

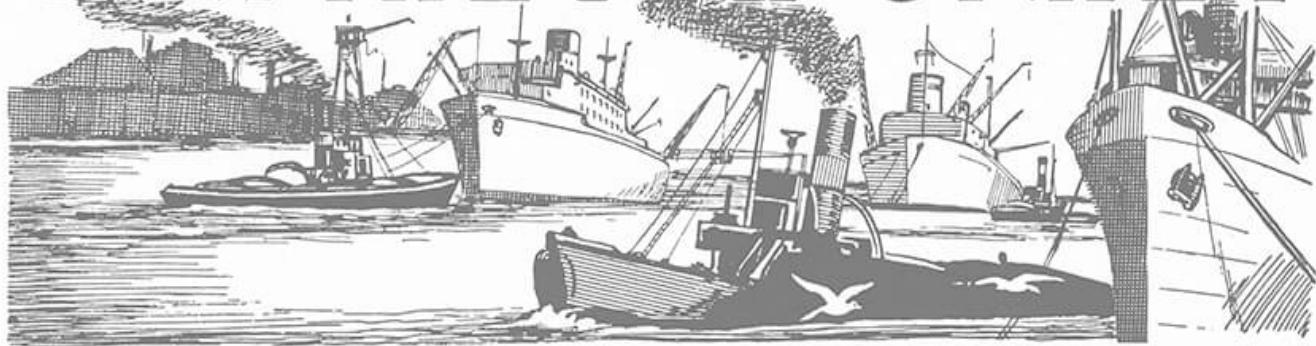
NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1981

Αρ. Φύλλου 1106/865

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1106/865

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1981

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τό δεκαπενθήμερον

ΠΡΟΣ ΤΟΝ κ. ΥΠΟΥΡΓΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

"Όχι κ. Υπουργέ! Παρά τούς έκνευρημούς και τούς αφορισμούς σας τό ζήτημα τής γραμμής Πατρών, με την έκει έμφανισιν τού πλοίου της γραμμής Πειραιώς — Κρήτης, υφίσταται άκεραιον και άναμένει τήν παρέμβασιν τού 'Υπουργού.

Καθήκον σας να άποκαταστήσετε τά πράγματα. Τόσα και τόσα έλληνικά σκάφη, πού έξυπηρετούν τήν γραμμήν Πατρών — Ιταλίας δέχονται τόν συναγωνισμόν τού έκτραπτηνός άπό τή γραμμήν τού σκάφους.

"Έχετε καθήκον και ύποχρέωσιν, κ. 'Υπουργέ, νά παρέμβατε και νά έπιμενετε νά άποκατασταθούν τά πράγματα, εις τά πρό της έμφανισεως τού Κρητικού πλοίου.

Πρός τι ο φθοροποιος συναγωνισμός. Κανείς δέν προσπορίζει τί έξ αύτού.

ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΤΟΥ «ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ»

Φαίνεται δτι ούδεις συνεκινήθη άπό τό γεγονός δτι αι οίκογένεια τών ναυτικών, που έχαθησαν εις τό ναυάγιον τού «Ηρακλείουν» δχι μόνον δέν έλαβαν, δπως ύποστηρίζουν, τήν άποζημιώσιν λόγω ναυαγίου, άλλα και έξαιρουνται τής ρυθμίσεως πού έγένετο μέτον νόμον περί έλαχίστης άσφαλτικής προστασίας και βάσει τής ίποιας οι οικείοι τών άπολεσθέντων έπιβατων εισπράτουν ήδη άπό τό NAT τήν προβλεπομένην άποζημιώσιν τών 100.000 δραχμών. Άι ναυτεργατικοί δργανώσεις δέν θεωρούν δτι είναι δικαιούνται νά λάβουν τήν ίδιαν άποζημιώσιν και οι συγγενεις τών ναυτικών αύτών;

Η ΑΝΤΙΔΡΑΣΗ

"Εσημεώσαμεν τήν άντιδρασιν εις τό σχόλιόν μας τό σχετικόν μέτα τά περί τού Λ.Σ. συζητούμενα εις τά ναυτιλιακά γραφεία τού Πειραιώς. Προήρχετο έκ τής κρατικής και τής έφοπλιστικής πλευράς. Τήν πρώτην έξεφρασεν δ. Γεν. Γραμματέυς τού Υ.Ε.Ν. κ. Π. Σαρλής, μέτον ίποιον δέν διαφωνούμεν εις δσα περί άστυνομεύσεως και ένιαίας διοικήσεως γράφει. 'Ως πρός τήν παλινόστησιν δμως τού έφοπλισμού και τά άναγκαια διαρθρωτικά μέτρα δας μάς έπιτρέψη νά έχωμεν και ήμεις τήν γνώμην μας. Τήν άλλην πλευράν, τήν έφοπλιστική έκαλυψεν ίσως δ. κ. Ν.

'Ανδριόπουλος. Δεχόμεθα δσα λέγει δχι μόνον εις τήν δευτέραν άλλα και εις τήν τρίτην παράγραφον τής έπιστολής του και συμφωνούμεν μέτον τελευταίαν. Τέλος τήν πλευράν τών ναυτικών δέν τήν είδομεν έκφραζομένην. Δέν νομίζομεν δμως δτι άφισταται ούσιασδως τών άνωτέρων.

Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΠΑΝΤΑΡ ΑΜΠΑΣ

Τά πληρώματα 25 περίπου έλληνικών πλοίων, τά όποια εύρισκονται εις τόν λιμένα τού Μπαντάρ 'Αμπας τού 'Ιράν, έζητησαν νά περιληφθή και ή περιοχή αύτή εις τήν ζώνην τών έχθροπραξιών. Εις σχετικόν τηλεγράφημά των πρός τό 'Υπουργείον και τήν ΠΝΟ άναφέρεται δτι τό Μπαντάρ 'Αμπας είναι ουμαναδικός λιμήν άνεψιδασμού τού 'Ιράν και πολεμικός ναυστάθμος και διά τούς λόγους αύτούς έπικρατει έκει πολεμική άτμασφαιρα μέτ συσκότισιν τών πλοίων, συναγερμός και συνεχεις πτήσεις σχηματισμών πολεμικών αεροσκαφών.

'Υπενθυμίζομεν δτι τό αίτημα είχε προβληθή και πρό καιρού και είχε ύποβληθή ύπό τής ΠΝΟ εις τήν "Ενωσιν Έλληνων Έφοπλιστών, ή όποια κατόπιν έρευνάς πού διενήργυσε μέτ την θοβίθειαν τής Έλληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας τού Λονδίνου, διεπίστωσε δτι δλαι αι ναυτιλιακαί χώραι θεωρούν δτι τό Μπαντάρ 'Αμπας εύρισκεται μέν εις τήν έμπολεμον περιοχήν άλλα δχι είς τήν ζώνην τών έχθροπραξιών και κατά συνέπειας δέν ύπηρξε ειδική ρύθμισις διά τά πληρώματα τών πλοίων τά όποια εύρισκονται έκει.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΣ ΚΑΙ ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗ

Οι έκπρόσωποι τής Τραπέζης BANQUE FRANCAISE DE CREDIT INTERNATIONAL τού Λονδίνου, μέτ τήν εύκαιρια τής συμπληρώσεως τετραμήνου λειτουργίας τού έντ Πειραιεί ύποκαταστήματος της, έξέφρασαν τήν βαθυτάτην έμπιστοσύνην των πρός τήν έλληνικήν ναυτιλιακήν κοινότητα και τήν ίκανότητα τών Έλλήνων Έφοπλιστών, ένω παραλλήλως έξηραν τήν διεθνή σημασία πού άποκτά συνεχώς τό πειραιών σίτι.

'Ομιλούντες εις συνέντευξιν τύπου ό πρεδρος B.F.C.I. σέρ Jhon N. Hogg, δγενικός διευθυντής της κ. Vance και διευθυντής τού Ίποκαταστήματος Πειραιώς κ. Μιχ.

Γλυνός ύπεγράμμισαν, δτι μέτ τό κατάστημα τού Πειραιώς και τό ειδικευμένον και έμπειρον προσωπικόν πού διαθέτει, ή Τράπεζα έπιθυμε νά συμβάλη εις τήν κάλυψιν τών χρηματοδοτικών άναγκών τής έλληνικής ναυτιλιακής άγορας. 'Επίσης άνέφεραν δτι ή B.F.C.I. τού Πειραιώς, έκτός άπό τήν ειδίκευσίν της εις τά ναυτιλιακά καλύπτει και δλαις τάς τραπεζικάς έργασιας (καταθέσεις, έγγυητηκάς έπιστολάς, έμβασματα, μεσοπροθέσμους και μακροπροθέσμους χορηγήσεις) και ύπεγράμμισαν δτι παραλλήλως καταβάλλει τόκους έκ λογαριασμών συναλλάγματος εις ήμερσιαν βάσιν, καινοτομίαν πού εισήγαγον εις τήν έλληνικήν τραπεζικήν άγοράν τά στελέχη τής Τραπέζης.

ΛΙΒΕΡΙΑΝΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ

'Ο κ. Τζέρου Σμίθ, γενικός γραμματεύς τού Συμβουλίου τών Λιβεριανών έφοπλιστών, έδήλωσεν δτι κατά τήν γνώμην του ή Ούνκιαντ δέν λαμβάνει έπαρκώς ύπ' δψιν τά συμφέροντα τών χωρών τού τρίτου κόσμου, αι όποιαι θέλουν ν' άναπτυξουν ίδιον έμπορικόν στόλον. Θά ήτο προσφεύστερον και χρησιμώτερον, είπεν, έάν ήδυντατο νά προσδιορίση τά μέτρα έκεινα διά τών όποιων αι ύπό άναπτυξιν χώραι θά έπετύχανον νά έμπεδωσουν τήν έμπιστοσύνη τής σημαίας των και νά δημιουργήσουν κοινάς έπιχειρήσεις μέτ άνεξαρτήτους έφοπλιστάς, διαθέτοντας τήν άναγκαιαν γνώσιν και τά κεφάλαια. Τοιούτον μέτρον δέν άποτελει άσφαλώς ή ύπό τής Ούνκιαντ έπιδωκομένη έξαφάνισις τών σημαίων εύκολιας, διά τών λόγον δτι άφ' ένός μέν θά έμποδιση τάς ύπο άναπτυξιν χώρας νά έξεύρουν τά κεφάλαια, τά όποια άπαιτει ή δημιουργία τού στόλου των και άφ' έτερου θά έντείνη τάς παρεμβάσεις τών Κυβερνήσεων εις τά ναυτιλιακά πράγματα.

Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Συρρίκωνσιν έμφανίζει ή τουριστική μας βιομηχανία, δη όποια, μετά τήν μεγάλην μας Ναυτιλίαν, άποτελει τόν δευτέρον κύριον φορέα άδήλων πόρων τής οικονομίας μας. 'Η ύφεσης έχει σοβαρωτέραν άπήχησιν εις τά μεγάλα ένοδοχειακά συγκροτήματα και τά κρουαζιέροπλοια, άμφοτέρα δέ στηρίζουν τόν προγραμματισμόν των εις τήν άπολυτον πληρότητα τών θερινών μηνών.

'Ηδη, βάσει στοιχείων τής Τραπέζης Έλλαδος, κατά τό πρώτον τετράμηνον τού 1981 τό τουριστικόν συνάλλαγμα έμειώθη κατά 12,7% έναντι τής άντιστοίχου περιόδου τού 1980, κατελθόν εις τά 269 έκατομ. δολλάρια,

έν αντιθέσει πρός τό ναυτιλιακόν, τό όποιον κατά τήν ίδίαν περίοδον ηγήθη κατά 20% είς τά 653 έκατον. δολάρια.

Αἱ συχναὶ ἀπεργαὶ τῆς Ὀλυμπιακῆς δημιουργῶν σοβαρώτατα προβλήματα διά τὸν τουρισμὸν καὶ ἡ Ἐνωσις Ἐφοπλιστῶν Ἐπιβατηγῶν Πλοίων, μὲ τηλεγράφημα τῆς πρός τό Ὕπουργειον Συγκοινωνιῶν, ἐπισημαίνει τήν ανάγκην συγκλήσεως εἰδικῆς συσκέψεως, μὲ συμμετοχὴν δλων τῶν ἀρμοδίων παραγόντων, διὰ τὴν ἀντιμετώπιον τῶν ποικίλων ἀλυσιτῶν προβλημάτων πού δημιουργεῖ ἡ Ὀλυμπιακὴ Ἀεροπορία.

Ἐνιαὶ πιστεύομεν, ἀπολύτως ἀναγκαῖον νά εὑρεθῇ μία λύσις καὶ, τό σπουδαιότερον, νά χαραχθῇ μία ὄρθη πολιτική, ὥστε νά μή χαθοῦν αἱ προσπάθειαι ἐτῶν καὶ τά τεράστια κεφάλαια πού δαπανᾶ ἡ πολιτεία διά τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ τουρισμοῦ.

Δ.Ο.Μ. ΚΑΙ ΣΗΜΑΙΑΙ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

Ἐπικρίνει ἡ ήγεσία τῆς Δ.Ο.Μ. τήν θέσιν τήν ποιάν ἔλαβον αἱ περισσότεραι κυβερνήσεις τῶν Δυτικῶν χωρῶν, ἐναντίον τῆς καταργήσεως τῶν σημαίων εὐκολίας, εἰς τὴν διάσκεψιν τῆς Γενεύης.

Ἡ ἀντίδρασις ἀπό μέρους τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Ἑλλάδος, τεράστια συμφέροντα τῶν ποιῶν καλύπτονται ὑπό τάς σημαίας εὐκολίας, ἡτο κάτι πού ἀνεμένετο, ἐδήλωσεν ἐκπρόσωπος τῆς Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν. Ἀλλά τό νά ἔξευρουν συμμάχους μεταξύ τῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, τῶν όποιων αἱ ναυτιλίαι βλάπτονται ἀπό τήν ὕπαρξιν τῶν σημαίων εὐκολίας, εἶναι ἐντελῶς ἀδιανότητον, προσέθεσε.

Ἄκολούθως, ἐτόνισεν δτὶ εἰς τό μέλλον τά ναυτεργατικά συνδικάτα θά ἐνεργούν με γνώμονα τήν πρότασιν τῆς γραμματείας τῆς «Οὐνκταντ» περὶ καταργήσεως τῶν σημαίων εὐκολίας καὶ ἔξφρασε τήν ικανοποίησιν πού ἡ Δ.Ο.Μ. ἔχει ὡς σύμμαχον ἔνα τόσον ισχυρὸν ὄργανον, ὡς ἡ «Οὐνκταντ».

Φαίνεται δτὶ ἡ Δ.Ο.Μ. ἀγνοεῖ — δτὶ αἱ σημαῖαι εὐκολίας δέν καλύπτουν μόνον ἀμερικανικά καὶ Ἑλληνικά συμφέροντα ἀλλά καὶ δλων ἀνεξαιρέτως τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, καθὼς καὶ τῆς Ἰαπωνίας καὶ τοῦ Χόγκ Κόγκ.

NAI MEN ALLA

Εἶναι ἀλληλές, δπως ἐγράφομεν καὶ εἰς προηγούμενον σχόλιον μας, δτὶ εἰς πολλά ναυτικά γραφεία συζητοῦνται τά τῆς ἀρμοδιότητος τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, τοῦ διοικούντος τήν ναυτιλίαν. Αἱ συζητήσεις αύταί, χωρὶς εύθυνην φυσικά, δέν κείνον δλαι καὶ πάντοτε ἐντός τῆς πραγματικότητος.

Διτὶ ἐπιδιώξειν ἀνέκαθεν τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων ἡτο νά ἀμβλύνουν τήν ἀστυνομικήν νοοτροπίαν τοῦ Λ.Σ. καὶ νά τό καταστήσουν ναυτιλιακάτερον. Ἡ ἔξασθενισις τῶν ναυτιλιακῶν ἀρμοδιοτήτων ούδεν ἀλλο θά ἐπετύχησε εἰμὶ τήν στυγνοτέραν ἀστυνομευσιν τοῦ πλοίου. Ἐξ ἀλλου ἡ εἰσοδος

πολιτικῶν τεχνοκρατῶν εἰς τό Υ.Ε.Ν. εἶναι δύσκολον νά βελτιώσῃ τήν κατάστασιν, διότι ἡ ἀπροσείωτος ἐπιστημοσύνη ἐνδέχεται νά σωρεύσῃ δεινά ἀνεπανόρθωτα. Καθὼς ἐπίσης καὶ ἡ ἀγνοία ἡ ἀδιαφορία. Δέν ἀρκεῖ δραγε νά μᾶς πείσῃ τό τραγικόν ἐπί ἐπτατίας πείραμα μεταφορᾶς τῆς Δ.Ν.Ε. εἰς τό Ὅπουργειον Ἐργασίας;

Καλαὶ, λοιποὶ, είναι αἱ συζητήσεις, διότι ἐκ τῆς διασταυρώσεως τῶν ἀπόφεων πάντοτε προκύπτει ὠφέλεια. Περισσότερα δυνατὰ στάθμισις τῶν ἐπιχειρημάτων δέν θά ἐβλαπτεν.

O.K. ΠΑΟ

὾ ονθρωπος, δστὶς συνέστησης μίαν αὐτοκρατορίαν, είναι ὁ Κινέζος τοῦ Χόγκ Κόγκ Σέρ Πιούε-Κόγκ Πάο, τῆς Γουορλντ-Γουάιντ Σίπηγκ. Είναι ὁ μεγαλύτερος ἰδιώτης ἐφοπλιστής τοῦ κόσμου. Διακόσια τάνκερς, μικτά, γκάζ κάρριερ κλπ., με σύνολον 20 ἑκατομ. τον. d.w. συνιστούν τόν στόλον του. Είναι «σέρ» καὶ μετα τήν ἔξδον πρός τόν δλλον κόσμον τῆς Κίνας, προσήλθε πρός αὐτήν, παραγγείλας καὶ είς τά Κινεζικά ναυπηγεία ποία.

Ἄξιοσμείωτον: Πρό 26 ἑτών ὁ κ. Πάο ἡγόρασεν ἔνα παλαιόν, ἀναλίσκοντα γαιάνθρακα σκάφος.

ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

Μεγάλη συζήτησις περὶ Ἑλληνικής ναυτιλίας εἰς τήν γενικήν συνέλευσιν καὶ τών Βελγίων ἐφοπλιστών. «Ἀφορμή ἡ εἰσόδος τῆς Ἑλλάδος εἰς τήν Ε.Ο.Κ. Σταχυολογούμεν τά κυριώτερα ἐκ τῶν λεχθέντων:

Διά τῆς Ἑλληνικής ναυτιλίας θά ἐνισχυθῇ σοβαρῶς ὁ Κοινοτικός στόλος. Δεδομένου δτὶ ἡ Ἑλληνικός στόλος περιλαμβάνει 39,5 ἑκατομ. τόννινων γκρός, ἡ Κοινότης τῶν 10 θά διαθέτῃ ὑπέρ τά 110 ἑκατομ. τόννων, ἡτο τό 26% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος καὶ θά καταστή ἡ πρώτη ναυτιλιακή δύναμις τοῦ κόσμου.

Είναι προφανές δτὶ ἡ παρουσία τῆς Ἑλλάδος θά βαρύνει ἐπί τού σχηματισμοῦ κοινῆς ναυτιλίας πολιτικής. «Ἐφ» δσον μάλιστα τό μεγίστην τμῆμα τοῦ Ἑλληνικοῦ τοννάς ἀποτελεῖται ἐκ πλοίων χύδην φορτίων, ἡ Ε.Ο.Κ. θά εύρη ισχυράν ύποστηριξεν εἰς τήν προσπάθειαν διατηρήσεως τῶν σημαίων ἐλευθέρου νηολογίου καὶ τῆς ἐλευθερίας τῶν μεταφορῶν. Γενικώτερον δτά δυνητή νά στηρίξει τήν Ἑλληνικήν ισχύν τήν διαμόρφωσιν ἱνιαίας πολιτικής τόσον ἐναντίον τῆς διακρίσεως σημαίων δσον καὶ ἐναντίον ὅλων οίκονομικῶν συγκροτημάτων τοῦ κόσμου.

Βεβαιῶς δέν θά λειψουν καὶ τά προβλήματα: 15 ἑκατομ. τόννων ἐλεγχομένων παρ' Ἑλλήνων τελούν ὑπό τημαίας εὐκολίας. Τό κόστος ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου είναι χαμηλότερον τοῦ κόστους τῶν λοιπῶν χωρῶν καὶ τά Ηλλαϊκά ναυτεργατικά συνδικάτα διεμπατυρήθησαν ἡδη ἐντόνως διά τοῦ. «Ἐξ ἀλλου βάσει τοῦ Κοινοτικοῦ Κανονισμοῦ 954/79 κάθε ναυτιλιακή ἑταίρια ἐ-

νός κράτους·μέλους θά λογίζεται ώς ἐθνική ἑταίρια παντός ἀλλου κράτους· μέλους εἰς τό δόποιον θά ἐγκαταστήσῃ τήν ἔδραν τῆς. Ἐνδέχεται, τέλος, νά δημιουργηθοῦν καὶ περιπλοκαὶ κατά τήν εισδοχήν εἰς τάς Κόνφερας καὶ τήν κατανομήν τών φορτίων, δταν γίνουν δεκτά πλοία Ἑλληνικά μέη μερήσιον κόστος κατώτερον τοῦ κόστους τών πλοίων τῶν λοιπῶν μελών·κρατῶν.

Η ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΙΣ

Ἐπερατώθησαν αἱ ἐργασίαι τῆς τρίτης ἐκτάκτου συνδόμου τῆς Ἐπιτροπῆς θαλασσίων μεταφορῶν τῆς Οὐνκταντ. Κατ' αὐτήν ἐγένετο δεκτή δι' ἀπλῆς πλειοψηφίας ἡ ὑπό τής δμάδος τών 77 προταθείσας ἀπόφασις, ἡ δόποια διά τήν προσδευτικήν μετατροπήν τοῦ σημερινού καθεστώτος τῆς ἐλευθέρας νηολογήσεως, προβλέπει τήν σύνοδον διακυβερνητικής προπαρασκευαστικής δμάδος ἐργασίας ἐντός τοῦ πρώτου ἔξαμπνου τοῦ 1982. Ἡ δμάδας αὐτή θά ἐπιφορτισθῇ εἰδικώτερον νά καθορίσῃ τούς δρους νηολογήσεως τῶν πλοίων ἐν ἀναφορᾶ πρός τήν ἐθνικότητα τῶν πληρωμάτων πού ἐπανδρώνουν τό πλοίον, πρός τόν ρόλον τῶν ὑπηκόων τοῦ Κράτους τῆς σημαίας εἰς τήν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου, πρός μίαν λογικήν συμμετοχήν εἰς τά κεφάλαια τούς ἐφοπλισμού καὶ πρός τόν προσδιορισμόν τοῦ πλοιοκτήτου ἡ ἐφοπλιστού κατά τό τρόπον δημιουργούντα δεσμόν οίκονομικόν μεταξύ πλοίου καὶ σημαίας ἀντί τοῦ ὑφισταμένου σήμερον ἀπλώς διοικητικοῦ καὶ τεχνικοῦ δεσμοῦ.

Ἡ ἀπόφασις αὐτή ἐλήφθη κατά πλειοψηφίαν. «Ἐπί 71 ψηφίσαντων, αὐτη ἐλαβε 49 υπέρ, 18 κατά (τό γκρούπ Β καὶ Λιβερία) με 4 ἀποχάς (Ίσραήλ, Γαλλία, Βέλγιον, Τουρκία). Κατά τό σύστημα τῆς Οὐνκταντ ἀποδοχή ληφθείσα δι' ἀπλῆς πλειοψηφίας δέν ἔχει σημαίαν, ἐφ' δσον οι 77 κατέχουν τήν πλειοψηφίαν τῶν θέσεων. Ἐπομένως ἡ δυσχέρεια ἐγκείται εἰς τήν ἐπίτευξην όμοφωνίας ἵνα τά ληφθησόμενα μέτρα ἀποκτήσουν ούσιαστικήν διάν.

ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑΣ

Αὐτή ἡ υπόθεσις τοῦ «Ἐλ Γκρέο» δημιουργή πλέον πρόβλημα ἀξιοπιστίας διά τήν «Ὑπουργείον Ναυτιλίας καὶ ὁμολογούμεν δτὶ διερωτώμεθα πώς θά είναι δυνατόν, ὑπό τό πλέγμα αὐτό, τό «Ὑπουργείον νά διοικήσῃ, ἀφοῦ δό οίσοδηποτε, δό δόποιος δέν θά ἔχει συμμορφωθῇ μέ τάς ἐπιταγάς τῶν ἀρμοδίων καὶ διά τόν λόγον αὐτόν θά καλήται νά λογοδοτήσῃ, θά δικαιοῦται νά ἐρωτήσῃ τόσον τό «Ὑπουργόν δσον καὶ τήν ήγεσίαν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, διατί διατί είς μάν υπόδεσιν μέ τεραστίας καὶ γενικωτέρας ζημιογόνους ἐπιπτώσεις — δπως θά ἔχουν τήν θλιβεράν εύκαιριαν νά διαπιστώσουν οι παντός είδους ἀρμόδιοι — τό «Ὑπουργείον ἐμφανίζεται με «δεμένα τά χέρια» καὶ είς τήν ειδικήν του σπεύδουν νά ἐφαρμόσουν τούς νόμους καὶ τούς προφήτας:

Πρέπει συνεπώς νά καταλάβουν δλοι — καὶ δι' Ὁποιογάδος καὶ ἡ ήγεσία τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος — δτὶ δέν ημπορούν πλέον νά σιωποῦν καὶ δτὶ δφείσουν νά προβούν εἰς τήν δμαδούν ἀνάκλησιν τής συνηγορίας τοῦ «Ὑπουργείου, ἐπί τή βάσει τής δόποιας παρεσχέθη καὶ δανειοδότησις καὶ δημιουργητική διευκόλυνσις διά τήν ἀγοράν τούς ἐνδόγνωμους πλοίους

Κατά τήν δόποιν μας ἡ ήγεσία τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος θά ἐπρεπε ἡδη νά είχε εἰσηγηθῇ είς τήν Υπουργείαν αὐτήν, δεδομένου δτὶ δ κ. Χρυσανθακόπουλος, ἐπί τή βάσει πληροφοριών δτὶ τό «Ἐλ Γκρέο» δέν ἐπρόκειτο νά δρομολογηθῇ είς τήν γραμμήν διά τήν δόποιαν είχε παρασχεθῇ ἡ συνηγορία τοῦ «Ὑπουργείου, είχε ἐπιστήσει τήν προσοχήν τής πλοιοκτητρίας ἐταιρίας διά τήν συμμόρφωσιν της πρός τάς συμβατικάς τής υποχρεώσεις. Πλέον δέν υπάρχουν

SUPPLIES in KUWAIT

PROVISIONS — CABIN — DECK — ENGINE — BONDED

FRIEND SHIPCHANDLERS & GOODS CLEARANCE EST.

P.O.Box 22104
KUWAIT — ARABIAN GULF

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

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

πληροφορίας άλλα γεγονότα. Τί έκαμαν έπι τού προκειμένου ο 'Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος και άρμοδια Γενική Διεύθυνσις και Διεύθυνσις του 'Υπουργείου;

ΝΑ ΕΠΙΖΗΣΗ ΤΟ «ΚΟΣΤΕΡ»

Τό ακτοπλοϊκόν φορτηγόν πρέπει νά έπιζηση — οι λόγοι είναι γνωστοί εις δλους και δέν τους έπαναλαμβάνομεν. Και διά νά έπιζηση χρέαζεται νά ικανοποιηθούν χωρίς χρονοτριβή τη μετριοπαθή αίτηματα, τά άποια υπέβαλε εις τήν Κυβέρνησην ή Πανελλήνιος "Ενωσις Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Φορτηγών Πλοίων, αίτηματα τά όποια άντκουν δύλα εις τήν άρμοδιότητα του 'Υπουργείου Ναυτιλίας. Τά αίτηματα αύτά είναι:

Πρώτον, νά έπιπραπή, λόγω τής άνυπαρξίας κυβερνητών, η ναυτολόγησης εις τήν θέσην του ίπολοιάρχου τών έχοντων τήν άνλογον θαλασσίαν ύπερσιαν.

Δεύτερον, νά έπιπραπή η ναυτολόγησης τών συνταξιοδοτηθέντων μέχρι τής 31.3.81 πρακτικών πλοιάρχων, πρακτικών μηχανικών, κυβερνητών και κατωτέρων πληρωμάτων.

Τρίτον, νά άπλουστευθή η διαδικασία τής διενεργείας τής έπιστρισης έπιθεωρήσεως τών «κόστερών» διά νά συντομεύθη η άπαιτουμενος χρόνος και νά άποφεύγωνται αι έπιζημιοι καθυστερήσεις τών πλοίων.

Τέταρτον, νά καθορισθή θέσης παραμονής τών «κόστερών», τά όποια άναμένουν έργασίαν, η έπισκευαζονται, εις τήν θαλασσίαν περιοχήν του Περάματος.

'Επαναλαμβάνομεν, είναι τόσον μετριοπαθή τά προβαλλόμενα αίτηματα άναφερόμενα εις τήν έπανδρωσιν και τήν ταχείαν έξιπτρέτησιν τών σκαφών τής κατηγορίας αύτης — ώστε νά μή είναι δυνατόν νά προβληθή άντιρρησις διά την ίκανοποίησιν των άποτον διοικητικών φορέα της Ναυτιλίας.

ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟΝ ΤΟΥ «ΑΛΚΜΗΝΗ»

Περί τού ναυαγίου τού έλληνικού φορτηγού «'Αλκμήνη», περί ού έγραψαμεν εις τό τεύχος τής 1ης Ιουνίου, έγνωσθησαν αι άκολουθοι λεπτομέρειαι:

Τήν 4 μ.μ. τής Παρασκευής 20 Μαΐου, τό Ι. σπανικούν φορτηγόν «Duro Seis» συνεκρούσθη μετά τού έλληνικού φορτηγού «'Αλκμήνη» εις τήν Μάγχην, 40 μίλια Δ.ΒΔ τού Γκέρνεσου. Εύτυχως οι 28 άνδρες τού 'Αλκμήνη' διεσώθησαν άμεσως, εις δέ έξ αύτων, τραυματισμένος, μετεφέρθη δι' έλικοπτέρου εις Βρετανικόν νοσοκομείον. Εύτυχως έπιστης ούδεμια έσημεώθη ρύπανσις τής θαλάσσης.

Οι λόγοι τής συγκρούσεως παραμένουν διγνωστοί. 'Ολιγόν μετά τήν σύγκρουσιν τό «'Αλκμήνη» ήρχισε νά βυθίζεται ταχέως, άλλα τό πλήρωμα ήδην ήτην τών μεταξύ νά καθαρέση έγκαιρως τάσ σωσιβίους λέμβους, όποιας περισυνελέγησαν ύπο τού Παναμαϊκού πλοίου «Nexus», διπέρ κατημύνετο πρός Βρέστην και έπι τού όποιου κατέφθασε δι' έλικοπτέρου ιατρός πρός περιθάλψιν ένός τών ναυαγών δοτις άπεστα σόκ.

Τό φορτηγόν «Duro Seis», 4.570 τον. d.w., διπέρ άνηκει εις τήν έταιριαν «Σοτσιετά Μεταλούτζικα Ντούρο-Φλεγκουέρα», προερχόμενον έκ Ridham τών έκβολών τού Ταμεσώως κατημύνετο πρός Βαρκελώνη μέ φορτίον 4.200 τόννων χάλυβος. Μετά τήν σύγκρουσιν παρουσίασε σοβαράν ρωγμήν άνωθεν τής ισάλου, άλλα παρά τήν κλίσια ήνην έλαβε, ήρνήθη τήν άρωγην ναυαγοσωστικού. 'Επισής και άλλα πλοία, έμπορικά και περιπολικά, κατημύνθησαν πρός τό συγκρουσθέν πλοίον, τού όποιου δύμως ο πλοιάρχος άφοι έλαβε γνώσιν τών ζημών, άπεισίσισ νά πλεύση με μειωμένη ταχύτητα εις τό Χερβούργον, διπέρ έφθασε τήν με σημβρίαν τής 21ης Μαΐου, συνοδευόμενον ύπο ρυμουλκού. 'Εκει θά έπισκευασθή και θά συνεχίση τό ταξίδιόν του πρός Βαρκελώνην. Διά τό 'Έλληνικόν πλοίον έγνωσθη πρός

τό παρόν διτι έφερε φορτίον χάρτου και παλαιοσιδήρου και κατημύνετο έξ 'Αμβέρος εις 'Οράν.

Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΙΣ ΞΕΝΑ ΠΛΟΙΑ

Τό Π.Δ. 243/80, μέτο όποιον είχε καταργηθή τό δικαίωμα έξαγοράς ύπο τών ναυτικών μας εις πλοία ύπο ξένας σημαίας, θά άνακληθή. Καιρός ήτο, διότι ή γενικωτέρα ζημιά τήν όποιαν προεκάλεσε τό άψυχολόγητον μέτρον — πέραν όποια τό προβλήματα πού έδημούργησε εις ένα άριθμον ναυτικών — ήτο σημαντική. Διά τήν ίστοριαν πρέπει νά άναφερθή διτι ή άνακλησης τού έναν λόγω Π.Δ. δέν σχετίζεται με τήν διαπίστωσιν τών ζημιών αύτών ύπο τό συστηματικώς άγνοούν τούς προβληματισμούς τής 'Ακτής Μιαούλη 'Υπουργείου Ναυτιλίας και προεκλήθη ύπο τήν πίσειν τών ναυτεργατικών όργανώσεων.

Συγκεκριμένως, τό θέμα έτεθη άρχικώς ύπο τής 'Ενωσεως Πλοιάρχων διά νά άντιμετωπισθή η ύπαρχουσα εις τόν κλάδον άνεργητης διανομής την άνακλησην τού Διατάγματος έξητης πάσον τό Πανελλήνιος Ναυτική Όμοσπονδία δόσον και ή ΠΕΜΕΝ. Κατόπιν αύτού τό Δ.Σ. τού NAT άπεδεχθη τό αίτημα και ένέκρινε τήν έπαναφοράν τού δικαιώματος έξαγοράς ύπηρεσιάς έπι πλοίων ύπο ξένην σημαίαν μή συμβεβλημένων μετά τού NAT, ήδη δέ ή σχετική άποφασις έσταλη εις τό 'Υπουργείον, τό όποιον και θά προβή εις τήν άνακλησην τού Διατάγματος.

Έντυπωσιν πάντως, όπως μάς καταγγέλλεται, εις τήν ύπόθεσιν αύτήν προεκάλεσε η στάσις τών ύπηρεσιών τού NAT, αίτινες άντετάχθησαν εις τήν έπαναφοράν τού δικαιώματος έξαγοράς τών έναν λόγω ύπηρεσιν. Δέν διηκρινίσθη ποιαί συγκεκριμένων ήσαν αι έναν λόγω ύπηρεσιας τού NAT και θά ήτο χρήσιμων νά ύπαρξη μία σχετική άνακοινώσις διά νά γνωρίζωμεν ποιοί είναι έκεινοι οι ύπηρεσιακοί παράγοντές του πού ήδην ήτην σάσκουν ναυτιλιακή πολιτική, ύπεισερχόμενοι ούτω εις τής θέματα τής άποκλειστικής άρμοδιότητος τού Δ.Σ.

ΥΠΟΠΤΟΣ ΕΠΙΜΟΝΗ

Μάς ξενίζει η έπιμονή τού «Ιντερνάσιον Μαριτάμ Μπιουρώ», τό όποιον συνεπιστήθη τό παρελθόν ήτος διά νά έλέγχη τά περιστατικά ναυταπάτης, νά συσχετίση τήν ύπόθεσιν τού «Σάλεμ» με τήν 'Ελλάδα και τήν 'Ελ-

ληνικήν ναυτιλίαν.

Άποδειγμένως, τό πλοίον αύτό άνηκε εις ένα συμφέροντα. Ξένοι, έπισης, οι ναυλωταί και οι παραλήπται φορτίου. Τό γεγονός διτι ή πλοιάρχος και ή α' μηχανικός ήσαν «Ελληνες δέν έπιπρέπει παρομοίους συσχετισμούς. Και έναν άκομη αύτοί έγγωριζον τήν «κομπίναν» έξετέλουν δινθεν έντολάς. Είναι έντελως άπιθανος η περίπτωσις νά διέπραξαν οι δύο «Ελληνες άξιωματικοί ναυταπάτην, έν αγνοία τών έπιμελώς κρυπτομένων ίδιοκτητών.

Δέν δικαιολογούμεν τήν πράξιν, ή όποια είναι δημοσδήποτε κολάσιμος, άλλα καλόν θά ήτο τό «Ιντερνάσιον Μαριτάμ Μπιουρώ», άντι νά κατηγορεί τήν 'Ελληνικήν Δικαιοσύνην διτι παρακωλύει τήν έξελιξιν τών άνακρισεων (και μάλιστα με κοινοποίησιν πρός δύο τούς γνωστούς διεθνείς ναυτιλιακούς όργανοισμούς), νά άναζητήση τούς πραγματικούς ύπειθηνους διά νά έπιφριψη τάσ εύθυνας.

Καθ' ήμας, αι ένέργειαι αύται φαίνονται υποπτοί, άποσκοπουσι εις τήν κατασπίλων τού καλού όνταμά της ναυτιλίας μας. Και έν πάση περιπτώσει, έναν δύο ναυτικοί ύπηρετούντες εις πλοίον ένων συμφερόντων, διέπραξαν ένα άδικημα, είναι παράλογον νά έπικρίνεται η χώρα καταγωγής των και μάλιστα διταν ή χώρα αύτή έλεγχει τήν μεγαλυτεραν ναυτιλίαν τού κόσμου.

ΕΠΙΝΟΗΣΕΙΣ

Είς Βρετανός δικηγόρος, ο κ. Ρίτσαρ Ντρέσονερ προτίθεται νά δημιουργήση εις τό Λονδίνον «κέντρον σημαίων εύκαιριας». Διά τού κέντρου αύτού οι έφοπλισταί δύον τού κόσμου θά δύνανται άκοπως και εύχερώς νά έγγραφουν τά πλοία των εις οιανδήποτε σημαίαν τής έκλογής των.

Η φιλοσοφία τού έμπνευσμένου αύτού δικηγόρου στηρίζεται εις τό γεγονός διτι ένω αι σημαίαι εύκολιας είναι εύθηναι, ή άποκτησιν των είναι δυσχερής και δαπανηρά. 'Ιδου μερικά παραδείγματα: Διά νά έγγραψη ένων πλοιοκτήτης το πλοίον του εις τήν σημαίαν τών νήσων Κέϋμαν πρέπει άπαραιτητώς νά ταξιδέψη μέχρις έκει. 'Εάν δέ προτιμά τήν 'Ονδουριανήν πρέπει νά έλθη εις τόν Πειραιά δύον εύρισκεται τό νηολόγιον τής 'Ονδουράς. Διά τούς λόγους αύτούς λοιπόν ή έγκατάστασις ένός πρακτορείου σημαίων εύκολιας εις τό Λονδίνον, τό όποιον άποτελεί τό διεθνές ναυτιλιακόν κέντρον, είναι κά-

AGORA

P. O. Box 399

SHIP SUPPLIES CORPORATION

Boston, Ma. 02101

WHOLESALE SHIPCHANDLERS

Provisions, Fresh and Dry
Deck Supplies
Engine Supplies
Cabin Stores
Bonded Stores
Charts and Nautical Instruments

617/426 - 3168

Telex: 940656

"WE PROVIDE EVERYTHING THE GREEKS ASK FOR"

τι τό δόποιον δύοι οι έφοπλισταί θά έκτιμησουν δεδώτως. Πρός τούτο μάλιστα στο ιδρυτής του έχει καλέσει δύος τάξ χώρας τού τρίτου κόδιου, αι δύοιαί έχουν ναυτιλιακάς φιλοδοξίας νά «έμπορικοποιήσουν» τάς σημαίας των εις τήν «ύπεραγοράν» τού Λονδίνου. Κατά δέ τάς δηλώσεις του μερικαί ήδη χώραι άνταπεκρίθησαν εις τό αίτημά του.

Εις πρόσθετος λόγου ιδρύσεως τού κέντρου, κατά τόν δικηγόρον Ρίτσαρ Ντρέσνερ πάντοτε, είναι ή διάσπασις τού μονοπωλίου τών μεγάλων σημαίων εύκαιριας, ώς τού Παναμά και τής Λιβερίας. Διότι αι σημαίαι αύταί καθίστανται δοσμέραι περισσότερον «άπαιτητικαι» και περισσότερον «άξιοσέβαστοι», ένω τό ίδικόν του σύστημα θά προσφέρη πολύ εύρυτέραν και πρακτικωτέραν έξυπηρέτσιν. Πράγμα τό δόποιον σημαίνει διτί θά προσφέρη σημαίας δλιγάτωτερον «άπαιτητικά» και δλιγάτωτερον «άξιοσεβάστους».

Δέν πρόκειται νά έξαπολύσωμεν πόλεμον τιμών, καταλήγει ο Βρεταννός δικηγόρος, άλλα νά προσφέρωμεν λύσεις οικονομικάς, διά τών όποιων οι έφοπλισταί θά έξικονομούν δάσκοπους δαπάνας ταξειδίων και δικηγορικών άμοιβών. Πολύ φυσικόν. Αφού οι έφοπλισταί δέν θά έχουν νά πληρώνουν ειμή ένα και μόνον δικηγόρον: τόν κ. Ρίτσαρ Ντρέσνερ.

Ο ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΣ ΠΛΟΥΣ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ

Κατά παράδοσιν πλέον, ή Α.Ε. Ατμοπλοϊκών Γραμμών «Η 'Ελληνική» διαθέτει ένα έκ τών πλοίων της, διά νά πραγματοποιήσουν έπ' αύτού οι Δάσκοι με Σημαιοφόροι Λιμενικοί τόν θερινόν έκπαιδευτικόν των πλούν.

Έφετος, κατ' έντολήν τού Γενικού Διευθυντού τής έταιριας, κ. Γρηγ. Καλλιμανοπούλου, θά διατεθή πρός τόν σκοπόν αύτον τό νεδετευκτον και ίπερσύγχρονον πλοίον τύπου ρόρό «Έλλενικ Βάλορ». Τό σκάφος είναι έξωπλισμένον με τά τελευταίου τύπου ήλεκτρονικά και λοιπά δργανα ναυσιπλοΐας διά τήν έπιμόρφωσιν τών Δοκίμων, ένω αι δνετοί ένδιαιτήσεις και αι άλλαι εύκολια πού διατθένται έξασφαλίζουν τήν εύχάριστον διαβίωσίν των.

Τό «Έλλενικ Βάλορ» είναι δρομολογημένον εις τήν τακτικήν γραμμήν «Ηνωμένων Πολιτειών — Μεσογείου — Έρυθράς Θαλάσσης — Περσικού/Αραβικού Κόλπου. Κατά τόν πλούν του άπο τής διάρωγος τού Σουέζ πρός «Ηνωμένα Πολιτείας, θά καταπλεύση εις τόν δρόμον Σούδας, έντος τόυ δευτέρου δεκαπενθήμερου τού 'Ιουλίου, ειδικώς διά νά έπιβιβασθούν οι 21 Δάσκοι Λιμενικοί και οι 2 'Αξιωματικοί 'Επιτρητά πού θά τούς συνοδεύουν. Έν συνεχεία, θά προσεγγίση εις τόυς λιμένας Χιούστον, Νέας Όρλεάνης, Τσάρλεστον, Νόρφλοκ, Βαλτιμόρης, Φιλαδελφείας και Νέας Ύόρκης, τούς δούλους οι Δάσκοι θά έχουν τήν εύκαιριαν νά γνωρίσουν. Ό έκπαιδευτικός πλούς θά περαθωή μέ τόν κατάπλουν τού σκάφους εις τόν Πειραιά, περί τά τέλη Αύγουστου.

Η ευγενική προσφορά τού κ. Καλλιμανοπούλου άποδεικνύει έμπρακτως τό ειλικρινές ένδιαφέρον του διά τήν άρτιωτέραν έκπαιδευσιν τών νέων Λιμενικών άξιωματικών,

όπωας άναφέρει και ο 'Αργηχός τού Λ.Σ. εις σχετικήν εύχαριστήριον έπιστολήν του.

ΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΡΩΣΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

«Ασφαλώς κάποια σύγχυσις, άλλα και ένα σύνδρομον δουλικότητος έναντι τών συμμάχων μας έπικρατει εις τούς κυβερνητικούς κύκλους γύρω από τό θέμα τής έπισκευής τών βοηθητικών σκαφών τού σοβιετικού στόλου εις τήν 'Ελλάδα.

Έάν ελειπει και η σύγχυσις και τό σύνδρομον τής δουλικότητος θά είχε δηλωθή άπειροφράστως εις τούς συμμάχους μας, διτί η έπισκευή οιουδήποτε σκάφους είναι μία έμπορική πράξης και θά είχε ίπομνησθη διτί έμπορικάς δοσοληψίας με τό άνατολικόν μπλόκο έχουν δλαι αι συμμαχικά χώρες, μπρέ τών 'Ηνωμένων Πολιτειών έξαιρουμενών, αιτινες πωλούν εις τούς σοβιετικούς άκρων και προηγμένης τεχνολογίας ύλικα και μηχανήματα, δπως είναι λόγου χάριν τά ήλεκτρονικά, χρήσιμα κυρίως διά πολεμικούς σκοπούς και μέ τά όποια ένδεχομένων νά είναι έφωδιασμένα τά ρωσικά πλοια τών όποιων άπαγορεύεται η έπισκευή εις τήν 'Ελλάδα. Έπι πλέον θά υπεγραμίζεται εις τούς συμμάχους μας διτί τάς έπισκευας, τάς όποιας άπαγορεύουν εις τήν 'Ελλάδα, τάς άναλαμβάνουν τελικώς δλαι χώραι-μέλη τού ΝΑΤΟ, ένω έτεραι, πού θεωρούνται και έκ τών στυλοβατών της 'Ατλαντικής Συμμαχίας δηλώνουν έπισημως διτί εύχαριστως θά άνελβανταν τάς έν λόγω έπισκευας και έκφράζουν τήν λύπην των διότι χάνουν τάς έργασιας αύτάς διότι αι ναυπηγοεπισκευαστικάι έπιχειρήσεις των δέν είναι συναγωνιστικά.

Όπωας είναι γνωστόν, τό θέμα, τής έπισκευής τών σοβιετικών σκαφών εις τήν 'Ελλάδα άνεκυψε τάς τελευταίας ήμέρας έκ νέου, μετά τήν άπαγρόσειν παρομοίων έπισκευών εις τά Ναυπηγεία Χαλκίδος, πού έχουν υπογράψει σχετικόν συμβόλαιον με τούς σοβιετικούς. 'ΕΕ άφορμής τής άπαγρεύσεως αύτής και τού θορύβου πού έδημοιργήθη έγγνωσθη, διτί οι σοβιετικοί είχον υποσχεθή εις τό Νεώριον έργασίας ύψους δέκα εκατοντά, δολλαρίων διά τό τρέχον έτος, άλλα δόπως είναι γνωστόν, μετά τάς συμμαχικάς πιέσεις τού παρελθόντος έτους, ή κυβέρνησης ύπερχρέωσε τήν έπισκευαστικήν μονάδα τής Σύρου νά μή άνανεώση τό συμβόλαιον με τούς σοβιετικούς, τό δοποίον δημοσίας τής παρέσχε τήν δυνατότητα νά πραγματοποιήση τήν κέρδη, έπειτα άπο πολλά έτη.

Η κυβέρνησης, θορυβημένη άπο τάς άντιδράσεις πού προεκλήθησαν άπο τήν ύπόθεσιν αύτην, έπειτας νά διευκρίνιση διτί αι έλληνικαι ναυπηγοεπισκευαστικάι μονάδες ήμπορούν νά έξυπερτεύονται κάθε σοβιετικόν σκάφος τό δοποίον είναι έγγεγραμμένον εις τούς καταλόγους τών Λούδης, τούτεστιν κάθε έμπορικον σκάφος. Βεβαίως, ή διευκρίνισι αύτή είναι διά τούς μή γνωρίζοντας, διότι τά έμπορικά σκάφη, άνεξαρτήτως σημαίας, έξυπερτεύονται ήπουσητος, είτε τό θέλουν είτε δέν τό θέλουν αι οικείαι κυβερνήσεις.

Ούτω τό πρόβλημα δέν είναι ή έξυπηρέτησι τών έμπορικων σκαφών. 'Από τήν πλευ-

ράν τών ένδιαφερομένων ύποστηρίζεται: «Χρειαζόμαστε κάθε δουλειά, ή όποια μᾶς προσφέρεται και λυπούμεθα γιατί χάνουμε δουλειές πού τίς πάρουν δλαις χώρες και μάλιστα χώρες-μέλη τού ΝΑΤΟ». 'Έπισης άπο τήν πλευράν τών ένδιαφερομένων τούζεται διτί πρέπει νά ληφθούν ύπ' ψυν αι γενικώτερα άναγκαι τών ναυπηγοεπισκευαστικών έπιχειρήσεων τόσον εις τόν τομέα τής άπασχολήσεως τού προσωπικού των δσον και αι λοιπά έπιχειρηματικαί τών άναγκαι αι άλλα και ύποχρεωσεις. Σημειούται διτί αι έπισκευαί τών βοηθητικών σκαφών τού σοβιετικού στόλου θεωρούνται άπο τάς ήληνικάς ναυπηγοεπισκευαστικάς έπιχειρήσεις «πολύ καλές δουλειές» και δι' αύτόν τόν λόγον δέν πρέπει νά χαθούν. Αι οιουδήποτε είδους σκοπιμότητες έκδοσιαν πολύ εις τόν τόπον αυτόν.

«ΚΕΝΑΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ...»

Ένδεικτικόν τού σάλου πού έχει προκληθή άπο τήν ύποθεσιν αύτή και τού προβλήματος τής άναξιοπιστίας πού δημιουργείται διά τό Υπουργείον Ναυτιλίας είναι και σχόλιον τής 'Εφημερίδος «'Εστίαν τό δοποίον έδημοιρεύθη ύπο τόν άνωτέρω τίτλον. Τό άναδημοιρεύθημεν κατωτέρω διά νά γίνη γνωστόν εις τήν εύρυτέραν ναυτικήν οικογένειαν και με τήν έλπιδα διτί θά συνεφέρε έκεινους, πού δέν έννοούν νά συνέλθουν ώστε νά παύσουν νά παριστάνουν τούς πρωταγωνιστάς ένός άπεράντου κουκλοθεάτρου, δπως εύστόχως παραπτερεί ή έφημερίς.

«'Η 'Ελλάς είναι ή χώρα, εις τήν όποιαν άφθονούν αι «διατάξεις» και αι «άρμοδιότητες» τών ύπουργεων και τών λοιπών άργανων πού ρυθμίζουν τήν ζωήν τών πολιτών. Είναι ή χώρα, έπισης, εις τήν όποιαν διά νά λάβη κανείς δάνειον ή νά άρχιση έπιχειρησιν, ή άκομη και διά... νά άποθάνη, χρειάζεται τήν δεῖσιαν ή τήν συνηγορίαν ή τήν έγκρισην κάποιας 'Αρχής! Και οι διαστυχείς πολίται, πού θέλουν νά είναι νομοταγείς, σπεύδουν εις τήν ύπουργεια, άγωνιούν εις τόν διαδρόμους και τά καφενεία πού ύπάρχουν έν άφθονία γύρω από τούς ναούς αύτούς τής τυποπλατείας, ύποχρεούνται εις τόν τοπικού κομματάρχην ή τό στέλεχος τού κομματος — συμπολιτεύσεως ή άντιπολιτεύσεως, δέν έχει σημασίαν — και τελικώς καταφέγουν και εις τόν βουλευτήν των, διά νά έπιτύχουν τήν περιπόθητον δεῖσιαν ή συνηγορίαν ή έγκρισιν. Διά τού τρόπου δέ αύτού, ή μέν πολίτης είναι ίκανοποιημένος διότι έπειτης κάτι, ένω τό ύπουργειον και οι διάφοροι άρμοδιοι είναι και αύτοί ίκανοποιημένοι, διότι θά δύνανται νά προσθέσουν εις τόν άπολογισμόν τού έτους διτί έξεδωσαν άριθμον άδειών, έγκρισεων και δλαιων «προϊόντων» πού άποδεικνύουν τήν άναγκην ύπάξεως των.

«Όλα αύτά, δημως, είναι άπλως «θέατρον». Διότι ούδειμαν σημασίαν έχουν οι έγκρισεις και λοιπά συνηγορίαι, πού δίδονται εις τούς δικαιούχους έπι τεμαχίων χάρτου δεύτης έπισεσημασμένων και ύπογεγραμμένων. Τό διαστύχημα, δημως, είναι διτί ο μέσος πολίτης δέν γνωρίζει τήν πραγματικότητα και καταβάλλει προσπαθείας νά συμμορφωθή πρός τάς έπιταγάς τών άρμοδιων και τούς δρους πού περιέρχονται εις τήν έγκρισην, ή όποια τόσον χρόνον, κόπον — και πιθανότατα χρήμα ή δλαιας παροχάς — έστοχισιεν.. Τήν άλληθειαν γνωρίζουν μόνον μερικοί «έξυπνοι», οι οποίοι, κατά τό διάστημα τής αίτησεως, ύποδσχονται εις τούς άρμοδιους «λαγούς μέ πετραχήλια» και πλειοδοτούνται αύτοί εις τό νά άναλαβουν ύποχεώσεις. Οταν, δημως, λάβουν τήν δεῖσιαν, γράφουν εις τά παλαιότερα τών ύποδημάτων των τούς δρους τής έγκρισεως και κάμνουν αύτό πού θέλουν, οι δέ μεγαλόσχημοι ιθύνοντες φελλίζουν, διτί δέν είναι αύτοί άρμοδιοι νά έπαναφέρουν τούς παραβάτας εις τήν τάξιν.

A. LYDRIKSON

Established in 1892

Directors: V. GUIKAS — J. GUIKAS

PROVISIONS, DECK, ENGINE, CABIN & BONDED STORES

Attend. all French Mediterranean Ports

WAREHOUSE AND HEAD OFFICE:

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

Τό θέμα έπανερχεται εις την έπικαιρότητα, με την περιβόλητη υπόθεσιν τού όχηματαγωγού «Ελ Γκρέκο». Ός γνωστόν, ή έταιρια «Μινώικαι Γραμμαί» έζητησε και έλαβε δάνειον διά την άγοράν του έν λόγω όχηματαγωγού, ύπο τὸν δρόν τοῦ θά εδρομολογείτο μεταξύ Κρήτης — Πατρών — Ιταλίας. «Οταν, δημως, ήρχισεν ή λειτουργία τού σκάφους, ή έταιρια αύθαιρέτως τό έδρομολόγησε μεταξύ Πατρών — Ιταλίας και έγκατέλειψε τήν Κρήτην. Ήγνόσης δέ παντελῶς τάς διαμαρτυρίας και τάς υπόδειξεις τών «άρμοδιών» υπουργείων και τής Νομιματικής Επιτροπής — ή όποια έσπευσμένως είχεν έγκρινει τήν χορήγησην τού δανείου — νά συμμορφωθή πρός τούς δρους τής έγκρισεως. Καὶ ούπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας περιωρίσθη νά διάλωση, διτι άρμοδια νά άνακαλέση τήν παρανομούσαν έταιριαν εις τήν τάξιν είναι ή Πανελλήνιος «Ενωσίς Έφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων, ή όποια δύναται νά άπευθυνθή εις τά κατάληγα δράσαν!

Είναι καιρός, δημως, πλέον, νά άντιληφθούν δλοι οι «Ελληνες — ιδίως ο μέσος πολίτης — διτι ούπουργοι του και τά δραγανά των δέν είναι τίποτε άλλο, παρά άνδρείκελα. Πρόκειται, δηλαδή, διά τούς πρωταγωνιστάς ένός άπεράντου κουκλοθέατρου, εις τό όποιον αύτοί παριστάνουν τούς «Βεληγκέκηδες», χωρις, δημως, νά δύνανται νά δώσουν ούτε τό «έξυλο» πού έδινε ο Βεληγκέκας εις τόν Καραγκιόζη!».

ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ο άριθμός τών παραπλισμένων πετραιοφόρων, λόγω έλλειψεων άπασχολήσεως, έφθασε κατ' Απρίλιον τά 14,9 έκατομ. τον. d.w. (112 σκάφη) τό άνωτερον δριον άπο τού 1979, με 16,5 έκατομ. τον. d.w. (144 σκάφη).

Η κατάρρευσις τών ναύλων διά τά VLCC, έφερεν εις τό τέλος Μαρτίου είς 12 έκατομ. τον. d.w. (93 σκάφη) τό παραπλισμένον τοννάς εις τοιούτον υψος, 4% τού δλου τοννάς πετρελαιοφόρων.

— Τών έπροιον φορτίου σκάφη εις τό τέλος Απρίλιου άνηρχετο είς 312 σκάφη (2.219.000 τον. d.w.) έναντι 334 σκαφών (2.154.000 τον. d.w.) εις τό τέλος Μαρτίου. Τό 1% τού παγκοσμίου τοννάς σκαφών διά ξηρά φορτία.

Τά Νορβηγικά πρώτα: 24 σκάφη, 5,3 έκα-

τομ. τον. d.w. τά Λιβεριανά με 27 σκάφη (3,8 έκατομ. τον.), τά Έλληνικά με 105 σκάφη (2,8 έκατομ. τον. d.w.). Τά Αγγλικά με 21 σκάφη (1,8 έκατομ. τον.). Τά Ισπανικά με 18 σκάφη, 606 χιλ. τον. Τά Ιταλικά με 22 σκάφη, 411.000 τον. Τά Αμερικανικά με 17 σκάφη, 366.000 τον. και τά Παναμαϊκά με 34 σκάφη, 365.000 τον.

Τά μικτά πλοια παραπλισμένα 4 σκάφη, 459.667 τον. εις τό τέλος Μαΐου.

Εις τό τέλος Μαΐου 14 πετρελαιοφόρα, 1,1 έκατομ. τον. έπωλήθησαν πρός διάλυσιν, με σύνολον διά 5 μηνών εις 55 σκάφη, 5,6 έκατομ. τον. d.w.

Δι' ζόλον τό 1980 τά πωληθέντα πρός διάλυσιν πλοια άνηλθον εις 93 σκάφη, 8,6 έκατομ. τον. d.w.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΟΥ ΚΑΜΕΡΟΥΝ

Κατά τάς δηλώσεις τοῦ «Υπουργοῦ Μεταφορών τού Καμερούν», τό 96% τοῦ έξατερικού έμπορίου τής χώρας του διακινεῖται διά θαλάσσης και οί έκ τούτου εισπραττόμενοι ναύλοι εύρισκονται εις συνεχή άναδον. Είναι φυσικό έπομένως διτι ή κυριαρχία και ούλεγχος τών θαλασσών μεταφορών άποτελεῖ τήν μόνην έγγυησιν τής οίκονομικής άνεξαρτησίας τής χώρας.

«Άπο τού 1974 τό Καμερούν έχει συστήσει έθνικήν έταιριαν θαλασσών μεταφορών με αύτόνομον διαχείρισιν, ή όποια έχει τήν μονωπλαίκη έκμεταλλευσιν τών θαλασσών και ποταμών μεταφορών τής χώρας. Ή έταιρια αύτη έκμεταλλεύεται ήδη 6 ίδικά της πλοια και 6 ναυλωμένα.

Έπι διεθνούς έπιπεδου, τό Καμερούν έφαρμδει πρός το παρόν τάς διμερείς ναυτιλιακά συμφωνίας έν ανάμονη ισχύος τού Κώδικος συμπεριφοράς τών Κόνφερενς διά τήν κατά τόν κανόνα 40 — 40 — 20 κατανομήν τών φορτίων. Ειδικώς θημως σον άφορά τά χύδην φορτία τό Καμερούν δέν πιστεύει έπι μιάς παρομοίας συστηματικής κατανομής τού τύπου 40 — 40 — 20, άλλα έπι μιάς λογικής και προοδευτικής συμμετοχής, στηριζόμενης έπι ρεαλιστικής βάσεως, λαμβανομένων υπ' δψιν τών ειδικών χαρακτηριστικών τής άγοράς τών χύδην φορτίων, ήτις κυριαρχεῖται ύπο διεθνών έταιριών έλεγχουσων έν πολλοίς τήν παραγωγήν, τήν μεταφοράν και τήν έμπορίαν τών προϊόντων τούτων.

Η ναυλαγορά

Παρά τήν λήξιν τής άπεργιας τών άμερικανών άνθρακωρύχων, έλαχιστη έσημειώθη βελτίωσις εις τήν ναυλαγορά τών έρημων φορτίων. Οι ναύλοι διά τά φορτία γαιανθράκων άπο Χάμπτον Ρόδες διά τήν Ιαπωνίαν έσταθεροποιήθησαν εις τά 25 δολ. ο τόνος, ένω τά σιτοφορτία άπο Κόλπον διτι Όλλανδίαν (σκάφη πάναμαξ) κρατούνται εις τά 13 δολ. περίπου.

Απογοητευτική ή κατάστασις διά τά τάνκερς, παρά τήν μείωσιν τών τιμών τού άργου πετρελαίου άπο τάς περισσότερας πετρελαιοπαραγωγών χώρων. Ζήτησις τοννάς περιωρισμένην, με ναύλους μή καλύπτοντας τά δξιόδα ταξιδίου διά τά μεγάλα σκάφη.

Τελευταίαι εκτιμήσεις φέρουν τάς Ήνωμένας Πολιτείας με έκτακτως καλήν έσοδείαν σίτου. Ρεκόρ παραγωγής άναμένεται με 73,6 έκατομ. τον. — έννεα έκατομ. τον. ύψηλοτέρα τής περιουσινής περιόδου. Τού άραβοσίτου ή συγκομιδή — πού θά πραγματοποιηθή κατι Όκτωβριον/Νοέμβριον — προβλέπεται έπισης καλή.

Η Ρωσία θά χρειασθή νά εισαγάγη 32-35 έκατομ. τον. δημητριακών, διά τήν τροφήν ίσια τών ζώων, κατά τό έρχομενον έτος. Η

Ρωσική συγκομιδή τού 1980 άνηλθε μόλις εις τά 189 έκατομ. τον. έναντι τών 235 έκατομ. τον. τού 1978.

Η Ρωσία κυρίως έχει άναγκην άραβοσίτου. Ή Αργεντινή έπρομήθευσεν ήδη σίτον.

Νέαι διαπραγματεύσεις θά χρειασθούν μεταξύ Ρωσίας και Ήνωμ. Πολιτειών. Τό ήδη σύμφωνον έκπνει άργα έφετος.

Συνεννοήσεις Ρωσίας/Άμερικής διά τήν άγορά άπο τήν πρώτην σιτηρών. Συνάντησης εις τό Λονδίνον τών άρμοδιών. Όμιλούν περί ένός έκατομ. τόν. σίτου και τριών έκατομ. άραβοσίτου. Όμιλούν, έπισης, περί συμφωνίας άγοράς δημητριακών 10-12 έκατομ. τον. Τούτο έπιδιώκουν οι Ρώσοι, ίνα άποφύγουν τήν σφαγήν τών ζώων.

Οι Ρώσοι θά ζητήσουν μίαν έγγυησιν διτι εις τό μέλλον δέν θά έπιβάλλουν οι Άμερικανοί άπαγρεύσεις.

Άς σημειωθή διτι ή Μόσχα έπέτυχε προμηθευτάς. Ή Γαλλία προσέφερεν 600 χιλ. τον. διά τό 1981. Ό Καναδάς 25 έκατομ. τον. μέχρις Ιουλίου 1986. Ή Αργεντινή προσέφερεται νά φθάση τά 7 έκατομ. τον. δημητριακών άπο τώρα μέχρι τό 1984.

Έν τώ μεταξύ ή Ρωσίκη παραγωγή δέν θά φθάση τά 200 έκατομ. τον. (179 έκατομ. τό 1980) παρά τάς προβλέψεις τών 210—215 έ-

Τό Σχόλιον τού 15θημέρου

Βεβαίως ή έπι τής ιστιοφόρου ναυτιλίας δράσις τών αίμοσταγών πειρατών και λαθρεμπόρων με τά κρησφύγετα και τούς ηθσαυρούς τών έρημονσιδών, έχει χαραχθεί ζωηρά εις τήν φαντασίαν μας. Τό κακόν είναι διτι έπιστεύμεν πώς ήσαν μόνον εις τήν φαντασίαν μας. Ένω συμβαίνουν δυστυχώς εις τήν καθημερινή πραγματικότητα τών θαλασσών μας.

Αι άπο τθαλάσσης ληστρικαί έπιδρομαί εις τό Λάγος τής Νιγηρίας, δηπο πολλά έλληνικά πλοια άναμένουν με άγωνίαν τήν σειράν έκφορτώσεως, έχουν καταντήσει άληθη μάστιξ, κατ' ούδεν ύστερούσαι τής μάστιγος τών κουρσάρων τής Μπαρμπερίδης ή τών άκτων τής Κίνας.

Άλλα και εις τό διά θαλάσσης λαθρεμπόριον δέν θετερεί ή έποχη μας. Διαβάζομεν, έπι παραδείγματι, διά τό δράμα τού Παναμαϊκού μότοροπι ανοικτά τής Κερκύρας. Ήρλανδός πλοιαρχος, Φιλιππίνεζος μηχανικός, «Αγγλος άσυρματιστής, Γιουγκοκοσλάβος ναύκληρος και «κάθε καρυδίδας καρύδι» (άπο τών Φιλιππίνων μέχρι τής Σιέρα Λεόνε) τό κατώφερον πληρωμα. Δέν γνωρίζομεν έναν ήτο μονόθημασ ο πλοιαρχος με τόν χαρακτηριστικόν — τύπου Νταγιάν — μαύρον έπιστεύμενον εις τόν άριστερόν άφθαλμόν, άλλα γνωρίζομεν διτι ή πανσπερματική σύνθεσιμον τού πλοίου του έλαχιστα διέφερε τών «μπουκανιέρων» τής Ισπανίδας.

Πρό θλίγων δεκαετιών, ένας ιστορικός τής πειρατείας έγραφεν διτι: «πρέπει νά πιστεύμενον διτι ή έξαφάνισης τών πειρατών, είναι δριστική. Και μολονότι ο κόσμος έστερήθη ένός στοιχείου γραφικότητος, είναι δύσκολον νά θρηνήση κανείς τήν έξαφάνισίν των».

Έν έζη σήμερον ο ίδιος ιστορικός θά προσέθετεν άσφαλως έν ακόμη κεφαλαιον εις τό δργον του. Θά τό άφιέρωνε εις τούς πειρατές τού Λάγος και τούς λαθρεμπόρους τής Μεσογείου. Και θά κατέληγε με τόν άφορισμόν: «πρέπει νά πιστεύμενον διτι ή έξαφάνισης τής πειρατίας ούδεποτε ύπηρξεν δριστική».

κατομ. τόννων.

Η Αύστραλια πρόκειται νά συνάψη συμφωνίαν με τήν Αίγυπτον διά τήν προμήθειαν, κατά τήν προσεχή πενταετίαν, ένός έκατομ.. τον. σιτηρών έτησίως, με έναρξην άπο τού τέλους τού 1981.

Η άξια τών άμερικανικών έξαγωγών πρός τήν Κίναν, κατά τό πρώτον τρίμηνον τού διότος, άνηλθεν εις 1,18 δισεκ. δολλάρια, έναντι 774,8 έκατομ. πρό έτους. Αυξησις 53%.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαουλη — Πειραιεύς
Τηλ.: 4516.439

Ένοικιαζονται με πλήρη κλιματισμόν:

Το Ίσογειον M2 300 και ο ημιοροφος M2 300.

πίσης, αι άμερικανικα εισαγωγαι άπο την Κίναν ηγήθησαν κατά 84%, εις τα 378,7 έκατομ. δολάδρια.

Η χειροτέρα άπο πολλών έτων ξηρασία που έπληξε την Κίναν, έπρεασε δυσμενώς την συγκομιδήν της χειμερινής και έαρινής σποράρις δημητριακών, άναφέρει τό Πεκίνον. Αι βροχαί πού έσπειωθησαν εις τα μέσα Μαΐου έλαχιστα έβοήθησαν την κατάστασιν. Φόβοι έκφράζονται ότι ή έφετεινή συγκομιδή θά είναι κατωτέρα της περιουνής των 380 έκατομ. τόν., ήτις ύπελειφθη της του 1979 κατά 14%. Η κατασκευή μεγάλων άρδευτικών έργων κρίνεται άναγκαία, έαν τό Πεκίνον έπιθυμει νά ίση βελτιουμένην την συγκομιδήν της χώρας.

Εις 8,8 έκατομ. τον. σιτηρών, θά χρειασθή νά εισαγάγη ή Κίνα άπο τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας.

Κατά τούς 'Ιάπωνας, 350 πλοια άναμένουν εις τούς Κινεζικούς λιμένας πρός έκφροτωσιν. 'Αντιμετωπίζεται ή έπιβολή έπιναυλου διά τούς πρός Κίναν προορισμούς. Οι λιμένες της Σαγκάης και τού Τιεντσίν είναι οι περισσότερον θιγόμενοι. Οι λιμένες της Καντόνος, Ταλέν και Ταιγκτάο έχουν μικροτέραν συμφόρησιν.

Σκάφη διά μεταφοράς γαιανθράκων άπο τό Χάμπτον Ρόδος ναυλώνουν άθρως οι 'Ιάπωνες. Τά Πάναμαξ προτιμώνται. Πάντως τό συμφωνητικόν της λήξεως της άπεργίας θά χρειασθή μήνα διά την έπικύρωσιν του.

Εις τα μέσα 'Ιουνίου, δνω τών 20 άνθρακοφόρων σκαφών έτελουν έναν άναμονή εις τόν λιμένα Νιουκάστλ της Αύστραλιας. 'Η στροφή τών 'Ιαπώνων φορτωτών πρός τήν Αύστραλιαν, κατόπιν τής άπεργίας τών άμερι-

κανών άνθρακωρύχων, έδημιούργησε τήν συμφόρησιν.

Τό Κουβείτ συνέστησε νέαν έταιριαν διά τήν έκμετάλλευσιν τάνκερ και μπάλκ κάρριερς. "Αγγωστον εισέτι πόθεν θά προμηθευθή τά πλοια.

'Υποτιμώνται τά πετρέλαια. Πρώτη ή Νιγηρία προσφέρει ύποτιμησιν δύο δολ. τό βαρέλιον. 'Ο 'Ισημερινός άπο 36 δολ. εις 33 και ή Βρετανική 'Εθνική Πετρελαίου εις τα 37,25 δολ. Αι υποτιμήσεις ήρχισαν άφοτου ή Διάσκεψη τής Γενεύης δέν έπετυχε τήν ένονοισιν τών τιμών. 'Η υποτιμήσις είναι γενική.

"Ας σημειωθή διτή ή Σαουδική 'Αραβία, ήτις παράγει τό 40% τών χωρών τής ΟΠΕΚ τιμολογει εις τα 32 δολ. τό βαρέλιον. Τό Μεξικόν και άλλοι άκολουθούν.

'Η υποτιμήσις άποδιδεται εις τήν ύπερπαραγωγή, άνερχομένην εις 3 έκατομ. βαρέλια ήμερησιώς, ένω ή ζήτησις ύποχωρει. 'Η παραγωγή ήδη περιορίζεται κατά 10%.

'Από τάς έξελιξεις: 'Ιάπωνες πρόκειται νά μετατρέψουν ένα τού 1967 μότορ τάνκερ 80.000 τόν. d.w. εις γαιανθρακοφόρον, μέ κόστος 2,4 δισεκατομ. γινέν. Και προκαλείται τό έρώτημα: Πού θά καταλήξη ή πληθωρισμός τών μπάλκ κάρριερς, διν τό 'Ιαπωνικόν αύτό παράδειγμα εύρη μιμητάς.

'Η τύχη τών μεγάλων — VLCC — δεξαμενοπλοίων τίθεται έναν άμφιβόλω. 'Η τιμή των πρός διάλυσιν γύρω τών 140 δολ. κατά τόννον έλαφρού έκτοπίσματος (4 έως 4,5 έκατομ. δολ. κατά σκάφος) διναντι τών δνω τών 200 δολ. κατά τόννον πρότερον. Και προβλέπεται διτί μόλις γύρω τών 100 δολ. τόν τόννον θά πληρώνονται εις τό τέλος τού έτους, έαν ή πρός τά κάτω τάσις συνεχισθή.

Μειώνουν τούς στόλους τών δεξαμενο-

πλοίων ή B.P. και ή 'Ολλανδική Σέλλ, έξ αιτίας τής περιωρισμένης ζητήσεως πετρελαίων και τής ύπερπροσφοράς τοννά πετρελαιοφόρων.

'Η B.P. έπωλησε ήδη πέντε πλοια κατά τό τρέχον έτος και προσφέρει ένα άκομη πρός πώλσιν. Εις τά παληθέντα περιελαμβάνοντο και δύο σούπερ-τάνερ τών 220.000 τον. Τώρα δι στόλος τής έταιριας συνίσταται άπο 53 σκάφη, τά οποια προβλέπεται νά έχουν μειωθει εις 46 πρό τού τέλους τού έτους.

Κατά τό πρώτον τρίμηνον τού 1981, τά κέρδη τής B.P. έμειωθησαν κατά 20% έναντι τής άντιστοιχου περιόδου τού προηγουμένου έτους, εις 395 έκατομ. λίρας 'Αγγλίας. 'Η μείωσις αύτή τών κερδών ώφελετο, κατά κύριον λόγον, εις τάς ζημίας τού ναυτιλιακού κλάδου τής έταιριας.

'Η Σέλλ, έπίσης, προγραμματίζει τήν έκποίησιν τού ένδος-τρίτου τού έκ 35 δεξαμενοπλοίων στόλου της. Θά πωληθούν, κατά προτίμησιν, τά σούπερ τάνκερ.

"Αντιθέτως, ή 'Έδον, ή μεγαλύτερα έταιρια πετρελαίων τού κόσμου, έδήλωσεν διτί δέν προτίθεται νά έκποιηση κανένα άπο τά 140 δεξαμενόπλοια τού στόλου της.

Κατά τό IMKO άλλα τά τάνκερ δνω τών 70.000 τόν. d.w. εισπλέοντα εις 'Αμερικανικούς λιμένας, πρέπει νά είναι έφωδιασμένα μέ καθαριστήρα διά τά κενά φορτίου τάνκς, μέ σύστημα άδρανούς άεριού και καθαρισμού άπο άκαθαρτον πετρέλαιον. Προβλέπονται και πρόστιμα μέχρι τών 25 χιλ. δολ. ή και άρνηθούν τόν εισπλούν εις τούς άμερικανικούς λιμένας.

Μεταξύ άσφαλιστών και τών όργανισμών ταξινομήσεως ήγέρθη τό ζήτημα τής έννημερώσεως τών πρώτων έπι τής καταστάσεως τών πλοίων. Οι έφοπλισταί — λέγουν οι άσφαλισταί — άποφεύγουν νά γνωρίσουν εις τούς άσφαλιστάς τήν κατάστασιν τών πλοίων των.

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



ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ ΑΕ.

ΙΑΣΟΝΟΣ 6

ΠΕΙΡΑΙΕΣ



**SOLEMARE
SHIPPING Co.**

SHIPBROKERS

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

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

Tó Nauágio

Toú k. G. KARAMALAKH

Πονέντες. Πλώρη γιά Κόντινεντ. Στό υψος της Μασσαλίας. Ο άσυρματος πού μού λέγε πώς οι συνάδελφοι του τόν φωνάζουν «Δάσκαλο», είχε καβατζάρει τά πενήντα.

Θυμήθηκα χθές τό γιόρτα πού μού χει συμβούλεψε «πιάσε ένα μπουγέλο, γιόμιστο θάλασσα και πιές, έτσι θά σου περάσει ή ναυτία.» Μέ τό δείλι σήμερα τού πάνω μού πέρασε. «Ηπιες Θάλασσα; Όχι;» μέ κοίταξε παράξενα πού δέν δάκουσα τή συμβούλη του.

Τά γκρίζα του μαλλιά κάναν τό πρόσωπό του άκομα πιό συμπαθητικό. Δόκιμος έγώ, δάκουσα τόν καπετάνιο νά τόν φωνάζη στή βαρδίδια. Ψυλιάστηκα πώς κάτι παλήθ θά λέγαν και ζύγωσα. Δέν λάθεψα σάν δάκουσα τόν γελαστό καπετάνιο «άντε λοιπόν θά τό πείς!»

Ο «Δάσκαλος» κοίταξε πλώρη κει πού σκάγαν τά κύματα και σά ξεδιάκρινε κάτι μέτοις άφρούς άρχισε:

«Ήταν γερό σκαρί. Λίγα χρόνια μετά τόν πόλεμο. Κροσσάριζε συχνά τόν Ειρηνικό. Ο Καπετάνιος, ήταν λέσι, μέ τόν πόλεμο σέ Λίμπερτο. Θάχαν τέσσερις μέρες πού άφησαν τόν Παναμά δια πέσαν σέ παρακλάδια τυφώνα. Δέν ήταν ή πρώτη φορά.

Τόχαν πάρει συνήθειο. Γι' αύτό γινώριζαν καλά πώς τό καράβι δέν πούλαγε τήν πίστη πού τούχαν. Άπο τίς πρώτες ώρες κιόλας ή θάλασσα ζωντάνευε δάχημα. «Οση δύμας πίστη και νάχαν στό βαπόρι, τό μικρόβιο τού φόβου φώλιασε μέσα τους.

Σιγά σιγά τό μικρόβιο τούτο πολλαπλασιάζονταν. Μπάς κι ή θάλασσα ξεγέλασε τή μοιρά τους; Μά καί πάλι άν ήταν έτοις τί μπορούσαν νά κάνουν; Μπά, είναι γερό σκαρί. «Άν πάλι είναι τής μοιράς...

Σύχαζαν κάπως μέ τή σκέψη αύτή τής άδυναμίας τους. Τή δεύτερη μέρα μέ τό χάραμα τό δελτίο είχε δάχημα νέα. «Αλλαξε πορεία δι τυφώνας. Θά πέρναγε δύδοντα - έκατο μίλια από τήν πλώρη τους, αύριο τέτοια ώρα, διν συνέχιζαν μέ τίς στροφές πού χαν. Τρείς φορές προσπάθησαν νά άλλάξουν πορεία. Δέν τά κατάφεραν. Κουπαστριζάνεται έπικινδυνα. Κόψαν κι' άλλο. Όρταρισαν. Άπο τό πρώτο ούρανος μέ τά μελανά σύννεφα μαύριζες τίς ψυχές τους.

Πού θά κατέληγαν; Ο άσυρματος είπε πώς ήταν μονάχοι. Κανείς τριγύρω! Κοιτούσαν τά μαύρα σύννεφα πού κατέβηκαν χαμπλά χαμένοι στήν ομίχλη τού άφρού. Ναι, είπαν έτσι θάταν ή βιβλική καταστροφή τού κόσμου. Και νάναι μονάχοι!

Τί ήταν νά τούς λάχη τέτοια δοκιμασία; Η άνησκα σά βροχή κρεμάστηκε στά πρόσωπά τους. Κανείς δέ ζύγωσαν καθρέφτη, δοι άξοντος. Πού νά βρης δύναμη νά ξουριστής; Αν τή στιγκή έκεινη...

Τό άπόβραδο ούρανος πού πήγαν νά ήρεμησουν από τή σκληρή δοκιμασία κάτι

μιά μέρα από τήν πρύμνη τους. Κι είχαν ίδια πορεία και γερή μηχανή! Ή άστραπή τής είδησης έφτασε νά φωτιστούν τά πρόσωπά τους και νά σκάση ένα μικρό χαμόγελο. Δέν ήσαν μονάχοι μέ τά στοιχειά τής φύσης, πρύμνα μιά μέρα άπόσταση πάλευε μιά έλ-πίδα!

Ο καιρός γίνεται φαρμάκι. Σκαμπανέβαζαν και ξενέριζε ή προπέλα. Ή μηχανή τραντάζονταν.

Ο καπετάνιος έκανε σύγκριση τή χονδρή αύτή θάλασσα μ' άλλες πού πέρασε. Αύτή ήταν ή πιό άγρια. Η πλώρη σκεπάζονταν από τήν θάλασσα, περίμεναν νά ξαναβγή... περίμεναν. Νάτη! Περήφανη, σάν δύο που κουνάνται τή χαΐτη του, έδιωχνε τά νερά στίς δύο μπάντες. Εύτυχως δύλα ήτανε κοτσαρισμένα γερά.

Μά ο καιρός άγριευε δύοενα και δέ κάτεχε από λύπηση και παρακάλια. Τό γέλιο τού άγρεα έμπαινε μέ σαρκασμό σφυρίζοντας στά αύτιά τους. Ανατρίχιαζαν.

Τό βράδυ άλλακερη η θάλασσα φωσφόριζε από τά μανιασμένα κύματα, πού σκεπάζονταν μέ τούς άφρούς. Δέν ήταν η θάλασσα πού γνώριζαν, τόση μανία! Καί τό δελτίο τόλεγε ξερά, δέν έσπαγε.

Τό πλήρωμα κι ο καπετάνιος αύτό πού είδαν δέ θά μπορέσουν νά τό ξεχάσουν ποτε.

Ξάφνοι ή χαρούμενη και συνάμα τραγική φωνή τού άσυρματού έκανε τίς χορδές τών ψυχών τους νά πάλλονται άκανόνιστα. «Τούς έστειλα σήμα, τους έστειλα σήμα έρχονται...»!

Τό πλήρωμα κι ο καπετάνιος αύτό πού είδαν δέ θά μπορέσουν νά τό ξεχάσουν ποτε.

Ξάφνοι ή χαρούμενη και συνάμα τραγική φωνή τού άσυρματού έκανε τίς χορδές τών ψυχών τους νά πάλλονται άκανόνιστα. «Τούς έστειλα σήμα, τους έστειλα σήμα έρχονται...»!

Τό πόδια του πιά είχανε μπει στό νερό διά πάντα άνατριχιασαν σάν είδαν τή φοβερή μεταμόρφωσή του, τά μαύρα μαλλιά του μέσα σε μάτι στηγμή γίναν κάτασπρα.

Κούνησε τά χέρια του άπελπισμένα ξεφωνίζοντας.

«Πήγε τή γυναίκα του και τά παιδιά μου πώς τούς άγαπω...» και χάθηκε στή δύνη.

Έμεινα κοκκαλωμένος μέ τήν άφηγηση τού «Δάσκαλου». «Όταν κοιτάζοντας τό ρόλο του «τό δελτίο», είπε, και μπήκε βιαστικά στό άσυρματο. Δέν τόν ρώτησα ποτε μερικές άποριες πού είχαν από αύτή τήν ιστορία, διάλογος ήταν τίς άπαντησεις τίς άποθετω.

«Άς είναι έτοι.

Έτη χρόνια άργοτερα τό «κανάλι τής χαράς σε ράδα τής δυτικής Αφρικής, δάκουσα κάποιον νά άφηγείται μάτι ιστορία γιά κάπου στήν Ιαπωνία. Στό τέλος άκούστηκε μά δάλη φωνή «μπράβο τά λές πολύ ωραία... «Δάσκαλε!»

«Άπο τότε δέν έχω άκούσει τίποτε γιά αύτόν. Ισως νά είναι πιά άπομαχος, Ισως μπαρκαρισμένος και νά λέη σ' δάλους μάτι νέα ιστορία.

KARAMALAKHES GIORGOS

PHONES: 675-4321, 323-0064

TELEX: 87517

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

CABLE ADDRESS

SMYRNIODIS BALTIMORE

BALTIMORE, MD. 21231

‘Η ἀλληλογραφία μας

ΜΙΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΠΕΜΕΝ

‘Από την διοίκηση της ΠΕΜΕΝ ἐλάβομεν τὴν κατωτέρῳ ἐπιστολήν τὴν ὅποιαν καὶ δημοσιεύουμε διά νά συναγάγουν οἱ ἰδιοὶ οἱ μηχανικοὶ τὰ συμπεράσματα πού ἀφήνει:

Κύριε Διευθυντά,

Μέ πολὺ λύπη διαπιστώνουμε διά δέν ξεχάσατε νά ρίξετε τῇ λάσπη κατά τῆς ὄργανωσής μας, περιγράφοντας τῇ συγκέντρωση πού ἔγινε στά γραφεία μας γιά τὴν ἀπεργία σάν «παγερά», γιά νά μειώσετε τὸ πραγματικό παλμό ἐνθουσιασμοῦ πού παρουσίασε καὶ τὴν ἀκλόνητη ἀπόφαση τῶν μηχανικῶν ν' ἀγωνιστοῦν γιά τὰ δίκαιά τους.

Οἱ πληροφοριοδότες σας δέν σάς τὰ μετέδωσαν σωστά, γιά νά φανοῦν ἀρεστοὶ στοὺς προστάτες τους. ‘Η δημοσιογραφική δεοντολογία ἐπιβάλει στίς περιπτώσεις τῶν συγκεντρώσεων αὐτῶν νά στέλνετε συντάκτη γιά νά κάνει τὶς διαπιστώσεις του πού ἐπώνυμα θά τὶς ἔγραφε στὸ περιοδικό σας.

Ἐσεῖς κάνετε κάτι ἀλλο, πιστέψατε στοὺς γνωστούς πληροφοριοδότες, θαμώνες τῶν ἐφοπλιστικῶν διαδρόμων.

Αὐτά γιά τὶς πηγές τοῦ σχολίου σας.

Καὶ τώρα γιά τὴν ἀπεργία μας. ‘Η ΠΕΜΕΝ ἀπόφασισε τὸν ἀπεργιακὸ ὄγκων ὑστερά ἀπό τὴν στείρα ἀδιαλλαξία τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τὶς εἰσηγήσεις μας στὸ ΥΕΝ γιά τὴν συνέχιση τῶν διαπραγματεύσεων. Χρησιμοποιεῖ τὴν ἀπεργία σάν νόμιμο μέσο πού παρέχουν οἱ νόμοι καὶ τὸ Σύνταγμα στοὺς ἐργάζομένους γιά νά ὑπερασπίσουν τὰ ἐπαγγελματικά τους δικαιώματα.

‘Η διοίκηση τῆς ΠΕΜΕΝ πού ἔχει τὴν ἐπαφή μὲ τὶς χιλιάδες τῶν μηχανικῶν, σάς διαβεβαίωνται διτι, παρὰ τὰ ὑπουλα μέσα πού χρησιμοποιεῖ ἡ ἐργοδοσία, οἱ μηχανικοὶ ἔχουν ἀνεπτυγμένο τὸ αἰσθήμα τῆς εὐθύνης, τῆς αὐνέπειας καὶ τῆς ἀγωνιστικότητας. Δέν δέχονται μαθήματα, γιατὶ ἔρουν πολὺ καλά τὸ ἄπ' τοῦ λύκου τὸ στόμα δέν βγαίνουν μελωδίες...

‘Η στάση τῶν μηχανικῶν, δημοσιεύεται διαβεβαίωνται διτι, παρὰ τὰ ὑπουλα μέσα πού χρησιμοποιεῖ ἡ ἐργοδοσία, οἱ μηχανικοὶ ἔχουν ἀνεπτυγμένο τὸ αἰσθήμα τῆς εὐθύνης, τῆς αὐνέπειας καὶ τῆς ἀγωνιστικότητας. Δέν δέχονται μαθήματα, γιατὶ ἔρουν πολὺ καλά τὸ ἄπ' τοῦ λύκου τὸ στόμα δέν βγαίνουν μελωδίες...

‘Η στάση τῶν μηχανικῶν, δημοσιεύεται διαβεβαίωνται διτι, παρὰ τὰ ὑπουλα μέσα πού χρησιμοποιεῖ ἡ ἐργοδοσία, οἱ μηχανικοὶ ἔχουν ἀνεπτυγμένο τὸ αἰσθήμα τῆς εὐθύνης, τῆς αὐνέπειας καὶ τῆς ἀγωνιστικότητας. Δέν δέχονται μαθήματα, γιατὶ ἔρουν πολὺ καλά τὸ ἄπ' τοῦ λύκου τὸ στόμα δέν βγαίνουν μελωδίες...

‘Η στάση τῶν μηχανικῶν, δημοσιεύεται διαβεβαίωνται διτι, παρὰ τὰ ὑπουλα μέσα πού χρησιμοποιεῖ ἡ ἐργοδοσία, οἱ μηχανικοὶ ἔχουν ἀνεπτυγμένο τὸ αἰσθήμα τῆς εὐθύνης, τῆς αὐνέπειας καὶ τῆς ἀγωνιστικότητας. Δέν δέχονται μαθήματα, γιατὶ ἔρουν πολὺ καλά τὸ ἄπ' τοῦ λύκου τὸ στόμα δέν βγαίνουν μελωδίες...

‘Η ΠΕΜΕΝ προχωρεῖ στὸν ὄγκων γιά τὴν βελτίωση τῆς θέσης τῶν μελῶν τῆς. ‘Έάν σάς ἐνδιαφέρει ἡ ἀνάσταση πού δέν προέλθει ἀπ' τὴν ἀπεργία τῆς ΠΕΜΕΝ ν' ἀπευθύνετε στοὺς ἐφοπλιστές γιά νά τοὺς πειστεῖ νά ικανοποιήσουν τὰ δίκαια αἰτήματά μας βγάζοντας ἀπ' τὸ χρηματοκιβώτιο τους πολὺ λίγα. ‘Ολα τὰ ὄλα πού ἀφήνετε νὰ καταλάβουν οἱ μηχανικοὶ στὴ περίπτωση πού δέν ἀπεργήσουν εἶναι ἔκ τοῦ πονηροῦ!.

Πιστεύουμε διτι, ἡ τακτική σας ἀπέναντι στὴν ΠΕΜΕΝ καὶ εἰδικά στὸν ἀπεργιακὸ τῆς ἀγώνα θά είναι πιστικέμενη.

Θά θέλαμε νά σᾶς ὑπενθυμίσουμε διτι, ἡ ἐπιστολὴ αὐτῆς εἶναι ἡ δεύτερη. Τὴν πρώτη ἐπιστολὴ Α.Π. 831/Φ.1/9.6.81 δέν θελήσατε νά τὴν δημοσιεύσετε. ‘Ισως νά μήν σάς ἐνημέρωσαν γιά τὴ ληψὴ τῆς οἱ συνεργατες σας. Πάντως ἐμεῖς είμαστε υποχρεωμένοι, ἐφ' δ-

ον ἐσεῖς δέν τίς δημοσιεύετε, νά τίς παραθέσουμε στὸ περιοδικό μας γιά νά ἐνημέρωσούν οἱ μηχανικοὶ γιά τὸ ρόλο πού παίζει ὁ καθένας μας στὰ προβλήματα τῶν ἐλλήνων ναυτεργατῶν.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΑΘΑΝ. ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ Α'
ΝΙΚ. ΚΑΛΑΜΑΚΗΣ

Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ Β'
ΓΡΗΓ. ΤΟΥΓΛΙΔΗΣ

Σημ. Συντ.: Λαπούμεθα ειλικρινά πού δέν παρευρέθη συνεργάτης τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἰς τὴν συγκέντρωσιν αὐτῆς. Διότι τότε ἡ διοίκηση τῆς ΠΕΜΕΝ δέν θά τολμούσε νά ισχυρισθῇ αὐτά πού ισχυριζεῖται εἰς τὴν ἐπιστολὴν τῆς, διότι πράγματι οἱ συγκεντρώθεντες, περὶ τὰ ἑκάτο δότα, ὑπεδέχθησαν μέ παγερότητα τὴν ἀναγγελίαν τῆς ἀποφάσεως διά τὴν κήρυξιν ἀπεργίας. ‘Επισημάνομεν τὴν τακτικὴν τῆς διοίκησεως τῆς ΠΕΜΕΝ νά θεωρῇ τοὺς μή προσκειμένους εἰς αὐτὴν μηχανικούς ὡς «θαμῶνες τῶν ἐφοπλιστικῶν διαδρόμων», πράγμα πού θυμίζει παρωχημένας ἐποχάς τάς όποιας δότοπος προσπαθεῖ καὶ θέλει νά ξεχάσει. Καὶ κάτι ἀκόμη, διοτι γνωρίζουν καὶ ίδιας οἱ ναυτικοὶ τοὺς πραγματικούς ἀγώνας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διά τὴν βελτίωσιν τῆς θέσης τῶν ναυτικῶν μας εἰς τοὺς όποιους βεβαίως συμπεριλαμβάνεται καὶ ἡ τάξις τῶν μηχανικῶν μέ τὴν παραλληλὸν ὑπαρξίν μιᾶς ἀνθούσης Ναυτιλίας διά τὸ γενικωτέρον καλόν τοῦ πόπου αὐτοῦ. Οὕτω, ἐξακολουθούμε νά ἐλπίζωμε διτι, οἱ μηχανικοὶ μας δέν θά παρασυρθούν, θά διατηρήσουν τὴν ψυχραμίαν των καὶ θά πράξουν ἐκείνο τὸ σποῖον ἐπιβάλλει τὸ καλώς ἐννοούμενον συμφέρον τῶν διά νά μή προκαλέσουν δεινά δχι μόνον εἰς ἐσαυτούς ἀλλά εἰς τὸ σύνολο τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας. ‘Εν κατακλείδι, μαθήματα δημοσιογραφικῆς δεοντολογίας δέν δύναται νά μᾶς δωσει διτι, διοίκησης τῆς ΠΕΜΕΝ.

«ΠΡΙΝ ΕΙΝΑΙ ΑΡΓΑ»

Κύριε Διευθυντά,

Διάβασα στὸ τεῦχος σας τῆς 15.6.81 τὴν ἀπάντηση τοῦ κ. Ι. Βασιλειάδη σχετικά μέ τὸν χρόνο πού ἀπαιτεῖται γιά τὴν διοίκηση νηολόγηση πλοίου στὸν Πειραιά. Καί, βέβαια, ἔχω διαβάσει καὶ τὸ σχόλιο σας τῆς 1.5.81 μέ τὸν τίτλο «ΠΡΙΝ ΕΙΝΑΙ ΑΡΓΑ».

Λυπάμαι, λοιπόν, διαίτερα γιατὶ ὁ κ. Βασιλειάδης, ἵσως ὑστερά ἀπό «ὑπηρεσιακή ἐνημέρωση» ἀπλῶς ἐπαναλαμβάνει τὴν διαδικασία καὶ, τὸ όποιο καὶ πιό σοβαρό, εἶναι ύπερ τὸ δέον αἰσιόδοξος.

Ζητῶ συγγνώμη γιά τὴν μακρηγορία μου

καὶ... ἀρχίζω:

(A) Πρώτα ἀπό δλα χρειαζόμαστε δριστική νηολόγηση γιατὶ μόνο ἔτοι εἶγράφεται υποθήκη, πράγμα πού συμβαίνει 99 φορές στὶς 100.

(B) ‘Η διοίκηση νηολόγηση προϋποθέτει τίτλο κυριότητος (ή τουλάχιστον ἀντίγραφο του) δηλαδή, συνήθως, τὸ Bill of Sale. ‘Άλλα πόσοι πωλητές δίνουν τίτλο κυριότητος πρὶν πάρουν τὰ χρήματα; ‘Οπότε ἡ διαδικασία ἀρχίζει μετά τὴν ἀνταλλαγὴ χρημάτων/τίτλου καὶ διαρκεῖ:

1 ημέρα γιά τὸ σημείωμα (σχέδιο ἀπό νηολόγο, γράψιμο ἀπό ἐνδιαφερόμενο, παραβολή καὶ ὑπογραφή ἀπό νηολόγο — καὶ αὐτὸς διάρχεις πρωτοκόλλος πρωτοκόλλος).

2 ημέρες γιά τὴν διασάφηση τοῦ τελωνείου.

2 ημέρες γιά τὴν νηολόγηση (πάλι σχέδια ἀπό νηολόγο, γράψιμο ἀπό ἐνδιαφερόμενο, παραβολή καὶ ὑπογραφή ἀπό νηολόγο).

Σύνολο 5 ημέρες. Καὶ: 1-2 ημέρες ἀκόμα γιά νά σταλοῦν τὰ δγγαραφα στὸ πλοίο, ὅλα αὐτὸς δέν ἀφορά τὸν νηολόγο. Σύνολο 5-7 ημέρες χωρίς ναύλο.

Μήπως ὁ κ. Βασιλειάδης δέν γνωρίζει διτι, οἱ ἐνδιαφερόμενοι δικτυαλογοφούν στὰ γραφεία τους τὸ σημείωμα γιά τὴν διασάφηση, τὸ πρωτοκόλλο καταμετρήσεως καὶ τὴν δέσια ἀσύρματο γιατὶ τὰ νηολόγια δέν προλαβαίνουν;

Μήπως ὁ κ. Βασιλειάδης δέν γνωρίζει διτι, Χριστούγεννα, Πάσχα, Δεκαπενταύγουστο στα γραφεία τους τὸ σημείωμα γιά τὴν διασάφηση, τὸ πρωτοκόλλο καταμετρήσεως καὶ τὴν δέσια ἀσύρματο γιατὶ τὰ νηολόγια δέν προλαβαίνουν;

‘Η πρέπει νά θυμηθῶ τὴν ημέρα πού καθυστεροῦσες ἡ νηολόγηση γιατὶ ὁ κ. Νηολόγος είχε διαταχθεῖ νά πάει γιά... σκοποβολή καὶ ὁ κ. Λιμενάρχης, πού σάν προϊστάμενος θά μπορούσε νά ὑπογράψει τὰ σχετικά δγγαραφα δειπνεῖται στὸ Υ.Ε.Ν.; (καὶ δύμας συνέβη).

Καὶ στὸ κάτω-κάτω τί χρειάζεται ὁ ἐκτελεσθεὶς πού πού δέν είναι κάν στὸν Πειραιά; ‘Οι ἐνδιαφερόμενοι αὐτής σημείους πού πού δέν είναι προστίθεται στὸν στόλο μας. Καὶ πότε ὁ ἐκτελεσθεὶς πού πού δέν είναι προστίθεται στὸν στόλο μας. Καὶ πότε ὁ ἐκτελεσθεὶς πού πού δέν είναι προστίθεται στὸν στόλο μας. Λίγα χαρτόσημα, διασάφηση εἰς τριπλούν, ἀμοιβή ἐκτελεσθεὶς πού πού δέν είναι προστίθεται στὸν στόλο μας. Καὶ κατακλείδι, μαθήματα δημοσιογραφικῆς δεοντολογίας δέν δύναται νά μᾶς δωσει διτι, διοίκησης τῆς ΠΕΜΕΝ.

‘Εκτός, βέβαια, δινένισχόμενη τὴν έθνικη οἰκονομία μέ τὸ νά τρέχουμε στὸ Λονδίνο ή στὴν Νέα Ύόρκη γιά νηολόγηση μιά καὶ τὰ ἀντίστοιχα Προξενικά Λιμεναρχεία νηολόγιον — καὶ παραδίσουν δγγαραφα έθνικότητος κλπ. — σε δύο-τρεις ὥρες; Μήπως γιατὶ ἔκει δέν χρειάζεται ἐκτελεσθεὶς πού πού δέν πολλαχούσιν πολιτικοὶ υπάλληλοι πού δέν ἀπασχολούνται σε ἐντελώς διαχειρίζονται καθήκοντα, δέν μετατίθενται καὶ ἔξασφαλίζουν τὴν διαδικασίαν;

‘Εκτός, βέβαια, δινένισχόμενη τὴν έθνικη οἰκονομία μέ τὸ νά τρέχουμε στὸ Λονδίνο ή στὴν Νέα Ύόρκη γιά νηολόγηση μιά καὶ τὰ ἀντίστοιχα Προξενικά Λιμεναρχεία νηολόγιον — καὶ παραδίσουν δγγαραφα έθνικότητος κλπ. — σε δύο-τρεις ὥρες; Μήπως γιατὶ ἔκει δέν χρειάζεται ἐκτελεσθεὶς πού πού δέν πολλαχούσιν πολιτικοὶ υπάλληλοι πού δέν ἀπασχολούνται σε ἐντελώς διαχειρίζονται καθήκοντα, δέν μετατίθενται καὶ ἔξασφαλίζουν τὴν διαδικασίαν;

FAROS AGENCY 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

νηολόγηση πέρα από τά φυσικά προβλήματα μέ τίς δλαγές, τίς άπειρες όρμοδιότητες και τά λοιπά καθήκοντα τών Προξενικών Λιμεναρχών;

Μήπως πρέπει νά ξανακυττάσουμε τό πρόβλημα τής στελέχωσης ένος ύπουργειού με τεχνοκράτες και δχι άπο ένα στρατιωτικό σώμα;

Καὶ αὐτά μόνο γιά τήν «νηολόγηση» από δλα τά σοβαρώτατα θέματα πού έθιξε τό σχόλιο τών «Ναυτικών Χρονικών» μέ τόν πολύ σωστό τίτλο «ΠΡΙΝ ΕΙΝΑΙ ΑΡΓΑ».

ΦΙΛΙΚΩΤΑ
ΓΙΩΡΓΟΣ ΛΑΖΑΡΑΤΟΣ
Δικηγόρος

Πειραιεύς, 17 Ιουνίου 1981.

ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΝ ΣΩΜΑ

Άγαπητή κ. Διευθυντά,

Έδιβάσασα μέ μεγάλο ένδιαφέρον τό σχόλιόν σας «Λ.Σ. καὶ ή Ναυτιλία και μπορώ νά πώ δι τή διατυπωθείσα πρότασις ήτο διά πολλούς μία εύχαριστη ἐκπλήξις.

Αἱ σχετικαὶ ἐπιστολαὶ διαμαρτυρίας πού ἐπακολούθησαν θά πρέπει νά άναμενοντο και μού θυμίζουν τό σχετικόν «μή μού τούς κυριαρχούς τάρατε».

Θά ηθελα με τήν εύκαιριαν αὐτή νά ἀπαντήσω σέ σχόλιο τής ἐπιστολῆς τού κ. Π. ΣΑΡ.ΛΗ πού δημοσιεύθηκε στό τεύχος σας τού Ιουνίου.

Ούδεις νομίζω όμιλει περί ἀφαιρέσεως ὄρμοδιότητων ἀπό τό YEN. Ή παρούσα κάθετος ὄργανωσις βεβαιώς είναι ορθή ἀλλά είναι πολὺ δύσκολον διά κάποιον πού ζει τά πράγματα ἀπό κοντά νά ἀντιληφθῇ πῶς είναι δυνατόν τά στελέχη τού Λιμενικού Σώματος παρ' δλην τήν σκληράν ἐργασίαν των νά ἀντοποριθοῦν εἰς τό εύρυταν φάσμα τών προβλημάτων λειτουργίας τών συγχρόνων ποντοπόρων πλοίων πού είναι ἀπόροια τής υψηλής τεχνολογίας τών.

Οι δνθρωποι αὐτοί στήν καλύτερη περίπτωση έχουν ένα διπλωμα Σχολής Θεωρητικών Ἐπιστημών (συνήθως Παντείου ή Βιομηχανικής), μίαν δλιγόμηνον ἐκπαίδευσιν εἰς τάς Σχολάς τού Λ.Σ., μίαν δλίγων ἐβδομάδων ἐνημέρωσιν ἐπί ἐμπορικού πλοίου δταν είναι δόκιμοι και μίαν δλιγάρων ἐμπειρίων κατά τάς ἐπισκέψεις τών ἐπί πλοίων διά τήν ἐπίλυσιν διοικητικών θεμάτων ή ἔθιμοτυπικών ἐπιβεβαρήσεων.

Τό δτι έχουμε ἐπικυρώσει προσφάτως ἐξαιρετικά σημαντικούς κανονισμούς τού IMCO σχετικά μέ τήν ἀσφάλεια τής ναυσιπλοίας δέν ἀποτελεῖ ἐπιτυχίαν ἀλλά θά πρέπει νά προκαλεῖ λύπην τό γεγονός δτι κατά τήν διάρκειαν τών ἑτάν τής δεκαετίας τού 70 δταν οι κανονισμοί αὐτοί συνεζητοῦντο ἡ συμμετοχή και ἐπιρροή τής Ελλάδος, τής μεγαλυτέρας ναυτιλίας τού κόσμου, εἰς τήν διαμόρφωσιν τών κανονισμών αὐτών ήτο ἀσήμαντος.

Ἄποδειξις είναι δτι και τώρα ἀκόμη μετά τήν 1ην Ιουνίου ὅποτε οι περισσότεροι ἔξ αυτών τών κανονισμών έχουν τεθεῖ εἰς ἰσχύν, πολὺ μικρός ἀριθμός Έλληνικών ἐταιριών γνωρίζουν λεπτομερείας διότι ούδεις ἐπίσημος φορέας τάς έχει μελετήση και ἀσχοληθῆ σέ βάθος.

Εἰς τάς περισσότερας περιπτώσεις πού ἐζητήθησαν διευκρινήσεις ή ἀπάντησης ήτο δέν γνωρίζουμε περί τίνος πρόκειται, ἀλλά ὅλα αὐτά πού διατάσσουμε τήν ἐκτέλεσης προβλέπονται ἀπό τόν IMCO.

Ἡ μεγαλυτέρη Ναυτιλία τού κόσμου θά πρέπει νά έχει τήν κατάλληλη ὑπόδομη ἀπό τεχνοκράτες και ἀνθρώπους με πείρα ἀπό τό ναυτικό ἐπάγγελμα, Πλοιάρχους και Μηχανικούς με τήν ἀναγκαίαν ἐπιμόρφωσιν, πού νά ἐπηρεάζει δυναμικά τάς ἀποφάσεις τού IMCO ή ὅποιουδήποτε ἀλλου διεθνούς Ὀργανισμού.

Οι Ὀργανισμοί αὐτοί είναι ἐν πολλοῖς γραφειοκρατικοί, τά στελέχη τών ὁποίων τείνουν πολλές φορές νά ὑπερβάλλουν είτε λόγω φαινομένων ὑπερπαγγελματισμού είτε διότι ἐπηρεάζονται ἀπό κυβερνήσεις και ὅμαδες τά συμφέροντα τών ὁποίων πολλές φορές συγκρούονται με τά συμφέροντα τής Έλληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας.

Τέλος και σχετικά μέ τήν πρότασιν τού κ. ΣΑΡ.ΛΗ διά τήν δημοσιεύσαν θέσεως Υπουργού είς τό YEN θά ἀντεποτείνα νά παύσουν οι γενικοί γραμματεῖς τών Υπουργείων νά είναι πολιτικοποιημένα πρόσωπα διοριζόμενα παρά τής ἑκάστοτε κυβερνήσεως ἀλλά νά προέρχονται ἀπό τήν iεραρχίαν τών Δημοσίων Υπαλλήλων τού ίδιου Υπουργείου.

Ο Υπουργός είναι υπέρ ἀρκετός διά τήν λήψη τών ἀπαιτούμενων πολιτικών ἀποφάσεων, ἡ δέ λειτουργία και ἀνάπτυξης τού Υπουργείου θά πρέπει νά παραμένει συνεχής και ἀδιατάρακτος είς τάς χείρας ἀνθρώπων με τάς ἀπαιτούμενας ειδικάς γνώσεις και πείρα πού ἀπαιτούνται διά τήν λύσιν τών πολυπλόκων προβλημάτων τής σημερινῆς τεχνολογικής κοινωνίας μας.

Εύχαριστώ διά τήν φιλοξενίαν,

Μετά τιμῆς,
Δ. ΚΑΜΑΡΑΔΟΣ
ΜΗΧΙΓΟΣ — ΗΛΕΚ/ΓΟΣ ΕΜΠ.

Πειραιεύς, 25 Ιουνίου 1981.

ΤΟ ΤΑΜΕΙΟΝ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Στό τεύχος τών «Ναυτικών Χρονικών» τής 1ης Ιουνίου ἐ.ἔ. και στή σελίδα 5 δημοσιεύεται σχόλιο τό όποια ἀναφέρει δτι ἐπιζητούμενο τόν Κρατικό παρεμβατισμό στό ύπο σύσταση τής Ταμείου προσθέτου ἀσφαλίσεως και ἀρώγης ναυτικών».

Τό σχόλιο σας πρώτα-πρώτα, στηρίχτηκε σέ ἀβασάνιστες πληροφορίες πού ἀποβλέπουν στή δημοσιεύσα σύγχυσης ή ἀποροσ-

νατολισμού τών ναυτεργατών.

Γιά νά έχουν πλήρη και σαφή ἀντίληψη οι ἀναγνώστες σας, οι θέσεις τής ΠΕΜΕΝ πάνω στό σοβαρό αὐτό θέμα, είναι οι ἔξης:

1) Είμαστε ἀπολύτως ἀντίθετοι με τήν μορφήν, δηλαδή τού Νομικού προσώπου ίδιωτικού Δικαίου, πού προσπαθούν οι ἀπολιτιστές με τούς ἐκπροσώπους τής ΠΝΟ νά δώσουν στό ύπο σύσταση Ταμείο.

2) Η ΠΕΜΕΝ ἀγωνίζεται γιά τήν καθιέρωση τών οικογενειακών ἐπιδόματων δχι μόνο γιά τά παιδιά τών ναυτεργατών, ἀλλά και γιά τίς συζύγους τών ναυτεργατών.

3) Οι ίδιωτικοι φορεῖς είναι γεγονός δτι δέν έχουν δλα ἔκεινα τά ἀπαραίτητα και στοιχειώδη ἐχέγγυα και σέ τελευταία ἀνάλυση, δέν δημιουργούν ἐμπιστοσύνη στούς ἀσφαλίσμένους τους.

Η ΠΕΜΕΝ πιστεύει δτι τό ύπο σύσταση Ταμείο πρέπει νά είναι πρόκεισταση τού φορέα τής κύριας ἀσφάλισης, πού είναι τό NAT και τό όποιο διαθέτει και τήν ἀνάλογη ὄργανωση δομή και ἀκόμα σάν τέτοιος ὄργανωσης παρά τίς λειτουργικές και διοικητικές ἀδυναμίες, παρέχει ἐγγυήσεις, γιατί οι τυχόν ἀσθαλίες θά έχουν ἐπιπτώσεις σέ ύψηλά ιστάμενα πολιτικά πρόσωπα.

4) Τά οικογενειακά ἐπιδόματα πρέπει νά είναι ἀρμόδιοτητας τού Οίκου Ναύτου πού είναι Κρατική ὑπηρεσία και ηδη παρέχει διάφορα ἐπιδόματα.

Και οι δύο αὐτές ύπηρεσίες, λόγω ἀκριβώς τής ἀποστολής τους, έχουν τήν ἀπαραίτητη ὄργανωση και λειτουργική δομή, έτοις στέκτος τών ἀλλων, νά μή χρειάζεται νά δαπανηθούν τεράστια ποσά γιά γραφεία, ύπαλληλους και τεχνικό ἐξοπλισμό ἀπαραίτητη γιά νά λειτουργήσει τό νέο Ταμείο.

Η ΠΕΜΕΝ διαχωρίζει τίς εύθυνες τής γιά δτι πρόκειται νά συμβεί στό μέλλον, γιατί πιστεύει δτι η συγκέντρωση, διαχείριση και διάθεση τών χρημάτων τών ναυτεργατών ἀπό ιδιώτες δέν είναι σωστή και ἐνδεδειγμένη πράξη.

Ο φορέας αὐτός — γιά τήν ΠΕΜΕΝ — πρέπει νά είναι Δημόσιος ὄργανωσης. Και ἔφ' δσον οι δραστηριότητές του ἐντοπίζονται στό ναυτεργατικό κόσμο, τόν πρώτο λόγο στή διοίκηση του πρέπει ἀπαραίτητως νά έχουν οι «Ελληνες ναυτεργάτες». Εύχαριστούμε γιά τή φιλοξενία.

Μέ τιμή
Ο Πρόεδρος
ΑΘΑΝ. ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΣ

Ο Γεν. Γραμματέας Α'
ΝΙΚ. ΚΑΛΑΜΑΚΗΣ

Ο Γεν. Γραμματέας Β'
ΓΡΗΓ. ΤΟΥΓΛΙΔΗΣ

Η ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΕΚ ΤΗΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Ἄφοι πρωτίστως σάς εύχαριστησίν διά τήν συνεχή και ἀδιάκοπον συμπαράστασίν σας ἐπί τών προβλημάτων πού ἀπασχολούν τούς συνταξιούχους Α'. Πλοιάρχους και Α'. Μηχανικούς, θά ηθελα και πάλι διά μέσου τών στηρών τού ἐγκρίτου περιοδικού σας νά διαμαρτυρηθώ διά τήν δνισσον μεταχείρισιν τής Πολιτείας πρός τούς ἐν ἐνεργεία και συνταξιούχους ναυτικούς στό ζήτημα τής φορολογίας δεδομένου δτι τά εισοδήματα τών ἀνάτερω τά προερχόμενα ἀπό μισθώσεις και συντάξεις, λόγω τής είσαγωγής συναλλαγμάτων νά ήτο ἐντελώς ἀφορολόγητα και μόνο τά προερχόμενα ἐξ ἀλλων πηγῶν νά υπόκεινται αὐτοτελώς εἰς τήν φορολογίαν.

Παρά τάυτα ἀκόμη και σήμερον και παρά τά συνεχεῖς ἀλλά μεμονωμένας διαμαρτυρίας ἐνδιαφερομένων έξακολουθεῖ νά παραμένει και νά μάς ἀπασχολή τό ίδιο πρόβλημα, νά δεσχόμαστε τήν δνισσον μεταχείρισιν ἐν σχέσει με δλλους κλάδους ἐργαζομένων και πιό συγκεκριμένα με τούς ίπταμέ-

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



νους της Πολιτικής Αεροπορίας, οι όποιοι διά της ήτ' άριθ. 4290/80 άποφασεως της διομελείας του Αρείου Πάγου τυγχάνουν διαφορετικής φορολογικής μεταχειρίσεως με τό αιτιολογικό διτί δικαιολογείται η ειδική μεταχειρίσισις διά δύο λόγος: α) διά λόγους δημοσίου αυμφέροντος καί β) διτί η έργασία των συνεπάγεται αύξημένους κινδύνους καί ούτως άν δύουν είσοδηματα καί από άλλες πηγές, τά ύπαγόμενα εις την ειδικήν αύτην φορολογίαν ποσά δεν άθροιζονται με τά διλλα εισοδηματα καί τά όποια ύποκεινται αύτοτελες εις φορολογίαν.

Συγχαίρομεν διοι έμεις την Ολομέλεια του Αρείου Πάγου διά την δικαίαν κρίσιν της και άναμενομεν από τον άξιότιμον κ. Υπουργόν επί των Οικονομικών βάσει της άνωτέρα απόφασεως νά έπεκτείνει με νομοθετικήν ρύθμισην τήν άπαλλαγήν εκ της φορολογίας των εισοδημάτων τών ένεργεια και συνταξιούχων ναυτικών λόγω της εισαγωγής συναλλάγματος από μισθούς και εισφοράς εις τό NAT έφ' δοσο διεκεπομύρια δολλάρια εισέρουν από τούς ναυτικούς. Ότι πρός το δεύτερον ακέλος της απόφασεως, είναι γνωστόν εις δους μας διτί οι ίδιοι κίνδυνοι ίσως και μεγαλύτεροι περιβάλλουν τους ναυτικούς λόγω της φύσεως τού έπαγγέλματος των και πού σε πολλές περιπτώσεις τό ποσοστόν επί τοις έκατο της άσφαλειας της ζωής των εις την θάλασσαν εις ώρισμένας περιοχάς ύπο δυσμενείς καιρικάς συνθήκας φθάνει εις τό μηδέν.

Φυσικά τό θέμα αύτό της φορολογίας, δεν είναι κάτι το καινούργιο διότι και εις τό παρελθόν είχεν ξανασυζητηθεί, παραμένει δημος δηγνωστον εις ήμας διατί τό NAT δέν δώσεν εις τό Υπουργείον Οικονομικών τά στοιχεία πού είχον ζητηθεί διά τόν καθορισμόν του ποιοι είναι έκεινοι πού συνεισφέρουν εις συνάλλαγμα ώστε από πολλού καιρού νά έπήρχετο ή ρύθμισις της άπαλλαγής της φορολογίας γενικώς γιά δλους.

'Επ' αύτού διά μίαν άκομη φοράν έρωτά τί επράσαν οι ήπια πολλά και συνεχή χρόνια διοικούντες τάς ναυτεργατικάς όργανωσεις: ένω δέν παύουν κάθε φορά εις τά περιοδικά και έφημερίδες πού έκδίδουν νά αύτοπροβλλόνται και νά μιλάνε διά έπιτυχίες δην μεγίστης σημασίας ζητήματα δην τό φορολογικό, τό συνταξιοδοτικό, τό θέμα της περιθάλψεως.

Δέν θά πρέπει αι ναυτεργατικά όργανωσεις νά έπαναπαύνται, έστω και κάπως καθυστερμένα θά πρέπει νά κινηθοῦν δραστηρίως δι' δλα τά θέματα πού μάς άπασχολούν άλλα πολύ περισσότερον επί τού σοβαρού θέματος της άδικου φορολογικής μεταχειρίσεως πού τείνει νά έξανεμίση τίς μικρές συντάξεις τίς δυσανάλογες των εισφορών των για τούς Α' Πλοιάρχους και Α' Μηχανικούς.

Έλπιζομεν και πιστεύομεν απόλυτα διτί οι άξιότιμοι κ.κ. Υπουργοί επί της Ναυτιλίας και των Οικονομικών θά έξετάσουν και θ' αποφασίσουν εύμενώς έπι ένος άκομη δικαιού αιτήματος τών ένων ένεργεια και συνταξιούχων ναυτικών, διά τούς άνθρωπους αύτούς πού μέ τόν μόχθο των και τόν κίνδυνο της ζωής των προσέφερον τόσα πολλά εις την Ναυτιλίαν και εις την έθνικην οικονομίαν και πού δυστυχώς από άδρανεια τών ίθυνότων παραμελούνται δικαια θεομικά και οικονομικά των αιτήματα.

Μετ' έκτιμήσεως
Ν. ΡΟΥΣΣΟΣ
Συντήχος Πλοιάρχος Α'

Πειραιεύς, 18 Ιουνίου 1981

ΤΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΙΚΟΝ

Άξιότιμε κ. Διευθυντά,
Εις άπαντην τού ύπο τόν τίτλον «Πάλιν τό 80%» σχόλιου σας, δημοσιευθέντος εις τό φύλλον της 15/6/81, έχομεν νά παρατηρήσωμεν τά άκολουθα:

Κατ' άρχας, ή Συντονιστική Έπιτροπή, άποτελουμένη από συνταξιούχους Πλοιάρχους και Μηχανικούς, άναλωσαντας τήν ζωήν των εις τήν ύπηρεσίαν της Ελληνικής Ναυτιλίας, τήν όποιαν έκ βάθρων έδημοιούργησαν, χειρίζεται τό δόλον συνταξιοδοτικόν θέμα με έξαιρετικήν ύπευθυνότητα και προσοχήν, με γνώμονα τα συμφέροντα και μόνον τών Ελλήνων Ναυτικών και τής Εμπορικής Ναυτιλίας γενικότερον.

Οσον άφορά τήν άπομάκρυνσιν τού κ. έκ προσώπου των Εφοπλιστών από τήν Συνταξιοδοτικήν Έπιτροπήν τού NAT, πού έζητησεν ή Συντονιστική Έπιτροπή, έπιφυλασσούμενοι διπούς έκθεσώμεν, έκαιρω, άπαντα τά εις χείρας μας στοιχεία, διά τήν δραστηριότητα τού ένω λόγω κυρίου και τίνων δλλων, εις βάρος τών συμφερόντων τών Ναυτικών, ωστε νά γνωρίζουν τά πληρώματα ποιοι άντιστρατεύονται εις τά νόμιμα δικαιώματά των, σάς πληροφορούμεν διτί:

1) Όντων λόγω κύριος έζητησεν τήν άπομάκρυνσιν από τήν Συνταξιοδοτικήν Έπιτροπήν, τών ύπο τού Υπουργού διορισθέντων ειδικών έμπειρογνωμόντων έπι συνταξιοδοτικών θεμάτων, τών κυρίων κυρίων Διευθυντού τού Υπουργείου Οικονομικών και Διευθυντού IKA και τούτο διότι ούτοι, υπεικόντες εις τήν φωνήν τής συνειδήσεώς των, τό δικαιον και τήν άληθειαν και μακράν παντός προσωπικού συμφέροντος, έταχθησαν ύπερ τής ικανοποιήσεως τού δικαιού αιτήματός μας (παροχή 80%).

2) Όντως αύτούς κύριος προσεπάθησε νά κωλυσιεργήση, διά τής δημοσίας του (δλως άδικοπογήτου) τάς έργασίας τής Έπιτροπής.

3) Ούτος δέν έκφράζει τάς απόψεις τών Ελλήνων Εφοπλιστών, πού εις τήν συντριπτικήν των πλειοψηφίαν και μάλιστα οι μεγαλύτεροι και σοβαρότεροι τούτων, οι προερχόμενοι έκ τής Ναυτικής Οικογενείας (Νιάρχος, Καρράς, Γουλανδρής, Ίγγλεστδες, Χανδρής, Κατσογιώργης, Δ. Διονυσίου, Κουμάνταρος και τόσοι δλλοι έχουν ταχθή ύπερ τής ικανοποιήσεως τού αιτήματός μας, διότι γνωρίζουν διτί ήμετα είμεθα οι δημιουργοί και στηλοβάτες τής συγχρόνου Εμπορικής Ναυτιλίας μας.

3) Όντως αύτος ούτος ούδολως κόπτεται διά

τά συμφέροντα τού NAT, άλλα διά τά στενά προσωπικά ίδικά του, φοβούμενος διτί θ' αναγκασθή νά καταβάλη έπιτέλους και αύτός μίαν έλαχίστην έπι πλέον είσφοράν. Πληροφοριακώς σάς ύπενθυμίζομεν διτί η έργοδοτική είσφορά εις IKA άνερχεται εις ποσοστόν 18,75%, ένω ή καταβαλλούμενή ύπο τών κ.κ. Έφοπλιστών μόνο εις 11%. Βεβαίως ήμεις δέν ζητούμε νά έπωμισθούν ούτοι άλλοκτην τό βάρος, άλλα ζητούμε καί τήν άρωγην τού Κράτους, χωρίς νά παραβλέπωμεν και τάς ίδικά μας ύποχρεωσεις.

5) Εις χείρας έχετε ήδη έπιστολήν τού ένω λόγω κυρίου, δησις διά έκφρασεων, τάς όποιας δέν θά έχρησιμοποιεί ούτε προκειμένου διά «Κούληδες» τών Ινδιών, προσέβαλλεν βαρύτατα τήν τάξιν μας, άποδεικνύων διτί έλλειπει εις αύτον και τό στοιχειώδες μέτρον εύπρεπείας.

Κατόπιν δλων τούτων, φρονούμεν διτί ένω λόγω κυρίου, δησις διά δικαιούται νά παραμένη μέλος τής Συνταξιοδοτικής Έπιτροπής ούτε τού NAT και ζητούμεν τήν άντικατάστασίν του, μέ δλλον έκπροσώπον τών Εφοπλιστών, δησις ή έργασθη πράγματι διά τά συμφέροντα τού NAT και τών Ελλήνων Ναυτικών γενικότερον.

Σήμερον οι συνταξιούχοι Πλοιάρχοι και Μηχανικοί, όργανωμενοι εις τάς δραστηρίους Ένωσής των, πού άριθμούν χιλιάδας μελών, δέν είναι πλέον «στιμένες λεμονόκουπες», άλλα έξακολουθούν νά προσφέρουν πολυτίμους υπηρεσίας εις τήν Ελληνικήν Ναυτιλίαν. Είναι δέ άποφασισμένοι νά γηραιμοποιήσουν κάθε μέσον, έντος τών δριών πού έπιτρεπει ή άξιοπρέπειά των, διά νά φέρουν εις αίσιον πέρας τό δίκαιον άγνων των.

Οσον άφορά τούς ύπαινισμούς τού συντάκτοντας, διά τής σημειώσαμε νά σημειώσωμεν διτί και οι Λιμενικοί Άξιωματικοί, (και παίρνομεν ως παράδειγμα τό πλέον συγγενές πρός ήμας σώμα) άρχιζουν τήη σταδιοδρομίαν των ως Σημαιοσφόροι, άλλα λαμβάνουν τελικώς σύνταξιν Ναυάρχου, ένω διατρέχουν εις τήν ύπηρεσιακήν των έξειδειν 9 βαθμούς έντος 35ετίας. Αντιθέτως οι Πλοιάρχοι και Μηχανικοί διατρέχουν 3 μό-



SUEZ CANAL TRANSITTING
THROUGH
TREMCO MARITIME & TRADING CO. LTD.

In Cooperation with DAMANCHOUR SHIPPING AGENCY
which provides your disbursements accounts monthly

TREMCO ARE THE SOLE AGENTS
in Greece, Cyprus and Canada of
MISR PETROLEUM COMPANY — EGYPT
LARGEST MARKETERS OF BUNKERS AT EGYPTIAN PORTS

Save time and money by passing both your bunker nominations and transitting to one serious company offering a high standard of service with the best terms on the market and lowest rates.
9, HADZIYANNI MEXI STR.,
ATHENS T.T. 612
GREECE

Tel: 711480 — 739135
A.O.H. 729462 — 6816636
Tlx: 21 4943 TMTG GR.

νον βαθμούς και αύτούς έντος δεσμίας, έπι πλέον δέ, ένω καταβάλουν ηγεμόνες άσφαλιστικά εισφοράς, λαμβάνουν ώς σύνταξην ποσοστόν 53% έπι τού μισθού των ένεργειας και τούτο σύχι έπι τού μετά των έπιδομάτων άνερχομένου εις 116.300 δρχ., άλλ' έπι τού βασικού έκ 77.800 δρχ. Σημειώθηκαν ένταῦθη διτού συνταξιοδοτικού μισθούς τού ναύτου άνερχεται εις ποσοστόν 77,8 έως 110,8% έπι τού μισθού των ένεργειας τοιούτων.

Οι "Ελλήνες συνταξιούχοι Πλοιάρχοι και Μηχανικοί, δημιουργοί και στυλοβάται τῆς συγχρόνου Έμπορικής μας Ναυτιλίας, θ' άγνωστον μέ πάνεις την διάθεσιν των μεσον διά την έπι τά βελτίων έξελιξιν και ἀνταγωνιστικότητά της, διότι έχουν δώσει ολόκληρον την ζωήν των και άφθονον αίμα δι' αὐτήν και δέν θά έπιτρέψουν εις ούδενα νάθεση προσκόμματα εις την πρόσδον της.

Διά την "Ένωσην Συνταξιούχων Πλοιάρχων Ε.Ν. Πάσης τάξεως Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. ΓΚΙΣΕΡΛΗΣ

Διά την "Ένωσην Συνταξιούχων Μηχανικών Ε.Ν. Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Γ. ΣΙΝΗΣ

ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΕ ΓΡΑΜΜΑ ΓΡΑΜΜΕΝΟ ΣΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

Άγαπητέ μου Γιάννη, γειά και χαρά.

Τό γράμμα σου τό έλαβα σήμερα στίς έννια. Τό διάβασα προσεχτικά και σ' απαντώ μέ τη σειρά σ' δλα σου τά γραφτά.

Και βέβαια αισθάνθηκα χαρά, πού τώρα είσαι τρίτος. Αύτό ήταν έπόμενο. Μέσα στή Σχολή Μηχανικών Ε.Ν. πήρες τέλειες θεωρητικές γνώσεις για κάθε είδους μηχανή τού βαπτορίου στά πλούσια έργαστηρια τής δημόσιας αύτης Σχολής μέ τίς έργαστηριας άσκησες, πού έκανες, πήρες τό βάπτισμα τού τεχνίτη.

Τώρα, πού άνεβοκατέβηκες άμετρητες φορές, δημος γράφεις τίς ακάλες τού μηχανοστασίου τού βαπτορίου σου, άσφαλως θά πεισθηκες άπολυτα, πώς ή συντονισμένη πρακτική έφαρμογή θά σέ κάνει ένα καλό Μηχανικό.

Όμολογώ, πώς ήσουνα, δχι και λίγο τυχε-

ρός, πού και ί παλιός σου Chief Engineer, ήταν περίφημος σάν πρώτος σου δάσκαλος και ί νέος κύριος Πρώτος, ένας σπάνιος άνθρωπος, πάρα πολύ Διευθυντής τών Μηχανών και σύμβουλος δικός σου, για τίς δουλιές, πού κάνεις έσυ στίς μηχανές, τήν ωρα τής βάρδιας σου.

Νά μή ξεχνάς, Μαστρο-Γιάννη, έται δέν σ' άνομάζουνε τώρα μέσα στό βαπτόρι; Νά μή ξεχνάς ποτέ, πώς ή έργατικότητα, ή δρεξη και ή προσπάθεια για μάθηση, θά σέ κάνουν ν' άνεβεις τά σκαλοπάτια τής ιεραρχείας σου, χωρίς νά τό καταλάβεις.

Σωστά τό λες: Τό πλήρωμα τού βαπτορίου είναι μιά οίκογένεια. Ό πλοιάρχος ή Αρχηγός και στό μηχανοστάσιο, ή Αος ή μηχανικός είναι διευθυντής του. Οι γκρίνες τά κουτσομπολία δέν συντεργάζουνε σε σάς. Λίγο κούκος-κούκος εύτραπελο είναι καλοδεχούμενο, στά μακρινά ταξίδια σας, έκει πού μόνο θάλασσα και ούρανο θωρείτε, δημος και σύ τό λές.

"Ολοι έσεις οι Ναυτικοί οι Νέοι, στό λέω Μαστρο-Γιάννη μου, είσαστε τυχεροί άπ' δλες τίς πλευρές. Βρήκατε μιά έμπορική Έλληνη Ναυτιλία πλούσια και μέσα στόν Κόμο άπο τίς πρώτες.

Τροφόδοσις άμοια νοικοκυρίστικου σπιτού και κάτι πάρα πάνω. Ή σαλαμούρα και γαλετά ή μουχλιά, τώρα πάρα γράφονται, μόνο στίς Ναυτικές ιστορίες τίς παλιές. Ήλεκτρικά ψυγεία, φούρνοι ήλεκτρικοί, είναι μέστι τί διάταξη. Πολυτελείας κάμαρες μετά καλοριφέρ και άεράκι φρέσκο, πού πάρα δέν κοπανίζετε.

Πάντα θά βρείς μεμψίμοιρους. Αύτό είναι σωστό και όρθια τούς χαρακτήρισες. "Οταν προφέρουν κρέατα ή ψάρια στό μενού, αύτοί ζητούν έλιες και δταν προσφέρονται έλιες, τά μούτρα κατεβάζουν και λέν ξυνά, ξυνά «Ο Πλοιάρχος τίς πέτυχε, σωστή κοφορνιά».

Οι έταιρίες πάντοτε φροντίζουν για τή καλή ένδιαιτηση και τή υγιεινό διαιτολόγιο τών πληρωμάτων τους, αύτό άλλωστε είναι και τό συμφέρον τους.

"Υστερά μή ξεχνάτε πώς χρόνο μέ τό χρόνο και οι μισθοί σας γίνονται δίκαια, πιό καλλίτεροι και τά αιτήματά σας λαμβάνονται ύπ' όψη δλο και περισσότερο. Άκομα και τά συνταξιοδοτικά, έχω κάθε έπλιδα διτού θά βρούν μιά λύση δσο πάρει καλύτερη.

Οι "Ελλήνες πλοιοκτήτες και έφοπλιστές δέν ξεχνούν και δέν πρέπει νά ξεχνούν τούς συντελεστές τής σημερινής μεγάλης Έλλη-

νικής Έμπορικής Ναυτιλίας, δημος δέν έχει και τό Κράτος μας τί ή Έλληνη Έμπορική Ναυτιλία προσφέρει στήν Έλλαδα μας. Σύ νά θυμάσαι πάντα, δημος και κάθε Έλληνας Ναυτικός αύτά, πού γράφω στήν άρχη: "Έργατικότητα, υπακοή, δρεξη και προσπάθεια για μάθηση και κάθε ένδιαιτέρον γι' αύτο σας τό βαπτόρι, πού δσο νάνι άψυχο, για σάς είναι ζωή.

Καλά ταξίδια νάχετε. Ο "Άγιος Νικόλαος πάντα στήν τιμονιέρα σας.

Δώσε τά χαιρετίσματά εις τούς γνωστούς τού βαπτορίου. Καί πάλι ξαναγράψε μου, δηθές και άνοιχτά.

Σέ χαιρετώ και φιλικά
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΑ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟΝ

Κύριες Διευθυντά,

Διά τής έπιστολής μου αύτης έπιθυμώ νά έκφρασω τάς θερμάς μου εύχαριστίας και τά συγχαρητήριά μου πρός τήν Υ.Ε.Α.Ν.Ε.Θ. ("Υγειονομική Έπιπροπή Απογραφομένων Ναυτικών και Έργατών Θαλάσσης"). Υποπλοιάρχον Λ.Σ. κ. Μπότσην και πρός τήν Υπηρεσίαν Ναυτικών Μητρώων τού Υπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας και ίδιαιτέρως πρός τόν Πλοιάρχον Λ.Σ. κ. Κ. Τσαντήλαν και Σημαιοφόρον Λ.Σ. κ. Σταματάδην πρώτον διά τής άρτιωτάτην και έπαγγελματικώς άνωτέρων και άποτελεσματικήν δράγμανωση τών ών δων Υπηρεσιών και δεύτερον — και κυριωτέρων — διά τήν προσόχην, εύγενιαν, έπιμέλειαν, ένδιαιφέρον και άνθρωπην συμπαράσταση τήν όποιαν έπεδειχαν είς έναν άπλον νεαρόν Έλληνα ναυτικόν ή οποίος έπρόσκειτο νά ναυτολογηθῇ διά πρώτην φοράν και ή όποιος παρ' άλιγον νά μείνη «έξεμπαρκος» έάν οι διαδικασίες τών ών δων Υπηρεσιών δέν έκινούντο μέ τήν άξιοθάυμαστην ταχύτητα μέ τήν όποιαν έκινηθησαν.

Θά ήθελα μόνον νά εύχηθω νά άκολουθησουν τό παράδειγμα αύτό τού Λιμενικού Σώματος και άλλες Δημόσιες Υπηρεσίες.

Μετά πλείστης τιμής,
ΔΗΜ. ΒΑΛΣΑΜΙΔΗΣ
Δ/ης N.COTZIAS SHIPPING (RL) CO. LTD.

Πειραιεύς 12 Ιουνίου 1981

"SINGAPORE"

Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων και τροφίμων των έλληνικων πλοίων.

DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE - 4

ANTIPROSOΠΟΙ ΤΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.

KAI ΤΗΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELLAS) LTD.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΧΗΜΙΚΑ

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537

TELEX NO. RS 21376

24 HRS SERVICE

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

P. O. BOX 1293

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"
SINGAPORE

Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ε' ΟΙ ΔΕΣΜΟΙ ΤΗΣ ΜΕ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΕΘΝΙΚΟ ΧΩΡΟ (ΣΥΝΕΧΕΙΑ)

Τού κ. ΓΕΩΡΓ. ΜΠΑΝΟΥ

Στό προηγούμενο, τέταρτο, άρθρο μας έχετάσαμε τους τομείς έκεινους της ναυτιλιακής έπιχειρησης, τῶν δόπιων ή συνεισφορά, οίκονομική ή άπλως συναλλαγματική, στόν έλληνικό έθνικό χώρο φαίνεται νά είναι μικρής μᾶλλον σημασίας. Και ήδη προχωρούμε με τήν παράθεση και άναλυση τῶν οίκονομικῶν έκεινων παραμέτρων, δους ή συνεισφορά στήν έθνικη οίκονομια λαμβάνει μιά πιό ούσιαστική μορφή και σημασία. Είναι χαρακτηριστικό και άπο τώρα θά τό έπισημάνουμε, διτί ή σπουδιότητα ένός έκαστου τῶν πρός έξεταση τομέων δέν έχαρταί τόσο άπο τά οίκονομικά μεγέθη πού περικλείει, δος άπο τόν βαθμό τής σύνδεσής του με τόν έλληνικό (Έλλαδικό) χώρο. Και διευκρινίζουμε:

1) **Έξοδα Διαβίωσης τῶν Έφοπλιστῶν και Λειτουργίας τῶν Ναυτιλιακῶν Γραφείων:** Έκθέσαμε στά προηγούμενα άρθρα μας τούς λόγους πού διθησαν μιά μεγάλη μερίδα Έλληνων Έφοπλιστῶν νά έγκαταστήσουν, έδω και πολλά χρόνια, τά κεντρικά τους γραφεία στό έξωτερικό. Υπενθυμίζουμε μέ κάθε συντομία αύτούς τους λόγους: "Έλλειψη έπικοινωνίας μέ τά ναυτιλιακά κέντρα, άναγκη γειτνίασης μέ τίς πηγές χρηματοδότησης, άμεση έπαφή μέ τούς ναυλωτές και τούς ναυλομεσίτες, άποφυγή κινδύνων άπο τήν μακρόχρονη πολιτική άσταθεια στήν Έλλάδα. Αύτά δσον άφορά στήν πρώτη γενεά τῶν Έλληνων Έφοπλιστῶν πού σήμερα χαρακτηρίζονται «παραδοσιακοί» και έχτισαν τήν Σύγχρονη Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία. Σήμερα, πολλοί άπο τούς παραπάνω λόγους έχουν σέ μεγάλο βαθμό χάσει τήν σημασία τους. Θές, διως, ή θέμισμός τής δεύτερης γενεάς, θές άλλοι λόγοι πού θά έχετάσουμε στήν συνέχεια τῶν άρθρων μας, πολλοί παραδοσιακοί έφοπλιστές έχακολουθούν νά προτιμούν σάν κύριο τόπο τής έπιχειρηματικής τους δραστηριότητας τό Λονδίνο, τήν Νέα Υόρκη και άλλα ναυτιλιακά κέντρα τής Δύσης.

Τό άντιθετο σχεδόν συμβαίνει μέ έκεινους τούς έφοπλιστές πού είναι δημιουργήματα τῶν τριών μεταπολεμικῶν δεκαετιών. Αύτοί δημιουργήθηκαν έκ τού μή δντος ή μεταπήδησαν στόν έφοπλισμό άπο άλλα έπαγγέλματα, πού είχαν τήν τύχη νά πραγματοποιήσουν μεγάλα κέρδη και πλεονάσματα πού διοχετεύθηκαν στήν Ναυτιλία. Σέ μια πρόχειρη θεώρηση, ή δεκαετία τού 60 ήταν ή έποχη τῶν πολιτικῶν μηχανικῶν και τῶν τεχνικῶν έν γένει έταιρειών, ίνω ή δεκαετία τού 70 τῶν έμπορικῶν άντιτροσώπων. Αύτοί, είτε διότι οί λόγοι έγκατάστασης στό έξωτερικό ήταν ήδη ξεπερασμένοι, είτε διότι παράλληλες στεριανές άτασχολήσεις άπαιτούσαν τήν προσωπική τους παρουσία στήν Έλλάδα, έμειναν καά βάσιν στήν Πατρίδα και δημιούργησαν τόν Ναυτιλιακό Πειραιά. Και είναι αύτοί τού έχουν νά παρουσιάσουν μιά ούσιαστη συνεισφορά τόσο στόν τομέα τής άπαγχολησης δσο και στήν έν γένει έλληνική ικονομία μέ τήν κάλυψη τῶν έξδων τους ή συναλλαγμα (ένοικια γραφείων, άγορά λικών, τηλεπικοινωνιακά έξοδα, κ.λ.π.).

Θά ήταν παράλειψη νά μήν άναφέρουμε, διτί και οί "Έλληνες Έφοπλιστές τού έξωτερικού διατηρούν σέ ένα άξιόλογο ποσοστό γραφεία στήν Έλλάδα, μέ περισσότερες ή λιγότερες άρμοδιότητες, μέ μιά άντιστοιχη συνεισφορά πού προσδιορίζεται άπο τό μέγεθος τής Έφοπλιστικής έπιχειρησης και τίς άρμοδιότητες τού Πειραιώτικου γραφείου.

2) **Έξοδα Διαβίωσης τῶν Έφοπλιστῶν και τῶν Οίκογενεών τους:** Τά τεράστια ποσά πού διακινούνται μέσω τής ναυτιλιακής έπιχειρησης και τά έκαστοτε σοβαρά κέρδη της, έπιτρέπουν στούς φορείς της μιά μᾶλλον πολυτελή διαβίωση, μέ μεγάλα πρωτικά έξοδα και άξιόλογες έπενδυσεις σέ γη και άκινητα. Φυσικά, τό άποτέλεσμα θά ήταν πολύ πιό άξιόλογο, αν τό σύνολο τῶν Έλλήνων έφοπλιστῶν, ή εστω ένα σημαντικά μεγάλο μέρος αύτῶν, ζούσε μόνιμα στήν Έλλάδα. "Αν πρέπει τώρα νά έπισημάνουμε και τίς άρνητικές έπιδράσεις άπο τίς δαπάνες διαβίωσης και τήν έπενδυτική δραστηριότητα τῶν Έφοπλιστῶν μας στόν έλληνικό χώρο, θά είχαμε νά παρατηρήσουμε τά άκολουθα:

a) Μέ λίγες έξαιρέσεις, τό μέρος τού άτομικού έφοπλιστικού είσοδηματος πού έπενδυεται στήν Έλλάδα δέν άναφέρεται σέ παραγωγικούς τομείς, ούτε άκομα σέ γη πέραν τού άστικού χώρου πού θά δημιουργούνται προοπτικές σύγχρονης και δροθολογικής γεωργικής ή άλλης περιφερειακής άνάπτυξης.

β) Ένω ή έφοπλιστική έπενδυση είναι άναμβισθήτητα εύνοικό στοιχείο στήν άντιτροσώπηση τού συναλλαγματικού προβλήματος τής χώρας, έπιδρα μᾶλλον άρνητικά στόν τομέα τής νομισματικής κυκλοφορίας, ένθαρρυνόντας τίς πληθωριστικές τάσεις. Και τούτο διότι τό ναυτιλιακό χρήμα παράγεται έρημην τῶν τοπικῶν έλληνικῶν οίκονομικῶν διαδικασιών. Εισέρει, έτοι, σάν αύτοκλητος έπισκεπτης, εύπρόσδεκτος μέν γιά τήν κάλυψη τού συναλλαγματικού έλλειμματος, παρείσακτος δέ στόν εύρυθμο σχεδιασμό τῶν οίκονομικῶν έξελίξεων.

γ) Γιά μιά άκριβεστηρη έκτιμηση τής συναλλαγματικής συνεισφοράς τού άτομικού έφοπλιστικού είσοδηματος στήν Έλλάδα θά πρέπει άκομα νά πούμε, δτι, λόγω τού

μεγάλου κατ' άτομο θύψους του, μοιραία τρέπεται τού πρός τήν κατανάλωση είδων πολυτελείας, φαινόμενα πού μέ τήν σειρά του ένθαρρυνε τίς είσαγωγές τέτοιων είδων. Μειώνεται, έτσι, τό τελικό συναλλαγματικό δφελος κατ' άναλογιαν τού κόστους είσαγωγής τῶν έν λόγω είδων και ένισχυει τό μεταπρατικό πνεύμα. Παράλληλα, άποτελει πρόκληση και ένισχυει τίς τάσεις μιμητισμού άναμεσα στά ντόπια ύψηλά είσοδηματα.

3) **Η Φορολογία τού Έλληνικού Πλοίου:** Προφανώς, άναφερόμαστε στά ύπο Έλληνική Σημαία Έλληνοκτητα πλοία, τά δποια, εύτυχως, σήμερα είναι και τά περισσότερα. Ή άκριβης γνώση τού άριθμου και τής χωρητικότητας τῶν πλοίων πού φέρουν τήν Κυανόλευκη μάς έπιτρέπει ένα έξι ίσου άκριβη ύπολογισμό τού συνολικού θύψους του φόρου. Ποσό δχ εύκαταφρόντο, άλλα ούτε και τόσο έντυπωσιακό. Προϋπόθεση τής διατήρησης του ή παραμονή στήν Έλληνική Σημαία. "Αν και τό θέμα θά μάς άπασχολήσει άργοτερα σέ δκταση, θά θέλαμε έδω έπροσμιον νά τονίσουμε, δτι δέν συμφωνούμε μέ τούς ήπερμαχους τής αύθαιρετης αύξησής του ή τής έπιβολης φόρου έπι τῶν έφοπλιστικῶν κερδῶν. Τό πρόβλημά μας, τό έλληνικό πρόβλημα, δέν είναι πώς θά άφαμάξουμε τόν Έλληνικό Έφοπλισμό άποδυναμώνοντάς τον, άλλα πώς θά τόν έδηγησουμε, καθαρά και έντιμα, στούς δρόμους έκεινους πού θά τό έπιτρέψουμε νά συνεισφέρει τό ΜΑΧΙΜΟΥ στήν Έλλάδα, μέ τήν παροχή τῶν καταλλήλων έκεινων ήπρεστων πού άδικα σήμερα διαφεύγουν, μαζί μέ τό άντιστοιχο είσοδημα, στά ξένα. Γνωρίζουμε πολύ καλά δτι, κατά τόν ίδιο τρόπο πού οι μέχρι τώρα θέσεις μας έπειταν τήν κριτική, ή δχ τήν μηνιν, ένων έφοπλιστικών παραγόντων, θά βρεθούν άνθρωποι άπο τήν άλλη πλευρά, πού θά μάς ψέξουν γιά τίς παραπάνω άποψεις μας. Άκομη και έ έχαρητησμός τού «πουλημένου» είνοκλα έρχεται στά χειλη. "Ομως, θά συνεχίσουμε άπτότοι.

4) **Είσφορές πρός τό Ν.Α.Τ. και λοιπά Ασφαλιστικά Ταμεία:** Σέ σχέση μέ τήν φορολογία, ίσως πρόκειται περι μιάς πολύ ούσιαστης συνεισφοράς τής Ναυτιλίας στήν Έλλάδα. Πρόχειρες έκτιμησεις φέρνουν τά σχετικά ποσά στό τριπλάσιο τής

KARLO MODERN SHIP SUPPLY LTD

QUALITY — EFFICIENCY — ECONOMY

General Ship Suppliers in all East Coast of Canada

Bonded Warehouse

DIRECTOR: SPIROS EFPAXIADIS

3810 ST. PATRIC STREET, MONTREAL QUEBEC CANADA H4E 1A4

CABLE: KARLJADRAN - MTL TELEX: 05566200 TEL.: (514) 934-0423

REPRESENTATIVE IN GREECE: UNITED MARITIME A. N. BOURNAKIS

144, KOLOKOTRONI STREET PIRAEUS GREECE

PHONE: 4514767 - 4137888 - A.O.H.: 4523485 TELEX: 213359 ANIN GR

φορολογίας. Προϋπόθεση και έδω ή Έλληνική Σημαία, ή άσφαλση στο NAT των πληρωμάτων πλοίων υπό ξένες σημαίες και ή διατήρηση έλληνικών πληρωμάτων.

5) Επισκευές Πλοίων στην Έλλάδα: Πρόκειται για ένα από τους πιο άμφιλεγόμενους και πολυσυζητημένους τομείς της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Και τούτο διότι οι δυνατότες παραπέρα άναπτυξης της επισκευαστικής δραστηριότητας στην χώρα μας είναι πράγματι σημαντικές.

Σέ αντίθεση με διαφορετικές παραπάνω για την τροφοδοσία, ή μιάς κάποιας εκτασης επισκευή πλοίου παρέχει, κάτω από δρισμένες προϋποθέσεις, δυνατότητες παράκαμψης του προβλήματος της γεωγραφικής θέσης του πλοίου. Τέτοιες προϋποθέσεις είναι η δυνατότητα ταχείας και έπιπτυχούς έκτελεσης των επισκευών και το συναγωνιστικό κόστος. Δέν είμαστε, λοιπόν, οι καλύτεροι. Ούτε, δημοσ, και οι χειρότεροι. Βασική άναστολή, ή έλλειψη προγραμματισμού στην άναπτυξη των επισκευαστικών δυνατοτήτων της χώρας και η γραφειοκρατία. Δέν μιλούμε για τεχνολογική έξελιξη διότι αυτή είναι συνάρτηση της έντονης τεχνολογικής και βιομηχανικής άναπτυξης της χώρας, θέμα πού έχει περνά τους σκοπούς αυτού του άρθρου. Η έπιδειξη, δημοσ, ένος κάποιου δρθολογισμού από μια λογικά λειτουργούσα κρατική μηχανή, ίκανη νά αγνοήσει προσωπικά ή κατεστημένα συμφέροντα, θά συνεπαγόταν σημαντική αύξηση του δγκου των επισκευών στην Έλλάδα. Τά αποτέλεσμα, τόσο στόμα της άπασχόλησης δοσοκαραβιών που έχει περνά τους σκοπούς αυτού του άρθρου.

6) Έλληνικά Πληρώματα: Σκόπιμα άφησαμε τελευταίο τό θέμα των πληρωμάτων. Ό παράγων «Έλληνικό Πλήρωμα» άποτελεί την σπονδυλική στήλη του οίκονομικού δεσμού πού συνδέει την Έλληνική Ναυτιλία με τον Έλλαδικό χώρο, με την Έλληνική Οικονομία. Οι άριθμοι και τά ποσοστά παρουσιάζουν και έδω μια ιδιαίτερη ρευστότητα, συνάρτηση της έκαστοτε ναυλαγοράς και των ειδικών συνθηκών έκμετάλευσης του δεδομένου πλοίου.

Τόσο άπό τα στοιχεία της Τραπέζης της Έλλάδος, δοσοκαραβιών περιπτώσεων, μπορούμε νά προσδιορίσουμε τό ποσοστό του ναυτεργατικού είσοδηματος στό 50% περίπου του κόστους έκμεταλλευσης ή στό 20% περίπου του δλου έφοπλιστικού «τζίρου». Από την πείρα των τελευταίων έτων προκύπτει διότι δηληνας ναυτιλιακός δαπανά στό έξωτερικό, είτε για διασκέδαση είτε για άγορα άγαθων γιά τόν ίδιο και την οικογένειά του, τό 30% περίπου του είδοσηματος του. Έπομένως, είτε σάν δραχμοποιούμενο συνάλλαγμα ή σάν άνταλλάξιμο χαρτονόμισμα, ένα 14% περίπου του δλου «ναυτιλιακού τζίρου» έρχεται στην Έλλαδα μέσω του Έλληνα Ναυτεργάτη. Τόσο σάν ποσοστό δοσοκαραβιών περίπου του δλου δύσουμε την άναλογη έμφαση. Και θά παρατηρήσουμε διότι πρόκειται άναμφισθήτηκα γιά την μεγαλύτερη συνεισφορά της Έλληνικής Ναυτιλίας στην Πατρίδα. Μιά συνεισφορά δημοσ, ή διατήρηση και ή έπαυξηση της συναρτήσαται διμεσα και άναγκασα με την διατήρηση των Έλληνικών Πληρωμάτων έπι των Έλληνικών Πλοίων. Σέ βαθμό πού ή «έλληνικότητα»

της Ναυτιλίας μας νά έχει πραγματίσει από τό ποσοστό συμμετοχής του Έλληνα Ναυτιλιακού στην έπανδρωση του πλοίου. Μέ άλλα λόγια, ή Έλληνας Ναυτιλιακός, με τρόπο άμεσο και άναμφισθήτητο, «ύποκλεπτει» τό μεγαλύτερο από δλους τους άλλους παράγοντες ποσοστό του ναυτιλιακού είσοδηματος από τό παγκόσμιο οίκονομικό σύστημα, πρός άφελος της Έλλαδας. Και χάρις στό διαμοιρασμό του σέ μικρά άτομικά είσοδηματα, έπιδρα κατά τόν πιο έπωφελή γιά την έλληνική οίκονομια τρόπο, χωρίς πολλές από τις άνεπιθύμητες παρενέργειες.

Πρίν κλείσουμε τό παρόν άρθρο μας, δρόβο κά δίκαιο θά ήταν νά υμηθούμε και μιά άλλη πηγή προσπορισμού οίκονομικού διφέλους της χώρας από την Ναυτιλία. Μιά πηγή πού δέν ύποκειται σέ προγραμματισμό και έχει τό χαρακτήρα τού άπροβλεπτου. Έννοούμε τις έκαστοτε άτομικές, δημαρκές ή συνολικές εισφορές του Έλληνικού Έφοπλισμού, έθελοντικές ή μη, διως έκεινη του 1974, μετά την άποκατάσταση της Δημοκρατίας και τά έλληνοτουρκικά. Και άκομα, τις δωρεές φιλανθρώπων έφοπλιστών (περιπτωση Ι.Δ. Πατέρα και τόσων άλλων). «Οσο και άν περιέχουν τά χαρακτηριστικά του «έκτακτου» και του «άβεβαιου», δοσοκαραβιών περίπου του έκτακτου» δοσοκαραβιών περίπου του έκτακτου θέλουν νά γίνουν σάν μιά δίκαιη και αύτονότητη άποδοση μέρους του είσοδηματος πού άποκτηθηκε μέ κοινούς κόπους δλων των παραγόντων της Ναυτιλίας, δέν παύουν, πέρα από την καθαυτό οίκονομική σημασία τους, νά θερμαίνουν τις καρδιές.

Γ. ΜΠΑΝΟΣ



INTERMARINE GROUP OF COMPANIES

Intermarine Ltd. — Intermarine (PTY) Ltd.
Honesty Shipping Co. Ltd. — Uninter Shipping Co.
Intermarine Bunkering Services.

SHIP OWNERS — CHARTERERS — CONTRACTORS SHIPBROKERS — BUNKERING

HEAD OFFICE AT: PIRAEUS

INTERMARINE LTD.
89 KOLOKOTRONI STREET
TEL.: 4111375, 4173172, 4132022
TELEXES: 21-2845, 21-1178,
21-2742 INMA GR
CABLES: INTERMARINE

JOHANNESBURG

INTERMARINE (PTY) LTD
102 COMMISSIONER STREET
TEL.: 8386995, 8387020
TELEX: 8-2160 SA

SINGAPORE

NOTAS INTERMARINE PTE LTD.
GOLDEN MILE TOWER
2004 BEACH ROAD SINGAPORE 0719
TELEPH: 2949884 (5 LINES)
TELEX: RS 33367
CABLE: NOTAS

GENERAL AGENTS FOR:

ANFRENA

AGENCIA NATIONAL DE FRETE E NAVEGACAO
MAPUTO — MOCAMBIQUE

AT MAPUTO:

C/O ANFRENA — TELEX: 6-258 FRENA MO
CABLES: ANFRENA

Η ΕΞΑΜΗΝΙΑΙΑ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η ΑΝΟΔΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ

ΣΚΑΦΗ 4.759, ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ 54.387.377

Προχωρούμεν. Οι άλλοι μάς άκολουθούν άσθμαίνοντες. Ναυπηγούμεν, άγοράζομεν — έκμεταλλευόμεθα τόν Πόντον. Τό θαλάσσιον έγχειρημα, μακραίων διά τόν "Ελληνα παράδοσις. Τό ναυσιβίον τής φυλής έπεκράτησε και έπειθλήθημεν διεθνώς. Αἱ ἀντιδράσεις εἰς τήν ἀρχήν δέν έλλειψαν.

"Ἐν συνεχείᾳ, δῆμως, μετεβλήθησαν εἰς θαυμασμόν ἐνώπιον τοῦ ἐπιτελουμένου ύπό τοῦ "Ελληνος Ναυτίλου θαύματος. Θαυμασμόν ἀνάμικτον μέ φθόνον, διότι μία μικρά χώρα ως ἡ 'Ελλάς κατώρθωσε νά ἐλέγχη τόν μεγαλύτερον εἰς τόν κόσμον ἐμπορικόν στόλον.

Καὶ ἀπρτίζετο ὁ στόλος αὐτός, εἰς τό τέλος τού α' ἔξαμήνου τοῦ τό τρέχοντος ἔτους, ἀπό 4.759 πλοϊα, 54.387.377 τον. γκρός. Δυνατόν παραλείψεις τινές νά ἐνεφιλοχώρησαν εἰς τήν προσπάθειαν τῆς συγκεντρώσεως τῶν στατιστικῶν μας στοιχείων, μή ἄλλοιώνουσαί διώσδηποτε τό ἀποτέλεσμα. Εἰμεθα ἀναμφισβήτητα οἱ πρῶτοι. "Ολοι μάς ἀναγνωρίζουν τό προβάδισμα.

"Ἡ ταχυτάτη, δῆμως, ἀνάπτυξις τῆς Ναυτίλιας μας ἐδημιουργησε ἀριθμόν προβλημάτων τά όποια καὶ ἀναλούμεν:

Πρῶτον καὶ σοβαρώτερον είναι τό πρόβλημα τῶν πληρωμάτων. Οι "Ελληνες δέν κατέρχονται πλέον εἰς τήν θάλασσαν ὡς ναυτικοί. Οι ναυτότοποι ἐστέρευσαν. Ἡ ἀνάπτυξις τῆς ἐγχώριας βιομηχανίας καὶ ἡ ἀνοδος τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου προσελκύουν τούς νέους εἰς τά ἐπαγγέλματα τῆς ξηρᾶς. Ἐλάχιστοι οἱ "Ελληνες ναυτικοί οἱ προσφερόμενοι ὡς κατώτερα πληρώματα. Τό πρός τόν πόντον ἀνοίγμα τοῦ ναυτικοῦ ἐπιχειρηματίου, δέν ήκολούθησεν ἡ ἀνάλογος τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ.

"Ἔχομεν ἀνάγκην πληρωμάτων. Κατ' ἀνάγκην πρός τά ἔξαν στρεφόμεθα. Αὐτό, δῆμως, δέν είναι ἡ καλυτέρα λύσις. Χρειαζόμεθα τούς περισσότερους "Ελλήνας ναυτικούς, αὐτούς πού συνέβαλον εἰς τήν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτίλιας μας, αὐτούς πού θά τήν κρατήσουν. Καὶ χρειάζεται δχι μόνον νά τούς φέρωμεν πρός τήν θάλασσαν, ἀλλά καὶ νά τούς ἐκπαιδεύσωμεν. Πρώτον μας καθήκον καὶ ἐπιδίωξις. Μόνον μέ "Ελληνικά πληρώματα δύναται ἡ Οικονομία μας νά ἀποκομίσῃ τά περισσότερα ἀπό τήν Ναυτίλιαν. Δύσκολος ἡ προσπάθεια, ἀλλ' ἐπιβεβλημένη. Τό ναυτικόν ἐπάγγελμα δίδει πολλά καὶ θά δίδη πολλαπλάσια εἰς τό μέλλον. Πρέπει νά τό γνωρίσουν αὐτό οι νέοι μας.

Δεύτερον. "Ἡ ναυτίλια μας περιλαμβάνει μεγάλον ἀριθμόν παρηλίκων σκαφών. Ποσοστόν 44% τού τοννάς της είναι ἡλικίας δικαίων 15 ἑτών, ἐνώ οἱ στόλοι τῶν ἀλλων μεγάλων ναυτιλιακών χωρών τῆς Εύρωπης καὶ τῆς Ιαπωνίας ἀποτελούνται κατά ποσοστόν 70-90% ἀπό πλοϊα κάτω τῆς 10ετούς ἡλικίας. Ἐπίμονος καὶ συντονισμένη προσπάθεια ἐπιβάλλεται διά τήν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ μας ύλικοῦ, διά νά κρατήσωμεν τήν προέχουσαν θέσιν μας ύπό τάς κρατούσας συνθήκας τοῦ ὀξετάτου ἀνταγωνισμοῦ καὶ τῶν προστατευτικῶν τάσεων πού ἐπικρατοῦν. Μία καλώς ὠργανωμένη, συναγωνιστική, ναυτίλια δύναται περισσότερα νά εἰσφέρει καὶ εἰς τόν τόπον.

Καὶ εἰς τό σημεῖον αὐτό τούζομεν δτι τό ναυτιλιακόν συνάλλαγμα πρέπει — ἐπιβάλλεται — νά αὔξηθη. "Ἔχομεν ἀτυχῶς νά παρατηρήσωμεν δτι εἰς τό πρωταρχικόν αὐτό καθῆκον εἰμεθα καθυστερημένοι. Αἱ ένει ναυτίλιαι μεγαλυτέραν έχουν νά ἐπιδείξουν συνεισφοράν πρός τήν "Εθνικήν Οικονομίαν. Τό ναυτιλιακόν μας συνάλλαγμα ἡμπορεῖ καὶ πρέπει νά διπλασιασθῇ τουλάχιστον. Μία ἐπίμονος προσπάθεια ἀπό μέρους τοῦ Κράτους καὶ τῶν "Εφοπλιστῶν προϋποτίθεται. Τό πρόβλημα ἡγονήθη μέχρι στιγμῆς. Μέ λύπην τό ἀναφέρομεν. Οι ἀρμόδιοι είναι ἐνήμεροι καὶ είναι εἰς θέσιν νά φροντίσουν διά τήν λήψιν μέτρων ὥστε νά μή μας διαφεύγη πολύτιμον συνάλλαγμα. Τά μέτρα είναι γνωστά. Δέν χρειάζεται νά τά ἐπαναλαμβάνωμεν συνεχώς εἰς ὡτα μή ἀκουόντων. Πρέπει, πάντως, νά γνωρίζουν δτι ἡ ἐπιδεικνυούμενη ἀδιαφορία είναι ἐγκληματική διά τοῦτο τό "Εθνος. Είναι κρίμα νά χάνη δ

τόπος μας τά δσα ἡ Ναυτίλια μας — αὐτή ἡ μεγάλειώδης τοῦ "Ελληνος ἐπίδοσις — δύναται νά χαρίση εἰς τήν "Εθνικήν μας Οικονομίαν.

«ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Η ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΒΩΣΙΣ

ΤΑ ΚΑΘΕΛΚΥΣΘΕΝΤΑ

Εἰς 26 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 499.997 τον. γκρός ἀνήλθον τά καθελκυσθέντα κατό τό α' ἔξαμηνον τοῦ 1981 σκάφη καὶ ἀναφέρονται εἰς μπάλκ κάρριερο, φορτηγά ξηρού φορτίου καὶ δεξαμενόπλοια. Οι ἀντίστοιχοι ἀριθμοί διά τό 1980, 1979 καὶ 1978 ἦσαν σκάφη 12, 159.967 τον. γκρός, 12, 167.814 τον. γκρός καὶ 33 σκάφη, 432.338 τον. γκρός. Ἐκ τών καθελκυσθέντων αὐτών σκαφών, τά 21, 425.707 τον. γκρός ἀνεγράφησαν εἰς τό "Ελληνικόν Νησόδιγον. "Ητοι ποσοστόν 85.14%, μέ την κάτω κατανομή κατ' είδος καὶ σημαίας.

ΣΗΜΑΙΑΙ	Μπάλκ κάρριερ		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	πλοϊα	τ. γκρός	πλοϊα	τ. γκρός	πλοϊα	τ. γκρός
Έλληνική	9	219.146	7	62.551	5	144.010
Παναμαϊκή	—	—	1	3.900	—	—
Κυπριακή	—	—	—	—	2	36.990
Αγγλική	2	33.400	—	—	—	—
Σύνολον	11	252.546	8	66.451	7	181.000

ΤΑ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΑ

Τό ἀγορασθέντα ἐκ τήν ἀλλοδαπής μεταχειρισμένα σκάφη, μπάλκ κάρριερο, φορτηγά ξηρού φορτίου, μικτά καὶ δεξαμενόπλοια, ἀνήλθον εἰς 125, συνολικής χωρητικότητος 2.598.027 τον. γκρός, ἐναντί 141 σκαφών, 2.134.534 τον. γκρός τοῦ ἀντίστοιχου ἔξαμηνον τοῦ 1980, 114, 2.023.343 τον. γκρός τοῦ 1979 καὶ 120, 1.370.821 τον. γκρός, τοῦ 1978.

Ἐκ τών ἀγορασθέντων αὐτών σκαφών τό 65.5% ἐνεγράφη εἰς τό "Ελληνικόν Νησόδιγον τό 24.47% εἰς τό Λιβεριανόν, 7.66% εἰς τό Παναμαϊκόν καὶ 2.82% εἰς τό Κυπριακόν. Οι ἀντίστοιχοι ἀριθμοί διά τό 1980 ἦσαν 80.99%, 12.44%, 4.76% καὶ 1.81%. "Η κατανομή των κατ' είδος καὶ σημαίας ἔχει ώς κάτωθι:

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκ κάρριερ		Φορτηγά		μικτά	δεξαμενόπλοια
	πλοϊα	τ. γκρός	πλοϊα	τ. γκρός		
Έλληνική	22	414.492	62	428.141	1	38.006
Λιβεριανή	5	85.333	—	—	2	140.489
Παναμαϊκή	2	46.872	3	13.960	—	138.037
Κυπριακή	3	53.535	2	19.733	—	—
Σύνολον	32	600.232	67	461.834	3	178.495
					23	1357466

ΤΑ ΠΩΛΗΘΕΝΤΑ

Τά πωληθέντα εἰς ἀλλοδαπούς ἐλληνικής πλοιοκτησίας σκάφη ἀνήλθον εἰς 94, συνολικής χωρητικότητος 1.274.259 τον. γκρός καὶ ἡσαν περισσότερα εἰς ἀριθμόν πλοιών καὶ τοννάς ἐναντί τοῦ 1980 (86 σκάφη, 985.522 τον. γκρός). Οι ἀντίστοιχοι ἀριθμοί διά τό 1979 καὶ 1978 ἦσαν 64 σκάφη, 1.112.530 τον. γκρός καὶ 42 σκάφη, 490.531 τον. γκρός. "Η κατανομή των κατ' είδος καὶ σημαίας ἔχει ώς κάτωθι:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Μπάλκ κάρριερ		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	πλοϊα	τ. γκρός	πλοϊα	τ. γκρός	πλοϊα	τ. γκρός
Έλληνική	19	288.32	55	364.392	6	476.240
Λιβεριανή	2	28.924	1	5.916	1	79.001
Παναμαϊκή	—	—	3	6.965	—	—
Κυπριακή	—	—	6	22.288	—	—
Λιβανική	—	—	6	2.274	—	—
Σύνολον	21	317.246	66	401.772	7	555.241

ΤΑ ΔΙΑΛΥΘΕΝΤΑ

Διελύθησαν κατά το διαρρέουσαν έξαμηνον 75 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 955.648 τον. γκρός, και άναφέρονται εἰς μπάλκ κάρριερς, φορτηγά ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια. Οι άντιστοιχοι όριθμοι διά το 1980 και 1979 ήσαν 95, 859.998 τον. γκρός και 126, 1.416.493 τον γκρός. Ή κατανομή των κατά κατηγορίας πλοίων και σημαίας έχει ώς κάτωθι:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Μπάλκ κάρριερς		φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	πλοϊα	τ.γκρός	πλοϊα	τ.γκρός	πλοϊα	τ.γκρός
Έλληνική	2	24.900	36	151.534	6	344.654
Λιβεριανή	—	—	1	8.558	4	318.571
Παναμαϊκή	1	12.020	5	18.965	—	—
Κυπριακή	—	—	20	76.446	—	—
Σύνολον	3	36.920	62	255.503	10	663.225

Εις τόν κάτωθι πίνακα έμφαίνεται ή πορεία τών διαλύσεων άπό τού 1970 μέχρι και τού α' έξαμηνου τού 1981.

Έτος 1970.....	Διελύθησαν	78	σκάφη	543.499	τον.γκρός
» 1971.....	»	105	»	688.406	»
» 1972.....	»	125	»	923.768	»
» 1973.....	»	112	»	734.820	»
» 1974.....	»	112	»	845.532	»
» 1975.....	»	107	»	1.515.169	»
» 1976.....	»	114	»	2.042.554	»
» 1977.....	»	136	»	2.047.458	»
» 1978.....	»	212	»	3.196.860	»
» 1979.....	»	215	»	2.187.353	»
» 1980.....	»	154	»	1.922.029	»
» 1981 α' έξαμ...	»	75	»	955.648	»

ΤΑ ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΑ

Τά έκ διαφόρων άτυχημάτων άπολεσθεντα σκάφη, άνηλθον εἰς 22, συνολικής χωρητικότητος 174.541 τον. γκρός έναντι 14 σκαφών, 221.688 τον. γκρός τού άντιστοιχου έξαμηνου τού 1980 και 28 σκαφών, 154.958 τον. γκρός τού 1979, κατένομνται δε κατ' είδος και σημαίας ώς κάτωθι:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Μπάλκ κάρριερς		φορτηγά		μικτά	Δεξαμενόπλοια
	πλοϊα	τ.γκρός	πλοϊα	τ.γκρός		
Έλληνική	2	27.333	15	85.434	1	42.314
Παναμαϊκή	—	—	1	1.760	—	—
Κυπριακή	—	—	2	4.920	—	—
Σύνολον	2	27.333	18	92.114	1	42.314
					1	12.780

Η ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΣΤΕΡΑ ΑΝΑΛΥΣΙΣ

Η άνοδική πορεία τού παρ' Έλληνων έλεγχομένου τοννά, άναφερομένη εἰς έπηνδρωμένα με έλληνικά πλούρωμάτα σκάφη, άπό τού 1949 μέχρι σήμερον έμφαίνηται εἰς τόν κάτωθι παραπιθέμενον πίνακα:

ΕΤΗ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	ΠΑΝΑΜΑ	ΛΙΒΑΝΟΥ	ΚΥΠΡΟΥ	ΣΙΓΚΑΠ.	Ν.ΖΗΛ.	ΑΓΓΛ.
1949	1.301.512	50.016	1.025.726	—	—	—	—	—
1950	1.264.977	133.655	1.147.680	—	—	—	—	—
1951	1.238.868	396.115	1.668.025	—	—	—	—	—
1952	1.175.996	696.212	1.769.687	—	—	—	—	—
1953	1.139.609	1.309.620	1.847.601	—	—	—	—	—
1954	1.242.075	2.397.896	1.736.413	—	—	—	—	—
1955	1.270.221	3.236.550	1.729.236	—	—	—	—	—
1956	1.444.904	4.687.244	1.722.549	—	—	—	—	—
1957	1.575.899	6.414.910	1.903.253	—	—	—	—	—
1958	2.274.925	7.224.562	1.805.054	36.112	—	—	—	—
1959	3.892.392	6.366.303	1.691.779	202.808	—	—	—	—
1960	5.574.621	4.773.032	1.247.642	376.068	—	—	—	—
1961	6.519.185	4.903.567	732.789	720.660	—	—	—	—
1962	7.008.726	4.563.619	616.552	894.031	—	—	—	—
1963	7.503.563	6.033.505	661.491	799.905	—	—	—	—
1964	7.266.723	7.785.596	646.648	755.706	31.578	—	—	—
1965	7.198.394	9.663.181	784.440	704.587	159.062	—	—	—
1966	7.517.807	10.407.220	803.689	611.717	317.409	—	—	—
1967	7.665.297	12.382.826	827.440	353.995	536.223	—	—	—
1968	8.738.673	13.340.923	834.130	212.119	679.265	—	—	—
1969	10.564.264	14.333.333	891.441	99.938	991.307	—	—	—
1970	12.849.778	15.803.492	751.947	64.700	1.399.702	—	—	—
1971	14.562.299	17.038.260	743.994	38.307	1.705.059	—	—	—
1972	18.660.519	17.284.136	780.460	23.488	2.319.622	—	—	—
1973	21.831.877	17.080.723	761.322	20.495	2.930.546	—	—	—
1974	22.740.935	19.079.747	692.387	10.620	2.844.359	—	—	—
1975	25.108.441	19.880.814	772.072	14.852	2.444.458	77.799	—	—
1976	28.660.875	18.752.865	802.030	14.852	2.319.757	34.209	—	—
1977	33.752.076	16.251.225	836.003	14.852	1.981.146	28.525	—	—
1978	36.314.066	18.329.998	665.001	14.852	1.603.738	80.026	—	—
1979	38.570.128	12.159.440	791.982	5.697	1.338.181	84.667	—	—
1980	41.421.925	10.128.599	828.734	2.274	1.075.187	116.856	52.309	—
1981*	42.399.394	9.620.767	1.087.825	—	1.076.826	116.856	52.309	33.400

*α' έξαμηνον

Αι παραπρηθείσαι έξ δλου αύξομειωσις εἰς τήν έλληνικής πλοιοκτησίας δύναμιν, κατά το α' έξαμηνον τού 1981, έν συγκρίσι με τό 1980, έχουν ώς κάτωθι:

ΣΗΜΑΙΑΙ	ΠΛΟΙΑ	ΤΟΝ.ΓΚΡΟΣ
Έλληνική	+ 2	+ 977.469
Λιβεριανή	- 7	- 507.832
Παναμαϊκή	+ 3	+ 259.091
Κυπριακή	- 28	+ 1.639
Λιβανική	- 1	- 2.274
Σιγκαπούρης	—	—
Ν. Ζηλανδίας	—	—
Άγγλικη	+ 2	+ 33.400
Σύνολον	- 29	+ 761.493

ΑΙ ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Ένεγραφθείσαν κατά τήν διάρκειαν τού α' έξαμηνου τού 1981, εἰς τήν ύπό την Έλληνικήν σημαίαν δύναμιν τής Ναυτιλίας μας, 181 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 2.962.094 τον. γκρός, έναντι 241 σκαφών, 3.584.671 τον. γκρός του άντιστοιχου έξαμηνου τού 1980, 162 σκαφών 2.863.115 τον. γκρός τού 1979 και 199 σκαφών, 2.248.946 τον. γκρός τού 1978. Ήσαν όλιγωτέρα κατά 60 σκάφη 622.577 τον. γκρός τού α' έξαμηνου 1980.

Η σύνθεσις των κατά κατηγορίας πλοίων έχει ώς κάτωθι:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα.	9	τ.γκρός	219.146
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.	21	»	400.151
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65.	3	»	50.521
Φορτηγά νεότευκτα.	7	»	62.551
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-80.	11	»	110.362
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.	25	»	175.716
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65.	33	»	219.900
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1955.	4	»	14.615
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75.	1	»	38.006
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα.	5	»	144.010
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.	2	»	99.674
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65.	17	»	1.179.254
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1955.	7	»	225.2905
Επιβατηγά. Όχηματαγώγα. Τουριστικά.	55	»	8.532
Διάφορα.	31	»	14.361
Σύνολον σκάφη.	181	»	2.962.094

Ο όνομαστικός κατάλογος τών άνωτέρω μεταβολών, έχει ώς κάτωθι:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παραπρήσεις
Βιολέττα	16.430	καθειλκύσθη Μουρόραν
Ζαννής	22.857	καθειλκύσθη Μιτσούΐ
Ηστιγούΐντ	16.700	καθειλκύσθη Όσιμα
Καπετάν Γιάννης	38.000	καθειλκύσθη Τουρούμι
Κώτας Κονιακίδης	29.710	καθειλκύσθη Κόγια
Λέανδρος	30.650	καθειλκύσθη Ρουμανίαν
Ποντοκράτης	15.852	καθειλκύσθη Χακοντάτε
Ράινα	32.247	καθειλκύσθη Ιννοσίμα
Τρέιντγουΐντ	16.700	καθειλκύσθη Όσιμα
Σκάφη 9	219.146	

*α' έξαμηνον

β) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άκινδυνος Κ.	9.690	ηγοράσθη ἐκ νοτίου Κορέας
Άναγγελ Χάρμουν	12.348	ηγοράσθη ἐκ Παναμά
Άναστασίος	16.822	ηγοράσθη ἐκ Δανίας
Άσλεϋ	13.363	ηγοράσθη ἐκ Παναμά
Γκόλτεν Φλάγκ	43.479	ηγοράσθη ἐκ Γερμανίας
Γουόρλεν Νομπίλιτο	22.594	ύπεστειλε τὴν Λιβεριανήν
Έλπιδοφόρος	16.822	ηγοράσθη ἐκ Δανίας
Ζέτα	20.516	ηγοράσθη ἐκ Γερμανίας
Θεαγένης	9.986	ηγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Καπετάν Μιχάλης	14.807	ηγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Κέιπ Σαπτήριο	8.896	ηγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Μάρκος Ν.	11.434	ηγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Μνημοσύνη	36.168	ηγοράσθη ἐξ Ἀργεντινῆς
Νέμεσις	18.781	ηγοράσθη ἐκ Σουηδίας
Ντέρμπη	35.764	ηγοράσθη ἐκ Νορβηγίας
Ποσειδών	18.656	ηγοράσθη ἐκ Σουηδίας
Πρωτόμαχος	16.191	ηγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Ρολλόν	38.611	ηγοράσθη ἐξ Όλλανδίας
Σάμμερ Ντιού	9.812	ηγοράσθη ἐκ Κορέας
Ση Τάιγκερ	13.631	παρέμεινεν στὴ δύναμιν
Φόρουμ Πράιντ	11.825	ηγοράσθη ἐξ Ἰσπανίας
Σ κά φ η 21	400.151	

γ) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Βέρα	21.004	ηγοράσθη ἐξ Ἀργεντινῆς
Γρηγορούσσα	18.202	ηγοράσθη ἐξ Ἀργεντινῆς
Έλιζαμπεθ	11.315	ηγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
Σ κά φ η 3	50.521	

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άιρηνς Ντάιαμοντ	10.150	καθεικύθη Κωνσταντζαν
Γιάννης Α.	5.421	καθεικύθη Ροστόκ
Ήζη Ράιντερ	7.000	καθεικύθη Ἀπούανια
Άλκι Ράιντερ	7.000	καθεικύθη Ἀπούανια
Πόρος Άιλαντ	10.990	καθεικύθη Τόκιο
Σίφνος Άιλαντ	10.990	καθεικύθη Τόκιο
Φάμιλλος Άντωνι	11.000	καθεικύθη Χερσόνα
Σ κά φ η 7	62.551	

ε) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-80

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλκαιος	11.213	ηγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
Άμφιων	11.212	ηγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας

Άρισταγγελος	9.998	ύπεστειλε τὴν λιβεριανήν
Άρισταγένης	9.998	ήγοράσθη ἐκ Γερμανίας
Άτλας	11.804	ήγοράσθη ἐκ Ἰαπωνίας
Γιάννης Μάριος Η.	12.560	ήγοράσθη ἐξ Ἀργεντινῆς
Γκούντ Κάπταιν	10.076	ήγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
Κοντοτελίσον Έντερπράζ	5.539	ήγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
Παγασητικός Γκάλφ	9.739	ήγοράσθη ἐκ Παναμά
Σή Λάιον	8.746	παρέμεινεν στὴν δύναμιν
Φάμιλλος Αϊβορο	9.477	ήγοράσθη ἐκ Σιγκαπούρης
Σ κά φ η 11	110.362	

στ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγιος Αντώνιος	3.910	ήγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Άγιος Νικόλαος	12.061	ύπεστειλε τὴν λιβεριανήν
Άλ Τζαμπίρια	10.355	ήγοράσθη ἐκ Κουβέητ
Άρκαδιον Σάν	4.998	ήγοράσθη ἐκ Παναμά
Γκαΐ Φόρτοιουν	8.739	ήγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Διδώ	10.328	ήγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
Έλλενικ Κόνκορντ	13.098	ήγοράσθη ἐκ Γαλλίας
Καρέρα	5.453	ήγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Κομπάς Τρέιντερ	3.858	ήγοράσθη ἐκ Παναμά
Μαρία Γλύπτη	9.565	ήγοράσθη ἐξ Χιλῆς
Μαριάνθη	9.767	ήγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
Μπέλ Κόμετ	1.599	ήγοράσθη ἐκ Γερμανίας
Ντάιαμοντ Μόν	4.800	ήγοράσθη ἐκ Σιγκαπούρης
Ντάιαμοντ Σάν	4.794	ήγοράσθη ἐκ Σιγκαπούρης
Παναγιώτης Άλ.	7.773	ήγοράσθη ἐκ Γαλλίας
Ρό-ρό Τρέιντερ	1.552	ήγοράσθη ἐκ Φινλανδίας
Ρόντιαν Σκάύ	2.992	ήγοράσθη ἐκ Παναμά
Σάμμερ Ρεϊ	7.013	ήγοράσθη ἐξ Ἰαπωνίας
Σάν Τζέν Μπέν	11.542	ήγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
Σή Λόρντ	9.793	ήγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Τζίμ Στήβ	3.783	ήγοράσθη ἐξ Ἰνδονησίας
Τροπικάνα	1.580	ήγοράσθη ἐξ Ιαπωνίας
Φαιδώρα	9.116	ήγοράσθη ἐκ Βραζιλίας
Φάμιλλος Αρρου	10.046	ήγοράσθη ἐξ Ιαπωνίας
Φλάγκ Τρέιντερ	7.201	ήγοράσθη ἐκ Φινλανδίας
Σ κά φ η 25	175.716	

ζ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγιος Κωνσταντίνος	8.852	ήγοράσθη ἐκ Γιουγκοσλαυίας
Άγιον Σπίριτ	4.631	ύπεστειλε τὴν λιβεριανήν
Άλλακα 2	1.012	ήγοράσθη ἐκ Παναμά
Άλλάιανς Σάξες	10.869	ήγοράσθη ἐξ Χιλῆς
Άλμάζ	10.484	ήγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Άραμέντια	3.500	ήγοράσθη ἐκ Γερμανίας
Άριων	9.999	ήγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
Δίαμαντ Μέρτσαντ	8.868	ήγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
Εύλακια	8.630	ύπεστειλε τὴν παναμαϊκήν
Θάλεια	5.010	ήγοράσθη ἐκ Βραζιλίας

« ΙΝΔΙΑ »

Εἰς τὸ MADRAS καὶ ὅλους τούς ἄλλους λιμένας τῆς 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' ὅλον τὸ 24ωρον

Telephone: 39252 WITH EXTNS, After Office Hours: 446873

Cable Address: "SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOI ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Ίκαν	2.882	ηγοράσθη έξι Ιταλίας
Κάσσιον Γκλόρου	4.632	ηγοράσθη έξι Γερμανίας
Κάστλ Σπίριτ	1.234	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Κεφαλλόνιαν Άμπισιον	5.266	ηγοράσθη έξι άλλοδαπής
Κλάρα	8.254	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Κόππερ Τρέιντερ	7.689	ηγοράσθη έξι Βραζιλίας
Κότον Τρέιντερ	7.689	ηγοράσθη έξι Βραζιλίας
Κωστής	3.365	ηγοράσθη έξι Πολωνίας
Μαιύσαν II	5.376	ηγοράσθη έξι Παναμά
Μιχάλης	5.384	ηγοράσθη έξι Πολωνίας
Μπλου Μπαΐ	9.657	παρέμεινε στη δύναμι
Νόρδερν Νόβ	8.860	ηγοράσθη έξι Λιβερίας
Όλυμπος	9.754	ηγοράσθη έξι Λιβερίας
Πάργα Στάρ	1.982	ύπεστειλε την κυπριακήν
Πήγασος	9.707	ηγοράσθη έξι Λιβερίας
Ρόνχιλ	6.100	ηγοράσθη έξι Νιγηρίας
Σκύριαν Γκρέις	8.561	παρέμεινε στη δύναμιν
Στάρ I	6.653	ηγοράσθη έξι Παναμά
Σωκράτης	8.584	ύπεστειλε την παναμαϊκήν
Τράνι Βασιλική	7.070	ηγοράσθη έξι Λιβερίας
Φωτεινή Φ.	9.604	ύπεστειλε την παναμαϊκήν
Χιών Κάρριερ	4.970	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Χιών Τρέιντερ	4.772	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Σ κάφη 33	219.900	

η) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ — 1955

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάστλ Γκλόρου	2.247	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Κεφαλλόνιαν Γουαίηβς	5.674	ηγοράσθη έξι Παναμά
Κεφαλλόνιαν Σάν	5.674	ηγοράσθη έξι Παναμά
Παολίνο	1.020	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Σ κάφη 4	14.615	

θ) ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 — 75

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκούντ Χάρβεστ	38.006	ηγοράσθη έξι Περουβίας
Σ κάφη 1	38.006	

ι) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ατλας Ταλλεντζερ	22.000	καθειλκύθη Ριγιέκαν
Γουόρλιν Κουόδος	40.300	καθειλκύθη Αΐσι
Γουόρλιν Πρόντακτ	18.300	καθειλκύθη Σκαραμαγκά
Μεθώνη	33.500	καθειλκύθη Όσιμα
Μπουένα Βεντούρα	29.910	καθειλκύθη Μιχάρα
Σ κάφη 5	144.010	

ια) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976 — 80

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Λαιδή Έμα	18.568	ηγοράσθη έξι Σουηδίας
Μαργκώ	81.106	ηγοράσθη έξι Γαλλίας
Σ κάφη 2	99.674	

ιβ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 — 75

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άθηνά M	45.678	ηγοράσθη έξι Λιβερίας
Άκουαριους	19.869	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Βιολαντώ	119.794	ύπεστειλε την λιβεριανήν
Γεροτσάκος	38.818	ηγοράσθη έξι Όλλανδιας
Γεώργιος Βεργωτής	30.647	ύπεστειλε την λιβεριανήν
Ειρηνικός	48.687	ηγοράσθη έξι Ιταλίας
Έλευθερος	48.748	ηγοράσθη έξι Ιταλίας
Κατίνα	38.878	ηγοράσθη έξι Ισπανίας
Λάνια	81.744	ηγοράσθη έξι Σαουδαραβίας
Μαριάννα VII	68.411	ηγοράσθη έξι Νορβηγίας
Μαριέττα	115.207	ύπεστειλε την λιβεριανήν
Ναυκρατίς	115.207	ύπεστειλε την λιβεριανήν
Νίκολας	86.250	ύπεστειλε την λιβεριανήν
Πήλιο	109650	ηγοράσθη έξι Λιβερίας
Προσπερίτη	124.724	ύπεστειλε την λιβεριανήν
Σ κάφη 31	14.361	

Τάκης E	38.260	ηγοράσθη έξι Όλλανδιας
Φιλικός	48.682	ηγοράσθη έξι Ιταλίας
Σ κάφη 17	1.179.254	

ιγ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 — 65

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλεξια	7.644	ηγοράσθη έξι Γερμανίας
Άφθορος	38.606	ύπεστειλε την λιβεριανήν
Εύανθια M	16.840	ύπεστειλε την κυπριακήν
Κυνοσούρα	31.040	ηγοράσθη έξι Λιβερίας
Μανώλης	47.493	ύπεστειλε την λιβεριανήν
Νότος	49.055	ηγοράσθη έξι Ισπανίας
Ντάνα Σή	34.617	ηγοράσθη έξι Παναμά
Σ κάφη 7	225.295	

ιδ) ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ, ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ, ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αίολος	2.977	ηγοράσθη έξι Πολωνίας
Άτλας I	2.455	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Άτλας II	2.455	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Μαρία Βαρβάρα ΘΛ.	274	ηγοράσθη έξι άλλοδαπής
Μιχαλάκης II	371	ηγοράσθη έξι άλλοδαπής
Σ κάφη 5	8.532	

ιε) ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλμη	448	ηγοράσθη έξι άλλοδαπής
Άρχων	536	ηγοράσθη έξι άλλοδαπής
Βερνίκος Γλάνης	192	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Βερνίκος Μάρτιν	159	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Βερνίκος Άλεξια	159	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Βερνίκος Βαρβάρα 4	193	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Βερνίκος Γενεβέβη	159	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Βερνίκος Μάρθα	207	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Δέκα Όκτω	476	ηγοράσθη έξι άλλοδαπής
Δέλτα Ένερτζη	499	ηγοράσθη έξι Κύπρου
Έλενα Ντέμετ	439	ύπεστειλε την κυπριακήν
Έλευθερία	120	ηγοράσθη έξι άλλοδαπής
Ιωάννης Ρ.	473	ηγοράσθη έξι άλλοδαπής
Λεωνίδας II	230	ηγοράσθη έξι άλλοδαπής
Μαρία K.	373	ηγοράσθη έξι άλλοδαπής
Μαρίνα	431	ηγοράσθη έξι άλλοδαπής
Μαρίτα	300	ηγοράσθη έξι άλλοδαπής
Μάρκ XI	958	ηγοράσθη έξι άλλοδαπής
Μάρκ XIV	499	ηγοράσθη έξι Δανίας
Μεγαλόχαρη III	111	ηγοράσθη έξι άλλοδαπής
Μεγαλόχαρη IV	111	ηγοράσθη έξι άλλοδαπής
Μινογκάζ	969	ηγοράσθη έξι άλλοδαπής
Ναυτίλος	331	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Νέστωρ	113	ηγοράσθη έξι άλλοδαπής
Παναγία	423	ηγοράσθη έξι άλλοδαπής
Πολυχρόνης II	499	ηγοράσθη έξι άλλοδαπής
Σμύτ Λόύδη Μάρτας	772	ηγοράσθη έξι άλλοδαπής
Σωτηράκης	120	ηγοράσθη έξι άλλοδαπής
Τζέτ III	1.447	ηγοράσθη έξι Κένυας
Τζέτ V	1.767	ηγοράσθη έξι άλλοδαπής
Τίνα	847	ηγοράσθη έξι άλλοδαπής
Σ κάφη 31	14.361	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976 — 80

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Μία	14.500	ύψωσε την λιβεριανήν
Σταυρούλα	32.000	ύψωσε την παναμαϊκήν
Σ κάφη 2	46.500	

β) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 — 75

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγιοι Βίκτωρες	11.610	έπωλήθη ισραηλινά συμφέροντα
Αιγανουσιώτης	20.095	έπωλήθη κινεζικά συμφέροντα

Δημήτριος	10.794	έπωλήθη Τουρκικά συμφέροντα
Έβη	15.976	έπωλήθη Ινδούς άγοραστάς
Οινούσσαιαν Καρείτζ	20.512	έπωλήθη κινεζικά συμφέροντα
Οινούσσαιαν Μέντρεν	20.510	έπωλήθη κινέζους
Πελοπόννησος	19.672	έπωλήθη φιλιππινέζους
Στάρ Λακωνίαν	19.206	έπωλήθη φιλιππινέζους
Στάρ Ντρίσιαν	19.171	έπωλήθη φιλιππινέζους
Σ κ α φ η 9	157.546	

γ) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άιρηνς Τάργκετ	10.236	έπωλήθη άλλοδαπούς
Αίτζιαν Σ.η.	9.303	έπωλήθη άγοραστές Χόγκ Κόγκ
Άντιπαρος	13.862	έβυθισθη
Άφοβος	7.324	έπωλήθη άλλοδαπούς
Βητακάρριερ	13.871	έπωλήθη άλλοδαπούς
Πιουροπόδημπιον	9.516	ύψωσε σημαίαν Μάλτας
Κύθονς	13.867	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Μαριγούλα	10.892	έπωλήθη άλλοδαπούς
Νάουσα	11.033	έπωλήθη διαλυτάς Χόγκ Κόγκ
Ριό Μπράβο	13.471	έβυθισθη
Σούζαν	21.451	έπωλήθη άλλοδαπούς
Συνέτδες	17.792	έπωλήθη άλλοδαπούς
Τόκιο Όλυμπικς	15.404	έπωλήθη περουβιανά συμφέροντα
Σ κ α φ η 13	168.022	

δ) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ -55

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άτλαντικ Μερμάιντ	14.987	έπωλήθη άγορ. Απ. Άνατολ.
Σ κ α φ ο ις 1	14.987	

ε) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-80

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άμαλια	10.302	έπωλήθη κινεζικά συμφέροντα
Έλλας	5.466	άνήκον ένα συμφέροντα
Ίντεγκριτο	10.710	έπωλήθη κινέζους άγοραστάς
Συρία	5.466	άνήκον ένα συμφέροντα
Σ κ α φ η 4	31.944	

στ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άιρηνς Σκάρι	3.046	έπωλήθη ιταλικά συμφέροντα
Άλεξανδρα	3.861	ύψωσε τήν παναμαϊκήν
Άλκμηνη	5.476	έβυθισθη

Άντζελίνα Δέ Γκρείτ	3.973	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άριστεύς	3.740	έπωλήθη συμφέρ. Βενεζουέλας
Άφροδιτή Π	3.619	ύψωσε τήν παναμαϊκήν
Γάιννης	4.704	ύψωσε τήν παναμαϊκήν
Γιουροχάντερ	3.821	ύψωσε σημαίαν Μάλτας
Έλληνόρα	9.186	έπωλήθη συμφέροντα Μάλτας
Ήνιοχος Έξπρες	2.708	έπωλήθη γαλλικά συμφέροντα
Ίθάκη	9.066	έπωλήθη άλλοδαπούς
Καλλιόπη	4.706	έβυθισθη
Κέιπ Ριον	9.229	έπωλήθη καναδικά συμφέροντα
Κλαυδία	9.854	έπωλήθη άλλοδαπούς
Λίνα	2.975	διεγράφη
Μάραια	8.944	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μίνι Λάμπα	1.782	έπωλήθη Μεζικανικά συμφέρ.
Μπαραχόνα	10.016	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ναυσικά	5.222	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σάμος Πρόγκρες	8.922	έπωλήθη άγοραστάς Απ. Άνατ.
Τάκι	3.995	έβυθισθη
Τάρπον Σπρίγκες	11.056	έπωλήθη άλλοδαπούς
Τιμή	5.042	ύψωσε τήν λιβεριανήν
Σ κ α φ η 23	134.943	

ζ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγγελίνα	10.200	έβυθισθη
Άιγαιον Στάρ	1.708	έπωλήθη άγγιλικά συμφέροντα
Άιόλιαν Γουίντ	8.368	με ζημιάς έγκατελείφθη
Άιρηνς Φρέντοπι	8.914	ύψωσετην κυπριακήν
Άκρα Δρέπανον	3.606	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Άλμπακόρε	1.504	έπωλήθη άγγιλικά συμφέροντα
Άντωνιος Κ.	10.199	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άποδοτολός Α	8.837	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άτενι	10.659	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άτλαντικ Φρίζερ	4.717	έπωλήθη διαλυτάς Πακιστάν
Άύρα	8.929	έπωλήθη άλλοδαπούς
Βάλλιαν	9.088	έπωλήθη συμφέρ. Μαλδιβών
Βήτακάλμ	9.722	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γιάννης Κ	2.676	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Γκούντιγουΐς	6.778	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Γολιάδ	7.327	έπωλήθη περούβιανούς
Δέσποινα	11.413	έπωλήθη άραβικά συμφέροντα
Δημητρης	3.097	έπωλήθη άλλοδαπούς
Δημητριος Κ	3.441	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Διάμαντ	3.622	έπωλήθη άγοραστάς Απ. Άνατ.
Δώρος	8.772	έπωλήθη συμφέρ. Μαλδιβών
Ειρήνη Λ	10.405	έπωλήθη Τούρκους διαλυτάς
Έλπις	3.762	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Ίραντα	4.892	διλκή άπωλεια
Κορινθιακός	11.790	έπωλήθη άλλοδαπούς
Κορίνθικ	10.914	έπωλήθη άλλοδαπούς
Κρείζιν Χάρρου	2.013	έπωλήθη άλλοδαπούς
Λάκυ	8.660	διλκή άπωλεια
Λέλα	5.379	έπωλήθη συμφέρ. Σιγκαπούρης



GROUP

WORLDWIDE SHIP SUPPLIERS

CAPT. EM. GEORGOULIS - 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



Λιτόχωρο.	3.153	δύλική άπωλεια
Μανίνα III.	6.309	έβυθισθη
Μαρία.	3.478	έπωλήθη συμφέρ. Σιγκαπούρης
Μαριβάνα Ρένα.	5.176	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Μαριζα Κάρ.	8.244	ύψωσε τήν λιβεριανήν
Μαρία Πιάσσε.	2.722	έπωλήθη ιταλικού συμφέροντα
Μηράβο Τρέιντερ.	4.026	έπωλήθη άλλοδαπούς
Νάξος.	5.114	έπωλήθη άλλοδαπούς
Νέμα.	7.425	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Νούσσα.	1.596	έβυθισθη
Παλμύρα.	7.945	έπωλήθη άλλοδαπούς
Πίον.	3.413	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σαΐνι.	9.038	έπωλήθη συμφέρ. Μαλδιβών
Σάμη.	8.361	ύψωσε τήν παναμαϊκήν
Σαρόνικ Σκάδου.	6.334	έπωλήθη πακιστανούς διαλυτάς
Σκύμνος.	9.661	δύλική άπωλεια
Σπάρταν.	2.979	έπωλήθη άλλοδαπούς
Τάνια.	3.605	έπωλήθη Σαουδιάραβας
Τάρπον Σιβλερ.	10.979	έπωλήθη άλλοδαπούς
Τρέιντερ.	9.901	έπωλήθη άλλοδαπούς
Τρέιντερ.	3.524	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Φούρκερο.	3.775	έπωλήθη άλλοδαπούς
Φρατέρνιτο.	10.381	δύλική άπωλεια
Φρηγουσαΐν.	8.763	έπωλήθη άλλοδαπούς
Χάρις.	5.038	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σ κά φ η 54.	352.332	

η) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 55

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγιος Φανούριος VI.	2.775	έπωλήθη πακιστανούς διαλυτάς
Άθενς Νται.	5.147	έπωλήθη πακιστανούς διαλυτάς
Αίγυπτος.	3.805	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Άλεξανδρος.	3.986	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Άμοτερανταμ.	3.653	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άπόλλων.	3.782	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Άρης.	2.491	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Άστυπάλαια.	1.115	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Άύρα.	4.023	έπωλήθη πρός δάλωσιν
Γιαννούλα Κ.	2.952	έβυθισθη
Δέσποινα Κ.	2.198	έπωλήθη πακιστ. διαλυτάς
Δυναμικός Κ.	8.501	έπωλήθη άλλοδαπούς
Έλειστριο II.	1.596	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Έλισσαβετ.	1.929	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Εύτερη.	7.632	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Ηράκλειον.	4.723	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Θαρραλέος.	8.484	έπωλήθη ξένα συμφέροντα
Ίωάννης Δ.	1.454	έπωλήθη άλλοδαπούς
Κάρπαθος.	5.879	έπωλήθη πακιστανούς διαλυτάς
Κέα.	2.683	έπωλήθη διαλυτάς Άπω Ανατολ.
Κύπρος.	3.799	έπωλήθη πακιστανούς διαλυτάς
Λίζα.	3.723	έβυθισθη
Μήλος IV.	3.656	έπωλήθη πακιστανούς διαλυτάς
Μυκήναι II.	5.240	έπωλήθη πακιστανούς διαλυτάς
Νότης.	5.096	έπωλήθη άγοραστάς Άπω Ανατ.
Ομερεχάουζεν.	1.879	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Πολυμήχανος.	8.499	έπωλήθη άλλοδαπούς
Προβίμι Στάρ.	5.690	έπωλήθη γερμανούς διαλυτάς
Ρόττερνταμ.	3.863	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Σή Χόρς.	6.518	έπωλήθη πακιστανούς διαλυτάς
Σιρένες.	2.036	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Σπάρτη.	1.316	έπωλήθη άλλοδαπούς
Τένια II.	1.362	έβυθισθη
Τηγάνι.	5.690	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Φάλκον.	1.555	έπωλήθη πακιστανούς διαλυτάς
Σ κά φ η 35.	138.730	

θ) ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Διήφοβος.	42.314	έβυθισθη
Σ κά φ ος 1.	42.314	

ι) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άβιν Όιλ Σφακιά.	149.621	έπωλήθη σαουδαραβ. συμφέρ.
Άθηνα.	106.623	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άμαθους.	105.156	έπωλήθη ισπανούς διαλυτάς
Άνδρος Στάρ.	99.849	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν

Άνδρος Τέξας.	98.983	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Κατερίνα Άλεξάνδρα.	103.012	έπωλήθη άλλοδαπούς
Όσεαν Τσάμπιον.	63.425	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σ κά φ η 7.	726.669	

ια) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάβο Κάμπανος.	12.780	δύλική άπωλεια
Μιραμάρ.	8.590	έπωλήθη διαλυτάς Άπ. Ανατ.
Στέλιος II.	37.865	ύψωσε τήν παναμαϊκήν
Τρέιντ Ρηζόλιβ.	41.214	έπωλήθη άλλοδαπούς
Τύχος.	20.332	έπωλήθη ισπανούς διαλυτάς
Σ κά φ η 5.	120.781	

ιβ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ -55

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άσφαλτ Μέρτσαντ.	12.345	έπωλήθη γερμαν. συμφέρ.
Νόνα Μάρω.	11.744	έπωλήθη ισπανούς διαλυτάς
Σ κά φ η 2.	24.089	

ιγ) ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ, ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ, ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άπολλων XI.	4.811	έπωλήθη Μεξικανικά συμφέρ.
Άριάδην.	6.644	διπλή έγγραφη
Γκόλτεν Πρίνσες.	2.883	έβυθισθη
Έλλη.	1.463	έβυθισθη
Καίτη Π.	487	δύλική άπωλεια
Σ κά φ η 5.	16.288	

ιδ) ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλεξάνδρα K. II.	841	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άναστασία K.	500	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άργυρ.	396	έπωλήθη άλλοδαπούς
Βασίλης 2.	493	έβυθισθη
Γιάνκαρος II.	484	έπωλήθη άλλοδαπούς
Δελφίνι.	399	έπωλήθη άλλοδαπούς
Δελφίνι.	298	έπωλήθη άλλοδαπούς
Δημητρίος.	424	έπωλήθη άλλοδαπούς
Zan Μαρή.	687	έπωλήθη άλλοδαπούς
Θιμία K. (δ).	1.556	έπωλήθη άλλοδαπούς
Κασσάνδρα.	469	έβυθισθη
Κύθηρα.	221	έπωλήθη άλλοδαπούς
Νίκη.	751	έπωλήθη άλλοδαπούς
Πέτρος.	471	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σάνδρο.	425	ύψωσε τήν παναμαϊκήν
Σεβαστή.	106	έπωλήθη άλλοδαπούς
Στέλλα E.	459	έπωλήθη άλλοδαπούς
Χρόνης 2.	500	έβυθισθη
Σ κά φ η 18.	9.480	

'Από τάς δάνωτέρω μεταβολάς προέκυψε καθαρά προσθήκη 2 σκαφών και 977.469 τον. γκρός, ήτις προστιθεμένη είς τήν ύπαρχουσαν τήν 31ην Δεκεμβρίου 1980 δύναμιν, μάς δίδει σημερινήν τοιαύτην ύπο τήν KYANΟΛΕΥΚΟΝ, άπό

3.988 σκάφη, 42.399.394 τον. γκρός

Η δύναμις αυτή κατά κατηγορίας σκαφών έχει τήν κάτωθι σύνθεσιν:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα.	9	τ.γκρός	219.146
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-80.	146	»	1.617.674
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.	461	»	8.374.188
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65.	233	»	3.413.501
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 55.	1	»	14.425
Φορτηγά νεότευκτα.	7	»	62.551
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-80.	123	»	1.126.116
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.	457	»	3.153.732
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65.	703	»	3.566.955
Φορτηγά ναυπηγήσεως -55.	169	»	595.176
Μικτά ναυπηγήσεως 1976-80.	4	»	220.993
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75.	46	»	2.636.609
Μικτά ναυπηγήσεως 1956-65.	7	»	255.345
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα.	5	»	144.010

Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-80.....	23	"	1.441.048
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	145	"	8.193.411
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65.....	164	"	3.933.848
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως -55.....	16	"	210.149
Υπερωκεάνια.....	6	"	103.933
Επιβατηγά, Όχηματα γαγά, Τουριστικά.....	342	"	637.312
Διάφορα.....	921	"	479.272
Σύνολο σκάφη.....	3.988	"	42.399.394

Η ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ

Αἱ σημειώθεισαι, κατά τό ύπό ἀνασκόπησιν ἔξαμηνον προσθαφαιρέσεις εἰς τήν ύπό τήν Λιβεριανήν σημαίαν Ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας δύναμιν, ἐπέφερον ἐπι περαιτέρω μείωσιν εἰς τό νηοδόγιον τῆς τόσον εἰς ἀριθμόν σκαφῶν δυον καὶ εἰς τοννά, ὡς ἀναλυτικώτερον κατωτέρω ἐμφαίνεται:

Αἱ ἔγγραφαι ἀνελθοῦσαι εἰς 16 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότηος 680.304 τον. γκρός, ὑπελείφθησαν τῶν διαγραφῶν καὶ ἔχουν τήν κάτωθι κατά κατηγορίας σύνθετον:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-80.....	1	τ.γκρός	15.552
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	5	"	92.695
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65.....	1	"	13.308
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	1	"	5.042
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65.....	1	"	3.244
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75.....	2	"	140.489
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-80.....	1	"	124.499
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	3	"	227.046
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65.....	1	"	58.429
Σύνολο σκάφη.....	16	"	680.304

Αἱ διαγραφαι ἔξ ὅλου κατά τό αὐτό χρονικόν διάστημα ἀνήλθον εἰς 23 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότηος 1.188.136 τον. γκρός μὲ τήν κάτωθι κατά κατηγορίας πλοίων σύνθετον:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	2	τ.γκρός	39.218
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65.....	1	"	13.053
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-80.....	2	"	20.198
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	2	"	20.957
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65.....	3	"	18.937
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	10	"	974.267
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65.....	3	"	101.506
Σύνολο σκάφη.....	23	"	1.188.136

Ο ὄνομαστικός κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν ἔχει ὡς κάτωθι:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ**α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-80**

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μία.....	15.552	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκον
Σκάφος 1.....	15.552	

β) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κατερίνα.....	15.842	ἡγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
Τραμουντάνα.....	20.670	παρέμεινεν στήν δύναμιν
Τρέιντ Βίζιον.....	18.736	ἡγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Τρέιντ Γόντερ.....	18.724	ἡγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Τρέιντ Γουΐλ.....	18.723	ἡγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Σκάφη 5.....	92.695	

γ) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

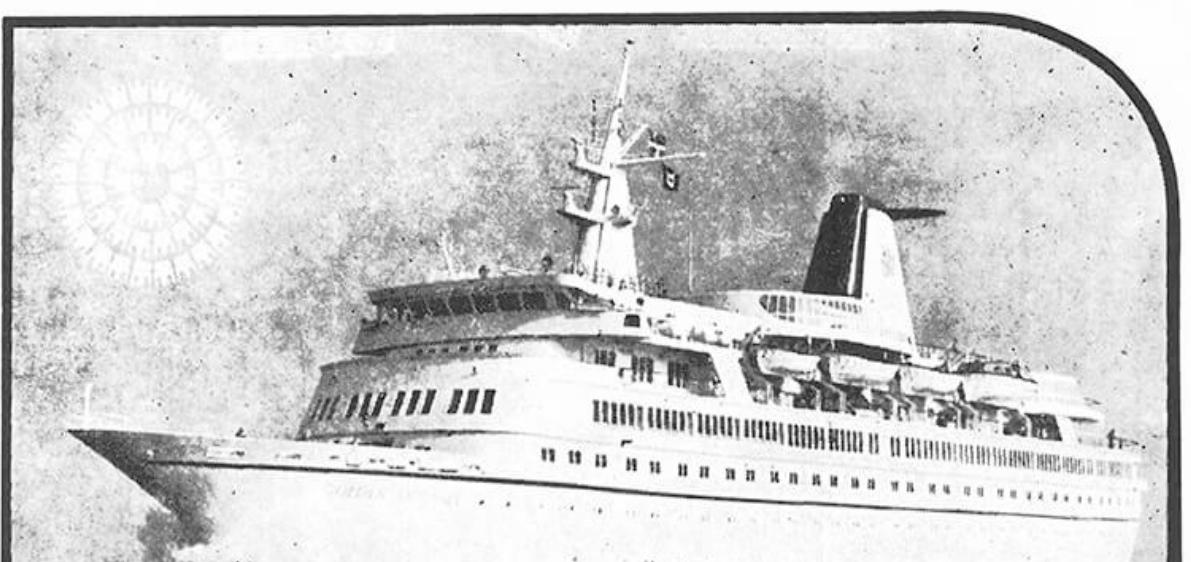
Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κιμωλιακή Πίστις.....	13.308	ἡγοράσθη ἐκ Παναμά
Σκάφος 1.....	13.308	

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Χάππι Μέντ.....	5.042	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκον
Σκάφος 1.....	5.042	

ε) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαρίζα.....	3.244	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκον
Σκάφος 1.....	3.244	



KK UNAS

ROYAL CRUISE LINE
81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

m/s GOLDEN ODYSSEY
year round luxury cruises

στ) ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έλενη Π.	94.989	ήγοράσθη ἐκ Σιγκαπούρης
Νίκυ Π.	45.500	ήγοράσθη ἐκ Σιγκαπούρης
Σ κάφη 2.	140.489	

ζ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-80

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Υπέρμαχος	124.499	ήγοράσθη ἐξ Ισπανίας
Σ κάφη 1.	124.499	

η) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έλπιδα	119.728	ήγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
Μαρίκα Π.	61.330	ήγοράσθη ἐκ Σιγκαπούρης
Υπαναντή	45.988	ήγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Σ κάφη 3.	227.046	

θ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μοντάνα	58.429	ήγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Σ κάφη 1.	58.429	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γουόρλντ Νομπίλιτο	23.347	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Δανίλα	15.871	ἐπωλήθη ἵνδικά συμφέροντα
Σ κάφη 2.	39.218	

β) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πούντο Μπάνκο	13.053	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σ κάφη 1.	13.053	

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-80

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άρισταγγελος	9.998	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Άριστογένης	10.200	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 2.	20.198	

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κυθνία Γ.	8.896	διαγραφέν
Σή Χάρμονη	12.061	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 2.	20.957	

ε) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγαπη	5.916	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ντόνα Μαργαρίτα	8.558	ἐπωλήθη διαλυτάς Πακιστάν
Πλαγιάς	4.46	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 3.	18.937	

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

στ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βιολαντώ	119.795	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Γεώργιος Βεργωτής	30.647	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Γουόρλντ Χέρο	100.175	ἐπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Μαριέτα	115.207	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Ναυκρατίς	115.207	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Νικόλας	86.521	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Όλύμπικ Αυτοίσιον	97.206	ἐπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Οσεαν Λάιον	79.001	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Προσπέριτο	124.724	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Φ.Α. Νταϊνβίτς	105.784	ἐπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Σ κάφη 10.	974.267	

ζ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Όλύμπικ Γκάλλαντ	38.607	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σαΐντ Νικόλας	47.493	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Φοίνιξ Στάρ	15.406	ἐπωλήθη πακιστανούς διαλυτάς
Σ κάφη 3.	101.506	

Από τὰς ἀνωτέρω προσθαφιέσις προέκυψεν καθαρά μείωσις 7 σκαφών και 507.832 τον. γκρός, ήτις ἀφαιρουμένη ἀπό τὴν ύπαρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1980, δύναμιν, μᾶς δίδει σημερινῆ τοιαύτην ύπο τὴν ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ σημαῖαν, ἀπό:

223 σκάφη, 9.620.767 τον. γκρός

Ἡ δύναμις αὕτη κατά κατηγορίας πλοίων, έχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-80	13	τ.γκρός	284.406
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	51	"	1.139.144
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	18	"	283.069
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 55	1»	8.880	
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-80	3	"	16.108
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	5	"	45.407
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	10	"	77.580
Φορτηγά ναυπηγήσεως -55	1	"	9.423
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75	15	"	1.009.643
Μικτά ναυπηγήσεως 1956-65	2	"	61.568
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-80	12	"	1.135.448
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	56	"	4.608.552
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	30	"	915.827
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως -55	2	"	22.464
Διάφορα	4	"	3.248
Σύνολον σκάφη	223	"	9.620.767

Η ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ

Κίνησις ἐσημειώθη, ὡς πρὸς τὴν ἔγραφην σκαφῶν εἰς τὴν ὑπὲ τὴν Παναμαϊκήν σημαῖαν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας δύναμιν, μεταξὺ τῶν ὅποιων ἐνὸς νεοτεύκτου μπάλκ κάρριερ 35.684 τον. γκρός καὶ ἐνὸς δεξαμενόπλοιου 138.037 τον. γκρός, ἥτις προσέφερεν αὐξήσιν εἰς ἀριθμὸν πλοίων καὶ τοννάς εἰς τὸ νηολόγιον της, καὶ ἀνεβίσαν τὴν δύναμιν τῆς εἰς τὸ πρὸ εἰκοσαετίας ύψος τοῦ ἐνὸς ἐκατομμυρίου τον. γκρός. Καὶ ἀναλυτικώτερον:

Ἐνεγράφησαν 18 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 328.135 τον. γκρός, έχοντα τὴν κάτωθι κατά κατηγορίας πλοίων σύνθεσιν:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-80	1	τ.γκρός	35.684
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	2	"	46.872
Φορτηγά νεοτεύκτα	1	"	3.900
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	5	"	22.152
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	2	"	12.308
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	1	"	138.037
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	1	"	37.865
Ύπερωκεάνια	1	"	30.000
Διάφορα	4	"	1.317
Σύνολον σκάφη	18	"	328.135

Διεγράφησαν ἐξ ὀλου, κατά τὸ αὐτό χρονικὸν διάστημα 15 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 69.044 τον. γκρός, έχοντα τὴν κάτωθι σύνθεσιν κατά κατηγορίας πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	1	τ.γκρός	12.020
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	6	"	41.004
Φορτηγά ναυπηγήσεως -55	7	"	15.720
Διάφορα	1	"	300
Σύνολον σκάφη	15	"	69.044

Ο όνομαστικός κατάλογος των άνωτέρω μεταβολών έχει ώς κάτωθι:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σταυρούλα.....	35.684	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Σ κάφος 1.....	35.684	

β) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γιάννης.....	22.062	ήγοράσθη ἐκ Ρωσίας
Έλα Μάνα Mou.....	24.810	ήγοράσθη ἐκ Ρωσίας
Σ κάφη 2.....	46.872	

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Καστανιά.....	3.900	καθειλκύσθη Ίμαμπάρι
Σ κάφος 1.....	3.900	

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλεξάντερ II.....	6.042	ήγοράσθη ἐκ Παναμά
Άφροδιτή Π.....	3.619	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Ίος.....	3.971	ήγοράσθη ἐκ Ἀργεντινῆς
Μπραβονόλα.....	4.659	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Μπραβορίο.....	3.861	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Σ κάφη 5.....	22.152	

ε) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νιού Σπίριτ.....	3.947	ήγοράσθη ἐκ Παναμά
Σάμη.....	8.361	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Σ κάφη 2.....	12.308	

στ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Όλυμπικ "Αρμπο II.....	138.037	ήγοράσθη Ἀγγλίας
Σ κάφος 1.....	138.037	

ζ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άφαμις.....	37.865	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Σ κάφος 1.....	37.865	

η) ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άτλαντικ.....	30.000	καθειλκύσθη Λά Σιοτά
Σ κάφη 1.....	30.000	

θ) ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βίας Δ.....	486	ήγοράσθη ἐξ Ιαπωνίας
Νίκος Π.....	459	ήγοράσθη ἐξ Ιαπωνίας
Ράμπη 1.....	191	ναυπηγηθέν
Ράμπη 2.....	181	ναυπηγηθέν
Σ κάφη 4.....	1.317	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πρόβιντενς.....	12.020	έπωλήθη γιουγκοσλ. διαλυτάς
Σ κάφος 1.....	12.020	

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γιολάντα Κ.....	2.197	έπωλήθη ξένα συμφέροντα
Εύλαλια.....	8.630	ύψωσε τήν κυανόλευκον

complete shipping services by:

Your Man in MANILA (Philippines)



PETER N. TOUNDJIS

70 BOHOL AVE., QUEZON CITY 3008,
METRO MANILA, PHILIPPINES
Telephones: 977051/4 (24 HOURS) 990991, AOH: 990564
Telexes: ITT 7422018 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

Λίρκεϋ	9.879	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Μπλού Λάδιον	8.547	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Νόρθ Σή	3.220	έπωλήθη άλλοδαπούς
Στέρναλ Τρέιντερ	8.531	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σ κά φ η 6	41.004	

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1955

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άννούλα Κ	2.236	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Δανιήλ	1.552	έπωλήθη ξένα συμφέροντα
Έβιτα Θ	1.760	έβυθισθη
"Ios	3.676	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Μαντούλα	2.352	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Στροφάδες	2.154	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Φάλκον III	1.990	διαγραφέν
Σ κά φ η 7	15.720	

δ) ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαρίτα	300	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σ κά φ ος 1	300	

Από τάς άνωτέρω μεταβολάς προέκυψε καθαρά προσθήκη 3 σκαφών και 259.091 τον. γκρός, ήτις προστιθεμένη είς τήν ύπαρχουσαν τήν 31ην Δεκεμβρίου 1980 δύναμιν, μάς δίδει σημερινήν τοιαύτην ύπό τήν ΠΑΝΑΜΑΪΚΗΝ σημαίαν, άπο:

185 σκάφη, 1.087.825 τον. γκρός

Η δύναμις αύτη, κατά κατηγορίας πλοίων, δχει τήν κάτωθι σύνθεσιν:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-80	1	τ.γκρός	35.684
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	1	"	18.328
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	9	"	139.405
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως -55	1	"	14.540
Φορτηγά νεότευκτα	1	"	3.900
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	22	"	72.747
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	33	"	175.857
Φορτηγά ναυπηγήσεως -55	11	"	36.655
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	2	"	209.374
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	4	"	108.844
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 55	1	"	11.208
Υπερωκεάνια	6	"	144.312
Ἐπιβατηγά, Οχηματαγωγά, Τουριστικά	6	"	36.544
Διάφορα	87	"	80.427
Σ υ ν ο λ ο ν σκάφη	185	"	1.087.825

Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ

Αι αύξομειώσεις, αι σημειωθείσαι κατά τό α' έξαμηνον τού τρέχοντος έτους, είς τήν ύπό τό Νηολόγιον τής Μεγαλονήσου δύναμιν, ούδεν σημαντικόν άποτέλεσμα άπεφερον. Έμειώθη ή δύναμις της κατά 3 σκάφη, ένων ή αύξησης τού τοννά (1.639 τον. γκρός) ήτο άνευ ούσιαστηκής σημασίας. Ούτω:

Ένεγράφησαν άφ' έτέρου κατά τό α' έξαμηνον τού 1981 σκάφη 11, συνολικής χωρητικότητος 132.255 τον. γκρός έχοντα τήν κάτωθι κατά κατηγορίας πλοίων σύνθεσιν:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	3	τ.γκρός	53.535
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	1	"	12.074
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	3	"	28.647
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	2	"	36.990
Διάφορα	2	"	1.009
Σ υ ν ο λ ο ν σκάφη	11	"	132.255

Διεγράφησαν άφ' έτέρου κατά τό αύτό χρονικόν διάστημα, 39 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 130.616 τον. γκρός μέ τήν κάτωθι κατά κατηγορίας πλοίων σύνθεσιν:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	12	τ.γκρός	59.018
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1955	19	"	50.912
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	1	"	16.840
Διάφορα	7	"	3.846
Σ υ ν ο λ ο ν σκάφη	39	"	130.616

Το άνομαστικός κατάλογος τών άνωτέρω μεταβολών έχει ώς κάτωθι:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βάνγκουαρντ "Αλφα"	19.392	ήγοράσθη έξ Ιαπωνίας
Μπάστιον "Αλφα"	13.706	ήγοράσθη έξ Όλλανδιας
Προτέκτωρ "Αλφα"	20.437	ήγοράσθη έκ Γερμανίας
Σ κά φ η 3	53.535	

β) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Χρυσαλίς	12.074	παρέμεινεν στήν δύναμιν
Σ κά φ ος 1	12.074	

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άιρηνς Φρέντσιπ	8.914	ύπέστειλε τήν κυανόλευκον
Άρκτικ "Οσεαν	17.298	ήγοράσθη έξ Ιταλίας
Λευκάς	2.435	ήγοράσθη έξ Ιαλανδίας
Σ κά φ η 3	28.647	

δ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άθηνιαν Βίκτορι	18.495	καθειλκύσθη Χερώνα
Άθηνιαν "Ολυμπικς	18.495	καθειλκύσθη Χερώνα
Σ κά φ η 2	36.990	

ε) ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγγελικη IV	500	ήγοράσθη έκ Γερμανίας
Λήμνος	509	ήγοράσθη έξ Ιταλίας
Σ κά φ η 2	1.009	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άντιγόνη Τσίρη	3.990	έπωλήθη διαλυτάς Απω Άνατολ.
Γκούντη Χόσουν	8.783	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Εύδοκια Τσίρη	5.331	έπωλήθη διαλυτάς Απω Άνατολ.
Λουκία	6.364	έπωλήθη δλλοδαπούς
Μελίνα Τσίρη	3.068	έπωλήθη διαλυτάς Απω Άνατολ.
Μπριγκίττε	1.135	έπωλήθη παναμ. συμφέροντα
Ντάμα	1.054	έπωλήθη δλλοδαπούς
Πάργα Στάρ	1.982	παρέμεινεν ύπό τήν κυανόλευκον
Πατρίσια	6.364	έπωλήθη δλλοδαπούς
Σανράζ	2.948	έβυθισθη
Χόλη Στάρ	9.049	έπωλήθη ισπανούς διαλυτάς
Χρυσοβαλάντου Δύο	8.950	έπωλήθη διαλυτάς Καράται
Σ κά φ η 12	59.018	

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1955

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άζελια	1.202	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Άιμιλια	2.517	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Άκροπολις	5.272	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Άλεξανδρος Α	2.097	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Άννα	2.484	έπωλήθη ίνδούς διαλυτάς
Βολιάσιος 2	998	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Έλενα	5.383	έπωλήθη δλλοδαπούς

Καστελόριζον.....	1.599	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Λαμία Στάρ.....	1.988	έπωλήθη ξένα συμφέροντα
Λάς.....	1.544	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Μαλένα.....	1.423	διαγραφέν
Μαρία Ν.....	2.871	διαγραφέν
Μέρακ.....	2.549	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Νότος.....	2.741	έπωλήθη πακιστανούς διαλυτάς
Ντομίνιον Γιούνιτο.....	1.972	διλκή Διώλεια
Ρένα.....	1.259	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Σπύρο Κ.....	2.379	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Τζάνιλα Ρόσοι.....	5.425	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Χούντα Στάρ.....	5.209	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Σ κάφη 19.....	50.912	

γ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παραπρήσεις
Μάγδα.....	16.840	ύψωσε την κυανόλευκον
Σ κάφη 1.....	16.840	
δ) ΔΙΑΦΟΡΑ		
Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παραπρήσεις
Γκάλχολμ.....	497	ύψωσε την κυανόλευκον
Γκούντγουιλ.....	497	έβυθισθη
Έλενα Ντέμετ.....	439	ύψωσε την κυανόλευκον
Εύα Β.....	497	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Έλυσάκη.....	938	διπλή έγγραφή
Μάρω.....	142	έπωλήθη άλλοδαπούς
Νικόλαος Μ.....	836	ύψωσε την κυανόλευκον
Σ κάφη 7.....	3.846	

Από τάς άνωτέρω προσθαφαιρέσιες προέκυψε μειώσις 28 ακαφών αύξησης δημώς τού τοννάς κατά 1.639 τον. γκρός αίτινες ύπολιγγόμεναι εις τήν ύπαρχουσαν τήν 31ην Δεκεμβρίου 1980 δύναμιν, μάς διδουν σημειρινήν τοιαύτην ύπο την ΚΥΠΡΙΑ-ΚΗΝ σημαίαν ἀπό:

355 σκάφη, 1.076.826 τον. γκρός

Η δύναμις αὗτη κατά κατηγορίας πλοίων ἔχει τήν κάτωθι σύνθεσιν:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	9	τ.γκρός	149.491
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65.....	5	»	59.026
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως -55.....	1	»	13.066
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	23	»	76.223
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65.....	69	»	325.315
Φορτηγά ναυπηγήσεως -55.....	58	»	163.502
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα.....	2	»	36.990
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-80.....	2	»	51.894
Έπιβατηγά, Όχηματαγωγά, Τουριστικά.....	12	»	66.475
Διάφορα.....	171	»	97.854
Σ ύνο λον σκάφη.....	355	»	1.076.826

ΑΙ ΛΟΙΠΑΙ ΣΗΜΑΙΑΙ**Ο ΛΙΒΑΝΟΣ**

Μετά τήν διαγραφήν τού φορτηγού «Άλφα Κονβέιορ» 2.274 τον. γκρός τού 1966 πωληθέντος εις άλλοδαπούς, ή ύπο τήν σημαίαν τού Λιβάνου δύναμις έλληνικής πλοιοκτησίας, έπαυσεν ύφισταμένη.

Η ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Ούδεμία έγγραφή ή διαγραφή έσημειώθη κατά τήν διάρκειαν τού ύπο άνασκόπησιν δημάρην εις τήν ύπο τήν σημαίαν τής Σιγκαπούρης έλληνόκτητον δύναμιν. Ούτω παραμένει μέ:

3 σκάφη, 116.856 τον. γκρός

άπινα κατανέμονται ώς κάτωθι:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	1	τ.γκρός	20.354
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	2	»	96.501
Σ ύνο λον σκάφη.....	3	»	116.856

Η ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ

Καί εις τήν ύπο τήν σημαίαν τής Νέας Ζηλανδίας έλληνόκτητον δύναμιν δέν έσημειώθη μεταβολή κατά τό διαρρεύσαν έξαμηνον, θθεν παραμένει μέ:

3 σκάφη, 52.309 τον. γκρός

έχοντα τήν κάτωθι κατά κατηγορίας πλοίων σύνθεσιν:

Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-80.....	1	τ.γκρός	19.867
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	2	»	32.442
Σ ύνο λον σκάφη.....	3	»	52.309

Η ΑΓΓΛΙΚΗ

Μέ τήν καθέλκουσιν, τών δύο μπάλκ κάρριερς «Λόρδος Βύρων» και «Λόρδος Κερζόν» 16.700 τον. γκρός εκαστον, εις τά ναυπηγεία Γκόβαν, έμφανιζεται εις τήν στατιοτικήν μας και ή ύπο τήν άγγλικόν σημαίαν έλληνόκτητος δύναμις. Ήται:

2 σκάφη, 33.400 τον. γκρός**Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΩΝ ΕΠΤΑ ΣΗΜΑΙΩΝ**

Μειωσιν 29 σκαφών, αύξησην δημώς τού τοννάς κατά 761.493 τον. γκρός ένεφάνισεν, ή ύπο τάς σημαίας τάς όποιας άνασκοπούμεν έλληνικών συμφερόντων Ναυτιλία, κατά τό α' έξαμηνον τού 1981, άνέρχεται δέ εις:

4.759 σκάφη, 54.387.377 τον. γκρός

και κατανέμεται κατά σημαίας ώς άκολούθως:

Σ Η Μ Α Ι Α Ι	ΠΛΟΙΑ	Τ.ΓΚΡΟΣ
Έλληνική.....	3.988	42.399.394
Λιβεριανή.....	223	9.620.767
Παναμαϊκή.....	185	1.087.825
Κυπριακή.....	355	1.076.826
Σιγκαπούρης.....	3	116.856
Ν. Ζηλανδίας.....	3	52.309
Άγγλική.....	2	33.400
Σ ύνο λον	4.579	54.387.377

Ή σύνθεσις τής χωρητικότητος ταύτης κατά κατηγορίας πλοίων και ήλικιαν έχει ώς κάτωθι:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα.....	11	τ.γκρός	252.546
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-80.....	160	»	2.937.764
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	523	»	9.701.505
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65.....	265	»	3.895.001
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως -55.....	4	»	50.911
Φορτηγά νεότευκτα.....	8	»	66.451
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-80.....	126	»	1.142.224
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	507	»	3.348.109
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65.....	815	»	5.145.707
Φορτηγά ναυπηγήσεως -55.....	239	»	804.756
Μικτά ναυπηγήσεως 1976-80.....	4	»	220.993
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75.....	61	»	3.646.252
Μικτά ναυπηγήσεως 1956-65.....	9	»	316.913
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα.....	7	»	181.000
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-80.....	38	»	2.633.353
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	207	»	13.140.281
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65.....	201	»	5.010.413
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1955.....	19	»	243.821
Υπερωκεάνια.....	12	»	248.245
Έπιβατηγά, Όχηματαγωγά, Τουριστικά.....	360	»	740.331
Διάφορα.....	1.183	»	660.801
Σ ύνο λον σκάφη.....	4.759	»	54.387.377

‘Ο λιμήν του Πειραιώς

Η κοινοτική διαμετακόμισης

Ο Όργανος Λιμένος Πειραιώς μέχρι γραφόν του πρός τάς μεταφορικάς έταιριας, τάς δργανώσεις των και τόν Σύλλογον Έκτελωνταν Πειραιώς — Αθηνών καθιστά γνωστά τά άπαιτούμενα δηλωτικά έγγραφα διά τά δόδικως και βάσει CARNET-TIR, Δηλώσεως Κοινοτικής Διαμετακόμισεως (Τ) και άποσπασμάτων Δηλωτικού κομιζόμενα έμπορευματα, πρός νομιμοποίησην έκάστης μεταφορικής έταιριας, διά την ύπο ταύτης παράδοσιν τούτων εις την Έλευθέραν Ζώνην Πειραιώς ως και την έκδοσιν διατακτικών (έντολων) παραδόσεώς των εις τους δικαιούχους παραλήπτας.

Μέ τό έγγραφον παρέχονται δόηγια διά την δρήγην έφαρμογήν των προβλεπομένων ύπο του κοινοτικού δικαιου, ώστε νά μη δημιουργούνται προβλήματα και δυσκολίαι εις την διακίνησην τών δόδικως κομιζόμενων φορτίων και εις την εύρυθμον λειτουργίαν του λιμένος, δίδονται δέ και ύποδειγματα των άπαιτούμενων δηλωτικών έγγραφων, τά όποια θά πρέπει νά συμπληρώνουν αι μεταφορικαί έταιρια.

Κατασκευή άγωγού

‘Ενεκρίθη, κατ’ αρχήν, ύπο του ΟΛΠ ή έκτελεσις ύπο της Α.Ε. «Μύλοι Αγίου Γεωργίου» έργασιων κατασκευής άγωγού άποχετεύσεως λυμάτων και υγρών βιομηχανικών άποβλητών εις την περιοχήν του λιμένος Κερατσινίου ύπο τους έξης δρους:

— Ο τρόπος έκτελεσεως των έργων νά μη παρεμποδίζει τάς εις την περιοχήν ταύτην λειτουργίας του λιμένος.

— Η έκτελεσις των έργασιων θά τελή ύπο την έποτειαν της άρμοδιας ύπηρσιας του Όργανου.

— Μετά την διολκήρωσιν τών έργασιων θά πρέπει νά άποκατασταθή πλήρως, μέ δαπάνην της έταιριας, ή περιοχή εις την προτέραν αυτής κατάστασιν.

— Εάν λόγω κατασκευής έργων του ΟΛΠ η άλλης αιτίας άπαιτηθή εις τό μέλλον έπεκτασις η άλλαγή της θέσεως του άγωγού, τούτο δέον δως γίνη μέ δαπάνην της έταιριας.

— Μετά την έκτελεσιν τών έργασιων δέον δως ειδοποιηθή ή διεύθυνσις ‘Υγιεινής

της Νομαρχίας Αττικής, ίνα προβή εις τόν άπαιτούμενον έλεγχον.

Η άνέλκυση του «G. Moon»

Ο Ο.Α.Π. άπεδέχθη μερικώς τό αίτημα της έταιριας «Ελ. Σωτηρόπουλος και Σιά», διά την άνέλκυσην τού ναυαγίου «Rasa Sayang», πρών «Golden Moon», τό δοποίον εύρισκεται εις τήν περιοχήν Κυνοσούρας και προσδιώρισε χρονικόν διάστημα έξη μηνών, άρχομενον άπο της 3ης Ιανουαρίου 1981 διά την άνέλκυσιν τού ναυαγίου.

Κατά τό χρονικόν αύτό διάστημα και ἐφ’ δον διαρκοῦν αι έργασίαι άνελκυσεως διακόπτεται ή χρέωσις τού ναυαγίου μέ τά σχετικά δικαιώματα.

Τό «Μαϊστράλι»

Ο ΟΑΠ δέν κατεκύρωσεν ύπέρ αύτού τό έκπλειστηριασθέν άτμόπλοιον «Μαϊστράλι» καίτοι δέν ένεφανίσθη κανείς πλειοδότης κατά την ήμεραν τού πλειστηριασμού.

Ο Όργανος Λιμένος Πειραιώς έξέδωσε πρόγραμμα πλειστηριασμού εις βάρος τού άνωτέρω σκάφους και κατά τής πλοιοκτητρίας έταιριας «Μαϊστράλι» Έταιρια Υπερποντίου Αλιείας, πλήν δμως ούδεις πλειοδότης ένεφανίσθη, κατακυρώθητος τού έκπλειστηριασματού ύπέρ τού ΟΑΠ, δ’ όποιος και δέν άπεδέχθη τούτο. Ή τιμή πρώτης προσφοράς ωρίσθη εις 3 έκατομ. δρχ. ή δέ άξια τού πλοίου προσδιωρίσθη εις τό ποσόν των 6 έκατομ. δρχ. Τό χρέος της έταιριας πρός τού ΟΑΠ ύπολογιζεται εις τό ποσόν των 750.000.

Εύρεια σύσκεψις στόν Ο.Α.Π. σχετικά μέ τήν λειτουργικότητα τού Λιμένος

Παρέστησαν έκ μέρους τού Ο.Α.Π.: Πρόεδρος Ο.Α.Π. κ. I. Μαυριδόγλου, Γενικός Διευθυντής κ. Σπ. Σούλης, Αναπληρ. Διευθυντές κ.κ. Κλαδιάς, Πουλακίδας και Κάρλες.

Έκ μέρους τού Εμπορικού Βιομηχανί-

κού Επιμελητηρίου Πειραιώς: Πρόεδρος κ. Νειάδας, Αντιπρόεδρος κ. Χατζής, Γεν. Διευθυντής κ. Καλομοίρης και οι Σύμβουλοι κ.κ. Λακιώτης και Μπουρνιάς.

Έκ μέρους τής Ένώσεως Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων: οι κ.κ. Καβουνίδης και Παγούλατος και δ’ Πρόεδρος τών Εκτελωνιστών κ. Βαφέας.

Έκ μέρους τού Εμπορικού Συλλόγου Πειραιώς: οι δύο άντιπροεδροί κ.κ. Μπήτρος και Κασιμάτης.

Έκ μέρους τού Είσαγωγέων προϊόντων Χάλυβος δ. κ. Σιμος. και

Έκ μέρους τού ΣΕΕΧ δ. κ. Βελιώτης. Άπεφασίσθη δπως έπαναλαμβάνονται τακτικώς παρόμοιες συσκεψεις διά τήν έπιλυσιν θεμάτων και δρίσθη ή 1η έπομένη σύσκεψις διά τήν 7ην Ιουλίου έ.ξ.

Συνεχήτημη θέμα τιμολογίων Ο.Α.Π. και έπεσμάνθη δτι δέν πρέπει νά αύξανωνται άσυμμετρα.

Η έκδοση τού Κ.Τ.Ε.Φ.Μ.

Έπανεξετυπώθη δ κανονισμός και τά τιμολόγια φορτοεκφορτώσεων και μεταφορών τού Όργανου Λιμένος Πειραιώς μέ δλας τάς μεταβολάς και διατίθεται εις τούς συναλλασσομένους έκ τής Διευθύνσεως Οίκονομικού εις τήν τιμήν των 200 δραχμών.

Τό μίσθωμα κιβωτίου ίππων

Εις 100 δρχ. ήμερησίως καθωρίσθη τό μίσθωμα διά τήν διάθεσιν τής άνηκουσης εις τόν ΟΑΠ ξυλίνης συσκευής φορτοεκφορτώσεων ίππων (ειδικού κιβωτίου) εις τρίτους.

Σύντομα

Ένεκριθη πίστωσις 30 έκατομ. δραχμών πρός δλοκήρωσιν τής μελέτης διά τήν έκτελεσιν έργων εις τάς έγκαταστάσεις έκρηκτικών Κυνοσούρας και εις Γερμανίκην Σκάλαν.

• Ένεκριθη ή μελέτη έκτελεσεως σποραδικών έργασιων άνακανίσεων, συντηρήσεων, έπισκεψών και άλλων έργων δροποίας προϋπολογισμού δαπάνης 20 έκατομ. δραχμών.

Τό έργον θά δημοπρατηθεί έντος τών ήμερων.

• Ένεκριθη ή μελέτη έκτελεσεως σποραδικών έργασιων έπισκεψής και συντηρήσεως τών κτιριακών έγκαταστάσεων και τών χώρων ένδιαιτήσεως τού προσωπικού τού ΟΑΠ, προϋπολογισμού δαπάνης 20 έκατομ. δραχμών.

Τό έργον θά δημοπρατηθή προσεχῶς.

• Παρέταθη δ χρόνος παραμονής τού έπιβατηγού «Χριστίνα» εις έπισκευαστικήν θέσιν μέχρι τήν 1ην Ιουλίου 1981.

• Πρόστιμον 339.000 δρχ. λόγω ποινικής ρήτρας και δι’ έκπροθεσμον παράδοσιν δικτώ άνατρεπομένων φορτηγών αύτοκινήτων ύπο της Α.Ε. «Μαγκίρους — Ντόιτς Έλλας» έπεβαλεν δ ΟΑΠ εις τήν έν λόγω έταιριαν.

• Κονδύλια, συνολικού ύψους 78.506.000 δρχ. ένεκριθησαν ύπο τού ΟΑΠ διά τήν πληρωμήν έργων, έκτελεσθέντων εις τόν λιμένα Πειραιώς.

When you reach Thessaloniki remember Alexander



ALEXANDER

SHIPPING & TRADING CO. LTD.

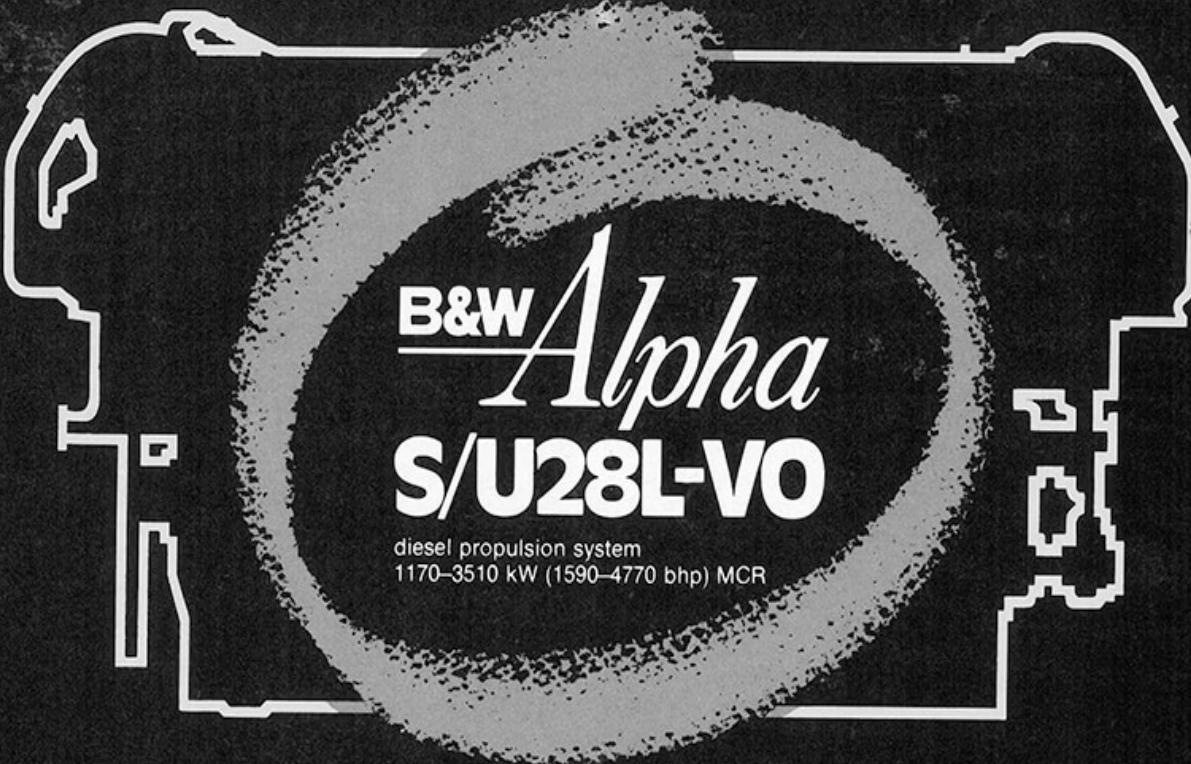
Director: N. M. SAMARAS

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

- brokerage
- shipping &
- forwarding agents

heavy
fuel

the modified



B&W *Alpha*
S/U28L-VO

diesel propulsion system
1170-3510 kW (1590-4770 bhp) MCR

operates efficiently
on fuel up to

180cSt
(1500 sec. R I)

with significantly reduced
specific fuel consumption and
all the familiar advantages of the
B&W Alpha machinery concept.

Ask for details!

B&W Alpha Diesel

Marine Propulsion Systems 300-3500 kW (400-4800 BHP)
Division of B&W Diesel A/S

DK-9900 FREDERIKSHAVN, DENMARK · PHONE: + 45 8 42 10 00 · TELEX: 67 115 alpha dk

Represented by: **BURMEISTER & WAIN HELLAS LTD.**

Akti G. Kondili 12, Piraeus-24 · Telegrams: Burwain Piraeus · Telephones: 417.6573, 417.1889, 412.3757 · Telex: 212413 burw gr.

'Η Ναυτιλιακή πολιτική του ΠΑ.ΣΟ.Κ.

ΟΠΩΣ ΤΗΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΖΕΙ Ο κ. ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ

Ό κ. Άνδρεας Παπανδρέου, εις συνέντευξίν του πρός τήν έφημερίδα «Έλευθεροτυπία» διά τήν πολιτικήν τήν όποιαν θά έφαρμόσῃ τό ΠΑΣΟΚ έαν κερδίση τάς προσεχείς έκλογάς, άνεφέρθη και εις τήν Ναυτιλίαν. Η ναυτιλιακή πολιτική του ΠΑΣΟΚ, δύος τήν προσδιώρισε ό κ. Παπανδρέου, συνοψίζεται εις τήν ένθαρρυνσιν τού έπαναπατρισμού τού έλληνικού πλοίου και τήν στενωτέραν σύνδεσιν τής Ναυτιλίας με τήν έθνικήν οικονομίαν. Εις τήν άναδειξιν τού Πειραιώς εις διεθνές ναυτιλιακόν κέντρον και εις τήν άναπτυξιν τής έπισκευαστικής βιομηχανίας εις τήν λιμενικήν περιοχήν μέ παράλληλον άναπτυξιν και τής παραναυτιλιακής βιομηχανίας. Εις τήν δημιουργίαν ένός ένιαίου άσφαλιστικού φορέως διά τήν άσφαλισιν τῶν έλληνικῶν πλοίων και τήν άναπτυξιν τής ναυτιλιακής πίστεως. Εις τήν άναδιοργάνωσιν τού ύπουργείου Ναυτιλίας με βάσιν τόν οικονομικόν του χαρακτήρα και τόν περιορισμόν τού Λιμενικού Σώματος εις καθήκοντα αύστηρας άστυνομεύσεως. Τέλος ή ναυτιλιακή πολιτική του ΠΑΣΟΚ άποδίδει καιρίαν σημασίαν εις συνεργασίαν τῶν κυρίων παραγόντων τής ναυτιλίας, ήτοι τῶν έργαζομένων και τῶν έργοδοτῶν, διά τήν άντιμετώπισιν τῶν προβλημάτων τού έμψυχου ύλικοῦ.

Δημοσιεύομεν κατωτέρω τό πλήρες κείμενον τῶν σχετικῶν δηλώσεων τού κ. Παπανδρέου, εις άπαντησιν τού έρωτήματος: «Τί θά κάνετε μέ τό θέμα τού έπαναπατρισμού τῶν πλοίων μέ σημαία εύκαιριας: Καί άκόμα, πώς θά άντιμετωπίσετε τό πρόβλημα τής έλλειψης έλληνικῶν πληρωμάτων;»:

«Τό ΠΑΣΟΚ θεωρεῖ τήν Ναυτιλία σάν ένα ἀπ' τούς πιό δυναμικούς κλάδους τής χώρας και βάζει σάν προγραμματικό στόχο τήν παραπέρα ταχεία άναπτυξη τού κλάδου αύτοῦ, άλλα ταυτόχρονα και τήν μεγαλύτερη σύνδεσή του μέ τήν έθνική οικονομία.

Σχετικά μέ τό θέμα τού έπαναπατρισμού τῶν έλληνικῶν πλοίων μέ σημαίες εύκαιριας, πρέπει νά σημειωθεῖ πώς έδω και κάμποσα χρόνια ή έλληνική σημαία θεωρεῖται ἀπ' τούς Έλληνες έφοπλιστές γιά πολλούς λόγους προτιμότερη ἀπ' τίς σημαίες εύκαιριας. Άλλωστε οι σημαίες αύτές έχουν χάσει διεθνῶς κατά πολὺ σέ σύγκριση μέ τίς έθνικές γιατί συνδέονται μέ δυσμενεῖς διακρίσεις στή διεθνή ναυλαγορά, μέ ναυτολόγηση πληρωμάτων κατώτερης ποιότητας κλπ. Έτσι ύπάρχει μιά τάση έπαναπατρισμού τῶν έλληνικῶν πλοίων. Τήν τάση αύτή τό ΠΑΣΟΚ δέν πρόκειται νά άποθαρρύνει άλλα άντιθέτα θά τήν τονώσει περισσότερο. Τό πρόγραμμά μας ναυτιλιακής πολιτικής

περιέχει μιά σειρά μέτρων πού άποσκοπούν άκριβῶς στήν ένθαρρυνση τού έπαναπατρισμού τῶν έλληνικῶν πλοίων και στήν ύλοποίση τής στενότερης σύνδεσης τής έμπορικής ναυτιλίας μέ τήν έθνική οικονομία.

Θά χρειαστοῦν πρώτα-πρώτα μέτρα γιά νά γίνει ή χώρα μας και ειδικότερα ο Πειραιᾶς διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, θά δοθεῖ προτεραιότητα στήν άναπτυξη τής έπισκευαστικής βιομηχανίας μέ βασικό φορέα τίς μικρομεσαίες έπισκευαστικές έπιχειρήσεις. Υπάρχουν σήμερα πάνω από 1.200 μικρομεσαίες έπιχειρήσεις μόνο στήν περιοχή τού Πειραιᾶ πού άπασχολούν χιλιάδες έργατοτεχνίτες. Οι έπιχειρήσεις αύτές μποροῦν νά λειτουργήσουν συνεταιρικά άν τούς δοθεῖ ή δυνατότητα γιά ίδρυση δεξαμενών. Άλλα άντιμετωπίζουν τό πρόβλημα τής άπαγρότερης γιά ίδρυση άλλων δεξαμενών σέ άκτινα 20 μιλίων από τίς έγκαταστάσεις τού Σκαραμαγκά. Πρέπει λοιπόν νά φύγει τό έμπόδιο τής προνομιακής αύτής μεταχείρισης και νά έφαρμοστεῖ μιά πολιτική διμεσης πιστωτικής ένίσχυσης τῶν συνεταιρισμῶν μικρομεσαίων έπισκευαστικών έπιχειρήσεων. Έξ ίσου δημος άναγκαία είναι ή ίδρυση τέτοιων μονάδων σέ διάφορα σημεία τού έλληνικού χώρου δημος Θεσ/νίκη, Πάτρα, Βόλος, Κρήτη κλπ. γιά νά ύπάρχει χωροταξική άποκεντρωση τῶν δραστηριοτήτων και νά μή καταφεύγει τό έργατικό δυναμικό στήν Αθήνα και τόν Πειραιᾶ δημος συμβαίνει σήμερα.

Χρειάζεται έπίσης νά παρθοῦν μέτρα γιά τήν παραπέρα άναπτυξη τῶν παρανυπηγιακῶν βιομηχανιῶν, τόν έκσυγχρονισμό τῶν τηλεπικοινωνιακῶν σταθμῶν, πού είναι άλλωστε άναγκαία προϋπόθεση γιά νά γίνει ή χώρα διεθνές Ναυτιλιακό Κέντρο, τή βελτίωση και έπεκταση τῶν λιμενικῶν έγκαταστάσεων κλπ.

Πρέπει άκόμα νά άντιμετωπιστεῖ τό πρόβλημα τής ναυτιλιακής πίστης καθώς και τής άσφαλισης τῶν πλοίων μέσα στά πλαίσια ένός ένιαίου έλληνικού άσφαλιστικού φορέα. Τά έσοδα γιά τή χώρα ἀπ' τήν πηγή αύτή θά είναι τεράστια, άν ληφθεῖ ύπόψη πώς σήμερα τό 90% τῶν άσφαλιστρων πηγαίνουν

ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ!

Πεπειραμένος διπλωματούχος ΨΥΚΤΙΚΟΣ, προσφέρεται δι' οιδήποτε πρόβλημα τού πλοίου - ψυγείου σας. Προσφέρει έπίσης έγγυημένην έκπαιδευσιν πληρώματος έν πλω, σέ κάθε είδους ψυκτική έγκατάσταση.

Τηλ.: 4126830/1, Α.Ο.Η.: 4518165

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

σέ ξένες έταιρίες.

Τέλος θά χρειαστεῖ έκσυγχρονισμός και κωδικοποίηση τῶν διατάξεων τῆς Ναυτιλιακῆς νομοθεσίας καθώς και άναδιοργάνωση τού ύπουργείου Έμπορικῆς Ναυτιλίας τό όποιο άν καί κατ' έχοχήν παραγωγικό βρίσκεται στά χέρια στρατιωτικῶν. Τό λιμενικό σώμα πρέπει νά περιοριστεῖ στά κύρια καθήκοντά του πού είναι ή διώξη τού λαθρεμπορίου, ή ρύπανση τής θάλασσας κλπ. Μέ βάση τόν οικονομικό χαρακτήρα τού ύπουργείου θά καταρτίστει καινούργιος δργανισμός καί θά άναδιαρθωθούν σέ δρθολογική βάση οι διάφορες ύπηρεσίες και άρμοδιότητές του.

Ἐρχομαι τώρα στό 2ο σκέλος τού έρωτήματός σας «πώς θά άντιμετωπιστεῖ τό πρόβλημα τής έλλειψης τῶν έλληνικῶν πληρωμάτων».

Είναι άλληθεια πώς άκουμε πολύ συχνά γιά έλλειψη έλληνικών πληρωμάτων. Άλλα, δύος λένε οι οικονομολόγοι, ή προσφορά είναι συνάρτηση τής τιμής. Μέ διάφορα άντικινήτρα και μέ χαμηλές άμοιβές είναι πολύ εύκολο νά έκμηδενιστεῖ ή προσφορά τού έργατικού δυναμικού δταν μάλιστα πρόκειται γιά ένα τόσο δύσκολο έπαγγελμα. Χρειάζεται λοιπόν νά έχεταιστει τό θέμα τῶν έλληνικών πληρωμάτων, ἀπ' τή σκοπιά αύτή. Δέν θά μπω σέ λεπτομέρειες άλλα ύπάρχει σήμερα μεγάλος άριθμός άντικινήτρων γιά τούς Έλληνες ναυτεργάτες, άνθυγιεινή διαβίωση στά πλοία, πρόβλημα άμοιβών και συνταξιοδοτικής νομοθεσίας κλπ.

Ἀπ' τήν άλλη μεριά έχουμε τό γνωστό πρόβλημα πού δημιουργησαν οι «διμερεῖς συμβάσεις» γιά πρόσληψη χαμηλόμισθου ένον προσωπικοῦ. Γιά μᾶς ή πρόσληψη ένον προσωπικοῦ έχει νόημα, μόνο δταν γίνεται συμπληρωματικά, δηλαδή μόνο άν έχουν έχαντηληθεῖ άντικεμενικά οι δυνατότητες άντλησης ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ ἀπό τή χώρα μας.

Θεωρώ γι' αύτό άναγκαιο νά καθιερωθεῖ δχι άπλως τυπική άλλα ούσιαστική προτεραιότητα στήν πρόσληψη έλληνικών έναντι ένων πληρωμάτων. Ή προτεραιότητα δέν έχει φυσικά νόημα άν δέν έχουν έχασφλιστεῖ προηγούμενα δλα τά άναγκαία κίνητρα γιά τήν πρόσληψη έλληνικών πληρωμάτων.

Πιστεύω πώς ή σωστή ρύθμιση πρέπει νά είναι ή δημιουργία ένός κοινού φορέα έργαζομένων και έργοδοτῶν ὅ δποιος:

α. Θά προτείνει τά άναγκαία κίνητρα.

β. Θά έχασφλιζει άυτοματισμό στήν κατά προτεραιότητα πρόσληψη Έλληνων ναυτεργάτων και

γ. θά πρόβλεπε σύσταση ειδικοῦ ταμείου γιά τήν προσωρινή οικονομική ένίσχυση τῶν Έλληνων ναυτεργάτων πού προσέρχονται γιά έργασία, άλλα γιά λόγους άντικεμενικούς δέν είναι δυνατή ή άμεση χρηματοποίησή τους».

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

(Διάλεξης 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

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ε' ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ

'Ερχόμεθα τώρα εις τήν έξετασιν τών έπειτασεων τοῦ Δικαστηρίου κατά τό τρίτον στάδιον τής Διαιτησίας. "Ήτοι, μετά τήν έκδοσιν τής άποφάσεως τών διαιτητών.

I. "Έλεχθη εις προηγούμενον κεφάλαιον διά τής έκδοσεως τής διαιτητικής άποφάσεως, τερματίζεται ή άποστολή τού διαιτητού, δχι όμως τής Διαιτησίας.

"Η άποφασις αὕτη δυνατόν νά τύχη τού σεβασμού τών διαδίκων, όπότε αὕτη έκτελείται έκουσασ και ούτω τερματίζεται ή άποστολή της Διαιτησίας.

"Εάν όμως ύπάρχουν παράπονα κατά τής άποφάσεως ή έκδηλωθή άρνησης συμμορφώσεως πρός τό διατακτικόν της, τότε ή άποφασίς διγεται μοιραίως ένωπιον τοῦ Δικαστηρίου είτε έπιμελεία τού ήττηθέντος διαδίκου είτε έπιμελεία τοῦ νικήσαντος. Τού πρώτου διώκοντος τήν κατάργησιν τής άποφάσεως και τήν τελικήν άπαλλαγήν του άπό τών έπιβληθεισών κυρώσεων, τούδ' έτερου έπιζητούντος τών έξοπλισμού τής διαιτητικής άποφάσεως διά τής δυνάμεως τής έκτελεστόπτοτος.

"Η στάσις τοῦ Δικαστηρίου έναντι τής άποφάσεως τών διαιτητών θά είναι άναγκαιώς μία έκ τών έξης τριών:

"Η τό Δικαστηρίου θά έπικυρώσῃ τήν διαιτητικήν άποφασίν, περιβάλλον θά αύτήν διά τής έκτελεστικής δυνάμεως:

"Η τό Δικαστηρίου θά άναπέμψῃ τήν άποφασίν εις τούς διαιτητάς, πρός διόρθωσιν ή συμπλήρωσιν (remission).

"Η τό Δικαστηρίου θά άκυρώσῃ τήν άποφασίν τών διαιτητών (setting aside).

"Η άκυρωσις άποτελεῖ, όπως θά ίδωμεν κατωτέρω, τήν θανατικήν καταδίκην δχι μόνον τής διαιτητικής άποφάσεως άλλα και τής δλης διαιτησίας.

II. REMISSION

Θά έξετασωμεν πρώτον δι' όλιγων τήν άναπομπήν.

"Εχει νομολογηθή δτι ύπάρχουν τέσσαρες βασικοί λόγοι ένεκα τών όποιων μία διαιτητική άποφασίς δέν πρέπει νά άκυρωθή, άλλα έπιβάλλεται νά έπιστραφή εις τούς διαιτητάς πρός συμπλήρωσιν ή διόρθωσιν.

Οι λόγοι ούτοι είναι οι έξης:

1ον) Σφάλμα ή έλλαττωμα έξωφθαλμον εις τό κείμενον τής άποφάσεως, συγγνωστόν και δεκτικόν διορθώσεως έκ μέρους τών διαιτητών, δνευ βλάβης τής Δικαιοσύνης. Π.χ. "Όταν ή άποφασίς είναι άδριστος ή άμφιρροπον τό διατακτικόν της ή είς άντιθεσιν πρός ωρισμένον δρον τοῦ διαιτησιακού συμφώνου.

2ον) Σφάλμα παραδεδεγμένον ύπο τού διαιτητού, ή όποιος, άνακαλύψας τό σφάλμα τούτο, έκζητει ή πως τό Δικαστηρίου έπιστρέψη τήν άποφασίν εις αύτόν διά νά προβῆ ή ίδιος εις διόρθωσιν ή συμπλήρωσιν. Π.χ. εις τήν πρόθεσιν τού διαιτητού ήτο νά έπιδικάση ωρισμένον ποσόν εις τόν Α διάδικον συμφώνως πρός τά πορίσματα έκ τής ένωπιόν του διαδικασίας και ούτος έξ αβλεψίας παραδρομής έπιδικάζει τό ώς άνω ποσόν εις τόν Β αντί τού Α.

III. ΑΚΥΡΩΣΙΣ (setting aside)

1ον) Διά τής άναπομπής οκοπείται ή διάσωσις τής διαιτητικής άποφάσεως, ένω διά τής άκυρώσεως διώκεται ή έξαφάνισις αύτής.

"Η άκυρωσις, κατ' άντιθεσιν πρός τήν άναπομπή, δικαιολογείται εις σοβαράς μορφής misconduct. Τά ποτελέσματα τής άκυρώσεως, ή πως έλέχθη, είναι καταλυτικά, δχι μόνον τής διαιτητικής άποφάσεως, άλλα και τής δλης διαιτησίας. Ούτω:

Πρώτον, ή άποφασις τών διαιτητών (AWARD) έξαφανίζεται.

Δεύτερον, τό διαιτησιακόν σύμφωνον καταργείται.

Τρίτον, τά δργανα τής διαιτησίας δχι μόνον καθίστανται έκπτωτα άλλα και ύποχρεούνται νά έπιστρεψουν τήν ληφθείσαν άμοιβή των, ύπο ώρισμένας προϋποθέσεις (13).

Τέταρτον, οι διάδικοι εις τήν διαιτητικήν δίκην έπανερχονται εις τήν, πρό τής παραπομπής τής διαφοράς εις τήν διαιτησίαν, κατάστασιν.

Τούτο έ συνδυασμώ πρός τήν κατάργησιν τού διαιτησιακού συμφώνου, σημαίνει διτέ έάν οι διάδικοι εις τήν διαιτητικήν δίκην έπιθυμούν είσετι τήν έπιλυσιν τής διαφοράς των δια διαιτησίας δέον νά καταρτίσουν νέον διαιτησιακόν σύμφωνον.

2ον) Περι τής άκυρώσεως τής διαιτητικής άποφάσεως διαλαμβάνει τό δρθρον 23 §2 τού Arbitration Act 1950.

"Εκ τής διατυπώσεως τής διατάξεως ταύτης προκύπτει δτού δύο είναι οι εύρυτεροι και σημαντικώτεροι λόγοι, ή συνδρομή ένός τών όποιών δικαιολογεί τήν κατάργησιν τής διαιτητικής άποφάσεως έκ μέρους τού δικαστηρίου.

α) «Κακή Διαγωγή» (misconduct) σοβαράς μορφής, θίγουσα αύτήν τήν ρίζαν τής δικαιοσύνης. Καί

β) "Όταν ή διαιτησία ή διαιτητική άποφασίς παρήχθησαν ή έκτηθησαν παρανόμως". Υπό τό δρον «παρήχθησαν ή έκτηθησαν παρανόμωμα», νοείται δτού αυται είναι προϊόν έξαπατήσεως τού διαιτητικού δικαστηρίου έκ μέρους τών διαδίκων ή τού έτερου τούτων.

3ον) Τετάρτη περίπτωσις άναπομπής τής άποθεσεως εις τούς διαιτητάς είναι έκείνη καθ' ήν, μετά τήν περάτωσιν τής άποδεικτικής διαδικασίας, άνεκυψαν νέαι ούσιώδεις άποδειξεις, αί δοποίαι δέν ήτο δυνατόν νά άποκτηθούν και προσκομισθούν εις τό διαιτητικόν δικαστηρίου, κατά τήν διάρκειαν τής διαιτητικής δίκης, υφ' οίανδηποτε έπιμελή φροντίδα τού ένδιαφερομένου διαδίκου.

4ον) Τετάρτη περίπτωσις άναπομπής τής άποθεσεως εις τούς διαιτητάς είναι έκείνη καθ' ήν, μετά τήν περάτωσιν τής άποδεικτικής διαδικασίας, άνεκυψαν νέαι ούσιώδεις άποδειξεις, αί δοποίαι δέν ήτο δυνατόν νά άποκτηθούν και προσκομισθούν εις τό διαιτητικόν δικαστηρίου, κατά τήν διάρκειαν τής διαιτητικής δίκης, υφ' οίανδηποτε έπιμελή φροντίδα τού ένδιαφερομένου διαδίκου.

5ον) Περαιτέρω περιπτώσις άναπομπής τής άποθεσεως εις τούς διαιτητάς είναι έκείνη καθ' ήν, μετά τήν περάτωσιν τής άποδεικτικής διαδικασίας, άνεκυψαν νέαι ούσιώδεις άποδειξεις, αί δοποίαι δέν ήτο δυνατόν νά άποκτηθούν και προσκομισθούν εις τό διαιτητικόν δικαστηρίου, κατά τήν διάρκειαν τής διαιτητικής δίκης, υφ' οίανδηποτε έπιμελή φροντίδα τού ένδιαφερομένου διαδίκου.

6ον) Περαιτέρω περιπτώσις άναπομπής τής άποθεσεως εις τούς διαιτητάς είναι έκείνη καθ' ήν, μετά τήν περάτωσιν τής άποδεικτικής διαδικασίας, άνεκυψαν νέαι ούσιώδεις άποδειξεις, αί δοποίαι δέν ήτο δυνατόν νά άποκτηθούν και προσκομισθούν εις τό διαιτητικόν δικαστηρίου, κατά τήν διάρκειαν τής διαιτητικής δίκης, υφ' οίανδηποτε έπιμελή φροντίδα τού ένδιαφερομένου διαδίκου.

7ον) Περαιτέρω περιπτώσις άναπομπής τής άποθεσεως εις τούς διαιτητάς είναι έκείνη καθ' ήν, μετά τήν περάτωσιν τής άποδεικτικής διαδικασίας, άνεκυψαν νέαι ούσιώδεις άποδειξεις, αί δοποίαι δέν ήτο δυνατόν νά άποκτηθούν και προσκομισθούν εις τό διαιτητικόν δικαστηρίου, κατά τήν διάρκειαν τής διαιτητικής δίκης, υφ' οίανδηποτε έπιμελή φροντίδα τού ένδιαφερομένου διαδίκου.

8ον) Περαιτέρω περιπτώσις άναπομπής τής άποθεσεως εις τούς διαιτητάς είναι έκείνη καθ' ήν, μετά τήν περάτωσιν τής άποδεικτικής διαδικασίας, άνεκυψαν νέαι ούσιώδεις άποδειξεις, αί δοποίαι δέν ήτο δυνατόν νά άποκτηθούν και προσκομισθούν εις τό διαιτητικόν δικαστηρίου, κατά τήν διάρκειαν τής διαιτητικής δίκης, υφ' οίανδηποτε έπιμελή φροντίδα τού ένδιαφερομένου διαδίκου.

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ»

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

NΩΠΑ 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

νοητικού περιεχομένου και κρίνεται ότι δικούς ταύτην διαιτητής δέν είναι ικανός να θεραπεύσῃ τά έλαττώματα ταύτα.

γ) "Όταν διαιτητής παρεβίασε την άρχην της ισότητος τών διαδίκων.

δ) "Όταν διαιτητής ήρνήθη νά άναφέρη την ύπόθεσιν είς τό Δικαστήριον ύπό τήν μορφήν τής special case, καίτοι διαταχθείς πρός τούτο.

ε) "Όταν συντρέχουν περιστάσεις (πράξεις ή ένεργειαι τού διαιτητού) στοιχειοθετούσαι κακοδικίαν (δεκασμός, δωροδοκία, άποκτησις συμφέροντος είς τήν έκβασιν τής ύποθεσεως, άπάτη κ.ά.)

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΣΤ' SPECIAL CASE

I. Προερχόμεθα τώρα εις τήν έξετασιν τής special case. Θά ήδηνάμεθα νά τήν άποδώσωμεν διά τού δρου: Ειδικόν Νομικόν Ζήτημα. Τούτο δικαιολογείται και έκ τού γεγονότος διτά κατά τό Αγγλικόν Δίκαιον έν ούδεμια περιπώσεις έπιτρέπεται ή άναμειξις τού τακτικού δικαστού είς θέματα ούσιας (15).

Ο Νόμος τού 1950 είς τό δρθρον 21 αύτού προβλέπει δύο μορφάς special case.

Πρώτων, έκεινην κατά τήν διάρκειαν τής διαιτητικής δίκης. "Όταν διαιτητής κατά τήν διαδρομήν τής δίκης συναντήσῃ σοβαρόν νομικόν πρόβλημα, δυνάμενον νά έμποδίσῃ τήν πρόσδοτον τής διαδικασίας και νά δυσχεράνῃ τήν άπονομήν ούσιαστηκής Δικαιοσύνης, δύναται δι' ειδίκης έκθέσεως νά άναφέρη τό ζήτημα τούτο είς τό Πρωτοδικείον (High Court) διά νά έκφέρη τούτο τήν έγκυρον νομικήν γνώμην του. Αὕτη είναι ή περιπτωσις τής ούτω καλουμένης consultative case.

Έπισης και οι διάδικοι ή διέτερος τούτων δύνανται νά ζητήσουν άπό τόν διαιτητήν δημοσίευσην σοβαρόν κατ' αύτούς νομικόν ζήτημά άναφέρη ούτος είς τό Δικαστήριον. Έάν διαιτητής άπορρίψῃ τήν α-

τησιν κρίνων διτά δέν ύφισταται λόγος άναφοράς τού θέματος είς τό Δικαστήριον, δύνανται οι διάδικοι ή διέτερος τούτων νά άπευθυνθούν είς τό Πρωτοδικείον και νά ζητήσουν δημοσίευση τόν διαιτητήν νά άναφέρη τό άνακυψαν νομικόν ζήτημα είς τό Δικαστήριον.

Δεύτερον, ή έτέρα μορφή τής special case είναι έκεινη καθ' ήν τό ειδικόν νομικόν ζήτημα άνακυπτει μετά τό πέρας τής διαιτητικής διαδικασίας και άναφέρεται είς τό Πρωτοδικείον δημοσίευσην μετά τής διαιτητικής άποφάσεως.

"Η παραπομπή είς τήν περίπτωσιν ταύτην γίνεται κατά ένα έκ τών προεκτεθέντων τρόπων, δηλαδή είτε τή πρωτοβουλία τού διαιτητού αύτεπαγγέλτως είτε επί τή παραγγελία τού Δικαστηρίου, κατόπιν αιτήσεως τινός τών διαδίκων.

II. Η δικαιολογιτική βάσις τής μεθόδου τής special case ώς μέσου νομίμου έπεμβασεως τού Δικαστηρίου είς τήν ζωήν τής διαιτησίας ήτο αρχικώς πολύ λογική και ή ύπερ ταύτης έπιχειρηματολογία άρκουντως πειστική. Οι θιασώται της άπεστηρίζον διτά ήτο θεσμός ταύτης χρήσιμως, ώς έκ τής έξοικον ημίσεως χρόνου, δαπάνη και δικαστικής ενέργειας, άφου ούτως ή δλαδως ή ύποθεσις θά ήγετο ένώπιον τού Δικαστηρίου, έκ τού γεγονότος διτά ένεπλέκετο είς αύτήν σοβαρόν νομικόν ζήτημα.

Παρά ταύτα θμά δέν έχρειάσθη νά παρέλθη πολύς χρόνος διά νά άναφανούνται έκδηλωθούν ταχαρήσεις τής μεθόδου ταύτης, έξ αιτίας πολλών λόγων κυρίως θμά δύο βασικών πειρασμών:

"Αφ' ένός μέν έκ τού πειρασμού ένών δικαστών, οι ίδιοιοι δέν ήδύναντο νά άπαλλαγούν άπό τήν in abstracto άνταγωνιστικήν ψυχολογίαν των έναντι τών διαιτητών και μάλιστα τών μή νομικών τοιούτων. Συνήντων δυσκολίας διά νά "χωνέψουν", κατά τό δή λεγόμενον, πώς ήτο δυνατόν άλλοι, και

μή νομικοί μάλιστα νά "μπούν" είς τόν ίδιον των άμπελώνα, είς τόν χώρον τής άπονομής τής Δικαιοσύνης. (16)

'Αφ' έτέρου δέ σημαντικώτεραι καταχρήσεις άφειλοντο είς τόν πειρασμόν τών διαδίκων, μάλλον είπειν τού ήττηθέντος είς τήν διαιτητικήν δίκην τοιούτου, νά παρεκλύση τήν δλην διαδικασίαν, διά νά κερδήση χρόνων και άναβάλη, άν μή δυνηθή νά ματαιώση, τήν έκπληρωσιν τών υποχρεώσεών του, τών έπιβληθεισών διά τής διαιτητικής άποφάσεως.

III. Διά τών καταχρήσεων θμώς τούτων ούσιαν έματαιούτο διά σκοπός τού θεσμού τής διαιτησίας.

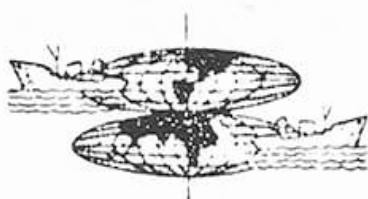
Οι διάδικοι άντιμετωπίζον άντι μιᾶς δίκης (τής διαιτητικής) δύο τοιαύτας. 'Η special case κατήντησε νά έχη όλεθριας συνεπείας είς βάρον πολλών: Τών διαδίκων μερών, τών έμπορικών άνταλλαγών, τών Δικαστηρίων, αύτής τής Δικαιοσύνης και άκομη τής Έθνικής Οικονομίας τής Μεγ. Βρεταννίας. Διότι, πράγματι, άπως παρετήρησαν έξεχόντες έκπροσωποι τού δικαστικού, νομικού και έπιχειρηματικού κόσμου, μόνον έκ τής άπωλείας πολλών άλλοδαν διαιτησιών, συνεπεία τής special case, ή Μεγ. Βρεταννία κατά τά τελευταία έτη έζημιούτο κατά 500 έκατον Λίρας.

'Εκινήθη, λοιπόν, ο μηχανισμός τής άρσεως τού έμποδίου τούτου, διά τής μεταρρυθμίσεως νομοθετικώς τών κατά τήν special case.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ζ'

ΑΙ ΕΠΕΛΘΟΥΣΑΙ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑΙ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

I. Καρπός τής συντονισμένης κινητοποιήσεως τών άμεσως ένδιαφερομένων 'Οργανισμών και Σωματείων, προεξάρχοντος τού THE (LONDON) CHARTERED INSTITUTE OF ARBITRATORS, ήτο ή σύστασις τής Μείζονος 'Επιτροπής τού 'Εμποροδικείου, άπως



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

ANDREAS ELLINAS
MICHAEL ELLINAS
PETER PETRIDES

MANAGERS

EMMANUEL THEODOSIOU
MICHAEL TSIOUTIS
CHARALAMBOS ELLINAS
ANDREAS IOSSIFAKIS
STYLIANOS KALABOYAS

ASS. MANAGERS

IOANNIS ANTONIADES
MICHAEL STAVROU
GEORGE ELLINAS
IOANNIS ELLINAS
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: 21 4623 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

αυτή άπεκληθη, ή όποια έμελέτησε τό αντιλεγόμενον θέμα της SPECIAL CASE και εισηγήθη την άναγκην νομοθετικής μεταρρυθμίσεως, δι' ειδικής 'Εκθέσεως πρός τὸν lord Chancellor και διά τούτου πρός τὸ PARLIAMENT. Πρόδερος τῆς 'Επιτροπῆς είχεν όριο ουθὴ ὁ νῦν lord Donaldson, διακεριμένος Δικαστής τοῦ 'Εμπορικού Τμήματος τοῦ High Court τότε και δῆ 'Επίτιμος Πρόδερος τοῦ ειρημένουν 'Ινστιτούτου τῶν Διαιτητῶν.

'Η ἑκθεισὶς τῆς Μείζονος 'Επιτροπῆς ἔτυχεν εὐμενούς υποδοχῆς, τόσον ὥστε τό βάσει ταύτης ἐκπονηθέν Σχέδιον Νόμου εἰσῆχθη εἰς τά νομοθετικά σώματα, ὡς κατεπειγον κατά μήνα Φεβρουαρίου τοῦ 1979 και τήν 4 'Απριλίου τοῦ ίδιου έτους ἐψηφίσθη σχεδόν ἀνευ τροποποίησεων. Ούτω τό νέον νομοθέτημα ἀπεκληθη Arbitration Act 1979. 'Η ισχύς τοῦ νόμου τούτου ξρέατο τήν 1ην Αύγουστου τοῦ 1979.

II. Διά τοῦ ἀρθρου I τοῦ νέου Νόμου καταργείται τό ἀρθρον 21 τοῦ Arbitration Act 1950, ὁ όποιος ἔξακολουθεῖ νά θεωρείται ὁ «κύριος» Νόμος ἐν σχέσει πρός τόν θεσμόν τής Διαιτησίας. Δηλαδή ἔξαφανίζεται ὁ θεσμός ἡ special case. Διαιτηρεῖται — πλέον δῆμως περιφρισμένη — ἡ συμβούλευτική προσφυγή εἰς τό Δικαστήριον (consultative case).

'Αντί τούτου καθιερούται δέ δεύτερος βαθμός δικαιοδοσίας, διά τῆς παροχῆς τοῦ δικαιώματος ἐφέσεως εἰς τούς διαδίκους. Πλήν δῆμως τό δικαίωμα τούτο δύναται νά ἀσκηθῇ μόνον, ἕάν ἔχῃ συμφωνήθη ὑφ' ὅλων τῶν συμβαλλομένων εἰς τή διαιτησιακόν σύμφωνον ἢ τῆ ἀδεία τοῦ Δικαστηρίου. 'Αλλά και τό Δικαστήριον θά παράσχῃ τήν διδειαν πρός δικησην ἐφέσεως υπό αὐτορῶς ὥρισμένας προϋποθέσεις.

III. Διά τήν περίπτωσιν καθ' ἵν τά συμβαλλομένα μέρη εἰς τό διαιτησιακόν σύμφωνον ἐπιφύλασσουν εἰς ἁυτά τό δικαίωμα νά ἀσκήσουν ἐφέσεων κατά τῆς διαιτητικής ἀποφάσεως, τότε ὁ Νόμος ἐπιβάλλει εἰς τόν διαιτητήν νά αίτιολογήσῃ τήν ἀπόφασιν του. Τό σημεῖον τούτο ἀποτελεῖ κανονομία εἰς τόν καθόλου θεσμόν τῆς διαιτησίας ἐν 'Αγγλίᾳ, διότι μέχρι τούτο διεύθητης δέν υπέχρεούτο νά αίτιολογή τήν ἀπόφασιν του, ἄφου ἀυτή, κανονικῶς ἐκδιδομένη, ἡτο final and binding.

IV. 'Η οπουδαιστέρα σύμως κανονομία τοῦ Νόμου τοῦ 1979 είναι διά τοῦ ἀρθρου 3 παρέχει εἰς τούς ἀλλοδαπούς τό δικαίωμα νά συνάψουν τό λεγόμενον «ἀποκλειστικόν σύμφωνον» (exclusion agreement).

Διά τοῦ τοιούτου συμφωνού τά συμβαλλομένα μέρη δύνανται νά συμφωνήσουν:

1ον) "Οτι ἀποκλείεται τό δικαίωμα ασκησεως ἐφέσεως, κατά τῆς διαιτητικής ἀποφάσεως.

2ον) "Οτι ἀποκλείεται τήν ὑποχρέωσις τοῦ διαιτητοῦ νά ἐκδώσῃ τήν ἀπόφασιν του ἡτολογημένην. Καὶ

3ον) "Οτι ἀποκλείεται τήν δυνατότης οίουδή ποτε τῶν διαδίκων νά ζητήσῃ τήν ἀναφοράν εἰς τό Δικαστήριον οίουδή ποτε νομικού ζητήματος πρός γνωμοδότησιν. 'Αλλαις λέξε-

σιν ἀποκλείεται και ἡ consultative case.

Κατ' αύτόν τόν τρόπον ἡ ἀπόφασις τοῦ Διαιτητοῦ θά είναι πράγματι final and binding — τελειωτική και ὑποχρεωτική, ὡς πασι ἐπιθυμούν οι διάδικοι. "Οπως ἐλέχθη ἀνωτέρῳ τοιούτον δικαίωμα, συνάψεως δηλαδή «ἀποκλειστικού συμφώνου» ἔχουν μόνον οι ἀλλοδαποί. 'Οχι οι Βρεταννοί ὑπήκοοι η οι μονίμως ἐγκατεστημένοι εἰς τήν χώραν ταύτην.

'Ο Βρεταννός Νομοθέτης δέν δέχεται «στεγανά» εἰς τήν δικαστικήν δικαιοδοσίαν τῶν Βρεταννικῶν Δικαστηρίων, διά τούς υπηκόους του. 'Αφού διά τοῦ ἀποκλειστικού συμφώνου ἐπιτυχάνεται οὐσιαστικῶς ἡ ἀπόκρουσις τῆς δικαιοδοσίας τῶν Βρεταννικῶν Δικαστηρίων.

Κατ' ἔξαρτεσιν, ἐπιτρέπεται ἡ σύναψις τοιούτων συμφώνων υπό Βρεταννών μόνον μετά τήν ἐναρξην τῆς διαιτητικῆς δίκης. (17)

V. Τέλος, σημαντικήν μεταρρύθμισιν εἰς τό νομικόν καθεστώς τοῦ Arbitration Act 1950 ἐπιφέρει τό ἀρθρον 4 τοῦ νέου Νόμου.

Διά τοῦ ἀρθρου τούτου, καθορίζονται ὡρισμέναι σχέσεις, αἱ ἐκ τῶν όποιων διαφοραί ἀποκαλούνται «Εἰδικῶν κατηγοριών διαφοραί».

Τοιαύται διαφοραί είναι αἱ προκύπτουσαι:

- 'Εκ ναυτιλιακῶν σχέσεων.
- 'Εξ ἀσφαλιστικῶν συμβάσεων, Καὶ
- 'Εκ πωλήσεως ἀγαθῶν εἰς ἀνέγνωσι σμένα χρηματιστήρια εἰμπορευμάτων.

Αἱ τοιαύται διαφοραί, κατά τό ίδιον ἀρθρον, δέν δύνανται νά ἀποτελέσουν ἀντικείμενον «ἀποκλειστικού συμφώνου». Κατ' ἔξαρτεσιν είναι ἐπιτρέπτη ἡ σύναψις τοιούτων εάν συντρέχουν αἱ ἔξης προϋποθέσεις:

α) 'Εάν τό τοιούτον σύμφωνον ἔχει κατατοθή μετά τήν ἐναρξην τῆς διαιτητικῆς δίκης. "H

β) Αἱ περιεχόμεναι εἰς τό τοιούτον σύμφωνον διαφοραί προέρχονται ἐκ συμβάσεως, ἡτις ρητῶς κυβερνᾶται υπό ἀλλοδαποῦ Δικαίου. (18)

* * *

Τό Κεφάλαιον "Ελεγχος τῶν Δικαστηρίων επί τῆς Διαιτησίας, ἀποτελεῖ σημαντικά τοιούτων Δικαστήρων τοῦ Λονδίνου (M.R.). Ούτως δικάζωνται τό Court of Appeal εἰς πειρασμό δλῶν και τά ἔξης: "When the parties agree to arbitrate, it is, by our Law, on the assumption that a point of Law can, in a proper case, be referred to the courts"

'Ελλάς νά ἀναδειχθῆ εἰς πόλον ἔλξεως δχι μόνον τών ἡμεδαπών ἀλλά και πολλών ἀλλοδαπών διαιτησιακών υποθέσεων, ναυτιλιακῶν και γενικώτερον εἰς τήν περιοχήν τοῦ διεθνούς ἐμπορίου και τῶν διηπειρωτικῶν ἀνταλλαγῶν.

Εἰς τό σπουδαίον τοῦτο και διά τήν ἐθνικήν μας Οἰκονομίαν ζήτημα, εἰς ἐποχήν μάλιστα καθ' ἣν τόσοις λόγος γίνεται διά τήν εἰσοροήν ἡ ἔξικον δόμησιν συναλλάγματος — εἴδομεν προηγουμένως δτή ἡ ἀπώλεια 500 ἑκατόμ. λιρών ἔτησίων συνετέλεσεν εἰς τήν ἀμεσον ἀντίδρασιν δλων τῶν ἐνδιαφερομένων διά τοῦ παραερισμού παντός ἐμπορίου εἰς τήν προσέλκυσιν ἀλλοδαπών ἐμπορικῶν διαφορών εἰς τό Λονδίνον — ἀποτελεῖ αὐτόχρονα ἔθνικόν χρέος η ἐπιδειξίς ἐνδιαφέροντων κυρίως ἐκ μέρους ἔκεινων τῶν παραγόντων, εἰς τάς πρώτας γραμμάς τῶν διεθνών συναλλαγῶν.

13) "Aperson who has no jurisdiction to act as arbitrator is not entitled to recover any fee". RUSSEL ON ARBITRATION, above p.93 και αύτοθι νομολογίαν.

14) "Ἐάν οιονδήποτε τῶν διαδίκων μερῶν είναι ἐνοχόν ἀπατήης ἀποκρύψεως γεγονότων τά όποια ἡτού υποχρέωμένων νά ἀποκαλύψῃ ἡ ἔα σκοπίμως ἀποτλάντα τόν διαιτητήν, ἡ ἀπόφασις τού τελευταίου τούτου θά ἀκυρωθῇ ἐπί τή αιτήσει τής ἀπόκρυψεως διαδίκου". ΦΙΛ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ, Ἑνθ' ἄνωτ. σελ. 287 και αύτοθι νομολογίαν. RUSSEL ON ARBITRATION, Ἑνθ' ἄνωτ. σελ. 381.

15) ΦΙΛ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ, Ἑνθ' ἄνωτ. σελ. 288-291.

16) Χαρακτηριστική είναι ἡ τοποθέτησις τοῦ lord Denning, ὃντος είναι ἐκ τῶν διακεριμένων ἀντικείμενών δικαστῶν και Πρόεδρος τοῦ 'Εφετείου τοῦ Λονδίνου (M.R.). Ούτως δικάζωνται τά ἔχειν τό διαιτητήν τοῦ Court of Appeal εἰς πειρασμό δλῶν και τά ἔξης: "When the parties agree to arbitrate, it is, by our Law, on the assumption that a point of Law can, in a proper case, be referred to the courts"

Case: Halfdan Grieg V. Sterling Corporation (Court of Appeal) 1973 Q.B. 843 - (1973) 1 ALL E.R. 545 - (1973) Lloyd's Rep. 296.

17) Arbitration Act 1979 sec. 3 para. 6: "An exclusion agreement shall be of no effect in relation to an award made on or a question of Law arising in the course of a reference under an arbitration agreement whichd is a domestic arbitration agreement unless the exclusion agreement is entered into after the commencement of the arbitration in which the award is made or, as the case may be, in which the question of Law arises".

"Ιδε κείμενον τοῦ Νόμου τούτου εἰς τό Παράρτημα B' τοῦ μημονεύμενόν δικάζωνται διβλίου: "ΤΟ ΔΙΚΑΙΟΝ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ".

18) Σημειωθήτω δτή διάταξις τής παραγράφου I τοῦ ἀρθρου 4 ἐπρόκαλέσεν και εὐάλγως ὡρισμένας ἀντιδράσεις και ἐπικρίσεις, ὡς παρακωλύσσασια τήν ἔξελιξην τῆς ἐμπορικής διαιτησίας, εἰς σημαντικά περιοχάς τῶν διεθνών ἀνταλλαγῶν. Δι' αύτον τόν λόγον κατεστρώθη ἡ παράγραφος 3 διά τῆς όποιας παρέχεται εἰς τόν 'Υπουργόν τόν ἀρμόδιον τό δικαίωμα δητῶς διά διαιτάματος προβλέψη δτή αἱ διατάξεις τής παραγράφου I θά παύσουν νά εχουν ισχύν ἡ δτή θά ἐφαρμοσθούν ἐπί ἀποκλειστικού συμφώνου, καταρτισθεντος συμφώνως πρός ὁρισμένους δρους, καθοριζομένους εἰς τό ἔν λόγω διάταγμα.

19) "Ιδε εἰς: "A NEW COMPETITION - RIVALS FOR CENTRES OF ARBITRATION". "ARBITRATION" (1979) Vol. 45 No. 3 σελ.

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

A cooperation that guarantees perfection!

MacGREGOR
and
NAFSI S.A.

- *NAFSI is officially authorised Service and Repair Station and also spare parts Distributor for MacGREGOR*
- *Now even better service and more space in the new NAFSI S.A. ship repair and steel shop premises in Perama (ex General Enterprises Yard).*

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

ΜΑΡΚΟΣ ΙΩΑΝΝΟΥ ΛΥΡΑΣ (1906 — 1981)

ΤΟΥ Κ. ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ

'Επιτίμου Προέδρου της Ένωσεως Ελλήνων Εφοπλιστών

Μέ βαρύ πένθος για τό θάνατό του, που είναι άπωλεια δυσαναπλήρωτη, άλλα καί μέ βαθύ αίσθημα περήφανης συγκίνησης για τό μεγάλο έργο που δημιούργησε καί τή διεθνή ναυτιλιακή δραστηριότητα, που είχε αναπτύξει, κηδεύσαμε τό πάρογεμα τής Τετάρτης 17 Ιουνίου τόν άλησμόντο Μάρκο Ιωάννου Λύρα.

Έφευγε ένας κορυφαίος τής Ελληνικής Ναυτιλίας καπετάβλητος Νεοελλήνας Αειναύτης που διακρίθηκε καλλίνικος πρωταθλητής στόν παγκόσμιο στίβο τού ναυτεμπορίου καί άληθινά τού δεξιάν οι δίκαιες τιμές, που τού άπονεμήθηκαν για νά τόν συνοδεύουν ώς στέφανος τιμῆς καί άναγνώρισης πέρα από τή ζωή κι από τό θάνατο, καθώς διάβαινε τή μεγάλη πύλη γιά τήν δλλη ζωή, που τή διάρκειά τής τή μετράει ή αιώνιστη καί τήν άποτιμά ή ιστορική καί ή θητική δικαίωση.

Ο Μάρκος Ιω. Λύρας ήταν ένας Αίγανουσιώτης Αειναύτης από τίς βαθύτερες ρίζες τής υπαρξής του κι ένώ σπουδασε Νομικά στό Πανεπιστήμιο τής Αθήνας κι άφου πήρε τήν δεσμα καί θά μπορούσε νά δάσκησε μ' έπιτυχιά τή δικηγορία στά 1932 έγκατέλειψε καί τά Νομικά καί τή Δικηγορία κι άκολούθησε τή θάλασσα, που ήταν κλήση καί χρέος γιά τόν ίδιο καί που ήταν προπάντων μοίρα καί κληρονομιά τής Λυρείκης γενιάς του. Φυγάς τής Νομικής Επιστήμης κι άντι νά μείνει λειτουργός τής Θέμιδος έγινε πιστός καί καταξιωμένος λειτουργός τού ναυτικού βίου, «μπαρκέρης», τολμηρός καί φρόνιμος έργατης τής θάλασσας που δ Μάρκος Ιω. Λύρας τήν δάκουγε από τήν κούνια του κι έλεγε διτήν ή την ή φωνή τής Αίγανουσας, που παρακινούσε τούς δάντρες στή θαλασσινή ζωή.

Όταν διάβαζε τής θεωρίες τής Νομικής Επιστήμης έβλεπε πέρα από τής σελίδες τών βιβλίων τή θάλασσα νά χαίδευε ή νά δέρνει μέ άφρούς τ' άκρογλία τού νησού καί νά χάνεται στά ούρανοθέμελα. Κι άντηχούσαν μέσα του τά κύματα τού πελάγου καί τά παλιά συμβολικά τραγούδια τού νησιού: «Πότε θά γίνω γεμιτήζης νά κάτω στό τιμόνι...».

Ναί, τήν άγαπουσε τή θάλασσα καί τόν κάλεσε στή διακονία τής. Παίρνοντας τούς άπέραντους δρόμους τής θάλασσας δ Μάρκος Ιω. Λύρας άκολούθησε τήν παράσταση τής γενιάς του καί τόν καμάρως ή Αίγανουσα θαλασσαθλητή μεγάλων κατακτήσεων, που τιμούσε τήν Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία καί τόν άναγνώριζαν οι διεθνείς ναυτιλιακοί κύκλοι.

Οι οικογενειακές ρίζες τους, κι από τόν πατέρα του κι από τή μητέρα του, συνδέονται μέ τίς μεγάλες ώρες καί μέ τίς πιό άδρες μορφές τής Αίγανουσιώτικης ναυτοσύνης.

Ο παπούος του (Μάρκος Ιωάννου Λύρας κι έκεινος) ήταν ο πρωτόπορος τής ιστοιφόρας Αίγανουσιώτικης Ναυτιλίας, που άποχτησε τό πρώτο μεγάλο μπάρκο παίρνοντας μαζί καί τό θαυμαστικό παρανύμιο «μπαρκέρη». Καί παπούος του από τή μητέρα του ήταν ένας δλλος δημιουργός καί πρωτόπορος τού οίνουσιακού ναυτικού μεγαλείου, δ πρωτογίστος τού Αίγανουσιώτη Δημογέροντα Μ.Κ. Λαιμού, που πνίγηκε στό λιμάνι τής Χίου (1881), δ Κωνσταντίνος Μιχ. Λαιμός (1855-1930) που συνεχίζοντας άρχικά τή θαλασσινή άγνωνα μέ τά οικογενειακά ιστοιφόρα καράβια μεταπήδησε στά 1909 στόν άτμο μέ τήν άγορά τών α/π «Άμπατιέλος» καί «Δ. Λαιμός» καί χωρίς βέβαια νά λημονήσει διτήν έπρεπε νά έργαστε γιά τήν πρόσδο τής γενέτειράς του ύπερτεντας σύμφωνα, μέ τή βιωμένη μέχρις αύτοθυσίας ήθική πα-

ραγγελία τού πατέρα του, ώς δημογέροντας καί ώς έκκλησιαστικός καί σχολικός έπιτρος.

Ο Μάρκος Ιω. Λύρας δταν έγκατέλειψε τά Νομικά κι άρνηθηκε τή σταδιοδρομία τού Δικηγόρου είχε συνειδητοποιήσει δτι άκολουθουσε τό δρόμο, που τού είχαν χαράξει οι Λύρηδες καί οι Λαιμοί πρόγονοι του.

Είχε γεννηθεί στή Αίγανουσα στά 1906 βλαστός από τήν εύλογημένη ένωση τού Ιωάννου Μάρκου Λύρα (1878-1926) καί τής Μαρίας Κωνσταντίνου Λαιμού.



Ο πατέρας του Ιω. Μ. Λύρας, που άξιωθηκε νά διευρύνει τίς σπουδές του, μέ άνωτηρη γιά τήν έποχη του έπιμορφωση στή Γαλλία (Aix en Provence), μνημονεύεται στήν πρώτη γενιά τών Οίνουσιών Έμποροπλοιάρχων. Έφοπλιστών που έμφανιζονται πρίν από τόν πρώτο παγκόσμιο πόλεμο. Καπετάνιος καί συνιδιοκτήτης μαζί μέ τό γυναικάδελφο του 'Αναστάσιο Δ. Πατέρα (1870-1924) στό απ' «Δημήτριος Πατέρα», που άγοράστηκε στά 1912. Άλλα πέθανε νέος τό 1926 δταν οι βαπτοριέρδες τού μεγάλου πολέμου καί οι βιοπαλαιστές βαπτοροπλοιάρχοι προσφεύγοντας στή χρηματαγορά τού Λονδίνου καί ξεκινώντας από τά δάνεια τής Αίγανουσιώτικης προσφοράς, γιατί πίστευε δτι ο πλούτος δικαιώνεται μέ τήν άνάληψη πρωτοβουλιών κοινωνικής εύποιΐας καί μέ τήν κάλυψη έργων, που άνυψωνούν τό έπιπεδο τού τόπου καί θεραπεύουν τίς άναγκες τών συνανθρώπων μαζί.

Στή θέση τού Ιω. Μ. Λύρα τήν πήραν γιά νά συνεχίσουν καί νά έπεκτείνουν τό έργο του τά δύο παιδιά του: Μάρκος καί Κώστας Λύρας έχοντας δίπλα τους καί πάνω τους τήν εύλογία, τή ζωντανή δόηγία καί τήν εύχη τής δεξιάς γυναίκας τού Ιω. Μ. Λύρα, τής μητέρας τους Μαρίας Λαιμού - Λύρα, που ποποθετώντας τίς πλούσιες προσφορές της στόν έπιταφό άποχαιρετισμό που τής άποτύθυνα πρίν πέντε χρόνια καί που δημοσιεύτηκε στά «Ναυτικά Χρονικά» έτονίζα δτι στάθηκε πρότυπο Αίγανουσιώτινας Μάνας, που πρόσφερε δόηγία, έμπνευση καί συμπαράσταση στά παιδιά τής. «Ετσι γίνεται πάντα μέ τίς δεξιές θυγατέρες τής Αίγανουσας, η Καπετανοθυγατέρα τών Λαιμών στήν Κωνσταντίνη οίκο τού Ιω. Μ. Λύρα. Στή θέση τού άντρα της τού Καπετάνια Γιάννη Μάρκου Λύρα, που ταξίδευε καί που πέθανε γρήγορα ύψωνε τό δι-

κό της σεμνό άναστημα γιά νά άναπληρώνει τήν άπουσια τού άντρα ή γιά νά σκεπάσει τήν άρφανία τών τέκνων τους.

Ο Μάρκος Ιω. Λύρας, πού τόν άποχαιρετώ τώρα από τίς σελίδες τών «Ναυτικών Χρονικών», πού ήταν τό άγαπημένο του περιοδικό καί τόν συνέδεαν στενοί δεσμοί άδιάσπαστης φιλίας καί συνεργασίας μέ τόν άγαπημένο μαζί Δημήτρη Ν. Κωττάκη, τήμησε τήν κληρονομιά τών προγόνων του καί δικαίωσε μέ μιάν άληθινά μεγαλειώδη άνοδο τίς εύχες, τίς προσδοκίες καί τή λαχτάρα τών γονιών του.

Άπο τό 1932, πού έγκαταστάθηκε στό Λονδίνο ή ναυτιλιακή δραστηριότητα τού Μάρκου Ιω. Λύρα ήταν μιά συνεχής άνοδης πορείας έπιτευγμάτων καί κατακτήσεων. Ξεκίνησε μέ δυο καράβια (α/π «Γρανικός», τόννων 6.500 καί α/π «Γαλαξίας», τόννων 7.500) καί στά 1936 ίδρυσε στό Λονδίνο τό πρώτο οίνουσιακό ναυτιλιακό Γραφείο, μαζί μέ τόν άδελφό του Κώστα Ιω. Λύρα καί τό γαμπρό τους Γεώργιο Νικ. Λύρα. Σύντομα συνέπεια μαζί τους δ Κώστας Μιχ. Λαιμός καί τό Γραφείο είχε τήν έπωνυμία «LYRAS Bros Ltd.».

Μετά τό δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο δ Μάρκος Ιω. Λύρας άνεπτυξε μέ άποφασιστικότητα τίς ναυτιλιακές έπιχειρήσεις του καί μετά τήν άποχώρηση στά 1950 από τή συνεταιρική κοινοπραξία τού Κώστα Μιχ. Λαιμού, πού από τήν έποχη τού πολέμου είχε ίδρυσε στήν Αμερική δικό του ναυτιλιακό άργανισμό, τό Γραφείο τού Λονδίνου, πού διευθύνεται πάντα από τούς άδελφους Μάρκο καί Κώστα Ιω. Λύρα καί τό Γεώργιο Ν. Λύρα λειτουργεί μέ τήν έπωνυμία «LYRAS Bros Ltd.», ναυπηγεί γιά λογαριασμό του πολλά καί μεγάλα πλοία α/π «Νικόλας», α/π «Πίνδαρος», α/π «Ορφεύς», α/π «Παίάνη», α/π «Ιωάννης Λύρας», α/π «Κάδμος», α/π «Φοίβος», α/π «Άλκμαν», κλπ. καί κατέχει στή δραστηριότητα τού έλληνικού έφοπλισμού, μιάν από τίς κορυφαίες θέσεις.

Στό Λονδίνο δ Μάρκος Ιω. Λύρας δέν έπειτα μόνο στήν πρόσδοτο καί στήν άναπτυξη τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων του. Άλλα κατόρθωσε νά άναγνωριστεί καί νά έπιβληθε στή διεθνές City μέ τήν άκτινοβολία τής προσωπικότητός του καί μέ τό κύρος τής γνώμης του. Διέθετε παιδεία ύψηλού έπιπεδου. Είχε τόν άρχοντας τής χρέος τής κοινωνικής προσφοράς, γιατί πίστευε δτι ο πλούτος δικαιώνεται μέ τήν άνάληψη πρωτοβουλιών κοινωνικής εύποιΐας καί μέ τήν κάλυψη έργων, πού άνυψωνούν τό έπιπεδο τού τόπου καί θεραπεύουν τίς άναγκες τών συνανθρώπων μαζί.

Στήν έλληνικη παροικία τού Λονδίνου καί πέρα από τά έλληνικά δρια, στό City τού Λονδίνου, πού είναι τό κέντρο τού διεθνούς ναυτεμπορίου, δ Μάρκος Ιω. Λύρας άποτελεσθείσε πρωτοβουλιώτη. «Ένας Νεοέλληνας Αειναύτης, πού περπατούσε μέ σιγουριά καί μέ βεβαιότητα στά κέντρα τών διεθνών συναντήσεων καί άνταγωνισμών, άλλα χωρίς ποτέ νά χάνει — ούτε νά άλλωνει κι ούτε νά άποχρωματίζει — τίς ρίζες καί τίς καταβολές τής έλληνικής καταγωγής του: τήν Αίγανουσα, πού ήταν ή γενέθλια κοιτίδα του καί τίς οικογενειακές παραδόσεις τών Λύρηδων καί τών Λαιμών, πού έτρεχαν μέσα στό αίμα του καί που έτρεφαν τό πνεύμα του.

Κρατώντας πιστά αύτές τίς ρίζες τών παραδόσεων, πού είχαν σφραγίσει τήν υπαρξή του δ Μάρκος Ιω. Λύρας ύπηρέτησε Αντιπρόεδρος στό Greek Shipping Cooperation Committee κι Έπιτροπος στό Μητροπολιτικό Ναό τής Αγίας Σοφίας τού Λονδίνου — λέσ καί συνέχιζε τήν ύπηρεσία τών προγόνων του που είχαν διατελέσει έκκλησιαστικοί ή σχολικοί Έπιτροποι στή Μικρή Αιγαίνουσα.

Ο Μάρκος Ιω. Λύρας διακρίθηκε έπισης γιά τίς υπηρεσίες του καί γιά τίς προσφορές

του στό κοινωνικό άγαθο. Πολλοί δινθρώποι, πού γνώρισαν σε ώρες δύσκολες τήν άπλοχειρά της προσφοράς του θά τόν μνημονεύουν μέ εύγνωμοσύνη. Καί τό δυνομά του θά είναι γραμμένο εἰς μνημόσυνον αιώνιον άναμεσα στούς ευεργέτες τοῦ Δρομοκαΐτειου Θεραπευτηρίου 'Αθηνῶν καὶ τοῦ Κολλεγίου τοῦ Ψυχικοῦ.

Μέ τη Χριστάνθη θυγατέρα τοῦ Γεωργίου Κωνσταντίνη Πατέρα, πού μέ την εύλογία τοῦ Θεοῦ διάλεξε για σύντροφο τοῦ βίου του, δημιούργησαν μιά λαμπρή έλληνική οικογένεια, τήν κατ' «οίκον ἔκκλησία» τους πού τήν άναθρεψαν σύμφωνα μέ τίς νησιωτικές παραδόσεις τοῦ τόπου μας. Διυθυγατέρες — ή Μαρία σύζυγος Γρ. Τοιγγάρα καὶ ή Ειρήνη — καὶ διό γαρ ιώαννης Μάρκος Λύρας, πού έχει άναλαβει ἀπό χρόνια τό πηδάλιο τῶν πατρικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, καὶ πού μαζὶ μέ τὸν πρωτοξάδελφο του ιώαννη Κώστα Λύρα, πού μετέχει καὶ στὸ Συμβούλιο τῆς 'Ενώσεως 'Έλληνων 'Ἐφοπλιστῶν, τούς καμαρώνουμε δῖους συνεχιστές τῆς οικογενειακῆς παράδοσης τῶν Λύρηδων στούς σύγχρονους καιρούς καὶ στούς ἄγωνες καὶ στούς ἀνακαινιστικούς προσανατολισμούς τῆς μεγάλης 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας μας, πού τῇ δημιούργησαν οἱ πρωτόποροι πρόγονοι μας.

Ο Μάρκος ιώαννου Λύρας είχε πολλές ἀρετές. Δέν ήταν στεγνός ἐπιχειρηματίας ἀλλὰ ἦταν δραματιστὴς καὶ στοχαστής δημιουργός. Στὸ Α' Ναυτιλιακὸ Συνέδριο ('Αθηνᾶ 27-28 Αὐγούστου 1964) μὲ μιά βαθυστόχαστη όμιλία του ἐτόνισε τοὺς στενούς δεσμούς τῆς πλοιοκτησίας μὲ τὸν 'Ελληνα

ναυτικό ὑπογραμμίζοντας τήν ἀνάγκη νά συνεχιστεῖ ἀδιάπαστη αὐτή ἡ λαμπρή παράδοση (τό πνεύμα τῆς ναυτοσυντροφοσύνης) γιά νά ἐπιβιώσει καὶ νά ἀναπτυχθεῖ ἡ Ναυτιλία μας ὡς ἀδιάλειπτη πηγὴ έθνικοῦ καὶ ύλικοῦ πλούτου.

Θυμάμαται καὶ τώρα τή δονούμενη όμιλα του. 'Από τό βῆμα τοῦ Συνεδρίου ὁ Μάρκος ιώαννου Λύρας τόνιζε: «Ἐπιθυμῶ ίδιαιτέρως νά ὑπογραμμίσω διτὶ ὁ σοβαρώτερος καὶ ἀποτελεσματική τερος συντελεστής τῆς ναυτιλίας μας πραστηρήτος καὶ τοῦ ναυτικοῦ μας μεγαλείου είναι καὶ παραμένει ὁ ψυχικός σύνδεσμος μεταξύ πλοίου, ναυτικοῦ καὶ πατρίδος...»

Καὶ τώρα πού μάς ἔφυγε θέλω νά θυμίσω διτὶ ὁ Μάρκος ιώ. Λύρας είχε μιά βαθιά ἀνθρωπιά κι' ἔδινε στὸ λόγο του μιά ξεχωριστή συναισθηματική ἐκφραστή. Ξαναδιαβάζω τό κύκνειο ἀσμα του — ἔναν σύντομο χαριετισμό, ἀλλὰ σημαντικό κείμενο του, γιά τήν πεντηκονταετία τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ», πού είναι ἀπόσταγμα τίμιας κρίσης καὶ συναισθηματικῆς ἔξαρσης. Θά μεταφέρω στὸ δρόμο μου αὐτὸν μερικά λόγια ἀπό τό υπότατο ἐκεῖνο κείμενο του γιά νά χαρακτηρίσω τόν ίδιο τό Μάρκο ιώ. Λύρα. «...Βαθύς γνώστης τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων, κρατήθηκε πάντα κοντά στό πλοίο καὶ τούς ἀνθρώπους του....».

Ο Μάρκος ιώ. Λύρας πρόσφερε πολλά στά ἐλληνικά καράβια καὶ στούς ἀνθρώπους τους — καὶ τόν ἀποχαιρετούμε τώρα μέ συγκίνηση καὶ μέ περηφάνεια.

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ

ΕΠΙΚΗΔΕΙΟΣ ΕΚΦΩΝΗΘΕΙΣ ΥΠΟ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΗΣ Ε.Ε.Ε. Κ. ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

Σεβαστέ καὶ ἐκλεκτέ μας Συνάδελφε,

Ἐχων τό θλιβερὸν καθῆκον, νά ἀποτίσω πρός ύμᾶς, κατά τήν ἵεραν αὐτήν στιγμήν, τόν οφειλμένον φόρον τιμῆς ἐκ μέρους τῆς 'Ενώσεως 'Έλληνων 'Ἐφοπλιστῶν εύρισκομαι, πράγματι, εἰς δυσχερή θέσιν. Τό πλήγμα τό όποιον ύφίσταται, μέ τήν ἀπώλειάν σας, ἡ θαλασσινή μας οἰκογένεια είναι βαρύ καὶ τό κενόν πού δημιουργεῖται δυσαναπλήρωτον. Διότι ὑπήρξεις ὁ χαρακτηριστικός ἐκπρόσωπος μιᾶς ἐφοπλιστικῆς γενεᾶς ἡ δημοσίη ηγωνίσθη, οἰκοδόμησε καὶ παραδίδει, εἰς τούς νεωτέρους ἀργοναύτας, ἓν πράγματι λαμπρὸν οἰκοδόμημα, διά τό όποιον ἡ σεμνή μας καχήσις ἀποτελεῖ ὑπόχρεωσιν καὶ καθῆκον.

Πενθούμεν μαζὶ μέ τήν μικράν ἀλλὰ ωραίαν ναυτικήν πατρίδα τῶν Οίνουσῶν γιά τήν ἐκδημίαν ἐνός ἀγώνιστου, πού ἐτίμησε τό ἐλληνικόν δνομοὶ καὶ ἀπέδειξεν εἰς τό πράγματα, τό ἀντίκρυσμα τῆς εύψυχίας πού κλείει ἐντός της ἡ καρδιά τοῦ 'Ελληνος εὐπατρίδου τῶν θαλασσῶν.

Συνεχίζων τήν, ἐκ τοῦ πατρός του ιώαννου Λύρα, οἰκογενειακῆν παράδοσιν, εἰς τόν θαλάσσιον στίθιον, ὁ ἀειμνηστος Μάρκος Λύρας ἔγκαθιστά, καὶ ἔτος 1936, ἐν δψει τῆς ἐπερχομένης λαίλαπος τοῦ β' παγκομού πολέμου, τό πρώτον Αίγανουσιώτικο Γραφείον τοῦ Λονδίνου, διά νά συνεχίσῃ κτοτε τοῦ ἀδελφοῦ του κ. Κώστα ιώ. Λύρα, τήν δημιουργικήν πορείαν τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου.

Ἡ έξοχος, δημως, ἐπιχειρηματική ἰκανότης τοῦ Μάρκου Λύρα εύρε εξιούσην διέξοδον καὶ εἰς τόν ναυλομεσιτικὸν χώρον, δημονή εἰλικρίνεια, ἡ ἐντύμοτης, ἡ καλή πίστις καὶ ἡ συνέπειά του, εύρηκαν εἰς τό πρωτοπόντιον την θαυμαστήν, σύνθεσιν μέ τήν κατανόησαν καὶ τήν μετριοπάθειαν τοῦ ἀλθινοῦ ἀνθρώπου καὶ τοῦ σωστοῦ ἐπιχειρηματίου.

'Αλλ' αὐτή ἡ σύνθεσις είναι καρπός ἀγώνος καὶ δῆ τοῦ καλοῦ ἀγώνος. Καὶ ἡ ἀναγνώρισις αὐτή εἰς τόν Μάρκον Λύραν είναι καὶ

καθῆκον καὶ τιμή δι' δλους μας. Διότι, ὁ προπεμπόμενος αὐτήν τήν ὥραν, εἰς τό μακρύνον ταξίδι του, ἐκλεκτός συνάδελφος καὶ σεβαστὸς φίλος, ὑπῆρξεν, πάνω ἀπ' δλα, ὁ ταπεινός καὶ ἀπλοῦς, ὁ καλωσυνάτος ἀνθρωπός, ὁ εἰλικρινῶς προσφερόμενος εἰς τούς συνανθρώπους του καὶ τάς ἀνάγκας των.

Ἡ μόρφωσί του καὶ ἡ πεῖρα του καὶ ἡ βαθεῖα γνώστης του εἰς τά θέματα τῆς ναυτιλίας τόν ἐφερον πάντοτε εἰς τήν πρώτην γραμμήν τῆς προστασίας της. 'Υπήρξε διά τούτο, μετά τοῦ ἀειμνήστου ιώαννου Κουλουκουντῆ, εἰς τῶν ἰδρυτῶν τής 'Επιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας τοῦ Λονδίνου καὶ μέλος πολλῶν ναυτιλιακῶν 'Οργανισμῶν εἰς τό 'Εξωτερικόν.

'Υπήρξεν, δημως, ἀκόμη ὁ Μάρκος Λύρας, ὁ θερμός καὶ ἀνήσυχος πατριώτης ἐργασθεῖς μέ συτόμηα καὶ αὐτάπαρναν, ἰδιαιτέρως δέ κατά τό χρόνιο τοῦ πολέμου βοηθῶν καὶ συμπαριστάμενος παντοιτορθώς τούς ἐκτός τῆς 'Ελλάδος μαχομένους 'Ελληνας, τήν δοκιμαζομένην ναυτιλίαν μας καὶ τας εἰς τήν κατεχομένην 'Ελλάδα οἰκογένειας τῶν ναυτικῶν μας.

Ἡ γνησιότης τῆς ἀνθρωπιᾶς τήν όποιαν είχεν ἡ, πρός τούς ἀλλους, προσφορά του ἡτο ἐμφανής εἰς τό ἐνδιαφέρον του, ἴδια, διά τους νέους ἀνθρώπους, ἡ ὑποστήριξις καὶ προαγωγή τῶν όποιων ἀπετέλει ἰκανοποίησιν ψυχικῆς του ἀνάγκης. Δι' αὐτό, ἡ πολύ φυσικός νά δίδι πάντοτε τό παρόν εἰς τάς δραστηριότητας τῆς κοινωνικῆς εὐποίησας είτε διά τοῦ ὑπό τῆς ἐκκλησίας ἀσκουμένου κοινωνικοῦ ἐργού είτε διά τόρματων καὶ σωματείων μεταξύ τῶν όποιων καὶ ὁ 'Ελληνικός 'Ερυθρός Σταυρός, ἡ διά τοῦ πολέμου προσφορά του ἐτιμήθη καὶ ἐπισήμως.

Τήν καλήν, δημως, μαρτυρίαν του διά τήν φιλοσοφημένην καὶ ὑγιά ἀντίληψιν του περί τής ζωῆς, ἀδωσεν ὁ Μάρκος Λύρας δχι μόνον κατά τά μακρά ἐπη τής εἰς τό Γραφείον του ἐργασίας καὶ συνεργασίας του μετά τῶν

συνεργατῶν του, ἀλλά καὶ δταν τό 1977 ἡλθεν ὁ χρόνος νά ἀποσυρθῆ τής ἐνεργοῦ ἐπαγγελματικῆς δράσεως, δτε καὶ παρέδωσε εἰς τούς νεωτέρους συνεργάτας του δχι μόνον τήν σκυτάλην τῶν εύθυνῶν τοῦ Γραφείου ἀλλά καὶ τά μέτρα, τά κριτήρια καὶ τό ὑπόδειγμα ἐκεῖνο, δτεν τῶν ὄποιων ἡ οἰαδῆλος διότι δέν υπηρετει τάς ἀξίας τῆς ζωῆς.

Καὶ, τώρα πού ήλθε τό πλήρωμα τοῦ χρόνου καὶ ὁ ἐκλεκτός ἀνθρωπός Μάρκος Λύρας, διήλθε στό μονοπάτι τής σκιάς τοῦ θανάτου, διά νά εύρεθη εἰς τήν χώραν τοῦ φωτός, ἡ ἀντανάκλασις τοῦ ὄποιου ἐφώτιε τόν βίον του, ἀς εύχηθούμε νά είναι ἐλαφρά ἡ 'Ελληνική γη πού θά τόν καλύψη, μέ τήν διαβεβαίωσίν μας δτι ἡ μνήμη του θά ἀποτελή, δι' δλους μας, πηγήν πού θά μάς ἐμπνεύ καλωσύνην ὀλλά καὶ δύναμιν, σύνεσιν ἀλλά καὶ θάρρος, ἀγάπην πρός τόν συνάνθρωπον καὶ ἀγάπην πρός τήν πατρίδα μας καὶ τόν λαόν της.

Τήν ἐρίτιμον Κυρίαν Λύρα, τά παιδιά καὶ τούς λοιπούς οικείους, παρακαλούμεν, οί συνάδελφοί μου τοῦ Δ.Σ. τής 'Ενώσεως μας καὶ ἑγώ προσωπικώς, νά δεχθούν τά θερμότατα συλλυπητήρια μας.

Ο Κ. Ν. ΛΥΜΠΕΡΑΤΟΣ

Ἐκ μέρους τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος, ἀποσιδόντος τοῦ Προέδρου του κ. ΝΙΚΟΥ ΛΟΥΚΑ ΝΟΜΙΚΟΥ, ἐκφράζω τήν βαθειάθ θλίψη τῶν μελῶν του γιά τόν ἀναπότελο καὶ σκληρό χαμό τοῦ ἐκλεκτοῦ καὶ διακεκριμένου καὶ τόσο ἀγαπητοῦ συναδέλφου των ΜΑΡΚΟΥ ΙΩΑΝΝΟΥ ΛΥΡΑ.

Ο ἀδέχαστος ΜΑΡΚΟΣ είδε τό φῶς στίς ἀρχές τοῦ αἰώνα μας στήν δμορφή καὶ ναυτική ΑΙΓΑΝΟΥΣΑ. Πατέρας του ὁ Γάννης ΛΥΡΑΣ καὶ μητέρα του η Μαρία, τό γένος ΚΩΝ/ΝΟΥ ΛΑΙΜΟΥ. Η πατρική του οικογένεια διεκρίνετο γιά τά πλούσια αἰσθήματα, τίς χριστιανικές ἀρχές καὶ τή ναυτική της παράδοση. Μεγαλωμένος σ' ἔνα τέτοιο οικογενειακό καὶ φυσικό περιβάλλον καὶ προικισμένος μ' δλες τίς ίδιαιτέρα χαρακτηριστικές ἀρετές καὶ ικανότητες πού διακρίνουν τούς πράγματα ἀξιοπρόσεκτους ἀνθρώπους πού κατοικούν αὐτή τή μικρή νησίδα, ὁ ΜΑΡΚΟΣ ΙΩΑΝΝΟΥ ΛΥΡΑΣ ανεδείχθη καὶ δξιό τέκνο πού ικανός συνεχιστής τῶν παραδόσεων, τόσο τῶν οικογενειακῶν δσο καὶ αὐτῶν τοῦ τόπου.

Ολάκερη ἡ ζωή του ἀποτελεῖ παράδειγμα διό το γιά μίμηση ἀπό τούς ἀπογόνους συνεχιστές τοῦ δρέγου του, ἀλλά καὶ ἀπό κάθε δλον πού ἀνήκει στή πλατειά ναυτική οικογένεια. Παράδειγμα συνεχούς, ἀκατάβλητης, εύφουούς, ἀνήσυχης καὶ δημιουργικής δραστηριότητας. Δραστηριότητας πού ἀπέβλεπε τόσο στή πνευματική καλλιέργεια καὶ ἀνύψωση, δσο καὶ στήν ἐπαγγελματική προκοπή καὶ ἀνοδο. Ο ΜΑΡΚΟΣ ΙΩΑΝΝΟΥ ΛΥΡΑΣ συνεργάσθη πάντοτε ἀρμονικά καὶ ἐποικοδομητικά μέ τούς συναδέλφους καὶ συναγωνιστές του πλοιοκτήτες καὶ ναυτικούς, σέ τρόπο πού ἡ προσφορά του στή κοινή υπόθεση τής ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ὑπήρξε πράγματα ἀνεκτίμητη. Τελείωσε τίς γυμνασιακές του σπουδές στή Χίο καὶ στή συνέχεια σπουδάσε στή Αθηνᾶ στή Σχολή Ξένων Γλωσσῶν καὶ 'Εμπορίου καὶ στή Νομική Σχολή του Πανεπιστημίου 'Αθηνῶν, ἀπ' δπού ἀπεφόιτησε τό 1924. Δικηγόρησε μέχρι τό 1928 καὶ τό 1931 ἰδρυσε τό πρώτο ναυτιλιακό γραφείο στό Πειραιά. Ἐν συνεχεία μετέβη στήν 'Αγγλια καὶ τό 1937 ἰδρυσε μέ τόν ἀδελφό του Κώστα τό πρώτο Αίγανουσιώτικο ναυτιλιακό Γραφείο στό Λονδίνο. Μετά τό B' Παγκόσμιο πόλεμο στράφηκε πρός τά νεοναυπήγητα σκάφη. Ἐπι μά συνεχή 20ετία, ἀπό τό 1960 μέχρι τό 1980 διετέλεσε ἀντιπρόδειρος τοῦ GREEK SHIPPING CO—OPERATION COMMITTEE, τού δποίου ὑπήρξε καὶ ἔνας ἀπό τούς ιδρυτές του. Για πολλά χρόνια ὑπήρξε ἀντιπρόδειρος τοῦ MUTUAL LONDON CLUB, ἔως ὅτου τόν δια-

δέχθηκε πρόσφατα ό γιος του ΓΙΑΝΝΗΣ. 'Υ. πήρε άκομη ένας από τους ιδρυτές του HELLENIC WAR RISK ASSOCIATION.

Μέ τη πολύτιμη συνεργασία και βοήθεια τής άξιας και άγαπημένης συζύγου του Χρυσάνθης, έδημοι ωργές μια εύτυχισμένη και έπιτυχη μένη οικογένεια.

Παράλληλα δι ΜΑΡΚΟΣ ΙΩΑΝΝΟΥ ΛΥΡΑΣ ύπήρξε χριστιανός με πλούσιο ψυχικό και συναισθηματικό κόσμο. Προσέφερε στή διάρκεια του πολέμου τίς ύπηρεσίες του στον Έρυθρό Σταυρό. 'Από τις πολλές δωρεές του άναφέρομε αύτές πρός τό Δρομοκαΐτειον και τό Κολλέγιο 'Αθηνών. Διετέλεσε για πολλά χρόνια 'Επιτρόπος στήν έκκλησία τής Αγίας Σοφίας στό Λονδίνο. Για τίς προσφορές αυτές πρός τήν ναυτιλία και τό φιλανθρωπικό τό έργο ήξιώθη πολλών τιμητικών διακρίσεων.

'Αλησμόνητε ΜΑΡΚΟ, γιά τό Ναυτικό 'Επιμελητήριο τής Ελλάδος τού όποιου ύπηρες ένα από τά ιδρυτικά του μέλη, άλλα και για δύο τό ναυτιλιακό μας κάσμο διάθασος σου άφινε μέγα και δισαναπλήρωτο κενό και βαρεία κληρονομιά στούς συνεχιστές τού δικού σου έργου.

Είθε δύμιστος νά χαρίση μακροζωία στή προσφίλη σου σύζυγο και τά άγαπημένα σου παιδιά και παρηγοριά στό βαθύτατο πόνο πού τούς έδωσε δ χαμός σου.

'Αλησμόνητε ΜΑΡΚΟ πορεύουν έν ειρήνη Αιώνια σου ή μνήμη

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικόν Συμβούλιον τής Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών συνελθόντες στήν έκτάκτως έπι τών άγγελματι τού θανάτου τού διακεκριμένου μέλους της και έπι σειράν έτών διατέλεσαντος 'Αντιπροέδρου τού Greek Shipping Co-Operation Committee

ΜΑΡΚΟΥ ΙΩΑΝΝΟΥ ΛΥΡΑ

έπισυμβάνος έν 'Αθήναις τήν 14ην Ιουνίου άκουσαν και τού Πρόεδρου αύτού κ. 'Αριστομένη Καραγεώργη έξαραντος τήν προσωπικότητα τού μεταστάντος

'Αποφασίζει όμοφώνως δημοσίως:

- Διαβιβασθούν πρός τούς οικείους αύτού τά συλλυπητήρια τής Ενώσεως.
- Παραστούν δι Πρόεδρος μετά Μελών τής Διοίκησεως εις τήν κηδείαν του.
- Διατεθούν ύπερ άγαθοργών σκοπών δρχ. είκοσι χιλιάδες (20.000).
- Κατατεθή στέφανος εις τήν σορόν τού έκλιπόντος.
- Δημοσιευθή τό παρόν διά τού ναυτιλιακού τύπου.

'Εν Πειραιεῖ τή 15η Ιουνίου 1981
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗΣ Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Συμβούλιον τής Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου συνελθόντες στήν 15ην Ιουνίου 1981 έπι τή άναγγελία τού θανάτου τού διεμνήστου ΜΑΡΚΟΥ ΙΩΑΝΝΟΥ ΛΥΡΑ, διακεκριμένου μέλους της Ελληνικής Εφοπλιστικής οικογενείας, παλαιού μέλους τού Συμβούλιου τής Επιτροπής και έπι είκοσαετίαν 'Αντιπροέδρου αύτού, και άκουσαν τού Προέδρου αύτού, δυτικές έξηρε τήν προσωπικότητα τού μεταστάντος, τήν κοινωνικήν του δραστηριότητα και τήν μακροχρόνιον άφοσίωσιν του εις τήν έξυπηρέτησιν τού κοινού συμφέροντος τής Ελληνικής Ναυτιλίας, όμοφώνως έξέδωσε τό κάτωθι ψήφισμα:

ΨΗΦΙΣΜΑ

1. Νά έκφρασθούν τά συλλυπητήρια τού Συμβούλιου και των Μελών τής Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας πρός τήν οικογένειαν τού μεταστάντος.

2. Νά κατατεθή βαρύτιμος στέφανος έπι

τής σορού κατά τήν ήμεραν τής κηδείας.

3. Μέλη τού Συμβούλιου τής Επιτροπής νά παραστούν και παρακολουθήσουν τήν νεκρώσιμον άκολουθίαν.

4. Νά διατεθή εις μνήμην τού έκλιπόντος τό ποσόν τών € 300 ύπερ άγαθοργών σκοπών.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

I.A. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ
ΚΑΙ ΤΑ ΜΕΛΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

ΨΗΦΙΣΜΑ

ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ

ΛΑΔΟΣ

'Η Διοικούσα Επιτροπή τού Ναυτικού Επιμελητηρίου τής Ελλάδος συνελθούσα έκτάκτως μετά τό θλιβερόν άγγελμα τού άδοκήτου θανάτου τού

ΜΑΡΚΟΥ ΙΩΑΝΝΟΥ ΛΥΡΑ

ιδρυτικού μέλους τού Ν.Ε.Ε. και μέλους διακεκριμένης έφοπλιστικής οικογενείας με μακράν ναυτιλιακήν παράδοσιν, άφουν άκουσε τόν κ. 'Αντιπροέδρον απουσιάζοντος τού κ. Προέδρου δ όποιος έξηρε τήν προσωπικότητα τού μεταστάντος

ΨΗΦΙΖΕΙ

1. Νά διαβιβασθούν πρός τούς οικείους τού έκλιπόντος τά συλλυπητήρια τού Διοικητικού Συμβούλιου τού Ναυτικού Επιμελητηρίου τής Ελλάδος.

2. Νά παραστούν τά μέλη τού Διοικητικού Συμβούλιου εις τήν κηδείαν τού μεταστάντος.

3. Νά διατεθή άντι στεφάνου ποσόν 20.000 εις μνήμην τού διά φιλανθρωπικούς σκοπούς.

4. Νά άργησουν τά γραφεία τού ΝΕΕ κατά τήν ώραν τής κηδείας.

5. Νά δημοσιευθή τό Ψήφισμα διά τού τύπου και εις τό έκδιδόμενον ύπο τού ΝΕΕ Δελτίον.

Η ΔΙΟΙΚΟΥΣΑ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικόν Συμβούλιον τής έταιριας GOLDEN UNION SHIPPING CO. S.A., συνελθόντες στήν έκτάκτως έπι τώ θλιβερόν άκούσματι τού θανάτου τού

ΜΑΡΚΟΥ Ι. ΛΥΡΑ

'Απεφάσισεν όμοφώνως τά κάτωθι:

1. Νά άποσταλούν τά συλλυπητήρια τής έταιριας πρός τούς οικείους τού μεταστάντος.

2. Νά παραστή σύσσωμον τό Δ.Σ. τής έταιριας εις τήν κηδείαν.

3. Νά κατατεθή στέφανος έπι τής σορού τού μεταστάντος.

4. Νά διατεθή εις μνήμην τού μεταστάντος τό ποσόν τών δραχμών 20.000 ύπερ εύαγούς ιδρύματος.

5. Νά δημοσιευθή τό παρόν διά τού τύπου.

ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ



INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE:
TONIO COLON
TELEX:
From U.S.A.: 368-8572
From Others: 379-8572

TELEPHONE:
Colon 45-0127
45-0137, 45-0128

MAILING ADDRESS:
P.O.Box 443
Colon, R. Panama

PROVISIONS
DECK SUPPLIES
DUTY - FREE LIQUORS

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
El Dorado
Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY - FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE
COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΣΤΑΜΟΥ ΦΑΦΑΛΙΟΣ (1906 — 1981)

Τοῦ κ. ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ

'Επιτίμου Προέδρου τῆς Ένωσεως Έλλήνων Εφοπλιστῶν

Ο Βροντάδος — ή «Δασκαλόπετρα» τῆς Χιώτικης ναυτοσύνης — δέχτηκε τό Σάββατο, 12 Ιουνίου, μέ συγκίνηση καὶ δίκαιες ἐκδηλώσεις τιμῆς καὶ σεβασμοῦ, τὴν ὄριστική ἐπιστροφή τοῦ Καπετάν Δημήτρου Στάμου Φαφαλιοῦ στὴ Γῆ τῶν πατέρων του. Ο μεγάλος ἴστιοπλος θεμελιωτὴς τῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας τῶν Φαφαλιῶν Δημήτριος Ίων. Φαφαλιός, πού ξεκίνησε μὲ τὰ πρώτα μπάρκο-μπέστια («Άγιος Ιαΐδωρος» 1863, «Νέα Τύχη» 1872, «Κορνηλία» 1891) καὶ ὁ πατέρας καὶ οἱ θεῖοι του, πού κατέχουν ἔχωριστή θέση στὸν κύκλο τῶν πρωτοπόρων τῆς ἀτμοκίνητης ναυσιπλοΐας, θά δεχτοῦν τὸ Δημήτρη Στάμου Φαφαλιοῦ μὲ τὴν ἀναγνώριση διάθηκες δξιος καὶ τίμος συνεχιστῆς τῶν παραδοσῶν τῆς γενιάς τους.

Ηρεὶ καὶ φεύγει ἀπὸ τὴν ζωὴν στεφανωμένος μὲ τὸ οἰκογενειακό του ἐπώνυμο, πού τὸ ἀνύψωσαν οἱ Φαφαλιοὶ σὲ καύχημα καὶ σὲ δόξα τῆς Χιώτικης καὶ τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. Ἀπὸ τὰ μέσα τοῦ περασμένου αἰώνα τὰ καράβια τῶν πατέρων του (τρεχαντήρια, γολέττες, μπάρκα, βομβάρδες) ταξιδεύοντας τὶς θάλασσας ἀπὸ τὸ Ταϊγάνι μέχρι τὴν Ἀγγλία καθιέρων τὸν Βροντάδο παγχιακό κέντρο ναυπηγικοῦ καὶ ναυταθλητικοῦ ὄργανομοι. Καὶ μετά τὴν ἀποπλοία τὰς βασιρία τῶν Φαφαλιῶν (ἀπὸ τὸ 1902 μὲ τὸ «Βόσπορος», τὸ πρώτο ἀτμόπλοιο πού ἀγόρασαν οἱ γιοι τοῦ Δημ. Ι. Φαφαλιοῦ) διακίζοντας τὸν «Ωκεανούς» τιμοῦν τὸ ἑλληνικὸν δύναμα στὰ μεγαλύτερα ναυτεμπορικά κέντρα τῆς ύδρογειούν καὶ ἡ ἐφοπλιστικὴ παρουσία τῶν Φαφαλιῶν μὲ τὰ σύγχρονα ποντοπόρα σκάφη τους ἔχει ἀποχήσει σήμερα μεγάλο διαμέτρημα καὶ παγκόσμια προβολή.

* * *

Στὴ μεγαλειώδη ἀνοδικὴ πορεία τοῦ Ναυτικοῦ Οἴκου τῶν Φαφαλιῶν ὁ Δημήτρης Στάμου Φαφαλιός, ὁ Βρονταδούσης δειναύτης πού μᾶς ἔφυγε καὶ πού τὸν ἀποχαιρετῶ μὲ τὸ δάκρυ τῆς φιλίας πού μᾶς ἐνώσε, προσφερεὶ σημαντικὴ συμβολή — κατέθεσε τίμιους κόπους, ὑπεύθυνες φροντίδες καὶ πολὺ ἰδρώτα.

Μιά ζωὴ ὀδύκληρη στὴν ὑπηρεσία τῆς ναυτιλίας, συνεχιστῆς τῆς ναυτικῆς παρδοσῆς τῆς γενιάς του ἀλλά καὶ ἀθλητῆς στὶς νέες συγχρονισμένες μορφές τῷ θαλασσινῶν ἄγων καὶ τῆς ναυτεμπορικῆς δραστηριότητος. Ο Δημήτρης Στάμου Φαφαλιός δέν ἐμεινεὶ κληρονόμος, ἀλλά παρακινημένος ἀπὸ τὴ βαθιά δημιουργικὴ φλόγα, πού τὸν χαραχτήριζε, ἔγινε καινοτόμος θεμελιωτὴς μιὰς πορείας γιὰ νέες κατακτήσεις καὶ εὐρύτερα επιτεύγματα.

Ἐφέρε μέσα του τὴ φλόγα τῶν προγόνων του, πού τοῦ ἐδίναν ἐμπνευση καὶ ὅδηγία. «Οταν στὰ 1902 τὸ πανί δρχισε νά μανύρει καὶ ὁ ἀπόμονος νά ἀναφαίνεται σά νέα δύναμη στὴ Ναυτιλία οἱ Φαφαλιοὶ μὲ τὸ «Βόσπορο» ἐκαναν τὸ ρεσάλτο στὸ νέο πλωτό μέσο». «Ετοι κι ὁ Δημήτρης Στάμου Φαφαλιός περνώντας στὶς μεγάλες διευθείσεις ναυτιλιακές ἀναμετρήσεις ἀξιοποίησε μὲ περίνοια καὶ μὲ σύνεση τὰ μηνύματα καὶ τὰ αἴτηματα τῆς νέας ἐποχῆς.

* * *

Γεννήθηκε στὸ Βροντάδο στὰ 1906 — ἐκεῖ στὰ ριζά τοῦ Αἴπους καὶ στὰ ἀκρόγιαλα τῆς θάλασσας, πού συνδέει τὴ Χίο μὲ τὴν ἀντικρινὴ μικρασιατικὴ χερσόνησο τῆς Ἐρυθραίας. Πρωτότοκος γιὸς ἀπὸ τὸ γάμο τοῦ πατέρα του Στάμου Ίων. Φαφαλιοῦ μὲ μιὰ θυγατέρα τοῦ Βροντάδου τὴ Δέσποινα Τσαταράνη. Καὶ μετά τὶς σπουδές του στὸ Γυ-

μάσιο τῆς Χίου ὁ Δημήτριος Στ. Φαφαλιός ἀκολουθῶντας τὶς οἰκογενειακές παραδοσεῖς τῶν Φαφαλιῶν καὶ τῶν Τσαταράνηδων μπάρκαρε καὶ ἔγινε Ἐμποροπλοιαρχὸς — Καπετάνιος καὶ Καραβοκύρης πού τὰ πρώτα του πλοῖα τὰ πρακτόρευε στὸ Σταύρο Λιβανόν.



Στὰ 1934, μὲ τὴ συνεργασία τοῦ νεώτερου ἀδελφοῦ του Ίωάννου Στ. Φαφαλιοῦ ἔδρυσε στὸ Κάρδιφ τὸ Γραφεῖο Οίκονομικοῦ «Εφοδιασμοῦ πλοίων» Meandros Ship Stores Ltd., πού λειτούργησε μὲ ἐπιτυχία, ἐνώ ταυτόχρονα ἡ οἰκογενειακὴ κοινοπραξία τῶν Αδελφῶν Φαφαλιοῦ ἀποκτύσει πέντε σκάφη — κι ἀνάμεοά τους τὸ αἴτημα τῆς Φαφαλιοῦ, διλικῆς χωρητικότητος 8.900 τόννων, πού τορπιλίστηκε στὰ 1944 ἀπὸ ιαπωνικὸν υποβρύχιο.

Μετά τὸν πόλεμο ὁ Δημήτρης Στ. Φαφαλιός πρωτοστατεῖ στὴν ἐπέκταση τῆς ναυτιλικῆς δραστηριότητος τῆς ἀδελφικῆς κοινοπραξίας. Στὰ 1948 δημιουργούν στὸ Λονδίνο οἱ Αδελφοί Δημήτρης, Πανάγος καὶ Ίωάννης τὸ κεντρικό ναυτιλιακό γραφεῖο «Fafalios Ltd.», μὲ ἀντιπροσωπευτικὰ γραφεῖα στὴ Νέα Υόρκη καὶ στὸν Πειραιά («Νέα Τύχη» 1956).

Στὴ νέα ἐξόρμηση τοῦ Ναυτικοῦ Οἴκου Φαφαλιοῦ, πού ἀγόρασε πολλὰ νεοναυπήγητα σκάφη, ὁ Δημήτρης Στ. Φαφαλιός εἶναι ὁ πρώτος διευθυντής, ὁ ιθύνων νοῦς τοῦ γραφείου «Fafalios Ltd.» πού διαθέτει ύψηλό κύρος καὶ εύρυτερη ἐπιβολή στὴ διεθνῆ ναυλαγορά.

Η συνεργασία τῶν Αδελφῶν Δημήτρη, Πανάγου καὶ Ίωάννου Στ. Φαφαλιοῦ καὶ τοῦ ἔξαδέλφου τους Δημήτριου Ίων. Φαφαλιοῦ εἶναι στενή καὶ ἀποδίδει πλούσιους καρπούς δημιουργίας καὶ προκοπῆς. Στὴ δραστηριότητα καὶ στὶς ἐπιδόσεις τῆς συγχρονῆς ναυτιλίας μας οἱ Φαφαλιοὶ κατέχουν μάνια ἀπὸ τὶς πρώτες θέσεις καὶ ἔχουν κατακτήσει διεθνῆ ἀναγνώριση.

Ο Δημήτρης Στ. Φαφαλιός, κυβέρνησε μέ περιόνα καὶ σωφροσύνη τῆς ναυτιλιακὴ κοινοπραξία τῶν Φαφαλιῶν. Εἶχε πολλές ἀρετές ὁ Βρονταδούσης Καραβοκύρης πού μᾶς ἔφυγε: εύθυτη στὶς συναλλαγές, ἐντιμότητα στὴν ἀνθρώπινη παρουσία του κι ἔνα βαθύ αἰσθημα καλωσύνης στὶς προσφορές του.

Στούς Ἑλληνικούς καὶ στούς διεθνεῖς ναυτιλιακούς παράγοντες τοῦ Λονδίνου διέθετε κύρος καὶ εἶχε ἐκλεγεῖ μέλος στὸ «Χρηματιστήριο Ναύλων», στὸν «Ἀμερικανικό Νηογνώμονα», καὶ σὲ δλλους συναφεῖς ναυτιλιακούς ὄργανισμούς. Ο λόγος του εἶχε ἡθικό βάρος καὶ ἡ κρίση του ἤταν θετική καὶ τίμια.

* * *

Ο Δημήτρης Στ. Φαφαλιός διακρίθηκε καὶ σὲ προσφορές ἀγαθοεργίας καὶ κοινωνικῆς εὔποιης. Η Παναγία ἡ Μούτσαινα στὸ Βροντάδο, δηνού θά ψαλλεῖ ἡ ἔξδια τελετὴ του, θά τὸν μηνονέει στοὺς αἰώνες τῶν αἰώνων μεταξύ τῶν κτητόρων καὶ τῶν ἀνακαινιστῶν της. Καὶ διαν θά ἀντικρύζουμε τὸ στάδιο τοῦ Βροντάδου θά τὸ μηνονεύουμε πρωταθλῆτη πλούσιας χορηγίας.

Στούς συνεργάτες του, στούς φίλους του, στούς πατριώτες καὶ στούς ἀπλούς ἀνθρώπους, πού ἐθαναν κοντά του, πρόσφερε μὲ ἐγκαρδίτη προσφορές βοήθειας καὶ ἐνίσχυσης. Ο Δημήτρης Στ. Φαφαλιός ἐμοιαζε μὲ τοὺς παπαδιαμαντικούς ἐκείνους καραβοκύρδες πού πίστευαν δτὶ δίνοντας στοὺς δλλους πλούτιζαν οἱ ἴδιοι.

Διάλεξε γιὰ συνδοιπόρο τῆς ζωῆς του καὶ σύζυγο τοῦ βίου του μιὰν δῖα καπετανούόλα τοῦ Βροντάδου, τὴ Δέσποινα Αν. Μαργαρών. Καὶ τὰ παιδιά τους, δ τάσμος Δ. Φαφαλιός, πτυχιούχος τοῦ Πανεπιστημίου τῆς Οξφόρδης, καὶ η Ντέπη Αν. Γαλάνη είναι ώραιοι βλαστοί ἀπὸ τὴν ἐνωση δύο οἰκογενειῶν, πού τιμοῦν τὴ ναυτική παράδοση τοῦ Βροντάδου.

Ο Δημήτρης Στ. Φαφαλιός μᾶς ἔφυγε, ἀλλά ὁ γιός του, τὸ ἀγαπητόν του ἀδελφοῖς καὶ τὰ ἀνύψια του συνεχίζουν τὸ διεισαγόμενον τὸ θεμελιώδες τῶν Φαφαλιῶν.

Ο Δημήτρης Στ. Φαφαλιός πέθανε. Οι Φαφαλιοὶ ζούν καὶ προχωροῦν.

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ

FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

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

Shipagents & Brokers

PEDRO DE MENDOZA 1687/89, 1169 BUENOS AIRES
PHONES: 282674, A.O.H. 7829496 — 844057
TELEX: 1217158 STAR AR
CABLES: FAROSHIP BUENOS AIRES

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

Έφετείου Πειραιώς 9/1981

Πρόεδρος: Κ. Γιαννίκος
Εἰσηγητής: Ν. Παραθύρας
Δικηγόροι: έκκαλούσα ἑρμηνη,
Μικές Κουντούρης

Ναυτική ἔργασία — Ἐρημοδικία ἐπισπεύδοντος — ἔκκαλούντος — Συνέπειες — Λύση τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως κατόπιν καταγγελίας τοῦ ναυτικοῦ — Παράβαση ἀπό τὸν πλοιάρχο τῶν καθηκόντων τοῦ ἀπέναντι στὸ ναυτικό — Ἀποζημίωση — Ἔκταση ἀυτῆς.

Ἡ μῆ ύγεινή ἐνδιάτηση τοῦ ναυτικοῦ, ἡ παραμέληση τῆς διατροφῆς του καὶ ἡ μῆ ἐξασφάλιση τῆς σωματικῆς του ἀκεραιότητας ἀποτελοῦν περιπτώσεις βαριὰς παράσεως ἀπό τὸν πλοιάρχο τῶν καθηκόντων του ἀπέναντι στὸ ναυτικό, οἱ δόποις παρέχουν στὸν τελευταῖο τὸ δικαίωμα νά καταγγείλει δίχως χρονικό περιορισμό τῇ σύμβαση καὶ νά ζητησει ἀποζημίωση. Ἡ ἀποζημίωση ὑπολογίζεται μὲ βάση τὸ συμβατικό μισθὸ τοῦ τελευταίου μῆνα προασυζημένο μὲ τὸ ἀντίτιμο τροφῆς καὶ τίς ἀποζημίωσεις γιά ἀδεια καὶ ὑπερωριακή ἔργασία ποὺ παρέχεται τακτικά.

Ἐπειδὴ, κατά τὰς διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 674 παρ. 2, 673 παρ. 1, 672,272 παρ. 1,524 παρ. 1,531 παρ. I καὶ 591 παρ. I Κ.Πολ. Δ., ἐν περιπτώσεις ἐρημοδικίας τοῦ ἔκκαλούντος κατά τὴν συζήτησιν ἐφέσεως καὶ ἀποφάσεως ἐκδοθεῖσης κατά τὴν εἰδικῆν διαδικασίαν τῶν ἐργατικῶν διαφορῶν τὸ δικαστήριον διφεύλει νά ἐρευνήσῃ τὶς ἐπισπεύδει τὴν συζήτησιν. Ἐάν τὴν συζήτησιν ἐπισπεύδει ὁ ἔκκαλον θά χωρήσῃ εἰς τὴν κατὰ τὸ ποὺς καὶ οὐσίαν δρευαν τῆς ἐφέσεως, ὡς ἔαν δὲ ἀπολειπόμενος ἔκκαλον ἦτο παρών. Ὁ ἀπολειψθεὶς ἔκκαλον δικαιοῦται ν' ἀσκήσῃ κατά τὴν ἐρήμην αὐτοῦ ἐκδοθεῖσαν ἀποφάσεως ἀνακοπῆς, ἔαν δὲν ἐπισπεύδῃ τὴν συζήτησιν οὐτοῦς καὶ δέν ἐκλεπεύῃ παντάπασιν ἡ προσκόντως ἡ ἐμπροθέσμως, ὑποχρεουμένου τοῦ δικαστηρίου νά δρίσῃ διά τὴν περιπτώσιν ταύτην μόνον παράβολον, καὶ ἀρθρ. 509 Κ.Πολ.Δ. Ἡ συζήτησις τῆς υπὸ κρίσιν ἐφέσεως, στρεφομένης κατά τὴν υπὸ ἀριθ. 1675/1979 δριστικῆς ἀποφάσεως τοῦ Μονομελοῦς Πρωτοδικείου Πειραιώς, ἐκδοθεῖσης κατά τὴν εἰδικῆν διαδικασίαν τῶν ἐργατικῶν διαφορῶν, ἐπισπεύδεται υπὸ τῆς ἔκκαλούσης, ὡς προκύπτει ἐκ τῆς παρόποδας αὐτῆς παραγγελίας πρός ἐπίδοσιν καὶ τῆς ἐπιστημείωσεως τοῦ ἐπιδώσαντος δικαστικοῦ ἐπιμελητοῦ. Μή ἐμφανισθεῖσα ἡ ἔκκαλούσα κατά τὴν ἐκφώνησιν τῆς υποθέσεως ἐκ τῆς σειρᾶς τοῦ οἰκείου πινακίου, οὐδὲ καταθέσασα κατά τοὺς δρους τοῦ ἀρθρ. 242 παρ. 2 Κ.Πολ.Δ., δέον δικαιαθῆ ἀδητ ὡς ἔαν ἥτο παροῦσα, ἐν δψει δὲ τοῦ διτὶ ἡ ἐφεσὶς τῆς ἡσκῆθη νομοτύπως καὶ ἐμπροθέσμως, δέον δψως γίνη δεκτῇ κατά τύπους αὐτῆς καὶ ἐρευνηθοῦν οἱ λόγοι αὐτῆς, κατά τὰ ἀρθρα 532 καὶ 533 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ., δρισθ δὲ παράβολον διά τὴν περιπτώσιν υπάρξεως ἐννόμου συμφέροντος πρός ζητησιν ἀνακοπῆς κατά τὴν παρούσης, κατά τὰ προεκτεθέντα.

Ἐπειδὴ, καὶ ἀρθρ. 74 KINΔ, ὁ ναυτικός δύστατα νά καταγγείλῃ κατά πάντα χρόνον τὴν ώ-νιμενού ἡ ἀσφαρότητα χρόνου σύμβασιν ναυτολογήσεως του ἔαν δὲ πλοιάρχος ὑπόπεση εἰς βα-σιείαν παράβασιν τῶν ἐναντι αὐτοῦ (ναυτικοῦ) καθηκόντων του. Ἐν περιπτώσει τοιαύτης κα-αγγελίας ὁ ναυτικός δικαιοῦται εἰς ἀποζημίω-

σιν καὶ παλιννόστησιν ἀποτελεῖ δρωσδήποτε ἡ στέρησις τοῦ ναυτικοῦ υγειεινῆς ἐνδιαιτήσεως (βλ. καὶ εἰσηγητικήν ἐκθεσιν KINΔ), ἡ παραμέλησης τῆς διατροφῆς αὐτοῦ καὶ ἡ μῆ ἐξασφάλισης τῆς ἀσφαλείας αὐτοῦ. Ἐν προκειμένῳ ἐκ τῶν ἐκκαλούμενῶν καὶ νομίμως προσκομιζόμενῶν ἐγγράφων, ἐν οἷς τὰ ἀπό 24-1-1979 πρα-κτικῶν τοῦ Μονομελοῦς Πρωτοδικείου Πειραιώς καὶ ἡ υπὸ ἀριθ. 2855/1980 ἐνώπιον τοῦ Εἰρηνοδί-κου Πειραιῶς ἐνορκος βεβαιώσις καὶ ἐκ τῶν υ-πὸ τῶν διαδικών ἐκτεθέντων ἀπεδείχθησαν τ' ἀ-κόλουθα: Ὁ ἐνάγων-ἐφεσιβλητος ἐναυτολογήηη εἰς Χαλκίδα τὴν 21-3-1978 ως Β' μηχανικός ἐπὶ τοῦ ὄπιαν Κύπρου τελούντος καὶ εἰς τὴν πλοιοκτησίαν τῆς ἔκκαλούσης - πρώτης ἐναγο-μένης ἀνήκοντος Φ/Γ πλοίου «F» 10.560 τ. d.w. Οὗτος ἀπελύθη τὴν 8-6-1978 εἰς Αμπιτζάν Δ. Ἀφρικής κατόπιν τῆς ἀπό 26-5-1978 ἐγγράφου καταγγελίας τῆς ναυτολογήσεως υπὸ τοῦ ίδιου, δικαιολογημένης πλήρως ἐκ τῶν εἰς βάρος του βαρειῶν παραβάσεων τοῦ πλοιάρχου. Εἰδικότε-ρον ἀπεδείχθησαν τά ἔξης:

'Ἐπ' ἀρκετὸν χρονικὸν διάστημα υπῆρξεν ἐλ-λειψις τροφίων καὶ πρώτων εἰς τὸ πλοίον, ἀν καὶ ἡτού εὐχερής ἡ προμήθεια αὐτῶν, δοθέντος δι τοῦ πλοίου εύρισκετο εἰς λιμένα.

Τὸ ψυγεῖον τροφίμων δὲν ἐλειτούργει ἐπ' ἀρ-κετάς ἡμέρας μὲ συνέπειαν τὴν ἀλλοίωσιν τῶν τροφίμων.

Οἱ μηχανισμοὶ κλιματισμοῦ καὶ ἀερισμοῦ τῶν κοπών τοῦ πληρώματος είχον υπόστη βλά-βην μὲ συνέπειαν τὴν δημιουργίαν καταστάσεως ὑπερβολικῆς θερμότητος. Εἰς τὸ πλοίον υπ-ρέποντον κατά πλειοψηφίαν ἀλλοδαποῖ, ιδιαιτέ-ρως ἀπειράχτοι καὶ μέροντες εἰς κατανάλωσιν ναρκωτικῶν καὶ πράξεις βίας, συνεπεια τῶν διποίων υπῆρχε ἀνασφάλεια ἐν τῷ πλοίων. Συνε-πῶς δέν ἡδύνατο νά ἀξιωθῇ καλοποίησης ἡ υπό τάς συνθήκας ταύτας συνέχισης τῆς ἐν τῷ πλοίῳ υπερεσίας τοῦ ἐνάγοντος. Οὕτω κρίνουσα καὶ ἡ ἔκκαλούμενη καὶ δεχθεῖσα τὴν ἀγωγήν κατά τὰ κεφαλαία αὐτῆς τ' ἀφορῶντα ἀποζημίωσιν λόγω ἀπολευσεώς καὶ παρακράτησην ἐκ τῶν ἀπο-δοχῶν του τῶν ἐξόδων παλιννοστήσεως, ὡς πρός τὸ υψός τῶν δροίων δὲν παραπονεῖται ἡ ἔκκαλούσα, εξαἱρέσει τῆς κατατέρω ορευνωμένης αἵτησεως, ὅρθως τὰς προμνηθεῖσας διατά-ξεις ἡμήνυεται καὶ ἐφήρμοσε καὶ τό ἀποδεικτι-κὸν υλικόν ἔξετίμησε καὶ πρέπει ν' ἀπορριφθοῦν οι τ' ἀντίθετα ἐπαγόμενοι πρώτος, τρίτος καὶ τέταρτος λόγοι τοῦ ἐφετηρίου.

Ἐπειδὴ ἡ κατ' ἀρθρ. 76 KINΔ ἀποζημίωσις ἐν περιπτώσει καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτο-λογήσεως ὑπολογίζεται ἐπί τοῦ μισθοῦ, δην πράγματι λαμβάνει ὁ ναυτικός βάσει τῶν τακτικῶν ἀποδοχῶν τοῦ τελευταίου μηνός υπὸ καθεστώς πλήρους ἀπασχολήσεως, εἰς δην συμπεριλαμβάνονται ἑκτός τοῦ συμφωνηθέντος ἡ νομίμου βα-σικοῦ μισθοῦ καὶ τό ἀντίτιμον τροφῆς, ἡ ἀποζημίωσις ἀδειας καὶ ἡ τακτικῶς παρεχουμένη ἀ-

μοιβή υπερωριακῆς ἔργασίας (βλ. καὶ ἀρθ. 648, 649, 653 καὶ 680 παρ. 3 A.K., 1 τῆς υπὸ ἀριθ. 95 Δ.Σ. περὶ προστασίας τοῦ ἡμερομισθίου, 5 παρ. 1 v. 3198/1955 EA 1568/1978 E. Ἐμπ. Δ. 29, 267. E. Πειρ. 72/1980). Ταῦτα δεχθεῖσα καὶ ἡ ἔκκαλούμενη καὶ ὑπόλογίσασα τὴν λόγω κα-ταγγελίας ἀποζημίωσιν τοῦ ἐνάγοντος βάσει τοῦ συμπεφωνημένου μισθοῦ, προσηγένεμον διά τοῦ ἀντίτιμου τροφῆς, τῆς ἀποζημιώσεως δι' ἀδειαν καὶ τῆς ἀποζημίωσεως δι' ὑπερωρια-κῆν ἔργασιαν, τακτικῶς παρεχομένης, ὅρθως ἀπεφήνατο καὶ δέον δψως ἀπορριφθῆ δ τ' ἀντίθετα ὑποστηρίζων δεύτερος λόγος τοῦ ἐφετη-ρίου, καθ' δι εἰς τὸ ὑπόλογισμόν τῆς ἀποζημιώσεως, περὶ ἡς πρόκειται, δέον ἐπρεπε νά ὑπο-λογισθοῦν αι ἀποζημιώσεις δι' ἀδειαν καὶ ὑπε-ρωρίας.

Έφετείου Πειραιώς 34/1981

Προεδρεύων: Στ. Μαζαράκης
Εἰσηγητής: Χαρ. Παμπούκης
Δικηγόροι: Τζένη Κοσμίδη, Στ. Στυλιανοῦ

Θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων — Ἀχρή-στευση τοῦ φορτίου λόγω διαβροχῆς του μὲ θαλάσσιο νερό — Ἀποζημίωση τοῦ φορτίου πα-ραλήπτη ἀπό τὸν ἀσφαλιστή τοῦ φορτίου — Ἀσφαλιστική υποκατάσταση — Ἐκμετάλ-λευση τοῦ πλοίου ἀπό τρίτο (ἔφοπλιστή) — Εὐθύνη εἰς δλόκληρο τοῦ κυρίου τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ἔφοπλιστή — Θαλασσοτα-ραχή μη καταλυτική τῆς εὐθύνης — Προβο-λή τοῦ περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης στήν ἔκ-κλητη δίκη — Ἀπαράδεκτη.

Ο ἰσχυρισμός τοῦ ἐναγόμενου (κυρίου τοῦ πλοίου ἡ ἔφοπλιστοῦ) περὶ περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης τοῦ κατά τὸ ἀρθρ. 141 ἐδ. α' KINΔ ἀποτελεῖ γνήσια ἐνσταση πού κατα-λύει μερικῶς τὴν ἀγωγή. Ἡ δικησή της προϋποθέτει ἐκθεση τῶν περιστατικῶν πού τὴν θεμελιώνουν καὶ υποβολή ἀιδαίτερον αι-τήματος. Δέον ἀρκεῖ ἡ παράθεση ἀπό ὁποι-δήποτε διάδικο τῶν περιστατικῶν πού τὴν στοιχειοθετοῦν για νά ἐφαρμόσει αὐτεπάγ-γελτα τὸ δικαστήριο τὴν πιό πάνω διάταξη.

Ἐπειδὴ ἡ δή δεσμοφέρητος δημεδαπή ἀσφαλι-στική ἐταιρία, διά τῆς υπὸ χρονολογίαν 10ης Φε-βρουαρίου 1973 ἀγωγῆς της, στρεφομένης κατά τῶν ἡδη ἔκκαλούσων ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν, ἐκθετεῖ δτι, εἰς ἐκτέλεσην συμβάσεως θαλασσίας μεταφορᾶς, τό ἐν αὐτῇ υπὸ κυρια-κήν σημαίαν πλοίον, οδινος ἡ μὲν πρώτη τῶν ἡδη ἔκκαλούσων τυχάνει κυρία, ἡ δέ δευτέρα ἔφοπλιστρια, μετέφερε τὴν 13ην Μαρτίου 1972 ἐν τοῦ λιμένος τοῦ Ἀγίου Φραγκίσκου τῆς Πο-λιτείας Καλιφορνίας τῶν Ἕνομένων Πολιτειῶν Βορείου Αμερικῆς (ΗΠΑ) εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς δέκα πέντε (15) δέματα, περιέχοντα δ-



c.riganatos (shipbrokers)

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

24, AKTI POSSIDONOS
P. O. BOX 523 E.H.S.
TELEX: 21-2605 RIGA
TEL.: 4121.289, 4127.328
CABLES: «RIGACHART»
PIRAEUS

κτακόσια δέκα (810) χαρτοκιβώτια, έντος των δποίων ήσαν συσκευασμένα δοχεία λευκοσιδήρου περιέχοντα μαλάκια (καλαμαράκια). Τό δημόρευμα τούτο, ούτινος ή τιμολογιακή άξια άνηρχετο, συμφόνως πρός τό ύπό τού φορτωτού έκδοθεν οίκειον τιμολόγιον εις 7.371 δολλάρια ΗΠΑ, έφορτωθή εις διαταγήν τού έν Ήρακλεία Κρήτης ύποκαταστήματος τῆς Έθνικῆς Τραπέζης τῆς Ελλάδος, εις τελικήν παραλαβήν τού τρίτου «Γ.Γ.» οι δέ κίνδυνοι μεταφορᾶς τού του είχον άσφαλισθη δυνάμει σχετικής συμβάσεως άσφαλισεως παρά τῇ ήδη έφεοιβλήτω διάλογαρισμόν του ώς είρηται τελικού παραλήπτου. Κατά τὴν ἐνταῦθα διφίξιν τοῦ πλοίου καὶ τὴν ἐκφόρτωσιν τούτου, διεπιστώθη διτε μέγας ἀριθμός τῶν ώς είρηται δοχείων (κονσερβῶν) ἔφερε κακώσεις καὶ σκωριάσεις, εις τοιάντην ἐκτασιν, ωστε νά μή καθισταται έφικτη οἰαδήποτε διαλογή, διό διπάντα έκριθσαν ἀκαταλλήλη πρός βράδιν, διαταχεῖσης μετά τὰυτα ἀριθμὸς τῆς καταστροφῆς των, ήτις καὶ ἐπραγματοποιήθη ἐν συνεχείᾳ. Ή τοιάντη ἀκαταλληλότης τοῦ ἐν λόγῳ φορτίου ὑφελεῖται εἰς βαρεῖαν ἀμέλειαν τοῦ πλοϊάρχου καὶ τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου, οἵτινες δὲν διλαβον τά ἐπιβαλλόμενα μέτρα καλῆς στοιβασίας, ἐπιτηρήσεως καὶ προφύλαξεως τοῦ φορτίου, διπερ, ώς ἐκ τῆς εὐπαθείας αὐτοῦ δει νά φορτωθῇ ἐντός άσφαλούς καὶ ἀπεμονωμένου κύτους, πρός ἀποτρόπην τῶν κατά τὸν πλοῦν ἀποτόμων μετακίνησεων τούτου, ὡς δὲν πολλά ἐκ τῶν λόγω δοχείων ἐπέπεσαν ἐπανεύημένως ἐπ' ἀλλήλων, μέ ἀποτέλεσμα νά ὑποστοῦν κακώσεις, ἔνια δὲ τούτων καὶ διατρήσεις, τοῦθ' διπερ κατέστησεν εὐχερεσταν τὴν ἐκ τοῦ εἰσοχήσαντος θαλασσίου διατροφὴν των. Κατόπιν τούτων, ή δηδη έφεοιβλήτος, εις ἐκτέλεσιν τῆς ώς είρηται τελικόν παραληπτην τοῦ καταστραφέντος φορτίου τὸ ἐξ 8.500 δολλαρίων ΗΠΑ ἀσφάλισμον, ἀνερχόμενον κατά τὴν ἐπίσημον τιμὴν πωλήσεως συναλλάγματος τῆς Τραπέζης τῆς Ελλάδος τὴν ήμέραν τῆς πληρωμῆς (31-5-1972) εις τὸ χρηματικὸν ποσόν τῶν 252.450 δραχμῶν. Βάσει τοῦ ιστορικοῦ τούτου, ήτησατο δηπως ὑποχρεωθοῦν ἀμφότεραι αἱ δηδη ἀκαλοῦσαι νά καταβάλουν αὐτῇ (ήδη έφεοι-

βλήτω) εἰς δλόκληρον ἐκατέρα, τὸ ώς ἄνω εἰς δραχμὰς χρηματικὸν ποσόν (252.450). Ἐπὶ τῆς ώς είρηται ἀγωγῆς, συζητήσεως γενομένης, ἔξεδόθησαν, κατ' ἄρχας μέν ή συνεκκαλουμένη ὑπ' ἀριθ. 2/1974 προδικαστική ἀπόφασις τοῦ πρωτοβαθμίου δικαστηρίου, ήτις, κρίνασα αὐτῆς τὸν νόμον βάσιμον, διτε τὰ προστούσας ἀποδείξεις, μετά δέ τὴν διεξαγωγὴν τούτων καὶ τὴν ἐπανασυζητήσιν τῆς ὑποθέσεως ή ἐκκαλουμένην ἀπόφασις, δεχθεῖσαι εἰς δλοκλήρουν αὐτῆν. Κατά τὴν τελευταίας ταύτης ἀπόφασεως παραπονοῦνται ήδη ἀμφότεροι αἱ ὁδὲ ἐκκαλουμέναι, προσπάτουσαν αὐτή τὰς ἐν τῷ ἐφετηρίῳ αἰτιασίες, περὶ ὧν ἐν τοῖς ἐπομένοις, αἰτοῦνται δέ τὴν ἐξαφάνισιν τῶν, ἐπὶ τῷ τέλει τῆς δλοσχεροῦς ἀπορρίψεως τῆς ώς είρηται ἀγωγῆς τῆς ήδη έφεοι-

σιβλήτου. Επειδὴ ἐκ τῆς προστούσης σταθμίσεως τῶν ἐνόρκων καταβέσσεων τῶν ἐνώπιον τοῦ διά τῆς πρώτης τῶν ώς ἄνω ἀπόφασεων τοῦ πρωτοβαθμίου δικαστηρίου διορισθέντος Εἰσηγητοῦ Δικαστοῦ, ἐπιμελεία ἀμφοτέρων τῶν διαδίκων μερῶν, ἔξετασθενταν μαρτύρων, τῶν περιεχομένων εἰς τὰς ἐκατέρωθεν ἐπικαλουμένας καὶ ἐν κεκυρωμένοις ἀντιγράφοις προσκομιζομένας ὑπ' ἀριθ. 1919/1975, 176/1975, 100/1976, 1349/1976 καὶ 2335/1976 εἰσηγητικάς ἐκθέσεις τοῦ ώς δικαστοῦ, ἐκτιμωμένων καθ' ἑατάς καὶ ἐν συσχετισμῷ πρὸς ἀλλήλας κατὰ τὸν λόγον γνώσεως καὶ τὴν ἀξιοπιστίαν ἐκάστου μάρτυρος, ἐν συνδιασμῷ πρὸς διπάντα ἀνεξαιρέτως τὰς ἐκατέρωθεν ἐπικαλούμενα καὶ ἐν νομίῳ σημάνσει τὰ δέ ἐκ τούτων εἰς ἑνὸν γλώσσαν συντεταγμένα καὶ ἐν νομίῳ μεταφράσει προσκομιζόμενα ἔγγραφα, δεδούτως συνεκτιμώμενα πρὸς συναγωγὴν δικαστικῶν τεκμηρίων (δριθα 336 παρ. 3.339 καὶ 395 Κ.Πολ.Δ.), ἀπεδείχθησαν πλήρως, ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἐπίδικον διαφοράν, τὰ ἀκόλουθα πραγματικά περιστατικά: Τὰ περὶ ὧν πρόκειται ἐμπορεύματα, ἥτοι τὰ δικασίων δέκα (810) χαρτοκιβώτιων συσκευασμένα κυτία ἐκ λευκοσιδήρου, τὰ περιέχοντα μαλάκια (καλαμαράκια), εύρισκοντο, πρὸ τῆς παραδόσεως αὐτῶν πρὸς φόρτωσιν ἐπὶ τοῦ ὑπὸ κυπριακὴν σημαίαν πλοίου Ο» εἰς καλῆν καταστασιν, μῇ ἔχοντα ὑποστή δέξιδώσεις οὐδὲ φέροντα δπάς, ἔξ ών ἐξηρχετο τό υγρόν περιεχόμενον τούτων, τοῦθ' διπερ προκύπτει προεχόντως ἐξ δοσον συναφώς κατατίθεται ὑπ' αὐτῶν τούτων τῶν ἐπιμελεία τῶν δηδη ἀκαλουσῶν, ἔξετασθενταν μαρτύρων. Εἰδικότερον δέ τούτων «Σ.Δ.» ὑποπλοίαρχος τοῦ ώς είρηται πλοίου τοῦ Σ.Δ.» περιοχήν τοῦ Κάβο Μαλέα, ήτις ἀσφαλῶς συνδέεται αἰτιωδῶς πρὸς τὸ ἐπελθόν ἀποτέλεσμα τῆς καταστροφῆς τοῦ περὶ οὐ πρόκειται φορτίου, διότι, ἔαν, συνεπεία ταύτης, δέν ἐκλυδωνίζετο τὸ πλοίον, τὰ περιέχοντα τὰ μαλάκια δοχεία ἐκ λευκοσιδήρου δέν ήδη ἐπέπιπτον κατ' ἀλλήλων, μέ ἀποτέλεσμα τὰ πλείστα τούτων νά ὑποστοῦν κακώσεις καὶ διατρήσεις, ή θαλασσοταραχή δημως αὐτῇ, οὔτε δικτατος, οὔτε ἀπρόβλεπτος ἐξ ἀντικειμένου υπῆρξε, μῇ δυναμένη ώς ἐκ τούτου νά χαρακτηρισθῇ ώς θαλάσσιον συμβεβηκός, καταλυτικὸν τῆς εὐθύνης τῶν ήδη ἀκαλουσῶν.

Πράγματι ἐκ τῶν προμηθεύτων μαρτύρων τῶν τελευταίων τούτων διαδίκων (ήδη ἀκαλουσῶν), διότι, ήδη ήδη παρερμηθή ἀπό τὸν ὑποπλοίαρχον τοῦ ώς είρηται πλοίου, τοῦτο ἔξω τῆς Πελοποννήσου συνήντησεν ἀπλῶς «μικροτρικυμίαν», τοῦθ' διπερ ἀντικάσκει πρός τὸ ὑπὸ τοῦ τελευταίου τούτου (ὑποπλοίαρχον «Σ.Δ.») κατά τὴν ώς μάρτυρος ἔξετασην τοῦ κατατέθεν, καθ' διεισιδέστησε τοῦ τελευταίου τοῦ Κάβο Μαλέα, νά συναντήσῃ κακοκαιρίαν, τοῦθ' διπερ προεπιβεβαιοῦται καὶ ὑπὸ τοῦ τρίτου τῶν ώς ἀνω μαρτύρων. Οὕτω τὰ δύο τῶν δύο τελευταίων τούτων μαρτύρων κατατίθεμενα, περὶ ἀπρόβλεπτος καὶ ἀσυνήθους κακοκαιρίας συνοδευμένης υπὸ ἀνέμων τῆς ώς δυνατῶν δέξιων ἐλέγχονται διποσδήποτε υπερβολικά, τοσούτων μᾶλλον καθ' δοσον δέν προσκομιζοῦνται σχετικά ἀποσπάσματα τοῦ ήμερολογίου

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

γεφύρας του πλοίου, προσεπιμαρτυρούντα ταῦτα (βλ. σχετικώς Έφ. Πειρ. 179/1979 ΕΝΔ 7,199, Έφ. Πειρ. 805/1979 ΕΝΔ 8,13). Τέλος, οιασδήποτε παραμονή τῶν ἐν λόγῳ ἐμπορευμάτων μετά τὴν ἐκφόρτωσίν των ἐκ τοῦ ὡς εἰρηται πλοίου ἐκτεθειμένων ἐν ὑπαθρῷ εἰς ἐποχὴν βροχοπτώσεων δέν τελεῖ ἐν αἰτιώδει συναφείς πρὸς τὴν καταστροφήν τούτων ἀλλ' οὐδὲ ἐπέφερεν ἔτισται τίνα εἰς τὴν προϋπάρχουσαν βλάβην τῶν. Ἀληθῶς ἐν πρώτοις ὑπὸ τοῦ ἐν τῶν μαρτύρων τῆς ἡδη ἐφεισβήτησον «Ι.Α.» κατατίθεται διὰ τὴν ἀφίξειν τοῦ πλοίου εἰς Πειραιά τὴν 13ην Μαρτίου 1972 διεπιστήθη διὰ τὰ περιέχοντα τὸ ἐν λόγῳ ἐμπορεύματα χαρτοκιβώτιον ἢ σαν ἐμποτισμένα διά θαλασσίου ὅπατος. Τοῦτο προσεπιβεβαιοῦται, οὐ μόνον ἐκ τῆς καταθέσεως τοῦ ἔτερου μάρτυρος τῆς αὐτῆς διαδίκου (ἡδη ἐφεισβήτησον) «Ο.Γ.» ἀλλὰ καὶ ἐκ τοῦ περιεχομένου, τόσον τῆς μετ' ἐπικλήσεως νομοτύπως προσκομιζομένης ὑπὸ τῆς ὡς ἀνα διαδίκου ὑπὸ ἀριθ. 15541/25-5-1972 ἐκθέσεως ἰδιωτικῆς πραγματογνωμόνος «Θ.Γ.» ἐν ἡ ἀναφέρεται διὰ τὴν βλάβην τῶν ὡς εἰρηται ἐμπορευμάτων δφειλεται εἰς διαβροχῆν τούτων ὑπὸ θαλασσίου ὅπατος, δσον καὶ ἐκ τῆς ἐπίσης μετ' ἐπικλήσεως νομοτύπως προσκομιζομένης ἀπό 22ας Μαΐου 1972 ἐπιστολῆς τοῦ χημικοῦ «Α.Α. πρὸς τὸν ὡς ἀνα πραγματογνωμόνα, ἐν ἡ ἀναφέρεται διὰ τὴν γενομένης ἑξετάσεως τοῦ προσκομισθέντος αὐτῷ δειγμάτος χάρτου, εύρεθη τοῦτο περιέχον χλωριούχον νάτριον (ἀλας). Ἀλλωστε μόνον ὑπὸ τοῦ ἐν τῶν μαρτύρων τῶν ἡδη ἐκκαλουσῶν κατατίθεται διὰ τὸ φορτίον μετά τὴν ἐκφόρτωσίν του (13ην Μαρτίου 1972) καὶ μέχρι τῆς 17ης Μαρτίου 1972, καθ' ἦν ἀνεχώρησε τὸ πλοίον ἐκ τοῦ λιμένος Πειραιῶς, εύρισκετο ἐναποτεθεμένον εἰς τὴν προβλήτη τοῦ λιμένος χωρὶς μάλιστα νά ἀποδιδεται εἰς τὴν γεγονός τοῦτο οἰασθήποτε δυσμενῆς ἐπίτωσις ἐπί τῆς καλῆς καταστάσεως τούτου (φορτίου), ήτις νά ἐπέφερεν ἡ νά ἐπέτεινε πως τὴν ἐπελθοῦσαν βλάβην του. «Οθεν ταῦτα δεχθὲν, διὰ τῆς ἐκκαλουμένης ἀποφάσεως του, και τὸ πρωτοβάθμιον δικαστήριον, εἰ και συνεπιγένεν πως, ὅρθως τάς προσαχθείσας ἀποδείξεις ἑξετίμησεν, δ δε περὶ τοῦ ἀντίθετου πρότος λογος τῆς ὑπὸ κρίσιν ἐφέσεως παρίσταται, και κατά τά τρία σκέλη αὐτοῦ, ἀπορριπτέος, ως ἀβάσιμος.

Ἐπειδὴ ἐκ τοῦ ὑπερθεν ἀποδεικτικοῦ ὄλικου προέκυψαν περαιτέρω, κατ' ἐντελῇ ἀπόδειξιν, και τὰ ἔξης πραγματικά περιστατικά: Τό ὡς εἰρηται πλοίον, κατά τὸν χρόνον πραγματοποιησεως τῆς ἐπιμάχου μεταφορᾶς, ἡτο, ὡς ειδικῶς συνομολογεῖται, κατατίθεται δ' ἀλλωστε τοῦτο και ὑπὸ τοῦ ἐν τῶν μαρτύρων τῶν ἡδη ἐκκαλουσῶν «Σ.Β.» χρονοναυλομένων ὑπὸ τῆς πρώτης τῶν ὡς ἀνα διαδίκων (ἡδη ἐκκαλουσῶν) κυρίας αὐτοῦ, εἰς τὴν δευτέραν τούτων (ναυλωτριαν), εἰς ἥν, κατά τὸν ἐνταῦθα κρίσιμον χρόνον, ἀγήκεν, οὐ μόνον ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ πλοίου, ἀλλά και ἡ ναυτική διεύθυνσις και διαχείρισις τούτου, τοῦδ' ὀπερ προσδίδει αὐτὴ τὴν ἴδιοτητα τῆς ἐφοπλιστρίας ἐν τῇ ἐννοίᾳ τοῦ ἀρρόνου 105 KINDA (ΑΠ 624/1968 NoB 17,300). Ἀληθῶς, ὑπὸ τοῦ αὐτοῦ ὡς ἀνα μάρτυρος, πλοιάρχου, ως προελέχθη, τοῦ πλοίου κατά τὸν ἐνταῦθα κρίσιμον χρόνον, κατατίθεται διὰ τὴν δευτέρα τῶν ἐκκαλουσῶν χρονοναυλωτρια ἐταίρια ἀπηγόνυται παραπομπής.

τῷ ἐπιστολήν, ἐν ἡ ἀναφέρεται, διτι, ως ἐπληροφόρησεν αὐτὴν δ προμηνοθείς τελευταῖος παραλήπτης τοῦ φορτίου, τοῦτο εύρεθη καταστραμμένον. Ἐκ τούτου σαφῶς συνάγεται, διτι ἡ διάδικος αὐτῇ είχε τὴν ναυτικήν διεύθυνσιν και διαχείρισιν τοῦ πλοίου, διότι ἀλλωστε ἐν τοῦ δειχθείσην τοῦ πλοίου τοῦ φορτίου, διότι οἱ ἀναφέρεται διὰ τὸν πλοιάρχον διεύθυνσις νά είλην υπόλογος ἐναντι τῆς αὐτῆς, ἀσφαλῶς δέν θα ἀπηγόνυται εύρεθη εἰς τοῦτο, ἀλλ' εἰς τὴν ἐκκαλουλότριαν ὁδοδικόν της (πρώτην τῶν ἡδη ἐκκαλουσῶν). Πέραν τούτων ὑπὸ τοῦ ἐν τῶν μαρτύρων τῶν ἀντών ὡς ἀνα διαδίκου (ἡδη ἐκκαλουσῶν) «Γ.Σ.» βεβιαίουται, διτι οἱ ἐνταῦθα πράκτορες τῆς δευτέρας τῶν ἐκκαλουσῶν χρονοναυλωτριας ἐταίριας ἐπεμελήθησαν τῆς ἐκφόρτωσεως τοῦ πλοίου εἰς Πειραιά. Καὶ τὸ γεγονός τοῦτο ἀντικειμενικῶς ἐκτιμούμενον, ἐπιμαρτυρεῖ τὴν ἐκδοχὴν διτι ἡ ναυτική διεύθυνσις και διαχείρισις τοῦ πλοίου, εἰς ἡς ἀμφοτερες αι πάντας ὡς ἀνα εὑρεγεια εἰς τῆς δευτέρας τῶν ἡδη ἐκκαλουσῶν ἐμπίπτουν, ἀνήκον εἰς τὴν τελευταίαν ταῦτην διάδικον. Εἰς ταῦτα δέν νά προστεθῇ και τὸ γεγονός διτι ἡ οἰκεία φορτωτική ἐχει ἐκδοθῇ ἐπὶ ἐντύπου φέροντος τὴν ἐπωνυμίαν αὐτῆς (δευτέρας τῶν ἡδη ἐκκαλουσῶν) ὑπογράφεται δέ διά τὸν πλοιάρχον ὑπὸ τοῦ ἐν Αγίω Φραγκίσκων πρακτόρων («WILLIAMS, DIMOND & CO»). Ἀντίθετον τι ὑδαμόδειν τοῦ ἀποδεικτικοῦ ὄλικου προκύπτει πως. «Οθεν τοῦτο δεχθέν και τὸ πρωτοβάθμιον δικαστήριον, διά τῆς ἐκκαλουμένης ἀποφάσεως του, δρθῶς και ὑπὸ τοῦ τάς προσαχθείσας ἀποδείξεις ἑξετίμησεν, δ δέ ἐναντία ὑποστηρίκων δεύτερος και τελευταίος λόγος τῆς ὑπὸ κρίσιν ἐφέσεως τυγχάνει ἀπορριπτέος, ως ἀβάσιμος.

Ἐπειδὴ ἐκ τῶν συνδεδυμένων διατάξεων τῶν ἀρρόνων 520 παρ. 2,525 παρ. 1 και 527 παρ. 1 K.Πολ.Δ. σαφῶς προκύπτει, διτι διαχρισμός τοῦ ἐναγομένου ως ἐκκαλούντος, συνιστών ἐνστασιν, μή προβληθείς ἐνώπιον τοῦ πρωτοβάθμιον δικαστήριον, δυναταὶ νά ἀχθῇ ἐνώπιον τοῦ ἐφετείου μόνον διά λόγου κυρίου δι προσθέτου δικογράφου ἐφέσεως, και δη ἐντὸς τῶν ὑπὸ τοῦ τελευταίου τῶν προδιαληφθέντων ἀρρόνων διαγραφομένων δρίων (527 K.Πολ.Δ.), οὐχὶ δέ τὸ πρώτον διά τῶν ἐνώπιον τοῦ δευτέρου τῶν ὡς ἀνα δικαστήριουν (Ἐφετείου) ὑποβαλλομένων πράσεων (πρβλ. ΑΠ 613/1976 NoB 25 5, K.Μπέη, Πολιτ. Δικονομ., ὑπὸ τὸ ἀρρόνον 520, III, 2 β σελ. 1955). Εξ ἀλλου, ως προκύπτει ἐκ τῆς διατάξεως τοῦ ἀρρόνου 141 ἀδ. a. KINA, καθ' ἦν ἐπάντι περιπτώσει δι ἐκ μέρους τοῦ ἐκκαλουλού ἀποκημίωσις δι ἀπολείας δι βλάβης τοῦ φορτίου δέν δυναταὶ νά ἔντεραίν τὸ διά διατάξιμος ἐκάστοτε καθοριζόμενον ποσόν κατά δέμα δι κατά μονάδα, δ περὶ περιορισμοῦ τῆς εύθυνης τοῦ ἐναγομένου ἐκκαλουλού, και ἐφαρμογή τῆς προπαραπτείσης διατάξεως, σχετικός ισχυρισμός, ἀπαρτίζεις ἐνστασιν, καταλυτικήν μέρει τῆς κατ' αὐτοῦ στρεφομένης ἐπὶ ἀποζημιώσει ἀγωγῆς (βλ. σχετικώς Έφ. Πειρ. 797/1979 ΕΝΔ 8,129 ἐπ. Έφ. Πειρ. 7/1978 ΕΝΔ 7,12 ἐπ.), και δη γνησίαν ἐνστασεως K. Μπέη, ἐνθ' ἀνωτ. ὑπ' ἀριθ. 262,III 5 σελ. 1119 και τάς αὐτόθι παραπομπάς) ήτις ως ἀνα δρόμον κρήζει συμφώνως πρὸς τὸν κανόνα τοῦ ἀρρόνου 262 παρ. 1 K.Πολ.Δ., τὸ μέν ἐκθέσεως τῶν θεμελιούντων αὐτὴν γεγονότων, τὸ δέ ὑποβολῆς διαιτέρου αἰτήματος, μή ἀρκούσης τῆς ἐκ μέ-

ρους οἰουδήποτε τῶν διαδίκων μνείας τῶν συγκροτούντων αὐτὴν περιστατικῶν, Ινα τὸ δικαστήριον προβῇ αὐτεπαγγέλτως εἰς ἐφαρμογήν τῆς ως ἀνα οὐσιαστικῆς νομικῆς διατάξεως (K. Μπέη, ἐνθ' ἀνωτ. ὑπ' ἀριθ. 262,II σελ. 1117,III 9, β. σελ. 1122).

«Οθεν δι τῶν ὑποβληθεισῶν ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου τούτων προτάσεων τῶν ἡδη ἐκκαλουσῶν προβαλλόμενος τὸ πρώτον ἰσχυρισμός, καθ' δι, ἐν δψει τοῦ διτι ἐν τῷ δικογράφῳ τῆς ως εἰρηται ἀγωγῆς τῆς ἡδη ἐφεισβήτητο φητῶς ἀναφέρεται δι τὸ περὶ οὐ πρόκειται φορτίον ἷτο συσκευασμένον ἐντὸς δέκα πέντε (15) δειάτων, τὸ πρωτοβάθμιον δικαστήριον δδει νά ἀπορρίψει αὐτεπαγγέλτως τὴν ἐν λόγῳ ἀγωγήν, καθ' δ μέρος τό δι' αὐτῆς αἰτούμενον ποσόν ὑπερβαίνει τό ὑπὸ τοῦ οἰκείου διατάγματος προβλεπόμενον, ως νόμον ἀβάσιμον, ἐλέγχεται ἀπορριπτέος, ως μή σύννομος, μή δυνάμενος ἐντεύθεν νά ἀγάγῃ εἰς ἐξαφάνισην τῆς ἐκκαλουμένης ἀποφάσεως, κατ' ἐφαρμογήν τῆς ἀρχῆς, καθ' ἦν τὸ διευτεροβάθμιον δικαστήριον δύναται και ἀνευ εἰδικοῦ πρὸς τοῦ παραπόνου νά ἔξετάση οἰκοθεν τὸ νόμον βάσιμον, τῆς ἀγωγῆς ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀντῆς ἐκτιμενών πραγματικῶν περιστατικῶν, ἀρκεῖ νά μή ἐκδοθῇ ἐπιβλαβεστέρα ἐπὶ τῆς ἀγωγῆς ἀπόφασις διά τὸν αἰτούμενον τὴν ἀπόρριψιν τῆς ἐκκαλούντα, ἀνευ ἀσκήσεως διέσεως ἀντεφέσεως ἐκ μέρους τοῦ ἐφεισβήτητο (ΑΠ 660/1979 ΝοB 28,23). Ο αὐτός ισχυρισμός, προτεινόμενος ἐπικουρικῶς δι τῶν αὐτῶν προτάσεων και τὸ πρόσθετος λόγος ἐφέσεως τυγχάνει ἀπορριπτέος αὐτεπαγγέλτως ως ἀπαράδεκτος.

Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Στὶς 24-29 Μαΐου συνηλθε στὸ Μόντρεαλ τοῦ Καναδᾶ η 32η Διάσκεψη Ναυτικοῦ Δικαίου τοῦ Comité Maritime International. Ἀντικείμενο τῆς Διάσκεψεως ήταν ἀφ' ἔνος μέν η διάσωση πλοίου, ἀφ' ἔτερου δὲ η μεταφορά ἐπικίνδυνων φορτίων και τοξικῶν οὐσιῶν. Αναφορικά μέ τὸ πρώτο θέμα ισοθετήθηκε σχέδιο διεθνοῦς συμβάσεως τό δόποιο τροποποιει ριζικά τή διεθνή σύμβαση τοῦ 1910. Κύριο χαρακτηριστικό του είναι δι τὸ ἀπομακρύνεται ἐν μέρει ἀπό τὴν ἀρχή «πο cure no pay» ἐπιδιώκοντας νά δημιουργήσει σοβαρό κίνητρο γιά τὴ διάσωση δεξαμενοπλοίων και παράλληλα νά προστατεύεται τό θαλάσσιο περιβάλλον. Σχετικά μέ τὴ μεταφορά ἐπικίνδυνων φορτίων και τοξικῶν οὐσιῶν, η Διάσκεψη περιορίσθηκε νά ἐκφράσει τίς ἀπόψεις της (πού ἀποτελοῦν ἀπόψεις προσώπων πού ἐνδιαφέρονται ἀμεσα γιά τό θαλάσσιο ἐμπόριο) στό IMCO δ δόποιος ἀσχολεῖται ἐδῶ και μερικά χρόνια μέ τό ζήτημα. Η εὐρύτερη παρουσίαση τῆς Διάσκεψεως θά δημοσιευτεῖ προσεχῶς.

Τὴν Ἐλληνικήν Ἔνωση Ναυτικοῦ Δικαίου ἐκπροσώπησαν οι δικηγόροι κ.κ. Ἀντώνης Ἀντάπασης, Δημήτριος Μαρκιανός, Ἰωάννης Περράκης, Νικόλαος Σκορίνης και Παναγιώτης Σωτηρόπουλος.

TELEGRAPHIC ADDRESS: STAMATIOU
TELEX: 18080 AR

PHONE: 33-0867, 33-3836

NIGHT: 33-3188

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

VENEZUELA 691 (BUENOS AIRES)

ARGENTINA

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΤΑ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ

ΑΝΑΓΚΗ ΕΞΕΥΡΕΣΕΩΣ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΑΤΩΝ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Τά κατάλοιπα έκ της διύλισεως τού πετρελαίου θά χρησιμοποιούνται ώς καύσιμα διά τά πλοία κατά τάς δύο προσεχείς 10ετίας, άλλ' οι πλοιοκτήται όφειλουν έγκαιρως νά έξασφαλίζουν τήν προμήθειάν των, έξετάζοντες παραλήλως τήν δυνατότητα χρησιμοποιήσας άλλων καυσίμων. Ο γαιάνθραξ φαίνεται ώς το πιθανότερον υποκατάστατον, αλλά ή δημιουργία ενός παγκοσμίου δικτύου σταθμών άνθρακευσών είναι άπαραίτητος προτού άρχισει ή εύρυτερα χρησιμοποίησίς του, έκτος τών περιπτώσεων δου πλοία άπασχολούνται είς μεταφοράς μεταξύ δύο συγκεκριμένων περιοχών.

Αύτά ήσαν τά συμπεράσματα σεμιναρίου που έπραγματοποιήθη άρχας τού λήξαντος μηνός εις Νέαν 'Υδρκην, μέ θέμα τήν στρατηγικήν έξασφαλίσεως καυσίμων διά τά πλοία μελλοντικών.

Η ναυτιλία θά έχη τά κατάλοιπα τού πετρελαίου — γνωστά ώς Bunker C — διαθέσιμα διά τήν πρώσιν τών πλοίων τουλάχιστον μέχρι τό 1990 και πιθανώς μέχρι τό 2000, έδηλωσεν έκπρόσωπος γνωστού άμερικανικού έφοπλιστικού οίκου. «Βεβαιώς, το κόστος θά αύξηθη, άλλα δέν νομίζω ότι θά σημειωθή σοβαρά άλλειψις προσφοράς», παρετήρησε.

Τούτο θά συμβή διότι άλλοι τομείς οι δημοποιούνται τάς τελευταίας 10ετίας έχρησιμοποίουν εύρυτα το πετρελαίον (βιομηχανία, έργοστάσια παραγωγής ρεύματος, κ.ά.) θά στραφούν εις τών εύρηστερον γαιάνθρακα. Έπισης, τόσον ή απλός καταναλωτής σον και αι βιομηχανία έχουν έπιτύχει σημαντικά οίκονομίας καταναλώσεως καυσίμων και έαν ή τάσις αύτή συνεχίσθει τό παρόν πλεόνασμα πετρελαίου θά έξακολουθήση αύξανόμενον.

Έπι πλέον, έτονισε ή άμερικανός είδικός, αι προσπάθεια άνευρεσεως νέων κοιτασμάτων πετρελαίου άπό τάς καταναλωτρίας χώρας έχουν ένταθη, μετά τήν πρώτην κρίσιν τών πετρελαίων τού 1973, μέ άποτέλεσμα αι χώραι πού δέν άνηκουν στόν ΟΠΕΚ νά άντιπροσωπεύουν σήμερον τό 41% τής παγκό-

σμίου παραγωγής, έναντι 31% τού 1972.

Όμως, προειδοποίησε, ή τιμή τού Bunker C άνα βαρέλιον ένδεχεται νά φθάση τά 90 δολ. τό 1990, έξι αιτίας τού πληθωρισμού κυρίων.

Η διαθεσιμότης πετρελαίου θά έχη διακυμάνσεις κατά τάς προσεχείς δύο 10ετίας, είπε. Θά ύπάρξουν περίοδοι άνεπαρκούς προσφοράς πετρελαίου και παραγώγων και περίοδοι ύπερπροσφοράς. Εις τήν πρώτην περίπτωσιν αι έταιρια πετρελαίων θά άπαιτούν ύψηλάς τιμάς και ή έξασφαλίσις καυσίμων άπό τούς πλοιοκτήτας θά έκαρτάται εν πολλοίς άπό τήν προτέραν διαγωγήν των έναντι τών έταιρων πού τούς προμηθεύουν καυσίμα. Εις τήν δευτέραν περίπτωσιν, αι τιμαί θά είναι χαμηλότερα και θά παρέχωνται μακροπρόθεσμοι πιστώσεις.

Αι συνθήκαι αύται ένδεχεται νά ύπάρχουν ταυτοχρόνων εις διαφορετικά σημεία τής ύδρογειου και αι πλοιοκτήται όφειλουν νά έπαγρυπονται και νά έκμεταλλεύονται τάς έκστοτε καταστάσεις.

Εις έρωτήσεις πού ήκολούθησαν, ή διμιλητής παρεδέχθη διτή ή έφαρμογή νέων μεθόδων τής τεχνολογίας εις τήν διύλισιν θά περιορίσεις εις τήν έλαχιστον τά κατάλοιπα, άλλα, παρετήρησε, ή τεχνολογία άπαιτει χρόνον και δαπάνας και, άσφαλώς, δέν θά χρησιμοποιηθή άπό δλα τά διύλιστηρα.

Εις τό σημείον άπό τάρκειον τών παρισταμένων εις τό σεμινάριον δέν συνεφώνησαν μέ τήν άπων τού θά διμιλητού. «Δέν ύπάρχει άμφιβολία διτή άπό τούδε μέχρι τό 2000 θά ύπαρχη διαθέσιμος μία ποσότης καταλόπων, παρετήρησε εις τών άκρωτων, «Άλλα τό κύριον έρωτημα είναι πόσα και εις ποίαν τιμήν».

«Άκολούθως, ή καθηγητής τού M.I.T., «Έρντ Γ. Φράνκελ, είπεν διτή τό ποσοστόν τού άργού πετρελαίου πού παραμένει ώς κατάλοιπον μειούμενο συνεχώς, άπό 25% προ 10ετίας, μέ προοπτικήν συντόμως νά φθάση τό 6-7% μέ τήν έφαρμογήν νέων τεχνολογικών μεθόδων εις τήν διύλισιν».

Τά διύλιστηρια, είπε, συγκεντρώνουν τάς προσπαθείας των εις τήν παραγωγήν περιστέρων ύποπτοίστων πού χρησιμοποιούνται διά τάς άπό Έηράς και άέρος μεταφοράς. «Η ναυτιλία άγοράζει τά κατάλοιπα, διτή άπομένει. Και άναγκαζμέθα νά πάρωμε διτή μάς δίδουν».

Άλλα, προσέθεσε, ύπάρχει έλαχιστη πιθανότης νά παραμείνη ή κόσμος χωρίς πετρελαίον. Τά δυνάμενα νά άντλησθούν άποθέματα είναι άκομη δύγνωστα.

Και μολονότι ύπάρχουν έναλλακτικά καύσιμα, δημος ή γαιάνθρακας και ή πυρηνική ένέργεια, άπέχουν άκομη πολύ τού νά χρησιμοποιηθούν εύρεως εις τήν ναυτιλίαν, προσέθεσε. Διά μέν τά άνθρακοκίνητα πλοία ύπάρχει τό πρόβλημα τής δημιουργίας σταθμών άνεφοδισμού καυσίμων, διά δέ τά πυρηνικήτα θά πρέπει νά άντιμετωπισθούν αι κοινωνικαί και πολιτικαί άντιδρασεις.

Αι τιμαί τών καυσίμων, είπεν ή καθηγητής Φράνκελ, έχουν σταθεροποιηθή μετά τήν καταδρυφούν άντιμηση τού άργού πετρελαίου, άπό 2,80 δολ. τό βαρέλιον τό 1972 εις 10 δολ. έν δεις άργητερον και 32-36 δολ. σήμερον. «Άλλα» ή κατάστασις «ένδεχεται νά είναι έντελως προσωρινή», προειδοποίησε.

Οι πλοιοκτήται πρέπει νά χρησιμοποιησουν τών χρόνων τών έπωφελών διά νά δργωνωθούν εις τό θέμα τής μελλοντικής έξασφαλίσεως καυσίμων, είπε.

Όφειλουν, έπισης, νά έξετάσουν τάς δυνατότητας μειώσεως τής καταναλώσεως τών καυσίμων, πού σήμερον άντιπροσωπεύουν τό 60-70% τού συνολικού διαχειριστικού κόστους ένός πλοίου, είπε. Τούτο, συνεπάγεται τόν τύπον τής μηχανής και τών γεννητριών, τήν έπιλογήν οίκονομης διαδρομής και λιμένος προμηθείας εύθηνοτέρων καυσίμων.

Ο κ. E.N. Κάρτ, πού διευθύνει τό τμῆμα έρευνών τής Εχκον, είπεν διτή ή γαιάνθρακας και τά μίγματα γαιάνθρακος - πετρελαίου φαίνονται τά πιθανότερα καύσιμα πλοίων μελλοντικώς.

Η άπ' εύθειας χρήσις γαιάνθρακος είς τά δημότη ύπάρχοντα πλοία είναι μάλλον άπιθανος, άλλα είναι δυνατή ή τροποποίησις τών μηχανών, εις τρόπον ώστε νά καταναλίσκουν μίγμα γαιάνθρακος-πετρελαίου. Διά μελλοντικάς ναυπηγήσεις, πάντως, ή γαιάνθρακ θεωρείται διτή ή διαδραματίση σοβαρόν ρόλον, είτε χρησιμοποιούμενος ήπ' εύθειας, είτε ως μίγμα.

Η πιθανότης χρησιμοποιήσεως συνθετικών καυσίμων δέν άποκλείται ήπισης, δημος και τής πυρηνικής ένεργειας, τής ήλιακης ένεργειας, τού άνεμου και διαφόρων άλκολούχων μηγμάτων, άλλα αι λύσεις αύται φαίνονται πλέον άπομεμακρυσμένα, κατέληξεν ο κ. Κάρτ.

ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΛΟΙ ΤΗΣ ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΕΛΕΚΤΡΙΚ ΔΙΑ ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Τό πρώτον άνθρακοκίνητον σκάφος τής δευτέρας γενεάς πού θά κατασκευασθή είς τάς Ήνωμένας Πολιτείας θά είναι έφωδιασμένον μέ διμοστροβίλους τής Τζένεραλ Ελέκτρικ, ισχύος 12.000 ίππων άδονος.

Τό σκάφος, πού έχει ήδη παραγγελθεί είς τά ναυπηγεία τού Κουίνσυ, θά είναι χωρητικότης 30.000 τόν. φορτίου και θά μεταφέρη γαιάνθρακας άπό τό Χάμπτον Ρόδος είς τρεις ήλεκτροπαραγωγικούς σταθμούς τής άνατολικής άκτης. «Αναμένεται νά τεθή έν υπηρεσία έντος τού 1983.

Η άνωτέρω είναι ή δευτέρα παραγγελία άτμοστροβίλων τής Τζένεραλ Ελέκτρικ διά τήν πρώτην άνθρακοκίνητων σκαφών. Η πρώτη έτεθη διτή ή δύο μπάλκ κάρριερς τών 74.000 τόν. πού παρήγγειλεν άστραλινή έταιρια είς τά Ίταλικά ναυπηγεία τής Τεργέστης.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:

ΜΠΟΥΡΜΑΓΣΤΕΡ & ΓΟΥΕΓΝ ΕΛΛΑΣ Ε.Π.Ε.

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

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



ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

• Η Ακτοφυλακή των Η.Π.Α. και ο Αμερικανικός Νηογνώμων ύπεργραφων πρωτόκολλον συνεργασίας σχετικό με την έγκριση σχεδίων και έπιθεωρησην κατασκευής Αμερικανικών πλοίων.

Την Τρίτη, 9 Ιουνίου, ο Ναύαρχος John B. Hayes, Αρχηγός της Ακτοφυλακής Η.Π.Α. και ο William N. Johnston, Πρέσδρος και Πρόεδρος του Δ.Σ. του Αμερικανικού Νηογνώμονος ύπεργραφων το πρωτόκολλον είς τα Κεντρικά Γραφεία του Αμερικανικού Νηογνώμονος είς Νέαν Υόρκην.

Τό πρωτόκολλον αύτο προβλέπει την άποδοχή από μέρους της Ακτοφυλακής του παρά το Αμερικανικού Νηογνώμονος έλεγχου και έγκριση των σχεδίων, καθώς και την παρακολούθησην κατασκευής διαφόρων τομέων Αμερικανικών πλοίων τά όποια προορίζονται να καταταγούν με τον Αμερικανικό Νηογνώμονα και να έφοδιασθούν με πιστοποιητικά της Ακτοφυλακής Η.Π.Α. Οι τομείς αύτοι άφορούν την κατασκευήν του σκάφους (διά συνήθεις τύπους σκαφών και φορτηγίδων), αυστήματα άδρανούς αέρα (inert gas systems), αυστήματα Crude Oil Washing, και διάφορα συστήματα σωληνώσεων. Η διαδικασία έλεγχου ύπο της Ακτοφυλακής των άσυνθους μορφής σκαφών ως και δρισμάτων συστήματων μηχανολογικών και ηλεκτρολογικών έγκαταστάσεων και των συνήθων περιπτώσεων εύσταθειας, σωστικών και πυροσβεστικών μέσων και δοχείων πιέσεων παραμένει ώς είχε. Η Ακτοφυλακή θά διατηρήσει μίαν μορφή έποπτειας έντός των πλαισίων πώς απαιτούνται διά την έκτελεσην των νομοθετικών της καθηκόντων.

Τό ώς άνω πρωτόκολλον συνεργασίας παρέχει μορίας δικαιοδοσίας με αύτάς που προβλέπονται ύπο των σχετικών σηρθρών του Π.Δ. 482/80 της Ελληνικής Κυβερνήσεως «περι έξουσιοδοτήσεως διεθνώς άνεγγνωρισμένων Νηογνώμονων κλπ.» διά τά Ελληνικά πλοία.

• Εις τά ναυπηγεία «Μπέθλεμ» του Χομπόκεν, ανετέθη ή ανάκατασκευή του μοναδικού ιστοφόρου σκάφους κατασκευής του πρηγούμενου αίώνος, που ύπαρχε σήμερον είς την ανατολικήν άκτην των Ηνωμένων Πολιτειών. Τό ιστορικόν αύτό σκάφος είναι δρόμων «waver-tree», ναυπηγήθεις είς Σαουθάμπτον εξ ολοκλήρου από χυτοσίδηρον. Σημειώτεν διά το «Wavertree» διετηρήθη ύπηρεσία μέχρι τό 1968, διότι ηγοράσθη ύπο τού ναυτικού μουσείου τού Σήπορτ.

• Σοβαρά κοιτάσματα πετρελαιού άνεκαληθήσαν είς την Γουατεμάλαν, πλησίον τών συνόρων της με το Μεξικόν. Τοποθετούνται μεταξύ 2,4 και 10 δισεκ. βαρελίων. Οταν ή άντλησις τών πετρελαιών τής χώρας αύτής άρχιση με έντατοκόν ρυθμόν, πιστεύεται διτι θά καταστή μία ισχυρά δύναμις και ένας σοβαρός προμηθευτής τών Ηνωμένων Πολιτειών.

• Αι είσαγωγαι πετρελαιών είς τάς 24 χώρας· μέλη του Ο.Ο.Σ.Α. έμειώθησαν κατά 12,6%, είς τά 1.144 έκατομ. τον, τό παρελ-

νούρα διά Ρόττερνταμ, μέσω Ακρωτηρίου, ή αύξησις είναι 18% και άπο Μένα Αχμάντι διά Γιοκοχάμα 16,5%. Από Αρούμπα διά Νέαν Υόρκην 26% και άπο Κιουρασάο διά Λονδίνον 19%.

• Εις πλωτά ένδιαιτήματα διά τούς έργαζομένους είς έγκαταστάσεις πετρελαιών τής Καραϊβικής και τού Κόλπου τού Μεξικού, σκέπτονται νά μετατρέψουν τά άζητα σούπερ-τάνκερς πού έκληρον ήμησαν άπο τόν διάσημον πατέρα των οι Yioi Ρέκατεν. Αναλόγως τού τρόπου μετασκευής θά δύνανται νά έγκατασταθούν έπ' αύτών 300, 600 ή 1.300 άτομα, ένων θά ύπαρχουν και άποθηκευτικοί χώροι 5.000 τετρ. μέτρων.

• "Ένα πολλαπλής χρήσεως σκάφος τών 75.300 τον. d.w. καθειλκύσθη προσφάτως άπο τά γερμανικά ναυπηγεία Μπέμερ Βούλκαν. Τό «Βιέιτορ», ώς ώνομάσθη, θά δύναται νά μεταφέρει διαφόρων ειδών ξηρά φορτία — γενική φορτία, χύμα, κοντέινερς, άγωγούς μεγάλου μήκους και βάρους — καθώς και υγρά φορτία ή άμφοτέρα. Θά παραδοθή τόν Ιούνιον τού 1982 και θά ύψωση τήν Νορβηγικήν σημαίαν.

• Η άσφαλεια είς τήν ναυσιπλοίαν δέν είναι δυνατόν νά βελτιωθή έάν αι κυβερνήσεις δέν δώσουν μεγαλυτέραν νομοθετικήν ύποστηριξιν είς τάς συμβάσεις και τούς κανονισμούς τού ΙΜΚΟ, προειδοποίησεν ο έκπροσωπος τών Νορβηγών έφοπλιστών είς πρόσφατον διάσκεψιν τής «Ιντερτάνκο».

• "Ο Παναμάς έζητησε άπο τήν Διεθνή Ενωσιανή Νηογνωμόνων νά εύθυγραμμίσουν τάς άπαιτησεις των διά νά επιτευχθή ή άποτελεσματικώτερος έλεγχος τών ύποσυντροφιμένων πλοίων. Έπεσημάνθη ή περίπτωσις σκάφους που διεγράφη άπο ένα έκ τών γνωστών νηογνωμόνων ώς άναξιόπλουν και έγένετο δεκτόν άπό δλλον ώς άξιόπλουν, χωρίς νά έκτελεση έπισκευας.

• "Ένα πρόσθετον μέτρον που σκοπεύει νά λάβῃ ο Παναμάς διά τήν βελτίωσιν τών ύπο τήν σημαίαν του πλοίων είναι ή έπιβολή χρηματικής ποινής είς τούς έφοπλιστάς που τά πλοία των παρουσιάζουν μεγάλην συχνότητα άτυχημάτων. Τό πρόσθετον ποσόν αύτό θά καταβάλλεται κατ' έτος, πέραν τής έπιστας φορολογίας.

• Τά ναυπηγεία Χάρλαντ & Γουόλφ τής Βορείου Ιρλανδίας πρόκειται νά έπιχορηγθούν μέτο ποσόν τών 46 έκατομ. λιρών Αγγλίας διά το οίκον. έτος 1981/82.

• "Η συμφόρησις είς τούς λιμένας τής Κίνας ήτα συγκριτικώς μικροτέρα τόν Ιούνιον έναντι τού Μαρτίου, άναφέρει τό κινεζικόν ύπουργειον Συγκοινωνιών, είς τά μέσα Ιουνίου έτελον πρός άναμονήν έκφορτώσεων 229 σκάφη είς τούς τρεις μεγαλυτέρους λιμένας τής χώρας (Σαγκάη, Τιαντζίν και Χουάνγκκου). έναντι 344 κατά τόν Μάρτιον. Πρός άντιμετωπίσιν τού προβλήματος, ή κυβερνησίς προγραμματίζει τήν κατασκευήν περισσοτέρων προβλήτων διά μεγάλα σκάφη.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Αθρόαι παραγγελίαι

• Η Ιαπωνική «Σάνκο» άντιμετωπίζει πρόγραμμα άνανεώσεως τού στόλου της. Τριά-

SUPERINTENDENT ENGINEER for London — U.S.A.

Master of Science/Germany, Chartered Engineer/England, Fellow of the Institute of Marine Engineers and Member of The Royal Institution of Naval Architects/London, trilingual (Engl., German, Greek), extensive experience, excellent references, seeks appointment.

Available in Piraeus for interview. Please call Tel. Athens: 67 24 832

κοντά σκάφη θά ναυπηγήση κατά τά έρχόμενα έτη. 'Η πρώτη παραγγελία δέκα μπάλκ κάρριερς Πάναμαξ. Πρώτη παράδοσις, λόγω της ύπερπληρωσεως παραγγελιών, άπο τά 'Ιαπωνικά ναυπηγεία, τό 1983. 'Η τελική άποφασις δέν έληφθη άκομη.

Ναυπηγική δραστηριότης

Τά 'Ιαπωνικά ναυπηγεία και ίδιας τά μέσου μεγέθους δέχονται παραγγελίας διά παράδοσιν από τού δευτέρου έξαμηνου τού 1983. Μέχρι τής χρονολογίας αυτής ή απασχόλησης των είναι πλήρως έξισφαλισμένη και άναμένεται συνεχής αύξησης τιμών. 'Υπολογίζουν διτί δι' έν σκάφος Πάναμαξ παραδοτέον την ώς δύναμη ήμερομηνίαν δύναται νά έπιτυχουν τιμήν 6 δισεκατομ. γιέν (σημερινή τιμή 5 δισεκ.), και δι' έν μπάλκ κάρριερ τών 40.000 τον. d.w. τιμήν 5 δισεκ. γιέν (σημερινή τιμή 4,8 δισεκ.).

Τά ώς δύνα μέσου μεγέθους ναυπηγεία θέλουν νά έχουν έξισφαλισμένης άπασχολησιν διότι φοβούνται διτί αύξανομένης τής ζητήσεως ένδεχεται ωρισμένα μεγάλα ναυπηγεία τά όποια δέν θά έπιτυχουν παραγγελίας μεγάλων σκαφών, νά στραφούν πρός τά μέσου μεγέθους πλοια. 'Εξ δόλου τά διάφορα ναυπηγεία έργαζονται κυρίως μέ κατασκευάστανταρ τύπων. Ούτω τά ναυπηγεία 'Οσίμα τών όποιων ή δραστηριότης είχε στραφεί πρός τά Πάναμαξ και τά τάνκερς τών 80.000 τον. d.w., προτείνουν ήδη στάνταρ τύπους μπάλκ κάρριερ τών 60.000 και τών 40.000 τον. d.w. Τά ναυπηγεία Σανογιάσου θά παραδίουν κατά τό 1981 πετρελαιοφόρα, τό 1982 μετρίου μεγέθους μπάλκερς και τό 1983 πλοια πάναμαξ. 'Εξ δόλου είς μπάλκερς τών 40.000 τον. d.w. θά είδικευ-

θούν και τά ναυπηγεία Κανασάσαι.

Σταθμός άνθρακεύσεως

'Υπο τού άρμοδου 'Υπουργείου άπεφασίσθη ή δημιουργία ή έπαναλειτουργία 20 σταθμών άνθρακεύσεως, έν τώ πλαισίω τού δου πενταετούς προγράμματος άναπτυξής τής λιμενικής υποδομής τής χώρας (1985-1990). Αι πρός τού σημαντικά έπενδυσεις ήδη έπιτρέψουν τήν έπιστευσιν τής άντικαταστάσεως τού πετρελαίου διά τού γαιάνθρακος, ίδιως είς τήν παραγωγήν ήλεκτρικής ένεργειας. Τό κόστος τών σχετικών έργασιών ύπολογιζεται είς 300 δισεκ. γιέν, τά όποια θά άναλφθεί ύπο τού Κράτους, τών λιμενικών όργανων και τών χρησιμοποιούντων τάς έν λόγω ύπηρεσίας.

Αι είσαγωγαί γαιάνθρακος τό 1980 έφθασαν τά 53,3 έκατομ. τόννων έναντι 1,7 έκατομ. τού 1979. 'Η παρουσιαζομένη αύξησις άνηλθεν ούτω είς τό 30πλάσιον.

ΙΤΑΛΙΑ

Πωλούνται σκάφη

Τό συγκρότημα τής 'Ιταλικαντέρι έπωλησε πρός τήν Γκεζούρι-Λόδδη τής Τζακάρτα δύο πολυδύναμα σκάφη τών 16.000 τον. d.w. άντι 18 δισεκατομ. λιρετών έκαστον. Τά σκάφη ταύτα είχε παραγγείλει είς τό συγκρότημα ή έφοπλιστής Μαγκλιβέρα τής Γένοβας τό 1978 άντι 16,5 δισεκατομ. λιρετών έκαστον. 'Εν τώ μεταξύ δώμας ή έταιρια τού έκτρυχη ήπο έκκαθάρισον και παρηγήθη τών ώς δύναμη σκαφών. Κατόπιν τούτου τό 'Ιταλικαντέρι τά έπωλησε είς τήν διεθνή ήγοράν.

ΕΛΛΗΝΟ—ΑΡΑΒΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ



Στίς 17 Ιουνίου έγκαινιασθηκε μέ έπιτυχία στό Ζάππειο Μέγαρο Αθηνών ή 3η Ελληνοαραβική Έμπορική συνάντησι AR—GREX 81 στήν όποια έλαβαν μέρος σοβαρές Ελληνικές έξαγωγικές Έταιριες ύπο τήν αιγίδα τού 'Υπουργείου Έμπορίου.

Στή φωτογραφία ό. κ. Π. Βαρδινογιάννης Πρόεδρος τού Ελληνοαραβικού Έπιμελητηρίου τ. 'Υπουργός, ή ναυτιλιακός έπιχειρηματίας κ. Α. Σαχίνης, ό. κ. Κλείσας τ. Γεν. Γραμματέας τού 'Υπουργείου Κοινωνικών 'Υπηρεσιών και ό. κ. Καλατζάκος 'Υπουργός Έμπορίου.

Σημειωτέον διτί τά ύπο τού Μαγκλιβέρα παραγγελθέντα σκάφη είναι 4, τά όποια καθειλκύσθησαν τό έν κατόπιν τού δόλου ήπο τού Σεπτεμβρίου 1979 μέχρι τού Μαρτίου 1981. 'Ενδιαφέρον δι' αυτά είλεν έκδηλώσει και ή έταιρια 'Ιτάλια άλλ' αι διαπραγματεύσεις άπετυχον, διότι δέν ήτο διαθεμένην νά πληρώση δύνων τών 14 έκατομ. λιρετών δι' έκαστον.

Τά έν λόγω σκάφη έχουν δυναμικότητα 600 κοντέινερ, και χωρητικότητα 27.000 κ.μ. Δύνανται νά μεταφέρουν 25.000 κ.μ. σιτηρών και διαθέτουν χώρον 1.300 μ. διά μεταφοράν θηρίαστων.

Διαφωνία και άπεργια

Δέν κατέστη άκομη δυνατή ή άνανεωσις τής συλλογικής συμβάσεως ναυτικής έργασίας, ήτις συζητείται ήπο τού παρελθόντος Νοεμβρίου μεταξύ τής Έθνικής ήνώσεως έλευθερών έφοπλιστών, τού συγκροτήματος τής Ινιμάρε και τών συνδικάτων. Τό κύριον σημείον διαφωνίας είναι ή ύπο τών συνδικάτων προτεινομένη διάρκεια τής έργασίας ήτις σκοπεί νά καταστήση τούς ναυτικούς μονίμους ύπαλληλους τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων.

Η έθνική ένωσις έλευθέρων έφοπλιστών κατέθεσε άντισχεδίον μέ τάς άκολούθους προτάσεις:

— Άναδιοργάνωσις τής σειράς ναυτικού με έξασφάλισν άπασχολήσεως τού ναυτικού μετά τήν περίοδον τής άδειας του.

— Δημιουργία έθνικου κεφαλαιού διά τήν κοινωνικήν προστασίαν τού ναυτικού δυτις θά έμενε διάργος μετά τήν περίοδον τής άδειας του.

— Άναδιοργάνωσις τής διαρκείας τής έργασίας διά τής ένισχυσεως τού δεσμού μεταξύ ναυτικού και έταιρίας.

— Άξιοποιησις τής έπαγγελματικής διαβαθμίσεως διά τής αύξησεως τού βασικού μισθού.

— Αύξησις τής άμοιβής τής ύπερωριακής έργασίας.

— Δημιουργία διετών έπιδομάτων άρχαιότητος.

'Επί τών άνωτέρω προτάσεων τά συνδικάτα έξέφρασαν τήν διόψιν διτί άποτελούν ιππισθοδρόμησιν έναντι τών συμφωνηθέντων είς προηγουμένας συσκέψεις. 'Απεφάσισαν δέ νά κλιμακώσουν μίαν νέαν σειράν άπεργιών ήπο τής 4ης Ιουνίου.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Μείωσις τής ήλικιας

Η συνέλευσις τού συνδικάτου τών άξιωματικών Ε.Ν. ήτις έλαβε χώραν είς τό Πλύμουθ, άνεθεσε είς τήν διοίκησιν αυτού νά άπαιτηση τής μείωσιν τής ήλικιας άπομαχίας κατά έν έτος, δετών και είς βάρος τών μισθολογικών αύξησεων. Κατά τά δηλώσεις τών άρμοδων ή μείωσις αύτη κατά έν έτος (σημερινόν ήπο τήν 62ον έτος τής ήλικιας) θά στοιχίση είς τών έφοπλισμόν περί τά 35 έκατομ. λιρών, λόγω συμπληρωματι-

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΖΟΜΕΝΗ ΣΤΟΛΩΝ ΔΕΚΑ ΠΛΟΙΩΝ ΖΗΤΕΙ:

ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΟ ΗΛΙΚΙΑΣ ΜΕΧΡΙ 45 ΕΤΩΝ. ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΣ ΠΡΟ·Υ·ΠΗ·ΡΕΣΙΑ 5 ΕΤΩΝ ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ ΚΑΙ ΚΑΛΗ ΓΝΩΣΙΣ ΑΓΓΛΙΚΗΣ ΓΛΩΣΣΗΣ.

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

κών εισφορών πρός τό κεφάλαιον άπομαχίας, κατά τούς πρώτους δώδεκα μήνας. Τούτο ισοδυναμεί πρός 14% της έπιβαρύνσεως τού μισθού τών δξιωματικών άλλα κρίνεται άναγκαιον διότι άφ' ένός θά εύνοηση τούς ήλικιαμένους δξιωματικούς καί άφ' έτέρου θά έπιτρέψῃ τήν άπασχόλησιν πολλών νεωτέρων δξιωματικών οίτινες άπειλούνται μέ απόλυσιν.

Άναθεώρησις Κανονισμῶν

Κατά τάς δηλώσεις τού "Υπουργού Ναυτιλίας, δέν πρόκειται νά γίνη έπισημος άνακρισις διά τήν έξαφάνισιν τού "Derbyshire", 169.044 τον. d.w., δπερ άπωλεσθη κατά τήν διάρκειαν θυέλλης τό παρελθόντα Σεπτέμβριον ένων έπλεσε 650 μίλια μακράν τού Τόκιο μέ φορτίον 150.000 τόννων σιδηρομεταλλεύματος. Καί τούτο διότι ή άνακρισις είς ούδεν θά καταλήξη συμπέρασμα. Έκείνο δμας τό δόπιον θεωρεῖ άναγκαιον τό "Υπουργείον είναι ή άναληψις ειδικῆς έρευνης περί τής εύσταθείας τών πλοίων. Πρέπει ειδικώτερον νά έρευνηθῇ ή εύσταθεία τού σκάφους, ή έπιβίωσις έν περιπτώσει κατακλύσεως λόγω ζημιών είς τό σκάφος, ή διαμήκης άντιστασις τού σκάφους έν δψει τών συνθηκών φορτώσεως καί τού υψους τών κυμάτων καί ή συμπεριφορά τών φορτών συμπεπυκνωμένων μεταλλευμάτων κατά τήν διάρκειαν τού πλοῦ.

"Η έρευνα αύτη ήτις ύπολογίζεται διτ θά διαρκέση περί τά 4 έτη, θ' άποφέρη όπωσδή ποτε τροποποίησιν τών ιαχυόντων κανονισμῶν καί ένδεχομένην άναθεώρησιν τού κώδικος φορτώσεως στερεών φορτών τού IMCO.

Φόβοι διά τό μέλλον

Σοβαράς άμφιβολίας έξέφρασεν δι πρόσδρομος τής Π & Ο, τού μεγαλυτέρου βρεταννικού ναυτιλιακού συγκροτήματος, κατά πόσον συμφέρουν αι μελλοντικά έπενδυσεις είς ένα τόσον εύπαθη κλάδον τής οίκονομίας, ώς η ναυτιλία.

Είς τό έτησιον συνέδριον τών μετόχων τού συγκροτήματος, δι πρόσδρομος τού Διοικητικού Συμβουλίου, λόρδος "Ιντσεκίπ, άφοι ύπεγράμμισε τά συνεχώς ζήνομενα προβλήματα τής ναυτιλίας καί έδήλωσε διτ τά κέρδη τής έταιριας ένα σημειώσουν κάμψιν κατά τό πρώτον έδαμηνον τού 1981, ήρωτή διά τάς μελλοντικάς προοπτικάς.

"Έχομεν σοβαράς άμφιβολίας κατά πόσον πρέπει νά παραμείνων είς τήν ναυτιλίαν", άπηγνησε. "Η Π & Ο έχει ήδη στόχουν νά μειώση τήν συμμετοχήν της είς τό ναυτιλιακόν κλάδον άπό 60% είς 50%".

Κατά τό παρελθόν έτος, τά πρό τής φορολογίας κέρδη τού άμιλου ηξέδηθσαν είς 47,1 έκατον. λιρών Άγγλιας, έναντι 38,7 έκατον. τού 1979.



Η Έταιρια Τσαβλίρη, άπέκτησε ένα μεγάλο και μοντέρνο ναυαγοσωστικό άπό τήν Ιταλία τό δόπιο μετωνομάσθηκε «ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ». Τά έγκαινια τού ναυαγοσωστικού καί ή άγιασμός έγιναν στό Πειραιά στις 17 Ιουνίου.

Παρ' δύο πού τό ναυαγοσωστικό φέρει τό δνομα τού άρχαιον Βασιληά τής Μακεδονίας, ή οικογένεια Τσαβλίρη διευκρίνισε διτ τό δνομα έδόθη στό ναυαγοσωστικό πρός τιμήν τού ίδρυτού τής Έταιρίας Αλεξάνδρου Γ. Τσαβλίρη, πατέρα τών σημερικών ίδιοκτητών.

Η έταιρια Τσαβλίρη έδωρησε τό τελευταίο άπό τά ναυαγοσωστικά της τύπου BUSTLER, τό «Α. ΤΑΑΣ», στό Ελληνικό Ναυτικό τόν Σεπτέμβριο τού 1979 και άποφάσισε νά τόν άντικαταστήσει μέ μά μοντέρνα καί πανίσχυρη μονάδα.

Τό ναυαγοσωστικό «ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» ναυπηγήθηκε τό 1974 είναι συνολικής ίπποδυνάμεως 10.000 μέ δύναμη έλξεως 80 τόννων, άναπτυσσει μεγίστη ταχύτητα 18 κόμβων καί άποτελει σήμερα τό ίσχυρότερο, γρηγορότερο καί πιο μοντέρνο ναυαγοσωστικό πού σταθμεύει στήν Ανατολική Μεσόγειο. Είναι πλήρως αυτοματοποιημένο καί άπλισμένο μέ πυροσβεστικά μέσα καί μέσα έναντιον τής ρυπάνσεως.

Η έταιρια Τσαβλίρη πιστεύει διτ ένα τέτοιο ναυαγοσωστικό συμπληρώνει πολύ ζωτικές άνάγκες τής περιοχής.

Τά ναυαγοσωστικά πού ίπάρχουν σήμερα στήν περιοχήν είναι ή πολύ μεγάλης ήλικιας, ή πολύ μικρής δυνάμεως. Είναι χαρακτηριστικό διτ τό ναυαγοσωστικό «ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» είναι τουλάχιστον διπλασίας ίσχυος άπό άποιδήποτε άλλο έλληνικό ναυαγοσωστικό.

Η άγορά αύτή άποτελει τό πρώτο βήμα τού έπενδυτικού προγράμματος τής Έταιριας Τσαβλίρη ή δ. ποια αισιοδοξει διτ θά καθιερώσει καινούργια έπιπεδα καί θά άνοιξει καινούργιους δρίζοντες στόν ρυμουλκικό-ναυαγοσωστικό τομέα. Στό πρόγραμμα αύτό περιλαμβάνονται καί ή πρόσκτηση 2-3 άκρω μέ μυρουλκών λιμένος καί παραλίων ίσχυος 3.000 ίππων.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON E.C.3
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 - 480.5611. TELEX: 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



χάραξε τή δική σου πορεία

εκπλήρωσε
τή μισή θητεία σου
και
όλα σου τά όνειρα
στό εμπορικό ναυτικό

12 ΜΗΝΕΣ ΘΗΤΕΙΑ

Είσαι ένας έφηβος, γεμάτος όνειρα!
Ελα στό Εμπορικό Ναυτικό νά τά έκπληρώσεις!
Μπαρκάροντας σάν καπετανιος, μηχανικός ή
άσυρματος, ο' ένα άπό τά 5.000 πλοιά του
ελληνικού έμπορικου ναυτικού –
του πρώτου στόν κόσμο – μπορείς:

- Νά γίνεις γρήγορα άνεξάρτητος άντρας
- Νά κερδίζεις πολλά χρήματα
- Νά γυρίζεις δύο τόν κόδιο
- Νά υπηρετήσεις θητεία 12 μόνο μηνών
- Νά γίνεις γρήγορα ένας πετυχημένος που
θά καμαρώνουν οι δικοί σου
- Και δύο αύτά, έχοντας σπουδάσει δωρεάν,
χωρίς νά έπιβαρυνεις τό σπίτι σου.

Σκέψου τά λοιπόν δύο αύτά, συζήτησέ τα με

τούς γονείς σου και πάρε τή σωστή άπόφαση:

Ελα στό Εμπορικό Ναυτικό,

που σέ περιμένει, γιά νά σου έκπληρωσει

όλα σου τά όνειρα!



ΕΝΩΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Πληροφορίες:

Στά κατά τόπους Ναυτικά Λύκεια και Λιμεναρχεία και
στό Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

NAYTILIAKAI



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Αϊτησις προσωρινών μέτρων διά τήν άπεργιαν

Η "Ενωσις Έλλήνων Εφοπλιστών κατέθεσε διά τού πληρεξουσίου δικηγόρου της εις τό Μονομελές Πρωτοδικείον Πειραιώς αϊτησιν προσωρινών μέτρων δι' ής ζητείται νά χαρακτηρισθή παράνομος και καταχρηστική ή έξαγγελθείσα ύπο τής διοικήσεως της ΠΕΜΕΝ τριήμερος προειδοποιητική άπεργία. Η αϊτησις ή όποια θά συζητηθή μεθαύριον Παρασκευή 3ην Ιουλίου, έχει ώς έντηση:

ΑΙΤΗΣΙΣ

Τού έν Πειραιεΐ (Άκτη Μιαούλη 85) έδρεύοντος έπαγγελματικού σωματείου ύπο τήν έπωνυμίαν «Ενωσις Έλλήνων Εφοπλιστών», νομίμως έκπροσωπουμένου.

ΚΑΤΑ

Τού έν Πειραιεΐ (Μπουμπούλινας 21) έδρεύοντος έπαγγελματικού σωματείου ύπο τήν έπωνυμίαν «Πανελλήνια Ενωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού», νομίμως έκπροσωπουμένου.

ΕΝΟΠΙΟΝ ΤΟΥ ΜΟΝΟΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Έν 'Αθήναις τη 1η Ιουνίου 1981

1. Τό καθ' ού άπεφάσισεν τήν άπεργιακήν κινητοποίησιν τών μελών του, τά όποια ύπηρετον τό μέν εις ποντοπόρα φορτηγά πλοία ήνω τών 4.500 τόννων D.W., τό δέ εις Μεσογειακά φορτηγά πλοία 801—4.500 τόννων D.W. υγρού και ξηρού φορτίου εις δηματές τούς λιμένας τής Υδρογείου. Η τοιαύτη άτοφασις και ή συναφής προκήρυξις άφοιούν εις τάς έξης άπεργιακάς κινητοποίησις:

α) Τριήμερον προειδοποιητικήν άπεργίαν (72 ώρων) μεταξύ τής 13.7.1981 και τής 1.8.1981.

β) Τήν κατά τό αύτό διάστημα άπο 3.7.1981 μέχρι 11.8.1981 άποχήν άπό πάσης ργασίας «ΕΞΤΡΑ».

γ) Τήν κλιμάκωσιν τής άπεργιας εις άσρι-

στου χρόνου τοιαύτην, έν μή έπιλύσει τών κατωτέρω αϊτημάτων.

2. Τά δι' άπεφασισθή και έκερυχθή ή άπεργιακή κινητοποίησις αϊτημάτα είναι:

α) Η έξισωσις τών μισθών τής συλλ. συμβάσεως πρός τόν μέσον όρον τών πράγματι καταβαλλομένων εις τούς μηχανικούς.

β) Η αύξησις τής άμοιβης τής έργασίας κατά Σάββατα και άργιας.

γ) Η ριζική άναμφρωφασίς τής άμοιβης και τού άριθμού τών «Ξέτρα» έργασιων.

δ) Η κατάργησις τού χαμηλοτέρου μισθού τών μή προσοντούχων.

ε. Ο χαρακτηρισμός τού έπαγγέλματος τών μηχανικών ώς βαρέος, άνθυμεινού και έπικινδυνού.

3. Η περί ής πρόκειται άπεργία άπεφασισθή και έπικειται νά πραγματοποιηθή, παρ' ολον διτή αϊτήσει μας διά τής ύπ' άριθ. 1654/80 άποφάσεως τού Δικαστηρίου τούτου ύπερεργώθη τό καθ' ού νά «παύση έν τώ μέλλοντι τήν κήρυξιν και πραγματοποίησιν πάσης άπεργιακής έκδηλωσεως πρός ικανοποίησιν τών αύτών αϊτημάτων», έν οις και τά εν τή προηγουμένη παραγράφω ύπο α, γ, δ και ε, διτίνα έκριθησαν παράνομα και καταχρηστικά.

4. Τά τών όρων και τής άμοιβης τής έργασίας τών έργαζομένων εις πλοιά διάν τών 4.500 τόννων D.W. ρυθμίζονται διά τό άπο 1.10.80 μέχρι 30.9.81 χρονικό διάστημα ύπο τής άπο 28.11.1980 Σ.Σ.Ε., καταρτισθείσης μεταξύ ήμων και τής «Πανελλήνιου Ναυτικής Όμοσπονδίας» και τού άπο 16.12.1980 συμφωνητικού, καταρτισθέντος μεταξύ ήμων, τής «Πανελλήνιου Ναυτικής Όμοσπονδίας» και τής «Πανελλήνιου Ενώσεως Μηχανικών ΜΕΚ Εμπορικού Ναυτικού», κυρώθεντας άμφοτέρων δι' άποφάσεων τού Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Η έφαρμογή τής διάν τ. Σ.Σ.Ε. και τού συναφούς Συμφωνητικού, δυνάμει τής ύπ' άριθ. 70114/1550 άποφάσεως τού Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, έπειτα θά διά τό αύτό ώς διάν χρονικόν διάστημα και έπι τών μελών τού καθ' ού,

διπερ είχεν άρνηθη νά συμπράξῃ κατά τήν σύναψιν τών διάν συμφωνιών.

5. Η ύπό τού καθ' ού άποφασισθείσα άπεργία είναι παράνομος, τό μέν ώς παραβιάζουσα τό διατακτικόν τής ρηθείσης δικαστικής άποφάσεως, τό δέ και έξι διλλων λόγων, έτι δέ και καταχρηστική. Η άρνησις τού καθ' ού, νά συμπράξῃ κατά τήν σύναψιν τής διάν συλλ. συμβάσεως και τού συναφούς συμφωνητικού, άποδεικνύει τήν παρ' αύτών διλλειψιν καλής πίστεως, τά ύπ' αύτού δέ προβληθέντα αϊτημάτα είναι καταχρηστικά, τής ίκανοποίησεως αύτών ούσης ύπό τάς παρούσας συνθήκας έτι και άνεφίκτου. Αλλωστε, έφ' δσον τά τέσσαρα έν τών αϊτημάτων του έχουν ήδη κριθή ώς παράνομα και καταχρηστικά διά τής ρηθείσης άποφάσεως, έξι ής άπορρει προσωρινόν δεδικασμένον, δέν δύναται νά δικαιολογηθή τό ύστατον μέσον τής άπεργίας διά τής άπλης προσθήκης τού άφορώντος εις τήν έργασιν τού Σαββάτου και τών Κυριακών αϊτημάτος, διπερ μάλιστα άποτελεί ύπερβολην έν δψει τών συγκεκριμένων συνθηκών, ίδια δ' έν δψει τής ύψιστα μένων ίκανοποιητικής δι' δπαντας τούς ναυτικούς ρυθμίσεως. Περαιτέρω ή άπειλή και ή πραγματοποίησης άπεργίας ύπό τό κράτος τής ισχύος τής ρηθείσης συλλ. συμβάσεως έργασίας και τού συναφούς συμφωνητικού, τούτων δεσμευόντων και τό άντιδικον, συνιστά άπηγορευμένην παραβίασιν τής ύποχρεωσεως είρηνης. Ή δέ τοιαύτη άπεργία είναι προδήλως καταχρηστική και έκ τού λόγου διτή άπεφασισθή νά πραγματοποιηθή εις χρόνον έλαχιστα άπεχοντα άπό τήν έκπνοήν τής ισχύος τής συλλ. συμβάσεως και τού συμφωνητικού, ών ή διάρκεια λήγει τήν 30.9.1981, ήτοι εις χρόνον καθ' δν έπικειται ή έναρξης διαπραγματεύσεων διά τήν σύναψιν νέας συλλ. συμβάσεως, τής καλής πίστεως έπιβαλλούσης τήν συμμετοχήν τού καθ' ού εις τά νέας διαπραγματεύσεις και ζχι τήν προκαταβολήκην κήρυξιν άπεργίας.

6. Διά τής άπειλής τής τοιαύτης άπεργίας προκαλείται δμεσος κίνδυνος εις βάρος τόσον τών ίδιωτικών συμφερόντων τών μελών ήμων, δσον και τών έθνικών συμφερόντων. Ή δην συνεπάγεται ή άπεργία άναστολή τών πλόων τών ποντοπόρων έλληνικών πλοίων, έν δψει μάλιστα τού γεγονότος διτή άπειλεται αύτη έπι σκοπώ ίκανοποιησεως άδικαιολογητών, παρανόμων και καταχρηστικών αϊτημάτων, καταρτισθείσης άριθμον ήμων και τής έκδηλωσεως πρός ικανοποίησιν τών αύτών αϊτημάτων, έπειτα ζημιάν εις βάρος τών μελών ήμων, τών έν γένει εις τά ποντοπόρα πλοία έργαζομένων και γενικώτερον τής έλληνικής ναυτιλίας. Οθεν, πρός άποτροπήν τού κινδύνου τούτου, έπιβλλεται ή ληψις άσφαλτικών μέτρων, συνισταμένων εις τήν διά προσωρινής ρυθμίσεως τής καταστάσεως άπαγορευσιν τών τοιούτων άπεργιακών έκδηλωσεων, έπι τή διάστημα παράβασιν άπειλή τό μέν χρηματικής ποινής κατά τού καθ' ού, τό δέ προσωπικής κρατήσεως κατά τών μελών τής διοικήσεως του.

7. Έχομεν έννομον συμφέρον πρός δσκη-

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

σιν της παρούσης αίτήσεως, δικαιούμενοι άμα είς δικαιούμενοι ταύτης ύπέρ τών μελών μας πλοιοκτητών και έφοπλιστών, ως άνεγνωρισμένον έπαγγελματικόν σωματείον έργοδοτών, καθ' ών άπειλεται ή περί ής πρόκειται άπεργια.

Διά ταύτα Αίτοι μεθα

Τήν κατά παραδοχήν τής παρούσης προσωρινήν ρύθμισιν τής καταστάσεως έπι τώ τέλει τής άπαγορεύσεως τών έν τώ ιστορικώ άπεργιακών έκδηλώσεων τού καθ' ού.

Τήν άπειλήν χρηματικής ποινής έκ Δρχ. 100.000 κατά τού καθ' ού δι' έκαστην παράβασιν τού διατακτικού τής έκδοθησομένης άποφάσεως.

Τήν άπειλήν προσωπικής κρατήσεως ένός έτους καθ' ένδος έκδηλωσης τών μελών τής διοίκησεως τού καθ' ού έν οιαδήποτε παραβάσει τού διατακτικού τής έκδοθησομένης άποφάσεως και

Τήν καταδίκην τού καθ' ού είς τήν δικαστικήν διαπάνην.

'Ο πληρεξούσιος δικηγόρος
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΙΑΣ. ΠΑΠΑΣΤΑΥΡΟΥ

Υπό τήν κυανόλευκον

Εις τό 'Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας υπεβλήθησαν αίτήσεις διά τήν έγγραφήν είς τό 'Ελληνικόν Νηολόγιον, βάσει τού άρθρου 13, τών κάτωθι σκαφών:

1. «Γκόλντεν Σή» φορτηγόν (πρώην αγγλικόν «Dover Universal») νεοαγορασθέν, 7.952 τον. γκρός, τού 1965, άνηκον είς τήν έταιριαν «Ινβεργκόρτον», (κ. Στέφ. Κολλάκης).

2. «Τζιοβάννα II» μπάλκ κάρριερ, πρώην ιταλικόν «Mare Piceno») νεοαγορασθέν, 16.258 τον. γκρός, τού 1968, άνηκον είς τήν έταιριαν «Λέρος» (κ. Δημ. Μπινίκος).

3. «Διόνυσος» μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 38.090 τον. γκρός, άνηκον είς τήν έταιριαν «Διόνυσος» (κ. Ανδρ. Κύρτης).

4. «Όκεανία Φρήζερ» φορτηγόν (πρώην αγγλικόν «Alaunia») νεοαγορασθέν,

6.680 τον. γκρός, τού 1973, άνηκον είς τήν έταιριαν «Άμοργός» (κ. Δημ. Ρέστης).

5. «Σιάθος» δεξαμενόπλοιον (πρώην γαλλικόν «Pierre Paulain») νεοαγορασθέν, 48.058 τον. γκρός, τού 1967, άνηκον είς τήν έταιριαν «Σήπορτ» (κ. Κων. Βερναδάκης).

6. «Σεντορ» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανόν «Κένταυρος»), 51.628 τον. γκρός, τού 1969, άνηκον είς τήν έταιριαν «Αίτζιαν Σή» (κ. Δημ. Κατεβάνης).

7. «Ατια Κ.» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανόν «Ille de la Cite») νεοαγορασθέν, 105.013 τον. γκρός, τού 1972, άνηκον είς τήν έταιριαν «Νεφέλη» (κ. Αλέξ. Ράπτης).

Αι παραγγελίαι

Πέραν τής ήδη γνωσθείσης παραγγελίας τών κ.κ. Αφών Λυγνού είς τά ναυπηγεία Νίππον Κόκαν διά δύο μπάλκ κάρριερ τών 35.000 τον. d.w., έτερα δύο άδελφά σκάφη παρηγγέλθησαν προσφάτως, με παράδοσιν περί τά μέσα τού 1983.

Καθέλκυσις ειδικού τάνκερ

Εις τά ναυπηγεία τών κ.κ. Αφών Φιλίππου τού Περάματος, έγένετο τήν 25ην Ιουνίου ή καθέλκυσις τού χωρητικότητος 1.400 τον. δεξαμενοσλεπίου «Άγιος Νικόλαος», ειδικού διά τήν περισυλλογήν καταλόπων πετρελαιού (slaps). Τό σκάφος αύτό άνηκε είς τήν έταιριαν «Petro Petreliaoumetaforai Nautiklakή Ε.Π.Ε.», ή όποια είς τά πλοία τών προσπαθειών της διά τήν καλυτέραν έξυπηρέτησαν τού λιμένου Πειραιώς, τών ένταυθη άφικνουμένων δεξαμενοπλοιών και, γενικώτερον, διά τήν προστασίαν τού θαλασσίου περιβάλλοντος έχει ήδη ναυπηγήσει έτερα δύο παρόμοια σκάφη, μέ σχέδιο τού ναυπηγού κ. Δημ. Ζαρόνη.

Παραλαβαί νεοτεύκτων

Τήν 30ην Απριλίου παρεδόθη είς τόν δημόλον Νιάρχου τό 79.600 τον. d.w. (40.300 τον. γκρός) δεξαμενόπλοιον, δηπερ κατεσκευασθήσεις είς Αίσι άπό τά ναυπηγεία Ισικαβαζίμα Χαρίμα. Τό νεότευκτον σκάφος είναι έφωδισμένον με μηχανήν Σούλτζερ κατασκευής τών ναυπηγών, ισχύος 15.960 ιππων και άναπτυσσει ίππηρεσιακήν ταχύτητα 14,7 κόμβων. Σημαία Λιβερίας.

Έπωλήθη τό «Ολύμπια»

Τό 22.640 τον. γκρός ύπερωκεάνιον «Ολύμπια», τής «Γκρήκ Λάιν», τό όποιον ήτο παρωπλισμένον είς Πειραιάδι από τού 1974, ήγοράσθη ύπό Φινλανδών. Τό μεταφορικής ικανότητος 1.500 έπιβατών σκάφος θά μετασκευασθή διά νά πασαχοληθή είς τήν Γερμανικήν άγοράν κρουαζιερών.

Έγκαινια έπιβατηγού

Ένεκαινιάσθη τήν 24ην Ιουνίου τό νέον έπιβατηγόν - όχηματαγωγόν «Σαρωνικός» τής γραμμής τού 'Αργοσαρωνικού.

Άγοραπωλησίαι

Έγοράσθη τό δηζελοκίνητον γαλλικόν δεξαμενόπλοιον «Pierre Poulain» 48.058 τον. γκρός, 75.850 τον. d.w. τού 1968 παρά τής έταιριας «Χρόνος» τού Πειραιώς. Τιμή δολ. 2.800.000.

— Παρά τής έταιριας Τσάκος Σίππινγκ ήγοράσθη είς τά 1.8 έκατομ. δολαρίων τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Fair Field Archer» 37.348 τον. γκρός, 66.630 τον. d.w. τού 1964.

— Άντι ποσού 975.000 δολαρίων ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον ισπανικόν δεξαμενόπλοιον «Bahia Gaditana», 20.867 τον. γκρός, 35.494 τον. d.w. τού 1961.

— Τό δηζελοκίνητον μικτόν λιβεριανόν σκάφος «Mistral» 37.431 τον. γκρός, 70.341 τον. d.w. τού 1965 ήγοράσθη γύρω τών 2.6 έκατομ. δολαρίων βάσις ώς έστι και δου πεύρισκετα.

— Ήγοράσθη άπό τούς 'Αδελφούς Κομνηνού μέ διμεσον παραλαβήν είς βόρ. Γαλλίαν, γύρω τών 3.5 έκατομ. δολαρίων, τό άτυκινητον λιβεριανόν «Ille de la Cite», 105.013 τον. γκρός, 232.979 τον. d.w. μέ Inert Gas System, ναυπηγήσεως 1972. Τό σκάφος παραλαμβανόμενον θά μετονομασθή «Ατια Κ.». Σημαία Ελληνική.

— Έπωλήθη είς νοτιοκορέάτας άγοραστάς γύρω τών δολ. 6.550.000, τό μπάλκ κάρριερ «Άγγελος Σεραφείμ» 10.625 τον. γκρός, 19.103 τον. d.w. τού 1969.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ίδρυθείς ύπό σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητών πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου
ἐπι κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος τού Έλληνικού έμπορικου στόλου.
Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων ἄνω τῶν 13.500.000.000
δολλαρίων.

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε είς τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή είς τούς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους των:

Thos. R. Miller & Son, International House, 26 Creechurh Lane, London EC3A 5BA.

Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ «ASTICAN» ΤΩΝ ΚΑΝΑΡΙΩΝ

— Ήγοράσθη γύρω τών 3.5 έκατομ. δολαρίων βάσις ώς έστι, (εύρισκεται παροπλισμένον εις Ίτεαν άπό του Όκτωβριου 1979) τό άτμοκίνητον λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Sagitta», 109.650 τον. γκρός, 235.630 τον. d.w. τού 1961.

— Τό δηζελοκίνητον ιταλικόν δεξαμενόπλοιον «Paraggi» 126.140 τον. γκρός, 253.229 τον. d.w. τού 1972 ήγοράσθη γύρω τών 10.250.000 δολαρίων.

— Έπωλήθη εις άγοραστάς «Απωλήθης» γύρω τών δολ. 1.250.000 τό μπάλκ κάρριερ «Χίος Κάπταιν», 13.240 τον. γκρός, 21.546 τον. d.w. τού 1970.

— «Ελλήνες τού Λονδίνου ήγορασαν άντι συνολικού ποσού γύρω τών 2.8 έκατομ. δολαρίων τά δηζελοκίνητα αγγλικά δεξαμενόπλοια «Border Shepherd», 13.339 τον. γκρός, 20.832 τον. d.w. τού 1960 καί «British Laurel» 13.512 τον. γκρός 20.582 τον. d.w. τού 1965.

— Τό δηζελοκίνητον γαλικόν μεταλλοφόρον «Carolia» 10.085 τον. γκρός, 14.271 τον. d.w. τού 1963, ήγοράσθη γύρω τών 2.200.000 δολαρίων.

— «Ηγοράσθη έπισης τό ύπο σημαίαν Βενεζουέλας δηζελοκίνητον φορτηγόν «Amando Reveron» 2.245 τον. γκρός, 3.152 τον. d.w. τού 1963.

— Ήγοράσθη άντι μή γνωσθείσης τιμῆς τό δηζελοκίνητον κουβετιανόν φορτηγόν «Al Jabirah» 10.355 τον. γκρός, 13.656 τον. d.w. τού 1968.

— Έπωλήθη εις κορεάτας άγοραστάς εις τά 6,7 έκατομ. δολαρίων, τό μπάλκ κάρριερ «Εσπεράντζα» 10.194 τον. γκρός, 16.999 τον. d.w. τού 1972.

— Άντι ποσού γύρω τών 9,5 έκατομ. δολαρίων ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον νορβηγικόν τουηντέκερ «Timafjord», 7.565 τον. γκρός, 9.412 τον. d.w. τού 1976.

— Ήγοράσθη, παρελήφθη καί μετωνομάσθη «Στάρ Σίπ» τό δηζελοκίνητον παναμαϊκόν φορτηγόν «Taipoosek» 4.357 τον. γκρός, 6.193 τον. d.w. τού 1962. «Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Τό δηζελοκίνητον παναμαϊκόν φορτηγόν «Απόλλο Φίρστ» 5.872 τον. γκρός, 9.303 τον. d.w. τού 1969 ήγοράσθη καί παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Διαμάντ Απόλλο». Παρέμεινεν ύπό τήν παναμαϊκήν.

— Ήγοράσθη καί παρελήφθη τό δηζελοκίνητον άργεντινόν μπάλκ κάρριερ «Puerto Roca» 19.974 τον. γκρός, τού 1962. Μετωνομάσθη «Φλάγκ Γουιλιάμς» καί υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Τό δηζελοκίνητον παναμαϊκόν φορτη-



Στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς δόθηκε προσφάτως δεξίωση άπό τά Ναυπηγεία ASTILLEROS CANARIOS SA (ASTICAN) τού Las Palmas καί τούς άντιπροσώπους τους στήν Έλλάδα IRMANIA TRADING AND SHIPPING INC, πού είναι θυγατρική έτωρια τής ARMADA MARINE S.A. Παρέστησαν παράγοντες τού διπλωματικού, ναυτιλιακού, τραπεζικού καί δημοσιογραφικού κόσμου.

Κατά τήν διάρκεια τής δεξίωσης προβλήθηκε τανία καί έπιδειχθηκε ή στρατηγική καί νευραλγική θέση τών Ναυπηγείων καί οι δυνατότητές τους γιά δεξαμενισμό, έπισκευές καί μετατροπές πλοιον μέχρι 30.000 τον. D.W., μέ τα πλέον σύγχρονα τεχνικά μέσα (SYNCROLIFT άνυψωστικής ίκανότητος 10.000 τον. καθαρού βάρους).

Στη φωτογραφία διακρίνονται άπό άριστερά οι κ.κ. Enrique Perez del Campo, Juan Lemes Moreu, Τεχνικός Διευθυντής καί Οικονομικός Διευθυντής τής ASTICAN, Αρης Σ. Μανιάς, Πρόεδρος τής IRMANIA, Celestino Montenegro, Διευθυντής τού Έμπορικού Τμήματος τής ASTICAN καί Δημήτρης Χατζής, Διευθύνων Σύμβουλος τής IRMANIA.

γόν «Sanshin Pioneer» 5.977 τον. γκρός, 8.948 τον. d.w. τού 1960 ήγοράσθη καί παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Γιούρκο Ναυτίλους». «Υψωσε τήν έλληνικήν σημαίαν.

— Έπωλήθη εις μεξικανικά συμφέροντα τό φορτηγόν «Miví Lámp» 1.590 τον. γκρός, τού 1970 καί παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Del Chap».

— Ήγοράσθη καί παρελήφθη τό παναμαϊ-

κόν φορτηγόν «Cactus» 7.718 τον. γκρός, 11.607 τον. d.w. τού 1967. Μετωνομάσθη «Λέξινγκτον». Παρέμεινεν ύπό τήν παναμαϊκήν.

— Τό άτμοκίνητον λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Venoil» 152.327 τον. γκρός, 330.954 τον. d.w. τού 1973 ήγοράσθη καί παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Resolute». Παρέμεινεν ύπό τήν λιβεριανήν.

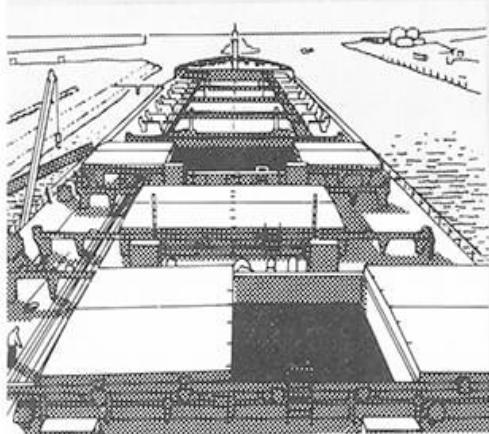
— «Η πώλησις τού φορτηγού «Αριάδνη»

MacGregor hatch covers

Over 17,000 ships are fitted with MacGregor Lo-Lo access.

A cover for every opening: side rolling, hydraulic folding, telescopic, single pull, flush sliding, piggyback, direct pull, pontoon and foldtite.

MacGREGOR
transfer and access equipment



9.962 τον. γκρός, τοῦ 1964 ήτις ένεγράφη εἰς τό προηγούμενον τεύχος μας, ήτο λανθασμένη ώς μᾶς ἐπληροφόρησαν οἱ ιδιοκτήται τοῦ σκάφους. Τό σκάφος παραμένει ύπο τούς ιδίους πλοιοκτήτας.

Παραλαβαί καὶ Παραδόσεις

Παρεδόθη εἰς τούς ἀγοραστάς του, τό πωληθέν μεταξύ Ἐλλήνων φορτηγών «Lindos» 11.034 τον. γκρός, τοῦ 1962. Μετωνομάσθη «Στυλιανός Σ.».

— Παρελήφθη τό ἀγορασθέν γαλλικόν δεξαμενόπλοιον «Limousin», 81.106 τον. γκρός, τοῦ 1076. Μετωνομάσθη «Μαργκώ». «Ψύωσε τήν κυανόλευκον.

— Τό ἀγορασθέν λιβεριανόν φορτηγόν «Bodena» 9.953 τον. γκρός, τοῦ 1972 παρελήφθη καὶ ψύωσε τήν κυπριακήν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Ντάρτη».

— Εἰς «Κέιπ Σαπίριορ» μετωνομάσθη τό παραληφθέν λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Telfair Challenger» 8.896 τον. γκρός, τοῦ 1974 καὶ ψύωσε τήν κυανόλευκον.

— Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Νότος» καὶ ψύωσε τήν κυανόλευκον τό ἀγορασθέν ιαπωνικόν δεξαμενόπλοιον «Biyo Maru», 49.055 τον. γκρός, τοῦ 1964.

— Παρελήφθη ἐπίσης τό ἀγορασθέν λιβεριανόν φορτηγόν «Gold Star» 5.836 τον. γκρός, τοῦ 1965. Μετωνομάσθη «Γκολέμι». Σημαία 'Ελληνική.

— Μετωνομάσθη «Ρολλόν» καὶ ψύωσε τήν κυανόλευκον τό ἀγορασθέν ὀλλανδικόν μπάλκ κάρριερ «Zwijndrecht» 38.611 τον. γκρός, τοῦ 1973.

— Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Κονστελέϊ-σον 'Εντερπράΐζ» καὶ ψύωσε τήν κυανόλευκον τό ἀγορασθέν ὄγγιλικόν φορτηγόν «Menzario Ionia», 5.539 τον. γκρός, τοῦ 1977.

— Παρεδόθη τό πωληθέν μεταξύ Ἐλλήνων μπάλκ κάρριερ «Κυριακούλα» 13.092 τον. γκρός τοῦ 1963 καὶ μετωνομάσθη «Αντονία».

— Παρεδόθη ἐπίσης τό πωληθέν μεταξύ

Ἐλλήνων δεξαμενόπλοιον «Ανατολή» 12.392 τον. γκρός, τοῦ 1962 καὶ μετωνομάσθη «Νυάλα».

— Εἰς «Πατρίτσια Τ.» μετωνομάσθη τό πωληθέν μεταξύ Ἐλλήνων φορτηγών «Πολυξένη Γ.» 8.549 τον. γκρός, τοῦ 1957.

— Τό πωληθέν μεταξύ Ἐλλήνων μπάλκ κάρριερ «Αννα» 14.840 τον. γκρός, τοῦ 1960 παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Ιντερσπίριτ»

— Μετωνομάσθη «Μανώλης Μ.» τό πωληθέν μεταξύ Ἐλλήνων λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Σαΐνη Νίκολας» 47.493 τον. γκρός, τοῦ 1964. «Ψύωσε τήν κυανόλευκον.

Μετονομασία

Μετωνομάσθη «Ότο Κουριέρ» τό φορτηγόν «Ότο Γκάλφ» 1.339 τον. γκρός, τοῦ 1972.

— Τό φορτηγόν «Ανδρεία» 2.999 τον. γκρός, τοῦ 1966 μετωνομάσθη «Βάσω».

— Εἰς «Ετερναλ Πίτς» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Μάιτι» 9.384 τον. γκρός, τοῦ 1963.

Αἱ διαλύσεις

Τό φορτηγόν «Κέα» 2.683 τον. γκρός, τοῦ 1955 ἐπωλήθη διαλυτάς «Απω 'Ανατολής».

— «Επωλήθη πρός διάλυσιν τό κυπριακόν φορτηγόν «Λάζ» 1.544 τον. γκρός, τοῦ 1951.

— «Αντί ποσοῦ δολ. 134 κατά τον. ἐλ. ἐκπομπαῖς, ἐπωλήθη εἰς νοτιοκορεάτας διαλυτάς τό λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Ολύμπικ 'Ακκορντ», 98.726 τον. γκρός, τοῦ 1970.

Τά συμβεβλημένα

Κατά τόν παρελθόντα Μάιον ύπεγράφησαν εἰς τό NAT συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας ὑπό ξένας σημαίας:

— «Αρκτικ 'Οσεαν», κυπριακόν, 17.298 τον. γκρός, ἀπό 13.5.81, ἐκπρόσωπος κ. Νικ. Βαφάς.

— «Λέξινγκτον», παναμαϊκόν, 7.718 τον. γκρός, ἀπό 20.11.80, ἐκπρόσωπος κ. Δημ.

Χαλκιάς.

— «Άγγελική IV», κυπριακόν, 500 τον. γκρός, ἀπό 1.5.81, ἐκπρόσωπος κ. Κων. Καββαδᾶς.

— «Διαμάντ 'Απόλλο», παναμαϊκόν, 5.872 τον. γκρός, ἀπό 23.2.81, ἐκπρόσωπος κ. Αριστ. Τζάνες.

— «Ρεζολιούτη», λιβεριανόν 152.327 τον. γκρός, ἀπό 2.2.81, ἐκπρόσωπος κ. Ιωάν. Ζαννάρας.

— «Ντάρτη», κυπριακόν, 9.953 τον. γκρός, ἀπό 5.1.81, ἐκπρόσωπος κ. Μιλτ. Δάλλας.

— «Ἐλ Τζάμπο», ὑπό σημαίαν Μάλτας, 5.260 τον. γκρός, ἀπό 11.2.81, ἐκπρόσωπος κ. Δημ. Μπαρμπούτης.

— «Υπαπαντή», λιβεριανόν, 45.968 τον. γκρός, ἀπό 28.3.81, ἐκπρόσωπος κ. Αναστ. Καραβίας.

Καθέλκυσις μπάλκ κάρριερ εἰς τά Ναυπηγεία 'Ελευσίνος

Τήν 18ην Ιουνίου 1981, καθειλκύσθη εἰς τά Ναυπηγεία 'Ελευσίνος τό μπάλκ κάρριερ «Salmonpool».

Η παραγγελία τοῦ σκάφους τῶν 43.800 τον. d.w. ἔδοθη εἰς τά Ναυπηγεία 'Ελευσίνος ἀπό τήν 'Εταιρίαν ROPNER SHIPPING CO. LTD. Η ἑταίρια αὐτή, ἐξ ὀλοκλήρου βρετανικῶν συμφερόντων, ἀπαριθμεῖ ιστορίαν πλέον τῶν 100 ἑτῶν, καὶ είναι γνωστή διά τό μέγεθος, τήν ἐμπειρίαν καὶ τά γερά της θεμέλια παγκοσμίως, πέρα ἀπό τούς ναυτιλιακούς κύκλους τής Μεγάλης Βρετανίας.

Τήν παραγγελίαν ἐπέτυχαν τά Ναυπηγεία 'Ελευσίνος», παρά τόν σκληρὸν διεθνή ἀνταγωνισμόν, χάρις, ἀφ' ἐνός μέν εἰς τά κυβερνητικά μέτρα καὶ δρους χρηματοδοτήσε-

UNIVERSE SEA MARINE INC.

BUNKERS BROKERS - CONSULTANTS WORLDWIDE SERVICE

ALSO

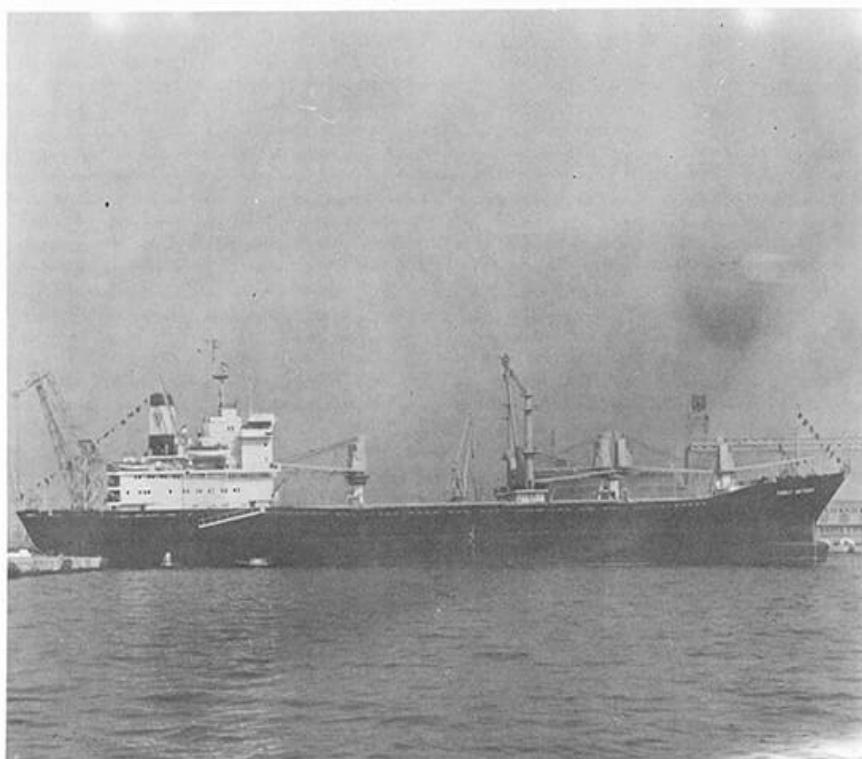
AGENTS IN GREECE FOR ORIENTAL COMMERCIAL ESTABLISHMENT OF JEDDAH (O.C.E)
BUNKERS SUPPLIERS AT ALL MAIN
SAUDI - ARABIAN PORTS

Piraeus Office: Filinos 107 - 109

Phones: 4531.583, 4531.478, 4531.479

Telexes: 3602, 3115 UNIV, GREECE

ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΟΛΛΑΠΛΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ



ως, άφ' έτερου δέ εις τήν προδιαγραφήν έχαιρετο ποιότητος μηχανημάτων και ύλικών έν συγκρίσει με έκεινα τής "Απω Ανατολής", και εις τήν άριστον ποιότητα έργασίας πού προσφέρουν.

Τό δίλικόν μήκος τού πλοίου φθάνει τά 205 μέτρα, τό μεγιστον πλάτος 27 μέτρα, τό βύθισμα 11,76 μέτρα και ή ύπηρεσιακή του ταχύτητα τά 15,8 μίλια άνα ώραν.

"Η κατασκευή τού πλοίου γίνεται σύμφωνα με τούς Κανονισμούς τού 'Αγγλικού Νηογνώμονος και τού 'Αγγλικού Department of Trade, οι όποιοι έχουν άναλαβει και τήν έπι-βλεψιν τής έφαρμογής τών Κανονισμών. Εφαρμόζονται έπισης οι τελευταίοι κανονισμοί IMCO και SOLAS διά τήν άποφυγήν "ρυπάνσεως θαλάσσης" και τήν άσφαλειαν ζωῆς έν θαλάσση. Οι χώροι ένδιαιτήσεως τού πληρώματος έχουν ιδιαίτερα προσεχθή και έχουν σχεδιασθή και κατασκευασθή σύμφωνα με τίς πιό σύγχρονες άντιληψεις και άνεσεις.

Τά «Ναυπηγεία Έλευσίνος» έχουν ναυπηγήσει εις τό παρελθόν δύλα δύο σκάφη τού τύπου αύτού και τής ίδιας χωρητικότητος.

Μαζί μέ τά 200 πλοία πού έπισκευάζουν έτησιως, τά Ναυπηγεία Έλευσίνος είναι μιά από τάς σημαντικωτέρας βιομηχανικά μονάδας τής χώρας μας πού άπασχολει ύπερδισχιλίους έργαζομένους και προσφέρει εις τήν έθνικήν οίκονομιαν πολλάς δεκάδας έκατον δολλαρίων έτησίως.

"Η παράδοσις τού πλοίου είς τούς πλοιοκτήτας του θά γίνη εις τό τέλος τού έτους.

Τά βραβεία Καββαδία

Κατά τήν διάρκειαν ειδικής τελετής, πού έγινε τήν 29η Μαΐου στήν αίθουσα Τελετών τού Y.E.N. δ Γενικός Γραμματεύς τού Y.E.N. κ. I. Βασιλειάδης απένειμε τά βραβεία και τούς έπαινους τού λογοτεχνικού διαγωνισμού «ΝΙΚΟΣ ΚΑΒΒΑΔΙΑΣ». Ό θεσμός αύτός, δ όποιος φέρει τό δνομα τού άποβιώσαντος ποιητού Νίκου Καββαδία σκοπό έχει τήν κάθε χρόνο άπονομή βραβείων στούς διακρινομένους στόν πεζό ή ποιητικό λόγο ναυτικούς.

Παρελήφθη και κατέπλευσε προσφάτως εις Πειραιά τό άνωτέρω εικονιζόμενον πολλαπλής χρήσεως φορτηγόν «Φάμιλλυ "Αντωνυ», τό πρώτον μιᾶς σειράς τεσσάρων σκαφών λίαν ύψηλών προδιαγραφών πού παρηγέλθησαν εις τά Ρωσικά ναυπηγεία τής Χερσώνος, μέσω τού γραφείου τού κ. B. Βλαχούλη, άνα δύο διά λογαριασμόν τών έταριών «Φάμιλλυ Σίπιγκ» και «Αθήνιαν Τάνκερς». Τό 15.735 τον. d.w. σκάφος είναι πλήρως αύτοματοποιημένον και ένισχυμένον διά τήν μεταφοράν βαρέων φορτίων. Διαθέτει 7 γερανούς τών 12 τον. και ένα φορτωτήρα τών 63 τον. Δύναται νά μεταφέρη 382 κοντέινερς εις τό κυρίως κατάστρωμα και έντός τών κυτών. Εφωδιασμένον μέ μηχανήν B & W ισχύος 11.600 ίππων, άναπτύσσει ύπηρεσιακήν ταχύτητα 17,5 κόμβων. Φέρει τήν άνωτάτην κλάσιν τού Βρεταννικού Νηογνώμονος. Εις τόν Πειραιά παρακτορεύεται ύπό τού γραφείου «Τρανσμάρ» (κ. Γεωρ. Καβούκας).

ΠΡΟΣΚΛΗΣΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ «ANSA — ΣΑΧΙΝΗΣ»



ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΤΟΥ ΚΑΤΑΠΛΟΥ ΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Σᾶς προσκαλοῦμε γιά ξανά ποτό στά ίστιοπλοϊκά μας «ANSA 42». Έπειδή οί δάσκαλοι τής θάλασσας τά έχαρακτήρισαν σάν τά κότερα τού 1981, θέλουμε και τή δική σας υπεύθυνη γνώμη.

Τηλεφωνήστε: 4512253 - 4128390
Κυρίαν Ντέμη Σούχλα, Κύριον Κώστα Ποδιᾶ, γιά πρόσκλησι

ANSA YACHTING — ΣΑΧΙΝΗΣ

ΑΛΚΙΒΙΑΔΟΥ 158 ΠΕΙΡΑΙΑ — TELEX: 21-2307 ANSA GR
(ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ) — ΔΑΝΕΙΟΔΟΤΗΣΕΙΣ

Τά βραβεία απονεμήθησαν στους:

1ο Βραβείο στον Νίκο Παλμό, Πλοιάρχο Ε.Ν., γιά το πεζογράφημά του «Η Γιοκοχάμα έπεφτε μακρυά».

2ο Βραβείο στόν 'Αρετόφιλο Πουλιάση γιά την άτιτλοφόρητη ποιητική του συλλογή.

3ο Βραβείο στόν Τάσο Μαρκόπουλο, Πλοιάρχο Ε.Ν. γιά το πεζογράφημά του με τόν τίτλο «Δόκιμος Πλοίαρχος».

'Επίσης απονεμήθησαν έπαινοι καί στά κάλούσθα έργα:

1. «Πρόσωπος 'Ολοταχώς» τοῦ πλοιάρχου Ε.Ν. Δημήτρη Λώλου.

2. «Θαλασσινοί καημοί» ποιητική συλλογή τοῦ 'Ανθρόχου Ε.Ν. Βασίλη Μιχόπουλου.

3. Ποιητική συλλογή άτιτλοφόρητη τοῦ 'Υποπλοιάρχου Ε.Ν. Μανώλη Μαρσέλου.

4. «Πορεία διάφοροι» ποιητική συλλογή 'Υποπλοιάρχου Ε.Ν. Κων/νου Πούλια.

5. Ποιήματα, θαλαμηπόλου Ε.Ν. Νίκου Νίτη.

Τό πρώτο, δεύτερο καί τρίτο βραβείο συνδεύονταν άπο τάντιστοιχη χρηματικά ποσά τών 100.000, 50.000 καί 30.000 δραχμών, τά δυοις άθλοθετούνται άπο τήν "Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών, τήν Πανελλήνιο Ναυτική Όμοσποδία καί τήν "Ενωση 'Εφοπλιστών 'Επιβατήγον Πλοίων.

'Επίσης απονεμήθησαν καί 18 ναυτικά μετάλλια Α' καί Β' τάξεως γιά περιπτώσεις διασώσεως κινδυνεύοντων άνθρωπων στήν θάλασσα, (ήτοι 7 ναυτικά μετάλλια σε ναυτικούς τού Ε.Ν., 3 σε πολίτες, 7 σε 'Αξιωματικούς τού Λ.Σ. καί Λιμενοφύλακες καί 1 σε άξιωματικό τού Π.Ν.).

Συγχαρητήρια

Ο καλός συνεργάτης μας κ. Νίκος Πάλμος έτιμη ή όπο τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας κατά τόν λογοτεχνικόν διαγωνισμόν Νίκου Καββαδία μέ τό πρώτον βραβείον. Συγχαρούμενος.

Πληροφοριακόν δελτίον

Σέ μια πυκνή προσέλευση τά Μέλη τῆς 'Ελληνικῆς Επιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας Λονδίνου, έδεξιώθησαν τήν περασμένη Τετάρτη 24η Ιουνίου 1981, στό Queen's Room τοῦ Baltic Exchange, τόν Κον 'Αντώνιον I. Χανδρήν, έπιτιμον Πρόεδρον τῆς Ε.Ε.Ε. γιά νά τόν τιμήσουν καί τόν εύχαριστήσουν γιά τίς πολλαπλές ύπηρεσίες πού προσέφερε στόν 'Ελληνικό 'Εφοπλισμό ώς Πρόεδρος τής 'Ενώσεως στά τελευταία έπτα χρόνια.

Ο κ. Ιω. Α. Χατζηπατέρας, Πρόεδρος τοῦ Committee, εύχαριστησε τόν τιμώμενον γιά τό σπουδαίο έργο πού έπετέλεσε καί τίς δραστηριότετές του στό έσωτερικό καί σε διεθνή κλίμακα, πού θά μείνουν, είτε στήν ιστορία καί τού παρέδωσε σάν ένθυμο τής ήμέρας, έπιτραπέζιον ωρολόγιον έκα μαρμάρου, παλαιάς τέχνης.

Ο κ. Α.Ι. Χανδρής, άπαντών γιά νά εύχαριστησή, άνεφέρθη καί σέ φλέγοντα ναυτιλιακά ζητήματα πού έκινησαν τό ένδιαφέρον τών παρισταμένων, οι όποιοι έκαλυψαν τό τέλος τού λόγου του με παρατετάμενα χειροκροτήματα.

Δανοί έφοπλισταί με έκπροσώπους Ε.Ε.Ε.

Τήν 18ην Ιουνίου έ.ξ. πραγματοποιήθηκε συνάντηση έκπροσώπων τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών με έπικεφαλής τόν Πρόεδρον κ. 'Αριστομένη ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΝ καί τόν 'Αντιπρόεδρον κ. Εύστ. ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΝ καθώς καί μελών τής 'Ενώσεως μετά άντιπροσωπείας Δανών 'Εφοπλιστών άποτελουμένης έκ τών Mr. J.D. LAURITZEN — Πρόεδρον τών Δανών 'Εφοπλιστών, Mr. Chr. LUND — Διευθυντήν τής 'Εταιρείας A.P. MOLLER, καί Mr. K. PONTOPPIDAN — 'Υποδιευθυντήν τής 'Ενώσεως τών Δανών 'Εφοπλιστών.

Κατά τήν έν λόγω συνάντησιν πού πραγματοποιήθηκε στά γραφεία τής Ε.Ε.Ε. στόν Πειραιά έγινε συζήτηση καί άνταλλαγή άποψεων έπι διεθνών θεμάτων (EOK, UNCTAD, INTERCARGO, CENSA κ.λ.π.) καί άμοιβαία ένημέρωση έπι θεμάτων έθνικής ναυτιλιακής πολιτικής 'Ελλάδος — Δανίας.

Η συνάντησις ήτοι έποικοδομητική καί συνεφωνήθη άπωσ έλληνική έφοπλιστική άντιπροσωπεία έπισκεψθη έντός τού έτους τού Δανούς διά τήν συνέχιστιν τής ήνωτέρω συζήτησεως.

Η Θαλασσία 'Υπηρεσία τών Ναυτικών

Τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας γνωστοποιεί διτι κατά τήν έξεταστην περίοδον 'Ιουλίου 1981 Πλοιάρχων Γ' Τάξεως Ε.Ν. δύνανται νά λάβουν μέρος κάτοχοι άπολυτηρίου Ναυτικού Γυμνασίου ή Γυμνασίου ή Ισοτίμου Σχολής, οι όποιοι άπέκτησαν μέρος ή άλογληρη τήν άπετουμένη θαλασσία ύπηρεσία πρό τής άποκτησεως τού άπολυτηρίου άλλα άπωσδήποτε μετά τήν παρακολούθηση τών μαθημάτων τής Ε' Τάξεως έξαταξίου Γυμνασίου ή Ισοτίμου Σχολής.

Έπιτυχής συνεργασία

Τόν έπόμενον μήνα συμπληρώνοντα 30 έτη συνεχούς συνεργασίας τών Γενικών 'Ασφαλιστικών 'Επιχειρήσεων N. Κανελλόπουλος - X. Αδαμαντιάδης Α.Ε. με τόν διεθνώς γνωστόν άσφαλιστικόν όργανισμόν AMERICAN INTERNATIONAL GROUP INC.

Η ΝΑΥΣΙ έκπροσωπεί Όλλανδικόν οίκον

Η γνωστή έπισκευαστική έπιχειρησης ΝΑΥΣΙ άνέλαβε τήν άντιπροσώπευσιν έν 'Ελλάδι ού γνωστού άλλανδικού έπισκευαστικού οίκου ROYAL SCHELDE SCHELDEPOORT SHIPREPAIRERS HOLLAND καί έπι



MEDOV is known
for dependability in Italy



FOTIS G. POULIDES
Managing Director

"MEDOV"

Directors:

GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
GISEPPE GALASTRO

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.P.A.

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE 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

τή εύκαιρια αύτή έδόθη δεξίωσις εις τόν Ναυτικόν "Ομίλον κατά τήν διάρκειαν τής όποιας προεβλήθη κινηματογραφική ταινία διά τάς δυνατότητας καί τήν δραστηριότητα τού έν λόγω οίκου.

Εἰς τήν Μέσην 'Ανατολήν

Ο Οίκος Κωνστ. Δ. Καζαμπέλη μέ κόστος 13,6 έκατον δολ., άνελαβε τήν άνεγερσιν ένος οικοδομήματος 19 όρόφων εις "Αμπου Ντάμπι.

Εἰς τό Μπυρώ «Βέριτας»

"Η έδω συνέλευσις τού Γραφείου «Βέριτας» έλαβε χώραν τήν δην Μαΐου ύπο τήν Προεδρίαν τού κ. Α. Αγγελικούση. Παρίσταντο κατ' αὐτήν οι κ.κ. Λορέν, Πρόεδρος τής Εταιρίας καί Μπρουλέζ Διευθυντής, έπι τῶν ύποθέσεων τῶν πλοίων.

"Ο κ. Κερμαϊντίκ, έκπρωτος διά τήν 'Ελλάδα τού Νηογνώμονος, ύπηρξεν ο εισηγητής.

"Ο κ. Λορέν άνεκαίνωσεν:

Πληροφορίας ἐπί τῶν τροποποιήσεων τῶν κανονισμῶν διά τήν κατασκευήν καί ταξινόμησιν τῶν πλοίων καί τήν Γενικήν πολιτικήν τού «Βέριτας» έναντι τῶν προφυλακτικῶν κατά τής διαβρώσεως.

"Ο κ. Μπρουλέζ συνεζήτησε δύο θέματα: Τά τῆς έκπλύσεως τῶν τάνκερς καί τῆς έπανόδου εις τά αναλίσκοντα γαιάνθρακα πλοία.

40.000 δρχ. τά ξεοδα κηδείας συνταξιούχων

Μέ απόφαση τού Δ.Σ. τού NAT τά ξεοδα κηδείας τῶν θνησκόντων συνταξιούχων τού NAT ούξανονται ἀπό 25.000 εις 40.000 δρχ. μέ κατώταν δριον τρεις συντάξεις τού κατωτάου δρίου (ή σύναψις τού κατωτάου δρίου άνερχεται στήμερον εις 9.586 δραχμάς). Τά ξεοδα κηδείας τῶν συνταξιούχων είχον καθορισθεί εις 25.000 δρχ. μέ Διάταγμα τόν Αύγουστον τού 1979, δε τή κατωτάη σύνταξης άνηρχετο εις 6.362 δρχ. Ή απόφασις θά τεθή εις ισχύ μέ Διάταγμα πού θά πρωθηση τό 'Υπουργείον.

Τό «Ιόνιαν Κομμάντερ

Τό έλληνικόν πετρελαιοφόρον «Ιόνιαν Κομμάντερ», καταρρετείται εις "Αρεού τής 'Αλγερίας, έν δψει άνακρίσεων διά τήν σύγ-

κουσίν του μέ τό άλγερινόν ύγραεριοφόρον «Λαρμπί Μπέν Μ'Χιντί» πού συνέβη ξέωθι τών άκτων τού ώς δάνω λιμένος τήν 19ην Ιουνίου.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΜΑΤΘΑΙΟΥ ΔΗΜ. ΛΩ

ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ ΚΑΙ
ΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ
ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Τό άνωτέρω έργον έκδοθέν εις τήν 'Ελβετίαν εις τήν γαλλικήν, άποτελεί τήν διδακτορικήν μελέτην εις τό Πανεπιστήμιον τής Λωζάνης, τού κ. Ματθαίου Λώ, υιού τού γνωστού έφοπλιστού κ. Δημητρίου Λώ.

"Η μελέτη διαιρείται εις τρία μέρη: Εις τό πρώτον γίνεται μία ιστορική άναδρομή εις τήν πορείαν τού έλληνικού ναυτιλίας κατά τά στάδια τής άρχαίας 'Ελλάδος, τού Βυζαντίου, τής θωμανικής κατοχής καί τής συγχρόνου έποχής.

Εις τό δεύτερον μέρος έξετάζεται ή σημερινή θέσις τής έλληνικής ναυτιλίας εις τόν τομέα τῶν χύδων φορτίων, έρευνομένης ειδικώτερον τής ζητήσεως καί προσφορᾶς χωρητικότητος, τής ναυλαγορᾶς καί τῶν κυρίων χαρακτηριστικῶν τού έλληνικού έμπορικού στόλου.

Εις τό τρίτον τέλος μέρος έξετάζεται ή δομή καί ή όγρανωσις τού έλληνικού έφοπλισμού, μέ τόν κοσμοπολιτικόν χαρακτήρα, τούς παραδοσιακούς καί τούς νεωτέρους έφοπλιστάς, τό ναυτεργατικόν πρόβλημα τής συγχρόνου ναυτιλίας καί ή συμβολή της εις τήν έθνικήν οίκονομίαν τής χώρας. 'Εν συμπεράσματι διαπιστούται ή θέσις τής έλληνικής ναυτιλίας εις τήν εύρωπαικήν κοινότητα καί τονίζεται η άναγκη συνεργασίας τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων πρός άντιμετωπίσιν τῶν προβλημάτων καί διατήρησην τής έλληνικής ναυτιλιακής ισχύος.

"Η μελέτη τού κ. Ματθαίου Λώ, προϊόν μακράς καί έπιμοχθου έπιστημονικής έργασίας, άποτελεί έργον ίδιαιτέρως άξιεπαινον, διότι έπιτυγχάνει νά δώση πρώτον μέν μίαν συνοπτικήν άλλ' άκριβή ιεκόνα τής μεγαλεώδους ναυτιλιακής πορείας τού έθνους καί δεύτερον νά έμφανιση στήν εις έμψυχον καί άψυχον ύλικον συγκρότησιν τής έλληνικής ναυτιλίας μετά τῶν χαρακτηριστικῶν

της, τῶν τάσεών της καί τῶν προβλημάτων της.

Τοιουτοτρόπως, εις έποχήν άκριβώς καθ' ήν ή έλληνική ναυτιλία, εισερχομένη εις τούς κόλπους τής Εύρωπαικής Κοινότητος, άποτελεῖ τό μέγα έρωτηματικόν διά πολλούς έταίρους μας τής EOK, ή μελέτη τού κ. Λώ συμβάλλη ούσιωδῶς εις τήν κατανόσιν τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων. 'Εκφράζομεν δέ τήν εύχήν δπως ίδη συντόμως τό φῶς καί εις έλληνικήν μετάφρασιν διά νά καταστή κτήμα εύρυτέρων κύκλων τού ναυτιλιακού μας κόσμου.

E.A.

ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Λ.Σ. κ. Γ.Ε.ΣΠΑΡΤΙΩΤΗ

«Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
ΕΙΣ ΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ.»

Συμπληρωμένη μέ τήν Συνθήκην 'Ιδρυσεως τής E.O.K. καί τό Παράγωγον Δίκαιον Τομέως Ναυτιλίας, έκυκλοφόρησεν ή, ύπο τόν έν έπικεφαλίδι τίτλον, δευτέρα έκδοσις τού Πλοιαρχού Λ.Σ. κ. Γεωρ. Σπαρτιώτη. Μέ πλουσίαν βιβλιογραφίαν καί παράθεσιν πολυτίμων στατιστικῶν στοιχείων, ό συγγραφεύς δίδει μία πλήρη εικόνα τῶν έπιπτώσεων που δύνανται νά προκύψουν διά τήν ναυτιλίαν μας άπο τήν ένταξιν τής χώρας μας εις τήν EOK.

Τά «Ναυτικά Χρονικά», τά όποια είχον τήν εύχαριστην νά δημοσιεύσουν, εις τό παρελθόν, τήν μελέτην τού κ. Σπαρτιώτη εις συνεχείας, συγχαίρουν τόν συγγραφέα διά τήν έξαρτετον προσπάθειάν του.

ΟΛΓΑΣ ΓΚΟΥΖΟΥΛΗ

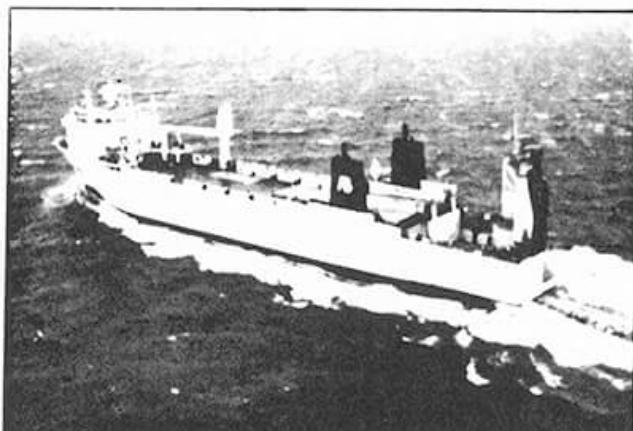
«ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ»

Τό Τμήμα ναυτιλιακῶν έρευνών τού 'Ινστιτούτου Οίκονομικῶν καί Βιομηχανικῶν 'Ερευνών, συνεχίζον τήν προσφοράν του εις τήν έξέτασιν τῶν προβλημάτων τής έλληνικής ναυτιλίας, έκυκλοφόρησεν εις τόμον 220 σελίδων τήν ένδιαφέρουσαν μελέτην τής δίδος Όλγας Δ. Γκουζούλη περί τής ναυτικής έκπαιδευσεως.

Τό θέμα, έκ τῶν σπουδαιοτέρων τής συγχρόνου ναυτιλιακής πραγματικότητος, μολονότι έχει άπασχολήσει εύρυτατα τάς στήλας τού ναυτιλιακού τύπου, δέν είχε τύχει μέχρι σήμερον δλοκληρωμένης θεωρητικής

BROSTRÖMS

*Always at
your service*



B R O S T R Ö M S

TELEGRAMS: "BROLIN"

GOTHENBURG

EXPRESS CONTAINER RO-RO SERVICE

MEDITERRANEAN / ENGLAND / SCANDINAVIA

and vice versa

BROSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel.: 4521 111

Telex: 21 2558

21 2559

έρευνης. Την έρευναν ταύτην διεξήγαγεν έπιτυχώς ή συγγραφεύς τού έν λόγω έργου, τό όποιον διαιρείται εις 2 κύρια μέρη. Εις τό πρώτον έπιχειρείται εις 5 έπι μέρους κεφάλαια, ή συγκριτική παρουσίασις τών ναυτεκπαιδευτικών συστημάτων εις τήν 'Ελλάδα και τάς κυρίας Εύρωπαϊκάς χώρας. Εις τά 4 κεφάλαια τού δευτέρου μέρους διερευνάται ο κλάδος τής ναυτικής έκπαιδευσεως έν 'Ελλάδι εις διούς αύτού τού τομείς (προπαίδευσις, έκπαιδευσις, μετακαπίδευσις) και διατυπώνται ώρισμέναι προτάσεις διά τήν βελτίωσιν τής άποδόσεως τού συστήματος. Σημειούμενον ιδιαιτέρω τήν χρησιμοποίησιν δειγματοληπτικής έρευνης, διά πρώτην ίσως φοράν εις τόν τομέα τής ναυτικής παιδείας.

Είναι γνωστόν και προκύπτει σαφώς έκ τής έν λόγω μελέτης, διτά τό παγκόσμιον πρόβλημα τής ναυτικής έκπαιδευσεως δχι μόνον στερείται σήμερον δριστικών ή παγίων λύσεων, άλλα άντιθέτως δέχεται καθημερινούς και ποικίλους πειραματισμούς έν δψει τών διαρκώς μεταβαλλομένων συνθηκών. Τό ίδιον άσφαλώς συμβαίνει και εις τήν ναυτικής χώρων μας, δηνού αι έφαρμοζόμεναι έναλλακτικά λύσεις άντικατοπτρίζουν άκριβώς τήν προσπάθειαν παρακολούθησεως τής συνεχούς άλλαγής τών δρων. Από τής άποψεως αύτης ή έλαστικότης και μετριοπάθεια τών περι άναδιαρθρώσεων προτάσεων

τής συγγραφέως κείναι έντος τής ναυτιλιακής πραγματικότητος.

Παρά τάς έπιφυλάξεις έφ' ώρισμένων σημείων τῆς μελέτης και παρά τήν — λόγω τού χρόνου έκδόσεως — έλλειψιν έρευνης και κριτικής τών τελευταίων μεταβολών εις τάς ναυτικάς σχολάς, παραμένει ώριας βασική άξια τού έργου ή άκριβής άπεικονίσιας τού ναυτεκπαιδευτικού συστήματος, ή άφομοιώσις τού όμοιογουμένων δυσχερούς και ίδιοτύπου ναυτεκπαιδευτικού προβλήματος και ή γενικώτερα σημασία τής ύπευθύνου συνθετικής έργασίας.

Ξ.Α.
Τήν έτησίαν έκδοσιν έκυκλοφόρησεν ό γνωστός ναυτικός Οίκος τής Μασσαλίας «Μπάρρυ Ρολιάνο Σάλλες»

'Αξιοσημείωτον: Είς τήν πρώτην σελίδα τής έκδοσεως αύτης, εις τό κύριον δρόμον, άπευθύνει θερμόν χαιρετισμόν πρός τήν εισερχομένην εις τήν Κοινότητα τών Εύρωπαικών χωρών 'Ελλάδα, με τήν μεγάλην Ναυτιλίαν της.

'Αξίζει νά τύχη ιδιαιτέρας προσοχής άπο τούς "Έλληνας ιδιαιτέρω ναυτιλούμενους ό χαιρετισμός άπο τόν τόν γνωστόν εις τούς "Έλληνας ναυλομεσιτικόν Οίκον τής Μασσαλίας.

Θαλάσσια άτυχήματα



ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ: 'Ενώ έξεφόρτωναν σιδηρομετάλλευμα εις Ρόττερνταμ, τήν 14ην 'Ιουνίου, ύπεστη έκρηξην και πυρκαϊάν, μέ αποτέλεσμα νά τραυματισθούν άρκταί άτομα και νά άγνοῦνται πέντε έκ τών 47 μελών τού πληρώματός του. Ζημία εις τό σκάφος λίαν έκτεταμέναι. Ρήγμα μεγάλου μήκους εις τά πλευρικά έλάσματα τής άριστερᾶς πλευρᾶς και οπή εις τά δεξιά. Τό σκάφος, τό όποιον κατά τήν ώραν τής έκρηξεως περιείχε άκομη περίπου 100.000 τον. φορτίου, ύπεστη κλίσιν.

ΑΘΗΝΑ (Λ.): Κατά τήν πλευρισίν του εις Κάμπο Ρόχο, τήν 15ην 'Ιουνίου, προσέκρουσεν έπι προβλήτος, ύποσταν ζημίας εις τήν πρώταν. Διενηργήθη έπιθεώρησις.

ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ: 'Από Ρόττερνταμ διά Λίβερπουλ, ήγκυροβολήσαν εις Τόρ Μπαϊ τήν

18ην 'Ιουνίου δι' έκτελεσιν μικροεπισκευών. Τήν έπομένην άπεπλευσε διά τόν προορισμόν του.

ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΝΝΕΡ: 'Αφίχθη εις ΣαΐΓΜιχαέλς τήν δην 'Ιουνίου, άπο Μπαχάμας, με άνωμαλίας εις τήν μηχανήν. 'Εκειθεν άπεπλευσε τήν 19ην 'Ιουνίου δι' Άμβούργον συρόμενον ύπο μυουλκού.

ΑΝΑΞΙΜΕΝΗΣ: 'Επειθεωρήθη εις Ντώρμπαν τήν 17ην 'Ιουνίου, λόγω βλάβης εις τήν Νο. 1 δηζελογεννητρίαν πού ύπεστη έν πλώ άπο Βομβάνη διά Μαπούτο. 'Επραγματοποιήθησαν προσωρινάί έπισκευαί.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ: 'Από Νεάπολιν διά Σαβάνα, ύπεστη ζημίας εις τήν πρωστήριον μηχανήν τήν 3η 'Ιουνίου. Μόνιμοι έπισκευαί έπειρατώθησαν εις Γένοβα τήν 10ην 'Ιουνίου.

ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ: 'Ιδέ «ΤΣΑΡΙΤΥ».

ΔΕΛΤΑ: Τό 957 τον. γκρός έλληνικόν δηζελόπλοιον «Δέλτα», τό όποιον άπεπλευσεν έκ Τυνησίας τήν 4η 'Απριλίου δι' 'Αλεξάνδρειαν, έμφορτον, έχαρακτηρίσθη έπισήμως ώριας άπολεσθέν.

ΔΕΣΠΟΙ Ι (π): 'Ολιγόν μετά τήν άπομάκρυσίν του έκ τού προβλήτος, τήν 10ην 'Ιουνίου εις Βαρκελώνη, ύπεστη αιφνίδιαν κλίσιν, προφανώς έκ μετατοίσεως τού φορτίου. Λόγω εισροής υδατος εις τό κύτος, τό σκάφος έβυθισθη. Τό πλήρωμα σώων. Τό φορτίον, οπερ πρωρίζετο διά Λεμεσσόν και Βηρυτόν, συνίστατο έκ τούβλων, κενών φιαλών, χάρτου και γενικού φορτίου, Πιθανότητες άνελκυσθεως και έπισκευής τού πλοίου άμφιβολοι.

ΘΑΝΑΣΗΣ Α.: Τό σκάφος άνεμένετο νά φθάση εις Κουίντερο τήν 28ην 'Ιουνίου με ζημίας εις τήν δεξιάν στροβιλογεννήτριαν. Έζητηήθη έπιθεώρησις.

ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ: Προσήραξεν εις Σφάξ τήν 19ην 'Ιουνίου, άνελκυσθεν τήν έπομένην με τήν βοήθειαν έτερου σκάφους. Δέν άνεφέρθησαν ζημία.

ΘΙΣΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΠ: 'Αποπλεύσαν έκ Μπρούνιμπούτο τήν 7ην 'Ιουνίου διά Σκωτίαν, έπεστρεψε τήν ίδιαν ήμέραν λόγω ζημιών και άνελήθησαν έπισκευαί, αιτινες άνεμένετο νά περατωθούν τήν 20ην 'Ιουνίου.

ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ: Συνεκρούσθη έξωθι τού λιμένος 'Αρζού, τήν 19ην 'Ιουνίου, με τό άλγερινόν υγραεριοφόρον τάκερ «Λαρμπί μπέν Μχιντί». Άμφοτερα ήσαν άνευ φορτίου και ύπεστρησαν ζημίας. Εις τό έλληνικόν τάκερος άπηγορεύθη διά άπόλους έν όψει τών άποτελεσμάτων τών άνακρισεων σχετικών με τήν σύγκρουσιν.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ: 'Από 'Ελλάδα διά Περσικόν Κόλπον με γενικόν φορτίον, ύπεστη άνωμαλίας εις τήν σύστημα πηδαλίου, τήν 20ην 'Ιουνίου πλησίον τής Καρπάθου. 'Εκειθεν έρρυμουλκήθη εις Λαύριον τήν έπομένην ύπο τού ναυαγοσωστικού «Αστέρι», βάσει συμφωνητικού λόγου.

ΜΑΡΛΕΝ: 'Υπεστη ζημίας εις τήν μηχανήν τήν 9 'Ιουνίου. 'Επισκευαί έτελεσθησαν εις Πωλάκ άπο δύμαδα έργασίας έξ 'Οσλο και με τήν βοήθειαν έπισκευαστικής μονάδος τού Μπορντώ.

MINTEN: 'Από Νέαν Ζηλανδίαν διά Ρωσίαν έμφορτον, προσήγγισεν εις Μελβούρνην τήν 17ην 'Ιουνίου δι' έπισκευαίς εις τήν μηχανήν.

NIKAIΑ: 'Ος άνεφερεν εις Καοσιούγκ, τήν 15ην 'Ιουνίου, ύπεστη ζημίας εις τό κύτος και τό φορτίον κατά τήν διάρκειαν τού τυφώνος «Αϊκ».

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.: Προσήραξεν άνατολικώς τής νήσου Μουσά, εις πλάτος 11° 42' 18" βρ.ρειον και μήκος 43° 14' 12" άνατολικόν, τήν

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

SOUTH AFRICA

DURBAN - HEAD OFFICE

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

JOHANNESBURG - PANDORA CHARTERING

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

GREECE - PIRAEUS

SEAGOLD MARITIME INC.
98B Filinos Street,
PIRAEUS, GREECE
Tel: 4519794 - 4519719
Telex: 21-1185 SEA GR

18ην 'Ιουνίου, ένων κατημύνετο εις Τζιμπούτι πρός παραλαβήν καυσίμων. 'Ανειλκύσθη την 22αν 'Ιουνίου δι' ιδίων του μέσων και έπλευσεν εις Τζιμπούτι δησού έπειθεωρήθη. Δέν παρεπηρήθησαν ζημιά.

ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ: 'Αφιχθέν εις Ντουμπάτην 11ην 'Ιουνίου, άπο Βαλπαράσο, άνεφερε ζημιάς εις τόν στροβιλοφορτωτήρα τής μηχανής πού ύπεστη τήν 5η 'Ιουνίου. 'Επισκευαί επέλεσθησαν ύπο δύμαδος τεχνικών που άφιχθησαν έκει άπο τήν 'Ελλάδα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΙ (λ): Κατευθυνόμενον άπο 'Αγιον Λαυρέντιον πρός Κεμπέκ μέ

φορτίον σιτηρών, συνεκρούσθη εις Κάπ Σάντ Τραβέρς, τήν 11η 'Ιουνίου μέ το παναμαϊκόν φορτηγόν «Πλαμπέρ» και άπωλεσε τό πηδάλιον του. 'Ηγκυροβόλησε πρός έκτελεσιν έπισκευών και άκολουθως έπλευσεν εις Κεμπέκ δησού άφιχθη τήν ίδιαν ήμεραν. Ζημιά επίσης εις τό πρόστεγον. Τήν 15ην 'Ιουνίου άπειλεσε διά Ρωσίαν.

ΠΑΡΟΣ: Τήν 18ην 'Ιουνίου άνεκοινώθη εις Πειραιά ζημιά εις τήν γεννήτριαν. **ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ:** 'Αφίχθη εις Νταμάμη τήν 18ην 'Ιουνίου μέ ζημιάς εις τήν μηχανήν. 'Έπειθεωρήθη, άλλ' έπισκευαί άνεβληθησαν διά νά πραγματοποιηθούν εις 'Ιαπωνίαν.

ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΡΥ: Κατά τόν άπολουν του έξ 'Αμβούργου διά Χοντείντα έμφορτον, ύπεστη άνωμαλίας εις τήν μηχανήν. Αι άνωμαλίας άποκατεστάθησαν και άπειλεσε αύθημερον διά τόν προορισμόν του.

ΣΟΛ ΦΡΥΝΗ (ρό-ρό, Φέρρου, κ.): Συνεκρούσθη τήν 10ην 'Ιουνίου ξέσθη τής 'Αμφοργού, μέ τό έλληνικόν μπάλκ κάρριερ «Σάουθγουντ», υποστάν έκτεταμένας ζημιάς εις τήν πρώρων. 'Εν συνεχεία έπλευσεν εις Πειραιά, ένων τό Σάουθγουντ» κατημύνθη εις

Σύρον. Τό κυπριακόν σκαφος έπειθεωρήθη εις Πειραιά και κατόπιν έπλευσεν εις Χαλκίδα δι' έπισκευάς.

ΤΑΛΑΒΕΡΑ: Συνεκρούσθη μέ τό 'Ιαπωνικόν μπάλκ κάρριερ «Τίταν» εις πλάτος 50° 21' Βόρειον και μήκος 00° 47' δυτικόν, τήν 13ην 'Ιουνίου. Τό 'Ιαπωνικόν σκαφος ύπεστη ρήγμα και έξεπεμψε σήμα κινδύνου. 'Ερρουμουλκήθη εις Ρόττερνταμ. Τό 'Ελληνικόν φορτηγόν, μέ ζημιάς εις τήν πρώρων, συνέχισε τό ταξίδιον του διά Σαίν Ναζάρη, δησού έπειθεωρήθη.

ΤΟΞΟΤΗΣ: Προσέκρουσεν έπι τών τοιχωμάτων τής λεκάνης Κινέτ ντέ Ροσμόντ τής Χάρβρης ύποστάν ζημιάς. 'Έπειθεωρήθη και έπισκευαί άνεβληθησαν διά τόν προσεχή δε-εμενισμόν.

ΤΣΑΡΙΤΥ: 'Από Νέαν 'Υόρκην δι' 'Ιλιτσεφοκ, έμφορτον, συνεκρούσθη νοτίως τής Σικελίας, τήν 16ην 'Ιουνίου, μέ τό έπισης έλληνικόν δηζελόπλοιον «Γκούντ Κάπταιν», λόγω πυκνής ομίχλης. 'Προστάν ρήγμα και διαρροήν εις τό μηχανοστάσιον έγκατελείφθη ύπο τόν πληρώματος, βυθισθείν άργοτερον. Αι ζημιάς εις τό «Γκούντ Κάπταιν» περιωρισμέναι. Τά πληρώματα άμφοτέρων σώνα. Τό «Γκούντ Κάπταιν» συνέχισε τό ύπο έρμα ταξίδιον του.

ΧΡΥΣΟΥΛΑ (499 τον. γκρός, σημ. 'Ονδούρας): 'Από 'Ιταλίαν διά Λεμεσόν μέ 310 τον. χρωμάτων, τρία κοντείνερς και χαλύβδινα προϊόντα, έβυθισθη εις άποστασιν 100 μιλίων νοτιοδυτικώς τής Κύπρου τήν 11ην 'Ιουνίου. Τό έξαμελές πλήρωμα άπειβιάσθη εις Κύπρον. Διενεργούντο έρευναι διά τά αίτια τής βυθίσεως τού σκάφους, τού δρόσιού τό προηγούμενον δνομα ήτο «Σταυρούλα XII».

41,25 φίο, 'Ιουλίου.

ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Σ ι δ η ρ ο μ ε τ ά λ λ ε υ μ α, άπο Κίναν δι' άμερικ. Κόλπον, 22.000 τον. (βαρύτης), δολ. 28 φίο, 'Ιουλίου. Άπο Γκλάντστοουν διά δυτ. άκτην ΗΠΑ, 24.000 τον. (άλουμινα), δολ. 14,85 φίο, 'Ιουνίου/Ιουλίου.

Γ ι α ί ν θ ρ α κ ε ζ, άπο Πόρτ Κέμπλα διά Μπαντάρ Κασιμ, 25/30.000 τον., δολ. 36,10, 'Ιουλίου. Άπο Σίδνευ διά Κόντινεντ, 55.000 τον. 10%, δολ. 22,50, 'Ιουλίου.

Σ ά κ ι α ρ i c, άπο Κουνίναντ διά Βανκούμερ, 20.000 τον. χύμα, δολ. 24 φίο, 'Ιουλίου. Διά Σαίν Τζών, 18.000 τον. χύμα, δολ. 37,50 φίοτ, 'Ιουλίου. Άπο Φίτζι διά Λονδίνον, 18.000 τον. χύμα, δολ. 49,75 φίοτ, 'Ιουλίου.

ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ - ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ

Γ ε ν ν ή μ α τ α, άπο Νοτ. 'Αφρικήν δι' Ιαπωνίαν, 14.000 τον. άραβδοιτος, δολ. 29,85, 'Ιουλίου. Διά Βενεζουέλαν, 14.000 τον. άραβδοιτος, δολ. 31, 'Ιουνίου/Ιουλίου. Έτερον, 14.000 τον., δολ. 29,75, 'Ιουλίου.

ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

Σ ι δ η ρ ο μ ε τ ά λ λ ε υ μ α, άπο Μονρόβια και Λόουερ Μπουκάναν διά Μπανιόλι, 50.000 τον., δολ. 8,30, 'Ιουνίου. Άπο Λόουερ Μπουκάναν διά Ρόττερνταμ, 80.000 τον., δολ. 6,25, 'Ιουνίου.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ ΚΑΙ ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Π ρο ι ο ν τ α χ ά λ ι υ β ος κ α i γ ε ν i κ ο ν φ ο ρ t i o n, άπο Έρεγγί και Ριγιέκα δι' Ίράν, 12.200 τον., δολ. 780.000 φίο, δμεσος φόρτωσις.

KONTINENT

Γ ε ν ν ή μ α τ α, άπο Ρουέν διά Κοζαμπλάνκα, 20.000 τον. σίτος, δολ. 13,50 φίο, 'Ιουνίου. Άπο Διέπη πον διά Ροστάκ, 9.500 τον. σίτος, δολ. 14,25, 'Ιουνίου.

Λ ι π α σ μ α τ α, άπο 'Αμβούργον δι' 1/2 λιμένας δυτικής ή ανατ. άκτης Ινδίας, 13.000 τον. μειον 5% ουρέα, δολ. 47 φίο βάσις 1/1 δυτ. άκτη, 'Ιουνίου.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Παράδοσις Ιαπωνίαν, ταξίδιον Βραζιλίας, δολ. 8.250 ήμερησίων (54.540 τον., τού 1980).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, 'Ιουλίου, κυκλικόν ταξίδιον Αύστραλιας, δολ. 10.500 ήμερησίων (60.443 τον., τού 1980).

Παράδοσις Αύστραλιαν, 'Ιουλίου ταξίδιον Σιγκαπούρης - Ιαπωνίας ρείντζ, δολ. 7.000 ήμερησίων πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας πλέον δύρων δολ. 89.000 (22.312 τον., τού 1974).

Παράδοσις Κορέαν, 'Ιουνίου, ταξίδιον Κόντινεντ, δολ. 8.500 ήμερησίων (27.398 τον., τού 1977).

Παράδοσις Μπουκπουγκ, 'Ιουνίου, ταξίδιον Περούκο Κόλπου, δολ. 11.000 ήμερησίων (36.797 τον., τού 1975).

Παράδοσις Ντώρμπαν, 'Ιουλίου, ταξίδιον Κόντινεντ, δολ. 8.500 ήμερησίων (26.712 τον., τού 1976).

Παράδοσις Δυτ. 'Αφρικήν, 'Ιουνίου, ταξίδιον Κίνας μέων Σάντος, δολ. 6.700 ήμερησίων (15.909 τον., τού 1972).

Παράδοσις 'Αμβέρσαν, 'Ιουνίου, ταξίδιον Σιγκαπούρης - Ιαπωνίας ρείντζ, δολ. 7.000 ήμερησίων (15.000 τον., τού 1969).

Παράδοσις Τήσαντ, 'Ιουνίου, κυκλικόν ταξίδιον Μεγάλων Λιμνών, δολ. 7.950 ήμερησίων (25.813 τον., τού 1970).

Παράδοσις Μπορντώ/Αμβούργον ρείντζ, 'Ιουλίου/Ιουλίου, ταξίδιον 'Απω Ανατολής μέσω άμερικ. Κόλπου, δολ. 14.950 ήμερησίων (63.449 τον., τού 1977).

Παράδοσις άμερικ. Κόλπον, 'Ιουλίου, ταξίδιον Αδριατικής, δολ. 11.000 ήμερησίων πλέον δύρων 125.000 δολ. (103.100 τον., τού 1972).

Παράδοσις άνατ. άκτην ΗΠΑ, 'Ιουλίου, ταξίδιον Κίνας, δολ. 15.175 ήμερησίων (15.175 τον., τού 1970).

Παράδοσις άμερικ. Κόλπον, 'Ιουλίου, ταξίδιον Μπάστον/Γκλάβεστον ρείντζ, μέσω Νοτ. 'Αφρικής, δολ. 10.100 ήμερησίων (31.219 τον., τού 1976).

Παράδοσις Ικικ, 'Ιουλίου, ταξίδιον Κόντινεντ, δολ. 10.000 ήμερησίων πλέον δύρων δολ. 35.000 (33.696 τον., τού 1977).

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Ταξίδια 5-8 μηνών, δολ. 8.000 ήμερησίων (25.315 τον., τού 1968).

Ταξίδια 3-5 μηνών, δολ. 10.500 ήμερησίων (35.414 τον., τού 1975).

Η ναυτιλαγορά

Διά Κωνσταντίναν, 33.000 τον., δολ. 27,50 φίο, 'Ιουλίου. Δι' Ιαπωνίαν, 52.000 τον., δολ. 26,50 φίο, 'Ιουλίου / 'Ιουλίου. Έτερον, 27.000 τον., δολ. 28,50 φίο, 'Ιουλίου. Διά Κίναν, 33.000 τον. σίτος, δολ. 37,25. 'Ιουλίου. Διά Ταιβάν, 25.000 τον. 5%, δολ. 34,50 φίο. 'Ιουλίου.

Σ ι δ η ρ ο μ ε τ ά λ λ ε υ μ α, άπο Κέιπ Λάμπερτ διά Χάντερτον, 130.000 τον. 10%, δολ. 8,75 φίο, 'Ιουλίου.

Γ α i α ν θ ρ α κ ε ζ, άπο Μισισιπιπή διά Γιουρούπορτ, δύο φορτία 50/60.000 τον., δολ. 14,50 σπότ, δολ. 14 'Ιουλίου/Αύγουστουν. Άπο Νέαν 'Ορλεάνην διά Ταρραγκόνα, 50.000 τον., δολ. 15,25 φίο, 'Ιουλίου. Άπο Χάμπτον Ρόδες δι' Ιαπωνίαν, 50.000 τον., δολ. 24, 'Ιουλίου. Έτερον, 50.000 τον., δολ. 23,50, 'Ιουλίου.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γ ε ν ν ή μ α τ α, άπο Μπάχια Μπλάνκα διά Ταϊβάν, 25.000 τον., δολ. 48,50 βάσις 1/2, 'Ιουλίου. Άπο Ρίβερ Πλέιτ με ουμπλήρωσιν Μπουένος Αύρες διά δυτ. Μεξικόν, 20.000 τον., δολ. 47, 'Ιουλίου. Έτερον, δολ. 47,75, 'Ιουλίου/Αύγουστουν.

Σ ι δ η ρ ο μ ε τ ά λ λ ε υ μ α, άπο Τουμπαράδο διά Δουνέρκην, 90.000 τον., δολ. 8,50 φίο, 'Αύγουστουν.

Σ ά χ α ρ i c, άπο 'Ακαζουύλα δι' άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού, 5.000 τον., δολ. 21,50, 'Ιουλίου. Άπο Σάντο Ντομιγκό δι' άμερικ. λιμένας Κόλπου/ 'Ατλαντικού, 4.500 τον., δολ. 17, σπότ.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Γ ε ν ν ή μ α τ α, άπο άμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού δι' Αίγαυπτον, 27.100/27.500 τον. σίτος, δολ. 41 φίο, 'Ιουνίου/Ιουλίου. Έτερον, 25.000 τον., δολ.

ΟΙΚΟΠΕΔΑ ΣΤΗΝ ΑΝΑΒΥΣΣΟ

μέ φώς, νερό, τηλέφωνο και κανονικές άδειες οικοδομής.
ΜΕΓΑΛΕΣ ΕΥΚΟΛΙΕΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ
Πληροφ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΚΟΥΡΟΥΠΗΣ

τηλ. 0299 - 36887 & 36777

Γ ε ν ν ή μ α τ α, άπο Μεγ. Λίμνας διά Γανδήν Αμβούργον ρείντζ, 17.400 - 17.800 τον., δολ. 30 φίο, ουνιον. Άπο Μπα Κομρ διά Κωνσταντίναν, 32.000 τον., δολ. 24,50 φίο, 'Ιουλίου. Άπο 'Αγιον Λαυρέντιον ένα-δύ λιμένας 'Ασσάμη, Μασάδαμα και Τζιμπούτι, 4.000 τον. σίτος, δολ. 47,50 φίο, 'Ιουλίου. Άπο Κόλην δι' Αμβούργον και Ροστόκ, 55.000 τον., δολ. 3,40 φίο, 'Ιουνίου/Ιουλίου. Δι' Όλλανδιαν - Βέλγιον, 3.000 τον., δολ. 13,75 φίο, 'Ιουλίου. Διά Βενεζουέλην, 14.250 τον. 5%, δολ. 24 φίο, 'Ιουνίου/Ιουλίου.

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η άγορά των δεξαμενοπλοίων διατηρείται χαλαρά και σημειώνεται περαιτέρω έξασθενίσις τών ναύλων. Τα VLCC όπό των Περαικόν Κόλπου δια δυτικάς κατευθύνσεις πληρώνονται τώρα γύρω τών 26 μονάδων της Γουόρκατσεϊλ. Αι διαταγαί έλαχισται και οι πλοιοκτήται έκεινοι πού εύρισκουν όπασχόλησην διά τα τάνκερ των συχνά δύν καλύπτουν ούδε τα διασχειριστικά των έξιδα. Άποσιδοξία έπικρατεί εἰς την άγορά.

Χαρακτηριστικά τινές ναυλώσεις:

'Από τόν Περσικόν Κόλπον δι' Ελλάδα, 270.000 τον., W 27, δμεσος φόρτωσις. Δι' Ιαπωνίαν, 210.000 τον., W 35, δμεσος φόρτωσις. Έτερον, μέρος φορτίου 200.000 τον., W 32.5, ιούνιον. Δι' Ιταλίαν, 245.000 τον., W 26, ιούνιον. Δι' Αγγλίαν/Κόντινεντ/Καραϊβικήν, 250.000 τον., W 26.5 (10 κόμβοι), W 29.5 (14 κόμβοι). Διά Ταϊβάν, μέρος φορτίου 154.000 τον., W 36, ιούνιον.

'Από Ράς Ταν ουρά δι' Ινδονησίαν, μέρος φορτίου 190.000 τον., W 33.5, ιούνιον.

'Από Ντου ουρά διά Τρίνινταν, 129.000 τον., W 35 (10 κόμβοι), W 37 (12.5 κόμβοι), ιούνιον.

'Από Σιγκαπούρη ή ν διά Ταϊλάνδην, 50.000 τον., W 115, δμεσος φόρτωσις.

'Από Ίνδονησίαν δι' Ιαπωνίαν, μέρος φορτίου 73.000 τον., W 75, ιούνιον. Διά Χαβάην, μέρος φορτίου μιν. 47.000 τον., W 100, ιούνιον.

'Από Δυτ. Αφρική ή ν δι' Αγγλίαν/Κόντινεντ/Μεσόγειον, 70.000 τον., W 57.5, όψιμον άμερικ. Κόλπον W 60, ιούλιον. Διά Μπαχάμας, μέρος φορτίου 100.000 τον., W 40, ιούνιον.

'Από Μεσόγειον δι' Ινδίαν, μέρος φορτίου 70.000 τον., W 33, ιούλιον.

'Από Σικίκτα διά Τεργέστην, μέρος φορτίου

86.000 τον., W 56, ιούνιον.

'Από Ταρτούς δι' Ελλάδα, 90.000 τον., W 55, ιούνιον.

'Από Αργού δι' ανατολ. άκτην Καναδά, μέρος φορτίου 56.000 τον., W 75, ιούνιον.

'Από Λαβράδορ δι' Αγγλίαν (Κόντινεντ), 20.000 τον., W 130, ιούλιον.

'Από Υγαίαν δι' άμερικ. Κόλπον, μέρος φορτίου 235.000, δολ. 19.82, ιούλιον. Έτερον, 80.000 τον., W 50, ιούνιον.

'Από Τήρης Διά Μπαχάμας, μέρος φορτίου 123.000 τον., W 31.5, ιούλιον.

'Από Καραϊβή ή ν δι' άμερικ. Λιμένας Ατλαντικού/Κόλπου, 73.000 τον., W 57.5, ιούνιον. Έτερον, 53.000 τον., W 80, ιούνιον. Τρίτον, 45.000 τον., W 85, ιούνιον. Διά Ιταλίαν, μέρος φορτίου 30.000 τον., W 140, ιούλιον. Διά Αγγλίαν/Κόντινεντ, 50.000 τον., W 57.5, δμεσος φόρτωσις.

'Από Ανατ. Ακτήν Με Εικόνη ή διά Κιουρασό, 50.000 τον., W 80, δμεσος φόρτωσις. Δι' άμερικ. Κόλπον, μέρος φορτίου 48.000 τον., W 100, ιούνιον. Διά Ιαπωνίαν, 145.000 τον., W 30, ιούνιον. Διά Πόρτο Ρίκο, μέρος φορτίου 41.000 τον., W 100, ιούνιον.

'Από Μηχανάς ή μέρος φορτίου 34.000 τον., W 120, ιούλιον.

Και αρά, από Περαικόν Κόλπου διά Ντάρ έξι Σαλάμ, 19.000 τον., W 175, δμεσος φόρτωσις. Από Κυνοστάντζαν διά δυτ. Αφρικήν, 26.000 τον., W 155, ιούνιον. 'Από Μεσόγειον δι' Αγγλίαν/Κόντινεντ, 30.000 τον., W 155, ιούνιον. 'Από Μπουργκάς δι' Ελλάδα, 19.000 τον., W 160, δμεσος φόρτωσις. 'Από Βαλτικήν δι' Αγγλίαν/Κόντινεντ, 19.000 τον., W 150, ιούνιον. 'Από Μεσόγειον δι' άμερικ. λιμένας Ατλαντικού/Κόλπου, 30.000 τον., W 165, όψιμον Μεσόγειον W 175, δμεσος φόρτωσις.

τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ & ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΧΛΟΗ: Ντουλούθ - Σαπτέμβριο 16.800 τον. (1.139.000 κ.π. πλέον 141.000 κ.π. τών πλευρικών δεξαμενών) γεννημάτων. 'Αμβερσαν - 'Αμβούργον ρείντς δολ. 575.000, φίλ. Ιουνίου 25 - Ιουλίου 5.

ΘΕΤΙΣ: Βαλτιμόρην 50.000 τον. γεννημάτων Γάνδην, δολ. 13.10, φίλ. Ιουνίου 20-30.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μικτόν): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 61.000 τον. d.w. φορτίου γεννημάτων (3.059.000 κ.π.) Γιουρούπορτ, δολ. 808.250 (ιδιότηταν δολ. 13.25) 1-1, όψιμον δολ. 838.750 (δολ. 13.75) 2-1 φίλ. Ιουνίου 20-20.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 32.000-34.000 τον. γεννημάτων Κανονάτζαν δολ. 28, φίλ. με 3.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου 9-20.

ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ: Νόρφλοκ 19.669 - 20.669 τον. σίτου χύμα. Μαρόκον, δολ. 21.50, δολ. 22 έάν φόρτωσιν Ταύρεστον, Σαβάνναν, φίλ. με 3.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου 11-18.

ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ: Μασίφη ή Ρεσίφ 15.300 - 15.500 τον. ζαχάρεως Αμερικ. λιμένας Κόλπου άμερικ. λιμένας ή ακτής Ατλαντικού δολ. 19.75 1-1, δολ. 20.75, 1-2, φίλ. με 2.000 τον. φόρτωσιν με μηχανικά μέσα. 1.500 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου 18-25.

ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.: Χάμπτον ρόδς 50.000 τον. γαϊανθράκων Ιαπωνίαν, δολ. 25, έλ. έκφρτωτικών, Ιουνίου - Ιούλιον.

ΖΩΝΙΚΗ: Χάμπτον ρόδς 45.000 τον. γαϊανθράκων δυτ. Ιταλίαν, δολ. 13, δολ. 25, έλ. έκφρτωτικών. με 20.000/10.000 τον. φόρτεκφρτωσιν, Ιουνίου 12-17.

ΑΠΟΛΛΩΝ: Χάμπτον ρόδς 26.000 τον. γαϊανθράκων 'Αλεξάνδρειαν, δολ. 25.75, φίλ. με 10.000/6.000 τον. φόρτεκφρτωσιν, Ιουνίου 10-20.

ΘΩΜΑΣ Κ. Βόρ. Βραζιλίαν 20.000 τον. ζαχάρεως χύμα άμερικ. λιμένας ή ακτής Ατλαντικού, Κόλπου δολ. 20.50, φίλ. με 750 τον. φόρτωσιν με μηχανικά μέσα. 1.500 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου 15-22.

ΚΕΑ: Αμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορείων Χάττερες) 20.000 τον. γεννημάτων Καζαμπλάνκαν, δολ. 21.75 φίλ. με 2.500 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου 16-25.

ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν): Χάμπτον ρόδς 456.000 - 50.000 τον. γαϊανθράκων ένα - δύο λιμένας δυτ. Ιταλίας δολ. 12.50, ένα - ένα, 55 σάντες έξτρα διά δευτέρων λιμένα εκφρτώσεως, έλ. έκφρτωτικών, Ιουνίου 10-12.

ΗΡΑ: Ντουλούθ - Σαπτέμβριο 17.500 τον. γεννημάτων 'Αμβερσαν ή Αμβούργον ρείντς, δολ. 35, φίλ. Ιουνίου 20-30.

ΠΛΩΤΩ (Αι.β.): Νόρφλοκ 50.000 τον. γαϊανθράκων Ρότερντην, δολ. 13, 20 έλ. έκφρτωτικών με 15.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου 18-25.

ΑΡΙΑ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 17.000 τον. φωσφάτων χύμα. δυτ. ή ακτής Ινδίας, δολ. 57.50, όψιμον άνατολικήν ή ακτής Μεσοκοτ. δολ. 58, έάν έκφρτωσις δευτέρων λιμένα 50 σάντες έξτρα, φίλ. με 8.000/1.000 τον. φόρτεκφρτωσιν, Ιουλίου 3-15.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 14.700 τον. ζαχάρεως είς σάκους δυτ. ή ακτής Μεσοκοτ. δολ. 45, φίλ. με 750/750 τον. φόρτεκφρτωσιν, Ιουνίου 15-30.

ΗΝΗΣΟΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου υπεραισιακού μεμονωμένων λι-

αι μηπάχια Μπλάνκαν, 25.000 τον. γεννημάτων Ιαπωνίαν, δολ. 40.50, με 2.000 τον. γκρός φόρτωσιν, 50.000 τον. έλ. έκφρτωσιν, Ιουλίου 5-15.

ΕΛΑ ΜΑΝΑ ΜΟΥ (η.): Νιούπορι Νιούς 36.000 τον. γαϊανθράκων Ταραγκόνα δολ. 16.50 έλ. έκφρτωτικών, με 12.000/5.000 τον. φόρτεκφρτωσιν Ιουνίου 19-30.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΑΝΤΖΕΑΡΤΙΚΗ: Σάν Ντιέγκο ή Λόγκ Μπήτης 12.000 τον. μέρος φορτίου, σίτου χύμα, Γκουαγιαλί (23.6 π. βύθισμα) δολ. 30.50 φίστ, με 3.000/1.200 τον. φόρτεκφρτωσιν, Ιουνίου 10-25.

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ: Αμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 23.500 τον. σίτου οίτον, Αγιούπον (32.6 π. βύθισμα) δολ. 40.50 κατά τον. φίστ, με 1.500 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου 19-25.

ΓΕΡΓΡΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ: Αμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 27.100 - 27.500 τον. σίτου Αγιούπον, δολ. 41, φίστ, με 1.500 τον. έκφρτωσιν, Ιουλίου 23, Αύγουστος 8.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

ΑΓΑΘΑ: Αμβέρσαν 90.000 τον. ζαχάρεως Νιγηρίαν. δολ. 50, ένα-δύο, φίλ. Ιουνίου 10-15.

ΣΤΕΛΛΑ: Αμβούργον 13.000 τον. λιπασμάτων ένα-δύο λιμένας δυτ. ή ανατολ. ή ακτής Ινδίας ώψιν πλοιοκτητών 5% ηλιγίτερον, 30 πόδ. βύθισμα, δολ. 47 βάσις ένα λιμένα δυτ. ή ακτής Ινδίας, φίστ, με 2.500/1.000 τον. φόρτεκφρτωσιν, Ιουνίου 10-15.

ΝΤΕΡΜΠΥ: Χει. Πόιντ 58.000 τον. γαϊανθράκων Κόντινεντ (υμπεριλαμβανομένης Αγγλίας) δολ. 19.50 όψιμον Μεσόγειον δολ. 17.25 φίλ, 40.000/20.000 φόρτεκφρτωσιν, Ιουνίου 25 - Ιουλίου 2.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ: Γάνδην - Λα Παλίς ρέιντς 27.000 τον. σίτου Κωνστάντζαν, δολ. 19 φίλ. με 5.000/3.000 τον. Ιουνίου 23-30.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΟΙΝΟΥΣ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ: 35.268 τον. d.w. (1.512.000 κ.π. 14 μιλ. 37 τον. φίσιέλ διλ του 1979) δολ. 9.250 ήμερησίως, παράδοσις νότιον Ιαπωνίαν Ιουνίου 15-25, έπαναπαράδοσις Μπότστον - Γκλάβεστον ρέιντς (με φορτίου χάλυβας) Ιουνίου 15-25.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: 14.950 τον. d.w. (693.800 κ.π. 15 μιλ. 24 τον. φίσιέλ διλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ διλ του 1972) παράδοσις Ταμικό Ιουνίου 4-16, έπαναπαράδοσις Κείν Πάσαρο μετά ήμερης Κόλπου και Ερυθράς Θαλάσσης, δολ. 7.000 ήμερησίως.

ΦΙΟΒΙΣ: 14.980 τον. d.w. (702.000 κ.π. 15 μιλ. φίσιέλ διλ του 1974) παράδοσις δυτ. ήμερης Αγγλίας Ιουνίου 8-11, έπαναπαράδοσις Κρίστομπαλ - Παραμαρίμπο ρέιντς δολ. 7.200 ήμερησίως.

ΚΕΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ: 14.907 τον. d.w. (669.000 κ.π. 13 1/2 μιλ. 17 τον. φίσιέλ διλ και 2 τον. ντηζέλ διλ του 1971) παράδοσις μετά την άνωσήρων τού πικότου εις Πουνταρέπες Ιουνίου 4-10, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν - Σιγκαπούρης ρέιντς, μέων ήμερης λιμένων δυτ. ήμερης δολ. 6.250 ήμερησίων υμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΚΑΡΟΛΟΒΑ: 53.366 τον. d.w. (2.244.000 κ.π. 14 μιλ. φίσιέλ διλ του 1975) παράδοσις Κείν Πάσαρο Ιουνίου 12-20, έν κυκλικόν ταξίδιον νοτιού Αμερικής, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ, δολ. 11.000 ήμερησίων.

ΕΦΟΔΙΜ ΧΟΟΥΠ: 17.181 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. του 1980) παράδοσις πλογκών σταθμών ήμερης λιμένας διαφόρων ήμερησίων, θέσιμος Πόρτα Μάργκερα Ιουνίου 10-20, έπαναπαράδοσις Κίνην, δολ. 25.65 ήμερησίως.

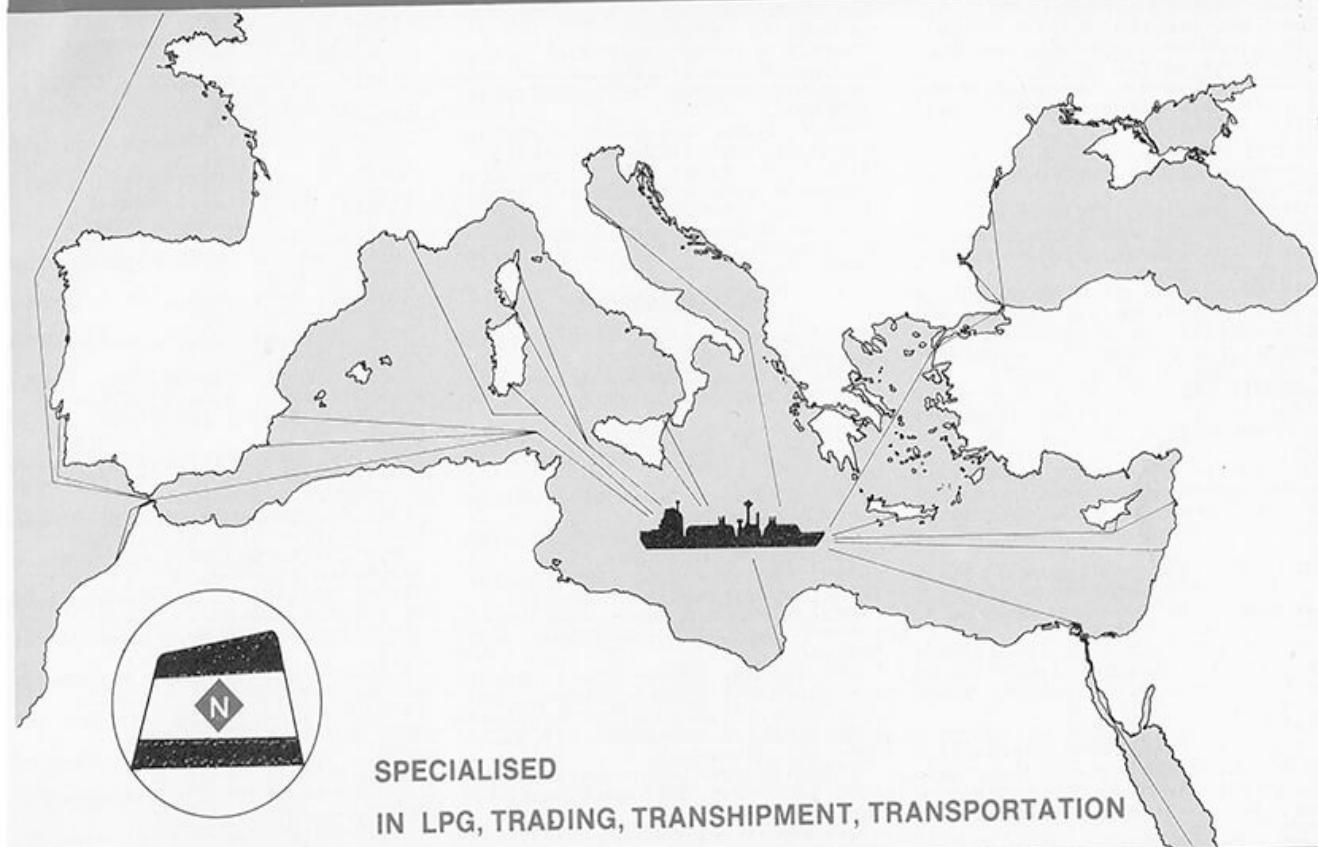
ΓΛΑΥΚΟΣ: 28.687 τον. d.w. (1.307.000 κ.π. 15 μιλ. του 1968) παράδοσις Νέων Όρλεανην Ιουνίου 17-25, έπαναπαράδοσις Μπουενσεβόντουρα, δολ. 9.000 ήμερησίως πλέον δολ. 50.000 δώρων.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΤΩΝ: 70.906 τον. d.w. (3.155.000 κ.π. 15 1/2 μιλ. 58 τον. φίσιέλ διλ του 1977) παράδοσις Ιαπωνίαν όρχες Τουνίου 25 - Ιουλίου 6-15.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛΑ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 33.000 τον. σίτου χύμα Κίναν, δολ. 37.25, με 4.000 τον. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τον. έλ. έκφρτωσιν, Ιουλίου 6-15.

ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ: Μισσισιπήν 9.000 τον. σίτου. Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 28, έπιομος φόρτωσιν.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ: Ανω λιμένας Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση



SPECIALISED
IN LPG, TRADING, TRANSHIPMENT, TRANSPORTATION

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

NAFTOMAR

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

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

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

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

ΣΤΕΦΑΝΟΣ: 19.152 τον. d.w. (15 μιλ. 30 τον φιούελ διλ τού 1969) παράδοσης Ιαπωνίαν ιουνίου, έπαναπαράδοσης Περισκόν Κόλπου, δολ. 9.600 ήμερησίων.

ΕΜΠΡΟΣ: 14.980 τον. d.w. (720.000 κ.π. 13 1/2 - 14 μιλ. 25-26 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1978) παράδοσης Κόντινεντ Ιουνίου 21-23, έπαναπαράδοσης Πόρτ Σάιδ, μέσω Ερυθρώς Θαλάσσης, δολ. 8.975 ήμερησίων.

ΑΘΕΝΣ ΣΗ: 5.690 τον. d.w. (16 μιλ. τού 1961) παράδοσης βορ. Γαλλίαν Ιουνίου 12-18, έπαναπαράδοσης δυτ. Αφρικήν δολ. 9.500 ήμερησίων.

ΗΦΑΙΣΤΟΣ: 38.120 τον. d.w. (15 μιλ. 39 τον. φιούελ διλ τού 1966) παράδοσης Σκά, Δμερικ, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ δολ. 9.500 ήμερησίων.

ΦΡΟΝΗΣΗΣ: 14.980 τον. d.w. (702.000 κ.π. 13 1/2 μιλ. 18 τον. φιούελ διλ τού 1971) παράδοσης Δμερικ. λιμένων Κόλπου Ιουνίου 19-30, έπαναπαράδοσης Πόρτ Σάιδ μέσω Ερυθρώς Θαλάσσης δολ. 7.750 ήμερησίων.

ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ: 14.980 τον. d.w. 690.000 κ.π. 13 1/2 - 14 μιλ. 25-26 τον. φιούελ διλ πλέον 2 τον. ντήζελ διλ τού 1973) παράδοσης Πόρτ Λόναν Ιουνίου 21, ταξίδιον άνατολ. Αφρικής, έπαναπαράδοσης μετά την άναχωρησην του πλούτου εἰς Μομπάσο - Νακόλα ρέιντζ δολ. 7.950 ήμερησίων.

ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ: 43.824 τον. d.w. (15 1/2 μιλ. τού 1978) παράδοσης Αγ. Λαρύντιον Ιουνίου 20-25, έπαναπαράδοσης Κείπ Πόσαερο, δολ. 10.250 ήμερησίων, πλέον δολ. 175.000 δώρων.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ: 41.620 τον. d.w. (1.918.000 κ.π. 15 μιλ. 40 τον. φιούελ διλ τού 1970) παράδοσης Σκά Στοιχομ, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Κείπ Πόσαερο, μέσω Βραζιλίας και Κωνσταντίνας δολ. 9.900 ήμερησίων συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών.

ΑΛΤΑΙΡ: 24.900 τον. d.w. (1.072.000 κ.π. 15 1/2 μιλ. 40 τον. φιούελ διλ τού 1970) παράδοσης κατά την διέξιν εἰς πλογύκων σταθμών Αμβέρσας τέλος Ιουνίου έπαναπαράδοσης Δμερικ. λιμένων Κόλπου, δολ. 6.000 ήμερησίων.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ: 36.797 τον. d.w. (37 π. 3 ίντα 1.645.298 κ.π. 15 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1975 παράδοσης Ιουνίου 20-25, διαπλέοντας Μουσκάτ, δολ. 11.000 ήμερησίων.

ΑΘΕΡΑΣ: 15.000 τον. d.w. (690.000 κ.π. 14 1/4 μιλ. 20 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 την ίδια διλ τού 1969 παράδοσης δοτων, όπου είναι έτοιμον εἰς Αμβέρσαν Ιουνίου 24-26, έπαναπαράδοσης Σιγκαπούρην - Ιαπωνίαν ρέιντζ συμπεριλαμβανομένης ίνδονηριας, δολ. 7.750 ήμερησίων συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών.

ΜΑΡΗ: 15.010 τον. d.w. (13 1/2 μιλ. 21 τον. φιούελ διλ τού 1974) παράδοσης Δμερικ. λιμένων άκτης Ατλαντικού Ιουλίου 1-15, έπαναπαράδοσης Κίναν, δολ. 7.750 ήμερησίων.

KIKΑ: 25.813 τον. d.w. (1.033.000 κ.π. 15 1/2 μιλ. 42 τον. φιούελ διλ, πλέον 1 1/2 τον. ντήζελ διλ τού 1970) παράδοσης Τηράδιν Ιουνίου 22-26, δια κυκλικόν ταξίδιον Μεγ. Λιμνών, έπαναπαράδοσης Γιβραλτάρ, Σκά ρέιντζ, δολ. 7.950 ήμερησίων συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών.

ΦΑΜΙΛΙΑ ΓΙΟΥΝΙΤΥ: 15.876 τον. d.w. (760.000 κ.π. 13 1/2 μιλ. 19 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1965) παράδοσης κατά την διέξιν εἰς πλογύκων σταθμών Δμερικ. λιμένων Κόλπου Ιουνίου 24-30, έπαναπαράδοσης Σιγκαπούρην - Ιαπωνίαν ρέιντζ, δολ. 6.425 ήμερησίων.

ΖΕΦΥΡΟΣ II (λιβ.): 33.696 τον. d.w. (1.576.000 κ.π. 15 μιλ. 41 τον. φιούελ διλ τού 1977) παράδοσης Ιαπωνίου 23-30, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ δολ. 10.000 ήμερησίων πλέον δολ. 35.000 δώρων.

ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ: 63.449 τον. d.w. (43 π. Ιντα. 8 2.605.000 κ.π. πλέον 266.00 τών πλευρικών δεξαμενών, 15 μιλ 48 τον. φιούελ διλ πλέον 2 1/2 τον. ντήζελ διλ τού 1977) παράδοσης μετά την άναχωρησην του πιλότου εἰς Λιμένας Μπορντώ, Αμβούργον ρέιντζ Ιουνίου 30 — Ιουλίου 10. Τάξιδι πάρτερ μέσω Δμερικ. λιμένων Κόλπου, έπαναπαράδοσης μετά την άναχωρησην του πιλότου εἰς νότιον Ιαπωνίαν, δολ. 14.950 ήμερησίων πλέον δολ. 2.000 δι' υπερωρίως.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΟΔΙΑ

ΑΣΙΑΤΙΚ (μικτόν): Περιοκόν Κόλπου 141.000 τον. μέρος φορτίου, Ταιβάν, W 37.5, Ιουνίου 20.

ΤΡΟΠΙΚ: Βορ. Αφρικήν 60.000 τον. μέρος φορτίου Δμερικ. λιμένων άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, Καραϊβικής, W 65, Ιουνίου.

ΕΛΠΙΔΑ (λιβ.): Δυτ. Αφρικήν 170.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλίαν, Κόντινεντ, W 42.5, όψιν Μεσόγειον W 40.5, Ιουνίου 18.

ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μικτόν): Περιοκόν Κόλπου 141.000 τον. Ταιβάν W 37.5, Ιουνίου 24.

ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβ.): Περιοκόν Κόλπου 80.000 τον. μέρος φορτίου Τζέδων, W 50, δημοσίες φόρτωσης.

ΤΡΙΝΙΤΥ: Άνατολ. άκτην Μεξικού 50.000 τον. μέρος φορτίου, Δμερικ. λιμένων Κόλπου W 137,25, Ιουνίου 13.

ΜΑΡΙΝΑ: Περιού 92.000 τον. Ιαπωνίαν, W 62.5, Ιουνίου 26, ΣΑΛΑΜΠΟ: Σκικάνα 19.000 τον. νόθιας Βενετίαν, W 140, Ιουνίου 13.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (λιβ.): Ινδονησίαν 118.000 τον. Καραϊβικήν W 35 (12 μιλ.) W 36 (14 μιλ.) όψιν Δμερικ. λιμένων δυτ. άκτης, W 40 (12 μιλ.) W 41 (14 μιλ.) όψιν Χαβάην W 45 (12 μιλ.) W 46 (14 μιλ.) όψιν ναυλωτών Δκουλουθουμένων από 80 ήμερων ώποβηκη, δολ. 12.000 ήμερησίων.

MONTANA (λιβ.): Ταρτού 80.000 τον. μέρος φορτίου Δμερικ. λιμένων άκτης Ατλαντικού, W 42.5, όψιν Μεσόγειον W 47.5, Ιουνίου 15.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΥΘ: Ακτοπλοϊκόν Μεσογείου 83.000 τον. W 50, Ιουνίου 15.

ΜΕΣΣΗΝΗ. ΑΚΤΗ: Ριγιέκαν 26.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου, Αγγλίαν, Κόντινεντ Δμερικ. λιμένων άκτης Ατλαντικού, W 180, Ιουνίου 16.

ΕΒΜΙΤΣ: Μαύρην θάλασσαν 35.000 τον. μέρος φορτίου, Αγγλίαν, Κόντινεντ Δμερικ. λιμένων άκτης Ατλαντικού, W 100, Ιουνίου 27.

ΘΑΛΑΣΣΗΝ ΔΩΣΑ: Άνατολ. άκτην Μεξικού 150.000 τον. Ιαπωνίαν, W 30, όψιν ναυλωτών πέραν τών 90 ήμερων άποθηκη δολ. 12.000 ήμερησίων, Ιουνίου 25.

ΑΘΗΝΙΚ (μικτόν): Περιοκόν Κόλπου 70.000 τον. μέρος φορτίου Μοχαμεντία, W 45, Ιουνίου 25.

μένος Ατλαντικού (βορείως Χάττερες) W 82.5, Ιουνίου 17.

ΝΕΑΝ Π.: Μαύρην θάλασσαν 18.000 τον. καθαρά, Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδινανίαν, W 140, όψιν Μεσόγειον W 150, Ιουνίου 22.

ΠΑΛΜΥΡΑ: Καραϊβικήν 75.000 τον. μέρος φορτίου, Ινδιαν, W 47.5, Ιουνίου 26.

ΓΕΩΡΓΙΤΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ: Καραϊβικήν 56.000 τον. μέρος φορτίου, Δμερικ. λιμένων άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, άνατολ. άκτην Κανάδα W 70, Ιουνίου 15.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ II: Καραϊβικήν 61.000 τον. μέρος φορτίου, Δμερικ.

λιμένων Κόλπου W 67.5, Ιουνίου 17.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Καραϊβικήν 39.000 τον. Δμερικ. λιμένων άκτης Ατλαντικού, βορείως Χάττερες, W 140, δημερικός φόρτωσης.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (λιβ.): Περιοκόν Κόλπου 210.000 τον. Ιαπωνίαν, W 35, Ιουνίου 19.

ΠΑΣΔΑΕΝΑ (λιβ.): Ταρτού 65.000 τον. μέρος φορτίου. Λαβέρ-

ρά. πάρτερ.

ΣΟΛΩΝ (λιβ.): Περιοκόν Κόλπου 203.000 τον. μέρος φορτίου, Ταιβάν, W 34, Ιουνίου 29.

ΑΛΕΚΟΣ Μ.: Καρθαγένην 30.000 τον. μέρος φορτίου Γαλλίαν, W 120, Ιουνίου 14.

ΑΦΘΟΡΟΣ: Μεσόγειον 60.000 τον. μέρος φορτίου, Δμερικ. λιμένων άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 67.5, Ιουνίου 22.

ΑΡΜΟΝΙΚ: 85.193 τον. d.w. (τού 1967) δολ. 2 ταξίδια δύο μηνών.

ΑΡΧΩΝ (λιβ.): Ανατολ. άκτην Μεξικού 40.000 τον. μέρος φορτίου, Δμερικ. λιμένων άκτης Ατλαντικού W 100, Ιουνίου 19.

ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΗΣ: Ακτοπλοϊκόν Μεσογείου 75.000 τον. μέρος φορτίου, Δμερικ. λιμένων άκτης Ατλαντικού W 53.5, Ιουνίου 20.

ΤΡΕΠΤΝΤ ΣΤΑΡ: Καραϊβικήν 92.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλίαν, Κόντινεντ, W 42.5 Ιουνίου 23.

ΕΦΕΣΟΣ: Αριδών 68.000 τον. μέρος φορτίου Δμερικ. λιμένων δυτ. άκτης, W 60, Ιουνίου 29.

ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ: Λιβύην 77.000 τον. Ιταλίαν W 52.5, Ιουνίου 22.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.Λ.: Καραϊβικήν 37.000 τον. μέρος φορτίου Δμερικ. λιμένων άκτης Ατλαντικού, W 100, Ιουνίου 21.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Φρήπορτ 38.000 τον. Δμερικ. λιμένων άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 120, Ιουνίου 24.

ΤΡΙΝΙΤΥ: Άνατολ. άκτην Μεξικού 50.000 τον. Κιουρασάο, W 80, δημοσίες φόρτωσης.

ΚΥΜΩ (λιβ.): Καραϊβικήν 28.000 τον. μέρος φορτίου Δμερικ. λιμένων Κόλπου, W 135, Ιουνίου 25.

ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (λιβ.): Καραϊβικήν 50.000 τον. Αγγλίαν, Κόντινεντ, W 57.5, δημοσίες φόρτωσης.

ΧΑΛΚΗ: Άνατολ. άκτην Μεξικού 48.000 τον. μέρος φορτίου Δμερικ. λιμένων Κόλπου, W 100, Ιουνίου 27.

ΘΑΛΑΣΣΗΝ ΔΩΣΑ: Άνατολ. άκτην Μεξικού 150.000 τον. Ιαπωνίαν, W 30, όψιν ναυλωτών πέραν τών 90 ήμερων άποθηκη δολ. 12.000 ήμερησίων, Ιουνίου 25.

ΑΘΗΝΙΚ (μικτόν): Περιοκόν Κόλπου 70.000 τον. μέρος φορτίου Μοχαμεντία, W 45, Ιουνίου 25.


**TAKTIKI GRAMMAI
ANAT. MESOGEOY - KONTINENT**

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΤΕЛЕΞ : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

Η κίνησις τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων

(α. = ανεχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = ἐφθασε — δ. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΒΑΝΣ.....	60	6640	ε. Βρέμην 19/6	AΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	64	4631	ε. Ἀμβέρσαν 14/6
ΒΑΕ.....	62	10405	δ. Π.Χάρκουρτ 25/5	AΙΓΑΙΟΣ ΑΘΗΝΙΚ.....	76	12498	α. Μπάχια Μπλάνκα 11/6 διά Ρωσίαν
BENIP (δ.).....	62	10753	α. Ρόττερνταν 18/6 διά Βανκούβερ	AΙΓΑΙΟΣ ΑΡΜΟΝΙΚ.....	76	12498	α. Ίντσαν 28/4 διά Κολομβίαν
BIN ΟΤΓΑ ΛΗΝΤΕΡ (δ.).....	69	104616	α. Ριγύεκα 6/6	AΙΓΑΙΟΣ ΑΤΟΜΙΚ.....	74	12498	ε. Μουροράδ 7/6
BIN ΟΤΓΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.).....	68	51073	α. Φόξ 12/6	AΙΓΑΙΟΣ ΓΟΥΥΙΣΤΟΝ.....	72	11184	α. Λός "Αντζέλες 30/5
ΓΑΘΗ.....	74	6017	α. Ἀμέρεραν 19/6 διά Ρόττερνταν	AΙΓΑΙΟΣ ΕΛΛΑΣΙΚ.....	76	12498	δ. Παναμά 13/6
ΓΑΘΗ Φ.....	61	13092	α. Πρίνς Ρούπερτ 14/6 διά Στοκχόλμην	AΙΓΑΙΟΣ ΕΡΩΤΙΚ.....	74	12498	α. Λός "Αντζέλες 27/5
ΓΑΘΩΝ.....	70	10008	εἰς Μπάραν από 20/9	AΙΓΑΙΟΣ ΙΟΝΙΚ.....	76	12498	α. Λός "Αντζέλες 26/5
ΓΑΠΗ.....	69	10006	α. Ν. "Υόρκην 16/6 διά Ν. Ὀρλεάνην	AΙΓΑΙΟΣ ΙΣΠΑΝΙΚ.....	76	12498	ε. Π. όφ Σπαιν 13/6
ΓΓΕΑ.....	63	3387	ε. Ἰμινχάρη 18/6	AΙΓΑΙΟΣ ΚΟΣΜΙΚ.....	75	12498	α. Γιοκοχάμα 11/6 διά Κριστούπαλ
ΓΓΕΑ ΜΑΙΡΗ.....	64	12561	δ. Κουνιτόλιν 14/6 διά Κωνστάντζου	AΙΓΑΙΟΣ ΛΙΝΚ.....	74	18963	α. Μπ. "Αύρες 6/6 διά Ρωσία
ΓΓΕΙΚΑ.....	67	3870	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΑΙΟΣ ΛΟΤΖΙΚ.....	75	12498	α. Π. "Ελίζαμπετ 3/6
ΓΓΕΙΑΚΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ.....	62	9517	ε. Τέντα 21/5	AΙΓΑΙΟΣ ΛΥΡΙΚ.....	75	12498	α. Ναγκόγια 2/6 διά "Ακαδόύτλα
ΓΓΕΙΑΚΗ.....	61	10405	δ. Σουέζ 11/6 διά Χό Τοι Μίνχ	AΙΓΑΙΟΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ.....	74	12498	α. Λός "Αντζέλες 12/5 διά Τόκιο
ΓΓΕΙΚΗ.....	65	8374	ε. Χάιφα 17/6	AΙΓΑΙΟΣ ΜΑΤΖΙΚ.....	74	12498	α. Ντώρμπαν 16/6 διά Σίδνευ
ΓΓΕΙΚΗ.....	50	3499	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΑΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.....	47	5309	εἰς Πειραιά
ΓΓΕΙΚΗ Γ.(δ.).....	69	90890	δ. Ντουμπάι 8/6	AΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑΤΑΙΚ.....	77	12498	εἰς Μπάραν από 23/8/80
ΓΓΕΙΚΗ III.....	57	1241	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑΝΝΕΡ.....	69	9054	ε. Δουνκέρκην 3/6
ΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ.....	64	9812	δ. Σουέζ 19/6	AΙΓΑΙΟΣ ΜΠΛΕΤΖ'.....	72	11185	δ. Σκό 12/4 διά Κλαιπέντα
ΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ.....	69	9435	α. Λούμ 23/5 διά Ντουάλα	AΙΓΑΙΟΣ ΜΠΡΕΙΤ'ΒΕΡΥ.....	71	15205	δ. Κουνιτόλιν 4/6 διά "Ιλιτσεφέκ
ΓΗΝΗΡ.....	71	9875	α. Λός "Αντζέλες 8/6 διά Σαγκάνη	AΙΓΑΙΟΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ.....	76	12498	ε. Μοσταγκάνευ 18/6
ΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	59	12255	ε. Βενετία 16/6	AΙΓΑΙΟΣ ΜΥΣΤΙΚ.....	75	12498	α. Λός "Αντζέλες 17/5 διά Σαγκάνη
ΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ.....	58	9364	ε. Λάγος 30/5	AΙΓΑΙΟΣ ΝΤΑΥΑΝΙΚ.....	75	12498	δ. Σαΐδ 3/5 διά Τρίπολιν
ΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II.....	70	18628	α. Μ. "Άχαρντη 25/5 διά Κουβέτη	AΙΓΑΙΟΣ ΝΤΟΡΙΚ.....	74	12498	α. Λίνκολν 2/6 διά Περού
ΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ.....	52	3840	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΑΙΟΣ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ.....	69	9199	α. Χούλ 16/6 διά "Ακαμπα
ΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ.....	54	8120	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑ'ΝΤ.....	70	9178	ε. Αυμέραν 19/6
ΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.....	63	10617	δ. Κωνιτόλιν 30/3 διά Μ. Θάλασσαν	AΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑΚΤΙΚ.....	76	12498	α. Άλεξανδρειαν 9/6 διά Βοβιδάνη
ΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.....	63	10246	ε. Μπαγκόκ 9/6	AΙΓΑΙΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	71	15204	α. Σουάμπα 2/6 διά Κούμπαρ "Αίλ.
ΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ.....	66	2023	α. Χάιφα 19/6 διά Σέτε	AΙΓΑΙΟΣ ΣΚΟΥΡΥ.....	71	11185	α. Δουνκέρκην 29/5 διά Ισπωνίαν
ΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ.....	57	10323	ε. Ν. "Ορλεάνη 10/6	AΙΓΑΙΟΣ ΣΩΝΙΚ.....	73	12498	ε. Κολόποι 18/6
ΓΙΑ ΣΚΕΨΗ.....	68	9031	εἰς Νοβορωσίσκην 18/6	AΙΓΑΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ.....	70	9078	ε. Νταντιάγκας 18/6
ΙΟΣ ΑΝΑΓΡΥΠΟΙ.....	58	3690	ύπο παραλαβήν	AΙΓΑΙΟΣ ΣΤΟΙ'Κ.....	71	11208	ε. Βανκούβερ 18/6
ΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ.....	71	3510	α. Αμέρεραν 14/5 διά Χαλκίδα	AΙΓΑΙΟΣ ΤΟΠΙΚ.....	74	12498	ε. Ιλιτσεσ 18/6
ΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	66	8309	ε. Καλκούτα 7/6	AΙΓΑΙΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ.....	70	9025	α. "Ηστ Λόντον 25/5 διά Βενεζουέλα
ΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	53	8213	α. Άλεξανδροβρέαν 18/6 διά Ρουμανία	AΙΓΑΙΟΣ ΦΑΙΝΘ.....	69	9199	α. Λόγος 2/6
ΙΟΣ ΓΕΡΓΙΟΓΙΟΣ III.....	61	8254	α. Ρόττερνταν 25/2 διά Λουάντα	AΙΓΑΙΟΣ ΦΡΗΝΤΟΜ.....	69	8927	δ. Μπρουνουμπούτελ 15/5 διά "Αβάνα
ΙΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	67	7560	ξέωθι Μπαντάς Αμπάς 18/4	AΙΓΑΙΟΣ ΧΑΡΒΕΣΤ.....	72	11225	ε. Ντώρμπαν 13/4
ΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	55	8562	δ. Γιβραλτάρ 4/6	AΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ.....	66	20095	ε. Λισσαβόνα 26/4 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (μ.).....	71	7326	α. Π. Καρτί 7/6	ΑΙΔΗΝΗΟΣ.....	73	9369	α. Σλουσική (Ολλανδ.) 26/6 διά Ντώρμπαν
ΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ.....	65	14264	α. Ταύρετσον 14/6 διά Καζαμπλάνκα	ΑΙΗΒΟΝ.....	60	14359	δ. Παναμά 10/6
ΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΣΙΟΝΟΣ.....	59	8852	ε. Αμέρεραν 20/6	ΑΙΗΤΖΑΣ.....	63	1164	α. Τοιβιτάβεκια 17/6 διά Σέτε
ΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	58	9104	α. Μπ. "Αύρες 11/6 διά Ρωσίαν	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.).....	65	40043	ε. Κόρπους Κρίστι 29/5
ΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	55	4962	ε. Τενερίφην 17/6	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.).....	66	38615	εἰς Βαλτιμόρην από 27/2 (έπισκευα)
ΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	47	2685	ε. Πειραιών 10/5	ΑΙΓΑΙΟΝ Κ.....	67	3017	ε. Σκίκντα 25/6
ΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	69	12061	α. Λάγος 27/5	ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΡΧΩΝ.....	71	15665	α. Λάς Πάλμας 19/6 διά Ρωσίαν
ΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	59	8067	α. Λός Πάλμας 14/6 διά Π. Χάρκουρτ	ΑΙΓΑΙΟΝ ΚΩΣ.....	56	3219	α.Κ. Τάσου 17/6 διά Χοντίντανα
ΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	58	4529	α. Μπ. "Αύρες 11/6	ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	74	16006	α. Κ. Τάσου 17/6 διά Ντώρμπαν
ΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	69	4033	α. Λάγος 27/5 διά Σουόρρι	ΑΙΓΑΙΟΝ ΦΦΑΡΜΑΡΑ.....	60	6980	ε. Σύλαρην 31/5
ΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	46	2414	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΚΑΥ'.....	76	11084	α. Φρημάντη 18/6
ΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	56	2299	δ. Σουέζ 18/5	ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΑΡ.....	76	15947	α. Γουελία 31/5
ΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	51	1988	εἰς Κουβέτην από 20/7/78	ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΥΙ'ΝΤ.....	60	8368	εἰς Ναχόντικα από 12/10 (έπισκευα)
ΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III.....	70	15345	δ. Παναμά 22/5	ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	68	18470	δ. Σουέζ 20/6
ΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV.....	61	6038	α. Ρόττερνταν 5/6 διά Τρίπολιν	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ.....	63	11502	ε. Ροζάριο 13/6
ΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	71	11857	α. Ναγκόγια 18/4	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΤΡ.....	58	9292	α. Ράνκούν 19/5 διά Μομπάσα
ΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ.....	77	1573	ε. Ντεμέραρά 15/6	ΑΙΟΛΟΣ.....	69	9627	ε. Ρόττερνταμ 20/6
ΤΝΙΚ ΙΙ.....	63	12273	ε. Ν. Τουτικορίν 18/6	ΑΙΟΛΟΣ.....	72	16235	δ. Σκώ 14/6 διά Λενίνγκραντ
ΤΝΙΣΤΗΣ.....	79	5178	α. Αμέρεραν 18/6 διά "Ιψουίτς	ΑΙΟΛΟΣ.....	71	10006	α. Γιοκοχάμι 31/5 διά Τζένταν
ΤΝΑΜΤΙΟΣ (δ.).....	66	32687	α. Σ. Ράιντικ Πόντ 11/6 διά Ν. Ορλεάνην	ΑΙΟΛΟΣ K.....	66	40787	α. Λός "Αντζέλες 2/6 διά Κεσλάδηκ
ΤΝΑΜ.....	58	5037	α. Άμερούδην 2/6 διά "Αλγερίον	ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΑΓΝΗΝΑ.....	65	9280	α. Κακινόντα 9/6 διά Ντάρες ές Σαλάδα
ΤΝΕΦΟΙ ΓΕΜΕΔΟΥ.....	77	10459	α. Έ. Γκουαμάδης 6/5	ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΕΚΣΤΑΖΥ.....	69	10259	α. Μαπούτε 26/5 διά "Οζάκα
ΤΝΕΦΟΤΗΣ.....	67	6842	α. Μασσαλίαν 5/6 διά Βεγγάλην	ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΕΜΕΡΛΑΝΤ.....	77	9083	α. Μπελιγκχαμ 9/6 διά Ισπωνίαν
ΤΝΙΑΤΙΚΗ (δ.).....	63	30648	δ. Σουέζ 12/6 διά "Ερυθρόν Θάλασσαν	ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΖΕΑ.....	68	15542	ε. Βαλπαράζιο 10/6
ΤΝΙΑΤΙΚΗ ΡΗΦΕΡ.....	70	4231	δ. Π.Σαΐδ 9/6	ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΖΕΣΤ.....	70	15744	ε. Λάγος 4/5
ΤΩΝΙΣ Τ.....	71	9998	δ. Κουνιτόλιν 12/5 διά Νοβορωσίσκην	ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΛΥΡΙΚ.....	61	13299	ε. Μπράκη 16/6 διά Καζαμπλάνκα
ΤΖΟΣ.....	72	3065	α. Σέτε 7/6 διά Τρίπολιν	ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΜΑΤΖΙΚ.....	68	8605	α. Μπέρια 17/5 διά Μογκαντίσιο
ΤΖΑΕ.....	64	5931	δ. Π. Σαΐδ 15/6	ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΝΤΑΙ'MONT.....	81	10150	ε. Κάντλα 18/5
ΤΖΟΥΜΑ.....	66	11067	α. Κολδύτη 17/6 διά "Αμερεράντα	ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΡΑΨΩΝΤΥ.....	67	29256	α. Αύγούστα 6/6 διά Μπ. "Αύρες
ΤΖΕΓΓΗΣ.....	64	7752	ε. Λάγος 4/5	ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΣΑΞΕΣ.....	65	20119	α. Δάντσικη 17/6 διά Κίελον
ΤΖΙΓΓΗΣ.....	55	5886	ε. Ρουέν 13/6	ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ.....	77	9081	α. Ρόττερνταμ 16/6 διά Λενίνγκραντ
ΤΦΑΝΟΥΡΙΟΣ.....	65	8576	δ. Γιβραλτάρ 9/6 διά "Αλγερίον	ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.).....	59	17948	α. Πειραιά 13/6 διά Μπουργκάς
ΤΝΑΙΑ.....	56	13555	α. Κεμπέκ 10/6	ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΦΑΝΤΑΣΥ.....	68	13388	α. Μαπούτε 26/5 διά "Οζάκα
ΤΝΕΣΗ.....	54	2488	α. Μερόνια 10/5 διά Πειραιά	ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.....	64	5310	δ. Κουνιτόλιν 25/5 διά Νοβορωσίσκην
ΤΝΕΣΗ.....	61	4903	α. Δουνκέρκην 12/6	ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΠΑΙ'ΛΟΤ.....	64	5295	ε. Σκώ 4/4 διά Ροστόκ
ΤΕΡΑΣ.....	54	7311	α. Λομπίτο 2/3 διά Μοχάμεντς	ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΛΑΙ'ΟΝ.....	77	38484	α. Γκλάντατον 13/6 διά Ισπωνίαν
ΤΗΝΑ (δ.).....	69	9268	α. Λείσσες 16/6 διά Λισσαβώνα	ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΜΟΝΑΡΚ.....	67	32508	ε. Σάντος 13/6
ΤΗΝΑ (δ.).....	64	21613	α. Φιλαδέλφειαν 2/6 διά "Αρσούπα	ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΡΗΦΕΡ.....	64	7995	ε. Αύμπουρον 15/6
ΤΗΝΑ.....	63	15535	α. Λός Πάλμας 23/5 διά Ντουάλα	ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΣΑΝ.....	59	9830	ε. Γόνυια 8/6
ΤΗΝΑ.....	58	10662	α. Πειραιά 8/5 διά Γιβραλτάρ	ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΣΚΑ'Υ.....	66	22260	α. Τενερίφην 4/6 διά Μπ. "Αύρες
ΤΗΝΑ.....	68	8905	ε. Κεμπέκ 10/6	ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΣΗ.....	62	7602	ε. Ρίο Ιανέριο 3/6
ΤΗΝΑ.....	65	1657	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΣΗ (μ.).....	73	57802	α. Γιουροπόρτ 19/6 διά Χάμπτον Ρόδες
ΤΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ.....	68	16223	δ. Π. Σαΐδ 1/6 διά Βόλον	ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΤΩΡ.....	71	16017	α. Μαπούτε 28/5 διά ΗΠΑ
ΤΗΝΑ Ζ. (δ.).....	68	45678	ε. Πειραιά 3/5	ΑΙΓΑΙΝΗΜΟΣ.....	72	13179	ε. Λάγος 26/5
ΤΗΝΑ II.....	62	11272	α. Λός Πάλμας 16/6 διά Πειραιά	ΑΙΓΑΙΝΗΝΑΙΑΝΙΑ.....	73	9210	α. Τόπ. Μπαι 19/6 διά Λιβερπούλ
ΤΗΝΑI.....	56	4301	ε. Πειραιά 8/5	ΑΙΓΑΙΝΗΝΟΣ Κ.....	57	6205	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΗΝΑ I'S.....	58	9279	ε. Πειραιά 10/6</td				

ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Τζένταν 3/6
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	α. Ναυγόνια 10/6 διά Σουεζ
ΑΚΡΟΝ	59	14722	α. Νιώρηναν 17/5 διά Β. Κορέα
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	α. Σημάλ 14/6 διά Ισπανίαν
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	α. Μπ. Αύρες 11/6 διά Ρωσίαν
ΑΚΤΙΑΝ	60	3188	εις Μπαλμπά διά 12/10
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	δ. Γιβραλτάρ 15/6 διά Π. Αρθουρ
ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.)	64	33316	α. Μποναρ 3/6 διά Άρούμπα
ΑΛ ΤΖΑΜΠΙΡΙΑ	68	10355	ύπό παραλαβήν
ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877	α. Δάς Πάλμας 2/5 διά Λάγος
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	δ. Σουέζ 14/6
ΑΛΑΣΚΑΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	54	11631	εις Πειραιά από 23/10
ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	εις Πειραιά από 23/10 (έπισκεψια)
ΑΛΓΚΕΝΙΜΠ.	66	2722	α. Πειραιά 12/6
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	α. Δάς Πάλμας 13/6 διά Λάγος
ΑΛΕΑ	73	8824	α. Ροζάριο 11/6 διά Γιοκοχάμα
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (δ.)	65	40043	α. Καρθαγένην 18/6 διά Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	9296	α. Κεμπέκ 15/5 διά Κούβα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	α. Πειραιά 18/6 διά Άλεξανδρειαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	1222	α. Κεμπέκ 15/5 διά Κούβα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ.	69	13316	α. Χάμπτον Ρόδης 27/4 διά Ρότερνταμ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. ΙΙ.	67	2560	ύπό παραλαβήν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	α. Αμπέρσαν 4/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22560	α. Γκλιφούα 25/5 διά Μπ. Αυτός
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	α. Λιβερπούλ 19/6 διά Βούρμπην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.	58	3834	δ. Κωνίπολιν 11/6 διά Ρουμανίαν
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	78	15688	ε. Μπαλμπάς 8/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π.	61	9211	α. Λουπίτο 20/3 διά Λουάντα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ.	57	4365	δ. Κωνίπολιν 17/4 διά Κωνσταντζάν
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ			
ΓΚΡΕΙΤ (δ.)	73	152372	ε. Πειραιά 4/5
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΙΣΜΗΝΗ	68	9395	δ. Π. Σαΐδ 18/6
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΤΡΑΣΤ	62	7703	α. Λούπιτο 26/2 διά Λουάντα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΦΑΙΗΘ.	61	7703	ε. Βούρμπην 4/6
ΑΛΕΞΙΑ (δ.)	58	7644	α. Μοντέγκο Μπάι 10/6
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ.	68	9084	δ. Π. Σαΐδ 31/5
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	δ. Γιβραλτάρ 10/6
ΑΛΔΑΙΑ	74	23757	δ. Κωνίπολιν 15/6
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	δ. Κωνίπολιν 14/6 διά Νοβορωσίσκην
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΙΤ	62	9055	ε. Πειραιά 30/4 (έπισκεψια)
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΔΗΝΤΕΡ	62	9055	α. Κολόντο 17/6 διά Μαντράς
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗ	58	9878	α. Μπιζέρτα 14/6
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	60	8294	α. Ροβέννα 30/5 διά Βόλον
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΑΝΕΡ	70	9160	ε. Σ. Μάικλ 6/6
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΙΒΕΡ	71	9564	α. Λιβρόνα 11/6 διά Νάπολη
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	5772	α. Δάγος 14/3 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434	δ. Σουέζ 8/6
ΑΛΙΚΗ	59	12996	α. Όζάκα 29/5

ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ε. Μουσούρης 12/6
ΑΛΙΣΙΑ	66	3762	δ. Κωνίπολιν 15/6
ΑΛΚΑΖΑΡ	65	9677	α. Δάς Πάλμας 31/5 διά Νιγηρίαν
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	28467	α. Μπ. Αύρες 4/6 διά Ρωσίαν
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ε. Σαλβαντόρ 11/6
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	ε. Άλεξανδρειαν 12/6
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	δ. Γιβραλτάρ 16/6 διά Άλεξανδρειαν
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	ε. Αμπέρσαν 20/6
ΑΛΚΟΡ	62	11434	ε. Πειραιά 4/6
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	α. Ν. Γουεστμινστερ 19/6
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	α. Κοκούμπια Ρίβερ 12/6 διά Σ. Αραβία
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	δ. Π. Σαΐδ 10/6
ΑΛΚΥΩΝ	62	16155	ε. Ρουέν 18/6
ΑΛΛΑΓΑΝΣ ΣΑΞΕΣ	65	10869	α. Ν. Υόρκην 5/2 διά Κούβα
ΑΛΜΑ	79	10788	α. Δάς Αντζελες 12/6
ΑΛΜΑ	63	1594	α. Λισαβόναν 16/6 διά Μαδέρια
ΑΛΜΑΖ	65	10484	ε. Ν. Ορλεάνην 9/5
ΑΛΜΑΡ	69	10490	ε. Αμπού Ντάμπι 20/6
ΑΛΜΠΑΜΙΣΣΙΟΝ	64	18000	α. Μπάχια Μπλάνκα 17/6 διά Ρωσίαν
ΑΛΜΠΑΦΟΡΟ	69	12404	α. Νταμάρ 13/6 διά Κούβειτ
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1507	εις Μπαλμπά διά 14/3/80
ΑΛΜΠΙΣ	55	5564	α. Δάγος 10/6 διά Γουιρρρί
ΑΛΝΤΕΑ	53	5497	α. Δάγος 26/5 διά Γουιρρρί
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	ε. Πόρτμπουτο 20/6
ΑΛΤΙΣ	79	11000	ε. Όκλαντ 16/6
ΑΛΦΑ	62	4722	α. Αύγουσταν 16/6 διά Βεγγαζήν
ΑΛΦΑ	71	1599	α. Κ. Τάουν 18/6 διά Ντώρμπον
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	ε. Ν. Ορλεάνην 23/5
ΑΛΦΙΤΟ	63	15929	δ. Παναμά 6/6
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ε. Γκάλιβεστον 21/5
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	δ. Γιβραλτάρ 26/5 διά Γαλλίαν
ΑΜΑΝΙΑ	58	8574	α. Χάρκεμπερ 25/4
ΑΜΑΝΙΑ	61	1765	α. Άλμερια 30/4 διά Όραν
ΑΜΑΝΙΑ II	67	51644	α. Ν. Ορλεάνη 15/6
ΑΜΑΝΙΝΤΑ	58	5214	α. Κολόμπια 15/6
ΑΜΑΡ	60	4735	α. Νότην 13/6 διά Ταρτούς
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	79	11000	α. Μπαρρανκία 30/5 διά Σ. Μάρτα
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ε. Αμπέρσαν 19/6 διά Ρότερνταμ
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	ε. Τζένταν 15/6 διά Σίδνευ
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	δ. Κωνίπολιν 14/6 διά Ρωσίαν
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	α. Αμβούργον 17/6 διά Τζένταν
ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	α. Ριο Γκράντες 4/6 διά Αμβούργον
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	δ. Σουέζ 12/6 διά Ντάρας Ές Σαλλάμ
ΑΜΦΙΩΝ	78	11213	α. Ήστ Λόντον 25/5 διά Γιοκαϊ
ΑΝΑΒΥΣΟΣ	69	9072	ε. Ντώρμπαν 18/3 διά Βενεζουέλα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Καρτελγέζο 9/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	ε. Αμπέρσαν 17/6 διά Ντώρμπαν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΓ' ΣΝΤΟΜ	74	13348	ε. Βούρμπην 28/4

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ ΑΝΔΡΕΑ 87 · ΠΕΙΡΑΕΥΣ ΤΗΛ. 4526.644, 4526.666

MTS ΙΑΣΩΝ

MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ

TSS ΑΤΛΑΣ

MV ΕΡΜΗΣ

MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ

MTS ΟΡΦΕΥΣ

MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ

MTS ΑΠΟΛΛΩΝ 11

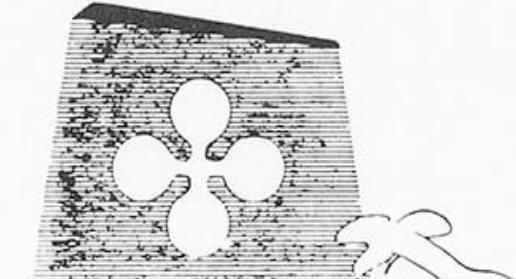
MV ΖΕΥΣ

MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ

MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ

MV ΩΚΕΑΝΟΣ

MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ

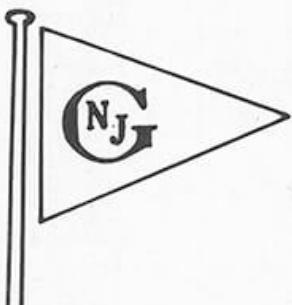


Κρουαζίέραι: Αιγαίον, Μεσόγειος, Καραϊβική,
Μεξικόν, Κεντρική Αμερική και Αφρική

ΑΝΑΓΓΕΛΗ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Λιβύρδον 18/6 διά Γιοκοχάμα	ΑΡΓΥΡΟΥ Μ.	60	1577	δ. Κων/πολιν 4/6 διά Βεγγάζην
ΑΝΑΓΓΕΛΗ ΛΑΚ.	68	9118	ε. 'Αμπιτζάν 15/5	ΑΡΓΟ	72	16207	εις Μπαλμπόδα
ΑΝΑΓΓΕΛΗ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	δ. Σουέζ 20/6 διά Μαλαισία	ΑΡΓΟ ΒΑΛΟΡ	78	1587	ε. Σάντος 14/6
ΑΝΑΓΓΕΛΗ ΜΑΪΤ'	78	13889	α. Ρόττερνταν 21/6 διά Λονδίνον	ΑΡΓΟ ΓΚΛΟΡΥ	77	1587	α.Ν.'Ορλεάνην 27/5 διά Λά Γκουαίρα
ΑΝΑΓΓΕΛΗ ΝΤΙΑΖΕΝΖ	71	9049	α. Γιβραλτάρ 4/6 διά Ντουάλα	ΑΡΓΟ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	76	1578	α.Ντεμέράρα 28/5 διά Τρίνινταντ
ΑΝΑΓΓΕΛΗ ΠΙ'ΙΣ	74	13631	ε. Ρόττερνταν 16/6	ΑΡΓΟ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	ε. Κίγκοτον 9/6 διά 'Ονδούραν
ΑΝΑΓΓΕΛΗ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ	76	13633	α. Λώναστον 6/6 διά Τζεντάν	ΑΡΓΟ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	ε. Κίγκοτον 15/6
ΑΝΑΓΓΕΛΗ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	38820	α. Πόρτο Τόρρες 1/6	ΑΡΓΟ ΦΑΙΗΘ	76	1579	α. Π. δφ Σπαήν 3/6 διά ΗΠΑ
ΑΝΑΓΓΕΛΗ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	α. Ούνικασουόκι 10/6	ΑΡΓΟ ΧΟΟΥΠ	77	1579	ε. Βαλτιμόρην 15/6
ΑΝΑΓΓΕΛΗ ΤΡΑΦ'ΟΜΦ.	76	13633	ε. Σιδηνί 13/6				
ΑΝΑΓΓΕΛΗ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	78	13883	ε. Πόρτ Κέμπλα 5/6	ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Κομώ Μιτσι 12/6 διά Καζαμπλάνκα
ΑΝΑΓΓΕΛΗ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. Μπανγκόν 8/6	ΑΡΕΤΗ Λ.	69	9343	α. Λιβερπούλ 19/6 διά "Αμοτερντάμ
ΑΝΑΓΓΕΛΗ ΦΡΕΝΤΣΗΝ (δ.)	64	35333	ε. Γένοβα 18/6	ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9139	ε. Σπαλάτον 18/6
ΑΝΑΓΓΕΛΗ ΧΑΠΠΙΝΗΣ	73	13631	α. Χάμπτον Ρόδς 18/6	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	62	15405	δ. Κων/πολιν 13/6 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΝΑΓΓΕΛΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	α. Ρόττερνταν 20/6 διά «Ειβονμάσουθ	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	α. Μαπούτο 1/6 διά Λονδίνον
ΑΝΑΓΓΕΛΗ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Φριμάντλ 2/6 διά Ρόττερνταμ	ΑΡΗΣ	70	9688	α. Φριτάρους 5/4 διά Μασέλιο
ΑΝΑΓΓΕΛΗ ΧΟΟΥΠ	74	13633	α. 'Αμπούργον 10/6 διά Β. Κορέα	ΑΡΗΣ VI	57	9481	δ. Π. Σαΐδ 19/6 διά Μεσόγειον
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ε. Λάγος 29/4	ΑΡΗΣ VII	55	1216	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ	68	9416	ε. Ντάρμπατ 14/6	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	16000	α. "Αμπο Ντάμπι 13/6
ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ	68	10183	ε. Ντάρμπατ 17/6	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	64	9962	α. Λιβερπούλ 18/6 διά Ρόττερνταμ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	2392	δ. Κων/πολιν 19/5 διά Π. Σαΐδ	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	ε. Ίλιτσαρσα 1/6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	79	15688	α. Βαλένθια 16/6 διά Λιβύρδο	ΑΡΙΑΔΗΝΗ Ε. (δ.)	62	25672	α. Τζένταν 8/6 διά Βομβάνη (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	80	15869	α. Πουντά 'Αρένας 7/6 διά Μεξικό	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ε. Γκλογκ 8/6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Δ.	67	53448	α. 'Αμπερσάν 16/5 διά Βενεζουέλα	ΑΡΙΑΝΑ	57	5231	όργει εις Χαλκίδα από 30/10/77
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II	77	4713	ε. Ν. Όρλεάνην 17/6	ΑΡΙΕΑ	62	12038	ε. Γιβραλτάρ 19/6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	δ. Σκο 18/5 διά Βενεζουέλα	ΑΡΙΕΑΣ	60	7839	α. Τζένταν 5/6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11435	ε. Ν. 'Ορλεάνην 13/6	ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	72	129260	όργει εις Πειραιά από 30/3
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	62	12392	μετανομάσθη «ΝΥΑΛΑ»	ΑΡΙΕΤΤΑ	65	19750	α.Λός "Αντζελες 13/6 διά Βαλπαραϊζο
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2621	δ. Γιβραλτάρ 2/6 διά 'Αλγέριον	ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20685	ε. Αιτέζος 13/6
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	α. Κεμπτέκ 7/4 διά Κούβα	ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	ε. "Ηοτ Λόντον 14/6
ΑΝΔΡΕΙΑ	66	2999	ιδε «ΒΑΙΩΣ» ας μετονυμάσθη	ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	ε. Ασταμπούλα 17/6	ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	ε. Τζένταν 14/6
ΑΝΔΡΟΣ	65	15404	εις Μπάραρας ἀπό 13/9/80	ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	α.Νόπολη 8/6
ΑΝΔΡΟΣ	64	1857	ε. Μάλτα 27/5	ΑΡΙΣΤΕΑ Τ.	58	5085	δ. Κων/πολιν 14/6 διά Τζένταν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ	67	3831	α. Πειραιά 12/6	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	11374	ε. Βούβλην 21/5
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Τουμπαρά 11/6	ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	ε. Πολέριμ 5/6
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΤΑΛΑΣ (μ.)	72	119505	α.Σιγκαπούρην 4/5 διά Μένα αλ. 'Αχμαντί	ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9998	α. Μπιλιμπόδο 29/5 διά Καρθαγένη
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Άιλ. (Κουβίτ) 15/5	ΑΡΙΣΤΟΤΕΑΗΣ	65	1409	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΔΡΟΣ ΓΑΣΤΕΡ (δ.)	70	9983	ε. Βιλελμάχαρέν 15/6	ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	δ. Σουέζ 7/5 διά Μη. 'Αμπας (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΙ	73	32781	δ. Παναμά 11/6	ΑΡΙΩΝ	73	13623	δ. Παναμά 7/6
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΙΟΝ (δ.)	70	105855	α. Φατέχ Τέρμ. 5/6 διά Γαλλίαν	ΑΡΙΩΝ	57	9999	όπα παραλαβήν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Σιγκαπούρην 15/6	ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	δ. Γιβραλτάρ 2/6 διά Τρίπολιν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	ρ. Ράς Τανούρα 27/5	ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	δ. Πειραιάς ἀπό 14/12/76
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Μπ. 'Αυρες 6/6 διά Ρωσίαν	ΑΡΚΑΔΙΑ	58	6357	α. Βενετία 30/5 διά Μασσαλίαν
ΑΝΕΑ ΝΤ ΑΖΟΥΡ	57	8093	ε. Λάγος 15/5	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ.	71	4998	α. Π. Χάρκουρι 16/6
ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	33060	α. Λάς Πάλμας 15/6 διά Ρόττερνταμ	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ.	65	21002	δ. Γιβραλτάρ 18/6 διά Κωνσταντίζαν
ΑΝΕΜΩΝΗ	76	8376	α. Βενετίας 18/6 διά 'Ακαμπα	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	64	12229	δ. Κων/πολιν 12/6
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	δ. Κούνι 12/6 διά Σίκκα	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	10173	α. 'Αμπερσάν 20/6 διά Λαττάκια
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	α. Ιμπάνχαν 12/6 διά Βομβάνη	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	12229	ε.Τζένταν 30/5
ΑΝΘΙΑ	64	10861	ε. Τόρντον 3/6	ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8825	ε. Φιλαδέλφεια 16/6 διά Κοπεγχάγην
ΑΝΘΟΣ	79	11000	ε. Βαλπαραϊζο 7/6	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	δ. Σουέζ 19/6 διά Νταρμά
ΑΝΙΤΑ	76	4617	α. Αμπέρσάν 11/6 διά Λάγος	ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	ε.Ν.'Ορλεάνην 17/6
ΑΝΝΑ	76	16436	α.Ντουλουρ 28/5	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	ε. Πειραιά 24/4 (έπισκεψια)
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	μετανομάσθη «ΙΝΤΕΡΣΠΙΡΙΤ»	ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22559	ε. Π. Χάρκουρι 17/6
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ε. Πειραιά 20/3 (έπισκεψια)	ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙV	57	10376	ρ. Ράς Τανούρα 13/6 διά Ρόττερνταμ
ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	ε. Ήοτ Λόντον 18/6	ΑΡΤΕΜΙΣ	67	44708	α. Νταρμά 12/6
ΑΝΝΑ ΚΑ.	62	11503	ε. Βομβάνη 6/6	ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23104	ε. Σαλλάδ 23/5
ΑΝΝΑ ΣΥΛΑ (δ.)	71	27502	δ. Κων/πολιν 18/5 διά 'Οδησσον	ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	ε.Μαπούτο 9/6 διά Ρόττερνταμ
ΑΝΝΑ Π.	57	9448	ε. Τζεμπέλ Ντάν 18/5	ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ)	72	3908	ε. Πειραιά 7/6
ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ	67	20959	α. Λάδι Πάλμας 17/6 διά Μπιλμπό	ΑΡΤΖΥΑ (δ.)	66	66259	ε. Νάπολη 5/5 (έπισκεψια)
ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ Ε.	58	7271	δ. Σκάλα 6/6	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	66	30149	ε. Νιουκαστλ 19/6
ΑΝΝΑ Χ.	66	21883	ε. Ροζάριο 13/6 διά Μη. 'Αυρες	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22103	ε. Γένοβα 29/5
ΑΝΝΙΚΑ Ν.	69	11726	ε. Πειραιά 15/6	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	δ. Γιβραλτάρ 10/6
ΑΝΝΙΤΑ	64	11075	α.Μόλι 26/5 διά Ούμ Σαιδ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	δ. Π. 'Αρένας 28/4
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	65	19758	α. Ροζάριο 6/6 διά Μη. 'Αυρες	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	α. Τιμρόδιο 3/5
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	δ. Παναμά 12/6	ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	α. Καστέλον 25/5 διά Περαιών
ΑΝΝΟΥΛΑ II	60	6086	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΡΧΟΝΤΙΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	δ. Λισσαβώνα 3/6 διά Ροσσάριο
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	δ. Γιβραλτάρ 16/6 διά Χάρην	ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	δ. Παναμά 7/6 διά Ρόττερνταμ
ΑΝΤΑΡ	70	16973	α. Αμπέρσαν 13/6	ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17456	ε. Τονάμπο 28/5
ΑΤΖΕΑΡΚΤΙΚ.	69	11430	ε. Λός "Αντζελες 15/6	ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	ε. Όιτε 20/5 διά Περαιών
ΑΤΖΕΑΤΑΝΤΙΚ	70	11474	α. Αμπέρσαν 20/6 διά Μπελαβάν	ΑΣΙΖΕ'Υ	70	13363	δ. Σουέζ 10/6 διά Τζάκαρτα
ΑΝΤΖΕΑΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	ε. Μπάχια Μιτσάν 2/6 ή 10/5 διά Ρωσίαν	ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	61	9925	α.Πειραιά 8/6 διά Γαλλίαν
ΑΝΤΖΕΑΚ ΓΚΡΕΜΗΣ	71	30193	α.Λός "Αντζελες 2/6 διά Ποχοχάδη	ΑΣΠΙΔΙΑΦΟΡΟΣ	60	8786	α.Λάς Πάλμας 17/5
ΑΝΤΖΕΑΚ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	ε. Πειραιά 7/5	ΑΣΠΙΣ (δ.)	56	18657	α. Καρθαγένη 14/6 διά Αύγουστα
ΑΝΤΖΕΑΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Τόραντα 17/6 διά Ποιμητίνο	ΑΣΤΗΡ	58	9278	α. Πειραιά 23/5 διά Τουρκίαν
ΑΝΤΖΕΛΜΑΤΙΚ	70	15948	δ. Παναμά 7/6 διά Σαγκάνη	ΑΣΤΗΡΟΣ	60	6550	ε. Κακινάντα 13/6
ΑΝΤΖΕΛΝΑΦΙΚ	68	10006	ε. Αδελαΐδα 30/4 διά Βετενάμ	ΑΣΤΑΡΤΗ	58	2750	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24915	ε. Βρέμην 12/6	ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	ε. Σημάτη 30/5 διά Περαιών
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15404	α. Κουβέτιν 3/6 διά Κούμποταλ	ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16700	α. Πούντα 'Αρένας 25/5 διά Μοντεβίδεο
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Κισσάρον 2/6 διά Νταμάριν	ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13121	ε.Μπουμπούριν 17/6
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	68	13580	δ. Κων/πολιν 2/6 διά Πειραιά	ΑΣΤΕΡΟΙΝΤ	60	6236	α. Ταδέλεστον 14/6 διά Βαλένθια
ΑΝΤΙΟΝΗ	78	10996	α. Σιγκαπούρην 14/6 διά Κασσιόπη	ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Αγ. Φραγκίσκον 16/6
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	ε. Μόντρεαλ 18/6	ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	ε. Βίλα Κονστιτούοντος 16/6
ΑΝΤΩΝΗΣ Π.	62	4576	δ. Π. Σαΐδ 29/5	ΑΣΤΡΑΠΗ	68	16229	ε. Σηπάττα 18/6
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	ε. Πειραιά 18/6 διά Ιταλίαν	ΑΣΤΡΑΠΗ ΖΕΡΑΖ	69	16229	α. Ν.'Ορλεάνην 15/6
ΑΝΤΩΝΙΑ	60	14840	εις Πειραιάδη ἀπό 27/3	ΑΣΤΡΑΠΗ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	α.Ν.'Ορλεάνην 13/6
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	ε. Α'βίλες 15/4	ΑΣΤΡΑΠΗ ΧΕΡΟ	69	16229	α. Ν.'Ορλεάνην 16/6
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙII.	77	38515	ε.Μόμπια 11/6	ΑΣΤΡΑΠΗ ΣΩΚ	69	16229	α. Λάς Πάλμας 4/6 διά Μη. 'Αυρες
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	56	5912	εις Μπάραραν ἀπό 12/9	ΑΣΤΡΑΠΗΣ	57</td		

ΑΤΤΛΑΣ.....	77	11804	ε. Ρόττερνταμ 17/6		ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ.....	43	7176	δργεί εις Πειραιά όπο 10/1/71
ΑΤΤΟΜΙΚ (δ.).....	67	45321	α. Χοστ 'Ιγκνάδιο 23/5		ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.).....	57	12729	α.Μπολάδο Τέρμη 29/5 διά 'Εκουαντόρ
ΑΤΤΡΕΒΙΔΑ.....	68	12936	ε.Μαντράς Ρόδης 14/6		ΓΙΑΝΝΑ Α.....	57	3894	ε.Πειραιά 14/6 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΤΡΕΥΣ.....	74	13633	α. Σορέλ 5/5 διά 'Αλγερία		ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ.....	58	2624	
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ.....	60	7221	δ. Γιβραλτάρ 4/5 διά 'Αβδάνα		ΓΙΑΝΝΗΣ.....	63	11194	ε. Μπιλμάτσ 7/6
ΑΤΡΟΤΟΣ.....	61	10893	α.Βιζακαπούνημ 29/5 διά Σιγκαπούρην		ΓΙΑΝΝΗΣ.....	71	8494	ε.Κάλουντριπορκ 4/5 διά 'Αλγερίου
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ.....	72	9301	α. Τζένταν 6/6		ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.....	72	1598	α.Μασσαλίαν 1/6
ΑΤΤΙΚΗ.....	61	1385	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	ε. Μαραθώ Μπάρ 20/6
ΑΤΤΙΚΟΣ.....	76	16366	δ. Π. Σαΐδ 16/5		ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	69	2932	α. Κουβέτι 14/5
ΑΥΔΙΣ.....	72	16402	δ. Θέρωνταη 'Αλ. 31/5 διά Λονδίνον		ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.....	57	2676	α.'Αλεξανδρειαν 15/6 διά Κουμπάρ 'Αλι.
ΑΥΔΙΣ ΕΞΠΡΕΣ.....	79	11000	α. Μπ. 'Αυρες 11/6		ΓΙΑΝΝΗΣ Λ.	81	5421	α. Σ. Τζένη 13/6 διά Π.Κορτές
ΑΥΡΑ (δ.).....	60	3476	ύπο παραλαβήν		ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)....	68	44742	α. Ταραγκόνα 10/6 διά Χάμπον Ρόδες
ΑΥΡΑ.....	68	9624	ε. Τζένταν 5/6		ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	77	12561	δ. Σκώ 1/6 διά Κλαιπέντα
ΑΥΡΑ.....	69	3490	μετωνυμόσθη 'ΖΥΓΟΣ'		ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ....	77	21924	ε. Μπ. 'Αμπας 6/6
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ.....	60	9888	α. Πειραιά 16/6 διά Λάργος		ΓΙΑΝΝΗΣ ΥΔΑΣ.....	70	9087	α. Ρεσίφ 11/6
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.).....	65	38606	ύπο παραλαβήν		ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ....	77	9783	δ. Σαΐδ 16/6
ΑΦΟΒΟΣ.....	68	35477	α. Ρόττερνταμ 17/6 διά Κή Γουεστ		ΓΙΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	53	3524	ε.Λόρνακα 17/6
ΑΦΡΙΚΑ.....	65	5021	ε. Λουμπίτι 3/3		ΓΙΑΝΝΥΛΑΣ (δ.)....	65	28945	α.Μπαχρέιν 8/6 διά Τζένταν
ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΙΤΟΛΕΤ.....	66	2966	ε.Σμύρνην 31/5		ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	ε. Πειραιά 15/6
ΑΦΡΟΔΙΤΗ.....	78	19253	α. Βίλα Κονστιτούσον 1/6 διά Μπ. 'Αυρες		ΓΙΟΥΝΙΑΚΑ.....	61	7585	α.Μασσαλίαν 12/6
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.).....	65	37073	α. Ν. 'Ορλεάνην 22/5		ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ.....	61	10721	α. Μόντρεαλ 1/6 διά Κούβα
ΑΦΡΟΣΕΑ (δ.).....	56	16944	ε. Πειραιά 17/6		ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΪΤ'.....	67	13091	α. Νανκόγια 30/5 διά Σουέζ
ΑΦΡΟΣ.....	68	3340	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	85	21422	δ. Π. Σαΐδ 19/6
ΑΧΙΛΛΕΑΤ (δ.).....	61	13017	δ.Σουέζ 11/6 διά Μπ. 'Αμπας		ΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	71	9508	ε.Κ. Τόσν 5/6
ΑΧΙΛΛΕΥΣ.....	65	21506	α. Αύγουστα 6/6		ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΠ.....	57	4374	α.'Αντόνιο 26/5
ΑΧΙΛΛΕΥΣ.....	61	16486	δ.Σουέζ 2016 διά Τζέντα		ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ.....	60	3847	ε. 'Αλεξανδρειαν 12/6
ΒΑΓΙΑ.....	69	10009	α. Πειραιά 11/6 διά Γιβραλτάρ		ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΟΥΣ.....	52	8129	δργεί εις Πειραιά όπο 13/11/76
ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ.....	68	2895	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ.....	60	5977	α.Ντάρμπιταν 6/6 διά Σικελίαν
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ.....	66	4073	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	64	7435	ε. Μπέιρα 18/6
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ.....	63	8432	α. Λισσαβόνην 16/6 διά Λουάντα		ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ.....	77	14275	ε. Πασάριες 6/6
ΒΑΝΤΑ.....	66	13762	ε. Ροζάριο 19/6		ΓΙΟΥΡΟΛΑΗΤΕΡ.....	73	16095	α. Γιοκοχάμα 7/6
ΒΑΝΤΟΡΙΑ.....	67	14845	ε.Καζαντόλανκα 13/6		ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ.....	72	17971	ε.Σαρζά 16/6
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ.....	69	9268	α.Χόγκ Κόγκ 16/6 διά Κελλάνγκ		ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ.....	65	6547	δ. Κωνιτοκίν 27/5 διά Κωνστάντζαν
ΒΑΡΕΝΒΕΛΑΣ.....	76	11802	ύπο παραλαβήν		ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ.....	61	8646	α. Μορμουγκάδ 31/5 διά Κόντινεντ
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.).....	60	13459	α. Πούλο Σαμούτ 27/4 διά Μπαλικόπαν		ΓΙΟΥΡΟΣΑΝ.....	65	16561	α.Μόντρεαλ 4/6 διά Ιτιόρνο
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ.....	58	7686	ε. Πειραιά 14/6		ΓΙΟΥΡΟΣΗ.....	65	9572	α. Λίρκεν 29/4 διά Κορέα
ΒΑΣΙΛΕΙΑ.....	74	6029	δ. Παναμά 12/6		ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ.....	74	14274	δ. Σουέζ 19/6 διά Μπ. 'Αμπας
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ.....	64	30582	α.Λόδς 'Αντζελες 13/6		ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ.....	66	10073	α. Τούμπο 6/6 διά Κουβέτι
ΒΑΣΙΛΗΣ.....	79	18400	α.Κεμπέκ 13/6 διά Λισσαβώνα		ΓΙΡΓΡΗΣ.....	73	9289	ε.Μαπούτο 10/6
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.).....	58	12369	ε.Κάντα 1/6		ΓΙΡΓΡΟΣ.....	60	3351	δ. Κωνιτοκίν 7/6
ΒΑΣΙΛΗΣ.....	62	10198	α.Ντώριμπαν 19/5		ΓΙΡΓΡΟΣ Κ.....	67	2920	α.Νίκαια 26/6 διά 'Αλγερίου
ΒΑΣΙΛΗΣ IV.....	51	1704	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)....	64	34794	δ. Σουέζ 1/6 διά Χάλιντια
ΒΑΣΙΛΙΚΗ.....	52	2582	δ. Παναμά 12/6		ΓΚΑΖ ΑΔΑΝΤΙΚ (δ.)....	65	2986	δ. Π. Σαΐδ 11/6
ΒΑΣΙΛΩ.....	53	1365	εις λεμεσόνδαν 24/11		ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)....	65	3998	εις Θάλασσαν Μαρμαρά 9/6
ΒΑΣΩ.....	66	2999	α.Γανδήν 1/6 διά Πιούμπινο		ΓΚΑΙ'Υ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ.....	56	8224	α. Σάντος 29/5 διά Μπάραν
ΒΕΓΚΑ (δ.).....	78	18708	α. Βοστώνην 19/6		ΓΚΑΙ'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	71	8739	δ. Γιβραλτάρ 19/6 διά Βαλπαραίζο
ΒΕΓΚΕΖΑΚ.....	59	3143	ε. Τάμπα 17/6					
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ.....	59	3139	α. Τάμπα 12/6					
ΒΕΛΟΣ.....	75	15981	ε. Βανκούμπερ 8/6					
ΒΕΝΗ.....	58	13871	α. Χιούστον 4/6					
ΒΕΝΟΥΣ (δ.).....	69	104616	α. Σιγκαπούρη 7/6					
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.).....	74	38178	δ. Γιβραλτάρ 6/6 διά Ν. 'Ορλεάνην					
ΒΕΡΑ.....	65	21004	ύπο παραλαβήν					
ΒΕΡΓΙΝΑ.....	78	5084	α.Μαρέρασαν 10/6 διά Κωνιτοπούλιν					
ΒΕΡΓΩ (μ.).....	72	57527	α. Ν. 'Ορλεάνην 7/6					
ΒΕΡΝΑ.....	61	4364	δ. Σουέζ 20/6 διά Παραντίπ					
ΒΕΤΑ.....	72	3246	δ. Ντόβερ 28/5 διά Πειραιά					
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ.....	66	10210	δ.Κωνιτοπούλιν 6/6					
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ.....	63	9269	εξωθι Καράποιτ άπο 15/6					
ΒΙΒΗ.....	59	4532	ε.Παρκόρουτ 9/6					
ΒΙΒΕΡΜΑΡ ΣΤΑΡ.....	56	8773	δ. Μπρούνημπούτελ 5/6 διά Κλαιπέντα					
ΒΙΚΟΡΙΑ.....	70	2818	δ. Γιβραλτάρ 15/6 διά 'Ορδαν					
ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.).....	60	12487	α. Βαρκελώνη 18/6 διά 'Αλεξανδρειαν					
ΒΙΚΥ Κ.....	56	8818	α. Αύγου Ντάμη 5/5 διά Μπ. 'Αμπας					
ΒΙΚΥ ΛΑΜ.....	57	3951	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΒΙΔΕΛΜΙΝΑ.....	59	2503	δ. Π. Σαΐδ 11/6					
ΒΙΝΤΚΑΡΕΝ.....	60	6572	ε. Τζιμπούτι 8/6					
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ.....	78	14568	α. Ντάμη 8/6					
ΒΙΟΔΑΝΤΩ (δ.).....	72	119794	α.Τζουάμινα Τέρμη 8/6					
ΒΙΟΔΕΤΤΑ.....	81	16430	εις Μουρόρην ύπο συμπλήρωσιν					
ΒΙΠΚΕ.....	71	6717	α.Λιβόρνο 18/6 διά Πειραιά					
ΒΙΡΑ.....	56	7841	ε. Πειραιά 18/5					
ΒΙΡΓΙΝΙΑ.....	68	31093	α. Παναμά 29/5 διά Κασίμα					
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.....	58	7058	ε. Πειραιά 10/6					
ΒΟΜΑΡ.....	71	16313	ε. Γιβραλτάρ 9/5					
ΒΟΡΡΑΣ (δ.).....	71	31464	α.Μπιουμόντ 25/5					
ΒΟΡΡΑΣ.....	55	3736	ε. Χόρβρην 8/6					
ΒΡΟΝΤΗ (μ.).....	64	33245	α. Σιγκαπούρην 17/6 διά Ράς Τανούρα					
ΒΥΖΑΝΤΑΙ'Ν ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.).....	68	2757	ε.Χιούστον 21/5					
ΒΥΖΑΝΤΑΙ'Ν ΕΝΤΕΡΠΑΖ	61	1550	ε.Χιούστον 21/5					
ΒΥΖΑΝΤΑΙ'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.).....	60	1405	ε.Π. ντέ Μπούν 19/4					
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ.....	59	9374	αργεί εις Πειραιά 5/2					
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.).....	67	52095	α. Γανδήν 31/5 διά Παράνα					
ΒΥΤΙΝΑ.....	75	14983	α. Ρόττερνταμ 30/5 διά Μόντρεαλ					
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.).....	64	31952	α. Φιλαδέλφειαν 23/5 διά 'Αρούμπα					
ΓΑΛΗΝΗ.....	59	10858	α. Κέμη 1/6 διά Τσερλέστον					
ΓΑΛΗΝΗ.....	60	10186	α.Μόζι 3/6 διά Ντουμάδη					
ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ Κ.....	70	6441	δ. Κωνιτοπούλιν 2/4 διά 'Οδησσόν					
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.).....	63	30650	δ. Παναμά 5/6					
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΗΣ.....	66	38818	α. Αύγουστα 11/6					
ΓΕΩΡΓΗΣ Ε. ΓΕΩΡΓΙΗΣ.....	76	16037	α.Μόντρεαλ 13/6 διά Νάπολη					
ΓΕΩΡΓΗΣ ΕΡΩΝΤΑΣ.....	78	15269	α.Νεκάτοιτσαν 13/6 διά Ρωσία					
ΓΕΩΡΓΗΣ Η ΠΡΩΗΝ.....	67	15421	δ. Μπρούνημπούτελ 12/6 διά ΗΠΑ					
ΓΕΩΡΓΗΣ Γ.....	58	3954	δ. Ντόβερ 28/5					
ΓΕΩΡΓΗΑ Φ.....	61	8592	ε. Σ. Ράιντηκ Πόιντ 2/6					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.).....	60	23451	δ.Κωνιτοπούλιν 2/6					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ.....	66	15773	ε.Ούλαν 23/1					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.....	58	3708	δ. Κωνιτοπούλιν 7/6 διά Τρίπολιν					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.....	52	1699	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.).....	61	18796	ε. Πειραιά 15/5					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. ΣΦΗΚΑΣ (δ.).....	63	28430	ε. Πειραιά 15/5					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.).....	66	30647	δ. Γιβραλτάρ 2/6 διά Καραϊβικήν					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.....	56	1581	ε. Ραβέννα 10/6					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.....	57	6508	δ.Ριο Κράντε 25/5 διά 'Αγκόλα					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.....	61	7116	ε. Τάμη 16/6 διά Μοντεβίδεο					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.).....	58	16605	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ.....	70	10006	ε. Σουέζ 20/6					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΥΔΑΣ.....	70	18						

ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	62	8631	α. Τζένταν 5/4 διά Βιετνάμ
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ	58	7054	α. Λάς Πόλμας 7/5
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΠ'ΙΝΤΕΡ	73	6415	α. 'Αλγερίας 16/3 διά 'Αλγέριον
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	α. Τζένταν 22/5 διά Μπ. 'Αιγάλεως
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (μ.)	67	38513	α. Νιούκαστλ 12/5 διά Πόρχαρκ
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9954	α. Μπ. 'Αιρες 24/5 διά 'Αθήνα
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	3639	ε. Σάν. Φελί 21/5
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.)	67	38006	α. Σ. 'Αννα Μπάι 27/5 διά Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΤ	60	7222	δ. Παναμά 8/6
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2870	δ. Σαΐδ 16/6
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ	63	15373	α. Κάντια 8/6 διά Μπουμπούρου
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22998	α. Λάς Πόλμας 18/6 διά Ρίγα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	ε. Λενιγκραντ 4/6
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛΑ	66	23570	δ. Σκώ 16/6 διά Ρ. Σ. Λώρενς
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΪΜ'	62	15389	α. Π. Τζάνι 12/6 διά Ρωσίαν
ΓΚΡΕΪ'Σ Λ.	71	16306	α. 'Αμβέρσαν 17/6 διά Τζένταν
ΓΚΡΗΚ ΣΚΑΪ'	68	4995	ε. Χιούστον 5/5
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	ε. Ντάρμπιτον 17/6
ΓΛΑΡΟΣ (δ.)	68	90905	άργει εἰς Πειραιά ώπτο 21/4/77
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	α. Ν. 'Ορλέανην 14/6
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	14029	α. Λάς 'Αντζέλες 16/6 διά Γιοκοχάμα
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	12948	ε. Κάντλα 27/5
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	17159	δ. Σαΐδ 7/6
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	24654	α. Τάμπα 12/6 διά 'Αν. άκ. ΗΠΑ
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΘΟ	66	22198	α. Γιοκοχάμα 8/6 διά Σημάττα
ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	α. Καντί 11/6 διά Κόπτα
ΓΟΡΓΩ	58	7061	α. 'Αμβέρσαν 4/6 διά 'Αγ. Δομήνικο
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	άργει εἰς Πειραιά ώπτο 13/4/76
ΓΟΥΙ'ΝΤΦΟΡΣΤ	62	1427	α. Λάς Πόλμας 15/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19261	α. Ν. 'Ορλέανην 16/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	78	19451	ε. Πένκο 4/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΝΤΖΑΞ	75	19451	α. Λάς 'Αντζέλες 8/6 διά Μπαλμπόρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19265	α. Σ. Μάικλ 14/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟΔ	72	19426	δ. Κωνιτόπολης 10/5 διά Κωνωτάντζαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΙΤΣ	76	19264	δ. Κωνιτόπολης 10/1 διά Κωνωτάντζαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	δ. Κωνιτόπολης 27/5 διά Κωνωτάντζαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	δ. Γιβραλτάρ 8/6 διά Βικτώρια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19264	δ. Παναμά 8/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19393	α. Λάς 'Αντζέλες 21/5 διά Μπουσάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40419	ε. 'Ανακόπτες 18/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40300	ε. Σιγκαπούρη 18/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	δ. Κωνιτόπολης 2/6 διά Βραζιλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΤΟΡ	67	22549	α.Ν. 'Ορλέανην 14/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙ'ΜΠΟΡ	68	23064	α.Μπιλμπόρα 12/6 διά Χάμπτον Ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΑΙΤΥ	67	22549	ε. Ζεσμπρόνης 12/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (δ.)	81	18300	εἰς Σκαροράμπα υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	α. Πειραιά 18/6 διά Γιβραλτάρ
Γ. ΠΡΟΥΒΑΤ'ΝΤΕΡ (δ.)	75	18265	α. Σ. 'Αννα Μπάι 18/4 διά Σαλίνα Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΙΛΝΤ (δ.)	65	35642	ε. 'Ορλέανην 13/6
ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	9350	α. Κοτονού 13/6
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	ε. Μπέρια 13/6
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ.	57	9312	α. Σουδίμπα 15/5 διά Μίνα Καρπούς
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	ε. Ν. 'Ορλέανην 13/5 διά Βενεζουέλαν
ΔΑΦΝΗ	74	19451	δ. Γιβραλτάρ 13/6 διά ΗΠΑ
ΔΕΛΦΟΙ	65	20793	δ. Κωνιτόπολης 24/5 διά Λαύριον
ΔΕΜΑΡΓ	64	8226	ε. 'Ακαμπτο 21/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	α. Λόγος 5/6 διά Κόπτες
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Κολούμπια Ρίβερ 12/6 διά Ταύλανδην
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	ε. Ισκεντέρουν 9/6 διά Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	52	2474	α. Λισσαβώνα 1/4 διά Τρίπολιν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	52	6906	α. Πειραιά 12/6 διά Καζαμπλάνκα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ.	65	32714	α. Φιλαδέλφια 23/5 διά 'Αρούμπα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9389	δ. Κωνιτόπολην 7/6
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	67	10737	δ. Π. Σαΐδ 6/6 διά Μεσόγειον
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906	α. Λός 'Αντζελες 3/6 διά Βαλπαραϊζο
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΙΧΑΛΙΝΟΥ (δ.)	62	25717	ε. Πειραιά 15/6
ΔΕΣΠΟΥΛΑ Κ.	60	8497	α. Καρδίτσα 3/6 διά 'Αμπιτζάν
ΔΗΛΑΣ	70	8825	α. Χάμπτον Ρόδς 14/6 διά Τάμπα
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	α. Μπάρρη 18/6 διά Βομβάνη
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΑ Α.	56	4828	δ. Σουέζ 18/6 διά Π. Σουδάν
ΔΗΜΗΤΡΑ Κ.	52	8252	δ. Σουέζ 10/6 διά Μπαγκλαντές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11670	δ. Μπρούνεμπουτελ 17/2 διά 'Άλγεριον
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8804	εἰς Μπάραν ώπτο 21/9
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	α. Πειραιά 8/6 διά Στρατονί
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	α. Βαρκελόνη 16/5 διά Καρβαγένην
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	51	2758	δ. Σουέζ 10/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	11362	δ. Σουέζ 16/6 διά Βομβάνη
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	α. Φάρς 23/6 διά Ισκεντέρουν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	18826	α. Λός Πόλμας 18/6
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	α. Π. ντε Μπούν 30/5 διά Σάντος
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38094	α. Ν. 'Ορλέανην 10/6 διά Κόλπον
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	α. Μόρεχεντ Σίτου 18/6 διά Βίλμιγκτον
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.	63	7787	α. Κωνιτόπολην 13/5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	58	2674	α. Πειραιά 22/4 διά Τουρκίαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	εἰς Πειραιά ώπτο 19/2
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΗΜΟΘΕΘΗΣ Β. (δ.)	58	16277	ε. Π. ντε Μπούκ 17/6
ΔΙΑΚΑΛΗΣ	63	8877	δ. Κωνιτόπολην 10/5 διά Μ. Θάλασσαν
ΔΙΑΜΑΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	60	5442	ε. Λούπιτο 25/5
ΔΙΑΜΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	60	8868	δ. Σάντος 11/6 διά 'Άλγεριαν
ΔΙΑΜΑΝΤΕΙΑ	60	8750	δ. Κωνιτόπολην 6/6
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	δ. Σουέζ 11/3 διά Μη. 'Αιρπός
ΔΙΑΣ	71	16379	α. Κολόμπο 30/5 διά Αύστραλιαν
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	ε. Ριό Γκράντε 13/6
ΔΙΔΩ	70	10378	ε. Μπιλμπόρα 18/6
ΔΙΟΝΥΣΗ Β.	55	6663	α. Σαβόνα 16/6 διά Βαλένθια
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	81	32000	εἰς Κωνωτάντζαν υπό συμπλήρωσιν
ΔΙΡΦΟΥΣ II	61	9443	α. 'Αμβούργον 10/6 διά Βομβάνη
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	α. Μποχρέν 15/5 διά Ν. Καληδόνια
ΔΟΡΥ	54	4784	ε. 'Άλεξανδρειαν 5/6
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	α. 'Άλεξανδρειαν 19/6 διά ΗΠΑ
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	δ. Κωνιτόπολην 5/6 διά ΗΠΑ
ΔΡΟΜΩΝ	64	1657	α. Πειραιά 17/5 διά Ιταλίαν
ΔΡΥΣ	65	20201	ε. Πειραιά 5/6
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. 'Άλεξανδρειαν 17/6
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΙΝ	78	16326	ε. Κολούμπια Ρίβερ 16/6
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΪΜ'	72	16398	ε. Κολούμπια Ρίβερ 16/6
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	α.Ν. 'Ορλέανην 5/6
ΕΒΕΡΕΣΤ	52	5709	ύπο παραλαβήν
ΕΒΙΑ	61	10029	εἰς Μπάραν ώπτο 20/8
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Λός Πόλμας 15/6 διά 'Οδησσόν
ΕΒΡΟΣ	62	20372	α. Π. Μουχαμάντ 12/6
ΕΒΡΟΣ	63	15819	ε. Σάν Πέντρο ('Αργ.) 16/4
ΕΑΣΣΣΑ	64	8742	α. Σάντος 28/5 διά Λουάντα
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	άργει εἰς Πειραιά ώπτο 3/3
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Χιρούμα 10/6
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	άργει εἰς Πειραιά ώπτο 3/3



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

ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	ο. Ντωρμπαν 14/6 διά Βραζίλιαν
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	62	8425	ο.Μη. "Άυρες 27/5
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	64	9390	ο.Μαπούτο 12/6 διά Νακάλα
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δ.).	63	36455	ε. Μελιά 1/6
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23665	δ. Κωνίπολιν 23/5
ΕΙΡΗΝΗ Σ.Κ.	56	5237	ε. Μπαρμπάντος 18/4
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	24698	ε. Σάντος 9/6
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	ο. Λάς Πάλμας 19/6 διά Σάπελε
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687	ύπό παραλαβήν
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	ο. Τάραντα 10/6
ΕΚΤΟΝ	62	11428	ο. Λάς Πάλμας 11/6 διά Ροστόκ
ΕΚΤΩΡ	70	16258	ο. Λάς Πάλμας 19/6 διά Ρωσίαν
ΕΛΑΦΙ	68	19495	ο. Λάς Πάλμας 22/5 διά "Οδόσαν
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	ο. "Ηατ Λόντο 10/6 διά Μαπούτο
ΕΛΓΙΑΝΝΗ	70	12791	ε. Κάντλα 3/15
ΕΛΕΙ'ΙΣΤΡΙΑ	66	10659	ε. Χάλιφα 16/6
ΕΛΕΙ'ΙΣΤΡΙΑ I	64	10652	ο. Σιγκαπούρην 13/5 διά Κορέαν
ΕΛΕΙ'ΙΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	ο. Σιγκαπούρην 24/4 διά Κορέαν
ΕΛΕΝ ΠΑΠΠΑΣ	57	1962	ο. Τζέντα 10/6 διά "Ακαμπα
ΕΛΕΝΑ	66	18677	ο. "Εμέδες 3/6 διά Κάμαρα
ΕΛΕΝΗ Α.	45	3755	δ. Κωνίπολιν 12/6 διά Κωνταντζάν
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	60	8401	ο. Καμπίνα 18/3 διά Λομπίτο
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	11464	ε. Χάλντια 18/6
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	ύπό παραλαβήν
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	ο. "Άγ. Φραγκίσκον 2/6 διά Γιοκοχάμα
ΕΛΕΥΣΙΣ	65	9694	ο. Ουάικαουπούκι 4/6 διά Λουάντα
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΙΖΑ	58	12025	δ. Παναμά 30/5
ΕΛΙΖΑΜΠΕΟ	63	11315	δ. Μπρουνόμπουτελ 14/6 διά Ροστόκ
ΕΙΑΙΚΟΝ	58	8370	ο. Π. Σαΐδ 3/6
ΕΙΑΙΝΑ	63	4628	ε. Καϊν 8/6
ΕΙΩΝ ΧΟΟΥΠ	62	8501	δ. Σαΐδ 15/6 διά Κωνταντζάν
ΕΙΚΑΝΤΙΑ (δ.)	72	1947	ο. Άγ. Φραγκίσκον 15/5
ΕΙΛΑΣ	56	4380	δ. Γιβραλτάρ 9/6 διά Σ. Τζών
ΕΙΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ο. Λάς Πάλμας 14/6 διά Μη. "Άυρες
ΕΙΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	72	13098	ε. Βαλέντινα 16/6
ΕΙΛΕΝΙΚ ΒΛΑΟΡ	78	17172	ε. Πειραιά 17/6
ΕΙΛΕΝΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	56	7510	ε. Μομπάδα 16/6
ΕΙΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ	62	6848	ο. Τζέντα 14/6
ΕΙΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΒ	71	10328	ο. Σαβάννα 13/6 διά Ν. "Υόρκην
ΕΙΛΕΝΙΚ ΕΞΠΑΡΕΡ	78	17172	ε. Σαράζ 16/6
ΕΙΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕ'ΙΤΟΡ	78	17172	δ. Γιβραλτάρ 13/6 διά Χιούστον
ΕΙΛΕΝΙΚ ΚΑΡΠΙΕΡ	72	8987	είς Χάμπτον Ρόδης 6/5
ΕΙΛΕΝΙΚ ΚΟΝΚΡΟΝΤ	73	13098	δ. Σουέζ 17/6 διά Κουβέιτ
ΕΙΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	8927	ε. Πειραιά 17/6
ΕΙΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΔΑ	61	7293	δ. Σουέζ 1/6 διά Ντωρμπαν
ΕΙΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	72	8987	είς Γκάλιβεστον 15/6
ΕΙΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	ο. Λισσαβόνη 8/6 διά Μπέρια
ΕΙΛΕΝΙΚ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	62	6659	ε. Ν.'Ορλέανην 14/6
ΕΙΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	ο. Νάπολη 19/6 διά Γένοβα
ΕΙΛΕΝΙΚ ΠΡΑ'ΓΝΤ	71	10327	δ. Σαΐδ 17/6 διά Γουατεμάλαν
ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	ε. Πειραιά 4/6
ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	ε. Καράτα 11/6
ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	ε. Χιούστον 12/6
ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846	δ. Γιβραλτάρ 19/6
ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	ο. Π. 'Ελιζαύπεθ 9/6 διά Κ.Τάσουν
ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	ε. Πειραιά 27/5
ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	δ. Π. Σαΐδ 16/6
ΕΙΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510	ε. Βρέμπη 15/6
ΕΙΛΕΝΙΚ ΦΑΙΘ	72	10327	είς Ακαμπα 26/3
ΕΙΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	73	13098	ε. Τεργέστην 15/6
ΕΙΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	ο.Μομπάδα 4/6 διά "Ακαμπα
ΕΙΛΕΡΟΣ	52	2778	ο.Ραβέννα 2/6 διά Πειραιά
ΕΙΛΗΝΙΔΑ	66	9135	ε. Πασδύγιες 12/6
ΕΙΛΗΝΙΩΝΤΟΣ	72	16207	δ. Γιβραλτάρ 18/6 διά Κωνταντζάν
ΕΙΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	ε. Γένοβα 18/6 διά Π. 'Ορτάδ
ΕΙΑΜΑΝΙ	66	8953	είς "Ακαμπα από 4/3
ΕΙΑΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	ο. Γιουροπόρτ 27/5
ΕΙΑΜΠΕΑ ΙΙΙ	69	12203	ε. Κολούμπια Ρίβερ 15/6
ΕΙΑΝΤΑΝΙ	65	8085	ο. "Άγ. Φραγκίσκον 15/5 διά Ιαπωνίαν
ΕΙΑΝΤΕ	58	5044	ε. Σύρουνην 25/5
ΕΙΑΝΟΑ	69	6162	ο. Αμβέρσαν 23/5 διά "Ανναμπα
ΕΙΑΣΟΣΑΝ	65	18111	ο. Αγιούστα 14/6 διά Μη. "Άυρες
ΕΙΑΠΑΝ	67	5487	ο. Μπάρα 16/6 διά Μεξικό
ΕΙΑΠΙΔΑ	66	9918	δ. Μπρουνόμπουτελ 2/6 διά Τορέλεστον
ΕΙΑΠΙΔΑ	56	8377	ο. Ρουέν 26/2
ΕΙΑΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	ε. Πειραιά 5/6
ΕΙΑΠΙΣ (δ.)	58	12239	ο.Μάλαγκα 16/6 διά Τρίπολιν
ΕΙΑΠΙΣ	71	9885	ο. Ραγκούν 1/6 διά "Αυτιζάν
ΕΙΑΣΦΛΕΘ	63	4555	ο. Τιμαρού 16/6 διά Τζέντα
ΕΙΑΣΤΑΜΠΟ	65	5263	δ. Παναμά 5/6 διά "Ακαζούτλα
ΕΙΒΙΤΣ (δ.)	60	23144	ύπό παραλαβήν
ΕΙΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	ε. Ριάσαρην Μπαίν 15/6
ΕΙΜΜΑΝΟΥΗ ΚΟΜΗΝΟΣ	65	28007	δ. Κωνίπολιν 6/6 διά Νοβορωσιάκην
ΕΙΜΜΑΝΟΥΗ ΜΑΡΚΟΥ	60	8675	δ.Μπρουνόμπουτελ 11/6 διά Π. Χάρκουρτ
ΕΙΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	δ. Σουέζ 6/6 διά Τζέντα
ΕΙΜΠΡΟΣ	78	9100	ο. Φιλαδέλφειαν 4/5
ΕΙΑΤΟΝ	67	9548	δ. Κωνίπολιν 13/5
ΕΙΕΡΕΤΙΚ	60	9964	ε.Τζέντανα 9/6
ΕΙΝΤΕΡΠΡΑ'ΓΖ	57	9132	δ. Σαΐδ 29/5
ΕΙΝΤΗΒΟΡ	57	8764	δ. Μπρουνόμπουτελ 4/6 διά Π. Χάρκουρτ
ΕΠΑΦΟΣ	58	7230	ε.Ραβέννα 30/5
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	θ. Θεούτα 10/6 διά Θρή Ρίβερς
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	ε. Μη. "Άυρες 17/6
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	ο. Τζέντα 23/5 διά "Αργεντινή
ΕΠΟΣ	77	9788	ο. Λομπίτο 13/5 διά Λουάντα
ΕΠΟΣ	78	6053	ο. Σάντος 10/6 διά Βιτόρια
ΕΠΤΑ ΒΕΑΗ	66	16301	δ. Σκώ 12/6 διά Ρίγα
ΕΠΤΑ ΓΑΡΟΙ	65	15765	ο. Σεβίλη 6/6
ΕΠΤΑ ΔΑΦΝΕΣ	64	16323	ο. Λάς Πάλμας 16/6 διά Ιλιτσεφόκ
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	63	31051	δ. Παναμά 14/6
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	7447	ε. Αιεξένδρειαν 8/6
ΕΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	58	8061	ε. Κοτονού 8/6
ΕΡΗΜΗΣ	72	15951	δ. Γιβραλτάρ 6/6 διά Γκάλιβεστον
ΕΡΗΜΗΣ	78	1250	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΡΗΜΙΟΝΗ	73	8957	ο.Γιοκοχάρια 16/6 διά Μανίλα
ΕΡΗΜΙΟΝΗ	66	11000	ο. Αμβέρσαν 11/6 διά Πειραιά
ΕΡΗΜΟΓΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	ο.Ν. "Υόρκην 18/6 διά Βαλτιμόρην
ΕΡΟ'ΙΚ	64	29396	ο. Φιλαδέλφειαν 21/5 διά Μόρεχεντ Σίτου
ΕΡΟ'ΙΚ ΣΥ'ΥΔΟΡ	57	2074	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	ο.Λάς "Αντζέλες 15/6 διά "Ακαζούτλα
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	63	12758	ε. Ρεοίς 8/6
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	72	10194	δ. Τζέντανα 9/6
ΕΤΕΡΝΑΛ ΠΙ'Σ	63	9394	ε. Δουνκέρκην 9/6
ΕΤΕΡΝΑΛ ΣΗ	56	5087	δ. Σουέζ 10/6 διά Χάιφοκ
ΕΥΑ	59	11894	ο. "Άλεξένδρειαν 11/6 διά Ρουμανίαν *
ΕΥΑ	73	3700	ε. Λάγος 1/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	ο. Βρέμπνη 4/6 διά Τρίπολιν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑΣ	63	9153	ο. Λομπίτο 17/2 διά Λουάντα
ΕΥΑΓΓΕΛΙΟΣ Δ.	67	12757	ε. Ταύρλεστον 1/6
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	74	6942	ο. Λάγος 12/6
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.Ι.	55	14609	ο. Σιγκαπούρην 3/6 διά Μόλι
ΕΥΑΛΗ	59	8584	δ. Σουέζ 5/4 διά Λάγος
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38304	ε. Αμβέρσαν 13/6
ΕΥΑΝΘΙΑ Μ. (δ.)	59	16840	είς Σαλβαντόρ 30/11
ΕΥΒΟ'ΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8519	ο. Σιγκαπούρην 5/5 διά "Ινδονησίαν
ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	ε. Χαλιφάδ 4/6
ΕΥΓΕΝΙΑ Β.	52	3312	προσήρ. Ξεβάθι Νιέρνα (Λιβύης) 12/2
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16700	ε. Πειραιά 17/6
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ. II	54	1756	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	ε. "Αντεν 6/6
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ε. Πειραιά 28/5
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΗ Α.	67	14569	ο. Μπάχια Μπλάνκα 3/4 διά Ρωσίαν
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Μιτντί 22/5
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Γιοκοχάδη 13/6
ΕΥΛΑΙΑ	59	8830	ο. Μη. "Άυρες 4/4 διά Β. Αφρική
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ο. Δουνκέρκην 18/5 διά Λενιγκραντ
ΕΥΠΟ ΓΟΥΑΙΝΒ	61	12351	ε. Πειραιά 17/6
ΕΥΠΟ ΜΑΙΡΗ	57	10687	ο. Λάς Πάλμας 4/6 διά Λάγος
ΕΥΠΟ ΣΕ'ΥΛΑ'ΟΡ	60	10611	ε. Πειραιά 8/6
ΕΥΡΙΔΙΚΗ	57	4949	ο. Αιεξένδρειαν 17/6
ΕΥΡΙΠΟΔΗΣ	56	2672	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΡΥΑΛΗ	71	5298	είς Βόσπορον 27/11
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ο. Κόμπε 31/5 διά Βανκούβερ
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	ο.Ν. Τόρπανθ 30/5 διά Ελίζαμπεθ
ΕΥΡΩΠΗ ΙΙ	60	8242	ο.Λομπίτο 6/6 διά Λουάντα
ΕΥΡΩΠΗ ΙΙΙ	57	10187	δ. Σουέζ 19/6 διά Τζένταν
ΕΥΑΣΤΑΘΙΑ	57	5010	ε. Τόμπα 19/5 διά Σιγκαπούρην
ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	ο. Μπρουνόμπουτελ 24/5 διά Λενιγκραντ
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	δ. Κονίπολιν 11/6 διά Γαλάται
ΕΦΑΙΔΗΜΟΣ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10000	δ. Κονίπολιν 11/6 διά Χόκη Κόγκ
ΕΦΑΙΔΗΜΟΣ ΥΟΥΠ	80	11000	δ. Μόμπιτ 12/6
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57186	ο. Ν. "Ορλέανην 6/6
ΕΦΗ	61	3840	δ. Τιβαλτάρ 20/5 διά Τρίπολιν
ΕΦΗ	58	2558	είς Αύγουσταν ώπο 1/12/77
ΕΦΜΑΡ	57	8677	διώθι Λάγος ώπο 16/4
ΖΑΚΥΝΘΟΣ (δ.)	62	25211	δ. Παναμά 5/6 διά Ειρηνικόν
ΖΑΝΕΤ	66	4503	ο. Αιμέρειαν 19/6 διά Χάρηρην
ΖΑΝΗΣ	81	24200	ε. Τεργέστην 16/6
ΖΑΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ο. Ναγκόγια 13/6
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	ε. Κακινάντα 10/6
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ. (δ.)	65	34501	ο. Γκάλιβεστον 4/6
ΖΕΤΤΑ	71	20516	ο. Ρίο Γκράντες 5/6 διά Ρωσία
ΖΕΥΣ	60	11687	δ. Σουέζ 19/6 διά Τζένταν
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	ο. Ντουλούθ 11/6
ΖΙΝΙ	76	11348	ε. Τέργεστη 16/6
ΖΙΡΙΑ	71	4635	είς θεοίν 44.36 Β — 19.03 Δ. 12/6
ΖΥΓΟΣ	76	19166	δ. Κονίπολιν 12/5
ΗΒΗ	79	15200	ο. Ντουλούθ 11/6
ΗΓΚΑ	52	26	

ΙΑΠΕΤΟΣ.....	63	16320	ε. Λάρνας 8/6
ΙΑΣΩΝ.....	70	11498	ε. Καμπέλο 21/5
ΙΑΖΜΠΕΛ.....	78	60653	ε. Ρόττερνταμ 18/5 (έπισκεψι)
ΙΩΩΜΠΕΛ.....	57	9746	ε. Καλκούτα 12/6
ΙΘΑΚΗ ΣΕ'ΥΛΟΡ (δ.).....	59	12299	ο.Πειραιώς 15/6 διά Ισπανίαν
ΙΚΑΝ.....	58	2882	δ. Π.Σαΐδ 15/6
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	4261	ε. Τζένταν 14/6
ΙΚΡΑΣ.....	70	10886	δ. Όζκος 23/5
ΙΚΤΙΝΟΣ.....	69	11489	ε. Ρόττερνταμ 10/6 διά Χιούστον
ΙΛΕΑΝΑ.....	76	16267	δ. Παναμά 12/6 διά Σαγκάην
ΙΝΓΚΑ.....	58	3860	ε. Κολόμπιο 18/6
ΙΝΝΑΡΕΝ.....	58	8931	δ. Κων/πολιν 8/6
ΙΝΤΕΡΑΚΤΙΒΙΤΥ.....	57	10207	ε. Τζένταν 10/6
ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΤΥ.....	51	3640	ε. Πειραιά 16/6
ΙΝΤΕΡΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΛΑΓΚ.....	60	8109	εις Αλεξανδρείαν 30/11
ΙΝΤΕΡΣΠ.....	60	14840	α. Τόραντα 4/6 διά Κιουρασάο
ΙΝΤΕΡΦΕΙΣΙΤΥ.....	63	15985	ο.Ντουκούς 13/6
ΙΝΤΕΡΧΑΡΜΟΝΥ.....	53	3646	δ. Σουέζ 14/6
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	73	15498	α. Σουέζ 14/6 διά Τζένταν
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.).....	65	30571	δ. Π. Σαΐδ 13/6
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	65	6482	ε. Λός "Αντελές 18/6
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ'.....	58	4585	ο. Αμβέρσαν 11/5 διά Τρίπολιν
ΙΟΝΙΚ (δ.).....	66	45280	α. Σ. Νικολάς 5/6
ΙΟΝΙΟΝ.....	70	15387	δέωθι Ντόρμπιαν 13/6
ΙΟΣ.....	69	9946	α. Λός "Αντελές 31/5 διά Τσαντσάγκ
ΙΟΣ.....	57	1976	δ. Σαβόνα 12/6 διά Τρίπολιν
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ.....	65	8344	ε. Αλεξανδρείαν 18/6 διά Μοντεβίδεο
ΙΠΠΟΑΥΤΟΣ.....	72	7006	ε. Λάγος 6/5
ΙΡΙΣ (δ.).....	56	11556	α. Ασπιτζέργκ 28/4 διά Φλώσινκ
ΙΡΙΣ.....	54	6042	ο.Ντόρμπιαν 3/6 διά Ν. 'Αμερικήν
ΙΡΙΣ.....	72	4999	ε. Σετουμπάλ 12/6 διά Μονφαλκόνε
ΙΣΜΗΝΗ.....	68	4204	εις μεσογειακός μεταφορός
ΙΧΕΩΣ.....	77	19166	δ. Σουέζ 13/6 διά Περσικόν
ΙΩ.....	69	9072	α. Καρατοί 2/4
ΙΩΑΝΝΑ.....	65	10232	ο.Ρόττερνταμ 5/6 διά Βαλτικήν
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.).....	61	22075	α.Βενετία 17/6
ΙΩΑΝΝΗΣ.....	68	9631	α. Γκρήν Μπάι 14/5
ΙΩΑΝΝΗΣ.....	63	8380	α. Λουάντα 28/3
ΙΩΑΝΝΗΣ.....	61	6950	α. Αμβέρσαν 17/4 διά Τρίπολιν
ΙΩΑΝΝΗΣ.....	59	3162	δ. Σουέζ 18/6 διά 'Ερυθρών Θάλασσαν
ΙΩΑΝΝΗΣ.....	58	3090	εις μεσογειακός μεταφορός
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ.....	68	16227	δ. Κωνιόπολιν 15/6 διά Αργεντίνην
ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ.....	77	14275	ε.Βούβανός 26/5
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ.....	55	8799	α.Λούμπιτο 30/5 διά Βάλβις Μπαίη
ΙΩΝ.....	71	11506	ε. Αυβόργος 23/5
ΙΩΝΙΑ (δ.).....	80	38700	α.Μπούλεν Μπάι 31/5
K. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ.....	76	16023	α. Ν. 'Ορλεάνην 10/6
ΚΑΒΑΚΟ.....	53	5326	όργει εις Χακίδα ώπο 28/11/78
ΚΑΒΟ ΑΙΓΑΥΩΝ.....	61	10934	δ. Κωνιόπολιν 14/4 διά 'Οδησσόν
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ.....	67	10365	ε. Πειραιά 31/5
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ.....	68	10365	α. Χόγκ Κόγκ 16/6 διά Τζένταν
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ.....	60	10934	δ. Κωνιόπολιν 14/5
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΩΣ (δ.).....	69	50998	όργει εις Πειραιά ώπο 2/3
ΚΑΒΟ ΜΑΕΑΣ (δ.).....	66	53908	εις Πειραιά δπό 24/5
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ.....	77	12653	ε. Ρίο Γκράντε 7/5
ΚΑΒΟ ΕΙΦΑΣ.....	61	21305	ε. Λά Γκουελά 8/5
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ.....	76	12609	α. Μανύλα 9/6 διά Κελάδηκ
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ.....	55	2730	ε. Μπαντζόνι 8/6
ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΙ (δ.).....	65	4-	ε. Πειραιά 28/5
686			
ΚΑΔΜΟΣ.....	58	5058	ε. Ντόρμπιαν 21/4 (έπισκεψι)
ΚΑΘΩΡΙΝ (δ.).....	60	13335	ε.Ν. 'Ορλεάνην 15/6
ΚΑΘΩΡΙΝ.....	63	8895	δ. Μπρούνομπούτελ 8/6 διά Ροστόκ
ΚΑΘΩΡΙΝ Λ.....	70	16285	α. Σάν Λορέντζο ('Αργ.) 12/6
ΚΑΘΥ.....	71	6118	α. Φόρτ ντε Φράνς 12/6 διά Ρουέν
ΚΑΙΤΗ.....	65	23391	δ. Σκώ 15/6 διά Δένηγκραντ
ΚΑΛΑΝΔΟΝΙΑ (μ.).....	67	34498	α.Σπετζάντα 17/6 διά Ραβέννα
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑ'Υ'.....	60	4240	α.Κιελόν 19/5 διά Ρίγα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.....	69	11329	δ. Κωνιόπολιν 1/6 διά Μ. Θάλασσαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.....	71	9074	ε.Γιοκοχώμα 11/6
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (δ.).....	74	15938	δ. Σκώ 20/5 διά Ρίγα
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ.....	63	15929	δ. Σουέζ 13/6
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ.....	69	4267	α. Ιάκεντερπούν 28/4 διά Τρίπολιν Λιβύης
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ.....	69	4267	ε.Κωνιόπολιν 8/6
ΚΑΛΑΜΑΡ.....	51	6199	είς Λουάντα ώπο 1/11/77
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (δ.).....	59	13022	ε. Σεμπρούγκε 17/6
ΚΑΛΥΨΩ.....	69	5997	α. Αμπού Ντάμι 16/6 διά Κουβέτη
ΚΑΛΥΨΩ Ν.....	69	11430	δ. Κωνιόπολιν 20/4
ΚΑΜΑΤΕΡΗ.....	78	14568	α. Τάιμπα 7/6 διά Μιζουσίμα
ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.).....	58	11926	ε.Μόντρεαλ 18/6
ΚΑΜΠΟΣ.....	71	13116	ε. Π. Λίνκον 19/6
ΚΑΜΠΟΣ (δ.).....	58	12633	α.Δάς Πάλμας 3/6 διά Ντόρμπιαν
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.).....	53	15882	όργει εις Πειραιά ώπο 12/4
ΚΑΠ ΙΤΕΑ.....	71	4960	α.Ρόττερνταμ 18/6 διά Πειραιά
ΚΑΠ ΜΠΩΣΤΙ.....	74	3600	δ. Γιβραλτάρ 22/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ.....	77	10459	ε. Πειραιά 13/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	81	31850	α. Βικτώρια (B.Κ) 19/6 διά Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	68	24801	δ. Κωνιόπολιν 28/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΟΣ II.....	73	9219	ε.Τζένταν 1/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ.....	59	8313	είς Όμυ Κάρρ ώπο 16/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ.....	68	24668	α. Χαμπούν Ρόδης 25/3 διά 'Αλγέριον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I.....	68	15355	ο. Νεκότασ 14/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΟΥΚΗΣ.....	69	10839	ε.Βούβανός 29/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν. (δ.).....	62	39169	ε. 'Αρζόν ώπο 13/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ.....	69	14807	ύπο παραλαβήν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ.....	58	6359	α. Ρουέν 13/6 διά Ταρτούς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ.....	67	16098	ε. Μανύλα 22/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΧΟΣ.....	68	23372	δ.Σκώ 10/6 διά Δένηγκραντ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΠΡΟΣ.....	66	16048	δ. Κωνιόπολιν 3/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΞΙΣΑ.....	80	32600	δ. Κωνιόπολιν 10/6 διά 'Οδησσόν
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ.....	72	16366	ε. Σαβάννα 15/6
ΚΑΠΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ.....	60	9319	ε.Δάγος 2/6
ΚΑΠΤΑΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ.....	67	13858	α. Τακόμα 10/6 διά Ιαπωνίαν
ΚΑΠΤΑΝ ΓΑΥΠΤΗΣ.....	63	5296	ε.Πειραιά 16/6
ΚΑΠΤΑΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.).....	54	10933	ε. Ρόττερνταμ 20/6
ΚΑΠΤΑΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ.....	65	19019	α. Ντόρμπιαν 10/6 διά Δουνκέρκην
ΚΑΠΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	71	30193	α. Βενετία 13/6 διά Γιβραλτάρ
ΚΑΠΤΑΝ ΔΕΜΟΣ.....	69	9731	α. Λάς Πάλμας 9/6
ΚΑΠΤΑΝ ΛΕΩ.....	62	3144	δ. Κωνιόπολιν 30/4 διά Μπουργκάς
ΚΑΠΤΑΝ ΛΥΓΝΟΣ.....	66	9806	ε. Μαυρικίου 11/6
ΚΑΠΤΑΝ ΜΗΤΣΟΣ.....	58	1763	εις Βούβανός 9/6/80
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ.....	68	13531	ε. "Αγ. Φραγκίσκου 16/6
ΚΑΠΤΑΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ.Π.....	72	16207	ε. Καζαμπλάνκα 27/5
ΚΑΠΤΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	78	10372	ε. 'Αμβούργον 17/6
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ.....	60	9163	α. Μπιλμπάο 14/4 διά 'Αβάνα
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.).....	76	123648	ε. Γένοβα 23/5
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Δ.....			
ΠΑΤΕΡΑΣ.....	77	21194	ε. Σιδηνό 3/6
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Λ.....	61	13338	δ. Κωνίπολιν 1/6
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖΑ.....	66	19595	δ. Κωνίπολιν 1/6
ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ.....	69	9038	ε. Τζιμπούτι 3/6 διά Σαγκάην
ΚΑΡΑΤΣΑΚΗΣ.....	65	16903	δ. Μπρούναμπουτελ 7/6
ΚΑΡΑ.....	65	11940	ε. 'Ακαρούτλα 25/6
ΚΑΡΕΡΑ.....	76	4617	δ. Γιβραλτάρ 17/6 διά Π.ντε Μπού
ΚΑΡΙΜΠΑΝ.....	67	5453	ε. Δάγος 1/6
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΔΙΑΝ.....	59	5683	δ. Παναμά 21/4 διά 'Αλγέριον
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	15961	δ.Σουέζ 10/6 διά 'Ερυθράν
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΝΤΡΗΜΣ.....	62	9979	ε. Κάντλα 4/6
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ.....	73	23688	α.Χάμπιπον Ρέδς 13/6 διά Κωνιστάντζαν
ΚΑΡΙΝΑ.....	67	41914	α. Σίδνευ 21/5 διά Π. Κεμπλά
ΚΑΡΙΝΑ.....	56	4870	εις Γουδράρι ώπο 8/1
ΚΑΡΛΟΒΑ.....	75	29314	α. Αγύουστα 13/6 διά Ροζάριο
ΚΑΡΟΙΝΑ.....	68	10562	α. Νταμάρι 25/5
ΚΑΡΟΙΝΑ.....	66	5681	ε. Κόμπε 14/6
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.....	73	13324	α. Ρίο Γκράντε 28/5
ΚΑΡΡΑΣ.....	68	25084	α.Ντώμπιαν 3/6 διά Μπ. 'Αμπάς
ΚΑΡΥΑΝΤΑ.....	73	34067	δ. Γιβραλτάρ 9/6
ΚΑΡΥΑΤΙΣ.....	70	10886	δ. Κωνίπολιν 14/6 διά Κωνιστάντζαν
ΚΑΡΥΑΤΙΣ.....	57	2466	α.Βρετανίη 13/5 διά 'Άλγεριον
ΚΑΡΥΤΟΣ.....	78	5080	ε. 'Άλγεριον 28/5 διά Γερμανία
ΚΑΣΟΣ.....	76	14983	ε.Μπράκε 19/6
ΚΑΣΟΣ.....	66	3105	άργει εις Χακίδια ώπο 31/8/79
ΚΑΣΠΙΑΝΑ.....	59	15125	ε.Μανζανίλο (Μεξ.) 31/5
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ.....	69	14318	α. Μονρόβια 11/6 διά Φρητάουν
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΑΟΡΥ.....	59	4632	δ. Σιδήνια 12/6
ΚΑΣΤ ΜΗΠΗΒΕΡ.....	68	30294	α. Αυβέρσαν 15/6 διά Μόντρεαλ
ΚΑΣΤ ΟΤΤΕΡ.....	68	26644	α. Αυβέρσαν 18/6 διά Μόντρεαλ
ΚΑΣΤΑ ΓΚΑΟΡΥ.....	52	2247	α. Μανούτο 30/5 διά Νακάλα
ΚΑΣΤΡΟ.....	65	1235	ε. Πειραιά 12/6
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ III.....	49	3422	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΚΑΤΕΡΙΝΑ.....	76	3824	α.Ν. Όρλεάνη 3/6 διά Π. Καμπέλο
ΚΑΤΙΕ.....	60	10187	δ. Γιβραλτάρ 9/6 διά Σκίκντα
ΚΑΤΙΝΑ (δ.).....	65	38878	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΚΑΤΡΙΖΑ (δ.).....	68	13135	α. Ταμπίκο 7/6 διά ΗΠΑ
ΚΑΤΣΟΣ.....	76	14983	δ. Σαβάννα 17/6 διά Καζαμπλάνκα
ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙΝΤΟΥΕ.....	68	13894	ε.Φρημάντλ 11/5
ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ.....	72	14651	ε.Βερμούδας 12/6
ΚΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ.....	62	11416	δ. Μπρούναμπουτελ 25/5 διά Π. Χάρκουρτ
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ.....	71	9868	ε. Σ. Νιτέγκο 19/6 διά 'Αγ. Φραγκίσκου
ΚΕΙ'Π ΚΟΝΣΤΕΛΕΙ'ΖΟΝ.....	70	11556	ε. Χακάτα 25/5
ΚΕΙ'Π ΜΑΝΔΑΡΙΝ.....	72	10990	δ. Παναμά 12/5 διά 'Άλγεριον
ΚΕΙ'Π ΜΑΤΖΑΝΤΙΚ.....	69	9853	ε. Αμβούργον 2/6 διά Βενεζουέλα
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΙ'Υ.....	71	9964	α. Μόντρεαλ 9/6 διά Ταγγύρην
ΚΕΙ'Π ΣΑΠΗΡΙΟΡ.....	74	8896	ε. Δάγος 30/5
ΚΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΔΙ.....	58	13700	α. Κίελον 12/4
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ.....	75	16307	ε.Μπράκης 16/6
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	58	8656	α.Μανούτο 15/6 διά Νταμάρι
ΚΕΝΤΑΜ.....	78	9231	ε. Δάγος 10/6 διά Π. Τζεντίλ
ΚΕΡΑΣΟΥΣ.....	59	8780	ε. Σουνέρκρην 18/6
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.).....	59	24333	α.Ν. Υόρκην 25/5 διά 'Αρούμπα
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΔΙΑΜΙΣΙΩΝ.....	60	41580	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΚΑΛΟΡΥ.....	55	4060	δ.Μπρούναμπου

ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10034	α.Μαπούτο 15/6 διά Ντάρ ές Σαλάμη	ΛΕΜΑΝ.....	66	2953	α. Βρέμην 21/5 διά 'Αλγερίου
ΚΟΝΙΤΣΑ	75	34298	ε. Χάμπτον Ρόδης 20/3	ΛΕΝΑ.....	61	9191	α. Δουβλίνο 5/6 διά Σικάγο
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. Βαλτιμόρη 22/5	ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ.....	63	8427	α. Λουπίτο 28/2
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. Π.Χέντναν 26/5 διά Βιλανουέβα	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ.....	61	8627	α. Λειψόες 28/3
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Χάμπτον Ρόδης 16/3	ΛΕΣΒΟΣ.....	74	3259	ε.Τζένταν 16/6
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. Χάμπτον Ρόδης 5/6	ΛΕΣΛΗ.....	65	2411	εις θέαν 44/12. Β—08.55 Δ. 24/3
ΚΟΝΚΑΡ ΝΙΡΕΥΣ	80	16000	δ. Κωνιόλιν 17/3	ΛΕΥΘΕΡΟ.....	62	14027	α. Ρουέν 2/6 διά Μεγ. Λίμνες
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Χάντερτον 25/5 διά Τουμπαρέο	ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ.....	60	4489	α. Ρότερντρον 28/4 διά Λιβύην
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤΙ'ΟΝΗΡ	68	22836	α.Νάντη 10/6 διά Βραζίλιαν	ΛΕΥΚΑΣ (δ.).....	63	16407	δ. Γιβραλτάρ 14/6 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΙΕΩΝ	79	16000	α.Λιβέρτρον 13/6 διά Χόλιφαξ	ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	α.Δρόμανα 6/4 διά 'Αλγερίου
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	ε. Ανάπολης 17/6	ΛΕΩΝ	75	15684	α. 'Υμουνίτεν 10/6 διά Χάμιλτον
ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.)	66	42164	ε.Χάρηρν 2/6	ΛΕΩΝ	72	2311	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΝΚΟΡΝΤΑ ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	α. Ν.'Ορκένην 6/6 διά Τζένταν	ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	δ. Σουέζ 30/5 διά Ίράν
ΚΟΝΚΟΡΝΤΑ ΙΩΝ	63	7484	δ. Γιβραλτάρ 5/6 διά Παναμά	ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.).....	66	29287	Σέλλ Χόφεν 23/4 διά Μεθίλ
ΚΟΝΚΟΡΝΤΑ ΤΑΡΕΚ	58	6480	δ.Σουέζ 12/6 διά Τζέντα	ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	α. Λουπίτο 28/2
ΚΟΝΚΟΡΝΤΑ ΤΑΤΖ	58	6480	α. Χάμπτον Ρόδης 18/6 διά Χιούστον	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	ε. 'Αλεξάνδρειαν 20/6
ΚΟΝΣΤΕΛΕΙ'ΣΟΝ				ΛΗΓΚ	61	8858	ε. Λουάντα 7/5
ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΤ'	77	5539	ύπό ποραλαθήν	ΛΗΝΑ.....	68	28879	δ. Γιβραλτάρ 6/6 διά ΗΠΑ
ΚΟΝΤΙΝΕΛΤΑ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	α. 'Άλεξάνδρειαν 11/6 διά Τουρκίαν	ΛΗΝΑ	63	8566	δ. Κινέιλον 12/6 διά Μ. Θάλασσαν
ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	63	7689	ε. Μομπάνα 18/6	ΛΗΝΑ II	67	9381	α. Καράτσι 15/6 διά Βουβάλην
ΚΟΡΙΝΟΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	α. 'Αμβούργον 19/6 διά Κούβα	ΛΗΤΟ (δ.)	67	44646	ε. Σασμπρο 14/5
ΚΟΡΙΝΟΣ	56	6370	α. Σάντος 8/6 διά Πειραιά	ΛΗΤΩ	72	6106	α. Μάλαγκα 25/5 διά Π.Χόκρουρτ
ΚΟΡΣΑ'ΙΡ	62	15000	ε.Κομά Μπαϊ 9/6	ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	εις Λάς Πόλιμας ώπο 5/10
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	α. Γιουχάδα 20/5 διά Μοντεβίδεο	ΛΙΑΖ	53	3723	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΡΥΝΙΑ	70	11826	ε.Βενετία 16/6	ΛΙΔΗ Χ. (δ.)	67	48719	α. Πειραιά 16/6 διά Λιβύη
ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	64	34921	ε. Πειραιά 22/4	ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	α. Ζ. 'Αννα Μπαϊ 3/6
ΚΟΣΜΙΚ	48	1594	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΙΝΔΟΣ	62	11034	ιδέ «ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Σ.»
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	ε. Πειραιά 27/5	ΛΙΝΚ ΛΟΒ.	62	8937	α. Βρέμην 16/6 διά 'Αμβέρσαν
ΚΟΤΙΝΟΣ	53	4998	μετωνυμόθεη «INTPA ΣΚΑ'Υ»	ΛΙΝΚ ΤΡΑΣΤ	61	6950	α. Πειραιά 10/6 διά Βάρον
ΚΟΤΟΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	64	4772	α. Ντουμπιάτ 17/6 διά Καράτσι	ΛΙΝΚ ΦΑΙΘΟ	60	8420	ε. Πειραιά 13/5
ΚΟΥΗΝ ΣΗ	55	4565	δ. Π. Σαΐδ 2/6	ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	61	8951	α. Πειραιά 14/6 διά Γιβραλτάρ
ΚΟΥ'ΙΝΣΥ	60	9423	α. Μασσαλίαν 16/6 διά Λουάντα	ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	α. Πειραιά 17/6 διά Λαύριον
ΚΟΥΜΟΥΔΑΟΥΣ	50	7392	δ. Π. Σάιδ 13/4 διά Βιενένιαν	ΛΙΣ	68	9650	α. Μόντρεαλ 10/6 διά Μομπάναν
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	66	5153	α. Σουέζ 5/6	ΛΙΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	εις Μπόραν ώπο 19/9
ΚΡΑΝΑΟΣ	59	3354	ε.Μπαρμπόντος 31/5	ΛΟΓΙ'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	δ. Παναμά 16/6 διά Είρηνικόν
ΚΡΑΝΤΟΡ	64	2304	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΟΚΡΙΣ	72	18402	δ. Σουέζ 2/6 διά Ίράν
ΚΡΑΝΤΟΡ	47	1534	δργει εις Πειραιά ώπο 8/9/79	ΛΟΔΙΝΙΟΝ	50	2696	εις Καζαμπλάνκα
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	60	3995	ε. Μπαρμπόντος 10/3	ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	ε. Τζέντα 9/6
ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6084	δ. Κωνιπόλιν 13/5 διά Ζνάνοφ	ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	δ. Παναμά 11/6 διά Ισινομάκι
ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1788	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΟΥΣΙΣΙΟΣ	73	63287	ε. Ρότερντρατ 12/6
ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΑΟΡΥ	61	3866	ε. Φόρτ ντέ Φράνς 13/6	ΛΟΥΣΥ	74	16006	δ. Παρανάγκουα 15/6
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	α. Πουνταρένας 1/6	ΛΟΥΣΥ	59	1226	εις Θεσσαλονίκη (έπισκευα)
ΚΡΗΤΗΝ ΓΟΥΑΙΗΝ (δ.)	74	42470	ε. Μπούλεν Μπαϊ 3/6	ΛΥΔΙΑ	74	9712	εις Άκαπταν ώπο 10/2
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΑΝ	78	10832	α. Κόμη 9/6 διά Ντουμπάν	ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Μπιλμπάσ 16/6 διά Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	εις Π. Σαΐδ ώπο 30/12	ΛΥΔΙΑ Π. (δ.)	58	12982	κ. Κωνιπόλιν 29/5 διά Κυνοστάντζαν
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'ΙΜΑΝΤ	77	10832	α. Ντουμπάν 3/6 διά Ιαπωνίαν	ΛΥΡΑ	67	41914	δ. Παναμά 14/6 διά Γκοθενμπουργκ
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. Ντουμπάν 14/6	ΛΥΡΙΚ	64	29375	α. Σίνεν 29/5 διά Καράτσι
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α.Κουβέτι 11/6 διά Μ. Καμπούς	ΛΩΡΕΤΤΑ	68	4071	δ. Γιβραλτάρ 16/6 διά 'Αλγερίου
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Ντουμπάν 24/3				
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Σ. 'Αννα Μπαϊ 14/6	M. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Κολούμπια Ρίβερ 31/3 διά Σιγκαπούρην
ΚΡΙΟΣ	59	16875	δ. Σουέζ 10/6	ΜΑΘΙΟΣ	62	8975	δ. Κωνιπόλιν 12/6
ΚΡΙΟΣ	60	4089	ε. Ταμίτικο 12/5 διά 'Αβάνα	ΜΑΘΙΟΣ	53	2025	α. Πειραιά 23/4 διά Χαλκίδα
ΚΡΙΟΣ	55	2740	ε.Ριγέκα 26/5	ΜΑΙΡΗ	68	22391	δ. Μπρούνιμπουτελ 30/5 διά 'Αργεντινήν
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	δ. Κωνιπόλιν 20/5 διά 'Οδησσόν	ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	α. Αβάνα 24/6 διά 'Αλγερίου
ΚΡΙΤΟΝ	59	7158	ε.Μασσαλίαν 12/6 διά Π. Σαΐδ	ΜΑΙΡΟΥΑ	63	14203	α. Λάς Πόλιμας 19/6
ΚΡΟΙΟΣ	59	5051	ε. Νταμάρ 17/6	ΜΑΙ'ΤΥ	63	9341	ιδέ «ΕΤΕΡΝΑΛ ΠΙΤ'Σ»
ΚΡΟΝΟΣ	62	10107	α. Βαρκελώνην 27/5 διά Μασσέο	ΜΑΙ'ΥΣΑΝ ΙΙ..	58	5376	δ. Σουέζ 2/4 διά Μπ. 'Αμπάς
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	α. Μόντρεαλ 21/5 διά 'Αβάνα	ΜΑΚΗ Κ.	58	8388	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΡΟΥΣΕ'ΙΝΤΕΡ	58	1596	δργει εις Πειραιά ώπο 23/11	ΜΑΚΡΑ	73	8957	α. Μοντεβίδεο 13/6 διά Μπράιστολ
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Καντί 16/6 διά Αν. άΗΠΑ	ΜΑΛΕΣΙΝΑ	58	10586	ε. Πειραιά 10/4 (έπισκευα)
ΚΥΔΑΝΙΑ	65	2025	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	α. Σιγκαπούρην 2/6 διά Ινδονησίαν
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	α. Ρουέν 10/6 διά Καζαμπλάνκα	ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Ιγουούτης 10/6 διά Λάγος
ΚΥΘΩΝΟΣ	62	4784	α. Μοντεβίδεο 13/6	ΜΑΝΙΑ	68	2918	δ. Π. Σαΐδ 8/6
ΚΥΚΛΩΠΑΣ	57	9118	α. Ντώρμπαν 23/5	ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ	77	16267	α.Μπάχια Μπλάνκα 13/6 διά Ρωσίαν
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16400	α. Φιλαδέλφειαν 10/6 διά 'Αρούμπα	ΜΑΝΤΟ Υ. (δ.)	72	17432	δ. Αιβέρπουλ 21/6
ΚΥΜΑ	60	7758	ε. Πειραιά 5/6	ΜΑΝΟΔΗ Μ. (δ.)	64	47493	δ. Σουέζ 24/5
ΚΥΝΟΣΟΥΓΡΑ (δ.)	64	31040	ε. Πειραιά 21/4 (έπισκευα)	ΜΑΝΟΔΗ Λ.	80	5511	α. Κομά Μπαϊ 10/6 διά Μεξικόν
ΚΥΠΡΟΣ (δ.)	69	119666	δ. Ντουμπάν 10/6	ΜΑΝΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	ε. Σουέζ 7/6
ΚΥΡΑ	63	10032	ε. Ρότερντρατ 19/6	ΜΑΝΟΥΝΤ ΔΙΡΨΥΣ	71	9372	ε. Ντάρ ές Σαλάμδα 10/6
ΚΥΡΑΚΑΤΙΚΟ	67	26493	ε.Τόμπα 12/6	ΜΑΝΟΥΝΤ ΟΦΡΥΣ	68	18525	α.Λάς Πόλιμας 4/6 διά 'Οδησσόν
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	α. Χάιφε 12/6 διά Νιγηρίαν	ΜΑΝΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α.Κόμη 8/6 διά Μουροράν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ	63	13092	ιδέ «ΑΝΤΩΝΙΑ» ως μετωνυμόθεη	ΜΑΝΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	α.Νιούκαστα Λ. (Άστρ.) 29/5 διά Ιαπωνίαν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ε. Ν. Όρλεαν 17/6	ΜΑΝΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	ε. Κόμη 7/6 διά Ινδίαν
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	66	74433	α. Ν. Όρλεαν 28/5	ΜΑΝΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α.Λόγουντ 1/2 διά Ινδονησίαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ	77	10542	α.Αλεξάνδρειαν 7/6 διά Γαλλίαν	ΜΑΝΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	68	57204	ε. 'Υμουίντεν 18/6
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	ε. Πιουροπόρτ 5/6 διά Μ. Θάλασσαν	ΜΑΝΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Π. Έλιζαμπεθ 8/6 διά Φόρς
ΚΩΣΤΑΣ	60	1995	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	α. Ρουέν 18/6
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	δ. Γιβραλτάρ 11/5	ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΙ'Κ	62	8967	α. Ταχόμα 8/6 διά Κορέαν
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	α. Λάς Πόλιμας 22/5	ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	δ. Γιβραλτάρ 10/6
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	δ. Κωνιπόλιν 26/5 διά Κωνυτόνταν	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	α.Λάς Πόλιμας 16/6 διά 'Οδησσόν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΣ	61	13271	εις Πειραιά ώπο 7/2 (έπισκευα)	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	15404	ε. Χιουστον 10/5
ΚΩΣΤΗ	77	20823	ε. Μπάχη Μπλάνκα 14/6	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	α. Μπάρρι 6/6
ΚΩΣΤΗΣ	60	3365	ε. Πειραιά 18/6	ΜΑΡΓΚΡΩ	58	81106	ύπο παραλαβήν
ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΕΣΟΛ	69	2966	α. Ρουέν 6/6 διά Τύνιδα
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΗΣ	65	14088	δ. Παναμά 14/5	ΜΑΡΙ	74	9623	δ. Σκά 23/5 διά Ρίγα
ΛΑΓΚΑΔΑ	76	5915	ε.Βρέμην 15/6	ΜΑΡΙ	58	4222	εις Πέραμα 7/12 (έπισκευα)
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ	68	4350	δ. Γιβραλτάρ 18/6 διά Θεσσαλονίκη	ΜΑΡΙΑ (δ.)	66	18569	α. Λισσαβώνα 3/6 διά Ρίο Γκράντε
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΖ	68	4350	δ. Σουέζ 18/5 διά Ίράν	ΜΑΡΙΑ	70	9101	ε. Λάγος 27/5
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	δ. Σουέζ 6/5 διά Μπ. 'Αμπάς	ΜΑΡΙΑ	58	5746	ε.

ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	είς Λομπίτο όποι 20/9/77
ΣΑΡΩΝΙΚΣ	62	13714	α. Σορέλ 27/4 διά Σαντάγκο
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894	α. Μόντρεαλ 4/5 διά 'Άβανα
ΣΕΛΛΑΣ	63	10947	ε. Τζένταν 17/5
ΣΕΛΕΣΤΙΑΔ	62	6172	α. Σουίσα 3/6
ΣΕΜΕΛΗ	63	10076	α. Σιγκαπούρην 10/6 διά Τζακάρτα
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	α. Ντόρμπρατ 17/6 διά Λάγος
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	δ. Γιβραλτάρ 13/6 διά 'Αμστερνταμ
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	ε. Μορυσάκιδο όποι 24/3
ΣΕΝΟΡΙΤΑ ΜΑΡΙΑ	62	22156	δ. Κωνίπολην 12/8 διά Κωνιστάντζαν
ΣΕΝΤΟΡ (δ.)	69	51627	α. Ράς Τανόύρα 12/8
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	77	81438	ε. Ράς Τανόύρα 14/6
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12288	ε. Μοντεβίδεο 15/6
ΣΕΡΡΑΙ	73	30058	α. 'Αλεξάνδρειας 6/6
ΣΗ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ	69	12061	α. Πειραιάς 29/5 διά Παλέρμο
ΣΗ ΓΚΟΥΡΥ	60	7746	ε. Λάγος 15/5
ΣΗ ΕΞΠΟΡΕΡ	59	9165	α. 'Ηντ Λόντον 8/6 διά Σάντος
ΣΗ ΛΑΪ'ΟΝ	77	8746	α. Λισσαβώνα 26/5 (ΕΠΩΛΗΘ)
ΣΗ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	72	4467	ε. Ρότερνταμ 20/3
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	ε. Λ. Τούρδης 1/6
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	α. Κολόμπο 13/6 διά Λάγος
ΣΗ ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ	59	10075	ε. Τέμα 15/4
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	α. Βούβανης 29/5 διά Σιγκαπούρην
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΕΡ	64	1906	ε. Πειραιάς 12/6
ΣΗ ΤΑΪ'ΓΚΕΡ	71	13631	ε. Σουέζ 16/6
ΣΗ ΤΑΪ'ΝΤ	71	9810	α. Λάγος 11/6 διά 'Αμπιτζάν
ΣΗΓΟΥΐ'ΝΤ	57	2926	ε. Ντέρνης 25/4
ΣΗΝΙΚ (μ.)	65	33287	α. Βαλτιμόρη 16/6 διά Ισπανίαν
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	ε. Νταρμπι 18/6
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ	57	9603	ύπο παραλόθιν
ΣΙΓΚΡΙ	61	5239	α. Τούρλεστον 3/6 διά Καζαμπλάνκα
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	ε. Λάγος 2/6

ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	α. Κουβέϊτ 2/6
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	ε. Λάδη Πόλμας 19/6
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Δ. (δ.)	76	163810	όργει εἰς Πειραιάδ όποι 14/4
ΣΤΑΥΡΟΥΓΑ Κ.	52	2445	ε. Τζένταν 2/6
ΣΤΕΑΛΙΟΣ II	56	3369	δ. Σουέζ 31/5 διά Γκιζάν
ΣΤΕΛΛΑ	57	8898	δ. Γίβραλτάρ 13/6
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	ε. Λά Παλής 8/6
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	α. Μανίλα 23/5 διά Β. Κορέαν
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	α. Σιγκαπούρην 7/6 διά Ντόρμπρα
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΟΤΗΣ	73	8953	α.Ν. Υόρκην 17/6 διά Κ. Ταουν
ΣΤΗΛ ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ	65	7606	ε. Μπάραρος 29/4
ΣΤΟΛΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	11849	α. Πόρτ ντε Μπούκ 16/5 διά Γιβραλτάρ
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ (δ.)	66	52673	α. Μπαγιούδο 20/4
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	α. 'Αντεν 7/6 διά Σουέζ
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	α. Λάδη Πόλμας 17/6
ΣΤΥΛΙΑΝΗ	59	11147	μετων. ΜΕΖΟΙΝΕ PREVILEO
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Σ.	62	11034	ύπο παραλόθιν
ΣΤΥΛΙΣ (δ.)	61	16417	ε. Πειραιάδ 5/6
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	α. Τουμπαρόδα 26/5
ΣΥΝΑΛΗΕΙΑ	52	5810	α. Μασσαλία 13/5 διά Τρίπολιν
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	6617	ε. Σπαλάτον 12/6
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	α. 'Αλεξάνδρειαν 12/6
ΣΥΡΑ	77	16380	α. Κουβέϊτ 16/5
ΣΥΡΙΑ	78	5466	εἰς γραμμήν Βόλου — Συρίας
ΣΥΡΟΣ	64	5237	α. Ρότερνταμ 19/6 διά Γιβραλτάρ
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	δ. Γιβραλτάρ 27/5
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	α. Κολόμπο 27/5 διά Μπανγκόκ
ΣΩΤΗΡ	62	21099	δ. Μπρίνγκαμπούτελ 4/6
ΣΩΤΗΡΗΣ	70	5480	ε. Μόδιπα 25/5

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	ε. Βοστόνιον 19/6
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	78	11272	ε. Καλλάδ 28/5
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ	56	6680	ε. Κουχάρδεν 16/6 διά Χοντίνιντα
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΐ'ΝΤ	77	11272	α. Μπαρανκίλα 27/5
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	α. Σιγκαπούρην 7/6 διά Λάγος
ΣΙΑΒΕΡ ΚΑΛΟΥΝΤ	75	8981	α. Βαλτιμόρη 12/6 διά Μεξικό
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΪ'Υ	69	9305	α. Βαλπραΐζο 12/6
ΣΙΑΒΕΡ ΠΟΡΤ	56	6617	ε. Πειραιάς 18/5
ΣΙΑΒΕΡ ΣΤΙΤΥ	60	10631	ε.Ρουέν 27/5
ΣΙΝΤΑ	59	2870	ύπο παραλόθιν
ΣΙΝΟΣ	72	16018	ε.Τέμα 30/5
ΣΙΦΝΟΣ	58	13878	α. Όρλενδην 31/5
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	ε. Τενερίφην 18/6
ΣΙΦΝΟΣ ΑΓ'ΙΑΝΤ	81	10990	ύπο συμπλήρωσιν
ΣΚΑΠΤΟΥΐ'ΝΤ	70	9077	δ. Παναμά 13/6
ΣΚΑΠΝΕΙ'Κ	53	3899	άργει εἰς Χαλκίδα όποι 26/5/79
ΣΚΑΠΝΑΟΥΙΝΤ (δ.)	61	22018	α. Κούτιαν 18/6 διά Ντουμπάνι
ΣΚΑΝΠΙΝΗΖ	71	9085	δ. Σουέζ 13/6 διά 'Ακαπνα
ΣΚΑΝΤΡΕ'ΙΝΤ (δ.)	60	21230	α. Ρέμα 14/6 διά Τακοράντι
ΣΚΑΥΤ'ΦΡΟΣΤ	63	1280	ε. Λάγος 3/6
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.)	67	48058	ύπο παραλόθιν
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	ε. Δουνεύκρην 11/6
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	58	12492	α. Ν. 'Υόρκην 12/6 διά Τζαμαϊκά
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1388	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ	58	4414	ε. Μπάρι 8/6
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	δ. Κωνίπολιν 5/6
ΣΚΥΤΡΩΝ	70	21777	α. Ροζάριο 27/5 διά Μεξικό
ΣΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	53	6319	ε. 'Ασλυπορά 12/6
ΣΚΥΡΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	57	1094	α. 'Ιμπρικαν 18/6 διά Βούβανην
ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ	58	8640	ε. Λισσαβώνα 4/6 διά 'Αμβωρύγον
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	67	50606	α. Ντουμπάνι 9/5 διά Σίρρη 'Αιλ.
ΣΗΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	α. Λάτεν 15/6
ΣΗΝΟΥ ΦΡΟΣ	63	2211	δ. Κωνίπολιν 23/4 διά 'Αβανά
ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ ΡΟΥΜΠΥ	58	4253	δ. Κωνίπολιν 30/5 διά Τουλκέα
ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ ΣΤΑΡ	66	8534	ε. Τάυνη 19/6
ΣΟΝΙΚ	62	28390	ε. Χάμπτον Ρόδης 16/6
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	α. Νταρμάρι 14/6
ΣΟΥΑΝ	63	5404	ε. Ντάμπιν 14/6
ΣΟΥΑΝ ΔΕ'ΙΚ' (δ.)	61	20433	α.Λισσαβώνα 11/6 διά Ρότερνταμ
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	α. 'Αμβέρσαν 19/5 διά Τρίπολιν
ΣΟΥΖΑΝΑ	68	7701	ε. Άντεν 6/6
ΣΟΥΙ'ΙΝΤ ΣΑΡΠΡΑΙΖ	56	10271	ε.Γκάμπης 14/5
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	α. Ναγκόνια 9/6 διά Κούβα
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	ε.Μαντράς 10/6
ΣΟΦΙΑ	53	2605	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ Κ.	71	15896	α. Αύγουσταν 22/5 διά Μπ. 'Αύρες
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Λάγος 6/6 διά Χιούστον
ΣΟΦΙΑ Μ.	77	16432	α. Αυμέρσαν 12/6 διά Μόριπλ
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	7751	ε. Νταρμάρι 15/6
ΣΠΕΤΖΑΙ (δ.)	58	11492	α. Μπαρέβιν 8/6 Ντάρ ες Σαλάδην
ΣΠΕΤΖΑΣ ΑΓ'ΙΑΝΤ	70	8174	α. Αύγουσταν 8/6 διά Νοβοροσίσκην
ΣΠΙΛΙΟΣ	67	15841	δ. Κωνίπολιν 12/3 διά 'Οδησσον
ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	ε. Π. Χάρκουρτ 24/5
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Μόνγκονταν 4/6
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΔΑΙΜΟΣ (δ.)	72	103291	άργει εἰς Πειραιά όποι 20/1
ΣΠΥΡΟΣ Β.	64	4975	
ΣΠΥΡΟΣ Γ.	63	10736	δ. Γιβραλτάρ 13/4
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	δ. Κωνίπολιν 5/6 διά Νοβοροσίσκην
ΣΤΑΦΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	ε. Πειραιάδ 5/6
ΣΤΑΚΟΚΟ	50	3135	άργει εἰς Πειραιάδ
ΣΤΑΜΑΤΑ	54	5251	δ. Κωνίπολιν 9/6
ΣΤΑΔΟ 2	68	22118	ε. Κάνταλ 28/4
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	δ. Π. Σαΐδ 15/6
ΣΤΑΜΥ	72	30315	α.Ρίτσαρντς Μπαίη 2/6 διά Μόριπλ

ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	άργει εἰς Πειραιά όποι 18/3/75
ΣΤΑΡ	64	1584	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΑΡ Ι.	58	7100	α. Σάντος 18/3 διά Λουάντα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	δ. Κωνίπολιν 7/6 διά 'Οδησσόν
ΣΤΑΡ ΓΚΕ'ΙΖΕΡ	68	16611	α. Φιλαδέλφεια 10/6 διά Παναμά
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ	68	16612	ε. Λάδης 'Αντελές 19/6
ΣΤΑΡ ΘΗΣΕΥΣ	68	18470	α. Βίλμικτον 8/6 διά Λ. Παλλίς
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Λός 'Αντελές 18/5 διά Μπουσάν
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	α. Νιούκσταλ 19/6
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	α. Βανκούβερ 15/6 διά Γλασκώβην
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	ε. Πόρτλαντ 6/6
ΣΤΑΡ ΛΑΪ'Τ	61	13184	ε. Πειραιάς 18/6
ΣΤΑΡ ΛΟΥΖΟΝ	69	19024	α. Μπ. 'Αυρες 17/6 διά Μοντεβίδεο
ΣΤΑΡ ΠΕΡΧΕΥΣ	68	18469	ε. Βανκούβερ 11/6
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Σιμονοσάκη 7/6 διά Βανκούβερ
ΣΤΑΡ ΠΡΑΐ'ΝΤ	62	15649	ε. Ταμπά 15/6
ΣΤΑΡ ΣΙΠ.	62	4357	ε. Γκάμπης 6/6 διά Γκαζόνευρ

ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	ε. Κουβέϊτ 2/6
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	ε. Λάδη Πόλμας 19/6
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Δ. (δ.)	76	163810	όργει εἰς Πειραιάδ όποι 14/4
ΣΤΑΥΡΟΥΓΑ Κ.	52	2445	ε. Τζένταν 2/6
ΣΤΕΑΛΙΟΣ II	56	3369	δ. Σουέζ 31/5 διά Γκιζάν
ΣΤΕΛΛΑ	57	8898	δ. Γίβραλτάρ 13/6
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	56	δ. Παλλίδης 8/6
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	α. Σιγκαπούρην 7/6 διά Ντρόμπρα
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΟΤΗΣ	73	8953	α. Κουβέϊτ 2/6
ΣΤΗΛ ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ	65	7606	ε. Μπάραρο 29/4
ΣΤΟΛΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	11849	α. Πόρτ ντε Μπούκ 16/5 διά Γιβραλτάρ
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ (δ.)	66	52673	α. Μπαγιόνδο 20/4
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	α. 'Αντεν 7/6 διά Σουέζ
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	α. Λάδη Πόλμας 17/6
ΣΤΥΛΙΑΝΗ	59	11147	μετων. ΜΕΖΟΙΝΕ PREVILEO
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Σ.	62	11034	ύπο παραλόθιν
ΣΤΥΛΙΣ (δ.)	61		

ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	α. Γλασκώβην 4/6					
ΤΟΥΛΙΠ Β. (δ.)	62	22272	ε. Τζένταν 20/2					
ΤΡΑΠΚΙΑ	56	4301	α. Πειραιά 16/6					
ΤΡΑΝΣΒΑΣΙΛΙΚΗ	64	7070	ύπο παραλαβήν					
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΘ	57	9045	ε. Ρουέν 17/6					
ΤΡΑΝΣΓ. ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	59	3865	α. Θέστα 10/6 δι' 'Αμβέρσαν					
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	16786	α. Π. 'Αρθρουρ 7/6					
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΕΝΤΒΟΡ (μ.)	61	24457	α. Χάντερσον 28/5 διά Γιβραλτάρ					
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ (δ.)	67	58527	α. Μπωμόντ 29/5					
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΛΑ'ΙΤ	66	25237	α. Αντζελες 6/6 διά Σίδνεϋ					
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	ε. Βαρκελώνη 28/5					
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	ε. Μπλιμπόδι 17/6					
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	ε. 'Αννάπολης άνωκ. 1/6					
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64645	α. Χάρτηρι 3/5 διά Γιβραλτάρ					
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ (δ.)	63	3178	α. Ρόττερνταν 19/6 διά Γιβραλτάρ					
ΤΡΕΙ'ΝΤΓΟΥ'ΙΝΤ	64	17295	α. Σ. Λορέντζο (Άργ.) 24/5					
ΤΡΙΑ	57	8476	εις 'Οσιούν ύπο συμπλήρωσιν					
ΤΡΙΑΣ ΙΙ	67	3842	ε. Τζένταν 8/6					
ΤΡΙΒΕΛΣ	73	11644	α. Κ. Τάουν 5/6					
ΤΡΙΝΙΤΙ (δ.)	65	41470	α. Μποναίρ 3/6 διά Τέξας					
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	α. Λαύριον 21/3					
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	δ. Μπρούνιμπούτελ 13/5					
ΤΡΙΤΩΝ Κ.	65	18451	α. Σιγκαπούρην 13/6 διά Μπ. 'Αμπάς					
ΤΡΙΠΟΛΙ (δ.)	64	23311	ε. Σ. 'Αννα Μπαΐν 13/6					
ΤΡΟΓ'ΑΝ	53	4584	α. Υόρκην 17/6					
ΤΡΟΓ'ΕΝΗΜΠΕΛΕΣ	60	9255	ε. Σάντος 15/6					
ΤΡΟΠΙΚΗ (δ.)	66	45255	α. Αύγούστα 8/6 διά Μπετζέδια					
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	α. Λάγος 11/6 διά Π. Σουάρ					
ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΣ	74	11644	α. Σιγκαπούρην 11/6					
ΤΣΑΙ'Ι ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	58	6867	α. Μαπούτ 5/6					
ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	εβνθισθ 36.53 β. - 12.13 Α. 16/6					
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Λ. 'Αντζελες 14/6					
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ε. 'Αλεξάνδρειαν 18/6					
ΤΣΙΠΙΟΝΤΑ	65	17713	α. Πικοχόμια 3/6 διά Παναμά					
ΤΥΡ (δ.)	62	7891	εις 'Οζκαναν					
ΤΥΧΗ	59	4161	εις Μονκάλα ώπο 9/5					
ΥΔΡΑ	66	8306	α. Νταμάρ 24/5					
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	άργει εις Σουέζ ώπο 27/6/78					
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	58	100589	άργει εις Σουέζ ώπο 31/2/78					
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	δ. Κωνιπολίν 11/6 διά Κωνσταντζάν					
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.)	78	45330	α. Σιγκαπούρην 27/5					
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52169	α. Πειραιά 10/6 διά Ν. 'Ορλεάνην					
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	ε. Λάγος 11/6					
ΦΑΕΩΘΩΝ	71	11502	α. Ν. 'Υόρκην διά Μόντρεαλ					
ΦΑΙΑΙΣ	70	11489	α. Βανκούμπερ 6/6					
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	α. Σουδιμπάτα 3/15					
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	εις Μπλάρων ώπο 9/10					
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΦΑΙΔΩΝ II	58	4885	προσήρ. 36.51 β. - 07.52 Α. 2/4					
ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	ώπο παραλαβήν					
ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	δ. Μπρούνιμπούτελ 19/52					
ΦΑΙΗ III	57	6334	ε. Πειραιά 6/6					
ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤ	64	16299	δ. Κωνιπολίν 29/4 διά Κωνσταντζάν					
ΦΑΙΛΚΟΝ	78	13889	δ. Σουέζ 16/6 διά Μαντράς					
ΦΑΙΛΚΟΝΕΡΑ	60	13789	δ. Παναμά 5/6					
ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΑΤ'ΒΟΡΥ	77	9477	α. Φορταλέζα 12/6					
ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΑΝΤΖΕΑ	63	9854	α. Λομπίτο 14/1 διά Μοχάμεντς					
ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	εις Χερσάνα ύπο συμπλήρωσιν					
ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΑΡΡΟΥΥ	66	10046	α. Βαλτιμόρην 6/6					
ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	65	10116	δ. Παναμά 15/6					
ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΔΕΛΤΑ	62	9890	α. Λ. Πόλμαρ 24/5 διά Λομπίτο					
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	ε. Μαΐδην 18/6					
ΦΑΝΗΣ	55	3382	εις Τζουνί ώπο 30/5/77					
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	α. Ν. 'Υόρκην 29/5					
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	ε. Σέτε 0/6					
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Αγ. Φραγκίσκον 14/6					
ΦΕΙΛΙΣΤΥ	50	5317	άργει εις Πειραιά 10/6/78					
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Ρόττερνταν 19/6 δι' 'Αμβούργον					
ΦΙΛΙΑ	60	5523	α. Ριγιέκα 21/4 διά Μπ. 'Αμπάς					
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	ε. Σασέμπτο 22/5					
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	ώπο παραλαβήν					
ΦΙΛΙΠ ΝΟΥΑΡ (δ.)	67	54480	α. Φιλαδέλφειαν 29/5 δι' 'Εσκρέβος ρίβερ					
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	α. Μπαχία Μπλάνκα 28/5 διά Ρωσίων					
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Ο ΜΑΚΕΑΩΝ (δ.)	70	113081	δ. Ντουμπάι 3/6 διά Σιγκαπούρην					
ΦΙΛΙΩ ΑΥΓΕΡΗ	59	7801	δ. Κωνιπολίν 9/6 διά Πειραιά					
ΦΙΛΟΘΕΗ	61	9789	δ. Γιβραλτάρ 15/6 διά Γδυνία					
ΦΙΔΩΝ	80	11730	α. Αντοφαγκάστα 9/6 διά Καλάσ					
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	α. Μπουάκεν Μπαΐν 1/6					
ΦΙΦΦ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	ε. Σπέτζα 11/6					
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΛΙΑΜΣ	62	9	εις Πειραιά (επικευα)					
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΛΙΑΜΣ	974							
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'ΙΓΕΡ	56	13408	α. 'Αλεξάνδρειαν 14/6					
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	72	7201	α. 'Αλεξάνδρειαν 17/6					
ΦΛΑΜΙΝΓΚΟ	63	4647	α. Χάρτηρι 10/5 διά Βαλτικήν					
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	α. Παρανάκουσα 355 δι' 'Ιράν					
ΦΛΟΥΡΥ	58	2874	εις Γκάντια ώπο 9/8/79					
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Γάνδηρι 21/5 διά Βουλάνη					
ΦΛΩΡΑ Ν.	60	9685	δ. Μπρούνιμπούτελ 24/4 διά Κούβα					
ΦΛΩΡΑ Ζ.	73	17519	α. Μπ. 'Αύρες 16/6 διά Ρωσίων					
ΦΛΩΡΑ ΙΙ	60	5044	ε. Γκλασκώβην 21/6					
ΦΟΙΒΟΣ	74	9014	ε. Τζένταν 5/6					
ΦΟΙΒΟΣ	58	5065	άργει εις Πειραιά ώπο 24/3					
ΦΟΙΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	δ. Παναμά 13/6					
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489						
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60		α. Γλασκώβην 4/6	60	13763	ε. Ν. 'Ορλεάνην 14/6		
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚ ΙΙ	58		ε. Τζένταν 20/2	58	10340	δ. Σουέζ 11/5		
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'ΙΣ	63		α. Θέστα 10/6 δι' 'Αμβέρσαν	63	16141	δ. Κωνιπολίν 19/5 διά Μ. Θάλασσαν		
ΦΟΡΟΥΜ ΠΛΕΣΣΟΤ	58		α. Χάρτηρι 10/6 διά Γιβραλτάρ	58	11048	δ. Καρντέλγεβο 10/6		
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΤ'ΝΤ	70		α. Ρόττερνταν 19/6 διά Αβάνα	70	11825	δ. Σκο 14/6		
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60		α. Παναμά 9/4 δι' 'Αβάνα	60	6894	δ. Παναμά 9/4 διά Αλγερίου		
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ	66		α. Σαράντα 10/6 διά Αλγερίου	66	2999	δ. Σέτε 16/6 διά Αλγερίου		
ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	57		α. Λαύριος 6/6 διά Αλγερίου	57	10371	δ. Λάγος 6/5		
ΦΟΡΟΥΜΑ ΣΤΑΡ	72		α. Ρόττερνταν 21/6 διά Βεγγάζην	72	7006	δ. Ρόττερνταν 21/6		
ΦΟΥΡΚΕΡΟ ΙΙ	63		α. Βασιλικό Μπαΐν 1/6 διά Βεγγάζην	63	10186	δ. Μογκαντίσιο 23/4		
ΦΡΑΝΚY	63		α. Σουέζ 13/5	63	5417	δ. Σουέζ 13/5		
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65		α. Μπάραν 29/4	65	9464	ε. Μπάραν 29/4		
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΒΗ	79		ε. Ντόρμπαταν 13/6	79	9418	ε. Ντόρμπαταν 13/6		
ΦΡΗΝΤΟΝ	70		α. Παρανάκουσα 14/5 διά Τυνιδά	70	9865	α. Παρανάκουσα 14/5 διά Τυνιδά		
ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ	61		δ. Ντουμπάταλ 18/6	61	1194	δ. Ντουμπάταλ 18/6		
ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63		εις Χαλκίδα δύο 22/7/80	63	1097	δ. Κωνιπολίν 7/6 διά Χερσώνα		
ΦΡΙΟ ΑΙΤΙΑΝ	60		α. Μομπάδα 3/6 διά Μπ. 'Αμπάς	60	3594	α. Μομπάδα 3/6 διά Μπ. 'Αμπάς		
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71		δ. Ησπέριδαν 8/6 διά Χερσώνα	71	9885	α. Ήσπεριδαν 8/6 διά Χερσώνα		
ΦΡΟΣ	70		α. Ρόττερνταν 8/6 διά Αλγερίου	70	1006	α. Ρόττερνταν 8/6 διά Αλγερίου		
ΦΡΟΣΟ	70		α. Ρόττερνταν 8/6 διά Αλγερίου	70	9069	α. Ρόττερνταν 8/6 διά Αλγερίου		
ΦΡΟΤΕΙΝΗ (δ.)	65		ε. Νίκολας (Άργ.) 7/6	65	40417	ε. Νίκολας (Άργ.) 7/6		
ΦΡΟΤΕΙΝΗ	77		α. Πειραιά 12/6	77	19253	α. Πειραιά 12/6		
ΦΡΟΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70		α. Ροζάριο 31/5	70	11169	α. Ροζάριο 31/5		
ΦΡΟΤΕΙΝΗ Λ.	76		α. Λ. 'Αντζελες 29/5	76	33107	α. Λ. 'Αντζελες 29/5		
ΦΡΟΤΕΙΝΗ Φ.	59		ε. Αλεξάνδρειαν 15/6	59	9604	ε. Αλεξάνδρειαν 15/6		
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60		α. Τσαγκουάραμας 15/6	60	7925	α. Τσαγκουάραμας 15/6		
ΧΑΛΑΡΕΝ	60		δ. Σουέζ 6/6 διά 'Ασσάμι	60	6725	δ. Σουέζ 6/6 διά 'Ασσάμι		
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66		ε. Οραντζισταν 11/6	66</				



Tá ύπο ξένας σημαίας

(Πλοίο σημειώμενα διά δισταύρου (*)) δέν είναι αυμβεβλημένα με τό N.A.T.)
 (κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμά — Tá ύπολοιπο φέρουν τήν λιθεριανήν

ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	ύπο παραλαβήν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.)	62	5930	α. Βάλλις Μηται 16/6 διά Ματάντι
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	56	20140	α. Σιγκαπούρην 11/6 διά Τζακάρτα
ΑΓΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	50	2167	ε. Πειραιά 28/5
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (κ.)	67	1979	ε. Πειραιά 23/4 (έπισκεψια)
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	α. Φιλαδέλφειαν 9/6
ΑΕΛΛΑΔ (δ.)	57	20745	δργεὶς Εισ Πειραιά ἀπό 14/6/74
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	α. Χιούστον 2/6
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	ε. Κάρπο Ρόχο 15/6 (έπισκεψια)
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	25926	ε. Αυθούργον 12/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.δ.)	81	18495	ε. Χόθικ 31/5 διά 'Αρούμπα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	81	18495	ε. Καντά 9/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ' (κ.)	59	8724	ε. Λάγος 4/5
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	α. Σακάντις 28/5 διά Κωνσταντζαν
ΑΙΓΑΙΟΝ*	71	27958	δ. Κων/πολιν 14/6 διά 'Οδησσον
ΑΙΓΑΙΗΝΟΣ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)*	69	6200	είς μεταφοράς Μαύρης Θαλάσσης
ΑΙΓΑΙΗΝΟΣ ΝΟΣΤΑΤΖΙΑ (κ.)*	69	6038	α. Άλεξανδρειαν 755
ΑΙΓΑΙΗΝΟΣ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)*	65	8914	ε. Σιγκαπούρην 12/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ε. Γύννια 8/6
ΑΙΚΗΝΗ (π.)	68	4158	α. Χάμπτον ρόδης 1/6 διά Ρ. Χάινα
ΑΙΚΡΩΝ*	72	62701	ε. Ν. 'Ορλεάνην 15/6
ΑΙΑΛΑΜΕΤ'Ν (π.)	62	10403	α. Λ. Πόλμας 13/6
ΑΙΕΚΕΣ (κ.)	53	4702	ε. Λάγος 14/6
ΑΙΕΚΟΣ (π.)	57	2707	ε. Τζωπούτι 1/6
ΑΙΕΝΤΕΙΤΙΛ (δ.)	70	51615	α. Π. Χωκομέτροι 3/6 διά Πόρτλαντ (Με.)
ΑΙΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			α. Τζουδιάμχ Τέρμ. 24/4
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Τάγκα 15/6 διά Μομπάσα
ΑΙΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	ε. Κίγκοτον 13/6
ΑΙΕΞΑΝΤΕΡ ΙΙ (π.)	74	6042	είς θέσην 32/09 B. — 20.00 A. 2/12
ΑΙΛΙΜΟΣ (π.)	44	2740	ε. Λεμεσόν 18/6
ΑΙΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2404	δ. Γιβραλτάρ 16/6
ΑΙΛΚΜΑΝ*	66	27985	α. Τεργέστην 3/6 διά Πειραιά
ΑΙΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)*	65	37888	α. Μασαλιά 12/5
ΑΙΛΑΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	είς Καράτοι ἀπό 23/6/80
ΑΙΛΜΑ Μ. (κ.)*	55	3709	
ΑΙΜΒΡΩΣΙΟΣ (δ.)*	74	36911	ε. Τζεμπέλ 'Άλι 6/6
ΑΙΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. 'Όκλαντ 18/6 διά Ν. Πλύμουθ
ΑΙΜΠΕΡ (κ.)*	62	10344	α. Σιγκαπούρην 8/6 διά Π. Κελάγκ
ΑΙΜΠΙΛΙΤΥ (κ.)	51	996	είς Πειραιά ἀπό 22/2
ΑΙΑΝΑΣΣΑ (κ.)*	53	7570	δ. Σουέζ 20/3
ΑΙΑΝΑΣΤΑΣΗ (π.)	57	2148	α. Καλκούτα 1/12 διά Σιγκαπούρην
ΑΙΑΝΑΡΟΣ Α'ΓΑΝΤ.	67	21457	α. Πειραιά 12/6
ΑΙΑΝΑΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	11513	α. Τουμπάρδο 1/5
ΑΙΑΝΑΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	ε. Σίδνεϊ 21/5
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	α. Βαλτιμόρη 5/6 διά Ρουμανίαν
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ*	73	13753	ε. Σιγκαπούρην 13/6
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	α. Π. Πόλμας 21/5 διά Νοβωρωσίσκην
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	ε. Μουρούρη 7/6
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	α. Λ. Πόλμας 9/6
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣ (δ.)	74	129796	α. Μπούλεν Μηται
ΑΙΑΝΘΟΥΑΙ Ι. (κ.)	65	1204	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΝΚΟ (κ.)	64	1141	α. Μαδέρα 17/6 διά Λειδένες
ΑΙΝΝΟΥΑ ΤΣΕΡΗ (κ.)	58	2874	δργεὶς εἰς Χαλκίδα ἀπό 1757/79
ΑΙΝΤΚΛΙΖΟ (δ.)	59	16047	α. 'Αμβούργον Γ. 16/6 διά Βέντσπολς
ΑΙΝΤΟΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	ε. Μπούλεν Μηται 14/6
ΑΙΝΤΟΝΙΟΣ II (κ.)	55	1501	δέωθι Ειπερμπέρα 14/1
ΑΙΕΙΟΣ (π.)	57	2299	δργεὶς εἰς Τραπτήν ἀπό 3/5/80
ΑΙΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	α. 'Αμβούργον 19/6 διά 'Αγρεντινήν
ΑΙΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΡΑΧΟΣ ΓΚΛΟΥΡ*	57	9852	α. Κολόμπα 16/6
ΑΙΡΑΧΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (π.)*	56	5230	δ. Π. Σάιτον 16/6
ΑΙΡΓΥΡΩ (κ.)*	67	1523	ε. Κοτωνό 14/6
ΑΙΡΗΣ	61	7870	ε. Λισσαβώνα 9/4
ΑΙΡΙΣΤΟΕΘΗΣ			δ. Σουέζ 10/6
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΡΚΟ (κ.)	68	1163	α. Αιγαίνων 17/6 διά Λειδένες
ΑΙΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)*	62	17298	α. 'Αιγαίνων 17/6 διά 'Αμβούργον
ΑΙΡΜΑΔΑ ΜΕΝΤΑΙΑ'ΝΕΡ (κ.)	66	1404	α. Πειραιά 13/4
ΑΙΡΟ (κ.)	68	2571	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΡΑ ΔΑΝ ΙΙ (κ.)	57	5992	δ. Σουέζ 30/5
ΑΙΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	ε. Λ. 'Αντζελες 15/6
ΑΙΡΧΩΝ (δ.)	68	35280	α. Καράκες 8/6
ΑΙΣΤΑΚΟΣ (μ.)	68	48559	α. Σούλιου Βόδι 26/5
ΑΙΣΤΡΟ Κ. (κ.)	52	1559	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΔΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΙΡΟΡ (δ.)	74	128398	α. Τζουδιάμχ Τέρμ. 5/6
ΑΙΔΑΝΤΙΚΟ	65	24314	α. Λ. 'Αντζελες 5/5
ΑΙΦΑΜΙΣ (δ.π.)	65	37865	α. Τζεμπέλ Ντανά 18/6 διά Καράτοι
ΑΙΦΟΡΔΙΤΗ ΙΙ (π.)	67	3619	ύπο παραλαβήν
ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ ΑΛΦΑ(κ.)*	71	19392	α. Ν. 'Ορλεάνην 13/6
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Ράς Τανόύρα 4/6
ΒΕΕΣΚΑ'Υ' (κ.)*	62	8587	ε. Π. Σάιτον 15/6
ΒΕΕΣΤΑΡ (κ.)*	60	8368	α. Τζενταν 9/6
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΪ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	54	1991	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΡΥΣΗ'Ι'Σ (κ.)	57	9791	α. Πειραιά 17/6 διά 'Αιγαίνων
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	α. Ναούρου 17/6 διά Κορέα
ΓΑΛΗΝΗΣ	55	9418	α. Μόζι 3/6 διά Ντουμπάι
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	37699	ε. Χάμπτον ρόδης 14/6
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	64	22062	α. Βίλα Κοντοτήπουν 13/6
ΓΙΟΥΡΩΜΠΡΗΣ (κ.)	69	12087	ε. Βανκούβερ 12/6
ΓΚΑΣ ΠΛΟΥΤΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ *	57	4983	δ. Σουέζ 15/6 διά Μπ. Χομενί
ΓΚΑΣ ΛΑΤ'ΟΝΗΡ (δ.π.)	62	4137	ε. Αιεξανδρειαν 9/6
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	4183	είς Θάλ. Μαρμαρά 13/6
ΓΚΛΟΜΠΑΔ ΜΕΝΤ.	62	8530	ε. Λομπύτο 21/3 διά Μοχάμεντς

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	δ. Γιβραλτάρ 16/6 διά Αμβερσάν
ΓΚΟΥΑΡΟΥΧΑ (κ.)	60	4068	α. Πειραιά 16/6 διά Βουλγαρία
ΓΚΟΥΝΤ ΕΣΠΑΙΟΡΕΡ (κ.)	67	2997	α. Τσιμταβέκια 12/6
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'Υ'ΑΟΡ (κ.)	74	3279	α. Ν. 'Ορλεάνην 13/5
ΓΛΑΥΚΗ	68	8915	ε. Σαβάννα 8/5
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.)*	64	15240	α. Κεντρικό 22/4 διά Σιενφουέγκος
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΝΤ*	70	9433	α. Σιγκαπούρην 31/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΙ'ΝΤΝΕΣ	64	30330	α. Λισσαβώνα 9/6 διά Βουλγάνη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΙΝΟΤΟΥΣ (δ.)	69	41477	ε. Πειραιά 13/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	ε. Πειραιά 12/4 (έπισκεψια)
Γ'. ΝΕΓΚΟΣΙ'ΕΙΤΟΡ	68	22782	ε. Παρανάγκουα 13/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΤΣΑΡ	67	23347	α. Ρίταρντς Μηται 31/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	α. Τουμπάρδο 16/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	ε. Ν. 'Ορλεάνην 7/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΥΛΕΤΖ (δ.)	69	41477	ε. Πειραιά 9/3 (έπισκεψια)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΙΤΥ (μ.)	70	56799	είς Χάμπτον ρόδης 17/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Σ. Νικόλας Μηται 14/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΥΣ (δ.)	72	114710	ε. Ηικαρά 20/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Κουβέτι 16/6 διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	α. Ράς Τανόύρα 10/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Ράς Τανόύρα 18/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	ε. Γιοκαίσι 12/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ (δ.)	72	102326	ε. Πειραιά 20/4 (έπισκεψια)
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (μ.)	61	18202	δ. Κωνιπολίν 25/5
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	δργεὶς εἰς Χαλκίδα ἀπό 29/12/79
ΔΑΦΝΑ (κ.)*	63	11575	δ. Κωνιπολίν 1/5 διά Κωνστάντζαν
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	ε. Πλάουα 31/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)*	56	8789	δ. Κόρ Φακάν 26/5
ΔΙΑΜΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ (η.)	69	5872	α. Ρ. Ιανέριο 10/6 διά 'Αλγερίαν
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)*	68	50999	α. Σεπετίματα 10/5
ΔΩΤΩΡ	68	35191	α. Σέβεν διά. διά Βαλτιμόρην
ΕΒΡΟΣ (π.)	57	3434	δργεὶς εἰς Εισ Πειραιά ἀπό 4/9577
ΕΙΡΗΝΗΩΣ (π.δ.)*	65	42377	α. Χιούστον 8/6
ΕΚΤΩΡ (κ.)	72	4922	α. Βαλένθια 8/6 διά Λάγος
ΕΛΑ ΜΑΝΑ ΜΟΥ (η.)	63	24810	δ. Γιβραλτάρ 8/6 διά ΗΠΑ
ΕΛΕΙ'ΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΙ'ΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΝ*	67	27989	α. Ροάριο 1056
ΕΛΕΝ Π. (π.)*	72	94989	δ. Λ. 'Αντζελες 15/6 διά Περού
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17042	α. Κακαγάδα 5/6
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)*	74	132034	ε. Τσουδιάμχ Τέρμ. 11/6
ΕΛΙΖΑΜΠΕΩ ΣΠΛΑΙΤΟΝ (δ.)*	75	12662	ε. Σίλικαντ 28/5 διά Τζακάρτα
ΕΛΙΛΙΝΑ (κ.)	67	24766	α. Μη. Μπλένκα 10/6
ΕΛΛΕΣΙΤ ΓΚΛΟΥΡ (Σιγκ.δ.)	75	45001	α. Ν. 'Υόρκην 13/6 διά 'Αρούμπα
ΕΛΛΕΣΠΟΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	δ. Σάδι 17/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ	76	22893	δ. Κωνιπολίν 14/5
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	δ. Σουέζ 16/4 διά 'Αρζού
ΕΠΙΔΑ (δ.)*	70	119729	α. Αλικάντες 13/2
ΕΠΙΝΙΚΗ Κ. (κ.)	55	2261	δ. Σουέζ 31/5
ΕΝΑΜΕΛ Κ. (κ.)	60	5513	α. Θεύτα 27/5
ΕΝΑΡΞΙΣ (κ.)	56	9212	ε. Χάρκουρτ 3/6
ΕΝΤΥ (κ.)	52	5952	α. Π. δι Σπάιν 3/5 διά 'Αγκόλα
ΕΡΓΙΝΑ (π.)	61	9335	δ. Σουέζ 16/4 διά 'Ιράν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	72	129280	ε. Χαλιφές 4/6
ΕΥΓΕΝΙΑ I (π.δ.)	54	11208	α. Πλαζόου 18/5
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	δργεὶς εἰς Ιτανόν ἀπό 21/2
ΕΥΙΔΙΜΕΝΗ	79	29875	ε. Χάμπτον ρόδης 16/6
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Χάμπτον ρόδης 16/6
ΕΥΠΟ ΑΡΑΜΙΣ (κ.)	57	10741	α. Πλάμας 19/5
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	δργεὶς εἰς Ιτανόν ἀπό 20/3
ΖΑΚ (π.)	62	10028	δ. Κωνιπολίν 7/6 διά Κωνστάντζαν
ΖΑΧΑΡΟΥΑ (κ.)			

ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	α. Ντουμπάδι 1/1	ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	ε. Σιγκαπούρην 13/6
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	59	4537	α. Σούδα 15/6 διά Σφάξ	ΜΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	δρνεί εις Κουβέιτ 24/6/78
ΚΕΧΑΡΙΤΩΜΕΝΗ (κ.)*	58	51627	βές «ΣΕΝΤΟΡ» σημ. έλλην.	ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	ε. Πειραιά 17/6
ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (η.)	61	11765	ε. Τζένταν 18/6	ΜΕΡΡΥΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	εις Μπόνου όποι 30/1 (άποθήκη)
ΚΟΡΑΛ (κ.)*	48	1562	α. Χάρην 30/5 διά Καναδά	ΜΕΡΣΝΙΔΙ (π.)	61	9194	α. Κοτονού 2/6
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΕΣΙΣ	69	9650	α. Ρότερνταμ 20/6 διά Ραγκούν
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	α. Μπανάνα 26/5	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)*	73	17355	α. Ρίο Ιανέρο 3/6 διά Λορέ
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	όργει εις Πειραιά όποι 8/2/79	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	α. Μπούλεν Μπαίν 29/5
ΚΟΥΑΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	ύπο παραλαβήν	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)*	76	75125	εις Γκαλάφ όποι Κάμπετς 30/4/80 (άποθ.)
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)*	42	3129	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)*	77	76149	ε. Ντουμπάδι 30/5
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	ε. Τήν 16/6	ΜΗΛΟΣ II (κ.)	59	3809	π. δ. Πιέρ 14/5
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	α. Υόρκην 8/6 διά 'Αρούμπα	ΜΗΝΟΣ VI(κ.)	59	4668	δ. Σουέζ 21/5
ΚΥΝΘΙΑ*	69	11315	α. Κουβέτι 17/5	ΜΙΑ	80	15552	δ. Π. Σαΐδ 31/5
ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	δ. Κωνιτούλιν 11/6 διά Γαλάτοι	ΜΙΝΑ Φ. (π.)	58	8733	α. Ντάριος 13/4 διά Βραζιλίαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	35676	ε. Πειραιά 19/3 (έποκευα)	ΜΙΝΙ ΛΑΙΤ'ΝΕΡ (π.)	71	1590	α. Τάμπα 9/6 διά Μεξικόν
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	δ. Παναμά 15/6	ΜΙΝΙ ΛΑΙΤ'ΟΝ (π.)	70	1582	α. Κίγκατον 9/6 διά Κολομβία
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΦΥ (δ.)	53	11230	όργει εις Πειραιά όποι 1/3/74	ΜΙΝΙ ΛΑΙΤ'Π (π.)	70	1587	εις Ν. 'Ορκεάνην όποι 9/1
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	δ. 'Αμβωύργον 12/6	ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	α. Ν. 'Ορκεάνην 8/6
ΛΑΡΑ (κ.)*	56	6921	δ. Π. Σάιδ 10/6 διά Ιταλίαν	ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	ε. Πειραιά 16/6
ΛΕΜΠΛΟΝ (κ.)	60	4068	δ. Π. Σάιδ 19/6	ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562	α. Ντεμεράρα 27/5 διά Τρίνινταντ
ΛΕΞΙΝΓΚΤΟΝ (η.)	67	7718	α. Θεούτα 7/6	ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562	ε. Τζάκονβιλ 18/3 (έποκευα)
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	α. Χόκη Κόκη 22/5	ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	ε. Ταμπικό 5/6
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	δ. Γιβραλτάρ 14/6 διά 'Αλεξανδρείαν	ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781	ε. Τζάκονβιλ 3/6
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Ναγκόρια 9/6 διά Σακάνιτε	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	α. Μπαρανκίλα 10/6
ΛΙΛΑ (π.)*	50	2734	όργει εις 'Αμπιτζάν	ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584	ε. Ν. 'Ορκεάνην 29/5
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓΛ.)*	81	16700	α. Κουβέτι 11/6 διά Νταράμ	ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584	ε. Μόμπιλ 1/6
ΛΟΡΔΟΣ ΚΕΡΨΟΝ (ΑΓΓΛ.)*	81	16700	ε. Π. Ελ/αμπτε 11/6	ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	ο. Ν. 'Ορκεάνην 10/6 διά Παραμαρίμπο
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.*	68	39617	ε. Π. Σάιδ 4/6	ΜΙΝΙ ΛΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	ε. Τζάκονβιλ 27/4
ΛΟΥΣΥ Ι (π.)	54	2557	δ. Γιβραλτάρ 15/6 διά 'Αλγερίου	ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68630	ο. Αγ. Βικέντιον 10/6 διά Φρήπορτ
ΛΟΥΣΥ Ι (π.)	52	4755	δ. Ντόμερ 5/5	ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	ο. Ρ. Τανούρα 20/5
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΟΝΤΑΝΑ (δ.)	63	58430	ο. Μελίλι 19/5
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)*	75	136991	α. Μ. άλ. Φαχάλ 8/6 διά 'Ιαπωνιαν	ΜΟΣΚΟΥΟΥ ΟΛΥΜΠΙΚΖ (κ.δ.)	80	18000	δ. Σουέζ 11/4
ΜΑΙΣΤΡΟΣ	69	16840	α. Τρομπέτας 13/6 διά Σαντάνα	ΜΟΤΣΑΡ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	δ. Παναμά 2/6 διά Ειρηνικόν
ΜΑΡΙΖΑ*	62	3244	ε. Μπ. Αύρες 26/5	ΜΠΑΡΙΚΟΛΑ (δ.)*	63	25340	α. Μπαράχριν 13/6 διά Σιγκαπούρη
ΜΑΡΙΚΑ Ι. ΛΕΜΟΥ (κ.)	61	5376	ε. 'Αμβωύργον 16/6	ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ (δ.)*	67	43649	δ. Σουέζ 19/6 διά Περσικόν	ΜΠΑΣΤΙΟΝ ΑΛΦΑ(κ.)*	68	13706	ε. Λ. 'Αντζελες 14/6
ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ (δ.)	64	38568	α. Σουέζ 3/15	ΜΠΑΣΥ'ΡΟΝ (π.)	61	1460	εις Πειραιά όποι 15/12
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	66	57027	α. 'Αιν Σύρκα 1/6	ΜΠΑΧΖΑ (κ.)	73	3209	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	ε. 'Αλεξανδρεία 9/6	ΜΠΑΛΟΥ ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ	59	7919	ε. Ρεσίφ 11/6
ΜΑΡΙΤΣΑ III (π.)	65	10596	δ. Παναμά 9/6	ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)*	47	1591	ο. Μανίλα 31/5
ΜΑΡΙΟ	65	17238	ε. Μπ. Αύρες 13/6	ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	εις Μπόννυ (άποθήκη)
				ΜΠΡΑΒΟΛΤΟΝΑ (π.)*	55	5233	ε. Βοστώνη 14/6



CAPE TOWN FAROS & C^o. 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 ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΩΝ

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ

ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΥΡΩΠΑΓΚΩΝ 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

NAFTIKAKHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 505

EDITOR: D.N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

1st July 1981

A SUSPICIOUS INSISTENCE

We wonder why the International Maritime Bureau, set up last year to investigate cases of maritime fraud, is so insistent in linking the "Salem" case with Greece and with Greek shipping.

The ship was proved to belong to foreign interests. The shippers and consignees were also foreign. The fact that the master and chief engineer were Greeks is immaterial. Even if they were aware of the fraud, they were merely acting on orders from above. Indeed, it is impossible for them to have perpetrated the fraud without the knowledge of the ship's well-hidden owners.

We do not condone the fraud but the International Maritime Bureau would do well to find the true culprits instead of accusing the Greek judicial authorities of impeding the investigation.

To our mind, such accusations are suspicious and aimed at casting aspersions on the good name of our shipping. In any case, if two seamen serving on a ship belonging to foreign interests are at fault, it is unreasonable to cast the blame on their native land and particularly when that country happens to control the largest merchant fleet in the world.

TO THE MINISTER OF MERCANTILE MARINE

No, sir! In spite of your irritation and your aphorisms, the matter of the Patras line, with the appearance of the 'El Greco' on it, remains intact and requires the intervention of your Ministry.

It is your duty to restore order. There are so many ships on the Patras-Italy line that are being subjected to the competition of a ship that belongs elsewhere.

It is your duty and your obligation to intervene and to insist on restoring the status quo ante. This debilitating competition is not serving the interests of anybody.

A PROBLEM OF CREDIBILITY

The "El Greco" case has created a problem of credibility for the Ministry of Mercantile Marine and we confess that we cannot see how, with such a problem hanging over it, the Ministry can carry out its administrative functions when anybody can question and ignore its authority.

The Minister and the Ministry's top executives must realise once and for all that they can no longer remain silent and pretend they have no authority to prevent the "El Greco" from being operated on the Patras-Ancona line when the approval they gave for the loan that was obtained for its purchase specifically stated it was to operate between Crete and Italy.

We are informed that Mr. Chrysanthacopoulos, a Ministry official, had pointed out to the owners that they should abide by their contractual obligations. But beyond that, nothing else has been done.

"EMPTY RESOLUTIONS"

A very apt comment on the lack of credibi-

lity of the Ministry of Merchantile Marine appeared recently in the newspaper "Estia". We publish it in full to bring it to the notice of the shipping community and in the hope that it will bring to their senses those protagonists of the "puppet show", as "Estia" calls it.

"Greece is a country in which the flats and competencies of the various ministries and other departments which regulate the lives of its citizens abound. It is also a country in which, for anyone to receive a loan and start an enterprise, or even to die, he needs a permit or the approval of some official authority! And the poor citizens who want to be law-abiding hasten to the ministries and struggle in the corridors or in the cafes which abound around these temples of formality-worship, oblige themselves to their local party boss or party functionary, — whether of the government party or the opposition, it is of no importance — and finally resort to their M.P. as well to obtain the much-needed permit or approval. In this way, the citizen on the one hand is satisfied because he has achieved something while the ministry and the various people concerned are also satisfied because the number of permits or approvals issued by the end of the year will prove the need for their existence.

But all this is nothing more than a puppet show. Because the pieces of paper containing the permit or approval, duly signed and stamped, have no value at all. The tragedy, however, is that the average citizen is unaware of the true state of affairs and seeks to abide by the instructions of the ministry officials and the terms of his permit or approval which cost him so much time, not to mention money or other concessions, to obtain. The truth is known only to a few sharp characters, who in seeking the permit or approval, promise heaven and earth to the officials concerned and undertake every obligation under the sun. When they get the permit, however, they treat the terms of approval and their obligations with the scorn they deserve and leave the mighty officials stammering that they are not responsible for bringing the culprits to order.

"The matter has become topical with the notorious case of the car ferry 'El Greco'. The company Minoan Lines, as we all know, requested and received a loan for the purchase of this ferry, on condition that it would run between Crete and Italy via Patras. When the ship was put into service, however, the company arbitrarily ran in between Patras and Italy without calling at Crete. It ignored totally all the protests of the 'appropriate' ministries and the Currency Committee, which had hastened to approve and grant the loan. And the Minister of Mercantile Marine contented himself with declaring that the only competent body which could call the defaulting company to order was the Association of Passenger Ship Owners which could appeal to the 'suitable organs'.

It is time we Greeks realised — particularly the average citizen — that our ministers and our organs are no more than puppets, they are the protagonists of a vast Punch and Judy show in which they are the policemen who cannot even beat Punch with his truncheon!"

REPAIRS TO RUSSIAN SHIPS

There is indeed some confusion, not to mention a servility syndrome towards our allies, among government circles with regard to the repair of auxiliary vessels of the Soviet fleet in Greek shipyards.

Were it not for the confusion and the servility syndrome, we could have declared starting off to our allies that the repair of any ship is a commercial transaction and that such transactions are carried out with the Eastern Bloc every day by all our allies, including the USA, which even sells advanced technology to the Russians.

We could have even reminded our allies that the repairs they forbid to Greece are ultimately carried out in the shipyards of other member-countries of NATO and that some of them have even expressed their regret that such business does not come their way because their prices are not competitive enough.

The subject of repairs to Soviet ships in Greece cropped up again recently when a ban was imposed on Khalkis Shipyards after the signature of a relative contract with the Russians. As the furore raged over this ban, it became known that the Soviets had promised repair work to the Neorion Yard in Syros to the tune of \$10 million this year. The government, however, ordered Neorion not to renew its contract with the Soviets, in spite of the fact that this state-owned yard had shown a profit last year, for the first time in many years.

Alarmed by the furore, the government sought a way out by stipulating that Greek yards could repair any Russian ship carried on Lloyd's Register of Ships, i.e. any merchant vessel. This is a meaningless stipulation because merchant ships can be repaired anywhere in the world with or without government permission.

So the problem does not lie with merchant ships. The Yards cry out that they need any kind of work offered them and consider it unfair that they should be denied work that is readily accepted by other NATO members. The repair of Russian fleet auxiliaries is a very profitable business and it is a great pity that we should be losing it for reasons of expediency — which have cost us so much in other respects in the past.

THE BELGIANS DISCUSS GREEK SHIPPING

The general meeting of the Belgian Shipowners' Association was the scene of a broad discussion of Greek shipping, prompted by Greece's entry into the EEC.

Among the comments made was one to the effect that Greek shipping would add 39.5 million grt. to the EEC fleet which would total more than 110 million tons or 26% of world shipping making the Community the leading maritime power in the world.

It is obvious that Greece's presence will affect the forming of a common shipping policy. And since the largest part of the Greek fleet consists of bulk cargo carriers, the EEC will find strong support in the effort to maintain free registries and freedom of transport. It will also be able to adopt a firm policy both against flag discrimination and against o-

ther world economic blocs.

Of course, there will also be problems. 15 million tons of shipping controlled by Greek interests are registered under convenience-flags. The running costs of a Greek-flag ship are lower than the running costs of other EEC ships and the French maritime unions have already protested against this. Moreover, according to Regulation 954/79, shipping companies establishing themselves in another EEC country will be considered to be national companies of that country. There may also be complications with regard to Conference-line membership and cargo-sharing when Greek-flag ships with lower running costs than the others are accepted.

SERVICE ON FOREIGN-FLAG SHIPS

Presidential Decree 243/80 which had abolished the right of Greek seamen serving on foreign-flag ships not under contract with NAT, to have their sea service counted towards their pensions by paying the contributions out of their own pockets, will be rescinded. And it is high time it was because it was a totally ill-conceived and unnecessary act, perpetrated by the Ministry of Mercantile Marine and rescinded only after pressure from the unions.

The appeal by the unions was accepted by the Executive Board of the Seamen's Pension Fund (NAT) but, we are informed, was vigorously opposed by NAT's services. We do not know why these underlings were opposed to the abolition of the Presidential Decree but we would very much like to know who these people are who have the effrontery to exercise maritime policy in opposition to their principals.

DROP IN TOURISM

Our tourist industry is suffering from a decline. After shipping, it is the second major source of invisible earnings and we are informed that large hotel complexes and cruise ships are working well below capacity.

According to Bank of Greece figures for the first four months of 1981, earnings from tourism were down by 12.7% compared to the same period last year and amounted to \$269 million. Earnings from shipping, on the other hand, were 2% higher and amounted to \$653 million.

The frequent strikes that beset Olympic Airways have created serious problems for tourism and the Association of Passenger Ship Owners has appealed to the Ministry of Transport to hold a special meeting to discuss the problems created for cruise ships by the OA strikes.

We believe it is absolutely imperative that a solution be found to the problem. There is too much at stake.

FREE REGISTRY

The work of the third extraordinary session of UNCTAD's sea transport committee has ended. During the session, a simple ma-

jority approved the proposal by the group of 77 for the gradual restriction of free registry through an intergovernmental work group which would set up to do the preparatory work during the first six months of 1982. This group would specify the terms of a ship's registry with reference to the nationality of its crew, the nationality of its operators and the financial link between its owners and the flag it flies instead of the purely administrative and technical links that exist at present.

Of the 71 who voted, 49 were in favour, 18 were opposed (Group B and Liberia) and 4 abstained (Israel, France, Belgium, Turkey). According to UNCTAD procedures, approval by a simple majority does not count, since the 77 occupy the majority of seats. Consequently, the difficulty lies in achieving unanimity if the measures taken are to have any substance.

THE BANDAR ABBAS AREA

The crews of about 25 Greek ships in the Iranian port of Bandar Abbas have cabled the Ministry of Mercantile Marine and the Panhellenic Seamen's Union (PNO) asking that the area they are in be considered a zone of hostilities.

They support their request by saying it is the only supply port of Iran, contains a naval base, is on a war footing with blackouts at night and with formations of warplanes flying constantly overhead.

The same request had been submitted some time ago by PNO to the Shipowners' Association which, together with the Shipping Cooperation Committee in London, had ascertained that all maritime countries consider Bandar Abbas to be in a war zone but not in a zone of hostilities.

U.S. COAST GUARD — A.B.S.

The Coast Guard and the American Bureau of Shipping have signed a memorandum of understanding concerning plan approval and inspection for new vessel construction.

On Tuesday, June 9, Admiral John B. Hayes, Commandant of the Coast Guard, and Mr. William N. Johnston, President and Chairman of the American Bureau of Shipping signed the memorandum at ABS Headquarters in New York.

The memorandum provides for Coast Guard acceptance of ABS plan review and inspection of certain items on vessels under construction which are to be classed by ABS and certificated by the Coast Guard. These items include hull structure of conventional ships and barges, inert gas systems, crude oil washing systems, and certain piping systems. Coast Guard procedures regarding the approval and inspection of non-conventional vessels, certain machinery and electrical systems as well as traditional safety aspects such as stability, lifesaving, fire protection, and pressure vessels remain unchanged. The Coast Guard will maintain an oversight role to the degree necessary to fulfill its statutory mandates.

MACGREGOR TO EQUIP A THIRD SEABOARD RO-RO

Fredriksstad mek Verksted, Norway, is to build another 42,000 dwt Ro-Ro for the carriage of forest products and cars on Seaboard's cross-Pacific trade and, like the first two vessels in the series 'Skaugan' and 'Skauord' delivered from the same yard two years ago, over two-thirds of its 4,000 car payload will be stowed on hoistable MacGregor decks of the lightweight 'Omega' construction.

The hoistable decks are a principal feature of the bold Seaboard concept, because in effect, they enable a vessel primarily designed for the carriage of packaged lumber and other wood products on the outward Vancouver-Japan voyage, to transport cars on the backhaul — and in quantities comparable with those carried by a PCC (Pure Car Carrier).

Some changes, based upon two years operational experience with the first vessels, will be incorporated in the newbuilding. They include alterations to the internal cargo handling and stowage layout involving a 25 per cent increase in the installed area of hoistable MacGregor decking. This will raise it from 19,350 m² to 24,475 m² with a commensurate increase in total car capacity, i.e. from the former 3,504 to 4,000.

The economic success of the Seaboard vessels — which, at 42,000 dwt make them the world's biggest Ro-Ro's — is due in large measure to their very high utilisation, carrying cars on the backhaul and the hoistable decking contributes directly to that success. Thus its contribution to this third in the series will be even larger than it is with the earlier ships.

Key to the weight-saving properties of the Omega design lies in the configuration of its load-bearing members which, in cross-section is akin to the Greek letter 'Omega'. It has now been specified for installation on some 15 vessels and this repeat Seaboard order provides continuing proof of its success under operational conditions.

The Seaboard company is a prominent Canadian producer of forest products; its London company will operate the new vessel under British registration.

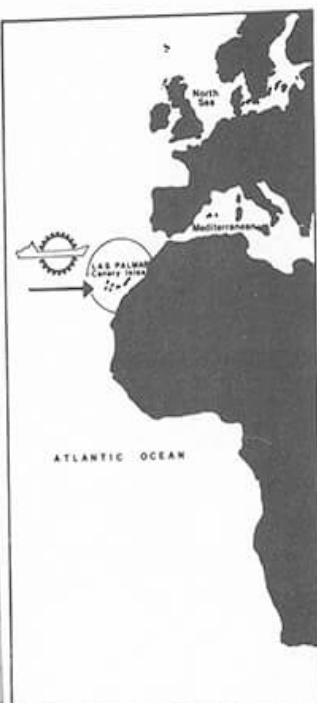
Principal Particulars Forest Products/Car Carrier series for Seaboard

Length o.a.	182.50 m
Length b.p.	173.20 m
Breadth	32.26 m
Depth	25.80 m
Draught	12.00
Deadweight	42,000 ton.
Speed	14.80 knots
Propulsion (diesel)	15,000 b.h.p.
Car Capacity	4,000
Container Capacity: Holds	900
Reefer	60
Total Cubic (Bale)	65,200 m ³



ASTICAN

ASTILLEROS CANARIOS, S.A.



THE LARGEST SHIPYARD IN THE
CANARY ISLANDS AND WEST COAST OF AFRICA

Facilities

Lifting Platform	: Capacity	10,000 tons
Length	:	175 mts
Breadth	:	30 mts
Vessels	:	up to 30,000 DWT
Repairs afloat	:	2 piers
Total Length	:	560 mts
Draft	:	8 - 12 mts

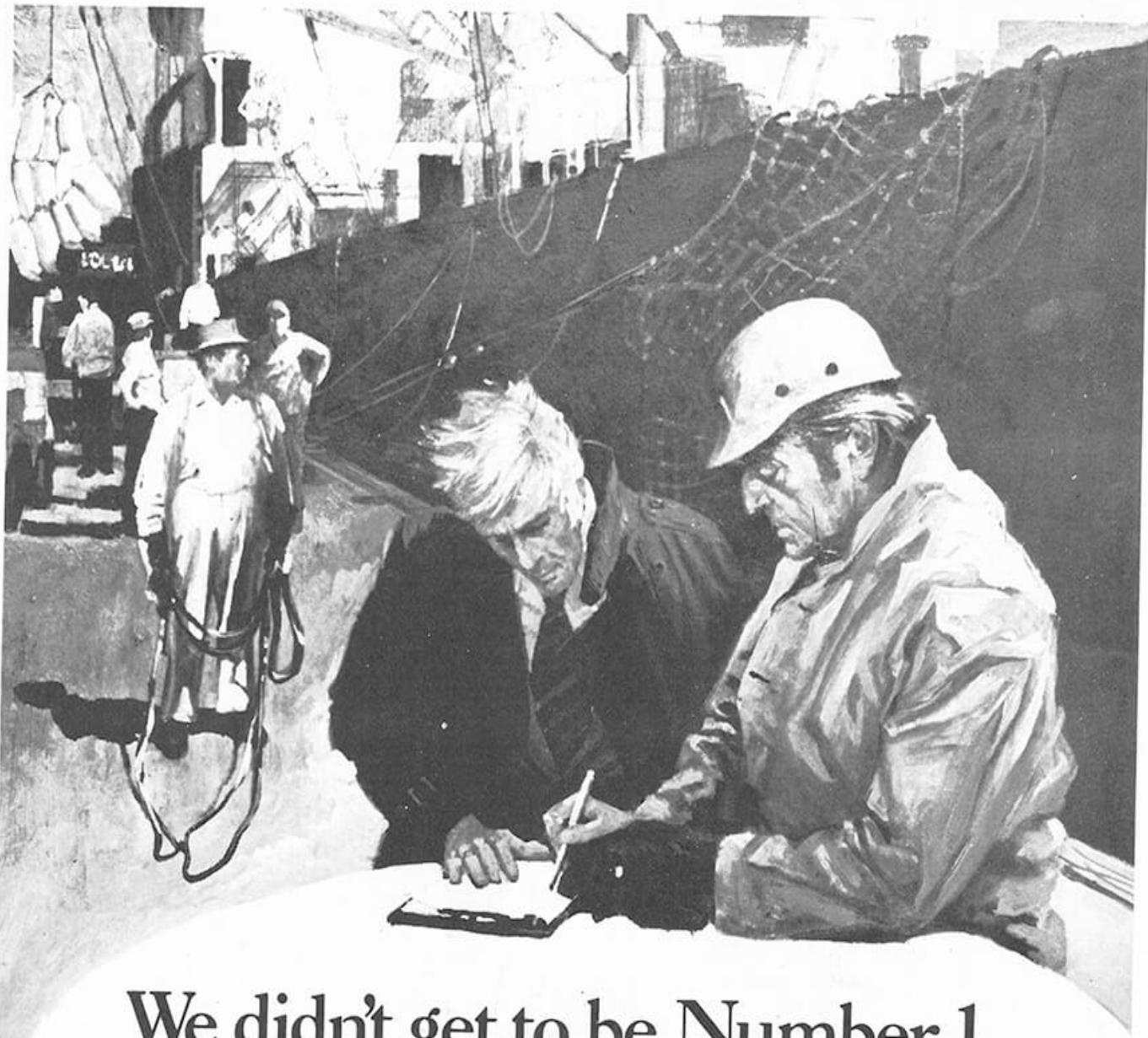
SEVEN SHORE WORK BERTHS FOR SERVICING

DUTY FREE PORT - INTERNATIONAL AIRPORT - FIRST CLASS ACCOMMODATION

APARTADO 158, LAS PALMAS, DE GRAN CANARIA
Telephone 27 32 66

Telex 95147 (ASVAS-E)

Representatives for Greece, Cyprus, Persian Gulf and Red sea
Armania trading and shipping inc.
1, CHAR. TRIKOUPI STR. - PIRAEUS (40) - GREECE
TEL: 45.25.289 - TELEX: 213698 ARMA GR.



We didn't get to be Number 1 by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients. Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.

FRANK B. HALL & CO. OF NEW YORK, INC.
WALL STREET PLAZA, NEW YORK, N.Y. 10005
International Insurance Brokers and Average Adjusters

