

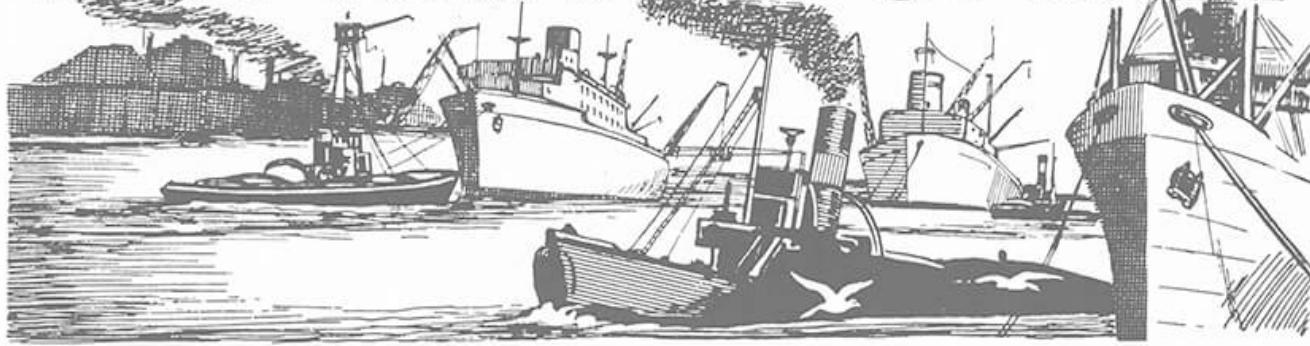
NAYTIKA XRONIKA



15η Ιουλίου 1981

Αρ. Φύλλου 1107/866

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1107/866

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1981

ΕΚΔΟΤΗΣ - ΔΙΝΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τό δεκαπενθήμερον

ΟΙ ΑΣΠΟΝΔΟΙ «ΦΙΛΟΙ» ΜΑΣ

Αστραφανά πάλιν και έβρόντησαν οι άσπονδοι «φίλοι» μας και «συνεταίροι» εις τήν ΕΟΚ Γάλλοι οι όποιοι μέ αφορμήν τής περιπτωσιν τού πλοίου τού «Κάβο Καμπανός». Εσπευσαν διά στόματος τού άρμοδιού υπουργού των νά χαρακτήρισαν τήν έλληνική σημαίαν ως σημαίαν εύκολιάς. Είναι γνωστόν διτί και αύτοί δπως και άλλοι «φίλοι» μας και «συνεταίροι», άλλα και άρκετοί άλλοι δέν μας συγχωρούν τά πρωτεία εις τόν ναυτιλιακόν τομέα. Τούς καταλαβαίνομεν. Έκεινο πού δέν ήμπορούμε νά καταλάβωμεν είναι ή δμεσος καί άβασανίστος υιοθέτησας ύπο τού έλληνικού τύπου οιασδήποτε κατηγορίας έκτοξεύεται ύπο τών ανταγωνιστών της έναντινος τής Έλληνικής Ναυτιλίας.

Αθηναϊκή άπογευματινή έφημερίς, δημοσιεύουσα τήν 4ην Ιουλίου, εις τήν πρώτην σελίδα μάλιστα, τάς δηλώσεις τού Γάλλου υπουργού Ναυτιλίας Λουΐ Λέ Πενσέκ μέ τάς όποιας ή Έλληνική έχαρακτηρίζετο ως «σημαία εύκολιάς», έχρησιμοποίησε τόν τίτλον: «Κάβο Καμπανός»: «Ντροπή γιά τήν έλληνική Ναυτιλία», καθ' ήν στιγμήν ήτο γνωστόν διτί τό σκάφος μετά από έκρηξην και πυρκαϊάν έντος τού ισπανικού λιμένος Ταραγκόνα είχε χαρακτηρισθή διλκή άπωλεια και είχε έγκαταλειφθή εις τούς άσφαλτούς. Και υπέυθυνοι διά τό γεγονός διτί τό σκάφος παρεσύρθη ύπο τών ανέμων και έκινειτο ξρμαιον τών κυμάτων πλησίον τών γαλλικών άκτων ήτοι οισπανικαί άρχαι αίτινες τό έρυμούλκησαν έκτος τού λιμένος χωρίς νά λάβουν τά άπαραιτητά μέτρα προσδέσεως και άσφαλτεώς του.

Εις τήν προκειμένη περίπτωσιν όφειλομεν νά σημειώσουν τήν δμεσον αντίδρασιν τού «Υπουργείου τού όποιον δι» άνακοινώσεως του έσπευσε νά έπισημάνη διτί ή περίπτωσις τού πλοίου αύτού όχρησιμοποιήθη ώς πρόσχημα ύπο τής γαλλικής κυβερνήσεως διά τήν έξαπόλουσιν έπιθεσεως έναντινος τής Έλληνικής Ναυτιλίας εις τά πλαίσια μιάς προσπαθείας μειώσεως τού κύρους τής. Έδιλλου και ύπο τής Ένωσεως Έλλήνων «Έφοπλιστών ύπεργραμμίσθη διτί τά κίνητρα τής έπιθεσεως αύτής τών Γάλλων δέν περιορίζονται εις τόν ένδιαφέρον των διά τήν προστασίαν τού θαλασσίου περιβάλλοντος (ύπεμνήσθη σχετικώς διτί ή κ. Πενσέκ έκλεγεται εις τήν Βρετάνην) άλλα πρέπει νά άποδθουν εις τήν ναυτιλιακήν των πολιτικήν ή όποια διακρίνεται διά τάσιν προστατευτισμού.

Τό πρόβλημα, καθ' ήμάς, έντοπίζεται περισσότερον εις τόν έλληνικόν τύπον, διότι και τό «Υπουργείον και ή Ε.Ε.Ε. πράτουν διτί πρέπει διά τήν προστασίαν τού κύρους τής σημαίας μας εις τό έξωτερικόν. Και διά νά άντιμετωπισθή τό πρόβλημα αυτό, μια λύσις κατά τήν γνώμην μας ύπάρχει: Ή «Ενωσις Έλλήνων Έφοπλιστών, πέραν τών ναυτιλιακών και οικονομικών συντακτών, πρέπει νά ένημερωνή έκαστοτε και τούς συντάκτας υλης τών άθηναϊκών έφημεριδών και επί τών άποψεων τού έφοπλισμού και επί τών προβλημάτων τής Έλληνικής Ναυτιλίας, άλλα κυρίως επί τού γεγονότος διτί οι ξένοι δέν συγχωρούν τά πρωτεία μας εις τά θαλάσσια έργα. ●

Η ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΙΣ

Σχολιάζει ή ένος ναυτιλιακός τύπος τήν άποφασιν ήν έλαβε τό «Υπουργείον Ναυτιλίας, μέ σύμφωνον γνώμην έφοπλιστών και ναυτικών, δπως φέρη εις τήν Βουλήν νομοσχεδίουν άφορων εις τήν έγκαταλειψιν έλληνικών πληρωμάτων εις ένους λιμένας. Τό νομοσχέδιον προβλέπει τήν συγκρότησην τριμελούς «Επιτροπής ήτις ήθα έπιλαμβάνεται έκαστης περιπτώσεως και ήθα άποφαίνεται έναν πρόκειται περί έγκαταλειψίων. Έν καταφατική περιπτώσει ήθα έφαρμόζεται διαδικασία άμεσου έπαναπατρισμού εις τήν Έλλαδα και έξοφλήσεως τών θέρευτων μισθών. ●

Ό επαναπατρισμός και ή πληρωμή τών καθυστερουμένων άποδοχών ήθα έξασφαλίζωνται ύπο τών έφοπλιστών, οίτινες έχουν ήδη προτείνει μέτρα άντιμετωπίσεως τού προβλήματος, ή δημιουργία τού όποιου θεοφίλεται εις μικρόν άριθμον έφοπλιστών μή άποτελούντων μέλη τής Ένωσεως και τών όποιων ή συμπειφόρων συντελεί εις τήν δυσφήμηση τής έλληνικής ναυτιλίας.

Τό νομοσχέδιον τέλος προβλέπει διτί εις ώρισμένας περιπτώσεις τό σύντομο έγκαταλειψίων πλήρωμα ήθα δύναται νά προβῇ εις έκποιήσην τού πλοίου εις δημόσιον πλειστηριασμόν και νά πληρωθή τούς μισθους του έκ τού έκπλειστηριάσματος. ●

ΤΟ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟΝ

Ό κ. Ανδρέας Ποταμίανος, εις μίαν λίαν ένδιαφέρουσαν συνέντευξιν του πρός τήν «Καθημερινήν» τής 7ης Ιουλίου ύπο τήν ίδιοτητά του τού Προέδρου τής Ένωσεως Έφοπλιστών «Επιβατηγών Πλοίων, δδωσε

μίαν πλήρη διάστασιν τών προβλημάτων τών κρουαζιερόπλοιων. «Υπεγράμμισε δικαίων — και έχει απόλυτον δικαιον διτί τά έλληνικά κρουαζιερόπλοια είναι ή άποδοτικωτέρα πηγή εισροής τουριστικού συναλλάγματος άλλα τά προβλήματα πού άντιμετωπίζουν είναι δμεσος και ή λύσις των έπιτακτική, ένα φυσικά διόποιος έπιθυμει νά καλλιεργήσει περισσότερον αύτην τήν πλουτοπαραγωγήν πηγήν. «Αλλως, τά κρουαζιερόπλοια θά «δέσουν» ή θά κατευθυνθούν είς άλλας περιοχάς πού παρουσιάζουν ολιγότερα προβλήματα διά τά πλοία τής κατηγορίας αύτης. ●

Ό κ. Ποταμίανος έξηγησε διτί ή κάμψις εις τά κρουαζιερόπλοιοι είναι διεθνές φαινόμενον και είναι άποτελεσμα τής ένεργειακής κρίσεως συνεπεία τής όποιας ή τημ τών καυσίμων ηγέηθη έντος έκτασίας κατά 800%, χωρίς νά ύπολογίζωνται αι δλλαι αύξησεις πού έπεβαρυναν τό κόστος λειτουργίας και κινησεως τών έλληνικών κρουαζιερόπλοιων, πού άντιμετωπίζουν τών άνταγωνισμόν τών πλοίων άλλων χωρών αίτινες έγκαιρως προέβησαν εις τά άναλογους προσαρμογάς, ώς και τών πλοίων ύπο «σημαίας εύκολιάς». ●

Διά τήν μείωσιν τού ένδιαφέροντος τών Άμερικανών διά κρουαζέρας εις τήν Έλλαδα δικαίων ή θεωρεί διτί τούτο οφείλεται κυρίως εις τό γεγονός διτί δέν ύπάρχει έπαρκης άεροπορική έξυπηρέτησις ήπειθείας με τά άμερικανικά Πολιτείας και πιστεύει διτί διά νά μή συρρικνωθή άκομη περισσότερον ή έκ Άμερικης κίνησις έπιβάλλεται νά έπιτραπον αι πτήσεις και δλλων έταιριών ήπειθείας πρός τήν Έλλαδα. ●

Καταλήγων ή κ. Ποταμίανος άνεφερε διτί ύπάρχουν 50 περίπου έλληνικά κρουαζιερόπλοια τά όποια διασχολούν προσωπικόν 15.000 άτομών ήν ύπερ 5.000 άτομα άπασχολούνται εις τά κεντρικάς και περιφερειακά ύπηρεσίας τών έταιριών κρουαζιερόπλοιων. Πέραν αύτών ύπάρχουν πάρα πολλά άκομη έπαγγέλματα, βιομηχανίας και έπιχειρήσεις πού έχουν δμεσον σχέσιν με τά κρουαζιερόπλοια και έφελούνται οικονομικών ήπο τήν δραστηριότητά των. ●

ΠΡΩΤΟΦΑΝΗΣ ΜΕΘΟΔΕΥΣΙΣ

«Υπήρχον πληροφορίαι διτί διά τήν περιπτώσιν τού έπιβατηγού — δημηταγωγού «Ελ Γκρέκο» έγένετο μία μεθόδευσις ή δημοπραΐα ήμπορειών περιοφανής και έπιβεβαιώνει έκεινο πού ύπεργραμμίσθη έπανειλημμένως ήπο τήν στηλών αύτών διτί τό ηθικόν δίδαγμα τό όποιον άνακυπτει αύτομάτως ήπο τήν ύποθεσιν αύτήν είναι: «Παραπλανείστε τό Κράτος, ούδεις θά σάς ένοχλήσῃ». Συμφώνως πρός τάς ένα λόγω πληροφο-

ρίας, με νεωτέραν άποφασιν, άπηλείθη ή υποχρέωσις έκτελεσεως δρομολογίων έκ Κρήτης του έν λόγω πλοίου, δημοσίευση ή αίτησις της πλοιοκτητρίας έταιρίας, ή σχετική συνηγορία του 'Υπουργείου Ναυτιλίας και ή άποφασις της Νομισματικής 'Επιτροπής περί δανειοδοτήσεως και συναλλαγματικής διευκολύνσεως διά την δύοράν του σκάφους άπο την Ιαπωνίαν. 'Αναφέρεται, χωρὶς νά είναι βέβαιον, δημοσίευση ή άποφασις ρυθμίζει και τά της έπιστροφής του δανείου.

Θά άναμένωμεν νά ξέχωμεν τό κείμενόν της και θά έπανελθωμεν μαζί μέ δλλα στοιχεία διά την ύπόθεσιν αυτήν που προέκυψαν τάς τελευταίας ήμέρας.

ΟΙ ΔΟΚΙΜΟΙ

Μάς καταγγέλλεται δημοσίευση ή άποφοιτοι τών Δημοσίων Σχολών 'Εμπορικού άντιμετωπίζουν ως δόκιμοι πολυάριθμα προβλήματα εις ώρισμένα πλοία. Καί είναι τόσα τά προβλήματα αύτά ώστε οι νέοι αύτοί, οι όποιοι άρχιζουν μέ κέφι την ναυτικήν των σταδιοδρομίων, άπογοητεύονται και άρχιζουν νά κάμνουν σκέψεις διά την έγκατάλειψιν του ναυτικού έπαγγέλματος. Δηλαδή δλαι οι προσπάθειαι πού καταβάλλονται διά την προσέλκυσιν και την έκπαιδευσιν τών νέων πίπτουν κυριολεκτικά εις το κενόν. Δι' δικαιολογείται ό χαρακτηρισμός έκεινών που φέρονται οιώτω εις τούς νέους αύτούς ως έχθρων της Ναυτιλίας, οι όποιοι και πρέπει νά στιγματισθούν άπο όλοκληρον την ναυτικήν μας οίκογένειαν.

ΠΑΝΑΜΑΣ — ΛΙΒΕΡΙΑ

Παλέβουν εις ένον άχυρών. 'Ο Παναμάς και ή Λιβερία άνταγνωνίζονται εις τήν νηολόγησιν ύπο τάς σημαίας των τών ένης ίδιοκτησίας σκαφών. Και ή άνταγνωσμός έκδηλωνται εις τόν ένον τύπον. Οι έκπρόσωποι της Λιβερίας τονίζουν τήν έμπιστοσύνην τών έφοπλιστών πρός τό νηολόγιον της. 'Αλληθες είναι δημοσίευση ποσά άπεξχώρησαν άπο τό λιβεριανόν νηολόγιον. Πρόκειται περί παλαιών σκαφών, τών όποιων οι ίδιοκτηται δέν έστερεαν νά δαπανήσουν ποσά σημαντικά διά την άποκατάστασίν των. Πολλά έκ τών πλοίων αύτών διελύθησαν ή πρόκειται νά διαλυθούν. Τού Παναμάτο νηολόγιον άναφέρει πλοϊα 24 έκατομ. τον. γκρός και τής Λιβερίας 80 έκατομ. τον.

Της Λιβερίας ό στόλος συγκροτείται άπο δεξαμενόπλοια, άνηκοντα εις έφοπλιστάς 'Αμερικής, Χόγκ Κόγκ, Κινέζους και 'Ελλη-

νας. Καί προβλέπεται αύξηση τού Λιβεριανού τοννάς άπο τά ύπο παραγγελίαν σκάφη.

'Η Λιβερία έσδεδεύει 18 έκατομ. δολ. Καί ή πρόσοδος θά αύξηθη μέ τήν αύξησην τού κατά τονάζ εισοδήματος κατά τά όμεσως προσεχή έτη. Τό ψήφισμα τής «Ούνκταντ» δέν τήν άφορά, δημοσίευση ή αίτησης σχετικώς οι Λιβεριανοί άρμόδιοι δηλώνουν.

Ο ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ

'Αντιτίθενται τόσον οι 'Ιάπωνες, δημοσίευση ή Εύρωπαίοι έφοπλισταί κατά οίουδήποτε μέτρου προστατευτισμού τού κ. Ρήγκαν διά τήν 'Αμερικανικήν Ναυτιλίαν, ίδιαιτέως τής τράμπ, τής όποιας οι ναύλοι καθορίζονται άπο τήν προσφορά και τήν ζήτησην χωρητικότητος. Τών «λάινερς» οι ναύλοι έχαρτωνται — λέγουν οι ένδιαφερόμενοι έφοπλισταί — άπο τάς ύφισταμένας συμφωνίας μεταξύ έφοπλιστού και φορτωτών.

ΤΟ «ΦΑΚΕΛΛΩΜΑ»

Συνήλθεν ως γνωστόν εις τό λουξεμβούργον τό έξ 'Υπουργών (έπιφορτισμένον μέ τό θέμα τού περιβάλλοντος) Συμβούλιον τής ΕΟΚ, προκειμένου νά έξετάση τήν πρότασιν τής Επιτροπής περί καθιερώσεως κοινοτικού συστήματος πληροφοριών διά τήν πρόληψην ρυπάνσεως τής θαλάσσης διά πετραιούσιδων.

Τό σχέδιον έκεινο προέβλεπε τήν σύστασιν συμβουλευτικής διακρατικής έπιτροπής έμπειρογνωμόνων διά τόν συντονισμόν τών 'Εθνικών και Κοινοτικών μέτρων τού άγνωστον κατά τής ρυπάνσεως. Προέβλεπε έπιστροφή τήν έφαρμογήν συστήματος καταγραφής πληροφοριών, διατιθεμένων εις έμψυχον και άψυχον υλικόν μέσων καταπολεμήσεως τής ρυπάνσεως και τών έπι έθνικού έπιπέδου ισχύοντων πρό τού μέτρων. Καθώς και τήν καθίερωσιν όρχειών τών έν ένεργεια δεξαμενούσιον, μέ τά χαρακτηριστικά ένδος έκάστου και τάς διαπραχθείσας παραβάσεις του, μέ υποχρέωσιν τών κρατών-μελών νά παρέχουν πρό τήν έπιτροπήν τάς πρός τού άναγκας πληροφορίας. Τό Συμβούλιον άπεφάσισε τήν σύστασιν δύο «άρχειων» περιλαμβανόντων τά διάφορα μέσα τής πάλης κατά τής ρυπάνσεως και τά χαρακτηριστικά τών πετρελαιοειδών και τών έπικινδύνων έμπορευμάτων.

Έπι τής προτάσεως έγκαταστάσεως άρχειου «φακέλλων» τών έν ένεργεια δεξαμενούσιον, άντετάχθη σαφώς και κατηγορηματικώς ό 'Ελλην 'Υπουργός. Χάρις δε εις τήν άρνησιν αύτήν άπεφύγηθη καθίερωσις

τών «άρχειων» δεδομένου διά τήν λήψιν τοιαύτης άποφάσεως ή απαιτείται άμοψηφία.

ΒΑΣΙΛΙΚΩΤΕΡΟΙ;

'Η 'Ελλάς, λοιπόν, θά χάση μίαν έργασίαν συνολικού ύψους 18 έκατομ. δολλαρίων διότι ή κυβερνησίας άντιτίθεται εις τήν έπισκευήν ένδος ρωσικού ωκεανογραφικού σκάφους, εις τά πλαίσια τής άρνησεως της νά έξυπερτεούνται εις τήν 'Ελλάδα τά βοηθητικά σκάφη του σοβιετικού στόλου. Όμοιογούμε διά παρομίαν κατάπτωσιν δέν τήν φανταζόμεθα.

Τό θέμα άνέκυψε τάς τελευταίας ήμέρας δταν έγγνωσθη διά οι Σοβιετικοί συνδέουν τήν έπισκευήν τού ρωσικού ωκεανογραφικού «Αίταντόρ», τό όποιον άπο μηνός έπισκεπται δέων άπο τά Ναυπηγεία Χαλκίδος προκειμένου νά έπισκευασθή έκει βάσει σχετικής συμφωνίας, μέ τήν άνάθεσιν τής έπισκευής εις έλληνικά ναυπηγοεπισκευαστικά μονάδια 12 ρωσικών πλοίων συνολικής άξιας 18 έκατομ. δολλαρίων. Κατά τάς ίδιας πληροφορίας, ή έν λόγω προσφορά δγίνε μέσω τού σοβιετικού οίκου «Σουντοίμπορτ» και έχει προκαλέσει, δημοσίευση εις εύνόητον, τό ίδιαιτερον ένδιαφέρον τών έλληνικών ναυπηγοεπισκευαστικών έπιχειρήσεων, άλλα είναι δγνωστον ένταλκώς έλληνικά μονάδας, δεδομένου διά η σχετική κυβερνητική πολιτική έπι τού θέματος τών έπισκευών ρωσικών πλοίων δέν είναι άπολύτως έκεινης σημασίας. Αναφέρεται σχετικώς διά μολις προσφάτως άπεκλεισθη ή έπισκευη σοβιετικού σκάφους τό όποιον ήτο καταχωρημένον εις τούς καταλόγους τών Λόγδ' — παρά τήν άντιτίθετον κυβερνητικήν δήλωσιν διά ούδεν πρόβλημα ύπηρχε διά τάς έπισκευάς σοβιετικών πλοίων καταχωρημένων εις τούς έν λόγω καταλόγους. Αύτην τήν κυβερνητικήν δήλωσιν άντερεψείσαν έμεσως άμεσως έν συνεχεία κυβερνητική ήπηρεσία ή όποια διευκρίνισε έγγραφως μαλίστα διά τήν άποτελείσας πρόσθιας της άποτελείσας πρόσθιας τών Λόγδ' δέν άποτελεί άσφαλτος τεκμήριον διά τήν χορήγησιν άδειας έπισκευής ρωσικών πλοίων.

Έπι τέλους, ποίος κυβερνά άυτόν τόν τόπον; 'Η ύπευθυνός κυβερνησίας ή αι παντός είδους ήπηρεσία; 'Η μητώας, ή κυβερνησίας κρύπτεται άπισθεν τών ήπηρεσιών της διά νά καλύψει τήν ίδικήν της άβελτηριαν;

Έπι πάσι περιπτώσει, άπο κύκλους τών ναυπηγοεπισκευαστικών έπιχειρήσεων άναφέρεται διά τόν παρελθόντα Μάϊον άπερριθη ή άναληψις άπο τό Νεώριον τής Σύρου τής έπισκευής τού σοβιετικού τού σοβιετικού στόλου «Κίλ 33», τό όποιον, κατόπιν τούτου, έπεισκευάσθη εις ναυπηγείον τής Μασσαλίας, γεγονός πού άποδεικνύει διά αι δλαι και χώραι μέλη τής ΕΟΚ και τού ΝΑΤΟ γράφουν εις τά παλαιά ύποδηματά των τά κελεύσματα τών νατοϊκών κύκλων και ίδιαιτέρως τών ήνωμένων Πολιτειών αίτινες διατηρούν διά τόν έαυτον τών τό δικαίωμα τών συναλλαγών μέ τό άνατολικόν μπλόκο, εις τό διόποιον διοχετεύουν και στρατηγικόν ύλικόν.

Θά πρέπει νά διευκρινισθή διά εις τούς ναυπηγοεπισκευαστικούς κύκλους έπικρατεί ή άποψης διά εις τό τέλος οι Σοβιετικοί θά έγειρουν άξιωσεις εις βάρος τών Ναυπηγείων Χαλκίδος διά τήν έστω και άναγκαστικώς (λόγω τής κυβερνητικής παρεμβάσεως) άθέτησην τής συμφωνίας διά τήν έπισκευήν τού ωκεανογραφικού «Αίταντόρ». Καί τό έρωτημα πού τίθεται αυτομάτως είναι ποιός, ή μάλλον ποιά κυβερνητική ήπηρεσία θά άναλάβει νά άντιμετωπίση τό πρόβλημα πού έχη δημιουργηθή;

Τέλος διευκρινίζεται διά ή θέσις τών ναυπηγοεπισκευαστικών έπιχειρήσεων γύρω άπο τό θέμα τών έπισκευών τών σοβιετικών πλοίων είναι διά έπι ούδεν λόγω έπιθυμούν νά δημιουργήσουν προβλήματα εις τήν κυβερνησίαν, παραποτών δημως διά έργασίαι πού χάνονται λόγω τών κυβερνητικών χειρισμών άναλαμβάνονται τελικώς άπο άνταγω-

Cables: "NAFTIKA"
Telex: 6-2421 SA

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

Argonaut Suppliers

220/224 POINT ROAD, DURBAN 4001

DURBAN

Διευθυντής: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

for all ship requirements

TROPODOSIAI

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

νιστικάς μονάδας άλλων χωρών, και μάλιστα χωρών - μελών του NATO!

ΠΕΡΙ UNCTAD ΣΥΝΕΧΕΙΑ

Φυσική, πρό τού αδιεξόδου, ήτο ή άποφασις της Συνόδου της UNCTAD είς Γενεύην, διά την σύστασιν διακυβερνητικής προπαρασκευαστικής θμάδος έργασίας ήτις θά καταρτίστη σχέδιον βασικών κανόνων συμφώνων πρό τού οποίους θά έπιτρέπεται ή νηολόγησις πλοίων είς τη νηολόγια τών διαφόρων χωρών, με τελικόν σκοπόν την σύνοδον διπλωματικής διασκέψεως διά την σύναψιν διεθνούς συμβάσεως έπι τού θέματος.

Εύθυνός μας μετά την άποφασιν ήρχισαν ν' άνακπτουν τά έρωτήματα. Καί πρώτων έρωτημα είναι πώς θά συγκροτηθή ή έν λόγω διακυβερνητική θμάδας έργασίας, δεδουμένου θτι αί έν αυτή κυριαρχούσαι θμάδες κρατών θά κατευθύνουν μορίασαι και τάς άποφασίες της, έκ της μορφής τών οποίων θά έξαρτηθή και ή δυνατότης έφαρμογής των.

Ούτως έάν ύποθέσωμεν θτι καταλήξει είς τόν προσδιορισμόν οίκονομικού δεσμού μεταξύ πλοίων και σημαίας, αι σχετικάι συζητήσεις θά καταποντισθούν χωρίς δυνατότητα συμφωνίας έπι τών σχετικών ή κοινωνικών έπιπεδων. 'Εξ άλλου και ή τυχόν προκύπτουσα διεθνής σύμβασις δέν θά δυνηθή ν' έφαρμοσθή ειμή μόνον μεταξύ τών συμβαλλομένων κρατών, άφήνουσα άδεσμεύτους τάς χώρας έλευθεράν νηολόγησεως νά συνεχίσουν τήν τακτικήν των. 'Άλλ' ούτε και τό ένδεχόμενον ένός μπούκοτάς κατά τών πλοίων σημαίων εύκολιας φαίνεται προσιτόν. Διότι είναι δύσκολον νά μεμφθή κανείς έν κράτος, τό οποίον έν τή κυριαρχική έξουσία του άρνεται νά έπικυρώσῃ διεθνή σύμβασιν ή θτοί τού έπιβάλλει θπως ή ίδιοκτησία τών πλοίων του άνηκει κατά τό ήμισυ τουλάχιστον είς ύπτηκούς του.

Διάφορον βέβαια θά ήτο τό πρόβλημα έάν έτιθετο έπι τής βάσεως δτι αι σημαίαι εύκολιας άπειλούν τήν παγκόσμιον κοινότητα διά λόγους άσφαλείας, κοινωνικών συνθηκών και έπιχειρηματικής άνευθυνότητος. 'Άλλ' έπι τών σημειών αύτών ή δμοψηφία θά ήτο δυνατή διά τής κυρώσεως τών βασικών συμβάσεων τού IMCO και τού Διεθνούς Γραφείου 'Έργασίας. Διότι διά τού σεβασμού άριστενων βασικών κανόνων, θά καταστή δυνατός θ περιορισμός τών παρεκκλίσεων άπο τού έλευθερου άνταγωνισμού και ή έπαναφορά τής ίστοτητος εύκαιριων μεταξύ τών διαφόρων σημαίων.

ΑΙ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ

Δώρων δώρων και πρός τούς συνταξιούχους, και πρός τήν Ναυτιλίαν, και πρός τόν τόπον γενικώτερον θά είναι ή άνακοινωθείσα άποφασις τού 'Υπουργείου δτι έπιτρέπεται ή έπαναληψις τού ναυτικού έπαγγέλματος ύπο τών συνταξιοδοτηθέντων μέχρι και τής 30ής Ιουνίου 1981 έάν δέν συνδυασθή μέ άμεσα μέτρα ώστε ή έξετασις τών ένδιαφερομένων άπο τήν προβλεπομένην ύγειονομικήν έπιτροπήν νά είναι ταχυτή. Συμφώνως πρός στοιχεία πού έχομεν ύπ' ψυν μας ύπάρχουν αύτήν τήν στιγμήν 300 αίτησεις συνταξιούχων τού NAT διά τήν έπανάληψιν τού έπαγγέλματος, οι θτοί οι δμως δέν μπορούν νά ναυτολογηθούν διότι δέν έχουν άκομη έξετασθή άπο τήν ύγειονομικήν έπιτροπήν.

'Έν πάση περιπτώσει, διά τής προαναφερθείσης άποφασεως τού 'Υπουργείου έπιτρέπεται ή έπαναληψις τού ναυτικού έπαγγέλματος είς τούς συνταξιοδοτηθέντων λόγω γήρατος έφ' δσον δέν έχουν ύπερβή τό 65ον έτος τής ήλικιας των και κριθούν ικανοί άπο τήν ύγειονομικήν έπιτροπήν. Τού δικαιώματος έπαναληψεως τού ναυτικού έπαγγέλματος έξαιρούνται οι οίκονομικοί άξιωματοι και οι φροντιστάι και οι συνταξιούχοι θά ναυτολογούνται είς θέσεις και ειδικότητας διά τάς θποίας κατέχουν τά άντιστοιχα διπλώματα ή

πτυχία, έκτος άπο τούς πλοιάρχους πού δέν μπορούν νά πλοιαρχεύουν άλλα θά ναυτολογούνται είς ύποταγμένην θέσιν, τούς άρχιμαγείρους οι θτοί οι δμπορούν νά ναυτολογούνται είς θέσεις μέχρι και τού βαθμού τού μαγείρου Α' τάξεως, και τούς κυβερνήτας, οιτινές δέν δμπορούν νά ναυτολογούνται ως κυβερνήται έφ' δσον προσφέρονται προσοντούχοι κυβερνήται έν ένεργεια.

Σημειούται δτι θπως θρίζεται είς τήν άποφασιν, ή έπαναληψις τού ναυτικού έπαγγέλματος ύπο τάς άνωτέρω προϋποθέσεις δέν συνεπάγεται διακοπή τής παρεχομένης συντάξεως ύπο τού NAT.

ΑΙ ΥΠΕΡΩΡΙΑΙ ΤΩΝ ΜΑΓΕΙΡΩΝ

Γνωρίζομεν θτι ή κατάστασις είς τήν 'Ακτοπλοϊαν κάθε δλλο παρά καλή είναι. Τούτο δμως δέν σημαίνει δτι έπιτρέπεται νά μή καταβάλλεται άμοιβη διά τήν ύπερωριακήν έργασίαν και νά μή τρεπεται — παρά τάς σχετικάς ύποδειξεις τού 'Υπουργείου — βιβλίον ύπερωριών, θπως γίνεται είς ωρισμένα πλοία. 'Ηδη ή διοίκησις τής 'Ενώσεως Ναυτομαγείρων άνεκοίνωσε δτι τά μέλη της δέν θά πραγματοποιούν ύπερωριακήν έργασίαν έφ' δσον συνεχισθή ή τακτική της μή καταβολής άναλογου άμοιβης. 'Επειδή ή άρνησις αυτή θά δημιουργήση προβλήματα και μάλιστα κατά τήν διάρκειαν τής θερινής περιόδου μέ τήν ηύημένην κίνησην, έπιβάλλεται νά ρυθμισθή τό ζήτημα τής ύπερωριακής άμοιβής τών μαγείρων χωρίς χρονοτριβήν.

Η ΨΗΦΟΣ ΤΩΝ NAYTIKΩΝ

'Η πλειοψηφία τής Βουλής άπέρριψε τήν πρότασιν διά τήν παροχήν τού δικαιώματος τής ψήφου είς τούς ταξιδεύοντας ναυτικούς, παρά τήν σχετικήν συνταγματικήν έπιταγήν. 'Εν τούτοις, δέν είδαμε καμμίαν διαμαρτυρίαν άπο καμμίαν πλευράν. Δέν νομίζουν αι ναυτεργατικά άργανωσεις και κυρίως ή ΠΝΟ δτι είναι καιρός πλέον νά παύση θ χαρτοπλέμος; Αι ναυτεργατικά άργανωσεις έχουν είς τήν διάθεσίν των άρκετά έπιχειρήματα διά νά 'πεισούν' τήν κυβέρνησην νά ίκανοποιήση βασικά αίτηματα τών ναυτικών μας, κείνται έντος τής αυτής δεσμίας έθνικής μας άγοράς, έξαρτώμεναι άποκλειστικά έν τής έθνικής μας παραγωγής.

ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΛΠΙΔΕΣ

Όι τρομακτικήν έχαρακτήρισεν δι Πρόδρος τής 'Ενώσεως τών 'Ισπανών 'Εφοπλιστών τήν ύποχωρησιν τής ισπανικής ναυτιλίας, ήτις έντός τής τελευταίας τριετίας έμειώθη κατά 5% και συνεχίζει μειουμένη, περιορισθείσα είς τήν δεκάτην τρίτην σειράν τής παγκόσμιου ναυτιλιακής κλίμακος.

Εις τόν διεθνή ναυτιλιακόν κόσμον, είπεν σχετικώς δι Ισπανός πρόδρος, τά γεγονότα και τ' άποτελέσματα είναι γενικώς κοινά. Ειδικώδης δμως είς τήν Ισπανίαν έπικρατεί μία μειονεκτική ναυτιλιακή ίδιαιτερότης, έτοι λόγου δι θερούμεθα τών περιθωρίων έλευθερίας πού διαθέτουν οι άνταγωνισταί μας τών άλλων χωρών. Τήν ίδιαιτερότητα αυτήν συνιστούν πολλοί λόγοι, μεταξύ τών θπως πλοίων θεραπέας είναι ή άδυναμία παραγγελίας πλοίων έκτος τών έθνικών μας ναυπηγείων, τών θπως υποχρεούμεθα νά δεχθώμεν τάς προθεσμίας, τάς τιμάς και άκδη τόν τύπον τού πλοίου. 'Άδυνατούμεν έπίσης ν' άγορασμεν μεταχειρισμένα πλοία, τά θπως συγκεραζόμενα με τά νεοναυπηγήτα θά μάς έπιτρέπουν μέσον δρον τονάν πλησιέστερον πρό τήν συναγωνιστικότητα. Μέ τό νά διαθέτωμεν μόνον νέα πλοία, λίαν ψηλού θόστους, δυσκολευόμεθα νά τά έκμεταλλευθώμεν έπιτυχώμεν είς τήν διεθνή άγοραν. Τέλος αι άσφαλεια, αι έπισκευα, θ έξοπλισμός και θ έφοδιασμός τών πλοίων μας, κείνται έντος τής αυτής δεσμίας έθνικής μας παραγωγής.

Δι θπως αύτούς τούς λόγους έπιζομεν, κατέληξεν δι ισπανός πρόδρος, δτι θ νέος νόμος περι θραγάνωσεως τής έμπορικής ναυτιλίας τόν θπως έτοιμάζουν τά άρμόδια ύπουργεια, θά πλησιάζη τούς στόχους τής έλευθεριστήτος δι θούς θπως άγωνίζεται θ έφοπλισμός μας; νά μεταβάλη δηλαδή τά πλαίσια έντος τών θπως δρά και κινεῖται ή ναυτιλία μας, και νά μάς έπιτρέψη νά συμβάλλωμεν θυσιωδώς είς τήν έθνικήν οίκονομίαν τής χωράς μας. Μέ τήν έλπιδα αυτής πιστεύμεν δτι θά ύπερνηκήσωμεν τάς δυσκολίας τής θημερον. Διότι τά τελευταία πράγματα τά θπως δύναται νά χάση είς έφοπλιστής είναι τά πλοία του και... αι έλπιδες του.

ΤΙ ΕΓΙΝΕ;

Μήπως μπορεί θ κ. 'Υπουργός νά μάς πληροφορήση ποία συνέχεια έδόθη είς τό θέμα τής θυσιωνίας με τήν Κολομβίαν διά τήν ναυπηγείαν πλοίων είς έλληνικά ναυπηγεία με άνταλλαγήν άρισμένων προϊόντων πού παράγει ή χώρα αυτή; Διότι φιβούμεθα, έκ πληροφοριών πού έτεθησαν ύπ' δψιν μας, δτι τό ένδιαφέρον τού 'Υπουργείου έξηντλήθη άπλως είς τήν άποστολήν τού έγγραφου μέ τό θπως έγνωστοποιηθεί είς τάς ναυπηγικά μονάδας τό ένδιαφέρον τής Κολομβίας. Είναι άλληθες;

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ

'Έγραφη δτι μία ιαπωνική άποστολή, έπισκεψησα τήν Μαλαισίαν, θμεινεν άπολύ-

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

των ίκανοποιημένην ἀπό τήν σώφρονα ναυτιλιακήν πολιτικήν τῆς χώρας. Διότι ἡ Μαλαισία προτίθεται μέν νά αύξηση τό ύπό την σημαίαν της τοννά κατά 800.000 τόννους ἐντός της ἔρχομένης πενταετίας, ἀλλά τούτο θά προσπαθήσῃ νά τό ἐπιτύχη χωρίς νά προσφύγη εἰς ἀκραία μέτρα του τύπου τῆς διακρίσεως σημαών ή τῆς κατανομῆς τῶν φορτίων. Ἀντιθέτως πιστεύσασα σταθερώς εἰς τὴν ἑλυσθερίαν τῶν θαλασσίων μεταφορών, θά ἐπιδώῃ ἀπλῶς τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ τῆς ναυτιλίας της, ἵνα δυνηθῇ νά ἰσορροπήσῃ τὸ ισούγιον πληρωμῶν τῆς χώρας. Τέλος οἱ ἀμρόδοιοι ναυτιλιακοί παραγωγές επεισίθησαν νά προχωρήσουν μετά συνέσεως εἰς τὴν δημιουργίαν τακτικῆς γραμμῆς πλοίων κοντένερς μεταξὺ Ἰαπωνίας — Μαλαισίας καὶ γραμμῆς μεταφορᾶς δασικῶν προϊόντων, δεδομένου διτὸ σήμερον τουλάχιστον ἀμφότεροι οἱ ἐν λόγῳ τομεῖς θεωροῦνται κεκορεσμένοι.

Δικαιώνεται λοιπόν έθεωρήθησαν δξιοι συγχρητηρίων οι διευθύνοντες τά ναυτιλιακά πράγματα της Μαλαισίας. Διότι κατ' αὐτόν τού τρόπου ένδεχεται νά δημιουργήσουν μίαν υγειά ναυτιλίαν. Και δχι, δπως πολλαί δλαι τών ύπο άνάπτυξιν χωρών, νά κατασκευάσουν ένα θνισιγνή έμπορικόν στόλον στηριζόμενον άποκλειστικώς εις τούς κώδικας συμπεριφοράς, τά 40-40-20, τάς παχυλάς ηπιχρογήσεις και δλο τό δλλο όπλοστάσιον τών τεχνητών ναυτιλιακών κατασκευομάτων.

ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΑ ΠΡΟΣΩΝΤΑ

Μηνιαίον περιοδικόν, τό διποίον έκ συστήματος βάλλει κατά τού ἀρχιπλοιάρχου κ. Πλυτζανόπουλου, ἀνέγραφε εἰς τοῦ τελευταίον τεύχος του, μέ στόχον προφανῶς νά ανακόψῃ τὴν ἐνδεχομένην προώθησιν τοῦ εἰς ἀνώτερους βαθμούς, διτὶ στερεῖται ἀπολυτηρίου Γυμνασίου. Ὑπογραμμίζομεν ἔξ ἀρχῆς διτὶ οὐδενὸς τὴν ὑπέρσπισιν ἀναλαμβάνομεν, θεωροῦμεν δῆμως ἀναγκαῖον νά ὑπομνήσωμεν διτὶ ἐκείνο ποὺ ἔχει ἐν προκειμένων σημασίαιν δέν είναι τὰ τυπικά ἀλλά τά οὐσιαστικά προσόντα. Καί βάσει αὐτῶν καί μόνον πρέπει νά κριθῇ ἔαν δ. κ. Πλυτζανόπουλος πρέπει νά προωθηθῇ εἰς ἀνώτερον βαθμόν.

ΣΥΝΕΧΗΣ ΑΥΞΗΣΙΣ

Τό σύνολον των νέων ναυπηγικών παραγγελιών του 1980 άνηλθεν είς 18 έκατομ. τόνων γκρός, σημειώσαν τό ύψηλότερον από τού 1975 έπιπεδον. Παραλήλως τό καρνέ των παραγγελιών είς τό τέλος τού έτους είχε φθάσει τα 34 έκατομ. τον γκρός, σημειώσαν τό ύψηλότερον από τριετίας έπιπεδον. ΕΕ δόλου τά παραδοθέντα έντος τού έτους

νεοναυπήγητα σκάφη άνηλθον είς 13 έκατομ. τον. γκρός.

Ο παγκόσμιος στόλος, έν συνεχή αύξηση, έχει κολούθησε τήν άνοδικήν πορείαν των δύο προηγουμένων έτών και έφθασε τήν 1ην 'Ιουλίου τα 420 έκατον. τον. γκρός έναντι 413 έκατον. τού 1979.

Μεταξύ τών μεγάλων ναυπηγικών χωρών, πρώτη είς τό καρέν παραγγελών είς το τέλος του έτους έρχεται η Ιαπωνία με 13 έκατομ. τον. γκρός (38% του συνόλου) ακολουθουμένη υπό της Νοτίου Κορέας με 2,5 έκατομ. τον. γκρός. "Επονται κατά σειράν ή Ιαπωνία (2,2 έκατομ.) ή Βραζιλία (1,8 έκατομ.) αι ΗΠΑ (1,6 έκατομ.) και η Πολωνία (1,5 έκατομ.).

ΟΛΑ ΕΙΣ ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ

Μέ λύπην διαπιστώνουμεν μίαν τάσιν, και τῶν ἐνεργεία ναυτικῶν, και τῶν συνταξιούχων, νά φορτωθούν τά πάντα εἰς τό πλοϊον. Οὕτω, μέ τό πρόσχημα διτί οι συντάξεις ἔξανεμίζονται ἀπό τόν πληθωρισμόν, ὁ όποιος πράγματι, παρά τούς ἀντίθετους κυβερνητικούς ἰσχυρισμούς, ἔξακολουθεῖ νά τρέχη μέ ἑτήσιον ρυθμόν 25-30%, ζητεῖται ἀπό ἓνα νέο σωματείον συνταξιούχων ἡ αὔξησης τῶν εἰσιφορῶν τοῦ ἐφοπλισμού πρός τό NAT εἰς 21% διά νά ἔξισωθοιν πρός τάς εἰσιφοράς τοῦ IKA. Τούτο διμաς θά σημαίνη διτί αι ὑπέρ τοῦ NAT εἰσιφοράι τοῦ πλοιού θά είναι πλέον διπλάσιαι τῶν τοῦ IKA, δεδομένου διτί ὑπό τῶν ἐφοπλιστῶν καταβάλλονται εἰσιφοραι ἐπί τῆς ὅργανηκής συνθέσεων και διά τον λόγον αὐτόν ὑπερβαίνουν ήδη κατά πολὺ τό 21% τοῦ IKA. Μερικοί ἀπλοί λογαριασμοί ἀποδεικνύουν τού λόγου τό ἀσφαλές και θά πρέπει νά ἀντιληφθούν κάποτε και οι ἐνεργεία ναυτικοί ἀλλά και οι συνταξιούχοι διτί δέν μπορούν νά φορτώνωνται τά πάντα εἰς τό πλοιον, διά τόν ἀπλούστατον λόγον διτί τελικώς δέν θά ἀντέξει.

Τελικώς ουδὲ μη αντεῖπε.
Υπὸ τοῦ ίδιου σωματείου ζητεῖται κατάργησις τοῦ συνταξιοδοτικού μισθού καὶ ὁ υπολογισμός τῶν συντάξεων νά γίνεται μέ βάσιν τάς κρατήσεις διά τάς εισφοράς καί τό κατώτατον δριον συντάξεων νά όρισθη εἰς 15.000 δραχμάς καὶ παραλήλωας κατά έξαμηνον νά γίνεται τιμαριθμική ἀναπροσαρμογή τῶν συντάξεων. Θέλομεν νά πιστεύωμεν διτί οι συνταξιούχοι αύτοί δέν γνωρίζουν τί ἀκριβώς ζητούν. Διότι ἔαν ἐφαρμοσθή ἡ ἀρχή την ποιαν ζητοῦν οι καταβάλλοντες τάς υψηλοτέρας εισφοράς θά λάβουν καί ἀναλόγους συντάξεις.

Νομίζουμε δτι είναι καιρός πλέον νά σταματήση αύτή ή τάσις. Και οι ένεργεια ναυτικοί και οι συνταξιούχοι νά διεκδικήσουν άπο τό Κράτος έκεινα τά όπια Επιμόνως τούς άρνειται και τά όπια δικαιούνται λόγω τής

Τό Σχόλιον
τοῦ 15θημέρου

Θά ένθυμούνται οι άναγνώσται μας διτείς τό προηγούμενον τεύχος έδημοσιεύθη ή είδος της υπό Βρετανούς δικηγόρου Ιδρύσεως «Κέντρου έλευθεράς νησολογήσεως» εἰς τό Λονδίνον. Ἐπειδή τό θέμα παρουσιάζει μεγάλο ένδιαφέρον ήδην θήμενον νά συγκεντρώσωμεν τάς άκολούθους συμπληρωματικάς πληροφορίας πρός γνώσιν ή τέρψιν τῶν ένδιαφερομένων.

Αντί νά πονοκεφαλά ό εφοπλιστής δημιάν ανάκαραύψη τήν συμφερότεράν σημαίαν μεταξύ τής 'Αντίγουας και τών νήσων Κέϋμαν, θά προσέρχεται εἰς τήν ώς άνω «σούπερμάρκετ» του Λονδίνου, δημιουργή Κράτος και σημαίαν. Πρός περαιτέρω διευκολύναιν στη μεγαλοφυΐης Βρετανών θά διαθέτη εἰς τό «Κέντρον» ειδικάς κρυσταλίνιας προβήκας δι' έκαστην χώραν έλευθέρας νηολογήσεως. Εις τήν πρόσοψιν έκαστης θυρίδος θά άναγράφεται εἰς τήν ελληνικήν, λατινικήν και άραμαϊκήν τό νόμα του Κράτους, έντος δέ τής προθήκης θά έκτιθεται ζωηρόχρωμον τό έθνικόν σύμβολον τής χώρας και έπισης ποικιλόχρωμος δι γεωγραφικός αύτής χάρτης. Κάτωθεν άκριβώς θά σημειούται ό πληθυσμός, τό χρώμα και τό θρήσκευμα τών κατοίκων. Μέ διακριτικώτερα δέ στοιχεία τά τέλη νηολογήσεως και ή τυχόν φορολογική επιβάρυνσις τού έγγραφουμένου πλοίου.

Όταν ό πλοιοκτήτης έπιλεξε σημαίαν, θά πιέζει τό πρό της προθήκης κομβίον και θά τού ἔγχειριζεται αύτομάτως τό εγγραφον ἘΘΝΙΚΟΤΗΤΟΣ και τό πιστοποιητικόν νηρολογίσεως με ἀνοικτόν τό δύνομα διά νά τό προσθέσει ὁ ίδιος ἐπιλέγων ἐκ συνημμένου πίνακος με χαριτωμένας δονομασίας ώς Ἰμπιριαλ κάρετζ ή Ρόγαιαλ ταιβαλρο. Προσθίθεται τέλος δι τό Γραφείον δέν θα ἐπεμπάινει κατά κανόνα εἰς τήν προτίμους χώρας. Θά δύναται δημως — κατά τό σύστημα τών Πριζουνί — νά ύποδεικνύει εἰς ειδικόν κάλαθον παρά τήν εισοδον τού Κέντρου τήν «σημαίαν τής ήμέρας» με τάς ἐκτάκτους εύκολιας και ἐκπτώσεις και μίαν δωρεάν μεταξίνην παιμάνον.

Πιθανώς οι φίλοι αναγνωσται νά νομίσουν ότι άστειζόμεθα ή υπερβάλλωμεν. "Αν δημως έρμηνεύσουν προσεκτικότερα τούς δρους «commercialisation» τών «non exigent» και τών «non respectable» σημαίων, θά ίδουν ότι η μόνη ύπερβολή μας έγκειται ήσως εις τήν δωρεάν μεταξύ την απαιτούν.

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ»

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

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

GROEPINGHER HEERSTR. 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

P.O.BOX 210266

προσφοράς των πρός τόν τόπον: Δηλαδή, κατάργησιν της φορολογίας εισόδηματος του NAT, κατάργησιν της φορολογίας τών συνταξιούχων, δεδομένου ότι αἱ συντάξεις των προέρχονται ἐκ τῆς δραχμοποιήσεως συναλλάγματος μὲ τὸ ὄπιον κατέβαλον τὰς εἰσφορὰς τῶν, ἀπόδοσιν εἰς τὸ NAT τῆς περιουσίας ποὺ τοῦ ἀφέρεθε κατά τὴν διάρκειαν τῆς ἐπαετίας, πλήρη ἀναδιογάνωσιν τοῦ NAT, καλυτέραν ἀξιοποίησιν τῶν διαθεσίμων τοῦ Ἰδρύματος, ἐπίτευξιν οίκονομικῶν (πρέπει κάποιες τὸ NAT νά παύση νά είναι ὁ "Αγιος Παντελεήμων, ὁ ὅποιος μεριμνᾷ διὰ τὰ πάντα) κἄπ. κἄπ.

Επαναλαμβάνομεν, ἀλλοὶ πρέπει νά είναι οι στόχοι, δηπως οι ἀνωτέρω, καὶ δχι ἡ συνεχής ἐπιβάρυνσις τοῦ πλοίου. Καὶ αὐτό πρέπει νά τό ἀντιληφθούν δλοι, διότι δλως μόνον δκιματίζει τό προσκλητήν.

Η ναυλαγορά

Διστακτικοί έμφανιζονται οι Ρώσοι εις τήν ναύλωσιν πλοίων διά τήν μεταφοράν δημητριακών ἀπό τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας. Πάντως, πιστεύεται εἰς τήν ναυλαγοράν τού Λονδίνου, διά την Μόσχαν ἀνάβατις μέχρι τέλους Σεπτεμβρίου τού σύνολον τῶν ἔξι 'Ηνωμένων Πολιτειών προσφερομένων δημητριακών θά χρειασθή 120 πλοία τῶν 50.000 τον. ἢ καὶ 30 πλοία κατά μῆνα.

Κρατεῖ ἡ ἐντύπωσις διά την Μόσχα ἔχει ἀρκετή διαθέσιμον ποσότητα σίτου μέχρι τέλους Σεπτεμβρίου. Θά χρειασθή πάντως ἡ ἐπαναπλήρωσις τῶν ἀποθεμάτων. Αἱ ζωτροφαῖ είναι ἀναγκαῖαι διά τήν διατήρησιν ἐντός ἀνεκτοῦ ἐπιπέδου τῆς κτηνοτροφίας.

'Η Ρωσία θά χρειασθή ἐφέτος 32/35 ἑκατομ. τον. δημητριακά, κυρίως τροφήν διά τά ζῶα. 'Η συγκομιδή τού 1980 ἦτο μόλις 189 ἑκατομ. τον., ἔναντι τῶν 235 ἑκατομ. τον. τοῦ 1978. 'Η Ρωσία χρειάζεται κυρίως ἀράβοσίτον, τόν όποιον ἐπρομηθεύθη ἀπό τήν 'Αργεντινήν. Νέαι πάντως διαπραγματεύσεις προβλέπονται διά τήν ἀνανέωσιν τῆς Ρωσο-αμερικανικῆς σχετικῆς συμβάσεως.

'Οπωσδήποτε ἡ Μόσχα — κατά τούς ἀρμόδιους 'Αμερικανικούς — καὶ ἀν ἔχη μίαν

καλήν συγκομιδὴν — θά ἔξακολουθήσῃ τήν εἰσαγωγήν δημητριακῶν διά τήν δημιουργίαν ἀπόθεμάτων καὶ διά νά ὀντικρύσῃ τάς ἀνάγκας τῆς διατροφῆς τῶν ζῶων καὶ τῶν πουλερικῶν.

'Η Κίνα ἔξι διλλου θά εἰσαγάγῃ ἀπό τήν 'Αμερικήν 8,8 ἑκατομ. τον. τό πλείστον σίτου.

Πενταετές συμβόλαιον με τόν Καναδᾶν συνήψειν ἡ Μόσχα διά τήν ἀγοράν τουλάχιστον 25 ἑκατομ. τον. σίτου ἐντός δεκατίας. Εἰς 4 ἑκατομ. τον. θά ἀνέρχονται αἱ φορτώσεις. Θά αὔξανονται κατά 500 χιλ. τον. ἑταῖσις διά νά φθάσουν τάξις ἑκατομ. τον. τό 1985.

Οἱ Ἱάπωνες ἐπείγονται εἰς τήν μεταφοράν 'Αμερικανικοῦ γαιάνθρακος. Πλοία μπάλκ κάρριερ διά χρειασθοῦν. 'Η λῆξις τῆς ἀπεργίας τῶν γαιάνθρακωρύχων θά χρειασθῇ ἐβδομάδας διά νά ἐπανέλθῃ ἡ φόρτωσις εἰς ἐπίπεδα ίκανονοποιητικά.

'Η ἐπανεμφάνισις τῶν Κινέζων εἰς τήν ἀγοράν ὡς ναυλωτῶν, μετά μακράν ἀπουσίαν, ἥτο εὐεργετική καὶ ἵσως σημαίνει διά ἀρχισεις νά σημειούται κάποια χαλάρωσις εἰς τήν

ΑΖΗΤΗΤΑ ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

ΕΙΣ ΤΟ ΗΜΙΣΥ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΘΗ Η ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

Οἱ ἐμπειρογνώμονες τῆς ἀγορᾶς δέν προβλέπουν ἀνάκαμψιν τῶν ναύλων τῶν πετρελαιοφόρων πρό τῆς παρελεύσεως ἐνός μεγάλου ἀκόμη χρονικοῦ διαστήματος.

Προφανῶς, ὁ ρυθμός τῶν διαλύσεων θά ἐνταθῇ, ἀλλ' εἰς τά διαλυτήρια τού Ταιβάν ἐπισημαίνεται ἡδη κορεατικός, ἐνῶ ἡ Νότιος Κορέα καὶ τα Ταιβάν ἔχουν περιωρισμένας δυνατότητας καθώς δέ ἡ χαλυβουργία τελεῖ ἐν ύφεσει, αἱ τιμαὶ τού παλαιοσιδήρου διαπρούνται χαμηλαὶ.

Σήμερον, ὑπάρχουν περίπου 700 σούπερ-τάνκερς, τινά ἐκ τῶν ὅποιων είναι παρωπλισμένα, ἀλλά τά περισσότερα ἔρουν εἰς τούς ὡκεανούς μέ μειωμένην ταχύτητα, διά νά ἐξοικονομοῦν καύσιμα καὶ νά κρατούν τά φορτία των μακράν τῆς ἀγορᾶς διά δον τό δυνατόν περισσότερον χρόνον.

'Η ἐποχή τῶν σούπερ τάνκερων δέν παρήθη. 'Άλλα εύρισκεται εἰς παρακμήν, μίαν 10ετίαν μόλις μετά τήν ἐμφάνισιν των. Καὶ τούτο ἔξι αἵτιας τῶν ὄγκωδῶν παραγγελιῶν πού ἐτέθησαν κατά τήν περίοδον 1968-1973 καὶ τῆς κρίσεως τῶν πετρελαίων πού ἡλούθησε.

Τελευταίως, ἡ B.P. ἀνήγγειλε τήν ἀπόφασίν της νά μειώσῃ περαιτέρω τού ἀπόλον τῆς ἀπό 52 εἰς 46 τάνκερς. «Διαθέτομεν ἔνα στόλον ὁ ὅποιος ἀντανακλά τάς πρό 10ετίας ἀνάγκας μας», ἔδήλωσεν ὁ γενικός διευθυντής τού ναυτιλιακοῦ τμήματος τῆς ἀταιρίας, «δόστις δέν συμβασίζει με τάς σημειρινάς μας ἀνάγκας». «Αφούς δέ νά ἐννοηθῇ διά ἀργότερον θά ἐκποιηθοῦν καὶ διλλα πλοία, κυρίως τῆς κατηγορίας τῶν VLCC.

'Άλλα διά B.P. δέν είναι ἡ μόνη ἀταιρία πετρελαίων πού ἔχει προβλήματα μέ τον στόλον τῆς. 'Η Σέλλα, ἐπίσης, ἀπεκάλυψε διά σκοπεύει νά μειώσῃ τόν στόλον τῆς ἀπό 35 εἰς 25 σκάφη ἐντός τῶν προσεχών ἐτῶν. Θά ἐκποιηθοῦν, κυρίως, τά σούπερ-τάνκερς.

'Η 'Εξόν, ἡ μεγαλύτερά ἀταιρία πετρελαίων τού κόσμου, ἐμείωσε τόν ἀριθμόν τῶν πλοίων τῆς κατά 75 ἐντός τῶν τελευταίων ἔξι ἐτῶν, ἀρχίζουσα μέ τά τάνκερς τῶν 50-90.000 τον. καὶ φθάνουσα μέχρι τά τῶν 200.000 τον. τελευταίως. «Έχομεν τόν vea-

συμφόρησιν τῶν λιμένων της. Πάντως, αἱ δηλώσεις τού Πεκίνου διτὶς ἡ συμφόρησις θά ἔξαλειφθῇ μέχρι τέλους τού τρέχοντος μηνός φαίνονται ὡς μή πραγματοποιήσιμοι.

14 πλοία μέ φορτίον δημητριακῶν ἀνέμενον ἐκφόρτωσιν εἰς τόν πολωνικόν λιμένα τού Στεττίνου εἰς τάς ἀρχάς τού μηνός, λόγω ὑπερπληρώσεως τῶν ἀποθηκῶν εἰς τά κέντρα διανομῆς τῆς χώρας.

Εἰς τάς ἀρχάς τού μηνός, τουλάχιστον 24 πλοία ἐτέλουν ἐν ἀναμονή εἰς διαφόρους λιμένας τῆς Αύστραλίας ἔξι αἵτιας τῆς ἀπεργίας ἔξι ἐργατικῶν συνδικάτων. Οἱ ναυτεργάται πιέζουν νά δημιουργηθοῦν διπλά πληρώματα δι' δλα τά αύστραλιανά πλοία — τό ἔνα πλήρωμα θά τελεῖ ἐν ἀδεια ἐνώ τό διλλο θά ταξιδεύῃ καὶ ἀντιστρόφως.

'Η 'Ινδία πρόκειται νά εἰσαγάγῃ ἐφέτος δύο ἑκατομ. τον. σίτου ἀπό τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας. 'Η εἰσαγωγή κρίνεται ἀναγκαῖα, ἵνα μή θιγή τό ύψιστάμμενον ἀπόθεμα. 'Η εἰσαγωγή δυνατόν νά φθάση τά 6-7 ἑκατομ. τον.

17 σκάφη, πετρελαιοφόρα καὶ μικτά 1,6 διλλοι. τον. d.w. ἐπωλήθησαν κατά 'Ιούνιον πρός διάλυσιν. Τό σύνολον τῶν πωληθέντων κατά τό α' ἐξάμηνον 1981 εἰς 72 τοιαύτα σκάφη, 7,2 ἑκατομ. τον. d.w.

τούς ἰδιοκτήτας δεξαμενοπλοίων. Τό συνολικόν τονάζ τῶν VLCC καὶ ULCC, ἔξαιρουμενών τῶν μικτῶν σκαφῶν, ὑπολογίζεται εἰς 190 ἑκατομ. τον. d.w., ἐνώ ἡ ζήτησις δέν ὑπερβαίνει τά 120 ἑκατομ. τον., κατ' ἐκτίμησιν. Συνεπώς, τό πλεόνασμα φθάνει τά 70 ἑκατομ. τον., ἔων 12 ἑκατομ. τον. ύπό παροπλισμόν, ἐνώ ἐμμεως ἀπασχολεῖ ἀνω τῶν 50 ἑκατομ. τον. η μειωμένη ταχύτης.

Οσον ἀφορά εἰς τάς ἐπιπτώσεις πού θά ἔχουν οἱ νέοι κανονισμοί τού IMCO εἰς τά δεξαμενόπλοια, τά περισσότερα ἀπό τά νεωτέρας κατασκευής σούπερ-τάνκερς είναι ἐφωδιασμένα μέ συστήματα ἀδρανούς σερίου καὶ καθαρισμού δι' ἀργοῦ πετρελαίου, ἀλλά περίπου 80 σκάφη, ἀνω τῶν 16 ἑκατομ. τον. θά πρέπει νά διαλυθοῦν ἐντός τῆς προσεχούς διετίας διότι δέν ἀνταποκρίνονται εἰς τάς ἀπαίτησεις τῶν κανονισμῶν καὶ ἡ μετασκευή των είναι ἀσύμφορος μέ τά σημερινά δεδουλέντα.

Τό μεγαλύτερον, διμως, πρόβλημα ἐμφανίζουν τά μέσης χωρητικότητος τάνκερς, τῶν 50-100.000 τον., ἀπό τά ὅποια ἔνα 40% τού τονάζ ἔχει ἡλικίαν δινω τῶν 15 ἐτῶν καὶ διλλ 20% μεταξύ 9 καὶ 14 ἐτῶν. Ελάχιστα δέ ἔξ αὐτῶν, πού ἀντιπροσωπεύουν ἔνα σύνολον 50 ἑκατομ. τον., είναι ἐφωδιασμένα μέ σύγχρονα συστήματα κατά τῆς ρυπάνσεως.

Παραλλήλως, σημειούται διτὶς ἀπό τάς μετρίας χωρητικότητος τάνκερς περίπου 10 ἑκατομ. τον. κινούνται μέ ἀτμοστροβίλους πού ἔχουν ἔξαιρετικῶς ύψηλήν κατανάλωσιν καυσίμων καὶ ἡ μετασκευή των εἰς δηζελοκίνητα είναι ἔξαιρετικῶς δαπανηρά διά νά θεωρηθῇ συμφέρουσα. Ός ἔκ τούτου, ἔνα μέρος τῆς χωρητικότητος αὐτῆς, πού ὡς ἐπί τό πλείστον ἀναφέρεται εἰς παλαιότερα σκάφη, ἔχει καὶ δεύτερον λόγον διά νά ἐκποιηθῇ πρός διάλυσιν.

Κατά τούς παρατηρήτας τῆς ἀγορᾶς, θά ὑπάρξῃ πάντοτε ζήτησις σούπερ-τάνκερς, τά όποια προσφέρουν τό πλεονέκτημα τῆς οίκονομικής μεταφοράς. 'Άλλα μελλοντικῶς αἱ ἀνάγκαια διά πλοία τῆς κατηγορίας αὐτῆς θά περιορισθοῦν εἰς τό ήμισυ τῆς ήδη ἐν ὑπηρεσίᾳ χωρητικότητος — ήτοι 320-350 πλοία. Καὶ ἡ χωρητικότητος πού θά ἀντιπροσωπεύουν τά πλοία αὐτά δέν είναι διόλου ἀσήμαντος, ἔστω καὶ ἔαν είναι διλγιατέρα τού ήμισεος τού σημερινού στόλου.

(Μάϊος 1981 — ἑκατομ. τον. d.w.)

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ Σύνολον 175.000 τ. λίται λίται VLCC				
Ἐπτά μεγάλα.	λίται.	λίται.	λίται.	λίται.
λίται.	62,7	47,9	1,7	—
λίται.	68,2	30,8	4,1	1,1
λίται.	191,6	110,6	13,2	0,96
ΣΥΝΟΛΟΝ	322,4	189,3	19	2,1

Τό τάνκερ τού ἐνός ἑκατομ. τόννων πού ἔθεωρετο μία βεβαιότητος πρό τινων ἐτῶν, χαρακτηρίζεται πλέον ούτοπια. Τό μεγαλύτερον τάνκερ ἐν ὑπηρεσίᾳ, τό «Σήγουρας Τζάιντ», ἀνήκοντα εἰς συμφέροντα τού Χόγκ Κόγκ, ἐπραγματοποίησε τό παρθενικόν του ταξίδιον τόν 'Απρίλιον ἐμφόρων μόνον κατά δύο-τρίτα καὶ μέ μειωμένην ταχύτητα. Τά μεγάλα σκάφη ἀνησυχοῦν διατίτερως

Η άλληλογραφία μας

ΠΑΛΙΝ ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΝ ΣΩΜΑ

Κύριε Διευθυντά,

Τό σχόλιό σας «Τό Λ.Σ. και ή Nautilis» άνταραξε τα λιμενάζοντα νερά. Σέ νεώτερο σχόλιό σας δημιών (1 Ιουλίου) νομίζω ότι έπιχειρείτε μιά μείωση της σημειώσας του και θεωρείτε ότι μέ τίς άποψεις του κ. Σαρλή και τού κ. Ανδριοπούλου έκφραζονται οι σχετικές θέσεις τόσο τού κρατικού τομέως δοσο και τής έφοπλιστικής πλευράς και δέν άπομενει παρά και ή έκφραση τών άποψεων τών ναυτικών γιά νά κλείσει το θέμα (τουλάχιστον σέ μένα αύτή τήν εντύπωση άφησε τό σχόλιό σας τού τελευταίου τεύχους σας), μάλιστα ύπογραμμίζεται, προεξόφλωντας την, δη «δέν θά άφισταται ούσιωδώς τών άνωτέρω», δηλαδή τών άποψεων τού κ. Σαρλή και τού κ. Ανδριοπούλου. Δέν νομίζω δημιών ότι τά πράγματα έχουν έτοι.

Πρώτα-πρώτα, οι άποψεις τού κ. Σαρλή δέν μπορούν νά έκφραζουν την κρατική άποψη, γιατί ο κ. Σαρλής δταν έγραψε την έπιστολή του πρός τά «Nautikos Chronikos» δέν είχε καμιά έπισημη ίδιότητα και συνεπώς με τήν έπιστολή του έκφράζει μόνο τίς πρωπικές του άποψεις, δημοσιεύεις και ή δική μου έκφραζει τίς δικές μου άποψεις. «Οσο άφορα τόν κ. Ανδριοπούλου, πέρα άπο τήν έφοπλιστική του ίδιότητα έχει και μία δλλή, ή δημοσιεύεις δέν θημείνεται, δηλαδή τού πρώην λιμενικού άξιωματικού, και είναι εύλογο νά δείχνει ίδιατερο ένδιαφέρον γιά τό Λιμενικό Σώμα. Συνεπώς ή μαρτυρία του δέν είναι, κατά τήν άποψη μου, άντικειμενική.»

Κατά τήν ταπεινή μου γνώμη, ένα ύπουργειο με τήν οίκονομική σημασία πού έχει τό «Υπουργείο Nautilis» — έσεις έπανειλημμένα ζητήσατε νά χαρακτησθεί παραγωγικό ύπουργειο και έχετε άπολυτα δίκαιο — δέν μπορεί νά είναι πλαισιωμένο μέ ένα στρατιωτικό σώμα, δημοσιεύεις τό Λιμενικό. «Αν τό ύπουργειο Nautilis ήταν όργανωμένο στή βάση αύτή, δηλαδή δην ήταν ένα οίκονομικό ύπουργειο, προσωπικά είμαι άπολυτα βέβαιος ότι άπο πολύν καιρού ήταν έχει γίνει ή ούσιαστική σύνδεση τής Nautilis με τήν έθνική οίκονομια τής χώρας, πράγμα πού θά είχε λύσει δριστικά τό περιβότο πρόβλημα τού ισοζυγίου πληρωμών μας.»

Τό λιμενικό Σώμα εύθυνεται, κατά τήν ταπεινή μου άποψη, γιά τή σημειωνή κατάσταση. Γιά τήν έλειψη, λόγου χάρη, Έλληνων ναυτικών πού θά έπανδρωνταν τά πλοϊα μας και δέν θά διέφευγε άπο τή χώρα ένα σημαντικότατο ποσό συναλλάγματος πού διαρρέει σημερα στούς ένεους. Κι αύτό γιατί δήθησε τό θέμα τής προσελκύσεως νέων στό ναυτικό έπαγγελμα στά χέρια τών έφοπλιστών, ένω αύτό ήταν πρώτοτο μέλημα τού κρατους και στην προκειμένη περίπτωση τού ύπουργειου Nautilis. Γιατί άφησε στό τέλμα τό θέμα τής προνοίας τών ναυτικών με άποτέλεσμα μέχρι πρίν λίγα χρόνια νά γίνονται έρανοι γιά τή συγκέντρωση τών έξδων κηδειάς τών δημιουργών τής μεγάλης ναυτιλίας μας. Γιατί είχε πάντοτε μία έχθρική διάθεση έναντι τών ναυτικών (βλέπε πρόσφατο ύπομνημα «Ένωσες Πλοιάρχων γιά τούς διωγμούς τών πλοιάρχων καθώς και τήν άποφαση τής γενικής συνελεύσεως της νά μεταφερθεί ή διεύθυνση Έργασίας από τό «Υπουργείο Nautilis» από τό ύπουργειο Έργασίας). Γιατί ποτέ δέν πρόσεξε τόν τομέα τών έπισκευών τών πλοϊών στήν Έλλαδα. (Νά σάς θυμίσω ότι χρειάσθηκε η πρωτική παρέμβαση τού τότε Πρωθυπουργού και σημερινού Προέδρου τής Δημοκρατίας γιά νά δείξει τό ύπουργειο ναυτιλίας, δηλαδή τό Λιμενικό Σώμα, ένδιαφέρον γι' αύτόν τόν πλουτοπαραγωγικό τομέα; Τά έρετε καλύτερα έσεις άπο δλλους μας).

Υπάρχουν πολλά γιατί κ. Διευθυντά. Καί έσεις θά είσθε άσφαλώς βέβαιος ότι δσο ταχύτερα έξαλειφθούν τόσο καλύτερα θά είναι και γιά τή Nautilis, γιά τούς άνθρωπους της, και γιά τόν τόπο άυτόν δου οι σχετικοί κάνουν έκεινα πού πρέπει νά κάνουν οι ειδικοί, δημοσιεύεις πάντοτε στής δλλες χώρες και γιά τόν λόγο δλλωστε άυτόν προκόπουν.

Κύριε Διευθυντά, δέν ύπογράφω τό γράμμα μου, τό όποιο ένδεχομένως νά μήν δημοσιευθεί γιά τόν λόγο αύτο. Δέν τό ύπογράφω, γιατί (άκομή ένα γιατί) έξακολουθώ άκομη νά έργαζομαι και ά... θ νοών νοείτω.

Μέ τιμή
ΕΝΑΣ ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Πειραιάς, 6 Ιουλίου 1981

Υ.Γ. Ξέχασα νά σημειώσω ότι άπο τή θέση μου βλέπω και άλλες άρνητικές πλευρές, δημοσιεύεται σε βάρος τού πλοίου κατά τούς κατάπλους στήν Έλλαδα, γεγονός πού έξαναγκάζει πολλούς πλοιοκτήτες νά δρκίζονται ότι δέν θά ξαναφέρουν πλοίο τους στήν Έλλαδα κλπ., κλπ., πράγματα άλλωστε πού τά έχει έπισημάνει και σεις έπανειλημμένα.

KAI Η ΆΛΛΗ ΠΛΕΥΡΑ

Κύριε Διευθυντά,

Παρακολούθησα μέ έξαιρετικό ένδιαφέρον τό σχόλιο, πού δημοσιεύτηκε στό περιοδικό σας γιά τό Λιμενικό Σώμα και τήν Nautilis, καθώς και τίς έπιστολές τών κ.κ. Σαρλή και Ανδριοπούλου, οι οποίες πιστεύεω ότι θέτουν τό θέμα στίς σωστές του βάσεις.

Ίδιατερη δημιών έντύπωση μού δκαναν οι άποψεις τού κ. Καμαράδου (Τεύχος 1ης Ιουλίου 1981), πού δείχνουν, δη μή τι δλλο, δη σ' αύτό τόν εύτυχισμένο τόπο μπορεί κανείς νά γράφει και νά ύποστηριζει ότι θέλει, άγονώντας τήν πραγματική κατάσταση ή προσπαθώντας γιά διαφόρους λόγους νά την παρουσιάσει άλλοιωμένη.

Συγκεκριμένα ο κ. Καμαράδος στήν έπιστολή του:

(α) Άγονες ότι τό Λιμενικό Σώμα κατά 25% τής δυνάμεως του διαθέτει Αξιωματικούς προερχομένους από τίς τάξεις τής Εμπορικής Nautilis, Πλοιάρχους και Μηχανικούς, μέ έκπαδευση, μετεκπαίδευση και έμπειρια στά τεχνικά θέματα.

(β) Άποιωντά τό γεγονός ότι ηδη άπο έτω διαθέτει Τεχνικούς Αξιωματικούς άποφούτους τού Ε.Μ. Πολυτεχνείου ή δλλων θμοταγών Σχολών τής άλλοδαπτής.

(γ) Άντιπαρέρχεται τό δις τό YEN, πλαισιώνεται από μεγάλο άριθμο Πολιτικών Υπαλλήλων, Διπλωματούχους Πολυτεχνικών Σχολών και τού Εμπορικού Nautilis πού είναι τοποθετημένοι στήν Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων και άλλες άναλογες Υπηρεσίες του.

(δ) Παραβλέπει τό γεγονός ότι η δραστηριότητα στόν IMCO και στούς δλλους Διεθνείς Nautilakouς Οργανισμούς ύπαγορεύεται από τά συμφέροντα κάθε χώρας και ύπο τό πρίσμα αυτό ή συμμετοχή τής χώρας μας άπεβλεπε και άποβλεπε πάντοτε στήν ύποστηριξη τής ναυτιλίας μας.

Δέν γνωρίζω ποιοι κανονισμοί τίθενται σε έφαρμογή από 1ης Ιουνίου, ύποθέτω δημιών ότι ο έπιστολογράφος σας θά έννοει τίς Resolutions 1 και 2 τής TSPP Conference. Γιά τήν άποκατάσταση τής άλληθειας και χωρίς νά ύπεισθελω σέ λεπτομέρειες, σάς πληροφορώ ότι δέν τίθενται διεθνώς σέ έφαρμογή Διεθνείς Κανονισμοί τήν ήμερημηνία αύτή. Είμαι πάντως σέ θέση νά γνωρίζω ότι έγκαιρως ή χώρα μας προετοιμάζεται μέ τήν μετεκπαίδευση προσωπικού, τήν λειτουργία άπο μακρού τού Σχολείου COW στό ΚΕΣΕΝ κλπ.

Τό τί ισχύει και τί πρόκειται νά ισχύσει έχει γνωστοποιηθεί έγκαιρως στό Nautikos Επιμελητήριο και τίς Ένωσεις Πλοιοκτητών και Nautikos, οι οποίες πέραν τής ένημερώσεως τών μελών τους, δημοσιεύουν τίς σχετικές γνωστοποιήσεις στά περιοδικά τους.

Δέν θά ηθελα, Κύριε Διευθυντά, νά κάνω κατάχρηση τής φιλοξενίας σας μέ περισσότερες λεπτόμερειες, πιστεύοντας ότι οι λίγες αύτές γραμμές μπορούν νά δείξουν τόν βαθμό ένημερότητας και ένδεχμονως τίς προθέσεις τής έπιστολής πού άνεφερα.

Προσωπικά, και έξ δων γνωρίζω, συνάδελφοι τού κύκλου μου, πιστεύουμε ότι ένας θεσμός πού τόσα προσέφερε έπι 60 χρόνια συμβάλλοντας στήν πορεία τής ναυτιλίας και πού προσπαθεί πάντοτε νά έκαυγχρονίζεται, τό μόνο πού χρειάζεται είναι τή συμπαράστασή μας, είς τρόπον ώστε νά μπορέσει νά βελτιωθεί άκομη περισσότερο γιά νά αύξησει τήν άποδοτικότητά του πρός

FRANCE BORDEAUX SHIPCHADLER

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

PROVISIONS - BONDED STORES - CABIN DECK & ENGINE

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

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

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

Correspondance: BAYONNE - BORDEAUX - LA VERDON - LA PALLICE

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

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

τό συμφέρον της ναυτιλίας μας ύπό την εύρεια της έννοια.

Μετά τιμής
'Αντώνιος Λελέκης
International Shipping Co. Ltd.
'Αγίου Νικολάου 3 — Πειραιεύς

Πειραιεύς 3 Ιουλίου 1981

...

Κύριε Διευθυντά,

Διάβασα μέ προσοχή τά δσα άναφέρει στο γράμμα του ό. κ. Δ. ΚΑΜΑΡΑΔΟΣ, Μηχ/γος — Ήλεκ/γος ΕΜΠ πού δημοσιεύθηκε στο τεύχος τών ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ της 1ης Ιουλίου και θά σταθώ σ' ένα μόνο σημείο. Αύτό πού άφορά την προέλευση τών στελεχών τοῦ Λ.Σ.

Σήμερα έκτοτε άπό άξιούς προελεύσεως Νομικής, Παντείου, Βιομηχανικής καθώς και τών ΑΔΣΕΝ, τό Λ.Σ. στελεχώνται και άπο τεχνικούς άξιούς, διοικητές πολυτεχνείων, άνωτάτης τεχνικής στάθμης (ΕΜΠ κτλ.) ειδικοτήτων ναυπηγού, μηχανολόγο, χημ. μηχανικού κτλ.

Η πλήρωση τών κενών (άπο τού 1972) θέσεων τεχνικών άξιων έγινε για πρώτη φορά τό 1978 μέ το διορισμό κατόπιν διαγωνισμού δεκαέξ (16) τεχνικών άξιων με τόν βαθμό Υποποιάρχους έχοντων τά δικαιοντα, έπικειται δέ διώς πληροφορούμενοι και νέος διαγωνισμός.

Τό κενό έπομένων στόν τεχνικό τομέα πού έπισημαίνει ο έπιστολογράφος σας δέν υπάρχει σημεία διότι είχε έπισημανθή έγκαιρως άπο τήν σημερινή κυβέρνηση ή δοποία έντρηγηση.

Σύμφωνα με πληροφορίες, ή άπόδοση τών νέων αυτών έπιστημόνων είναι δριστη.

Με τιμή
ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΛΗΣ

Πειραιεύς 13 Ιουλίου 1981

ΡΥΠΑΝΣΙΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ 10-6-81

Κύριε Διευθυντά,

Τήν 10-6-81 κατά τήν σφιξίν μας είς 'Αγ. Θεοδώρους (MOTOR OIL), περί τήν πρύμνην μας παρουσιάσθησαν έλαχιστα λάδια είς τήν θάλασσαν. Φαίνεται διότι πρέπει νά ήσαν παγιδευμένα είς τά SEA CHEST, άπο τό λιμάνι έκφορτώσεως και μέ τό άναποδα τής προπέλλας, βγήκαν στήν έπιφανεια. Τήν ίδια στιγμή είδοποιήσα τήν MOTOR OIL, ή δοποία άμεσως έστειλε ειδικό συνεργείο καί τά καταπολέμησε έπιτυχως.

Είδοποιηθέν συγχρόνως τό Λιμεναρχείον Ίσθμιας έφθασεν μετά 30 λ. περίπου καί διεπίστωσεν διότι μία έπιφανεια, περίπου 200 τμ. ήτο άπλως ιριδίζουσα καί διότι είχε καθαρισθεί ή θάλασσα, χωρίς νά υπάρχουν λάδια.

'Από κεί δώμας καί πέρα άρχισε ή δική μου περιπέτεια. Είδοποιήθηκα διότι ό. κ. Λιμενάρχης Ίσθμιας μέ θέλει τήν 08.30 τής έπομένης. Παρουσιάσθηκα καί άρχισε διακαλύμμος έρωτήσεων, διά νά συμπληρωθούν τά άπαραίτητα έντυπα, διότι θέλει ο νόμος, γιά διοικητές τών κακοποιούς και φυσικά.. Μέχρι καί άν έχω καμμιά ουλή ή σημάδι στό σώμα μου έρωτήθηκα. Τήν ίστορία της ζωής μου, μού έζητησαν. 'Ακόμα καί στοιχεία τής συζύγου και τών παιδιών μου έδωσα. 'Έδωσα καί δείγμα γραφής γράφοντας διότι «είμαι Πλοιαρχος του «AVIN OIL LEADER» καί έντρέπομαι διά τό κατάντημά μου, τώρα πού κοντεύω νά πάρω τήν σύνταξή μου».

Μού έδωσαν μία κόλλα χαρτί καί μού έζητησαν τήν γραπτή άπολογία μου. 'Απελογήθηκα χρησιμοποιώντας τό γραφείο τού κ. 'Υπολιμενάρχου καί καθ' όν χρόνον συνέτασα τήν άπολογία μου, διό κ. 'Υπολ/χης έγραφε διότις στή γραφομηχανή τήν άποφαση, πού

μού έπεβαλε 100.00 δρχ. πρόστιμο, διότι οι δικαιολογίες τής άπολογίας μου, έκριθησαν άνεπαρκείς. 'Αλλά τήν άπολογία μου άκομα τήν έγραφα καί διεμαρτυρήθην γι' αύτό, δεδομένου διό έπρεπε νά τήν διαβάσουν πρώτα καί κατόπιν νά... άποφασίσουν. Φυσικά σήμερα ό κ. 'Υπολ/χης, μέ διαψεύδει, άλλα δέν τόν κατηγορώ και δέν έκπλήττομαι, διότι δέν είναι ή πρώτη φορά πού συμβαίνει κάτι τέτοιο μέ τά Λιμεναρχεία μας. Ποιός θά μπορούσε νά τούς έλεγχει καί μέ τί τρόπο θά μπορούσα νά άμυνθώ καί νά κοντραστώ τήν τεράστια δύναμη τους. Πάντοτε εύγενικοί οι κ. Λιμενάρχης, 'Υπολ/χης κλπ., μέ καθησυχαζαν λέγοντας διό δέν είναι άξια λόγου ρύπανσις, καί διό θά είναι έπιεικείς, πλήν δώμας μ' έσφαξαν μέ βαμβάκι. Μού έδωσαν ένα μάτσο χαρτί νά ύπογράψω, σάν συλληφθείς καί κρατούμενος καί κατόπιν έπιμονής μου μόνον, μού έπετρεψαν νά ρίξω μάτια σ' αύτά πού ύπεργραφα. 'Εζητησα άντιγραφα τής κλήσεως πρός άπολογήν ως καί τής άποφάσεως καί μού έγνωρισαν διό θά τά δώσουν στόν Πράκτορα νά τά φέρει, πλήν δώμας παρά τάς συνεχείς άχλαστης μου, πάντοτε τά άναμένων.

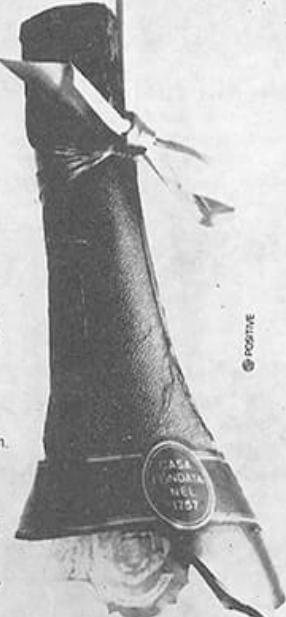
'Ακολούθως μέ συνοδεία καί υπό κράτησην, μέ άδηγησαν στόν κ. Εισαγγελέα Κορίνθου, διους μού πήραν άποτυπώματα πασαλείβοντάς με όλοκληρον. Πάλιν ύπογραφές καί εύχαριστο περιβάλλον, άναμεσα σέ δικαζομένους, άνακρινομένους καί κρατουμένους μέ χειροπέδες καί χωροφύλακες. 'Ορι-

σθηκε δικάσιμος διά τήν 23-6-81 καί νά 'μας πάλι στήν Κόρινθο, τήν 23-6-81.

Μέ καλεί ό Πρόεδρος καί λέγω ΠΑΡΩΝ. Δύο λιμενικοί καταθέτουν, διό έπιασαν τό πλοιο μου νά βγάζει λάδια, πολύ όλιγα, σάν φυσαλίδες πού έρχονταν άπο κάτω «γιατί είχε τό πλοιο βλάβη» καί «κάνοντας δπισθεν (σάν νά ήτο κανένα... FIAT), τά νερά τής προπέλλας βγάλαν λίγο λαδάκι, έλαχιστο, πού είχε κοθαρισθεί πλήρως καί άπλως ιριδίζε λίγο τό νερό». Ρώτησε ό Πρόεδρος τί βλάβη είχε τό πλοιο καί οι λιμενικοί κατέθεσαν διό «δεν είμαστε τεχνικοί καί δέν γνωρίζουμε». Πρόεδρος καί Εισαγγελέας παρατηρούν τούς λιμενικούς διό λένε πάντοτε διό δέν είναι τεχνικοί κλπ., πλήν δώμας κουβαλούν έδω τούς ναυτικούς κάθε τόσο.

'Ο κ. Πρόεδρος δήλη τή μέρα ήτο πράσο καί εύγενής, σέ δλους δσους έδικασε, διότι παρηκολούθησα 41 δίκες πρίν άπο μένα. Τώρα δώμα είδε τό κόκκινο πανί, είδε Πλοιαρχούν μπροστά του. 'Έδωσε τό σήμα στόν κ. Εισαγγελέα καί άκολουθεί «έλα κατηγορούμενε, τί έχει νά πεις». 'Απήντησα διό δσα κατέθεσαν προηγουμένως οι λιμενικοί ήσαν άνακριβή καί δεδομένου διό δέν έγγνωριζαν τεχνικά ώς έδηλωσαν, έξηγησα διό τά λάδια προήθησαν μάλλον άπο τά SEA CHEST, παρομοίαζοντάς τα μέ φωλιές, διους ήσαν παγιδευμένα άπο τό προηγούμενο λιμάνι, πρό 3ημέρου. 'Ακολούθως έξηγησα πώς τά νερά τής προπέλλας, μέ τό άναποδα έβγαλαν στήν έπιφανεια αύτά τά έλαχιστα λαδάκια,

1.3 million tons ago...



Seems it was yesterday, midsummer of '68,
when we pushed our first ship off her dry dock
cradle. We threw a good, hearty party and
celebrated her first salt splash.

It was a very good year...

We built many ships ever since. We pride
ourselves to have pioneered quite a few of them.
We enjoyed and celebrated every one of our
salt splashes. We had good years.
And tough years.

Today, after one point three million of tons
and twenty good, tough years, allow us to feel
proud and happy again, while celebrating and
enjoying our Firebeth Newbuilding splash. On our
Twenty-fifth Birthday.

Still a good year. Tough one too.

 AEGIS SHIPPING COMPANY
established 1957

τά όποια είχεν καθαρίσει πλήρως, τό ειδικό συνεργείο της MOTOR OIL. 'Εγγύρισα διτι κανένας δέν μέ συνέλαβε νά βγάζω λάδια, άλλα διτι έγω ειδοποίησα την MOTOR OIL και διτι αύτής τό Λιμεναρχείο. 'Ο κ. Είσαγγελεύς τότε μου είπεν διτι έπρεπε νά είχα πάρει μεγάλους γερανούς, νά σηκώσουν τό πλοιο, νά καθαρίσων τά λάδια και μετά νά έλθω στό λιμάνι, κι διτι άνημουν έξυπνος δέν θά φώναζα τη MOTOR OIL και τό Λιμεναρχείον. 'Αρα κατά τόν κ. Είσαγγελέα ήμουνα βλάκας που είδοποίησα τίς 'Αρχές και άνέλαβα την ευθύνην τού καθαρισμού. 'Έξαλος τότε δι Πρόεδρος, δρθιος μου δείχνει τήν καρέκλα λέγοντας διτι πήγα νά κάνω MINI άγρευση και διτι δέν χρειάζονται άλλες έξηγησεις, χαρίζοντάς μου 40 ήμερες. Διαμαρτύρεται δι Λιμενάρχος μου και χωρίς πολλά, δι Πρόεδρος καταλήγει σε 20 μέρες μέ 3ετή άναστολή. Πλήρωσα 810 δρχ. έξοδα και ... δρόμο. 'Ας διάβαζες δι τό. Πρόεδρος την άπολογιαν μου τουλάχιστον. Διάβασε μόνον τήν άποφαση τού κ. Λιμενάρχη που έλεγε διτι οι δικαιολογίες μου κρίνονται άνεπαρκείς. 'Άλλα πώς μπορούσα νά άκουσθω άπ' τό Δικαστήριο και νά διαβασθεί ή άπολογία μου, άφου δύλκηρη ή δίκη μου διήρκεσε 8 λεπτά.

Τώρα διερωτώμαι τί θά γίνει, άν κάνω μιά κάποια μικρά παράβαση. 'Ασφαλώς οί 20 μέρες έκκρεμοιν. Οι κ.κ. Λιμενικοί τής 'Ισθμίας που έφαρμόζουν τόν νόμον ταράζοντάς μους στά πρόστιμα και τραβολογόντας μους στά Δικαστήρια, μήπως θά έπρεπε νά έφαρμόζουν τόν νόμον κι έκει πού... δέν τούς συμφέρει; 'Αν θέλουν νά τούς πώ πού, μπορούν νά μ' έρωτησουν διτι ωρά θέλουν, άν καί δέν είναι τόσο κορδίδια.

Ό κ. Είσαγγελέας μήπως έπρεπε πρίν δικάξει και καταδικάξει ναυτικούς, νά μάθει πώς ένα πλοιο 206.100 τόννων, δέν τό σηκώνουν οι γερανοί, κι διτι άπ' τίς δεξαμενές πού μέσα τους μπαίνει πετρέλαιο, ιριδίζουνα θά είναι ή σαβούρα πού θά βγει και δέν θά μυρίζει κανέλλα, δσο κι δν πλυθεί τό πλοιο. 'Οσο γιά τόν κ. Πρόεδρο, πού τού έτυχε ή βαρεία άποστολή άπονομής δικαιοσύνης, είναι καθήκον τού υποχρέωσις του, νά άκουσει τόν κατηγορούμενο, διτι ή MINI άγορευσής μου, δηπως δι τό. Πρόεδρος την άπεκάλεσε, κράτησε μόνο δύο λεπτά.

'Εκει στήν Κόρινθο κάθε τόσο δικάζουν ναυτικούς, μιά και δι τό. Λιμενάρχης 'Ισθμίας, έχει ταχθεί νά κλείσει δσο μπορεί πιο πολλά σπίτια ναυτικών. 'Ας άποφασίσουν λοιπόν οι κ.κ. Δικαστικοί, μιά Κυριακή νά έλθουν νά πάνω νά τούς παραλάβω και νά τούς μεταφέρω έγω, έδω στό AVIN OIL LEADER. Μιά έκδρομούλα θά κάνουν. Νά τούς δείξω τό πλοιο και νά τούς δεηγήσω γιατί δέν μπορούν νά τό σηκώσουν οι γερανοί, πώς βγάζουν λάδια τά πλοια στή θάλασσα, νά δοῦν πόσο πικρά είναι τό ψωμί πού τρώμε, γιά νά μπορούν νά γνωρίζουν, νά καταλαβαίνουν

τί δικάζουν και νά μή μάς βλέπουν σάν τέρατα και κοινούς έγκληματίες.

Καθημερινώς δι τηλεφάσης προπαγανδίζει διαλαόντας τά πλωτά άνάκτορα μέ τούς μεγάλους μισθών κλπ. κλπ., καλόντας τούς νέους νά σπεύσουν στίς ναυτικές σχολές, τώρα μάλιστα πού αύξηθηκαν καί οι θέσεις. 'Άλλα μήλησε κανένας σ' αύτούς τούς νέους, γιά τά βάσανα και τίς πίκρες μας: Μόνο μεγάλες κουβέντες γιά πλωτά άνάκτορα, γιά μάτσα χιλιάρια, γιά περιπέτειες, κλπ. άκούνε, κι δσαν έλθουν στά πλοια κουβαλούν μαζί τους σπολές και σπαθόλουρα. Κάθησε κανένας κύριος νά τούς μιλήσει γιά τό Λιμεναρχείο 'Ισθμίας και τά Δικαστήρια τής Κορίνθου: Γιά τούς μεγάλους γερανούς και τήν διπισθεν τού λιμενικού υπαξι/κού τής λάντζας τού Λιμεναρχείου 'Ισθμίας:

Μήπως είναι καιρός ν' άρχισουν οι δόκιμοι στίς σχολές νά διδάσκονται πώς θ' άντιμετωπίζουν τά διάφορα προβλήματα πού είναι πλέον καθημερινά: 'Ομως ποιοί θά τούς τά διδάσκουν: Οι ...Λιμενικοί: Κατά καιρούς διαβάζουμε στάν ναυτικό τύπο διτι άπ' τούς άποφοίτους τών σχολών έλάχιστοι μόνον σταδιοδρομούν στή θάλασσα. Οι περισσότεροι φεύγουν γιά νά σπουδάσουν σ' 'Ελληνική ή έναν πανεπιστήμια, γιά νά βρούν μιά δουλειά έξω, νά καταταγούν στό Λιμενικό, νά γίνουν υπάλληλοι, ταξιτζίδες, βιοτέχνες, κλπ.

Δέν είναι κορδίδια οι νέοι. Μόλις έλθουν στά πλοια και δούν τά... χάλια μας, πέρνουν δρόμο, χωρίς νά ξανακοιτάζουν πίσω τους. Τό μάτσο μέ τά χιλιάρια είναι άνισχυρο νά τούς συγκρατήσει.

Μετά πάσης τιμῆς
ΗΛΙΑΣ ΣΑΡΑΒΑΣ, Πλοιαρχος
Μεγ. 'Αλεξάνδρου 124
Μαρούσι-Αττικής
Τηλ.: 8022476

Τιθμία 27 Ιουνίου 1981.

ΟΙ ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Κύριες Διευθυντά,

Στίς σελίδες τού «Δεκαπενθημέρου» τού ύπ' άριθμ. 1104/863 φύλλου τών «Ναυτικών Χρονικών» (η 1η Ιουνίου 1981) ύπαρχει σχόλιο μέ τίτλο «πρός ένημέρωσιν», μέ αφόρμη τήν έκδοση φυλλαδίουν άπό τό Σύλλογο μας, μέ διάχυτη διάθεση άμφισβήτησης τού πανελλαδικού χαραχτήρα του.

Γιά τήν πληρέστερη ένημέρωση τού άναγνωστικού σας κοινού και τήν άποκατάσταση τών πραγμάτων, σάς γνωρίζουμε διτι: α) δι «Πανελλαδικός» και δχι «Πανελλήνιος» Σύλλογος Γυναικών και Οικογενειών Ναυτικών, ιδρύθηκε τό Φεβρουάριο τού 1978, ή δέ πολύωρη δραστηριοποίησή του σέ πανελλαδικό έπιπεδο δικαιολογεί άπόλυτα τόν τί-

το ου, μιά πού στό σχετικό μικρό αύτό διάστημα, έκανοντάς μέλη του συνέστησαν κατά τό καταστατικό παραρτήματα στήν Θεσσαλονίκη, τήν Πάτρα, τά Χανιά, τή Σύρο και τήν Αλγίνα, τά όποια και λειτουργούν μέ συνεχώς αύξανόμενη δραστηρίτητα. β) Η δηλ άργανωτη και λειτουργική δομή τού συλλόγου σέ κέντρο και παραρτήματα (πού έκινα από τόν τρόπο έκλογη τών άργανων διοικήσεως μέ κατοχυρωμένη αύστηρά άδιάβλητη ψηφοφορία μέ άλληλογραφία συμμετοχή στή διοίκηση και φθάνει μέχρι τή διασφάλιση άπόλυτου δημοκρατικού τρόπου λειτουργίας τών παραρτημάτων) δίνει τή δυνατότητα σέ κάθε μέλος, σέ δηποτο μέρος τής 'Ελλάδας και δν κατοικεί, νά άξιοποιεί πλήρως τή θέληση του γιά έπιπευξη τών σκοπών τού συλλόγου, γεγονός πού συνετέλεσε αποφασιστικά στή δημιουργία, στερέωση και άναπτυξη τών έκτος τής περιοχής 'Αθηνας και Πειραιά, παραρτημάτων, φαινόμενο, πού, δηπως γνωρίζετε, έμφανίζεται γά πρώτη φορά (και μάλιστα στόν έξαιρετικό προβληματικό χώρο τών ναυτεργατών) σέ μή έπαγγελματικό σωματείο.

Θεωρούμε έξαιρετικά σημαντικό τό καθήκον πού οι σκοποί τού σωματείου έπιπτασσουν και δέν θά δεχθείται ποτέ ή «σφραγίδα» μας νά δικαιολογεί τήν υπαρχή μας, δηπως συχνά συμβαίνει σέ μια σειρά έπαγγελματικών μάλιστα σωματείων πού καλύπτουν τό χώρο τών ναυτεργατών.

Πιστεύουμε, διτι η δημοσίευση τής έπιστολής μας στήν ίδια στήλη τών «Ναυτικών Χρονικών» θά συντελέσει άναμφιβόλα στήν δραση τών δυσμενών γιά τό Σύλλογο μας έντυπωσεων, πού δημιουργήθηκαν από τό έπιπτο κομή σημείο τού σχολίου σας.

Εύχαριστούμε γιά τήν φιλοξενία

Γιά τό Δ.Σ.
Η 'Αντιπρόεδρος
Τούσσα Μαρία

Η Γεν. Γραμματεύς
Ξενικαδάκη Μυρσίνα

Πειραιεύς, 28 Ιουνίου 1981

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟΝ

Άγαπητά Ναυτικά Χρονικά,

Σάς παρακαλώ νά μοῦ διαθέσετε ένα μικρό χώρο γιά νά εύχαριστησαν δλους δσους μέ βοήθησαν νά συγκεντρώσω τό ποσδόν πού χρειάζοταν γιά τήν θεραπεία τής καρδιοπαθούς κόρης μου. Δέν θά ξεχάσω ποτέ τήν εύγενική τους αύτή χειρονομία.

Καί πάλι εύχαριστώ

ΦΩΤΙΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ
Τέως ναυτικός
Ξενοφώντος 66 - Κορυδαλλός

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

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

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

RETHYMNI & 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

Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΣΤ' ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Τοῦ κ. ΓΕΩΡΓ. ΜΠΑΝΟΥ

Στά δύο προηγούμενα ἄρθρα μας ἀποπειράθηκαμε μιά θεωρητική ἀνάλυση καὶ μελέτη τῶν δεσμῶν τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μὲ τὸν Ἑλληνικό Ἐθνικό Χῶρο. Καὶ, στὸ μέτρο τῶν δυνατοτήτων μας, προχωρήσαμε σὲ μιὰ ἀξιολόγηση τους, δηλαγρία μιὰ δόση ὑποκειμενικότητας, ποὺ ἐκφράζεται μέσα ἀπὸ τὰ σχόλια ποὺ διατυπώθηκαν. Μιὰ τέτοια θεώρηση στηρίχθηκε στὴν σήμερα ὑπάρχουσα κατάσταση, δπως αὐτή προδιαγράφεται στοὺς ἐπί μέρους τομεῖς. "Ηδη, δμως, οἱ διαγραφόμενες ἔξελιξεις ἀποτελοῦν μιὰ πρόκληση, ποὺ ἀναφέρεται κύρια στὸν ἐφοπλισμό καὶ θέτει ἐνώπιον του προβλήματα καὶ ἐπιλογές μέσα ἀπὸ τὰ ὅποια καλεῖται νά χαράξει τὴν μελλοντική πορεία του.

Γιά μιὰ πληρέστερη κατανόηση τοῦ θέματος, ὑπενθυμίζουμε τὴν ἐννοια τοῦ «ἐφοπλιστικοῦ συμφέροντος», δπως αὐτό προσδιορίστηκε μὲ τὸ Δ' ἄρθρο μας, τῆς 15ης Ιουνίου 1981, σὲ ἀντιπαράθεση μὲ τὰ συμφέροντα τοῦ Ἑλλαδικοῦ χώρου.

Βρισκόμαστε ἀναμφίβολα στὴν ἀρχὴ μιᾶς δραματικῆς μεταβολῆς τοῦ ρόλου τῆς Ἑλλάδας μέσα στὸ δυτικό οἰκονομικό σύστημα. Μιὰ τέτοια μεταβολὴ δέν συνδέεται τόσο μὲ τὶς διαγραφόμενες πολιτικές ἔξελιξεις μέσα στὸν Ἑλληνικό χῶρο, δσο μὲ τὶς εὑρύτερες γεωπολιτικές ἀλλαγές, μὲ ἰδιαίτερη ἐμφαση, δσον ἀφορᾶ στὴν Ἑλλάδα, στὸν Εὐρωπαϊκό Χῶρο. Ή εἰσδοχὴ τῆς χώρας στὶς Εὐρωπαϊκές Κοινότητες ἀπὸ τὶς ἀρχές αὐτοῦ τοῦ ἔτους εἶναι ἡ ἐπίσημη, δχι δμως καὶ ἡ μοναδική ἐπιβεβαίωση τῆς διαγραφόμενης ἀλλαγῆς. Ή Ἑλλάδα — καί, συνεπῶς, καὶ ἡ οἰκονομία τῆς — δλο καὶ περισσότερο τείνει νά ἐνταχθεῖ στὸ δυτικό μητροπολιτικό σύστημα, ἔστω καὶ ἀν, σὲ αὐτὴ τῇ φάση, ή θέση τῆς εἶναι θέση ἑταίρου Β' κατηγορίας. Τοῦτο σαφῶς προοιωνίζει τὴν εἰσροή ἔνους κεφαλαίου γιά ἐπενδύσεις στὴν Ἑλλάδα, μὲ συνέπεια μιὰ οὐσιαστική ἐμφαση στὴν βιομηχανικὴ ἀνάπτυξη. Παράλληλα, εὐρύνεται ἡ ἀγορά ἐργασίας ποὺ μεσοπρόθεσμα θά καταλάβει δλόκληρο τὸν Εὐρωπαϊκό χῶρο. Τὸ εἰσόδημα, πραγματικὸ ἡ ὄνομαστικό, θά ἀνέβει σημαντικά καὶ ἡ προσοή θά στραφεῖ πρὸς τὴν προσφορὰ ὑπηρεσιῶν, μακριά ἀπὸ τὸν ναυτιλιακό χῶρο.

Κάτω ἀπὸ αὐτές τὶς νέες συνθῆκες, εἶναι δύσκολο νά μήν προΐδουμε μιὰ παραπέρα συρρίκνωση τοῦ δύκου τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ καὶ, παράλληλα, αὔξηση τῶν ἀπαιτήσεων του σὲ μισθό καὶ συνθῆκες ἐργασίας. "Ετοι, ἡ βαθμία αἱ ἀποξένωση τοῦ Ἑλληνόκτητου πλοίου καὶ ἡ συρρίκνωση τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας δέν θά φανοῦν σάν κατ' εὐθεῖαν ἀποτελέσματα μιᾶς δυναμικῆς ἐνέργειας τρίτων, ἀλλά σάν συνέπεια τῆς ἀλλαγῆς τῶν ἐσωτερικῶν συνθηκῶν, μέ ἀρνητικὴ ἐπίπτωση στὴν συναγωνιστικότητα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Σύγχρονα, στὸ βαθμό ποὺ ἀλλες οἰκονομικές δραστηριότητες ίκανοποιοῦν τὶς ἀνάγκες ἀπασχόλησης καὶ ἐπιλύουν τὸ συναλλαγματικό πρόβλημα τῆς χώρας, τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους καὶ, κατ' ἐπέκταση, τῆς Ἑλληνικῆς κοινωνίας.

γιά τὴν ναυτιλία βαθμηδόν θά μειώνεται. Είναι, ίσως, πολὺ δύσκολο νά ἀναλύσει καὶ νά κατανοήσει κανεὶς τὴν ἐποχὴ του, φαίνεται δμως δτὶς οἱ σχετικές διαδικασίες, ἀργά καὶ ἐπίμονα, ἔχουν ηδη ἀρχίσει. Καὶ εἶναι χαρακτηριστικό τῆς νομοτελειακῆς τους φύσης δτὶς, καθ'δσον ἀφορᾶ στὸ Κράτος, οἱ ἀλλαγές λαμβάνουν χώρα ὑπὸ μιὰ Κυβέρνηση πού, περισσότερο ἀπὸ κάθε ἀλλή δυνατή, πρόσκειται πρὸς τὸ ἐφοπλιστικό κεφάλαιο. Καὶ δμως, αὐτή η Κυβέρνηση δέν στέρει, παρά τὶς σχετικές ἐκκλήσεις, νά δώσει τὴν δέουσα προσοχὴ στὰ ναυτιλιακά θέματα. "Αντίθετα, κρατεῖ τὸ ἀρμόδιο Ὑπουργεῖο σὲ ὑποβαθμισμένη θέση καὶ κάθε διάλογος μὲ τοὺς φορεῖς τῆς Ναυτιλίας, εἴτε ἐφοπλιστές λέγονται αὐτοὶ εἴτε ναυτεργάτες, πέρα ἀπὸ τὰ ὥραια λόγια, περικλείει περισσότερα στοιχεῖα ἀντίθεσης, παρά προσέγγισης.

Τὸ ἐρώτημα προβάλλει αὐτόματα: "Ἐμπρός σὲ τέτοιες προοπτικές (ἄν, φυσικά, οἱ παραπάνω διαπιστώσεις μας είναι ὀρθές), τὶ μπορεῖ νά πράξει, η μᾶλλον, τὶ θά πράξει ὁ Ἑλληνας ἐφοπλιστής, προκειμένου νά διαφυλάξει τὴν ἐφοπλιστική, η ἐστω τὴν ἐπιχειρηματική του ὑπόσταση; Οἱ ἀπαντήσεις είναι περισσότερες τῆς μιᾶς. "Οχι εὐκολεῖς. Καὶ ἡ ἐφαρμογὴ τους ἀπαιτεῖ πολλὴ σκέψη, μελέτη, μεθοδικότητα καὶ ἀπόφασιοτήτη. Ή ἐπίλογη δέν είναι μοναδική. "Αντίθετα, ἔνας συνδυασμός δύο η περισσότερων ἐναλλακτικῶν λύσεων φαίνεται στὴν πράξη ἐφικτός. Πιό συγκεκριμένα, μὲ τὴν μέθοδο τῆς διαίρεσης, διακρίνουμε τὶς ἔξης βασικές ἐπιλογές:

1) **Μεταπήδηση στὸν Χῶρο τοῦ Οἰκονομικοῦ Κέντρου:** Τὸ ἔγχειρμα είναι ηδη δοκιμασμένο καὶ, σὲ ἀρκετές περιπτώσεις, πετυχημένο. Χωρίς εὐθέως νά διμολογεῖται (Ισως νά μήν έχει γίνει καὶ ἀντιληπτὸ σὲ δλο τὸ βάθος καὶ τὸ πλάτος του) ένας ἀριθμός μεγάλων Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν τοῦ ἔξωτερικοῦ τὸ έχει κάνει πράξη. Δέν είναι ἀγνωστό, δτὶς οἱ ἀλλαγές ἐφοπλιστές, πέρα ἀπὸ τὶς καθαρά ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις τους, έχουν ἐπενδύσει σημαντικά κεφάλαια ἐκ τῶν κερδῶν τους σὲ διμολογίες (BONDS), μετοχές μεγάλων δυτικοευρωπαϊκῶν καὶ ἀμερικανικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ δτὶς έχουν ἀκόμα συμφέροντα, ἀμεσα η ἐμμεσα, στὶς

ἀντίστοιχες ἐπιχειρήσεις τοῦ τρίτου κόσμου. Παράλληλα, κάνουν μιὰ ἐντυπωσιακή ἐμφάνιση στὶς μεγάλες χρηματογορές καὶ τὰ χρηματιστήρια ἀξιῶν, κατά τὸ πρότυπο τῶν πιὸ ἀνεπτυγμένων δυτικῶν οἰκονομικῶν συγκροτημάτων, μὲ μιὰ νοοτροπία καὶ μέθοδο τελείως ξένη πρός τὰ Ἑλληνικά πράγματα. "Αλλοτε πάλι, μετέχουν ἡ ἀποκτονία τὸν διέγχο ξένων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων (δέν ἐννοοῦμε ἐδῶ τὶς PAPER COMPANIES). Γενικά, πάντα κινούμενοι στὸν ἄξονα Ἐλβετίας, Λονδίνου, Νέας Υόρκης, καταλαμβάνουν ἔνα χώρο τοῦ οἰκονομικοῦ κέντρου, γεγονός πού τοὺς παρέχει τὸ δικαίωμα νά «ἀδιαφοροῦν» σὰν ἐπιχειρηματίες γιά τὰ «ἐν Ἐλλαδί τεκτανόμενα».

Είναι, ἀναμφισβήτητα, μιὰ ἐπιλογὴ. Απαιτεῖ, δμως, γερό οἰκονομικό ὑπόβαθρο, ἀριστεῖς διασυνδέσεις καὶ ὑψηλό ἐπίπεδο Management. Ο «πολίτης τοῦ κόσμου», μὲ τὶς διαφοροποιημένες ἐπιχειρηματικές δραστηριότητες, δέν ἀνταποκρίνεται στὸν μέσο τοῦ "Ἑλληνα ἐφοπλιστή, μὲ τὴν ἔξειδικευμένη περὶ τὰ ναυτιλιακά πείρα, τὴν ἐνισχυμένη μὲ μιὰ γερή δόση «δισφρησης» ἀλλά καὶ προχειρότητας. "Ετοι, μοιραία, η ἐναλλακτική αὐτή λύση προσφέρεται μόνο σὲ δσους έχουν τὴν δυνατότητα νά γίνουν «δεκτοί» στὸ οἰκονομικό κέντρο.

2) **Μεταφορά τῆς Ναυτιλιακῆς ἐπιχειρηματίας σὲ ἐν Αναπτύξει Χῶρες:** Τὸ θέμα συζητεῖται ηδη εὐρύτατα στὸν σημερινό Ναυτιλιακό Πειραιᾶ. Μερικοί, λιαν γνωστοί καὶ ἐπόνυμοι, τὸ έχουν, ἐν μέρει καὶ δοκιμαστικά, θέσει σὲ ἐφαρμογή. Χῶρες σὰν τὶς Φιλιππίνες, τὴν Νότια Κορέα, τὸ Πακιστάν, ἀκόμα καὶ τὸ Χόνγκ Κόνγκ, ἀναφέρονται. Ο συνδυασμός ἐταιρείας καὶ σημαίας εὐκολίας μὲ ἀμιγή πληρώματα ἀπό τὶς χώρες πού ἀναφέραμε φαίνεται σάν η πιὸ παραδεκτή φόρμουλα.

Τὰ ἀποτελέσματα μέχρι στιγμῆς είναι μᾶλλον ἀμφιλεγόμενα. "Ένω ἀπὸ τὴν ἀποψη τοῦ κόστους διαχείρισης φαίνονται ἐνδιαφέροντα, η ἀπόδοση τῶν πληρωμάτων καὶ δι βαθμός «νομιμοφροσύνης» τους πρὸς τὸν ἐπιχειρηματία — ἐφοπλιστή είναι συζητήσιμα. "Από τὴν ἀλλη μεριά, η κοινωνική καὶ πολιτική ἀστάθεια, φαίνομενο

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SINCE 1935

ASSOCIATED TO

S.A. FINANCIERA Y COMERCIAL

J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

TELEGR.: ARGOSHIP

TEL.: 95 41 05

A.O.H. 78 29 05

Telex: 6625 - JRWS UY 6625

SOLIS 1533

MONTEVIDEO - URUGUAY

σύμφωτο με τις έννοιες της λόγω χώρες, έπιβάλλει την άναγκη συνεχούς έτοιμότητας για άλλη αγορά. Πρόβλημα έπισης προβάλλει και ή διεθνής άντιδραση στις διευθετήσεις του είδους, είτε αυτή προέρχεται από διεθνες δραγανισμούς, την Διεθνή Όμοσπονδία Μεταφορών (ITF) ή μεμονωμένα Κράτη.

Μέ λίγα λόγια, αυτό το άλλα πρός τον τρίτο κόσμο προϋποθέτει κόπο και έθισμό σε μιά νέα πραγματικότητα, δχι άμοιρη κινδύνων. Ως έκ τούτου, δέν μπορεί νά περιγραφεί σάν μιά μακροπρόθεσμη λύση.

3) Έπενδυσεις στόν Ελλαδικό χώρο: Η βαθμιαία άντληση του κέρδους της έφοπλιστικής έπιχειρησης και ή έπενδυσης του σε παραγωγικούς τομείς στόν Ελλαδικό χώρο φαίνεται, σε μιά πρώτη θεώρηση, ή πιό εύκταί και αύτονότητη λύση. Ένω, δμως, ή έφαρμογή της σε περιορισμένη κλίμακα, σάν ένα «δεύτερο σκέλος» της έπιχειρησης δραστηριότητας του έφοπλιστή, φαίνεται άπολυτα έφικτη, ή γενικευση και ή μεγιστοποίησή της προσκρούει σε ουσιαστικούς άναστατικούς παράγοντες πού, μέ κάθε συντομία, έκθετομε παρακάτω:

a) Ή άντληση του συνόλου, ή σημαντικά μεγάλου μέρους του έφοπλιστικού κέρδους θά σημάνει μιά ταχύτατη συρρίκνωση του έλληνοκτητου έμπορικου στόλου, άποτέλεσμα της άδυναμίας του κενού από τόν ξένο άνταγωνισμό. Και τό πιό σημαντικό, ίσως, μιά τέτοια τακτική θά κριθεί άπαράδεκτη και θά σημάνει άμεση και βίαια άντιδραση από τό οίκονομικό κέντρο, τό όποιο, και αιώτο δς τό έννοησουμε καλά, δέν μας έμπιστεύεται και δέν μας δίνει τις μεταφορές του και τά δισεκατομμύρια δολλάρια τών ναύλων γιά νά τά χρησιμοποιούμε δπως θέλουμε, άλλα μόνο γιά νά τά άνακκλιζουμε έντος τών κόλπων του, δπως στά προηγούμενα περιγράψαμε, πιστοί έργατες στό άνενα μαγγάνι τών θαλασσών μεταφορών.

β) Υπάρχει — και διφεύλουμε εύθεως νά τό πούμε — μιά κρίση έμπιστοσύνης από της πλευράς τών Έφοπλιστών πρός τό πολιτικό μέλλον της Ελλάδας. Ή ίδεα μελλοντικών πολιτικών και κοινωνικών μεταβολών και ή άντιστοιχη έπιβολή περιορισμών στήν ιδιωτική πρωτοβουλία σκιάζουν κάθε σχέδιο έπιχειρησητικής έπενδυσης στόν Ελληνικό χώρο. Τό θέμα είναι πολύ σοβαρό γιά νά έπεκταθούμε στό σημείο αύτο τού άρθρου μας. Θά τό έξετάσουμε, δμως, λεπτομερώς δταν θά άναφερθούμε στό «Θεσμικό καθεστώς» της Ναυτιλίας μας.

γ) Κάτω από τό καθεστώς τών ξένων έταιρειών χωρίς ύπερβολικούς διοικητικούς έλέγχους, άπαλαγμένος από τήν ύποχρέωση αύτηρης τήρησης φορολογικών βιβλίων και μέσα στό διεθνές κλίμα συναλλαγών, πού διακρίνεται γιά τόν φιλελευθερισμό του, ή έφοπλιστής έχει αποκτήσει μιά νοοτροπία τελείων διαφορετική από τά έν Ελλάδι κρατούντα. Ή σκέψη τήν περιπλάνησης στούς διαδρόμους ένός Υπουργείου γιά «άδεια σκοπιμότητος», οι συχνές διοικητικές (γραφειοκρατικές) παρεμβάσεις, τά βιβλία Αποθήκης, τό STOCK και τό MARKETING, είναι στοιχεία ξεω από τήν έπιχειρησητική του άντιληψη. Ή έπενδυση, λοιπόν, στήν στεριά είναι γιά έκεινους μόνο τούς έφοπλιστές, πού είναι έτοιμοι νά προσαρμοσθούν και νά δημιουργήσουν σε μιά χώρα, δμως, πού, ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ, θά θελήσει νά έκσυγχρονήσει τόν κρατικό μηχανισμό της.

4) Ή Παραμονή στήν Παρούσα Κατάσταση και ή συνεχής προσπάθεια γιά βελτίωση τών συνθηκών ή, τουλάχιστον, γιά έπιβράδυνση τής έπέλευσης τών άρνητικών έξελίξεων, είναι ή λύση πού, πρός τό παρόν, φαίνεται νά ισίθετεί ή συντριπτική πλειονότητα τών έφοπλιστών. Γιά πολλούς, ή στάση αυτή έρμηνεύεται σάν έλλειψη προ-

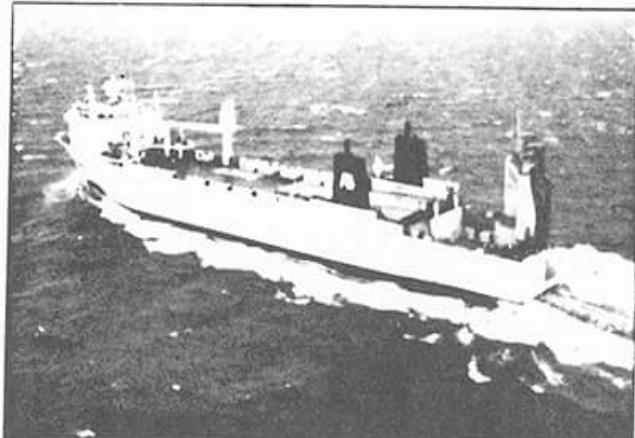
βληματισμού. Μπορεί δμως νά είναι και μιά συνειδητή έπιλογή, προϊόν διασταγμών, ένος άπόλυτα κατανοητού συντηρητισμού και ή ακόμα — γιατί δχι; — άρνηση άπαγγίστρωσης και ή απομάκρυνσης από τήν Πατρίδα.

Ίσως οι παραπάνω διαπιστώσεις μας νά φαίνονται στά μάτια πολλών πολύ άπαισιόδοξες και, έν πολλοῖς, άδικαιολόγητες. Σημειώνουμε έδω, δτι ή μεθοδολογία τής άνάλυσής μας σκοπεί σέ μακροπρόθεσμον στόχουν. Ής έκ τούτου, τά σημειρινά φαίνομενα δέν μπορούν νά ένταχθούν στά σωστά τους πλαίσια και νά έρμηνευθούν μέσα στήν διαδικασία τού καθημερινού γίνεσθαι. Ήντιθετα, άπαιτεται μιά «άποστασιοποίηση», μιά ή απομάκρυνση από τόν Χώρο τής έκδηλωσής τους, ζάριν τής καθολικής τους θεώρησης και τής έξαγωγής γενικών συμπερασμάτων. Μιά τέτοια έργασία στηρίζεται κατ' άναγκην σέ δρισμένες βασικές άρχες, πέρα από τίς δποίες θά μπορούσε κανείς νά έντοπισει ένα σημαντικό άριθμό παρεκκλίσεων, πού άναγονται στό ποικιλό τής άνθρωπινης φύσης και κοινωνικής ζωῆς, στό συναίσθημα και σέ πλήθος συγκυριακών φαινομένων. Τό νά ισχυρισθεί κανείς τό άντιθετο, τό νά θελήσει κανείς δογματικά νά έρμηνευει τά φαινόμενα, θά ήταν άπλως μιά χυδαία άποπειρα αύθαίρετης χρήσης τών βασικών κανόνων πού διέπουν τήν άνθρωπην ζωή, Π' αυτό, άν δ' Άναγνώστης έχει προσωπικές έμπειριες ή σκέψεις πού άντιβαίνουν στά γενικά συμπεράσματα αύτού τού άρθρου, ής μήν βιασθεί νά τό άπορρίψει. Ίσως οι διαφορίες του νά άναφέρονται σέ έπι μέρους φαίνομενα, σέ έξαιρέσεις πού μπορεί νά έπιβεβαιώνουν τόν κανόνα.

Γ. ΜΠΑΝΟΣ

BROSTROMS

*Always at
your service*



B R O S T R O M S

TELEGRAMS: "BROLIN"

GOTHENBURG

EXPRESS CONTAINER RO-RO SERVICE

MEDITERRANEAN / ENGLAND / SCANDINAVIA

and vice versa

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel.: 4521 111

Telex: 21 2558

21 2559

BROSTROMS

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΣΤΙΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ

'Αντιρρχου Λ.Σ. ΜΑΡΚΟΥ ΣΤ. ΠΛΑΚΙΩΤΗ

"Έννοια και σημασία της έπικοινωνίας"

Κατά τήν Άγια Γραφή (Γένεση), δταν δικύριος άποφάσισε νά εμποδίσει στό χτίσιμο του Πύργου της Βαβέλ, προκάλεσε σύγχυση στις γλώσσες των έργατων και τεχνικών, μέ αποτέλεσμα νά είναι άδυντα μεταξύ τους ή έπικοινωνία και έτσι νά σταματήσει η συνεργασία τους.

Στή βιβλιογραφία δέν υπάρχει θμοφωνία στό δριμό της έπικοινωνίας, πλήν θμως δέν υπάρχουν και βασικές διαφορές σ' αύτόν.

Στήν παρούσα έργασία, δεχόμαστε τήν αποφη, κατά τήν όποια θεωρείται έπικοινωνία, κάθε μεταβίβαση μιᾶς «έννοιας» (νοήματος) από έναν άνθρωπο σε δλλον ή σε δλλούς άνθρωπους.

Τά συστατικά στοιχεία της έπικοινωνίας, βασικά είναι:

- α) ή υπάρξη άποστολέα και παραλήπτη
- β) ή άποστολή μιᾶς έννοιας από τόν άποστολέα και

γ) ή λήψη μιᾶς έννοιας από τόν παραλήπτη.

Άπο πλευράς μέσων, ή έπικοινωνία πραγματοποιείται με λέξεις (γραπτές ή προφορικές) σύμβολα ή μηνύματα. Αύτό βέβαια δέν σημαίνει δτι είναι άρκετό ή παραλήπτης νά άντιλαμβάνεται δριμένες λέξεις ή φράσεις, χωρίς νά κατανοεί τήν έννοια, στό σύνολό τους.

Γιά νά μπορέσει ή έπιχειρηση νά πραγματοποιήσει τους σκοπούς της, έχει άπόλυτη άνάγκη από ένα σύστημα έπικοινωνίας, ώστε οι σκοποί αύτοι νά φτάσουν μέχρι τής τελευταίας βαθμίδος της ιεραρχίας, νά πληροφορηθεί στή συνέχεια γιά τήν άποδοχή ή τίς άντιδρσεις και μέ βάση αύτά τά στοιχεία, νά ρυθμίσει άνάλογα τήν δλη πορεία και πολιτική της.

Βασική θμως προϋπόθεση έπιτυχίας του συστήματος έπικοινωνίας μέσα σε μιᾶς έπιχειρηση, δπως πρασανάφραμε, είναι ή άπατηση, τό μεταβιβάζομενο μηνύμα νά γίνεται πάντοτε άπόλυτα κατανοητό από τόν παραλήπτη.

Κατά αύτόν τόν τρόπο, μέ τήν έπικοινωνία, ένοποιείται κάθε δραστηριότητα, άκόμη μάλιστα μεταβάλλεται ή συμπεριφόρα διοικουμένων ή και διοικούντων και τέλος έπιτυχάνεται ή άποκίνηση τών έργαζομένων.

Στό σημείο αύτό θά πρέπει νά τονιστεί δτι τήν εύθυνη γιά μιᾶς έπιτυχη και άποτελεσματική έπικοινωνία δέν τήν έχουν μόνο οι διευθύνοντες τήν έπιχειρηση, άλλα και οι έργαζομενοι, σε όποιοδήποτε έπιπεδο ιεραρχίας και άνηκουν. Δέν φθάνει δηλαδή μόνο ο Γενικός Διευθυντής της έπιχειρησης νά γνωρίζει σχετικά μέ τήν έπικοινωνία άλλα και οι ύπολοιποι έργαζομενοι θά πρέπει νά γνωρίζουν «πότε» θά έπικοινωνήσουν, «τί» θά μεταβιβάσουν, σε «ποιόν» και μέ «ποιό τρόπο». Τούτο γιατί ο καθένας μέσα στήν έπιχειρηση γίνεται πότε άποστολάς και πότε παραλήπτης κάποιου μηνύματος.

Βασικές άρχες Έπικοινωνίας

Γιά νά καταστεί πραγματικά άποτελεσματική ή έπικοινωνία μεταξύ τών άτόμων και ειδικότερα μέσα στό χώρο τής έργασίας τους, θά πρέπει νά έχουν ύπόψη τους — πολύ δε περισσότερο οι προϊστάμενοι — τίς κατωτέρω βασικές άρχες, ή τήρηση τών όποιων, πλέον τών άλλων, συντελεί άποφασιστικά στήν αύξηση τής παραγωγικότητας.

α) Αρχή τής έπικοινωνίας ή σαφηνείας

«Η άρχη αύτή θεμελιώνεται έκ τού άρχαιού ελληνικού γνωμικού «ο οφόν τό σα φέζε».

Πράγματι, σύμφωνα μέ τήν άρχη αύτή, πρέπει ή έπικοινωνία νά γίνεται σε γλώσσα που νά είναι κατανοητή από τό προσωπικό τής έπιχειρησης. Γενικά, είτε τό μηνύμα εκφράζεται μέ γραπτό, είτε μέ προφορικό λόγο, πρέπει νά είναι κατανοητό από αύτούς πρός τους όποιους άπευθύνεται. Αύτό βέβαια προϋποθέτει δτι ή άποστολέας (πομπός) τού μηνύματος γνωρίζει άλλα και προσέχει νά χρησιμοποιεί τή γλώσσα, λαμβάνοντας πάντοτε ύπόψη του τό έπιπεδο και τίς ίκανότητες τών ύφισταμένων του. Τήν ίδια ύποχρέωση έχει ή προϊστάμενος και στής περιπτώσεις που άπευθύνεται πρός τό κοινό, τό όποιο συναλλάσσεται μέ τήν έπιχειρηση, τόν δραγανισμό κλπ.

β) Αρχή τής προσοχής.

Γίνεται άντιληπτό δτι θσ σύκρινές και άν είναι ένα μηνύμα, δέν μπορεί νά γίνεται κατανοητό από τόν παραλήπτη του, έναν αύτός δέν καταβάλλει κάποια πενεματική προσπάθεια, προκειμένου νά συγκεντρωθεί γιά νά συλλάβει τό περιεχόμενο αύτού τού μηνύματος. Απαιτείται λοιπόν ή άνδολγη προσοχή, σε κάθε περίπτωση έπικοινωνίας, ώστε τό μηνύμα νά μή χάνεται ή νά μή συγκρατείται μόνον ένα μέρος άπό αύτό.

Γιά τόν λόγο αύτό, έκτός από τήν ένσυνειδητή προσπάθεια κάθε παραλήπτη μηνύματος δπως καταβάλλει άνάλογη προσοχή, βασική προϋπόθεση γιά τήν υπάρξη αύτής τής προσοχής είναι ή διατήρηση καταλλήλου κλίματος και συνθηκών περιβάλλοντος, δέν τήν βέβαια τούτο καθίσταται δυνατό (πχ. κατά τήν διάρκεια ομιλίας διοικητικού στελέχους σε συγκέντρωση προσωπικού, μέρος τής προσοχής τών έργαζομένων θά άποσταστεί, έναν ένα από τόν χώρο τής συγκεντρώσεως άκουγονται οι συνομιλίες τών τεχνικών παραγωγής που έργαζονται στό παραπλεύρων συγκρότημα).

«Η άρχη τής προσοχής είναι φανερό δτι, είναι έξ ίσου σημαντική, δπως και τής έπικρινείας ή σαφηνείας και οι δύο δέ μαζί θεωρούνται σάν οι πλέον βασικές άρχες, σε κάθε διαδικασίας έπικοινωνίας.

γ) Αρχή τής τηρήσεως τής ιεραρχίας.

Σύμφωνα μέ τήν άρχη αύτή δέν πρέπει — πλήν έξαιρετικών περιπτώσεων — ή προϊστάμενος νά μεταβιβάζει άπευθειάς μηνύματος (όργανες, έντολές, πληροφορίες κλπ) σε ύφισταμένους του που βρίσκονται δύο ή και περισσότερα έπιπεδο ιεραρχίας, κάτω από αύτόν, γιατί έτσι παρακάμπτει τούς άμεσους άνωτέρους τους.

Έναν γίνεται κάτι τέτοιο, τούτο είναι πραγματικά άνεπιτρεπτο και άντιθέτο πρός τούς στοιχειώδεις κανόνες τής όρθης δραγανώσεως και γήγετικής τεχνικής.

Γιά αύτό, πρέπει κάθε διοικών, νά μεταβιβάζει τίς έντολές και όργανες του, διά μέσου των προϊσταμένων των διαφόρων κλιμακών τής έπιχειρησεως, έτσι που νά έκδηλωνται

πρός αύτούς ή άπαιτούμενη άναγνωριση και άκομη νά τούς άντανακλά ή έξουσία του προϊσταμένου, γιά νά μπορέσουν έτσι νά συνεργαστούν έπικοινωνία, μέ άπωτερη έπιδιάξη, τήν πραγματοποίηση τών άντικειμένων σκοπών τής έπιχειρησεως.

«Η άρχη τής τηρήσεως τής ιεραρχίας συνδέεται άμεσα μέ τό σκοπό τόν όποιο βασικά έπιδιώκει ή έπικοινωνία, δηλαδή τήν έκπλήρωση τών στόχων τής έπιχειρησεως, πού σάν βασική προϋπόθεση έχει τήν υπάρξη τής ιεραρχίας και τήν τήρηση τών κανόνων αύτης. Έτσι βλέπουμε δτι ή έπικοινωνία θά πρέπει πάντοτε νά είναι τό μέσο και ποτέ ο αύτοσκοπός.

«Η άνωτέρω δμως άρχη τής έπικοινωνίας, μερικές φορές, έκ τών πραγμάτων, δέν μπορεί ή δέν πρέπει νά τηρείται. Τέτοιες περιπτώσεις είναι δπως οι διαταγές και όργανες που δίνει ή κυβερνήτης ένδος πλοίου σ' άλλοκληρο τό πλήρωμα, γιά έγκατάλειψη τού σκάφους, οι γενικές όργανες που δίνει ή κυβερνήτης ένδος πλοίου σημειώθηκε σε μιά κεντρική άποθηκη, οι διαταγές τού διοικητού ένος πραγμάτου που γιά τήν άντιμετώπιση μάς πρακτικάς που σημειώθηκε σε μιά κεντρική άποθηκη, οι διαταγές τού γιά άμεση κάλυψη τους κλπ.

Αύτές θμως οι έξαιρετικές δέν άποδυναμώνουν τήν άρχη τής τηρήσεως τής ιεραρχίας, κατά τήν διαδικασία τής έπικοινωνίας, ίδιατερα μάλιστα μέσα στής οίκονομικές μονάδες τής έπιρας, πού δέν μπορούν εύκολα νά δικαιωλογούνται πάντοτε τέτοιες παρεκκλίσεις.

δ) Αρχή τής χρησιμοποίησης τής άπτης δραγανώσεως.

«Η άρχη αύτή βασίζεται στήν υπάρξη, κατά τό πλείστο, στή κάθε έπιχειρηση, τής άπτης δραγανώσεως, δηλαδή τών άυθορμήτων κοινωνικών σχέσεων, οι όποιες δημιουργούνται μεταξύ τών έργαζομένων, στήν κοινή τους προσπάθεια νά διεκδικήσουν τά δικαιώματά τους και νά βελτιώσουν τή θέση τους (πχ. συμφωνίαν οι έργαζομένοι μεταξύ τους νά μήν ύπερβει κανείς τους τήν παραγωγή, άπό ένδος σημείου άποδσεως και πέρα).

«Η διτυπη αύτη δραγανώση, δέν έμφανιζεται στό έπίσημο δραγανόγραμμα τής έπιχειρησεως, πλήν θμως άναλόγως τής μορφής της πολλές φορές διαθέτει άυξημένη δύναμη που μπορεί νά έπηρεάσει τή λειτουργία και έξελιξη δόλκηρης τής οίκονομικής μονάδος.

Γιά αύτό, σε άρκετές περιπτώσεις, έπιβαλλεται οι διευθύνοντες νά έχουν άντεπισημη προσπάθεια έπαφή μέ ύφισταμένους τους, προκειμένου νά μεταβιβάσουν ή δεχθούν μηνύματα, πού θά γίνουν περισσότερα κατανοητά και άποδεκτά από τούς έργαζομένους, μέσω τής αύτου ή άνεπισήμου αύτης δραγανώσεως, μέ σκοπό τόν καλλίτερο συντομότερο έπισημημένης τής έπισημημένης προσπάθειας.

Κατά τήν άνεπισημη αύτη προσωπική έπαφη, μεταξύ προϊσταμένου και ύφισταμένου (ή ύφισταμένων), πού γίνεται συνήθως έκτός ώρων και περιβάλλοντος έργασιας (πχ. έκδρομές, περίπατοι, άνταλλαγή οίκογενειακών έπισκεψεων, συνεστιάσεις κλπ.)

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟ ΑΦΡΙΚΗ

C. MARTALAS SHIPPING (PTY) LTD.



SHIPBROKERS - LINER & SHIPPING AGENTS - CHARTERING

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

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

Telex: 57-20131, Cables: COMARSHIP - COMARCHART

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

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

Telex 6-0718SA, Cables: COMARSHIP

‘Ο λιμήν του Πειραιώς

‘Η κίνησις του λιμένος το β' διμήνον του 1981

Μειωμένη ήτοντας η κίνησις των πλοίων και έπιβατων εις τόντον λιμένα Πειραιώς κατά το διμήνον Μαρτίου — ‘Απριλίου 1981 εν συγκρίσει πρός τό διάντοιχον διμήνον του 1980, ένων ή καταπλεύσασα χωρητικότης και ή έμπορευματική κίνησις έμφανες η ίδια.

Μειωμένοι, έπισης, ήσαν και οι δεξαμενισμοί εις τάς τέσσαρας δεξαμενάς του ΟΑΠ, ένων τάς έπισκευασθέντα εις τήν λιμενικήν περιοχήν πλοία ήσαν περισσότερα.

Συγκεκριμένως, οι κατάπλοι ήταν ολιγότεροι κατά 5,8%, ή καταπλεύσασα χωρητικότης μεγαλύτερα κατά 4,06%, τά φορτοεκφορτωθέντα έμπορευματα ήσαν περισσότερα κατά 2,2%, τά διακινηθέντα έντος έμπορευματοκιβωτίων έμπορευματα ήσαν περισσότερα κατά 30,7%, οι διακινηθέντες έπιβάται ήσαν ολιγότεροι κατά 2,05%, οι δεξαμενισμοί ολιγότεροι κατά 8 πλοία και τά έπισκευασθέντα πλοία περισσότερα κατά 22.

‘Αναλυτικότερον ή κίνησις του λιμένος κατά το διμήνον Μαρτίου — ‘Απριλίου έ.ε., ένωντι τού αύτού διμήνου του προηγουμένου έτους έμφανες η ίδια.

a. Ναυτιλιακή:

— Κατέπλευσαν 3.488 πλοία, καθαράς χωρητικότητος 6.515.285 κόρων, ένωντι 3.704 πλοία, καθαράς χωρητικότητος 6.260.631 κόρων.

— Έδεξαμενίσθησαν εις τάς τέσσαρας δεξαμενάς του ΟΑΠ 123 πλοία, ένωντι 131 πλοία.

— Έπεσκευάσθησαν εις τήν λιμενικήν περιοχήν 202 πλοία ένωντι 150.

— Ύδροδοτήσθησαν πλοία και λοιπά πλωτά μέσα με 189.046 κυβ. μέτρ. θυραστούς, ένωντι 179.892 κυβ. μέτρ.

b. Έμπορευματική:

Φορτοεξεφορτώθησαν 1.722.346 τόννοι έμπορευμάτων 1.684.593 τόννων. Έκ τών έμπορευμάτων τού διμήνου τρέχοντος έτους 285.061 τόννοι διεκινήθησαν έντος έμπορευματοκιβωτίων, ένωντι 217.889 τόννων.

c. Έπιβατική:

Διεκινήθησαν έκ τού λιμένος 619.748 έπιβάται (έξωτερικού 52.731 και έσωτερικού 567.017), ένωντι 632.754 έπιβατων (έξωτερικού 61.019 και έσωτερικού 571.735).

Τά οικονομικά του ΟΑΠ

‘Η πορεία τών οικονομικών του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς έξητάσθη εις σύσκεψιν, ή όποια έπραγματοποιήθη τήν 24ην Ιουνίου ύπό τήν προεδρίαν τού υπουργού Ναυτιλίας κ. Ι. Φικιώρη και μετέσχον αύτής ό πρόεδρος και ό γενικός διευθυντής τού ΟΑΠ κ.κ. Ισ. Μαυριδόγλου και Σπ. Σούλης, τά μέλη τού Διοικητικού συμβουλίου τού Οργανισμού και άρμοδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες τού YEN και τού ΟΑΠ.

Διεπιστώθη διτι δούλη άντιμετωπίζει οικονομικάς δυσχερείας, αι όποιαι άποδι-

δονται εις τό γεγονός διτι τά τιμολόγια, μέτην ούσιαστικήν καθήλωσίν των, δέν συμβαδίζουν μέτην αύξησην τών δαπανών και ή κίνησις τού λιμένος έμφανες η ίδια.

‘Η έξέλιξις αύτή, έφ’ δσον δέν βελτιωθούν τά σημειρινά στοιχεία, θά δοδγήση εις τήν αύξησην τού έλλειμματος τό δόποιον ύπολογίζεται διτι θά ξεπεράση τά 700 έκατομ. δραχμών.

‘Η υπηρεσία τού ΟΑΠ δεχει ειςηγηθή τήν αύξησην δλων τών δικαιωμάτων του κατά 10% διτι τό β’ έξάμηνον τού τρέχοντος έτους και ωρισμένας άλλας τιμολογιακάς ρυθμίσεις, πού ύπολογίζεται διτι θά έξασφαλίσουν πρόσθετα έσοδα τής τάξεως τών 300-350 έκατομ. δραχμών.

‘Όπως έγινε γνωστόν δούλη Υπουργός έπεφυλάχθη νά κάνη άποδεκτήν δλόκληρον τήν πρότασιν, πλήν τής αύξησεως τών τιμολογίων κατά 10%. Υπέδειχεν εις τήν διοίκησην τού ΟΑΠ νά συζητήση τό θέμα και μέτης ένδιαφερομένας παραγωγικάς τάξεις, και τό άποτέλεσμα αύτῶν τών συζητήσεων νά τού γνωστοποιηθή, προκειμένου νά ειςηγηθή εις τούς συναρμοδίους ύπουργούς μέτρα, τά δόποια θά είναι κοινῆς άποδοχής.

‘Ηδη ή διοίκησις τού Οργανισμού είχε τήν πρότην συνεργασίαν της μέτην έκπροσώπους τών συναλλασσομένων μέτην λιμένων, τάξεων, κατά τήν δόποιαν συνεζητήσησαν δλα τά προβλήματα, πού άντιμετωπίζει θά λιμήν.

‘Αναμένεται διτι συντόμως θά ύπαρχουν μέτρα τά δόποια θά άποσκοπούν εις τήν περαιτέρω βελτιώσιν τών συνθηκών λειτουργίας τού λιμένος.

‘Η χρηματοδότησης τού τραπεζοειδούς

Αίτημα τού ΟΑΠ διά τήν χρηματοδότησην έπενδυτικών προγράμμάτων του είτε διά τού προγράμματος δημοσίων έπενδυσεων, είτε διά τής Εύρωπαϊκής Τραπέζης Έπενδυσεων ύποβάλλεται εις τό ύπουργειον Ναυτιλίας προκειμένου τούτο, μέτην σειράν του νά τό ειςηγηθή εις τό Υπουργείον

Συντονισμού διά τήν ίκανοποίησίν του.

Ειδικώτερον δούλη ΟΑΠ ζητει νά χρηματοδοτηθή ή κατασκευή τού τραπεζοειδούς προβλήτος έμπορευματοκιβωτίων εις τήν περιοχήν Ικονίου Περάματος, τού οποίου διπούπολογισμός δαπάνης είναι τής τάξεως τών 4 δισεκατομμυρίων δραχμών.

Αι προτάσεις τού ΟΑΠ διά τήν χρηματοδότησην τού έργου είναι ή:

α. ‘Ανάληψης τής δαπάνης έξ άποκλήρου άπό τό Δημόσιον (πρόγραμμα δημοσίων έπενδυσεων).

β. ‘Επιχορήγησης τής δαπάνης τού έργου, κατά ποσοστόν 30-40% έκ τού Εύρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Αναπτύξεως και άνάληψης άπό τό έλληνικόν Δημόσιον τής πληρωμής τής τυχόν ποσοσταίας συμμετοχής τού ΟΑΠ ώς και τών τοκοχρεωλυτικών δόσεων διά τήν δανειοδότησην τού ύπουλοποίου τής δαπάνης άπό τούς πιστωτικούς Όργανισμούς τής Κοινότητος.

γ. ‘Ανάληψης άπό τό Δημόσιον τής δαπάνης τής ποσοσταίας συμμετοχής τού ΟΑΠ εις τήν έκτελεσιν τού έργου ώς και τών τοκοχρεωλυτικών δόσεων εις ήν περιπτώσιν συνάψει δάνειον έκ τών πιστωτικών όργανισμών τής ΕΟΚ.

δ. Περιορισμός τού δανείου άπό τούς Κοινοτικούς πιστωτικούς όργανισμούς κατά τό ποσοστόν έκεινον πού ή είσφορά τού ΟΑΠ και ή τοκοχρεωλυτική έξυπηρέτησης θά καθίσταται δυνατή έκ τού προγράμματος έπενδυσεων τού Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς.

‘Η διαχείρισης τών κρουαζιεροπλοίων

Νά χρησιμοποιηθή ή νοτία πλευρά τού μώλου τής ΔΕΗ εις τήν Δραπετσώνα διά τήν διαχείμασιν τών κρουαζιεροπλοίων άπεφασίσθη εις σύσκεψιν, ή όποια έπραγματοποιήθη ύπό τήν προεδρίαν τού προέδρου τού ΟΑΠ κ. Ισ. Μαυριδόγλου και μέτης συμμετοχήν τού γενικού διευθυντού τού Οργανισμού κ. Σπ. Σούλη, τής διοίκησης τής Ενώσεως Έφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων και άρμοδιών ύπηρεσιακών παραγόντων τού Οργανισμού.

Η λύσις αύτή προεκρίθη, κατ’ άρχην, ύπό τήν προύποθεσιν διτι θά έκτελεσθούν έκει τά άπαραίτητα έργα διαμορφώσεως τού χώρου, μετατοπίσεως τού άγωνού πετρελαίου τής ΔΕΗ, άπομακρύνσεως τού

ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ (ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

Εισαγωγαί — Έξαγωγαί

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

Ναυτιλιακαί Έργασίαι — Πρακτορεύσεις

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 97, ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφωνα: 4518.564, 4512.147 — Τέλεξ: 21 1679

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

νυαγίου «Σοφία» και διαπλατύνσεως τοῦ ἐκεῖ προβλήτος.

“Ηδη ἐδόθησαν ὑπὸ τῆς διοικήσεως τοῦ ΟΛΠ. αἱ σχετικαὶ ἐντολαὶ εἰς τὰς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας ὥστε νά ἀρχίσουν, ἄνευ καθυστέρησεων, αἱ ἀπαραίτητοι ἐνέργειαι διά τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων μέχρι τά τέλη τοῦ προσεχοῦς Ὁκτωβρίου.

Aί κλοπαί

Αὐστηράς ἐντολάς ἔδωσεν ὁ γενικός διευθυντής τοῦ ΟΛΠ κ. Σπ. Σούλης εἰς τὰ ὑπηρεσιακὰ δργανα τοῦ Ὀργανισμοῦ διά τὴν στενωτέραν παρακολούθησιν τῆς λιμενικῆς περιοχῆς, ὥστε νά συμβάλουν θετικώτερον εἰς τὸ ἔργον τῶν ἐπιφορτισμένων μὲ τὴν ἀστυνόμευσιν τῶν λιμενικῶν χώρων Ἀρχῶν καὶ νά ἐκλείψουν, εἰ δυνατόν, τὰ κρούσματα κλοπῶν, τὰ δόπια σημειώνονται, κατά καιρούς, εἰς τὴν λιμενικήν περιοχήν.

Εἰς σύσκεψιν ἡ δόπια ἐπραγματοποιήθη εἰς τὸν ΟΛΠ ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Σούλη ἐλήφθησαν πρόσθετα μέτρα, τὰ δόπια ἀποσκοποῦν εἰς τὴν καταστολὴν τῶν κρουσμάτων κλοπῶν.

Συμφώνως πρός τὰ στοιχεῖα τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης τὸ ποσοστόν κλοπῶν εἰς ποσότητα τὸ 1979 ἡτο 0,08% ἐπί τῶν διακινη-

θέντων ἐκ τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης ἐμπορευμάτων, τὸ 1980 ἡτο 0,02% καὶ τὸ πρώτον πεντάμηνον τρέχοντος ἐτους ἡτο 0,01%.

Σύντομα

Ἐνεκρίθη ἡ διάθεσις εἰς τὰ Ναυπηγεῖα Ἐλευσίνος ἐνός πλωτοῦ γερανοῦ τοῦ ΟΛΠ, διά 3-4 ἡμέρας τοῦ μηνὸς Αὐγούστου διά τὴν τοποθέτησιν ἐπί τοῦ ὑπὸ ἐπισκευήν S/S "ESSO BAYWAY" ἔξαρτηματος, βάρους πλέον τῶν 50 τόννων.

Ἡ μίσθωσις γίνεται ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῆς ἔξαρτησεως, μερίμνη καὶ δαπάναις τῆς ἐνδιαφερομένης ἑταῖρας, προσθέτου ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τοῦ Ναυπηγείου Τμήματος τοῦ Ὀργανισμοῦ.

- Ἰατρεῖον τοῦ ΟΛΠ θά λειτουργήσῃ εἰς Ἀθήνας διά τὴν κάλυψιν τῶν ὑγειονομικῶν ἀναγκῶν τῶν ἐργαζομένων εἰς τὸν Ὀργανισμόν. Πρόκειται νά διενεργηθῇ διαγνωσιμός διά τὴν μίσθωσιν τοῦ ἀναγκαιούντος κτιριακοῦ χώρου, ὥστε τὸ ιατρεῖον νά ἀρχίσῃ τὴν λειτουργίαν του ἀπό τοῦ Φθινοπώρου.
- Κονδύλια, συνολικοῦ ὑψους 21.765.000 δρχ. ἐνεκρίθησαν διά τὴν πληρωμήν ἔργων, ἐκτελεσθέντων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς.

ΤΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ*

Τοῦ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Ι. ΚΛΑΔΑ

1.0. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. Δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία διτὶ ἡ προνομιακὴ γεωγραφικὴ θέση τοῦ Πειραιῶς στὸ Μεσογειακὸ χώρο εἰνοεῖ τὴν πρόσδοτο καὶ ἀνάπτυξην αὐτοῦ τοῦ λιμένος καὶ τὴν ἀνάδειξη του σὲ ἐνος ἀξιόλογο διαμετακομιστικό κέντρο. Ἐπί πλέον, τὸ πυκνότατο δύκτυο τακτικῶν γραμμῶν ποὺ συνδέουν τὸν Πειραιᾶ μὲ τὰ κυριώτερα λιμάνια τῶν πεντε Ήπειρων, ἡ περαιτέρω ἀνάπτυξη τοῦ ἐμπορίου μὲ τίς Ἀραβικές χώρες, ἡ ἐνταξη τῆς χώρας στὶς Εὐρωπαϊκές Κοινότητες καὶ ἡ καλλιέργεια φιλικῶν σχέσεων μὲ τὶς βαλκανικές χώρες, ἀποτελοῦν οὐσιώδεις παράγοντες ποὺ συνηγοροῦν πρός αὐτή τὴν κατεύθυνση.

1.2. Εἶναι ἐπίσης γνωστό διτὶ, ἡ προσέλκυση μιᾶς ἀξιόλογης διαμετακομιστικῆς κινήσεως στὰ πλαίσια τοῦ ἀναπτυσσομένου ἀνταγωνισμοῦ στὸν Εὐρωπαϊκό καὶ ἰδιαίτερα στὸ Μεσογειακὸ χώρο, ἔξαρταται, σὲ μεγάλο ποσοστό, ἀπό τὴν ἱκανότητα τοῦ λιμένος νά ἀνταποκριθεῖ στὶς ἀπαιτήσεις τῶν προσώπων τεχνολογικῶν ἐξελίξεων στὶς θαλάσσιες μεταφορές.

1.3. Ἀπό τὸ ἄλλο μέρος θά πρέπει νά δομολογηθεῖ διτὶ τὸ λιμάνι τοῦ Πειραιῶς, δηπως ἄλλωστε καὶ πολλά λιμάνια τοῦ ἐξωτερικοῦ, ἔχει νά ἀντιμετωπίσει σοβαρώτατα προβλήματα ἀναπτυξιακῆς, λειτουργικῆς καὶ οἰκονομικῆς φύσεως καὶ φυσικά ἡ ἐπίλυση αὐτῶν τῶν προβλημάτων καὶ μάλιστα στὸ συντομότερο δυνατό χρόνο, εἶναι μιᾶς ἄλλη προϋπόθεση, τὸ ἵδιο σημαντική, γιά νά διαδραματίσει αὐτό τὸ λιμάνι ἐνα ἔχεοντα ρόλο στὴν ἐξυπηρέτηση τοῦ Διεθνοῦς Ἐμπορίου.

1.4. Μέ διφετηρία τὶς ἀνωτέρω γενικές διαπιστώσεις θά ἐπιχειρηθεῖ ἡ ἐπισήμανση τῶν κυριωτέρων ἐπιχειρησιακῶν προβλη-

τοικῶν τοῦ Πειραιῶς, ώς λιμένος ἐμπορικοῦ, ἐξυπηρετοῦντος μία ἀξιόλογη κίνηση γενικῶν ἐμπορευμάτων ποὺ τὸν κατατάσσει πρῶτον στὴν Ἀνατολική λεκάνη τῆς Μεσογείου καὶ τρίτον, μετά τὴν Μασσαλίαν καὶ τὴν Γένουα, σὲ δλη τῆ Μεσόγειο.

2.2. Κατά τὶς σύγχρονες ἀντιλήψεις ὡς μέτρον ἀξιόλογήσεως τοῦ ἐμπορικοῦ λιμένος λαμβάνεται ἡ ἱκανότητα παροχῆς ὑπηρεσιῶν χειρισμοῦ τῶν φορτίων ταχέως, ἀσφαλῶς καὶ στὸ χαμηλότερο δυνατό κόστος. Στὸ βαθμό ποὺ ἐπιτυχάνεται τὸ τρίπτυχον αὐτῆς τῆς ἀποστολῆς ποὺ συνίσταται στὴν ἔξοικονδημηση χρόνου, ἐργασίας καὶ χρήματος, προσδιορίζεται καὶ ἡ ἐπιτυχία τῆς καθόλου λιμενικῆς λειτουργίας.

2.3. Δέν παραγνωρίζεται, ἴδιαίτερα γιά τὸ λιμάνι τοῦ Πειραιῶς, διτὶ ἡ ἐξυπηρέτηση μιᾶς σημαντικῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως, ποὺ ζεπερνά σήμερα τὰ 5 ἑκατομμύρια ἐπιβάτες τὸν χρόνο ἐντάσσεται ἐπίσης στὴν ἀποστολή αὐτοῦ τοῦ λιμένος. Ἀλλωστε γιά τὴν ὑποδοχὴ ἐπιβατικῶν πλοίων χρησιμοποιοῦνται στὴν περιοχή Κεντρικοῦ Λιμένος κρηπιδώματα μῆκους 3.500 μέτρων, ἐνώ ἔνας σύγχρονος ἐπιβατικός σταθμός λειτουργεῖ γιά τὴν ἐξυπηρέτηση τῶν ἐπιβατῶν ἐξωτερικοῦ.

“Ομως, ἡ σημασία αὐτοῦ τοῦ λειτουργικοῦ τομέως είναι περιορισμένη, στὰ τελευταῖα μάλιστα χρόνια, πού η κίνηση τοῦ ἐξωτερικοῦ περιλαμβάνει κυρίως περιηγητές καὶ διερχομένους μετά τὶς συνεχεῖς ἐλαττώσεις τῶν ἐπιβατῶν γραμμῆς.

2.4. Ὡς πρός τοὺς ἄλλους λειτουργικούς τομεῖς καὶ εἰδικώτερα, τῆς ἀποθήκευσεως, τῶν δεξαμενῶν, τῶν εὐκολιῶν ἐπισκευῶν, τῆς ὑδροδοτήσεως καὶ τῶν ἄλλων βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν πρός τὰ πλοία καὶ τὰ ἐμπορεύματα, θά πρέπει νά θεωρηθοῦν δευτερευόντης σημασίας η παρεπόμενες τῆς φορτεσκφορτώσεως — ὑπηρεσίες, πάντοτε στὸ πλαίσιο τῶν δραστηριοτήτων τοῦ ἐμπορικοῦ λιμένος.

3.0. ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΙΣ ΟΜΑΛΗΣ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

3.1. Εἶναι γνωστές οἱ τεχνολογικές ἔξελιξεις ποὺ σημειώθηκαν στὶς θαλάσσιες μεταφορές στὶς δεκαετίες τοῦ 60 καὶ τοῦ 70. Η εἰσαγωγή τοῦ Container ως μιᾶς ἔξελιγμένης μορφῆς μοναδοποιημένων φορτίων ἐξασφάλισε στὸν μεγαλύτερο βαθμό τὴν ταχύτερη, ἀσφαλέστερη καὶ οἰκονομικώτερη διακίνηση τῶν φορτίων καὶ συνετέλεσε στὸν πλέον ἐπιτυχῆ συνδυασμό τῶν χερούπιων μὲ τὶς θαλάσσιες μεταφορές.

3.2. Η μετάβαση ἀπό τὸν συμβατικό στὸν καθόλου μηχανικό χειρισμό τῶν φορτίων, κύριο γνώρισμα τοῦ νέου συστήματος, ἐπέβαλε ὑψηλές κεφαλαιακές ἐπενδύσεις σὲ σύγχρονα λιμενικά ἔργα καὶ σὲ μηχανήματα κατάλληλου σχεδίασμοῦ καὶ ἀνάλογης ικανότητος, γιά τὸν χειρισμό μεγάλων μονάδων ἀπό τὴν ἀποψή βάρους καὶ διαστάσεων.

3.3. Τὰ λιμάνια τῶν ἀνεπτυγμένων χωρῶν ἔχουν ήδη προσαρμοστεῖ πλήρως στὶς ἀπαιτήσεις τῶν νέων τεχνολογικῶν ἔξελιξεων, δηστε ἡ ἐξυπηρέτηση τῆς κινήσεως τῶν Containers ποὺ διευρύνεται σὲ προσδιοτική κλίμακα, σὲ βάρος τῶν συνήθους συσκευασίας (συμβατικῶν) φορτίων, νά είναι ἀπόλυτα ίκανοποιητική.

3.4. Τὸ λιμάνι τοῦ Πειραιῶς δέχθηκε τὰ πρώτα κύματα τῶν Containers ἀπροσδόκη-

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. HELLMAR BAIRIES

PHONES: 310483, 311384, 321616

313397, 329735

AOH 474660

(Ship Supplies Dept)

IMPORT — EXPORT

SAN MARTIN 1119

BUENOS AIRES — ARGENTINA

τα, χωρίς καμμία προετοιμασία και έπι πλέον δε μέ κάποια άνησυχία και διστακτικότητα. "Ισως έδω ταριάζει περισσότερο δι χαρακτηρισμός της είσοδου αύτων των μονάδων σάν εισβολής των Containers. Η έξυπηρέτηση αύτής της κινήσεως ξεκίνησε στο 1979 με 5.000 μονάδες των 20 ποδών (TEU) για νά προσεγγίσει μετά 12 έτη τις 165.000 μονάδες.

"Ετσι μπορούμε νά πούμε σήμερα διτι στόν Πειραιά ποσοστό 38% των είσαγομένων και τῶν έξαγομένων γενικῶν έμπορευμάτων διακινεῖται μέσα σε Containers. Παράλληλα ή κίνηση τῶν συμβατικῶν φορτίων διατηρεῖται άκομή σε ύψηλά έπιπεδα. "Ομως η προοδευτική αύξηση τῶν μοναδοποιημένων φορτίων σε βάρος τῶν συμβατικῶν, σε συνδυασμό με τό γεγονός διτι ποσοστό 75% τῶν διακινουμένων μέσω τού λιμένος γενικῶν έμπορευμάτων είναι δεκτικά μοναδοποίησεως, διαγράφουν τήν προοπτική εύρυτατης έφαρμογῆς τῶν νέων συστημάτων μεταφορᾶς και χειρισμού τῶν φορτίων.

Πάντως, γιά μερικά άκομή χρόνια τό λιμάνι τού Πειραιώς θά συνεχίζει νά χειρίζεται φορτία συμβατικής συσκευασίας και παραλλήλως φορτία Containers.

3.5. Θά πρέπει νά τονιστεῖ διτι, οι προϋποθέσεις ομαλής διεξαγωγῆς τῶν φορτο-εκφορτωτικῶν έργασιών, δέν είναι οι ίδιες και τά δύο συστήματα χειρισμοῦ τῶν φορτίων (τό συμβατικό και τό σύγχρονο) άλλα έντελῶς διαφορετικές. Ο χειρισμός συμβατικῶν φορτίων, άπαιτει έμπορικά κρηπιδώματα μεγάλου άναπτύγματος, σειράν ύποστέγων κατά μήκος τής παραλιακής λωρίδος με έπαρκεις άποθηκευτικούς χώρους, ίκανό άριθμό γερανῶν (κυρίως ήλεκτροκινήτων) και περονοφόρων όχημάτων και αύξημένο έργατικό και τεχνικό προσωπικό διά τήν έπανδρωση τῶν πλοίων και τήν κίνηση τῶν μηχανημάτων. "Ετσι και μόνον θά είναι δυνατή η άμαλή έξυπηρέτηση συμβατικῶν πλοίων και φορτίων άκομη και σε περιόδους αίχμης, ώς έκ τῶν άνωμάλων διακυμάνσεων (άσυνθους μεγέθους άποκλίσεων) τής είσαγωγής και έξαγωγής κινήσεως τού λιμένος.

Αντίθετα, δι χειρισμός τῶν μοναδοποιημένων φορτίων και ειδικότερα τῶν Containers προϋποθέτει κρηπιδώματα μεγάλου βυθίσματος, άλλα περιωρισμένου άναπτύγματος, συνεχομένους ύπαιθρίους χώρους μεγάλης έπιφανείας, μεγάλης άνυψωτικής και μεταφορικής ίκανότητος (άνω τῶν 35 τόννων) γερανογέφυρες και όχηματα στοιβασίας, διλγάριθμο, άλλα ειδικῶς καταρτισμένο έργατο τεχνικό προσωπικό.

3.6. Σέ έπειτηση τής άνωτέρω διαφοροποιησεως τῶν άπαιτησεων παρατηρεῖται διτι:

— Η άνα τρέχον μέτρο άπόδοση τῶν κρηπιδώματων ένός τερματικού σταθμού Containers είναι δεκαπλασία έκείνης τῶν συμβατικῶν κρηπιδωμάτων, τό γεγονός δέ αύτό, περιορίζει τήν άναγκη κατασκευής μεγάλου μήκους κρηπιδωμάτων. Από τό άλλο μέρος ή συνεχής ροή τῶν Containers άπό τό πλοίο στήν προκυμαία και άντιθέτως, προϋποθέτει έκτεταμένους ύπαιθρίους χώρους γιά τήν άπρόσκοπτη προώθηση και προσωρινή έναπόθεση μονάδων φορτίων μεγάλων διαστάσεων.

— Η προοδευτική αύξηση τής κατά τό σύστημα door to door (άπο πόρτα σε πόρτα) μεταφορᾶς τῶν Containers περιορίζει στό έλαχιστο τίς άναγκες σε έστεγασμέ-

νους άποθηκευτικούς χώρους (γιά περίπτωση τού άδειασματος τῶν Containers μέσα στό λιμάνι).

— Η καθόλου μηχανική έργασία στό χειρισμό τῶν Containers έλαττωνει σε σημαντικό βαθμό (τονιάχιστον στό 1/10 τῶν άπαιτουμένων στά συμβατικά φορτία τόν άριθμο τῶν πρός έπανδρωση τῶν πλοίων και κίνηση τῶν μηχανημάτων έργατων και χειριστών.

4.0. ΤΑ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΕΩΣ ΤΩΝ

4.1. Η άνεπάρκεια ύπαιθρίων και έστεγασμένων άποθηκευτικῶν χώρων, ένα άποτά σοβαρότερα προβλήματα τού λιμένος, σε συνδυασμό με τή μακρόχρονη παραμονή τῶν έμπορευμάτων στά ύπόστεγα και τίς άποθηκες τού λιμένος, έξακολουθεῖ άκόμη νά προκαλεί άνάσχεση στό ρυθμό έκφορτωσεως και είσαγωγῆς τῶν φορτίων και έπομένως έπιβράδυση τῶν έργασιών επί πλοίων. Αύτό τό πρόβλημα συνεπάγεται δυσάρεστες έπιπτώσεις τόσο στίς συμβατικές δοσο και στίς σύγχρονες λιμενικές έγκαταστάσεις.

Η λύση τού προβλήματος δόθηκε έδω και λίγα χρόνια ζταν η Διοίκηση τού ΟΛΠ άποφάσισε τήν κατασκευή τού τραπεζοειδούς προβλήτος στήν περιοχή Ίκονιου τού λιμένος, έπιφανείας 750 στρεμμάτων και παραλλήλως τήν άνεγερση νέων ύποστέγων και άποθηκών έπιφανείας 30.000 τετραγωνικῶν μέτρων.

Μέ τήν άλοκλήρωση αύτων τῶν έργων, τό λιμάνι τού Πειραιώς θά άποκτησε ένα πού παρεμποδίζει τήν άμαλή διακίνηση τῶν φορτίων, έξακολουθεῖ νά άπασχολεί τήν διοίκηση, άλλα σε πολύ περιωρισμένη κλίμακα.

Η προμήθεια ένός μεγάλου άριθμού περονοφόρων όχημάτων και ή συμπλήρωση τού έξοπλισμού τῶν σταθμῶν containers μέ δύο νέες γερανογέφυρες, 10 ειδικά όχηματα στοιβασίας και διάφορα άλλα άνυψωτικά και πρωθητικά μηχανήματα έχουν βελτιώσει αίσθητώς τίς συνθήκες έργασίας, ζστε δε δείκτης άποδοτικότητος ίδιαίτερα στούς σταθμούς τῶν Containers νά είναι κατά πολύ ένψηλότερος.

Έδω θά παρετηρείτο διτι, οι φροντίδες τῶν Υπηρεσιών τού ΟΛΠ θά πρέπει νά στραφούν στήν έγκαιρη άναπλήρωση τῶν άποσυρμένων, λόγω παλαιότητος, μηχα-



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

ναμικότητος 800.000 containers (TEU) έτη-σίως ένων ταυτόχρονα θά άποσυμφορηθεῖ ή περιοχή τού Κεντρικού Λιμένος γιά τήν καλύτερη έξυπηρέτηση τῶν συμβατικῶν φορτίων.

Δεδομένου διτι, ή παράδοση στήν έκμετάλλευση τῶν νέων ύποστέγων και άποθηκών διλοκληρώνεται μέσα σ' αύτό τό χρόνο, θά μπορούσε πλέον νά ύπογραμμισθεῖ ή άναγκη τής δοσο τό δυνατόν συντομότερης λειτουργίας τού κατασκευαζομένου νέου προβλήτος, μέ τή σωστή άντιμετώπιση τεχνικῶν και οικονομικῶν δυσχερειών.

4.2. Η άνεπάρκεια τού μηχανικού έξοπλισμού ένα άλλο έπισης σοβαρό πρόβλημα πού παρεμποδίζει τήν άμαλή διακίνηση τῶν φορτίων, έξακολουθεῖ νά άπασχολεί τήν διοίκηση, άλλα σε πολύ περιωρισμένη κλίμακα.

Η προμήθεια ένός μεγάλου άριθμού περονοφόρων όχημάτων και ή συμπλήρωση τού έξοπλισμού τῶν σταθμῶν containers μέ δύο νέες γερανογέφυρες, 10 ειδικά όχηματα στοιβασίας και διάφορα άλλα άνυψωτικά και πρωθητικά μηχανήματα έχουν βελτιώσει αίσθητώς τίς συνθήκες έργασίας, ζστε δε δείκτης άποδοτικότητος ίδιαίτερα στούς σταθμούς τῶν Containers νά είναι κατά πολύ ένψηλότερος.

Έδω θά παρετηρείτο διτι, οι φροντίδες τῶν Υπηρεσιών τού ΟΛΠ θά πρέπει νά στραφούν στήν έγκαιρη άναπλήρωση τῶν άποσυρμένων, λόγω παλαιότητος, μηχα-

νικῶν μέσων και τὸν δρθολογικό προγραμματισμό τοῦ ἔξοπλισμοῦ τοῦ κατασκευαζομένου νέου προβλήτος.

4.3. Η ἀριθμητικὴ ὑπερεπάρκεια και ἡ ποιοτικὴ ἀνεπάρκεια ὠρισμένων κατηγοριῶν τοῦ προσωπικοῦ, μέ δλες τὶς δυσάρεστες συνέπειες ἀπὸ τὴν παραγωγικὴ και τὴν οἰκονομικὴ ἀποψη, εἶναι τὸ πρόβλημα ποὺ μέρα μὲ τὴν μέρα καθίσταται ὁ-ζύτερο. Σέ διτι ἀφορᾶ τοὺς λιμενεργάτες, ποὺ ἀνέρχονται σὲ 2.800, τὸ πρόβλημα συνίσταται:

— Στὴν ἀδυναμίᾳ ἀπορροφήσεως στὸ σύνολὸ τους σὲ δλες τὶς ἐργάσιμες ἡμέρες, μέ ἀποτέλεσμα σημαντικές ἐπιβαρύνσεις σὲ ἀσφαλιστικὰ ἡμερομίσθια. Τοῦτο ἀποδίδεται στὴ συνεχῶς διευρυνομένῃ ἐφαρμογῇ τοῦ συστήματος τῶν Containers ποὺ ἐλαχιστοποιεῖ τὴ ζήτηση ἐργατικῶν χεριῶν (ἀνωτέρω 3.6.), σὲ συνδυασμῷ μὲ τὴν ὑποχρέωση τοῦ ΟΑΠ σὲ πληρωμὴ ἡμερομισθίων ἐργασίμων ἡμερῶν στοὺς λιμενεργάτες δλων σχεδόν τὸν κατηγοριῶν (μονίμων, δοκίμων και ἑκτάκτων) ἔστω και ἀν δέν ἀπασχολοῦνται, ἐλλείψει ἐργασίας.

— Στὴν ὑποαπασχόληση ἡ τὴν περιορισμένη ἀπόδοση μεγάλου ἀριθμοῦ ὑπερηλίκων, ἀσθενῶν και ἐλαττωμένης Ικανότητος ἐργατῶν.

— Στὴν ἀδυναμίᾳ ἀνανεώσεως τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ, ἀφοῦ οἱ προβλεπόμενες ὄργανικές θέσεις (1.960 τὸν ἀριθμό) εἶναι συμπληρωμένες και ἐπὶ πλέον ὑπηρετοῦν ὡς ὑπεράριθμοι 700 περίπου μόνιμοι και δοκίμωι λιμενεργάτες.

Ἐδῶ θά πρέπει νὰ σημειωθεῖ δτι δ μέσος δρος ἡλικίας τῶν ὑπηρετοῦντων λιμενεργατῶν δέν εἶναι μικρότερος τῶν 50 ἑτῶν, δστε νὰ ἐπιβάλλεται ἀκόμη περισσότερο ἔστω και σταδιακὴ ἀνανέωση.

Ἡ λύση τοῦ προβλήματος αὐτοῦ ἔγκειται στὴν ἀποσυμφόρηση τοῦ κλάδου τῶν λιμενεργατῶν μέ τὴν ἔξοδο τῶν ἀσθενῶν και ὑπερηλίκων (μέ ἔξασφάλιση συνταξι-

δοτῆσεως) δστε νὰ περιοριστεῖ δ ἀριθμός των στὶς προβλεπόμενες ἀπὸ τὸ Νόμο ὄργανικές θέσεις μονίμων και δοκίμων ἐργατῶν.

Παράλληλα και μέ τὴν κατάργηση τοῦ ἀπηρχαιομένου θεσμοῦ τῶν ἐλευθέρων ἐργατῶν, νά ἀρχίσει ἡ λειτουργία Σχολῆς λιμενεργατῶν γιά μαθητεομένους νέους ἡλικίας 16-18 ἑτῶν ποὺ θά ὑποστοῦν μίαν ἐκπαίδευση κλιμακούμενή ἀπὸ τὴν εἰδικότητα τοῦ ἀπλού ἐργάτη προκυμαίας μέχρι και τοῦ χειριστῆ τοῦ πλέον συγχρόνου φορτοεκφορτωτικοῦ μηχανῆματος.

Γιά τὴν κατηγορία τῶν χειριστῶν μηχανημάτων, γύρω στοὺς 500 τὸν ἀριθμό, τὸ πρόβλημα δέν ἔχει τὶς διαστάσεις ἐκείνου τῶν λιμενεργατῶν.

Ἡ εὑρεία χρησιμοποίηση μηχανικῶν μέσων τόσο στὰ συμβατικά δσο και πολὺ περισσότερο — στὰ μοναδοποιημένα φορτία, ἔξασφαλίζει κατά κανόνα πλήρη ἀπασχόληση. “Ἀλλωστε, μέ τὴν λειτουργία τῆς Σχολῆς ταχυρρύθμου ἐκπαίδευσεως, ἡ ἔξειδικευση τῶν χειριστῶν και στὰ σύγχρονα μηχανῆματα παρέχει ἐλαστικότητα ἐναλλακτικῆς ἀπασχολήσεως τῶν, στοὺς διαφόρους τύπους τῶν μηχανημάτων.

“Ομως και ἔδω, δ μέσος δρος ἡλικίας εἶναι ἀρκετά ὑψηλός — δν μῆ τοῦ ἐπιπέδου τῶν λιμενεργατῶν — και φυσικά ἀνακύπτει ἡ ἀνάγκη σταδιακῆς ἀνανεώσεως μετά προηγουμένη ἀποχώρηση τῶν ὑπερηλίκων κατά 3-5 χρόνια ἐνωρίτερα.

Στὸ προσωπικό τοῦ ΟΑΠ ἀνήκει ἐπίσης δ κλάδος τῶν τεχνικῶν τῶν συνεργειών ἐπισκευῶν και συντηρήσεων, ποὺ ὑπολογίζονται γύρω στοὺς 400.

Και ἔδω θά μποροῦσε νὰ ὑποστηριχτεῖ δτι ὑπάρχει ἀριθμητικὴ ὑπερεπάρκεια και δτι ἡ ποιοτικὴ ἀπόδοση δέν εἶναι Ικανοποιητική, ἔστω και σε περιωρισμένη κλίμακα.

‘Αποφασιστικό μέτρο βελτιώσεως τῆς στάθμης τῶν τεχνικῶν αὐτῶν, θά ἥταν ἡ ταχύρρυθμη και συστηματικὴ ἐκπαίδευση,

κατά προτίμηση τῶν νεωτέρων σὲ ἡλικία, δστε νὰ αὐξηθεῖ στὸ μέτρο τοῦ δυνατοῦ ἡ παραγωγικότης τῆς ἐργασίας των.

‘Η ἀριθμητικὴ ἀνεπάρκεια τῶν ὑπηρετοῦντων ὑπαλλήλων τῶν κλάδων Διοικητικοῦ και Λογιστικοῦ (ἐπὶ τῆς ὄργανικῆς δυνάμεως 1.200 ὑπηρετοῦν στήματα 950) ἀποτελεῖ ἐπίσης ἔνα διστίτερα σοβαρό πρόβλημα.

Οι ἀθρόες ἀποχωρήσεις στὰ 3 τελευταῖα χρόνια, οἱ δποίες προβλέπεται νὰ συνεχιστοῦν μὲ τὸν ἴδιο ρυθμό, και στὸ ἀμεσο μέλλον, σε συνδυασμῷ μὲ τὶς ἀπαγορεύσεις νέων προσλήψεων, ποὺ ἔξασφαλουθοῦν νὰ ισχύουν, δυσχεραίνουν τὴν κανονικὴ λειτουργία τῆς ὑπηρεσιακῆς μηχανῆς.

‘Η διοίκηση τοῦ ΟΑΠ, ἐνόψει και τῶν οἰκονομικῶν δυσχερειῶν, ἔξετάζει τὸ πρόβλημα τοῦ μέ πολλὴ σκέψη και διδιάτερη προσοχὴ, και λαμβάνει τὰ πρέποντα μέτρα γιά τὴν ἀπλοποίηση τῶν συστημάτων τῆς ὑπηρεσιακῆς λειτουργίας, τὴν ἐπέκταση ἐφαρμογῆς τῆς μηχανογραφήσεως και σε ἀλλούς τομεῖς και τὴν καθιέρωση κινήτρων ὑπεραποδόσεως.

‘Αν και τὰ μέτρα αὐτά τείνουν στὴν ἀποφυγὴ νέων προσλήψεων, δμως ἡ ἐνίσχυση τοῦ προσωπικοῦ μὲ 100 τουλάχιστο νέων ὑπαλλήλων (‘Ανωτάτης και Μέσης ἐκπαίδευσεως) κρίνεται ἀπολύτως ἀναγκαῖα. ‘Ετσι και μόνον θά ἐκαλύπτοντο ὑπηρεσιακές ἀνάγκες βασικῶν λειτουργικῶν τομέων (ὅπως διαχειριστικοῦ ‘Ελ. Ζώνης, ‘Εκμεταλλεύσεως κ.δ.) ἀλλά και διπέρα ἀπὸ συστηματικὴ μετεκπαίδευση και ἔξειδικευση τῶν νεοπροσλαμβανομένων, θά ἔξασφαλίζετο ἡ ἀναπλήρωση κενῶν ἐπικαίρων ὑπηρεσιακῶν τομέων.

4.4. Τέλος, κρίνεται σκόπιμη στὸ Οίκονομικό πρόβλημα, δπως ἐμφανίζετο στήμερα και ποὺ συνίσταται:

— Στὴ χορήγηση αὐξήσεων σε μισθούς και ἡμερομίσθια, στὰ πλαίσια τῆς Κυβερνητικῆς πολιτικῆς, χωρίς τὴν ἀνάλογη ἀναπροσαρμογὴ τῶν τιμολογίων και μάλιστα μέ δχι ταυτόχρονο πρός τὴν ἐναρξη πληρωμῆς τῶν αὐξήσεων ἐφαρμογῆ. ‘Υπάρχουν μάλιστα πρόσφατες περιπτώσεις (1978) αὐξήσεως ἀποδοχῶν ἐργαζομένων κατά 20-25%, ἐνώ τὰ ἀντίστοιχα τιμολόγια παρέμειναν ἀμετάβλητα.

— Στὴν θέσπιση ἐκπτώσεων σε ποσοστό 30-50% ἐπὶ τιμολογίων ὠρισμένων ἐργασιῶν (γιά παράδειγμα τὴν φόρτωση ἔξαγωγῶν προϊόντων μέ κίνηση τῆς τάξεως τοῦ ἐνός ἔκατομμαρίου τόννων ἐπτώσια) τὰ δποῖα τιμολόγια ὑπολείπονται τοῦ κόστους.

— Στὴν πληρωμὴ δεκάδων ἔκατομμυρίων γιά δασμούς και τέλη γιά τὰ εἰσαγόμενά μηχανῆματα ποὺ χρησιμοποιοῦνται στὸ χώρο τῆς Έλευθερας Ζώνης.

— Στὴν ἐπιχορήγηση τῶν παραλιμενίων Δήμων και Κοινοτήτων, παρά τὴν ἐλειμματικότητα τοῦ προϋπολογισμοῦ, δταν, γεγονός ἀναντίρρητο εἶναι, ἡ ἀνάπτυξη και ἡ εὐημερία τῶν πόλεων ἔξαρτᾶται βασικά ἀπὸ τὴν ἀνοδική ἔξελιξη και πρόσδο τῶν λιμένων.

— Στὴν ἀποστέρηση τοῦ ΟΑΠ, ἀλλά και τῶν ἀλλού λιμενικῶν ταμείων τῆς χώρας, τοῦ βασικοῦ ἐσόδου ἀπὸ λιμενικούς φόρους (τὸ ἀκριβές: τέλος ἐπὶ ἐμπορευμάτων) ποὺ ἀποτελεῖ και τὴν κύρια πηγὴ χρηματοδοτήσεως τῶν ἐπενδύσεων, ἐκ τοῦ γεγονότος δτι, προσδευτικῶς ἐλαττώνται, λόγω τῆς μειώσεως τῶν ἐπιβαλλομένων ἐπὶ εἰσαγωγῶν ἀπὸ χώρες τῆς ΕΟΚ τελωνειακῶν δασμῶν, κατ’ ἀναλογία τῶν δ-

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 transiting 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.

ποίων έπιβάλλονται τά άνωτέρω τέλη. Τά έτησια ξοδα αύτης τής κατηγορίας, ύπολειπονται τών είσπρακτέων κατά 300 έκατομμύρια.

Έν δυει τών άνωτέρω, είναι πολύ φυσικό ότι Προϋπολογισμός του ΟΛΠ νά ύψισταται τό βάρος τών αύξημένων κατ' έτος τακτικών έπιβαρύνσεων, χωρίς τήν άναλογη ένισχυση του σκέλους τών έσδόδων και ότρεχούμενος ταμιακός λογαριασμός νά μήν έπαρκει γιά την πληρωμή τών άντιστοιχων υποχρεώσεων.

Τό γεγονός διτ, ή πρόδος και ή εύημερία τού πρώτου λιμένος τής χώρας έξαρταται άπό τήν αύξηση τού βαθμού παραγωγικότητος και τήν προσέλκυση αύξημένης έμπορευματικής κινήσεως, και διτ βασική προϋπόθεση αύτης τής έπιδιώξεως, είναι ή άναπτυξη και ή έκσυγχρονισμός τών λιμενικών έγκαταστάσεων, σύμφωνα μέ άπαιτησεις τών προσφάτων τεχνολογικών έξελιξεων, έπιβάλλει τήν έξασφάλιση τών οικονομικών μέσων, γιά τήν έκπλήρωση τής προϋπόθεσεως αύτης.

Κανείς και πολύ περισσότερο οι συναλλασσόμενες μέ τό λιμάνι παραγωγικές τάξεις, δέν πρέπει νά παραγνωρίζουν αύτην τήν άναγκαιότητα. Και θά πρέπει σέ αύτό τό σημείο νά τονιστεί διτ, τό κόστος τού λιμένος, κατά τίς σύγχρονες άντιληψεις, δέν συνιστά τό έκάστοτε τιμολόγιο, τό δοποίον δις σημειωθεί υπολείπεται σέ πολλές περιπτώσεις τών τιμολογίων άκομη και λιμένων τού έσωτερικού, άλλά δ παράγων

χρόνος, πού σέ τελική άνάλυση διαμορφώνει τούς ναύλους και δυστυχώς συνεπάγεται κάποτε και τούς έπιναύλους.

Στίς έκάστοτε αύξησεις τών τιμολογίων, πού άποφασίζονται άρχικά άπό τή διοίκηση, μέ έκπροσώπηση τών παραγωγικών τάξεων ή άντιδραση θά πρέπει νά είναι θετική, γιά ένα και βασικό λόγο, διτ ή έξασφάλιση έπαρκων οικονομικών πόρων γιά τήν άναπτυξη τού λιμένος σέ τελική άναλυση είναι ύπερ τών καλώς νοούμενων συμφερόντων τών τάξεων αύτων και τής Έθνικής Οίκονομίας.

Είναι χαρακτηριστικό τό γεγονός διτ, στά 3 τελευταία χρόνια οι έπενδύσεις σέ νέα έργα και μηχανήματα, ζεπέρασαν τά 2,5 δισεκατομμύρια δραχμών χωρίς καμμίαν έπιχορηγηση άπό μέρους τού Κράτους και διτ τό κόστος τού κατασκευαζούμενου νέου τραπεζοειδούς προβλήτος θά ζεπεράσει τά 4 δισεκατομμύρια δραχμών.

Θά πρέπει έπίσης νά κατανοθεί διτ τό πρώτο λιμάνι τής Έλλάδος καλείται σέ μία ύπερτερη τών δυνάμεων του προσπάθεια, νά άναπτυχθεί και έκσυγχρονισθεί στό έπιπεδο τών άλλων άνεπτυγμένων λιμένων γιά νά έπιβιωσει και νά έπικρατήσει στόν άναπτυσσόμενο άνταγωνισμό, ιδιαίτερα στό Μεσογειακό χώρο.

Στό πλοϊο τής Κρατικής πολιτικής άναπτυξεως τών λιμένων, δ ΟΑΠ σ' αύτή του τήν προσπάθεια έχει τήν άναγκη τής κρατικής συμπαραστάσεως, ή δοποία, χωρίς άμφιβολία, είναι άμεριστη.

Έδω δέν κρίνεται σκόπιμη ή έπισήμανση τής άναγκης παραχωρήσεως μεγαλύτερης αυτονομίας και όρθλογικώτερης όργανώσεως, γιά τήν δοποίαν τόσον πολύς λόγος γίνεται τόν τελευταίο καιρό. "Άλλωστε τό έποπτεύον τόν ΟΑΠ Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μέ τήν πρόσφατη κατάθεση στή Βουλή σχετικού νομοσχεδίου, άπεβλεψεν στήν ίκανοποίησιν αύτης τής άναγκης.

Έδω θά πρέπει νά ύπογραμμιστεί διτ έπιβάλλεται νά έξευφεθούν τό ταχύτερο δυνατό, τά άπαραίτητα οικονομικά μέσα, γιά τήν έπιτέλεση άπό τόν ΟΑΠ τής άνωτέρω έπιδιώξεως. Στό σημείο αύτό παρατηρείται διτ, ή Κρατική έπιχορηγηση λιμενικών έργων ύποδομής σέ χώρες τής ΕΟΚ είναι ούσιαστη και άξιόλογη, και συντελεί στήν ταχεία άναπτυξη τών σπουδαιοτέρων λιμένων, αύτης τής περιοχής.

Τέλος έπιβάλλεται νά άναγνωριστεί διτ, ή άγαστη συνεργασία τών συναλλασσομένων μέ τόν ΟΑΠ παραγωγικών τάξεων, παράλληλα μέ τήν δικηση μιας καλόπιστης και έποικοδομητικής κριτικής, θά άποτελέσει πολύτιμη συμβολή στήν εύδωση τών προσπαθειών τής διοικήσεως και τών Υπηρεσιών τού ΟΑΠ γιά τήν άντιμετώπιση, πάνω σέ σωστή βάση, τών προσανφερομένων προβλημάτων.

* Όμιλία τού κ. Κλαδᾶ εις τόν 4ον Συνέδριον Έπιχειρησιακής Έρευνης εις τό E.B.E. Πειραιώς (24-26 Ιουνίου 1981).

ΤΟ ΩΦΕΛΙΜΟΝ ΜΕΤΑ ΤΟΥ ΤΕΡΠΝΟΥ



ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
GENERAL MARINE ENTERPRISES L.T.D.
ΦΙΛΟΝΟΣ 41 ΠΕΙΡΑΙΑ - ΤΗΛ. 4224103, 4170206, 4170224 - TELEX: 212217

JOUET 1300

* Αποκτείστε τώρα ένα σκάφος άνοικτης θαλάσσης, άπολαμβάνοντας τήν πραγματική ήρεμία και ξεκούραση πού μόνο τό YACHTING προσφέρει, παράλληλα μέ μιά έπικερδή έκμετάλλευσι ναυλώσεων σάν τουριστικό δταν δέν τό χρειάζεσθε.

* Ελατε νά συζητήσουμε άπό κοντά και νά βρούμε μαζί τό σκάφος πού σᾶς ταιριάζει μέσα άπό τίς πλούσιες σειρές τών διεθνούς φήμης Γαλλικών και Αγγλικών σκαφών JOUET και SOUTHERLY πού άντιπροσωπεύουμε άποκλειστικά στήν Έλλαδα.

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

ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΔΕΛΦΙΝΙΑ



Καθημερινές τακτικές άναχωρήσεις γιά:

ΑΙΓΙΝΑ, ΜΕΘΑΝΑ, ΠΟΡΟ, ΕΡΜΙΟΝΗ, ΥΔΡΑ, ΣΠΕΤΣΕΣ,
ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ, ΤΥΡΟ, ΤΟΛΟ, ΝΑΥΠΛΙΟ, ΛΕΩΝΙΔΙΟ,
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ, ΚΥΘΗΡΑ ('Άγια Πελαγία), ΝΕΑΠΟΛΗ ΒΟΙΩΝ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΩΝ

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



ΤΑΞΕΙΔΕΥΟΝΤΑΣ...
ΧΕΙΜΩΝΙΑΤΙΚΗ ΝΥΧΤΑ ΣΤΟ ΚΑΤΩΜΕΡΙ

Toū κ. NIKOΥ ΠΑΛΜΟΥ

Πήρε νά βραδιάζῃ. Ό ήλιος είχε ώρα που γειρε στό άντικρυνό βουνό της Λευκάδας κι ό αποσπερίτης είχε βγή. Φυσούσε ένας παγερός γραιγός κι ούρανος ήταν κατακάθαρος. Ψηλά κατά τὸν παιλόμυλο ένα κοπάδι πρόβατα ροβόλαγε τὴν πλαγιά κι ἀπ' τὶς γειτονιές ἐρχόταν σάν ἀπόχος οἱ φωνές τῶν παιδιών που παίζαν στὰ δρομάκια. Ἀπό ένα ραδιόφωνο ἔφευγε ένα παλιό τραγούδι, πέρναγε κάποιο μισανοίχτη παράθυρο κι ἐρχόταν νά σμειξή με τὴν μουσική τοῦ σούρουπου. Παγωνιά καί κρῦ. Κι ἀπ' τὸ μύλο τοῦ Μπακόλα, πέρα στὴν ἄκρη τοῦ Κατωμεριοῦ, ως τὴν ἐκκλησιά καὶ πίσω στὰ γράβαλα οἱ πόρτες κλειστὲς καὶ τὸ Χωρίο σκοτεινό. Διὺς τρεῖς Φαράδες π' ἀνεβῆκαν ἀπ' τὸν άθερινό, τ' ἀνατολικό λιμάνι τοῦ νησιοῦ, περάσαν βιαστικοὶ τῇ στράτᾳ. Φάνηκαν γιά λίγο στὸ φῶς πούριχνε στὸ δρόμο ή λάμπα ἀπ' τὸ μαγαζί τοῦ Χαλαλαίου, κι ὑστέρα χάθηκαν λές καὶ τούς κατάπιε τὸ σκοτάδι πουρχόταν βιαστικό. Στ' ἀνοιχτά πέρα κατά τὸ νησόπουλο τοῦ Κουράκη καὶ τὸ μεγάλο Φάρο ένα πλεούμενο φάνηκε νά περνά τραβόντας για τὸ νοτιά με τὸν καιρό στὰ πρύμα.

Βράδυ τοῦ Γενάρη στό Κατωμέρι τό μεγάλο χωρίο τοῦ Μεγανησίου. Τά τζάκια έκαιγαν λιξίδια σ' άλα τά σπίτια κι αύτοί τά φουγάρια έρχονται ή γλυκεία μοσχοβούλια τού σπιτίσιου φαγητοῦ ν' άπλωθή στά σοκάκια τό λιοτρίβι τού Κοτσαρή δούλευε σταματήτη τα στή γνωνιά τού δρόμου, τό κοιμητήρι τού 'Αη Κωνσταντίνου ψηλά στό λόφο σκοτεινό, σκοτεινός κι ο δρόμος π' ανέβαινε τότε λιμάνι καί τά καπηλεία δλα γιομάτα. Αύτόν τά σκοτεινό δρόμο διάβηκα καί για άπόψε γιάννα φτάσω στό μαγαζί τ' 'Αντρέα τ' 'Αρνες μούρουχου στό μεγάλο μεσηνό σταυροδρόμι τού Χωριού. Τό μαγαζί τ' 'Αντρέα τ' 'Αρνες μούρουχου, άπ' τά πιό παλιά στό χωρίο, ήταν στό κατώγι τού ψηλού σπιτιού δίπλ' άπ' τού Τατοή τοῦ Μπουλιάνου. Άπ' τήν άποκάτω πάντα μιά μεγάλη γέρικη μουριά δπλωνετά κλαριά της καί σκέπαε δλη τήν πίσω αύλη ώς τόν τοίχο τοῦ Αγγελή δπλα. 'Εκεί μαζεύονταν τά βράδυα οί γέροι ψαράδες, γιατί οί νέοι, κι οι έξιμαρκοι ναυτικοί συγχώνανται στό μεγάλο μαγαζί τοῦ Νιάγκα άπ' τήν άπεναντι μεριά τού δρόμου. Τό μαγαζί τό κράταγε ο Πάκης ο δευτέρος γιαδός τού μπάρμπα 'Αντρέα. 'Ηταν καλόκαρδος, άκουραστος κι άνυπαντρος κι είχε συμπάθεια μεγάλη καί παθολογική άγάπη στο Γάιννη, τό μικρό γυιού τού μεγάλου του άδελφου τού Γεράσιμου που ήταν δάσκαλος χρόνια στό λιμάνι. Σάν κατέβαινε ο μικρός άπο τό σπίτι πάνω στό μαγαζί, άνεβαινε σ' ἕνα τραπέζι καί καθόταν καί δέν ήθελε τίποτε δλα γιά φύλεμα παρά μιά ντομάτα πού τήν έτρωγε δλάκληρη κρατόντας την μέ το χέρι, κοκκινίζοντας μούτρα καί ρούχα.

“Οταν δέ δάσκαλος μια μέρα έφευγε μέτραθεσι για τόν Πειραιᾶ μαζί με τήν φαμίλια του καὶ τόν Γάννην, ὁ Πάκης ἀπ' τὴν λύπη του ἔκαμε μέρες νά μιλήσει σὲ ἀνθρώπο. Τόσο πολὺ τοῦ στοίχισε τὸ φευγό τοῦ μικροῦ ἀνηψιοῦ του. Μά σιγά-σιγά συνήθισε.

Γιά νάμπης στό μαγαζί κατέβαινες τά
τρία σκαλοπάτια τῆς μπροστινῆς ταύμεντέ-
νιας αὐλής κι ἀνοιγες τη Τζαμόπορτα πού-
ταν πάντα θωλή ἀπ' τοὺς καπνούς και τά
χνώτα. Ξέχωρα ἀπ' τά πιοτά και τούς μεζέ-
δες τα Σάββατα και τις γιορτές ό Πάκης έ-
σφαζε κανένα σφαχτό και πουλούσε. Που-

πολύσημος ήταν ο Λύγιος και πολυόντων. Πολύσημος ήταν ο Λύγιος και πολυόντων. Πολύσημος ήταν ο Λύγιος και πολυόντων. Πολύσημος ήταν ο Λύγιος και πολυόντων.

καὶ πότε μέ παρέα γέρους ψαράδες κι ἀπόμαχους μαρινέρους. Δέν κουβαλούσα μέσα στήν ψυχή μου μούχλα ή κατήφεια, μά-
νοιωθα τόσο δμορφα δταν ἀκουγα τίς Ιστο-
ρίες πού σάν ή ὥρα είχε παρέσει κι η ζάλη
θόλωντε τό μυαλό τά γέρικα χειλή δριχίζαν-
να διηγούνται. Κείνο τό φτωχικό μαγαζί ή-
ταν σάν ένα μεγάλο ζωντανό βιβλίο μέ ιστο-
ρίες. Και ώρ' απ' τή γνώνα στό βάθος ἀκουγα
και ρουφούσα σάν διψασμένος. Ετοι κι ἀ-
πόψε πού ή παγωνιά τοῦ γραιγού έκανε
τούς ἀνθρώπους νά κλεισούνται στά σπίτια ή
στά καπηλειά, φορόντας τό χοντρό μου ἐ-
πενδύτη σκάλωσα σιγά - σιγά τό σκοτεινό
δρόμο, διάβηκα δίπλα σ' απ' τό λιοτρίβι, κατέ-
βηκα τά σκαλοπάτια, μπήκα απ' τή θολή
πάντα τζαμόπορτα κι ἐπισασ τή γνώνια. 'Ο
Πάκης μούφερε κρασί απ' τό βαρέλι κι η νύ-
χτα, ή δύρια νύχτα τοῦ Γενάρη μέ τύλιξε. Τά
κλαριά απ' τή μεγάλη μουριά τής πίων αὐ-
λῆς καθεβάνων σχεδόν κι κηγκιζαν τό πίσω
παραβύρι καθών λίγιζαν στού ἀγέρα τό πέ-
ρασμα. Διύτρεις παρέες πίνων τό κρασί¹
τους και κουβέντιαζαν χαμηλόφωνα. Τούς
γνωρίζα δλους και κείνοι ἐμένα. Δίπλα στήν
Κολώνα καθόταν ο Ταμίας, γέρο ψαράς ξα-
κουστός στό Νησί κι ἀντίκρι στή Λευκάδα
και τή μεγάλη στεριά σάν τό πιό μεγάλο πο-
τήρι τοῦ τόπου.

Μπορούσε ν' ἀδιάσθητον εἶναι βαρέλι κρασί στήν καθηματική του. Γέλαγε πάντα, τραγούδουσε, πείραζε μ' ἀστειά πειράγματα τούς δάλλους οι ήδερε ἀπ' ἔξω σάν σε ποίημα τά τρακόσια ἔξηπτανέ της χωριά τῆς Κεφαλονιάς, τόσα δσα κι οι μέρες τοῦ χρόνου. Θυμόταν ἀκόμη σάν ποίημα, μά μόνο σάν ήταν πιωμένος, δλους τοὺς κανόνες τῆς Γραμματικῆς πού δδάσκαλός του ο Πάπα Μηνᾶς τούμαθε μικρός σάν ήταν. Κι ἀν κανένας ἀπ' τοὺς νέους ήθελε νά το πειράξῃ έλεγε τοῦ Πάκη νά τό κεράση ένα λοικούμι. Μά κάτι τέτοιο ἐπρεπε νά τό κάνη μόνο σάν ήταν κοντά στήν πόρτα γιά νά προλάβῃ νά σαλτάρη στό δρόμο πρίν ο γέρο ψαράς ὄγριεψει καί τά φέρη δλα ἀνάποδα στό μαγαζί μέσα.

Τόν ήξερα καλά γιατί σάν ήμουν μικρός κι ήμουν πλήρωμα στό γρί-γρι τού μπάρμπα Χρίστου τ' Αύγερνου ήταν κι αύτός έκει στό πισινό κακί με καπετάνιο τό μπάρμπα Δημήτρη τό Φασούλη τό μεγάλο ψαρά τού Νησιού, πού κι αύτός άποψε καθόταν μαζί του στό τραπέζι δίπλα στήν κολώνα. Σέ μια άλλη άπ' τίς φάθινες καρέκλες κάθονταν ό Καράχος ό πιο μεγάλος χταποδιέρης τής περιοχής, πούχε πάντα κοντά του και στή βάρκα κάι στή στεριά μια κολοκύθα. 'Η κολοκύθα βέβαια δέν είχε μέσα νερό. 'Ηταν γιομά-

τη ή μισαδειανή μέ κρασάκι. Στό καπηλειό την ἐσερνε μαζί του νά την γιομίση και νά την πάρη κοντά του τήν ἀλλή μέρα στή βάρα και ἀπόψε τήν είχε κρεμασμένη ὅν ένα μεγάλο καρφί πούχε ἡ κολώνα. Ἀμφιβάλω διν τὸν εἶδε ποτέ κανένας χωρίς τὴν κολοκύθα στὸ χέρι ἢ δίπλα του, κι δταν κάποτε ὁ Ψάντζς ὁ ζωγράφος ἄπ' τὸ πάνω χωριό στὸ Σπαρτοχώρι τὸν ζωγράφισε στὸ καπηλειό τοῦ Μικροῦ στὸ Λιμάνι ἔτσι τὸν ἐφτιαξε μέ τὴν κολοκύθα δίπλα του.

Ο τέταρτος τῆς παρέας ἦταν ο Πάνος ο Γιάνναρος λίγο πιό μικρός ἀπ' τούς ἄλλους, μά ίδια δυνατός στή φωρική καί τό κρασί. Είχε μιά παιδική ψυχή γιομάτη μόνο καλούσση νη κι ἄγαπό. Χόρευε, ξεφάντυσε, ἐπίνε και βόθησε τούς φτωχούς. Σάν κινοῦσε ἀπ' τό λιμάνι γιά τό Κατωμέρι τό βραδάκι πού γύριζε μέ τό τρατάρικό του κι ἄραξε, κρατόντας τό καλάθι του γιομάτη φάρια, ώσπου νά φτάσει στό σπίτι τόχε μοιράσει. Καί θάμεναν νηστικοί σίγουρα τό βράδιο ἀν τά παδιά του πούταν πλήρωμα καί πού τόν έχαραν, δέν κουβαλούσαν καί δεύτερο καλάθι.

Ο ἄγέρας δύναμινε. Ο Πάκης ἐρίχνει ἔξι λα στή σόμπα, κάποιος ἀπλωσε δυό τρεῖς ἀποκλαμούς χταπόδι στό μαντέμι πού ή τοίκια του μάς γαργαλίσει τα ρουσθούνια και ἡ πόρτα δνοίει και πάλι γιά νά μποῦν χτυπώντας με τό ραβδί του μπροστά ό μπάρμπα Ἀντώνης ὁ Γλιγής, παλιός μυλωνάς, τυφλός και γερό ποτήρι. Είχε κάνει παλιά στήν Ἀμερική χρόνια κι ἤξερε και τά ἐγγλέζικα. Μέσα στό αἰώνιο σκοτάδι πού ζούσε το κρασάκι και ἡ ταβέρνα του Πάκη ήταν οι πιό καλοί του σύντροφοι. Σάν σουρούπωνε ἐπαιρεν τό δρόμο ἀκρη - ἀκρη με τό ραβδί του κι ἔρχοταν. Δέκα χροιαζόταν βοήθεια, ἤξερε τά δρομάκια ἀπ' ἔξω, μετρόντας τα κινήματα και φωνούλεβοντας τα ντουτζάρια καί τίς λιθιές. Σάν πέρασε τήν πόρτα και καλπάσπερισε πήγε κι ἐκάπεις κοντά στήν κολώνα που τόν φωνάξαν οι ἀλλοι τής παρέας. Σάν ξανάνοιξε η πόρτα, μά παρέα νέοι μπήκαν, στάθηκαν δρθιοι κοντά στό μπουφέ νά πιούν δυό τρία ούζα και νά ξαναφύγουν. «Ηταν ὁ Νίκος ὁ Χαραμῆς ἀπ' τό λιμάνι ὁ ἔνας. Στό χέρι κρατούσε μιά κιθάρα. Οι δλοι δυό ό Βεσσαρίος τού Σκοτόνη ό Αύστραλέζος κι ό Στάθης ὁ Μπαλής ήταν κι αύτοι ἀπ' τό Λιμάνι, και μαζί τους ό Παναγιώτης ὁ Καράμπαλης ντόπιος πούχε παραγαδιάρικο κι ό Στρατής ό γιοις τού μακαρίτη τού Καπετάν Δημητρη που μπαίνοντας πήρε όλα τά τραπέζια γύρα και χαιρέπτησε δύσους ήταν στό μαγαζί. Κείνη τή μέρα είχε ἔρθει ἀπ' τά Ταξίδια του. Χαιρέπτησε και μένει μά δεν τόν καλογυρώνια, κι δπάνταν στά γρήγορα δυό ούζα κι ἐφυγαν καληνυχτίζοντάς μας, ρώτησα τόν Μπάρμπα Ἀντώνη τό Γλιγήλ γά μου πή ποιός ήταν. Θά μου πή τό γέρυ το φύλο βρήκες νά ρωτήσης; Ναι γιατί αυτός δχι μόνο γνωρίζεις δλους ἀλλά ἤξερε κι δλες τίς ιστορίες κι είχε μιά τέχνη να τίς λέπε πολύ μεγάλη. Είχε ἀκόμη μεγάλη διάθεσι κι υπορούσε νά δηγυπτάις δλο τή νύχτα ἀν δέν



LLOYD'S SUB-AGENCY

For your Agency in BRAZIL

(VITORIA, TUBARAO, UBU and PORTOCEL)

POSEIDON MARITIMA LTDA

Shipping, Stevedoring Agents and Brokers

DIRECTOR: CONSTANTIN VAZEOS

Address: R. Vitalino dos Santos Valadares, 469 — Praia do Canto

Cx. Postal 660

Vitoria : Espírito Santo : Brazil

Telefone: (027) 227.5499 (4 lines) - A.O.H. 227.4596

Telex: (0272) 313 — Telegrams POSEIDON — VITORIA-ES

γκρίνιαζε ό πάκης πούθελε νά κλείση και νά πάνη γιά ώπνο.

Κι ήθελα τόσο ν' άκουσων τήν ιστορία τοῦ Καπετάν Δημήτρη, πού μπορεῖ νά τήν ήξερα δύπις ήξερα καὶ κείνον μά τό νά τήν ξανακούσω απ' τό γέρο τυφλό Μυλωνᾶ ήταν σάν νά γιώμιζε ή κρύα Γεναριάτικη βραδυά. Τό ίδιο θέλανε κι οι άλλοι στο καπηλείο. Κι όλοι συνάπταν γιατί έφεραν πώς τό σπίτο πούριξαν αιγάσιγά θ' άναβε τή φωτιά στην ψυχή καὶ στή διάθεσι τοῦ μπάρμπιν 'Αντώνη τοῦ Γλιγλή.

«....Ναὶ Καπετάνιο μου δὲ Στρατῆς δὲ γυιός τοῦ Καπετάν Δημήτρη τοῦ σχορεμένου εἰναι. 'Ενα δυτικό παϊδί ἐνός δυτικού πατέρα. 'Ο πατέρας του ἐδῶ σέ τοῦτο τό χωρίο, σέ τοῦτα τά χωμάτα είχε γεννηθεῖ καὶ μεγάλωσε. Τό σπίτι τους είναι σάν πάς γιά την Παναγία λίγο πιό πέρα ἀπ' τοῦ Κατσούρη τό μαγαζί. 'Ηταν τό πρώτο παιδί ἐνός ψωρά ἀπ' τούς πιο καλούς, κι είχε μιά μεγάλη γαίτα γιά τρατοκαΐκο. 'Ο Δημήτρης ἀπό παιδάκι δέν έλειπε ἀπ' τή βάρκα. 'Ηθελε δῆμως νά ταξιδέψῃ καὶ νά γίνη καπετάνιος. Γιαυτό μπήκε στή Ναυτική σχολή, τήν τέλειωσε ἀπ' τούς πρώτους κι έφυγε γιά τούς Όκεανούς καὶ τά μεγάλα ταξίδια. Μά σάν ξεμπαρκάριζε οὐτε μιά ώρα δέν έμενε στό μεγάλο Λιμάνι. 'Έρχόταν στό Νησί κοντά μας. Γύριζε μέτα ψαράδικα μέ τά γρί - γρί καὶ τά πυροφάνια. 'Ηταν δάσος στό καμάκι καὶ στό καλάρισμα τής τράτας. 'Εγώ τότε είχα καὶ τά μάτια μου καὶ τόν ἀνεμόμυλό μου κάτω στ' ἀκόνια πιό πάνω ἀπ' τό μεγάλο φάρο. Μέ κουτσομπλέουν καὶ τότε καὶ τώρα ἀκόμα πώς δέν κάνω τίποτε ἀλλο παρά νά διηγούμαται ιστορίες. 'Ε, αύτές τίς ιστορίες έρχόταν δὲ Δημήτρης τά καλοκαίρια καὶ μ' εύρισκε καὶ καθόμαστε ἑκεῖ κάτ' ἀπ' τά πανιά τοῦ Μύλου καὶ τοῦ διηγόμουν. Πέρα μακριά φαινόταν ἡ Λευκάδα κι ἡ ἀντικρυνή στεριά, τά πλεούμενα πού περνούσαν, οι βάρκες πού δένευαν ἀνοιχτά στής έρες. Καὶ μείς στ' ἀπόσακι τοῦ Μύλου καθόμαστε καὶ λέγαμε τίς ιστορίες μας.

Τό μαϊστράλι φούσκωνε τά πανιά κι οι ἀν-

τένες τρίζαν κι ἀφηναν τριγύρω ν' ἀκούγεται μιά γλυκειά μουσική. 'Ἄχ, αύτή ἡ μουσική τοῦ μύλου πόσο μούλεψε σάν έχασα τό φῶς μου κι ἔμεινα ἐρείπιο ἐδῶ σέ τοῦτα τά δρομάκια καὶ τά καπηλεία! Κι διν ήταν Χειμώνας πού σφύριζε ὁ βοριάς πάνω στά ξάρτια καὶ στά πανιά καὶ στή στρογγυλή σκεπή καθόμαστε στή φωτιά μέσα κι ἀκούγαμε τά στοιχεῖα νά δέρουν τίς ἀντένες τοῦ μύλου καὶ τά δέντρα τριγύρα.

Σάν έγινε καπετάνιος πέρναγε μιά μέρα ἀπ' τό Λιμάνι κι ἔμεινε γιά λίγο μέτο Καράβι του, ἵνα δομορφο καράβι πούκανε τή γραμμή Τριέστη - Μέση Ανατολή - Τζένεραλ κάρυκο. 'Ηταν πολὺ μικρός ἀκόμα γιά καπετάνιος, μά πήρε τά διπλώματα μέτο ξιωσύνη καὶ στής φλέβες του είχε θαλασσινό αἷμα καὶ πολὺ ναυτούσιν πάνω του. Σ'ένα του ταξίδι μιά μέρα, ἀνάμεσα ἀπ' τό μεγάλο ἀκρωτήρι τής Νειράς καὶ τό Φιασκάρδο ἀντίκρι τής Κεφαλονιάς ἔρριξε ἐστι γιά στειο ἐνα μπουκάλι μ' ἔνα χαρτί στή θάλασσα. Στό χαρτί είχε τόνομά του καὶ τήν ἀντρέσσα του στό Πρακτορείο τής Τριέστης. Κι υστέρα ἀπό λίγο σάν ξαναγύρισε 'Ιταλία πήρε ἑνα γράμμα ἀπό κάποια κοπέλα ἀπ' τή Σάμη τής Κεφαλονιάς. 'Ηταν μιά μαθήτρια τοῦ Γυμνασίου. Είχε βρή τό μπουκάλι στήν ἀμουδιά κι ἔκατσας καὶ τούργαψε. Τής έγραψε κι ὁ καπετάνιος καὶ σιγά-σιγά μιά φίλια πού γεννήθηκε ἀνάμεσα τους ἔγινε ἔνας δυνατός έρωτας σάν ξεμπαρκάρισε καὶ πήγε καὶ τή γνώρισε. Δέν ἀργησαν νά παντρευτούν καὶ μιά μέρα η Λεινώ γυναίκα πιά ἐρχόταν νά μείνη στό Κατωμέρι. 'Ηταν μιά πανέμορφη κοπέλα πού ἀπό μακριά σκόρπιζε τή ζεστασιά καὶ τήν καλοσύνη κι δλοι στή Νησί τήν ἀγαπούσαμε σάν ἔνα στενά δικό μας ἀνθρώπο.

"Υστέρα δὲ Καπετάνιος ταξίδεψε μέτα μεγάλα φορτηγά καὶ στά ταξίδια του τόν ἀκολουθούσε κι ἡ γυναίκα του. 'Οσπου μιά μέρα γέννησε ἔνα δομορφό ἀγόρακι αὐτόν τόν λεβέντη πού πρίν ἀπό λίγο γνώρισες. Κι ἀπό τότε ἡ καπετάνια ἔμεινε στό Νησί γιά νά μεγαλώσῃ τό παιδί της. 'Ο καιρός πέρναγε,

ό Καπετάνιος πηγαινορχόταν, ἔγω δούλευα τό μύλο ἀσταμάτητα χειμώνα, καλοκαίρι καὶ τό παιδί μεγάλωνε.

Μιά μέρα Ξημέρωσε μαύρη γιά μένα. 'Ηταν ἡ μέρα ἐκείνη πούχασα τό φῶς μου. Κάποια ἀλλή βραδυά, κάποιον ἀλλο ίσως χειμώνα θά σου πώ τήν ιστορία ἐκείνη καπετάνιε. Κι ἔμεινα ἐδῶ στό Κατωμέρι σακάτης κι ἀχρηστός. Σάν έρχόταν στό Νησί δὲ Δημήτρης θαρχόταν νά μέ βρη ἀπ' τήν πρώτη μέρα. 'Ἐδῶ καθόμαστε σέ τοῦτο τό καπηλείο καὶ τόν έβαζα νά μού ιστορή τίς περιπλανήσεις του καὶ τά ταξίδια του στόν κόσμο.

"Υστέρα ήρθαν κακές μέρες κι ἐποχές. 'Ενα χειμωνιάτικο ἀπομεσήμερο εἰδοποίησαν τήν Καπετάνια πώς δὲ πατέρας της στό νησί ήταν στά στερνά του κι ἐπρεπε νά δράμη γιά νά τόν προλάβῃ. 'Ο Δημήτρης ταξίδευε καὶ που μακριά πρός τόν Ειρηνικό. Καίκι πού νά κάνῃ τή γραμμή γιά τήν Κεφαλονιά δέν υπήρχε, μά ίσα καὶ πρόλαβε μιά μικρή πάσαρα πού τράβαγε γιά τό Φιασκάρδο. Είχε φέρει στό Λιμάνι κυπαρίσια κορμούς καὶ ξεφόρτωσε καὶ θά ξαναγύριζε νά πάρη ἀλλο φορτίο. Δυσ ἀνθρώποι πλήρωμα δλοι κι δλοι καὶ ξεκίνησαν κοντά νά κάτση ὁ ήλιος, μαζί κι ἡ καπετάνια.

Δέν έφτασαν δῆμως ποτέ οὔτε κι αὐτοί οὗτε κι ἡ κυρά, στ' ἀντικρυνό νησί. Τούς πέτυχε ἔνας ξαφνικός ἀγέρας κοντά στής φύρες στό Θιάκι καὶ τούς ἐπνίξε. Βρήκαν μόνο τόν ἔναν ἀπό τούς δυο, τόν πιό μικρό, υστέρα ἀπό πεντέξη μέρες πνιγμένο, ἀνοιχτά στό 'Αρκούδι τό μικρό Νησάκι ἀντίκρι τοῦ Μεγανησίου. Κλάμα καὶ θρήνος στό Νησί. 'Ο Καπετάνιος σάν τόμαθε υστέρα ἀπό ένα μῆνα γύρισε ἀμέσως. Στήν ἀρχή είπαμε πώς θά τρελαθῇ η θά χανόταν κι αὐτός, τόσο πολύ τού στοίχισε. Μά τό παιδί του πού κόντευε νά ξεσκολίση τούδινε δύναμι καὶ κουράγιο νά συνεχίσῃ νά ζῃ. 'Ένα χρόνο ἐκάτεστες ἐδῶ στό Νησί, υστέρη μπαρκάρισε μ' ἔνα μεγάλο πετρελαιοφόρο. Κι αύτό ήταν τό στερνό του μπάρκο. Γυρνούσαν ἀπ' τόν Περαικό φορτωμένοι βενζίνα καὶ κάποια ἀνοιχτά ἀπ' τή Μαδέρα ξέσπασε μιά τρομερή πυρ-

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

TELEX: 21 3014 UTRD GR
21 3015 UTRD GR



ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΙΑΣΟΝΟΣ 6

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

καιά ένα βράδυ στό καράβι. 'Ο Καπετάν Δημήτρης ψύχραιμος και ναυτικός καλός διάδειξε εγκατάλειψι τού σκάφους. Κατέφεραν νά μπούν δλοι στίς δυσ βάρκες, μά κοντά νά μολύσουν μπαρούμα σάν μετρήθηκαν είδαν πώς έλειπε ένας νεαρός ναύτης, ο Μιχαλάκης τού Καφαγτάρη απ' τό Λιμάνι μας. Τόν είχε πάρει μαζί του σάν μπαρκάρης στό Δημήτρης. Και τότε ο Καπετάνιος σκάλωσε από ένα σκοινί σάν άγριδας και άνεβηκε και πάλι στό καράβι πού καιγόταν. Οι δλοι τσα πού κατάλαβαν τί έγινε. Δέν άργησε νά φέρη τό ναύτη στην άγκαλιά του χτυπημένον και μαζί μέτο λοστρόμα πού άνεβηκε πάνω τόν κατέβασαν στά γρήγορα μ' ένα σκοινί στή βάρκα. Στή βάρκα δώμας άργησε νά κατέβη στό καπετάνιος γιατί τ' άρια της φωτιάς και οι βενζίνες τόν χτύπησαν στά μάτια και δέν μπορούσαν νά δή. Γλύτωσαν δλοι, φεύγοντας μακριά και ο Μιχαλάκης συνήρθε. Μά ο καπετάν Δημήτρης δέν συνήρθε ποτέ του κι έχασε γιά πάντα τό φώτο του. 'Ο Διονύσης ο Παγουλάτος στό εφοπλιστής τού καραβιού τόν γύρισε στό ίδιος σ' δλον τόν κόσμο σ' δλους τούς γιατρούς και τά νοσοκομεία, μά τού κάκο.

'Εδω στό τέλος ήρθε κι έμεινε στό καλός έκείνος δινθρωπος στό μεγαλόκαρδος καπετάνιος. Τού δώκαν μετάλλια και βραβεία από τό 'Υπουργείο, μά τί τά θές... τά μάτια του κανείς δέν μπορούσε νά τού δώση. 'Ακόμη κι ο 'Υπουργός πού πέρασε μιά μέρα από δώμε μιά θαλαμηγό και είχε άραξει στόν 'Αθερινό άνεβηκε νά τόν γνωρίστη.

Τό παϊδί είχε ξεσκολίσει και μέ κανένα τρόπο δέν θέλησε νά πάνη στή χώρα κάτω στό Γυμνάσιο κι δς ήταν πρώτος μαθητής στό σχολείο. 'Έμεινε μαζί μέ τόν τυφλό του πατέρα. Κανένας δέν μπρέσε νά τ' άλεξη μυαλό.

— "Οσο θά ζή στό καπετάνιος, μούπε μιά μέρα πού τό συμβούλευα νά τραβήξει τό δρόμο του, έγω θάμαι κοντά του. Κι έμεινε κοντά του. Τόν έπαιρνε απ' τό χέρι και τόν περπατούσα στό χωριό, στό Λιμάνι κάτω και κάπου - κάπου τόν έφερνε έδω στον Πάκη. 'Ο καπετάνιος δέν μιλούσε κι είχε μείνει στό μισός. Σήκωσε δώμας μέ ύπερφάνεια τό σταυρό του. Μιά άδελφη του άνυπαντρη, περαμένη στά χρόνια κράταγε τό σπιτικό τους.

Τό δειλινά παρέα μέ τό παϊδί πού τόν κρατούσε από τό χέρι και τόν κύταζε στά μάτια πού δέν είχε πιά, τραβούσαν σιγά-σιγά τό δρόμο πρός τόν 'Αθερινό και τ' Ακόνια. 'Ε-

φταναν στό μεγάλο φάρο και κεί στό ταιμεντένιο πεζούλι καθόταν στό Τυφλός Καπετάνιος.

'Ηταν χρόνια μετά τό μεγάλο σεισμό πού μισογκρεμίστηκε στό φάρος και στό φαροφύλακας είχε πνιγεί αώζοντας τό μικρό παιδί απ' τήν Όλλανδεζη θαλαμηγό. Δίπλα στό καινούργιος φάρος, μιά σπίθα, πάνω σέ κολώνα. 'Εκει στό πεζούλι καθόταν ώρα πολλή και άφουγκραζόταν τό πέλαγος, τό κύμα πού πακαγεί χαμηλά κάτω στά βράχια, άκουγε τόν γλάρους πού σκουύζαν καθώς βουτούσαν στά νερά, άκουγε τίς ψαρόβαρκες πού μπουκέρναν στό λιμανάκι ή τά καράβια πού περνούσαν άνοιχτά τραβόντας γιά τό βορά ή τό νότο. Και τό παιδί στό Στρατής κατέβαινε στά βράχια και κυνηγούσε άχινούς και καβούρια, μά κάθε τόσο τού φώναζε από μακριά νά δή τί κάνη. Κείνο δώμας τό δειλινό φαίνεται πώς τό παιδί ξεμάκρυνε πόλι πολύ κι άργησε. Κι σταν υστερά από ώρα ξαναγύρισε δέν τόν βρήκε νά κάθεται στό ταιμεντένιο πεζούλι δπώς πάντα. 'Έψαξε παντού στούς βράχους στούς σχοίνους, κάτω στήν αμουδιά πρός τού μπουλέλη και τού Χαραμῆς τ' απέπλι. Τού κάκον. Και τότε τρέχοντας και μισοπεθαμένο έφτασε στό χωριό νά ζητήση βοήθεια. Μεμιάς μιά βοή σκέπασε τό Κατωμέρι. Πόρτες άνοιγόκλειναν, τά καπηλειά άσειάσαν, γυναικες δντρες και παιδιά και γέροι έτρεξαν πρός τό φάρο. Κι ή καπάνα τών 'Αγίων Αποστόλων χτύπαγε θυμάμαι σάν τρελλή. Μόνο έγω παιδί μου στό φάρος Μυλωνάς έμεινα έδω. Και θυμάμαι ήταν τόση ή άγνια μου πού περπατούσα από τό σπίτι μου μέχρι τού Νιάγκα και ξαναγύριζα πίσω και πάλι απ' τήν άρχη. 'Οσπου νύχτωσε και σιγά-σιγά άρχισαν νά γυρνούν πίσω δπώς είχαν φύγει δώμας χωρίς νά βρούν τόν τυφλό καπετάνιο. Μόνο τό παιδί μαζί μέ πεντέη νέους έμειναν μέ μιά βάρκα και ψάχναν τή θάλασσα μέ τή λάμπα. 'Έμειναν ως τό πρωή και συνέχισαν μέρες νά ψάχνουν. Τού κάκου δώμας. 'Η θάλασσα τόν πήρε στά σπλάχνα της. Γλίστρησε κι έπεσε, τό θέλησε μόνος του, πήγε νά βρή τη γυναίκα π' άγαπούσε στό κύμα πού τήν είχε πάρη γιά πάντα; Ποιός έρει; Κανένας. 'Όλοι τόν κλάψαμε, άκομη και γώ πού δέν έχω μάτια. Μά τί οημασία έχει, έχω καρδιά παιδί μου και τόν έκλαψα μ' αύτην.

Τό φρανό πέρασε καιρό νά συνέρθη. Κι υστερά έδαρερός του στό Νιάκος ο Χαραμῆς, αύτός πού κράταγε τήν κιθάρα σάν μπήκαν, τόν πήρε μαζί του στό καράβι πού πήγαινε

τρίτος καπετάνιος. Είπε και στάματησε δέροντας. Ψαχούλεψε κι έπιασε τό ποτήρι του φέρνοντάς το δώμας στά χείλη τό χέρι του τρεμόπαιξε και τό κρασί μισοχύθηκε απ' έξω. Ποτέ δέν τρέμαν τά χέρια τού γέρο Μυλωνά μ' απόψε φαίνεται πώς οι θύμησες τόν συγκίνησαν πολύ. 'Ολοι στό καπηλιό μέσα σώπαιναν κι άκουγόταν μονάχο διγριος άγερας πού σφύριζε λυσσασμένα πάνω στά κλειστά παραθύροφυλλα και στά κλαριά τής μουριάς στήν πίσω αύλη. 'Άπο μακριά σάν άπόχρος έρχοταν ένα τραγούδι πού κάποια κιθάρα τό συνδέει. Θάταν απ' τού Νιάγκα άπεναντι ή τού 'Αντωνη πιό δίπλα και θάταν ή παρέ τού Νικόλα και τού Στρατή πού ή ζωή αύτή πού κάνει τούς άνθρωπους νά τραβούν μπροστά τούς τύλιγε μέ τό φώτο και τίς χαρές της. Και ή Νύχτα είχε προχωρήσει.

'Ο Καράχος σηκώθηκε πρώτος, στράγκιξε τό ποτήρι του μέχρι πάτο, πήρε τή γιομάτη κολοκύθα του απ' τήν κολώνα δίπλα καληνύχτησε κι έφυγε. Τόν άκολουθησαν ο Φασουλής, ο Γιάνναρος κι ο μπάρμπα Πάνος ο Ταρίας. Φύγαν σιγά-σιγά κι οι δλοι και στερνός έγω μέ τόν μπάρμπα 'Αντωνη τό Γλιγλή, πού τόν ξεπροβόδισα ώς τή λιθιά τού Νιάγκα.

'Ο Πάκης έκλεισε τή θολή τζαμόπορτα κι άνεβηκε στό σπίτι πάνω από τή μέσα σκάλα. Μιά ξαστερά σκέπαζε τό χωριό και τούς γύρω λόφους. Περπατούσα και τά βήματά μου άκουγόταν νά μ' άκουλουθούν στά σοκάκια. Σάν βγήκα στήν άκρη τού χωριού τραβόντας γιά τό Λιμάνι κοντά στό καμπαναρί φάνηκε κατά τό Λεβάντε ή σπίθα τού φάρου πού άναβε άκοιμητη δόδηγόντας τά πλεούμενα και τούς ταξιδιάρδες. Σήκωσα τό χέρι μέσ' τή νύχτα σάν σέ χαιρετισμό πρός τά κεί, σάν σέ άντιο. Κι ήταν ο χαιρετισμός αύτός στόν Καπετάν Δημήτρη τό φίλο μου τόν τυφλό Καπετάνιο πούφυγε.

'Άπο μακριά άκουγόταν ένας σκύλος ν' άλυχτά πέρ' απ' τού Στράτου τού Καραμποκή τήν αύλη και τό τραγούδι μέ τήν κιθάρα απ' τού Νιάγκα τό μαγαζί.

Προτού πάρω τό σκοτεινό δρόμο τού Λιμανιού γύρισα και κύταξα πίσω μου αύτό τό χωριό πού τ' άγαπούσα τόσο, πού πάντα ένοιωθα χαρά νάρχομαι στά δρομάκια και τά καπηλειά του, νά συναντώ τούς καλόκαρδους άνθρωπους του και ν' άκουω τίς ιστορίες τους δπώς κι άπόψε τούτη τή ΧΕΙΜΩΝΙΑΤΙΚΗ ΝΥΧΤΑ ΣΤΟ ΚΑΤΩΜΕΡΙ.

ΝΙΚΟΣ ΠΑΛΜΟΣ

complete shipping services by:

Your Man in MANILA (Philippines)


el Greco
SHIPPING ENTERPRISES

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

PETER N. TOUNDJIS

70 BOHOL AVE., QUEZON CITY 3008,
METRO MANILA, PHILIPPINES
Telephones: 970514 / 24 (4 HOURS) 990991, AOH: 990564
Telexes: ITT 7422018 GRECO PM, RCA 7227321 EGE PH,
EASTERN (WUI) 63329 GRECO PN, 63329 ELLIN PN
Cables: ELGRECO, MANILA

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- Ιδρύθη ύπό τῶν 'Ελληνικῶν 'Αλληλασφαλιστικῶν 'Οργανισμῶν:
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON» καί
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD.»
εἰς τούς όποίους εἶναι ήσφαλισμένον κατά κινδύνων πολέμου ἐν
καιρῷ εἰρήνης, τό μεγαλύτερον μέρος τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εμπορικοῦ
στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἄνω τῶν 11.500.000.000.- Δολλαρίων (Ἐνδε-
κα δισεκατομμύρια πεντακόσια ἑκατομμύρια Δολλάρια).
- Άνήκει καὶ διοικεῖται ἀπό "Ελληνας ἐφοπλιστάς".
- Έκπροσωπεῖ τὸ 'Ελληνικόν Δημόσιον διά τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν
τῶν ύπό 'Ελληνικήν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατά κινδύνων πο-
λέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεῖ τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν τῶν 'Ελληνικῶν ἐμπορικῶν
πλοίων κατά κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- Θά διαχειρίζεται τά ἀσφάλιστρα καὶ τάς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώ-
σει μείζονος πολέμου.
 - Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν 'Ελλήνων 'Ε-
φοπλιστῶν μὲ τόν ἀνωτέρω 'Οργανισμόν διά τήν ἔξασφάλισιν
τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων των ἐν καιρῷ μείζο-
νος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ ΑΡΙΘΜ. 14 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 · 451.9264 · 452.8092
TELEX: 21-3847 · ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ (Τριμελούς)

Άριθμός 1002/1980

Πρόεδρος: Χριστ. Βογιατζόγλου

Εισηγητής: N. Πιάς

Δικηγόρος: B. Πιοτρόπουλος

Φορολογία πλοίων νηολογημένων ώς κεφαλαίων έξωτερικού πρίν από την ίσχυ του v. 27/1975 — Μή εφαρμογή του νόμου στά έν λόγω πλοία.

Η «εισφορά» του v. 27/1975 έχει το χαρακτήρα διμεσού φόρου, καθόσον έπιβάλλεται στόν πλοιοκτήτη μονομερώς και άναγκαστικώς από την Πολιτεία γιά νά iκανοποιησει γενικές άναγκες της και συνεπώς δέν αποτελεί τήν άντιπαροχή είδικης ύπηρεσίας στό πλοίο. Η έπιβολη δύμως του φόρου αυτού είναι άνεπίτρεπτη κατά τίς έγκριτικές πράξεις νηολογήσεως πλοίων πρίν από την έναρξη της ίσχυος του v. 27/1975.

I. Έπειδή διά της ύπο κρίσιν αιτήσεως της, ή ἐν Παναμᾶ, έδρεύουσα αλλοδαπή έταιρια ύπο την έπωνυμίαν «M» στρέφεται, διά τους ἐν αὐτή λόγους, κατά της ύπ' άριθ. 2618/1/18-1977 έγγραφου άρνητικής άνακονώσεως (έγγραφου άρνητικής άπαντήσεως) τοῦ Οίκονομικού 'Εφόρου Φορολογίας Πλοίων Πειραιώς, διά της όποιας άπερριφθη διατυπωθεῖσα εἰς τήν ύποβληθεῖσαν, ύπ' αὐτής, διά την χρονικήν περιόδου από 1/1/1975 έως 31/12/1975, ύπ' άριθμόν 1645/27-5-1975 δήλωσιν φορολογίας πλοίων πρώτης κατηγορίας νηολογηθέντων ύπο έλληνικήν σημαίαν μέχρι έναρξεως ίσχυος του N. 27/75, ρητή έπιφύλαξις, κατά τάς διατάξεις του ἀρθρου 5 του N.D. 3629/56, περὶ μή υπαγωγῆς τοῦ ύπο τήν πλοιοκτησίαν της ύπο τήν διομασίαν «A» (ΝΠ 5171) εἰς τήν εισφοράν του N. 27/1975 λόγω υπαγωγῆς του εἰς τάς διατάξεις του N. 2687/1953 καθ' δλον τό χρονικόν διάστημα καθ' δ τό πλοίον τούτο φέρει τήν έλληνικήν σημαίαν η ἐν πάσῃ περιπτώσει διά τό χρονικόν διάστημα από 1/1/1975 έως τής ήμερομηνίας θέσεως ἐν ίσχυ του N. 27/1975 (22-4-1975), αιτουμένη, κατ' ἄρχην, τήν άποδοχήν, ύπο τοῦ Δικαστηρίου τούτου, τής κατά τ' άνωτέρω διατυπωθείσης έπιφυλάξεως της, άρμοδιώς εισάγεται πρός συζήτησιν ένώπιον του Δικαστηρίου τούτου (ἀρθρ. 5 παρ. 1 έδαφιον τρίτον του N. 3629/56) η ώς ἀνω αιτησίς, νομοτύπως δέ και έμπροθέσμως άσκηθεισα, τύποις δεκτή καθίσταται και ἐρευνητέα κατ' ούσιαν άποβαίνει, ώς πρός τό αίτημα της τούτου.

II. Έπειδή, εἰς τό ἀρθρον 107 τοῦ ίσχυοντος Συντάγματος (1975) δρίζεται εἰς τήν παράγραφον 1 διτ: «Η πρό της 21 Απριλίου 1967 ηγημένης τυπικής ίσχυος νομοθεσία προστασίας κεφαλαίων έξωτερικού,

διά νόμου, ἐφ' ἀπαξ ἐκδοθησομένου και ἐντός τριμήνου προθεσμίας ἀπό τής θέσεως ἐν ίσχυ τοῦ Συντάγματος, προβῇ εἰς τόν καθορισμόν των δρων και τής διαδικασίας ἀναθεωρήσεως η και λύσεως ἀκόμη τῶν δυνάμει τοῦ ΝΔ 2687/1953 ἐκδοθεισῶν ύφ' οίνοδηπότε τύπον έγκριτικῶν πράξεων η συναφθεισῶν συμβάσεων σχετικῶν πρός τήν ἐπένδυσιν κεφαλαίων έξωτερικού, ἐφ' δοσον αύται έξεδόθησαν η συνήφθησαν κατά τό χρονικόν διάστημα καθ' δ διήρκησε τό δικτατορικόν καθεστώς τής 21ης Απριλίου 1967 (ήτοι, ἀπό τής 21-4-1967 ήμερο μηνίας έπιβολης του, έως 23-7-1974, ήμερο μηνίας πτώσεως τούτου) διά ρητῆς, διμού Συνταγματικής διατάξεως και κατ' έξαρεσιν τής άνωτέρω παρασχεθείσης εἰς τόν κοινόν νομοθέτην δυνατότητος, ἀπογορεύεται διπος θίξη τάς δυνάμεις τοῦ Ν.Δ. 2687/1953 ἐκδοθεισας έγκριτικάς πράξεις η συναφθείσας συμβάσεις τάς άφορώσας πλοία νηολογηθέντα ύπο τήν έθνικήν σημαίαν και λογιζόμενα ώς κεφαλαιαία έξωτερικού ἀκόμη και ἀν αι ρηθείσαι έγκριτικαί πράξεις η συμβάσεις έξεδόθησαν η συνήφθησαν κατά τήν χρονικήν διάρκειαν τοῦ δικτατορικού καθεστώτος.

III. Έπειδή, εἰς τό ἀρθρον 13 τοῦ (έκδοθέντος κατ' έφαρμογήν τοῦ ἀρθρου 112 τοῦ Συντάγματος τοῦ 1952 και διατηρηθέντος ύπο τήν προσδοθεισαν αυτῷ ηγημένην τυπικήν ίσχυον δυνάμει τοῦ ἐν τή ήγουμένην σκέψει παρατιθεμένου ἀρθρου 107 τοῦ ίσχυοντος Συντάγματος τοῦ 1975) Ν.Δ. 2687/1953, δρίζεται, διτ: «1. Κεφάλαια έξωτερικού ἐν τή ένονα τῶν ἀρθρων 1 και 2 τοῦ παραγράφου 3 τοῦ ἀρθρου 5 τοῦ ΝΔ 4256/1962 — έξακολουθεί νά κέκτηται τήν ηγημένην τυπικήν της ίσχυν, έφαρμοζόμενη και ἐπί τῶν έφεξης (μετά τήν θέσιν ἐν ίσχυ τοῦ Συντάγματος τοῦ 1975) εισαγομένων κεφαλαίων, τήν ιδίαν δέ ηγημένην τυπικήν ίσχυν κέκτηται και αι διατάξεις τῶν κεφαλαίων Α' έως Δ' τοῦ τμήματος Α' τοῦ Νμου 27/1975 (ήτοι αι διατάξεις τῶν ἀρθρων 1 έως και 11 τοῦ Νόμου τούτου), αιτινες δμως δέν καταλαμβάνουν τά ύπο μορφήν κεφαλαίων έξωτερικού ἐκ τούτου εισαχθέντα πλοία και νηολογηθέντα ύπο έλληνικήν σημαίαν, δυνάμει έγκριτικής πράξεως έκδοθείσης κατ' έξουσιοδότησιν τοῦ Ν.Δ. 2687/53, πρό της θέσεως ἐν ίσχυ τοῦ Συντάγματος τοῦ 1975. Τό τελευταίον τούτο προκύπτει και ἐκ τοῦ γεγονότος διτ, διά της παραγράφου 2 τοῦ ἀρθρου 107 τοῦ ίσχυοντος Συντάγματος, παρέχεται έξουσιοδότησις εἰς τόν κοινόν νομοθέτην ίνα

«BOMBAY»

NEGRIS

Overseas Suppliers - Shipchandlers

G.P.O. BOX 87. BOMBAY 400038. INDIA - CABLES: NEGRISCLEO

Phones: 261068 - 268656 · A.O.H. 211534 - Telex: 011-5718 XIOS

δων τού πλοίου ἄνευ οἰουδήποτε περιορισμού, δ) δι περιορισμός τῶν ὑπέρ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου εἰσφορῶν, ε) τάναγνώρισις ως Ἐλληνικῶν, πλοίων, ἀνηκόντων εἰς ἀλλοδαπούς, στ) δι καθορισμός τοῦ φόρου καὶ τῶν τελῶν, μεταβιβάσεως τοῦ ἐκποιουμένου εἰς ἀλλοδαπούς πλοίου κατ' ἀναλογίαν τῆς καθαρᾶς χωρητικότητος αὐτοῦ, μή δυναμένου ἐν πάσῃ περιπτώσει νά υπερβῇ τὸ ποσὸν τῶν 2 δολλαρίων κατά κόρον καθαρᾶς χωρητικότητος, ζ) ἡ πληρωτέα ἀποζημίωσις εἰς περίπτωσιν ἐπιτάξεως τοῦ πλοίου, η) ἡ ἐπίλυσις τῶν ἀναφοριμένων διαφορῶν ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς Ἑγκριτικῆς πράξεως διὰ διαιτησίας καὶ θ) πᾶς ἄλλος δρος, πλὴν τῶν ώς ἄνω ἐνδεικτικῶς ἀναφερομένων, ἔχυπηρετικός τοῦ σκοποῦ τοῦ παρόντος ἄρθρου, ώς καὶ αδιά την ἔξασφάλιστην της τηρήσεως τῆς Ἑγκριτικῆς πράξεως κυρώσεις. 3. Προκειμένης εἰσαγωγῆς κεφαλαίων ὑπό μορφήν πλοίου δὲν ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις της παρ. 1 τοῦ ἄρθρου 3, τῶν ἄρθρων 4,5,6 καὶ 8, τῆς παρ. 2 τοῦ ἄρθρου 11 καὶ τῶν ἄρθρων 12 καὶ 14 παρόντος ν.δ. 4.....», «Ἐξ ἄλλου, εἰς τό ἄρθρον μόνον τοῦ Ν.Δ. 2928/1954 «Περὶ αὐθεντικῆς ἐρμηνείας τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ ν.δ. 2697...» (ΦΕΚ 163 Α'), ὁρίζεται, διτο: «Ἡ ἀληθής ἔννοια τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρ. 13 παρ. 2 τοῦ ν.δ. 2687/1953 καὶ ιδίᾳ τῆς φράσεως «.... ἐπιτρεπομένης καὶ παρεκκλίσεως ἀπό τῶν κιμμένων διατάξεων....» είναι διτο ἡ διοικητικοῖς ἐν τῇ κατ' ἄρθρ. 3 παρ. 2 τοῦ αὐτοῦ νόμου ἐκδιδομένη Ἑγκριτική πράξεις ηνολογήσεως πλοίων ὑπό Ἐλληνικήν σημαίαν δύναται νά περιλαμβάνη οἰονδήποτε δρον κατά παρέκκλισιν ἀπό τῶν ίσχουσῶν διατάξεων Ἀστικοῦ, Ἐμπορικοῦ καὶ Δικονομικοῦ δικαίου καὶ αὐτῶν ἔτι τῶν δημοσίας τάξεως τοιούτων καὶ εἰδικότερον δύναται νά περιλαμβάνη κατ' ἔνδεικτικήν ἀπαριθμητικῶν καὶ δρους ἀναφερομένους: α) β) γ) δ)». Τέλος, εἰς τὰς ίσχουσας, ἐν προκειμένω, διατάξεις τῶν παραγράφων 2 καὶ 3 τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ ρηθέντος Ν.Δ. 2697/1953 (τῆς παρ. 1 τοῦ ἄρθρου τούτου μή ἐφαρμοζούμενης κατά τά ἐν παραγράφῳ 3 τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. τούτου δριζόμενα), ὁρίζεται, εἰς μέν την παραγράφων 2, διτο: «Πᾶσα εἰσαγωγή.... κεφαλαίων ἔξωτερικοῦ διά παραγωγικάς ἐπενδύσεις καὶ οἱ καθ' ἔκαστον δροι αὐτῆς Ἑγκρίνονται ἀναλόγως τῆς σημαίας τῆς ἐπενδύσεως δια β / δ/τος, προκαλούμενου ὑπό τῶν Υπουργῶν Συντονισμοῦ, Οἰκονομικῶν καὶ τοῦ ἀρμόδιου ἕκαστου Υπουργοῦ, ή δι' ἀποφάσεως ἐκδιδομένης ὑπό τῶν αὐτῶν Υπουργῶν καὶ δημοσιευμένων εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως εἰς δέ τὴν παράγραφον 3 τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου (3), δ-

τι: «'Η διά τῶν ώς ἄνω διοικητικῶν πράξεων χορηγουμένη Ἑγκρίσις ούσα ἀνέκκλητος ώς πρός τούς δρους ὑψ' οὓς ἐκάστοτε παρέχεται, ἀποτελεῖ καὶ τὴν ἐγγύησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους, ἔναντι τοῦ εἰσάγοντος τά κεφάλαια ἐξωτερικοῦ, διταῦτα ὑπόκεινται ἀφεξῆς ἀμεταβλήτως εἰς τὸ ὑπό τοῦ παρόντος ν.δ. θεσπιζόμενον καθεστώς. Μεταβολή τῶν δρουν τούτων ἐπιτρέπεται μόνον κατόπιν συγκαταθέσεως τοῦ εἰσαγάγοντος τά κεφάλαια ἐξωτερικοῦ, διενεργεῖται δέ αὐτῇ διά τροποποιήσεως ἢ συμπληρώσεως τῶν ώς ἄνω διοικητικῶν πράξεων».

ΙV. Έπειδη, εις τὴν παράγραφον 1 τοῦ δικθρου 10 τοῦ Νόμου 27/1975 «περὶ φορολογίας πλοίων, ἐπιβολῆς εἰσφορᾶς πρὸς ἀνάπτυξιν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐγκαταστάσεως ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεως καὶ ρυθμίσεως συναφῶν θεμάτων (Φ.Ε.Κ. 77Α' 22-4-1975), δίριζεται, διτὶ: «ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς πρώτης κατηγορίας τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν περίπτωσιν Α' τῆς παραγράφου 1 τοῦ δικθρου 3 τοῦ παρόντος νόμου, νηολογηθέντων ὑπὸ ἐλληνικῆν σημαίαν μέχρις ἐνάρξεως ισχύος τοῦ παρόντος νόμου, ἐπιβάλλεται εἰσφορά διά τὴν κάλυψιν τῆς δαπάνης τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν εἰς τὴν Ἐμπορικήν Ναυτιλίαν.». Εκ τοῦ παρατιθεμένου, ἐν τῇ ώς ἄνω διατάξει, σκοποῦ δι' ὃν ἐπιβάλλεται ἡ ἐν αὐτῇ ἀναφερομένῃ «εἰσφορᾷ», προκύπτει διτὶ αὐτῇ, παρὰ τὸν τοιοῦτον χαρακτηρισμὸν τῆς ὑπὸ τοῦ Νομοθέτου, ἀποτελεῖ κατά τὴν δημοσιονομικὴν τοῦ δρου ἐννοιαν φόρου, καὶ δῆ ἀμεσον τοιοῦτον, ώς ἐπιβαλλομένη εἰς βάρος τοῦ πλοιοκτήτου τοῦ πλοίου μονομερῶς καὶ ἀναγκαστικῶς ὑπὸ τῆς Πολιτείας πρὸς θεραπείαν γενικῶς αὐτῆς ἀνάγκης καὶ ἀνευ εἰδικῆς τινος ἀντιπαροχῆς εἰς τὸν καταβαλόντα πλοιοκτήτην, ἢ τὸ ὑπὸ τὴν κυριότητα τούτου συγκεκριμένον πλοίον. Τό Έλληνικὸν Κράτος, ἀπὸ τῆς συστάσεως του ώς τοιούτου, ἐτύχανε καὶ τυγχάνει ναυτικὸν Κράτος καὶ δῆ τοιοῦτον μέν ναυτικὸν παράδοσιν καὶ ώς ἐκ τούτου ἡτο καὶ εἶναι ὑποχρεωμένον νά θεραπεύῃ τάς γενικάς ἀνάγκας τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ νά παρέχῃ τάς ἀπαραίτητους ὑπηρεσίας εἰς ταύτην καλύπτον τάς σχετικάς δαπάνας πρὸς παροχὴν τῶν γενικῶν τούτων ὑπηρεσιῶν ἐξ ἴδιων πόρων, οὓς ώς εἰκός ἔξοικονομεῖ διά τῆς φορολογίας τῶν πολιτῶν της, διά δέ τοῦ Νόμου 27/1975 ἥθελησεν ἀπλῶς νά ἔξοικονομίσῃ τοὺς ἀνάγκασιους πόρους πρὸς θεραπείαν τῶν ἐλόγων δαπανῶν διά φορολογήσεως ἔκεινών πρός τοὺς δποίους παρέχονταί γενικαὶ αὐτά τὴν ὑπηρεσία, δοντως ἀλλωστε οικονομικῶς ισχυρῶν, οὐχί δέ νά ἐπιβάλῃ τέλος η εἰσφοράν πρὸς κάλυψιν ἔξειδικευ-

μένης ύπηρεσίας τινος παρεχομένης ἀποκλειστικῶς εἰς τό ύπό τὴν κυριότητα ἐκάστου πλοιοικτήτου συγκεκριμένον πλοῖον.

V. Έπειδή, ένα προκειμένω, έκ τῶν ἐγράφων στοιχείων τοῦ φακέλλου τῆς ὑπόκρισιν ὑποθέσεως προέκυψαν τ' ἀκόλουθα: Ή αἰτούσα έταιριά ὑπὸ τῆς ἐπωνυμίαν «Μ», ἔδρεύσουσα ἐν Παναμᾷ καλύπτουσα Ἑλληνικά συμφέρονται κατά ποσοστόν πλέον τοῦ ἡμίσεος τοῦ κεφαλαίου της, ἔχουσα εἰς τὴν πλοιοτήσιαν της τό ὑπό Παναμαϊκήν σημαίαν ἀτικοίνητον φορτηγὸν πλοιὸν «S», τὴν 24-6-1974 ὑπέβαλεν αἴτησιν πρὸς νηολόγησιν τοῦ πλοίου τούτου, κατά τάς διατάξεις τοῦ Ν.Δ. 2687/1953, ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Α». Διά τῆς ὑπὸ ἀριθμὸν 54113/3-9-1974 ἐγκριτικῆς πράξεως (ἀποφάσεως) τῶν Ὑπουργῶν Συντονισμοῦ καὶ Προγραμματισμοῦ, οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐκδοθεῖσται κατά τάς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/1953 καὶ δημοσιευθείσης εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθμὸν 1029 Φ.Ε.Κ. (τεῦχος Β') τὴν 8ην Ὁκτωβρίου τοῦ ἑτού 1974 ἐνεκριθῇ ἡ ὑπὸ Ἑλληνικήν σημαίαν νηολόγησις τοῦ πλοίου τούτου, ὑπὸ τὸ νέον δνομά του «Α» ἐπ' ὄνόματι τῆς αἰτούσης ἀλλοδαπῆς ἐταιρίας καὶ ἡ ἀπὸ ταύτης (νηολογήσεως) ἡ ἀνέχορηγήθησαν προσωρινά ναυτιλιακά ἔγγραφα ἀπὸ τῆς ἑκδόσεως τούτων, ὑπαγωγῆ τούτου εἰς τάς ἑκάστοτε κειμένας διατάξεις, συμπληρουμένας ἡ τροποποιουμένας δῆμως ὑπὸ τῶν παρατιθέμενων, ἐν τῇ ἐν λόγῳ ἐγκριτικῇ πράξει (ἀποφάσει) τῶν Ὑπουργῶν, δρῶν, ἐν οἷς περιλαμβάνεται καὶ ὡς ὑπὸ ἀριθμὸν 12 δρος αὐτῆς, διά τοῦ δποίου δρίζεται, διτο: «Ως πρὸς τὴν φορολογίαν τοῦ πλοίου θά ἐφαρμόζωνται, καθ' δῆλην τὴν διάρκειαν τῆς παραμονῆς του ὑπὸ Ἑλληνικήν σημαίαν, αἱ οἰκεῖαι διατάξεις τοῦ Ν. 1880/51 «περὶ φορολογίας τῶν πλοίων», ὡς ούτος ισχύει σήμερον, τροποποιηθείς καὶ συμπληρωθείς μεταγενεστέρως, διά τῶν Ν.Δ. 3415/1955, 4094/60, 4419/64, ΑΝ 465/68 καὶ ΝΔ 509/1970. Πᾶσα τυχόν διά μεγαγενεστέρου Νόμου αὔξησις τῆς ὑπὸ τῶν ἀνωτέρω διατάξεων προβλεπομένης φορολογίας δέν θά ἔχῃ ἐφαρμογήν διά τὸ ἐν λόγῳ πλοίον, πᾶσα δῆμως μειώσις αὐτῆς θά ισχύῃ καὶ διά τοῦτο». Τό ορθέν πλοίον, ναυτηργήθεν τό ἑτού 1950, ἐνηλογήθη εἰς τὸ Νηολόγιον Πειραιῶς (ὑπὸ ἀριθ. 5171) τὴν 18-10-1974, ήτοι πρὸ τῆς δημοσιεύσεως ἐν τῇ Ἐφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ν. 27/1975, ὑπῆκθη δέ εἰς τὰ πλοῖα πρώτης κατηγορίας, δεδομένου διτοί διλική χωρητικότης αὐτοῦ ἀνέρχεται εἰς 3149,71 κόρος καὶ η καθαρά τοιαύτη εἰς 1.741,88 κόρους.

‘Η αίτουσα άλλοδαπή έταιριά, την 27-5-975, ύπέβαλεν, εις τόν Οίκονομικόν ‘Επορον Φορολογίας Πλοίων Πειραιώς, τήν π’ ἀριθμόν 1645/1975 φορολογικήν της ἀργήλωσιν, δι’ ἡς ἀδήλωσεν ὀφειλόμενον φόρον καὶ «εἰσφοράν» τοῦ Ν. 27/1975, διά τὸν πινακότερο πλοῖον της καὶ διά τὸ ἔτος 1975 (1/1-31/12/1975) ἐκ 522,56 καὶ 2834,74 σολλαρίων ΗΠΑ, ἀντιτοιχώς, τούτων ὑπολογισθέντων ἐπὶ ἑτησίας βάσεως. Διά ἡς ἀπῆτης δηλώσεως, δμως, ἡ αίτουσα ἀειρία, μεταξύ ἀλλων, διετύπωσε τάς ἔξης ποτάς ἐπιφυλάξεις, κατά τάς διατάξεις τοῦ πρθρου 5 τοῦ Ν.Δ. 3629/56: α) ἀμφιβολίαν επειρί τοῦ ἄν δύναται ἡ Φορολογίουσα Ἀρχή ἡ ἐπιβάλλει εις τό πλοῖον της εἰσφοράν τοῦ 27/1975 καὶ νά καθιστᾶ σύτῳ δυσμενετέραν τήν φορολόγησιν τούτου ἔναντι τῆς υποχύσης φορολογικῆς νομοθεσίας κατά

in Buenos Aires

FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

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

Shipagents & Brokers

VIAMONTE 965 2nd Floor, 1053 BUENOS AIRES
TELEX: 17158 STAR AR
CABLES: FAROSHIP BUENOS AIRES

PHONES: 3926194 - 3922604
A.O.H.: 7829496 - 844057

τόν χρόνον νησολογήσεως του και ύπαγωγής του εις τάς διατάξεις τού Ν.Δ. 2687/1953 και β) άμφιβολίαν περί τού δν δύναται έν πάσῃ περιπτώσει νά θεωρή ώς χρόνον έναρξεως τῆς ἐπιβαλλομένης εἰσφορᾶς τού ΝΔ 27/1975 τήν Ιην 'Ιανουαρίου τού ἑτούς 1975, ἐνώ τό νομοθέτημα τούτο ἐδημοσιεύθη τήν 22-4-1975 και αἱ διατάξεις τού ἀρθρου 30 ἀναφέρουν ρητῶς δτι ἡ ἐφαρμογή τού νόμου ἄρχεται ἀπό τῆς δημοσιεύσεως του. Τάς ἐν τῇ δηλώσει διατυπωθείσας, ώς ἀνω, ἐπιφυλάξεις δέν ἀπεδέχεται δηθείς Οἰκονομικός Ἐφόρος και ἀπέρριψε τάυτας διά τῆς προσβαλλομένης ἀνακοινώσεώς του, κατ' ἀρχήν, ώς γενικάς, ἀρίστους και ἀναντιολογήτους και ἔκαστην τούτων διά τούς κάτωθι λόγους, τήν πρώτην, ἐπί τῷ λόγῳ, δτι ἡ ἐπιβληθεῖσα εἰσφορά δέν είναι νέος φόρος ἀλλά ἀποτελεῖ τό ἀντιστάθμισμα τῶν παρεχομένων ἀπό τό Κράτος ὑπηρεσιῶν πρός τήν Ἐμπορικήν Ναυτιλίαν, δπως προκύπτει ἀπό τό ἀρθρον 10 τού Ν. 27/1975 και διότι αἱ προβλεπομέναι φορολογικαὶ ἀπαλλαγαὶ ἀπό τήν ἑγκριτικήν πράξιν, μέ τήν δοπίαν τό πλοίον προστατεύεται ἀπό τάς διατάξεις τού Ν.Δ. 2687/1953, δέν θίγονται διά τῆς ἐπιβληθείσης εἰσφορᾶς διότι ἡ εἰσφορά αὐτή δέν είναι νέος φόρος και δέν ἀπεβλήθη εἰς δφελος οίουδήποτε ἀσφαλιστικοῦ ὄργανοιοῦ ή Ἰδρύματος, ὥστε νά μή είναι ἐπιτρεπτή ή ἐπιβολή τῆς βάσει τῶν δρων τῆς ἑγκριτικῆς πράξεως, τήν δέ δευτέραν ἐπί τῷ λόγῳ δτι δταν είς τό ἀρθρον 30 τού Ν. 27/1975 ὅρχεται δτι ἡ ισχύς τού παρόντος ἄρχεται ἀπό τῆς δημοσιεύσεώς του διά τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως, τούτο, ἐν συνδυασμῷ πρός τό ἀρθρον 4 παρ. 1 και

ἄρθρον 14 παρ. 2 τού αύτοῦ νόμου 27/1975, σημαίνει δτι ἀπό τῆς ἡμέρας ταύτης, καθ' ἡν ἐδημοσιεύθη ὁ Νόμος, γεννάται τό δικαίωμα τού Δημοσίου διά καταλογισμόν φόρου και εἰσφορᾶς δι' δλόκληρον τό ἑτος 1975. "Ηδη, ὡς ἀνω ἔταιρια, αἰτεῖται, κατ' ἀρχήν, τήν ἀποδοχήν τῆς πρώτης ἐκ τῶν ἐν τῇ δηλώσει διατυπωθείσῶν ἐπιφυλάξεων, ἐπί τῷ τέλει ἀπαλλαγῆς της, διά τό ἀναφερόμενον πλοίον, ἐπί τῆς εἰσφορᾶς τού Ν. 27/1975 και, ἐν περιπτώσει μή ἀποδοχῆς ταύτης, τήν ἀποδοχήν τῆς δευτέρας τοιαύτης, ἐπί τῷ τέλει ὑπολογισμοῦ τῆς εἰσφορᾶς, τού Ν. 27/1975 διά τό μετά τήν δημοσίευσιν τού Νόμου τούτου χρονικόν διάστημα τού ἑτούς 1975 (ἡτοι, ἀπό 22/4 ἕως 31/12/1975).

VI. Ἐπειδή, τό Δικαστήριον, ἐκτιμῶν τήν πρώτην διατυπωθείσαν, ἐν τῇ δηλώσει τῆς αἰτούσης ἔταιριας, ἐπιφυλάξιν, κρίνει, κατ' ἀρχήν, δτι αὐτή τυγχάνει ρητή και σαφής, εἰδική και ἡτιολογημένη, ἡτοι συγκεντροῦ ἀπαντα τά στοιχεῖα τά ἀπαιτούμενα ὑπό τού πρώτου ἀδαφίου τῆς παραγράφου 1 τού ἀρθρου 5 τού ΝΔ 3629/56, διά τό τύπον παραδεκτὸν αὐτῆς, δεδομένου δτι ἔξ αὐτῆς προκύπτει ἀμέσως ἡ διατυπωμένη ἀμφιβολία τῆς αἰτούσης ἔταιριας περί τού ἀν ὑπάγεται είς τήν «εἰσφοράν» τού ἀρθρου 10 τού Ν. 27/1975 καθ' δλον τό χρονικόν διάστημα καθ' δτο πλοίον τῆς «Α» (Ν.Π. 5171) φέρει τήν Ἐλληνικήν σημαίαν και διά τό ἑτος 1975 εἰδικώτερον διά τό δποίον ὑπεβλήθη ὑπό ἐπιφυλάξιν δήλωσις, λόγω τῆς ὑπαγωγῆς τούτου είς τάς διατάξεις τού ἔχοντος ηὑξημένην τυπικήν ισχύ N.Δ. 2687/1953 δυνάμει Κοινῆς ἑγκριτικῆς Υπουργικῆς πράξεως (ἀποφάσ-

ως) τῶν ἀρμοδίων Υπουργῶν, διό και ἀπορριπτέος κρίνεται, ώς ἀναληθής, ὁ πρώτος λόγος ἀπορρίψεως τῆς ἐπιφυλάξεως ταύτης, καθ' δν αὕτη τυγχάνει γενική, ἀδριστος και ἀναιτιολόγητος, ὁ περιεχόμενος ἐν τῇ προσβαλλομένη ἀνακοινώσει τού Οἰκονομικοῦ Εφόρου Φορολογίας Πλοίων Πειραιώς.

Περαιτέρω, τό Δικαστήριον, λαμβάνον ὑπψιν, δτι: α) ἡ ρηθείσα «εἰσφορά» τού Ν. 27/1975 ἀποτελεῖ, κατά τήν δημοσιονομικήν τού δρου ἔννοιαν, ἀμεσον φόρον ἐπιβαλλομένον είς βάρος τού πλοιοκτήτου τού τεθέντος ὑπό Ἐλληνικήν σημαίαν πλοίου, κατά τά λεπτομερῶς ἀναπτυχθέντα ηδη ἐν τῇ τετάρτη σκέψει τῆς παρούσης, β) ἡ αἰτούσα ἀλλοδαπή ἔταιρια ὑπήχθη, πρό τῆς δημοσιεύσεως ἐν τῇ Ἐφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως τού Ν 27/1975 (ΦΕΚ 77Α' 22-4-1975), είς τάς ἔχουσας ηὑξημένην τυπικήν ισχύ διατάξεις τού Ν.Δ. 2687/75, διά τό ὑπό Ν.Π. 5171 φορτηγόν πλοίον τῆς «ΑΝΔΡΕΑΣ Σ.», ἡτοι κατά τήν 18-10-1974 ημερομηνίαν καθ' δν τό ρηθέν πλοίον ἐνηλογήθη είς τό Νηολόγιον τού λιμένος τού Πειραιώς και ἀνύψωσε τήν Ἐλληνικήν σημαίαν, γ) ἡ νηολόγησις αὐτή ἐγένετο κατόπιν ἐκδόσεως τῆς ὑπό τῆς παραγράφου 2 τού ἀρθρου 3 τού Ν.Δ. 2687/1953 προβλεπομένης ἑγκριτικῆς πράξεως (ἀποφάσεως) τῶν ἀρμοδίων πρός τούτο Υπουργῶν (ὑπ' ἀριθμόν 54113/3-9-1974), δημοσιεύθησης ἐν τῇ Ἐφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως τήν 8ην Οκτωβρίου τού ἑτούς 1974 (ΦΕΚ 1029 Β' 8-10-1974), δ) δι' δρου τῆς ἑγκριτικῆς ταύτης πράξεως (ὑπ' ἀριθμόν 12), περιληφθέντος ἐν αὐτῇ δυνάμει τῆς διατάξεως τῆς περιπτώσεως δ' τῆς πα-

ΦΕΡΕΝΙΚΗ

Υψηλή προσφορά μοναδικής εξυπηρέτησης στους πελάτες.

Η επιτυχία μας δεν είναι τυχαία. Χρειαστηκαν πολλές επιπονές ώρες πολυ σκληρής δουλειας, σύγχρονες αντιλήψεις, τέλεια ειδικευμένο πρωσαπικο. Πάνω απ' ολα χρειάστηκε μια ενστερνισμένη τίμια, ειλικρινής συναλλαγή για αυτή την προσφορά της υψηλής εξυπηρετησης στους πελάτες. Τίποτε δεν είναι τυχαίο. Ειδικώτερα η καλή φήμη.

ΓΡΑΜΜΗ ΛΙΒΥΗΣ - ΕΛΛΑΣ

Εξυπρετείται με τής δρόμολογοις 4 νεότερυκτων σκαφών των 3.000 τόνων. Είναι σκάφη multi-purpose, ικανά να μεταφέρουν containers, δυσκόλων και ευπόθη φορτιά.

ΒΟΡΕΙΑ ΕΥΡΩΠΗ - ΛΙΒΥΗ (μέσω ΑΛΓΕΡΙΟΥ)

Αυτή τη γραμμή εξυπρετείται με 3 νέα σκάφη TRAMCO TYPE των 7.500 dwt.

Η ΦΕΡΕΝΙΚΗ έχει δροστριότητα σε καυτιλιακές εργασίες κώδε ειδίους, έχοντας στη διάθεση των πελάτων τής τρια πλοία SD 14, των 15.000 dwt. Δύο από αυτά ναυπηγήθηκαν το 1980 και ενα το 1974.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΗ τής GNMT Co

Η General Maritime Transport Co μας ορίσε σαν αποκλειστικούς αντιπροσώπους της για το δυ της συγχρόνα, νεότερυκτο γο/ρο επιβατηγ/lepy boats, το TOLETÉLA & GARNATA 10.829 mt. Στα δυ αυτά σκάφη μπορον επιστη να φορτωθουν νταλικές/ρυμούλκες σε όλα τα λιμάνια προσεγγισιων.



ΦΕΡΕΝΙΚΗ A.E.N.E.
Η γραμμή της εμπιστοσύνης

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

ραγράφου 2 τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/1953, ώρισθη διά τὸ πλοῖον τοῦτο θά ἐφαρμόζωνται αἱ διατάξεις τοῦ Ν. 1880/51 ὡς συνεπληρώθησαν καὶ ἑτροποποιήθησαν διά τὸν Ν.Δ. 3415/1955, 4094/1960, 4419/1964, Α.Ν. 465/68 καὶ ΝΣ 509/1970 κωδικοποιηθεῖσαι τέλος διά τοῦ Β.Δ. 800/1970, εἰς τὰς δοπίας διατάξεις δέν προβλέπεται ἐπιβολὴ ἔτερου φόρου ἀντιστοίχου πρός τὸν προβλεπόμενον τοιούτον ἐν ἄρθρῳ 10 τοῦ Ν. 27/1975 τοῦ φέροντος ἐν αὐτῷ τὴν ὀνομασίαν «εἰσιφοράν», ἐνῶ ῥητῶς διά τοῦ ἐν λόγῳ δρου ἀπαγορεύεται ἡ αὐξησις τῆς φορολογίας τῆς προβλεπομένης εἰς τὸν τροποποιηθέντα καὶ συμπληρωθέντα διά μεταγενεστέρων διατάξεων Νόμου 1680/1951, κωδικοποιηθέντα διά τοῦ Β.Δ. 800/1970, πολλῷ δὲ μᾶλλον ἡ ἐπιβολὴ ἔτερας μῇ προβλεπομένης ἐν αὐτῷ συμπληρωματικῆς φορολογίας καὶ ε) αἱ πρὸ τῆς θέσεως ἐν ισχū τοῦ Συντάγματος τοῦ 1975 ἐκδοθεῖσαι ἐγκριτικαὶ πράξεις αἱ ἀφορῶσαι πλοῖα νηολογηθέντα ὑπὸ Ἑλληνικήν σημαίαν καὶ λογιζόμενα ὡς κεφάλαια ἔξεπτρικον, ἐφ' ὅσον ἔξεδόθησαν συμφώνως πρὸς τὰς οἰκείας διατάξεις τοῦ Ν.Δ. 2687/1953, ὡς ἀναφερόμεναι ἐν τῇ παραγράφῳ 2 τοῦ ἄρθρου 107 τοῦ ισχύοντος Συντάγματος καὶ διατηρούμεναι δι' αὐτοῦ ἐν ισχū, ἀπαγορευομένης μάλιστα καὶ τῆς ἀναθεωρήσεως καὶ λύσεως τῶν τοιούτων τῶν ἐκδοθεισῶν κατά τὴν διάρκειαν τῆς δικτατορίας, κέκτηνται ἐπηγένενται, τοῦ κοινοῦ νόμου, δύναμιν ισοδύνα-

μον πρὸς τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 1 ἔως καὶ 11 τοῦ Ν. 27/1975, ἔχόντων ηὔξημένην τυπικήν δύναμιν κατά τὰς διατάξεις τοῦ δευτέρου ἔδαφου τῆς παραγράφου 1 τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου (107) τοῦ ισχύοντος Συντάγματος, πρὸς τὰς δοπίας δέν ἀντικρούονται καὶ ἔνθα διά τινων τούτων ἐπιβάλλονται ὁ τέ φόρος καὶ ἡ «εἰσιφορά» τοῦ Ν. 27/1975 καὶ διά πλοία νηολογηθέντα ὑπὸ Ἑλληνικήν σημαίαν πρὸ τῆς θέσεως ἐν ισχū τοῦ Νόμου τούτου, ὡς τοιούτων νοούμενων, ἐν προκειμένῳ, τῶν πλοίων τῶν μῇ δυναμένων νά θεωρηθῶσιν ὡς κεφάλαια ἔξεπτρικοῦ, κατά τὰς διατάξεις τοῦ Ν.Δ. 2687/1950 καὶ μῇ τυχόντα, ὡς ἐκ τούτου, τῆς προβλεπομένης ἐν αὐτῷ ἐγκρίσεως ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων Ὑπουργῶν (λ.χ. πλοῖα ἔχονται διλκήν χωρητικότητα κάτω τῶν 1.500 κόρδων κ.λ.π.) κρίνεται διὰ ἡ αἰτοῦσα, διά τὸ πλοῖον τῆς «ΑΝΔΡΕΑΣ Σ.» καθ' δῆλον τὸ χρονικό διάστημα παραμονῆς τούτου ὑπὸ Ἑλληνικήν σημαίαν, ἐπομένως καὶ κατά τὸ κρινόμενον ἐτος 1975, ὑπόκειται εἰς τὸν φόρον τὸν προβλεπόμενον ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ Ν. 1880/1951 ὡς οὗτος τροποποιηθεῖς καὶ συμπληρωθεῖς ἐκωδικοποιήθη διά τοῦ Β.Δ. 800/1970 καὶ διὰ δέν δύναται, νόμω, νά ὑπαχθῇ παντάπασιν, εἰς κατά ποσόν μεγαλύτερον φόρον τοῦ προβλεπομένου ὑπὸ τοῦ ὡς ἀνω Β.Δ. καὶ δὴ εἰς τὸν συμπληρωματικὸν τοιούτον τοῦ ἄρθρου 10 τοῦ Ν. 27/1975 τὸν φέροντα τὴν ὀνομασίαν «εἰσιφορά». Κατ' ἀκολουθίαν τούτων, δέον δπως γίνη δεκτὸν τὸ σχετι-

κόν αἰτημα τῆς κρινομένης αἰτήσεως καὶ ἀποδεκτὴ τύποις τε καὶ οὐσίᾳ ἡ ἐν τῇ δηλώσει διατυπωθείσα πρώτη ἐπιφύλαξις τῆς αἰτοῦσης, λόγω συνδρομῆς τῶν νομίμων προϋποθέσεων μῇ ὑπαγωγῆς ταύτης, παντάπασιν, εἰς εἰσφοράν τοῦ Ν. 27/1975, δι' ὀλόκληρον τὸ χρονικόν διάστημα παραμονῆς τοῦ εἰρημένου πλοίου ὑπὸ Ἑλληνικήν σημαίαν, ἐπομένως καὶ κατά τὸ κρινόμενον ἐτος 1975, παρελκούσης τῆς ἔξετάσεως τῆς δευτέρας τῶν διατυπωθεισῶν ἐπικουρικῆς ἐπιφύλαξεως καὶ τοῦ ἀναφερομένου εἰς ταῦτην λόγου τῆς ὑπὸ κρισιν αἰτήσεως, ἀκυρουμένης τέλος, ὡς ἀβασίμου, τῆς ἀρνητικῆς ἀνακοινώσεως τοῦ Οἰκονομικοῦ Ἐφόρου Φορολογίας Πλοίων Πειραιῶς.

VII. Ἐπειδὴ, διά τῆς ὑπὸ κρισιν αἰτήσεως προβλέπεται καὶ αἴτημα ἐπιστροφῆς, τῇ αἰτούσῃ, ὡς ἀχρεωστήτως καταβληθέντος τοῦ ποσοῦ τῆς καταβληθείσης, διά τὸ ἐτος 1975, «εἰσιφορᾶς», διπερ δημως κατά τὴν παροῦσαν δίκην δέν δύναται νά γίνη δεκτόν ὑπὸ τοῦ Δικαστηρίου τούτου, λόγω τοῦ διτι ου δυνάμει σχετικῆς διατάξεως τῆς παραγράφου 3 τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ Ν.Δ. 3629/56 καταλείπεται εἰς τὸν Οἰκονομικόν «Ἐφόρον, κατόπιν τῆς γενομένης, κατά τὸ ἀνωτέρω ἀποδοχῆς τῆς ρηθείσης ἐπιφύλαξεως, στάδιον νέας ἐκκαθαρίσεως τῆς δηλωθείσης «εἰσιφορᾶς», διπερ δέν δύναται νά ποκατασταθῇ, δέον δπως τὸ αἴτημα τούτο ἀπορριφθῇ ὡς ἀπαραδέκτως προβαλλόμενον κατά τὴν παροῦσαν δίκην.

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

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

MTS ΙΑΣΩΝ

MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ

TSS ΑΤΛΑΣ

MV ΕΡΜΗΣ

MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ

MTS ΟΡΦΕΥΣ

MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ

MTS ΑΠΟΛΛΩΝ 11

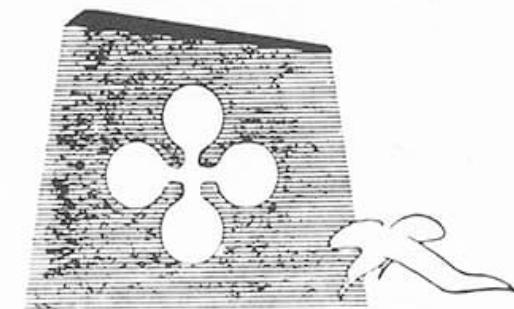
MV ΖΕΥΣ

MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ

MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ

MV ΩΚΕΑΝΟΣ

MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



Κρουαζιέραι: Αἰγαῖον, Μεσόγειος, Καραϊβική,
Μεξικόν, Κεντρική Αμερική καὶ Αφρική

Tá ámērikániká plóia

Oi 'Amérikánoi éfopliostai kai vauwlatai ántitíthetai eis tñn tropopoióis tñn keiménwn nómaw, dsoñ áphorá tás metapoforás.

H katárgyias toú pronomiakou, ñ pro-blépoteménti eis tó prógyraumáto toú Rýgkav, lógyoñ oíkonomíwn eis tás dñmósia oíkonomiká, férerai ñdñ eis tás nómoothetiká sámata kai, én diafawnia, eis épitropiñ mélétas kai suimboúleutikén.

Diá tñn Nautiliáin

'Allagaiñ prósawón — dñgnwaston eiséti kai dñsastriostíthaw — eis tñn diaxéirisín tñn áphorántwn tñn 'Amérikánikén Nautiliáin. 'Antimetawtízetai h sústasias eídikoñ Nautiliáikou Sumbosoulou diá tñn mélétan kai prówthetaw tñn nautiliákon themátaw.

MEGALI BRETAGNIA

'Antípoína

Eis tñn áphosdian 'Epitropiñ tñs Bouléjws tñn Koinotítaw, hñtis mélétat tó nómoochédion perí tñn oíkonomikaw, katepethéth tñpoto-poiási ði' hñs problépetai ñ épibolé eídikoñ télosuñ épharoszoménuñ épi tñn amérikánikón plóiaw tás ópóia prósawggyzoun eis bretagnikióus lìménas. Toúto dñ eis ántípoína tñn diafoperetiaw teñwán tás ópóia épibollonai épi tñn xénaw plóiaw eis toút amérikánikóus lìménas.

H prótasiás aütei éxei kai dñlote parousiasistéi állá díá práptiñ foráñ phánei óws tñpoto-poiási toú nómou perí prósawggyzoun. Simeiwatédon ði, katá tñn prótasiaw, tó eídikoñ toúto télosuñ thá épiboléllerai épi tñn plóiaw tñn xharón ékeíwan aíl ópóiai épharoszoménuñ diafoperetiá téli díá tás bretagnikiá plóia.

Pánntwas kai ñán ákómuñ hñ 'Epitropiñ uiosthíswi tñn prótasiaw, dñá ná épiboléth tó télosuñ ði prépeti prósawggyzoun ná wñfisothí schetikón diafátauma tósoñ ápo tñn Bouléjws tñn Koinotítaw dsoñ kai ápo tñn Bouléjws tñn Lórdaw.

SÁOUDIKH ARABIA

Plóia gýramphs

'H Sáoudikí 'Arabía próketei éntos tñu dñmósaw prósawggyzoun méllonontos ná paraygíeli téssara tñw 35.000 ton. skáphi, eídikoñ díá tñtakikén tñs gýramphs 'Hñwámenaw Politeiaw kai Méses 'Anatolíç. 'Hñdñ hñ Sáoudikí 'Arabía parélafe tó prátaw tñs

plóioñ, 23 xil. ton. gýkros ápo tás vauptigéia toú Nárfloks. Dñsáteror thá paralábh ápo tás vauptigéia tñs Brémhs. Próketei perí skáphiwn gýramphs, dñvaménuñ ná metapoforouñ kai émporokibwáta. Eis dékapevthmérion gýramphs ápo blépetouñ ármosdiosi Sáou-dárafeis.

Kai ápo blépetai eis tñn ápóktisín kai dñllaw plóiaw díá tás prós tñn 'Apw 'Anatolíñ gýramphs.

SÓBIETIKH ENOSIS

H gýwarigia tñs

Eína iawas eíwanikí súmptawis tó yegavistán, poy proekáléses tó «émpárgkou» toú proédrou Kárter, príxhie tñn 27n Dñkem-briou 1979, ákribwñ 50 éti metá tñn ápófásiaw toú Stálini vñ kataragýha tñs «Kóulakos» (tñn idwatiák yewarigian) poy elíxen óws ápótelémasa tñn katararrákawis tñs ágorokal-lierugéias eis tñn xhára.

Tó diátagma poy hñkoloúthh tñn ápófásiaw toú dñkátopos tñ 1929, hñkoloúthh mía tetraestis tñpíðos tñmokratiás eis tás sôbiestikás éparchiás, poy metébale tñn méxhi tóte autoboláwa tñs Eúròpws eis xhára xroniaw ánevparkeis tñs stíprou.

Sñmeron, pará tó terástion pürñkivón ópliostátiaw, tó éntutawasakón dñsostikón prósawggyzoun kai tñn yigantiaiaw bñmøchavíaw, hñ nómoothesia toú Stálini éxakolouthei ná masiñcei tñn sôbiestikén yewarigian.

Kai títhetai tó érhwatma káta pósos thá úpárexh mía sôbiestikí hñgela poy hñkoloúthh tñn thélliaw kai tñt polítiķiñ autótopoíthiaw ná metabálle tñn aústertápn polítiķiñ toú Stálini kai ná épifére tñn ápokéntrawis tñs yewarigia, tñn stípymh káta tñn ópóiai ná sñg-kéntrawis ákribwñ ópó énniaw foréa, tóson tñs yewarigia, dñsos kai tñs dñmøchavíaw, suniostá pñghen iaxhós díá tó kubérnaw kómmu.

'Eán al épichorogýhseis ápótelouñ míañ lúsim, tóte dñ pñrédros Mprézvies pñpsei ná plñsázet tñn stóchon. Perisostéron ápó káthe állon sôbiestikón hñgétan, óytoñ prósawggyzoun ná théraperéa tñn xroniaw autódeisian diafethéwan terástion pñsá díá tñn yewarigian. Tó 1976 mët óperepháneis édñlawañ dñsai tñ dñsó-tríta tñn kefalaian poy elíxen diafethéti eis tñn yewarigian ápo tñs ándou toú kómmatoñ eis tñn kubérnaw, dñtethéthiaw épi prósawggyzoun tñs, ápo tñ 1965 éwos tñ 1975. Sñykekrímenaw, katá tñn én lógyoñ 10etíaw dñtethéthiaw dñá tñn yewarigian 213 dñsak. roúblia (1 roúblia = 1,60 dollárisi stípmeron). 'Eán pléon, dñá tñn pñrédros 1976-80, tó kómma diafethesin étéra 172 dñsak. roúblia

blia kai díá tñn tréchousan peñtaetíaw éxei prósawggyzoun tó posón tñw 190 dñsak. Hñtou, tó 20% tñw dñmossiaw épenedúsaw áphiérwáetai eis tñn yewarigian.

Ai súntovoi aútaí prósawggyzoun tñs kubérnaw sôbiestiká épípheroñ kápoia ápótelémasata, dñi ómaw tñt építhumjtá éán lñphdñt òpó dñwñs ði sôbiestiké paragawgj hñpóleípetai sunexhaw tñw stóchon. Pánntaw, dñ pñrédros Mprézvies édñlawañ dñt meataéu 1966 kai 1976 hñ paragawgj dñmøtriaikón tñs Rñsias nñjñthi katá 40%, kuriaw me tñn prósawggyzoun 50 ékatosi. kallierugyisimaw éktaríw poy éktiñhosañ me ápóxhárañs eis ði me dñpawtiká érga. Paralálhaw, ébæltiawh sñmøntikaw hñ yewarigik hñpódomh, me tñn kataskeuñ hñliádaw mìlwaw ágorotikaw dñrmaw, ápóthekaw, érgoñtawasian épeñerugyisias kai mëosaw fórtoskófrotawasew.

Mé tñn eisagawgj meygálaw pñsotjtwyñ zwoptrofaw ápo tó éxawterikón, tñn xhárasin xhímkaw lñpawasmataw kai dñllaw mëosaw épeteuyhthi aúñhesis tñs ktnawtrophias kai tñs katá kefalañ katanalhawesaw kréatos. Oi dñtikoi paraptrpetai pñsteuwouñ dñi o stóchou sôñhesis tñs paragawgj kréatos ápo 2 eis 18 ékatosi. tñ 1985 dñvatai ná építeuyhthi me dñpawtikaw hñpódomh éfamorouñ tñw prósawggyzoun kai ... árketñh tñxh.

'All' énou hñtisáa sñykoimidh énefániaw mësaw éttawaw aúñhesis 4% katá tñn pñrédros 1950-71, éktote kathlithi eis tñ 1%.

Mé kallierugyisimouñ éktásesi káta 50% meygálatéras tñw 'Hñwámenaw Politeiaw kai ápaoñhóouñs tó 20% tñu sñmølikou érgatikou tñs dñmøtriaikón eis tñn yewarigian (énanti 4% eis tñs HPA), hñ sôbiestiké 'Enwáis eixhxe paragawgj káta 20% katanalhaw tñs amérikániké tñ 1975. 'All' ópawdópote hñ yewarigia éxei prósawggyzoun kai dñen ópárxei pléon o lìmaw poy prakálésen ó kóllékkti-biawmós' kai ó dñsáteros Pñgkásomis Póleis.

'Entutawasaké hñtisáa sñpárali poy épisop-mlávetai eis tñn sôbiestikén yewarigian. Lñpásmata kai yewarigik mñxhawmata katasopré-photai ápó dñgvouñ kai ádiasforouñ. 'Ypó-tutawasaké hñ metapoforá tñn stíprou kai éllipitíps hñ sñykekrímenaw tñu sñpárali — tñu tósoñ xhñsawmouñs dñá tñn ktnawtrophia. 'H gráfiokratia dñen évnai eis théou ná épilúsy tñ prósawggyzoun. 'All' ópó tó kratouñ idéolo-gikón kliima tñ prósawggyzoun aútaí évnai ávanópfeukta.

Tó sñmøpérasema évnai dñi hñ yewarigik sñykoimidh tñs Rñsias thá éxartátaí pánntote ápó tás kai kírkas aúñhesis pñrísotéron kai dñi ápó tñ prósawggyzoun mòn dñen évnai dñvatai ná éfamorosdñ eis tñk ákérain. Diá pñllá étté dñs hñxhára thá éxhñ anáykgñ sñmøntikaw sñsawggyzoun dñmøtriaikón ápó tñn dñsaw.

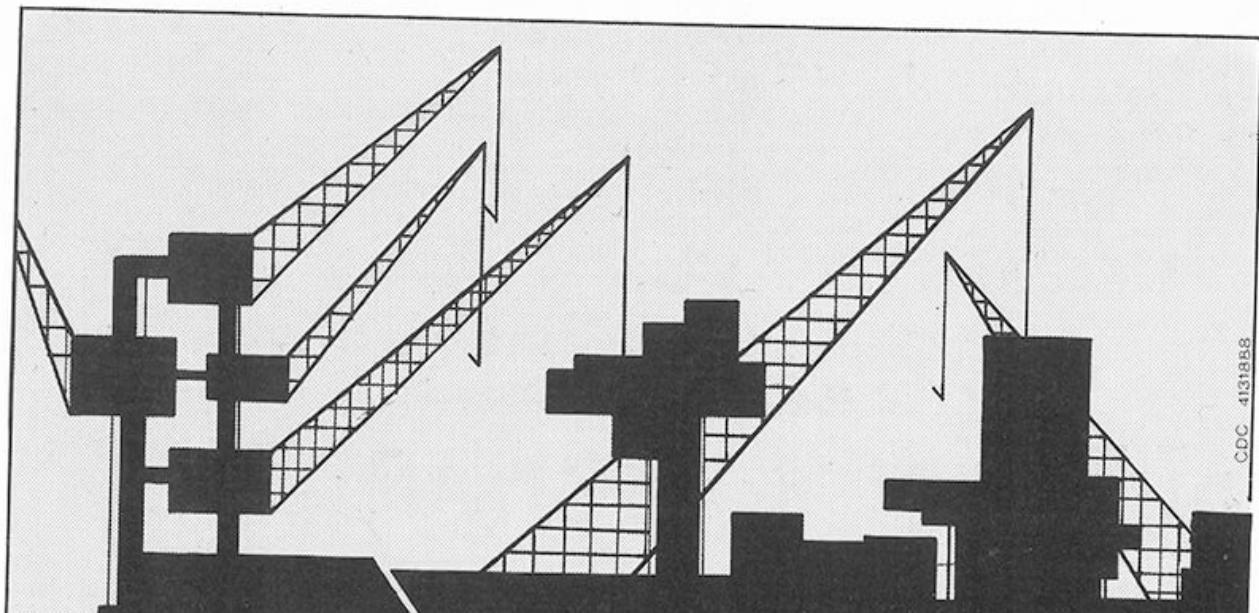
TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

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

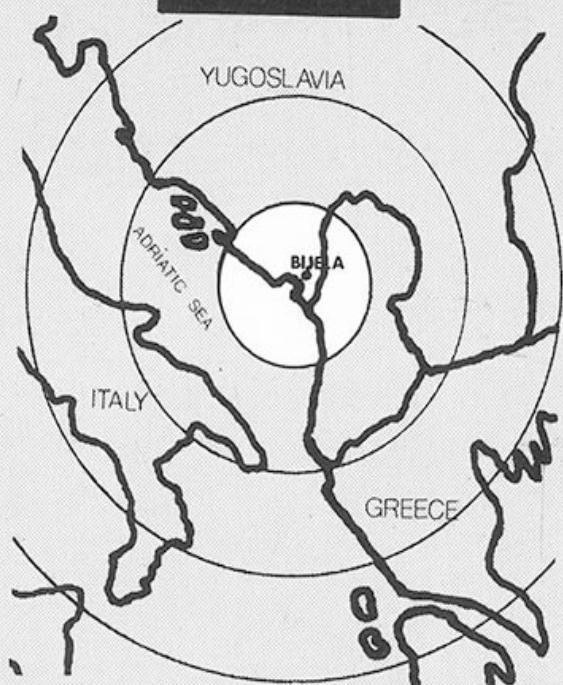
PRIV.: T. Contogeorgis 44-3059
E. Andresen 86-7115



CDC 41318B8

We have good reasons
to believe that we represent
one of the world's
most experienced shipyards

BIJELA



Established 1927.
Located next to our door.
Docking capacity up to 30.000 DWT.
Construction department.
Advanced technology.
Most carefull attendance.
Repairs undertaken while vessel in any
Port of South Adriatic from Ploce to
Bar.

REPRESENTATIVES IN GREECE

DEKA OIL S.A.
c/o FRATERNAVIS MANAGEMENT INC.
97, Akti Miaouli - Piraeus
Telephones: 45 17 311 - 45 21 107
Telexes: 211765 - 212748 DEKA GR

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



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

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

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

DURBAN & RICHARDS BAY

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

BONDED WAREHOUSE
PROVISIONS · CABIN · DECK · ENGINE



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

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE
IN SOUTH AFRICAN PORTS

OFFICE HRS TEL.

{ 67577 / 8 / 9
65181

AFTER HRS TEL.

{ 523064 - 846474
843647
370491 - 523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Παράνομος ή άπεργια

Τό Μονομελές Πρωτοδικείον Πειραιώς έκρηξε παράνομον και καταχρηστικήν τήν τριήμερον άπεργιαν τήν όποιαν είχε άποφασίσει νά κηρύξῃ άπό τήν Δευτέρα 13 'Ιουλίου ή διοίκησης τής ΠΕΜΕΝ εις τά ποντοπόρα και μεσογειακά φορτηγά πλοία. 'Η σχετική αίτησης τής 'Ενώσεως Ελλήνων 'Εφοπλιστών είχε συζητηθεί εις τό έν λόγω δικαστηρίου τήν 9ην 'Ιουλίου και τήν έπομένην οι συνήγοροι τών δύο πλευρών ύπεβαλαν έγγραφους προτάσεις. Η άποφασίσεις έδειδοθη τήν πρωί της Δευτέρας και έκοινοποιήθη άμεσως εις τάς ένδιαφορέμενας οργανώσεις άλλα μέχρι τής μεσημβρίας τής ίδιας ημέρας ήτο δύγνωστος ή στάσις τήν όποιαν θά έτηρει ή διοίκησης τής ΠΕΜΕΝ.

Πάντως, μετά την έκδοσην τής έν λόγω άποφάσεως, οι πλοιάρχοι δύνανται νά άπολύουν άνευ άποζημιώσεως και τής καταβολής έξδόνων παλιννοστήσεως κάθε μηχανικόν ό όποιος θά άπεργη. 'Επι πλέον, τυχόν άπεργιακή έκδηλωσις θά είναι δυνατόν νά έπισύρη και ποινικάς κυρώσεις.

'Υπό τήν κυανόλευκον

Εις τό 'Υπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας ύπεβλήθησαν αίτησεις διά την έγγραφήν εις τό 'Ελληνικόν Νηολόγιον, βάσει τού δρθρου 13, τών κάτωθι σκαφών:

1. «Γ ο υ ρ λ ν τ Π ρ ω n t a c t » δεξαμενόπλοιον ναυπηγούμενον, 18.305 τον. γκρός άνηκον εις τήν έταιριν Μπάργκινγκ Σίππιγκ (κ. Παντ. Δράκαρης).

2. «Α μέ r i k a Φ ρ ή z e r » φορτηγόν

(πρώην άγγλικόν «Alssatia») νεοαγορασθέν, 6.680 τον. γκρός, τού 1972, άνηκον εις τήν έταιριν «Άλασκα» (κ. Δημ. Ρέστης).

3. «Ε ρ ω p η Φ ρ ή z e r » φορτηγόν (πρώην άγγλικόν «Andania») νεοαγορασθέν 6.680 τον. γκρός, τού 1972, άνηκον εις τήν έταιριν «Άκαδημος» (κ. Δημ. Ρέστης).

4. «Α ύ σ τ ρ α λ i a Φ ρ ή z e r » φορτηγόν (πρώην άγγλικόν «Andria») νεοαγορασθέν, 6.680 τον. γκρός, τού 1973, άνηκον εις τήν έταιριν «Άκροπολι» (κ. Δημ. Ρέστης).

5. «Φ λ ά y k ' E p r ē c » τοιμεντοφόρον (πρώην «Anajac II» μεξικανική σημαία) νεοαγορασθέν, 5.309 τον. γκρός, τού 1969, άνηκον εις τήν έταιριν «Σπερχειός» (κ. Θεόδ. Βενιαμίνης).

6. «Θ α ν ά s η M.» μικτόν (πρώην λιβεριανόν «Mistral») νεοαγορασθέν, 37.431 τον. γκρός, τού 1965, άνηκον εις τήν έταιριν «Ντιζόν» (κ. Δημ. Μπαρμπούτης).

7. «Α λ ι n t a» φορτηγόν (πρώην κυπριακόν «Aldia») νεοαγορασθέν, 2.562 τον. γκρός, τού 1966, άνηκον εις τήν έταιριν «Άλντα» (κ. Χρ. Θεοδώρου).

8. «Π α ξ ι ί» φορτηγόν (πρώην «Πύργος Στάρ») 1.581 τον. γκρός, τού 1965, άνηκον εις τήν Naut. Έταιριν Καββαδάς (κ. Γερ. Κουτουράς).

9. «Δ ε ξ α μ ε n o p l o i v n» ναυπηγούμενον, 18.305 τον. γκρός, άνηκον εις τήν έταιριν «Μπάρνερ» (κ. Παντ. Δράκαρης).

10. «Γ κ ο ύ n t Χ ο ρ ά i ζ ο n v» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανόν «Navios Patriot») νεοαγορασθέν 38.635 τον. γκρός τού 1967, άνηκον εις τήν έταιριν «Γκούντ Χοράϊζον» (κ. Νικ. Μουνδρέας).

11. «Γ κ ο ύ n t Τ ά r y k e t» μπάλκ κάρριερ (πρώην «Navios Pioneer») νεοαγορασθέν 38.636 τον. γκρός, τού 1967, άνηκον εις

τήν έταιριν «Γκούντ Τάργκετ» (κ. Νικ. Φράγκος).

Νεότευκτος θαλαμηγός τού κ. Εύαγ. Νομικού

Ένα πολυτελέστατον γιώτ, τό «Πήγασος IV» παρεδόθη προσφάτως άπό τά ναυπηγεία Μίτσουμπισι εις τόν κ. Εύαγ. Νομικόν. Τό σκάφος έχει μήκος 63 μ. και ένδιαιτήματα δι' 20μελές πλήρωμα και 14 έπιβάτας. Διαθέτει πέντε σουίτας έπιβατών και τρία σαλόνια. Κινείται μέ δύο μηχανάς Νταϊχάσου, ισχύος 2.100 ίππων έκαστη και άναπτύσσει ταχύτητα 17 μίλιων. 'Ακτίνα πλεύσεως 12.000 μιλών. Είναι έξωπλισμένον μέ τά πλέον σύγχρονα συστήματα ναυσιπλοΐας και τηλεπικοινωνιών.

Άγορα πωλησίας

Έπωλήθη εις πακιστανικά συμφέροντα τό φρήντομ «'Αραμις» 9.842 τον. γκρός, 15.175 τον. d.w. τού 1970 και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Rajaani». Τιμή γύρω δολ. 5.650.000.

— Μεταξύ 'Ελλήνων έπωλήθη και παρεδόθη τό φορτηγόν «Αύρα», 3.654 τον. γκρός, τού 1969. Μετωνομάσθη «Συγόρα».

— Εις σουηδικά συμφέροντα έπωλήθησαν, γύρω τών 5.5 έκατομ. δολλαρίων έκαστον, τό κυπριακά ρό-ρό φορτηγά «Μπάχα» και «Φάρχα» 2.660 τον. γκρός, τού 1973.

— 'Ηγοράσθη και παρελήφθη τό ύπό σημαίαν Γκάνας δηζελοκίνητον φορτηγόν «Pra River» 7.351 τον. γκρός, 9.874 τον. d.w. τού 1961. Μετωνομάσθη «Νότος». Σημαία 'Ελληνική.

— Έπωλήθη εις γαλλικά συμφέροντα και παρεδόθη τό φορτηγόν «Πολυδώρα» 7.832 τον. γκρός, 13.847 τον. d.w. τού 1964. Μετωνομάσθη «Capitaine Wallis».

— Τό φορτηγόν «Στυλιανή» 11.147 τον. γκρός, τού 1959 έπωλήθη σέ ένα συμφέρονται και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Meidini Prevele».

— Αντί συνολικού ποσού 18.4 έκατομ. δολλαρίων ήγοράσθησαν τά δηζελοκίνητα λιβεριανά μπάλκ κάρριερ «Navios Patriot» και «Navios Pioneer» 38.636 τον. γκρός, 80.877 τον. d.w. τού 1967.

— Τό δηζελοκίνητον κυπριακόν τουηντέκερ «Pushpa» 10.240 τον. γκρός, 16.107 τον. d.w. τού 1963 ήγοράσθη γύρω τών 2.4 έκατομ. δολλαρίων.

— Έπωλήθη εις συμφέροντα Χόγκ Κόγκ γύρω τών δολ. 1.800.000 τό φορτηγόν «Μελάνθω Κ.» 6.460 τον. γκρός, 9.094 τον. d.w. τού 1963.

— Ήγοράσθη άντι ποσού γύρω τών 2,25

Η E.M.Y. προβλέπει ύποτροπή τής ζέστης.... Οι σεισμοί συνεχίζονται....

**Καὶ σεῖς πιό πρακτικοί ἀποκτᾶτε τό ίστιοπλοϊκό «AEGEAN 234»
Έλληνικής κατασκευῆς μέ Εύρωπαικές προδιαγραφές καὶ Εύρωπαικά ώλικά**

ΓΙΑ ΛΟΓΟΥΣ ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΟΥΣ ΚΑΙ MONO...

Μέ προκαταβολή δρχ. 195.000 και έξόφληση σέ 24 μῆνες

Μέ 23.400 δρχ. μηνιαίως πλέον Τραπεζ. τόκων, ΑΠΟΚΤΑΤΕ ΤΟ «AEGEAN 234»

20 ΜΕΤΑΛΛΙΑ ΝΙΚΗΣ

Μήκος: 6,65 μ. — Πλάτος: 5,90 μ. — Βύθισμα: 1,40 μ. — Μηχανή έξωλέμβιος — Δύο πανιά — Κοιμίζει 4 άτομα

ANSA YACHTING - ΣΑΧΙΝΗΣ

ΑΛΚΙΒΙΑΔΟΥ 158 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, TELEX: 21.2307, ΤΗΛ: 4515253 - 4128390

έκατοι δόλλαρίων τό δημοποιητον παναμαϊκόν δεξαμενόπλοιον «Gota River» 22.424 τον. γκρός, 39.657 τον. d.w. τού 1962.

— Έπωλήθη εἰς παναμαϊκά συμφέροντα καὶ παρεδόθη τό φορτηγόν «Σαντιάγκο» 9.144 τον. γκρός, 13.616 τον. d.w. τού 1957. Μετωνομάσθη «Agrilia». Τιμή δολ. 1.600.000.

— Τό δημοποιητον άγγιλον δεξαμενόπλοιον «Thirlby» 13.105 τον. γκρός, 20.996 τον. d.w. τού 1958 ήγοράσθη γύρω τών 750.000 δολλαρίων.

— Έπωλήθη εἰς συμφέροντα Μαλδίβων τό μπάλκ κάρριερ «Ντόνα Μίρα» 9.475 τον. γκρός, 15.211 τον. d.w. τού 1957. Τιμή 1.850.000 δολλαρίων.

— Έγνωσθή ἡ άγορά, ἀντί συνολικού ποσοῦ 3.3, ἔκατοι δολλαρίων τών ύπο σημαίαν Γκάνας δημοποιητων τουηγητέκερς «Kulpaun River» «Offin River» καὶ «Lake Bosomtwe» 7.356 τον. γκρός, 9.937 τον. d.w. τού 1962/61/63.

— Τό δημοποιητον λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «United Grace» 11.434 τον. γκρός, 19.459 τον. d.w. τού 1969 ήγοράσθη γύρω τών 6.200.000 δολλαρίων.

— Έπωλήθη εἰς λιβανικά συμφέροντα καὶ παρεδόθη τό φορτηγόν «Άγια Θαλασσή» 8.120 τον. γκρός, τού 1954. Μετωνομάσθη «Elissar».

Παραλαβαὶ καὶ παραδόσεις

Παρελήφθη τό άγορασθέν λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Lago Maracaibo» 14.576 τον. γκρός, τού 1969. Μετωνομάσθη «Καπετάνιον Μιχάλης». «Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Τήν κυανόλευκον ύψωσεν ἐπίσης τό παραληφθέν παναμαϊκόν φορτηγόν «Alacrity» 9.171 τον. γκρός, τού 1959 καὶ μετωνομάσθη «Ανεμοδέα».

— Μετωνομάσθη «Ταξιάρχης» τό άγορασθέν λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Ralph O. Rhoades» 29.739 τον. γκρός, τού 1963. Ή Λιβεριανή διετηρήθη.

— Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Τζιοβάννα II», καὶ ύψωσε τήν κυανόλευκον, τό άγορα-

σθέν ιταλικόν μπάλκ κάρριερς «Mare Piceo» 16.258 τον. γκρός, τού 1968.

— Παρεδόθη εἰς τούς άγοραστάς του, τό πωληθέν μεταξύ Ελλήνων φορτηγόν «Λίνκ Φαιήθ» 8.420 τον. γκρός τού 1960. Μετωνομάσθη «Γιουρόπιαν Φαιήθ».

— Μετωνομάσθη «Μαρίκα» τό πωληθέν μεταξύ Ελλήνων φορτηγόν «Άλιάκων Λάιτ» 9.055 τον. γκρός, τού 1962. Ή κυανόλευκος διετηρήθη.

— Παρελήφθη καὶ ύψωσε τήν κυανόλευκον τό άγορασθέν γερμανικόν φορτηγόν «Lemwerdersand» 1.599 τον. γκρός τού 1967. Μετωνομάσθη «Μπέλ Κόμετ».

Μετονομασίαι

Μετωνομάσθη «Παξοί» τό φορτηγόν «Πύργος Στάρ» 1.559 τον. γκρός, τού 1965.

— Τό κυπριακόν φορτηγόν «Κασκιώτος», 1.598 τον. γκρός τού 1954 μετωνομάσθη «Ψαθί».

— Εἰς «Καραβόσταμο» μετωνομάσθη τό κυπριακόν φορτηγόν «Γκουαρούχα» 4.068 τον. γκρός, τού 1960.

Αἱ διαλύσεις

Τό κυπριακόν φορτηγόν «Σάν Σπυρίδων ΙV» 2.652 τον. γκρός, τού 1953 έπωλήθη εἰς διαλυτάς «Απω Ανατολής».

— Έπωλήθησαν εἰς πακιστανούς διαλυτάς τά δεξαμενόπλοια «Πετρόλα 26» 53.141 τον. γκρός τού 1963 καὶ «Πετρόλα 27» 50.885 τον. γκρός τού 1964, βάσις ώς εύρισκεται εἰς Πειραιά.

Τά συμβεβλημένα

Τόν ιούνιον ύπεγράφησαν εἰς τό NAT συμβάσεις ασφαλίσεως τών πληρωμάτων τών κάτωθι πλοίων έλληνικής ιδιοκτησίας ύπο ένεας σημαίας:

— «'Ατλαντίς I», κυπριακόν, 999 τον. γκρός, ἀπό 1.2.81, έκπρόσωπος κ. Διον. Μαρτινέγκος.

— «'Άγιοι Ανάργυροι», παναμαϊκόν, 473 τον. γκρός, ἀπό 1.2.81, έκπρόσωπος κ. Χρυ-

σή Φιλίππου.

— «Κάρντιφ», κυπριακόν, 9.466 τον. γκρός, ἀπό 12.3.81, έκπρόσωπος κ. Μιλτ. Δάλλας.

— «Μοντάνα», λιβεριανός, 58.430 τον. γκρός, ἀπό 13.4.81, έκπρόσωπος κ. Χαρ. Παπαφίλιππο.

— «Μεσσηνιακή Φύσις», λιβεριανόν, 76.149 τον. γκρός, ἀπό 12.2.81, έκπρόσωπος κ. Μιχ. Καραγεώργης.

Αἱ ἀπόψεις τῆς Ε.Ε.Ε. ἐπί διαφόρων θεμάτων

Τός ἀπόψεις τῆς Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστῶν ἐπὶ διαφόρων θεμάτων ἔξεβεσσαν δό Πρόσδρος κ. Αριστ. Καραγεώργης καὶ δόλλα μέλη τοῦ Δ.Σ. κατά την διάρκειαν γεμάτους ἐργασίας πού παρέβεσσαν πρός τούς ναυτιλιακούς συντάκτας. Εἰδικότερο:

• Διά τήν ἐπιθεσιν τών Γάλλων ἐναντίον τῆς Ελληνικῆς σημαίας μέ σφορμήν τήν περίπτωσιν τού πλοίου «Κάβο Καμπανός» ἐτονίσθη δότιά κίνητρά των δέν περιορίζονται εἰς τό ἐνδιάφερον των διά την προστασίαν τού θαλασσίου περιβάλλοντος ἀλλά πρέπει νά ἀποδοθούν καὶ εἰς τήν ναυτιλιακήν των πολιτικήν πού είναι συνάρτησης τών πλοίων τά όποια διάθετει ή γαλλική ναυτιλία ὅλα καὶ εἰς μίαν τάσιν προστατευτισμού.

• Διά τήν ἀπεργίαν πού είχε ἔξαγγειλει ή διοίκησης τῆς ΠΕΜΕΝ ἐπανελήφθη δό πουπού τῆς Ε.Ε.Ε. δότιά δέν ἔχει οὐσιαστικά καὶ συνδικαλιστικά ἐρείσματα καὶ είναι ἀδιανόητος δέδομένου δότι ἀπό τήν 29ης Ιουνίου είχε καταγγελθεῖ ή συλλογική σύμβασης ὅπο της ΠΝΟ καὶ ἐπίκειται ή ἔναρξη συνομιλίων διά τήν υπογραφήν νέας. Άι ἐπαφαὶ πού είχαν γίνει μεταξύ τῆς Ε.Ε.Ε. σφέωρων μόνον τόθέμα τών ἔξτρα ἐργασιών τών μηχανικών ὅλα ἀπό τήν ΠΕΜΕΝ δέν ὑπεβλήθησαν συγκεκριμέναι προτάσεις. Επίσης ἐπανελήφθη δό παγία θέσις τῆς Ε.Ε.Ε. δόπως αἱ σύζητεις τών ἀποδοχών τών ναυτιλιακών γίνωνται εἰς τό πλαισίο τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ή όποια ὑπογράφεται μέ τήν ΠΝΟ.

• Διά τήν πορείαν τοῦ ναυτιλιακού συναλλάγματος ὁ κ. Καραγεώργης ύπεγράμμισε δότι κατά το τετράμηνον Ιουνιού-Απριλίου 1981 δέν ἐσημειώθη δό ἀναμενομένη ἐνίσχυσης τοῦ τόμεως τών ναυπηγοεπικευματικών ἐργασιών, ή συναλλαγματική συνεισφορά τῆς Ναυτιλίας ηδή.

EAST LONDON MANHATTAN SHIPCHANDLERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ: ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΟΥΡΟΥΛΗΣ

"Ετος Ίδρυσεως 1964

ADDRESS:
8 PHOENIX STREET
P.O. BOX 7009
EAST LONDON – SOUTH AFRICA

TELEX: 750072
CABLE ADDRESS: "MANCOURT" EAST LONDON
TELEPHONES: 20631, 20632, 20652
A.O.H.: 52119

WHOLESALE SUPPLIERS TO THE ROYAL NAVY
AND LEADING MARITIME FIRMS

BONDED WAREHOUSE

PROVISIONS – CABIN – DECK – ENGINE

"Αμεσος 24ωρος έξυπηρέτησις εἰς ότιδήποτε ἀφορᾶ τό ΠΛΟΙΟΝ

ΠΟΙΟΤΗΣ ΕΓΓΥΗΜΕΝΗ — ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ

ΕΛΛΑΔΟΣ:
UNITED MARITIME Andreas N. Bourakis
Kolokotroni 144
Phones: 4514767, 4137888
Telex: 21 3359 ANIN GR

ΛΟΝΔΙΝΟΥ:
CALLIMANIS Ltd.
The Corn Exchange Building
52/57 Mark Lane
Phone: 4818314

θη κατά 20% ένα συγκρίσιες πρός την άντιστοιχον χρονική περίοδον του 1980. Επίσης ο κ. Καραγεώργης υπέγραψε διά το 1980 ένα ποσόν 350 εκατομ. δολαρίων ναυτιλιακού συναλλάγματος ώς μεταναστευτικόν και έτερον ποσόν 700 εκατομ. δολαρίων ώς τουριστικόν ένων ήτο καθαρών ναυτιλιακών.

• Διά την πορείαν της Ναυτιλίας ο κ. Καραγεώργης υπέγραψε τό δύστατον πρόβλημα απασχολήσεως των δεξαμενοπλοίων και έτονες έμφασης ότι ηδη υφίσταται ζήτημα χώρων διά την άγκυροβολίαν παροπλιζομένων πλοίων.

Αύξανονται αι έπισκευαστικά δυνατότητες των Ναυπηγείων Χαλκίδος

Σύμφωνα με σχετικήν άνακοινώσιν δικηρώθηκε η πρώτη φάση της πλήρους άναμορφώσεως και του έκουχρονισμού των Ναυπηγείων Χαλκίδος.

Στά πλαίσια αύτής της δραστηριότητας έγινε η προετοιμασία του χώρου άνεγέρσεως νέων συνεργειών συνολικής έκτασεως 200.000 τ.μ., και άποπερατώθηκε η κατασκευή δύο μεγάλων προβλητών συνολικού μήκους 515 μέτρων και κρηπιδωμάτων έπισκευών μήκους 120 μέτρων. Επίσης, τέθηκαν ήδη σε λειτουργία δύο νέους γερανούς προβλητών άνυψωτικής ίκανότητας 50 τόνων διά καθένας και συμπληρώθηκε η σύνδεση των δεξαμενών μέ τίς έγκαταστάσεις της ξηράς. "Ας σημειωθεί ότι οι δεξαμενές των Ναυπηγείων Χαλκίδας έχουν δυνατότητες δεξαμενισμού πλοίων μεχρι 45.000 τ.ν. d.w.

"Η δόλοκλήρωση αύτών των έργασιών συμπίπτει με την έναρξη της β' φάσεως, στά πλαίσια της οποίας θα άνεγερθουν νέα συγκροτήματα συνεργειών κοντά στις νέες προβλήτες και θα ένισχυθει σημαντικά ο τεχνικός έξοπλισμός της μονάδας έτσι ώστε να διευρυθούν περισσότερον οι τεχνικές της δυνατότητες.

Είναι έπισης χαρακτηριστικό της άναπτυξέων των Ναυπηγείων Χαλκίδας ότι ο κύκλος έργασιών στο Α' έξαμηνο του 1981 σημείωσε αύξηση της τάξεως του 70% σε ουγκριση με τό άντιστοιχο έξαμηνο του 1980 και διά το 90% του σχετικού ποσού είναι σε συνάλλαγμα, γεγονός πού συντελεῖ στη βελτίωση της συναλλαγματικής θέσεως της χώρας. Τέλος, σημειώνεται ότι τα Ναυπηγεία Χαλκίδος άπασχολούν σήμερα 610 άτομα, συμβάλλοντας άποφασιστικά στην άναπτυξή της οικονομικής ζωής της Χαλκίδας.

Ίπταμενα και εις Δωδεκάνησον;

Τήν έγκρισιν του Υπουργείου Ναυτιλίας διά την δρομολόγησην τριών ίπταμένων δελφινών (σοβιετικής κατασκευής, τύπου «Κο-

μέτα») μεταξύ των λιμένων της Δωδεκανήσου έξητησεν έλληνος αστραλιανή ναυτιλιακή έταιρια. Είσι σχετικάς άνακοινώσεις έκπροσώπων της άνεφερθη διά έαν δοθή δδεια σκοπιμότητος ή έταιρια, πού σήμερα είναι έτερόρυθμος, θά μετατραπή είς λαϊκής βάσεως. Άναλογος αίτησις έχει υποβληθή είς το ΥΕΝ και άπο την έταιρια Μαμδάκη που χρησιμοποιεί, ήδη, δύο υδροπτέρυγα σκάφη διά τουριστικά ταξίδια είς την άνατολικήν Κρήτην και Θήραν. Οι έκπροσώποι της έλληνος αστραλιανής έταιριας δέν άνεκπινωσαν τόν πιθανόν άριθμόν των μετόχων ούτε και τόν άριθμόν και τήν ονομαστικήν δέξιαν τών μετόχων. Σχετικά ύποστηριζεται διά ή έκτελεσις ένδοδωσεκανησιακών δρουμολογίων μέ ιπτάμενα σκάφη θά συντελέσουν είς την τουριστική άναπτυξιν τών νήσων του Δωδεκανησιακού συμπλέγματος. Ή άποστασις μεταξύ Ρόδου και Κώ μέ ιπτάμενα δελφίνια θά καλύπτεται είς 2 ώρας έναντι 5 πού χρειάζονται τά συμβατικά σκάφη και Ρόδου λέρου είς 3 άντι 7.

Εις τό Πέραμα

Διαμαρτύρονται τά 32 τόν άριθμόν έπισκευαστήρια, τά άπο δεκαετήριων εύρισκομενα είς την 'Ακτήν τού Περάματος, διά τήν άποφασιν έξωσεώς των άπο τόν Ο.Λ.Π. Αύτός ζητεί άπο τά έπισκευαστήρια τήν έγγραφον άναγγωρίσιν τής κυριότητος. Οι έκει έγκατεστημένοι έργοστασιάρχαι άδυνατούν νά πληρώγουν τό αιτούμενον μίσθωμα. Έν τώ μεταξύ ή ΝΑΥΣΙ συνήψε σύμβασιν τριετή διά τήν έκμισθωσιν τού έκει ναυπηγείου τού 'Ανδρεάδη, μέ πρόβλεψιν παρατάσεως και άγοράς.

Η S.S.R.S. ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ ΤΗΣ «TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.» εις τόν Πειραιά

Τήν έκπροσώπησιν είς τόν Πειραιά τής γνωστής ναυπηγείοςκευαστικής μονάδος του Μοντεβίδεο «Tsakos Industrias Navales S.A.» άνέθεσεν δι μιλος Π.Ν. Τσάκου εις τήν έταιριαν S.S.R.S. Ltd. (κ. Ντένις Βερνάρδος), τηλεφ. 4133902, τέλεξ 212282.

Ός γνωστόν τά ναυπηγεία Τσάκου τού Μοντεβίδεο διαθέτουν δρίστα έκπαιδευμένον τεχνικόν προσωπικόν και σύγχρονα έργαστήρια (μηχανουργείον, χυτήριον, έλασματουργείον, κλπ.). "Έχουν κερδίσει τήν έμπιστοσύνην τής πολυπλήθους έλληνικής πελατείας των, χάρις είς τήν άμφογον και έγκαιρον έκτελεσιν τών έπισκευών πού άναλαμβάνουν και τάς συναγωνιστικάς των τιμάς.

Τό «Σαλέμ»

Τήν ύπόθεσιν τού «Σαλέμ» άρκετά γνωστήν διά τάς στήλας αύτάς, πρόκειται νά άναλαβη ή Έλληνηκή Δικαιοσύνη. Σχετικήν διαβεβαίωσιν παρέσχεν ό κ. Γενικός Γραμματεύς τού Υπουργείου Δικαιοσύνης.

ΑΠΟΦΑΣΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ Ν.Α.Τ.

Η Γενική Συνέλευση τής «Πανελλήνιας Ενωσης Συνταξιούχων Ν.Α.Τ. πούντει στίς 17/6/81 στήν Αίθουσα τής Π.Ε.Μ.Ε.Ν. έγκρινε παμψηφεί τόν άπολογισμό τής Διοίκησης δπως αύτός διαβάστηκε άπο τόν εισηγητή.

Άπο τήν εισήγηση και τή συζήτηση πού άκολουθησε διαπιστώνεται διτί ή κατάσταση τών συνταξιούχων τού Ν.Α.Τ. άντι νά καλυτερέψει, δπως θάπερε, χειροτέρεψε παρά πέρα έξ αιτίας τής συνεχιζόμενης άβαστης άκριβειας, ίδιαίτερα στά ειδη πρώτης άνάγκας (Τρόφιμα, ρουχισμός, κατοικία, φάρμακα, θέρμανση).

Μπροστά σ' αύτή τήν άπαράδεχτη κατάσταση η Γενική Συνέλευση έξουσιοδοτεί τήν Διοίκηση νά φέρει σέ γνώση τών άμιοδίων φορέων τής Πολιτείας, δπως: Βουλή, Πολιτικά κόμματα, άμρδια Υπουργεία, και τούς συνδικαλιστικούς φορείς τής χώρας δπως: Γ.Σ.Ε.Ε., Π.Ν.Ο., Έργατικό Κέντρο Πειραιά, Ναυτεργατικά Σωματεία, και τίς 'Ενώσεις τών συνταξιούχων, τήν τραγική κατάσταση τών συνταξιούχων τού Ν.Α.Τ.

Ταυτόχρονα η Γενική Συνέλευση ύπογραμμίζει τήν άνάγκη τής έντασης τών άγωνων τών Ιδιων τών συνταξιούχων τού Ν.Α.Τ., τήν παραπέρα δργανωτική άναπτυξη τής «Πανελλήνιας Ενωσης Συνταξιούχων Ν.Α.Τ.», τόσο στό κέντρο, δσο και στήν έπαρχια, νά γίνουν δέ παραρτήματα έκει πού δέν ύπάρχουν, και τέλος τήν άνάγκη συνεργασίας δλων άνεξαιρετα τών 'Ενώσεων Συνταξιούχων τού Ν.Α.Τ. γιά τήν προώθηση και ταχύτερη έπιλυση τών πιό κάτω αίτημάτων τών συνταξιούχων τού Ν.Α.Τ.

1. Κατάργηση τού συνταξιούδικου μισθού στόν ύπολογισμό τών συντάξεων, και ύπολογισμός της μέ βάση τίς κρατήσεις στής άποδοχές. Ή σύνταξη νά είναι ίση μέ τό 80% αύτών τών έισφορών. Κατώτατο δριο σύνταξης 15.000 Δρχ.

2. Αύξηση τής έφοπλιστικής έισφοράς στά 21% (δπως και στό Ι.Κ.Α.), και τών ναυτικών στά 14%.

3. "Αμεση ύπογραφή τού Π.Δ. «Περί παρεχομένης ύπο τού Ο.Ν. προστασίας» (πού βρίσκεται έχασμένο ένα περίπου χρόνο στά συρτάρια τού Υ.Ε.Ν.)

WORLDWIDE SHIP SUPPLIERS

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

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

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



4. Τιμαριθμική άναπροσαρμογή των συντάξεων άνα έξαμηνο (δπως έφαρμόζεται σε πολλές χώρες της Ε.Ο.Κ.).

5. "Αμεση λειτουργία του Ν.Ι.Ε.Ν. και έξοπλισμός του με δλα τα σύγχρονα θεραπευτικά μέσα και διαγνωστικά μηχανήματα.

6. Άναδιοργάνωση του Ν.Α.Τ. με ρεαλιστικά δίκαια συμμετοχή έκλεγομένων άπο τους συνταξιούχους άντιπροσώπων στο Δ.Σ. του.

7. Καθιέρωση των Οικογενειακών επιδομάτων (οπούς έργαζόμενους γίνονται κρατήσεις γιά το σκοπό αύτό άπο το 1979).

8. "Η παρούσα, άπόφαση, μ' εύθυνη τού Προεδρείου τής Γενικής Συνέλευσης νά δοθή γιά δημοσίευση στις ήμερησιες και ναυτιλιακές έφημερίδες.

Πειραιάς 17η τού Ιούνη 1981

Μ' έντολή τής Γενικής Συνέλευσης
τό Προεδρείο.

'Από τήν "Υδραν

"Η "Υδρα είναι ένα άπο τά ώραιότερα έλληνικά νησιά και κατόρθωσε νά διατηρήση τό χρώμα της και νά γλυτώση άπο ταιμέντα, φωτεινές έπιγραφές, μηχανάκια και αύτοκίνητα. Τώρα όμως κινδυνεύει σ' άλληθεια νά καταστραφή άπο τά έξης:

1. Κάθε κρουαζιερόπλοιο έλληνικό πού δένει στό λιμάνι και συγκεκριμένα City of Hydra, City of Piraeus, Hermew, Saronic Star κλπ., άναγγέλουν δλο τό πρόγραμμα πρός τους πελάτες τους σε δλες τίς γλώσσες άπο τά μικρόφωνα. Ακόμη και τό λοστρόμο ζητούν στό τηλέφωνο και τό άκουει δλη η "Υδρα πού τόν ψάχνουν άπο τό μεγάφωνα μέσα στό πλοιο. Εις τά άνωτέρω προστίθενται και τά πλοια τής γραμμής με τή μουσική τους και άλλεπάλληλα σφυρίγματα.

2. Κάθε ίπτάμενο δελφίνι, πού δένει στό

λιμάνι, βάζει άπο τά μικρόφωνά του μουσική κατά τήν άρεσκεια τού πλοιάρχου, άμανέ ή ρόκ και πάλι άκουει δλη η "Υδρα.

3. "Από τήν δλλη πλευρά τού λιμανιού βαρκάρηδες φωνάζουν MIRAMARE - Καμίνια, μαζί πάντα με τά άπαραίτητα κασσετόφωνα και μεγάφωνα τά όποια καλόν θά ήτο τό Λιμενικό Σώμα νά έπεμβη και νά τά ξηλώση. Εις τήν πλάξ δε τού Μιραμάρες κτυπάνε και κλάζον γιά νά μαζέψουν κόσμο με άποτελεσμα νά μήν μπορούν νά κοιμηθούν οι πελάτες τού Ξενοδοχείου.

'Η δεξιώσις τής FINCANTIERI

Τήν 26ην Ιουνίου, τά ναυπηγεία Fincantieri τής Ιταλίας έδεξιώθησαν, εις τόν Ναυτικόν "Ομίλον Έλλαδος" ένα άριθμον διακεκριμένων παραγόντων τής Έλληνικής Ναυτιλίας, έπι τή εύκαιρια τής έλευσεως εις τόν Πειραιά μιάς όμαδος άνωτάτων στελεχών τού άνωτέρω Ιταλικού ναυπηγεοεπικευστικού συγκροτήματος (κ.κ. L. Greco τού ναυπηγείου SEBN τής Νεαπόλεως, D. Dogliani τού ναυπηγείου G.N.R. τής Γένοβας, G. Grasso, L. Benedetti, Romano και M. Chisari).

Τόν δημίλον Fincantieri άντιπροσωπεύουν εις τόν Πειραιάδι αί έταιροι S.S.R.S. Ltd. (κ. Ντένις Βερνάρδος) και P. Wigham Richardson Hellas Ltd. (κ. Τρ. Γιαβρίδης).

'Ο Πανελλήνιος Σύλλογος Έφοδιαστών πλοίων

Κατά τάς πραγματοποιηθείσας, τήν 22αν Ιουνίου, άρχαιρεσίας τού Πανελλήνιου Συλλόγου Έφοδιαστών Πλοίων, έξελέγησαν, κατά σειράν έπιτυχίας, τά κάτωθι μέλη τού Διοικητικού Συμβουλίου: Δημ. Παπαναστασόπουλος, Δημ. 'Αντωνόπουλος, Νικ. Οικονόμου, Ιωαν. Πολυχρονόπουλος, Σταμ. Κανέλλος, Σάββας 'Αθανασιάδης, Γεωρ. Μαυ-

ρίκος, Βασ. Μαράντης και Βασ. Κανελλόπουλος, Αναπληρωματικοί οι κ.κ. Ιωάν. Δρακόπουλος, Κων. Βιτάλης, Γεωρ. Γιαννακάκης και Νικ. Κωβαίος.

Διά τήν Έξελεγκτικήν Έπιτροπήν έξελεγησαν τακτικά μέλη οι κ.κ. Νικ. Κατράδης, Έμμι. Γεωργούλης και Γεωρ. Καραγκούνης, μέ αναπληρωματικούς τόν κ. Μιλτ. Παπαϊωάννου και τήν κ. Μαρία Ψαρρού.

Εις τήν 'Ιθάκην

Σάς γνωρίζουμε, δτι ίδρυθηκε δ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΙΘΑΚΗΣΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ, σύμφωνα με τήν άπόφαση 37/25-5-81 τού Πρωτοδικείου Κεφαλληνίας με έδρα τού Συλλόγου τό Βαθύ 'Ιθάκης.

Οι σκοποί τού Συλλόγου (Σ.Ι.Ν.) είναι κυρίως ή προώθηση τής έπιλυσης τών προβλημάτων τών ναυτικών και Συνταξιούχων ναυτικών τής 'Ιθάκης, καθώς και ή συμβολή τού Συλλόγου στήν προώθηση τών γενικών συμφερόντων τού τόπου. Μέχρι τώρα δ σύλλογος άριθμει 120 μέλη και συνεχώς έγγραφονται νέα. Τό προσωρινό Διοικητικό Συμβούλιο καλεί κάθε έπαγγελματία και συνταξιούχο Ναυτικό, πού είναι μόνιμος κάτοικος 'Ιθάκης ή καταγέται άπο τήν 'Ιθάκη και διαμένει άλλού, νό γίνη μέλος τού Συλλόγου.

Οι ένδιαφερόμενοι μπορούν νά πάπευθυνονται με άλληλογραφία στή διεύθυνση «Σύλλογος Ιθακησίων Ναυτικών, Βαθύ 'Ιθάκη» και τηλεφωνικώς στά τηλέφωνα 0674-32.704, 32.301, 32.595, 32.321.

Νέα Διοίκησις

Τό νέον Δ.Σ. τού Πανελλήνιου Συλλόγου Πτυχιούχων Ναυπηγών πού προήλθε άπο τάς άρχαιρεσίας τής 11.6.1981 συνεκροτήθη εις σώμα ώς έξης: Πρόεδρος 'Αλέξ. Φασουλής, άντιπρόεδρος Πέτρ. Γιαννόπουλος, γεν. γραμματεύς 'Αθαν. Παπαχριστοδούλου, ταμίας Γεώργ. Βοζικης και μέλη Νικ.



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

91, Akti Miaouli - Piraeus

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

Παπαδόπουλος, Δημ. Τριβλής και Ιωάννης
Τσαρμακλής.

Τό «Κανάλι 14»

"Ενα νέο περιοδικό, τό «Κανάλι 14», έκυκλοφόρησε τελευταίως, με στόχο την άναπτυξη τής πολιτιστικής κίνησεως στον κλάδο της ναυτιλίας. Μέ πρωτοβουλία τού περιοδικού αύτού διοργανώθηκε μία δικτυοποίηση τριών φωτογράφων ναυτικών, έρασιτεχνών φωτογράφων, στά έγκαινα της όποιας παρέστη και ο ύπουρος Ναυτιλίας κ. Ι. Φυκιώρης. Η έκθεση στεγάζεται στήν αιθουσα της «Πανελλήνιας Πολιτιστικής Κίνησης», Κ. Παλαιολόγου 3α στόν Πειραιά. Θα είναι άνοικτη καθημερινώς από 10—1 και 7—10, μέχρι τίς 18 Ιουλίου.

ΠΕΝΘΗ

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ

"Ενας άκομη έκ τών παλαιών μᾶς άπειχει ρέτησε. Ο Αντώνιος Παπαδάκης, ξήνας και αύτος την ιστορίαν του, τήν έπαγγελματικήν, μακράν και διεισημείωτον, μετέστη. Από τόν Δούναβιν άρχιζει τήν έπαγγελματικήν του σταδιοδρόμων, διά νά δεξελιχθῇ εἰς έφοπλιστιν εύρυτάτης δραστηριότης. Εκράτησεν ύψηλά τό έφοπλιστικὸν ἐπάγγελμα και καταλίπη εἰς τά τέκνα του ένα δόμα διεισθέαστον, με παράδοσιν ἀξιοζήλευτον.

Τά «Ναυτικά Χρονικά», συνδέσμενα μέ τόν άειμνηστον Παπαδάκην, άπευθύνουν τά θερμά των συλλυπητήρια πρός τήν Οικογένειάν του.

ΨΗΦΙΣΜΑ

ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ

"Η Διοικούσα Έπιτροπή τού Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου τής Ελλάδος συνελθούσα έκτακτως μετά τό θλιβερόν δύγγελμα τού άδοκήτου θανάτου τού

ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΠΑΠΑΔΑΚΗ

ιδρυτικού μέλους τού NEE και μέλους διακεκριμένης έφοπλιστικῆς οίκογενείας με μακράν ναυτιλιακήν παράδοσιν, βαρύνουσαν γνώμην έπιν ναυτιλιακῶν θεμάτων και φιλάνθρωπον δράσιν, ἀφοῦ ἀκουσε τόν κ. Πρόεδρον ο όποιος έξήρε τήν πολύπλευρον πρωτικότητα τού μεταστάντος

ΨΗΦΙΣΜΑ

1. Νά διαβιβασθούν πρός τούς οίκείους τού έκλιπόντος τά συλλυπητήρια τού Διοικητικού Συμβουλίου τού Ναυτικού 'Επιμελητηρίου τής Ελλάδος.

2. Νά παραστούν τά μέλη τού Διοικητικού Συμβουλίου εἰς τήν κηδείαν τού μεταστάντος.

3. Νά διατεθῇ ἀντί στεφάνου ποσόν 20.000 εἰς μνήμην του διά φιλανθρωπικούς σκοπούς.

5. Νά δημοσιευθῇ τό Ψήφισμα διά τού τύπου και εἰς τό έκδιδόμενον ύπό τού NEE Δελτίον.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΝΙΚΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικόν Συμβούλιον τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων Έφοπλιστών συνελθόν εκτάκτως έπι τώ δύγγέλματι τού θανάτου τού διακεκριμένου έφοπλιστού και Μέλους της

ΑΝΤΩΝΙΟΥ Γ. ΠΑΠΑΔΑΚΗ

έπισυμβάντος έν Σπέτσαις τήν 29ην Ιουνίου άκούσαν και τού Προέδρου αύτού κ. 'Αριστομένη ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ έξάραντος τήν προσωπικότητα τού μεταστάντος

'Αποφασίζει όμοφώνως όπως:

— Διαβιβασθούν πρός τούς οίκείους αύτού τά συλλυπητήρια τής Ενώσεως.

— Παραστούν ό Προέδρος μετά Μελών τής Διοικήσεως εἰς τήν κηδείαν του.

— Διατεθούν ύπέρ άγαθοεργών σκοπών δρώ, πενήντα χιλιάδες (50.000).

— Κατατεθή στέφανος εἰς τήν σορόν τού έκλιπόντος.

— Δημοσιευθή τό παρόν διά τού Τύπου.

Έν Πειραιεῖ τή 1η Ιουλίου 1981

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Α.Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

Θαλάσσια άτυχήματα



ΑΝΕΤΙΝΑΧΩ ΤΟ «ΚΑΒΟ ΚΑΜΠΑΝΟΣ»

Όμας βατραχανθρώπων τού Γαλλικού Ναυτικού, άνετίναξε τήν 5ην Ιουλίου και έβυθισε τό έλληνικόν τάκνερ «Κάβο Καμπανός», τό όποιον παρεσύρετο ήμιβυθισμένον εἰς τήν Μεσόγειον από τόν παρελθόντα 'Α. πρίλιον.

Τό 21.418 τον. d.w. σκάφος μετέφερε 18.000 τον. νάφθας διαν ύπέστη πυρκαϊάν και ἔγκατελείφθη. Διά νά ἀποφευχθούν οι κίνδυνοι εἰς τήν ναυσιπλοίαν και τό ένδεχόμενον ρυπάνσεων ἀπεφασίσθη ή άνατίναξες του. Τό σκάφος έβυθισθη εἰς βάθος 2.800 μέτρων περίπου.

ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (π.): 'Υπέστη βλάβην εἰς τήν μηχανήν τόν Μάιον, έν πλώ από Μπέλιζε διά Ρηζέρβ (Λουζιάνα), τήν 25ην Μαΐου. 'Ερρυμουλκήθη εἰς τόν λιμένα προορισμού

του, άφιχθεν έκει τήν 12ην Ιουνίου. 'Ανεκούνθησαν και ζημίαι εἰς τά έλάσματα τής άριστεράς πλευρᾶς έκ προσκρούσεως τού ρυμουλκού.

ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ: 'Επτά τελικῶς ήσαν τά θύματα έτη τής έκρήξεως έπι τού έλληνικού πλοίου Ο.Β.Ο. «'Αγιος Ιωάννης» ἀπαντά άνηκοντα εἰς Βρετανικήν έπισκευαστικήν όμαδα (Ιδέ τεύχος 1.7.81). Τό 38μελές πλήρωμα διεσώθη. Αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ τού Ρόττερνταμ έκράτησαν ἀρχικῶς τούς πλοιάρχον και' μηχανικόν και', ἐν συνεχείᾳ, τούς ύποπλοιάρχον και' β' μηχανικόν, μέ τό αιτιολογικόν διτι αι καταθέσεις των διά τό άτυχήμα διέφερον πως τών ἀλλων μελών τού πληρώματος. 'Αργότερον, δύμως, ἀφέθησαν έλεύθεροι. Αἱ ζημίαι εἰς τό σκάφος έκτεταμέναι. 'Η έκφρτωσις έσυνεχίσθη. Δέν κατέστη, πάντως, δυνατός ο ἀκριβής προσδιορισμός τών αἰτίων πού προεκάλεσαν τήν έκρηξιν.

P. WIGHAM RICHARDSON (Hellas) Co. Ltd.

Chartering, Sale & Purchase, Insurance

Exclusive representatives in Greece for the following Drydocks and Shiprepairs:

- Keppel Shipyard Ltd. Singapore & Western Eagle Ltd. SINGAPORE
- Cantieri Navali Riuniti, GENOA, PALERMO — ITALY
- Elgin Brown & Hamer (Pty) Ltd. DURBAN, EAST LONDON — SOUTH AFRICA
- GlydeDock Engineering Ltd. GLASGOW — SCOTLAND
- Tyne Dock Engineering Ltd. SOUTH SHIELDS — TYNE AND WEAR
- Turbo — Technik G.M.B.H. WILHELMSHAVEN — W. GERMANY
- Gibraltar Underwater Contractors Ltd.
- Keppel Philippines Shipyard Inc.

Director T.J. Giavridis, 67 Akti Miaouli, Piraeus, Phones: 4523601/3, telex: 21 2332, 21 2527



AΘΗΝΑ Ρ.: 'Εξέπεμψε σήμα κινδύνου εις άποστασιν 36 μιλών άνατολικώς των Συρακουσών, την 5ην 'Ιουλίου. 'Αργότερον άνεκοινώθη διεύθυνση και τό πλήρωμα διεσώθη ύπο έτερου έλληνικού πλοίου. Τό «Αθηνᾶ Ρ.» μετέφερε φορτίον χημικών εις Μάλταν.

ΑΙΓΑΙΟΝ ΦΑΝΤΑΣΥ: Συνεκρούσθη με πλωτόν έκσαφέα συρόμενον ύπο ρυμουλκού, ζήσθη τών iαπωνικών άκτων την 30ην 'Ιουνίου. Τό έλληνικόν σκάφος κατηυθύνετο όπο το Τσίμπα διά Σιγκαπούρην με φορτίον αύτοκινήτων. 'Εξητήθη έπιθεώρησις.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Κ.: 'Ανεφέρθη άπωλεια τής δεξιάς του άγκυρας εις Μπουένος 'Αύρες την 26ην 'Ιουνίου.

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΕΝΤ (λ.): 'Υποστάν ρήγμα εις τό κύτος, κατά τήν διάρκειαν προσφάτου ταξιδίου του, άνεφερε ζημίας εις τό φορτίον του κύτους Νο. 1, λόγω εισοροής θαλασσίου υδατος. 'Επειθεωρήθη εις Μωχαμέντες.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ: Προσήραξεν εις Μπογκοτά τήν 1η 'Ιουλίου. 'Ανελκυσθέν τή βοηθεία ρυμουλκού, ήγκυροβόλησεν εις Μαγδαλένα ρίθερ έπι διήμερον. 'Ακολούθως έπειθεωρήθη, χωρίς νά έπισημανθύν ζημία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ: 'Αφίχθη εις Μπουένος 'Αύρες την 23ην 'Ιουνίου με ζημίας εις τόν τελικόν δέναν. Τήν έπομένην μετεφέρθη εις έπισκευαστικήν βάσιν μέσοντα «συνχρίτιτο» και έξηρμοσθή ό δένων. 'Ανελήφθησαν μόνιμοι έπισκευαι, αίτινες έπερατώθησαν τήν 30ην 'Ιουνίου.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.): Προσήραξεν εις τάς άκτας τής νήσου Γκρέτη 'Ιναγκουα, τήν 16ην 'Ιουνίου, συνεπεία κακής δρατότητος, έν πλώ άπο Γουιάνα διά Κουύβαν ύπο έρμα. Κατεβάλλοντο προσπάθεια άνελκυσέως του.

ΚΑΡΟΛΙΝ (κ.): 'Εν πλώ άπο Μονρόβια διά Νουακότ, μέ γενικόν φορτίον, έβυθισθη τήν 7ην 'Ιουλίου συνεπεία προσκρούσεως έπι άγγυστου έπιπλέοντος άντικειμένου. 'Από τό θμελές πλήρωμα διεσώθησαν οι ξε.

ΛΗΜΝΟΣ (φέρρυ): 'Επειθεωρήθη εις Πειραιά, τήν 25ην 'Ιουνίου, διά ζημίας εις τήν μηχανήν πού ύπεστη τήν προηγουμένην. 'Ανελήφθησαν έπισκευαι.

ΛΗΤΟ: 'Αποπλεύσαν έκα Καλαμάτας τήν 28ην 'Ιουνίου διά Βιετνάμ, με φορτίον άλευρου εις σάκκους, ύπεστη διαρροήν εις τό μηχανοστάσιον, τήν νύκτα τής 30ης 'Ιουνίου, εις άποστασιν 40 περίπου μιλών βορειοδυτικών τού Πόρτ Σάιδ και ήγκυροβόλησεν εις άβαθη υδατα. Καθώς τό σκάφος έβυθιζετο, διετάχθη η έγκατάλειψις του ίδιου τού πληρώματος, τό όποιον παρισυνελέγει σών ύπο παραπλεόντων σκαφών. Τό έλληνικόν φορτηγόν πλοϊον θεωρεῖται ώς βεβαία όλική άπωλεια.

ΜΑΡΘΑ Λ. (π.): 'Αφίχθη εις Ρίο Γκράντε τήν 19ην 'Ιουνίου με ζημίας εις τήν δεξιάν δηζελογεννήτριαν. 'Επειθεωρήθη και άνελήφθησαν έπισκευαι. Τήν 27ην 'Ιουνίου άπεπλευσε διά Σάντος.

ΝΗΛ ΑΡΜΟΣΤΡΟΝΓΚ: 'Εν άναμονη παραλαβής φορτίου πετρελαιού εις τόν Κόλπον του Σουέζ, ύπεστη πυρκαϊάν εις τά πρυμναία ένδιαιτήματα τήν 27ην 'Ιουνίου. Τό πληρώμα μετεφέρθη σών εις τήν Έρραν και τό πύρ κατεστάλη τήν έπομένην. Κατεστράφησαν πλήρως τά ένδιαιτήματα.

ΠΑΡΓΑ: 'Επειθεωρήθη έν δεξαμενή εις Νέαν 'Υόρκην, διά ζημίας εις τήν βοηθητικήν δηζελομηχανήν πού ύπεστη τήν 14ην Μαΐου και ζημίας έκ προσαράξεως εις Λά Ρομάνα τήν θην 'Ιουνίου. 'Επισκευαι εις τήν βοηθητικήν μηχανήν έτελέσθησαν ύπο τού πληρώματος και ίδιας τεχνικών έν πλώ. 'Επισκευαι έπι τών ζημιών τής προσαράξεως και τινων άλλων θά έτελούντο εις Νέαν 'Υόρκην.

ΠΟΡΤΟΚΑΛΗΣ ΗΛΙΟΣ (φέρρυ): Εις Πειραιά τήν 29ην 'Ιουνίου άνεφερε ζημίας εις τόν πυθμένα, όφειλομένας εις πρόσκρουσιν έπι τού βυθού πρό τριημέρου, ένων εύρισκετο εις έπισκευαστικόν προβλήτα εις Πέραμα

και παρεσύρθη. 'Οπή εις τά έλάσματα τού πυθμένος. 'Αναγκαίος δεξαμενισμός πρός έκτελεσιν μονίμων έπισκευών.

ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (λ.): 'Απώλεσε τήν διγκυράν του με τημά της άλυσου εις τό έξωτερικόν διγκυροβόλιον τού λιμένος Καράται. 'Η διγκυρά έγκατελείφθη.

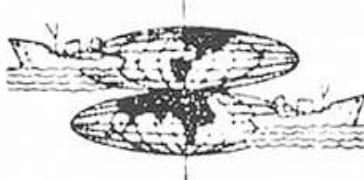
ΣΑΝΤΟ ΠΑΙ' ΟΝΗΡ: Προσέκρουσεν έπι σημαντήριον εις τόν ποταμόν 'Ορινόκο τήν 21ην 'Ιουνίου, κατά τόν άπόπλουν του έκ Πουέρτο 'Ορντάζ. 'Αφιχθέν εις Κιουρασάο τήν 27ην έπιθεωρήθη και μετά τετράμερον έδεξαμενίσθη πρός έπιθεώρησιν και έκτελεσιν έπισκευών.

ΣΦΝΟΣ: 'Από Μπουένος 'Αύρες διά Πειραιά, άφιχθη εις Μάλταν τήν 25ην 'Ιουνίου με ζημίας εις τόν στραφαλοφόρον δέναν της δεξιάς γεννητήρας και έπειθεωρήθη. 'Επισκευαι άνεβληθησαν.

ΣΟΛ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.): Προσήραξεν έπι τών βραχωδών άκτων τού άκρωτηρίου Κίτι, τής νοτιοανατολικής Κύπρου, τήν 25ην 'Ιουνίου. 'Ανελκυσθέν, έπλευσεν εις Λεμσόσον τήν 27ην 'Ιουνίου και τήν ιδίαν ήμέραν άπεπλευσε διά Πειραιά, δηπου κατά τήν άφιξην του έπιθεωρήθη. Δέν άνεφέρθησαν σοβαρία ζημία.

ΤΕΤΙΕΝ: 'Ως άνεκοινώθη εις Λονδίνον τήν 8ην 'Ιουλίου, τό έλληνικόν μπάλι κάρριερ 'Τετιέν' προσήραξεν έξωθι τής Κωνστάντζας, έμφορτον. 'Υπεγράφη συμφωνητικόν με τοπικά ρυμουλκά διά τήν παροχήν βοηθείας. 'Απαιτείται κουφισμός πρό πάσης προσπαθείας άνελκυσέως του.

ΟΚΕΑΝΙΣ: 'Από Καλκούτα διά Λέγκορν, ύπεστη ζημίας εις τό πηδάλιον και προστήγγισεν εις Βιζακαπατνάμ ρυμουλκούμενον, τήν 25ην 'Ιουνίου διά έπιθεώρησιν. 'Έλλειψει διαθεσίμου δεξαμενής, κατεβάλλοντο προσπάθειαι άποκαστασίσεως τών ζημιών έπι άγκυρα. Τό μεγαλύτερον μέρος τού έξι έμπορευματοκιβωτίων φορτίου έξεφορτώθη πρός διευκόλυνσιν τών έπισκευών.



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

IF YOUR SHIP SENDS OR RECEIVES MORE THAN 20 WORDS A DAY BY TELEGRAPH (CW)

Number of Words Transmitted Per Day	See Note 1	See Note 2	See Note 3	NOTES
CW Cost (\$)	9.00	44.00	134.00	(1) Containership using CW for Traffic Transmission
Telex Cost (\$)	9.00	9.00	15.00	(2) Tanker on Persian Gulf/Bahamas run.
Savings Per Day (\$)	—	35.00	119.00	(3) Containership on the U.S. East Coast/Europe run.
Savings Per 350 Day Year (\$)	—	\$12,250	41,650	
			70,000	
			111,650	

Above data abstracted from MARAD Office of Advanced Ship Operations study prepared for the Council of American-Flag Ship Operators, 1980

PHILIPS AND ELECTRO-NAV CAN SAVE YOU A LOT OF MONEY

The figures speak for themselves.

For a tanker on the Persian Gulf run, transmission of ETA, weather data, arrival/departure reports, and requisitions average more than 300 words per day. CW transmission costs: \$134.

Telex: \$15. For a saving of \$119 per day. Or \$41,650 per 350 day year. A containership on the Europe run — making 2 to

3 times as many trips in a year, and hitting more ports per trip — averages more than 800 words per day. CW cost: \$358. Telex cost: \$39. For a saving of \$319 per day. Or \$111,650 per year.



If your radio traffic volume is lower than the averages reported in the data, it's probably because your ship is not equipped with telex. With CW costing you a minimum of 45 cents per word you have to cut down on sending

and receiving. So you miss a lot of important information. Information that would give you much greater control over your vessel's operations. Information that would cost you practically nothing when your ship is equipped with telex. In fact, your Philips telex will pay for itself in just 2 to 4 months. And then start paying off for you.

money isn't everything

There's also performance, and Philips has it all. Like ARQ, an automatic request for repetition. An addressing system that lets you transmit and receive, in full privacy, to any ship in your fleet. Or — in privacy — to all of them at once. Plus state of the art modular circuitry, with built-in self diagnostics for ease of maintenance. And just one circuit board, replaceable in minutes by shipboard personnel, so you don't get expensive bills for shoreside services.



Also, the Philips PACT 220 Tele-printer — with your choice of paper tape or electronic memory — and automatic, unattended operation when desired, gives you full flexibility to send and transmit traffic at your convenience. And a clear hard copy of all messages that you won't need an interpreter to decipher.



With Philips telex you can forget about your atmospherics distorting your messages. And about repair problems; MTBF average is 62,000 hours. In the unlikely event that anything should go wrong, you'll find factory-trained Philips or Electro-Nav service personnel in just about every port in the world.

To sum up, Philips telex, with its cost of only 4½ cents per word, and speed of 66 words per minute will make it convenient and easily affordable to send and receive a broad range of pertinent shipboard information — stowage plans, cargo manifests, loading and discharging reports, equipment control data — rapidly, accurately, and inexpensively. And give you the data you need to administer and control your entire fleet. From your office.

For more information contact:



Electro-Nav

Elizabeth, NJ 07201; 840 Bond Street, Tel: (201) 527-0099; (212) 697-7770; Cable: Navelectro; Telex: 13-9381 Oakland, CA 94606; 750 Kennedy Street, Tel: (415) 533-1840; Telex: 33-8509 London SW18 4JQ England; 3 Hardwicks Way, Wandsworth, Tel: 01-874-7821; Telex (851) 928229

Η ναυλαγορά

Έμφανεστάτη ή κάμψις τής ναυλαγοράς κατά τό διαρρέουσαν 15θμερον. Παρά την υπαρξίν ικανοποιητικού άριθμού διστογών, η πιωτική τάσης τών ναυλών ήτο εντονος έξι αιτίας τής ύπερπροσφοράς τοννά, κυρίως εις τα μεγαλύτερα μεγέθη.

Η περιοχή τού Βορείου Ατλαντικού έξισθενημένη. Τό σιτηρά από τόν Κόλπον δι' Όλλανδιαν έπονηλθον εις τά 11 δολ. διά τό μεγάλα σκάφη, ένων οι ναύλοι τών γαιονθράκων από Χάμπτον Ρόδος δι' Ιαπωνίαν ξεπεσον εις τά 22 περίου δολ., από τά 24,50 πού έφθασαν τάς ήμερας άμεων μετά τήν ληξινής άπεργιας τών άμερικανών ονθρακωρύχων.

Μία ξέιδογες κίνησις δημητριακών παραπρετείαι εις τό Κόντινεντ — τήν Γαλλίαν, κυρίως — άλλα τό φορτία αυτά δέν όρκουν διά νά άπορροφήσουν τό πλεονάζον τοννά. Η έμφανισης τών Κινέζων εις τήν άγοράν εδωσε ένα τόνον αισιοδοξίας, άλλα και αυτή άνεπαρκής.

Η περιοχή τής "Απω Ανατολής νεκρά. Τά μισθώματα διά χρονοναυλώσεις έχαιρετικώς χαμηλά. Τά πάναμαξ μπάλκ καρριέρες έφθασαν νά εισπράττουν ήμερησιον ναύλον τους με έκεινον τών τουηντεκερές.

Τό έρωτημα πού όπασχει τώρα τούς πλοιοκτήτας είναι κατά πάσον ή κάμψις είναι έποκηκή ή θά διαρκέση και μετά τό φθινόπωρον. Όπωσδήποτε, κάποια ζωγροτέρα κίνησις άναμενεται από τού Σεπτεμβρίου, άλλα είναι μαρτιβόλων κατά πάσον ή κίνησις αυτή θά είναι έπορκής διά νά προσδότη μίαν γενικωτέραν και μονιμοτέραν άνοδικήν τάσην.

Κατά περιοχάς, οι ναύλοι πού έπεκράτησαν τάς τελευταίας ήμερας τού ληξαντος 15θμερου είχον ώς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα, από Κόλπον δι' Όλλανδιαν, 70.000 τον., δολ. 11 φίο, Ιούλιον. Διά Ταϊβάν 25.000 τον. 5%, δολ. 34 φίο, Ιούλιον. Δι' Ιαπωνίαν, 32.500 τον., δολ. 27,50 φίο, Ιούλιον. Δι' Ετερον, 30.000 τον., δολ. 27,75 φίο, Ιούλιον. Δι' Αλγερίαν, 18.000 τον., δολ. 44,75 φίο, Ιούλιον. Από Μεγ. Λίμνας διά Μεσόγειον, σκάφος 28.000 τον., δολ. 650.000 φίο κατ' άποκοπήν, Ιούλιον. Από Αγ. Λαυρέντιον διά Σήφορθ, 25.000 τον. 5% σίτος, δολ. 15,50 φίο, Ιούλιον.

Γαιάν θρακες, από Χάμπτον Ρόδος διά Μπιλμπάο, 65.000 τον., δολ. 10, Ιούλιον. Διά Βέλγιον /Όλλανδιαν, 55.000 τον., δολ. 10,35, Ιούλιον. Δι' Ιαπωνίαν 55.000 τον., δολ. 22,75, Ιούλιον. Από Μόριπλ

δι' Ιαπωνίαν, 55.000 τον. 10%, δολ. 22,60, Ιούλιον. Διά Γαλλίαν, 55.000 τον., δολ. 11,50 φίο, Ιούλιον. Σιδηρομετάλλευμα, από Πόρτο Καρτέο διά Ταραντο, 150.000 τον. 10%, δολ. 4,35 φίο, Ιούλιον.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα, από Ρίο Γκράντες διά Σιγκαπούρη-Μπανγκό-Ινδονησία ρέιντζ, 10.000 τον. σύγχρονα, δολ. 49,50 φίο, Ιούλιον.

Σιδηρομετάλλευμα, από Πόρτο Καρτέο διά Ρότερνταμ και Υμουίντεν 155.000 τον. 5%, δολ. 6,15 φίο, Ιούλιον.

Σάκχαρις, από Σάντος δι' άμερικ. λιμένας Ατλαντικού/Κόλπου, 13.000 τον. χύμα δολ. 28 φίο, Ιούλιον. Από Μπούενος Αύρες δι' άμερικ. λιμένας Ατλαντικού/Κόλπου 13.800 τον., δολ. 40 φίο, Ιούλιον.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Γεννήματα, από άμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού δι' Ινδονησίαν, 25.000 τον., δολ. 31 φίο, Ιούλιον. Διά Τρινκούμαλι, 23.000 τον. σίτος, δολ. 34,50 Ιούλιον/Αύγουστον. Δι' Ιαπωνίαν, 19.047 τον. σίτος, δολ. 29,30, Αύγουστον. Από Καλιφόρνια διά Γκουαγκιάκιλ, 12.000 - 12.500 τον. σίτος, δολ. 29 φίο, Ιούλιον. Διά Νοτ. Κορέαν, 25.000 τον. σίτος, δολ. 31,50, Ιούλιον/Αύγουστον.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Τα πιό κα, από Ταϊλάνδην διά Μπορντώ-Αμπούργον ρέιντζ, 60.000 τον., δολ. 15 φίο, Ιούλιον.

Σίτος, από Αδελαΐδα δι' Αντεν σκάφος 16.000 τον. φορτίου, δολ. 665.000 φίο, κατ' άποκοπήν, Ιούλιον.

Λιπάσματα, από Ναούρου διά 1-3 λιμένας Αύστραλιας, 25.000 τον. 10% φωσφάτα, δολ. 13 βάσις 1/1 φίο, Ιούλιον.

ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ - ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ

Γαιάν θρακες, από Ρίτσαρτς Μπαιν δι' Εντεντ, 100.000 τον. 5%, δολ. 10,50 φίο, Σεπτέμβριον. Ετερον, 105.000 τον. 5% δολ. 10.725 φίο, Σεπτέμβριον/Οκτώβριον.

Λιπάσματα, από Ακαμπα δι' Ινδιαν, 10.000 τον. 5% φωσφάτα, δολ. 16,50 φίο, βάση

αις άνατ. και δυτ. άκτη, Ιούλιον.

Σάκχαρις, από Πόρτο Λουι διά Λονδίνον, 11.500 τον. 5%, Δ.Α. 11,50 φίο, Ιούλιον. Άπο Μανούτο δι' άμερικ. λιμένας Ατλαντικού/Κόλπου, 14.700 τον., δολ. 30 φίο, Ιούλιον.

Άρα βόσιτος, από Νοτ. Αφρικήν διά τρεις λιμένας Ιαπωνίας, 14.000 τον. 5%, δολ. 29,50, Ιούλιον.

ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

Σιδηρομετάλλευμα, από Μονρόβιο διά Μπανιόλι, 65.000 τον. δολ. 6,50 φίο, Ιούλιον. Από Λόουερ Μπουκάνον δι' Ιταλίαν, 60.000 τον. 10%, δολ. 6,50 φίο, Ιούλιον.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ ΚΑΙ ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Γαιάν θρακες, από Τάραντο διά Καοσιούγκ 15.000 τον., Δ.Α. 41 φίο, Ιούλιον.

Λιπάσματα, από Κωνσταντζαν διά δυτ. άκτην Ινδιας, 17.000 τον. σύρεα χύμα, δολ. 38 φίο, Ιούλιον. Από Πόρτο Μαργκέρα διά δυτ. άκτην Ινδιας, 14.000 τον. 5%, δολ. 47 φίο, Ιούλιον.

KONTINENT

Γεννήματα, από Βόρειον Γαλλίαν διά Σάφι, 10.000 τον. σίτος, δολ. 14,50 φίο, άμεσος φόρτωσης. Από Ρουέν διά Κωνσταντζαν, 15.000 τον. 5% (σίτος), δολ. 17 φίο, σπότ. Από Άμβρεσα διά Τζέντα, 10.500 τον. κριθή, δολ. 35 φίο, Ιούλιον. Από Γάνδη-Χάρβη ρέιντζ διά Κωνσταντζα, 25.000 τον. σίτος 5%, δολ. 17 φίο, Ιούλιον.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΘΑΛΑΣΣΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

Θείον, από Πολωνίαν διά δυτ. άκτην Ινδιας, 15.000 τον., δολ. 44 φίο, Ιούλιον.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Ιούλιον, ταξίδιον Κόντινεντ, δολ. 8.800 ήμερησιώς, όψιμον έπανωπαράδοσις Κόντινεντ, δολ. 9.100 ήμερησιώς (38.391 τον., τού 1980).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Ιούλιον, ταξίδιον Κόντινεντ, δολ. 8.500 ήμερησιώς (56.324 τον., τού 1971).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Ιούλιον, ταξίδιον Ανατ. Αφρικής, δολ. 7.300 ήμερησιώς (15.000 τον.)

Παράδοσις Αύστραλιαν, Ιούλιον, ταξίδιον Τσιταγκόκ-Ιαπωνίας ρέιντζ, δολ. 8.300 ήμερησιώς (24.035



PAPACHRISTIDIS MARITIME INC.

MONTREAL — CANADA

Αντιπροσωπεύεται εις τήν Έλλαδα ύπο τῆς:

THALATTA STEAMSHIP CORPORATION

Οδός Κολοκοτρώνη 98

Πειραιεύς τ.τ. 8

Τηλ.: (1) 417.2121

Τέλεξ: (601) 21 3110 THAL GR

τού, τού 1971).

Παράδοσις Νοτ. Κορέαν, δμεσος, ταξίδιον 'Ερυθράς Θαλάσσης-Σιγκαπούρης ρείντζ μέσω δυτ. άκτης ΗΠΑ, δολ. 8.350 ήμερησίως (34.737 τον., τού 1980).

Παράδοσις Γιβραλτάρ, Ιούλιον, δύο κυκλικά ταξίδια Μεγ. Λιμνών, δολ. 7.500 ήμερησίως (27.477 τον., τού 1968).

Παράδοσις Φλωσιγκ, Ιούλιον, ταξίδιον Κολόμπο-Ταιταγκόγκ ρείντζ μέσω Αγγλίας, δολ. 5.100 ήμερησίως (12.820 τον., τού 1963).

Παράδοσις Αμβέρσαν, Ιούλιον, ταξίδιον Βενεζουέλας, δολ. 7.200 ήμερησίως (17.181 τον., τού 1980).

Παράδοσις Κόντινεντ, Ιούλιον, ταξίδιον Ιαπωνίας, δολ. 14.250 ήμερησίως (62.212 τον., τού 1980).

Παράδοσις Νέα Υόρκη-Τσάρλεστον ρείντζ, Ιούλιον, ταξίδιον Κίνας, δολ. 7.300 ήμερησίως (15.195 τον., τού 1971).

Παράδοσις 'Αγ. Λαυρέντιον, Ιούλιον, ταξίδιον Μεσογείου, δολ. 7.100 ήμερησίως πλέον δύρον δολ. 100.000 (26.532 τον., τού 1973).

Παράδοσις δμερικ. Κόλπον, Ιούλιον, ταξίδιον Περού, δολ. 8.500 ήμερησίως (26.420 τον., τού 1967).

Παράδοσις Τζαμάικα ή Μπαρμπάντος, Ιούλιον, ταξίδιον Κόντινεντ, δολ. 7.100 ήμερησίως (14.841 τον., τού 1978).

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Ταξίδια 3-5 μηνών, δολ. 6.10 κατά τον. d.w. μηνιάς (62.577 τον., τού 1981).

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

'Η υπερπροσφορά τονάζ έξακολουθεί νά έπερεάζη τήν όγοράν. Παρά την σχετική αύξησην τών φορτών τάς τελευταίας ήμερας οι ναύλοι διατηρούνται εἰς χαμηλά έπιπεδα — έπιζημα διά τά μεγάλα σκάφη. 'Η αύξησης τού όγοράντος τονάζ δεν βοήθησε την κατάστασιν, ούτε οι υψηλοί διαλύσεις τού Μαϊού/Ιουνίου. Πάντως, οι πλαισικήι εύελπιστον διά κάποιαν βελτίωσιν τής όγοράντος τού φθινοπώρου.

Χαρακτηριστικαί τινές ναυλώσεις:

'Από τόν Περισκόν Κόλπον διά Καραϊβικήν/Μεσογείου, 260.000 τον., W 21 (10 κόμβοι), W 22 (12 κόμβοι), Ιούλιον. Δι' Αγγλίαν/Κόντινεντ, 128.000 τον., W 30, Ιούλιον. Έτερον, 310.000 τον., W 20 (12 κόμβοι), W 21 (12 κόμβοι), Ιούλιον. Διά Καραϊβικήν, μέρος φορτίου 130.000 τον., δολ. 11.75, Ιούλιον. Δι' Ιαπωνίαν, μέρος φορτίου 16.000 τον., W 220, Ιούλιον. Διά Σιράχα, 85.000 τον., W 47.5, Ιούλιον.

'Από 'Ινδονησίαν διά Μπαχάμας, 125.000 τον., W32.5 (12 κόμβοι), όψιον δυτ. άκτην ΗΠΑ W 37.5, όψιον Χαβάη W 42.5, Ιούλιον.

'Από Δυτ. Αφρικήν διά Αγγλίαν/Κόντινεντ/Μεσογείου μέρος φορτίου 70.000 τον., W 52.5, Ιούλιον.

'Από Ζουείτινα διά Καστέλλον, 90.000 τον., W 43, Ιούλιον.

'Από Μπάνιας διά Ιταλίαν, 80.000 τον., W 42, Ιούλιον.

'Από Αρζού διά Φός, 68.000 τον., W 62.5, Ιού-

λιον.

'Από Μεσόγειον διά άμερικ. Κόλπον, μέρος φορτίου 61.500 τον., W 47.5 Ιούλιον.

'Από Σάλαμ Βό διά άμερικ. Κόλπον, μέρος φορτίου 70.000 τον., W 50, Ιούλιον. Έτερον, μέρος φορτίου 70.000 τον., W 45, Ιούλιον.

'Από Καραϊβικήν διά άμερικ. λιμένας Ατλαντικού/Κόλπου, μέρος φορτίου 60.000 τον., W 67.5, Ιούλιον. Διά Κόλπον, μέρος φορτίου 50.000 τον., W 62.5, Ιούλιον. Έτερον, μέρος φορτίου 67.000 τον., W 57.5, Ιούλιον.

'Από Καραϊβικήν διά άμερικ. λιμένας Τρίνινταντ διά Κόλπον, μέρος φορτίου 57.000 τον., W 58.5, Ιούλιον.

'Από Τρίνινταντ διά άμερικ. λιμένας Ατλαντικού/Κόλπου, 80.000 τον., W 45-47.5, δμεσος φόρτωσις.

'Από άνταρκτην Μεσόγειον διά άμερικ. λιμένας Ατλαντικού/Κόλπου, μέρος φορτίου 30.000 τον., W 115, Ιούλιον.

Καθαρά, από Άλεξανδρειαν διά Μεσογείου, 20.000 τον., W 150, Ιούλιον. Άπο Σιγκαπούρην διά Χόγκ Κόγκ, 29.000 τον., W 125, Ιούλιον. Άπο Μεσογείου διά Αγγλίαν/Κόντινεντ, 26.000 τον., W 105, Ιούλιον. Άπο Φρήροπτρο διά άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, μέρος φορτίου 20.000 τον., W 130, Ιούλιον. Άπο Καραϊβικήν διά Βανκούβερ, 24.600 τον., W 100, Ιούλιον. Άπο Κόριτον διά Αγγλίαν/Κόντινεντ μέρος φορτίου 25.000 τον., W 122.5, Ιούλιον.

τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ & ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 33.000 τον. γεννημάτων Κωνστάντζαν, δολ. 27.50, φίο, μέ 3.000 τον. έκφρτωσιν. Ιούλιον 6-15.

ΕΡΥΘΑΝΗ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 33.000 τον. γεννημάτων, δολ. 27.50, φίο, μέ 3.000 τον. έκφρτωσιν. Ιούλιον 6-15.

ΕΛΛΕΝΙΚΑ ΑΓΑΛΑΝΤ: Γκάλιεσταν 7.050 τον. δραφείου εἰς σάκκους Τάνγκο και Δάρ ες Σαλάμ δολ. 100, Ιούλιον 12-22.

ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν): Χάμπον ρόδη, Βαλτιμόρην 54.000 τον. γεινηθράκων Ιαπωνίαν, δολ. 23, 20 αύτης έξτρα διά κάθε πρόσθετον λιμένα φορτώσεως έξι χρειασθή, 85 σύντης διά κάθε πρόσθετον λιμένα έκφρτωσεως, έλ. έκφρτωτικών δολ. 13.500 ήμερησίων.

ΕΡΜΗΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 22.000 τον. γεννημάτων Ινδονησίων, δολ. 42.25, φίο, μέ 1.500 τον. έκφρτωσιν. Ιούλιον 5-20.

ΒΕΡΓΟ (μικτόν): Άμερικ. λιμένας Κόλπου 70.000 τον. γεννημάτων Ολλανδίαν, δολ. 11, φίο, Ιούλιον 21-30.

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ: Ενα-δύο λιμένας υπό βερεύτερων Σάν Λορέζτρο με συμπλήρωμα Μπουένος Αύρες 12.000 γεννημάτων Αμβέρσαν — Αμβούργον ρέντη, δολ. 35.50, έλ. Νεκοτέαν ή Μπουένος Αύρες μόνον, δολ. 2 μείον, μέ 2.000 τον. φόρτωσιν. 3.000 τον. έλ. έκφρτωσιν. Ιούλιον 16-25.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΛΑΣ: Ρίο Γκράτε 10.000 τον. σογιαλεύρων Σιγκαπούρην — Μπαγκάκυ — Ινδονησίων ρέντη δολ. 49.50, 1-1 φίο, μέ 2.000/1.000 τον. έκφρτωσιν. Ιούλιον 11-20.

ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 27.524 τον. σίτου Πόρτ Σουδάν, δολ. 50.90, μέ 4.000 τον. γκρέι φόρτωσιν. 800 τον. έλ. έκφρτωσιν. Ιούλιον 14-25.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ: Χάμπον ρόδη 45.000 τον. γεινηθράκων Ιταλίαν, δολ. 12.50 έλ. έκφρτωτικών Ιούλιον 1-6.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ: Καλιφόρνιαν 15.500 -16.000 τον. σίτου χώρα, νότιον Αφρικήν δολ. 36.50, φίο, μέ 1.500 τον. έκφρτωσιν. Αύγουστον 3-15.

ΚΛΑΙΡ Α. ΤΣΑΒΑΙΡΗ: Άμερικ. λιμένας Βαρ. Ειρηνικού 24.500 - 25.500 τον. σίτου Άλεξανδρειαν ή Πόρτ Σαΐδ, δολ. 41, μέ 1.500 τον. έκφρτωσιν. Ιούλιον 13-23.

ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ: Άμερικ. λιμένας βορείου Ειρηνικού 25.000 τον. σίτου Αίγυπτον, δολ. 41, φίο, μέ 1.500 τον. έκφρτωσιν. Ιούλιον.

ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ: Άμερικ. λιμένας βορείου Ειρηνικού 13.000 τον. σίτου Αίγυπτον δολ. 46, φίο, μέ 1.500 τον. έκφρτωσιν. Ιούλιον 5-12.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

ΣΚΑΠΟΥΓΙΝΤ: Αμβέρσαν, Ρότερνταμ, Άμστερνταμ ή Μπρούνουμπούτελ 14.000 τον. λιπασμάτων χώμα δυτ. άκτην Ινδίας, δολ. 44, φίο, μέ 3.000/1.000 τον. φορτοεκφρτωσιν. Ιούλιον 3-13.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ: Αμβέρσαν, Ρότερνταμ, Άμστερνταμ ή Μπρούνουμπούτελ 16.000 τον. λιπασμάτων χώμα, δυτ. άκτην Ινδίας, δολ. 44, φίο, μέ 3.000/1.000 τον. φορτοεκφρτωσιν. Ιούλιον 1-15.

ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙV: Άμστερνταμ — Λά Παλλίς ρέντζ 10.500 -11.000 τον. κρήτης είς σάκκους Τζέδαν, δολ. 35, φίο, μέ 1.000/1.000 τον. φορτοεκφρτωσιν. Ιούλιον 17-22.

ΖΕΥΣ: Ρουέν — Αμβέρσαν ρέντζ 15.000 τον. σίτου δολ. 17, φίο, μέ 4.000/2.500 τον. φορτοεκφρτωσιν. Ιούλιον 20-27.

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ & ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΕΝΑΤΟΝ: Πόρτο Μάργκερα 14.000 τον. λιπασμάτων χώμα δυτ. άκτην Ινδίας, δολ. 47, φίο, μέ 3.000/1.000 τον. φορτοεκφρτωσιν. Ιούλιον 14-25.

ΑΝΤΑΙΟΣ: Λά Παλλίς 26.500 τον. σίτου Κωνστάντζαν δολ. 18, φίο, μέ 5.000 τον. έκφρτωσιν. Ιούλιον 28-Αύγουστου 8.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΟΤΗΣ: Ντόρμπατον ή Ήστ Λόντον 14.000 τον. δραφείου Γλασκώβην ή Ληθ, δολ. 28, μέ 2.000 τον. γκρέι φόρτωσιν, 3.000 τον. έλ. έκφρτωσιν. Ιούλιον 17-27.

ΑΗΦΑΝΤΟΥΡΙΟΣ: Βόρ. Γαλλίαν 10.000 τον. σίτου Σάφι δολ. 14.50, φίο, μέ 3.500/1.500 τον. φορτοεκφρτωσιν. Ετοιμος φόρτωσις.

ΜΕΘΟΔΙΚ (μικτόν): Μονρόβιαν 65.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος Μπανάδι, δολ. 6.50, φίο, Ιούλιον 24-30.

ΜΥΘΙΚ (μικτόν): Ταύλανδην 60.000 τον. τοπικάς Κόντινεντ, δολ. 15,80 φίο, μέ 10.000/5.000 τον. φορτοεκφρτωσιν. Ιούλιον 15-25.

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

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ: 60.433 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 39-40 τον. φιούελ διλ και 2 1/2 τον. ντήξει διλ τού 1980) παράδοσης Ιαπωνίαν δρχάς Ιουλίου, έν κυκλικόν ταξίδιον Αύστραλίας, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίας, δολ. 10.500 ήμερησίων.

ΑΝΑΓΤΕΑ ΓΟΥΙΣΤΝΤΟΜ: 22.312 τον. d.w. (14 μιλ. 28 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντήξει διλ τού 1974) παράδοσης κατά την δριέν εἰς πλοηγικόν σταθμὸν Κουίνα Ιουλίου 15-24, μέσω Αύστραλίας, έπαναπαράδοσης μετά τὴν ἀναχώρησην τοῦ πιλότου εἰς Ιαπωνίαν Σιγκαπούρης Ιαπωνίας ρεῖντζ, δολ. 7.000 ήμερησίων πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, πλέον δολ. 89.000 δώρων.

ΑΦΟΒΟΣ: 65.866 τον. d.w. (2.731.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 48 τον. φιούελ διλ και 4 τον. ντήξει διλ τού 1968) παράδοσης Κόντινεντ έπιοντος έν κυκλικόν ταξίδιον βορ. Ατλαντικού, έπαναπαράδοσης Σκώ Πλάσερο ρεῖντζ, δολ. 10.900 ήμερησίων.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ (λιβ.): 44.828 τον. d.w. 1.820.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 39 τον. φιούελ διλ τού 1968) παράδοσης Βραζιλίαν Ιουλίου, έπαναπαράδοσης Ιταλίαν, δολ. 9.150 ήμερησίων, πλέον δολ. 210.000 δώρων.

ΒΥΤΙΝΑ: 26.547 τον. d.w. (1.246.000 κ.π. 15 μιλ. 31 τον. φιούελ διλ τού 1975) παράδοσης κατά τὴν δριέν εἰς πλοηγικόν σταθμὸν Φλώσιγκ ή όψιν ναυλωτῶν φαρόπλοιον Βέζερ μέσω Ιουλίου, έπαναπαράδοσης άμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 6.000 ήμερησίων.

ΜΑΪΣΤΡΟΣ: 32.810 τον. d.w. (1.535.000 κ.π. 15 μιλ. 36 τον. φιούελ διλ τού 1975) παράδοσης Αγ. Λαρύντιον, Ιουνίου 28 — Ιουλίου 5, έπαναπαράδοσης Μεσογείου, δολ. 8.850 ήμερησίων πλέον δολ. 133.250 δώρων.

ΜΑΡΙΑ Γ.Δ.: 26.572 τον. d.w. (1.209.000 κ.π. 15 μιλ. τού 1974) παράδοσης Ελλάδα άμεσος, μέσω Μπανάρ Δήμας, έπαναπαράδοσης διοπλέοντος Μουσκάτ, δολ. 10.500 ήμερησίων.

ΑΝΑΓΓΕΛΑΚ: 15.823 τον. d.w. (29 π. 3 ίντο. 726.000 κ.π. 13 μιλ. 20 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντήξει διλ τού 1968) παράδοσης κατά τὴν δριέν εἰς πλοηγικόν σταθμὸν Καέν, ἀπό 8ης ώρας Ιουλίου 6 — 16ης ώρας Ιουλίου 8, έπαναπαράδοσης μετά τὴν ἀναχώρησην τοῦ πιλότου εἰς Βομβάνη — Κολόμπο ρεῖντζ δολ. 6.800 ήμερησίων συμπεριλαμβανομένων υπέρωρων.

ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ: 15.195 τον. d.w. (15 μιλ. τού 1971) παράδοσης Νέαν Υόρκην — Ταύρελατον ρεῖντζ Ιουλίου 20-20, έπαναπαράδοσης Κίναν, δολ. 7.300 ήμερησίως.

ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΓ: 17.181 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. τού 1980) παράδοσης Αμέρειραν Ιουλίου 8-9, έπαναπαράδοσης Βενεζουέλαν δολ. 7.200 ήμερησίων.

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ: 22.000 τον. d.w. (994.000 κ.π. 14 μιλ. 28-29 τον. φιούελ διλ τού 1970) παράδοσης κατά τὴν δριέν εἰς πλοηγικόν σταθμὸν Ρουέν, Ιουλίου 12-25, έπαναπαράδοσης Κίναν, δολ. 7.200 ήμερησίως.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ: 36.800 τον. d.w. (1.644.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ τού 1977) παράδοσης μετά τὴν ἀναχώρησην τοῦ πιλότου εἰς Κίναν Ιουλίου 10-20, μέσω Μπούγκανβιλ, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ δολ. 8.500 ήμερησίως.

ΜΥΚΑΛΗ II: 26.414 τον. d.w. (1.194.000 κ.π. 14 μιλ. 30 τον. φιούελ διλ τού 1977) παράδοσης Φλώσιγκ Ιουλίου 13-18, έπαναπαράδοσης άμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 5.950 ήμερησίως.

ΣΑΝΤΟ ΠΑΤΙΟΝΗΡ: 14.841 τον. d.w. (702.000 κ.π. 13 1/2 μιλ. 18 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντήξει διλ τού 1978) παράδοσης Τζαμάικο ή Μπάρμπαντος, ένορξης 16ην ώραν τῆς 9ης Ιουλίου, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν, Μπορντώ — Αμβούργον ρεῖντζ δολ. 7.100 ήμερησίως.

ΑΒΟΛΛΑ ΦΟΡΕΣΤ: 26.420 τον. d.w. (1.231.000 κ.π. 15 μιλ. τον. φιούελ διλ ή 12 1/2 μιλ. 23 τον. φιούελ διλ τού 1967) παράδοσης άμερικ. λιμένας Κόλπου Ιουλίου 16-26, μέσω Περού, έπαναπαράδοσης Κριστοφόρα δολ. 8.500 ήμερησίως.

ΦΡΟΣΩ: 31.915 τον. d.w. (1.509.000 κ.π. 15 1/4 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ τού 1970) παράδοσης διαπλέοντας Σκώ ἀναδρομικών από 27 Ιουνίου, έν κυκλικόν ταξίδιον βορ. Ατλαντικού, έπαναπαράδοσης δολ. Μεσογείου, δολ. 8.000 ήμερησίως.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: 60.200 τον. d.w. (2.619.000 κ.π. 15 1/4 μιλ. 52 τον. φιούελ διλ τού 1976) παράδοσης διαπλέοντας Σκώ ἀναδρομικών από 27 Ιουνίου, έν κυκλικόν ταξίδιον βορ. Ατλαντικού, έπαναπαράδοσης δολ. Μεσογείου, δολ. 8.000 ήμερησίως.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΟΛΙΔΑ

ΛΕΥΚΑΣ: Περισκόν Κόλπον 24.000 τον. καθαρό, δυτ. ἀκτήν Ίνδιας, Κεύλανην, W 120, όψιν Μπαγλαντές W 125, όψιν Σιγκαπούρην, Ταύλανδην, W 115, Ιουλίου 4.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ: Καραϊβικήν 45.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας ἀκτής Ατλαντικού, Κόλπου, W 85, Ιουνίου 24.

ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτό): Άνατολ. ἀκτήν Μεξικού 52.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 94, Ιουνίου 27.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ (λιβ.): Σκίκνα 86.000 τον. μέρος φορτίου, Τεργέστην W 56, Ιουνίου 30.

ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ: Μεσογείον 30.000 τον. μέρος φορτίου, καθαρό, άμερικ. λιμένας ἀκτής Ατλαντικού, Κόλπου, W 165, όψιν Μεσογείου W 175, μέρος φορτίου.

ΝΙΚΟΛΑΣ: Περισκόν Κόλπον 154.000 τον. μέρος φορτίου, Ταιβάν, W 36, Ιουλίου 10.

ΚΟΣΜΑΣ: Αιθύνη 58.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 60, Ιουνίου 28.

ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ.: Καραϊβικήν 37.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορειώς Χάπτερος) Κόλπου, W 95, Ιουνίου 28.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ II: Καραϊβικήν 60.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου W 65 (Ιαν.) όψιν υπόδοιπον πήλρες φορτίου.

ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α.: Περισκόν Κόλπον 345.000 τον. Αγγλίαν, Κόντινεντ, W 24 (9 μιλ.) W 26,5 (14 μιλ.) όψιν ναυλωτῶν πέραν τῶν 90 ήμερών ἀποθήκη δολ. 12.500 ήμερησίως, Ιουλίου.

ΝΤΟΝΑ ΕΥΤΕΝΙΑ: 28.000 τον. νερού, Αρόμπιαν W 142,5, Ιουνίου 26.

ΤΙΦΟΣΟ (λιβ.): Δυτ. Αφρικήν 130.000 τον. Ιταλίαν, W 27,5 (Ιούλιος) όψιν ναυλωτῶν πέραν τῶν 60 ήμερών ἀποθήκη δολ. 11.500 ήμερησίως, Ιουλίου 1.

ΜΕΣ. ΓΗ: Ταιβάν 20.000 τον. μέρος φορτίου, καθαρό, Ινδονησίαν, W 20, Ιουλίου 7.

ΒΕΓΚΑ: Σκίκνα 30.000 τον. καθαρό Αγγλίαν, Κόντινεντ, W 155, Ιουλίου 2.

ΜΑΡΙΑΜ: Καραϊβικήν 48.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλίαν, W 55, Ιουλίου 1.

ΦΙΝΤΕΛΙΟ: Καραϊβικήν 60.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας ἀκτής Ατλαντικού, Κόλπου, W 54,75 όψιν υπόδοιπον πήλρες φορτίου 65.000 τον. W 40, Ιουλίου 1.

ΤΑΤΙΝΑ: Καραϊβικήν 90.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας ἀκτής Ατλαντικού, Κόλπου, W 81, Ιουλίου 5.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Άνατολ. ἀκτήν Γουατεμάλας 38.000 τον. άμερικ. λιμένας ἀκτής Ατλαντικού, Κόλπου, Καραϊβική, W 102,5, Ιουλίου 6.

ΜΕΘΩΝΗ: Περού 54.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας ἀκτής Ατλαντικού, Κόλπου, W 77,5, Ιουλίου 8.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ: Δυτ. Αφρικήν 40.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας ἀκτής Ατλαντικού, Κόλπου, W 90, Ιουλίου 10.

ΤΟΞΟΤΗΣ (κ.): Κουβέτη 14.000 τον. — 18.000 τον. καθαρό Ινδίαν W 218,5 (25 π. 6 ίντο. βύθ.) πλέον W 2 1/2 διά κάθε 6 ίντο. Εξτρα μέχρι 29 πόδ. Ιουλίου 5.

ΚΑΝΑΡΗΣ: Μελίδη 20.000 τον. μέρος φορτίου, Άλγεριαν, δύο συνεχή διαδύναμη έναρξη Ιουλίου 5. W 150.

ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (λιβ.): Μπάνιας 50.000 τον. μέρος φορτίου Βενεζέρη, W 80 (38 π. βύθ.) W 77,5 (38 π. 6 ίντο. βύθ.) Ιουλίου 10.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ: Καύμαν "Αίλαντς" 78.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 42,5, Ιουλίου 10.

ΒΕΝΤΖΟΥΡΕΠ: Καραϊβικήν 50.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας ἀκτής Ατλαντικού, W 62,5, Ιουλίου 9.

ΑΧΙΛΛΕΣ: Κουβέτη και ή Μπαχερέν 13.900 τον. μίνιμου, 14.650 τον. μέδιμου μέρος φορτίου, καθαρό, W 218,5 (βύθ. 25 π. 6 ίντο.) Ιουλίου 15.

ΚΗΦΕΥΣ: Μεσογείον 26.000 τον. καθαρό Αγγλίαν, Κόντινεντ, W 105, όψιν άμερικ. λιμένας ἀκτής Ατλαντικού W 95, Ιουλίου 12.

ΤΡΕΙΝΟΝ ΦΟΡΤΙΤΟΙΝΤΥΝ: Άνατολ. ἀκτήν νοτίου Αμερικής 40.000 τον. μέρος φορτίου Μεσογείου W 90, Ιουλίου 20.

ΥΠΑΠΛΑΝΤΗ (λιβ.): Καραϊβικήν 67.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 57,5, διεσοδος φόρτωσης.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (λιβ.): Ράς Τανούρα 210.000 τον. Ταΐβον, W 24, Ιουλίου 21.

ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε.: Συντι Κερί 70.000 τον. μέρος φορτίου, Λέγκορ, W 47,5, Ιουλίου 14.

ΝΙΚΟΣ ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ: Λά Σκχίρρα 110.000 τον. μέρος φορτίου, Καραϊβικήν, άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 32,5, Ιουλίου 12.

ΝΙΤΣΑ: Ράς Τανούρα 27.000 τον. νάφθας Αγγλίαν, Κόντινεντ, W 102,5, διεσοδος φόρτωσης.

ΤΑΥΓΕΤΟΣ: Περισκόν Κόλπον 248.000 τον. Μεσογείον, W 23,5 (10 μιλ.) όψιν Αγγλίαν, Κόντινεντ (10 μιλ.) όψιν Καραϊβικήν W 26,5 (10 μιλ.) Ιανουάριος όψιν ναυλωτών 30 ημέρας όποθηκη δολ. 11.500 ήμερησίως Ιουλίου 3.

ΑΡΧΩΝ (λιβ.): Καϊκος "Αίλαντς" 50.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας ἀκτής Ατλαντικού, W 61, Ιουλίου 4.

ΑΡΜΟΝΙΚ: Καραϊβική 65.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 48, Ιουλίου 9.

ΑΚΤΙΟΥΜ: Μπούενος "Αίρες" 53.000 τον. μέρος φορτίου 53.000 τον. Αγγλίαν, Κόντινεντ, W 69, όψιν άμερικ. λιμένας ἀκτής Ατλαντικού, Κόλπου W 76, Ιουλίου 28.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α. Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

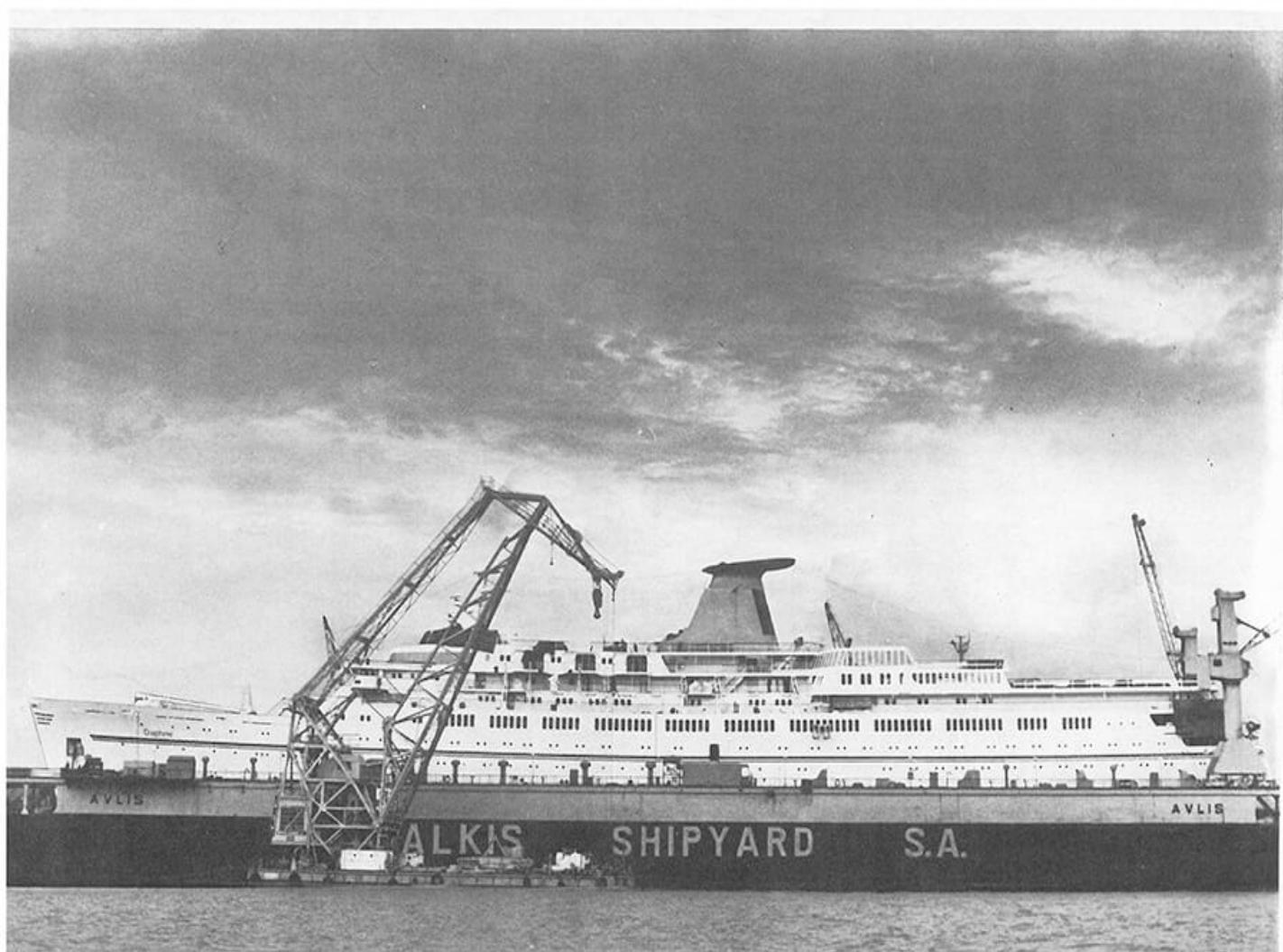
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ



KHALKIS SHIPYARD S.A.

P.O. BOX 18 - KHALKIS - GREECE

TEL. (0221) 31502, 31512
TELEX: 272143 NAXA GR

PIRAEUS OFFICE: 96, FILONOS STR. TEL. (01) 4522411

Η κίνησις τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων

(α. = ὀνεχωρός — δ. = διήλθε — ε. = ἐφθάσε — δ. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	6640	α. Βρέμην 23/6 διά Ρόττερνταμ
ΑΒΑΕ	62	10405	ε. Π. Χάρκουρτ 25/5
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	10753	α. Ρόττερνταμ 18/6 διά Βενεζουέλα
ΑΒΙΝ Ο'ΓΑ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	69	104616	α. Ρινιέκα 6/6
ΑΓΑΘΗ	74	6017	α. "Αμβέρσαν 19/6 διά Ρόττερνταμ
ΑΓΑΘΩΝ Φ.	61	13092	α. Πρίν Ρούπερτ 14/6 διά Στοκχόλμην
ΑΓΑΦΩΝ	70	10008	εἰς Μπάραν από 20/9
ΑΓΑΠΗ	69	10006	ε. Ν. Όρλεανς 24/6
ΑΓΓΕΛΑ	63	3387	α. Βρέμην 26/6 διά Γκάμπης
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	δ. Κωνίπολιν 27/6 διά Κουβέτη
ΑΓΓΕΛΙΚΑ	67	3870	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	ε. Τένενταν 21/5
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405	δ. Σουέζ 11/6 διά Χό Τοι Μίνχ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. "Αντόντ 26/6
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	50	3499	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (δ.)	69	90890	α. Σεμάγκος Μπαι 22/6
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙII	57	1241	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	9812	ε. Καράτοι 28/6
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9435	α. Λα Παλλίς 24/6 διά Φινλανδίαν
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	α. Λ. "Αντζέλες 8/6 διά Σαγγάνη
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	ε. Σπαλάτον 20/6
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	ε. Λάνγος 30/5
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	α. Σουάμπτια 25/6
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	3840	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10617	εἰς Κωνίπολιν από 30/3
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10246	ε. Μπαγκόκ 9/6
ΑΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ	66	2023	α. Χάϊφα 19/6 διά Στέτε
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10323	εἰς Βομβάνη (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	58	9031	ε. Νοβρωπόσκην 18/6
ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	58	3690	ύπο παραλίων
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	α. Γάνδην 24/6 διά "Αλγερίαν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ε. Καλκούτα 7/6
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	δ. Κωνίπολιν 20/6 διά Κωνσταντζαν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	56	6156	εἰς Πύλον από 20/6/79
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	α. Ρόττερνταμ 25/2 διά Λουάντα
ΑΓΙΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	67	7560	Ξέωθι Μπανάρδο "Αμπάς 18/4
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	ε. Μπ. "Άυρες 5/6
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (μ.)	71	72326	
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	α. Ταΐρλεστον 1456 διά Καζαμπλάνκα
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΤΙΝΟΣ	59	8852	α. "Αμβέρσαν 24/6 διά "Αβάνα
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	α. Μπ. "Άυρες 11/6 διά Ρωσίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	α. Λ. Πάλμας 25/6 διά "Αμβούργον
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	47	2685	ε. Πειραιά 10/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	12061	ε. Τήρη 25/6
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	α. Λ. Πάλμας 14/6
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4529	ε. Πειραιά 30/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	4033	ε. Τήρη 25/6
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	56	2299	δ. Σουέζ 18/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	εἰς Κουβέτη από 20/7/78
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	δ. Παναμά 22/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	61	6038	α. Ρόττερνταμ 5/6 διά Τρίπολιν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	ε. Σάντον 23/6
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	77	1573	α. Ντεμεράρο 21/6

ΑΓΚΝΙΚ II	63	12273	ε. Νιού Τσιτικορίν 198/6
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	α. "Ιηγουίτς 20/6 διά Πειραιά
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32687	α. Σάουθ Ράιτικ Πόιντ 11/6
ΑΔΑΜΑΣ	58	5037	α. "Αμβούργον 2/6 διά Αλγέριον
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	69	10008	α. Κολόμπο 15/6 διά Λιμπρεβίλ
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	77	10459	α. "ΕΑ Γκουαμάς 6/5 διά Λα Γκουάρια
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	67	6842	α. Μασσαλίαν 5/6 διά Βεγγάδην
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΡΗΦΕΡ	70	30648	ε. Βομβάνη 25/6
ΑΔΩΝΙΣ Τ.	71	4231	ε. "Αλεξάνδρειαν 27/6
ΑΕΤΟΣ	72	3065	δ. Κωνίπολιν 12/5 διά Νοβρωραϊσκην
ΑΖΑΛΕΑ	64	5931	ε. Σέτε 17/6 διά "Ορόν
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	δ. Π. Σάιδ 15/6
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	δ. Π. Σάιδ 27/6 διά "Αιμοτερνταμ
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886	ε. Λάγος 4/5
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	ε. Ρουέτη 13/6
ΑΘΑΝΑΙΑ	56	13555	δ. Γιβραλτάρ 26/6 διά Β. Εύρωπην
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	α. Πειραιάδ 27/6 διά Ίταλίαν
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	3039	ε. Ρόκο Πόιντ 8/6
ΑΘΕΝ ΣΚΑΥΤΥ	56	7369	α. Βασιλικό Μπαι 9/5 διά Γουόρρη
ΑΘΕΝΣ ΓΟΥΑΙΗ	58	5596	εἰς Πειραιάδ από 3/5/79
ΑΘΕΝΣ ΛΑΚ	54	2488	ε. Είβοναμουσ 25/6
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	4903	α. Θεσλίκη 21/5
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	δ. Δουνκέρκην 26/6 διά Νικάρδ
ΑΘΕΡΑΣ	69	9268	α. Λομπίτο 21/3 διά Μοχάμεντς
ΑΘΗΝΑΙ (δ.)	64	21613	ε. "Αμβέρσαν 24/6
ΑΘΗΝΑ	63	15535	δ. Φιλαδελφίαν 2/6 διά Αρούμπα
ΑΘΗΝΑ	58	10662	α. Ντουάρλα 5/6 διά "Αμπιτζάν
ΑΘΗΝΑ	68	8905	δ. Πειραιάδ 8/5 διά Γιβραλτάρ
ΑΘΗΝΑ	65	1657	δ. Εάκουμινς 20/6 διά Λ. "Αντζελες
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΑ Μ.(δ.)	68	45678	δ. Γιβραλτάρ 23/6 διά ΗΠΑ
ΑΘΗΝΑΙ II	62	11272	ε. Πειραιά 31/5
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	ε. Γενόβα 24/6
ΑΘΗΝΑΙ ΙΣ	58	9279	ε. Πειραιά 8/5
ΑΘΗΝΗ ΟΡΑΤ' ΖΩΝ (δ.)	58	12943	ε. Π. Κελάκη 16/6 διά Σουέζ
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	δ. Σουέζ 13/6
ΑΘΗΝΟΥΑ	52	3361	ε. "Αλεξάνδρειαν 28/6
ΑΘΩΝ	79	10120	α. Τόκιο 23/6 διά Ναυκόγια
ΑΘΩΔΑ ΦΟΡΡΕΣ	67	17418	α. Λουάλε 18/6 διά Ν. "Ορλέανην
ΑΘΩΔ	69	10008	δ. Παναμά 15/6 διά Ισινομάκι
ΑΙΑΣ	67	9457	α. Μπρεμερχάρεν 22/6 διά Σουραμπάγια
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12176	ε. Βομβάνη 12/6 διά Καράτοι
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΒ	64	6474	ε. Ρίο Γκράντες 21/6
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ	64	1706	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4631	ε. "Αμβέρσαν 14/6
ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	α. Λας Πάλμας 29/6 διά Κλαιπέντα
ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	δ. Παναμά 25/6
ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	α. Κουαίρο 11/6 διά Λ. "Αντζελες
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΙΤΣΝΤΟΜ	72	11184	ε. Λ. "Αντζελες 30/5
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	α. Μπαρανκίλα 18/6
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΡΟΤΙΚ	74	12498	ε. Λ. "Αντζελες 27/5 διά Σαγκάην
ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΩΝΙΚ	76	12498	ε. Σαρέμπο 24/6
ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΣΠΑΝΙΚ	76	12498	ε. Π. όφ Σπάιν 13/6

«ΑΝΣΑ 42»

Τό ιστιοπλοϊκό τοῦ 1981 — "Ενα τέλειο έπιτευγμα τῆς Σουηδικῆς Ναυπηγικῆς

ΔΗΛΩΣΗ — ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

"Αν στή σύγκριση τοῦ «ANSA 42» μέ τά ἄλλα τῆς αὐτῆς κλάσεως διεθνῶς σκάφη, δώσουμε τό χαρακτηρισμό «ΑΣΥΓΚΡΙΤΟ» ἵσως θεωρηθοῦμε ἐγωισταί. Ετσι προτιμήσαμε τήν πρακτική φράση:

«ΕΛΑΤΕ ΣΤΗ ΖΕΑ ΜΑΡΙΝΑ ΝΑ ΜΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣΕΤΕ»

Μῆκος: 12,70 μ. — Πλάτος: 310 μ. — Βύθισμα 1,92 μ.

Μηχανή: VOLVO PENTA 23 ίππων

Κατάστρωμα Τήκ (τελείως νέτο)

Έσωτερικοι χώροι: Σουηδικό Τήκ — Κοιμίζει 7 άτομα

Άλμπουρο: Άλουμινιο 17,70 μ.

4 τύποι ιστίων — Απλός συγκεντρωτικός χειρισμός

Ταχύτης 8,5 (μαξ. 11 Σουηδικό ρεκόρ)

ANSA YACHTING — ΣΑΧΙΝΗΣ

ΑΛΚΙΒΙΑΔΟΥ 158 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, TELEX: 21 2307, ΤΗΛ: 4515253/4128390

(Τά τρία ἐπαγγελματικά σκάφη ANSA 42 πού έρχονται τὸν Ιούλιο/Αὔγουστο είναι ηδη ναυλωμένα γιά 2 χρόνια)

AΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	α. Γιοκοχάρια 11/6 διά Κριστούπαλ δ. Γιβραλτάρ 23/6 διά "Οδησσόν ε. Σάντα Φέ 20/6	
AΙΓΙΣ ΛΙΝΚ	74	18963	δ. Σάντα Φέ 20/6	
AΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	α. Ναγκόγια 2/6	
AΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498	α. Δ. "Αντζέλες 9/6 διά Τόκιο	
AΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	74	12498	α. Γκήλογκ 26/6 διά Ρωσίαν	
AΙΓΙΣ ΜΑΤΣΙΚ	74	12498	εἰς Πειραιά	
AΙΓΙΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	47	5309	εἰς Μπάραν από 23/8/80	
AΙΓΙΣ ΜΠΑΛΑΤΙΚ	77	12498	α. Δουνκέρκην 20/6 διά Ίραν	
AΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	δ. Σουδάρεν 28/6 διά Ιταλία	
AΙΓΙΣ ΜΠΑΙΕΤΖ	72	11185	δ. Σκω 12/4 διά Κλαϊτέντα	
AΙΓΙΣ ΜΠΡΕΙ'ΒΕΡΥ	71	15205	δ. Κυνίπολιν 4/6 διά "Ιλιτσεφάκ ε. Μοσταγκάνεμ 18/6	
AΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ	76	12498	α. Δ. "Αντζέλες 17/5	
AΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	δ. Π. Σιδί 31/5 διά Τρίπολιν	
AΙΓΙΣ ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ	75	12498	α. Π. Λίνκολν 2/6 διά Περού	
AΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	δ. Σουδάρεν 28/6 διά Ιταλίαν	
AΙΓΙΣ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	69	9199	δ. Σουδάρεν 28/6 διά Ακαρπία	
AΙΓΙΣ ΠΡΑΙ'ΝΤ	70	9178	ε. Αμβέρσαν 19/6	
AΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	δ. Παναμά 18/6 διά Τόνιδα	
AΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΞ	71	15204	δ. Σουδάρεν 28/6 διά Βομβάνη	
AΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ	71	11185	α. Σουδάρεν 2/6 διά Κούνιπαρ "Αιλ.	
AΙΓΙΣ ΣΩΝΙΚ	73	12498	α. Ντώρπαν 29/5 διά Ιταλίαν	
AΙΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9078	α. Κολόμπο 20/6 διά Μπαγκόκ	
AΙΓΙΣ ΣΤΟΙ'Κ	71	11208	ε. Ντάντιαν 18/6	
AΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	α. Βανκούβερ 18/6 διά Γιοκοχάρια	
AΙΓΙΣ ΤΡΕΙ'ΝΤ	70	9025	εἰς Ιλιτσεφάκ από 18/6	
AΙΓΙΣ ΦΑΙΗΘ	69	9199	α. "Νότ Λόντον 25/5 διά Βενεζουέλα	
AΙΓΙΣ ΦΕΙ'Μ	69	8928	ε. Λάγος 2/6	
AΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	8927	δ. Μπρούνουμπούτελ 15/5	
AΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	ε. Ντώρπαν 13/4	
AΙΓΙΝΟΥΣΙΟΤΗΣ	66	20095	α. Τουμπάρδο 22/6 διά Κωνστάντζαν	
ΑΙΔΗΨΩΣ	73	9369	δ. Σλοουισίδη 30/6 διά Ντώρπαν	
ΑΙΗΒΟΝ	66	14359	δ. Παναμά 10/6 διά Οναχάρια	
ΑΙΗΤΣΑΕ	63	1164	ε. Σέτε 23/6 διά Καζαμπλάνκα	
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	α. Ν. "Ορλέανην 22/6	
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	66	38615	εἰς Βαλτιμόρην από 27/2 (επισκευαί)	
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.	67	3017	εἰς Σκίκντα 25/6	
ΑΙΓΙΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15665	δ. Κυνίπολιν 26/6 διά Ρωσίαν	
ΑΙΓΙΛΑΝΤ ΚΩΣ	56	3219	α. Κ. Τάουν 17/6 διά Χοντίνταν	
ΑΙΓΙΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	ε. Ντώρπαν 25/6	
ΑΙΓΙΛΑΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ	60	6980	δ. Σμύρνην 31/5	
ΑΙΓΙΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	α. Φρημπάντλ 18/6	
ΑΙΓΙΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	δ. Παναμά 27/6	
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	18470	δ. Σουδάρεν 20/6	
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ.	63	11502	α. Ροζάριο 22/6 διά Παρανάγκουα	
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	58	9292	ε. "Νότ Λόντον 28/6	
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	9627	δ. Σκω 2/6	
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	δ. Σκω 14/6 διά Λεινίγκραντ	
ΑΙΟΛΟΣ	71	10006	ε. Τζένταν 28/6	
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	α.Δός "Αντζέλες 2/6 διά Κελλάνκ α. Κακίναντα 9/6 διά Ντάρ ες Σαλάδην	
ΑΙΓΙΡΗΝΣ ΑΙ'ΝΤΗΑΛ	65	9280	δ. Ρίταρντην Μπαΐ 2/6	
ΑΙΓΙΡΗΝΣ ΕΚΣΤΑΖΥ	69	10259	α.Μπέλινχαν 9/6 διά Ιταλίαν	
ΑΙΓΙΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΝΤ	77	9083	ε. Βαλπαραΐο 10/6	
ΑΙΓΙΡΗΝΣ ΖΕΛΑ	68	15542	ε. Αμπιτζάν 5/6	
ΑΙΓΙΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	70	15744	ε. Μπάρκε 16/6	
ΑΙΓΙΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8538	ε. Καζαμπλάνκα 20/6	
ΑΙΓΙΡΗΝΣ ΛΥΡΙΚ	61	13299	ε. Καζαμπλάνκα 20/6	
AΙΓΙΡΗΝΣ ΜΑΤΣΙΚ	68	8605	α. Μπέρια 17/5 διά Μογκαντίσιο	
ΑΙΓΙΡΗΝΣ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ	81	10150	α. Κάνταλα 18/5	
ΑΙΓΙΡΗΝΣ ΡΑΨΟΝΤΥ	67	29258	α. Αγιούστα 6/6 διά Ήλιες	
ΑΙΓΙΡΗΝΣ ΣΑΣΕΣ	65	20119	δ.Μπρούνουμπούτελ 19/6 διά Άργεντινη	
ΑΙΓΙΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ	77	9081	α. Ρότερνταμ 16/6 διά Λεινίγκραντ	
ΑΙΓΙΡΗΝΣ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	59	17948	δ. Σουέζ 25/6	
ΑΙΓΙΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388	ε. Σιμόδη 1/7	
ΑΙΓΙΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	64	5310	δ. Κυνίπολιν 25/5 διά Νοβορωσίσκη	
ΑΙΓΙΣ ΠΑΤ'ΛΑΟΤ	64	5295	δ. Σκώ 4/4 διά Ροστόκ	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΪ'ΟΝ	77	38484	α. Γκλάντατον 13/6 διά Ιταλίαν	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	67	32508	α. Σάντος 17/6 διά Ρότερνταμ	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	α. Αμβούργον 26/6 διά Λεινίγκραντ	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ.	59	9830	α. Γδύνια 21/6 διά Κορέα	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	66	22260	ε. Ροζάριο 24/6	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (μ.)	62	7602	α. Ρίο Ιανέριο 3/6 διά Σαρζά	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57802	ε. Χόγκ Κόγκ 24/5 (ΕΠΩΛΗΘΗ)	
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16017	α. Μανούτα 28/5 διά ΗΠΑ	
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	ε. Λάγος 28/5	
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9210	ε. Αιθέρπουλ 21/6	
ΑΚΗΣ Σ.	57	6205	εἰς μεσογειακός μεταφοράς	
ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ.	73	9690	δ. Όζάκαν 22/6	
ΑΚΜΗ	77	16080	α. Νιώρουπαν 27/6 διά Ν. Καληδονία	
ΑΚΜΩΝ	71	16050	α. Ν. "Υόρκην 15/6 διά Έλλαδα	
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	α. Λάς Πάλμας 28/6 διά Ρωσίαν	
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥ	68	25433	ε. Σαδέμη 11/6 (επισκευαί)	
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΗΣ	68	25433	δ. Σουέζ 11/5	
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	α. Σιγκαπούρην 26/6 διά Λάγος	
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	ε. Ρότερνταμ 4/6	
ΑΚΟΥΑΤΖΑΡΜ	68	25168	α. Ν. "Υόρκην 25/6 διά Ιταλίαν	
ΑΚΟΥΑΦΑΙΘΙ	68	25155	α. Κορ. δλ Φακάν 24/6	
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	2306	δ. Παναμά 17/6	
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	εἰς μεσογειακός μεταφοράς	
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6442	α. Τάυν 9/4 διά οράν	
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	δ. Κυνίπολιν 16/5 διά Μ. Θάλασσαν	
ΑΚΡΙΤΑΣ	70	16224	ε. Λ. Ταρόλας 8/5	
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Τζένταν 3/6 διά Μπαγκόκ	
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	α. Ναγκόγια 10/6 διά Δουβλίνο	
ΑΚΡΟΝ	59	14722	α. Ντώρπαν 17/5 διά Ν. Κορέαν	
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13634	α. Σητάλ 14/6 διά Ιταλίαν	
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	δ. Γιβραλτάρ 28/6 διά Ιλιτσεφάκ εἰς Μπαλίδα από 12/10	
ΑΚΤΙΑΝ	60	3188	ε. Γκιζόν 19/6	
ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.)	76	11286	ε. Τζάκονβιλ 26/6	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	64	33316	α. Κεράκ 15/5 διά Κούβα	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΙΑ	68	10355	δ. Σουέζ 22/6 διά Κουβέτη	
ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877	ε. Π. Χάρκορπτ 12/6	
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	δ. Σουέζ 14/6	
ΑΛΑΣΚΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	54	11631	εἰς Πειραιά δόπ 23/10	
ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	ε. Ταού Μπαΐ 10/6 (ΕΠΩΛΗΘΗ)	
ΑΛΓΚΕΝΙΜΠ	66	2777	ε. Κυνίπολιν 17/6	
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	α. Δός Πάλμας 13/6 διά Λάγος	
ΑΛΕΑ.	73	8824	ε. Λιέζας 27/6	
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (δ.)	65	40043	δ. Κυνίπολιν 27/6 διά Κωνστάντζαν	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	9296	α. Κεράκ 15/5 διά Κούβα	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	α. Πειραιά 18/6 διά Αλεξανδρείαν	

 MEDOV is known
for dependability in Italy



FOTIS G. POULIDES
Managing Director

"MEDOV"

Directors:
GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
GIUSEPPE 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

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	1222	α. Λισσαβώνα 25/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	69	13316	ε. 'Αμβέρσαν 29/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. ΙΙ	67	2560	ύπο παραλαβήν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	α. 'Αμβέρσαν 4/6 διά Λάγος
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22560	α. Γκήλογκ 25/5 διά Μπ. 'Αμπας
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	α. Λιβερπούλ 19/6 διά Βούβαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.	58	3834	δ. Κωνίπολιν 20/6 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15688	ε. Καλδό 26/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π.	61	9211	α. Λουμπίτο 20/3 διά Λουάντα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	57	4365	δ. Κωνίπολιν 17/4 διά Κωνιτάντζαν
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ			
ΓΚΡΕΙΤ' (δ.).	73	152372	ε. Πειραιά 4/5
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΙΣΜΗΝΗ	68	9395	δ. Π. Σαΐδ 18/6
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΤΡΑΣΤ	62	7703	α. Λουμπίτο 26/2 διά Λουάντα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΦΑΙΘΟ.	61	7703	ε. Σιγκαπούρην 27/6
ΑΛΕΞΙΑ (δ.).	58	7644	α. Μοντέγκο Μπαίη 10/6 διά Κούβα
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΥΠ.	68	9084	δ. Π. Σαΐδ 31/5
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	δ. Γιβραλτάρ 10/6 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΑΛΗΑΙΑ	74	23757	δ. Κωνίπολιν 15/6 διά Νοβορωσίσκην
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	δ. Κωνίπολιν 14/6 διά Νοβορωσίσκην
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΤΤ	62	9055	μετανομασθεί «ΜΑΡΙΚΑ»
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ	62	9055	ε. Μαντράς 18/6
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	58	9878	α. Μπιζέρτα 14/6
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ	60	8294	ε. Πειραιά 24/6
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΑΝΕΡ	70	9160	α. Σ. Μάικλ 19/5 διά 'Αμβούργον
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΙΒΕΡ	71	9564	ε. Πειραιά 25/6
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	5772	ε. 'Αμπιτζάν 5/6
ΑΛΙΑΚΑΜΠΟΣ	68	11434	δ. Σουέζ 8/6 διά Ραγκούν
ΑΛΙΚΗ	59	12996	α. Οζάκα 29/5 διά Γιοκοχάμα
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ε. Σιμζού 22/6
ΑΛΙΣΙΑ	66	3762	δ. Κωνίπολιν 15/6 διά Μπουργκάς
ΑΛΚΑΖΑΡ	65	9677	α. Λάς Πάλμας 31/5 διά Νιγρίταν
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	28467	δ. Σκώ 28/6 διά Λένινγκραντ
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ε. Ρεσίφ 22/6
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α. 'Αλεξάνδρειαν 20/6 διά 'Ελλάδα
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	δ. Γιβραλτάρ 16/6 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10966	ε. 'Αμβέρσαν 25/6
ΑΛΚΟΡ	62	11434	α. Πειραιά 20/6 διά Ρότερνταν
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	α. Ν. Γουεστμίνστερ 19/6
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	α. Κολομπίου Ρίβερ 12/6 διά Σ. Αρβιάν
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	δ. Σουέζ 24/6
ΑΛΚΥΩΝ	62	6155	ε. Σουέζ 29/6
ΑΛΛΑΓΑΙΑΝΣ ΣΑΣΕΞ	65	10869	α. Ν. 'Υόρκην 5/2 διά Κούβα
ΑΛΑΜΑ	79	10788	α. Λός 'Αντζελες 12/6 διά 'Αρικα
ΑΛΑΜΑ	63	1594	ε. Σ. Μάικλ 20/6
ΑΛΑΜΑΖ	65	10484	ε. Ν. 'Ορλεάνην 9/5
ΑΛΑΜΑΡ	69	10490	δέωθι Βούβαν 26/6
ΑΛΑΜΠΑΜΙΣΙΟΝ	64	18000	α. Μπάχια Μπλάνκα 17/6 διά Ρωσίαν
ΑΛΑΜΠΑΦΟΡΟ	69	12404	α. Κουβέιτ 14/6 διά Κουμπάρ 'Αιλ.
ΑΛΑΜΠΑΦΙΓΚΟ	62	1507	είς Μπαλινό δάπ 14/3/80
ΑΛΑΜΠΙΣ	55	5564	α. Θεούτα 23/6
ΑΛΑΝΤΑ	62	2562	ύπο παραλαβήν
ΑΛΑΝΤΕ	53	5497	α. Λάγος 26/5 διά Γουόρρι
ΑΛΑΤΑΙΡ	70	16973	ε. Βρέμην 30/6
ΑΛΑΤΙΣ	79	11000	ε. Ναπιέρ 27/6
ΑΛΑΦΑ	62	4722	α. Αύγουστα 16/6 διά Βενγγάζην
ΑΛΑΦΑ	71	1599	δ. Ντώρμπαν 27/6 διά Κ. Τάουν
ΑΛΑΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	ε. Σπέτζια 26/6
ΑΛΑΦΙΤΟ	63	15929	δ. Παναμά 6/6
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Χιούστον 8/6
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	δ. Γιβραλτάρ 26/7 διά Γαλλίαν
ΑΜΑΙΑ	58	8574	α. Καλάι 18/6 διά Σορέλ
ΑΜΑΙΑ	61	1765	α. 'Αλμέρια 30/4 διά 'Οράν
ΑΜΑΙΑ II	67	51644	α. Ν. 'Ορλεάνην 15/6
ΑΜΑΙΑΙΝΤΑ	58	5214	α. Μαντράς 23/6 διά 'Αμπου Ντάμπι
ΑΜΑΡ	60	4735	α. Νάντη 13/6 διά Ταρτού
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	79	11000	α. Σάντο Μάρτο 16/6 διά Μαρακάμπο
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	α. Ρότερνταν 25/6 διά Πειραιά
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	α. Τζέντα 25/6 διά Σίδενεύ
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	ύπο παραλαβήν
ΑΜΙΛΑ	72	13631	δ. Κωνίπολιν 14/6 διά Ρωσίαν
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	δ. Γιβραλτάρ 23/6 διά Τζένταν
ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	ε. 'Αμβούργον 27/6
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	ε. Μομπάσα 23/6
ΑΜΦΙΩΝ	78	11213	ε. Γιοκαΐτι 21/6
ΑΝΑΒΥΣΟΣ	69	9072	δ. Παναμά 22/6 διά Είρηνικόν
ΑΝΑΓΓΕΑ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Αύγουστα 21/6
ΑΝΑΓΓΕΑ ΓΚΑΛΟΥ	74	13633	α. 'Αμβέρσαν 17/6 διά Ντώρμπαν
ΑΝΑΓΓΕΑ ΓΟΥΙΣΝΤΟΜ	74	13348	είς Βούβαν δάπ 28/4
ΑΝΑΓΓΕΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Τζέντα 27/6 διά Γιοκοχάμα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	α. Λείερες 30/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Τζέντα 26/6 διά Μαλαισία
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΤΤ	78	13889	α. Μασαλίδια 29/6 διά Γιοκοχάμα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΑΤΖΕΝΣ	71	9049	δ. Γιβραλτάρ 4/6 διά Ντουάδα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ	74	13631	δ. 'Ελσινόρ 2/6 διά Ουντεβέλα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY	76	13633	α. Τζέντα 1/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	38820	ε. Π. ντε Μπούκ 28/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	α. Κότκα 27/6 διά Ντράμεν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΙ'ΟΜΦ	76	13633	ε. Κάιρος 29/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	78	13883	α. Π. κεμπλά 23/6 διά Κορέα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥ	74	13633	α. Μιαγκόκ 22/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	α. Γένοβα 20/6 διά Γιβραλτάρ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	α. Σαβάνα 25/6 διά Καζαπλάνκα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝY	68	12348	α. 'Αμβέρσαν 1/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	δ. Γιβραλτάρ 30/6 διά Ρότερνταν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΟΥΠ	74	13633	δ. Σουέζ 23/6 διά Β. Κορέαν
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ε. Ρεσίφ 22/6
ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ	68	9416	ε. Ντώρμπαν 19/6
ΑΝΑΞΑΜΗΝΗΣ	66	10183	α. Ντώρμπαν 18/6 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	α. Ροζόριο 18/6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	79	15888	δ. Γιβραλτάρ 26/6 διά Ντακάρ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	4537	ε. Ρότερνταν 27/6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	80	15889	δ. Π. 'Αρενας 7/6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ι.	67	53448	α. Δουνκέρκην 24/6 διά Π. Καρτί
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ	77	4713	ε. Ν. 'Ορλεάνην 17/6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	δ. Σκώ 18/5 διά Βενεζουέλα
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11435	ε. Π. σταϊνη 26/6
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2621	δ. Γιβραλτάρ 29/6 διά Μπαγιόν
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	ε. 'Αθάνα 11/6
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	ε. Σικάγο 22/6
ΑΝΔΡΟΣ	65	15404	εις Μπάραν ώπ 13/9/80
ΑΝΔΡΟΣ	64	1657	α. Μάλτα 30/6
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΑΛΑΝΤ	67	3831	α. Πειραιά 12/6
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Τουμπαράδο 11/6
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Ρότερνταν 1/7 διά Τουμπαράδο
ΑΝΔΡΟΣ ΓΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Δουνκέρκην 30/6 διά Περικόν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	9983	α. Σούηρ Βές 2/7 διά Φλώσινγκ
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΙ	73	32781	α. Λόρδος 'Αντζελες 20/6 διά Γιοκοχάμα
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΤ'ΟΝ (δ.)	70	105855	α. Φατέχ Τέρη 5/6
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Ράς Τανούρα 30/6
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	δ. Σκώ 25/6 διά Κλαιπέντα
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	
ΑΝΕΑ ΝΤ' ΑΖΟΥΡ	57	8093	ε. Λάγος 15/5
ΑΝΕΜΟΣ	59	9171	ε. Ρεσίφ 17/6
ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	33060	ε. Ρότερνταν 22/6
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	δ. Π. Σαΐδ 29/6 διά Ανκόνα
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	δ. Γιβραλτάρ 18/6
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	α. Κορίνθ 27/ διά Σίκκα
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	δ. Σουέζ 24/6 διά Βούβαν
ΑΝΘΙΑ	64	10864	α. Τορόντο 24/6 διά Μόντρεαλ
ΑΝΘΙΑ	79	11000	α. 'Αρικα 15/6 διά Ματαράνι
ΑΝΘΟΣ	76	4617	α. 'Αμβέρσαν 11/6 διά Λάγος
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Νιούλιουθ 28/5
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	ε. Πειραιά 20/3 (έπισκευα)
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	α. 'Ηση Λόντον 23/6 διά Αγγλίαν
ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	ε. Βούβαν δήν 6/6
ΑΝΝΑ Κ.	62	11503	δ. Κωνίπολιν 18/5 διά 'Οδησσαν
ΑΝΝΑ ΕΥΛΑ (δ.)	71	27502	ε. Τζεμπέλ Ντανά 18/5
ΑΝΝΑ Π.	57	9448	ε. Μπιλιμπό 23/6
ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ Δ.	67	20959	δ. Σκώ 28/6 διά 'Αγγλίαν
ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ Ε.	58	7271	ε. Κωνίπολιν 15/5
ΑΝΝΑ Χ.	66	21883	ε. Πειραιά 20/3
ΑΝΝΙΚΑ Ν.	69	11726	ε. Κωνίπολιν 26/6 διά Κωνιτάντζαν
ΑΝΝΙΤΑ	64	11075	α. Μόδι 26/6 διά Ούμ Σαΐδ
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	ε. Μπ. 'Αύρες 26/6
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	α. 'Αντζελες 23/6 διά Τόκιο
ΑΝΤΑΙΟΣ	60	6086	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΑΡ	71	16379	δ. Γιβραλτάρ 1/7 διά Κωνιτάντζαν
ΑΤΖΕΑΡΤΙΚ	69	11430	α. Φόρτ ντε Φράνς 30/6
ΑΤΖΕΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	11474	α. Λός 'Αντζελες 21/6 διά Γκουαγιακίλ
ΑΤΖΕΑΙΚ ΓΚΛΟΥΡ	67	24829	δ. Σουέζ 1/7 διά Μπελαβάν
ΑΤΖΕΑΙΚ ΓΡΕΗΣ	71	30193	ε. Μπάχια Μπλάνκα 12/5
ΑΤΖΕΑΙΚ ΠΟΥΕΡ	59	9584	ε. Κόμπη 24/6
ΑΤΖΕΑΙΠ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	ε. Πειραιά 7/5
ΑΤΖΕΜΠΛΑΤΙΚ	70	15948	α. Πομπίνο 21/6 διά Γιβραλτάρ
ΑΤΖΕΠΑΣΦΙΚ	68	10008	δ. Παναμά 7/6 διά Σαγκάην
ΑΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24915	ε. Γκοκούδα 25/6 διά Σιγκαπούρην
ΑΤΙΓΚΟΥΑ	66	15404	ε. Μόντρεαλ 23/6
ΑΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Κουβέιτ 3/6
ΑΤΙΓΟΝΗ	68	13580	ε. Χιούστον 17/6
ΑΤΙΟΠΗ	78	10996	α. Χόγκ Κόρη 30/6 διά Μπουσάν
ΑΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Μόντρεαλ 18/6
ΑΤΙΩΝΗΣ Π.	62	4576	δ. Π. Σαΐδ 29/5
ΑΤΙΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	ε. Σαβάνα 29/6 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΑΤΙΩΝΙΑ	60	14840	εις Πειραιά δάπ 27/3
ΑΤΙΩΝΙΟΣ	67	9843	ε. Σαβάνα 29/6 διά Ιταλίαν
ΑΤΙΩΝΙΟΥ III.	77	38515	ε. Αλεξανδρεία 29/6
ΑΟΥΡΕΙΑ	56	5912	ε. Αλεξανδρεία 29/6 διά Μπάραν δάπ 12/9
ΑΟΥΡΙΚΑ	67	2777	α. Πειραιά 21/6 διά Αλεξάνδρειαν
ΑΟΥΡΟΡΑ (δ.)	58	12447	εις Μπέλφαστ δάπ 28/4
ΑΠΕΕ			

ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13120	α. Λόδς "Αντζελες 21/6
ΑΠΟΛΛΩΝ	65	4214	ε. Σμύρνη 7/2
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	δ. Σουέζ 24/6
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	ε. Όζάκα 24/6
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6456	δ. Κωνίπολιν 10/5
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. Ι.	58	5043	δ. Π. Σαΐδ 3/7
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. ΙV	56	9172	δ. Κωνίπολιν 27/6 διά Έλλασα
ΑΠΟΥΣ...	70	3275	ε. Ρότερντα� 4/7
ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ...	60	3500	ε. Νταμάρ 28/6
ΑΡΑΝ...	80	10329	α. Βαλτιμόρη 24/6 διά Νταμάρ
ΑΡΓΙΑ...	63	10240	ύπο παραλαβήν
ΑΡΓΚΟΝΤ...	68	24877	α. Γένοβα 7/6 διά Μπ. "Αυρες
ΑΡΓΚΟΝΤ...	64	10335	ε. Γένοβα 22/5 (έπισκευαι)
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	77	10003	ε. Π. "Αλφρεντ 29/6
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	8409	δ. Κωνίπολιν 8/2 διά Ζντάνοβ
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	64	28312	Σύρου 16/6
ΑΡΓΟΣ...	69	9868	α. Λόδς "Αντζελες 12/6 διά Ακαζουότλα
ΑΡΓΥΡΩ...	59	8775	α. Σιγκαπούρη 14/6 διά Ίραν
ΑΡΓΥΡΩ...	57	3970	δ. Π. Σαΐδ 7/6 διά Βενετία
ΑΡΓΥΡΩ Μ...	60	1577	δ. Κωνίπολιν 4/6 διά Βεγγάζην
ΑΡΓΩ...	72	16207	εις Μπαλμπάδα
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ...	78	1587	α. Σάντος 18/6
ΑΡΓΩ ΓΚΑΡΟΥ...	77	1587	ε. Βαλτιμόρη 27/6
ΑΡΓΩ ΠΑΤ' ΟΝΗΡ...	76	1578	α. Ταμπικό 18/6 διά Χιούστον
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ...	76	1579	α. Ν. "Ορλέανην 25/6
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΑΕΝΤΖ...	78	1587	α. Κίγκατον 27/6 διά ΗΠΑ
ΑΡΓΩ ΦΑΙΝΘ...	76	1579	α. Τσαγκουαράμας 26/6
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ...	77	1579	α. Βαλτιμόρην 19/6 διά Γουατεμέλα
ΑΡΕΤΗ...	73	13631	α. Κοινώ Μπαιν 12/6 διά Καζαμπλάνκα
ΑΡΕΤΗ Λ...	69	9343	α. Λίβερπουλ 30/6 διά Αμετερνταμ
ΑΡΕΤΗ Σ...	62	9139	ξέωθι Χάρηρς 28/6
ΑΡΕΘΟΥΣΑ...	62	15405	α. Πειραιά 30/6 διά Τζένταν
ΑΡΕΘΟΥΣΑ...	63	9778	α. Λονδίνου 3/7 διά Φλώσινγκ
ΑΡΗΣ...	70	9868	ε. Νοβόροσικην 5/5
ΑΡΗΣ...	57	9481	α. Μάλαγκα 28/6
ΑΡΗΣ VI...	55	1216	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΑΔΗΝΗ...	79	16000	ε. Ντέρμπουν 27/6
ΑΡΙΑΔΗΝΗ...	64	9962	α. "Αυβέρασον 4/7
ΑΡΙΑΔΗΝΗ...	69	9038	ξέωθι Ιλιτεσφόκ 1/6
ΑΡΙΑΔΗΝΗ Ε. (δ.)	62	25672	α. Βομβάνη 22/6 (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΑΡΙΑΝΑ...	73	23134	α. Γκήλογκ 19/6 διά Αίγυπτον
ΑΡΙΑΝΑ...	57	5231	άργει εις Χαλκίδα ώπο 30/10/77
ΑΡΙΕΣ...	62	12038	δ. Γιβραλτάρ 19/6 διά ΗΠΑ
ΑΡΙΕΣ...	60	7839	α. Τσιταγκόν 27/ διά Σιγκαπούρην
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)...	72	129260	άργει εις Πειραιά ώπο 30/3
ΑΡΙΕΤΤΑ...	65	19750	α. Λόδς "Αντζελες 13/6 διά Βαλπαραίο
ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ...	73	20685	ε. Λειζέρες 13/6
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ...	78	9998	α. "Ηστ Λόντον 19/6
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ...	72	3822	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ...	80	9998	δ. Π. Σαΐδ 22/6
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ...	68	10009	α. Νάπολη 8/6 διά Βεγγάζη
ΑΡΙΣΤΕΑ Τ...	58	5085	δ. Π. Σαΐδ 2/7
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ...	63	11374	α. Βουβάνη 21/5
ΑΡΙΣΤΕΥΣ...	69	10009	δ. Γιβραλτάρ 28/6
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ...	80	9998	α. Μπιλμπο 29/5 διά Καρθαγένη
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ...	65	1409	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ...	57	10609	δ. Σουέζ 7/5 διά Μπ. "Αμπάς
ΑΡΙΩΝ...	73	13623	ε. Άλεξανδρειαν 29/6
ΑΡΙΩΝ...	57	9999	ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΩΝ...	60	9959	ε. Τρίπολη Λιβύης 5/6
ΑΡΚ ΜΙΝΟΣ...	76	5999	ε. Λιβύρνο 25/6
ΑΡΚΑΔΙΑ...	54	8825	εις Πειραιά ώπο 14/12/76
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ...	58	6357	α. Βενετία 30/5 διά Μασαλιάν
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ...	71	4998	α. Π. Χάρκουρτ 16/5
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΥ'	65	21002	δ. Κωνίπολιν 23/6 διά Κωνσταντίναν
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ...	64	12229	ε. Γάνδην 2/6
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ...	58	10173	δ. Γιβραλτάρ 26/6 διά Λαττόκια
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΝΘ...	65	12229	ε. Τζένταν 30/5
ΑΡΚΑΝΟΡΟΣ...	75	8825	α. Φιλαδέλφεια 16/6 διά Κοπεγχάγην
ΑΡΜΟΝΙΑ...	73	23144	δ. Σουέζ 19/6
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)...	67	45376	α. Ν. "Ορλέανην 19/6
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)...	63	33108	ε. Πειραιά 24/4 (έπισκευαι)
ΑΡΜΠΕΛΑ...	75	22559	δ. Θρόνταντ "Αιλ. 16/6
ΑΡΤΕΜΙΔΙ IV...	57	10376	ε. Αμβούργον 2/7
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)...	67	44708	ε. Πειραιά 29/6
ΑΡΤΕΜΙΣ...	79	23100	α. Νταμάρ 12/6
ΑΡΤΕΜΙΣ...	77	11982	ε. Βουβάνη 9/6
ΑΡΤΕΜΙΣ...	72	3908	ε. Ρότερνταμ 5/7
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ)	77	66259	α. Πειραιά 29/6 διά Αύγουστον
ΑΡΤΖΥΛ (δ.)...	66	43433	δ. Γιβραλτάρ 30/6 διά Φλώσινγκ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ...	76	30149	α. Νιούκαστλ 22/1 διά Ιαπωνίαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ...	63	15929	δ. Κωνίπολιν 3/6 διά Νοβερωσίσκην
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III...	63	22103	ε. Γένοβα 29/5
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ...	60	10142	δ. Γιβραλτάρ 10/6
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ...	66	16142	ε. Βανκούβερ 24/6
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ...	70	10491	ε. Μόζι 24/6
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)...	76	75134	δ. Σουέζ 3/7
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	α. Λισσαβόνα 3/6 διά Ροζάριο
ΑΣΗΜΙΝΑ...	66	35001	ε. Ρότερνταμ 30/6
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ...	68	17458	ε. Τσινάνδα 28/5
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)...	71	70481	α. Ράι Τανόύρα 25/6
ΑΣΔΕΛ'...	70	13363	δ. Σουέζ 10/6 διά Τζακάρτα
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ...	61	9925	ε. Λά Παλίς 20/6
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ...	60	8786	α. Λόδς Πάλμας 17/5 διά Λάγος
ΑΣΠΙΣ (δ.)...	56	18657	δ. Κωνίπολιν 30/6
ΑΣΠΙΣ...	58	9278	α. Πύλον 3/6 διά Λάγος
ΑΣΠΥΡ...	60	9580	ε. Κακινάντα 13/6
ΑΣΤΑΡΤΗ...	58	2750	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΤΕΡΙ...	65	6151	ε. Σαρδά 29/6
ΑΣΤΕΡΙΩΝ...	68	16702	δ. Πούντα Άρενας 25/5 διά Μοντεβίδεο
ΑΣΤΕΡΙΩΝ...	72	13121	α. Φρημάντι 29/6 διά Ιαπωνίαν
ΑΣΤΕΡΟΙΝΤ...	60	6236	α. Βαλεντίνη 30/6 διά "Αλγέριον
ΑΣΤΗΡ...	74	13633	α. "Αγ. Φραγκίσκον 16/6
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ...	68	13580	α. Βίλ. Κοντιτόπουλον 20/6 διά Μπ. Μπλάνκα
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)...	63	33375	α. Σπέτζια 26/6 διά Μονρόβια
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)...	68	44646	ε. Νεάπολην 30/6
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ...	60	3890	α. Πειραιά 24/6 διά Ιψηούτης
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕΙΤ'ΝΤΕΡ (δ.)...	62	18033	δ. Παναμά 30/6
ΑΣΩΜΑΤΟΣ...	71	9466	ε. Μόζι 18/6
ΑΤΑΛΑΝΤΗ...	72	11000	α. "Ηστ Λόντον 9/6 διά Κιουρασό
ΑΤΑΛΑΝΤΗ...	66	6235	α. Κοπεγχάγην 22/5 διά Ροστόκ
ΑΤΖΙΛΙΤΥ...	59	10505	α. Τζένταν 22/6 διά Γκιζάν
ΑΤΖΙΛΙΤΥ...	49	6607	άργει εις Χαλκίδα ώπο 6/3/78
ΑΤΙΑ Κ. (δ.)...	72	105013	ύπο παραλαβήν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΔΑ...	60	8070	ε. Σκά 13/5 διά Ρίγα

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: Filenos 107 - 109
 Phones: 4531.583, 4531.478, 4531.479
 Telexes: 3602, 3115 UNIV, GREECE

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΓΑ	71	1448	α. Κάτουν 24/5 διά Δ. Αφρικήν	ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	ε. Σάουθ Ρήντηκ Πόλη 2/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	α. Ν. Όρλεάνη 30/6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	α. Ριγιέκα 27/6 διά Θεσσαλονίκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΟΝ	69	16229	δ. Παναμά 12/5 διάταιβάν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773	α. Ούσαν 23/1 διά Μόζι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	64	10280	δ. Παναμά 23/6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	ε. Πειραιά 30/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40455	α. Φρημάντι 13/6 διά Μίνα Καρπούς	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	68	87329	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 16/5/77	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. ΣΦΗΚΑΣ (δ.)	63	28430	ε. Πειραιά 15/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ'	77	5868	ε. Σαβάνα 19/6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	δ. Γιβραλτάρ 17/6 διά Ιταλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229	α. Ν. Όρλεάνην 15/6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	δ. Γιβραλτάρ 2/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΣ	69	16229	ε. Σαβάνα 1/7	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	57	6508	α. Ραβέννα 15/6 διά Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	α. Ν. Όρλεάνην 24/6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	61	7116	ε. Λομπίτο 9/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	ε. Σάν Λόρδηντζ 21/6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	58	16605	α. Τόμπα 16/6 διά Μοντεβίδεο
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ	57	4486	α. Καράτι 24/2	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	77	35706	ε. Πόρτ Λίζας 30/5	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634	α. Σουέζ 21/6 διά Βορβόην
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	63	6246	α. Κωνιτόλιν 19/6 διά Γιβραλτάρ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	α. Όκλαντ 21/6 διά Μη. Αύρες
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788	δ. Κωνιτόλιν 14/6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.)	68	59958	ε. Σάντ Μάκελς 30/6
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑΥ'	62	5430	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	ε. Βαλτιμόρην 30/6
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	δ. Κωνιτόλιν 17/6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ	64	17487	α. Κολούμπια Ρίβερ 17/3 διά Κίνα
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	69	4025	α. Λείξος 20/6 διά Μπορντώ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	19061	δ. Σχώ 21/6 διά Ρίγα
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΦΑΙΘ	69	3784	δ. Κωνιτόλιν 18/6 διά Πειραϊ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	α. Θεούτα 14/6 διά Μη. Αύρες
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Μπερερχάρφεν 27/6 διά Αμπιτζάν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	ε. Βουβήνη 28/5
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	α. Χαϊδ. Ιγνάδιο 23/5	ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	δ. Παναμά 30/6
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	ε. Ταϊταγκόγκι 26/6 διά Αγγίλιαν	ΓΙΑΝΝΑ Α.	57	3894	α. Θεούτα 20/6 διά Μανφρεντόνια
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	δ. Σορέλ 5/5 διά Άλγερια	ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	α. Αλεξανδρεία 30/6
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	7221	δ. Γιβραλτάρ 4/5 διά Αθάνα	ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	ε. Μιτιληνόδη 7/6
ΑΤΡΟΤΟΣ	61	10893	ε. Σιγκαπούρην 1/7	ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	α. Καλούπημποργκ 4/5
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Μούπταχ 28/6 διά Μαπούτο	ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	α. Νίκαι 22/6 διά Σκίκνια
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	ε. Λιβερπούλ 25/6
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	α. Σύρο 2/6	ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	69	2932	ε. Σουδίματα 9/6
ΑΥΔΙΣ	72	16402	ε. Λονδίνον 4/7	ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	57	2676	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΔΙΣ	79	11000	α. Μη. Αύρες 27/6 διά Χιλήν	ΓΙΑΝΝΗΣ Α.	81	5421	δ. Παναμά 25/6 διά Ειρηνικόν
ΑΥΔΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	ύπό παραλαβήν	ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	44742	ε. Χάμπτον Ρόδες 24/6
ΑΥΡΑ (δ.)	67	44708	ε. Πειραιά 27/5	ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	δ. Σουέζ 19/6
ΑΥΡΑ	68	9624	ε. Μούπταχ 30/6	ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19294	ε. Σιγκαπούρην 1/7
ΑΥΡΑ	69	3490	ύπο παραλαβήν	ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	70	9087	α. Ροσφί 11/6
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	α. Πειραιά 18/6 διά Λάρνας	ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Δουνκέρκην 28/6
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888	α. Μαδέρα 2/7 διά Κόρπους Κριστί	ΓΙΑΝΝΟΥΑΚΑ	53	3524	δ. Σουέζ 30/6
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	α. Ρότερντεν 17/6 διά Κή Γουέστ	ΓΙΑΝΕΥΑΣ (δ.)	65	28945	ε. Πειραιά 28/6
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	ε. Λομπίτο 31/3	ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	δ. Σούεζ 19/6
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	ε. Σύρονταν 3/15	ΓΙΟΥΝΙΑΛΑΚ.	61	7585	ε. Τζένταν 29/6 διά Κασσιούγκ
ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΙΤΟΛΕΤ	66	2966	α. Μη. Αύρες 26/6 διά Ρωσίαν	ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ.	61	10721	α. Μόντρεαλ 1/6 διά Κούβα
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Δ. (δ.)	78	19253	α. Μοντεβίδεο 22/6 διά Λά Πλάτα	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΓ' ΙΝΤ	67	13091	δ. Σαΐδ 27/6
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	ε. Τζένταν 27/6	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	21422	δ. Γιβραλτάρ 26/6 διά Τουμπαρόδο
ΑΦΡΟΣΕΣ (δ.)	56	16944	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	δέωπ. Π. «Ελιζαπέτ 10/6
ΑΦΡΟΣ	68	3340	δ. Σουέζ 11/6 διά Μη. Αμπάς	ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4374	α. Χάιφα 1/7 διά Αμβέρσαν
ΑΧΙΛΛΕΙΤ	61	13017	ε. Σαβάνα 24/6	ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ.	60	3847	δ. Κωνιτόλιν 25/6 διά Κωνσταντζάν
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	α. Τζένταν 17/ διά Πειραιά	ΓΙΟΥΝΙΤΠΕΡ.	52	8129	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 13/11/76
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	ύπο παραλαβήν	ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	δ. Π. Σαΐδ 22/6 διά Σικελίαν
ΒΑΓΙΑ.	69	10009	α. Πειραιά 11/6 διά Γιβραλτάρ	ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ	64	7435	α. Μπέρια 28/6 διά Χιούστον
ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ	68	2895	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΙΟΥΡΓΟΤΙΟΥΝΤΙ	77	14275	δ. Γιβραλτάρ 30/6 διά Μη. Αμπάς
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ	66	4073	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΙΟΥΡΓΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	α. Γιοκοχάμα 7/6
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8432	α. Λισαβόνα 16/6 διά Λουάντα	ΓΙΟΥΡΓΟΗΝΤΕΡ	72	17971	ε. Σάρδ 16/6
ΒΑΝΤΑ	66	13762	α. Ροζάριο 29/6 διά Μη. Μπλάνκα	ΓΙΟΥΡΓΟΛΟΓΚΕΡ	65	6547	δ. Κωνιτόλιν 27/5
ΒΑΠΟΡΙΑ	67	14845	ε. Καζαμπλάνκα 20/6	ΓΙΟΥΡΓΙΩΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	α. Μορμουγκάδο 31/5 διά Κόντινεντ
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	69	9268	δ. Κόμπε 24/6	ΓΙΟΥΡΓΙΩΝ ΜΑΣΤΕΡΖ.	61	16561	α. Λιβρόρο 27/6 διά Καστελαμόρε
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	ύπο παραλαβήν	ΓΙΟΥΡΓΙΩΝ ΦΑΙΗΝΟ	60	8420	α. Πειραιά 6/6 διά Ιταλίαν
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	60	13459	α. Μπαλικάπταν 14/5 διά Νιουμάι	ΓΙΟΥΡΓΟΣΑΝ	65	9572	μετανομάσθη «ΣΗΓΚΑΛ»
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	58	7686	ε. Πειραιά 14/6	ΓΙΟΥΡΓΟΣΗ	77	14274	ε. Τζέντα 21/6
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6029	δ. Παναμά 12/6	ΓΙΟΥΡΓΟΣΚΑ'Υ	74	19702	α. Ταΐμα 6/6 διά Κουβέιτ
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	δ. Παναμά 24/6	ΓΙΟΥΡΓΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	ε. Σάντος 29/6
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16400	ε. Λισαβόνα 23/6	ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9289	δ. Πόρτ Σαΐδ 25/6
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12369	α. Τζένταν 2/7	ΓΙΩΡΓΟΣ	60	3351	ε. Πόρτ Σαΐδ 1/7
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV	62	10198	α. Κίρεμπον 8/6 διά Αμβούργον	ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	67	2920	α. Νίκαια 10/7 διά Αλγέριον
ΒΑΣΙΛΗΚΗ	51	1704	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34794	ε. Χάλντια 27/6
ΒΑΣΙΛΗΚΗ	52	2582	α. Θεσσαλονίκην 26/6 διά Λιβύην	ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Αύγουσταν 18/6 διά Βενετίαν
ΒΑΣΙΛΩ	53	1365	εἰς Λευκαδάνταν 6/6 διά Επισκευαί	ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Λα Γκουέτ 26/6 διά Πειραιά
ΒΑΣΩΣ.	66	2999	α. Κάλιαρι 26/6 διά Νιόπροντεχ	ΓΚΑΖΙΑ'Υ ΦΙΝΕΛΤΑΙ	56	8224	α. Πειραιά 29/6 διά Μπάραν
ΒΕΓΚΑΖΑ (δ.)	78	18708	δ. Γιβραλτάρ 30/6 διά Σκίκνια	ΓΚΑΤΑ'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.	71	8739	δ. Γιβραλτάρ 19/6 διά Βακραράζο
ΒΕΓΚΕΖΑΝ	59	3143	α. Τόμπα 12/6				
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΑ	59	3139	δ. Βανκούβερ 21/6				
ΒΕΛΟΣ	75	15981	δ. Βανκούβερ 30/6				
ΒΕΝΗ	58	13871	δ. Βενετίαν 30/6				
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	69	104616	δ. Νιουμάι 2/7 διά Κολόμπο				
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Χιόστου 26/6 διά Ν. Όρλεάνην				
ΒΕΡΑ.	65	21004	ύπο παραλαβήν				
ΒΕΡΓΙΝΑ	78	5084	ε. Λεμεσόδη 28/6				
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Αμεριτράντα 1/7 διά ΗΠΑ				
ΒΕΡΝΑ	61	4364	δ. Σουέζ 20/6 διά Παράντη				
ΒΕΤΑ	72	3246	ε. Πειραιά 11/6 διά Χαλκίδα				
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ	66	10210	δ. Κωνιτόλιν 6/6				
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	α. Καράτι 27/6				
ΒΙΒΗ.	59	4532	ε. Πάρκουρον 9/6				
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	δ. Μπρούνιμποτελ 5/6 διά Κλαίπενταν				
ΒΙΚΟΡΙΑ	70	2818	δ. Γιβραλτάρ 24/6 διά Καέν				
ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	60	12487	α. Αλεξανδρέα 30/6 διά Βαρκελώνην				
ΒΙΚΥ Κ.	56	8818	ε. Α. Μπου Νίτου 5/5				
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΒΙΛΕΛΜΙΝΑ	59	2503	α. Νότριτρεξ 24/6				
ΒΙΝΤΙΚΑΡΕΝ	60	6572	δ. Ρότερντεν 4/7 διά Γούνια				
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Σιγκαπούρην 20/6 διά Γιοκοχάμα				
ΒΙΟΑΝΤΩ (δ.)	72	119794	α. Τζουδίμαχ Τέρμ. 8/6				
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16430	εἰς Μουράρια ύπο συμπλήρωσιν				
ΒΙΝΚΕ.	71	6717	ε. Τζένταν 30/6				
ΒΙΡΑ	56	7841	ε. Πειραιά 25/6				
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	δ. Παναμά 29/5 διά Κασίμα				
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7058	ε. Πειραιά 10/6				
ΒΟΜΑΡ	71	16313	δ. Γιβραλτάρ 27/6 διά Νοβρωσίσκην				
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	71	31464	α. Μπαμόντ 25/5				
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	δ. Χόμπρην 23/6 διά Τζένταν				
ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	α. Σιγκαπούρην 17/6 διά Ράσ Τανόρα				
ΒΥΖΑΝΤΑΙΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑΡΑΙΖ	68	2757	ε. Πόρτ ντε Μπούκ 19/4				
ΒΥΖΑΝΤΑΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1405	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 5/2				

ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΓ'ΟΝ	64	10141	α. Θεούτα 10/6 διά Άβανα	ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	24654	δ. Γιβραλτάρ 27/6 διά Ινδίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΔΑΛΚ	65	20765	δ. Σουξ 18/5 διά Μπ. Χομπινί	ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ	66	22198	δ. Βανκούβερ 24/6 διά Ν. Γουεστμίνστερ
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ	63	8628	α. Λάς Πάλμας 26/5 διά Λουάντα	ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	α. 'Αμβέρσαν 4/7 διά "Αγ. Δομίνικο
ΓΚΟΥΝΤ ΔΗΝΤΕΡ	73	59198	α. Χόβερην 25/6 διά Μοντάρ	ΓΟΡΓΩ	58	7061	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 13/4/76
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ	68	9080	ε. Δουνικέρηη 15/6	ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	α. Λάς Πάλμας 15/5 διά Λάγος
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ	66	36362	δ. Ρόττερνταμ 3/6	ΓΟΥΙΤΝΤΟΡΟΣΤ	62	1427	δ. Γιβραλτάρ 30/6 διά Κωνστάντζαν
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	56	8750	δ. Παναμά 25/6	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19261	α. Πένκα 14/6 διά Τοκούκλα
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	62	8943	α. Σιγκαπούρην 11/4 διά Μπαγκόκ	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	78	19451	α. Λάς Πάλμας 8/6 διά Μπαλιμπά
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΖ	63	10141	α. Ρόττερνταμ 10/3 διά 'Αγκόλα	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ	75	19451	ε. Σαΐντ Μαϊκέλς 14/6
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΤΟΡ	56	8805	α. Ν. 'Υόρκην 26/6 διά 'Άλεξάνδρεια	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19265	δ. Γιβραλτάρ 27/6 διά ΗΠΑ
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	68	9080	δ. Παναμά 5/6	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	δ. Κων/πολήν 2/7 διά ΗΠΑ
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ	66	21388	α. Κολούμπια Ρίβερ 1/5 διά 'Απω Άνατολη	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΟΤ	76	19264	δ. Κων/πολήν 18/6
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	60	4470	α. Λάς Πάλμας 12/6 διά Λάγος	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	δ. Τουμπαράδο 20/6
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ.	68	9080	α. 'Αιβέρσαν 4/7 διά Ρίο 'Ιανέρο	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	δ. Παναμάδ 6/5 διά Κίναν
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ	68	9080	α. Τζακάρτα 29/5 διά Μπαγκόκ	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19264	ε. Σιγκαπούρην 2/7
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗ	60	11837	δ. Γιβραλτάρ 22/6 διά Πασάντες	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19393	α. Άνακόρτες 28/6 διά Λός 'Αντζελες
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ	75	3842	α. Ν. 'Υόρκην 23/6 διά Μεξικό	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΤ (δ.)	80	40419	α. Βαγγαρέι 18/6 διά Ράς Τανούρα
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	9079	α. Ν. 'Υόρκην 17/6 διά Πόρτομπουθ	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40300	δ. Γιβραλτάρ 1/7 διά Κωνστάντζαν
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	α. Δουνκέρκην 18/6 διά Νιγηρία	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Ν. 'Ορλέανην 14/6
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	58	8920	ε. Σάντος 26/6	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	67	22549	α. Χόμπιτον Ρόδες 26/6 διά Ιταλίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΓΚΕΤ	67	38636	ύπο παραλαβήν	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΜΠΟΡ	68	23064	δ. Κωνίπολην 30/6 διά Κωνστάντζαν
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	62	8631	α. Τζένταν 5/4 διά Βιενένη	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22549	εις Σκαραμαγκά ύπο συμπληρώμαν
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ	58	7054	α. Λάς Πάλμας 7/5 διά Λουάντα	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (δ.)	81	18300	α. Πειραιά 18/6 διά Γιβραλτάρ
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	6415	α. 'Αλγκεβρας 16/3 διά 'Αλγερία	ΓΡΟΥΒΑΓ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	74	18204	α. Σ. 'Αννα Μπαιη 18/4 διά Σαλίνα Κρούζ
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	α. Τζένταν 22/5 διά Μπ. Αμπάς	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΙΛΑΝΤ (δ.)	65	35642	α. Ν. 'Ορλέανην 13/6
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (μ.)	67	38513	α. Βικτόρια 30/6	ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	9350	α. Κοτούνο 13/6 διά Π. Χάρκουρτ
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9954	α. Μπ. 'Αιρες 24/5 διά Άβανα	ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	ε. Ντώρμπαν 2/7
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	3639	α. Ν. 'Ορλέανην 19/6	ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ	57	9312	α. Σαρά 15/6 διά 'Αμπου Ντάμπι
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.)	67	38006	α. Λισσαβώνα 17/6 διά Πειραιά	ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	ε. 'Οραντζ 18/6
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΛΤ	60	7222	δ. Παναμά 8/6				
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	67	38635	ύπο παραλαβήν				
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2870	ε. Πειραιά 19/6				
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΓ'Ι	63	15373	α. Φρημάντα 24/6 διά Ρωσίαν				
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22998	ε. Ρίγα 27/6				
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	δ. Σκό 19/6 διά Ρίο Γκράντες				
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23570	δ. Σκώ 16/6 διά Σ. Λώρενς				
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΓ'ΙΜ	62	15389	α. Πόρτ Γκίτες 12/6 διά Ρωσίαν				
ΓΚΡΕ'ΙΣ Σ.Δ.	71	16306	ε. Τζέντα 29/6				
ΓΚΡΗΚ ΣΚΑ'Υ	68	4995	ε. Χιούσταν 5/5				
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	α. Ντώρμπαν 26/6 διά Γαλίλων				
ΓΛΑΡΟΣ (δ.)	68	90905	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 21/4/77				
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	δ. Παναμά 29/6				
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	14029	α. Λάς 'Αντζελες 16/6 διά Γιοκοχάμα				
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	12948	ε. Κάντλα 27/5				
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΖ	65	17159	δ. Π. Σαΐδ 7/6				



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 ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΙΩΝ

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΝ ΠΟΤΑ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ

ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΙΑΤΙΚΩΝ ΠΡΟΤΟΝΩΝ

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

ΔΕΣΠΟΥΛΑ Κ.	60	8497	ε. Τζιμπούτι 21/6				
ΔΗΛΟΣ	70	8825	δ. Παναμά 26/6 διά Λιρκέν				
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	α. Τζέντα 2/7 διά Βομβάνη				
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΔΗΜΗΤΡΑ Α	56	4828	δ. Σουέζ 10/6 διά Π. Σουδάν				
ΔΗΜΗΤΡΑ Κ	52	8252	δ. Σουέζ 10/6 διά Μπαγκλαντές				
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11670	δ. Μπρούνωμπούτελ 17/2 διά 'Άλγεριον				
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8804	είς Μπάραν όπό 21/9				
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ε. 'Αμπέροαν 3/7				
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	ε. Μαμοντά 2/6				
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	51	2758	δ. Σουέζ 10/4				
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	11362	ε. Βομβάνη 30/6				
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	α. Χαλκίδα 11/7 διά Φός (Γαλλία)				
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ.Φ.	63	18826	δ. Κωνίτολην 24/6 διά Βατούμ				
ΔΗΜΗΤΡΙ Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	ε. Σύντος 19/6				
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38094	ε. Γλασκώβην 25/6				
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	α. Μόρεχεντ Σίτυ 18/6				
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α	63	7787	δ. Κωνίτολην 16/6 διά Λιβύην				
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	58	2874	ε. Πειραιά 2/6				
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	δ. Σουέζ 23/5 διά 'Ιράν				
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	δ. Κωνίτολην 24/6				
ΔΙΑΚΑΛΗΣ	63	8877	δ. Κωνίτολην 10/5 διά Μ. Θάλασσαν				
ΔΙΑΜΑΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	60	5442	ε. Λομπίτο 5/6				
ΔΙΑΜΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	60	8888	α. Σάντος 11/6 διά 'Άλγεριαν				
ΔΙΑΜΑΝΤΕΙΑ	60	8750	δ. Κωνίτολην 6/6 διά Ρωσίαν				
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	ε. Σουάμπτια 17/6				
ΔΙΑΣ	71	16379	α. Κολδμότο 30/5 διά Αύστραλιαν				
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	α. Ρίο Κράντα 16/6 διά Ρωσίαν				
ΔΙΔΩ	70	10378	α. Μπιλμπάρι 19/6 διά Σ. Μάρτια				
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.	55	6663	α. Βαλένθια 20/6 διά Μασσαλίαν				
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	81	32000	είς Κωνστάντζαν υπό συμπλήρωσιν				
ΔΙΡΦΥΣ ΙΙ.	61	9443	δ. Σουέζ 24/6				
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	α. Ν. Καλέδονια 17/6 διά 'Ισπανίαν				
ΔΟΡΥ	54	4784	α. 'Αλεξανδρειαν 24/6 διά Ρουμανίαν				
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	δ. Γιβραλτάρ 25/6 διά ΗΠΑ				
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	ε. Σέβεν 'Αιλ. 29/6 διά Χαμπον Ρέδς				
ΔΡΟΜΩΝ	64	1657	α. Πειραιά 17/5 διά 'Ιταλίαν				
ΔΡΥΣ	65	20201	α. Πειραιά 19/6 διά Μπ. 'Αυρες				
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΔΩΡΙΑ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. 'Αλεξανδρειαν 21/6 διά 'Ισπανίαν				
ΔΩΡΙΑ ΤΖΑΒΕΙΝ	78	16326	α. Κολούμπια Ρίβερ 26/6				
ΔΩΡΙΑ ΦΛΑΓ'ΓΜ	72	16398	α. Κολούμπια Ρίβερ 20/6 διά 'Ισπανίαν				
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	α. Ν. Υόρκην 25/6 διά 'Αρεούποτα				
ΕΒΕΡΕΣΤ	52	5709	ύπό παραλαβήν				
ΕΒΙΑ	61	10029	είς Μπάραν όπό 20/8				
ΕΒΜΑΡ	76	16398	δ. Σκώ 22/6 διά Λενίνγκραντ				
ΕΒΡΟΣ	62	20372	α. Πόρτ Μουζάριν Μπν Καϊμ 12/6				
ΕΒΡΟΣ	63	15819	μετανομάσθη 'ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ'				
ΕΔΕΣΣΑ	64	8742	ε. Σάντος 28/5 διά Λουάντα				
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	δργεί είς Πειραιά όπό 3/3				
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Σιγκαπούρων 26/6 διά Ταϊταγκόκ				
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	δργεί είς Πειραιά όπό 3/3				
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	α. Ντράμπιν 14/6 διά Βραζιλίαν				
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	62	8425	α. Σάν Χουάν 21/6				
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	64	9390	α. Μπέρια 29/6 διά 'Ηστ Λόντον				
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δ.)	63	36455	α. Ντάς 'Αιλ. 22/6 διά Κωνστάντζαν				
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23665	δ. Κωνίτολην 23/5 διά 'Οδησσόν				
ΕΙΡΗΝΗ Σ.Κ.	56	5237	ε. Μπρούμπάτος 18/4				
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	24698	ε. Ροζόριο 30/6				
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	α. Λάς Πάλμας 19/6 διά Σαπέλε				
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687	ύπό παραλαβήν				
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	α. Χάρβρην 26/6 διά Β. Κορέα				
ΕΚΤΟΝ	62	11428	δ. Μπρούνωμπούτελ 18/6				
ΕΚΤΩΡ	70	16258	δ. Γιβραλτάρ 22/6 διά 'Οδησσόν				
ΕΛΑΦΙ	68	19495	α. Λάς Πάλμας 22/5 διά 'Οδησσόν				
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	α. 'Ηστ Λόντον 10/6 διά Μαπούτο				
ΕΛΑΓΙΑΝΝΗ	70	12791	ε. Κάντλα 31/5				
ΕΛΑΞΙ'ΣΤΡΙΑ	66	10659	ε. Χαλίφας 16/6				
ΕΛΑΞΙ'ΣΤΡΙΑ ΙΙ	64	10652	α. Σιγκαπούρων 13/5 διά Κορέαν				
ΕΛΑΞΙ'ΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	δ. Σιγκαπούρων 24/4 διά Κορέαν				
ΕΛΕΝ ΠΑΠΠΑΣ	57	1962	δ. Σουέζ 10/6				
ΕΛΕΝΑ	66	16677	α. 'Εμδεν 30/6 διά Κάμσαρ				
ΕΛΕΝΗ Α.	45	3755	δ. Κωνίτολην 24/6				
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	60	8401	α. Καρπίντα 18/3				
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	11464	ε. Χάλντια 18/6				
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	ύπό παραλαβήν				
ΕΛΕΥΡΟΛΑ	71	11005	α. 'Αγ. Φραγκίσκον 2/6 διά Γιοκοχάμα				
ΕΛΕΥΣΙΣ	65	9694	α. Ούκιασουπούκι 4/6 διά Λουάντα				
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΕΛΙΖΑ	58	12025	δ. Παναμά 30/5				
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ.	63	11315	ε. Γιουρούπρτ 2/7				
ΕΛΙΚΩΝ	58	8370	ε. Πειραιά 15/6				
ΕΛΙΝΑ	63	4628	α. Καΐν 16/6 διά Ρωσίαν				
ΕΛΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	62	8501	ε. Σουύνην 29/6				
ΕΛΚΑΝΤΙΑ (δ.)	72	1947	α. Λάγος 19/5 διά Γουόρρι				
ΕΛΛΑΣ	56	4380	ε. Χάμπιντ Ρόδς 23/6				
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	α. Λάς Πάλμας 14/6 διά Μπ. 'Αυρες				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΕΒΝΤΣΙΟΥΡ.	72	13098	δ. Σουέζ 23/6 διά Βομβάνη				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΟΡ	78	17172	α. Τζένταν 28/6 διά Βομβάνη				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	56	7510	α. Μπέρια 2/7 διά Μαπούτο.				
			ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ	62	6846	α. Τζιμπούτι 21/6 διά Μομπάσα	
			ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	α. Βαλτιμόρην 26/6 διά Ν. Όρλεάνην	
			ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	17172	ε. Κουβέιτ 21/6	
			ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΑΡΠΙΕΡ	72	8987	είς Χάμπιτον Ρόδς όπό 6/5	
			ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	13098	α. Σαρδά 26/6 διά Τεργέστην	
			ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΑ	61	7293	α. Πειραιά 23/6 διά Βηρυττόν	
			ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΙ'ΤΟΡ	72	8987	ε. Μομπάσαν 30/6	
			ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	α. Γκάλιβετον 17/6 διά Υόρκην	
			ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤ'ΙΟΝΗΡ	62	6659	α. Ντάρτα 2/7 διά Ν. Όρλεάνη	
			ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	ε. Βαλένθια 26/6 διά Κ. Τάουν	
			ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑΓ'Ν	71	10327	δ. Π. Σαΐδ 17/6 διά Γουατεμάλα	
			ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	δ. Σουέζ 2/7	
			ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	ε. Τσιταγκόκ 29/6	
			ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	ε. Φιλαδέλφειαν 29/6	
			ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ'	62	6846	ε. Σαράννα 29/6	
			ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	ε. Λιοσσάνων 28/6	
			ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	ε. Χουελάδα 27/6	
			ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	α. Πειραιά 29/6 διά Μπράουνοβιλ	
			ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510	ε. 'Αιμέρεραν 4/7	
			ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΘ	72	10327	είς Ακαμπα όπό 26/3	
			ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΠ.	73	13098	α. Τζέντα 2/7 διά Σαρδά	
			ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	ε. Πραγκόνια 26/6 διά Μαρίαν	
			ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	δ. Σουέζ 1/7	
			ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9135	ε. Πασάγιες 12/6	
			ΕΛΛΗΝΙΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	δ. Κωνίτολην 23/6 διά Κωνστάντζαν	
			ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	α. Γένοβα 18/6 διά Π. Όρντας	
			ΕΛΑΜΑΝΙ	66	8953	δ. Π. Σαΐδ 26/6	
			ΕΛΑΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	ε. Ρόττερνταν 2/7 διά Π. Όρντας	
			ΕΛΑΜΠΕΛΑ III	69	12203	α. Κολούμπια Ρίβερ	
			ΕΛΑΝΤΑΙΑ	65	8085	ε. Σούβα 30/6	
			ΕΑΝΤΕ	58	5044	ε. Σμύρνη 11/6 διά Τρίπολιν	
			ΕΑΝΟΑ	69	6162	α. Κότκα 28/6 διά Πάτραν	
			ΕΑΣΩΣΕΑΝ	65	18111	α. Αύγουστον 14/6 διά Μπ. 'Αυρες	
			ΕΑΠΑΝ	67	5487	α. Μπράκες 16/6 διά Μεξικόν	
			ΕΑΠΙΔΑ	56	9918	ε. Ν. Όρλεανην 24/6	
			ΕΑΠΙΔΑΦΟΡΟΣ	55	8377	α. Ρουέν 2/6	
			ΕΑΠΙΣ (δ.)	75	16822	έργει είς Μομπάσα	
			ΕΑΠΙΣΠΟΡ	58	12236	α. Παρανάκου 11/6 διά Καράκορτ	
			ΕΑΠΙΣ	71	9885	ε. Μπέρια 18/6	
			ΕΑΣΦΛΕΟ	65	4555	α. Τιμαρού 16/6 διά Ακαμπα	
			ΕΑΠΙΜΕΝΙΔΑΣ	65	5263	ε. Λός 'Αντζελες 24/6	
			ΕΑΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	12116	ύπό παραλαβήν	
			ΕΑΡΕΧΟΙΣ	58	7976	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 22/6 διά Βαλτιμόρην	
			ΕΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	58	8061	δ. Κωνίτολην 6/6 διά Νοβρωσούλην	
			ΕΡΗΜΗΣ	72	15951	δ. Μπρούνωμπούτελ 11/6 διά Π. Χόρκουρτ	

ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	ε. Κολόμπο 30/6	ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΤΥ	51	3640	α. Πειραιά 18/6 διά 'Ιταλίαν
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ε. Πειραιά 28/5	ΙΝΤΕΡΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΛΑΓΚ	60	8109	εις 'Αλεξανδρειαν ὁπό 30/11
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΙΝΤΕΡΣΙΠ	60	14840	α. Τάραντα 4/6 διά Σικάγο
ΕΥΗ Λ.	67	14569	α. Μητάκη Μητάκη 3/4 διά Ρωσία	ΙΝΤΕΡΦΕΛΙΣΤΥ	63	15985	ε. Λισσαβώνα 30/6
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Μπεντι 22/5	ΙΝΤΕΡΧΑΡΜΟΝΥ	53	3646	δ. Σουέζ 14/6 διά 'Ερυθράν Θάλασσαν
ΕΥΟΥΤΗΣ	73	10006	α. Γιοκοχώμα 15/6	ΙΩΝΙΑΝ ΚΑΡΠΙΕΡ	73	15498	ε. Πειραιά 1/7
ΕΥΑΛΙΑ	59	8630	α. Μπ. 'Αυρες 4/4 διά Ν. Αφρικήν	ΙΩΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	30571	ε. Ρόττερνταμ 2/7
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	α. Δουνκέρκην 18/5 διά Λενινγκραντ	ΙΩΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	58	4585	α. Λός 'Αντζελες 28/6 διά Χάβρην
ΕΥΠΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	61	12351	α. Πειραιά 17/6	ΙΩΝΙΚ (δ.)	66	45280	α. Αμβέρσαν 11/5 διά Τρίπολιν
ΕΥΠΟ ΜΑΙΡΗ	57	10687	α. Λάς Πλάδας 4/6 διά Λάγος	ΙΩΝΙΟΝ	70	15387	ε. Τής 3/7
ΕΥΠΟ ΣΕΥΤ'ΑΟΡ	60	10511	α. Τούμπατσιά 30/6 διά Γουσόρρι	ΙΟΣ	69	9946	ε. Μαυρίκιον 29/6
ΕΥΡΙΔΙΚΗ	57	4949	α. Άλεξανδρειαν 17/6	ΙΟΣ	57	1976	α. Λός 'Αντζελες 31/5
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Σαβάνα 12/5 διά Τρίπολιν
ΕΥΡΥΑΛΗ	71	5298	εις Βόσπορον ὅπο 27/11	ΙΠΠΟΛΟΥΤΟΣ	72	7006	α. Νόρτενχαμ 1/7
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	α. Κόμπι 31/5 διά Βανκούβερ	ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	α. Λισσαβώνα 24/6
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	α. Ντόρμπατ 30/5 διά 'Ελλαμπεθ	ΙΡΙΣ	54	6042	α. Σάντος 24/6 διά Μεσόγειον
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	α. Δομπιτό 6/4 διά Λουάντα	ΙΡΙΣ	72	4999	ε. Μονφαλόνιε 20/6
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΖΕΡ	72	6680	ὑπό παραλαβήν	ΙΣΜΗΝΗ	68	4204	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΑΣΤΑΘΙΑ	57	5010	α. Τζένταν 26/6 διά 'Ινδιαν	ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	δ. Σουέζ 13/6 διά Περσικόν
ΕΥΤΕΡΗΝ	56	1593	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΙΩ	69	9072	ε. Σάν Αρεντίζο 24/6
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	δ. Μπρούνωποτελ 24/5	ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	α. Ρόττερνταμ 5/6 διά Βαλτικήν
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	ε. Πειραιά 24/6	ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	2207	δ. Γιβραλτάρ 1/7 διά Μπωρντό
ΕΦΑΙΔΗ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10000	δ. Π. Σαΐδ 12/6	ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	α. Γκρή Μπαί 14/5 διά Αιγαίουν
ΕΦΑΙΔΗ ΧΟΟΥΠ	80	11000	ε. Χάρτελπον 2/7	ΙΩΑΝΝΗΣ	63	8380	ε. Λουάντα 28/3
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57186	δ. Γιβραλτάρ 27/6	ΙΩΑΝΝΗΣ	61	6950	α. Αμβέρσαν 17/4
ΕΦΗ	61	3840	δ. Γιβραλτάρ 20/5 διά Τρίπολιν	ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	δ. Π. Σαΐδ 30/6
ΕΦΗ	58	2556	εις Αγιούσταν ὅπο 1/12/77	ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΦΜΑΡ	57	8677	α. Παρανάγκουα 12/6	ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	α. Θέσσαλα 22/6 διά Μπ. 'Αυρες
ΖΑΚΥΝΘΟΣ (δ.)	62	25211	δ. Παναμά 5/6	ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	ε. Βουβάνων 26/5
ΖΑΝΕΤ.	66	4503	ε. Πειραιά 30/6	ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	55	8799	ε. Μπ. 'Αυρες 23/6 (έπισκεψι)
ΖΑΝΝΗΣ	81	24200	ε. Τεργεστών 16/6	ΙΩΝ	71	11506	ε. Αμβέρσαν 4/7
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Χιροκάτα 16/6 διά Νιούκαστλ	ΙΩΝΙΑ (δ.)	80	38700	α. Μπουλλέν Μπαί 16/6
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	α. Κολόμπο 29/6	K. Z. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	ε. Γένοβα 26/6
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ. (δ.)	65	34501	α. Γκάλιεστον 4/6	ΚΑΒΑΚΟ	53	5326	ὑργεί εἰς Χαλκίδα ὅπο 28/11/78
ΖΕΤΤΑ	71	20516	α. Ριό Γκραντες 5/6 διά Ρωσίαν	ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	δ. Κων/πολίν 14/4
ΖΕΥΣ	60	11687	ε. Πειραιά 26/5	ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ	67	10365	δ. Γιβραλτάρ 30/6
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	α. Τάμπι 19/5 διά Σιενφουέγκος	ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	68	10365	ε. Τζέντα 3/7
ZINI	76	11348	α. Ντακάρ 13/6 διά 'Αμπιτζάν	ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	δ. Κων/πολίν 14/5
ΖΙΡΙΑ	71	4635	εις θέσην 44.36. B. – 19.03.12/6	ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	ὑργεί εἰς Πειραιά ὅπο 2/3
ΖΥΓΟΣ	76	19166	δ. Σκού 28/6	ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	εις Πειραιά ὅπο 24/5
ΖΥΓΟΣ	69	3654	δ. Κωνιόπολιν 13/6 διά Μ. Θάλασσαν	ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ.	77	12653	ε. Ριό Γκραντες 7/5
ΗΒΗ	79	15200	ε. 'Αμβέρσαν 1/7	ΚΑΒΟ ΞΙΦΑΣ.	61	21305	ε. Λά Γκουντέλ 8/5
ΗΓΚΛ	52	2674	ε. Τζένταν 29/6	ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12609	α. Γιοκοχώμα 27/6
ΗΓΚΛ	58	1882	ε. Ντεμέράρα 16/5	ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	ε. Ντακάρ 18/6
ΗΖΥ ΡΑΓΝΤΝΕΡ	81	7000	α. Γένοβα 20/5 διά Μαρίνα ντι Καράρα	ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΙ (δ.)	65	43886	ὑργεί εἰς Πειραιά ὅπο 28/5
ΗΙΑΣ	47	3575	δ. Κωνιόπολιν 10/6	ΚΑΔΜΟΣ.	58	5058	ε. Ντόρμπατ 21/4 (έπισκεψι)
ΗΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	60	14591	α. Κελάρη 20/6 (έπισκεψι)	ΚΑΘΡΙΝ (δ.)	60	13335	α. Χιούστον 24/6
ΗΙΑΣ Κ.	64	18123	δ. Γιβραλτάρ 28/6 διά Ταρτούς (ΕΠΩΛΗΘΟ)	ΚΑΘΡΙΝ	63	8895	ε. Πόρογκραν 23/6 διά Καράτοι
ΗΙΑΣΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Ρουέν 2/7 διά ΗΠΑ	ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	α. Σ. Λορεντίζο ('Αργ.) 12/6
ΗΙΑΣΙΟΣ	62	10750	α. Καλκούτα 19/6 διά Σιγκαπούρων	ΚΑΘΥ.	71	6118	α. Ρουέν 26/6
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15420	α. Ριό Γκραντες 8/6 διά Ντόρμπαν	ΚΑΙΤΗ.	55	4084	ε. Π. Σουδάν 1/7
ΗΡΑ	79	15200	α. 'Αμβέρσαν 3/6	ΚΑΙΤΗ.	65	23391	δ. Σκάρ 15/6 διά Λενινγκραντ
ΗΡΑΚΛΗΣ	53	5691	ε. Ντόρμπατ 28/6	ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	ε. Ρεβένα 22/6
ΗΡΩ	65	23390	α. Ροζάριο 27/6	ΚΑΛΙΖΙΟΣ Σ.	60	4240	δ. Κιέλον 19/5 διά Ρίγα
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	εις οιώσια ύπο συμπλήρωσιν	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	δ. Κων/πολίν 1/6 διά Μαύρην Θάλασσαν
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	α. Τακόμα 13/6 διά Ταυβάν	ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	71	9074	α. Γιοκοχώμα 15/6 διά Δουβλίνον
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	ε. Φιλαδέλφεια 19/6	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	δ. Σκάρ 20/5 διά Ρίγα
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	α. Κουβέτι 9/6 διά Σιγκαπούρην	ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ	63	15929	ε. Τζιμπούτι 18/6 διά Βομβάνη
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)	77	76088	α. Φρέηπορτ (Μπρά) 2/6 διά 'Αρούμπα	ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ	69	4267	ε. Ισκεντέρουν 28/4 διά Τρίπολιν (Αιβύης)
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	42275	ε. Αννάπολις 'Ανκορ. 10/6	ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	ε. Κων/πολίν 6/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	14545	ε. Ντόρμπατ 1/7	ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	εις Λουάντα ὅπο 1/11/77
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	14545	α. Σιγκαπούρην 23/6 διά Περσικόν	ΚΑΛΥΜΝΟΣ (δ.)	59	13022	α. Μπλέφωστ 23/6 διά Κούβα
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.)	68	52400	α. Γιουροπόρτ 27/6 διά Κύρκενες	ΚΑΛΥΨΩ	69	5997	α. Αμπου Ντάμπι 16/6 διά Κουβέτι
ΘΑΛΕΙΑ	64	5010	ὑπό παραλαβήν	ΚΑΛΥΨΩ Ν.	69	11430	δ. Κων/πολίν 20/4 διά Νοβρωσάκην
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	32060	α. Πούντα 'Αρενάς 20/6	ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Τούμπα 7/6 διά Μιζουσιά
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.	65	37431	ὑπό παραλαβήν	ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.)	58	11926	ε. Μόντρεαλ 21/6 διά Όνδρειαν
ΘΑΝΙΚΙ	61	9516	α. Θέστα 10/6 διά Λάγος	ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	α. Π.Λίνκολν 19/6 διά Μαλαισία
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	α. Χούλ 4/7 διά Ρουέν	ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	ε. Ντόρμπατ 22/6
ΘΑΣΟΣ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ	76	9444	α. Γιοκοχώμα 2/6 διά Σάντος	ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	δ. Κωνιόπολιν 30/6 διά Μπουρύκας
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Π. Χάρκουρτ 2/6	ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	ε. Πειραιά 27/6
ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ.	58	9585	α. Τζέντα 1/7	ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	ε. Κων/πολίν 18/6
ΘΕΑΝΟΣ	69	11967	α. Μόντρεαλ 9/6 διά 'Αλγερίου	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459	ε. Πειραιά 13/6
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	α. Κόρντιφ 3/7 διά Νάντην	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	ε. Λόδς 'Αντζελες 28/6 διά Ιστανβάν
ΘΕΟΔΕΜΤΩΝ (δ.)	60	19674	δ. Π. Σαΐδ 3/7	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	δ. Κων/πολίν 30/6 διά 'Αργεντινήν
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33663	ε. Πρέβιτενς 10/6	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ II	73	9219	ε. Τζέντα 1/5
ΘΕΟΔΟΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10750	ε. Πειραιά 15/5	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8131	εις Όυ Κάρο ὅπο 16/10
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10630	ε. Κούλ 20/6 διά Κ. Τάσουν	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	68	15355	α. Παρανάγκουα 25/6 διά Ιταλίαν
ΘΕΟΔΗΠΤΟΣ	65	41872	α. Ξάμποντ Ρόδες 26/6 διά Βέλγιον	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	ε. Μπαχία Μητάνκα 21/6 διά Ρωσίαν
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	50556	α. Ράς Τανόύρα 12/5	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν. (δ.)	62	39169	ε. Βούμπην 29/5
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	10591	ε. Κουβέτι 11/6	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	εις Αρζού 13/12
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24740	α. Φορταλέζα 29/3	ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	ὑπό παραλαβήν
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	61	9378	α. 'Αμβέρσαν 20/6 διά 'Αβάνα	ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΝΤΗΣ	67	16098	α. Ρουέν 13/6 διά Ταρτούς
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	57	9153	δ. Κωνιόπολιν 1/5 διά Κωντάντζαν	ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	α. Μανιλά 23/6 διά Αύστραλιαν
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Μαντράς 22/6 διά Σαρορόπαν	ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΡΟΣ	66	16048	δ. Ντόβερ 29/6
ΘΕΡΜΑΤΙΚΟΣ	58	9882	μετωνυμόθεη 'ΚΛΗν'	ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	ε. Ν. Όρλεδνην 24/6
ΘΕΡΜΑΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10480	α. Λονδίνο 27/6 διά Μεσόδιεν	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ.	72	16366	δ. Παναμά 26/6
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	ε. Ρίο Ιανέριο 20/6	ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΡΕΔΗΣ	60	9319	ε. Λάγος 2/6
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ II (δ.)	55	8998	α. Δ. Γκουέλ 1/7 διά Σφάξ	ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	ε. Κόμπε 24/5
ΘΕΤΙΣ	74	35513	α. Βαλτιμόρες 21/6 διά Γάνδην	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΑΥΠΤΗΣ.	63	5296	ε. Πειραιά 16/6
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	14100	ε. Σάντος Τζόρτζ (Άρο.) 25/6	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	54	10933	ε. Ρόττερνταμ 30/6
ΘΗΣΕΥΣ	74	3735</td					

ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ	59	5683	δ. Παναμά 21/4	ΚΙΜΚΟ ΣΤΟΡΚ	58	8322	ε. Ντακάρ 22/6
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	δ. Π. Σαιδ 25/6	ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΑΙΓΑΛΗ	62	10834	α. Φόντας 1/7 διά Σ. Τζάν
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΝΤΡΗΜΣ	62	9979	ε. Κάντλα 4/6	ΚΙΜΩΛΟΣ	65	35395	α. Πύλων 30/5 διά Νιγηρίαν
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	δ. Κων/ πολιν 30/6 διά Κωνστάντζαν	ΚΙΜΩΛΟΣ	59	12180	δ. Κων/ πολιν 18/5 διά Κωνστάντζαν
ΚΑΡΙΝΑ	67	41914	ε. Π. Κεμπάδ 17/6	ΚΛΑΔΙΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	58	8300	α. Τάμπι 19/5 διά Άλεξανδρεαν
ΚΑΡΙΟΒΑ	56	4870	είς Γουδρή διά 8/1	ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΑΙΡΗ	77	17300	ε. Περαιάδ 17/5
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	75	29314	α. Αύγουσταν 13/6 διά Ροζάρο	ΚΛΑΡΑ	60	8254	α. Ρίο Ιανέρα 3/2
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	α. Νταμάρ 25/6 διά Μίνα Κομπούς	ΚΛΑΡΙΤΑ	59	5024	ε. Ταμπικό 11/6
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	ε. Χόγκ Κόγκ 28/6	ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	α. Τενερίφην 16/6 διά Ράς Τανούρα
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	ε. Φρέντρικσταντ 19/6	ΚΛΑΣΑΝΘΗΣ	76	16366	ε. Ν. Ορλεάνην 14/6
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	α. Ντάρμπατ 3/6 διά Μπ. "Αμπός	ΚΛΕΙΤΟΣ	56	3179	δ. Σουέζ 15/6
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	δ. Γιβραλτάρ 9/6 διά Νιούκαστλ	ΚΛΕΙΩ	58	8791	δ. Σ. Σαιδ 22/6
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	δ. Κων/ πολιν 14/6 διά Κωνστάντζαν	ΚΛΕΙΩ Κ.	62	6262	ε. Βρέμην 26/6
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2466	α. Αυδελφούργον 1/7 διά 'Άλγερα	ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187	α. Τρανκομαλή 1/7 διά Κολόμπο
ΚΑΡΥΣΤΟΣ	78	5080	ε. 'Αννιμπάτη 7/6	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	56	4770	ε. Λάγος 11/6
ΚΑΣΟΣ	76	14983	α. Μπράκε 29/6 διά Χιούστον	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ II	57	4336	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΟΣ	56	3105	δρυγί εις Χαλκίδα από 31/8/79	ΚΛΕΛΙΑ (δ.)	63	34358	α. Ρές Σουκάρ 27/5 διά Σουέζ
ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15125	ε. Μανάκιναν (Μεζ.) 31/5	ΚΛΕΩΝ (δ.)	59	16063	α. Καλκούτα 9/6 διά Σιγκαπούρην
ΚΑΣΑΝΑΡΑ	69	14318	δ. Σκώ 27/6 διά Νορρόπιγκ	ΚΟΜΑΡΑ	56	5645	είς Μομπάσα από 19/6/80
ΚΑΣΙΑΝΗ ΓΚΛΟΡΥ	59	4632	ε. Χάρβην 23/6	ΚΟΜΕΤ	72	9824	δ. Μπρούνουπούτελ 18/6 διά Ροστόκ
ΚΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ	68	30294	α. Μόντρεαλ 28/6 διά Χάμπριν	ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Κολομβία Ρίζερ 26/6 διά Αγιαπόν
ΚΑΣΤ ΟΤΤΕΡ	68	26644	ε. Μόντρεαλ 30/6	ΚΟΜΠΑΣ ΚΑΡΡΙΕΡ	67	4507	α. Ρουέν 6/6 διά Λάχας
ΚΑΣΤΛ ΓΚΛΟΡΥ	52	2247	ε. Μπέρρε 22/6	ΚΟΜΠΑΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	68	3858	ύπο παραλαβήν
ΚΑΣΤΛ ΣΠΙΡΙΤ	57	1235	ε. Περαιάδ 16/6	ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10034	ε. Ντάρι Σαλάδα 21/6
ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	α. Κιότσι 15/6 διά Τρίπολιν	ΚΟΝΙΣΤΑ	75	34298	ε. Χάμπιπον Ρόδες 20/3
ΚΑΣΤΩΡ	50	7544	ε. 'Άλεξανδρεαν 30/6	ΚΟΝΚΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. Βαλτιμόρη 22/5
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΗΙΙ	49	3422	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΟΝΚΑ ΘΕΩΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	ε. Ράς Τανούρα 21/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/6 διά Καπτέλλο	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛΑ	72	39219	ε. Χάμπιπον Ρόδες 16/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499	δ. Βιρράλταρ 9/6 διά Σκικντα	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΠΙΝΤ	71	38820	δ. Παναμά 30/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΟΝΚΑ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	δ. Κων/ πολιν 17/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Γκαλβεστον 13/6	ΚΟΝΚΑ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Τουμπαρόδο 15/6 διά Τάραντα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	Ντάρμπατ 28/6	ΚΟΝΚΑ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	68	22836	α. Νάντη 10/6 διά Βραζιλίαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.	80	15979	ε. 'Άλεξανδρεαν 25/6	ΚΟΝΚΑ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	α. Τούρλεστον 1/7
ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	α. Αλεξανδρία 29/6 διά 'Ελλαδα	ΚΟΝΚΑ ΡΕΖΟΙΟΥΤ	70	24693	ε. Βαλτιμόρη 20/6 διά Ιταλίαν
ΚΑΤΙΕ	60	10187	α. Ταρραγκόνα 22/6 διά 'Αβανα	ΚΟΝΚΡΟΠΤΗ (δ.)	66	42164	ε. Περαιάδ 15/6
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	υπό παραλαβήν	ΚΟΝΚΡΟΠΤΙΑ ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	α. Τζόντα 1/7 διά Παραιάδ
ΚΑΤΡΙΖΑ (δ.)	68	13135	ε. Περαιάδ 14/6	ΚΟΝΚΡΟΠΤΙΑ ΙΟΝ.	63	7484	δ. Παναμά 17/6
ΚΕΑ	58	13968	α. Σαβάννα 17/6 διά Καζαμπλάνκα	ΚΟΝΚΡΟΠΤΙΑ ΤΑΡΕΚ	58	6480	α. Χιούστον 26/6
ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13894	ε. Φορμάντα 11/5	ΚΟΝΣΤΕΛΕ'ΙΣΖΟΝ	58	6480	ηπό παραλαβήν
ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Νιούπορτ 30/6 διά Λά Παλλίς	ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	77	5539	ηπό παραλαβήν
ΚΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	δ. Μπρουνουπούτελ 25/5	ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	ε. 'Άλεξανδρεαν 29/6 διά Τουρκία
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. 'Αγ. Φραγκίσκον 24/6	ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.	63	7689	ε. Ντάρι Σαλάδα 22/6
ΚΕΙ'Π ΚΟΝΣΤΕΛΕ'ΙΣΖΟΝ	70	11556	α. Βανκούφερ 27/6	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.	62	10451	α. 'Αιμούργον 19/6 διά Κούβαν
ΚΕΙ'Π ΜΑΝΔΑΡΙΝ	72	10990	δ. Παναμά 12/5 διά 'Αλγέριον	ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	ε. Περαιάδ 30/6
ΚΕΙ'Π ΜΑΣΤΑΝΓΚ.	69	9853	α. Αμπούργον 20/6 διά Βενεζουέλα	ΚΟΡΣΑΙ'Ρ	62	15000	α. Κούω Μπαΐη 20/6 διά Νιούπορτ
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΥ'	71	9964	ε. Ταγγήρη 21/6	ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	α. Μοντεβίδεο 28/6 διά Μπ. "Αιρες
ΚΕΙ'Π ΣΑΠΗΡΙΟΡ	74	8896	ε. Λάρης 30/5	ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	α. Βενετία 30/6 διά Κίναν
ΚΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΩΝ	58	13700	ε. Λούμ 29/6	ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	64	34921	ε. Περαιάδ 29/6
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	α. Μπράκε 21/6 διά Χιούστον	ΚΟΣΜΙΚ	48	1594	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	58	8656	α. Μανούποι 15/6 διά Νταρμά	ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	α. Περαιάδ 12/6 διά Χαλκίδα
ΚΕΝΤΜΑ	78	9231	α. Λάχας 10/6 διά Π. Τζεντίλ	ΚΟΤΟΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.	64	4772	α. Καράτο 25/6
ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	8780	ε. Ρόττερνταμ 27/6	ΚΟΥΗΝ ΣΗ.	55	4565	δ. Σαιδ 2/6
ΚΕΦΑΛΑΛΙΟΝΙΑ Δ.	59	24333	α. Ν. 'Υόρκην 25/5 διά 'Αρούπιτα	ΚΟΥΥΙ'ΝΞΥ	60	9423	α. Μασαλίαν 18/6 διά Λουάντα
ΚΕΦΑΛΑΛΙΟΝΙΑ	41	1580	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΟΥΥΟΜΑΛΟΥΣ	50	7392	δ. Σουέζ 15/4 διά Βιεντάνη
ΚΕΦΑΛΑΛΙΟΝΙΑ ΓΟΥΓΙ'ΝΤ	70	13907	δ. Μπρουνουπούτελ 8/6 διά Λένινγκραντ	ΚΟΦΗ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	66	5153	ε. Π. Σαιδ 22/6
ΚΕΦΑΛΑΛΙΟΝΙΑ ΛΑΐΤ	67	21706	δ. Γιβραλτάρ 25/6 διά Κούω Μπαΐη	ΚΡΑΝΑΟΣ	59	3354	ε. Μπαρμπάντος 31/5
ΚΕΦΑΛΑΛΙΟΝΙΑ ΣΑΝ	66	18849	ε. Ζεμπρούης 20/6	ΚΡΑΝΤΟΡ	64	2304	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΦΑΛΑΛΙΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	ε. Πενάγκ 27/6	ΚΡΑΝΤΩΡ	47	1534	δρυγί εις Περαιάδ από 8/9/79
ΚΕΦΑΛΑΛΙΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	α. Χιούστον 15/6	ΚΡΑΤΙΑΔΟΣ	60	3995	α. Κοστακοθάλκος 23/5 διά 'Αβανα
ΚΕΦΑΛΑΛΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ.	58	5266	δ. Κων/ πολιν 27/6 διά Κωνστάντζαν	ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6084	δ. Κων/ πολιν 13/5 διά Συνάνθ
ΚΕΦΑΛΑΛΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	55	4060	ε. Κων/ πολιν 20/6 διά 'Άλεξανδρεαν	ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1788	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΦΑΛΑΛΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'ΙΣ	58	3825	ε. Κων/ πολιν 1/7 διά Κωνστάντζαν	ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	61	3866	ε. Φόρτ ντε Φράνς 20/6 διά ΗΠΑ
ΚΕΦΑΛΑΛΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒΣ	52	5674	ε. Κων/ πολιν 27/6 διά Κωνστάντζαν	ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	α. Πουνταρένας 1/6
ΚΕΦΑΛΑΛΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	59	5857	ε. Κων/ πολιν 26/6 διά Κωνστάντζαν	ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΝΤ	78	10832	ε. Σαρόνα 1/7
ΚΕΦΑΛΑΛΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ	52	5674	ε. Σουέζ 2/7	ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Ντούμπατί 28/6
ΚΕΦΑΛΑΛΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3993	α. 'Άλεξανδρεαν 30/6	ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'ΙΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Π. Σαιδ 30/12
ΚΕΦΑΛΑΛΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	52	2736	ε. 'Άλεξανδρεαν 26/6	ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ.	78	10832	ε. Ντούμπατί 22/6 διά Κουβέλι
ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	α. Ροζάριο 29/6 διά Μπ. "Αιρες	ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Κουβέλι 11/6 διά Μ. Καμπούς
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	ε. Μασσαλίαν 15/6	ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Κόρπους Κρίστι 16/6
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870	ε. Περαιάδ 22/6	ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	α. Σιγκαπούρην 19/5 διά Ντούμπατί
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	33445	ε. Περαιάδ 6/6	ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Σ. 'Αννα Μπαΐη 15/6 διά Πούντα Κάρντον
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	ε. Δουνικόρη 2/7	ΚΡΙΟΣ	59	16875	α. Πόρτ Μουχάμαντ-Μπιν-ασίμ 24/6
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	δ. Π. 'Αρένας 30/5 διά Μεξικόν	ΚΡΙΟΣ	60	4089	α. Ταμπικό 12/5 διά 'Αβανα
ΚΙΓΚ ΣΝΟΡΟ	64	17050	δ. Π. 'Αρένας 30/5 διά Μεξικόν	ΚΡΙΟΣ	55	2740	α. Ριγέντα 25/6 διά 'Αντεν
ΚΙΚΑ	70	16196	ε. Τής 3/7 διά Σίδενη	ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	δ. Κωντούλιν 20/5 διά 'Οδησσόν
ΚΙΚΗ	57	9723	ε. Σουέζ 3/5 διά Μπαντάρ 15/6	ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	α. Π. Σαιδ 30/6
ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	11174	ε. Σιγκαπούρην 20/6 διά Ινδίαν				

« ΙΝΔΙΑ »

Εις τό MADRAS καί όλους τούς άλλους λιμένας της ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΜΕ ΑΜΕΣΩΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ

GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Τιμαί λογικαί — 'Εξυπηρέτησις καθ' όλον τό 24ωρον

Telephone: 39252 WITH EXTNS, After Office Hours: 446873

Cable Address: "SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOI ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΚΡΟΙΣΟΣ	59	5051	ο. Νταμάρι 19/6		ΛΗΔΑ	63	8566	δ. Κωνίπολιν 12/6 διά Μ. Θάλασσαν
ΚΡΟΝΟΣ	62	10107	ο. Σάντος 27/6 διά Μασέλιο		ΛΗΔΑ II.	67	9381	ε. Βούβανη 19/6
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	ο. Μόντρεαλ 21/5 διά "Άθανα		ΛΗΤΩ (δ.)	67	44646	ε. Σασέμπιον 14/5
ΚΡΟΥΣΕΙ'ΝΤΕΡ	58	1596	άργει είς Πειραιά ἀπό 23/11		ΛΗΤΩ	72	6106	ο. Μάλαγκα 25/5 διά Π. Χάρκουρτ
ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΣ	78	21194	ο. Καντίς 16/6 διά "Αν. άκτη ΗΠΑ		ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	είς Λάς Πόλιμας ἀπό 5/10
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	είς μεσογειακός μεταφοράς		ΛΙΑΧ Ι. (δ.)	67	48719	α. Αύγουστον 27/6 διά N. "Ορλέανην
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	ο. Καζαμπλάκια 26/6		ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	α. Τόμπα 18/6 διά Φριπόρτ (Μπαχ.)
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	ο. Ρίο "Ιανέριο 25/6 διά Πειραιά		ΛΙΝΚ ΛΟΒ.	62	8937	ο. Βρέμην 16/6 διά "Μεβέραν
ΚΥΚΛΩΠΑΣ.	57	9118	δ. Π.Σαΐδ 29/6		ΛΙΝΚ ΤΡΑΖ	61	6950	μετανομάσθιμη "ΜΠΑΡΟΥΟ ΣΠΙΡΙΤ"
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16400	ο. Φιλαδέλφεια 22/6 διά Σ. Κρουά		ΛΙΝΚ ΦΑΙΩΝ	60	8420	μετανομάσθιμη "ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΦΑΙΘΘ"
ΚΥΜΑ	60	7758	ε. Πειραιά 5/6		ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	61	8951	ε. "Αμβέρσαν 2/7
ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ (δ.)	64	31040	ε. Πειραιά 21/4 (έπισκευα)		ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	δ. Κυνηπολιν 27/6
ΚΥΠΡΟΣ (δ.)	69	119666	ο. Κολόμπο 26/6 διά N. Κορέαν		ΛΙΨ	68	9650	ο. Μόντρεαλ 10/6 διά Μομπάσαν
ΚΥΡΑ	63	10032	ε. Ρόπτερνταν 4/7		ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	εἰς Μπάρεναν ἀπό 19/9
ΚΥΡΑΚΑΤΙΚΟ	67	26493	ε. "Αμετέρντα 27/6		ΛΟΙΤΝΤΑ (δ.)	75	24408	δ. Παναμά 16/6 διά Ειρηνικών
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	ε. Τακοράντι 29/6		ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	δ. Σουεζ 2/6 διά "Ιράν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ο. Ν. "Ορλέανην 22/6		ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	εἰς Καζαμπλάκια
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	66	74433	ο. Μπιλαρτό 27/6		ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	ο. Τέντα 18/6
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ	77	9879	δ. Σουεζ 11/4 διά "Ιράν		ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ο. Λός "Αντίζελες 21/6
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	67	10327	ε. Χαλκίδι 30/6		ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. Γιουροπόρτ 24/6 διά Γκιζόν
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	δ. Κυνηπολιν 19/6 διά M. Θάλασσαν		ΛΟΥΣΥ	74	16006	ε. Σάντα Φε 30/6
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	60	1995	εἰς μεσογειακός μεταφοράς		ΛΟΥΣΥ	59	1226	εἰς Θεσσαλονίκην (έπισκευα)
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	3746	ε. Αμβούργον 29/6		ΛΥΔΙΑ	74	9712	εἰς "Ακαμάτη ἀπό 10/2
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΙΔΗΣ	81	2935	α. Λάς Πόλμας 22/5 διά Μοχάμεντς		ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Πειραιά 30/6 διά Μπιλμπάδο
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΣ	81	29710	δ. Κυνηπολίν 26/5 διά Κωνυστάντζαν		ΛΥΔΙΑ Π. (δ.)	58	12982	α. Τακεντεράουν 23/6 διά Μερσίνα
ΚΩΣΤΗΣ	77	13271	εἰς Πειραιά ἀπό 7/ (έπισκευα)		ΛΥΡΑ	67	41914	δ. Σκω 30/6 διά Λουλέα
ΚΩΣΤΗΣ	60	3365	α. Λάς Πόλμας 2/7 διά Λενίνγκραντ		ΛΥΡΙΚ	64	29375	α. Μουχάμαντ Μπιν Καϊμί 28/6
ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	εἰς μεσογειακός μεταφοράς		ΛΩΡΕΤΤΑ	68	4071	δ. Γιβραλτάρ 16/6 διά "Άλγεριον
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΣ	65	14088	δ. Παναμά 14/5					
ΛΑΓΚΑΔΑ	76	5915	μετανομάσθιμη "ΔΑΦΝΗ"		M. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ο. Κολούμπια Ρίβερ 31/3 διά Σιγκαπούρην
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΓΙ'	68	4350	δ. Κυνηπολίν 27/6 διά Μπουργκάς		ΜΑΘΙΟΣ	62	8975	α. Μίτραρι 27/6 διά Ρουμανία
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΟΣ	68	4350	δ. Σουεζ 18/5		ΜΑΘΙΟΣ	53	2025	α. Πειραιά 23/4 διά Χαλκίδα
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	δ. Σουεζ 6/5		ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Ροζάριο 29/6 διά Μη. "Αυρες
ΛΑΓΟ...	61	5005	α. Αμβούργον 21/6 διά Κοτονού		ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	α. Κουβά 3/7 διά "Άλγερι
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	δ. Μπρουνόμπουτελ 19/6 διά Βίσμαρ		ΜΑΙΡΟΥΑ	63	14203	δ. Κυνηπολίν 27/6 διά Ρωσίαν
ΛΑΕΡΤΗΣ	57	6140	ξένιθι Ντόνιμπαν 2/7		ΜΑΙΓ'ΥΣΑΝ ΙΙ.	58	5376	δ. Σουεζ 2/4
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18656	ε. Πειραιά 26/6		ΜΑΚΗ Κ.	58	8388	εἰς μεσογειακός μεταφοράς
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	ε. Μπλάφ 17/6		ΜΑΚΡΑ	73	8957	ε. Είβοναρουσ 45/7
ΛΑΙΔΗ'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'ΙΡΙΟΥΣ	80	2925	ε. Χιούστον 23/6		ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ	58	10586	ε. Πειραιά 10/4 (έπισκευα)
ΛΑΙΔΗ'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	εἰς μεσογειακός μεταφοράς		ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	α. Σιγκαπούρην 256 διή "Ινδονησίαν
ΛΑΙΚΟΜΟΣ	61	5643	δ. Π. Σαΐδ 27/6 διά Μοδέγιον		ΜΑΝΒΟΣ	77	5874	ε. Ήγουοντες 10/6 διά Άλγας
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΝ	78	9485	ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΝ		ΜΑΝΙΑ	68	2918	α. Φόνες 4/7 διά Μανφρέντονια
ΛΑΚΥ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ	81	7000	εἰς Σπέτζα υπό συμπλήρωσιν		ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ	77	16267	α. Λ. Πάλμας 29/6 διά Νοβράσιον
ΛΑΚΟΝ	69	8825	ε. Μανίκι 2/6		ΜΑΝΤΩ Ι. (δ.)	72	17432	α. "Ηογκούτες 24/6 διά Π. Κουσίλο
ΛΑΚΟΝΙΚΟΙ (δ.)	65	34185	δ. Γιβραλτάρ 12/5		ΜΑΝΔΗΛΗΣ Μ. (δ.)	64	47493	ε. Πειραιά 1/7
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ	78	11162	ε. Π. "Αλφέντεν 3056		ΜΑΝΔΗΛΗΣ Ζ...	80	5511	α. Κούω Μπαή 10/6 διά Μεξικόν
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩΤΗΣ	62	8819	α. Λούπιτην 19/6 διά Λουάντα		ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	ε. Σουεζ 7/6
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	64	37338	α. Λιοσσάβωνα 2/7 διά Κιουρασό		ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ	71	9372	α. Ντάρ έ Σαλάμα 27/6 διά Μαπούτο
ΛΑΝΙΑ...	68	81744	υπό παράλια		ΜΑΟΥΝΤ ΘΡΩΣ	68	18525	α. Λ. Πάλμας 4/6
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	δ. Κυνηπολίν 14/5 διά Ρωσίαν		ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Λ. "Αντζελές 27/6 διά Φιλαδελφειαν
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	εἰς μεσογειακός μεταφοράς		ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	77	19678	α. Μουρούρι 17/6
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Γκάλεντ 24/5		ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	ε. Βανκούβερ 30/6
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	ε. Βανκούβερ 24/5		ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	ε. Γιοκοχάμεν 27/6
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	α. Λόριεντ 13/6 διά Ροζάριο		ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΑΙΩΝ	68	57204	α. Υμουνίτεν 19/6 διά Μπουκάναν
ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.	61	11621	α. Ρεφέι 28/6		ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Φός 1/7 διά Γιβραλτάρ
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8816	ε. Πειραιά 26/6		ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	α. Ρουέν 22/6 διά Ροστόκ
ΛΕΔΑΕΑ	63	17879	δ. Μπρουνόμπουτελ 13/6 διά "Αργεντινήν		ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΤ'ΙΚ	62	8967	α. Τακόμα 8/6 διά Κορέα
ΛΕΜΑΝ...	66	2953	α. Βρέμην 21/5 διά "Άλγεριον		ΜΑΡΑΜΠΟΥ...	78	8845	ε. Αμβέρσαν 1/7
ΛΕΝΑ	61	9191	ε. Λιβερπούλ 5/7		ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	δ. Κωνηπολίν 23/6 διή "Οδησσόν
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ	63	8427	α. Λούπιτο 28/2 διά Λουάντα		ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	ε. Χιούσαν 10/5
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	61	8627	α. Λείσες 28/3 διά Λουάντα		ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	δ. Κωνηπολίν 17/6 διά Κωνυτάντζαν
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	ε. Τέντα 17/6		ΜΑΡΓΚΟ (δ.)	76	81106	υπό παραλαβήν
ΛΕΣΛΗ...	65	2411	εἰς θέσιν 44.12 B. – 08.55 Δ. 24/3		ΜΑΡΓΚΟ	58	2966	ε. Μπιζέρτα 25/6
ΛΕΥΘΕΡΩΣ	62	14027	ε. Τέντα 17/6		ΜΑΡΕΣΟΔ...	69	9623	ε. Τένταν 2/7 διή "Ινδίαν
ΛΕΥΚΑΙΔΑΝ ΣΚΑ'ΑΥ'	60	4489	ε. Ριγύέκα 30/6		ΜΑΡΙ	74	8925	δ. Σκω 23/5 διά Ρίγα
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	δ. Γιβραλτάρ 14/6 διά "Άλεξανδρεια		ΜΑΡΙ	58	4222	εἰς Πέραμα ἀπό 7/12
ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΙΙ	58	9079	α. Λό Ρομάνα 6/4 διά "Άλγεριαν		ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	α. Ρίο Γκράντε 22/6 διά Ρωσίαν
ΛΕΩΝ...	75	15684	ε. Θάντερ Μπούν 28/6		ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	ε. Πειραιά 2/5
ΛΕΩΝ...	72	2311	εἰς μεσογειακός μεταφοράς		ΜΑΡΙΑ	70	9101	ε. Λόγος 27/5
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	δ. Σουεζ 30/5 διά "Ιράν		ΜΑΡΙΑ	58	5746	ε. Πειραιά 12/5 διή "Ιταλίαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Φώλευ 29/6 διά Μεθίλ		ΜΑΡΙΑ	57	3513	ε. Σουεζ 5/6
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	α. Λούπιτο 28/6		ΜΑΡΙΑ Α.	62	3199	α. Αμβέρσαν 1/7 διά Ντακάρ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	α. "Άλεξανδρειαν 25/6		ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	74	15938	δ. Κωνηπολίν 30/6 διή "Υεμένη
ΛΗΓΚ...	61	8658	α. Λουάντα 7/5		ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9565	α. "Άλεξανδρειαν 28/6 διά Πειραιά
ΛΗΑΔΑ	68	28879	α. Σ. "Ανάν Μπάνι 25/6 διά "Αργεντινήν		ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟ	60	6978	α. "Αγ. Φραγκίσκου 28/6 διά Κ. Τάουν
					ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΙΔΑΝΙΑ Σ.	68	1599	ε. "Άλεξανδρειαν 29/6

"SINGAPORE"

‘Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων και τροφίμων των Ελληνικῶν πλοίων.

DAWOOD & CO. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, **Miri Road, SINGAPORE - 4**

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.

KAI THΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELLAS) LTD.

NAYTΙΛΙΑΚΑ ΧΗΜΙΚΑ

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537

TELEX NO. RS 21376

P. O. BOX 1293

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"

SINGAPORE

ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	64	33058	ε. Πειραιά 1/3 (έπισκευα)	ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	α. Π. Μπούκου 28/6 διά Χόγκ Κόγκ
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ε. Χονόλουλος 22/6	ΜΕΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.	60	7896	δ. Κων/πολιν 1/7 διά Γαλάται
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	α. Γιακοχάμα 26/5 διά Μιζουσίμα	ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Σ. Νικολας Μπαι 12/6 διά Ιταλίαν
ΜΑΡΙΑ Δ.	77	20822	δ. Κωνιπολιν 22/6	ΜΕΤΕΩΡΑ	63	10242	υπό παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	α. Λάς Πάλμας 9/6 διά 'Αργεντινήν	ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Μπούλης Μπαι 22/6 διά Τρίνινταν
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	α. Π. Χάρκουρτ 8/6	ΜΗΛΟΣ V	54	3724	ε. 'Άλεξανδρειαν 26/6
ΜΑΡΙΑ Ζ.	68	13631	δ. Σουέζ 17/6	ΜΗΤΕΡΑ ΑΖΗΜΙΝΑ	60	10991	δ. Παναμά 20/6
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	α. Κασκίνεν 13/6 διά Κοκκόλα	ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	67	22634	δ. Κωνιπολιν 27/6 διά Κωνιτάνζαν
ΜΑΡΙΑ ΣΟΦΙΑ	61	9068	α. Θέουτα 21/6 διά Γκάλβεστον	ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	68	11993	α. Σιγκαπούρην 24/6 διά Κόμπε
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙΤΙΘ (δ.)	66	42799	εις Μπάραν 24/8/6	ΜΙΑΕΝΑ A.	45	2983	α. Θέουτα 24/5 διά Τρίπολιν
ΜΑΡΙΑΕΛΕΝΑ Τ.	58	9507	α. Τεργέστην 26/6 διά Πειραιά	ΜΙΑΛΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	3401	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑΜ (δ.)	66	41477	α. Λομπίτο 7/5 διά Λουάντα	ΜΙΜΗ Μ.	69	19150	ε. Κωνιτάνζαν 13/6
ΜΑΡΙΑΝΗ	70	9767	α. Καράκας Μπαι 3/6	ΜΙΜΟΖΑΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	57	13525	ε. Κοκούμπια ρίβερ 14/6
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ε. Τζένταν 30/6	ΜΙΝΑ	67	5286	α. 'Αιμπο Νιάμπι 18/6 διά Μομπάσαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	δ. Παναμά 30/5	ΜΙΝΙ ΑΙΓΑΚΟΥΝ	70	12843	δ. Γιβραλτάρ 21/6 διά Ρίγα
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	61	2998	άργει εις Πειραιά 21/1/79	ΜΙΝΙ ΑΙΔΗΝΤΥ	69	1591	α. Ν. 'Ορλεάνην 25/6
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΖΗ(δ.)	75	68411	ε. Λαύριον 21/6	ΜΙΝΙ ΑΙΤ'ΟΝΕΖ	72	1563	δ. Παναμά 26/6
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	ε. Ράς Τανούρα 30/6	ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	ε. Κιότζια 24/6
ΜΑΡΙΒΙΚ	62	23805	εις Πειραιά 19/4 (έπισκευα)	ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	α. Σπέτζια 1/7 διά 'Αλγέριον
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Γ.	52	1145	δ. Γιβραλτάρ 15/6 διά Παρανάγκουα	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Χιούστον 10/6
ΜΑΡΙΓΟ	72	9824	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	α. Π. φ Σπαήν 20/6
ΜΑΡΙΕΒΑ	67	3953	α. Θρή ρίβερ 29/5	ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Π. φ Σπαήν 7/6
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	α. Βαρκελώνη 18/6 διά Τρίπολιν	ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	δ. Παναμά 17/6
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Πόρτο Τόρρες 4/6	ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	α. Ντεμέράρα 16/6 διά Τρίνινταν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	50	2166	α. Πειραιά 25/5 διά Χάιφα	ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Ν	70	1563	α. Τάμπα 22/6
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	ε. Καράτοι 3/6	ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Σ	69	1582	ε. Μαρίνα ντι Καράρα 9/6
ΜΑΡΙΚΑ	62	9055	ε. Πειραιά 21/6	ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1570	α. Χιούστον 18/5
ΜΑΡΙΚΑΤ	60	6235	α. Πειραιά 24/6 διά Ιλισσαβάνα	ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1592	α. Κιότζια 26/5 διά 'Οράν
ΜΑΡΙΔΕΝΑ (μ.)	71	72335	α. Σ. Τόμας ντε Καστίλη 22/6	ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	δ. Παναμά 30/6
ΜΑΡΙΔΥ	71	16269	δ. Γιούροπορτ 29/5	ΜΙΝΙ ΛΙΑΖΡΠΤ	72	1563	α. Μηρυπντίος 19/6 διά Τρίνινταν
ΜΑΡΙΛΥΝ Α.	68	14569	δ. Γιβραλτάρ 18/6 διά 'Ανκόνα	ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Ν	70	1582	α. Σπέτζια 1/7 διά 'Αλγέριον
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Λ. 'Αντζελες 15/6 διά Γιοκοχάμα	ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Σ	69	1569	ε. Τέλενταν 28/6
ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	α. 'Αιμπού άλ Μπούς 28/4	ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	ε. Πειραιά 22/6
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	75	14523	α. Ραβέννα 3/6 διά Ζντάνωφ	ΜΙΝΙ ΛΙΑΝ	71	1592	α. Χιούστον 24/6
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	65	19566	α. Μομπάσα 4/6 διά Χοντίνεντα	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	α. Βαλένθια 16/6 διά 'Αλγέριον
ΜΑΡΙΝΑ Π.	61	7838	δ. Σκώ 6/6 διά Ρίγα	ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	α. Βαρκελώνη 1/7 διά Σκικντα
ΜΑΡΙΟΤΚΑ (δ.)	65	36066	ε. Λάγος 11/6	ΜΙΝΙ ΛΟΟΨ	71	1563	α. Μόμπιλ 19/6
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	δ. Πούντα Αρένας 8/6	ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	εις Τζάκονβιλ (έπισκευα)
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	α. Λ. 'Αντζελες 11/6 διά Κιουραδάσο	ΜΙΝΙ ΛΟΥ...	74	1577	ε. Τσαγκουαράδας 27/5
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	δ. Κωνιπολιν 30/5 διά Κωνιτάνζαν	ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	δ. Παναμά 21/6
ΜΑΡΚΑ Δ.	75	14785	ε. Έλαινόρες 11/6	ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	ε. Πειραιά 24/6
ΜΑΡΚΑΛΑΝ	58	14771	ε. Κεμπτ 25/6	ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	δ. Παναμά 30/6
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. 'Ηστ Λόντον 18/6 διά Μαπούτο	ΜΙΝΙ ΛΟ...	71	1584	α. Μηρυπντίος 19/6 διά Τρίνινταν
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	ε. Σημάτηλ 3/6	ΜΙΝΙ ΛΙΑΖΡΠΤ	72	1562	α. Σπέτζια 29/6 διά 'Αλγέριον
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	α. Τάραντα 15/6 διά Παναμά	ΜΙΝΙ ΛΙΑΛΑΚ	70	1598	ε. Τέλενταν 28/6
ΜΑΡΠΙ (δ.)	59	20827	ε. Πιωλάκ 19/6 (έπισκευα)	ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ε. Πειραιά 22/6
ΜΑΡΜΑΡΑΣ	61	8831	ε. Πιουροπόρτ 4/7	ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Χιούστον 24/6
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	α. Βαλένθια 16/6 διά 'Αλγέριον
ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8899	ε. Στεττίνον 23/6	ΜΙΝΙ ΛΟΟΨ	70	1582	α. Βαρκελώνη 1/7 διά Σκικντα
ΜΑΡΣ	48	3368	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	71	1563	α. Κόριφ 19/6
ΜΑΡΤΗΣ	61	11915	α. Σκελεφτέα 12/6 διά Μερσίν	ΜΙΝΙΣΗ	63	1151	εις Τζάκονβιλ (έπισκευα)
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	δ. Σκώ 6/6 διά Λενίνγκραντ	ΜΙΝΟΡΙΠΑ ΛΑΚ	69	13053	ε. Τσαγκουαράδας 27/5
ΜΑΡΩ	73	32510	α. Λ. 'Αντζελες 11/6 διά Γιοκοχάμα	ΜΙΝΤΕΝ	64	4776	μετων. «ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
ΜΑΣΑΣΑΛΙΑ	64	1968	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΙΝΟΣ	75	28082	μετων. «ΜΕΛΙΟΥΡΑΝ
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	δ. Μόλτα 15/6	ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ	57	4535	ε. Ντάρμπιαν 4/5
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18643	α. Λ. Πάλμας 17/6 διά 'Αργεντινή	ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	α. Ν. 'Ορλεάνην 29/6
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12197	ε. Σ. 'Αννα Μπαι 23/6	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Ρούμπιο 24/6 διά Μπάχια Μπλάνκα
ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΥΝ II (μ.)	66	32645	ε. Χάμπτον ρόδος 26/6	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΛΑ	74	28082	α. Αμβέρσαν 30/5 διά Μπ. 'Αύρες
ΜΑΣΤΕΡΟΓΙΩΡΤΗΣ	58	7894	α. Καζαμπλάνκα 18/6 διά Μερσίν	ΜΙΤΣΑ Κ.	57	3861	α. Λομπίτο 31/3 διά Λουάντα
ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΟΛΗΣ	58	5562	ε. Λάγος 1/6	ΜΙΧΑΝΑ (δ.)	65	28313	ε. Σύρον 11/6
ΜΑΤΑ	53	4347	δ. Σάιδ 1/7	ΜΙΧΑΝΑ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	71	113522	ε. Πειραιά 9/6
ΜΑΤΣΕΤΣΙΚ	65	10554	ε. Καλκούτα 8/6	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	δ. Κωνιπολιν 8/6 διά Ρωσιαν
ΜΑΤΣΕΤΙΚ (δ.)	65	34185	δ. Σάρος 26/6	ΜΙΧΑΗΛΗΣ (μ.)	72	55204	εις Χάμπτον ρόδος 6/2
ΜΑΘΙΔΑ	65	7696	ε. Πειραιά 7/6	ΜΙΧΑΗΛΗΣ	69	12748	α. Χάρηρν 18/6 διά Βιετνάμ
ΜΑΤΙΝΑ	63	2911	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΙΧΑΗΛΗΣ	74	8825	α. Λο Ρομάνα 10/5 διά 'Αλγερίον
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	10462	α. Σιγκαπούρην 20/6 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)	ΜΙΧΑΗΛΗΣ	69	2993	ε. Νιούπορτ 3/7
ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	ε. Πειραιά 19/6 (ΕΠΩΛ)	ΜΙΧΑΗΛΗΣ Κ.	70	2867	δ. Γιβραλτάρ 12/6 διά 'Αλγέρι
ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)	66	39617	α. Βαλτιμόρων 19/6 διά 'Αμβούργον	ΜΙΧΑΗΛΗΣ Κ.	57	3178	ε. Κόρ Φακάν 2/5
ΜΕΘΩΝΗ (δ.)	81	33500	α. 'Ανακόρτες 19/6 διά Λ. 'Αντζελες	ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Κ. Τάουν 22/6 διά Π. 'Ελιζαμπεθ
ΜΕΤΙ' ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Ταρλεστον 24/6 διά Π. 'Αρθρου	ΜΙΧΑΙΛΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	α. Τζένταν 10/6 διά Χάιφαγκ
ΜΕΛΑΙΤΗ	66	1599	ε. Χάμπτον 27/6	ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	ε. Ν. 'Ορλεάνην 22/6
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	35489	α. Π. 'Αλεγκρε 23/6 διά Βανκούβερ	ΜΟΙΡΑ Β.	64	10119	ε. Αγ. Φραγκίσκον
ΜΕΛΩΠΟ ΛΕΜΟΥ	71	113780	δ. Σουέζ 31/5 διά Μπαντάρ 'Αμπας	ΜΟΙΠΠΙΔΑ ΛΙΤΩ	69	47958	α. Βίλκουρτα 20/6
ΜΕΤΕΑΜΕΤΗ (δ.)	76	24743	δ. Ντουμπάτε 10/6 διά Ρότερνταν	ΜΟΙΠΠΙΔΑ ΛΙΤΩ	67	54502	ε. Φρημάντα 30/6
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	ε. Νιούκαστλ 1/6 διά Σαλίνα	ΜΟΥΝΕΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ε. Ρέπερτον 24/6 διά Σίντι Κρέιρ
ΜΕΝΙΤΕΖ	59	2296	ε. Ακαμπα 22/6	ΜΟΥΝΕΒΑΣΙΑ (δ.)	56	12355	εις μεταφοράς 'Ινδονησίας
ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	63	12407	ε. Τεργέστην 2/7	ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	ε. Ν. 'Υόρκην 30/6
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	11783	ε. Τζένταν 37.26. B. - 01.07 Δ. 31/5	ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	ε. Ρ. 'Ιανέριο 23/6 διά 'Αμβούργον
ΜΕΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΐΖ	57	10389	ε. Τζένταν 30/6	ΜΟΥΑΤΡ ΦΡΟΣΤ	68	4037	ε. Όαλο 26/4
ΜΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	66	9826	ε. Έδωβι Λάγος 26/5	ΜΟΥΝΕΒΑΣΙΑ	60	93935	ε. Φιλαδέλφειαν 30/6
ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	72	9218	ε. Νιούκαστλ 18/5 διά Μανζανίλο	ΜΠΑΡΡΥ ΧΟΟΥΠ.	57	5509	ε. Χάλιφας 16/6 διά 'Αλεξανδρειαν
ΜΕΝΤ ΦΡΗΖΕΡ	61	6124	δ. Π. Σάιδ 28/6	ΜΠΑΡΡΥ ΖΕΑ ΝΤΟΝ.	65	18459	ε. Μπάχια Μπλάνκα 24/6 διά Ρωσιαν
ΜΕΝΤΙΤΕΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Βαλεντίνα 27/6 διά 'Ακαμπα	ΜΠΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ.	67	8799	α. 'Ηστ Λόντον 9/6 διά Ιαπωνιαν
ΜΕΝΤΚΕΐ Π'	62	9092	ε. Λάγος 8/6	ΜΠΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ.	66	8937	ε. Λάγος 5/6
ΜΕΝΤΜΑΡΕ	55	3883	ε. Τζένταν 2/7	ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Σετουμπάλ 19/6
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	εις θεσιν 37.26. B. - 01.07 Δ. 31/5	ΜΠΙΑ	75	7246	ε. Τζένταν 26/6
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ε. Τζένταν 30/6	ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4485	ε. Κάρπατος 4/6
ΜΕΝΤΣΤΑΡ	62	11082	ε. Έδωβι Λάγος 26/5	ΜΠΛΟΥ ΜΠΑΙ'Υ.	65	8573	ε. Αντοφαγκόστα 27/6
ΜΕΝΤΖΟΥ'	57	3709	δ. Σουέζ 28/6 διά Μορπάσαν	ΜΠΛΟΥ ΖΗ.	58	3778	ε. Δαρδανέλλια 25/6
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Ντώρμπαν 30/6 διά 'Αργεντινή	ΜΠΟΝΑΤΣΑ	68	16005	ε. Λάδις Πάλμας 2/7</td

Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	δ. Κωνίπολιν 24/5 διά Νοβορωσίκην	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	δ. Γιβρατάρ 28/6 διά Ρουέν
Ν.Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ	78	11850	α. Κ. Τάουν 18/6 διά Ν. Αμερικήν	ΝΤΙΕΓΚΟ	67	3315	α. Βαρκελώνην 30/5 διά 'Οράν
ΝΑΒΕΖΑ	59	3246	δ. Παναμά 25/6	ΝΤΙΝΙ Σ.	54	2807	εις Παλέρμο 31/10
ΝΑΓΟΣ	71	2997	α. Μπιλιμπάδ 25/6	ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	37670	α. Γένβα 25/6 διά Τόραντα
ΝΑΓΑΝΤΑΝ	75	35561	εις Χάμπτον Ράδες από 18/2	ΝΤΙΝΤΙΕΡ	62	6981	α. Κ. Τάουν 2/7
ΝΑΝΟΥΛΑ	63	2589	δ. Αγιάρεραν 2/7 διά Τύνιδα	ΝΤΟΛΛΥ	59	8588	α. Γκοθενμπουργκ 28/4 φιά Λουάντα
ΝΑΝΤΙΝΑ	70	5879	ε. 'Ειλαντ 22/6	ΝΤΟΛΑΦΙΝ II (δ.)	55	4887	ε. Π. Νούάρ 14/6
ΝΑΝΩ Κ.	66	1789	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΤΟΜΙΝΙΚ	59	12463	δ. Παναμά 30/6
ΝΑΞΟΣ	70	8825	α. Ν. 'Ορλέανην 8/6 διά Π. Καμπέλο	ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	6982	ε. 'Άδελαδς 8/6
ΝΑΞΟΣ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ	80	10982	α. Αγιάρεραν 27/6 διά Κόρους Κρίτη	ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ	62	1197	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΑΤΑ	77	9359	α. λός 'Αντζελες 27/4 διά Σαγκάνη	ΝΤΟΝΑ ΕΥΤΕΝΙΑ	61	9922	ε. Κόρη 19/6
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	α. Τζέντα 28/6 διά Μίνα Καμπούς	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	70	17782	α. Π. Άλα Κρούζ 23/6 διά Κιουρασάδο
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Ράτ. Τανόύρα 27/5	ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	71	17782	α. Βίλμιγκτον 24/6 διά Γιβρατάρ
ΝΑΥΣΙΚΑ Λ.	56	3640	ε. Ντακάρ 18/6	ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	78	15229	α. Μομπάδα 19/6 διά Μη. 'Άρες
ΝΑΥΤΙΔΙΟΣ	66	6845	ξωθι Κεμπέκ 30/6	ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	69	8928	α. Λ. 'Αντζελες 6/6 διά Σαγκάνη
ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16207		ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	66	45289	δ. Ντουμπάι 20/6 διά Κάρηγ διλ.
ΝΕΑ ΕΠΙΣ	78	16478	α. σαφί 23/6	ΝΥΑΛΑ (δ.)	76	68567	α. Ν. 'Υόρκην 25/6 διλ. 'Αρούμπα
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Τάμπι 25/6 διά Ρίο Γκράντες	ΝΥΜΦΗ Κ.	62	12392	ε. Γκουαγιάμας 28/5
ΝΕΑΠΟΛΙΣ ΙΙ	64	1587	εις μεσογειακάς μεταφοράς		66	22260	δ. Σκώ 1/7 διά Λένινγκραντ
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕΥ'	78	33191	ε. Χάμπτον Ρόδες 23/6				
ΝΕΙΔ (δ.)	65	35324	εις μεταφοράς Ρ. Σουκερ - Σουέζ				
ΝΕΙΛ Π. (δ.)	57	12483	ε. Κωνίπολιν 25/6				
ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	α. Ν. 'Ορλέανην 28/5 διά Μιζουσίμα				
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Χόκυ Κόκυ 19/6 διά Κελάδηκ				
ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	α. Γιουκόχαμ 26/6				
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Βανκούμπερ 23/6				
ΝΕΝΗ	69	2988	α. Πάτραν 31/5 διά Π. Σαΐδ				
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Ρότερενταν 8/6 διά Παρανάκουα				
ΝΕΠΟΥΝ Κ.	67	32644	α. Βαλτιμόρων 24/6 διά Ν. 'Ορλέανην				
ΝΕΠΟΥΝΙΑ	65	27960	δ. Σκώ 13/6 διά Λένινγκραντ				
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	α. λός Πάλμας 1/7 διά Νοβορωσίκην				
ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	α. Σάντος 26/6 διά 'Αμβούργον				
ΝΕΦΕΔΑΝ	68	24894	δ. Κωνίπολιν 7/6				
ΝΕΦΕΔΑΝ	69	5709	δ. Σουέζ 23/6 διά Μπαχρέν				
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	ε. Σόπαν 'Αλι 28/6				
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	δ. Κωνίπολιν 1/7 διά Βάρνα				
ΝΗΡΗΣ	77	18080	ε. Σ.Σαΐδ 27/6				
ΝΗΡΙΤΟΣ (δ.)	64	42126	εις Πειραιά δάπεδο 25/5 (έπισκευα)				
ΝΗΣΟΣ ΑΝΔΡΟΣ	61	3142	α. 'Αλεξάνδρειαν 29/6				
ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4969	ε. Μπαρμπάντος 24/4				
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	δ. Κωνίπολιν 27/4 διά 'Οδησσον				
ΝΗΣΟΣ ΡΟΑΣ	57	3190	ε. Μπ. 'Αυρες 29/6				
ΝΗΣΟΣ ΣΑΜΟΣ	56	5137	ε. Βομβάνη 12/6				
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	61	6306	δ. Γιβρατάρ 26/6 διά 'Αλγερίον				
ΝΙΕΝΜΠΟΥΡΓΚ	64	4566	α. 'Αμβούργον 19/6 διά Π. Λιμόν				
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Ζαμπόνγκα 26/6 διά Λονδίνον				
ΝΙΚΑΤΩΡ	64	10275	α. Κουβέιτ 21/6 διά Κουμπάρ 'Αιλ.				
ΝΙΚΕ	59	4071	ε. Ραβέννα 21/6				
ΝΙΚΗ	71	9075	δ. Π. Σαΐδ 28/6				
ΝΙΚΗ Ρ.	62	6171	α. 'Αμβούργον 12/6 διά Τρίπ. Λιβύης				
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	δ. Γιβρατάρ 5/6 διά Λάγος				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	10239	δ. Κελάδηκ 18/6 διά Περσικόν				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	52	7304	ε. Π. Σαΐδ 27/6				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.	59	11687	δ. Π. Σαΐδ 30/6				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	62	11229	α. Πειραιά 23/6				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Ν. 'Ορλέανην 30/5				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	60	9486	δ. Παναμά 24/5				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	68	86250	δ. Σουέζ 25/6				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	ε. Σάντος Λαρεντζού ('Αργ.) 22/6				
ΝΙΚΟΣ	47	7654	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΝΙΚΟΣ	53	7283	ύπο παραλαβήν				
ΝΙΚΟΣ	55	2303	ε. Τζέντα 15/6				
ΝΙΚΟΣ Α.	56	8362	εις 'Ακαπτά από 4/2				
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	ε. Πειραιά 30/6				
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	α. Λίρβον 16/6 διά Αύγουστον				
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	α. Μπιλιμπάδ 29/5				
ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	α. Πειραιά 16/6 διά Ιταλίαν				
ΝΙΚΟΣ ΝΑΣΟΣ ΙΙ.	66	4156	α. Πειραιά 22/6 διά Πάτραν				
ΝΙΚΟΣ Π.	58	3385	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΝΙΚΥ	58	9087	ε. Ρότερενταν 23/6				
ΝΙΜΑΣ I.	56	3274	δ. Σουέζ 8/5				
ΝΙΜΑΣ II.	56	4269	ξωθι Βομβάνης 13/6				
ΝΙΜΠΑΔΑ	71	2994	εις Πειραιά (έπισκευα)				
ΝΙΟΒΗ	69	21673	α. Γιβρατάρ 19/6 διά Μπ. 'Αυρες				
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	εις Π. Σαΐδ από 10/12/79				
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	ε. Αύπου Ντάμη 27/6				
ΝΟΝΙ	68	5430	α. Χάβρην 16/6 διά Λάγος				
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒ.	59	8860	α. Πειραιά 2/6				
ΝΟΡΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	άργει εις 'Αλεξάνδρειαν από 11/4/78				
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ	66	25820	α. λός Πάλμας 21/6 διά 'Αργεντινή				
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	ε. λός 'Αντζελες 25/6				
ΝΟΡΟ ΧΑ'ΓΝΕΣ	62	15110	ε. λός 'Αντζελες 12/6				
ΝΟΡΟΧΑΦΕΝ	65	1236	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	ε. Ρεσίφε 23/6				
ΝΟΤΟΣ	61	7351	ε. 'Αλγερί 4/7				
ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	εις Νάντην από 3/4/80				
ΝΟΤΗΣ	55	3956	ε. Ντουμπάι 28/5				
ΝΟΤΟΣ (δ.)	64	49055	ε. Ρότερενταν 21/6				
ΝΟΥΦΑΡΟ (δ.)	60	16491	ε. 'Αλεξάνδρειαν 28/6				
ΝΤΑΙΑΙΑ Α.	45	3487	δ. Π. Σαΐδ 2/7				
ΝΤΑΜΙΑΝ	64	6460	ε. Π. δή Σπάιν 18/6				
ΝΤΑΝΑ ΣΗ (δ.)	63	34617	α. Αύγουστα 28/6 διά Λά Σκίρα				
ΝΤΑΝΙΑΣ	67	3888	α. Σέπτη 23/6 διά 'Οράν				
ΝΤΑΝΟ ΑΛΕΚΟΣ	58	9028	εις Σ. Τζάν από 20/4 (έπισκευα)				
ΝΤΑΝΟ ΑΝΤΙΚΑΙΔΑ	58	7396	ε. Δουβλίνο 1/7				
ΝΤΑΝΟ ΣΤΑΡ	59	10609	ε. Πειραιά 29/6				
ΝΤΑΠΟ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	61	13054	δ. Κωνίπολιν 26/6 διά Κωνσταντζαν				
ΝΤΑΥ'ΜΟΝ ΜΟΥΝ	70	4800	δ. Γιβρατάρ 19/6 διά Μιζουράτα				
ΝΤΑΥ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ.	70	4797	α. Βερμπον 28/5 διά 28/5 διά Τρίπολιν				
ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ Ι.	47	2193	ε. Σαρζά 27/5				
ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ ΣΕΥΛΟΥΡ (δ.)	58	11486	ε. Ν. 'Ορλέανην 25/6				
ΝΤΑΦΦΟΝΤΑ Β. (δ.)	61	22568	α. 'Αλεξάνδρειαν 19/6 διά 'Αγγλίαν				
ΝΤΕΖΑΝΝΑΡ	60	7178	δ. Βρέμην 24/6 διά Βιενένη				
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	74	14523	ε. Μπιλιμπάδ 21/6 διά Λάγος				
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	ε. λομέ 24/6				
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	ε. Λάγος 1/6				
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	ε. Γάνδην 20/6 διά Π. Καρτίε				
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Ν. Νουρ 20/6 διά 'Αγιου Ντάμη				
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	α. Τζέντα 30/6 διά 'Αγιου Ντάμη				
ΝΤΕΚΑ ΝΑΙΒΙΚΕ'ΙΤΟΡ	63	7700	ε. Σιγκαπούρην 24/6				
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	α. Κουβέιτ 21/6				
ΝΙΜΑΣ ΙΙ.	56	4169	ε. Τζέντα 29/6				
ΝΤΕΛΑΦΙ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ε. Ντουμπάι 20/6 διά Ντουμπάι				
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	ε. Τζέντα 29/6				
ΝΤΕΡΜΠΟΥ	75	35764	ε. Γάνδην 27/6				
ΝΤΗΦΑΙ'ΑΝΤ	60	19988	ε. Παρανάκουν 21/6				

ΠΑΡΓΑ	59	10065	ε. Ν. Ύδρην 19/6	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ)	74	124724	οργή εις Πειραιά όπό 18/4
ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ	65	1982	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΡΟΣΩ	68	34640	σ. Σάντος 21/6 διά Ρόττερνταμ (ΕΠΩΛ)
ΠΑΡΘΕΝΟΝ	56	1990	α. Βρέμην 5/6 δι' "Άλγεριον	ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	ε. Ρίτσαρντς Μπαι 23/6 (επισκευα)
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	α. Σκελλεφέτα 23/6 διά Μεράν	ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ	68	9858	ο. "Εβερετ 15/6 διά Σαγκάνη
ΠΑΡΟΣ	61	13863	δ. Παναμέ 22/4 διά Χιούστον	ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	62	9229	ο. Χαμπλιτον 19/5 διά Τολέδο
ΠΑΡΟΣ (δ)	60	12762	α. Ν. "Υόρκην 1/6 διά "Αρουμπά	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	75	16191	ε. Φρημάντλ 19/6
ΠΑΡΟΣ	65	8883	β. Ρόττερνταμ 22/5 διά Γιβραλτάρ	ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	72	16402	ο. Κολούμπια πίρη 25/6
ΠΑΣΙΟΕΑ (μ)	71	80225	ε. Καντίζ 31/5	ΠΡΩΤΙΑ	75	16163	δ. Σουέζ 12/6 διά Τζακάρτα
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ)	65	38116	α. Σκάπα Φλόδι 29/6 διά Βιλελμοχάφεν	ΠΥΘΕΥΣ	72	10351	δ. Γιβραλτάρ 16/6 δι' ΗΠΑ
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	67	10771	α. Νητρόπιτ 19/6	ΠΥΧΡΟΣ Β. (δ)	63	22201	ο. Αμέρεραν 17/5 διά Π. Χάρκουρτ
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	β. Φιλαδέλφια 26/6 διά Νόρτεχαρ	ΠΥΧΡΟΣ Β. (δ)	57	12875	ο. Πειραιά 25/6 διά Σύρον
ΠΑΤΡΑ	61	10969	γ. Τάμπα 20/6 διά Βουβάνη	ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	14609	ο. Κομώ Μπάι 14/4
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	δργει εἰς Πειραιά 4/6/78				
ΠΑΤΡΑΙ'ΚΟΣ	62	11756	δ. Π. Σάδι 3/5 δι' "Αμβέρσαν	ΡΑΙ'ΝΑ	81	32247	ύπο παραλαβήν
ΠΑΤΡΑΙ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	69	12251	δ. Σουέζ 22/6	ΡΑΙ'ΝΟ (δ)	59	12413	ε. "Αμετέρνταμ 30/6
ΠΑΤΡΕΔ	74	13036	α. Ρ. Νέχες 3/6 διά Ματαντί	ΡΑΙ'ΝΟΣ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	63	5249	ο. Ντάρμπιταν 30/6
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ)	77	125947	α. Σ. Σεμπαστίαν 10/6	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 1 (δ)	77	18325	ε. Ράβεννα 21/6
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	ε. Άλεξανδρεια 2/7	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 2 (μ)	79	32023	ο. Πειραιά 23/6 δι' Αίγυπτον
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	δ. Σεραπορτ 12/6 διά Χάμπτον ρόδς	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 3 (δ)	78	69016	α. Αντενε 27/6 δι' Αίγυπτον
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ.	71	16306	δ. Σκού 22/5 διά Ρίγα	ΡΕΑ	71	9025	α. "Αντενε 27/6
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Τ.	57	8549	ε. Ταραγκόνα 6/6	ΡΕΑ	56	4275	δργει εἰς Πειραιά όπο 18/3/30
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ι.	60	7707	ε. Κενόσα 2/6	ΡΕΑ ΣΗ.	61	4152	ε. "Οβέντο 23/5
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ)	58	18297	α. Πειραιά 3/6 διά Λαύριον	ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙ.	69	1999	α. Λ. Πόλμας 8/6 διά Λομπίτο	ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	α. Στεττίνον 17/4 διά Κούρβα
ΠΑΦΩΝΙ ΠΡΑΪ'ΝΤ	70	18287	ε. Σιγκαπούρην 13/6	ΡΕΙ'ΝΟΡΦΟΣ	60	4820	α. Μπ. "Άύρες 12/4 διά Μπ. Αμπάς
ΠΑΦΩΝΙ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	ε. Βουβάνη 4/6	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΪΥ'	65	11841	α. Λ. "Αντελέσες 30/6 διά Γιοκοχάμα
ΠΕΔΟΥΛΑΣ (δ)	62	28222	δ. Ντουμπάι 28/6 διά Βουβάνη	ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	14961	α. Λ. "Αντελέσες 30/6 διά Λουκέδα
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	ε. Ροάριο 26/6	ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	77	23548	δ. Κωνίπολιν 16/6 διά Κωνιστάντζαν
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ε. Τζένταν 3/7	ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	77	9774	α. Ματάνζας 14/6 διά Μαρακάμπο
ΠΕΛΑΣΤΟΣ	62	1012	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	2981	ε. Λομπ 25/6
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Μελβούρνην 27/6	ΡΗΓΝΗ	62	9771	ε. "Άλγεριον 6/5
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΡΗΝΟΥΑΔ	70	9069	ε. Ρόττερνταμ 8/4
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ)	65	34446	δ. Π. Σάδι 17/3	ΡΗΤΟΡΙΚ (μ)	71	77049	ε. Σέβεν διά 24/6 δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΛΟΨ	55	7737	α. Αύγουστον 6/6 διά Ταρτούς	ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	ε. Παρανάγκουα 22/6
ΠΕΜΑ	60	4824	α. Χάριον 19/6 διά Πειραιά	ΡΗΦΕΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	67	8233	δ. Μπρούνιμποτελ 30/4 διά Βέντοπιλς
ΠΕΜΠΑΝΕ	70	9870	α. Μαρρόβιο 14/6	ΡΙΒΑ	63	10299	α. Δάντιχ 14/5
ΠΕΝΤΕΛΗΝ (μ)	72	57802	α. "Αμβέρσαν 4/7 διά Τουμπαρού	ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ)	57	12812	εις Πύλον 9/11
ΠΕΡΑ (δ)	67	57794	α. Τεργέστην 19/6	ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2998	α. Αλεξανδρειαν 22/6 δι' Αγγλίαν
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	α. Ντόρμπιαν 10/6 διά Καναδά	ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ	64	19985	ε. Παρανάγκουα 24/56
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	α. Π. Χόρκουρτ 15/6	ΡΙΟ ΜΠΡΑΝΚΟ	61	5584	δ. Γιβραλτάρ 5/6
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ)	76	45330	α. Γάνδην 19/6 διά Βαλτιμόρην	ΡΙΟ ΝΤΟ ΟΡΟ	58	2140	εις Ρόττερνταμ 23/9/79
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ)	64	10865	ε. Σιγκαπούρην 30/6	ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕΙ'ΡΟ	57	4931	δ. Γιβραλτάρ 30/6
ΠΕΡΛΑ Α'ΙΛΑΝΤ	71	9623	δ. Κωνίπολι 16/6 διά Μαύρην Θάλ.	ΡΙΟ ΣΑΝ (μ)	67	37311	δ. Παναδ 29/6
ΠΕΡΛΑ ΜΠΑΙ'Υ	53	5835	α. Πειραιά 29/6 διά Θεσσαλονίκη	ΡΙΟΝ (δ)	63	26376	α. Μάρπιο 4/6 διά Φλώσιγκ
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ)	75	76005	ε. Πειαία 6/6	ΡΟ—ΡΟ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	71	1552	ε. Ιαμινχαρ 2/7 διά Φλώσιγκ
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ)	63	30511	δ. Παναμ 6/6	ΡΟΔΟΣ	59	12270	α. "Ιαμινχαρ 11/4
ΠΕΡΤΣ (δ)	70	119730	δργει εἰς Πειραιά 8/2	ΡΟΔΟΣΙ	55	3370	ε. Τζένταν 11/4
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Λισσαβάνα 12/6	ΡΟΔΟΣΤΟ (δ)	67	15362	α. Νικόλας (Άργ.) 30/6
ΠΕΤΡΑΙ	72	9350	α. Κιέλον 5/5	ΡΟΖΑΡΙΟ ΝΤΟΣ	60	20416	α. Τζακάρτα 27/5 διά Σιγκαπούρην
ΠΕΤΡΟΑ 9 (δ)	56	11973	ε. Πειραιά 24/6	ΡΟΖΑΡΙΟ	58	8920	α. Τζακάρτα 8/6 διά Σουραμπάνια
ΠΕΤΡΟΑ 11 (δ)	55	11859	είς μεταφοράς Τζέντας	ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Βανκούβερ 26/6
ΠΕΤΡΟΑ 16 (δ)	57	12257	είς μεταφοράς Τζέντας (αποθήκη)	ΡΟΛΑΝ (δ)	73	38611	α. Βρέμην 8/6
ΠΕΤΡΟΑ 17 (δ)	54	12107	ε. Πειραιά 20/6	ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ)	71	77049	α. Γιοκοχάμα 7/6 διά Τσού
ΠΕΤΡΟΑ 24 (δ)	56	17212	ε. Πειραιά 7/6	ΡΟΝΤΙΑΝ ΣΚΑΪ'Υ	69	2995	ύπο παραλαβήν
ΠΕΤΡΟΑ 30	56	2796	ε. Πειραιά 1/7	ΡΟΝΧΙΛΑ	62	9443	α. Σιγκαπούρην 21/6 διά Ν. Όρλεανην
ΠΕΤΡΟΑ 31 (δ)	66	43399	ε. Βιζακαπανίαν 19/6	ΡΟΣΑΝΑ	63	6100	α. Ρόττερνταμ 29/56
ΠΕΤΡΟΑ 32 (δ)	57	21977	ε. Πειραιά 1/7	ΡΟΥΑΓΙΛΑ ΣΗ	78	11348	α. Λάγος 14/5
ΠΕΤΡΟΑ 33 (δ)	50	16485	είς μεταφοράς Τζέντας	ΡΟΥΑΓΙΛΑ ΣΚΑΪ'Υ	68	4207	ε. Φλώσιγκ 28/6
ΠΕΤΡΟΑ 34 (δ)	51	16440	ε. Πειραιά 27/6	ΡΟΥΑΓΙΛΑ ΣΤΑΡ	69	4121	ε. Βαλπαραίζο 6/6
ΠΕΤΡΟΑ 36 (δ)	60	26467	δ. Τζένταν 22/6 διά Ράς Τανούρα	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	64	4464	ε. Ντώριπαν 2/7
ΠΕΤΡΟΑ 40	58	1781	α. Πειραιά 1/7 διά Τζένταν	ΡΟΥΜΠΙΝΙ	56	3616	α. Ν. Ύδρην 25/6
ΠΕΤΡΟΑ 80	71	1599	α. Λισσαβάνα 26/6 διά Τζένταν	ΡΟΥΜΠΙΝΙ	60	11632	α. Πειραιά 14/6 διά Χαλκίδα
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΔΑΙ'Τ	57	8776	ε. Βιζακαπανίαν 19/6	ΣΑΒΒΑΣ (δ)	59	20514	α. Αλεξανδρειαν 28/6
ΠΗΓΑΣ	63	15347	α. Μουτσούρε 17/6 διά Βανκούβερ	ΣΑΙ'ΖΑΝΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	64	7606	ε. Μομπάς 3/7
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	α. Φριπόρτ (Μπρα) 21/6 διά Καζαμπλάνκα	ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΟΝΥ (δ)	68	53160	ε. Σιγκαπούρην 11/6
ΠΗΓΑΣΟΣ	63	9707	είς Μπ. "Άρπας 9/6	ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ)	56	12279	α. Νόπολη 30/6 διά Σέτε
ΠΗΓΑΣΟΣ	69	4522	α. Λομπούτι 25/3 διά Μοχάμεντς	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ)	63	31248	ε. Τζένταν 19/6 (ΕΠΩΛ)
ΠΗΑΕΥΣ	66	23706	είς Πειραιά 1/1 (επισκευα)	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	α. Μπαντίρια 29/5
ΠΗΑΕΥΣ	50	2282	δ. Γιβραλτάρ 4/6 διά Καλαμάτα	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	65	39011	ε. Τζακσονβίλα 22/6
ΠΗΑΕΑ	69	10016	ε. Σιγκαπούρην 8/6	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ	71	9767	α. Τζένταν 1/7 δι' Απω Ανατολή
ΠΗΑΙΟ (δ)	71	109650	δ. Γιβραλτάρ 1/7 διά Βρέμην	ΣΑΙΝΤ ΣΑΛΑΜΙΣ (δ)	69	99137	α. Τρινκομαήλ 1/7 διά Ράς Τανούρα
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	ε. Λισσαβάνα 6/5	ΣΑΙΝΤ ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	ε. Μαπούτο 2/7
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	6642	α. Λ. Πόλμας 24/6 διά Σ. Μαλό	ΣΑΙΝΤ ΣΑΛΑΜΙΤΟ (δ)	56	12666	δ. Γιβραλτάρ 22/6 διά Σάφι
ΠΗΤΕΡ Α.	61	13336	α. Σάντας 28/6 διά Μπ. "Άρπες	ΣΑΙΝΤ ΣΑΜΜΕΡ ΛΑΪΤ'	71	4995	ε. Αμέρεραν 9/4 δι' Άλγεριον
ΠΗΕΡΟΣ	63	1702	δ. Σκυ 3/6 διά Λενίγκραντ	ΣΑΙΝΤ ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	α. Ντάκαρ 18/6 διά Κόνακρου
ΠΗΝΔΑΡ	72	20045	ε. Σαρδόνα 5/6 διά Τρίπολιν	ΣΑΙΝΤ ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙ	69	6054	δ. Π. Σάδι 23/6 διά Μονφαλκόνε
ΠΗΝΔΑΡΟΣ	63	10617	δ. Ρόττερνταμ 23/6 διά Ν. Όρλεανην	ΣΑΙΝΤ ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'	68	9812	ύπο παραλαβήν
ΠΗΝΔΑΡΟΣ	64	37792	ε. Ακαμάπα 1/1	ΣΑΙΝΤ ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	7013	α. Μόδι 5/6 διά Κουβέτι
ΠΗΝΔΑΣ (μ)	73	13631	α. Σουάμπα 1/6 διά Τζακάρτα	ΣΑΙΝΤ ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	α. Μαπούτο 17/5 διά Μπ. "Άμπας
ΠΗΣΤΣ (δ)	55	13560	ε. Καράτοι 10/5	ΣΑΙΝΤ ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	α. Σάντος 26/6 διά Παρανάγκα
ΠΗΑΤΟΝΙΚ (μ)	57	3768	α. "Αμετέρνταμ 13/6 διά Σάντος	ΣΑΙΝΤ ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	6189	δ. Κωνίπολιν 17/6 διά Γαλάτοι
ΠΗΑΕΙΑ	64	6747	ε. Πειραιά 19/5	ΣΑΙΝΤ ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	α. Λάγος 17/6 διά Πειραιά
ΠΗΑΤΟΝΙΟΣ	64	6341	δ. Γιβραλτάρ 11/6 δι' Άλγεριον	ΣΑΙΝΤ ΣΑΜΟΣ	66	17208	α. Ροζόρια 356
ΠΗΑΤΟΝΙΟΣ	65	10679	ε. Ριγέκα 20/6	ΣΑΙΝΤ ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1506	δ. Λιβρόρια 27/6 διά Αννάμπο
ΠΗΑΤΟΝΙΟΣ	66	33291	α. Χάρηπος ρόδη 10/6 δι' Ίταλίαν	ΣΑΙΝΤ ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	δ. Μπρούνιμποτελ 15/6 διά Σίδνευ
ΠΗΑΛΑ ΔΥΟ	66	10233	δ. Ρόττερνταμ 22/6 διά Λενίγκραντ	ΣΑΙΝΤ ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5561	α. Φρημάντλ 15/6 διά Σίδνευ
ΠΗΑΛΑΝ	60	8414	α. Αμέρεραν 1/7 διά Βρέμην	ΣΑΙΝΤ ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	α. Καρούνα 30/6
ΠΗΛΥΒΟΣ (δ)	55	10374	α. Σάντος 2656 διά Τουμπαρόδο	ΣΑΙΝΤ ΣΑΜΠΙΔΑΛΕ (δ			

ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	α. Ρόττερνταμ 23/6		ΣΤΑΡ ΘΗΣΕΥΣ	68	18470	ε. 'Αμβέρσαν 30/6
ΣΑΟΥΘΓΟΥ'ΙΝΤ	63	15981	ε. Σύρον 10/6 (έπισκεψι)		ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Βανκούβερ 27/6
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. Γιβραλτάρ 1/7 διά Σουεζ		ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ε. "Αννιούα Μπαι 25/6 διά' Αμβούργον
ΣΑΠΦΩ	63	17876	ε. Σ. Λορέντζο 24/6		ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ε. Βανκούβερ 15/6 διά Γκλάντστον
ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ (δ.)	68	51382	υπό παραλαβήν		ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	ε. Πόρτλαντ (Βικ.) 6/6
ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ	58	1791	εις Άτικ Τσάρλς 29/11		ΣΤΑΡ ΛΑΤΤ'	61	13184	ε. Πειραιά 16/6
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	ε. Βενετίαν 30/6		ΣΤΑΡ ΛΟΥΖΟΝ.	69	19024	ε. Μοντεβίδεο 21/6
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	ε. Τζένταν 22/6		ΣΤΑΡ ΠΕΡΣΕΥΣ	68	18469	ε. Γιοκοχώμα 27/6
ΣΑΡΩΝΙΚ ΣΗ	63	8999	εις Φάσ 30/9		ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ε. Βανκούβερ 22/6
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	ε. 'Αμβούργον 2/7		ΣΤΑΡ ΠΡΑΐΤΝΤ	62	15649	ε. Τάμπα 19/6 διά Μόμπιλ
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	εις Λομπίτο 20/9/77		ΣΤΑΡ ΣΠ.	62	4357	ε. Γκάλιτς 6/6 διά Γκαζούσετ
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	α. Φάλμουθ 4/7 διά Λενινγκραντ		ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	ε. Κουβέιτ 2/6 διά Κουμπάρ διλ.
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894	α. Μόντρεαλ 4/5 διά 'Άδρα		ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	ε. Λ. Πάλας 22/6 διά Π. Χόρκορπ
ΣΕΛΑΣ	63	10947	α. Μαπούτο 2/7 διά 'Ησα Λόντον		ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. (δ.)	76	163810	ε. Σουεζ 30/6 διά Πέρσικόν
ΣΕΛΕΣΤΙΑΔ	62	6172	α. Τσάρλεστον 26/6 διά Καζαμπλάνκα		ΣΤΑΥΡΟΥΑ Κ.	52	2445	ε. Π. Σάδη 27/6
ΣΕΛΕΑΗ	63	10076	ε. Τζένταν 27/6		ΣΤΕΙΟΣ II	56	3369	δ. Π. Σάδη 2/7
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	α. Ντώρμπαν 17/6 διά Λάγος		ΣΤΕΛΛΑ	57	8898	ε. 'Αμβούργον 24/6 διά 'Ινδιαν
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Λ. Πόλας 2/7		ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	δ. Σουεζ 3/7 διά 'Αντεν
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	εις Μορμουγάκι 24/3		ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	ε. Σιγκαπούρην 21/6
ΣΕΝΟΡΙΤΑ ΜΑΡΙΑ	62	22156	δ. Κωνιόπολιν 12/6 διά Κωνσταντίζαν		ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	ε. Σιγκαπούρην 7/6 διά Ντώρμπαν
ΣΕΝΤΟΡ (δ.)	69	51627	ε. Τζένταν 28/6 διά Μίνα Καμπούς		ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Ν. 'Υόρκην 17/6 διά Κ. Τάουν
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	77	81438	ε. Τζένταν 1/7		ΣΤΗΑ ΤΡΕΐΝΤΕΡ	65	7606	ε. Μιτσάραν 29/4
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Μοντεβίδεο 15/6		ΣΤΟΛΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	11849	ε. Π. ντε Μπουκ 16/5 διά Γιβραλτάρ μεταν. «ΛΟΡΕΤΟ»
ΣΕΡΡΑΙ	73	30058	α. 'Αλεξάνδρειαν 6/6		ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ (δ.)	66	52673	ε. 'Αμβέρσαν 7/6 διά Σουεζ
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	Παναμά 26/6		ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	ε. Λ. Πάλας 17/6 διά Λά Πλάτα
ΣΗ ΓΚΛΟΡΥ	60	7746	α. Λάγος 20/6		ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	υπό παραλαβήν
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	59	9165	ε. Σάντος 23/6		ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Σ.	62	11034	δ. Κωνιόπολιν 29/6 διά 'Ιταλίαν
ΣΗ ΛΑΪΤΩΝ	77	8746	α. Λισαβόνα 26/5 διά Λά Γκουάρια (ΕΠΩΛ)		ΣΤΥΛΙΣ (δ.)	61	16417	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗ ΜΕΡΤΖΑΝΤ	72	4467	ε. Λειζέρες 26/6		ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	ε. Τουμπαράς 26/5
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	ε. Λ. Τσάρλς 1/6		ΣΥΜΦΩΝΙΚ (μ.)	72	70507	α. 'Αλεξάνδρειαν 2/7
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	α. Κοκόπιτο 13/6 διά Λάγος		ΣΥΝΑΛΗΘΕΙΑ	52	5610	ε. Αύγουστα 28/6 διά Τρίπολιν
ΣΗ ΡΕΐΤΖΕΡ	59	10075	ε. Τέρνα 27/6 διά Τακοράντι		ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	6617	α. Αλεξάνδρειαν 12/6
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	α. Χόγκ Κόγκ 22/6		ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	α. Κουβέιτ 16/5 διά Κούμπαρ διλ.
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΑΕΡ	64	1906	α. Πειραιά 25/6 διά Πρέβεζα		ΣΥΡΑ	77	16380	α. Κούτσαρ 21/6 διά Πέρσικόν
ΣΗ ΤΑΐΤΓΚΕΡ	71	13631	ε. Σουεζ 16/6		ΣΥΡΟΣ	64	5343	ε. Ρόττερνταμ 19/6 διά Γιβραλτάρ
ΣΗ ΤΑΐΤΝΤ	71	9810	α. Λάγος 11/6 διά 'Αμπιτζάν		ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	ε. Λάγος 8/6
ΣΗΓΟΥΐΝΤ	57	2926	ε. Βόλον 21/6 διά Πειραιά		ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	α. Κολόμπο 27/5
ΣΗΝΙΚ (μ.)	65	33287	α. Βαλιμπρών 16/6 διά 'Ισπανίαν		ΣΩΤΗΡΗ	62	21099	ε. Μπρούνιμπούτελ 4/6 διά 'Αργεντινή
ΣΗΝΗΠΗΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	ε. Τζένταν 27/6		ΣΩΤΗΡΗΣ	70	5480	α. Μόμπιλ 3/6 διά 'Αλγερίου
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ	57	9603	υπό παραλαβήν					
ΣΙΓΚΡΙ	61	5239	α. Πειραιά 1/7 διά 'Αλεξάνδρειαν					
ΣΙΩΝΙΑ	68	10016	ε. Λάγος 2/6					
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	α. Ν. 'Υόρκην 30/6					
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	78	11272	α. Ματαράν 9/6 διά 'Ιλό					
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΟΥ	56	6660	δ. Σουεζ 28/6					
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΐΝΤ	77	11272	α. Κορούνα 27/5					
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	α. Συγκαπώρην 7/6					
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	α. Βαλιμπρών 12/6 διά Μεξικόν					
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΐ'Υ	69	9305	δ. Παναμά 23/6					
ΣΙΛΒΕΡ ΠΟΡΤ	56	6617	α. Πειραιά 19/6					
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	α. Ρουέν 22/6 διά Ταρτούς					
ΣΙΝΤΑ	59	2870	υπό παραλαβήν					
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	ε. Τέρνα 30/5					
ΣΙΦΝΟΣ	58	13878	α. Ν. 'Ορλεάνην 31/6					
ΣΙΦΝΟΣ ΑΐΓΑΝΤ	66	10663	α. Μάλτα 28/6					
ΣΚΑΠΟΥΐΝΤ	81	10990	υπό συμπλήρωσιν					
ΣΚΑΠΟΥΐΝΤ	70	9077	ε. Ρόττερνταμ 2/7					
ΣΚΑΠΠΑΕΙΚ	53	3899	άργει εις Χαλκίδα από 26/5/79					
ΣΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22018	ε. Τρινικούλα 25/6					
ΣΚΑΠΝΙΤΡΗΣ	71	9085	δ. Π. Σάδη 27/6					
ΣΚΑΠΤΡΕΐΝΤ (δ.)	60	21230	α. Φόρς 28/6 διά Μπανίας					
ΣΚΑΥΐΦΡΟΣ	63	1280	ε. Λάγος 3/6					
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.)	67	48058	υπό παραλαβήν					
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	ε. 'Αμβέρσαν 2/7					
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	58	12492	α. Ν. 'Υόρκην 12/6 διά Τζαρμάκα					
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ	58	4414	δ. Σουεζ 2/7					
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Ν. 'Ορλεάνην 25/6					
ΣΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777	α. Ροζάριο 27/5 διά Μεξικόν					
ΣΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	53	6319	δ. Τήτη 1/7 διά 'Ινδιαν					
ΣΚΥΡΙΑΝ ΓΚΡΕΐΣ	58	8768	δ. Σκω 2/7 διά 'Αλκιμορν					
ΣΚΥΡΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	57	1094	ε. Ιμινχάμ 18/6 διά Βομβάνην					
ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ	58	8640	ε. 'Αμβούργον 1/7					
ΣΚΥΡΟΝ (μ.)	67	50606	α. Ντουμπάι 9/5 (ΕΠΩΛ)					
ΣΚΥΡΟΝ	64	17487	δ. Κωνιόπολιν 22/6 διά 'Οδησσόν					
ΣΗΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	δ. Κωνιόπολιν 22/6 διά Βάρνα					
ΣΗΝΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	δ. Παναμά 16/6					
ΣΗΒΕΡΕΐΝ ΡΟΥΜΠΥ	58	4253	δ. Κωνιόπολιν 21/6					
ΣΗΒΕΡΕΐΝ ΣΤΑΡ	66	8534	ε. Τάν 19/6					
ΣΟΝΙΚ	62	28390	ε. Χάμπτον ρόδω 16/6					
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	α. Π. Κελάρη 2/7 διά Πάλεμαγκ					
ΣΟΥΑΝ	63	5404	α. Φόνες 3/7 διά Ρόττερνταμ					
ΣΟΥΑΝ ΑΐΓΑΝΚ (δ.)	61	20433	ε. Ρόττερνταμ 5/7					
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	α. 'Αμβέρσαν 19/5 διά Τρίπολιν					
ΣΟΥΖΑΝΑ	68	7701	ε. Τζένταν 2/7					
ΣΟΥΐΝΤ ΣΑΡΠΡΑΖ	58	10271	δ. Σουεζ 2/6 διά Μπ. 'Αύρες					
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	α. Ναγκόρια 9/6 διά Κούρα					
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	ε. Μαντράν 20/6					
ΣΟΦΙΑ	53	2605	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΣΟΦΙΑ Κ.	71	15896	δ. Νεκοτάσα 20/6					
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Χιούστον 22/6					
ΣΟΦΙΑ Μ.	77	16432	ε. Αμβέρσαν 12/6 διά Μόρμπιλ					
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	7751	α. Ντουάρτ 3/7					
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11492	α. Ντάρ ές Σαλάδη 30/6					
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΐΓΑΝΤ	70	8174	α. Αύγουάση 8/6 διά Νοβορωσίκην					
ΣΠΙΛΙΟΣ	67	15841	δ. Κωνιόπολιν 12/3					
ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	α. Χόρκορπ 18/6 διά Ντακάρ					
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	εις θέση 56.55. B. — 02.00 28/6					
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	72	103291	άργει εις Πειραιά από 20/1					
ΣΠΥΡΟΣ Β.	64	4975	α. Γιουροπόρτ 13/5 διά Ταλίν					
ΣΠΥΡΟΣ Γ.	63	10736	ε. Κοστάζοκαδος 7/5					
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	ε. Θέστα 2/6					
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	ε. Πειραιά 6/5					
ΣΤΑΚΟΚΟ	50	3135	άργει εις Πειραιά					
ΣΤΑΜΑΤΑ	54	5251	α. 'Εμπειραν 2/6 διά Κωνσταντίζαν					
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	ε. Κάντλα 2/4					
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	ε. Βρέστον 28/6					
ΣΤΑΜΥ	72	30315	ε. Ρίταρντς Μπαί 2/6 διά Μόμπιλ					
ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	άργει εις Πειραιά από 1853/75					
ΣΤΑΡ	64	1584	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΣΤΑΡ I.	58	7100	δ. Σάντος 18/3 διά Λουάντα					
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	δ. Κωνιόπολιν 7/6 διά 'Οδησσόν					
ΣΤΑΡ ΓΚΕΐΖΕΡ	68	16611	ε. Βίλμιγκτον 30/6 διά Λά Παλλίς					
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ	68</							

ΤΟΛΜΗ	71	4979	ε. Βρέμην 28/6	ΦΟΙΟΒΟΣ	58	5065	α. "Αντείς 28/6
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	ε. Πειραιά 14/5	ΦΟΙΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	δ. Παναμά 13/6
ΤΟΜ.	59	8766	εις Ούμ Κάρο 9/10	ΦΟΙΝΙΣ	69	11489	δ. Χιούστον 23/6
ΤΟΝΥ	62	6246	α. Δάντων 30/6 διά Πειραιά	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13763	δ. Φλάγκας II
ΤΟΞΟΝ	77	15981	α. Λ. "Αντείλες 18/5 διά Σαγκάνη	ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΙ'Σ	58	10340	δ. Π. Σάιλ 5/6 διά Βόλον
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	δ. Κωνίον 15/6 διά ΗΠΑ	ΦΟΡΟΥΜ ΠΛΕΣΣΟΤ	63	16141	δ. Μάλτα 30/6
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	α. Χόρβην 20/6 διά Νικάρ	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΓ'ΝΤ	58	11048	δ. Ιμπριάκον 25/6 διά Κωνσταντζαν
ΤΟΡΜ ΤΖΕΣΙ	60	9838	δ. Γιβραλτάρ 28/6 διά Ν. Όρλεανην	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	70	11825	δ. Σκώ 14/6
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	ε. Ν. Όρλεανην 2/6	ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑΥ'	60	6894	δ. Παναμά 9/4 διά 'Αβάνα
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	ε. Σαβάνη 23/6 διά Καζαμπλάνκα	ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	66	2999	δ. Σέτε 16/6 διά 'Αλγερίου
ΤΟΥΛΙΠ Β. (δ.)	62	22272	ε. Τένταν 20/2	ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	57	10371	ε. Λάγος 6/5
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	α. Βηρυτόν 21/6 διά Σμύρνην	ΦΟΡΤΟΥΝΑ I	72	7006	α. Ρότερνταμ 26/6 διά Ντουμπάι
ΤΡΑΠΑΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	64	7070	ύπο παραλήνην	ΦΟΡΤΟΥΝΑ II	66	1444	α. Βασιλικό Μπατζί 1/6 διά Βεγγάζην
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΘ	57	9045	α. Ρουέν 2/7 διά Μπορντώ	ΦΟΥΡΚΕΡΟ II	63	10186	ε. Μογκαντσίο 23/4
ΤΡΑΝΣΓ. ΣΕ'Υ'ΑΡ	59	3865	α. Αμπούργον 28/7 διά 'Αλεξάνδρειαν	ΦΡΑΝΚΥ	63	5417	δ. Σουέζ 13/5
ΤΡΕΙ'Ν ΙΝ ΓΚΡΗΣ	59	16786	ε. Σαβόνα 2/7 διά Π. 'Αρθρου				
ΤΡΕΙ'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (μ.)	61	24457	α. Μονρόβια 27/6 διά 'Ιταλίαν	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	ε. Μπλάραν 29/4
ΤΡΕΙ'Ν ΙΝ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	α. Μπωμόντ 29/5 διά 'Αρούμπα	ΦΡΗΝΤΟΝ	79	9418	ε. Νιώριμπαν 13/6
ΤΡΕΙ'Ν ΙΝ ΛΑ'ΙΤ'	66	25327	ε. Σίδενβορ 26/6	ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ	70	9865	α. Παρανάγκουα 14/5 διά Τυνιδία
ΤΡΕΙ'Ν ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	δ. Γιβραλτάρ 28/6 διά Ν. Όρλεανην	ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	61	1194	α. Νιουπολί 7/6 διά Χερσάνων
ΤΡΕΙ'Ν ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	Μπιλόπα 23/6	ΦΡΙΓΚΟ ΑΙΤΖΙΑΝ	63	1097	α. Μοπάδα 3/6 διά Μπ. 'Αμπας
ΤΡΕΙ'Ν ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	ε. Άνναπόλις Ανκόν. 1/6	ΦΡΩΝΗΣΙΣ	60	3594	α. Ήση Λόντον 8/5
ΤΡΕΙ'Ν ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	α. Π. Λα Κρούς 22/6 διά Ρότερνταμ	ΦΡΟΣΟ	70	18328	δ. Σκώ 5/6 διά Λενίνγκραντ
ΤΡΕΙ'Ν ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31178	α. Ρότερνταμ 19/6 διά Γιβραλτάρ	ΦΡΟΣΟ Κ.	70	9069	ε. Ρουέν 17/6 διά Ταγγερήν
ΤΡΕΙ'ΝΤΟΥΝ'ΙΝΤ	64	17295	α. Μπ. "Αύρες 26/6 διά Ρωσίαν	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40417	ε. Σ. Νικολας ('Αργ.) 7/6
ΤΡΕΙ'ΝΤΟΥΝ'ΙΝΤ	81	16500	εἰς Ούσια ύπο συμπλήρωσιν	ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	ε. Πειραιά 12/6
ΤΡΙΑ	57	8476	ε. Τένταν 8/5	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.Ε.	70	11169	ε. Ροζόριο 31/5
ΤΡΙΑΣ ΙΙΙ	67	3642	ε. Π. Χάρκορπτ 19/6	ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	ε. Λ. "Αντείλες 29/5
ΤΡΙΒΕΔΑΣ	73	11644	ε. Κ. Τάσος 5/1	ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	59	9604	ε. 'Αλεξάνδρειαν 15/6
ΤΡΙΝΙΤΥ (δ.)	65	41470	α. Μποναρία 3/6 διά Συμπλήρωσιν				
ΤΡΙΤΩΝ	63	11058	α. Λαύριον 21/3 διά "Οδόσαν	ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. Τσαγκουαράμας 15/6
ΤΡΙΤΩΝ Κ.	66	3048	δ. Μπρούναμποτελ 21/6 διά Βίσμαρ	ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	δ. Σουέζ 6/6 διά 'Ασσαρπ
ΤΡΙΤΟΠΑΙ (δ.)	65	18451	ε. Σιγκαπούρην 13/6 διά Μπ. 'Αμπας	ΧΑΛΑΡΕΝ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	68	148713	α. Οραντζσαντ 11/6
ΤΡΟΤ'ΑΝ	64	23311	ε. Σ. "Αννα Μπατ 25/6 διά 'Αρούμπα	ΧΑΛΚΙ (δ.)	66	41108	εἰς Χαλκίδην διά 22/7/80
ΤΡΟΤ'ΙΝΜΠΕΛΑΣ	53	4584	ε. Ν. 'Υρκον 17/6	ΧΑΛΚΙΣ ΕΠΡΕΞ	63	19543	α. Λ. Πλάδας 16/6 διά Νοβρωσίσκην
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	9255	ε. Σάντος 24/6 διά Λουάντα	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	66	31149	δ. Γιβραλτάρ 18/6
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	ε. Θέσσαλια 15/6	ΧΑΤΑΝ (δ.)	70	16149	ε. Πειραιά 31/5
ΤΡΟΥ'Υ ΤΕΜΠΙΝΕΛΑΣ	74	11644	ε. Μοντεβίδεο 29/6	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	α. Μ. Δ. Φαχάδ 1/6
ΤΣΑΙ' ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	58	6867	ε. Νιώρμπαν 29/6 διά 'Ηση Λόντον	ΧΕΛΑΜΑΡ	60	4657	ε. Κίελον 13/5 διά Λενίνγκραντ
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	ε. Λ. "Αντείλες 14/6	ΧΙΑΝ Α'ΓΑΛΑΝΤ	69	10016	ε. Μελβούρνην 8/6
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ε. 'Αλεξάνδρειαν 25/6	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	ε. Ν. Όρλεανην 18/5
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	δ. Παναμά 25/6	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ε. Λ. Όρλεανην 17/6
ΤΥΡ (δ.)	62	7891	εἰς Ούσαν	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	δ. Παναμά 11/6
ΤΥΧΗ	59	4161	εἰς Μονκάλα 9/5	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	α. Σιγκαπούρην 27/4 διά Λάγος
ΥΔΡΑ	66	8306	δ. Π. Σάιδ 2/7	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	68	10016	ε. Βαλτισμόρι 13/6
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	δργεὶ εἰς Ούση από 27/6/78	ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΑΡ	68	10016	ε. Ν. Όρλεανην 12/6
ΥΔΡΑ ΓΚΑΡΟΥ	56	100589	δργεὶ εἰς Σουέζ από 3/12/78	ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	α. Ναγκούνα 9/6 διά Λάγος
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	δ. Κωνίον 28/6 διά 'Ιταλίαν	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	δ. Μπρούναμποτελ 3/6
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.)	78	45330	α. Λ. "Αντείλες 26/6 διά Βακούβερ	ΧΙΑΝ ΧΙΑΛ	69	10016	α. Σιγκαπούρην 31/5 διά Κίναν
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	α. Πειραιά 10/6 διά Ν. Όρλεανην	ΧΙΟΣ ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	9483	εἰς Σουέζ 3/11
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	ε. Λάγος 11/6	ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	62	2200	α. Αμπέρον 6/1 διά Βεγγάζην
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ε. Ν. 'Υρκην 30/6	ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	ε. Σουέζ 20/5
ΦΑΙΑΞ	70	11489	α. Βακούβερ 6/6	ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	61	11587	δ. Κωνιόν 9/6
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	α. Βαυάρια 12/6	ΧΙΟΣ ΠΡΑΤ'ΝΤ	72	6671	α. Κολόρπιο 13/6 διά Μπ. 'Αμπας
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	εἰς Μπάρον 9/10	ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	64	4464	δ. Σουέζ 15/6 διά 'Ακαμα
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	δ. Ρότερνταμ 20/6 διά Λά Παλλίς
ΦΑΙΔΩΝ ΙΙ	58	4885	προστρ. 36.51 Β. — 07.52 Α. 2/4	ΧΙΠΠΟ Ζ	60	12832	δ. Σουέζ 3/6
ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	ύπο παραλήνην	ΧΙΩΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	64	4970	δ. Σουέζ 24/5
ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	δ. Μπρούναμποτελ 19/2 διά 'Αβάνα	ΧΙΩΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	64	4772	ε. Τένταν 12/6
ΦΑΙΡΓΡΟΥ'ΓΝΤ	57	6334	ε. Πειραιά 6/6	ΧΙΩΝ ΧΛΟΗ	75	16421	α. Μόντρεαλ 15/6
ΦΑΙΛΟΚΑΝ	64	16299	δ. Σουέζ 23/6				
ΦΑΙΛΟΚΟΝΕΡΑ	78	13889	ε. Βιζακαπονάνδη 1/7	ΧΟΛΛΑΝΤ	61	4877	δ. Παναμά 13/6 διά Βαλπαραΐζο
ΦΑΙΜΙΛΛ Α'ΓΒΟΥΡY	60	13789	δ. Παναρό 5/6 διά Γκουάμας	ΧΟΛΣΤΕΝΑΝΤ	59	3988	α. Μαΐδι 15/6 διά 'Εκουαντόρ
ΦΑΙΜΙΛΛ ΑΝΤΖΕΑ	77	9477	ε. Σάντος 28/6 διά Ρίο Ιανέντρο	ΧΟΛΣΤΕΝΑΝΤ	58	3821	ε. Π. Μπάριος 4/6
ΦΑΙΜΙΛΛ ΑΝΤΟΝΥ	63	9854	ε. Λούπιτο 14/1 διά Μιζουράτα	ΧΟΡΙΖΟΝΑ	58	9261	δ. Π. Στάιτ 10/5 διά 'Αλγερίαν
ΦΑΙΜΙΛΛ ΑΡΡΟΟΥ	66	11046	ε. Καντίλ 15/6	ΧΟΥΑΡΑΙ'Σ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	149609	δ. Γιβραλτάρ 22/5
ΦΑΙΜΙΛΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	65	10116	ε. Τένταν 28/6 διά Αμόρη Νιάμπι	ΧΟΧΕΝΗΜΠΕΛΑΣ	67	9433	ε. Κουβίτρο 9/6
ΦΑΙΜΙΛΛ ΔΕΛΤΑ	62	9890	ε. Λούπιτο 5/6	ΧΡΗΣΤΟΣ Α.	72	2997	ε. Σ. Πέντρο ('Ακ. 'Ελ.) 29/4
ΦΑΙΝΑΙΟΣ	79	11730	ε. Μαΐδι 18/6	ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΟΣ	70	4145	ε. Βαρκελόνη 15/6
ΦΑΝΗΣ	55	3382	εἰς Τζουνι 30/5/77	ΧΡΗΣΤΙΝΑ	58	8369	δ. Θεούταν 31/5 διά Χιούστον
ΦΑΝΤΑΖ Σ. (δ.)	74	23123	ε. Φριτσόρ (Μπαχ.) 24/6	ΧΡΗΣΤΙΝΑ Κ.	61	10434	α. Θέσσαλη 11/6
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	α. Καστέλον 12/6 διά Μιζουράτα	ΧΡΗΣΤΙΝΑ ΙΙ (δ.)	66	41946	α. Σ. Ράιτιγκ Πόιντ
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Λ. "Αντείλες 28/6 διά Νιώρμπαν	ΧΡΗΣΤΙΣΔΑ	69	28203	δ. Παναμά 7/6 διά Ελληνικόν
ΦΕΙΛΙΣΤΥ	50	5317	δργεὶ εἰς Πειραιά από 10/6/78	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ.	58	10244	α. Τάνι 19/6 διά Ρουμανία
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. 'Αμπούργον 23/6 διά Βραζιλίαν	ΧΡΥΣΑΝΘΕΜΑ	70	3025	εἰς Αλγεβίρας
ΦΙΛΙΑ	60	5523	ε. Ριγιέκα 21/4 διά Μπ. 'Αμπας	ΧΡΥΣΑΝΘΗ	64	2717	α. Μομπάδα 11/6
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	ε. Σασέμπτο 22/5	ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΙΛΙΚΟΝ Σ. (δ.)	68	48682	ύπο παραλήνην	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16246	εἰς Αλγεβίρας
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	67	54480	ε. Φιλαδέλφειαν 29/5 διά 'Εσκράβος ρίβερ	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	α. Αγυούστα 13/6 διά Βεγγάζην
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	13516	δ. Σκώ 23/6 διά Λενίνγκραντ	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13380	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Ο ΜΑΚΕΔΩΝ (δ.)	70	113081	ε. Νιώρμπαν 3/6 διά Σιγκαπούρην	ΧΡΥΣΟΥΛΑ ΙΙ	49	3422	ε. Σέτε 21/5 διά Τρίπολιν
ΦΙΛΙΟΥ ΑΥΓΕΡΗ	59	7801	ε. Π. Βεντρές 15/6	ΧΡΥΣΟΥΛΑ Κ.	54	3720	δ. Κωνίον 4/6
ΦΙΛΟΘΕΟΣ	61	9789	δ. Μπρούναμποτελ 22/6 διά Γδύνια	ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	ε. Κωνίον 21/5
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	80	11730	ε. Σαράννα 26/6	ΨΑΡΑ	56	8524	δ. Σουέζ 29/5
ΦΙΦΘΑ ΑΒΕΝΙΟΥ	67	46382	ε. Γκάλβεστον 11/6	ΨΗΛΗ	65	12369	α. Βαλπαραΐζο 12/6 διά Κουντέρο
ΦΙΑΓΑΓ ΣΟΥΓΙ'ΓΛΙΑΜΑΣ	62	19974	ε. Σαράννα 27/6	ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	διό παραλήνην
ΦΙΑΓΑΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	9992	α. Πειραιά 23/6 διά Βόλον	ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	δ. Σάιδ 15/6
ΦΙΑΓΑΚ ΣΑΠΠΛΑΙ'ΙΕΡ	56	13408	ύπο παραλήνην 2/7	ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	δ. Παναμά 14/5 διά Σαγκάνη
ΦΙΑΓΑΚ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	72	7201	ε. 'Αλεξάνδρειαν 29/6	ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	δ. Ν. Τουτικόν 14/6
ΦΙΑΜΙΝΓΚΟ	63	4647	α. Χόρβην 10/5 διά Βαλτικήν	ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ε. Ν. Όρλεανην 31/5
ΦΙΟΣΒΟΣ	71	19747	α. Παρανάκουσιο 3/5 διά 'Ιράν	ΩΜΕΓΑ ΚΑΣΟΣ	61	5201	ε. Πειραιά 9/5
ΦΙΟΡΥ	58	2874	εἰς Γκάντια 9/8/79	ΩΜΕΓΑ ΚΩΣ	65	1926	ε. Κάντια 5/5
ΦΙΟΡΑ Κ.	78	15364	α. Γάνδην 21/5	ΩΜΕΓΑ ΛΕΡΟΣ	60	5760	ε. Λ. Πλάδας 21/5
ΦΙΟΡΑ Κ.	60	9685	δ. Μπρούναμποτελ 24/4	ΩΜΕΓΑ ΠΑΤΜΟΣ	59	5330	ε. Βούρμπαν 11/6 διά Ρότερνταμ
ΦΙΟΡΑ Ν.	73	17519	ε. Λ. Πλάδας 2/7	ΩΜΕΓΑ ΡΟΔΟΣ	60	5911	ε. Βούρμπαν 11/6 διά Ρότερνταμ
ΦΙΟΡΑ II	60	5044	ε. Τένταν 2/7	ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	72	1339	ε. Πειραιά 1/6

Τά ύπό ξένας σημαίας



(Πλοιά σημειούμενα δι' αστερίσκου (*) δέν είναι συμβεβλημένα με τό N.A.T.)
(κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμά — Τά ύπολοιπο φέρουν τήν λιβεριανήν

ΑΓΑΠΗ II (κ.).....	53	1838	ύπο παραλαβήν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.).....	62	5930	α. Βάθλις Μπαΐ 16/6 διά Ματάντι
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.).....	56	20140	α. Σιγκαπούρη 11/6 διά Τζακάρτα
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.).....	50	1321	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.).....	55	2056	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.).....	50	2167	ε. Πειραιά 28/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (κ.).....	67	1979	ε. Πειραιά 23/4 (έπισκευα)
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.).....	73	1832	α. Φιλαδέλφεια 9/6
ΑΕΛΛΩ (δ.).....	57	20745	δργεί είς Πειραιά ἀπό 14/6/74
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)*.....	51	2430	α. Χιούστον 2/6
ΑΘΗΝΑ (μ.).....	64	30682	ε. Κάμπο Ρόχο 15/6 (έπισκευα)
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.).....	61	26926	ε. 'Αμπωρός 12/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.δ.)*.....	81	18495	α. Χώβι 31/5 δι' 'Αρούμπα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ (δ.κ.)*.....	81	18495	ε. Κάνταλ 9/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ'*.....	59	8724	ε. Λάγος 4/5
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	α. Σακάνιτας 28/5 διά Κωνσταντζαν
ΑΙΤ'ΚΟΝ*.....	71	27958	δ. Κωνίπολης 14/6 δι' 'Οδησσόν
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)*.....	69	6200	είς μεταφοράς Μαύρης Θαλάσσης
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΝΟΣΤΑΤΖΙΑ (κ.)*.....	69	6038	α. 'Αλεξανδρείας 755
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)*.....	65	8914	ε. Σιγκαπούρη 12/5
ΑΙΤΣΙΑΝ ΣΑΝ (δ.).....	74	60930	ε. Γύδωνα 8/6
ΑΚΜΗ (π.).....	68	4158	α. Χάρμπον ρόδης 1/6 διά P. Χάινα
ΑΚΡΟΝ *.....	72	62701	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/6
ΑΛΑΜΕΤ'ΙΝ (π.).....	62	10403	α. Λ. Πλάδιας 13/6
ΑΛΕΞ (κ.).....	53	4702	ε. Λάγος 14/6
ΑΛΕΚΟΣ (π.)*.....	57	2707	ε. Τζαμπούτι 1/6
ΑΛΕΝΤΕΙΤΑ' (δ.).....	70	51615	α. Π. Χώροκοπερι 3/6 διά Πόρτλαντ (Με.)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.....			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.).....	77	126621	α. Τζουδίμιαχ Τέρμη 24/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*.....	58	4877	α. Τάγκα 15/6 διά Μομπάσα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.).....	74	6042	ε. Κίνκοτον 13/6
ΑΛΙΜΟΣ (π.)*.....	44	2740	είς θέαν 32.09 Β. — 20.00 Α. 2/12
ΑΛΙΝΤΑ (κ.).....	57	2404	ε. Λεμεσόν 18/6
ΑΛΚΑΝΤΑΝ*.....	66	27985	δ. Γιβραλτάρ 16/6
ΑΛΚΥΟΝ ΜΕΝΤ (δ.)*.....	65	37888	α. Τεργέστην 3/6 διά Πειραιά
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.).....	67	46401	ε. Μασσαλία 12/5
ΑΛΜΑ Μ. (κ.)*.....	55	3709	είς Καράτοις ἀπό 23/6/80
ΑΜΒΡΩΣΙΟΣ (δ.)*.....	74	36911	ε. Τζεμπέλ 'Αλι 6/6
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.).....	77	19867	α. 'Οκλαντ 18/6 διά N. Πλάουσθ
ΑΜΠΕΡ (κ.)*.....	62	10344	ε. Σιγκαπούρη 8/6 διά Π. Κελάγκ
ΑΜΠΙΑΤΥ (κ.).....	51	996	είς Πειραιά ἀπό 22/2
ΑΝΑΣΑ (κ.)*.....	53	7570	δ. Σουέζ 20/3
ΑΝΑΣΤΑΣΗ (π.)*.....	57	2148	α. Κακούτα 1/12 διά Σιγκαπούρην
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ.....	67	21457	α. Πειραιά 12/6
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.).....	73	115135	α. Τουμπαράδα 1/5
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΛ.....	68	21420	ε. Σίνδεν 21/5
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	69	21420	α. Βαλτιμόρην 5/6 διά Ρουμανίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ.....	73	13753	ε. Σιγκαπούρην 13/6
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ.....	68	21426	α. Λ. Πλάδιας 21/5 διά Νοβρωπασίκην
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ.....	72	13732	ε. Μουρόρα 7/6
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΙΣ.....	68	21418	α. Λ. Πλάδιας 9/6
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.).....	74	129796	Μπούλεν Μπαΐ
ΑΝΘΟΥΑΛΑ (κ.).....	65	1204	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΚΟ (κ.).....	64	1141	α. Μαδέρια 17/6 διά Λείσος
ΑΝΝΟΥΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)*.....	58	2874	δργεί είς Χαλκίδα ἀπό 17/5/79
ΑΝΤΚΛΙΖΟ (δ.)*.....	59	16047	α. 'Αμπωρός 11/6 διά Βεντσπίλες
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.).....	73	129665	ε. Μπούλεν Μπαΐ 14/6
ΑΝΤΩΝΙΟΣ II (κ.).....	55	1501	δέωθι Μπερπιέρα 14/1
ΑΞΙΟΣ (π.).....	57	2299	δργεί είς Τραπάνι ἀπό 3/5/80
ΑΠΟΛΩΛΩΝ*.....	68	27989	α. 'Αμπωρόγον 19/6 δι' 'Αργεντινήν
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.).....	54	1220	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΑΧΩΣ ΓΚΑΡΟΥ*	57	9852	ε. Κολόποι 16/6
ΑΡΑΧΩΣ ΜΠΡΙΤΖ (π.)*.....	56	5230	δ. Σ. Σάιδ 16/6
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)*.....	67	1523	ε. Κοτονό 14/6
ΑΡΗΣ.....	61	7870	ε. Λισαβόνα 9/4
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.....			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.).....	76	125485	δ. Σουέζ 10/6
ΑΡΚΟ (κ.).....	66	1163	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)*.....	62	17298	α. 'Αμπωρός 17/6 δι' 'Αμπωρόγον
ΑΡΜΑΔΑ ΜΕΝΤΑΛΑΙΝΕΡΙΚ. (κ.).....	66	1404	α. Πειραιά 13/4
ΑΡΟ (κ.)*.....	68	2571	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΠΑ ΣΑΝ (π.)*.....	57	5992	δ. Σουέζ 30/5
ΑΡΧΩΝ (δ.).....	74	56988	ε. Λ. 'Αντζελες 15/6
ΑΡΧΩΝ (δ.).....	66	35280	α. Καράκας 6/6
ΑΣΤΑΚΟΣ (μ.)*.....	68	48559	α. Σούλιος Βόε 26/5
ΑΣΤΡΟ (κ.)*.....	52	1559	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.).....	74	128398	α. Τζουδίμιαχ Τέρμη 5/6
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ.....	65	24314	α. Λ. 'Αντζελες 5/5
ΑΦΑΜΙΣ (δ.π.).....	65	37865	α. Τζεμπέλ Ντανά 18/6 διά Καράται
ΑΦΡΟΔΙΤΗ II (π.)*.....	67	3619	ύπο παραλαβήν
ΒΑΛΑΝΙ (κ.).....	68	1593	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΑΝΓΚΟΥΡΤ ΑΛΦΑ(κ)*.....	71	19392	α. Ν. 'Ορλεάνην 13/6
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	76	65917	α. Ράς Τανόύρα 4/6
ΒΕΕΣΚΑΥ' (κ.)*.....	62	8587	ε. Π. Σάιδ 15/6
ΒΕΕΣΤΑΡ (κ.)*.....	60	8368	ε. Τζένταν 9/6
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΙΓΑΜΟΝΤ (κ.)*.....	64	1396	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΕΡΟΝΑ (κ.).....	54	1991	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΡΥΣΗΤΣ (κ.).....	57	9791	α. Πειραιά 17/6 δι' 'Αμπιτζάν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ.....	56	9537	α. Ναούρου 17/6 διά Κορέα
ΓΑΛΑΝΗ.....	55	9418	ε. Μόζι 3/6 διά Ντουμπάι
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.).....	67	37699	ε. Χάμπτον ρόδης 14/6
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.).....	64	22062	α. Βίλα Κοντοπούσων 13/6
ΓΙΟΥΡΟΠΗΜ ΛΙΜΠΕΡΤΥ κ.*.....	69	12087	ε. Βανκούμπερ 12/6
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΤΙ*.....	57	4983	δ. Σουέζ 15/6 διά Μπ. Χομενί
ΓΚΑΖ ΓΑΙΑΝΤΕΡΤΥ (δ.π.).....	62	4137	ε. 'Αλεξανδρείαν 9/6
ΓΚΑΖ ΠΑΓΙΟΝΗΡ (δ.π.)*.....	65	4183	είς Θάλ. Μαρμαρά 13/6
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.).....	66	2691	είς Θάλ. Μαρμαρά 7/6
ΓΚΛΟΜΠΑΑ ΜΕΝΤ.....	62	8530	α. Λούμπιο 21/3 διά Μοχάμεντς

ΓΚΟΛΤΕΝ ΜΕΝΤ.....	78	5351	δ. Γιβραλτάρ 16/6 δι' 'Αμπερσαν
ΓΚΟΥΑΡΟΥΧΑ (κ.).....	60	4068	α. Πειραιά 16/6 διά Βουλγαρία
ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΥΛΟΡΕΡ (κ.).....	67	2997	α. Ταϊβανέκια 12/6
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕΥΛΟΡ (κ.).....	74	3279	α. Ν. 'Ορλεάνην 13/5
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.).....	68	8915	ε. Σαράννα 8/5
ΓΛΑΥΚΗ.....	64	15240	α. Κεμπέκ 22/4 διά Σιενφουέγκος
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.)*.....	57	9433	α. Σιγκαπούρη 31/5
ΓΟΥΕΣΤΤΟΥΓΙΝΤ.....	70	11329	α. Λισσαβώνα 9/6 διά Βουλγάνη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΟΥΑΤΟΥΣ (δ.).....	64	30330	ε. Πειραιά 13/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΙ'ΝΤΝΕΣ (δ.).....	69	41477	ε. Πειραιά 12/4 (έπισκευα)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΑΣ.....	67	23347	ε. Παρανδύκου 13/6
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ (κ.).....	68	22782	α. Ρίταρντς Μπαΐ 31/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΤΣΑΡ.....	67	23347	α. Τουμπαρός 16/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ.....	68	22798	ε. Ντόρμπριταν 12/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝ.....	68	22798	ε. Ν. 'Ορλεάνην 7/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΟΥΑΤΣ (δ.).....	69	41477	ε. Πειραιά 9/3 (έπισκευα)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΤΥ (π.).....	70	56799	είς Χόμπιον ρόδης 17/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.).....	71	56800	α. Σ. Νικολας Μπαΐ 14/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΒΑ (δ.).....	72	114710	ε. Ηπειρώτη 20/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.).....	73	114933	α. Κουβέιτ 16/6 διά Ρότιερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.).....	78	126261	α. Ράς Τανόύρα 10/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΑΡ (δ.).....	79	102326	α. Ράς Τανόύρα 18/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.).....	71	102326	ε. Γιοκαίσι 12/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΑΡΙ'ΖΟΝ (δ.).....	72	102326	ε. Πειραιά 20/4 (έπισκευα)
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ.....	61	18202	κ. Κωνίπολην 25/5
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.).....	45	2740	δργεί είς Χαλκίδα ἀπό 29/12/79
ΔΑΦΝΑ (κ.).....	63	11575	δ. Κωνίπολην 1/5 διά Κωνστάντζαν
ΔΑΦΝΗ (μ.).....	63	30886	ε. Πλάσια 31/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ζ. (κ.)*.....	56	8789	ε. Κόρ. Φακάδ 26/5
ΔΙΑΜΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ (π.).....	69	5872	α. Ρ. 'Ιανέριο 10/6 δι' 'Αλγερίαν
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)*.....	68	50999	α. Σεπετίμηαν 10/5
ΔΩΤΩ ο... (μ.).....	68	35191	α. Σέβεν διλ. διά Βαλτιμόρην
ΕΒΡΟΣ (π.).....	57	3434	δργεί είς Πειραιά ἀπό 4/9577
ΕΙΡΗΝΗ (π.δ.)*.....	65	42377	α. Χιούστον 8/6
ΕΚΤΩΡ (κ.)*.....	72	4922	ε. Βαλένθια 6/6 διά Λάγος
ΕΛΑ ΜΑΝΑ ΜΟΥ (π.).....	63	24810	δ. Γιβραλτάρ 8/6 δι' 'ΗΠΑ
ΕΛΕΙ'ΣΤΡΙΑ IV (κ.).....	52	2484	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΙ'ΣΤΡΙΑ V (κ.).....	55	4037	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΝ*.....	67	27989	α. Ρόζαριο 10/6
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*.....	73	17042	δ. Λ. 'Αντζελες 15/6 διά Περού
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)*.....	74	132034	α. Κακαγκάδα 5/6
ΕΛΙΖΑΜΠΕ Ι (π.δ.)*.....	59	12662	α. Τζουάμιον Τέρμη 11/6
ΕΛΛΕΣΠΩΝ ΣΠΕΛΤΟΝΤ (δ.)*.....	75	24766	α. Σίλικαν 26/5 διά Τζακάρτα
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.).....	65	1113	α. Μπ. Μπλάνκα 10/6
ΕΛΠΙΔΑ (δ.)*.....	70	119729	α. Τενερίφην 11/6 διά Φορκάντες
ΕΑΝΙΜΗΚΗ Κ. (κ.).....	55	2261	δ. Σουέζ 31/5
ΕΑΝΙΜΗΚΗ (κ.).....	60	5513	α. Θεούτα 27/5
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)*.....	56	9212	ε. Π. Χάρκορπ 3/6
ΕΝΤΥ (κ.).....	52	9592	α. Π. οφ. Σπαίνη 3/5 δι' 'Αγκόλα
ΕΡΓΙΝΑ I (π.).....	61	9335	δ. Σουέζ 16/6 δι' 'Ιράν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.).....	72	129260	ε. Χαλιφέδ 4/6
ΕΥΓΕΝΙΑ I (π.δ.).....	54	11208	α. Πλατζόου 18/5
ΕΥΔΩΡΗ (δ.).....	64	35410	δργεί είς Ίτεάν ἀπό 21/2
ΕΥΛΙΜΕΝΗ.....	79	29875	ε. Βαλτιμόρην 16/6
ΕΥΝΙΚΗ.....	77	29875	ε. Χάμπιον ρόδης 852
ΕΥΠΟ ΑΡΑΜΙΣ (κ.).....	57	10741	α. Λ. Πλάδιας 19/5
ΕΦΥΡΑ (δ.).....	65	35406	δργεί είς Ίτεάν ἀπό 20/3
ΖΑΚ (π.).....	62	10028	δ. Κωνίπολην 7/6 διά Κωνστάντζαν
ΖΑΧΑΡΟΥΔΑ (κ.)*.....	61	1841	είς Λείσος ἀπό 15/7/8

ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	α. Ντουμπάι 1/1				
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	α. Σούσα 15/6 διά Σφάξ				
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	69	51627	Ιδε «ΣΕΝΤΟΡ» σημ. έλλην.				
ΚΕΧΑΡΙΤΩΜΕΝΗ (κ.)*	58	11765	ε. Τζένταν 16/6				
ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (η.)	61	13308	α. Χάρην 30/5 διά Καναδά				
ΚΟΡΑΛ (κ.)*	48	1562	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	α. Μπανάνα 26/5				
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	φργει εις Πειραιά ώπε 8/2/79				
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	υπό παραλαβήν				
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	υπό παραλαβήν				
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛΑ (κ.)*	42	3129	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	ε. Της 16/6				
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	α. Ν. "Υόρκην 8/6 δι' Αρούμπα				
ΚΥΝΘΙΑ*	69	11315	α. Κουβέτη 17/5				
ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	δ. Κωνίπολη 11/6 διά Γαλάται				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	35676	ε. Πειραιά 19/3 (έπισκεψι)				
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	δ. Παναμά 15/6				
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	φργει εις Πειραιά ώπε 1/3/74				
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ε. "Αμβωύργον 12/6				
ΛΑΡΑ (κ.)*	56	6921	δ. Π. Σάδι 10/6 δι' Ιταλίαν				
ΛΕΜΠΛΩΝ (κ.)	60	4068	δ. Π. Σάδι 19/6				
ΛΕΞΙΝΓΚΤΟΝ (η.)	67	7718	α. Θεσσαλία 7/6				
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	α. Ξόχη Κόρη 22/5				
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	δ. Γιβραλτάρ 14/6 δι' Αλεξανδρείαν				
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Ναύκονια 9/6 διά Σακάντινες				
ΛΙΑΔ (η.)	50	2734	φργει εις Αμπιτζάν				
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓΑ)*	81	16700	α. Κουβέτη 1/6 διά Νταρμά				
ΛΟΡΔΟΣ ΚΕΡΖΟΝ (ΑΓΓ)*	81	16700	ε. Π. Ελίζαμπεθ 11/6				
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.*	68	39617	δ. Γιβραλτάρ 4/6				
ΛΟΥΣΥ (η.)	54	2557	δ. Γιβραλτάρ 15/6 δι' Αλγέριον				
ΛΟΥΣΥ Ι (η.)	52	4755	δ. Νιόβερ 5/5				
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (η.)*	75	136991	α. Μ. ἀλ Φάσχ 8/6 δι' Ιτανίων				
ΜΑΙΤΣΤΡΟΣ	69	16840	α. Τρομέπατα 13/6 διά Σαντάνα				
ΜΑΡΙΖΑ*	62	3244	ε. Μπ. "Άυρες 26/5				
ΜΑΡΙΚΑ Ι., ΛΕΜΟΥ (κ.)	61	5376	ε. Αμβωύργον 16/6				
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)*	67	43649	δ. Σουεζ 19/6 διά Περσικόν				
ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ (δ.)	64	38568	α. Σουεζ 31/5				
ΜΑΡΙΠΕΡΑ (δ.)	66	57027	α. "Αίν Σουχά 1/6				
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	ε. "Αλεξανδρείαν 9/6				
ΜΑΡΙΤΣΑ III (η.)	65	10596	δ. Παναμά 9/6				
ΜΑΡΙΩ	55	17238	ε. Μπ. "Άυρες 13/6				
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	ε. Σιγκαπούρην 13/6				
ΜΕΝΤ ΤΡΕΪΤ'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	φργει εις Κουβέτη 24/6/78				
ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	ε. Της 17/6				
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (η.δ.)	66	71337	εις Μπόνου ώπε 30/1 (όποθήκη)				
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑ (η.)	61	9194	α. Κοτονού 2/6				
ΜΕΣΙΣ	69	9650	α. Ρότερνταν 20/6 διά Ραγκούν				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)*	73	17355	ε. Ρίο "Ιανέριο 3/6 διά Λορέ				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	α. Μπούλεν Μπαλ 20/5				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΟΛΓΑ (δ.)*	76	75125	εις Γκάλα δό Κάμπετες 30/4/80 (όποθη)				
ΜΕΣΣΗΝΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)*	77	76149	ε. Ντουμπάι 30/5				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)*	77	76149	α. Π. ά Πέρη 14/5				
ΜΗΛΟΣ II (κ.)	59	3809	δ. Σουεζ 21/5				
ΜΗΛΟΣ VI (κ.)	59	4668	δ. Π. Σάδι 31/5				
ΜΙΑ	80	15552	α. Ντώρμπαν 12/6				
ΜΙΝΑ Φ. (η.)	58	8733	α. Λάγος 13/4 διά Βραζιλίαν				
ΜΙΝΙ ΛΑΤ'ΝΕΡ (η.)	71	1590	α. Τάμπα 9/6 διά Μεξικόν				
ΜΙΝΙ ΛΑΤ'ΝΟΝ (η.)	70	1582	α. Κίγκοτον 9/6 διά Κολομβία				
ΜΙΝΙ ΛΑΙΤ'ΙΤ (η.)	70	1587	εις Ν. "Ορλεάνην ώπε 9/1				
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (η.)	70	1591	α. Ν. "Ορλεάνην 8/6				
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (η.)	70	1591	ε. Πειραιά 16/6				
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (η.)	71	1562	α. Ντεμεράρα 27/5 διά Τρίνινταντ				
ΜΙΝΙ ΛΗ (η.)	71	1562	ε. Τάκοσονβιλ 18/3 (έπισκεψι)				
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (η.)	70	1592	ε. Ταυτικό 5/6				
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (η.δ.)	70	1781	ε. Τζάκονβιλ 3/6				
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (η.)	71	1562	α. Μπαρανκίλα 10/6				
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (η.)	71	1584	ε. Ν. "Ορλεάνην 29/5				
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (η.)	71	1584	ε. Μόμπιλ 1/6				
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (η.)	70	1592	α. Ν. "Ορλεάνην 10/6 διά Παραμαρίμπο				
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (η.)	70	1584	ε. Τζάκονβιλ 27/4				
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68630	α. "Αγ. Βικέντιον 10/6 διά Φρήπορτ				
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.)	75	60930	α. Ρ. Τανόύρα 20/5				
ΜΙΝΤΑΝΑ (δ.)*	63	58430	α. Μελίλι 19/5				
ΜΟΣΚΟΥΟΥ ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ (κ.δ.)	80	18000	δ. Σουέζ 11/4				
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	δ. Παναρά 2/6 δι' Ειρηνικόν				
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)	63	25340	α. Μπαχρέν 13/6 διά Σιγκαπούρη				
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΠΑΣΤΙΩΝ ΑΛΦΑ(κ)*	68	13706	α. Λ. "Αντζελες 14/6				
ΜΠΑΥΡΟΝ (η.)	61	1460	εις Πειραιά ώπε 15/12				
ΜΠΑΧΑΖΑ (κ.)*	73	3209	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΠΛΟΥΟ ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ	59	7919	ε. Ρεοφίλε 11/6				
ΜΠΛΟΝΤΑΣΑ (κ.)*	47	1591	α. Μανίλα 3/5				
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΠΙΕΡ (η.)	64	16073	εις Μπόννυ (όποθηκη)				
ΜΠΡΑΒΟΛΤΟΝΑ (η.)*	55	5233	ε. Βοστώνη 14/6				
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (η.)	67	4659	α. Γκουαγιακά 25/5				
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (η.)	67	3861	ε. Χιούστον 11/6				
ΜΠΡΙΣΤΟΑ (κ.)	64	8403	α. Μδαγκά 18/3 δι' Αλγέριον				
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	ε. Πειραιά 25/5				
ΝΑΓΟΣ	61	9037	α. Αμβέρσα 18/6				
ΝΑΣΣΑΟΥ (δ.)	73	103961	α. Ρές Τανόύρα 10/6				
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	α. Ν. "Ορλεάνην 17/6				
ΝΕΟ (κ.)*	67	2996	εις Μαρμαρά ώπε 16/4				
ΝΕΦΕΛΑΗ (δ.)	58	24152	φργει εις Ίτεν ώπε 14/4				
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	φργει εις Πειραιά ώπε 23/12/73				
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	ε. Τόμπα 3/6				
ΝΙΚΟΛΑΙ (η.)	59	10748	α. Κεμπέκ 2/6 διά Κούβα				
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)*	57	4981	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΝΙΚΟΣ Α. (η.)	56	2163	φργει εις Χαλκίδα ώπε 22/10				
ΝΙΚΥ Π. (η.)*	73	45500	υπό παραλαβήν				
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (η.)	67	4016	α. Χιούστον 27/5				
ΝΙΟΥ ΣΠΑΡΙΤ (η.)	64	3947	α. Χιούστον 31/5				
ΝΙΧΟΝ ΑΛΦΑ (κ.)	65	13458	α. Κολόμπο 23/5 διά Λίμπρεβι				
ΝΟΡΔΕΡΝ ΑΙΣ (κ.)	60	4100	α. Ρότερνταμ 22/5 διά Βαλτικήν				
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΓ'ΑΝΤ	67	22817	ε. Νάντη 14/6				
ΝΟΡΟ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	ε. Μπ. "Άυρες 10/6				
ΝΟΡΟΓΟΥΐΝΤ	70	12063	δ. Γιβραλτάρ 8/6 διά Λάργος				
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	α. Σαβόνα 15/6 διά Καζαμπλάνκα				
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	α. Π. Πλάμας 25/6 διά Λάργος				
ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (η.)	61	5816	α. Ντόχα 9/6 διά Μπουαίρε				
ΝΤΕΡΜΠΥ (κ.)*	66	7264	ε. Λειζερες 23/5				
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	α. "Αντζελες 4/6 διά Μπουαίρε				
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9692	ε. Νάπολη 17/6				
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	φργει εις Βρέστην 23/3				

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON
TELEPHONE: (01) 600-1766
TELEX: (51) 883157

41, AKTI MIAOULI

PIRAEUS

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

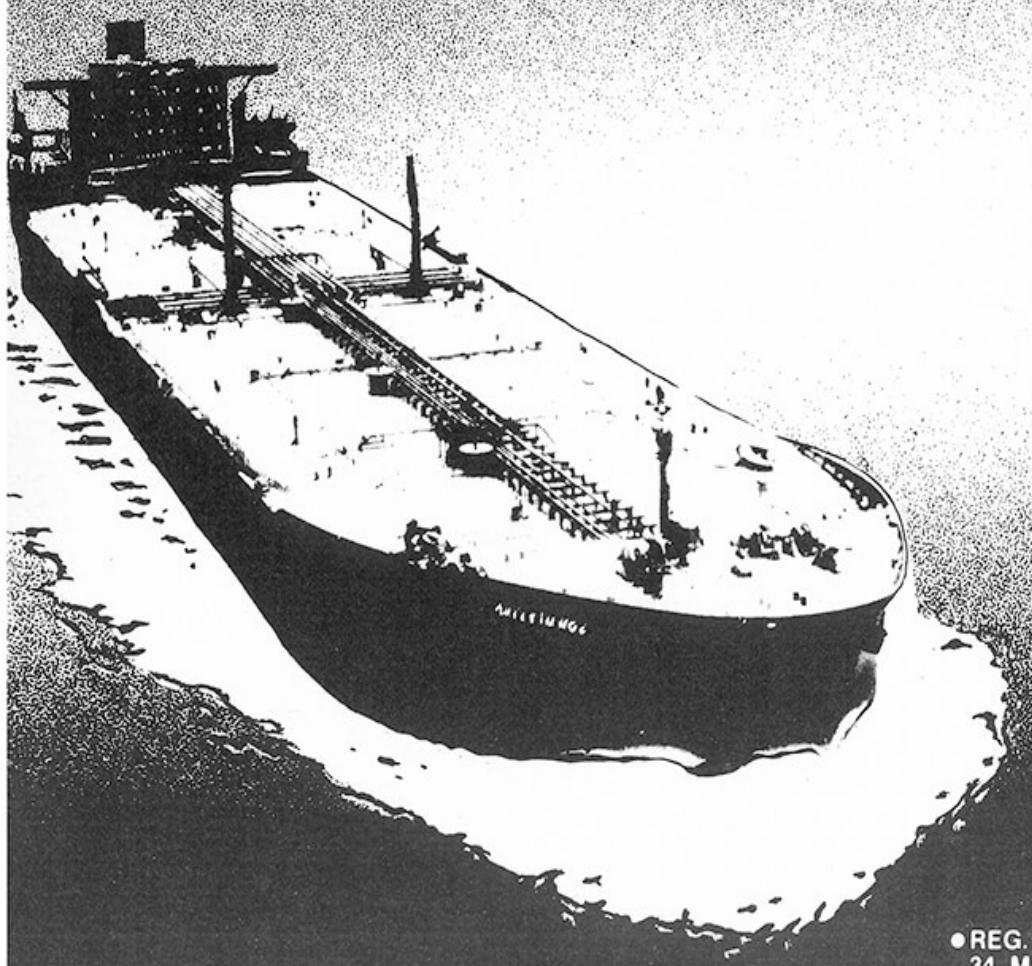
ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	ε. Τέλευταν 25/5	SAINTE ANNA XII (κ.)*	51	4788	εις Λάς Πάλμας από 20/9/79
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΛΦΑ (κ.)	70	14095	ε. Σιγκαπούρην 2855	ΣΑΜΗ (η.)	60	8361	δ. Π. Σάιδ 8/6 διά Διτ. "Αφρικήν
ΟΚΛΑΧΟΜΑ (δ.)	63	51518	δ. Έσκραβος 8/4 διά Μπωμόντ	ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)*	61	10444	δ. Λ. Πάλμας 10/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	δ. Γιοκοχάμα 11/5 διά Περσικόν	ΣΑΝΝΗ ΣΥΠΡΙΔΩΝ IV (κ.)	53	2652	ΕΠΩΛΗΘΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	70	98726	δ. Π. σ. Πίερ 3/5	ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	α. Ράς Τανούρα 20/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΛΛΑΙΑΝΣ (δ.)	70	97206	δ. Ρ. Τανούρα 19/5	ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	α. Γιοκοχάμα 22/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	δ. Ντουμπάτι 8/6 διά Ιαπωνίαν	ΣΑΝΔΑΛ (κ.)*	66	3314	α. Καστλόν 29/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΩΝ (δ.)	70	98566	δ. Ντουμπάτι 15/5 διά Ρόττερνταμ	ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ε. Βαμβάνη 12/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (η.)	75	138037	ε. Λαζιότα 16/5 (έπισκεψι)	ΣΑΝΡΙΒΕΡ (η.)*	65	12102	α. "Ηοτ Λόντον 12/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	70	98627	ε. Σιγκαπούρην 10/6 διά Ναυγκόγια	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	α. Φιλαδέλφειαν 3/6 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	98679	δ. Σουέζ 28/5	ΣΑΟΥΟΓΟΥΤΣΟΥ	70	11329	α. Καλαμπάρ 30/5 διά "Αμπιτζάν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΡΙΕΡΙΣ ΣΟΝΙΩΝ (δ.)	72	106123	δργει εις Ιτανάς όπα 5/3	ΣΑΟΥΟΓΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΠ (δ.)	58	18183	α. Σίλικαν 30/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤΜΣ (δ.)	64	32380	ε. Τζάκονβιλ 30/4	ΣΑΟΥΟΓΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	α. Σίλικαν 1/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ (δ.)	65	32478	ε. Πειραιάς 8/6				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙΤΣ (δ.)	65	32407	ε. Τζάκονβιλ 16/5	ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)*	63	5289	ε. Ν. Όρλεάνην 15/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΜΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	εξωθ. Ντάς διά 2/6	ΣΗ ΠΑΤΙΤΟΝΗΡ	71	11055	α. Βανκούμπερ 9/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	ε. Βρέσπην 19/5	ΣΗ ΠΕΡΑ (κ.)	61	8701	δ. Παναμά 13/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	δ. Ντουμπάτι 9/6 διά Γενόβα	ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	ε. Ρόττερνταμ 20/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΜΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	δ. Τζεμπέλ Ντανά 14/6	ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Σιγκαπούρην 13/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)*	64	32379	ε. Φιλαδέλφειαν 31/5	ΣΙΔΙΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	α. Κορούνα 27/5 διά Μαρακάιμπο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	ε. Μόντρεαλ 13/6	ΣΙΝΟΕ	77	4719	α. Τενερίφην 15/5 διά Λάδος
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	66	15625	δ. Κων/πολίν 15/5 διά Νοβρωδίσκην	ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)*	59	1593	είς μεσογειακός μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΑΜ	65	15577	δ. Σκώ 11/6 διά Ρίγα	ΣΚΑΪ' (κ.)	57	6494	ε. Πειραιάς 9/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙΟΥΕΡ	68	15809	δ. Παναμά 18/5	ΣΚΙΠΠΕΡ (η.)*	57	3070	δργει εις "Αμπιτζάν από 8/9/78
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15577	δ. Θεσσαλία 4/6	ΣΚΥΡΟΣ (κ.)*	54	1227	είς μεσογειακός μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	65	15516	δ. Κων/πολίν 5/6	ΣΟΛΩΝ (δ.)	70	91954	α. Σιγκαπούρην 19/5 διά Τζενταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΤΣ	69	15688	δ. Ντουμπάτι 19/5 διά Μπ. "Αμπάς	ΣΟΝΙΑ - ΣΩΦΙΑ Σ. (κ.)	66	1689	α. "Αντεν 12/6 διά Ασσάμη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΙ'ΝΤ	67	15697	δ. Παναμά 16/4 διά Κίναν	ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Βενετία 5/6 διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΖ	69	15808	ε. Μόντριαλ 17/6	ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. "Αμπιτζάν 19/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40599	ε. Μπούλεν Μπαίν 11/6	ΣΤΑΥΡΟΥΑ*	80	32000	ε. Κορμα Μπαίν 1/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	ε. Μπούλεν Μπαίν 10/6	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	δργει εις Πειραιά 25/2/77
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	ε. Πειραιάς 21/5				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	64	30581	ε. "Οραντζασταν 13/6	TANIA Π. (η.)*	53	1886	α. Πρέβεζα 15/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ	65	15178	δ. Κων/πολίν 16/4	TΑΥΥΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	ε. Πειραιάς 12/5 (έπισκεψι)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	ε. Κεμπέκ 15/6	ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	δ. Παναμά 10/4
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (η.)	61	1098	είς μεσογειακός μεταφορές	ΤΕΡΕΖΑ*	61	18484	α. Κολούμπια ρίβερ 10/6 διά Σηόττλ
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	είς μεσογειακός μεταφορές	TΖΕΙ'ΝΤ (κ.)	56	6500	δ. Σουέζ 6/5 διά Μπαντάρ "Αμπάς
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	ε. Αίδι 24/4	TΖΕΝΗ	59	9585	ε. Ίνστον 29/5
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	δ. Σκώ 29/4	TΖΟΡΤΖΥ (κ.)*	54	7930	δργει εις Πειραιά από 12/2/77
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)	73	20354	a. Ρόττερνταμ 4/6 διά Μεξικόν	TINA ΜΠ. (η.)	65	11245	α. Νιώρωμαν 28/5 διά Βραζιλίαν
ΠΑΝΑΓΗΣ Κ. (η.)*	59	4381	a. Μπ. "Αύρες 27/5 διά "Αβάνα	ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	α. Σετούμπαδ 2/6
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (η.)*	59	3906	a. Ρινίκα 11/6	ΤΟΞΟΤΗΣ (κ.)	60	12944	ε. Τζενταν 5/6
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	a. Τερνέστον 13/6 διά Αιβόνη	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Τουμπαρόδ 13/6
ΠΑΣΙΦΙΚ ΡΑΙ'ΝΤ	60	8721	a. Σ. Μάικλ 16/3 διά "Αβάνα	ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	ε. Λονδίνον 16/6
ΠΑΣΙΦΙΚΟ	66	24309	a. "Ανιζέλες 18/6 διά Γιοκοχάμα	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	α. Λ. "Ανιζέλες 8/5
ΠΑΤΒΙΝ (ητ.)	62	14112	ε. Σαντάντερ 11/6	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	α. Κιαραζόν 8/6
ΠΑΤΡΙΣ (δ.κ.)	61	12820	δ. Παναμά 5/6 διά "Ελ. Σαλβαδόντρ	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΟΥΓΙ'Λ	72	18723	α. "Ανιζέλες 9/6
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	77	15950	ε. Σαντάντερ 5/5	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (η.)	66	22354	δ. Γιβραλτάρ 25/5
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	είς μεσογειακός μεταφορές	ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	α. Π. Πάλμας 2/6 διά Λονδίνον
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	ε. Τακόμα 10/6	ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1999	α. Γκρ. Γιάνουροι 13/6 διά Λαττάκια
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑΙ (δ.κ.)	56	11920	a. Μπάσιλιν 12/6 διά Λεμεσόν	ΤΡΙΤΟΝ	77	15552	δ. Σκώ 5/6 διά Λενίνγκραντ
ΠΕΤΡΩ (δ.)	65	41255	ε. Μασσαλίων 11/5	ΤΖΕΛΔΗΣ (δ.η.)*	61	8816	υπό παραλαβήν
ΠΛΩΤΩ	68	35191	ε. Χάμπτον ρόδις 17/6	ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	είς μεσογειακός μεταφορές
ΠΟΙ'ΝΤ ΚΛΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	ε. Πιουροπόρη 19/6	ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)*	68	45988	α. Ν. Όρλεάνην 10/6 διά Μποναίρ
ΠΟΛΥΑΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	a. Ναγκασάβι 16/6 διά Σιγκαπούρην	ΦΑΝΑΡΙ (δ.)*	67	44720	δργει εις Πουετρό Ρεάλ
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	ε. Π. Χέντλαντ 18/6	ΦΑΡΧΑ (κ.)*	73	3870	δ. Σουέζ 12/6 διά Κουβέτη
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (η.)	56	3597	είς Κατάκωλον 27/7/79	ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	9030	είς μεσογειακός μεταφορές
ΠΡΙΑΜΟΣ	45	5848	δργει εις Πειραιά 28/6/77	ΦΕΛΙΣΙΑ Β.	78	15950	δργει εις Σιγκαπούρην 13/9/76
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	a. Ναγκόγια 9/5 διά Βανκούμπερ	ΦΙΒΙ (κ.)	50	13074	δ. Σκώ 15/6 διά Ροστόκ
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)*	64	27376	ε. Πειραιάς 14/6	ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	12495	α. Φιλαδέλφειαν 5/6 διά Βιρτούτων
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ ΑΛΦΑ (κ.)*	70	20437	a. Τακόμα 16/5 διά "Απω Ανατολή	ΦΙΩΝΑ Μ. (δ.η.)*	58	15940	α. Νιώκαστρο 5/5 διά Ναχόντικα
RANTIAN MENT	70	2999	ε. Βρέμην 17/6	ΦΟΡΤΑ ΛΑΦΑ (κ.)	72	16135	α. Ράς Τανούρα 31/5
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	είς μεσογειακός μεταφορές	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ Υ. (η.)*	59	8665	ε. Ναγκόγια 14/6
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (η.)*	58	8074	a. Βάθβις Μπαίν 7/6 διά Ματόντι	ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (η.)*	71	10586	α. Σιγκαπούρην 24/5 διά "Ινδονησίαν
ΡΕΑ ΜΠ. (η.)	67	11258	ε. Κουβέτη 16/5	ΦΡΑΤΖΕΣΚΟΣ Μ. (κ.)	58	9909	ε. Ρόττερνταμ 19/6
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (δ.)	73	152.327	a. Ράς Τανούρα 26/3	ΧΑΒΑΙ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Ραβέννα 5/6 διά Ταρτούς
ΡΗΓΚΑ ΣΕΙ'ΜΠΕΡ*	61	14500	a. Ντώρμπαν 18/4	ΧΑΒΑΙ'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Χονολουλού 25/5
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.)*	68	1243	a. Λας Πάλμας 19/6	ΧΑΠΥ ΜΕΝΤ*	71	5042	α. Χονολουλού 23/3
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	δ. Κων/πολίν 14/6 διά Μ. Θάλ.	ΧΟΥΝΤΑ ΛΑΚ (κ.)*	66	2985	δ. Σ. Σαλίδες 22/5
ΡΟΥΜΠΙΝΗ Φ. (η.)*	55	8368	a. Άλεξανδρειαν 15/6	ΧΟΥΝΤΑ ΠΕΡΑ (κ.)*	67	3020	ε. Τρίπολιν (Λιβάνου) 26/5

WE ARE THE MOST EXPERIENCED IN GREECE

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

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



HNAFSI S.A.

• REG. OFFICES:
34, METHONIS STR. PIRAEUS - GREECE
TELEPHONES: 49.14.282, 49.09.836
TELEX: 21.2708 NFI GR.
• PLANT: PERAMA FREE ZONE
TELEPHONE: 44.10.941 (5 LINES)

NAFTIKACHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 506

EDITOR: D.N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

15th July 1981

SOVIET SHIP REPAIRS

Greece is about to lose \$ 18 million worth of shiprepairs contracts simply because the government will not allow a Russian oceanographic vessel to be serviced here, in line with the ban on repairs of Soviet fleet auxiliaries at Greek shipyards.

The matter cropped up a few days ago when it became known that the Russians were linking the repair of their oceanographic vessel, the "Aitantor", which has been sitting outside the Khalkis Shipyards for the past month, with a contract for the repair of 12 other Soviet vessels for a total of \$18 million.

The offer was made by Sudimport, and as can be expected, has aroused a great deal of interest among Greek shipyards. But it is as yet unknown if they will finally get the contract because Greek policy on Soviet ship repairs is still undefined. In spite of the fact that the government had previously announced that any Soviet ship listed in Lloyds Register could be repaired at Greek yards, another government service declared in writing that even if a Soviet ship was listed in the Register, it was still not automatically eligible for a permit to be repaired at Greek yards.

So who is running this country? The government or its services? Or is the government using its services to conceal its own uncertainty.

In any case. The facts are these. Last May, the Neorion Yard in Syros was not allowed to repair the Russian fleet auxiliary "Kil 3" which was subsequently repaired at a Marseilles yard and which proves that our fellow EEC and NATO partners don't give a fig about the objections of NATO circles and particularly of the United States which retain for themselves the privilege of dealing with the Eastern Bloc which they also supply with military equipment.

There is the view among shipyard circles here that the Soviets will finally make a claim against the Khalkis Shipyards for not abiding by the terms of its contract to repair the "Aitantor" and the question arises as to which government service will undertake to untangle the mess.

The shipyards maintain that they have no desire to cause complications for the government by undertaking Soviet repairs but they do also point out that the work lost by them is finally undertaken by competitors, and NAT-members at that!

UNCTAD

Facing an impasse, it was natural for UNCTAD to resolve in Geneva that an inter-governmental preparatory work group be set up to put together a plan for regulating ship registries with the ultimate object of producing an international convention in this respect.

But many questions have now cropped up. The first is how is this intergovernmental work group to be set up when the dominating national groups within it will inevitably impose their own draft resolutions.

Thus, if they decide on a financial link between flag and ship, the discussions are bound to founder since agreement will be impossible to achieve. Moreover, the resulting international convention cannot be applied except between the contracting countries, leaving the free registry countries free to continue their tactics. Nor does a boycott of convenience flag ships seem feasible. Because it would be difficult to censure a country which refuses to ratify a convention which obliges it to refrain from registering ships unless fifty percent of the ownership is by its own nationals.

The problem would have been different if it had been claimed that convenience flag ships threaten the world community in terms of safety, social conditions and entrepreneurial irresponsibility. But on these points, unanimity would be possible by ratifying the basic conventions of IMCO and the ILO. Because, by respecting certain basic rules, it would be possible to restrict deviations from free competition and the restoration of equal opportunity among the various flags.

THE "CAVO CAMBANOS"

The case of the "Cavo Cambanos" gave another opportunity to our "friends" and "partners" in the EEC to launch another unwarranted attack on Greek Shipping. More specifically, the French Minister of Mercantile Marine seized the opportunity to make an announcement in which he labelled the Greek flag a flag of convenience. That the French should be envious of the predominance of the Greek flag in the Common Market and in world shipping is understandable. What we do not understand, however, is the apparent glee with which Greek newspapers report any assault on Greek shipping by our compe-

titors.

An Athens afternoon newspaper published a report on the "Cavo Cambanos" case on July 4th, sub-titling it with the phrase: "A disgrace for Greek shipping", in spite of the fact that after the explosion and fire on the ship in the Spanish port of Tarragona, it had been declared a total loss and given up to the underwriters. Only the Spanish authorities can be held responsible for towing the ship out of the harbour, not securing it properly and allowing it to drift away as a derelict and a menace to navigation.

We must admit that for once, the Ministry of Mercantile Marine was quick to announce that the case of this ship was seized upon by the French as an excuse to launch an attack against Greek shipping with the intent of damaging its prestige. The Greek Shipowners' Association also underlined that the motives behind the French attack were not dictated solely by the desire to protect the environment but by French shipping policy which has strong protectionist tendencies.

To our mind, the problem lies more with the treatment of the case by the Greek press, since the Ministry and the Association have done whatever was necessary to protect our prestige abroad. And the solution to that problem would probably be for the Greek Shipowners' Association to extend its press briefings to all sections of the Greek press rather than restrict them to the shipping correspondents of the Athens newspapers.

ANTI-POLLUTION MEASURES

A meeting was held recently in Luxembourg by the Council of Ministers concerned with environmental matters, with the object of examining a Committee proposal for a Community system of gathering information for the prevention of sea pollution by petroleum products.

The proposal was for setting up an inter-governmental committee of experts who would coordinate national and community measures against such pollution. It also contained a suggestion that a file be kept on the means available in each country for combating pollution and another file on tankers in commission, listing details on each ship and containing a record of every instance of sea pollution for which it had been held responsible, each country being obliged to report

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

such instances to the committee. The Council agreed to set up two files containing the means available in each country for combating pollution and the characteristics of petroleum products and other dangerous cargoes.

With respect to the proposal of keeping a file on tankers in commission, the Greek Minister declared his absolute opposition and it was therefore dropped since a unanimous vote was required for it to be adopted.

CRUISE SHIPS

In a very interesting interview, granted to the newspaper "Kathimerini" on July 7th, Mr. Andreas Potamianos, President of the Passenger Ship Owners' Association, gave a full picture of the problems that beset cruise ships.

He remarked, quite rightly, that Greek cruise ships were the most lucrative source of foreign exchange in the tourist field and that the problems they have to cope with should be resolved without delay if the country was interested in preserving this source of revenue. Otherwise, cruise ships would simply have to be laid up or seek other employment in areas where these problems are fewer or do not exist.

Mr. Potamianos explained that the decline of cruise ship business was a world-wide phenomenon, attributable to the fact that fuel costs had risen by 800% in the last eight years without counting the other increases affecting the running of Greek cruise ships. Moreover, Greek ships had to compete with cruise ships from other countries which had already adapted themselves to new conditions and with ships flying flags of convenience.

He said also that the decline in American cruise passengers was mainly due to the fact that there were insufficient direct flights from the U.S. to Greece and that if a further drop is to be avoided, more such flights should be allowed.

He concluded by saying there were about 50 Greek cruise ships employing 15,000 persons with another 5,000 employed in cruise company offices. Beyond these, there were many ancillary industries which earned their livelihood from cruise ships.

ABANDONED CREWS

The foreign shipping press is commenting on the decision taken by the Ministry of Merchant Marine, with the agreement of shippers and the unions, to introduce a Bill into Parliament for the protection of crews abandoned in foreign ports. The Bill provides for the setting up of a three-man committee to examine each case and decide whether a crew has been abandoned or not. If it has, there will be a procedure for the immediate repatriation of the crew to Greece and settlement of outstanding wages.

The repatriation and settlement of wages will be undertaken by the Shipowners' Association which has already proposed measures for dealing with a problem created by a few unscrupulous owners who are not members of the Association and who have given Greek shipping a bad name in this respect.

The Bill also makes it possible in certain cases for the crew to auction the ship and thus collect whatever is owing to them.

ADDITIONAL BURDENS

We note with regret a tendency by active seamen and pensioners to add to the heavy financial burden already borne by our ships with respect to social security contributions. They claim that pensions have been consid-

rably reduced by inflation and a new pensioners' union is demanding that owners' contributions to the Seamen's Pensions Fund (NAT) be increased to 21% to come in line with IKA contributions. However, this would mean that the owners would be paying NAT twice as much as the IKA contribution since they do not pay for each crewmember on board but for the total number of a ship's mandatory complement. Those who make these demands should understand that they cannot impose additional burdens of this kind on to a ship's running costs, because they simply cannot be borne.

What they should be clamouring for is a thorough reorganisation of NAT with the object of reducing its excessive overheads and increasing the revenues from its considerable assets.

PANAMA AND LIBERIA

Panama and Liberia are competing for the registration of ships under their respective flags. Liberian officials claim owners have full trust in their flag in spite of the fact that certain ships have been removed from the Liberian register. They are mostly old ships some of which have been sold for scrap and others which are to be scrapped. Panama has 24 million grt. on its register while Liberia has 80 million grt. The Liberian fleet is composed mainly of tankers owned by Americans, Hong Kong Chinese and Greeks. New additions are anticipated with ships now on order. Liberia earns \$18 million per annum from ship registrations and this figure is expected to rise when the tonnage tax is increased in due course. The UNCTAD resolution does not concern it, as Liberian officials have declared.

SELF - SERVICE REGISTRIES

In the Greek section of our last issue we had reported the news of the setting up of a Free Registry Centre in London. We now have more details about this novel facility which is aimed at helping the shipowner to choose the flag that offers the best advantages from an attractive display at the Centre. Indeed, there will be showcases for each country with an inscription in three languages containing the country's name, national emblem and colour map, population and the colour and religion of its inhabitants. In more discreet lettering there will be a data on registration fees and any taxes payable.

When the shipowner has selected the flag of his preference, he will press a button and receive all the necessary registration documents with a space left open for him to fill in the name of the ship.

The Centre itself will not try to push any of the flags displayed but in the style of the supermarket, it will have a basket at the entrance featuring the "Flag of The Day" with special discounts and a free gift of a silk flag of the country in question.

Our readers may think we are putting them on, but if they examine the commercialisation terms of "non-exigent" and "non-respectable" flags, they will realise that our only exaggeration lies in the free gift of a silk flag mentioned at the end of our description.

THE CLASSIFICATION SOCIETIES

The Council of the International Association of Classification Societies (IACS) held its 14th Meeting in Gdansk from the 9th to 11th June 1981 under the Chairmanship of Mr. Cygan, Managing Director of Polski Rejestr Statkow.

Representatives of the senior management of the following Member Societies took

part in the Meeting.

American Bureau of Shipping

Bureau Veritas

Det norske Veritas

Germanischer Lloyd

Lloyd's Register of Shipping

Nippon Kaiji Kyokai

Polski Rejestr Statkow

Registro Italiano Navale

Register of Shipping of the USSR

The IACS Permanent Representative at IMCO also attended.

The Associates of IACS were represented at the meeting by a delegate from the Jugoslavenski Registrar Brodova.

The Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) was represented by an Observer who conveyed the appreciation of the Secretary General of IMCO for the support which IACS give to his Organization in the development of technical standards and their implementation.

Reports were considered on the activity of the various bodies created by the Association for the purpose of performing technical and organizational duties. At present 14 Permanent Working Parties act within IACS in addition to the General Policy Group whose task is mainly planning and co-ordinating the activity of the technical working groups. 6 Ad Hoc Groups had dealt with defined short term important projects.

Several resolutions elaborated by IACS Working Groups were considered and approved, in particular those regarding:

- requirements on steering gear
- thickness tolerances of steel plates
- provisions for the carriage of heated oils and oils with a flash point above 60°C up to 100°C in dry cargo ships
- Prohibition of carriage of oil in fore-peak tanks
- scantlings of propulsion shafting
- ambient conditions for test procedures.

Other major issues discussed included control of the procedure for transfer of class, surveys of large tankers, problems relating to crude oil washing, survival capability of Ro-Ro ships and loading guidance calculators.

Co-operation with IMCO, being a subject of a particular interest to IACS, was discussed in detail with the intention to strengthen the relationship with that Organization. Liaison with other international bodies dealing with technical matters in shipping and shipbuilding was also considered.

Participants in the meeting also considered means to project a better understanding of the role played by Classification Societies in the survey and certification of ships to ensure compliance with present day Rules, Conventions and Codes of practice. As an initial step to provide wider information on the scope and forms of activities of the Association, a booklet containing basic information on IACS was accepted for publication. This booklet will be issued soon and will be available in the offices of those Classification Societies who are Members or Associates of IACS and also in the London office of their Permanent Representative at IMCO.

For information purposes please note:

1. There are, 37,000 ships in excess of 500 gross tons in the world fleet, 31,000 (83.8%) are classed by the Members and Associates of IACS.

2. The tonnage of this world fleet sums to 407 million gross tons, 395 million gross tons (97%) being classed with these Societies.



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



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

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

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

DURBAN & RICHARDS BAY

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

BONDED WAREHOUSE
PROVISIONS · CABIN · DECK · ENGINE



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

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE
IN SOUTH AFRICAN PORTS

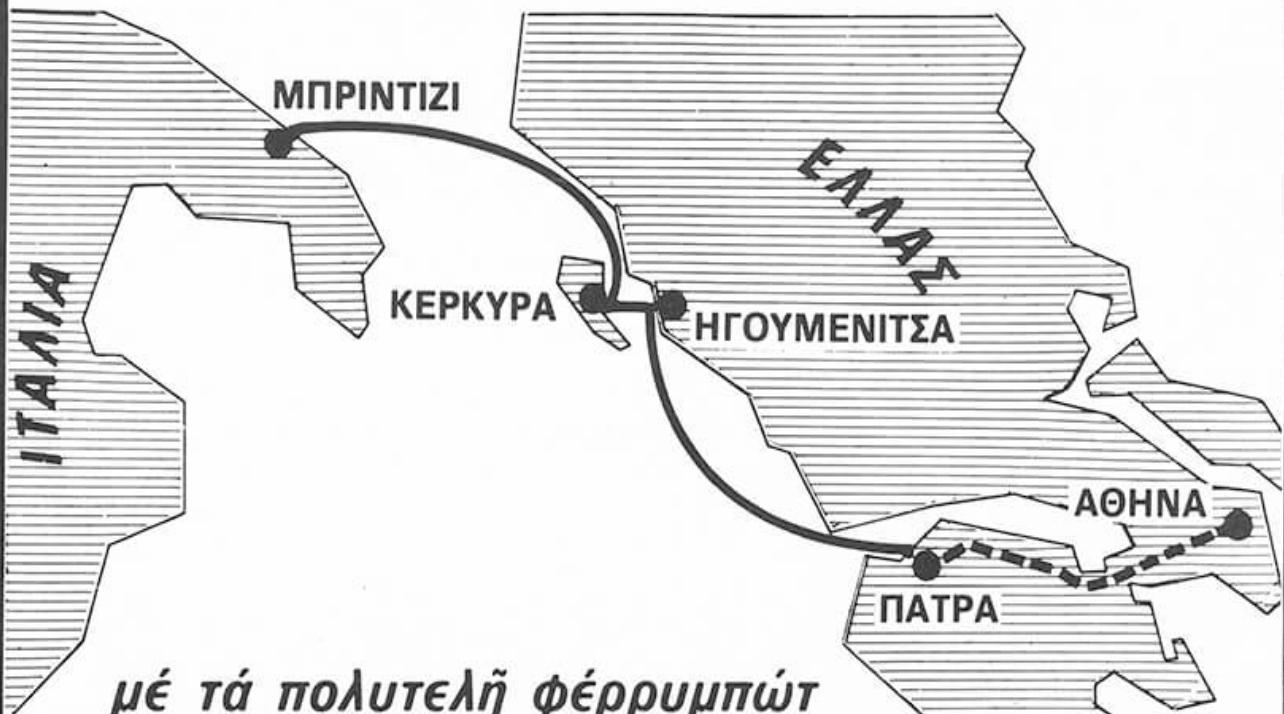
OFFICE HRS TEL. { 67577 / 8 / 9
65181

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

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

**ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ
ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ**

Καθημερινές άναχωρήσεις
άπό ΠΑΤΡΑ γιά ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ και ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεῖα και

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Άμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341