

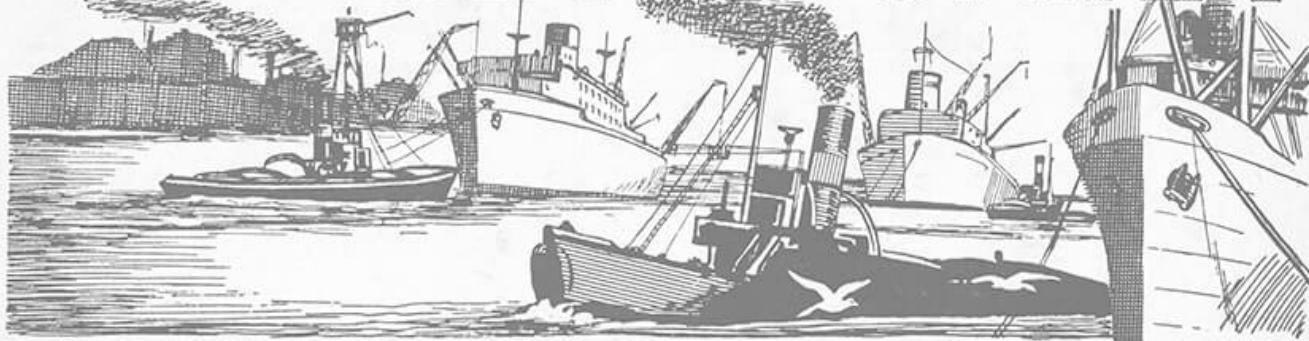
NAYTIKA XPONIKA



1η Ιανουαρίου 1981

Αρ. Φύλλου 1094/853

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ν' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1094/853

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1981

ΕΚΔΟΤΗΣ — Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ
ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τό δεκαπενθήμερον

ΠΩΣ ΜΑΣ ΒΛΕΠΟΥΝ

Διερωτώνται οι ναυτιλιακοί κύκλοι της Κοινής Αγοράς τών έννεα χωρών, ποιοι αι συνέπεια από την ειδοχήν και της Έλληνικής Ναυτιλίας εις την δύναμιν της Κοινοτικής, ήτις χάρις εις την Έλληνική Ναυτιλίαν, θά αντιπροσωπεύει τού λοιπού το τρίτον του παγκοσμίου έμπορικου στόλου. Ο ξένος τύπος διερωτάται ποιά θά είναι η ναυτιλιακή ισχύς της Κοινότητος με τήν προσθήκην της Έλληνικής Ναυτιλίας, της πρώτης, σημειωτέρον παγκοσμίων.

Και γράφει τό «Λόδυ Ανβερσούα»: «Ένω στολούς τών έννεα έμειούτο κατά το 15% μεταξύ τών έτων 1970-77, ο Έλληνικός υπερέβαινε κατά 10 έκατομ. τον. τόν. Αγγλικόν και έφθανε νά γίνη ό τρίτος παγκοσμίως με 37.352.597 τον. γκρός, με 3.827 πλοία περί τά μέσου τού 1979. Τά 24% τού στόλου αυτού, 12,2 έκατομ. τον. γκρός.

Έν συνόλω ο έλληνικός στόλος αντιπροσωπεύει 5.000 περίπου σκάφη, 50 έκατομ. τον. γκρός ύπο 1.000 έταιριας. Εάν το σύνολον τού ύπο την Έλληνικήν σημαίαν στόλου έμφανιζεται τόσον ηγεμένον, τούτο οφείλεται εις την άσκησησαν πολιτικήν της Έλληνικής Κυβερνήσεως και εις την άθροαν άγοράν μεταχειρισμένων πλοίων.

Έν συνεχεία τό «Λόδυ Ανβερσούα» παραθέτει λεπτομερή πίνακα κατά κατηγορίας σκαφών της Κοινοτικής και της Έλληνικής Ναυτιλίας. Και συνεχίζει: «Ο τομέας τών χύδων φορτίων κυρίως άναφέρεται εις την Έλληνική Ναυτιλίαν. Τό ήμισυ τού τοννάδ. άπαρτεται από πλοία 20-40.000 τον. d.w. και προσδίδει την ευελιξίαν εις τούς «Έλληνας έφοπλιστάς.

Έν συνεχεία άναφέρονται και αι παραγγελίαι. Κατά Ίουλιον 1980 είχον παραγγελθή 73 σκάφη (1,2 έκατομ. τον. γκρός). Μέγα μέρος τού τοννάδ. αυτού έχει παραγγελθή εις ναυπηγεία της Ανατολής.

Και ή δύναμις αυτή άντιμετωπίζει δύο προβλήματα. Τό πρώτον, τήν έλλειψιν πληρωμάτων. Κατά τό 1979, έλληνες ναυτικοί 49.213 και ξένοι 22.031, ένω 8.820 Έλληνες και 6.205 ξένοι, έπεβαινον έπι πλοίων Έλληνικών ύπο ξένων σημαίας. Και τό δεύτερον τού παρθέλιου τοννάδ.

Και ο άρθρογράφος, άφου άναφέρεται λεπτομερώς εις τά ζητήματα αυτά, καταλήγει: «Τό μέλλον πού θά μάς δείξη άν ή παραδοσιακή — άτομική πρωτοβουλία τού Έλληνος έφοπλιστού θά συνεχισθή μετά τήν 1ην Ιανουαρίου 1981 ή θά σημάνη τό τέλος μιάς έποχης δι' αυτού».

ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

Οι «Έλληνες άγοράζουν. Υπέρ πάσαν άληγην έθνικότητα, οι «Γρήκος» κινούν τήν άγοράν τών μεταχειρισμένων πλοίων. Και άγοράζουν: Τάνκερς και άκομα σούπερ τάνκερς και μπάλια κάρριερς. Διατί νά τό άποκρυψώμεν; Παιζουν τό μεγάλο παιγνίδι τής ναυλαγοράς. Η Ρωσία θά χρειασθή 30 έκατομ. τόν. δημητριακών. Τό κάρβουνο έν έξαρσει. Η αύριον άντησε εις τάς μεταφοράς και οι «Έλληνες κατέχουν τό σημαντικώτερον μέρος τού παγκοσμίου τοννάδ. τών μπάλκ κάρριερς. Η κρατούσα κατάστασις τούς εύνοει.

ΣΤΑΣΙΜΟΤΗΣ;

Ως στασιμότης σχολιάζεται διεθνώς ή μικρά σχετικώς αύξησης τής παγκοσμίου χωρικότητος ήτις φθάσασα τά 419.9 έκατομ. τόννων γκρός δέν παρουσίασε έφετος αύξησην ειμήν κατά 1,7%, έν σχέσει πρός τό 3% τού 1978, τό 6% τού 1977 και ένιοτε τό 10% ώριμεσών προηγουμένων έτων.

Ως στασιμότης έπιστης θεωρείται και ή εις τόν ναυπηγικόν τομέα κρατούσα κατάστασις, καθ' ήν τό παγκοσμίως ύπο ναυπήγησιν τοννάδ. δέν υπερέβαινε τήν 1 Οκτωβρίου τά 32.963.599 τον. γκρός, με αύξησιν 500 μόνον χιλιάδων τόννων έναντι τού προηγουμένου μηνός και έν συγκρίσι μερός τό κατωτάτον δρίον τών 25.083.618 τ. γκρός τού Μαρτίου τού 1979. Προηγείται φυσικά ή Ιαπωνία μέτο 37% τού συνόλου τών παραγγελιών (12.506.482 τον. γκρός) και έπονται μέτο παραγγελίας τής τάξεως μέν τών 2 έκατομ. τόννων γκρός ή Ν. Κορέα, ή Βραζιλία και ή Ιαπωνία, τής τάξεως δέ τού 1 έκατομ. τ. γκρός ή Πολωνία και αι Η.Π.Α. Έκ τών λοιπών ναυπηγικών χωρών τής Ευρώπης ή Γαλλία, Γιουγκοσλαβία, Δ. Γερμανία και Μ. Βρετανία δέν υπολογίζονται μέτο παραγγελίας κυμανομένας μεαξύ 800 και 900 χιλιάδων τ. γκρός.

ΑΝΕΞΑΚΡΙΒΩΤΑΙ ΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ

Παρά τάς έκ Μόσχας διαψεύσεις, ή συζήτησις διά τάς έκ Σουηδικής πλευρᾶς πληροφορίας διά τήν άποκαλυψιν τεραστίων άποθεμάτων πετρελαίου εις τήν Σιβηρίαν, συνεχίζεται. Μέγα βεβαίως τό ένδιαφέρον. Η υπαρκής ένός τοιούτου μεγάλου άποθεμάτος πετρελαίων άνατρέπει δλας τάς ίσχυούσας καταστάσεις περί πετρελαιοπηγών και δημιουργεί προβλήματα παγκοσμίου ένδιαφέροντος.

Εις 619 δισεκ. τον. έξαιρετικής ποιότητος υπολογίζουν αι σουηδικά πληροφορίαι τό κοιτάσμα αύτο τού πετρελαίου. «Αν άληθεύει εις ειδησις, διπλασιάζονται τά παγκοσμίως διαθέσιμα κοιτάσματα πετρελαίου, ώς ταύτα κατά τόν Σεπτέμβριον τού 1977 ύπελογισθησαν εις σχετικήν διάσκεψιν εις Κωνσταντινούπολιν.

Παρατηρείται σχετικώς: Κατά σχετικήν στατιστικήν τής ΒΡ τά άποθέματα πετρελαίου άνηρχοντο εις 88 δισεκ. τον. ήτοι 649 δισεκ. βαρ. Κατά την Σέλλ κατά Μάιον τού 1980 τά άποθέματα ύπελογιζοντα εις 600 δισ. βαρ., δυνάμενα νά υπολογισθούν ώς ίκανά έκμεταλλεύσεως μέτο σημειράντιμα. Βάσει τών άριθμών αύτών ή Σουηδική πληροφορία θά έσημαινε τόν διπλασιασμόν τών ύπολογισμών. Διερωτώνται πάντως πόθεν οι Σουηδοί ήντησαν τάς πληροφορίας των. Ή Μόσχα δέν άνεκοινώσει τι σχετικόν. Πρός τι — διερωτώνται οι Δυτικά — ή άποκρυψις;

Άπο Αμερικανικής πλευρᾶς τίθεται τό έρωτημα: Μήπως πρόκειται περί σχιστολίθων ουχί πετρελαίου. Πάντως οι Σουηδοί έπιμενουν εις τάς πληροφορίας των. Νέωτεραι ειδησεις έπι τού θέματος αυτού, παγκοσμίου ένδιαφέροντος, άναμένονται.

Η ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΤΩΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

Η ναυπηγεοπισκευαστική βιομηχανία έχει κριθή ώς μία παραγωγική συναλλαγματογόνον δραστηριότης, ίδιαιτέρου ένδιαφέροντος διά τήν οικονομίαν μας. Κάθε προσπάθεια μεθοδεύσεως και προγραμματισμού τής άναπτυξέως της προϋποθέτει τήν υπαρκήν στατιστικών στοιχείων, τά όποια σημείον έλλειπον. Και ώς τοιαύτην δέν έννοούμεν τήν συμπτωματικήν άναζητησιν πληροφοριών, άλλά τήν έπιβαλλομένην άπό τά διεθνώς έφαρμοζόμενα και τάς ίδιαιτέρας έθνικάς μας έπιδιώκεις. Η στατιστική πληροφόρησις δέν προορίζεται μόνον διά τάς Κρατικάς Υπηρεσίας, άλλά μέλλει νά έξεπειρηστήσει δλον τήν έπιχειρηματικόν φορέα άδικριτώς, περιλαμβάνοντα δχι μόνον τούς ναυπηγεοπισκευαστάς άλλά και τούς έφοπλιστάς, άκομη δέ και τούς χρηματοδότας. Χαρακτηριστικόν δείγμα τής κρατούσας παρά ήμιν καταστάσεως είναι δτι εις τήν Στατιστικήν Επετηρίδα τής Έλλαδος, τήν έτησιαν άτην έκδοσιν τής Έθνικής μας Στατιστικής Υπηρεσίας, ούδεν διαλαμβάνεται περί έπισκεψιών τών πλοίων, μέ ρητήν άκομη μνείαν, δτι εις τήν ναυτιλιακήν κίνησην τών λιμένων δέν περιλαμβάνονται τά καταπλέοντα πρός έπισκεψήν πλοία. Ούδενα κακίζομεν διά τό παρελθόν, άλλα μιά και τό Κράτος άπεφάσισεν νά προσδώση εις τήν ναυπηγεοπισκευαστικήν βιομηχανίαν τήν βαρύ-

τητα πού δυντας περικλείει, τα κενά πρέπει να συμπληρωθαν. Ή πρωτοβουλία άνηκε εις τό 'Υπουργείον Ε.Ν., τό όποιον έν συνεργασία μέ τήν Ε.Σ.Υ.Ε. και τήν Τράπεζαν της Ελλάδος πού τηρει τήν στατιστικήν συναλλάγματος, να μεριμνήσῃ διά τήν βάσει απηκριβώμενων στοιχείων στατιστικήν παρακολούθησην τόσον τής ναυπηγεοπισκευαστικής βιομηχανίας δυντας και τής τοιαύτης ναυτικών κατασκευών. Νά γίνεται Βασικώς δ.τι γίνεται διά τάς λοιπάς βιομηχανίας, έξαγωγικάς και μή, έν συνδυασμῷ μέ τήν διεθνή πρακτικήν, πού χρηματοποιείται κριτήρια διά τήν έπιμετρησιν τής ναυπηγικής και ναυπηγεοπισκευαστικής άποδοσεως ένας ναυπηγείον μή μιας Χώρας δύντας είναι διά τόνων χρηματοποιείσθαι ποσότης χάλυβος. Μόνον βάσει στατιστικών δεδομένων είναι δυνατός ένας μακρόπονος ναυπηγεοπισκευαστικός προγραμματισμός.

ΣΥΜΒΑΙΝΟΥΝ ΚΑΙ ΆΛΛΟΥ

'Η κρίσις τής ναυπηγοβιομηχανίας, ή μεταφορά τών πλοίων ύπό έναν σημαία, ή έκπαιδευσις τών άξιωματικών, ή όποια πολύ άπειχε άπό τού νά είναι ή ένδεδειγμένη και πρέπουσα και τέλος ή τακτική τών πολιτικών τής χώρας οι όποιοι άκμη δέν έχουν συνειδητοποιήσει τήν σημασίαν τής έμπορικής ναυτιλίας. 'Ιδου τά βασικά ναυτιλιακά προβλήματα πού άπασχολούν τήν Δυτική Γερμανίαν και τών γερμανικών έφοπλισμάν και τά όποια θ' άποτελέσουν τά κύρια άντικειμένα τού έκει συγκαλούμενου παναυτικού συνεδρίου.

Καθ' α' έδηλωσεν άρμοδιος κυβερνητικός παράγων, ή κατάστασης τής γερμανικής ναυτιλίας είναι πράγματι σοβαρά άλλ' ούχι άπειληστηκή. Αί δυσχερεία, τάς όποιας άντιμετωπίζει είναι πράγματι μεγάλαι άλλ' ούχι άνυπερβλητοί. 'Έτοιμον έξ άλλου τό νέον πλεονεκτήμα έκ τής μεταφοράς πλοίων ύπό σημαίας εύκαιριας και ύπεμνησεν διά έναν τό ύπό τήν έθνικήν αημαίαν τοννάς άνερχεται σήμερον είς 7.800.000 τον. γκρός τό γερμανικής πλοιοκτήσιας ύπό έναν σημαίας τοννάς έχει φθάσει αισίως τά 3.900.000 τ. γκρός.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΝΗΜΕΡΩΣΙΝ

Δέν έπεισμάθησαν δυντας έπρεπε τά δύο έξαιρετικώς χρήσιμα κατατοπιστικά φυλλάδια τά όποια έκκλιφορθησεν ή Διεύθυνσις Ναυτικής Έκπαιδεύσεως τού 'Υπουργείου έντον τού έτους πρός ένημέρωσην τού κοινού έπι τών βασικών πηγών προελεύσεως τών άξιωματικών έμπορικου ναυτικού, μετά

τήν πρόσφατον γενικήν έκπαιδευτικήν μεταρρύθμισιν.

Τό πρώτον άφορά είς τάς 'Ανωτέρας Σχολάς Ε.Ν. και περιγράφει τά προσόντα και τήν διαδικασίαν είσαγωγής είς τάς λειτουργούσας σήμερον Ναυτικάς Σχολάς, αι όποιαι άνερχονται έν συνόλω είς 19. ήτοι 9 διά πλοιάρχους, 6 διά μηχανικούς και 4 διά ραδιοτηλεγραφητάς.

Τό δεύτερον άναφέρεται ειδικώτερον είς τά Ναυτικά Λύκεια και έπειηγει τήν διαδικασίαν είσαγωγής είς αύτά καθώς και τάς δυνατότητας σταδιοδρομίας τών άποφοίτων τών. Τό γεγονός διά πρόκειται περί θεσμού νέου, τό πρώτον έφαρμοζόμενου ύπό τήν μορφήν αύτήν είς τόν κύκλον τής ναυτικής έκπαιδεύσεως, προσδίδει είς τάς παρεχομένας πληροφορίας έξαιρετικώς χρήσιμον χαρακτήρα.

Μέ ίκανοποίησιν σημειούμεν τήν άφογον έμφανισιν άμφοτέρων τών φυλλαδίων, μέ τήν φροντισμένην υλην και τήν ώραιαν εικονογράφησιν.

ΑΙ ΥΠΟΥΡΓΙΚΑΙ ΔΗΛΩΣΕΙΣ

Σημαντικήν εύρυτητα προσέδωσεν διεθνής ναυτιλιακός τύπος είς τάς δηλώσεις τού 'Υπουργού 'Έμπορικης ναυτιλίας κ. 'Ιωάν. Φικιώρης έπι τή εύκαιρια τής είς Νορβηγίαν έπισκεψών του.

'Η Ελλάς, έδηλωσεν ό κ. 'Υπουργός, άποτελούσα τήν ισχυρότεραν ναυτικήν δύναμιν τής Εύρωπακής Κοινότητος, δύναται νά είναι σοβαρός σύμμαχος τού νορβηγικού έφοπλισμού, διότι άμφοτεραι αι χώραι πιστεύουσιν έξ ίσου είς τήν έλευθερίαν τών θαλασσών και είς τόν έλευθερον συναγωνισμόν. 'Όταν θα καταστώμεν τό δέκατον μέλος τής Κοινότητος θά δυνάμεθα νά έπρεάζωμεν άποφασιστικώς τήν ναυτιλιακήν πολιτικήν αύτής, τόσον διά τής άρνισηκυρίας μας δυντας και διά τής ναυτιλιακής μας ισχύος. Εισερχόμεθα είς τήν Ε.Ο.Κ. καθ' ήν ωραν αύτη δέν έχει άκμη ίδιαν ναυτιλιακήν πολιτικήν, πράγμα διότε ισχυροποιεί άσφαλως τάς θέσεις μας επί τής έλευθερίας τού διεθνούς έμπορου και τών θαλασσών μεταφορών. 'Επι τών σημείων δέ τούτων θά συμμερισθώμεν άπολύτως τάς νορβηγικάς άπόψεις.

'Επι τού θέματος τών σημαιών έλευθεράς νορβηγίσεως, ό κ. 'Υπουργός έδηλωσεν διά ή 'Ελλάς έχει άπό μακρού μελετήσει τό φαινόμενον και έχει έφαρμόσει μίαν πολιτικήν ή όποια δέν έχωθει τούς έφοπλιστάς τής νά νορβηγούν τά πλοία τών ύπό έναν σημαίας. Οι ίδιοι έξ άλλου οι 'Ελληνες έφοπλισται προτιμούν τό έθνικόν τών νηολόγιον διότι

βλέπουσ διά τή 'Ελλάς άποτελει μίαν ήσυχον γωνίαν έντος ένός άνησύχου κόσμου και διότι βλέπουν άκομη, δημοσίειαν πάρα πολλά είτε υπό τής Λιβερίας, πόσον άπροβλεπτο δύνανται νά προσέδωσεν διότι άποβούν αι συνθήκαι είς τάς χώρας αύτάς. 'Εξ άλλου ο 'Ελληνικός έφοπλισμός δέν ευρίσκει πλέον ύπό τάς ένανσης σημαίας σοβαρά οικονομικά πλεονεκτήματα, έφοδον, έπι τών άλλων, οι μισθοί τών έλλήνων ναυτικών είναι οι ίδιοι είτε υπό τήν έλληνην είτε υπό έναν σημαίαν. 'Εναν κατέληξεν ό κ. Φικιώρης, ο 'Ελληνες ύπηρεαν μεταξύ τών πρώτων οίτινες ένσιχουσαν τούς στόλους τών χώρων έλευθεράς νηολογήσεως, σημερινού τόποτος πλέον νά είναι άναγκαιον, τόσον διότι προσημόσαμεν τήν οικονομικήν μας πολιτικήν, δυντας και διότι άπο του 1974 έχομεν δημοκρατικήν κυβέρνησην ύπό τήν οποίαν ή ναυτιλία δύναται νά προσέδωσεν διότι η ήρεμίας και σταθερότητος.

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΚΛΙΜΑΣ

'Ενδιαφέρουσαν ως πάντοτε, αι έπι τή λήξη τού έτους ναυτιλιακά στατιστικά και ίδιως δυντας άφορά τήν θέσιν τών διαφόρων κρατών είς τήν παγκόσμιον κλίμακα. Σημειούμεν έξ αύτων τάς πλέον έντυπωσιακάς. 'Ο παγκόσμιος στόλος ηγέθη κατά 6.889.000 τόνους και έφθασε τά 420.000.000 τον. γκρός. Πρώτη ή Λιβερία μέ 80 έκατομ. τόννων, δευτέρα ή Ιαπωνία μέ 40,9 έκατομ. και τρίτη ή 'Ελλάς μέ 39,5 έκατομ. 'Ακολουθούν ή Βρετανία (27 έκατομ.) ή Παναμᾶς (24 έκατομ.) ή Ρωσία (23 έκατομ.), ή Νορβηγία (22 έκατομ.) και αι Η.Π.Α. (18,4 έκατομ.).

Χαρακτηριστικά μεταβολαι: 'Ο Παναμᾶς ύπερηπδόσας τήν Νορβηγίαν και τήν Ρωσίαν ήλθεν πέμπτος είς τήν σειράν. 'Η Κίνα μέ 8,9 έκατομ. τόννων έπεικράτησε τής Δ. Γερμανίας (8,3 έκατομ.) και έκερδισε τήν ένδεκάτη θέσιν. 'Η Δανία έπειλε θήρη τής Όλλανδίας και ή Σουηδία ήπειβάσθη μετά τήν Βραζιλίαν και τήν Κορέαν είς τήν είκοστην θέσιν.

Μικραί σχετικώς αι σημειωθείσαι μειώσεις τών στόλων τής Αγγλίας, Νορβηγίας, Γερμανίας και Σουηδίας. Κτυπητή θήρας κατά 1.243.000 τόνους, ούδεποτε κατά τό παρελθόν σημειωθείσα. 'Ο Παναμᾶς έκερδισε περισσότερον τοννά (1.867.000) άπο δυντας έχασε ή Λιβερία. 'Άλλ' ως ή πλέον έντυπωσιακή πρόσδος χαρακτηρίζεται ή τής 'Ελλάδος, ήτις έπλούτισε τό έθνικόν νηολόγιον μέ 2.119.000 τόνους γκρός, ήτις πλέον τού 30% τής παγκόσμιου αύγησεως, έξισωθείσα σχεδόν μέ τήν Ιαπωνίαν, τήν οποίαν ήσως αύτην τήν στιγμήν νά έχει ήδη ύπερκρέασει. Δευτέρα έπομπνως είς τήν σειράν και κατ' ούσιαν — γνωστής ούσιας τής συνθήσεως τού Λιβεριανού στόλου — Πρώτη είς τήν παγκόσμιον κλίμακα.

ΔΥΣΚΟΛΟΣ ΕΠΙΛΟΓΗ

'Η νορβηγική έταιρια πετρελαίου «Σταμπόϊλ», ή όποια έκμεταλλεύεται τά κοιτάσματα Στάφιορντ, μεταφέρει ήδη τάς έξαγομένας ποσότητας πετρελαίου διά δύο μετασκευασμένων πετρελαιοφόρων και ένός τρίτου, τό διόποιον τίθεται έν ενεργεία είς τό τέλος τού έτους. 'Εσκεφθη θήρας διά τό πολύ μεγαλυτέρων άποδοσιν θά είχεν έν νεοναυτηγόν πετρελαιοφόρον είδικων οίκων έκπρωτων προσφορών 4 διαφορετικάς λύσεις ναυπηγήσεως τού ζητουμένου σκάφους. Αι διαφοραι είναι χαρακτηριστικά άναλόγως τού τόπου ναυπηγήσεως τού σκάφους. Ούτως, ή προσφορά, ήτις έβασις τήν τιμήν τής έπι πλοίου ναυπηγήσεως τού σκάφους. Αι ζητούμενα σκάφους, ήτις έπι πλοίου πετρελαιοφόρου τών 125.000 τον. d.w., 49,5 έκατομ. δολλάρια. 'Η προσφορά με

Argonaut Suppliers

220/224 POINT ROAD, DURBAN 4001

DURBAN

Διευθυντής: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

for all ship requirements

TROPHODOSIAI

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA EΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ναυπήγησιν εις Ιαπωνίαν (Μιτσουμπίσι) 55,5 δολάρια. Και αι προσφοράι μέ ναυπήγησιν εις τήν Νορβηγίαν μεταξύ 65 έκατομ. δολ. (Ούντεβάλα) και 65,5 έκατομ. δολ. (Φρέντρικσταντ).

Τοιουτοτρόπως ή επιλογή καθίσταται ίδιατέρως δυσχερής, διότι ένων είναι άδύνατον ν' άγνοηθή η διαφορά τών 16 έκατομ. δολαρίων τά όποια έξοικονομεί ή λύσις τής N. Κορέας, άποτελεί ώς φαίνεται σαφή πρόθεσην τής έταιριας ή εις έθνικά ναυπηγεία κατασκευή τού σκάφους.

Πρόκειται δημόσιων έγραψεν ό νορβηγικό τύπος, περί «σκληρού καρυδιού» τό όποιον δυσκόλως δύναται νά καταπωθή και τό όποιον θά προκαλέσῃ όπωσδήποτε κοινοβουλευτικά διαμάχας.

TO NEON SYSTHMA

Όσοι παρηκολούθησαν τήν παρέλασιν τῶν μαθητῶν τῶν Σχολών 'Ασπροπύργου κατά τήν πρόσφατον όρκωμοισίαν τῶν, έμειναν άπολύτως ικανοποιημένοι άπό τήν έμφανσιν και τήν παράστασιν τῶν νέων δοκίμων τού έμπορικού ναυτικού.

'Εξ ἀλλού κατ' έκειριβωμένας πληροφορίας ή έκπαιδευσις τῶν μαθητῶν διεξάγεται πλήρως καὶ ὄμαλώς χωρίς ή φοίτησις τού μεγάλου άριθμού τῶν μαθητῶν καὶ μαθητῶν νά παρουσιάσει άνυπέρβλητον τινά δυσχέρειαν.

Τό γράφομεν αὐτά διότι πρόκειται περί τῶν πρώτων δειγμάτων ύλοποιησεως τού νέου συστήματος, τό όποιον έτεθή έν έφαρμογή εις τήν ναυτικήν μας έκπαιδευσιν: τού συστήματος τῆς έξωτερικής φοίτησεως ἀφ' ἐνός και τῆς μικτῆς φοίτησεως ἀφ' ἔτερου. Και δεικνύει διτή μία οὔτε ή διλλή καινοτομία ἐπέδρασαν ἀρνητικῶς ἐπί τού έκπαιδευτικού έργου τῶν σχολών. Αντιθέτως δοιαί αἱ ένδειξις πείθουν πρός τό παρόν διτή ναυτιλία θά δυνηθῇ κατό τό τρόπον αὐτῶν νά δεχθῇ πολὺ μεγαλύτερον άριθμον νέων δοκίμων — τούς όποιους έχει άπολυτον ἀνάγκην — κατ' οὐδέν ούτερούντων εις ήθος καὶ έπαγγελματικήν κατάρτισιν.

AI TIMAI TΩΝ PLOIOΩΝ

Κατά τούς Λάμπερτ Μπρόδερ ζήτησις σηματική τῶν Πάναμας μπάλκ κάρριερ. Η τιμή τῶν πενταετούς ἡλικίας σκαφών ηγεθή κατά 21% ἐντός τῶν 12 μηνῶν.

Σκάφος 63.000 τον. d.w. ήγοράσθη ἀπό Νοτιοκορεάτας τόν παρελθόντα μήνα ἀντί 22,6 έκατομ. δολ. Η ἀγόρα τελικώς δέν έπραγματοποιήθη.

Εἰς τάς παραγγελίας τά 60% ἀναφέρονται εις μπάλκ κάρριερ. Μόλις δύτικά τῶν 100 χιλ. τον. καὶ ἀνών έπωλήθησαν ἔφετος. Η πώλησις τού «Φερνχίλ» 122.970 τον., τού 1975, ἀντί 25,6 έκατομ. δολ. μόλις παραβάλλεται μέ τό κατά Μάϊον πωλήθεν «Σηλήφ», ναυπηγήσεως ένα έτος ἀργότερον ἀντί 27,5 έκατομ.

Αὔξησις καὶ εις τά τουντέκερ. Σκάφος 10 έτών SD14 τώρα υπόλογιζεται εις ἔξ έκατομ. δολ.

Τά τάνκερς έν άπραξία δύον ἀφορά τάς τιμάς. Διά σκάφος 250.000 τον. με ἔγκατάστασιν ἀδρανούς αέριου καὶ πλύσιμον τῶν δεξαμενῶν ἀναφέρεται τιμή 29 έκατομ. δολ. πενταετούς ναυπηγήσεως καὶ 7,5 έκατομ. δολ. ἐάν ναυπηγήσεως περί τό 1970.

PROS TA MIKROTERA

Τά έν ύπηρεσία, καὶ ύπο παραγγελίαν τάνκερς καὶ μικτά 70.000 - 120.000 τον. d.w. ύπολογίζονται κατά Βρεταννική στατιστικήν εις 788, τον. d.w. 70 έκατομ. Τά μικτά ύπο παραγγελίαν καὶ ἐν ύπηρεσία 132 σκάφη, 12,3 έκατομ. τον. d.w. Οι ἀποφλιστάι στρέφονται πρός τά μικρότερα σκάφη. Κατό τό λήγον έτος 55 σκάφη, 4,5 έκατομ. τον. παρηγέλθησαν μέσου μεγέθους κάτω τῶν 90.000 τον.

Αἱ τιμαί τῶν παραγγελίων ηγεθήσαν κατά 40% ἐναντί τού β' έξαμήνου τού 1979. Τό 80.000 τόννων έστοιχιζεν 19 έκατομ. δολ. κα-

τά τό 1977 - 78 καὶ εις τό τέλος τού 1979 ή τιμή έφθασε τά 25 έκατομ. δολ. καὶ περί τά μέσα τού 1980 εις τά 34,5 έκατομ. δολ.

Διά μεγαλύτερα σκάφη γύρω τῶν 200 χιλ. τόν. ή τιμή φθάνει τά 40 έκατομ. δολ. Τά σκάφη αὐτά θά φέρουν ἐπ' αύτῶν δλους τούς νέους κανονισμούς τού IMKO.

Πολλοί έφοπλισταί ἀναμένουν τούς νέους κανονισμούς τού IMKO διά νά προσαρμοθούν πρός αύτούς τόν 'Ιουνίου τού 1981. Πάντως ή διάλυσις θά δεχθή πολλά.

TA NAUPHIGEIA

Κατά τόν O.O.S.A. τῶν Παριστών, τούς πρώτους ἐννέα μήνας τού 1980 παρηγέλθησαν εις Ιαπωνικά ναυπηγεία πλοία 8,25 έκατομ. τον. γκρός, ἐνώ τά ναυπηγεία τῶν Διεθνών χωρών - μελών τού 'Οργανισμού ἐδέχθησαν μόνον παραγγελίας 3,03 έκατομ. τον. γκρός. Πρώτη ή Ιαπωνία μέ νέας παραγγελίας 700.000 τον. καὶ σύνολον παραγγελίων 1,6 έκατομ. τον. γκρός. Η 'Αγγλία μέ 496 χιλ. τον. νέας παραγγελίας καὶ σύνολον 915.000 τον., ή Γερμανία μέ 265 χιλ. τον. νέας παραγγελίας καὶ σύνολον 945 χιλ. τον. καὶ τό Βέλγιον μέ 285 χιλ. τον. νέας παραγγελίας καὶ σύνολον 652.000 τον.

Εἰς τήν Ιαπωνίαν, ἐπερατώθησαν πλοία 1,78 έκατομ. τον. τό τρίτον τρίμηνον καὶ 1,43 έκατομ. τον. τό δεύτερον τρίμηνον τού 1980. Εἰς τά Εύρωπαικά ναυπηγεία, 524.000 καὶ 658.000 τον. ἀντιστοίχως.

AI SKOΛAI MHXANIKON

Πρόδηλος ή χαμηλή δυναμικότης τῶν 'Ανωτέρων Δημοσίων Σχολών 'Εμπορικού Ναυτικού διά νά δεχθούν ἐπαρκή άριθμόν σπουδαστών, ἀνάλογον πρός τάς τρομεράς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας μας. Μόλις εις 363 ἀνήλθον οι είσαχθεντες σπουδαστοί εις τάς διαδικασίας διά την ΑΣΔΕΝ Μηχανικών κατά τό τρέχον ἐκπαιδευτικόν ἔτος. Είναι ἀνάγκη διευρύνσεως τῆς δυναμικότητος τῶν ύφισταμένων καὶ τήν δημιουργίαν νέων, ἐκεὶ ὅμως πού ύπάρχουν αἱ προϋποθέσεις διά νά ἐπιτύχουν καλύτερον αἱ σχολαί αὐταί, 'Υπενθυμίζομεν τρεῖς περιοχάς, πού είναι ἀπορίας δξιον, διατί δέν ἔχουν συσταθή μέχρι τούδε σχολαί Μηχανικών (ΑΣΔΕΝ). Πρόκειται διά την Σύρον καὶ τήν Χαλκίδα, δησού λειτουργούν μεγάλαι

ναυπηγικαὶ μονάδες δυνάμεναι νά ἔχασφαλίζουν ἀρτίαν πρακτικήν ἐκπαίδευσιν, ώς καὶ τήν περιοχήν τού Περάματος, τό μεγάλο αὐτό κέντρον τής ναυπηγείας ποιούσαστικής μας βιομηχανίας.

AI THLEPIKOINONIAI

Η ἀπεργία εις τόν ΟΤΕ έχει κυριολεκτικώς παραλύσει τάς τηλεπικοινωνίας, ιδιως μέ τό έχωτερικόν, καὶ αὐτό έχει δυσμενεῖς επιπτώσεις εις τήν ναυτιλιακήν δραστηριότητα. Η Κυβέρνησις, ή ὅποια γνωρίζει μόνον νά ζητά ἀπό τήν Ναυτιλίαν, ὁφείλει νά λάβη τά προσήκοντα μέτρα ὥστε νά μή ἐπαναληφθῇ ή σημειωθείσα κατ' αὐτάς ἀπαράδεκτος κατάστασις εις τάς τηλεπικοινωνίας. Ο κ. Υπουργός πρέπει νά ἐπιστήσῃ τήν ιδιαίτεραν προσοχήν.

ANADIAPOΣIS KAI PROSOPOPIKON

Τώρα πού προωθείται τό νομοσχέδιον περί «Οίκου Ναύτου», τό όποιον προβλέπει καὶ τήν ἀναδιάρθωσιν τῶν ύπηρεσιών του, είναι εύκαιρια νά προσεθῇ διάταξις διά την πλήρη ἀναδιάρθωσιν καὶ τών ύπηρεσιών τού NAT. Παραλλήλων πρέπει νά κινηθῇ μέσος διαδικασία διά την συμπλήρωσιν τής ὄγρανικής του συνθέσεως μέ ύπαλληλους. Ηδη ἀνεκοινώθη διά το ΙΚΑ, τό όποιον ἐπιχορηγεῖται γενναίως ἐκ τού κρατικού προϋπολογισμού, πρόκειται νά προσλάβῃ 2.000 ύπαλληλους. Τό αὐτό πρέπει νά γίνη καὶ διά το NAT, τό όποιον, εἰρήσθω ἐν παρόδω, ούδεν λαμβάνει ἐν μέρους τού Κράτους, ἀντιθέτως συμβάλλει μέ σύχι εύκαταφρόνητα ποσά καὶ δῆ εις συνάλλαγμα εις τά δημόσια οίκονομικά.

"Αν δέν ύπάρχουν αἱ ἀνωτέρω προϋποθέσεις, δηλαδή ή ἀναδιάρθωσις τῶν ύπηρεσιών του καὶ ή μέσος πλήρωσις τῶν κενών θέσεων τού προσωπικού, τό NAT δέν θά δυνηθῇ νά ἀνταπεξέλθῃ εις τάς ηγεθήσαν ύποχρεώσεις του πού ἐδημιουργήθησαν ἀπό τούς Νόμους 792/78 καὶ 1085/80. Αναφέρομεν ἐνδεικτικῶς διά το NAT «ἐφορτώθη» προσφάτως μέ τήν ἀσφάλισιν τῶν ἐπιβατῶν, τήν τήρησιν λογαριασμῶν ύπερ τρίτων (λόγου χάριν τού Ναυτικού 'Επιμελητηρίου), τήν ἐλεύθεραν ἐφαρμογήν τής διαδοχικῆς ἀσφαλίσεως, τόν ἐπανυπολόγισμόν τῶν συντάξεων, τήν ἐλαχίστην ἀσφαλιστικήν προ-

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ»

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

NΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΕΦΟΔΙΑ TRANZIT - ΥΛΙΚΑ
MHXANHS KAI KATASTRWMATOS

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

στασίαν, την άναβίωσιν δικαιωμάτων που σημαίνει την έπανεξέτασιν δλων τών παλαιών υποθέσεων κλπ. Είναι χαρακτηριστικόν ότι αι σχετικά αιτήσεις έχουν φθάσει ήδη εις χιλιάδας και, έπαναλαμβάνομεν, έαν δέν ληφθούν άμεσως, εις τόν ταχύτερον δυνατόν χρόνον, τά ύποδεικνύμενα μέτρα, εις τό NAT θά δημιουργηθή χάρος. 'Επ' εύκαιρια πρέπει νά ρυθμισθή και τό ζήτημα τής δημιουργίας εις τό NAT θέσεων άναπληρωτού Γενικού Διευθυντού, δοθέντος δλωστε διτέ έχει δοθή και σχετική ύπόσχεσις εις τήν Βουλήν.

AI NAYTIKAI APERGIAI

'Η σημερινή Ναυτιλία μας με τήν ύπερανάπτυξιν της, έχει δώσει εις τόν πλουτοπαραγγικόν αύτον κλάδον τής 'Εθνικής μας οίκον νομίας, διενεις διαστάσεις. Πάσα άναταραχή εις τούς κόλπους της έχει προεκτάσεις εις τό έξωτερικόν, λόγω τού ρόλου που διαδραματίζει αύτη εις τάς παγκοσμίους μεταφοράς. Ναυτεργασία και Πλοιοκτησία έχουν κοινόν συμφέροντα νά άποφεύγουν προστριβάς πού δόηγούν εις τήν ναυτιλιακήν μας άποσταθεροποίησιν. Αι άποφάσεις δι' άπεργιακούς άγνωνας πρέπει νά λαμβάνωνται κατόπιν περισκέψεων και μέ αισθημα μεγίστης εύθυνης. Διότι και έαν άκομη μία άπεργιακή κίνησις έπιτύχη, δ δυσμενής της άπόχρος εις τό έξωτερικόν παραμένει. Κάθε άπεργιακή έκδηλωσις εις τήν ποντοπόρον ναυτιλίαν έχει τάς έπιπτωσεις της εις τήν πελατείαν τής παγκοσμίου ναυλαγοράς και ούχι εις τό έσωτερικόν τής Χώρας. Και ώ γνωστόν ή κατάκτησις μίας θέσεως εις τήν διεθνή ναυλαγοράν προϋποθέτει σκληρόν άγνωνα, εις τόν όποιου συμμετέχουν δπως τό βλέπομεν, δλαι άνεξαιρέτως αί Χώρα, άδιακρίτως κοινωνικού συστήματος. Αύτο, λοιπόν, πού έχομεν έπιτυχει, δέν πρέπει νά τό χάσωμεν, διότι έαν χαθή ή άπωλεια θά είναι οριστική. Και χαμένη δέν θά είναι κυρίων ή έφοπλιστική πλευρά, άλλ' ή ναυτεργασία. 'Αλλως τε είναι τόσοι πολλοί οι θανάσιμοι κίνδυνοι πού άντιμετωπίζει τό ναυτιλιακόν μας οίκοδόμημα άπό τόν ένον άνταγωνισμόν, έχθρων και φίλων, ώστε κάθε διατάραξις τής άρμονικής συνεργασίας μεταξύ έργοδοσίας και ναυτεργασίας, νά τούς προκαλή χαιρεκακίαν και νά τούς δίδη τό ισχυρότερον όπλον διά νά

μᾶς έκτοπίσουν άπό τόν θαλάσσιον στίβον. Μέ δσα γράφομεν, δέν ύποστριζόμεν δτί πάν δίκαιον αίτημα πρέπει νά καταπνίγεται. Πρέπει δμας νά προσέχουμε πολύ είς τόν τρόπον και τάς μεθόδους διεκδικήσεώς του.

'Η παροιμία «πήγε γιά μαλλί και βγήκε κουρεμένος» είναι πολύ χαρακτηριστική διά τάς ταραχώδης διεκδικήσεις εις τήν ποντοπόρον Ναυτιλίαν, διότι δέως ή κουρέας δέν θά είναι «Έλλην, άλλα ξένος, πού έχει κάθε συμφέρον δχι μόνον νά μᾶς κουρέψῃ, άλλα και νά μᾶς άποκεφαλίσῃ. Και πάντα τάυτα γράφοντα τώρα που παρήθεν ή πυρετός άπό τήν έπιχειρηθείσαν άπεργιακήν κίνησιν τού παρελθόντος θέρους και τά πνεύματα είναι όπωσδηποτε ήρεμα. Γράφονται άκομη έπι τή ύπογραφή τής Συλλογικής Συμβάσεως τής Ποντοπόρου Ναυτιλίας, πού καταδεικνύει δτί ή άλληλοκατανόησης μεταξύ τών ένδιαφερομένων μερών, έξηπτετει καλύτερον τά συμφέροντα δλων. 'Αρκει νά ύπάρχη ή διάθεσις πρός συνεργασίαν.

Η ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ

Τό γεγονός δτί χίλιοι περίπου συνταξιούχοι ή έζητησαν νά λάβουν ή νέου τά ναυτικά τού φυλλάδια διά νά ναυτολογηθούν άποδεικνύει πόσον δίκαιον είχον αι στήλαι αύταί δάνταν ύπεστηριζαν δτί θά έπρεπε νά έπιτραπή ή άνευ ούδενός περιορισμού έπανάληψης τού ναυτικού έπαγγέλματος άπο τούς συνταξιούχους. 'Η έκ νέου στροφή τών έελθοντων εις τήν άπομαχίαν πρός τό πλοίον δέν θά ωφελήση μόνον τήν έθνικήν οίκονομίαν, άφου άναλογον εισόδημα, τό όποιον μέχρι τούδε περιήρχετο εις τήν χειρας θλοδάπων θά εισρεύτη εις τήν χώραν, άλλα και τήν Ναυτιλίαν γενικώτερα, ή όποια ένισχυται μέ πεπιεραμένους ναυτικούς, είναι δέ βέβαιον δτί ή τάσις έπαναληψεως τού έπαγγέλματος άπο τούς συνταξιούχους ή ένταθη. Πρώτον, λόγω τής καθημερινής χειροτερεύσεως τής οίκονομίας, ή όποια καθιστά τήν θέσιν τών μισθωτών δυσχερεστέραν, και δεύτερον, λόγω τού γεγονότος δτί οι ναυτικοί μας έξέρχονται πλέον εις τήν σύνταξην άρκετά ένωρις και έπειδη και οι ίδιοι δέν θέλουν νά θεωρηθούν «άχρηστοι» θά έναναγρίζουν μέ έντοντέρους ρυθμούς, εις τό πλοίον. Διά τούς λόγους αύτούς θά πρέπει, καθ' μᾶς, νά άρθη κάθε περιορισμός εις τήν έπανάλη-

ψιν τού ναυτικού έπαγγέλματος άπο τούς συνταξιούχους και έπι πλέον νά γίνη εύρυτερα γνωστόν δτί οι συνταξιοδοτηθέντες ήμπορούν νά έργασθούν έκ νέου χωρίς τούτο νά έχη έπιδρασιν έπι τής συνταξιοδοτηθέσων των. 'Η αποών δτί ή παροχή τής δυνατότητος έπαναληψεως τού έπαγγέλματος άπο τούς συνταξιούχους χωρίς περιορισμούς θά άδηγηση εις τήν άθροάν δέοδον εις τήν σύνταξην έκείνων πού συμπληρώνουν τά άπαραίτητα προσόντα δέν εύσταθει, διότι ήδη δούσι δημιουργούν συνταξιοδοτικόν δικαίωμα σπεύδουν νά έπωφελθούν, δπως δλωστε άποδεικνύει ή άθροά ύποβολή αιτήσεων εις τό NAT, είτε έπιτρέπεται είτε δέν έπιτρέπεται δι' αύτούς ή έπανάληψις τού έπαγγέλματος.

'Εν πάσα περιπτώσει, έκ στοιχείων πού συνεκεντρώθησαν, μέχρι τούδε έλαβον τά φυλλάδια των διά νά ναυτολογηθούν 557 συνταξιούχοι, έτερα 35 είναι έτοιμα πρός έπιδοσην και έκκρεμούν 330 αιτήσεις. Συγκεκριμένων έλαβον τά φυλλάδια των 142 πλοίαρχοι, 167 μηχανικοί, 14 ραδιοτηλεγραφηταί, 8 βοηθοί φροντιστών, 18 μάγειροι, 22 ναύκληροι, 34 ναύται, 6 άρχιθερμασταί, 5 μηχανοδηγοί, 2 λιπανταί και άνα εις ήλεκτρολόγος, χειριστής μηχανής και θερμαστής, δηλαδή άντιπροσωπεύονται δλαι αι ειδικότητες.

'Υπενθυμίζομεν δτί ήδη έχουν σήμερον τά πράγματα, ή έπανάληψις τού έπαγγέλματος έπιτρέπεται μόνον διά τούς συνταξιούχους οι όποιοι έχουν συνταξιοδοτηθή μέχρι τής 31ης Μαρτίου 1980, ήδη δέ και ή 'Ένωσις Μαγείρων, δι' έγγραφου της πρός τό 'Υπουργείον, έζήτησε νά περιληφθούν εις τήν σχετικήν ύπουργικήν άπόφασιν και οι συνταξιοδοτηθέντες μάγειροι.

ΟΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

'Επιχειρών μίαν γενικωτέραν τοποθέτησιν τού δλου θέματος τού έλέγχου τής άσφαλειας ναυτιπλοίας, ή Γενικός Διευθυντής τού νορβηγικού νηογνώμονος, άνέφερεν έν προσιμώ, δτί ήδη τό έπι τής παγκοσμίου χωραπότητος ποσοστούν ναυτικών άτυχημάτων άνερχεται συνεχώς. 'Ένω εις τήν δεκαετίαν 1965-1975 έκυμαίνετο γύρω εις τό 0,25%, τό 1978 έφθασε τό 0,35% και τό 1979 ύπερεβη τό 0,55%. Σημειεύονται δτί τά δύο τρίτα τών κατά τό 1979 άπολεσθέντων σκαφών ήσαν ήλικιας κάτω τών 10 έτών. Τό γεγονός δύναται νά δικαιολογηθή μόνον άπο τάς δυσκόλους οίκονομικάς περιστάσεις τής ναυτιλίας, συνέπεια τών όποιων είναι ή μείωσις τών δαπανών συντηρήσεως και ή πτώσις τού τεχνικού έπιπέδου τών πλοίων.

'Έάν οι νηογνώμονες θέλουν νά παίξουν τόν πρέποντα ρόλον εις τόν τομέα τής άσφαλειας, οφείλουν ν' άναλαβουν αύτούς πολύ περισσότερον ένεργον δράσιν και δχι αι ύπηρεσιαί ασφαλείας τών διαφόρων χωρών ή οι διάφοροι υπερκρατικοί οργανισμοί. Τούτο θ' άπαιτηση δπως η έπειρη θέλουν άρκετά ένωρις και έπειδη και οι ίδιοι δέν θέλουν νά θεωρηθούν «άχρηστοι» θά έναναγρίζουν μέ έντοντέρους ρυθμούς, εις τό πλοίον. Διά τούς λόγους αύτούς θά πρέπει, καθ' μᾶς, νά άρθη κάθε περιορισμός εις τήν έπανάληψη τού έπαγγέλματος άπο τούς συνταξιούχους ή ένταθη. Τό γεγονός δύναται νά δικαιολογηθή μόνον άπο τάς δυσκόλους οίκονομικάς περιστάσεις τής ναυτιλίας, συνέπεια τών όποιων είναι ή μείωσις τών δαπανών συντηρήσεως και ή πτώσις τού τεχνικού έπιπέδου τών πλοίων.

'Έάν οι διοι τού ίδια σημάτος των νηογνώμονες δέν κατατήσουν τήν άγοράν εις βάρος έκείνων οι όποιοι δέν έχασφαλίζουν τούς ψηλούς δρους ασφαλείας τών πλοίων, τότε έφ' δσον έ άριθμός τών άτυχημάτων έξακολουθεί νά αύξανη, θά κινδυνεύσουν νά ίδουν

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

παρεμβαίνοντας εις τόν κύκλον τών έργων των τούς 'Οργανισμούς τού Ο.Η.Ε. Πράγμα τό όποιον θά είναι άληθης καταστροφή διά τήν ναυτιλίαν, ήτις θά ευρεθή ένώπιον ένός γιγαντιαίου διεθνούς οργανισμού τού όποιου ή απόδοσις και ή ποιότης τών υπηρεσιών θά πλησιάσουν λίαν συντόμως τό μηδέν.

H KYKLOFORIA EIS SARONIKON

Αἱ συνθήκαι κυκλοφοριακής συμφορήσεως εις τόν Σαρωνικόν Κόλπον δύνανται κατά τήν θερινή περίοδον, δε προστίθεται και ή κίνησις τών θαλαμηγών και λοιπών σκαφών άναψυχής.

Τό πρόβλημα είχεν απάσχολησει πρό έτών αύτεπαγγέλτως τό 'Υπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας, τό όποιον είχεν συντάξει και μίαν σχετικήν μελέτην ένός Συστήματος Διαχωρισμού τής θαλασσίας Κυκλοφορίας, τής όποιας άγνουσύνειν τήν τελική τής τύχην. 'Εν τώ μεταξύ ή ἀρξαμένη λειτουργία τών μεγάλων μαρινών Παλαιού Φαλήρου και Άλιμου, έν συνδυασμώ με τήν διευρυνθείσαν ναυτιλιακήν κίνησιν εις τήν περιοχήν τήν διήκουσαν άπό Πειραιώς μέχρι 'Αγίων Θεοδώρων και Ισθμίας, δύνανται θέσει επί τάπητος θέμα πρασαγωγής τής άσφαλείας τής ναυσιπλοΐας εις τόν Σαρωνικόν Κόλπον, τό όποιον πρέπει νά άντιμετωπισθή κατά τόν καλύτερον δυνατόν τρόπον. Πρέπει νά βιασθή τό YEN πρίν θρηνήσωμεν θύματα, άστε νά προβῇ εις τήν ληφνών τών άναγκαίων μέτρων, πού θά θέσουν ύπό ωρισμένους Κανόνας τήν ρύθμισιν τής θαλασσίας κυκλοφορίας εις τήν πολυσύναστον αύτήν περιοχήν. Ρύθμισις δέ εις τήν έποχή μας δέν σημανεί τήν θέσπισαν άπλων διοικητικών τινών Κανονισμών δίνει έτέρας συνεχείας. 'Απαιτεῖται ή πλαισίωσις τού διόνυσού συστήματος άσφαλούς ναυσιπλοΐας και διά τού άναγκαίου έξοπλισμού, ώστε τό δόλον σύστημα συνεχῶς νά έποπτεύεται, έν περιπτώσει δέ άτυχήματος νά ύπάρχῃ ή έτοιμότης άμεσου παροχής βοηθείας δχι μόνον άπό τά παραπλέοντα πλοιά, άλλα και άπό τάς ειδικάς πρός τούτο 'Υπηρεσίας Διασωσέως, δύως δρίζουν και αι διεθνείς Συμβάσεις τού IMKO (SOLAS) Τό 'Υπουργείον E.N. έχει τήν δυνατότητα πλήρους ένημερωσέως του άπό τά κατά τόπους Προξενικά Λιμεναρχεία περί τών έφαρμοζομένων συγχρόνων συστημάτων ρυθμίσεως και έλληγου τής θαλασσίας κυκλοφορίας εις πολυσυχνάστους περιοχάς, τού έξωτερικού άναλόγους πρός τόν Σαρωνικόν.

'Ενδεικτικώς άναφέρομεν τά Συστήματα Κυκλοφορίας Πλοίων (Vessel Traffic System) τών 'Αμερικανικών λιμένων Νέας Υόρκης και Νέας Όρεάνης, χειρίζομενά άπό τήν 'Ακτοφυλακήν, δου οφίστανται ίδικά μας Προξενικά Λιμεναρχεία, δυνάμενα νά ένημερωσον σχετικώς τό YEN. Ούδεις έχει τήν δέινων πραγματοποίησεως άλμάτων πέραν τών δυνατοτήτων μας, άλλ' όπωσδηποτε πρέπει νά γίνη κατανοητόν άπό τούς άρμοδους διά τάς έξελιξεις μόνον με Νόμους και Κανονισμούς, πού τελικώς παραμένουν νεκρόν γράμμα, έάν δέν συνοδεύωνται και άπό τήν άναλογον τεχνολογικήν ύποδομήν.

O EURWPAIKOS AYTOKINHTODROMOS

Αἱ Εύρωπαικάί δικαίαί έξελιξεις, ώς έπηρε-άζουσαν τάς φιλοδοξίας τής χώρας μας δημοσιεύσαν τήν διεθνές διαμετακομιστικόν κέντρον μεταξύ τριών 'Ηπείρων (Εύρωπης — 'Ασίας — 'Αφρικής), τυχάνουν τού μέσου Έλληνικού ένδιαφέροντος. Σημαντικόν είναι τό γεγονός τής προσφάτως ύπογραφείσης εις Γενεύην συμφωνίας μεταξύ 10 Εύρωπαικών Χωρών διά τήν κατασκευήν τού μεγάλου δικούο δέκανος, πού μέλλει νά συνδεση τήν Πολωνίαν με τήν Τουρκίαν. 'Η συμφωνία ύπεγράφη εις τήν έδραν τής Οίκουνομικής 'Επιτροπής διά τήν Εύρωπην τών 'Η-

νωμένων 'Εθνών μεταξύ τών κάτωθι Χωρών, εις τάς δημοσιεύσανται και ή 'Ελλάς: Αύστρια, Βουλγαρία, Γιουγκοσλαβία, 'Ελλάς, Ιταλία, Ούγγαρια, Πολωνία, Ρουμανία, Τσεχοσλαβακία και Τουρκία. 'Η τελική σκιαγράφησης τού αύτοκινητοδρόμου κατέστη δυνατή εύθυνή ή της Τσεχοσλαβακία ύπεγραψεν τήν συμφωνίαν αύτήν τώρα, ητο 8 έτη μετά τήν πρώτην έμφανσιν τών συναφών σχεδίων.

Ο αύτοκινητοδρόμος θά άρχιζε άπό τό Δάντσιγκ τής Πολωνίας και θά καταλήγη εις τήν Τουρκίαν, δου θά περατούται εις τρία σημεία: Πρώτον εις τά σύνορα τού 'Ιράν, δημοσιεύσανται με τόν 'Ασιατικόν αύτοκινητοδρόμον. Δεύτερον εις τά σύνορα τού 'Ιράν. Τρίτον εις τά σύνορα τής Συρίας.

Ειδικώς διά διάφορά εις τήν 'Ελλάδα, τό σχέδιον προβλέπει διά τό δικούος αύτοκινητοδρόμος διά διέρχεται μέσω Γιουγκοσλαβίας και Βουλγαρίας διά νά συνεχίση πρός τήν Τουρκίαν. Διά τήν 'Ελλάδα προβλέπεται μία διακλάδωσις από τήν Νίσσαν τής Γιουγκοσλαβίας πού θά καταλήγη εις τούς λιμένας Θεσσαλονίκης, Ηγουμενίτσης και Πειραιώς, έχουσης τόν όπωσδηποτε περιωρισμένον σκοπούν νά δώση προσπέλασιν τού άπο μελέτην δέκανος πρός τούς λιμένας τής Αίγυπτου και τής Βορ. 'Αφρικής. Πρόσδηλον είναι διά διάταξεκου τού έν λόγω δικούο δέκανος, άλικού μήκους 6.250 μιλών, γνωστού ως Trans-Europea North - South Motorway, θά άπομειώση τόν διαμετακομιστικόν ρόλον τής χώρας μας επί προφαλαγγισθή, πράγμα πού πρέπει νά συνεκτιμήση από 'Ελληνικής πλευράς, εις τόν σχέδιον μεταφορών, διά τής προσπέλασις τής διαμετακομιστικής μας άναπτυξεως.

Αἱ προβλέψεις όμιλούν διά κατά τό 1990 θά πρέπει νά έχει περατωθή ή κατασκευή τού μεγαλυτέρου μέρους τού δικούο δικτύου, καίτοι άξιόλογοι παραπτηράι δέν βλέπουν προώθησιν τού έργου, έάν προηγουμένων δέν έκλειψη ή έντασις εις τάς σχέδιες 'Ανατολής — Δύσεως, πού προηγθειν άπό τήν Σοβιετικήν έπειμβασιν εις τό 'Αγγενιστάν. 'Εν πάση περιπτώσει τό άφιστάμενον σχέδιον προβλέπει τήν περαίωσιν τών τεχνικών μελετών μέχρι τού τέλους τού 1981. 'Ατυχώς ή χρόνος παρέρχεται άνεκμετάλλευτος, διότι δέν έπετεύχθη μέχρι τούδε ή δημιουργία, άναπτυξη τεχνικού-πιστημονική στελέχωσις τών 'Υπηρεσιών τής 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας, πού έχουν έπωμισθη τό βάρος τής λιμενικής μας άναπτυξεως. Διότι όπως βλέπουμεν τά συαφή λιμενικά προβλήματα, καθίστανται πλέον περιπλοκα, συνδέμενα με τάς γενικωτέρας μεταφορικάς άναγκας τής Εύρωπης, πράγμα πού ύπαγορεύει τήν άναλογον διοικητική μας συκρότησιν.

TA LIMENIKA TΩΝ GEITONON

Η ένταξης μας εις τήν EOK και ή πολυδιαλούσμενή γεωγραφική μας θέσεις διά τήν ά-

νάπτουξιν τής χώρας εις διεθνές διαμετακομιστικόν κέντρον, άτυχώς έξακολουθούν νά παραμένουν λόγοι κενοί περιεχομένου, κατ' αντίθεσιν πρός τούς γειτόνους μας. 'Αφορμήν τού παρόντος λαμβάνομεν άπό τήν πρόσφατον Διάσκεψιν τών Γενικών Διευθυντών τεσσάρων λιμένων τής Βορ. 'Αδριατικής, γνωστήν ως TRANSADRIA 80, κατά τήν οποίαν έπειβαίωθησαν αι κοινά προσπάθεια διά τήν περατέρω άναπτυξίν των. Πρόκειται διά τούς ιταλικούς λιμένας τής Βενετίας και Τεργέστης και τούς Γιουγκοσλαβικούς τής Ριγιέκας και τού Κοπόρ.

Τά έφετεινά Transadria πού συνήλθον εις τήν Τεργέστην άδωσαν αφορμήν νά έξαρθη ή άναπτυξί τού λιμένος τούτου, ώς και θά διαμετακομιστικός του ρόλος δοθέντος διά τό 90% τής άπορευματικής του κινήσεως έπανεξάγεται. Τό 1/4 περίπου τών διακινουμένων άπορευμάτων είναι μοναδοποιημένα, κατά τήν διάρκειαν δέ τών τελευταίων 12 μηνών (Σεπτέμβριος 1979 — Σεπτέμβριος 1980) ή Ροτό κίνησις μεταξύ Τεργέστης και Μέσης 'Ανατολής έδιπλασιάσθη.

Η συνολική έτησια διακίνησης άπορευματικών ύπολογίζεται εις 200.000 περίπου, έξιπτορευμένη πρός τούτο ύπό τού πολύτως έκσυγχρονισμένου τερματικού σταθμού (Pier VII), έκτασεως 230.000μ², διά πάνης 47 έκατομτα δολαρίων, τού όποιου ήδη άντιμετωπίζεται διά τό διμεσον μέλλον, θά διπλασιασθεί τής έκτασέως του.

Σκοπός τής Διασκέψεως TRANSADRIA '80 ήτο διά σχέδιασις και διά προγραμματισμός ένος άλοκληρωμένου λιμενικού συστήματος καλύπτοντος τής Ιταλικήν περιοχήν Φρουίλι — Βενετίας — Τζούλιας και τούς Βορείους Γιουγκοσλαβικούς λιμένας, με έπιδιξην τήν άναπτυξί τών μέσω αύτού συνθέτων (Intermodal) Πανευρωπαϊκών μεταφορών. Τό κύριον λοιπόν, θέμα τής Διασκέψεως ύπηρεν ή άναπτυξί τών εύκολιών τών λιμένων τών διά πλοία Ρο—ρο και κοντεύερος, ώς και ή προσέλκυσις νέων γραμμών. Είς τήν Διασκέψην προσεκλήθησαν και έξοι παράγοντες, ένδιαφερόμενοι διά τήν άναπτυξή της περιοχής. Ούτω θά έκπρόσωπος τού Αύστριακού οργανισμού FIATA ύπεδειξεν τήν άναγκην άναπτυξής τών τερματικών σιδηροδρομικών σταθμών διά τήν καλυτέραν σύνδεσιν τών λιμένων με τά Εύρωπαικά Βιομηχανικά κέντρα. 'Εξ διλού θά Διευθυντής τής Κοντένερ Λάιν τού Χόνγκ-Κόνγκ ύπεγράμμισεν τήν σπουδαιότητα τών Βορείων λιμένων τής 'Αδριατικής διά τήν διακίνησην τών άπορευματικών τής 'Απωλετής.

Ιταλοί και Γιουγκοσλαβοί έπισπεύδοντες, μας προλαμβάνουν εις τήν διαμετακομιστικήν άναπτυξήν, παρακολουθούντες πλησιότητος τάς διεθνείς έξελιξεις και πρό παντός τής Μέσης 'Ανατολής, δημοσιεύοντας ήδη της κομισιονίας εις τήν διακίνησην μοναδοποιημένων φορτίων. Χαρακτηριστικώς άναφερεται ή Σαουδική 'Αραβία, εις τήν οποίαν ή λιμήν τής Τζέντας έντος τού 1981 θά διαθέτει ούχι ολιγωτέρας τών 45 θέσεων άγκυροβολίας. 'Ηδη ή Τζέντα κατέστη ένας

When you reach Thessaloniki remember Alexander



ALEXANDER

SHIPPING & TRADING CO. LTD.

Director: N. M. SAMARAS

- brokerage
- shipping &
- forwarding agents

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

τών μεγαλυτέρων λιμένων τού κόσμου διά πλοϊα κοντέινερ, μέ μίαν δυναμικότητα διακινήσεως 450.000 έμπορευματοκιβωτίων (TEU) κατ' έτος, ή όποια ένδεχται νά άποδειχθή ανεπαρκής, καθ' δυσούς ή κίνησις ή έφεσεινή ύπολογίζεται νά άνελθη εἰς 560.000 TEU. Προ ούτης τής κοσμογονίας, οι υπεύθυνοι τής Χώρας μας τί πράττουν διά νά τήν καταστήσουν γέφυραν τής Εύρωπης πρός τήν Μέσην 'Ανατολήν, δημοσιεύονται; 'Ελάχιστα, διά νά μήν είπωμεν τίποτε. Καί η τρανή πρός τούτο άποδειξεις είναι ή μή άποδοσις εἰς τό έμποριον και τήν ναυτιλίαν τού ύπο περάτων τερματικού σταθμού Νέου Ικονίου, ένα έργον πού διά τήν οικονομίαν τής 'Ελλάδος έπρεπε άπο μακρού νά υπάρχῃ δημόσιος συμβιάνει μέ πλείστας άκομη και ύποαναπτύκουσα χώρας.

'Όταν σήμερον γίνεται λόγος περί διαμετοκιμίδης έμπορευμάτων άπο τήν Εύρωπην, ταῦτα κατά κανόνα νοούνται ως μοναδοποιημένα. 'Ανευ άναλογου λιμενικής ύποδομής καθίσταται αύτόχρονα άστεια πάσσα σχετική συζήτησις. 'Αλλά τό τραγικώτερον τού πράγματος ζηγκεται εἰς τόν έρασιτεχνισμόν, πού διέπει τούς άρμοδιούς, εἰς τόν τομέα τής άναπτυξέως τών λιμένων.

'Ανευ ούδεμίας iεραρχήσεως, άλλα και προηγουμένης συνεννοήσεως μεταξύ τών συναρμοδίων 'Υπουργείων, έξεγγέλθη πρό καιρού άπο τό 'Υπουργείον Βιομηχανίας ή διάθεσις συνολικής δαπάνης 20.000 έκατον. δολαρίων διά τήν κατασκευήν εἰς τήν Πάχην Μεγάρων τερματικού σταθμού έκφορτωσεως πετρελαίου, ίκανον νά δεχθή σούπερ-τάνκερ μέχρι 500.000 τόνων, δην ή 'Ελλάς ολόκληρος (όχι μόνον μέσω Πάχης) είσαγει κατ' έτος δύλιον δνω τών 10 έκατον. τόνων άργου πετρελαίου (11.637.788 τόνων τό 1977). 'Αντιθέτως πρός έμας, ο δροθολογισμός είναι έκεινος πού διέπει τήν άναπτυξιν των λιμένων τών γειτονικών χωρών. 'Ενα παράδειγμα ή Τεργέστη ή όποια

διοχετεύει μόνον πρός τήν Αύστριαν και τήν Δυτ. Γερμανίαν (Βαυαρία) 50 έκατομ. τόνων άργον πετρελαίου έτησίως διά τού έκεις ύπαρχοντος άγωγου. Σήμερον ή πολλαπλασία τής 'Ελλάδος κίνησις τής Τεργέστης έξυπηρετείται μέ τερματικόν σταθμόν, ίκανόν νά δεχθή δεξαμενόπλοια μέχρι 160.000 τόνων d.w. και μόλις τώρα σχεδιάζει τήν δημιουργίαν νέων εύκολιών, ίκανών νά δεχθούν σούπερ-τάνκερ μέχρι 200.000 τόνων d.w. (πού οι 500.000 τόνων τής Πάχης). Καί δημως ή Τεργέστη διαθέτει ένα πλήρως έκουγχρονισμένον λιμένα, άνταποκρινόμενον εἰς τάς συγχρόνους μεθόδους θαλασσών μεταφορών, ένω ή 'Ελλάς στερείται τοιούτων εύκολιών διά νά καλύψῃ όχι τάς διαμετακομιστικάς της φιλοδοξίας, άλλα μόνον τάς άναγκας τής. Αυτή είναι η κρατουσα σημερον εἰς τήν Χώραν μας λιμενική κατάστασις, πού πρέπει νά μεταβληθή τό ταχύτερον χάριν τής οικονομικής της προόδου.

Η ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ

'Έκφραστικόν τής έπικρατούσης καταστάσεως είς τόν έκπαιδευτικόν τομέα τής Χώρας είναι πρόσφατον δρόμον δημοσιεύθεν εἰς τό μηνιαίον δελτίον τού Συνδέσμου Βιομηχάνων Βορείου 'Ελλάδος. Λίαν έμφαντικών έπισημανεται ή ήμιμαθεία τών πτυχιούχων τών άνωτάτων σχολών και ύπογραμμίζεται ότι μέ μίαν ύποβαθμισμένην παιδείαν, ή όποια «παράγει» πτυχιούχους δηνού ουσιαστικής καταρτίσεως, ή βιομηχανία, μέ λύπην της, ή καταφεύγη εἰς τήν πρόσληψη ένων πτυχιούχων. Διά τήν κατάστασιν αύτην τό δρόμον καταλογίζει εύθυνας εἰς τούς διδάσκοντας, άλλα και εἰς τούς διδασκομένους, τών όποιων άποκλειστικός στόχος είναι ή άποκτησις ένός τίτου σπουδών, διά τήν έξασφάλισιν μιᾶς θέσεως εἰς τόν ίδιωτικόν ή δημόσιον τομέα, διά τού έλαχιστου δυνατού κόπου, δηνού παρακολουθήσεων.

σεως τών παραδόσεων, δηνού μελέτης και άνευ εξετάσεων.

'Εξ δαλού έπιπρρόπονται εύθυναι και εἰς τούς καθηγητάς διά τήν πολυπραγμοσύνην των, τήν περιστασιακήν παρουσίαν εἰς τήν έδραν των, τήν σπανιάν έπικοινωνίαν μετά τών σπουδαστών, τήν άπουσίαν τού έρευνητικού ένδιαφέροντος και τήν άδιαφορίαν διά τήν ποιότητα τής 'Ανωτάτης Παιδείας.

Τέλος τό έπισημον δημοσιογραφικόν δργανον τού Συνδέσμου Βιομηχάνων Βορείου 'Ελλάδος χαρακτηρίζει ύπευθυνον και τήν Πολιτείαν, ή δηνοία συνεχώς προσλαμβάνει, μετά ή δηνού διαγνωσμών, τούτο πτυχιούχους με βασικόν στόχον τήν «τακτοποίησίν των, δηνού δημως ούσιαστικής έξετάσεως έπι τής ούσιας τών σπουδών των, έν αντιθέσει πρός τού συμβαίνοντα εἰς τόν ίδιωτικόν τομέα. Καί ή κατάληξις τού γλαφυρού τούτου δρόμου είναι ή έκφρασις τής εύχης, ή παρούσα κατάστασις θά προβληματίση δλους δσους καθ' οινόδηπον τρόπον έμπλεκονται εἰς τόν τομέα τής Παιδείας.

'Η προϊόντα κάθετος πτώσις τής έκπαιδευτικής μας στάθμης έχει προκαλέσει γενικώτεραν άνησυχίαν, ή όποια έξεδηλώθη και κατά τήν τελευταίαν γενικήν ουζήτησην εἰς τήν Βουλήν, έπισημανθείσα τόσον διά στόματος τού κ. Πρωθυπουργού, δσον και τών ήγετών τής 'Αντιπολιτεύσεως. Αι διαπιστώσεις τού Συνδέσμου Βιομηχάνων Βορείου 'Ελλάδος άποτελούν μίαν αύστηραν προεδρούσιον πρός πάσαν κατεύθυνσιν, έπι τών άντιδρασεων εἰς τάς όποιας θά καταφύγη ή βιομηχανία διά νά έπιβιωσή. Είθε ή έν λόγω ιδιωτική πρωτοβουλία άντικεμενικής κριτικής τών έκπαιδευτικών μας πραγμάτων νά εύρη μιητάς και εἰς δλούς παραγωγικούς τομείς, δηνος π.χ. είναι ή Ναυτιλία, πού έχει ύποχρεώσιν, άλλα και δίκαιωμα νά τό πράτη, λόγω τής γενναίας συμμετοχής της είς τάς δαπάνας τής Ναυτικής 'Εκπαιδεύσεως.

'Η 'Ελληνική Ναυτιλία έχει άναγκην ύψηλης έκπαιδευτικής στάθμης και πρέπει νά άποτιναχθή έν τή γενέσει του πάν θανόμενον δηδηγούν εἰς τήν ύποβαθμισιν. Πέραν δημως τής άναγκης διατηρήσεως εἰς έψηλα έπιπεδα τού ναυτεκπαιδευτικού μας συστήματος, άνταποκρινόμενα εἰς τάς ραγδαίας τεχνολογικάς έξελίξεις πού σημειώνονται εἰς τάς θαλασσίας μεταφοράς, προκύπτει και ένα δλλού έισιου σοβαρόν πρόβλημα, τό της ποιοτικής έπαρκειας τών είσερχομένων νέων στελεχών διά τήν έπανδρωσιν τών 'Υπηρεσιών τού 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας. 'Εάν άναλογισθώμεν τά δσα κατ' έπανδρωσην έξε δλω τών πτερύγων τής Βουλής διά τά σημερινά πτυχία, ώς και τά έκτιθεμενα άπο τούς θανόμενους τής Βορείου 'Ελλάδος, πρέπει νά άνησυχούμε και διά τήν ποιότητα τών αύριαν στελεχών τού διοικητικού φορέων τής Ναυτιλίας, έπι τού όποιου ή Πολιτεία στηρίζει ύψιστα συμφέροντα, έθνικά, οίκονομικά και ναυτιλιακά. Πρόδηλος, λοιπόν, ή άναγκη άναμορφώσεως και έκσυγχρονισμού τών έκπαιδευτικών προγραμμάτων τών παραγωγικών και έπιμορφωτικών σχολείων τών στελεχών τού YEN. Καί τούτο άπαγορεύεται άχι μόνον έκ τού λόγου τής χαμηλής στάθμης τών έκπαιδευτικών μας ίδρυμάτων, έκ τών όποιων προέρχονται τά ύποψήφια στελέχη τού YEN, άλλα και διά νά άνταποκριθούν τάντα πληρέστερον εἰς τάς σημερινά ύποχρεώσεις τής Χώρας, ώς πρώτης ναυτιλιακής δυνάμεως είς τόν Πλανήτην.

ΝΕΑ ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ

Μετά τήν νέαν αύξησιν τών συντάξεων κατά 23,5%, ή όποια άπεφασίσθη ύπο τού Δ.Σ. τού NAT διά τήν προσαρμογήν τών παροχών πρός τούς συνταξιούχους κατά ποσοστόν άναλογον πρός τήν αύξησιν τών συμβατικών μισθών τών έργαζομένων είς τά ποντοπόρα πλοία, συμφώνως πρός σχετικήν διάταξιν τού Κ.Δ. 792/78, ή κατωτάτη σύνταξης τού NAT διαμορφώνεται είς τό ποσόν τών 9.586

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

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE:

TONIO COLON

TELEX:

3485072

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

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE:

TONIO PANAMA

TELEX:

3480042 - 3282068

368633

TELEPHONE:

Panama 23-9920

MAILING ADDRESS:

P.O.Box 6-4000

El Dorado

Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY - FREE WAREHOUSE

24 HOUR SERVICE
COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

δραχμών και ή άνωτάτη είς 41.686. Υπονοεῖται δι τή ή άνωτάτη σύνταξις, δι' όσους δικαιούνται και χρονοεπιδομάτων, θά είναι άκομη μεγαλυτέρα.

Η αύξησις τών συντάξεων θά έχη άναδρομική ισχύν και θά έφαρμοσθή από 1ης Οκτωβρίου 1980, αφ' ής δηλαδή ισχύει και ή νέα συλλογική σύμβασης των ποντοπόρων πλοίων. Ο χρόνος καταβολής τών ηγέτημένων συντάξεων δέν δύναται νά προσδιορισθή αύτήν τήν στιγμή λόγω τού φόρτου έργασιας, μέ τού όποιον έχουν έπιβαρυνθή αι ύπτρεσίαι τού NAT, άπειρασθή δημάσ νά καταβληθή μέσως, δηλαδή εις τόν ταχύτερον δυνατόν χρόνον, μία σύνταξις, ή όποια θά παρακρατηθή κατά τή χορήγησην τής αύξησεως. Επίσης ύπο τής ναυτεργατικής πλευράς έγένετο πρότασις διά τήν καταβολήν εις τού συνταξιούχους μιᾶς άκομη συντάξεως ώς έκτακτον βοήθημα, ώς γίνεται άλλωστε διά τού συνταξιούχους δλλων κλάδων, άλλα έπ' αύτού δέν έληφθη εισέτι άποφασις.

Θά πρέπει νά σημειωθή δι τή ή άποφασις διά τήν αύξησιν τών συντάξεων κατά 22,5% έληφθη δυοφώνως, δηλαδή μέ πλήρη συμφωνίαν τής έφοπλιστικής και τής ναυτεργατικής πλευράς.

Πρέπει επίσης νά ύπογραμμισθή δι κατά τήν συζήτησιν διά τό θέμα τής αύξησεως τών συντάξεων έπεσημάθη διά μίαν άκομη φοράν τό άδιεξοδον πού δημιουργείται διά τόν προσδιορισμόν τών οίκονομικών δυνατοτήτων τού Ταμείου από τήν έλλειψην νομοθετήμένου οίκονομικού δυνατοτήτην τού Ταμείου από τήν έλλειψην νομοθετήμένου οίκονομικού συστήματος λειτουργίας τού NAT. Ούτω, αι οίκονομικά δυνατότητες τού NAT διαπιστούνται μέ ύποκειμενική έκτιμησιν, πράγμα άπαράδεκτον, άλλα και έπικινδυνον, και τό πρόβλημα αύτό πρέπει νά άντιμετωπισθή έκ τών πρώτων. Έν πάση περιπτώσει, εις τήν συγκεκριμένην περίπτωσιν, δηλαδή τής αύξησεως τών συντάξεων, έληφθησαν ύπ' ζήνιν αι κατωτέρω έκτιμησεις:

Πρώτων, δι τή περιοιδία τού NAT άνερχεται είς 10.000.000.000 δραχμάς.

Δεύτερον, δι τή έφαρμογήν τής νέας συλλογικής σύμβασεως τών ποντοπόρων πλοίων, έφαρμοζόμενης άναδρομικώς από 1ης Οκτωβρίου, θά προκύψουν ύπερεσσόδα τής τάξεως τού 1.270.000.000 δραχμών.

Τρίτον, έάν παρασχεθούν αι αύταί αύξησεις εις τά μισθολόγια και τών ύπολοιπων κατηγοριών πλοίων-σημειούται δι τού και ή Ένωσις Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων άπειραδήθη τά μισθολογικά αίτηματα τής ΠΝΟ και δι τήν πάση περιπτώσει ή σύμβασις τών ποντοπόρων άποτελεί κατά τά τελευταία έτη τόν «δόδηγόν» διά τάς ύπολοιπους συμβάσεις — τά ύπερεσσόδα τού NAT ύπολογίζονται είς 1.750.000.000 δραχμών.

Τέταρτον, δι τή πρόσθετος δαπάνη τού NAT διά συντάξεις κατά τό πρώτον έτος τής έφαρμογής τής ήποφάσεως διά τήν αύξησιν κατά 22,5% θά άνελθη είς 1.450.000.000 δραχμάς περίποιο.

Τέλος, πρέπει νά ύπογραμμισθή δι από τής 1.1.1975 μέχρι και σήμερον αι συντάξεις τού NAT ηγήθησαν κατά ποσοστόν 145,5%, ώς έμφαντεις εις τόν κατωτέρω πίνακα, εις τόν όποιον έπίσης παρατίθενται και αι αύξησεις τών συμβατικών μισθολογίων τών ποντοπόρων πλοίων:

1.1.1975 αύξησις συμβατικών μισθολογίων 30% αύξησις συντάξεων 30%.

1.1.1976 αύξησις συμβατικών μισθολογίων 12% αύξησις συντάξεων 12%.

1.1.1977 αύξησις συμβατικών μισθολογίων 26% αύξησις συντάξεων 26%.

1.1.1978 αύξησις συμβατικών μισθολογίων 7% αύξησις συντάξεων 7%.

1.7.1978 αύξησις συμβατικών μισθολογίων 21% αύξησις συντάξεων 21%.

1.7.1979 αύξησις συμβατικών μισθολογίων 4% αύξησις συντάξεων 4%.

1.10.1979 αύξησις συμβατικών μισθολογίων 25% αύξησις συντάξεων 23%.

1.5.1980 αύξησις συμβατικών μισθολο-

γίων 2,6% αύξησις συντάξεων 23%.

1.10.1980 αύξησις συμβατικών μισθολογίων 22% αύξησις συντάξεων 22,5%.

ΕΠΕΚΤΑΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ

Μετά τήν προσχώρησιν τής Πανελλήνιου Ένωσεως Μηχανικών Μ.Ε.Κ. εις τήν Συλλογικήν Σύμβασιν τών ποντοπόρων άναμενεται, δι τή ίσχυς τής έν λόγω Συμβάσεως θά έπεκταθή δι' ύπουργικής άποφάσεως και εις τά μέλη τής άλλης Ένωσεως, τής Π.Ε.Μ.Ε.Ν., ή όποια, σημειωτέον, δι' έξωδικου δηλώσεως πρός τήν Ένωσις Έλλήνων Εφοπλιστών έζήτησε τώρα τήν έναρξην διαπραγματεύσεων διά τήν ύπογραφήν Συμβάσεως διά τούς μηχανικούς.

Έν πάση περιπτώσει, ή έπεκτασις τής ίσχυος τής συμβάσεως τών ποντοπόρων και εις τούς μηχανικούς ΜΕΚ έγένετο διά τού κατωτέρω Συμφωνητικού:

ΣΥΜΦΩΝΗΤΙΚΟΝ

Έν Πειραιεί σήμερον τήν 16η Δεκεμβρίου 1980 οι κάτωθι ύπογεγραμμένοι, αφ' ένος κ. Αντώνιος Ι. Χανδρής, Πρόεδρος τής έν Πειραιεί έδρευούσης και νομίμως άνεγγνωρισμένης έπαγγελματικής άργανωσεως Ένωσις Έλλήνων Εφοπλιστών, ειδικώς έξουσιοδοτηθείς πρός τούτο, αφ' έτέρου δέ ό κ. Εμμανουήλ Σαΐτης, Γενικός Γραμματεύς τής Πανελλήνιου Ναυτικής Όμοσποδίας (Π.Ν.Ο.) και οι κ.κ. Αντώνιος Χρηστίδης, Αντιπρόεδρος τής Πανελλήνιου Ένωσεως Μηχανικών Μ.Ε.Κ. και Εύστρατος Χαλκιάς, Γενικός Γραμματεύς τής άνωτέρω Ένωσεως έκπροσωπούντες νομίμως τό άνωτέρω έπαγγελματικών σωματείον, ειδικώς έξουσιοδοτημένοι πρός τούτο, συνελθόντες σήμερον έν Πειραιεί και έν τών Καταστήματι τής Ένωσεως Έλλήνων Εφοπλιστών ('Ακτή Μιαούλη 85) άπειρασισαν, κοινή άπαντων συμφωνία και λαβόντες ύπ' ζήνιν τό γεγονός δι τη Πανελλήνιος Ένωσις Μηχανικών Μ.Ε.Κ., δέν ύπεργραψε τήν άπο 28ης Νοεμβρίου 1980 Συλλογικήν Σύμβασιν Έργασίας έπι τών ποντοπόρων φορτηγών πλοίων διών 4.500 τόννων d.w., τά κάτωθι:

A. ΒΑΣΙΚΟΣ ΜΗΝΙΑΙΟΣ ΜΙΣΘΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Μ.Ε.Κ.

Μηχανικός ΜΕΚ Α' δρχ. 76.835
Μηχανικός ΜΕΚ Β' δρχ. 36.065
Μηχανικός ΜΕΚ Γ' δρχ. 31.030

B. ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΑΜΟΙΒΗ

	προσαύξησης 10%	όποια 1.10.80-31.8.81
άπλη ύπερ.		
Μηχανικός ΜΕΚ Β'	δρχ. 208,50	229,50
Μηχανικός ΜΕΚ Γ'	δρχ. 179,50	197,50

προσαύξης 25%	όποια 1.9.-30.9.81	Διπλή ύπερωρια
260,50	417	
224	359	

Γ. ΜΙΣΘΟΣ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ

νοσηλεία είς νοσοκομ. συμπερίουν	νοσηλεία είς νοσοκομ. συμπερίουν	νοσηλεία είς νοσοκομ. συμπερίουν
Μηχανικός ΜΕΚ Α'	δρχ. 65.310	δρχ. 72.995
Μηχανικός ΜΕΚ Β'	δρχ. 30.655	δρχ. 34.262
Μηχανικός ΜΕΚ Γ'	δρχ. 26.376	δρχ. 29.479

Δ. ΜΗΝΙΑΙΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΥΠΕΡ ΕΣΤΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Μηχανικός ΜΕΚ Α' δρχ. 138
Μηχανικός ΜΕΚ Β' δρχ. 65
Μηχανικός ΜΕΚ Γ' δρχ. 56

Ε. Κατά τά λοιπά ισχύουν αι διατάξεις τής άπο 28ης Νοεμβρίου 1980 οικείας Συλλογικής Συμβάσεως τής όποιας τό παρόν συμφωνητικόν άποτελει άναπόσπαστον μέρος.

Τό παρόν συνετάγη εις τριπλούν έν ών άντιτυπον έλαβον ή Ένωσις Έλλήνων Εφοπλιστών και ή Πανελλήνιος Ναυτικής Όμοσποδίας τό δέ τρίτον θέλει κατατεθή εις τήν άρμοδιαν Υπηρεσίαν τού Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και ύπογράφεται ώς έπειτα:

Διά τήν "Ενωσις Έλλήνων Εφοπλιστών

ΑΝΤΩΝΙΟΣ Ι. ΧΑΝΔΡΗΣ
Πρόεδρος

Διά τήν Πανελ. Ναυτικήν Όμοσποδίαν

ΕΜΜ. ΣΑΓΙΤΗΣ
Γενικός Γραμματεύς

Διά τήν Πανελ. "Ενωσι Μηχανικών Μ.Ε.Κ.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΧΡΗΣΤΙΔΗΣ
Αντιπρόεδρος

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ
Γενικός Γραμματεύς

TAXYTHΣ...

Ειναι άπολυτων βάσιμοι αι διαμαρτυρίαι — έκ πολλών κατευθύνσεων — διά τήν βραδύτητα μέ τήν όποιαν κινείται ό κρατικός μηχανισμός, ό όποιος, παραλλήλως κατατρώγει τό μεγαλύτερον μέρος τού προϋπολογισμού και συμβάλλει εις τήν έντασην τών πληθωριστικών πιέσεων πού έχουν άδηγησει εις τό μαρασμό τής οίκονομίας τής χώρας. Ιδού έν χαρακτηριστικόν παράδειγμα, τό όποιον προκύπτει από τό πλέον έπισημον κείμενον, τήν "Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως":

Μέ άποφασιν τής Νομισματικής Έπιτροπής τής 27.3.80 έπετράπη ή δημιουργία λογαριασμών καταθέσεων εις έλευθερον συνάλλαγμα έπ' ένόματι έφοπλιστών και μελών τών οίκογενειών των. Ή άποφασις αύτη άφεωρα κυρίως μετόχους, μέ ποσοστόν συμμετοχής τουλάχιστον 51% ναυτιλιακών έπιχειρήσεων, μέ πλοια έκτελούντα πλόας έξωτερικού και ώριζεν ήτη ή άνωτέρω προϋπόθεσις θά διεπιστούντο διά σχετικής βεβαιώσεως τής Ένωσεως Έλληνων Εφοπλι-



For your Agency in BRAZIL

(VITORIA, TUBARAO, UBU and PORTOCEL)

POSEIDON MARITIMA LTDA

Shipping, Stevedoring Agents and Brokers

DIRECTOR: CONSTANTIN VAZEOS

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

Cx. Postal 660

Vitoria - Espírito Santo - Brazil

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

Telex: (027) 313 — Telegrams POSEIDON — VITORIA-ES

στών. Η "Ενωσις Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων με αίτησή της ύπό ήμερομηνίαν 24.4.80 (όμολογούμενο διά σύντομον που υπόβληθη, υποθέτομεν δυμας το "Υπουργείον Ναυτιλίας") έζήτησε την συμπλήρωσην της άνωτέρω αποφάσεως εις τρόπον ώστε η προβλεπομένη βεβαιώσις να χορηγήται παρά της άρμοδιας, κατά περιπτωσιν, έφοπλιστικής "Ενώσεως και δχι μόνον ύπο της "Ενώσεως Έλλήνων Εφοπλι-

στών. Διά τήν έγκρισιν τής τροποποίησεως συνηγόρησε το "Υπουργείον Ναυτιλίας με έγγραφόν του ύπο ήμερομηνίαν 16.5.80 και ή Νομιματική Επιτροπή έδησε νά προβληθείς τήν αίτησή σαν τροποποίησην με απόφασίν της της 3ης Νοεμβρίου 1980, απόφασις ή όποια έδησησεύθη εις την "Εφημερίδα της Κυβερνήσεως" μετά ένα μήνα άκριβως, δηλαδή την 4ην Δεκεμβρίου 1980. Και διλαδή ένα απλούστατον ζήτημα...

Η ναυλαγορά

Τό πλέον άξιοσημείωτον γεγονός του διαρρεύσαντος 150 ημέρου είναι αι Ρωσικά ναυλώσεις. Τήν προπαρελθούσαν έβδομα 15-20 πλοία έναντι της άνωτέρω απερατλαντικά ταξίδια. Διά σκάφη 27.000 τον. γύρω τών 10.500 δολ. ήμερησίων και διά σκάφη 70.000 τον., με μεγάλη ζήτησην, 17.000 δολ. ήμερησίων.

Ζωηρά καί ή κίνησης Κόλπου—Κίνας ναύλοι γύρω εις τά 50 δολ. τόν τόννον. Σύμφορησις εις τό Χάμπτον ρόδος. "Υπερεκατόν πλοία εν αναμονή, σειράς. Περί τά διακόσια πλοία εις τούς λιμένας φορτώσεως γαιανθράκων, κατά Νορβηγικούς ύπολογισμούς άναμένουν σειράν μεταξύ 4 και 5 έβδομάδων.

"Η Αυστραλία άντιτίθεται εις τό «έμπαργκο» τής άγορας δημητριακών. "Ας σημειώθη διά έφετος 3,9 έκατον τον. δημητριακών έξηκθησαν διά τήν Ρωσίαν.

"Ο Καναδάς, δην καί ή Αυστραλία, δέν πρόκειται νά συνεχίσουν τό «έμπαργκο» άπό 10 μήνου τών δημητριακών διά τήν Ρωσίαν. Εις τήν δήλωσιν αύτήν προέβη ο άρμοδιος "Υπουργός.

Πρός τήν πληρεστέραν διατροφήν τού λαού στρέφεται ο νέος προϋπολογισμός τής Ρωσίας, τό πρώτον έτος άπό τού 1971-75. Τά καταναλωτικά άγαθά προηγούνται, μετά τήν καθυστερημένην έσοδείαν τού περιουσινού έτους και τού έφετεινού. "Η συγκομιδή δέν ήτο έπαρκης. Τά ζώα σφάζονται και αι προσπάθεια διατροφής τού λαού δύσκολοι. "Η Μόσχα ύπεχρεώθη νά πωλήση χρυσόν διά τήν είσαγωγήν δημητριακών.

"Άναμένεται νά διαπλασιασθή ή έξαγωγή Αμερικανικού γαιανθράκου άπό τό Χάμπτον

Ρόδης κατά τά προσεχή έτη. "Η Ιαπωνία θά είσαι γάγγη 18-30% περισσότερον κατά τό 1985. "Όλαι αι χώραι τόν περισσότερον γαιανθράκων έπιζητούν. "Η Εύρωπη θά αύξησε τάς είσαι γωγάς της άπό 37 έκατομ. τον. τού 1977 εις τά 95 έκατομ. τον. τό 1985.

Κατά τούς δάρμοδίους Αμερικανούς τήν Εύρωπαϊκήν είσαι γωγήν προβλέπει εις 106 έκατομ. τον. λόγω τής εύρυτερας χρησιμοποιήσεως τού γαιανθράκος και τής ύποχωρήσεως τής πυρηνικής ένεργειας.

Κατά δήλωσεις τού κ. Κάρτερ ή παραγωγή Αμερικανικού γαιανθράκος θά φθάση τά 800 έκατομ. τον. έτησίσας.

"Ας σημειωθή διά ύπερεκατόν πλοία άνεμον δηδε σειράν νά φορτώσουν και κατά τούς δάρμοδίους Αμερικανούς, μόλις τό 1983 θά καταστή δινετος ή φόρτωσις.

Τό σύστημα τής προειδοποίησεως ύποδεικνύεται. "Ας σημειωθή έπίσης διά ή Αμερική δέν διαθέτει λιμένας δυναμένους νά παραλάβουν φορτίον γαιανθράκων έπι πλοίων μεγαλυτέρων τών 60.000 τον.

Οι ναυλομεσίται τού Λονδίνου προεβλεπον τήν ναύλωσιν πολλών πλοίων διά τήν μεταφοράν δημητριακών εις τήν Κίναν άπό τάς Μεγάλας Λίμνας. "Η Κίνα, ως γνωστόν, ήγρασεν άπό τήν Αμερικήν 6-9 έκατομ. τον. δημητριακών έπι τέσσαρα έτη. "Η Κίνα παρά τάς φορτώσεις άπό τόν Κόλπον και τούς Ανατολικούς λιμένας τής Αμερικής, θά χρησιμοποιήση και τάς φορτώσεις άπό τάς Μεγάλας Λίμνας. Φοβάται δημως τήν παρέμβασην τής Μόσχας εις τήν άθροά ναύλωσιν πλάινων με ψυγμένους ναύλους. Πάντως ναύλωσεις άπό τάς Μεγάλας Λίμνας άποκλείονται μετά τήν 31ην Δεκεμβρίου.

Εις δέκα έκατομ. τον. άνερχονται τά άναμένοντα ναύλωσιν τάνκερς εις τόν Περσικόν Κόλπον. "Ασθενεί αι πιθανότητες άπασχολή-

Τό Σχόλιον τού 150 ημέρου

Φαίνεται πώς εις δλας τάς χώρας ύπαρχει ή τάσις ή συνήθεια νά έπιρρηπτον έπι ένός τημάτος τού λαού των, δλον τό βάρος τής έθνικής λαϊκής αφελείας, μωροπιστίας ή κωμικότητος.

Εις ήμας, έβριθε παλαιότερον ή σχετική άνεκδοτολογία από εύτραπέλους διηγήσεις τής Χίου και τών κατοίκων της. Σήμερον δημως είτε διότι οι Χιοι δέν άφοσαν τομέα εις τόν οποίον νά μή μεγαλουργήσουν είτε διότι τά έκυκλοφόρουν οι ίδιοι εις προσποίησιν άφελείας, έπαυσαν πλέον νά τροφόδοτούν τής έθνικήν φιλοπαγμούσύν. Καί τούς άντικατέστησαν οι Πόντιοι, διά τούς άποιους διηγούνται τώρα τελευταία πολλά και άμιμτα.

Μάς έθυμισε τ' άνωτέρω, ξένον σχόλιον εις τό οποίον μνημονεύονται μερικά τοιαύται συνήθειας βορείων λαών. Ούτω, οι "Αγγλοι φορτώνουν δλας τάς κοροϊδίας των εις τούς ιρλανδούς, οι δέ Αμερικανοί θεωρούν τούς Πολωνούς ώς τούς ήρωας άλοκλήρου τού σκωπικού των ρεπερτορίου. Λέγεται άκομη διότι εις τήν Έλβετίαν φορεῖς τής έθνικής χλεύης και φαιδρότητος άποτελούν οι παλαιοί άμεδενοι τής Ανατολικής Φρισσίας. Καί διηγούνται πρόσφατον ναυτικόν άνεκδοτον κατά τό οποίον διά νά κάμουν οι φρίσσοι καθέλκυσιν ένός πλοίου χρείαζονται 1.001 άτομα. Ξεύρετε διατί; Διότι διά 1 κρατά τήν φίλην τής σαμπάνιας και οι 1.000 σπρώχνουν πρός αύτην τό πλοίον!!

σεως κατά τούς "Αγγλους ναυλομεσίτας, τού συνόλου τών σκαφών αύτών. Μερικά είναι ήδη σπότ, άλλα μέχρι τέλος Δεκεμβρίου. "Ο παροπλισμός τών μεγάλων σκαφών ή μόνη διέξοδος. Τεσσαράκοντα τρία σκάφη, άνω τών 100 χιλ. τον. 7,4 έκατομ. τον.. έναντι 42 σκαφών 6,8 έκατομ. τον. πρό μηνός, πρός φόρτωσιν.

Δανικόν σκάφος 145.000 τον. διέπλευσε τήν Διώρυγα τού Σουεζ 150 χιλιομέτρων, πορεύομενον νοτίως. "Υπήρξε τό πρώτον διέ ή τής 17 Δεκεμβρίου τά έμφορτα μεγάλα τάνκερς και μικτά δύνανται νά διαπλέουν τήν Διώρυγα.

Τό ύψηλόν κόστος τού πετρελαίου ύπερεχωσε τού σφραγίδαν τών VLCC σκαφών νά στρέφωνται πρός τήν οικονομίαν τού καυσίμου, παρά τήν οικονομίαν τού πληρώματος. Αύτα έτονίσεις Νορβηγός οικονομολόγος, ειδικός.

Τά καυσίμα άντιπροσωπεύουν ήδη τά 50% τού δλου κόστους κινήσεως τού πλοίου, έναντι τού 11% τού 1973, ένω τά άλλα έξιδα κυρίως τών πληρωμάτων περιωρίσθαν από έν τρίτον τού 1973 εις ένα έκτον μόνον οικονομερον. Τά νέα τάνκερς θά είναι μικρότερα, οικονομικώτερα. "Ανεφέρθη σχετικώς διέ ένα τάνκερς 230.000 τον. μέ άτμοστροβίλους, μέ τιμήν καυσίμων δολ. 50, είναι αντιοκονομικόν. Διέξοδος ή παροπλισμός.

Κατά δηλώσεις τού γνωστού μας Γιαμανί τής Σαουδικής Αραβίας ή αύξησης τής τιμής τού πετρελαίου τόνοι μικρά. "Εδήλωσεν έπισης διέ ή παραγωγή τής Σαουδικής Αραβίας θά είναι 10,3 έκατομ. βαρ. ήμερησίων, διά νά φθάση τά 12 έκατομ. λίαν προσεχώς.

"Ανεκοινώθη και έπισημως διέ ή παραγωγή τής ΟΠΕΚ άπεφάσισαν τήν αύξησην τού κατωτάτου όριου τής τιμής πετρελαίου.

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ — TELEPH. 24 28 75/76 — 640 41 41

Head Office: 2000 Hamburg 1, Steindamm 97, Teleph. 24 28 75/76,
Telex: "SIPC" No. 02 162345 — Cables to all offices: "KYKLADES"

Branch Offices at:

2800 Bremen,	Am Wall 128/134	Teleph. 3 16 71,	Telex: 02 44375
2850 Bremerhaven,	Columbusbahnhof 11,	Teleph. 4 54 13/4	
2880 Brake,	Am Pier,	Teleph. 33 50,	
2970 Emden,	Neptunstrasse 15,	Teleph. 2 50 61,	Telex: 027 804
2940 Wilhelmshaven,	Rheinstrasse 37.	Teleph. 2 64 04,	Telex: 02 5327

2300 Kiel and 2212 Brunsbuttelkoog
Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

πράγμα διπερ θά όδηγήση εις μέσην αύξησιν της τιμής κατά 9 - 12%. Τήν άπόφασιν άνηγγειλεν ό Γενικός Γραμματεύς τής ΟΠΕΚ, υπουργός Πετρελαίου τού Ισημερινού, κ. Ρενέ 'Ορτίζ.

Ούτως ή νέα τιμή πετρελαίου τών χωρών τής ΟΠΕΚ θα είναι 32 δολλάρια άνα βαρέλιον το Σαουδαραβικόν, 36 δολλάρια τών χωρών τού Περσικού Κόλπου (Κουβέιτ, Κατάρ, Ίράκ) καί 41 δολλάρια τών 'Αφρικανικών χωρών (Άλγερια, Λιβύη, Νιγηρία).

Περισσότερα μεγάλα VLCC τάνκερς θά διαλυθούν κατά τά άμεσως έπόμενα έτη, κατά τόν ειδικόν τής Σέλλ. Οι νέοι τού ΟΠΕΚ κανονισμοί καί ή πάροδος τού χρόνου άπό τής ναυπηγήσεως είναι τά κύρια κίνητρα που θά φέρουν τά μεγάλα τάνκερς πρός τήν διάλυσιν. Περισσότερα τών 65% τών έπτα έτατοι. τον. που διελύθησαν κατά τό λήξαν έτος ήσαν τής τάξεως τών VLCC, ήλικιας 12-13 έτών.

Καί προβλέπεται ότι θά χρειασθή μία τριετία διά νά έπιπευχθή ή ισορροπία μεταξύ προσφοράς καί ζητήσεως εις τήν ναυλαγράν τών τάνκερς. 'Υπολογίζεται ότι θά χρειασθούν 320-350 σκάφη 80 τουλάχιστον έκατοι. τον. τό 1990.

Τά νέα πλοϊα θά έχουν μεγίστην χωρητικότητα 200-250.000 τον. καί βύθισμα 67 ποδών διά νά διαπλέουν τήν Διώρυγα τού Σουέζ. Θά είναι μικροτέρας — κατά τούς ειδικούς — ταχύτητος, μέ περισσότερα κύτη καί μέσα καθαρισμού. Μηχανάι ντήζελ, ίσως καί μέ γαιάνθρακα.

Κατά προβλέψεις άμεσωτέρων Βρεταννικών κύκλων οι στατιστικοί άριθμοί δεικνύουν ότι τών μεγάλων τάνκερς VLCC οι ναύλοι θέλουν αύξηθη έντος τού προσεχούς 12μήνου, μέχρι τών 80 Γουορντοκέιλ. Αί στατιστικά δέν άπεικονίζουν — λέγεται — τήν πραγματική κατάστασιν. 'Η άπασχόλησις τών μεγάλων τάνκερς εις άποθήκας καί ή

μειωμένη ταχύτης των περιορίζει τήν χωρητικότητά των άπο 75 έκατομ. τον. d.w. εις 45 έκατομ. τον., τό 17% τού όλου παγκοσμίου στόλου.

'Η έκβαθυνσις τής Διώρυγος τού Σουέζ περιορίζει κατά 15-20 έκατομ. τον. έτησίως τής ζήτησιν δεξαμενοπλοίων, ένω ό νέος άγωγός τής Σαουδικής Αραβίας εις τήν Έρυθράν Θάλασσαν περιορίζει κατά 3 έκατομ. τον. τήν ζήτησιν.

'Η ζήτησις δύμως τού πετρελαίου προβλέπεται εις τό τέλος τού νέου έτους ζωηρά. Οι ειδικοί κύκλοι προβλέπουν αύξησιν τών ναύλων διά τά μεγάλα σκάφη.

'Ο κ. Τάγκ, τού Χόγκ Κόγκ, ύπεραμυνόμενος καί τών ίδιων του συμφερόντων, τονίζει εις πρόσφατον συνέντευξιν του, ότι τό μέλλον τών μεγάλων πετρελαιοφόρων έξακλουθείτο νά υφίσταται. Είναι τά μέσα τής εύθνοτέρας μεταφοράς. Τά μικρά τών 80 χιλ. τον. χρησιμοποιούνται από τάς χώρας τής μετρίας έξαγωγής πετρελαίων. Ούτε οι λιμένες τών πολλών χωρών τού Κόσμου δυνατόν νά δεχθούν τά μεγάλα σκάφη.

Κατά τάς προσφάτους δηλώσεις τού γνωστού μας Σεΐχη Γιαμανί, τής Σαουδικής Αραβίας, ό πόλεμος μεταξύ Ίράκ καί Ίράν θά τερματισθή λίαν συντόμως, διότι καί οι δύο άπολυτον έχουν άναγκην τής έξαγωγής πετρελαίων διά τήν συγκρότησιν τής Οίκονομίας των. Καί διά τής έπανεξαγωγής τών πετρελαίων των θά προκαλέσουν ζήτημα πλεονασμού τόσον εις τήν Δύσιν, δυσον καί εις τήν Ιαπωνίαν. Καί θά χρειασθή τά Δυτικά Κράτη νά περιορίσουν ή καί νά έγκαταλείψουν τάς προσπαθείας των διά τήν διαφύλαξιν πετρελαίου ή άναζήτησιν δλλων πηγών ένεργειάς.

'Από τήν διλήη πλευράν, τήν Δύσιν, τονίζεται ότι θά χρειασθούν τό Ίράκ καί τό Ίράν μήνας πολλούς διά νά άποκατήσουν τήν παραγωγήν των. Τουλάχιστον έτος. Είς ξέ έ-

κατομ. βαρέλια ύπελογίζετο αύτη. "Ηδη ή Σαουδική Αραβία παράγει 10,3 έκατομ. βαρ. ήμερησίως, τά 43% τής παραγωγής τού Ο.Π.Ε.Κ.

Πάντως αι Δυτικά χώραι, μέ προεξάρχουσαν τήν Γαλλίαν καί τήν Ιαπωνίαν έξ 'Ανατολών, καταβάλλουν συντονισμένα προσπαθείας διά τήν μείωσιν τής καταναλώσεως τού πετρελαίου καί τήν στροφήν των πρός άλλας πηγάς ένεργειας.

'Η Έπιτροπή τής Διώρυγος τού Παναμά έξετάζουσα τό μέγα πρόβλημα τής συμφορήσεως εις τήν κίνησίν της, πρόκειται νά εισαγάγητο τό σύστημα τής έκ τών προτέρων διαφυλάξεως τού διάπλου εις τρόπον ώστε νά άποφευχθή ή συμφόρησις. Τό σχέδιον θά έφηρμόζεται από τής 11 Ιανουαρίου πρός δικιμήν έπι έννεα έβδομαδος. Αίτησεις διάπλου θά φθάνουν εις τήν Έπιτροπήν 14:30 ήμέρας πρό τού κατάπλου εις τήν Διώρυγα τού σκάφους.

Τήν άσφαλειαν τού στενού τής Μάγχης συνεζήτησεν ή συγκληθείσα πρωτοβουλία τής Γαλλίας, διεθνής ναυτιλιακή διάσκεψις εις Παρισίους. 'Ιδιαιτέρως κατ' αύτην έτονισθησαν τά ζητήματα τών κακώς συντηρημένων πλοίων καί τών μή καταλλήλων πληρωμάτων. 'Η έφαρμογή τών άποφάσεων τού ΙΜΚΟ καί τών περί τήν Μάγχην Κρατών συνεστήθη έπιμονως. Τό ζήτημα ιδία τών πεπειραμένων πληρωμάτων συνεστήθη.

Κατά τό «Αλόδ Λίστ», ή Καραβίας Λιδ., διαπραγματεύωνται τρία τάνκερς, έξ ών τό έν VLCC, «Αρτλούι». 'Η Καραβίας Λιδ ήγόρασε τό 10 έτών Ιαπωνικής κατασκευής αύτό τάνκερς τής P & O διά ποσόν 6,9 έκατομ. δολ. Διαπραγματεύεται έπισης έν 102.000 τον. καί έτερον 76.000 τον.

**ΤΑΚΤΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT**

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

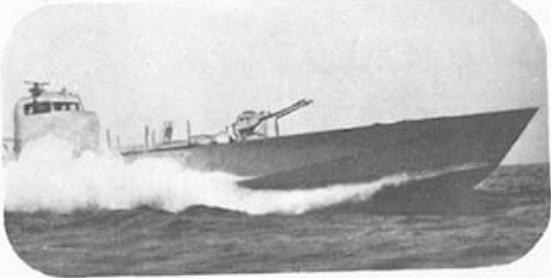
TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

HELLENIC SHIPYARDS Co



SKARAMANGA YARD

ADVANCED SHIPBUILDING TECHNOLOGY



*Three types of fast craft built at Hellenic Shipyards for the Greek Navy.
Left: PATROL BOAT. Right: PURSUIT VESSEL. Below: MISSILE BOAT.*



MACHINERY AND HULL REPAIRS - SURVEYS - DRYDOCKING - CONSTRUCTION OF 37,000-dwt BULK CARRIERS,
30,400-dwt PRODUCT CARRIERS, CONVENTIONAL & LINER TYPE SD14's AND OTHER TYPES OF VESSEL - INDUSTRIAL WORKS

500,000-ton GRAVING DOCK

Length 420m - Breadth 75m - Depth 9.5m

250,000-ton GRAVING DOCK

Length 327m - Breadth 53.6m - Depth 9.25m

Both used for shiprepairs and/or newbuildings

*

THREE FLOATING DOCKS WITH CAPACITIES FROM 37,000 TO 72,000 DWT

*

BUILDING BERTH FOR SHIPS UP TO 37,000-dwt

*

OFFICES & AGENTS AT HOME & ABROAD

ATHENS: 4 Academias St. Tel. 36.11.142 - Cables: SHIPYARD ATHENS Telex: 215123

SKARAMANGA: tel. 55.73.351, 55.73.471 - Cables: SHIPYARD ATHENS Telex: 21.52.93 & 21.53.96

LONDON: Hellenic Shipyards (London) Ltd. 41/43 Park St. London W1A 2JR Tel. 01 629 8400 Telex: 28561/2 Cables: SHPNIAR LONDON
NEW YORK: Transoceanic Marine Inc. 39 East 51st St. New York, N.Y. 10022 Tel. 688 7070 Telex: 224042 Cables: TROCEANIC NEWYORK

**'Η Έλληνική πρωτοπορία εἰς τά ξηρά φορτία ἐπιβραβεύεται
 ΤΑ ΔΥΟ ΜΕΓΑΛΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΤΟΥ 1981:
 Η ΕΝΤΑΞΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΟΚ ΚΑΙ
 Η ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΙΣ ΤΟΥ ΘΡΙΑΜΒΟΥ ΤΩΝ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ
 'Ο Έλληνικός ἐφοπλισμός εἰς τό σταυροδρόμι ιστορικῶν ἀποφάσεων**

Τοῦ κ. ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΜΑΖΑΡΑΚΗ

Εἰσερχόμεθα αισίως εἰς τό 1981, τό δεύτερον ἔτος τῆς 10ετίας τοῦ 1980, πού δὲ οἱ τὴν προβλέπουν δύσκολον καὶ ἀβεβαίαν, δῆκι μόνον λόγῳ τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς συγκυρίας, ἀλλὰ καὶ τῶν ἀπειλητικῶν νεφῶν, ποὺ καλύπτουν τὸν διεθνῆ πολιτικὸν όρίζοντα. Ή αἵτια εἶναι γνωστή· ἡ ἐνεργειακή κρίσις πού ἐκδηλώνεται μὲ τὴν ἀνεπάρκειαν, τάς συνεχεῖς ἀνατιμῆσεις καὶ τό ἐπισφαλές τῆς σταθερᾶς ροῆς τοῦ πετρελαίου πρός τάς βιομηχανικάς χώρας. Ή ἐναπομένουσα λύσις εἶναι ἡ μεταβολὴ τῆς σημερινῆς δομῆς τῆς διεθνοῦς οἰκονομίας μὲ ἐπιδίωξιν τῆς σημαντικήν μείωσιν τῆς ἔξαρτήσεως τῆς ἀπό τό εἰσαγόμενον πετρελαίου καὶ τῆς ἀνάπτυξιν τῶν ἐναλλακτικῶν πηγῶν ἐνέργειας. Έν τῷ μεταξύ ἡ ἐπιδεινωσις συνεχίζεται μὲ τάς προσφάτους νέας αὐξήσεις (9-12%) τοῦ ΟΠΕΚ καὶ τάς σχεδόν ταυτοχρόνους ἀποφάσεις περιορισμοῦ τῶν ἀποθεμάτων καὶ τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίου ἐκ μέρους τῶν 21 καταναλωτριῶν χωρῶν τοῦ Διεθνοῦς Ὀργανισμοῦ Ἐνέργειας. Τό κακόν, μάλιστα, μεγαλώνει ἀπό τὴν μετατόπισιν τῆς δικαιολογητικῆς βάσεως διὰ τάς συνεχεῖς αὐξήσεις τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου. Μέχρι τοῦδε αἱ Χώραι τοῦ ΟΠΕΚ ἐπρόβαλλον τὸν πληθωρισμόν, τὴν υποτίμησιν τοῦ δολλαρίου καὶ τὴν ἀλλαγήν ἀνοδού τοῦ χρυσοῦ. Κατά τὴν τελευταίαν, δύος, περίοδον, λίγο-πολύ τά πράγματα μετεβλήθησαν, καθ' ὃσον παρατηρεῖται σταθερά ἀνοδός τοῦ δολλαρίου καὶ πτώσις τοῦ χρυσοῦ, ὥποτε εὐλόγως ἀνέμενεν κανεῖς, διτὶ δὲν θά σημειωθῇ περαιτέρω αὐξήσις τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου. Αἱ προσδοκίαι αὐταὶ διεψεύσθησαν, κατόπιν τῶν ἀποφάσεων τοῦ ΟΠΕΚ εἰς τό Μπαλί τῆς Ινδονησίας, συνοδευθεῖσαι ἐπιπροσθέτως ἀπό αὐτηράς προειδοποίησεις τῆς Σαούδικης Ἀραβίας, διτὶ ἡ τιμὴ τοῦ πετρελαίου δὲν ἀποκλείεται ἐντὸς βραχυτάτου χρονικοῦ διαστήματος νά διπλασιασθῇ, ἐξικνουμένην μέχρι καὶ τῶν 60 δολλαρίων ἀνά βαρέλιον, ἐάν αἱ Η.Π.Α. δὲν μεταβάλουν τακτικήν καὶ δὲν ἀποφασίσουν νά χρησιμοποιήσουν τάς τεραστίας ποσότητας τοῦ ἐναποθηκευμένου πετρελαίου των. Ἐπομένως οἱ ἥγονύμενοι τοῦ ΟΠΕΚ Σαούδαραβες ἐγκαταλείποντες τὴν ἐπιχειρηματολογίαν διὰ τὸν χρυσὸν καὶ τὸ δολλάριον, εἰσάγουν νέον κριτήριον τιμολογήσεως τοῦ πετρελαίου, τὴν μείωσιν τῶν ἀποθεμάτων, ἀποψίς πού ἔαν τελικῶς ἐπιβληθῇ, ἀπειλεῖ νά καταστήσῃ ἐπικινδύνως εὐάλωτον τὴν Δύσιν, ἀκόμη καὶ εἰς τὴν παραμικράν διακοπήν τῆς πρός αὐτὴν ροῆς τοῦ πετρελαίου.

Όλα αὐτά σημαίνουν διτὶ ἡ διεθνῆς πολιτικο-οἰκονομική κατάστασις καθίσταται ὀλονέν καὶ περισσότερον εὐθραυστος, μέ προφανεῖς τούς ἐπαπειλουμένους γενικέρους κινδύνους.

Αἱ οἰκονομικαὶ προοπτικαὶ

Μέ τὰ προετεόντα δεδομένα αἱ προοπτικαὶ διά τό 1981 δέν δύνανται νά εἶναι ἐνθαρρυντικαί, ἵδια δοσον ἀφορᾶ εἰς τοὺς ρυθμούς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως ποὺ ἀναμένονται χαμηλοί (1,2% διά τὴν ΕΟΚ), ὡς καὶ διά τὴν ἀνεργίαν, τὴν ὥποιαν ὁ ΟΟΣΑ βλέπει αἰσθητῶς ἀνερχομένην (25-27 ἑκατομμύρια ἀνέργων εἰς τὴν περιοχήν του μέχρι τέλους τοῦ ἔτους). Ἀλλος μεγάλος ἀποσταθεροποιητικός παράγων τῆς διεθνοῦς οἰκονομίας εἶναι ὁ πληθωρισμός, τὴν πικράν γεῦσιν τοῦ ὥποιον ἐντόνως δοκιμάζει καὶ ἡ χώρα μας. Οὕτω βάσει τῶν τελευταίων στοιχείων τοῦ ΟΟΣΑ ἡ Ἑλλάς καταλαμβάνει τὴν 3ην θέσιν ἀπό ἀπόφεως υψους πληθωρισμοῦ (12μηνον Σεπτεμβρίου 1979-Σεπτεμβρίου 1980) μὲ ἐτήσιον ρυθμὸν 24,4%, ἔναντι μέσου ρυθμοῦ 12,3% τῶν 24

χωρῶν τοῦ ΟΟΣΑ. Σημασίαν μεγάλην δέν ἔχουν αἱ ἀμφισβήτησεις ως πρός τὴν αἰτίαν τοῦ πληθωρισμοῦ, δοσον τά μέτρα πού λαμβάνονται διά τὴν καταπολέμησίν του. Καὶ ὡς πρός τὴν γένεσίν του ἡς δεχθώμεν τὴν κυριαρχοῦσαν γνώμην μεταξύ τῶν διεθνῶν νομιματικῶν παραγόντων, κατά τὴν ὥποιαν ὁ πληθωρισμός παντοῦ καὶ πάντοτε ἔχει μίαν αἰτίαν· τὴν ὑπερδιόγκωσιν τῆς νομιματικῆς κυκλοφορίας, ποὺ ἔχει ως ἀποτέλεσμα τὴν ὠθησιν τῶν τιμῶν πρός τὰ ἄνω. Τώρα ως πρός τὰ μέσα καταπολεμήσεως του, τά ὥποια καὶ διαμορφώνουν τό οἰκονομικόν πλαίσιον ἐντός τοῦ ὥποιον υποχρεωτικώς κινοῦνται δχι μόνον τά καθ' ἐκκαστον ἄτομα, ἀλλά καὶ οἱ ἐπί μέρους παραγωγικοί κλάδοι (Ναυτιλία κλπ.), τά πράγματα δέν φαίνονται καὶ πολύ εὐχάριστα διά τό 1981. Οὕτω συμφώνως πρός



MISR PETROLEUM COMPANY – EGYPT

*Are pleased to announce that their
 Sole exclusive agents in Greece
 are*

TREMCO MARITIME AND TRADING CO. LTD.

*To ensure prompt and efficient service
 please place all your bunkers and marine lubricants
 nominations through
 TREMCO MARITIME AND TRADING CO. LTD.*



Athens office:

9. Hadziyanni Mexi Str., Athens T.T. 612
 Tel.: 711480 - 739135 - 723772, A.O.H.: 6816636 - 729462 - 8814537
 Telex: 21 4943 TMTC GR, Cables: TREMARCO - ATHENS

προσφάτους άνακοινώσεις του άπερχομένου Προέδρου της Έπιτροπής Οικονομικής Πολιτικής του ΟΟΣΑ Αμερικανού κ. Τσάρλ. Σούλτζε, ή συνέχισης της συσταλτικής οικονομικής και νομισματικής πολιτικής, καίτοι «δύσκολον φάρμακον», είναι ή μόνη όρατη θεραπεία. Μέ αλλα λόγια και διά το 1981 θα ισχύση ή κλασική συνταγή καταπολεμήσεως του πληθωρισμού, ήτοι μία τεχνητή οικονομική κάμψη, ή όποια δια την πλησιάζει τα δρια της ύφεσεως, έναλλασσεται μέ μίαν έπεκτατην νομισματικήν και οικονομικήν πολιτικήν, πού άναθερμάνει προσωρινώς την οικονομίαν, άλλ' έκτινάσσει τάς τιμάς πρός τα άνω, έπιταχύνουσα τόν πληθωρισμόν.

Ειδικώτερον διά τάς ΗΠΑ, ήγειτα οικονομικήν δύναμιν της Δύσεως, άπό υπευθύνους παράγοντας της χώρας αύτης άναμενεται διά τάς άρχας του 1981 μία άνακαμψης πού δημος θα είναι ίδιατέρως βραδεία, πράγμα τό όποιον ένδεχομένως νά συνοδευθῇ άπό περαιτέρω άνοδον της άνεργιας.

Περιωρισμένη οικονομική δραστηριότης μέ τάς σκιάς τέων άπροβλέπτων πολιτικών γεγονότων έξαπλουμένας είναι το διαμόρφωμένον διά τόν Νέον «Έτος γενικόν πλαισίου». «Ολη άυτή ή έπιβράδυνσις της οικονομικής άναπτυξέως μοιραίον είναι νά έχη τάς έπιπτωσεις της έπι τού διεθνούς έμποριον και τών θαλασσίων μεταφορών, πού κατά τά τελευταία έτη τάς χαρακτηρίζει μία προσπάθεια προσαρμογής των εις τάς συνεχώς μεταβαλλομένας συνθήκας της παγκοσμίου οικονομίας.

ΤΗ ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Άυτό είναι τό γενικόν πολιτικο-οικονομικόν περίγραμμα, έντος τού όποιου ύποχρεούται νά κινηθῇ και ή διεθνής ναυτιλία, δημος και πάσα δλλη οικονομική δραστηριότης. «Ας ρίψωμεν τώρα μία γενική ματιά εις τό διεθνές ναυτιλιακόν προσκήνιον.

Τά προβλήματα της ναυτιλίας κάθε άλλο άπό άγνωστα είναι, καθ' δοσον ή προηγηθεῖσα μακροτάτη κρίσις της, έχει δώσει λαβήν συνεχούς έρευνης δλων τών μέτρων, πού θα συνεβαλον ώστε νά άμβλυνθῇ ή δεύτης τών δυσκολιών της.

«Άμβλυνσις αύτη έπειδιώθη κατ' άρχας δι' άρνητικών, κυρίως, μέτρων, δημος ησαν δι' δραστικός περιορισμός τών ναυπηγήσεων, ή σημαντική μείωσης της παραγωγής ικανότητος τών Ευρωπαϊκών και Ιαπωνικών Ναυπηγείων, ή διάλυσις τών παλαιοτέρων ή άντιοκονομικών σκαφών, ή μείω-

σις τής ταχύτητος πλού κλπ., μέ άπωτερον σκοπόν την έξαφάνισην τής πλεοναζούσης χωρητικότητος, ώστε νά έπελθῃ ή πολυπόθητος έξισορρόπησις μεταξύ προσφερομένης και ζητουμένης χωρητικότητος. Η τακτική αύτη τού αύτοπεριορισμού της Ναυτιλίας ήτον ένα σόδφον μέτρον άμυνης, όφ' ού ή αύξησης τού δγκου τών θαλασσίων μεταφορών, πού θα έδιδεν έργασιαν εις δλα τά ύπαρχοντα πλοία, δεν έχητράτο άπο τήν ναυτιλίαν, άλλ' άπο τήν γενικωτέραν διεθνή οικονομικήν έξελιξιν. Η τακτική αύτη συμπίπτουσα μέ τήν κοινήν έπιθυμίαν έφοπλιστών και Κυβερνήσεων, έδημοιούργησεν προσθέτους δυσκολίας, και άντιδράσεις, έκδηλωθείσας μέ τήν δεύτην ναυπηγικήν κρίσιν, ως συνεπακόλουθον της ναυτιλίας.

ΤΗ ΝΑΥΠΗΓΟ-ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΆΝΤΙΘΕΣΗΣ

Αι δύο δημοις τού αύτου νομίσματος, ητοί ή ναυτιλιακή βιομηχανία άφ' ένός και ή ναυπηγική άφ' έτερου, εύρεθησαν εις μεγάλην άντιθεσιν. Αι ναυπηγησεις έπετεινον τήν κρίσιν της Ναυτιλίας, ή δέ πλήρης άποκή άπο τά ναυπηγεία, θα έσπαιμεν τόν θάνατον των. Τό σκηνικόν αύτο πάρα τάς έπειθουσας βελτιώσεις έντος τού 1980, έξακολουθεί και σήμερον ύφισταμενον, πράγμα πού άδηγει τόν βιομηχανικόν κόσμον εις νέας προσπαθείας. Αι Δυτικά Χώραι άπεφάσισαν χειρουργικήν έπεμβασιν διά τήν ναυπηγο-ναυτιλιακήν των έπιβίωσιν, μά και ή θεραπεία μέ τίς «άσπιρίνες» δέν άπειδωσεν.

Μέ άφορμήν τήν προστασίαν τού θαλασσίου περιβάλλοντος, τήν προαγωγήν τής άσφαλείας της ναυσιπλοΐας και τήν βελτίωσιν τής άσφαλείας της ναυσιπλοΐας και τήν βελτίωσιν τών δρων διαβιώσεως τών πληρωμάτων, έβεσπισθησαν διεθνώς, τόσον ύπο τού ΙΜΚΟ, δσον και τού Διεθνούς Όργανον Έργασίας αύστηροι κανονισμοί κατασκευής, έξοπλισμού, έπανδρωσεως και δρων διαβιώσεως τών πλοίων.

ΤΙ ΕΠΙΔΙΩΚΟΥΝ ΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Η έφαρμογή τών Κανονισμών αύτων πέραν τών λόγων μείζονος άσφαλείας τής ναυσιπλοΐας κλπ., πού υπῆρχαν πού ναυομενική αίτια θεσπίσεως των, θα έχουν και άλλα έξι ισον σημαντικά άποτελέσματα. Αναμένεται διτό θα συμβάλουν εις τήν άποκάρυστην ένός λιάν σημαντικού άριθμού ύπαρχοντων παλαιοτέρων πλοίων, πού είτε λόγω τού οικονομικώς άσυμφόρου τής συμμορφώσεως των

πρός τούς νέους κανονισμούς, θά έγκαταλείψουν τόν θαλάσσιον στίβον, έπ' ωφελεία τών νεωτέρων πλοίων. Και ώς γνωστόν τά νεότευκτα σκάφη εις τήν συντριπτικήν των πλειονότηταν άνηκον εις τάς πλουσίσας Δυτικά Χώρας. Έξι ίσοιν ωφελημένα θά έξελθουν και τά χειμάζομενα Εύρωπαικά, ίδιως, ναυπηγεία, μέ τήν άναμενομένην έκ τής αιτίας ταύτης άναξωπύρωσιν τών παραγγελιών, ώς και τάς έκτεταμένας μετασκευάς εις τάς όποιας δφείλουν νά προβούν τά δεξαμενόπλοια, διά νά συμμορφωθούν πρός τούς νέους κανονισμούς (χωρισταί δεξαμεναί ερματος, Συστήματα άδρανοις άεριον και COW).

Η πείρα διάδεκε διτό μόνη ή θέσπισης Κανονισμών εις ούδεν θετικόν άποτελεσμα άδηγει, έάν δέν συνοδεύεται άπο έλέγχους και μέτρα πειθαναγκασμού πρός συμμόρφωσιν μέ τού Διεθνείς Κανονισμούς. Πρός θεραπείαν τής καταστάσεως αύτης έκινηθησαν αι ΗΠΑ και ή Εύρωπη διά τής καθιερώσεως ή πρώτη και τής προπαρασκευής ή δευτέρα, αύστηροτάτου έλέγχου εις τά καταπλέοντα εις τούς λιμένας των πλοία, άνεξαρτήτως σημασίας.

ΤΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

Ηδη μετά τήν μονομερή ληψιν μέτρων εύρυτατου έλέγχου ύπο τών ΗΠΑ παντός δεξαμενοπλοίον, άνεξαρτήτως σημασίας, είσερχομένου εις τά χωρικά των ίδατα, έχει δραστηριοποιήθη και ή Εύρωπη, ύποστηρίζουσα, μεταξύ άλλων, διτό τά Άμερικανικά μέτρα έλέγχου, θά στρέψουν τά ύποσυντηρητά και άπικινυνα πλοία πρός τούς Εύρωπαικούς λιμένας, δπο μέχρι στιγμής ούδεις άνάλογος έλεγχος ένεργειται. Η κίνησις αύτή εις τήν Εύρωπην έχει έκδηλωθη έκ τριών έπαλληλων κατευθύνσεων (ΕΟΚ, Συμφωνία 8 χωρών τής Βορείου Εύρωπης, και ή μέ Γαλλικήν πρωτοβουλίαν συγκληθείσα εις τό Παρίσι Διάσκεψις, πού έξεδωσεν τήν τελικήν τής δήλωσιν άναφορικώς μέ τήν προαγωγή τής ναυσιπλοΐας εις τόν Εύρωπαικόν θαλάσσιον χώρων) άποδεικνύουσα τήν έντονον άνησχιά τής περιοχής διά μίαν ταχείαν έναρξιν τών έλέγχων έπι παντός πλοίου καταπλέοντος εις Εύρωπαικός λιμένας.

ΠΑΛΙΝ ή ΗΛΙΚΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Περί τού διτό τά μέτρα έλέγχου τών πλοίων εις τούς Εύρωπαικούς λιμένας ύποκρήπτουν και άλλους σκοπούς, έξυπηρετούντας τά ναυτιλιακά και ναυπηγικά συμφέροντα τών Εύρωπαιών, έχομεν κατ' έπανδηψιν γράψει σχετικώς. Σήμερον θά άρκεσθούμε εις μίαν φράσιν τού Γάλλου Υπουργού Μεταφορών κ. Ντανιέλ Χοσφέλ άπο τήν έναρκτηρίου ίμιλιαν του κατά τήν Διάσκεψιν τών Παρισίων (Ιη και 2α λήξαντος Δεκεμβρίου), δηλωτικήν τού μένους τών Εύρωπαιών κατά τών παλαιοτέρων πλοίων, άπο τά όποια δημος συγκροτεῖται κατά μέγιστον μέρος ή Έλληνικός έμπορικός στόλος. Είπεν, λοιπόν, ο Γάλλος Υπουργός: «Η θέσις εις ισχύν τών Συμβάσεων αύτων (σ.σ. τών Διεθνών περί άσφαλείας τής ναυσιπλοΐας), ή ύποχρεωσις έξοπλισμού, πού θα προέλθη έξ αύτών, πρέπει νά άδηγησουν εις τήν έξοδον τών παλαιοτέρων πλοίων, τών χειρότερον έξοπλισμένων και συνεπώς τών πλέον έπικινδύνων». Τό συμφέρον τών Γάλλων και τών λοιπών Εύρωπαιών είναι νά ύποστηριζουν διτό τά παλαιότερα πλοία είναι και τά πλέον έπικινδύνα, εις πείσμα τών άποψεων δχι μόνον τού ΙΜΚΟ, κατ' έπανάληψιν έκφρασθεισών διά

SANTOS – RECIFE – BRASIL

OLYMPIC FORNECEDORES DE NAVIOS LTDA

SHIPCHANDLERS

Directors: Capt. G. Perivolaris (Santos), C. Hamopoulos (Recife)

Main office:

Praca da Republica 36
P.O. Box 264, SANTOS – BRAZIL
Tels: 32- 6643, 34 - 6041, A.O.H. 68 - 2453
Cables: "OLYMPIC", Tlx: 013 - 1224 APMA

Branch office:

Rua Bom Jesus 172
4th floor suites 404/405
RECIFE – PERNAMBUCO – BRASIL
Tel.: 224 - 7956, Cables: "OLYMPIC"

Representatives in Greece: UNITED MARITIME Andreas N. Bouroulas

Kolokotroni 144, Tels: 4514767, 4137888

Telex: 21 3359 ANIN GR.

Representatives in London: MARINE GENERAL AGENCIES (Peter Naumoff)

Tel.: 03722 - 73191, Tlx: 8951430 C PENNY

τού στόματος τού Γενικού του Γραμματέως κ. Στριβασταβά, ἀλλά καὶ τῶν πρὸ δόλιων ἐβδομάδων υποστηριχθέντων ὑπό τοῦ Προέδρου τῶν Ἀσφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου κ. Τζόφρεϋ Μέρριμαν διτὸ τὸ ἀνθρώπινον λάθος καὶ ἡ ἀμέλεια εἶναι ἀκόμη οἱ κυριαρχοῦντες παράγοντες εἰς τὰ ἐπισυμβαίνοντα ναυτικά ἀτυχήματα.

Διό νά ἐκτιμήσωμεν καλύτερον τοὺς διαφανεῖς σκοπούς ἀπό τὴν ἐπιχειρηθεῖσαν διαστρέβλωσιν περὶ τῶν κινδύνων ἀπό τὰ παλαιότερα πλοῖα, ὑπενθυμίζομεν διτὸ βῆσει τῶν προσφάτως ἀνακοινωθέντων στοιχείων τοῦ Λοῦδ Ρέτζιστερ, ὁ Γαλλικός ἐμπορικός στόλος εἶναι ἐκ τῶν νεωτέρων μέ ποσοστὸν ἡλικίας κάτω τῶν 10 ἐπὼν 82%, ἔναντι 85% τῆς Σουηδίας, 81% τῆς Νορβηγίας, 80% τῆς Δανίας, 76% τῆς Ισπανίας, 74% τῆς Δυτικῆς Γερμανίας κλπ., ἐνῷ τῆς Ἐλλάδος κυμαίνεται περὶ τοῦ 36%.

Πασιδήλον, λοιπόν, διτὸ ἡμίνις κατὰ τῶν παλαιότερων πλοίων, ἀνεξαρτήτως τῆς πραγματικῆς των καταστάσεως, διαπιστούμενης ἀπό τοὺς διεθνῶς ἀνεγνωρισμένους νηογράμμονας, ἔχει ὡς στόχον τὴν Ἐλληνικήν ναυτιλίαν.

Ἡ θέσις τῆς Ἐλλάδος

Ἀντιλαμβανόμεθα πόσον δυσχερές εἶναι εἰς τοὺς Ἐλληνας ἐκπροσώπους νά ὑπεραύνωνται εἰς τὴν Εὐρωπαϊκήν λέσχην μέ τὰ νεότερητα πλοῖα τῆς, τὸν μεσήλικον ἐμπορικόν μας στόλον, ἀλλ' αὐτὸ ἐπιβάλλει τὸ ἔθνικόν μας συμφέρον. Δέν εἶναι ὑπέρ ἡμῶν νά δεχόμεθα σιωπηλῶς κατευθύνσεις ποὺ θάττον ἡ βράδιον, θά μᾶς συντρίψουν. Ἡ καλὴ καὶ ἐπιμελημένη συντήρησις, τὰ καλῶς ἐκπαιδευμένα πλήρωματα καὶ ἡ συμμόρφωσις πρὸς τοὺς διεθνεῖς κανονισμούς ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας, εἶναι τὸ λογικῶς παραδεκτὸν κριτήριον τῆς ἀξιοπλοΐας τοῦ σκάφους καὶ διτὸ ἀνθετερον τῆς ἡλικίας. Ἐν ἀντιθέτω περιπτώσει πρέπει νά κατασδικάσωμεν ὄριστικῶς καὶ ἀμετακλήτως τὸ ἡμισυ περίπου τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὸν βωμὸν τῆς ἐπιβιώσεως τῶν Εὐρωπαϊκῶν ναυπηγείων, ὑπέρ τῶν ὅποιων καὶ γίνεται ὁ ἀγών τῆς ἀπομακρύνσεως τῶν παλαιότερων πλοίων.

Ο χρόνος καὶ πρὸ παντός ὁ τρόπος ἐφαρμογῆς τῶν ἐλέγχων αὐτῶν θά καταδείξῃ κατὰ πόσον οὗτοι πράγματι δὲν πρέπει τοὺς σκοπούς ποὺ ἐπικαλούνται οἱ ἐμπνευσταὶ των ἡ ἀντιθέτως ἀποτελοῦν τεχνητοὺς φραγμούς, προστατευτικοῦ χαρακτῆρος ὑπέρ τῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας τῶν Εὐρωπαϊών.

Ἐνώπιον τοῦ διογκούμενου προστατευτισμοῦ

Ἄλλα διά νά κλείσωμεν τὴν διεθνῆ ναυτιλικήν μας ἐπισκόπησιν, καθ' ὅ μέρος ἐνδιαφέρει τὴν Ἐλλάδα, θά πρέπει πάντοτε νά ἐνθυμούμεθα τὴν ἐπίμονον ἐπιδίωξιν τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν, ἐκφραζομένην διά τῆς UNCTAD, διπλῶς ἀναπτύζουν τοὺς ἐμπορικοὺς τῶν στόλους, ποὺ συνδέεται μὲ τὴν κατανομὴν τῶν χύδην φορτίων καὶ τὴν κατάργησιν τῶν σημαίων εὐκαιρίας. Πρόκειται διτὸ ἔνα βραδυφλεγές πρόβλημα, ποὺ δέν θά πρέπει νά διαφεύγῃ τῆς ἀνελεποὺς παρακόλουθήσεως μας. Ἡ Ἐλληνόκτητος ναυτιλία εἶναι ιδιαιτέρως τρωτὴ ἀπό κάθε διεθνῆ προστατευτικήν κατευθυνσιν, καθ' δοσον ὁ δύγκωδης χωρητικότης τῆς χρησιμοποιεῖται διά μεταφοράς μεταξύ ἀλλών χωρῶν.

Διτὸ ἡμίνις χώρα μέ μέγιστα ναυτιλιακά συμφέροντα πρέπει νά μελετήσωμεν μὲ

προσοχὴν τὴν ἐνεργόν πολιτικήν μας ἔναντι τοῦ παγκοσμίων ἐπεκτενούμενου προστατευτισμοῦ, ποὺ ἔναν τελικῶς ἐπικρατήσῃ, θά μᾶς σαρώσῃ ναυτιλιακῶς. Καιρός νά συνειδητοποιήσωμεν διτὸ ἡ προστατευτική ἀπειλὴ δέν προέρχεται μόνον ἀπό τὰς προσδοκίας τῶν ἀναπτυσσομένων, ποὺ ἐν πάσῃ περιπτώσει ἀνάγονται εἰς τὸ μέλλον, ἀλλά καὶ ἀπό τὰς προηγμένας βιομηχανικάς χώρας, κυρίως τῆς Εὐρώπης, ποὺ ἔχουν ἐμφανῆ πλέον γραμμήν ὑποστηρίξεως τῶν νεοτεύκτων δοσον καὶ δαπανηρῶν στόλων των.

Αἱ Ἐλληνικαὶ ἔξελίξεις

Καὶ τώρα διτὸ εἰσέλθωμεν εἰς τὰς ιδιαῖς μας ναυτιλιακάς ἔξελίξεις, τὰς Ἐλληνικάς. Διο εἶναι τὰ μεγάλα γεγονότα, τοποθετούμενα ἐντὸς τοῦ 1981, προσδιοριστικά τοῦ ναυτιλιακοῦ μας μέλλοντος. Τὸ πρώτον, μακροπρόθεσμον ἐνέργειας, εἶναι ἡ ἀπό σήμερον ὄριστική ἔνταξις τῆς Ἐλλάδος ὡς τῆς Δεκάτης Χώρας τῆς EOK. Ἀπό τὸ γεγονός αὐτὸ δέν ἀναμένονται ἀμεσοὶ ἔξελίξεις μὲ ἐντυπωσιακά ἀποτελέσματα, κάτι ποὺ ἵσως ἀποδειχθῇ ἐπικίνδυνον διτὸ ἡμίνις, συνηθισμένους εἰς τὰς στιγμαίας ἀντιμετωπίσεις τῶν καταστάσεων, μακράν παντός προγραμματισμοῦ καὶ μεθοδεύσεως. Ἐκεῖνο ποὺ θεωρεῖται ἀναγκαῖον εἶναι ἡ εἰς βάθος καὶ πλάτος ὄργανωσις τῶν Υπηρεσιῶν τοῦ Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τὸ δόπιον ἐπωμίζεται τὸ βάρος τῆς ναυτιλιακῆς μας ἐκπροσωπήσεως, κάτι ποὺ ἀτυχῶς δέν ἔχει γίνει ἀκόμη. Εἰς τὴν EOK ἔχομεν νά ἀντιμετωπίσωμεν ἐκσυγχρονισμένους διοικητικούς μηχανισμούς καλῶς ὡργανωμένων χωρῶν, μὲ ἱκανά καὶ ἐμπειρατειακά πλοῖα, ὑποστηρίζομενα καὶ ἀπό τὴν πολιτικο-οικονομικήν ισχύν τῶν πατρίδων των. Καὶ νά μὴ ἀηδονώμενον διτὸ EOK μέ τοὺς κανονισμούς, τὰς ὁδηγίας καὶ τὰς ἀποφάσεις τῆς, οὐσιαστικῶς νομοθετεῖ, δεσμεύοντα διά τοῦ παραγώγου δικαίου τῆς καὶ τὴν χώραν μας.

Νά ὄργανωθῇ καὶ ὁ Ἐφοπλισμός

Κάτι ἀνάλογον πρέπει νά γίνῃ καὶ ἀπό τὸν Ἐλληνικόν ἐφοπλισμόν διά νά προστατεύσῃ ἀποτελεισματικῶτερον τὰ συμφέροντά του καὶ τὴν ἐλευθερίαν τῆς θεμιτῆς ἐπιχειρηματικῆς του δραστηριότητος, ποὺ μέ τὰ ισχύοντα μέχρι χθές, ἐδραμίζεισεν. Ἐκεῖνο, διμάς, ποὺ ἔχει ιδιαιτέρων σημασίαν διά τὸν ἐφοπλισμόν μας εἶναι ἡ συνειδητοποίησις τῆς ἀνάγκης διτὸ ἐφεξῆς πρέπει νά ἀναπτύξῃ τὴν συλλογικήν του δράστιν εἰς τὸ ἐπακρον, πράγμα ὀλίγον δύσκολον, λόγω τῆς ἀτομικιστικῆς φύσεως τοῦ Ἐλληνος.

Συναφές πρός τὰ ἀνωτέρω τυγχάνει πρόσφατον δημοσίευμα ἐγκύρου Βελγικοῦ ἐντύπου ὑπό τὸν ἐντυπωσιακὸν τίτλον «Ο ἀτομικισμός τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν συνάδει πρός τὸ Κοινοτικόν περιβάλλον», ποὺ

τελειώνει μὲ τὴν ἀκόλουθον ἐνδιαφέρουσαν ἀποψιν:

«Τό μέλλον θά μᾶς δεῖξῃ ἐάν ὁ παραδοσιακός ἐμπορικός ἀτομικισμός τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν θά ἔξακολονθήσῃ ισχύων ἡ ἐάν ή Ιη Ιανουαρίου 1981 σημαίνη διτὸ αὐτούς τὸ τέλος μᾶς ἐποχῆς...». Καὶ ὡς γνωστόν ὁ Βελγικός τύπος λόγω συνεντοπίσης τοῦ μέ τὰς Υπηρεσίας τῆς Κοινότητος, εὐρίσκεται ἐγγύτερον πρός τὰς σκέψεις τῆς.

Οἱ Ἐλληνες ἐφοπλισται είναι ἀναμφισβήτητον διτὸ ἀνεδείχθησαν ἐνεργοῦντες μεμονωμένως. Τώρα διμάς μὲ τὴν ἐντάξιν τῆς χώρας εἰς τὴν EOK, ἐκ τῶν πραγμάτων εἶναι ὑποχρεωμένοι νά συνεργάζονται καὶ νά δροῦν συλλογικῶς, πρός μείζονα προστασίαν τῶν συμφερόντων των καὶ διατήρησιν τοῦ προκοινωνικοῦ των κεκτημένου. Ἀπό σήμερον ἡ «Ενωσις Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν» ἔχει ἀπόλυτον ἀνάγκην τῆς ἐνεργοῦ συμπετοχῆς εἰς τὰ κοινά δλῶν τῶν μελῶν της. Τό Εὐρωπαϊκόν πλαίσιον ἀπαιτεῖ ισχυράν τὴν ἐφοπλιστικήν μας φωνήν.

1981: Δεύτερον ἔτος διά τὰ μπάλκ κάρριερ

Τὸ δεύτερον μεγάλο γεγονός, ποὺ ἐπιφύλασσει τὸ 1981 διά τὴν ναυτιλίαν μας, είναι αἱ εὐοίωνοι προοπτικαὶ διά τὰ μπάλκ κάρριερ, λόγω κυρίως τῶν ἀναμενομένων μεγάλων Σοβιετικῶν εἰσαγωγῶν δημητριακῶν διά δεύτερον κατὰ σειρά ἔτος. Καὶ εἶναι μεγάλο τὸ γεγονός αὐτὸ διότι ἡ Ἐλλάς η ποτέ ξέχασεν νά κατέχῃ ἑνα σημαντικόν τημπα τοῦ παγκοσμίου στόλου μπάλκ κάρριερς τὰ δόπια ὄγραφασαν οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς εἰς τιμάς εὐκαιρίας, δταν ἡ ἀπογοήτευσις καὶ τὸ οικονομικόν ἀδιέξοδον ὠδήγουν ἀλλὰς μεγάλας παραδοσιακάς ναυτιλίας (Βρετανία, Νορβηγία κλπ.) εἰς τὴν δπως-δπως ἐκποίησιν τῶν στόλων των.

Αἱ προοπτικαὶ διά τὰς ἀλλούς κλάδους

Ἐάν, διμάς, αἱ προοπτικαὶ είναι ἔχαιροι διά τὰ μπάλκ κάρριερς, δέν συμβαίνει τὸ ίδιον καὶ μέ τὰς λοιπὰς μεγάλας κατηγορίας τῶν πλοίων μας. Τὰ δεξαμενόπλοια διά ἔξακολουθουν κινούμενα ἐντός περιωρισμένου κλίματος, μέ κυρίως θιγόμενα τὰ σούπερ τάνκερς, τουλάχιστον βραχυπροθέσμως, ὡς συνέπεια τῆς ἀσταθείας, τῆς μεταβολῆς συνθηκῶν ἐμπορίας καὶ τῆς πτωτικῆς πορείας τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς πετρελαίου. Εἰς τὰς συνεχεῖς ἀνατιμήσεις τοῦ πετρελαίου διτὸ ἀπλάντησις είναι μία περιορισμός εἰς τὴν κατανάλωσιν καὶ ταχυτέρα στροφή πρός τὰς ἀναλλακτικάς πηγάς ἐνεργειας. Τώρα προσετέθη καὶ ἡ ἐκβιαστική πίεσις τῆς Σαουδικῆς Αραβίας κατά τῶν ἀποδεμάτων τῆς Δύσεως, ποὺ εἰς τὸ παρελθόν ἀπετέλουν μίαν πρόσθετον πηγήν ἀποσχολήσεως τῶν δεξαμενοπλοίων. Ἀπό



c.riganatos (shipbrokers)

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

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

την διαγραφομένην έξελιξιν έπηρεάζεται λίαν σημαντικόν τμήμα της Ναυτιλίας μας, ό Έλληνικός στόλος δεξαμενοπλοίων συγκροτούμενος από 517 σκάφη (άνω των 100 κοχ), όληκης χωρητικότητος 14.244.222 κόρων, άντιπροσωπεύων το 35,4% του συνόλου της Έλληνικής χωρητικότητος.

Άλλα και ο επιβατηγός μας στόλος (κρουαζιερόπλοια - δρομολογημένα) άποτελούμενος από 356 σκάφη, όληκης χωρητικότητος 779.487 κόρων, ύφισταται τάς συνεπείας της παγκοσμίου οικονομικής κάμψεως, ώς και τον δυσβαστάκου κόστους των καυσίμων, μέ αποτέλεσμα νά εισάλθη εις μίαν δύσκολον περίοδον, δην ή κρατική συμπαράστασις και άφωνή είναι έκ των πραγμάτων άναγκαία.

Τά δύο προεκτεθέντα μεγάλα ναυτιλιακά γεγονότα τού 1981 θά άποτελέσουν τά έπι μέρους θέματα μας γενικώτερας άναλυσεως εις την συνέχειαν τού παρόντος.

Η εισοδός μας εις την EOK: Τά δικαιώματα έγκαταστάσεως και σημαίας

Από σήμερον, Ιην Ιανουαρίου 1981, ειμεβα το 100ν μέλος της EOK, άνευ ουδεμιάς ειδικής μεταβατικής διατάξεως διά την ναυτιλίαν, δην ήγένετο δι' έτερας περιπτώσεις (γεωργία κλπ.). Αύτό ισχυρίζεται έπισημως ή EOK, έπειτημασσα διά τούτο ήγένετο κατόπιν της δηλώσεως της Έλληνικής Κυβερνήσεως διή ηδύνατο νά άποτελεχθή την ένεστώσαν διη ηδύνατο νομοθεσίαν εις τόν τομέα των θαλασσών μεταφορών, άνευ ειδικῶν μεταβατικῶν ρυθμίσεων εις την Συνθήκην Προσχωρήσεως της Έλλαδος εις την EOK.

Πράγματι ή νομοθεσία ή άναφερομένη εις την ναυτιλίαν, ύπό την στενήν τού δρου έννοιαν, είναι περιωρισμένη, μή δημιουργήσασα λόγους ειδικής άντιμετωπίσεως. Πλέον συγκεκριμένων ή έλευθέρα ναυτολόγησις Έλλήνων ναυτικών της Κοινότητος, ύπηχθη εις την γενικήν ρύθμισιν της έλευθερας διακινήσεως τού έργατικού δυναμικού μεταξύ Έλλαδος και EOK, πού θά έπιτραπή μετά έπταστιαν, ήτοι από της Ιην Ιανουαρίου 1988. Τό δικαιώμα της έγκαταστάσεως των ναυτιλιακών έπιχειρήσεων, ύπαγομενον εις τάς γενικάς διατάξεις της Συνθήκης της Ρώμης, ισχύει από σήμερον. Ούτω αί Έλληνικαί ναυτιλιακαί έπιχειρήσεις έχουν τώρα τό δικαιώμα νά έγκατασταθούν εις μίαν έτεραν χώραν μέλος της Κοινότητος όπό τάς ίδιας προϋποθέσεις, δην ή ναυτιλιακαί έταιρειαν της χώρας αυτής. Ούδεν δημως έλεχθη διά τό συμφέντη σοβαρώτατον πρόβλημα τού δικαιώματος της σημαίας, έάν δηλαδή μία ξένη (κοινοτικής χώρας) ναυτιλιακή έπιχειρησις, έγκατισταμένη εις την Έλλαδα, θά έχη και τό δικαιώμα νά ύψωση την Έλληνικήν σημαίαν έπι τών

πλοίων της. Η EOK κατά την διάρκειαν τών διαπραγματεύσεων είχεν άνενδότως ισχυρισθή διτε είναι αύτονότον διτ, τό δικαιώμα έγκαταστάσεως μας ναυτιλιακῆς έταιρίας συνεπάγεται και τό δικαιώμα της σημαίας. Η Έλλας άντετάχθη εις την ήποψιν, φοβουμένη προφανώς την δι' άλλης άδον διαρροήν τών ναυτικών της πρός μη Έλληνόκτητα πλοία. "Εκτοτε θώμας τί ήπειγοντα. Σήμερον δέν δικαιολογείται ή σιωπή τών έπισημων ήπειρος τόσον σημαντικού προβλήματος. Εάν τελικώς ήπειρητης ήπειρης της EOK, τότε θά πρέπει νά παραδεχθώμεν διτοι οι «Εύρωπαιοι μας την έσκασαν». Καί τούτο διότι άφ' ού έξησαφάλισαν μέ τάς γενικάς μεταβατικάς διατάξεις της Συνθήκης Προσχωρήσεως της Έλλαδος τή μη μεταβάσιαν τών Έλλήνων έργατών εις τάς χώρας της EOK, πού δέν τούς θέλουν πλέον λόγω της οικονομικής κρίσεως καί τής άνεργίας, άπο την άλλην πλευράν μέ τό δικαιώμα της σημαίας, ώς παρακολούθημα της έγκαταστάσεως τών ναυτιλιακών των έπιχειρήσεων εις Έλλαδα, θά δύνανται νά ναυτολογούν Έλληνας ναυτικούς, διά νά κινούν ούσιαστικώς τά ζένα πλοϊα των. Έπομένως μία ύπευθυνος ήπαντητης τού Σημαντικού τού θέματος καθίσταται άναγκαία. Πολλοί ή μάλλον άλλοκληρος ή έφοπλιστική οίκογένεια θά έπιπλανη, έάν παρ' έλπιδα πληροφορηθή διτοι δικαιώμα έγκαταστάσεως τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων συνυπάρχει μέ τό δικαιώμα της σημαίας. Οι πάντες έφησάχουν μέ την ίδεαν διτοι ή μετά Τετια έλευθέρα διακίνησις τού έργατικού δυναμικού, πού ή EOK μας έπεβαλεν, λόγω της άνεργίας της, είχεν άποκλείσει τό ένδεχόμενον διαρροής τών Έλλήνων ναυτικών πρός τα Κοινοτικά πλοία. «Ένα ένδεχόμενον πού θά έμεγθενε έπικινδύνως την σοβαρώτεραν έσωγενή άδυναμίαν της ναυτιλίας μας· την έλειψην πληρωμάτων.

Φόβοι και άντιδράσεις κατά τον Έλληνικού άνταγωνισμού

Ένα άλλο άνακυπτον άπο την ένταξίν μας θέμα είναι ό διάχυτος φόβος άπο τόν άποιον διακατέχονται οι άμολογοι μας εις την EOK, άναλογημένοι τό εις βάρος των ένδεχόμενα από ένα δξύτατον Έλληνικόν ναυτιλιακόν άνταγωνισμόν. Οι φόβοι διτοι δέν προέρχονται μόνον από τούς Εύρωπαικούς έφοπλιστικούς κύκλους, άλλα και από τάς ναυτεργατικάς Ένώσεις. Συναφή είναι τά δσα έλεχθησαν εις τό ΙΙΙον Βρετανικόν Έργατικόν Συνέδριον, πού συνήλθεν πρό τίνος εις τό Μπράϊτον, ώς και τά περιλαμβάνομένα εις την προκλητικήν διά την χώραν μας άνθελληνην έπιστολήν τών συνδικάτων τών Γάλλων ναυτικών πρός τόν Υπουργόν των έπι τών Μεταφο-

ρών.

Βασικώς οι φόβοι των έδραζονται έπι τού χαμηλού, ώς ύποστηριζουν, Έλληνικού μισθογιούν και λόγω της χρησιμοποιήσεως σημαντικού άριθμού ύποσυντηρήτων πλοίων, πράγμα πού έχει ώς άποτέλεσμα τόν ύψηλόν Έλληνικόν δείκτην ναυτικών άντημάτων, εις τόν όποιον συντελεί και ή χρησιμοποίησις εύθηνων ή μή προσοντούχων πληρωμάτων.

Οι φόβοι αυτοι έχουν άδηγησει την EOK εις συγκεκριμένα μέτρα άντιδράσεως, φαινομενικώς άκινδυνα, τά άποια έχουν ώς βασικόν σκοπόν νά άπομειώσουν κάθε κίνδυνον άπο την ναυτιλίαν της Έλλαδος. Ειδικώτερον ώς πρός τόν άνταγωνισμόν ή EOK έπειργάζεται δραστηρίως τούς κανόνας τού ναυτιλιακού άνταγωνισμού, ή τελική μορφή τών όποιων, ώς έπισημως έξηγγέλθη, θά έχη άποφασισθή μέχρι τέλους τού 1982. Ός πρός τά ύποσυντηρήτα πλοία και τάς συνθήκας διαβιώσεως τών πληρωμάτων έχει άναπτυχθή μεγίστη δραστηρίοτης διά την έφαρμογήν άστηροτάτων έλέγχων, περί τών όποιων άνεφθημεν ήδη. Θά ήθελαμεν δημως νά προσθέσουμεν τό κάτωθι περιστατικόν, δηλωτικόν τών κοινοτικών προθέσεων έναντι της ναυτιλίας μας.

Εις έπισημον ήπαντητης της Έπιπροπής Εύρωπαικών Κοινοτήτων ήπειρηφάνου πρός αύτην έρωτήματος Γερμανού Εύρωπουλευτού, σχετικώς μέ την εισδοχήν της Έλλαδος εις την EOK, περιλαμβάνονται και τά κάτωθι: «Ο έλεγχος τών καταπλεόντων εις τόν Κοινοτικούς λημένας και ή άποκατάστασις τών διαπιστουμένων έκάστοτε έλλειψεων, θά έφαρμοδεται κυρίως εις τά πλοϊα έκάστης χώρας μέλους εις τόν λημένας διλων τών άλλων χωρών μελών». Μέ άλλα λόγια ό μεγάλος δύκος της Ναυτιλίας μας μέ τάς έλαχίστας προσεγγίσεις τού εις τόν έθνικος λημένας, θά έλέγχεται βασικώς άπο τάς Άρχας τών λοιπών χωρών μελών της EOK. Εις τόν έλεγχον αυτον θαίσονται τόσον οι έφοπλισταί, δισον και οι ναυτικοί της EOK, ώς τήν άσφαλτικήν δικαίωμα κατά τον Έλληνικού ναυτιλιακού άνταγωνισμού. Ίδωμεν, και πρό παντός τό πώς θά διασφαλισθώμεν άπο τούχον άθαυρεσίας ή ύπερβολάς κατά την διενέργειαν τών έλέγχων άπτων, πού προβλέπονται συνεχείς, συνεπικυρωμένοι και από ένα πληροφοριακόν μητρώον δι' έκαστον πλοίον. Κάτι πού έντυχως άπειρεν πιάσκεψιν τών Παρισίων.

Η EOK δημιουργεῖ πλαίσια, πού θά τήν έξασφαλίζουν άπο τόν Έλληνικόν άνταγωνισμόν ή μάλλον έλαχίστας προσεγγίσεις τού εις τόν έθνικος λημένας, θά έλέγχεται βασικώς άπο τάς Άρχας τών λοιπών χωρών μελών της EOK. Εις τόν έλεγχον αυτον θαίσονται τόσον οι έφοπλισταί, δισον και οι ναυτικοί της EOK, ώς τήν άσφαλτικήν δικαίωμα κατά τον Έλληνικού ναυτιλιακού άνταγωνισμού. Ίδωμεν, και πρό παντός τό πώς θά διασφαλισθώμεν άπο τούχον άθαυρεσίας ή ύπερβολάς κατά την διενέργειαν τών έλέγχων άπτων, πού προβλέπονται συνεχείς, συνεπικυρωμένοι και από ένα πληροφοριακόν μητρώον δι' έκαστον πλοίον. Κάτι πού έντυχως άπειρεν πιάσκεψιν τών Παρισίων.

Η EOK δημιουργεῖ πλαίσια, πού θά τήν έξασφαλίζουν άπο τόν Έλληνικόν άνταγωνισμόν ή μάλλον έλαχίστας προσεγγίσεις τού εις τόν έθνικος λημένας, θά έλέγχεται βασικώς άπο τάς Άρχας τών σημαντικού μέρους της Ναυτιλίας μας.

Τέλος, θά πρέπει νά ληφθή ύπ' ουν διτοι εις τόν όργανούμενον έλεγχον θά ύπαχθη και ή Μεσογειακή ναυτιλία μας, λόγω Ιταλίας και Γαλλίας, δισον τά πράγματα άπο πλευρᾶς ήλικιας πλοίων είναι πολύ χειρότερα, απόρροια της άπονσίας κάθε κρατικής συμπαραστάσεως διά την άνανεωσιν τού κλάδου τούτου, πού τόσον στενώς συνδέεται μέ τήν έθνικήν οίκονομίαν.

Αί ναυτιλίαι Έλλαδος - EOK

Η σημερινή ήμέρα, άφετηρία της ένταξεως τού Έλληνικού έμπορικού στόλου εις την EOK, δικαιολογεῖ μίαν συγκριτικήν παρουσίασιν τής ναυτιλιακῆς δυναμικήτοτος τών Δέκα Χωρών βάσει τών προσφάτως δοθέντων στοιχείων τού Λούδ'ς Ρέτζιστερ, άναγομένων εις τήν Ιην Ιουλίου 1980.

Καί κατά τό ληξαν έτος ή ύπο την Γαλα-

FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

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

Shipagents & Brokers

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

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

νόλευκον χωρητικότης έσημείωσεν έναντι τού 1979 μιαν αύξησην κατά 2.119.147 κόρους ή κατά ποσοστόν 5,67%, άνελθούσα εις 39.471.744 κοχ. πού ισοδυναμούν μέ τό 9,4% της παγκοσμίου χωρητικότητος (419.910.651 κοχ.). Αντιθέτως ή χωρητικότης της EOK τών Έννεα κατά τό 1980 παρουσίασεν μείωσην κατά 1.427.773 κοχ., ή ποσοστόν 1,95%, άριθμουσα συνολικώς 71.644.069 κοχ., πού καλύπτουν τό 17% της παγκοσμίου χωρητικότητος. "Όπως παρατηρούμεν και κατά τό 1980 συνεχίσθη ή άπο έτονα άντιρροπος κίνησης τών ναυτιλιών, της μέν Έλληνης άνερχομένης, τών δέ λοιπών χωρών της EOK κατερχομένων.

Ο στόλος της EOK τών 10 άνέρχεται εις 111.115.813 κοχ., καλύπτων τό 26,40% της παγκοσμίου χωρητικότητος. Η Ελλάς, τέλος, κατέχει τό 35,52% του Κοινότοκου στόλου, ένα ποσοστόν, πού έχει ίδιαζουσαν στρατηγική σημασίαν διά την EOK, ή όποια βλέπει μέ άνησυχιαν τόν έμπορικόν της στόλον συνεχώς έλατούμενον. Η έπικινδυνος δύνασης τών διεθνών σχέσεων και ή μεγάλη έξαρτησης της Κοινότητος διά τόν άνεφοδιασμόν της εις ένέργειαν και πρώτας υλας άπο έπισφαλείς θαλασσίας γραμμάς, ύπογραμμίζει τήν άναγκαστητη ύπαρξεως έπαρκους έμπορικου στόλου, πρός έξυπηρέτησην τών μεταφορικών άναγκών της EOK εις περιπτώσεις έκτακτον άναγκης. Και απ' περιπτώσεις αυτάς σημερον, είναι πολύ πιθανόν. Τήν έλλειπονταν χωρητικότητα συνεισφέρει σήμερον εις τήν Εύρωπαικήν Κοινότητα ή Ελλάς μέ τήν δύκαδη ναυτιλίαν της. Πρόκειται, ύπο τάς σημειρινάς διεθνείς συνθήκας, περι λίαν σημαντικού Έλληνικού πλεονεκτήματος, δυναμένου πολλαπλώς νά ύποβοηθήση τήν ναυτιλιακήν μας θέσιν έντός της EOK, έφ' δσον βεβαίως προβλήθη δεόντως. Τήν άποψιν αυτήν δέν τήν έπικαλούμεθα μόνον ήμεσις οι Έλληνες, πού δυνατόν νά μάς άποδώσουν ίδιοτέλειαν. Προκύπτει και άπο τά δσα πρό δόλιγων ήμερων υιοθέτησεν ή Πολιτική Επιτροπή τού Εύρωπαικού Κοινοβουλίου, άποδεχθείσα τήν έκθεσιν τού κ. Αντρέ Ντιλιζάντ έπι τής έπιτηρησεως και προστασίας τών θαλασσίων δόων, πού έξασφαλίζουν τόν έφοδιασμόν τών χωρών της κοινότητος εις ένέργειαν και στρατηγικά υλας. Η έκθεσης αυτή είναι αιτώχρημα άποκαλυπτική τού ρόλου τών θαλασσίων μεταφορών διά τήν έπιβίσιων της Κοινότητος.

Αντί λοιπόν, νά απασχολούνται οι γραφειοκράται τών Βρυξελλών μέ τό πώς θά συρρικνώσουν τήν Ναυτιλίαν μας χάριν τού έκσυγχρονισμού και τής βελτιώσεως της, ής φροντίσουν νά τήν άφησουν άπερισπαστον, διότι εις ώραν κρίσεως, εις αύτήν θά προστρέξουν πρός σωτηρίαν.

Παραθέτομεν πίνακα τών ναυτιλιών της EOK τών Δέκα, βάσει τών προσφάτων στοιχείων τού Λόδδος Ρέτζιστερ δφ Σίπλιγκ.

Χώρα	Χωρητικότης εις κ.ο.χ.	Μεταβολή 1980 πρός 79 κ.ο.χ.
Βέλγιον	1.809.829	+ 21.291
Βρετανία	27.135.155	- 816.187
Γαλλία	11.924.557	- 21.280
Δανία	5.390.365	- 134.051
Δυτ. Γερμανία	8.355.638	- 207.142
ΕΛΛΑΣ	39.471.744	+ 2.119.147
Ιρλανδία	208.986	+ 8.279
Ιταλία	11.095.694	- 599.178
Ολλανδία	5.723.845	+ 320.495
Σύνολον EOK	111.115.813	

Η Ελλάς κατά τό 1980, έν σχέσει πρός τό 1979, έσημείωσεν εις άπολύτους άριθμούς τήν μεγαλυτέραν έτησιαν αύξησην διεθνώς, άκολουθηθείσα από τόν Παναμά (1.867.000 κοχ.), τήν Ιαπωνίαν (967.000 κοχ.), τάς ΗΠΑ (922.000 κοχ.), τήν Κίναν (565.000 κοχ.), τήν Σοβιετικήν Ένωσιν (543.000 κοχ.) κλπ. Η Λιβερία κατά τήν αύτήν περιόδου έσημείωσεν τήν μεγαλυτέραν μείωσιν (- 1.243.000 κοχ.), άκολουθηθείσα από τόν Βρετανίαν (- 816.000 κοχ.), τήν Ιταλίαν (- 599.000 κοχ.) κλπ.

Σκέψεις άπο τήν ένταξιν

Είναι άναντιρρητον ότι ή δύναμις τού έμπορικού στόλου της EOK τών Δέκα θά της δώση ένα μεγαλύτερον ναυτιλιακόν προσανατολισμόν εις τήν δλην οικονομικήν της δομήν. Πάντως σημειώνομεν διό εις μερίδα διεθνών παραπητών δημιουργούνταν άβεβαιότητες δσον άφορε εις τό μέλλον τού ύπερμεγέθους Έλληνικού έμπορικού στόλου, πού δέν προέρχονται μόνον άπο τήν ώθησην τής EOK εις τάς έξισορροπητικάς τάσεις της EOK, άλλ οώσαντας και άπο τήν αύξανομένην έπιδρασην τού μπιλεταρισμού, τής κατανομής τών φορτίων και τών άλλων προστατευτικών μέτρων, πού παρατηρούνται εις τήν διεθνή ναυτιλίαν.

Είναι έκτος τάσης άμφισθητήσεως ότι ή Ναυτιλία μας, άκριβώς λόγω τού δύκον της και τού μείζοντος διεθνούς της ρόλου, ύφισταται πιέσεις και άντικτύους ένεκα τής συγκριτικώς μεγαλυτέρας ήλικιας τών πλοίων της και τού ύψηλοτέρου δείκτου της εις ναυτικά άτυχήματα.

"Όλα αυτά άδηγούν εις τήν σκέψιν ότι ή δεκαετία τού 1980 ένδεχομένως νά καταστή περιόδος δοκιμασίας διά τήν Έλληνικήν ναυτιλίαν, κατά τήν δησοιαν τήν έκρηκτικήν αύξησην της εις τάς τρεις προηγηθείσας 10ετίας (1950-1980), θά τήν διαδεχθῇ μια περίοδος έδραιώσεως και προσαρμογῆς εις ένα περισσότερον περιοριστικόν και διευθυνόμενον ναυτιλιακόν περιβάλλον, δησοιαν είναι τό της EOK.

Εις τήν όδον τού θριάμβου τά μπάλκ κάρριερς

Τό 1981 προοιωνίζεται λίαν έννοικόν δι' ένα μεγάλον τμήμα τού έμπορικού μας στό-

HELLAS - MAR. S.R.L.

SHIPBROKERS — CHARTERERS

(P + I CLAIMS ALL MATTERS)

SHIPPING AGENTS

HEAD OFFICE BUENOS AIRES

ATTEND ALL ARGENTINIAN PORTS

GEN. DIR. CON. VALAOURIS

TELEX: 18724 ELLAS AR

TELEGR. HELLSMAR BAIRRES

PHONES: 310483, 311384, 321616

313397, 329735

AOH 474660

(Ship Supplies Dept)

IMPORT — EXPORT

SAN MARTIN 1119

BUENOS AIRES — ARGENTINA

λού, τά μπάλκ κάρριερς. Η Έλληνική ναυτιλία με τόν κολοσσιαίον στόλον της εις σκάφη τού τύπου αύτού, άνερχόμενα τήν Ιηνί Ιουλίου 1979 εις 14.965.348 κοχ., ήτοι τό 40% της χωρητικότητός της και έκτοτε με νέας προσκτήσεις και σημαντικάς παραγγελίας πλοίων μπάλκ κάρριερς, άναμενεται νά θριαμβεύση και τό 1981, λόγω πρωτίστως τών βεβαίων μεγάλων Ρωσικών είσαγωγών σιτηρών, διά δεύτερον κατά σειράν έτος. Οι Έλληνες έφορλισται ηδύχησαν νά εύρεθοδον με ίσχυρόν στόλον μπάλκ κάρριερς, ο όποιος διά δύο συνεχή έτη εύνοειται άπο τήν τύχην, πού τούς έπεφύλαξεν τό άναπαντεχον, τό «άπρόβλεπτον» γεγονός, πού αύτήν τήν φοράν δέν ήτο βίαιον πολιτικόν, άλλα γεωργικόν. Έξ αλλού τό άπο τού Ιανουαρίου 1980 έπιβληθεν Άμερικανικόν «έμπάργκον» πωλήσεως σιτηρών πρός τήν Σοβι. Ένωσιν συνέβαλεν εις τήν διά τής τεθλασμένης άδον μεταφοράν πρός τήν Ρωσίαν, πράγμα πού είχεν ως άποτελεσμα νά έπιτεινη τήν ζήτησην πλοίων. Άκομη ο άναπόφευκτος συνωστισμός εις τούς λιμένας φορτώσεως και έκφορτώσεως, αι έφετειναι μεγάλαι Κινεζικοί είσαγωγαί σιτηρών και ή προοδευτική στροφή πρός τόν άνθρακα, προοιωνίζουν ηδημένην ζήτησην χωρητικότητος ή μαλλον άγωνα διά τήν άξασφάλισιν της, με βεβαίων τήν θεαματικήν έκτιναξιν τών ναυλών πρός τά άνω.

Τά πρός διακίνησιν σιτηρών

Τά σιτηρά είναι ή κυριαρχούσα μορφή μεταφορᾶς χύδην ξηρών φορτίων διά τό Νέον Έτος, τομεύεις εις τόν όποιον κυριαρχούν οι Έλληνες. Λόγω τής ίδιαζουσης έφετεινής βαρύτητος τών γεωργικών προϊόντων θά παραθέσωμεν ώρισμένα στοιχεία, συνδέομεν με τό μεταφορικόν έργον τών μπάλκ κάρριερες.

Συμφώνως πρός τάς τελευταίας έκτιμήσεις τού Άμερικανικού Υπουργείου Γεωργίας κατά τήν περίοδον Ιουλίου 1980 - Ιουνίου 1981 ή Σοβιετική Ένωσις θά είσαγάγη συνολικώς 35,5 έκατομ. τόννων σιτηρών, λόγω κακής έσοδειας και κατά τό 1980. Η Ρωσική παραγωγή κατά τό 1980 ύπολογίζεται είσι 181 έκατομ. τόννων, έναντι 235 έκατομ. τόννων πού προεβλέποντο συμφώνως πρός τό Σοβιετικόν Πρόγραμμα Οίκονομικής Αναπτύξεως. Η Ρωσική παραγωγή τού 1980 ήτο κατά 2 έκατομ. τόννων άνωτέρα τής τού 1979 και κατά πολύ χαμηλότερά τού έτους - ρεκόρ 1978, δετε ή συγκομιδή είχε άνελθει εις 237 έκατομ. τόννων. Ήδη ή Σοβιετική Ένωσις πέραν τής διατροφής τού πληθυσμού της, άντιμετωπίζει έξυτατον πρόβλημα έλλειψεως ζωτροφών διά τήν ικανοποίησην τών εις κρέας άναγκων της, ως και τάς συνεπείας άπο τό Άμερικανικόν «έμπάργκο», διά τήν άρσιν ή μή τού δησοίν άναμένονται αι άποφάσεις τού έκλεγντος Προέδρου Ρήγκαν μετά τήν ανάληψην τών καθηκόντων του (20/1/1981). Πάντως δυνάμει τής ληγούσης δετούς Άμερικανο-Σοβιετικής συμφωνίας τού 1975, αι ΗΠΑ και δι' έφετος άφειλον νά παραδώσουν εις τήν Σοβιετικήν Ένωσιν 8 έκατομ. τόννων σιτηρών.

Καί ή Κίνα

Άλλα και ή πτώσις τής Κινεζικής παραγωγῆς κατά τό 1980, άδηγε εις αύξησην τών εισαγωγών της εις σιτηρά. Κατά τό λήξαν έτος ή Κινεζική παραγωγή σιτηρών, λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών ύπηρξεν κατά 15 έκατομ. τόννων κατωτέρα τού 1979,

οτε είχεν άνελθει εις 332 έκατομ. τόννους, ήτοι κατά 9% άνωτέρα τού 1978.

Κατά τό 1979 ή Κίνα είσηγαν δινώ τόν 10 έκατομ. τόννους σιτηρά, εις τούς όποιους περιελαμβάνοντο 4 έκατομ. τόννοι από τάς ΗΠΑ, 2,7 έκατομ. τόννοι από τήν Αυστραλίαν, 2,7 έκατομ. τόννοι από τόν Καναδᾶ και 900.000 τόννοι από τήν Αργεντινήν.

Από σήμερον (1/1/1981) τίθεται εις ίσχυν ή Αμερικανο-Κινεζική συμφωνία 4ετούς διαρκείας, διά τής όποιας αι ΗΠΑ θά έφοδιαζον τήν Κίναν μέ 6 - 9 έκατομ. τόννους δημητριακῶν έτησίων, έκ τῶν όποιων τό 75% θά είναι στοις. Ως γνωστόν ή διμερής αυτή συμφωνία έχει έξοργίσει τόν Καναδᾶν και τήν Αυστραλίαν, πού θεωρούν δι τήγονταί από τήν Αμερικανήν ταύτην πρωτοβουλίαν, ως παραβάσασα τούς δρους τού έπιβληθέντος «έμπαργκο» και πρός στημήν έξεδήλωσαν πρόβεσιν μονομερούς άρσεως τού «έμπαργκο», άνεξαρτήτως τού τί θά άποφασίσῃ τελικώς ο νέος Πρόεδρος τών ΗΠΑ.

Διά τό τρέχον οικονομικόν έτος 1980 - 1981 άναμένεται δι τή Κίνα θά άγοράσῃ άπό τάς ΗΠΑ γεωργικά προϊόντα αξίας δινώ τῶν 2 δισεκατομ. δολλαρίων, εις τά όποια περιελαμβάνονται 6 έκατομ. τόννοι σιτίου, 2,5 έκατομ. τόννοι άραβοσίτου, 1 περίπου έκατομ. τόννους σόγιας και 2 έκατομ. μπάλλες βάμβακος.

Αι ηγέτηναι έφετειναι Κινεζικά είσαγωγαί σιτηρῶν άπεικονίζονται και από τήν τελευταίαν ζωηράν έμφανισίν των εις τήν ναυλαγοράν, διου κλείνουν σκάφη είτε δι' απλά ταξίδια, είτε τάμι τσάρτερ.

Η Ελληνική δυναμικότης εις μπάλκ κάρριερς

Και τό 1981 θά είναι, κατά τά φαινόμενα, έτος τῶν μπάλκ κάρριερς, διου οι Έλληνες έφοπλισται έμφανίζονται εις ισχυροτάτην θέσιν, εύνοηθέντες δχι μόνον άπό τάς δύο κακάς Σοβιετικάς έσοδειας, άλλά και άπό τήν άπεγνωσμένην προσπάθειαν τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν, διως άπαγκιστρωθούν άπό τό είσαγόμενον πετρέλαιον, πού τούς στρέφει δόλονέν και έντονώτερον πρός

τόν άνθρακα, ώς τήν έναλλακτικήν πηγήν ένεργειας, τουλάχιστον εις τήν 10ετίαν πού είσηλθομεν.

Σκόπιμον και έπωφελές θά ήτο όπως δοθή μια συγκριτική είκων τού Έλληνικοῦ στόλου μπάλκ κάρριερς, ίδιατα μέ τάς λοιπάς χώρας τής ΕΟΚ, εις τήν όποιαν άπό σήμερον άνηκουμεν.

Βάσει στοιχείων τής Γραμματείας τής UNCTAD (Review of Maritime Transport, 1979), δοθέντων εις τήν δημοσιότητα τόν Μάιον τού 1980, ή Έλλας διέδετεν στόλου μπάλκ κάρριερς άνερχόμενον εις 14.965.348 κοχ., ήτοι τό 14,24% τής παγκοσμίου χωρητικότητος εις σκάφη τού τύπου τούτου.

Η διαφορά, δημως, είναι τρομακτική διανή σύγκρισης γίνη μεταξύ Έλλάδος και τῶν λοιπῶν χωρῶν τής Κοινότητος. Ούτω διναντί 16.474.496 κοχ., πού άνηρχετο ή χωρητικότης μπάλκ κάρριερς τής ΕΟΚ τών Έννεα κατά τό 1979, ή Έλλας μόνη, ύπο τήν σημαίαν της, διέδετεν χωρητικότητα εκ 14.965.348 κοχ., ήτοι διλόγον μικροτέρου τού συνόλου τῶν λοιπῶν χωρῶν τής κοινότητος.

Πρός πληρεστέραν άντιληψιν τού πράγματος και συναγωγήν άσφαλεστέρων συμπερασμάτων έπι τού διαφορετικοῦ ναυτιλιακοῦ προσανατολισμοῦ Έλλάδος και λοιπῆς ΕΟΚ, παραθέτομεν κατωτέρω πίνακα τῶν στόλων μπάλκ κάρριερς τής ΕΟΚ τών Δέκα κατά τά έτη 1976 και 1979 εις κόρους άλικης χωρητικότητος.

	Δύναμις μπάλκ κάρ. εις κοχ.	
Χώρα	1976	1979
Βόλγον	621.536	796.877
Βρετανία	8.236.479	6.627.629
Γαλλία	1.326.584	1.615.979
Δανία	668.107	681.637
Δυτ. Γερμανία	2.264.420	1.763.434
Ιρλανδία	137.842	101.464
Ιταλία	3.851.059	4.241.314
Όλλανδία	594.832	646.162
ΕΛΛΑΣ	8.358.537	14.965.348
Σύνολον	26.069.396	31.440.144

Άπο τόν άνωτέρω πίνακα βλέπομεν μίαν άντιθετον πορείαν εις τήν έξελιξιν τῶν στό-

λων μπάλκ κάρριερς μεταξύ Έλλαδος - ΕΟΚ τῶν Έννεα. Ούτω ένω τά Έλληνικά μπάλκ κάρριερς μεταξύ τῶν έτῶν 1976 και 1979 άνηλθον άπο 8.358.537 κοχ. εις 14.965.348 κοχ., σημειώσαντα μίαν αύξησην κατά 44,3%, εις τήν ΕΟΚ τῶν Έννεα κατηλθον άπο 17.710.859 κοχ., εις 16.474.496 κοχ. ήτοι έμειωθησαν κατά 7%.

Η ναυτιλιακή μας άνατομια

Η διαφορά αυτή εις τό μέγεθος τῶν στόλων μπάλκ κάρριερς μεταξύ Έλλαδος και λοιπῶν χωρῶν τής Κοινότητος δέν έχει άκαδημαϊκόν χαρακτήρα, άλλ' έμπειρης είσιται κάτι τό πολὺ σημαντικότερον τήν ναυτιλιακή μας άνατομιαν. Εις τήν διαφοράν αύτήν άνευρισκεται ό νέος ναυτιλιακός προσανατολισμός τῶν Έλλήνων, διαφορετικός άπο τήν πορείαν τῶν παραδοσιακῶν ναυτιλιών τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν. Άκομη εις τήν διαφοράν αύτήν θά άνευρεθή ή σημειρινή ναυτιλιακή ισχύς τής Έλλαδος, πού διά τό 1981 διαγράφεται μεγαλυτέρα, άφειλομένη βασικώς εις συμπτωματικά γεγονότα. Πρόκειται διά τάς δύο συνεχείς κακάς Ρωσικάς έσοδειας, τάς όποιας οι Έλληνες έφοπλισται, διά νά είμεθα ειλικρινεῖς, ούτε τάς έγγωρίζον ούτε τάς είχον διείδει, διανη προεβαίνοντας εις τάς άθροας άγοράς, εις την εύκαιριαν, τῶν έκποιουμένων άπο τούς Δυτικούς πλοίων. Δέν άρνούμεθα εις τήν προκειμένην περίπτωσιν και τήν έμφυτην τάσιν τῶν έφοπλιστῶν μας, τραφοδοτουμένην πάντοτε άπο τήν κρυψήν έλπιδα τού «άπροβλέπτου» πού θά έκτινάξη αιφνιδιαστικώς τήν ναυλαγοράν πρός τά άνω. Ή τάσις, δημως, αυτή ως κειμένη πέραν παντός έπιχειρηματικοῦ δρθολογισμοῦ, δέν πανει άπο τού νά είναι έπικινδυνος.

Η στροφή πρός τά χύδην ξηρά φορτία

Εις τήν έπενδυτικήν αύτήν συμπεριφοράν τῶν Έλλήνων έφοπλιστῶν κατά τήν τελευταίαν 4ετίαν ύπάρχει μία έξηγησις, ή άκολουθος, πού κατά σημαντικόν μέρος δικαιολογεῖται. Ή έκσπασσα κατά τό 1973 κρίσις τού πετρελαίου και ή έκτοτε διαμορφωθείσα δυσοίωνος έξελιξις διά τά δεξαμενόπλοια, μοιραίον ήτο νά στρέψη τούς ναυτιλιακούς μας έπιχειρηματίας, ήξεν ένστικτον

complete shipping services by:

Your Man in MANILA (Philippines)

el Greco
SHIPPING ENTERPRISES

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

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

PETER N. TOUNDJIS
70 BOHOL AVE., QUEZON CITY 3008,
METRO MANILA, PHILIPPINES
Telephones: 977051/4 (24 HOURS) 990991, AOH: 990564
Telexes: ITT 742208 GRECO PM, RCA 7227321 EGE PH,
EASTERN (WUI) 63329 GRECO PN, 63329 ELLIN PN
Cables: ELGRECO, MANILA

έπιβιώσεως, είς τήν άλλην μεγάλην κατηγορίαν τῶν χύδην μεταφορῶν, τά ξηρά φορτία. Άπομάκρυνσις, λοιπόν, ἀπό τά δεξαμενόπλοια, στροφή πρός τά μπάλκ κάρριερς, συντελούντων καὶ τῶν δσων περὶ ἄνθρακος ἐλέγοντα. Χαρακτηριστικόν τῆς ἀληθείας αὐτῆς είναι ὅτι μεταξύ τῶν ἑτῶν 1976-1979 ἐνῶ τά ύπο τὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν δεξαμενόπλοια ηὔξηθησαν κατὰ 2.303.249 κοχ. ἡ ποσοστὸν 20,54%, τά ύπο τῆν Γαλανόλευκον μπάλκ κάρριερς ηὔξηθησαν κατὰ 6.606.811 κοχ. ἡ ποσοστὸν 44,3%. Έξ ἄλλου ἐνῶ κατά τὸ 1976 τά μπάλκ κάρριερς ἀπέτελουν τό 33,39% τῆς ὀλικῆς ύπο τὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν χωρητικότητος, τό ποσοστὸν τοῦτο ἀνῆλθεν εἰς 40% κατά τὸ 1979. Τέλος ἡ συμμετοχὴ τοῦ Ἐλληνικοῦ στόλου μπάλκ κάρριερς εἰς τήν παγκόσμιον χωρητικότητα τῶν σκαφῶν αὐτῶν ἀνῆλθεν ἀπό 9,39%, πού ἦτο τὸ 1976, εἰς 14,24% τὸ 1979 μεγατοποιηθέντος οὕτω τοῦ ρόλου τῆς Ἐλλάδος εἰς τάς διεθνεῖς μεταφοράς χύδην ξηρῶν φορτίων. Ή ἔξελιξις αὐτῆς σημαίνει ὅτι ὡς ναυτιλία κατέστημεν ἐτι περαιτέρω εὐαίσθητοι εἰς τήν κίνησιν τῆς UNCTAD διά τήν κατανομὴν τῶν χύδην φορτίων, μῇ ἔχοντες ἐναλλακτικὴν λύσην δψως αἱ ἄλλαι παραδοσιακοὶ χώραι, πού ἐστράφησαν πρός τά πλοϊα ὑψηλῆς τεχνολογίας ἔξειδικευμένων μεταφορῶν. Ἐναὶ ἀπόλον παράδειγμα είναι τά πλοϊα κοντέινερς, ἐναντί τῶν ὁποίων ἡ χώρα μας παραμένει ἀπαραδέκτως καθυστερημένη. Εἰς 20.738 κοχ. ἀνήρχοντο τά Ἐλληνικά πλοϊα κοντέινερς κατά τὸ 1976, ἀνελθόντα μέχρι καὶ τὸ 1979 μόλις κατά 2.753 κοχ. (23.491 κοχ.). Ἀντιθέτως πρός ἑμάς, εἰς τάς λοιπάς χώρας τῆς EOK ἐσημειώθη ἀλματώδης ἔξελιξις, εἰς τρόπον ὥστε αὐτή νά διαθέτῃ σήμερον τῶν μεγαλύτερον στόλον πλοϊών κοντέινερς εἰς τόν κόσμον, μὲ ἰκανότητα συγχρόνου μεταφορᾶς 421.723 TEU. ἢτοι τό 34% τῆς παγκόσμιον ἰκανότητος, πού ἀνέρχεται εἰς 1.239.309 TEU.

Nέαι παραγγελίαι

Ἡ τελευταία διετία μὲ τήν ἀναθάρρυνσιν τῆς ναυλαγορᾶς τῶν χύδην ξηρῶν φορτίων, πέραν τῶν ἀγρών, ἐστρεψεν πολλούς Ἐλλήνας εἰς παραγγελίας νέου τοννάς μπάλκ κάρριερς. Οὕτω συμφώνως πρός στοιχεῖα τοῦ Fairplay International Records and Statistics (FIRS), τήν Ιην Αύγουστου 1980 ύφισταντο ἀνά τόν κόσμον παραγγελίαι διά τήν ναυπήγησιν 24 ύπο τὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν ἀμιγῶς μπάλκ κάρριερς (μῇ περιλαμβανομένων τῶν μικτῶν), καλυπτόντων συνολικῶς 1.065.320 τόννους d.w. Οὕτω ἡ Ἐλλάς εἰς τήν ναυπήγησιν μπάλκ κάρριερς καταλαμβάνει τήν δην παγκόσμιον θέσιν καὶ τήν 2αν

έντος τῆς EOK, μετά τήν Βρεταννίαν. Ἀλλη ἐνδειξίς τῆς στροφῆς τῶν ἐφοπλιστῶν μας πρός τά χύδην ξηρά φορτία, δοθέντος διτες ἔξειδικης σημαίας, διαθέτει τά ύπο τήν Γαλανόλευκον μπάλκ κάρριερς ηὔξηθησαν κατά 6.606.811 κοχ. ἡ ποσοστὸν 44,3%. Έξ ἄλλου ἐνῶ κατά τὸ 1976 τά μπάλκ κάρριερς ἀπέτελουν τό 33,39% τῆς ὀλικῆς ύπο τὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν χωρητικότητος, τό ποσοστὸν τοῦτο ἀνῆλθεν εἰς 40% κατά τὸ 1979. Τέλος ἡ συμμετοχὴ τοῦ Ἐλληνικοῦ στόλου μπάλκ κάρριερς εἰς τήν παγκόσμιον χωρητικότητα τῶν σκαφῶν αὐτῶν ἀνῆλθεν ἀπό 9,39%, πού ἦτο τὸ 1976, εἰς 14,24% τὸ 1979 μεγατοποιηθέντος οὕτω τοῦ ρόλου τῆς Ἐλλάδος εἰς τάς διεθνεῖς μεταφοράς χύδην ξηρῶν φορτίων. Ή ἔξελιξις αὐτῆς σημαίνει ὅτι ὡς ναυτιλία κατέστημεν ἐτι περαιτέρω εὐαίσθητοι εἰς τήν κίνησιν τῆς UNCTAD διά τήν κατανομὴν τῶν χύδην φορτίων, μῇ ἔχοντες ἐναλλακτικὴν λύσην δψως αἱ ἄλλαι παραδοσιακοὶ χώραι, πού ἐστράφησαν πρός τά πλοϊα ὑψηλῆς τεχνολογίας ἔξειδικευμένων μεταφορῶν. Ἐναὶ ἀπόλον παράδειγμα είναι τά πλοϊα κοντέινερς, ἐναντί τῶν ὁποίων ἡ χώρα μας παραμένει ἀπαραδέκτως καθυστερημένη. Εἰς 20.738 κοχ. ἀνήρχοντο τά Ἐλληνικά πλοϊα κοντέινερς κατά τὸ 1976, ἀνελθόντα μέχρι καὶ τὸ 1979 μόλις κατά 2.753 κοχ. (23.491 κοχ.). Ἀντιθέτως πρός ἑμάς, εἰς τάς λοιπάς χώρας τῆς EOK ἐσημειώθη ἀλματώδης ἔξελιξις, εἰς τρόπον ὥστε αὐτή νά διαθέτῃ σήμερον τῶν μεγαλύτερον στόλον πλοϊών κοντέινερς εἰς τόν κόσμον, μὲ ἰκανότητα συγχρόνου μεταφορᾶς 421.723 TEU. ἢτοι τό 34% τῆς παγκόσμιον ἰκανότητος, πού ἀνέρχεται εἰς 1.239.309 TEU.

Tί θά πράξουν οι ἐφοπλισταί μετά τήν ἐπιτυχίαν;

Τό ἀβίστον συμπέρασμα ἀλλαγής σημαίας είναι ὅτι ἡ ἐπιχειρηματική ἐπιφάνεια σημαντικώτατον μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν μας θά ἐνισχυθῇ κατά πολὺ ἐντός τοῦ 1981. Καὶ μάλιστα ἐν μέσω μας δυσχεροῦς παγκοσμίου οίκονομίας, πράγμα πού θα προκαλέσῃ δχι μόνον θαυμασμόν, ἀλλά καὶ φθόνον, ιδιαίτατα εἰς τούς ναυτιλιακούς μας ἀνταγωνιστάς. Οπως ἐλέχθῃ ἡ ναυτιλία εὐεξία δέν θά είναι γενική. Βασικῶς περιορίζεται εἰς τά μπάλκ κάρριερς, ἐνώ οἱ ἄλλοι κλάδοι ἔαν δέν ύποφέρουν, ὥπωσδήποτε θά φυτιωσοῦν ἐκ πολλῶν αἰτίων. "Ενα, δημως, είναι τό βέβαιον, ὅτι αἱ ἡμέραι εὐτυχίας δέν διαρκοῦν πολὺ, οὔτε δύναται κανεὶς μέ τόσην τεραστίαν ναυτιλιακήν δύναμιν νά ύπολογιζῃ πάντοτε εἰς τό «ἀπρόβλεπτον».

Μέ τήν λῆξιν τοῦ 1981, ἐφ' ὅσον δέν μεσολαβήσουν ἀστάθμητοι παράγοντες καὶ ἀπρόβλεπτα γεγονότα, ἡ εὐνοηθεῖσα ἀπό τήν τύχην μερίς τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν θά εὐρεθῇ εἰς τό σταυροδρόμι ιστορικῶν ἀποφάσεων διά τό μέλλον της. Θά θέσῃ εἰς τό ἐαυτόν της τό ἐρώτημα περὶ τοῦ τί θά πράξῃ περαιτέρω μέ τήν δύναμιν πού τής ἐδωσαν τά τελευταῖα ἔτη. Ποιὸς θά είναι ὁ ἐπιχειρηματικός της προσανατολισμός; Έάν ἐπιμείνῃ εἰς τήν θάλασσαν πρέπει νά σκοπεύσῃ μακροχρονίων, ἐκσυγχρονίζουσα τό πλωτόν της ύλικον καὶ ἀποτολμοῦσα τήν εἰσόδον της εἰς τάς συγχρόνους μεταφοράς τῶν ἔξειδικευμένων φορτίων. Συγκωνούμεν διτες ὁ ἐδαφος ἐδῶ είναι ἀγνωστον καὶ ἀκανθωδες, τής ἐπιτυχίας ἔξαρτωμένης ἀπό πολλούς παράγοντας. "Ετσι, δημως, ήτο, τηρουμένων πάντοτε τῶν ἀναλογῶν, εὐθὺς μετά τήν λῆξιν τοῦ 2ου Παγκόσμιου Πολέμου, διτες οἱ πρωτοπόροι ἐστράφησαν πρός τά δεξαμενόπλοια, διά νά μεσουρανίσουν μετέπειτα.

Απαράίτητος ὁ ἐκσυγχρονισμός

"Οταν αἱ παραδοσιακοὶ ναυτιλίαι μεταπίπτουν ταχέως εἰς σκάφη ύψηλῆς τεχνολογίας, μείζοντος ἀνταγωνιστικῆς βάσεως, λόγω αὐτοματισμοῦ καὶ ἔξοικονομήσεως καυσίμων, ἀνταποκρινόμενα εἰς τάς συγχρόνους μεταφορικάς μορφάς καὶ τά ἔξειδικευμένα φορτία, διά νά διασωθοῦν ἀπό τόν μελλοντικόν ἀνταγωνισμόν τοῦ Τρίτου Κόσμου καὶ τῶν «Οἰκονομικῶν σημαίων» (έ-

δῶ καταλέγουν καὶ ἡμάς) καὶ διτες ἀκόμη, διά τόν αὐτόν λόγον, προσαρμόζουν τά ναυπηγεία τῶν διά τήν κατασκευήν τοιούτων σκαφῶν, ὁ Ἐλληνικός ἐφοπλισμός δέν είναι δυνατόν νά παραμείνη στατικός, ἐκτός ἔξελιξεων, διότι θά ἔξαφανισθῇ. Εἰς τόν τομέα τῶν συγχρόνων μεταφορῶν είμεθα κάτω καὶ τής μερίδος πού ἦτο ἐύλογον νά μεταφέρωμεν ώς χώρα μέ ἔξωτερικόν ἐμπόριον διενεργούμενον εἰς ποσοστόν ἀνώ τοῦ 90% ἀπό θαλάσσης.

Τά σημερινά μας ναυτιλιακά κλένε μᾶς παρέχουν τήν δυνατότητα μιᾶς ἀξιολόγου προσαρμογῆς. Ἀλλωστε καὶ ἡ παγκόσμιος οίκονομική δραστηριότης ύφισταται τά τελευταῖα ἔτη συνεχεῖς μεταβολάς, πού καθιστοῦν ἐπιβεβλημένην τήν προσαρμογήν πρός αὐτάς δλῶν τῶν ἐπιχειρηματικῶν φορέων, ἀρα καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν. Ἀκόμη δύναται κανεὶς νά εἴπῃ ὅτι οὔτε δλος ὁ ἐφοπλιστικός μας κόσμος χωράει εἰς τόν τομέα τῶν μπάλκ κάρριερς, οὔτε είναι φρόνιμος ἡ μονομερής ἐφοπλιστική μας δραστηριότης. Χρειάζεται διαφοροποίησης, στροφή πρός τούς νέους ναυτιλιακούς τομεῖς, ἀπό τούς οποίους δέν ἐπιτρέπεται νά αὐτοαποκλεισθοῦμε, ἔαν θέλωμεν νά ἐπιζησωμεν ναυτιλιακῶς. Καὶ αἱ περιστάσεις εὐνοοῦν οικονομικῶς μίαν νέαν κατεύθυνσιν εἰς σημαντικήν μερίδα τῶν ἐφοπλιστῶν μας. Έάν ἀναλογισθῇ κανεὶς διτες καίτοι ναυτιλιακῶς ἀσυγχρόνιστοι, κατωρθώσαμεν ἐν τούτοις νά ἐπικρατήσουμε διεθνῶς, τότε τί θά γίνη ἔαν κατορθώσουμε καὶ δέν ἀποκοποῦμε ἀπό τάς ραγδαίας ἔξελιξεις πού σημειώνονται εἰς τάς θαλασσίας μεταφοράς;

Tό μέλλον

"Η ικανότης προσαρμογῆς μας θά προσδιορίσῃ καὶ τό μέλλον μας. Μία προσαρμογή πού θά βελτιώσῃ τήν ναυτιλία μας θέσιν εἰς τήν EOK, διά νά ἀρχίσῃ καὶ αὐτή νά μᾶς βλέπῃ μέ ἀλλο μάτι.

"Η ἐκσυγχρονισμένη Ναυτιλία μας, ποιριον είναι νά ἀποβάλῃ σύν τῷ χρόνῳ δλῶ διά τής καταμαρτυροῦν οἱ ζένοι, πού συνήθως βλέπουν τά μειονεκτήματα περισσότερα ἀπό τά πλεονεκτήματα τού ναυτιλιακοῦ μας δγκου.

"Καὶ μέ τό τέλος τής σημερινῆς μας ἐπισκοπήσεως εὐχόμεθα δψως τό 1981 είναι αἰσιον καὶ εὐτυχές διά τόν ναυτιλιακόν κόσμον τής χώρας καὶ ὁ Ἀγιος Νικόλαος προστάτης τῶν προμαχούντων να τονιστεί.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΜΑΖΑΡΑΚΗΣ

TELEGRAPHIC ADDRESS: STAMATIOU

TELEX: 18080 AR

PHONE: 33-0867, 33-3836

NIGHT: 33-3188

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

VENEZUELA 691 (BUENOS AIRES)

ARGENTINA

‘Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

‘Ο Ο.Α.Π. έτιμησε δσους πρόσφεραν υπηρεσίες στὸν λιμένα Πειραιῶς τά τελευταῖα 50 χρόνια

Σὲ πανηγυρική συνεδρίαση τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ ‘Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς, στὴν ὁποίᾳ πῆραν μέρος ὁ ὑπουργός ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ι. Φικιώρης, ὁ γενικός γραμματέας τοῦ ίδιου ὑπουργείου κ. Π. Σαρλῆς καὶ οἱ διατελέσαντες πρόεδροι καὶ γενικοὶ διευθυντές τοῦ Ο.Α.Π. ἀπονεμήθησαν σὲ προσωπικότητες καὶ νομικά πρόσωπα, ποὺ πρόσφεραν υπηρεσίες στὸ λιμάνι, ἀναμνηστικά μετάλλια τῆς πεντηκονταετηρίδας τοῦ ‘Οργανισμοῦ μέ εἰδικά διπλώματα.

Εἰδικότερα οἱ τιμητικές αὐτές διακρίσεις, ἀπονεμήθησαν στὸν ὑπουργό ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ι. Φικιώρη, στὸ γενικό γραμματέα τοῦ ίδιου ὑπουργείου κ. Π. Σαρλῆ, στοὺς διατελέσαντες πρόεδρους τοῦ Ο.Α.Π. κ.κ. Γ. Βελούζο, Κων. Λούνδρα, Πάνο ‘Ανθανασιάδη, Εὐάγγ. Γεωργούληπουλο, Στ. Στρατήγη, στὸν ἀντιπρόεδρο τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ο.Α.Π. Δημ. Πίππα καὶ στοὺς διατελέσαντες γενικοὺς διευθυντές κ.κ. Έμμ. Κελαΐδη Γεώργ. Πετρόπουλο, Θεόδ. Καλόγιωμο, Σπυρ. Σούλη καὶ Ἀβερκ. Καραλῆ στὸν κ. Δημ. Κωττάκη ἐκδότη τῆς ναυτιλιακῆς ‘Επιθεωρήσεως ‘Ναυτικά Χρονικά’ (ῶς τὸν πρεσβύτερο τῶν ἐκπροσώπων τοῦ Τύπου), στὸ ‘Εμπορικό καὶ Βιομηχανικό ‘Ἐπιμελητήριο ‘Ελλάδος, στὸ Λιμενικό Σῶμα, στὸ Δῆμο Πειραιῶς, στὸ ‘Ἐργατούπαλληλικό

Κέντρο τῆς πόλεως, στὶς ‘Ενώσεις Συνταξιούχων ‘Υπαλλήλων καὶ ‘Ἐργατῶν τοῦ Ο.Α.Π. καὶ στὶς ‘Ενώσεις Μονίμων ‘Υπαλλήλων καὶ λιμενεργατῶν Ο.Α.Π.

Ἐπίσης μὲ ἀπόφαση τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ο.Α.Π ὄνομάστηκαν ἡ μεγάλη αἴθουσα τοῦ κεντρικοῦ ἐπιβατικοῦ σταθμοῦ σὲ «αἴθουσα Πάνου ‘Αθανασιάδη» καὶ ὁ προβλήτας Ι. Ἰκονίου σὲ «προβλήτα Δημοσθένη Πίππη».

Μετά τὴν τελετὴ δόθηκε στὴν αἴθουσα τοῦ ἐπιβατικοῦ σταθμοῦ δεξιῶσῃ γιὰ τὰ 50 χρόνια τοῦ Ο.Α.Π. στὴν ὁποίᾳ παρέβρεθηκαν ὁ μητροπολίτης Πειραιῶς κ. Καλλίνικος, ὁ ὑπουργός Πολιτισμοῦ καὶ ‘Ἐπιστημῶν κ. Ανδρ. Ανδριανόπουλος, οἱ γενικοὶ γραμματεῖς τῶν ὑπουργείων Συντονισμοῦ καὶ Ναυτιλίας κ.κ. Στρ. Στρατήγης καὶ Π. Σαρλῆς, ὁ νομάρχης Πειραιῶς κ. Π. Γερογάννης, ὁ δήμαρχος Πειραιῶς κ. Γ. Κυριακάκος, ὁ ἀρχηγός τοῦ Δ.Σ. ἀντιναύαρχος κ. Ι. Χρυσανθακόπουλος, ὁ διοικητής τοῦ Ι.Κ.Α. κ. Αβ. Καραλῆς, πολλοὶ βουλευτές τῆς περιοχῆς, ἐκπρόσωποι τῶν μετά τοῦ Ο.Α.Π συναλλασσομένων παραγωγικῶν τάξεων καὶ τῶν ἄλλων τοπικῶν ἀρχῶν, ἀνώτατα υπηρεσιακά στελέχη τοῦ ΥΕΝ καὶ τοῦ Ο.Α.Π καὶ οἱ διοικήσεις τῶν συνδικαλιστικῶν ὅργανώσεων τῶν ἐργαζομένων στὸν Ο.Α.Π.

Μειωμένη ἡ κίνησις

Μειωμένη ἡ τὸ ή κίνησις πλοίων καὶ ἐμπορευμάτων κατά τὸν παρελθόντα ‘Οκτώ-

βριον, ἐν συγκρίσει πρός τὴν κίνησιν τοῦ ἴδιου μηνός τοῦ 1979, ἐνῷ ἡ ἐπιβατική κίνησις ἡτο ηὑξημένη. Ηὑξημένη ἡτο καὶ ἡ καταπλεύσασα χωρητική.

Εἰδικότερον οἱ κατάπλοι ήσαν ὀλιγώτεροι κατά 4,71%, ἡ χωρητικότης ηὑξημένη κατά 16,56%, τὰ φορτοεκφορτωθέντα ἐμπορεύματα ὀλιγότερα κατά 6,33% καὶ οἱ διακινηθέντες ἐπιβάται περισσότεροι κατά 10,69.

Αναλυτικότερον ἡ κίνησις τοῦ ‘Οκτωβρίου 1980, ἐναντὶ τοῦ ίδιου μηνός τοῦ 1979 ἐμφανίζεται ὡς ἀκολούθως:

a. Ναυτιλιακή:

— Κατέπλευσαν 2.023 πλοῖα, καθαρᾶς χωρητικότητος 3.655.807 κόρων, ἐναντὶ 2.123 πλοίων, μέ χωρητικότητα 3.136.355 κόρων.

— Εἰοηλθον εἰς τὰς δεξαμενάς τοῦ Ο.Α.Π πρός ἐκτέλεσιν διαφόρων ἐπισκευαστικῶν ἐργασιῶν 62 πλοῖα, ἐναντὶ 59.

— ‘Ἐπεσκευάσθησαν εἰς τὴν λιμενικήν περιοχήν 70 πλοῖα, ἐναντὶ 87.

— ‘Υδροδοτήθησαν πλοῖα καὶ ἄλλα πλωτά μέσα μέ 114.593 κυβ. μέτρ. ὑδατος, ἐναντὶ 117.997 κυβ. μέτρ.

β. Εμπορευματική:

Φορτοεξεφορτώθησαν 819.065 τόννοι ἐμπορευμάτων, ἐναντὶ 874.485 τόννων. Ἐκ τῆς κινήσεως τοῦ παρελθόντος ‘Οκτωβρίου 115.205 τον. διεκινήθησαν ἐντὸς ἐμπορευματοκιβωτίων, ἐνῷ τοῦ ‘Οκτωβρίου 1979 ἡτο 109.337 τον.

γ. Επιβατική:

Διεκινήθησαν ἐκ τοῦ λιμένος 397.603 ἐπιβάται (ἐξωτερικοῦ 56.921 καὶ ἐσωτερικοῦ 340.682), ἐναντὶ 359.218 ἐπιβατῶν (ἐξωτερικοῦ 70.376 καὶ ἐσωτερικοῦ 288.842).

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

‘Οργανισμός ἰδρυθείς ὑπό σημαινόντων
‘Ελλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου
ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος τοῦ ‘Ελληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.
Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων ἄνω τῶν 13.500.000.000
δολλαρίων.

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τοὺς Thos R. Miller & Son (Bermuda) η εἰς τοὺς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους τῶν:

Thos. R. Miller & Son, International House, 26 Creechurh Lane, London EC3A 5BA.

Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

Η κίνησις τοῦ Δεκαμήνου

Μειωμένη έμφανιζεται ή κίνησις τοῦ λιμένος τό δεκάμηνον 'Ιανουαρίου — Οκτωβρίου 1980, έναντι τῆς κινήσεως τοῦ άντιστοίχου χρονικοῦ διαστήματος τοῦ 1979.

Συγκεκριμένως:

— Οι κατάπλοι ήσαν διλιγότεροι κατά 5,6%, τά φορτοεκφορτώθεντα έμπορεύματα διλιγότερα κατά 4,8% καὶ οι διακινηθέντες έπιβαται διλιγότεροι κατά 3,09%.

'Αναλυτικότερον ή κίνησις τοῦ δεκαμήνου 1980 έναντι τοῦ 1979 έμφανιζει τήν άκολουθον εἰκόνα.

a. Ναυτιλιακή:

Κατάπλευσαν 21.863 πλοία καθαράς χωρητικότης 33.517.241 κόρων, έναντι 23.178 πλοίων μέ χωρητικότητα 31.679.337 κόρων.

β. Έμπορευματική:

Φορτοεξεφορτώθησαν 8.419.464 τόννοι έμπορευμάτων, έναντι 8.846.790 τόννων.

γ. Έπιβατική:

Διεκινήθησαν 4.861.683 έπιβαται (έξωτερικού 538.522 καὶ έσωτερικοῦ 4.323.161), έναντι 5.017.184 έπιβατῶν (έξωτερικοῦ 658.442 καὶ έσωτερικοῦ 4.358.742).

Η κίνησις κοντένερς

Ηδημένη κατά 15,7% ήτο η κίνησις έμπορευματοκιβώτων τό έννεαμηνον 'Ιανουαρίου — Σεπτεμβρίου 1980 έν συγκρίσει πρός τό άντιστοίχου χρονικόν διάστημα τοῦ 1979, τά δέ διακινηθέντα ἐντός αὐτῶν έμπορεύματα ήσαν περισσότερα κατά 9,8%, έναντι τοῦ έννεαμηνού τοῦ 1979.

Ειδικότερον τά φορτοεκφορτώθεντα έμπορευματοκιβώτων κατά τό χρονικόν διάστημα 'Ιανουαρίου — Σεπτεμβρίου ήσαν 125.513 καὶ τά διακινηθέντα ἐντός αὐτῶν έμπορεύματα 972.759 τον., έναντι 108.478 έμπορευματοκιβώτων και 886.132 τον. άντιστοίχως.

Αἱ προμήθειαι τοῦ Ο.Λ.Π.

Κατηρτίσθη ύπό τοῦ Ο.Λ.Π. σχέδιον προεδρικοῦ διατάγματος μέ τό δόποιον ρυθμίζονται θέματα, σχέσιν έχοντα μέ τόν τρόπον έκτελέσεως έργων καὶ προμηθειῶν τοῦ 'Οργανισμοῦ καὶ ἄλλων συμβάσεων.

Αἱ ἀδειαι ἐργασίας εἰς τόν λιμένα

Μέ νέον κανονισμόν, δστις ἐνεκρίθη ύπό τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς δρίζεται δι τό κάθε ἀπασχολούμενος εἰς τήν περιοχήν τοῦ λιμένος Πειραιῶς εἰς έμπόριον

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη — Πειραιεύς
Τηλ.: 4516.439

Ἐνοικιάζονται μέ πλήρη κλιματισμόν:

Τό Ισόγειον M2 300 καὶ ὁ ἡμιόροφος M2 300.

ἡ οίοδήποτε ἐπάγγελμα δέον νά ἔχῃ ἀδειαν πρός τοῦ τοῦ 'Οργανισμοῦ. Τῆς διατάξεως αὐτῆς ἔξαιρονται οἱ ναυτικοὶ πράκτορες, τῶν δόποιν δμως αἱ ἀδειαι, αἱ ἑκδιόμεναι ύπό τοῦ Λιμεναρχείου δέον νά ἐγκριθοῦν καὶ ύπό τοῦ 'Οργανισμοῦ καὶ οἱ ἑκτελωνισται καὶ βοηθοὶ αὐτῶν, τῶν δόποιν αἱ ύπό τῶν τελωνειακῶν Ἀρχῶν ἑκδιόμεναι ἀδειαι θά πρέπει νά ἐγκριθοῦν καὶ ύπό τοῦ 'Οργανισμοῦ.

Ο Ο.Λ.Π. ἐτίμησεν προσωπικότητας

Εἰς τήν πανηγυρικήν συνεδρίασιν τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς, ή δόπια ἐπραγματοποιήθη τήν 17ην Δεκεμβρίου καὶ εἰς τήν δόποιαν πήραν μέρος ὁ υπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἰ. Φικιώρης, ὁ γενικός γραμματεὺς τοῦ ίδιου 'Υπουργείου κ. Π. Σαρλῆς καὶ οἱ διατελέσαντας πρόδεοροι καὶ γενικοὶ διευθυνταί τοῦ Ο.Λ.Π. ἀπενεμήθησαν εἰς προσωπικότητας καὶ νομικά πρόσωπα, ποὺ προσέφεραν ύπηρεσίας εἰς τόν λιμένα Πειραιῶς, ἀναμνηστικά μετάλλια τῆς πεντηκονταετηρίδας τοῦ 'Οργανισμοῦ μέ ειδικά διπλώματα.

Μεταξύ τῶν τιμηθέντων καὶ ὁ ἑκδότης τῶν «N.X.» κ. Δημήτριος Κωττάκης διά τήν μακράν προσφοράν του εἰς τήν πραγματικήν τῶν Πειραιών λιμενικῶν πραγμάτων. Τιμητικά διακρίσεις ἀπενεμήθησαν καὶ εἰς τούς: 'Υπουργόν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἰ. Φικιώρην, γενικός γραμματέας τοῦ YEN κ. Π. Σαρλῆν, διατελέσαντας προεδρούς τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Γ. Βελούζον, Κων. Λούνδραν, Πάνον 'Αθανασιάδην, Εὐάγγελον Γεωργούλοπούλον, Στράτην Στρατήγην, τόν ἀντιπρόδεορον τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Δημ. Πίππαν, διατελέσαντας γενικούς διευθυντάς κ.κ. Ἐμμ. Κελαϊδήν, Γεωργ. Πετρόπουλον, Θεοδ. Καλόγρων, Σπυρ. Σούλην καὶ Ἀβέρκ. Καραλῆν, εἰς τό Ναυτικόν 'Επιμελητήριον Ἐλλάδος, εἰς τό EBE Πειραιῶς, εἰς τό Λιμενικόν Δίδυμα, εἰς τόν Δῆμον Πειραιῶς, εἰς τό 'Εργατούπαλληλικόν Κέντρον τῆς πόλεως καὶ εἰς τάς συνδικαλιστικάς δραγανώσεις τῶν ἐργαζομένων καὶ συνταξιούχων τοῦ Ο.Λ.Π. Ἐξ αἱλλού ώμομάθησαν ή μεγάλη αἰθούσα τοῦ κεντρικοῦ ἐπιβατικοῦ σταθμοῦ εἰς «αἴθουσαν Πάνον 'Αθανασιάδη» καὶ δι προβλήτης Ι. Ικονίου εἰς «προβλήτα Δημοσθένη Πίππα».

Η παραμονή Ε/Γ εἰς Κυνοσούραν

Κατ' ἔξαίρεσιν καὶ μόνον διά τήν χειμερινήν περίοδον 1980-81, τά κατά τό ἑδάφιον 2/3 τοῦ παρόντος ἄρθρου παραμένοντα εἰς τάς ἐπισκευαστικάς θέσεις Κυνοσούρας — 'Αμπλεκάκιον τουριστικά καὶ ἐπιβατηγά πλοία, θεωροῦνται κατά τό τεκμήριον ως κανονικῶς ἐπισκευαζόμενα καὶ μέχρις ἔξαντλησεως τοῦ κατά τό ἑδάφιον τοῦ δριζούμενου ἀνωτάτου δρίου. Ἐναρξεις τῆς παρούσης ἀπό 23-10-80, ητοι ἀπό τής ἐπομένης τῆς λήψεως της ύπό τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ο.Λ.Π.

Τά ἀνωτέρω ἀποτελοῦν διάταξιν ή δόπια προστίθεται εἰς τό ύπεδάφιον 6/2/4 τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ Κανονισμοῦ Τιμολογίων καὶ Δικαιωμάτων ἐπί πλωτῶν ναυπηγημάτων εἰς τήν λιμενικήν περιοχήν τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ ἐνεκρίθη μέ τήν ύπ' ἀριθ. 760/22.10.80 πρᾶξιν τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ο.Λ.Π.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΟ ΠΡΑΤΗΡΙΟΝ ΤΟΥ Π.Ν.Ο.

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τό τεύχος τής 1/12/1980 τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας, δημοσιεύεται ύπό τόν τίτλον «Πρόκληση» μεταξύ διλλων καὶ σχόλιον περι διορισμοῦ ως «Διευθυντοῦ εἰς τό πρατηρίον τροφίμων τής Εστίας Ναυτικών ἀποστράτου 'Αξιού Λ.Σ. Πρόκειται καθ' ὀλοκλήρωσιν περί ἀνυποστάτου πληροφορίας καὶ φρονούμενος, δι τά «Ναυτικά Χρονικά» δεπεσαν θῦμα ἀνακριβούς τουλάχιστον ἐνημερώσεως.

Ἡ θέσις τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ πρατηρίου τροφίμων τής Εστίας είναι κενή ἀπό τής συστάσεως, ούδετερη ἐποπθετήθη εἰς αὐτήν ἀκόμη, καὶ διά τόν λόγον δημος ἐξευρεθή πρόσωπον μέ κατάρτιον καὶ γνώσεις ἀνταποκρινομένας εἰς ηγέημένας ἀπαιτήσεις σπουδῶν καὶ ἐμπειρίας, ἀδημοσιεύθη πρό μηνός ἀγγελία εἰς 'Εφημερίδας.

Ο Γενικός Γραμματεύς
ΠΑΥΛΟΣ Θ. ΣΑΡΛΗΣ

Πειραιεύς 10 Δεκεμβρίου 1980

Σύντομα

Ἐνεκρίθη συμπληρωματική πίστωσις 3.750.000 δρχ. διά τήν ἐκτέλεσιν σποραδικῶν ἐργασιῶν ἐπισκευῆς καὶ συντηρήσεως ἐγκαταστάσεων τοῦ 'Οργανισμοῦ.

• Ἐνεκρίθη πίστωσις 55 ἑκατομμυρίων δραχμῶν διά τήν προμήθειαν 2.500.000 λίτρων πετρελαίου, πρός κάλυψιν τῶν ἐτησίων ἀναγκῶν τοῦ 'Οργανισμοῦ.

• Ἐνεκρίθησαν ύπό τοῦ Ο.Λ.Π. κονδύλια, συνολικοῦ ὑψους 17.233.000 δρχ. διά τήν πληρωμήν διαφόρων ἔργων, ἐκτελεσθέντων εἰς τόν λιμένα.

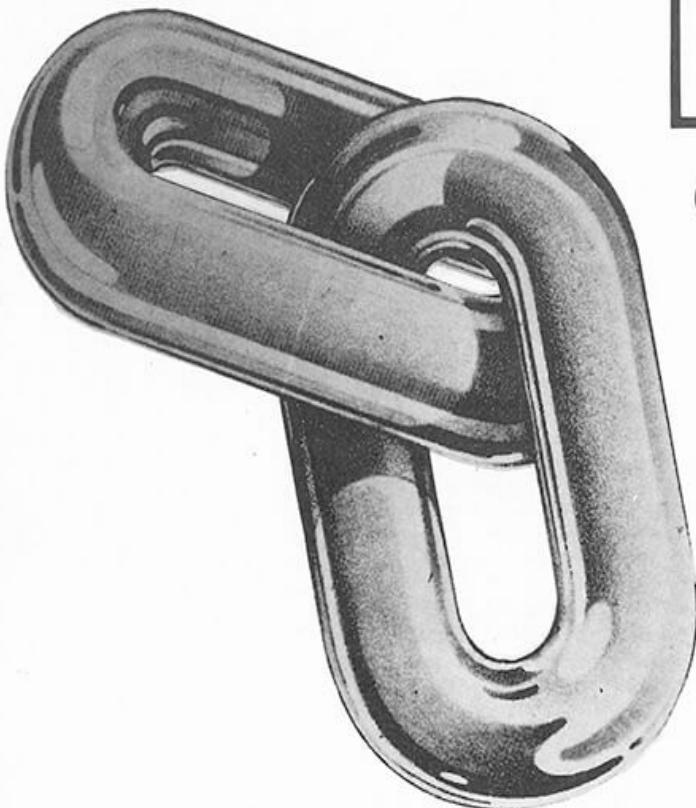
• Παρετάθη κατά 17 μῆνας ή συμβατική προθεσμία περαιώσεως τῶν ἐργασιῶν κατασκευῆς τοῦ προβλήτος έμπορευματοκιβώτων εἰς τήν περιοχήν Νέου Ικονίου, ήτοι μέχρι τής 31ης Δεκεμβρίου 1981.

• Ἀντιπροσωπεία τῶν λιμενεργατῶν Πειραιῶς ἐπεσκέφθη ἀπό 15-19 Δεκεμβρίου τούς λιμένας Ρόττερνταμ, Λονδίνου, καὶ Ἀμβέρσης, προκειμένου νά ἐνημερωθῇ διά τάς συνθήκας διεξαγωγῆς τῶν φορτοεκφορτωτικῶν ἐργασιῶν εἰς τούς ἀνωτέρω μεγάλους Εὐρωπαϊκούς λιμένας καὶ διά τάς συστήματα, πού ἐφαρμόζονται ἐκεῖ, εἰς τόν τομέα φορτοεκφορτώσεως.

**ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΓΡΑΦΕΙΩΝ
ΠΟΛΥΤΕΛΟΥΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΜΕΓΑΡΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑΣ
100 μ², ΤΕΣΣΑΡΕΣ ΑΙΘΟΥΣΕΣ, ΜΑΡΜΑΡΑ ΔΑΠΕΔΑ, ΙΔΙΑΙΤΕΡΟ W.C., ΔΡΧ. 4.600.000, ΕΥΚΑΡΙΟΙΑ. ΥΨΗΛΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ.
ΤΗΛ.: 8315.356**

NAFSI

*Cooperates with
World known
companies*



NAFSI HAS BEEN APPOINTED IN GREECE AS:



Authorised Repair Shop for B & W Diesel engines
Approved Reconditioner of B & W Diesel engines components.
Exchange Service of B & W Diesel engines components.

Doxford

Authorised Repairer for DOXFORD engines.

MacGREGOR

Authorised Service and Repair Station.
Spare Parts Distributor.



Approved Organisation for overhauling NAPIER turbochargers and spare parts stockists.

SWD Stork-Werkspoor

Authorised Service Station for STORK – WERKSPOR Diesel SWD engines.

SULZER

Authorised Repairer of SULZER engines.

NAFSI S.A.

SHIP REPAIRS

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

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Διοικητικού Πρωτοδικείου Πειραιώς
'Αριθμός 1563/1980
Πρόεδρος: δ. κ. Χριστ. Βογιατζόγλου
Εισηγητής: ή κ. Μαρ. Σταματελάτου - Μπεράτου
Δικηγόρος: δ. κ. Ι. Ψαρρός

• **Πλοϊον νηολογηθέν την 18/4/1977.** — 'Υποβολή φορολογικής δηλώσεως την 22/9/1977, μετά την έναρξη της ισχύος τού νόμου 814/1978. — 'Εμπροθέσμος. — 'Υπουργική 'Απόφασις δρίζουσα ως λήξην προθεσμίας ύποβολής φορολογικής δηλώσεως την 20/9/1977, άνενεργός ως μη κυρωθείσα διά νόμου ύποκυψασα δε εις την διάταξην τού νόμου 814/78 δρίζοντος ως λήξιν της προθεσμίας ύποβολής φορολογικής δηλώσεως, την έναρξην της ισχύος αυτού. — 'Ακύρωσις πράξεως τού Έφορου πλοίων έπιβαλλούσης πρόστιμον λόγω έκπροθέσμου ύποβολής φορολογικής δηλώσεως.

'Επειδή εις τού 14 τού N.27/1975 «περί φορολογίας πλοίων, έπιβολής είσφοράς κ.λ.π.» δρίζεται μεταξύ άλλων διτι: «.... μέχρι τέλους τού μηνός Φεβρουαρίου έκαστου έτους έπιδιδεται ύπο τού ύποχρέου δήλωσεις πρός τον άρμοδιον οίκονομικόν έφορον, καταβαλλούμενου σύν τη δηλώσει τού ένος τετάρτου (1/4) τού διεθελούμενου φόρου και της κατά τού 14 τού παρόντος νόμου είσφοράς, των ύπολοίπων τριών τετάρτων (3/4 καταβαλλούμενων εις τρεῖς (3) ισοπόσους δόσεις έντος των μηνών Ιουνίου, Σεπτεμβρίου και Δεκεμβρίου τού έτους της ύποβολής της δηλώσεως. Η δήλωσις είναι άπαράδεκτος έ-άν δέν έχει καταβληθή διεθελούμενος κατά την παράγραφον 1 τού παρόντος άρθρου φόρος και είσφορά. Εις τού 14 τού δέ 18 τού ίδιου ως άνω νόμου δρίζεται διτι έπι παραλείψεως έπιδόσεως δηλώσεως ή ύποβολής έκπροθέσμου τοιαύτης ή άρμοδιος φόρος διά πράξεως αυτού καταλογίζει τόν διεθελούμενον συνολικώς φόρον και είσφοράν και έπιβάλλει πρόστιμον 20% έπι τού

ποσού τού φόρου και της είσφοράς. Έξ αλλου εις τού ως άνω άρθρον 14 τού N. 27/1975 προσετέθη διά τού άρθρου 24 τού N. 814/13.9.1978 «περί συμπληρώσεως και τροποποιήσεως φορολογικών και άλλων τινῶν συναφών διατάξεων» παράγραφος εις την δρίζεται διτι αι «διατάξεις της παραγράφου 1 τού παρόντος άρθρου έφαρμόζονται έπι τών πλοίων των τιθεμένων ύπο έλληνικήν σημαίαν μετά την 1ην Ιανουαρίου 1977 και έφεξης. Ειδικώς διά τά πλοία, τά τεθέντα ύπο Έλληνικήν σημαίαν μετά την 1ην Ιανουαρίου 1977 μέχρι της έναρξεως της ισχύος τού παρόντος νόμου, η προθεσμία ύποβολής της δηλώσεως δρίζεται άπο της έναρξεως της ισχύος αυτού, καταβαλλούμενων τών ληξιπροθέσμων δόσεων άμα τη ύποβολή της έμπροθέσμου δηλώσεως άνευ προσαυξήσεως».

Έπειδή, έν προκειμένω, ως προκύπτει έκ των έν τη δικογραφία έγγραφων, η προσφεύγουσα, ως πλοιοκτήτρια τού φορτηγού πλοίου «Α» τεθέντος ύπο Έλληνικήν σημαίαν την 18.4.1977, ύπεβαλεν εις την άρμοδιαν Οίκονομικήν Έφοριαν την άπο 22-9-1977 δήλωσιν φορολογίας πλοίων Α' κατηγορίας διά το οίκονομικόν έτος 1977, καταβληθέντος παντός διεθελούμενου ποσού ήτοι τών ληξιπροθέσμων δόσεων. Η φορολογία έφορος Αρχή, θεωρήσασα την ύποβληθείσαν δήλωσιν έκπροθέσμον, βάσει της υπό αριθ. E 11219/28817/10.8.1977 άποφάσεως τού 'Υπουργού Οίκονομικών καθ' ήν η προθεσμία ύποβολής της δηλώσεως και καταβολής τού φόρου έληγε την 20-9-1977, έπειτας έπι τού ως άνω νόμου φόρου ληξιπροθέσμως και μή δόσεων προσαύξησιν δυνάμει τού άρθρου 18 N. 27/75 ως έπι παραλείψεως ύποβολής δηλώσεως ή ύποβολής έκπροθέσμου τοιαύτης. Ήδη, η προσφεύγουσα διά της ύπο κρίσιν προσφυγής, προσβάλλει την προαναφερθείσαν πράξιν έπιβολής προστίμου, ισχυριζόμενη διτι έμπροθέσμως μέν ύπεβαλε την δήλωσιν φορολογίας εις ήν ύπερχερούτο έκ τού νόμου, άμα δε και κατέβαλε τόν άναλογούντα εις την περίπτωσιν ταύτην φόρον και είσφοράν.

Έπειδή, τό έν λόγω πλοίον της προσφυ-

γούσης πλοιοκτητρίας έταιρίας έτεθη ύπο έλληνικήν σημαίαν την 18-4-1977 και ως έκ τούτου η προθεσμία ύποβολής δηλώσεως δρίζεται μετά τόν χρόνον θέσεως έν τούτου τού N. 814/1978, ως τούτο δρίζεται ρητώς ύπο της παρατείσης διατάξεως, λαμβανομένης υπό διψιν της ήμερομηνίας καταθέσεως της δηλώσεως ήτοι της 22.9.1977, αυτή έμπροθέσμως ύπεβληθη δεδομένου διτι ή ισχύς τού άνωτέρω νόμου 814/78 ήρετο την 13-9-1978 ήτοι πολύ άργοτερον άπο της ύποβολής της έν λόγω δηλώσεως. Κατ' ακολουθίαν έμπροθέσμως ύπεβληθη ύπο της προσφυγούσης ή ως είρηται δήλωσις φόρου αυτής διά τό πλοίον «Α» και ως έκ τούτου ούχι δρώσις έδεωρηθη αυτή ύπο της φορολογίας ήρχης ως έκπροθέσμος, και δέον νά άκυρωθή η προσβαλλομένη πράξις έπιβολής προστίμου, λόγω έκπροθέσμου ύποβολής της δηλώσεως τά έναντια δι ύπο της φορολογικής ήρχης προβαλλόμενα είναι άπορριπτεος ως άβασιμα. Ειδικότερον δέ δι ισχυρισμός αυτής διτι ή προθεσμία ύποβολής της δηλώσεως έληγε την 20-9-1977 δυνάμει της δηλώσεως έπι προσφυγούσης ήρχης άποφάσεως είναι άπορριπτεος ως άβασιμος διότι ή έν λόγω άποφάσις δέν έκρυψθη διά τού τυπικού τινός νόμου και διτι ήρχης διατάξεως τού N. 814/1978 (άρθρον 24) ώρισθη ρητώς προθεσμία ύποβολής της οίκειας δηλώσεως διά τά πλοία τά τιθεμένα ύπο έλληνικήν σημαίαν μετά την 1ην Ιανουαρίου 1977 και μέχρι της έναρξεως ήσης ισχύος τού νόμου τούτου.

Έπειδή κατά ταύτα δέον νά άκυρωθή η προσβαλλομένη πράξις (άπόφασις) τού Οίκονομικού Έφορου Πλοίων Πειραιώς έπιβολής προστίμου, δεκτής γενομένης της ύπο πρίσιν προσφυγής.

Διοικητικού Πρωτοδικείου Πειραιώς
'Αριθ. 1462/1980
Πρόεδρος: δ. κ. Κόμβος
Εισηγητής: ή κ. Καλλιόπη Ασπρά
Δικηγόρος: Γ. Κολύμβας

• **Φορολογία πλοίων κατά τόν νόμον 27/1975.** — Προϋπόθεσις ύποβολής των κατά τόν νόμον τούτον φορολογικών δηλώσεων, ή ύπο τού ύποχρέου έκμετάλ-

RIGOS CHARTERING INC.

SHIPBROKERS

Tanker Chartering • Dry Cargo Chartering
 Bunkering Agents

TANKER BROKERS

CAPT. E. N. RIGOS
 TRINE S. STIANSEN
 CATHERINE PIEROT CHEN
 RON DEJEWSKI

DRY CARGO BROKERS

GEORGE N. RIGOS
 DAVE J. LEE

211 EAST 43RD STREET, SUITE 1001
 NEW YORK, N.Y. 10017
 PHONES: (212) 599-2510
 TLX: RCA 220479, ITT 429457
 CABLES: RIGOSTANK NEW YORK

λευσις του πλοίου.— Πλοίον καταστραφέν είναι πυρκαϊάς και έγκαταλειφθέν ύπό τού πληρώματός του.— Αδυναμία έκμεταλλεύσεως τούτου ύπό τού πλοιοκτήτου.— Μή ύποχρέωσις ύποβολής φορολογικής δηλώσεως.— Ακύρωσις πράξεως έπιβολής φόρου του άρμοδιου Έφορου, μετά προστίμου διά μή ύποβολής φορολογικής δηλώσεως.

Έπειδή έκ τών άνωτέρω διατάξεων προκύπτει, διτή δ φόρος και ή εισφορά έπι τών πλοίων της Α' κατηγορίας βαρύνουν τών πλοιοκτήτην τόν έγγεγραμμένον είς τό οικείον νηολόγιον κατά τήν πρώτην ήμεραν έκάστου ήμερολογιακού έτους, ύπό τήν άπαραίτητον διμως προϋπόθεσιν, διτή δεινούσιος τήν έκμετάλλευσιν του πλοίου ύφ' οιανδήποτε μορφήν (Σ.Ε.Ε. 474/1975).

Έπειδή έκ τών στοιχείων του φακέλλου τής κρινομένης ύποθέσεως, έν οίς και ή από 11.6.1977 έκθεσις έλέγχου του έφοριακού ύπαλληλου προκύπτει διτή δ προσφεύγουσα πλοιοκτήτρια του ύπό έλληνικήν σημαίαν φορτηγού πλοίου ύπό τό δονομα «Α.Γ.», δέν έπεδωσεν είς τόν άρμοδιον διάδικον οίκονομικόν έφορον τήν κατά τήν προμηθείσαν διάταξιν του άρθρου 14 τού v. 27/1975 δηλωσιν διά τό ύπό κρίσιν ήμερολογιακόν έτος 1975 (5.8. δως 31.12.1975), μεθ' δ δ άνωτέρω οίκονομικός έφορος διαπιστώσας διτή δέν λόγω πλοίου εύρισκεται εισέτη έγγεγραμμένον είς τό νηολόγιον Πειραιώς έπ' δύναματί τής προσφευγούσης, έξεδωκε τήν προσβαλλομένην πράξιν και κατελόγισεν είς βάρος αύτῆς τόν διά τό δέν τούτο άναλογούντα φόρον και εισφοράν έκ δολ. H.P.A. 545 και

2888 άντιστοίχως, ώς και πρόστιμον διέπι τού συνόλου τών άνωτέρω κονδυλίων, συμφώνως πρός τάς παρατεθείσας διατάξεις. "Ηδη ή προσφεύγουσα ίσχυριζεται διά τής ύπό κρίσιν προσφυγής και τού διέπι ταύτης ύπομνηματος διτή δέν άνωτέρω πλοίον δέν εύρισκεται είς τήν κυριότετά τής από τής 22.1.1975, δέν έπωληθη είς τήν έν Βραζιλία έδρευσαν έταιρίαν ύπό τήν έπωνυμίαν «Λ.Ο.» και συνεπώς άπό τού χρόνου τούτου τό πλοίον έπαυσε φέρον τήν έλληνικήν σημαίαν και νά ύποκειται είς τόν κατά τόν κατά τόν v. 27/1975 φόρον και εισφοράν.

Έπειδή πρός άπόδειξιν τών ίσχυρισμόν τής ή προσφεύγουσα προσάγει: α) τήν ύπ' άριθ. 71/1974 έκθεσιν του Β' άνακριτικού συμβουλίου ναυτικῶν άτυχημάτων, δέν ής προκύπτει διτή τήν 8.1.1974 έξερράγη πυρκαϊά είς τό άνωτέρω πλοίον, εύρισκόμενον είς τόν λιμένα Σάντος Βραζιλίας, έκ τυχαίου γεγονότος και έγκατελείφθη ύπό τού πληρώματος και β) τήν ύπ' άριθ. Φ. 720/87/77 από 14.7.1977, βεβαίωσιν τού έν Αγ. Παύλω Βραζιλίας Προξενείου τής Ελλάδος, έν κεκυρωμένω φωτοτυπικῷ άντιγράφῳ, δέν ής προκύπτει, διτή δέν άνωτέρω πλοίον έπωληθη ως παλαιοσίδηρος τήν 22.1.1975 είς τήν έν Βραζιλία έδρευσαν άνωνυμον έταιρίαν ύπό τήν έπωνυμίαν «Λ.Ο.» και διτή δέν παραμένει ήμισυθισμένον και άκιντον είς τόν λιμένα του Σάντος διά νά λήξουν αί διατυπώσεις τής τελικής διαλύσεως του. Έκ πάντων τών άνωτέρω σαφώς προκύπτει διτή δέν προσφεύγων πωλήσας τό δέν λόγω πλοίον τήν 22.1.1975 είς τήν άνωτέρω άλλοδαπήν έταιρίαν, έπαυσεν άπό τής ήμερομηνίας

ταύτης νά έχη ύπό τήν έκμετάλλευσίν του τό πλοίον τούτο και κατά συνέπειαν, άνεξαρτήτως τού διτή δέν διεγράψη έκ τού νηολογίου Πειραιώς, δέν βαρύνεται άπό τής αύτης ήμερομηνίας, κατά τά ήδη είς τήν τρίτην σκέψιν τής παρούσης έκτεθέντα, διά τού φόρου πλοίον Α' κατηγορίας και εισφοράς. "Ως έκ τούτου ούχι νομίμως έξεδόθη είς βάρος τού προσφεύγοντος ή προσβαλλομένην πράξις, ή όποια δέον δπως άκυρωθη κατά τόν βάσιμον περί τούτου λόγον τής ύπό κρίσιν προσφυγής, τών περί τού έναντιον ίσχυρισμῶν άπορριπτομένων, ώς άβασιμων.

A) ΣΥΝΟΜΟΛΟΓΗΣΙΣ ΝΑΥΛΩΣΕΩΣ ΕΙΣ ΞΕΝΟΝ ΝΟΜΙΣΜΑ "Η ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΑΝΕΠΙΤΡΕΠΤΟΣ ΠΡΟ ΤΟΥ Ν. 740/1977, ΕΚΤΟΣ ΕΑΝ ΣΥΝΙΣΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΝΑΛΛΑΓΗ

B) ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΝΑΛΛΑΓΗΝ ΚΑΙ ΕΙΝΑΙ ΑΚΥΡΟΣ Η ΣΥΝΑΨΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΝΑΥΛΩΣΕΩΣ ΠΛΟΙΟΥ Η ΣΥΝΟΜΟΛΟΓΗΘΕΙΣΑ ΜΕΤΑΞΥ ΔΥΟ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ΕΔΡΕΥΟΥΣΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΕΙΣ ΞΕΝΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

"Η συνομολόγησις ύποχρεώσεων έν Ελλάδι είς ξένον νόμισμα ή συνάλλαγμα είναι άπολύτως άπηγορευμένη κατά τάς διατάξεις τού άρθρου 11 τού v. 5422/1932 (ώς ούτος ισχύει μετά τούς v. 5665/1932, 800/1937 και 944/1946). Ή άπαγόρευσις «περί νομισματικής διαρρυθμίσεως» ούδε διά τού έπακολουθήσαντος v. 2415/1953, διτής έκύρωσε τήν ύπ' άριθ. 267/1953 πρά-



When performance counts,
you can count on MEDOV in Italy



FOTIS G. POULIDES
Managing Director

"MEDOV"

Directors:
GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
GUISEPPE GALASTRO

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.P.A.

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIOPWNER AND CHARTERER • GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING WITH ITALIAN CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • CHARTERING, SALE AND PURCHASE BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • TRAVEL AND TOUR OPERATORS.

Head Office: GENOA — VIA XX SETTEMBRE 29

Phone: 541361/268532 — Telex: 270046/271460 — Cables: MEDOV

OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION

ξιν τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου, δι' ἡς ἔχορηγήθη ἡ ἑξουσία εἰς τά δικαστήρια νά προσδιορίζωσι εν ταῖς συμβάσεσι μισθώσεως ἔργου καὶ ἀγοραπωλησίας, ώς ἐκ τῆς ἐν αὐταῖς συνομολογήσεως ἀκύρων ρητῶν εἰς χριστὸν ἡ συνάλλαγμα ἀντιπαροχάς κατά τὴν κρίσιν ἀγαθοῦ ἀνδρός (Α.Π. 758/1970) ΝοΒ 19, 326 Ε.Α. 6395/1976 ΝοΒ 25, 403). Εἰς τὰς τελευταῖς διμος ταύτας συμβάσεις, περιοριστικῶς ἀναφερομένας, δὲν συγκαταλέγεται καὶ ἡ προσομιάζουσα μὲν πρός τὴν σύμβασιν μισθώσεως ἔργου, πλὴν εἰδικῶς ρυθμιζομένη σύμβασις ναυλώσεως μία δὲ ἀναλογική ἐφαρμογὴ δέοντα νά θεωρηθῇ ἀποκλειομένη, διότι οὕτω θά ἐκλονίζετο τὸ ἐν ισχῇ σύστημα νομιματικῶν ἀπαγορεύσεων (Ε.Α. 8340/1974, ΝοΒ 23.503).

"Ηδη ὑπό τοῦ ν. 740/1977 «περὶ συνομολογήσεως ἐνίων συμβάσεων ἐν Ἑλλάδι εἰς ἔνεστον νόμισμα ἡ συνάλλαγμα» ἐπετράπη μὲν, διότι ἡ σύμβασις ναυλώσεως πλοίου συνομολογεῖται εἰς ἔνεστον νόμισμα ἡ συνάλλαγμα, ἀδιαφόρως τῆς κατοικίας, διαμονῆς ἡ ἔδρας τῶν συμβαλλομένων πλὴν δόνομος οὗτος, μή ἔχων ἀναδρομικήν ισχύν, δὲν καλύπτει καὶ τὴν πρό τῆς ἐνάρξεως ισχύος αὐτοῦ σύμβασιν ναυλώσεως.

Ἐξαίρεσιν τῆς κατά τὰς ἄνω διατάξεις ἀπαγορεύσεως συνομολογήσεως ὑποχρεώσεων ἐν Ἑλλάδι εἰς ἔνεστον νόμισμα ἡ συνάλλαγμα ὑφίσταται ἐπί τῶν λεγομένων

διεθνῶν συναλλαγῶν, ἔννοια, ἡτὶς διεπλάσθη ὑπό τῆς ἐπιστήμης καὶ τῆς νομολογίας, ἐντός τῶν πλαισίων τῶν ἀνωτέρω ἀπαγορευτικῶν διατάξεων (Τριανταφυλλόπουλος, Ἐνοχ. Δ. σελ. 116, Μασουρίδης ἐν EEN η' 273 Λιτερόπουλος-Κρίσπης ἐν ΝοΒ 13 σελ. 697-198, Γαζῆς ἐν Ερμ. ΑΚ ὑπ' ἀριθ. 291-292 ἀριθ. 61). Εξ ἄλλου κατά τὴν διαπλασθεῖσαν κατά τὰ εἰρημένα ἔννοιαν, διεθνεῖς συναλλαγαὶ εἰναι ἐκεῖναι ἐν αἷς ἡ ἔδρα τῆς οικονομίας ἐκάστου τῶν συμβαλλομένων εύρισκεται εἰς διάφορον Κράτος, δηλονότι ὀσάκις δειπνοὶ τῶν συμβαλλομένων ἐκτελεῖ τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ εἰς χώραν ἔτέρου Κράτους (Α.Π. 847/72 ΝοΒ 21,210) καὶ ὑπό τὴν προϋπόθεσιν διά τῆς συμβάσεως ταῦτης δέν ἐκτίθεται εἰς κίνδυνον τὸ ἔθνικόν νόμισμα ἡ κατά μειζονα λόγον δέ μειοῦται τὸ συναλλαγματικόν ἀπόθεμα τῆς χώρας (Α.Π. 213/1961 ΝοΒ 9, 1082, Α.Π. 520/1950 Ἀρχ. Νομ. 1.597, Λιτερόπουλος-Κρίσπης ἔνθ' ἀντ.). Κατά συνέπειαν ἡ σύναψις συμβάσεως ναυλώσεως πλοίου, ἡτὶς συνομολογεῖται μεταξύ δύο ἐν Ἑλλάδι ἐδρευουσῶν ἑταῖριῶν εἰς ἔνεστον συνάλλαγμα δέν ἀποτελεῖ διεθνῆ συναλλαγὴν καὶ εἰναι ἀκυρος κατά τὰ προεκτεθέντα.

Τά ἀνωτέρω ἔκρινε τὸ Ἐφετεῖον 'Αθηνῶν διά τῆς ὑπ' ἀριθμ. 6903/1979 ἀποφάσεως του.

ΑΠΑΓΙΗΣΙΣ ΤΟΥ ΑΛΓΕΡΙΝΟΥ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥ

Τό Ἐλληνικόν τάνκερ «Καπετάν Μάρκος Ν. Α.», ὑπέστη πυρκαϊάν μέ 70 χιλ. τον. φορτίου, 45 μιλ. ἔξωθι τῶν Ἀλγερινῶν ἀκτῶν τὴν 31ην Οκτωβρίου. Κατηγορούντο ἀπό τὴν Αἴγυπτον διά τὴν Ισπανίαν. Εἰς τού πληρώματος ἀπωλέσθη. Οἱ λοιποὶ διεσώθησαν ἀπό τὸ «"Εσσο Κάμπρια», καὶ μετεφέρθησαν εἰς τὸ Ἀλγέριον ("Αναμπα").

Τὴν Ιην Νοεμβρίου συνήφθη συμβόλαιον μέ τὸ Ἀγλερινὸν ρυμουλκὸν διά τὴν διάσωσιν τοῦ σκάφους. Ή πυρκαϊά τοῦ σκάφους κατεσθέσθη. Ἐπὶ τοῦ σκάφους ὑψώθει ἡ Ἀλγερινὴ σημαία καὶ τὸ σκάφος ὠδηγήθη εἰς Ἀλγερινὸν λιμένα, παρά τὴν παραβασίν τοῦ πλοιοκτήτου, ἐπιζητήσαντος νά φέρῃ τὸ σκάφος εἰς Παλέρμον πρός επισκευήν.

Ο πλοίαρχος τοῦ σκάφους ἐπὶ τι χρονικὸν διάστημα κατεκρατήθη εἰς Ἀλγέριον. Τελευταίως ἀφέθη ἐλεύθερος νά ἀναχωρήσῃ. Τό σκάφος ὑπελογίζετο εἰς ἀξίαν 1,65 ἐκατομ. δολ. κατά ἐν ἑκατομ. δολ. κάτω τῆς ἀρχικῆς του ἀξίας. Τό φορτίον ὑπελογίζετο εἰς 15,5 ἑκατομ. δολ. Ή Ἀλγερία ἀπῆται 15,75 ή 12 ἑκατομ. δολ. κατά τὰ ἐκεῖ δικαστήρια. Ανεμένετο ἡ ἀπόφασις τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων.

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

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

MTS ΙΑΣΩΝ

MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ

TSS ΑΤΛΑΣ

MV ΕΡΜΗΣ

MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ

MTS ΟΡΦΕΥΣ

MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ

MTS ΑΠΟΛΛΩΝ 11

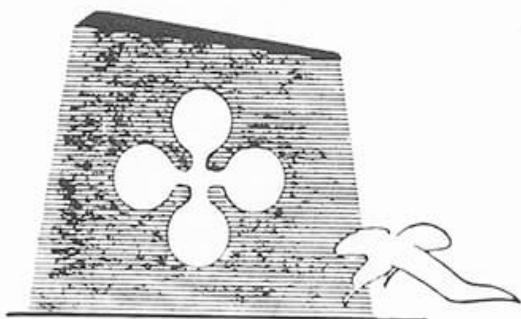
MV ΖΕΥΣ

MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ

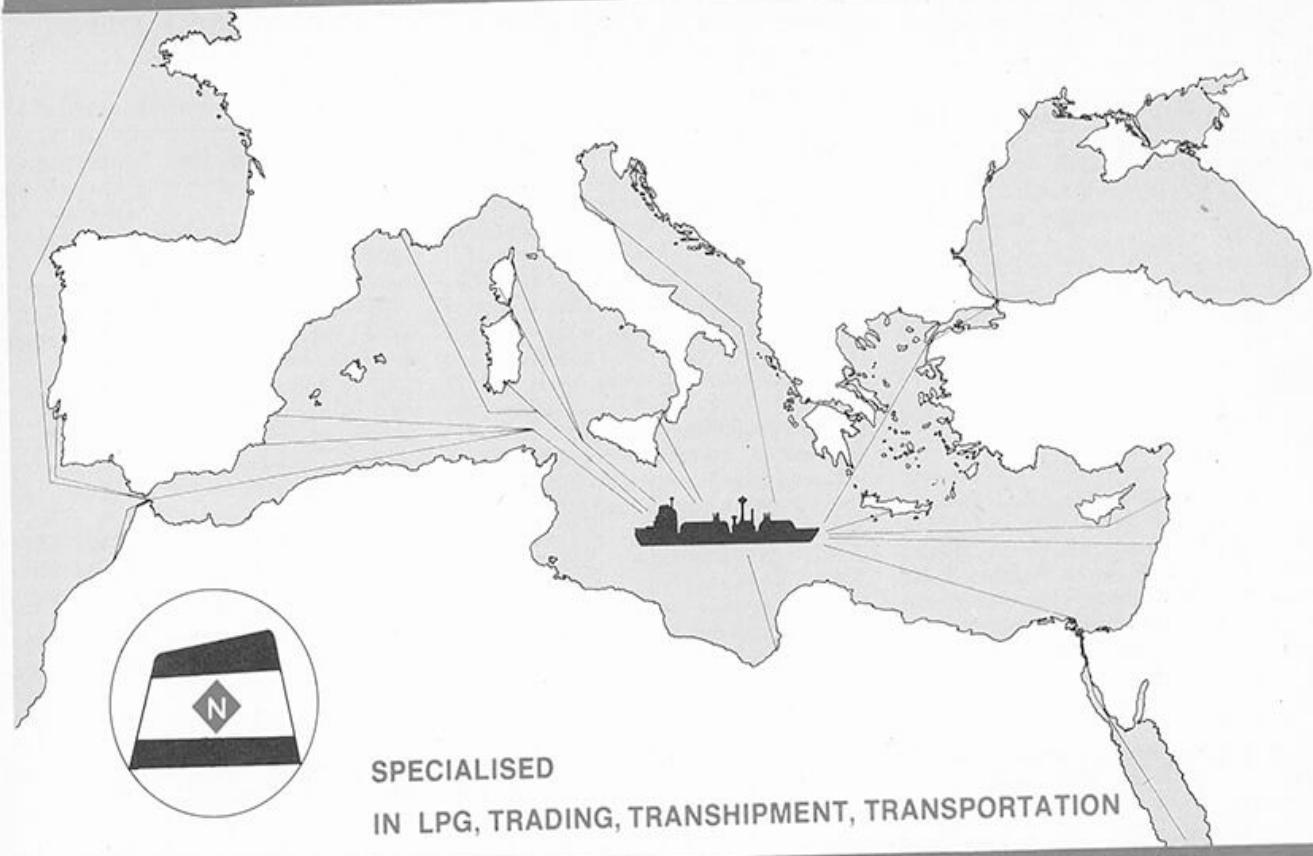
MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ

MV ΩΚΕΑΝΟΣ

MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



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



SPECIALISED
IN LPG, TRADING, TRANSHIPMENT, TRANSPORTATION

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

NAFTOMAR
SHIPPING & TRADING Co LTD
LIVANOS BUILDING
45/47 AKTI MIAOULI - PIRAEUS
TL. 451.7004 - 452.9448 - 452.3605
TX. 213077 CB. NAFTOMAR PIRAEUS

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

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

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

- Είς πέντε άνερχονται τά παραγγελθέντα από την Ίνδονησίαν είς τά Γερμανικά ναυπηγεία πλοία έμπορευματοκιβωτίων. Η Ίνδονησία, κατά τίνας πληροφορίας, θα δαπανήσει 1,5 δισεκ. δολ. διά την άναπτυξίν του έμπορικού της στόλου, ώστε νά δύναται νά μεταφέρει 35 έκατομ. τον φορτία τό 1984.
- Η Ι.T.F. στρέφεται κατά τών σημαίων εύκολιάς μέ πληρώματα Ασιάτας καί χαμηλότερους μισθούς. Σύσκεψις σχετική είς την Σιγκαπούρην έλαβε χώραν. Παραβάλλονται οι μισθοί τών Εύρωπαίων ναυτικών μέ εκείνους τών Ασιατών. Είναι άνωτεροι έκεινοι τών Εύρωπαίων. Πρότασις της I.T.F. διά την άναληψην έκστρατείας κατά τών πλοίων μέ χαμηλά μισθολόγια άπερριθμή από τά Άγγελικά καί Εύρωπαικά ναυτεργατικά σωματεία. Νέαι συζητήσεις θά έπακλουθήσουν.
- Ο υπεραιβητρικός σιδηρόδρομος συναγωνίζεται απότελεσματικώς τό πλοϊον γραμμής από την Εύρωπην πρός την Απω Ανατολήν. Σημαντικόν τό ποσοστόν τού διαφυγόντος διά του σιδηροδρόμου φορτίου, λέγουν οι έφοπλισται. Η Μόσχα έχασεν από τάς γραμμάς τού Β. Ατλαντικού καί τού Ειρηνικού. Η ζημία ύπολογίζεται είς 400 έκατομ. δολ. έπησίων. Καί τώρα διά τού υπεραιβητρικού προσπαθεί νά καλύψῃ μέρος τής ζημίας.
- Ο άριθμός τών έμποροκιβωτίων, κατά Γερμανικήν στατιστικήν, είς τό τέλος τού 1979 έφθασε τα 2,3 έκατομ., διπλάσια έναντι τού 1974. Τριάκοντα έκατομ. έμπορευματοκιβώτια έχρησιμοποίησαν παγκοσμίων τό 1979. Η άναλογία μεταξύ 20 καί 40 ποδών είναι 7 μέ 3.

Οι Αμερικανοί είναι κύριοι τών 45% τών κοντέινερ καί περισσότερον τών 50% τών ειδικευμένων.

Τά κοντέινερ διά παράγωγα πετρελαίου αυξάνονται. Η Αμερική κατασκευάζει τά 40% δλων τών τύπων τών κοντέινερς. Η Γερμανία τά 15% καί η Ιαπωνία τά 20%.

• Αβέβαιον μέλλον άντιμετωπίζει η διεθνής ναυτιλία, λέγουν τά Ηνωμένα Έθνη,

λόγω τοῦ άνερχομένου ένεργειακού κόστους, τό όποιον άναχαιτίζει τήν οικονομικήν δραστηριότητα τών βιομηχανικών χωρών, δημιουργεί έλλειμματικά ισοζύγια καί περιορίζει τόν ρυθμόν αύξησεως τών διεθνών μεταφορών.

Η σχετική έκθεσις τών Ηνωμένων Εθνών λέγει διτά αι διεθνεῖς μεταφοράι έχουν διμεσον σχέσιν μέ την ζήτησιν τοννά καί, συμφώνως πρός τά διαθέσιμα στοιχεία, ο ρυθμός αύξησεως τών έξαγωγών έμειώθη από 6,5% τό 1979 είς 6% τό 1980. Πλέον έντυπωσιακή ήτο η κάμψις τού ρυθμού αύξησεως τών είσαγωγών, από 8,25% τό 1979 είς 1,5% τό 1980.

• Σύντομον κατάπαυσιν τών έχθροπραξιών μεταξύ Ιράν καί Ιράκ, προβλέπει ο ύπουργός πετρελαίων τής Σαουδικής Αραβίας, Σεΐχης Γιαμάνι, ο όποιος προειδοποιεί τόν άμερικανούς διτά ή έπινυμία τών σοβιετικών νά θέσουν υπό τόν έλεγχον τών τάς πετρελαιοπηγάς τής Μέσης Ανατολής δυνατόν νά άδηγησουν είς ένα τρίτον παγκόσμιον πόλεμον. Οσον άφοράς είς τάς τιμάς τών πετρελαίων, ο σεΐχης δέν προβλέπει σοβαράς αύξησεις κατά τό 1981.

• Αι μεταφοραί έηρων χύδην φορτίων ηγέηθησαν κατά 11% είς 898 έκατομ. τον τό 1979, ένων δι τόλος τών μπάλκ κάρριερς ηγέηθη μόλις 2%, έπισημαίνουν Νορβηγοί ειδικοί. Παρά δέ τήν στροφήν τών μικτών σκάφων πρός τά έηρά φορτία, έχρειάσθη νά αύξηθη η άποδοτικότητα τών μπάλκ κάρριερς διά νά άντιμετωπισθή η ηγέμηνη ζήτησις τοννά, ίδιαιτέρως έπισημαίνεται η αύξηση τών φορτίων γαιανθράκων από τάς Ηνωμένες Πολιτείες, τά όποια ηγέμηνησαν περαιτέρω τό 1980.

• Ο δοθήτης πλοίαρχος τού άμερικανικού υγραιριοφόρου «Τάύρος» τό όποιον προστρακείν είς τά μέσα τού μηνός έξωθι τών Ιαπωνικών άκτων, μέ πλήρες φορτίον ύγρου μεθανίου, ηγάπτοτόνσε διότι έθεωρησε τόν έαυτόν του άπεύθυνον διά τό άτυχημα. Τό σκάφος άνειλκυσθή άργατερον καί έρρουμοικήθη είς Τομπάτα διτά έκφρωτων καί έπισκευάς αι όποιαι ύπολογίζεται νά κοστίσουν άρκετά έκατομ. δολλάρια, δεδομένου διτά ύπάρχουν ρήγματα είς τόν πυθμένα καί τάς δεξαμενάς έρματος. Σημειωτέον, διτά ή έπισκευή παρομοίου σκάφους, τό όποιον είχε προσαράξει πρό διετίας περίπου είς τό

Γιβραλτάρ, έκόστισεν 20 έκατομ. δολλάρια.

• Τό μέλλον τών σούπερ-τάκερς δέν θά έπηρεασθή από τάς προσφάτους παραγγελίας δεξαμενοπλόιων μετρίου μεγέθους, ύποστηριζει ο Γενικός Διευθυντής τής «Ιντετάνκο», κ. Τόρμοντ Ράφγκαρντ. Έάν αι τιμάι τών πετρελαίων σταθεροποιηθούν καί πάυσουν αι έχθροπραξίαι είς τόν Περσικόν, τό μέλλον τών VLCC καί ULCC διαγράφεται εύοιων, δεδομένου διτά έχουν σταματήσει ολοσχερώς αι παραγγελίαι είνω διαλύονται συνεχώς σκάφη τού μεγέθους αυτού.

• Κατά τόν Ο.Ο.Σ.Α. τών Παρισίων ή άγωνιδης άναμενομένη άναβισης τών βιομηχανικών χωρών θά χρειασθή 18 μηνών προθεσμίαν διά νά καταστή αισθητή. Έν τώ μεταξύ ρεκόρ έπισημαίνεται είς τήν άνεργίαν.

Η έκθεσις άναμφερεται είς τό α' έξαμηνον τού 1980. Η άνεργια, κατά τάς προβλέψεις θά φθάση από 23 έκατομ. είς 25 περί τά μέσα τού 1982.

Η άναπτυξις δης παραγωγής μόλις θά φθάση τό 1% διά τά 24 κράτη τού Ο.Ο.Σ.Α., καί πρόβλεψις διά 3% κατά τό α' ήμισυ τού 1982. Είς τρεις χώρας, τήν Δυτ. Γερμανίαν, τήν Βρετανίαν καί τήν Ιταλίαν ή παραγωγή θά υποχωρήση έν συγκρίσιει πρός τό 1980.

• Είς 825 έκατομ. τόν φθάνει έφετος ή παραγωγή Αμερικανικού γαιανθρακού, κατά 7% αύξησης έναντι τού 1979 καί κατά 300 διά έκατομ. τόν τής τελευταίας είκοσισταίς.

• Απεφασίσθη είς τό Μπαλί από τήν Ο.Ρ.Ε.Κ: Αύξησης τού πετρελαίου κατά 10%. Τό Σαουδικόν: 32 δολ. (+2). Τό Κόλπου: 36 δολ. τό βαρέλιον (+4). Τό Αφρικανικόν: 41 δολ. (+4). Πρό τού Μπαλί αι τιμαι 37 καί 32 δολ. τό βαρέλιον. Τό έλαφρόν άραβικόν 32 δολ. Έάν δλαι αι χώραι τού Ο.Ρ.Ε.Κ συμμορφωθούν πρός τάς άποφάσεις ή αύξησης είναι 10%. Η αύξησης προεκάλεσε τήν έκπληξην. Δέν άνεμέντο.

ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Η διεύρυνσις τής Διώρυγος

Ο Πρόεδρος Σαντάτ ένεκανίσει, τό δινογμά τής Διώρυγος τού Σουέζ είς τά ύπερδεξαμενόπλοια, μετά τήν άποπεράτωσιν τού σχετικού έργου, τό όποιον έκόστισε 1,3 δισεκατομ. δολλάριων, διά τήν διεύρυνσιν καί τήν έκβαθυνσιν τής θαλασσίας όδοού.

Ο Πρόεδρος ένεκανίσει τό έργον από τής προεδρικής θαλαμηγού «Χορίγια», διά τής πρώτας τής όποιας έκοψε τήν λευκήν ταινίαν, έκτεινομένην από τής μιάς έως τής διλλής άκρης τού νέου διαύλου, είς τήν είσοδον τής Διώρυγος έπι τής Μεσογείου, ο όποιος παρακάμπτει τήν άποβάθραν τού Πόρτ Σαΐδ. Η διώρυξ θά έξινπρετή τώρα, σκάφη μέχρη 370.000 τόννων μέ δρμα 150.000 τόννων μέ πλήρες φορτίον, βυθίσματος έως 15 μέτρων, έναντι 11,50 μέτρων κατά τό παρελθόν. Απαντά τά σκάφη θά δύνανται νά χρησιμοποιούν τήν διώρυγα κατά τήν έπανόδον των, κενά, πρός τόν Περσικόν Κόλπου, έξ Εύρωπης. Οι ύπευθυνοι προβλέπουν διτά τά είσοδηματα έκ τής διώρυγος θά αύξησηον κατά 50% καί θά φθάσουν τό δισεκατομ. δολλαρίων, τών 1981, καθισταμένης ούτω τής δευτέρας μεγάλης πηγής τής

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING AND FORWARDING AGENTS

HEAD OFFICE AT LIMASSOL - TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

Αιγύπτου, άποκτήσεως ξένου συναλλάγματος.

Η πρώτη φάσις των έργασιών της βελτιώσεως τού διάπλου της Διώρυγος, δημιούργησε έναν από τους μεγαλύτερους λιμενικούς προμηθευτές στην περιοχή.

Αιγύπτιοι εργάτες άνελθησαν από το 1976 και η Διώρυξ έπλατυνθή από 90 εις 160 μέτρα και το βύθισμά της από 13 εις 19,5. Την Διώρυγα θά διαπλέουν τού λοιπού πετρελαιοφόρα κενά μέν 370.000 τον. και έμφορτα 150.000 τόννων. Έξι όλου 74 σκάφη άντι των 60 θα χρησιμοποιούν μερισμός την Διώρυγα. Πλήρης ή ασφάλεια δι' ηλεκτρονικού αυστήματος θά έφαρμόζεται από τού προσεχούς Μαρτίου.

Η Ιαπωνία κέκτηται τά πρωτεία εις την δλην αύτην προσπάθειαν. Παρέσχε δάνειον 279 έκατομ. δολ. Πέντε Ιαπωνικαί εταιρίαι έχετελεσαν τά 70% των έργασιών της έκπλατυσεως και της έκβαθυνσεως.

Τό Κάιρον ύπολογίζεται εις την αύξησιν των διοδίων. Θά φθάση έπτοις τού 1980. δολ. έναντι των 600 έκατομ. δολ. τού 1980.

Tά νέα τέλη

Κατά 22-25% άνερχεται ή αυξησις των διοδίων της Διώρυγος τού Σουέζ. Από της Ιανουαρίου τό νέον τιμολόγιον. Έν τω μεταξύ μελετάται ή περαιτέρω διεύρυνσις και έκβαθυνσις της Διώρυγος. Ήδη σκάφη 140.000 τον. έμφορτα και 350.000 τον. κενά δύνανται νά διαπλέουν την Διώρυγα. Ο τελευταίος διάπλους πλοίου 292.000 τον. έπειτα έπλατυσε της Διώρυγος. Έκαστον μήκους 400 μέτρων διαπλέουν ήδη την Διώρυγα. Τό νέον τιμολόγιον άπολεπει εις την χρησιμοποίηση της Διώρυγος από τά μεγάλα σκάφη. Μέ το νέον τιμολόγιον σκάφη 140.000 τον. θά πληρώνουν τό αύτο δημιούργησης και πρότερον. Διά τά άνωτέρας χωρητικότητος άλιγωτερον.

Η Αιγύπτιος άναμενει νά εισπράττει 800 έκατομ. δολ. έπτοις από την Διώρυγα, ίσως και έν δισεκ. δολ.

Τό κάτοπτο τών μέχρι τούδε έργασιών εις την Διώρυγα άνηλθεν εις 1.29 δισεκ. δολ. μέ δάνειον 742,5 έκατομ. τού έξωτερικού. Πάντως από τους έφοπλιστάς συζητείται και τό διά τού Ακρωτηρίου ταξίδιον των σκαφών.

Και ήδη μελετάται ή περαιτέρω διεύρυνσις της Διώρυγος ώστε νά δύνανται σκάφη έμφορτα 260.000 τον. νά την διαπλέουν.

Πρός τά μπάλκ κάρριερς

Παραγγελίαι νεοτεύκτων και άγοραί μεταχειρισμένων πλοίων άναμενεται νά προκύψουν από τό πρόγραμμα της Αιγυπτιακής Κυβερνήσεως νά αύξηση σημαντικώς τήν συμμετοχήν της έθνικης σημαίας εις τάς έθνικάς μεταφοράς δημητριακών. Ήδη ή κυ-

βέρνησις φέρεται ύποστηριζουσα ναυπηγικόν πρόγραμμα βάσει τού όποιου ή Αιγύπτος θά άποκτηση ένα στόλον μπάλκ κάρριερς ικανόν νά μεταφέρη 4 περίπου έκατομ. τον. πού εισάγει έπησίως.

Πρώτη ή «Ετζίπαιαν Μαριτάιμ Τράνσορπτ Κο.», προγραμματίζει τήν άγοράν τεσσάρων μπάλκ κάρριερς και τήν ναυλωσιν έτερων έξι έντος τής προσεχούς τριετίας. Ακόμη, έξι νεότευκτα μπάλκ κάρριερς άναμενεται νά παραγγελθούν μέχρι τό 1985. Η έπαιρια ύπολογίζει νά είναι εις θέσιν νά μεταφέρη τουλάχιστον 2 έκατομ. τον. σιτηρών έπτοις τό 1982, ένω μακροπροθέσμως άποβλεπει νά έπεκταθη και εις τάς τακτικά γραμμάτα.

Η «Ετζίπαιαν Μαριτάιμ» έλεγχεται από τό Όλλανδικον συγκρότημα Βάν Όμερεν και συμμετέχουν Αιγυπτιακά ιδιωτικά συμφέροντα.

Ένα άλλο «κονσόρτιουμ» Αιγυπτίων έπεινδυτών και ναυτιλιακών έπαιριων, εις τό όποιον μετέχει και ή «Ετζίπαιαν Μαριτάιμ» προγραμματίζει τήν σύστασιν μάς νέας έπαιριας ή όποια θά διαθέτη στόλον ικανόν νά μεταφέρη έπερα δύο έκατομ. τον. δημητριακών έπησίων. Τό άρχικόν σχέδιον προβλεπει τήν πρόσκτησιν έξι μπάλκ κάρριερς πέριξ των 40.000 τον. έκαστον και τήν ναυλωσιν έξι άκόμη σκαφών παρομοίου μεγέθους.

BRAZILIA

Tά ναυπηγεία της

«Εν ολόκληρον δισεκ. δολ. θά λάβη ή Βραζιλιανή ναυπηγική βιομηχανία από τήν «Πετρομάρπα». Είκοσιν ίσως άκτωποικά σκάφη παραγγέλλονται από τό Κράτος. Σημειωτέον ήτις ή «Σουναμένη» άντιμετωπίζει σημαντικά οικονομικά δυσκολίας και οφελει εις τό Κράτος 100 έκατομ. δολ. εις τά ναυπηγεία και εις προμηθείας. Έλπιδες βελτιώσεως τής καταστάσεως διά τής έξοφλησεως έφοπλιστικών υποχρεώσεων. Ήδη ή «Σουναμένη» έλαβε παραγγελίαν διά τρια τών 80.000 τον. d.w. τάνκερς, άξιας 143 έκατομ. δολ. Έπισης τά κρατικά Βραζιλιανά ναυπηγεία έλαβον τήν παραγγελίαν διά δύο μεταφορικά άεριου σκάφη.

Η Βραζιλία, κατά τόν άρμόδιον «Υπουργόν θά χρειασθή έμπορικον στόλον 17 έκατομ. τον. τό 1987, διπλάσιον τού σημερινού των 7 1/2 έκατομ. τον. διά νά έξυπηρετήση τάς μεταφοράς της.

Τό 1980 τά Βραζιλιανά ναυπηγεία κατασκεύασαν σκάφη 1.517.000 τον. έναντι 1.395.000 τον. τού 1979.

«Ας σημειωθή διτού οι ναύλοι τού 1980 φθάνουν τό έν δισεκ. δολ. έναντι των 740 χιλ. δολ. τού 1979. Η χρήσις έμποροκιβωτίων διευρύνεται.

GALLIA

H Naftilία της

Υψηλόν τό κόστος και τού Γαλλικού πλοίου. Καθυστερημένη ή άναπτυξίς του. Είς τό τέλος Ιουνίου 1980 ή δύναμις τής ήριμει 502 σκάφη, 11,8 έκατομ. τον. γκρός. Υπεχώρησε κατά 1 και 1/2% ή δύναμις τής Ναυτιλίας ή κατά 75 σκάφη. Νεώτερα πάντως τά πλοία. Μέση ήλικια 4 έπη διά τά πλοία κοντένερς, 6 1/2 διά τά φορτηγά, και κατά τό ολιγώτερον διά τά τάνκερς. Δέκα έπη διά τά έπιβατηγά, τά 55,5% είναι Γαλλικής κατασκευής. Πάντως ή Γαλλικός στόλος μειούται. Καλυτέρα θμας ή ποιοτική του κατάστασις. Δύσκολος θμας ή παρουσία τού Γαλλικού πλοίου εις τόν διεθνή άνταγνωσμόν.

O άπολογισμός τού λήξαντος 5ετούς προγράμματος

Τό 5ετές ναυπηγικόν πρόγραμμα τής Γαλλίας, άποσκοπούν εις τόν έκσυγχρονισμόν και τήν διόγκωσιν τού έμπορικού στόλου τής χώρας, δέν ωλοκληρώθη συνεπεία τής γενικότερας οικονομικής ύφεσεως. Αναφέρεται διτού μόνον 113 σκάφη προσετέθησαν εις τόν έθνικον στόλον, έναντι 166 σκαφών πού είχον προγραμματισθή διά τήν 5ετίαν 1976-1980.

Ούδεν έκ των προγραμματισθέντων 12 σκαφών μεταφοράς μεθανίου παρηγγελθη και μόνον 18 μπάλκ κάρριερς έκ 53 και 14 τάνκερς έκ 30 παρεδόθησαν.

Μολονότι μέρος τού Γαλλικού έμπορικού στόλου έχει έκσυγχρονισθεί σύμφωνα μέ τό σχέδιον, εις τό τέλος τού έτους είχε συνολικήν έκτασης 11,4 έκατομ. τον. d.w., έν συγκρίσει μέ 16 έκατομ. τον. πού είχον προγραμματισθεί διά τό τέλος τής 5ετίας.

Ταυτοχρόνως, ή άριθμός των ναυτικών έμπειρων είς 22.950 άπο 24.320 τό 1976, άντι νά αύξηθε κατά 2000 άτομα ως προεβλέπετο. Διάφοροι άμεσοι οι έμμεσοι παροχαί πρός τους πλοιοκτήτας και τά ναυπηγεία άπο τήν κυβερνήσεων έπολογίζονται εις 3,2 δισεκ. φράγκα διά τήν 5ετίαν.

Ο τελευταίος κρατικός προϋπολογισμός προβλέπει διά τό 1981 βοηθείαν πρός τά ναυπηγεία τού θηρευτικών 1.57 δισεκ. φράγκων, διά νά άντιπαρελθουν τήν συνεχίζομένην κρίσιν.

«INDIA»

Εις τό MADRAS και ολους τούς άλλους λιμένας τής INDIAΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

PROMTHEIAI YLIKΩΝ KAI TROΦIMΩΝ PANTOS EIDOUΣ ME AMEΣON PARADOSIN
GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Timai λογικαι — 'Εξυπηρέτησις καθ' ölon τό 24ωρον

Telephone: 39252 WITH EXTNS, After Office Hours: 446873

Cable Address: "SHIPDAWOOD" MADRAS

DIATIΘENTAI BENZINAKATOI DIA THN DIAPRKH EΞΥΠΗΡΕΤΗΣIN TΩN PLOIARΧΩΝ

DANIA

Tón vénou mپálik kárríer tῆs B & W

Tήν 12νη Δεκεμβρίου τά ναυπηγεία «Μπουρμέστερ καί Βαίνη» παρέδωσαν τό πρώτον μπάλκ κάρριερ τών 64.000 τον. τό οικονομικόν είς τήν κατανάλωσιν είς τόν πλοιοκτήτην τού Χόγκ Κόγκ. Τό σκάφος ώνομάσθη «Ντανέλοκ».

Άυτό, δημοσίευτο καί τά άλλα άδελφά σκάφη έχουν τά έξης χαρακτηριστικά: Όλικον μήκος 225 μ. Μεταξύ καθέτων 213,75 μ. κατά προσέγγισιν. Πλάτος 32,24 μ. Ύψος 18,00 μ. Μάζιμου Ντράφτ 13,10 μ. d.w. 64.000 τον. Κυβική χωρητικότης κυτών 79.100 μ. Μηχανή B&W 12.600 ίππων, πλήν τών βοηθητικών μηχανών.

Τό σκάφος θεωρεῖται οικονομικόν μέ κατανάλωσιν 15,20% κάτω παρομοιών ξένων σκαφών. Ή οικονομία προήλθεν λόγω κατασκευής τού σκάφους μέ τήν βολθοειδή πρώραν του, καί τήν πρύμνην του, δημοσίευτην έγκατάστασιν μιας διχρόνου ντήζελ, μέ δύναμιν 12.600 ίππων είς τάς 90 RPM. Μέ ημερησίαν κατανάλωσιν διλιγόντερον τών 40 τόνων, ή ταχύτης φθάνει τά 15 μίλ. Είναι ή μέση ταχύτης άφορτου καί έμφορτου τού πλοίου.

Τό σκάφος είχε έπτα καλύμματα κυτών καί σύστημα Μάκ Γκρέκορ. Τά κύτη 1, 3, 5 καί 7 χρησιμοποιούνται διά μεταφοράν μεταλλεύματος. Σύνολον έρματος δταν κενόν τό σκάφος 30.400 τον.

Τά ένδιαιτήματα τού πληρώματος πρώραθεν είς 5 καταστρώματα. Ο,τι άναγκαιον είς έν πλήρωμα, έπιβοηθητικά προβλέπενται. Ό πλοιάρχος καί ο μηχανικός έχουν χωριστά διαμερίσματα.

Τό σκάφος είναι έφωδιασμένον μέ δλα τά σύγχρονα δρυγανα ναυαπλοίας. Άπο τής γεφύρας ή μηχανή χωρίς πλήρωμα κινείται καί έποπτεύεται.

Η κυρία μηχανή είναι 5κύλινδρος, μέ ιπποδύναμιν 12.600 ίππων. Τά βοηθητικά συνδέονται μέ ήλεκτρογενήτριαν 500 κιλούβάτ. Σύγχρονον τό σύστημα πηδαλιουχίας.

DYTIKH GERMANIA

H Nautilia tῆs

Δύσκολος ή καταστασις τού στόλου τής Δυτικής Γερμανίας. Πρός τάς ξένας σημαίας προσφεύγουν οι έφοπλιστά. Είς 782 σκάφη, 10,8 έκατομ. τον. γκρός ύπολογιζεται ή δύναμις τού δλου Γερμανικού στόλου. Η άκριβεια τού μάρκου, αι ύποχρεώσεις προς τούς έργαζομένους καί αι άνωμαλίαι είς τήν διεθνή πολιτικήν κατάστασιν άποδιδονται αι δυσχέρεια.

Τήν κρατικήν παρέμβασιν αιτούνται οι έφοπλιστα. Τήν συνεργασίαν έπίσης τών έφοπλιστικών κατά χώρας ένωσεν έπιζητούν καί τής Κοινής Αγοράς τήν συμπαράστασιν.

Akribή Nautilia

Είς τήν έπησίαν έκθεσιν τών Γερμανών έφοπλιστων διαγράφεται ή άνησυχία διά τήν αύριον. Τό ύψηλόν κόστος τής διαχειρίσεως τών πλοίων ύπογραμμίζεται καί ή άπροθυμία πρός νέας έπενδύσεις.

Ίδιαιτέρως ή πρός τάς ξένας σημαίας εύκολιας άπασχολεί τούς έφοπλιστάς. Άπο τά 565 πλοία 8.35 τον. γκρός άπασχολούμενα κατ' Όκτωβριον είς έξωτερικά ταξιδια, 335 σκάφη, 3,96 τον. γκρός φέρουν ξένας σημαίας ή είναι ναυλωμένα Bareboat ύπο Γερμανικήν διαχείρισιν. Πολλοί ήδη Γερμανοί έφοπλιστα διαχειρίζονται έθνικά καί ξένα πλοία. Τά ναυτεργατικά συνδικάτα άπευθύνονται πρός τήν Βόννην καί ζητούν τήν άπαγόρευσιν τών ξένων σημαιών, έπι πλοίων Γερμανικών.

Η Κυβερνητική τής Βόννης δέν φαίνεται

νά δέχεται τό αίτημα τών ναυτεργατών, ούτε βεβαίως καί τήν κρατικοποίησιν τού έμπορικου στόλου.

Zημιαί

Διά τήν μεγάλην Γερμανικήν έταιρίαν «Χάππαγκ Λλόδού» τό 1980 ήτο ζημιών. Ή άεροπορική της γραμμή είναι ή πλέον ζημιογόνος. Καί τό 1981 δέν φαίνεται νά είναι κερδοφόρον. Ούτε όμως καί αι τακτικά του γραμμαί φαίνεται νά είναι προσοδοφόροι, παρά τό γεγονός δτι τά φορτία ηύξηθσαν κατά 15% είς 1, 1 δισεκ. δολ. (9,2 έκατομ. τον. έναντι 8,2 έκατομ. τον. τού 1979).

Φυγή από τήν σημαίαν των

Δυσκολίας άντιμετωπίζουν οι Γερμανοί έφοπλιστα. Τών πλοίων γραμμής καί τών τάνκερς αι δυσχέρειαί άντιμετωπίσεως τών δαπανών έκμεταλλεύσεως τών πλοίων είναι άνυπέρβλητοι, ένω μόνον των φορτηγών χύδην φορτίων ή κατάστασις κατά τήν σχετική έκθεσιν, διαπιστούται βελτιωμένη.

Οι Γερμανοί έφοπλισταί βλέπουν αύξανομένα τάς δαπάνας έπανδρωσεως τών πλοίων των. Ή φυγή από την έθνικήν των σημαίαν είναι ή μόνη διέξιδος. Άπο τά συνδικάτα έζητηθή ή συμφωνία είς τήν πρόσληψιν καί άλλοδαπάνω πληρωμάτων. Καί ή άρνησις των καθιστά προβληματικήν τήν θέσιν της έθνικής Nautilia.

HNOMENAI POLITEIAI

Ai epixorηγήσεις

Δύο έπι τής Nautiliaς μελέται, ή μία άπο τήν «Ερμιτάς Φαουντέσιον» καί ή έτερα άπο τών «Ροσεμπλάτ καί Υοί» ύποδεικνύουν δτι αι έπιχορηγήσεις διά τήν ναυπήγησιν είναι άδύνατον νά κρατήσουν τήν θέσιν τών Ήνωμένων Πολιτειών είς τό διεθνές έμποριον. Άμφοτεραι ύποδεικνύουν τήν βαθ-

UNIVERSE SEA MARINE INC.

BUNKERS BROKERS - CONSULTANTS WORLDWIDE SERVICE

ALSO

AGENTS IN GREECE FOR ORIENTAL COMMERCIAL
ESTABLISHMENT OF JEDDAH (O.C.E)
BUNKERS SUPPLIERS AT ALL MAIN
SAUDI - ARABIAN PORTS

Piraeus Office: Filonos 107 - 109
Phones: 4531.583, 4531.478, 4531.479
Telexes: 3602, 3115 UNIV, GREECE

μιαίαν κατάργησιν τῶν ἐν ισχύι ἐπιχορηγήσεων καὶ τὴν προτίμησιν δανείων χαμηλοτόκων καὶ ἀλλούς τύπους κρατικῆς παρεμβάσεως.

Ἡ «Ἐρμιτάζ Φαουντέῖσον» ἐπικαλεῖται τὴν παρέμβασιν 250 κρατικῶν λειτουργῶν πανεπιστημάτων καὶ ἐπιχειρηματικῶν κύκλων διὰ νά καταρτίσῃ ὑπόμνημα 3.000 σελίδων. Εἰς τὸ τομέα τῆς Ναυτιλίας τίθεται ἐν ἀμφιβόλῳ ἡ κρατική βοήθεια διὰ τὰς ναυπηγήσεις. Προτείνονται βασικά τροποποιήσεις τῶν προβλέψεων ἐπιχορηγήσεων, ἵνα αὐταὶ καταστοῦν ἀποδοτικώτερα.

Οἱ «Ρόζενμπλατ καὶ Υίοι» ὑποδεικνύουν τὴν ἐπιχορήγησιν μεταξὺ τῶν ἐσόδων τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων. Ὑποδεικνύεται ἡ ἐπιχορήγησις διὰ τὰ πλοῖα, τὰ ἔξυπηρετοῦντα ἐθνικὰς ἀνάγκας. Τὴν ναυλώσιν τῶν πλοίων μὲν ναυλολόγια ἴκανά να καλύψουν τὸ κόστος διαχειρίσεως ἐν συγκρίσει πρός τὰ διεθνῶς κρατοῦντα.

Ἡ κρατική βοήθεια δέν εἶναι τὸ μόνον διπλοῦ εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ Κράτους διὰ τὴν ὑποστήριξιν τῆς Ναυτιλίας. Ὁπωδήποτε δύμας ἡ κρατική ἐνίσχυσις ὑπό μορφήν ἐπιχορηγήσεων δέν παραλείπεται οὔτε κατὰ τὴν ναυπηγήσιν οὔτε καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Δέν θέλουν κρατικήν ἀνάμιξιν

Τό ιαπωνικόν ναυτεργατικόν συνδικάτον κατεδίκασε εἰς τὴν τελευταίαν αὐτοῦ σύνοδον τὴν παρέμβασιν τῆς Κυβερνήσεως εἰς τὰς μεταξὺ ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν σχέσεις, μὲ σκοπὸν περιορισμοῦ τοῦ κόστους ἐπανδρώσεως τοῦ πλοίου.

Ἡ παρέμβασις αὐτῇ ἀναφέρεται εἰς τὴν συσχέτισιν τὴν ὄποιαν ἀποχειρεῖ ἡ Διοίκησις μεταξὺ τῆς ἀπόδοχης αἰτήσεων ναυπηγήσεως πλοίων ὑπό τὸ κυβερνητικόν πρόγραμμα καὶ τῶν συνθηκῶν ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων αὐτῶν. Τό συνδικάτον ἐλαβε ἀπόφασιν, ὅπως ἀντιταχθῇ εἰς πάσαν τοιαύτην ἀνάμιξιν ἐπὶ θεμάτων ἐφαρμογῆς νέων συστημάτων, τὰ ὄποια θεωρεῖ ὡς ὑπαγόμενα εἰς τὸν τομέα τῆς ἀπ' εὐθείας συνεννοήσεως ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν. Ἐξ ἀλλου τὸ συνδικάτον παρεδέχθη μὲν διὰ τὴν διατήρησις τῆς συναγωνιστικότητος τοῦ ιαπωνικοῦ πλοίου ἀποτελεῖ πρωταρχικόν ὄρον διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐθνικοῦ στόλου, ἀλλά πιστεύει διὰ τὸ πρόβλημα τῆς μειωμένης συνθεσεῶς πρέπει ν' ἀποτελέσῃ πείραμα ἐφαρμοζόμενον οὐχὶ γενικῶς, ἀλλὰ ἀπὸ ἑταῖριας εἰς ἑταῖριαν πρός ἀπόκτησιν τῆς ἀναγκαιότητος πείρας.

INDIA

Ἐσφαλμένος προγραμματισμός

Σύμφωνα μὲ τὸ δον πενταετές πρόγραμμα τῆς Ἰνδίας διὰ τὴν ναυτιλίαν, ὑπάρχει στόχος προσκτήσεως μεταχειρισμένων σκαφῶν 3,3, ἔκατον τον. γκρός καὶ ναυπηγήσεως ἑτέρων 5 ἔκατον τον. γκρός εἰς τὰ δύο μεγαλύτερα ναυπηγεῖα τῆς χώρας. Ἀλλά τὸ προτεινόμενον ναυπηγικὸν πρόγραμμα προβλέπει μόνον 19 σκάφη ἐντός δεκάτας, 14 εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ἰνδοστάν καὶ 5 εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κοσίν. Φαίνεται διὰ δέν ἔχει ἐκτιμθεῖ καλῶς ἡ παραγωγικότης τῶν δύο ναυπηγείων, δεδομένου διὰ τὸ πρώτον ἔχει δυνατότητα κατασκευῆς 6-7 πλοίων ἑπτησίων καὶ τὸ δεύτερον 5 πλοίων ἑπτησίως.

Διὰ νά ἀντιμετωπίσουν τὰς νεωτέρας τάσεις τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, οἱ Ἰνδοὶ ἐφοπλισταὶ ἀναγκάζονται νά ἀπασχολοῦν πλοῖα ἴκανά νά ἔξυπηρετήσουν τὰς ἐν λόγῳ μεταφοράς, ἀλλά ἐπισημάνουν διὰ τοῦ ὑπεύθυνοι τῶν Κυβερνητικῶν προγραμμάτων ἔχουν ἀπόλεστη τὴν ἐπαφήν μέ τὴν πραγματικότητα καὶ ἀπέτυχον νά δημιουργήσουν τὸ διοικητικὸν καὶ τεχνικὸν ὑπόβαθρον πού ἀπητεῖτο διὰ τὴν ἀνάπτυξιν ἐνός ναυπηγικοῦ προγράμματος ἴκανοῦ νά ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς ἀνάγκας τοῦ διογκουμένου ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας.

KINA

Αἱ ναυλώσεις διὰ τὰ σιτηρά.

Τά γραφεῖα τοῦ Λονδίνου ὑπολογίζουν διὰ της Κίνα μέχρι τέλους τοῦ ἑτούς θά ναυλώση μέγα ἀριθμὸν σκαφῶν διὰ τὴν μεταφοράν τῶν εἰσαγωγῶν τῆς ἐκ δημητριακῶν ἀπό τὰς Μεγάλας Λίμνας. Ἡδη ἀλλωτε προχειρίση τὴν ναύλωσιν πλοίων διὰ νά μεταφέρῃ τὰ σιτηρά τὰ ὄποια ἡγόρασεν ἐκ τῶν Η.Π.Α. βάσει τῆς τελευταίας Σινο-Ἀμερικανικῆς συμφωνίας, ητις προβλέπει τὴν προμήθειαν 6-9 ἔκατ. τόννων σιτηρῶν ἐντός τετραετίας.

Μολονότι ἡ Κίνα ἐπέτυχεν ἡδη καλούς ναύλους διὰ 6-8 φορτία τῶν 22-30.000 τόννων σιτηρῶν ἀπό Κόλπου καὶ Ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῶν Η.Π.Α., ὑπόλογιζεται διὰ εἰς τὸ μέλλον θά είναι περισσότερον προσεκτική, διὰ τοῦ φοβεῖται πράγματι διὰ αἱ ὁμαδικαὶ τῆς ναυλώσεις, παραλλήλως μέ τὰς σοβιετικάς, θά ἐπιφέρουν υψωσιν τῶν ναύλων. Σημειώτεον διὰ αἱ μεταφοραὶ τῆς Κίνας συνέβαλον ἐν πολλοῖς εἰς τὴν διατήρησιν τῶν ναύλων καὶ τῶν τιμῶν τῶν παλαιῶν πλοίων ἀπό τῶν ἀρχῶν τοῦ ἑτού. Ἐξ ἀλλου ὅμως ἡ Κίνα δέν δύναται νά βραδύνῃ ἐπί πολὺ τὰς ναυ-

NAYTIKA XRONIKA

λώσεις τῆς, διὰ τοῦ ἡ ναυσιπλοΐα εἰς τὰς Μεγάλας Λίμνας, διὰ πρώτην ἀπό δεκαπενταετίας φοράν, θά σταματήσῃ τὴν 31ην Δεκεμβρίου.

MEGALI BRETAGNIA

Ο ναυλοτιμάριθμος

Κατά τὸ Γενικὸν Συμβούλιον τῶν Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν ὁ ναυλοτιμάριθμος μέ βάσιν 100 τοῦ 1976 εύρισκετο κατά Νοέμβριον εἰς τὰ 237 ἐναντὶ 206 τοῦ Ὀκτωβρίου καὶ 235 τοῦ Νοεμβρίου παρελθόντος ἔτους.

Οὕτω ἡ ἔξελιξις παρουσιάσθη ὡς ἔξης:

Tov. d.w.	Noέμ.	Όκτ.	Noέμ.
	1980	1980	1979
12.000 - 19.999	205	181	204
20.000 - 34.999	229	210	231
35.000 - 49.999	264	225	263
50.000 - 84.999	295	298	278
85.000 καὶ ἄνω	283	203	316
"Htōi:	237	206	235

Πάντως αἱ δαπάναι ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων ηὔξηθησαν. Τόν Ἀπρίλιον 1980 ὁ ναυλοτιμάριθμος ἦτο 275 καὶ τόν Ιούνιον 1980 ὑπελογίζετο εἰς 270.

Ασυμφωνία

Δύσκολος ἀκόμη ἡ συνεννόησις τῶν Ἀγγλῶν Ναυτικῶν μέ τούς ἐφοπλιστάς. Φθάνουν οἱ ναυτικοὶ νά ἀντιμετωπίσουν τὴν τακτικὴν τῶν «γκερίλλα» διὰ νά ἐπιβάλουν τὰς ἀδιώσεις των. Τά παραχωρούμενα ὡς αὐξησίς 10,5% δέν τούς ἴκανοποιούν. Δραστικῶς πέτρα ἀντιμετωπίζουν οἱ Διοικήσεις των.

Η Κιούναρντ Λάϊν

Κέρδη ἐμφανίζει ἡ πλοιοκτήτρια ἑταιρία τῆς Κιούναρντ Λάϊν τόσον ἀπό τὰς κρουαζίέρας τοῦ «Κουήν Έλιζαμπεθ» δύον καὶ ἀπό τὰ δύο κρουαζιέροπλοια τῆς, διὰ τὰ δοποῖα, ὡς γνωστὸν εύρεθη ἡ ἑταιρία ἀντιμετωποῦντων ναυτεργατικῶν συνδικάτων. Ἡδη ἡ συνεργασία τῆς ἑταιρίας μέ αὐτά διατηρεῖται στενή, ἵνα ἀποδειχθῇ τὸ συμφέρον τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν δύο κρουαζιέροπλοιων «Κιούναρ Πρινσέ» καὶ «Κιούναρ Καρδίτσες» ὑπό ένενην σημαίαν.

NORVIGIA

Οἱ μέσοι μισθοί

Κατά τὴν στατιστικὴν ὑπηρεσίαν τοῦ «Οσ-

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

DURBAN - HEAD OFFICE

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

JOHANNESBURG - PANDORA CHARTERING

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

SOUTH AFRICA

GREECE - PIRAEUS

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

λο, οι μισθοί των Νορβηγών ναυτικών κατά τόν Μάρτιον τού 1980 ήσαν οι άκολουθοι είς νορβηγικάς κορώνας:

Πλοίαρχος 18.274, Υποπλοίαρχος 17.261, Ανθυποπλοίαρχος 12.161 – 13.593, Α' μηχανικός 15.812, Β' μηχανικός 15.669, Γ' μηχανικός 13.645, Άσυρματος 11.412, Ήλεκτρολόγος 12.019, Θαλαμηπόλος 12.032, Ναύληρος 10.150, Νάυτης 8.788, Μηχανοδηγός 8.500, Μάγειρος 11.774 και Ναυτόπαις 5.636.

Πρόκειται περί μέσων μηνιαίων μισθών συναχθέντων έκ μεγάλου άριθμού περιπτώσεων (3.160 άξιωματικών και 3.215 πληρωμάτων). Γενικώς ό βασικός μισθός είναι περίπου τό ήμισυ τού πραγματικού. Ούτως ό βασικός μισθός τού ναυτού είναι 5.969 κορ. είς τόν όποιον προστίθενται: έπιδομα άρχαιτος 110 κορ., ύπερωρία 2.446 κορ., ύπερωρία άργιων 755 κορ. άποζημίωσις άδειας 2.142 κορ. και διάφορα 357 κορ.

Ελλειψις πληρωμάτων

Καὶ εἰς τήν Νορβηγίαν παρατηρεῖται έλλειψις πληρωμάτων. Η προσφορά νέων μεινανταί και οι έφοπλισται διερωτώνται πάς θά έπανδρωσουν τό πλοιά των. Τό ποσοστό των προσερχομένων είς τό έπαγγελμα περιορίζεται άπό έτος είς έτος. Εἰς τά άνωτερα στρώματα τής ιεραρχίας ή έλλειψις δέν παρατηρεῖται. Πάντως ύποδεικνύεται ή χρησιμοποίησις και τών μηχανικών είς δόλους τομείς τών ύπηρεσιών έπι τού πλοίου.

Τό μισθολόγιον

Τελευταία συμφωνία έφοπλιστών και άξιωματικών προβλέπει αύξησην μισθοδοσίας 17,5% περίπου. Πολλοί παράγοντες παρενέβησαν διά τήν συμφωνίαν. Τά κατώτερα πληρώματα ζητοῦν τήν άπαράδεκτον αὔξησην τών 40-45%. Αι συνεννοήσεις συνεχίζονται. Η Κρατική παρέμβασις άνεμενετο, ίνα άποφευχθεί ή άπεργια.

* * *

Καλλιεργείται έπιτυχώς, ώς φαίνεται, ή παροχή άδειας υψώσεως έπι της Νορβηγικών πλοίων σημαιών εύκολιας. Καὶ άκομή ή συμμετοχή τού ξένου κεφαλαίου είς Νορβηγικά πλοία, χωρὶς τάς κεμένας φορολογικά ύποχρεώσεις. Τό Νορβηγικόν πλοίον είναι άκριβόν, τονίζεται ή άναγκη μή συμμετοχής ξένου κεφαλαίου σε πιβαρυνομένου μέ τας δυσβαστάκους φορολογίας.

Παρεμβαίνει ή I.T.F.;

Η I.T.F. ίνα βοηθήση τού Νορβηγούς ναυτικούς είς τάς διεκδικήσεις των άπειλεί διτί θά άκινητοποίηση παγκοσμίων τά Νορβηγικά σκάφη. Κατά τούς Νορβηγούς έφοπλιστάς μία τοιαύτη ένέργεια θά έχη συνεπείας διά τό Νορβηγικόν πλοίον. Οι έφοπλισται άπεφάσισαν νά τα καταφύγουν είς τά δικαστήρια, έαν τά Νορβηγικά συνδικάτα δέν παρέμβουν διά νά παρεμποδίσουν τάς άπειλάς τής I.T.F., αίτινες άπειλον τόν Νορβηγικόν στόλου.

Ο Νορβηγικός νόμος άπαγορεύει τήν άπερ-

γίαν τών ναυτικών, διταν τό σκάφος των εύρισκεται είς ξένον λιμένα. Καὶ διότι τά Νορβηγικά πλοία σπανίως έπισκεπτονται τούς έθνικούς λιμένας, ή άπεργια τών πληρωμάτων είναι ανέφικτος.

Καὶ ίδου ή I.T.F. προσέρχεται άρωγός, Απειλεί τήν άκινητοποίηση τών Νορβηγικών πλοίων είς τούς ξένους λιμένας.

Οι έφοπλισται έξι δόλου δηλούν διτί θά καταφύγουν είς τά δικαστήρια, έαν ή άπειλή τής I.T.F. πραγματοποιηθῇ. Καὶ προσθέτομεν ήμεις: «Έάν...

Πρός τάς σημαιάς εύκολιάς

Μελέτη τού Νορβηγικού ύπουργειού Ναυτιλίας ζητά νά έπιτραπή είς τούς Νορβηγούς έφοπλιστάς ή χρησιμοποίησις σημαιών εύκολιας διά νά άποκτήσουν μεταλυτέραν εύελιξίαν. Έάν ή πρότασις αύτή υιοθετηθῇ ύπο τού κοινοβουλίου, θά προσθέση ένα νέον στοιχείον είς τήν ύποθεσιν τών σημαιών εύκολιας.

Οι Νορβηγοί πλοιοκτήται, πιεζόμενοι άπό τό διαρκώς άνερχόμενον κόστος διαχειρίσεως τών πλοίων των, συζητούν άπο μακρού τό ένδεχόμενον στροφής πρός τάς σημαιάς εύκολιας και δόλλα θέματα που έχουν σχέσιν με τήν οίκονομικωτέραν διαχειρίσιν τών στόλων των.

Η μελέτη προτείνει, έπισης, τήν συμμετοχήν ξένων κεφαλαίων είς τήν Νορβηγικήν ναυτιλίαν, μέ πλήρη φορολογικήν άπολλαγήν. Ή πρότασις αύτή είναι ίδιαιτέρως έλκυστική δι' έπενδυσεις είς τήν βιομηχανίαν έκμεταλλεύσεως ύποθαλασσίων κοιτασμάτων πετρελαίου.

Αἱ προτάσεις τού Νορβηγικού ύπουργειού ύποβάλλονται είς μίαν έποχήν κατά τήν άποιαν έντεινονται αἱ προσπάθειας τών ύποαναπτύκτων χωρών πρός έπιτευξιν διεθνούς συμφωνίας διά τήν κατάργησιν τών σημαιών εύκολιας. Ένέργειαι άπως αύτή τής Νορβηγίας ένδεχεται νά σκληρύνουν τήν στάσιν τής ναυτιλιακής έπιτροπής τής «Ούνκταντ», ή όποια θά συνέλθῃ έκτακτως τόν προσεχή Σεπτέμβριον.

Πάντως, αἱ δυτικαί χώραι, μέ μόνην έξαιρεσιν τήν Γαλλίαν, τάσσονται άπεριφράστως ύπέρ τών σημαιών εύκολιας.

Σημειωτέον διτί κατά τό παρελθόν έτος ή Νορβηγικός στόλος ένεφάνισε μείωσιν 300 και πλέον χιλιάδων τον. γκρός.

ΠΑΚΙΣΤΑΝ

Πρός τήν θάλασσαν

Τά ίσλαμικά κράτη κατέρχονται είς τήν θάλασσαν. Ιδιον στόλον τάνκερς και φορτηγών θέλουν νά συστήσουν. Τό Πακιστάν πρόκειται νά παραγγείλη δύο τάνκερς τών 75.000 τον. d.w. Τά σκάφη θά δύνανται νά είσπλεσον είς τήν λιμένα τού Καράτσι.

Έπιδιώξις ή άναπτυξις στόλου 19 σκαφών, μέ τήν συμμετοχήν τών ίσλαμικών χωρών, ίκανών νά μετάσχουν είς τάς μεταφοράς τών πρώτων ύλων. Τά 100 έκατομ. δολ. θά διατεθούν διά τήν ναυπήγησιν πέντε μπάλκ κάρριερς. Αἱ έξαγωγαί μεταλλεύματων προβλέπονται.

ΡΩΣΙΑ

Πρός νέας κατευθύνσεις

Τό νέον οίκονομικόν σχέδιον τής Ρωσίας προβλέπει διά μεταφοράς άπο θαλάσσης αύξησην κατά 8,9%, έναντι τών 30% τού προηγουμένου σχέδιον 1976-80. Τάς κυρίας γραμμάς τά Σοβιετικά πλοία θά συνεχίσουν. Όρισμένας δόλλας θά έγκαταλείψουν.

Τό δετές σχέδιον προβλέπει τήν κατασκευήν πυρηνικών έμπορικών πλοίων. Τήν ναυπήγησιν φορτηγών, τάνκερς και μικτών σκαφών, θά άντικαταστήσουν τά πλοία - κοντένερς, φορτηγίδες, φέρρυ σιδηροδρομικά, πλοία τών άρκτικών περιοχών και παγοθραυστικά. Τά τελευταία διά ταξίδια καθ' δόλλον τό έτος. Αἱ φορτηγίδες και δι' έσωτερικά ταξίδια. Τό σχέδιον θά έγκριθη τόν Φεβρουάριον.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Παραγγελίαι

Τά Σουηδικά ναυπηγεία έκερδισαν τήν παραγγελίαν ένός μικτού φορτηγού σκάφους 55.000 τον. διά τήν Νόρσε τής Σιγκαπούρης. Είναι τό έναντον τοιούτον σκάφους, διπέρ παραγγέλλει ή Νόρσε είς τά ναυπηγεία Ούντεβάλλα.

Σύνολον παραγγελιών 230 έκατομ. δολ. Παράδοσις είς τό τέλος τού έπομένου έτους. Τό ναυπηγείον έχει 10 σκάφη ύπό παραγγελίαν 630.000 τον. d.w.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Τά ναυπηγεία τής

Τά Φινλανδία χάρις είς τά ναυπηγεία τής κατέστη γνωστή είς τόν ναυτιλιακού κόσμου. Η Ρωσία ή κύριος πελάτης. Η Φινλανδία άπό τού 1944 κατεσκεύασε τό ήμισυ τού Ρωσικού έμπορικού στόλου, περί τά 600 σκάφη άπό τού 1952. Έπι 110 νέων παραγγελιών μέχρι τέλους Αύγουστου, τά 80% πρόσχονται άπό τήν Ρωσίαν. Μηχαναί δήζελ και οιαδήποτε έπι τά βελτίω προσαρμογή είς τά τής κατασκευής τών πλοίων, είδικης άποσχολήσεως, τά Φινλανδικά ναυηγεία προέχουν.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Πρός νέας κατακτήσεις

Ο κ. Τάγκ τού Χόγκ Κόγκ προχωρεί είς τήν άπόκτησην ξένων έταιριών τακτικών γραμμών. Διαπραγματεύεται ήδη, μετά τήν Αγγλικήν «Φέρνες Γουιθύ», τήν έξαγοράν τής «Σητραί Λάινες» τής Νέας Υόρκης.

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS AND BUNKERS

TEL: 394-5612

394-3992

394-3891

394-3548

394-2129

PRIV.: T. Contogeorgis 44-3059

E. Andresen 86-7115

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

TEXNIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΤΑ ΝΕΑ «ROTOR SHIPS»

Η παλαιά ίδεα των Rotor Ships (Flettner) έτέθη και πάλιν εις έφαρμογήν μέ την καθελκυσιν τού 'Ιαπωνικού ντήξελ Rotorship, «Shin Aikoku Maru» τό αύγουστον τού 1980.

Τό σκάφος ίδιοκτησίας της «Nippon Kokan K.K.», είναι ένα άκτοπλοικόν δεξαμενόπλοιον 1.600 τον. d.w. 216.50 ποδών μήκους, 35 ποδών πλάτους, και ύψους 17 ποδών. Είναι έφωδιασμένον με δύο ιστία 26 ποδών πλάτους και 40 ποδών ύψους δταν είναι τελείως ανεπτυγμένα, και λειτουργούν τη βοηθεία ένος micro-computer.

Τό πλοιον άναπτυσσει άνωτάτη ταχύτητα 12 κόμβων και έπανδρωμένον με πλήρωμα 12 άνδρων. Τό σχέδια τού τέ σκάφους και «ιστίων» είναι της ίδιοκτητρίας έταιρίας έν συνεργασία μετά της Τζάπαν Μαρίν Μασίνερο.

Η ίδεα πρωθήσεως πλοίων ύπο ιστίων έν συνδυασμώ με μηχανάς ντήξει είναι παλαιάς χρονολογίας (πρό τού 1920) και σημεριζεται έπι της θεωρίας τού δτι, έν κυλινδρικόν σώμα περιστρεφόμενον έντος ρεύματος άρεος, θά παρουσιάσει διαφορά ταχύτητος μεταξύ της έμπροσθιας και όπισθιας του πλευράς (η της δεξιάς και άριστεράς), όφειλομένης εις τό δτι αι σχετικα ταχύτητες περιστροφής και ρεύματος προστίθενται εις την μίαν πλευράν και άφαιρούνται άπο την έτεραν, άναλόγως της περιστροφής.

Η διαφορά αυτή τών ταχυτήτων συνεπιφέρει, έπι τη βάσει έτερου θεμελιώδους Μηχανικού Νόμου, μίαν διαφοράν πιέσεων, και δή εις την πλευράν δτου είναι ή μεγαλυτέρα πιέσις, και άντιστροφά.

Η διαφορά αυτή τών πιέσεων άφηνε έν ύπολοπον, τό όποιον έφαρμόζεται έπι τού σκάφους και τό πρωθήσει. Είναι δύσκολος ή περαιτέρω άπλούστευσις, τού ζητήματος δντος κατ' έξοχην θεωρητικού.

Εις τό σύστημα «Φλέττνερ» περιστρέφονται δύο ή και τρεις κύλινδροι έπι τού δξονός των, τη βοηθεία ήλεκτροκινητήρος, δτις κινετού δξονά των.

Οι κύλινδροι ή Ρότορες, κινούνται δεξιόστροφα ή άριστερόστροφα, άναλόγως της διευθύνσεως της πνοής τού άνεμου. Διά νά

κινηθή τό πλοιον, πρέπει νά περιστρέφονται και οι ρότορες, άλλα νά πνεη και άνεμος. Μέ μόνον τον άνεμον μόνον τά ρότορες, τό σύστημα δέν λειτουργει.

Τό σύστημα τού «Φλέττνερ» έπιστημονικώτατον καθ' έστιν, δέν έπετυχε διά λόγους οικονομικούς, έφ' δσον διά της δαπάνης, ητις άπαιτεται διά νά πλεύση τό πλοιον με 8 π.χ. μίλια με τά ρότορες, ήτο δυνατόν, νά πλεύση με ταχύτητα 11 μιλιών καθ' ώραν τη βοηθεία έλικος.

Η θεωρία και τό παράδειγμα έλικηθησαν από τάς «Ναυτικά Γνώσεις» Β. Φραγκούλη, έκδοσεων 1931.

Έκ τού σημείου αυτού πρωθυμένοι οι «Ιάπωνες ναυπηγοί, και τη βοηθεία τών νεωτέρων έφευρεσεων και έφαρμογών τών «μικρο-κομπούτερων» και μετά διετή έπεξεργασίαν, άπεφασισαν τήν ναυπήγησην τού «Shin Aitoku Maru».

Η τιμή ναυπηγήσεως του έφθασε τά \$2.300.000, 15% υψηλοτέρα τής προϋπολογισθείσης, και άκριβοτέρα κατά τό ίδιον ποσοστό της τιμής ένος δηλεοκίνητου σκάφους τής άυτης χωρητικότητος (1.600 τον. d.w.).

Παρά τήν ύψηλήν άξιαν κατασκευής, ή ναυπηγήσασα έταιρία είναι βεβαια, ίτι τά περιπλέον έξοδα θά είναι δυνατόν νά άντισταθμισθούν άπο τήν οικονομικώτεραν ίκανότητα διαχειρίσεως τού πλοιον. Κέρδη ύπερβαίνοντα τά 50% άναμένονται άπο τήν βοηθητικήν χρησιμοποίησην τών «ιστίων», και λόγω τής καλυτερέυσεως εις τόν σχεδιασμόν του σκάφους, έλικος, κυρίας μηχανής, γεννητρίας, και χρησιμοποιήσεως τών νεκρών άεριών (recycling of waste gases).

Τό τελικόν σχήμα τού σκάφους έγένετο δεκτόν μετά άπο άρκετάς έρευνας, συμπεριλαμβανομένων και δοκιμών εις «Wind tunnel», ένος μεγαλυτέρου πρωτούπου «Sail motorship».

Ούδεν καινόν ύπο τόν «Hλιον».

K. ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ (Theodorosson)
Monroeville, Pa, U.S.A.

Δεκέμβριος, 1980

ΤΑ ΣΚΑΦΗ VLCC & ULCC

Ποια ή θέσις τού στόλου τών πετρελαιοφόρων; Τό έρωτημα έτέθη κατά πρόσφατον συνδιάσκεψιν τού Λονδίνου, κατά τήν όποιαν σχεδόν κατά παμψηφίαν, έτονιόθη δτι τό μέλλον τών σούπερ τάνκερς, τών VLCC και ULCC, δέν έτέθη είσετι έν έμφιβόλω. Τά σκάφη αυτά θά διαδραματίσουν σημαντικόν ρόλον εις τάς μεταφοράς.

Ο κ. Τάγκ, δτις κέκτηται τό μεγαλύτερον τάνκερ τού Κόσμου, τών 560.000 τον. έτονισσεν δτι τά πλοια αυτά έχουν άκομη μέλλον εις τάς μεταφοράς. Έν άντιθέσει και τά 80.000 τον. σκάφη είναι χρήσιμα διά τάς νεοεισερχομένας εις τήν παραγωγήν πετρελαίου χώρας. Πάντως τά μεγάλα τάνκερ είναι χρήσιμα διά τάς χώρας, πού διαθέτουν τούς καταλλήλους λιμένας. Τά μεγάλα τάνκερ θά συνεχίσουν νά έξυπηρετούν μεταφοράς Εύρωπης, Ιαπωνίας και Αμερικής.

Διά τά νεοεισερχόμενα εις τήν παραγωγήν πετρελαιού κράτη, ο κ. Τάγκ παραδέχεται τήν έξυπηρετησιν με σκάφη 130-150 τον. d.w.

Τά παλαιότερα μεγάλα σκάφη δέν έχουν διέξοδον άλλην άπο τήν διάλυσιν. Όπωδηποτε δμως μετά τήν διεύρυνσιν τής Διώρυγος τού Σουέζ, τά σκάφη έμφορτα 150.000 τον. και τά άφορτα μέχρι 370.000 τον. θά είναι πολύτιμα μέσα μεταφοράς.

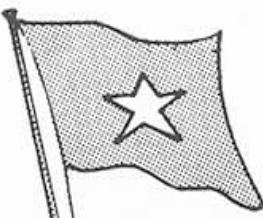
Δύο προϋποθέσεις: Τό πρός διάλυσιν τον νάζ και ο περιορισμός ή διατήρησις τής πλωτής έναποθηκεύσεως τού πετρελαίου. Ή Ιαπωνία πρώτη εις τήν έναποθηκευσιν. Μελετάται δμως ή κατασκευή καταλληλοτέρων πλωτών άποθηκών. Και προβάλλεται τό έρωτημα; Τί θά γίνουν τά ήδη πρός τούτο άπαρχολούμενα; Πάντως νεώτερα μεγάλα τάνκερ δέν παραγγέλλονται άπο δετίας. Ή ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως θά έπελθη.

Η ύγροποιησις τού γαιάνθρακος θά διαδραματίση ρόλον έπι τού μέλλοντος τών μεγάλων σκαφών. Ήδη τά νέα ΟΒΟ κατασκευάζονται με μικρότερον βύθισμα άπο τά πετρελαιοφόρα τού αύτού μεγέθους.

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755



CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

" RCA 222654 "

" WU 62-725 "

Orion & Global Chartering Co., Inc.

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N.Y. 10006

NAYTIKI AKAI



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΧΡΙΣΤΟΥΓΕΝΝΙΑΤΙΚΑ ΜΗΝΥΜΑΤΑ

ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ Ε.Ν.
κ. ΙΩΑΝ. ΦΙΚΙΩΡΗ

Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Ιωάννης Φικιώρης, επ' εύκαιρια έορτών Χριστουγέννων και Νέου Έτους άπηγμαν τό κατωτέρω μήνυμα πρός όλους τού "Ελληνες ναυτικούς:

"Ελληνες Ναυτιλόμενοι,

Η έπικοινωνία και πάλι μαζί σας έκεινου που έχει τόν κλήρο της Πολιτείας στήν εύθυνη γιά τό παρόν της Ελληνικής Ναυτιλίας, γίνεται κάτω από δύο ιδιαίτερα αισιόδοξες προοπτικές και γιά τό μέλλον της.

Η μία είναι, ότι τό μέτρα που τελευταία θεσπίστηκαν στόν τομέα της άσφαλτος ηγετικής σας προστασίας μαζί με τίς θεσμικές κατακτήσεις και τίς άλλες μισθολογικές βελτιώσεις που περιλαμβάνονται στίς πρόσφατες συλλογικές συμβάσεις γιά τά ποντοπόρα πλοία, άνεβάζουν τή στάθμη τής κοινωνικής προστασίας τού "Ελληνα ναυτικού σε ζηλευτό έπιπεδο.

Η δεύτερη είναι ότι ή χώρα μας γίνεται κι έπισημα, στίς λίγες μέρες που άπομένουν από τό χρόνο που φεύγει, τό δέκατο μέλος της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και ή "Ελληνική Ναυτιλία εντάσσεται στήν Κοινοτική, δίνοντας σ' αύτή τή πρώτη θέση στό Παγκόσμιο Ναυτιλιακό στίβο.

Στέκεται, έτσι, ή "Ελληνική Ναυτιλία στό κατώφλι τού Καινούργιου χρόνου, παράγοντας άποφασιστικός στίς έξελιξεις τής παγκόσμιας πολιτικής τών μεταφορών κι άκομα ύπερφανη δύναμη κρούσεως στόν άγωνα γιά τή διατήρηση τής έλευθερης διακινήσεως τών άγαθών και τήν άνθευτη λειτουργία τού έλευθερου και έντιμου ανταγωνισμού στίς θάλασσες.

Γι' αύτή τή θέση που κρατάει σήμερα ή "Ελληνική Ναυτιλία, ως ή πρώτη έθνικη, πολιτική και οικονομική δύναμη αύτού τού άκατάλιπτου "Ελληνισμού, έχετε έσεις, πρώτοι, "Ελληνες ναυτικοί, τόν έπαινο και τήν άναγνώριση. Γιατί ή δίκη σας προσφορά κι άγωνας νύχτα και μέρα είναι ή χαλυβδίνος άρμός, πού χωρίς αύτόν δέν θά μπορούσε ποτέ νά δέσουν οι δύο άλλοι κρίκοι αύτης τής δύναμης: Ό "Ελληνικός έφοπλισμός και ή Πολιτεία.

Σέ σᾶς, λοιπόν, δικαιωματικά, στρέφεται τούτες τίς τελευταίες ώρες ένός άκομα χρόνου που μπαίνει στήν ιστορία και τόν θρύλο της Ελληνικής ναυτοσύνης, ή γεμάτη άπο τιμή, άγάπη και αισιοδοξία γιά τό μέλλον σας, σκέψη μας.

Και καθώς τό άστέρι που δηλώνει και πάλι τή γέννηση τού Θεού μας, σάς βρίσκει άγρυπνους στούς ωκεανούς και τίς θάλασσες, μακριά από τήν θαλπωρή τής έστιας και τών

συμπαθείας, πρός όλους έσας πού δεκαετίες τώρα συμπορεύεσθε μαζί μας στό δρόμο τών μεγάλων στόχων τής Ελληνικής Ναυτιλίας.

Η έπανάληψη μιᾶς άληθειας, άντικειμενικά και όχι ύποκειμενικά καταξιωμένης, δτή δηλαδή ένα πολύ μεγάλο μερίδιο τών δων έπετεύχθησαν από τήν Ελλάδα, στόν άπεραντο χώρο τών παγκοσμίων θαλασσών μεταφορών άνηκει και στόν "Ελληνα ναυτικό, έρχεται τίς γιορταστικές αύτές ήμέρες σάν εύγλωτη άναγνώριση μιᾶς πολυσήμαντης προσφοράς. Μιᾶς προσφοράς πού κατέστη δυνατή χάρις στίς παγκόσμια άναγνωρισμένες ίκανότητες σας και τήν μακρόχρονη συνεργασία μεταξύ ναυτεργατικού και έφοπλιστικού παράγοντα, πού έστηρξ και στηρίζει τό θαυμαστό οικοδόμημα τής έθνικης μας Ναυτιλίας. "Εμπρακτη έπιβεβαιωση τής δημιουργικής αύτής συνεργασίας άποτελεί ή πρόσφατη συλλογική σύμβαση πού δέν χωρεί άμφιβολία, δτή υπόρεξ καρπός όμοιβαίς κατανοήσεως και προσπάθειας. Γιατί πέραν από τίς άμιγώς οικονομικές βελτιώσεις ίκανοποιούνται μ' αύτήν θεσμικά αίτηματα τού ναυτικού κόσμου, πού άφορούν τόν κοινωνικό και άσφαλτικό τομέα και παρέχουν τή δυνατότητα νά βρίσκεσθε ποι συχνά μέ περισσότερη άνεση και οικονομική διασφάλιση κοντά στήν πατρίδα και στίς οικογένειές σας.

Και τίς ήμέρες αύτές δλοι μας ξέρουμε τί σημαίνει πατρίδα, οικογένεια και σπηλικό.

Έκ μέρους τού Διοικητικού Συμβουλίου τής Ενώσεως Εθνικών Εφοπλιστών και δλων τών μελών τής, άπευθύνω σέ σάς τούς "Ελληνες ναυτικούς και άγαπητούς συνεργάτες, τίς ποι έγκαρδιες ευχές γιά τά Χριστούγεννα. Εύχομαι δέ άκομη όπως τό νέο έτος 1981 προσφέρει σέ σάς και τίς οικογένειές σας, ύγεια, εύτυχια και εύδωση κάθε οικογενειακής και έπαγγελματικής σας προσδοκίας.

ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΗΣ Ε.Ε.Ε.

κ. ANT. I. ΧΑΝΔΡΗ

"Ελληνες ναυτικοί,

Τό καθιερωμένο και παραδοσιακό αύτό μήνυμα πού σάς άπευθύνω και έφέτος έκ μέρους τής Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών δέν είναι μία συνηθισμένη και φιλόφρονη κοινωνική έκδηλωση. Είναι κάτι περισσότερο. Γιατί απότελει δείγμα έκτιμήσεως τής πλοιοκτησίας πρός τους "Ελληνας ναυτικούς και συνάμα έκφραση άληθινής



ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΥ

ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κ. Κουμουνδούρου 107, Πειραιά, Τηλ.: 4617907

ΠΡΟΣΟΧΗ

Ένημερωθήτε σωστά γιά σας αύτης αφορά

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ – ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

Τό νέο γραφείο μας άπαρτιζόμενο από πεπειραμένους ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ & ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΥΣ – ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥΣ, σάς έγγυαται σωστή - ταχεία και πλήρη άποκατάσταση κάθε βλάβης σέ ΗΛΕΚΤΡΟ – ΑΕΡΟ – ΥΔΡΑΥΛΙΚΑ συστήματα ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΥ στά πλοια σας. Ειδικότερα άναλαμβάνει τήν άποκατάσταση τής λειτουργίας ή τής άσφαλτικής διατάξεως τών κάτωθι συστημάτων διά MAIN ENGINE – GENERATOR ENGINE – MAIN & AUX. BOILERS – MAIN & AUX. ELECTRICAL PANELS – FIRE DETECTORS & AUTO ALARM – LIFT – INERT GAS – REMOTE CONTROL – VARIOUS AUXILIARIES.

Κάτι πού έλειπε στόν ΠΕΙΡΑΙΑ γιά τή διευκόλυνσή σας

Διευθύνων

ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ ΚΑΡΑΛΑΚΗΣ
Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ
(ΑΤΜΟΥ – ΝΤΗΖΕΛ)

Υποδιευθύνων

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΣΙΣΜΑΝΗΣ
ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ – ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΣ

ΤΟΥ ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΩΣ Π.Ν.Ο. Κ. ΕΜΜ. ΣΑΪΤΗ

Πρός όλους τούς "Ελληνες ναυτικούς, στέλνω τίς καλύτερες εύχες τίς δικές μου και τής διοικήσεως για τίς εόρτες τών Χριστουγέννων και τού Νέου Έτους.

Η Διοίκηση τής ΠΝΟ μπορεί νά έξασφαλίσει γιά τόν ναυτικό κόσμο τής χώρας τά καλύτερα δώρα με τήν νέα Συλλογική Σύμβαση πού ύπεγραψε γιά τά ποντοπόρα φορτηγά σκάφη πάνω άπο 4.500 κ.ο.χ.

Ξέχωρα άπο τίς αύξησεις τού μισθολογίου και τίς λοιπές οικονομικές βελτιώσεις στίς υπερωριακές άμοιβές, στίς διεισις, στόν ύπερενιασμό, πέτυχε δύο σημαντικές θεσμικές κατακτήσεις: τόν περιορισμό τού χρόνου ναυτολογήσεως στούς 6 μηνες γιά τά δεμανέπολισα και στούς έφτα μήνες γιά τά φορτηγά σ' όποιαδήποτε περιοχή τής "Υδρογείου κι ἀν βρίσκεται τό πλοιο μέθεμπλιωση τού δικαιώματος λήψεως άναλογιας τού ύπερενιασμού μισθού μετά τή συμπληρωση 6 μηνών ύπερεσίας στό πλοιο, και τήν οικονομική θεμελίωση τού θεμού τής επικουρικής ασφαλίσεως τών "Ελλήνων ναυτικών, πού μαζί μέ τήν καθιέρωση και τών οικογενειακών έπιδομάτων έκαυγχρονίζουν και άλογκληρων τήν κοινωνική προστασία των ἀνεβάζοντας την στά επίπεδα τών προηγμένων ναυτιλιακών χωρών.

Ο καινούργιος χρόνος 1981 άνατέλλει μέ εύσιωνες προοπτικές γιά τούς "Ελληνες ναυτικούς, τίς όποιες καθιστά πιό, έπιδοφέρος ή ένταξη μας άπο τήν 1η τού όρχομενου Ιανουαρίου, στήν Εύρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα, τής όποιας ἡ "Έλλαδας γίνεται πιά πλήρες μέλος.

"Από τήν ἐντάξη τού "Ελληνικού "Εμπορικού Στόλου στόν χώρο τής Κοινοτικής Ναυτιλίας προσδοκούμε τήν ποιοτική βελτιώσή του και τήν άπολλαγή του άπο τίς άμφιβολης άξιοπολιμότητος μονάδες, σάν άποτέλεσμα τού συστηματικού και αυτοτροπού έλεγχου τών κανόνων ασφαλείας. "Ετοι τά ναυτικά άτυχήματα θά περιοριστούν στό έλαχιστο, θά άποκατασταθεί τό αίσθημα ασφαλείας σ' αύτούς πού ταξιδεύουν και θά βελτιώθουν γενικά οι δροι ένδιαιτήσεως και διαβιώσεως. Τό άγαθό άποτέλεσμα θά είναι νά γίνει έλ-

κυστικό τό ναυτικό έπάγγελμα γιά τούς "Ελληνες νέους, οι όποιοι πιστεύουμε ύπο τίς προϋποθέσεις αύτές θά προσέλθουν νά καταλάβουν τά κενά σέ άνθρωπινο δυναμικό και νά σταματήσουν οι άθρόες ναυτολογήσεις άλλοδαπών πού και σημαντικό ξένο συνάλλαγμα άπορροφούν, τόσο άπαραίτητο γιά τήν "Εθνική μας Οικονομία, και τόν πατροπαράστο θέντικό χαρακτήρα τής ναυτιλίας μας άλλοιώνουν.

Μέ τά δεδομένα και τίς προϋποθέσεις αύτές δικαιούμεθα νά άτενίζουμε μέ αισιοδοξία τό μέλλον γιά τούς ναυτικούς μας.

'Η ΠΝΟ παρακολουθεῖ άπο κοντά τίς έξι-λιξεις έτοιμη νά άναλαβεις ένεργο και δημιουργικό ρόλο μέσα στά δργανα τής ΕΟΚ μαζί με τίς άδελφές ναυτικές άργανώσεις τών χωρών της γιά νά άξιοποιησεις κατό τόν σηματού δρόπο τίς δυνατότητες πού προσφέρονται ώστε νά οικοδομήσουμε ένα καλύτερο μέλλον γιά τούς θαλασσομάχους μας και τίς οικογένειές τους.

Μέ τίς έλπιδες και τίς προσδοκίες αύτές εύχόμαστε σ' δύους τούς "Ελληνες ναυτικούς όπου τής "Υδρογείου κι ἀν βρίσκονται Καλαί Χριστούγεννα, Εύτυχισμένο τόν Καινούργιο Χρόνο 1981, Καλά ταξιδια και κάθε άτομική και οικογενειακή σύτυχια.

'Υπό τήν κυανόλευκον'

Εις τό "Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας ύπεβλήθησαν αιτήσεις διά τήν έγγραφην εις τό "Ελληνικόν Νηολόγιον, βάσει τού άρθρου 13, τών κάτωθι σκαφών:

1. "Α βιν Οίλ Γε ρ αν ι" δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανόν "Universe Kuwait") νεοαγορασθέν, 149.609 τον. γκρός, τού 1968 άντονος εις τήν έταιριαν "Παναθήναια" (κ. Βαρδ. Βαρδινογιάννης).

2. "Δ ή μη τ ρ α" μπάλκ κάρριερ (πρώην παναμαϊκόν "Pan Eastern") νεοαγορασθέν, 9.861 τον. γκρός, τού 1969, άνηκον εις τήν έταιριαν "Αμφιλάνη (Thomarin Shipping).

3. "Γ ο υ ω ρ λ ν τ Κ ίν σ ι π" δεξαμενόπλοιον ναυπηγούμενον, 40.419 τον. γκρός, άνηκον εις τήν έταιριαν "Μπλείκ" (κ. Παντ. Δράκαρης).

4. "Α δριάτικ Φρ ζ ε ρ" φορτηγόν (πρώην βραζιλιανόν "Frigo Tiete") νεοαγορασθέν, 4.231 τον. γκρός, τού 1970, άνηκον

εις τήν έταιριαν "Έλ Γκρέκο" (κ. Ήλ. Παναγιωτίδης).

5. "Α ν τ ζ ε μ π α λ τ ι κ" μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανόν "Atlantic Challenge") νεοαγορασθέν 15.948 τον. γκρός, τού 1970, άνηκον εις τήν έταιριαν "Μοχλός" (κ. Ιωάν. Αγγελάκης).

6. "Α λ ι ά κ μ ω ν Ρ α ν ε ρ" φορτηγόν (πρώην γαλλικόν "Saint Vincent") νεοαγορασθέν 9.160 τον. γκρός, τού 1970, άνηκον εις τήν έταιριαν "Μπέσφορντ" (κ. Γεώργ. Κουμόσης).

7. "Α ι κ α τ ε ρ i n η" δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανόν "Atlantic Conqueror") νεοαγορασθέν, 38.615 τον. γκρός, τού 1966, άνηκον εις τήν έταιριαν "Μαίφαιρ" (κ. Γεώργ. Μητσάκης).

8. "Μ π έ t t u" μπάλκ κάρριερ (πρώην κορεατικόν "Samimi 1") νεοαγορασθέν, 10.495 τον. γκρός τού 1970, άνηκον εις τήν έταιριαν "Αρμαντόρες Μπέττου"

9. "Σ κ η π τ ρ o v" μπάλκ κάρριερ (πρώην Αργεντινόν "Dolores de Plandolit") νεοαγορασθέν, 21.777 τον. γκρός, τού 1970, άνηκον εις τήν έταιριαν "Ούλτραμαρ Έγκεο" (κ. Νικ. Χαλκιάς).

'Αγορά νεοτεύκτου υπό τής έταιριάς Τσάκου

"Υπεγράφησαν τελευταίως τά συμβόλαια διά τήν άγοράν, ύπο τού έφοπλιστού κ. Παν. Ν. Τσάκου, ένός φορτηγού σκάφους πολλαπλής χρήσεως τών 15.000 τον. d.w., τό όποιον κατεσκευάσθη εις τά Ρουμανικά ναυπηγεία τού Γαλατσίου. Είναι έφοδιασμένον μέ μηχανή M.A.N. ίσχυος 8.000 ίππων και άναπτυσσει ταχύτητα ύπηρεσιακήν 15 κόμβων. Διαθέτει τέσσαρας φορτωτήρας τών 22 τον. και έχει δυνατότητα μεταφοράς 364 κοντένερων. "Ηδη πραγματοποιεί τάς θαλασσίας δοκιμάς του. Παραλαμβανόμενον κατ' αυτάς θά ονομασθή "Irene Diamond" και θά ύψωση τήν κυανόλευκον.

'Αγορά νεοτεύκτου μπάλκ κάρριερ υπό τόν "Ομίλον Ωνάση

Παρά τού "Ομίλου Ωνάση ήγοράσθη ένα ύπο ναυπηγήσιν μπάλκ κάρριερ τών 57.632 τον. d.w., τό όποιον είχεν άρχικώς παραγγελθή εις τήν Ιαπωνίαν ύπο τίν Κινέζων. Είναι

BROSTRÖMS

*Always at
your service*



B R O S T R Ö M S

TELEGRAMS: "BROLIN"

GOTHENBURG

EXPRESS CONTAINER RO-RO SERVICE

MEDITERRANEAN / ENGLAND / SCANDINAVIA

and vice versa

BROSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel.: 4521 111

Telex: 21 2558

21 2559

NAFTOMAR SHIPPING AND TRADING CO. LTD.

ΜΙΑ ΠΡΩΤΟΠΟΡΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΕΙΣ ΤΟΝ ΧΩΡΟΝ
ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



Δύο υγραιριοφόρα πλοία, χρονοναυλωμένα ύπό της «Ναυτομάρ» πραγματοποιούντα μεταφόρτωσιν

Ή εταιρία συνεστήθη το 1970 με άντικείμενον την έμποριαν και την μεταφοράν ύγρων καυσίμων και χημικών. Τό 1977 έπεξετάθη και είς τά ύγραιρα με τήν άγοράν ενός ύγραιριοφόρου σκάφους. Σήμερον διαθέτει οκτώ ιδιόκτητα ύγραιριοφόρα πλοϊα, συνολικού d.w. 26.263 τον. (23.717 κυβ. μέτρων), έκ τῶν όποιων τά τέσσαρα φέρουν τήν κυανόλευκον και τά άλλα είναι ησπαλισμένα είς τό NAT.

Ο συνδυασμός έμποριου, μεταφοράς και μεταφορώσεων τούς ήναγκασεν είς τήν χρονοναυλωσιν παρομοίων πλοίων διά νά καταστούν ή πλέον άξιόλογος και άσυναγώνιστος μονάδα τής Μεσογείου.

Μέ Γραφεῖα είς τό Παρίσι, Μιλάνο, Δαμασκό, Πειραιᾶ και Άθηνα είναι είς θέσιν νά παρακολουθούν τίς άνάγκες τής άγοράς και νά είναι άνα πάσαν στιγμήν ένημεροι.

Άξιζει νά σημειωθή τό γεγονός διτί είδικευθηκαν είς τά ύγραιριοφόρα πλοϊα και έπιτυχως διεξάγουν μεταφοράς και διενεργοῦ διεθνῶς μεταφορώσεις (Γαλλία, Ιταλία, Αγγλία, Έλλάδα) άποσπώντας διεθνῶς τόν θαυμασμόν τῶν τοπικῶν άρχων.

Τόν έμπορικόν και οίκονομικόν τομέα τόν κατευθύνουν έπιτυχως δι Οίκονομολόγος κ. Nicholas Akzam και δι Δικηγόρος κ. Talal El Zein ένω τόν ναυτιλιακόν τομέα τόν έχουν έπωμασθη δι Πλοιαρχος E.N. Τάκης Άγγελης και οι Μηχανικοί E.N. Φάνης Τζαβάρας και Θεαγένης Σαρρής.

Τό 1981 θά προστεθούν δύο έπερα νεότευκτα ύγραιριοφόρα ένω διαπραγματεύονται τήν άγοράν δύο άλλων χωρ. 80.000 M³ και ένδεχομένως νά άρχιση ή κατασκευή σταθμού ύγραιρων είς τήν ξηράν δυναμικότητος 100.000 M³ τόσον διά τάς άναγκας τής Μεσογείου δοσον και τής κοινής άγοράς.

Ήδη τελείωσε ή δήλη μελέτη και άναζητεῖται τό κατάλληλον μέρος διά τήν έπενδυσιν υψους 75 έκατομ. δολλαρίων.

γόν «Αντωνία» 4.532 τον. γκρός, 6.024 τον. d.w. τού 1959. Τιμή δολ. 700.000.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη έπισης γύρω τών 7 έκατομ. δολλαρίων τό μπάλκ κάρριερ «Άδελφότης» 14.342 τον. γκρός, 26.532 τον. d.w. τού 1968.

— Γύρω τών 13,1 έκατομ. δολλαρίων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Οίνουσιαν Κάρειτζ» 20.512 τον. γκρός, 34.574 τον. d.w. τού 1972.

— Παρά τού κ. Καραβία ήγοράσθησαν τά δεξαμενόπλοια: «Ardlui» άτμακίνητον άγγιλικόν, 119.728 τον. γκρός, 217.616 τον. d.w. τού 1970 είς τά 6.9 έκατομ. δολλαρίων, «Afran Daun» δηζελοκίνητον λιβεριανόν 45.678 τον. γκρός, 102.092 τον. d.w. τού 1968 είς τά 7,3 έκατομ. δολλαρίων, και τό δηζελοκίνητον γαλλικόν «Pierre Poulain» 48.058 τον. γκρός, 75.850 τον. d.w. τού 1968 είς τά 6,5 έκατομ. δολλαρίων.

— Έπωλήθη μεταξύ Έλλήνων είς τά 2,5 έ-

κατομ. δολλαρίων τό φορτηγόν «Απολλωνία» 10.893 τον. γκρός, 15.783 τον. d.w. τού 1961.

— Τό αύτοκινητοφόρον μπάλκ κάρριερ «Αιγανουσιώτης» 20.095 τον. γκρός, 31.842 τον. d.w. τού 1966 έπωλήθη είς τά 7,3 έκατομ. δολλαρίων.

— Ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον άνατολικογερμανικόν φορτηγόν «Altamarck» 4.632 τον. γκρός, 7.732 τον. d.w. τού 1959. Τιμή γύρω τών 850.000 δολλαρίων.

— Γύρω τών 4,6 έκατομ. δολλαρίων ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον άλλανδικόν δεξαμενόπλοιον «Diloma» 38.260 τον. γκρός, 70.331 τον. d.w. τού 1966.

— Έπωλήθη είς γερμανικά συμφέρονται τό μπάλκ κάρριερ «Κύθνος» 13.867 τον. γκρός, 21.927 τον. d.w. τού 1957.

— Ήγοράσθη παρ' Έλλήνων τού Λονδίνου τό δηζελοκίνητον παναμαϊκόν μπάλκ

πλήρως αύτοματοποιημένον και διαθέτει δόλα τά σύγχρονα μέσα ναυσιπλοίας και φορτοκοφτώσεως. Θά παραδοθή έντος τού άρχομένου έτους.

'Αγοραπωλησία'

Τό άτμοκίνητον μικτόν παναμαϊκόν σκάφος «Al Zasin» 68.731 τον. γκρός, 151.858 τον. d.w. τού 1971 ήγοράσθη γύρω τών 14 έκατομ. δολλαρίων.

— Αντί ποσού 11.500.000 δολλαρίων ήγοράσθη παρ' Έλλήνων τής Νέας Υόρκης τό δηζελοκίνητον δανικόν μπάλκ κάρριερ «Cinchona» 16.822 τον. γκρός 26.119 τον. d.w. τού 1975.

— Ελληνες τού Λονδίνου ήγόρασαν τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν τουητέκερ «Boden» 9.953 τον. γκρός, 15.909 τον. d.w. τού 1972. Τιμή γύρω τών 5.5 έκατομ. δολλαρίων.

— Επωλήθη, ύπο τήν προϋπόθεσιν έπιθεωρήσεως είς νοιτοκορεατικά συμφέροντα, είς τιμήν γύρω τών 13 έκατομ. δολλαρίων, τό μπάλκ κάρριερ «Πρόσω» 34.640 τον. γκρός, 69.613 τον. d.w. τού 1968.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό φορτηγόν (λιβεριανή σημαία) «Σή Χάρμουν» 12.061 τον. γκρός 17.876 τον. d.w. τού 1969 γύρω τών 5,35 έκατομ. δολλαρίων.

— Γύρω τών 2,2 έκατομ. δολλαρίων, ώς έστι ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον παναμαϊκόν δεξαμενόπλοιον «Kristel» 33.486 τον. γκρός, 61.556 τον. d.w. τού 1963.

— Είς Αμερικανικά συμφέροντα έπωλήθη γύρω τών 4,75 έκατομ. δολλαρίων τό δεξαμενόπλοιον «Σαΐν Νίκολας» 31.248 τον. γκρός, 54.158 τον. d.w. τού 1963.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Μαριγούλα» 10.892 τον. γκρός, 18.116 τον. d.w. τού 1962. Τιμή δολ. 3.550.000.

— Ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον άργεντινόν μπάλκ κάρριερ «Garucho Moreira» 27.074 τον. γκρός, 47.561 τον. d.w. τού 1966, παρ' Έλλήνων τού Λονδίνου ύπο τήν προϋπόθεσιν έπιθεωρήσεως είς τά 8 έκατομ. δολ.

— Επωλήθη είς άλλοδαπούς και παρεδόθη τό παναμαϊκόν φορτηγόν «Φανή» 4.307 τον. γκρός τού 1967. Μετωνομάσθη «Finco Victoria».

— Τό φορτηγόν «Τύχη» 2.979 τον. γκρός τού 1949 έπωλήθη είς άλλοδαπούς και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Sea Beauty».

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Αντωνιν» 16.323 τον. γκρός, 31.510 τον. d.w. τού 1964. Τιμή γύρω τών 5,4 ή 5,6 έκατομ. δολλαρίων.

— Ήγοράσθη γύρω τών 5,75 έκατομ. δολλαρίων τό δηζελοκίνητον ύπο σημαίαν Φιλιππίνων μπάλκ κάρριερ «Consuelo Star» 8.596 τον. γκρός, 15.107 τον. d.w. τού 1974.

— Είς συμφέροντα Μαλδίβων έπωλήθη τό παναμαϊκόν φορτηγόν «Κωνσταντούλα Μπακούτσα» 9.603 τον. γκρός, 16.651 τον. d.w. τού 1957 γύρω τών δολ. 1.400.000.

— Έπωλήθη γύρω τών 13,75 έκατομ. δολλαρίων, είς νοιτοκορεάτας άγοραστάς τό μπάλκ κάρριερ «Κ. Χατζηπατέρα» 30.695 τον. γκρός 61.513 τον. d.w. τού 1969

— Τό φορτηγόν «Νασιούκα» 3.266 τον. γκρός, 4.344 τον. d.w. τού 1959 έπωλήθη είς συμφέροντα Σιγκαπούρης είς τιμήν γύρω τών 670.000 δολλαρίων.

— Ήγοράσθη γύρω τών 4,25 έκατομ. δολλαρίων τό δηζελοκίνητον παναμαϊκόν φορτηγόν «Ocean Express» 6.042 τον. γκρός, 10.007 τον. d.w. τού 1974.

— Επωλήθη είς άγοραστάς Απων Ανατολής γύρω τών 2,45 έκατομ. δολλαρίων τό μπάλκ κάρριερ «Ατλαντικ Μερμάιντ» 15.987 τον. γκρός, 26.813 τον. d.w. τού 1954.

— Έπωλήθη είς τά 4,6 έκατομ. δολλαρίων, ύπο τήν προϋπόθεσιν έπιθεωρήσεως τό μπάλκ κάρριερ «Κυριακούλα» 13.092 τον. γκρός, 23.750 τον. d.w. τού 1963.

— Έπωλήθη έπίσης τό φορτηγόν «Κορινθιακός» 11.790 τον. γκρός, 16.614 τον. d.w. τού 1957 γύρω τών δολ. 1.700.000.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό φορτη-

κάρριερ «Punto Banco» 13.053 τον. γκρός, 23.240 τον. d.w. τού 1959, γύρω τών 1,9 έκατομ. δολλαρίων.

Παραλαβαί καὶ παραδόσεις

Παρελήφθη τό αγορασθέν παναμαϊκόν μπάλκ κάρριερ «Calvin» 14.112 τον. γκρός, τού 1962 καὶ μετωνομάσθη «Pátbun». Παρέμεινεν ύπο τήν παναμαϊκήν σημαίαν.

— Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Aίδηψός» καὶ υψωσε τήν κυανόλευκον τό αγορασθέν λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Wonder Ventur» 9.369 τον. γκρός, τού 1973.

— Τό αγορασθέν βελγικόν φορτηγόν «Frubel America» 5.021 τον. γκρός τού 1965 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Αφρικα». Σημαία Ελληνική.

— Εἰς «Δέσποινα» μετωνομάσθη καὶ υψωσε τήν κυανόλευκον τό αγορασθέν λιβεριανόν φορτηγόν «Pacific Daisy» 6.741 τον. γκρός, τού 1975.

— Παρελήφθη τό αγορασθέν ιαπωνικόν μπάλκ κάρριερ «Atlantic Emerald» 10.153 τον. γκρός τού 1977, καὶ μετωνομάσθη «Αιρόηνς Σαφάρι». Σημαία Ελληνική.

— Μετωνομάσθη «Γεώργιος Σ.» καὶ υψωσε τήν κυανόλευκον τό αγορασθέν γαλλικόν δεξαμενόπλοιον «Daphnene» 59.958 τον. γκρός, τού 1968.

— Παρεδόθη τό πωληθέν εἰς άλλοδαπούς δεξαμενόπλοιον «Τρίντεντ» 34.501 τον. γκρός τού 1967 καὶ μετωνομάσθη «Rio Clara». Σημαία Ελληνική.

— Παρεδόθη έπισήγε εἰς τούς άγοραστάς του τό πωληθέν εἰς άλλοδαπούς φορτηγόν «Καλλίδρομος» 4.295 τον. γκρός, τού 1971 καὶ μετωνομάσθη «Ariane Laura».

— Τό πωληθέν εἰς άλλοδαπούς μπάλκ κάρριερ «Musetrâ» 21.329 τον. γκρός τού 1963 παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Kep Success».

— Παρεδόθη τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων μπάλκ κάρριερ «Μάρκος Μ.Φ.» 9.979 τον. γκρός τού 1962, καὶ μετωνομάσθη «Καρίμπιαν Ντρήμης».

— Παρεδόθη έπισήγε τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων φορτηγόν «Μαεστράλε» 9.118 τον. γκρός τού 1957. Μετωνομάσθη «Κυκλώπους».

Μετονομασίαι

Τό φορτηγόν «Κάπ Μπόν» 5.263 τον. γκρός τού 1965 μετωνομάσθη «Ελτζάμπο».

— Μετωνομάσθη «Άλμα» τό φορτηγόν «Κάντιαν» 1.594 τον. γκρός τού 1963.

— Εἰς «Δεσπούλα Κ.» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Μέλπω» 8.497 τον. γκρός, τού 1960.

— Τό φορτηγόν «Σίλκη» 5.042 τον. γκρός τού 1956 μετωνομάσθη «Γάλαξη ΙΙ».

— Μετωνομάσθη «Κάδμος» τό κυπριακόν φορτηγόν «Ρίμα Ταΐρη» 5.058 τον. γκρός, τού 1958 καὶ υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Εἰς «Λούση Ι» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Λούση» 4.755 τον. γκρός, τού 1952 καὶ υψωσε τήν παναμαϊκήν σημαίαν.

— Τό φορτηγόν «Άλταντικα» 10.280 τον. γκρός τού 1964 μετωνομάσθη «Ατλάντικ Οσεαν».

Αἱ διαλύσεις

«Επωλήθη εἰς πακιστανούς διαλυτάς γύρω τῶν δολ. 195 κατά τον. ἐλ. ἐκτοπίσματος, τό φορτηγόν «Κυκλάδες» 5.252 τον. γκρός, 7.925 τον. d.w. τού 1957.

— Επωλήθη πρός διάλυσιν τό φορτηγόν «Νήσος Καστελόριζον» 3.247 τον. γκρός τού 1947.

— Τό λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Ολύμπικ Αθλετ» 97.467 τον. γκρός, τού 1969 ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς του Ταϊβάν γύρω τῶν δολ. 173.25 κατά τον. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

Ἐχουν ἀδικηθῆ ναυτικοί

Πόσον χρήσιμος ὑπῆρξε ἡ διάταξις ἡ ὁποία ἔτεθη εἰς τὸν νόμον περὶ ἐλαχίστης ἀσφαλιστικῆς προστασίας δι' ἡς ὄριζεται ὅτι ἡ ἐναρξης καταβολῆς τῆς συντάξεως ἀρχίζει ἀπό τοῦ ἐπομένου μηνὸς τῆς υποβολῆς τῆς αιτήσεως συνταξιοδοτήσεως ἀποδεικνύεται ἀπό τὴν περίπτωσιν ἐνός ναυτικοῦ ὃ ὅποιος ὑπέβαλε αἰτήσιν συνταξιοδοτήσεως τὴν ἀνοίξιν τού 1972 καὶ ἔτυχε συντάξεως τὸ θέρος τού 1976. Μάλιστα ἀπό τὴν περίπτωσιν τοῦ ναυτικοῦ αὐτοῦ ἐγένετο καὶ ἡ διαπίστωσις ὅτι ἀπό τὸ NAT «ἔχει ἀδικηθῆ κόσμος καὶ κοομάκης», φυσικά ἐπί τῆ βάσει τῆς μέχρι πρότινος ἰσχυούσης νομοθεσίας, τό ἐρώτημα δέ πού ἀνακύπτει αὐτομάτως μετά τὴν



CAPE TOWN FAROS & C° PTY. LTD.

— ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 —

FOR YOUR STORES in CAPE TOWN and SALDANHA BAY

TELEPHONES: 518183 – 518184 – 518185 – 472300, A.O.H.: 453470 – 643959 – 495922

TELEX: 5720909 S.A., CABLES: "FAROSCO"

ADDRESS: 59 CARLISLE STREET, PAARDEN EILAND, CAPE TOWN, 7405 SOUTH AFRICA, P.O. BOX 4797 CAPE TOWN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

Δ. ΜΑΡΙΝΗΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΛΑΪΝΟΣ, ΤΗΛ.: 4125575

ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ
ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΣΧΟΙΝΩΝ ΚΑΙ ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΩΝ
ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ
ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΙΑΤΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ
ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ 365 ΗΜΕΡΕΣ ΤΟΝ ΧΡΟΝΟ

"Εμβλημά μας: ΥΨΗΛΗ ΠΟΙΟΤΗΣ • ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ • ΧΑΜΗΛΑΙ ΤΙΜΑΙ

διαπίστωσιν ταύτην είναι έάν αι γενόμεναι άδικια Θά άποκατασταθούν αύτοβουλως ύπο τού NAT. Μία διευκρίνησις έπ' αύτού είναι άπαραίτητος.

'Αλλά ύπάρχει και μία άλλη άδικία εις βάρος τών πραγματικών ναυτικών: Είναι αι λεγόμενα «ψεύτικες συντάξεις» πουύ έπιβαρύνουν τό NAT και συνεπώς τούς πραγματικών ναυτικούς. Συμφώνως πρός μίαν άποψιν ή όποια συμφώνως πρός πληροφορίας μας έχει διατυπωθή έπισημως εις τό Δ.Σ. τού NAT οι «ψεύτικες συντάξεις» προέρχονται άπο την πλευράν τών μεμονωμένων έργατων θαλάσσης (λεμβούχους, παρακτίους άλιες κλπ. οι όποιοι κακώς άσφαλίζονται εις τό NAT) οι όποιοι έπι πλέον δίδουν έλαχιστας εισφοράς και λαμβάνουν πολλά έπιβαρύνοντες ούτω τό Ταμείον. Συνεπώς και πρός την κατεύθυνσιν αυτήν πρέπει νά υπάρξῃ κάθαρσις. Βεβαίως ούδεις ύποστηριζει ότι οι άνθρωποι αυτοί πρέπει νά μείνουν άνασφάλιστοι, την άσφαλσιν των δώμας πρέπει νά άναλαβῃ άσφαλτικός φορεύς έπιχορηγούμενος γενναίως ύπο τού Κράτους και όχι τό NAT, τό όποιον πρέπει νά διατηρηθῇ ή άποκλειστικός άσφαλτικός φορεύς τών πραγματικών ναυτικών.

"Εκτακτος άμοιβή μαγείρων

Η "Ενωσις Ελλήνων Εφοπλιστών δι' έγκυκλιου πρός τά μέλη της γνωστοποιεί ότι ύπο τής «Πανελλήνιου Ένωσεως Ναυτομαγείρων» «Άγιος Σπυρίδων» παρεπονέθησαν διτέ ένων κατά τάς έορτάς Χριστουγέννων, Νέου Έτους και Πάσχα ό μαγειρος τού πλοίου άπασχολείται πέραν πάσης συμβατικής ύποχρεώσεώς τους εις την προετοιμασίαν τού έορταστικού περιβάλλοντος δι' ολόκληρον τό πλήρωμα, ούδεμια εις τούτον καταβάλλεται ιδιαιτέρα άμοιβή και παρακαλούν δημοσίως τού θέμα τούτο.

Η Ε.Ε.Ε. άναγνωρίζει ώς δίκαιον τό αίτημα τούτο τής «Πανελλήνιου Ένωσεως Ναυτομαγείρων» «Άγιος Σπυρίδων» και συνιστά εις τά μέλη της όπως παράσχουν σχετικάς συστάσεις πρός τούς Πλοιάρχους τών ύπο την διαχείρισιν των πλοίων και χορηγούν εις τόν μάγειρον μίαν εύλογον χρηματικήν άμοιβήν διτέ τάς παρεχομένας ύπ' αύτού ύπορεσίας διτέ τόν έορτασμόν τών ώς άνω ημερών.

"Εγκατάστασις έταιρίας

Η έταιρία OSCAR TRANSPORTATION έγκατάστησε γραφείον εις τήν Έλλάδα (Άκτη Μισούλη 87), τό όποιον άσχολείται μέ-διαχείρισιν πλοίων. Τό γραφείον διευθύνεται ύπο τού κ. Ήλ. Γκότση.

"Από τό Κόντινεντ

Γραμμήν τακτικήν διτέ τήν κάθοδον άπο τό Κόντινεντ πρός τήν Μεσόγειον ένεκανιάσεν ή έταιρία «Άυρα». Δύο σκάφη 10.000 τον. έκαστον, διετέθησαν διτέ τήν γραμμήν αύτήν, ήτις σημειωτέον δέν θά έχη δρομολόγιον έπιστροφής. Προβλέπεται ή άγορά δύο

«τουηντέκερς» διά τήν αύτήν γραμμήν. Έπισης προβλέπεται ή άνα 20ήμερον άναχώρησις άπο τόν λιμένα τής Αμβέρσας.

Κατά τής I.T.F.

Τά Γαλλικά τελικώς δικαστήρια — τής Βουλώνης συγκεκριμένων — κατεδίκασαν τής I.T.F. διά τήν κατακράτησιν τού πλοίου «Γκλόμπαλ-Μέντ» έλληνικής ιδιοκτησίας, και έτι περισσότερον διά τήν βιαίαν εισπράξιν περισσότερων τών άφειλομένων άμοιβών εις τό πλήρωμα.

Υπερχέρωθη ή I.T.F. εις τήν έπιστροφή τών βία εισπραχθέντων ποσών (36.136 φρ.) και νά καταβάλη έπιπλέον εις τόν "Έλληνα πλοιοκτήτη 3.500 φρ. ως άποζημίωσιν. Έπιπλοπή διωρίσθη διά τήν έκτιμησιν τών ζημιών τού έφοπλιστού άπο τήν άκινητοποίησιν τού σκάφους του. Ο έφοπλιστής άπαιτει 120.000 δολ.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ ΤΥΠΟΥ

Μέ πολλήν έπιμέλειαν και ίδιαιτέραν φροντίδα έκδιδεται και κυκλοφορεί ή «Επιθεώρηση Περιοδικού Τύπου», έπισημον δργανον τής Ένωσεως Ιδιοκτητών περιοδικού



ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΚΟΜΝΗΝΟΥ: Προσέκρουσεν έπι πυλώνων γεφύρας εις Κεμπέκ τήν 20ήν Δεκεμβρίου, ύποστάν ζημιάς εις πρυμναία ένδιαιτήματα και τήν αίθουσα πλαδίου.

ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΖΙΚ: Τήν 13ην Δεκεμβρίου εύρισκετο εις Όνομιχή και οι έκπρόσωποι πλοιοκτητών έζητησαν έπιθεώρησην συνεπεία ζημιών εις τό κύρος No.3, τό δεύτερον κατάστρωμα και τά ένδιαιτήματα.

ΑΙΗΒΟΝ: Εις Κόμπη τήν 9ην Δεκεμβρίου έζητησεν έπιθεώρησην πρός διακρίβωσιν ζημιών έκ προσαράξεως (εις Τζάκονβιλ 18.10.80) και ζημιών εις τήν γεννήτριαν.

ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ: Μέ ζημιάς έκ κακοκαρίας και εις τόν πυθμένα, έζητησεν έπιθεώρησην εις Σασέμπο τήν 18ην Δεκεμβρίου.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ: Αφίχθη εις Καντίς τήν 12ην Δεκεμβρίου, άπο Όδησσον. Ανελήφθησαν έπισκευαι έπι ζημιών εις τό έχωτερικό κύτος.

ΒΟΛΑΡΕ: Περί προσαράξεως τού όποιου άναφέρομεν εις τό προηγούμενον τεύχος μας, έγκατελείθη ύπο τού πληρώματος και ή θέσις του κρίνεται λίαν δυσχερής. Προ-

τύπου. Τό τελευταίως κυκλοφορήσαν τεύχος ύπο άριθμ. 5 (Σεπτέμβριος - Οκτώβριος 1980) περιέχει λίαν ένδιαφέρουσαν και έπικαιρον ίλιν, τόσον γενικωτέρας μορφής ζημιών και ειδικωτέρου ένδιαφέροντος περί τήν διεθνή και έλληνικήν κίνησιν τού περιοδικού τύπου.

Σημειούμεν έκ τών άποσπασμάτων τών πάσης κατηγορίας έλληνικών περιοδικών, τά άρθρα μας περί ναυτικών δικαστηρίων και διοιδίων τής διώρυγος Κορίνθου.

N. X. KΡΟΝΤΗΡΗ "NAFTILOS NAUTICAL ALMANAC"

Έκυκλοφόρησεν ό τόμος τού 1981 τού εύφημως γνωστού εις τόν ναυτικόν κόσμον ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΛΜΑΝΑΚ τού κ. Νικ. Κροντήρη. Διο τό τόμου τούτου ή μόνη έλληνική έκδοσης Άλμανάκ εισήλθεν εις τό 15ον έτος.

Έκτος τού βασικού τμήματος τών άστρονομικών έφημεριδων, σημειούμεν έκ τών περιεχομένων: τούς χάρτας άστέρων, τό ήμερολόγιον - έαρτολόγιον, τά θέματα ναυτιλίας, σταθμούς φορτώσεων και έφοδιασμού, έντυπα εύσταθειας, έποχηκάς ζώνας και πλουσίων άκομη ίλην έπι πολλών ένδιαφέροντων θεμάτων.

Θαλάσσια άτυχήματα

σπάθειαι άνελκύσεώς του ύπο ρωσικών ρυμουλκών άπετυχον.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ.: Από Τεργέστην διά Βεγγάζην, ύπεστη άνωμαλίας εις τήν μηχανήν κατά τήν διάρκειαν θαλασσοταραχῆς, τήν 10ην Δεκεμβρίου και ύπερχερώθη νά άποριψη μέρος τού καταστρώματος φορτίου εις τήν θάλασσαν διά τήν άσφαλειάν του. Τήν ίδιαν ήμέραν άφιχθη εις Βεγγάζην συνωδευόμενον ύπο δύο άλλων ακαφών.

ΓΙΟΥΡΟΣΕΙΛΑ: Προσήραξεν έμφορτον εις Βηρυτόν, έπι βράχων. Ζημιάι είκετεαμέναι. Ανελήφθησαν προσάθειαι έκφορτώσεώς του. Η κατάστασις του κρίσιμος.

ΓΚΑΛΦ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.): Επειθεωρήθη εις Θεσσαλονίκην τήν 10ην Δεκεμβρίου πρός διακρίβωσιν ζημιών έκ προσαράξεως εις Νέα Μουδανιά τήν 2αν Δεκεμβρίου. Ζημιάι εις τά υφαλά, τήν έλικα και τό πρδάλιον. Απωλέσθη ή άριστερά άγκυρα. Ζημιάι εις τήν δεξιάν. Ανελήφθησαν έπισκευαι.

ΓΚΟΥΝΤΓΟΥΙΛ (κ.): Από Αμβούργον διά Βαρκελώνην, άφιχθη εις Κούεχαφεν τήν 11ην Δεκεμβρίου διά έπισκευάς εις τήν μηχα-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

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

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

RETHYMNIS & 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

νήν.

ΕΛΑ ΜΑΝΑ ΜΟΥ (π.): 'Εξ άμελειας τού πληρώματος άνεμιχθή τό λιπαντικόν έλαιον μέ υδωρ. Τό σκάφος εύρισκετο εις Αύγουσταν τήν 10ην Δεκεμβρίου εν άναμονή νέου λιπαντικού έλαιου. Τήν μεθεπομένην άπεπλευσε διά Μεσσήνα.

ΕΛΛΗΝΙΚ ΚΑΡΠΙΕΡ: 'Ως άνεκοινώθη εις Ντώρμπαν τήν 12ην Δεκεμβρίου, τό σκάφος κατημύνετο εις Μομπάνα μέ ζημίας εις τάς γεννητρίας No. 1,2 και 3.

ΕΠΟΣ: 'Αποπλεύσαν έκ Μπουένος 'Αίρες τήν δην Δεκεμβρίου διά Χάιφα, άφιχθη εις Μοντεβίδεο μετά τετραήμερον μέ άνωμαλίας εις τήν μηχανήν. 'Επεθεωρήθη και έπλευσεν εις Σάντος. Τήν 18ην Δεκεμβρίου άπεπλευσε διά τόν προορισμόν του άλλ' έπεστρεψεν τήν ίδιαν ήμεραν μέ άνωμαλίας εις τήν μηχανήν και πάλιν.

ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ: Εις 'Ιννοσίμα τήν 12ην Δεκεμβρίου, οι έκπρόσωποι τών πλοιοκτητών έζητησαν έπιθεώρησην λόγω ζημιών εις τήν έλικα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.): 'Υπέστη πυρκαϊδούς εις τό μηχανοστάσιον τήν 17ην Δεκεμβρίου βορείως τού Μπαρμάντος. Τό πύρ κατεστάλη χωρίς νά προκληθούν σοβαρά ζημιαί ή τραυματισμού. Τό σκάφος άφιχθη εις Μπρίτζασον τήν έπομένην.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ: Κατά τήν διάρκειαν καταγίδος, παρεσύρθη και προσήραξεν εις τό έσωτερικόν άγκυροβόλιον τού Νταμμάν, τήν 18ην Δεκεμβρίου. Τό σκάφος άπεκολλήθη άργότερον κατά τό μεγαλύτερον μήκος του, άλλ' αι προσήρθεια διεκόπησαν λόγω προσκρούσεως τής έλικος εις τόν βυθόν. Δύο ρυμουλκά έφθασαν εις τόν τόπον τού άτυχήματος και έπετυχον τήν άνελκυσιν τού «Κάπταιν Λεμός» τήν 21ην Δεκεμβρίου. 'Εγένετο έπιθεώρησης ύπο δύτου.

ΚΕ'ΙΠ ΚΑΜΑΡΙ: Τήν 11ην Δεκεμβρίου συνεκρούσθη εις Ρουέν μετά τού πολωνικού δεξαμενοπλοίου «Ζαγκλεμπιέ Σιάρκοβιε», ύποσταν όδοντωσεις εις τήν πρώραν. 'Ετελέσθησαν προσωρινάί έπισκευαί και τήν μεθεπομένην άπεπλευσε διά Γκτάνακ.

ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ: Συνεκρούσθη μέ τό ύπο σημαίαν Φιλιππίνων μπάλκ κάρριερ «Τρανσόσεαν Ράμ», ξέωθι τών άκτων τής Καλιφορνίας τήν 20η Δεκεμβρίου, μέ καιρόν όμιχλωδη. Ζημιαί σοβαράί εις τήν πρώραν. Τό έλληνικόν μπάλκ κάρριερ, τό όποιον κατημύνετο εις τήν Κίναν μέ φορτίον λιπασμάτων, έπλευσεν εις Λόγκ Μπήτς συνοδευόμενον ύπο άκτωνταρων.

ΛΙΝΚ ΤΡΑΣΤ: 'Από 'Αμβέρσα διά Κάλαμπορ, μέ φορτίον οικοδομικών ύλικών, προσήραξε τήν 7ην Δεκεμβρίου πλησίον τού λιμένος προορισμού του. Προσπάθειαί άνελκύσεως δι' ιδών του μέσων άπετυχον. 'Εζητήθη ή βοήθεια ρυμουλκών.

ΛΟΥΣΗ (τέως «Σταύρος Κ.»): Τήν 10ην Δεκεμβρίου, έξέπειψε σήμα κινδύνου εις πλάτος $34^{\circ} 40'$ βόρειον και μήκος $29^{\circ} 20'$ άνατολικόν, λόγω κακοκαιρίας. 'Έν συνεχεία έξωκειλε πλησίον τής Καρπάθου, ένω τό πλήρωμα διεσώθη ύπο έλικοπτέρου. Τό σκάφος μετέφερε φορτίον άλεύρων εις σάκκους, από Θεσσαλονίκην διά Πόρτ Σουδάν. Τήν 14ην Δεκεμβρίου ρυμουλκόν τής Κοινοπράξιας άνειλκυστο τό «Λούσην» και έρρυμούληκησεν αύτο εις 'Ηράκλειον, βάσει συμφωνητικού «πο cure - no pay».

ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ: 'Από Δουνκέρκην διά Τζέντα, μέ 12.000 τον. σακχάρεων εις σάκους, ύπεστη βλάβην τού πηδαλίου και προσήγγισεν εις Βρέστην τήν 9ην Δεκεμβρίου. Τήν 19ην Δεκεμβρίου έδεξαμενίσθη έμφορτον δι' έπισκευάς.

ΜΙΑΟΥΛΗΣ: Εις Πειραιά τήν 9ην Δεκεμβρίου, άνέφερε ζημιάς έκ προσκρούσεως έπι προβλήτος και προσαράξεως τήν 9ην Δεκεμβρίου. 'Ετελέσθησαν μόνιμοι έπισκευαί έν δεξαμενή.

ΜΥΡΤΩ: Προσήραξεν έξωθι τής Κύμης τήν 4ην Δεκεμβρίου. 'Ανελκυσθέν έπλευσεν εις Τεσσαλονίκην δην έπεθεωρήθη εις έμφορτον κατάστασιν τήν 9ην και 10ην Δεκεμβρίου. 'Ανελήφθησαν μόνιμοι έπισκευαί. 'Απητείτο μερική έκφρωτωσις διά νά καταστή δυνατός ή δεξαμενισμός του.

ΡΕΑ: 'Από Ούλσάν διά Γιοκοχάμα, ύπο έρ-

μα, συνεκρούσθη μετά τού δηζελοπλοίου «Ασια Πέγκασος» εις Μουτσούρε, τήν 14ην Δεκεμβρίου, κατά τήν παραλαβήν πλοηγού, λόγω ισχυρών άνεμων. 'Υπέστη ζημιάς εις τήν πρώραν, δινώθεν τής ισάλου γραμμής, αι όποια έχρειζον έπισκευών.

ΣΥΡΟΣ: 'Υπέστη βλάβην τού ήλεκτρικού κυκλώματος, ξέωθι τού Χάλιφαξ, τήν 10ην Δεκεμβρίου.

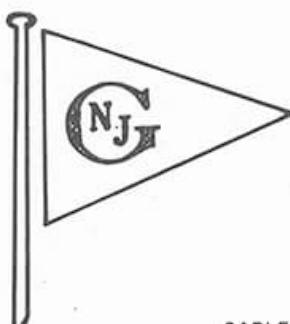
TAINAPON Σ. (π.): Προσήραξεν εις πλάτος $35^{\circ} 52'$ βόρειον και μήκος $27^{\circ} 15'$ άνατολικόν, τήν 10ην Δεκεμβρίου, ξέωθι τής νήσου Κάρπαθος. 'Εζήτησε άμεσον βοήθειαν. 'Αργότερον άνεκοινώθη δι' έβυθισθη, ένω τά 8 μέλη τού πληρώματος του έρριφθησαν εις τήν θάλασσαν και έφθασαν κολυμβώντα εις τήν ηράπ. Τό 471 τον. γκρός σκάφος μετέφερε 1.500 κιβώτια σιγαρέττων άπο τήν 'Ιταλίαν.

TENIA II (κ.): 'Αφίχθη εις Μπουγιούκντερε τήν 10ην Δεκεμβρίου διά νά έλεγχη τό φορτίον μετά από κακοκαιρίαν πού συνήντησε εις τήν Μαύρην Θάλασσαν, άλλ' άταν αι μηχαναί έσταμάσσαν διά νά άγκυροβολήση παρεσύρθη ύπο ισχυρών βορείων άνεμων και έξωκειλε. Διαρροή εις τάς σεντίνας, ήτις δύως ήλεγχητο. Οι πλοιοκτήται άφιχθησαν έπι τόπου τήν 16ην Δεκεμβρίου διά νά έπιληφθούν τής ύποθεσεως. Προσπάθειαί άνελκύσεως δι' ιδών του μέσων άπετυχον, ένω ύπέστη και βλάβην ή γεννήτρια No. 2.

ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ: Προσέκρουσεν έπι τού Αιγαπτιακού δηζελοπλοίου «Αμων» εις 'Αλεξάνδρειαν τήν 10ην Δεκεμβρίου. Ζημιαί εις τά κιγκλιδώματα, τήν μίαν σωσίβιον λέμβον, τάς κεραίας άσυρμάτου κ.ά. 'Η έλιξ ένεπλακη εις τήν δάλυσσον τής άγκυρας τού «Αμων». 'Επιθεωρητής τού νηογνώμονος συνέστησε τόν δεξαμενισμόν του εις 'Αλεξάνδρειαν.

FROZEN ΣΑΙΗΛΟΡ: 'Από Βάρνα διά Τζέντα, έμφορτον προσήραξε τήν 8ην Δεκεμβρίου, κατά τήν διάρκειαν κακοκαιρίας, εις πλάτος $40^{\circ} 00'$ και μήκος $26^{\circ} 12' 30'$ άνατολικόν. 'Ανελκυσθέν τήν 14ην Δεκεμβρίου ύπο ναυαγοσωστικών, έρρυμούληκηθη εις

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON

TELEPHONE: (01) 600-1766

TELEX: (51) 883157

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236, (21) 2272

Τσανάκαλες είναι άναμονη της καταθέσεως έγγυησεων διά τα σώστρα. Έπειθεωρήθη και

δέν παρετηρήθησαν ζημιές.

Η ναυλαγορά

Υπό αισιοδόξους οίωνούς εισέρχεται εις τό νέον έτος η ναυλαγορά τών σκαφών ξηρού φορτίου και ιδιαιτέρως τών μπάλκ κάρριερ, παρά την διεθνή υφεσιν. Η ζητησίας χωρητικότητας έντονας είς τας περισσότερος περιοχών φορτωσεως. Τά φορτία δημητριακών όπως τόνων αμερικανικών Κόλπων διά το Κόντινεντ κυμαίνονται γύρω τών 22 δολ., διά τό «πάνομαξ» μπάλκ κάρριερ. Κάρψιν έλαφρά είς τους ναυλους διά την Κίναν, όλα παρουσιάζεται σοβρωτέρες ζητησίες είς τήν περιοχήν της Απο Ανατολής, όπου τό ύψηλότερα, άπο τού θέρους, μισθώματα διά τόμι τοάρτερ πληρώνονται.

Βεβαίως, ένα μέρος τών καλυτέρων αύτών μισθωμάτων οπωροφόρατοι ήπο τάς νέας τιμάς τών μπώνκερ, όλα' ίπωσδηποτε οι πραγματοποιούμενες εισπράξεις έξασφαλίζουν ικανοποιητικά κέρδη άκομη και δι' αυτά τό σκάφη τά κτηθέντα με τάς υψηλάτις τιμάς τού λήγοντος έτους.

Γενικώς, αἱ προσποτικοὶ τῆς ναυλαγορᾶς εἰναι καλαὶ. Τά φορτία τών δημητριακών και τών γαιανθράκων άναμενεται διό θά άντισταθμίσουν τήν κάρψιν τῆς πογκοσμίου παραγωγῆς χάλυβος, ήτις συνεπάγεται μειωμένας μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος. Εἰς τόν τομέα τών γενικών φορτίων ή Κίνα άναμενεται νά άπασχολή διορώς μεγαλύτερον άριθμον σκαφών, ένω ή λέγει τής Ιρανο-Ιρακινής ουρράξεως θά έπιφερη ίσως ένα «μπούμημ» διά τό πλοια της κατηγορίας αύτής.

Κατά τό διαρρέεσαν 15θήμερον οι ναύλοι εκινήθησαν εις τά κατωτέρω επίπεδα:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννηνή ματα, ήπο άμερικ. Κόλπων δι' Όλλανδιαν, 55.000 τον., δολ. 22,75 φίο, Ιανουάριον. Έτερον, 30.000 τον., δολ. 37 per long ton, Δεκέμβριον. Διά Βηρυττόν, 15.000 τον. (σίτος), δολ. 42 φίο, Ιανουάριον. Δι' Ιαπωνίαν, 30.000 τον., δολ. 37 φίο, Δεκέμβριον/Ιανουάριον. Διά Κίναν, 32.000 τον., δολ. 48, Φεβρουάριον. Δι' Ίνδονησίαν, 23.000 τον., δολ. 53 φίο, Δεκέμβριον. Άπο άμερικ. λιμένας Βορείων Χάττερας δι' Ιαπωνίαν, 31.000 τον., δολ. 36 φίο, Ιανουάριον. Διά Μάλταν, 12.000 τον., δολ. 36 φίο, Δεκέμβριον/Ιανουάριον. Διά Τίλμπουρη, 31.000 τον., δολ. 21 φίο, Ιανουάριον.

Σάκχαρις, ήπο Νέαν Όρλεάνην δι' άνατολ. ή Κίνην Μεξικού, 5.000 - 5.500 τον., εις σάκκους, δολ. 29 φίο, Δεκέμβριον.

Λιπάσματα, ήπο άμερικ. Κόλπων διά δυτ. ή Κίνας, 20.000 τον. (σύρεα), δολ. 64 φόμη, Δεκέμβριον/Ιανουάριον.

Γαιάνθρακες, ήπο Χάμπτον Ρόδη διά Κόντινεντ, 100.000 τον., δολ. 13, Ιανουάριον. Άπο Μόμπιλ

διά Δουνκέρκην/Χάβρην/Ρότερνταμ, 60.000 τον., δολ. 20 πλέον 18.500 δολ. διά σταλίας φίο, Δεκέμβριον/Ιανουάριον. Δι' Αμβέρσαν, 60.000 τον., δολ. Δεκέμβριον. Διά Τάραντα, 58.000 τον. 10%, δολ. 19,25 φίο, Ιανουάριον.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Άγροτικά προϊόντα, μέχρι πλήρες φορτίου εις σάκκους 11.900 τον. ήπο Μπουένος Αύρες με συμπλήρωσιν Σάν Λορέντζι διά δυο λιμένας Δανίας, δολ. 40,60 ή τόνος, Ιανουάριον.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Γεννηνή ματα, ήπο άμερικ. λιμένας βορ. Ειρηνικού διά Νταμάρι, 25.000 τον. σίτος, δολ. 54 φίο, όψιον Κουβέιτ δολ. 55 φίο, Ιανουάριον. Έτερον, 25.000 τον. σίτος, δολ. 58 φίο, Ιανουάριον. Δι' Ιαπωνίαν, 52.000 τον., δολ. 19,25 φίο, Ιανουάριον. Άπο Κολούμπια Ρίβερ/Πάγκετ Σάουντ διά τρεις Ιαπωνικούς λιμένας, 49.400 τον. 5% έπι πλέον, δολ. 19,25 φίο, με 75 σάντες δι' έκαστον έπιπρόσθετον λιμένα, Ιανουάριον.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Γεννηνή ματα, ήπο Νέαν Νότιον Ουάλιαν διά Κουβέιτ/Μίνα Σουλμάν, 25.000 τον. σίτος, δολ. 55, Ιανουάριον.

Σιδηρομετάλλευμα, ήπο Μπήτς, 25.000 τον., δολ. 22 φίο, Ιανουάριον.

Χάρτης τυπογραφίας, ήπο Χοκαΐντο διά Μαδράς και Βομβάνη, 4.000 τον., δολ. 121,90 φούλ λάινερ τέρμη, Δεκέμβριον/Ιανουάριον.

ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ - ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ

Σάκχαρις, ήπο Πόρτ Λουι διά Λονδίνον ή Λιβερπούλ, 11.500 τον. χύμα, £ 15,50 φίο, Ιανουάριον. Έτερον, 13.250 τον. χύμα, £ 15,50 φίο, Δεκέμβριον/Ιανουάριον.

Λιπάσματα, ήπο Ακαμπα διά δυτ. ή Κίνας, 14.500 τον. φωφάτα, δολ. 22, όψιον άνατολ. ή Κίνης, 22,35 φίο, Ιανουάριον. Έτερον 7.000 τον., δολ. 22,60/22,85 φίο, Δεκέμβριον.

Γαιάνθρακες, ήπο Ρίταρντς Μπαι διά Ιαπωνίαν, 55.000 τον., δολ. 14,95 φίο, ήπειρος φορτώσι.

ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

Λιπάσματα, ήπο Καζαμπλάνκα διά δυτ. ή Κίνας, 12.000 τον. φωφάτα, δολ. 43, οκεάλ λάουντ 1.25/1.000, Ιανουάριον.

Σιδηρομετάλλευμα, ήπο Μουαντιμπού

διά Τάραντα, 60.000 τον. 10%, δολ. 10,40 φίο, Δεκέμβριον.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ - ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Λιπάσματα, ήπο Βάρνα διά δυτ. ή Κίνας, 10.000 τον. εις σάκκους, δολ. 47,50 φίο, Δεκέμβριον/Ιανουάριον. Έτερον, 7.700 τον., δολ. 97,50 φίο, Δεκέμβριον.

KONTINENT

Λιπάσματα, ήπο Αμβέρσα/Ρότερνταμ/Αμτερνταμ/Χερόγια διά δυτ. ή Κίνας, 21.000 τον. ωρέα χύμα, δολ. 51,85, όψιον άνατολ. ή Κίνης, 52,20 φίο, Δεκέμβριον.

Κριθή, ήπο Χούλι διά Λεμησάρν, 22.400 τον., δολ. 27 φίο, Δεκέμβριον/Ιανουάριον.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Ιανουάριον, κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού με έπανωπαράδοσιν Νοτ. Κορέαν, δολ. 8.575 ήμερησιών (27.376 τον., τού 1976).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού, δολ. 14.150 ήμερησιών (59.958 τον., τού 1977).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Δεκέμβριον/Ιανουάριον, κυκλικόν ταξίδιον άνατολικής ή δυτικής ή Κίνας, δολ. 3,30 κατά τον. d.w. μηνιαίως (112.255 τον., τού 1973).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, ήπειρος, κυκλικόν ταξίδιον Κόντινεντ, δολ. 3,15 κατά τον. d.w. μηνιαίως (158.029 τον., τού 1972).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, ήπειρος, κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού, δολ. 13.050 ήμερησιών (55.808 τον., τού 1970).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, ήπειρος, κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού/Ιανουάριον, δολ. 5.900 ήμερησιών (14.899 τον., τού 1976).

Παράδοσις Κίναν, ήπειρος, κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού, δολ. 7.000 ήμερησιών (17.900 τον., τού 1967).

Παράδοσις Κίναν, Δεκέμβριον, ταξίδιον Αγγλίας/Κόντινεντ/Μπριτνώ - Σκώρεντζ, δολ. 8.100 ήμερησιών (26.565 τον., τού 1978).

Παράδοσις Σιγκαπούρην Δεκέμβριον/Ιανουάριον, ταξίδιον Μπριτνώ - Αμβούργον ρείντζ, δολ. 6.000 ήμερησιών (15.187 τον., τού 1977).

Παράδοσις Σιγκαπούρην Δεκέμβριον, κυκλικόν ταξίδιον Αύστραλιας, δολ. 5.900 ήμερησιών (14.912 τον., τού 1968).

Παράδοσις Χόγκ Κόρκ, Δεκέμβριον/Ιανουάριον, ταξίδιον Αγγλίας/Κόντινεντ/Γιβραλτάρ - Αμβούργον ρείντζ μέωρ δυτ. ή Κίνης Η.Π.Α./Βρετ. Κολομβίας, δολ. 10.150 ήμερησιών πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας (37.022 τον., τού 1976).

Παράδοσις Φρημάντη, Δεκέμβριον, ταξίδιον Έρημος Θαλάσσης, δολ. 9.250 ήμερησιών πλέον μπόνους 225.000 δολ. (24.359 τον., τού 1975).

Παράδοσις Νότιον Αφρικήν, Ιανουάριον, ταξίδιον Κόντινεντ, δολ. 10.000 ήμερησιών (26.603 τον., τού

"SINGAPORE"

Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων και τροφίμων των έλληνικων πλοίων.

DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE - 4

ANTIPROSPONSES ΤΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.

ΚΑΙ ΤΗΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELLAS) LTD.

NAYTΙΛΙΑΚΑ ΧΗΜΙΚΑ

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537

TELEX NO. RS 21376

24 HRS SERVICE
TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

P. O. BOX 1293

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"
SINGAPORE

1968).

Παράδοσις Καζαμπλάνκα, Δεκέμβριον/Ιανουάριον, κυκλικόν ταξίδιον 'Ατλαντικού μέ επαναπαράδοσις Τυνησίων, δολ. 9.350 ήμερησίως (23.800 τον., τού 1978).

Παράδοσις Γιβραλτάρ, Δεκέμβριον, κυκλικόν ταξίδιον 'Ατλαντικού μέ επαναπαράδοσις Πολωνίαν, δολ. 9.350 ήμερησίως (23.760 τον., τού 1963).

Παράδοσις Γιβραλτάρ, Δεκέμβριον, κυκλικόν ταξίδιον Ατλαντικού, δολ. 9.000 ήμερησίως (25.999 τον., τού 1965).

Παράδοσις Κωνσταντζά, Δεκέμβριον, ταξίδιον Ντακάρ - Ντουάλα ρέιντζ, δολ. 5.700 ήμερησίως (15.311 τον., τού 1965).

Παράδοσις Κωνσταντζά, Δεκέμβριον, κυκλικόν ταξίδιον Ατλαντικού, δολ. 14.000 ήμερησίως (40.650 τον., τού 1970).

Παράδοσις Γδύνια, σπότ, ταξίδιον Ντακάρ (Ντουάλα ρέιντζ, δολ. 7.000 ήμερησίως (16.426 τον., τού 1962).

Παράδοσις άμερικ. Κόλπον, Δεκέμβριον, κυκλικόν ταξίδιον Νοτ. Αφρικής, δολ. 10.500 ήμερησίως (25.968 τον., τού 1972).

Παράδοσις Κή Γουεστ, Ιανουάριον, κυκλικόν ταξίδιον Νοτ. Αμερικής, δολ. 11.000 ήμερησίως (27.107 τον., τού 1977).

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Ταξίδια 12 μηνών, δολ. 4.20 κατά τον. d.w. μηνιάς (120.992 τον., τού 1976).

Ταξίδια 11-13 μηνών, δολ. 11.925 ήμερησίως (37.905 τον., τού 1977).

Ταξίδια 13-15 μηνών, δολ. 6.400 ήμερησίως (14.924 τον., τού 1969).

Ταξίδια 3 έτών, δολ. 6.75 κατά τον. d.w. μηνιάς (νεότευκτον 67.000 τον.).

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Μέ την ξαρχνή της έρεταστικής περιόδου, οι ναύλοι των δξαμενοπλοίων, οι οποίοι εκμεσίνετο είς κόπως σταθερότητα έπιπεδα Δεκέμβριον, έγενονται κάμψιν. Αι διαταγαί άπό τον Περιοικό Κόλπον πειριορισμένοι και με ναύλους τους κατωτέρους άπό τού φθινοπώρου. Τά VLCC διά την Δύσιν έπληρωσαν γύρω τών 33 μονάδων της Γουόρλντσεκίλ και διά την 'Απω Ανατολήν 37. Λόγω, τών κακών καιρικών συνθηκών περιορισμένη ή κίνησις είς την Μεσόγειον, ένα, και ουτή ή Καραϊβική - η οποία έπληρνε ικανοποιητικούς ναύλους περί τά μέσα τού μηνός - παρουσιάζει μίαν κάμψιν. 'Ελαφρώς, ηγέμενης ζήτησις χωρητικότητος είς τας περιοχάς της Ινδονησίας και τής Δυτ. Αφρικής προεκάλεσε την σχετική ίντατημάν τών ναύλων προσωρινώς, άλλο και έκει ή ζήτησις έκαμφθη με την έκεινων τών Χριστουγέννων.

Χαρακτηριστικοί τινές ναυλώσεις των τελευταίων ήμερων:

Άπο τόν Περιοκόν Κόλπον δι' Έρυθρών θάλασσαν, μέρος φορτίου 200.000 τον., W 38, Δεκέμβριον. Δι' Αγγλίαν/Κόντινεντ, 265.000 τον., W 32 (10 κόμβοι), όψιμον Ιανουάριον W 33.5, όψιμον Έρυθρά θάλασσα W 34, πλέον W 2.5 διά 14 κόμβους, Δεκέμβριον.

Άπο ή διά την ισημερινή Ιανουάριον, 98.000 τον., W 57.5, Δεκέμβριον. Διά δυτ. άκτην ΗΠΑ, 69.000 τον., W 90, όψιμον πλήρες φορτίου 115.000 τον., W 40, Δεκέμβριον.

Άπο Δυτ. Αφρικήν διά Βραζιλίαν, μέρος φορτίου 160.000 τον., W 72.5, όψιμον Καραϊβικήν W 67.5, Δεκέμβριον. Δι' δύον, μέρος φορτίου 85.000 τον., W 135, Δεκέμβριον. Δι' Αγγλίαν/Κόντινεντ/ Μεσόγειον, μέρος φορτίου 185.000 τον., W 49, Ιανουά-

ριον, δι' δύον, 205.000 τον., W 50, Δεκέμβριον.

Άπο Μεσόγειον μέρος φορτίου 30.000 τον., W 180, όψιμον Μεσόγειον W 190, Δεκέμβριον.

Άπο Ράς Λανού ό δια Τεργεστην, μέρος φορτίου 59.000 τον., W 167.5, Δεκέμβριον.

Άπο Ράς Λανού ό δια Αγγλίαν/Κόντινεντ, μέρος φορτίου 83.000 τον., W 105, Δεκέμβριον. Δι' Ιταλίαν, μέρος φορτίου 104.000 τον., W 45, Δεκέμβριον. Δι' Ιταλίαν, μέρος φορτώσις.

Άπο Σκικκίντα διά Νεάπολιν, μέρος φορτίου 80.000 τον., W 119, Δεκέμβριον. Δια Αγγλίαν/Κόντινεντ, 42.000 τον., W 185, Δεκέμβριον.

Άπο Τήνης δι' άμερικ. λιμένας Ατλαντικού/ Κόλπου, μέρος φορτίου 95.000 τον., W 82.5, όψιμον υπόλοιπον φορτίου μέχρι 110.000 τον., W 45, Δεκέμβριον.

Άπο Μπρόφι ορτεν διά Βορ. Ισπανίαν, μέρος φορτίου 30.000 τον., W 160, άμερος φορτώσις.

Άπο Καραϊβικήν δι' άμερικ. λιμένας Κόλπου, μέρος φορτίου 70.000 τον., W 160, όψιμον υπόλοιπον φορτίου μέχρι 86.000 τον., W 100, Δεκέμβριον.

Έτερον, μέρος φορτίου 60.000 τον., W 156, Δεκέμβριον.

Τρίτον 35.000 τον., W 250, Δεκέμβριον. Δι' Ιταλίαν, μέρος φορτίου 66.000 τον., W 106.5, Δεκέμβριον.

Άπο Μπράχα μας δι' άμερικ. Κόλπον, μέρος φορτίου 60.000 τον., W 152.5, Δεκέμβριον.

Άπο άνατ. άκτην Μεσόγειον δι' Άγγλιαν/Κόντινεντ, 28.000 τον., W 257.5, Δεκέμβριον. Άπο δυτ. άκτην Αγγλίας δι' Αγγλίαν/Κόντινεντ, 25.000 τον., W 250, άμερος φορτώσις. Άπο Σιγκαπούρην δι' Ιαπωνίαν, μέρος φορτίου 20.000 τον., W 320, Δεκέμβριον. Άπο Μπαχάμας διά Πόρτο Ρίκο, 20.000 τον., δύο συνεχή ταξίδια, W 410, Δεκέμβριον. Άπο Καραϊβικήν δι' Αγγλίαν/Κόντινεντ, 30.000 τον., W 263.25, Δεκέμβριον. Άπο Καραϊβικήν δι' Απω Ανατολήν, 30.000 τον., W 250, Δεκέμβριον.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Σκάφος 86.430 τον., τού 1979 (15.5 κόμβοι με κατανάλωση 57 τον. χέβι φιούελ), ταξίδια 1/2 έτών, δολ. 6.425 κατά τον. d.w. μηνιάδις.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ: Χάμπτον Ρόδος 80.000 τον. γαιανθράκων Γκιζόν, δολ. 12.40 φίο, δολ. 17.800 δι' έπισταλίας, Δεκέμβριον.

ΠΡΟΤΕΥΣ: Χάμπτον Ρόδος 55.000 τον. γαιανθράκων Ιαπωνίαν, δολ. 28.75 φίο, Ιανουάριον.

ΑΡΤΕΜΙΣ: Νόρφολκ 32.500 τον. γαιανθράκων Έρεγκι λοδ. 30 με 12.000/7.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, έτοιμος, άμερος φορτώσις.

ΣΚΥΡΟΣ: Χάμπτον Ρόδος 30.000 τον. γαιανθράκων Βάντο, λόπτεζα, δολ. 22.50, διά, έκφορτωτικών, με 10.000 τον. φορτώσιν, άμερος φορτώσις.

ΑΚΡΟΝ (λιβ.): Μισιούσιππηλ 72.000 τον. γεννημάτων Όλανδιαν, δολ. 21, φίοτ, Δεκέμβριος 15-24.

ΜΑΚΡΑ: Μπούνεα Βεντούρα 12.000 τον. ζαχάρεως χύμα άμερικ. λιμένας Κόλπου, δολ. 19 όψιμον άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού δολ. 21, φίο, με 1.600/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Δεκέμβριος.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΠΤΖ (λιβ.): Αγ. Λαυρέντιον 40.000 τον. Αμβρεσαν - Αμβούργον ρέιντζ, δολ. 20, φίο, Δεκέμβριος 15-22.

ΕΡΟΥΚ: Σέβεν Αίλαντς 50.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος Χιούστον, δολ. 10.125, φίο, Δεκέμβριος 26 - Ιανουάριος 7.

ΠΑΦΩΝΙ ΠΡΑΪΤΝΤ: Αμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορειώς Χάττερες) 30.000 τον. γεννημάτων Κωνσταντζαν, δολ. 30, φίο, με 3.000 τον. έκφορτωσιν, Ιανουάριος 2-12.

ΙΑΣΩΝ: Πόρτο Αλέκενς με συμπληρώμαν Ρίο Γκράντε 14.000 τον. d.w. φορτίου χονδρόλεύρων (79.000 κ.π.) Ίντσαν και Πουανά δολ. 630.000, 2-22, όψιμον φορτώσιν Ρίο Γκράντε μόνον δολ. 22.500 μέσον, φίο, με 2.500/2.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν Ίντσαν, 1.500 τον. Πουανά, δολ. 22.50 φίο, με 2.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν Ίντσαν-26.

ΤΑΣΙΔ: Πόρτο Αλέκενς με συμπληρώμαν Ρίο Γκράντε 15.000 τον. ζαχάρεως χύμα άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, δολ. 22.50 φίο, με 2.000 τον. έκφορτωσιν, Δεκέμβριος 10-20.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Μορμπλ 60.000 τον. γαιανθράκων Δουσκέρκην, χάρην, Ρότερντεν δολ. 20 πλέον δολ. 18.500 δι' έπισταλίας, Φίδη Δεκέμβριος 26 - Ιανουάριος 1.

ΤΑΣΙΔ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 19.000 τον. λιπαρομάτων χύμα δι. άκτην Ίνδιας, δολ. 64.50 φίμοτ, με 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Ιανουάριος 10-20.

ΜΕΝΤΣΤΑΡ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 15.000 τον. σίτου Βηρυττού, δολ. 42, φίο, με 5.000 τον. έκφορτωσιν, Ιανουάριος 1-15.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΣΤΑΜΥ: Αμερικ. λιμένας βορειού Ειρηνικού 52.000 τον. γεννημάτων Ιαπωνίαν, δολ. 19.25 φίο, Ιανουάριος 6-12.

ΠΑΤΡΙΣ: Σαν Ντέκερ 13.500 τον. σίτου Αλγερίαν δολ. 65, φίο, με 500 τον. έκφορτωσιν, Ιανουάριος 8-20.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, KONTINENT

ΛΕΝΑ: Χάρην 13.500 τον. σίτου Αδριατικήν, δολ. 19, φίο, με 7.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Δεκέμβριος 15-20.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ: Βιδαρ, Αμβούργον 17.000 τον. υδρολικής ποτάσσας χύμα δι. άκτην Ίνδιας, δολ. 51.50 Βιδαρ μόνον.

CABLE ADDRESS:

"SMYRNIODI" BALTIMORE

PHONES: 675-4321, 323-0064.

TELEX: 87517

JAMES SMYRNIODIS
OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO.
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE
2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΟΣΕΑΝ: Μανεφρέντια 15.000 τον. λιπαρμάτων χύμα, δυτ. άκτηνή Ινδίας, δολ. 44, φίο, μέ 2.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτων. Δεκεμβρίου 5-10.

ΑΔΕΛΙΟΙ ΓΕΜΕΛΑΟΥ: Πρίσλο ή Πόρτο Μάργκερα 14.000 τον. λιπαρμάτων χύμα, δυτ. άκτηνή Ινδίας, δολ. 44,50 έαν Πρίσλο. δολ. 45,50 έαν Πόρτο Μάργκερα, φίο, μέ 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτων, Δεκεμβρίου 16-24.

ΕΚ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΤΓΜ: Κωνσταντίναν 20.000 τον. λιπαρμάτων χύμα δυτ. άκτηνή Ινδίας, δολ. 44, ώμιναν άνατολ. άκτην δολ. 44,35 φίο, μέ 2.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτων, Δεκεμβρίου 29 - Ιανουαρίου 5.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ: Βάρναν 7.700 τον. λιπαρμάτων είς σάκκους δυτ. άκτηνή Ινδίας δολ. 47,50, ώμιναν ναυλωτών φόρτωσις Κωνσταντίναν δολ. 48,50 φίο, μέ 1.000 τον. φόρτωσις άπο Βάρναν. 1.200 τον. άπο Κωνσταντίναν, 650 τον. έκφόρτωσιν, Δεκεμβρίου 24-31.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ & ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ: Φιλιππίνας 12.000 τον. ζαχάρεως Μαύρην θάλασσαν, δολ. 50, φίο, μέ 1.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτων. Δεκεμβρίου.

ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ: Κουινάνα ή Μπάνγκουρι 25.000 τον. άλουμινον Λόγκιερ, δολ. 22 φίο, μέ 1.000/8.000 τον. φορτοεκφόρτων, Ιανουαρίου 5-20.

ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Μαδαγασκάρην 11.000 -12.000 τον. ζαχάρεως χύμα άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, δολ. 43, φίο, μέ 750/1.500 τον. φορτοεκφόρτων, Δεκεμβρίου 20-31.

ΑΜΕΘΥΣΤ: Κουηνάλαντ 18.000 τον. ζαχάρεως χύμα Σαιντ Τζών (N.B.) δολ. 46, φίο, μέ 10.000/1.250 τον. φορτοεκφόρτων. Δεκεμβρίου 19 - 30.

ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ: Νέα νότιος Ούσαλι 25.000 τον. φίοιου Κουβέτ, Μίνα Σουλήνη, δολ. 1-2 δολ. 56,50, γκρός φόρτωσις, 1.000 τον. έλ. έκφόρτωσιν, Ιανουαρίου 1-12.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ: Ρίτσερτς Μπαιν 55.000 τον. γαϊαθράκων Ιαπωνίαν, δολ. 14,95, φίο, μέ 25.000/15.000 τον. φορτοεκφόρτων, διμεσος φόρτωσις.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ: Μπρούνιμπουτελ 19.500 τον. λιπαρμάτων είς σάκκους δυτ. άκτηνή Ινδίας, δολ. 51,85 ώμιναν άνατολ. άκτην δολ. 52,20, φίο, μέ 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτων, Δεκεμβρίου 16-26.

ΓΙΩΡΓΗΣ: Καζαμπλάνκαν 14.500 τον. δυτ. άκτηνή Ινδίας, δολ. 44, ώμιναν άνατολ. άκτην δολ. 44,35, φόρτωσις, βάσει κλιμακος είς τα δολ. 1,25, μέ 1.000 τον. έλ. έκφόρτωσιν, Δεκεμβρίου 19-27.

ΤΡΕΙΤΗ ΜΑΣΤΕΡ: Πόρτ Σουητζ 30.000 τον. βαζίτου Μπάτον Ρούζ, Κράμερου, δύο συνεχή ταξίδια, δολ. 5,50 φίο, φίοιν τρίτων ταξίδιων είς τόν ίδιον ναόλον, Δεκεμβρίου 12.

ΛΑΡΑ (π.): Σαβάνα 13.100 τον. ζαχάρεως είς σάκκους Χιλήν, δολ. 56, φίο, μέ 750/750 τον. φορτοεκφόρτων, Δεκεμβρίου 9-13.

ΚΑΒΟ Νότιον Αφρικήν 20.000 τον. άραβοσίτου τρεις λιμένες Ιαπωνίας δολ. 32,50, διά καθε μή χρηματωπούμενον λιμένα 25 σύντιον ολιγώτερον, 2.000 τον. γκρός φόρτωσις, 2.500 τον. έλ. έκφόρτωσιν, Δεκεμβρίου 28 - Ιανουαρίου 10.

ΠΕΛΛΑΤΟΣ: Αμερικ. λιμένας δυτ. άκτης 27.000 τον. φίοι, Κίναν δολ. 31,75, μέ 4.000 τον. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τον. έλ. έκφόρτωσιν, Δεκεμβρίου - Ιανουαρίου.

ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ: Αμερικ. λιμένας δυτ. άκτης 30.000 τον. φίοι Κίναν (35 π.) δολ. 31,75, μέ 4.000 τον. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τον. έλ. έκφόρτωσιν, Ιανουαρίου 10-31.

ΕΝΤΗΒΟΡ: Νιακόρ 12.200 τον. φορφότων χύμα δυτ. άκτην Ινδίας, δολ. 45, ώμιναν άνατολ. άκτην. φόρτωσις βάσει κλιμακος γκρός είς τα δολ. 1,25, μέ 1.000 τον. έλ. έκφόρτωσιν, Δεκεμβρίου 20-28.

ΛΙΑ: Νότιον Αφρικήν 13.600-14.000 τον. άραβοσίτου Σιγκαπούρων και Λαμπύτ, δολ. 24, μέ 2.000 τον. γκρός φόρτωσιν, 1.500 τον. έλ. έκφόρτωσιν, Δεκεμβρίου 16-24.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΡΙΟ ΜΑΡ (λιβ.): 25.500 τον. d.w. (1.231.000 κ.π. 15 1/2 μιλ. 36 τον. φίοιελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1965) δολ.

10.150 ήμερησίων, παράδοσις διαπλέοντας Κέιπ Πάσσερο με κατεύθυνσιν πρός δυσμάς διμεσος, έπανωπαράδοσις Σκώ, Πάσσερο ρέιντζ, ταξίδιον διμερι λιμένας Κόλπου και Βραζζίδιος.

ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ: 26.557 τον. d.w. (15 μιλ. 37 - 38 τον. φίοιελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1978) δολ. 10.100 ήμερησίων συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά τάπη διφέντιν εις πλοηγικον σταθμον Φλωσιγκ Δεκεμβρίου 13, έπανωπαράδοσις μετά την αναχώρησιν του πιλότου εις άνατολ. Μεσοράτην (εξαιρουμένη Ιαράη).

ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΟΓΙΚ: 18.666 τον. d.w. (13 μιλ. 28-29 τον. φίοιελ διλ τού 1971) δολ. 7.950 ήμερησίων, παράδοσις Ιαπωνίαν Δεκεμβρίου 22-27, έπανωπαράδοσις Βορ. άκτην νοτίου Αμερικής.

ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ: 15.200 τον. d.w. (671.276 κ.π. 14 μιλ. 21 τον. φίοιελ διλ και 1 1/2 τον. ντήζελ διλ τού 1977) δολ. 10.625 ήμερησίων, παράδοσις κατά την διφέντιν εις πλοηγικον σταθμον Φλόκεστεν έπαιμος, έπανωπαράδοσις διαπλέοντας Μουσάκη.

ΕΡΥΘΙΑΝ: 35.038 τον. d.w. /13 μιλ. 37 τον. φίοιελ διλ και 3 τον. ντήζελ διλ τού 1968) δολ. 11.200 ήμερησίων συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά την αναχώρησιν του πιλότου εις Καζαπλάνκαν Δεκεμβρίου 15-30, έπανωπαράδοσις Κίναν.

ΖΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ: 10.478 τον. d.w. (711.000 κ.π. 13 1/2 μιλ. 18 1/2 τον. φίοιελ διλ τού 1971) δολ. 5.175 ήμερησίων, παράδοσις Ιαπωνίαν ήμερησίων ημέρησιαν έπανωπαράδοσις Ιαπωνίαν 1-8, έπανωπαράδοσις Ιαπωνίαν Δεκεμβρίου 18-25, έπανωπαράδοσις μετά την αναχώρησιν του πιλότου εις Σαγκάνη, μέσω Περού.

Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ (είς τάπη παράτερ): 60.541 τον. d.w. (2.600.000 κ.π. 14 μιλ. φίοιελ διλ τού 1969) δολ. 14.000 ήμερησίων, έν κυκλικόν ταξίδιον Βορ. Ειρηνικού, παράδοσις και έπανωπαράδοσις Ιαπωνίαν, Ιανουαρίου 1-10.

ΑΤΡΗΣ ΛΟΤΖΙΚ: 12.680 τον. d.w. (15 μιλ. 28-29 τον. φίοιελ διλ τού 1969) δολ. 7.200 ήμερησίων, έπαιμος παράδοσις Αμέρισον, έπανωπαράδοσις μετά την αναχώρησιν του πιλότου εις Ταλκούσαν ήμερησίων Δεκεμβρίου 18-25, έπανωπαράδοσις μετά την αναχώρησιν του πιλότου εις Σαγκάνη, μέσω Φιλιππίνων.

ΠΗΛΛΕΑΣ: 14.956 τον. d.w. (13 μιλ. 18 τον. φίοιελ διλ τού 1969) δολ. 8.500 ήμερησίων, παράδοσις Κόντινεντ, Δεκεμβρίου 8-9, έπανωπαράδοσις διατ. Αφρικήν.

ΔΙΑΣ: 28.851 τον. d.w. (1.339.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 33 τον. φίοιελ διλ πλέον 2 τον. ντήζελ διλ τού 1971) δολ. 11.000 ήμερησίων πλέον δολ. 230.000 δώρων παράδοσις διμερι λιμένας εις Καζαμπλάνκαν Δεκεμβρίου 15-30, έπανωπαράδοσις Κίναν.

ΑΝΤΙΓΟΝΗ: 14.040 τον. d.w. (1.673.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 15 μιλ. 45 τον. φίοιελ διλ πλέον 2 τον. ντήζελ διλ τού 1976) δολ. 17.000 ήμερησίων, παράδοσις διμερος Αμέρισαν - Αμβώργον ρέιντζ, έπανωπαράδοσις διαπλέοντας Μουσάκατ, μέσω Περσικού Κόπου.

ΕΥΡΑΛΟΣ: 17.323 τον. d.w. (702.000 κ.π. 15 μιλ. 30 τον. φίοιελ διλ πλέον 1 1/2 τον. ντήζελ διλ τού 1973) δολ. 8.000 ήμερησίων, παράδοσις κατά την διφέντιν εις πλοηγικον σταθμόν Ντώρμπαν Δεκεμβρίου 14-20, έπανωπαράδοσις Κέιπ Πάσσερο - Αμβώργον ρέιντζ (Μεσογείου).

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ: 22.000 τον. d.w. (994.000 κ.π. 16 μιλ. 38 τον. φίοιελ διλ τού 1970) δολ. 8.700 ήμερησίων, παράδοσις κατά την διφέντιν εις πλοηγικον σταθμόν Ντώρμπαν μέσα Δεκεμβρίου.

ΕΠΑΝΟΠΑΡΑΔΟΣΙΑΣ Κόντινεντ: 23.000 τον. d.w. (1.305.000 κ.π. 15 μιλ. 36 τον. φίοιελ διλ τού 1972) δολ. 10.500 ήμερησίων, έν κυκλικόν ταξίδιον Βορ. Ατλαντικού, παράδοσις διαπλέοντας Κόντινεντ.

ΑΙΓΑΙΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ: 15.500 τον. d.w. (760.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 22 τον. φίοιελ διλ και 1 1/2 τον. ντήζελ διλ τού 1978) δολ. 8.500 ήμερησίων, πλέον δολ. 55.000 δώρων, παράδοσις νότιον Ιαπωνίαν Δεκεμβρίου 16-23 έπανωπαράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ, ταξίδιον Μεσογείου.

ΑΙΓΑΙΣ ΤΡΕΙΤΗΝΤ: 15.121 τον. d.w. (15 μιλ. τού 1970) δολ. 6.000 ήμερησίων, παράδοσις Ιαπωνίαν Δεκεμβρίου 22, έπανωπαράδοσις δυτ. άκτην Κολομβίας.

ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ: 26.532 τον. d.w. (988.674 κ.π. 14 1/2 - 15 μιλ. 33 τον. φίοιελ διλ και 2 1/2 τον. ντήζελ διλ τού 1968) δολ. 8.400 ήμερησίων, παράδοσις Κολόμπα διμεσος, έπανωπαράδοσις δυτ. άκτην Κολομβίας.

ΖΑΚ (π.): 14.325 τον. d.w. (643.000 κ.π. 12 μιλ. 21 τον. φίοιελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1962) δολ. 5.250 ήμερησίων, παράδοσις Κωνσταντίνου Δεκεμβρίου 15-22, έπανωπαράδοσις Ντάκαρ - Ντουάδα ρέιντζ.

ΒΕΡΝΑ: 5.885 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 16 τον. φίοιελ διλ τού 1961) δολ. 4.000 ήμερησίων, παράδοσις κατά την διφέντιν εις πλοηγικον σταθμόν Μπιλαρόντ Δεκεμβρίου 16-20, έπανωπαράδοσις Πορτογαλίαν.

ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.: 26.572 τον. d.w. (1.209.000 κ.π. 15 μιλ. τού 1974) δολ. 10.500 ήμερησίων, παράδοσις διαπλέοντας Γιβρα-

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23

CABLES: SHIPSAEAEAN, 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

τάρ διμεσος, έπαναπαράδοσις Αύστραλιαν, όψιν Ιαπωνίαν, δολ. 11.000 ήμερησίως δύοιν Κόντινεντ, δολ. 10.500 ήμερησίως.

ΝΤΟΜΙΝΙΚ: 10.147 τον. d.w. (τού 1962) δολ. 6.300 ήμερησίως, παράδοσις Γιακοχάμα - Κόμπη ρέιντζ Δεκεμβρίου 15-20, έπαναπαράδοσις Ράγκουν.

ΚΟΡΩΝΙΑ: 19.163 τον. d.w. (942.000 κ.π. 14 μίλ. 29 τον. φιούελ διλ τού 1970) δολ. 7.950 ήμερησίως, παράδοσις 36 ώρας έξωθι Πόρτ Σαιδ, Δεκεμβρίου 15-26, έπαναπαράδοσις Κίναν.

ΙΛΕΝΑ: 25.919 τον. d.w. (1.317.000 κ.π. 15 μίλ. 36 τον. φιούελ διλ τού 1976) δολ. 9.950 ήμερησίως, παράδοσις νότιον Αφρικήν Ιανουαρίου 2-12, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ, όψιν δυτ. Μεσόγειον, δολ. 10.150 ήμερησίως.

ΑΡΜΠΕΛΑ: 40.200 τον. d.w. (15 - 15 1/2 μίλ. 47 - 48 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζέλ διλ τού 1975) δολ. 13.700 ήμερησίως, παράδοσις αναδρομικώς αποτέλοντας έκ Μασαλίας Δεκεμβρίου 9, έπαναπαράδοσις μετά την άναχωρήσην του πιλότου εἰς δυτ. Ιταλίαν, μέσω Χάμπτον Ρός.

ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΗΣ: 26.293 τον. d.w. (15 / 12 μίλ. τού 1977) δολ. 10.750 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχωρήσην του πιλότου εἰς Ρότερνταν Δεκεμβρίου 14-25, έπαναπαράδοσις Ρούεν.

ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΑ: 14.010 τον. d.w. (652.000 κ.π. 12 1/2 μίλ. 19 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τηντζέλ διλ τού 1975) δολ. 5.500 ήμερησίως, συμπειριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την διφέν εἰς πλοηγικόν σταθμόν Κωνστάντζας Ιανουαρίου 5-25, έπαναπαράδοσις Ντακάρ - Ντουάλα ρέιντζ.

ΤΖΕΝΤ III: 15.000 τον. d.w. (νεότευκτον) δολ. 8.500 ήμερησίως, παράδοσις Κόντινεντ δμεσος, έπαναπαράδοσις δυτ. Αφρικήν.

ΟΛΥΝΙΑ: 19.310 τον. d.w. (825.000 κ.π. 15 μίλ. 20 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1972) δολ. 8.100 ήμερησίως, πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις κατά την διφέν εἰς πλοηγικόν σταθμόν Μανίλας Δεκεμβρίου 19-25, έπαναπαράδοσις Μπορντώ - Αμβούργον ρέιντζ.

ΝΙΚΑΙΑ: 33.634 τον. d.w. (1.504.000 κ.π. 14 1/2 - 15 μίλ. 38 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζέλ διλ τού 1973) δολ. 10.600 ήμερησίως, παράδοσις βόρ. Κίναν Δεκεμβρίου 22-28, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ, Αγγλίαν, μέσω νοτιού Κορέας.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΛΑΒΕΡ: 16.000 τον. d.w. (τού 1965) δολ. 7.150 ήμερησίως, παράδοσις Γκουαγιακίλ Δεκεμβρίου, έπαναπαράδοσις Κίναν.

ΦΑΕΘΩΝ: 16.800 τον. d.w. (780.000 κ.π. 17-17 1/2 μίλ. 33-35 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζέλ διλ τού 1971) δολ. 10.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχωρήσην του πιλότου εἰς Λονδίνον αναδρομικώς διόπτη 15 Δεκεμβρίου 9, έπαναπαράδοσις Ασσόμπτ, Τζιμπούτι, μέσω Κόντινεντ.

ΑΡΙΑΝΑ: 40.476 τον. d.w. (1.800.000 κ.π. 15 μίλ. 48-49 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζέλ διλ τού 1973) δολ. 13.750 ήμερησίως, παράδοσις αναδρομικώς αποτέλοντας έκ Μασαλίας Δεκεμβρίου 9, έπαναπαράδοσις μετά την άναχωρήσην του πιλότου εἰς δυτικήν Ιταλίαν, μέσω Χάμπτον Ρός.

ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ: 17.900 τον. d.w. (821.000 κ.π. 15 μίλ. 25 τον. φιούελ διλ και 1 τον. ντηζέλ διλ τού 1967) δολ. 7.000 ήμερησίως, συμπειριλαμβανομένων υπερωριών, κυκλικὸν ταξίδιον Ειρηνικού, παράδοσις Κίναν, έπαναπαράδοσις Κίναν.

ΝΤΟΝΑ ΣΩΦΙΑ: 26.565 τον. d.w. (34 π. 10 1/2 ίντο. 1.124.768 κ.π. 15 μίλ. 36 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1978) δολ. 8.100 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Σαγκάνη Δεκεμβρίου 15-22, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μπορντώ, Σκωτ. ρέιντζ.

ΧΙΑΝ ΖΕΩΨΡ: 14.924 τον. d.w. (676.079 κ.π. 13 μίλ. 18 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1969) δολ. 6.400 ήμερησίως, παράδοσις Κέν Ούεστ Ιανουαρίου 15-29, έπαναπαράδοσις Νέαν Υόρκην, Βέρα Κρούζ ρέιντζ, ταξίδια 13-15 μηνών.

ΣΙΘΩΝΙΑ: 14.912 τον. d.w. (676.079 κ.π. 13 1/2 μίλ. 18 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1968) δολ. 5.900 ήμερησίως, συμπειριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας Σινκαπούρη Δεκεμβρίου 20-25, έπαναπαράδοσις διατίναι είποντας εἰς Κίναν, Εν κυκλικὸν ταξίδιον Αυστραλίας.

ΕΠΟΣ: 15.187 τον. d.w. (13 μίλ. 19 τον. φιούελ διλ τού 1977) δολ. 6.000 ήμερησίως παράδοσις Σιγκαπούρην - Μπανγκόκ ρέιντζ, τέλος Δεκεμβρίου - άρχας Ιανουαρίου, έπαναπαράδοσις Μπορντών - Αμβούργον ρέιντζ.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μικτόν): 112.255 τον. d.w. (15 μίλ. 75 τον. φιούελ διλ και 4 τον. ντηζέλ διλ τού 1973) δολ. 3.30 κατά τον. d.w., έν κυκλικὸν ταξίδιον μέσω Ανταρκτ. δι' ακτής Βρετ. Κολομβίας.

ΑΛΚΑΖΑΡ: 15.311 τον. d.w. (558.000 κ.π. 14 μίλ. 23 τον. φιούελ διλ και 1 1/4 τον. ντηζέλ διλ τού 1965) δολ. 5.700 ήμερησίως παράδοσις κατά την διφέν εἰς πλοηγικόν σταθμόν Κωνστάντζας Δεκεμβρίου 26-31, ταξίδιον Ντακάρ, Ντουάλα ρέιντζ.

ΗΑΙΟΣ: 16.426 τον. d.w. (τού 1962) δολ. 7.000 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχωρήσην του πιλότου εἰς Γδανσκ έποιος, δμεσος, ταξίδιον Ντακάρ, Ντουάλα ρέιντζ.

ΕΠΤΑ ΓΛΑΡΟΙ: 25.999 τον. d.w. (14 μίλ. 34 τον. φιούελ διλ τού 1965) δολ. 9.000 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Γι-

βραλτάρ, αναδρομικώς διόπτη 15 Δεκεμβρίου, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Κέπι Πάσσερο, ἐν κυκλικὸν ταξίδιον βόρ. Ατλαντικού.

ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.: 23.760 τον. d.w. (1.197.000 κ.π. 14 μίλ. 29 τον. φιούελ διλ τού 1963) δολ. 9.100 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ Δεκεμβρίου 22-25, έπαναπαράδοσις κατά την διφέν εἰς πλοηγικόν σταθμόν Πολωνίας, ἐν κυκλικὸν ταξίδιον βόρ. Ατλαντικού.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΟΔΙΑ

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ: Περοϊκόν Κόλπον 85.000 τον. όφιονς, συνήθη δροι, Δεκεμβρίου 8.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (Αλβ.): Περοϊκόν Κόλπον, μέρος φορτίου, 50.000 τον. Μαυρόα, W 210, Δεκεμβρίου 12.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΗΝ: Ερυθρόν Θάλασσαν 53.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, ναύλος δέν άνεκοινώθη, Δεκεμβρίου 15.

ΓΙΩΝΙΑ: Μεσόγειον 55.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 142.5, Δεκεμβρίου 15.

ΥΠΑΤΙΑΝΑ: Μαύρην Θάλασσαν 75.000 τον. μέρος φορτίου, Ινδίαν, W 105, Δεκεμβρίου 12.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ.: Άρχον 105.000 τον. μέρος φορτίου Βιλχέλμοφερ, ναύλος δέν άνεκοινώθη, Δεκεμβρίου 12.

ΕΛΛΙΝΑ (μικτόν): Δυτ. Αφρικήν 55.000 τον. μέρος φορτίου Διερίκ, λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 182.5, Δεκεμβρίου 16.

ΣΤΑΘΕΡΟΣ: Καραϊβικήν 65.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 160, Δεκεμβρίου 22.

ΡΙΟΝ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 40.000 τον. καρμπόν μπλάκ, Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, W 172.5, Δεκεμβρίου.

ΦΟΙΝΙΕΣ ΣΤΑΡ (Αλβ.): Άρχον 18.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλίαν, καθαρό, W 250, Δεκεμβρίου 20.

ΡΑΓΝΟ: Ιταλίαν 18.000 τον. καθαρό Αγγλίαν, Κόντινεντ, ναύλος δέν άνεκοινώθη, δμεσος φόρτωσις.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΥΕΡΤΕ: Χόρηγ Αίλαντ 220.000 τον. Τουρκίαν, W 49.5, Δεκεμβρίου 18.

ΑΣΤΡΕΑ: Περοϊκόν Κόλπον 70.000 τον. μέρος φορτίου, Ταϊβάν, W 142.5, Δεκεμβρίου 23.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΛΕΤ (Αλβ.): Καραϊβικήν 85.000 τον. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, συνήθη δροι, Δεκεμβρίου 24.

ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μικτόν): Ανατολ. άκτην Αγγλίας, 50.000 τον. μέρος φορτίου δυτ. Αφρικήν, W 168, Δεκεμβρίου 19.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (Αλβ.): Μαυρόα 50.000 τον. μέρος φορτίου ψηφίδων, W 130, Δεκεμβρίου 25.

ΜΠΙΡΗΣ (μικτόν): Τορπός 50.000 τον. Ιταλίαν, W 170, δμεσος φόρτωσις.

ΜΑΡΙΕΤΤΑ (Αλβ.): Σιντι Κερί 245.000 τον. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, W 42.5, Δεκεμβρίου 24.

ΣΤΑΜΕΝΗΣ: Μεσόγειον, 28.000 τον. καθαρό Αγγλίαν, Κόντινεντ, W 257.5, Δεκεμβρίου 20.

ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (Αλβ.): Καραϊβικήν 70.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορείων Χάπτερας), Κόλπου, W 160, όψιν υπόλοιπον πλήρες φορτίου 86.000 τον. W 100, Δεκεμβρίου 17.

ΜΑΡΙΑΛΙΑ (Αλβ.): Καραϊβικήν 550.000 βαρέλια Πορτογαλίαν, W 125, όψιν υπόλοιπον πλήρες φορτίου 82.000 τον. W 52.5, Δεκεμβρίου 23.

ΦΑΝΤΑΣΥ Α.: Μπαχάμας 41.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, Καραϊβικήν, W 115, Δεκεμβρίου 14.

ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ: Περού 30.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 290, Δεκεμβρίου 21.

ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν): Σαΐν Κρου 50.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, W 202.5, Δεκεμβρίου 13.

ΤΡΕΥΤΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤΟΥ: Περού 54.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδιναվιαν W 300, όψιν άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 275, Δεκεμβρίου 17,

ΠΟΛΥΖΕΝΗ Κ. (Αλβ.): Περοϊκόν Κόλπον 75.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 115, όψιν υπόλοιπον πλήρες φορτίου 115.000 τον. W 35, Δεκεμβρίου 14.

ΠΕΡΑ: Μεσόγειον 88.000 τον. μίνιμου, μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, Μπαχάμας W 102.5, όψιν Αγγλίαν, Κόντινεντ, W 110, Δεκεμβρίου 9.

ΠΕΡΙΓΚ ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ: Ανατολ. άκτην Μεξικού 55.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 195, Δεκεμβρίου 16.

ΠΟΛΥΖΕΝΗ Κ. (Αλβ.): Όμαν 40.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, Καραϊβικήν, W 130, Δεκεμβρίου 16.

ΒΙΟΛΑΝΤΟ (Αλβ.): Περοϊκόν Κόλπον 244.000 τον. μέρος φορτίου, Ταϊβάν, 38, Δεκεμβρίου 26.

ΦΙΛΙΚΟΣ: Περοϊκόν Κόλπον 43.000 τον. μέρος φορτίου, νότιον Κορέαν, W 245, Δεκεμβρίου 19.

ΠΟΛΥΖΕΝΗ Κ. (Αλβ.): Όμαν 40.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, Καραϊβικήν, W 130, Δεκεμβρίου 16.

ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μικτόν): Ντουμάι 150.000 τον. μέρος φορτίου, Τρίνινταντ, W 45, Δεκεμβρίου 20.

ΑΡΤΕΜΙΣ: Μαύρην Θάλασσαν 63.000 τον. μέρος φορτίου, Ινδίαν, W 120, Δεκεμβρίου 16.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΖΕΤΥ (Αλβ.): Καραϊβικήν 52.500 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 177.5, Δεκεμβρίου 15.

ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε.: Λιβύην 115.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Καραϊβικήν, W 74, Δεκεμβρίου 23.

ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ: Άλγεσίρας 110.000 τον. μέρος φορτίου, Ταϊβάν, W 110, Δεκεμβρίου 12.

ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ: Λά Σκιρρ 100.000 τον. Ηγκάλιαν, Πόιντ. W 90, μέσα Δεκεμβρίου.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΖΥΘ: Άρχον 80.000 τον. Τεργιστην, W 105, Δεκεμβρίου 30.

ΘΙΣΛ: ... 'Ακτοπλοϊκόν Αγγλίας, Κόντινεντ, 56.000 τον. μέρος φορτίου, W 150, Δεκεμβρίου 15.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Καραϊβικήν 89.000 τον. μέρος φορτίου, άνατολ. άκτην Καναδά, W 140, Δεκεμβρίου 17.

ΣΑΛΑΜΠΟ: Κόλπον τού Σιάρ 19.500 τον. καθαρό Ινδίαν, W 242.5, Δεκεμβρίου 16.

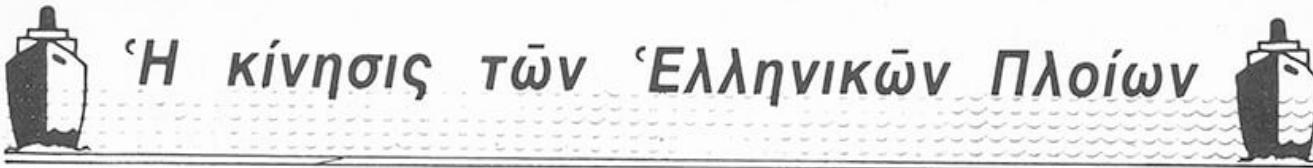
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ: Μεσόγειον 30.000 τον. καθαρό Ανταλούπην, W 204.5, Δεκεμβρίου 27.

ΟΡΥΞ: Μιλφόρντ Χάρεν 19.000 τον. καθαρό Ιταλίαν, W 145, Δεκεμβρίου 14.

ΜΑΡΙΑ: Ερυθρόν Θάλασσαν 60.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλίαν, W 192.5, Δεκεμβρίου 20.

ΤΖΩΝ: Μάρρα έλ Χαρίγκα 80.000 τον. Γένοβαν, W 120, Δεκεμβρίου 15.

ΔΑΦΝΗ (μικτόν Αλβ.): Ανατολ. άκτην Μεξικού 50.000 τον. άνατολ. άκτην Καναδά, ναύλος δέν άνεκοινώθη, Δε



Η κίνησις των Ελληνικών Πλοίων

ΑΒΑΝΣ.....	60	6640	ε. Αερεσόν 10/12	AΙΓΑΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	α. "Ηστ Λόντον 21/10
ΑΒΑΕ.....	62	10405	α. Τουρκούριν 9/12	AΙΓΑΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	ε. Κόμπε 5/12
ΑΒΕΝΙΡ (δ.).....	62	10753	ε. Μπαρανκίλα 25/11	AΙΓΑΙΣ ΓΟΥΙ'ΣΕΝΤΟΜ	72	11184	α. "Αντζέλες 30/11
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΓΕΡΑΝΙ 6δ).....	68	149609	ύπό παραλαβήν	AΙΓΑΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	α. Ρότερντα� 12/12 δι "Ειβονμασούθ
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.).....	69	149609	ύπό παραλαβήν	AΙΓΑΙΣ ΕΡΟΪΚ	74	12498	δ. Σουέζ 2/11
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΔΗΝΤΕΡ (δ.).....	69	104616	δ. Ντουμπάι 10/12	AΙΓΑΙΣ ΙΩΝΙΚ	76	12498	α. "Ηστ Λόντον 14/11 δι "Ιράν
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΣΦΑΚΙΑ (δ.).....	69	149621	ύπό παραλαβήν	AΙΓΑΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ	76	12498	α. "Ηστ Λόντον 9/12
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.).....	68	51073	ε. Γιουροπόρι 22/11	AΙΓΑΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	α. Λ. "Αντζέλες 8/11 διά Τσιγκάτο
ΑΓΑΘΩ.....	74	6017	ε. Άδαν 27/11	AΙΓΑΙΣ ΛΙΝΚ	74	18963	α. Κεμπέκ 25/11 διά Π. Καρτίε
ΑΓΑΘΩΝ.....	70	10008	ε. Μπάραν 20/9	AΙΓΑΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	ε. Γιοκοχάμα 28/11
ΑΓΑΠΗ.....	69	10006	α. Τεμπλάντρα 2/12 διά Μόρπιλ	AΙΓΑΙΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498	δ. Παναμά 7/12 διά Κίναν
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	ε. "Αμβρούγον 12/12	AΙΓΑΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	74	12498	ε. Τζιμπούτι 17/11 διά Κίναν
ΑΓΓΕΛΑΙΚΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	ε. Μορουγκάδ 6/12	AΙΓΑΙΣ ΜΑΤΣΙΚ	74	12498	α. Βανκούμπερ 9/10 διά Κίναν
ΑΓΓΕΛΑΙΚΗ	61	10405	ε. Στεττίνον 26/11	AΙΓΑΙΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	47	5309	εις Πειραιά
ΑΓΓΕΛΕΙΚΗ	65	8374	ε. Μοντβίδεο 10/12	AΙΓΑΙΣ ΜΠΑΛΑΤΙΚ	77	12498	εις Μπάραν από 23/8
ΑΓΓΕΛΕΙΚΗ	50	3499	εις μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΑΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	ε. Γύναια 9/12
ΑΓΓΕΛΕΙΚΗ Γ(δ.).....	69	90890	δ. Ντουμπάι 9/12 δι "Ινδονησίαν	AΙΓΑΙΣ ΜΠΛΕΙΖ'	72	11185	α. Ματανζας 7/11 διά Ναγκόγια
ΑΓΓΕΛΕΙΚΗ III.....	57	1241	εις μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΑΙΣ ΜΠΡΕΙ'ΒΕΡΥ	71	15205	α. Μορουγκάδ 2/12 διά Ρωάν
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	ε. Τένταν 11/12	AΙΓΑΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ	76	12498	ε. Μπαρανκίλα 29/11
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	9812	ε. Κ. Κελάρη 7/11	AΙΓΑΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	α. "Ηστ Λόντον 8/10 διά Μαρούτο
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	68	9435	α. Ντρόποι 20/11	AΙΓΑΙΣ ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ	75	12498	δ. Παναμά 27/11 δι "Ιαπωνίαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	α. Κερμέν 27/10	AΙΓΑΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	α. Μπλελιγκχομ 21/10
ΑΓΓΝΩΡ	71	9875	α. Λ. "Αντζέλες 24/11 διά Καλάο	AΙΓΑΙΣ ΠΑΙ'ΟΝΗ	69	9199	ε. Λονδίνον 13/12
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	ε. Ν. Χάρφεν 3/12	AΙΓΑΙΣ ΠΡΑΊΝΤ	70	9178	α. Π. όφ Σπαιην 2/12
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	δ. Κουβέιτ 16/10	AΙΓΑΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	α. Μομπάδα 11/12
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	ε. Ακαπτά 27/11	AΙΓΑΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΖ	71	15204	ε. Μπρούνουποτελ 4/12
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	3840	εις μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΑΙΣ ΣΧΟΟΥΠ	71	11185	δ. Σουέζ 13/11 διά Μη. "Αμπάς
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	54	8120	εις μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΑΙΣ ΣΩΝΙΚ	73	12498	ε. Τζιμπούτι 21/11 διά Κίναν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10617	ε. Κόμπε 3/12	AΙΓΑΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9078	α. Τελί όφ Μπάνκ 12/12
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10246	δ. Σουέζ 3/12	AΙΓΑΙΣ ΣΤΟΊΚ	71	11208	α. Τζιμπούτι 4/10
ΑΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ	66	2023	α. Μομπάδα 22/1	AΙΓΑΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	δ. Κωνιτόπολην 4/10
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10323	ε. Βούβαν 16/10	AΙΓΑΙΣ ΤΡΕΊΝΤ	70	9025	δ. Παναμά 13/10
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	δ. Παναμά 11/12	AΙΓΑΙΣ ΦΑΙΗΘ	69	9199	α. Μπιλαρδό 2/12 διά Μαρακάιμπο
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	58	9812	ε. Κ. Κελάρη 7/11	AΙΓΑΙΣ ΦΕΤ'Μ	69	8928	α. Ταμπίκο 1/11
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	67	11610	δ. Παναμά 18/10 διά Σαγκάνη	AΙΓΑΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	8927	ε. "Αμβούργον 8/12
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ε. Χανιάνδη 22/11	AΙΓΑΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	ε. Βενετία 2/12
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	δ. Κυνιόπολην 23/11	AΙΓΑΙΣ ΗΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20095	δ. Δουνκέρκη 9/12
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	56	6156	εις Πύλων από 20/6/79	AΙΓΥΠΤΟΣ	45	3805	εις Λας Πάλμας από 17/4
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	δ. Κονίτοπον 7/12	AΙΔΗΨΩΣ	73	9369	δ. Σουέζ 26/12 διά Βρέμην
ΑΓΙΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	67	7560	ε. Ράγκον 24/11	AΙΗΒΟΝ	66	14359	ε. Κόμπε 5/12
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8582	α. Ν. Όρλεανην 10/11 διά Π. Καμπέλο	AΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	α. Πειραιά 8/12 διά Τύνιδο
ΑΓΙΟΣ ΕΑΔΥΘΕΡΙΟΣ	50	1516	δ. Βενετία 20/11 διά Βηρυτόν	AΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	66	38815	υπό παραλαβήν
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (μ.)	71	72326	α. Ήπη 19/11 δι "ΗΠΑ	AΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ	67	3017	ε. Σαιν Ναζαρί 31/12
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	α. Καλούπα 6/12 διά Σιγκαπούρην	AΙΤΈΛΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15665	ε. Γκάλβεστον 20/11
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	α. Λ. Πλάμας 9/12 διά Ρότερνταμ	AΙΤΈΛΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	α. "Αυτερτόν 7/12 διά Τζαμάικα
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	άργει είς Ηράκλειον 15/10/78	AΙΤΈΛΛΑΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ	60	6980	δ. Γιβραλτάρ 2/12 διά Λιβύην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	α. Ντρόμπιαν 19/11	AΙΤΈΛΛΑΝΤ ΣΑΚΑ'Υ	76	11084	α.Δ.ος "Αντζέλες 19/11 διά Μπουσάν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4529	α. Πειραιά 5/12 δι "Ακαμπά	AΙΤΈΛΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	ε. Μόντρεαλ 6/12
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	4033	α. Αλεξανδρείαν 30/11	AΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΙ'ΝΤ	60	8368	ε. Ναχόντκα 12/10 (έπισκεψι)
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εις μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	18470	ε. Πειραιά 4/12
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	δ. Εωθι Κουβέιτ από 20/7/78	AΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ε. Τένταν 22/11
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	α. Ν. Όρλεανην 25/11	AΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	58	9292	δ. Σουέζ 3/11
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	61	6038	ε. Κολόπο 4/12	AΙΟΛΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	9627	α. Καλκούτα 7/12 διά Σιγκαπούρην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	δ. Σουέζ 30/11 διά Τζουμπάδη	AΙΟΛΟΣ	72	16235	ε. Χάμπτον Ρόδης 21/11
ΑΓΙΟΣ ΣΥΡΙΔΩΝ	77	1573	α. Παραμαρίπο 11/11	AΙΟΛΟΣ	71	10008	α. Λάγος 3/12 διά Π. Νουάρ
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ VI	47	2775	δ. Σουέζ 18/11	AΙΟΛΟΣ Κ	66	40787	δ. Κωνίπολην 3/12
ΑΓΚΝΙΚ II	63	12273	α. Φιλαδέλφειαν 9/10 διά Μπουσάν				
ΑΓΝΩΣΤΙΣ	79	5178	ε. Βρέμην 10/12				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32687	ε. Χάμπτον ρόδες 28/11				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ	58	5037	ε. Μομπάδα 1/12				
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	α. Ποκοχάδηα 28/11 δι "Αϊδί				
ΑΔΕΛΦΟΙ ΤΙΜΕΛΟΥΟΥ	77	10459	π. Σ. Σαβίδη 8/12				
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	68	14342	α. Σιγκαπούρην 7/12 διά Τζένταν				
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	67	6842	ύπό παραλαβήν				
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ε. Κωνίπολην 10/12				
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	άργει είς Πύλων από 17/7/79				
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. Σπέτζες 28/11 διά Ταρτούς				
ΑΕΤΟΣ	57	1674	άργει είς Πύλων από 17/7/79				
ΑΖΑΛΕΑ	64	5931	α. Σαβίδη 12/12 διά Σάντος				
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	α. Τούμπαν άνκορ. 12/12				
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	α. Λ. Πλάδας 5/11				
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886	ε. Πειραιά 26/11				
ΑΗΟΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	ε. Χόκι Κόγκ 4/12				
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ε. Κόπτε 6/12				
ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΚΟΜΗΝΟΥ	56	13555	α. Κέλον 4/12 διά Κάνταλα				
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	3039	ε. Π. Νούρη 25/11				
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑ'Υ	56	7369	ε. Πειραιάς από 3/5/79				
ΑΘΕΝΣ ΓΟΥΑΙΗ	58	5596	ε. Λειψερς 4/12				
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ	54	5148	άργει είς Καλαμάτα από 10/10/79				
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	4903	ε. Τούνδα 6/12				
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	δέωθι Λάγος 7/12				
ΑΘΕΡΑΣ	69	9268	ε. Χάμπιον 1/12				
ΑΘΗΝΑ (δ.)	72	106032	ε. Σιγκαπούρην 17/11				
ΑΘΗΝΑ (δ.)	64	21613	ύπό παραλαβήν				
ΑΘΗΝΑ	63	15535	α. Γλασκόβην 17/11 διά Ντουλούθ				
ΑΘΗΝΑ	58	10662	ε. Κ. Τάουν 12/9				
ΑΘΗΝΑ	68	8905	δ. Σουέζ 5/11 δι "Ιράν				
ΑΘΗΝΑ	65	1657	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	α. Ν. Όρλεανην 26/11				
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	εις Πειραιά από 2/5/11				
ΑΘΗΝΑΙ II	57	5010	εις Πειραιάς από 2/4/11 (έπισκεψι)				
ΑΘΗΝΑΙ'Σ	58	9279	ε. Ρ. Γκράτες 26/11 διά Γαλλία				
ΑΘΗΝΗ. ΟΡΑΐ'ΖΩΝ (δ.)	58	12943	α. Μασαράκια 11/12				
ΑΘΗΝΗΚ (μ.)	67	48747	ε. Πειραιά 29/11				
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	α. Ντακόρ 27/11 διά Ριγέκα				
ΑΘΩΝ	79	10120	ε. Χόγκ Κόγκ 1/12 δι "Ονκλαντ				
ΑΘΩΛΑ ΦΟΡΡΕΞΤ	67	17418	δ. Παναμά 9/12 διά Κάρτοντι				
ΑΘΩΛΑ ΦΟΡΡΕΞΤ	69	10008	δ. Γιβραλτάρ 9/12 διά Ταραγκόνα				
ΑΙΩΣ	67	9457	ε. Χάρηρην 14/11				
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12176	ε. Σιγκαπούρην 4/12				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΗ	64	6474	ύπό παραλαβήν				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ	64	1706	α. Πειραιά 6/10 διά Χαλκίδα				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΑΡ	65	1708	ε. Χαλκίδα από 7/9				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΘΕΝΗ	76	12498	ε. Παναμά 8/11 διά Σαγκάνη				

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	α. Βοστώνην 8/12 διά Ιαπωνίαν	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II	77	4713	ο. Ν. Όρλεάνην 6/12
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	ε. Χάμπτον Ρόδς 2/12	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11435	ε. Ν. Όρλεάνην 6/12
ΑΚΤΙΑΝ	60	3188	ε. Μπαλιμπά 12/10	ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	62	12392	δ. Παναμά 27/11
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	δ. Μπρούσινγκπούτελ 20/11 διά Π. Χάρκουρτ	ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2621	ο. Ροβέννα 22/11 διά Τρίπολιν
ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.)	64	33316	ε.Δ. Πλάτα 4/12	ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	ο. Ν. Όρλεάνην 30/11
ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877	ε. Άλεξάνδρεια 28/11	ΑΝΔΡΕΙΑ	66	2999	ε. Πειραιά 13/8
ΑΛΑΣΚΑΝ ΤΡΕΙ' ΙΝΤΕΡ(δ.)	54	11631	εις Πειραιά όποι 23/10 (έπικευσι)	ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	ο. Δός "Αντζέλες 1/11 διά Τοινγκτό
ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	ο. Δός "Αντζέλες 29/11	ΑΝΔΡΟΣ	65	15040	ε. Μπάραν 13/9 (ΕΠΟΔΗΝΘ)
ΑΛΒΙΩΝ	62	13122	δ. Κυνιόπιν 3/11 διά Γαλάται	ΑΝΔΡΟΣ	58	5085	ο. Ν. Όρλεάνην 6/12
ΑΛΓΚΕΝΙΜΠ	66	2777	δ. Ρότερνταν 9/12 διά Μόλτα	ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΛΑΝΤ	64	1657	ε. Πειραιά 10/12
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	ε. Ρίτσαρντς Μπαι 30/11	ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	67	3831	ο. Αμβέρσαν 12/12 διά Λάγος
ΑΛΕΑ	73	8824	ε. Αντιφαγκάτο 7/12	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΛΑΣ (μ.)	72	119505	ο. Φουκουίναρ 8/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	9296	δ. Γιβραλτάρ 3/11 διά Κούβα	ΑΝΔΡΟΣ ΕΓΓΟΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	ο. Αντιφέρ 18/11 διά Περσικόν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	67	3861	δ. Μπέλει 7/11	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	ο. Ρότερνταν 3/12 διά Μίνα Καρπους
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	ε. Βόλον 17/9 διά Λιβύην	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗΜΙ	73	32781	ε. Βανκούβερ 9/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	1222	ε. Σετουμπάλ 9/12	ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΓ'ΟΝ	70	105855	ο. Ράς Τανούρα 28/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	69	13316	ε. Μαντράς 4/10	ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	ο. Χάρην 8/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ	71	7402	ε. Σεβίλλην 8/12	ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	ο. Τουμπάρδο 13/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22560	α. Σιδην 28/11 διά Αίγυπτον	ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΑΣΣ (δ.)	69	98983	ο. Καυμάν Μπράκ 15/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	α. Σουύμπατ 1/12	ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	ο. Ράς Τανούρα 26/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	εις περιφέρειαν 20/14/78	ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	ο. Σακάντε 23/11 διά Σάντος
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α	58	3834	όργανε εις Πειραιά όποι 2014/78				
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688	εις μεσογειακός μεταφοράς				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΥΡΖΗΣ	44	7207	δ. Μπρούσινγκπούτελ 9/12				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π	61	9211	δ. Σουέζ 7/11 διά Βουβάνη				
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ	73	152372	ε. Κήρη 28/11				
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ ΙΣΜΗΝΗ	68	9395	δ. Π. Σαΐδ 11/12				
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΤΡΑΣΤ	62	7703	εις Πειραιά όποι 3/12 (έπικευσι)				
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΦΑΙΝΟ	61	7703	α. Αμπούριν 6/12 διά Βαλτικήν				
ΑΛΕΞΗΣ Γ	54	2488	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	δ. Σουέζ 1/12 διά Βοβάνη				
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	ε. Γιοκούχα 1/12				
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	δ. Σκώ 1/11 διά Λιννιγκραντ				
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΠΙ	62	9055	ε. Ν. Ύόρκην 11/12				
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΔΗΝΤΕΡ	62	9055	ε. Μη. "Αύρες 6/12				
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΣ	58	9878	ο. Αμβέρσαν 3/12 διά Τζακάρτα				
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ	60	8294	ε. Σιγκανίκ 24/11 διά Ριγιέκα				
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΑΝΕΡ	70	9160	υπό παραλαβήν				
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΗΦΕΡ	71	9564	υπό παραλαβήν				
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	5772	εις "Ακαμπα 21/10				
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434	υπό παραλαβήν				
ΑΛΙΚΗ	59	12996	ο. Μη. "Αύρες 18/11 διά Γιοκοχάμα				
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	δ. Σουέζ 3/12 διά Κίνα				
ΑΛΚΑΖΑΡ	65	9677	ο. Κόπτες 2/12 διά Βουμανία				
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	28467	δ. Κυνιόπινον 10/12 διά Νοβορωσίσκην				
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ε. Μούτιλ 2/11				
ΑΛΚΑΜΑ	77	14530	ε. Σουύδα 24/11				
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	δ. Σουέζ 9/12 διά Τζακάρτα				
ΑΛΚΜΗΝΗ	67	5476	ο. Π. Χάρκουρτ 23/11				
ΑΛΚΟΡ	62	11434	ο. Δάς Πάλμας 28/11 διά Λορμπίτο				
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	δ. Γιβραλτάρ 7/12 διά Σαουδ. "Αραβία				
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Τζένταν 8/12 διά Ουδιλίνον				
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	ε. Ντουντάρη 11/12				
ΑΛΚΥΩΝ	62	6155	δ. Σουέζ 2/12 διά Ταυρασίνα				
ΑΛΜΑ	79	10788	ε. Γιοκοχάμα 1/12				
ΑΛΜΑ	63	1594	ο. Λιασσαβάνη 21/11 διά Αζόρες				
ΑΛΜΑΡ	69	10490	δ. Σουέζ 7/12 διά Σαγκάνη				
ΑΛΜΕΑ	60	10778	ε. Ακαμπα 25/11				
ΑΛΜΠΑΚΟΡΕ	62	1505	ο. Σαν Χουάν 18/11 διά Μαϊάμι				
ΑΛΜΠΑΜΙΣΣΙΟΝ	64	18000	δ. Γιβραλτάρ 19/11 διά Κόλπον ΗΠΑ				
ΑΛΜΠΑΦΟΡΟ	69	12404	ο. Σφί 17/11 διά ΗΠΑ				
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1507	εις Μιατζόπα όποι 14/3				
ΑΛΜΠΙΣ	55	5564	ε. Μη. "Αύρες 29/11				
ΑΝΤΕΑ	53	5497	δ. Γιβραλτάρ 6/12 διά Πειραιά				
ΑΤΑΙΡΙΑΡ	70	16973	ε. Ρίτσαρντς Μπαι 6/12				
ΑΤΑΙΣ	79	11000	ο. Μάουντ Μαυσονίουν 1/12 διά Τόκιο				
ΑΥΓΥΣΙΑ	64	10275	δ. Σαΐδ 2/12				
ΑΦΑ	62	4722	δ. Κυνιόπολιν 12/12 διά Κωνσταντίναν				
ΑΦΑ	71	1599	ο. Κ. Τάσος 10/12				
ΑΛΑΙΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	α. Μπιώνταν 21/11				
ΑΛΑΙΤΟ	63	15929	α. Γιουροπόρτ 6/12 διά Τύνιδα				
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Π. Πίρις 9/12 διά Βιζαραπάνιμ				
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	δ. Γιβραλτάρ 10/12 διά Μαύρην Θάλασσαν				
ΑΜΑΦΟΥΣ (δ.)	68	105095	ε. Μποχρέν 30/11				
ΑΜΑΝΑΙΑ	78	10302	ε. Πειραιά 9/12				
ΑΜΑΝΑΙΑ	61	1765	δ. Γιβραλτάρ 22/11 διά Αλγέριον				
ΑΜΑΝΑΙΑ II	67	51644	ε. Χάμπτον Ρόδς 4/11 διά Δουνκέρκην				
ΑΜΑΝΙΑΝΤΑ	58	5214	ε. Ρενιόν 4/12 διά Ντόρμπιναν				
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	79	11000	ε. Μπουανεβάνσορα 29/10				
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ε. Αμβέρσαν 10/12				
ΑΜΕΟΥΣΤ	78	13889	ο. Π. Κελάκ 1/12 διά Σουραμπάγια				
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	ε. Ντωρίταν 2/11 διά Παρίσιον				
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	ε. Έλγουντες 7/12 διά Λεμεσόν				
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	ε. Τόκιο 5/12				
ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	ο. Χιούστον 8/12				
ΑΜΦΙΤΡΙΤ	78	10995	ο. Μη. "Αύρες 28/9 διά Μοντεβίδεο				
ΑΝΑΒΥΣΣΟΣ	69	9072	ο. Μανόύτο 24/10				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ	80	13889	ε. Αντεν 4/12				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	ε. Ειβονιάδου 9/12 διά ΗΠΑ				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥΓ'ΣΤΟΝ	74	13348	ε. Υρουνίτεν 10/12				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΒΟΡ	78	13889	φ. Φιλαδέλφεια 11/11 διά Σενεγάλην				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	φ. Πούαρ 14/11				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤ	76	13633	α. Δός "Αντζέλες 28/11 διά Τζακόνινβιλ				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΪΤ	78	13889	ε. Τζένταν 21/11 διά Μπαγκό				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΤΖΕΝΣ	71	9049	ο. Σπέτζα 6/12 διά Ντουάλα				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΤΣ	74	13631	ο. Ντώρμπαν 26/11 διά Σάπε				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙ	76	13633	ε. Καράποτ 4/12				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	38820	ο. Μπιέρταρ 27/11 διά Αρζού				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	ο. Σιγκαπούρην 27/11 διά Κελλάγκ				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΙΤΟΜΦ	76	13633	ε. Σιδέν 8/12				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	78	13883	ε. Βούβαν 10/12				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥN	74	13633	ε. Κομό Μπαι 8/12				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΖΙΟΥΝ (δ.)	64	35333	δ. Κυνιόπινον 5/12 διά Νοβορωσίσκην				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Σεβίλλην 7/12				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	δ. Μπουαντόρη 12/12 διά Φρημάντλ				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	δ. Χάμπτον Ρόδς 28/11 διά Ινδονησίαν				
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ε. Ρουέν 7/12				
ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ	68	9416	ε. Πειραιά 28/11 διά Σύρου				
ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ	68	10183	δ. Κωνιόπιλον 12/12 διά Κωνσταντίναν				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	δ. Σκά 30/10 διά Λενίνγκραντ				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	79	15688	ε. Ρίο Ιανέριο υπό συμπλήρωσην				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ B	69	15869	α. Δάς Πάλμας 4/12 διά Ρίο Γκράντες				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ L	67	53448	ε. Γκιζόν 5/12				

ΑΡΗΣ	70	9868	δ. Παναμά 28/10 διά Κίναν
ΑΡΗΣ	51	2491	εις Βενετίαν 19/8
ΑΡΗΣ VI	55	1216	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	16000	α. Σουάμπτιον 12/12 διά Μ. Καμπούς
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	64	9962	α. Μ. ἀλλ Φαχάλ 20/11
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	α. Κόμπε 3/12
ΑΡΙΑΔΗΝΗ Ε. (δ.)	62	25672	ε. Βούβανη 20/11
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Μασσαλία 9/12 διά Γιβραλτάρ
ΑΡΙΑΝΑ	57	5231	δρυγεί εις Χαλκίδα ἀπό 30/10/77
ΑΡΙΕΛ	62	12028	α. "Αλέξανδρειαν 9/12
ΑΡΙΕΣ	60	7839	ε. Ρουέν 27/11
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	72	129260	δ. Λός Πόλμας 4/12 διά Περσικόν
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	19750	δ. Παναμά 23/11 διά Κόμπε
ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20685	α. Γιβραλτάρ 3/12 διά "Αλέξανδρειαν
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΑΝΑΞ	80	9998	ε. Γκρήνοκ 2/12
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ε. Καζαμπλάκιον 10/12
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	11374	α. Γδύνα 9/12 διά Σουησκή
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	9481	α. Βούβανη 27/9 (ΕΠΟΔΑΘΗ)
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	ε. Μ. Μαουγκανού 6/11
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	71	3740	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	δ. Κωνιτόπολιν 11/11 διά Σαμφούντα
ΑΡΙΩΝ	73	13623	δ. Παναμά 7/12
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Λάρνακα 2/12
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	εις Πειραιά ἀπό 14/12/76
ΑΡΚΑΔΙΑ	58	6357	ε. Ασσαρίτη 29/11
ΑΡΚΑΔΙΑΝΗ ΣΗ	65	21002	α. Χάμπτον Ρόδης 4/12 διά 'Ιταλίαν
ΑΡΚΑΔΙΑΝΗ ΣΚΑ'	64	12229	ε. Ακαπνά 15/10
ΑΡΚΑΔΙΑΝΗ ΣΤΑΡ	58	10173	ε. Γκότενμπουργκ 8/12
ΑΡΚΑΔΙΑΝΗ ΦΑΙΗΟ	65	12229	α. Τζένταν 10/12 διά Μπ. 'Αμπάς
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8825	ε. Κωνιτόπολις 6/12
ΑΡΚΤΙΚΗ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	4856	δρυγεί εις Χαλκίδα ἀπό 17/8/79
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Μορμουγκάδο 30/11 διά Ιτανίαν
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	α. Κεμπέκ 19/11 διά Μπετζάνια
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	α.Ν. Όρλεάνην 29/11
ΑΡΜΙΛΕΑΔΑ	75	22559	ε. Λισσαβώνα 20/11
ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙV	57	10376	δ. Γιβραλτάρ 12/12 διά Βούβανη
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	67	44708	δ. Κωνιτόπολιν 11/12 διά Κωνιτόπολιν
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23100	α. Χάμπτον Ρόδης 6/12
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	ε. Βανκούμπερ 10/12
ΑΡΤΕΜΙΣ	72	3908	ε. Γουώριγκτον 11/12
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ)	77	66259	ε. Γουώριγκτορ 14/12
ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	μετωνυμόθι «ΜΠΑΡΟΥ ΧΟΟΥΠ»
ΑΡΤΖΥΑ (δ.)	66	43433	δ. Γιβραλτάρ 11/12 διά "Αματέρνταν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	ε. Ναυγκόδια 3/12
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	α. Χιούστον 23/11
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22103	α. Χάμπτον Ρόδης 12/12 διά Ρουμανία
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ	60	10142	ε. Ακαπνά 24/11
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	α. Μορμουγκάδο 4/12 διά Ρωσίαν
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	ύπό παραλαβήν
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	α. Σ. Σεμπαστίον 9/12
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	α. Βαλτιώρην 27/11 διά Γαλλίαν
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Χάμπτον Ρόδης 8/12
ΑΣΙΑΝΗ ΦΟΡΕΞ	68	17458	α. Βρέμην 15/11 διά ΗΠΑ
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	α. Σιγκαπούρη 24/11 διά "Ινδονησίαν
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ	61	9925	α. Λουπίτο 21/11 διά Λουάντα
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	α. Λάρνας 26/11
ΑΣΠΙΣ (δ.)	56	18657	α. Αύγούστουν 6/12 διά Γιβραλτάρ
ΑΣΠΙΣ	58	9278	ε. Ακαπνά 24/10
ΑΣΠΥΡ	60	9580	α. Γκουάδη 27/11 διά Λαμπουάν
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	α. Ντακάρ 7/12
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16702	ε. Ματαράνι 22/11
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13121	α. Σιγκαπούρην 25/11 διά Π. Κελάγκ
ΑΣΤΕΡΟΙ'ΝΤ	60	6236	α. Χάμπτον Ρόδης 12/12 διά Καζαμπλάνκα
ΑΣΤΗΡΗ	74	13633	α. Μπ. "Αυρες 8/10
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	α. Ν. Όρλεάνην 7/12
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	α. Ν. Υόρκην 28/11 διά 'Αρούμπα
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	68	44646	α. Ράς Τανόντα 14/11
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	α. "Ιψουίστας 29/11 διά Πειραιά
ΑΣΤΥΓΑΛΑΙΑ	47	1115	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΦΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (δ.)	55	12345	α. Ν. Υόρκην 4/12 διά Κιουρασόδ
ΑΣΦΑΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Πειραιά 11/12 διά Μάλταν
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	δ. Παναμά 9/12
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ε. Ήση Λοντόν 4/12
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	α. Ταραλόπουλον 5/12
ΑΤΕΝΗ	60	5788	α. Κονίν 8/12 διά Π. Σαΐδ
ΑΤΖΙΔΙΤΥ	59	10505	α. Κοντίς 11/12
ΑΤΖΙΔΙΤΥ	49	6607	δρυγεί εις Χαλκίδα ἀπό 6/3/78
ΑΤΑΛΑΝΤΙΔΑ	60	8070	δ. Γιβραλτάρ 25/11
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ Α'ΙΑ	71	1448	α. Κ. Τάουν 22/11
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	ε. Πειραιά 23/11
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	α. Κολούμπια Ρίβερ 17/11 διά Κορέαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	64	10280	ε. Ν. Όρλεάνην 14/12
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40455	α. Φροντίδη 23/11 διά Μ. Καμπούς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	68	87329	δρυγεί εις Πειραιά ἀπό 16/5/77
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Y	77	5688	α. Βαγγαρέτη 20/11 διά Τζένταν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΗΣΖΕΡ	58	4717	δ. Γιβραλτάρ 7/12 διά Τζένταν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΑΝ	69	16229	ε. Ν. Όρλεάνην 9/12
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΑΖ	69	16229	ε. Χιούστον 9/12
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	α. Αθ. Φραγκίσκον 24/11
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	α. Φλαδερίσιον 5/12 διά Φορταλέζα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ	64	10280	ἰδε "ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ"
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ	57	4486	α. Τάδλαν 7/12 διά Κολόμπο
ΑΤΑΝΤΙΣ	77	35706	α. Φουκουνία 19/11 διά Νιουκάστλ
ΑΤΑΝΤΙΣ	63	6246	α. Πόρογκρουν 25/11 διά Ροστόκ
ΑΤΑΝΤΙΣ	60	5788	α. Μοντεβίδεο 28/11 διά Πειραιά
ΑΤΑΝΤΙΣ ΣΚΑ'Y	62	5430	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	α. Γιοκούμπα 5/12 διά Κελεάγκ
ΑΤΑΝΤΙΣ ΣΤΡΕΝΤ'ΚΟ	69	4025	α. Ν. Όρλεάνην 5/12
ΑΤΑΝΤΙΣ ΦΑΙΘΟ	69	3784	α. Τάμα 11/11 διά Μπέλεμ
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	δ. Γιβραλτάρ 28/11
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	ε. Ρότερντραν 14/12
ΑΤΡΕΥΖ	74	13633	α. "Αγ. Φραγκίσκον 4/11
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	7221	δ. Γιβραλτάρ 12/10 διά Βενεζουέλα
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Ρότερντραν 9/12 διά "Αμπού Ντάμι
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	α. Σπέτζες 21/11 διά Βεγγάζη
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	α. Αύγουστα 7/12
ΑΥΓΙΣ	72	16402	ε. Κάλωντηρογκ 26/11
ΑΥΓΙΣ	78	11000	α. Βανκούμπερ 19/11
ΑΥΡΑ (δ.)	67	44708	ε. Ράς Τανόύρα 29/11
ΑΥΡΑ	68	9624	δ. Γιβραλτάρ 3/12 διά Πειραιά
ΑΥΡΑ	59	8929	δ. Παναμά 1/10 διά Αβάνα
ΑΥΡΑ	54	4023	α. Ακαπνά 23/11 διά Σουέζ
ΑΥΡΑ	69	3490	δ. Κωνιτόπολιν 27/11 διά Κωνιτόπολιν
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888	ε. Σουάμπτα 10/12

ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	α. Φουκουγιάδα 28/11 διά ΗΠΑ
ΑΦΡΙΚΑ	58	7323	α. Χούλ 10/12 διά Ραβέννα
ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΤ'ΟΛΕΤ	66	2966	δ. Παναμά 30/11
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑ'ΤΟΝ	58	8331	δ. Κωνιτόπολιν 9/12 διά Κωνιτόπολιν
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	δ. Κωνιτόπολιν 4/12
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	α. Ν. Όρλεάνην 7/12
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.	67	3619	ε. Ντακάρ 4/10
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	ε. Πειραιά 28/10
ΑΦΡΟΣ	68	3340	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΧΙΑΛΕΤ (δ.)	61	13017	ε. Βούβανη 2/12
ΑΧΙΑΛΕΥΣ	65	21506	ε. Πειραιά 11/11
ΑΧΙΑΛΕΥΣ	61	16486	δ. Σ. Σαΐδ 6/12
ΒΑΛΕΝΤΙΝ	63	1164	ε. Βηρυττόν 29/11
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ	66	4073	δ. Κωνιτόπολιν 20/10 διά Μπράιλα
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8432	α. Γκόττεμπουργκ 11/11
ΒΑΛΙΑΝΤ	60	9088	ε. Καλκούτα 9/12
ΒΑΝΤΑ	66	13762	ύπό παραλαβήν
ΒΑΝΟΡΙΑ	67	14845	α. Τένταν 9/11 διά Τζακάρτα
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	69	9268	δ. Παναμά 11/12
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	ύπό παραλαβήν
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	60	13459	α. Σιλικαπ 26/11 διά Σεμάραγκ
ΒΑΣΙΛΑΙΚΗΣ	58	7686	α. Τάμπα 2/12 διά Ραγκούν
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	64	6029	α. Π. Αρθουρ 15/11
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	δ. Γιβραλτάρ 10/12
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16400	α. Σ. Νίκολας ("Άργ.) 9/12
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12369	ε. Πειραιά 6/11
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	10198	ε. Λιβρόν 11/12
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV	51	1704	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	40043	α. Πειραιά 13/11 διά Τυνιδά
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	α. Ρουέν 10/12 διά "Αντεν
ΒΑΣΙΛΙΩΣ	53	1365	ε. Λεμεσόδην 24/11
ΒΑΣΙΛΗΣ	69	12369	α. Σάντιγκο 2/12 διά Σαλίνα Κρούζ
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	δ. Γιβραλτάρ 11/12
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ	59	2316	α. Τάμπα 5/12 διά Τούρμπο
ΒΕΛΟΣ	75	15981	ε. Σιγκαπούρην 6/12
ΒΕΝΗ	58	13871	α. Ντεμεράρα 26/11 διά Τρίνινταν
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	69	104616	α. Κοιν 8/12
ΒΕΝΤΖΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	ύπό παραλαβήν
ΒΕΡΓΙΝΑ	78	5084	α. Άιμπούργον 8/12 διά Τρίπολιν
ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527	α. Ν. Όρλεάνην 27/11
ΒΕΡΝΑ	61	4364	ε. Βερμιούδας 1/12
ΒΕΤΑ	72	3246	δ. Μόλτα 30/11
ΒΗΤΑΚΑΛΜ	57	9722	εις Πειραιά ἀπό 25/12/78
ΒΗΤΑΚΑΡΡΙΕΡ	59	13381	δ. Κωνιτόπολιν 5/12 διά Κωνιτόπολιν
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	α. Χόρην 2/12 διά Ιταλίαν
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	α. Βούβανη 27/11 διά Σιγκαπούρην
ΒΙΚΟΡΙΑ	70	2818	εις Πειραιά ἀπό 22/5
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	12487	α. Λός "Αντελες 25/11 διά Κασιούνγκ
ΒΙΛΑΕΜΙΑ	58	31093	ε. Φιλαδέλφειαν 6/12 (επισκευα)
ΒΙΛΑΕΜΙΝΑ	58	7058	ε. Κοπέρ 29/11
ΒΟΜΑ			

ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10721	α. Μόντρεαλ 1/8 διά Αβάνα
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΓ'ΙΝΤ	67	13091	α. Κουντοματζόου 28/11 διά Χιούστον
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	21422	α. Γιουρορόπτη 11/12
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Καρθαγένην 20/11 διά Μαρακάϊπο
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4374	δ. Κωνίπολη 10/12 διά Ρενί
ΓΙΟΥΝΙΤΕΡ	52	8129	όργει εις Πειραιά δύο 13/11/6
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ	64	7435	α. Ν. Υόρκην 10/12 διά Μαιάμι
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Λισσαβώνα 4/12
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	δ. Πλανάρια 5/12
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Κολόμπιο 10/12 διά Αυστραλίαν
ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ	65	6547	ε. Δάντοντας 4/12
ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	α. Σουάμπα 8/12 διά Μίνα Καμπούς
ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	δ. Κωνίπολην 8/12 διά Κωνιτάνζαν
ΓΙΟΥΡΟΣΑΝ	65	9572	ε. Βερούδες 9/12
ΓΙΟΥΡΟΣΗΝ	77	14274	δ. Σουέζ 3/12
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	ε. Αλ Παλλίς 6/12
ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	α. Κ. Τάουν 1/12 διά Μοντεβίδεο
ΓΙΟΥΡΟΤΣΑΜΠΙΟΝ	62	9516	δ. Κωνίπολην 26/10 διά Κωνιτάνζαν
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ	66	3821	ε. Σουέζ 29/11 διά Ακομπά
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9289	α. Μαρόύτο 1/10 διά Αλγερίουν
ΓΙΩΡΓΟΣ	60	3351	δ. Κωνίπολην 8/11
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	67	2920	εις Αλγερίου από 14/10
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34794	α. Μελάλι 10/12
ΓΚΑΖ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	δ. Γιβραλτάρ 12/12 διά Καρθαγένην
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Πόρτ ντε Μπουκ 23/11 διά Πύλον
ΓΚΑΙ'Υ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	56	8224	α. Λός Πάλακα 24/9 διά Αρζού
ΓΚΑΛΑΞ ΙΙ.	56	5042	β. Βρέμην 6/11 διά Τριπόλιν
ΓΚΑΛΦ ΣΤΑΡ (δ.)	52	10607	α. Ράς Τανούρα 13/11
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	α. Περιάδα 23/11 διά Βεγγάζην
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	79	10000	α. Μόλτα 4/12 διά Γιβραλτάρ
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30617	α. Μπονάρι 18/11 διά Βενεζουέλα
ΓΚΛΟΜΠΑ ΜΑΡΙΝΕΡ	58	8058	εις Μαρόύτα από 10/2/79
ΓΚΛΟΜΠΑ ΤΡΕ'ΙΝΤ	60	8058	ε. Κουβέτη 14/10
ΓΚΛΟΡΙΚ (ιι.)	67	48747	α. Θεούτα 26/11 διά Ν. Όρλεάνην
ΓΚΟΓΚΟΑ	71	3181	α. Π. Έσκελβη 8/12 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΓΚΟΑΝΤ ΚΡΑΝΑΟΣ	64	7735	ε. Λουδίνον 13/12
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	ε. Π. Σαιδ 28/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	α. Λός "Αντζελές 5/11 διά Γιοκοχάμα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Λός "Αντζελές 9/11 διά Σαγκάνη
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	δ. Τάμτα 9/12 διά Μανζανίλο
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	α. Ν. Όρλεάνην 30/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	α. Τάμτα 21/11 διά Ταμπικό
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Χαμπτόν 24/12 διά Αλγερίουν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	α. Λός "Αντζελές 5/12
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432	ε. Σοφ 25/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΠΑΓΙΑ	76	13027	α. Σ. Ντιέγκο 21/11 διά Μανζανίλο
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Βανκούβερ 11/12 διά Παναμά
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΖΙΟΥ	76	13027	δ. Παναμά 1/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	α. Ν. Όρλεάνην 6/12
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΠΝΤ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνην 16/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Π. Καπτέλο 12/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	α. Λός "Αντζελές 30/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	ε. Αλεξάνδρειαν 8/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	14531	α. Λός "Αντζελές 10/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΝΙΣ	68	10397	δ. Γιβραλτάρ 8/12 διά Αννάμπα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	ε. Φιλαδέλφεια 6/12
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	α. Λός "Αντζελές 7/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	α. Καζαπτάνκο 3/12 διά Σικελίαν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΙΛΣ	69	11148	εις Βάλσασαν Μαριάρη 29/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	α. Ν. Όρλεάνην 4/12
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΥΠΥ	77	14531	δ. Παναμά 11/12
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΙΖΟΝ	75	13036	ε. Παναμά 11/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΖΗΝΗΣ	68	3960	α. Ν. Όρλεάνην 29/11
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20173	δ. Παναμά 9/12
ΓΚΟΥΝΤ Α'ΙΔΑΝΤΕΡ	68	1804	εις Πειραιά από 10/4
ΓΚΟΥΝΤ ΓΑΡΝΤΙΑΝ	62	2654	α. Φήμπροτ (Μπαζ) 18/11 διά Νιγηρίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΝΙΝ	70	11527	α. Κεμπέτη 13/11 διά Αβάνα
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΝΙΝ	70	8940	α. Κολόνπο 5/12
ΓΚΟΥΝΤ ΓΑΙΤΩΝ	64	10141	α. Αντοφαγάστα 28/11
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	65	20765	α. Ντουμπάτη 6/12
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ	63	8628	α. Ντώρμπατη 11/12
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59198	α. Αμβέρσαν 28/11
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ	68	9080	α. Συγκαπούρην 19/11 διά Βιετνάμ
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ	66	36362	δ. Παναμά 7/12 διά Βιετνάμ
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	56	8750	α. Ρότερνταμ 11/12 διά Αβάνα
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	62	8943	α. Μπιζ 5/12 διά Λουάντα
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΖ	63	10141	α. Π. Αλφέρτη 29/10 διά Αβάνα
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	56	8805	ε. Μπαρπιτάνος 5/9
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΦΙΝ.	68	9080	α. Αγ. Φρανκίσκο 3/12 διά Μεξικόν
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ.	66	21388	δ. Γιβραλτάρ 5/12 διά Ν. Όρλεάνην
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΓΑ'	70	2605	α. Κοπέρ 25/10 διά Αλγερίουν
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΓ'ΙΝΗΡ	60	4470	ε. Ν. Όρλεάνην 9/12
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ	68	9080	α. Συγκαπούρην 9/11 διά Βιετνάμ
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ	68	9080	δ. Κωνίπολην 3/11
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗ.	60	11837	ε. Βενετία 6/12
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ	75	3842	α. Π. "Αρθουρ"
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	9079	εις Τάμπη από 30/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	ε. Μπάχια Μπλάνκα 8/12
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	58	8920	δ. Κλέμε 3/12 διά Μοντεβίδεο
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	62	8631	ε. Ρουάι 6/12
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ	58	7054	α. Τζένταν 2/11 διά Σιγκαπούρην
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	6415	δ. Κωνίπολην 26/10
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	α. Βίλιμποκτον 9/12 διά Νταμάν
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (ιι.)	67	38513	α. Φουκουγάμα 27/11 διά Λ. "Αντζελές
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9954	α. Δουνκέρκη 7/12
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	3639	α. Μπαρανάκια 19/11
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΝΤ	60	7222	δ. Παναμά 27/11
ΓΚΟΥΝΤΓΟΥ'ΙΣ	56	6778	α. Τζένταν 19/11 διά Καράτοι
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑΝ	57	2870	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΤΤ	63	15373	ε. Νοβλάκι 29/11
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22998	δ. Γιβραλτάρ 27/11
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	α. Μπλάνκα 26/11 διά Όδησσον
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23570	α. Συγκαπούρην 2/12 διά Ινδίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΤ'ΙΜ	62	15389	δ. Κωνίπολην 3/11
ΓΚΡΕ'ΙΣ Σ.	71	16306	δ. Μπρούνομπούτελ 4/12
ΓΚΡΗΚ ΣΚΑ'Υ	68	4995	έπι παραλίθινη
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΠ.	63	13516	ε. Βαλένθια 9/12
ΓΛΑΡΟΣ (δ.)	68	90905	όργει εις Πειραιά από 25/4/77
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	ε. Ρότερνταν 29/11
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	14029	ε. Σάν "Αντόνιο 30/11
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΑΟΥ	62	12103	α. Βρινδήσιον 23/11 διά Γιβραλτάρ
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	12948	δ. Π. Σαιδ 6/12
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΖ	65	17159	ε. Ιντσάν 30/11
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	24654	δ. Κωνίπολην 30/10 διά Κωνιτάνζαν
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΘΟ	66	22198	ε. Πάντανον 25/11 διά Ιαπωνίαν
ΓΟΛΙΑΘ	62	7327	ε. Γιοκοχάμα 14/11
ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	δ. Ρότερνταν 12/12 διά Λάγος

ΓΟΡΓΟ	58	7061	δ. Παναμά 7/11
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	όργει εις Πειραιά από 13/4/77
ΓΟΥΙΝΤΟΡΟΣΤ	62	1427	ε. Λάγος 7/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19261	ε. Σ. "Αντόνιο 3/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	78	19451	δ. Κωνίπολην 27/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451	α. Τζένταν 4/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΦΩΝ	79	19265	δ. Γιβραλτάρ 9/12 διά Πόρτλαντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40419	ε. Αίσιο ύπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	δ. Παναμά 26/11 διά Κίναν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	67	22549	ε. Βενετία 8/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΓΜΟ	68	23064	ε. Χάρτιον Ρόδης 1/12 διά Μ. Θάλασσαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	ε. Π. Λιμόν 9/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΣ	77	18265	δ. Παναμά 13/11 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΤΑΝΤ	65	19392	ε. Γκήλογκ 12/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΤΟΛ	73	9191	ε. Τζένταν 2/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΤΟΥΡ	57	9312	α. Άμβερσαν 22/11 διά Ρίγα
ΓΡΕΦΟΣ	59	8987	ε. Μπούμπον 22/11
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ.	57	19451	δ. Πάντανον 22/11
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙV	72	19451	δ. Κωνίπολην 6/12
ΔΑΦΝΗ	74	19451	δ. Κωνίπολην 6/12
ΔΕΛΦΟΙ	65	20793	δ. Κωνίπολην 1/12 διά Μ. Θάλασσαν
ΔΕΜΑΡΓ	64	8226	ε. Λάγος 11/12
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11415	ε. Βοστώνη 10/12
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	α. Σαντάντερ 2/12
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	δ. Τζακάρτα 17/11 διά Μπελαβάν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	16741	α. Μάλτα 1/12 διά Γαλάται
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.	58	2474	α. Καζαπλάνκα 9/12
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ.	52	6906	ε. Πειραιά 9/12
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ.	65	32714	δ. Ρίο Ιανέριο 3/11 διά Αρούπολα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	67	9389	δ. Κωνίπολην 11/12 διά Κίναν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	51	2198	ε. Π. Κελάκη 26/11
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΙΧΑΛΙΝΟΥ (δ.)	62	25717	α. Σαούντ 30/11 διά Κελάκη
ΔΕΣΠΟΥΑ Κ.	60	8497	ε. Τζιμπούτι 24/11 διά Μ. Καμπούς
ΔΗΑΟΣ	70	8825	δ. Π. Αρένας 1/12
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	έπι παραλίθινη
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	δ. Ταραγκόνα 6/10 διά Αλγερίουν
ΔΗΜΗΤΡΑ Α.	56	4828	ε. Βενετία 10/12
ΔΗΜΗΤΡΑ Κ.	52	8252	δ. Κωνίπολην 2/12 διά Γαλάται
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8804	ε. Μπάραν 21/9
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	55	5397	δ. Κωνίπολην 17/10
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	δ. Γιβραλτάρ 16/11 διά Αλγερίουν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	61	3097	ε. Ταρλοτόνα 2/12
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	51	2758	δ. Πειραιά 29/11 διά Βόλον
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11362	ε. Καράται 1/12
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Γ.	71	4994	δ. Πύλων 23/12 δ

ΕΛΕΝΑ	66	16677	α. Γιβραλτάρ 30/11	ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Ν. Όρλεάνην 26/11
ΕΛΕΝΗ Α	45	3755	α. Σπαλάτον 27/11 διά Άλεξανδρείαν	ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ε. Μπιλήποδ 22/11
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	ε. Πειραιά 10/12	ΕΥΠΛΟΙΑ	68	16005	α. Σαγκόνη 29/11
ΕΛΕΝΗ Κ	55	4132	α. Αμβούργον 1/10 διά Βενγγάζην	ΕΥΠΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	61	12351	α. Τοσγκουαράμας 9/12 διά Ντεμέραρά
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	53	8985	ε. Ακαμπίτα 11/10	ΕΥΠΟ ΜΑΙΡΗ	57	10687	ε. Γκίζον 28/11
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	60	8401	α. Λούμπο 10/11 διά Λουάντα	ΕΥΠΟ ΣΕ'ΥΛΟΡ	60	10611	δ. Κουνίτοκιν 23/11
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	11464	α. Λάφρεντ 24/11 διά Σορέλ	ΕΥΡΙΔΙΚΗ	57	4949	α. Ταύλα 1/12 διά Τζιμπούτι
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	α. Γιοκοχάμα 25/11 διά Μοντεβίδεο	ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΥΣΙΣ	65	9694	ε. Σουάμπατα 10/12	ΕΥΡΥΑΛΗ	71	5298	εις Βόσπορον από 23/11/79
ΕΛΙΖΑ	62	1859	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΥΡΩΠΗ	73	10713	α. Σουάμπατα 30/11 διά Μπάραν
ΕΛΙΚΟΝ	58	12025	ε. Χάμπολην Μπαι 4/12	ΕΥΡΩΠΗ II	59	8222	α. Ρότερνταμ 27/11 διά Μπέρα
ΕΛΙΝΑ	63	8370	α. Ρότερνταμ 11/12 διά Τζέντα	ΕΥΤΕΡΠΗ	60	8242	α. Σάντος 2/11 διά Λουάντα
ΕΛΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	62	4628	α. Κορούνα 10/12	ΕΥΤΕΡΠΗ	55	7632	δ. Σουεζ 8/12
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	48	8501	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΚΑΝΤΑ (δ.)	72	1947	α. Λάγος 5/12 διά Γουόρρι	ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	δ. Γιβραλτάρ 3/12 διά Άλεξανδρείαν
ΕΛΛΑΣ	77	5466	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	α. Σουάμπατα 11/12 διά Κίναν
ΕΛΛΑΣ	56	4380	ε. Βιρτζίνα 28/11	ΕΦΑΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10000	ε. Όσακα 5/12
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ε. Σιετέντον 29/11	ΕΦΑΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	11000	ε. Κων/πολίν 24/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	72	13098	α. Τζένταν 9/12 διά Νταμάρ	ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57186	α. Σιγκαπούρην 16/11 διά Ντουμπάι
ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΟΡ	78	17172	ε. Ν. Ύόρκην 11/12	ΕΦΗ	61	3840	δ. Κωνίπολιν 4/12 διά Κενίτρα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΛΟΥΡ	56	7510	ε. Αμπέρεραν 14/12	ΕΦΗΜΑΡ	58	2556	εις Αύγουσταν από 1/12/77
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕ'Σ	62	6846	α. Χιούστον 7/12	ΖΑΚΥΝΘΟΣ (δ.)	62	25211	ε. Ν. Ύόρκην 8/12 διά Έκουαντορ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	ε. Χώμποντ Ρόδης 12/12	ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Αμπούργον 9/12 διά Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΠΑΛΟΡΕΡ	78	17172	ε. Γένοβα 7/12	ΖΑΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Λός Αντζέλες 18/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕ'ΤΤΟΡ	78	17172	ε. Βούλημην 6/12	ΖΑΡΑΠΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	α. Ντρώμπαν 3/12 διά Κασιούγκ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	α. Τζένταν 12/12 διά Τζιμπούτι	ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ. (δ.)	65	34501	ε. Πειραιά 14/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΗΤΡ	62	8927	ε. Πειραιά 10/12	ΖΕΑ ΝΤΟΝ	67	8798	υπό παραλαβήν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΑ	61	7293	δ. Σουέζ 10/12 διά Ντώρμπαν	ΖΕΑ ΣΤΑΡ	66	8937	υπό παραλαβήν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΚΕ'ΤΤΟΡ	72	8987	α. Σαβάννα 10/12 διά Χώμποντ Ρόδης	ΖΕΥΣ	60	11687	α. Άλεξανδρείαν 9/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	ε. Τερέστον 23/11	ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	α. Ν. Όρλεάνην 30/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	62	6659	δ. Κωνίπολιν 10/12 διά Μπουργκάς	ΖΙΝΙ	76	11348	α. Π. Χάρκουρτ 15/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	ε. Κωνίπολιν 2/12	ΖΙΡΙΑ	71	4635	α. Θεούσα 6/11 διά Χιούστον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑΤ'ΙΝΤ	71	10327	α. Μόριπλ 28/11 διά Ν. Όρλεάνην	ΖΥΓΟΣ	76	19166	α. Λός Αντζέλες 27/11 διά Γιοκοχάμα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	α. Καράτοι 16/10 διά ΗΠΑ	ΗΒΗ	79	15200	α. Λιβερπούλ 4/12 διά Φιλαδέλφεια
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	εξεθι Καράτοι 11/12	ΗΓΚΑ	52	2674	δ. Κωνίπολιν 2/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	α. Ν. Όρλεάνην 10/12	ΗΛΙΑΣ	47	3575	δ. Κωνίπολιν 10/12 διά Π. Σαΐδ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846	α. Μονάδα 9/12 διά Νακάλα	ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	60	14591	ε. Βιζαπατάνημ 21/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	α. Ντρώμπαν 8/12	ΗΛΙΑΣ Κ	64	18123	α. Μαδίρα 26/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	α. Κουβέτη 7/12 διά Καράτοι	ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	υπό παραλαβήν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	α. Κολόμπο 6/12 διά ΗΠΑ	ΗΛΙΟΣ	62	10750	ε. Γδύνα 1/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510	ε. Μαπόύτο 8/12	ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15420	α. Λιασσαβάνω 20/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΘ	72	10327	ε. Μομάδα 11/12	ΗΡΑ	79	15200	ε. Χώμποντ Ρόδης 29/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	73	13098	υπό παραλαβήν	ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723	ε. Π. Ορντάς 21/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	α. Ήστ Λόντον 9/12	ΗΡΑΚΛΗΣ	53	5691	α. Σουάμπατα 28/11 διά Ντουμπάι
ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	δ. Κωνίπολιν 10/10	ΗΡΩ	65	23390	δ. Κωνίπολιν 15/11 διά Νοβορωσίσκην
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9135	α. Χιούστον 19/11	ΗΣΤΓΟΥΙΝΤ	68	10625	δ. Ρότερνταμ 7/12
ΕΛΛΗΝΟΡΑ	66	9186	δ. Παναμά 25/11 διά Κορεά	ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	α. Δός Αντζέλες 10/11 διά Γιοκοχάμα
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ε. Βανκούβερ 4/12 διά Μ. Θάλασσαν	ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	ε. Χώμποντ Ρόδης 5/12
ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	ε. Ρότερνταμ 6/12				
ΕΛΑΜΑΝI	66	8953	ε. Μπιωμόντ 21/11				
ΕΑΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Ρίο Γκράντες 29/11 διά Λάγος	ΟΔΑΛΑΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	υπό παραλαβήν
ΕΑΜΠΕΛΑ III	69	12203	α. Γιοκοχάμα 26/11 διά Λός Αντζέλες	ΟΔΑΛΑΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)	77	76088	α. Κοατζακούλος 28/10 διά Τούμπα
ΕΑΝΙΚΟ	54	2807	μετων. "ΝΤΙΝΙ"	ΟΔΑΛΑΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	42275	ε. Χώμποντ Ρόδης 3/11
ΕΑΝΤΑΝΙΑ	65	8085	α. Γκουανγκάκι 18/11 διά ΗΠΑ	ΟΔΑΛΑΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	14545	ε. Κόμπη 4/12
ΕΑΝΤΕ	58	5044	δ. Κωνίπολιν 1/11	ΟΔΑΛΑΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	14545	ε. Κόμπη 6/12
ΕΑΝΟΝΑ	69	6162	α. Αμπιτζάν 15/11	ΟΔΑΛΑΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.)	68	52400	α. Ν. Όρλεάνην 5/12 διά Ρότερνταμ
ΕΑΟΣΕΑΝ	65	18111	α. Πασακαγούλα 18/11 διά Ρωσία	ΟΔΑΝΑΣΗ Σ (δ.)	65	32060	δ. Παναμά 4/12
ΕΑΟΥΝΤΑ	63	3387	δ. Σαΐδ 9/8 (ΕΠΩΛΗΘΗ)	ΟΔΑΝΙΚΗ	61	9516	α. Σιγκαπούρην 21/11 διά Κωνσταντζαν
ΕΑΠΑΝ	67	5487	δ. Λάγος 1/12	ΟΔΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	8484	α. Π. Σαΐδ 8/12
ΕΑΠΙΔΑ	66	9918	δ. Αρκάντον 15/11 διά Χάλιφα	ΟΔΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	α. Αμπερτάντα 6/10 διά Σάντος
ΕΑΠΙΔΑ	56	8377	α. Λός Πάλμας 30/11 διά Π. Χάρκουρτ	ΟΔΑΣΟΣ ΑΓΓΑΛΑΝ	76	9444	α. Λίβερπουλ 12/12
ΕΑΠΙΣ (δ.)	58	12239	α. Σεύχελες 13/11 διά Μ. Καμπούς	ΟΔΑΝΤΩ Α.Σ	58	9585	α. Κολόμπο 15/11 διά Δυτ. Αφρικήν
ΕΑΠΙΣ	71	9885	ε. Γιβραλτάρ 10/11 διά Κοατζακούλος	ΟΕΑΝΟ	69	11967	α. Κεμπέκ 30/10
ΕΑΠΙΣ	56	3762	αργετ εις λουάντα από 1/1/77	ΟΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	α. Σιγκαπούρην 17/11
ΕΑΣΦΑΛΕΩ	63	4555	δ. Μπρούνσμποτελ 6/12 διά Καζαμπλάνκα	ΟΕΙΚΟΣ	78	16354	α. Αγ. Φραγκίσκον 24/11
ΕΑΤΖΑΜΠΟ	65	5263	δ. Παλάδη 12/12	ΟΕΙΓΕΝΕΝΗΤΩΡ	68	35477	α. Αμβούργον 10/12
ΕΒΙΔΗΣ (δ.)	60	23144	υπό παραλαβήν	ΟΕΙΟΔΕΜΠΟΝ (δ.)	60	19674	α. Πόρταμουθ 7/11 διά Αρούμπα
ΕΜΜΑ	69	12216	δ. Γιβραλτάρ 2/12 διά Ν. Όρλεάνην	ΟΕΙΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33663	α. Φιλαδέλφειαν 7/12 διά Π. ο. Πιέρ
ΕΜΜΑΝΟΥΗ ΚΟΜΝΗΝΟΣ	65	28007	ε. Πειραιά 11/12	ΟΕΙΟΔΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10750	ε. Σέτε 29/11
ΕΜΜΑΝΟΥΗ ΜΑΡΚΟΥ	60	8875	ε. Κουβέτη 29/11	ΟΕΙΚΡΑΤΗΣ	73	10630	α. Σαγκάνη 4/12
ΕΜΠΡΟΣ	78	9100	α. Δός Αντζέλες 15/10 διά Σαγκάνη	ΟΕΙΟΗΠΤΟΣ	65	41872	α. Χώμποντ Ρόδης 2/12
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	ε. Γιβραλτάρ 8/12 διά ΗΠΑ	ΟΕΙΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	50556	ε. Ν. Όρλεάνην 6/12
ΕΝΕΡΓΕΤΙΚ	60	9964	α. Αλεξανδρείαν 5/12	ΟΕΙΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	10591	δ. Κωνίπολιν 16/11
ΕΝΤΕΡΠΑ'ΤΖ	57	19132	μπρούνσμποτελ 11/10 διά Αβάνα	ΟΕΙΤΟΚΟΣ	62	24740	ε. Σάρρος 1/12
ΕΠΑΦΟΣ	58	8764	ε. Αγιτζίδην 14/11	ΟΕΙΤΟΚΟΣ	61	9378	ε. Τζένταν 15/11
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	58	7230	ε. Μπ. Αυρες 10/12 διά Ν. Ύόρκην	ΟΕΙΤΟΚΟΣ	57	9153	ε. Χάλντια 7/12
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ Δ	70	10006	ε. Σ. Νικολάς (Άργυρ) 26/11	ΟΕΙΦΑΡΗΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Μοριουκόδα 13/11 διά Ισπανίαν
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	α. Δός Αντζέλες 15/10 διά Αλγερίου	ΟΕΙΦΑΡΗΣ ΙΚΑΛΦ	55	8992	α. Κορίν 2/12 διά Μπελαβήν
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	ε. Γιβραλτάρ 8/12 διά ΗΠΑ	ΟΕΙΦΟΥΛΑΙ ΔΙ (δ.)	55	8998	α. Λός Πάλμας 10/12 διά Ρ. Γκράντες
ΕΠΟΣ	77	9786	α. Όκλαντ 28/11 διά Σουραμπάγια	ΟΕΙΤΣ	74	35513	α. Φιλαδέλφειαν 9/12 διά Βαλτιμόρην
ΕΠΤΑ ΒΕΛΗ	66	16053	α. Μοντεβίδεο 11/12 διά Χάδιφα	ΟΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	14100	α. Αρβούργον 2/12
ΕΠΤΑ ΓΛΑΡΟΙ	65	16301	α. Πότριλαντ (Βικ) 1/12	ΟΗΣΕΥΣ	74	3735	εις Πειραιά από 5/7/79
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	63	15765	α. Ντουάρθ 12/11	ΟΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	α. Σιγκαπούρην 10/12 διά Χόγκ Κόγκ
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	31051	α. Ν. Υόρκην 4/12 διά Αρούμπα	ΟΙΣΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	51417	α. Μίλφορντ Χάφεν 12/12 διά Σκάπα Φλόου
ΕΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	58	8061	α. Αλεξανδρείαν 12/12	ΟΙΣΛ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	48935	ε. Τής 5/12 διά Ντόνζις
ΕΡΗΜΗΣ	72	15951	ε. Αιρέσ 24/11	ΟΙΡΑΣΙΑΝ ΝΑΝΑ	62	9455	α. Ροζάριο 24/10 διά Κούβα
ΕΡΗΜΙΟΝΗ	73	1250	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΙΡΑΣΙΑΝ ΣΙΡΛΕ'Υ' (δ.)	63	33924	α. Φός 11/12
ΕΡΗΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	66	11006	υπό παραλαβήν	ΟΩΜΑΣ Α	58	11201	ε. Πειραιά 5/12
ΕΡΟ'ΙΚ	64	29396	α. Χάμποτα 4/12	ΟΩΜΑΣ Κ ..			

ΙΩΝΙΚΟΣ	66	45280	α. Ν. Όρλεδνην 5/12		ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	α. Πειραιά 24/11 διά Τουρκία
ΙΩΝΙΟΝ	70	15387	εις Πειραιά ώπο 7/1/79		ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	α. Χάμπτον Ρόδη 12/12 διά Ειρηνικόν
ΙΩΣ	57	1976	δ. Πόρτ Σαΐδ 4/6		ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Χάμπτον Ρόδη 27/10
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Πόρτ Σαΐδ 3/12		ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	α. Τζέραλτον 27/11 διά Κουβέτη
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ	72	7006	α. Φιλαδέλφεια 10/12 διά Βίλμυκτον		ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2466	δ. Γιβραλτάρ 8/12
ΙΡΑΝΤΑ	57	4893	ε. Πειραιά 26/11		ΚΑΡΥΣΤΟΣ	78	5080	α. Λαύρος 11/12 διά "Ασπερνταύ
ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	ε. Ρεσίφε 28/11		ΚΑΣΟΣ	76	14983	ε. Ριζαρδίνης Μιτσά 5/12
ΙΡΙΣ	54	6042	α. Θεούτα 4/12 διά Άλεξανδρειαν		ΚΑΣΟΣ	56	3105	αργεί εις Χαλκίδα ώπο 31/7/79
	72	4999	δ. Πάνωμα 22/11		ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15125	α. Ραβέννα 27/11 διά Βερμούδας
ΙΣΜΗΝΗ	68	4204	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	α. Αγυούσταν 1/12 διά Γιβραλτάρ
ΙΧΟΕΙΣ	77	19166	α. Δ. "Αντζέλες 17/10 διά Σαγκάνη		ΚΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ	68	30294	α. Μόντρεαλ 1/12
ΙΩ	69	9072	α. Λούτ 5/12		ΚΑΣΤ ΟΤΤΕΡ	68	26644	α. Αυθερόν 12/12 διά Μόντρεαλ
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	δ. Γιβραλτάρ 26/11		ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	α. Ραβέννα 14/11 διά Άλεξανδρειαν
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Χάλτιν 11/12		ΚΑΣΤΩΡ	50	7544	α. Ρουέν 29/11 διά Αιγυπτίου
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	ε. Γκιζόν 4/11 διά ΗΠΑ		ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ.	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΗΣ	63	8380	α. Βεραρκού 22/11		ΚΑΤΕ Α.	66	2953	α. Αμπερντήν 20/11
ΙΩΑΝΝΗΣ	61	6950	δ. Σουέζ 29/11 διά Έρυθρην Θάλασσαν		ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	α. Χιούστον 27/11
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	α. Πειραιά 10/12 διά Ναύπλιον		ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499	α. Αμβούργον 24/11 διά Νιγηρίαν
ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	α. Καζαπλάνκι 8/12		ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΑΙΓΑΙΑΝΔΡΑ (δ.)	66	40852	α. Φρηρόπορτ (Μπαχ.) 25/11 διά Γιβραλτάρ
ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	52	1454	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	α. Πειραιά 2/12
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	α. Ζ. Τζάν 8/12 διά Ιταλίαν		ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Ακαμπί 26/10
ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	δ. Σουέζ 2/12		ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	δ. Γιβραλτάρ 9/12 διά Ρότερνταμ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	55	8799	α. Κολόμπο 6/12 διά Σιγκαπούρην		ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.	80	15979	δ. Π. Σαΐδ 28/11
ΙΩΝ	71	11506	α. Ντώραπον 19/11 διά Καροϊσίουν		ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	α. Κορούνα 8/12 διά Καζαμπλάνκα
ΙΩΝΙΑ Ι.Α.	80	38700	α. Σ. Νικόλαος 28/10 διά Μεξικούν		ΚΑΤΙΕ.	60	10187	ε. "Ακαμπί 25/10
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	δ. Π. Σαΐδ 7/12 διά "Ειβονιάδη		ΚΑΤΡΙΖΑ (δ.)	68	13135	ε. Σουέζ 8/12
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30301	α. Μπλεγκχάρ 11/12 διά Βανκούβερ		ΚΑΤΥ	61	5417	ε. Ντάρ ές Σαλάμα 21/11
ΚΑΒΑΚΟ	53	5326	δρυγεί ας Χακίδα ώπο 28/11/78		ΚΕΑ	58	13968	α. Καζαμπλάνκα 29/11
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	δ. Παναμά 30/11		ΚΕΑ	55	2683	ε. Τζέντα 24/11 διά Μπέρμπερα
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑ	67	10365	ε. Δ. "Αντζέλες 10/12		ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13894	ε. Τζέμπουτι 18/11 διά Κίναν
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10365	ε. Ραβέννα 26/11		ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	δ. Παναμά 7/12
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	ε. Μ. Αὔρες 1/12		ΚΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	ε. Ρουέν 11/12
ΚΑΒΟ ΚΑΜΠΑΝΟΣ (δ.)	56	12780	δ. Κυνόποιν 11/12 διά Τουάφ		ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9888	α. Χαμιλτον 9/12
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	α. Πάλερμο 2/12 διά Αγγλία		ΚΑΤΥΖΑ ΧΟΟΥΜ	75	11556	α. Κοκούρα 1/12 διά Τακόμα
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	α. οελεοδοτ 27/11 διά Φλώσικ		ΚΕΙ'Π ΚΟΝΣΤΕΛΕΙ'ΙΣΩΝ	70	10990	α. Βανκούβερ 16/11
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12653	ε. Καζαπλάνκα 24/11		ΚΕΙ'Π ΜΑΝΑΡΙΝ	72	9853	α. Τάμπα 16/11 διά Μπαγιόν
ΚΑΒΟ ΞΙΦΙΑΣ	61	21305	ε. Θεσσαλονίκη 6/11		ΚΕΙ'Π ΜΑΣΤΑΝΤΙΚ	69	9964	α. Δ. "Αντζέλες 18/11 διά "Οζάκα
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12609	ε. Αντεν 18/11		ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9229	α. Σιγκαπούρην 29/11 διά Νιγηρίαν
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	ε. Γουόρρι 2/10		ΚΕΙ'Π ΡΙΟΝ	71	13700	α. Δ. Πάλμας 18/10 διά Νιγηρίαν
ΚΑΔΜΟΣ	58	5058	α. Μαρούτο 18/11 διά Αντεν		ΚΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΛΙ	58	16307	ε. Ρότερνταμ 27/11
ΚΑΦΡΙΝ (δ.)	60	13335	ε. Χιούστον 3/12		ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	58	8656	εις "Ακαμπί 22/11
ΚΑΦΡΙΝ	63	8895	ε. Ρυγίκα 3/12		ΚΕΝΤΜΑ	78	9231	ε. Τακοράντι 20/11
ΚΑΦΡΙΝ Α.	70	16285	δ. Θάντερ Μπάι 26/11 διά Ρωσίαν		ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	8780	α. Π. "Οχα 17/11
ΚΑΘΟΥ	71	6118	ε. Πειραιά 2/12		ΚΕΤΤΥ	56	4169	α. Τεργεστήν 24/11 διά Πειραιά
ΚΑΙΤΗ	65	23391	ε. Πειραιά 26/11		ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ (δ.)	59	24333	α. Πουάν α Πέρ 25/11
ΚΑΛΑΜΟΣ	56	2299	α. Αύρεβρον 29/11 διά Μπαγιόν		ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ	58	3708	ε. Άλεξανδρειαν 7/12
ΚΑΛΑΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	ε. Ίννονδια 13/12		ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ	41	1580	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΑΙ ΣΚΑ'Υ	60	4240	α. Κυνόποιν 23/11 διά Νοβρωραϊσκη		ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΓΟΥΡΕΙ'	58	13907	α. Ρουέν 4/9
ΚΑΛΛΙΕΞΕΝΟΣ	60	9959	ε. Πειραιά 23/11		ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΛΑΙΤ'	67	21706	δ. Κωνιόπολιν 26/11
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	68	4706	ε. Ρίο Χάνιο ώπο 1/9/79		ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΣΑΝ	66	18849	ε. Θεσσαλονίκη 14/11
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	α. Σιδένα 2/11 διά Ναχόντκα		ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	δ. Π. Σαΐδ 23/9
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΔΟΥ	71	9074	ε. Σιγκαπούρην 26/11		ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	δ. Σουέζ 10/11
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	α. Κούπα Μπάι 6/12 διά Ρωσίαν		ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΓΚΟΡΥ	55	4060	α. Άλεξανδρειαν 22/11 διά Ρουμανίαν
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	12331	α. Ραβέννα 26/11 διά Χάιφα		ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΓΚΡΕΙ'	58	3825	ε. "Ακαμπί 27/11
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ	63	15929	ε. Μάλτα 11/12		ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΝΤΕΣΤΙΝY	59	5857	εις "Ακαμπί ώπο 16/9
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ	69	4267	α. Χιούστον 12/11		ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΣΗ	53	3524	ε. Μάλτα 11/12
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	δ. Κάρντιφ 12/12 διά Μπράκε		ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΣΚΑ'Υ	53	3577	ε. Άλεξανδρειαν 25/11
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	ε. Λουάντα 1ώπο 19/79		ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	58	3993	ε. Άλεξανδρειαν 1/12
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (δ.)	59	13022	α. Είβομπουρ 12/12 διά Γουατεμάλα		ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	52	2736	ε. Άλεξανδρειαν 23/11
ΚΑΛΥΨΩ	69	5997	δ. Κωνίποιν 11/12 διά Νοβρωραϊσκην		ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	η. Ν. Όρλεδνη 7/12
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	69	11430	ε. Θάλασσαν Μαρμαρά 10/12					
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	δ. Παναμά 4/10		ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	α. Αμερικαν 29/11 διά Στοκχόλμην
ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.)	58	11926	ε. Μόντρεαλ 2/12		ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870	α. Της 13/12 διά ΗΠΑ
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	δ. Θέρνταιη "Αίλ. 10/12 διά Μακαίσια		ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	33445	ε. Σ. Μαΐκη 13/12
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	δ. Γιβραλτάρ 12/12 διά Κάλιαρι		ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	δ. Γιβραλτάρ 30/10
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	ε. Πειραιά 26/11		ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	δ. Κυνόποιν 24/11
ΚΑΠΙ ΙΤΕΑ	71	4960	ε. Πειραιά 9/2		ΚΙΓΚΟΝΙΟΡΟ	64	17050	α. Δ. "Αντζέλες 14/11 διά Γιοκοχάμα
ΚΑΠΙ ΜΠΙΣΤΖΙ	74	3600	ε. Ρότερνταμ 13/12		ΚΙΚΑ	70	16196	α. Καστελομάρας 4/12 διά Γιβραλτάρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	62	4576	ε. Υόρκην 10/12		ΚΙΚΗ	57	9723	α. Δ. Πάλμας 2/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΔΟΣ	77	10459	ε. "Ακαμπί 22/11		ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	11174	ε. Βορμάν 11/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	δ. Χώνταρον 3/12 διά Ιταλίαν		ΚΙΜΚΟ ΣΤΟΡΚ.	58	8322	ε. Σάντος 10/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ II	73	9219	ε. Νιουκάρτ 10/12		ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35395	δ. Ντουρπάτι 3/12 διά Σουέζ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	59	8313	εις Τζένταν ώπο 13/5		ΚΙΜΩΛΟΣ	59	12180	ε. Μπασούτο 27/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	68	24688	δ. Βανκούβερ 7/12		ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	ε. Άλεξανδρειαν 12/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	ε. Μάρτη 3/12		ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	α. Τάμπα 6/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ.	62	39169	ε. Μπετζάντα 6/12		ΚΛΑΡΙΤΑ	59	5024	ε. Μπάρ 2/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	δ. Π. Σαΐδ 2/12 διά Ρότερνταμ		ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	α. Μ. δ. "Αχμαντί 30/11 διά Ισπανίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	δ. Κωνίποιν 11/12 διά Κωνστάντζαν		ΚΛΑΥΔΙΑ	66	9854	ε. Σουέζ 7/12 διά Σιγκαπούρην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	ε. Βατιόρπορτ 8/12 διά Αμβούργον		ΚΛΕΑΝΟΗΣ	76	16366	ε. Τάντα 10/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048	δ. Παναμά 4/11		ΚΛΕΙΤΟΣ	56	3179	ε. Στετ 25/11 διά Βεγγάζην
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	υπό παραλόην		ΚΑΕΙΟ Κ.	58	8791	ε. Αντεν 3/12
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	α. Πιουρόπορτ 30/11 διά Κή Γουετό		ΚΑΕΙΟ Κ.	62	6262	ε. Λάγος 22/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	60	9319	ε. Τέμα 4/12		ΚΑΕΩΝ (δ.)	59	21187	ε. Κολόμπι 27/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	α. Δ. "Αντζέλες 26/11 διά Καλάο		ΚΑΕΩΝ ΠΑΙΤΖΑ ΙΙ.	57	4336	δ. Κωνίποιν 28/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΑΥΠΤΗΣ	63	5296	δ. Π. Σαΐδ 23/11 διά Μεσόγειον		ΚΑΕΩΝ ΠΑΙΤΖΑ ΙΙ.	63	34358	δ. Σουέζ 28/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΤΟΣ (δ.)	54	10933	α. Μπάρ 11/12 διά Θεσσαλονίκην		ΚΑΕΩΝ (δ.)	59	16063	δ. Γιβραλτάρ 8/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	19019	δ. Κωνίποιν 11/12 διά Νεριγκόρουν		</td			

ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	64	34921	α. Μιταλό Τέρη 30/11 διά 'Άγ. Βικέντιον είς μεσογειακός μεταφοράς	ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4770	δ. Π. Σαΐδ 24/11 γις Καλαμάτα όπό 2/4/79
ΚΟΣΜΙΚ	48	1594	α. Σπαλατον 2/11 διά Τριπολίν	ΛΙΤΟΧΩΡΟ	57	3135	ε. Αλεξανδρεία 8/12
ΚΟΥΗΝ ΣΗ	55	4565	δ. Μπρουνόμπούτελ 28/11 διά 'Αγκόλαν	ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	ε. Μαπούτο 29/11
ΚΟΥΓΙ'ΝΕΥ	60	9423	ε. Σ. Λουίς την 7/12	ΛΙΨ	68	9650	ε. Μπάραν 19/9
ΚΟΥΜΟΥΛΟΥΣ	50	7392	δ. Σουέζ 21/11	ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	ε. Τζιμπούτι 11/11 διά Κίναν
ΚΟΦΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	66	5153	ε. Σουέζ 5/12	ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	ε. Τζιμπούτι 11/11 διά Κίναν εις Καζακστάνκα όπό 3/2
ΚΡΑΝΑΟΣ	59	3354	α. Ουρανίσιον 13/11 διά Κουβά	ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	ε. Σουέζ 8/12 διά Σουαχίλιαν
ΚΡΑΝΤΩΡ	64	2304	α. Γρενάδα 4/12	ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	ε. Λίβερπούλ 11/12
ΚΡΑΝΤΩΡ	47	1534	δργει ου Πειραιά	ΛΟΥΚΑΖ Ν.	72	13637	ε. Βατήμπρην 8/12
ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6084	ε. Σ. Λουίς την 7/12	ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	ε. Συνκαπούρην 18/9 διά Τζένταν
ΚΡΕΙ'ΖΥ ΧΑΡΡΥ	57	2013	δ. Σουέζ 30/10 διά Σινκαπούρην	ΛΟΥΣΥ	74	16006	ε. Κηφεύτε 21/11 διά Τουρκίαν
ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1788	ε. Σπέτζια 29/9 διά Σκίκιντα	ΛΥΔΙΑ	74	9712	ε. Θεούτι 4/12 διά 'Ισακεντερούν
ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΟΡΟΥ	61	3866	ε. Σαρόνα 2/12	ΛΥΔΙΑ Π. (δ.)	64	6547	ε. Φιουστίνο 11/12 διά Κωνστάντζαν
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	ε. Μάλτα 4/12 διά Πειραιά	ΛΥΡΑ	67	41914	ε. Αιμούργον 30/11 διά Χάμπτον Ρόδες
ΚΡΗΤΗ ΤΟΥΑΙΝΗΣ (δ.)	74	42470	ε. Σ. Άννα Μπαι 7/12	ΛΥΡΙΚ	64	29375	ε. Αννάπολις 'Ανκορ. 4/12
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	ε. Κόρμη 6/12	ΛΩΡΕΤΤΑ	68	4071	ε. Λάγος 22/11
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	α. Ράς Σουκερ 31/10				
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΤ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Νταμάρι 20/11 διά 'Ιπανωνίαν				
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Κουβέντη 10/12 διά Νταμάρι				
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΗ	79	10832	ε. Ντουμπάτι 7/12				
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	δ. Ντουμπάτι 6/11 διά Σηπάττη				
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	δ. Ντουμπάτι 12/12				
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Ριγένα 10/12				
ΚΡΙΟΣ	59	16875	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/11				
ΚΡΙΟΣ	60	4089	ύπο παραλαβήν				
ΚΡΙΟΣ	55	2740	α. Χουβέλα 29/11 διά 'Αρμιτζόν				
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Κελάρη 13/11 διά Τζακάρτα				
ΚΡΙΤΟΣ	59	7158	ε. Πειραιά 10/12				
ΚΡΙΟΣ	59	5051	εις Ακαπνο 22/11				
ΚΡΝΟΣ	67	6911	ε. Ρότερνταν 3/12				
ΚΡΝΟΣ	60	3955	ύπο παραλαβήν				
ΚΡΟΥΣΕΙΝΤΕΡ	58	1596	ε. Πειραιά 23/11				
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	ε. Σίδνευ 11/12				
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	ε. Κολομπία Ρίβερ 7/12				
ΚΥΝΟΣ	57	13867	α. Σινκαπούρην 10/12 διά Καράτοι				
ΚΥΝΟΣ	62	4784	α. Χάρια 1/12				
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16400	ε. Ταράλεον 3/12				
ΚΥΜΑ	60	7758	ε. Γένεβα 12/12 (έπισκεψι)				
ΚΥΠΡΟΣ (δ.)	69	119666	α. Κολόμπα 6/10 διά Περιάκον				
ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	α. Λάς Πάλμας 16/11 διά Π. Χάρκουρτ				
ΚΥΡΑ	63	10032	ε. Ντώρμπαν 26/10				
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	26493	ε.Τάμπη 5/12				
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	ε. Τενερίφην 1/12 διά Λάγος				
ΚΥΡΙΑΚΟΥΑ	63	13092	δ. Κωνστάντζαν 4/12				
ΚΥΡΙΑΚΟΥΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	λονδίνου 5/12 διά ΗΠΑ				
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	66	74433	δ. Γιβραλτάρ 12/12 διά Π. ντε Μπούκ				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ	77	9879	α. Ντώρμπαν 26/11 διά Βενεζουέλα				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	67	10327	δ. Γιβραλτάρ 21/11 διά 'Ορδην				
ΚΩΣ	56	3129	όργει εις Χαλκίδα από 24/8/79				
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	9084	α. Σάβδανον 10/12 διά Ταράλεον				
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	α. Ντώρμπαν 26/11 διά 'Αγκόλαν				
ΚΩΣΤΑΣ	60	1995	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	ε. Αμέρεραν 6/10 διά Π. Χάρκουρτ				
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	δ. Γιβραλτάρ 12/12 διά Τύνιδα				
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΣ	61	13271	δ. Σάβδανον 20/11 διά Ινδίαν				
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/12				
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	ε. Λαττάκια 8/11 διά Αλγερίου				
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΣ	65	14088	ε. Αγ. Φραγκίσκον 18/11				
ΛΑΓΑΚΑ Δ. ΚΑΛΑ	76	5915	ε. Ρότερνταν 13/12				
ΛΑΓΚΑΚΑ ΔΙΠΑΙ'Υ'	68	4350	δ. Σουέζ 29/11 διά 'Ακαπνο				
ΛΑΓΚΑΚΑ ΔΙΠΗΤΣ	68	4350	εδών Λάγος 18/11				
ΛΑΓΚΑΚΑ ΔΤΑΡ	54	2698	ε. Καζαμπλάνκα 8/12				
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	ε. Γάνδην 8/12				
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	ε. Π. Νούρη 9/11				
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	ε. Τιμόρων 12/12				
ΛΑΙΤΟΝ ΟΦ ΠΑΙΤΡΙΟΥΣ	80	2925	είς Πέραμα ύπο ναυπήγησιν				
ΛΑΙΤΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	α. Πειραιά 7/12 διά Νταμάρι				
ΛΑΚΥ	56	8660	ε. Οδύ Κάρο 26/9				
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΗ	78	9485	δ. Π. Σαΐδ 10/12				
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Τάμπη 2/12 διά Μασέριο				
ΛΑΚΩΝΙΚ (δ.)	65	34185	α. Μαντράς 30/11 διά Μ. Θάλασσαν				
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	78	11162	δ. Σαΐδ 11/12				
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩΤΗΣ	62	8819	ε. Καζαμπλάνκα 9/12				
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	64	37338	ε. Ν. Υόρκην 30/11 διά 'Αρουράπα				
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	α. Αγυράσιαν 1/12 διά Γιβραλτάρ				
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	α. Σαρόνα 29/11				
ΛΑΡΑ Σ	72	8848	ε. Λεισόες 27/11 διά ΗΠΑ				
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	δ. Μπρουνόμπούτελ 1/12 διά ΗΠΑ				
ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.	61	11621	α. Λάς Πάλμας 11/12 διά Σάντος				
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8816	α. Λάς Πάλμας 9/12 διά Κόνακρυ				
ΛΕΔΕΑ	63	17879	δ. Πόρτ Σαΐδ 30/11				
ΛΕΚΑΙΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	60	4489	ε. Σκώ 13/11 διά Λενίνγκραντ				
ΛΕΛΑ Δ.	59	5379	α. Ντώρμπαν 20/11 διά Κ. Τσουν				
ΛΕΝΑ	61	9191	ε. Ρότερνταν 13/12 διά Χάρβερν				
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ	63	8427	α. Λεισόες 16/10				
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	61	8627	ε. Λομπίτο 22/11				
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	ε. Κιότα 3/12 διά Ραβέννα				
ΛΕΣΧΑΝΗ	65	2411	ε. Σαβόνα 1/12 διά Κόνακρυ				
ΛΕΥΟΕΡΟ	62	14027	ε. Πικούδα 4/12 διά Φιλιππίνες				
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	ε. Σάντος 14/10 διά Ιάκεδος				
ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΙΙ	58	9079	ε. Σιγκαπούρην 8/10 διά Ντώρμπαν				
ΛΕΩΝ	75	15684	ε. Σιγκαπούρην 8/10 διά ΗΠΑ				
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	2311	ε. Τεργεστόν 6/12 διά 'Αλεξανδρεία				
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	ε. Σουάμπα 28/10 διά Μπάραρ				
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	ε. Χάρβερν 28/11				
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	ε. Λομπίτο Ρίβερ 13/11 διά Μαρόκο				
ΛΗΓΚ	61	8658	δ. Σουέζ 12/12				
ΛΗΔΑ	68	28879	δ. Κωνιτόλιν 25/11 διά Κωνστάντζαν				
ΛΗΔΑ	63	8566	δ. Σκώ 13/11 διά Λενίνγκραντ				
ΛΗΔΑ ΙΙ	67	9381	δέσμη Όμαν 30/11				
ΛΗΤΟ (δ.)	67	44646	ε. Π. όπ. Σπαΐν 5/12 διά Γιβραλτάρ				
ΛΗΤΩ	72	6106	υπό παραλαβήν				
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	υπό παραλαβήν				
ΛΙΖΑ	53	3723	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΛΙΛΗ Χ. (δ.)	67	48719	ε. Πειραιά 29/11				
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	ε. Φόρπορτ (Μπαζ) 30/11				
ΛΙΝΑ	66	2975	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΛΙΝΔΟΣ	62	11034	ε. Κουβέλι 16/10				
ΛΙΝΚ ΛΟΒ	62	8937	ε. Καρπάτοι 4/12				
ΛΙΝΚ ΤΡΑΣΤ	61	6950	προσφέρεν εις Κάλαμπαρ Ρίβερ 7/12				
ΛΙΝΚ ΦΑΙΝΘ	60	8420	ε. Αιμέρεραν 4/12				
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	61	8951	ε. Γιβραλτάρ 7/12 διά Βομβάνη				

ΜΑΡΟΥΚΟ	57	8899	α. Πειραιά 18/11 διά Ιταλίαν		ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ	57	4535	α. Βαρκελώνη 8/12 διά "Ακαμπα
ΜΑΡΣ	48	3368	ε. Πειραιά 9/11		ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	56	8590	α. "Οραντζόταν 5/12
ΜΑΡΤΗΣ	61	11915	ο. Χάμπτον Ρόδς 12/11 διά Αίγυπτον		ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	α. Ν. Όρλεάνη 30/11
ΜΑΡΤΙΝΑ	58	4414	α. "Άλεξανδρειαν 23/11		ΜΙΖ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	δ. Γιβραλτάρ 9/12 διά "Οδησσόν
ΜΑΡΥΛΙΔ	68	2983	α. Βουλώνη 21/11 διά Λάγος		ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Βανκούβερ 5/12
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	ε. Μανιλά 22/11		ΜΙΤΣΑ Κ.	57	3861	δ. Σουεζ 9/12
ΜΑΡΩ	73	32510	ε. Χάμπτον Ρόδς 29/11		ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	65	28313	α. Αύγουστα 6/12 διά Σκίκντα
ΜΑΣΑΣΑΙΑ	64	1968	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΜΙΧΑΗΛ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	71	113522	α. Φατέχ Τέρρ. 2/11 διά Χόβικ
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	δ. Σκώ 5/12 διά Φιλαδέλφειαν		ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	δ. Γιβραλτάρ 2/11 διά "Οδησσόν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18643	δ. Κωνιόπολιν 6/12		ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Ν. Όρλεάνη 1/12
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12197	α. Κίγκοτον 6/12 διά Κιουρασό		ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	α. Θάντερ Μπαλί 2/21 διά Καρθαγένη
ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΥ II (μ.)	66	32645	δ. Παναμά 2/12		ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	α. "Αντζελες 20/11 διά Χαινάκη
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ	58	7894	α. Δουνέκροψ 7/12 διά Ιταλίαν		ΜΙΧΑΛΗΣ	69	2993	ε. Χαμινά 4/12
ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ	58	5562	ε. Μονράβια 9/12		ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	α. Σεβίλη 4/11 διά "Άλγεριον
ΜΑΤΑ	53	4347	α. Σετουμπάλ 6/11 διά Τριπολίν		ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	α. Κουβέτ 6/12 διά Καράτοι
ΜΑΤΣΕΤΙΚ	65	10554	δ. Π. Σαΐδ 15/11 διά "Άλγεριαν		ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Κυναστάνταν 24/11
ΜΑΤΣΕΤΙΚ (δ.)	65	34185	α. Ν. "Ορλεάνη 5/12		ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	ε. Χονολουλού 29/11
ΜΑΘΙΔΑ	65	7696	α. Κολόμπο 2/12 διά Σουεζ		ΜΟΙΡΑ Β.	64	10119	ύπό παραλαβήν
ΜΑΤΙΝΑ	63	2911	δ. Γιβραλτάρ 21/11 διά Μπετζάδια		ΜΟΛΙΣΤΑ	74	33073	α. Κεμπέκ 7/12 διά Ροστόκ
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	10462	ε. Ρουεν 6/12		ΜΟΜΠΙΛΙΑ (δ.)	69	47958	α. Μπαχρέιν 7/12
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	ε. Χιούστον 9/12		ΜΟΜΠΙΛΙΑΝ (μ.)	67	54502	ε. Ράς Τανούρα 6/12
ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	α. Φός 20/11 διά Σίντι Κρέρ		ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Τεργιστην 5/12 διά Σίντι Κρέρ
ΜΕΒΩΔΙΚ (μ.)	66	39617	ε. Χάμπτον Ρόδς 28/10		ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	56	12355	α. Σιγκαπούρη 19/8 διά "Ινδονησίαν
ΜΕΤΖΙΤΖΟΡ ΜΠΑΣΙΑ	78	15688	ε. Χιούστον 25/11		ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	δ. Παναμά 3/12 διά Ιαπωνίαν
ΜΕΔΑΝΘΩΝ Κ.	63	6460	α. Τόδανος 3/12 διά Μπετζάδια		ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	α. Λάς Πόλμας 22/11 διά Κοτονού
ΜΕΙΛΙΝΑ	66	1599	α. Μπεντινί 3/12 διά Μπαντιρία		ΜΟΥΛΑΤΗ ΦΡΟΣΤ	58	4037	α. Πειραιά 8/12 διά Πορτογαλίαν
ΜΕΙΛΙΤΗ	75	35489	ε. Ρίο "Ιανέριο 7/12		ΜΟΥΝΣΤΕΡΕΛ'ΙΝΤΣ	60	9365	α. Ν. Υόρκην 26/11 διά Τύνιδα
ΜΕΙΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Τάμπα 5/12 διά Καράτοι		ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Έβεργκλεϊνς 19/11 διά Νιουφουντ.
ΜΕΙΛΩΝ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	δ. Ντουμπάι 14/10 διά Γαλλίαν		ΜΠΛΑΖΙΑ III	65	18459	α. Ν. "Ορλεάνην 25/11
ΜΕΙΑΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	α. Σάν Νικόλας Μπαιν 27/51 διά Καριμότο		ΜΠΛΑΤΙΝ ΣΤΑΡ	65	1599	α. Στουμπάλ 27/11
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	α. Καρθάγενην 26/10 διά Μόντρεαλ		ΜΠΛΑΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	60	6158	δ. Π. Σαΐδ 6/12
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	α. Λαστάκια 26/10 διά Άλγεριαν		ΜΠΑΡΑΧΟΝΑ	68	10016	δ. Παναμά 11/12
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	α. Λα Πάλιας 25/11 διά Καζαμπλάνκα		ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	δ. Παναμά 30/11
ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	63	12407	ε. Τσαγκουαράμας 7/12		ΜΠΕΛ ΣΤΑΡ	56	4884	ε. Ρηγιέκα 11/12
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	73	11783	ύπο παραλαβήν		ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12270	ε. Σουδάνη 8/12
ΜΕΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	57	10389	α. Τάμπα 20/11 διά Ραβέννα		ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ύπο παραλαβήν
ΜΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	66	9826	α. Βανκούβερ 28/11		ΜΠΙΑ	75	7246	α. Σπέτζια 7/12
ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	72	9218	ε. Σάντος 6/12		ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4485	δ. Π. Σαΐδ 1/12
ΜΕΝΤ ΦΡΗΖΕΡ	61	6124	α. Τζένταν 10/12 διά Γαλλίαν		ΜΠΙΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	α. Ρουέν 10/12 διά Λάγος
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Πειραιά 9/12		ΜΠΙΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	72	3621	α. Ρεύνιον 4/12
ΜΕΝΤΚΕ'ΙΠ	62	9092	α. Δάγος 8/12		ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-			
ΜΕΝΤΜΑΡΕ	55	3883	α. Χάρηρην 7/12 διά Τζένταν		ΡΑΝΤΖΑ (δ.)	64	32756	α.Α. Τούρλας 2/11
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	α. Λιβερουά 28/11		ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕΡ (δ.)	70	113425	δ. Σουεζ 6/12
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ε. Τζένταν 10/12		ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΥΝΑ	79	16935	α.Δάγος 12/12 διά Κπέμε
ΜΕΝΤΣΤΑΡ	62	11082	α. Πειραιά 24/11		ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	α.Στεττίνον 10/12 διά "Άλγεριον
ΜΕΝΤΤΖΟΥ'	57	3709	α. Μόρμπια 1/11 διά "Άλγεριον		ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	ε. Π. Σαΐδ 9/12
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ε. Χάμπτον Ρόδς 7/12		ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ'ΙΣ	54	6103	ε. Αλεξανδρειαν 6/12
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΑΙΣΣ	62	1524	ε. Λάγος 6/12		ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	ε. Μασσαλία 9/12
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΦΡΙΟ	61	1399	α. Δάς Πάλμας 13/11 διά Αμπιτζάν		ΜΠΡΑΒΟ ΑΝΤΕΝΙΣ	51	6267	α. Τζένταν 10/12 διά Λά Νουβέλ
ΜΗΡΚΙΟΥΡ	62	9951	ε. Σιγκαπούρην 9/12 διά Σουραμπάγια		ΜΠΡΑΒΟ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	77	6132	α. Μπορντώ 5/12 διά Αίγυπτον
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	δ. Γιβραλτάρ 9/12		ΜΠΡΑΒΟΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	59	4026	α. Ν. "Ορλεάνην 20/9
ΜΕΣ ΑΙΓΑΛ (δ.)	69	17485	ε. Σάρογκ 7/12		ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑ'Υ'	69	2979	ε. Στουμπάλ 9/12
ΜΕΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	δ. Θέρσταντ "Αϊ. 9/12		ΜΠΡΗΖ (μ.)	64	35982	α. Γένοβα 3/12 διά Πειραιά
ΜΕΣ ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17355	δ. Κωνιόπολιν 10/12		ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	ε. Τοίτα 23/11
ΜΕΣ ΓΗ (δ.)	71	17355	ε. Σιγκαπούρην 3/12		ΜΥΚΑΛΗ II	77	16267	ε. Ν. "Ορλεάνην 3/12 διά Βαλτιμόρην
ΜΕΣ ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ε. Πούλο Μπούκομ 10/12		ΜΥΚΗΝΑΙ II	54	5240	α. Τζένταν 30/9 διά Βιενάμ
ΜΕΣ ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	δ. Θέρσταντ "Αϊ. 8/12		ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Μπ. "Αὔρες 6/12 διά Πειραιά
ΜΕΣ ΛΑΜΨΙΔΗ	72	17355	α. Γκουόδημ 12/11 διά Σιγκαπούρην		ΜΥΡΙΝΑ	75	13036	α. Βενετία 19/9 διά Γιαλί
ΜΕΣ ΛΑΜΠΕΡ	71	17355	δ. Σκώ 8/12 διά Οξελοσούντ		ΜΥΡΤΙΑ	63	5511	δ. Παναμά 1/12
ΜΕΣ ΟΡΜΗ (δ.)	70	17485	ε. Αύγουστον 6/12		ΜΥΡΤΙΑ B.	67	3499	ε. Κυνίπολιν 3/12
ΜΕΣ ΠΑΡΑΝΤΣ (δ.)	72	17355	α. Πούλο Μπούκομ 10/12 διά Ταιμύρα		ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	α. Αγιουστά 2/11 διά Λάγος
ΜΕΣ ΠΝΟΗ (δ.)	72	17355	δ. Ταραγκόνα 26/11 διά Σκίκντα		ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	α. Π. Περί 30/10
ΜΕΣ ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	δ. Βαρύδων 9/12 διά Καντάλα		Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	α. Πρίν Ρούπερτ 20/11
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	7896	ε. Σιγκαπούρη 13/11		Ν.Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ	78	11850	α. Μπιλμπάρο 29/11 διά Ταμπίκο
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Αύγουστα 22/11 διά Ράς Λανούφ		ΝΑΒΕΖΑ	59	3246	ε. Πειραιά 4/11
ΜΕΤΕΩΡΑ	63	10242	ύπο παραλαβήν		ΝΑΓΟΣ	71	2997	α. Δάγος 30/11 διά Π. Χάρκουρτ
ΜΕΤΣΩΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Αγ. Φραγκίσκον 30/11		ΝΑΓΑΙΑΝΤ	75	35561	ε. Χάμπτον Ρόδς 2/11
ΜΗΛΟΣ IV	53	3429	δένθι Καράτοι 25/11		ΝΑΝΟΥΛΑ	63	2589	α. Βρέστην 8/12 διά Τύνιδα
ΜΗΛΟΣ V	54	3724	ε. Ραβέννα 13/11		ΝΑΝΤΙΝΑ	70	5879	α. Βούβαλην 8/12 διά "Ειλαντ
ΜΗΛΟΣ ΑΓΑΝΤ	79	10991	ε. Αντεν 1/11		ΝΑΝΟ Κ.	66	1789	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	α. Πειραιά 9/12 διά Γιουγκόδα		ΝΑΞΟΣ	56	5154	α. Τζέντα 2/12 διά Βόλον
ΜΙΑ	80	14.500	ε. Σ. Τζώ 7/12		ΝΑΞΟΣ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ	70	8825	ε. Κάντα 8/11
ΜΙΑΙΕΝΑ A	45	3401	δ. Κυνιόπολιν 15/11		ΝΑΞΟΥΣΑ	62	11033	ε. Μανιλά 18/11
ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ.	76	19150	δ. Παναμά 31/10 διά Κίναν		ΝΑΞΟΥΚΑ	59	3266	α. Κοκιμπο 21/11
ΜΙΜΗ Μ.	69	13525	ε. Γιβραλτάρ 11/12		ΝΑΤΑ	77	9359	δ. Γιβραλτάρ 6/12 διά Σαγκάνην
ΜΙΜΟΖΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	57	5288	α. Μαυρίκιον 19/11		ΝΑΥΣΙΚΑ	69	5222	α. Ντεμέράρδα 3/12 διά Τρίνινταντ
ΜΙΝΑ	67	12843	δ. Γιβραλτάρ 10/12 διά Αμπιτζάν		ΝΑΥΣΙΚΑ Λ.	56	3640	α. Λάς Πόλμας 27/10
ΜΙΝΕΡΒΑ	57	4365	ε. Πειραιά 28/10 διά Σπλίτ		ΝΑΥΤΙΟΛΟΣ	66	6845	α. Τοταγκόνη 11/12 διά Κολόμπο
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ε. Ν. "Ορλεάνην 3/10		ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16207	εις θέση 07.34 Β — 80.59 Δ. 5/11
ΜΙΝΙ ΛΑΗΗΝΤY	69	1570	ε. Μπιζέρτα 30/11		ΝΕΑ ΕΠΙΣΙ	78	16478	α. Φρημάντη 4/12 διά Αίγυπτον
ΜΙΝΙ ΛΑΗΤΖΕΝΤ	72	1563	ε. Ν. Ορλεάνην 10/12		ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. "Αμβώργον 3/12 διά Φιλαδέλφειαν
ΜΙΝΙ ΛΑΗΦ	71	1584	ε. Κιότζα 7/12		ΝΕΑΠΟΛΙΣ II	64	1587	ε. Σέτε 30/10
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΠΝΤ	72	1562	ε. Κιότζα 3/12 διά Σκίκντα		ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ'	78	33191	α. Ρόττερνταμ 6/12 διά Χάμπτον Ρόδς
ΜΙΝΙ ΛΙΔΑΚ (δ.)	70	1598	ε. Τζέντα 7/12		ΝΕΔΙ (δ.)	65	35324	α. Ρός Σουκέρ 25/10 διά Σουεζ
ΜΙΝΙ ΛΙΜΙΤΡΑ	70	1592	ε. Ντεμέράρδα 3/12 διά Τρίνινταντ		ΝΕΛΗ Π. (δ.)	57	12483	είς Πειραιά ώπερ 26/6 (επισκευα)
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	δ. Παναμά 5/12		ΝΕΜΑ	58	7425	δ. Κυνιόπολιν 31/10
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	α. Σπλέιζα 11/11 διά "Άλγεριον		ΝΕΜΕΑ (μ.)	71</td		

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.....	68	10239	α. Λισσαβώνα 20/11	ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.).....	72	49808	ο. Κόρσουνα 1/10
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.....	52	7304	ε. Άλεξανδρεια 22/11	ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΟΡΥ	79	14884	ε. Ντόρμπιταν 11/12
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.....	59	11687	ε. Ισκεντέρουν 5/12	ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	δ. Γιβραλτάρ 7/12
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ.....	58	3566	α. Σφέδ 23/10 διά Μοσταγκάνεμ	ΟΣΕΑΝ ΡΕ'ΝΤΖΕΡ	72	14675	ο. Ρόττερνταμ 11/12 διά ΗΠΑ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Τακόμα 4/11 διά Δός "Αντζέλες	ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	ο. Σικάγον 27/11 διά Γερμανίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.....	60	9486	α. Αμβέρσαν 12/12 διά Σιενφουέγκος	ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙ'Ν	66	11153	ε. Χωνκάγη 8/11
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ.....	75	29004	α. Γιοκοχάμι 22/11 διά Κόμπε	ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11893	ε. Κόργουαρ 28/11
ΝΙΚΟΣ.....	47	7654	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100	ο. Λειψίες 24/9 διά Λουάντα
ΝΙΚΟΣ.....	53	7283	υπό παραλόην	ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.).....	70	63425	ε. Λαμπουάν 5/10
ΝΙΚΟΣ.....	55	2303	δ. Παναμά 20/10	ΟΥΑΙΤ ΡΙΒΕΡ	58	10379	ο. Φιλαδέλφειαν 10/12 διά Χάιφα
ΝΙΚΟΣ Α.....	56	8362	ε. Δάγος 1/12	ΟΥΑΙΤ ΡΟΟΖ	60	7504	ε. Βούβλην 4/11
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.).....	49	15980	δ. Κωνίπολιν 5/12 διά Θεσσαλονίκη	ΟΥΑΙΤ ΣΑΡΚ	52	1592	εις μεσογειακάς μεταφοράς
Ν. Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	α. Ρόττερνταν 7/12	ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	ο. Πειραιά 3/12 διά Θεσσαλονίκη
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	α. Μπαχρέν 7/11	ΟΥΙ'ΝΣΤΟΝ	70	15579	ε. Φιλαδέλφειαν 26/11
ΝΙΚΟΣ Ν.....	69	10445	δ. Κωνίπολιν 15/10	ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	ο. Δ. "Αντζέλες 14/11 διά Σαγκάνη
ΝΙΚΟΣ Π.....	58	3385	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.....	63	15377	δ. Κωνίπολιν 1/12
ΝΙΚΟΤ.....	67	3315	α. Αμβέρσαν 25/11 διά "Αλγέριον	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	εις Π. Σάιδ 14/3/77
ΝΙΚΥ.....	58	9087	α. Καζαμπλάνκα 7/12 διά "Ινδίαν	ΟΥΧΕΝΦΕΔΑΣ	59	10363	δ. Πούντα "Αρένας 28/11 διά Καλά
ΝΙΜΠΑΑ.....	71	2994	εις Πειραιά (έπισκευα)	Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	ο. Ντόρμπιταν 9/12 διά Κίναν
ΝΙΟΒΗ.....	69	21673	υπό παραλόην	ΠΑΙΑΝ	60	9317	δ. Γιβραλτάρ 28/11 διά "Αλγέριον
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ.....	57	5279	εις Π. Σαΐδ από 10/12/79	ΠΑΚΤΩΔΑΣ	59	7052	δ. Σουέζ 21/11
ΝΙΤΣΑ (δ.).....	71	16400	ε. Φιλαδέλφεια 9/12	ΠΑΛΜ Β. (δ.).....	58	21489	δ. Κωνίπολιν 10/12
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δ.).....	54	11744	εις Φλώσιγκ "Ηστ 8/6 (έπισκευα)	ΠΑΛΜ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	63	5149	ο. Τζένταν 10/12 διά Μονκανίσιο
ΝΟΝΙ.....	68	5430	ε. Λάρνας 5/12	ΠΑΛΜΙΣ	58	7695	ε. "Ηστχαμ 10/12 διά Κ. Τάουν
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΣ.....	54	7701	άργει εις "Άλεξανδρειαν από 11/4/78	ΠΑΛΜΥΡΑ (δ.).....	67	47081	ο. Πιουροπόρη 19/11 διά Γιβραλτάρ
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΖ.....	57	10904	ε. Αδημποργκ 8/12	ΠΑΜΠΟΛΑ	58	2750	ε. Αλεξανδρειαν 31/8
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ.....	66	25820	α. Φράγκοισ 29/11 διά Τέλας	ΠΑΝΑΓΗΣ ΑΥΡΑ	62	10163	υπό παραλόην
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ.....	61	15092	δ. Παναμά 6/12	ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ο. Μπιλμπάο 10/11 διά Π. Καμπέλο
ΝΟΡΘ ΧΑ'ΤΙΝΕΣ.....	62	15110	δ. Παναμά 26/10 διά Μεξικόν	ΠΑΝΑΓΗΣ Κ.	59	8995	ε. Μπέρια 23/11
ΝΟΡΤΧΑΦΕΝ.....	65	1236	υπό παραλόην	ΠΑΝΑΓΙΑ	57	7994	ε. Σηπτή 21/11
ΝΟΣΤΟΣ (δ.).....	60	21199	α. Ρεσίφε 6/12 διά Σάντος	ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	ο. Πιεραιά 21/11
ΝΟΤΑ Κ.....	70	6235	ε. Ντακάρ 31/12	ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ	63	10318	ο. Ντόρμπιταν 30/8
ΝΟΤΗΣ.....	55	5096	δ. Σιγκαπούρη 5/12	ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	ε. Ρουέν 23/11
ΝΟΤΗΣ.....	55	3956	εις Νάντη από 3/4	ΠΑΝ. ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	70	11525	ε. Βούβλην 8/12
ΝΟΥΣΣΑ.....	58	1596	δ. Κωνίπολιν 21/11 διά Γαλάται	ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	ε. Κοινώ Μπαϊ 5/12
ΝΟΥΦΑΡΟ (δ.).....	60	16491	α. Βοστώνην 7/12 διά Αρούμπα	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	64	9371	υπό παραλόην
ΝΤΑΙΑ Α.....	45	3487	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	59	2670	ο. Νίκαια 13/11 διά Μπετζάδια
ΝΤΑΙΑΝΙΑΝ.....	64	6460	ε. Άλεξανδρειαν 27/11	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	ο. Χιούστον 4/12
ΝΤΑΝΙΑ.....	67	3868	ε. Σαβόνη 9/12	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΥΖΑΛ	58	8764	δ. Μπρουνόμπούτελ 4/12 διά Π. Χάρκουρτ
ΝΤΑΠΟ ΑΛΕΚΟΣ.....	58	9028	ΕΙΣ Μουριάκ Κόβ 8/1/80	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	ε. Σφέδ 27/11
ΝΤΑΠΟ ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ.....	58	7396	ε. Στεττίνον 9/12	ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΚΟΝ	60	7688	ε. Δουνκέρκη 1/12
ΝΤΑΠΟ ΣΤΑΡ.....	59	10609	δ. Σουέζ 21/11 διά Τέλας	ΠΑΝΑΠΩΡΑ	61	10873	α. Βενεία 19/11 διά Ραβέννα
ΝΤΑΠΟ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ.....	61	13054	α. Παραμαρίμπο 28/11 διά "Αλαμποργκ	ΠΑΝΕΑ	66	4156	α. Πάλμας 29/10
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ Ι.....	47	2193	α. Καράρα 28/11 διά Κουβέτη	ΠΑΝΘΕΟ	67	3870	ο. Πιεραιά 16/10 διά Νάπολη
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΣΥΓΧΟΡ (δ.).....	58	11486	α. Ν. "Υόρκη 8/12 διά "Εβρεγκλέντς	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Σιγκαπούρην 10/12 διά Π. Κελάγκ
ΝΤΑΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.).....	61	22256	α. Π. όψη Σπαίν 22/11 διά "Ολλανδίαν	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	ε. Ακαμπα 17/11 διά Σουέζ
ΝΤΕΖΑΝΜΑΡ.....	60	7178	α. Σμύρνην 20/11 διά Τριπολίν	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	60	3840	ε. Βηρυτόν 1/12
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΙ'ΝΤ.....	74	14523	α. Ρουέν 5/12 διά Χιούστον	ΠΑΝΟΣ	53	4998	ε. Λάγος 4/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ.....	77	15320	α. Γάνδην 4/12 διά "Αμπιτζάν	ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕ'ΙΜ (δ.)	64	13842	α. Πιεραιά 11/12 διά Σύρον
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ.....	77	15320	α. Λάγος 11/12	ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ	74	14790	ε. Γκληλογκ 7/12
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ.....	77	15320	α. Κέπτεν 2/12 διά Γάνδη	ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	80	30639	ε. Χάιπτον ρόδες 26/11
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ.....	80	17100	α. Λάγος 7/12	ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ.....	68	13553	α. Νίτρων 1/12	ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	α. Πάλμας 17/11 διά Λάγος
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙ'ΚΕΙΤΟΡ.....	63	7700	α. Δάγος 4/12	ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	δ. Μπρουνόμπούτελ 5/10
ΝΤΕΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ.....	61	13092	ε. Φιλαδέλφειαν 27/11	ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	α. Ρουέν 25/11 διά "Αλγέριον
ΝΤΕΦΙΚ ΡΗΦΕΡ.....	72	9710	ε. Όκλαντ 12/12	ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	α. Πάλμας 9/12
ΝΤΕΝΙ Μ.....	59	6134	α. Σύρον 6/10 διά Νιγρία	ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	α. Πάλμας 30/10
ΝΤΗΔΑΙΤΑΝΤ.....	60	19988	δ. Γιβραλτάρ 9/12 διά Πειραιά	ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	ε. Αλεξανδρειαν 8/12
ΝΤΙΓΚΝΙΤY.....	57	8485	δ. Π. Σαΐδ 30/11	ΠΑΠΑΚΟΠΗ	77	16380	α. Ούτη Μίνις 3/11 διά "Ιαπωνίαν
ΝΤΙΝΑ ΝΕΝΤ.....	54	5251	α. Βομβάρην 15/10 διά Σιγκαπούρην	ΠΑΡΑΔΟΣ	62	9636	ε. Σαβάνα 23/11
ΝΤΙΝΙ Σ.....	54	2807	ε. Παλέρμο 31/10	ΠΑΡΓΑ	59	10065	α. Ν. Όρλεάνην 15/11 διά Π. Καμπέλο
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.).....	66	37670	δ. Κωνίπολιν 11/12	ΠΑΡΘΕΝΩΝ	66	11443	ε. Βαλτιμόρην 11/12
ΝΤΙΝΙΤΙΕΡ.....	62	6981	α. Βάθβις Μπαϊ 24/11 διά Σ. Αφορικήν	ΠΑΡΘΕΝΩΝ	56	1990	ε. Αμπέρσαν 12/12
ΝΤΟΛΑΥ.....	59	8588	ε. Φλώσιγκ 3/12	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	ε. Σαβάνα 2/12 διά Ρ. Ιανέριο
ΝΤΟΛΦΙΝ II (δ.).....	55	4887	α. Ράβενα 13/10 διά Μίζουράτα	ΠΑΡΟΣ	61	13863	α. Χιμέζι 17/11 διά Γιοκοχάμα
ΝΤΟΜΟΝΙΚ.....	62	12463	ε. Τερέβ 2/10 διά Γκουνιακήλ	ΠΑΡΟΣ (δ.)	60	12762	α. Πειραιά 29/11 διά Π. Σάιδ
ΝΤΟΜΟΝΙΚ.....	62	6980	α. Κολόμπο 28/10 διά Χάιφόγκ	ΠΑΡΟΣ	65	8883	δ. Γιβραλτάρ 14/11 διά "Άλεξανδρειαν
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ.....	61	1197	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΣΙΩΣΕΑ (μ.)	71	80225	ε. Σεβεν διά. 11/12 διά Βαλτιμόρην
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.).....	70	17782	α. Σάντος 10/12	ΠΑΣΙΩΠΙΚ (δ.)	65	38116	ε. Σιγκαπούρη 6/12
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ.....	57	9553	ε. Ιάλιδο 17/11 διά (έπισκευα)	ΠΑΣΙΩΠΙΚ ΟΣΕΑΝ	67	10771	α. Γκλαντόταν 10/12 διά Λαδ
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.).....	71	17782	δ. Σουέζ 12/12	ΠΑΤΡΙΣ	71	8813	δ. Μπρουνόμπούτελ 9/11
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ.....	78	15229	ε. Ξενίθ Ντάρεν 14/11	ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	α. Βοστώνη 11/12 διά Π. Όρλεάνην
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΙΟΥ.....	69	8928	ε. Τζένταν 12/10	ΠΑΤΡΑΙ'ΚΟΣ	47	2754	άργει εις Πειραιά 4/6/78
ΝΤΟΡΙΚ (δ.).....	66	45289	α. Θεόπολη 14/11 διά Α. Τσαρλές	ΠΑΤΡΑΙ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	11756	α. Σ. "Αννα Μπαϊ 1/12
ΝΤΟΡΙΣ (δ.).....	76	68567	α. Μ. Αχμαΐτ 26/11 διά Χουέλβα	ΠΑΤΡΕΑ	69	12251	υπό παραλόην
ΝΥΜΟΗ Κ.....	66	22260	α. Σέρβεν διά 6/12 διά Χιούστον	ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	74	13036	ε. Αντεν 20/11
Ο ΣΩΛΕ ΜΙΟ.....	80	16200	α. Μοριάλδαν 21/11 διά ΉΠΑ	ΠΑΤΡΙΣ	62	125947	δ. Ντουμπάτη 7/12 διά Ρόττερνταμ
ΟΔΥΣΣΕΙΑ.....	74	15976	δ. Κωνίπολιν 20/11 διά Νοβορωσίαν	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	α. Ούλαδ 5/10
ΟΔΥΣΣΕΥΣ.....	64	19140	α. Σ. Μαλό 9/12 διά Π. Σάιδ	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ	71	16306	δ. Γιβραλτάρ 8/12 διά "Οδησσόν
ΟΔΥΣΣΕΥΣ.....	63	11120	ε. Λομπίτο 20/11	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ζ	60	7707	α. Τάμπα 4/12 διά Σήμερνες
ΟΔΥΣΣΕΥΣ.....	66	2999	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	α. Βούβλην 2/12 διά Κάντλα
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.).....	73	73492	α. Πούροπορτ 3/12 διά Μαυρίτανια	ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ	69	1999	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΒΙΡΤΣΟΥ.....	78	19364	α. Μορπούκαδο 10/12 διά Ρωσίαν	ΠΑΦΦΙΝ ΠΡΑΤ'ΙΝΤ	70	18287	α. Φιλαδέλφειαν 4/12
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΡΠΕ'ΤΖ.....	72	20512	α. Πούροπορτ 11/12 διά Σ. Αντόνιο	ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	δ. Κωνίπολιν 16/11 διά Μπουργκάς
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡΣΠ.....	78	19344	δ. Κωνίπολιν 1/12 διά Κωνιστάντζαν	ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	28222	ε. Βούβλην (1/2)
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ.....	66	21883	δ. Κωνίπολιν 26/11 διά "Οδησσόν	ΠΕΡΙΚΛΗΣ	67	16009	α. Χιμέζι 22/11 διά Δυτ. άκτ. ΗΠΑ
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΕ'ΙΝΤΕΝ.....	72	20510	α. Λείσεν 11/12	ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.)	67		

ΠΕΤΡΟΛΑ 26 (δ.)	63	53141	ο. Αύγουστα 21/11 διά Σ. Κρέιρ	ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	δ. Γιβραλτάρ 21/11 δι' Όράν
ΠΕΤΡΟΛΑ 27 (δ.)	64	50885	ο. Πειραιά 28/11 δι' "Αλεξανδρείαν	ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	ο. Αύγουστα 26/11 διά Καράρα
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Τζένταν 5/12	ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	ο. Πειραιά 30/10 διά Γιβραλτάρ
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Ρ. Τανούρα 5/12	ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΚΑΪ'	69	4121	ο. Αιμπούργον 12/11 διά Κούβα
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	ε. Αύγουσταν 5/12	ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	ε. Τόρ Μπαΐ 11/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	εις Πειραιά διότ 8/5	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3616	δ. Γιβραλτάρ 6/12 διά Χάμπτον ρόδος
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	δ. Π. Σάδι 10/12 διά Πειραιά	ΡΟΥΜΠΙΝΙ	60	11632	ο. Θεούτι 10/11 δι' "Αβάνα
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	ε. Τζένταν 9/12	ΡΟΥΜΠΙΝΙ	52	2606	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 25/11	ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	ο. Πούλο Σαμπού 27/10 διά Τζακάρτα
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 8/12	ΣΑΤΙΖΑΛ ΤΡΕΙΤ'ΝΤΕΡ	64	7606	ε. Μιτζάρι 5/12
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑΪΤ	57	8776	ο. Βαρκελώνη 21/11 διά Π. Χάρκουρτ	ΣΑΤΙΝΙ	57	9038	ο. Λάγος 6/12 διά Μη. "Αύρες
ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347	ε. Αλεξανδρείαν 9/12	ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (δ.)	68	53160	ε. Φιλαδέλφειαν 29/11
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	ο. Βανκούβερ 14/11 διά Ρωσίαν	ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	ο. Λιβύρον 4/12 διά Σέτε
ΠΗΓΑΣΟΣ	69	4522	ε. Αιμπέραν 12/12	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΑΣ (δ.)	63	31248	ο. Ρινέκο 8/12 δι' Αύγουστα
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	δ. Π. Σάδι 7/12 διά Βαλένθια	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	ο. Βαλτιμόρην 6/12 διά Συρία
ΠΗΛΕΥΣ	50	2282	ε. Π. Σάδι 20/11	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΡΙΔΩΝ (δ.)	65	39011	ο. Ν. Όρλεανην 1/12
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	ε. Αιμπέραν 11/12	ΣΑΙΝΤ ΖΤΩΝ	71	9767	ο. Αιβέρποικ 9/12
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	ο. Σιγκαπούρην 2/12 δι' "Ινδονησίαν	ΣΑΙΝΤ ΖΤΩΡΤΖ (δ.)	75	24408	ε. Αγ. Φραγκίσκον 11/11 (έπισκεψι)
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α.	52	2445	ο. Αιβύρνο 26/11 δι' "Αλεξανδρείαν	ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.)	69	99137	ε. Ρ. Τανούρα 8/11
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Β.	56	6642	δ. Γιβραλτάρ 2/11 διά Μοντεβίδεο	ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	ε. Κουβέιτ 16/10
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ	56	6198	δ. Κυνήπολιν 26/11	ΣΑΛΑΜΠΟ (δ.)	56	12666	ε. Σιγκαπούρην 30/10
ΠΗΤΕΡ Α.	61	13336	δ. Μπρούναμποτελ 15/11 διά Μ. Λίμνες	ΣΑΜΗ	60	8361	ε. Ράγκουν 17/11
ΠΙΕΡΟΣ	63	1702	ύπτο παραβάθην	ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	ο. Μονρόβια 21/11
ΠΙΝΑΡΑΡ	72	20045	ο. Μίλεν Μπαϊ 27/11 διά Μιζουσίμα	ΣΑΜΜΕΡ ΛΑΪΤ	71	4995	ο. Αιμπέραν 20/11 δι' "Αλεγρίον
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	ε. Δουνέκρην 30/11	ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	ο. Μηνιγά 26/11 δι' "Αμπιτζάν
ΠΙΝΔΟΣ (μ.)	64	37792	ο. Σιγκαπούρην 10/11 διά Τζακάρτα	ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054	ο. Βαλένθια 9/12 διά Λάγος
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	δ. Π. Σάδι 20/11	ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	ο. Σιγκαπούρην 25/11
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	55	13560	ε. Λειχέρες 11/12	ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	ο. Σάντος 4/12 διά Λάγος
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	εις Λουδίαντα 1/11/77	ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑΪ'	71	6189	ο. Σάντος 6/12 διά Βομβάνη
ΠΛΑΤΟΝΙΚΟΥ (μ.)	67	48747	ε. Φιλαδέλφειαν 11/12 δι' "Αρούμπα	ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	ε. Σιγκαπούρην 1/12 διά Τζέντα
ΠΛΕΙΑΣ	63	10736	ο. Μ. "Αχμαντ 11/10 διά Σάτ άλ. Αράμπ	ΣΑΜΟΣ	66	17208	ο. Χιούστον 30/10 διά Καλάδο
ΠΛΕΙΑΣ	64	6341	ε. Λ. Πάλιος 10/12 διά Ρότερντριαν	ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1506	ε. Τέμα 10/12
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	ο. Σουέζ 9/12 διά Σαγκάνη	ΣΑΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	8922	ο. Δουνέκρην 5/12
ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	33291	ε. Αννάπολις "Ανκόρ. 22/10	ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	δ. Μπρούναμποτελ 6/12
ΠΟΛΑ ΔΥΟ.	66	10233	ο. Θάντερ Μπαϊ 27/11 δι' Αιμπούργον	ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΪ'	54	5651	δ. Γιβραλτάρ 5/12 δι' Αιμπούργον
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	ο. Παρανάγκου 10/12 διά Βιτόρια	ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	8517	ο. Π. Σάδι 30/11 διά Β. Εύρωπη
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	ε. Κολούμπιαν ρίβερ 10/12	ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	5775	ο. Λάγος 5/12
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	64	7832	ο. Βάλβι Μπαϊ 2/12	ΣΑΜΠΙΡΑ	70	2916	ύπτο παραλαβήν
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	8499	ο. Ρουέν 17/11 δι' Αλιγυπιον	ΣΑΜΠΑ (δ.)	57	5746	ο. Π. Χάρκουρτ 22/11
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953	δ. Κυνήπολιν 26/11 διά Κωνσταντζάν	ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	13247	ο. Τάραντα 8/12 διά Βενετίαν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	58	8314	ε. Κούρεβιτ 16/10	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	11506	ο. Παναμά 2/12
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	57	8565	ο. Αρθρούρ 2/10	ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	72	29260	δ. Παναμά 27/11 διά Μπουσάν
ΠΟΛΥΣ (δ.)	65	40284	ε. Φιλαδέλφειαν 11/12	ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11505	ο. Κ. Τάουν 8/12 διά Φρίτσαν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	όργει εις Πειραιά διότ 15/4/75	ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	ο. Παραντί 27/11 δι' Ιαπωνίαν
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	ο. Ν. "Ορλέανην 2/12	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	ε. Αιμπέραν 12/12 δι' "Αλεξανδρείαν
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	ύπτο παραδήμην	ΣΑΝ ΤΖΟΝ	79	10600	ε. Τάρταζιδουν 17/11 διά Κριστομπαλ
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	ο. Χιουάντον 11/12	ΣΑΝ ΤΖΟΝ	67	10329	ο. Χαινάρκη 5/12 διά Σασέμπιο
ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	ε. Χάρφα 15/9	ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	71	9084	ε. Τζιμπούτι 29/11 διά Μπερμπέρα
ΠΟΝΗ	62	11272	ε. Σάντος 10/12	ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	ο. Παραντί 27/11 δι' Ιαπωνίαν
ΠΟΝΗ Π.	77	10558	ο. Ν. "Ορλέανην 28/11	ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ	64	16417	ε. Πειραιά 1/12
ΠΟΡΤ ΑΩΝΑΙ	65	7750	ο. Σουέζ 1/12	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	ε. Γοκοχόδα 4/12
ΠΟΡΤΟ ΜΕΘΩΝ (δ.)	67	2439	ε. Τζένταν 5/12	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΙΔΗ	68	15338	ο. Μελβούρην 8/12 διά Αιμπούργον
ΠΟΡΤΟ ΥΛΟΣ.	48	1271	δ. Σάδι 5/12	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΙΔΗ	79	10000	ο. Τάραντα 2/12 διά Π. Καμπέλο
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ε. Α. "Αντζελες 25/10	ΣΑΝ ΝΙΚΑΡΙΜΠ	79	10996	ε. Βαλτιμόρη 12/12
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	61	9404	ο. Λάγος 1/12	ΣΑΝ ΝΙΚΑΡΙΜΠ	79	10996	ε. Τάραντα 15/11 διά Π. Καμπέλο
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	ο. Τάσουντα 1/12 δι' Ιαπωνίαν	ΣΑΝ ΝΙΚΑΡΙΜΠ	79	10996	ε. Μόντρεαλ 27/11 δι' "Ακαμπα
ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	64	34707	ο. Χάρπιτον ρόδη 14/11 δι' "Αρούμπα	ΣΑΝΤΟ ΕΒΑΝ	71	9999	ο. Λόντρεαλ 15/11 διά Π. Καμπέλο
ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	53	5690	όργει εις Πειραιά 21/2/76	ΣΑΝΤΟ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	78	9773	ο. Π. Σάδι 9/12
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	ο. Μη. "Αύρες 29/11 διά Ραβέννα	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	ε. Γοκοχόδα 4/12
ΠΡΟΔΟΣΙΟ	58	4225	ε. Μαντρός 3/12	ΣΑΝΤΟΣ	61	8198	ο. Μη. "Αύρες 10/12 διά Ν. Ύόρκην
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Πειραιά 10/12				
ΠΡΟΣΩ	68	34640	ε. Βανκούβερ 6/11				
ΠΡΟΤΕΥΣ	68	37419	ο. Ρότερντριαν 11/12 διά Πειραιά				
ΠΡΟΤΟΚΑΗΤΟΣ	68	9858	ε. Σουαμπός 1/12				
ΠΡΟΤΟΚΑΗΤΟΣ	62	9229	ε. Ξωσθή Λάγος 1/11				
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ	72	16402	ο. Μουριλίδιαν 7/12				
ΠΡΟΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	ε. Φουκουγάμα 2/12				
ΠΥΓΙΑ	72	10351	δ. Κωνήπολιν 14/9				
ΠΥΓΕΥΣ	63	22201	ο. Μάλιο 2/11 διά Π. Χάρκουρτ				
ΠΥΡΓΟΣ ΣΤΑΡ.	65	1559	ε. Βιβραλτάρ 1/1 δι' "Αλεγρίον				
ΠΥΡΓΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ο. Πειραιά 5/12				
ΠΩΔΑΙΝΑ Κ.	70	14609	δ. Μπρούναμποτελ 21/10 διά Καναδά				
ΠΑΙ'ΝΟ (δ.)	59	12413	δ. Κωνήπολιν 7/10 δι' Ελλάδα				
ΠΑΙ'ΙΣ ΤΡΕΙΤ'ΝΤΕΡ	63	5249	ε. Καράτοι 9/12				
ΠΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ I (δ.)	77	18325	δ. Σάδι 10/12				
ΠΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023	ο. Πειραιά 24/11 διά Μέγαρα				
ΠΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ - 3 (δ.)	78	69016	ο. Πειραιά 5/12 διά Μέγαρα				
ΡΕΑ	71	9025	ο. Μανίλα 25/11 διά Κορέα				
ΡΕΑ	56	4275	όργει εις Πειραιά				
ΡΕΑ ΣΗ.	61	4152	ο. Αργοκούνεγκούιν 29/11 διά Λάγος				
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	69	2995	ε. Ριγέκα 24/11				
ΡΕΓΓΙΝΑΣ	77	9417	ε. Βρέμη 6/12				
ΡΕΓΓΙΝΟΡΟΣ	60	4820	ο. Λάγος 21/11 διά Γουρρί				
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΪ'	65	11841	ε. Γιοκαρόδα 6/12				
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ.	63	14961	ε. Χαρβόνη 6/12 διά Ντακάρ				
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ.	61	23548	δ. Κωνήπολιν 7/12 δι' Ελλάδα				
ΡΗΓΚΑΛ Α'ΙΓΑΝΤ	77	9774	ε. Φιλαδέλφειαν 16/11				
ΡΗΜ Ι.	61	2981	ο. Αιμπέραν 1/10 διά Τρίπ. Λιβύης				
ΡΗΝΗ	62	9771	ε. Μαντράς 8/12				
ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	ο. Λομπίτο 22/11 διά Λουάντα				
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	δ. Ντουμπάν 22/11 διά Λαβάνη διά.				
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ.	62	7596	ε. Παρανάκυν 5/12				
ΡΗΦΕΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	67	8233	ο. Ντώρμπαν 29/11 δι' "Αργεντινήν				
ΡΙΒΑ	63	10299	ε. Ρότερντριαν 25/11				
ΡΙΟ ΒΙΚΤΟΡΥ.	58	10885	ο. Σαβόνα 22/11 διά Π. Βέσμε				
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812	ε. Πύλον 9/11				
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2998	δ. Σουέζ 10/11				
ΡΙΟ ΔΙΝΤΟ.	64	19985	ε. Ν. Ορλέανην 3/12				
ΡΙΟ ΜΠΡΑΒΟ.	60	12011	ε. Ρεσίδα 29/11				
ΡΙΟ ΜΠΡΑΝΚΟ.	61	5584	ε. Π. ντε Μπού 12/12				
ΡΙΟ ΝΤ' ΟΡΟ.	58	2140	όργει Ρότερντριαν 23/9/79				
ΡΙΟ ΝΤΕ ΖΑΝΕΙ'ΠΟ.	57	4931	ο. Αιμπέραν 2/28				
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	ε. Κιαρασάνου 27/11 διά Βανκούβερ				
ΡΙΟΝ (δ.)	63	26376					

ΣΚΑΠΓΟΥΙΝΤ	70	9077	ε. Γύνια 25/11	TAKTIK (δ.)	74	105422	ο. Ρόττερνταμ 1/12 διά Περσικόν
ΣΚΑΠΛΕΙΚ	53	3899	δργει εις Χαλκίδα 26/5/79	ΤΑΛΛΑΒΕΡΑ	61	7399	α. Αμβούργον 12/12 διά Χόρβιτς
ΣΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22018	ε. Βουβάνη 11/12	ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	δ. Σουέζ 8/12
ΣΚΑΠΜΠΡΗΖ	71	9085	ε. Ντακάρ 30/11	ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7131	α. Αμβέρσαν 4/12 διά "Αλεξανδρειαν
ΣΚΑΠΤΡΕΙΝΤ (δ.)	60	21230	ε. Ρουέν 10/12	ΤΑΝΙΑ	57	3605	εις Χαλκίδα 20/3
ΣΚΑΥΦΡΟΣΤ	63	1280	ε. Λάγος 15/11	ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Πόρτλαντ 18/11
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	δ. Μπρούναμπουτελ 21/10 διά "Αβάνα	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	61	10532	α. Λ. Πόλμας 5/12 διά Νιγηρίαν
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	58	12492	α. "Ειβονασούθ 13/12 διά Μάλμο	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	ε. Κέρι 26/11
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	δ. Βασιλικό Μπαι 2/12 διά Ν. Καρβάλη	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	58	4236	δ. Κωνίπολιν 14/11 διά Λιβύη
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	ε. Χιούστον 25/11	ΤΑΡΑ	61	3943	ε. "Ηράκλειον 28/11
ΣΚΥΜΝΟΣ	62	9648	εις Μπάραρ 19/9	ΤΑΡΕΚ	53	4097	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777	ύπο παραλήνη	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	ε. Μόντρεαλ 25/11
ΣΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	53	6319	ε. Βουβάνη 14/11	ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	21498	ε. Ν. "Ορλεάνη 10/12
ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ.	58	8640	ε. Βουβάνη 12/11	ΤΑΡΠΟΝ ΣΛΑΒΕΡ	73	19420	α. Ν. "Ορλεάνη 6/12
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	67	50606	δ. Ντουμπάτι 9/12 διά Συκαπούρην	ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΖ	65	10979	α. Κ. Τάουν 28/11
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	ε. Σεβέν διλ. 11/12 διά Χόμποντον ρόδες	ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	68	11025	α. Μπουεναβεντούρα 19/11 διά Π. "Αρένας
ΣΗΜΗΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	δ. Γιβραλτάρ 15/9 διά Μασταγκάνεμ	ΤΑΣΙΑ (δ.)	80	15369	δ. Γιβραλτάρ 13/11 διά Καναδά
ΣΗΝΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	ε. Π. Χάρκουρτ 25/11	ΤΑΣΙΑ	69	63989	ε. Σιγκαπούρην 7/12 διά Ντουμπάι
ΣΟΒΕΡΕΙΝ ΡΟΥΜΠΥ	58	4253	α. Χάρβρην 30/11 διά Δέζντον	ΤΑΣΟΣ Κ.	62	14150	δ. Π. Σάδι 6/12
ΣΟΒΕΡΕΙΝ ΣΤΑΡ	66	8534	α. Πριάρια 9/12 διά Λάριμνα	ΤΑΣΟΣ Ν.	60	3726	δ. Κωνίπολιν 9/12 διά Μπουργκάς
ΣΟΝΙΚ	62	28390	α. Σακάντες 28/11 διά Ούλσαν	ΤΑΤΑΤ'	67	4507	εις "Ακαμπα 22/11
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	α. Σαβάννα 20/11 διά Σαγκάπην	ΤΑΤΑΤ' ΚΟΥΗΝ.	65	1911	ε. Τένταν 12/12
ΣΟΥΑΝ	63	5404	ε. Μπ. "Άρες 4/12	ΤΑΤΑΤ' ΣΗ.	66	1677	α. "Αλεξανδρειαν 18/11
ΣΟΥΑΝ ΛΕΪΚ (δ.)	61	20433	δ. Γιβραλτάρ 9/12 διά "Αμβέρσαν	ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	67	1926	ε. "Αλεξανδρειαν 7/12
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	α. Ντόρμπριαν 13/11 διά Σ. Χουάν	ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	70	73526	α. Λ. "Αντζελες 9/11 διά Γιοκοχάμα
ΣΟΥΖΑΝ	65	21451	α. Αγιουστά 23/11 διά Ν. "Ορλέανην	ΤΑΤΙΑΝΑ (δ.)	75	14785	δ. Μπρούναμπουτελ 9/11
ΣΟΥΖΑΝΑ	68	7701	α. Ταϊταγκόκ 1/12 διά Σεργκάνη	ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	76	47344	ε. Μόντρεαλ 8/12
ΣΟΖΥ Ζ.	64	4464	δ. Σουέζ 12/12 διά Δέζντον	ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	α. Σιγκαπούρην 28/11 διά Ράς Τανούρα
ΣΟΥΙΝΤ ΣΑΡΠΡΑΙΖ	56	10271	α. Χόκι Κόγκ 21/11 διά Π. Κάμφα	ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11846	ε. Χόγκ Κόγκ 11/12
ΣΟΥΙΝΤ ΤΟΝΙΑ	61	7585	ε. Μπίρα 4/12	ΤΕΛΑΜΩΝ	54	7853	ε. Λάγος 9/12
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	ε. Κουβέτ 16/10 διά Μπάραν	ΤΕΝΙΑ II.	53	1362	ύπο παραλήνη
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	ε. "Ακαπτα 22/11	ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	δ. Σκό 7/12 διά Ρόττερνταμ
ΣΟΦΙΑ	53	2605	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΕΤΗ Ν.	69	9885	ε. Νόρτενχαμ 12/12
ΣΟΦΙΑ Κ.	71	15696	δ. Σκώ 15/11 διά Ρίγα	ΤΕΤΙΕΝ.	63	9892	δ. Κωνίπολιν 1/10
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Λάγος 7/12 διά Κτέμε	ΤΖΑΝΙΣ Δ.	68	14569	ε. Σιδηρού 24/11 διά Ντουμπάι
ΣΟΦΙΑ Μ.	77	16432	ε. Σαφάρκα 12/11	ΤΖΑΝΙΣ ΜΠΑΙ'Υ	72	9081	δ. Κωνίπολιν 11/12
ΣΠΑΡΤΑΝ	62	2980	ε. Ριγέκα 15/9 (έπισκευα)	ΤΖΕ'ΙΝΤ	74	8915	α. Π. "Ελίζαμπεθ 27/11 διά Γερμανίαν
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ.	65	7751	δ. Σουέζ 8/12 διά Περσικόν	ΤΖΕ'ΙΝΤ II.	80	9100	δ. Γιβραλτάρ 6/12 διά Δέζντον
ΣΠΑΤΟ	67	11993	α. Ναγκόνια 14/11 διά Κ. Τάουν (ΕΠΩΔ)	ΤΖΕ'ΙΝΤ III.	80	9100	α. Τάουν 13/12 διά "Αμβούργον
ΣΠΕΤΖΑΙ (δ.)	58	11492	δ. Π. Σάδι 30/10	ΤΖΕΑ	62	9571	δ. Σουέζ 2/12
ΣΠΕΤΣΕΣ Α'ΙΔΑΝΤ	70	8174	α. Ρενίν 2/12 διά Νόντην	ΤΖΕΑΠΕΙ	67	9173	ύπο παραλήνη
ΣΠΙΑΙΟΣ	67	15841	α. Ν. "Ορλέανην 10/11 διά Σαγκάπην	ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	ε. Γλασκώβην 12/12
ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	ύπο παραλήνη	ΤΖΕΝΗ Σ.	67	9171	α. Ν. "Υόρκην 6/12 διά Βραζίλιαν
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Της 13/12 διά Ιμινχάμα	ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	ε. Πλασαγκούλα 3/11
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	72	103291	α. Ρανούρα 28/10 διά Σεμπρούγκε	ΤΖΙΝΑ Δ. (δ.)	63	27952	α. Ριγέκα 10/12
ΣΠΥΡΟΣ Β.	64	4975	δ. Μπρούναμπουτελ 7/12 διά Δέζντον	ΤΖΙΝΙ	61	1125	ε. Γάνδην 5/12
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17485	εις Μέγαρα 27/11	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ	64	9940	α. Σικάριο 21/11
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Κολούμπια ρίθερ 24/11 διά Κίναν	ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	δ. Σκώ 8/11
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	α. Αγιουστά 26/10	ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15889	ε. Π. καπιτέλο 12/11
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	17485	δ. Πόρ. Σάδι 3/12	ΤΖΟΥΛΙΑ Δ.	68	14569	δ. Γιβραλτάρ 8/12
ΣΤΑΚΟΚΟ	50	3135	δργει εις Πειραιά	ΤΖΟΥΝΙΟΡ	77	3827	δ. Γιβραλτάρ 5/12 διά Δέζντον
ΣΤΑΛΑ 2	68	22118	α. Χάρμποντον ρόδες 10/11 διά Ρουμανία	ΤΖΩΝ (δ.)	66	39520	α. Φος 12/12 διά Τομπρούκ
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	δ. Γιβραλτάρ 11/12 διά "Αλεξανδρειαν	ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	α. Ρόττερνταμ 13/12 διά "Ιμινχάμ
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17485	δ. Κωνίπολιν 30/11 διά Βατούμ	ΤΖΩΝ ΓΡΕΦΟΣ	77	16380	δ. Θερνταία διλ. 4/12
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17485	δ. Λ. Πόλμας 11/12 διά Πειραιά	ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Λάγος 3/12 διά Κτέμε
ΣΤΑΜΥ	72	30315	ε. Τακόμα 12/11	ΤΖΩΝ ΛΕΩ	72	5303	α. Τάμπα 1/12 διά Π. Λίμον
ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	δργει εις Πειραιά όπο 18/3/75	ΤΖΩΝ ΑΥΡΑΣ	56	8818	ε. Κορούνα 11/12
ΣΤΑΡ	64	1584	α. Πειραιά 27/11 διά Τύνδα	ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. "Ιμινχάμ 11/12 διά Καράται
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	εις θεριν. 30/29 Β. — 176.21 Α. 10/11	ΤΖΩΝ Π.	68	4716	α. Λ. Πόλμας 28/11 διά Κόκο
ΣΤΑΡ ΓΚΕΙ'ΖΕΡ	68	16611	δ. Γιβραλτάρ 27/11 διά Π. "Εβρυχλέτης	ΤΖΩΝΑΚΙ (δ.)	53	2731	εις Μανφρεντόνια όπο 21/9/79
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ	68	16612	α. Ν. "Ορλέανην 9/12	ΤΖΩΝΗ	65	81438	ε. Πειραιά 18/11
ΣΤΑΡ ΘΗΣΕΥΣ	68	18470	ε. Γκέλφε 4/12	ΤΖΩΝΝΥ	76	19750	α. Νιώριπταν 8/11 διά Κόρεαν
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Βανκούμπερ 10/12	ΤΖΟΡΤΖ	79	14100	ε. Μόλιο 20/11
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	α. Π. Άλμπερνι 5/12	ΤΖΟΡΤΖ	65	4323	ε. Μπορντιώ 5/12
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΟΡ	73	14667	α. Μελβούρην 11/12 διά Νιούκαστλ	ΤΖΟΡΤΖ Α.	75	14786	δ. Σκώ 9/11
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Γλασκώβην 10/12 διά Μπελλίνχαμ	ΤΖΟΡΤΖ Φ.	58	3778	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΑΡ ΛΑΐΤ	61	13184	α. Παναμά 16/11 διά Λείκ Ταράρ	ΤΖΟΡΤΖΙΝΑ	77	11348	ε. Τύνιδα 1/12
ΣΤΑΡ ΛΑΚΩΝΙΑΝ	71	19206	α. Βανκούμπερ 6/12	ΤΗΘΥΣ	53	5690	α. "Αλιέρια 25/11
ΣΤΑΡ ΝΤΟΡΙΑΝ	70	19171	ε. Κόμπε 30/11	ΤΗΘΥΣ	73	3717	α. Σιδηρόνα 3/12 διά "Αλγέριον
ΣΤΑΡ ΟΡΦΕΥΣ	69	19024	α. Ποκόχαμα 28/11 διά Μοντεβίδεο	ΤΗΑΕΜΑΧΟΣ	58	6492	ε. Ρούεν 20/11
ΣΤΑΡ ΠΕΡΧΥΣ	68	18469	ε. Σαβάννα 4/12 διά Παναμά	ΤΗΝΟΣ	67	10849	α. Πειραιά 5/12 διά Λαττάκια
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Νόπολη 3/12 διά Πειραιά	ΤΗΜΗΝΗ	68	8825	ε. Κάντιλα 23/11
ΣΤΑΡ ΠΡΑΐΝΤ	62	15849	δ. Γιβραλτάρ 22/11 διά ΗΠΑ	ΤΙΜΗΣΤΙ	71	5042	α. Μός 21/11 διά Λάγος
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	ε. Σεβίλην 8/12	ΤΙΝΙ Π.	70	1599	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584	α. Σ. Νικόλας 14/10 διά Κιουρασό	ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	α. Σ. Νικόλας Μπαι 1/12
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	εις Κωνσταντζάν όπο συμπλήρωσεν	ΤΙΤΙΠΟΡ (δ.)	73	19922	ε. Πειραιά 12/10 (έπισκευα)
ΣΤΑΥΡΟΣ Κ.	59	1859	εις Πειραιά 25/9 (έπισκευα)	ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	α. Κοπέρ 24/11 διά Γιβραλτάρ
ΣΤΕΛΙΟΣ ΙΙ.	65	37865	εις Πειραιά 20/9 (έπισκευα)	ΤΟΛΑΜΗ	71	4979	α. "Αλεξανδρειαν 22/10
ΣΤΕΛΛΑ Δ.	56	3369	δ. Σουέζ 28/11 διά "Ακαμπα	ΤΟΛΑΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	α. Ν. "Ορλέανην 6/12
ΣΤΕΛΛΑΙΤΣΑ	57	8898	α. Δουνκέρκην 6/11 διά Λενινγκραντ	ΤΟΜ.	59	8766	ε. Ούμ Κάρο 9/10
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	8678	δ. Κωνίπολιν 1/9 διά Γαλάται	ΤΟΝΙ	62	6246	δ. Γιβραλτάρ 13/12 διά "Αμβέρσαν
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	δ. Σουέζ 10/11 διά Ουάντα	ΤΟΞΩΝ	77	15981	δ. Σουέζ 4/12
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Μομάδα 7/12	ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	α. Λ. "Αντζελες 25/11
ΣΤΗΝΑ ΤΡΕΐΝΤΕΡ	65	7606	εις Χοραμάσρ όπο 28/8	ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ε. Γιοκοσάκια 29/11
ΣΤΟΛΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	11849	ε. Πειραιά 21/11	ΤΡΕΐΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (μ.)	60	9838	α. "Αλεξανδρειαν 4/12
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	66	52673	α. Σιγκαπούρην 9/12	ΤΡΕΐΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	65	41678	α. Σέρια 17/11 διά Χονολουλού
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	ε. Σεβίλη 6/12	ΤΡΟΥΑΡΓΚ	74	13639	ε. Μπιζέρτα 10/11
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	α. Λ. "Αντζελες 4/12	ΤΟΥΛΙΠ Β. (δ.)	62	22272	α. Ν. "Ορλέανην 3/12
ΣΤΥΛΙΑΝΗ	59	11147	δ. Παναμά 24/11 διά Κούβα	ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	α. Σ. Τζάν 28/11 διά Πειραιά
ΣΤΥΛΙΟΣ (δ.)	61	16417	α. "Αμβέρσαν 4/12 διά Ρόττερνταμ	ΤΡΑΝΣΤΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΘ	57	9045	ε. Ταομασίνα 21/11
Σ							

ΤΡΟΙ'ΙΑΝ	53	4584	α. Ντόρμπαν 11/12 διά Π. 'Ελιζαμπεθ
ΤΡΟΙ'ΙΕΝΕΔΛ	60	9255	δ. Μπρούναμπουτεκ 7/11 διά 'Οράν
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	α. N. 'Υόρκην 29/11 διά 'Αρουρα
ΤΡΟΥ'Τ ΤΕΝΕΔΛΣ	74	11644	α. Σιγκαπούρην 30/11 διά 'Ιαπωνίαν
ΤΣΑΙ'Τ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	58	6867	ε. Μπαχρέν 7/12
ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	ε. Νταμάρ 5/12
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Χάμιλτον 17/11 διά Ρότερνταμ
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Λ. Αντζέλες 25/11 διά Τόκιο
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	α. Κόμπιτ 6/12 διά Γιοκοχάμα
ΤΥΡ (δ.)	62	7891	εις 'Οζάκα
ΤΥΧΗ	59	4161	εις Λ. Πάλμας 30/9
ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	α. Σ. Νίκολας Μπαι 1/12 διά Καρίπιτο
ΥΔΡΑ	66	8306	υπό παραλαβήν
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	εις Σουεζ 27/6/78
ΥΔΡΑ ΓΚΡΑΟΥΡ	56	100589	εις Σουεζ 5/12/78
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ε. Ίλιδο 22/11
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.)	78	45330	α. Πειραιά 5/12 διά 'Ιταλίαν
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	δ. Κων/πολίν 4/12
ΦΑДЕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	ε. Γδύνια 7/12
ΦΑΕΩΝ	71	11502	ε. Λονδίνον 10/12
ΦΑΙΑΞ	70	11489	α. Μαπούτο 1/12 διά ΗΠΑ
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	δ. Κων/πολίν 10/12 διά Κωνσταντζαν
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	ε. Μπάρας 2/10
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΙΔΩΝ II	58	4885	α. Λ. Πάλμας 29/10
ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	α. Μπ. 'Αυρες 25/10 διά 'Αβάνα
ΦΑΙΗ III	57	6334	α. Κολόμπι 3/12
ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤ	64	16299	ε. Πειραιά 10/12
ΦΑΙΚΟΝ	78	13889	α. Ρίτσαρντς Μπαι 27/11
ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ	60	13789	α. Γκάλιεστον 11/11
ΦΑΙΜΙΑΛ ΑΝΤΖΕΑ	63	9854	α. Ρίο 'Ιανέριον 5/12 διά Λουάντα
ΦΑΙΜΙΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	65	10116	ε. Λόγος 16/10
ΦΑΙΜΙΑΛ ΔΕΛΤΑ	62	9890	α. Λίβερπολ 8/11 διά 'Αλγερίον
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	α. Σιγκαπούρην 22/11 διά Καρολίνη
ΦΑΝΗΣ	55	3382	εις Τζουνι 30/5/77
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	α. Χαμπτον ρόδος 2/12 διά 'Αρουρα
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	ε. Πειραιά 28/11
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	δ. Κων/πολίν 16/11 διά Βατούμη
ΦΕΙΛΙΣΤΥ	50	5317	δργει εις Πειραιά 10/6/76
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	62	10186	ε. Γκάλιεστον 18/11
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	ε. Χάμτον ρόδος 1/12
ΦΙΛΙΑ	60	5523	α. Λορμίτο 31/10 διά Λουάντα
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	ε. Τζένταν 12/12
ΦΙΛΙΠΠΟΥΝΑΡ (δ.)	67	54480	α. Σ. Τζών 15/11 διά Δυτ. 'Αφρική
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	δ. Γιβραλτάρ 9/12 διά 'Ινδιαν
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Ο ΜΑΚΕΔΩΝ (δ.)	70	113081	α. Τζουάμιας Τέρμ. 4/11
ΦΙΛΙΟΥ ΑΥΓΕΡΗΝ.	59	7801	α. Ιταζό 5/9
ΦΙΛΟΘΕΗΝ	61	9789	ε. Σιγκαπούρην 6/12
ΦΙΛΟΝΕΙΟ (δ.)	67	46382	α. Μασσαλίων 28/10 (επισκευα)
ΦΙΣΚΑΡΝΤΟ	59	9830	δ. Γιβραλτάρ 9/12
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	δ. Γιβραλτάρ 6/12 διά 'Αλεξανδρείαν
ΦΙΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑΓ'ΕΡ	56	13408	α. Αμβέρσαν 13/11 διά Π. Χάρκουρτ
ΦΙΛΑΜΙΝΓΚΟ	63	4647	α. Χιούστον 18/11
ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	α. Κολούμπια ρίβερ 12/11 διά Κίναν
ΦΙΛΟΥΡΥ	58	2874	εις Γκάντια 9/8/79
ΦΙΛΩΡΑ Κ.	78	15364	ε. Χιούστον 30/1
ΦΙΛΩΡΑ Κ.	60	9685	δ. Παναμά 30/11
ΦΙΛΩΡΑ Ν.	73	17519	δ. Γιβραλτάρ 20/1 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΦΙΛΩΡΑ II	60	5044	ε. Πειραιά 29/11
ΦΙΩΙΒΟΣ	74	9014	ε. Χόγκ Κόγκ 14/11 διά Π. ω Πρίνς
ΦΙΩΙΒΟΣ	58	5065	εις 'Ακαμπα 22/11
ΦΙΩΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	α. Ρ. Τανούρα 10/11
ΦΙΩΙΝΕ	69	11489	ε. Κόμπε 6/12
ΦΙΟΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13763	α. Λ. 'Αντζέλες 24/11
ΦΟΡ ΦΑΛΑΓΚ ΙΙ.	58	10340	εις Πειραιά 27/6 (επισκευα)
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'ΙΣ	63	16141	α. Κούων Μπαι 10/12 διά Ρωσίαν
ΦΟΡΟΥΜ ΠΛΕΣΣΟΤ	58	11048	υπό παραλαβήν
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	6894	ε. Μομπάσα 8/12
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ	66	2999	ε. Αλεξανδρείαν 28/11
ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	57	10371	ε. Σουεζ 29/11
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ.	72	7006	δ. Κων/πολίν 7/12 διά 'Οδησσόν
ΦΟΡΤΟΥΝΑ I	66	1444	ε. Πειραιά 26/11
ΦΟΥΡΚΕΡΟ	59	3775	α. Νεκοτάσα 2/12 διά Βηρυτόν

ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	ε. Σαρζ 2/11
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	ε. Σαρζ 5/12
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	α. Ντόρμπαν 1/12 διά Χούλ
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗ	56	8763	α. Λ. Πάλμας 6/12 διά Χάρκουρτ
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	α. Φρεντερίσια 6/12 διά Νιγηρία
ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ	61	1194	α. Βούβανη 10/12 διά Μπ. 'Αμπας
ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1097	α. Ντουμπάι 2/12 διά Βούβανη
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ.	60	3594	δ. Παναμά 8/10
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	α. Κεράτιον 27/11
ΦΡΟΣΩ	70	18328	δ. Κουνίτοκιν 25/11
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	α. Ναγκόνια 28/11 διά Λάγος
ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40417	ε. Ν. 'Ορλεάνην 10/12
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	δ. Κουνίτοκιν 27/11 διά Νοβορωσίσκην
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	ε. Έσκουμπιν 16/10
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	α. Τζεμπέλ 'Αλι 6/12
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. Σάουντα 26/11 διά Πόρογκρουν
ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	α. Αρβούργον 10/12 διά 'Ασσάμπ
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	ε. Τζένταν 11/12
ΧΑΛΚΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	63	19543	εις Χαλκίδη 22/7 (μετασκευή)
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	66	31149	α. Άντοφακάστα 7512 διά Τοκοπίλα
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	δ. Γιβραλτάρ 11/12 διά Πειραιά
ΧΑΡΙΣ	65	5038	α. Θεούτα 26/9 διά Κατζοκοάλκος
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	εις έωθι 'Ομραν 14/10
ΧΕΛΜΑΡ	60	4657	ε. Ντόρμπαν 3/12
ΧΙΑΝ ΑΙΓΑΛΛΑΤ	69	10016	ε. Λ. 'Αντζέλες 4/12
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	α. Λο Ρομάνα 6/11 διά Π. Καμπέλο
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10016	α. Βανκούβερ 26/10
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	α. Καλκούτα 21/11 διά Σιγκαπούρην
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	α. Σιγκαπούρην 29/11 διά Λάγος
ΧΙΑΝ ΣΕΓ'ΥΛΩΡ	68	10016	ε. Κοσίν 3/12
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10121	α. Ναγκόνια 20/11 διά Σιγκαπούρην
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	α. Κοσίρη 16/11
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	ε. Μπανγκάρη 22/10
ΧΙΟΣ	58	9483	α. Λατάκια 28/10 διά Πειραιά
ΧΙΟΣ ΑΙΝΙΑΓΤΗΣ	62	2200	α. 'Ειβονιασουθ 8/12 διά Κατανία
ΧΙΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ	70	13240	εις Σιγκαπούρην 13/9
ΧΙΟΣ ΚΑΠΤΠΕΡ	73	6680	υπό παραλαβήν
ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	61	11587	ε. Ακαμπα 1/11
ΧΙΟΣ ΠΡΑΓ'ΙΝΤ	72	6671	ε. Σιγκαπούρην 10/12
ΧΙΟΥΜΑΝΤΙ	57	8487	α. Λ. Πάλμας 4/10 διά 'Αγκόλα
ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	δ. Παναμά 30/11 διά Ειρηνικόν
ΧΙΟΝ	75	16421	ε. Ντάρεν 21/11
ΧΙΟΛΑΝΤ	61	4877	α. Αμέρεραν 27/11
ΧΟΑΣΤΕΝΚΑΜΠ	59	3999	ε. Βαλτιμόρη 10/12
ΧΟΑΣΤΕΝΑΝΤ	59	3988	ε. Ν. 'Υόρκην 2/12
ΧΟΑΣΤΕΝΣΑΝΤ	58	3821	ε. Χιούστον 11/12
ΧΟΡΙΖΟΝΑ	58	9261	α. Καλκούτα 10/12 διά Σιγκαπούρην
ΧΟΧΕΝΦΕΛΣ	67	9433	α. Αμβούργον 11/12
ΧΡΗΣΤΟΣ Α.	70	2997	ε. Βούβανη 29/2
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	72	4999	ε. Χιούστον 19/11
ΧΡΙΣΤΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	70	4145	ε. Λέση 8/12
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	α. Ρουέν 24/11 διά Π. Σάδιο
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	61	10434	ε. Ν. 'Ορλεάνην 24/9
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (δ.)	66	41946	ε. Ν. 'Υόρκην 10/12
ΧΡΙΣΤΙΣΑ	69	28203	α. Γουείπα 3/12 διά Ρότερνταμ
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ.	58	10244	ε. Μπάρρου 12/12
ΧΡΥΣΑΝΘ	64	2717	α. Λαύριον 14/10 διά Χαλκίδα
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16246	α. Ν. 'Ορλεάνην 31/10
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	α. Ρ. Τανούρα 17/11 διά Σ. Κρουά
ΧΡΥΣΗ (δ.)	61	13360	α. Αύγυσταν 6/11 διά Βενγγάζην
ΧΡΥΣΟΥΛΑ II	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Κ.	54	3720	α. Πειραιά 27/9
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	α. Μόλτα 11/12 διά Τύνιδα
ΧΑΡΑ	56	8524	δ. Σουεζ 21/10
ΨΗΛΗ	65	12369	α. Ρ. Γκράντε 2/12 διά Ιαπωνίαν
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	δ. Γιβραλτάρ 26/11 διά Σ. 'Αραβίαν
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	δ. Παναμά 22/11 διά Κίναν
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	δ. Σουεζ 11/11 διά Μπέρμπερα
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ε. Παρανάκουα 5/12
ΩΜΕΓΑ ΚΑΣΟΣ	61	5201	δ. Κωνίπολιν 6/12
ΩΜΕΓΑ ΚΩΣ	65	1926	ε. Γουόρρι 1/11
ΩΜΕΓΑ ΛΕΡΟΣ	60	5760	δ. Σουεζ 16/11 διά 'Ινδιαν
ΩΜΕΓΑ ΠΑΤΜΟΣ	59	5330	α. Ρ. Γκράντε 20/11 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΩΜΕΓΑ ΡΟΔΟΣ	60	5911	ε. 'Ακαμπα 11/10
ΟΤΟ ΓΚΑΛΦ	72	1339	α. Μ. Καμπούς 8/12 διά Σαρζά

Tá ύπο ξένας σημαίας

ΑΓΑΠΗ	64	5916	δ. Παναμά 5/12
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	υπό παραλαβήν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.)	62	5930	α. Κ. Τάουν 9/12
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Ψ (δ.)	56	20140	α. Σίλικαν 20/11
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	50	2167	δ. Σουεζ 2/12
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (κ.)	67	1979	α. Ντεμεράρα 9/10 διά Τρίνινταν
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (κ.)	73	18328	ε. Κούων Μπαι 8/12
ΑΕΔΛΑΩ (δ.)	57	20745	άργει εις Πειραιά 14/9/74
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	α. Τάμπη 5/12 διά 'Ακαστούλα
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΑ (κ.)	64	30682	α. Π. 'Αρενας 28/11 διά 'Αγ. Βικέντιον
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	26926	α. Σαλαμάνδρα 2/12 διά Ιαπωνίαν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	59		

ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	ε. Μαδέρα 7/12		ZAK (π.)	62	10028	ε. Βενετία 11/11 (έπισκευαι)
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	εις μεσογειακάς μεταφοράς	όργη εις Χαλκίδα από 17/7/79	ZAKAROULAS (κ.)*	61	1841	εις λειθαρά 15/7/79 (έπισκευαι)
ΑΝΤΙΓΩΝΗ ΤΣΙΡΗ	56	3990	α. Ντουμπάτι 7/12 διά Μ. 'Αμπάς	ε. Βορμάνη 10/12	ZEYUS I (π.)	60	17447	α. Άλεξανδρεια 7/12
ΑΝΤΚΛΙΟ (δ.)	59	16047	ε. Μπαχρέν 8/12	ZEΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Γιβραλτάρ 5/12 διά ΗΠΑ	
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	α. Τζένταν 5/12 διά Μπερμπέρα	ZOH (δ.)	67	43231	α. Φρήπορ (Μπαχ) 2/7/11	
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙ (κ.)	55	1501	δργιεις Τραπάνι από 3/5	ZOH II (π.)*	56	2651	α. Τζένταν 8/12 διά Π. Σουδάν	
ΑΕΙΟΣ (π.)	57	2299		HISTERON NAV (π.)	57	9433	ε. Σιγκαπούρη 25/9	
ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	α. Βανκούβερ 11/12	ΘΑΛΕΙΑ IV (π.)*	57	2349	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	α. Ν. 'Ορλεάνην 25/11	
ΑΡΑΧΘΟΣ ΓΚΛΟΥΡ*	57	9852	ε. Ακαπνο 26/11	ΘΑΣΟΣ (δ.) ΣΥΚ.	74	51501	α. Αιγαίντρατη 8/10 διά Σάντος	
ΑΡΑΧΘΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (π.)*	56	5230	α. Ηράκλειο 27/11 διά Λαστάκια	ΘΕΟΔΩΡΑ	72	69874	α. Αιγαίνδρασ 12/12	
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)*	67	1523	α. Λάμπη Μπαΐ 16/11 διά Π. Νούδρ	ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)	61	8943	α. Τζένταν 5/12	
ΑΡΗΣ	61	7870	α. Καρφάνγην 30/10	ΘΟΔΩΡΟΣ II (κ.)	60	3847	α. Γκέμπεζ 16/11 διά Τρίπολιν	
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ*	78	9998	α. Κ. Τάουν 1/12	ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	α. Π. ντε Μπουτ 11/12	
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΕΣ*	80	10200	α. Κεμπέτ 10/12 διά Βαλτιμόρην	ΙΜΑ*	68	27989	ε. Χάμπτον ρόδς 8/12	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΑΣΣ				ΙΝΤΕΡΣΠΙΡΙΤ (κ.)	59	4668	ε. Πειραιά 17/10	
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Τέμπλη Μπαΐ 29/11	ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	66	20959	δ. Σκώ 17/11 διά Ρίγα	
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΙΟΣ (π.)*	49	3676	α. Κολόμπο 5/12 διά Π. Σάδι	
ΑΡΜΔΑ ΜΕΝΤΛΑΙΤΝΕΡ(κ.)	66	1404	ε. 'Αρβερσαν 11/12	ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)*	52	1575	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΡΟ (κ.)*	68	2571	δ. Κωνπόλιν 7/12	ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ.)	60	4067	εις Ακαπνο από 3/10	
ΑΡΠΑ ΣΑΝ (π.)*	57	5992	α. Μπ. "Άρες 5/12 διά "Ακαπνο	ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	α. Φιλαδέλφειαν 8/12	
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	ε. Σιγκαπούρη 26/10	ΚΑΛΙΑ (κ.)	52	2775	δ. Π. Σάδι 8/12	
ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	35280	α. Γιοκοχάμα 30/11 διά Σιγκαπούρην	ΚΑΠΑΛΑ (κ.)	55	1599	ε. Μαρπιτάντος 27/12	
ΑΣΤΑΚΟΣ (μ.)*	68	48559	ε. Ν. Ορλεάνην 10/12	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826	ε. Μπαριτάντος 26/11	
ΑΣΤΡΟ (κ.)*	52	1559	ε. Πειραιά 10/12	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	εις θέσιν 31.30 Β. - 56.45 Δ. 26/1	
ΑΤΑΛΗΤΙΚΟ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128396	α. Τζουδάματς Τέρμ. 21/11	ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)*	54	10905	άργει εις Πειραιά από 23/10/77	
ΑΤΑΛΗΤΙΚΟ	65	24314	ε. Καρπάτοι 28/11	ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ π.*	56	8203	α. Π. Κορτες 29/1	
ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	δ. Σουέζ 4/12	ΚΑΡΡΙ (κ.)*	66	2794	ε. Λάγος 5/12	
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	ε. Ρ. Τανούρα 4/12	ΚΑΣΚΙΩΤΟΣ (κ.)	54	1598	άργει εις Πειραιά από 26/8/78	
ΒΕΕΣΙΚΑ' (κ.)*	62	8587	δέωθι λάγος 27/9	ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	δ. Κωνιόπολιν 30/11 διά Μπουργκάς	
ΒΕΕΣΤΑΡ (κ.)*	60	8368	ε. 'Ισκεντερσον 24/11	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	59	9493	α. Σ. Λούσι ντρ Ρόν 12/12	
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΤΑΜΟΝΤ (κ.)*	64	1396	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΣΤΑ ΑΛΦ (κ.)	72	18774	δ. Παναμά 14/11	
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	54	1991	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΣΤΩΡ (κ.)*	63	8671	α. Όσκα 27/11 διά 'Αβάνα	
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ.)	72	119795	α. Ρ. Τανούρα 25/11	ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	α. Καράτοι 22/11	
ΓΑΛΑΤΒ	56	9537	ε. Βαλτιμόρη 1/12	ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ε. Λα Γκουετ 29/11	
ΓΑΛΗΝΗ	55	9418	α. Κ. Τάουν 12/12 διά Μπ. "Άρες	ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	69	51627	ε. Αγ. Φραγκίσκον 12/12	
ΓΑΡΜΠΗΣ (π.)	67	37699	εις Νότερβ 18/11	ΚΕΧΑΡΙΤΩΜΕΝΗ (κ.)*	58	11765	δ. Σουέζ 8/11	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	α. Γιοκοχάμα 30511 διά Σιγκαπούρην	ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΣ (κ.)	69	12087	ε. Γιοκοχάμα 6/12	ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	ε. Ν. 'Υρκην 6/12	
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ κ.*	57	4983	ε. Κωνπόλιν 14/11	ΚΟΣΜΑΣ Κ. *	51	7126	άργει εις Πειραιά 8/2/79	
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	α. Μπιζέρτα 1/11 διά "Αρσού	ΚΟΤΟΥΚΟΝ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	υπό παραλαβήν	
ΓΚΑΖ ΕΠΑΝΟΗΣ (δ.π.)	65	4183	α. Βιρτούτον 20/11 διά Ζουετίνα	ΚΟΥΑΓΑ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	υπό παραλαβήν	
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	α. Πόλων 17/11 διά Συρία	ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΕΝΤ	62	8530	δ. Παναμά 1/12	ΚΥΘΩΡΑ*	70	16043	δ. Π. Σάδι 10/12	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΜΕΝΤ	78	5351	α. Μπιλατόρ 12/12	ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	α. Ν. 'Υρκην 23/11 διά 'Αρούμπα	
ΓΚΟΥΑΡΟΥΧΑ (κ.)	60	4068	ε. 'Ακαπνο από 28/9	ΚΥΝΩΙΑ*	69	11315	α. Σιγκαπούρην 25/11 διά 'Ιαπωνίαν	
ΓΚΟΥΝΙ ΕΞΠΑΡΕΡ (κ.)	67	2997	ε. Π. Σάδι 8/10	ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	ε. 'Ακαπνο 4/11	
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'ΥΛΟΓ (κ.)	74	3279	α. Τόμπα 2/12 διά Μπαρανκίλα	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	35676	α. Χάλντα 29/11 διά Περσικόν	
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΓ (κ.)	56	8783	ε. Αντεν 28/10	ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	ξ. Κόμπει 19/11 διά Σηπτάτη	
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.)	68	8915	ε. Τζένταν 5/12	ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	άργει εις Πειραιά 1/3/74	
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ε. Πειραιά 3/12	ΛΑΚΩΝΙΑΝ (κ.)	67	49339	ε. Βίνκο 27/11	
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.)	57	9433	ε. Βοστώνη 1/12	ΛΑΡΑ (κ.)*	56	6921	ε. Καράρα 2/12	
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ ΙΝΤ	70	11329	ε. Αμπιτζάν 17/11	ΛΑΣ (κ.)	51	1544	εις Πειραιά 20/10/79	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΟΜΑΝΤΙ				ΛΕΜΠΑΛΟΝ (κ.)	60	4068	ε. Σφέδι 14/10 διά 'Οραν	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΟΥΛΑΤ (δ.)	69	30330	δ. Γιβραλτάρ 29/11 διά Περσικόν	ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	α. Χόγκ Κόγκ 4/12	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΛΙΤΗ (μ.)	69	41477	δ. Σουέζ 24/11	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	ε. Σακάντε 23/11	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΔΑΟΣ	67	23347	ε. Χάμπτον ρόδς 20/11	ΛΙΔΑ (π.)*	50	2734	άργει εις Αμπιτζάν 2/1/78	
Γ. ΝΕΚΣΙΟΣΙΤΤΟΡ	68	22782	ε. Χάμπτον 18/11	ΛΙΡΚΕΥΤΗ (π.)	59	9879	α. Θέσια 28/11 διά Τάμπα	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΤΣΑΡ	67	23347	δ. Γιβραλτάρ 7/12 διά Πλότος	ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.*	68	39617	α. Αγ. Φραγκίσκον 30/11 διά 'Ιαπωνίαν	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	ε. Βανκούβερ 10/12	ΛΟΥΚΙΑ (κ.)*	59	6354	ε. Στεπτίνον 12/12 διά Λουάντα	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Ν. 'Υρκην 4/12 διά 'Ιαπωνίαν	ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	α. Σευχέλες 1/12 διά Μαχαγιάνκα	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΑΤΥ	67	22817	α. Πειραιά 10/12 διά Γιβραλτάρ	ΛΟΥΣΥ Ι (δ.)*	52	47	δ. Κωνιόπολιν 13/11 διά Μπουργκάς	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΟΥΛΑΤ (δ.)	69	41477	α. Φιλαδέλφειαν 3/12 διά 'Αρούμπα	ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)*	59	16840	α. Σαλβαντόρ 30/11	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΛΙΤΗ (μ.)	70	56799	ε. Χάμπτον ρόδς 28/10	ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΟΣ (κ.)	47	5010	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	ε. Χάμπτον ρόδς 31/10	ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩX (μ.)*	75	136991	α. Τουμπαράδο 30/10	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ.)	72	11470	δ. Σουέζ 6/12 διά Περσικόν	ΜΑΙ'ΣΤΡΟΣ	69	16840	α. Κ. Κριστι 28/11	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	ε. Φουκουγίδα 27/11	ΜΑΝΤΟΥΛΑ (π.)	52	2352	εις 'Αμπιτζάν 13/4/78	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	ε. Πειραιά 2/12	ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	α. Γιουροπόρτ 14/12 διά Γιβραλτάρ	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	ε. Πειραιά 5/10 (έπισκευα)	ΜΑΡΙΚΑ Ι. ΛΕΜΟΥ (κ.)	61	5376	δ. Γιβραλτάρ 9/12 διά Μπέλφαστ	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	ε. Χέρμπρην 6/12 διά Μ. 'Αχμαντί	ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)*	67	43649	ε. Ν. 'Ορλεάνην 6/12	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΡΟ (δ.)	70	100175	α. Α. Τζένταν 7/12 διά 'Αρσού	ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ (δ.)	64	38568	δ. Π. Σάδι 4/12	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΡΑΤΙΩΝ (δ.)	72	102326	α. Κουβέτι 7/12 διά 'Ιαπωνίαν	ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	66	57027	ε. ΕΑ 'Αγκαρι 15/11	
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	άργει εις Χαλκίδα από 29/12/79	ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	ε. Ρ. Σουκέρ 25/11	
ΔΑΝΙΑ (π.)	53	1552	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΤΣΑ ΙΙ (π.)	65	10596	α. Μπιλαντό 27/11 διά 'Αβάνα	
ΔΑΝΙΑΛ	72	15871	α. Ντελέρδην 10/12 διά ΉΠΑ	ΜΑΡΙΩ	65	17238	ε. Λονδίνον 4/12	
ΔΑΦΝΑ (κ.)	63	11575	α. Ντάρπον 9/12 διά Σουέζ	ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	4639	ε. Άμωθ 'Ομαδ 2/11	
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	α. Βοτάνην 25/11 διά 'Αρσού	ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	ε. Σιγκαπούρην 7/12	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. Κ. (κ.)*	56	8789	α. Μανούτο 30/11	ΜΕΝΤ ΤΡΕΙΤ'ΝΕΡ (κ.)	56	3903	άργει εις Κουβέτι 24/6/78	
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)*	68	50999	α. Τενέρφιν 25/11 διά Μπόνου	ΜΕΡΑΚΑ (κ.)	55	2549	εις Πειραιά 27/3 (έπισκευα)	
ΔΩΤΩΤ	68	35191	α. Αμπάρων 4/12	ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	δ. Π. Σάδι 29/11 διά Πειραιά	
ΕΒΡΟΣ (π.)	57	3434	όργη εις Πειραιά 4/9/77	ΜΕΡΡΥΑΛΤ ΙΙ (π.)	66	71337	α. Ρ. Τανούρα 30/11	
ΕΙΡΗΝΗΣ (π.δ.)	65	42377	α. Χιούστον 6/12	ΜΕΡΙΝΙΔΗ (π.)	61	9194	ε. Αμπέρσαν 16/11	
ΕΚΤΟΡ (κ.)*	72	4922	ε. Τσουδάμα 27/6	ΜΕΣΙΖ	69	9650	ε. Ν. Όρλεάνην 10/12	
ΕΛΕΙ'ΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	ε. Τσουκέρην 19/11 διά 'Οραν	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)*	73	17355	ε. Δουνκέρκην 9/12	
ΕΛΕΙ'ΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	ε. Πειραιά 23/11	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΑ (δ.)	77	75124	α. Αύγουστα 1/12 διά Ράς έ Σιδέρ	
ΕΛΕΝ*	67	27989	ε. Ναγκόνια 27/11	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΟΛΓΑ (δ.)*	76	75125	ε. Γκάλρ οφ Κάμπετ (άποθήκη)	
ΕΛΕΝΑ (κ.)*	54	5383	εις Τένερφιν 2/10	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΣ (δ.)*	77	76149	ε. Σιγκαπούρην 4/12 διά Ντουμάδι	
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17042	α. Κοκογκάθ 30/11 διά Κασίμα	ΜΗΛΟΣ Δ. (κ.)	59	3809</		

ΜΠΛΟΥ ΔΑΙΓΩΝ (π.)*	58	8544	α. Γιοκοχόμα 31/10 διά Χούγκναρ	PANTIAN MENT	70	2999	ε. Λάγος 8/12
ΜΠΛΟΥ ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ.	59	7919	ε. Νιουκάρτι 10/12	ΡΑΣΣΑΖΙΕΣ (κ.)	56	1380	α. Πειραιάδ 27/9
ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)*	47	1591	είς Μπόνου (άποθήκη)	ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)*	58	8074	α. Βάλβις Μποϊ 12/12 διά δυτ. Αφρικήν
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΠΙΕΡ (π.)	64	16073	είς Μπόνου (άποθήκη)	ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	α. Ν. Όρλεάνην 7/12
ΜΠΡΑΒΟΑΛΤΟΝΑ (π.)*	55	5233	ε. Χιούστον 11/12	ΡΗΦΕΚΑ ΣΕ'ΙΜΠΕΡ*	61	14500	α. Ντώρματα 5/12 διά Μη. "Άυρες
ΜΠΡΙΣΤΟΛ (κ.)	64	8403	ε. Μαρακάσιου 11/8	ΡΗΦΕΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)*	68	1243	α. Μάλτα 26/11 διά Σιμύρνη
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	ε. Γένοβα 3/11	ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	ε. Ν. Όρλεάνην 10/12
ΝΑΓΟΣ	61	9037	α. Λάγος 30/11	ΡΟΥΜΠΙΝΙ Φ. (π.)	55	8368	α. Πειραιάδ 4/11 διά Κνύθα
ΝΑΖΑΣΑΟΥ (δ.)*	73	103961	α. Βηρυτόν 2/12 διά Σιμύρνη	SAINTE ANNA XII (κ.)*	51	4788	εις Λ. Πάλμας 20/9/79
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Σιγκαπούρην 10/12 διά Ρ. Τανόύρα	SAINTE NIKOLAOS (δ.)	64	47493	α. Γιβραλτάρ 26/11
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	α. Καρβαγένην 26/11 διά Τάμπα	ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)*	61	10444	α. Σαντάντερ 6/11 διά "Εσκουμίνς
ΝΕΟ (κ.)*	67	2996	εις Βιονομασού 5/9 διά "Άγκεριαν	ΣΑΝ ΡΑ'ΙΖ (κ.)	59	2948	προσρ. εις 37.11B α. 2009 Α. 5/12
ΝΕΦΕΛΗΝ (δ.)	58	24152	εις Θάλασσα Μαρμαρά 11/12	ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ IV (κ.)	53	2652	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΗΜΕΡΗΤΗΣ (δ.)	52	11234	δργεί εις Πειραιά 23/12/73	ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171	α. Τενερίφην 28/10
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Χακάτ 17/11	ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	ε. Σιγκαπούρην 10/12
ΝΙΚΟΙ (π.)	59	10748	α. Μόντρεαλ 6/11 διά Κούβα	ΣΑΝΑΑΚ (κ.)	66	3314	α. Καστέλον 21/8
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	α. Βαρκελώνην 7/10 διά Τρίπολιν	ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	α. Τέλνταν 10/12
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	68	86521	α. Γουρουπόρτ 12/12	ΣΑΝΠΙΒΕΡ (π.)*	65	12102	εις Μη. Χομεΐνι 31/8
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)*	57	4981	εις Πειραιά 1/10 (έπισκευαι)	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	α. Μπούλεν Μποϊ 7/12 διά Ν. Όρλεάνην
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	ε. Λάγος 1/123	ΣΑΟΥΘΓΟΥΙΝΤ	70	11329	α. Δάγος 8/12 διά Ντουσλά
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΖΙΟΥΡ (π.)*	67	4016	α. Μπονάρι 25/11	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	58	18183	α. Σίλικαν 25/11
ΝΙΧΟΝ ΑΛΦΑ (κ.)	65	13458	α. Π. "Ελίζαμπεθ 1/12 διά Ιαπωνίαν	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	ε. Σιγκαπούρην 4/12
ΝΟΡΔΕΡΝ Α'ΙΣ (κ.)	60	4100	α. Νταμόρι 10/12				
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΓΑΝΤ	67	22817	α. Θεσσαλονίκη 22/10				
ΝΟΡΟ ΕΜΠΕΡΟΡ*	67	25837	α. "Εμβεν 27/11 διά ΗΠΑ				
ΝΟΡΟ ΣΗ (π.)*	57	3220	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΝΟΡΟΓΟΥΙΝΤ	70	12063	α. Λάγος 28/11 διά "Αμπιτζάν				
ΝΟΤΟΣ (κ.)	50	2741	ε. Καζαμπάνκα 8/12				
ΝΤΑΓΑΜΟΝΤ (κ.)	57	9791	εις Πειραιά 29% (έπισκευαι)				
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	ξεωθί Π. "Εμπεδόκλε				
ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (π.)	61	5816	ε. Κουβέιτ 16/10				
ΝΤΕΡΜΠΥ (κ.)*	66	7264	δ. Σουέζ 28/11				
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	α. Ντώρματαν 14/11 διά Κορέαν				
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9692	ε. Πειραιά 28/11				
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8558	ε. Ν. Μαγκαλόρε 19/11				
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	ε. Ν. Ήρκην 1/12 διά "Αρούμπαν				
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	δ. Π. Σάδι 9/12				
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΛΦΑ (κ.)	70	14095	ε. Σιγκαπούρην 10/12 διά Λάγος				
ΟΚΛΑΧΟΜΑ (δ.)	63	51518	μεταξύ Τρίνιαντ και Κιουράσσο 11/11				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	ε. Π. Λ. Πάλμα 7/12				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΚΚΡΟΝΤ (δ.)	70	98726	ε. Μπράτα Τέρμη 2/12				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΛΑΑΤΑΝΣ (δ.)	70	97206	ε. Γουρουπόρτ 5/11 διά Σ. Κρέιρ				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	70	97206	δ. Ντουμπάτι 23/11				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	δ. Σουέζ 2/11 διά Περσικόν				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΩΝ (δ.)	70	98566	ε. Ρ. Τανόύρα 30/11				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΥ (δ.)	70	96627	ε. Γουρουπόρτ 12/12				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96679	ε. Σετουμπάλ 14/11 διά Περσικόν				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΡΕΙ'ΣΟΝ (δ.)	72	106123	ε. Μ. άλ Φαχάλ 19/11 διά Γιουρουπόρτ				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	65	38607	ε. Γιβραλτάρ 25/11 διά ΗΠΑ				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΜΣ (δ.)	64	32380	ε. Φιλαδέλφειαν 6/12				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ' (δ.)	65	32478	ε. Χιούστον 1/12				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ (δ.)	65	32407	ε. Φιουμπάτιον 11/12 διά Μασσαλ'αν				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ε. Κουβέιτ 2/12 διά Σαύχνα				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	δ. Ντουμπάτι 12/12 διά Σιγκαπούρην				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΣ (δ.)	76	126990	ε. Γιβραλτάρ 27/11				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	76	128561	ε. Μπούλεν Μποϊ 10/11 διά Κ. Τάσιν				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝY (δ.)*	63	32379	ε. Σετουμπάλ 24/11				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΙΝΤΥ	66	15668	μπρούντημποτελ 20/11 διά Καναδά				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	66	15625	ε. Μπρούντημποτελ 21/11 διά ΗΠΑ				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙΔΑΜ	65	15577	ε. Αύγουστα 27/11 διά ΗΠΑ				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙΟΥΕΡ...	68	15809	ε. Κωνίπολιν 8/12				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΖΟΥΣ	65	15577	ε. Μόντρεαλ 30/10 διά Ρίγα				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	65	15516	ε. Γιβραλτάρ 10/12 διά "Οδησσόν				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'ΙΣ	69	15688	ε. Κωνίπολιν 2011 διά Κονσταντίναν				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	67	15697	ε. Κωνίπολιν 3/11 διά Νοβρωπούσκην				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΖ	69	15808	ε. Αύγουσταν 8/11 διά ΗΠΑ				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	ε. Μπούκεν Μποϊ 30/11 διά Μεξικόν				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	ε. Μπούκεν Μποϊ 19/11				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	ε. Μπούκεν Μποϊ 20/11				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	64	30581	ε. Μπωμάντ 22/11				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΘΕΩΝ	65	15178	ε. Χάρην 3/12				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	ε. Πλάτα 4/12 διά Βραζιλίαν				
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΔΑΝΩ (π.)*	61	1098	ε. Κωνίπολιν 5/12				
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	δ. Κωνίπολιν 5/12				
ΟΣΕΑΝ ΛΑΓ'ΟΝ (δ.)	70	79001	ε. Δουνκέρκην 11/12 διά Περσικόν				
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΣ	67	53460	ε. Σιγκαπούρην 6/12				
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	ε. Ν. Όρλεάνην 6/12				
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Ζιγκ.)	73	20354	ε. Πλάμας 10/11 διά "Αμβούργον				
ΠΑΝΑΓΙΑ Σ. Κ. (π.)	59	4381	ε. Μπέρα 23/1				
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (π.)	59	3906	ε. Ιασιδώρων 9/11				
ΠΑΡΑΓΑ ΣΤΑΡ (κ.)	65	1982	ε. Βαρκελώνην 6/12 διά Βηρυτόν				
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	δ. Γιβραλτάρ 11/9 διά Νορβηγίαν				
ΠΑΣΙΦΙΚΟ	60	8721	ε. Ακάμπη 29/11				
ΠΑΤΑΒΙΝ (π.)	66	24309	ε. Χάρηντον 2/12 διά Δανίαν				
ΠΑΤΡΙΧ (δ.κ.)	62	14112	δ. Μόντρεαλ 21/11 διά Ντουκούθ				
ΠΑΤΡΙΧ Α. (π.)	61	12820	ε. Λ. Αντζέλες 8/10 διά Σαγκάνην				
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κ.)	58	6354	ε. Λάγος 7/12 διά Ντουάλα				
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	77	15950	ε. Βατιμπόρη 8/12				
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	εις Α'βάνα 15/14 (έπισκευαι)				
ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.)	72	57802	ε. Χάπτονταν 2/7/11				
ΠΕΤΑΔΟΝ	76	34715	ε. Α'μβούργον 9/12 διά ΗΠΑ				
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ Ι (δ.κ.)	56	11920	ε. Λάρνακα 9/12				
ΠΕΤΡΟΣ (δ.)	65	41255	ε. Φόρπορτ (Μπαχ) 20/11				
ΠΛΑΓΙΑΣ*	64	4463	δ. Γιβραλτάρ 8/12 διά Μάλτα				
ΠΛΩΤΩ	68	35191	ε. Α'μβούργον 13/11				
ΠΟΙ'ΙΝΤ ΚΑΗΑΡ (μ.)	72	57102	ε. Ρότερνταν 29/11				
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	ε. Σιγκαπούρην 2/12				
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	ε. Σιγκαπούρην 30/10				
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597	εις Κατάκωλον 27/7/9				
ΠΟΥΝΤΟ ΜΠΑΝΚΟ*	59	13053	ε. Σιγκαπούρην 27/11				
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	δργεί εις Πειραιά 28/6/77				
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ε. Νιουκάρτολ 20/11 διά Ιαπωνίαν				
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)*	64	27376	ε. Γιβραλτάρ 27/11 διά Γουρουπόρτ				
ΠΡΟΒΙΝΤΕΝ (π.)	59	12020	ε. Λ. Πόλμας 3/11 διά Ιαπωνίαν				
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)*	74	124724	ε. Ν. Όρλεάνην 14/10				

ΠΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	ε. Λάγος 8/12
ΡΑΣΣΑΖΙΕΣ (κ.)	56	1380	α. Πειραιάδ 27/9
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)*	58	8074	α. Βάλβις Μποϊ 12/12 διά δυτ. Αφρικήν
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	α. Ν. Όρλεάνην 7/12
ΡΗΦΕΚΑ ΣΕ'ΙΜΠΕΡ*	61	14500	α. Ντώρματα 5/12 διά Μη. "Άυρες
ΡΗΦΕΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)*	68	1243	α. Μάλτα 26/11 διά Σιμύρνη
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	ε. Ν. Όρλεάνην 10/12
ΡΟΥΜΠΙΝΙ Φ. (π.)	55	8368	α. Πειραιάδ 4/11 διά Κνύθα
SAINTE ANNA XII (κ.)*	51	4788	εις Λ. Πάλμας 20/9/79
SAINTE NIKOLAOS (δ.)	64	47493	α. Γιβραλτάρ 26/11
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)*	61	10444	α. Σαντάντερ 6/11 διά "Εσκουμίνς
ΣΑΝ ΡΑ'ΙΖ (κ.)	59	2948	προσρ. εις 37.11B α. 2009 Α. 5/12
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΙV (κ.)	53	2652	εις μεσο

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 494

EDITOR: D.N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

1st January 1981

THE MINISTER'S STATEMENTS

The statements made by the Minister of Mercantile Marine, Mr. J. Fikoros, on his recent visit to Norway, were extensively reported in the world's shipping press.

He said that Greece, as the most powerful maritime country in the European Community, could be an important ally for the Norwegians because both countries firmly believe in the freedom of the seas and in free competition. When we become the tenth member of the Community, we shall be able to exercise a negative vote and because of the size of our fleet. We are entering the EEC at a time when a shipping policy has not yet been formed and this will certainly strengthen our position on the freedom of international trade and sea transport. On these points, he continued, we are completely aligned with Norwegian views.

On the subject of "flags of convenience", the Minister declared that Greece has long studied this phenomenon and applied a policy which does not drive her owners to registering their ships under such flags. Moreover, he said, Greek owners are showing a preference for their national register because they see Greece as a quiet spot amidst a turbulent world and because they realise, as we have seen in Liberia, how unpredictable the turn of events can be in such countries. Finally, there are no advantages to be gained from such flags for the Greeks, since Greek crews are paid the same wages whether they are serving on Greek or foreign-flag ships. If Greek owners once used foreign flags, they

no longer need them today, because the country has adapted its economic policies accordingly and because since 1974, we have a democratic government under which shipping can enjoy a climate of peace and stability.

THE MARKET

Greek buyers continue to figure prominently in the market for second-hand ships. Tankers, supertankers and bulk carriers are snapped up as soon as they are put up for sale. And the thinking behind these purchases is obvious. Russia will be needing 30 million tons of grain and the demand for coal is rising. Future transport requirements will be extensive and the Greeks already control a sizable proportion of the world's bulk carrier tonnage. The prospects look good.

THE EUROPEAN MOTORWAY

Road developments in Europe, insofar as they affect our country's ambition to become a transit point between Europe and Asia, are of immediate interest to us. It is therefore important to note the agreement signed recently in Geneva among ten European countries for the building of a super-highway to link Poland to Turkey. It was signed at the headquarters of the U.N. Economic Committee for Europe and the signatories, including Greece, were: Austria, Bulgaria, Yugoslavia, Italy, Hungary, Poland, Rumania, Czechoslo-

vakia and Turkey.

The final plan for the motorway will not pass through our country but will cross directly to Turkey from Yugoslavia via Bulgaria. However, there will be a branch road from Nish which will thereafter fork to Igumenitsa, Salonica and Piraeus to form an outlet for traffic with goods ultimately destined for Egyptian and other North African ports.

It is obvious that this 6,250 mile Trans-European North-South Motorway, to give it its full name, will deprive us of much of the transit traffic that, instead of passing through Northern Greece on its way to Turkey, will now be channelled through Bulgaria instead.

It is expected that the major part of the project will be completed by 1990 but observers do not believe much progress will be made before the tension between East and West caused by the Soviet invasion of Afghanistan is eased. In any case, the present plan calls for a completion of the studies by the end of 1981.

As far as we are concerned, time is being wasted since nothing has yet been done to create and staff the service at the Ministry of Mercantile Marine that is to occupy itself with port development in Greece to handle the transit traffic we have to deal with now and in the future.

INCREASED PENSIONS

The 23.5% increase in pensions granted by the Seamen's Pension Fund (NAT) in order to correspond to the increase in basic

YOUR AGENTS AT JEDDAH PORT

TELEX NUMBER: 401162 ATASA SJ (2 Lines)

CABLE ADDRESS: "ATASA JEDDAH"

OFFICE: 6425216 - 6422518 - 6444039

TELEPHONES: A.O.H.: 6653531 - 6420215 - 6428100

ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES LTD.

Shipping Agents, Bunker Supplies,
Salvage and Towing Operations

BEST SERVICE, QUICK DESPATCH, COMPETITIVE RATES, MOST EXPERIENCED AGENTS AND
STEVEDORES FOR LINERS, CHARTERED AND TRAMP, RO/RO, LASH AND CONTAINER VESSELS.

GENERAL AGENTS FOR HELLENIC LINES LIMITED

DIRECTORS

ANDREAS ELLINAS
MICHAEL ELLINAS
PETER PETRIDES

MANAGERS

EMMANUEL THEODOSIOU
MICHAEL TSOUTIS
CHARALAMBOS ELLINAS
ANDREAS IOSSIFAKIS
STYLIANOS KALABOYAS

ASS. MANAGERS

IOANNIS ANTONIADES
MICHAEL STAVROU
GEORGE ELLINAS
IOANNIS ELLINAS
NICOLAOS PAPADOPOULOS
IOANNIS IOANNOU

HEAD OFFICE: JEDDAH

P.O. BOX 205

SUB-AGENCIES: YENBO - GIZAN

ATHENS: ATASA LIMITED

P.O. BOX 65, PALEO PSICHICO, ATHENS.
TEL.: 6726077/8, 6723959. A.O.H. 6825881, 6830000
CABLES: "ATASASHIP" - TELEX: 21 4623 ALFA GR

LONDON: BLUE RIBBON LTD.

COTTS HOUSE, CAMOMILE STR., LONDON EC3A 7LL
TEL.: 01-6234024/7. A.O.H. 01-3682788
CABLES: "BLUERIB EC3" - TELEX: 8812043 RIBBON G

wages on deepsea ships, means that the lowest pension paid by NAT amounts to Drs. 9,586 per month and the highest to Drs. 41,686. The highest pension can be supplemented by long-service bonuses.

The increase will be retroactive to October 1, 1980, as with the increases granted by the new collective agreement.

NAT cannot say when the increased pensions will be paid, as it is overburdened with work at the present time, but it has decided to pay one extra month's pension immediately and deduct it when the increases are included in subsequent payments. It has been suggested that an extra month's pension be paid as a bonus, as has been done by other pension funds, but no decision has been taken on this so far.

It should be noted that during the discussions within NAT for the increases, it was noted once again that it was impossible to forecast NAT's future income without a proper system of economic management of the Fund's resources which could not be applied under existing legislation. Thus, NAT's finances are subject to an annual estimate, which is unacceptable and could be dangerous. In the case of the increases, the estimate was made on the following presumptions:

1. That NAT's assets amount to Drs. 10,000,000,000.

2. That the new collective agreement will bring in an extra Drs. 1,270,000,000 to NAT's coffers.

3. If the same increases are granted to Mediterranean ships' crews and other categories, as those given to deepsea crews, the extra revenue could amount to Drs. 1,750,000,000.

4. That the total extra amount needed for the increased pensions during the first year will be Drs. 1,450,000,000,000 approximately.

Finally, it should be noted that NAT pensions have been increased by 145.5% since 1.1.1975.

THE ENGINEERING UNIONS

Following the acceptance of the new collective agreement by the Panhellenic Union of Internal Combustion Engineers, it is expected that the other union, PEMEN, will be included in the agreement by ministerial decree.

According to the agreement, internal combustion chief engineers will receive a basic salary of Drs. 76,835 per month, second engineers get Drs. 36,065 and third engineers Drs. 31,030. Overtime for second engineers is Drs. 208.50 per hour and Drs. 179.50 per hour for third engineers. The 10% increase applicable from 1.10.80 to 31.8.81 brings these up to Drs. 229.50 and 197.50 respectively and the 25% increase from 1.9.81 to 30.9.81 makes them Drs. 260.50 and 224.

THE CLASSIFICATION REGISTERS

Placing the problem of safety at sea in a more general context, the Director-General of the Norwegian Register began by stating that the percentage of marine accidents for world tonnage is increasing continuously.

While during the decade of 1965-1975 it was around 0.25%, in 1978 it attained 0.35% and in 1979 it was over 0.55%. It is to be no-

ted that two-thirds of the ships lost in 1979 were less than ten years old. This can only be justified by the difficult financial situation of shipping which has led to lower standards of maintenance and lower technical levels.

If the registers wish to play a proper role in the realm of safety, they should become much more active in this respect and not leave it to the official bodies in various countries or to various supranational organisations. This implies, however, that the registers should overcome their weaknesses and devote themselves to the task in a way that will serve the interests of the world community.

More specifically, owners should not be allowed to transfer their ships from one classification register to another for reasons of economy and particularly because they wish to avoid certain safety measures. At the same time, in order to guarantee the effectiveness of the registers and attain a high degree of inspection levels, they must employ, at various ports, technical personnel which will work for one register alone and not for many at the same time.

If registers, worthy of their good name, do not gain a hold on the market at the expense of those which do not guarantee a high degree of safety for ships, then, as long as the accident rate keeps mounting, they will risk seeing their functions being taken over by U.N. organisations. This would be a real disaster for shipping which would be faced by a giant organisation, the effectiveness and quality of which will shortly drop to zero.

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ		
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76		
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» - ΠΕΙΡΑΙΑ		
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ : «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.		
ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ:		
'Εκδότης - Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ Σεμέλης 3, Έκαλη	'Επί τής θλής ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ Αιγάλεω 47, Κορυδαλλός	'Υπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανάρη 15
Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 - Πειραιεύς		

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 1.500

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

ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΔΕΛΦΙΝΙΑ



ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΔΕΛΦΙΝΙΑ

Καθημερινές τακτικές άναχωρήσεις γιά:

ΑΙΓΙΝΑ, ΜΕΘΑΝΑ, ΠΟΡΟ, ΕΡΜΙΟΝΗ, ΥΔΡΑ, ΣΠΕΤΣΕΣ,

ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ, ΤΥΡΟ, ΤΟΛΟ, ΝΑΥΠΛΙΟ, ΛΕΩΝΙΔΙΟ,

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ, ΚΥΘΗΡΑ (Άγια Πελαγία), ΝΕΑΠΟΛΗ ΒΟΙΩΝ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΩΝ

Άκτη Θεμιστοκλέους 8, Φρεαττύδα, Περαιά

Τηλεφ.: 4531716/7, 4528994, 4528858, 4529272



E.G. LOUKEDES

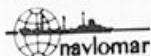
Shipping & Chartering Agents
Shipbrokers • Shipmanagers

our activities:

SHIPOWNERING & MANAGEMENT
AGENCY DEPT.
CHARTERING DEPT.

BUNKERING DEPT.
TECHNICAL DEPT.
ATTENDANCE IN ROMANIAN PORTS

we are in business with:



NAVLOMAR-BUCHAREST

HUGO TRUMPY S.N.C.-GENOA



CONTINENTAL OIL COMPANY-LONDON



DUBAI PETROLEUM COMPANY-DUBAI

JEBSENS

A/S KRISTIAN JEBSENS REDERI-BERGEN



REDEREI ERNST JACOB-FLENSBURG



A/S HAVTOR-OSLO



TEAM TANKERS A/S-BERGEN



ARNE BLYSTAD-OSLO

ODFJELL/WESTFAL/LARSEN TANKERS-BERGEN



TRANSBALKAN SEAWAYS-ISTANBUL



DITAS TANKER & MARINE OPERATIONS Co-ISTANBUL



OY WARTSILA AB-FINLAND

NOHAB

DIESEL

NOHAB DIESEL AB-SWEDEN

JW BERG

J.W. BERG-SWEDEN

97 - 99, FILONOS STREET
P.O. BOX 81
PIRAEUS - GREECE

Phones: 417 3993 - 417 4437
412 8530 - 412 2789

TELEXES: 212197 EGRL GR
212246 EGRL GR
213948 EGRL GR

Cables: 'EGRELSHIP, Piraeus

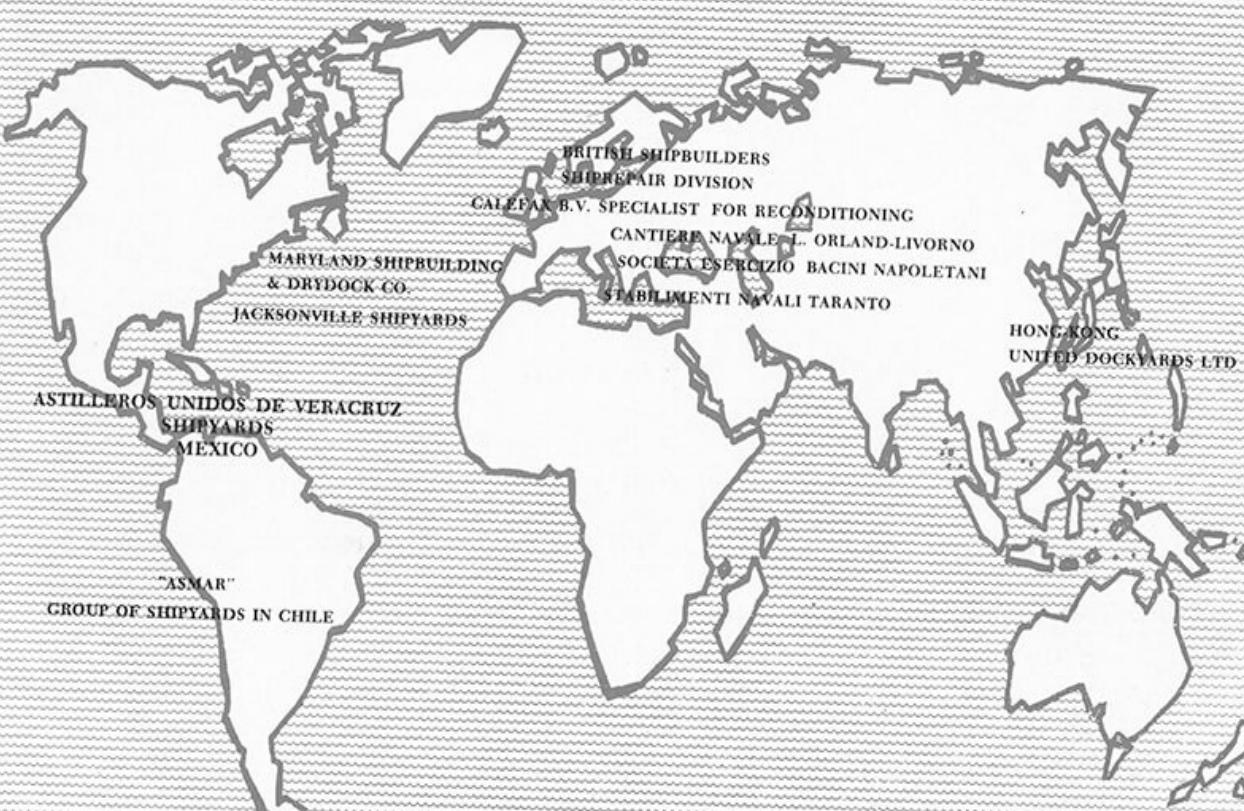
S.S.R.S. LTD.

EXCLUSIVE REPRESENTATIVES FOR GREECE

WORLD WIDE SUPPLIERS

ANTAR MARINE LUBRICANTS-OCEAN OIL CO. LTD-THE ELF GROUP
F.A. HUGHES FOR INERT GAS SYSTEM AND C.O.W. (COWMATIC)
EMCO WHEATON CO. LTD. FOR LIQUID HANDLING EQUIPMENT

WORLD WIDE SHIPREPAIRS



SHIPPING SPARES REPAIRS & SUPPLIES LTD.

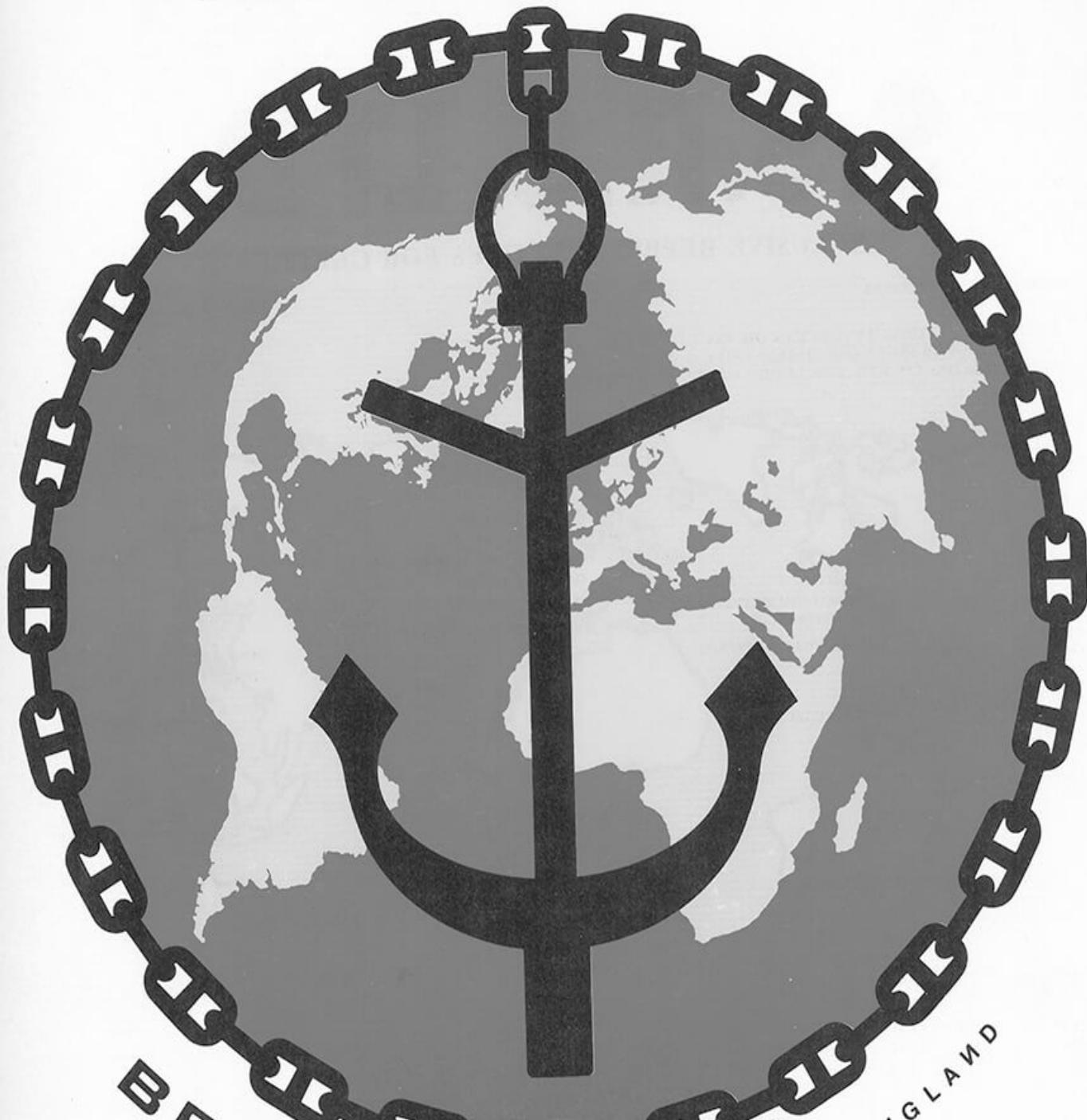
95 KOLOKOTRONI STREET, PIRAEUS (37), GREECE
Telephone: 4133902 Telex: 212282 SSRS & 212735 AVRG.



MARIMAR LTD ANCHORS & CHAINS

(ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ Α. ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ)

PIRAEUS - GREECE



BEAL & SON CARDIFF - ENGLAND



Αποστολή σε όλα τά λιμάνια τοῦ κόσμου.

Στή διάθεσή σας πάντα γιά γρήγορη έξυπηρέτηση
σε όλα τά λιμάνια τοῦ κόσμου.

Η φήμη μας και ἡ μακρά παράδοσή μας έγγυωνται
ποιότητα και συνέπεια.

Διαρκής παρακαταθήκη σε καινούργιες και μεταχειρισμένες ἄγκυρες και ἀλυσίδες.

ΙΑΣΩΝΟΣ 3 • ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ • ΤΗΛ. 4528714, 4528746,
4526146, 4525756
TELEX: (21)-2971-1483 MARM GR.