις. Διά Κωνστάντζαν μιν./μαξ. 32.000/34.000 τον., δολ. 28 φίο. Διά Αίγυπτον, 25.000 τον., δολ. 36 φίο, Ιούνιον.

Γατάκη θρακες, άπό Χάμπτον Ρόδος, διά Ιαπωνίαν, 55.000 τον., (βέξ φορτία με έναρξην δ' τρίμηνον 1981), δολ. 22,50. Διά Ιαπωνίαν, 50.000 τον., δολ. 25, Ιούνιον/Ιούλιον. Έτερον, 85.000 τον., δολ. 18,40, Ιούνιον/Ιούλιον. Διά Αλεξάνδρειαν, 26.000 τον. 10%, δολ. 25,75 φίο, Ιούνιον. Διά δυτ. Ιταλίαν, 45.000 τον. 5%, δολ. 13, Ιούνιον. Από λιμένας άνατολ. άκτης ΗΠΑ διά Ταϊβάν, 450.000 τον. εις φορτία τών 25.000 -40.000 τον., δολ. 32, φορτώσεις εις διάστημα 12 μηνών με έναρξην Σεπτέμβριον.

Λιπάσματα, άπό Τάμπα διά Ήντ Λόντον, 17.866 τον. εις σάκους, δολ. 52,40 φίο, Ιούλιον. Από Κόλπον διά Ινδίαν, 17.000 τον. 5% (φωσφάτα), δολ. 59 φίο, Ιούνιον/Ιούλιον.

## ΝΟΤΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα, άπό Πλεύτη, με συμπλήρωσιν Μπουένος Αϊρες ή Μπάχια Μπάλκνα, διά δυτ. άκτην Μεξικού, 20.000 τον., δολ. 51,50, Ιούνιον.

Σάκχαρος, άπό Αγ. Δομίνικον διά Σαβάννα, 11,700 τον. (χύμα) δολ. 15,75 φίο, Ιούνιον. Από Μαδέσιο ή Ρεσίφ διά Κόλπον /άνατολ. άκτην ΗΠΑ, μιν./μαξ. 15.300/15.500 τον., δολ. 19,75 βάσις 1/1 φίο, Ιούνιον. Από Μπέλιζες διά Κόλπον, 5.000 τον. (χύμα) δολ. 17,65 φίο, Ιούνιον. Από Βορ. Βραζιλίαν διά Κόλπον/άνατ. άκτην ΗΠΑ, 20.000 τον. (χύμα).

δολ. 20,50 φίο, Ιούνιον.

## ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Γεννήματα, άπό Βανκούβερ διά Ιαπωνίαν, 20.000 τον. έλαιοδιποροι, δολ. 28,50 φίο, Ιούλιον. Από Σάν Νιέγκο ή Λόγκ Μπήτης διά Γκουαγιακίλ, μέρος φορτίου 12.000 τον. 5% διτος χύμα, δολ. 30,50 φίοστ, Ιούνιον. Από άμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού διά Νοτ. Κορέαν, 36.700 τον. σιτος, δολ. 28, Ιούλιον.

## ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ — ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Γεννήματα, άπό Άδελαΐδα διά Τζέντα, σκάφος 9.500 τον. d.w.c.c., δολ. 500.000 κατ' άποκοπήν φίο, διμερός φόρτωσις.

## ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ — ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ

Σιδηρομετάλλευμα, άπό Πόρτ Ελίζαμπεθ διά Ιταλίαν 36.000 τον. μαγγανίου, δολ. 16 φίο, Ιούνιον.

Σάκχαρος, άπό Μαπούτο διά Αγγλίαν, 14.000 τον. χύμα, Λ.Α. 15 φίο, Ιούνιον.

## ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

Σιδηρομετάλλευμα, άπό Πόρτ Ελίζαμπεθ διά Ιταλίαν, 40.000 τον. 10%, δολ. 5.80 φίο, Ιούνιον.

## KONTINENT

Γεννήματα, άπό Νάντην διά Ταγγέρην και Ναδράδη, 13.500 τον. σιτος, δολ. 16 φίο βάσις 1/1, δολ. 17 φίο, βάσις 1/2, Ιούνιον. Από Ρουέν/Χάρβρη διά δυτ. Ιταλίαν, 15.000 τον. 5% σιτος, δολ. 14,25 φίο, Ιούνιον. Από Δουνκέρκην διά Ροστόκ, 15.000 τον. 5% σιτος, 10,50 φίο, Ιούνιον. Από Αμβούργον διά Ντακάρ, 5.000 τον. σιτος, δολ. 32,50 φίο, Ιούνιον.

## ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

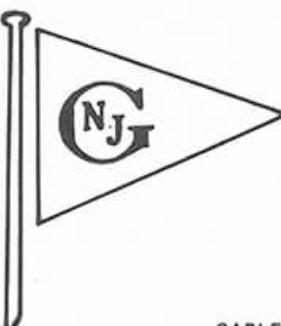
Παράδοσις Ιαπωνίαν, Ιούνιον, κυκλικόν ταξίδιον Αύστραλιας, δολ. 9.550 ήμερησίων (74.422 τον., τού 1967).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Ιούνιον, ταξίδιον Μεγ. Λιμνών, δολ. 7.400 ήμερησίων (21.500 τον., τού 1980).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Ιούνιον, ταξίδιον Καραϊβήκης, δολ. 8.950 ήμερησίων (18.839 τον., τού 1972).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Ιούνιον, ταξίδιον Νοτ. Κορέας μέσω άμερικ. κόλπου, 9.250 ήμερησίων (35.268 τον..

# N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,  
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON

TELEPHONE: (01) 600-1766

TELEX: (51) 883157

# ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI  
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS  
TELEPHONE: 452 1011  
TELEX: (21) 2236, (21) 2272

τού 1979).

Παράδοσις Κορέαν, διμεσος, ταξίδιον 'Ινδίας, δολ. 7.450 ήμερησίων (19.902 τον., τού 1967).

Παράδοσις Περαικόν Κόλπου, 'Ιούνιον, κυκλικόν ταξίδιον Πόρτ 'Οκα, δολ. 6.500 ήμερησίων (19.189 τον., τού 1972).

Παράδοσις 'Ιταλίαν, 'Ιούνιον, ταξίδιον μέσω 'Ισπανίας και Περσικού Κόλπου, έπαναπαράδοσις Σκώ - Πασέρο ρείντζ, δολ. 9.500 ήμερησίων (40.404 τον., τού 1973).

Παράδοσις 'Ελμπε 1, 'Ιούνιον, ταξίδιον μέσω 'Ερυθράς Θαλάσσης με έπαναπαράδοσιν Πόρτ Σαΐδ, δολ. 8.350 ήμερησίων (14.980 τον., τού 1972).

Παράδοσις 'Αμβούργον - Ρόττερνταμ ρείντζ, 'Ιούνιον, κυκλικόν ταξίδιον Δυτ. Αφρικής, δολ. 4.950 ήμερησίων (7.470 τον., τού 1970).

Παράδοσις 'Αμβούργον, 'Ιούνιον, ταξίδιον Δυτ. Αφρικής, δολ. 8.500 ήμερησίων (14.970 τον., τού 1974).

Παράδοσις άμερικ. Κόλπου, σπότ, ταξίδιον 'Ερυθράς Θαλάσσης με έπαναπαράδοσιν Πόρτ Σαΐδ, δολ. 8.500 ήμερησίων (15.160 τον., τού 1972).

Παράδοσις άμερικ. Κόλπου, 'Ιούνιον, ταξίδιον Νοτ. Κορέας, δολ. 14.900 ήμερησίων (49.409 τον., τού 1976).

Παράδοσις Τρίνινταντ, 'Ιούνιον, ταξίδιον 'Αγγλίας/Κόντινεντ, δολ. 7.500 ήμερησίων (16.543 τον., τού 1977).

Παράδοσις Ταμπικο, 'Ιούνιον, ταξίδιον μέσω άμερικ. Κόλπου και 'Ερυθράς Θαλάσσης, έπαναπαράδοσις Κέιπ Πασέρο, τολ. 7.000 ήμερησίων (14.950 τον., τού 1972).

#### ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Καθώς οι ναύλοι τών μεγάλων δξεδιμενοπλοίων έξακολουθουν νά μή κολύπτουν ούδε τά διαχειριστικά των έξοδα, πραγματοποιείται έκκλησης άπο πολλούς ναυτιλιακούς παράγοντας νά επιταχυνθή ή ρυθμός τών διαλύσεων διά νά όποκασταθή ή ίσορροπία το συνταρωτέρων δυνατόν. Έναν οι κανονισμοί άσφαλειας τού ΙΜ-ΣΟ έφερμασθην μονοπλεύωμάς άπο τινάς χώρας. Ένας μεγάλος άριθμός σκαφών θά πρέπει νά διαλυθούν από συντροφούν χρονικόν διάστημα, μέ αποτέλεσμα τήν πε-

ραιτέρω πτώσιν τών τιμών τών διαλύσεων. Συνιστάται, λοιπόν, ή έπιτάχυνσης τού ρυθμού διαλύσεων άπο τώρα διά νά μή υπάρξῃ υπερβολική προσφορά άργοτερον.

Κατά περιοχής, οι ναύλοι κινούνται εις τά χαμηλά έπιπεδο τού προηγουμένου διμήνου, μέ μικρός, προσωρινάς διακυμάνσεις.

#### Χαρακτηριστικοί τίνες ναυλώσεις:

'Άπο Περσικόν Κόλπον δι' Αγγλίαν/Κόντινεντ, 260.000 τον., W 30 (10 κόμβοι), W 31 (12 κόμβοι), W 32 (14 κόμβοι), 'Ιούνιον. Δι' Ιταλίαν, 220.000 τον., W 35,5, 'Ιούνιον. Δι' Ερυθράν Θάλασσαν, 220.000 τον., W 32,5, 'Ιούνιον. Διά Μπάνιας, μέρος φορτίου 60.000 τον., δολ. 10, 'Ιούνιον. Διά Ταϊβάν, μέρος φορτίου 141.000 τον., W 37,5, 'Ιούνιον. 'Άπο Ράς Τανούρα διά Ταϊβάν, μέρος φορτίου 140.000 τον., W 38, 'Ιούνιον.

'Άπο Σιγκαπούρη διά Τάουνοβιλ, 50.000 τον., κάτω τών W 100, 'Ιούνιον.

'Άπο Δυτ. Αφρικήν δι' άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού/Κόλπου, μέρος φορτίου 94.000 τον., W 60, 'Ιούνιον. Δι' Αγγλίαν/Κόντινεντ, μέρος φορτίου 170.000 τον., W 42,5, όψιμον Μεσόγειον, W 40,5, 'Ιούνιον.

'Άπο Μεσόγειον δι' άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού/Κόλπου, 50.000 τον., W 57,5, 'Ιούνιον.

'Ετερον, μέρος φορτίου 60.000 τον., W 65, 'Ιούνιον. Ένδομεσογειακόν ταξίδιον, 70.000 τον., W 78/80, διμεσος φόρτωσις.

'Άπο Καραϊβικήν δι' άμερικ. Κόλπου, μέρος φορτίου 60.000 τον., W 90, 'Ιούνιον. Δι' Ιταλίαν, μέρος φορτίου 55.000 τον., W 60, 'Ιούνιον. Δι' Αγγλίαν/Κόντινεντ, 75.000 τον., W 45, 'Ιούνιον. Δι' Ισπανίαν, μέρος φορτίου 60.000 τον., δολ. 1.050.000 κατ' αποκοπήν, διμεσος φόρτωσις.

'Άπο Δανατ. άκτην Μεσογειού διά Πόρτο Ρίκο, μέρος φορτίου 40.000 τον., W 160, 'Ιούνιον. Δι' άμερικ. Κόλπου, μέρος φορτίου 50.000 τον., W 137,25, 'Ιούνιον. 'Ετερον, μέρος φορτίου 57.000 τον., W 52,5, 'Ιούνιον.

'Άπο Σάλλομ Βόδι ή Ιμμιγχαμ, μέρος φορτίου 60.000 τον., W 105, 'Ιούνιον. Δι' άμερικ. Κόλπου, μέρος φορτίου 60.000 τον., W 68,75, 'Ιούνιον. 'Ετερον, μέρος φορτίου 60.000 τον., W 67,5, 'Ιούνιον.

Καθώρα, άπο Κόντινεντ δι' Αντεν, 29.000 τον., W 110, διμεσος φόρτωσις. 'Άπο Σιγκαπούρη δι' Ισπανίαν, 30.000 τον., W 120, 'Ιούνιον. 'Άπο Αμβούργον δι' άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού, μέρος φορτίου 27.000 τον., W 135, 'Ιούνιον. 'Άπο Περαικόν Κόλπου διά Τζέντα, 30.000 τον., W 130, 'Ιούνιον. 'Άπο Καραϊβικήν δι' Ιταλίαν, 30.000 τον., W 80, 'Ιούνιον.

## τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

### ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ & ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

**ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (πτ):** Μπορι Κορώ 57.000 τον. γεννημάτων Ισπανίκους λιμένας Μεσογείου, δολ. 11,75, όψιμον Ρόττερνταμ δοκ. 11,25, φίλοι 24-30.

**ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ:** Ρίβερ Πλέι 20.000 τον. γεννημάτων δυτ. άκτην Μεξικού, δολ. 53,90 όψιμον Μπάχια Μπλάνκο ή Μπουένος Αΐρες μόνον, δολ. 51,90 με 2.000 τον. φόρτων, 1.000 τον. έλ. έκφρτωσιν, Μαΐου 25-31.

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (λιβ.):** Άμερικ. λιμένας Κόλπου 35.000 τον. γεννημάτων Κίναν (35 π. βύθ.) δολ. 37, με 4.000 τον. γκρός, φόρτωσιν, 3.000 τον. έλ. έκφρτωσιν, Ιουνίου 5-20.

**ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ:** Άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βερείνας Χάρτερς) 19.000 τον. παλαιοσιδήρων Βούβαλην δολ. 65, φίλοι με 3.000/750 τον. φορτοεκφρτωσιν, Μαΐου 25 - Ιουνίου 10.

**ΗΛΙΑΣ Κ.:** Άμερικ. λιμένας Κόλπου 25.000 τον. γεννημάτων Συρίαν, δολ. 42, φίλο, με 8.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου 1-8.

**ΖΕΦΥΡΟΣ:** Άμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων δυτ. άκτην Μεξικού, δολ. 29,50, φίλο, με 1.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου 1-15.

**ΑΡΕΤΗ:** Μεγ. Λίμνας με συμπλήρωμαν "Αγ. Λαυρέντιον 14.700 - 15.200 τον. σιτου 1-2 λιμένας Μαρόκον δολ. 32,50 συμπλήρωμας 19.000 - 20.000 τον., δολ. 25,50 έναν φόρτωσις Τολέδο δολ. 1 διλιγάτερον, έναν δεύτερον λιμένας έκφρτωσεως δολ. 1 έξτρα, φίλο, με 2.250 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου 1-10.

**ΚΑΤΕΡΙΝΑ:** όψιμον ΠΕΡΛΑ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 6.000 τον. δραμασθησ Πουέρτο Κομπέλλο, δολ. 31,25, φίλο, με 1.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου 1-4.

**ΒΑΣΙΛΗΣ:** Λείκχεντ 18.000 τον. d.w. φορτίου γεννημάτων Γάνδην — Αμβούργον ρείντζ, δολ. 513.000 κατ' αποκοπήν.

# ΦΕΡΕΝΙΚΗ

## Υψηλή προσφορά μοναδικής εξυπηρέτησης στους πελάτες.



#### ΓΡΑΜΜΗ ΛΙΒΥΣ - ΕΛΛΑΣ

Εξυπηρετείται με τις δρομολογίες 4 νεότευκτων σκαφών των 3.000 τον. Είναι οικαρη multi-purpose, ικανά να μεταφέρουν containers, «δύσκολα» και ευποθή φορτιά.

#### ΒΟΡΕΙΑ ΕΥΡΩΠΗ - ΛΙΒΥΣ (μέσω ΑΛΓΕΡΙΟΥ)

Αυτή η γραμμή εξυπηρετείται με 3 νέα σκαφή TRAMCO TYPE των 7.500 dwt.

Η ΦΕΡΕΝΙΚΗ έχει δροστηριώτητα σε ναυτιλιακές εργασίες καθε είδους, εχόντας στη διάθεση των πελατών της τρία πλοία SD 14, των 15.000 dwt δύο από αυτά ναυπηγήθηκαν το 1980 και ενα το 1974.

#### ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΗ της GNMT Co

Η General Maritime Transport Co μας ορίσει σαν αποκλειστικούς αντιπροσώπους της για τα δύο της συγκράν. γενέτευκτα γο/γο επιβατήγο/ferry boats, τα TOLETEL & GARNATA 10.829 mt. Στο δύο αυτά σκαφά μπορούν επομένη να φορτώσουν νταλίκες/ρυμουλκές σε όλα τα λιμάνια προσεγγίσεως

## ΦΕΡΕΝΙΚΗ Α.Ε.Ν.Ε.

### Η γραμμή της εμπιστοσύνης

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 85, ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΤΗΛ. 4531729, 4531700, 4531758  
TELEX 211114 FERE GR

φίο, Ιουνίου 8-15.

**ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ:** Αμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορειώς Χόπερας) 14.000 τον. γεννημάτων Δανίαν, δολ. 24. φίο, μέ 3.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου 5-10.

**ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ:** Ανά λιμένας Ρίβερ Πλέιτ και Μπουένος Άιρες 20.000 τον. γεννημάτων δυτ. άκτης Μεξικού, δολ. 53, όψιν Μπάχιο Μπάνκαν ή Μπουένος Άιρες μόνον, δολ. 51, μέ 2.000 τον. γκρός φόρτωσιν, 1.000 τον. έλ. έκφρτωσιν, Ιουνίου 5-15.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΑΛΑΣ:** Ρίβερ Πλέιτ 11.500 τον. γεννημάτων Ροβέννων και Βενετίαν, δολ. 47, μέ 1.500 τον. γκρός φόρτωσιν, 1.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου 8-15.

**ΒΑΝΚΟΥΑΡΝΤ ΑΛΦΑ (κ.):** Αμερικ. λιμένας Κόλπου 26.250 - 27.900 τον. γεννημάτων Ταΐθρων, δολ. 36.50 φίστ, μέ 1.500 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου 5-17.

**ΤΟΥΑΡΕΓΚ:** Αμερικ. λιμένας ανατολικής άκτης 20.000 τον. γεννημάτων Καζαμπλάνκαν, δολ. 21.75 φίο, μέ 2.500 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου 10-18.

**ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΟΣ:** Νέαν Ορλεάνην 15.000 τον. ζαχάρεως είς σάκους δυτ. άκτης Μεξικού, δολ. 46, φίο, μέ 750/750 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουνίου 3-15.

**ΠΗΓΑΣΟΣ:** Αμερικ. λιμένας Κόλπου 19.700 - 19.500 τον. αιτού Καζαμπλάνκαν, Σάφι δολ. 26.25, ένα-ένα όψιν ένα-δύο, δολ. 27.25, φίο, μέ 1.500 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου 6-15.

**ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.:** Αμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. αιτού χύμα Καζαμπλάνκαν, φίο, μέ 2.500 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου 5-10.

**ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ:** Μισισιπηπότην 11.500 τον. Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 31.50, φίο, μέ 600 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου 10-19.

**ΜΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ:** Αμερικ. λιμένας Κόλπου 15.500 τον. γεννημάτων Αλγερίας, δολ. 46, φίο, μέ 500 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου 3-8.

**ΜΕΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΖ:** Ντονδλάντονβιλ 14.000 τον. φωφάτων Ραβέννων, δολ. 34.50, μέ 5.000/1.800 τον. φορτοεκφρτωσιν, έτοιμος φόρτωσις.

#### ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

**ΦΕΙΔΙΑΣ:** Σακραμέντο και Λόγκ Μπήτη 30.500 - 31.500 τον. αιτού νότιου Αφρικήν, δολ. 36,25, όψιν Λόγκ Μπήτη μόνον, δολ. 35.50 φίο, μέ 3.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου 15-25.

**ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ:** Αμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 20.000 τον. d.w. φορτίου γεννημάτων (1.087.730 κ.π.) Ιαπωνίαν, δολ. 584.000 κατ' άποκοπήν, πλέον δολ. 20.000 έναν έκφρτωσις Χοκάιντο, φίο, μέ 1.500 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου 5-10.

**ΑΓΑΘΑ Φ.:** Βαγκούθερ, Πρίνς Ρούπερτ 18.400 τον. d.w. φορτίου (1.012.000 κ.π.) γεννημάτων Χοκάιντο και Κόμπτε, δολ. 552.000 κατ' άποκοπήν, ένα-ένα, πλέον δολ. 13.800 διά κάθε πρόσθετον λιμένα έκφρτωσεως, φίο, μέ 1.500 τον. έκφρτωσιν, Μαΐου 27-31.

**ΠΕΤΑΔΟΝ (λιβ):** Αμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 51.000 τον. γεννημάτων Ιαπωνίαν, δολ. 12.25, φίο, Ιουνίου 10-20.

**ΜΟΙΡΑ Β.:** Μπέλλινγκχαμ και Σακραμέντο 17.204 τον. d.w. φορτίου γεννικών, Μπαλμπά, Γκουάντα και Καράλλα, δολ. 310.000 κατ' άποκοπήν, φίο, έτοιμος φόρτωσις.

#### ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ & ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

**ΣΑΝΤΑ ΠΟΛΑ:** Μπαγκόκ και Κοχισιανγκ 17.600 τον. ζαχάρεως χύμα, άμερικ. λιμένας Κόλπου, άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, δολ. 43.50 φίο, μέ 1.000 τον. και 750 τον. φόρτωσιν, 1.500 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου 17-25.

#### ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

**ΚΙΜΩΛΟΣ:** Γιαλί Αϊλάν 15.500 τον. έλαφρόπετρας Μπάρι, Άιρας 5,25, φίστ, μέ 4.500/3.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουνίου 20 — Ιουλίου 7.

#### ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

**ΑΓΡΗΝΣ ΛΥΡΙΚ (είς τάιμ πούρερ):** Δύο λιμένας Μαρόκου 20.000 τον. Βαρύτων, δύο λιμένας άμερικ. Κόλπου, δολ. 13.50, δύο-δύο, φίο, μέ 1.500/3.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, ή 4.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου.

**ΑΝΕΜΟΣ (Μικτόν):** Μονρόβιον 55.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος, Όλλανδιαν, δολ. 5,75, φίο, Ιουνίου 1-8.

**ΕΛΛΗΝΙΠΟΝΤΟΣ:** Λα Παλίς 26.500 τον. αιτού Τζέδαν δολ. 19.75, φίο, μέ 5.000/3.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουνίου 5-11.

**ΕΙΣΙΑΖΑΜΠΕΘ:** Δουκυκέρην 1.000 τον. αιτού Ροστό δολ. 10,50 φίο, μέ 4.000/3.500 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουνίου 3-9.

**ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μικτόν):** Νουαντίμπου 40.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος Ιταλίαν δολ. 5,80, φίο, Ιουνίου 15-20.

#### ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

**ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ:** 16.588 τον. d.w. (14 μιλ. 25 τον. φιούελ διλ τού 1958) παράδοσις κατά την διάθεν είς πλοηγικόν σταθμόν Ρεκαλάντο Ιουνίου 1-8, έπαναπαράδοσις Καρθαγένην Ήμιρούγγον πέντη, δολ. 7.300 ήμερησίως.

**ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ:** 12.200 τον. d.w. (12 μιλ. 13 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1971) παράδοσις κατά την διάθεν είς πλοηγικόν σταθμόν Βάλου Μαΐου 25.30, έπαναπαράδοσις δυτ. Αφρικήν δολ. 4.500 ήμερησίως.

**ΑΝΘΕΜΙΟΣ:** 14.935 τον. d.w. (669.000 κ.π. 13 μιλ. 17 τον. φιούελ διλ και 1 τον. ντηζελ διλ τού 1969) παράδοσις κατά την διάθεν είς πλοηγικόν σταθμόν Φώλαγκ Μαΐου 25-26, έπαναπαράδοσις θυμάρην — Κολόμπο ρέιντζ, δολ. 8.300 ήμερησίως.

**ΑΣΤΕΡΙΩΝ:** 22.235 τον. d.w. (1.087.000 κ.π. 14 μιλ. 25 τον. φιούελ διλ πλέον 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1972) παράδοσις μετά την διάνωρησιν του πιλότου είς Μαδράς Ιουνίου 5-12, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν, μέσω δυτ. Αύστραλιας, δολ. 6.500 ήμερησίως.

**ΓΟΥΟΡΛΑΝ ΑΜΦΙΩΝ:** 37.428 τον. d.w. (15 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ τού 1979) παράδοσις διπλέντοντας Γιβραλτάρ δμεσος, ένα κυκλικόν ταξίδιον βορ. Ατλαντικού, έπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ-Αμβούργον ρέιντζ, δολ. 9.450 ήμερησίως.

**ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ:** 28.874 τον. d.w. (1.342.000 κ.π. 15 μιλ. τού 1977) παράδοσις άμερικ. λιμένας Κόλπου Ιουνίου 1-15, έπαναπαράδοσις Κριστούμπαλ, μέσω Περού, δολ. 9.800 ήμερησίως.

**ΣΗ ΠΕΡΑ (κ):** 11.574 τον. d.w. (551.480 κ.π. 13 μιλ. 22 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1961) παράδοσις δυταν και δυτου είναι έπασμον είς Χιούστον Μαΐου 25, έπαναπαράδοσις Περού, δολ. 3.000 ήμερησίων.

**ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ:** 64.049 τον. d.w. (14 μιλ. 30,6 τον. φιούελ διλ και 2,7 τον. ντηζελ διλ τού 1981) παράδοσις Ιαπωνίαν Μαΐου 28 — Ιουνίου 5, ένα κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού μέσου Ρόμπερτ Μπάνη, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν, δολ. 8.700 ήμερησίων.

**ΑΣΤΗΡ:** 22.312 τον. d.w. (1.087.700 κ.π. 14 1/2 μιλ. 28 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1974) παράδοσις Σάν Φραγκικό Ιουνίου 10-20 έπαναπαράδοσις Σιγκαπούρην — Ιαπωνίαν διένταξης έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν — Ιαπωνίαν διένταξης Σαγκάπην Ιουνίου 28 — Ιουνίου 9, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν, πλέον 200.000 δύρων.

**ΟΙΝΟΣ ΣΟΥ ΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ:** 34.034 τον. d.w. (1.625.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 40 τον. φιούελ διλ τού 1972) παράδοσις Σαγκάπην Ιουνίου 3, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ, μέσω Βρετ. Κολομβίας, δολ. 9.750 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερισχ.

**ΖΑΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ:** 60.164 τον. d.w. (2.619.000 κ.π. 15 μιλ. 52 τον. φιούελ διλ τού 1974) παράδοσις Ιαπωνίαν, ταξίδια 6-17 μηνών, δολ. 12.250 ήμερησίως.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε:** 28.420 τον. d.w. (809.000 κ.π. 13 μιλ. 26 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1968) παράδοσις μετά την διάνωρησιν του πιλότου είς Χουέλβαν Μαΐου 17, Ιουνίου 2, έπαναπαράδοσις διπλέντοντας Μανγκαλόρε, μέσω Περούκο Κόλπου, δολ. 8.750 ήμερησίως.

**ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ:** 18.777 τον. d.w. (τού 1970) παράδοσις Ιαπωνίαν Ιουνίου, έπαναπαράδοσις διπλέντοντας Μουσκάτ, μέσω Περούκο Κόλπου, δολ. 9.000 ήμερησίως.

**ΑΝΤΙΩΝΗ:** 16.927 τον. d.w. (14 μιλ. 21 τον. φιούελ διλ τού 1978) παράδοσις Σιγκαπούρην Ιουνίου 7-12, έπαναπαράδοσις Καραϊβην, δολ. 7.000 ήμερησίως.

**ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ:** 27.503 τον. d.w. (1.150.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 36 τον. φιούελ διλ και 1 3/4 τον. ντηζελ διλ τού 1967) παράδοσις μετά την διάνωρησιν του πιλότου είς Μαϊλάν Ιουνίου 10-24, έπαναπαράδοσις Αμβέρσαν — Αμβούργον ρέιντζ, μέσω Γκρούτες Έύλαντ, δολ. 8.500 ήμερησίως.

**ΑΘΑΝΑΣΙΑ:** 15.000 τον. d.w. (702.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 25 τον. φιούελ διλ τού 1914) παράδοσις Τζαμάκαν Ιουνίου 2-4, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μπορντύ — Αμβούργον ρέιντζ, δολ. 7.500 ήμερησίως.

**ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ:** 28.871 τον. d.w. (1.220.000 κ.π. 15 μιλ. 37 τον. φιούελ διλ τού 1974) παράδοσις άμερικ. λιμάνας Ατλαντικού (βορειώς Χόπερας) Ιουνίου 10-17, έπαναπαράδοσις Πορτογαλίαν, δολ. 9.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 210.000 δύρων.

**ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ  
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT**

**EMPROS LINES**

**ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ :** Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

**ΤΗΛΕΦΩΝΑ :** 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

**ΤELEX :** 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

ρον.

**ΑΙΓΑΙΣ ΠΑΤΩΝΗΡ** (εἰς τόμι τοφτερ): 15.050 τον. d.w. 670.000 κ.π. 15 μιλ. 24 τον. φιούει διλ και 2 τον. ντήζει διλ τού 1969 παράδοσις Μεσόγειον δμεσος, έπαναπαράδοσις ανατολικήν Αφρικήν, μέσω Κόντινεντ δο. 7.850 ήμερησιώς.

**ΑΡΜΟΝΙΑ:** 40.404 τον. d.w. (1.673.000 κ.π. 14 1/2-15 μιλ. 45 τον. φιούει διλ και 2 τον. ντήζει διλ τού 1973) παράδοσις Ιταλίαν Ιουνίου 6-15, έπαναπαράδοσις Σκώ — Πλασέρο ρείνεις, μέσω Ιτανίας και Περισκόν Κόλπου, δολ. 9.500 ήμερησιώς, όψιν έπαναπαράδοσις 'Απα' Ανατολής δολ. 9.600 ήμερησιώς.

**ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ:** 14.980 τον. d.w. (702.000 κ.π. 13 1/2-14 μιλ. 19 τον. φιούει διλ και 1 1/2 τον. ντήζει διλ τού 1974) παράδοσις νότιον Αφρικήν Ιουνίου, έπαναπαράδοσιν Κόντινεντ δολ. 4.500 ήμερησιώς.

**ΟΛΥΜΝΙΑ:** 19.189 τον. d.w. (858.000 κ.π. 14 μιλ. 28 τον. φιούει διλ τού 1972) παράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ άρχας Ιουνίου, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ μέσω Πόρτ Ο-κα, δολ. 6.500 ήμερησιώς.

**ΒΕΡΜΑΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ:** 16.543 τον. d.w. (798.117 κ.π. 14 μιλ. 25 τον. φιούει διλ και 1 1/2 τον. ντήζει διλ τού 1977) παράδοσις κατά την διεξιν εἰς πλοηγικούν σταθμούν Τρίνινταντ Ιουνίου 4-6, έπαναπαράδοσις 'Αγγλιαν, Κόντινεντ δολ. 7.500 ήμερησιώς.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ:** 33.867 τον. d.w. (1.482.000 κ.π. 13 1/2-14 μιλ., 38 τον. φιούει διλ και 2 τον. ντήζει διλ τού 1972) παράδοσις κατά την διεξιν εἰς πλοηγικούν σταθμούν Οζάκα — Ουράγκα ρείνεις, έπαναπαράδοσις άμερικ, λιμένας Κόλπου, άνατολ. δικτήν Μεξικού, δολ. 8.900 ήμερησιώς συμπεριλαμβανούντων υπερωριών.

**ΛΑΡΑ Σ:** 15.160 τον. d.w. (13 1/2 μιλ. 18 τον. φιούει διλ τού 1972) παράδοσις 'Άμερικ, λιμένας Κόλπου έτοιμος, έπαναπαράδοσις Πόρτ Σάιδ, μέσω Ερυθράς Θαλάσσης δολ. 8.500 ήμερησιώς.

**ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ:** 19.902 τον. d.w. (838.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 30 τον. φιούει διλ και 1 1/2 τον. ντήζει διλ τού 1967) παράδοσις κατά την διεξιν εἰς πλοηγικούν σταθμούν Κορέας δμεσος (ταμέντα εἰς σάκους) έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησιν του πιλότου εἰς Ινδίαν, δολ. 7.450 ήμερησιώς.

**ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ:** 18.839 τον. d.w. (912.000 κ.π. 16 1/2 μιλ. 32 τον. φιούει διλ τού 1972) παράδοσις Ιτανίαν Ιουνίου, έπαναπαράδοσις Καραϊβικήν, δολ. 8.950 ήμερησιώς.

## ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΘΕΜ (λιβ.):** Περισκόν Κόλπου 210.000 τον. Ιτανίαν, W 40 (11 μιλ.) W 41 (12 μιλ.) W 42 (13 μιλ.) Μαΐου 25.

**ΑΘΗΝΙΚ (μικτόν):** Άλγεριαν 60.000 τον. μέρος φορτίου, Ινδίαν, W 56, Ιουνίου 3.

**ΧΡΙΣΤΙΝΑ II:** Καραϊβικήν 45.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ, λιμένας δάκτης Ατλαντικού W 150, όψιν ύποδοπον πλήρε φορτίον 80.000 τον. W 75, Μαΐου 28.

**ΑΦΡΟΔΙΤΗ B:** Καραϊβικήν 57.000 τον. μέρος φορτίου, Μοντεβίδεο, W 82,5 - 85, Μαΐου 25.

**ΛΙΜΠΡΑ:** Καραϊβικήν 29.000 τον. καθαρό, άμερικ, λιμένας δάκτης Ατλαντικού, W 135, Ιουνίου 5.

**ΑΘΗΝΑ M:** Λάβαν 'Αιλαντ 78.000 τον. μέρος φορτίου Πορτογαλίαν, W 57,5 Ιουνίου 5.

**ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ:** Μεσόγειον 63.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ, λιμένας Κόλπου, W 62,5, Ιουνίου 2.

**ΜΟΝΤΑΝΑ (λιβ.):** Ταρπούς 70.000 τον. μέρος φορτίου Έλλάδα, W 85, Μαΐου 31.

**ΚΥΡΝΙΚΟΣ E.:** Καραϊβικήν 110.000 τον. μέρος φορτίου, Ιτανίαν, W 21, Ιουνίου 1.

**ΣΠΕΤΖΑΙΛ:** Περισκόν Κόλπου 18.000 τον. καθαρό. Δάρ ές Σαλάμον γύρω W 180, Μαΐου 29.

**ΒΕΓΚΑ:** Κόντινεντ 30.000 τον. άμερικ, λιμένας δάκτης Ατλαντικού, W 145, δμεσος φορτωσι.

**ΘΑΣΟΣ (Σιγκ.):** Περισκόν Κόλπου 92.000 τον. άμερικ, λιμένας δάκτης δάκτης, W 55, Ιουνίου 1.

**ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν):** Διυτ. 'Αφρικήν 55.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ, λιμένας Κόλπου, W 96,25, Ιουνίου 4.

**ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'ΥΘ:** Λιβύην 70.000 τον. μέρος φορτίου Τεργεστην, W 60, Μαΐου 31.

**ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (λιβ.):** Αρζού 100.00 τον. μέρος φορτίου, Ιτανίαν, άνατολ. δικτήν Πόρτ Σάιδ, δολ. 1, έκατομ. κατ' αποκοπήν Ιουνίου 15.

**ΑΡΧΩΝ (λιβ.):** Λά Σαλίνα 45.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ, λιμένας Κόλπου W 140, Ιουνίου 5.

**ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (λιβ.):** Περισκόν Κόλπου 280.000 τον. Αγγλίαν, Κόντινεντ, κλπ. W 27, Μαΐου 24.

**ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ:** Διυτ. 'Αφρικήν 88.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ, λιμένας Κόλπου γύρω W 62,5, Ιουνίου 6.

**SAINT NIKOLAOS (λιβ.):** Μπλάνας 50.000 τον. μέρος φορτίου, Ινδίαν, W 120, Μαΐου 25.

**MINDTAYROS (λιβ.):** Διυτ. 'Αφρικήν 130.000 τον. Μπαχάμος, W 40 (10 μιλ.) W 41 (12 μιλ.) W 42 (14 μιλ.) όψιν 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον W 5 ξετρα, άκολουθούμενον όπο όψιν ναυλωτών πέραν τῶν 40 ήμερων άποθηκη δολ. 13.000 ήμερησιώς.

**ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ:** Α' μέβρων 25.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ, λιμένας Κόλπου, άμερικ, λιμένας δάκτης Ατλαντικού, W 140, Ιουνίου 9.

**ΒΙΟΛΑΝΤΟ:** Περισκόν Κόλπου 245.000 τον. Αγγλίαν, Κόντινεντ κλπ. W 30 (10 μιλ.) W 31 (12 μιλ.) W 32 (14 μιλ.) άκολουθούμενον, όψιν ναυλωτών, όποι 100 ήμερων άποθηκη εἰς τὰ δολ. 13.000 ήμερησιώνες.

**ΓΙΩΤΑ Δ:** Μπλάνας 58.000 τον. μέρος φορτίου Ινδίαν W 93,5, Μαΐου 25.

**ΚΙΜΟΔΟΣ:** Διυτ. 'Αφρικήν 60.000 τον. άμερικ, λιμένας δάκτης Ατλαντικού, κλόπου, ναύλος δέν άνεκοινώθη, Ιουνίου 7.

**ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ:** Μπλάνας 49.000 τον. Ινδίαν, W 105, Ιουνίου 5.

**ΠΑΣΑΔΕΝΑ (λιβ.):** Ές Σαδέρ 78.500 τον. μέρος φορτίου Τεργεστην, W 57,5, Ιουνίου 4.

**TRINITY:** Καραϊβικήν 60.000 τον. άμερικ, λιμένας δάκτης Ατλαντικού, W 100, Ιουνίου 1.

**ΑΓΡΗΝΗΣ ΣΙΝΣΕΡΤΙ** (μικτόν): Μαύρην θάλασσαν 21.000 τον. καθαρό μέρος φορτίου Μεσόγειον, W 140, Ιουνίου 4.

**ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ:** Κόντινεντ 25.000 τον. Περισκόν Κόλπου, ναύλος δέν άνεκοινώθη, Ιουνίου 6. (καθαρό).

**ΑΙΓΑΙΟΝ:** Καράτοι 19.500 - 20.000 τον. Ινδίαν W 275, Ιουνίου 5.

**ΠΑΛΑΣΠΟΛΙΣ:** Καραϊβικήν 49.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ, λιμένας δάκτης Ατλαντικού, W 125, Ιουνίου 8.

**ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ:** 53.180 τον. d.w. (τού 1962) ταξίδια 20-30 ήμερών, παράδοσις δμεσος, δολ. 8.500 - 9.000 ήμερησιώς.

**ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ:** 56.772 τον. d.w. (τού 1963) παράδοσις δμεσος, ταξίδια 20-30 ήμερών δολ. 8.500-9.500 ήμερησιώς.

**ΓΕΡΑΝΕΙΑ:** 58.543 τον. d.w. (τού 1963) παράδοσις δμεσος, ταξίδια 20-30 ήμερών δολ. 8.500 - 9.500 ήμερησιώς.

**ΜΑΡΙΑΛΙΑ (λιβ.):** Λιβύην 83.00 τον. Ιταλίαν, W 55, Ιουνίου 5.

**ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ** (μικτόν& Σκίκντα 45.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ, λιμένας δάκτης Ατλαντικού, W 52,5, Ιουνίου 3.

**ΑΖΠΙΣ:** Ιτανίουκονιού λιμένας Μεσογείου 31.000 τον. Ιταλίαν, W 120, Ιουνίου 3.

**ΠΕΡΑ:** Αρζού 90.000 τον. μέρος φορτίου 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, W 51,25, όψιν Μεσογείου W 56,25, Ιουνίου 7.

**ΓΙΑΝΕΥΑΣ:** Περισκόν Κόλπου 40.000 τον. μέρος φορτίου, καθαρό, ζέδων, ναύλος δέν άνεκοινώθη, δμεσος φορτωσι.

**ΝΤΟΝΑ ΟΥΠΑΝΙΑ:** Κόντινεντ 28.000 τον. καθαρό άμερικ, λιμένας δάκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 145, Ιουνίου 5.

**ΝΙΚ. I. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ:** Σιντι Κερί 80.000 τον. μέρος φορτίου Λέγκορ, W 55, Ιουνίου 8.

**ΑΘΗΝΑ (λιβ. μικτόν):** Καραϊβικήν 46.000 τον. μέρος φορτίου, Πουέρτο Ρίκο, W 140, Ιουνίου 6.

**ΑΡΧΩΝ (λιβ.):** Καραϊβικήν 45.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ, λιμένας Κόλπου, W 140, Ιουνίου 7.

**ΥΠΑΠΛΑΝΤΗ (λιβ.):** Καραϊβικήν 60.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ, λιμένας Κόλπου, W 85, Ιουνίου 12.

**ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν λιβ.):** Μεσογείον 57.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ, λιμένας Κόλπου, W 52,5, Ιουνίου 10.

**ΚΡΗΤΗ ΗΓΟΥΑΙΗΣ:** Καραϊβικήν 55.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλίαν, W 60, Ιουνίου 6.

**ΓΙΩΤΑ E:** Μπλάνας 58.000 τον. μέρος φορτίου Ινδίαν W 93,5, Μαΐου 25.

Τώρα, πού αυνήλθαμε άπο τις δυσκολίες τῆς μετακόμισης πού άναγκαστήκαμε νά κάνουμε υστερά άπο τούς σεισμούς,

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΟΥΜΕ

### • Τις Έταιρίες:

N. COTZIAS (SHIPPING) CO. LTD.  
EURO SHIPPING & TRADING S.A.  
HALKIDON SHIPPING CORPORATION  
TRANSMED SHIPPING S.A.

TSAKOS SHIPPING AND TRADING S.A.  
για τά τηλέφωνα, τά telex, τά γραφεία και τή ζεστή φιλοξενία, πού μέ προθυμία μάς έδωσαν, σταν άναγκασθήκαμε νά έγκαταλείψουμε τό Μέγαρο Γιαννουλάτου, στό όποιο είμασταν έγκατεστημένοι άπο τό 1926.

### • Τό Προσωπικό της Έταιρίας μας:

πού μέ κίνδυνο έκκενωσε, σέ χρόνο ρεκόρ, τό έτοιμόρροπο κτήριο τῶν παλαιών γραφείων μας, χωρίς νά σταματήσει, ταυτόχρονα, νά έξυπηρετεί τούς πελάτες μας.

Η Διεύθυνση της Έταιρίας

### I. ΛΑΖΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ - ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ  
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 85, ΠΕΙΡΑΙΑΣ  
ΤΗΛ. 4131902 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ), TELEX 21-2281 LAZO GR



# ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

## ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

### ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- Ιδρύθη ύπό τῶν 'Ελληνικῶν 'Αλληλασφαλιστικῶν 'Οργανισμῶν: «HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON» καί «HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD.» εἰς τούς όποίους είναι ήσφαλισμένον κατά κινδύνων πολέμου ἐν καιρῷ εἰρήνης, τό μεγαλύτερον μέρος τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εμπορικοῦ στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἄνω τῶν 11.500.000.000.- Δολλαρίων (ἐνδεκα 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.
  - Είναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν μέ τόν ἀνωτέρω 'Οργανισμόν 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



(α. = ὀνειχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = ἐφθασε — θ. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ.....	60	6640	εἰς Βάθασσαν Μαρμαρά 28/5	ΑΔΑΜΑΣ.....	69	10008	ε. Γιοκοχάμα 19/5
ΑΒΑΕ.....	62	10405	δ. Κωνίπολιν 17/4 διά Ἀλγερίαν	ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ.....	77	10459	α. Μπαρανκίλα 25/4 διά Ἐλ. Γκουαμάς
ΑΒΕΝΙΡ (δ.).....	62	10753	ε. Ἀγίδιο 18/5	ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ.....	67	6842	α. Πειραιά 25/5 διά Γιβραλτάρ
ΑΒΙΝ ΟΤΓΑ ΔΗΝΤΕΡ (δ.).....	69	104616	δ. Κωνίπολιν 7/5	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.).....	63	30648	α. Πειραιά 21/5
ΑΓΑΘΗ.....	74	6017	ε. Ντακάρ 12/3	ΑΔΩΝΙΣ Τ.....	71	9998	α. Νταμάρ 28/5 διά Σαρζάχ
ΑΓΑΘΩΝ Φ.....	61	13092	ε. Βανκούβερ 28/5	ΑΕΤΟΣ.....	72	3065	α. Πειραιά 21/5 διά Σέτε
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	εἰς Μπάραν ἀπό 20/9	ΑΖΑΛΕΑ.....	64	5931	δ. Σουεζ 30/4
ΑΓΑΠΗ.....	69	10006	δ. Παναμά 25/5	ΑΖΟΥΜΑ.....	66	11067	α. Σεμαράργκ 10/5
ΑΓΓΕΑ.....	63	3387	εἰς Αισσαβάνω 6/5 διά Κονάκρι	ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ.....	64	7752	ε. Λάγος 4/5
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ.....	64	12561	δ. Π. Σαΐδ 19/5	ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ.....	55	5886	α. Θέουτα 23/4 διά Λάγος
ΑΓΓΕΛΙΑ.....	67	3870	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ.....	65	8576	ε. Αμέρεραν 27/5
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ.....	62	9517	ε. Τζέντα 21/5	ΑΘΑΝΑΙΑ.....	56	13555	α. Κεμπέκ 17/2 διά Κούβα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	61	10405	ε. Ρουέν 25/5	ΑΘΑΝΑΣΙΑ.....	74	8915	α. Φόρτ ντε Φράνς 25/5 διά Π. δ. Πίτρ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	65	8374	ε. Μοντεβίδεο 26/5	ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ.....	69	3039	α. Βασιλικό Μπαΐη 9/5 διά Γουόρρι
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	50	3499	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΘΕΝ ΣΧΑΖΑ'.....	56	7369	εἰς Πειραιά ἀπό 3/5/79
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ.(δ.).....	69	90890	ε. Σεμάγκο 5/5	ΑΘΕΝΣ ΓΟΥΑΙΗ.....	58	5596	α. Μπέρια 23/5
ΑΓΓΕΛΙΚΗ III.....	57	1241	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΘΕΝΣ ΛΑΚ.....	54	2488	α. Μερσίν 10/5 διά Πειραιά
ΑΓΓΕΛΙΝΑ.....	63	10200	α. Κ. Τάρος 23/5 διά Ν. Ἀμερικήν	ΑΘΕΝΣ ΣΗ.....	61	4903	α. Βαλένθια 26/5 διά Τύνιδα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ.....	64	9812	δ. Κωνίπολιν 7/5 διά Κωνσταντζάν	ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ.....	54	7311	α. Λομπίτο 21/3 διά Μοχαμέντς
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ.....	69	9435	α. Λουέ 23/5	ΑΘΕΡΑΣ.....	69	9268	α. Κόπητε 9/5 διά Σουέζ
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ.....	69	10625	α. Σιγκαπούρην 2015 διά Μοζί	ΑΘΗΝΑ(δ.).....	64	21613	α. Τέμα 14/5 διά Τακοράντι
ΑΓΗΝΩΡ.....	71	9875	ε. Τζάκονβιλ 17/5	ΑΘΗΝΑ.....	63	15535	α. Λάς Πάλμας 23/5 διά Ντουάλα
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	59	12255	α. Τάμοι 23/5 διά Βενετία	ΑΘΗΝΑ.....	58	10862	α. Πειραιά 8/5 διά Γιβραλτάρ
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ.....	58	9364	α. Ἀμέρεραν 16/5 διά Λάγος	ΑΘΗΝΑ.....	68	8905	δ. Κωνίπολιν 19/4 διά Μάλτα
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II.....	70	18826	α. Μ. Αλ. Ἀχαμπτ 25/5 διά Κουβέιτ	ΑΘΗΝΑ.....	65	1657	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ.....	52	3840	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ.....	68	16223	ε. Τζένταν 29/5 διά Βόλον
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ.....	54	8120	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΘΗΝΑ Μ.(δ.).....	68	45678	α. Σπέτζαν 20/5 διά Γιβραλτάρ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.....	63	10617	δ. Κωνίπολιν 30/3 διά Μ. Θάλασσαν	ΑΘΗΝΑ II.....	62	11272	ε. Ρίο Ιανέριο 26/5
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.....	63	10246	δ. Σουέζ 13/4 διά Μπαγκόκ	ΑΘΗΝΑΙ.....	56	4301	ε. Πειραιά 8/5
ΑΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ.....	66	2023	ε. Βαλένθια 28/5	ΑΘΗΝΑΙ' ΙΣ.....	58	9279	δ. Δουνκέρκην 21/1 διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ.....	57	10323	α. Μπελίζι Σιτι 22/5 διά Γκάλφορπ	ΑΘΗΝΗ ΟΡΑΙ' ΖΟΝ (δ.).....	58	12943	α. Σιγκαπούρην 19/5 διά Ίνδονησίαν
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗΝΗ.....	68	9031	δ. Κωνίπολιν 14/3 διά Όδησσον	ΑΘΗΝΙΚ (μ.).....	67	48747	ε. Γένοβα 22/5
ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ.....	58	3690	ύπο παραλαβήν	ΑΘΗΝΟΥΑ.....	52	3361	ε. Καστέλλον 11/5
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ.....	71	3510	α. Ἀμέρεραν 14/5 διά Χαλκίδα	ΑΘΑΩΝ.....	79	10120	ε. Μ. Μαρουκανού 27/5
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	66	8309	ε. Μαντράς 17/5	ΑΘΩΛΛΑ ΦΟΡΡΕΣ.....	67	17418	α. Κάρντιφ 29/5 διά Νάντη
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	53	8213	δ. Κωνίπολιν 25/5 διά Ἀλεξάνδρειαν	ΑΘΩΣ.....	69	10008	ε. Φιλοδέλφεια 18/5
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	56	6156	εἰς Πύλον ἀπό 20/6/79				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III.....	61	8254	α. Ρόττερνταν 25/2 διά Λουάντα	AΙΑΣ.....	67	9457	δ. Πόρτ Σάιδ 21/5
ΑΓΙΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	67	7560	δέωθι Μιτανάρ 17/μεσ 18/4	ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.).....	59	12176	α. Καράτσι 26/5
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	55	8562	ε. Πειραιά 28/3	ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΗΣ.....	64	6474	δ. Μπρούνομπούτελ 29/3 διά Βέτοπιλς
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (μ.).....	71	72326	α. Γιουροπόρτ 19/5 διά Καναδά	ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ.....	64	1706	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ.....	65	14264	α. Ἀλεξάνδρειαν 28/4	ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	64	4631	ύπο παραλαβήν
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΣΤΙΝΟΣ.....	59	8852	δ. Γιβραλτάρ 2015 διά Ρόττερνταν	ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΘΗΝΙΚ.....	76	12498	α. Κ. Τάουν 14/5
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	58	9104	α. Ρούάριο 6/5 διά Μπ. Αὔρες	ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΡΜΟΝΙΚ.....	76	12498	α. Ίντον 18/4 διά Κολομβία
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	55	4962	ε. Αμέρεραν 30/5	ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΤΟΜΙΚ.....	74	12498	α. Λός Αντζελες 2/4 διά Μανίλα
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	47	2685	ἄροι εἰς Ἡράκλειον ἀπό 15/10/78	ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΙ' ΣΝΤΟΜ.....	72	11184	δ. Παναμά 2015 διά Κίνα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	69	12061	δ. Ρουέν 1/5 διά Λάγος	ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΛΛΕΝΙΚ.....	76	12498	α. Γιοκοχάμα 19/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	59	8067	ε. Πειραιά 20/4	ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΡΟΙΤ'Κ.....	74	12498	α. Λός Αντζελες 27/5 διά Σαγκάην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	58	4529	α. Ἀλεξάνδρειαν 17/4	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΩΝΙΚ.....	76	12498	α. Λός Αντζελες 26/5 διά Σαγκάην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	69	4033	ε. Λάγος 17/5	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΣΠΑΝΙΚ.....	76	12498	ε. Μπαρανκίλα 12/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	46	2414	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΟΝ ΚΟΣΜΙΚ.....	75	12498	α. Χόγκ Κόγκ 18/5 διά Λός Αντζελες
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	56	2299	δ. Σουέζ 18/5	ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΙΝΚ.....	74	18963	α. Σάν Νικολάς (Άργ.) 9/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	51	1988	εἰς Κουβέιτ ἀπό 20/7/78	ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΟΤΣΙΚ.....	75	12498	δέωθι Π. Ελιζαμπέθ 28/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III.....	70	15345	δ. Παναρέ 22/5	ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΥΡΙΚ.....	75	12498	ε. Κακογκάβα 24/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV.....	61	6038	ε. Ρόττερνταν 28/5	ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ.....	74	12498	δ. Πούντα Άρενας 5/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	71	11857	α. Νακόνια 18/4	ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΑΤΖΙΚ.....	74	12498	α. Ντωμπαταν 16/5 διά Σίδνευ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	77	1573	ε. Σαΐντ 'Αννα Μπαΐη 1/5 διά Κούβα	ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.....	47	5309	εἰς Πειραιά
ΑΓΚΝΙΚ II.....	63	12273	εἰς Ηλόιδο ἀπό 5/12	ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΛΑΤΙΚ.....	77	12498	εἰς Μπάραν ἀπό 23/8
ΑΓΝΩΣΤΗΣ.....	79	5178	α. Πειραιά 19/5 διά Καβάδα	ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΝΝΕΡ.....	69	9054	α. Ἀλεξάνδρειαν 20/5 διά ΗΠΑ
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.).....	66	32687	δ. Γιβραλτάρ 27/5 διά Ν. Όρλεδην	ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΕΙ'Ζ.....	72	11185	δ. Σκάρια 12/4 διά Κλαιπέντα
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.....	58	5037	ε. Βρέμην 25/5	ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΡΕΙ'ΒΕΡΥ.....	71	15205	α. Τζένταν 24/5
				ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ.....	76	12498	α. Ν. Όρλεδην 19/2

## "SINGAPORE"

'Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων και τροφίμων τῶν Ἑλληνικῶν 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.

NAYTILIAKA XMIIKA

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

ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΥΣΤΙΚΟΣ	75	12498	α. Λόρδος "Αντζέλες 17/5 διά Σαγκάνη
ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΑΥΝΑΜΙΚΟΣ	75	12498	β. Τζένταν 27/5
ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	ε. Πόρτ Λίνκον 29/5
ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΑΤ' ΟΝΗΡΟΣ	69	9199	δ. Κωνιπόλιν 19/5
ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ	70	9178	α. Κ. Τάσουν 13/5 διά Ντουάλα
ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑΚΤΙΚΟΣ	76	12498	δ. Π. "Αρένας 25/4 διά Μεξικόν
ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204	α. "Άλεξάνδρειαν 13/5
ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΚΟΟΥΠΗ	71	11185	ε. Τζένταν 27/2 διά Κουβέτη
ΑΙΓΑΙΟΣ ΖΟΝΙΚΟΣ	73	12498	ε. Ντάρμπταν 23/5
ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤΟΣ	70	9078	α. Σαουθμπερτ 27/5 διά Κολόμπο
ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΤΟΙΧΙΚΟΣ	71	11208	δ. Παναμά 16/4
ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΟΠΙΚΟΣ	74	12498	α. Κολούμπια ρίβερ 28/5
ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΡΕΙΣ ΙΝΤ	70	9025	δ. Κωνιπόλιν 28/4 διά Μαύρην Θάλ.
ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΑΙΘΗ	69	9199	α. "Ηάρη Λόντον 25/5 διά Βενεζουέλα
ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΕΤΙΜ	69	8928	α. Σιγκαπούρην 5/5 διά Κόμπης
ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	8927	δ. Μπρούναμπούτελ 15/5 διά "Αθάνα
ΑΙΓΑΙΟΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	ε. Ντώρμπταν 13/4
ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20095	ε. Λισσαζώνα 26/4 (ΕΠΩΔ)
ΑΙΔΗΝΗΣΩΣ	73	9369	ε. Μπέλφαστ 11/6
ΑΙΗΒΟΝ	66	14359	ε. Άγον 19/4
ΑΙΗΤΖΑΣ	63	1164	α. Αύνούόνταν 13/5
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δι)	65	40043	α. Μόμπιλ 17/5
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δι)	66	38615	εις Βαλτιμόρην ἀπό 27/2 (έπισκευα)
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.	67	3017	ε. Αμέριραν 11/6
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15665	α. Βίλα Κοντοτίουδον 23/5 Μην. Μπλάνκα
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΚΩΣ	56	3219	α. Φ. Σπάινη 11/5 διά Ν. Αφρικήν
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	α. Μόμπιλ 25/5 διά Ντώρμπταν
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ	60	6980	α. Κωνιπόλιν 7/2 διά Τριπολίν
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΑΪ	76	11084	ε. Έσσελμπιτ 15/5
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	α. Μπουνυπούρη 22/5 διά Γουείμπα
ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΐΝΤ	60	8368	εις Ναχόντικα ἀπό 12/10 (έπισκευα)
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	18470	δ. Ρ. Σάδι 28/5
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ε. Ρ. Γκράντες 2455
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	58	9292	ε. Ράγκον 19/5 διά Μουπάσα
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	9627	ε. Νεκοτάδα 23/5
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	α. Γιβραλτάρ 8/5 διά Κούβα
ΑΙΟΛΟΣ	71	10006	ε. Κόμπη 11/5
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	δ. Παναμά 20/5

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ	59	9830	ε. Καζαμπλάνκα 11/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ	66	22260	α. Λονδίνον 30/5 διά "Αργεντινήν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ	62	7602	ε. Ρ. "Ιανέριο 31/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57802	α. Καμάτσι 8/4 διά Σιγκαπούρην
ΑΙΤΩΔΙΑ	71	16017	ε. Μανόύτο 24/5
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	α. Σιγκαπούρην 2/5 διά Λάγος
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9210	α. Νεκοτάδα 14/5 διά Ρόττερνταμ
ΑΚΗΣ Σ	57	6205	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΚΙΝΑΥΝΟΣ Κ.	73	9690	ύπο παραλαβήν
ΑΚΜΗ	71	16080	α. Νταμάν 29/5
ΑΚΜΩΝ	71	16050	α. Σαρόνα 23/5 διά Γιβραλτάρ
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	α. Κολούμπια ρίβερ 1/5
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΡΥ	68	25433	α. Μπαλίμα 26/3 διά Κίναν
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΜΣ	68	25433	δ. Σουεζ 11/5
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	ε. Βομβάνη 12/5
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	α. Ρόττερνταμ 30/5
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ	68	25168	δ. Γιβραλτάρ 29/5 διά Βερμούδας
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ.	68	25168	α. Κολούμπια ρίβερ 1/5
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	25155	α. Σασέμπιο 23/4 (έπισκευα)
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	2306	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	α. Τάν 9/4 διά "Οράν
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6442	δ. Κωνιπόλιν 16/5 διά Μ. Θάλασσαν
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	α. Όζάκα 21/5 διά Γιοκοχάμα
ΑΚΡΙΤΑΣ	70	16224	ε. Κοστάκοδάκος 8/4
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Αμέρεσσαν 20/5 διά Μπαγκόκ
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	δ. Π. Σάδι 25/4
ΑΚΡΩΝ	59	14722	α. Ντώρμπταν 17/5 διά Ν. Κορέαν
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	α. "Αγ. Φραγκίκον 16/4 διά Κορδέν
ΑΚΡΑΙΑ	75	23785	α. Σ. Λορεντζο ("Αργ.") 27/5 διά Ροζάριο
ΑΚΤΙΑΝ	60	3188	εις Μπαλμπόν ἀπό 12/10
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	α. Χιούστον 15/5
ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.)	64	33316	δ. Παναμά 23/5
ΑΛ ΤΖΑΜΠΙΡΙΑ	68	10355	ύπο παραλαβήν
ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877	α. Λ. Πάλμας 2/5 διά Λάγος
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	δ. Κωνιπόλιν 27/5 διά Κωνστάντζαν
ΑΛΑΣΚΑΝ ΤΡΕΙΣΤΙΝΕΡ (δ.)	54	11631	εις Πειραιά ἀπό 23/10
ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	εις Πειραιά ἀπό 23/10 (έπισκευα)
ΑΛΓΚΕΝΙΜΠ	66	2777	α. Ρόττερνταμ 30/5 διά Πειραιά
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	α. Λάγος 30/4 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΛΕΑ	73	8824	ε. Ροζάριο 26/5
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (δ.)	65	40043	δ. Κωνιπόλιν 19/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	9296	α. Κεμπέκ 15/5 διά Κούβα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	ε. Άλεξανδρειαν 15/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	65	1222	α. Λισσαζώνα 22/5 διά Χάρην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. III.	67	2560	α. Χάμπτον ρόδης 27/4 διά Ρόττερνταμ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Δ. T	71	7402	ε. "Αμέριραν 16/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22560	α. Γκήλογκ 25/5 διά Μη. "Αμπάς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	ε. Λιβερπούλ 30/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.	58	3834	ε. Άλεξανδρειαν 22/5
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688	δ. Π. Σάδι 25/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π.	61	9211	α. Λομπίτο 20/3 διά Λουάντα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ.	57	4385	δ. Κωνιπόλιν 17/4 διά Κωνστάντζαν
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ	73	152372	ε. Πειραιά 4/5
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΙΣΜΗΝΗ	68	9395	α. Όζάκα 24/5
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΤΡΑΣΤ	62	7703	α. Λομπίτο 26/2 διά Λουάντα

## EAST LONDON MANHATTAN SHIPCHANDLERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ: ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΟΥΡΟΥΛΛΗΣ

"Ετος ιδρύσεως 1964

ADDRESS:  
8 PHOENIX STREET  
P.O. BOX 7009  
EAST LONDON – SOUTH AFRICA

TELEX: 750072  
CABLE ADDRESS: "MANCOURT" EAST LONDON  
TELEPHONES: 20631, 20632, 20652  
A.O.H.: 52119

WHOLESALE SUPPLIERS TO THE ROYAL NAVY

AND LEADING MARITIME FIRMS

BONDED WAREHOUSE

PROVISIONS – CABIN – DECK – ENGINE

"Αμεσος 24ωρος έξυπηρέτησις εις ότιδηποτε άφορα το ΠΛΟΙΟΝ

ΠΟΙΟΤΗΣ ΕΓΓΥΗΜΕΝΗ — ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ

ΕΛΛΑΔΟΣ:  
UNITED MARITIME Andreas N. Bourakakis  
Kolokotroni 144  
Phones: 4514767, 4137888  
Telex: 21 3359 ANIN GR

ΛΟΝΔΙΝΟΥ:  
CALLIMANIS Ltd.  
The Corn Exchange Building  
52/57 Mark Lane  
Phone: 4818314

ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΦΑΙΗΘ.....	61	7703	ε. Καράτσι 25/5	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ.....	75	16822	δ. Σκώ 18/5 διά Βενεζουέλα
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΓ.....	58	7644	α. Λιασσαβάνα 27/3 διά Κούβα	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.....	62	11435	α. Ν. Όρλεάνην 21/5
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΓ.....	68	9984	ε. "Ακαδήμια 27/4	ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.).....	62	12392	α. Μαντζαΐλο (Μεξ.) 28/4
ΑΛΗΘΕΙΑ.....	62	4991	α. Ρουέν 14/3 διά Αγκερίαν	ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ.....	68	2621	ε. Μπιλιάνδο 28/5
ΑΛΘΑΙΑ.....	74	23757	ε. Ρ. Γκράντε 16/5	ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ.....	65	13638	ε. Κερπέκ 7/4 διά Κούβα
ΑΛΙΑΚΜΩΝ.....	68	16229	α. Μπάχια Μπλάνκα 22/5 διά Ρωσίαν	ΑΝΔΡΕΙΑ.....	66	2999	ε. Πειραιά δάπ. 13/8/80
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΙΤ.....	62	9055	ε. Πειραιά 30/4	ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ.....	70	11025	α. Πόρογκρουν 25/5 διά Ρουέν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΔΗΝΤΕΡ.....	62	9055	ε. Ρόττερνταμ 26/5 διά Καλκούτα	ΑΝΔΡΟΣ.....	65	15404	ε. Μπάραν δάπ. 13/9/80
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΖ.....	58	9878	ε. Σάντος 9/5	ΑΝΔΡΟΣ.....	64	1657	ε. Μάλτα 27/5
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY.....	60	8294	ε. Ραβένταν 4/5	ΑΝΔΡΟΣ Α'ΓΑΝΤ.....	67	3831	ε. Πειραιά 11/5
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΑΝΕΡ.....	70	9160	ε. Φριπόρτ (Μπαχ.) 21/5	ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.).....	72	119505	ε. Σάρχο 21/5 διά Σεπετίμπα Τέρμ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΙΒΕΡ.....	71	9564	ε. Χαλιφόρτ 23/5 διά Ήλικομπερυ	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.).....	72	119505	α. Σιγκαπούρην 4/5 διά Μ. δάλ. Άχμαντί
ΑΛΙΑΡΤΟΣ.....	56	5772	ε. Δάγος 14/5 διά Π. Χάρκουρτ	ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.).....	76	115461	α. Κούβετ 15/5
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ.....	68	11434	δ. Κονινκούν 28/3	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.).....	70	98983	ε. Ξωθιά Λάς Πάλμας 7/5
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.....	59	12996	α. Λ. "Αντζέλες 30/4 διά Γιοκοχάμα	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜI.....	73	32781	ε. Ρόττερνταμ 14/5
ΑΛΙΣΙΑ.....	70	10011	α. Λ. "Αντζέλες 26/4 διά Σαγκάτην	ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΙ'ΟΝ (δ.).....	70	105855	ε. Ντουμπάι 29/5 διά Ντάς διάλ.
ΑΛΑΚΑΖΑΡ.....	66	3762	α. Γιουρούρτ 2/5 διά Βατκίτ	ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.).....	72	79746	α. Σεπετίμπα Τέρμ. 10/4
ΑΛΑΚΑΙΟΣ.....	65	9677	α. Αύγουσταν 28/4 διά Καρθάνην	ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.).....	70	107091	ε. Ρ. Τανούρα 25/5
ΑΛΑΚΑΙΟΣ Κ.....	67	28467	α. Σ. Νικολας ('Αργ.) 15/5	ΑΝΔΡΟΣ ΖΕΑΝΙΑ.....	77	20676	ε. Σαν Πέντρο ('Αργ.) 13/5
ΑΛΑΚΑΙΟΣ.....	75	11284	α. Μπουνγκόρτου 18/5				
ΑΛΑΚΑΙΟΣ.....	77	11213	ε. Έντεν 13/5				
ΑΛΑΚΜΑΝ.....	77	14530	α. Κολούμπια ρίβερ 17/5 διά "Άλεξάνδρειαν				
ΑΛΑΚΜΗΝΗ.....	79	10996	α. Κ. Τάουν 23/5 διά Ρόττερνταμ				
ΑΛΑΚΟΡ.....	62	11434	α. Ν. Όρλεάνην 2/4 διά "Άλγεριον				
ΑΛΚΥΟΝΙΑ.....	70	70870	ε. Έντεντριντότερ 28/5				
ΑΛΚΥΟΝΙΣ.....	73	13631	ε. Ίνταν 11/5				
ΑΛΚΥΩΝ.....	68	17374	ε. Σάν Κάρλος ('Απ.) 15/5				
ΑΛΚΥΩΝ.....	62	6155	α. Άλεξάνδρειαν 21/5				
ΑΛΛΑΓΑΝΣ ΣΑΞΕΣ.....	65	10869	α. Ν. "Υόρκην 5/2 διά Κούβα				
ΑΛΜΑ.....	79	10788	α. Χόγκ Κόγκ 2015 διά Λ. "Αντζέλες				
ΑΛΜΑ.....	63	1594	α. Λιασσαράνα 26/5				
ΑΛΜΑΖ.....	65	10484	ε. Ν. Όρλεάνην 9/5				
ΑΛΜΑΡ.....	69	10490	δ. Σουέζ 30/5 διά Νιαμάρα				
ΑΛΜΠΑΜΙΣΙΟΝ.....	64	18000	α. Τενερίφριν 8/5 διά Μη. "Άυρες				
ΑΛΜΠΑΦΑΘΩ.....	69	12404	ε. Βενετία 27/5				
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ.....	62	1507	εις Μπαλμπά δάπ. 14/3/80				
ΑΛΜΠΙΣ.....	55	5564	ε. Λάγος 14/5				
ΑΛΑΝΤΕΑ.....	53	5497	ε. Λάγος 4/5				
ΑΛΑΤΑΙΡ.....	70	16973	ε. Ντώρμπαν 17/5				
ΑΛΑΤΙΣ.....	79	11000	α. Όλασκο 18/5				
ΑΛΦΑ.....	62	4722	α. Αύγουστα 20/5 διά Βενεζύδην				
ΑΛΦΑ.....	71	1599	α. Ντώρμπαν 25/5 διά Κ. Τάουν				
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.).....	67	46248	α. Ν. Όρλεάνην 23/5				
ΑΛΦΙΤΟ.....	63	15929	ε. Βαλιτσόρπον 25/5				
ΑΜΑΖΟΝΙΑ.....	77	9328	α. Σύρουν 30/4 διά ΗΠΑ				
ΑΜΑΖΩΝ.....	79	10966	δ. Γίβραλταρ 26/5 διά Γαλλίαν				
ΑΜΑΛΙΑ.....	58	8574	α. Ή. Χόκαμπερ 25/54				
ΑΜΑΛΙΑ.....	61	1765	α. Άλμερια 30/4 διά Όράν				
ΑΜΑΛΙΑ II.....	67	51644	α. Ύμουντεν 17/5 διά Κή Σουετ				
ΑΜΑΛΙΝΤΑ.....	58	5214	ε. Καλκούτα 17/5				
ΑΜΑΡ.....	60	4735	α. Άμβερραν 3/4 διά Τρίπολιν				
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ.....	79	11000	δ. Παναμά 7/5 διά Βενεζουέλα				
ΑΜΒΕΡΣΑ.....	58	4231	ε. Πειραιά 27/5				
ΑΜΕΘΥΣΤ.....	78	13889	α. Κότκα 22/5 διά Κάριμασχαμ				
ΑΜΙΛΛΑ.....	72	13631	α. Ρ. Ιανέριο 24/5 διά Ρωσίαν				
ΑΜΥΝΤΑΣ.....	70	10006	α. Άλεξάνδρειαν 13/5				
ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ.....	62	19377	α. Ρεόρε 13/5				
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ.....	78	10995	ε. Άμβερραν 24/5				
ΑΜΦΙΩΝ.....	78	11213	α. Ή. Λόντον 25/5 διά Ιαπωνίαν				
ΑΝΑΒΥΣΟΣ.....	69	9072	α. Ντώρμπαν 18/3 διά Βενεζουέλα				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ.....	80	10996	ε. Π. Χάρκουρτ 4/5				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΑΡΟΥ.....	74	13633	ε. Φρεντάκισταν 23/5				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥΙ'ΙΣΝΤΟΜ.....	74	13348	ε. Βούβάνην 28/4				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ.....	78	13889	α. Λονδίνον 30/5 διά "Άμβούργον				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΑΚ.....	68	9118	α. Δάγος 10/5 διά "Άμπιτζεν				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΙΜΠΕΡΤY.....	76	13633	α. Τολέδο 23/5				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΜΑ'ΙΤ.....	78	13889	α. Χόγκ Κόγκ 14/5 διά Λονδίνον				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΝΤΙΑΙΤΖΕΝΣ.....	71	9049	α. Κοπέρ 27/5 διά Μασαλίαν				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΙ'ΙΣ.....	74	13631	α. Ντώρμπαν 17/5 διά Γαλλίαν				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.).....	65	38820	α. Λογούστον 9/5 διά Γιβραλτάρ				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΠΙΡΙΤ.....	78	13889	α. Νάπολη 27/5 διά Γιβραλτάρ				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΡΑΙ'ΟΜΦ.....	76	13633	δ. Παναμά 12/5				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΙΝΤΕΛΙΤY.....	78	13883	α. Σιγκαπούρην 26/4				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥN.....	74	13633	ε. Σιγκαπούρην 25/5				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.).....	64	35333	α. Μπιζέρτα 24/5				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ.....	73	13631	ε. Είδιβοναδού 30/5				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΡΜΟΝY.....	68	12348	α. Κελάγκ 19/5 διά Βουλήνη				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΝΟΡ.....	76	13633	α. Μπριουστάν 20/5				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΟΥ.....	74	13633	α. Αστερόπεια 22/5 διά Ρόττερνταμ				
ΑΝΑΜΑΡΙΑ.....	58	8952	α. Δάγος 29/4				
ΑΝΑΣΑΓΟΡΑΣ.....	68	9416	α. Σιγκαπούρην 7/4 διά Μη. "Άμπας				
ΑΝΑΣΑΜΕΝΗΣ.....	68	10183	ε. Βούβάνην 21/5				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	66	23392	δ. Κωνιπολίν 19/5 διά Π. Σάδι				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	79	15688	α. Κ. Τάουν 17/5 διά "Η. Λόντον				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.....	80	15869	α. Σάντα φέ 27/5 διά Μη. Μπλάνκα				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ.....	67	53448	α. Άμβερραν 16/5 διά Βενεζουέλα				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II.....	77	4713	δ. Παναμά 27/5				

TELEGRAPHIC ADDRESS: STAMATIOU

PHONE: 33-0867, 33-3836

TELEX: 18080 AR

NIGHT: 33-3188

# GEORGE A. STAMATIOU

(ex TAKIS CONTOGEORGIS)

IMPORT - EXPORT &amp; SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

BUENOS AIRES, VENEZUELA 691







ΔΗΜΗΤΡΑ Κ.	52	8252	α. Θεούτα 27/5 διά Πειραιά		71	11005	α. Λ. "Αντζέλες 31/5 διά "Αγ.Φραγκίσκον
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11670	δ. Μπρούνιμπουτελ 17/2 διά "Αγκέριον		65	9694	ε. Ούνοικαυτούκι 2155
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8804	εις Μπάραν όπω 21/9		62	1859	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	α. Γάνδην 19/5		58	12025	δ. Ποναμάδ 30/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	α. Βαρκελώνην 16/5 διά Καρβαγγένην		63	11315	δ. Μπρούνιμπουτελ 7/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	51	2758	δ. Σουέζ 10/4		58	8370	δ. Σουέζ 13/5 διά Χοντέντα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	11362	ε. Ρόττερνταμ 1/6		63	4628	δ. Μπρούνιμπουτελ 5/4 διά Βέντοπιλς
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	α. Ισκεντέρον 10/6 διά Φόρς		62	8501	δ. Σουέζ 28/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Δ.Φ.	63	18826	α. Σ. Λορέντζο ("Άργη") 8/5		72	1947	α. Λάγος 19/5 διά Γουόρρι
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	α. Π. ντε Μπούκ 30/5		77	5466	ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς άλλοδαπούς
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Ι.)	71	38094	ε. Ν. "Υόρκην 10/5		76	4380	ε. Πειραιά 20/5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ε. Ν. "Υόρκην 24/5		70	18734	ε. Σαλίνα 17/5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.	63	7787	ε. Κωνσταντίνον 13/5		72	13098	δ. Π. Σάδι 28/5 διά Φελιξτόουε
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	58	2674	α. Πειραιά 22/4 διά Τουρκίαν		78	17172	ε. Βαλτιμόρην 1/6
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	εις Πειραιά όπω 19/2		56	7510	α. Λιοσιδώνα 15/5 διά Μομπάσα
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	είς μεσογειακός μεταφοράς		62	6848	δ. Γιβραλτάρ 29/5
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	α. Πειραιά 24/5 διά "Ιαθία		71	10328	α. Πειραιά 21/5 διά Σαβάννα
ΔΙΑΚΑΣΗΣ	63	8877	δ. Κωνσταντίνον 10/5 διά Μ. Θάλ.		78	17172	ε. Βαλένθια 28/5
ΔΙΑΜΑΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	60	5442	α. Λισσαβώνα 7/5 διά Λουάντα		78	17172	α. Νταμάδ 27/5 διά Χιούστον
ΔΙΑΜΑΝΤ ΜΕΡΤΖΑΝΤ	60	8868	α. "Ιτατζάδι 30/5 διά "Ιππούμπα		72	8987	ε. Χάμπτον ρόδης 6/5
ΔΙΑΜΑΝΤΕΝΙΑ	60	8750	ε. Κάντα 2/5		73	13098	ε. Πειραιά 23/5
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	δ. Σουέζ 11/3 διά Μπαντάρ "Άμπρας		62	8927	ε. Ν. "Υόρκην 1/6
ΔΙΑΣ	71	16379	α. Κολόνια 30/5 διά Αύτραλίαν		61	7293	α. Βαλένθια 23/5 διά Ντάρμπιαν
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	α. Λ. Πάλμας 30/5 διά Βραζιλίαν		72	8987	ε. Ν. "Ορέανην 28/5 (έπισκεψια)
ΔΙΔΩ	70	10378	α. Ντακάρ 28/5		60	7297	α. Λογδίνον 2/6
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.	55	5663	ε. "Άλεξάνδρειαν 1/6		62	6659	ε. Ν. "Υόρκην 28/5
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	81	32000	εις Κωνσταντίνον ύπο συμπληρωσιν		62	9667	ε. Πειραιά 21/5
ΔΙΡΟΥΣΣΙ	61	9443	α. Ρόττερνταμ 3/6 διά "Άμβούργον		71	10327	α. Καράτοι 23/5 διά ΗΠΑ
ΔΙΩΝΗΣ (δ.)	67	4646	α. Μπαχρέν 15/5 διά Ν. Καληδονία		72	10327	εις Θλάσσαν Μαρμαρά 18/5
ΔΟΡΥ	54	4784	δ. Κωνίτον 24/5 διά Βάρνα		72	11201	ε. Ντουμπάδι 1/6
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	δ. Παναμάδ 23/5		66	10643	ε. Χάμπτον ρόδης 28/5
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	δ. Κωνίτον 18/5 διά Πότι		62	6846	δ. Π. Σάδι 31/5 διά Καλαμάτα
ΔΡΥΣ	64	1657	α. Πειραιά 17/5 διά "Ιατλίαν		62	5950	α. Μανόύτο 31/5
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	65	20201	ε. "Οδησσόν 15/5		71	10327	ε. Πειραιά 27/5
ΔΩΡΙΚΗ ΚΑΡΡΙΕΡ	54	11313	είς μεσογειακός μεταφοράς		71	10328	α. Ταύλαν 28/5
ΔΩΡΙΚΗ ΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	ε. Σιγκαπούρην 30/5 διά Κασιούγκ		56	7510	α. Ντόρμπαν 19/5 διά Πορτογαλίαν
ΔΩΡΙΚΗ ΦΛΕΓ'ΙΜ	72	16398	α. Σιγκαπούρην 23/4 διά Κασιούγκ		73	13098	ε. Ακαμπά 26/3
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ε. Σ. Νικολάι 21/5 διά Ν. "Ορέανην		57	7068	δ. Σουέζ 25/5 διά Κουβέιτ
ΕΒΕΡΕΣΤ	52	5709	ύπο παραλαβήν		52	2778	α. Ντόρμπαν 25/5 διά Μομπάσα
ΕΒΙΑ	61	10029	εις Μπάραν όπω 20/8		66	9135	ε. Ακαμπά 7/4
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Σάντα Φε 21/5 διά Μπαχ. Μπλάνκα		72	16207	α. Ρουέν 9/5 διά Μαρόκο
ΕΒΡΟΣ	62	20372	α. Σεπετίρα Τέρρη 12/5		67	41660	α. Ρουέν 14/5 διά Καζαπιλάνκα
ΕΒΡΟΣ	63	15819	ε. Σ. Πέντρο ("Άργη") 16/4		66	8953	α. Τής 10/5 διά Π. "Ορντάς
ΕΔΕΣΣΑ	64	8742	α. Σάντος 28/5 διά Λουάντα		69	54857	εις "Ακαμπά όπω 4/3
ΕΘΝΙΚΗ (δ.)	75	125947	όργει εις Πειραιά όπω 3/3		69	12203	ε. Γιουροπόρτ 27/5 διά Π. "Ορντάς
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Π. Κεμπλάδ 15/5 διά Κορέα		65	8085	α. Κολούμπια 13/5 διά "Ιαπωνίαν
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	όργει εις Πειραιά όπω 3/3		58	5044	α. "Άγ. Φραγκίσκον 15/5 διά "Ιαπωνίαν
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	ε. Μούτσα 29/5		69	6162	α. Αμέρεραν 23/5 διά Αννάμπα
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	62	8425	α. Μπ. "Άυρες 27/5		65	18111	δ. Κονίτον 7/5 διά Χαλκίδα
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	64	9390	α. Λισσαβώνα 14/5 διά Νακάλα		67	5487	α. Αμέρεραν 1/4 διά Τρίπολιν
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δ.)	63	36455	α. Μελίλι 22/5 διά Μπάνιας		66	9918	ε. Ρόττερνταμ 22/5
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23665	δ. Κωνίτον 23/5		56	8377	α. Ρουέν 26/2
ΕΙΡΗΝΗ Σ.Κ.	58	5237	ε. Μπαρμπάντος 18/4		75	16822	ε. Π. Σάδι 6/5
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	24698	δ. Παναμάδ 23/5 διά Σάντος		58	12239	α. Λιβύρνο 22/5 διά Τρίπολιν
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	δ. Κυνίτον 20/5 διά Βάλον		71	9885	ε. Ραγκούν 20/5
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687	ύπο παραλαβήν		63	4555	ε. Λίττελτον 29/5
ΕΚΑΙΑΡ	63	13841	δ. Βεντίλα 22/5 διά Ραβέννα		65	5263	ε. Χουελάδα 15/5
ΕΚΤΟΝ	62	11428	α. Μπάρια 21/5 διά Ροστόκ		60	23144	ύπο παραλαβήν
ΕΚΤΟΡ	70	16258	α. Βίλα Κοντοτισίουν		69	12216	α. Ντάρ ές Σαλάδη 27/5
ΕΛΑΦΙ	68	19495	α. Λ. Πάλμας 22/5 διά "Οδησσόν		65	28007	α. Π. Πάλμας 28/5
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	ε. "Ηστ Λόντον 13/3 διά Μομπάσα		60	8675	δ. Μπρούνιμπουτελ 22/5
ΕΛΓΙΑΝΝΗ	70	12791	α. Καράτοι 29/5		58	20590	δ. Σάδι 31/5
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ	66	10659	ε. Λάγος 17/5		78	9100	α. Φιλαδέλφειαν 4/5
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ I.	64	10652	α. Σιγκαπούρην 13/5 διά Κορέα		67	9548	δ. Κωνίτον 13/5 διά Νοβορωσίκην
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ VIII.	59	9237	α. Σιγκαπούρην 24/4 διά Κορέα		60	9964	ε. Σιγκαπούρην 23/5 διά Τζένταν
ΕΛΕΝ ΠΑΠΠΑΣ	57	1962	ε. Σουέζ 17/3		57	9132	δ. Π. Σάδι 29/5
ΕΛΕΝΑ	66	16677	α. "Εμβέν 8/5 διά Κάιμαρ		57	8764	ε. Δάντσιχ 7/5 (έπισκεψια)
ΕΛΕΝΗ Α.	45	3755	δ. Κυνίτον 28/4 διά "Αγκέριαν		58	7230	ε. Ανκόνα 22/5
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	εις μεσογειακός μεταφοράς		70	10006	ε. Μερόνια 20/5
ΕΛΥΘΕΡΙΑ	60	8401	ε. Καμπίνα 6/3		73	8927	α. Λάγος 21/5 διά Γουόρρι
ΕΛΥΘΕΡΙΟΣ	66	11464	ε. Νικόλι 14/5 διά "Ινδίαν		59	11761	δ. Τζένταν 23/5 διά "Αργεντινήν
ΕΛΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	ύπο παραλαβήν		77	9788	ε. Λομπίτο 4/5
					78	6053	ε. Σάντος 10/2

complete shipping services by:

## PETER N. TOUNDJIS

70 BOHOL AVE., QUEZON CITY 3008,  
 METRO MANILA, PHILIPPINES  
 Telephones: 977051/4 (24 HOURS) 990991, AOH: 990564  
 Telexes: ITT 742018 GRECO PM, RCA 7227321 EGE PH,  
 EASTERN (WUI) 63329 GRECO PN, 63329 ELLIN PN  
 Cables: ELGRECO, MANILA

OWNERS' PROTECTIVE AGENTS - GENERAL 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

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS







ΚΑΡΥΑΝΤΑ .....	73	34067	δ. Γιβραλτάρ 31/5 διά Ταρακόνα
ΚΑΡΥΑΤΙΣ .....	70	10886	ε. Τάσο 29/5
ΚΑΡΥΑΤΙΣ .....	57	2466	α. Βρέμην 13/5 διά 'Αλγέριον
ΚΑΡΥΣΤΟΣ .....	78	5080	ε. 'Αλγέριον 11/5
ΚΑΣΟΣ .....	76	14983	α. "Αμπερνταμ 2/5 διά Μόντρεαλ άργει είς Χακίδια από 31/8/79
ΚΑΣΟΣ .....	56	3105	α. Λ. "Αντζελες 27/5 διά Μανζανίλα
ΚΑΣΠΙΑΝΑ .....	59	15125	ε. Λόγος 22/5
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ .....	69	14318	α. Χάρην 22/1 διά Τζένταν
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ .....	59	4632	α. Μόντρεαλ 27/5
ΚΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ .....	68	30294	α. Μόντρεαλ 30/5
ΚΑΣΤ ΟΤΤΕΡ .....	68	26644	α. Μόντρεαλ 30/5
ΚΑΣΤΑ ΓΚΛΟΡΥ .....	52	2247	α. Μαρόύτη 30/5 διά Νακόλα
ΚΑΣΤΑ ΣΠΙΡΙΤ .....	57	1235	ε. Πειραιά 17/5
ΚΑΣΤΡΟ .....	65	1225	α. Πάτρα 13/5 διά Λιβύνη
ΚΑΣΤΩΡ .....	50	7544	ε. Ρουέτ 28/5
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ III .....	49	3422	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΕΡΙΝΑ .....	76	3824	α. Μιτρανίκη 18/5 διά Ρ. Χάινα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α .....	61	2499	α. Ρόττερνταμ 1/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.) .....	58	2580	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ .....	77	8750	α. Λιβερπούλ 30/4 διά Κοατζακόλκος
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε .....	70	14370	ε. "Αντέν 16/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ .....	80	15979	ε. 'Ολκαροχών 3/6 (Επισκευα)
ΚΑΤΙΑ (δ.) .....	61	12959	α. Άλεξανδρειαν 28/5 διά 'Αγγλιαν
ΚΑΤΙΕ .....	60	10187	ε. Κοντέ 26/5
ΚΑΤΙΝΑ (δ.) .....	66	38878	ύπό παραλαβήν
ΚΑΤΙΡΖΑ (δ.) .....	68	13135	α. Χιούστον 8/5 (ΕΠΟΔ. ΑΛΛΟΔ.)
ΚΕΑ .....	58	13968	α. Χιούστον 24/4
ΚΕΑ .....	55	2683	ε. Βουβάνι 17/3 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)
ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙΝΤΟΥΕ .....	68	13894	ε. Φρεμάντλ 11/5
ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ .....	72	14651	α. Βανκούβερ 23/5 διά Νιούπορτ
ΚΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ .....	62	11416	β. Μπρούνιμπούτελ 25/5 διά Π. Χάρκουρτ
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ .....	71	9868	α. Μανζανίλα (Μεξ.) 25/4 διά 'Ακαπούλκο
ΚΕΙ'Π ΚΟΝΣΤΕΛΕΙ'ΣΟΝ .....	70	11556	ε. Χακάτα 25/5
ΚΕΙ'Π ΜΑΝΑΡΙΝ .....	72	10990	δ. Παναμά 12/5
ΚΕΙ'Π ΜΑΣΤΑΝΓΚ .....	69	9853	α. Αμβούργον 2/6 διά Βενεζουέλα
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡ'Υ .....	71	9964	ε. Κωνίπολιν 20/5
ΚΕΙ'Π ΣΑΠΗΡΙΟ .....	74	8896	δ. Σκω 15/5 διά Λάγος
ΚΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΑΙ .....	58	13700	α. Κίελον 12/4 διά Π. Χάρκουρτ
ΚΕΝΤΑΚΥ ΚΟΥΥΜ .....	75	16307	ε. Ντουλούσ 14/5
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ .....	58	8656	ε. Ντιώρπουν 27/5
ΚΕΝΤΜΑ .....	78	9231	ξέωθι λάγος 22/5
ΚΕΡΑΣΟΥΣ .....	59	8780	α. Μοντεβίδεο 29/5 διά Ρόττερνταμ
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.) .....	59	24333	α. Ν. 'Υδρκην 25/5 διά 'Αρούμπα είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ .....	41	1580	α. Χάλιφας 29/5 διά Βαλτική
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥΙ'ΝΤ .....	70	13907	α. Χάρην 29/5 διά Ισπανίαν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΑΑ'Τ .....	67	21706	δ. Π. Σάδι 29/5
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΑΝ .....	66	18849	δ. Παναμά 30/4
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ .....	65	8272	α. Αγιούστα 8/4
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ .....	71	13907	δ. Αγιούστα 21/4 διά 'Αλγέρι
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΑΜΠΙΣΙΟΝ .....	58	5266	ε. 'Αλεξάνδρειαν 20/5
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΚΛΟΡΥ .....	55	4060	δ. Κωνίπολιν 1/6 διά Π. Σάδι
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΚΡΕ'Σ .....	58	3825	ε. Αλεξάνδρειαν 30/5
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΣ .....	52	5674	α. Αλεξάνδρειαν 30/5
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ .....	59	5857	δ. Κωνίπολιν 30/5 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΑΝ .....	52	5674	δ. Κωνίπολιν 18/5
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ .....	58	3993	δ. Κωνίπολιν 31/5 διά Κωνστάντζαν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ .....	52	2736	ε. Π. Βεντρές 25/5
ΚΕΧΡΕΑ .....	61	14982	α. Αγιούστα 22/5 διά Μη. 'Αύρες
ΚΗΦΕΥΣ (δ.) .....	71	16400	α. Κόριτσον 1/6 διά 'Ιταλία
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.) .....	66	52870	α. Ν. 'Ορλεάνην 4/4
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.) .....	64	33445	ε. Σαβόνα 29/5
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ .....	63	15740	ε. Δουνικέρην 22/5
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ .....	63	15378	α. Μπάχια Μπλάνκα 26/5 διά Μεξικόν
ΚΙΓΚΣΝΟΡΘ .....	64	17050	α. Ρούσιο 23/5 διά Μεξικόν
ΚΙΚΑ .....	70	16196	ξα. Κλήβελαντ 24/5 διά Ντουλούθ
ΚΙΚΗ .....	57	9723	δ. Σουέζ 3/5 διά Μη. 'Αυτάς
ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ .....	67	11174	α. Λ. "Αντζελες 27/4 διά Σαγκάνη
ΚΙΜΚΟ ΣΤΟΡΚ .....	58	8322	α. Ιταζάι 24/5
ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΑΙΓΑΛΗ .....	62	10834	α. Θάντερ Μπαλ 22/5 διά Λιβερπουλ
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.) .....	65	35395	α. Αμβέρσαν 26/2
ΚΙΜΩΛΟΣ .....	59	12180	δ. Κωνίπολιν 18/5 διά Κωνστάντζαν
ΚΙΜΩΛΟΣ .....	64	7891	ε. Τόμπα 14/5
ΚΛΑΔΙΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ .....	58	8300	α. Πειραιά 30/4 διά Θεσσαλονίκη
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ .....	77	17300	είς Λ. "Αντζελες 15/5
ΚΛΑΡΑ .....	60	8254	α. Π. Ιανέριο 3/2 διά Ντιώρπουν
ΚΛΑΡΙΤΑ .....	59	5024	α. Κοατζακόδακος 16/4 διά 'Αβδάνα
ΚΛΑΣΙΚ (μ.) .....	73	73492	ε. Τόραντα 26/5
ΚΛΕΑΝΘΗΣ .....	76	16368	δ. Κωνίπολιν 28/5 διά ΗΠΑ
ΚΛΕΙΤΟΣ .....	58	3179	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΛΕΙΩ Κ .....	58	8791	α. Ρόττερνταμ 26/5
ΚΛΕΙΩ Κ .....	62	6262	α. Θέστα 17/4 διά 'Οράν
ΚΛΕΟ (δ.) .....	59	21187	α. Κολόμπα 30/5 διά Τρινκομαλή
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ .....	56	4770	δ. Ντόβερ 26/5
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ II .....	57	4336	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΛΕΛΙΑ (δ.) .....	63	34358	α. Ρ. Σουκέρ 28/2 διά Σαντάτ
ΚΛΕΩΝ (δ.) .....	59	16063	α. Μαντράς 28/5 διά Καλκούτα
ΚΟΜΑΡΑ .....	56	5645	είς Μομάδα 19/6/80
ΚΟΜΕΤ .....	72	9824	είς 'Ακαμπα από 5/2
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ .....	71	15547	δ. Π. Αρένας 2/5
ΚΟΜΠΑΣ ΚΑΡΡΙΕΡ .....	67	4507	ε. Ρουέν 30/5
ΚΟΜΠΑΣ ΤΡΕΠΙΝΤΕΡ .....	68	3858	ύπό παραλαβήν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ .....	58	10034	α. Καρδάς 14/5 διά Ντάρ ες Σαλδαμ
ΚΟΝΙΤΣΑ .....	75	34298	ε. Χάμπτον ρόδς 20/5
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ .....	73	39219	ε. Βαλτιμόρην 22/5
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.) .....	77	105000	α. Χέντερλαντ 26/5 διά Βιλανούεβα
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ .....	72	39219	ε. Χάμπτον ρόδς 16/3
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΙΝΤ .....	71	38820	α. Μπλιμπόδ 5/5
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ .....	80	16000	δ. Κωνίπολιν 17/3 διά 'Οδησσόν
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.) .....	73	114543	α. Χάντερσον 25/5 διά Γιβραλτάρ
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ .....	68	22836	α. Ν. 'Ορλεάνην 19/5
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ .....	79	16000	α. Βομβάνη 19/5 διά Χάλιφας
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ .....	70	24693	α. Σαβόνα 21/5 διά Γιβραλτάρ
ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.) .....	66	42164	α. Χάβηρη 2/6
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΔΑΝΑΟΣ .....	63	7833	α. Φιλαδέλφειαν 28/5 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΙΩΝ .....	63	7484	ε. Γένοβα 30/5
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΤΑΡΕΚ .....	58	6480	ε. Βαλτιμόρην 29/5
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΤΑΤΖ .....	58	6480	δ. Π. Σάδι 28/5
ΚΟΝΣΤΕΛΕΙ'ΣΟΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤ'Ζ .....	77	5539	ύπό παραλαβήν



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

KONTINENTAL KARPIER...	71	14764	α. Πειραιά 30/5		KYRIAKOULΑ Δ. ΛΕΜΟΥ...	66	20516	α. Άμβέρσαν 28/5 διά Ρόττερνταμ
KOPPEP TPE'INTER...	63	7689	α. Τέγνταν 22/5 διά Π. Σουδάν		KYΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ)	66	74433	ε. Ν. Όρλεανην 15/5
KORINTHIAKOS ΓΚΑΛΦ...	62	10451	δ. Σκόλ 15/5		KONΣΤΑΝΤΙΝΟ...	77	9879	δ. Σουέζ 11/4 διά Ιράν
KORINTHIAN RHFER...	68	4211	μετων. «KORAL RHFER»		KONΣΤΑΝΤΙΝΟΣ...	67	10327	α. Μάλτα 12/5 διά Χαλκίδα
KORINTHOS...	56	6370	α. Μοντεβίδεο 29/5		KΩΣΤΑΣ...	60	6808	ε. Κωνίπολιν 18/5
KORΣΑΤΡ...	62	15000	α. Ν. Όρλεάνην 25/5		KΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ...	69	3746	δ. Γιβραλτάρ 11/5 διά Αλγερίαν
KΟΡΥΤΟΝ...	75	19134	α. Γιορκόχιμ 20/5		KΩΣΤΑΣ Κ...	62	2935	α. Λ. Πόλμας 22/5
KΟΡΩΝΙΑ...	70	11826	α. Ν. Όρλεάνην 25/5		KΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ...	81	29710	δ. Κωνίπολιν 28/5 διά Κωνστάντζαν
KΟΣΜΑΣ (δ)	64	34921	ε. Πειραιά 22/4		KΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΣ...	61	13271	εις μεσογειακάς μεταφοράς
KΟΣΜΙΚ...	48	1594	εις μεσογειακάς μεταφοράς		KΩΣΤΗΣ...	77	20823	δ. Μπρούνομπούτελ 10/5 διά Αργεντινή
KΟΣΜΟΣ...	59	2670	ε. Πειραιά 27/5		KΩΣΤΗΣ...	60	3365	α. Λιβύρνα 18/5 διά Τρίπολιν
KΟΤΙΝΟΣ...	53	4998	α. Π. Βεντρές 16/5 διά Λαττάκια		KΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ...	68	2296	εις μεσογειακάς μεταφοράς
KΟΤΟΝ ΤΡΕΙ'INTER...	64	4772	ε. Καράτσι 30/5		KΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΣ...	65	14088	δ. Παναμά 14/5
KΟΥΗΝ ΣΗ...	55	4565	ε. Π. Σουδάν 19/5					
KΟΥΙ'ΝΣ...	60	9423	ε. Ρότερνταν 28/5 διά Αλκυπορύκ					
KΟΥΜΟΥΔΟΥΣ...	50	7392	δ. Σουέζ 15/5					
KΟΦΗ ΤΡΕΙ'INTER...	66	5153	ε. Σουέζ 19/5					
KΡΑΝΑΟΣ...	59	3354	ε. Οραντζάσαντ 10/5 διά Κούβα					
KΡΑΝΤΟΡ...	64	2304	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
KΡΑΝΤΩΡ...	47	1534	δργει εἰς Πειραιά ἀπό 8/9/79					
KΡΑΤΙΛΛΟΣ...	60	3995	ε. Μπαρμπάντος 10/3					
KΡΑΤΙΝΟΣ...	69	6084	δ. Κωνίπολιν 13/5					
KΡΕΣΤΕΝΑ...	67	1788	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
KΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΡΥ...	61	3866	ε. Βενετία 7/5					
KΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ...	58	3914	α. Φορτ ντε Φράνς 14/5					
KΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ)	74	42470	α. Γιβραλτάρ 21/5 διά Κιουρασό					
KΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ...	78	10832	ε. Όσδα 26/5					
KΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ)	73	42470	δ. Σ. Δεσδ 30/12					
KΡΗΤΗ ΝΤΑΙ'ΑΜΟΝΤ...	77	10832	ε. Νταμάρ 31/5					
KΡΗΤΗ ΝΕΡΑ...	78	10832	α. Κόμπε 26/5 διά Ντουμπάι					
KΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ...	79	10832	α. Ντουμπάι 26/5					
KΡΗΤΗ ΣΗ (δ)	74	61054	α. Γκουμά 13/5 διά Ντουμπάι					
KΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ)	73	61054	α. Σιγκαπούρην 19/5 διά Ντουμπάι					
KΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ)	73	42470	α. Σ. Αννα Μπαία 24/5 διά Π. Μιράντα					
KΡΙΟΣ...	59	16875	α. Πειραιά 26/5 διά Αύγουστα					
KΡΙΟΣ...	60	4089	α. Ταμπικο 12/5 διά Αβάνα					
KΡΙΤΙΑΣ...	55	2740	ε. Ρινίκα 26/5					
KΡΙΤΩΝ...	67	9549	δ. Κωνίπολιν 20/5 διά Οδησσόν					
KΡΙΟΙΣΟΣ...	59	7158	ε. Λιβύρνο 29/5					
KΡΟΝΟΣ...	62	10107	α. Ντώρμπατ 26/5					
KΡΟΝΟΣ...	67	6911	α. Βαρελλόντα 27/5 διά Μασσί					
KΡΟΥΣΕΙ'INTER...	58	1596	α. Μόντρεαλ 21/5 διά Αβάνα					
KΥΒΕΡΝΗΤΗΣ...	78	21194	δργει εἰς Πειραιά ἀπό 23/11					
KΥΔΩΝΙΑ...	65	2025	ε. Σαβάνα 24/5					
KΥΘΗΡΑ...	66	13870	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
KΥΝΟΣ...	62	4784	ε. Μπάχια Μπλάνκα 22/5					
KΥΚΛΩΠΑΣ...	57	9118	α. Ντώρμπατ 23/5					
KΥΚΝΟΣ (δ)	71	16400	α. Ν. Υόρκην 1/6 διά Φιλαδέλφειαν					
KΥΜΑ...	60	7758	ε. Αλεξανδρέαν 21/5					
KΥΝΟΣΟΥΡΑ (δ)	64	31040	ε. Πειραιά 21/4					
KΥΠΡΟΣ (δ)	69	119666	δ. Ντουμπάι 28/5					
KΥΡΑ...	63	10032	α. Σάντος 28/5 διά Σαλβαντόρ					
KΥΡΑΚΑΤΙΓΚΟ	67	26493	α. Αμεριτράν 21/5 διά Τόμπα					
KΥΡΙΑΚΗ...	66	8943	ε. Αμπιτζάν 5/5					
KΥΡΙΑΚΟΥΛΑ...	63	13092	ε. Πειραιά 27/3 διά Γιβραλτάρ					



MEDOV is known  
for dependability in Italy



FOTIS G. POULIDES  
Managing Director

"MEDOV"

Directors:  
GEORGE F. POULIDES  
LUIGI SCAFFARDI  
GUISEPPE GALASTRO

## THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.P.A.

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIOPWNER 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

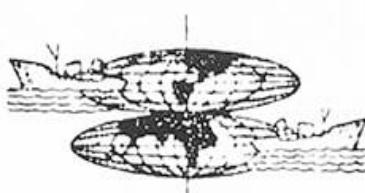
### MEMBERS OF

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE

ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION

NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Σέλλα Χάρφεν 23/4 διά Μεθίλ α. Λουμπίτο 28/2	ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	ε. Κοκούρα 27/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	δ. Παναμάτα 28/5 διά Αίγυπτον ε. Λουσάτα 7/5	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	19678	α. Νιούκαστλ 29/5 διά Ιαπωνίαν
ΛΗΓΚ	61	8658	δ. Κυνηγόπολιν 6/4 διά ΗΠΑ	ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΑΗ	80	33500	α. Τακόμα 16/5 διά Ιαπωνίαν
ΛΗΔΑ	68	28879	α. Σιγκαπούρην 6/4 διά Καροϊούγκ	ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	68	57204	α. Λ. "Αντζελες 31/5 διά Γιοκοχώμα
ΛΗΔΑ II	63	8566	δ. Σουεζ 24/5 διά Βομβάην	ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Σέρβεν διά. 15/5 διά "Υμουνίτεν
ΛΗΤΩ (δ.)	67	9381	ε. Σαστριό 14/5	ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	α. Κελλάνγκ 12/5 διά Φόρς
ΛΗΤΩ	67	44646	ε. Μάλαγκα 22/5	ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΤ'Κ	62	8967	δ. Σκώ 2/5
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	72	6106	ε. Λ. Πάλμας 5/10 διά 'Αβάνα	ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	ε. Βαταπαραιζ 2/5
ΛΙΖΑ	61	7963	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	ε. Τζένταν 28/5
ΛΙΛΗ Χ. (δ.)	53	3723	ε. Πειραιά 19/5	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	α. Ροζόρι 21/5 διά Μπάχι, Μπλάνκα
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	67	48719	δ. Παναμάτα 27/5 διά Μπαχάμας	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	ε. Χιούστον 10/5
ΛΙΝΔΟΣ	76	18343	ε. Σιγκαπούρην 19/4 διά Ιαπωνίαν	ΜΑΡΓΚΟ (δ.)	76	81106	ε. Μπάρρου 3/6
ΛΙΝΚ ΛΟΒ.	62	11034	α. Σιγκαπούρην 19/4 διά Ιαπωνίαν	ΜΑΡΓΚΟ	58	2966	ύπο παραλαβήν
ΛΙΝΚ ΤΡΑΣΤ.	62	8937	α. Βορέην 27/5	ΜΑΡΕΣΟΑ	69	9623	ε. Δουνιέρκρην 30/5
ΛΙΝΚ ΦΑΙΘ.	60	68420	ε. Πειραιά 18/5	ΜΑΡΙ	74	8925	δ. Γιβραλτάρ 21/5
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ.	60	8951	ε. Πειραιά 13/5 διά Βενετία	ΜΑΡΙ	58	4222	ε. Σκώ 23/5 διά Ρίγα
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	δ. Π. Σάδι 31/5	ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ε. Τείραια 7/12 (επισκευα)
ΛΙΨ	68	9650	δ. Κωνιτόλιν 22/5 διά Κωνστάντζαν	ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	ε. Λισσαβώνα 11/5
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	α. Γκρίν Μπάτη 21/5 διά Μούπασα	ΜΑΡΙΑ	70	9101	ε. Πειραιά 2/5
ΛΟΓΙΝΤΑ (δ.)	75	24408	είς Μπάραν 19/9	ΜΑΡΙΑ	58	5746	α. Ρουέν 14/5 διά Λάνος
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Ταμπίκο 29/4 διά Κοατζακόλικος	ΜΑΡΙΑ	57	3513	ε. Πειραιά 12/5 διά Ιταλίαν
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	ε. Χούλι 215 διά 'Ιράν	ΜΑΡΙΑ	60	3458	ε. θεατρίν 29/4-28/5
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	είς Καζαμπλάνκα 3/2/80 (ΕΠΩΔ)	ΜΑΡΙΑ Α...	62	3199	ε. Μάλτα 30/5
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Τζένταν 18/5	ΜΑΡΙΑ Γ.Δ...	74	15938	δ. Π. Σάδι 30/5 διά Όδησσαν
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Φιλαδέλφειαν 23/5	ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9565	ε. Κόπτικα 2/5
ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Χέο Πόντη 19/54 διά Ρότερνταμ	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟ	60	6978	ε. Τακοχουάνο 17/5
ΛΟΥΣΥ	59	1226	α. Χιούστον 18/5	ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΙΝΑ Σ	68	1599	α. Αντεν 30/5 διά Σουδάν
ΛΥΔΙΑ	74	9712	είς Θεσσαλονίκη (επισκευα)	ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	64	33058	ε. Πειραιά 1/3 (επισκευα)
ΛΥΔΙΑ	64	6547	ε. Ακαμπτο 10/2	ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Σιγκαπούρην 19/5 διά Μπέλγκαμ
ΛΥΔΙΑ Π. (δ.)	58	2982	ε. Πειραιά 28/5	ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ε. Γιοκοχώμα 26/5 διά Μιζουΐμα
ΛΥΡΑ	67	41914	δ. Κωνιτόλιν 29/5 διά Κωνστάντζαν	ΜΑΡΙΑ Λ...	77	20822	ε. Μπ. 'Αιρες 22/5
ΛΥΡΙΚ	64	29375	α. Βανκούμερ 1/6	ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	δ. Κωνιτόλιν 31/5 διά ΗΠΑ
ΛΟΡΕΤΤΑ	68	4071	ε. Σίδνευ 29/5	ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η...	76	6034	ε. Γκάλιεστον 26/4
M. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Λάγος 20/3	ΜΑΡΙΑ Ν...	73	13631	ε. Μπρεμερχάρφεν 31/5
ΜΑΘΙΟΣ	62	8975	α. Κολούμπια ρίβερ 31/3 διά Σιγκαπούρην	ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	68	11361	δ. Μπρούνομπουτε 25/5 διά Ροστόκ
ΜΑΘΙΟΣ	53	2025	α. Τάνι 23/5 διά Κωνστάντζαν	ΜΑΡΙΑ ΣΩΦΙΑ	67	9365	ε. Ντόρμπιτα 15/5 διά Μαπούτο
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Πειραιά 23/4 διά Χαλκίδα	ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙΓ'Θ (δ.)	61	9068	ε. Μπάραν 10/4 διά 24/8
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	ε. Μαπούτο 27/5	ΜΑΡΙΑΕΛΕΝΑ Τ...	66	42799	ε. Τεργέστην 26/5
ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	είς Αθάνα 18/6	ΜΑΡΙΑΜ (δ.)	66	9507	α. Λομπίτο 7/5 διά Λουάντα
ΜΑΙΤ'Υ	63	9341	α. Βίλα Κονσταντίουσ 9/5	ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	ε. Βαλτιμόρη 10/5
ΜΑΙΓ'ΣΑΝ ΙΙ.	58	5376	ύπο παραλαβήν	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	δ. Π. Σάδι 24/5
ΜΑΚΗΣ Κ.	58	8388	δ. Σουέζ 2/4 διά Μπ. 'Αμπάς	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	α. Σαλάμερη 7/3
ΜΑΚΡΑ	73	8957	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	61	2998	άργει είς Πειραιά 21/1/79
ΜΑΛΕΣΙΝΑ	58	10586	ε. Μοντεβίδεο 22/5	ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙΙΙ(δ.)	75	68411	ε. Πειραιά 19/4
ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	ε. Πειραιά 10/4	ΜΑΡΙΒΙΚ	62	23805	ύπο παραλαβήν
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ε. Σιγκαπούρην 29/5	ΜΑΡΙΓΟΥΑ Σ...	52	1145	ε. Τεργέστην 25/5
ΜΑΝΙΑ	68	2918	ε. Αμβέργρον 30/5	ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Σ. Τζαν 16/5 διά Θρή ρίβερ
ΜΑΝΤΟΙΝΑ	77	16267	α. 'Αμβέργρον 9/5 διά Γκιζάν	ΜΑΡΙΕΒΑ	67	3953	α. Πύλον 26/3 διά Τρίπολη (Λιβύης)
ΜΑΝΤΟΥ (δ.)	72	17432	δ. Γιβραλτάρ 9/5 διά Ρ. Πλάτι	ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	α. Σεβόνα 25/3 διά Σίντι Κερίρ
ΜΑΝΩΛΗΣ Μ. (δ.)	64	47493	α. Μπούτεν Μπάτη 17/5	ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Πειραιά 25/5 διά Χάιφα
ΜΑΝΩΛΗΣ Λ.	80	5511	δ. Σουεζ 24/5	ΜΑΡΙΕΤΤΑ	50	2166	α. Τζιμουτι 1/4 διά Καράτο
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Ταμπίκο 25/5 διά Π. "Αλφεντ	ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	ε. Πειραιά 26/5
ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ	71	9372	ε. Μπιζέρτα 24/5	ΜΑΡΙΚΑΤ...	60	6235	ε. Ντόβερ 28/5 διά Π. ω Πρένς
ΜΑΟΥΝΤ ΘΕΡΥΣ	68	18525	ε. Μπάχια Μπλάνκα 15/5	ΜΑΡΙΕΝΑ (μ.)	71	72335	ε. Γιουροπόρτ 29/5
				ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	α. Λισσαβώνα 15/5



### YOUR AGENTS AT JEDDAH PORT

TELEX NUMBER: 401162 ATASA SJ (2 Lines)

CABLE ADDRESS: "ATASA JEDDAH"

TELEPHONES: OFFICE: 6425216 — 6422518 — 6444039  
A.O.H.: 6653531 — 6420215 — 6428100

## ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES LTD.

Shipping Agents, Bunkers Supplies,  
Salvage and Towing Operations

BEST 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	IOANNIS ANTONIADES
MICHAEL ELLINAS	MICHAEL TSOUTIS	MICHAEL STAVROU
PETER PETRIDES	CHARALAMBOS ELLINAS	GEORGE ELLINAS
	ANDREAS IOSSIFAKIS	IOANNIS ELLINAS
	STYLIANOS KALABOYAS	NICOLAOS PAPADOPoulos
		IOANNIS IOANNOU

### HEAD OFFICE: JEDDAH

P.O. BOX 205

### SUB-AGENCIES: YENBO — GIZAN

### ATHENS:

#### ATASA LIMITED

P.O. BOX 65, PALEO PSICHICO, ATHENS  
TEL.: 6726077/8, 6723959, A.O.H. 6825881, 6830000  
CABLES: "ATASASHIP" — TELEX: 214623 ALFA GR

### LONDON:

BLUE RIBBON LTD.  
COTTS HOUSE CAMOMILE STR., LONDON EC3A 7LL  
TEL.: 01-6234024/7, A.O.H. 01-3682788  
CABLES: "BLUERIB EC3" — TELEX: 8812043 RIBBON G

ΜΑΡΙΔΥΝ Δ.	68	14569	α. Τολέδο 21/5	ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Σ. Νικόλας Μπαι 20/5 διά Ν. Ύφρην
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. 'Αμπού δλ Μπουκούζ 28/54	ΜΕΤΕΩΡΑ	63	10242	υπό παραλαβήν
ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	α. Πάτρα 15/5 διά 'Ιταλίαν	ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Π. ά Πιέρ 18/5 διά 'Αμπιτζάν
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	75	14523	α. Φρημάντλ 15/5 διά Χοντέντα	ΜΗΛΟΣ V.	54	3724	ε. 'Αλεξάνδρειαν 30/5
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566	α. Λ. Πάδμας 30/5 διά Ρίγα	ΜΗΑΟΣ Α'ΙΑΝΤ	79	10991	δ. Παναμά 16/5 διά Βαλπαραΐο
ΜΑΡΙΝΑ Π.	61	7838	α. 'Αμβέροαν 27/5 διά Λάγος	ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	ε. Γιβραλτάρ 20/5 διά Βιτόρια
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	65	36066	α. 'Αντοφαγκάστα 21/5	ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	67	11993	α. Ρίο 'Ιανέριο 26/5 διά Σιγκαπούρην
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	α. Σακάντε 20/5 διά Βανκούβερ	ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	68	2983	α. Θεούτα 24/5 διά Τρίπολιν
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	δ. Κυνήγοιν 30/5 διά Κυντάντιζαν				
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	δ. Σκώ 25/5 διά Λένινγκραντ				
ΜΑΡΚΑ Δ.	75	14785	δ. Σκώ 11/5 διά Ρίγα	ΜΙΛΕΝΑ Α.	45	3401	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΜΑΡΚΑΛΑΝ	68	14771	δ. Βιζακαπανίαν 29/5 διά Λονδίνον	ΜΙΛΛΑ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	α. Χάμπτον Ρόδς 28/5 διά Ρουμανία
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	δ. Ίνταρδ 13/5 διά Μπουσάν	ΜΙΜΗ Μ.	69	13525	α. Λός 'Αντζελες 6/5 διά 'Ικικ
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	δ. Π. Σάδι 30/4 διά Λιβύην	ΜΙΜΟΖΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	57	5288	ε. Καράτο 21/5
ΜΑΡΔΕΝ	57	5087	δ. Π. Σάδι 17/5	ΜΙΝΑ	67	12843	δ. Σιγκαπούρην 24/5 διά Τζένταν
ΜΑΡΠΑΙ (δ.)	59	20827	ε. Ρόττερνταν 12/5	ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	α. Ν. 'Ορλεάνην 20/5
ΜΑΡΜΑΡΑΣ	61	8831	εις μεσογειακός μεταφοράς	ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	α. Χιούστον 29/5
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	δ. Παναμά 15/4 διά Κίνα	ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΟΝΕΣ	72	1563	ε. Μόμπιλ 25/5
ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8899	ε. 'Ειβοναρούβ 31/5	ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	ε. Πειραιών 20/5
ΜΑΡΣ	48	3368	εις μεσογειακός μεταφοράς	ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	70	1590	μετωνυμάθη 'ΝΤΕΛ ΤΣΑΜΠ'
ΜΑΡΤΗΣ	61	11915	ε. 'Αυβέροαν 20/5	ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	α. Βαλένθιαν 9/5 διά 'Ορδν
ΜΑΡΥΑΖΙΑ	70	15806	α. Λ. Πάδμας 31/5 διά Ρωσίαν	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνην 23/5
ΜΑΡΩ	73	32510	α. Ν. 'Ορλεάνην 25/5	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	α. Μπαρμπιάντος 25/5 διά Τρίνινταν
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	εις μεσογειακός μεταφοράς	ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνην 17/5
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	δ. Κυνήγοιν 18/5 διά Μαύρην Θάλ.	ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	ε. Π. δφ Σπαινήν 22/5
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18643	δ. Κυνήγοιν 6/5	ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	δ. Παναμά 7/5
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12197	α. Σ. 'Αννα Μπαί 22/5 διά 'Αϊτή	ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΜΠΟΡ	71	1563	α. Ανκόνα 20/5 διά Τρίπολιν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΥ II (μ.)	66	32645	α. Ν. 'Ορλεάνην 24/5	ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΝ	70	1582	α. Χιούστον 16/5
ΜΑΣΤΡΟΠΩΡΗΣ	58	7894	ε. Οριστάνο 21/5	ΜΙΝΙ ΛΕΤ'Ζ	69	1570	εις Ν. 'Ορλεάνην όπο 27/4
ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ	58	5562	δ. Ιανέριον 20/5 διά Λάγος	ΜΙΝΙ ΛΗΤΣΕΝΤ	74	1578	ε. Τάμπα 30/4
ΜΑΤΑ	53	4347	α. 'Αντεν 29/5 διά Μπ. 'Αμπας	ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ε. Ν. 'Ορλεάνην 21/5
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚΗ	65	10554	δ. Σουέζ 12/5 διά Καλκούτα	ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Βαρκελόνην 8/5
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚΗ (δ.)	65	34185	α. Ρ. Τανόρα 29/5	ΜΙΝΙ ΛΙΔΑΚ	70	1598	ε. Τζέντα 27/5
ΜΑΘΙΔΑ	65	7696	ε. Πειραιών 20/5	ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνην 24/5
ΜΑΤΙΝΑ	63	2911	εις μεσογειακός μεταφοράς	ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Ντεμερόρα 13/5 διά Τρίνινταν
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	10462	δ. Σιγκαπούρην 26/4 διά Β. Κορέαν	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	α. Βαρκελόνην 16/5 διά Σκίντα
ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	ε. Σαβόνα 22/5 (ΕΠΩΛ)	ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	α. Βαρκελόνην 13/5 διά Αλγερίου
ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)	66	39617	ε. 'Αννάπολην 18/3	ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Τζάκσονβιλ 15/1 (έπισκεψαι)
ΜΕΘΩΝΙ (δ.)	81	33500	εις 'Οσιμού ου συμπλήρωσιν	ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	ε. Τσαγκουαράμας 27/5
ΜΕΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Π. 'Ελλιζαπέθ 12/5 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνην 26/5
ΜΕΛΑΝΟΥ Κ	63	6460	δ. Λιβύρον 28/5 διά 'Ιλιτσεφός	ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	α. Ν. 'Ορλεάνην 22/5 διά 'Ελλάδα
ΜΕΛΙΝΑ	66	1599	α. Ρουέν 2/6 διά Καζαμπλάνκα	ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	ε. Ταμπίκο 27/5
ΜΕΛΙΤΗ	75	35489	δ. Σάντος 30/5 διά Π. 'Αλέγκρε	ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ε. Ν. 'Ορλεάνην 25/5
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	δ. Σουέζ 31/5	ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ε. Κιότζια 22/5
ΜΕΛΠΟ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	δ. Ντουμπού 7/5	ΜΙΝΟΡΙΣ ΛΑΚ	69	13053	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΜΕΛΕΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	α. Σάν Νίκολας 25/5 διά Καρίππο	ΜΙΝΤΕΝ	64	4776	α. Βαρκελόνην 13/5 διά Κούβετί
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	ε. Ακαμάτα 23/4	ΜΙΝΟΣ	75	28082	ε. Όκλαντ 1/6
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	εις μεσογειακός μεταφοράς	ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ	57	4535	α. Νάρβικ 23/5 διά Κόρπους Κριστί
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	δ. Κυνήγοιν 10/5	ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	α. Ντώρμπαν 4/5
ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	63	12407	ε. Ρόττερνταν 20/4	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Λάδ Πάλμας 28/5 διά 'Αργεντινήν
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	11783	δ. Κόμπε 25/5 διά Ναγκόνια	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΛΑ	74	28082	α. 'Αυβέροαν 30/5 διά Μπ. 'Αύρες
ΜΕΝΤ ΕΝΤΕΡΙΡΑ'ΙΖ	57	10389	δ. Γιβραλτάρ 9/5 διά Κη Σουέζ	ΜΙΤΣΑ Κ.	57	3861	α. Λομπίτο 31/3 διά Λουάντα
ΜΕΝΤ ΕΞΠΑΡΕΡ	66	9826	ε. Σαβάννα 28/5	ΜΙΧΑΗΑ Δ.	65	28313	α. Ρουέν 1/6 διά Λισσαβώνα
ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΟΝ	72	9218	α. Νιούκαστλ 18/5 διά Μανζανίλο	ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	71	113522	α. Αγκρα ντες Ρέις 15/5 διά Περσικόν
ΜΕΝΤ ΦΡΗΖΕΡ	61	6124	ε. Λά Παλίς 25/5	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Παρανάκουα 21/5 διά Ρωσίαν
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Βαλένθια 28/5	ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	ε. Χάμπτον Ρόδς όπο 6/2
ΜΕΝΤΚΕ'ΙΠ	62	9092	δ. Ντόβερ 27/5	ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	ε. Γιβραλτάρ 21/5 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΜΕΝΤΜΑΡΕ	55	3883	ε. Χάρηπη 22/5	ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	α. Λά Ρούμανα 10/5
ΜΕΝΤΡΟΚ...	65	8999	ε. Ταραγκόνα 24/4	ΜΙΧΑΛΗΣ	59	5384	δ. Κωνίτολιν 6/3
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ε. Βαλένθια 28/5	ΜΙΧΑΛΗΣ	69	2993	δ. Αντεν 18/5 διά Μουκάλα
ΜΕΝΤΣΤΑΡ	62	11082	εξωθι Λάγος 28/5	ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	ε. Αλεξάνδρειαν 26/5
ΜΕΝΤΤΖΟ'Υ	57	3709	α. Μπέρναν Χόμπορ 29/5 διά Ντουλούθ	ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	ε. Κόρ Φακάν 2/5
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	δ. Τακόμια 8/5 διά Κορέα	ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Πιοκοχάμα 20/5
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ Α'Σ	62	1524	δ. Γιβραλτάρ 30/5 διά Λιβύρον	ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	α. Ρουέν 24/5 διά Βιετνάμ
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΦΡΙΟ	61	1399	α. Π. δ Πίτρ 30/4 διά Τενερίφη	ΜΗΜΟΖΥΝΗ	68	36168	ε. Γάνδην 19/5
ΜΕΡΚΙΟΥΡ	62	9951	δ. Κωνίτολιν 30/5	ΜΟΙΡΑ Β.	64	10119	ε. Μπελιγκχαμ 27/5
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. Μπούλεν Μπαί 23/5 διά Μπόνου	ΜΟΙΛΑΣ	74	33073	α. Γάνδην 21/5 διά Κάδσαρ
ΜΕΣ ΑΙΓΛΗ (δ.)	69	17485	ε. Νιακάρ 24/5	ΜΟΜΠΛΙΔΑ (δ.)	69	47958	α. Φρημάντλ 21/5 διά Μ. Κάμπους
ΜΕΣ ΑΚΤΗ (δ.)	70	17485	ε. Γένοβε 12/5 διά Σκίντα	ΜΟΜΠΛΙΔΑΣ (μ.)	67	54502	α. Νταμίλε 19/4
ΜΕΣ ΑΝΑΓΕΝΗΣΗΣ (δ.)	70	17485	α. Ν. Καληδονία 13/5 διά 'Ιαπωνίαν	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ε. Τεργέστην 1/6
ΜΕΣ ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	70	17485	ε. Σιγκαπούρην 29/5	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	56	12355	εις μεταφοράς Ίνδονησίας
ΜΕΣ ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17355	ε. Τζακάρτα 30/4	ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	ε. Σ. Αντόνιο 20/5
ΜΕΣ ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486	ε. Πειραιώ 21/5 διά Χιούστον	ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	α. Λάγος 19/5
ΜΕΣ ΑΥΡΑ (δ.)	70	17485	ε. Σαΐδ 31/5	ΜΟΥΑΤΙ ΦΡΟΣΤ	58	4037	ε. 'Οσλο 26/4
ΜΕΣ ΓΗ (δ.)	71	17355	α. Ν. Υόρκη 1/4 διά 'Αρούμπα	ΜΟΥΝΣΤΕΡΑΕ'ΙΝΤΣ	60	9365	ε. Λά Γκουαέτ 27/5
ΜΕΣ ΘΕΑ (δ.)	73	17355	α. Ράς Τανόρα 24/5	ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Βερμούδας 30/5
ΜΕΣ ΔΕΑ (δ.)	72	17718	ε. Φρημάντλ 27/5	ΜΠΑΖΙΑ III	65	18459	ε. Ροάριο 31/5
ΜΕΣ ΛΑΜΒΙΣ (δ.)	72	17355	ε. Π. Μόρεσου 22/5	ΜΠΑΛΑΝΤΕ ΖΕΑ ΝΤΟΝ	67	8799	ε. 'Ηστ Λόντον 22/5
ΜΕΣ ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17355	ε. Γιουρούπορτ 17/5 διά Γιβραλτάρ	ΜΠΑΛΑΝΤΕ ΖΕΑ ΣΤΑΡ	66	8937	ε. Σιγκαπούρην 11/5
ΜΕΣ ΜΠΕΡΤΚΕΝ (δ.)	70	17485	ε. Βοστώνη 28/5 διά 'Αρούμπα	ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	1599	α. Σ. Μάικλ 29/5 διά Σαντάντερ
ΜΕΣ ΩΡΗ (δ.)	72	17355	ε. Πούλα Μπούκομ 29/5	ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	60	6158	α. Π. Σαΐδ 21/5
ΜΕΣ ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17355	δ. Γιβραλτάρ 1/6	ΜΠΑΡΟΥ ΧΟΟΥΠ.	57	5452	δ. Π. Σαΐδ 31/5
ΜΕΣ ΠΝΟΗ (δ.)	72	17355	ε. Ράς Τανόρα 24/5	ΜΠΑΡΥ	66	14359	ε. Σιγκαπούρην 25/5 διά Γιοκοχάμα
ΜΕΣ ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	ε. Πούλο Μπούκομ 18/5 διά Χόγκ Κόγκ	ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	67	1599	υπό παραλαβήν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ...	60	7896	ε. Λάγος 26/4	ΜΠΕΛ ΣΤΑΡ	58	4884	ε. Τζένταν 23/2
				ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Σάντα Φέ 1/6

## 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











ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ .....	67	23347	α. Σάντος 19/5 διά Ροζόριο	ΚΑΠΑΛ (κ.) .....	55	1599	α. Μαπούτο 8/5
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΩΡ .....	68	22782	β. Βιζακαπανάμ 5/5 διά Ρίτσαρντς Μπαιν	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (η.) .....	57	3826	ε. Άννα Μπαιν 5/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΪΤΣΑΡ .....	67	23347	α. Τάραντα 16/5	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ .....	63	16984	α. Βίλα Κονστιτούουσαν 14/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ .....	68	22798	δ. Παναμά 14/5 διά Ντάρμπαν	ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.) .....	54	10905	άργει εις Πειραιά από 23/10/77
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ .....	68	22798	δ. Κωνιπούλιν 16/5	ΚΑΠΤΑΙΝ Ε ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.) .....	81	18000	α. Ρίο Γκράντε 31/5 διά Βομβάνη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΟΥΑΕΤ (δ.) .....	69	41477	ε. Πειραιά 9/3 (έπισκευα)	ΚΑΠΤΕΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ Χ* .....	73	18067	α. Ρόττερνταμ 19/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.) .....	70	56799	ε. Χάρτποτν ρόδε 17/2	ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ η.* .....	56	8203	α. Παναμά 13/5 διά Π. Λιμόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.) .....	71	56800	ε. Χιβράλταρ 28/5 διά 'Αρούμπα	ΚΑΣΚΙΩΤΟΣ (κ.) .....	54	1598	άργει εις Πειραιά (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ.) .....	72	114710	ε. Πειραιά 20/2 (έπισκευα)	ΚΑΣΟΣ (κ.) .....	53	2806	ε. Μπερμέρα 27/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.) .....	73	114933	δ. Κακονήδρα 23/5 διά Μ. δλ Φαχάλ	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ .....	59	9493	ε. Δάγος 22/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.) .....	78	126261	α. Ράς Τανούρα 10/5	ΚΑΣΤΑΝΙΑ (η.) .....	81	3900	εις Ιαπωνία ύπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.) .....	79	126260	α. Ράς Τανούρα 18/5	ΚΑΣΤΑ. ΑΛΦΑ (κ.) .....	72	18774	δ. Παναμά 22/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.) .....	71	102326	ε. Τζουμάχ Τέρμ. 27/3	ΚΑΣΤΟΡ (κ.δ.) .....	63	8671	δ. Παναμά 14/5 διά Βιετνάμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ (δ.) .....	72	102326	ε. Πειραιά 20/4	ΚΑΤΕΡΙΝΑ .....	68	15842	ε. Κοατζακάδης 19/5
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (η.) .....	45	2740	άργει εις Χαλκίδα από 29/12/79	ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.) .....	57	3457	α. Ντουμπάλ 1/1 διά Μπαντάρ 'Αμπάς
ΔΑΦΝΑ (κ.δ.) .....	63	11575	δ. Κωνιπούλιν 1/5	ΚΑΤΙΝΑ (κ.) .....	59	4537	α. Βρέμην 25/5 διά Τύνιδα
ΔΑΦΝΗ (μ.) .....	63	30886	ε. Φιλοδέλφειαν 22/5 διά Π. 'Ορντάς	ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.) .....	69	51627	α. Ράς Λανούφ 17/5 διά 'Αμβέρσαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.) .....	56	8789	α. Σαράζ 26/5 διά Μη. 'Αμπάς	ΚΕΧΑΡΙΤΟΜΕΝΗ (κ.) .....	58	11765	δ. Κωνιπούλιν 29/4
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.) .....	68	50999	ε. Σεπτεμβρία Τέρμ. 10/5 διά Πόλαγκ	ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (η.) .....	61	13308	α. Χάδρην 30/5
ΔΩΤΩ .....	68	35151	ε. Φιλοδέλφεια 21/5 διά Σορέλ	ΚΟΡΑΛ (κ.) .....	48	1562	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΒΡΟΣ (η.) .....	57	3434	άργει εις Πειραιά από 4/7/77	ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.) .....	67	43122	α. Ρίο 'Ιανθίρο 6/5 διά Μπανάνα
ΕΙΡΗΝΗΣ (η.δ.) .....	65	42377	ε. Π. όφ Σπαίην 24/5	ΚΟΣΜΑΣ Κ* (κ.) .....	51	7126	άργει εις Πειραιά από 8/2/79
ΕΚΤΩΡ (κ.) .....	72	4922	δ. Λιβρόπολη 28/5 διά Μασσαλίαν	ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.) .....	75	16221	υπό παραλαβήν
ΕΛΑ ΜΑΝΑ ΜΟΥ (η.) .....	63	24810	ε. Πειραιά 22/5	ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.) .....	75	16221	υπό παραλαβήν
ΕΛΕΙ'Ι ΣΤΡΙΑ IV (κ.) .....	52	2484	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.) .....	42	3129	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΙ'Ι ΣΤΡΙΑ V (κ.) .....	55	4037	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΥΘΗΡΑ* .....	70	16043	ε. Επιτζέρυχ 28/5
ΕΛΕΝ* .....	67	27989	ε. Ρόττερνταμ 14/5 διά Ν. 'Αμερικήν	ΚΥΜΩ (δ.) .....	56	24234	α. Ν. 'Υόρκην 22/5 διά Π. Λά Κρούς
ΕΛΕΝΗ Π. (η.) .....	72	94989	δ. Γιοκοχώμα 25/5 διά Φουκουγιάμα	ΚΥΝΘΙΑ .....	69	11315	α. Κουβέτι 17/5
ΕΛΕΡΑΝΤΑ* .....	73	17042	δ. Μίλεν Μποϊ 21/5 διά 'Ισπανίαν	ΚΥΡΟΣ (κ.) .....	56	2784	α. Πειραιά 21/5 διά Χαλκίδα
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.) .....	74	132034	δ. Σουεζ 28/5	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.) .....	64	36576	ε. Πειραιά 19/3
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Π. (η.δ.) .....	59	12662	ε. Σιλίκον 22/4 διά Τζακάρτα	ΛΑΒΙΝΙΑ Β .....	77	15949	α. Ναγκόνια 23/5 διά Παναμά
ΕΛΛΙΝΑ (κ.) .....	67	24766	ε. Ροζόριο 29/5	ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΟΥΘ (δ.) .....	53	11230	άργει εις Πειραιά από 1/3/74
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΡΥ (Σιγκ.δ.) .....	75	45001	ε. Τζάκονσβιλ 29/5 διά Αγύούσταν	ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.) .....	67	49339	α. Κόρπου Κρίστι 15/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.) .....	67	47344	ε. Μπουαδός 8/4 (έπισκευα)	ΛΑΡΑ (κ.) .....	56	6921	α. Καράτας 23/4 διά Περσικόν
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΙΤΖ .....	76	22893	δ. Κωνιπούλιν 14/5 διά Κωνσταντζαν	ΛΑΣ (κ.) .....	51	1544	εις Πειραιά από 20/10/79 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΑΕΝΤΟΡ (δ.) .....	75	60491	ε. Λίνερς 10/5	ΛΕΜΠΛΟΝ (κ.) .....	60	4068	α. Τζένταν 22/5 διά Χοντίνεντα
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.) .....	65	1113	α. Μπούστες 20/5	ΛΕΤΑ (κ.) .....	55	1000	α. Χόνγκ Κόνγκ 22/5 διά Πνύμ Πενχ
ΕΑΠΙΔΑ (δ.) .....	70	119729	α. Αλικάντες 13/2 διά Μοσταγκάνεμ	ΛΕΥΚΑΣ (κ.) .....	65	2435	α. Ραβέννα 9/5
ΕΛΠΙΝΙΚΗ Κ. (κ.) .....	55	2261	α. Μάλαγκα 29/5 διά Καρθαγένην	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ .....	67	28648	α. Λός 'Αντζελες 11/5 διά Γιοκοχάμα
ΕΝΑΜΕΑ (κ.) .....	60	5513	δ. Σουεζ 31/5	ΛΙΑ (η.δ.) .....	50	2734	άργει εις 'Αυτιτζάν
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.) .....	56	9212	ε. Θεούτα 27/5 διά Λομπίτο	ΛΟΡΔΑΣ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓΑ) .....	81	16700	ε. Σουάμπα 21/5
ΕΝΤΥ (κ.) .....	52	9592	ε. Λόγος 10/5	ΛΟΡΔΟΣ ΚΕΡΖΩΝ (ΑΓΓ) .....	81	16700	α. 'Ησα Λόντον 28/5
ΕΡΓΙΝΑ Ι (η.) .....	61	9335	α. Π. όφ Σπαίην 3/5 διά 'Αγκόλαν	ΛΟΡΕΝΤΖ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.* .....	68	39617	δ. Γιβραλτάρ 24/5 διά Π. Σαιδ
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.) .....	72	129260	δ. Σουεζ 16/4 διά 'Ιράν	ΛΟΥΣΥ (η.) .....	54	2557	α. Σούδα 18/5 διά Κάλιαρι
ΕΥΓΕΝΙΑ Ι (η.δ.) .....	54	11208	ε. Τζουμάχ Τέρμ. 16/5	ΛΟΥΣΥ Ι (η.) .....	52	4755	δ. Νιόβερ 5/5
ΕΥΔΩΡΗ (δ.) .....	64	35410	ε. Πλατζού 15/5	ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.) .....	47	5010	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΔΙΜΕΝΗ .....	79	29875	άργει εις Ιτέαν 21/2	ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩ (κ.) .....	75	136991	α. Τζεμπέλ Ντανό 31/5 διά 'Ισπανίαν
ΕΥΝΙΚΗ .....	77	29875	ε. Κεμπέκ 22/5	ΜΑΙΤΣΤΡΟΣ .....	69	16840	α. Χιούστον 26/3 *
ΕΥΠΟ ΑΡΑΜΙΣ (κ.) .....	57	10741	δ. Π. σαδ 23/5 διά 'Ελλάδα	ΜΑΡΙΖΑ* .....	62	3244	ε. Π. ό. Πιέρ 29/4
ΕΦΥΡΑ (δ.) .....	65	35406	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΚΑ Ι. ΛΕΜΟΥ (κ.) .....	61	5376	δ. Γιβραλτάρ 28/5
ΖΑΚ (η.) .....	62	10028	ε. Αλεξανδρεια 18/5	ΜΑΡΙΠΛΑ (δ.) .....	67	43649	α. Γενοβά 11/5
ΖΑΧΑΡΟΥΛΑ (κ.) .....	61	1841	εις Λεισόες από 15/7/78	ΜΑΡΙΠΛΕΔΑ (δ.) .....	64	38568	ε. Σουεζ 13/5
ΖΕΥΣ Ι (η.) .....	60	17447	δ. Π. σαδ 23/5 διά 'Ελλάδα	ΜΑΡΙΠΕΡΑ (δ.) .....	66	57027	ε. 'Αιν Σουχνα 15/5
ΖΕΥΦΥΡΟΣ ΙΙ .....	77	18838	ε. Χιούστον 20/5	ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.) .....	61	30236	α. Αλεξ. 30/5 διά Τομπρούκ
ΖΩΗ ΙΙ (η.δ.) .....	67	43231	ε. Ν. 'Ορλέανην 29/5	ΜΑΡΙΤΣΑ III (η.) .....	65	10596	ε. Κρόφτον 21/5
ΖΩΗ II .....	56	2651	ε. Πειραιά 18/5	ΜΑΡΙΩ .....	65	17238	α. Δάς Πλάκας 24/5 διά 'Αργεντινή
ΗΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (η.) .....	57	9433	δ. Κωνιπούλιν 21/4	ΜΕΛΙΤΗ (δ.) .....	57	11652	α. Πέναγκ 26/5 διά Κολόμπο
ΟΑΡΡΟΣ (η.) .....	63	3293	ε. Ν. 'Ορλέανην 20/5 διά Τάμπα	ΜΕΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.) .....	56	3903	άργει εις Κουβέτι από 24/6/78
ΘΑΣΟΣ (δ. Σιγκ.) .....	74	51501	ε. Τζεμπέλ Ντανό 31/5	ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.) .....	60	3745	α. Ζαβόνα 24/4 διά Τρίπολιν
ΘΕΟΔΩΡΑ .....	72	69874	ε. Ρίτσαρντς Μπαλ 16/5 διά Ρόττερνταμ	ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (η.δ.) .....	66	71337	εις Μπόνιν από 30/1
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.) .....	61	8943	ε. Ναβλάκι 7/5	ΜΕΡΖΙΝΙΔΗ (η.) .....	61	9194	έξωθι άγριον 16/5
ΘΟΔΩΡΟΣ II (κ.) .....	60	3847	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΕΣΙΣ .....	69	9650	ε. 'Αιμπούργον 1/6
ΘΥΕΛΛΑ (μ.) .....	66	40933	ε. Μασαλίαν 29/5	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.) .....	73	17355	ε. Σάντος 30/5
ΙΜΑ .....	68	27989	α. Αιμέρεραν 9/4 διά Ρωσίαν	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.) .....	77	75124	α. Ν. 'Ορλέανην 6/5
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ .....	66	20959	α. Σιμιζού 25/5 διά Λός 'Αντζελες	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.) .....	76	75125	εις Γκάλκ Φ. Κάμπετς (άποθήκη)
ΙΟΣ (η.) .....	70	3971	ε. Ραβέννα 17/4	ΜΕΣΣΗΝΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.) .....	77	76149	α. Σινκαπούρην 29/5 διά Κίρε
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.) .....	52	1575	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.) .....	77	76149	ε. Π. ό. Πιέρ 14/5
ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ.) .....	60	4067	δ. Σουεζ 18/5	ΜΗΛΟΣ II (κ.) .....	59	3809	δ. Σουεζ 21/5
ΚΑΒΑΛΑ* .....	56	16015	α. Τάμπα 15/5	ΜΗΛΟΣ VII (κ.) .....	59	4668	δ. Σουεζ 13/5
ΚΑΛΙΑ (κ.) .....	52	2775	ε. Αντεν 15/3	ΜΙΑ .....	80	15552	α. Τακοράντι 21/5 διά Τέμα
				ΜΙΝΑ Φ. (η.) .....	58	8733	α. Λόγος 13/4 διά Βραζίλιαν
				ΜΙΝΙ ΛΑΐ'ΟΝ (η.) .....	71	1590	α. Π. ό. Πιέρ 14/4
				ΜΙΝΙ ΛΑΐ'ΟΝ (η.) .....	70	1582	α. Βεραρκούζ 2/4 διά Ν. Ορλέανην

**Trust your ship with Bethlehem**

Big drydocks and great service on America's Atlantic, Gulf, and Pacific coasts.

Bethlehem Ship Repair Sales:  
1 State St. Plaza, New York, NY 10004  
Phone: (212) 558-9500 • Telex: 222847

**BethShip**



Represented in Greece by:  
N. Bogdanos Marine Bureau, 85 Akti Miaouli, Piraeus  
Phone 452-0228 • Telex: 212976



# NAFTIKA CHRONIKA

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 504

EDITOR: D.N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

15th June 1981

### AN IMPORTANT MEETING

Two very important matters are to be discussed at the meeting of ministers of transport and mercantile marine of the EEC to be held at Luxembourg on the 18th of the month. The first concerns EEC directives for the inspection of ships in EEC ports while the second deals with relations between the EEC and third countries.

Both subjects are of particular interest to Greece. With regard to the first, the Minister, Mr. J. Fikioris, has already declared that Greece has no objection to such directives provided they do not set up too many mechanisms aimed at the same objective because, in the last analysis, this would harm ships which conform to internationally accepted standards.

With regard to relations with third countries, the Greek view is that EEC policy in this respect should be adapted to Regulation 954/1979 which sets out the way the UNCTAD code is to be ratified — if and when it is ratified — by the EEC countries. On this score, Mr. Fikioris pointed out that there is a Dutch proposal containing three points:

a) That the willingness of member-countries to ratify the code in accordance with Regulation 954/79 should be redefined.

b) That until the code is ratified, member-countries should not include contrary terms, particularly with regard to cargo sharing, in bilateral agreements with third countries.

c) That the Community should express the will that any agreements concluded will not apply if they conflict with the code and that any cargo sharing terms contained in them will be null and void.

Greece, however, is opposed to any agreement, commercial or governmental, interfering with the right of participation of cross traders in sea transport and particularly in the transport of bulk cargoes.

Mr. Fikioris underlined that the UNCTAD code tried to remove the disadvantages of the liner conference system but was not successful in this attempt and, at the same time, introduced the idea of cargo sharing to which Greece is opposed in principle. Greece, Mr. Fikioris stressed, will respect its obligations to the Community with regard to ratifying the UNCTAD code. For the present, however, we are watching developments, bearing in mind that non member-country has so far ratified the code. Greece believes that there is still scope for re-examining the matter so that a more reasonable structure can be found for the conference system, making it possible to function more smoothly and without government intervention and doing away with its disadvantages.

But if there is some justification for changes in the liner conference system, there is none for bringing any changes to the freedom of bulk transport by which shippers can choose whichever ship suits them best. Greece's position on this score is absolute and will make proposals in this spirit in the formation of EEC policy.

### PEMEN'S RESOLUTION

The resolution of the Engineers' Union (PEMEN) to call a strike is causing concern among ships' engineers. When the decision was announced at a union meeting, the engi-

neers present were not at all enthusiastic about it.

It is up to the engineers to consider their responsibilities and decide whether to abide by the strike call of their union's executive committee.

The times are not conducive to such action and, as far as we are concerned, we would recommend to ships' engineers to think twice before undertaking such drastic action.

### THE RETHYMNIS — KULUKUNDIS OFFICE

On July 21, the Rethymnis - Kulukundis office in London is celebrating its sixtieth anniversary. All those who have been following the developments in Greek shipping during that time are able to assess the invaluable contribution made to the nation's merchant fleet by this venerable firm.

From its inception, with Manolis Kulukundis at the helm, this firm was the moving force behind the rise of Greek shipping on an international scale. It was the starting point for many of our shipowners who later prospered and distinguished themselves in the field. Many of those who first set up the office have passed away. But Manolis Kulukundis is still with us, to celebrate the establishment of a firm he set up sixty years ago with the late Minas Rethymnis.

Manolis Kulukundis could truly be called the high priest of Greek shipping, having "ordained" so many people into the calling and having contributed so much to the rise of Greek shipping both before and after the war.

For us, who have lived through and recorded those years, we consider the office of Rethymnis-Kulukundis to be the creative force behind Greek shipping, and Manolis Kulukundis its high priest.

# 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.



AEGIS SHIPPING COMPANY

established 1957

**SUPPORT !!**

*It would seem that when all countries in the world give support and assistance to any of their subjects who need it in another part of the world, Greece is the exception to this rule.*

*Here is an example that proves our point:*

*A Greek ship ran aground recently near Suez. In order to refloat the ship, it was necessary to lighten it by discharging some of the cargo into another ship, specially chartered for this purpose by the owners. In order to carry out this operation, the Egyptian stevedoring service involved asked for four times the normal fee.*

*The ship's owners naturally appealed to the Ministry of Mercantile Marine in Piraeus to intercede with the Egyptian authorities on their behalf. The sole response to this appeal was a telex from the Ministry to the ship's master warning him to make sure the ship was inspected after it had been refloated, and supplied with a proper seaworthiness certificate.*

*This should act as a warning to the shipping community that no support or assistance should be expected from the Greek authorities in cases of this kind.*

**PROTECTION FOR OUR SEAMEN**

*After the murder of the Greek electrician of the "Captain Lemos" in Lagos, two more attacks on Greek ships have been reported in this Nigerian port. We therefore consider it absolutely right that the crews of some 35 Greek ships now in Lagos should demand that measures be taken to protect their lives. A Ministry of Mercantile Marine source has declared that the only thing the Ministry can do in this respect is to ask the Foreign Ministry to make a demarche towards the Nigerian government, which has been done.*

*But it seems obvious that diplomatic measures are of little use in a country where little or no value is attached to human life. Instead, steps should be taken with international maritime organisations. Only the threat of an international boycott of Nigerian transport could persuade the government of that country to take whatever measures are necessary to protect the lives of the seamen who man the ships that serve Nigeria's trade. Has the Ministry done anything in this respect?*

**THE MASTER'S POSITION**

*The masters of ships anchored in Odessa Roads, have sent a message to their union, with a demand that radical changes be made in existing legislation and in the prevailing mentality of officialdom by which masters are held responsible for any infractions of pollution laws, victualling regulations, etc. for which they are subjected to exorbitant fines. Another of their demands is that they cease to be subjected to a constant and inexplicable persecution by coastguard officers who summon them to investigative interrogations and haul them up before disciplinary councils at the slightest excuse.*

*We remind, however, that these demands are included in the platform of the new executive board of the Masters' and Mates' Union. The message from the masters of our ocean-going ships should call the attention of the government to the need for prompt action of this score.*

**RECOGNITION TO CHIOS**

*The College for Merchant Navy Training should be established in Chios, the one island with a long maritime tradition and which has contributed more to Greek shipping than any other island in Greece. Nobody could have any objection to Chios as a site for the new College and it would constitute a token of recognition which is richly deserved.*

**THE "EL GRECO" AGAIN**

*A Ministry of Mercantile Marine official has repeated to us that the Ministry is incapable of preventing the owners of the "El Greco" from running the ship between Patras and Ancona instead of between Crete and Italy, in accordance with the terms of the agreement by which the owners, Minoan Lines, were accorded foreign currency with which to purchase the ship.*

*We do not believe this is true, since the Ministry could very well withdraw its act of approval by which the ship was purchased. If it does not do so, it is flaunting the country's foreign currency regulations and giving the green light to anyone who cares to defraud the state with impunity.*

*We wish to underline, also, that it is not only the political head of the Ministry who*

*can be held responsible, but the senior executives of the Ministry as well who have refrained from taking action.*

**PENSIONS**

*We consider it right that masters and chief engineers should demand to receive 80% of their contractual salaries in pensions. There have been contrary opinions, based on the fact that an AB gets a pension based on an AB's wage that he has been earning throughout his career, whereas masters and chief engineers begin their careers with a much lower salary than the one they receive when pension time comes around. We admit there is some logic in this argument, but since the 80% figure has become customary in other professions, if NAT does not accede to it, it will be imposed by the government when those concerned appeal to it.*

*And while on the subject we would like to urge the government to do something about giving equal status to NAT pensioners and active seamen in assessing income tax. Active seamen are given preferential treatment because they bring in foreign exchange. The argument of the pensioners is that they have been bringing in foreign exchange all their lives, so why should they be penalised on becoming pensioners?*

**RIGOS NOW IN COAL**

*Rigos Chartering and Rigos Maritime have announced that in addition to their present activities, they will also engage in brokerage for the ocean transportation of coal.*

*The combined expertise of their Dry and Oil brokerage will be an asset to ship owners of combined tonnage, exporters, importers, traders and suppliers of coal, worldwide.*

*Capt. E.N. Rigos, President, said that special attention will be directed to such areas as, port facilities (existing and proposed), transhipment areas and voyage analysis which will assist all parties concerned with coal transportation.*

*In addition Rigos said they have assigned a special telephone number (212-599-2512) for this activity. Please call them at this number with any questions regarding above. Also for your assistance their Telex numbers are: WU 640019, ITT 429457 and RCA 220479.*

**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

# Worldwide Shipping Services

National Bank of Greece provides services to the shipping industry on an international level. We are the biggest commercial banking institution in Greece and rank with the largest 100 banks in the world with a network of 360 branches at home and 17 branches and representation offices abroad.

You will find us in: London, Paris, Frankfurt, Düsseldorf, Rotterdam, Cyprus, Cairo, Bahrain, New York, Boston, Chicago, Montreal, Toronto, Melbourne and Sidney.

We are engaged in all types of banking operations. Moreover, we have two branches which, aside from ordinary banking activities, specialize in services related to shipping such as: finance, seamen's foreign exchange deposits, etc.

They are:

a. The Shipping Branch in Piraeus

65 Akti Miaouli str., Piraeus, Area code no.10  
tel: 4522610-6, TLX: 021-2393, 021-2858

b. London Main Branch

Head Office, 22 Bevis Marks, London EC3A, 7LY  
tel: 6263.222-31, TLX: 883434, 8951369



**NATIONAL  
BANK  
OF GREECE**

# πλωτή γέφυρα ΕΛΛΑΣ - Ιταλίας



## ΕΓΝΑΤΙΑ — ESPRESSO GRECIA

Καθημερινές άναχωρήσεις  
ἀπό ΠΑΤΡΑ γιά ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ  
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ και ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεῖα και

**ΕΛΜΕΣ**

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Άμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

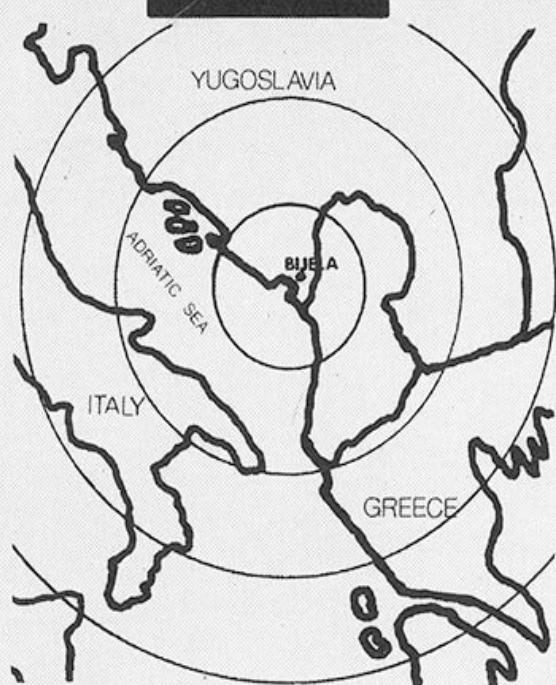
ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341



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 120.000 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.**

**%o FRATERNAVIS MANAGEMENT INC.**

97, Akti Miaouli - Piraeus

Telephones: 45 17 311 - 45 21 107

Telexes: 211765 - 212748 DEKA GR

ADDRESS:  
153 - 157 GALE STREET  
OR P.O. BOX 475  
DURBAN - R.S.A.



TELEX No. 6 - 0129 SA  
CABLE ADDRESS: "HERMES" DURBAN

## HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

Directors: A. TSELENTIS · C. TSELENTIS · G. PAPAS  
P. ROUSSOS · G. KATSAROS

# DURBAN & RICHARDS BAY

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

BONDED WAREHOUSE  
PROVISIONS · CABIN · DECK · ENGINE



ATHENS OFFICE: TELEPHONE 4112252 TELEX 21 1136 KATS  
RESIDENT DIRECTOR IN GREECE: G. KATSAROS - TELEPHONE 2282920  
ADDRESS: IONIAS 211 / 213 AGIOS ELEFTHERIOS T.T. 917 ATHENS

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE  
IN SOUTH AFRICAN PORTS

OFFICE HRS TEL. { 67577 / 8 / 9  
65181

AFTER HRS TEL. { 523064 - 846474  
843647  
370491 - 523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK  
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS