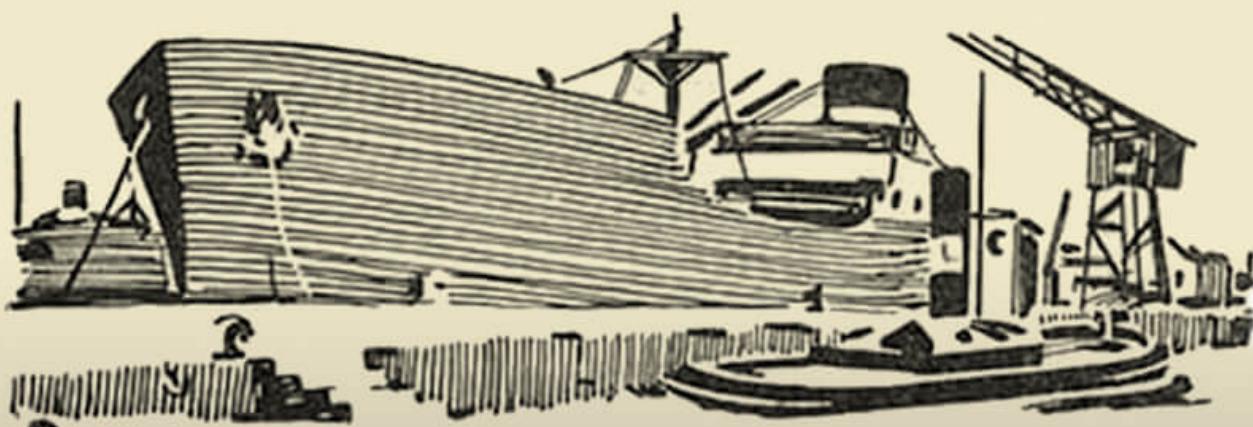


# NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1983

Αρ. Φύλλου 1148/907

**ΑΦΙΕΡΩΜΑ  
ΣΤΟΝ ΙΔΡΥΤΗ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»  
ΔΗΜΗΤΡΙΟ Ν. ΚΩΤΤΑΚΗ**



**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΤΤΑΚΗΣ**  
**1895 — 1983**

# Έπι τῶν ἐπάλξεων

Ο ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΩΤΤΑΚΗΣ ἔπεσε κυριολεκτικά ἐπί τῶν ἐπάλξεων, δῆπος τοῦ ἐπρεπε, καὶ δῆπος τὸ ἐπιθυμοῦσε αὐτός ὁ ἀγωνιστής τῆς μαχομένης ἑλληνικῆς δημοσιογραφίας καὶ πρωτεργάτης τῆς ναυτιλιακῆς ἐνημερώσεως. Ο Δάσκαλος δύο γενεῶν ναυτιλιακῶν συντακτῶν ἔλειψε ἀπό τῇ θέση του μία μόνον ἐβδομάδα — αὐτήν τὴν τελευταία τῆς ζωῆς του. Καὶ εἶναι χαρακτηριστικό ὅτι τὴν προηγουμένη ἀκριβῶς τοῦ θανάτου του ἥθελε νά κατεβεῖ, ἀκαταπόνητος πάντοτε, δῆπος ὑπῆρξε σέ ὄλοκληρη τῇ ζωῇ του, στὸ γραφεῖο γιά νά μᾶς στηρίξει ἀκόμη μιά φορά, τὴν τελευταία, μέ τὴν παρουσία του στὸ τιτάνιο ἔργο πού ἀναλαμβάναμε καὶ θά συνεχίσουμε ἀταλάντευτοι τὴν πορεία πού ἐκεῖνος ἔχαραξε καὶ ἔμεινε ἀναλοίωτη ἐπί 52 ὄλοκληρα χρόνια: Μιά ἀποστολή πού ἀπέβλεπε καὶ θά ἀποβλέπει δσο θά ὑπάρχουν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» στὴν ἔξακριβωμένη πληροφόρηση καὶ τὴν μαχητική καὶ ἀνυποχώρητη ὑποστήριξη τοῦ δικαίου τῶν ναυτιλιακῶν ἀπόψεων, δῆπος ὁ ἕδιος τὴν εἰδὲ προδιαγράψει ἀπό τὸ πρῶτο κι' ὅλας τεῦχος αὐτοῦ τοῦ περιοδικοῦ. Μιά ἀποστολή πού τὴν τίμησε ἐπί 52 ὄλοκληρα χρόνια μέ ὅπλο τὴν πέννα καὶ τὴν ἀπεριόριστη καὶ ἀλύγιστη θέλησή του καὶ μέ μοναδικό στόχο τὸ καλό καὶ τὴν προκοπή τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, τῶν ἀνθρώπων τῆς καὶ τοῦ τόπου αὐτοῦ.

Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ καὶ πρός τῇ Ναυτιλία, καὶ πρός τοὺς ἀνθρώπους τῆς, καὶ πρός τὸν τόπο ὑπῆρξε ἀνυπόλογιστη. Ο Δημήτρης Κωττάκης ὑπῆρξε ὁ πρωτεργάτης τοῦ μεταπολεμικοῦ ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ θαύματος πού ἀρχισε μέ τὰ λίμπερτυς καὶ συνεχίσθηκε μέ τὴ δημιουργία τοῦ θεσμικοῦ πλαισίου ἐπάνω στὸ ὅποιο στηρίχθηκε ἡ ἐκπληκτική ἀνάπτυξη τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Καὶ στὰ δύο αὐτά ὄρόσημα ὁ ρόλος του ὑπῆρξε πρωταγωνιστικός. Ο Δημήτρης Κωττάκης ἦταν ἐκεῖνος πού διένειμε τὰ λίμπερτυς, τὴν «μαγιά» τοῦ μεταπολεμικοῦ μας στόλου, καὶ μέ πέντε μόνον λέξεις καὶ ἔπειτα ἀπό ἀναζητήσεις δύο ἔτῶν βρήκε τὴν φόρμουλα — «κατά παρέκλιση τῶν κειμένων διατάξεων» — γιά τὴν ἐνταξη τοῦ πλοίου στὸν ἀναπτυξιακό νόμο, μιά διάταξη πού ἔδωσε τὰ φτερά στὸν ἑλληνικό ἐφοπλισμό νά φέρει τὴν Ἑλληνική Ναυτιλία στὴν πρώτη θέση στὸν κόσμο καὶ τὴν εύημερία στὴν εύρυτερη ναυτική μας οἰκογένεια καὶ στὸν τόπο καὶ στὸν ἕδιο τὸ δικαίωμα νά διακρύσει: «Κατεκτήσαμε τὸν πόντον», νοιώθοντας πραγματική ἐθνική ὑπερηφάνεια γιά τὸ μεγάλο αὐτό ἐπίτευγμα.

ΠΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ πρός τὴν Ἑλληνική Ναυτιλία, τοὺς ἀνθρώπους τῆς καὶ τὸν τόπο, ἡ ὅποια φυσικά δέν περιορίζεται σ' αὐτά τὰ δύο σημεῖα, ἀλλά καὶ γιά τὸ γενικότερο καὶ πολύπλευρο ἔργο του ὁ Δημήτρης Κωττάκης εἶχε τὴν τύχη νά τιμηθεῖ ἐν ζωῇ καὶ ἀπό τὴν Πολιτεία, καὶ ἀπό τὴν Ναυτιλία μέ τὴν εύκαιρια τῆς συμπληρώσεως, τὸ 1981, τῆς πεντηκονταεπτίδος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», πού ἀποτέλεσε σταθμό στὴν ιστορία τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς δημοσιογραφίας. Τίς ἡμέρες ἐκεῖνες δ σεβαστός Δάσκαλος εἶχε δηλώσει γεμάτος συγκίνηση δτι θεωροῦσε πλέον τὸ ἔργο του ὀλοκληρωμένο καὶ εἶχε ἀναφωνήσει: «Νῦν ἀπολύεις τὸν δούλο σου Δέσποτα». Η iσχυρή ὅμως προσωπικότητά του ἀλλά καὶ ἡ ἀπέ-

ραντη θέλησή του γιά συνεχῆ δράση τὸν κράτησαν κοντά μας ὅρθιο, «ἐπὶ τῶν ἐπάλξεων», δῆπος ἔλεγε ὁ ἕδιος, μέχρι πρό ἡμερῶν, γιά τὴν ὀλοκλήρωση τῶν μαθητῶν - συνεργατῶν του καὶ τὴν τελειοποίησή τους γιά τὴν ὥρα πού θά ἐπαιρναν ἀπό τὰ χέρια του τὴ σκυτάλη, μιά κληρονομιά βαρύτατη γιατί κανένας δέν μπορεῖ νά ἀντικαταστήσει τὸν Δημήτρη Κωττάκη ὁ ὅποιος ὑπῆρξε μιά πολυσύνθετη καὶ ἀνεπανάληπτη πρωσωπικότητα ἀλλά καὶ βιολογικό φαινόμενο πού τοῦ ἔξασφάλιζε τὴν ἀπεριόριστη ἀντοχή καὶ ἐργατικότητα πού ἐπέδειξε ὡς τὴν τελευταία στιγμή τῆς ζωῆς του.

Ο ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΩΤΤΑΚΗΣ ὑπῆρξε πρωτίστως δημοσιογράφος καὶ ἔμεινε πιστός στὸ λειτούργημά του μέχρι τὴν τελευταία του πνοή. Αδέκαστος πρός κάθε κατεύθυνση ἐπιτελοῦσε μόνον τὴ δημοσιογραφική ἀποστολή του. Γι' αὐτό, ἄλλωστε, δέν προχώρησε, ἐνώ εἶχε δλες τίς δυνατότητες καὶ πολλές εὔκαιρίες σὲ ἄλλες δραστηριότητες καὶ κυρίως στὸν ἐφοπλισμό. «Εμεινε ἔξω ἀπό κάθε σχετική δραστηριότητα καὶ αὐτός ἦταν ἔνας πρόσθετος λόγος πού ἐκτός ἀπό τὴ γενικότερη συνεισφορά του στὴν ὑπόθεση τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας τοῦ εἶχε ἔξασφαλίσει τὴν ἐκτίμηση καὶ τὸν σεβασμό δλων.

ΓΟΝΟΣ ναυτικῆς οἰκογενείας, ἔτρεφε ἰδιαίτερη ἀδυναμία πρός τοὺς ναυτικούς μας, γιά τὴ βελτίωση τῆς ζωῆς τῶν ὁποίων ἀγωνίσθηκε σθεναρά, παράλληλα μέ τὸν ἀγώνα γιά τὴν προκοπή τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Τὸ ἐνδιαφέρον του ἄλλωστε γιά τοὺς ναυτικούς τὸν ὁδήγησε καὶ στὴν ἔκδοση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» — ἡ ἕδεα γεννήθηκε μιά σκοτεινή νύκτα, ὅταν ἐπιστρέφοντας στὸ σπίτι του, στὴν Καστέλλα, εἶδε τὰ κύματα νά χτυποῦν μέ μανία τὴν ἀκτή πού τοῦ ἔφεραν στὸ νοῦ τούς μαχητές τοῦ κύματος καὶ ὑλοποιήθηκε ἀπό τὴν ἐπομένη.

ΠΟΛΛΟΙ λίγοι, μόνον οἱ φίλοι του καὶ τὸ στενότερο περιβάλλον του, γνωρίζουν δτι κάτω ἀπό τὸν ἀτσάλινο χαρακτήρα καὶ τὴν ἀλύγιστη καὶ ἀπεριόριστη θέληση τοῦ Δημήτρη Κωττάκη κρυβόταν μιά καρδιά τρυφερή, γεμάτη ἀγάπη γιά τὸν ἀνθρωπό, πού τὸν εἶχε δηγήσει σὲ μιά σειρά ἔργων φιλαλληλείας γιά τὰ ὅποια δέν μιλοῦσε ποτέ. Πολλοί ὑπῆρξαν οἱ εὔεργετηθέντες ἄλλα χωρίς νά τὸ γνωρίζει κανείς ἄλλος ἐκτός ἀπό τὸν ἕδιο. Αλλά καὶ πολλοί ἄλλοι ἐστράφησαν σὲ ἔργα φιλαλληλείας μέ τὴν προτροπή τοῦ Δημήτρη Κωττάκη.

Ο ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΩΤΤΑΚΗΣ ἐπί μισό καὶ πλέον αἰώνα ὑπηρέτησε μέ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τὴν ἕδεα τῆς μεγάλης Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας μέ πίστη, συνέπεια, γνώση καὶ ἐντιμότητα καὶ ἡ μνήμη του γιά τὸ μεγάλο ἔργο πού ἐπιτέλεσε θά μείνει αἰώνια.

«Η Σύρα, ἡ γενέτειρά του, πού τόσο ἀγάπησε καὶ μέ λαχτάρα ποθοῦσε νά τὴν ξαναδεῖ, θά είναι πάντοτε περήφανη γιά τὸ μεγάλο τέκνο της πού δέχθηκε στὴν ἀγκαλιά τῆς γιά τὸ ταξίδι τῆς αἰώνιότητας.

## ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΟΠΟΙΓΑ

# ΒΙΟΙ ΠΑΡΑΛΛΑΘΟΙ

Βίοι παράλληλοι. Ναυτιλία και «Ναυτικά Χρονικά». Βεβαίως χωρίς τήν ελληνική ναυτιλία δέν θά ύπηρχαν τα «Ναυτικά Χρονικά». Άλλα και χωρίς τα «Ναυτικά Χρονικά» ή ελληνική ναυτιλία δέν θά ήταν πλήρης. Γιατί θά τής δείπει η φωνή. Μία φωνή που στάθηκε για δεκαετίες μοναδική και τής δρούσας ούτε τό σθένος ούτε η ποιότητα τέθηκε ποτέ σέ αμφιβολία.

Η φωνή του Δημητρίου Κωττάκη.

Σήμερα πού πενθοῦμε τό θάνατό του, δέν νομίζουμε άλλη καλύτερη προσφορά στή μνήμη του άπό τήν άναφορά στά 53 χρόνια τού παράλληλου βίου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» και τῆς Ναυτιλίας. Γιά νά ξανακούσουμε τήν ήχηρή και άγεραστη έκεινη φωνή του και νά ξαναζήσουμε άλλη μιά φορά μέσα απ' τίς 70 χιλιάδες σελίδες του, ένα πρός ένα τά γεγονότα τής πρόσφατης ναυτιλιακής ιστορίας, δωρεά τήν είδε, τήν έκρινε και τήν άπεικόνισε δημητρίος Κωττάκης, δημιουργώντας συγχρόνως μιά δημοσιογραφική έποποια που θά μείνει ύποδειγματική στόν τόπο μας.

1931 — 1935

Κρατοῦμε στά χέρια μας τό πρώτο τεῦχος, τής Ιης Ιανουαρίου 1935, μέ τήν γνωστή μορφή και τό γνωστό σχῆμα. Είναι πραγματικά έκπληκτική και συγκινητική ή δμοιότητα. Τό άλοσέλιδο άρθρο στήν πρώτη σελίδα κάτω άπό τό σχεδίασμα του γεμάτου κίνηση Πειραιϊκού λιμανιού. Μέ μικρές διαφορές ή ύπόλοιπη υλη και ή κατανομή της. Οι άποψεις και τά σχόλια του 15θημέρου, ή ναυλαγορά, τά θέματα τῶν λιμένων, ή άλιεια, οι ναυτιλιακές μελέτες, τά νομικά και τεχνικά θέματα και δηλιβερός πίνακας τῶν ναυτικῶν άτυχημάτων. Σέ έξεχουσα θέση τό παγκόσμιο ναυτιλιακό ρεπορτάζ. Και στό τέλος οι πολύτιμοι πίνακες τής κινήσεως τῶν πλοίων μας μέ τόν τίτλο «Τά φορτηγά μας άνα τήν Υδρόγειον».

Κρίσιμα χρόνια γιά τήν ναυτιλία τά πρώτα έτη τής ζωῆς του περιοδικού. Δέκατη στήν παγκόσμια κλίμακα ή ναυτιλία μας μέ 570 πλοία και 1.400.000 τοννά. Οι φωτοί ναύλοι χειροτερεύουν συνεχώς μέ τήν άποκορύφωση τής παγκόσμιας κρίσης. «Στηρίξατε τήν άγωνισαν ναυτιλία μας» βροντοφωνοῦν τά «Ναυτικά Χρονικά» τόν Ιούνιο τού 1931. Οι μελέτες και τά πορίσματα τής Μεγάλης έπι τής Έμπορικής Ναυτιλίας Έπιπροπής, τής δρούσας προήρευσε δηλιβερός δηλιβερός τής Κυβερνήσεως Α. Μιχαλακόπουλος, άποτελούν κύριο θέμα συζητήσεως. Νέες ίδεις και έποικοδομητικές προτάσεις έκπηδούν άπό τίς στήλες του: Νά ίδρυθει Ναυτικό Έπιμελητήριο, νά προσεχεθεί ή ναυτική έκπαιδευση, νά έκσυγχρονισθεί ή ναυτική μας νομοθεσία, νά συσταθοῦν — άπό τότε — ναυτικά δικαστήρια και νά ίδρυθει Υπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας.

Η εύμενής μέχρις ένθουσιώδους ύποδοχή, πού έτυχε τό περιοδικό έμφανιζεται στίς κρίσεις τού ήμερησίου τύπου. Στό Πρωτοχρονιάτικο τεῦχος τού 1932 γίνεται ή πλήρης άνασκόπηση τού προηγούμενου χρόνου, ένω τήν πρώτη σελίδα κοσμεῖ ή μορφή τού Έλευθερίου Βενιζέλου μέ ίδιοχειρο μήνυμα πρός τούς ναυτικούς. Η δύναμη τής ελληνικής ναυτιλίας μέ τίς γνωστές στατιστικές, κάνει τήν πρώτη έμφανισή τής, γιά νά καταστεί έκτοτε ή μοναδική πηγή αύθεντικῶν ναυτιλιακῶν πληροφοριῶν. Και στούς πίνακες τής κινήσεως τῶν πλοίων έμφανιζεται δειλά τό πρώτο πινακίδιο τῶν «ελληνικῶν φορτηγῶν ύπο ξένας σημαίας», γιά νά γεμίσει σελίδα δλόκληρη σέ δύο μόλις χρόνια. Η ναυτιλιακή κρίση μαίνεται. Σημειώνεται βίαιη άντιδραση κατά τῶν Βρεταννικῶν έπικρίσεων πού δυσφημίζουν τή σημαία μας και χαιρετίζεται ή ύπερωκεάνια σύνδεσή μας μέ τήν γραμμή Βορείου Αμερικής.

Τό 1933 ή κρίση άρχιζει νά ύποχωρεῖ. Οι έλληνες έφοπλισται άποδύνονται στόν άγνωνα τής θάλασσας. Πυρετός άγοράς πλοίων. Και ή έλληνική ναυτιλία κερδίζει τήν 9η θέση μέ 1.500.000 τοννους. Τά «Ναυτικά Χρονικά» χαίρουν άλλα και έ-

πισημαίνουν τά προβλήματα τής ύπεραναπτύξεως και τής ποιότητος. Αγωνίζονται γιά τό έμψυχο υλικό και ζητοῦν νά ίδρυθούν ναυτικές σχολές, σέ μια ώρα πού ή Σχολή τής «Υδρας προκηρύσσει διαγωνισμό γιά 8 θέσεις στήν Α' τάξη και 2 στή Β'. Τό άκτοπλοϊκό πρόβλημα, πανταχού παρόν, στίς στήλες του, μέ τόν νέο νόμο τῶν άκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν και τήν διάλυση τής Έθνικής Ατμοπλοΐας.

Και ένω ή πατρίδα μας ζει τίς ώρες τού Κινήματος τού '35 και δό κόσμος τίς ώρες τού Ιταλο-Αιθιοπικού πολέμου, τά «Ναυτικά Χρονικά» κλείνουν τήν πρώτη πενταετία τους.

1936 — 1940

Μέ σταθερή πιά τήν έκτιμηση και τήν έμπιστοσύνη τού ναυτικού κόσμου και μέ τή συνεχώς πλουσιώτερη πεῖρα τά «Ναυτικά Χρονικά», αισθάνονται δτι διαδραματίζουν πρωτεύοντα ρόλο στά πράγματα τής ναυτιλίας μας. Συνιστούν, ύποδεικνύουν, έπαινον, κρίνουν και έπικρίνουν. Αντιδρούν γιά τά έπασφάλιστρα τού Λονδίνου και συνηγορούν γιά τή σύσταση έλληνικής θαλασσασφαλείας, τήν δρούσα μέ θλίψη παρακολουθούν νά άποτυχαίνει. Σχολιάζουν ποικιλοτρόπως τίς νέες προτάσεις Αμπατιέλου γιά τό άκτοπλοϊκό, οι δρούσες τελικά άπορρίπονται ως μονοπλοιακές.

Στίς άρχες τής περιόδου αύτης ίδρυεται τό «Υψηπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας μέ πρώτον Υπουργό τόν Δευτεροβάθμου Ρεδιάδην. Σέ άλλεπλληλες συνεντεύξεις τά «Ναυτικά Χρονικά» βρίσκουν τήν εύκαιρια νά συζητήσουν δλα τά προβλήματα τής ναυτιλίας, γιά τά δρούσα έπιδεικνύει σπουδή ή έπιβληθείσα δικτατορία τής 4ης Αύγουστου. Οι συνεργασίες στό περιοδικό πληθαίνουν και πλαταίνουν. Ξεχωρίζει δη Γεώργιος Σακαλής και δη Γεώργιος Χρ. Λαιμός, άλλα δέν ύπάρχει δνομα πού νά άνατέλλει ή νά μεσουρανεται στό ναυτιλιακό στερέωμα, τό δρούσα νά μή προβάλλεται ή νά μή κολακεύεται πού παρουσιάζεται άπό τίς στήλες του. Και δέν ύπάρχει θέμα πού νά άφορα τά πράγματα και τά πρόσωπα τής ναυτιλίας, πού νά μή καλύπτεται στίς σελίδες του. Από τίς διασκέψεις ναυτικής έργασίας μέχρι τίς σχολές έμπορικου ναυτικού και άπό τήν περιουσία τού ΝΑΤ μέχρι τόν έκπαιδευτικό πλού τῶν λιμενικῶν δοκίμων μέ τό «Βέλγιον» τής Έλληνικής.

Μετά τήν άνφεση ή ναυλαγορά βελτιώνεται. Τό άκαθάριστο είσοδημα τής ναυτιλίας μας πλησιάζει τά 10 έκατομ. λιρών, τό δέ ναυτιλιακό συνάλλαγμα άνερχεται άπό τό 1.500.000 λιρών τού 1936 στά 2.300.000 τού 1938. Νέες παραγγελίες και νέες ναυτικές έταιρίες. Από τά Βρεταννικά ναυπηγεία καθελκύνται τό «Θεμώνη» τής έταιρίας Κάσου, τό «Γεώργιος» τού Λιβανού και τό «Ασπασία» τού Νομικού. Παραγγέλνεται τό πρώτο έλληνικό δηζελοκίνητο φορτηγό και τό «Αλαζανά» ναυλώνεται άπό Ντάριον μέ σύγια γιά Ρόττερνταμ στά 35. Οι Ιταλοί γράφουν πικρόχολα «Il Greci ridono» και τά «Ναυτικά Χρονικά» έπιχαιρίουν γιά τά έπιτεύγματα, χαιρετίζονται τήν πρόδο τής «Ελληνικής», μδνης έλληνικής έταιρίας τακτικῶν γραμμῶν, άλλα άνησυχώντας γιά τόν άπειλούμενο έκτοπισμό μας άπό τή Μεσόγειο και τό Δούναβη..

«Ηδη τίς σελίδες τού περιοδικού άρχιζουν ν' άπασχολούν αί έπιπτώσεις τού σκοτεινού δρίζοντα, τόν δρούσα δέν ξεκαθαρίζουν οι συνομιλίες τού Μονάχου. Ισπανικός έμφυλιος πόλεμος, ένσωμάτωση τής Αύστριας, πολεμικές προπαρασκευές. Η Γερμανία άγοράζει άθρωπας παλαιά σκάφη, μεταξύ τῶν δρούσων τό «Οσσα» άντι 34.000 λιρών και τό «Χελμός» άντι 37.500. Οι ναύλοι σημειώνουν χαλάρωση. Υπουργός Ναυτιλίας δρίζεται δ. Α. Τζίφος. Υπογράφεται ή σύμβαση μέ τήν έταιρία Γουλανδρή γιά τήν γραμμή Βορ. Αμερικής και ένω καθελκύνται τό «Κουήν Ελίζαμπεθ», τό έλληνικό ύπερωκεάνιο «Νέα Ελλάς» άναχωρεῖ άπό Πειραιᾶ τόν Μάιο τού 1939 γιά τό πρώτο

του ταξίδι πρός Νέα Υόρκη και στήν άκτοπλοια ή Κυβέρνηση δημιουργεί τήν περιβόητη ΚΔΑΣ.

Ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος άρχιζε. Τό κύριο άρθρο των «Χρονικών» στενάζει: «Η συμφορά του πολέμου έχασελύθη». Η σκέψη δλων στρέφεται πρός τούς ναυτικούς μας. Ή αποτυχία στην περιοδικού αλλάζει χρώμα. Βυθίσεις, τορπιλισμοί, νάρκες, συρροή σε ούδετερους λιμένες, μέτρα προστασίας κατά των ύποβρυχών. Ούδετερη άκομα η Ναυτιλίας μας πλέει μέσα σε συμπληγάδες. Στούς πίνακες κινήσεως πλοίων δέν σημειώνεται πιά — για εύνοή τους λόγους — ή ακριβής θέση του πλοίου αλλά γενικές πληροφορίες περί των πλόδων των. Μέ τις ψυχωτικές τάσεις της ναυλαγορᾶς συζητούνται οι εύνοικές ή δυσμενεῖς επιπτώσεις και προγραμματίζεται μία μεταπολεμική έξυγίανση της ναυτιλίας μας. Αύξανει ο κρατικός παρεμβατισμός και πυρφίζονται οι Νόμοι περί έλέγχου ναυτικών άτυχημάτων και περί 'Ασφαλιστικού 'Οργανισμού Κινδύνων Πολέμου.

Η Ναυτιλία μας στις 30 Ιουνίου 1940 περιλαμβάνει 640 πλοία συνολικού τοννά 2.052.183 τον. γκρός. Μετά 4 μήνες ή 'Ελλάδα βρίσκεται έπι ποδός πολέμου καί η ναυτιλία της τίθεται «έν επιστρατεύσει». Τό κύριο άρθρο των «Ναυτικών Χρονικών» βροντοφωνεί «Έπι των έπαλξεων». Τώρα άντι αλλων ειδήσεων τό «15θήμερον του κατά θάλασσαν πολέμου» μεταδίδει τις τελευταίες πληροφορίες για τά πλοία καί τούς ναυτικούς μας, που δέχονται στούς ωκεανούς την σκληρή πολεμική μοίρα τους. Μέ 16 μόνο σελίδες, τό περιοδικό ζει τις τελευταίες προπολεμικές έβδομάδες του, μέ τις στήλες γεμάτες άπο πολεμικά άτυχήματα και τις εισφορές του έλληνικού έφοπλισμού στόν υπέρ πάντων άγωνα.

#### 1945 — 1950

Η πενταετία του '40 έληξε μέσα στήν άγωνία του πολέμου. Σ' έκείνη πού άκολουθος ούτε η Ναυτιλία ούτε τά «Ναυτικά Χρονικά» είχαν θέση. Διέκοψαν τήν έκδοσή τους και έπανεκδόθησαν δεν ήταν ήτοις της έλευθερίας είχε και πάλι φωτίσει τή γωνιά τούτη της γης.

Τό πρώτο μεταπολεμικό τεύχος έκδιδεται στις 21 Ιουνίου τού 1945. Ο έκδότης τους ύπογράφει τό κύριο άρθρο: «Μετά τήν θύελλαν» και «Έπι τής ήλης» έμφανίζεται ά δείμνηστος Π. Τζονάκος. Όλόκληρο σχεδόν τό έξαμηνο διατίθεται σε άναδρομές πρός τό παρελθόν και στά θλιβερά άποτελέσματα τού δλοκαυτώματος. Ατελείωτοι είναι οι πίνακες στις σελίδες τού περιοδικού, που καταγράφουν δονομαστικά τούς άπολεσθέντες ναυτικούς μας και τά βυθισθέντα πλοία μας, ένων τραγικής συναρπαστικότητας περιγραφές διαφόρων τορπιλισθέντων σκαφών μας άποτελούν ένα καινούριο τακτικό άνάγνωμα.

Τί μᾶς είχε άπομενε; 120 πλοία 500.000 τόνων. Μέ τά πετρελαιοκίνητα και τά ιστιοφόρα γίνονται οι μεταφορές των φορτίων βοηθείας, ένων δειλές άκούγονται οι πρώτες περιγραφές των «Λίμπερτος», αύτων των «βραχυβίων πλοίων άναγκης», για τά δύοια ζητιέται η κρατική παρέμβαση. Ο Μανώλης Κουλουκούντης καλεί «πρός τήν άνασυγκρότηση», θεωρώντας ώς πρώτο βήμα αύτης τήν έπανεκδόση των «Ναυτικών Χρονικών».

Θλιβερό άνατελλει τό 1946. Μόλις καλύπτουν μιά στήλη σελίδας οι πίνακες των ταξιδεύοντων έλληνικών πλοίων. Πρός τί λοιπόν η πανηγυρική έκδοση; Πλήρης άβεβαιότητα κρατεί στά ναυτιλιακά μας πράγματα. Άνελκύνται μερικά ναυάγια, συζητείται τό θέμα των κορβετών, παρακολουθείται τό πρόβλημα των Μίνκαιϊ και έναλλάσσονται οι Υπουργοί στό μέγαρο της δούν Κολοκοτρώνη. Τό Συμβούλιο της Επικρατείας έκδιδει τήν πασίγνωστη άπόφασή του για τήν έλευθερη πρόσληψη των ναυτικών, δ' ονάσης άγοράζει τρία νέα πλοία και τό «ραντάρ» και τό «Λίμπερτο» γίνονται άντικειμένα έκλαικευτικών περιγράφων.

Άλλα στόν δρίζοντα άρχιζει τώρα νά λάμπει τό έξι 'Αμερικής φως των Λίμπερτος. Άποτελει τό κύριο, τό ζωτικό θέμα. Ο έκδότης των «Ναυτικών Χρονικών» κρίνει άναγκαιό νά βρίσκεται έκει, στή N. Υόρκη, δπου θά δοθεί ή μάχη, έκει και έπι 'Υπουργός Αβραάμ, και δπου συνωθούνται τά έφοπλιστικά στελέχη για νά δώσουν τό παρόν στήν άνασυγκρότηση. Τά «Χρονικά»

τηρούνται συνεχώς ένημερα τών άγωνιαδών διαπραγματεύσεων και στίς 15 Νοεμβρίου τού 1946 άναγγέλλουν δτι «έληξε πλέον ή ύποθεσίς». Ακολουθούν οι πίνακες τών έφοπλιστών πού παίρνουν Λίμπερτος και άναγγέλλεται ή παραλαβή τους. Χαρές, τιμές και δεξιώσεις σημειώνονται τών ίστορικο αύτό σταθμό τής μεταπολεμικής έλληνικής ναυτιλίας, ένα σταθμό στό δόπο ή συμβολή τού Διευθυντού τών «Χρονικών» δέν άμφισθητήθηκε άπο κανένα. Είναι τόσος ένθουσιασμός, ώστε έκδιδει στή N. Υόρκη ειδικό πολυτελές τεύχος (μέ ημερομηνία Αύγουστου 1947) στό δόπο παρακολουθείται βήμα πρός βήμα ή μακρά διαδικασία τής έγκρισεως και παραλαβής τών Λίμπερτος. 'Αλλ' έπον ή συμβολή αύτή είναι γνωστή, παραμένει σχεδόν άγνωστη ή άποφασιστικής σημασίας έπιδρασή του στό θέμα τής ναυτικής έκπαιδεύσεως. Ξεσκώνει άληθινή έκστρατεία και διενεργεί έρανο γιά τή συγκέντρωση, στή N. Υόρκη και Λονδίνο, 80 χιλιάδων λιρών, οι ίποιες θ' άποτελέσουν τήν βάση τής σύγχρονης δημόσιας ναυτικής παιδείας.

Και έτσι μέν η ποντοπόρος ναυτιλία άναγεννέται. Οι άκτοπλοικής μας δμως συγκοινωνίες άγωνίζονται νά συντηρηθούν μέτα καΐκια, τίς κορβέτες και δύο-τρία παλιά έπιβατικά, κρατικής διαχειρίσεως πού πρακτορεύει ή 'Ακτοπλοία τής Έλλάδος. Θρηνούμε τού θύματα τού ναυαγίου τού «Χειμάρα». Χαιρετίζεται ή έπανασύνδεση τής γραμμής 'Αμερικής μέ τό «Νέα Έλλάς» και ή άναληψη τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας άπο τόν Θ. Κιζάνη.

Εύτυχως ή ναυλαγόρα είναι σταθερή. Η άριθμητική δύναμη τού στόλου μας φθάνει τά 315 πλοία, ένων παράλληλα αύξανε ή ύπο τήν Παναμαϊκή και τήν Όνδουριανή δραστηριότητα. Καταβάλλεται άπεγνωμένη προσπάθεια νά προμηθευτούμε και άλλα 50 Λίμπερτος, άλλο τό έγχειρημα τελικά άποτυγχάνει.

Οι έκ τού έμφυλιου έσωτερικοί περισπασμοί κρατούν τά πάντα σε συνεχή άγωνία. Στό άκτοπλοικό ή κρατική διαχείριση τερματίζεται και τά κρατικά πλοία πουλιούνται στούς άκτοπλοικούς, οι δόποιοι σχηματίζουν ήδη τόν πυρήνα ένων έπιβατικού στόλου, δ δόποιος δμως γρήγορα φθάνει σε πληθωρισμό μέ τήν άποκτηση σειράς μετασκευαζομένων παλιών έπιβατικών. 'Εμπρός στά έσωτερικά προβλήματα οι Κυβερνήσεις φέρονται άσυμπτωτος πρός τήν ναυτιλία και προκαλούν τήν ζειά άντιδραση τού έφοπλισμού και τών «Χρονικών». Επικρίνεται δριμύτατα ή έπι τών πλοίων άναρχια, ή φορολογική δυνάστευση και ή συκοφάντηση τού έφοπλισμού και έπισημαίνεται έντονα ή διέξοδος πρός τίς ξένες σημαίες.

Οι καρποί τής ναυτεκπαίδευτικής προσπάθειας άρχιζουν νά φαίνωνται. Έπιβάλλεται νομοθετική ή ύπερ τής ναυτικής έκπαιδεύσεως εισφορά τών έλληνικών πλοίων, προετοιμάζεται ή ίδρυση ναυτικών σχολών και μεταφέρεται στή N. Υόρκη τής Καστέλλας. Συγχρόνως τίθεται ή θεμέλιος λίθος τού Ναυτικού Σανατορίου και συνιστώνται 'Επιτροπές γιά τήν κωδικοποίηση και τόν έκσυγχρονισμό τού ναυτικού δικαιου.



Ο Γεώργιος Μοάτσος, άναμεσα άπο τόν Γ. Βεργωτή και Μαν. Κουλουκουντή, έπιδιδει στόν Δημ. Κωττάκη τό άναμνηστικό κύπελλο πού προσέφεραν οι Έλληνες έφοπλιστές τής Νέας Υόρκης μέ τήν συμπλήρωση τής 25ετίας τών «Ναυτικών Χρονικών».

Και έφ' δσον έπανέρχεται ή ήρεμία στόν τόπο, τό περιοδικό βελτιούνται σέ έμφανιση. Τά σχόλια αυξάνουν και άποτελούν τόν ούσιωδεστέρο κορμό τού τεύχους, καθώς και οι μικρές άλλα πολύτιμες ναυτιλιακές ειδήσεις. Άκολουθούν τά άλιευτικά άρθρα τού Κόμπη, τά τεχνικά τού Φραγκούλη και τα χρονογραφικά τού Παπαναστασόπουλου. Δριμεῖα κριτική και άναμιξη στά θέματα τού κλονισθέντος άπό τό σκάνδαλο Μπακοπούλου Υ.Ε.Ν. και Λ.Σ. τών δοιών άκούγονται άπειλές γιά κατάργηση.

'Η πενταετία κλείνει μέ στασιμότητα. Καμιά πρόσοδος στά ναυτιλιακά προβλήματα. 'Η ναυτιλιακή κρίση άρχιζει νά διαφαίνεται, ή άντιναυτιλιακή φορολογική πολιτική τής Κυβερνήσεως κάμπτεται μόνο μέ τήν παρέμβαση τής... 'Αμερικανικής 'Αποστολής και στό «Fairplay» καθιερώνεται στήλη «έλληνικών ναυτιλιακών ειδήσεων», καθώς ή έλληνόκτητη ναυτιλία φθάνει τά 5 έκατομμύρια τόννους.

**1951 — 1955**

"Αν δνομάζαμε τήν προηγούμενη περίοδο «έποχή τών Λίμπερτους», θά έπρεπε νά τιτλοφορήσουμε τήν παρούσα «πενταετία τής φυγής». Γιατί ή συνεχής αδηση τού ύπο ξένες σημαίες έλληνοκτήτου στόλου είναι έντυπωσιακή. 'Ανάγλυφη ή εικόνα στούς πίνακες κινήσεως τών «Ν. Χρονικών», δου στίς δύο τό πολύ σελίδες τών ύπο έλληνική σημαία σκαφών άντιστοιχουν τώρα τρείς, τέσσαρες και πέντε σελίδες πλοίων ύπο ξένες σημαίες.

Τό πρόβλημα τής άνεργίας τών ναυτικών μας είναι άδυ και οι ναυταποστολές άποτελούν πρός τό παρόν τήν μόνη διέξοδο. Εύτυχώς ή ναυλαγορά βελτιώνεται και σταθεροποιείται. Πλοία άγοράζονται και πλοϊα παραγγέλνονται. 'Η Παναμαϊκή και ή Χονδουριανή προτιμώνται, άλλ' ή Λιβεριανή κατακτά συνεχώς έδαφος, καθώς οι 'Αμερικανοί χρηματοδόται μας τήν έπιβάλλουν. 'Η Νικαράγουα προσκαλεί τά έλληνική πλοΐα στά νηολόγια της δεχόμενη άκομα... και "Ελλήνα 'Υπουργό τής Ναυτιλίας της.

Μέσα στήν εύφορία αυτή δ Νιάρχος γίνεται δ μεγαλύτερος έφοπλιστής δεξαμενοπλοίων τού κόσμου, άποκτά τό μεγαλύτερο τάνκερ τού κόσμου και αυτός, μαζί μέ τόν Νομικό, φέρνουν τά πρώτα μεγάλα τάνκερ στή κυανόλευκο. Τά «Ναυτικά Χρονικά» θριαμβολογούν γιά τά έπιτεύγματα άλλα θλιβονται γιά τή στασιμότητα τού έλληνικού νηολογίου. 'Η εύχη και ή άπατηση τής «έπανόδου» άποτελεῖ τήν έπωδό σέ δλα τά σχετικά άρθρα, ένω ύπο τόν παροιμιώδη πιά τίτλο «'Ημεῖς και οι άλλοι» ύποδεικνύουν τό δρθά μέτρα πού λαμβάνουν ύπερ τής ναυτιλίας τους οι άλλες χώρες.

Μετά 4-5 'Υπουργικές έναντιλαγές, ή κατάσταση σταθεροποιείται μέ τίς Κυβερνήσεις Παπάγου και Καραμανλή. 'Ο Λαμπριανίδης 'Υπουργός και δ Μπουρνιάς Γεν. Γραμματεύς. 'Εργάδεις προσπάθειες στίς δρόποις πρωτοστατεῖ δ Δημήτριος Κωττάκης, καταλήγουν περί τό τέλος τού 1953 στό άρθρο 13 τού νόμου περί προσελκύσεως κεφαλαίων. Οι πύλες άνοιξαν, άλλα ή έπανοδος γιά τήν δρόποια άγωνίζονται τά «Χρονικά» καθυστερεῖ. Παράλληλη και έξ ίσου έντονη ή προσπάθειά του γιά τή ναυτιλία έκπαιδευση, τήν δργάνωση τής δρόποιας βλέπει σάν άναγκαία προϋπόθεση γιά τήν ναυτιλή μας άναπτυξη. Ψηφίζεται δ Νόμος περί Δημοσίων Σχολῶν Ε.Ν. και συγκροτείται τό πρώτο Συμβούλιο τους στό δρόποιο μετέχει και δ Κωττάκης. Μετά κοπιώδεις άντιγραφειοκρατικούς άγωνες τίθεται δ θεμέλιος λίθος τών Σχολῶν 'Ασπροπύργου, ένω λίγο νωρίτερα έχει άρχισει ή λειτουργία τού πρώτου Ναυτικού Γυμνασίου σίς Οινούσσες.

'Η έπιδραση τού Διοικητικού παράγοντας γίνεται συνεχώς περισσότερο αισθητή, γιά τοῦτο και ή άναμιξη τών «Χρονικῶν» στά τού YEN και τού Λ.Σ. γίνεται περισσότερο συστηματική. 'Εναντιούνται στήν άλλαγη τών διακριτικῶν τοῦ Σώματος, διαφωνούν πρός τήν άπειλούμενη κατάργηση τού 'Υπουργείου, άλλα ζητούν τήν άναδιοργάνωση. 'Από τίς στήλες του άκουγεται δόλοκληρη ή κλίμακα τών διαμετρικά άντιθετων γνωμῶν και άποψεων. Ψέγουν τούς «μανδαρίνους», έπαινον τούς «έκλεκτούς» και έπιτιθενται δριμύτατα άκόμα και κατά τών 'Υπουργῶν.

Στήν έπιβατική ναυτιλία σημειώνονται έξελιξεις. 'Ο «Άδριας» προσαράσσει στή Φαλκονέρα. Τά «Χρονικά» παρακολουθούν και κρίνουν τήν ύπόθεση τών 4 άκτοπλοικῶν και 2 μεσογειακῶν τών Ιταλικῶν έπανορθώσεων και άξιοιν τήν έκποιησή τους στούς έφοπλιστές πρός άποτροπή κινδύνου νέας κρατικῆς διαχειρίσεως. Στή γραμμή τής 'Αμερικής κακίζουν τούς δισταγμούς τής «Γκρήκ - Λάιν γιά τό «Ολύμπια», ένθουσιάζονται δμως γιά τήν ψυφωση τής έλληνικής σημαίας στή ναυαρχίδα «Βασ. Φρειδερίκη» τού Εύγενιδηκαι χαιρετίζουν τήν καθιέρωση τής γραμμής Νοτίου 'Αμερικής.

Ία πρωτοχρονιάτικα τεύχη τού περιοδικού γίνονται συνεχώς πλουσιώτερα μέ 100 και πλέον σελίδες, δου άρθρογραφούν δλοι οι ναυτιλιακοί παράγοντες. 'Η άνασκόπηση τής παγκόσμιας ναυτιλίας γίνεται συνεχώς έκτενέστερη και οι στατιστικοί πίνακες τελειοποιούνται και άπεικονίζουν τήν αιθεντική κατάσταση τού έλληνικού στόλου. Δέν πέρασε τά 320 πλοία (1.300.000) ή έλληνική σημαία σέ δλη τήν πενταετία, ένω ή ύπο ξένες σημαίες ναυτιλία μας προχωρεῖ στά 3,5 και εις τά 6 και εις τά 7 έκατομ. τόννων.



Οι έφοπλιστές τής Νέας Υόρκης τιμούν τόν ίδρυτη τών «Ναυτικών Χρονικών» γιά τήν συμπλήρωση τής πρώτης 25ετίας τής έκδοτικής του δραστηριότητος.

Στόν διεθνή στίβο ή έλληνική ναυτιλιακή ιδιοφυΐα θαυματουργεί. Όνάσης, Νιάρχος και Λιβανός, άποκαλούνται μεγιστάνες τού παγκοσμίου έφοπλισμού και οι ύπό εκτέλεση έλληνικές ναυπηγικές παραγγελίες το 1954 ξεπερνούν τις 100, μεταξύ των δπών πάνω από 60 δεξαμενόπλοια.

Στόν δικό μας ναυτικό δρίζοντα διακρίνονται τά πρώτα βήματα πρός τήν περιπόθητη παλιννόστηση. Ύπογράφεται ή πρώτη έγκριτική πράξη βάσει του ζηρου 13 και έκτοτε μέ ανυπόκριτο ένθυσιασμό οι στήλες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀναγγέλλουν τίς σποραδικές περιπτώσεις μεταφορᾶς έλληνοκτήτων πλοίων ύπό τη κυανόλευκο. Πιστεύουν δτι άθρόες θά άκολουθησουν οι δλλες έγγραφες στά έλληνικά νηολόγια καί δτι τελικά «θά κερδίσωμεν τήν μάχην τῆς έπιστροφῆς». Και ένω τό 1955 άπερχεται, δ Δημήτριος Κωττάκης δημιουργεί τό Κεφάλαιο Ναυτικῆς Έκπαιδεύσεως.

1956 — 1960

Πολυκύμαντη πενταετία. Αρχισε μέ ναυτιλιακή άκμη και έληξε μέ κρίση. Ανοιξε μέ πλήρη στασιμότητα τού έθνικον νηολογίου και έγνωρισε στό τέλος τόν καλπασμό τού έπαναπατρισμού.

Είναι ή άπαρχη τού ναυτιλιακού θαύματος τής νεώτερης Έλλαδος. Οργασμός ύπό τίς ξένες σημαῖες και μάλιστα τή Λιβεριανή. Άθρόες ναυπηγικές παραγγελίες: 350 πλοϊα 5,6 έκατομ. τόννων, άξιας 1 περίπου δισεκ. δολλαρών. Οι παραγγελίες μας κατακλύζουν τά Ιαπωνικά ναυπηγεία. Έπι 10 ναυπηγουμένων πλοίων, διαπιστώνει ή έκει άπεσταλμένος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», τά 8 είναι Έλληνικά, τά δποια καλούνται νά βαφτίσουν μέχρι και Ταπωνίδες πριγκήπισες.

Φυσικά ή ύπό τίς σημαῖες εύκολιας έλληνική δραστηριότητα συναντά ίσχυρή διεθνή άντιδραση. Επικρίνει τό Αγγλικό Ναυτικό Έπιμελητήριο και έπιτιθεται ποικιλότροπα δ ΔΟΜ.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» διαμαρτύρονται, έξηγον και κατατοπίζουν. Πιστεύουν άκραδαντα στόν έπαναπατρισμό και δραματίζονται δτι σύντομα δ έλληνικός έφοπλισμός «θά προσδώση εις τήν πατρίδα τό γόητρον τής μεγάλης ναυτικῆς δυνάμεως». Συγχρόνως δμως διαισθάνονται τήν άναγκη δργανώσεως τού έμψυχου ύλικον τής ναυτιλίας και άγωνίζονται γιά τά δύο βασικά του προβλήματα: τήν έκπαιδευση και τήν άσφαλιση.

Πολυσήμαντα γιά τήν ναυτιλία γεγονότα καλύπτουν πολλές σελίδες τους. Διεθνῶς, τό δραματικό ναυάγιο τού «Αντρέα

Ντόρια», ή έθνικοποίηση τοῦ Σουέζ, ή καθέλκυση τοῦ «Σαβάνα» και ή άτομική ένέργεια στά πλοϊα. Και στό έσωτερικό, ή προσθήκη τοῦ «Έλληνική Δόξα» στό στόλο τής «Έλληνικής», τά Ναυπηγεία Νιάρχου στό Σκαραμαγκά, ή ίδρυση τοῦ Εύγενιδείου Ίδρυματος. Και δ θάνατος τῶν άειμνήστων Γεωργίου Σακαλή και Θεοδώρου Κιζάνη.

Τό 1957 τά «Ναυτικά Χρονικά» συμπληρώνουν τήν πρώτη 25ετία τους. Χαρᾶς εύαγγέλια. Τό πανηγυρικό τεύχος περιλαμβάνει 240 σελίδες στίς δποιες φιλοξενούνται δλα τά μεγάλα όνδματα τού έφοπλισμού και τῶν άλλων παραγόντων τής ναυτιλίας. Εύμενέστατες κριτικές στόν ήμερήσιο τύπο και τιμητικές δεξιώσεις τοῦ Δ. Κωττάκη, έδω και στή Ν. Υόρκη, δπου δ μεγάλος έλληνικός έφοπλισμός σε ένδειξη άναγνωρίσεως και εύγνωμοσύνης τοῦ προσφέρει άργυρό άμφορέα πού κοσμούσε έκτοτε τό γραφείο του.

Αλσθάνομαι, γράφει δ ίδιος μέ συγκίνηση δτι «έγνωρίσαμεν τήν δικαίωσιν, τήν έπιτυχίαν» και εύχαριστως φωτογραφίζεται μέ τό συντακτικό του έπιτελείο (Τζονάκος, Σίμος, Μπάτης, Παπαδόπουλος). Τίς σελίδες τού περιοδικού πλουτίζουν πάντοτε τά «Γράμματα άπό τούς ωκεανούς» τοῦ Θανάση Π., ή νομική και νομολογιακή έννημέρωση τῶν Ποταμιάνου, Κολύμβα και Αργυρού, τά ναυτεκπαιδευτικά κλπ. τοῦ Γιωργαντόπουλου, και τά άσφαλιστικά άρθρα τῶν Ζάρκου, Αχή, Τσάγκαρη και Μακρυμίχαλου, ένω οι διαπλατυνόμενες στήλες τής «Άλληλογραφίας» φιλοξενούν πλήθος γνωμών και άποψεων γιά δλα άνεξαιρέτως τά ναυτιλιακά θέματα.

Τίς παχιές άγελάδες τής ναυλαγορᾶς διαδέχεται δξεια ναυτιλιακή κρίση. Σχόλια, ύποδειξεις και συμβουλές. Ή στατιστική τῶν άργοντων πλοίων και οι φωτογραφίες τῶν κατά συστάδες δεμένων στά άγκυροβόλια τής άργιας σκαφῶν μας. Τό κύριο θέμα δμως άποτελετέ τό δράμα τή άνεργίας τῶν ναυτικῶν μας. Δημοσιεύονται άνά 15θήμερο οι πίνακες τῶν άνεργων, οι δποιοι φθάνουν και ξεπερνούν τούς 10.000, παρακολουθείται ή τύχη τοῦ Κεφαλαίου Ανεργίας και έπαινεται ή ύπό τής ΠΝΟ ύπογραφή τῶν δμαδικῶν συμβάσεων έργασίας στά ξένα πλοϊα.

Ψηφίζεται δ Νομος περί προτιμωμένης ύποθήκης και συγχρόνως σχεδόν δημοσιεύεται δ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαιού, ή δέ πρώτη συζήτηση και έρμηνεια τῶν διατάξεων του άρχιζει άπό τίς στήλες τού περιοδικού. Μέ τήν έπιμονή του άποφασίζεται ή διενέργεια γενικής άπογραφῆς τῶν ναυτικῶν, ή δ-



Τό 1957 στήν Νέα Υόρκη άναμεσα άπό τούς κ.κ. Π. Φαφαλίο, Ι. Θεοδωρακόπουλο, Ι.Μ. Καρρά, Χ. Κιοσέογλου και τούς έκλιπόντες Γ. Μοάτσο και Φρ. Παπαχρηστίδη.

ποία θά δεῖ τό φῶς μετά διετία. Στό Νεώριο Σύρου καθελκύεται τό πρώτο σκάφος 400 τόννων καὶ στά «Έλληνικά Ναυπηγεία» τίθεται ή τρόπις τοῦ πρώτου πλοίου 25.000 τόννων. Τό 1959 τό «Πατρίς» τοῦ Χανδρῆ ἔγκαινιάζει τήν γραμμή Αύστραλίας καὶ ἀργότερα τό «Ἐγνατία» τοῦ Γιαννουλάτου τήν γραμμή Ἰταλίας, ἐνώ στίς 16/6/1960 ἀναχωροῦν τήν ίδια ήμέρα ἀπό Ν. Υόρκη γιά Πειραιά 3 Έλληνικά υπερωκεάνια! Τό ἀκτοπλοϊκό πρόβλημα, πάντοτε σέ ἐπικαιρότητα, ἀπαιτεῖ τήν κρατική οἰκονομική συμπαράσταση, τήν δρά πού δὲ πληθωρισμός τῶν ἐπιβατικῶν σκαφῶν τό περιπλέκει συνεχῶς περισσότερο, καὶ θέτει στό περιθώριο παλιούς ἀκτοπλόδους τῆς τάξεως Τόγια. Διεξάγεται ἀγώνας νά καθιερωθεῖ ἡ βιβλιοθήκη τῶν πλοίων, νά ἀποφευχθεῖ ἡ ὑπαγωγή τῶν ναυτικῶν σχολῶν στό «Υπουργείο Παιδείας καὶ καλοῦνται οἱ «μεγάλοι» τοῦ ἐφοπλισμοῦ μας νά ἐνισχύουν τό Κεφάλαιο Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως. Μετά μακρά θητεία ἀποχωρεῖ τή Προεδρείας τῆς «Ενώσεως Έλλήνων Ἐφοπλιστῶν δ. Λυκιαρδόπουλος καὶ τόν διαδέχεται ὁ καθηγητής Στ. Ἀνδρεάδης.

Η κατάσταση της έλληνικής ναυτιλίας άρχιζει νά διαγράφεται αισιόδοξη, καθώς το «κλίμα του έπαναπατρισμού» έπικρατεί στόν έφοπλισμό μας. Ξεπερνιέται έπι τέλους τό φράγμα τού 1,5 έκατομ. τόννων καί μεταξύ τών έτών 1959-60 φθάνουμε στά 2,5 τά 3,8 τά 4,5 καί τά 5,6 έκατομ. τόννων ύπό τήν κυανόλευκο. Παράλληλη φυσικά ή συστολή τής Λιβεριανής καί τής Παναμαϊκής. Οι σελίδες κινήσεως τών πλοίων στά «Ναυτικά Χρονικά» άντικατοπτρίζουν ευγάλωτα τήν πρόδοι. Από τίς 3 σελίδες τών έλληνικών πλοίων καί τίς 11 τών ύπό ξένες σημαίες, φθάνουμε κατά τό τέλος τού '60 νά ξουμε 6 σελίδες έλληνικών καί 6 σελίδες ξένων. Τήν 16/6/1960 γράφεται πανηγυρικά τό «χιλιοστόν πλοίον» στό έθνικό νηολόγιο.

Από της 15/7/1959 τα «Ναυτικά Χρονικά» καθιερώνουν τή συμπλήρωση τοῦ τεύχους μέ δίγγλικό συμπλήρωμα πού ἐκφράζει τήν παγκόσμια ἀκτινοβολία τοῦ ἑλληνικοῦ «Θαλασσίου κράτους», στὸ δέ πρωτοχρονιάτικο τεύχος τοῦ 1960 καταχωρεῖται μέ τόν τίτλο: «Ἡ ναυτιλιακή μας ὑπόθεσις» ἐμπεριστατωμένη μελέτη 80 σελίδων, στήν δποία ἔξετάζονται δλα ἀνέξαιρέτως τά θέματα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου. Καὶ κάτι ἀκόμα: Στίς σελίδες του κάνει τήν ἐμφάνισή του τό πρώτο σχέδιο τῆς «εἰδικῆς ναυτιλιακῆς ἑταίριας», ἡ δποία πραγματοποιήθηκε μετά 20 χρόνια!

Στό τέλος του 1960 ή έλληνόκτητη ναυτιλία έχει περάσει τα 13 έκατομ. τόννων. Τά άργοϋνται πλοϊα μας έλαττώνονται καθημερινά και διαφαίνεται ηδή ή έλλειψη άξιωματικῶν σέ δλους τούς κλάδους του πλοίου.

1961 - 1965

Σταθερά συνεχίζει τήν άνιονσα ή έλληνική ναυτική δραστηριότητα, τήν δποία τό Πρωτοχρονιάτικο τεύχος του 1961 άποκαλει «Η μεγάλη ναυτιλία». Η πενταετία δύοις γίγει με 820 πλοϊα



Από τήν έπισκεψη του τότε πρωθυπουργού Κων. Καραμανλή στό YEN. Διακρίνονται οι Στ. Κωτιάδης, ύπουργός E.N., Μ. Πετρουλής, Γεν. Γραμ. PNO, Στρ. Άνδρεάδης, πρόεδρος Ε.Ε.Ε., Άπ. Πεζᾶς, Δ. Κωττάκης, Δ. Μελέτης, πρόεδρος Έν. Πλοιάρχων και Η. Κροκιδᾶς, πρόεδρος Συνδέσμου Ασυρματιστών.

και 5,5 έκατομ. τόννους γιά νά φθάσει τό 1965 τά 1500 πλοια και τά 7,5 έκατομ. τόννους. Παράλληλα, στίς ξένες σημαίες τά έλληνικά συμφέρονται άνοιγουν μέ 7 έκατομ. τόννους διά νά κλείσουν μέ 11.

Σε 70.000 άνέρχονται οι έναντι της ελληνικής ναυτικού, δύο ως άπειδεις ή άπογραφή του NAT, τό δύοτο το 1962 γιορτάζει πανηγυρικά τήν έκατονταετηρίδα του. Άλλα οι δραπέτες ναυτικοί, ίδιως στήν 'Αμερική, πληθαίνουν καθημερινά και άπασχολούν τίς στήλες του περιοδικού. Στήν έπιβατική ναυτιλία, γίνεται έντονη ή παρουσία τών δχηματαγωγών και τών κρουαζιεροπλοίων, ένω τά «ίπταμενα» προκαλούν μακρές συζητήσεις. Άλλα δ πληθωρισμός τών άκτοπλοϊκών σκαφών άποτελεῖ τή μόνιμη πληγή (5 πλοϊα άγοράζουν έντος έτους οι Τυπάλδοι) και τό περιοδικό έπανερχεται δριμύ έναντιον κάθε σκέψεως κρατικής διαχειρίσεως, τήν δύοια ύποθάλπει πρόσκαιρα ή εύκαιρια τών τριών άπο Ιταλικές έπανορθώσεις δχηματαγωγών του ΕΟΤ τά δύοια μέ τά έρωτικά τους όνόματα έπισύρουν είρωνικά σχόλια σεξολογίας.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» τιμώνται στό πρόσωπο τού ἀρχισυντάκτη τους Π. Τζονάκου, στόν δρόποιο ἀπονέμεται τό ναυτικό μετάλλιο, ἀλλά δέχονται βαρύ πλήγμα μέ τήν ἀπώλεια τοῦ πιστοῦ τους φίλου Παναγῆ Γιαννουλάτου. Στίς σελίδες τους, ἔξχουσα θέση καταλαμβάνει τώρα ἡ Τεχνική Στήλη τοῦ Χ. Σιδεράτου, τοῦ δρόπου ή συνεργασία γίνεται συνεχῶς στενώτερη. Παράλληλα μία σειρά νέων ἀξιωματικῶν τοῦ Λιμενικοῦ πλουτίζει τίς σελίδες συνεργασίας: Παγώνης, Δρακόπουλος, Γουλιέλμος, Χανίδης, Ἀντωνιάδης, Ἀντωνόπουλος, κ.λ.π. Τό ἀγγλικό συμπλήρωμα ἀπό μηνιαῖο γίνεται δεκαπενθήμερο, τά «Γράμματα ἀπ' τοὺς ὥκεανούς» τοῦ Θανάση Π. μετατρέπονται σέ «Γράμματα πρός ὥκεανούς», καθώς δὲ συντάκτης τους ἀποχωρεῖ ἀπό τήν ἐνεργό ὑπηρεσία καὶ λίγο ἀργότερα οἱ σελίδες γίνονται τρίστηλες ἀντί τῶν διστήλων καὶ γιά πρώτη φορά προστίθεται τό «Χιούμορ τῆς πλώρης» μέ τίς γελιογραφίες τοῦ ἀσυρματιστοῦ Μάριου Ζήση.

Έκει δπου ή προσήλωση τού Δημήτρη Κωττάκη φθάνει τά δρια τῆς ψυχώσεως είναι ή ναυτική ἑκπαίδευση. Ἀποτελεῖ τό μόνιμο θέμα τῶν στηλῶν του, καθώς ή δργάνωση τῆς ναυτικῆς παιδείας γνωρίζει πρωτοφανή ἀνθηση. Ζητά καὶ πετυχαίνει τήν ἐφοπλιστική ἐνίσχυση, ίδιως τοῦ ἐφοπλιστοῦ Κ. Λεμοῦ, πανγυρίζει στά ἔγκαίνια τῆς Σχολῆς Σύρου, ἀπαιτεῖ τή λειτουργεία Σχολῆς θαλαμηπόλων, ἐνισχύει τήν ἰδρυση τῶν Σχολῶν Σκαραμαγκᾶ, Χίου καὶ Οίνουσῶν, ἐπικροτεῖ τή σχολή Χανίων καὶ τήν ἀγορά τῶν κτιρίων τοῦ ΚΕΣΕΝ, ἐπισκέπτεται μία πρός μία δλες τίς Σχολές. Καὶ πάνω ἀπό δλα προσφέρει δωρεάν 5 δρόφους τοῦ νεόδημητου μεγάρου του τῆς δόδου Νοταρᾶ (στό δποιο ἀπό τοῦ Νοεμβρίου 1961 είλαν μεταφερθεῖ τά γραφεῖα του) γιά νά στεγασθεί ἡ Σχολή Ἡλεκτρονικῶν Ὁργάνων.

Μέσα στούς κλυδωνισμούς τής ναυλαγορᾶς και τῶν διεθνῶν περιπετειών (Κούβα, Βιετνάμ), δ' ἐμπορικός μας στόλος συνεχῶς διογκοῦται. Ὑπό τήν ἑλληνική σημαία καί τίς ξένες σημαῖες. Ἡ Αιβεριανή, πότε συστελλόμενη καὶ πότε διαστελλόμενη, συναγωνίζεται στήθος μὲ στήθος τήν κυανόλευκο. Ἀλλά τό παρόπαν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» είναι ἡ χαμηλή ποιοτική στάθμη τοῦ στόλου.

Σέ εύρυτατα δρθρα του έκδοτου και των συνεργατών του, μελετώνται και συζητούνται δια τά θέματα τής ναυτιλίας και δέν ύπάρχει πρόβλημα έπι τού δοπού ή γνώμη του νά μη ζητεῖται νά μη έκμαευτεί, νά μη άκολουθείται. Τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα, ή σημασία των μπάλκ κάρριερς, ή άσφαλτική μας χειραφέτηση, ή Κυπριακή σημαία, τά πανναυτικά συνέδρια, δι παράκτιος σταθμός άσυρμάτου, ή ύπθεσης «Τροπαιοφόρος», τά ναυπηγεία τής Έλευσίνας, ή Κοινή Αγορά... Καί μέ τίς χαρακτηριστικές και σχεδόν παροιμιώδεις έπικεφαλίδες τά σχόλια: γιά την άπαίτηση τής ΔΟΜ περί ύποχρεωτικής είσισφορᾶς («σύμβασιν ναι, χαράτσι δχι»), γιά την διοικητική συμπαράσταση («Συνέλθετε κύριοι»), γιά την προστασία των συναλλαγματικών διαθεσίμων του NAT («Κάτω τά χέρια») και γιά τά έμπνευσμένα άποφθέγματα του πρωθυπουργού Γ. Παπανδρέου («Υπερανάπτυκτος ή Ναυτιλία μας»). Στό πρόσωπο του Κωντάκη δι έφοπλισμός και ή Ναυτιλία βρίσκουν τόν άκαταγώνιστο ύπέρμαχο τών θέσεων της και τών προβλημάτων της. Τόν παρακαλούν νά

γίνεται δέ έκφραστής τους στις 'Υπηρεσίες και τά συμβούλια. Τόν καλούν στις συσκέψεις και ή γνώμη του θεωρείται στοιχείο άπαραίτητο γιά τήν μόρφωση τελικής άποφάσεως. Δέν είναι πιά δέ άπλος δημοσιογράφος, είναι διαμέσουλος, διαμένωρ και διαμένων της Ναυτιλίας. Συχνά έπισκεπτεται τά ναυτιλιακά κέντρα του Ελληνισμού, τη N. Υόρκη και τό Λονδίνο, γιά νά αντιληφθεί άπό πρώτο χέρι τά θέματα, νά βάλει τόν δάκτυλόν του έπι τόν τύπον τών ήλων.

Τό 1963 χάθηκαν δυό μεγάλες φυσιογνωμίες τού έφοπλισμού: δι Σταύρος Λιβανός και δι Νικόλαος Λυκιαρδόπουλος. Τό 1962 συνέρχεται στήν 'Αθήνα τό Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου και τό 1964 πραγματοποιείται τό μεγάλο Ναυτικό Συνέδριο, δι που οι έγκυρότεροι τού έφοπλισμού άναπτυσσούν τά ναυτιλιακά θέματα, γιά τή δημοσίευση τών όποιων τά «Ναυτικά Χρονικά» διαθέτουν 60σέλιδο παράρτημα.

Μάρτιος τού 1964. Πολιτικές καί κυβερνητικές μεταβολές στή χώρα. Στήν ύπουργική άνοχή τών ναυτεργατικών έκτροπων, τά Ναυτικά Χρονικά διαβλέπουν τόν κομμουνιστικό κίνδυνο και άντιδρούν. Δριμύτατα σχόλια, δέξια έπιθεση κατά τού 'Υπουργού Μπίρη, σωρεία έπιστολών γιά τά συμβαίνονται έπι τών πλοίων, σύγκρουση μέ δρωσμένους έφοπλιστές και θυελλώδεις διαμαρτυρίες μέ σημειώματα δρως: «Αί έπιτροπαι πλώρης» και «Δέν πάμε καλά». Στήν άρχες τού Αύγουστου 1965 'Υπουργική μεταβολή και ή άλλαγή στάσεως, μετατρέπει τό κλίμα καί καθησυχάζει τά πράγματα. Χαιρετίζεται ή προώθηση στή Γεν. Γραμματεία τού YEN τού συνεργάτη Χ. Σιδεράτου.

Θά ήταν άδικο δμως νά κλείσουμε τήν πεντετία χωρίς νά μνημονεύσουμε τά τρία δγκώδη παραρτήματα τών πανηγυρικών τευχών: τού 1963 μέ τό «Χρονικόν τού θαύματος», τό 1964 μέ τό «Από τού ίστιον εις τόν άτμόν» (Κ. 'Αντωνόπουλος) τού 1965 «Ο ίστορικός δρόμος συνεχίζεται». Δίνουν άναγλυφη και τεκμηριωμένη τήν ίστορική πορεία τής ναυτιλίας μας, ή όποια μέ 17 τώρα έκατομμύρια τόννους είναι φανερό δτι δεύει πρός τά μεγάλα της πεπρωμένα, και τής όποιας ή αίγλη άντανακλᾶ συμβολικά στό ύπερήφανο έκπαιδευτικό τρίστοιο «Εύγενιος Εύγενιδης» πού εισπλέει στόν Πειραιά τόν 'Ιούνιο τού 1965.

## 1966 — 1970

Καθώς ή έλληνική ναυτιλία συνεχίζει άκαθεκτη τήν άνοδική της πορεία, τά «Ναυτικά Χρονικά» διαδραματίζουν συνεχώς σπουδαιότερο ρόλο. 'Ογκώδη πά τά τεύχη τους καλύτπουν 60-80 σελίδες, τά δέ Πανηγυρικά, τά όποια καθιερούνται στήν 15 'Ιανουαρίου κάθε έτους, γίνονται τόμοι 250 και δινω σελίδων, στήν όποιες ή εικόνα τής ναυτικής δράσεως τών Έλλήνων, δίνεται πανοραμική άπό τούς κορυφαίους τού έφοπλιστικού κλάδου, και τών ναυτεργατικών παραγόντων τής παλαιάς φρουρᾶς (Μελέτης, Κροκιδᾶς, Χατζηθεοδώρου κλπ.).

Μέ τή ναυλαγορά σταθερή στά ύψηλά έπιπεδα, δέ έφοπλισμός γνωρίζει περίοδο «παχειών άγελάδων». 'Αθρόες οί παραγγελίες πλοίων στά ναυπηγεία δλου τού κόσμου. 'Ο Καρρᾶς παραγγέλνει στήν 'Ιαπωνία 18 σκάφη και έντύπωση προκαλεῖ ή παραγγελία 23 σκαφών τού Φραγκίστα σέ Ρωσικά ναυπηγεία. Νέα άστερια πρώτου μεγέθους έμφανίζονται στό έφοπλιστικό στερέωμα. Τά γηρασμένα Λίμπερτς περνούν τό λυκόφως τής δόξας τους, ένω ώς άμεσος διάδοχος προβάλλεται τό 'Αντιλίμπερτ SD14. "Ενα τέτοιο παραλαμβάνει δ Παπαλιός περί τά τέλη τού 67 και ένα δεύτερο έτοιμάζουν τά 'Έλληνικά Ναυπηγεία λίγο άργοτερα. Παράλληλος είναι δ γιγαντισμός τών σκαφών, άφού τό δεξαμενόπλοιο τών 300.000 τον. d.. . έπαψε νά άποτελεί έκπληξη και οι θεωρητικοί προβλέπουν δτι βαδίζουμε πρός τό τοννάς τού ένος έκατομμυρίου.

Τό 15θήμερο μέ τά σχόλια του άποβαίνει δι καθρέφτης τής τρέχουσας ναυτιλιακής πραγματικότητας. Οι ναυτικές σχολές. Τά κοντένερς, τά 'Ορε 'οιλ και τά 'Ομπο. Τά κρουαζιερόπλοια και δ θαλάσσιος τουρισμός. Οι ναυπηγικές έγκαταστάσεις τής 'Ελευσίνας και τής Πύλου και δ Σταθμός Καυσίμων στούς Καλούς Λιμένες. Τά έγκαίνια τού Εύγενιδείου και δι έκδοση τών ναυτικών έκπαιδευτικών βιβλίων.

Στό συντακτικό έπιτελειο τών «Χρονικών» είσερχεται δημοσιογράφος K. Δούκας, προστίθενται οι στήλες τής «Ναυτι-

κής 'Εργασίας» (Εύαγ. 'Αθηναίος) μέ ένδιαφέρουσα ένημερωτική υλή ναυτεργατικών διαφορών και τίς σελίδες τού περιοδικού πλουτίζουν τά «'Αρχαία ναυτικά κείμενα» τού K. 'Αντωνόπουλου και τά ίστορικά σημειώματα τού Π. Σεγδίτσα.

Κεραυνός έν αιθρία: Τό ναυάγιο τού «'Ηράκλειον» στό τέλος Δεκεμβρίου τού 66. Τό πολύνεκρο τρατικό άτυχημα συγκονίζει τό πανελλήνιο και έπισκιάζει κάθε άλλη είδηση στό περιοδικό. 'Ανακρίσεις, έξεταστικές έπιτροπές, άναζήτηση εύθυνων. 'Εμπειριστατωμένα άρθρα ειδικών προσπαθούν νά διαλευκάνουν τίς αίτιες τού ναυαγίου.

Καί μόλις άρχιζει νά καταπέφτει διάλος και νά ξαναποκτούν τό ένδιαφέρον τους οι άπαγορεύσεις τών πλόων τής Κούβας, οι συνέπειες τού Τόρευ Κάνουν, έπέρχεται ή έθνική περιπέτεια τών δικτατόρων τής 21 'Απριλίου. 'Άλλαγή κλίματος. Λογοκρισία. 'Αποστρατείες. 'Άρθρα και μηνύματα προκατασκευασμένα. Τά «τσιτάτα» τών άρχηγών έπιβάλλονται μέσα σέ πλαίσια. Στά ναυτεργατικά σωματεία οι Διοικήσεις διορίζονται και δι Συλλογική Σύμβαση παρατείνεται γιά μία διετία. 'Άλλ' ή βασική γραμμή δέν άλλάζει. Τή Ναυτιλία και τά «Ναυτικά Χρονικά» άπασχολούν κυρίως τά προβλήματα άπό τό κλείσιμο τού Σουέζ, τό άπειλούμενο διεθνές μπούκοτάς τών έλληνικών πλοίων, ή δι ξυνομένη έλλειψη πληρωμάτων και τό άσφαλιστικό.

Κατά τήν περίοδο αυτή τά «Ναυτικά Χρονικά» πενθούν τήν άπωλεια βασικών στελεχών τους. Μετά τόν άδόκητο θάνατο τού Σιδεράτου, χάνεται δ Κόμπης και δ Τζονάκος, οι δοποί έπι 35 δόλικηρα χρόνια τροφοδοτούσαν πλουσιοπάροχα τίς σελίδες τού περιοδικού, δ πρώτος μέ τά άλιευτικά θέματα και δ δεύτερος μέ τίς πολύτιμες στατιστικές του. Νέοι συνεργάτες καλύπτουν τά κενά: Λαιμός, Μελισινός, Χαλκιάς, 'Αντωνίου. 'Ο Ξεν. 'Αντωνιάδης πού σέ λίγο άναλαμβάνει και τήν διεύθυνση, συντάξεως, δ Γρ. Παραράς, πού έπωμίζεται και τή στατιτιστική και δ η. Ούρανία Γεωργιάδου στή κίνηση και τίς ναυλώσεις τών πλοίων.

Τό «μπούμ» τής ναυλαγοράς έχει θεαματικές συνέπειες. 'Ο έπαναπατρισμός συνεχίζεται. 'Ο Πειραιάς γίνεται μεγάλο ναυτι-



Μέ τόν κ. Κώστα Λεμό στήν πρώτη συνεδρίαση τής 'Έλληνικής Τεχνικής Έπιτροπής τού ABS

λιακό κέντρο και τά «Ποσειδώνια» γνωρίζουν άνελπιστη έπιτυχία. Ο έλληνικός στόλος περνάει τά 1900 πλοϊα και τά 10 έκατομ. τόννους, δ δέ έλληνόκτητος φθάνει τά 3.000 πλοϊα και τά 30 εκατομ. τόννους. Τά Έλληνικά πληρώματα σπανίζουν και ή πανσεπερμία άποτελεῖ τό νέο χαρακτηριστικό τής συνθέσεως. Η Λιβεριανή γίνεται ή πρώτη σημαία τού κόσμου, άκολουθει ή Βρεταννική και άσθμανουσα ή Αμερικανική, πού έχει ήδη λάβει τήν άσταμάτητη κατιούσα. Ο έφοπλισμός βλέπει ευχάριστα τήν έπαγγελόμενη παγίωση τής τάξεως και τόν ναυτεργατικό πειθαναγκασμό και τά έλληνικά νηολόγια φαίνονται τώρα έλκυστικά τερα. Οι συνέπειες άντανακλούν στίς σελίδες τού περιοδικού. Η άλληλογραφία του γεμίζει μέ επιστολές τού λαλιστατού Υπουργού τής δικτατορίας, άπαλύνεται ή στάση πρός τόν παντοδύναμο κρατικά φορέα και ειδικώτερα πρός τό Λιμενικό Σώμα, τό δόποιο γιορτάζει τήν 50ετηρίδα του. Πολλοί νέοι άξιωματικοί φιλοξενούνται στίς σελίδες τού περιοδικού (Τσούρης, Ράνης, Ντούνης, Μητρόπουλος κλπ.).

Τό άγωνιδες έρωτημα τού άνοιγματος τού Σουέζ κυριαρχει. Φιλιππικοί έκτοξεύονται κατά τών κλειστών Κόνφερανς, τά μίνι μπάλκερ θαυματουργούν, έγκαινιάζονται τά ναυπηγεία τής Ελευσίνας και τά νέα ύπερωκεάνια κρουαζιερόπλοια τού οίκου Χανδρή. Καί στό Πανηγυρικό τού 1970 δ Μ. Κουλουκουντής γράφει τόν «θερύλον τής έλληνικής ναυτιλίας».

Καί ή πενταετία περνάει. Μαζί της περνάει και ή έποχη τών μεγάλων έπιβατικών ύπερωκεανών τού Ατλαντικού. Τό ένα ίστερα άπό τό δλλο, οι κολοσσοί τής θρυλικής γενιάς τών «Κουήν», μπροστά στόν έξοντωτικό άεροπορικό άνταγωνισμό, άποσύρονται δριστικά, γιά νά παροπλισθούν ή νά πουληθούν γιά λιγότερο περηφάνες ύπηρεσίες. Έαν ζούσε δ Σατωριάνδος θά έπαναλάμβανε: «τό μυθιστόρημα έτελείωσεν, εισήλθομεν εις τήν ιστορίαν».

#### 1971 — 1975

Περίοδος ναυτιλιακής εύημερίας. Κάθε χρόνο 4-5 έκατομ. τόννοι προστίθενται στόν έλληνόκτητο στόλο. Ο Πειραιάς γίνεται τό «Σίτυ» τής Έλλαδας, μέ πολυτελή έφοπλιστικά μέγαρα τά δόποια χρόνο μέ τό χρόνο έξωραζουν τίς προσόψεις τών άκτων Μιαούλη και Ποσειδώνος. Τό έλληνικό ναυπηγικό πρόγραμμα τού 1971 ξεπερνάει τά 13 έκατομ. τόννους και τό 1974 τά 30 έκατομ. τόννους και τά 6,5 δισεκ. δολλάρια. Οι Έλληνες έφοπλιστές άναρωτιώνται «τί νά τά κάμωμεν τά λεπτά» και τά «Ναυτικά Χρονικά» τούς καλούν νά έκπληρωσουν τό «μέγα χρέος» προσφέροντας στήν Έλλαδα δσα γίνεται περισσότερα άπ' τό περισσευμά τους.

Καθώς οι ύποψήφιοι γιά τίς ναυτικές σχολές συνεχώς έλαττωνται, δ Δημ. Κωττάκης έκστρατεύει και πάλι γιά τή ναυτική έκπαιδευση, δημόσια και ίδιωτική, μολονότι τό ΥΕΝ, τόν έχει έξωσει άπ' τό Συμβούλιο τών Σχολῶν. Στό συντακτικό προσωπικό, δ δημοσιογράφος Γ. Φύτρας γράφει τά θέματα τού λιμένος Πειραιώς, δ άσυρματιστής Γ. Φρέρης τό σημειωματάριο τού ποντοπλόου και τή ναυτιλιακή καθημερινότητα και δ Ε. Αθηναίος στίς «Σημειώσεις χωρίς τίτλον» άποκαλύπτει συνεχώς και νές πτυχές τής ναυτικής μας Ιστορίας.

Άλλα οι καιροί είναι δύσκολοι στήν Έλλαδα τής δικτατορικής αύθαιρεσίας. Τό Υπουργείο Ναυτιλίας συγχωνεύεται μέ τό Μεταφορών και Έπικοινωνιών δουν έναλλάσσονται 5 διάφοροι Υπουργοί. Τά «Ναυτικά Χρονικά» (Κωττάκης - Αντωνιάδης) διώκονται μέ 3 μηνύσεις στά στρατιωτικά δικαστήρια άπ' τίς δοποίες ή μία φτάνει τό άκροατηρίο γιά νά άποληξει εύτυχώς σέ πανηγυρική άθωση.

Στόν διεθνή στίβο συζητείται ή πολυδιάστατη Ιαπωνική ναυτιλιακή δράση: ή καθέλκυση δεξαμενοπλοίων 372.000 τόννων, ή κατά 48% συμμετοχή τής στό παγκόσμιο ναυπηγικό ρεκόρ τού 1972, ή πολυμήχανη δραστηριότητα τής Σάνκο.

Γίνεται άνατομία τής διεθνούς νομισματικής κρίσεως και συνεχίζονται τά έρωτηματικά γιά τίς προοπτικές τών ULCC και γιά τό άβεβαιο μέλλον τής κλειστής άκόμα διώρυγας τού Σουέζ. Στόν έσωτερικό τομέα έκφράζονται άνησυχίες γιά τή διείσδυση τών ξένων στό έθνικό νηολόγιο, χαιρετίζεται τό άνοιγμα τού νεωρείου τής Σύρου και ή ίδρυση τών Σχολῶν Πρεβέζης και ΚΕΣΕΝ, άναλύεται πολύπλευρα, μιά έπι πλέον — Έλβετική αυτή

τή φορά — άναλογοιστική μελέτη τού NAT, δημοσιεύεται διά Κώδιξ Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και κυκλοφορεί ή πρώτη νομολογιακή ναυτιλιακή έπιθεώρηση, ένω έπαναλαμβάνονται οι έκκλησεις γιά τόν έπαναπατρισμό πρός τή μεγάλη έλληνική ναυτιλία, τής δοποίας μιά είκόνα δίνει τό πολυτελές λεύκωμα τής Έθν. Τράπεζας.

Βιβλία δόλκηρα οι τόμοι τών έτησίων πανηγυρικών τευχών, άποτελούν κάθε Ιανουάριο τό μεγάλο ναυτικό γεγονός. Αφιερώνονται στά πληρώματα, στούς νεαρούς γόνους τού έφοπλισμού, στούς καινούργιους πλοιοκτήτες. Η στατιστική μέ τόν πανοραμικό άναδιπλούμενο συγκεντρωτικό πίνακα άποβαίνει έργο γενικής άναγνωρίσεως. Οι έκδηλώσεις θαυμασμού τού άναγνωρικού κοινού είναι σχεδόν συγκινητικές. «Είναι πεΐρα, είναι γνώσις ή είναι χάρισμα;» γράφουν οι έπιστολογράφοι πρός τόν έκδητη τους. Καί δ έκδητης άπαντα: «είναι ή έμπιστοσύνη σας πρός τήν προσπάθειάν μου, τό μυστικό τής άφοσιώσεως μου». Στήν όλη τους τώρα καθιερώνεται τό ειδικό «σχόλιον τού 150ημέρου» πού άποκτα πιστούς φίλους. Μέ τήν άλματώδη διόγκωση τού έλληνικού στόλου, οι σελίδες τής κινήσεως πλοίων φθάνουν τίς τριάντα και ή σύνταξη τού περιοδικού άναγκαζεται νά κάνει δίστηλους πίνακες, διστε νά περιορίσει στό μισό τίς σελίδες. Συνεχίζονται τά τεχνικά δρθρα τού πλοιάρχου Δανάλη, τά νομικά τού Κολύμβα και τά ναυτιλιακά τού Σαρλή.

Μεσούντος τού 1974 ή Έλλαδα άναπνει και πάλι έλευθερα. Οι συνταγματάρχες, προδόσαντες και προδοθέντες, καταργούνται και συλλαμβάνονται. Η φωτογραφία τού Καραμανλή στήν πρώτη σελίδα. Χωρίς ν' άνακατεύονται στήν πολιτική οι σελίδες τού περιοδικού άναδινουν τήν έπιχειρούμενη γενική άναμόρφωση. Οι έφοπλιστικές εισφορές γιά τόν έθνικό άγωνα φθάνουν τά 50 έκατομ. δολλάρια. Τό ΥΕΝ άποκτα και πάλι τήν αύτονομία του και στό Λ.Σ. άποκαθιστανται οι διωχθέντες. Στήν «Ενωση Έφοπλιστών άναλαμβάνει τήν προεδρία δ Χανδρής και γίνονται έκλογες στά ναυτεργατικά σωματεία. Καί τό κύριο δρθρο διαπιστώνει δτι: «ή ναυτιλία φοβείται τήν καταπίεσιν». Η διάσκεψη τού Δικαίου τής θαλάσσης άρχιζε στό Καράκας γιά νά φέρει τήν «υφαλοκρηπίδα» στήν διεθνή έπικαιρότητα και γιά νά μή τελειώσει ... ποτέ.

Καθώς ή ήλικια τού περιοδικού μεγαλώνει, πολλοί άπό τούς πιστούς φίλους και συνεργάτες άπηλθαν άπό τό μάταιο τούτο κόσμο: Νομικός, Γιανουλάτος, Φραγκούλης, Ποταμιάνος, Γ.Χ. Λαμπός. Η ναυτιλία έχασε τό ναυτοδιάσκαλό της Γερασ. Μηλιαρέση και τόν ποιητή της Νίκο Καβαδία, στή μνήμη τού δοποίου τό Υπουργείο καθιερώνει λογοτεχνικό βραβείο. Καί δ μυθιστορηματικός, δ θρυλικός Ωνάσης, πού μόλις πρό διετίας είχεν χάσει τόν μονάκριβο γιό του, άπερχεται κι' αυτός στήν αώνιότητα.

Τό πανηγυρικό τευχός άφιερώνεται στά έπενδυτικά έργα τού έφοπλισμού, τά δοποία ύπολογίζονται σέ 2 περίπου δισεκ. δολλάρια. Στό έπιτελειο τής συντάξεως εισέρχεται δημοσιογράφος Τ. Τσαπραλής.

Στό διεθνή δρίζονται μαδρα στοιβάζονται τά νέφο τής κρίσεως, ή δοποία άφοιν έπληξε πρώτα τά δεξαμενόπλοια έπεκτείνεται τώρα και στούς λοιπούς κλάδους, λόγω τής άνατιμήσεως τών καυσίμων και τής κάμψεως τής ναυλαγοράς. Στόν Πειραιά δμως δ ούρανός είναι άκομη γαλανός. Η κόρη Ωνάσης πανδρεύεται τόν γιό Ανδρεάδη, τά Έλληνικά ναυπηγεία έπισκευαζούν μπάλκ Ελλαρίερ 127.000 τόννων, τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα φθάνει τά 900 έκατομ. δολλάρια, ίδρυνται οι ναυτικές σχολές Μηχανιώνας και Άργοστολίου. Λήγοντος τού 1975 δ έλληνικός στόλος ύπερβαίνει τά 23.000.000 τόννων γκρός και δ έλληνόκτητος άκριβως τά διπλάσια.

#### 1976 — 1980

Μέ τήν εισόδο τής νέας πενταετίας, ή ναυτιλία μας συνεχίζει τόν καλπασμό πρός τά άψη. Οι στατιστικοί πίνακες τών πανηγυρικών τευχών άντανακλούν δλο τό μέγεθος τού ναυτιλιακού θαύματος τής χώρας. Πρώτη σέ μεταφορική ίκανότητα ή έλληνόκτητη, ναυτιλία, και λίγο άργοτερα πρώτη και σέ χωρητικότητα. Παρά τήν παγκόσμια κρίση, ή δοποία άποβαίνει καταστροφική γιά τά δεξαμενόπλοια και κάνει υποτονική τή ναυλαγορά τών ξηρών φορτίων, στούς έλληνες κρατεῖ άσυγκράτητη

αισιοδοξία γιά τό μέλλον και οι άγορές πλοίων είναι άθροες. Στό έξωτερικό ή αναγνώριση έκδηλουνται παντοιοτρόπως, άλλα και στό έσωτερικό «δέ μέγας ἄγνωστος πρέπει νά γίνη γνωστός» έπισημαίνει δ' Ἀνδρ. Λαζαρός.

Τά σχόλια τοῦ περιοδικοῦ δέν άφήνουν καμιά πτυχή άκαλυπτη. Δυσανασχετούν γιά τήν κρατικοποίηση τῶν τραπεζῶν Ἀνδρέαδη, μελετούν τίς ἐπιπτώσεις ἀπό τό ἀνοιγμα τοῦ Σουέζ, υποστηρίζουν τήν ἀναθεώρηση τῶν δρων τῶν Ἰαπωνικῶν ναυπηγικῶν δανείων, ἐπιχαιρούν γιά τήν ἀκτινοβολία τῆς σημαίας μας, άλλα και συνιστοῦν μετριοπάθεια και ἐπιφυλακτικότητα. Και μόνο οι τίτλοι τῶν κυρίων σχολίων τους ἀρκοῦν νά ἀναπαραστήσουν τόν πλήρη πίνακα τῶν προβλημάτων: «Ἡ παγκόσμιος ἀναγνώρισις», «Ἐπεβλήθημεν», «τῶν εὐτυχούντων πάντες συγγενεῖς», «Ο ἔξ ανατολῶν κίνδυνος», «Οἰκαδε», «Ἐπάρκεια και ποιότηζ», «Νά παραμείνωμεν εὐθυνότεροι», «Πιστοί ἐπί τήν αὔριον», «Ἡ θάλασσα δέν πεθαίνει... «Wait and see». Ἐνώ συγχρόνως δλοσέλιδα ἀρθρα εἰδικῶν ἐνημερώνουν γιά τίς διεθνεῖς προδόους και τίς ἐσωτερικές ἔξελίξεις: «Ἡ διάσκεψη τοῦ ναυτικοῦ δικαιού, ὑγραιροφόρα και κοντέινερς, ρό-ρό και φορτηγιδοφόρα. Ο κώδιξ τοῦ 40,40,20, δ Γαλλικός πετρελαιοφόρος κολοσσός τῶν 555 χιλιάδων τόννων. Και παράλληλα ή στατιστική τοῦ δυναμικοῦ τῆς ναυτιλίας μας, τό κύρος τῶν ἔξενων ναυτιλιακῶν ἑταίρων, τά νέα ρό-ρό τῆς «Ἐλληνικῆς», ή Ἀντίγκουα, τό λεύκωμα Κουλουκουντῆ και οι ἐν δψει τῶν ἐκλογῶν ὑποψήφιοι «φίλοι τῆς ναυτιλίας».

Ἄλλ' ή κρίση είναι κρίση. Τά περισσότερα ἀπό τά σούπερ - τάνκερς μας είναι παροπλισμένα. Μεγάλες φίρμες τοῦ Πειραιᾶ γονατίζουν και διαλύονται ἐνώ πολλοί μικρότεροι ὑποφέρουν. Ο παγκόσμιος ἐφοπλισμός συσπειρώνεται γιά τήν ἀντιμετώπιση τῆς κρίσεως. Ἰντερτάνκο και Ἰντεργκάργκο. Ἐνώ ή UNCTAD συνεχίζει τή δράση τῆς γιά τούς ὑπανάπτυκτους και δ IMCO προωθεῖ τούς κανονισμούς ἀσφαλείας και τήν νέα SOLAS.

Τόν Μάιο τοῦ 1977 τά «Ναυτικά Χρονικά» ἐκδίδουν τό χιλιοστόν τεύχος τους. Τό γεγονός προκαλεῖ ἐκδηλώσεις ἀγάπης και ἐκτιμήσεως, τίς δόποις κορυφώνει ἡ τιμητική ὑπό τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν δεξίωση τοῦ Κωττάκη στόν Ναυτικό Όμιλο. Προπόσεις, μετάλλια, δάκρυα.

Άλλα ἥδη ή Ἐλλάδα βρίσκεται στά πρόθυρα τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητας. Και πρίν ἀκόμα ὑπογραεῖ στό Ζάππειο ή σχετική σύμβαση, οἱ στήλες τοῦ περιοδικοῦ μελετούν τίς ἐπιπτώσεις. Ἀρθρα, σχόλια και εἰδικές πολυσέλιδες μελέτες (Σπαρτιώτης), ἐνώ παράλληλα νέες συνεργασίες φιλοξενοῦνται γιά ποικίλα λιμενικά και ναυτιλιακά θέματα (Καραγιώργης, Σαμαράς, Μαζαράκης).

Στό YEN Ὅπουργός δ Κεφαλογιάννης και Γ. Γραμματεύς δ Σαρλής. Οι Διευθύνσεις τοῦ Ὅπουργειού πληθαίνουν και τό Λι-



Η E.E.E. τιμᾶ τόν ἐκδότη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐπί τή εὐκαιρία τῆς ἐκδόσεως τοῦ 1000ου τεύχους.

μενικό Σῶμα ἀποκτᾶ Ἀντιναύαρχο. Οἱ δημόσιες ναυτικές σχολές ἐντάσσονται στήν ἀνώτερη βαθμίδα, τά «Ποσειδώνια» δρέπουν δάφνες, δμως τό δνομα τῆς ναυτιλίας μας διασύρεται ἀπό συχνές ἐγκαταλείψεις πληρωμάτων στό ἔλεος τοῦ Θεοῦ. Ἀλλά τά χρόνια κυλοῦν και δ κύκλος τῶν παλαιῶν φίλων συνεχῶς ἀραιώνει. Χάνεται δ Θανάσης Π. και ἀπό τούς κορυφαίους τοῦ ἐφοπλισμοῦ δ Περικλῆς Καλλιμανόπουλος, τόν δποϊο ἀκολουθεῖ μιά πλειάδα ἀπ' τόν παλαιό ἐφοπλιστικό ἀστερισμό (Κ. Γουλανδρῆς, Δ. Χανδρῆς, Γεώργιος και Ἰωάννης Κουλουκουντῆς).

Στόν δρίζονται η πολυπόθητη ἔξοδος ἀπό τή μακρά μαύρη σήραγγα τῆς κρίσεως. ቙ βελτίωση τῆς ναυλαγορᾶς ἀρχίζει ἀπό τά μπάλκ κάρριερς. Οι Ρωσικές ἀνάγκες σε δημητριακά τονώνουν τήν ἀγορά και στό τέλος τοῦ 1979 οι ναῦλοι σε ὥρισμένες περιπτώσεις φτάνουν τά ἐπίπεδα τοῦ 1974. Οι «Ελληνες οι δποϊοι είχαν συρρικνώσει τά κατασκευαστικά τους προγράμματα ἐπανέρχονται στά ναυπηγεῖα. Τό ναυτεργατικό πρόβλημα, πάντοτε δξύ και δυσεπίλυτο. ἀναζητᾶ λύσεις στίς διμερεῖς συμβάσεις, στή μείωση τῆς θητείας τῶν ναυτικῶν και στήν προσέλκυση νέων. ቙ πολυσυζητημένη «ναυτική ἐταιρία» γίνεται ἐπί τέλους νόμος τοῦ κράτους με τήν φιλοδοξία νά δλοκληρώση τόν ἐπαναπατρισμό. Οι συνεχεῖς πειρατείες και κλοπές φορτίων παίρνουν ἀνησυχαστικές διαστάσεις και η ὑπόθεση «Σάλεμ» καταντᾶ μυθιστόρημα.

Και πάντοτε στό κέντρο αὐτῶν, μέσω τῶν στηλῶν τοῦ περιοδικοῦ του, δ Δημήτριος Κωττάκης. Ακούραστος και ζωηρός, δέν θέλει νά αισθάνεται τό βάρος τῶν χρόνων. Συνεχίζει χωρίς ἀνάπauλα τήν αὐγήνη κάθοδο στά γραφεῖα τῶν «Χρονικῶν» και τήν καθημερινή ἐναλλακτική ἐπίσκεψη τῶν ναυτιλιακῶν γραφείων τοῦ Πειραιᾶ, ἀπ' δποι ἀντλεῖ ἀπό πρώτο χέρι τάς προβλήματα και τά γεγονότα, τόν παλμό τῆς ναυτιλίας.

Δέν ἔχει δλλη σκέψη, άλλα ἀπασχόληση, άλλα φροντίδα. Δυστυχῶς ἔρχονται και μέρες πού τό σῶμα ἐνδίδει. Ἀλλά τό πνεῦμα ἀνένδοτο, ἐπιβάλλεται και νικᾶ. Τήν μιά μέρα βαρύς στό κρεβῆτ τῆς ἀρρώστιας και τήν ἀλλη ἀκμαῖος στά γραφεῖα



Στήν δεξίωση πρός τιμήν τοῦ 1000ου τεύχους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» με τούς κ.κ. Γ. Δρακόπουλο και Ἀχ. Χαλκούση.

τῶν «Χρονικῶν» συζητᾶ γιά τό Νεώριο τῆς Σύρου, τό συνέδριο τῆς Μανίλας καί τήν ἀνάκαμψη τῆς ναυλαγορᾶς. Καί πάνω ἀπ' δόλα ἡ ἀνανέωση τῆς ἐκδοτικῆς μορφῆς τοῦ περιοδικοῦ. Μέ μιά τολμηρή καί μεγαλόπονο ἀπόφαση ἀντικαθιστᾶ τίς παλαιές ἐκτυπωτικές μεθόδους μέ σύγχρονο σύστημα δρσετ καί φωτοσύνθεσης. Νέα μορφή καί νέα ἐμφάνιση. Κομψό, πολυτελές, τό νέο τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», δχι μόνον δέν φαίνεται νά γερνάει, ἀλλά ἀντίθετα νοιώθει ἐκσυγχρονισμένο καί ἔτοιμο γιά νέους ἀγῶνες.

Γιατί ἔχει μπροστά του τό «θαῦμα» τῆς μεγάλης καί ἀκμαίας ἑλληνικῆς ναυτιλίας μέ τά 4.000 ἑλληνικά πλοῖα τῶν 40 ἑκατομμυρίων τόννων καί τά 5.000 ἑλληνόκτητα τῶν 53 ἑκατομμυρίων τόννων. Ἀλλά ἔχει μπροστά του καί τά δέξιου μεγάλα προβλήματα τῆς: Τήν ἐνεργειακή κρίση καί τήν στροφή πρός τόν γαιάνθρακα. Τίς σημαίες εὐκολίας καί τά ὑποσυντήρητα πλοῖα. Τούς κρατικούς στόλους τῶν ἀνατολικῶν, τίς τάσεις τῶν ὑπαναπτύκτων καί τήν ἀπειλή τῆς κατανομῆς τῶν φορτίων. Τίς τύχες τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου μέσα στά πλαίσια τῆς EOK. Τίς συναλλαγματικές εἰσπράξεις, οἱ διποίες στοχεύουν πρός τό δυσθεώρητο ὑψος τῶν δυό δισεκατομμυρίων δολλαρίων. Τήν ἀναμόρφωση τῆς ναυτικῆς παιδείας. Τήν ἀντιμετώπιση τῆς μειωμένης ναυτεργατικῆς προσφορᾶς.

1981 — 1983

Τήν 1 Ιανουαρίου τοῦ 1981 τά «Ναυτικά Χρονικά» ἔκλεισαν πενήντα δλόκληρα χρόνια ἀπό τήν ἡμέρα πού πρωτεμφανίστηκαν στή κονίστρα τοῦ ναυτιλιακοῦ τύπου. Καί δ ἰδρυτής τους ἔκλεισε τό δύδοντα του χρόνια. Κάθε γιορτασμός ἦταν δικαιολογημένος. Τό πανηγυρικό τεῦχος μέ τίς 250 σελίδες του ἀντανακλᾶ τό μεγάλο ἐπίτευγμα. Δέν ὑπάρχει παράγων τοῦ ναυτιλιακοῦ μας κόσμου πού νά μήν τιμᾶ τήν ἐπέτειο καί τό δημιουργό της. «Ἄρθρα, ἐπιστολές, ἀναμνήσεις, εὐχές. Καί δ ἴδιος μέ ἔνα δλοσέλιδο συγκινητικό σημείωμα πού ἐπιγράφει: «Μετά πεντήκοντα ἔτη» ἀνατρέχει στό ιστορικό τῆς ἐκδόσεως τοῦ περιοδικοῦ, ἐνώ μέ τήν ἀναδημοσίευση τοῦ «Ἐρχόμεθα πρός τήν θάλασσαν» πού ἀποτέλεσε τό κύριο ἄρθρο τοῦ πρώτου τεύχους, θυμίζει τούς πραγματικούς στόχους του, πού μέ πίστη καί ἀφοσίωση ὑπηρέτησε σ' δλη του τή ζωή. Παράλληλα μιά σειρά τιμητικῶν ἐκδηλώσεων δλων τῶν ναυτιλιακῶν φορέων (YEN, Ναυτιλ. Λέσχη, E.E.E., N.E.E., ΟΔΠ., Πειραικός κ.λ.π.) ἔρχονται νά προσφέρουν στόν βαθειά συγκινημένο τιμώμενο τήν εὐκαρία νά δρέψει, ζώντας, τίς τιμές καί τίς δόξες πού συνήθως ἀναγνωρίζονται μετά θάνατο.

Καί τά «Χρονικά» συνεχίζουν τό δρόμο τους, ἀντικατοπτρίζοντας στίς σελίδες τους τή ναυτιλιακή κατάσταση τοῦ κόσμου καί τής Ἐλλάδας. Ή ἐνταξη τῆς ἑληνικῆς ναυτιλίας στήν EOK, ή νεκρανάσταση τοῦ γαιάνθρακα στήν πρόσωση τῶν πλοίων, ή

στάση τῆς UNCTAD κατά τῶν σημαιῶν εὐκαρίας, ή πτώση τοῦ Ρέκστεν. Καί στά ἐσωτερικά μας: 'Υπουργός δ Φικιώρης. Οι σεισμοί τοῦ Φεβρουαρίου ἀναστατώνουν τόν τόπο, καί τά «Χρονικά» ζητοῦν συγνώμη γιά τριήμερη καθυστέρηση. 'Ο Χανδρῆς ἀποχωρεῖ ἀπό τήν προεδρία τῆς 'Ενώσεως καί τόν διαδέχεται δ 'Α. Καραγιώργης. Σκάνδαλο μέ τά δρομολόγια τοῦ «Ἐλ-Γκρέκο». Ακράτητος ἐνθουσιασμός γιά τά ναυτιλιακά μας πρωτεία, γιά τά δρόπια τό κύριο ἄρθρο βροντοφωνεῖ: Κατεκτήσαμεν τόν πόντον.

Καθώς ἀμειλίκτος κυλάει δ χρόνος δλο καί περισσότεροι παλιοί φύλοι ἐγκαταλείπουν τόν κόσμο: Κουμάνταρος, Σίμου, Μ. Λύρας, Κ. Γράτσος. Καί οι ἐπιστήθιοι Φρίξος Παπαχρηστίδης καί Νικόλας Ρεθύμνης. 'Αλλά καί νεώτεροι πιστοί συνεργάτες, δπως δ δικηγόρος Κολύμβας. Καί τόν Αδγουστο, χωρίς κανείς νά τό περιμένει χάνεται ἀπ' τό ἐπιτελείο τοῦ περιοδικοῦ δ Γρηγόρης Παραράς, καταλείποντας δυσαναπλήρωτο κενό καί βαθειά συγκίνηση στό ναυτιλιακό κόσμο. Τά κενά συμπληροῦνται. Στή διεύθυνση Συντάξεως δ Δ. Τσαπραλῆς, στή Στατιστική δ Τάκης Μέγκουλας καί στή νομική στήλη δ δικηγόρος 'Α. 'Αντάπασης. 'Ενώ στό ἐπιτελείο τοῦ περιοδικοῦ παίρνει τή θέση πού τού ἀνήκει δ ἐγγονός τοῦ ίδρυτού Δημήτρης Ρήγας.

'Αλλά ηδη ἔφτασαν οι ἐκλογές καί τόν 'Οκτώβριο ἐπέρχεται δηλαγή. Πρωθυπουργός δ Παπανδρέου καί 'Υπουργός Ναυτιλίας δ Γιώτας. Τίς ἀνησυχίες γιά τή ναυτιλιακή πολιτική τῆς νέας Κυβερνήσεως διαλύει δ συνέντευξη τοῦ Πρωθυπουργοῦ μέ τό προεδρείο τῆς 'Ενώσεως 'Εφοπλιτῶν καί στή συνέχεια δ προγραμματική δήλωση γιά ἐνεργό συμπαράσταση στή ναυτιλία. Στό περιοδικό καθιερώνεται τό σημείωμα «Πρίν 50 χρόνια», ἐνώ δημοτική γλώσσα καταλαμβάνει μία πρός μία πτήσης του.

'Η παγκόσμια κρίση σωριάζει κατάμαυρα τά νέφη στόν ναυτιλιακοῦ μας οὐρανό. Οι ναυλοί καί οι τιμές τῶν πλοίων κατακυλοῦν καί τά δεξαμενόπλοια ἀντιμετωπίζουν τή χειρότερη κρίση τῆς ιστορίας τους. 'Ολο καί περισσότερα πλοῖα παροπλίζονται καθημερινά, ἀναζητώντας μέ ἀγωνία τά ἀγκυροβόλια τῆς ἀργίας τους. Μελέτες, ἐκτιμήσεις καί ὑπολογισμοί καταλήγουν σέ δυσοίωνες προβλέψεις. Τό τεράστιο πλεόνασμα τοῦ τοννάζ βαραίνει σάν κακή κληρονομικά τήν παγκόσμια ναυτιλία. 'Η υπό τή σημαία μας ἐκμετάλλευση γίνεται ἀσύμφορη καί δι ψυγή ἀπ' τό ἐθνικό τηολόγιο βρίσκεται γιά πολλούς σάν δμεση λύση. Κλεισμό γραφείων καί πτωχεύσεις. 'Απ' τήν κορφή τῶν 5 χιλιάδων πλοίων καί τῶν 55 ἑκατομμυρίων τόννων γκρός τοῦ 'Ιουλίου 1981, κυλοῦμε τώρα συνεχῶς σέ χαμηλότερα νούμερα.

'Ετσι τό 1983 μπαίνει σκοτεινό καί ἀποκαρδιωτικό γιά τή ναυτιλία. 'Η κρίση στό ζενίθ τής καί δ ἀντίκτυπος ἀπελπιστικός. Στό πανηγυρικό τεῦχος δ στατιστική γιά πρώτη φορά σημειώνει συρρίκνωση. 'Έκατό πενήντα πλοῖα μας κατέφυγαν στή



Η Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς τιμᾶ τόν Δ. Κωττάκη γιά τήν 50ετή ἐκδοτική του δραστηριότητα.



Άπό τήν τιμητική ἐκδήλωση τοῦ Ναυτικοῦ Έπιμελητηρίου γιά τήν συμπλήρωση τής 50ετηρίδος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Παναμαϊκή, διακόσια διαλύθηκαν και 60 χάθηκαν. «Νά διατηρήσουμε τή ναυτιλία μας» φωνάζουν τά «Χρονικά» και παρακολουθούν μέ προσοχή τά μέτρα γιά τή ναυτιλία πού έξαγγέλει ό νέος Υπουργός Ναυτιλίας Γ. Κατσιφάρας. Μεγάλη συζήτηση γιά τή διοικητική άναμόρφωση τοῦ YEN και τοῦ διοικητικοῦ φορέα τής ναυτιλίας. Άλλα τό κύριο πρόβλημα αύτῆς τής ώρας είναι ή άνεργια πού πλήττει τούς ναυτικούς μας. Και σάν κακό σημάδι τό τραγικό ναυάγιο τοῦ «Χρυσή Αύγη» σωριάζει και νούργια θύματα στή ναυτική οικογένεια.

Άλλά ό χρόνος δέν κυλάει μόνο γιά τούς άλλους. Ή ύγεια τοῦ Δημήτρη Κωττάκη έχει κλονισθεῖ σοβαρά. Μόνο τό πνεῦμα άντιστέκεται μέ πείσμα. Αρρωστος, άδυντος, κουρασμένος. Κι δυώς δέν άποχωρίζεται τό γνώριμο περιβάλλον. Ζεῖ πολύ μέ τίς άναμνήσεις, άλλά παρακολουθεῖ και τό παρόν σέ μιά υπεράνθρωπη προσπάθεια νά κρατιέται δρυιος στίς έπαλξεις. Άνησυχει γιά τήν κρίση και τό μέλλον τής ναυτιλίας. Συζητᾶ μέ τούς φίλους πού έρχονται νά τόν δοῦν και θέλει νά τηρείται πάντα ένήμερος. Μερικές σποραδικές έπισκεψεις στά τόσο γνώριμα γραφεία τοῦ Πειραιᾶ. Άλλά σιγά σιγά δλα δυσκολεύον. Τρέμει ή πέννα στό χέρι του και τρεμάμενα βγαίνουν τά γράμ-

ματα στό χρωματιστό χαρτί πού συνηθίζει νά γράφει. «Ουως γράφει και σχολιάζει άκομα. Ωσπου ένα πρωινό τοῦ Μάρτη είσαγεται έσπευσμένα στή κλινική, πού πρό έβδομαδός είχε χάσει τή σύζυγό του. Παλένει άπεγγωσμένα μερικές μέρες. Και τό Σάββατο, στίς 19 Μαρτίου παραδίδει τό πνεῦμα. Ο Κωττάκης πέθανε. Ή είδηση σκέπασε τόν Πειραιᾶ κι άπλωθηκε παντού δπου ύπάρχει έλληνική ναυτιλία. Μιά είδηση πού, παρά τά ένενήντα του χρόνια, φαινόταν άπιστευτη. Πέφτουν λοιπόν κι οι γέρο-πλάτανοι;

Στά σημερινά «Ναυτικά Χρονικά» κάτι έχει άλλαξει. Τό σκούρο γαλάζιο περιθώριο τού έξωφύλλου, είναι κατάμαυρο, σάν τό πένθος πού τά κάλυψε. Και στή πρώτη σελίδα, άπο μιά όλοσωμη φωτογραφία ό Δημήτρης Κωττάκης άτενίζει τούς άναγνωστες του, αύτούς πού έπι 53 χρόνια τροφοδοτούσε μέ τήν κρίση και τήν ευφυΐα του, μέ τό θάρρος και τήν έπιμονή του, μέ τά πλούσια χαρίσματα πού τού είχε προσφέρει ή φύση. «Ας είναι αιώνια ή μνήμη του κι άς είναι έλαφρό τό χόμα τής Συριανής γῆς πού τόν σκεπάζει.

ΕΞΕΝΦΩΝ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ



7  
'Η Πολιτεία τίμησε τόν Δημήτρη Κωττάκη γιά τή γενικότερη προσφορά του πρός τήν πατρίδα, μέ τόν Σταυρό τών Ταξιαρχών τοῦ Τάγματος τοῦ Φοίνικος και μέ τό Ναυτικό Μετάλλιο Α' Τάξεως.

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

# Μνήμη Δημητρίου Κωττάκη

Τοῦ Καθηγητῆ ΣΤΡΑΤΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ

Η έλληνική ναυτιλία έχασε τόν ιδεολόγο της, καί έγώ προσωπικά τόν πολύτιμο παλαιό φίλο καί συμπαραστάτη μου. Ο θάνατος τού Δημητρίου Κωττάκη αφήνει όλοκληρη τήν ναυτιλιακή οικογένεια πτωχότερη, στερώντας την άπο ένα μαχητή πού άφιέρωσε τήν ζωή του στόν άγνων γιά τήν άναπτυξή της καί τήν βελτίωση τής ζωής δυνών έργαζονται σ' αὐτήν.

Η γνωριμία μου μέ τόν Δημητρίο Κωττάκη έγινε σέ κρισιμες γιά τόν τόπο στιγμές, άμεσως μετά τήν άπελευθέρωση. Μέ κέντρο τήν Νέα Υόρκη, όλιγοι "Ελληνες" έφοπλισται προσπαθούσαν νά ξαναδημιουργήσουν τόν έμπορικό στόλο πού είχε χαθεί στόν πόλεμο. "Αποφασιστική" ήταν τότε η έπιμονη σύσταση τού Κωττάκη νά άγορασθούν τά, έλαχιστα στήν άρχη καί πολύ περισσότερα άργότερα, Libertys πού οι "Ηνωμένες Πολιτείες" έδιναν μέ ίδιαίτερα εύνοικούς οικονομικούς δρους.

Κανείς δέν μετενόησε γιά τήν άγορά τών Libertys. Τά πλοϊα αύτά άπετέλεσαν τόν πυρήνα γιά τήν δημιουργία τής μεταπολεμικής έμπορικής ναυτιλίας. Καί κανείς δέν μπορεί νά λησμονήσει τήν ένεργο συμμετοχή τού Κωττάκη στήν προσπάθεια αυτή.

"Άλλα τήν πιό δημιουργική περίοδο συνεργασίας μέ τόν Δημητρίο Κωττάκη είχα μερικά χρόνια άργότερα, δυτάν άνελαβα 'Αντιπρόδορος — καί στή συνέχεια Πρόδερος γιά δύο δεκαετίες — τής άναγεννημένης 'Ενώσεως 'Ελλήνων Έφοπλιστών. Τά προβλήματα τής περιόδου έκεινης, περιόδου άνασυγκροτήσεως τής έθνικης οικονομίας καί ειδικότερα άπαρχης τής θεαματικής άναπτυξέως τού έμπορικού μας στόλου, ήσαν καί πολλά καί πολύπλοκα. 'Η συνεχής παρουσία τού Κωττάκη σάν συμβούλου, βοηθού, συνεργάτη μέ έβοήθησε στό εύρυτατο φάσμα ένεργειών πού έγιναν τήν έποχή έκεινην.

Πάντοτε πρόθυμος, χωρίς τήν παραμικρή προσωπική ύστερο-βουλία, γεμάτος πάθος γιά τίς προοπτικές τής έλληνικής ναυτιλίας άλλα καί μέ συνεχή μέριμνα γιά τούς έργαζομένους σ' αὐτήν, ο Κωττάκης βρισκόταν στό πλευρό μου σέ δλες τής δυσκολίες. Δύο

ήσαν οι συνεχείς του φροντίδες: Γιά τήν ναυτιλία καί γιά τό περιοδικό του, τά «Ναυτικά Χρονικά», μέσα άπό τίς στήλες τών όποιων ώς τήν τελευταία του πνοή είχε κάτι χρήσιμο νά πει γιά τήν ναυτιλία.

'Ιδιαίτερα στήν δεκαετία τού '50, όπότε καί έτεθησαν οι βάσεις γιά τήν λειτουργία καί τήν άναπτυξή τής έλληνικής έμπορικής ναυτιλίας, οι γνώσεις καί η πείρα τού Δημητρίου Κωττάκη, μαζύ μέ τήν έμφυτη ικανότητα νά ξεχωρίζει τίς όρθες λύσεις, άπετέλεσαν μόνιμο έφόδιο του στήσ κάθε μορφής διαπραγματεύσεις. Διότι τήν περίοδο έκεινή ή "Ενώσεις 'Ελλήνων Έφοπλιστών διαπραγματεύθηκε μέ τίς Έλληνικές Κυβερνήσεις τό νομικό καθεστώς τής ναυτιλίας, μέ τίς ναυτεργατικές ένώσεις τά πλαίσια έργασίας καί άμοιβών, μέ τούς διεθνείς όργανισμούς καί τό διεθνές τραπεζικό σύστημα τήν διεθνή δραστηριότητα καί χρηματοδότηση τής ναυτιλίας.

Οι παλαιότεροι, βεβαίως, θυμούνται, άλλα καί οι νεώτεροι πρέπει νά γνωρίζουν άπό πού έξεκίνησε, καί μέ ποιες προσπάθειες δημιουργήθηκε ο έλληνικός έμπορικός στόλος καί — παράλληλα — άναπτυχθήκε μία σημαντικότατη ομάδα έργαζομένων, οι ναυτικοί μας. Τρεις δεκαετίες συντόνων προσπαθειών, στής όποιες ο γράφων είχε σταθερά δίπλα του τόν Δημητρίο Κωττάκη, έφεραν τόν έλληνικό στόλο στήν πρώτη θέση στόν κόσμο, ένων βελτίωσαν σέ βαθμό άπιστευτο γιά τά έλληνικά δεδομένα τίς έργασιακές συνθήκες καί τούς δρους άμοιβής τών 'Ελλήνων ναυτικών.

'Η άπωλεια τού Κωττάκη άποτελεί πλήγμα γιά τόν ναυτιλιακό κόσμο. 'Αποτελεῖ, άκομη περισσότερο, τό κλείσιμο μιάς σημαντικής προσδιοριστικής σελίδας στήν ιστορία τής ναυτιλίας μας. Καί άποτελεί προσωπικό πλήγμα γιά τόν υπογράφοντα. Δέν μπορώ παρά νά εύχηθω νά βρεθούν μιμητές — ίκανοι καί άνυστερόβουλοι — τού έργου του, καί άκομη, νά συνεχίσουν τά «Ναυτικά Χρονικά» τήν πορεία πού χάραξε ο ίδρυτης τους. Αύτη θά είναι ή μεγαλύτερη δυνατή προσφορά στή μνήμη τού Δημητρίου Κωττάκη.

## Πρωτεργάτης τοῦ έλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ θαύματος

Τοῦ κ. ΚΩΣΤΑ Μ. ΛΕΜΟΥ

"Ανήκει είς τόν Δημήτριον Κωττάκην ό τίτλος ένός τών Πρωτεργάτων τού Θαύματος τής Ελληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας. Τά πρώτα μεταπολεμικά χρόνια εύρον τόν Δημήτριον Κωττάκην ξεπειρών Δημοσιογράφον βαθύν γνώστην τών θεμάτων τής Εμπορικής Ναυτιλίας, άφοισωμένον δύοντον έργατην είς τήν προσπάθειαν άνορθώσεως τής Ναυτιλίας. 'Επετέλεσαν κατά τά πρώτα έκεινα μεταπολεμικά έτη δργον δύσκολον διά τήν έπι άρθρων βάσεων δόμησην τής Ελληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας. Μέ τήν γνώσην, τήν εύθυκρισίαν, τήν άγαπην πρός τήν θάλασσαν, τόν ένθουσιασμόν έκινήθη πρός τάς άρθράς κατευθύνσεις καί έβοήθησεν είς τήν έπιτυχίαν μαζύ μέ άλιγους άλλους νά τεθούν τότε άτρανταχτα τά θεμέλια τής μεταπολεμικής ναυτιλιακής άνασυγκροτήσεως.

"Οφείλομεν νά μή λησμονούμεν τήν μεγίστην συμβολήν τού Δημητρίου Κωττάκη είς δύο γεγονότα άποτελούντα τόν άκρογωνιαίον λίθον τής μετέπειτα Μεγάλης Ελληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας, πρώτων τήν άγορά τών 112 Liberties καί δεύτερον τήν άλλαγήν τού έπικρατούντος τότε κλίματος έν σχέσει μέ τό θέμα «Ναυτιλία — Έφοπλισται». 'Η άλλαγή τού κρατούντος τότε κλίματος, γενικώτερον καί ειδικώτερον είς τούς κρατικούς φορεῖς, είς τό όποιον πρωτοστάτησεν διά Κωττάκης, ήνοιεν τόν δρόμον είς τάς έγκριτικάς πράξεις καί τήν έκτοτε θεαματικήν δινόδον τής Ελληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας, πρός μεγίστην ώφελειαν τής Εθνικής Οικονομίας. Κατά συνέπειαν

δυνάμεθα νά είπωμεν διτι ο Κωττάκης ώφελησεν καί τήν Ναυτιλίαν άλλα έκδηλως καί τήν Εθνικήν Οικονομίαν.

Δέν ύπηρεν τομεύς τής Ναυτιλίας ο όποιος νά μη εύρεν συμπαραστάτην τόν Δημήτριον Κωττάκη. 'Ιδιαίτερως έντονον ύπηρε πάντοτε τό ένδιαφέρον του διά τήν Ναυτικήν Εκπαίδευσιν, τής όποιας δυνάμεθα νά είπωμεν διτι ο μεγάλος έμπνευστής καί δημιουργός.

Συνέβαλεν συνεχώς καί άδιαλεπτώς είς τήν άναπτυξιν καί τήν πρόδοον τής Ναυτιλίας, διά ημήτριος Κωττάκης δχι μόνον διά τής γραφίδος τού Δημοσιογράφου, άλλα διά τής ένεργού δραστηριοποίησεώς του, διά τής συμμετοχής του είς τάς Επιτροπές έπι θεμάτων Ναυτιλίας καί ήτο πάντοτε παρών είς τά Συμβούλια τής Ενώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών, όμιλών είτε έν άρχη διά νά έπισημάνη θέματα χρήζοντα προσσοχής, είτε όμιλών τελευταίος διά νά συνοψίση καί θέση τά συζητούμενα θέματα είς τήν άρθρην θέσιν των. 'Η γνώμη του πάντοτε έβαρυνεν, διότι ο Κωττάκης έθεωρείτο καί ήτο αύθεντια καί δικαιως διότι δέν γνωρίζομεν δλλον δό ποιος νά παρτολούθει καί νά ειργάζετο άπό τής θης πρωινής μέχρις έσπερας μέ τόσον ένδιαφέρον καί τόσην άγαπην διά νά τά Ναυτιλιακά θέμα.

"Απήλθεν ήρεμα διά Δημήτριος Κωττάκης μέ τήν βεβαιότητα διτι έπραξεν είς τήν ζωήν του τό καλόν καί άφού ήκουσε έν ζωή είς προσφάτους έπισημους πρός τιμήν του συγκεντρώσεις τού Ναυτιλιακού Κόσμου, τό ουστατον τής Ναυτιλίας Εύχαριστώ.

# ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΤΤΑΚΗΣ

## Ο ΠΡΥΤΑΝΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΙΑΣ

Τοῦ κ. ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ

Τό πένθος της 'Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας είναι βαρύ. Και είναι βαθύς ό πόνος πού δοκιμάζω άποχαιρετώντας από τίς στήλες τών «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» τόν πρωταθλητή της ναυτιλιακής δημοσιογραφίας, τόν άειναύτη τού λόγου και τής θάλασσας και τόν ισάδελφο φίλο μου Δημήτριο Ν. Κωττάκη.

Μέ τό θάνατον τού τό πλήγμα, πού δέχεται ή Ναυτιλία μας είναι σκληρό καί το κενό, πού δημιουργείται με τίνη άπωλειά του είναι δυσαναπλήρωτο. Αύτή τήν πικρή χώρα τού άποχωρισμού άναμετράμε τό μέγεθος τών υπηρεσιών, πού πρόσφερε ό άλησμόντος Δημήτριος μας γιά νά γίνει ή 'Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία πρωταθλήτρια στόν ύγρο στίβο τών θαλασσών τής Οίκουμένης και πλουτοφόρα δύναμη γιά τήν έθνική ζωή. Κι' δοσού θά περνάνε τά χρόνια οι νέες γενιές πού έρχονται θά μνημονεύουν με θαυμασμό τό δνομά του και θά καταθέτουν άντιδωρα εύγνωμοσύνης στή μνήμη του.

"Οσοι θά εξεφυλλίζουν τίς 40.000 σελίδες τών «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» κι' δοσού θά άνεβαίνουν στό λαμπρό βουνό τών τόμων τού περιοδικού, πού ίδρυσε ό Δημήτριος Ν. Κωττάκης τήν 1' Ιανουαρίου 1931 και τό στόλισε με τόν πλούτο τού πνευματός του και μέ τήν άγνωνιστική δημοσιογραφική του έκφραση, θά τιμούν τήν έκταση τών προσφορών του στό ναυτικό κόσμο και στήν 'Ελλάδα. Τά άρθρα του, τά σημειώματά του, οι σοφές υπόδειξεις και συμβουλές και τό κάθε δλόκληρωμένο τεύχος τού περιοδικού του, καθώς έπισης τά διαβήματά του, οι εισηγήσεις του και οι άποφασιστικές ένέργειές του στής κυβερνητικές υπηρεσίες και στούς 'Ελληνες ή ξένους άρμόδιους παράγοντες στάθηκαν θετικές συμβολές γιά τήν προκοπή, γιά τήν άναπτυξη και τό μεγαλείο τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

'Η άνοδική πορεία τής 'Εμπορικής Ναυτιλίας μας στήν έπικη διαδρομή τών τελευταίων χρόνων (άπό τήν 1931 κι' έπειτα) συνδέεται άμεσα κι' έκφραζεται δυναμικά με τά «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ». Γιά πολλά χρόνια — δλόκληρες δεκαετίες — ό Δ. Ν. Κωττάκης και τό περιοδικό του στάθηκαν ή μοναδική, ύπερυθρη κι' έγκυρη φωνή τής Ναυτιλίας.

Καθώς κοιτάζω στής βιβλιοθήκες μου τούς τόμους τών «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» στοχάζομαι διτί διτί οι θαλασσοθλητές μας έδιναν τό σκληρό άγνωνα τους άντιμετωπίζοντας τή δίνη τών κυμάτων ή τίς δοκιμασίες τών πολέμων και τών διεθνών οικονομικών κρίσεων ή άειναύτης Δημήτρης Κωττάκης συγκέντρωσε και άποτύπωσε στής σελίδες του περιοδικού του μια μοναδική σύνθεση δημοσιογραφικής έποποιας. Και δέν είναι υπερβολή, άλλα άποτελεί χρέος δικαιοσύνης ή άναγνώριση διτί χωρίς τούς δραματισμούς και τήν άγνωνιστική δραστηριότητα τού Κωττάκη και χωρίς τή δημοσιογραφική έπαληξ τών «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» ή Ναυτιλία μας δέν θά παρουσίαζε τίς σύγχρονες έπιτευξεις προόδου και άναπτυξης.

Τού τό είπα τό Γενάρη 1981 στή χαιρετιστήρια προσφώνηση, πού τού άπηγνύνα στό «Ναυτικό Όμιλο» διταν γιορτάζαμε τά πενήντα χρόνια (1931 — 1981) έκδοσης τών «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ». Και τού τό είπε έπισης, και μέ τήν ίδιότητα τού Προέδρου τού Ναυτικού 'Επιμελητηρίου 'Ελλάδος, ό άγαπτός μου Νίκος Λ. Νομικός διτί τά «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», πού σημαίνουν Κωττάκης, «ύπηρξαν πρωτόποροι δχι μόνο στή ναυτιλιακή δημοσιογραφία, άλλα άκομη και στήν δσκητή ναυτιλιακής πολιτικής».

'Ο Ναύαρχος Ξενοφών 'Αντωνιάδης, πού στάθηκε δνας άπο τούς πιό στενούς κι' έκλεκτούς συνεργάτες του στήν έκδοση τών «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» έχει ύπογραμμίσει σ' ένα άρθρο του διτί Ναυτιλία και «Ναυτικά Χρονικά» είναι βίοι παράλληλοι και πρόσθετε μιά σημαντική έπισημανση: "... Βεβαιως χωρίς τήν έλληνικήν ναυτιλίαν δέν θά ύπηρχον τά «Ναυτικά Χρονικά». Άλλα και χωρίς τά «Ναυτικά Χρονικά» ή έλληνική ναυτιλία δέν θά ήτο πλήρης....».

Οι άναγνωρίσεις είναι πολλές, θερμές κι' άνεπιφύλακτες και οι δημιουργός τών «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» είχε άπο πολλά χρόνια και θιερωθεί ώς ό πρύτανης τής ναυτιλιακής δημοσιογραφίας, ο σοφός σύμβουλος, ο «μέντωρ» τής Ναυτιλίας μας.

Ο Δημήτριος Ν. Κωττάκης ήταν δραματιστής και δημιουργός. Διέθετε πλούσια δράματα πού είχε τήν χαρισματική δύναμη νά τά ύλοποιει σέ ζωντανή πραγματικότητα και σέ δημιουργικά έπιτεύγματα γόνιμης καρποφορίας. "Οταν γιορτάζαμε τά πενήντα χρόνια τών

«ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» ό πολυαγαπητός μας Μανώλης Η. Κουλουκουντής, πού είχε στενούς δεσμούς με τό Δ.Ν. Κωττάκη άπο τά κοινά παιδικά χρόνια τους στή Σύρα, έδωσε με άκεραιη έκφραση τήν τιμή και τήν εύγνωμοσύνη πού όφειλει ό Ναυτικός κόσμος στόν άειναύτη τού λόγου και τής πράξης πού μᾶς φεύγει πλήρης ήμερών — άλλα πάντα νέος στό άγωνιστικό σθένος και στό δημιουργικό σφρίγος:

«Όντως τά πενήντα χρόνια τών «Ναυτικών Χρονικών» θά άποτελέσουν έσσει τό τού «ΚΩΤΤΑΚΗ ΤΡΟΠΑΙΟΝ» και θά τόν διακηρύττουν ένα τών κυρίων άρχιτεκτόνων τού μεγαλουργήματος πού συνετελέσθη.

Χωρίς νά θέλω νά ύποτιμήσω τήν πολύτιμον συμβολήν τών συνεργατών του παλαιών και νέων ό Κωττάκης δινειροπόλησε και αύτό τό δινειρόν επραγματοποιήθη.

«Ολοι δοσοι έπαιξαμεν ρόλον τινά εις τήν έξελιξιν τού έμπορικου μας Ναυτικού ύπηρδαμεν μέλη όρχήστρας, ύπο τήν διεύθυνσίν του ως μασέτου, έκτελούσης τήν έμπνευσμένην σύνθεσίν του».

Στή συνέχεια τού χαιρετιστήριου κειμένου του ό Μανώλης Η. Κουλουκουντής ύπογραμμίζοντας τήν πρωταγωνιστική συμβολήν τού Κωττάκη στή μεταπολεμική άναγέννηση τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας με τήν άπόκτηση τών 100 Libertys και άργότερα τών 7 δεξαμενοπλοίων, καθώς έπισης και τήν πρωτουβουλία του νά κινητοποιήσει τόν 'Εφοπλισμό και νά συγκεντρώσει άπο τούς 'Εφοπλιστές τό ποσόν πού άπαιτήθηκε γιά τή δημιουργία τών Σχολών 'Ασπροπύργου, έπιλέγει:

«Είσ αύτόν άνήκει Τιμή Μεγάλη και ή εύγνωμοσύνη τού Ναυτικού Κόσμου».

\* \* \*

«Ο πρύτανης τής ναυτιλιακής δημοσιογραφίας συνδέθηκε με χαρακτηριστικούς ναυτότοπους τού 'Ελλαδικού χώρου. Ό Δημήτριος Ν. Κωττάκης, ή έγκοσμια παρουσία του και η πλούσια ναυτιλιακή δράση του συνδέονται με τή Χίο, με τήν "Ανδρο", με τή Σύρα και με τόν Πειραιά — δηλαδή με τίς ναυτούμανες πατρίδες, πού έδωσαν τούς κορυφαίους θαλασσοθλητές στό στίβο και στόν άγνωνα γιά τήν άναπτυξη και τήν πρόσδοτο τού νεοελληνικού ναυτικού.

Σύμφωνα και μέ τήν προσωπική μαρτυρία του, πού τήν έχει καταγράψει, μ' έκεινον τό θερμό λόγο τής έξοχης καθαρεύουσας πού χρηματοποιούσε ό Δ. Κωττάκης, σ' ένα έξομολογητικό του κείμενο, πού βρισκεται δημοσιευμένο στά «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» (15.1.1981), ή οικογένειά του καταγόταν άπο τό Βροντάδο τής Χίου κι' ό πρόγονός του, ό Βρονταδούσης Πλοιαρχος Ρές, άναφέρεται μεταξύ τών πρωτοπόρων τής Χιώτικης ιστοιφόρας ναυτιλίας. Ό ίδιος γεννήθηκε στήν "Ανδρο", με τήν άγαπημένη του Σύρο γιά τίς γυμνασιάκες του σπουδές (ή μάνα του, πού είχε πολύ πονέσει άπο θαλασσινές τραγωδίες και πένθη δέν τόν άφησε νά γίνει ναυτικός) κι' έφτασε στόν Πειραιά γιά νά άκολουθησει και νά διαπρέψει στό δημοσιογραφικό έπαγγελμα και γιά νά γίνει ό πρύτανης τής έλληνικής ναυτιλιακής δημοσιογραφίας, πού ή προσωπικότητά του και ή δημοσιογραφική του έπιδοση είχαν κατακτήσει άδιαμφισθήτη κύρος και καθολική άναγνώριση στούς διεθνείς ναυτιλιακούς δημοσιογραφικούς κύκλους.

«Ά θυμηθούμε τό ξεκίνημα τής ζωῆς του όπως μᾶς τό παρέδωσε ό ίδιος: "Η οικογένειά ύπηρξε θαλασσούβιος. Ό προγεννήτωρ μου, Χίος τήν καταγωγήν, ύπηρξε πλοιαρχος Βρονταδούσης Ρές τό δονομα. Ό πατέρας μου ύπηρξεν "Ανδριος τήν καταγωγήν, πλοιαρχος. "Ενας τών θείων μου, μηχανικός σπουδάσας εις 'Αγγλίαν, συμμαθητής τού Καιρη, έπινγη εις τήν Μαύρην Θάλασσαν έπιβανων πλοίου τού Στεφάνοβικ. "Ετερος θείος μου άδελφός τής μητέρας μου έξεπλήρωσε τά έτη τής ζωῆς του ώς μηχανικός εις τά πλοία τής έταιρίας Κάσου. "Έγω, μετά τήν θητείαν μου, ώς μαθητής Γυμνασίου Σύρου θά ήκολούθουν τό ναυτικόν έπαγγελμα. "Η δρησίσις τής μητρός μου, τόσα άπο τήν θάλασσαν παθούσης, δέν μού τό έπετρεψε.

"Εφυγα άπό την άγαπημένη μου Σύρον πρός άναζητησιν τύχης.  
'Ηκολούθησα το δημοσιογραφικόν έπάγγελμα...".

'Ο Δ. Κωττάκης άξιώθηκε νά έχει μεγάλο δάσκαλο δταν ξεκίνησε τή δημοσιογραφική σταδιοδρομία του στήν άθηναϊκή έφημερίδα «ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ», πού έκδότης της και διευθυντής ήταν ένα από τα πιό προοδευτικά πνεύματα τού έλληνικού τύπου, δάσκαλος θαλής Κουτούπης, πού είχε άνησυχες, όρματα και άγωνιστικό σθένος και συγκαταλέγεται στους έπτα κορυφαίους πνευματικούς άντρες ('Αλέξανδρος Παπαναστασίου, Θαλής Κουτούπης, 'Αλέξανδρος Δελμούζος, Θραύσιος Πετιμεζάς, Παναγιώτης 'Αραβαντινός, Κωνσταντίνος Τριανταφυλλόπουλος και 'Αλέξανδρος Μυλωνάς), πού ίδρυσαν στά 1908 τήν ιστορική Κοινωνιολογική Έταιρια.

'Ο νεαρός Αιγαιοπελαγίτης πού δέν έγινε πλοίαρχος καθώς δάσκαλος πατέρας του καπετάν Νικόλας Κωττάκης, έγινε μέ τη μαθητεία του κοντά στο Θαλή Κουτούπη ένας λαμπρός δημοσιογράφος, πού δόλγος του έλαμπε, πού οι δρευνές του και τά δάλλα δημοσιεύματά του στίς άθηναϊκές και πειραικές έφημερίδες συγκέντρωναν τό γενικό ένδιαφέρον γιατί διέθεταν τεκμηριωμένα στοιχεία, εύρυτερη ένημέρωση και ζωντανή έκφραση. Πολύ νέος δάσκαλης, μέ τά χαρίσματα πού διέθετε και βέβαια μέ τόν πνευματικό μόχθο του, καθιερώθηκε στήν πρώτη γραμμή τών δημοσιογράφων τού άθηναϊκού και τού πειραικού τύπου.

'Ο δείμηνοτος Γεώργιος Σακαλής, πού συνδέεται στενά μέ τή Ναυτιλία μας, (άφού πρωτοστάτησε στά 1916 μαζί μέ τό Λεωνίδα 'Εμπειρικού γιά τήν ίδρυση τής "Ενωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και διετέλεσε πρώτος Γενικός Διευθυντής της και πιό διεπίπειται έμπνευστής και συντάκτης τών δύο πρώτων νόμων γιά τήν άργανωση τής 'Ελληνικής 'Εμπορικής Ναυτιλίας (Νόμος 1653/1919 ίδρυσης Διοικήσεως 'Εμπορικού Ναυτικού παρά τών "Υπουργείων 'Εθνικής Οικονομίας και Νόμος 1923/1919 περί ουστάσεως του Λιμενικού Σώματος) και πού το 1929 ώς Βουλευτής Πειραιώς έπελέγη άπό τό τόπε Πρωθυπουργός 'Ελευθέριος Βενιζέλο μέλος και κύριος είσιογητής τής 'Επιπροπής, πού συγκροτήθηκε γιά τή μελέτη τών προβλημάτων τής έμπορικής ναυτιλίας μας και γιά τόν προγραμματισμό τής έμπεριστατωμένης ναυτιλιακής πολιτικής πού δημοπρατήθηκε άπό τό Κράτος) έγραφε γιά τό Δ. Κωττάκη: "... Κατά τήν περίοδον αύτήν (1915 — 1925) δι Πειραιεύς προσφέρει είς τήν έλληνικήν δημοσιογραφίαν δύο ταλαντούχους έργατας της: τόν Σπύρον Μελάν και τόν Δημήτριον Κωττάκην. Διαθέτουν χαρισματικάς ίκανότητας. Και διά τής δλης έπιδόσεώς των έπιβεβαιώνουν τό ύπό Γάλλου δημοσιολόγου δοθέν άξιωμα δτο οι διεισιδούντος δημοσιογράφοι, καθώς και οι ποιηταί, δέν γίνονται άλλα γεννώνται μέ τήν ασφαγίδα τής δωρεᾶς. 'Ο Σπύρος Μελάς, Πειραιώτης άπό τήν Ρούμελην, και δη Δημήτριος Κωττάκης, Πειραιώτης άπό τήν "Ανδρον και τήν Σύρον, έγεννήθησαν μέ τήν χαρισματικήν κλίσιν νά διαπρέψουν ως δημοσιογράφοι.

Οι φιλικοί δεσμοί, οι δόποιοι μέ συνδέουν μαζί των μού έπιτρέπουν νά άποτολμήσω τήν κρίσιν. 'Ο Σπύρος Μελάς μέ τήν πολυσχιδή έπιδοσίν του είς τήν λογοτεχνίαν, τό θέατρον, τάς ιστορικάς μονογραφίας άπομακρύνεται άπό τάς έπαλξεις τής άγωνιζομένης δημοσιογραφίας, ένων δη Δημήτριος Κωττάκης παραμένενος καθώς δημέρων άνανεωμένος, δεινοθαλής άθλητής του δημοσιογραφικού στίθιου προσφέρων άληθως έθνικήν υπηρεσίαν διότι στρέφει ιδιαιτέρως τήν δημοσιογραφικήν έρευναν και μέριμνάν του είς τήν εύπλοιαν και τήν κραταιώσιν τού έθνικού κεφαλαίου τής Ναυτιλίας μας. 'Ο Κωττάκης πληροφορεί, δηγει και διδάσκει πολιτείαν και πολίτας — διότι δην και λαός θαλασσούδιος δέν γνωριζομένες έπαρκως η άγνοούμενες έξιδιου πλημμελήματος τί είναι και τί δύναται νά προσφέρει η Ναυτιλία μας.."

Στίς σελίδες τού άθηναϊκού και τού πειραικού τύπου δάσκαλης Κωττάκης πρωτόπορος δημοσιογράφος προσέγγιζε, έρευνούσε, φώτιζε και τοποθετούσε ουσιαστικά θέματα. Και πρωτοκρυκαίς γιά τή δημοιουργία ναυτικής κοινής γνώμης άγωνιζεται γιά τό ζωντάνεμα τής ναυτικής συνείδησης του λαού μας, πού θταν στραφεί στή θάλασσα θά τρυγήσει τόν άκεντο πλούτο της, θά άντλησε νέους πόρους άκμης και εύημερίας γιά νά φανερωθεῖ πάλι κάτω άπό τόν αιθριού ουρανό τής πατρίδας και νά λάμψει πάνω άπό τά κύματα τού πελάγου τό θάμα τής άναγέννησης, τής προκοπής και τής δημιουργίας.

Στά 1918 - 1919 φοιτητής στή Νομική Σχολή και ύπαλληλος στή νεοϊδρυμένη Τράπεζα Κουλουκούντη έμενα στόν Πειραιά, στήν Καλλίπολη και διαβάζοντας δάρμα του στίς πειραικές έφημερίδες «Χρονογράφος» ή «Σημαία» είχα τή πρώτη πνευματική έπικοινωνία μου μέ τό Δ. Κωττάκη. 'Εκείνος ήταν ένας φτασμένος δημοσιογράφος κι' έγινε ένας νεαρός φοιτητής. 'Άλλα τόν ένοιωσα άπό τήν πρώτη έκείνη στιγμή — δημάρτως ήταν γνωριστήκαμε και συνεργάστηκα μαζί του στήν "Ενωση Ελλήνων Εφοπλιστών και στά «NAYTIKA XRONIKΑ» — θαλασσινό άδελφό μου και πνευματικό συναθλητή. Μάς ένωσε μιά άνεφελη, άδιατάραχτη φιλία σαράντα πέν-

τε χρόνων πού τή σφραγίσαμε μέ ιερό δεσμό: Τόν φλόγιζε και μ' έκαιγε ή νέα μεγάλη ίδέα — ή Ναυτικά Μεγάλη Έλλαδα.

"Επειτα μπάρκαρα, τέσσερα χρόνια (1925—1929) στή θάλασσα. Ξεκίνησα άπλός ναύτης, έγινα άξιωματικός καταστρώματος και ζητούσα νά μού στείλουν έφημερίδες ή άποκόμματα μέ άρθρα τού Κωττάκη.

Ξεμπάρκαρα, πήρα τό δίπλωμα τού Πλοιάρχου Β., άλλα ή θάνατος τής μητράς μου κι' δλλα οίκογενειακά περιστατικά δέν μ' άφησαν νά ξαναμπαρκάρω.

Τό Γενάρη 1931 έγκαταστάθηκα στή Χίο κι' άρχισα νά δικηγορώ μέ τό νού μου πάντα στή θάλασσα. 'Εκεί στή Χίο, τίς πρώτες μέρες τής έγκαταστασής μου, έλαβα τό πρώτο τεύχος τών «NAYTIKA XRONIKΩΝ», Δεκαπενθήμερος Ναυτική και 'Εμπορική 'Επιθεώρησις, Διευθυντής Δ.Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ, Πειραιεύς 1 'Ιανουαρίου 1931.

Τό πρώτο ναυτιλιακό περιοδικό στή ναυσίβια πατρίδα — στήν πού άρχαία θαλασσινή πατρίδα δλου τού κόσμου. Κρατούσα στά χέρια μου 'Ιερά Βίβλο. Και καθώς τό φυλλομετρούσα μέ ταραχή ένοιωσα τά δάχτυλά μου και τά μάτια μου νά τρέμουν, ένω μέσα μου κυμάτιζε δι στίχος του Σολωμού: "Αστραφε φώς και γνώρισεν δι νίδα τόν έαυτό του.

"Επιτέλους ή Νέα Έλλαδα θά γνώριζε τόν έαυτό της, τίς θαλασσινές ρίζες τών παραδόσεων και τής ιστορίας της, θά άνασταινε και θά γέμιζε μέ θαλασσομάχους ναυτίλους, πού θά έφερναν στήν έθνική οίκονομία άπό τή πικρή άλμη τού ύγρου στοιχείου γλυκείς καρπούς και πλούσιες ώρες εύημερίας.

Κάτω άπό τό συνθετικό σχεδίασμα, πού σφύζει άπο κίνηση και δράση τό πρωτοσέλιδο δρόμο τού Δ. Κωττάκη, πού θυμίζει ιερή άποκλυψη και έκπεμπει τό σωστικό κήρυγμά του: ERXOMΕΘΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ.

"Ο Κωττάκης τήν πού διό καλύτερη ποιότητα τού λόγου τήν είχε έπιστρεψει σ' έκεινο τό δρόμο του γιά νά κηρύξει τό μήνυμα τού άναγεννητικού έρχομού. Κρατώ στά κειμήλια τού ναυτικού και τού πνευματικού βίου μου τό πρώτο τεύχος τών «NAYTIKA XRONIKΩΝ». Κι' δταν μού τηλεφώνησε δι γγονός του γιά νά μού άναγγείλει δτι δάσκαλης έγραφε, πάρνω στά χέρια μου τό πρώτο τεύχος τού περιοδικού του και ξαναδιαβάζω, και τά δάχτυλά μου και τά μάτια μου τρέμουν, έτσι καθώς έτρεμαν δταν τό πρωτοδιάβαζα νίδα τότε στή Χίο:

"... Κατερχόμεθα πρός τήν 'Ελληνική Θάλασσαν ως πρωτοπόροι, μέ σημαίνων μας τά «NAYTIKA XRONIKΑ» διά νά προκαλέσωμεν τήν πρός αύτήν κάθεδον μεθ' ήμων και δλων έκείνων τών ταγών και δλων τών παραγόντων τής πολιτικής και οίκονομικής 'Ελλάδος, καθώς και τού συνόλου τών τάξεων τής 'Ελληνικής κοινωνίας, διά νά έκτείνωμεν τήν χείρα μέ άναπεπταμένον τό σύμβολόν μας πρός τόν άτρυγετον πόντον και ούτως έπιδεικνύοντες πρός αύτούς τήν άνυπερβλητον δύναμιν και τό ύπεροχον μεγαλείον τής ναυτιλούμενης 'Ελλάδος... νά σφυρηλατήσωμεν τήν άναγεννησην τής Ναυτικής τού 'Εθνους Συνειδήσεως, ύπο τό κράτος τής δόποιας θ' άξιωση και πάλιν ή 'Ελλάς νά εύημερήση και νά άναπτύξη τόν νέον πολιτισμόν της, εύρων ως οι δρίζοντες τού 'Ελληνικού πνεύματος και πλατύν ως οι θάλασσασι τής ιστορίας δράσεώς του...».

Τό διαβάζω τώρα και τό παντίχω μέ τά δάκρυά μου. Θέλω νά τού τό πώ και νομίζω δτο μ' άκούει. Θέλω νά τού γράψω και νομίζω δτο θά τά διαβάσει στίς σελίδες τών «NAYTIKA XRONIKΩΝ», πού είναι τέκνο τού πνεύματος του και πού τό άγάπησε και τό φρόντισε μέ τήν ίδια άφοσίωση πού άγάπησε και μοσχανάθρεψε τήν άκριβοθυγατέρα τής ζωῆς του. Θά τού τό πώ και τού τό γράψω: — Δημητρό, αύτό δέν ήταν δρόμο. Αύτό είναι και θά μείνει άποστολικό κήρυγμα, βαθύ ποίημα πίστης και θαλασσινό τραγούδι καλοτάξιδης εήμερίας.

"Η δύναμη και ή πίστη, πού διαπνέουν τό δρόμο δημοιουργούν αισθήματα έξαρτης άνταποκρισης. 'Ο τότε Πρωθυπουργός, ή 'Εθνάρχης 'Ελευθέριος Βενιζέλος, νησιώτης κι' αύτός, θαλασσινός και καπετάνιος τού έθνικού σκάφους σέ ώρες δημοιουργικής γαλήνης και ταραγμένων τρικυμιών τό ένοιωσε και συμμετέχοντας στούς δραματισμούς τού Δ. Κωττάκη τού έγραψε μέ διαφαινόμενο ένθουσιασμό και μέ βιωμένη συγκίνηση:

""Αν δλα δσα γράφετε είς τό πρώτον σας τεύχος διά τήν ναυτιλίαν έπιτευχθούν, ή 'Ελλάς θά άποχτηση ναυτιλίαν ισχυράν, μεγάλην.

Οι δραματισμοί τού Δ. Κωττάκη δημάρτως διατυπώθηκαν στό δρόμο τού πρώτου τεύχους τών «NAYTIKA XRONIKΩΝ» δικαιώθηκαν και σύμφωνα μέ τήν πρόβλεψη τού 'Ελευθέριος Βενιζέλου ή 'Εμπορική μας Ναυτιλία, μέ τήν πρωταγωνιστική παρουσία της στό διεθνή στίβο τών έμποροναυτικών άνταγωνισμών κατέστησε τήν 'Ελλάδα μεγάλη ναυτική δύναμη.

Γιά πολλά χρόνια τά «NAYTIKA XRONIKΑ» στάθηκαν τό μοναδικό ναυτιλιακό μας περιοδικό, πού έκπροσωπούσε τόν έλληνικό ναυτι-

κό κόσμο, πού τόν ένημέρωνε μέ πληρότητα και πού έκάλυπτε τήν πληροφόρησή του σε σοβαρά θέματα έπιχειρηματικού ένδιαφέροντος. Κι' όποι τήν διοψή αύτή η συμβολή τού Δ. Κωττάκη και τού περιοδικού γιά τήν άλματική πρόσδο και τήν θεαματική άναπτυξή τής 'Εμπορικής μας Ναυτιλίας ήταν σημαντική μέ θετικά άποφασιστικές επιδράσεις.

Στό βιβλίο μου «Τό Ναυτικό τού Γένους τών 'Ελλήνων» (σελ. 250-258) έχω άφιερώσει ειδικό κεφάλαιο στόν έλληνικό ναυτιλιακό τύπο και μού δόθηκε η εύκαιρια νά έπισημάνω τή σημασία και τήν έκταση τής πρωτοποριακής προσφοράς τού Δ. Κωττάκη και τήν έγκυρη ποιότητα τής έκδοσης παρουσίας τού περιοδικού.

Σχετικά ύπογράμιζα ότι τά «NAYTIKA XRONIKA» έκδόθηκαν στήν περίοδο τής μεγαλύτερης οικονομικής και ναυτιλιακής κρίσης τού αιώνα μας και ήταν μεγάλη η συμβολή τους γιά τήν έπιτυχή άντιμετώπισή της άπο τήν έμπορική μας ναυτιλία. 'Από τίς σελίδες τών «NAYTIKΩΝ XRONIKΩΝ» δόθηκαν καθολικές θεωρήσεις γιά τά προβλήματα, τά αίτήματα και τά συμφέροντα τών έφοπλιστών και τών ναυτεργατών. Είναι τό ούθεντικό δργανό τής έμπορικής μας ναυτιλίας και κατέχει τήν πρώτη θέση άναμεσα στό ναυτιλιακό μας τύπο διαθέτοντας έκλεκτό έπιτελείο συνεργατών πού χειρίζονται μέ γνώση η παρουσιάζουν άρτια τά προβλήματα, τούς τομείς και τούς κλάδους πού έχουν άναλαβει τή διερεύνηση, τή μελέτη και τήν ποιότητησή τους.

Και μετά τίς πιό πάνω διαπιστώσεις έγραφα: «Ούτως, εις τάς σελίδας τού περιοδικού τούτου άπο τής έκδοσεώς του μέχρι σήμερον, ζωντανή παρελαύνει η χρονογραφία και η ιστορία τής ναυτιλίας μας. Εις αύτάς εύρισκεται άποθησαρισμένον δλον τό πολύτιμον ύλικόν τής ιστορίας τού κατά θάλασσαν άγώνος τών Νεοελλήνων. Ο δέ διευθυντής του Δημ. Κωττάκης διά τών άγώνων και τών προσφορών του άπεβη μία τών ναυτιλιακών προσωπικοτήτων, αι' όποιαι δεσπόζουν έπι τού ναυτιλιακού μας στερεώματος άπο τής 4ης δεκαετίας τού αιώνος μας: Διά τών «Ναυτικών Χρονικών» συνέβαλε τά μεγιστα εις τό νά καταστή γνωστός εις τήν έλληνικήν κοινήν γνώμην και τήν πολιτικήν και πνευματικήν ήγεσίαν τής χώρας μας ο μέγας δαγνωστος. 'Η έμπορική μας Ναυτιλία...».

'Ο Δ. Κωττάκης σύνδεσε τή ζωή του και τό περιοδικό του μέ δλες τίς ώρες, χαρούμενες και δύσκολες, τής 'Ελληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας. 'Έζησε μέ τήν πίστη και μέ τήν άποφαση νά υπηρετήσει πιστά και τίμια τά προβλήματα, τίς άναγκες και τά αίτήματα τού ναυτικού κόσμου έχοντας άκλονητη μέσα του τήν θητική άποφαση ότι έτοι ύπηρετούσε θετικά και δημιουργικά τά συμφέροντα τής πατρίδας και τού λαοῦ.

Βέβαια δέ έγινε Καπετάνιος δπως δινειρευόταν στά παιδικά του χρόνια. Θεμέλιωσε δμως και κυβέρνησε τό καράβι τών «NAYTIKΩΝ XRONIKΩΝ», πού σκέπασε, πού άγκαλισε μέ τήν δόηγια του, μέ τήν έγκυρη πληροφόρηση και μέ τίς σωστές κατευθύνσεις τήν καθολική κίνηση τής πιό μεγάλης Έμπορικής Ναυτιλίας τού κόσμου.

'Ο Δ. Κωττάκης στήριξε τή Ναυτιλία μας σε ώρες κρίσεων, άγωνιστης γιά τήν άνασυγκρότησή της, πού είχε σχεδόν διαλυθεῖ κάτω άπο τά πλήγματα τού τελευταίου μεγάλου πολέμου. Και τήν έξόπλισε μέ σχολεία γιά νά δημιουργούν στελέχη πού θά πλαισώνουν τή

δημιουργική πορεία της άντιμετωπίζοντας θύελλες ή κρίσεις και κατατώντας νέες λαμπρές έπιτυχίες.

'Ηταν άπο τίς ρίζες τής καταγωγής του θαλασσομάχος — ξεκίνησε τήν έκδοση τών «NAYTIKΩΝ XRONIKΩΝ» μέσα σε νύχτα θύελλας: Κατά μίαν θυελλώδη νύχτα έγραψε ό ίδιος ότι πήρε τήν άποφαση γιά τήν έκδοση τού περιοδικού του: «Όταν τά κύματα έφθαναν μέχρι τής Πλατείας 'Αλεξάνδρας — κατώκουν εις Καστέλλαν τού Πειραιώς — άνεμησθην τών κινδύνων τής θαλασσινής ζωῆς, τών δυσκόλων περιστάσεων, ύπο τάς όποιας έζων οι ναυτικοί μας. Και τήν νύκτα έκεινην συνέλαβα τήν σκέψιν τής έκδόσεως τών «Ναυτικών Χρονικών».

'Ο Δ. Κωττάκης ήταν βαθύτατα συναισθηματικός. Τό έδειχνε σε ολες τίς έκδηλωσεις τής ιδιωτικής και τής δημόσιας ζωῆς του. 'Η άναγκη γιά τήν έκδοση ένός ναυτιλιακού περιοδικού ήταν διάχυτη άπο χρόνια. Τού τό ζητούσαν πολλοί ναυτιλιακοί παράγοντες άπο χρόνια κι' δμως ο Κωττάκης τό άποφασίζει τό χειμώνα 1930-1931 ζητούσαν τά κύματα άντιμετωπούν στήν Καστέλλα κι' αύτός «άνεμησθην τών κινδύνων τής θαλασσινής ζωῆς».

Πρόσφερε στούς δικούς του, στούς συνεργάτες του, στούς φίλους του τόν πλούτο τής συναισθηματικής έκφρασης, πού σκρόπιζε άλλογυρά του. 'Επικοινωνούσε μέ τούς άπλους, άγνωστους άναγνώστες τού περιοδικού άπαντώντας μέ προσωπικά γράμματα — χωρίς γραφομηχανή. Στό θαυμασμό, πού τού είχε έκφρασει κάποιος άπαντώντος: «Είναι η έμπιστοσύνη σας πρός τήν προσπάθειάν μου τό μυστικόν τής άφοσιώσεώς μου».

'Η άφοσιώσια ήταν ένα άλλο χαρακτηριστικό του γνώρισμα. 'Άφοσιώμένος στό έργο του δχρι θανάτου — χειμώνα καλοκαίρι και μέχρι τίς τελευταίες μέρες τής ζωῆς του παρακολουθούσε προσωπικά και δμεσα τά «NAYTIKA XRONIKA» του.

Μέσα του μιλούσαν και τόν δρίζαν οι θαλασσομάχοι πρόγονοι του άπο τό Βροντάδο κι' άπο τήν 'Ανδρο — κι' δμως ο Δημήτριος Ν. Κωττάκης είχε καρδιά εύασθθητο παιδιού. Μέ δάκρυα εύχαριστης τό Μάρτιον 1977 τήν 'Ενωση 'Ελλήνων έφοπλιστών πού χαιρέτιζε μέ τη μητική δεξιώσια τήν έκδοση του 1000 τεύχους τού περιοδικού του. Τό ίδιο και γιά τόν 'Υπουργό Έμπορικής Ναυτιλίας ζητούσαν γιορτάζαμε (Γενάρηον 1981) τά πενήντα χρόνια τών «Ναυτικών Χρονικών». Κι' ζητούσαν ένα φθινοπωρινό δειλινό (4-10-1980) έναντιθέταμε στό Νεκροταφείο τού λόφου τής Βουλιαγμένης τόν 'Ιωάννη 'Ηλ. Κουλουκουντή ο Κωττάκης είχε πνιγεί άπο τούς λυγμούς τής συγκίνησης και τόν παρηγορούσαν λέγοντάς του δητι ο φίλος μας ταξίδευε μέ τά Κασιώπια και τά Συριανά καράβια τών πατέρων του.

Τήν Πέμπτη (24 Μαρτίου) τό μεσημέρι ζητούσαν άποχαιρετούσα στήν 'Αγια Τριάδα τού Πειραιώς τό Δημήτριο Κωττάκη τόν διαβεβαίωσα ότι θά τόν νοιάθουμε νά ταξίδευε πάντα άναμεσα Πειραιᾶ, Σύρου, 'Ανδρου και Βροντάδου. Και δητι ζει μέσα στό κάθε νέο τεύχος τού περιοδικού του, πού θά συνεχίσουν ή θυγατέρα του κι' ο έγγονός του.

Γιά μάς ο Κωττάκης και τά «NAYTIKA XRONIKA» θά ζούν.

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ

## Βετεράνος τής ναυτιλιακής δημοσιογραφίας

Τού κ. MIX. A. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

Πρίν λίγες μέρες, ο βετεράνος τής ναυτιλιακής δημοσιογραφίας, έφυγε άπο τόν κόσμο.

Πιστεύω ότι τό κενό πού άφησε είναι μεγάλο και δύσκολα θά άναπληρωθή, γιά πολύ καιρό.

Τόν έζησα άπο τά πρώτα βήματα του, στούς άγωνες του γιά τήν Ναυτιλία μας, μέχρι τίς τελευταίες του ήμέρες. Είχε έντυπωσιακά χαρακτηρίστικά και άρχες, άπο τίς οποίες δέν άπεστη ποτέ, καθ' ζηλη τήν σταδιοδρομία του.

Τό έντονο αίσθημα εύθυνης, τό όποιο τόν διακατεῖχε ζητούσαν συνέτασσε ή ήλεγχε τήν ύλη τού περιοδικού του δέν τού άφηνε κανένα περιθώριο συμβιβασμού.

Ήταν ο όρθοδοξος ναυτιλιακός δημοσιογράφος και έκδότης και κατάφερε ώστε τά NAYTIKA XRONIKA, κάθε 1η και 15η τού μηνός, γιά πολλά χρόνια, νά τά περιμένη ο ναυ-

τιλιακός κόσμος, γιά νά άδηγηθη, νά προβλέψη και νά μάθη.

Ήταν ο δεκαπενθήμερος άδηγός και γιά τήν ναυτιλιακό κόσμο άλλα και γιά τήν Πολιτεία.

Πολλές φορές ή γραφίδα του ήταν όξεια και αύστηρη, πρός κάθε κατεύθυνση, άλλα και τότε, μόνον γιά νά προειδοποιήση και νά προστατεύση, γιά νά μήν είπω και γιά νά έλεγχη.

Είναι παγκοίνως γνωστή η ζωή και τό πρόσφορο, γιά τήν Ναυτιλία, έργο τού άειμνηστου Δημήτριου Κωττάκη και θά μπορούσαν νά γραφούν πολλά, άλλα αύτές τίς λίγες γραμμές σκιαγραφίας του τίς άφιερώνω σάν μνημόσυνό του, άπο ένα πολύ φίλο του.

# ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΩΤΤΑΚΗΣ: 'Οραματιστής και συντελεστής της δημιουργίας της Μεγάλης 'Ελληνικής Ναυτιλίας

Τοῦ κ. ΓΕΩΡΓΟΥ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

'Ο Δημήτρης Κωττάκης ξυμοιαζει νά μή βιάζεται νά φύγει από τήν ζωή, δν και οι χαρές του είχαν λιγοστέψει τά δυό τελευταία χρόνια μέ τίς έπανειλημμένες καρδιακές προσβολές πού είχε ύποστει.

Φαίνεται ότι ή άδαμαστη θέληση και ψυχική δύναμη πού έκλεινε μέσα του κατόρθωσαν νά ξεγελάσουν πολλές φορές τό περιβάλλον του κι αύτόν άκομή τόν θάνατο. 'Ετσι κάθε πρωΐ σχεδόν, άκομή και τόν τελευταίο καιρό, έξακολουθούσε νά κατεβαίνει στό γραφείο του γιά νά βρεθεί κοντά στούς άνθρωπους του, στούς συνεργάτες, στόν Πειραιά, έκει πού πάνω από μισό αιώνα ζύσε και ένοιωθε τόν παλμό τής Ναυτιλίας. 'Ωστόσο τήν τελευταία καρδιακή κρίση δέν τήν δινέξει και ή ο εύθυτενής και άγερωχος άγωνιστής νικήθηκε άπό τόν θάνατο.

Είναι άδύνατο νά έκτιμήσει κανείς τίς τεράστιες ύπηρεσίες πού προσέφερε ή Δημήτρης Κωττάκης στήν Ελληνική Ναυτιλία, δν δέν διακρίνει προηγουμένως τά ιδιαίτερα έκεινα στοιχεία πού συνέθεταν τήν ισχυρή προσωπικότητά του.

'Ο Δημήτρης Κωττάκης γεννήθηκε στή Σύρο και γαλούχηθηκε μέ τήν θάλασσα τού Αιγαίου, πού ύπηρξε τό λίκνο τού πολιτισμού και ή γεωγραφικός χώρος μέσα στόν διοικού τό άνησυχο έλληνικό Ναυτικό πνεῦμα πραγματοποίησε τά άπαράμιλλα κατορθώματά του.

'Ο ίδιο μέ ύπερφάνεια άνεφερε συχνά ότι κατήγετο άπό ναυτική οίκογένεια, γι' αύτό και θεωρούσε πάντοτε τόν «ναυτικό», πού τόν ζήσεις και τόν ένοιωσε, σάν θεμελιακό και άναπόσταστο στοιχείο τής Ναυτιλίας. 'Από τήν Σύρο δρχισε ή έξόρμηση γιά τήν δημιουργία τής νεώτερης Μεγάλης Ελληνικής Ναυτιλίας στήν όποια πίστεψε μέ πάθος ή Δημήτρης Κωττάκης και δίκαια μπορεί νά πει κανείς γι' αύτόν ότι ύπηρξε ή οραματιστής και σπουδαίος συντελεστής της.

Στήν μεγάλη παγκόσμια κρίση τού 1931 βγήκαν γιά πρώτη φορά τά «Ναυτικά Χρονικά». Τότε πολλοί Έλληνες πλοιοκτήτες καταστράφηκαν ή έγκατέλειψαν τόν ναυτιλιακό στίβο γιατί έχασαν τό θάρρος τους. 'Αντίθετα, ή Κωττάκης μέ τήν ψυχική δύναμη πού τόν διέκρινε και μέ τήν άκλονητη πίστη στή θάλασσα, ήρθε μέ τήν έκδοση τών «Ναυτικών Χρονικών» νά έμψυχωσει δλους έκείνους πού είχαν άποθαρρυνθεί, τόσο τούς πλοιοκτήτες όσο και τούς ναυτικούς.

Τήν έποχή έκείνη δέν ύπηρχε Ναυτιλιακός Τύπος. 'Ο Κωττάκης, πρωτοπόρος, έκαλυψε τό κενό.

Πρωταρχικός του σκοπός νά διαφωτίσει τόν πολιτικό κόσμο και τήν κοινή γνώμη γιά τήν σπουδαιότητα πού είχε ή Ναυτιλία γιά τήν Έλλαδα.

'Εμφανίστηκε σάν έρμηνευτής και ή έκφραστής «τού όρμεμφύτου τής θαλασσοχαρούς Ελληνικής Ψυχής ή όποια έγεννήθη άπό τά κύματα τών θαλασσών τής Μεσογείου» (έκφρασις τού ίδιου).

Μέ τήν άπαράμιλλη έργατικότητά του, τό δημοσιογραφικό αίσθητηριο, τήν καθαρή σκέψη, τήν μεγάλη πείρα και τίς ναυτικές γνώσεις του, καλλιέργησε μέ πάθος τήν ίδεα τής δημιουργίας τής Μεγάλης Ελληνικής Ναυτιλίας και προέβαλε σωστά τόν ρόλο τής Πλοιοκτησίας και τής Ναυτοσύνης τών Έλλήνων.

Μελετούσε μέ προσοχή τόν διεθνή Ναυτιλιακό Τύπο και είχε τήν ίκανότητα νά ξεχωρίζει τό σπουδαίο άπό τό περιττό. Οι έπαφές του μέ τόν Ναυτιλιακό Κόσμο, τήν Διοίκηση και τούς Πολιτικούς τής Χώρας ήταν συνεχεῖς. 'Επεδίωκε τήν συνεργασία προσωπικότητων πού είχαν ξεχωριστή θέση στό ναυτιλιακό και ή προστημονικό τομέα. 'Έξέθρεψε τήν νέα γενιά τών δημοσιογράφων τού Ναυτιλιακού Τύπου.

'Ετσι, κάθε έκδοση τών «Ναυτικών Χρονικών» ήταν μιά πανδαισία άπό βαθείες σκέψεις έπάνω στά σπουδαία ναυτιλιακά θέματα και ή αντικειμενική πληροφόρηση γύρω άπό ήσα συνέβαιναν στόν διεθνή ναυτιλιακό χώρο. Δέν θά είναι ύπερβολή νά πει κανείς ότι ή ίδιος ή Κωττάκης και τά «Ναυτικά Χρονικά» έπαιζαν σπουδαίο ρόλο στήν διαμόρφωση τής Ναυτιλιακής Πολιτικής τής Χώρας μας. Στά μεγάλα και κρίσιμα προβλήματα, τά «Ναυτικά Χρονικά» έπαιρναν πρωτοβουλίες και ήδην πρωτοποριακές γνώμες και ήδεις.

Βοήθησαν πάρα πολύ στήν άπόκτηση τών 100 Λίμπερτους πού άναστησαν τόν κατεστραμμένο άπό τόν τελευταίο παγκόσμιο πόλεμο στόλο μας. 'Ακόμη ήταν τά «Ναυτικά Χρονικά» πού έδωσαν τήν ίδεα γιά τήν κατάρτιση ειδικών ναυτιλιακών νόμων πού ή ήποτελούσαν τήν βάση τής φορολογικής ρυθμίσεως και τής μεγάλης μεταπολεμικής άναπτυξεως. 'Η ίδεα αυτή ήλπιστημένη βασικά μέ τό Ν.Δ. 2687/53.

'Έκτός ήμως άπό ήδη αυτά, τά «Ναυτικά Χρονικά», στήν πορεία τους, καλλιέργησαν τήν δημιουργική κλίση τού Έλληνα πρός τά θαλάσσια έργα και ήργαστηκαν μέ πίστη και σύστημα γιά τήν άναπτυξη τού Έθνικού Ενστίκου. Τίς ήδεις αυτές ή Δημήτρης Κωττάκης προσπαθούσε πάντοτε νά μεταλαμπαδεύσει στούς άσχολουμένους μέ τήν Ναυτιλία, παροτρύνοντάς τους νά μή ξάνουν ποτέ τό θάρρος τους. Αύτή ή προσφορά του είναι άνεκτιμη και θά μᾶς χρειαζόταν σήμερα άσο ποτέ άλλοτε.

Είναι πάντως παρήγορο ότι, άλλοι τώρα, ζυμωμένοι στήν ναυτική δημοσιογραφία μέ τήν θερμούργο και ή ακατάβλητη πίστη τού «διδασκάλου» τους, θά άναλάβουν τήν σκυτάλη πού τούς παρέδωσε ή Κωττάκης, μαζί μέ τίς εύχές του. Σ' αύτές ένώνομε και τίς δικές μας, ώστε τό «έργον» του, τά «Ναυτικά Χρονικά», νά άπολαύσει τήν συνέχεια πού άπολαμβάνουν μόνο τά μεγάλα έργα.

'Αγαπητέ και Σεβαστέ Φίλε Δημήτρη Κωττάκη,

Τά κύματα τού Αιγαίου άσο σφέρουν εύχαριστα μηνύματα, στήν τελευταία σου κατοικία στήν Σύρο, γιά τήν Ελληνική Ναυτιλία πού τόσο άγαπησες και ήπηρέτησες μέ πίστη και συνέπεια.

Νά είσαι βέβαιος ότι ή Ελληνική Ναυτική Ψυχή δέν θά σέ ξεχάσει.

# Διαβάζαμε τά «Ναυτικά Χρονικά» ἀπό μικρά παιδιά στά Καρδάμυλα

Τοῦ κ. ΠΑΝ. ΤΣΑΚΟΥ

Μιά ζωή προσφορᾶς στή Ναυτιλία, είναι μιά ζωή προσφορᾶς στό «Εθνος». Τή προσφορά τοῦ Δ. Κωττάκη τή γνώρισα πολύ πρίν γνωρίσω τόν άνθρωπο.

Άπο παιδί μικρό — μαθητής στά Καρδάμυλα — θυμάμαι πώς ήταν μιά άληθινή ιεροτελεστία ή διφή τών «Ναυτικών Χρονικών» στό χωριό μας. Μέ πόση λαχτάρα πήγαιναν άπο χέρι σέ χέρι και τό διάβασαν δλοι στό χωριό. Οι συνταξιούχοι, γιά τίς συντάξεις τους· οι Εξέμπαρκοι καπετάνιοι γιά τούς ναύλους και τίς κινήσεις τών βαπτοριών· άκόμη οι μανάδες γιά νά δούνε πότε περνά τό βαπτόρι άπο Σουέζ ή Παναμά καί διά προφθάνουν νά στείλουν κανένα γράμμα και δλοι μικροί καί μεγάλοι γιά νά διαβάσουν σέ αύτό τό βαρόμετρο τής Ναυτιλίας τών καιρού τής άγοράς. Θά δέσουν και δλα; ή δρχισε τό λύσιμο; νά έτοιμασθούμε νά πάμε στόν Πειραιά γιά μπάρκο, ή νά μαζέψουμε και φέτος τίς έλιες πρίν μᾶς καλέσει τό γραφείο;

Κάποτε μπαρκάραμε κι' έμεις καί 'κεινο πού θυμούμαι πώς μού έκανε έντυπωση είναι νά βλέπω τόν καπετάνιο — δόκιμος τότε στό πρώτο μου βαπτόρι — τόν καπετάνιο τού παλιού καλού καιρού τής ναυτούσύνης που φθάνοντας στό λιμάνι δνοιγε τήν άλληλογραφία και έπαιρνε μέ τή σειρά νά διαβάσει: Πρώτα τό γράμμα τού Λιβανού· άμεσως μετά τά «N.X.» άφήνοντας τελευταίο τό γράμμα άπο τό σπίτι του.

Καί στή συνέχεια λογιζόταν μεγάλη εύνοια νά 'ρθει τό περιοδικό στά χέρια τοῦ Πρώτου, τοῦ Γραμματικοῦ και τών δλλων άξιωμα-

τικών. Έμεις οι παρακατιανοί, σχεδόν ποτέ δέν είχαμε αύτή τή τύχη και μόνο άκούγαμε στήν ώρα τού καφέ τά σχόλια άπ' δσους τό διάβασαν και αύτά τά λίγα πού έπαιρνε τό αύτί μας, ήταν δλη ή κατατόπισή μας στά συμβαίνοντα στό χώρο τής Ναυτιλίας.

'Άπο τότε πέρασε καιρός πολύς. Καί τά «N.X.» διαβάζονταν άπ' δλους και πάντα μέ τήν ίδια έμβριθεια και τό άμειωτο ένδιαφέρον. Ό αγώνας τών Έλλήνων Ναυτίλων συνεχίσθηκε άδιάλειπτα και στέφθηκε άπο μεγάλη έπιτυχια γιά τό καλό δλων τών άσχολουμένων μέ τήν θάλασσα και τού τόπου γενικώτερα.

Τόν άγώνα αύτό τά «N.X.» μέ έπιμονή, προνοητικότητα και συνέπεια παρακολούθησαν και ποδηγέτησαν, έπι 50 και πλέον χρόνια, ύπο τήν έμπνευσμένη καθοδήγηση τοῦ 'Ιδρυτού των, Δημήτρη Κωττάκη.

Όστοσό ή ξεραση τού μεγάλου έργου και τής άνυπολόγιστης προσφορᾶς τοῦ Δ. Κωττάκη, στή δημιουργία τής Μεγάλης Έλληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας θά άποτελέσει άναμφιβολα χρέος άλλων πού χρονικά και περιστασιακά βρέθηκαν πιό κοντά του.

'Άπο τή δική μου σκοπιά, ή άναπληση αύτών τών δύο περιστατικών πού παραπάνω σκιαγράφησα — τής διφής τών «N.X.» στό χωριό μου και στό πρώτο μου βαπτόρι — πού μέ συγκίνηση ξανάρθαν ζωρότατα στή μνήμη μου σήμερα, έδω στό συννεφιασμένο Λονδίνο, δπου πληροφορήθηκα τόν θάνατο του, ής άποτελέσει τό δικό μου ταπεινό μνημόσυνο στόν ΝΑΥΤΙΚΟ ΠΡΟΜΗΘΕΑ τής Φυλής μας.

## ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΤΤΑΚΗΣ: Σύμβολο τής δημιουργίας τής Ναυτιλίας

Τοῦ κ. ΠΑΝΝΗ ΨΑΡΡΑ

Ή πλοιαρχική τάξη αισθάνεται βαθιά τήν θλίψη γιά τήν άπωλεια τοῦ κατ' έξοχήν δημοσιογράφου τής Ναυτιλίας, τοῦ πατέρα και δημιουργού τής ναυτιλιακής έννημέρωσης Δημητρίου Κωττάκη. Πάμπολλές φορές στάθηκε στό πλευρό μας και τά «Ναυτικά Χρονικά» ήταν ένα προστό και έλευθερο βήμα γιά μᾶς. Οι συνεργάτες πλοιάρχοι και οι έπιστολές πλοιάρχων στό περιοδικό είναι άμετρητες — και πολλές φορές έφεραν τό ποθούμενον άποτέλεσμα, λόγω τού κύρους τών «Ναυτικών Χρονικών» και τού άποφασιστικά ύπολογιζόμενου έκδότη και διευθυντή των.

Άλλα ιδιαίτερα ή Π.Ε.Π.Ε.Ν. πάσης τάξεως, πραγματικά χάνει έναν πιστό και δοκιμασμένο φίλο. Βαθύς γνώστης τών θεμάτων μας — πού τά παρακολουθούσε άδιάλειπτα

και μέ ένδιαφέρον και στοργή — στάθηκε πάντα ένας φίλος τών δύσκολων στιγμών και παράπλευρος πρός τήν «Ενωση» και ήταν άκόμα αύτό δέν ήταν σύμφωνο μέ τήν πολιτιτική, τήν γραμμή, μπορεῖ και τά ένδιαφέροντα τοῦ περιοδικού...

Δέν πρόκειται νά τόν ξεχάσουμε ποτέ. Γιατί άνεξάντλετες είναι και οι ύποθήκες πού μᾶς δημιούργησε. Καί δέν θά ξεχάσει κανένας αύτό τούς μέ τήν, Ναυτιλία συναλλασσόμενους, τήν άνυπολόγιστη προσφορά του στήν άνάπτυξή της, άπό τήν έποχή τών 100 λίμπερτυς, μέχρι και λίγο διάστημα πρίν τό θάνατό του...

Ο Δημήτρης Κωττάκης ήταν και μένει ένα σύμβολο. Τό σύμβολο τής δημιουργίας, τής διατήρησης και τής κορύφωσης τής Ναυτιλίας τής Έλληνικής.

## Καταλύτης τῶν ναυτιλιακῶν ἔξελίξεων

Τοῦ κ. ΣΤΡΑΤΗ ΣΤΡΑΤΗΓΗ

Ή είδηση τοῦ θανάτου τοῦ σεβάσμιου Δημητρίου Κωττάκη μού προκάλεσε, πέρα αύτό τή θλίψη γιά τήν άπωλεια ένός πατρικού φίλου, αισθήματα θαυμασμού και σεβασμού πρός τήν προσωπικότητά του.

Τό δυνόμα του θά μείνει δρρηκτα δεμένο μέ τό μεταπολεμικό έλληνικό ναυτιλιακό θαῦμα. Κυρίως αύτό τήν έποχή τού πολέμου μέχρι και τόν προχθεσινό θάνατο του, ή Δημήτριος Κωττάκης ύπηρξε καταλύτης ολων τών ναυτιλιακῶν ἔξελίξεων στόν τόπο μας. Τά «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» του ή-

ταν γιά δσους αύτό μᾶς είχαμε τήν τύχη νά άσχοληθούμε μέ τά πράγματα τής Ναυτιλίας τό άπαραίτητο βοήθημα, άκόμη κι' άν διαφωνούσμας μαζί τους, γιά τήν κατανόηση και τήν διακήση κάθε πτυχής τής ναυτιλιακής πολιτικής. Αταλάντευτος στίς άρχες του, μέ βαθειά γενική μόρφωση, αύστηρός και άδεκαστος κριτής, έργατικός δημοσιογράφος πρίν άπ' άλλα, έγινε μέ τή ζωή και τό έργο του, άλλα κυρίως μέ τήν άγαπη πρός τήν Έλληνική Ναυτιλία ή «αύθεντία» στό χώρο της, μέ άλη τή σημασία τής λέξεως.

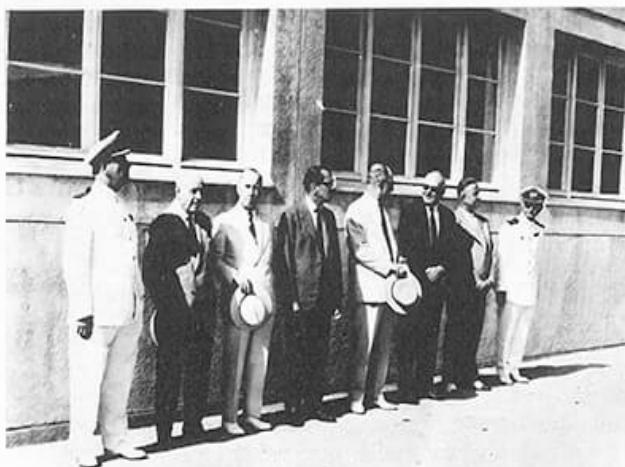
## Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

# Ο ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Είμαι βέβαιος πώς παρά τή γενική άναγνωριση του έργου του Δημητρίου Κωττάκη, ή συμβολή του στήν άναπτυξή τής ναυτικής έκπαιδεύσεως στή χώρα μας, δέν είναι ιδιαίτερα — ή τουλάχιστον στό βαθμό πού θά έπρεπε - γνωστή. Κι δυμώς ή άναδρομή στά γεγονότα τής έποχής πειθεί πώς χωρίς αύτών ή Δημοσία Ναυτική Έκπαιδευση δέν θά ύπηρχε ή δέν θά ήταν αύτή πού είναι.

Τό 1946 δη Δημήτριος Κωττάκης βρίσκεται στή Ν. Υόρκη γιά τήν ύπόθεση τῶν Λίμπερτυς. Βλέποντας τήν έλληνη ναυτιλία νά ξαναγεννιέται ἀπό τήν τέφρα της, νοιώθει πώς παράλληλη πρέπει νά είναι και ή συγκρότηση του άνθρωπινου δυναμικού της. "Αν θέλεις ναυτιλία παρασκεύαζε πληρώματα. Τότε στήν Έλλάδα, ναυτική έκπαιδευση δέν ύπηρχε. Ή Σχολή τής "Υδρας βασισμένη στά παλιά πρότυπα λειτουργούσε μέ έλλαχιστους μαθητάς, ένω μερικές νυκτερινές ίδιωτικές σχολές μηχανικών έκπροσωπούσαν τήν τεχνική παιδεία στόν τόπο μας. Αύτό ήταν δλο. Συλλαμβάνει λοιπόν τήν ίδεα τής δημιουργίας ένός δημόσιου ναυτεκπαιδευτικού συγκροτήματος και μέ τήν έπιμονή πού τόν διέκρινε, ἀποφάσισε νά τό πραγματοποιήσει. Καταλαβαίνει δτι δέν μπορούμε νά μιλούμε γιά έργα άν δέν έχουμε έξασφαλισμένη τή χρηματοδότησή τους και ξέροντας τή στενότητα και τή... νοοτροπία τῶν δημόσιων οίκονομικών, ύπολογίζει δτι πρέπει νά στραφεί άρχικά στόν έφοπλισμό, τίς άνάγκες του δποίου θά έξυπηρετούσαν βασικά οι καινούργιες σχολές. Και καταφέρνει νά δρισθεί ένα ποσό λιρών ἀπό κάθε έφοπλιστή πού βρισκόταν στόν πίνακα τῶν περιπόθητων Λίμπερτυς, μέ στόχο ένα άρχικό κεφάλαιο 80 χιλιάδων λιρών. Δέν συναντᾶ φυσικά παντού τήν ίδια κατανόηση. Φωνάζει, παρακαλεῖ, ξέιων. Ό ίδιος δηγόταν πώς γιά νά εισπράξει τήν εισφορά ἀπό κάποιον δυστροφούντα, τόν περίμενε ώρες δλόκληρες στό χώλ του ξενοδοχείου του. Και τού άπεσπασε τήν έπιταγή έκεινή τή στιγμή στό μπάρ του ξενοδοχείου. "Ετσι τό ποσόν συγκεντρώθηκε σχεδόν δλόκληρο.

Γυρίζοντας στήν Έλλάδα βρέθηκε μπροστά σέ άνυπέρβλητες σχεδόν δυσκολίες. Ο τόπος περνούσε τήν άγωνία του έμφυλιου και κάθε δλλο μεγαλόπνο σχέδιο δέν ήταν ευκολό νά βρει κατανόηση ή προτεραιότητα. Πιστεύοντας πώς οι ναυτικές σχολές έπρεπε νά βασισθούν κατά κύριο λόγο στήν έφοπλιστική προσφορά πού διευκόλυναν τά κέρδη τῶν Λίμπερτυς, πετυχαίνει μέ άγωνα στήν "Ενωση Έφοπλιστῶν νά έγκριθεί ή σύσταση



Τό πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο τῶν Δημοσίων Ναυτικῶν Σχολῶν, μέ μέλη τούς Γ. Δρακόπουλο, Α. Δημάδη, Δ. Μελέτη, Γ. Γιαννουλάτο, Δ. Κωττάκη, Α. Γκιόκα και Ξ. Αντωνιάδη.

τού Κεφαλαίου Ναυτικῆς Έκπαιδεύσεως (KNE) πού στάθηκε ἀπό τότε ή άστειρευτή πηγή πού πότισε και έθρεψε τό δέντρο τῆς ναυτικῆς μας παιδείας. Τόν 'Απρίλη τού 1948 δημοσιεύεται τό Ν.Δ. 603 πού ρύθμιζε τίς εισφορές τοῦ NAT. Έκει στό δρθρο 4 γιά πρώτη φορά καθιερώνεται ή μηνιαία εισφορά τῶν έλληνικῶν πλοίων «πρός τόν σκοπόν τῆς άρτιωτέρας έκπαιδεύσεως τῶν έργατῶν θαλάσσης» και ρίχνεται ή ίδεα γιά τίς «συσταθησόμενες Σχολές».

Τό μεγάλο βῆμα είχε γίνει. Άλλα δ στόλος μας ήταν άκόμα μικρός και ή συγκέντρωση τῶν χρημάτων θά άργούσε. Καλλιεργεῖ τό δδαφος μέ συνεχή δρθρα και σχόλια. Βρίσκει εύτυχῶς συμπαράσταση ἀπ' τό YEN και τό έπόμενο βῆμα είναι έξισου σημαντικό. Στίς άρχες τού 1951 ψηφίζεται δι ΑΝ 1864 μέ τόν δποίο έπετράπη στόν ΑΟΚΠ νά προβεί «ἀπό τούδε» στή διάθεση ἀπ' τά άποθέματά του μέχρι 200 χιλιάδων λιρών γιά τήν «άνεγερση δημοσίων σχολῶν ναυτικῆς έκπαιδεύσεως και μετεκπαδεύσεως». Στόν ίδιο νόμο προβλέφθηκε και ή σύσταση Διοικητικού Συμβούλιου τῶν Σχολῶν, τό δποίο, μέ τή δική του παρέμβαση, έξοπλίστηκε μέ ἀποφασιστική έξουσία. Στό Συμβούλιο αύτό μετέχει και ή ίδιος μέ τήν ίδιοτητα «προσώπου είδικού λόγω ἀπασχολήσεως, κύρους και πείρας», ώστε νά μπορεῖ ἀπό έπισημη θέση νά προωθήσει τό έργο. Και άρχιζε ένας άγωνας έπιμονής και ύπομονής και κατάφερε νά ξεπεράσει κάθε είδους έμποδιο. "Οσοι, σάν μέλη τοῦ Συμβούλιου έκεινον ή σάν έπερσιακοι παράγοντες έξισαν τά γεγονότα τής έποχής, δέν μπορούν νά ξεχάσουν τήν άκλόνητη πίστη του άλλα και τήν σχεδόν άσυγκράτητη δρμή του γιά τήν έπιτευξη τῶν στόχων τοῦ Νόμου.

Σέ συνεννόηση μέ τό YEN διαφυλάσσονται τά μέχρι τότε συγκεντρώθεντα χρήματα (πονηροί γάρ οι καιροί), συγκροτεῖται ειδική έκτελεστική έπιτροπή, καταρτίζονται μελέτες, άναζητούνται οίκόπεδα, προκηρύσσονται διαγωνισμοί. Σέ δλα πρωτοστατεῖ, κατευθύνει ἀποφασίζει. Και τόν Γενάρη τού 1955 έχει τήν ίκανοποίηση νά παραστεῖ στήν τελετή καταθέσεως τοῦ θεμέλιου λίθου στόν Ασπρόπυργο. Ένάμισυ χρόνο άργότερα οι Σχολές Πλοιάρχων και Μηχανικών, οι πρώτες δημόσιος ναυτικές σχολές, ήταν σέ θέση ν' άρχισουν, νωπές άκόμα, τή λειτουργία τους.

'Άλλα τά χρήματα είχαν σχεδόν έξαντληθεῖ, ένω δ τεχνικός έξοπλισμός ήταν άκόμα άσυμπλήρωτος. Άρχιζε νέον άγωνα στό Λονδίνο και στή Νέα Υόρκη, τονίζοντας τή σημασία τοῦ έργου και καλώντας τούς έφοπλιστάς νά σταθούν στό θύφως τῶν περιστάσεων. Καρπός τού άγωνα αύτού ήταν άλλες 40 χιλιάδες λίρες πού διαχειρίστηκε τό Συμβούλιο γιά τήν άλοκληρωση τῶν σχολῶν.

Τό 1957 τελείωνε τό μέγαρο τής Σχολής Κύμης και στεγάζει τήν ἀπό διετίας ίδρυθείσα έκει σχολή πλοιάρχων και τό 1959 προστίθεται στόν Ασπρόπυργο ή πρώτη κρατική σχολή άσυρματιστῶν. Τόν ίδιο δμώς έκεινο χρόνο ένας νέος κίνδυνος έμφανιζεται. Μέ τήν κυβερνητική ἀπόφαση άναμορφώσεως τής τεχνικής έπαγγελματικής παιδείας, κινδυνεύουν οι ναυτικές σχολές νά βρεθούν έξαντληπτά τήν έποπτεία και τόν έλεγχο τοῦ YEN και νά ύπαχθούν στόν Υπουργείο Παιδείας. "Ασχετα μέ τή γενικότερη σημασία τού μέτρου, διαβλέπει τόν κίνδυνο νά χαθεῖ στά πρώτα τής βήματα ή προσπάθεια μιᾶς πετυχημένης ναυτεκπαιδευτικής πολιτικής και νά βυθιστούν οι σχολές στό άδιαμόρφωτο άκόμα χάος τής έπαγγελματικής παιδείας. Ξεσηκώνει τούς ναυτιλιακούς παράγοντας (μέχρι στάση τῶν πλοίων ἀπελλήθηκε) και πετυχαίνει στό ΝΔ 3973/1959 νά έξαιρεθούν ἀπ' τό Υπουργείο Παιδείας οι κρατικοί σχολές τοῦ έμπ. ναυτικού.

'Απερίσπαστο τώρα τό Συμβούλιο τῶν σχολῶν προβαίνει στόν προγραμματισμό τής ναυτεκπαιδευτικής άναπτυξεως μέ τή δημιουργία ένός δρθολογισμένου δικτύου ναυτικῶν σχολῶν

πού νά καλύπτουν τίς άνάγκες της συνεχώς διογκούμενης ναυτιλίας. Ό Κωττάκις, μέ τήν ιδιότητα τοῦ μέλους τοῦ Συμβουλίου, μέ δπλο τίς προσωπικές γνωριμίες του καὶ τήν άναγνωρισμένη καὶ σεβαστή φωνή τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», πρωτοστατεῖ. Από τὸν Κώστα Λεμό πετυχαίνει τὸν τεχνικό ἔξοπλισμό τοῦ Ἀσπροπύργου μέ σειρά δλη δργάνων καὶ μηχανημάτων. Από τὸν Νιάρχο ἀποσπᾶ τὴν υπόσχεσην ίδρυσεως Σχολῆς μηχανικῶν στὸν Σκαραμαγκᾶ καὶ τὸ 1963 ή Σχολὴ ίδρυεται γιά νά λειτουργήσει τὸν ἐπόμενο χρόνο πού παραδίδεται ἔτοιμο τὸ κτίριο στὸ χώρο τῶν Ναυπηγείων. Μέ ἀλλεπάλληλα διαβθήματα στοὺς ἄρμόδιους Ὑπουργούς καὶ ἐπιτόπιες ἐπισκέψεις ἔχει προετοιμάσει τὸ ἔδαφος στὴ Σύρο, δην τὸ λαμπρό μέγαρο τοῦ Ἀγγλικοῦ Τηλεγραφείου διασκευάζεται υποδειγματικά καὶ στεγάζει τὴν ίδρυθείσα ἐκεῖ σχολὴ πλοιάρχων. Προωθεῖ τὴ σύσταση σχολῆς πλοιάρχων στὶς Οἰνούσες, δην προσφέρεται γιά τὸ σκοπό αὐτό τὸ μέγαρο Πατέρα καὶ σχολῆς μηχανικῶν στὴ Χίο, δην οἱ Χανδρῆς καὶ Καρᾶς ἀνεγείρουν λαμπρό κτίριο.

"Οσοι τόν είχαν γνωρίσει άπό κοντά, μπορούν νά φαντασθούν τήν άποφασιστικήν συμβολή του σ' δλα αύτά τά έπιτεύγματα. Παρακολουθεῖ, έλέγχει δργίζεται, άποχωρεί, έπανέρχεται. Έλέγχει μέ σχολαστικότητα τή διάθεση τών χρημάτων τοῦ KNE. Δέν άρκεται στήν ίδρυση, τή στέγαση και στά ... έγκαινια, καθώς άλλωστε άπεχθάνεται τίς δημόσιες έμφανσιες. Θέλει νά ξέρει πώς άκριβως λειτουργεί κάθε σχολή. Μέ τους Ύπουργούς ή μέ ύπηρεσιακά κλιμάκια ή και μέ δόλσκληρο τό Συμβούλιο — πού συχνά δυσανασχετεί — έπισκεπτεται μιά - μιά δλες τίς σχολές, τήν "Υδρα, τήν Κύρμη, τίς Οίνονσες, τή Σύρο, και άποκομίζει προσωπική γνώμη γιά τήν πρόσδο η τίς άδυναμίες. Και τήν έπουμένη στό Συμβούλιο ύποδεικνύει, έπιβάλλει τίς λύσεις.

Καὶ δταν τὸ σύστημα τῆς ἐκπαίδευσεως εἶχε μπεῖ πιὰ στὸ καλό καὶ ἀσφαλῆ δρόμο του, τὰ ἐπιτελικά προγράμματα τοῦ 'Υπουργείου στρέφονται πρός τὴν προπαίδευση καὶ τὴν μετεκπαίδευση. Ἐνστερνίζεται μὲν ἐνθουσιασμὸς τὰ σχέδια. Διαθέτει τὸ αὐτοκίνητό του καὶ μὲ τοὺς ἀρμοδίους τοῦ YEN ἐπισκέπτεται τὴν Πρέβεζα. Ἐκεὶ μὲ φίλους του ἐφοπλιστές ρωτᾷ, ψάχνει, μαθαίνει καὶ ἔξασφαλίζει τεράστιο οἰκόπεδο γιά νά γίνει ἡ Σχολή ναυτοπαίδων, ή πρώτη σχολή προπαίδευσεως πληρωμάτων. Στὴν ειδικὴ μετεκπαίδευση ἐπικροτεῖ τὴν ίδρυση τῆς σχολῆς ναυτικῶν ἡλεκτρονικῶν δργάνων στὸν Πειραιᾶ καὶ δταν γεννιέται τὸ πρόβλημα τῆς στεγάσεώς της, μὲ μιὰ ἐντυπωσιακή εὐκολία καὶ ἀπλοχεριά προσφέρει ἐντελῶς δωρεάν δλόκληρο τὸ νεόδμητο ἐπταώροφο μέγαρο τῆς δδοῦ Νοταρᾶ. Καὶ γιά τὴ γενικὴ μετεκπαίδευση τῶν στελεχῶν ποὺ θά δηγησει στὴ κατάργηση τῶν δυσφημισμένων ἔξετάσεων, πρωτοστατεῖ στὴν ίδρυση τοῦ Μετεκπαίδευτικοῦ Κέντρου καὶ τὴν ἀγορά τοῦ οἰκοπέδου στὸν "Αγιο Γιάννη τὸν Ρέντη, δπου ἀργότερα θά λειτουργήσῃ τὸ KE-SEN.

Αυτά μέχρι τό 1967. Ή διδακτορία τού 'Απριλίου δέν τόν συμπαθεί. Και τόν έκδιώκει άπό-τό Δ. Συμβούλιο τῶν Σχολῶν. 'Η πίκρα καὶ ή ἀπαγοήτευση εἶναι τόσο μεγάλη δση εἶναι ή ἀγνωμοσύνη καὶ ή ἀπρέπεια. "Ετσι δέν προλαβαίνει νά ἐποπτεύσει ο διδος στήν δολοκλήρωση τῶν προγραμματιομένων ἔργων. Δέν ξασε φυσικά τό πάθος του γιά τή ναυτική ἐκπαίδευση. Γράφει, συμβουλεύει, διερωτάται καὶ καθημερινά σχεδόν ἐπιμένει στό συντακτικό του ἐπιτελείο: «δέν θά γράψουμε τίποτε γιά τήν ἐκπαίδευση;» Και δταν ή χώρα ξαναβρήκε τόν ἐλεύθερο ἀέρα της, καμιά Κυβέρνηση δέν σκέφτηκε νά τόν ἀποκαταστήσει στή θέση του. Διαφορή τῆς γνώσης ή λησμονιά.



Στις Σχολές Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ Ἀσπροπύργου μέ τὸν τότε πρόεδρο τῆς Ε.Ε.Ε. κ. Στρ. Ἀνδρέαδη.

Ο γράφων, πού σύνδεσε τό δνομά του μέ τη ναυτική ἐκπαίδευση, ἀναλίσκοντας ἔνα μεγάλο μέρος τῆς ὑπηρεσιακῆς του ζωῆς σ' αὐτήν, είχε τὴν τύχην νά συνεργαστεῖ ἐπί μακρά σειρά ἐτῶν μέ τὸν ἀείμνηστο Δημήτριο Κωντάκη στόν καίριο καὶ εὐαίσθητο αὐτό τομέα. Και ἔζησε μαζί του τούς ἐνθουσιασμούς καὶ τούς ζήλους ἀλλά καὶ τά ξεσπάσματα καὶ τίς ἀντιρρήσεις πού ἐφθαναν ἀκόμα καὶ μέχρι συγκρούσεων. Συγκρούσεων δμως πού δέν ἐκαναν ἀλλο τίποτα παρά νά σφυρηλατήσουν μιά μακρά ἀνεπιούλακτη ἁμοιβαία ἐκτίμηση καὶ φιλία.

Μέ δηλ τῇ γνώσῃ καὶ τὴν πεῖρα τῶν γεγονότων θάταν παράλογο ἦ, ἐστω, ὑπερβολικό, νά ἵσχυρισθεῖ κανείς πώς δέν συνέβαλαν ἀλλοὶ παράγοντες στή δημιουργία καὶ ἀνάπτυξη τοῦ δημόσιου ναυτεκπαιδευτικοῦ συγκροτήματος, πού γιά μακρό χρονικό διάστημα ἀπότελεσε στὸν τόπο μας ὑπόδειγμα τεχνικῆς ἐπαγγελματικῆς παιδείας. Συνέβαλαν παρά πολλοί καὶ πάρα πολύ. Ἀλλά τὸν Δημήτριο Κωτάκη οὗτε τὸν ἔφτασε οὔτε τὸν ἀναπλήρωσε κανείς. Γιατί στὸ τεράστιο αὐτό ἔργο δέν διφένει λίχνη συμβολῆς καὶ συμπαραστάσεως, ἀλλά θέθει τή δική του ἀνάγλυψη κι ἀνέξιπηλη σφραγίδα τῆς ἀληθινῆς δημιουργίας.

ΕΕΝΟΦΩΝ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

# ‘Ο Θάνατος καί ή κηδεία τοῦ Δημητρίου Κωττάκη

‘Ο ιδρυτής των «Ναυτικών Χρονικών» Δημήτριος Ν. Κωττάκης άπεβίωσε στις 19 Μαρτίου και ο θάνατός του προκάλεσε βαθύτατη συγκίνηση στήν εύρυτερη ναυτιλιακή οικογένεια τόσο στό έσωτερικό, δυσκαί στό έξωτερικό, πού έξεφράσθη μέσω σωρεία τηλεγραφημάτων. ‘Η πληροφορία για τόν θάνατο τοῦ Δημήτρη Κωττάκη άνεκοινώθη στό Λονδίνο στις 21 Μαρτίου, κατά τήν κοινή συνεδρίαση τών Διοικητικών Συμβουλίων τής ‘Ενωσεως ‘Ελλήνων Εφοπλιστών και τής Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας τοῦ Λονδίνου. ‘Αμέσως δλοι ήγέρθησαν και έτήρησαν ένος λεπτού σιγή πρός τιμήν τοῦ έκλιπόντος. ‘Η κηδεία τοῦ Δημητρίου Κωττάκη έτελεσθη πάνδημος στις 24 Μαρτίου στόν Ιερό Ναό τής Αγίας Τριάδος Πειραιώς. ‘Ετάφη τήν έπομένη 25 Μαρτίου στή γενέτειρά του, τή Σύρο, σύμφωνα μέ τήν έπιθυμια του. Τής νεκρώσιμου άκολουθίας προέστη δ Μητροπολίτης Πειραιῶς κ. Καλλίνικος και τήν παρακολούθησαν μεταξύ άλλων δ γενικός γραμματέας τοῦ υπουργείου Ναυτιλίας κ. Βασ. Σαραντίτης, δ τέως υπουργός και βουλευτής τής Ν.Δ. κ. ‘Εμμ. Κεφαλογιάννης, δ Εύρωβουλευτής κ. Λεων. Μπουρνιάς, οι βουλευταί επίσης τής Ν.Δ. κ.κ. Γεώργ. Μισαηλίδης και Παύλος Σαρλής, δ δήμαρχος Πειραιώς κ. Ιωάν. Παπασπύρου, δ άρχηγός τοῦ Λιμενικού Σώματος υποναύαρχος κ. Κων. Προκόπης μέ μεγάλη άντιπροσωπεία λιμενικών άξιωματικών, δ τέως υπουργός Ναυτιλίας κ. Ισ. Μαυριδόγλου, δ τέως ύφουρηγός κ. Παύλος Βαρδινογιάνης, δ τέως βουλευτής κ. Εύαγ. Ανερούσης, έκπροσωποι τών Εφοπλιστικών και ναυτεργατικών ένώσεων και άλλων κοινωνικών δργανώσεων.

‘Από τούς πολυάριθμους φίλους τοῦ έκλιπόντος πού παρευρέθησαν στήν νεκρώσιμη άκολουθία άναφέρουμε τούς κ.κ.: Στρ. Ανδρεάδη, Κώστα και Μέλπω Λεμού, Έλενη Ποταμίου, Ν. Νομικός, Τ. Περατικό, Ανδρ. Λαιμό, Τ. Παπαστράτο, Γ. & Κ. Παναγοπούλου, Γ. Ποταμίου, Παν. και ‘Ελλη Φαφαλιού, Κ. Φαφαλιό, Στ. Φαφαλιό, Αύγ. και Κ. Μαυροφίλιππα, Τ. Χαλκούση, Ν. Χαλκιάς, Μ. Σαραντίδης, Ε. Σαΐτης, Γ. Ρεδιάδης, Σπ. και Αγγ. Μαυρίκη, Π. Παναγόπουλος, Χρ. Ποδιάδης, Ζωή Ρίγγα, Τ. Γιανουλάτο, κ. Μ. Ξυλά, Γ. Ανδρεάδη, Γ. Πατέρα, Κ. Στραβελάκη, Λεων. και Στ. Χαλκούση, Ζ. Ξένιο, Μ. Πετρόπουλο, Δ. Κροντρά, Άλ. Βερνίκο, Ν. Στ. Χαλκιάς, Γ. Φρέρης, Λ. Χαραλάμπους, Α. Πιπέρα, Ν. Ανδριόπουλο, Γρ. Χατζηελευθεριάδης, Δ. Τζανετάτος και πολλές άκομη προσωπικότητες τοῦ ναυτικού κόσμου.

‘Επι τής σορού είχαν κατατεθεί δεκάδες

στέφανοι άπό έπιστήμους και προσωπικούς φίλους τοῦ έκλιπόντος, διάφορες έφοπλιστικές ένώσεις ναυτιλιακές έταιρίες και τούς οικείους του. Συγκεκριμένα, στεφάνους κατέθεσαν: ‘Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γεώργιος Κατσιφάρας, δ γενικός γραμματέας τοῦ ΥΕΝ κ. Βασ. Σαραντίτης, δ Δήμος Πειραιώς, δ Αρχηγός τοῦ Λιμενικού Σώματος, δ ‘Ενωση Ελλήνων Εφοπλιστών, δ Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας τοῦ Λονδίνου, δ ‘Ενωση Εφοπλιστών Επιβατηγών πλοίων, δ ‘Ενωση Πλοιοκτήτων Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών πλοίων, δ ‘Ενωση Πλοιάρχων, οι κ.κ.: Αντώνης Χανδρής, Νίκος Βερνίκος — Εύγενιδης, Γιώργος — Ιωάννα Δρακοπούλου, Αλέξανδρος Ν. Γουλανδρής, Γιάννης Ν. Γουλανδρής, Λεωνίδας Ν. Γουλανδρής, Γεώργιος Σ. Λιβανός, Αντώνιος Αγγελικούσης, Περικλής Παναγοπούλου, Κώστας Στραβελάκης, Σ. Κολοκοτρώνης, Γεώργ. Ποταμίανος, Γ. Πατέρας, Ξενοφών Αντωνιάδης, Αλέκος Παππάς, Γιώργος Ζαννάρας, Παναγιώτης Πολίτης, Νίκος Πάντζαρης, Χρυσός — Νίτσα Κα-

Βουνίδου, Κώστας και Κωνσταντζά Πάντζαρη, Ιωάννης και Αθηνά Καρρά, Κώστας και Φούλη Παπανικολάου, Οικογένεια Κώστα, Αγγέλας και Χρυσάνθης Λύρα, Οικογένεια Β. Παπαχρηστίδη, Οικογένεια Α. Γιαννουλάτου, Οικογένεια Χρήστου Σταμπελου, Οικογένεια Φώτη Πουλίδη, Οικογένεια Μάρκου και Ουρανίας Γεωργιάδου, Οικογένεια Χαριτάτου, Σταύρος Νταϊφάς Marine Enterprises S.A., Νικόλαος Στυλ. Χαλκιάς KARDAMYLIAN DEVELOPMENT Co., Δ. και Μ. Πετρόπουλος Med. Line, Καρράς Ελλάδας Α.Ν.Ε., Ανδριανή Ναυτική Εταιρία, Thenamaris Ships Management Inc., ΕΛΜΕΣ Α.Ε., Ατμοπλοία Καβουνίδου Α.Ε., Ήνωμένη Ναυτική και Εμπορική Εταιρία τής Ελλάδος, Εταιρία Τσαβλήρη, Σκανδιναϊκόν Πρακτορείον Εγγύς Ανατολής, Ελληνική Ραδιοναυτική Εταιρία, City Bank Πειραιώς, τό προσωπικό τών Ναυτικών Χρονικών, Η Φωνή τοῦ Πειραιώς, Ναυτική έκδοσις ΕΠΕ, Θέμης και Νίκος Βώκος, ΕΛΝΑΒΙ — Ελληνική Ναυτιλιακή και Shipping Mirror.

Μετά τήν νεκρώσιμη άκολουθία έξεφωνταν έπικηδείους λόγους οι κ.κ. Νίκος Νομικός, έκ μέρους τοῦ Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, Γρηγ. Χατζηελευθεριάδης, έκ μέρους τής ‘Ενωσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, Ξεν. Αντωνιάδης, Εμμ. Κεφαλογιάννης, Ανδρέας Λαιμός και έκ μέρους τών Ναυτικών Πρακτόρων ο. κ. Δ. Τζανετάτος.

## Στό κέντρο καί στήν πρωτοπορία τῶν ναυτιλιακῶν μας ἐξελίξεων

‘Ο κ. Νίκ. Νομικός στήν έπικηδειού όμιλία του άνεφερε:

Σεβαστέ φίλε Δημήτρη,

‘Η Ελληνική Ναυτιλία και δ κόσμος της πενθεὶ βαρύτατα. Γιατί χάνει ένα παληό και ειλικρινή φίλο. ‘Ενα πολύτιμο σύμβουλο και συνεργάτη. ‘Ένα χρήσιμο και δινθρεμό υποστρικτή της.

Είναι βαθειά ή δύδην, τόσο δική μου δσο και δώλων τών άλλων μελών τοῦ Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος γιά τήν άπωλειά σου, πού άποσαφήνιζει τήν Ναυτιλιακή Κοινωνία άπό ένα σώφρονα σύμβουλο και τόν ναυτιλιακό τύπο άπό ένα ύπεύθυνο δημοσιογράφο.

‘Αγάπησες δσο λίγοι τήν θάλασσα. Γιατί γνώριζες σάν μέλος και δ ίδιος μιᾶς θαλασσοβίας ναυτικής οικογένειας πολύ καλά τά μυστικά τής χαρές και τίς πίκρες της άλλα και τίς άνεξάντητες δυνατότητές της γιά τήν προκοπή τού τόπου και τών άνθρωπων της. Πίστευες άκραδαντα στά μεγάλα πεπρωμένα τής Ελληνικής Ναυτιλίας και άγνωστηκες γιά τήν δνοδό της ιδιαίτερα μέσα άπό τίς στήλες τών Ναυτικών Χρονικών.

Βρέθηκες πάντοτε στό κέντρο, άλλα και στήν πρωτοπορία τῶν ναυτιλιακῶν μας ἐξελίξεων. Έζησες παράλληλα μέ τίς ἐξελίξεις

άυτές. Σέ μέρες καλές άλλα και σέ μέρες δυσκολες. Πάντοτε παρών γιά νά έπισημαίνεις μέ θάρρος και παρρησία προβλήματα και δύναμίες και νά ύποδεικνύεις ένέργειες και λύσεις. Η σπάνια διορατικότητά σου προκαλούσε πάντοτε τόν γενικό θαυμασμό.

Και εύτυχησες νά δεις τούς άγνωνες σου νά δικαιώνονται. Και τήν μεγάλη Ελληνική Ναυτιλία πού όραμαίστηκες νά γίνεται πραγματικότητα.

Είναι αναμφισβήτητα τά αισθήματα άγαπης και σεβασμού πού έτρεφε δ κόσμος τής ναυτιλίας στό πρόσωπο σου άκούραστε Αγωνιστή, πού έπι 52 όλοκληρα χρόνια πολέμησες μέ πίστη, θέρμη και συνέπεια πρός δλες τίς κατευθύνεις, βοηθώντας θετικά τό σύγχρονο έλληνικό ναυτιλιακό θαύμα και σφυρηλατώντας έτσι άκατάλυτους δεσμούς άναμεσα στά Ναυτικά Χρονικά και τή ναυτική μας οικογένεια.

Τό καλδ και φωτεινό σου παράδειγμα δσ είναι δ μόνος άδηγος τών συνεχιστών τού δργου σου.

Τό τελευταίο σου ταξίδι άλησμόντη φίλε θά σέ φέρει αύριο στήν γενέτειρά σου, τήν Σύρο άποκόβοντάς σέ άπό τό Πειραικό ΣΙΤΥ δριστικά.

‘Ας είναι έλαφρό τό χώμα της πού θά σέ σκεπάσει μεγάλες άγνωστη.

## ‘Η ναυτιλία καί τά «Χρονικά» όρφανεψαν

‘Ο κ. Ξενοφών Αντωνιάδης, βαθύτατο συγκινημένος, άνεφερε:

‘Αείμνηστε σεβαστέ φίλε,

Πρίν δυό χρόνια, στό πανηγυρικό τεύχος τών Ναυτικών Χρονικών, είχα τήν τύχη και τήν εύκαιρια νά σκιαγραφήσω τή δημοσιογραφική σου έποποια, παρακολουθώντας

μέρα μέ τή μέρα, σελίδα μέ σελίδα, τά πενήντα χρόνια τού παράλληλου βίου τών Ναυτικών Χρονικών και τής Ναυτιλίας.

‘Από τότε πέρασαν δυό άκομα χρόνια. Γιά σένα δυό χρόνια άέναης πάλης μέ τό γήρας και τελικά μέ τό θάνατο. Τακτικά, έπιμονα, σχεδόν πεισματικά κατέβαινες κάθε πρωτό πάντο Πειραιά γιά τή καθημερινή έπισκοπή.

## ‘Η ἔλλειψη τοῦ Δημητρίου Κωττάκη ἀφήνει ἔνα δυσαναπλήρωτο κενό

‘Ο κ. Γρηγ. Χατζηελευθεριάδης ἀνέφερε:

‘Αγαπητέ μας φίλε,

Εἶναι πραγματικά πολύ σκληρό τὸ καθῆκον πού μὲν κάνει νὰ σου ἀπευθύνω τὸν ὑστάτο χαιρετισμό ἐκ μέρους τῆς Ἐνώσεως ‘Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν τῆς ὁποίας ὑπήρξε επίτιμο μέλος.

‘Η θλῖψη μᾶς εἶναι μεγάλη γιατὶ χάσαμε ἔνα ἐκλεκτὸ συνεργάτη πού οἱ γνώσεις του, ἡ πείρα του, τὸ ἥθος του, καὶ ἡ φωτισμένη κρίση του ἦταν πάντα πολύτιμα γιά δοσους ἀσχολούνται καὶ ἀσχολούνται μὲ τὴν ναυτιλία.

Πρωτόπορος στὸν χῶρο τῆς ναυτιλιακῆς δημοσιογραφίας παρακολούθησε ἀπό πολὺ κοντά τὴν γέννηση καὶ τὸ μεγάλωμα τοῦ μεταπολεμικοῦ θαύματος πού λέγεται «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ», καὶ στήρι-

ξες καὶ μὲ τὸ δικό σου γερό θεμέλιο τὸ τεράστιο οἰκοδόμημά της.

‘Οσοι γνωρίσαμε τὸν Δημήτρη Κωττάκη αἰσθανόμαστε σήμερα φτωχότεροι ἀπό τὴν ἔλλειψη τῶν πλουσίων καὶ εἰλικρινῶν του αἰσθημάτων. Καὶ δοσοὶ μαθήτευσαν κοντά του χάνουν τὸν μεγάλο δάσκαλο, τὸν ἀκούραστο καὶ δημιουργικὸ ἐργάτη, τὸν λάτρη τῶν θαλασσῶν ἄγνων.

‘Αγαπητέ μας Δημήτρη, φεύγεις ἀφήνοντας ἔνα τεράστιο κενὸν στὸν χῶρο πού γιά μισό αἰώνα ὑπηρέτησες πιστά καὶ τὸν ἐτίμησες δοσοὶ λίγοι στὴν πατρίδα μας.

Οἱ φίλοι σου στὸ Διοικητικὸ Συμβούλιο τῆς Ἐνώσεως μας καὶ ἐγὼ προσωπικὰ θά σε θυμόμαστε πάντα.

‘Ας εἶναι ἐλαφρύ τὸ χῶμα τοῦ ἀγαπημένου σου νησιοῦ.

## Στό φέρετρό σου ἀκουμπᾶ ἡ Ναυτιλία

‘Ο κ. Ανδρέας Λαιμός, ὁ Συναξαριστής τῆς Ναυτιλίας μας, βαθύτατα ἐπίσης συγκινημένος, ἀνέφερε:

‘Η ἡλικία μου, ἡ συγκίνησή μου δέν μοῦ ἀφήνουν περιθώρια ἀντοχῆς γιά νά ἀναλύσω τὴν προσωπικότητα τοῦ ὑπέροχου ἀνδρός πού κηδεύομεν σήμερα. Τὸ ἐπιχείρησα νά τὸ κάμω ἀπό τὶς στήλες τῶν ‘Ναυτικῶν Χρονικῶν’ τοῦ χιλιάριου Πνευματικοῦ σου τέκνου, πού γιά πενήντα καὶ παραπάνω χρόνια φωτίζουν σάν τηλαγής φάρος τούς ὡκεανούς καὶ τούς πόντους σάν ὀδηγός τῆς Ναυτιλίας μας, ἔχω δομαὶ ἀνάγκη νά συγκεντρώσω δλον μου τὸν ψυχοδυναμισμό γιά νά σέ ἀποχαιρετήσω ἀλημόνητε φίλε τώρα πού πορεύεσαι πρός τὴν Αἰωνιότητα καὶ νά κατα-

θέω τὸν φόρον τιμῆς σάν Συναξαριστής τῆς Ναυτιλίας μας μπροστά στὸ σεπτὸ καὶ τίμιο φέρετρό σου, πού ἐπάνω ἀκουμπᾶ ἡ Ναυτιλία μας τῶν τελευταίων πενήντα χρόνων.

Σήμερα τά βαπόρια μας τά παροπλισμένα, τά δεμένα· καὶ πικραμένα στά ἀγκυροβόλιά τους καὶ τά ἀλλα πλεούμενά μας στίς μακρινές θάλασσες ἔχουν μεζάστρα τὴν παντιέρα τους, τὴν γλυκειά μας γαλανόλευκη σὲ ἐκδήλωση πένθους γιά τὸν ἀπτότητο μαχητῆ, γιά τὸν ‘Οδυσσειακὸ Ραψωδό, γιά τὸν ἐμπνευσμένο διαφωτιστή, γιά τὸν Εὐαγγελιστή τοῦ Θαλασσινοῦ Μεγαλείου τοῦ Γένους τῶν ‘Ελλήνων.

Δημήτρη Κωττάκη σου ἀπευθύνω τὸν ὑστατό χαιρετισμό.

## ‘Ακούραστος ταξιδιώτης τοῦ ἀνοικτοῦ πελάγους

‘Ο πρώην ὑπουργός ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ πρόεδρος τῆς ΟΚΕ ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς Νέας Δημοκρατίας κ. Ἐμμ. Κεφαλογιάννης ἀνέφερε:

‘Αγάπη, βαθυτάτη καὶ ἀναγνώριση ἀκέραια εἶναι ὁ φόρος στή σορό σεβάσμου φίλου.

‘Αγάπη γιά τὸν ἀνθρωπὸ πού τὴν ἐνέπνεε μὲ τὴ λεβεντιά τῆς ψυχῆς, μὲ τὴ γνησιότητα τοῦ χαρακτῆρα, μὲ τὴ δόνηση τῆς ἔξαρσής του.

Καὶ ἀναγνώριση γιά τὸ δημοσιογράφο, πού θὰ μείνει κατακυρωμένος, σάν ιδρυτής κάποιας σχολῆς, ἀφιερωμένης στὴ θάλασσα, στὴ δημιουργικὴ δυναμικότητά της, στοὺς ἐθνικούς δρίζοντες πού αὐτή ἀνοίγει. Στὴ μεγάλη ιδέα της, αἰσθάνθηκες ταγμένος Δημήτρη Κωττάκη. Καὶ τὴν ὑπηρέτησες μὲ πίστη καὶ συνέπεια, μὲ γνώση καὶ κύρος, μὲ ὀλήθεια καὶ ἐντιμότητα.

‘Επι μισό αἰώνα, μὲ τὰ ‘Ναυτικά Χρονικά’ σου, ὑπῆρξες ἀκούραστος ταξιδιώτης τοῦ ἀνοικτοῦ πελάγους, γιά νά κομίζεις στὴν ‘Εμπορική μας Ναυτιλία, τὴν πληροφόρηση, τὴν

ἐνημέρωση, τὴν πρόβλεψη.

Τὴν ἐγνώριζες δοσοὶ ἐλάχιστοι, σάν λειτουργία καὶ σάν βεβαιότητα ἀκμῆς. Καὶ συχνά ἔγινες τὸ τιμόνι καὶ ἡ πρόσθετη πυξίδα της.

Τὴς ἐδωσες καὶ σοῦ ἐδωσε. ‘Ενημέρωση σ’ δλοις τούς τομεῖς τῆς Ναυτιλίας ἡτο ἡ προσφορά σου. Καὶ παραδοχή τὸ δικό της ἀντίδωρο.

Προέπεσαι τώρα, μὲ αὐτὸν τὸν δεσμόν τιμῆς. Καὶ ἐκεῖνον τὸν δλον πού σφυρηλατεῖται ἀπό τὴν καλωσύνη, τὴν ἀνεπιτήδευτη εύγενεια, τὴν ἀξιοπρέπεια. Είχες τὸ ὑφος τοῦ ἥθους. Καὶ καθιερώθηκες πρύτανις τῆς Ναυτιλιακῆς δημοσιογραφίας, στὴν ὁποίαν εἰσέφερες μέτρων ἀρετῆς, μέλλον καὶ ἀσίγαστον ἀνησυχία.

Σοῦ ὀφείλομεν τὴν ἀναγνώριση. Καὶ τὴ βεβαίωση, τῆς μνήμης, πού θά σε κρατεῖ ἀναμεσά μας, καθώς τώρα, σὲ προπέμπομε στὸ τελευταῖο σου ταξίδι.

Στό καλό Δημήτρη Κωττάκη, ἀγαπημένε καὶ σεβαστέ φίλε.

# Συλλυπητήρια τηλεγραφήματα

'Επι τών θανάτων τού ιδρυτού τών «Ναυτικών Χρονικών» Δημητρίου Κωττάκη ελάβαμε τά κατωτέρω συλλυπητήρια τηλεγραφήματα:

Θερμά συλλυπητήρια.  
**ΠΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ**, Υπουργός Εμπορίκης Ναυτιλίας

\*

Θερμά συλλυπητήρια.  
**ΠΑΝΗΣ ΠΑΠΑΣΠΥΡΟΥ** Δήμαρχος Πειραιᾶ

\*

'Έκ μέρους τών μελών τού Διοικητικού Συμβουλίου τής 'Ενώσεως Έλλήνων Εφοπλιστών και έμου προσωπικώς δεχθήτε τά θερμά μας συλλυπητήρια διά τήν άπωλειαν τού προσφιλούς σας παππού Δημητρίου Κωττάκη.

**ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗΣ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ**, Πρόεδρος Ενώσεως Έλλήνων Εφοπλιστών

\*

Τά μέλη τού Διοικητικού Συμβουλίου τού Ναυτικού Επιμελητηρίου τής Ελλάδος κι έγινη προσωπικά σάς έκφράζουμε τά θερμά μας συλλυπητήρια γιά τήν άπωλεια τού άναγνωρισμένου στελέχους τής Δημοσιογραφίας και έκλεκτού συνεργάτου τής Έλληνικής Ναυτιλίας.

**ΝΙΚΟΣ Λ. ΝΟΜΙΚΟΣ**, Πρόεδρος Ναυτικού Επιμελητηρίου τής Ελλάδος

\*

Μέ μεγάλη λύπη έπληρφοφορήθημεν θάνατον του Δημητρίου Κωττάκη παλαίμαχου έξαιρέτου Δημοσιογράφου πρωτεργάτου τής Δημοσιογραφίας του Ναυτιλιακού Τύπου στήν Ελλάδα προσφέροντος άνεκτιμήτους μακροχρονίους ύπηρεσίας γιά τήν Έλληνική Ναυτιλία. Συγκινημένοι από τήν σκληρή άπωλεια γιά τήν Έλληνική Ναυτιλία πού τόσο άγαπασε και ύπηρετος ο διά της ζωή, ο άειμνητος Μήτρος Κωττάκης διό το συμβούλιο, τό προσωπικό και διά τα μέλη τής Έλληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου σάς άπευθύνουμε τά πιο θερμά συλλυπητήρια.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ**, Πρόεδρος Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου

\*

Γιά τόν θάνατο τού Δημήτρη Κωττάκη έκδουτο και Διευθυντού τών «Ναυτικών Χρονικών» πού τόσα πολλά έπι πενήντα και πλέον χρόνια προσέφερε στήν Έλληνική Εμπορική Ναυτιλία, ή Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία έκφράζει τά συλλυπητήριά της τά οποία παρακαλούμεν νά διαβιβάσετε και στήν οικογένεια τού έκλιπόντος.

**ΜΙΧΑΗΛ ΖΕΝΖΕΦΥΛΛΗΣ**, Γενικός Γραμματέας τής ΠΝΟ.

\*

Δεχθήτε παρακαλώ τά θερμότατα συλλυπητήριά μου διά τόν άδοκόντον θάνατον τού έξαιρετου και άγαπητού μου φίλου Δημήτρη, εις τούς άγωνας τού όποιου άπειρα οφείλει ή Έμπορική Ναυτιλία.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ**

\*

Μέ βαθύτατη όδύνη πληροφορήθηκα τόν θάνατο τού προσφιλούς παππού μέ τόν όποιον μάς συνέδεαν φιλικοί δεσμοί μισού περίου αιώνα και κοινοί άγωνες γιά τήν εύδωση τής ναυτιλίας μας. Είναι γνωστή στήν άλλους μας ή τεράστια συμβολή του στήν άναπτυξή της Έλληνικής Ναυτιλίας στήν όποια ή έκλιπων σε δηλη διάρκεια τής ζωής του είχε διοθεί ψυχή τε και σώματι. Τό δυνομά του θά παραμείνει άνεξιτη στίς μνήμες μας και ή ιστορία της Ναυτιλίας μας η πωαδήποτε θά άφερώσει μία ξεχωριστή σελίδα γιά τό μεγάλο έργο του. Πιστεύω νά φανήτε άνταξιος συνεχιστής του. Παρακαλώ δεχθήτε έπισης τά ειλικρινή συλλυπητήρια τής συζύγου μου.

**ΑΝΤΩΝΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ**

\*

It is with great sadness I have learned of the passing of Mr. Dimitri Cottakis. Mr. Cottakis has been for many years a valued and repected member of Lloyds Register Greek Committee and I have appreciated his support and wise counsel. His death will I know be mourned by the whole shipping Community. On behalf of the chairman of Lloyds Register of Shipping Mr. A. Huskisson and myself may I offer our prayerful sympathy and condolences on this sad occasion.

**BRYAN K. BATTE**

PRINCIPAL SURVEYOR OF GREEK  
LLOYDS REGISTER OF SHIPPING

\*

Μέ μεγάλη λύπη πληροφορήθηκα τόν θάνατο τού Δημήτρη Κωττάκη ό όποιος ύπηρε και ίδιατερα στενός φίλος τού άειμνήστου πατέρα μου και συλλυπούμαι θερμά τόσο τήν άγαπητή του οικογένεια δσο και τούς στενούς συνεργάτες του τών «Ναυτικών Χρονικών», γιά τήν έπικράτηση τών όποιων άφιέρωσης τήν ζωή του από τό 1931 και τό περιοχής. Άνεπανάληπτος γνώστης και σχολιαστής τών ναυτιλιακών θεμάτων και προβλημάτων κατόρθωσε μέ τόν τρόπο του μέσω τού περιοδικού του νά βοηθήσῃ τόσο τούς «Έλληνες ναυτικούς δσο και τούς έφοπλιστές νά άνεβουν πιό γρήγορα τά σκαλοπάτια και νά φθάσουν νά καταλάβουν τό υψηλό σημείο τής Παγκόσμιας Ναυτιλίας πού σήμερα κατέχουν.

Θά μάς μείνει άδεχαστος.

**ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ**

\*

Συμμετέχοντες ειλικρινώς εις πένθος «Ναυτικών Χρονικών» δι' άπωλειαν έκδουτο των Δημητρίου Κωττάκη παρακαλούμεν δεχθήτε έκφρασιν θερμότατων συλλυπητήριών έταιριας μας και ήμων προσωπικών. Ο θάνατος τού Δημητρίου Κωττάκη άποτελεί δύντας μεγάλην άπωλειαν διά τήν Έλληνική Εμπορική Ναυτιλίαν ύπερ τής άναγεννήσεως και προόδου τής όποιας ή έκλιπων ήνωσε διά ολόκληρον τήν ζωήν του άναδειχθείς εις ύπεροχον μαχητήν έξυπηρετήσεως τών συμφερόντων αύτης και σπουδαίον συντελεστήν τής προόδου της, εύτυχησας νά ιδη τούς κόπους του έπιβραβευμένους διά τής άναδειξεως τής Ναυτιλίας μας ώς πρώτης εις τόν κόσμον, γεγονός διά τό όποιον ή ψυχή του θά αισθάνεται άσφαλως μεγάλην ά-

γαλλίασιν. Ό Δημήτριος Κωττάκης βαθύς γνώστης και νουνεχής μελετήτης τών προβλημάτων τής Ναυτιλίας μας και δριτος χειριστής τής δημοσιογραφικής πέννας έπειτη μέ τό κύρος του και τό πάθος του διά τήν Ναυτιλίαν μας νά δημιουργήσει «Σχολήν» προβολής τών προβλημάτων της καταλιπών τήν πλέον άγαθήν μνήμην εις τούς Ναυτιλιακούς μας κύκλους και φωτεινόν παράδειμα πρός μίμησιν. Ή μνήμη του θά παραμείνει αιώνια.

**ΑΝΑΓΕΛ SHIPPING ENTERPRISES S.A.**  
**ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ**  
**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ**

\*

Μέ βαθειά θλίψη πληροφορήθηκα τόν θάνατο τού άγαπητού και σεβαστού Δημήτρη Κωττάκη. Μέ τόν θάνατό του ή Έλληνική Δημοσιογραφία έχασε μία έξέχουσα προσωπικότητα και ή Ναυτική Οικογένεια τόν όραματική και σπουδαίο συντελεστή τής μεγάλης Έλληνικής Ναυτιλίας, τήν όποια ύπηρέτησε μέ πίστη και πάθος περισσότερο άπο μισό αιώνα. Στούς στενούς συνεργάτες του Δημήτρη Ρήγα, Δημήτρη Τσαπραλή και Ξενοφώντα Αντωνιάδη στέλνω τά πιό θερμά μου συλλυπητήρια και τήν εύχη νά συνεχίζουν τό έργου τού Δημητρίου τών «Ναυτικών Χρονικών» μέ τήν ίδια πίστη και συνέπεια.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ**, Πρόεδρος ΕΜΠΡΟΣ ΛΑΓΝΑΣ

\*

Γιά τόν χαμό τού άγαπητού μας Δημήτρη Κωττάκη θερμώς συλλυπούμεθα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ**

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΚΑΒΟΥΣΑΝΑΚΗΣ**

\*

Βαθύτατα συγκινημένοι δι' άπωλεια καλού φίλου και καλού άνθρωπου Δημήτρου Κωττάκη σάς στέλνουμε τά πιό θερμά μας συλλυπητήρια. Παρακαλούμε διαβιβάσετε αύτά και είς τόν έγγονόν του κ. Δημήτριον Ρήγα.

**ΠΩΡΓΟΣ — ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ**

\*

Η άπωλεια άδημου Δημήτρη Κωττάκη βαθειά μέ συγκίνηση. Αναλογίζομε φίλιαν μας τεσσάρων γενεών και θερμά συλλυπούμει τήν οικογένειαν. Οι πολύτιμοι τόμοι τών «Ναυτικών Χρονικών» συνιστούν μοναδικόν έπιτευγμα, πιστοποιούν τήν έξαρτετον δράσιν του ύπερ τής Έθνικής Ναυτιλίας και διαιωνίζουν τήν μνήμη του.

**ΦΩΤΗΣ Π. ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΣ**

\*

Μέ βαθειάν θλίψην έκφράζουμε τά ειλικρινή μας συλλυπητήρια εις τήν οικογένειαν και εις τά «Ναυτικά Χρονικά» διά τήν άπωλειαν τού προσφιλέστατου Μήτσου Κωττάκη. Συμμεριζόμεθα τό μεγάλο πένθος τών οικείων του, τών «Ναυτικών Χρονικών» και διολοκλήρου τής Έλληνικής Ναυτιλίας τής άποιας πέραν τού μισού αιώνος ύπηρε πολύτιμος και άναντικατάστατος Θεμελιωτής και Σύμβουλος.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ - ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΟΥ. ΛΑΝΔΡΗΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ**

\*

Παρακαλώ δεχθήτε καί μεταφέρετε στήν κόρη καί στήν οικογένεια τοῦ Κωττάκη τήν είλικρινή μου συμπάθεια γιά τὸν μεγάλο τους χαμό.

**N. ΒΕΡΝΙΚΟΣ — ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ**

\*

Δι' ἀπώλειαν ίδρυτοῦ καί πρωτοπόρου ναυτιλιακῆς δημοσιογραφίας Δημητρίου Κωττάκη θερμότατα συλλυπητήρια.

**ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. ΚΑΡΡΑΣ**

\*

Θερμά συλλυπητήρια διά τὸν θάνατον ίδρυτοῦ Δημητρίου Κωττάκη. Πρός τούς διαδόχους καί συνεχιστάς τοῦ έργου τῆς ἐκδόσεως εὑχομαι νά συνεχίσουν ἐπὶ τῆς αὐτῆς πορείας καί μέ τὸν ζῆλον.

**ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ**

\*

Μέ πολλὴν λύπην διά ἀπώλειαν σεβασμίου προσφιλοῦ πατρός καί παποῦ σας ὡς καί παλαιοῦ ἐκλεκτοῦ καί παλαιμάχου φίλου προσφέραντος ἀπέιρους ἀνεκτιμήτους ὑπηρεσίας εἰς Ἑλληνικήν Ναυτιλίαν μέσω ἐγκρίτου περιοδικοῦ. Βαθύτατα συλλυπούμεθα δεόμενοι "Ψυστὸν ἀναπαύσει ψυχὴν του.

**ΝΙΚΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ - ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Κ. ΠΑΤΕΡΑΣ - ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ**

\*

Θερμά συλλυπητήρια.

**ΙΩΑΝΝΑ ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ**

\*

Ἄπώλειαν λατρευτοῦ πατρός σας ἀλητού μονήτου φίλου ἀγαπητοῦ εἰς δόλους μας Μήτσου, θερμότατα συλλυπούμεθα. Πάντοτε θά ἐνθυμούμεθα τοὺς ἄγωνες καί τὰς μακράς πολυτίμους ἀνεκτιμήτους ὑπηρεσίας του πρός μεγάλην Ἑλληνικήν Ναυτιλίαν μέσω ἐγκρίτου φύλου «Ναυτικά Χρονικά», ὅποιού διεύθυνσιν ὡσαύτως συλλυπούμεθα. **ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΝ ΥΙΩΝ ΙΩΑΝΝΟΥ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ, ARCHIPELA SHIPPING S.A.**

\*

Μέ μεγάλη λύπη πληροφορηθήκαμε τὸν θάνατο τοῦ ίδρυτοῦ σας καί μεγάλου πρωτεργάτη, συνεργάτη καί ἀκοίμητου φρουροῦ τῆς μεγάλης Ἑλληνικῆς Ναυτικῆς Οἰκογένειας. Δεόμεθα στὸν "Ψυστὸν νά ἀναπαύσει τὴν εὐγενικὴν ψυχὴν του καί ἐπαναλαμβάνω τὴν εἰκόνα τοῦ πατέρα μου 'Ανδρέα Λεμού πώς ή Γαλανόλευκη σημαία καί ψυχὴ του σκορπίζεται ἀπό τὰ «Χρονικά» στὴν 'Υφήλιο κάθε δεκαπέντε ἡμέρες θά πάρει πάνω στὰ γαλανόλευκα κύματα τῆς αἰώνιότητας τὴν σεβαστὴ μνήμη τοῦ ἀγωνιστὴ τῆς Ναυτοσύνης Δημήτρη Κωττάκη καί θά τὸν ἐγκαθιδρύσει στεφανωμένο Θαλασσαθλήτη στὸ Πάνθεο τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτικῆς Ἰστορίας τῶν Πέντε Χιλιάδων Χράνων.

**ΠΩΡΓΟΣ — ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ**

\*

Θάνατος Δημητρίου Κωττάκη ἔκανε φτωχότερη Ἑλληνική Ναυτιλία. Συμμετέχουμε δλόψυχα πένθος σας καί συλλυπούμεθα οικογένειά του.

**AEGIS/N. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ**

Γιά θάνατον τοῦ πολλά προσφέραντος στήν οικοδόμηση τῆς Ναυτιλίας τοῦ τόπου μας Δημητρίου Κωττάκη συλλυπούμεθα θερμώς.

**ΛΕΜΟΣ ΚΑΙ ΠΑΤΕΡΑΣ**

\*

Διά ἀπώλειαν προσφιλοῦ ίδρυτοῦ καί ἐκδότου Δημητρίου Κωττάκη παρακαλώ δεχθῆτε τὰ θερμά μου συλλυπητήρια.

**ΕΦΗ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ**

\*

Διά τὴν ἀπώλειαν ίδρυτοῦ Ναυτικῶν Χρονικῶν καί ἐπὶ μακρά ἐτη στυλοβάτου τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας γενικῶς συμμετέχομεν εἰλικρινῶς εἰς βαρύτατον πένθος.

**ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΑΙ ΑΔΕΛΦΟΙ ΛΩ**

\*

Θερμά συλλυπούμεθα διά τὸν θάνατον τοῦ ἐκλεκτοῦ Δημοσιογράφου καί ἐκδότου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὁ δόποιος ἐπὶ σειράν ἐτῶν ἐργάσθηκε ἀκούραστα γιά τὴν πρόσδον τῆς ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

**ΕΦΤΥΜΙΟΥ SHIPPINS S.A.**

\*

Διά θάνατον ίδρυτοῦ «Ναυτικῶν Χρονικῶν» συλλυπούμεθα θερμότατα οἰκείους καί συνεργάτας του. Ἐπὶ μισὸν αἱώνα καί πλέον ὁ Δημήτριος Κωττάκης ἡγωνίσθη διά τὴν προκοπήν τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καί ἡμπορεῖ νά χαρακτηρισθεῖ ὡς ἔνας ἐκ τῶν συντελεστῶν τοῦ μεγαλείου τῆς. Διά τοῦ ἔργου του ἐδίκαιωσε τὴν ζωὴν του καί θάνατός του δέν θά σβήσει τὴν μνήμη του.

**ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΥ ΠΑΤΕΡΑΣ**

\*

'Αγαπημένε μου Δημήτρη,

"Ἐμαθα μέ μεγάλη μου λύπη σήμερα γιά τὸν θάνατο τοῦ ἀγαπημένου σου καί σεβαστοῦ σου παποῦ ὁ δόποιος ἡταν πάντοτε εὐγενῆς καί γενναιόδωρος μαζὶ μου. Θά λείπει τρομερά δχι μόνο στὴν Ἐμπορική Ναυτιλία σάν μεγάλος παράγων πού ἡταν, ἀλλά πρωσπικά σε ἐμάς πού εἶχαμε τὴν εύτυχια νά τὸν γνωρίζουμε. Εὔχομαι σε ἐσένα καί δόλκηρη τὴν οικογένεια του ἐγκάρδια συλλυπητήρια καί καλό κουράγιο στὴν μεγάλη εὐθύνη πού ἀποτελεῖ ἡ συνέχιση τοῦ ἔργου τοῦ παποῦ σου.

**Μέ πολὺ ἀγάπη  
ΒΑΣΙΛΗΣ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗΣ**

\*

Τὰ θερμά μου συλλυπητήρια  
**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΛΑΙΟΚΡΑΣΣΑΣ**

\*

Δι' ἀπώλειαν προσφιλοῦ σας πατρός καί σεβαστοῦ μου φίλου Δημητρίου Κωττάκη, Πνευματικοῦ ἡγέτου τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς δόποιας τόσα χρόνια προσφέρεν, σάς συλλυπούμεθα θερμότατα, εἰς δέ τὰ «Ναυτικά Χρονικά», τὸ πνευματικό του δημιούργημα, εὔχομαι νά συνεχίσει τὴν χαραχθεῖσαν παρά τοῦ ἀειμνήστου ίδρυτοῦ του πορείαν, ἐπ' ἀγαθῷ τῆς Ναυτιλίας μας.

**ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΛΗΣ, Βουλευτής Πειραιῶς καὶ Νήσων**

Γιά τὸν θάνατο τοῦ Διευθυντή καί ἐκδότη τοῦ περιοδικοῦ σας Δημητρίου Κωττάκη σᾶς ἐκφράζω τὰ θερμά καί εἰλικρινή μου συλλυπητήρια.

Ο Δημήτριος Κωττάκης ὑπηρέτησε μέ συνέπεια ἐπὶ πολλές δεκαετίες τὴν Ναυτιλία μας καί συνέβαλε ἀποφασιστικά στὴν ἀνύψωση τοῦ κύρους τοῦ Ναυτιλιακοῦ Τύπου.

Γιά τὸν θάνατο τοῦ Ναυτιλιακοῦ τύπου, τὴν Ἑλληνική Ναυτιλιακή Οικογένεια καί τὴν δοκιμαζούμενη Ναυτιλία μας γενικότερα ὡς θάνατος του ἀπετέλεσε χωρίς ἀμφιβολία βαρύτατο πλῆγμα.

**ΠΑΝΑΠΩΤΗΣ ΤΣΑΚΟΣ**

\*

Βαθύτατα συλλυπητήρια γιά τὸν θάνατο ἀγαπητοῦ καί σεβαστοῦ μας φίλου Δημητρίου Κωττάκη τοῦ ὅποιου ἡ προσφορά στὴν Ἐμπορική Ναυτιλία ὑπῆρξε πληθωρική τόσο, ὅσο νά μήν ἀμφισβητεῖται παρ' οὐδενός διτὶ ὑπῆρξε ὡς στυλοβάτης καί δημιουργός της.

**ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ Λ. ΛΕΜΟΥ**

\*

Τὰ ποιό θερμά μου συλλυπητήρια γιά τὸν θάνατο τοῦ ἀγαπητοῦ μας φίλου Μήτσου.

**ΟΙΚΟΓ. ΜΙΧ. ΠΕΡΑΤΙΚΟΥ**

\*

Διά τὴν ἀπώλειαν τοῦ ἀγαπητοῦ Δημήτρη Κωττάκη θερμότατα συλλυπητήρια.

**ΑΔΕΛΦΟΙ ΤΣΑΒΛΙΡΗ**

\*

Μέ βαθυτάτην θλιψίν ἐπληροφορήθην τὸν θάνατον τοῦ ίδρυτοῦ τοῦ περιοδικοῦ σας Δ. Κωττάκη τοῦ ὅποιου τὸ ἔργον καί ἡ προσφορά εἰς τὸν τομέα τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας θά ἀποτελοῦν παράδειγμα πρός μίμησιν. 'Εκφράζω τὰ πλέον θερμά μου συλλυπητήρια.

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΠΟΘΗΤΟΣ**

\*

Εἰλικρινῶς συλλυπούμεθα διά τὴν ἀπώλειαν τοῦ μακρά ἐτη ὑποστηρικτοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καί ιδρυτοῦ «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

**ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΚΩΣΤΗ ΛΩ ΚΑΙ ΜΑΤΘΑΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΛΩ**

\*

Θερμότατα συλλυπητήρια δι' ἀπώλειαν ἀεχαστού φίλου Μήτσου.

**ΝΙΚΟΣ ΚΑΙ ΑΝΤΩΝΗΣ ΚΟΤΖΙΑΣ**

\*

Θερμά συλλυπητήρια.

**ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΦΡΑΓΚΟΥΔΑΚΗ**

\*

Θάνατος Δημητρίου Κωττάκη προκαλεῖ δυσαναπλήρωτο κενό στὴν Ναυτιλιακή Δημοσιογραφία. Μεγάλη ἀπώλεια 'Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας στήν ὅποια ἀφέρωσε τὴν ζωὴν του καί συνέβαλλε ἀποφασιστικά στὴν πρόοδο της. 'Εκφράζω ἐγκάρδια συλλυπητήρια στὴν οικογένειά του καί συνεργάτες του «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πού δέχονται βαρεία κληρονομιά νά συνεχίσουν πορεία μεγάλου Δημιουργού.

**N.I. ΑΝΔΡΙΟΠΟΥΛΟΣ**

Παρακαλούμεν δεχθήτε τά θερμά μας συλλυπητήρια διά την άπωλειαν τού ἀγαπητού και σεβαστού μας Δημητρίου Κωττάκη.  
**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΤΥΛ. ΧΑΛΚΙΑΣ, ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΑΝ ΝΤΕΒΕΛΟΠΡΗΜΕΝΤ ΚΟΡΠΟΡΕΣΙΟΝ**

\*

'Εκφράζουμε τά πιο θερμά και ειλικρινή συλλυπητήρια διά την άπωλειαν Δημητρίου Κωττάκη. 'Η Ελληνική Ναυτιλία έχασε τόν άκουραστο Πρωτεργάτη της.

**ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΗΝΗΟΣ — ΑΝΤΩΝΗΣ ΚΟΜΗΝΗΟΣ**

\*

Παρακαλούμεν δεχθήτε τήν έκφραση τής βαθειάς λύπης μας γιά την άπωλεια τού Διευθυντή σας τού άγωνιστή τής Ναυτιλίας και τού φίλου μας.

**FAROS SHIPPING COMPANY LTD**

\*

Δι' άπωλειαν έξαιρέτου άνδρος και άγωνιστού Δημοσιογράφου άναλωσαντος τήν ζωήν του διά το καλό τής 'Ελληνικής 'Εμπορικής Ναυτιλίας, παρακαλούμεν δεχθείτε τά θερμότατά μας συλλυπητήρια.

Διά τήν "Ενωσι Μεσογειακών Φορτηγών πλοίων, ό Πρόεδρος ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ, 'Ο Γεν. Γραμματεύς ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΥΡΕΜΕΝΟΣ

\*

Τό Διοικητικό Συμβούλιο τού Ναυτικού 'Ομίλου 'Ελλάδος παρακαλεί νά δεχθήτε τά συλλυπητήριά του και τήν βαθειά έκφραση συμπαθείας του γιά τόν άδόκητο θάνατο τού προσφίλους σας Δημητρίου Κωττάκη, παλαιού Τακτικού Μέλους τού 'Ομίλου, έξαιρέτου 'Ελληνος, ό όποιος προσέφερε υψηστες ύπηρεσίες πρός τήν 'Ελληνική Ναυτιλία.  
**ΠΑΝΝΗΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ, Πρόεδρος Ναυτικού 'Ομίλου 'Ελλάδος**

\*

Γιά τόν θάνατο άγαπημένου πατέρα σας έκφράζω θερμότατα συλλυπητήρια.

**ΚΩΣΤΑΣ ΧΑΤΖΗΑΝΤΩΝΙΟΥ**

\*

Θερμά συλλυπητήρια.

**Θ.Γ. ΠΑΠΠΑΣ — Α.Α. ΧΑΛΚΙΟΠΟΥΛΟΣ**

\*

'Εγκάρδια συλλυπητήρια  
**ΑΝΤΩΝΗΣ ΠΙΠΕΡΑΣ**

\*

Άπωλεια σεβασμίου ίδρυτού σας στέρησε άπο 'Ελληνική Ναυτιλία ένα μεγάλο φίλο και συμπαραστάτη και άφήνει δυσαναπλήρωτο κενό.

Παρακαλούμεν δεχθήτε θερμά συλλυπητήρια μας.

**THRAKI SHIPPING COMPANY LTD.  
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ ΠΟΔΙΑΔΗΣ**

\*

Διά άπωλειαν προσφίλους ίδρυτού και έκδότου Δημητρίου Κωττάκη παρακαλούμεν δεχθήτε τά θερμά μας συλλυπητήρια.

**LAUREL SEA TRANSPORT LTD.**

. Θερμά συλλυπητήρια διά άπωλεια άειμνής του Μήτου Κωττάκη.

**PROPONTIS SHIPPING AGENCIES LTD/LONDON, ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΤΗΡΑΣ**

\*

Θάνατος Δημητρίου Κωττάκη άποτελεί πλήγμα 'Ελληνικής Ναυτιλίας στήν όποια άφιέρωσαν άλοκληρη τήν ζωή του.

Πιστεύουμε τά 'Ναυτικά Χρονικά' νά συνεχίσουν πορεία Δημιουργού τους γιά τό καλότης Ναυτιλίας μας και έκφράζουμε έγκαρδια συλλυπητήρια μας στήν οίκογένεια του και στούς συνεργάτες του τών 'Ναυτικών Χρονικών'

**HELLENIC MARINE CONSORTIUM**

\*

Θερμά συλλυπητήρια γιά τήν άπωλεια τού σεβαστού σας ίδρυτο Δημητρίου Κωττάκη. Παρακαλώ έκφράσατε τήν συμπάθειά μου πρός τήν οίκογένεια του.

**ΑΛΕΚΟΣ ΠΟΡΦΥΡΑΤΟΣ**

\*

Παρακαλούμεν δημοσίευτε τήν βαθειάν συμμετοχήν τής έταιρίας μας εις τό πένθος σας έπι τή άπωλεια διακεκριμένου άνδρος και άλησμονήτου έκδοτου και διευθυντού τών «Ναυτικών Χρονικών».

**OLYMBOS SHIPPING CORPORATION MONROVIA**

\*

Θερμά συλλυπητήρια.  
**ΜΙΧΑΗΛ Ε. ΤΡΙΚΟΓΛΟΥ**

\*

Ειλικρινή συλλυπητήρια.  
**ΑΛΕΚΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗΣ**

\*

Μέ μεγάλη θλίψη πληροφορήθηκα θάνατο καλού μας φίλου Δημητρίου Κωττάκη. Συλλυπούμεθα θερμά τήν οίκογένεια του και τά «Ναυτικά Χρονικά».

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΣΥΡΡΗΣ**

\*

'Η Διεύθυνσις και τό προσωπικόν τών 'Ελληνικών Ναυπηγείων Σκαραμαγκά διαβιβάζει εις τήν οίκογένειαν τού Πρυτάνεως τής 'Εμπορικής μας Ναυτιλίας και τόσον άγαπητού Δημητρη Κωττάκη τά θερμότατα συλλυπητήριά των.

**A.E. ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ**

\*

Θερμότατα συλλυπητήρια γιά άπωλεια σεβαστού σας πατέρα Δημητρίου Κωττάκη έκδότη της 'Ναυτικών Χρονικών' πού σημαντική υπήρξε ή συμβολή του στήν 'Ελληνική Δημοσιογραφία.

**ΠΑΝΝΗΣ ΧΑΤΖΗΜΑΝΩΛΑΚΗΣ, Πρόεδρος Φιλολογικής Στέγης Πειραιώς**

\*

Θερμά συλλυπητήρια γιά άπωλεια 'Εκδότη — Διευθυντού σας.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΣΚΑΛΑΚΗΣ, Πρόεδρος NAT.**

Βαθειά συγκινημένος γιά θάνατον άειμνής του ίδρυτο και έπι μακράν σειράν έτών Διευθυντού σας Δ.Ν. Κωττάκη άποκαλύπτομε με σεβασμό στήν μνήμη του και εύχομαι συνέχισιν τής προσπαθείας του.

**ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΛ. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ**

\*

Μέ βαθύτατη θλίψη πληροφορούμαι τήν άπωλεια τού έξαιρέτου και τόσον άγαπητού Δημητρη σε δύο πού τόν έγγωρισαν άπο κοντά και ιδιαίτερα άπο τόν κόσμο τής θάλασσας γιά τόν θόπο ήγωνισθη πάντοτε θαρράλεα. Συμμετέχων εις τό βαρύ πένθος σας παρακαλώ διαβιβάσατε τά θερμά μου συλλυπητήρια εις τήν οίκογένειαν τού άγαπητού Δημητρη Κωττάκη.

**K. ΜΠΡΙΣΙΜΙΤΖΑΚΗΣ**

\*

Θερμά συλλυπητήρια γιά τή μεγάλη άπωλεια τού σεβαστού Δημητρη Κωττάκη. Τό έργο πού άφήνει άποτελεί άνεκτιμητο κεφάλαιο γιά τή Ναυτιλία μας. 'Η δέ άγαπη πρός αύτήν καί η μαχητικότητα τήν όποιαν έπεδεινε γιά τήν ύποστηριξη τών συμφερόντων τής φωτεινό παράδειγμα γιά έμάς τούς νεώτερους.

**ΠΩΡΓΟΣ ΦΟΥΣΤΑΝΟΣ**

\*

Θερμά συλλυπητήρια γιά τήν άπωλεια τού άκούραστου μαχητή τής προόδου τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ, Διευθυντής 'Εθνικής Τραπέζης**

\*

Πρόεδρος και Διοικητικό Συμβούλιο τού Πειραιϊκού Συνδέσμου σᾶς έκφράζουμε βαθειά λύπη γιά τό θάνατο 'Έκδουτο — Διευθυντού σας Δημητρη Κωττάκη, Πρυτάνεως τού Ναυτιλιακού Τύπου τής Πατρίδας μας. Συλλυπούμεθα άκομη θερμότατα τούς οικείους και τούς συνεργάτες του.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΠΑΝΑΠΟΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ  
ΓΕΝ. ΓΡΑΜ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΜΠΟΥΓΑΣ**

\*

Θερμότατα συλλυπητήρια. 'Επειδή έγγνωσα τήν άξια Δημητρη Κωττάκη μπορώ νά άναλογισθώ πόσο μεγάλο κενό άφήνει θάνατος του. 'Η Ελληνική Έμπορική Ναυτιλία έχασε τόν πιό δειπ ομαχητή και στυλοβάτη τής.

**ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΟΛΕΒΑΣ ΤΕΩΣ Υ.  
ΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

\*

Γιά άπωλεια Δημητρη Κωττάκη έκφράζω ειλικρινή μου συλλυπητήρια.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΘΗΣ**

\*

Εύρισκομενος εις τό έξωτερικόν και πληροφορηθείς θάνατον προσφίλους και τά μέγιστα προσφέραντος εις 'Ελληνική Ναυτιλίαν Δημητρη Κωττάκη έκφράζω τά ειλικρινή μου συλλυπητήρια.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΟΥΤΟΣ, Γενικός Πρόξενος Δημοκρατίας Λιβερίας εις 'Ελλάδα**

Συλλυπητήρια γιά άπώλεια προσφίλούς σας παπποῦ.

#### ΚΩΣΤΑΣ ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ

\*

Θερμά συλλυπητήρια γιά τὸν θάνατο τοῦ ἀγαπημένου σας.

#### ΠΙΩΡΓΟΣ ΔΑΛΑΚΟΥΡΑΣ

\*

Μέ βαθειά θλίψη γιά τὴν ἀπώλεια ἀγαπητοῦ σας πατέρα παρακαλοῦμε δεχθεῖτε τὰ θερμά μας συλλυπητήρια.

#### ΟΙΚΟΓ. ΣΩΤΗΡΗ — ΝΙΤΣΑΣ ΜΑΤΑΝΤΟΥ

\*

Γιά ἀπώλεια φίλων Δημητρίου Κωττάκη μεγάλου ἀληθινοῦ ἀγωνιστή Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἐκφράζουμε θερμά συλλυπητήρια. Πιστεύουμε πνεύμα Κωττάκη συνεχίστην σᾶς ἐμπνέει.

#### ΓΕΩΡΓ. ΔΙΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚ. ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΤΟΣ

\*

Στὴν οἰκογένεια καὶ τοὺς συνεργάτες τοῦ Δημήτρη Κωττάκη στέλνω τὰ εἰλικρινῆ μου συλλυπητήρια γιά τὸν χαμό του. 'Η προσφορά του στὴν ὑπόθεση τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἡταν τεράστια καὶ τὸ ἔργο του θά μείνει σὰν φωτεινό παράδειγμα πρὸς μίμηση.

#### ΑΡΗΣ ΜΑΝΙΑΣ

\*

Θερμά συλλυπητήρια.

#### Πέτρος Τσεμπελῆς/ΝΑΥΣΙ Α.Ε.

\*

Βαθύτατα συλλυποῦμαι ἐπὶ ἀπώλεια προσφίλούς πατρός καὶ παποῦ σας καὶ ἀλησμονῆτοῦ φίλου

#### ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ

\*

Θερμότατα συλλυπητήρια διὰ θάνατο λίαν ἀγαπητοῦ καὶ ἐκλεκτοῦ φίλου Δημητρίου Κωττάκη.

#### ΝΙΚΟΛΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ

\*

Τὸ Διοικητικό Συμβούλιο τῆς Λέσχης Πλοιάρχων Ναυτιλιακῶν Ἐπιχειρήσεων ἐκφράζει εἰλικρινῆ συλλυπητήρια γιά τὸν θάνατον τοῦ Δημ. Κωττάκη καὶ συμμετέχει εἰς τὸ βαρύτατο πένθος σας.

#### ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

\*

'Η διοίκηση καὶ τὰ μέλη τῆς Πανελλήνιας 'Ἐνωσης Ναυτομαγείρων ἐκφράζουν σὲ σᾶς καὶ τὴν οἰκογένεια τοῦ Δημητρίου Κωττάκη γιά τὸ θάνατό του τὰ θερμά τους συλλυπητήρια.

#### Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

\*

Παρακαλῶ δεχτῆτε θερμότατα συλλυπητήρια.

#### ΠΙΩΡΓΟΣ ΛΑΖΑΡΑΤΟΣ

'Η Διοίκηση καὶ τὰ μέλη τῆς Πανελλήνιας 'Ἐνωσης Πρακτικῶν Μηχανικῶν καὶ Θερμαστῶν ἐκφράζουν σὲ σᾶς καὶ στὴν οἰκογένεια τοῦ Δημήτρη Κωττάκη γιά τὸν θάνατό του τὰ θερμά τους συλλυπητήρια.

#### Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΤΡΙΚΙΟΣ

\*

'Η Διοίκηση καὶ τὰ μέλη τῆς Πανελλήνιου 'Ἐνώσεως Συνταξιούχων Μηχανικῶν 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐκφράζουν βαθυτάτη θλίψη διὰ τὸν θάνατον τοῦ ἐκδότου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» Δημητρίου Κωττάκη.

#### Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ

\*

Θερμότατα συλλυπητήρια.

#### ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

\*

Θλίψομαι πού ἡ παραρμονὴ μου εἰς τὸ ἔχωτερικὸν μοῦ στερεῖ τὴν ὑστατὴ ἀπότισιν φόρου τιμῆς εἰς τὸ σεμνό σκήνωμα τοῦ Δημ. Κωττάκη.

Μετέστη πλήρης ἡμερών, καταλιπών ἔργον πλούσιον, ἔργον Ἐθνικόν, εἰς τὸν Ἑλληνικὸν ναυτιλιακὸν χώρον, τοῦ ὅποιου πνευματικὸς ἀθλητής ὑπῆρξεν ἐπὶ δεκάδες ἔτῶν. Τοὺς συγγενεῖς τοῦ μεταστάντος συλλυποῦμαι καὶ εἰς τοὺς συνεργάτας του εὐχομαι συνέχισιν τοῦ Ἐθνικοῦ τους ἔργου.

#### ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΑΧΙΝΗΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΕΣΜΕΘ

\*

Θερμά συλλυπητήρια.

#### ΛΙΑΜΑΡ ΕΠΕ.

\*

'Ως παλαιός συνεργάτης τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» παρακαλῶ δεχθῆτε τὰ συλλυπητήρια μου. 'Η Ναυτιλία ἔχασε τὸν καλὸ καὶ στοργικό συμπαραστάτη πού τὴν ὑπηρέτησε μισό αἰώνα.

#### ΝΙΚΟΣ ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑΣ, Δικηγόρος

\*

Δεχθῆτε παρακαλῶ ἐγκάρδια συλλυπητήρια μου διὰ ἀπώλειαν μεγάλου δασκάλου μας.

#### ΦΑΙΔΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ

\*

Πληροφορηθεῖς τὸν θάνατον τοῦ ἐκδότου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀλησμονῆτου Κωττάκη ὡς πλοιάρχος καὶ συνδρομητής αἰσθάνθηκα βαθύτατη θλίψη. Στὴν οἰκογένεια του καὶ σὲ σᾶς τούς συνεργάτες του ἀποστέλλω θερμά συλλυπητήρια.

#### ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

\*

Βαθειά λυπημένος διὰ ἀπώλειαν Δημητρίου Κωττάκη ἔξαιρέτου ἀνθρώπου ποὺ τόσα πρόσφερεν εἰς Ἑλληνικήν Ναυτιλίαν συλλυποῦμαι οἰκογένειάν του καὶ συνεργάτας του.

#### ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΜΗΝΑΣ

\*

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Πανελλήνιου 'Ἐνώσεως Συνταξιούχων πλοιάρχων 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐπὶ τῷ θανάτῳ τοῦ 'Ιδρυτοῦ καὶ Διευθυντοῦ «Ναυτικῶν Χρονικῶν» Δημητρίου Κωττάκη ἐκφράζει θερμά συλλυπητήρια

#### ΠΕΣΠΕΝ

\*

## ΔΩΡΕΕΣ

### Στὴν μνήμη ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΚΩΤΤΑΚΗ:

— Οι Οικογένειες 'Αριστ. Ξυλᾶ καὶ Μιχ. Περατικοῦ καὶ ὁ κ. Τάκης Περατικός προσέφεραν δρχ. 50.000 στὴν Φιλική Φωλιά 'Ελευσίνας.

— 'Ο κ. Γρ. Καλλιμανόπουλος προσέφερε στὸν Οίκο Ναύτου δρχ. 10.000.

— Οι 'Εταιρίες «'Αδελφοί Λύρα» τοῦ Λονδίνου καὶ «Γρανικός» τοῦ Πειραιᾶ προσέφεραν στὸν Οίκον Ναύτου δρχ. 30.000.

— 'Ο κ. καὶ ἡ κ. Φαίδωνα 'Αλεξάκη κατέθεσαν δρχ. 5.000 ὑπέρ τοῦ Γηροκομείου Πειραιῶς.

— 'Ο κ. Σαράντης Λώλος κατέθεσε δρχ. 2.000 ὑπέρ τοῦ 'Αντικαρκινικοῦ Κέντρου Πειραιῶς.

## ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικόν Συμβούλιον τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων Εφοπλιστῶν συνελθόν ἑκτάκτως ἐπί τῶν θλιβερῶν ἀγγέλματι τοῦ θανάτου τοῦ διακεκριμένου ἐκδότου καὶ διευθυντοῦ τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν, πρωτεργάτου στὴν ἀνάπτυξη τοῦ ναυτιλιακοῦ Τύπου — πολλά προσφέροντος εἰς τὴν 'Ελληνικήν Ναυτιλίαν

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Ν. ΚΩΤΤΑΚΗ

ἐπισυμβάντος ἐν Ἀθήναις τὴν 19ην Μαρτίου 1983 καὶ ἀφοῦ ἡκουσεν καὶ τὸν Πρόεδρον αὐτοῦ κ. Ἀριστομένην Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΝ, ὃ ὁποῖος ἔξῆρε τὰς ἀρετὰς καὶ τὴν προσωπικότητα τοῦ μεταστάντος

'Αποφασίζει όμοφωνα δύως:

- Διαβιβασθούν πρός τοὺς οἰκείους τοῦ ἀποβιώσαντος τά συλλυπητήρια τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς 'Ενώσεως.
- Διατεθῇ ὑπέρ ἀγαθοεργῶν σκοπῶν τὸ ποσόν τῶν εἰκοσι χιλιάδων δραχμῶν (20.000).
- Δημοσιευθῇ τὸ παρόν ψήφισμα διά τοῦ Ναυτιλιακοῦ Τύπου.

'Ἐν Πειραιῇ τῇ 22a Μαρτίου 1983

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ  
ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗΣ Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

## ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικούσα 'Επιτροπή τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος συνήλθε σήμερα ἑκτακτα μετά ἀπό τό θλιβερό ἀγγέλμα τοῦ θανάτου τοῦ διακεκριμένου καὶ ἐπιλέκτου στελέχους τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Ν. ΚΩΤΤΑΚΗ

πού συνέβη στίς 19 Μαρτίου 1983 στὸν Πειραιᾶ καὶ ἀφοῦ ἡκουσε τὸν Πρόεδρό του ὃ ὅποιος ἔξῆρε τὴν πολύπλευρη προσωπικότητα καὶ τό ἔργο τοῦ ἐμπνευστῆ καὶ δημωυροῦ τῆς ἀναγνωρισμένης ναυτιλιακῆς ἑκδόσεώς του «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ὡς καὶ τίς ἀνεκτίμητες ὑπηρεσίες πού προσέφερε στὴν 'Εμπορική μας Ναυτιλία.

'Απεφάσισε διμόφωνα δύως:

- Διαβιβασθούν πρός τοὺς οἰκείους τοῦ ἀποβιώσαντος τά συλλυπητήρια τῆς Διοικήσεως τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος.
- Διατεθῇ ὑπέρ ἀγαθοεργῶν σκοπῶν ποσόν δρχ. 20.000.
- Κατετεθεῖ στεφάνη στὴ σορό τοῦ ἐκλιπόντος.
- Παρακολουθήσουν τὴν κηδεία ὁ Πρόεδρος καὶ τὰ μέλη τῆς Διοικούσας 'Επιτροπῆς.
- Δημοσιευθεῖ τὸ παρόν ψήφισμα στὸν Τύπο καὶ στὸ ἐκδόμενο «Δελτίο Ναυτιλίας» τοῦ Ν.Ε.Ε.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Ν.Ε.Ε.  
ΝΙΚΟΣ Δ. ΝΟΜΙΚΟΣ

## ΨΗΦΙΣΜΑ

### ΕΝΩΣΕΩΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Τό Διοικητικόν Συμβούλιον τῆς 'Ενώσεως Πλοιοκτητῶν 'Ακτοπλοϊκῶν 'Επιβατηγῶν Πλοίων, συνελθόν ἑκτάκτως σήμερον 23 Μαρτίου 1983 μετά τό θλιβερόν ἀγγέλμα τοῦ θανάτου τοῦ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Ν. ΚΩΤΤΑΚΗ

ἐκδότου — Διευθυντοῦ τοῦ περιοδικοῦ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» καὶ ἀφοῦ ἡκουσε τὸν κ. Πρόεδρον ὃ ὅποιος ἔξῆρε τὴν προσωπικότητα τοῦ μεταστάντος, καὶ τίς προσφερθεῖσες ὑπηρεσίες του στὴ Ναυτιλία

#### ΨΗΦΙΖΕΙ

- α) Νά διαβιβασθούν πρός τοὺς οἰκείους τοῦ ἐκλιπόντος τά συλλυπητήρια τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς 'Ενώσεως.
- β) Νά παραστοῦν μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου στὴν κηδεία του.
- γ) Νά κατατεθῇ στεφάνος στὴ σορό τοῦ μεταστάντος.
- δ) Νά δημοσιευθῇ τὸ παρόν ψήφισμα.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΜΗΝΑΣ ΣΙΓΑΛΑΣ

Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΥΣ  
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΗΤΡΕΙΑΣ

## ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικόν Συμβούλιον τῆς ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ συνελθόν ἑκτάκτως ἐπί τῶν ἀγγέλματι τοῦ θανάτου τοῦ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΚΩΤΤΑΚΗ

'Ιδρυτοῦ καὶ Διευθυντοῦ τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» καὶ ἀκούσαν τοῦ Προέδρου αὐτοῦ, ἔξαραντος τὰς ἀρετὰς καὶ τὰς ὑπηρεσίας τὰς ὅποιας ὁ ἐκλιπών προσέφερεν εἰς τὴν 'Ελληνικήν Ναυτιλίαν, εἰς τὴν ἀναπτυξην τῆς ὅποιας μεγάλως συνέβαλεν κατά καθολικήν ἀναγνώρισιν παρ' δλων τῶν παραγόντων αὐτῆς.

'Αποφασίζει:

1. Νά ἀκολουθήσωσι τὴν κηδείαν ἐκπρόσωποι τοῦ Δ.Σ.
2. Νά διατεθῇ τὸ ποσόν τῶν ΠΕΝΤΕ ΧΙΛΙΑΔΩΝ ΔΡΑΧΜΩΝ (5.000) εἰς τὸν ΠΕΙΡΑΙΪΚΟΝ ΣΥΝΔΕΣΜΟΝ.
3. Νά ἐκφρασθῶσι τά συλλυπητήρια τῆς Δ.Ν.Ε. εἰς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος καὶ νά ἀποσταλῇ ἀντίγραφον τοῦ παρόντος ψηφίσματος.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
Δ.Ν. ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΥΣ  
ΜΙΧ. ΠΟΥΛΜΕΝΗΣ

## ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΚΑΒΟΥΝΙΔΟΥ Α.Ε.

### ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της 'Ατμοπλοΐας Καβουνίδου Α.Ε. συνελθόντων έκτάκτως σήμερον τήν 22 Μαρτίου 1983 ἐπί τῶ θλιβερῶ ἀγγέλματι τοῦ θανάτου τοῦ πολυαγαπητοῦ του

ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗ

ἀπεφάσισεν:

- 1) Νά παρακουλήθει τήν κηδεία τό Διοικητικό Συμβούλιο.
- 2) Νά συνοδεύσει τό Διοικητικό Συμβούλιο τήν σορόν τοῦ νεκροῦ ἔως τήν τελευταίαν κατοικίαν του.
- 3) Νά ύψωθει μεσίστιος εἰς τά πλοϊα τῆς ἑταιρίας κατά την ἡμέραν τής κηδείας.
- 4) Νά διατεθεῖ στή μνήμη του ποσόν δρχ. 100.000 γιά φιλανθρωπικούς σκοπούς.
- 5) Νά κατατεθεῖ στέφανος ἐπί τής σοροῦ του.
- 6) Νά δημοσιευθεῖ τό παρόν διά τοῦ Τύπου.

'Ἐν Πειραιεῖ τή 22.3.1983

ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

### ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Α.Ε. ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ συνελθόντων έκτάκτως ἐπί τῶ ὀδοκήτω θανάτω τοῦ ἔξεχοντος παράγοντος τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἔκλεκτοῦ φίλου

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΚΩΤΤΑΚΗ  
Ἐκδότου τοῦ Περιοδικοῦ  
«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ἀκούσαν τοῦ 'Αντιπροέδρου αὐτοῦ ὅστις ἔξῆρε τήν προσωπικότητα τοῦ μεταστάντος, ἀναλώσαντος ὀλόκληρον αὐτοῦ τόν βίον εἰς τήν προαγωγήν τῆς 'Ελληνικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας

'Ἀποφασίζει:

- 1) Νά παρακολουθήσῃ τό Διοικητικό Συμβούλιο της 'Εταιρίας τήν κηδείαν αὐτοῦ.
- 2) Νά κατατεθῇ στέφανος ἐπί τής σοροῦ του.
- 3) Νά ἀναρτηθῇ μεσίστιος ἡ σημαία εἰς τά πλοϊα τῆς 'Εταιρίας κατά τήν ἡμέραν τής κηδείας.
- 4) Νά διατεθῇ ποσόν δραχῶν ΠΕΝΗΝΤΑ ΧΙΛΙΑΔΩΝ (50.000) ὑπέρ τῶν Παιδικῶν 'Εξοχῶν τοῦ Οίκου τοῦ Ναύτου εἰς μνήμην τοῦ μεταστάντος.
- 5) Νά δημοσιευθῇ τό παρόν ψήφισμα διά τοῦ Τύπου.

'Ἐν Πειραιεῖ τή 22a Μαρτίου 1983  
Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΤΑ ΜΕΛΗ

### ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Α.Ε. «ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ ΑΕ ΕΑΝΕ» συνελθόντων έκτάκτως σήμερον τήν 21ην Μαρτίου 1983 ἐπί τῶ θλιβερῶ ἀγγέλματι τοῦ θανάτου τοῦ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΚΩΤΤΑΚΗ

ἐπιστηθίου φίλου τής ἑταιρίας, ἔξαιρέτου ἀνδρός καὶ ἐντίμου δημοσιογράφου πολλά προσενεγκόντος εἰς τήν 'Ελληνικήν Ναυτιλίαν εἰς τήν ὑπηρεσίαν τῆς ὁποίας ὀλόκληρον τήν ζώην αὐτοῦ ἡνάλωσεν, ἀπεφάσισεν:

1. Νά παρακολουθήσῃ τήν κηδείαν τό Διοικητικό Συμβούλιον.
2. Νά ἐκφράσῃ τά συλλυπητήρια τῆς ἑταιρίας εἰς τήν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος.
3. Νά κατατεθῇ στέφανος ἐπί τής σοροῦ του.
4. Νά διατεθῇ ποσόν ἐκ δραχμῶν πεντήκοντα χιλιάδων (δρχ. 50.000) διά φιλανθρωπικούς σκοπούς.
5. Νά δημοσιευθῇ τό παρόν διά τοῦ ἡμερησίου Τύπου.

'Ἐν Πειραιεῖ τή 21.3.83  
ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

### NAYTIKA XRONIKA E.P.E.

### ΨΗΦΙΣΜΑ

'Η Γενική Συνέλευση τῶν 'Εταίρων τής Ε.Π.Ε. NAYTIKA XRONIKA συνελθούσα έκτάκτως ἐπί τῶ θλιβερῶ ἀγγέλματι τοῦ θανάτου τοῦ πολυαγαπημένου ιδρυτοῦ τῆς ἀειμνήστου

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Ν. ΚΩΤΤΑΚΗ

ἀποφασίζει:

1. Νά ἀργήσουν τήν ἡμέρα τής κηδείας τά γραφεῖα καὶ τυπογραφεῖα τῆς 'Εταιρίας.
2. Νά διατεθοῦν σύμφωνα μέ τίς ἐπιθυμίες τοῦ 'Ιδρυτοῦ τῆς, ποσόν δρχ. 100.000 ὑπέρ τοῦ 'Ιεροῦ Ναοῦ 'Αγίου Νικολάου Σύρου καὶ ποσόν δρχ. 50.000 ὑπέρ τοῦ Γηροκομείου Πειραιῶς.
3. Νά δημοσιευθῇ τό παρόν εἰς τά «NAYTIKA XRONIKA».

'Ἐν Πειραιεῖ τή 20/3/83

Η ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΙΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

# Ξέρουμε να σεβόμαστε τους πελάτες μας

Τα ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ είναι η μεγάλη σύγχρονη ναυπηγική δύναμη που θα ναυπηγήσει η θα επισκευάσει το πλοίο σας σωστά και γρήγορα. Με ακρίβεια και προσοχή.

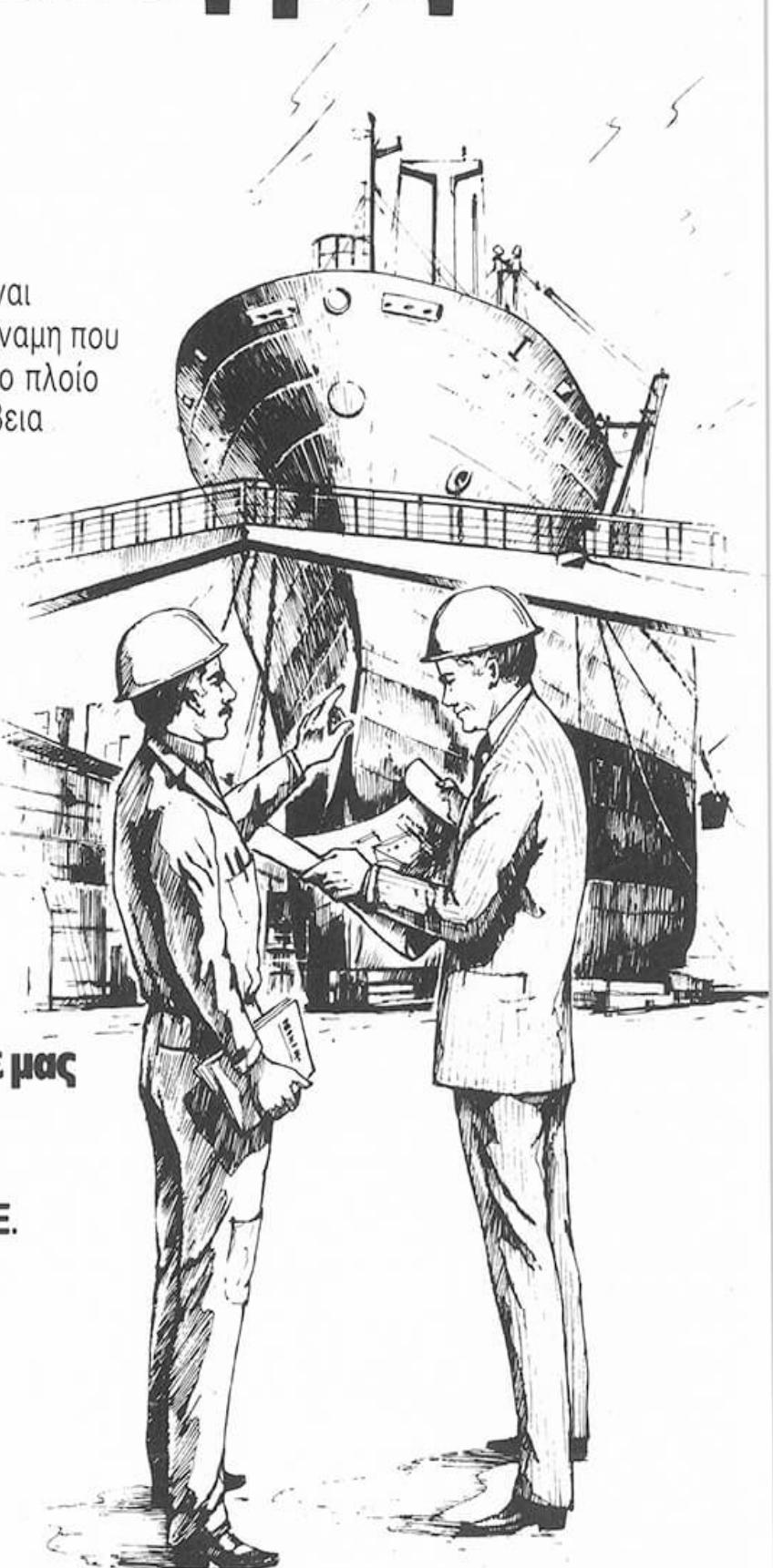
Γιατί εκτός από τον άρτιο τεχνολογικό εξοπλισμό και το άριστα εκπαιδευμένο ανθρώπινο δυναμικό, στα ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ θα βρείτε και κάτι ακόμα, πολύ σημαντικό: ποιότητα δουλειάς, συνέπεια και υπευθυνότητα.

Αρχή μας είναι ο σεβασμός στον πελάτη. Αυτή η αρχή μας κάνει να προσπαθούμε κάθε μέρα περισσότερο.

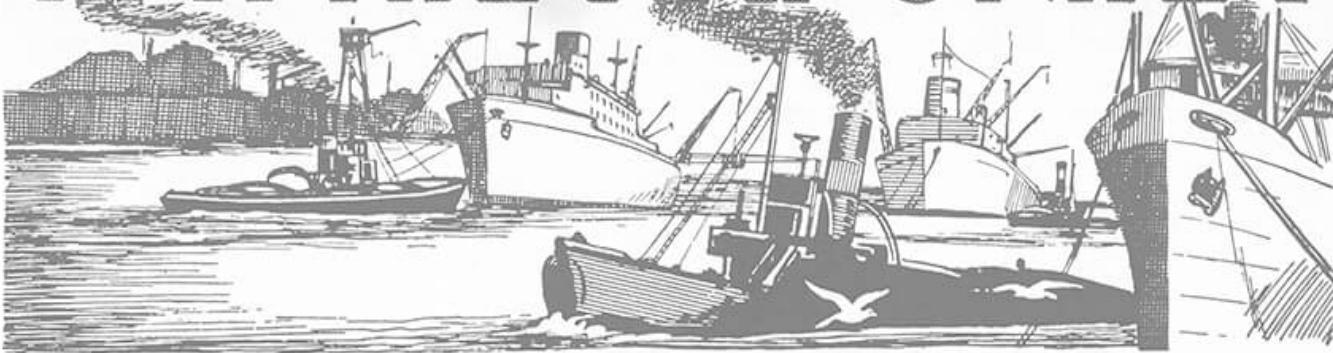
## Μπορείτε να βασίζεστε σε μας

**ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ  
ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ Α.Ε.**

Ελευσίνα, Τηλ: (01) 5535111,  
Telex: 215684 yard gr., 215690 yard gr.  
ELEUSIS SHIPYARDS (UK) LTD.  
Baltic House, 27, Leadenhall Street,  
London EC3A 1BD, Tel: (01) 4806242,  
(01) 4814050, Telex: 883140 fin ldn



# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΝΓ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1148/907

1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1983

ΕΚΔΟΤΗΣ - ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ  
+ ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΝΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:  
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:  
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

## Τό δεκαπενθήμερο

### Οι συνομιλίες τοῦ Λονδίνου

Χρήσιμες και ἐποικοδομητικές ἀπό ὅλες τις ἀπόψεις ύπηρξαν ἡ κοινὴ συνεδρίαση τῶν μελών τῶν Διοικητικῶν Συμβουλίων τῆς 'Ενώσεως Ἑλλήνων 'Εφοπλιστῶν καὶ τῆς 'Ελληνικῆς 'Επιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας καὶ οἱ συνομιλίες πού πραγματοποιήθηκαν ταυτόχρονα μὲ τὸν ὑπουργό Ναυτιλίας κ. Γεώργ. Κατσιφάρα καὶ τὸν γεν. γραμματέα τοῦ YEN κ. Βασ. Σαραντίτη, μὲ τὴν εὐκαιρία τῆς ἐπισκέψεως τους στὴ βρετανικὴ πρωτεύουσα.

Σύμφωνα μὲ σχετικές πληροφορίες, τὸ καίριο θέμα τῶν συζητήσεων τῶν Δ.Σ. τῆς Ε.Ε. καὶ τοῦ Κομμίτη ἦταν ἡ ναυτιλιακὴ κρίση καὶ ἡ ἐφαρμογὴ τῶν μέτρων πού ἔχαγγέλθηκαν στὰ μέσα 'Ιανουαρίου ὅπως εἶχαν συμφωνηθεῖ ἀρχικά ὥστε νά ἀποφευχθοῦν δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις. Κατά τις ίδιες πληροφορίες, τὸ κυριότερο ζήτημα πού ἀντιμετωπίζεται ἀπό τὸν ἐφοπλισμό εἶναι ἡ ἐφαρμογὴ τῆς ἀνακυκλώσεως σὲ θέσεις ἐργασίας δὲ λων τῶν ναυτικῶν καὶ ἐφράζονται φόβοι ὅτι τὸ μέτρο αὐτό, ὅπως ἔχει διατυπωθεῖ τελικά στὸ σχετικό νομοσχέδιο; Θά δημιουργήσει περισσότερα προβλήματα ἀπό ἐκεῖνα πού ἐπιδώκει νά λύσει. Στὴν ίδια συνεδρίαση συζητήθηκε ἐπίσης τὸ θέμα τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, τῆς διώξεως ἐλληνοκτήτων πλοίων μὲ ἔνεντι σημαίες καὶ ἔνα πληρώματα καὶ τῆς διακρίσεως σὲ βάρος τῆς ἐλληνικῆς σημαίας ἀπό 'Ιάπωνες χρονοναυλωτές καὶ δλούς, καθώς καὶ τὸ θέμα τῶν P and I κλάμπης.

Οι συνομιλίες μὲ τὸν ὑπουργό κ. Κατσιφάρα καὶ τὸν γενικό γραμματέα κ. Σαραντίτη ἔγιναν μετά τὸ γεύμα πού παρετέθη πρό τιμή τους στὶς 22 Μαρτίου. Κατά τὴν διάρκεια τοῦ γεύματος καὶ μετά ἀπό σύντομη προσφώνηση τοῦ Προέδρου τοῦ Κομμίτη κ. Γιάννη Χατζηπατέρα ὁ ὄποιος τόνισε ὅτι ὁ ἐφοπλισμός περιμένει ἀπό τὴν κυβέρνηση νά ἀνταποκριθεῖ στὶς κρίσιμες στιγμές πού περνᾶν 'Ελληνικὴ Ναυτιλία, μίλησε ὁ κ. Κατσιφάρας, ὁ ὄποιος:

'Υπογράμμισε διτοῦ ἡ κυβέρνηση θεωρεῖ τὴν ἐλληνικὴ 'Εμπορικὴ Ναυτιλία σάν ενα

πολύπλευρο πλέγμα δραστηριοτήτων καὶ σάν μιά πολυδύναμη προβολή τοῦ δυναμισμοῦ τῆς Φυλής μας στὸν παγκόσμιο οἰκονομικό στίβο καὶ τιμᾶ τούς συντελεστές τῆς.

Τόνισε διτοῦ δέν υπάρχουν προκαταλήψεις στὴν κυβέρνηση ὅταν ἀντιμετωπίζει τὰ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας.

'Ανέφερε διτοῦ εἶναι γνωστή ἡ ιδιομορφία καὶ ἡ δύναμη τῆς Ναυτιλίας ἀλλά καὶ οἱ δυνατότητές τῆς νά γίνει πιό χρήσιμη καὶ ἐφωφελής για τὴν οἰκονομία τῆς χώρας καὶ διακρίρυξε διτοῦ στόχος τῆς κυβερνητικῆς πολιτικῆς εἶναι ἡ στενότερη καὶ ὀργανικότερη σύνδεση τῆς Ναυτιλίας μὲ τὸν ἔθνικό χώρῳ.

Διαβεβαίωσε διτοῦ τὸ ναυτιλιακὸ κεφάλαιο θά βρει στὴν 'Ελλάδα τὴ σιγουριά τῆς παραγωγικῆς ἀξιοποίησεως στὰ πλαίσια τῆς κυβερνητικῆς προσπαθείας για τὴν παροχὴ ἐπενδυτικῶν ἔγγυησεων γιά παραγωγικές δραστηριότητες.

Διαβεβαίωσε ἐπίσης διτοῦ τὸ YEN θά συμπαρασταθεῖ σὲ κάθε προσπάθεια γιά τὸ ξεπέρασμα τῶν ἐμποδίων πού παρουσιάζονται καὶ τόνισε διτοῦ εἶναι ἔτοιμος νά συζητήσει μὲ τὸν ἐφοπλισμό προτάσεις πού θά ἀποβλέπουν στὴν ἀπλούστευση τῶν διαδικασιῶν καὶ τὸν ἐκσυγχρονισμό τῶν ὑπηρεσιῶν πού ἐλέγχονται ἀπό τὸν YEN. «Δέν θέλω, εἶπε ὁ κ. Κατσιφάρας, νά μού πείτε αὔριο ὅτι δέν κάνετε ἐπισκευές στὴν 'Ελλάδα ἐπειδή οἱ ὑπηρεσίες τοῦ ΟΛΠ δέν λειτούργησαν σωστά, δέν ἔχετε ἐπισημάνει τέτοιες ἀδυναμίες καὶ ἔχετε λύσεις, περιμένω νά τίς συζητήσουμε καὶ νά τίς ἐφαρμόσω».

Τόνισε διτοῦ τὰ μέτρα γιά τὴ βελτίωση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, τά όποια συγχρόνως ἀποτελοῦν ἔνα ξεκίνημα γιά τὴν ἀντιμετώπιση τοῦ συνόλου τῶν προβλημάτων τῆς στὰ πλαίσια ἐνός μακρόχρονου προγράμματος, θά ἐφαρμοσθοῦν ἀμέσως μετά τὴν ψήφιση τοῦ σχετικοῦ νομοσχεδίου ἀπό τὴ Βουλή καὶ διευκρίνιση, ὀναφερόμενος στὴν ὑλοποίηση τῆς

ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, διτοῦ ὁ Πρωθυπουργός πιστεύει διτοῦ μόνον τὰ σταθερά καὶ γενικότερα έθνικά συμφέροντα καθορίζουν τὶς ἐπιλογές τῆς Κυβερνήσεως, δέν ἀπό δογματισμούς καὶ προκαταλήψεις, καὶ ἀδιαφορώντας γιά τίς βραχυπρόθεσμες συνέπειες πού εἶναι δυνατόν νά έχουν στὸν πολιτικό χώρῳ.

'Υπογράμμισε, τέλος, διτοῦ ἡ ἐπιτάχυνση τῆς εἰσορήσης συναλλάγματος στὴ χώρα πού βελτιώνεται τὴν οἰκονομική τῆς θέση καὶ τῆς δίνει τὴν δυνατότητα μᾶς αὐτοδύναμης ἀναπτύξεως εἶναι μέσα στὶς δυνατότητες τοῦ ἐφοπλισμοῦ, τοῦ ὄποιού νά συμβολή μπορεῖ καὶ πρέπει νά εἶναι ἀποφασιστική σ' αὐτὸν τὸν τομέα.

Μετά τὸ γεύμα ἀκολούθησε ιδιαίτερη συνάντηση στὴν όποια ἔγινε διεξοδική συζήτηση τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας καὶ ἀπό τὴν πλευρά τοῦ ἐφοπλισμοῦ ζητήθηκε ἡ πιστή ἐφαρμογή τῶν μέτρων ὅπως εἶχαν συμφωνηθεῖ ἀρχικά.

Οι κ.κ. Κατσιφάρας καὶ Σαραντίτης κατά τὴν παραμονή τους στὸ Λονδίνο συναντήθηκαν ἐπίσης καὶ συνομίλησαν μὲ τὸν Βρετανό ύφουσουργό Μεταφορῶν κ. Σπρόουτο πού εἶναι ἀμρόδιος γιά τὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας, δ. ὄποιος τούς θέματα πού εἶναι ἀνημέρωσε γιά τὰ μέτρα πού εἶχε ἀνακοινώσει τὴν προηγουμένη ημέρα στὴ Βουλή ή Βρετανικὴ κυβέρνηση γιά τὴν ύποστήριξη τῆς ἀνταγωνιστικότητας τῶν βρετανικῶν πλοίων καὶ προβλέπουν μείωση τῆς συνθέσεως πληρωμάτων κατά 25% (τὸ μέτρο εἶχε υιοθετηθεῖ καὶ προταθεῖ ἀπό τὶς βρετανικές συνδικαλιστικές ἐνώσεις) καὶ μείωση τῶν στάνταρτον ἀσφαλείας τῶν βρετανικῶν πλοίων μὲ βάση τὴν ἀντίληψη διτοῦ οἱ ἔθνικοι νόμοι εἶναι αὐστηρότεροι τῶν οἰκείων Διεθνῶν Συμβάσεων. (Αὐτά φυσικά τὰ νέα μέτρα πέραν τῶν διμερῶν συμβάσεων πού έχουν συνάψει ἀπό μακροῦ οἱ Βρετανοί γιά τὴ χρησιμοποίηση ἐπί τῶν πλοίων τους χαμηλόμισθων ένων πληρωμάτων). Κατά τὴν ίδια συνάντηση ἔγινε ἀνταλλαγή ἀπόψεων ἐπί θεμάτων κοινού ἐνδιαφέροντος, ἐνώ με τὴν εύκαιρια τῆς παραμονῆς του στὸ Λονδίνο ὁ γεν. γραμματέας τοῦ YEN κ. Σαραντίτης συναντήθηκε καὶ με τὸν κ. Σελάντερ τῆς ΔΟΜ, ὁ ὄποιος ζήτησε διευκρινιστικές πληροφορίες γιά τὰ ἐλληνικά μέτρα ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν ναυτικῶν.

## ΚΑΤΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Τά πρωτοφανή έπεισδια που σημειώθηκαν στις 19 Μαρτίου στό ύπουργειο Ναυτιλίας και κατέλυσαν κάθε έννοια κράτους έξακολουθῶν νά προκαλοῦν έκτος άπο άνησυχία και έντονο προβληματισμό στούς ναυτιλιακούς κύκλους και τό έρωτημα πού άπασχολεί δύος είναι σε τι άπεβλεπαν. Γιατί άσφαλώς δεν έπροκειτο για κάποια αύθρομη έκδήλωση και έξελιξεις πού άναμένονται νά σημειωθούν μέ αφορμή τά έπεισδια αύτά θά καταδείξουν δν άποτελούσαν άπλως μιά μεμονωμένη ένέργεια δρισμένων θερμοκέφαλων κομματικών δργάνων πού υιοθετεί ή άποκρούσει ή ήγεσία της 'Αριστεράς — ή δεύτερη έκδοχη είναι ή έπικρατέστερη και αύτό συνάγεται τόσο άπο την περιορισμένη έκταση πού έδωσε δ 'Ριζοσπάστης' στά έπεισδια — ύποβάθμισε τη σχετική είδησεογραφία — δσο και άπο δημοσιογραφικές πληροφορίες σύμφωνα μέ τις δρόποις θά ύπαρξουν άλλαγές στις διοικήσεις ναυτεργατικών σωματείων πού άναμιχθηκαν στά έπεισδια και έλεγχονται άπο το ΚΚΕ. 'Ιδωμεν, για νά συναγάγουμε και τά άναλογα συμπράματα.

Τά έπεισδια της 19ης Μαρτίου σημειώθηκαν δεν μιά δύμαδα τριάντα περίπου άτομων — μεταξύ τών δρόποιων περιλαμβάνονταν στελέχη τών 'Ένωσεων Μηχανικών και Ναυτών' — μέ αφορμή τόν θάνατο ένός ναυτικού σέ δυστύχημα είσεβαλαν στό ύπουργειο Ναυτιλίας, έναπεθεσαν τόν νεκρό πού είχαν μεταφέρει άπο τό Πέραμα μπροστά στήν πόρτα τού ύπουργικού γραφείου και έπι δύο σχεδόν ώρες έβριζαν άλλα και άπειλούσαν τόν ύπουργο κ. Γ. Κατσιφάρα, τόν άρχηγό τού Λιμενικού Σώματος κ. Κων. Πρόκοπη και τούς λιμενικούς άξιωματικούς καθώς και τόν έφοπλισμό. 'Η εισβολή και οι κραυγές και τά συνθήματα (έγκληματες, δολοφόνοι, φασίστες, ύπηρέτες τών έφόπλιστών, θά φύγετε έσεις νά έρθουμε έμεις κλπ.) δναστάτωσαν

τό ύπουργειο, σημάνθηκε συναγερμός και έπι τόπου έφθασαν δ νομάρχης Πειραιώς, δ άρμόδιος εισαγγελέας, ιατροδικαστής και άνωταροι άξιωματικοί τής 'Αστυνομίας Πόλεων καθώς και περιπολικά και μοτοσυκλετιστές τής 'Αστυνομίας. Τελικά οι εισβολείς άποκρωρησαν άπο τό ύπουργειο δταν μέ τήν έπεμβαση τού εισαγγελέως δ νεκρός παραλήφθηκε άπο νοσοκομειακό αύτοκίνητο και μετεφέρθη στό νεκροτομείο χωρίς νά συλληφθεί κανένας — άργοτερα δ εισαγγελέας δασκησε ποινική δίωξη έναντι τούς τεσσάρων άπο τούς πρωταίτους καθώς και έναντι τών ύπευθυνών τού πλοίου στό δρόπο σημειώθηκε τό άτυχημα — και τή δυσμενή έντύπωση πού έίχε δημιουργηθεί άπο τά έπεισδια έπετεινε μιά άτυχής και βεβιασμένη δήλωση τού ύπουργού κ. Κατσιφάρα, σύμφωνα μέ τήν δρόποια ή μεταφορά τού πτώματος στό ύπουργειο ύποδηλωντες τήν δυσπιστία πού τρέφουν οι πολίτες για τίς ένέργειες τών διωκτικών άρχων».

Τά έπεισδια, δρόπα ήταν φυσικό, προβλήθηκαν ίδιατερα άπο τίς άθηναϊκές έφημερες και ή κ. 'Ελένη Βλάχου στήν έντυπογραφή στήλη της στήν «Καθημερινή» σημείωνε μεταξύ δλλων:

«Η μακάρβια πορεία μέ τόν νεκρό, συνδυασμένη μέ συνθήματα, δρειές, ύβρεολογία, μέ τήν άσυγχρονη άδιαφορία γιά τήν άξιοπρέπεια τού θανάτου, τήν περιφρόνηση κάθε τάξεως, τήν δργία εισβολή σ' ένα 'Υπουργείο, τή μελετήμενη έπιθεση έναντι ύπουργού πού άναγκασθηκε νά κλειδωθεί και νά ζητήσει τηλεφωνικά βοήθεια γιά νά σωθει, αύτά ζωντανεύανε πολύ κακές εικόνες.

Θωρίζουν — στός μεγαλύτερος — έκεινες τίς πορείες μέ τά δδεια φέρετρα και τίς φεύγικες μαροφορέμενες χήρες πού ακηνοθεύσαν οι κομμουνιστές πρίν ξεσπάσουν τά γεγονότα τού δεκεμβρίου.

«Από τά έπεισδια προκύπτει έπισης τό συμπέρασμα δτι τό ύπουργειο δέν φυλάσσεται μέ τήν έπιβαλλομένη προσοχή — αύτό δέν σημαίνει βεβαίως δτι πρέπει νά άποδοθεί εύθυνη στά κατώτερα δργανα πού έκτε-

λούσαν ύπηρεσία κατά τήν ώρα τής εισβολής, δέν νομίζομε δτι μπορούσαν νά άντιδρασουν, άπλως ύποδεικνύμε τήν λήψη δλων τών καταλλήλων μέτρων γιά νά μήν είναι έφικτή ή έπανάληψη τους. 'Επίσης προκύπτει τό συμπέρασμα δτι πρέπει έπι τέλους νά τεθεί κάποιος φραγμός στής όργανωμένες δυναμικές μειοψηφίες πού προσπαθούν νά άναστατώσουν τή Ναυτιλία και νά βλαφουν τά συμφέροντα τών άνθρωπων τής — και τό έργο αύτό πρέπει νά άναληφθεί άπο τούς ίδιους τούς ναυτικούς οι δρόμοι οι οφείλουν νά άπομονώσουν τούς έξαλλους πού μέ τίς ένέργειες τους άδηγον σέ σκολιούς δρόμους.

• 'Ο εισαγγελέας Πειραιώς κ. 'Ιωάν. Λαμπρόπολος δάσκησε δίωξη γιά περιύβριση νεκρού και συναυτουργία και διατάραξη τής οικιακής γαλήνης κατά τών Γερ. Δεστούν και Στ. Σεβαστάκη, προέδρου και γεν. γραμματέως τής διοικησης διοικήσεως τής 'Ένωσεως Ναυτών, Νικ. Στεφανή, ταμίου τής 'Ένωσεως Μηχανικών (ΠΕΜΕΝ) και Γ. Σαμόλη, ναύτη τού έπιβατηγού — όχηματαγωγού «Μίνωας» στό δρόμο έγινε τό άτυχημα κατά τό δρόμο βρήκε τόν θάνατο νά ναύτης Γεώργ. Ζαρέντης πού έπεσε άπο μία σκαλωσιά κατά τήν διάρκεια έργασιων έχωτερικού χρωματισμού τού σκάφους. Δίωξη γιά άνθρωποκτονία έξ αμελείας έχει άσκηθει και έναντι τών ύπευθυνών τού πλοίου.

## ΣΤΟ ΣΤΟΧΑΣΤΡΟ Η ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ

'Από τότε πού οι 'Έλληνες τριδεύουν (άλλα και σκοτώνονται κατά έκατοντάδες χωρίς αύτό νά ένοχλει κανέναν) μέ τά άυτοκίνητα έχασαν δτι τά πλοία, δταν ύπάρχει κακοκαιρία, άναγκαζονται νά ποδίσουν σέ ύπηνεμους δρόμους. 'Ετσι τό πρόσφατο περιστατικό τού 'Αγίευς πού λόγω τής θαλασσοταραχής δέν μπόρεσε νά είσελθει στό λιμάνι τής Ραφήνας και παρέμεινε στόν προσήνεμο δρόμο τού Μαραθώνος μέχρις δτου βελτιώθουν οι καιρικές συνθήκες έγινε «σήριαλ» στίς άθηναϊκές έφημερίδες. 'Ανάλογη προβολή έδόθη και στήν έπιστροφή στόν Πειραιά, έπειτα άπο μία άσημαντη μηχανική βλάβη, τού έπιβατηγού «Πάρος», μάλιστα τό περιστατικό χαρακτηρίσθηκε μέ περισσή άφέλεια «ναυτικό άτυχημα» ένων παραλλήλα σέ έκτιμησεις γιά τήν έφετεινή τουριστική κίνηση γράφεται άπο άγνοούντες τήν πραγματικότητα δτι: «Η άκτοπλοια μας έξακολουθεί νά βρίσκεται μακριά άπο τίς προδιαγραφές πού ισχύουν στήν τουριστικά άνταγνοντας χώρες (ποιές είναι αύτές δέν τίς κατονομάζει ο συντάκτης τού σχετικού σχολίου) — παρά τό γεγονός δτι ο τουρισμός μας παραμένει κατ' έξοχην νησιωτικός και έπακτος».

'Η άκτοπλοια έτέθη στό στόχαστρο δλων μετά τό άτυχημα τού «Χρυσή Αύγη» — τό τρίτο κατά σειρά μετά τόν πόλεμο ναυτικό άτυχημα σέ σκάφος τής άκτοπλοιας, στά δρόμοι έχασαν τή ζωή τους πολύ λιγότερα δτομα άπο δσα σκοτώνονται στούς έλληνικούς δρόμους μέσα σέ ένα έτος. Και έπαναλαμβάγμε τούς φόβους μας, ίδιως μετά τίς πληροφορίες δτι σχεδιάζεται και ή άπομάκρυνη σεντέκα άκτοπλοικών σκαφών, δτι τό οίκοδόμημα πού έχει δημιουργηθεί θά διαλυθεί και τότε δχι μόνον δέν θά ύπάρχει ή σημειρινή συγκοινωνιακή έξυπηρέτηση τού νησιωτικού συμπλέγματος τής χώρας άλλα παράλληλα ή έλληνικός λαός θά έπιβαρυνθεί δυσιβάστακτα, δπως έχει έπιβαρυνθεί γιά τή

For all your shipping requirements

and problems in Italy, apply to

## COSTANTINO TOMASOS LTD.

ESTABLISHED IN 1910

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

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING REPRESENTATIVES

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

Phones: 312210, 321225, 328543, 329481, 203777

Telex: 71080 CHIOS NA

Cables: CHIOS NAPLES

διατήρηση των χερσαίων και έναεριών συγκοινωνιών χωρίς δύμα νά έχει και τήν επιβαλλομένη έξυπρέτηση. Γι' αύτό φρονούμε ότι πρέπει νά πρωτανεύσεις ή λογική σε όλες τις κατευθύνσεις γιά νά μή βρεθούμε πρό όπρόπτων.

• Ό όμρόδιος εισαγγελέας στόν όποιο παρεδόθη τό προανακριτικό ύλικο πού συγκέντρωσε γιά τό άτυχημα τού «Χρυσή Αύγη», δι πλοιαρχος κ. Νικ. Καλύβας δσκησε ποινική δίωξη έναντιον παντός υπευθύνου γιά τό ναυάγιο.

### Η ΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

• Αν ή σημειρινή κατάσταση τής ναυτιλίας παραμένει κρίσιμη, μέ παροπλισμένο τονάς 48 έκατομ. τόννων, άκομη χειρότερη έμφανιζεται ή κατάσταση τής διεθνούς ναυπηγοβιομηχανίας μέ ήδη πολλές κενές έσχαρές και προσπική σοβαρής άνεργιας άπο τίς άρχες τού έπομένου έτους.

• Ενα πλοίο, έστω και παροπλισμένο, άντι προσωπεύει ένα ένεργητικό πού μπορεί νά έπανέλθει στήν υπέρεσία δταν οι συνθήκες βελτιωθούν, ένω ένα ναυπηγείο πού κλείνει είναι έντελώς άπιθανο νά άνοιξει και πάλι. Έξ δλου ή διακοπή λειτουργίας μάς ναυπηγικής μονάδος σημαίνει τήν άχρήστευση πολύτιμου έξοπλισμού πού ύπηρε τό άποτέλεσμα πολύχρονων προσπαθειών, τόν διασκορπισμό ειδικευμένων έργατοτεχνιτών και τήν παρακμή ένός δικτύου βοηθητικών παραναυπηγικών έπιχειρήσεων.

• Γιά νά άποφευχθεί ή καταστροφή πού άπειλει τά ναυπηγεία τής Δυτ. Εύρωπης και τής Ιαπωνίας χρειάζεται ή λήψη δμεσων μέτρων τά όποια ήδη παρατηρούμε ότι πρωθυΐνται άπο τίς κυβερνήσεις τών ένδιαφερομένων χωρών.

• Τά μέτρα δμως αύτά δέν πρέπει νά συνίστανται σέ μια δμεση κρατική προστασία ή όποια άπλως έπιδεινώνει τά πράγματα. Πρέπει, όπως πολύ σωστά προτείνεται άπο τόν πρόεδρον τού Φόρουμ Ιντερνάτιοναλ, οι κυβερνήσεις τών ναυπηγικών χωρών νά συνδέσουν τήν ναυπηγηση νέων πλοίων μέ τήν διάλυση τών παλαιών. Νά έχαρτηθούν δηλαδή οι πιστώσεις γιά ναυπηγηση άπο τήν διάλυση διπλασίου τονάς παλαιών σκαφών τής ίδιας κατηγορίας.

• Μόνον μέ τό σύστημα αύτό θά έπιτευχθεί ή τριπλός στόχος πού περιλαμβάνει: τήν διατήρηση τών ναυπηγείων σέ λειτουργία, τόν έκουγχρονισμό τού παγκοσμίου στόλου και τή μείωση τού πλεονάσματος τής χωρητικότητας.

### ΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

• Σύμφωνα μέ μια τελευταία στατιστική μελέτη, τό ποσοστό τών κυρίων χύδην στερεών φορτίων πού μεταφέρθηκαν μέ πλοια μπάλκ κάρριερς πέρασε άπο τό 31% στό 72% τού συνολικού θαλασσίου έμπορίου τών γιαιανθράκων, δημητριακών και σιδηρομεταλλευμάτων. Πράγμα πού δικαιολογεί τήν ταχεία άνάπτυξη τού στόλου τών μπάλκερς και τήν συνεχή αύξηση τού μέσου μεγέθους τών πλοίων αύτών. Τήν ώρα πού οι διεθνείς μεταφορές βρίσκονται σέ καθαρή μείωση και οι μεσοπρόθεσμες προσπικές δέν είναι καθόλου εύνοικές, ή δομή τής άγοράς τών μεγάλων μπάλκ κάρριερς, μολονότι γίνεται συνεχώς συνθετότερη, άποτελεί ή ποποφασιστικό παράγοντα γιά οικονομική έπιβίωση.

• Οσον άφορά τήν έλλειψη ισορροπίας με-

ταξύ προσφοράς και ζητήσεως πού παρουσιάζεται στήν άγορά, ή ίδια μελέτη ύπολογίζει ότι τό πλεόνασμα στά μπάλκ κάρριερς μεταξύ 50 - 65.000 τον. d.w. Θά φθάσει τό 1985 τά 11 έκατομ. τον. d.w. (περίπου 10% τού στόλου) έφ' δσον βέβαια ή διεθνής παραγωγή κυμανθεί στά έπιπεδα τού 1981, πράγμα πού κατά τήν γνώμη μας δέν είναι πιθανόν, λαμβανομένων υπ' δψει τής μειώσεως τής τιμής τού άργον και τής διαφανομένης προσπικής άνακάμψεως τής οικονομίας τών χωρών τής Δύσεως.

• Τέλος, σύμφωνα μέ τό ύφισταμένο σήμερα ύπο παραγελία τονάς προβλέπεται δταν θά ύπαρξει έλλειψη στήν κατηγορία τών μεγάλων μπάλκερς τής τάξεως τών 130-200.000 τον. d.w. ή όποια τό 1985 θά κυμανθεί περί τού 1 έκατομ. τόννους.

### ΤΑ ΔΙΑΛΥΤΗΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

• Οκτώ κρίσιμοι κλάδοι τής έλληνικης βιομηχανίας, μεταξύ τών όποιων περιλαμβάνονται και τά διαλυτήρια πλοίων, έχουν έπιλεγει, σύμφωνα μέ δημοσιογραφικές πληροφορίες, άπο τήν κυβέρνηση γιά τήν δσκηση συγκεκριμένης βιομηχανικής πολιτικής. Γιά τόν κλάδο που άφορά και τή Ναυτιλία, δηλαδή τά διαλυτήρια πλοίων, γιά τά δοπιά έπιδεικνύεται ίδιατέρω ένδιαφέρον άπο τή ναυτιλιακή πλευρά μέ προθέσεις γιά σοβαρότατες έπενδύσεις στόν τομέα αύτού μέ τήν εισαγωγή κεφαλαίων σέ συνάλλαγμα, οφείλομε νά ύπογραμμίσουμε ότι τίποτε δέν πρόκειται νά γίνει έάν δέν έκαθαρίσουν δρισμένα πράγματα και κυρίως έάν δέν προσδιορίσθων έπακριώς οι συγκεκριμένες προϋποθέσεις άλλα και ό χώρος ή οι χώροι στούς δοπιούς θά δσκηθεί αύτή ή τόσο έπωφελής

γιά τόντόπο βιομηχανική δραστηριότητα. Και πρός τήν κατεύθυνση αύτή νομίζουμε δτι πρέπει νά στραφεί πρωτίστως ή κυβερνητική δραστηριότητα και πρωτοβουλία.

• Όφειλομε νά προσθέσουμε, μέ άφορμή δήλωση τού ύφιστουργού 'Εθνικής Οίκονομίας κ. Κων. Βαΐτσου στή διάρκεια ένημερωσεως έπιχειρηματών γιά τήν οικονομική πολιτική τής κυβέρνησεως σύμφωνα μέ τήν δοπιά τό ύπουργειο 'Εθνικής Οίκονομίας όργανων ειδικές προστολές μέ συγκεκριμένους στόχους προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων στήν 'Ελλάδα, ότι ή κυβέρνηση θά μπορούσε νά στραφεί προηγουμένως πρός τήν 'Ελληνική Ναυτιλία και ειδικότερα πρός τόν έλληνικό έφοπλισμό πού έκδηλωνται ένδιαφέρον γιά έπενδύσεις στήν 'Ελλάδα, φυσικά πάντοτε μέ τήν εισαγωγή τών άπαιτουμένων κεφαλαίων άλλα και τής τεχνολογίας άπο τό έξωτερικό. Όμολογούμε ότι πάντοτε μᾶς προβλημάτιζε και έξακολουθεί νά μᾶς προβλημάτιζε ή άκολουθουμένη πολιτική πού άγνοει συστηματικά τίς δυνατότητες άλλα και τά ένδιαφέροντα τού έλληνικού έφοπλισμού γιά έπενδύσεις στήν 'Ελλάδα, γι' αύτό νομίζουμε ότι πρέπει νά ύπαρξουν κάποιες σχετικές διευκρινίσεις άπο τήν πλευρά τής κυβέρνησεως γι' αύτό τό συγκεκριμένο θέμα.

### ΟΙ ΔΥΣΠΛΑΣΙΕΣ

• Ενοχλήθηκαν όρισμένοι άπο τή συνεχή — και έπαναλαμβανόμενη — έπισημανση άπο τά «Ναυτικά Χρονικά» τών δυσπλασιών πού ύπαρχουν στόν τόπο και έμποδίζουν τήν προκοπή του. Και ύποστηρίζουν — γιά νά πλήξουν τό κύρος τών «Ναυτικών Χρονικών» — ύπογείως δμως πάντοτε και χωρίς νά έχουν τό θάρρος νά βγούν στό φώς τής δημοσιότητας, ότι αιθεροβατούμε. Πρός αύτούς

**For docking and repairs  
up to 100,000 dwt**

**WE'RE NOT  
U.S. WEST COAST**

**...we're Canadian  
AND *much* MORE  
COMPETITIVE**

 **Burrard  
Yarrows  
Corporation**  
SHIPBUILDERS,  
SHIP REPAIRERS,  
GENERAL ENGINEERS  
Vancouver and Victoria, British Columbia, Canada  
Inquiries for both Vancouver and Victoria  
Divisions: P.O. Box 86099, North Vancouver,  
B.C. Phone (604) 988-2111, Telex 04-352-652  
Cable Address 'Drydock' Vancouver  
A member of the Versatile Corporation group of companies.

τούς έλαχίστους ύπογραμμίζομε διτή, άκολουθώντας πιστά τά βήματα τού ίδρυτού των «Ναυτικών Χρονικών». Θά συνεχίσουμε νά έπισημαίνουμε τίς δυσπλασίες γιατί πιστεύουμε διτή μέτον τρόπο αύτόν συμβάλλομε και έμεις, φυσικά κατά τό μέτρο τού δυνατού, στή βελτίωση άλλα και τήν έξυγίανση τού δημοσίου και τού έθνικού βίου πού άποτελεί και αίτημα άλλων τών σκεπτομένων Έλλήνων. Οι θέσεις μας είναι διαιγείς και ζεκάθαρες και άπο τήν εύρυτατη άπτηση τών «Ναυτικών Χρονικών» στήν ναυτιλιακή μας οικογένεια διαπιστώνεται διτή είναι άπολτως άρθρος.

### ΟΙ ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΤΗΣ ΕΕΠ

Μετά τό τραγικό ναυάγιο τού «Χρυσή Αύγη» διαβάζουμε συχνά τίς διαμαρτυρίες τού Τεχνικού «Επιμελητηρίου Έλλάδος» γιά τήν έπανδρωση τών τεχνικών ναυτιλιακών Υπηρεσιών. Και ή κατάληξη σέ δηλη τή σχετική άρθρογραφία είναι κοινή: νά προσληφθούν στήν Ε.Ε.Π. τεχνικοί τού Τ.Ε.Ε. Πράγμα πού βασικά είναι και σωστό και άναγκαιο.

Διερωτώμεθα δημάρτησαν τί διλλο παρά τεχνικοί τού Τ.Ε.Ε. είναι οι 20 περίποι μηχανικοί τού Πολυτεχνείου τούς όποιους άπο τριετίας και πλέον έχει κατατάξει τό Υ.Ε.Ν.; «Οπως είναι γνωστό τρεις ήδη σειρές τεχνικών (ναυπηγών, μηχανολόγων, ηλεκτρολόγων, πολιτικών) άποφοίτων τού Πολυτεχνείου και μάλιστα ψηλής στάθμης και αύστηρής — μέ έξετάσεις — έπιλογής, άποτελούν σήμερα στελέχη τού Υ.Ε.Ν. και ύπηρτούν κυρίως στήν Ε.Ε.Π. και σέ μερικές άλλες τεχνικές ναυτικές ήπηρεσίες. Χωρίς φυσικά οι παραπάνω νά παύουν νά είναι μέλη τού Τεχνικού «Επιμελητηρίου Έλλάδος».

Δέν τά ξέρει λοιπόν αύτά τό Τ.Ε.Ε. Η σκόπιμα τά άγνοει, ύποτιμώντας έτσι συναδέλφους του καθ' δλα δξιους, πού άποτελούν τήν πρωτοπορία σέ ένα δύσκολο και καινούριο έργο;

### «ΜΟΝΟΠΩΛΙΟ» ΚΑΙ ΤΟ ΝΕΩΡΙΟ

Στόν τόπο αύτόν έχουν χάσει πλέον τή σημασία τους πολλές βασικές έννοιες. «Έτσι, δέν προκάλεσε καμμία άπορία και δι χαρακτηρισμό τού Νεωρίου τής Σύρου, μᾶς κρατικής ούσιαστικά έπιχειρήσεως, σάν «μονοπωλίου». Ο χαρακτηρισμός έγινε άπο βουλευτή τού Κομμουνιστικού Κόμματος στή Βουλή, δι όποιος είπε διτή «τά μονοπώλια κερ-

δίζουν μέ τήν προσπάθεια νά ρίξουν δσο μπορούν και μέ διάφορα μέσα τό μεροκάματο» και μεταξύ τών «μονοπωλίων» περιέλαβε και τό Νεωρίο τής Σύρου τό δποτο, σύμφωνα μέ τά στοιχεία πού παρέθεσε, είχε στή διάρκεια τού 1982 κέρδη 47,5%.

«Ασφαλώς ό βουλευτής τού Κομμουνιστικού Κόμματος ήθελε νά μή λειτουργεί τό Νεωρίο, ούτε υπό τή σημερινή, κρατικοποιημένη ούσιαστικά μορφή, γιά νά δυστυχούν οι έργαζόμενοι, δπως είχαν δυστυχήσει δταν μέ διάφορες ύποκινησίες είχαν πέσει στήν παγίδα πού δήγησε στή διακοπή τών έργασιών του επί μεγάλο χρονικό διάστημα.

Σημειώνομε απλώς τά άνωτέρω γιά νά καταδειχθεί κυρίως στούς έργαζομένους σέ ποιούς δύσκολους δρόμους μπορεί νά δήγησει ή δκρατη συνθηματολογία και τούς ίδιους άλλα και τόν τόπο. «Οπως ή ίδια συνθηματολογία και οι ύπερφιάλες άξιώσεις τών ήλεκτρολόγων πού άπασχολούνται σέ έπισκευαστικές έργασιες δήγησαν στήν άπομάρκυρην άπό τή χώρα τού ύπερωκεανίου «Ολυμπία» τό δποτο έδω έκαναν τίς μετασκευές πού ήθελαν οι Γερμανοί άγοραστές του και οι δποιοί άπαυδήσαντες άπό τήν έπικρατούσα κατάσταση τό μετέφεραν άλλού γιά τήν άλοκλήρωση τών μετασκευών. «Έτσι και δ τόπος έχασε σημαντικότατα ποσά σέ συνάλλαγμα και οι έργαζόμενοι, πού μαστίζονται και άπό άνεργια, εύκαιρια άπασχολήσεως.

### ΣΕΒΑΣΜΟΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

«Επικροτούμε τήν άντιδραση τού βουλευτού Χίου τής Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργ. Μισαλίδη δι όποιος μέ έρωτησή του στή Βουλή χαρακτηρίζει δυσφημιστικά δχι μόνον γιά τήν ίδιατερη πατρίδα του άλλα και γιά τούς ναυτικούς μας και τίς οικογένειές τους τά γραφέντα άπό άθηναϊκη έφημερδιά διτή οι γυναίκες τών ναυτικών μας «συνάπτουν έρωτικούς δεσμούς μέ άξιωματικούς πού έπηρετούν στό νησί».

Είναι γεγονός άναψιθήτη διτή μερικές έλληνικές έφημερδες, παρά τίς καταβληθείσες έπιμονες προσπάθειες γιά νά άλλάξει στόν τόπο μας τό κλίμα έναντι τής Ναυτιλίας άπό τήν όποια τόσο έπωφελείται, γιά λόγους πού πραγματικά δέν μπορούμε νά έννοήσουμε, «κάνουν τήν τρίχα τριχιά» δταν πρόκειται γιά θέματα πού άναφέρονται στή Ναυτιλία και τούς άνθρωπους της. Μία έκρηκη, λόγους χάρη, σέ έπισκευασόμενο δεξαμενόπλοιο

πρό ήμερων μέ δύο τραυματίες άπό τούς έργατοτεχνίτες πού άσχολούνταν μέ τήν έπισκευή κατέλαβε τεράστια, δυσανάλογη μέ τό γεγονός έκταση σέ όρισμένες άθηναϊκές έφημερδες οι δποιες έτσι άπορροσανατολίζουν τούς άναγνωστες τους άπό τά κύρια προβλήματα πού άπασχολούν τόν τόπο, μεταξύ τών δποιών τήν καίρια θέση καταλαμβάνει ή καταβαλλομένη προσπάθεια γιά τήν έξοδο τής χώρας άπό τή στενωπό τής Οικονομικής κρίσεως χωρίς ή μέ τίς έλαχιστοτερες δυσμενείς έπιπτώσεις.

Γιά τή συγκεκριμένη περίπτωση πού προκάλεσε τήν δικαιολογημένη άντιδραση τού κ. Μισαλίδη θέλουμε νά παρατηρήσουμε διτή οι ναυτικοί μας έχουν τόσα προβλήματα νά άντιμετωπίσουν ώστε έπ' ούδενι λόγω πρέπει νά τούς δημιουργούμε πρόσθετα και κυρίως ψυχολογικά. «Άς τούς άφησουν, λοιπόν, ήσυχους έκεινοι πού άπό τό λειτουργημά τους έχουν ύποχρέωση νά συμβάλουν στήν έπιλυση προβλημάτων και δχι νά δημιουργούν νέα έκει πού δέν ύπάρχουν. Ό σεβασμός πρός τούς ναυτικούς μας και τίς οικογένειές τους έπιβάλλεται άπό κάθε πλευρά.

### ΚΡΙΘΗΚΕ ΑΝΑΞΙΟΠΛΟΥΝ

Είναι άξιοπρόσεκτη ή πρόσφατη άπόφαση τού Βρεταννικού έμποροδικίου, άναφορικά μέ τό ναυάγιο τού ύπό έλληνική σημαία φορητού «Τορένια» 11.552 τον. d.w., πού βυθίστηκε στόν Άτλαντικό τόν Απρίλιο τού 1979, συναπολεσθέντος και τού φορτίου ζαχάρεως άξιας 1 έκατομ. δολαρίων. Τό σκάφος άνήκε στήν Παναμαϊκή έταιρια «Βαγαμαρ Compania Naviera», διαχειριζόμενο άπό τήν έταιρια τού ίδιου συγκροτήματος «Franco Compania».

Κατά τήν άπόφαση ή άπωλεια άφειλεται στήν πλημμελή συντήρηση τού πλοίου, τό δποιος είχε ύποστει σκωρίαση άπό πολλών έτών και στήν πολιτική τού έφοπλιστού πού άποσκοπούσε στήν άπόκτηση τού μεγαλυτέρου δυνατού κέρδους σέ βάρος τής ένδεδειγμένης συντηρήσεως. Τό δικαστήριο άπερριψε τήν ένσταση τού έφοπλιστού άπό ποιος έπικαλέστηκε περιορισμό τής άστικής του εύθυνης κατά τίς διατάξεις τού ναυτικού δικαίου, μέ τόν ισχυρισμό διτή ή άπωλεια δέν άφειλόταν στήν ισθμόδους έκμεταλλεύσεως τού πλοίου.

Τό «Τορένια» δρχισε νά κάνει νερά κατά τή διάρκεια τού πλού πού Κούβα στή Δανία

PHONES: 675.4321, 323.0064  
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:  
"SMYRNIODI" BALTIMORE

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

καί ο πλοίαρχος πιστεύοντας διτι θά άνετρέπετο, τό έγκατέλειψε. Αύτό δημιώς συνέχισε νά έπιπλει ἐπί τετραήμερο μέ ρωγμή 10-15 μέτρων. Κατά τόν έφοπλιστή τό πλοϊο ήταν άξιόπλουν και χάθηκε ἀπό θαλάσσιο συμβεβηκός, δηλαδή τόν εισροή τών ύδατων. Τό δικαστήριο δημιώς έκρινε διτι τό πλοϊο ήταν άναξιόπλουν και διτι ο πλοίαρχος τό έγκατέλειψε γιατί δέν είχε έμπιστοσύνη στήν κατάστασή του.

### KAI XEIPOTERA

Τό δικαστήριο τού Λιβόρνο καταδίκασε σέ δεκαοκτάμηνη φυλάκιση τόν πλοίαρχο τού πορθμείου «Espresso — Sardagna», τό δηποίο είχε βυθισθεί πρό ... 10 έτών, άνοικτά τής νήσου Γκοργκόνε, πού άπέχει 12 μίλια ΝΔ τού Λιβόρνου. Από τίς άνακρισιες προέκυψε διτι ο πλοίαρχος πρώτον δέν είχε προβεί στούς καταλλήλους χειρισμούς γιά νά επαναφέρει τό σκάφος σέ ισορροπία δταν μετατοπίστηκε τό φόρτο στό χώρο τών αύτοκινήτων καί δεύτερον διτι κατά τόν άπολου ἀπό τή Γένοβα δέν είχε βεβαιωθεί διτι τό πλάνο τής στοιβασίας ήταν σωστό και ἔκτελεστηκε σωστά. Κατά τούς έμπειρογνώμονες ή κύρια αιτία τού ναυαγίου ήταν ή κακή εύστάθεια τού πλοίου συνεπεία τής ύπερφορτώσεως μέ αύτοκινητά.

Σημειωτέον διτι γιά τήν ίδια αιτία είχαν κατηγορηθεί τόσον διό πρόεδρος τής πλοιοκτητρίας έταιρίας, έφοπλιστής Spiro Maglivera δσο και οι ύπαλληλοι οι ύπευθυνοι γιά τή φόρτωση και μεταφορά τού φορτίου, ἀλλά διαρκούσης τής άνακρισεως διετάχθη νά παύσει ή έναντιον τους κατηγορία.

### ΠΟΘΕΝ ΕΣΧΕΣ ΠΑ ΟΛΟΥΣ

Όρισμένοι φίλοι λιμενικοί άξιωματικοί, άναφερόμενοι στήν πρότασή μας γιά κάποιο συστηματικότερο έλεγχο τών περιουσιακών στοιχείων τών άξιωματικών τού Λιμενικού Σώματος ώστε νά έκτοπισθούν — ἄν ύπάρχουν — έκεινοι πού έγιναν έπιλησμονες τού καθήκοντός των και νά προστατευθούν οι ύπολοιποι ἀπό τίς γενικεύσεις πού είναι τόσο συνθισμένες στόν τόπο μας, στή διάρκεια ίδιωτικών συζητήσεων έτονίσαν τά έξης:

Πρώτον, είναι γεγονός διτι άρκετοι λιμενι-

κοί άξιωματικοί έμφανίζονται μέ περιουσιακά στοιχεία ἀλλά ούτα προέρχονται κυρίως ἀπό ἀποταμεύσεις κατά τήν διάρκεια ύπηρεσίας τους στά προξενικά λιμεναρχεία, διπότε ἐκτός ἀπό τίς ἀποδοχές τους πού λαμβάνουν κανονικά στήν Έλλαδα εισπράττουν και τό έπιδημα έξωτερικού, πού είναι σημαντικότατο. "Ετσι, έπανερχόμενοι στήν Έλλαδα σπεύδουν νά έπενδυσουν τίς οικονομίες τους στήν άσφαλτερη ἐπένδυση στόν τόπο μας, στά άκινητα.

Δεύτερον, ούδεις έχει άντιρρηση γιά αύστηρότερο έλεγχο τών περιουσιακών στοιχείων τών λιμενικών άξιωματικών, ἀλλά ούτός διέλεγχος νά έπεκταθεί σέ δόλοκληρο τόν δημόσιο τομέα καθώς και στούς ύπαλληλους δλων τών νομικών προσώπων, όργανοισμών και ἔπιχειρησεων πού έξαρτώνται ἀπό τό Δημόσιο.

Διευκρινίζομε διτι έμειτς διατυπώσαμε τήν πρόταση γιά τούς λιμενικούς άξιωματικούς λόγω τού θορύβου και τών κατηγοριών πού διατυπώθηκαν τόν τελευταίο καιρό μέ ἀφορμή τό ναυάγιο τού «Χρυσή Αύγη». Δέν έχομε καμμία άντιρρηση νά έπεκταθεί σέ δόλοκληρο τόν δημόσιο τομέα, άντιθετώς, μάλιστα δέν έχομε άντιρρηση νά έπεκταθεί και σέ μας, τούς δημοσιογράφους, όφου δλλωστε τό έπαγγελμά μας είναι δημόσιο λειτουργημα.

Αύτά γιά νά μποῦν τά πράγματα στή θέση τους και νά μήν ύπάρχουν παρεξηγήσεις.

### PANAMA KAI LIVERIA

Συνεχή αύξηση παρουσιάζει διό παναμαϊκή σημαία έμπορικός στόλος. Κατά τή διάρκεια τού 1982 νηολογήθηκαν στόν Παναμά 594 νέες μονάδες, μέ τίς όποιες τό σύνολο τών πλοίων έφθασε στίς άρχες τού 1983 τά 11.143 σκάφη, συνολικού τοννάζ 40 έκατομ. τον. γκρός.

Αντίθετα, σέ μείωση βρίσκονται τά πλοία πού ύψωνουν τήν λιβεριανή σημαία, ή όποια μέσα στόν περασμένο χρόνο έχασε 102 μονάδες, κυρίω λόγω τού μεγάλου άριθμού τών παλαιοτέρων δεξαμενοπλοίων πού δηγήθηκαν γιά διάλυση. "Ετσι, τούς πρώτους μήνες τού 1983 τά άνηκοντα στή λιβεριανό νηολόγιο σκαφή έφθασαν τά 2.207 συνολικού δημως τοννάζ 69,3 έκατομ. τον. γκρός, τά όποια διατηρούν τήν λιβερία στήν κορυφή.

### ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Εις τό τέλος τού πρώτου τριμήνου τού έτους, ή δύναμις τής έλληνικής ναυτιλίας περιελάμβανε 548 πλοία 1.309.199 τον.γκρός. Κατά τό αύτό χρονικόν διάστημα είχομεν ύπό ξένην σημαίαν 45 πλοία 168.310 τον. γκρός.

— Είκοσι πέντε έν δλω φορτηγά ακάφη, χωρητικότητος 140 χιλιάδων περίπου τόννων και μέσης ήλικιας μικροτέρας τών 15 έτών, άνηκοντα εις "Ελληνας έφοπλιστάς, εύρισκονται ήδη ύπό τήν Παναμαϊκή σημαίαν. Οι λόγοι οίτινες ήνάγκασαν τούς "Ελληνας πλοιοκτήτας, παρά τό διάιμφισθήτητον τού πατριωτισμού των, νά ύποστειλουν τήν κυανόλευκον, είναι τόσον γνωστοί ώστε νά παρέλκη ή έπανάληψις των.

— "Η άνασυγκρότησις τού Συμβουλίου Έμπορικού Ναυτικού πρέπει ν' ἀποτελέσει τήν πρώτην έκδήλωσιν τού κυβερνητικού ένδιαφέροντος διά τήν έπιλυσιν τών άπασχολούντων τήν ναυτιλίαν μας ζητημάτων.

— "Από τής 29 Μαρτίου άνέλαβε τά καθήκοντά του διό νέος διευθυντής τού E.N. k. M. Χρηστοφού, έπιλυμενάρχης α'. Εύχόμεθα διλούψωχα τήν καρποφόρον εύδωσιν τού βαρυτάτου έργου διόπειραν άναλαμβάνει διά τήν διοικητικήν άνασυγκρότησιν τής έμπορικής μας ναυτιλίας. "Η μόρφωσις τού κ. Χρηστοφή και ή παρ' αυτού έντελης γνώσις τών ναυτιλιακών ζητημάτων, άποτελούν έχεγγυα ίκανά, διπάς μετά πεποιθήσεως άποβλέψωμεν είς τήν πλήρη έπιτυχίαν τής προσπαθείας του.

— Παρελήφθη εις Τάιν και έλαβε προσωρινά ναυτιλιακά έγγραφα, μέ μεταγραφήν εις τά νηολόγια "Ανδρου, τό άγορασθεν παρά τού κ. Λ. Κεράνη άντι τιμῆς 5.125 λιρών, άγγλικόν φορτηγόν «Montague Seead», τον. γκρός 3.809 και ναυπηγήσεως 1911. Εις τό νέον τούτο σκάφος ύψωθη ή "Έλληνική σημαία και έδοθη τό δόνομα «Άγια Θαλασσινή».

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 55/1.4.1933)

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

### Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

**Ships Agents & Brokers**

#### DURBAN - HEAD OFFICE

21st Floor John Ross House (West)  
22/36 Victoria Embankment  
DURBAN 4001, SOUTH AFRICA  
P.O. Box 2110, CABLES: "PANDORA"  
Tel.: 376545, Telex: 6-22550 SA



#### JOHANNESBURG

PANDORA CHARTERING  
P.O. Box 65302  
BENMORE, JOHANNESBURG  
2010 SOUTH AFRICA  
Tel.: 7837055, Telex: 4-24064 SA

#### GREECE - PIRAEUS

SEAGOLD MARITIME INC.  
98B, Filinos Street,  
PIRAEUS, GREECE  
Tel.: 4519794 - 4519719  
Telex: 21-1185 SEA GR.

#### SOUTH AFRICA

### ΧΡΕΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Όρισμένες ένδειξεις πείθουν ότι ως το τέλος του τρέχοντος έτους θά δημιουργηθούν οι κατάλληλες για μια εύνοϊκή πορεία τῆς θυνικής οικονομίας, ύπό την προϋπόθεση ότι άπό τήν κυβέρνηση θά έπιδιωχθεῖ ή άναπτυξή δλων άνεξαιρέτως τῶν παραγωγικῶν δυνάμεων τοῦ τόπου στὸν μεγαλύτερο δυνατό βαθμό. Καὶ αὐτό σημαίνει ότι πρέπει νά υπάρξει αὔξηση τῆς παραγωγικότητας τῆς έργασίας δχι μόνον στὸν ιδιωτικό τομέα τῆς οικονομίας ἀλλά καὶ στὸν δημόσιο καὶ τοὺς έξαρτωμένους ἀπό αὐτὸν ὄργανισμούς μὲ παραλλήλη καταπολέμηση τῆς ραστώνης ἀλλά καὶ τῶν ὄργανων μειοψηφιῶν πού μέ έξωπραγματικές ἀξιώσεις, δπως λόγου χάριν αὐτές τῶν πιλότων τῆς 'Ολυμπιακῆς πού ζητοῦν ἐφ' ἀπᾶς παροχές 9-13 ἑκατομ. δρχ ἀλλά καὶ ἀλλες, μποῦκοτάρους τὴν παραγωγή καὶ τὴν ἔχειναντη πολλῶν δημοσίων καὶ ιδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων. Μέ λίγα λόγια πρέπει δλοι νά στρωθοῦμε στὴ δουλειά καὶ ἀποτελεῖ χρέος τῆς κυβερνήσεως πρὸς τὸν τόπο νά ὀδηγήσει μέ τοὺς κατάλληλους χειρισμούς πρὸς τὴν κατεύθυνση αὐτῆς.

### ΕΠΙΒΕΒΛΗΜΕΝΗ ΚΑΘΑΡΣΗ

Τό πειθαρχικό στὸ όποιο είχαν παραπεμφθεῖ οἱ 29 πλοηγοί τοῦ Πειραιῶς γιά δωροληψία ἀπόφασισε τὴν ἀπόλυσή τους ἀπό τὴν Πλοηγική Υπηρεσία. Ή ἀπόφαση δείχνει ότι τό πειθαρχικό συμβούλιο, τό όποιο προσδρεύεται ἀπό ὀνώτερο δικαστικό διαπίστωσε πλήρως τὴν εύθυνη τῶν ἐνεχομένων στὴν ὑπόθεση αὐτῆς γιά τὴν όποια θά υπάρξει καὶ δικαστική κάθαρση ἐντὸς τοῦ 'Απριλίου ὃταν θὰ διεξαχθεῖ ἡ δίκη γιὰ τὶς ποινικές εὐθύνες. "Οπως είναι γνωστό, οι προαναφερθέντες πλοηγοί είχαν συστήσει μιά ὄμάδα ἡ όποια ἐλάμβανε συστηματικῶς χρηματικά ποσά ἀπό συναλλασσομένους μέ τὴν Πλοηγική Υπηρεσία, γιά τὴν εἰσπραξὴ τῶν όποιων είχε προσλάβει μάλιστα καὶ εἰδικὸν εἰσπράκτορα! Συνεπώς ἡ κάθαρση ἥταν ἐπι-

βεβλημένη καὶ θέλουμε νά πιστεύουμε ότι θά ἀποτελέσει καὶ παράδειγμα πρὸς ἀποφυγὴ παρομοίων περιστατικῶν.

### ΠΡΑΞΗ ΑΥΤΟΘΥΣΙΑΣ

Ἐπικροτοῦμε τή δήλωση τοῦ ὑπουργοῦ κ. Κατσιφάρα γιὰ τὴν ὄντως παράτολμη καὶ ἡρωική ἐνέργεια τοῦ διοικητοῦ τῆς Μονάδας Πολλαπλῆς Χρησιμότητας τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἀντιπλοιάρχου Ἀντ. Περίδη ὁ δποῖος ἀνέσυρε ἀπό τὴν δεξαμενή δεξαμενοπλοίου τεχνίτη ἐπισκευαστικοῦ συνεργείου πού είχε ἐγκλωβισθεῖ ἐκεῖ μέ καθολικά ἐγκαύματα μετά ἀπό ἐκρηκτή. Καὶ πιστεύομε ότι ὁ κ. Κατσιφάρας δέν θά περιορισθεῖ μόνον στὴ δήλωσή του ἀλλά θά προχωρήσει καὶ στὴν ἀπονομή τῆς ἀνάλογης τιμητικῆς διακρίσεως στὸν κ. Περίδη. Διότι πράγματι τοῦ ἀξίζει.

Ο κ. ερίδης, ἀφοῦ είχαν ἀποτύχει ἐπανειλημμένες προσπάθειες τῶν πυροσβεστῶν καὶ μελῶν τοῦ πληρώματος τοῦ δεξαμενοπλοίου «Ἐλευθερία Μ.» νά ἀνασύρουν τὸν παγιδεύμένο τεχνίτη, κατήλθε μόνος στὴ δεξαμενή, χωρίς κάν νά είναι δεμένος μέ σχοινὶ ἀσφαλείας, βρήκε μέ τὴ βοήθεια φανού καταδύσεως τὸν τραυματισμένο καὶ τὸν ἀνέσυρε στὸ κατάστρωμα ἀπό δπου διεκομίσθη στὸ νοσοκομεῖο καὶ δπου δυστυχῶς ὑπέκυψε στὰ ἐκτεταμένα ἐγκαύματα πού είχε ὑποστεῖ.

Παραθέτομε κατωτέρω τή σχετική δήλωση τοῦ κ. Κατσιφάρα, ἡ όποια, ἐπαναλαμβάνομε, πρέπει νά συμπληρωθεῖ μέ τὴν ἀπονομή τιμητικῆς διακρίσεως:

«Ἐξαίρω καὶ τιμῶ τὴν ἐνέργεια τοῦ Ἀντιπλοιάρχου ΛΣ. Ἀντώνη Περίδη. Μέ πρωσπικό κίνδυνο ἀνέσυρε τὸν ἐργατοτεχνίτη Ἀλέξανδρο Μωραΐτη. Ή πράξη του δείχνει ότι ἐμφορεῖται ἀπό ὑψηλό αἰσθημα εύθυνης καὶ πνεύματος ἡρωϊσμοῦ καὶ αύτοθυσίας. Είναι παράδειγμα πρὸς μίμηση δχι μόνο γιά τῶν συναδέλφους του ἀλλά καὶ γιά κάθε ὑπεύθυνο ἀνθρώπο. Τὸν συγχαίρω.»

## Τό Σχόλιο τοῦ 150ημέρου

Δέν μπορεῖ αύτή ἡ στήλη νά'χει σήμερα ἀλλο θέμα ἀπ' τή ζωή τοῦ Δημήτρη Κωττάκη, τοῦ μεγάλου ιδρυτή τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν. "Οχι γιά τὴν κύρια ἐπαγγελματική δράση του, πού ἀλλες στήλες ἐπώνυμων καὶ ἀνώνυμων συνεργατῶν θά περιγράψουν. 'Αλλά ἀπό τά παραλειπόμενα τῆς καθημερινῆς ζωῆς, ἀπό τίς μικρές ἑκεῖνες συζητήσεις καὶ ἀπ' τίς συνηθισμένες πράξεις κι ἐνέργειες.

Νά θυμηθοῦμε π.χ. μέ πόση ἐπιτυχία ξεχώριζε στά κείμενα τό σπουδαῖο ἀπ' τό ἀσήμαντο, μέ πόση εύκολία σημείωνε ἀπ' τόν παγκόσμιο τύπο τί ἐνδέφερε τὴν Ἑλληνική ναυτιλία καὶ τὸν Ἐλληνα ἀναγνώστη καὶ μέ πόση γρηγοράδα ταιμπούσε τά λάθη στὸν ἔλεγχο τῶν δοκιμών.

Νά θυμηθοῦμε τόν καθημερινό γύρο στά γραφεία τοῦ Πειραιᾶ, δπου κατά τή συριανή ἐκφρασή του «ψούνιζε» τά νέας τῆς ναυτιλίας ἡ τόν δύκο τῶν χαρτιῶν περιοδικά, ἐφημερίδες, ἐπιστολές, μελέτες, ἀποκόμματα — πού κουβαλούσε κάθε μεσημέρι ἀπ' τό γραφείο στό σπίτι του γιά νά συνεχίσει ἐκεῖ τό ξεδιάλεγμα καὶ τό γράψιο.

Καὶ νά θυμηθοῦμε ἀκόμα, πώς θέλοντας νά δοκιμάσουμε καμμιά φορά τὴν ἀποκλειστική του προσήλωση στή ναυτιλία, τόν προκαλούσαμε σέ κάποιο ἐνδιαφέρον δάσκητο μέ τή ναυτιλία θέμα. Γιά μιά μονάχα στιγμή — καθώς ἡ μόρφωσή του δέν ἥταν τυχαία — ἔστρατούσε στὴν κουβέντα σάν ἀπό τυπική ὑποχρέωση. 'Αλλά τὴν δλλη κι' δλας στιγμή συνερχόταν ἀπότομα καὶ διακόπτοντας τή συζήτηση ξανάφερε τό λόγο σέ κάποιο σπαρταριστό ναυτιλιακό γεγονός τῆς ἡμέρας... Τά μάθατε, ὁ Χανδρῆς παράγγειλε... » Η «Ξέρετε τί μοῦ ἔλεγε ὁ Λαιμός στήμερα...».

Τί νά πρωτοθυμηθεῖ δμως κανείς ἀπό μιά ζωή γεμάτη ζωντάνια, γνώση κι ἐνδιαφέρον...

complete shipping services by:

## Your Man in MANILA (Philippines)



### PETER N. TOUNDJIS

70 BOHOL AVE., QUEZON CITY 3008.  
METRO MANILA, PHILIPPINES  
Telephones: 9770514 (24 HOURS) 990991, AOH: 990564  
Telexes: ITT 7422018 GRECO PM, RCA 7227321 EGE PH,  
EASTERN (WUI) 63329 GRECO PN, 63329 ELLIN PN  
Cables: ELGRECO, MANILA

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

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS



Transhipment in high sea Pacific ocean from Soviet fish carrier M/V PROLIV SANNIKOVA

## **LAVINIA corp.**

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS\*

- WE SPECIALIZE IN HIGH SEAS TRANSHIPMENTS ● OUR VESSELS ARE EQUIPPED WITH OCEAN FENDERS ● STEVEDORING BY OUR VESSELS CREWS ● HIGH LOADING RATES UNDER ANY WEATHER CONDITIONS
- MORE THAN 100.000 TONS OF FROZEN FISH TRANSHIPPED EVERY YEAR AT HIGH SEAS.

### LONDON OFFICE

FLEET SERVICES LTD. RENNIE HOUSE  
57/60 ALDGATE HIGH STR.  
LONDON EC3 N1 AL  
TEL: 4882171 /4 TELEX: 889378 TRANS G

### LAS PALMAS OFFICE

LAVINIA CORPORATION C/O ITALMAR SL  
6 LOUIS MOROTE LAS PALMAS  
CANARY ISLANDS - SPAIN  
TEL: 275220/275216  
TELEX: 96490/96492 ITLM E  
CABLES: ASHA LAS PALMAS

### PIRAEUS HEAD OFFICE

## **LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.**

27-29 NOTARA STR. PIRAEUS-GREECE  
TEL: 4129529/4129680/4174004/4173008  
TELEX: 211650/213876 LASK GR.  
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS

WE SERVE OUR CLIENTS  
IN THE TRANSPORT  
OF REEFER CARGOES  
THROUGHOUT THE WORLD

\* 32 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 20/3/1982

# 'Η ναυλαγορά

Ολόκληρος ο ναυτιλιακός κόσμος και μαζί του σεβαστός άριθμός οικονομικών παραγόντων, τόσο στήν Ιαπωνία όσο και στο έξωτερικό, διερωτάται και προσμετρά τίς έπιπτωσεις από την άποφαση της SANKO να προβεί στήν παραγγελία μεγάλου άριθμου — 65 μπάλκια καρρίερ — στά Ιαπωνικά ναυπηγεία. Το δύο σχήμα, σπως άργανωθηκε, μέτιν παρεμβολή τού συνόλου σχεδόν των μεγάλων ναυπηγείων τής χώρας — μόνο η SUMITOMO φαίνεται πρός το παρόν νά απέχει — τών TRADING HOUSES και, φυσικά, μεγάλου άριθμού τραπεζών, προδίδει μιά καλά μελετημένη κίνηση σε πανεθνική κλίμακα μᾶλλον παρά μεμονωμένη ένεργεια ένός ναυτιλιακού οίκου, έστω καὶ ἀν πρόκειται για τήν μεγάλη SANKO STEAMSHIP. Πέρα από τήν ναυπηγηση και είσοδο στήν άγορά ένός τόσο σημαντικού άριθμού νεοτεύκτων υψηλής άποδόσεως και άνταγωστικότητος στά προσεχή δύο έτη, οι παραπρότες προβληματίζονται και ώς πρός τίς έπιπτώσεις που μπορεί νά έχει στήν διαμόρφωση τών τιμών στήν άγορά μεταχειρισμένων πλοίων ή άναμενόμενη διάθεση ένός μεγάλου άριθμού πλοίων έκ τών όποιων μόνον μερικά δεξαμενόπλοια — κυρίως ULCC — θά πωληθούν πρός διάλυση.

\*\*\*

Τά μεγάλα άποθέματα σιτηρών στήν ΗΠΑ, ένα βασικό πρόβλημα που άπασχολεί από μακρού τίς άρμόδιες κρατικές υπηρεσίες άλλα και τούς παραγωγούς, φαίνεται δτί άντιμετωπίζεται μέ βάση ένα πρόγραμμα μειώσεως τής έφετεινής παραγωγής κατά 15% περίπου, που κατ' άλλους μπορεί νά δηγήσει σε μείωση μέχρι και 40% σε δρισμένες κατηγορίες προϊόντων. Αντί χρηματικής άπολημάσεως πρός τούς ένδιαφερομένους παραγωγούς, άντιμετωπίζεται ή περίπτωση διαθέσεως ποσότητος έκ τών ήδη ύπερόγκων κρατικών άποθεμάτων.

Σέ άναλογα μέτρα άναμενεται νά προβεί και ή EOK, μέ τήν διαφορά δτί έδω ή περικοπή θά έπιπτευχθεί μέ τήν δραση τής προστασίας ή έπιδοτήσεως πρός τούς παραγωγούς παρά μέ παροχές πρός αύτούς.

Έν τώ μεταξύ, γιά τελείως διαφορετικούς λόγους, άναμενεται μείωση τής παραγωγής

και σε πολλές διλλες χώρες τού δυτικού οικονομικού συστήματος, κυρίως στήν Αργεντινή, Νότια Αφρική και Αυστραλία. Οι καιρικές συνθήκες δχουν έδω τήν βασική εύθυνη.

Άπο τήν δλλη δχθη, η Σοβιετική "Ενωση φαίνεται για μιά άκομα φορά νά ύπολειπεται από τό πρόγραμμα παραγωγής, ένα φαινόμενο που άποβαίνει πλέον χρόνια κατάσταση. Θά ήταν αισιόδοξο νά άναμενει κανείς τελική παραγωγή ήνω τών 180 έκατομ. τώνων έναντι τού πλάνου τών 240 έκατομ.

"Υπό τίς άνωτέρω συνθήκες, ή υψωση τών τιμών τών σιτηρών είναι κάτι πού πρέπει νά άναμενεται μετά βεβαιότητος. Αντίστοιχα έλπιζεται δτί, παρά τήν μείωση τής παραγωγής, θά ύπάρξουν άρκετά άποθέματα γιά νά καλύψουν τίς διεθνείς άναγκες, νά τροφοδοτήσουν τό παγκόσμιο έμποριο και, έπομενως, νά άπασχολήσουν τήν παγκόσμια ναυτιλία.

\*\*\*

Σάν άποτέλεσμα τής σημαντικής μειώσεως τής τιμής τού άργου πετρελαίου έκ μέρους τών παραγωγών χωρών και ένω περαιτέρω πτώση δέν δύναται νά άποκλεισθεί γιά τό προσεχές μέλλον, άναμενεται σημαντική διαδοση τής ζητήσεως κατά τούς έπομενους μήνες. Έν τούτοις, ή ύπερπροσφορά χωρητικότητος είναι τόσο μεγάλη ώστε ούτε ή διλλειψη σημαντικών παραγγελιών γιά νέες ναυπηγήσεις ούτε ή άθροα πώλησις πρός διάλυση νά είναι σε θέση νά δώσουν μιά ταχεία λύση σ' αύτό τό σοβαρό πρόβλημα. Τά 25 περίπου έκατομμύρια τόννοι που έφυγαν άπο τήν άγορά κατά τό 1982 και ή προβλεπόμενος έξισου μεγάλος — ήν δχι μεγαλύτερος — δύκος τών πωλήσεων πρός διάλυση στα τό 1983 ήπέχουν πολύ άπο τού νά φέρουν ίσορροπία προσφοράς — ζητησης, μιᾶς ίσορροπίας που έχει σοβαρά διαταραχθεί κατά τά τελευταία δέκα χρόνια. Τά 70 έκατομ. τόννοι τής παροπλισμένης χωρητικότητας και τά 80 έκατομ. τής ύποαπασχολουμένης (οι άριθμοι είναι προσεγγιστικοί) άπαιτούν άκομα πολύ χρόνο μέχρι νά έλθει ή κάθαρση. Ένα είναι τό παρήγορο: Καθ' δουσ άφορά στά δεξαμενόπλοια, τό μάθημα έχει προφανώς κατανοηθεί. Και, έστω μέ κάποια καθυστέρηση, ήδηγούμεθα πρός τήν λύση.

"Ένω ή παγκόσμια οικονομία, μέ άρχη από τής Ήνωμένες Πολιτείες φαίνεται νά εισέρχεται σε μιά περίοδο άνακάμψεως και ένω ή ναυλαγορά πρόσφατα δειχνει δρισμένα ένθαρρυντικά σημεία, ένας άλλος παράγων έρχεται ή αναπάντεχα νά ρίξει τό βάρος του στήν πρός τά βελτίω έξελιξη τών ναυτιλιακών πραγμάτων. Πρόκειται γιά τό κανάλι τού Παναμά, δηση ή συνεχιζόμενη ήνωμβρια έπιβάλλει μείωση τού μεγίστου έπιπτρεπομένου βυθίσματος στά 37 πόδια μέ πιθανότητα περαιτέρω περιορισμού στά 35 πόδια έντός τών προσεχών έβδομαδων ή μηνών. Είναι προφανές δτί ένα τέτοιο μέτρο θά έπιδρασει δμεσα στήν σχέση προσφοράς - ζητήσεως χωρητικότητας, υπέρ τού πλοίου προφανώς, ήφου ή κατά φόρτωση ποσότητα μοιραία θά μειωθεί, ήδιας στό μέγεθος «Πάναμα». Αν λάβει κανείς υπ' δψη του δτί στά έν λόγω πλοία μεταβολή τού βυθίσματος κατά μία ήντος σημαίνει 135 περίπου τόννους φορτίου, εύκολα ήντιλαμβάνεται δτί τό μέτρο αύτό δμεσα μειώνει τήν μεταφορική ήκανότητα τού πλοίου κατά 3-3.500 τόννους μέ προοπτική διπλασιασμού ή περαιτέρω περιορισμού ή παιτιθούν. Μέ άλλα λόγια, μιά άξηση τής ζητήσεως κατά 5-10% κατά τούς ήπομενους μήνες ήε αύτού τού λόγου μπορεί νά άναμενεται. Υπογραμμίζεται, δτί ή οικονομικός ήντικτυπος από τήν παραπάνω μείωση τής μεταφορικής ήκανότητος τού πλοίου θά βαρύνει τών ναυλωτή μᾶλλον παρά τόν πλοιοκτήτη.

\*\*\*

"Η Ιαπωνία είναι μία ήπο τίς κυριότερες χώρες που θά ώφεληθεί ήσιαστικά ήπο τήν πτώση τών τιμών τού πετρελαίου.

Γιά τήν ιαπωνική βιομηχανία, ή μείωση τού άργου ύπολογιζεται δτί θά έπιφέρει ήπιπλέον άξηση τού ήθνικού προϊόντος κατά 0,6% σε πραγματικές τιμές κατά τό προσχές ήε έξαμηνο.

\*\*\*

"Η Ιαπωνία συμφώνησε νά προμηθευθεί έντός τού 1983 ποσότητα 8 έκατομ. τόννων ήπο τήν άργου ήπο τήν Kina. Ή παραπάνω ποσότητα ήντιπροσωπεύει μείωση κατά 300.000 τόννους έναντι τών ιαπωνικών ήπορων τού 1982.

\*\*\*

Σύμφωνα μέ ήνακοίνωση τής ήθνικής Ενώσεως "Ανθρακα τών Ήνωμένων Πολιτείων, οι έξαγωγές γαιανθράκων ήπο τήν χώρα κατά τό 1983 προβλέπεται δτί θά καμνοθούν περί τούς 92 έκατομ. τόννους, ήμφανίζουσες μείωση τής τάξεως τών 12 έκατομ. τόννων έναντι τού 1982.

\*\*\*

Σέ 781.000 τόννους ήνηλθαν οι έξαγωγαι ήμιοι ήπο τήν Ταϊλάνδη κατά τήν περίοδο ήνουαρίου μέχρι και 16 Μαρτίου 1983 ήπο 600.000 τον. που έχηχθησαν τήν ήντιστοχη περίοδο τού προηγούμενου χρόνου.

\*\*\*

Μετά τήν «Furness Withy» ή όποια από καιρό ήποτελεί σκέλος τού συγκροτήματος C.Y. Lung, μιά άκομη ήθνική παραδοσιακή βρετανική ήταιρία τακτικών γραμμών «Ellerman City Lines», θύμα τής ναυτιλιακής κρίσεως και τής ήμηλης ήποδόσεως τών μετοχών της, βγαίνει στό «σφυρί».



**For your Agency in BRAZIL**

( VITORIA, TUBARAO, UBU and PORTOCEL )

**POSEIDON MARITIMA LTD**

**Shipping, Stevedoring Agents and Brokers**

DIRECTOR: CONSTANTIN VAZEOS

Address: R. Vitalino dos Santos Valadares, 469 — Praia do Canto  
Cx. Postal 680

Vitoria - Espírito Santo - Brazil

Telephone: PABX (027) 227.5499 (4 lines) — A.O.H. 227.4596  
Telex: 272313 PMLV BR. — Telegrams POSEIDON — VITORIA ES



# ‘Η άλληλογραφία μας

ΟΙ ΥΠΕΡΒΟΛΕΣ ΤΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΩΝ  
ΓΙΑ ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΟΥ «ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ»  
Αγαπητά μου «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»,

Άναλογίζομαι τις τραγικές στιγμές τών θυμάτων τής τελευταίας τραγωδίας και συγκλονίζομαι. Άναγνάκτησα δύμας με τις έφημερίδες. Τί πολεμική, τί ύστερια, τί λύσσα εναντίον δλων... Ποιό τό δφέλος; Ή αύξησης της κυκλοφορίας τους; Άμφιβάλλω τότε πετύχαν. Τά ίδια και τά ίδια γράφανε κάθε μέρα. Τό πλοϊο (ποταμόπολο!), σαπιοκάραβο και χωρίς σωσιβία. Άλλα τό σκάφος άντεξε στήν μετατόπιση τών αύτοκινήτων, άντεξε στήν έκρηξη και βούλιαξη υπερστέρα από δέκα ώρες άναποδογυρισμένο ένων μέσα του χτυπολογούσαν φορτηγά και βυτιοφόρα. Όχι, λοιπόν, σαπιοκάραβο, άλλα τέρας άντοχης. Όσο για τά σωσιβία, είδαμε στήν τηλεόραση νά πλέουν ένα σρό στη Λαζασάα και άκουσαμε άπο διασωθέντες διτείχαν δέσει έπάνω τους δυό και τρία ή καθένας. Κατηγορούν τόν πλοιαρχό διτείχαν δέσει ήδονιζότανε νά ταξιδεύει μέση φουρτούνα. Δέν έσεβάθησαν ούτε τήν μνήμη του. Κατηγορούν τό πλήρωμα διτείχαν δέσει ήδονιζότανε τό πλήρωμα διτείχαν δέσει ήδονιζότανε τά αύτοκινητα. Από τίς άφηγήσεις τών διασωθέντων άκουσαμε τό άντιθετο. «Ένας ισχυρίσθηκε διτείχαν δέν ήταν δεμένα, άλλα ίσως ή δινθρωπος νά μήν ξέρει τί θά πει δέσιμο αύτοκινητων. Μήπως διότι δέν είδε «φιόγκους»; Έδω πρέπει νά πούμε διτείχαν δέσει ήδονιζότανε τό βυτιοφόρων είναι προβληματικό. Κατηγορούν τόν πλοιοκτήτη διτείχαν δέσει ήδονιζότανε έκμεταλευτής. Αύτό μυρίζει συμφέροντα. Κατηγορούν τό «Υπουργείο γιά κομπίνα. Είχε δώσει, λένε, δύο ήδειες στό βαπόρι, μιά για έπιβατικό και μιά για φορτηγό. Δέν προκειται γιά κομπίνα, άλλα για νόμιμη πράξη. Τό βαπόρι σάν έπιβατικό είχε δικαίωμα νά παίρνη έναν όρισμένο άριθμό έπιβατών, άλλα δέν μπορούσε νά ταξιδεύει μέ άνεμους 8 δύναμη, άφού ήταν μικρότερο από 2.000 κάρους. Κατά διαστήματα δύμας είχε ύποχρέωση νά μεταφέρει καύσιμα χωρίς έπιβάτες. Τότε ταξιδεύει σάν φορτηγό και τό μεγέθος νά τού άπαγορευθή διόπλους είναι 500 κόροι. Τό «X.A. ήταν πλέον τών 700. Αύτή είναι ή κομπίνα! Κατηγορούν και τό Λιμεναρχείο γιατί τό άφησε νά φύγη. Μά δέν είχε δικαίωμα νά μήν τό άφηση. Κατηγορούν και τόν Λιμενοφύλακα γιατί άφησε και μπήκανε τά πιό τραγικά θύματα, ή μάνα μέ τά δύο παιδιά. Οι συνθήκες έκεινες τίς ώρες — πρίν τήν άναχώρηση μέ τό μά θά φύγει και μιά δέν θά φύγει, άφήνανε έλευθερο τό έμπαξβγα στό βαπόρι. Μή μού πήτε διτείχαν δέσει ήδονιζότανε διπλόπους έπρεπε νά ψάχουν διό τό βαπόρι. Κακιά ώρα, λοιπόν.

Προτού ταχυδρομήσω τό γράμμα αύτό, διαβάζω στό «ΕΘΝΟΣ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ» τής 6.3.83 διτείχαν δέσει ήδονιζότανε διπλόπους έπρεπε νά ψάχουν διό τό βαπόρι. Κακιά ώρα, λοιπόν.

νως άμφιβολης άσφαλειας.... Δηλαδή τά «ΚΑΜΕΙΡΟΣ», «ΙΑΛΥΣΣΟΣ», «ΟΜΗΡΟΣ», «ΑΛΚΑΙΟΣ, είναι παλιά ποταμόπλοια.

Εύχαριστώ γιά τήν φιλοξενία,

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΣΤ. ΤΖΑΡΔΗΣ  
Ασυρματιστής Ε.Ν.  
Καλυφούς 15 — Πειραιεύς

Μάρτιος 83

## ΤΑ ΥΠΕΡΦΟΡΤΩΜΕΝΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

Κύριε Διευθυντά,

Άναφερόμενος στό σχόλιό σας μέ τόν τίτλο «ΤΑ ΥΠΕΡΦΟΡΤΩΜΕΝΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ» πού δημοσιεύθηκε στό τεύχος τής 15ης Μαρτίου 1983 και στό διπλού διερωτάσθε γιατί ή έλεγχος τών αύτοκινήτων γίνεται άποκλειστικά από τίς Λιμενικές Άρχες, ένων τό ζήτημα άφορά και δλούς Κρατικούς τομείς, θά ήθελα νά σάς πώ μια μικρή ιστορία και δις βγάλει ή καθένας τά συμπεράσματά του.

Όταν πρωτοδρομολογήθηκε στή γραμμή Πειραιώς — Χανίων τό Ο/Γ «ΦΑΙΣΤΟΣ» ήμουνα Λιμενάρχης Χανίων και άντιμετώπιζα μιά νέα κατάσταση, χωρίς νά ύπάρχουν τότε Κανονισμοί γιά τό είδος αύτό τής θαλασσίας μεταφοράς.

Ένα από τά πρώτα μέτρα πού έξι ένστικτου έλαβα ήταν και ή ύποχρεωτική ζύγιση τών φορτηγών όχημάτων στή γεφυροπλάστιγγα τού Λιμενικού Ταμείου πού εύρισκετο στήν είσοδο τού Λιμένος Σούδας, καθώς και ή έπιβολή κυρώσεων κατά τών ύπευθύνων διηγών, κάθε φορά πού διεπιστούτο ύπερφόρτωσις.

Τό γεγονός αύτό έξερθισε τούς διηγούν πού άπειλησαν κάποια ήμέρα διτείχαν δέσει ήδονιζότανε διαδρομής τών όχημάτων, δοθέντος διτείχαν διαρκήσεως αύτών ήτο ή λαχαναγορά Αθηνών. Μού έκανε έντυπωση διτείχαν δέσει ή διαλασσία μεταφορά ούδολως έλαμβάνετο ύπ' όψιν!..

Μέ όλιγον έκλιθην στό γραφείον τού Νομάρχου ό διποίος είς μάτην προσεπάθησε νά μέ μεταπείσει και νά βρει μιά λύση πού νά ικανοποιεί κυρίως τό αίτημα τών παραγωγών, τό προϊόν τών ήποιων έκινδυνευεις ήδη.

Τελικώς μού έπετράπη νά άναχωρήσω άφου προηγουμένων μού έγνωρισε διτείχαν διποίησης, μέ τήν βοήθεια τών συνεργάτων του, νά έπιλύσει τό θέμα μέχρι τής έπομπης πρωίας.

Πράγματι τήν έπομπην πρωίαν χωροφύλακας — άγγελιαφόρος τής Νομαρχίας μού έπέδωσε έγγραφο τού Νομάρχου, διπας θυμάμαι άριστα συντεταγμένο, πού μού έξηγούσε διτείχαν δέσει ήδονιζότανε στό τέλος σχεδόν τής διδικής διαδρομής τών όχημάτων, δοθέντος διτείχαν προσπαθήσει, μέ τήν βοήθεια τών συνεργάτων του, νά έπιλύσει τό θέμα μέχρι τής έπομπης πρωίας.

Μέ ώραια έπιχειρηματολογία μού έδιδετο ή έξηγηρη διτείχαν δέσει ήδονιζότανε όχηματα άποτελεσματικό διότι γίνεται στό τέλος σχεδόν τής διδικής διαδρομής τών όχημάτων, δοθέντος διτείχαν προσπαθήσεως αύτών ήτο ή λαχαναγορά Αθηνών. Μού έκανε έντυπωση διτείχαν δέσει ή διαλασσία μεταφορά ούδολως έλαμβάνετο ύπ' όψιν!..

## at Argentina HELLAS — MAR. (S.A.)

CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

STEAMSHIP AGENTS — SHIPBROKERS (P + I CLAIMS ALL MATTERS)  
BUNKERS — STEVEDORING — CATERING — REPRESENTATIONS

WE ATTEND AT ALL ARG. PORTS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 — ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3111384, 3113397, 3110483,  
3119480 OR 3121843, 3129735, 3121616

A.O.H. MR VALAOURIS 226316, 226371, 222063

Telexes: 18724 ELLAS AR., 23575 ELLIN AR., 23573 GRECE AR.

CABLE: HELLASMAR BAIRNS

ματα δημιουργούν πρόσθετα προβλήματα αντοχής γεφυρών, άδοστρωμάτων κλπ.

Γιά τούς λόγους κατά συνέπεια αύτούς άλλα και πρός αποφυγήν κυκλοφοριακής συμφορήσεως στο λιμένα πού έθετε σε κίνδυνο τήν ζωή τών πεζών, διέτασσε δης του λοιπού ή ζύγιση λαμβάνει χώρα απόκλειστικά και μόνο στους χώρους φορτώσεως τών όχημάτων και δχι στόν λιμένα, άνεθετε δέ τόν δελεγχο αύτό στά δργανα τής Χωροφυλακής.

Μετ' ολίγον μέ επεισέθη άγανακτισμένος διοικητής της Τροχαίας διότι ένόμισε διέγω ήμουνα όμπινευστής τού έγγραφου αύτού. Τό θέμα, άφθαστο δείγμα της Έλληνικής έφευρικότητας, ήταν άπλο. Ή μόνη γεφυροπλάστιγγα πού ύπήρχε στο Νομό Χανίων ήτο αύτή πού εύρισκετο στό λιμένα τής Σούδας, όποτε ή Χωροφυλακή άνελάμβανε τήν εύθυνη δίχως δώμα νά έχει και τά μέσα νά έκτελεσει τήν διαταγή!..

Πρό τής καταστάσεως αύτής και πικραμένος διά τόν τρόπο άντιμετωπίσεως τού θέματος έπεισέθη άμεσως τόν Εισαγγελέα στόν όποιον έξεθεσα τήν κατάσταση και τόν ήρωτησα άν κατόπιν τής διαταγής αύτής μπορούσα νά έπιμεινα στήν ύποχρεωτική ζύγιση τών όχημάτων.

Η άπαντηση του, πικρόχολη και δέν θέλω νά τήν έπαναλάβω, ήταν άρνητική και κατόπιν τούτου έπαυσαν πλέον νά ζυγίζονται τά φορτηγά όχηματα στό λιμένα τής Σούδας.

Μετ' ολίγας ήμερας λόγω πάλι έμμονής μου νά άναχωρει τό πλοιο άκριβως τήν προγραμματισμένη ώρα άναχωρήσεως έλαβα μιά δλλη διαταγή πού έλεγε διέ σε περίπτωση πού τό άρμοδιο Πρακτορείο βεβαιώνει διτι καθ' δόδον εύρισκονται όχηματα έμφορτα μέ εύπαθη προϊόντα νά καθυστερει άποπλους τού πλοίου και μέχρι μία ώρα κατ' άνωταν δριον.

Κατά μιά τραγική σύμπτωση τό μοιραίο βυτιόφρο πού προεκάλεσε τήν βύθιση τού Ο/Γ ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ έπειβιβάσθη ολίγον πρό τής άναχωρήσεως τού πλοίου, στήν ώρα τής παρατάσεως.

Ο Λιμενάρχης πού μέ είχε έν τώ μεταξύ άντικαταστήσει δέν ύπεστη καρμία δίωξη διότι ούδεμια άπολύτως δική του παράλειψη διεπιστώθη και έπεκαλέσθη άσφαλως τίς διαταγές πού προανέφερα.

Η έπιστολή μου αύτή άφιερώνεται μέ σεβασμό στήν μήνη δύο τραγικών πλοιάρχων τού Ε/Γ—Ο/Γ ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ και τού πλοιάρχου τού Ο/Γ ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ.

Μέ ίδιαίτερη έκτιμηση  
ΠΑΝ. ΚΟΣΜΑΤΟΣ  
Υποναύαρχος Λ.Σ. (έ.ά.)

Πειραιεύς, 16 Μαρτίου 1983

**Σημ. Συντ. Εύχαριστούμε θερμά τόν ναύαρχο κ. Παν. Κοσμάτο γιά τή συμβολή του στήν προσπάθειά μας νά ριθμιστει, σε συνεργασία μέ δλες τίς έμπλεκμενες ύπηρεσίες, τό πρόβλημα τών ύπερφορτωμένων αύτοκινήτων. Και άφιερώνουμε τήν τόσα χαρακτηριστική έπιστολή του σέ δλες αύτές τίς συναρμόδιες ύπηρεσίες γιά νά άντιμετωπισθει επί τέλους αύτό τό τόσο σοβαρό πρόβλημα.**

### ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΑΠΟΠΛΟΥ ΛΟΓΩ ΤΡΙΚΥΜΙΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Μέχρι πρότινος συνέβαινε συχνά, άφού άπέπλεαν τά έπιβατηγά νά άναγγέλλεται ή θύελλα άπο τήν ΕΜΥ και έν συνεχεία τό άπαγορευτικό του Κ.Λ. Πειραιώς, πού είχε ώς άποτέλεσμα πολλοί άπο τούς πλοιάρχους, διατάπεσίζαν νά γυρίσουν τά πλοιά τους στό λιμάνι έκκινησεως, νά έπιτιμούνται άπο πολλά γραφεία πλοιοκτητών ή και νά άντικαθίστανται μέ τήν πρώτη εύκαιρια.

Τώρα έξωδίκως έπληρφοφορήθην διτι τό Κ.Λ. Πειραιώς προκειμένου νά άπαγορεύσει τόν άποπλου, συνδυάζει τήν ένταση τών άνεμων πού δίδει ή ΕΜΥ μέ τίς πληροφορίες πού έχει μέσω ραδιοεπικοινωνίας μέ τά ταξιδεύοντα πλοία στίς διάφορες θαλάσσιες περιοχές, ούτως ώστε νά υπάρχει πραγματική έκτιμηση τής έντασεως τής τρικυμίας άποτε έκδιδει άπαγορευτικό.

Έπειδη μέχρι τώρα έχουν γραφεί και λεχθεί πολλά γιά τό λιμεναρχείο άπο τά όποια, κατά τήν άποψη του, άλλα εύσταθούν μερικώς και άλλα καθόλου, όφειλα νά συγχαρώ δημοσίως τό Κ.Λ. Πειραιώς γιά τήν έφαρμογή, και ίδιατέρως τόν προτείναντα τό μέτρο τής άνω ούσιαστηκής άσφαλειας πλοίου — έπιβαινόντων και δχι μόνο τής τυπικής.

Εύχαριστώ, γιά τήν φιλοξενία

Μετά τιμής  
Π. ΧΑΤΖΗΘΑΝΑΣΙΟΥ  
Πλοιάρχος Ε.Ν.  
Έλ. Βενιζέλου 27, Ν. Φάληρο

### Η ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Άπαντωντας σέ δημοσίευμα τής έγκριτης έπιθεώρησής σας μέ τίτλο «Η νοοτροπία τού Ο.Π.», πού καταχωρίθηκε στό τεύχος τής 1ης Μαρτίου 1983, σάς γνωρίζουμε τά έξης γιά τήν άντικευμενική ένημέρωση τού άναγνωστικού σας κοινού:

1. Ο Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς, στά πλαίσια πάγιας πολιτικής του, πού άποβλεπει στή μεγαλύτερη προσέλκυση έπισκευα-

στικής δραστηριότητας, αύξησε, μέσα στά τελευταία τρία χρόνια, τίς έπισκευαστικές του θέσεις άπο 88 σέ 165.

Παρά τό γεγονός διτι ή έμπορική ναυτιλία διέρχεται κρίσι και άρκετα πλοία παροπλίστηκαν, έν τούτοις οι έπισκευαστικές θέσεις τού Ο.Π. παρουσιάζουν ένα δικαιολόγητο κορεσμό, ένω ταυτόχρονα ή ναυπηγεπισκευαστική βιομηχανία τής περιοχής μαστίζεται άπο άνεργια.

Τούτο συμβαίνει γιατί τά έπισκευασόμενα πλοία έκτελούν τίς έπισκευαστικές τους έργασίες μέ πολύ βραδύ ριθμό ή τίς διακόπτουν, κατά διασημάτα, έπειδη οι έφοπλιστές έπιδιώκουν νά μήν τά παροπλίσουν σε μόνιμα άγκυροβόλια, άναζητώντας ναύλο.

Η τακτική αύτή τών έφοπλιστών έχει σάν συνέπεια πλοία, πού είναι στήν ένεργο ύπηρεσία και έπιθυμούν νά έκτελεσουν έπισκευαστικές έργασίες, νά μή βρίσκουν θέση στόν Πειραιά και νά καταφεύγουν σε ένα λιμάνια, μέ άποτέλεσμα τή διαρροή πολυτίμου συναλλάγματος άπο τή χώρα μας και τήν αύξηση τής άνεργιας. Γιατό θεσπίστηκαν προοδευτικά άπαγορευτικά τιμολόγια τής προσχηματικής παραμονής στούς έπισκευαστικούς χώρους μετά άπο προτάσεις και μελέτες τών ένδιαφερομένων και κυρίως τών έφοπλιστών και ναυπηγεπισκευαστών.

2. Ειδικά γιά τό έπιβατηγό - άχηματαγωγό πλοίο «LADY M.» οι πλοιοκτήτες ζήτησαν έπισκευαστική θέση γιά 30 ήμέρες, στής 12 Σεπτεμβρίου 1982 και τήν έπομένη τούς παραχωρήθηκε ή θέση, γιά δύο χρόνο τή ζήτησαν. Μετά άπο άλλεπάλληλες αίτησεις τών πλοιοκτητών έγκριθηκε ή παράταση τής παραμονής τού πλοίου μέχρι τίς 11 Μαρτίου 1983, ένω μέ δλλη αίτηση, πού ύποβληθηκε στής 25 Νοεμβρίου 1982, δηλαδή μετά άπο παραμονή τού πλοίου έπι 74 ήμέρες σε έπισκευαστική θέση ζήτηθηκε νά υπάχθει τούτο στό μειωμένο τιμολόγιο, πού προβλέπεται άπο τόν Κανονισμό (παράγρ. 5/5 τού Δρομού 5) και ίσχυε γιά πλοία πού έπιθυμούν νά έκτελεσουν μεγάλης έκτασης έπισκευαστικές έργασίες, γιά τίς άποιες άπαιτείται χρονικό διάστημα πάνω άπο 120 ήμέρες.

3. Τό τελευταίο αίτημα άποριθμήκε άπο τό διοικητικό Συμβούλιο τού Ο.Π. γιατί πεισθηκε διτι τό πλοίο δέν συγκέντρωνε τίς προϋποθέσεις, πού καθορίζει δι κανονισμός.

4. Στής 22 Ιανουαρίου 1983, δηλαδή μετά άπο 132 ήμέρες άπο τότε πού τού παραχωρήθηκε άρχικά ή έπισκευαστική θέση, μέ νέα αίτηση οι ένδιαφερόμενοι ζήτησαν πάλι τήν ύπαγωγή τού πλοίου στό καθεστώς τού μειωμένου τιμολογίου. Τό διοικητικό Συμβούλιο άνεβαλε τή λήψη όποιασδήποτε άποφασης και άνεθεσε σε έπιτροπή τήν έρευνα γιά τό είδος και τήν έκταση τών έργασιών, πού έκτελούνται στό πλοίο. Η έπιτροπή, ένω διαπίστωσε διτι οι έργασίες γίνονται σύμφωνα μέ τά σχέδια, πού τέθηκαν ύπόψη της, έν τούτοις έκρινε διτι τό χρονικό διάστημα γιά τήν άλοκηρωση τών έργασιών δέν δημερερέσει τίς 90 ήμέρες και φυσικά, μετά άπ' τή γνωμοδότηση τής έπιτροπής τό διοικητικό Συμβούλιο τού Ο.Π. δέν ένεκρινε τήν ύπαγωγή τού πλοίου στό μειωμένο τιμολόγιο.

Θά πρέπει νά σημειωθεί διτι τό πλοίο παραμένει σε έπισκευαστική θέση τού Ο.Π. και έκτελει έπισκευαστικές - μετασκευαστικές έργασίες, καταβάλλοντας τά νόμιμα δικαιώματα.

Μέ τιμή  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΡΑΣΙΑΝΑΚΗΣ  
Προϊστάμενος Υπηρεσιών Ο.Π.

## A. LYDRIKSON

Established in 1892

Directors: J. GHIKAS — B. ΓΚΙΚΑΣ

PROVISIONS, DECK, ENGINE, CABIN & BONDED STORES

Attend. all French Mediterranean Ports

WAREHOUSE AND HEAD OFFICE:

45 AVE. ROBERT SCHUMAN - 13002 - MARSEILLE - FRANCE  
Telex: 440 641 F. Teleg: LYDRIKSON-MARSEILLE. Phone: (91) 90.98.84 - Night (42) 289137

## ΠΑΛΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Διάβασα στο τεύχος του περιοδικού σας ύπ' άριθμ. 905/1.3.83 και στήν σελίδα 10, δσα γράφει ο κ. N. Σαρρής γιά την 'Εστια Ναυτικών σχετικά μέ τις ειδικές προσλήψεις υπαλλήλων, άλλα και τις παρατηρήσεις της Συντάξεως του περιοδικού σας (Σήμ. Συντ.) και παρακαλώ νά μου έπιτρέψετε νά έχω τις αντιρρήσεις μου.

'Ο Κανονισμός 'Οργανώσεως και Λειτουργίας της 'Εστιας Ναυτικών στο δρόμο 20 παραγ. II «περι προσλήψεων προσωπικού» άναφέρει:

'Ως μείζον προσόν ύποψηφίου θεωρείται έξι υπαρχής ή ιδιότης του ώρας Ναυτικού έντενεγεία, ή Συνταξιούχου, ή ή ιδιότης του ώρας συζύγου, άδελφης ή θυγατρός ναυτικού'.

Φωτοαντίγραφο αύτού του Κανονισμού, σας έσωκλείω και είμαι βέβαιος δτι και έσεις τώρα θά παρατηρήσετε δτι ο Κανονισμός πουθενά δέν άναφέρει τον υιόν Ναυτικού (έκτος γραφείων) και μάλιστα δταν αύτό το παιδί είναι και συνταξιούχος άστυνομικός (διπλοθεσίτης) και ο μπαμπάς του (άντρης ναυτικός) θά ήτο ναυτικός της έποχής που δέν είχε έφευρεθεί άκομη ή άτμος και άσφαλως δέν υπήρχαν κρατήσεις ύπερ της 'Εστιας Ναυτικών.

'Η παράγραφος II του δρόμου 20 του Κανονισμού σαφώς άμεινε γιά άτομα τά όποια έχουν άνάγκη προστασίας ύπο τον ναυτικό γονιό του, μέ προτεραιότητα στο άσθενές φύλο της οίκογένειας του ναυτικού.

'Έκτος ίδιας τών άνωτέρω, τώρα μέ την άνεργια πού μαστίζει την ναυτική οίκογένεια καλό θά είναι νά έπεκταθεί και γιά την προστασία και τών άγοριών τών ναυτικών και ειδικά αύτών πού δέν έχουν κανένα πόρον νά συντηρηθούν και πού ούτε κάν συνταξιούχοι είναι.

Μέ έκτιμηση  
Δ.Α.Μ.

Σημ. Συντ.: 'Επι της έπιστολής έχουμε νά παρατηρήσουμε τά έξης:  
Πρώτον, τα στοιχεία του έπιστολογράφου είναι γνωστά στη «Ναυτικά Χρονικά».

Δεύτερον, έπι της ούσιας, και δχι τι γράφουν οι κανονισμοί, θεωρούμε δτι και τά δρενα τέκνα ναυτικών δικαιούνται νά άπασχοληθούν σε θέσεις έργασιας στην 'Εστια Ναυτικών, έστω και δν είναι μικροσυνταξιούχοι δλλων κλάδων.

Τρίτον, κατά την δική μας άντιληψη, δλες οι θέσεις στην 'Εστια Ναυτικών πρέπει νά καταλαμβάνονται όπο ναυτικούς ή συγγενείς ναυτικών πού έχουν τά άναλογο προσόντα — αύτό δυστυχώς δέν έχει περιληφθεί στον κανονισμό, ή όποιος κατά συνέπεια πρέπει νά άναμορφωθεί άμεσως. Οι οργανώσεις τών ναυτικών διέπιλουν χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση νά προχωρήσουν πρό την κατεύθυνση αύτή και νά σέιδουν νά τεθεί στον κανονισμό ό σχετικός δρος, καταργούμενης της διατυπώσεως «κατά προτίμηση», δλοι οι υπάλληλοι της 'Εστιας πρέπει νά είναι ναυτικοί ή συγγενείς ναυτικών και τίποτε δλλο.

Τέταρτον, μέ την εύκαιρια όπειθυνόμαστε και πρό τον άνωνυμο έπιστολογράφο, όποιος αύτοχαρακτηρίζεται ναυτικός χωρίς νά μάς γνωρίζει τά στοιχεία του και τονίζουμε δτι δέν έχουμε καμία αντιρρηση νά κάνουμε χρήση της δικαιοτηκής άποφάσεως πού μάς έστειλε έάν μάς γνωρίσει την τοποτητά του διερχόμενος γιά τό σκοπό αύτό δπό τά «Ναυτικά Χρονικά». Σημειώνουμε έπισης δτι έμεις κάνουμε τά πάντα γιά νά διορθωθούν τά κακώς κείμενα στην 'Εστια Ναυτικών και άναλαμβάνουμε και τις ευθύνες μας. Δέν νομίζει δτι πρέπει νά άναλθει και αύτός τις ευθύνες του; Οι δλοι θά βγάζουν συνεχώς τό φίδι όπο την τρύπα»;

## ΟΙ ΚΑΤΟΧΟΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΣ Α' ΝΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΟΥΝΤΑΙ ΣΑΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ

Άγαπητέ κύριε Διευθυντά,

Διάβασα μέ πολύ ένδιαφέρον τό σημείωμα τού κ. Τσαπαραλή στό τεύχος της 15.3.1983 σχετικά γιά τούς άνέργους πλοιάρχους. Τό θέμα είναι πράγματα πολύ καυτό και οι σωστές προτάσεις τού κ. Τσαπαραλή πρέπει νά ληφθούν σοβαρά ύπ' άψιν.

'Υπάρχουν δπειρες θέσεις δπου ένας πλοιάρχος μπορεί νά χρησιμοποιηθεί και νά άποδωσεις καλύτερα όπο δποιονδήποτε δλλον. Πρέπει έπιτέλους νά άνοιξει δρόμος πρός στήν στεριά γιατί σήμερα πολύ λίγοι νέοι άποφασίζουν νά γίνουν πλοιάρχοι μέ σκοπό νά τελειώσουν τήν καριέρα τους πάνω στή γέφυρα και νά πάρουν σύνταξη.

Πράγματι ό άριθμός των 2.000 άνέργων είναι άποστευτα μεγάλος και είναι φανερό δτι εστω και δν λύσουν δλα τά βαπόρια θάναι φύσει άδυνταν νά χρειαστούν 2.000 «Πλοιάρχοι» νά τά έπανδρωσουν.

'Έχουμε λοιπόν ένα πρόβλημα πού δπως φαίνεται δέν έχει λύση. Και δλοι έρουμε δτι τά προβλήματα πού δέν έχουν λύση έχουν λάθος δεδομένα. Σ' αύτή την περίπτωση πιστεύω δτό το λάθος οφείλεται στήν διαφορετική έννοια πού δίνουμε οι περισσότεροι στήν λέξη «Πλοιάρχος» και στήν λέξη «κάτοχος διπλώματος Πλοιάρχου Α'».

'Όταν έκεινησα τήν καριέρα μου τό 1947 μπαρκάρισα μ' ένα βαπόρι δπου δλοι οι άξιωματικοί είχαν δίπλωμα Πλοιάρχου Α' Καπετάνιος ήταν ό έμπιστος της 'Εταιρίας και οι δλοι περίμεναν νά άδειασει κάποια θέση. Έγω ούτε στά πιό καλά μου δνειρα δέν έβλεπα νά καπετανεύω πρίν όπο τά 40. Δέν γινόταν δμας κουβέντα ούτε γιά κρίση ούτε γιά άνεργια.

Τήν έπομπη δεκαετία έγινε τό «μπούμ» και ξαφνικά χωρίς νά τό περιμένων καπετάνεψα δταν έγινα 25. Άπο τότε μέχρι νά άρχισει η τωρινή κρίση δποιος έπαιρνε δίπλωμα Α' κουτσά-στραβά καπετάνευε και ή διάκριση μεταξύ κατόχου διπλώματος Α' και Πλοιάρχου ξεχάστηκε.

Τώρα μέ την άνεργια πιστεύω δτι ή διάκριση γίνεται αισθητή και είναι καιρός — δσο δυσάρεστα κι' δν άκουστει όπο πολλούς — νά ξαναρχίσουμε δλοι νά συνειδητοποιούμε δτήν διαφορά και νά νοιώσουμε δτι ή περα-

σμένη κατάσταση ήταν κάτι τό άφύσικο και τό προσωρινό. Πιθανώς πολλούς νά ξενίση αύτή μου ή σκέψη, άλλα δν σκεφτούμε λογικά και δη κυττάδουμε δπλα μας θά δούμε δτι αύτή ή κατάσταση ίσχυε κι' άλλοι.

Πρώτα πρώτα στά κρουαζιερόπλοια και σέ πολλά έπιβατικά. Σχεδόν δλοι οι «Υπαρχοί και πολλοί Υποπλοιάρχοι έχουν δίπλωμα Α'». Έπειτα στίς περισσότερες ένενες ναυτιλίες. Στίς μεγάλες Αγγλικές Έταιρίες π.χ. είναι άπαραίτητη προϋπόθεση οι άξιωματικοί νά έχουν Master's ticket.

Τό έπιχειρημα τής άνακυκλώσεως γιά νά βρούν δλοι δουλειά μπορεί γιά δλες τίς δλλες ειδικότητες νά είναι άνεδαφικό και άδικο, γιατί στερει άπο τό ναυτικού και τόν έφοπλιστή τό δικαίωμα έπιλογής, ειδικά δμως γιά τόν Πλοιάρχο είναι τελείως άπαραδεκτο γιατί κανένας νόμος δέν μπορεί νά στερήσει άπο τόν έφοπλιστή τό δικαίωμα τής άπολυτης έκλογής του άνθρωπου πού θά τού έμπιστευτεί τήν περιουσία του.

Γιά νά δώσουμε σέ κάποιον νά άδηγησει τό αύτοκίνητο μας, δέν νομίζω δτι μάς φθάνει τό δτι δη έχει «Άδεια άπο τό Υπουργείο. Πρέπει κυρίως νά τό έμπιστευδηστε δτι θά τό προσέξει και δέν θά κάνει ζημιά. Πόσο μάλλον δταν πρόκειται νά έμπιστευτούμε σέ κάποιον τήν ζωή τόσων άνθρωπων και μά περιουσία έκαπομπίρων δολλαρίων. Ή εύθυνη γιά αύτη τήν τόσο σοβαρή άπόφαση είναι τού ίδιοκτήτη και μόνον.

Είναι φανερόν λοιπόν δτι μολονότι ύπάρχει άναμφισβήτητα άνεργια στόν κλάδο των Πλοιάρχων Α' πολλοί άπο τούς έχοντας δίπλωμα Α' θά πρέπει σιγά σιγά νά συνειδητοποήσουμε δτι ούτε μεωτικό ούτε πρωτοφανές είναι νά ναυτολογηθούν σάν Αξιωματικού.

Έτοι μέ την άπορρόφηση όρισμένων παλαιών και πεπειραμένων σέ θέσεις πού πρετείνει δτι Τσαπαραλής και τήν ναυτολόγηση νεωτέρων σέ θέσεις Υποπλοιάρχου θά περιοριστεί σημαντικά ό άριθμός των άνέργων και τό πρόβλημα θά τεθεί σέ σωστή βάση.

Φιλικώτατα,  
ΤΖΩΡΤΖΗΣ Ι. ΜΑΡΑΤΟΣ

Συνταξιούχος Πλοιάρχος Ε.Ν.

Πειραιεύς, 17.3.1983

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: 23867 — 21017 FAROS AR

CABLES: FAROSHIP BUENOS AIRES

PHONES: 3926194 — 3922604

A.O.H.: 7852337 — 7852179

844057

# ‘Ο λιμήν του Πειραιώς

## Η κίνηση του λιμένος τό 1982

Μειωμένη ήταν ή γενική κίνηση του λιμένος Πειραιώς τό 1982 σε σύγκριση με έκεινή του 1981, έκτος από την έμπορευματική, ή δύοια έμφανζεται έλαφρως (κατά 2,1%) αυξημένη.

Αναλυτικότερα η κίνηση του λιμένος τό 1982 σε σχέση με την κίνηση του 1981 έμφανζεται ως άκολουθως:

— Κατέπλευσαν 22.383 πλοΐα, καθαράς χωρητικότητας 37.691.196 κόρων, έναντι 24.243 πλοίων με χωρητικότητα 41.025.514 κόρων.

— Δεξαμενίσθηκαν στις τέσσερις δεξαμενές του ΟΛΠ 538 πλοΐα με δλική χωρητικότητα 2.303.400 κόρων, έναντι 699 πλοίων με χωρητικότητα 3.400.088 κόρων.

— Έπισκευάστηκαν στη λιμενική περιοχή 710 πλοΐα με δλική χωρητικότητα 6.445.893 κόρων, έναντι 940 πλοίων με χωρητικότητα 9.364.421 κόρων.

— Φορτοεκφορτώθηκαν 14.565.000 τόνους έμπορευμάτων, έναντι 14.264.000 τόννων.

— Τά διακινηθέντα έμφορτα και κενά κοντέινερς έφθασαν τίς 203.359 μονάδες, έναντι 183.870 μονάδων.

Έξ δλλου τά διακινηθέντα έντος κοντέινερς έμπορεύματα έφθασαν τους 1.532.700 τόννους, έναντι 1.511.500 τόννων.

— Οι διακινηθέντες από τό λιμάνι έπιβάτες έφθασαν τους 4.808.251 (έξωτερικού 446.026 και έσωτερικού 4.362.225), έναντι 5.323.569 έπιβατών (έξωτερικού 517.709 και έσωτερικού 4.805.860).

## Νέα άγκυροβόλια πλωτῶν μέσων και δρια τῆς Ε. Ζώνης

Μέ απόφαση του προϊσταμένου ύπηρεσιών του ΟΛΠ κ. Γ. Πρασιανάκη άπομακρύνονται από την περιοχή του ντόκ 7 τά πλωτά μέσα και δ' απελευθερούμενος χώρος θά διατεθεῖ, άφου διαμορφωθεῖ, γιά την άγκυροβολία έπιβατηγών πλοίων.

Ειδικότερα με την απόφαση έντασσεται από Ιης Απριλίου στά κρηπιδώματα του κεντρικού λιμένα, πού έξυπηρετούν τά πλοία γραμμών έσωτερικού, τό τμήμα του κρηπιδώματος του ντόκ 7 πού περιλαμβάνεται μεταξύ τῶν δεστρῶν από 94 μέχρι 104. Στό τμήμα αυτό τον κρηπιδώματος θά άγκυροβολούν σε θέση παραβολής, κατά προτίμηση πλοΐα πού μεταφέρουν μόνο ή κατά κανόνα έπιβάτες. Τό άγκυροβόλιο πλωτῶν μέσων του ΟΛΠ στην περιοχή αύτή περιορίζεται στις δέστρες 88-94.

Μέ την ίδια απόφαση δημιουργούνται δύο νέα άγκυροβόλια πλωτῶν μέσων, τό ενα στόν Αγιο Γεώργιο Κερατσινίου, στό τμήμα του κρηπιδώματος Τ-Φ, πού περιλαμβάνεται μεταξύ τῶν δεστρῶν 125-131 και τό άλλο στό λιμάνι Κερατοπύργου, στό δρόποιο, έκτος από τίς φορτηγίδες, πού χρησιμοποιούνται γιά τή μεταφορά έπικινδύνων έμπορευμάτων, θά έλλιμενίζονται και τά μή χρησιμοποιούμενα ρυμουλκά του ΟΛΠ.

Αποφασίστηκε από τό διοικητικό συμβούλιο του Όργανισμού Λιμένος Πειραιώς δ' περιορισμός από την ξηρά τῶν δριών τῆς

Έλευθέρας Ζώνης στήν περιοχή του Ντόκ 7 και ειδικότερα στήν περιοχή τού πρώτου μεταλλικού ύποστεγου. Περιορίζονται έπισης, από τή θάλασσα τά δρια τῆς Έλευθέρας Ζώνης, στήν περιοχή αύτή, σε άκτινα 100 μέτρων από τό κρηπίδωμα.

Μέ την ίδια απόφαση έπεκτείνονται τά δρια τῆς Έλευθέρας Ζώνης:

α. Πρός τήν ξηρά στήν περιοχή του λιμένος Αγίου Γεωργίου Κερατσινίου και ειδικότερα στό κρηπίδωμα Τ-Φ.

β. Πρός τήν θάλασσα στήν ίδια περιοχή και σε άκτινα 60 μέτρων από τό κρηπίδωμα.

## Παραχώρηση χρήσεως χώρου

Παραχωρείται από τόν Όργανισμό Λιμένος Πειραιώς στήν Ανώνυμη Γενική Εταιρία Τσιμέντων «ΗΡΑΚΛΗΣ» ή χρήση ακάλυπτου χώρου 6.797 τετρ. μέτρων, στεγασμένου χώρου 320 τετρ. μέτρων και 317 τρέχοντα μέτρα με μέτωπο στή θάλασσα, γιά τρία χρόνια, ήτοι μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1985.

Η παραχώρηση έγκρινεται με τούς έξης δρους:

— Δίδεται ή δυνατότητα στόν Όργανισμό νά λύνει τή σύμβαση μονομερώς και πρίν τή λήξη τής τριετίας, δην ή έταιρία παραβαίνει δρό τής συμβάσεως, έφ' δσον δ' Όργανισμός έχει άναγκη τῶν χώρων ή και γιά τό δημόσιο άκομη, έάν πρόκειται νά έκτελεσθούν έργα ή αποφασίσθει ή απομάκρυνση του έργοστασίου από τήν περιοχή ή παύσει τούτο νά λειτουργεῖ, λόγω μολύσεως του περιβάλλοντος, χωρίς καμιά άπαιτηση τής έταιρίας γιά άποζημίωση.

— Τό έτησιο μίσθισμα δρίζεται έκεινο, πού ισχύει ένιατα γιά τήν κάθε μορφή του χώρου.

## AEGEAN OCEANIC S.A.

### Akti Possidonos 12

CABLES: SHIPSAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

## COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.

TELEPHONE: 01-930 7561

## ΚΥΡΙΟ ΘΕΜΑ Η ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΥ

# ‘Η έπισκεψη καί οί συνομιλίες έκπροσώπων τῆς ‘Ενώσεως ‘Ελλήνων Εφοπλιστῶν στίς ΗΠΑ

Τοῦ κ. Γεωργίου Δρακοπούλου

Δεκαμελής άποστολή τῆς ‘Ενώσεως ‘Ελλήνων Εφοπλιστῶν, άποτελουμένη από τὸν Πρόεδρο κ. Ἀρ. Καραγεώργη, τὰ μέλη τοῦ Δ.Σ. κ.κ. Γ. Δρακόπολο, Ν. Εύθυμιού, Κ. Καρρᾶ, Γ. Π. Λιβανό, Μ. Περατικό, Π. Τσάκο, Γ. Χατζηλευθεριάδη, τούς εἰδικούς συμβούλους τῆς Ε.Ε.Ε. κ. Νότη Παναγιωτόπουλο καὶ κ. “Αννα Μπρεδήμα πραγματοποίησε τὴν πρώτη τῆς έπισημη έπισκεψη στίς ΗΠΑ μεταξύ 3 καὶ 10 Μαρτίου. Στήν Οὐάσιγκτων είχε περί τίς 30 συναντήσεις μὲ μέλη τῆς Γερουσίας, τοῦ Κογκρέσου καὶ ἀξιωματούχους τῶν ‘Υπουργείων Οικονομικῶν, ‘Εμπορίου, Μεταφορῶν καὶ τοῦ Στέτο Ντηπάρτμεντ.

Οἱ συσκέψεις εἶχαν σάν κύριο θέμα τὴν μάστιγα τοῦ Προστατευτισμοῦ πού ἀπειλεῖ νά άπορρυθμίσει τὸ παγκόσμιο ἐμπόριο καὶ τίς θαλάσσιες μεταφορές. ‘Επάνω στὸ θέμα αὐτό καὶ οἱ δύο πλευρές παρουσίασαν τίς θέσεις τους καὶ στά βασικά σημεία διαπιστώθηκε σύμπτωση ἀπόφεων.

‘Από τίς συζητήσεις προέκυψαν τά ἔξης:

1. Καὶ οἱ δύο πλευρές ἔξεφράσθησαν ύπερ τῶν ἀρχῶν τῆς ἑλευθερίας τοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, οἱ ὅποιες θά πρέπει νά στηρίζονται στὸν ὄρθο καὶ δίκαιο ἀνταγωνισμό (Fair Competition) καὶ στήν ἀμοιβαιότητα.

‘Ἐπί τοῦ θέματος αὐτοῦ ἡ ‘Ελληνική Αντιπροσωπεία τόνισε διτὶ ὁ «προστατευτισμός», δῆποι ἀσκεῖται, ἀποτελεῖ κίνδυνο γιά τὸ ἑλεύθερο ἐμπόριο καὶ τὴν διεθνή Οἰκονομία, ἀφοῦ ἔχει σάν ἀποτέλεσμα τὴν αὔξηση τῶν τιμῶν σὲ βάρος τοῦ καταναλωτοῦ καὶ τοῦ φορολογούμένου πολίτη.

2. Η ‘Ελληνική πλευρά διετύπωσε τὴν ἀποψή διτὶ καὶ οἱ Διμερεῖς Συμφωνίες στίς θαλάσσιες μεταφορές πρέπει

νά ἀποφεύγονται, γιατί καὶ αὐτές εἶναι μορφή προστατευτισμοῦ, ὑπενθύμισε δέ τίς Διμερεῖς Συμφωνίες πού ἔχουν οἱ ΗΠΑ με τὴν Βενεζουέλα, τὴν Βραζιλία καὶ τὴν Ἀργεντινή.

δίνουν τὴν δυνατότητα στά πλοια με ‘Αμερικανική Σημαία, η Σημαία τρίτου Κράτους, νά ἀνταγωνισθοῦν «ἐπὶ ἵσοις ὅροις».

Τό συμπέρασμα τῶν συζητήσεων μέ



Στιγμιότυπο ἀπό τίς συναντήσεις τῆς ἀντιπροσωπείας τῆς Ε.Ε.Ε. με ‘Αμερικανούς ἀρμόδιους στήν Οὐάσιγκτον.

‘Ἐπ’ αὐτοῦ τοῦ θέματος, κατά τὴν συνάντηση με τὴν ‘Ελληνική Αντιπροσωπεία, ὁ Πρόεδρος τοῦ Federal Maritime Commission κ. Alan Green καὶ ὁ σύμβουλος κ. H. Johnston διετύπωσαν τὴν ἀποψή διτὶ σὲ πολλές περιπτώσεις οἱ ΗΠΑ ἀναγκάστηκαν νά υποστηρίξουν τίς Διμερεῖς Συμφωνίες, ὡς μέσον ἀμύνης, γιατί πολλές ένενες ναυτιλιακές ‘Εταιρίες προσπάθησαν νά μονοπωλήσουν τὴν μεταφορά ἀγαθῶν ἀπό καὶ πρός τούς λιμένες τῶν ΗΠΑ, χωρίς νά

τό F.M.C., ἐπάνω σ’ αὐτό τό τόσο σοβαρό θέμα, ἡταν διτὶ οἱ παραπάνω Διμερεῖς Συμφωνίες (πού λήγουν ἐντός τοῦ 1983) δέν θά ἀνανεωθοῦν, ἀλλά θα κριθοῦν καὶ πάλι με γνώμονα τὴν ἀρχή τῆς ἑλευθερίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

3. Σχετικά με τόν κώδικα τῆς UNCTAD ή ‘Αμερικανική πλευρά καθόρισε σαφῶς τὴν ἀρνητική τῆς θέση ἀπέναντί του.

Θεωρεῖ τόν Κώδικα ἀντιφατικό, ἀσαφή καὶ ἀόριστο, πού δίνει εύκαιρια στά

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

SHIP AGENTS & BROKERS  
AND BUNKERS

CABLES: "TAKISHIP"  
TELEX: 24262 24099 TAKIS AR  
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

ένδαφερόμενα μέρη νά βροῦν τρόπους διαφυγής (Escape Clauses). Ή 'Ελληνική πλευρά συμφώνησε ότι ό Κώδικας θά παρουσιάσει σοβαρές δυσκολίες στήν έφαρμογή του, τόσο έξι αιτίας της δομής του, όσο και λόγω της «άποδοχής με έπιφυλάξεις» από ώρισμένες όμαδες Κρατών, πού σέ τελική άναλυση περιπλέκουν άκομη περισσότερο τό κείμενο του Κώδικος. Πάντως και οι δύο πλευρές συμφώνησαν ότι ή έφαρμογή του Κώδικος, με τήν μορφή πού έχει σήμερα, θά είναι προβληματική.

4. "Οσο γιά τόν Κανονισμό 954/79 τής ΕΟΚ που προβλέπει τήν μή έφαρμογή του Κώδικος UNCTAD μεταξύ τών Κρατών Μελών τής ΕΟΚ, έχει ήδη άρχισει διάλογος ΕΟΚ—ΗΠΑ γιά τήν χάραξη κοινής ναυτιλιακής πολιτικής και τήν υιοθέτηση άρχων και κανόνων πού θά διέπουν τίς Conferences και τούς Out-siders.

Οι ΗΠΑ ύποστηριζουν τήν άποψη ότι θά πρέπει νά δοθούν κατάλληλες έγγυήσεις άπό τήν ΕΟΚ γιά τήν συμμετοχή τών πλοίων με 'Αμερικανική σημαία στίς θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ΗΠΑ και Χωρών τής ΕΟΚ, χωρίς τούς περιορισμούς πού προβλέπει ο Κανονισμός τής ΕΟΚ, ύπό τόν όρο τής άμοιβαιότητος.

'Η 'Ελληνική πλευρά συμφωνεί με τίς θέσεις τών ΗΠΑ, δήλωσε δέ ότι θεωρεί μία συμφωνία μεταξύ ΗΠΑ και ΕΟΚ, σάν μία σημαντική ύπόθεση, γιατί έτσι θά δημιουργηθεί μία τεράστια εμπορική ζώνη, όπου δέν θά ύπαρχουν περιορισμοί άπό τόν Κώδικα η άλλου είδους προστατευτισμούς. 'Η έμπορική αυτή ζώνη μπορεί νά διευρυνθεί με τήν συμμετοχή και άλλων Κρατών πού θά υιο-

θετήσουν τίς άντιπροστατευτικές άρχες.

5. Πρέπει νά διευκρινισθεί ότι, ένω τό επίσημο Κράτος τών ΗΠΑ υίοθετεί τίς παραπάνω γενικές άρχες, ο ιδιωτικός φορέας (Πλοϊοκτήτης 'Εταιρίες) έχει διαφορετικές άποψεις γιά τόν Κώδικα, τίς Διμερεῖς Συμφωνίες και τίς έπιδοτήσεις (Subsidies), γιατί πιστεύει ότι μέτα στοιχεία αύτά μπορεί μόνο νά ένισχυθεί και νά έπιβιωσει ή 'Αμερικανική Σημαία, πού θεωρεῖται ή άκριβότερη στόν κόσμο. Γι' αύτό τό λόγο, ή 'Ένωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών θά σταθμίσει τήν άναγκη νά ξρθει σέ έπαφή και μέτόν 'Αμερικανικό 'Εφοπλισμό.

Κατά τάς συζητήσεις τονίστηκε ή συμβολή τής 'Ελληνικής 'Εμπορικής Ναυτιλίας στόν τελευταίο Παγκόσμιο Πόλεμο και ή τρομακτική καταστροφή πού ύπέστη μέτόν άπωλεια τού 75% τών πλοίων της και τών 11.000 ναυτικών της.

'Έκτός άπό τίς σημαντικές έπαφές της στήν Ούασιγκτών, ή 'Ελληνική 'Αποστολή προσεκλήθη σέ ένδιαφέρουσα διάλεξη τού πρώην 'Υπουργού 'Εξωτερικών τών ΗΠΑ κ. Alexander Haig στό Πανεπιστήμιο τής Νέας 'Υόρκης, μέτ θέμα «Ποιά πρέπει νά είναι ή 'Αμερικανική 'Εξωτερική Πολιτική».

Στήν Νέα 'Υόρκη έπίσης, ή άποστολή είχε τήν εύκαιρια νά συναντήσει τόν 'Αρχιεπίσκοπο 'Ιάκωβο, πού είναι ο συνδετικός κρίκος μεταξύ τών 'Ομογενών τής 'Αμερικής και ο συνεχιστής τών παραδόσεων τού 'Ελληνισμού.

Στήν Νέα 'Υόρκην έξι άλλου, ο κ. Τζών Μπραδήμας έδωσε δεξίωση στό σπίτι του προς τιμήν τών μελών τής 'Ελληνικής -'Αποστολής, τά όποια και παρου-

σίασε μέθερμη σέ έκλεκτή όμηγυρη έπιστημόνων και Καθηγητών τής Νέας 'Υόρκης. Πρέπει νά τονιστεί ότι ο κ. Τζών Μπραδήμας είναι μιά έξεχουσα και ισχυρή προσωπικότητα στίς ΗΠΑ, είναι δέ Πρόεδρος τού Πανεπιστημίου τής Νέας 'Υόρκης όπου, δημος μάς έξηγησε ό τιδιος, φοιτούν πάνω άπό 40.000 φοιτητές μέτ έτήσιο προϋπολογισμό περίπου 500.000.000 δολλάρια. 'Ο κ. Μπραδήμας είναι έπισης μέλος τού περιφήμου Federal Reserve Board πού διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στήν Διεθνή Οικονομία, είναι δέ θερμός ύποστηρικτής τής 'Ελλάδος και έξεδήλωσε έντονο ένδιαφέρον γιά τήν άναπτυξη τών 'Ελληνοαμερικανικών σχέσεων σέ πανεπιστημιακά θέματα.

Κατά την παραμονή τής άποστολής στίς ΗΠΑ ή συνεργασία μεταξύ τών μελών της ήταν θαυμάσια και δηλού άνεξαιρέτως συνέβαλαν στήν έπιτυχία του σκοπού τού ταξιδιού. 'Αξιζει νά τονιστεί ίδιαίτερα η συμβολή τού Προέδρου τής Ε.Ε.Ε. κ. 'Αρ. Καραγεώργη, πού σάν άρχηγός τής άποστολής κατήθυνε μέτ προσοχή και λεπτότητα τίς συζητήσεις.

Πρέπει έπισης νά τονιστεί ή συμβολή τού κ. K. Kappā, πού σάν Πρόεδρος τής 'Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων τής Ε.Ε.Ε. είχε τήν εύθυνη τού προγράμματος.

Γενικά, ή άποστολή 'Εκπροσώπων τής Ε.Ε.Ε. στίς ΗΠΑ ήταν μιά σωστή ένέργεια, διότι έπετυχε νά έπικοινωνήσει μέτ πολλούς έπισήμους τών ΗΠΑ και νά άρχισε ένα σοβαρό διάλογο έπάνω σέ κρίσιμα διεθνή ναυτιλιακά θέματα άπό τά όποια έξαρτάται ή έπιβίωση τή Ναυτιλίας μας.

## DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE MEDITERRANEAN – UK AND SCANDINAVIA. AND VICE VERSA.



The fast and reliable RoRo vessels of the Swedish Orient Line have been specially designed for the carriage of fruit and other perishables as well as for containers, rolling stock and bulky or heavy cargoes.

The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Broström Shipping Co., Sweden and The Finland Steamship Co., Finland.



**SWEDISH ORIENT LINE**

General Agents for Greece: Scandinavian Near East Agency S.A.,  
Akti Miaouli 35 – 39, Piraeus, Tel: 4521 111. Telex: 21 2557 (8-9).



**ΓΝΗΣΙΑ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΔΙΑ ΤΑ  
ΚΑΛΥΜΜΑΤΑ ΚΥΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ MacGREGOR**

Τό ιδιόκτητον γραφείον της **MacGREGOR** είς τήν Έλλαδα, τό όποιον διευθύνεται ύπό τοῦ κου Σταύρου Γ. Κούκιαρη, εἶναι είς τήν διάθεσίν σας διά πᾶσαν τεχνικήν πληροφορίαν σχετικήν μέ τά προϊόντα **MacGREGOR** καθώς καί διά τά ἀνταλλακτικά **MacGREGOR** ἐπί τῶν πλοίων σας, όπουδήποτε είς τόν κόομον καί ἄν εὑρίσκωνται.

**MacGREGOR COMARAIN S.A.**  
**ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΛΛΑΔΟΣ**  
**ΕΥΠΛΟΙΑΣ 4 - 6 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ**  
**ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4521469 - 4510822**  
**ΤΕΛΕΞ: 21 3945 MG GR**

# Τό ύπό ναυπήγηση παγκόσμιο τοννάζ

## ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΛΟΥΝΤ'Σ PETZIS TER

Τήν βαθειά κρίση πού άντιμετωπίζει ή διεθνής ναυπηγοβιομηχανία άποκαλύπτουν τά στοιχεία πού περιέχονται στήν έτήσια εκθεση στού Βρετανικού Νηογνώμονα.

Οι παραγγελίες το 1982 μειώθηκαν κατά 30%, άνερχόμενες συνολικά σε 11,9 έκατομ. τον. γκρός έναντι 17,2 έκατομ. τού προηγουμένου έτους, τό δέ συνολικό ύπο ναυπήγηση τοννάζ στά τέλη τού περασμένου Δεκεμβρίου, έφθασε τούς 29,2 έκατομ. τον. γκρός, άριθμός πού συγκρίνεται μέ τόν δύο τών παραγγελών στίς άρχες τής δεκαετίας πού διανύουμε.

Άπό τό συνολικό ύπο παραγγελία τοννάζ τών 29,2 έκατομ. τον. γκρός, περίπου τό 70% έχει συμφωνηθεί νά παραδοθεί έντός τού 1983, τό δέ σύνολο τών παραγγελών τού 1982, πού δυτικά προαναφέραμε κυμαίνεται κάτω τών 12 έκατομ. τόννων, είναι τό χαμηλότερο άπό τό 1978 στον οποίο σημειώθηκε σημαντική συρρίκνωση τών άνα τόν κόσμο παραγγελών.

Στόν παρακάτω πίνακα έμφανιζονται οι παγκόσμιες παραγγελίες και οι άντιστοιχες παραδόσεις σκαφών κατά τήν τελευταία δεκαετία σέ έκατομ. τον. γκρός.

Η Ιαπωνία έξακολουθεί νά έλεγχει τόν μεγαλύτερο δύκο τών παραγγελών μέ περί τούς 10 έκατομ. τόννους ύπο ναυπήγηση, άκολουθουμενή άπό τήν Not. Κορέα μέ 2,5 έκατομ. τον. γκρός. Κάποια αισθητή βελτίωση παρουσιάσαν τά καρνέ τών νέων ναυπήγησεων στήν Ίταλία, στή Σουηδία και στήν Ίνδια, ένω, άντιθετα, μειώθηκαν οι παραγγελίες στήν Κίνα, στήν Ταιβάν και στήν Ισπανία. Πλέον τού 50% τών ύπο παραγγελία σκαφών προορίζονται γιά έξαγωγή, άπό τά δυοπαί περί τούς 2,6 έκατομ. τόννους γιά το νηολόγιο τής Λιβερίας, περί τούς 1,2 έκατομ. τού Παναμά, ένω 1,1 έκατομ. τόννοι θά ύπαχθουν στό έλληνικό νηολόγιο.

Κατά τόν χρόνο πού πέρασε σημειώθηκε σοβαρή μείωση τόσο στό ένδιαφέρον γιά τήν ναυπήγηση δεξαμενόπλοιων και μεγάλων μπάλκερς, δσα και γιά τήν κατασκευή ύπερμεγέθων σκαφών. Ένδεικτικά άναφερομε διά πά τό σύνολο τών ύπο παραγγελία πλοίων μόνον δύο άνηκουν στήν κατηγορία τών ULCC'S και μόλις 14 ξεπερνούν τούς 100.000 τον. γκρός.

Tό handy size μπάλκ κάρριερς, μεταξύ 18-40.000 τον. d.w., στό έπικεντρο τού ένδιαφέ-

ροντος τών πλοιοκτητών, άποτελούν σήμερα τό ήμισυ σχεδόν τών ύπο παραγγελία σκαφών. Άπο αύτά 176 σκάφη, 4,6 έκατομ. τον. γκρός, παρηγέλθησαν έντός τού 1982 ένω 287 σκάφη, 8,4 έκατομ. τόννων, παραδόθηκαν στήν ίδια περίοδο.

Τά πλοια γενικού φορτίου άποτελούν περίπου τό 20% τού ύπο ναυπήγηση παγκόσμιου στόλου μέ αύξανόμενη τάση πρός τά σκάφη πολλαπλής χρήσεως μέ δυνατότητα μεταφοράς κοντέινερς και τρέλερες.

Τέλος, στά τέλη τού 1982 ύπηρχαν ύπο παραγγελία 10 κρουαζιερόπλοια, 115 φέρμυπόου διαφόρων μεγεθών και 350 μικρότερα σκάφη έξυπηρετήσεως τών διαφόρων πλωτών έγκαταστάσεων, ένω παραπρήθηκε ούσιαστική αύξηση τής ζητήσεως νέων πλοίων - ψυγείων, μία άκομη κατηγορία σκαφών πού τείνει νά παρουσιάσει ύπερπροσφορά χωρητικότητος.

Στόν πίνακα σημειώνονται άναλυτικά οι ύφισταμενες παραγγελίες άνα κατηγορία πλοίων και ό προβλεπόμενος χρόνος παραδόσεως τους, σέ έκατομ. τον. γκρός:

ΕΤΟΣ	ΥΨΟΣ . ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ	ΕΤΗΣΙΕΣ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ	Κατηγορία πλοίου	1983	1984	1985	1986	ΣΥΝΟΛΟ
1973	73,6	30,4						
1974	28,4	33,5						
1975	13,8	34,2	Δεξαμενόπλοια	3.59	0.96	0.26	—	4.81
1976	12,9	33,9	Μπάλκ κάρριερς	8.94	3.63	0.48	—	13.04
1977	11,1	27,5	Μικτά σκάφη	1.12	0.43	—	—	1.55
1978	8,0	18,2	Κοντείνερόπλοια	1.33	1.18	0.27	0.08	2.87
1979	16,8	14,3	Σκάφη γενικού φορτίου	1.76	0.37	0.03	0.02	2.17
1980	19,0	13,1	Διάφορα δλλα	1.22	0.57	—	—	1.80
1981	17,2	16,9		19.99	7.82	1.25	0.12	29.17
1982	11,9	16,8						

## THE HELLESPONT GROUP

Managers

THALATTA STEAMSHIP CORP.

98, Kolokotroni Street,  
Piraeus TT 38  
GREECE  
Tel.: (01) 41 14 972/4  
Telex: (601) 21 3110 THAL GR

London Agents

NEPHELE MARITIME AGENCY LTD.

City Wall House  
84/90, Chiswell Street  
London EC1Y 4TN  
ENGLAND  
Tel.: (01) 628 0953  
Telex: (51) 8956714 FRIXOS G

# Η φορολογία είσοδήματος και ή άπαλλαγή των έλληνικών έπιχειρήσεων των α.ν. 89/67, 378/68 (Μέ άφορμή τήν 4022/81 άπόφαση τοῦ Σ.τ.Ε.)

Τοῦ Κώστα Ι. Κοννίδα Δικηγόρου

‘Η ύπ’ άριθ. 4022/81 άπόφαση τοῦ Σ.τ.Ε. πού έρμηνει τίς ειδικές διατάξεις τῶν α.ν. 89/1967 καὶ 378/1968 στὸ πλαίσιο τοῦ φορολογικοῦ μας συστήματος (ν.δ. 3323/1955 καὶ ν.δ. 3843/1958) ἀντιμετωπίζει ένα γενικώτερης σημασίας ζήτημα τῆς νομοθεσίας περὶ κινήτρων οίκονομικῆς ἀναπτύξεως καὶ ή λύση στήν οποία κατάληξε δέν είναι ἀνεπίδεκτη ἀντιρρήσεων.

Τό θέμα πού ἀπασχόλησε τήν ἀπόφαση, είναι ἡν ἡ ἀπαλλαγὴ ἀπό τῇ φορολογίᾳ τῶν είσοδήματος, πού προβλέπουν οἱ διατάξεις τῶν α.ν. 80/1967 καὶ 378/1968, γιά τὸ είσοδημα πού ἀποκτοῦν οἱ ἔλληνικὲς ἀνώνυμες ἐταιρίες ἀπό τῇ δραστηριότητά των, ἐκτός τῆς χώρας μας, ἐπεκτείνεται καὶ στὰ φυσικά πρόσωπα πού τὸ ἀποκτοῦν μετά τὴν διανομὴ του.

‘Η ἀπόφαση δέχεται διτι κατά τὴν ἔννοια τῶν διατάξεων τῶν α.ν. 89/1967 καὶ 378/1968 «ἡ δι’ αὐτῶν θεσπιζόμενη φορολογικὴ ἀπαλλαγὴ τάσσεται ὑπέρ τῶν εἰς τάς διατάξεις ταύτας ἀναφερομένων προσώπων, ὡς ὑποκειμένων φορολογικῆς ὑποχρέωσεως καὶ δέν δύναται νά ἐπεκταθῇ καὶ ἐπί τοῦ είσοδήματος διά τὸ δόπον ἔχουν, συμφώνως πρός τάς ὡς ἀνω διατάξεις τῶν ν.δ. 3323/55 καὶ 3843/58 ὑποχρέωσιν παρακρατήσεως φόρου, ἐφ’ δοσον τὸ είσοδημα προέρχεται μέν ἐκ τῶν κερδῶν τῶν ὡς ἀνω ἀπαλλασσομένων προσώπων, φορολογεῖται δημοσ. ἐπ’ ὀνόματι ἔτέρων προσώπων, μή περιλαμβανομένων εἰς τά ἀπαλλασσόμενα ὑπό τῶν ἐν λόγω νόμων».

Γιά νά συμβάλουμε κατά τὸ δυνατόν στήν διερεύνηση τοῦ παραπάνω θέματος, ἀφοῦ σημειώσουμε διτι οἱ διατάξεις τῶν α.ν. 89/1967, 378/1968, τροποποιήθηκαν καὶ συμπληρώθηκαν ἀπό τίς διατάξεις τῶν δρθρων 25 καὶ 26 τοῦ ν. 27/1975 καὶ τὸ δρθρ. 25 αὐτοῦ ἀντικαταστάθηκε ἀπό τὸ δρθρ. 28 τοῦ ν. 814/1978, χωρίς τό θέμα πού ἀσχολήθηκε ή ἀπόφαση νά χάσει τήν πρακτική του σημασία, θεωροῦμε σκόπιμο ν’ ἀναφερθοῦμε στὸ φορολογικό μας σύστημα καὶ στή νομοθεσία γιά τά κίνητρα οίκονομικῆς ἀναπτύξεως, πού θεσπίστηκε στὸ περιθώριο τῆς φορολογικῆς μας νομοθεσίας κατά τρόπο πρόχειρο, ἀσυστηματοποίητο, μέ ἀποτέλεσμα, τά κίνητρα νά μετατρέπονται σέ ἀντικίνητρα ἀπό τή Διοικητική πρακτική, πού μερικές φορές παρασύρει καὶ τή νομολογία τῶν δικαστηρίων.

Γενικά γιά τή φορολογία Είσοδήματος τῶν Α.Ε.

Μέ το ν.δ. 3323/1955, καθώς είναι γνωστό καθιερώθηκε στή χώρα μας τό σύστημα φορολογίας είσοδήματος τῶν φυσικῶν

φόρο είσοδήματος πού τόν ἀποδίδει στό δημόσιο.

‘Ο νομοθέτης τοῦ ν.δ. 3843/1958 ἀκολούθησε τό τρίτο ἀπό τά παραπάνω συστήματα γιά νά ἀποφύγει τή διπλή φορολογία τοῦ είσοδήματος πού προέρχεται ἀπό τήν ίδια πηγή.

Πραγματικά ἀπό τό συνδυασμό τῶν διατάξεων τῶν παργ. 1 καὶ 2 τοῦ δρθρου 26 τοῦ ν.δ. 3323/55 καὶ τῆς διατάξεως τοῦ δρθρ. 15 παργ. 3 τοῦ ν.δ. 3843/55, συνάγεται διτι, δη νομοθέτης γιά νά ἀποφύγῃ τή διπλή φορολογία τοῦ είσοδήματος καὶ συνεπής πρός τήν ἀρχή τῆς φορολογικῆς μας νομοθεσίας πού ὑποκείμενο φορολογίας είσοδήματος είναι τό φυσικό πρόσωπο πού τό ἀποκτᾶ, υίοθέτησε τό σύστημα τῆς πρωτινῆς φορολογίας τῆς α.ε., μέ σταθερό συντελεστή, δηλαδή μιά μορφή προεισπράξεως φόρου είσοδήματος μέχρις διτου, τό είσοδημα αὐτό διανεμηθῇ καθοιονδήποτε τρόπο, δηλαδή τελεῖ ὑπό τήν αἱρεση τῆς διανομῆς. ‘Οταν ἀποφασισθῇ ἀπό τήν γενική συνέλευση τῶν μετόχων ή διανομή, δημιουργεῖται ἀπαίτησις τῆς α.ε. γιά τό φόρο καὶ τήν είσφορά τοῦ Ο.Γ.Α. πού ἔχει καταβάλει στό δημόσιο καὶ ὑποχρέωση γιά νά παρακρατήσει τό φόρο πού προβλέπεται ἀπό τοὺς μετόχους πού θά εἰσπράξουν τό μέρισμα. Στή πράξη γίνεται συμψηφισμός καὶ έάν ἔχει καταβληθῇ ἐπί πλέον φόρος ἀπό τήν α.ε. εἰσπράττεται ἀπό αὐτή. Τό είσοδημα τῆς α.ε. δέν διαφοροποιεῖται, δταν διανέμεται στούς μέτοχους αὐτῆς, δλλως τε, δ μέτοχος γιά τά κέρδη πού ἀναλογούν στής μέτοχες του, ἀν δεν διανεμηθοῦν, δπότε φορολογοῦνται στό δημόσιο του, ἀλλά παραμείνουν στήν ἐταιρία, ἔχει δξώστη κατ’ αὐτῆς πού ἐνσωματώνονται στής μέτοχες του (Περισσότερος Κ. Κοννίδα. ‘Η φορολογία είσοδήματος νομικῶν προσώπων καὶ ιδία ἀνωνύμων ἐταιριῶν. Δ.Φ. Νομ. 1974 σελ. 113).

προσώπων, πού προβλέπει τή φορολογία τοῦ φυσικοῦ προσώπου, γιά τά είσοδήματα πού ἀποκτᾶ, ἀφοῦ προσδιορίζονται οἱ ὑποκειμενικοί καὶ ἀντικειμενικοί παράγοντες πού τά διαμορφώνουν γιά νά ἐφαρμοσθῇ ἡ προοδευτική κλίμακα τοῦ δρθρου 9 (δρθρ. 2, 3, 9, 11 καὶ 31).

Τό φυσικό πρόσωπο, ἀποκτᾶ καὶ ὑπόκειται σέ φόρο είσοδήματος, ἀνάλογα μέτη τή συμμετοχή του στής ἐμπορικές ἐταιρίες, ἐκτός ἀπό τήν ἀνώνυμο ἐταιρία. Παρέκκλιση χωρίς νά μεταβάλει τή δομή τοῦ φορολογικοῦ συστήματος, ἀποτέλεσε η διάταξη τοῦ δρθρου 16ο πού προστέθηκε στό ν.δ. 3323/1955 γιά λόγους φοροτεχνικούς καὶ ταμευτικούς.

Τό πρόβλημα τῆς φορολογίας, είσοδηματος τῆς ἀνωνύμου ἐταιρίας ἀντιμετωπίσθηκε ἀπό τόν ν.δ. 3843/58 «Περί φορολογίας είσοδήματος νομικῶν προσώπων». ‘Η Εἰσηγητική ἐκθεση τοῦ νομοθέτηματος αὐτοῦ, μᾶς δίνει μιά είκόνα τῶν φορολογικῶν συστημάτων πού ὑποστηρίχθηκαν καὶ ἐφαρμόζονται διεθνῶς γιά τή φορολογία τοῦ είσοδήματος, καὶ είναι χρήσιμη η ἀναφορά των εἰδών.

α. Τό σύστημα τῆς διπλῆς φορολογίας, κατά τό δόποιο φορολογεῖται, ἀφενός τό σύνολο τῶν κερδῶν αὐτῆς, (χωρίς νά γίνεται καμμιά διάκριση σέ μή διανεμόμενα καὶ διανεμόμενα) καὶ ἀφετέρου, τά κέρδη (μέρισμα) πού ἀποκτᾶ κάθε πρόσωπο ἀπό τή διανομή αὐτῶν.

β. Τό σύστημα τῆς φορολογίας μόνον τῶν κερδῶν, πού διανέμονται.

γ. Τό σύστημα τῆς φορολογίας τῶν μή διανεμόμενων κερδῶν, κατά τό δόποιο φορολογεῖται προσωρινά η ἐταιρία, γιά τά κέρδη πού δέν διανέμει, ἀλλά δταν τά διανείμει ἐπιστρέφεται δ φόρος είσοδήματος πού ἔχει καταβάλει καὶ ἀπό τόν μέτοχο πού ἀποκτᾶ τά μέρισμα, παρακρατεῖ δέν ἔχει φορολογική ὑποχρέωση τό κατά νόμο

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

**Tá kíνητρα tῆς ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως**

Ἡ Ἐμπορική ναυτιλία, καθώς είναι γνωστό ἀποτελεῖ τὸν μοναδικὸν παραγωγικό κλάδο τῆς χώρας μας, πού δὲν ἐπιβαρύνει τὶς πλουτοπαραγωγικές μας πηγές (χρηματοδότηση — πρώτες ὄλες) καὶ ἐκμεταλλεύεται τὴν παγκόσμια ἀγορά στὴν ὁποία καὶ ἀπευθύνεται.

Ἡ ἐλλειψη ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς στῇ χώρᾳ μας εἴχε σάν ἀποτέλεσμα νά τὴν ἐκμεταλλεύονται τὰ παραδοσιακά κέντρα τῆς ἀλλοδαπῆς.

Τὸ Κράτος μετά τὸ ἄρθρο 13 τοῦ ν.δ. 2687/1953, ἔστω καὶ ἀργά, γιά τὴν δημιουργία ὑποδομῆς καὶ ἐκμετάλλευση τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας προκήρυξε κίνητρα. Οἱ α.ν. 89/1967 καὶ 378/1968, καθὼς βελτιώθηκαν μὲ τὶς μεταγενέστερες διατάξεις τῶν ἄρθρ. 25 καὶ 26 τοῦ ν. 27/1975 καὶ τοῦ ἄρθρ. 28 τοῦ ν. 814/1978, ἐντάσσονται στὸ ἴδιοτυπο καθεστώς τῶν φορολογικῶν κινήτρων οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως, πού ἀποτελεῖ πρωταρχικό σκοπό τοῦ σύγχρονου Κράτους δικαίου καὶ Κοινωνικῆς εὐημερίας.

**Ἡ νομική φύση τῶν Ἑγκριτικῶν Ἀποφάσεων**

Ἄπό τὶς διατάξεις τῶν παραπάνω νομοθετημάτων, καθὼς συμπληρώθηκαν ἰδιαίτερα μὲ τὸ ἄρθρο 28 τοῦ ν. 814/1978, κατά τὴν δική μας γνώμη, προκύπτει, ἡ σύναψη διοικητικῆς συμβάσεως μεταξύ τοῦ Κρά-

τους καὶ τῶν ἐπιχειρηματιῶν, πού περιβάλλεται τὸν τύπο κοινῆς Ὑπουργικῆς ἀποφάσεως καὶ δημοσιεύεται στὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Οἱ συναπτόμενες συμβάσεις φέρουν τὰ χαρακτηριστικά τῶν ἀναταλλακτικῶν συμβάσεων καὶ βρίσκουν πλέον ἔρεισμα στὶς διατάξεις τοῦ Συντάγματος τοῦ 1975 καὶ ἰδιαίτερα στὰ ἄρθρα 79 καὶ 8 πού δρίζει διτο: «Τὰ προγράμματα οἰκονομικῆς καὶ κοινωνικῆς ἀναπτύξεως ἐγκρίνονται ὑπὸ τῆς Ὁλομελείας τῆς Βουλῆς, ὡς ὁ νόμος δρίζει» καὶ ἄρθρ. 106, κατά τὴν ὁποία τὸ Κράτος προγραμματίζει καὶ συντονίζει τὴν οἰκονομικήν δραστηριότητα στὴ χώρᾳ. Μέ τὶς συμβάσεις αὐτές ἡ ἀπαλλαγὴ ἀπὸ τοὺς φόρους πού παρέχει τὸ Κράτος στοὺς ἐπιχειρηματίες, δὲν ἀποτελεῖ γνήσια ἀπαλλαγὴ ἀπὸ τοὺς φόρους καὶ ἔξαρεση τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρ. 4 παρ. 5 τοῦ Συντ. πού καθιερώνει τὴν φορολογικήν ἴσοτητα καὶ συνεισφορά ὥλων τῶν πολιτῶν στὰ δημόσια βάρη ἀνάλογα μὲ τὴ φοροδοτικήν ίκανότητα, ἀλλά συμβατικὸν ἀντάλλαγμα πού παρέχει τὸ Κράτος στοὺς ἐπιχειρηματίες γιά τὴν πραγμάτωση τοῦ προγράμματος του γιά τὴν οἰκονομικήν ἀνάπτυξην τῆς χώρας.

Οἱ νόμοι πού προβλέπουν τὶς φορολογικές ἀπαλλαγές τῶν ἐπενδυτῶν σάν ἀντάλλαγμα είναι εἰδίκοι νόμοι πού οἱ διατάξεις τῶν ἀποτελοῦν δρους τῆς συμβάσεως, καὶ σάν εἰδίκοι νόμοι ὑπερισχύουν τῶν γενικῶν διατάξεων τῆς φορολογικῆς νομοθεσίας.

Ἡ πρακτική σημασία τῶν ἀπαλλαγῶν αὐτῶν, σάν ἀνταλλάγματος, συμβάσεως οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως, είναι διτο, ἐρμηνεύονται πλέον οἱ σχετικές διατάξεις μὲ βάση τῆς ἐρμηνευτικῆς ἀρχῆς τῶν νόμων καὶ τῶν συμβάσεων, καὶ είναι καιρός νά ἐγκαταλειφθῇ ἡ ἀποψη τῆς νομολογίας, πού δέχεται διτο ἐρμηνεύονται στενά (Σ.τ.Ε. 3061/80 Δ.Φ.Ν. 1982 σελ. 820 116/75, 1131/70) γιατὶ ἀποτελοῦν ἔξαρεση τῆς κλασικῆς ἀρχῆς τῆς καθολικότητος τοῦ φόρου (ἄρθρ. 4 παρ. 5 Συντ.).

Εἰδικότερα σημειώνουμε διτο οἱ συναπτόμενες συμβάσεις διέπονται ἀπὸ τὴ θεμελιακὴν ἀρχὴν τῆς ἐλευθερίας τῶν συμβάσεων, ἀφοῦ ἀπαιτεῖται αἰτηση (πρόταση) τοῦ ἐπιχειρηματία, καὶ ἡ ἀποδοχὴ τῆς ὑπόκειται στὴν διακριτική εὐχέρεια τῶν ἀρμοδίων ὄργανων τῆς διοικήσεως (Παρβλ. Σ.τ.Ε. 2503/64, 493/58, 1395/54 καὶ ἄλλες).

Ἡ ἐλλειψη τῆς ἐπίλογῆς πού ἔχει δὲ ἐπιχειρηματίας ἡ οἱ τυποποιημένοι δροὶ τῆς συμβάσεως δέν ἀλλοιώνουν τὴν παραπάνω ἀρχή. (Σταθόπουλος εἰς Γεωργιάδη — Σταθόπουλον Α.Κ. 361 ἀρ. 8.9.10).

Ἄπορροια τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τῶν συμβάσεων είναι ἡ αὐτοδέσμευση τῶν συμβαλλομένων πού ἐκφράζεται μὲ τὴ ρήτρα PACTA SUNT SERVANDA. Ἡ ρήτρα αὗτη υιοθετεῖται στὴ προκειμένη περίπτωση ρητά ἀπὸ τὴ παρηγ. 5 τοῦ ἄρθρ. 25, πού δρίζει διτο «δέν δύναται νά μεταβληθοῦν οἱ δροὶ, ύφ’ οὓς παρεσχέθη ἡ ἀδεια ἐγκαταστάσεως, ἀνεν συνανέσεως τῆς περί ής ἡ ἀδεια ἐπιχειρήσεως».

Τέλος ισχυρό ἐπιχείρημα διτο τὸ Κράτος συμβάλλεται μὲ ίσους δρους μὲ τὸν ἐπενδυτή, ἀντλεῖται ἀπὸ τὴν παρηγ. 6, πού δρίζει διτο οἱ διαφορές μεταξύ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου καὶ τῆς ἐπιχειρήσεως λύνονται μὲ διαιτησία. Πραγματικά ἡ συνομολόγηση ρήτρας διαιτησίας ἀπὸ τὸ Κράτος, καταρχῇ ἀποτελεῖ σημαντικὴ ὑποχρώση αὐτοῦ ἀφοῦ αὐτό παραιτεῖται ἀπὸ τὰ κρατικά δικαστήρια γιά νά δημιουργήσῃ τὴν ἀναγκαία ἐμπιστούνη στοὺς ἐπιχειρηματίες. Ἐδῶ ἐπισημαίνουμε διτο δὲ θεομόδη τῆς Διαιτησίας, ἀποτελεῖ παρέκκλιση ἀπὸ τὴν διάταξη τῆς παρηγ. 1 τοῦ ἄρθρ. 20 τοῦ Συντάγματος καὶ τῆς δραγανώσεως τῆς δικαστικῆς λειτουργίας, καὶ στηρίζεται στὴν ἔξαρεση πού συνάγεται ἀπὸ τὸ ἄρθρ. 8 τοῦ Συντ. πού δρίζει διτο: «Οὐδεὶς ἀφαιρεῖται ἀ κ ω τοῦ παρά τοῦ νόμου δρισμένου δικαστοῦ». Αὐτό σημαίνει διτο ρήτρα διαιτησίας συνάπτεται μόνο μὲ σύμβαση.

Κατά τὴ σύμβαση πού συνάπτεται καὶ είναι δρισμένης χρονικῆς διάρκειας (πέντε χρόνων) ἡ μέν ναυτιλιακὴ ἐπιχείρηση ἀναλαμβάνει βασική ὑποχρέωση νά καλύπτει μὲ τὴν εἰσαγωγὴ ναυτιλιακού συναλλάγματος τὶς δαπάνες λειτουργίας τῶν γραφείων τῆς τουλάχιστο 50.000 δολ. ΗΠΑ τὸ χρόνο, καὶ δλες τὶς πληρωμές πού κάνει στὴ χώρᾳ μας, είτε γιά λογαριασμό τῆς, είτε γιά λογαριασμό τρίτων (παρηγ. 1), τὸ δέ, Κράτος τὶς παρέχει μὲ νόμο, πού ἐφαρμόζεται δμως σέ κάθε συγκεκριμένη περίπτωση (ἀφοῦ ἔχει τηρηθῇ δ τύπος τῆς συμβάσεως, μὲ τὴν ἐκδοση καὶ δημοσίευση ‘Υ-



**INTERNATIONAL  
TAGAROPULOS, S.A.**

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

**PANAMA CANAL**

(MAIN OFFICE)

**CRISTOBAL / COLON**

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

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

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

PROVISIONS  
DECK SUPPLIES  
DUTY - FREE LIQUORS

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

**24 HOUR SERVICE  
COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED**

**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

πουργικής άποφάσεως) άπαλλαγή «άπό παντός φόρου, τέλους, είσφορας ή κρατήσεως υπέρ τού Δημοσίου ή οιουδήποτε τρίτου διά τό εισόδημα αύτών, τό κτώμενον έξ έργασιών ή παροχής ύπηρεσιών, περί όντων ή παργ. 1 τού παρόντος άρθρου».

Βασικό άνταλλαγμα τής σύμβασης που καταρτίζεται μέ δρισμένο τύπο, μεταξύ τού Δημοσίου και τής άλλοδαπής ναυτιλιακής έπιχειρήσεων είναι ή άπαλλαγή αύτής άπό τό φόρο εισόδηματος, τῶν τελών χαρτοσήμου και τού Φ.Κ.Ε.

#### ΟΙ ΈΛΛΗΝΙΚΕΣ ΑΝΩΝΥΜΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

Ο νομοθέτης γιά λόγους ίσης μεταχειρίσεως τῶν Έλληνικῶν έπιχειρήσεων, γιά νά μήν ύποστούν τόν άθέμιτο άνταγωνισμό άπό τίς άλλοδαπές δρμειδεῖς έπιχειρήσεις, άφου ή έπιβάρυνση τῶν φόρων έπιδρα σημαντικά και ούσιαστικά στήν άνταγωνιστικότητα, άλλα και γιά τή δημιουργία Έλληνικής ναυτιλιακής ύποδομής, πού έχει τόση άνάγκη ή χώρα μας, πρόβλεψε διτ και αί «Έλληνικαί ναυτιλιακαί έπιχειρήσεις ή γραφεία τοιούτων έπιχειρήσεων παντός τύπου και μορφῆς, έγκατεστημένα ἐν Έλλαδι πρό τής δημοσιεύσεως τού α.ν. 89/1967 δύνανται τή αίτησι των νά ύπαχθούν εις τάς διατάξεις τού νόμου τούτου και τού παρόντος έφ' δσον αί δραστηριότητες αύτῶν είναι αί αύται πρός τάς δραστηριότητας τῶν άλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν έπιχειρήσεων τῶν έγκαθισταμένων...». Ή διάταξη αύτή διευρύνθηκε και άποσαφηνίστηκε μέ τή παργ. 7 τού άρθρ. 25, καθώς άντικαταστάθηκε μέ τό άρθρ. 28 τού ν. 814/78, πού δρίζει διτ: «Αί διατάξεις τῶν προηγουμένων παραγράφων έφαρμοδζονται ἀν α λ ό γ ω ζ ύπο τάς αύτάς προϋποθέσεις και έπι τῶν ήμεδαπῶν έπιχειρήσεων...».

Η άνάλογη έφαρμογή τῶν διατάξεων ύπό τίς ίδιες προϋποθέσεις γιά τίς Έλληνικές έπιχειρήσεις σημαίνει διτ, και αύτές μέ τούς ίδιους δρους μποροῦν νά συνάψουν μέ τό Δημόσιο συμβάσεις και διτ ο νομοθέτης θέλησε τήν έφαρμογή τής άρχης τής Ισότητας, γιατί σκοπός του, δέν είναι νά συνεχισθή η έκμετάλλευση τής ναυτιλίας, άπό τίς άλλοδαπές έπιχειρήσεις, πού θά έγκαταστήσουν γραφεία ή ύποκαταστήματα στή χώρα μας, άντι τῶν σχετικῶν μικρῶν ύποχρεώσεων πού άναλαμβάνουν, άλλα ή άνάπτυξη σοβαρῶν Έλληνικῶν έπιχειρήσεων γιά τή δημιουργία Έλληνικής ύποδομῆς.

Ἐνώ, ο νομοθέτης έπιδικει συγκεκριμένο οικονομικό σκοπό και γιά τήν πραγ-

μάτωσή του, παρέχει στούς έπιχειρηματίες σάν κίνητρα δρισμένα άνταλλάγματα, άπαλλαγή τού εισόδηματος άπό τό φόρο εισόδηματος, χωρίς νά κάμνει καμμιά διάκριση τού τύπου και τής μορφής τῶν ναυτιλιακῶν έπιχειρήσεων, καθώς ρητά δρίζει άρθρ. 5 α.ν. 378/68, και σωστά δέχεται και ή Δ.Ε. Πειρ. 667/77 (Ε.Ν. Δικ. 5/1977 σελ. 416), ή παραπάνω άπόφαση τού Σ.Τ.Ε., έπικαλούμενη τό ειδικό φορολογικό καθεστώς τής Έλληνικής άνωνύμου έταιρίας, πού κατ' έξαιρεση άπό τούς άλλους τύπους τῶν έταιριών, είναι προσωρινά ύποκείμενο τού φόρου εισόδηματος πού άναλογει στά κέρδη πού δέν διανέμει, δέχθηκε, διτ τό άνταλλαγμα αύτο, περιορίζεται μόνο σ' αύτά, πού είναι άσήμαντα, μέχρι νά διανεμηθούν.

Μέ αύτή τήν έρμηνεία πού είναι άντιθετη πρός τίς παραπάνω ειδικές διατάξεις ματαώνεται δι σκοπός τού νομοθέτη, γιατί είναι γνωστό διτ, οι επιχειρηματίες, ειδικώτερα δταν παρέχουν ύπηρεσίες στήν δρμητική άπαλλαγή άπό τό φόρο, και δχι στήν προσωρινή πού είναι άσήμαντη και άδιαφορη γι' αύτούς.

Ἐδώ πρέπει νά σημειώσουμε διτ ο νομοθέτης τῶν φορολογικῶν κινήτρων, δταν θέλησε ή άπαλλαγή τού φόρου εισόδηματος νά είναι προσωρινή γιατί άποβλεπε σέ συγκεκριμένο σκοπό, (δηλαδή μόνον στά κέρδη πού δέν διανέμονται), μέ σειρά άπό νομοθετήματα, ρητά τό δρισε (άρθρ. 1 ν.δ. 4002/49, α.ν. 147/67, ν.δ. 1078/71 και ίδιαίτερα ν.δ. 551/70) μέ τίς παραπάνω δμως διατάξεις δέν έθεσε κανένα περιορισμό γιά τήν χρησιμοποίηση τού άπαλλασσομένου εισόδηματος.

Πέρα άπό τά παραπάνω ή άναμφισβήτηση δυσμενής μεταχειρίση, πού δηγει ή άποψη τής νομολογίας τού Σ.Τ.Ε. τῶν Έλληνικῶν άνωνύμων έταιριών, πού μέ άλλες διατάξεις, δι νομοθέτης θεσπίζει φορολογικά κίνητρα γιά τήν ίδρυσή των (α.ν. 148/1967 ν.δ. 1297/72) γιατί συμβάλλουν στήν οικονομική άνάπτυξη τής χώρας, έμφανζεται άδικαιολόγητη και άδιολογούμε διτ δέν μποροῦμε νά βροῦμε λόγους νά ύποστηριζουμε διτ ήρισκεται σέ άρμονια μέ τήν άρχη τής Ισότητας και ίδιαίτερα μέ τό άρθρ. 4 παρ. 5 τού Συντ. πού έπιβάλλει τήν δμούδμορφη μεταχειρίση τῶν προσώπων, άκομη και τῶν νομικῶν (Α. Σβόλων — Γ. Βλάχον. Τό Σύνταγμα τής Έλλαδος. Τ. Α. σελ. 185) πού βρισκονται ύπο τίς ίδιες συνθήκες, δταν μάλιστα τούτο έπιβάλλεται και άπό τήν θεωρία τής ούδετερότητας τού φόρου, τήν δποία δέν άγνόησε δι ιστορικός

νομοθέτης (Βλ. Εισηγ. "Έκθεση ν.δ. 3843/58&.

Και δλα αύτά άνεξάρτητα άπό μιά σύγχυση πού υπάρχει, κατά τή γνώμη μου στή νομολογία γιά τά ύποκείμενα τής φορολογικής ύποχρεώσεως . (Πρβλ. Σ.Τ.Ε. 4481/77).

#### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Η έρμηνεία πού έδωσε ή άπόφαση τού Σ.Τ.Ε., καταρχήν δέν έναρμονίζεται στό σύστημα φορολογίας εισόδηματος πού ίσχυει στή χώρα μας, Καθώς είπαμε, ίσχυε ή φορολογία τού φυσικού προσώπου, και κατ' έξαιρεση προσωρινά τής α.ε., μέχρι νά διανείμη καθ' οιονδήποτε τρόπο τό είσοδημα πού άποκτησε.

Μέ τίς ειδικές διατάξεις τῶν α.ν. 89/67 και 378/68 άναμφισβήτητα ο νομοθέτης παρέχει άνταλλαγμα στούς έπιχειρηματίες μέ τό γνωστό τρόπο τῶν κινήτρων, πού συνίσταται στήν άπαλλαγή των άπό τό φόρο εισόδηματος, γιά νά τούς παροτρύνει νά άσχοληθούν μέ δρισμένο κύκλο δραστηριότητας, γιά τήν άνάπτυξη τής έπιχειρηματικής τῶν δραστηριότητας τόν τύπο τής άνωνύμου έταιρίας.

Η θέση αύτή τής νομολογίας είναι άντιθετη πρός τήν άλληνή έννοια τῶν δρων τής συμβάσεως πού έχει συνάψει τό Έλληνικό Κράτος μέ τίς Έλληνικές Ανώνυμες Εταιρίες, σύμφωνα μέ τούς παραπάνω νόμους, κατά τόν δποίο παρέχεται άπαλλαγή άπό τό φόρο εισόδηματος, τού έπιχειρηματία πού άποκτα πραγματικά τό είσοδημα και βαρύνει μέ τό φόρο εισόδηματος και δχι τής μορφῆς τής έπιχειρήσεως πού έπελεξε γιά νά συμβληθεί μέ τό Κράτος. Σοβαρά έρμηνευτικά έπιχειρήματα ύπερ τής ύποστηριζομένης έδω άπόψεως, άντλονται άπό τίς άρχης τής Ισότητας, τής άποφυγής τού άθέμιτου άνταγωνισμού τῶν Έλληνικῶν α.ε. άπό τίς άλλοδαπές, τής καλής πίστεως άλλα και τής ούδετερότητας τού φόρου έναντι τῶν διαφόρων τύπων έπιχειρηματικής δραστηριότητας.

Τέλος, έδω πρέπει νά σημειώσουμε διτ μετά τήν διάταξη τού άρθρ. 28 τού ν. 814/1978 σκόπιμο είναι γιά τίς παραπάνω διαφορές νά καταφεύγουν οι άνώνυμες έταιρίες στή προβλεπομένη Διαιτησία.

## AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING  
AND FORWARDING AGENTS

HEAD OFFICE AT LIMASSOL - TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX: 2249 - TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

# ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

## ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

### ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- Ιδρύθη ύπό τῶν 'Ελληνικῶν 'Αλληλασφαλιστικῶν 'Οργανισμῶν: «HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON» καὶ «HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD.» εἰς τούς όποίους εἶναι ἡσφαλισμένον κατά κινδύνων πολέμου ἐν καιρῷ εἰρήνης, τό μεγαλύτερον μέρος τοῦ 'Ελληνικοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἄνω τῶν 14.500.000.000. ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ (Δεκατέσσαρα δισεκατομμύρια πεντακόσια ἑκατομμύρια Δολλάρια).
- Άνήκει καὶ διοικεῖται ἀπό "Ελληνας Ἐφοπλιστάς".
- Εκπροσωπεῖ τό 'Ελληνικόν Δημόσιον διά τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν τῶν ύπό 'Ελληνικήν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατά κινδύνων πολέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεῖ τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν τῶν 'Ελληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων κατά κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- Θά διαχειρίζεται τά ἀσφάλιστρα καὶ τάς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
  - Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν 'Ελλήνων 'Ἐφοπλιστῶν μέ τόν ἀνωτέρω 'Οργανισμόν διά τήν ἐξασφάλισιν τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων των ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ ΑΡΙΘΜ. 86 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 - 451.9264 - 452.8092  
TELEX: 21-3847 - ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

# Οι ἀγοραπωλησίες πλοίων

Τοῦ κ. ΤΑΧΗ Γ. ΜΑΚΡΗ

Συνεχίζοντας τό κεφάλαιο γιά τήν κατάσταση τού πλοίου κατά τήν παράδοση, θά άναφερθούμε σε τρεις ἀποφάσεις διαιτησίας πού περιλαμβάνονται στήν μελέτη τού κ. Georg Lund γιά τό «Norwegian Sales Contract for ships».

Ἐπειδή πιστεύουμε διτό τό θέμα ἔχει ἐξαρτητική σημασία γιά δύος δύος ἀσχολούνται μέ τίς ἀγοραπωλησίες πλοίων, θά άναφερθούμε σε τρεις ἀποφάσεις διαιτησίας πού περιλαμβάνονται στήν μελέτη τού Georg Lund "Norwegian Sales Contract for Ships". Γιά τήν πιστότερη ἀπόδοση τού περιεχομένου παραθέτουμε τό κείμενο ὅπως ἔχει στήν "Αγγλική".

Ἡ πρώτη ἐκδόθηκε στό "Οσλο τῆς 19 Σεπτεμβρίου τού 1960 ἀπό τρεις Νορβηγούς διαιτητάς και ἀναφέρθηκε στό «Scandinavian Maritime Law Report» τού 1960, σελίς 535:

M/V MARSTENEN was sold to a Swedish buyer in July 1957 after having passed 16 year - old special periodical survey in March 1956. The agreement was based upon SALEFORM with additional clause: "clean certificate free of class recommendation". The vessel was inspected afloat in New Orleans and in dry dock in Rotterdam in September 1957. In Rotterdam various repairs were carried out for seller's account whereafter Norske Veritas certified that the class was maintained free of recommendation. The vessel was put into service by the buyer in October. In April 1958 some alterations were made in the crew's accommodation at Eriksberg. During this work considerable corrosion damage on the decks was uncovered and also other defects were found.

The buyer claimed these defects to be repaired for seller's account because the vessel did not comply with the requirements of the classification society at delivery. It was not sufficient that the buyer delivered the vessel with clean certificates if this was contrary to the true facts.

Two of the arbitrators did not agree with the buyer. The clause "free of class recommendation" could not be considered a promise by the seller that the vessel should have a certain quality or standard. This clause did not imply more than that the vessel should have kept its class and that the vessel after the delivery could be placed in service for the buyers account without recommendation or restriction. If the classification society is mistaken due to a reason which cannot be blamed on the seller he will be free from responsibility.

One of the defects alleged by the buyer was connected to feeder - cable to the steering gear. The cables were installed temporarily by an installator and fastened by the crew before delivery. Necessary reports were not given to Veritas which after the delivery scrapped the cables. The majority said that if the condition had been reported to the classification society according to its requirements a recommendation would have been given. "We understand the stipulation in

clause 17 about clean certificates such that, if Veritas has not had the opportunity to control a certain condition before delivery due to omission by the seller, he cannot plead that the vessel is free of recommendations".

The third arbitrator held that the buyer could claim damages with reference to the Norwegian Sales Act if the vessel had latent defects contrary to the rule requirements of Veritas.

Ἡ δεύτερη και περισσότερο ἐνδιαφέρουσα κρίθηκε στό Λονδίνο τό καλοκαίρι τού 1977 ἀπό ἕναν διαιτητή (sole arbitrator):

A vessel was sold on SALEFORM with the additional clause: "Vessel to be delivered to Buyers with present class maintained, free of subjects of class and average damages affecting class". On the day following the delivery some damage found in the engine room.

The buyer claimed damages to cover repair of the damage discovered in the engine room because the damage existed at the time of delivery and because a class surveyor would have made recommendations if the damage had been drawn to the attention of a class surveyor.

The arbitrator first discussed whether the damage existed at the time of delivery or had occurred afterwards. The arbitrator found that the damage existed at the time of delivery and that it was such that the vessel's class would have been affected if this damage had been drawn to the attention of a class surveyor at the time of delivery. The arbitrator said: "I am fully aware that there are two schools of thought regarding "free of recommendations,etc". one school is of the view that, so long as the vessel had the requisite paper qualification, the obligation is satisfied; the other school is for the vessel having to satisfy the paper qualifications. I belong to the latter school. Bearing in mind the small protection that a buyer gets under the Norwegian saleform I think it right to take a

realistic view of the obligation to deliver "...free of recommendations" etc.; If, a relatively short time after delivery, it transpires that the vessel would have been properly inspected by class at the time of delivery, I think it illusory to say that the sellers have satisfied their obligation to deliver free of recommendations simply because the vessel was free of recommendations (paper wise) at the time of delivery."

As a result, the buyer was awarded damages.

Ἡ ἀλληλοσύγκρουση πού ἔμφανίζουν οι δύο ἀποφάσεις δέν είναι ἀπαραίτητο νά ὄφελεται στή διαιφορετική διατύπωση τού δρου (clean certificate/class maintained). Πρέπει ἐπίσης νά ληφθῇ ὑπ' ὅψη διτό δικίον πό διαιφορετικό Δίκαιο (Νορβηγικό /Αγγλικό).

"Οπώς προαναφέραμε ἡ ἐπιθεώρηση ἀπό τόν νηρογνώμονα περιορίζεται σύμφωνα μέ τήν SALEFORM στό έλεγχο τῶν υφάλων. Σέ διτό ἀφορά τά δλλα μέρη τού πλοίου ἀναφέρεται ἡ τρίτη ἀπόφαση τού Διαιτητικοῦ Δικαστηρίου πού ἐκδόθηκε στό "Οσλο τό 1955:

M/T SOYA was sold under SALEFORM 1948 with additional clause that the ship should be delivered "with the class maintained without recommendation and free of average damage affecting class". Survey in drydock and delivery in March 1952. During survey of underwater parts a minor dent was found and a recommendation of repair given. The next day the class surveyor carried out a survey of the interior part of the hull (without my knowing the reason). Recommendation was given to repair fractured stiffeners on car-gotanks bulkheads and fractured webbs and frames in side tanks. The seller accepted to repair these fractures. During the repair the buyer was given the opportunity to go through the vessel including the machinery. He produced a list of repair he wished to be carried out before the vessel was put into service.

## HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ»

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

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

GROPELINGER HEERSTR, 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

P.O.BOX 210266

ce. The seller accepted the work to be started immediately without awaiting formal delivery. The class surveyor was also present during the buyer's examination of the vessel which resulted in 16 different recommendations being issued.

The buyer claimed that the seller should pay the repairs necessary to have the recommendations deleted and alleged this to be a result of the clause saying that the vessel should be delivered "with the class maintained without recommendations".

The seller alleged that this clause only holds good for damage occurring between the afloat inspection and the delivery, and such damage did not exist, and for recommendations caused by the survey of underwater parts. The vessel was not due for ordinary classification surveys. If the class on their own initiative had issued a recommendation and asked for opening up of the machinery this would have been quite extraordinary. The recommendations were only explained by the buyer having requested the presence of the class surveyor and influenced him.

The Arbitration Court was not unanimous. One member held that the buyer had the right to examine the vessel according to a stipulation in the Sales Act in Norway. It was irrelevant whether the class surveyor arrived on his own initiative or at the request of the owner. No evidence of pressure on the surveyor from the buyer was produced. This member ordered the seller to pay the repair because the recommendations existed before delivery. The second member held that the buyer had no right to carry out a new inspection in connection with the delivery. When the seller gave permission this must have been under the assumption that the rights and obligations of the parties should not be disturbed. Only those recommendations which could have been given on the classification society's own initiative according to a stipulation in the rules saying that when a vessel is placed in dry dock the surveyor should take the opportunity to examine the bottom of the vessel and to examine the vessel throughout as far as practicable in order to satisfy himself generally as to her condition. This requirements gave no basis for opening up of the machinery and repairs according to recommendation caused by the opening up must be for the buyer's account. The third member was completely in favour of the seller. The clause "with the class maintained without recommendation" was connected with the condition of the vessel without other survey than the survey of underwater parts.

Πολλές φορές συμφωνείται ή κατάσταση του πλοίου κατά τήν παράδοση νά είναι περισσότερο ικανοποιητική και άπο αύτή άκομα πού προβλέπει ή κλάση του. "Όπως "The vessel to be delivered with engine room machineries, deck machineries, wireless, navigational aids, instruments, equipments and cargo gear in good working condition" ή "with clean and swept holds ready for cargo" (παρομοια διατύπωση ύπήρχε στήν NIPPON-SALE τού 1965 ή όποια δημως δέν περιελήφθη στήν έκδοση τού 1977), ή "class and trading certificates, both national and international clean, unextended and valid for 6 months".

"Επίσης είναι δυνατόν νά συμφωνηθή, γιά διαφόρους λόγους, ή έπιθεώρηση όρισμέ-

νων τιμημάτων τού πλοίου κατά τήν παράδοση. Αύτή ή έπιθεώρηση δέν άποτελεί αίρεση τής συμβάσεως και άπο τά κύρια χαρακτηριστικά τής είναι διτά έπιθεωρώμενα τιμήματα πρέπει νά πληρούν τούς δρους κλάσεως. "Όπως: "During the inspection of the vessel, which carried out whilst in loaded condition, buyers were unable to see holds and main deck. In this respect sellers will arrange for the class surveyor to inspect the above after discharge of final cargo and before delivery. In the event of any damages or irregularities affecting class being found by surveyor same to be put right by sellers to class satisfaction". "H

"Prior to delivery sellers to arrange for a 2 hours proper engine trial trip. Anything then found wrong to be repaired to the class surveyor's satisfaction at sellers expenses". "H "Whilst the vessel is at a repair yard at port of delivery, sellers undertake to carry out the following works at their own expences:

- a) to open up and close of one cylinder and one crosshead of main engine and one cylinder of auxiliary engine as nominated by buyers.
- b) to range out anchors and chain cables and to return same, and also to provide for the fresh calibration readings of chain cables.
- c) to open up all sea valves including gratings and clean/close same.
- d) to pressure test all top wing tanks (for bulkcarriers only).

All the above items are to be surveyed by the class surveyor and the buyers and should be found damaged or defective, same must be repaired by the sellers to class satisfaction without qualification on such items."

"Επισημαίνεται σάν άπαραίτητη προϋπόθεση δλων άνεξαιρέτως τών παραπάνω περιπτώσεων κατ' άρχας ή έπιθεώρησή τους άπο τών νηογγώμων με ικανοποιητικά άποτελέσματα, άλλως σε περίπτωση πού βρεθούν ζημιές οι οποίες έπερεάζουν τήν κλάση τού

πλοίου νά άποκατασταθούν άπο τό πωλητή. Γιά τό γεγονός αύτό θεωρούμε άναγκαιο νά παρουσιάσουμε τή θέση τού νηογγώμων στής άγοραπλασίες πλοίων δημαρχίας τήν περιέγραψε ή NORSKE VERITAS.

The owner of the vessel is the person who requests our service and therefore it is up to the seller to define the extent of this service. Between the seller and the buyer an obligation often exists for the sellers to request a certain survey or certificate from the classification society. It is then the duty of the seller towards the buyer to request the correct service. If the buyer has comments to the extent of a survey requested by the seller the surveyor shall ask the buyer to discuss this question with the seller in order to persuade him to redefine the survey requested. Although the seller is our formal client an experienced surveyor can give advice to both seller and buyer about the usual content of a survey in connection with sale.

In order to give a correct impression of the content of our service we will write you our survey reports and declarations in a true and complete way. What is said in the report must be true and nothing relevant should be left out if the omission can lead to a wrong interpretation. The truth, the whole truth and nothing but the truth.

We shall endeavour to act in an impartial and objective way in all our activity, including our engagement in connection with sale.

**'Εξοπλισμός τού πλοίου κατά τήν παράδοση':** Ή έκταση καί ή ποιότητα τόσο τού γενικού δσο και τού ειδικού έξοπλισμού ένός πλοίου θεωρούνται άπο τούς βασικότερους συντελεστάς προσδιορισμού τής άξιας του.

Στή SALEFORM (γραμμή 6) αναφέρεται διτά τό πλοίο θα παραδοθή μαζί με δλω τά άκουλουθηματά του, είτε αύτά εύρισκονται έπι πού πλοίου, είτε στήν ξηρά. Στήν πράξη συνήθως περιλαμβάνεται και ή έξοπλισμός πού έχει παραγγείλει ή πωλητής (on order). Πανομοιότυπη είναι και ή διατύπωση τού άντιστοιχου όρου στή NIPPONSALE (γραμμές 10 και 11).

Τά τού έξοπλισμού άναλύονται λεπτομερέστερα στής παραγράφους 7 και 10 τού μνημονίου δου πιαχωρίζεται σε ομάδες.

'Η πρώτη περιλαμβάνη τίς προμήθειες (provisions) τά καύσιμα και τά λιπαντικά γάλα τά οποία καθορίζει διτά θά πληρωθούν πέραν τού τιμήματος και σύμφωνα με τήν τρέχουσα τιμή στό λιμένα παραδόσεως. Στήν πράξη ή πληρωμή τών προμηθειών και τών έφοδίων (stores) είναι διαπραγματεύσιμη. Σε δρισμένες περιπτώσεις μπορεί νά άνηκουν σε τρίτους, λ.χ. στήν 'Αρχιθαλαμηπόλη. Ιδιαίτερο ένδιαφέρον παρουσιάζει ή διακανονισμός τών καυσίμων πού πολύ σπάνια άποφεύγεται ή extra πληρωμή τους. Κατά κανόνα δέν προσμφωνείται ή ποσότητα καυσίμων και λιπαντικών πού θά έχη τό πλοίο κατά τήν παράδοση. "Αν ή ποσότητα είναι μεγάλη, τότε ή άγοραστής θά άντιμετωπίση ένα άρκετά μεγάλο και έκτός προϋπολογισμού έξιδο. "Αν ή ποσότητα είναι μικρή, τότε τά προβλήματα αύξανουν άντιστρόφως άναλογα τής παραδοτέας ποσότητος.

'Έάν δέ στό λιμένα παραδόσεως δέν ύπάρχη σταθμός άνεφοδιασμού, πιθανόν ή άγοραστής νά ύποχρεωθή νά προσεγγίση σε άλλο λιμένα γιά πετρέλαιο. 'Η χειροτέρα τών περιπτώσεων είναι ή ποσότης νά μή είναι έπαρκης ούτε γιά αύτό τό ταξίδι, τότε άναγκαστικά ή άνεφοδιασμός θά γίνει μέν ύπερβο-

## ΜΑΛΤΑ

ΔΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ ΚΑΙ  
ΤΑΧΕΙΑΝ ΑΠΟΣΤΟΛΗΝ  
ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΑΣ  
ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ  
ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΟΥΣ  
ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ

S. MIFSUD & SONS LTD

131, EAST STREET  
VALLETTA — MALTA  
TEL. SILNAVE PHONE:  
624199 — 623834 — 606591

Μετά τάς έργασιμους ώρας:  
30921 — 30974 — 511806

ΠΡΟΞΕΝΕΙΟΝ ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ

ΕΝ ΜΑΛΤΑ

ΠΡΟΞΕΝΕΙΟΝ ΤΗΣ ΙΑΠΩΝΙΑΣ

ΕΝ ΜΑΛΤΑ

TELEX: 1277 και 1766

λικά ύψηλό κόστος (μεταφορά μέτρων). Το σωστότερο είναι κατά τήν διαπραγμάτευση νά συμφωνείται ή μεγίστη και έλαχίστη ποσότης πού θά έχη τό πλοίο κατά τήν παράδοση.

Υπάρχουν διαφορετικές άποψεις και όρισμοι για τά λιπαντικά. Ο δρος «άχρησιμο-ποίητα» (unused) δέν καλύπτει έπαρκων τόν άγοραστή, άλλα και διαθέτει (unapproached) περιορίζει τήν έκταση τους μόνο στό περιεχόμενο τών σφραγισμένων βαρελιών. Δέν είναι μέσα στό πνεύμα τής συναλλαγής ή άποκόμιση κέρδους γιά κάποιον άπο τούς συμβαλλομένους άπο τήν έμπορια τών καυσίμων και τών λιπαντικών. Αν πληρωθούν δημόσιες προβλέπει τό δεντυπο, δηλαδή στήν τρέχουσα τιμή τού λιμένα παραδόσεως, τότε είναι έμφανές διτί κάποιος θά χάση λόγω τής διαφοράς τής τιμής τού προϊόντος άπο τόπου εις τόπον άλλα και άπο χρόνου εις χρόνον. Τό έντιμότερο είναι νά πληρωθούν σύμφωνα μέ τήν τιμή άποκτήσεως τους άπο τόν πωλητή (according to sellers purchased price as per relative invoices).

Στήν δεύτερη διάσταση περιλαμβάνονται οι έφεδρεις τού πλοίου σε άνταλλακτικά κυρίων μηχανής, βοηθητικών μηχανημάτων, συσκευών κλπ. καθώς έπισης σε έλικα και τελικό ζένονα. Γιά τά δύο τελευταία τό μνημόνιο ζητά νά διευκρινισθή ή υπαρξίες τους (if any). Τό θέμα τών άνταλλακτικών είναι άπο τά σπουδαιότερα γιά τήν έκμετάλλευση τού πλοίου. Σέ περίπτωση ζημιάς μπορεί νά μείνη άδρανές γιά μεγάλο χρονικό διάστημα μέχρι νά βρεθούν τά κατάλληλα. Σέ μιά σωστή συναλλαγή πρέπει νά συμφωνείται διτί τό πλοίο θά παραδίδεται τουλάχιστον μέ τόν άριθμό τών άνταλλακτικών πού προβλέπει ή κλάση (The vessel to be equipped on delivery with at least minimum of spares in good condition and in compliance with the class requirement). Σέ διτί άφορά τόν τελικό ζένονα και τήν έλικο είναι έπιβεβλημένο δχι μόνον νά υπάρχουν άλλα και νά είναι έφοδιασμένα μέ τό σχετικό πιστοποιητικό καταλληλότητας πού έκδιει ή νηογνώμων.

Θά άμφισθητήσουμε τήν άρθρότητα τού δρου πού δίδει τό δικαίωμα στόν πωλητή νά μήν άντικαστηση, έστω και μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα, τίς έφεδρεις τού πλοίου πού κατανάλωσε άπο τήν έπιβεβρηση μέχρι τό χρόνο τής παραδόσεως. Έπισης και τό διτί τά ξέσδα άποστολής τού έκτος

πλοίου έξαρτισμού βαρύνουν τόν άγοραστή. Φρονούμε διτί και τά δύο βρίσκονται μακριά άπο τό σύγχρονο πνεύμα τών συναλλαγών.

Τρίτον, δίδεται τό δικαίωμα στόν πωλητή νά άντικαστηση διτί τά είδη, κυρίως έστιατορίου και ένδιαιτήσεως, τά όποια φέρουν τό σήμα του.

Τέλος δέ στήν παράγραφο 10 άναφέρεται διτί τό διό διάσύρματος δσο και τά άλλα ναυτιλιακά βοηθήματα έφ' δσον άποτελούν ιδιοκτησία τού πλοίου συμπεριλαμβάνονται στήν τιμή πωλήσεως. Στήν έποχή μας, τήν έποχή τού SATELITE NAVIGATION, ή ήλεκτρονικός έξοπλισμός είναι μεγάλης έξιας και άναμφισθητη έπερεάζη δραστικά τήν τιμή πωλήσεως. Προτείνουμε νά άναγράφεται στό MOA λεπτομερής κατάλογος μέ διτά τά στοιχεία τών ήλεκτρονικών βοηθημάτων ναυτιλίας.

Ένα διλό θέμα πού περιλαμβάνεται στήν έννοια τού έξοπλισμού είναι έκείνο τής γλώσσας πού είναι γραμμένα τά βιβλία, έγχειριδια, δδηγίες τής κυρίας μηχανής, βοηθητικών, συσκευών κλπ. Ο άγοραστής πρέπει νά ζητήση νά τού παραδοθούν μεταφρασμένα στήν Αγγλική.

Όπως άναφέραμε στό κεφάλαιο έπιβεβρηση δέν θά παρουσιασθούν ούσιαστικά προβλήματα σε σχέση μέ τόν έξοπλισμό τού πλοίου κατά τήν παραδόση διτί άκολουθη ή μέθοδος τής άπογραφής πού περιγράψαμε. Άπογραφή περιλαμβάνεται και στήν NIP. PONSALE άλλα άριζεται διτί θά πραγματοποιείται άπο τούς πωλητές κατά τήν παραδόση. Προτείνουμε διτί τότε καμμιά έξια δέν έχει. Έπισης άναφέρεται ένας, κατά τή γνώμη μας, πλεονασμός, διτί έξαιρούνται τής πωλήσεως τά προσωπικά είδη Πλοιάρχου και πληρώματος.

Ο πωλητής είναι ύπερέθυνος νά παραδώση τό πλοίο μέ τόν έξοπλισμό πού συνεφώνησε και άφειλε νά μεριμνήση γιά αύτό άκρετά ένωρίτερον τής παραδόσεως. Άλλως διατρέχει τόν κίνδυνο δχι μόνον νά καθυστερήση ή παράδοση άπο αύτή τήν αιτία, άλλα και νά παραταθή πέραν τού χρόνου ήκυρώσεως τής συμβάσεως.

**Άλλα θέματα τής παραδόσεως:** Στήν εύρυτερη έννοια τής παραδόσεως ύπάρχουν πολλά άκομά θέματα και έξειδικευμένες περιπτώσεις πού θά έξεφευγε άπο τούς σκοπούς αύτής τής μελέτης ή άναφορά τους. Ο-

ρισμένα δημως είναι τόσο συνήθη πού καθιστούν τήν παρουσίασή τους ύποχρεωτική.

Αν τό πλοϊού ύποστη ζημιές πρίν τήν παράδοση και τό καταστήσουν TOTAL OR CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS, τότε ή σύμβαση θεωρείται άκυρη. Ακόμα διτί οι ζημιές δέν είναι τόσο σοβαρές τότε θά πωλητής ήφειλε νά τίς έπισκευάσῃ. Και στής δυό περιπτώσεις ή ένημέρωση (δμεση) τού άγοραστή πραγματοποιείται μόνο μέσα στά πλαίσια τού καλής πίστεως γιατί δέν προβλέπεται άντιστοιχη ύποχρέωση τού πωλητή. Ο πρόσθετος δρος πού καλύπτει τήν περίπτωση είναι διτής: «In the event of any accident which may happen to the vessel before delivery such as grounding, collision, fire and engine breakdown etc... sellers to inform buyers immediately of the accident first and then send buyers copies of Master's casualty report and surveyor's damage report etc. as soon as practical possible».

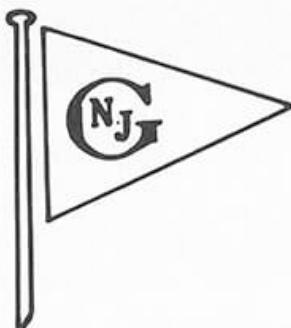
Ο πωλητής ύποχρεούται νά παραδώση τό πλοϊο δχι μόνον έλευθερο βαρών άλλα και χωρίς ή άγοραστής νά άντιμετωπίση περιορισμούς στή μελλοντική έκμετάλλευσή του. Τέτοιοι περιορισμοί μπορεί νά έμφανισθούν διτό πλοϊο είναι BLACKLISTED άπο ένα δημόδα έθνων, όργανισμών κλπ. Ο άντιστοιχος γιά τήν περίπτωση δρος είναι: «The vessel to be delivered free of blacklisting by any nation, union or social association».

Είναι δυνατόν ή πώληση νά τελή ύπο τήν αίρεση τής άποδοχής της ή πάρα δχι ένα κράτος ή χρηματοδοτικό όργανισμό ή συνδικαλιστικό σωματείο κλπ. Κατ' άρχας είναι έπιβεβλημένο μάτι τέτοια αίρεση νά δηλώνεται έξ άρχης, τό σωστότερο έξ δλων είναι νά περιλαμβάνεται στή συμφωνία ώς έξης: «This sale is not subject to any Union, Governmental, Financial Organization consent or other import or export licence or any other licence whatsoever».

Ο άναγνωστης άσφαλώς θά παρατήρησε διτί άφησμε άνεπαφο τό μεγάλο κεφάλαιο «Νομικό καθεστώς τής συμβάσεως». Ο λόγος είναι διτί βρίσκεται έκτος τής ειδικότητος τού γράφοντος και ή έμπειρηκή γνώμη, διποια έκταση κι' άν έχη, δέν είναι δυνατόν νά ύποκαταστήση τόν ειδήμονα.

TAKHIS G. MAKRIS

## N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,  
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON

TELEPHONE: (01) 600-1766

TELEX: (51) 883157



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

TELEX No. 6-20129 SA ★  
CABLE ADDRESS: ★  
"HERMES" DURBAN ★

# HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

## DURBAN & RICHARDS BAY



### LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel.  
6518

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

After Hrs Tel.  
523064 - 846474  
843647 - 370491  
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS  
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW  
BONDED WAREHOUSE PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE



## ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ

### Νέες παραγγελίες

Στά έθνικά ναυπηγεία τής 'Αργεντινής θά κατασκευασθούν 13 νέα πλοϊα προοριζόμενα για τόν έμπορικό στόλο της χώρας. Μεταξύ αυτών πού παραγγέλθηκαν ήδη είναι 3 μπάλκ κάρριερς τών 61.000 τόννων και 1 πλοϊο κοντέινερ μεταφορικής ικανότητος 340 TEU προορισμένο για μεταφορές άνοικτης θαλάσσης.

Σημειώνεται διτί δι της 'Αργεντινής έμπορικός στόλος περιλαμβάνει σήμερα 168 πλοϊα (δυνά τών 1.000 τον. γκρός) συνολικής χωρητικότητας περί τά 2 έκατον. τον. γκρός. Η μέση ήλικια του στόλου άνερχεται σε 12 έτη, παρατηρείται δύμας διτί η μέση ήλικια των κρατικών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων, οι όποιες διαστάσεων τό ημισυ περίπου του δου στόλου, είναι άρκετά χαμηλότερη και φθάνει τά 7,5 έτη.

Μέσα στό 1982 διεγράφησαν τού έθνικού νηολογίου ως πωληθέντα 14 σκάφη ένώ ένεγράφησαν 12 πλοϊα συνολικού τοννά 220.200 τόννων.

## ΙΑΠΩΝΙΑ

### Συρρίκνωση των παραγγελιών

Σύμφωνα με στοιχεία του Συνδέσμου Ιαπώνων Ναυπηγοβιομηχάνων, οι παραγγελίες άλλοδαπών έφοπλιστών σε ιαπωνικά ναυπηγεία κατά τόν περασμένο Ιανουάριο περιορίστηκαν σε έπτα πλοϊα, 129.410 τον. γκρός.

Η άξιοσημείωτη συρρίκνωση των παραγγελιών συζητήθηκε κατά τήν διάρκεια ειδικού συμποσίου στό Τόκιο στίς 10 Φεβρουαρίου δύο τόσο οι έκπρόσωποι τών βιομηχανικών συγκροτημάτων δσο και οι έμπορικες έταιριες πού συνήθως μεσολαβούν μεταξύ τών ξένων έφοπλιστών και τών ιαπωνικών ναυπηγείων έξητασαν τίς πιθανές έξελιξεις τής ναυλαγοράς καθώς και πώς άναμένεται νά διαμορφωθεί η ζήτηση για τήν ναυπήγηση πλοϊων στό άμεσο μέλλον.

Ένδεικτικά άναφέρουμε διτί, στά έπτα νέα σκάφη πού παραγγέλθηκαν κατά τόν πρώτο μήνα τού 1983 στήν Ιαπωνία, δέν περιλαμβάνεται κανένα μπάλκ κάρριερ ένώ τό ένδιαφέρον τών έφοπλιστών στρέφεται πρός τά φορτηγά γενικής χρήσεως και τά μικρά δεξαμενόπλοια και σκάφη μεταφοράς χημικών προϊόντων.

**Τό ναυπηγικό πρόγραμμα τής «Σάνκο»**

Σύμφωνα με τίς υπάρχουσες ένδειξεις γνωστή «Σάνκο Στήμαπι» θά προχωρήσει

δια αύξηθηκε κατά 140%, άπο 81.806 τον. έλ. έκτοπισματος τό 1978 σέ 196.654 τόννους τήν περίοδο 1981-82, σύμφωνα δέ μέ τά κυβερνητικά προγράμματα οι 'Ινδοί άποβληπουν νά πλησιάσουν τήν δυναμικότητα τού Πακιστάν πού παρουσιάζει έτήσια δυναμικότητα διαλύσεως 1 έκατομ. τον. έλαφρού έκτοπισματος.

## ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ

### 'Αναθεώρηση έπενδύσεων

Η έθνική έταιρια πετρελαιού τής 'Ινδονησίας, άπεφάσισε τελικά νά μή παραγγείλει τό δεξαμενόπλοιο τών 120.000 τόννων πού προσέβλεπε τό πρόγραμμα ναυτιλιακών έπενδύσεων, τό όποιο άναθεωρήθηκε πρόσφατα μέ τάσεις περιορισμού.

Άντιθετα, φαίνεται διτί η 'Εταιρία θά πρωθήσει τίς παραγγελίες τών 5 δεξαμενόπλοιων τών 85.000 τον. d.w. καθώς και τών 5 μικρών υγραιριοφόρων, πού περιλαμβάνονται στό πρόγραμμα. Πιστεύεται ώς τόσο διτί ένδεχεται πολλά άπο τά πλοϊα αύτά νά μήν είναι έφικτή η έκτελεση τού μεγαλόπνου αύτού προγράμματος τό όποιο βεβαίως θά έκτελεσθεί άποκλειστικά σε ιαπωνικά ναυπηγεία.

στό εύρυ ναυπηγικό της πρόγραμμα κατασκευής 42 handy size μπάλκ κάρριερς τό κόστος τών όποιων θά πλησιάσει τό 1 δισεκ. δολλάρια.

Πολλοί άπο τούς γνωστούς έμπορικους οίκους τής Ιαπωνίας σέ συνεργασία με ιαπωνικές Τράπεζες, υιοθετούν τά σχέδια τής «Σάνκο Στήμαπι» για τήν χορήγηση δανείων ή τήν σύναψη συμφωνιών «leasing» ώστε νά είναι έφικτή η έκτελεση τού μεγαλόπνου αύτού προγράμματος τό όποιο βεβαίως θά έκτελεσθεί άποκλειστικά σε ιαπωνικά ναυπηγεία.

## ΙΝΔΙΑ

### 'Επέκταση διαλυτηρίων

Ένδιαφέρον για τήν έπέκταση τών έγκαταστάσεων γιά διαλύσεις πλοϊών και σέ δάλες περιοχές τών ινδικών άκτων, έκτός άπο τήν Βομβάη και τήν Καλκούτα, άνακοινώθηκαν άπο τήν 'Εταιρία «Metal Scrap Trade Corp.».

Όπως έγινε γνωστό, η ινδική κυβερνηση ένέκρινε ώς κατάλληλες τίς περιοχές 'Αλλάγκ και Μαντράς γιά τήν άναπτυξη έγκαταστάσεων διαλύσεως πλοϊών μέ δυναμικότητα ταυτόχρονης κοπής 20 σκαφών.

Κατά τήν τελευταία τετραετία ή έτήσια δυναμικότητα διαλύσεως σκαφών στήν Ιν-

## ΙΤΑΛΙΑ

### Πρός μικρότερους λιμένες

Η μεγάλη ναυτιλιακή έταιρια Φινιμάρε πού άντιπροσωπεύει 18 τοπικές γραμμές - περίπου τό ένα τρίτο τού ιταλικού έμπορικού στόλου — άντιμετωπίζει τό ένδεχόμενο νά μεταφέρει ένα τμήμα τού έμποριου τών μεγάλων λιμένων πρός λιμένες μέσου μεγέθους. Ως δικαιολογία προβάλλεται η ύποχρέωση πού τό συγκρότημα έχει άναλάβει έναντι τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας, νά περιορίσει τά ξέσδα τής έκμετάλλευσεώς του. "Ο πως έδηλωσε έκπρόσωπος τής Φινιμάρε οι

**YEMEN**

### HODEIDAH - MOCHA & SALIF

For fast, efficient reliable services

throughout Yemeni ports please contact



**MIDEAST**

MIDDLE EAST SHIPPING COMPANY LTD.

P.O. BOX 3700, HODEIDAH, YEMEN ARAB REPUBLIC

TELEX: 5505 MDEST YE / 5600 HSA YE

Telephones: Hodeidah 217276 / 217277 / 217418 / 217337

Sana'a 72302 / 75303 / 71777

Taiz 215172 / 215171 / 210731

SHIPPING, CLEARING AND FORWARDING AGENTS

λιμενικές έπιβαρύνσεις των μεγάλων λιμένων είναι πάρα πολύ υψηλές, ένω έαν έχρησιμοποιούντο μικρότεροι λιμένες θά έπειτα γάντων οικονομία μέχρι 30%.

Άπο τής πλευράς τους οι τέσσερις μεγάλοι λιμένες της χώρας: Γένοβα, Τεργέστη, Βενετία και Νεάπολη, διαμαρτυρήθηκαν γιά τά σχέδια αύτά. Έξι άλλους και ο γνωστός κρατικός έφοπλιστικός όργανος μέχρι την Τριεστίνο, ό όποιος περιλαμβάνεται στό συγκρότημα της Φινιμάρε, δήλωσε ότι δέν θέλει νά έγκαταλείψει ως βασικό λιμένα του τήν Τεργέστη.

## ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

### Η ναυπηγική παραγωγή

Κατά 36% μειωμένες έμφανίζονται οι παραγγελίες τού πρώτου διμήνου στά νοτιοκρεατικά ναυπηγεία, έναντι τής άντιστοιχης περιόδου τού 1982.

"Όπως και στήν γειτονική Ιαπωνία, τά νέα ναυπηγικά συγκρότηματα τής Κορέας βρίσκονται ένωπιον τής σοβαρής κρίσεως πού πλήγτει τήν ναυπηγοβιομηχανία.

Συνολικά στους δύο πρώτους μήνες τού 1983 οι νέες παραγγελίες περιορίστηκαν σέ έπτα πλοϊα 46.000 τον. γκρός, ένω ή συνολική ύπό ναυπηγηση χωρητικότης περιορίστηκε σέ 1.96 έκατομ. τόννους, γεγονός πού προσδιορίζει προβλήματα στήν άμαλή παραγωγικότητα τών ναυπηγείων άπο τίς άρχες τού έπομένου έτους.

## ΟΛΛΑΝΔΙΑ

### Η έπισκευαστική μονάδα ADM

Σημαντική κρατική βοήθεια, υψους περί τών 15 έκατομ. δολαρίων, χορηγεῖ ή Όλλανδική κυβέρνηση στήν γνωστή έπισκευαστική μονάδα «Amsterdam Drydock Maatschappij B.V.» ύπό τήν έγκριση τής Εύρωπαικής Κοινότητας.

"Όπως άνακοινώθηκε, έκτός άπο τήν Κυβερνητική έπιχορήγηση ή Κοινότητα τού "Αμστερνταμ θά άγοράσει δύο άπο τίς πλωτές δεξαμενές τού ναυπηγείου, τίς όποιες θά ένοικιάσει κατόπιν σ' αύτα, ώστε νά ύπαρξει ρευστοποίηση τού ένεργητικού τής έταιριας, χωρίς νά μειώνονται οι έπισκευα-

στικές έγκαταστάσεις μονάδος.

## Παύση πληρωμῶν

"Υστερά άπο τήν δρνηση τού ύπουργού τών Οικονομικών νά χορηγήσει νέο δάνειο 300 έκατομ. φιορινών, τό συγκρότημα RSV κηρύχθηκε σέ κατάσταση «παύσης πληρωμῶν».

Τό συγκρότημα αύτό προέρχεται άπο τή συνένωση τών δύο μεγαλύτερων ναυπηγικών οίκων τής Όλλανδίας, δηλαδή άφ' ένος μέν τού Ράιν-Σέλντε πού περιελάμβανε τό όμώνυμο ναυπηγείο τού Ρόττερνταμ, τό ναυπηγείο Θώμασεν και διάφορα μικρότερα έργοστάσια και άφ' έτερου τού οίκου ναυτικών κατασκευών και ναυτικών μηχανών Βερόλμε.

Κατά τά πρώτα έτη τής συγχωνεύσεως τά άποτελέσματα ήταν ίκανοποιητικά άλλα ή Διεύθυνση δέν κατάφερε τελικά νά συνδέσει έπιτυχώς τά διάφορα έτερογενή μέρη τού τεραστίου συγκροτήματος πού άπασχολούν 30.000 έργατες. Υπέστη σοβαρές ζημίες άπο τό κατασκευαστικό πρόγραμμα τής Άλγεριας και έν συνεχεία άπο τό δαπανηρό σχέδιο κατασκευής έκασκαφης μηχανής γαιάνθρακος γιά λογαριασμό άμερικανών έταιρων. Οι ζημιές τού ξεπέρασαν τά 400 έκατομ. φιορινών, ένω οι δανειακές τού ύποχρεώσεις άπο δάνεια και έπιχορηγήσεις ύπερβαίνουν τά 1.800 έκατομ. φιορινών.

Κατά τόν ύπουργό τών Οικονομικών, πολλές έταιριες τού συγκροτήματος (ναυπηγεία, μηχανουργεία, χυτήρια κλπ) θά μπορούσαν νά διασωθούν. έφ' θσ διετηρούντο στή ζωή μόνο οι υγείες τομείς τού συγκροτήματος. Τά έργατικά συνδικάτα καθώς και περιοχές άλογληρες τής χώρας πού θίγονται άπο τήν ένδεχομένη διάλυση τού συγκροτήματος. Βρίσκονται έπι ποδός μετά τήν δήλωση τών διαχειριστών, πού διευθύνουν τήν έπιχειρηση άπο τήν ήμερομηνία κηρύξεως τής σέ κατάσταση «παύσης πληρωμῶν», δτι μόνη διέξοδος γιά τήν οικονομική άνακαμψη τού συγκροτήματος είναι ή άπολυτη μεταξύ 1.000 - 1.500 έργατοτεχνιτών.

## ΠΑΝΑΜΑΣ

### Τά τέλη τής Διώρυγας

"Η Συμβουλευτική Έπιτροπή τού Όργαν-

σμού Άμερικανικών Κρατών άντιτίθεται στήν κατά 9% αύξηση τών διοδίων τής διώρυγος τού Παναμά, πού ένεκρινε πρόσφατα ή Πρόεδρος Ρήγκαν, και ζητεί άπο τίς Ήνωμένες Πολιτείες νά άναβάλλουν τήν έφαρμογή τής άποφάσεώς τους.

Σκοπός τής άναβολής πού ζητείται είναι ή συγκέντρωση περισσοτέρων στοιχείων άναφορικά μέ τούς παράγοντες πού έπειτρεψαν τόν προσδιοριμό τών λειτουργικών δαπανών τής διώρυγας. Έπισης ή Έπιτροπή ζητησε τήν έφαρμογή ένός συστήματος έλευθερά προτεραιότητας καθώς και τήν θέσπιση άνωτάτου δρίου διοδίων γιά τά κράτη τής Λατινικής Άμερικής πού χρησιμοποιούν τήν διώρυγα.

"Οπως έγινε γνωστό, οι ΗΠΑ, έπιμενουν στήν άρχική τους θέση κατά τήν όποια δέν πρόκειται νά διαπραγματευθούν τά τέλη τής διώρυγας μέ κανέναν άπο έκείνους οι όποιοι τήν χρησιμοποιούν.

## ΣΟΥΗΔΙΑ

### Ο στόλος της

Στής άρχες τού έτους, ο σουηδικός έμπορικος στόλος περιελάμβανε 468 πλοϊα 3.313.000 τον. γκρός, μειωθείς κατά 16 μονάδες 315.000 τον. γκρός μέσα σέ ένα χρόνο. Μέ τή δύναμη άυτή η σουηδική ναυτιλία έφθασε στό χαμηλότερο έπίπεδο άπο τό 1957. Έξι άλλου σέ σχέση μέ τό 1975 πού έγινε φθάσει στό άνωτερό τής σημείο, παρουσιάζει έλάττωση τής τάξεως τού 57%.

"Η μείωση τού 1982 άφειλεται στό δι τή διάρκεια τού έτους πουλήθηκαν στό έχωτερικό 31 σκάφη, κυρίως δεξαμενόπλοια, συνολικού τοννάς 459.000 τον. γκρός. Έναντι ούτων έγγραφηκαν στό έθνικό νηολόγια 11 πλοϊα, νεοναυπήγητα συνολικού τοννάς 137.000 τον. γκρός.

"Από πλευράς συνθέσεως θ σημειρίνος στόλος περιλαμβάνει 122 τάνκερ και μπάλκερ (1.850.000 τον. γκρός), 10 πλοϊα ψυγεία (116.000 τον. γκρός), 114 έπιβατηγά (240.000 τον. γκρός) και 122 διάφορα άλλα σκάφη (1.152.000 τον. γκρός).

Tel.: 361-6490, 362-0044/0088

NIGHT: 33-3188

IEXLEX: 18080 STAM AR  
CABLES: STAMATIU

## GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

# ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



## ΕΙΔΗΣΕΙΣ

### ΑΠΕΒΙΩΣΕ ΤΗΝ ΤΕΤΑΡΤΗ Ο ΒΑΣΟΣ ΚΑΒΟΥΝΙΔΗΣ

Νέο πλήγμα, μέσα σε λίγες ήμέρες, έδειχθη ή οικογένεια των «Ναυτικών Χρονικών». Μετά τόν θάνατο του Δημητρίου Κωττάκη στις 19 Μαρτίου και τόν θάνατο της συζύγου του 'Εριεπτής πού είχε προηγηθεί στις 10 Μαρτίου, άνηγγέλθη αιφνιδίως τήν Τετάρτη άπο τό Μόντε Κάρλο ή θάνατος τού Βάσου Καβουνίδη, συζύγου τής θυγατρός τού Δημητρίου Κωττάκη 'Αριάδνης. Ή σορός έπροκειτο νά διακομισθεί στήν 'Ελλάδα, άλλα τό πρωί τής Πέμπτης δέν είχε προσδιορισθεί ή ακριβής ήμέρα τής κηδείας.

### 'Υπό τήν κυανόλευκο

Στό υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας ύπεβλήθησαν αιτήσεις γιά τήν έγγραφή στό 'Ελληνικό Νηολόγιο, βάσει τού δρθρου 13, τών κάτωθι σκαφών:

1. «Νέ στ ω ρ», δεξαμενόπλοιο ναυπηγόμενο στήν 'Ιαπωνία, 36.865 τον. γκρός, πού άνήκει στήν έταιρία «Apache Tanker Corp.» (κ. Εύτ. Γκούμας).
2. «Ελληνικό φορτηγό, πρώην «Cedar-bank» ύπό άγγλική σημαία, 11.282 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, πού άνήκει στήν έταιρία «Marrier Maritime Inc.» (κ. Κ. Φαφαλίδης).
3. «Αν α τ ο λ ή» φορτηγό, πρώην «Rompsona» ύπό σημαία Λιβερίας, 8.898 τον. γκρός ναυπηγήσεως 1970 πού άνήκει στήν έταιρία «Beta company Ltd» (κ. Παν. Μπέσης).

### Διαλύσεις

— Έπωλήθη γιά διάλυση τό ύπό παναμαϊκή σημαία δηλεοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Εύγενια 1» 11.208 τον. γκρός τού 1954.

— Διαλυτές Ταιβάν άγόρασαν τό ύπό λιβεριανή σημαία VLCC «'Ελλεσποντ 'Εντέβορ» 228.172 τον. d.w. ναυπηγήσεως 1973, έναντι δολ. 112,50 άνά τον. έλαφρ. έκτοπίσματος.

— Σέ διαλυτές τής Ισπανίας έπωλήθη τό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «'Εβμιτς» 23.144 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1960, σέ τιμή περί τά δολ. 50 άνά τον. έλ. έκτοπίσματος.

— Διαλυτές τής Ταιβάν άγόρασαν τά δύο έλληνοκίτη δηλεοκίνητα δεξαμενόπλοια «'Αργολίς» και «Τρίπολης», άμφοτέρα περί τών 28.120 τον. γκρός και 12.300 τον. έλαφρού έκτοπίσματος στήν τιμή τών δολ. 105 άνά τόννο.

— Σέ διαλυτές τής Ταιβάν έπωλήθη και τό δηλεοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Βάρκιζα», 13.438 τον. γκρός τού 1960, στήν τιμή τών δολ. 94,50 άνά τον. έλαφρ. έκτοπίσματος.

### Άγοραπωλησίες

— Ελληνες τής Νέας Ύόρκης άγόρασαν τά δύο μπάλκ κάρριερς «Fedsteel» και «Fedtrade» στήν τιμή en bloc τών 4,5 έκατομ. δολλαρίων. Τά σκάφη χωρητικότητος 27.219 τον. d.w. και 26.586 τον. d.w. άντιστοιχα, ναυπηγήθηκαν άμφοτέρα στήν 'Ιαπωνία τό 1970.

— Επίσης Ελληνες τής Νέας Ύόρκης άγόρασαν τό ύπό σημαία Λιβερίας μπάλκ κάρριερ «Gunver Cord» 33.778 το. d.w. τού 1977, στήν τιμή τών 8,5 έκατομ. δολλαρίων.

— Ελληνες έφοπλιστές άγόρασαν τή δηλεοκίνητο, ύπό σημαία Σιγκαπούρης δεξαμενόπλοιο «Sea Rover» 96.340 τον. d.w. τού 1971, σέ τιμή περί τά 2,2 έκατομ. δολλάρια.

— Ελληνες τού Λονδίνου άγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Spray Derrick», 50.063 τον. d.w. ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί τά 4,2 έκατομ. δολλάρια.

— Επίσης Ελληνες τού Λονδίνου άγόρα-

σαν τό τουηντέκερ «Ceresio» 14.800 τον. d.w. τού 1976, έναντι 3,3, έκατομ. δολλαρίων.

— Ελληνες άγόρασαν τό λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «Atlantic Hope» 27.995 τον. d.w. στήν τιμή τών 1,1 έκατομ. δολλαρίων. Τό σκάφος είναι 18.389 τον. γκρός και ναυπηγήθηκε σέ γαλλικά ναυπηγεία τό 1965.

— Σέ Ελληνες έφοπλιστές έπωλήθη τό βρετανικό μπάλκ κάρριερ «Iron Endeavour», 70.224 τον. d.w. ναυπηγήσεως 1969, σέ τιμή περί τά 1,6 έκατομ. δολλάρια.

— Ελληνες τού Λονδίνου άγόρασαν τό δηλεοκίνητο δεξαμενόπλοιο «St. Marcos», 90.645 τον. d.w. τού 1976, έναντι τιμής γύρω τών 6,8 - 7 έκατομ. δολλαρίων.

— Ελληνες άγόρασαν άπό τήν «Πενίνουσουλαρ έντ Όριενταλ» τό πρόντακτ κάρριερ «Aldmay» 31.600 τον. d.w. ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής πού κυμαίνεται περί τά 7,2 έκατομ. δολλάρια.

— Άγοράστηκε άπό Ελληνες έφοπλιστές τό μικτό σκάφος «Mozart» 84.631 τον. d.w. ναυπηγήσεως 1960, σέ τιμή περί τά 2,7 έκατομ. δολλάρια.

— Αγνωστες παραμένουν πρός τό παρόν οι λεπτομέρειες τής πωλήσεως τού μπάλκ κάρριερ «Αιγίς Λίνκ» 18.963 τον. γκρός, 35.267 τον. d.w. ισπανικής κατασκευής τού 1974.

— Ελληνες άγόρασαν τό στροβιλοκίνητο πολωνικό δεξαμενόπλοιο «Kasprowy Wierch» 137.160 τον. d.w. τού 1974 σέ τιμή πού κυμαίνεται περί τά 3,3 έκατομ. δολλάρια.

— Τό ύπερδεξαμενόπλοιο «Karao» 323.087 τον. d.w. κατασκευής τού 1973 φέρεται πωλήθεν σέ Ελληνες σέ τιμή περί τών 4,4 έκατομ. δολλαρίων.

— Άγοράστηκε άπό Ελληνες τό δηλεοκίνητο νορβηγικό δεξαμενόπλοιο «Juanita», 68.150 τον. γκρός 135.483 τον. d.w. τού 1973. Τιμή μεταξύ 4,95 και 5,2 έκατομ. δολλαρίων.

— Αντί ποσού γύρω τών 5,75 έκατομ. δολλαρίων άγοράστηκε έπισης τό δηλεοκίνητο ισπανικό φορτηγό «Valle de Cadagna» 15.044 τον. d.w. τού 1976.

### Ικανοποιημένος δ. κ. Κατσιφάρας

Ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρας, άπαντωντας σέ σχετικές έρωτήσεις τών ναυτιλιακών συντακτών κατά τήν τακτική άνα Τετάρτη ένημέρωσή τους τόνισε ότι είναι ικανοποιημένος άπό τίς συνομιλίες πού είχε στό Λονδίνο μέ τό Κομμίττη, άνεφερε ότι άπό τήν πλευρά τού έφοπλισμού ύπαρχουν αιτήματα και άντιρρησις γιά διάφορα θέματα (νά μειώνεται, λόγου χάρη, η εισφορά τών πλοίων πού θά χρησιμοποιούν ξένους ναυτικούς δταν δέν είναι θά υπάρχει άνεργια) άλλα και ζωαρό ένδιαφέρον γιά τήν έφαρμογή τών

## ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON E C 3  
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 01 480 5611 ΤΕΛΕΞ 885651 RANDK G

ST CLARE HOUSE 30 / 33 MINORIES  
ΛΟΝΔΙΝΟΝ EC3N 1DT

## RETHYMNISS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

TELEGRAMS DIOSKUROI LONDON E C 3  
TEL 01 480 5611 TELEX 885651 RANDK G

ST CLARE HOUSE 30 / 33 MINORIES  
LONDON EC3N 1DT

**'Ο ύπουργός Ναυτιλίας τής Λιβερίας στήν 'Ελλάδα**



'Ο ύπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας της Δημοκρατίας της Λιβερίας κ. Philip T. Bowen, συνοδευόμενος από τούς δύο ύφουργοι Ναυτιλίας κ.κ. Arnold Kandakai και Joe Keller έπεισκέφθη έπισήμως την 'Ελλάδα και είχε έπαφές με "Ελληνες έπισήμους ώς έπισης και μέ το Προεδρείο της 'Ενώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών. Οι Λιβεριανοί έπισημοι έπισκεφθηκαν και τό ύπουργειο Ναυτιλίας απ' όπου και ή φωτογραφία στήν οποία διακρίνονται έξι άριστερών πρός τά δεξιά: Ο Γεν. Γραμμ. YEN κ. Vas. Sarantitis, ό γεν. πρόξενος της Λιβερίας στήν 'Ελλάδα κ. Nik. Σούτος, ο ύφουργός Ναυτιλίας κ. Arnold Kandakai, ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Philip T. Bowen, ο ύπουργός Ε.Ν. κ. Γ. Κατσιφάρας και ο ύφουργός κ. Joe Keller.

μέτρων. Ο κ. Κατσιφάρας είπε την Τετάρτη ότι τό νομοσχέδιο με τό όποιο γίνονται οι σχετικές ρυθμίσεις έχει προωθηθεί ήδη στη Βουλή γιά νά είσαχθει πρός συζήτηση στήν Κοινοβουλευτική 'Επιτροπή Έμπορικής Ναυτιλίας και κατόπιν στήν όλομέλεια γιά ψήφιση.

**Τό νέο Δ.Σ. τής Ε.Ε.Μ.Φ.Π.**

Κατά τίς άρχαιρεσίες τής 16ης Μαρτίου της 'Ενώσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, έξελέγη νέο Διοικητικό Συμβούλιο γιά τήν χρονική περίοδο 1983-84 και συνεκροτήθη σέ σώμα ώς έξης:

Δημήτριος Λεβεντάκης Πρόεδρος, Διονύσιος Σταύρου Α' 'Αντιπρόεδρος, Σταύρος Ρούσσος Β' 'Αντιπρόεδρος, Γεώργιος Κουρεμένος Γενικός Γραμματεύς, Ιωάννης Μαρκαντωνάκης Ταμίας, Εμμανουήλ Κουτσοφίος, Αναπλ. Γεν. Γραμματεύς και Φώτιος Γεωργόπουλος, Νικόλαος Δημητριάδης και Μιχαήλ Σαρλής Σύμβουλοι. Αναπληρωματικοί έξελέγησαν οι κ.κ. Χαρ. Δούμας και 'Αριστ. Καββαδᾶς.

**Τό νέα διοίκηση τοῦ Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων**

Κατά τίς άρχαιρεσίες τής 17ης Μαρτίου στό Σωματείο Ναυτιλιακών Συμβάσεων (Hellenic Shipbrokers Association) έξελέγη νέο Διοικητικό Συμβούλιο πού συνεκροτήθη σέ σώμα ώς έξης:

Γεώργιος Γεωργόπουλος Πρόεδρος, Εύαγγελος Πανάς 'Αντιπρόεδρος, Παναγιώτης Μακρής Γεν. Γραμματέας, Κυριάκος Θεοδωρακάκος Ταμίας, και 'Ανδρέας Καλλίτσης, Γεώργιος Ρίτσος, Μιχάλης Χριστοδουλάκης, Σύμβουλοι.

# Universe Sea Marine Inc.

**Bunkers Brokers-Consultants**

**World-wide service**



Petridou

**Piraeus office**

Address: Filinos 107-109 Phones 4531 583 4531 478, 4531 479 Telexes 3602, 3115 UNIV. GREECE

## Αύξήσεις ζητεί ο ΟΛΠ γιά την 'Επισκευαστική Βάση'

Έγγωσθη διτά την περασμένη Τετάρτη ότι πρόεδρος του ΟΛΠ έκαλε σε τους έκπροσώπους των πέντε έπισκευαστικών έπιχειρήσεων που είναι έγκατεστημένες στην 'Επισκευαστική Βάση του Περάματος και έζητησε αύξηση των καταβαλλομένων μισθωμάτων. Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, οι ύπηρεσίες του ΟΛΠ ζητούν αύξηση των μισθωμάτων κατά 25%, δύο δηλαδή και πέρυσι, άλλα ή άξιωση αύτή αντιστρατεύεται την κυβερνητική πολιτική που έχει έκφρασθεί από τον υπουργό Έμποριου κ. Μωραΐτη γιά πάγωμα των μισθωμάτων το 1983. Κατά τις ίδιες πληροφορίες, δι πρόεδρος του ΟΛΠ έδωσε στους έκπροσώπους των πέντε έπισκευαστικών έπιχειρήσεων της 'Επισκευαστικής Βάσεως προθεσμία μιάς έβδομαδος για τη διατύπωση προτάσεων σχετικά με τό υψος της αύξησεως των μισθωμάτων που είναι διατεθειμένες νά δεχθούν, άλλα οι έπιχειρήσεων αύτές ζητούν νά μή γίνει έφετος αύξηση των μισθωμάτων λόγω της κρίσεως που άντιμετωπίζουν συνεπεία της γενικότερης ναυτιλιακής κρίσεως και έπρόκειτο νά κάνουν σχετικά διαβήματα στόν ύπουργό Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρα και σέ άλλους άρμοδιους ύπουργούς. Θέλομε δέ νά έλπιζουμε διτά τόσο δι. Κατσιφάρας δύο και οι άλλοι ύπουργοι θά άντιληφθούν διτά ή άξιωση του ΟΛΠ γιά αύξηση των μισθωμάτων είναι αύτή τη στιγμή έξωπραγματική.

## Τιμητικές διακρίσεις σε έλληνικό κρουαζιερόπλοιο

Τό «Ρόαγιαλ Όντισου» τό μεγαλύτερο έλληνικό κρουαζιερόπλοιο έφετος στην Καραϊβική, τερμάτισε τις χειμερινές κρουαζιέρες του στήν περιοχή, μέ δύο τιμητικές διακρίσεις στήν Άρούμπα και τό Πόρτο Ρίκο.

Οι άρμοδιες άρχες των δύο αύτων διεθνών τουριστικών κέντρων άπενειμαν στόν πλοιαρχο κ. Γ. Α'βδελά άναμνηστικές πλακέτες γιά τις προσεγγίσεις του έλληνικού κρουαζιερόπλοιου στά λιμάνια τους και γιά την συμβολή του στήν άναπτυξη των θαλασσών περιηγήσεων.

Τό «Ρόαγιαλ Όντισου», πού στήν περίοδο Δεκεμβρίου — Μαρτίου μετέφερε 5.500 'Αμερικανούς τουρίστες σε κρουαζιέρες μεταξύ Μαΐαμι — Μεξικού, μέσω διώρυγας του Παναμά, έπιστρέφει τώρα στήν Ελλάδα, γιά νά έγκαινάσει τις θερινές περιηγήσεις του στή Μεσόγειο, Σκανδιναβία και Σοβιετική Ενωση.

## 'Απροθυμία άνέργων των έπαρχιών νά ναυτολογηθούν

Ό αριθμός των άνέργων που άναζητούν άπασχόληση άρχιζει νά σταθεροποιείται —

## ΕΡΓΟ ΕΥΠΟΙΓΑΣ

### ΟΙΝΟΥΣΑΙ II



Τό έπιβατηγό-όχηματαγωγό «Οινούσαι II», πού δώρησαν στόν Σύλλογο «Φίλοι Οινουσών» οι κ.κ. Διαμαντής Στ. Πατέρας και Διαμαντής Κωστ. Πατέρας στήν μνήμη των γονέων τους Στεφάνου και Κώστα Πατέρα και τό δόποιο θά έξυπηρετεί στό μέλλον τήν έπιβατηκή και έμπορευματική συγκοινωνία μεταξύ τής Χίου και Οινουσών και αντιστρόφων.

μέχρι τώρα παρουσιάζει συνεχή άνοδο — και ήδη ύπαρχουν ένδειξεις διτά σταδιακά θά περιορισθεί, κυρίως στά κατώτερα πληρώματα. Ταυτόχρονα άπό τις άρμοδιες ύπηρεσίες του ΥΕΝ διαπιστώνεται άπροθυμία των κατωτέρων πληρωμάτων καταστρώματος πού διαμένουν στίς έπαρχιες γιά ναυτολόγηση. 'Η διαπίστωση προέκυψε μετά τήν πρόσκληση άπό τό ΓΕΝΕ 20 ναυτών — δέκα άπό τή Χίο και άνα πέντε άπό τήν Κάλυμνο και τή Σκιάθο νά προσέλθουν στόν Πειραιά μέ δαπάνες τής Έστιας Ναυτικών, ή δόποια ταυτόχρονα άναλάμβανε και τή φιλοξενία τους έπι δεκάμερο στόν Ξενώνα της, γιά νά ναυτολογηθούν. 'Η πρόσκληση αύτή έγινε, δύως είναι ήδη γνωστό, γιατί στόν Πειραιά δέν ιπήρχε προσφορά ναυτών ένων οι έγγεγραμμένοι στους καταλόγους άνεργιας των έπαρχιών άνέρχονταν στίς 6 Μαρτίου σέ 667, άπό τούς δόποιους οι 536 συμπλήρωνταν τίς προϋποθέσεις γιά έπιδότηση και 475 έλαμβαναν ήδη έπιδομα άνεργιας. 'Άλλα άπό τούς 10 ναύτες πού είχαν κληθεῖ άπό τή Χίο παρουσιάσθηκαν μόνον δύο οι δόποιοι ναυτολόγηθηκαν άμεσως, άπό τήν Κάλυμνο τέσσερις (άπό τούς πέντε) και ναυτολογήθηκαν οι δύο, ένω άπό τούς δλλους δύο ο ένας παρά

Άξιοι συγχαρητηρίων οι δωρητές πού προσέφεραν ένα σύγχρονο σκάφος, ναυπηγήσεως 1978, έφοδιασμένο μέ δύο μηχανές Μερσεντές συνολ. ισχύος 1.276 πού τού προσδίδουν ύπηρειακή ταχύτητα 12 κόμβων, μέ μεταφορική ίκανότητα 165 έπιβατών και 6 έπιβατικών αύτοκινήτων, τό δόποιο θά καλύψει πλήρως και μέ άσφαλείς συνθήκες τήν κινηση στήν γραμμή Χίου-Οινουσσών.

τό γεγονός διτά τού έδοθη ή δυνατότητα νά ναυτολογηθεί άρνηθηκε και προτίμησε νά έπιστρέψει στήν πατρίδα του και ά δλλος άπερρίφθη άπό δλες τίς ναυτιλιακές έπιχειρήσεις στής δόποιες έστάλη γιατί βρισκόταν συνεχώς σε κατάσταση μέθης. Τέλος, άπό τούς πέντε τής Σκιάθου δέν παρουσιάσθηκε κανένας.

Έπειτα άπό αύτά τό ΓΕΝΕ δέωσε έντολή στής λιμενικές άρχες τής Χίου, Καβάλας και Καλύμνου νά ειδοποιήσουν 40 ναύτες πού διαμένουν στής περιοχές τους (20 στή Χίο, και άνα 10 στήν Καβάλα και τήν Κάλυμνο) νά προσέλθουν κατά τόν ίδιο τρόπο στόν Πειραιά γιά νά ναυτολογηθούν. 'Υπογραμμίζεται διτά έάν δέν προσέλθουν, τούτο θά θεωρηθεί άρνηση και θά διακοπεί ή έπιδότησή τους λόγω άνεργιας. 'Γιά νά γίνει περισσότερο άντιληπτό τό πρόβλημα άναφέρομε διτά οι ναύτες πού προσφέρονταν γιά ναυτολόγηση στόν Πειραιά άνέρχονταν στής 20 Μαρτίου σέ 103 έναντι 657 τών έπαρχιών και ή ίδια άναλογία άπάρχει και στής δλλες ειδικότητες κατωτέρου πληρώματος καταστρώματος. Γενικώς οι προσφέρομενοι γιά ναυτολόγηση στής 20 Μαρτίου σέ δλόκληρη τή χώρα άνερχονταν σέ 14.406 έναντι 14.331 στής 6 Μαρ-



## LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE  
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS  
TELEX: 21 1602 LAUR GR  
TEL.: 4531586 - 4516945 - 4519304



# Θαλάσσια άτυχήματα

**ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ:** Κατά τήν προσέγγισή του στό Πόρτλαντ τού "Ορεγκον διεπιστώθη ζημιά στόν ύπερσυμπιεστή, Επισκευές εις Τσιτά 19 Μαρτίου.

**ΒΑΓΙΑ:** Προσάραξε κατά τήν είσοδό του στό λιμάνι τής 'Αβάνας τό πλοϊο είχε άποπλεύσει άπό τό Σετεττίνο τής Πολωνίας στις 3 Μαρτίου.

**ΒΑΣΙΛΙΛΙΚΗ IV:** 'Επιθεωρήθηκε στόν 'Ασπρόπυργο γιά νά διαπιστωθούν οι ζημιές πού έγιναν κατά τήν σύγκρουσή του μέ τό πλοϊο «'Ερμιόνη» στίς 11 Μαρτίου.

**ΓΑΛΗΝΗ:** Ζημιές παρουσιάστηκαν στήν κυρία μηχανή ένων εύρισκετο στό λιμάνι τής Βιττόρια στίς 18 Μαρτίου.

**ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ: ΑΡΕΤΟΥΣ:** Συνεκρούσθη στό Λιμάνι τού Ρόττερνταμ μέ τό πλοϊο «Alice P.G.» στίς 23 Μαρτίου.

**ΚΕΗΠ ΑΝΤΙΜΠΕΣ:** Κατά τόν δεξαμενισμό τού σκάφους στήν 'Οσάκα στίς 11 Μαρτίου έξακριβώθηκε ζημία στήν πρόπελλα και άνελήφθησαν μόνιμες έπισκευές.

**ΜΕΓΑΣ:** 'Επιθεωρήθηκε έν πλῶ στό

τίου. 'Από αύτούς συγκέντρωναν τίς προϋποθέσεις γιά έπιδότηση 9.032 έναντι 9.181 και έλαμβαναν ήδη έπιδόμα ανέργιας 8.161, οσοι δηλαδή και στίς 6 Μαρτίου.

**Νέες άγορές έπιβατηγών τής «Compania Armadora de Sudamericana S.A.»**

'Αγοράστηκαν και παραλαμβάνονται έντος τών ημερών δύο νέα έπιβατηγά - όχηματαγωγά πλοϊα, τά «Raed B.» και «Tarek B.» τά όποια θά μετονομασθούν σε «Atlas III» και «Atlas IV» και θά ένισχύσουν τόν στόλο πού διαχειρίζεται ή Libra Maritime.

**Νέα γραφεία τής Overseas Agency**

'Η έταιρία Overseas Agency Ltd., πού διευθύνει ή κ. Τάκης Μακρής έγκαταστάθηκε στά νέα της γραφεία στήν δόδον Νοταρά 143-145, Γ' δροφος. Τά τηλέφωνα και τέλες παραμένουν τά αύτά, δηλαδή 4529810/1/2/3 και 212071, 213211, 213212.

— ΕΚΔΟΣΕΙΣ —

**THEODOROS KARATZAS — NIGEL READY  
THE GREEK CODE OF PRIVATE  
MARITIME LAW**

'Απόδοσις εις τήν άγγλικον σειράς θεσμών τού έλληνικον ναυτικού δικαίου άπό τόν κ. Θεόδωρον Καρατζάν μέ τήν συνεργασίαν άγγλου νομικού τού κ. NIGEL READY έκυκλοφόρησεν εις κομψήν έκδοσιν άπό τούς έκδότας MARTINUS NIJHOFF.

Περιλαμβάνεται πρόλογος και γενική εισαγωγή περί τής νομοθετικής έξελίξεως τού ναυτικού δικαίου εις τήν 'Ελλάδα άπό τού 1828 και έφεξης.

Παρατίθεται τό κείμενον καθενός άπό

Βιλχελμσχάβεν στίς 10 Μαρτίου λόγω ζημίας στήν κυρ. μηχανή άπό άνεξακρίβωτη αιτία. 'Ανελήφθησαν μερικώς μόνιμες έπισκευές.

**ΜΕΣΣΗΝΙΑ ΑΥΓΗ:** 'Επιθεωρήθηκε στό Κόμπε στίς 17 Μαρτίου διότι συνεπεία κακοκαιρίας στό ταξίδι του άπό Τσέρρου Πόδιντ στό Μπουσάν ύπεστη ζημιές στήν κυρία μηχανή.

**ΜΕΤΣΟΒΟΝ:** Στό Κόμπε 23 Μαρτίου, έξερράγη πυρκαγιά στήν δεξαμενή τού πλοϊου. 'Εζητήθη ύπό τών πλοιοκτητών έπιθεώρηση.

**ΠΡΟΣΩΣ:** 'Επιθεωρήθηκε στήν 'Αμβέρσα και διεπιστώθηκαν ζημιές στήν πρύμνη και κυρίως στήν πρόπελλα. Κατόπιν αύτού ό δεξαμενισμός έκριθη άπαραίτησης.

**ΣΟΦΙΑ (Λιβάνου):** Λεμεσός γιά Σετούμπαλ προσάραξε στήν 'Ελαφόνησο στίς 14 Μαρτίου λόγω σφοδρής κακοκαιρίας. Τό πλοϊο άνελκύστηκε μέ τήν βοήθεια ρυμουλκού και δηληγήθηκε σε άσφαλη λιμένα Πελοποννήσου χωρίς νά παρουσιάσει διαρροές.

τούς δέκα πέντε τίτλους τού ΚΙΝΔ. Προηγείται άδικα συγκεκριμένη περίληψης και ένημέρωσης έπι τών διατάξεων κάθε τίτλου.

Μέ λιότητα υψους πού άπανταί και είς παλαιότερα κείμενα τού κ. Καρατζά διακρίνει και τό άγγλικόν κείμενον, προσδιορίζεται είς σύντομον έννημέρωσιν ή έννοια τού πλοϊου, ή νηολόγησης ή ναυπήγησης και ή, έκτος άντιθέτου συμφωνίας, συμπληρωματική έφαρμογή τών διατάξεων τού άστικού κώδικος. 'Επίσης περί τής μεταβιβάσεως τής κυριότητος πλοϊου μέ άναλογον έφαρμογήν και ήπιτης τού άστικού κώδικος. Μνημονεύεται τέλος ή διάταξις τού δρομού 9 πού άποτελεί κανόνα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου.

Όμοια ένημερωτική είσαγωγή άπανταί και είς τούς λοιπούς τίτλους.

Η εισαγωγή, ειδικώτερον είς τόν έκτον τίτλον τού ΚΙΝΔ περί ναυλώσεως έπισυρει τήν ιδιαιτέρων προσοχήν.

Εις τρεις πυκνάς σελίδας ή κ. Καρατζάς έρμηνεύει μέ πληρότητα και κρυσταλλίνην σαφήνειας τάς διατάξεις τών έπτα κεφαλίων τού έκτου τίτλου πού ρυθμίζουν τήν ναύλωσιν, τήν θαλασσίαν μεταφοράν και τήν μεταφοράν έπιβάτου. 'Επιτυχώς μέ τάς νομικάς αύτάς έννοιας συμπλέκονται οι Κανόνες τής Χάγης (Σύμβασις Βρυξελλών τής 25.8.1924 περί ένοποιήσεως όρισμένων κανόνων ήν σχέσει μέ τάς φορτωτικάς). 'Επισημαίνεται τό πρόσφορον τών κατευθύνσεων τής Συντακτικής 'Επιτροπής τού σχεδίου τού ΚΙΝΔ πού είς άρμονίαν μέ τόν άστικόν Κώδικα διετυπώθη. Και έπισης τονίζεται διτι άπό τήν ίδιαν 'Επιτροπήν είς τό πλαίσιον τού ΚΙΝΔ ή ναύλωσις λογίζεται ώς μορφή συναλλακτικής συμβάσεως άμφοτεροβαρούς,

έν ώ μέ τήν ένσωμάτωσιν τών Κανόνων τής Χάγης εύρύνεται τό πεδίον έφαρμογής των είτε έχωρησεν έκδοσις φορτωτικής είτε δχι.

'Αλλά' ο τίτλος τής έκδόσεως δημορά άνωτέρω άναφερεται, άποδιδει έν μέρει τό δλον περιεχόμενον.

Διότι πέραν τών διατάξεων τού ΚΙΝΔ, τών προσθηκών, και τής αύθεντικής έρμηνειας μερικών άπό αύτάς, περιλαμβάνεται είς άγγλικήν μετάφρασιν (α) τών μεταβατικών διατάξεων τού ΚΙΝΔ (δρόμα 293-297), β) τού ν.δ. 3899/1958 περί προτιμωμένης ύποθήκης έπι πλοίων. 'Έμπειροιστατωμένη καίτοι συνοπτική διατύπωσις τών διατάξεων τού σημαντικού αύτού θεσμού άπανταί είς τήν είσαγωγήν έπι τού όγδου τίτλου περί ναυτικής ύποθήκης (σελ. 52-53), πρός τήν όποιαν συνάπτεται, γ) τών διατάξεων τού άστικού κώδικος περί ύποθήκης άκινήτων (δρόμ. 1257 έως 1340) πού συμπληρωματικώς έφαρμόζονται έπι τής ναυτικής ύποθήκης και κατά παρέκτασιν έπι τής προτιμωμένης.

'Εκδήλος είναι ή πλήρης άφομοίωσις τού δλου φάσματος τού ούσιαστικού δικαίου (άστικός κώδικι, κώδικες ιδιωτικού και δημοσίου ναυτικού δικαίου) μέχρι και τών ειδικωτώρων νομοθετικών ρυθμίσεων έπι πλοίων, πέραν διάτων, και τού έλληνικού δικονομικού δικαίου.

Εις τήν μεγάλην έλληνικήν ναυτιλίαν άρμοζει και παράλληλος προβάλλει ώς έπιβαλλομένη ή θεωρητική έπεξεργασία τών θεσμών τού ναυτικού δικαίου. 'Άλλα και ή προβολή των είς τήν διεθνή ναυτιλιακήν κοινωνίαν.

'Εργον, λοιπόν, δημορά άξιόλογον συμβολήν. 'Άλλα και εἰς τό έπιχώριον νομικόν τό άγγλικόν κείμενον πού διακρίνεται διά τήν άκριβολγον έπιστημονικήν άπόδοσιν πολύτιμον βοήθημα άποβανει.

K. Σ.Π.Α.

## «ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΣ»

'Ο άκούραστος μελετητής στόν τομέα τής ναυσιπλοΐας κ. Νικ. Χ. Κροντήρης έξεπόνισε μία καινούργια πρωτότυπη σημαντική μελέτη γιά τήν 'Αποφυγή συγκρούσεως με διμεσο προσανατολισμό τών άπαραιτήτων στοιχείων».

Μέχρι σήμερα γιά τό πρόβλημα αύτό χρησιμοποιούνται ή γραφική λύση με τά φύλλα ύποτύπωσης ραντάρ. 'Η έργασια αύτη άπαιτούσε νά άπομακρυνθεί ή ύπευθυνος άπό τή γέφυρα, νά έχει βοηθό, νά άπασχολθεῖ πολλή ώρα, νά έχει δινεση γιά τόν γραφικό σχεδιασμό χωρίς προνευστασμούς και διατοιχισμούς κ.λ.π. Γιά τούς λόγους αύτούς ή σχεδίαση γινόταν βασανιστική και δέν πραγματοποιούταν.

Μέ τή νέα μέθοδο τού κ. Κροντήρη, άνεξάρτητα άπό τά ήλεκτρονικά ναυτιλιακά μέσα πού χρησιμωποιεί τό πλοϊο γιά τήν έντοπη και σχετική κίνηση δημούδηπος στόχου, έπιτυγχανεται ή δημεσος και ταχύτατος ύπολογισμός τής έλαχίστης άποστασης προσέγγισης, τού άντιστοιχου χρόνου και ή γρήγορος ύπολογισμός τής πραγματικής πορείας και ταχύτητος τού στόχου, ώστε νά βοηθείται ούσιαστικά ή άξιωματικός φυλακής νά πάρει τά άπαραιτητα μέτρα γιά τήν άποφυγή μιᾶς συγκρούσεως, χωρίς τό άγχος νά βγάλει δύσο τό δυνατόν γρηγορότερα και άκριβεστερα τά άπαιτούμενα στοιχεία μέ ύποτύπωση.

'Η μελέτη αύτή πού στάλθηκε άπό τόν συγγραφέα σε πάρα πολλούς άξιωματικούς τού 'Εμπ. Ναυτικού, τού Π.Ν. και τού Λ.Σ. προκάλεσε έξαιρετικά εύμενεις κρίσεις.

# Η ναυλαγορά

Άργα όλλα σταθερά, η διεθνής ναυλαγορά διατήρησε την άνδοικη της τάση κατά το τελευταίο δεκαπενθύμερο. Τόσιμη έξακολουθούν να είναι η σπονδυλική στήλη της, ένων καί τα λοιπά φορτία έξιζαν μιά κάσμα παρουσία χωρίς, δύμας, ιδιαίτερη ασημασία.

Ηδη ή κατάσταση φαίνεται δρκετά ύγιης. Ωστε νά είναι σέ θέση νά άπορφηθει ένα δριμό ωντεύκτων πού κάνουν την παρθενική τους παρουσία μαζί μέ ένα άνδοικο δριμό παροπλισμένων πού, δειλά-δειλά, τείνουν νά έγκαταλείψουν τό δύγκυροβάλιο.

Στά σιτηρά, τόν κύριο έκφραστή της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου — δημος προανφέραμε — τά έπιπεδα της δραστηριότητας θαυμάσιας άντικαποτρίζονται στούς ναύλους τών κλασσικών ταξιδίων πού έχουν ώς έξης:

— 75.000 τον. από Μισισιποπή γιά Όλλανδια, δολ. 8,25 φίο, 12 ήμερες, Απρίλιο.

— 45.000 τον., από Χαττέρας γιά Πορτογαλία, δολ. 9,25 φίο, όψιμο από Κόλπο δολ. 10,25, φίο, μέ 6.500/6.000 τον., τέλος Μαρτίου.

— 52.000 τον., από Κόλπο γιά Ιαπωνία, δολ. 19,85 φίο, 11 ήμερες, Μάρτιο/Απρίλιο.

— 20.000 τον., από Κόλπο γιά Δ. Μεξικό, δολ. 19,50 φίο, μέ 1.000 τον. έκφρτωση, όρχες Απριλίου.

Σε δλλες περιοχές, έχουμε τίς έξης χαρακτηριστικές περιπτώσεις:

— 48.000 τον. από Πλέιτ μέ συμπλήρωση Μπάχια Μπλάνκα γιά Ιαπωνία, δολ. 24,50 φίο μέ 2.000/5.000 τον., Μάιο.

— 24/25.000 τον., από Ν. Αφρική γιά 3 λιμάνια Ιαπωνίας, δολ. 16,75 μέ 2.000/2.500 τόνους, Απρίλιο.

— 15.000 τον. από Ρουέν γιά Δ. Ιταλία, δολ. 9,75 φίο, όψιμο Αδριατική δολ. 10,75 μέ 5.000/3.000 τόνους, δμεοτ φόρτωση.

— 14.000 τον., από Κόντινεντ γιά Άλβερια, δολ. 16,50 φίο μέ 3.000/500 τόνους, Μάρτιο.

Τό κάρβουνο καί τά μεταλλεύματα έκαναν — δημος δημοφέραμε — τήν παρουσία τους χωρίς διακυμάνσεις από τα συνήθη έπιπεδα, άποδεικνύοντας γιά μιά άκρα φορά διτί «λείπει ή έμπνευση» καί διτί δρόμος πρός μιά πλήρη καί καθολική άνακαμψη τής άγοράς είναι άκρα μακρός.

Όπως συνηθίζεται τελευταία, η ζάχαρη έκανε άρκετο θύρωμα μέ λίγα άποτελέσματα ένων τά λιπάσματα κινήθηκαν στό περιθώριο τής άγοράς.

Είναι ίσως καιρός νά σχολιάσουμε τήν δραστηριότητα γύρω από τίς Μεγάλες Λίμνες καί νά έπισημάνουμε ένα σεβαστό δριμό ναυλώσεων πού συμφωνήθηκαν από τώρα έν δημειών του προσεχόυς άνοιγματος τής περιοχής.

Από τά υπάρχοντα κλεισίματα, προκύπτει διτί οι πρώτες φορτώσεις προβλέπονται γιά τά μέσα Απριλίου. Ισως έξιζει νά παραθέσουμε μερικές χαρακτηριστικές περιπτώσεις:

— 13.000 τόννοι σιτηρών, τρεις φορτώσεις γιά Μάιο, Ιούνιο καί Αύγουστο, δολ. 30,50 φίο γιά Πορτογαλία, 3.500/1.500.

— 13.000 τόννοι σιτηρών, γιά Πορτογαλία έπισης Απριλίου, δολ. 32,50 φίο, 3.500/1.500.

— 16.000 τον. σιτηρών, γιά Κόντινεντ, δολ. 24 φίο, 6 ήμερες, Μάιο.

— 18.000 τόννοι μέ συμπλήρωση στούς 28.000 τόννους στόν Αγ. Λαυρέντιο, δολ. 23,75 άντιστοχα δολ. 16,75 φίο, 4 ήμερες/2.500 τόννοι, μέσα Απριλίου, έκφρτωση Μασσαλία ή Αδριατική.

## ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σημάδι σταθερότητας γιά μερικούς παραπηρέτες, άπλη ένδειξη άναγκης γιά άνεση κινήσεων έκ μέρους τών ναυλωτών γιά δλλους, ή άγορά τών χρονοναυλώσεων κινήθηκε ίκανονοποιητικά καί άπερρόφησε τό μεγα-

λύτερο μέρος τής διαθέσιμης χωρητικότητας. Ας άναφερουμε μερικά χαρακτηριστικά κλεισίματα:

— 61.000 τον. d.w. από Κόντινεντ γιά Ιαπωνία μέσω Κόλπου, δολ. 9.000 τήν ήμερα.

— 15.150 τον. d.w., από Κόντινεντ γιά Κίνα, δολ. 3.500.

— 16.300 τον. d.w., από Γερμανία γιά Καραϊβική, δολ. 3.850.

— 15.500 τον. d.w., από Κόντινεντ γιά Κ. Αμερική, δολ. 2.700.

— 35.000 τον. d.w., από Κίνα γιά κυκλικό Ειρηνικού δολ. 4.500.

— 60.000 τον. d.w. από Ιαπωνία γιά κυκλικό Ειρηνικού, δολ. 5.000.

— 15.500 τον. d.w. από Χόγκ Κόγκ γιά Κόλπο ή Βενεζουέλα δολ. 3.950.

— 30.300 τον. d.w., από Ν. Αφρική γιά Ιαπωνία ή Ταιβάν, δολ. 3.400.

— 34.500 τον. d.w., από Ν. Βραζιλία γιά Ιαπωνία, δολ. 5.000 πλέον δολ. 160.000.

— 15.000 τον. d.w., από Αγ. Λαυρέντιο γιά Κίνα, δολ. 4.400.

## ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Οι έλπιδες γιά μιά έπανοδο τής ναυλαγοράς πρός έννα κανονικό ρυθμό μετά τήν έφαρμαγή τών νέων τιμών τού δρυγού καί τών ποσοστώσεων στήν παραγωγή, πού πρόσφατα οι χώρες τού ΟΠΕΚ συμφώνησαν, άποδεικνύονται πρός τό παρόν φρούδες. Θά έλεγε κανείς διτί οι έμποροι — ναυλωτές δεν έχουν πεισθεί διτί οι νέες τιμές είναι δριστικές. Και διτί — πολύ σύντορα — νέες μειώσεις πρέπει νά άναμένονται. Πράγμα πού έρχεται μάλλον νά έπιβεβαιώσει ή κατάσταση πού διαμορφώνεται στην έλευθερη άγορά διπού οι τιμές είναι χαμηλότερες!

Μελετώντας τά διάφορα δελτία καί άναφορές τής ναυλαγοράς πετρελαιού, διερωτάται κανείς διν υπάρχουν σήμερα VLCC/ULCC ή ή θυμός τους είναι ένα άνετο. Πράγματι, μέσα από τής έπισημες άναφορές, μία ναύλωση φαίνεται μόνο στίς τελευταίες ήμερες,

## BALKAN & BLACK SEA SHIPPING CO. HELLAS LTD.

Θυγατρική τής εν Λονδίνω: BALKAN & BLACK SEA SHIPPING CO. LTD.

**ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ:** Δημ. Γούναρη 21-23, Πειραιεύς  
Τηλ.: 4129.305/6/7  
Telex: 212852 - 212853

**ΥΠΟΚ/ΜΑ:** Κουντουριώτου 19, Θεσσαλονίκη  
Τηλ.: 031/524.020/1  
Telex: 0412184

### ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ — ΠΕΤΡΕΛΑΙΕΥΣΕΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ — ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ

**ΓΕΝΙΚΟΙ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ ΕΛΛΑΔΑ ΤΩΝ:** a) NAVIGATION MARITIME BULGARE, VARNA (SHIP OWNERS)  
β) BULFRACHT, SOFIA (SHIPBROKERS & CHARTERING AGENTS)

Τακτικαί άναχωρήσεις διά φορτηγών γραμμής καί TRAMPS πρός καί από λιμένας:

Μεσογείου	— "Απω Ανάτολης
Μαύρης Θαλάσσης	— 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης
'Ηπειρωτικής Εύρωπης	— 'Αγγλίας

Υποπράκτορες εις όλους τούς Ελληνικούς λιμένας.

**ASSOCIATED COMPANIES:** BALKAN & BLACK SEA SHIPPING CO.LTD., HAMBURG  
BALKAN & BLACK SEA SHIPPING CO. LTD., ANTWERP  
BALKAN & BLACK SEA SHIPPING CO.LTD., SINGAPORE

πολύ χαρακτηριστική δραστηριότητα, σφου καλύπτει μεγάλο μέρος των συνθημάτων προσφορισμών:

— 243.000 τον., από Κάρχη για Απω Άνατολή WS 27, όψιμον Κόντινεντ/HB WS 25, όψιμον Έρυθρά WS 29, φόρτωση 25 Μαρτίου.

Σε μικρότερα μεγέθη και φορτία, παρατηρήσαμε μία ρευστή κατάσταση πού άπειχε, βέβαια, από τού νά θεωρείται Ικανοποιητική για τό πλοιο. Μία πρόσκαιρη άναντανάρωση τού ένδιαφέροντος παρατηρήσης, είναι άλληθεια, κατά την πρώτη έβδομάδα τής ύπο έξετασης περιόδου στην Καραϊβική και, έπισης, στην Βόρεια Θάλασσα. Και στήν μέν πρώτη περίπτωση, τό μικρο μήκος τών ταξιδίων και ή ποικιλά τών φορτώσεων - έκφρασης τού μεγάλη, ώστε ή έξαγωγή στατιστικών συμπερασμάτων να καθίσταται έπισφαλης ύποθεση. Στήν δεύτερη, σήμανε μία πρόσκαιρη άνοδο τών ναύλων κατά WS 20 περίπου για νά κατασιγάσει βαθμηδόν.

Και τελειώνουμε μέ λίγα χαρακτηριστικά κλεισίματα:

- 167.000 τον., από Περαικό για Ταϊβάν, WS 20.
- 50.000 τον., από Περαικό για Ιαπωνία, WS 68,5 (νόφθα).
- 57.000 τον., από Περαικό για Μεσόγειο, WS 60.
- 120.000 τον., από Μεσόγειο για Κόντινεντ/HB, WS 40, όψιμον για Μεσόγειο WS 45.
- 98.000 τον., ένδομεσογειακό ταξίδι, WS 47,5.
- 95.000 τον., από Δυτ. Αφρική για Κόλπο, WS 47,5 μέ όψιμον 'Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ WS 50.
- 115.000 τον., από Δ. Αφρική για 'Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 42,5.
- 62.000 τον., από Β. Θάλασσα για HB, WS 74.
- 60.000 τον., από Β. Θάλασσα για 'Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ WS 47,5, Κόλπο 45, Κόντινεντ 75, Μεσόγειο 65.
- 110.000 τον., από Αν. Μεξικό για Κόλπο, WS 75.
- 55.000 τον., από Καραϊβική για Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 80.
- 33.000 τον., από Καραϊβική για 'Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 112.

## τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοια

### ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑΙΖΟΝ: Ποταμό Μισσισιππη 62.000 τον. περίπου δημητριακά, Αμέρισα, Ρότερνταμ ή 'Αμεριτράμ έναντι συνολ. άμοιθη δολ. 522.138, 10.5 ήμέρες συνολικά, Μαρτίου 23-30.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ: Βορειώς Ρίβερ Πλέιτ και Μπουένος 'Αιρες 24.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία δολ. 29,50 φίλ. πλέον 75 ούτε για δεύτερο ή τρίτο λιμένα φορτώσεως, 2.000 τον./5.000 τον. φορτοεκφόρτωση Μαρτίου 25-30.

TZE'NT III: 'Αμερικ. Κόλπο 12.500 τον. δρύζης σε οάκους Νταμάμ δολ. 45 φίλ. 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση και 750 τον. έκφρτωση, Μαρτίου 19-21.

ΜΙΧΑΗΗΣ: Νιούπορτ Νιούς 83-87.000 τον. γαλάνθρακες 'Ολλανδία δολ. 5,65 φίλ. όψιμον Ρότερνταμ δολ. 5,77 φίλ. 3-5 ήμέρες /25.000 τον. φορτοεκφόρτωση Μαρτίου 23-30.

ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ: Σεπτέμπτα Μηνέ 100.000 τον. αιδρημέταλλευμα Κασιούνγκ δολ. 9,75 φίλ. 40.000 τον./38.000 τον. φορτοεκφόρτωση Μαρτίου 25-28.

ΧΑΣΤΙΝΙΚΣ: Χάμπτον ρόντς 65.000 τον. αιδρημετάλλευμα Μπιλμπό δολ. 6,50, 3 ήμέρες/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Απρίλιου 1-15.

ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΗΣ: Μεγάλες Λίμνες 13.000 τον. γεννήματα Πορτογαλία δολ. 32,50 φίλ. 3.500/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση Απρίλιο.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Κ.: Βορειώς Χαττέρας 40-42.000 τον. γεννήματα Ροστόκ, δολ. 10,40 φίλ. 5 ήμέρες/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση Μαρτίου 30 — Απρίλιου 4.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ: 'Αμερικ. Κόλπο 25.000 τον. οιτηρά 'Ακαμπο, δολ. 26,62 φίλ. 4 ήμέρες/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση 'Απρίλιου 1-7.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: Λόγκ Μπήτς 20.000 τον. οιτηρά δυτική Ακτή Μεξικού δολ. 11 φίλ. 4 ήμέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση Μαρτίου 25-31.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΗΓΗΣ: 'Αμερικ. Κόλπο 20.000 τον. οιτηρά δυτική Ακτή Μεξικού δολ. 20 φίλ. 4 ήμέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 26-30.

### ΑΠΟ ΤΙΣ ΆΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ: Κόντινεντ 16.500 τον. λιπάσματα 'Ινδια δολ. 30 φίλ. 2.500 τον./1.000 τον. φορτοεκφόρτωση 'Απρίλιου 15-30.

ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ: Ελλάδα 16.300 τον. οιτηρά 'Ιταλία δολ. 9,50 φίλ. 1.000 τον./2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 17.

ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ: Βίλαρ με συμπλήρωση 'Αμβούργο ή Ροστόκ 18.000 τον. λιπάσματα δυτ. Ακτή 'Ινδιας δολ. 29,75, 2.500 τον. φόρτωση Βίλαρ/3.500 τον. φόρτωση 'Αμβούργο ή Ροστόκ/1.000 τον. έκφρτωση.

ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ: Κούβα 21.000 τον. ζάχαρης χύδην Κίνα, δολ. 35 φίλ. 2.000 τον./1.250 τον. φορτοεκφόρτωση Μαΐου 22 — Ιουνίου 4.

### ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΜΑΡΙΑΝΘΗ: 13.488 τον. d.w. τού 1970. Παράδοση Βαλπαράζο άρχει 'Απρίλιο, συνέχεια προηγουμένης ναυλώσεως, ταξίδι μέσω δυτ. άκτων Νοτίου 'Αμερικής και έπαναπαράδοση Ταϊβάν ή Ιαπωνία δολ. 4.900 την ήμέρα.

ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ: 15.195 τον. d.w. τού 1971. Παράδοση Πολωνία τέλη Μαρτίου και έπαναπαράδοση Κίνα δολ. 3.750 την ήμέρα.

ΣΗ ΤΑΙΓΝΤ: 15.179 τον. d.w. τού 1971. Παράδοση 'Αμβέρα, Μαρτίου 16, έπαναπαράδοση Ράγκον δολ. 3.900 την ήμέρα.

ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 26.102 τον. d.w. τού 1971. Παράδοση Νότιο Κορέα Μαρτίου 20-22, έπαναπαράδοση 'Ερυθρά δολ. 3.950 την ήμέρα.

ΒΑΣΟΣ ΑΓΓΑΛΗ: 15.052 τον. d.w. φρήντου τού 1976. Παράδοση Μπούενος 'Αιρες δμεση, έπαναπαράδοση Δανία δολ. 4.000 την ήμέρα.

ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ: 14.935 τον. d.w. τού 1972. Παράδοση Φλάσινγκ Μαρτίου 20, ταξίδι 60 ημέρων με παράδοση σε λιμένα Νιγηρίας δολ. 4.500 την ήμέρα.

ΒΑΣΙΛΗΣ: 28.869 τον. d.w. τού 1979. Παράδοση Τάουνοβιλ Απρίλιου 6-14, έπαναπαράδοση 'Αγγλία/Κόντινεντ δολ. 4.350 την ήμέρα.

ΒΙΣΜΑΡ: 24.198 τον. d.w. (1.058.610 κ.π.), 13 κόμβοι 24

# HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

'Οργανισμός ίδρυθείς ύπό σημαινόντων  
'Ελλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου  
ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο  
μέρος τοῦ 'Ελληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοιών περίπου 12.500.000.000  
δολλαρίων.

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τοὺς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εἰς τοὺς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους των:

Thos. R. Miller & Son, International House, 26 Creechurh Lane, London EC3A 5BA.

Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

## Οι Αγοραπωλησίες

τον. φιούλ και 2 τον. ντίζελ τού 1979). Παράδοση Ρεκαλάντα Μαρτίου 9-12 ταξίδια 2-4 μηνών. έπαναπαράδοση Μπόστον/Γκάλβεστον δολ. 4.000 την. ήμερα, όψιν παράδοση διερχόμενο Μουάκατ δολ. 6.500 την. ήμερα, όψιν παράδοση "Απω" Ανατολή δολ. 5.700 την. ήμερα. Όλες οι υψηλές συμπεριλαμβάνουν τις υπερωρίες.

**ΕΒΜΑΡ:** 29.211 τον. d.w. (1.208.753 κ.π., 14 κόμβοι, 36 τον. φιούλ και 2 τον. ντίζελ τού 1976). Παράδοση Μανίκα Μαρτίου 22-28, ταξίδι διαρκείας 70 ήμερων και έπαναπαράδοση Μπορτνά ή "Αμβούργο" ή HB δολ. 2.500 την. ήμερα, συμπεριλαμβανόμενων υπερωριών.

**ΚΑΣΟΣ:** 26.702 τον. d.w. (1.246.796 κ.π., 14.5 κόμβοι, 31 τον. φιούλ και 2 τον. ντίζελ τού 1976). Παράδοση Νότιο Κορέα Μαρτίου 19-25, έπαναπαράδοση Καράτοι δολ. 4.500 την. ήμερα.

**ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.:** 19.034 τον. d.w. τού 1969. Παράδοση Δυτ. Αύστραλία "Απρίλιο" 5, έπαναπαράδοση Έρυθρό δολ. 4.950 την. ήμερα.

**ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ:** 41.800 τον. d.w. τού 1982. Παράδοση Μιζουσίμα δμεση, έπαναπαράδοση Δυτ. Αφρική δολ. 5.000 την. ήμερα.

**ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ:** 19.200 τον. d.w. τού 1969. Παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ "Απρίλιο" 4-12, ταξίδι μέσω άνατολ. άκτης Καναδά ή άνατολ. άκτης Βορείου ή Νοτίου Αμερικής και έπαναπαράδοση Κίνα δολ. 3.850 την. ήμερα.

**ΑΛΚΑΙΟΣ:** 16.609 τον. d.w. τού 1977. Παράδοση στον πιλότο Πουέστο Καμπέλο δμεση, ταξίδι μέσω Αμερικ. Κόλπου και έπαναπαράδοση Κέρη Τάσου ή Μανούτο δολ. 6.000 την. ήμερα.

**KOMMON BENTΣΙΟΥΡ:** 26.102 τον. d.w. τού 1971. Παράδοση Νότιο Κορέα Μαρτίου 20-22, έπαναπαράδοση Έρυθρό δολ. 3.950 την. ήμερα.

**ΘΑΣΟΣ Α' ΓΑΛΑΝΤ:** 15.052 τον. d.w. φρήντομ τού 1976. Παράδοση Μπούνενός "Αίρες" δμεση, έπαναπαράδοση Δανία δολ. 4.000 την. ήμερα.

**XIAN KAPTAIN:** 14.153 τον. d.w. τού 1962. Παράδοση διερχόμενο "Εσκουμος", Απρίλιο, ταξίδι Κίνας δολ. 4.250 την. ήμερα.

**ΜΑΡΟΥΔΙ:** 34.275 τον. d.w. τού 1978. Χρονοναύλωση περιόδου 3-5 μηνών, παράδοση στον πιλότο Αμερικ. Κόλπου άρχος Απρίλιο, έπαναπαράδοση Μουάκατ ή Έρυθρό δολ. 8.000 την. ήμερα, όψιν παραδοσεως Γιβραλτάρ ή "Αμβούργο" δολ. 7.500 την. ήμερα.

**ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ:** 16.270 τον. d.w. τού 1980. Παράδοση "Έλι" μπε δμεση, ταξίδι μέση έπαναπαράδοση Καραϊβική δολ. 3.850 την. ήμερα.

**ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ:** 15.428 τον. d.w. τού 1972. Παράδοση Κόντινεντ Μαρτίου 30 και έπαναπαράδοση άνατολ. άκτη Κεντρικής Αμερικής δολ. 4.400 την. ήμερα.

**ΠΑΓΚΑΙΟΝ:** 34.574 τον. d.w. τού 1973. Παράδοση νότιο Βραζιλία μέσω Απρίλιου ταξίδι μέση έπαναπαράδοση Ιαπωνία δολ. 5.000 την. ήμερα πλέον άμοιβης δολ. 160.000 για πλούτο ύπο έργα.

**ΑΘΗΝΑ:** 14.885 τον. d.w. τού 1968. Παράδοση "Εσκουμινς" Απρίλιο, ταξίδι μέση παράδοση Κίνα δολ. 4.400 την. ήμερα.

**ΜΑΡΙΤΣΑ III:** 16.257 τον. d.w. τού 1965. Παράδοση Κολόμβο, Μαρτίου 15 - "Απρίλιο" 2, έπαναπαράδοση Κόντινεντ δολ. 1.850 την. ήμερα.

**ΛΟΥΚΑΣ Ν.:** 22.188 τον. d.w. Παράδοση Νοτ. Ιαπωνία άρχες Απρίλιου, έπαναπαράδοση δυτικ. Αύστραλια δολ. 3.700 την. ήμερα.

**ΚΕΠ' ΑΝΤΙΛΜΕΣ:** 24.090 τον. d.w. τού 1972. Παράδοση στον πιλότο Ποχάνγκ "Απρίλιο" 5, έπαναπαράδοση Αγγλία/Κόντινεντ δολ. 2.800 την. ήμερα.

**ZANNΗΣ:** 40.750 τον. d.w. τού 1981. Παράδοση Πόρτ Σάιντ δμεση, ταξίδι μέσω Τάραντο και Τζεράντον και έπαναπαράδοση Κόντινεντ δολ. 4.500 την. ήμερα.

### ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΟΛΟΙ

**ΝΙΤΣΑ:** Δυτ. άκτη Ήνων, Πολιτείων 27.000 τον. καθαρά "Άπω" Ανατολή WS 100, Μαρτίου 18.

**ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ:** Κιουρασό 125.000 τον. Μπιλμπό WS 27.5, Μαρτίου 18.

**ΑΟΥΝΤΑ:** Καραϊβική 37.000 τον. άκτη Ατλαντικού WS 120, Μαρτίου 20.

**ΑΘΗΝΙΚΗ:** Άνατολ. Μεσόγειο 65.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλία/Κόντινεντ/Σκανδιναβία/Δ. Αφρική WS 50, όψιν δυτική Μεσόγειο WS 55, Μαρτίου 17.

**KINIK ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ:** Ζουετίνα 71.000 τον. μέρος φορτίου Φάς, WS 55, Μαρτίου 19.

**KINIK ΚΑΔΑΜΟΥΣ:** Μόρσα Ελ. Μπρέγκα 32.000 τον. μέρος φορτίου Φάς, WS 95, Μαρτίου 18.

**ΑΛΕΞΙΑ VI:** Ροστόκ 20.000 καθαρά Αγγλία/Κόντινεντ / Σκανδιναβία WS 140/150 Μαρτίου 20.

**ΓΕΩΡΓΙΑ Π.:** Άνατολ. άκτη Μεξικού 35.000 τον. μέρος φορτίου Παναμά WS 97,5 Μαρτίου 21.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ:** Σκίκντα 28.000 τον. καθαρά Ιταλία WS 120, Μαρτίου 16.

Σε ξέπαση τό αγοραστικό ένδιαφέρον. Πολλές οι πωλήσεις, προκάλεσαν ύψωτικες τάσεις στις τιμές. Η έξιγη ημερησία τού φαινομένου, μάλλον δύσκολη, δεν μπορεί να δοθεί άπο την πορεία της ναυλαγοράς ή όποια, δεν καλύπτει σε σύγκριση με τό πρόσφατο παρελθόν, δεν είναι δυνατόν να στηρίξει λογικά τόν πυρετό. Θυμίζουμε τις πρόσφατες αναφορές μας στην πεποιθήση, ότι η παγκόσμια οικονομία βαίνει πρός άνακαμψη και ίσως αυτή να είναι ή μοναδική έξηγηση. Από τις συγκεκριμένες πρόδειξις άναφέρουμε:

Στά δεξαμενόπλοια:

**M/T "ARCHON"** (123.500 TDW, τού 1974, με IGS/COW, Sulzer) πρός αγοραστές τού Μπαγκλαντές ύπο αίρεσην. Τιμή δέν ανακινύθηκε.

**M/T "MOZART"** (86.000 TDW, τού 1969, SBT/IGS, Sulzer), με έμπιστευτικούς δρους.

**M/T "ARDMAY" (Products Carrier, 31600 DWT, τού 1975, IGS/COILS/COATING, Sulzer)** σε "Ελλήνες αγοραστές, τιμή έμπιστευτική, πιστεύεται περί τά δολ. 7.000.000.

Στά μπάλκ καρριέρων:

**M/V "CAMPRIDGESHIRE"** (71600 DWT, τού 1976, Doxford) σε τιμή περί τά δολ. 7.000.000.

**M/V "SPRAY DERRICK"** (50.854 TDW, τού 1972, Sulzer, φορτωτήρες 14 τών 5 τόνων) χωρίς νά διακοινωθεί τιμή. Πιθανώς, ή πώληση τελεί ύπο αίρεση.

**M/V "ANASTASIA V"** (27.500 TDW, τού 1969, Sulzer, φορτ. 12/10 τον.) περίπου δολ. 2.400.000 με βάση "ώς έστι".

**M/V "OLYMPIC PEGASUS"** (26.900 DWT, τού 1965 Sulzer, φορτ. 12/5 τον.) τιμή δολ. 1.250.000 ώς εύπλακεται στήν Ελευσίνα.

**M/V "HOLY"** (16.300 DWT, τού 1971, με KAWASAKI MAN, φορτ. 10/10 τον.) δολ. 1.500.000 ώς έστι. Σιγκαπούρη.

Στά φορτηγά γενικού φορτίου:

**M/V "ROLAND PACIFIC"** (11.000 DWT, τού 1973 εις Ανατ. Γερμανία, MAN 8900 ΒΗΠ, φορτ. 3/50 και 2/15 τον.) τιμή δολ. 1.600.000.

Τέλος, Γερμανοί πλοιοκτήτες φέρνονται ώς πωλητές δύο πλοίων τύπου «36 L» τού 1977/78, 15.700 DWT, στήν τιμή τών δολ. 5.800.000 έκαστον, σε "Ελλήνες τού Λονδίνου.

**ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ:** Καστελόν 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Περσία WS 115, Μαρτίου 12.

**ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.:** Περσία 40.000 τον. μέρος φορτίου, άκτη Ατλαντικού/Κόλπο/Καραϊβική WS 9,5, Μαρτίου 27.

**ΟΡΕΓΚΙΝΑ:** Μεταξύ λιμένων Καραϊβικής 44.000 τον. μέρος φορτίου, αυστ. άμοιβη δολ. 140.000, Μαρτίου 15.

**ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΕΗΒ:** Αρζόυ 76.000 τον. Μεσόγειο WS 52,5, όψιν Αγγλία/Κόντινεντ WS 47,5, Μαρτίου 16.

**ΜΕΤΕΩΡΑ:** Άνατ. άκτη Ην. Βασιλείου 60.000 τον. μέρος φορτίου, Κόντινεντ WS 87,5, όψιν ναυλωτών για Τής πρός Ιμινχάμ WS 102,5 Μαρτίου 29.

**ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΠΝΟΗ:** Σκίκντα 28.000 τον. καθαρά Αγγλία/Κόντινεντ WS 110, όψιν Μεσόγειο WS 125, Μαρτίου 27.

**ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ:** Άνατολ. άκτη Μεξικού 45.000 τον. μέρος φορτίου Αμερ. Κόλπο ή περιοχή Βορείων Χαττέρων WS 94, Μαρτίου 28.

**ΣΟΥΑΝ ΛΕΗΚ:** Ιμινχάμ 25.000 τον. μέρος φορτίου Αμερίκα/Αμβούργο/Ρόττερνταμ WS 140, Μαρτίου 23.

**ΛΕΩΝΙΔΑΣ:** 56.513 τον. d.w., χρονοναύλωση για άποθήκευση όργων, περίοδος 1 έτους έναντι δολ. 2.500 άνα τόνον, Απρίλιος.

**ΘΕΟΤΟΚΟΣ:** 40.950 τον. d.w. χρονοναύλωση για άποθήκευση όργων, περίοδος 1 έτους έναντι δολ. 2.500 άνα τόνον, Απρίλιος.

**TATINA:** Καραϊβική 85.000 τον. Αγγλία/Κόντινεντ WS 39, Απρίλιος 3.

**ΧΑΒΑΤΑΝ ΣΑΝ:** Ινδονησία 93.000 τον. άκτη Ατλαντικού WS 43, Απρίλιος 2.

### ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Σπάνια ύπορης τόση δραστηριότητα στόν τομέα τών διαλύσεων, δυο αύτή τού δεκαπενθημέρου πού πέρασε. Περί τά μέσα τού μηνός Μαρτίου, ήταν τέτοιος ο όριθμός τών πωλήσεων ώστε, παρά τό συνεχίζομενο έκ μέρους τών διαλυτών αγοραστικό ένδιαφέρον, νό έπλεθει κάποια «κόπωση» και έλαφρα κάμψη τών τιμών περί τά τέλο τού μηνός.

Σε στιγμές αγοραστικού πυρετού ή Ταϊβάν, κυριάρχης στήν αγορά, πράγμα πού τόσο εύγλωττα δείχνει και ο παρακάτω πίνακας, ή όποιος — σημειωτέον — δεν περιλαμβάνει τό ΣΥΝΟΛΟΝ τών πωληθέντων πλοίων.

**T/T EKATI,** 32.000 t.e.e., δολ. 112.

**T/T TRIAD** 29.000 t.e.e., δολ. 115.

**T/T WORLD EMPIRE,** 34.371 t.e.e. δολ. 112.

**T/T ESSO HIBERNIA,** 37.000 t.e.e. dol. 112.

**T/T ESSO ULIDIA,** 37.100 t.e.e. dol. 112.

**T/T HELLESPONT ENDEAVOUR,** 32.800 t.e.e. δολ. 112.

**T/T BREEDEN,** 14.500 t.e.e., δολ. 108,5.

**M/T THRACEAN SHIRLEY,** 14.115 t.e.e. δολ. 115.

**M/T ULFSBORG,** 14113 t.e.e., δολ. 109.

**T/T KAREN WISHES,** 14248 t.e.e., δολ. 108.

**T/T LAURA WISHES,** 13.158 t.e.e., δολ. 108,50.

**M/V ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ:** 19.034 t.e.e., δολ. 108. Παράδοση Αγοραστές ή έστι.

**T/T SIPCA DAMMAM,** 36.710 t.e.e., δολ. 104.

**T/T SAFINA SALAMAH,** 17.200 t.e.e., δολ. 104.

**ΤΗ ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ** φαίνεται στήν αγορά μέτις έξηγης:

**T/T AOUNALLAH,** 11.888 t.e.e., δολ. 87.

**M/V MALDINE COURAGE,** 5.060 t.e.e., dol. 72.

**M/V SANIL,** 4.000 t.e.e. δολ. 68,50.

"Αν πρέπει να άποτολμήσουμε μιά πρόβλεψη, ή παρούσα κατάσταση πιθανόν νά διατηρηθεί για τούς δύο προσεχείς μήνες, χωρίς νά άποκλείεται και άνοδος τών τιμών.

**ΤΑΥΡΟΣ:** 31.879 τον. d.w., χρονοναύλωση 30 ήμερων για καθαρό προϊόντα δολ. 7.800 την. ήμερα.

**ΜΕΑΝΔΡΟΣ:** 39.830 τον. d.w. χρονοναύλωση 45 ήμερων πρός δολ. 10.000 την. ήμερα.

**ΑΡΙΖΙΝΑ:** Λιβύη 75.000 τον. Ιαπωνία WS 47, Μαρτίου 24.

**ΔΡ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ:** Βομβάθ 80.000 τον. μέρος φορτίου Κουνίνα, Μαρτίου 27.

**ΓΚΕΡΕΣΤΟΣ:** Καραϊβική 40.000 τον. μέρος φορτίου δυτική άκτη Ην. Πολιτειών, WS 79,5 Μαρτίου 29.

**ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ:** Ταξίδι Ηνωκίου 58.000 τον. μέρος φορτίου, συν. άμοιβη δολ. 110.000, Μαρτίου 19.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ:** Καραϊβική 43.000 τον. μέρος φορτίου Τζαμαΐκα WS 92,5 Μαρτίου 22.

**ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ:** Περιοχή Κόλπο 25.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου Αντενε, WS 100, Μαρτίου 27.

**ΤΟΥΠΙ Β.:** Καραϊβική 33.000 τον. άκτη Ατλαντικού WS 112, Μαρτίου 26.

**ΕΠΑΝΗΣΟΣ:** 53.180 τον. d.w., χρονοναύλωση 10-45 ήμερών δολ. 7.500 την. ήμερα, Μαρτίου 25.

**ΘΗΣΑ ΕΝΤΕΒΟΡ:** Της 56.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλία/Κόντινεντ WS 77,5

# English Supplement

Issue No: 1147 / 907 ~ April 1, 1983

## ON THE RAMPARTS

Dimitris Cottakis literally fell on the ramparts, as he should and as he wanted to, as a warrior in the ranks of militant Greek journalism and as a forerunner of shipping news.

He was the teacher of two generations of shipping writers and he left his post for one week only, the last one in his life. Characteristically, on the eve of his death, he wanted to leave his bed and go down to his office again and help us with his presence to continue the important work he began and pursue the course he charted 52 whole years ago. To fulfil a mission which aimed and still aims, as long as "Naftika Chronika" exists, to provide accurate information and to support, militantly and unreservedly, the right to express opinions on shipping as he did from the very first issue. A mission he honoured for 52 whole years with his pen as a weapon and his indomitable will to do the best for Greek shipping and its people, and for the country.

His contributions in this respect were invaluable. Dimitris Cottakis was at the forefront of the postwar Greek shipping miracle which began with the Liberty ships and continued with the institutional framework upon which the amazing development of Greek shipping was based. He led the commission which distributed the 112 Liberty ships, the leaven of our postwar fleet and it was he who found the formula by which shipping was included in the development law.

For his contributions to Greek shipping and its people and to the country, Dimitris Cottakis was honoured by the State and by shipping when, in 1981, Naftika Chronika marked its fiftieth anniversary. It was a milestone in the history of Greek journalism and he decided, as he said, to "remain standing on the ramparts" until he felt his co-workers were ready to carry on his great work. And this is he did, with that extraordinary strength and vitality which, up to the end of his life, brought him first to the office, in the early hours of the morning, to give the good example to his fellow workers.

Dimitris Cottakis was first and foremost a journalist and he remained fa-

thful to his profession to his last breath. He never took advantage of other opportunities that presented themselves, particularly in the field of shipping, and this, in addition to his other qualities, earned him the respect and esteem of all.

He came from a seafaring family and for this reason, he had a particular weakness for our seamen and fought hard to improve their lot. It was this fondness for seafarers that gave him the idea of starting a shipping journal, one dark night as he was returning to his home in Castella and heard the waves pounding on the rocks below.

Few people besides his friends and closest collaborators knew that beneath his steely character and indomitable will, there lay a warm heart, full of love for his fellow man, which promoted many charitable works of which he never spoke. And many beneficiaries of his generosity never knew its source. And many others, prompted by him, followed his example.

He shall be always remembered and respected for his enormous contribution to Greek Shipping which he served with passion and knowledge ledge and his home island, Syros, which he loved so much, is proud of him as he is laid in its embrace for his last rest.

## COTTAKIS, THE MAN

Others in this issue have described the qualities and achievements of the late Dimitris Cottakis, the great founder of Naftika Chronika.

Here, we would like to remember him as the warm human being we saw and worked with every day.

We remember, from example, how quick he was to separate the important from the unimportant in his scanning of the world press and the ease with which he would pick out items of interest to Greek shipping and his Greek readers. No less acute was his ability to spot typographical errors that the proof-reader had overlooked.

We remember his daily round of shipping offices in Piraeus where, as he said, he "

shopped" for news and the pile of papers, journals, newspapers and magazines he took home with him every day, to carry on his reading and writing in the evening.

We remember how we tried sometimes to divert him from his total dedication to shipping by broaching a subject that had nothing to do with ships. He would deal with it briefly, from his broad range of knowledge and experience, and then return to some savoury item of shipping gossip he had gleaned that day. "Did you know that Chandris has ordered...." or "Do you know what Lemos said to me today?"

There is much to remember of a man who was so lively, so knowledgeable and so interesting....

## SCRAPYARDS

Eight critical sectors of Greek industry, including scrapyards, have been chosen by the government in exercising a specific industrial policy. As far as scrapyards are concerned, which are of immediate interest to shipping and where there are prospects of serious investments, we must underline that nothing can be done unless certain matters are first settled. Chief of these is the question as to what sources and where the government will turn to for such investments.

We understand the government is forming special missions to travel abroad and seek to attract foreign capital into Greece. We suggest that the government should first turn to Greek shipowners who are showing an interest in

such investments. The government has consistently neglected this valuable source and, as far as the scrapyards are concerned, it would be a good opportunity for it to make definite proposals in this respect.

## THE SHIPYARD CRISIS

If the state of shipping today is critical, with 48 million dwt. laid up, the state of the world shipbuilding industry is even worse.

A laid-up ship can easily be recommissioned when conditions improve. But a shipyard that has closed down is unlikely to reopen. Moreover, the shutting down of shipbuilding unit means that valuable equipment, built up over the years, will be rendered useless and its experienced technical staff will be scattered and lost other among industries.

In order to avoid the disaster threatening the yards of Western Europe and Japan, immediate measures need to be taken and we note that the governments of the countries concerned are already taking them.

Such measures should not take the form of direct government protection, which would only make things worse. As very rightly suggested by the president of Forum International, the governments of the shipbuilding countries should link the construction of new ships with the scrapping of old ones. In other words, credits advanced to ship-builders should be tied to the scrapping of double the tonnage of old ships in the same category.

Only with such a system can the triple target be achieved of keeping the yards working, modernising the world fleet and reducing surplus tonnage.

### BULK CARRIERS

According to a recent study the percentage of bulk cargoes carried by bulk carriers has risen from 31% to 72% of the total volume of coal, grain and ores carried by sea. This explains the rapid rise in the size of the world bulker fleet and the continuous increase in the average size of these ships.

At a time when world trade is in recession and where medium-term prospects are not encouraging, the structure of the market for large bulk carriers has become a decisive factor for economic survival.

As for the lack of balance between supply and demand the same study reckons that the surplus in 50-60,000 ton bulkers will rise to 11 million dwt. (about 10% of the total fleet) provided, of course, that world production remains at 1981 levels. This seems unlikely in our opinion, considering that crude oil prices are going down and that there is evidence of an upturn in the economies of western countries.

Finally, it is foreseen that there will be a shortage of bulk carriers in the 130-200,000 ton range which, in 1985, will be in the order of 1 million dwt.

### THE NEORION YARD "A MONOPOLY"

Many basic words seem to have lost their meaning in this country. Thus, nobody was surprised when the Neorion Yard in Syros, a clearly state enterprise, was called "a monopoly".

This description of it was made by a communist deputy in parliament who said "the monopolies make profits by trying to reduce the daily wages of workers in every way possible". Among these "monopolies" he included the Neorion Yard which, according to his information, showed a profit of 47.5% in 1982.

Presumably, this deputy would have liked the Yard not to function, even in its essentially nationalised form, so that no work would have been available for the workers of Syros as happened when they fell into the trap which led to the closure of the Yard for a long period of time.

We mention this merely to prove to these workers where unrestrained sloganizing can lead them and the country. Just as these methods and excessive demands of the electrician working on the liner "Olympia" led the ship's German buyers to take it elsewhere for repairs. Thus, the country lost large sums in valuable foreign exchange and the workers found themselves out of a job.

### WORLD SHIPBUILDING CRISIS

The deepening crisis in world shipbuilding is revealed in the figures released by Lloyd's Register of Shipping.

According to the shipbuilding report, included in Lloyd's Register annual book, the events of 1982 clearly indicate that world shipyards are facing a gro-

### 50 YEARS AGO

— At the end of the first quarter, Greek shipping consisted of 548 ships of 1,309,199 grt. Greek-owned shipping under foreign flags consisted of 45 ships of 168,310 grt.

— Twenty-five cargo ships of about 140,000 tons and of an average age of less than 15 years, belonging to Greek owners, are now flying the Panamanian flag. The reasons why these owners, who are undoubtedly patriots, transferred to another registry are too obvious to be stated.

— The reconstitution of the Council for Merchant Shipping must be considered the first sign of government interest in solving problems that concern Greek shipping.

— From March 29, Mr. M. Christofis assumed his duties as Director of Merchant Shipping. We wish him every success in his endeavours to restructure the administration of our merchant shipping. His considerable knowledge and experience in shipping matters are a guarantee that he will perform this task with complete success.

— Mr. L. Keranis has bought the British cargo ship "Montague Seed" of 3809 grt. and built in 1911 for 5125 pounds. The ship was delivered at Tyne and was registered in Andros with the name "Agia Thalassini".

(Naftika Chronika — No.55, 1-4-1933)

wing crisis which will become more evident during the next six months.

Total volume of new orders placed during 1982 fell sharply by over 30 per cent, from 17,2 mill. grt in 1981 to 11,9 million grt in 1982, which is the lowest figure since 1978, while approximately 70% per cent of the existing order book is due for delivery by the end of this year.

## Representatives of the Union of Greek Shipowners in U.S.A. Conferences with Officials in Washington on Shipping matters

By Mr. George M. Dracopoulos

A delegation of ten members of the Union of Greek Shipowners consisting of the President Mr. Ar. Karageorgis, the B.O.D. Members Messrs. G. M. Dracopoulos, N. Efthimiou, C. Carras, G. P. Livianos, M. Peraticos, P. Tsakos, Gr. Hatzileftheriadis, the special advisors of U.G.S. Mr. Notis Panagiotopoulos and Mrs. Anna Bredima, paid its first official visit to the U.S.A. between 3rd and 10th March. In Washington the delegation had about 30 meetings with Members of

the U.S. Senate, the Congress and officials of the Ministries of Economics, Trade and Commerce and the State Department.

In the meeting held the main subject was the "scourge" of Protectionism that threatens to disorganise the international trade and the sea-transports. On this subject both parties presented their respective positions and on the basic points alignment of views was ascertained.

The results of the discussions held can be summarized as follows:

- Both parties declared themselves in favour of the principle of freedom in trade and sea-transports, which must be based on Fair Competition and mutuality.

On this particular point, the Greek Delegation pointed out that "protectionism", wherever it is exercised (or imposed), constitutes a danger for free trade

and International Economy, considering that it results in increasing prices to the detriment of the consumer and the taxpayer.

2. The Greek party expressed the opinion that Bilateral Agreements in sea-transports must as well be avoided, because they are also a form of protectionism and reminded of the Bilateral Agreements the U.S.A. have with Venezuela, Brazil and Argentina.

On this question, the President of the Federal Maritime Commission, Mr. Alan Green and the B.O.D. Member Mr. H. Johnston, during their meeting with the Greek Delegation, expressed the opinion that in many instances the U.S.A. were compelled to support the Bilateral Agreements, as means of defence, in view of the fact that many foreign shipping Companies have been trying to monopolize the transportation of goods from and to the U.S.A. ports, depriving the American Flag or Third Country Flag vessels of the possibility to compete on "equal terms".

The conclusion to which the discussions with the F.M.C. led on this serious matter was that the hereabove mentioned Bilateral Agreements (expiring within, 1983) will not be renewed, but will be reconsidered on the basis of the principle of freedom in sea-transports.

3. As far as the UNCTAD Code is concerned, the American party made quite clear its negative position towards it.

They consider the Code contradictory, obscure and vague, giving to the interested parties ways of escape with its ESCAPE CLAUSES. The Greek party agreed that the implementation of the Code will encounter serious difficulties, both in view of its structure, as well as in view of the "accession under reserva-

tions" of certain groups of Countries a fact that is perplexing even more the next of the Code, in a final analysis. Anyhow, both, parties agreed that the implementation of the Unctad Code, under its today's form, will be problematic.

4. With regard to the EEC Regulation No. 954/79, which provides for non-implementation of the Unctad Code among the EEC Country Members, a dialogue already began between U.S.A. and EEC aiming to designate a common shipping policy to be followed and to adopt such rules and principles which could prevail on both the CONFERENCES and the OUTSIDERS.

U.S.A. supports the view that proper securities must be provided by the EEC for the participation of the American Flag vessels in the sea-transportations between the U.S.A. and the EEC Countries, without the restrictions imposed by the EEC Regulation, under the condition of mutuality.

The Greek party agreed to the expressed positions of U.S.A. on this subject and declared that it considers the conclusion of an Agreement in this respect between U.S.A. and EEC as a very important matter, because (in this way) a very large Commercial Zone will be created, in which there will be no restrictions from the Code or any other kind of protectionism. This Commercial zone could be enlarged with the participation of other Countries as well, which would adopt the ANTI-TRUST principles.

5. It must, however, be clarified here that, although the (the Government of the U.S.A. is adopting the aforementioned general principles, the private American Shipowning Companies are of different opinions, as far as the Code, the Bilateral Agreements and the Subsidies are concerned, because they believe

that with these elements only, the American Flag, being the most expensive in the world, can be strengthened enough to survive). For this reason, the Union of Greek Shipowners will examine the necessity of coming into contact with the American Shipowners will examine the necessity of coming into contact with the American Shipowners as well.

During the discussions, it was pointed out the contribution of the Greek Merchant Marine to the last World War and the tremendous loss it suffered with the loss of 75% of its fleet and 11.000 seamen.

Apart from its important contacts in Washington, the Greek Delegation was also invited to a very interesting lecture given by the ex Minister of Foreign Affairs of the U.S.A., Mr. Alexander Haig, in the New York University, on the subject "American Foreign Policy".

In New York, the Greek Delegation had the opportunity to meet Archbishop Iakovos, who is the link with the Greek Omogeneity in America and the one who keeps and continues the Greek traditions, while Mr. John Bradimas gave a reception at his home in honour of the Greek Delegation, the members of which he warmly presented to a selected group of Scientists and Professors of the New York City. It must be pointed out here that Mr. J. Bradimas is a prominent and strong personality in U.S.A. He is the President of the New York University, which, as he explained to us, is attended by 40.000 students and whose annual budget is estimated to about US \$ 500 million. Mr. J. Bradimas is also member of the famous Federal-Reserve Board which plays a significant role in the International Economy. He is a warm supporter of Greece and he expressed his strong interest in developing the Greek-American relations on University matters.

During the stay of the Delegation in U.S.A., the cooperation and understanding among its members was perfect and all delegates, with no exception, have contribution of the President of the U.G.S. Mr. Ar. Karageorgis, who, being the Head of the Delegation, directed all the discussions with caution and delicacy. It was also remarkable the contribution of Mr. C. Carras, who was responsible of the whole programme as President of the Public Relations Committee of the U.G.S.

In general, the trip of U.G.S. Representatives to the U.S.A. was a correct move as they succeeded in getting into contact with many officials, thus commencing a serious dialogue on critical international shipping matters on which the survival of the Greek Shipping depends.

## ΠΡΕΣΒΕΙΑ ΤΗΣ ΟΝΔΟΥΡΑΣ (ΠΡΟΞΕΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΤΜΗΜΑ)

ΑΛΚΙΒΙΑΔΟΥ 158 — 1ος ΟΡΟΦΟΣ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΚΑΙ Β' ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ (ΓΩΝΙΑ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4128390/4515253      TELEXES: 21-2307 ANSA GR  
    21-1956 ANSA GR

ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ  
ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΘΑΛΑΜΗΓΩΝ

ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΩΣ: 0900 — 14000  
(ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΠΡΟΞΕΝ. ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ κ. ΑΝΤ. ΣΑΧΙΝΗΣ)

# ‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων



ΑΒΑΝΣ .....	60	6646	άργει Πειραιά	AΙΓΑΙΟΣ ΦΕΙ'ΙΜ .....	69	8928	α. Μομπάσα 21/2 διά Μη. Αμπάς
ΑΒΑΞ .....	62	10405	άργει Γαλαξείδι	AΙΓΑΙΟΣ ΧΑΡΒΕΣΤ .....	72	11225	δ. Σουέζ 24/2
ΑΒΙΝ Ο'ΓΑ ΛΗΝΤΕΡ (δ.) .....	69	104616	άργει 'Αλιβέρι	ΑΙΔΗΨΩΣ .....	73	9369	α. Βαλτιμόρη
ΑΒΙΝ Ο'ΓΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.) .....	68	51073	άργει 'Αλιβέρι	ΑΙΗΒΟΝ .....	66	14383	άργει 'Αργοστόλι
ΑΓΑΘΗ .....	74	6017	ε. Ρόττερντα� 21/1	ΑΙΗΤΖΑΞ .....	63	1142	α. Πλαμουσ 25/1 διά Χαλκίδα
ΑΓΑΘΗ Φ. .....	61	13092	ε. Ρόττερντα� 28/2	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ .....	64	5931	άργει Χαλκίδα
ΑΓΑΠΗ .....	69	10006	άργει Πειραιά	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ. .....	67	2938	α. Ντόριμπαν 18/2
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ .....	64	12561	άργει Πειραιά	ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΚΩΣ .....	56	3129	δ. Σουέζ 28/2
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ρ. ....	62	12243	άργει Πειραιά	ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	74	16006	δ. Παναμά 28/2
ΑΓΓΕΛΙΚΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ .....	62	9517	άργει Σιγκαπούρη	ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΘΦ ΜΑΡΜΑΡΑ .....	60	6975	στό Πειραιά 21/1
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	61	10405	άργει Γαλαξείδι	ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΧΑ' .....	76	11084	α. "Αγ. Φραγκίσκο 10/2 διά Ισπωνία
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	65	8374	α. Λός Πάλμας 18/2	ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΤΑΡ .....	76	15947	α. Κουβέιτ 22/2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ .....	57	1241	μεσογειακές μεταφορές	ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ .....	68	16715	δ. Σουέζ 15/2
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ .....	64	10469	άργει Πειραιά	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ .....	63	11502	άργει Πειραιά
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ .....	69	9677	άργει Πειραιά	ΑΙΟΛΙΣ .....	55	7737	ύπο παραλαβή
ΑΓΗΝΩΡ .....	71	9875	α. Λόγος 9/2	ΑΙΟΛΟΣ .....	72	16235	δ. Γιβραλτάρ 16/10 διά Ταρτούς
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .....	59	12255	άργει Λευκάδα	ΑΙΟΛΟΣ .....	71	9885	α. Κ. Τάουν 10/2 διά Μη. Αύρες
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ .....	58	9364	ε. Μανούτιο 20/2	ΑΙΟΛΟΣ Κ. ....	66	40787	α. "Αματερνταμ 16/2 διά Κή Γουεστ
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ .....	70	18628	άργει Σκύρου				
ΑΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ .....	66	2023	άργει Έκεσινα				
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ .....	68	9031	ε. Ν. Όρκειον 28/2				
ΑΓΙΑΣΟΣ .....	82	36000	α. Καντίζ 9/2 διά Σκίκντα				
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ .....	71	3510	άργει Πειραιά				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ .....	66	8309	άργει Πειραιά				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙΙ .....	61	8254	άργει Πρέβεζα				
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	55	8562	α. Πενσακόλα 4/2 διά 'Αλεξανδρεία				
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ .....	65	14264	άργει Αστακό				
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ .....	59	8852	α. Κεμπέτ 10/2 διά Λιβύη				
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ .....	72	5580	α. Λισσαβώνα 23/2 διά 'Αλεξανδρεία				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ .....	58	9104	άργει Πειραιά				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ .....	55	4962	άργει Πειραιά				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ .....	47	2685	ε. Μόντρεαλ 14/2				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	69	12061	άργει Πειραιά				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	59	8067	άργει Χαλκίδα				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	58	4326	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	46	2414	δ. Κωνιόπολη 17/5				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	56	2276	άργει Κουβέιτ				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	51	1988	άργει Πειραιά				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ .....	70	15345	ε. Βρέμη 26/1				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV .....	61	6038	ε. Κ. Τάουν 24/2				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	71	11857	ε. Κ. Τάουν 25/2				
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ .....	69	14029	ύπο παραλαβή				
ΑΓΚΝΙΚ ΙΙ .....	63	12273	άργει Πειραιά				
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ .....	79	5178	δ. Αμβέρσα 2/3				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.) .....	66	32687	α. Σ. 'Αννα Μπαϊ 24/1				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ .....	58	5037	άργει Χαλκίδα				
ΑΔΑΜΑΣ .....	69	9982	α. Βρέμη 26/1				
ΑΔΕΑΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ .....	77	10459	ε. 'Αλγκεθρα 19/2				
ΑΔΕΑΦΟΤΗΣ .....	67	6842	άργει Λευκάδα				
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.) .....	63	30648	άργει Πειραιά				
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ .....	70	4231	α. Γουόρρι 28/1				
ΑΔΩΝΙΣ Τ. ....	71	9999	ε. Μπιζέρτα 19/2				
ΑΕΤΟΣ .....	65	18315	ε. Αιγαίνταρος 26/12				
ΑΕΤΟΣ .....	72	3065	ε. 'Αλεξανδρεία 24/2				
ΑΖΟΥΜΑ .....	66	11067	άργει Πειραιά				
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ .....	64	7752	άργει Στυλίδα				
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ .....	55	5886	άργει Πειραιά				
ΑΗΦΑΝΤΟΥΡΙΟΣ .....	65	8576	άργει Χαλκίδα				
ΑΘΑΝΑΙΑ .....	56	13555	δ. Σουέζ 16/2				
ΑΘΑΝΑΣΙΑ .....	74	8915	άργει Έκεσινα				
ΑΘΕΝΗΣ ΣΚΑ'Υ .....	56	7369	άργει Λευκάδα				
ΑΘΕΝΕΣ ΣΗ .....	61	5023	ε. Λονδίνο 26/2				
ΑΘΕΡΕΑΣ .....	54	7311	άργει Αντίκυρα				
ΑΘΗΝΑ .....	69	9099	άργει Ίσθάνη				
ΑΘΗΝΑ .....	63	10170	ε. Γλασκώβη 25/2				
ΑΘΗΝΑ .....	58	10662	άργει Πειραιά				
ΑΘΗΝΑ .....	68	8905	α. Λισσαβώνα 22/12 διά Κούβα				
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ .....	68	16223	άργει Πειραιά				
ΑΘΗΝΑ Κ. ....	81	11980	ε. Φούτερο 19/2				
ΑΘΗΝΑ Μ.(δ.) .....	68	45678	άργει Έκεσινα				
ΑΘΗΝΑΙ .....	62	11047	α. Λ. Πάλμας 28/2 διά Πειραιά				
ΑΘΗΝΑΙ .....	56	4301	άργει Πειραιά				
ΑΘΗΝΗΝ ΡΗΦΕΡ .....	73	7594	δ. Σουέζ 1/3				
ΑΘΗΝΙΚ (μ.) .....	67	48747	α. Πειραιά 27/2				
ΑΘΗΝΟΥΛΑ .....	52	3361	άργει Πειραιά				
ΑΘΑΩΝ .....	79	10428	ε. Ιντάν 11/2				
ΑΘΟΛΛΑ ΦΟΡΡΕΣΤ .....	67	17418	δ. Παναμά 16/2				
ΑΘΩΣ .....	69	10008	ε. Μανούτιο 16/2				
ΑΘΩΣ I .....	64	7997	ε. 'Αντόνιο 14/2				
ΑΙΑΣ .....	67	9457	α. Χούλ 25/2 διά Τζακάρτα				
ΑΙΓΑΙΟΝ .....	77	14274	ε. Φούτερο 19/2				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ .....	64	6387	δ. Σουέζ 12/2				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ .....	64	1706	ε. Λιβόρο 21/2				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΡΙΤ .....	64	4463	άργει Πειραιά 12/2				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΘΗΝΙΚ .....	76	12498	α. Ροζέρο 22/2				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΡΜΟΝΙΚ .....	76	12498	ε. Λιβόρο 21/2				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΤΟΜΙΚ .....	74	12498	ε. Πειραιά 8/2				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΕΛΛΕΝΙΚ .....	76	12498	ε. Πειραιά 9/2				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΙΟΝΙΚ .....	76	12498	α. Φουκουνγάμα 9/2				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΚΟΣΜΙΚ .....	75	12498	δ. Σουέζ 12/2				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΛΙΝΚ .....	74	18963	άργει Πειραιά				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΛΟΤΖΙΚ .....	75	12498	δ. Σουέζ 30/1				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑΝΝΕΡ .....	69	9054	άργει Πειραιά				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑΕΤΖ .....	72	11185	άργει Πειραιά				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΥΣΤΙΚ .....	75	12498	δ. Σουέζ 18/2				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ .....	75	12498	δ. Σουέζ 15/2				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΟΡΙΚ .....	74	12498	δ. Π. Σαΐδ 21/2				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ .....	69	9199	ε. Μπαντάρ 'Αιπός 16/1				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ .....	70	9178	άργει Πειραιά				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑΚΤΙΚ .....	76	12498	α. 'Αμβούργο 1/3				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ .....	71	15204	άργει Πειραιά				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ .....	70	9078	άργει Πειραιά				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΤΟ'ΙΚ .....	71	11208	ε. Πειραιά 12/2				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΟΠΙΚ .....	74	12498	δ. Π. Σαΐδ 5/2				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ .....	70	9025	δ. Σουέζ 5/11 διά Ίραν				
				AΙΓΑΙΟΣ ΦΕΙ'ΙΜ .....	69	8928	α. Μομπάσα 21/2 διά Μη. Αμπάς
				ΑΙΓΑΙΟΣ ΧΑΡΒΕΣΤ .....	72	11225	δ. Σουέζ 24/2
				ΑΙΔΗΨΩΣ .....	73	9369	α. Βαλτιμόρη
				ΑΙΗΤΖΑΞ .....	66	14383	άργει 'Αργοστόλι
				ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ .....	63	1142	α. Πλαμουσ 25/1 διά Χαλκίδα
				ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ. ....	64	5931	άργει Χαλκίδα
				ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΤΑΡ .....	76	15947	α. Ντόριμπαν 18/2
				ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ .....	68	16715	δ. Σουέζ 28/2
				ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ .....	63	11502	άργει Πειραιά
				ΑΙΟΛΙΣ .....	55	7737	δ. Παναμά 28/2
				ΑΙΟΛΟΣ .....	72	16235	α. Μομπάσα 21/2 διά Ταρτούς
				ΑΙΟΛΟΣ .....	71	9885	α. Κ. Τάουν 10/2 διά Μη. Αύρες
				ΑΙΟΛΟΣ Κ. ....	66	40787	α. Καρτερντάμ 16/2 διά Κή Γουεστ
				AΙΓΑΙΗΝΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ .....	77	9083	α. Θέουτ α 6/2 διά Ρόττερνταμ
				ΑΙΓΑΙΗΝΗ ΖΕΛΑ .....	68	13633	α. Σάντος 9/1
				ΑΙΓΑΙΗΝΗ ΖΕΣ .....	69	13942	α. Ματαράνι 17/2
				ΑΙΓΑΙΗΝΗ ΛΟΤΖΙΚ .....	69	8715	άργει Πειραιά
				ΑΙΓΑΙΗΝΗ ΜΑΤΖΙΚ .....	68	8605	άργει Πειραιά
				ΑΙΓΑΙΗΝΗ ΝΤΑ'ΓΜΟΝΤ .....	81	10714	ε. Φλώριγκ ρόδς 22/2
				ΑΙΓΑΙΗΝΗ ΣΑΣΣΕΣ .....	65	20119	δ. Παναμά 20/1
				ΑΙΓΑΙΗΝΗ ΣΑΟΔΑ'ΙΡ .....	77	10153	ε. Ν. Όρλεανη 1/3
				ΑΙΓΑΙΗΝΗ ΣΦΑΝΤΑΣΖ .....	68	13388	ε. Νταλάν 29/2
				ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΙΤ'ΟΝ .....	77	38484	ε. Τακόμα 14/1
				ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΙΤ' .....	61	13184	άργει Πειραιά
				ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'ΙΝΤ .....	63	6303	ε. Μάρ ντελ Πλάτα 25/1
				ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'ΙΝΤ .....	57	5289	ύπο παραλαβή
				ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ .....	64	7995	άργει Πειραιά
				ΑΙΤΖΙΑΝ			

ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277	ε. "Αματερντάμ 11/2
ΑΛΚΥΩΝ	73	13631	ο. Α. "Αντζέλες 27/2
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	ε. Πειραιά 14/2
ΑΛΚΥΩΝ	64	6274	ο. Λόρνακας 20/11 διά Βεγγάζη
ΑΛΜΑ	80	11584	ο. Ρεσίφε 18/2 διά ΗΠΑ
ΑΛΜΑ	63	1594	ε. Λισσαβώνα 28/2
ΑΛΜΑΡ	69	10373	ε. Αλεξάνδρεια 14/2
ΑΛΜΠΑΜΙΣΙΟΝ	64	15716	άργει Πειραιά 20/1
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	58	4037	άργει Πειραιά
ΑΑΑΤΑ	66	2562	ε. Λαμεσός 3/2
ΑΑΑΤΑΡ	70	16973	ε. Βαλπαρούζ 27/2
ΑΑΕΤΒΕΔΑΣ	78	12598	ύπο παραλαβή
ΑΑΤΙΣ	79	11000	ο. Χόγκ Κόγκ 24/2 διά Ιντιόν
ΑΑΤΙΣ	70	2605	ε. Λισσαβώνα 23/2
ΑΑΦΑ	62	4722	άργει Αστακό
ΑΑΦΑ	71	1571	ε. Λισσαβώνα 23/2
ΑΑΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	ο. Χιούστον 12/1
ΑΑΖΑΖΟΝΙΑ	77	9328	δ. Γιβραλτάρ 25/2
ΑΑΖΑΖΟΝ	79	10966	ο. Κόμπη 10/2
ΑΑΖΑΛΙΑ	58	8574	άργει Πειραιά
ΑΑΖΑΛΙΑ II	67	51644	ε. Π. Σάδι 7/2
ΑΑΖΑΛΙΝΤΑ	58	5164	ο. Καντίζ 2/2
ΑΑΖΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	ε. Τάραντα 30/1
ΑΑΖΙΣ ΚΑΤΑΣΥΡΤΗ	71	5895	δ. Βουβάζ 15/2
ΑΑΕΘΥΣΤ	78	13889	ε. Κριστοπούλα 3/2
ΑΑΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	ο. Κριστοπούλα 3/2
ΑΑΙΛΑΔΑ	72	13631	α. Π. "Αντζέλες 15/2 διά Ιαπωνία
ΑΑΠΟΥΕΑΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687	άργει Πειραιά
ΑΑΥΝΤΑΣ	70	9981	ο. Βρέμη 26/2 διά "Αμβρούρο
ΑΑΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	ο. Ρουέν 3/2 διά Κούβα
ΑΑΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	δ. Παναμά 27/2
ΑΑΦΙΩΝ	78	11173	ο. Χιούστον 21/2
ΑΑΝΑΒΥΣΟΣ	69	9072	άργει Πειραιά
ΑΑΝΑΓΓΕΑ ΑΡΓΚΟΝΩΤ.	81	36061	ε. Γιοκοχάμπη 22/2
ΑΑΝΑΓΓΕΑ ΑΡΗΣ	80	10996	ο. Κολόπου 22/2 διά Σπάτεζια
ΑΑΝΑΓΓΕΑ ΓΚΑΟΡΥ	74	13633	α. Σιγκαπούρην 13/2
ΑΑΝΑΓΓΕΑ ΓΟΥΙ'ΣΝΤΟΜ	74	13348	ε. Ξύρο 17/2
ΑΑΝΑΓΓΕΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	ε. Ρεύνιον 24/2
ΑΑΝΑΓΓΕΑ ΛΑΚ.	68	9118	άργει Πειραιά
ΑΑΝΑΓΓΕΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ο. Καζαμπλάνκα 26/2
ΑΑΝΑΓΓΕΑ ΜΑΤ'	78	13889	α. Τζεμπέλ "Άλι 21/2
ΑΑΝΑΓΓΕΑ ΝΤΙΑΙΤΣΕΝΣ	71	9049	άργει Έλευσινα
ΑΑΝΑΓΓΕΑ ΠΙΓ'Σ	74	13631	α. Σιγκαπούρην 14/2
ΑΑΝΑΓΓΕΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	ε.Ν. Μαγκάρδορε 25/2
ΑΑΝΑΓΓΕΑ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	35304	άργει Άλιβερι
ΑΑΝΑΓΓΕΑ ΣΚΑ'Υ	79	10993	δ. Σουέζ 23/2 διά Περσικό
ΑΑΝΑΓΓΕΑ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	ε. Μπράκε 1/3
ΑΑΝΑΓΓΕΑ ΤΡΑΙ'ΟΜΦ	76	13633	α. Πενάγκ 13/2
ΑΑΝΑΓΓΕΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	ο. "Αμβρούσα 18/2
ΑΑΝΑΓΓΕΑ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	ε. Μασαλία 27/2
ΑΑΝΑΓΓΕΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	δ. Δαρδανέλλια 11/2 διά ΗΠΑ
ΑΑΝΑΓΓΕΑ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	άργει Έλευσινα
ΑΑΝΑΓΓΕΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ο. Κολούμπια ρίβερ 22/2
ΑΑΝΑΓΓΕΑ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	ο. "Ηση Λόντον 28/2 διά Ιαπωνία
ΑΑΝΑΓΓΕΑ ΧΟΝΟΡ	76	13633	ε. Φιλαδέλφεια 27/2
ΑΑΝΑΓΓΕΑ ΧΟΟΥΠ	74	13633	ο. Ντουμπάτι 24/2
ΑΑΝΑΓΓΕΑ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378	δ. Σουέζ 23/2
ΑΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ	68	9416	δ. Π. Σάδι 17/12
ΑΑΝΑΞΑΜΗΝΗΣ	68	10183	ε. Λόριεντ 16/2
ΑΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	ο. Ταδάνια 13/2
ΑΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	ο. Βρέμη 27/2
ΑΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	69	15869	άργει Έλευσινα
ΑΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ.	67	53448	άργει Έλευσινα
ΑΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ	77	4713	δ. Παναμά 21/2
ΑΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	ε. Κούμπαρ διά. 26/1
ΑΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11503	άργει Έλευσινα
ΑΑΝΑΛΑΟΥΣΙΑ	68	2621	ε. Γκιζόν 16/2
ΑΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	ε. Φεβρουάριος 36/5 Β. — 12.12 Α. 3/12
ΑΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	άργει "Αμβρούρο
ΑΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	α. Αύγουστα 9/1
ΑΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	69	9627	ύπο παραλαβή
ΑΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	63	3387	ο. Κινησιογκντά 17/2 (σ. Μάλτας)
ΑΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	ε. Φός 24/2
ΑΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	άργει Πειραιά
ΑΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	άργει Πειραιά
ΑΑΝΔΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΙ	73	32781	ο. Γιοκαϊδ 22/2
ΑΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	δ. Π. Σάδι 3/2
ΑΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	ο. Μελλί 26/2 διά Ρόττερνταμ
ΑΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	δ. Παναμά 24/2
ΑΑΝΕΜΟΣ	76	8376	ε. Πειραιά 21/2 (έπισκευες)
ΑΑΝΕΜΟ Κ.	71	4981	α. Λεϊζες 18/2
ΑΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	ο. Κ. Τάουν 12/2
ΑΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	ε. Τζένταν 22/2
ΑΑΝΘΙΑ	64	11034	άργει Έλευσινα
ΑΑΝΘΟΣ	79	11000	ε. Μ. Μασακουνού 26/2
ΑΑΝΙΜΑΡ	65	1926	μεσογειακές μεταφορές
ΑΑΝΝΑ	76	16438	α. Ν. "Ορλέανη 15/1 διά Βενεζουέλα
ΑΑΝΝΑ	64	2020	ε. Ρόττερνταμ 24/2
ΑΑΝΝΑ Α.	57	10376	δ. Γιβραλτάρ 9/2 διά Τέμα
ΑΑΝΝΑ ΑΓΓΕΙΑΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	άργει Έλευσινα
ΑΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ε. Πειραιά 27/2 (ΕΠΩΛ.)
ΑΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	ε. Καρθαγένη 26/2
ΑΑΝΝΑ Κ.	62	11503	άργει Πειραιά
ΑΑΝΝΑ Π.	57	9367	άργει Γαλαξείδη
ΑΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ	67	20501	α. Γιβραλτάρ 12/2
ΑΑΝΝΑ Χ.	66	21883	ε. Μπ. "Αμπάς 9/12
ΑΑΝΝΙΚΑ Ν.	69	11726	δ. Παναμά 19/1 διά Κίνα
ΑΑΝΝΙΤΑ	64	10741	άργει Πειραιά
ΑΑΝΝΙΤΑ Σ.	65	19758	α. Σ. Νικολάς ("Αργ.") 24/2
ΑΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	δ. Π. Σάδι 14/2
ΑΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	α. Σ. Νικολάς ("Αργ.") 18/2
ΑΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	ε. Τζένταν 18/2
ΑΑΝΤΑΡ	70	16973	ε. Ν. "Ορλέανη 28/2
ΑΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	ε. Κεμπέκ 15/2
ΑΑΝΤΖΕΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	11474	ε. "Αμβρούσα 23/2
ΑΑΝΤΖΕΑ,	62	4207	μεσογειακές μεταφορές
ΑΑΝΤΖΕΙΚ ΓΚΑΟΡΥ	67	24829	άργει Πόρτμπουρι
ΑΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	άργει Πόρτμπουρι
ΑΑΝΤΖΕΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	άργει Πόρτμπουρι
ΑΑΝΤΖΕΠΑΣΦΙΚ	68	9122	ο. Νεκοτάσα 28/2 διά Περού
ΑΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	άργει Αργοστόλι
ΑΑΝΤΓΚΟΥΑ	66	15404	άργει Πειραιά
ΑΑΝΤΓΟΝΗ	76	23149	δ. Γιβραλτάρ 24/2
ΑΑΝΤΓΟΝΗ	68	12550	α. Λ. "Αντζέλες 13/2
ΑΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	ο. Οσκαρούριν 23/2

ΑΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	ε. Τόρφ 13/2
ΑΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Κοάτακοδάκος 27/1
ΑΑΝΤΙΠΟΛΙΣ	63	7961	ε. Διέππη 22/2
ΑΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	α. Βενετία 26/2 διά Τρίπολη
ΑΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	α. Σπέτζα 23/2
ΑΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	ε. Λάρης 16/1
ΑΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38607	άργει Έλευσινα
ΑΑΝΤΩΝΙ ΙΙΙ.	77	38515	α. Ν. Όρλεάνην 5/2
ΑΑΠΕΣ	73	16397	α. Ρίο Γκράντε 26/2
ΑΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	άργει Έλευσινα
ΑΑΠΙΚΟ	64	9868	άργει Έλευσινα
ΑΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Αμπέρα 5/2 διά ΗΠΑ
ΑΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Θεούτα 25/2
ΑΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	άργει Έλευσινα
ΑΑΠΟΣΤΟΛΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	α. Π. Σάδι 22/2
ΑΑΠΟΣΤΟΛΑΣ Μ. Ι.	58	4979	άργει Έλευσινα
ΑΑΠΟΣΤΟΛΑΣ Μ. ΙV	56	9172	μεσογειακές μεταφορές
ΑΑΠΟΥΣ	70	3275	άργει Πειραιά
ΑΑΡΑΜΕΝΤΙΑ	60	3500	δ. Σουέζ 18/2
ΑΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	στο Τόκιο (ομιλητρωση)
ΑΑΡΑΝ	80	10428	ε. Ασσάμπτη 7/2
ΑΑΡΑΝ ΜΙΑΓΙ'	59	3593	α. Λεμεσός 22/10
ΑΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	ε. Πειραιά 23/1
ΑΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	64	28121	άργει Στυλίδα
ΑΑΡΓΟΣ	69	9842	δ. Π. Σάδι 21/2
ΑΑΡΓΥΡΟ	59	8775	άργει Έλευσινα
ΑΑΡΓΥΡΟ	57	3970	άργει Λευκάδα
ΑΑΡΓΥΡΟ Μ.	60	1577	α. Σέριε 18/1 διά Βηρυτό
ΑΑΡΓΩ	72	16207	άργει Έλευσινα
ΑΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	ε. Πειραιά 12/1 (έπισκευες)
ΑΑΡΓΩ ΓΚΑΟΡΥ	77	1587	ε. Πειραιά 31/1 (έπισκευες)
ΑΑΡΓΩ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	76	1578	άργει Έλευσινα
ΑΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	α. Πειραιά 25/2 διά Θεσσαλονίκη
ΑΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	α. Λιβερόπουλ 25/2
ΑΑΡΓΩ ΦΑΙΗΘ	76	1579	α. Τόρφ 25/2 διά Βηρυτό
ΑΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	ε. Π. φί Σπαινη 15/2
ΑΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Κόμπη 24/2 διά Ταιπά
ΑΑΡΕΤΗ Λ.	69	9343	δ. Σάδι 22/9
ΑΑΡΕΤΗ Σ.	62	9124	ε. Βοχράν 7/2
ΑΑΡΕΘΟΥΣΑ	72	20239	ε. Μάτα 14/2
ΑΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	άργει Πειραιά
ΑΑΡΙΔΑΝΗ	79	16169	ε. Κοινά Μπαινή 18/2
ΑΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Άλεξανδρεια 27/2
ΑΑΡΙΕΣ	60	7839	άργει θάλατα
ΑΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	α. Μόντρεαλ 16/2 διά Ακαρπα
ΑΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20685	α. Λισσαβώνα 25/2
ΑΑΡΙΣΤΑΓΕΛΟΣ	78	9998	ε. Λοντόνερι 2/2
ΑΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	μεσογειακές μεταφορές
ΑΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	ε. Βρέμη 24/2
ΑΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	α. Ήστ Λόντον 22/2
ΑΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	ε. Αλεξανδρία 14/2
ΑΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	ε. Π. φί Σπαινη 26/2
ΑΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΑΑΡΙΩΝ	73	13633	α. Χάρη 17/2
ΑΑΡΙΩΝ	57	9999	άργει Έλευσινα
ΑΑΡΙΩΝ	60	9959	ε. Πειραιά 4/2
ΑΑΡΚΙΟΛΟΣ	76	10801	ε. Μη. "Αύρες 23/2
ΑΑΡΚΙΟΛΟΣ ΜΙΝΟΣ	76	5999	δ. Σάδι 21/2
ΑΑΡΚΙΟΛΟΣ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10801	α. Ν. Όρλεάνη 20/2
ΑΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ	71	4998	άργει Πειραιά
ΑΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	άργει Στυλίδα
ΑΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	α. Τούλα 21/2 διά Κολόμπο
ΑΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	άργει Στυλίδα
ΑΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΗΘ	65	11334	α. Θεσσαλονίκη 2/10
ΑΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Σιγκαπούρη 1/3
ΑΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Μπάχια Μπλάνκα 31/12

ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	6246	άργει Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	60	5788	άργει Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑΪ'	62	5430	μεσογειακές μεταφορές
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ.	68	10182	ε. Τσαλάν 13/2
ΑΤΑΛΑΣ	77	11804	α. Σαρζά 3/2
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	άργει 'Αλιβέρι
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	α. Καρθαγένη 15/2 διά Μπαρανκίλα
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Μανιά 2/2
ΑΤΡΩΤΟΣ	61	10893	ε. Πειραιά 20/12 (εποκευές)
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ.	73	7594	α. Κ. Τάσον 4/2
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	δ. Κωνιόλη 14/2 διά Μ. Θάλασσα
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	άργει Στυλίδα
ΑΥΔΙΣ	72	16402	α. 'Αμβούργο 26/2 διά Ίραν
ΑΥΔΙΣ	79	10993	α. Σιγκαπούρη 24/2 διά Καράτοι
ΑΥΔΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	άργει Χαλκίδα
ΑΥΡΑ (δ.)	67	44467	άργει 'Ελευσίνα
ΑΥΡΑ	68	9624	άργει Πειραιά
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ	64	4566	ε. Μπρεμενχέφεν 11/2
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΣΕΡ.	73	6680	α. Σάντος 23/2 διά Ρόττερνταμ
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888	άργει Πειραιά
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	άργει Πειραιά
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	άργει 'Αλιβέρι
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	άργει Γκέντ
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	άργει Πειραιά
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	άργει 'Αμερέρνταμ
ΑΦΡΟΔΙΣΑ (δ.)	56	16944	α. Ρουέν 25/2
ΑΦΡΟΣ	68	3340	α. Βαρκελώνη 22/2
ΑΧΙΑΛΕΤ (δ.)	62	13017	α. Ρουέν 25/2 διά Σουηδία
ΑΧΙΑΛΕΥ	65	21479	άργει Τρινκομάλη
ΑΧΙΑΛΕΥΣ	61	16486	α. Πειραιά 26/2 διά Τζένταν

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	ε. Ριό 'Ιανουάριο 26/2
ΒΑΝΤΑ	66	13762	δ. Σκώ 5/2 διά Λένινγκραντ
ΒΑΠΟΡΙΑ	67	14720	άργει Γαλαξείδη
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	άργει 'Αργοστόλη
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	δ. Γιβραλτάρ 25/2 διά Ευρώπη
ΒΑΡΗ	82	22474	α. Ν. Όρλεάνην 20/2
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	60	13459	α. Σιγκαπούρη 23/1 διά Μπαλίγκπαπαν
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6128	άργει Στυλίδα
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	άργει 'Αλιβέρι
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	δ. Παναμά 30/1
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	9991	δ. Π. Σάδι 24/2
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	α. Βαρκελώνη 25/2 διά Γιβραλτάρ
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV	51	1704	μεσογειακές μεταφορές
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	α. Γκάλεστον 14/2
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	άργει Λευκάδα
ΒΑΣΩ	66	2999	άργει Πειραιά
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Γένοβα 17/2 διά 'Αρπού
ΒΕΑΟΣ	75	15981	α. Καντί 26/2 διά Γένοβα
ΒΕΝΗ	58	13871	άργει 'Αντικύρα
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Μπιλμπά 26/2
ΒΕΡΑ	65	20806	δ. Σκώ 28/2
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Ν. Όρλεάνην 28/2
ΒΕΤΑ	72	3246	ε. Άδες Πάλμας 18/2
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ	66	10210	α. Τόρρε Α' Αννουνίστα 1/3
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΑΚ	63	9269	α. Πειραιά 4/2 διά Ρόττερνταμ
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633	ύπο παραλαβή
ΒΙΒΗ	59	4532	άργει Πειραιά
ΒΙΚΟΡΙΑ	70	2818	δ. Γιβραλτάρ 25/2 διά 'Ανναμπα
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	δ. Π. Σάδι 10/11
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Γιοκοχώρα 19/2
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ.)	72	119794	άργει 'Αλιβέρι
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	δ. Π. Σάδι 24/2 διά Λονδίνο
ΒΙΠΚΕ	71	6717	άργει Μασσαλία
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7058	άργει 'Ελευσίνα
ΒΟΜΑΡ	71	16313	α. Π. Σάδι 16/8
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	δ. Ντουμπάι 15/1 διά Λαβάν διλ.
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	άργει 'Ελευσίνα
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ν ΕΝΤΕΡΠΡΑΖ	61	2408	άργει Βεραρκού
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	άργει Χαλκίδα
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άργει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	α. Φιλαδέλφεια 20/2
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	α. Ν. Όρλεάνην 24/2 διά Λά Σκουάρα

ΓΑΙΛΗΝΗ (μ.)	73	71318	ύπο παραλαβή
ΓΑΙΛΗΝΗ	59	8528	ε. Ρόττερνταμ 29/1
ΓΑΙΛΗΝΗ	60	10186	στο Λάγος 11/2
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	δ. Κωνιόλη 26/2
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ Κ.	70	9778	ε. Μπαντάρ 'Αιμπάς 14/2
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ.)	66	38818	α. Μπροφτόρεντ 29/1
ΓΕΟΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	76	16037	α. Σηπάτ 27/2 διά Ινδονησία
ΓΕΟΡΓΗΣ Η. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	78	15269	α. Χάλιφας 3/2 διά Κούβα
ΓΕΟΡΓΗΣ ΗΡΩΗΣ	67	15421	α. Γκουάρας 8/2
ΓΕΟΡΓΙΑ Φ.	61	8592	άργει 'Ηγουμενίτσα
ΓΕΟΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	α. Ρεβένια 5/2 διά Πειραιά
ΓΕΟΡΓΙΟΣ	66	15773	δ. Κωνιόλη 13/1 διά Θεσσαλονίκη
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	δ. Κωνιόλη 26/2
ΓΕΟΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	άργει 'Αλιβέρι
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	άργει Ντάρ ες Σαλαμάν
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16605	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Ζ. (δ.)	58	18634	ε. Ν. Όρλεάνην 24/2
ΓΕΟΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	α. Π. ντε Μπού 25/2
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	άργει Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ	64	17509	α. Πειραιά 11/2 διά Γαλάτοι
ΓΕΟΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170	ε. Πειραιά 19/1
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	παροπλισμένο 'Ελευσίνα
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	άργει Πειραιά
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	στο Μπιλμπά (ΔΙΑΛΥΣΗ)
ΓΙΑΝΝΑ Α.	57	3894	άργει Χαλκίδα
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	ε. Νικόρα διλ. 2/3
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	άργει Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	άργει Πειραιά 27/8
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	σ. Στέτε 17/12 διά 'Ανναμπα
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	δ. Π. Σάδι 25/2
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	69	2932	ε. Σουόρι 27/51
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500	δ. Παναμά 24/2
ΓΙΑΝΝΗΣ Α.	81	5491	α. Σ. 'Αννα Μπού 15/2
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124	α. Αλγκεθίρας 26/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093	άργει Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	ε. Βενετία 24/2 διά Ραβέννα
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	άργει Πόρτυπουρι
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	άργει Πειραιά

ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	70	9087	άργει 'Ελευσίνα
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Λάγος 2/2
ΓΙΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	53	3524	άργει Σαράρ (ΕΠΩΛ.)
ΓΙΑΝΝΕΛΑΣ (δ.)	65	28601	α. Ντώρμπατ 10/1
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	α. Δάσι 15/2 διά Λάγος
ΓΙΟΥΝΙΑΚ	61	7585	ε. Μπεντί 29/9
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10671	άργει Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΓΜΑΤ.	67	13091	άργει Στυλίδα
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Αιθαύρυγο 19/2 διά Ραγκούν
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	άργει Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΠ.	60	3847	άργει Στέτε
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	άργει Πειραιά
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΟΥΣ	60	5977	άργει Λευκάδα
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ	64	7435	άργει Τρινκομάλη
ΓΙΟΥΡΓΟΙΝΙΤΥ	77	14275	α. Σιγκαπούρη 12/11 διά Μη. 'Αμπάς
ΓΙΟΥΡΚΑΡΙΕΡ	73	16095	α. Φουτζέρια 9/11
ΓΙΟΥΡΛΗΝΤΕΡ	72	17971	στην Βιτόρια 30/10
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	άργει Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	ε. Φουτζέρια 23/2
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	ε. Νιούπορι 1/3
ΓΙΟΥΡΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	ε. Τζιμπούτι 24/1
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	δ. Π. Σάδι 24/12
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	67	2920	α. Π. Δάλμας 16/2
ΓΙΩΤΑ	62	10163	δ. Κονιόρολη 21/2
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34568	άργει Πειραιά 24/11/81
ΓΚΑΖ ΑΤΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Κορούνα 26/2 διά Ρόττερνταμ
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	ε. Βριτότ 17/2
ΓΚΑΖ ΙΓΑΙ' ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	71	8739	α. Ριό Χάνια 8/2
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ.	60	7669	α. Άλεξανδρεια 12/2
ΓΚΑΛΦ ΦΡΙΟ	48	1192	άργει Λαυρίο
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	62	4823	άργει Πειραιά
ΓΚΙΑΚΑΣ	80	10991	α. Σακάτ 24/2 διά Ναγκόγια
ΓΚΑΟΜΠΛΑ ΜΑΡΙΝΕΡ	58	8058	άργει Μασσάσια
ΓΚΑΟΡΚΙ (μ.)	67	48717	α. Μ. 'Αμπντουλά 7/2 διά Ν. Καληδονία
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	άργει Πειραιά
ΓΚΟΓΚΕΙΜΙ	65	5836	α. Αειδες 19/1 διά Λουάντα
ΓΚΟΓΚΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΓΤΡΙΑ	73	16439	ε. Ν. Όρλεάνην 26/2
ΓΚΟΓΚΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	ε. Ν. Όρλεάνην 26/2
ΓΚΟΓΚΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΖ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνην 3/2
ΓΚΟΓΚΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	α. Ν. Όρλεάνην 27/1 διά Κούμανα
ΓΚΟΓΚΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	άργει Πειραιά
ΓΚΟΓΚΕΝ ΛΑΚ	77	13027	α. Σφέδ 21/2 διά Βαλτιμόρη
ΓΚΟΓΚΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	ε. Βεράκρους 2052
ΓΚΟΓΚΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432	ε. Ν. Όρλεάνην 18/2
ΓΚΟΓΚΕΝ ΠΑΠΑΓΙΑ	76	13027	ε. Ταρλεστον 23/2
ΓΚΟΓΚΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Σαβάννα 27/2
ΓΚΟΓΚΕΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	78	14531	ε. Βιρμαντέρ 13/1
ΓΚΟΓΚΕΝ ΣΑΛΑΣΙ	68	10397	ε. Βιρμαντέρ 22/2
ΓΚΟΓΚΕΝ ΣΑΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	α. 'Αγαδίρ 21/2 διά ΗΠΑ
ΓΚΟΓΚΕΝ ΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ε. Λ. 'Αντιξελ 23/2 διά Μπαλμπόρα
ΓΚΟΓΚΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	ε. Ν. Όρλεάνην 1/3
ΓΚΟΓΚΕΝ ΦΛΑΓΚ	72	43479	ε. Ν. Όρλεάνην 5/2 διά Γκέντ
ΓΚΟΓΚΕΝ ΦΡΕΝΤ	69	11148	άργει Πειραιά 6/9
ΓΚΟΓΚΕΝ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	67	13027	ε. Ν. Όρλ

ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	α. Ρίτσαρτς Μποϊ 2/1		ΕΛΛΗΝΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ	62	6846	ε. Ντάρ ές Σαλάμαρ 9/2
ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΚΙΝΖΙΠ (δ.)	80	40357	α. Σέλλ 9/2 διά Ρόττερνταμ		ΕΛΛΗΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	ε. Παλέρμο 1/12
ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	δ. Γιβραλτάρ 4/2		ΕΛΛΗΝΙΚ ΕΞΠΑΟΡΕΡ	78	17172	α. Ν. Όρλεάνη 6/2
ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ'ΤΟΡ	67	22817	α. Σ. Λορέντζο ('Αργ.) 3/2		ΕΛΛΗΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕ'ΙΤΟΡ	78	17172	α. Νταμάρ 5/2
ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΤΥ	67	22817	ε. Ρόττερνταμ 10/1		ΕΛΛΗΝΙΚ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	73	13098	α. Μπαχρέιν 12/2
ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ.)	74	18204	α. Φρήντορ (Μπαζ.) 26/1		ΕΛΛΗΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	8927	δργει Πειραιά
ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	9350	α. Μπαντίρμα 16/12 διά Βάρνα		ΕΛΛΗΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	61	7293	δργει Πειραιά
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	άργει Γαλαξείδη		ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΙ'ΤΟΡ	72	8987	α. Σ. "Ελένα 9/2
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	α. Λουί 23/1		ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	δργει 'Ελευσίνα
ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	άργει Πειραιά 25/6		ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΑ'ΙΩΝΗΡ	62	8927	α. Ν. 'Υόρκην 5/2 διά Καζαμπλάνκα
ΔΑΝΙΛΑ	63	13628	α. Γκέντ 22/2 διά Χούλ		ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/2
ΔΑΦΝΗ	74	19451	άργει Άργοστόλι 27/8		ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΕΡΑ	75	3990	α. Σάρδα 8/2 διά Καράται
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864	ε. Ν. Ορλέανην 7/2		ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	71	10327	α. Σ. Σάδη 3/2
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές		ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	δργει Πειραιά
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049	άργει Πειραιά		ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗ	72	11201	δργει Παλέρμο
ΔΕΜΑΡ'	64	8226	άργει 'Αμπερνταμ		ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	α. Σμύρνη 26/1
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	ε. 'Αγκόλα 9/12		ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846	α. Ν. 'Υόρκην 30/1 διά Χάμπτον ρόδς
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Χάλιφας 19/1 διά Αίγυπτο		ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΑΡ	59	9550	δργει Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	α. Ν. 'Ορλέανην 5/2		ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	α. Τσάρστον 1/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	άργει 'Αστακό		ΕΛΛΗΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	α. Τσάνα 10/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085	α. Πειραιά 17/1		ΕΛΛΗΝΙΚ ΦΑΙΗΘ	72	10329	α. Νταμάρ 7/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	άργει Πειραιά 15/1		ΕΛΛΗΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	72	13098	α. 'Αιμούργο 11/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	67	11659	άργει Στυλίδα		ΕΛΛΗΝΙΚΗ	58	6391	άργει Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906	δ. Σουέζ 29/1 διά Ιράν		ΕΛΛΗΝΙΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	α. Τζένταν 22/11
ΔΗΛΑΣ	70	8825	ε. Ν. Ορλέανην 30/1		ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	α. 'Αλεξανδρέια 8/2 διά Ιταλία
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Δ. "Αντέλεσ 1/2		ΕΛΑΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Τουμπάρα 15/1
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	μεσογειακές μεταφορές		ΕΛΑΜΠΕΛΑ III	69	12102	ε. Τζένταν 6/1
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	α. Χάλιφας 19/1 διά Αίγυπτον		ΕΛΑΟΝΑ	69	6162	α. Λάς Πάλμας 16/1
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11670	α. Γκέλφε 20/1 διά Μπ. 'Αμπάς		ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	α. Τζένταν 16/1
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ε. Πειραιά 17/1		ΕΛΑΠΑΝ	67	5487	α. Θέουτα 12/1 διά Μερσίν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	ε. Λευκός 8/2		ΕΠΙΠΑΙΔΑ	58	8352	άργει Βούβαλη
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	51	2758	άργει Μπαντάρ 'Αμπάς		ΕΠΙΠΑΙΦΟΡΟΣ	75	16822	α. Ροζόριο 28/10
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	ε. Λάγος 22/1		ΕΛΠΙΣ (δ.)	58	12262	α. Βενετία 5/2 διά Κωνσταντίνα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ.Φ.	63	17681	άργει Πειραιά 4/8		ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Γουόρρι 7/1
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	άργει Γαλαξείδη 11/7		ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	άργει Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38094	άργει Λισσαβώνα		ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΚΟΜΗΝΗΝΟΣ	65	27830	άργει Σετούμπαλ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	69	13053	προσφέρει 36.00 Β — 05.42 Δ. 1/2		ΕΜΟΥΑΙ (δ.)	58	20590	α. Πειραιά 9/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	άργει Πειραιά		ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	δ. Γιβραλτάρ 8/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	άργει Πειραιά 19/5		ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	άργει Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.	63	7780	ε. Πειραιά 4/2		ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ ΓΚΑΛΦ	72	10013	ε. Λάγος 26/1
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές		ΕΠΙΜΕΛΕΙΑΣ	70	10006	α. Ριο Γκράντες 11/1
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΖΤΡΑ-					ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	δ. Σουέζ 25/1
ΤΗΣ	63	8380	ε. 'Αλεξανδρεία 5/2		ΕΠΙΜΗΕΥΣ	59	11761	άργει Μήλο
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	α. Βαγγαρία 9/2 διά Μ. Μαουγκανού		ΕΠΟΣ	77	9786	άργει Πειραιά 1/11
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	άργει 'Ελευσίνα		ΕΠΟΣ	78	6053	άργει 'Ελευσίνα
ΔΙΑΚΑΣΗΣ	63	8872	άργει Στυλίδα		ΕΠΤΑ ΒΕΛΗΝ.	66	16301	δ. Σουέζ 29/1
ΔΙΑΜΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	60	8868	δ. Δάντης 24/12 διά Λάγος		ΕΠΤΑ ΓΛΑΡΟΙ	65	15765	άργει Πειραιά
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	άργει Μίνα Σάκρ		ΕΠΤΑ ΔΑΦΝΕΣ	64	16323	ε. Πειραιά 27/9
ΔΙΑΜΑΝΤΟ (δ.)	58	13105	άργει Πειραιά		ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	62	31051	δ. Παναμά 28/1 διά ΗΠΑ
ΔΙΑΣ	71	16379	δ. Σουέζ 28/12		ΕΡΗΝΙΟΣ	65	16405	α. Τζουάμας Τέρμ. 29/12
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	ε. Π. "Αντέλεσ 5/2		ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	ε. Πειραιά 21/12
ΔΙΔΩ	70	10378	ε. Π. "Αντέλεσ 19/12		ΕΡΜΗΗΣ	72	15951	ε. Πειραιά 4/10
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	άργει Ιθάκη		ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. 'Αμβούργο 10/2
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.	55	6663	άργει Λευκάδα		ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	α. Ν. 'Υόρκην 19/1 διά Κιουρασό
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	άργει Πειραιά		ΕΡΟΪ'Κ ΣΕ'ΥΛΟΡ	57	2074	ε. Γένυπο 21/12
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	ε. 'Ακουπα 16/1		ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	α. Π. Σάδη 13/1
ΔΡΑΣΤΗΡΗΣ (δ.)	68	4887	άργει Σαλαμίνα					
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	άργει 'Ελευσίνα					
ΔΡΥΣ	65	20201	άργει 'Ελευσίνα					
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801	ε. Φός 11/2					
ΔΥΤΣΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές					
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	μεσογειακές μεταφορές					
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. 'Αλεξανδρεία 8/2					
ΔΩΡΙΚ ΤΣΑΒΕΙΝ	78	16326	δ. Σουέζ 6/12					
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ'	72	16398	α. Ρίτσαρτς Μπαι 25/1					
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ε. Σ. Νικόλας Μπαι 8/2					
ΕΒΕΑΥΝ	63	11893	ε. Μούπαδα 5/2					
ΕΒΙΑ	61	10029	άργει Μπάρα					
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. 'Αμβούργο 4/2					
ΕΒΜΙΤΣ	60	23144	ε. Θέσσαλη 29/1					
ΕΒΡΟΣ	62	20372	άργει Γαλαξείδη					
ΕΔΕΣΣΑ	64	8083	ε. Συγκαπούρην 8/2					
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	άργει Πειραιά					
ΕΘΝΟΣ	77	16726	άργει Πειραιά					
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	άργει Στυλίδα					
ΕΙΡΗΝΗ II	72	9132	ε. Γκίλας 26/1					
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	62	8399	α. Καράτος 6/2 διά Περσικό					
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	64	9406	α. Δ. Πάλμας 13/1 διά Λάγος					
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	άργει 'Ελευσίνα					
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δ.)	63	31638	α. Γένοβα 9/2					
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	άργει Στυλίδα					
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	23552	ε. Φιλοδέλφεια 7/2					
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	άργει Πειραιά 3/11					
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687	δ. Γιβραλτάρ 28/1					
ΕΚΑΙΡ	63	13841	άργει Πειραιά 10/6					
ΕΚΤΟΝ	62	11428	άργει Γαλαξείδη					
ΕΚΤΟΡ	70	16258	α. Γιβραλτάρ 6/2					
ΕΑ ΓΚΑΟΥΤΖΟ	60	2091	ε. Άγ. Φραγκού 24/1					
ΕΑΛΑΦΙ	68	19495	α. Μπάχια Μπάχια 952					
ΕΑΛΑΦΙΝΑ	73	14353	ε. Συγκαπούρην 4/12					
ΕΑΓΙΑΝΝΗ	70	12142	α. Τζιμπούτι 21/11					
ΕΑΕΙΤΣΤΡΙΑ	66	10659	ε. Πειραιά 26/12					
ΕΑΕΙΤΣΤΡΙΑ I	64	10652	άργει Στυλίδα					
ΕΑΕΙΤΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	άργει Πειραιά					
ΕΑΕΝ ΠΑΠΠΑΣ	57	1962	άργει Σουέζ					
ΕΑΕΝΑ	66	16677	ε. 'Εμδεν 10/2					
ΕΑΕΝΑ Β...	73	20713	δ. Κανίπολη 6/2					
ΕΑΕΝΗ...	60	1995	άργει Πάνοη 2/2 διά Αγ. Θεοδώρους					
ΕΑΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Κέιν Πάλμας 19/1					
ΕΑΕΝ Δ.	69	3784	άργει Λόνδον 19/1					
ΕΑΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	άργει Γάνδη					
ΕΑΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	12995	ε. Καλκούτα 2/2					
ΕΑΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	δ. Σλάγκεν 31/1 διά Ρόττερνταμ					
ΕΑΕΥΡΟΠΑ	71	11005	α. Ρεύνιον 1/2 διά καζαμπλάνκα					
ΕΑΕΥΣΙΣ...	62	1859	μεσογειακές μεταφορές					
ΕΑΙΖΑ...	58	12025	δ. Παναμά 27/1					
ΕΑΙΖΑΜΠΕΘ...	63	11315	α. Σαντάντερ 31/1 διά Ρόττερνταμ					
ΕΑΙΝΑ	63	4628	α. Ρίο Ιανέρο 6/2 διά Όδησσο					
ΕΑΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	62	8429	στε Μπαντάρ 'Αμπάς 16/11					
ΕΑΚΑ	64	18044	άργει Πειραιά					
ΕΑΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	άργει Πειραιά					
ΕΑΛΕΝΙΚ ΑΓΝΗΝΗΑ...	72	8987	α. Ν. Όρλεανη 9/2					

ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	30490	δ. Πανόρμ 25/1				
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (μ.)	65	37431	α. Σέρια 12/1 διά ΗΠΑ				
ΘΑΝΙΚ Ι.	61	9516	άργει Πειραιά				
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626	ύπο παραλοβή				
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	άργει Πειραιά				
ΘΑΣΟΣ ΑΓΑΑΝΤ	76	9444	ε. Άμβωργο 5/2				
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Λας Πόλμας 17/1				
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	58	9585	άργει Αντίκυρα				
ΘΕΑΝΩ	69	10650	άργει Σόλεντ				
ΘΕΚΟΣ	78	16685	ε. Χιούστον 7/2				
ΘΕΟΓΕΝΗΝΤΟΡ	68	35477	άργει Πειραιά				
ΘΕΟΔΕΜΩΝ (δ.)	60	19674	α. Φρητόνιον 5/2				
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33663	α. "Αδημοργκ 7/2				
ΘΕΟΔΟΡΟΣ	61	6456	δ. Γιβραλτάρ 10/2				
ΘΕΟΔΟΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10722	άργει Πειραιά				
ΘΕΟΔΗΠΤΟΣ	65	41872	άργει Πειραιά				
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473					
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	άργει Στυλίδα				
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (δ.)	62	25717	α. Ρόττερνταμ 11/2 διά Γιβραλτάρ				
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749	άργει Φορταλέζα				
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000	στό Ναυκασάκι (ύπο συμπλήρωση)				
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Χιούστον 8/2				
ΘΕΡΜΑΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10460	α. Ρουέν 30/12 διά Ματαντί				
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	άργει Πειραιά				
ΘΕΤΙΣ	74	35540	άργει Γλασκώθ..				
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	ε. Βανκούβερ 3/2				
ΘΗΡΕΑΝ ΣΚΗΝΠΕΡ	82	19555	α. Καντί 11/11 διά Σεβίλη				
ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	α. Δουβλίνο 27/1 διά Ρόττερνταμ				
ΘΙΣΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	ε. Τάου 8/2				
ΘΙΣΛ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	43339	α. Σέλλ Χάφεν 8/2 διά Φλώσιγκ				
ΘΩΜΑΣ Α.	58	11201	ε. Πειραιά 6/2				
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	άργει Π. Αρβρουρ				
ΙΑΠΕΤΟΣ	63	14336	α. Τζένταν 24/1				
ΙΑΣΩΝ	70	11489	άργει Λονδίνο				
ΙΚΑΝ	58	2882	άργει Πειραιά				
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	ε. Τζένταν 3/1				
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	άργει Στυλίδα				
ΙΝΓΚΑ	58	3860	άργει Πειραιά (ΕΠΩΛ)				
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	άργει Πειραιά				
ΙΝΤΕΡΑΙΖΙΤΥ	51	3640	άργει Χαλκίδα				
ΙΝΤΕΡΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΛΑΓΚ	60	8109	άποθηκη στό Πόρτ Σάιδ				
ΙΝΤΕΡΣΠΙΡΙΤ	60	14840	ε. Σιγκαπούρην 4/2				
ΙΝΤΕΡΦΕΛΙΣΤΥ	63	15806	α. Τζένταν 29/1 διά Σιγκαπούρην				
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	ε. Τζένταν 7/2				
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	άργει Αλιβέρι				
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	α. Διέπητ 22/1				
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45251	άργει Αλιβέρι				
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	ε. Σ. Τάου 24/1				
ΙΟΣ	57	2875	άργει Αστακό				
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Μοντεβίδεο 6/2				
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ	72	7006	ε. Χιούστον 8/2				
ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	ε. Χοινάκι 20/1				
ΙΡΙΣ	72	4999	άργει Χαλκίδα				
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	α. Ρίο Γκράτε 2/1				
ΙΩ	69	8909	δ. Σουζ 15/12				
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	α. Αλγκεθίρας 23/1				
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. Π. Σάδι 8/2				
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	α. Π. Έβερχελίντες 17/1				
ΙΩΑΝΝΗΣ	61	6950	άργει Έλευσίνα				
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	άργει Έλευσίνα				
ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	άργει Αστακό				
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	α. Θεούτα 17/1				
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	α. Ντόντζ 31/1				
ΙΩΝ	71	11506	άργει Λονδίνο				
ΙΩΝΙΑ (δ.)	80	44195	α. Μπούλεν Μπαίν 12/1				
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	ε. Πειραιά 21/12				
ΚΑΒΑΚΟ	53	5239	άργει Χαλκίδα				
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ	67	10322	α. Καράτον 6/2				
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	ε. Φλώσιγκ 22/1				
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	άργει Πειραιά				
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	α. Γιβραλτάρ 6/2				
ΚΑΒΟ ΞΦΙΑΣ	61	21305	άργει Πειραιά				
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	α. Αμεριντόνιον 6/2				
ΚΑΘΡΙΝ	63	8293	α. Βαρκελώνη 5/2				
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	δ. Γιβραλτάρ 4/2				
ΚΑΙΤΗ	65	23391	ε. Λείξος 352				
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	άργει Πειραιά				
ΚΑΛΕΝΤΖΙ	64	7558	άργει Πειραιά				
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	α. Ν. Όρκρην 8/2 διά 'Αρούμπα				
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑΪ'	60	4240	άργει Γάνθη				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	δ. Γιβραλτάρ 10/2				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	α. Γκουάνιας 18/1				
ΚΑΛΛΑΜΑΡ	51	6199	άργει Λουάντα				
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	άργει Πειραιά				
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	69	11430	ε. Τόκιο 3/2				
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Ν. Όρλεάνην 9/2				
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	δ. Γιβραλτάρ 8/2				
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	άργει Αστακό				
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	α. Ν. Μέ Μπούκ 8/2				
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.)	78	15125	ύπο παραλοβή				
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	δ. Πειραιά 8/2				
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	α. Ρόττερνταμ 4/2 διά Τρίπολη				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΑΟΣ	77	10459	ε. Αιμέρος 12/2				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Αυμπεντά 9/2				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	άργει Χαλκίδα				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ ΙΙ	73	9219	δ. Γιβραλτάρ 25/1				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	άργει Ούμ Κόρ				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24688	άργει Χαλκίδα				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.	68	15355	άργει Πειραιά				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	α. Μπ. Αύρες 21/1 διά Π. Σάιδ				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	άργει Στυλίδα				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Λ. (δ.)	62	39169	προσαραγένον ('Αλγέρι)				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	άργει Στυλίδα				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	άργει Γαλαξείδη				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	δ. Π. Σάιδ 13/9				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	ε. Ν. Όρλεάνην 4/2				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΡΟΣ	66	16048	α. Βίγκο 1/12				
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	άργει Πειραιά				
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16386	ε. Ν. Όρλεάνην 29/1				
ΚΑΠΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	60	9319	άργει Στυλίδα				
ΚΑΠΤΑΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	α. Μπ. Αύρες 14/12				
ΚΑΠΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	άργει Έλευσίνα				
ΚΑΠΤΑΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185	δ. Π. Σάιδ 15/1 διά ΗΠΑ				
ΚΑΠΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Σαούμπο 2/2				
ΚΑΠΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	69	9731	άργει Ρίβερ Νάρτ				
ΚΑΠΤΑΝ ΛΕΟ	62	3144	άργει Πειραιά				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	δργει Βούβαλη				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	δργει Τάμπα				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ.Π.	72	16207	δργει Τζουμουτί 17/12				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	δργει Νουάρια 19/1				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π.	60	9163	δργει Νουεβίτας				
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	ε. Αίν Σούχνα 9/2				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	77	21194	α. Ροζάριο 21/1				
ΠΑΤΕΡΑΣ	61	13338	α. Ρόττερνταμ 9/2				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	66	19595	δ. Κουπιόλη 6/2				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	49314	ε. Στουούμπα 24/1				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	9038	άργει Γουόρρι				
ΚΑΡΑΙ'Σ ΣΚΑΚΗΣ	65	16903	α. Αιμβούργο 2/2				
ΚΑΡΕΡΑ	67	5453	α. Κολόμπο 27/1				
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	α. Πόρσαρκορους 10/2				
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	δ. Χόλτεν 9/2				
ΚΑΡΙΝΑ	67	41914	α. Τόνιδα 31/1				
ΚΑΡΑΒΟΑ	75	29314	ε. Κόρντιφ 2/2				
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	α. Πειραιά 29/10				
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	δ. Σουέζ 11/2				
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	α. Κοπέρ 6/2				
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	δ. Χόλτεν 9/2				
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	α. Λαντάνα 18/1				
ΚΑΖΟΣ	76	14983	δ. Σουέζ 31/1				
ΚΑΖΑΝΑΡΑ	69	14318	δ. Σουέζ 25/1				
ΚΑΖΙΣΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	59	4632	άργει Χαλκίδα				
ΚΑΖΤ ΜΠΗΒΕΡ	68	30294	ε. Φλώσιγκ 4/2				
ΚΑΖΤΑ ΣΗΑ	68	26537	α. Κωνίπαλη 6/2				
ΚΑΖΤΑ ΠΡΑΓΝΤ	58	2448	δ. Σουέζ 16/1				
ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	μεσογειακές μεταφορές				
ΚΑΣΤΡΟ Κ.	54	5955	ε. Μαπούτο 15/12				
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	ε. Ινβεργκόροντ 4/2				
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	11416	α. Τύνιδα 31/1				
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΚΕΝΕΤΥ	71	9868	δ. Μπ. Αύρες 7/2				

ΚΡΑΤΙΝΟΣ II.....	69	6084	α. Λός Πάλμας 20/1 διά Κούβα		ΜΑΚΡΑ .....	73	8957	άργει Πειραιά
ΚΡΕΣΤΕΝΑ.....	67	1788	ε. Σεβίλην 11/9		ΜΑΛΙΑΚΟΣ .....	62	9721	άργει Πειραιά
ΚΡΕΩΝ.....	68	12660	α. Βασιώνη 23/1 διά Τουρκία		ΜΑΝΘΟΣ .....	77	5874	α. Βρέμην 2/2
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	58	3914	α. Σάν Χοέ 2/1 διά 'Ακαστούλα		ΜΑΝΙΑ .....	68	2918	ε. Πειραιά 15/9
ΚΡΗΤΗ (δ). ....	69	34169	ε. Ιμιμνχάμ 9/2		ΜΑΝΝΑ (δ).....	70	65223	α. Γένοβα 5/2
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΟΥΣΤ.....	82	11500	α. Σιγκαπούρην 5/2 διά 'Οναχάμα		ΜΑΝΩΛΗΣ Λ.....	80	5511	α. Έλλειμπερ 25/1 διά Μπότγουντ
ΚΡΗΤΗ ΚΑΡΝΕΤ.....	82	11500	α. Βρέμην 3/2 διά Περσικόν		ΜΑΝΩΛΗΣ Χ.....	62	15405	ε. Πειραιά 9/2
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΑΝΤ.....	78	10832	ε. Βενετία 9/2		ΜΑΟΥΝΤ ΑΒΩΣ .....	77	12526	ε. 'Αλεξάνδρεια 21/1
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΑ.....	82	11500	ε. Κόμπε 4/2		ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΟΥΣ .....	71	9372	άργει ρίβερ Μπλακγούωτερ 18/1
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ).....	73	42470	α. Ναγκόκια 3/2 διά Ματσουγιάμα		ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ .....	58	9163	άργει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'ΑΜΟΝΤ.....	77	10832	α. Χάβρην 28/1 διά 'Αρζού		ΜΑΟΥΝΤ ΘΩΡΥΣ .....	68	18525	άργει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΟΝΤ.....	82	11500	ε. 'Ακαμά 25/1		ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ .....	78	17149	ε. Τζακάρτα 13/1
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ.....	78	10832	στο Γκντάντον υπό συμπλήρωση		ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ .....	77	19678	δ. Σουέζ 26/1 διά Κίνα
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ.....	79	10832	α. Νταμά 16/1 διά Τζουμπάλ		ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ .....	73	36284	α. Ρόττερναν 27/1 διά Κή Σουέζ
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ).....	74	61054	α. Κόμπε 26/1 διά Ντουμπάι		ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ .....	81	33500	ε. Μπ. 'Αύρες 3/2
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ).....	73	61054	α. Ράς Τανούρε 8/2		ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ .....	80	33500	α. Φρημάντη 2/2 διά Ρωσία
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ).....	73	42470	ε. Κυνιότη 20/1		ΜΑΟΥΝΤ ΗΙΔΑΙΟΝ .....	68	57204	α. Γκιζόν 19/1 διά Βραζιλία
ΚΡΗΤΗ ΤΣΕ'ΙΝΤ.....	82	11500	α. Νταμά 2/2 διά Κόμπε		ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ .....	74	33147	α. Ροζάριο 1/2
ΚΡΙΟΣ.....	59	16875	δργει Πειραιά		ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ .....	82	32300	α. Λός 'Αντζελες 26/1 διά Γιοκοχάμα
ΚΡΙΟΣ.....	75	7028			ΜΑΡΑΘΩΝ .....	61	12847	άργει Πειραιά
ΚΡΙΤΙΑΣ.....	67	9549	δ. Κανίπελον 5/2 διά Ραβέννα		ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΙΤ'Κ .....	62	8967	α. Αμετέρνταμ 10/2 διά 'Αμβούργο
ΚΡΙΤΩΝ .....	59	7158	δργει Πειραιά		ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9505	δ. Νιόβερ 3/2
ΚΡΙΤΩΝΑΣ.....	72	10078	ε. Βαγκαρέ 7/2		ΜΑΡΑΜΠΟΥ.....	78	8845	δ. Μπρούνουμπούτελ 25/12
ΚΡΟΝΟΣ.....	73	11170	ε. Δουνκέρκην 30/12		ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ I.....	66	18155	άργει Τρινκουάλη
ΚΡΟΝΟΣ.....	67	6911	δργει Πειραιά		ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ .....	66	15404	άργει Πειραιά
ΚΡΟΥΣΕ'ΙΝΤΕΡ.....	58	1596	α. Ντόρμπαν 24/1 διά Χιλή		ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ).....	58	11849	άργει 'Αστακό
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ.....	78	21194	μεσογειακές μεταφορές		ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ .....	60	10748	άργει 'Αργοστόλι
ΚΥΔΩΝΙΑ.....	65	2025	δργει Πειραιά		ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III.....	49	6607	άργει Χαλκίδα
ΚΥΘΗΡΑ.....	66	13870	δ. Βιζακαπανάμ 7/2 διά Σιγκαπούρην		ΜΑΡΓΚΟ (δ).....	76	81106	άργει Έλευσινα
ΚΥΘΩΝΟΣ.....	62	4784	α. Φρερπότ (Μποχ) 4/1		ΜΑΡΓΚΩ .....	58	2966	α. Πασάνιες 26/1 διά 'Αλεξάνδρεια
ΚΥΚΝΟΣ (δ).....	71	17355	δργει Πειραιά		ΜΑΡΕΛΙΑ .....	63	15929	δ. Σουέζ 27/1 διά Μπ. 'Αμπάς
ΚΥΜΑ.....	60	7758	δ. Χάντια 1/2		ΜΑΡΕΣΩΛ .....	69	9623	ε. Χάντια 1/2
ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ (δ).....	64	31040	δργει Πειραιά		ΜΑΡΗΝΗ .....	72	20713	ύπο παραλογήν
ΚΥΡΑ .....	63	10032	δ. Παναμά 6/1 διά Ναχόντκα		ΜΑΡΦΑΚΙ (δ).....	70	17485	δ. Π. Σάδι 5/2
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΟ.....	67	26493	δργει Πειραιά		ΜΑΡΙ .....	74	8925	άργει Χαλκίδα
ΚΥΡΑΡΗΝΗ.....	61	9443	δ. Αστακό		ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ .....	66	18569	ε. Πειραιά 23/1
ΚΥΡΙΑΚΗ.....	81	38000	δ. Παναμά 15/12		ΜΑΡΙΑ (δ).....	65	47544	δ. Σουέζ 2/2
ΚΥΡΙΑΚΗ.....	66	8943	α. Ριγέκα 2/2 διά 'Οριστάνο		ΜΑΡΙΑ .....	70	9101	άργει Λεμεσό
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ.....	66	20516	ε. Πειραιά 21/7 (έπισκεψές)		ΜΑΡΙΑ A.....	59	5379	άργει Χαλκίδα
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ.....	69	3746	ε. Βενετία 8/2		ΜΑΡΙΑ Α. ....	62	3199	άργει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ Κ.....	62	2935	δργει Πειραιά		ΜΑΡΙΑ Γ. ....	74	15938	δ. Σουέζ 6/2
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΙΔΗΣ.....	81	29710	δ. Κονίοτιν 2/2		ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ .....	70	9565	δ. Πανομά 30/1
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΣ.....	61	13271	ε. Χιούστον 6/2		ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΙΝΑ Σ.....	68	1599	ε. Πειραιά 10/1
ΚΩΣΤΗΣ.....	77	20823	δργει Πειραιά		ΜΑΡΙΑ Κ. (δ).....	70	51602	δ. Σουέζ 11/2
ΚΩΣΤΗ ΠΕΦΑΝΗΣ.....	68	2296	α. Λός 'Αντζελες 26/12		ΜΑΡΙΑ Κ. ....	70	9069	α. Λάς Πάλμας 21/12
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΟΗΝ.....	65	14088	μεσογειακές μεταφορές		ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ .....	67	11001	α. Φρημάντη 5/2
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ.....	68	4350	δργει Πειραιά 3/12		ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.....	76	6034	ε. Πειραιά 25/1
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ.....	54	54	α. Ριγέκα 21/1 διά Λουδάντα		ΜΑΡΙΑ Ν.....	73	13631	α. Λάγος 27/1
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ.....	54	2698	δ. Σάδι 7/2 διά Τουρκία		ΜΑΡΙΑ Ξ.....	68	11361	άργει Πειραιά
ΛΑΕΡΤΗΣ.....	56	10542	ε. Πειραιά 4/2		ΜΑΡΙΑ ΥΛΑ .....	67	9365	α. Βιβράλταρ 17/11 διά Γκαζανούετ
ΛΑΕΡΤΗΣ.....	59	6140	δργει Λευκάδα		ΜΑΡΙΑΝΘΗ.....	70	17432	άργει Σ. Τζών
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ).....	77	18658	ε. Πειραιά 28/1		ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ).....	73	5700	α. Τζωρτζαουν 3/2
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ.....	65	7952	ε. Πειραιά 9/2		ΜΑΡΙΑΝΝΑ .....	75	68411	α. Πειραιά 9/2 διά Μέγαρα
ΛΑΙΤΩΝ ΟΦ ΠΑΙΤΡΙΟΥΣ.....	80	2925	δργει Τρικούπη		ΜΑΡΙΒΙΚ .....	62	23805	α. Βαλιτζόρ 28/1 διά Λισσαβώνα
ΛΑΙΤΩΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ.....	54	3315	ε. Κονίοτιν 2/2		ΜΑΡΙΓΩ .....	72	8824	δ. Μπρούνουμποւτελ 15/1
ΛΑΚΜΟΣ.....	61	5643	δργει Έλευσινα		ΜΑΡΙΕΒΑ .....	67	3953	α. Γιβραλτάρ 10/2 διά Καζαμπλάνκα
ΛΑΚΥ ΣΟΥΑΙΗ.....	78	9485	ε. 'Αλεξάνδρεια 8/2		ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ).....	75	115207	άργει 'Αλιβέρι
ΛΑΚΥ ΡΑΤ'ΙΝΤΕΡ.....	81	7000	α. Κ. Τάουν 2/2 διά Ρόττερνταμ		ΜΑΡΙΕΤΤΑ .....	65	8344	ε. Γένοβα 9/2
ΛΑΚΩΝ Λ.....	69	8825	ε. Κλείδ. 27/11 (έπισκεψές)		ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ).....	67	40075	ε. Φός 9/2
ΛΑΚΩΝΙΚΟΝ (δ).....	65	34185	ε. Ν. 'Ορλεάνην 4/2		ΜΑΡΙΚΑ .....	62	9055	ε. Πειραιά 18/1
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ.....	64	1587	δργει Έλευσινα		ΜΑΡΙΚΑ Τ.....	60	6235	άργει Πειραιά
ΛΑΟΔΙΚΗ.....	64	10305	δ. Μπράτλα 26/12		ΜΑΡΙΑΥ .....	71	16269	α. Φιλαδέλφεια 4/2 διά Κωνστάντζα
ΛΑΟΥΡΑ.....	65	1599	δ. Σουέζ 20/1 διά Μπ. Χομεΐνι		ΜΑΡΙΑΥΛ Λ.....	68	15456	ε. Επεράνης 29/1
ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848	δ. Κονίπατη 9/2 διά Λιβύη		ΜΑΡΙΝΑ (δ).....	80	40000	α. Ριο Ιανέριο 9/1 διά Αρακατζού
ΛΑΡΡΥ Λ.....	70	16306	α. Ν. 'Ορλεάνην 31/1		ΜΑΡΙΝΑ .....	60	4116	α. Π. Νογκάρο 1/2 διά Τζένταν
ΛΕΑΝΔΡΟΣ.....	81	30644	δργει Αλιβέρι		ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ.....	75	14523	στόν Πειραιά 27/9 (ΕΠΩΛ)
ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.....	61	11621	ε. Πειραιά 4/1		ΜΑΡΙΝΑ Λ.....	61	7838	άργει Πειραιά
ΛΕΔΑEA.....	63	17879	δργει Γαλαξείδι		ΜΑΡΙΟΝ .....	67	33586	δργει Στεουμπάλ
ΛΕΜΑΝ.....	66	2953	ε. Νικάο 11/12		ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ .....	72	29324	δ. Τάμια 1/2 διά "Αμετέρνταμ.
ΛΕΝΙΟ Χ.....	63	15929	ε. Νιώταμ 10/11		ΜΑΡΙΤΣΑ ΦΙΛΙΠ.....	72	17510	άργει Πόρμουρι
ΛΕΡΟΣ ΑΤ'ΙΔΑΝΤ.....	61	13480	ε. Φλώσανην 6/2 διά Κωνστάντζα		ΜΑΡΚΑ Λ.....	75	14785	άργει Χαλκίδα
ΛΕΣΒΟΣ.....	74	3259	ε. Λισσαβώνα 20/9		ΜΑΡΚΑΛΑΝ .....	68	14771	δ. Σάδι 29/1
ΛΕΥΚΑΙΔΑΝ ΣΚΑ'Υ.....	60	44849	δργει Λευκάδα		ΜΑΡΚΙΖ .....	75	28082	άργει Γαλαξείδι
ΛΕΥΚΑΙΔΑΣ ΛΑΜΠΑΝΗΣ.....	65	15738	δργει Πειραιά		ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ .....	82	21000	άργει Στεντέρλαντ
ΛΗΓΚ .....	61	8658	δ. Σουέζ 24/10 διά 'Ιράν		ΜΑΡΚΟΣ Ν.....	69	11434	ε. Μπαγκόκ 21/3
ΛΗΔΑ .....	63	8566	στόν Πειραιά 28/9(έπισκεψές)		ΜΑΡΛΕΝ .....	57	5087	άργει Χαλκίδα
ΛΗΔΑ II .....	67	9381	δργει Πειραιά 9/2		ΜΑΡΟΥΔΙΩ .....	78	19974	άργει Όνυ 19/1
ΛΗΜΝΟΣ (δ).....	69	17485	ε. Πόρτ ντε Μπού 9/2		ΜΑΡΟΥΚΟ .....	57	8899	άργει 'Αργοστόλι
ΛΗΤΩ (δ).....	67	44646	δργει Πειραιά		ΜΑΡΟΥΛΑ .....	82	32300	α. Βανκούβερ 5/2
ΛΙΑ ΠΕΡΟ .....	61	7963	α. Λάς Πάλμας 11/1		ΜΑΡΣ .....	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΛΙΛΗ Χ. (δ).....	67	48719	δργει Πειραιά		ΜΑΡΥΛΙΖΑ .....	70	15806	άργει Στευμπάλ
ΛΙΜΠΕΣΠΟΡΤ.....	82	19800	ύπο παραλία		ΜΑΡΟ .....	73	32510	δ. Παναμά 4/2
ΛΙΜΠΕΣΠΡΕΣ.....	82	19337	ε. Σιγκαπούρην 8/2 διά Σουάμπα		ΜΑΣΣΑΛΙΑ .....	64	1968	ε. Κίγκε Λύν 9/2
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ.....	76	75134	α. Λάγος 13/1		ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ .....	69	22391	δργει Στεντέρλαντ
ΛΙΜΠΡΑ (δ).....	76	18343	ε. Σιγκαπούρην 14/1 διά Μπ. 'Αμπας.		ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΩΝ (δ).....	62	12197	α. Λά Γκουεϊ 6/2 διά Πειραιά
ΛΙΝΚ ΛΟΒ.....	62	8937	δργει Ηγουμενίτσα		ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ .....	65	10554	α. Κουβέϊ 27/1
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	61	8951	δργει Ζάρρα 6/2		ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ).....	65	34185	άργει Πειραιά
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ).....	61	21894	δ. Κωνίπαλην 3/2 διά Κωνστάντζαν		ΜΑΤΟΙΔΑ .....	65	7696	άργει Πειραιά
ΛΙΨ .....	68	9650	δργει Μπάρρα		ΜΑΤΙΝΑ .....	63	2911	μεσογειακές μεταφορές
ΛΟΓΙΑΙΤΤΥ .....	69	9045	δργει Στυλίδα		ΜΕΓΑΣ (δ).....	67	43231	ε. 'Αμβούργο 1052
ΛΟΚΡΙΣ.....	72	16402	δργει Στυλίδα		ΜΕΘΟΔΙΚ (μ).....	68	39617	άργει Πειραιά
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ .....	64	6549	δργει Πειραιά		ΜΕΘΩΝΗ (δ).....	81	33500	δ. Παναμά 4/2
ΛΟΥΚΑΣ Ν.....	72	13						

ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	72	9218	άργει 'Αργοστόλι					
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ.	81	9969	ε. Ρεσίφε 23/1					
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ.	81	9969	στό Γαλάται (συμπλήρωση)					
ΜΕΝΤ ΦΡΗΖΕΡ	61	6124						
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	δ. Σουέζ 1/2					
ΜΕΝΤΚΕ'ΙΠ	62	9092	άργει Πειραιά					
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	άργει Πειραιά					
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	α. Πειραιάδ 9/2 διά Τζένταν					
ΜΕΝΤΖΟ'Ο'	57	3709	άργει Σετουμπάλ					
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082						
ΜΕΣΩΔΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	ε. Φιλαδέλφεια 1052					
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	ε. Τοιμπά 31/1					
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486	ε. Τοέρρου Πόντι 4/2					
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	δ. Ντουμπάι 1/2					
ΜΕΣ. ΔΟΣΑ (δ.)	70	17485	ε. 'Αμβούργο 11/1 (επισκευές)					
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ε. Λάγος 30/1					
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	α. Μπαχρέλι 3/2 διά Μομπάσα					
ΜΕΣ. ΟΡΗΝΗ (δ.)	72	17355	ε. Πειραιάδ 1/2					
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	α. Μπαχρέλι 17/1 διά 'Ιαπωνία					
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Φρήπορτ (Μπαχ) 31/1					
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Σιδηνέϋ 952					
ΜΗΛΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	79	10991	α. Ν. 'Ορλέανη 27/1					
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	άργει Πειραιά					
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	67	11993	δ. Κονιτόπολη 25/1					
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ.	68	2983	α. Πειραιάδ 30/1 διά Τομπρόκε					
ΜΙΑΛΥ ΓΡΕΓΟΥ.	76	19150						
ΜΙΜΗ Μ.	69	13525	α. Σ. 'Αντόνιο 30/1 διά Ντέρμπιταν					
ΜΙΝΑ	67	12843	α. Ν. 'Ορλέανη 13/1					
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	δ. Γίβραλτάρ 1052 διά Βομβάη					
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	άργει Ν. 'Ορλέανη					
ΜΙΝΙ ΛΑΤ'ΟΝΕΣ	72	1563	άργει 18/10					
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	ε. 'Οριστάνο 3/2					
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άργει Πειραιάδ					
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	άργει Πειραιάδ 8/2					
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	ε. Ν. 'Ορλέανη 11/1					
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. 'Οριστάνο 26/1 διά Τρίπολη					
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	άργει Ν. 'Ορλέανη					
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ε. Π. δρ. Σταϊνη 6/2					
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'ΜΠΟΡ	71	1563	άργει Ορλέανη					
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Ν	70	1582	μεσογειακές μεταφορές					
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Σ	69	1570	α. Ν. 'Ορλέανη 8/2					
ΜΙΝΙ ΛΗΗΤΗΝΤ	70	1592	άργει Ελευσίνα					
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ε. Χιώστον 4/2					
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ε. Χιώστον 5/2					
ΜΙΝΙ ΛΙΑΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σάύσα 3/12					
ΜΙΝΙ ΛΙΑΛΑΚ (δ.)	70	1598	α. Τζένταν 9/2 διά Γκιζάν					
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΤΡΑ	70	1592	α. Σύσα 30/12 διά Σκίκντα					
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	άργει Ν. 'Ορλέανη					
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1584	προσάραξη Τζιτέλι 6/3/82					
ΜΙΝΙ ΛΙΩΤ	70	1582	άργει Πειραιάδ 24/2					
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	δ. Παναμά 31/1					
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Τζένταν 5/2					
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	στήν N. 'Ορλέανην 25/9					
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	δ. Παναμά 31/1					
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	άργει Πειραιάδ					
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	α. Ντεμεράρα 12/1					
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ε. Παραμαρίτο 4/2					
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ε. Μόμπλα 30/1					
ΜΙΝΟΣ	75	28082	α. Βενετία 5/2 διά Χάμπτον ροδς					
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ	57	4535	άργει 'Αστακό					
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	α. Ν. 'Ορλέανην 29/1 διά Βενεζουέλα					
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	άργει Μπιλμπάο					
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ	74	28082	άργει Σετουμπάλ					
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.)	75	60930	δ. Σουέζ 2/2					
ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	71	113522	άργει Πειραιάδ					
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	δ. Σουέζ 4/1					
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Ν. 'Ορλέανην 4/2					
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	ε. Πειραιάδ 24/1					
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	άργει Γαλαξείδι					
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	α. Αύγερος 22/11 διά Σκίκντα					
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	άργει Σαρζά					
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Θέουτα 8/2 διά Άβανα					
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΕΥΛΑΣ	61	12662	α. Σιγκαπούρην 31/1 διά 'Ελλατ					
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	ε. Ν. 'Ορλέανη 4/2					
ΜΟΛΙΣ	74	33073	δ. Γίβραλτάρ 14/1 διά Κάμπαρ					
ΜΟΜΠΙΛΑ (δ.)	69	47958	α. Κόρπους Κριστί 1/2					
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	δ. Γίβραλτάρ 15/1					
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	α. Κόπτε 29/1					
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	άργει Πειραιάδ					
ΜΟΥΝΤΣΕΡΑΕΙΝΤΣ	60	9365	ε. Τρινκούμπα 2/2					
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Λονδίνο 2/2 διά Νιουφόστουλαντ					
ΜΠΑΛΛΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	82	31500	στό Ναυκασά (συμπλήρωση)					
ΜΠΑΛΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ.	67	8799	ε. Τζένταν 1/2					
ΜΠΑΛΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ.	66	8937	α. Σιγκαπούρην 23/1					
ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΙΤ	61	6950	ε. Πειραιάδ 22/10					
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΖ	66	8677	άργει Πειραιάδ					
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	άργει 'Αστακό					
ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	67	1599	άργει Λάς Πόλιμας					
ΜΠΕΛΣΚΑ'Υ	57	9794	α. 'Οραντζάσταν 3/2					
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	μεσογειακές μεταφορές					
ΜΠΙΑ	75	7246	άργει Αστακό					
ΜΠΛΟΥ ΣΟΥΓΑΙΒ	60	8573	άργει Αστακό					
ΜΠΛΟΥ ΜΠΑΙ'Υ	63	9657	άργει Πειραιάδ					
ΜΠΛΟΥ ΣΗ.	58	3778	άργει Σφέδε					
ΜΠΟΝΑΤΑΣ	68	16005	άργει 'Αρστερόνταμ					
ΜΠΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	72	3621	ε. Ντουμπάι 12/2					
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Ν. 'Υδρκην 31/1 διά Φρήπορτ (Μπαχ)					
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-			ε. Μασσαλία 12/1					
ΠΑΝΤΑΖ (δ.)	64	32756	α. Άλ Ρουάδ 31/1 διά 'Ιαπωνία					
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	άργει Πειραιάδ					
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	α. Χάμπτον ρόδς 10/2					
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	άργει Πειραιάδ					
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	άργει Λευκόδα					
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	άργει Στυλίδα					
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥΓ'ΙΣ	54	6103	άργει Στυλίδα					
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	άργει Πειραιάδ					
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	άργει Πειραιάδ					
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	άργει Πειραιάδ					
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΚΑ'Υ	69	2979	άργει Πειραιάδ					
ΜΠΡΗΖ (μ.)	64	35082	άργει 'Αλιβέρι					
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	άργει 'Αλιβέρι					
ΜΥΚΑΛΗ ΙΙ	77	16267	δ. Π. Σάδ 25/1 (ΕΠΩΛΗΘΗ)					
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Τζένταν 28/1					
ΜΥΡΙΝΑ	75	13036	α. Αγαδί 11/1					
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ				77	5511	ε. Μπότουντ 8/2		
ΜΥΡΤΙΑ (δ.)				68	14949	ε. Βιζακαπανάν 22/2		
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΑ				57	9345	άργει Γαλαξείδι		
ΜΥΡΤΟΣ				70	9085	α. Λά Ρούμανα 19/1 διά Ρωσία		
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ				67	11025	άργει 'Αρστερόταμ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ				66	20199	ε. Τασού Μπαΐ 12/1		
ΝΑΤ'ΑΝΤ				75	35561	ε. Κοκούμπα πίβερ 4/2		
ΝΑΝΟΥΛΑ				63	2589	άργει Πειραιάδ		
ΝΑΞΟΣ				70	8825	ε. 'Αμβούργο 3/2 (έπισκεψες)		
ΝΑΞΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ				80	10982	α. Κόμπε 28/1		
ΝΑΤΑ				77	9359	άργει Κεντρά		
ΝΑΤΑΛΙ Κ.				53	3577	άργει Κεντρά		
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)				75	115207	άργει Πειραιάδ		
ΝΑΥΣΙΚΑ III				61	5584	ε. Τασού Μπαΐ 12/1		
ΝΑΥΤΙΑΟΣ				66	6845	ε. Α. Μπούνεας 'Αύρες 31/12		
ΝΑΥΤΙΟΣ				70	16224	άργει Πειραιάδ		
ΝΕΑ ΕΠΙΣ				78	16478	άργει Πειραιάδ		
ΝΕΑ ΤΥΧΗ				78	16478	άργει Πειραιάδ		
ΝΕΑΠΟΛΙΔΑ				81	29700	άργει Πειραιάδ		
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕΥ'				78	33191	άργει Πειραιάδ		
ΝΕΙ'ΙΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣ				71	1997	άργει Πειραιάδ		
ΝΕΑΝ Π. (δ.)				57	12483	μεσογειακές μεταφορές		
ΝΕΜΕΑ (μ.)				71	57829	δ. Κωνιτόλη 6/2 διά Π. ντέ Μπούκ		
ΝΕΜΕΑ				79	10993	α. Πειραιάδ 4/2 διά Γιβραλτάρ		
ΝΕΜΕΣΙΣ				66	18781	δ. Σουεδ 5/2 διά Περσικό		

ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	δργεί Πειραιά	ΠΕΡΑ ΜΠΑΙ'Υ'	71	9623	ε. Κουβέλι 4/2
ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355	δ. Κωνίπολη 8/2	ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	α. Ντουμπάι 20/1
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	μεσογειακές μεταφορές	ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	δργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΣ	63	10617	στό Ρότερνταμ 1/2	ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Θέουτα 27/12
ΟΛΥΜΠΙΑΝ	62	10981	ε. Πειραιά 14/1	ΠΕΤΡΑΔΙ	72	9350	δργεί Πειραιά (ΕΠΟΛ)
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	ε. Όκλαντ 4/2	ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	α. Αδ Γκουελ 9/2 διά Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	ε. Πειραιά 8/2	ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	μεταφορές Τζέντας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΛΑΡΟΥ (δ.)	64	38598	δργεί Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	δργεί Τζέντα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	δργεί Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	α. Αύγουστα 9/2 διά Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	δργεί Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	δ. Κωνίπολη 7/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΤ'ΙΝΜΠΟΟΥ (δ.)	75	43744	α. Δ. Αντζέλες 30/1	ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Τζένταν 1/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Ρ. Τανόύρα 28/1	ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	δργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΧΙΣΤΟΥ	72	15498	δργεί Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	δργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	δργεί Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	μεταφορές Τζέντας
ΟΛΥΜΠΟΣ	64	9754	α. Ντουμπάι 19/1	ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	δργεί Πειραιά
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	δ. Γιβραλτάρ 4/1	ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	α. Αύγουστα 9/2
ΟΜΑΟΣ	57	8833	παροπλισμένο στό Σκαραμαγκά	ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 12/1
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 4/2
ΟΝΗΣΙΑΣ	63	24992	α. Μάλμε 3/12 διά Χάρκουρτ	ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2 (δ.)	77	45755	α. Γιουροπόρτ 8/2
ΟΡΑΙ'ΟΝ	63	14959	δργεί Πειραιά	ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'ΙΤ	57	8776	δργεί Βομβάδη
ΟΡΑΙ'ΟΝ	65	3034	α. Λάς Πλάμας 10/2	ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	δ. Σουές 13/12
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	ε. Άλεξανδρεια 1/2	ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347	δ. Σουές 19/1
ΟΡΥ (δ.)	59	12868	θέστα 4/2	ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	α. Βιτόρια 31/1
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	α. Αύγουστα 13/1 διά Πειραιά	ΠΗΓΑΣΟΣ	63	9707	ε. Αμέρερα 7/2
ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΡΟΥ	79	14884	ε. Φουκουγάμα 26/1	ΠΗΓΑΣΟΣ	69	4522	α. Άλεξανδρεια 26/1
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100	δργεί Φερρόδ	ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	δ. Π. Σάδ 28/1
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	δργεί Πειραιά	ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	α. Μανούτο 23/1 διά Λονδίνο.
ΟΣΕΑΝ ΡΕΙΓ'ΝΤΖΕΡ	72	14675	δ. Σουές 3/2	ΠΗΝΙΟ (δ.)	71	109650	δργεί Ιτέα
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	ε. Συγκαπούρην 4/2	ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	δργεί Αστακό
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΤΝ	66	11153	δργεί Τζόχερ Ρίβερ	ΠΗΝΕΛΟΠΗ	68	3035	δ. Π. Σάδ 18/1
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	73	7100	δργεί Πειραιά	ΠΗΝΕΛΟΠΗ Β.	56	6642	δργεί Χαλκίδα
ΟΥΑΙ'Τ ΡΟΟΖ	60	7504	δργεί Πειραιά	ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ	56	6198	δργεί Ηγουμενίτσα
ΟΥΑΙ'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές	ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336	δργεί Πειραιά
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές	ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	δργεί Πόρτλαντ ("Ορεγκ.) 10/12
ΟΥΓ'ΝΤΣΟΝ	70	15579	δργεί Στυλίδα	ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	δργεί Γαλατεΐδη
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	α. Μάντρε ντε Ντέους 27/12	ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	δ. Π. Σάδ 10/2
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Ν. Όρλεάνην 10/2	ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	δργεί Λομπίτο
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	δργεί Αλιβέρι	ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	δ. Σουές 2/2
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	α. Τόμα 3/2 διά Μπορτώ	ΠΛΕΙΑΣ	64	5654	ρ. ΣΦΕΞ 2/2
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΣΟ	53	2605	α. Ντουάλα 23/12	ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	δργεί Τόλαντης 11/6
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	δργεί Γκρείτ Μπίτερ	ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	10233	α. Μάλαγκα 23/12 διά Γκαζαουέτ
ΟΥΧΕΝΜΠΕΑΣ	59	10363	α. Ντουάλα 23/12	ΠΟΛΑΝΑ	60	8414	δργεί Λομπίτο
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	α. Συγκαπούρην 26/1	ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΑ	68	5537	α. Βίγκο 9/2
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	9736	ε. Λάργος 23/1	ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΗΝ	68	5523	α. Αμέρερα 7/2 διά Καζαμπλάνκα
ΠΑΙΑΝ	60	9317	δργεί Στυλίδα	ΠΟΛΑΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	α. Μουνγκούμπα 6/2 διά Σαντάνα
ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052	δργεί Πειραιά	ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801	α. Γιβραλτάρ 31/12
ΠΑΙΑΜ Β. (δ.)	58	21489	δ. Κονίπολη 23/1	ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953	α. Νιώρμπαν 27/1
ΠΑΙΑΜ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	63	5149	α. Ντουμπάι 23/1	ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΑΡΕΑΔΗ	43	14425	δργεί Πειραιά
ΠΑΙΑΜΑ	61	5816	ε. Βίλμιγκτον 24/12	ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Φριγιαντ 3/2 διά Κ. Τάουν
ΠΑΙΑΜΕΑ	60	10778	δργεί Ν. Ορλέανην	ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	δ. Π. Σάδ 4/2
ΠΑΙΑΜΙΣ	58	7695	δργεί Στυλίδα	ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	ε. Μπαγκός 7/2
ΠΑΙΑΩΜΑ	77	29491	ε. Ρεύμιν 9/2	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	δργεί Πειραιά
ΠΑΙΑΝΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Π. ω Πρίνης 11/12	ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	ε. Μπ. "Άυρες 7/2
ΠΑΙΑΝΓΙΑ	68	4400	δργεί Γαλαξείδη	ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Λονδίνο 9/2
ΠΑΙΑΝΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	δργεί Ναμάδη	ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	δργεί Πειραιά
ΠΑΙΑΝΓΙΑ Π.	68	8718	δργεί Πειραιά	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656	α. Σιγκαπούρην 7/2 διά Γιοκοχάμα
ΠΑΙΑΝΓΙΟΤΗΣ	64	9371	δργεί Πειραιά	ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	α. Δουνκέρκη 3/1
ΠΑΙΑΝΓΙΟΤΗΣ ΑΑ.	70	7773	δ. Π. Σάδ 25/12 διά Λαττάκια	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Π. Έμπεδοκλε 19/1 διά Βοστώνη
ΠΑΙΑΝΓΙΟΤΗΣ Η.	71	3646	α. Βαρκελάνη 7/2 διά Άλεξανδρεια	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	61	9404	δ. Σουές 8/2
ΠΑΙΑΝΓΙΟΤΗΣ ΥΛΛΑΣ	58	8764	δργεί Πειραιά	ΠΟΣΕΙΔΩΝ Β.	58	11048	στό Σουές (άποθηκη)
ΠΑΙΑΝΓΙΟΤΗΣ Σ.	66	13015	α. Βοστώνη 18/1 διά Άρούμπα	ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	α. Σιγκαπούρην 7/2 διά Μπαγκόκ
ΠΑΙΑΩΡΑ	61	10873	δργεί Ελευσίνα	ΠΡΙΝΣΕΣ	58	6406	δργεί Πειραιά
ΠΑΙΟΡΜΟΣ	72	10410	ε. Ρεύμιν 9/2				
ΠΑΙΟΡΜΟΣ	61	9091	δργεί Γαλαξείδη				
ΠΑΙΟΡΜΟΣ	60	3840	α. Τέμα 6/1				
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	δ. Γιβραλτάρ 10/2				
ΠΑΝΤΑΝΑΣΑ	49	1849	μεσογειακές μεταφορές				
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	α. Σ. Λορεντζό (Άργ.) 1/2				
ΠΑΟΔΙΝΟ	54	1020	μεσογειακές μεταφορές				
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	δργεί Πειραιά				
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	δργεί Πειραιά				
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	α. Σόρρεχαμ 2/2 διά Κατέν				
ΠΑΠΑΝΑΣΑΣΗΣ	70	2902	δργεί Πειραιά				
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	δργεί Πειραιά				
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	δ. Κονίπολη 6/2				
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	στό Τσουρούμη (Συμπλήρωση)				
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	ε. Όζακα 30/1				
ΠΑΡΑΛΟΣ (δ.)	64	30735	δργεί Στενούμπαλ				
ΠΑΡΑΛΟΣ	62	9636	δργεί Γαλαξείδη				
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Κ. (δ.)	73	30067	α. Σιγκαπούρην 25/1 διά Π. Κελάργ				
ΠΑΡΓΑ	59	10065	δργεί Πειραιά				
ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ	65	1982	μεσογειακές μεταφορές				
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	62	9455	α. Τένταν 6/2 διά Άλεξανδρεια				
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	δργεί Πειραιά				
ΠΑΡΟΣ	65	8883	α. Τένταν 4/2				
ΠΑΡΟΥΘ	69	1999	α. Αμέρερα 20/8				
ΠΑΣΑΔΕΝΑ(δ.)	67	45127	δργεί Αλιβέρι				
ΠΑΣΙΦΟΙΚ (δ.)	65	38116	δργεί Αλιβέρι				
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	α. Λάς Πλάμας 1851				
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	ε. Λισσαβώνα 7/2				
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	δργεί στό Όρντας				
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	δργεί Πειραιά				
ΠΑΤΡΑΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	11756	ε. Βουβάλη 28/1				
ΠΑΤΡΑΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	69	12251	δ. Κονίπολη 28/1				
ΠΑΤΡΕΑ	74	13036	α. Ταϊμά 5/2				
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	δργεί Πειραιά				
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	α. Σαουθάμπτον 11/2				
ΠΑΤΡΙΤΣΑ	70	14724	α. Λ. Αντζέλες 9/1				
ΠΑΤΡΙΤΣΑ Λ.	71	16306	α. Αύγουστα 8/2				
ΠΑΥΑΟΣ Β. (δ.)	58	18297	δ. Γιβραλτάρ 24/12				
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801					
ΠΕΛΛΑΓΟΣ	67	16009	δργεί Πειραιά				
ΠΕΛΛΑΓΟΣ	76	8376	ε. Βενετία 10/2				
ΠΕΛΛΑΣΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές				
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Ν. Ορλέανην 6/2				
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Ισκεντέρουν 19/1 διά Ταρτούς				
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές				
ΠΕΜΠΑΝ	70	9870	α. Ρεάλφ 23/12 διά Άλγερια				
ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.)	72	57802	α. Γένυπο 12/2				
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	δργεί Πειραιά				
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	α. Φιλαδέλφεια 25/1 διά Αιγυπτο				
ΠΕΡΙΚΑΗΣ	60	6134	δργεί Πειραιά				
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.)	67	38915	α. Χάρηρ 25/1				
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	δ. Σουές 6/2				
ΠΕΡΙΠΝΘΟΣ	68	44842	ύπο παραλοβή				

ΡΟΣΑΝΑ .....	/8	11348	α. Ντουάλα 22/1	ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	όργει Χαλκίδα
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ.....	68	4207	ε. 'Αμβωύργο 2/2	ΣΝΟΟΥ ΦΡΩΤ	63	2211	ε. Λάγος 17/1
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ.....	64	4464	άργει Πειραιάδ	ΣΖΟΒΕΡΕ'ΙΝ ΣΤΑΡ	66	8534	όργει Γαλαξείδι
ΡΟΥΜΠΙΝΙ.....	60	11632		ΣΖΟΜΚΟΛ 2 (δ.)	67	2439	άργει Τζέντρον
ΣΑΙΤΖΑΛ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ.....	64	7606	ε. Μαντράς 23/1	ΣΖΟΝΙΝΤ	68	11659	άργει Σάντα Φε 9/2
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (δ.)	68	53160	ε. Σιγκαπούρην 4/2	ΣΖΟΥΑΝ	63	5404	όργει 'Εμπεν
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8532	άργει Μαντράς	ΣΖΟΥΑΝ ΛΕΙΤ'Κ (δ.)	61	20433	ο. Μπαλουμούφροντ 7/1
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493	ύπο παραλαβή	ΣΖΟΥΕΡΤΕ	63	4803	δ. Κανιπολή 6/2
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	άργει Βουβάλη	ΣΖΟΥΙ'ΝΤ ΣΑΡΠΙΡΑΤ	66	10271	ΕΠΩΛΗΘΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΗ
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ .....	66	16186	άργει Στυλίδα	ΣΖΟΥΑ Κ.	58	10635	όργει Πειραιάδ
ΣΑΙΛΑΜΙΣ .....	63	9579	άργει 'Αλιβέρι	ΣΖΟΥΝΙΟΝ	68	13894	ο. Σουσθάμπον 13/1
ΣΑΙΜΜΕΡ .....	68	4598	α. Λάρισα 28/1	ΣΖΟΦΙΑ Κ.	71	15696	α. Ν. 'Ορλέανην 29/1
ΣΑΙΜΜΕΡ ΛΑΤ'.....	71	4995	α. 'Αλγκεθάρας 22/12	ΣΖΟΦΙΑ Μ.	78	15364	ε. Λονδίνο 24/1
ΣΑΙΜΜΕΡ ΜΕΑΟΝΤΥ.....	70	7005	ε. Σ. Λούις ντι Ρόν 3/2	ΣΖΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ	77	16432	δ. Σουεζ 24/1
ΣΑΙΜΜΕΡ ΜΟΥΝ.....	70	5951	δ. Γιβραλτάρ 5/1	ΣΖΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	7751	όργει Στευτυπάλ
ΣΑΙΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ.....	69	6054	δ. Κωνιπόλη 1/2	ΣΖΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	42810	όργει Πειραιάδ
ΣΑΙΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ.....	68	9812	δ. Π. Σάδι 3/2	ΣΖΠΙΛΙΟΣ	67	11492	όργει Πειραιάδ
ΣΑΙΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013	α. Δαρδανέλια 2/2	ΣΖΠΙΡΙΤ	64	15841	ΕΠΩΛΗΘΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΗ
ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΑΝ.....	71	8628	α. Ρουέν 14/12	ΣΖΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Τόρρε 'Ανασυνάτα
ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΗ.....	71	5963	α. Σαλβαντόρ 17/1	ΣΖΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	72	103291	ε. Μεθίλ ρόδης 29/1
ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ.....	71	6189	δ. Ντόβερ 5/2	ΣΖΠΥΡΟΣ Γ...	63	10736	όργει Πειραιάδ
ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΤΑΡ.....	71	8647	α. 'Αλγκεθάρας 28/1	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	ε. Ντεμεράρα 10/2
ΣΑΙΜΟΣ .....	66	17208	ε. Μπουσόντ 24/1	ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	α. "Αμπερτράμ 2/2 διά Τής
ΣΑΙΜΟΣ ΣΑΝ.....	61	6598	δ. Ντόβερ 13/1	ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	α. Ντώρμπαν 6/2 διά 'Ελλάδα
ΣΑΙΜΟΣ ΣΗ.....	65	5651	δ. Σουεζ 3/1 διά Χοντέντα	ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	όργει Πειραιάδ
ΣΑΙΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ.....	66	1597	μεσογειακές μεταφορές	ΣΤΑΜΥ	72	30315	α. Μασσαλία 5/2
ΣΑΙΜΟΣ ΣΤΟΡΜ.....	65	5775	δ. Παναμά 9/2				
ΣΑΙΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	65	1599	μεσογειακές μεταφορές				
ΣΑΙΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916	ε. Τζέντα 1/2				
ΣΑΙΜΠΙΤΑ (δ.)	57	13247	ε. Γενόβα 9/2				
ΣΑΙΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	ε. Πειραιά (η έπισκευές)				
ΣΑΙΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	75	29260	δργει Πειραιάδ				
ΣΑΙΜΤΖΟΝ ΜΑΠΙ'Υ.....	74	11452	δργει Σαν Λορέντζο				
ΣΑΙΜΤΖΟΝ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ.....	72	11505	δργει Πειραιάδ				
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ .....	68	11002	α. Π. Σουδάν 20/1 διά *Αντεν				
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	α. Ρότερνταν 7/2 διά Ντακάρ				
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	57	8952	δργει Πειραιάδ				
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ .....	68	15338	ε. Σουαμπάτα 21/12				
ΣΑΝ ΤΑΙ'ΡΟΝΑ.....	81	10990	α. Σ. Τάων 22/1 διά Π. Καμπέλο				
ΣΑΝ ΤΖΩΝ .....	79	10600	ε. Κιαραράσιο 28/1				
ΣΑΝ ΤΖΩΝ .....	67	10329	α. Ξινγκάκ 31/12				
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ .....	61	11034	δργει Ρίζερ Φόλ				
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ .....	71	9084	α. Τζένταν 28/1				
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ.....	79	10996	δ. Π. στηναί 9/2				
ΣΑΝΤΙΚΟΥΑΖΙΡΑ.....	79	10000	α. Κίγκστον 2/2				
ΣΑΝΝΑΜΠΙΑ .....	78	10994	δ. Γιβραλτάρ 6/2				
ΣΑΝΝΑΡΑ'ΙΖ.....	75	1999	ε. Παλέρμο 19/1				
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	61	20581	ε. Γιβραλτάρ 6/2				
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ.....	72	9983	δ. Κωνιπόλη 2/2				
ΣΑΝΤΟ ΕΒΑΝ .....	71	9999	ε. Ματαράν 1/2 (βυθίστηκε)				
ΣΑΝΤΟ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ.....	78	9773	ε. Γκουανιάκι 1/2				
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ .....	78	13646	δργει Πειραιάδ				
ΣΑΣΣΕΣΟΡ .....	58	11946	δργει Αντίκυρα				
ΣΑΣΠΟΡΟ ΔΟΥΛΥΠΙΚΗ.....	72	16402	α. Π. Κεμπάλ 9/2				
ΣΑΠΩΦ .....	63	17876	δργει Πειραιάδ				
ΣΑΡΩΝΙΚ .....	79	5801	ε. Κ. Τόουν 6/11				
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ.....	67	4281	δργει Πειραιάδ				
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ .....	78	10299	ε. Βρέμη 10/2				
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	57	9001	δργει Λούμπιο				
ΣΑΡΩΝΙΣ .....	62	13714	δργει Πειραιάδ				
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ .....	71	8894	α. Κ. Τάουν 22/1				
ΣΕΑΛΑΣ .....	63	10947	δργει Γαλαξείδι				
ΣΕΑΛΕΣΤΙΑ .....	62	6172	δ. Γιβραλτάρ 6/2				
ΣΕΜΕΑΗ .....	63	11071	δ. Σουεζ 22/1				
ΣΕΜΕΑΗ .....	64	9962	α. Λ. Πλάμας 18/1				
ΣΕΜΙΡΑ .....	65	11928	δργει 'Ορντζ				
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ.....	72	1583	α. Τεργέστη 1/2				
ΣΕΝΑΝΤΟΑ .....	74	16273	α. Ντώρμπαν 1/2				
ΣΕΝΟΡΙΤΑ ΜΑΡΙΑ.....	62	22156	δργει Πειραιάδ				
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	77	81438	ε. Πειραιάδ 8/2				
ΣΕΡΙΦΟΣ .....	67	12228	α. Σάντος 12/1 διά Πειραιά				
ΣΕΡΡΑΙΑ .....	73	30058	δ. Γιβραλτάρ 6/2 διά Κάμσαρ				
ΣΗ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ.....	69	12061	δργει Πειραιάδ				
ΣΗ ΓΚΑΟΡΥ .....	60	7746	δργει Λευκάδα				
ΣΗ ΛΟΡΝΤ.....	70	9793	α. Σάντος 5/2 διά Ρ. 'Ιανέρο				
ΣΗ Μ ΜΠΕΡΝΤ.....	72	9824	α. Ν. 'Ορλέανην 11/1 διά Βενεζουέλα				
ΣΗ ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ.....	59	10075	ε. Πειραιά 14/1				
ΣΗ ΣΤΑΡ .....	76	9784	α. Καράται 5/2 διά Περούκο				
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΑΕΡ.....	64	1906	ε. Ριγκάτη 20/1				
ΣΗ ΤΑΙ'ΓΚΕΡ.....	71	13631	α. Γιοκούδαμ 5/2				
ΣΗ ΤΑΙ'ΝΤ .....	71	9810	α. Ντώρμπαν 4/2				
ΣΗΓΚΑΛ .....	71	9767	δργει Ντώρμπαν				
ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ .....	57	2926	ε. Βουβάδη 4/10				
ΣΗΣΗΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ.....	77	14484	α. Γιοκούδαμ 29/1				
ΣΙΘΩΝΙΑ .....	68	10016	ε. Σασέμπτο 24/1				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ .....	73	9948	δ. Π. Σάδι 7/2				
ΣΙΛΑΒΕΡ Α'ΓΜΕΕ.....	76	11866					
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ .....	78	11272	ε. Μπουσόν 21/1				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡ.....	56	6660	ε. Παναμά 3/2				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ .....	77	11272	δργει Αντίκυρα				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΗΓΚΑ .....	78	11272	α. Τοκοπίλα 28/1 διά 'Αρικα				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ .....	75	8981	ε. Σιγκαπούρην 2/2 διά Ρότερνταμ				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ .....	69	9305	δ. Σουεζ 29/1				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΤΥ .....	60	10631	δργει Πειραιάδ				
ΣΙΜΠΥΛΛΑ .....	65	1409	μεσογειακές μεταφορές				
ΣΙΝΤΑ .....	59	2870	ε. Πειραιάδ 28/1				
ΣΙΝΟΝΟΣ .....	72	16018	ε. Τέμε 8/2 διά Τακοράντι				
ΣΙΝΟΝΟΣ Α'ΓΑΛΑΝΤ .....	66	10663	ε. Γένοβα 10/2				
ΣΙΝΟΝΟΣ Α'ΓΑΛΑΝΤ .....	81	10990	ύπο παραλαβή				
ΣΚΑΠΤΟΥ'ΙΝΤ .....	70	9077	δργει Πειραιάδ				
ΣΚΑΠΛΑΕ'ΙΚ .....	53	3899	δργει Χαλκίδα				
ΣΚΑΠΛΑΥΟΝΤ (δ.)	61	22018	επίλημεις ρουκέτα πολ. 'Ιρόν/Ιράκ				
ΣΚΑΠΛΗΡΗΣ .....	71	9085	ε. Πειραιάδ 25/1				
ΣΚΑΠΤΡΕ'ΙΝΤ (δ.)	60	21230	α. Δουνκέρκη 9/2				
ΣΚΑ'ΥΦΡΟΣ .....	63	1280	α. Λ. Πλάμας 9/2 διά Αιγαυπτο				
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.)	67	48058	δργει Πειραιάδ				
ΣΚΛΗΡΙΩΝ .....	69	9057	α. Χάβρη 20/1 διά Μεξικό				
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	58	12492	α. 'Αμπερόα 25/12				
ΣΚΟΡΠΙΟΣ .....	77	19166	α. Ντώρμπαν 15/11				
ΣΚΥΠΤΡΩΝ .....	70	21777	δ. Κωνιπόλη 19/12				
ΣΚΥΡΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ .....	57	1094	α. Π. Σουεζ 1/2				
ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ .....	58	8640	ε. Βρέμη 10/2				
ΣΚΥΡΩΝ .....	64	17487	δργει Πειραιάδ				

ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ.....	78	16380	δ. Σκώ 3/1 διά Κλαιπέντα	ΦΙΦΘΑΒΕΝΙΟΥ.....	70	11041	α. Αμβέρσα 10/2
ΤΖΩΝ Κ.....	78	15364	α. Καλαμπόρ 24/1	ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΛΙΑΜΣ.....	62	19974	ε. Π. Σάιδ 1/2
ΤΖΩΝ Κ.....	72	5303	ε. Ν. Όρκεάνην 4/2	ΦΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ.....	69	9992	ύπο παραλαβή
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ.....	71	20045	δργεί Πειραιά	ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	72	20713	α. Χάμπτον ρόδη 7/2
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ.....	70	9074	α. Λομέ 6/2	ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑΐ'ΕΡ.....	56	13408	δ. Σουέζ 29/1
ΤΖΩΝ Π.....	68	12011	α. Λ. Αντζέλες 25/1	ΦΛΑΓΚ ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ.....	72	7201	α. Άλεξάνδρεια 31/1
ΤΖΩΝΗ.....	53	2731	δργεί Μανφρεντόνια	ΦΛΑΓΚ ΦΡΟΤΣΙΟΥΝ.....	65	11940	
ΤΖΩΝΗ.....	65	19750	α. Αμπέρσα 10/2	ΦΛΟΙΣΒΟΣ.....	71	19747	δργεί Πειραιά
ΤΖΩΝΗ.....	76	9867	α. Χόγκ Κόγκ 8/2	ΦΛΟΡΥ.....	58	2874	δργεί Γκάνα
ΤΖΩΡΤΖ.....	79	14100	α. Γιοκόχαμο 3/2 διά Όζάκα	ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364	ε. Χιούτον 1/2
ΤΖΩΡΤΖ.....	65	4323	α. Οριστάνο 8/2 διά Τρίπολη	ΦΛΩΡΑ Ν.....	73	17519	δργεί Πειραιά
ΤΖΩΡΤΖ Λ.....	75	14786	α. Μάλτα 2/2	ΦΛΩΡΑ ΙΙ.....	60	5044	δργεί Πειραιά
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ.....	77	11348	α. Ρουέν 9/2 διά Βόλο	ΦΟΙΝΙΚΑΣ (δ.).....	71	103291	δργεί Πειραιά
ΤΗΘΥΣ.....	73	3717	δργεί Χαλκίδα	ΦΟΙΝΙΞ.....	69	11489	δργεί Πειραιά
ΤΗΑΕΜΑΧΟΣ.....	58	6492	α. Δα Γκουλέτ 9/10	ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II.....	58	10340	δ. Π. Σάιδ 31/1
ΤΗΝΟΣ.....	68	8825	α. Ταμπίκο 11/1	ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΪΣ.....	63	16141	ε. Χάλιφας 4/2
ΤΙΜΠΕΣΤΗ.....	70	1599	α. Πειραιά 1/1 διά Βεγγάδη	ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ.....	72	10219	ε. Μιζουράτα 14/1
TINA (δ.).....	76	163810	δργεί Πειραιά	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΐ'ΝΤ.....	70	11825	α. Θέουτα 3/2
TITIKA ΧΑΛΚΟΥΣΗ.....	77	9437	α. Μπλέμπον 17/1	ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.....	62	12038	α. Άλεξάνδρεια 31/1
TITIPOR (δ.).....	73	19922	α. Ντώρμπαν 7/1 διά Περσικό	ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑΐ'Υ.....	66	2999	
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ.....	64	15404	δργεί Έλευσίνα	ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ.....	57	10371	
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.).....	63	31526	δ. Γιβραλτάρ 9/2	ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ.....	72	7006	
ΤΟΝΥ.....	62	6246	α. Πειραιά 8/2	ΦΟΡΤΟΥΝΑ I.....	66	1444	
ΤΟΕΟΝ.....	77	15981	δργεί Στυλίδα	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ Υ.....	59	8865	
ΤΟΕΟΤΗΣ.....	74	19166	α. Αντοφαγάκιστα 5/2	ΦΡΑΝΚΥ.....	63	5417	
ΤΟΕΟΤΗΣ.....	71	9082	δργεί Έλευσίνα	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ.....	65	9464	
ΤΟΡΜ ΤΣΕΣΙ.....	60	9838	δργεί Αργοστόλι	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΒ.....	79	9418	
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.).....	69	41678	ε. Μπαλόδι Τέρμιναλ 29/1	ΦΡΗΝΤΟΝ.....	70	9839	
ΤΟΥΑΡΕΓΚ.....	74	13639	δργεί Στυλίδα	ΦΡΗΠΟΡΤ.....	73	29709	
ΤΟΥΛΙΠ.....	70	32758	ύπο παραλαβή	ΦΡΙΟ ΝΤΑΦΙΝ.....	69	1581	
ΤΟΥΛΙΠ Β. (δ.).....	62	22272	α. Μπορντώ 16/1 διά Αρούμπα	ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885	
ΤΟΥΡΚΙΑ.....	56	4301	δργεί Πειραιά	ΦΡΟΣΩ.....	70	18328	
ΤΡΑΐ'ΛΑΪΤ.....	75	60670	ύπο παραλαβή	ΦΡΟΣΩ Κ.....	70	9069	
ΤΡΑΐ'ΝΤΕΝΤ (δ.).....	65	41195	α. Τζέλα 1/1	ΦΡΩΤΕΙΝΗ.....	77	19253	
ΤΡΑΐ'ΟΥΜΦ (δ.).....	68	46827	α. Μίλεφρον Χάρφεν 25/1	ΦΡΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.....	70	11169	
ΤΡΑΐ'ΣΤΑΡ (δ.).....	66	36548	ε. Ν. Όρκεάνην 7/2	ΦΡΩΤΕΙΝΗ Λ.....	76	33107	
ΤΡΑΝΖ ΒΑΣΙΛΙΚΗ.....	64	7070	α. Αμπέρσα 12/1 διά Λουάντα	ΧΑΔΙΩΤΗΣ.....	60	7925	
ΤΡΑΝΖ ΚΟΣΤΑΣ.....	67	6756	α. Σάν Νικόλας ('Αργ.) 31/12	ΧΑΛΑΡΕΝ.....	60	6725	
ΤΡΑΝΖΓΟΥΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΘ.....	57	9045	δργεί Ηγουμενίτσα	ΧΑΛΚΗ (δ.).....	66	41108	
ΤΡΑΝΖ ΣΕ'ΥΑΡ.....	59	3885	α. Π. Σάιδ 1/2	ΧΑΡΡΥ Δ.....	69	4025	
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΙΝΤΗΓΡΕΤΕΝΣ (δ.).....	67	58527	α. Μπωμόντ 5/1	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.).....	66	31149	
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΛΑΐ'ΑΙΤ.....	66	25327	δ. Γιβραλτάρ 11/2 διά ΗΠΑ	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.....	70	16149	
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ.....	65	21381	α. Π. Μωχέντην Μπλ Κασιμ 31/1	ΧΑΤΑΝ (δ.).....	58	12377	
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.).....	68	39214	δργεί Αλιβέρι	ΧΑΤΖΑΝΑ.....	65	17962	
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.).....	67	43330	ε. Καράτοι 7/1	ΧΕΛΜΑΡ.....	60	4657	
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.).....	67	64646	δ. Σουέζ 19/1	ΧΙΑΝ Αΐ'ΑΛΑΝΤ.....	69	10016	
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ (δ.).....	63	31178	ε. Χόγκ Κόγκ 23/1	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΒ.....	68	10016	
ΤΡΕΐ'ΝΤΟΥΐ'ΝΤ.....	64	17295	δργεί Χάρπτον ρόδς	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ.....	68	10121	
ΤΡΕΐ'ΝΤΟΥΐ'ΝΤ.....	81	16500	α. Μόρπι 9/1 διά Έλλαδα	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ.....	69	10016	
ΤΡΙΒΕΛΑΣ.....	74	11644	ε. Κωνίπολη 28/1	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ.....	67	10086	
ΤΡΙΝΙΤΥ (δ.).....	65	41470	α. Γιουρορόπτ 6/2 διά Γιβραλτάρ	ΧΙΑΝ ΣΑΝ.....	69	10016	
ΤΡΙΤΩΝ.....	63	11056	δργεί Πειραιά	ΧΙΑΝ Σ'ΥΛΟΡ.....	68	10121	
ΤΡΙΤΩΝ.....	66	3048	ε. Νουαντίμπου 21/1	ΧΙΑΝ ΣΗ.....	69	10016	
ΤΡΟΐ'ΕΝΝΙΠΕΔΑΣ.....	60	9255	α. Σετουάπτο 1/2	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ.....	69	10016	
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ.....	69	1580	δ. Σουέζ 9/2 διά Τζένταν	ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ.....	69	10016	
ΤΡΟΥ'ΤΕΝΠΛΕΔΑΣ.....	74	11644	δ. Π. Σάιδ 5/2	ΧΙΟΣ (δ.).....	81	23000	
ΤΣΑΐ' ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ.....	58	6867	ε. Αντεν 29/12	ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.....	73	6680	
ΤΣΕΡΡΥ.....	76	13663	ε. Ναγκόδια 26/1	ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΖΑΝΤ.....	61	11587	
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ.....	77	13663	ε. Σιγκαπούρη 12/1	ΧΙΟΣ ΠΡΑΐ'ΝΤ.....	72	6671	
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ.....	65	17713	δργεί Στυλίδα	ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	64	4464	
ΤΥΧΗ.....	70	10886	ε. Βαρκελώνη 6/2	ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ.....	67	5517	
ΥΔΡΑ.....	66	8306	δργεί Πειραιά	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ.....	68	5527	
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ.....	57	10067	δργεί Σουέζ	ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ.....	62	1768	
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	56	100589	δργεί Σουέζ	ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ.....	57	8487	
ΥΔΡΟΧΟΟΣ.....	75	19166	α. Κ. Τσουν 3/2	ΧΙΠΠΟ (δ.).....	60	12832	
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.).....	67	52189	α. Σουάμπτα 3/2	ΧΙΩΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	64	4970	
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ.....	68	9266	δργεί Πειραιά	ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.....	79	1594	
ΦΑΕΘΩΝ.....	71	11502	δργεί Λονδίνο	ΧΛΟΗ.....	75	16421	
ΦΑΙΑΣΕ.....	70	11489	δργεί Πειραιά	ΧΟΛΛΑΝΤ.....	61	4877	
ΦΑΙΔΡΑ.....	72	3172	δργεί Πειραιά	ΧΟΟΥΠ (δ.).....	64	33316	
ΦΑΙΔΡΑ.....	66	1506	α. Αύγουστα 13/1	ΧΟΧΕΝΜΠΕΛΑΣ.....	67	9433	
ΦΑΙΔΩΝ.....	60	6723	δργεί Μπάρα	ΧΡΗΣΤΟΣ Α.....	70	2997	
ΦΑΙΔΩΡΑ.....	56	5382	μεσογειακές μεταφορές	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.....	72	4999	
ΦΑΙΔΩΡΑ.....	73	9112	α. Ρεάθι 21/1	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. ΙΙ.....	67	3831	
ΦΑΙΡΓΟΥΐ'ΝΤ.....	64	16299	ε. Κακινάτα 4/2	ΧΡΙΣΤΑΝΤ ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ.....	70	4145	
ΦΑΛΚΟΝ.....	78	13889	α. Μπέρο 29/1	ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.).....	82	41223	
ΦΑΛΚΟΝ.....	60	4100	δργεί Πειραιά	ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	58	8369	
ΦΑΜΙΛΑΥ Αΐ'ΒΟΡΥ.....	77	9477	δργεί Πειραιά	ΧΡΙΣΤΙΝΑ K.....	78	16935	
ΦΑΜΙΛΑΥ ΑΝΤΖΕ.....	63	9854	δργεί Πειραιά	ΧΡΙΣΤΙΝΑ K.....	61	10434	
ΦΑΜΙΛΑΥ ΑΝΤΩΝΥ.....	81	11500	α. Τζένταν 27/1 διά Σουέζ	ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (δ.).....	66	41946	
ΦΑΜΙΛΑΥ ΑΡΡΟΟΥ.....	66	10046	δργεί Πειραιά	ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙΣ.....	69	28203	
ΦΑΜΙΛΑΥ ΔΕΛΤΑ.....	62	9890	δργεί Πειραιά	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Τ.....	59	5202	
ΦΑΜΙΛΑΥ ΦΩΤΕΙΝΗ.....	81	11980	α. Σάντος 7/2	ΧΡΥΖΑΝΘΕΜΑ.....	70	3025	
ΦΑΝΑΙΟΣ.....	79	11730	α. Σεύκλετα 11/2	ΧΡΥΖΑΝΘΗ.....	57	1328	
ΦΑΝΗΣ.....	55	3382	δργεί Τζουνι	ΧΡΥΖΑΝΘΗ Γ. Λ.....	71	16246	
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.).....	74	23123	α. Ν. Ύρκην 6/2	ΧΡΥΖΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.).....	71	113780	
ΦΑΝΥΑΝ.....	66	14617	ε. Ν. Όρκεάνην 25/1	ΧΡΥΖΗ Β. (δ.).....	61	13360	
ΦΑΟΥΝΑ.....	66	1443	δργεί Χαλκίδα	ΧΡΥΖΟΥΛΑ Π.....	57	2361	
ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747	δργεί Στυλίδα	ΨΑΡΑ.....	56	8524	
ΦΕΐ'Θ (δ.).....	66	36997	δργεί Πειραιά	ΨΑΡΑ ΡΗΦΕΡ.....	65	7952	
ΦΕΙΣΙΤΥ.....	50	5317	δργεί Πειραιά	ΨΗΛΗ.....	65	12369	
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.).....	75	62498	α. Δουνκέρκη 7/2	ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	73	6680	
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.).....	76	41330	α. Πούλο Μπούκομ 6/2	ΩΚΕΑΝΙΣ.....	76	18080	
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	68	48682	δ. Γιβραλτάρ 8/2	ΩΚΕΑΝΟΣ.....	73	3717	
ΦΙΛΙΠΠΟΣ.....	64	13516	δ. Κωνίπολη 29/8	ΩΜΕΓΑ ΚΑΖΟΣ.....	67	28021	
ΦΙΛΙΩ ΑΥΓΕΡΗ.....	59	7801	δργεί Πειραιά	ΩΜΕΓΑ ΛΕΡΟΣ.....	60	5760	
ΦΙΛΟΘΕΗ.....	61	9789	δ. Π. Σάιδ 6/2	ΩΜΕΓΑ ΠΑΤΜΟΣ.....	59	5330	
ΦΙΛΩΝ.....	80	11730	α. Ρόττερνταμ 10/2	ΩΜΕΓΑ ΡΟΔΟΣ.....	60	5911	
			ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ.....	72	1339	δργεί Χαλκίδα	

# Τά ύπό ξένες σημαίες



ΑΒΕΝΙΡ (η.δ.)	62	10753	άργει Λεμεσός	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (η.)	77	10003	α. Αμβέρσα 24/2 διά Σιγκαπούρην
ΑΓΑΠΗ Η (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές	ΑΡΓΥΡΩ (κ.)*	67	1523	α. Πειραιά 3/2 διά Χαλκίδα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (η.)*	62	5930	ε. "Αγ. Φραγκίσκο 25/2	ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (η.)	73	2934	α. Λα Γκουλέτ 9/1 διά Χαλκίδα
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (η.)*	50	1321	α. Πειραιά 14/2	ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.η.)	75	67003	δ. Σουέζ 8/2
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (η.)	68	4624	α. Χιούστον 20/2	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές	ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	άργει Αλιβέρι
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	50	2167	άργει Πειραιά	ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (η.δ.)*	77	120204	α. Σιγκαπούρην 6/2	ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	δ. Σουέζ 26/12
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. (δ.)	64	36115	ε. "Άγ. Κόρκην 21/ διά Αρούμπα	ΑΡΟ (κ.) *	68	2571	άργει Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	δ. Παναμά 11/2	ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ.)*	72	3908	α. Αμβούργο 5/1 διά Ν. Υόρκην
ΑΓΚΟΡΑΣ (ΜΩΔ.)	62	8975	ε. Μπετί 27/1	ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	α. Γιβραλτάρ 5/1 διά Ν. Υόρκην
ΑΓΡΙΛΙΑ (η.)	57	9144	προσδράσεις 15.06. B. — 23.30 Δ.	ΑΡΧΩΝ (δ.)*	66	35280	α. Γένοβη 19/2 διά Γιβραλτάρ
ΑΔΕΛΦΑ (η.)	66	11536	ε. Βόλο 8/2	ΑΣΙΑ ΦΡΗΣΕΡ (η.)*	63	6478	ε. Βρέστη 22/2
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (η.)	73	18328	ε. Ριο Ιανέριο 26/2 διά Κλαιπέντα	ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	μεσογειακές μεταφορές
ΑΕΛΛΑΟΣ (δ.)	57	20745	άργει Πειραιά	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ Α' Ι' (Αιγ.)	71	1453	ε. Κ. Τάουν 17/2
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (η.)	51	2430	άργει Σάν Πέντρο	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (η.)	69	7574	ε. Λάγος 10/2
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ*	71	4940	α. Ρόττερνταμ 11/2	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	άργει Πειραιά
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	δ. Παναμά 15/2	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ (η.)*	60	19962	άργει Τρινικομάλη
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΝΝΑ (κ.)*	82	11988	ε. Ν. Όρλεάνην 20/2	ΑΤΑΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	23000	
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.δ.)	81	18495	δ. Σίρια 25/2 διά Λάγος	ΑΤΡΩΠΟΣ (η.)*	71	9078	α. Ρόττερνταμ 27/2
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΦΑΜΙΣ (δ.η.)	65	37865	άργει Αστακό
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	δ. Π. Σάδι 28/2 διά Πειραιά	ΑΦΡΙΚΑ (η.)	72	25785	στο Καροϊόγκ 10/2 (ΔΙΑΛΥΣΗ)
ΑΘΗΝΙΑΝ ΕΞΕΝΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	ε. Φιλαδέλφεια 25/2 διά Φρέρπορτ	ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΣΕΡ (η.)*	64	6474	ε. Σουέζ 21/2 διά Τζένταν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	ε. Κωνίπολη 23/2	ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑ' Ι' ΟΛΕΤ Ι (η.)*	66	2966	α. Ν. Όρλεάνην 24/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑ'*	59	8724	άργει Πειραιά	ΒΑΓΓΕΛΗΣ (η.)*	69	12360	ε. Πασάδιες 15/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	δ. Σουεζ 26/2				
ΑΘΛΟΣ ΙV(η)*	66	1716	άργει Πειραιά				
ΑΙΓΙΣ (η.)	61	4364	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΙ' ΣΙΝΤΟΜ (η.)	72	11185	α. Σιγκαπούρην 27/1 διά Μπαγκόκ				
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (η.)	76	12498	ε. Μπουενεύτοντα 2/2				
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (η.)	74	12498	ε. "Ηούσφεν 22/2				
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ (η.)	74	12498	δ. Σουέζ 8/10				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΤΑΤΙΚ (η.)	77	12498	άργει Μπάραρα				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΣΕΙ' ΒΕΡΥ (η.)	71	15205	δ. Σουέζ 9/2				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (η.)	76	12498	ε. Ταϊπέ 11/1				
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΥΟΥΠ (η.)	72	11185	α. Σιγκαπούρην 25/1				
ΑΙΓΙΣ ΣΩΝΙΚ (η.)	73	12498	ε. Σιγκαπούρην 4/2				
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΝΟΘ (η.)	69	9199	α. Μομπάσ 21/2				
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (η.)	69	9241	άργει Πειραιά				
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	ύπο παραλαβή				
ΑΙ' ΚΟΝ'	71	27958	ε. Ταϊπέ 22/2				
ΑΙ' ΑΙΔΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (η.)	71	15497	α. Μονφαλκόν 22/2 διά Γιβραλτάρ				
ΑΙ' ΙΝΤΗΑΛΑ (Μαλ.)	65	9223	α. Πειραιά 15/2 διά Βόλο				
ΑΙ' ΙΡΗΝΗΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (η.)	69	15850	ε. Ναγκόρο 5/2				
ΑΙ' ΙΡΗΝΗΣ ΜΕΛΩΝΤΥ (κ.)	69	6200	ε. Μπαρανιάλ 13/2				
ΑΙ' ΙΡΗΝΗΣ ΟΝΤΙΣΥ (η.)	69	15800	α. Μόντρεαλ 25/2 διά Κούβα				
ΑΙ' ΙΡΗΝΗΣ ΡΑΨΟΥΝΤY (κ.)	67	29256	άργει Πειραιά				
ΑΙ' ΙΡΗΝΗΣ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	8914	α. Ενοενάτα (Μεξ.) 24/2				
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ε. Χόκη Κόκη 10/2 διά Σιγκαπούρην				
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57761	α. Χόμπιτον ρόδος 19/1 διά Ιαπωνία				
ΑΚΙΝΑΥΝΟΣ Κ. (η.)	73	9690	α. Ν. Όρλεάνην 4/2 διά Λάγος				
ΑΚΜΗ (η.)	68	4158	στο Σ. Πέντρο ντε Μακόρις				
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	α. Ρόττερνταμ 12/2 διά ΗΠΑ				
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.η.)	73	61300	ε. Χόρ Φακάν 21/1				
ΑΛΑΜΕΙΝ Π (η.)	62	10403	άργει Χαλκίδα				
ΑΛΕΑΚΟΣ (η.)	57	2707	άργει Ελευσίνα				
ΑΛΕΝΤΕ'ΙΑ' (δ.)	70	51615	άργει Ελευσίνα				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (ηη.)	71	68731	άργει Γαλαξείδη				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ							
ΑΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	άργει Αλιβέρι				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	άργει Χάιφα				
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Κ. (λιβ.δ.)	60	12762					
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΙΙ (η.)	74	6042	άργει Γαλαξείδη				
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΤΡΑΣΤ (η.)	62	7704	άργει Πειραιά				
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	α. Βαρκελών 28/2				
ΑΑΚΑ (η.)	66	4478	δ. Χόβη 3/2 διά Λουσάντα				
ΑΑΚΜΑΝ*	66	27985	άργει Χώρασκαντ				
ΑΑΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	άργει Αλιβέρι				
ΑΑΦΑ ΜΙΣΕΑ (η.)	56	1873	ε. Μομπάσ 19/1				
ΑΑΦΙΤΟ (η.)	63	15929	ε. Λιοσαβάνα 19/2				
ΑΑΜΑΡ Ι (η.)	60	4735	ε. Τζένταν 22/2				
ΑΑΜΑΡΥΛΛΑΣ (η.)	82	13800	ύπο παραλαβή				
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Καβαδάκι 2/3				
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	ε. "Οκλαν 2/3				
ΑΜΠΕΡ (η.)	62	10344	α. Μπανγκάρ 12/11 διά Καράτοι				
ΑΜΠΙΛΙΤΥ (κ.)	51	996	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΝΑΜΑΡΙΑ (η.)	58	8952	άργει Τζεπελ "Αλί				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (η.)	59	4493	δ. Μπρουναπούτελ 13/2 (σημ. ΕΛΛ.)				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (η.)*	57	4233	μεταφορές Ρωσίας				
ΑΝΑΡΟΣ ΑΓΑΝΤ	67	21457	α. Δουνκέρκη 19/2				
ΑΝΑΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Τουμπάρο 14/1 διά Οίτα				
ΑΝΑΡΟΣ ΚΑΣΤΔ	68	21420	α. Κοπέρ 25/2 διά Χιούστον				
ΑΝΑΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	δ. Παναμά 8/2				
ΑΝΑΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	δ. Π. Σάδι 28/2 διά Ιταλία				
ΑΝΑΡΟΣ ΣΤΥ	68	21426	ε. Κόμπε 22/2				
ΑΝΑΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	δ. Παναμά 8/2				
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΔΣ	68	21418	δ. Σαγκάη 8/2				
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άργει Πειραιά				
ΑΝΟΟΥΔΑ Ι. (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΝΙΤΑ Ι (κ.)	76	4617	ε. Π. Σάδι 25/2				
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	άργει Λιοσαβάνα				
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)*	58	2874	άργει Χαλκίδα				
ΑΝΤΖΕΠΑΣΙΦΙΚ (η.)	68	9122	ε. Ντάρμπατ 28/2				
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	ε. Φουτζέρα 16/2				
ΑΞΙΟΣ (η.)	57	2299	άργει Τραπάνι				
ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	δ. Παναμά 25/1 διά Ιαπωνία				
ΑΠΟΛΛΩΝ	69	5872	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. V. ("Ονδ")	57	10609	άργει Τρινικομάλη				
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΙ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Ν. Όρλεάνην 15/2				
ΑΡΑΜΠΙΑΝ							
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	ε. Ριο Ιανέριο 24/2				

ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	άργει Χαλκίδα		ΚΑΣΤΑΝΙΑ (η)*	81	3900	α. Όζάκα 11/2
ΔΑΣΑΚΙ..	72	14334	δ. Σκώ 14/2 διά Νοβορωσίου		ΚΑΣΤΑΛ. (κ.)	72	17674	δ. Παναμά 19/2
ΔΑΦΝΗ (η.)	63	11575	σ. Σιγκαπούρη 21/1		ΚΑΣΤΩΡ (κ.)*	63	8671	ε. Βεραρκούτ 20/2
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	ο. Ν. 'Άρκηρην 202/ διά 'Αρούμπα		ΚΑΤΕΡΙΝΑ.	68	15842	άργει Πειραιά
ΔΕΑΦΙΝΙ (δ.π.)*	71	17805	ο. Γκουάδη 22/ διά Χόγκ Κόγκ		ΚΑΤΙΑ Κ. (η.)	57	1324	ε. Μπαχρέιν 24/1
ΔΙΑΜ (η.)*	60	8750	ο. Γκέντ 14/12 διά Λουμπίτο		ΚΑΤΙΝΑ (κ.)*	59	2850	α. Ζευμπρούκε 23/2
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)*	68	50999	ε. Τζένταν 11/2		ΚΑΤΑ ΠΑΡΣΕΛ ΕΞΠΡΕΣ (η)	62	5870	α. Πειραιά 28/2 διά 'Ισπανία
ΔΩΤΟ	68	35191	ο. Λιβερπούλ 16/2 διά Λιβερία		ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (η)*	65	9799	ε. Μονόπολο 13/2
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	ε. Κοπέρ 22/2		ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ*	68	13694	άργει Μπλάκγουωτερ
ΕΚΤΩΡ(κ.)*	72	4922	ο. Τούρκεστον 15/2		ΚΕΙ'Π ΓΚΡΕΚΟ (κ.)	60	6978	ε. Τζιμπουρι 19/12
ΕΛΑ ΜΑΝΑ ΜΟΥ (η.)	63	24810	άργει Γαλαξείδι		ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (Λιβ.)	58	5709	ε. Πειραιά 26/2
ΕΛΕΙ'ΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	άργει Χαλκίδα		ΚΕΡΒΑΝ (η)	61	10444	ε. Τζένταν 9/2
ΕΛΕΙ'ΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	μεσογειακές μεταφορές		ΚΕΦΑΛΛΩΝΙΑ ΛΑΤ' (κ.)	67	21706	ε. Π. Σαΐδ 13/2
ΕΛΕΝ*	67	27989	άργει Χωκεαντ		ΚΕΦΑΛΛΩΝΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒΣ (ΜΙ)*	52	5674	δ. Δαρδανέλλια 25/2 διά Μουδανιά
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)*	72	94989	ο. Ρίγκετα 19/2		ΚΕΦΑΛΛΩΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (ΜΙ)*	57	5250	ε. Πειραιά 27/1
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ.)	65	38279	ο. Πιραία 21/2		ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (η)	61	13308	ε. Μανφρεντόνια 19/2
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65	9694	ε. Άθβαν 17/2		ΚΛΕΙΟ Κ. (η.)	62	6039	ε. Κολόμπο 23/2
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17042	άργει Μαλάγκι Μπαιν		ΚΛΕΟΠΤΡΑ II (μ.)	59	20880	α. Μανφρεντόνια 19/2 διά Τρίπολη
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Ι (π.δ.)*	59	12662	ο. Ράς Τανούρα 29/1		ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΝΕΡ (η.)	63	4390	ο. Θεούτα 15/2 διά Μη. 'Άυρες		ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	64	37348	α. Μπούλεν Μπαιν 27/1 διά 'Αρούμπα
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)*	67	24766	ο. Κουνιόπη 25/2 διά 'Οδησσό		ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	άργει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ Α'ΙΔΑΝΤ (Σιγκ.δ.)	82	5225	ο. Φιλόδεκφειο 25/2		ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Βαγγαρέι 19/2 διά Ν. Πλύμουθ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΕ'Ι'Π (Σιγκ.)	82	4280	ο. Σύμηρη 18/2		ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ύπο παραλοβή
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΑΟΥΝ (οικ.)	81	4280	ε. Βιρτού 28/2		ΚΟΥΗΝ ΣΗ (κ.)	55	4565	άργει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ (η.)	72	13294	ο. Βενετία 1/3 διά Τζένταν		ΚΡΑΝΤΩΡ (η.)	64	2304	α. Παραμαρίπο 6/1 διά Κούβα
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (Σιγκ.δ.)	75	45001	ο. Φός 26/2 διά Λιβύη		ΚΡΙΟΣ (η.)	60	4089	ε. Νοεμβρίας 28/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΤΑΙΖ (δ.)*	67	47344	ο. Σάν Νικολας 17/2 διά Φώλευ		ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛΑ (κ.)*	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΤΑΙΖ	76	150518	άργει Μπρούνεη Μπαιν		ΚΡΙΟΣΟΣ (Λιβ.)	58	5058	ε. 'Άλεξανδρεια 21/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)*	73	03961	άργει Μπρούνεη Μπαιν		ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	α. Ντάλιαν 10/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ	76	22893	ο. Κολούμπια ρίβερ 25/1		ΚΥΚΛΩΠΑΣ (Λιβ.)	57	9118	ε. Τζένταν 17/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΑΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	σ. Σιγκαπούρη 9/2 διά Ράς Τανούρα		ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	άργει Ιτέα
ΕΛΛΗ (Μαλ.)	66	9135	άργει Πειραιά		ΚΥΝΘΙΑ*	69	11315	ε. Λισσαβώνα 18/2
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές		ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	63	24424	ύπο παραλοβή
ΕΑΝΤΑΝΙΑ (κ.)*	65	7498	ο. Σεβίλη 11/2 διά 'Άθβαν		ΚΥΣΤΗΣΗ (Μαλ.)	60	3325	α. Βενετία 25/2 διά Κέρκυρα
ΕΑΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41477	ο. Ν. 'Ορλεάνην 15/2		ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	άργει Κολούμπια ρίβερ
ΕΑΠΙΑ (δ.)	70	119729	στην θέση 03.47 Β. — 12.55 Δ. 28/2		ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΕΑΜΑΝΟΥΗ (δ.)*	68	45984	άργει Πειραιά		ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΥΘ (δ.)	53	11230	άργει Πειραιά
ΕΑΡΓΙΑ Η (η.)	61	9335	ο. Α'μπερος 12/2 διά Φλώρινη		ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	α. Τζένταν 5/2
ΕΑΥΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές		ΛΑΚΩΝΙΚΟΙ (η.)	78	11162	ε. 'Αματερνταν 27/2
ΕΑΥΔΗΛ (η.)	59	7056	ο. Πειραιά 31/12 (επικευτές)		ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩΤΗΣ (Μαλ.)	62	8819	α. Ροάριο 29/1 διά Κούβα
ΕΥΓΕΝΙΑ Ι (π.δ.)	54	11208	στό Καρόπιτ (ΔΙΑΛΥΣΗ)		ΛΑΡΑ (κ.)	56	6921	προσφραγέμενο Στρέιτ όφ Ταιβάν
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)*	64	35410	άργει Ιτέα		ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Σίλικαν 21/2 διά Τζακάρτα
ΕΥΔΙΜΕΝΗ	79	29875	δ. Γιβραλτάρ 27/2		ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	δ. Κωνίπολη 26/2
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Βαλτιμόρη 21/2		ΛΕΜΠΛΟΝ (κ.)	60	4068	άργει Πειραιά
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (η.)	69	8676	ο. Σουδίτων 17/1		ΛΕΝΑ*	68	22449	δ. Κωνίπολη 24/1
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (η.)	69	10900	ο. Κιάλιεστον 19/2 διά Ν. 'Ορλεάνην		ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ (η)*	63	8427	α. Μασίδιο 3/12 διά Τζαμίδικα
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	άργει Ιτέα		ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ. (η)*	61	8627	ε. Μπ. 'Άυρες 12/2
ΖΑΚ (η.)	62	10028	δ. Γιβραλτάρ 27/2		ΛΕΞΙΝΓΚΤΟΝ (η.)	67	7718	δ. Τανχουαγκντάρο 12/2
ΖΕΥΣ Ι (η.)	60	17447	ο. Πάρις 2/12		ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μεταφορές Ινδονησίας
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	ε. Βαλτιμόρη 2/12		ΛΕΥΘΕΡΟΠ (η*)	62	14027	α. Πειραιά 17/2 διά Ιτέα
ΖΗΝΗΑ (Λι.)	68	31093	ο. Χιούστων 25/2		ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	ε. Ραβέννα 8/2
ZINK ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡΠ(η)*	66	10051	ο. Πάσι 26/2		ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Ρότερνταν 1/3 διά ΗΠΑ
ΖΩΗ (δ.)	67	43231	ε. Τεργέστη 26/2		ΛΗΤΟ ΙΙ (η.)	72	6106	ε. 'Αμβέρσα 27/2
ΖΩΟΔΟΧΟΣ (η.)	60	21407	νέο δρόμο «ΤΟΡΑΖ EXPRESS»		ΛΙΖΑ (ητ.)	58	8370	άργει Πειραιά
ΗΓΚΑ (κ.)	52	2674	νέο δρόμο «ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΩΣΤΑΖ*		ΛΙΑΛΑ (ητ.)	50	2734	άργει Πειραιά
ΗΓΚΑ ΠΡΑΓ'ΙΝΤ (κ.)	67	3020	ο. Συμώνη 30/12 διά 'Ελ Τζαζίρη		ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓΛ.)	81	16700	άργει Τάουν 22/11
ΗΡΑ	79	16390	δ. Σκάρ 13/2		ΛΟΡΔΟΣ ΚΕΡΩΝ (ΑΓΓΛ.)	81	16700	ε. Αύγουστα 25/2
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβ.)	58	5266	δ. Γιβραλτάρ 1/3		ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	68	39617	άργει Χαλκίδα
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβ.)	53	5691	άργει Μπαντόρα		ΛΟΥΓΙ (ητ.)	54	2557	ύπο παραλοβή
ΗΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003	ο. Π. Ήρινς 2/12		ΛΥΡΙΚ (ητ.)	61	12497	μεσογειακές μεταφορές
ΗΑΡΡΟΣ (η.)	63	3293	ο. Σιγκαπούρη 22/2		ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	α. Κιορασόδη 28/1
ΗΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501	ο. Κούρε 1/8 διά Κασιούηγκ		ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	α. Ν. 'Ορλεάνην 27/2
ΗΕΩΔΟΡΑ	72	69874	ο. Πειραιά 15/2		ΜΑΪΣΤΡΟΣ	69	16840	ε. Παρανάγκουα 15/2
ΗΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)*	61	8943	ε. Ντέρματαν 19/2		ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.	73	36881	α. Τουμπαρόδη 7/2 διά Γκιζόν
ΗΕΟΤΟΚΟΣ (η.)	61	9266	ο. Ντέρματαν 26/2		ΜΑΟΥΝΤ ΝΗΙΟΝ (κ.)	68	6116	ε. Αύγουστα 25/2
ΗΕΟΥΠΟΛΙΣ (κ.)*	58	11765	ε. Πειραιά 13/2		ΜΑΡΘΑ Λ. (ητ.)	59	8596	άργει Μπιλιπάδο
ΗΕΟΧΑΡΗΣ (η.)	68	9803	ε. Λάγος 4/2		ΜΑΡΙΑ Ν. Κ. (η.)	64	3947	ε. Τούπεν 17/2
ΗΕΩΔΡΟΣ ΙΙ (κ.)	60	3847	ο. Δές Πλάμας 19/2 διά Νουακότ		ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.η.)	60	13339	άργει Πειραιά
ΗΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	ε. Γιοκοχάμα 10/2		ΜΑΡΙΚΑ Π. (ητ.)	73	45500	α. Φουτζέρια 21/2
ΙΑΜΑ*	68	27989	ο. Χακάτα 9/2		ΜΑΡΙΠΑΙΔΑ (δ.)	67	43649	α. Καράκος 5/2 διά 'Αρούμπα
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤ (Μαλ.)	52	2497	ύπο παραλοβή		ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΟΗΔΗΣ (Μαλ.)	58	5522	
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤ (Μαλ.)	55	5690	ο. Κωνίπαλη 10/2		ΜΕΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	ε. Πειραιά 21/10
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ (Μαλ.)	55	56984	ε. Κωνίπαλη 10/2		ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	άργει Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μαλ.)	45	4621	ε. Σύνοικα 22/2		ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (η.δ.)	66	71337	ε. Πειραιά 5/11
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704	ο. Καζαμπλάνκα 25/2 διά Κενίτρα		ΜΕΡΣΙΝΙΔΗ (η.)	61	9194	δ. Κωνίπολη 10/2 διά Κωνιστάντζα
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΓ'ΟΝΗΡΗ	66	20959	ε. Ν. 'Ορλεάνην 11/2		ΜΕΣΙΣ	69	9560	ε. Σιγκαπούρην 1/3
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΣΕΣ (η.)	61	8999	ο. Λ. Πλάμας 1/12		ΜΕΣ ΑΡΕΤΗ (δ. κ.)	70	17355	ε. Μονρόβια 23/2 διά Τενερίφη
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (Μαλ.)	52	7304	δ. Π. Σάδι 23/2		ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)	73	17355	ε. Ρότερνταν 16/2
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Μαλ.)	52	3840	ε. Σύνοικα 22/2		ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)	76	75125	άργει Σταύλιδα
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993	ο. Γκέντ 28/1 διά 'Ελ Τζαζίρη		ΜΕΣΣΗΝΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)	77	76149	άργει Λευκάδα
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52	4039	ε. Κωνίπαλη 26/2		ΜΗΑΔΟΣ (ηη.)	66	10715	ε. Σακάντιε 5/11
ΙΟΣ I (η.)	70	3971	άργει Σαράρ		ΜΗΑΔΟΣ ΙΙ (ηη.)	59	3809	άργει Κουβέτη
ΙΣΜΗΝΗ (η.)	68	4202	ο. Α'μπερος 19/2		ΜΗΑΔΟΣ ΙΙΙ (ηη.)	59	4668	ε. Α'λεξανδρεια 22/6
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Γιοκοχάμα 1/2 διά Σιχάρη		ΜΙΑ*	80	15552	στό Μπόνι (άποθηκη)
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	μεσογειακές μεταφορές		ΜΙΛΗΤΟΣ*	82	35000	ε. Πειραιά 5/11
ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ.)	60	4067	ο. Πόρτο Εμπεδόκλει 7/2 διά Θεσσαλονίκη		ΜΙΛΑΝΤΑ Α. (Μη.)	56	8985	δ. Κωνίπολη 11/1 διά Νιγηρία
ΚΑΒΑΛΑ (η.)	56	16015	ε. Αύγουστα 25/2		ΜΙΛΑΝΤΑ Β. (Μη.)	58	8733	δ. Παναμάδ 26/2 διά Λαττάκια
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ (η.)	61	10934	ε. Βαρκελόνη 24/2 διά Λεμεσό		ΜΙΝΙ ΛΑΤΤΙΝΕΡ (η.)	71	1590	μεσογειακές μεταφορές
Κ								

ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (η.)	71	1584	ε. Σάν Χουάν 16/10	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)*	64	32379	άργει Τζάκοσβιλ
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (η.)	71	1584	δ. Παναμά 25/2	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	άργει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (η.)	70	1592	ε. Τούπταν 19/2	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	66	15625	άργει Πειραιά
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68630	άργει N. Ορλέανην	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΜ	65	15577	δ. Παναμά 25/2 διά Μεξικό (Διτ.)
ΜΙΖΑ Σ. ΑΜΙΤΥ (η.)	61	3943	ε. Τζένταν 10/2	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΥΟΥΕΡ	68	15805	άργει Έλευσίνα
ΜΙΧΑΛΑΣ (Μόλι*)	59	5384	ε. Σύμρην 27/1 διά Λαττάκια	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΖΟΥΣ	65	15577	άργει Έλευσίνα
ΜΟΝΤΑΝΑ (δ.)	63	58430	ε. Χόρ Φακάν 4/2	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	65	15516	ε. N. Ορλέανην (ΕΠΩΛ. ΑΛΛΟΔ.)
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18951	ε. Χιούστον 22/2	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΤ'ΙΣ	69	15688	δ. Παναμά 16/2
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	μεσογειακές μεταφορές	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΤ'ΙΝΤ	67	15697	δ. Κωνίπολη 15/2
ΜΠΑΡΟΥ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (ητ)	57	2281	α. Κολούμπια ρίβερ 20/2	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	άργει Πειραιά
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ)*	68	13706	άργει Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Μπωμόντ 16/1 διά Κοατζακόλκος
ΜΠΑΤΑ'ΡΟΝ (η.)	61	1460	μεσογειακές μεταφορές	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	άργει Αλιβέρι
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	α. Κουβέτι 23/2	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΘΩΝ	65	15178	άργει Πειραιά (ΕΠΩΛΗΘ)
ΜΠΟΝΑΤΑΣ (κ.)*	47	1591	στό Μπόνι (Άπληκη)	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	άργει Πειραιά 24/12
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (η.)	64	16073	νέο δόματα, «ΜΟΥΝΑ»	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (η.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (ηη)*	67	4659	άργει N. Ύόρκην	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	δ. Κωνίπολη 17/2
ΜΠΡΑΒΟΡΟ (ηη)*	67	3861	άργει N. Ύόρκην	ΟΡΕΓΚΟΝ (δ.)	65	36370	ε. N. Ορλέανην 6/2
ΜΠΡΗΤΕΝ (η.δ.)	65	40284	ύπό παραλία	ΟΣΕΑΝ (κη)	66	10825	δ. Σάδι 16/1
ΜΠΡΙΣΤΟΛ (κ.)	64	8403	ε. Σ. Νικολάς (Άργ.) 17/2	ΟΣΕΑΝ ΜΠΙΡΗΣ (δ.)	67	53460	άργει Πειραιά
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	άργει Αλιβέρι	ΟΣΕΑΝ ΣΚΑ'Υ' (ηη)	67	24128	ε. Χάιφα 4/2
N. I. ΠΑΤΕΡΑΣ (ηη)*	78	11850	ε. Ντώρμπαν 17/2	ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	άργει Χώκεσαντ 13/11
ΝΑΓΟΣ .....	61	9037	στό Σ. Άννα Μπαλ 13/9	ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)	73	20354	δ. Παναμά 12/2
ΝΑΤ'ΙΣ (κη)*	66	7264	α. Ντακάρ 27/1	ΠΑΤΑ'ΙΟΝΗΡ (ηη)*	74	9712	δ. Παναμά 9/2
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές	ΠΑΝΑΓΗΣ (κη)	57	9791	άργει Βούβαλη
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	άργει Καβάλα	ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κη)	59	8995	α. Σιγκαπούρων 12/2 διά Ιαπωνία
ΝΕΔΙ (δ.η.)	65	35324	α. Ράς Σουκέρι 1/12	ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΥΡΤΙΑΙΩΤΙΣΣΑ	63	10318	άργει Πειραιά
ΝΕΟ (κη)*	67	2996	μεσογειακές μεταφορές	ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (ηη)	70	11525	ε. Μιαντάρ Αμπάς
ΝΕΦΕΛΑΗ (δ.)	58	24152	άργει Ιτέα	ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝ (ηη)	59	3906	α. Χουέλθα 11/2
ΝΕΦΕΛΑΗ (ηη)*	69	5801	ε. Αμβέρσα 24/2	ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕ'Τ'Μ (δ.η.)	64	7463	ε. Π. Σάδι 24/2
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άργει Πειραιά	ΠΑΞΟΙ (κη)*	65	1559	α. Φουτζίρα 27/1
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΦΟΣ (Μολ.)	64	5827	α. Ντακάρ 15/2	ΠΑΣΙΘΕΑ (μη)	71	80225	άργει Μπρούνει Μπαινή
ΝΗΣΟΣ ΣΠΙΤΕΣΣ (Μη)	63	5955	α. Καλαπλάνκα 23/2 διά Ντακάρ	ΠΑΣΙΦΙΚ ΡΑ'ΙΝΤ (κη)*	60	8721	α. Θεούτα 31/12
ΝΙΚΗ Ρ. (ηη)*	62	6171	ε. Π. Σάδι 20/2	ΠΑΤΒΙΝ (ηη)	62	14112	άργει Χαλκίδα
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	άργει Αλιβέρι	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	77	15950	ε. Κολούμπια ρίβερ 21/2
ΝΙΚΟΛΑΙ (ηη)*	59	10748	α. Ντουμπάτι 15/2 διά Καράτσι	ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κη)	55	7738	άργει Καμπάνας
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κη)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές	ΠΑΥΑΟΣ XII (ηη)	69	1999	α. Γέντι 19/2 διά Μπουργκάς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ ΙΙ (κη)	69	1473	α. Πειραιά 21/2 διά Θεσσαλονίκη	ΠΕΔΟΥΛΑΣ (δ.η.)	62	28222	α. Σιγκαπούρων 5/1 (πρός διάλυση)
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (ηη)	67	4016	α. Τουπέν 19/2 διά Μπρουσούβιλ				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π. (ηη)*	61	6123	μετονομάσθικε «ΤΑΡΑ*				
ΝΙΚΟΣ Α. (ηη)	56	2163	άργει Χαλκίδα				
ΝΙΜΑ Ι. (ηη)*	56	3274	δ. Σουέζ 18/1 διά Ερυθρά θάλασσα				
ΝΙΟΒΗ (Μολ.)	69	21427	ε. Βίγκο 19/2				
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΖΙΟΥΡ (κη)	62	9043	ε. Ρουέν 25/2				
ΝΙΧΟΝ (κη)	65	13458	α. Κλυκοτον 29/1				
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'ΙΑΝΤ	67	22817	δ. Κωνίπολη 26/2				
ΝΟΡΦ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	άργει Στυλίδα				
ΝΤΑΝΙΑΙ Ι. (δ.η.)	59	12299	ε. Πειραιά 18/2				
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κη)	60	12605	άργει Πειραιά				
ΝΤΑΡΤ (κη)	72	9953	ε. Αμβέρσα 21/2				
ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (ηη)*	61	5816	άργει Μίνα Σάκρο				
ΝΤΕΝΕΜΠ (ηη)	68	2534	α. Αμβέρσα 10/12 διά ΕΛ Τζαζίρη				
ΝΤΙΝΤΙΕΡ (ηη)*	62	6981	δ. Σουέζ 20/2 διά Περσικό				
ΝΤΟΒΕΡ (κη)	66	10129	α. Χόβικ 4/2 διά Αλεξανδρεία				
ΝΤΟΛΛΑΙ II (ηη)	67	9854	στό Κολόμπο				
ΝΤΟΜΙΝΙΚ (ηη)*	62	6980	ε. Σεμάγκα Μπαι 22/2				
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243	α. Ν. Ύόρκην 24/2				
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	α. Κεμπέ 25/1				
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200	άργει Φορταλέσα				
ΟΑΣΙΣ (η.δ.)	62	22424	α. Πειραιά 3/11 διά Κιμώλο				
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κη)	49	2879	ε. Τζένταν 27/2				
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μη)	63	11120	α. Σιγκαπούρη 26/2 διά Μπαγκόγκ				
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κη)	70	14095	α. Ν. Ύόρκην 1/3				
ΟΚΤΟΝΙΑ ΣΑΝ (δ.)	64	26174	άργει Ιτέα				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	ε. Χόρ Φακάν 22/1				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΩΝ (δ.)	70	98566	άργει Έλευσίνα				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (ηη)	75	138037	άργει Έλευσίνα				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕΙΤΣΟΝ (δ.)	72	106123	άργει Ιτέα				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'ΜΣ (δ.)	64	32380	άργει Τζακσονβίλ (ΕΠΩΛ.)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'Τ (δ.)	65	32478	άργει Τζακσονβίλ (ΕΠΩΛ.)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ (δ.)	65	32407	άργει Τζακσονβίλ (ΕΠΩΛ.)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ε. Χόρ Φακάν 9/2				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	άργει Ιτέα				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΣ (δ.)	76	126990	α. Σιγκαπούρη 12/2 διά Ράς Τανούρα				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Μέρσα έλλ Μπρέγκα 24/12				

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

ΓΡΑΦΕΙΑ - ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4176 658 - 4122 537

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΘΥΡΙΔΑ 76

## NAFTIKA CHRONIKA

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDED IN 1931

EDITING &amp; PRINTING OFFICES: 77 NOTARA STR.

P. O. BOX 76 — PIRAEUS

PHONE: 01 · 4176658 OR 4122537

CABLE: "CHRONIKA" PIRAEUS

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 2.500

## Annual Subscription Rates:

Greece .....	Drachmas 2.500
Europe and U.K. (Air Mail) .....	Pounds Stg. 40.00
Europe and U.K. (Surface Mail) .....	Pounds Stg. 32.00
U.S.A. and Canada (Air Mail) .....	U.S. Dollars 100.00
Central and South America (Air Mail) .....	U.S. Dollars 115.00
Middle East and Africa (Air Mail) .....	U.S. Dollars 80.00
Far East and Australia (Air Mail) .....	U.S. Dollars 120.00

ΣΑΒΒΑΣ (δ.π.)*	59	20514	ε. Πειραιάς 9/2 (έπισκευες)
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ XII (κ.)*	51	4788	α. Πάλμας
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.π.)*	69	99134	α. Τζένταν 25/2
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	61	1742	νέο δύο μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΠΙΡΑ (κ.)*	70	5746	α. Αμβέρσα 12/2
ΣΑΝ ΜΑΪ'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (η.)	73	10630	υπό παραλαβή
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	67	1973	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	α. Τζένταν 10/2
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	α. Γιοκοχώμα 31/1 διά Ράς Τανούρα
ΣΑΝΑΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	α. Σιγκαπούρων 18/2 διά Μίρι
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	α. Ν. Όρλεάνην 23/2
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (η.)*	65	12102	α. Σιγκαπούρων 28/2 διά Ιντσόν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	α. Φάς 23/2
ΣΑΝΤΑΝΖ	65	19019	α. Λάδος 21/1
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (η.)*	57	1674	α. Όρος Μπαΐα 1/3 διά Ναγκόγια
ΣΑΝΤΟΣ (η.)*	58	9017	α. Γκέντι
ΣΑΟΥΘΓΟΥ' ΙΝΤ	70	11329	ε. Πειραιάς 18/2
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	ε. Τρίπολη (Λιβάνου) 14/2
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)*	63	5289	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	71	11055	ε. Λάδος 21/1
ΣΗ ΦΑΙΑΚΟΝ Ι (η.)	70	9966	α. Παρανάκουν 21/2
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (η.)	62	9979	ε. Κυνοτάνια 25/2
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (η.)	71	11379	ε. Αμβέρσα 28/2
ΣΗΓΚΑΛ (Μολτ.)	65	9043	α. Χάρκουρτ 1/12
ΣΗΔΑΚ (Μολτ.)	67	28528	α. Αμβέρσα 8/2 διά Ν. Όρλεάνην
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	α. Λάδος Πάλμας 28/11 διά Λουσάντα

ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΨ (η.)	80	9015	α. Ντώρμπαν 4/11 διά Ίράν
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Τάιμπα 14/2 διά Νταμάρι
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	α. Κ. Τάουν 25/1
ΣΙΝΟΕ	77	4719	α. Βρέμη 17/2 διά Αμβούργο
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)*	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΙΠΠΕΡ (η.)*	57	3070	α. Αμπίτζαν
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (η.)*	58	4414	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)*	54	1227	μεσογειακές μεταφορές
ΣΟΛΑΝΖ Π. (η.)*	60	8294	α. Ριο 'Ιανέριο 21/2 διά Βομβάτη
ΣΟΛΩΝ (δ.)*	70	91954	α. Γκέντι
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	α. Πειραιάς 24/2 διά Ελ Τζαζίρη
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Σάντος 6/2 διά Ματάντι
ΣΟΥΖΑΝΑ (η.)*	68	7701	α. Σάντος 24/2 διά Σιγκαπούρην
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (η.)*	63	12758	α. Βαλτιμόρη 4/2 διά Τυνησία
ΣΠΗΝΙΑΔΑ	78	12518	δ. Παναμά 13/2
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	α. Βαρκελώνη 18/2 διά Άλεξανδρεια
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (η.)	80	32000	α. Ν. Όρλεάνην 5/2 διά Ολλανδία
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.η.)	68	103176	α. Κολομβιά 19/2
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	α. Γκέντι
ΤΑΜΑΡΑ II (η.)*	60	8420	δ. Κονίπατη 10/2 διά Βάρνα
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (δ.)	63	29739	α. Μίλφροντ Χάφεν 2/2 (σημ. Βρετ.)
ΤΑΡΤΟΥΣ (η.)*	58	4231	προσάραξη
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Κοατζακούλκος 12/2
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	α. Γκέντι
ΤΖΕΙΝΤ (κ.)*	56	6500	α. Αστακός

ΤΖΕΜΙΝΙ IV (η.δ.)*	73	9842	α. Λ. Πάλμας 7/10 (πυρκ)
ΤΖΟΝ Α. (η.)	68	10016	α. Γκέντι
ΤΖΟΡΤΖΥ (κ.)*	54	7930	δ. Σουέζ 23/1 διά Ίράν
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λιβ.)*	64	15910	α. Αστακός
ΤΙΝΑ ΜΠ. (η.)	65	11245	ε. Μοντουάρ 27/1
ΤΟΣΩΤΗΣ (κ.δ.)	60	12944	α. Λ. Πάλμας 28/11
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (η.)	73	8848	ε. Αβάνα 13/5
ΤΟΥΡΠΜΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (η.)*	60	8070	α. Λειξέρες 25/1 διά ΗΠΑ
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Κότκα 28/1 διά Φιλαδέλφειαν
ΤΡΑΝΣ ΔΙΝΚ (κ.)	66	2186	α. Αμερερνταν 27/1
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	α. Τσακάρτα 15/1
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	α. Γκέντι
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΟΥΤ'Λ.	72	18723	δ. Χάμπτον ρόδος 30/1
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	δ. Σουέζ 19/1
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491	α. Χαλκίδα
ΤΡΙΑΙΝΑ Γ. (κ.)	56	3901	α. Στυλίδα
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28126	α. Σορέλ 21/10
ΤΡΙΤΟΝ Κ.	65	18452	α. Τουλώνη
ΤΖΕΛΣΗ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ(δ.η.)*	61	8816	μεσογειακές μεταφορές
ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	α. Ντουμπάτη 20/1
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.η.)	78	45330	δ. Γιβραλτάρ 16/1
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)*	77	124499	α. Ιτέα
ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	α. Γκέντι
ΦΕΛΙΣΙΑ Β.	78	15950	ε. Χόρ Φακάν 27/1
ΦΕΛΟΣΙΩΠ Λ. (δ.)	74	118215	α. Γκέντι
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	12495	νέο δόνα «ABBY»
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890	μεσογειακές μεταφορές
ΦΙΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (η.)	78	6585	α. Σηκλί 27/2 διά Άλεξανδρεια
ΦΙΛΑΜΠΙΚΟ II (η.)	63	4647	α. Γκέντι
ΦΟΙΒΟΣ (λιβ.)	58	5063	ε. Κωνιπόλη 17/2
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	ε. Ν. Όρλεάνην 1/3
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΓΙΠ Λ. (δ.)	75	118216	α. Ρόττερνταν 19/2 διά Σουέζ
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (η.)	71	10586	ε. Πόρτμουρι 24/2
ΦΡΑΤΖΕΣΚΟΣ Μ. (κ.)	58	9909	α. Γκέντι
ΦΡΕΝΤΖΙΠ Λ. (δ.)	76	122.945	ε. Τζένταν 10/2
ΦΡΙΓΚΟ Χ (κ.)	63	1097	α. Γκέντι
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ (η.)	60	3563	ε. Λάδος Πάλμας 23/2 διά Ίράν
ΦΡΙΟ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (η.)	61	1652	ε. Λάδος Πάλμας 28/2
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (η.)	61	1695	ε. Λάδος 29/1
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ (η.)	59	9604	α. Κίγκοτον 31/1 διά Κούβα
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	ε. Αγ. Φραγκίσκον 30/1
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΗ θ. (δ.)	70	51620	α. Λ. Αντζέλες 14/2 διά Γιοκοχάμα
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	66	45267	στό Ράς Γκάριμπ από 25/11
ΧΑΡΙΣ (η.)	55	2740	α. Κουβέντη 16/2
ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (η.)	68	48559	α. Μπιλιμπό 17/2
ΧΕΡΟ (η.)	57	1368	δ. Κωνιπόλη 19/2
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (δ. λιβάνου)	71	99827	ΕΒΥΘΙΣΘ
ΧΡΥΣΗ'ΙΣ (η.)	59	4378	α. Καράτος
ΧΩΚ (κ.)	64	10292	ε. Πειραιάς 26/1
ΨΑΦΙ (η.)	54	1596	α. Γκέντι
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (η.)	44	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΩΚΕΑΝΙΑ (η.)	62	10530	α. Τζένταν 22/1

## «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ДЕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

Διευθυντής Έκδοσεως

ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ

Νοταρά 77, Πειραιάς

Διευθυντής Συντάξεως

ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

Σερίφου 50 & 'Αχαρνών

Υπεύθυνος Τυπογραφείου

ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ

Πλ. Κανάρη 15, Πειραιάς

Τυπογραφικές έγκαταστάσεις Νοταρά 77 Πειραιάς - Τηλ.: 417.6658

## PROJECT

Using the most advanced computer technology available in Europe today, produce a technically superior, cost efficient ship for the profit conscious operator.



## Flexible, adaptable, economic, the 463,000 ft.<sup>3</sup> refrigerated cargo vessel is the answer from Harland & Wolff.

Ideally suited to meet the specialised nature and needs of the very exacting reefer trade, this vessel was developed to match the requirements of the fleet owner for reliability, flexibility and economy.

Research highlighted the problems and the needs of the operator. Harland and Wolff provided the answers.

Utilising the most advanced high technology in computer design and manufacturing processes,

Harland and Wolff, who are still one of Europe's leading shipbuilders, created this ship for the cost conscious operator.

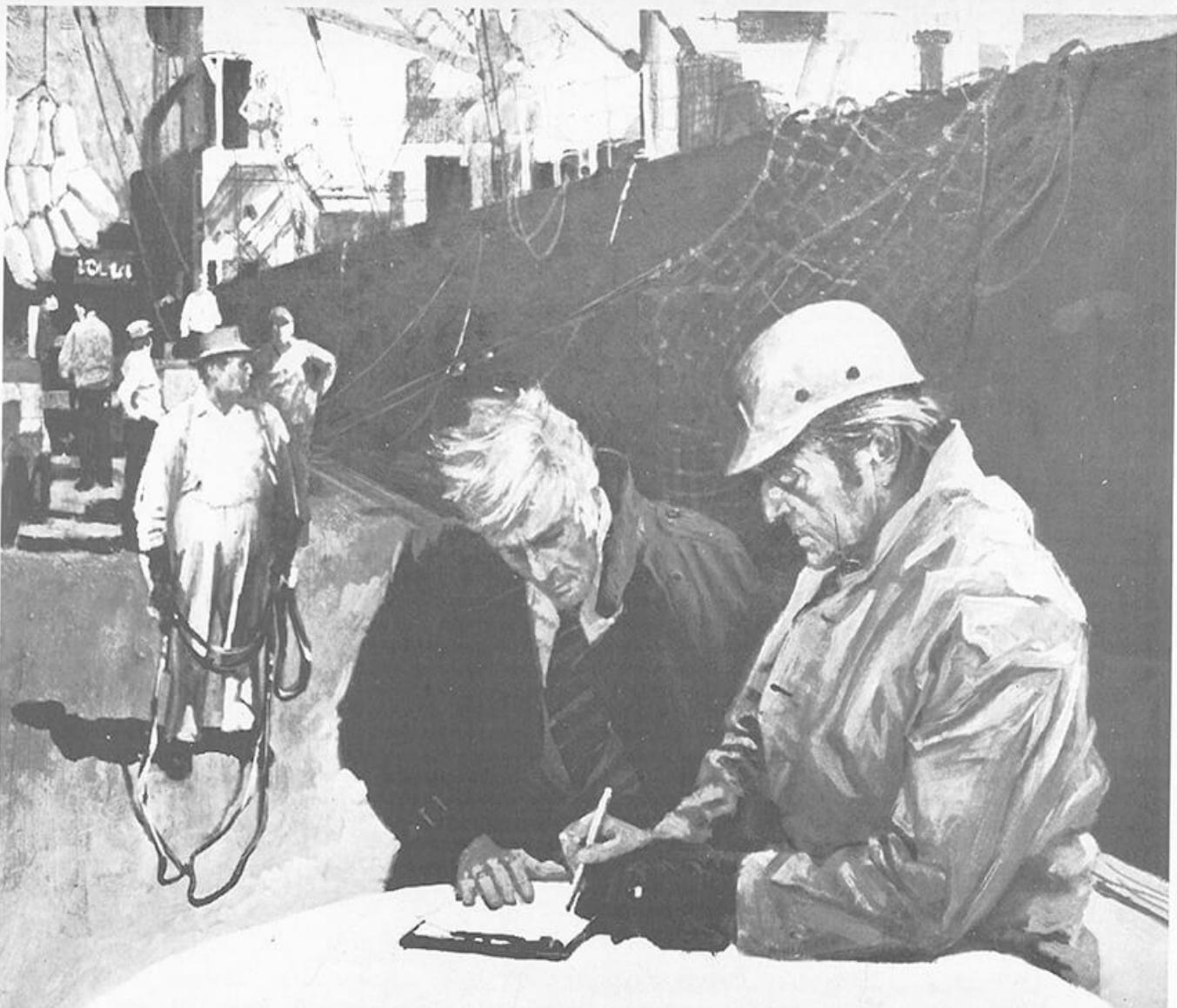
Dependable efficiency, variable cargo mix and the paramount factor of fuel economy are blended together into this advanced design, making it an attractive proposition for the discerning owner.  
For technical details contact;

**HARLAND AND WOLFF, LIMITED**

QUEEN'S ISLAND · BELFAST BT3 9DU

Telephone: 0232 58456 · Telegrams: Harlandic Belfast · Telex 74396





## We didn't get to be Number 1 by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.

FRANK B. HALL & CO. OF NEW YORK, INC.  
WALL STREET PLAZA, NEW YORK, N.Y. 10005  
International Insurance Brokers and Average Adjusters

