

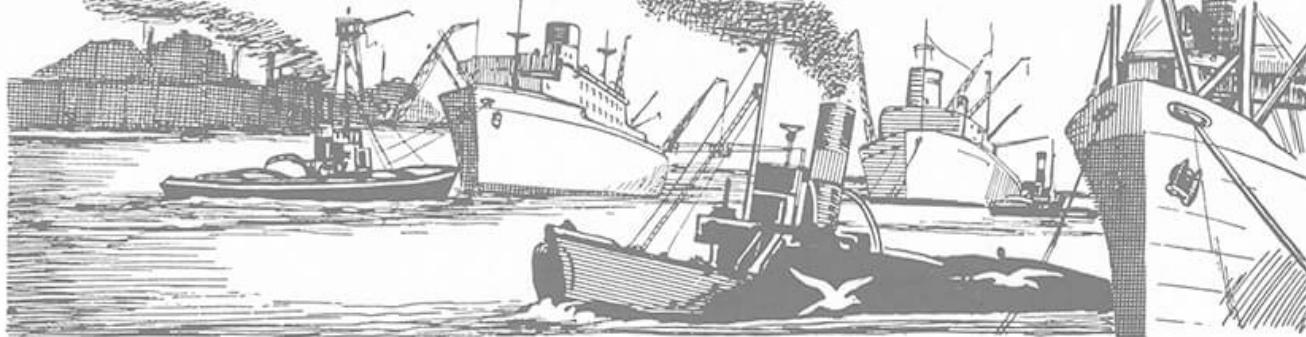
NAYTIKA XRONIKA



1η Μαρτίου 1981

Αρ. Φύλλου 1098/857

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1098/857

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1981

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τό δεκαπενθήμερον

ΤΟ ΜΕΓΑ ΕΡΓΟΝ

Έπανερχόμεθα. Ζητείται από την Ναυτιλία νά εισαγάγη περισσότερον συνάλλαγμα. Όρθιον τό αίτημα. Η μεγάλη Ναυτιλία μας — η πρώτη εις χωρητικότητα — πημορεί πράγματα νά εισφέρει πολλά, περισσότερα τών δυσα σήμερα άναφέρει ή στατιστική έπι τού ναυτιλιακού συναλλάγματος, ύπο μίαν θμως προϋπόθεσιν: Νά την διευκολύνωμεν εις την προσπάθειαν της αύτην.

Και διερωτώμεθα: Πώς νά έπιδειξωμεν την συμπαράστασιν; Διά νά φέρει τά περισσότερα χρειάζεται τά πολλά πλοια μας έδω νά μάς δρχονται, έδω νά άνεφοδιάζονται, έδω νά δεξαμενίζονται και πρό παντός έδω νά εκτελούν τάς έπισκευάς των.

Πολλαπλάσια τών δυσα ζητήθησαν από τούς έφοπλιστάς δυνατόν αύτά νά εισφέρουν, έφόσον πληρωθούν ώρισμενα προϋποθέσιει.

Και διερωτώμεθα: Πού οι χώροι προσπέλασεων τών πρός έπισκευήν πλοιών; Πού αι δεξαμεναί και τά περισσότερα έπισκευαστήρια; Πού άκομη και οι έξειδικευμένοι έργαται, οι περισσότεροι τών σημερινών;

Η ναυτιλία μας μεγαλώνει πολύ. Πλειστοι τών έδω άρμοδίων δέν έχουν ούδε κάν ένημερωθή. Ή έδω έγκαταστασις άναφέρεται εις την Ναυτιλίαν τών 100 λίμπερτς. Δέν παρεκευάσθη διά νά δεχθή την σημερινή τεραστίαν εις δύκον και άριθμον πλοιων Ναυτιλίαν. Μάς κατέλαβον τά γεγονότα. Προτοιμασθώμεν, λοιπόν, διά νά άντικρυσμεν τήν πραγματικότητα.

Χρειαζόμεθα δεξαμενάς. Χρειαζόμεθα χώρους προσπελάσεως. Χρειαζόμεθα έπισκευαστήρια. Χρειαζόμεθα έν λόγω πολλά, διά νά δεχθώμεν τών μεγάλον μας στόλον.

Πρός την προσπάθειαν αύτήν άσ στραφούν οι άρμόδιοι. Η "Ενωσις τών Έφοπλιστών είναι πρόθυμος νά συνεργασθή. Έπι τό έργον, λοιπόν. Είς τόν την Φικιώρων έναποκεινται ή πρωτοβουλία. Κάθε πρόδοσος εις τά ζητήματα αύτά θά είναι πρός τιμή του. Τούτο μόνον έχομεν νά ύπογραμμίσωμεν. Από μέρους τών έφοπλιστών πλήρης υπάρχει ή συμπαράστασις. Μέγα τό έργον. Ανάλογον πρός τόν δύκον τής Ναυτιλίας μας.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Συμφώνως πρός τά προσωρινά στοιχεια τής Τραπέζης τής Ελλάδος, η ναυτιλιακή πρόσδοσος από την Ναυτιλίαν κατά τό 1980 άνηλθε εις 1.821 έκατομ. δολλάρια έναντι

1.519 έκατομ. δολλαρίων τού 1979, ήτοι παρουσίασε αύξησιν κατά 19,9% (τό είσερεύσαν εις την χώραν ναυτιλιακόν συνάλλαγμα κατά τόν Δεκέμβριον τού 1980 άνηλθε εις 175 έκατομ. δολλάρια έναντι 172 έκατομ. δολλαρίων τού άντιστοιχού μηνός τού 1979, ήτοι έσημείωσε αύξησιν 1,7%).

Τό ναυτιλιακόν συνάλλαγμα έν συγκρίσει μέ τό τουριστικόν και τό μεταναστευτικόν είχε κατά τήν τελευταίαν τριετίαν ώς έξης (εις έκατομ. δολλάρια):

	1978	1979	Μεταβο- βολή %	1980	Μεταβολή βολή %
Ναυτιλιακόν	1.177	1.519	29%	1.821	19,9%
Τουριστικόν	1.326	1.662	25,3%	1.787	7,5%
Μεταναστ.	985	1.168	18,6%	1.103	5,6%

"Έκ τών άνωτέρω προκύπτουν τά έξης:

Πρώτον, ή συναλλαγματική πρόσδοσος από την Ναυτιλίαν, κατά τό 1980 ύπερεβη δόλους τούς δάλους τομείς τών άδηλων πόρων, παρά τό γεγονός διτί σημαντικά ποσά ναυτιλιακού συναλλάγματος έξακολουθούν, όπως έχει έπισημας καταγγελθή, νά έμφανιζωνται ώς τουριστικόν συνάλλαγμα.

Δεύτερον, ή παραπρομένην κατά τό 1980 μείωσης εις τούς αύξητούς ρυθμούς τών άδηλων πόρων έν συγκρίσει πρός τό 1978 και 1979, είναι ή μικρότερα εις τόν τομέα τού ναυτιλιακού συναλλάγματος και άνερχεται μόνον εις 9,1% έναντι μειώσεως κατά 17,8% τού τουριστικού συναλλάγματος και 13% τού μεταναστευτικής. "Όπερ πημαίνει διτί παρά τό γεγονός διτί άν και δέν έπετεύχθη — δχι βεβαίως μέ εύθυνη τής Ναυτιλίας — ό στόχος τής αύξησεως τού ναυτιλιακού συναλλάγματος κατά έπι πλέον δισεκ. δολλάρια κατά τό 1980, ή συναλλαγματική πρόσδοσος από την Ναυτιλίαν παραμένει τό κυριώτερον έσσοδον τών άδηλων είσπράξεων τής χώρας και θά ήδυντα νά είναι πολλαπλάσιον έν είχον ληφθή άπό τήν Πολιτείαν τών ένδεικνυόμενα μέτρα διά τήν ούσιαστην σύνδεσιν τού έλληνικού πλοίου μέ τόν τόν.

άπό τόν νέον Πρόεδρον τής Ε.Ε.Ε. κ. 'Αριστ. Καραγεώργην ήτο και άναγκαιά άλλα και χρήσιμος, ιδίως ύπό τάς σημερινάς συνθήκας που έπιβάλλουν τήν άπολυτον ένότητα άλοκλήρου τής εύρυτερας ναυτικής μας οικογενείας.

"Η διαβεβαίωσις αύτη τού κ. Καραγεώργη έδόθη έπ' εύκαιρια συγχαρητήριον τηλεγραφήματος τού γενικού γραμματέως τής ΠΝΟ κ. Εμμ. Σαΐτη έπι τή άναληψει τών καθηκόντων του ως Προέδρου τής 'Ενώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών. Εις σχετικόν τηλεγράφημά του ό κ. Καραγεώργης τονίζει μεταξύ άλλων τά έξης:

"Εύχαριστο θερμά γιά τό τηλεγράφημά σας και θά μου έπιτρέψετε νά τό θεωρήσαν έναν άκομη δείγμα τής καλής συνεργασίας μεταξύ Ελλήνων ναυτικών και έφοπλιστών, συνεργασίας ή όποια μέχρι σήμερα έχει οδηγήσει και τίς δύο πλευρές σέ άτομικά και λογικά έπιτεύγματα, που δέν θά ήταν φρόνιμο νά μένει έπικιμώνται δυσ τούς άξιζει.

"Μέ τήν εύκαιρια αύτη, θά ήθελα νά διαβεβαιώσω τήν ήγεισία τού ναυτεργατικού κινήματος τής χώρας διτί και ύπο τήν Προεδρίαν μου, ή "Ενωσις Ελλήνων Έφοπλιστών έν συνεχίση τήν πολιτική που έχαραξε ή προκάτοχός μου κ. 'Αντώνιος Χανδρής, τού άνοικτου και άποτελεσματικού διαλόγου, που άπο έφοπλιστικής πλευράς έχει τήν άφετηρια του εις τήν έκτιμηση των υπηρεσιών που προσφέρει ή Ελλήνας ναυτικός και που κανείς άλλος και σέ καμπία περιπτώση δέν μπορεί νά τίς ύποκαταστήσῃ. Χωρίς τίς ύπηρεσιες αύτές, όπως είς τό παρελθόν έται και είς τό μέλλον, δέν μπορεί νά ύπαρξη Ναυτιλία γιά τόν τόπο μας και μάλιστα μέ τίς σημερινές έπιβλητικές τής διαστάσεις".

ΟΙ ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΓΥΜΝΑΣΙΟΥ

Μέχρι μετερόν ο μεγάλος άριθμός άξιωματικών καταστρώματος προερχόταν άπο τά Γυμνάσια. "Εναντί δηλαδή τών 200 περί που δοκίμων πού άπεδιδαν κάθε χρόνο οι Δημόσιες Ναυτικές Σχολές, ένας πολύ μεγαλύτερος άριθμός δοκίμων — πού δύσκολα τόν έπιανε ή στατιστική — είσερχόταν στή θάλασσας κατ' εύθειαν μέ τό άπολυτηριο τού παλαιού Συμνασίου.

Τό σύστημα αύτό δέν μπορεί παρά νά έξακολουθήση νά λειτουργεί και στή σημερινή πραγματικότητα, παράλληλα μέ τό καθεστώτων τών ναυτικών λυκείων ή άλλων σχολών ναυτικής παιδείας. Δηλαδή ένας άριθμός νέων άποφοιτών τών κοινωνίας την οπορρέει άπο τήν έκτιμηση της θάλασσας. Είναι μέσα στήν έλληνική πραγματικότητα.

ΘΕΤΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Ούδεις άμφεβαλε διτί ή "Ενωσις Ελλήνων Έφοπλιστών έν συνεχίση τήν έποικοδομητικόν διάλογον μέ τάς ναυτεργατικάς όργανώσεις. Η έπαναβεβαίωσης θμως τής πολιτικής αύτης, ή όποια άπορρέει άπο τήν έκτιμηση τών έποικοδομητικών διάλογον μέ τάς ναυτεργατικάς όργανώσεις. Η έπαναβεβαίωσης θμως τής πολιτικής αύτης, ή όποια άπορρέει άπο τήν έκτιμηση τών έποικοδομητικών διάλογον μέ τάς ναυτεργατικάς όργανώσεις.

τα και άποτελεί φυσικές διεξόδους, που ούτε μπορούμε ούτε πρέπει νά σταματήσουμε.

Αύτοί λοιπόν οι «δόκιμοι», πού θά άποκτουν θαλασσία ύπηρεσία ώς δόκιμοι, ναύται ή ναυτόπαιδες, τί θά γίνουν τελικά; Πώς θά έξελισσωνται; Θά ύπαχθούν ίωας στο σύστημα της προσθέτου διαδοχικής έκπαιδεύσεως του Π.Δ. 996/1979 και θά ύποχρεωθούν πρίν πάρουν το δίπλωμά τους (ποιό άκριβως;) νά φοιτήσουν στα sandwich-courses του 'Ασπροπύργου;

Όλα αύτά τά έρωτήματα, τά όποια άποτελούν συγχρόνως άτομικά προβλήματα μεγάλου άριθμου νέων, καλό είναι ν' απαντηθούν σαφώς και λεπτομερώς. Μέ έγκυλους, μέ δημοσιεύματα, μέ άνακοινώσεις. Όστε ό κάθε νέος, πού διαλέγει τη θάλασσα, νά ξέρη έπακριβώς τις δυνατότητες και τά συστήματα της έξελιξής του. Νά ξέρη δηλαδή ποιό θά είναι τό μέλλον του.

ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΙ Ε.Ο.Κ.

Ούδεμία σοβαρά πρότασις περιλαμβάνεται είς τήν νέαν Κατεύθυντήριον 'Οδηγίαν (ντιρεκτίβα) της Εύρωπαϊκής Κοινότητος πρός τά κράτη-μέλη της, διά τήν χειμαζομένην ναυπηγικήν των βιομηχανίαν. 'Αντιθέτως, τά περισσότερα κράτη-μέλη έμφανίζονται νά διατηρούν έπιφυλάξεις, τά όποιας και καταχωρούν είς τά πρακτικά τών σχετικών συνεδριάσεων και άποδεικνύουν τήν προσπάθειαν έκάστης χώρας νά συνεχίσῃ άνεξάρτητον πολιτικήν είς τόν τομέα αύτόν.

'Αντιπροσωπευτική ή περίπτωσης τής Μεγάλης Βρετανίας, ήτις παρέχει ειδικάς έπιχορηγήσεις είς τόν κρατικόν όργανον τών «Βρετανικών Ναυηγείων» και δέν άποδέχεται τήν «ντιρεκτίβα» της Κοινότητος και υπαγορευει τήν γνωτοποίησιν τών προγραμμάτων έπιχορηγήσεως, είς τήν άρμοδιαν έπιτροπήν τής Ε.Ο.Κ., τουλάχιστον 30 ή μέρας πρό τής ήμερομηνίας τής έπιχορηγήσεως.

Όφειλη, λοιπόν, και ή 'Ελληνική πλευρά νά διατυπώσῃ τάς θέσεις της, μέ γνώμονα τό συμφέρον τής χώρας έκ τής συναλλαγματικής προσόδου της μεγάλης Ναυτιλίας μας και τής δυνατότητος ναυπηγήσεως και έπισκευής περισσοτέρων έλληνοκτήτων πλοίων.

Κατ' αύτάς, συνέρχονται είς Βρετανίας οι

έκπροσωποι τών κρατών-μελών τής Κοινότητος πρός συζήτησιν και διαμόρφωσιν τού τελικού κειμένου τής «ντιρεκτίβας». Τήν χώραν μας έκπροσωπεί ό κ. Παντελίδης, τής Τραπέζης Έλλάδος. Θά ήτο σκόπιμον όπως ή 'Ελληνική άποστολή πλαισιωθή και μέ στελέχη τού Ναυτικού 'Επιμελητηρίου 'Ελλάδος και τών ένδιαιφερομένων 'Ενώσεων, οι οποίοι γνωρίζουν καλώς τά πράγματα και δύνανται νά βοηθήσουν είς τήν διατύπωσιν τών όρθων άπόψεων.

ΤΑ ΠΡΟΞΕΝΙΚΑ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΑ

Τί άκριβώς σημαίνει διά τούς 'Ελληνας ναυτικούς ή συνάντησις είς κάποιο άπό τά πέρατα τού κόσμου, ένός 'Ελληνος ειδικού κρατικού υπαλλήλου ικανού νά κατανοήση τά προβλήματα του, είναι δύσκολον νά τό συλλάβει άλλος έκτος άπό τούς ιδίους τούς 'Ελληνας ναυτικούς.

Αύτόν τόν ρόλον έχουν νά παίξουν τά Προξενικά Λιμεναρχεία, άπό τής 'Απω 'Ανατολής μέχρι τής Νοτίου 'Αμερικής. Νά ρυθμίσουν τά άπειρα ζητήματα τού πρωσποικού ένός έλληνικον πλοίου, τά όποια ούτε οι ίδιοι οι Πρόξενοι και πολύ περισσότερον οι άμισθοι προξενικοί — 'Ελληνες και μή — δύνανται νά έπιλυσουν.

Διά τούς λόγους αυτούς ή σύστασις ή κατάργησις ένός προξενικού Λιμεναρχείου δέν πρέπει νά είναι άποκλειστικώς ύποθεσις τών 'Υπουργείων 'Εξωτερικών, Οικονομικών και Ναυτιλίας, άλλα ύποθεσις τού κόσμου τής ναυτιλίας, έφοπλισμού και ναυτικών. 'Υπάρχουν βέβαια και οι λόγοι οικονομιας. 'Άλλα όταν διά παντοίας άλλας κρατικάς πολυπραγμοσύνας είς τό έξωτερικόν σπαταλώνται τεράστια ποσά, ή διατήρησις μάς κρατικής ναυτιλιακής ύπερσειας είς πολύχρονα σένα ή λιμενικά κέντρα, δέν νομίζομεν διά πρέπει ν' άνησυχή τόν κρατικόν προϋπολογισμόν.

Δέν ύπάρχει λόγος ή λογίδιον έντος τής κυβερνητικής μαρτ πραγματικότητος, ή όποιος νά μή έξαιρε τού 50 έκατομμύρια τού τονάλ, τής έθνικής ναυτιλίας. 'Άλλα μία τοιαύτη ναυτιλία έχει και τάς άναγκας της. Αύτας όταν έλθει ή ώρα τάς λησμονούμεν.

Τά γράφομεν αυτά έξ αφορμής τής καταργήσεως τού Προξενικού Λιμεναρχείου Κόμπε. 'Άλλα έχουν γενικώτερον και βαθύτερον

νόημα.

«ΒΡΩΜΙΚΗ ΔΟΥΛΕΙΑ»

'Η έκφρασις δέν άνηκε είς ήματα — γνωρίζουν δόλο τό επίπεδον τών «Ναυτικών Χρονικών» — και ούτε κάν θά τήν άνεφέραμε έάν δέν ήτο συνδεμένη μέ τήν πρόσφατον προσπάθειαν συκοφαντήσεως τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας μέ μίαν βρεταννικήν τηλεοπτικήν ταινίαν.

Συγκεκριμένως, μάς κατηγγέλθη διά είς τών Βρετανών όπερατέρο, πού άφιχθησαν είς τήν 'Ελλάδα νά «γυρίσουν» τήν δυσφημιστικήν διά τήν Ναυτιλίαν μας ταινίαν, δταν άντελθηφθεί περι τίνος άκριβώς έπρόκειτο έδηλωσε είς τούς πρωταγωνιστάς τής ιστορίας αύτής διά πρόκειται «γιά βρώμικη δουλειά» είς τήν όποιαν δέν ήμπορούσε — δέν τού τό έπετρεπε ή συνείδησίς του — νά συνεργήση και άπεχωρηση τού συνεργείου επιστρέψας είς τήν Βρετανίαν. 'Αναφέρεται διά τό δόνυμα τού έν λόγω Βρετανών όπερατέρο είναι γνωστόν είς ώρισμενα πρόσωπα είς τόν Πειραιά, συνδεμένα άμεσως ή έμμεσως μέ τήν Ναυτιλίαν, τά όποια όφειλουν νά τόν κατονόμασουν ώστε νά τόν εύχαριστησή ή Ναυτιλία μας διά τήν εύπρεπη και άνδροπρεπή στάσιν του άλλα και διά νά άποκαλυφθεί είς δλην τήν έκτασίν της ή έπιχειρηθείσα σκευωρία.

'Επαναλαμβάνομεν — και νομίζομεν διά τούτο άποτελεί άξιωσιν δλοκλήρου τής εύρυτερας ναυτικής μας οίκογενειας — διά τά έν λόγω πρόσωπα πρέπει νά άμιλήσουν. 'Αποτελεί τούτο καθηκόν των, διότι άποζουν άπό τήν 'Ελληνικήν Ναυτιλίαν. 'Αλλιώς, τό καλύτερον πού έχουν νά κάμνουν είναι νά μάς άφησουν ήσυχους. Αί έπηρεσία των δέν είναι άπλως περιττά άλλα και υποπτοι.

ΟΙ ΝΟΡΒΗΓΟΙ ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΟΥΝ

'Έξακολουθούν νά σιωπούν οι Νορβηγοί έπι τού θέματος τών κατηγοριών πού έξετό έχουν έναντιον τού έλληνικού δεξαμενοπλοίου «Στυλίς» διά δήθεν πρόκλησιν ύπ' αύτού ρυπάνσεως συνεπεία τής όποιας έθατωθησαν 100.000 περίπου θαλασσοπούλια είς τόν Βόρειον Θάλασσαν. Σημειώνεται σχετικώς διά μέχρι τής στιγμής ούτε τά στοιχεία τά όποια έζητησε τό 'Υπουργείον μέσω τής 'Ελληνικής πρεσβείας είς τό 'Οσολ έδθησαν έκ μέρους τών άρμοδιών νορβηγικών άρχων. Αί νορβηγικά άρχαι περιωρίσθησαν είς τήν άποστολήν ένός μνημονίου διά τού άποιου έπειδηγείται διά τό έλληνικον δεξαμενόπλοιον έθεωρήθη ύποπτον έπειδη κατέπλευσε είς τόν λιμένα τού Σλάγκεν με καθαρές δεξαμενές και μικρά ποστήσα έρματος και έπειδη δείγματα τά όποια έληφθησαν άπό τό «Στυλίς» συμπίπτουν με τά δείγματα πετρελαίου τά όποια εύρεθησαν είς τά σπλάχνα τών πουλών. Τέλος είς τό μνημόνιον άναφέρεται διά ή ύποθεσις άκομη έξετάζεται και διά δέν έχουν έξαχθη είσετι τά τελικά συμπεράσματα, δηλαδή μέ άλλες λέξεις οι Νορβηγοί άρνούνται νά προβούν είς έπισημους καταγγελίαν, διότι άπλουστα συνωρίζουν διά ή ρύπανσις πού προεκάλεσε τόν θάνατον τών πουλών δέν προέρχεται άπό τό «Στυλίς».

'Υπογραμμίζεται σχετικώς διά τό 'Υπουργείον παρακολουθεί έπισταμένως τό θέμα και, δημος διαβεβαιώνεται, δέν είναι διατεθειμένον νά άνευχθη διασυρμόν τής Φήμης τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας μέ άνευσθύνους — και ίσως σκοπίμους — δημοσιεύσεις.

ΠΡΩΤΟΦΑΝΕΣ

Μάς καταγγέλλεται διά κάποια έλληνική άρχη τού έσωτερικού ύπεχρέωσε τόν πλοίαρχον έλληνικον σκάφους νά άντικαταστήση τρεις άλλοδαπούς που υπερέβαιναν τό 25%, μέ 'Ελληνας άπό τόν τοπικόν λιμένα. 'Οταν τό πλοίον άπέπλευσε διά τόν προορισμόν του ό πλοιαρχος άνεθεσε είς



TREMCO MARITIME AND TRADING CO. LTD.

ARE NOW PLEASED TO ANNOUNCE THEIR OFFICIAL APPOINTMENT AS

**EXCLUSIVE SOLE AGENTS
IN GREECE, CYPRUS & CANADA
FOR MISR PETROLEUM COMPANY BUNKERS
TO GREEK VESSELS AT EGYPTIAN PORTS**

CAN NOW OFFER THE BEST PRICES, SERVICE AND TERMS OBTAINABLE ON
THE MARKET, ALSO LOWEST RATES FOR

**SUEZ CANAL TRANSITTING
IN COOPERATION WITH
DAMANHOUR SHIPPING AGENCY**

ATHENS OFFICE:

9, HADZIYANNI MEXI, ATHENS T.T. 612
Tel.: 711480 - 739135 - 723772
A.O.H.: 8814537 - 729462 - 6816636
Telex: 21 4943 TMTG GR

CAIRO OFFICE:

64, AL MONTAZA STR.
HELIOPOLIS, CAIRO
Tel.: 861781 - 960622 - 867663
Telex: 92502 SALAH UN
FOR MR. ELIAS GUINDI

4. Νά αυξηθεί τό ναυτεργατικό συνάλλαγμα και νά σταματήσει ή διαρροή του στό έχωτερικό.

Στίς άμεσως έπόμενες σελίδες τού έντυπου δημοσιεύονται έκλαϊκευμένα πέντε από τά μέτρα τών ναυτικών πού πήρε πρόσφατα ή πολιτεία και πού κρίνονται ίσως τά σπουδαιότερα. Τό Ναυτικόν 'Επιμελητήριον τής 'Ελλάδος πιστεύει ότι θά έκτιμηθεί άναλογα η προσφορά αύτή και θά άναγνωρισθεί ή μέριμνα τού κράτους γιά τόν 'Ελληνα ναυτικό.

Μέ φιλικούς χαιρετισμούς
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Ν.Ε.Ε.
ΝΙΚΟΣ Λ. ΝΟΜΙΚΟΣ

ΧΡΟΝΙΑ Η ΕΛΛΕΙΨΙΣ

Δέκα τετράγωνα μακράν τού Κρεμλίνου εις τήν Μόσχαν ένα μεγάλο κατάστημα τροφίμων δέν διαθέτει είμην πέντε μόνον ειδή έδωδημάνων: μηλά, λάχανα, πατάτας, καρότα και κρεμμύδια. Βεβαίως με τό ύπαρχον χαοτικόν σύστημα τής κρατικής διανομής είναι δύσκολον νά είπη τις έναν εις άλλοι παρουσιάζονται πλεονάσματα και άλλοι έλλειψεις.

Τό 'Αμερικανικόν «έμπαργκο» εις τόν τομέα τών σιτηρών είναι βέβαιον ότι έπεδρασε βαρύτατα, μολονότι υπεστρίχθη και ή αποψίς ότι τό «έμπαργκο» έβελτίωσε τά πράγματα, δεδομένου ότι ήναγκασε τήν Σοβιετικήν ήγεσίαν νά κινητοποιήση τά πάντα πρός άνεξαρτοποίησην τής, έμφυσησασα δύνεμον άναμφωσεως.

Καί ένω ό Πρόεδρος Ρήγκαν μελετά έάν θά συνείση ή θά άρη τόν άποκλεισμόν, ή 'Αργεντινή, ήτις ήρνήθη ν' άκολουθηση τήν άμερικανικήν έντολήν τού μπούκοτάζ, λέγεται ότι θά καταστή ή κύριος προμηθευτής δημητριακών τής Ρωσίας κατά τό 1981. 'Ηδη κατά τό 1980 ή Ρωσία ήγόρασεν έξ αύτής τό σύνολον τού διαθεσίμου σίτου και άραβοσίτου, καταβαλούσα τιμάς άνωτέρας τών διεθνών κρατουσών. Κατά τάς γενομένας έκτιμησεις ο τόνον τού σίτου τής έκδοσισε 208-215 δολλάρια. 'Έάν είς τήν τιμήν προστεθούν αι δαπάναι μεταφοράς και άσφαλσεως, ή ύπερτιμησις φθάνει τά 24 δολλάρια κατά τόννον έναντι τής τιμής τού άμερικανικού σίτου.

Κατά τάς γνωσθείσας πληροφορίας ή Ρωσία έχει ήδη συμφωνήσει μετά τής 'Αργεντινής διά τήν προμήθειαν 5 έκατομ. δημητριακών έτησίως μέχρι τού 1984, ύπολογίζεται άμως ότι έντος τού 1981 ή 'Αργεντινή θά ήδη-

νατο νά τής προμηθεύση 12 σχεδόν έκατομ. τόννων δημητριακών και έλαιωδών προϊόντων.

ΠΛΟΙΑ ΡΟ-ΡΟ

«Ένας δεύτερος, άμφιλεγόμενος τομεύς εις τάς συγχρόνους θαλασσίας μεταφοράς, είναι ό τομεύς τών όχηματοφόρων πλοίων, τών γνωστών με τόν διεθνούς χρήσεως σρο-ρο-ρο (ρολ-ον-ρολ-οφ). Τό 1973 ύπτηρον μόνον 110 πλοία τής κατηγορίας αύτής, ένω εις τό τέλος τού 1979 είχον φθάσει τά 747 συνολικού τοννά 4,5 έκατομ. τον. d.w., αι δέ έκκρεμούσαι παραγγελία περιελάμβανον 167 άκρη μονάδας 1,6 έκατομ. τον. d.w.

Τά πλεονεκτήματα τών ρο-ρο έγκεινται εις τήν μεγάλην αύτών προσαρμοστικότητα και εύελιξίαν διά τήν έξυπηρέτησιν μεγάλης ποικιλίας άγορών. Εις τήν πράξιν τό ρο-ρο δύναται νά μεταφέρη δι.τιδήποτε. Παραλλήλως, έφ' δουσ τό τροχοφόρον φορτίον των είσερχεται και έξερχεται μόνον του, ο χρόνος φορτοκορτώσεως συμπτύσσεται εις τό έλαχιστον και αι συμφορήσεις εις τούς λιμένας άποφεύγονται.

«Υπάρχουν άμως και μεινεκτήματα. Δεδομένου ότι φορτώνουν τροχοφόρα, παρουσιάζουν ένα συγκριτικό με τά κοντέινερες, μεινεκτικήν χρησιμοποίησιν τού διαθεσίμου χώρου (ώς π.χ. τού κάτωθι τών τρεύλερες χώρου) ένω παραλλήλως διάφορα προβλήματα εύσταθειας καθώς και δυσκολίαι στοιβασίας τού φορτίου κατά μηκος τού σκάφους, έρχονται νά προστεθούν εις τά έλλατώματά των.

Παρ' άλα αύτά τό μέλλον τών πλοίων ρο-ρο θεωρείται ρόδινον. 'Ένω άρχικώς ήσαν συνδεδέμενα με μικράς έύρωπαίκας γραμμάς και τό τυπικόν μέγεθός των έφθανε μόλις τούς 3.000 τον. d.w., σήμερον ή τάσις είναι πρός χρησιμοποίησιν των εις μεγάλας γραμμάς και τά παραγγελλόμενα φθάνουν τούς 20 και 32 χιλ. τόννους d.w. Κατά τούς ύπολογισμούς τών ειδικών ή διειδύσις των εις πολλάς μεγάλας και τοπικάς γραμμάς και ή κυριαρχία των εις τομείς μικτών μεταφορών (φέρρους, μεταφοράς συρμών κ.λ.π.) τούς έξασφαλίζει άπειρους σχεδόν δυνατότητας χάρις εις τά όποιας προβλέπεται ή κατά 40% περίπου αυξησίς των έντος τής έρχομένης διετίας.

Η ΠΑΛΑΙΑ ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ

Εις άλλην σελίδα δημοσιεύμεν άνοικτήν έπιστολήν τού συνεργάτου μας κ. Γ. Φρέρη

άπευθυνομένην πρός τούς 'Υπουργούς Συντονισμού, Οικονομικών και Ναυτιλίας.

Τά «N.X.» έπικροτούν τά δσα ό έπιστολογράφος άναφέρει. 'Άλλοι μονον έάν ένας τόσον μεγάλος χώρος τού Συριανού λιμένος άχρηστευθή άνεπανορθώτως είς περίπτωσιν νέου άτυχήματος. Τίς θά τήν άνελκύσει;

«Έκτος τούτου έν από τά ώραιότερα τημάτα τού λιμένος καθίσταται άθεατον φιλοξενούν σωρών παλαιοιστήρου, ένω θά ήδυνατο νά άξιοποιηθή ως «μαρίνα» διά θαλαμηγούς και κόττερα τά όποια κατά τούς θερινούς μήνας κατακλύζουν τόν λιμένα έμποδίζοντα πολλάκις τάς κινήσεις τών άκτοπλοιών σκαφών.

Πρωτίστως άμως δέον νά άπομακρυνθή τό ταχύτερον ό έπικρεμάμενος κίνδυνος. Δέν θέλομεν νά φαντασθώμεν ότι έπικρατούν σκέψεις μεταβολής τού λιμένος εις ίχθυστροφείον, διότι κατά τούς ίχθυστρούς πολλά ποικιλία ίχθυών πολλαπλασιάζονται εις τά ναυάγια άτινα έπικάθηνται τού βυθού.

Η ΠΡΟΚΛΗΣΙΣ ΣΥΝΕΞΙΖΕΤΑΙ

Εις ήμεροσίαν έφημερίδα τών 'Αθηνών έδημοσιεύθη άνακοίνωσις τής 'Εστιάς Ναυτικών μέ τήν όποιαν γνωστοποιεῖται ότι ζητείται διευθυντής διά τό Πρατήριον Τροφίμων τής 'Εστιάς. Εις τήν άνακοίνωσιν ουδείς λόγος γίνεται ότι ό προσληφθησόμενος πρέπει νά είναι ναυτικός έν ένεργεια ή συνταξιούχος, όπως άριζει ρητώς τό Καταστατικόν τής 'Εστιάς Ναυτικών. 'Από αύτό γίνεται πλέον φανερόν διό τη πρόκλησις εις βάρος τής ναυτικής μας οικογενείας συνεχίζεται. 'Η μόνη έξηγησις, τήν όποιαν ήμεις δυνάμεθα νά δώσωμεν εις τήν ύπόθεσιν αύτήν, είναι ότι οι προστάται τών «μπιλετάκηδων», οι όποιοι άποτελούν τήν πλειοψηφίαν τών ύπαλληλων τού Πρατήριου Τροφίμων, φαίνεται ότι θεωρούν τούς έαυτούς των πολύ ίσχυρούς και διά τό λόγον αύτόν ένεξελέγκτους. Τούς διαβεβαιώνομεν άμως διό πλανόνται και τούς προειδοποιούμε διό τη ή εύρυτην ναυτική οικογενεία διά θά άνεχθη τήν βάρβαρον καταπάτησην τών δικαιωμάτων τών ναυτικών μας. 'Οποιοι και άν είναι.

ΠΛΟΙΑ ΚΟΝΤΕΊΝΕΡΣ

«Υπάρχουν άρκετοι εις τούς διεθνείς ναυτιλιακούς κύκλους, οι όποιοι ύποστηριζουν διό τη θεαματική άναπτυξή τού στόλου τών πλοίων κοντέινερ, ή όποια ένεφανίσθη εις τό διάστημα τής δέκαετίας πού έληξεν, έφθασε εις τό τέρμα της.

«Όταν πρό 15 έτών ή 'Αμερικανική Sealand ήρχισε τό πρώτον χρησιμοποιούσα μεταποιημένα πλοία κοντέινερ εις τάς γραμμάς της τού Βορείου Ατλαντικού, είχεν έκκινησει μίαν έπανάστασιν εις τόν τομέα τών θαλασσών μεταφορών, τήν όποιαν ταχέως ήκολούθησαν αι μεγάλαις έύρωπαίκας γραμμάς και τοπικάς γραμμάς της 'Απω Ανατολής, τής Αυστραλίας και τού Ατλαντικού.

Οι πρωτόποροι αύτοί έβασισθησαν εις τήν σκέψιν διό αι βαρύτατα έπενδυσεις, τάς όποιας άποτουν τά όλιγωτερα μέν άλλα πολύ άποδοτικώτερα πλοία κοντέινερ, θά τούς έπετρεπε νά κυριαρχήσουν άνετως εις τήν άγορά αύτήν, εις τήν όποιαν τά πανύψηλα έξοδα εισόδου θά άπεκλεισον τόν πάροδον τού χρόνου ένεφανίσθησαν μή άναμενόμενοι άντιπαλοι. Τό συγκρότημα Τάνγκ τού Χόγκ Κόγκ, τό Καναδικόν συγκρότημα Κάστ, αι έταιριαί τής Ταϊβάν εις τήν 'Απω Ανατολής και άλλοι νεήλυδες ή πειλήσαν σεβαρώς και έξακολουθούν νά άπειλούν τούς παραδοσιακούς πλέον άρχικούς πλοιοκτήτας.

Συγχρόνως, καθώς αι άναγκαι εις κεφάλαια ημένον, αι έταιριαί κοντέινερ, έστραφησαν πρός χρηματοδότησιν άρχικώς πρός τάς Τραπέζας και άν συνεχεία πρός τάς ναυ-

Argonaut Suppliers

220/224 POINT ROAD, DURBAN 4001

DURBAN

Διευθυντής: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ
for all ship requirements

TROPODOSIAI

YLIKA KATASTROMATOS & MICHANHS

APTIA EΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

λωτρίας έταιρίας, αι όποιαι ούτω είσηλθον άπαιτητικώς εις τόν τομέα αύτόν. Υπολογίζεται σήμερον διτό τό ήμισυ του στόλου τών πλοίων κοντέινερς άνηκει εις ναυλωτρίας έταιρίας. Έάν άκρων προσθέσωμεν τάς κρατικάς ή ήμικρατικάς έταιρίας τών ύπο άναπτυξιν χωρών, αι όποιαι ήρχισαν νά μετέχουν εις τάς μεταφοράς αύτάς καθώς ή μέθοδος τών κοντέινερς έξηπολούτο μέχρις αύτών, βλέπουμε, διτό τό φάσμα τών νεγδυδών εις τήν άγοράν τών κοντέινερς έχει γίνει πολύ εύρυ διά νά δυνηθή νά κυριαρχηθή ύπο τών άρχικών κατακτητών της.

ΓΛΩΣΣΑ ΛΑΝΘΑΝΟΥΣΑ...

Είναι γνωστός ό όθρυβος έκ μιᾶς συγκεκριμένης κατευθύνσεως διά τήν υπαρξιν δηθεν άνεργίας μεταξύ τών ναυτικών, όμολογούμεν όμως διτό παρομοίαν αύτοδιάψευσιν τών ισχυρισμών τής αύτοποκαλουμένης «Ναυτεργατικής Συνδικαλιστικής Κίνησης», και μάλιστα πανηγυρικήν δέν άνεμεναι. Αναγινώσκομε, λοιπόν, εις τόν άπολογισμόν της, πού είδε τό φώς τής δημοσιότητος και τά έξη:

«Ηδη, τά οίκονομικά προβλήματα πού προέκυψαν και σάν άποτέλεσμα τής έντασης στήν ΕΟΚ (σημείωσις ίδικη μας: 'Αλλησια, πότε κι δλα...') δεναν τήν άνεργια στή χώρα μας, άναγκαζουν έναν μέρος παλιών ναυτεργατών άλλα και άλλων έργαζομένων νά άναζητούν διέξοδο στή ναυτική έργασια».

Αυτό δημαίνει διτό δχι μόνο άνεργια δέν ώφισταται μεταξύ τών ναυτικών μας, άλλα και διτό κάθε προσερχόμενος εύρισκει άμεσως έργασιαν διότι αι άναγκα εις έμψυχον υλικόν τής Ναυτιλίας μας είναι τεράστιαι. Άλλως, έάν δηλαδή ήσαν διαφορετικά τά πράγματα, ούδεις άνεργος θά έστρεφετο εις ένα τομέα όπου ήδη υπάρχει άνεργια.

Άλλαι αι όμολογίαι δέν περιορίζονται μόνον εις αύτό τό σημείον. Έπεκτείνονται και εις τήν ποιότητα τών λεγομένων νέων ναυτικών, αύτών δηλαδή εις τούς όποιους ήναγκάσθη νά καταφύγη η Ναυτιλία διά τήν συμπλήρωσιν τής συνθέσεως. Λέγουν, λοιπόν, δι' αύτούς τούς νέους διτό «διακρίνονται γιά τό χαμηλό έπιπεδο συνειδητότητος στήν έργασια» και διά τόν λόγον αύτών «πρέπει συνεχώς νά τούς διαπιδαγωγούμεν και νά προπαγάδιζουμε τίς παλιές καλές άρχες τής συνειδητότητας στήν έργασια, τής αύτοπειθαρχίας, τής ναυτοσύνης και τής συναδελφικής άλληλεγγύης». Έάν τάν λόγω διαπιστώσεις τάς έκαμψε η ΠΝΟ θά είχε ξεσκωθή θύελλα διαμαρτυριών διτό δηθεν γίνεται προσπάθεια μειώσεως κλπ. τών ναυτικών και διλα τά συμπαροματούντα.

Έπισης γίνεται προσπάθεια νά προσεταιρισθή ή «κίνηση» αύτή διλα τά έπιπτεύματα ύπερ τών ναυτικών μας τών τελευταίων συλλογικών συμβάσεων (40ωρος έβδομαδιαία έργασια, βελτίωσις τής άμοιβης τής ύπερωρίας, αύξησης τής άδειας εις δύο μήνας, μειώσις τής διαρκείας ναυτολογήσεως εις δέκα και έπτα μήνας, διλοκλήρωσις τού θεσμικού πλαισίου τών οικογενειών έπιδομάτων, ίδρυσις έπικουρικού Ταμείου κλπ.) ένώ είναι ωπός άκρων ό όθρυβος πού έδημοι ούργησε διτό δηθεν η ΠΝΟ «ξεπούλησε» τά συμφέροντα τών ναυτικών μέ τάς συλλογικάς συμβάσεις.

Τέλος τίθενται και αι νέαι διεκδικήσεις μεταξύ τών όποιων περιλαμβάνονται και τά έξης: Πρώτων, αύξησης τής ύπερωριας άμοιβης κατά 50% διά τά Σάββατα και 100% διά τάς Κυριακάς, και, δεύτερον, ή χορήγησις διλων τών διανυμένων έν πλώ Σαββατοκύριακων ώς άδειας μετ' άποδοχών (άφήνομεν τήν σύγκρισιν και έξαγωγήν τών συμπερασμάτων εις κάθε καλόπιστον ναυτικόν) και προβάλλεται και ή πεμπτουσία τής διλης πολιτικής τής «Κίνησης» πού είναι «ή κατάργηση τών έγκριτικών πράξεων νηολόγησης τού δρθρου 13 τού N. 2687/53», ή κατάργησις, δηλαδή, τού θεσμικού καθεστώτος εις

τό όποιον έστηριχθη ή άναπτυξις τής Ναυτιλίας διά νά καταργηθή και αύτή και νά ήσυχασμε.

NEOI PROSANOATOLISMOI

Κατά τούς ειδήμονας εις τάς προβλέψεις τών όποιων δέν διχομεν κανένεν λόγον νά μιφάλλομεν, ή παγκόσμιος κατανάλωσις ένεργειας θά είναι τετραπλασία τής σημερινής έντός τών 40 προσεχών έτών, λαμβανομένου ύπ' δψει, διτό τό φάσμα τών νεγδυδών εις τήν άγοράν τών κοντέινερς έχει γίνει πολύ εύρυ διά νά δυνηθή νά κυριαρχηθή ύπο τών άρχικών κατακτητών της.

Τάς έταιρες προβλέψεις δέν είναι δύσκολος ή έξηγησις τής φρενητιώδους έρευνής πρός άνευρεσιν έναλλακτικών ένεργειακών πηγών.

Δύο χαρακτηριστικά σημεια: Η άντεπιθεσιος τού δημόσιος, ήτις συνοδεύεται με ταυτόχρονον αύξησην τής καταναλώσεως φυσικών άεριών. Διά τήν έκμετάλλευσιν τής Ηλιακής ένεργειας, τής Αιολικής, τών παλιρροιών και τής κινήσεως τών κυμάτων ή πορεία είναι βραδεία και μόλις περί τό έτος 2000 θά παρουσιασθή κάποια επιτυχία. Διά τήν χρηματοποίησιν τού ύδρογονου αι προβλέψεις συμπίπτουν περί τό έτος 2050.

Πλησιέστερον έξ διλων έριστομεθα εις τήν πυρηνικήν ένέργειαν και ύπάρχει άμφωνος σύμπτωσις γνωμών, διτό έντός είκοσαετίας άπο τήμερον αύτη θά παίζει έναν πολύ σημαντικόν δρόλον διά τάς ένεργειακάς άναγκας τής άνθρωποπότητος π.χ. ή Γαλλία ύπολογίζει νά καλύψει τό 50% τών άναγκών της ή ηλεκτρικήν ένέργειαν διά πυρηνικών άντιδραστήρων τό έτος 1995.

Έν τώ μεταξύ έπιπτωσεις επί τής ναυτιλίας άναμένονται έκ τών γεγονότων τής άντικαταστάσεως τού πετρελαίου ώς πηγής ένέργειας δι' άνθρακος και άεριών, τών όποιων τά κοιτάσματα έρισκονται κατά γενικόν κανόνα μακράν τών κέντρων καταναλώσεως, πράγμα πού σημάνει διλόκηρον διλυσσον μεταφορών μεγάλης έκτασεως βασιζόμενης έπι ειδικών πλοίων και άγωγών. Διά τό μεδάνιον αίφνης τά ύπαρχοντα άποθέματα είναι διπλάσια έκείνων τού πετρελαίου.

Εις διλας τάς βιομηχανικά χώρας κατασκευάζονται νέοι τερματικοί σταθμοί διά τήν

προσέγγισιν και έκφροτωσιν ύγραεριοφόρων, τά όποια μεταφέρουν ύγροποιημένα φυσικά άερια και προβλέπεται διτό τό 1987 θά ίδωμεν ένα συναγωνισμόν μεταξύ τών διαφόρων λιμένων, οίτινες διαθέτουν τοιαύτας έγκαταστάσεις διακινήσεων τοιούτων φορτίων.

Διά τήν Εύρωπαϊκήν «Ηπειρον μελετώνται γιαντιάσια συγκροτήματα διά τούς λιμένας ΦΟΣ (Μασσαλία), Σαιντ - Ναζέρ, Ζημπρούκε, Σεμσάφεν και Γουίλεμσαχάφεν. Αι ποσότητες τών φυσικών άεριών, οίτινες θά διακινηθούν διά τών λιμένων τούτων είναι τεραστία.

Η θαλασσία μεταφορά τοιούτων φορτίων θά γίνεται άπο τάς έταιρίας πετρελαίου και τό πρόγραμμα ναυπηγήσεων πρός άντιμετώπισιν τού ρεύματος τούτου προβλέπει τήν ναυπήγησιν 16 μεθανοφόρων τών 125.000 κυβικών μέτρων έκαστον.

Τό ύγραεριον καλείται δημα νά παίξη σημαίνονται ρόλον και διά τήν χρηματοποίησίν του ώς καυσίμου εις τά πλοια. Ήδη, εις τά ναυπηγεία Κάριγκτον τής Αύστραλίας ναυπηγείται έν σκάφος, τό «Αντελάιντ» 7.500 τόννων γκρός, τό όποιον θά είναι τό πλοίον εις τό κόσμον πού θά χρηματοποιεί διά τήν πρώσων του ύγροποιημένον άεριον.

Η «άνάστασις» τού δημόσιος έγινε σχεδόν κανών. Δέν έκ έπελθουν άναστατώσεις. Προβλέψεις γίνονται διτό αι Εύρωπαϊκοί είσαγωγαι θά έπατπλασίασθούν έναντι τών σημερινών πέριξ τού έτους 2000. Διά τό 1990 θά είναι ισοδύναμοι με τό φορτίον 1.270 πλοιών ειδικής κατασκευής 100.000 τόννων έκαστον.

Αι Εύρωπαϊκοί είσαγωγαι, θά γίνωνται κυρίως άπο τάς ΗΠΑ, τόν Καναδά, τήη Νοτ. Αφρικήν, τήη Αύστραλίαν και τήη Κίναν. Μειονέκτημα αι μεγάλαι άποτάσεις και ποσότητες μεγάλαι, διά τάς όποιας θά χρειάζωνται πλοια μεγάλης χωρητικότητος. Πιθανόν άκολουθως άνθραξ νά φθάνει εις τήν Εύρωπην έκ πλέον άπομεμακρυσμένων περιοχών, όποτε και άναλογον θά πρέπει νά είναι τό μεγεθος τών πλοιών, ώστε τό κόστος μεταφοράς νά είναι οικονομικότερον.

NAYPHOEPIΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ

«Οτι ύπηρξαμεν άνέτοιμοι, κατά τήν είσοδον μας εις τήν ΕΟΚ, άναφορικώς με τήν

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

ναυπηγοεπισκευαστικήν βιομηχανίαν, άποδεικνύεται διότι τό γεγονός διτάρωθα θά έξετάσωμε τί ισχύει εις τήν Κοινότητα έν σχέσει με τάς τελωνειακάς διαδικασίας κατά τάς έπισκευάς πλοίων. Τούτο άπεισθη εις τήν σύσκεψιν τοῦ Γνωμοδοτικοῦ Συμβουλίου Ναυπηγικής Βιομηχανίας, εις τήν όποιαν έπεκράτησε ή διπούς διτά προτού προβούμε εις ρυθμίσεις αι ίσημαν πλοίων. Βλέπετε, ή διοικησις δέν έγγριζε διότι από τής 1ης Ιανουαρίου ή 'Ελλας θά ήτο πλήρες μέλος τῆς ΕΟΚ και αιφνιδιάσθη. Τό σλόγκαν «Είσαι στήν ΕΟΚ, μάθε για τήν ΕΟΚ» ισχύει κατ' έξοχην διά τήν έλληνικήν δημοσίαν διοίκησιν...

● 'Όπωσδήποτε δέν πρέπει νά είναι δισχετον με τήν άγνοιαν τῆς διοικήσεως δχι μόνον έν σχέσει με τά ισχύοντα εις τήν ΕΟΚ, άλλα εις δλα γενικώς τά θέματα που άναφερονται εις τήν ναυπηγοεπισκευαστικήν βιομηχανίαν τό γεγονός διτά αι ίσπισκευαί και οι δεξαμενισμοί εις τήν λιμενικήν περιοχήν, άντι νά αύξανωνται, παρουσίασαν μείωσιν κατά τά τελευταία έτη. Συμφώνως πρός στοιχεία τοῦ ΟΛΠ, ή κίνησις τών έπισκευών και δεξαμενισμών πλοίων κατά τήν τετραετίαν 1976 - 1979 (στοιχεία διά τήν άνάλογον κίνησιν διά τό 1980 δέν διέθετε ή ΟΛΠ τήν 14ην Ιανουαρίου 1981...) είχε ώς έχης:

'Επισκευασθέντα πλοία		Δεξαμενισθέντα		
'Αριθμός	Τόννοι	'Αριθ.	Τόννοι	
	γκρός		γκρός	
1976	1.005	4.736.141	726	2.721.490
1977	1.020	5.065.892	677	2.564.771
1978	807	4.072.275	695	2.724.134
1979	918	6.462.577	677	3.265.221

'Έκ τών άνωτέρω προκύπτει πόσον δυσμενής είναι διά τάς έπισκευάς πλοίων εις τήν λιμενικήν περιοχήν ή άλλειψις έπαρκων έπισκευαστικών χώρων και δεξαμενών. Τό γεγονός δλλωστε διτά τό έλληνικόν πλοίον άλλοι άναζητά τάς έπισκευαστικάς εύκολιάς είναι χαρακτηριστικόν.

● Κατά τήν διπούν τής άμερικανικής έφη-

μερίδος «Τάιμς τής Νέας 'Υόρκης», ή έπιβολή νέων αύστηροτέρων κανονισμών και άξιώσεων κυρίως εις τά δεξαμενόπλοια, έν συνδυασμώ μέ δλλους παράγοντας πού άνεκυψαν τελευταίως, θά έχη ώς συνέπειαν τήν αύξησιν τών έργασιών τών ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων, ιδιαιτέρως τής 'Ελλάδος και τής Πορτογαλίας. 'Η έφημερίς άναφέρει σχετικώς διτά τά 'Ελληνικά Ναυπηγεία «άφου είχαν ζημιάς άστικον έκαπον. δολαρίων κατά τό 1978 και 1979, άναμένεται διτά θά έχουν πλεόνασμα ένός και ήμισεος έκαπον. δολαρίων διά τήν χρήσιν τού 1980 και κέρδος άπωσδήποτε και κατά τό 1981». 'Η έφημερίς παραθέτει και σχετικήν δηλωσιν τού κ. Κων. Δρακοπούλου, συμφώνως πρός τήν όποιαν «ή κρίσις τών ναυπηγείων άνηκε εις τό παρελθόν μολονότι και στό μέλλον δέν δειχνύει τόσο λαμπρόν». 'Ο κ. Δρακοπούλος στηρίζει τήν αισιοδοξίαν του εις τό γεγονός διτά μεγάλος άριθμός σκαφών πρέπει νά ύποβληθή εις σοβαράς έπισκευάς, διότι λόγω τής ναυτιλιακής κρίσεως τών τελευταίων έτών ή συντήρσις τών περιορίζετο εις τά άπολυτάς άναγκας. 'Η έφημερίς άναφέρει διτά εις τά 'Ελληνικά Ναυπηγεία πιστεύουν διτά η θέσις τά εύνοει και θά έπωφεληθούν και άπο τή αύξησιν τής παλαιάς συμφωνίας ή όποια προέβλεπε και έπισκευάς βοηθητικών σκαφών του σοβιετικού πολεμικού στόλου. 'Υπενθυμίζεται διτά έπανελμένων εις τό παρελθόν είχε έκφρασθη άντιθεσις τού ΝΑΤΟ εις τήν έν λόγω συμφωνίαν.

● Πέντε από τάς σοβαροτέρας έλληνικάς ναυπηγοεπισκευαστικάς μονάδας ίδρυσαν προσφάτως τήν 'Ενωσιν 'Ελληνικών Ναυπηγοεπισκευαστικών Βιομηχανιών, ή όποια λίαν συντόμως πρόκειται νά έγκαταστήση γραφεία εις 'Αθήνας. Είσι τήν 'Ενωσιν μετέχουν τά 'Ελληνικά Ναυπηγεία τού Σκαραμαγκά, τά Ναυπηγεία 'Ελευσίνος, τό Νεώριον Σύρου, τά Ναυπηγεία CIATION OF WEST EUROPEAN SHIPBUILDERS, ή διοικεῖται από Συντονιστικήν 'Επιτροπήν εις τήν όποιαν μετέχουν οι κ.κ.: Καλδής, Μπότσης, Σακελλαρίου, Μητσάτος, Κοκκάλης, Δημητρίου, Σιώζος, Π. Τσεμπελής και Ν. Λακιώτης.

● 'Ενεκρίθη ή έγκατάστασις τής πρώην κρατικής πλωτής δεξαμενής τήν Σύρου εις τόν λιμένα τής Σούδας. 'Η δεξαμενή, άνυψωτική ίκανήτος 12.000 τόννων, θά λειτουργή ύπο τόν έλεγχον τής ύπο σύστασιν Α.Ε. Ναυπηγεία Κρήτης, κύριος μέτοχος τών διποίων είναι ή κ. Στ. Γεωργακάκης, ιδιοκτήτης τής δεξαμενής.

πρός τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας τονίζουν διτά δέχονται δρσιν τού προνομίου των διά τήν τοποθέτησιν δύο πλωτών δεξαμενών άνυψωτικής ίκανήτος 4-6.000 τόννων εις τήν λιμενικήν περιοχήν ύπο τόν δρον διτά αί έν λόγω δεξαμενειν διτά κατεσκευάζοντο εις τάς έγκαταστάσιες τών Ναυπηγείων τού Σκαραμαγκά. Δέν έγγνωσθησαν άλλαι λεπτομερεια, έκφραζον διμως φόβοι διτά ή ΟΛΠ, έλλειψει τών άπαιτουμένων κεφαλαίων, δέν θά προχωρήση, τουλάχιστον άμεσως, εις τήν πρόσκτησιν τών έν λόγω δεξαμενών αίτιες θά άπετέλουν μίαν λύσιν εις τό πρόβλημα τής έλλειψεως έπαρκων δεξαμενών.

● Σιγή έπικρατεί έν σχέσει μέ τήν συμφωνίαν Νεώριου και Σοβιετικής 'Ενωσεως διά τάς έπισκευάς σοβιετικών πλοίων εις τήν Σύρον. 'Ως είναι γνωστόν, ή ισχύς τής συμφωνίας έληξε τήν 31ην Δεκεμβρίου και έκαπε ούδεν άναφέρεται διά τό θέμα τής άνανεωσής της. Λέγεται σχετικώς διτά ύφισταται ήδη μά σοβαρά άπροθυμία και έκ μέρους τών Σοβιετικών δι' άνανεωσιν τής, άλλαι και ή έλληνική πλευρά - δηλαδή ή Κυβέρνησης - δέν φαίνεται πρόθυμος δι' άνανεωσιν τής παλαιάς συμφωνίας ή όποια προέβλεπε και έπισκευάς βοηθητικών σκαφών του σοβιετικού πολεμικού στόλου. 'Υπενθυμίζεται διτά έπανελμένων εις τό παρελθόν είχε έκφρασθη άντιθεσις τού ΝΑΤΟ εις τήν έν λόγω συμφωνίαν.

● Πέντε από τάς σοβαροτέρας έλληνικάς ναυπηγοεπισκευαστικάς μονάδας ίδρυσαν προσφάτως τήν 'Ενωσιν 'Ελληνικών Ναυπηγοεπισκευαστικών Βιομηχανιών, ή όποια λίαν συντόμως πρόκειται νά έγκαταστήση γραφεία εις 'Αθήνας. Είσι τήν 'Ενωσιν μετέχουν τά 'Ελληνικά Ναυπηγεία τού Σκαραμαγκά, τά Ναυπηγεία 'Ελευσίνος, τό Νεώριον Σύρου, τά Ναυπηγεία CIATION OF WEST EUROPEAN SHIPBUILDERS, ή διοικεῖται από Συντονιστικήν 'Επιτροπήν εις τήν όποιαν μετέχουν οι κ.κ.: Καλδής, Μπότσης, Σακελλαρίου, Μητσάτος, Κοκκάλης, Δημητρίου, Σιώζος, Π. Τσεμπελής και Ν. Λακιώτης.

● 'Ενεκρίθη ή έγκατάστασις τής πρώην κρατικής πλωτής δεξαμενής τήν Σύρου εις τόν λιμένα τής Σούδας. 'Η δεξαμενή, άνυψωτική ίκανήτος 12.000 τόννων, θά λειτουργή ύπο τόν έλεγχον τής ύπο σύστασιν Α.Ε. Ναυπηγεία Κρήτης, κύριος μέτοχος τών διποίων είναι ή κ. Στ. Γεωργακάκης, ιδιοκτήτης τής δεξαμενής.

ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

'Όπωσδήποτε, μεταξύ προγραμματισμού και έπιτεύξεως τών τιθεμένων στόχων ύπάρχει πάντοτε μεγάλη άποστασις. Αυτό διμως δέν άναιρε τήη σημασίαν τού προγραμματισμού εις κάθε περίπτωσιν και διτά πρόκειται διά τόν προγραμματισμόν τών στόχων και τών έπιδιώδεων μίας μεγάλης και πρωτοστατούσης εις συγκεκριμένον χώρον τάξεως, τούτο προσλαμβάνει άκομη ιδιάζουσαν σημασίαν.

'Άναφερόμεθα εις τόν έξαγγελθέντα ύπο τού κ. Καπνίση προγραμματισμόν και τούς βασικούς στόχους τής νέας διοικήσεως τών πλοιάρχων, ό ποιος δέν περιορίζεται μόνον εις τά στενά έπαγγελματικά θέματα τού κυριωτέρου κλάδου τής Έμπορικής μας Ναυτιλίας άλλαι έπεκτείνεται και εις γενικότερα προβλήματα πού κάποτε έπρεπε νά τεθούν.

'Ειναι άπολύτως λογικόν, διτά ο προγραμματισμόν τής νέας διοικήσεως τών πλοιάρχων θέτει ώς πρώτον στόχον τά τού ΝΑΤ. Και όρθως έπισημαίνεται διτά τό αίτημα διά τόν καθορισμόν νέου τρόπου ύπολογισμού τών συντάξεων είναι πλέον άριμον και άφειλουν και τό ΝΑΤ, και τό 'Υπουργείον, νά άποδωσουν δικαιοσύνην διά τού καθορισμού μίσθιον ή τής καθιερώσεως ύψηλοτέρου πλασματικού μισθού. 'Επίσης όρθως έπισημαίνεται διτά είναι άπαράδεκτον ή σύνταξις τού πλοιάρχου, με 23 χρόνια πραγματικής θα-

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ»

BREMEN · BREMERHAVEN · BRAKE · HAMBURG · NORDENHAM ·
EMDEN · WILHEMSHAVEN

NΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ · ΕΦΟΔΙΑ TRANZIT · ΥΛΙΚΑ
ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

GROPELINGER HEERSTR, 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

P.O.BOX 210266

λασσισιας υπηρεσιας, να ειναι χαμηλοτερα της συντάξεως ένδος λιμενεργάτου χειριστού γερανού ή ένδος δόηγου λεωφορείου. Ορθότατον είναι και τό διατυπούμενον αίτημα διά την έξισων τών συντάξεων τών άκτοπλων με την τών ποντοπόρων. Είναι πράγματι άπαραδέκτον, άλλα και άδικα να παρέχεται μειωμένη σύνταξης εις τους άκτοπλους, οι όποιοι καταβάλλουν τάς ίδιας εισφοράς με τους ποντοπόρους, άλλα διά νά τύχουν συντάξεως πρέπει νά έχουν μεγαλύτεραν κατά δύο έτη θαλασσίαν υπηρεσίαν. Δίκαιον έξ αλλου είναι και τό διατυπούμενον αίτημα διά την κατάργησην της άποφάσεως με την οποίαν δέν επιτρέπεται ή έξαγορά υπηρεσίας έπι μη συμβεβλημένων πλοίων, διότι δι' αύτής άφαιρεται τό δικαιώμα της άσφαλτικής καλύψεως δι' έργασιν άκομη και έπι πλοίων κρατών-μελών της EOK. Τέλος, έξ ίσου, σημαντικός είναι και ο προγραμματισμός της νέας διοικησεως τών πλοιάρχων διά την άξιοποίησην τών άποθεματικών του NAT και η πρόστασης διά την δημιουργίαν «Τραπέζης Ναυτικών».

Ο δεύτερος στόχος άναφέρεται εις την τροποποίησην της ισχυούσης νομοθεσίας, άλλα και είς την άλλαγήν της έπικρατούσης νοοτροπίας ώστε νά πάψη ή έξδντωσις τού πλοιάρχου ό όποιος εις δλας τάς περιπτώσεις θεωρείται έκ προοιμίου ύπευθυνος — περιπτώσεις ρυπανσεως, έδεσματολογίου, ύπεραριθμών έπιβατών κλπ. — και έφαρμόζεται έξ εύκολος λύσις της παραπομπής του και της έπιβολης έξοντωτικών ποινών. Είναι έκτος πάσης άμφιβολίας διότι ο πλοίαρχος ύφισταται ένα συνεχή, άνεξηγητον και είς τάς περισσοτέρας περιπτώσεις ύποτιμητικόν διώγμον από τά λιμενικά δργανα, διώγμον διά τόν όποιον πολλάκις έξαντανται και οι έπιβάται τών άκτοπλοικών πλοίων, πού διαπιστώνουν τήν ύποτιμητικήν συμπεριφοράν τών λιμενικών δργανών έναντι τών πλοιάρχων. Και είναι γεγονός διό το πλοίαρχος ούρεται με μεγαλυτέραν εύκολίαν εις διοικητικάς άνακρισεις και είς πειθαρχικά συμβούλια δι' άσημάντους άφορμάς, ένω εις πολλάς περιπτώσεις καλείται νά πληρώση διά πταισμάτα και παραβάσεις δλλων.

Τρίτος στόχος είναι ή συμμετοχή τών πλοιάρχων εις τά δργανα της Εύρωπαικής Κοινότητος τά όποια άσχολούνται με ναυτεργασιακά άλλα και με γενικώτερα ναυτιλιακά θέματα.

Η έκπαιδευσης είναι ένας δλλος τομεύς τού προγραμματισμού τών πλοιάρχων με κύριον στόχον τήν ίδρυσην Ναυτικής Ακαδημίας, τήν καθιέρωσην νέου έκπαιδευτικού προγράμματος και έκπαιδευτικού έπιδόματος εις τους πλοίαρχους τών έκπαιδευτικών προγραμμάτων και είς τάς έξετάσεις τού ΚΕΣΕΝ.

Έτεροι στόχοι τού προγραμματισμού είναι: Ή παροχή ούσιαστικής νομικής προστασίας εις τά μέλη της Ένωσεως Πλοιάρχων. Η χορήγησης στεγαστικών δανείων ούσιαστικού ύψους και με εύνοιοκύς δρους. Η παροχή σωστής ιατροφαρμακευτικής περιθάλψεως εις τους πλοίαρχους και τάς οικογενείας των, με την καθιέρωσην τής έλευθεράς έπιλογής ίατρών και κλινικών και τήν κατάργησην τού ύφισταμένου συστήματος τού «πλαφόν» τό όποιον χαρακτηρίζεται άπαραδέκτον, διότι, άντι νά έξευπηρετή τούς ήσαφαλισμένους τούς ταλαιπωρεί, τούς ήποτιβιβάζει και τούς έξευτελίζει. Η σύναψη συλλογικών συμβάσεων έργασιας διά τούς πλοιάρχους και άρχιπλοιάρχους πού έργαζονται εις ναυτιλιακά γραφεία, και ή καθιέρωσης τού διπλώματος άρχιπλοιάρχου δι' ύποχρεωτικής μετεκπαίδευσεως (EXTRA MASTER). Η δργάνωση στέγης τών ναυτίλων άξιωματικών.

Τέλος εις τόν προγραμματισμόν τής νέας διοικήσεως τών πλοιάρχων περιλαμβάνεται ή τροποποίησης τού KINΔ και ή δημιουργία Πειθαρχικού Συμβουλίου τής ΠΕΠΕΝ. Διά τόν KINΔ ύπογραμμίζεται διό της Ένωσης

Πλοιάρχων θεωρεί άναγκαίαν και έπιβεβλημένην τήν διαμόρφωσην του βάσει τών συγχρόνων δεδομένων και άντιλήψεων έπι θεμάτων ναυτικής έργασιας, ένω διά τό Πειθαρχικόν Συμβουλίουν άναφέρεται διότι έν άρχικόν σχέδιον ύφισταται άλλα τό τελικόν θά διατυπωθή άπό όμαδα μελών τού Δ.Σ. έν συνεργασία και άλλων ειδικών και κυρίως νομικών.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

Τάς τελευταίας ημέρας άνεκοινώθη ή σύστασις σωματείου τών συνταξιούχων πλοιάρχων. Καιρός ήτο νά άποκτησουν οι συνταξιούχοι πλοιάρχοι την «Ένωσην των διά την διεκδίκησην, μέσω αύτής, τών αιτημάτων τών τά όποια και πολλά άλλα και καριά είναι.

«Ηδη, ή διοικησης τής νεοσυστάτου Πανελλήνιους Ένωσεως Συνταξιούχων Πλοιάρχων Ε.Ν. εις τό Δ.Σ. τής όποιας μετέχουν γνωστοί πλοιάρχοι, δι' ύπουμνήματος τό όποιον έπεδωσε εις τόν κ. Υπουργόν θέτει τά έκκρεμη αιτήματα τών έν άπομαχία πλοιάρχων μας, κυριώτερον τών όποιων είναι ή αύξησης τών συντάξεων εις τά 80% τού μισθού τών έν ένεργεια πλοιάρχων — αίτημα πού θέτει και ή «Ένωσης Πλοιάρχων με τόν προγραμματισμόν τών στόχων της. «Επίσης, ή «Ένωσης Συνταξιούχων Πλοιάρχων ζητεί τήν έπεκτασιν και είς τούς συνταξιούχους τού δικαιώματος χορηγήσεως άτοκων δανείων μέχρι έξ μηνιαίων συντάξεων και έντοκων δανείων μέχρι τέσσαρων στεγαστικών δανείων, τήν βελτίωσην τής παρεχομένης ιατροφαρμακευτικής περιθάλψεως εις τούς συνταξιούχους, τήν έκτακτον χορηγήσιν μιᾶς συντάξεως δι' ένισχυσιν πρός άντιμετώπισιν τών πληθωριστικών πιέσεων, τήν θέσπισην φορολογικών άπαλαγών διά τάς συντάξεις δεδομένου διότι αι πρός τό NAT είσφορα τών συνταξιούχων κατεβάλλοντο εις συνάλλαγμα κλπ.

«Η «Ένωσης Συνταξιούχων Πλοιάρχων, δι' άνακονώσεως της καλεί δλους τούς συνταξιούχους πλοιάρχους νά καταστούν μετή τή διά την διαδικήν διεκδίκησην τών αιτημάτων τών. Τά γραφεία της εύρισκονται έπι τής διόδου Κολοκοτρώνη 100, τηλ. 451.2070, και τό Δ.Σ. άποτελείται έκ τών κ.κ.: Θεόδ. Γκισερλή, πρόεδρου, Κων. Πουλάκη, άντιπροσδρου, Ιάνων. Μουστακάρια, γεν. γραμματέως, Κων. Βενιζέλου, ειδικού γραμματέως, Λεων. Μαρούλη, ταμίου και Γεωργ. Αμπουσελάμ, Χριστ. Ποδιάδη, Νικ. Ρούσσου και Πέτρου Λεωρασάκου, μελών.

ΓΝΩΣΤΟΝ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Είς τόν ναυτιλιακόν τύπον έξαίρεται ή προσωπικότης ένός νορβηγού έφοπλιστού τής νέας γενεάς, ή όποιος έντός 6 μόδις έτών έπετυχε νά δημιουργήση έκ τού μηδενός έμπορικον στόλον 20 έπιλεκτων μονάδων.

«Αφού έθήτευσε προηγουμένων εις μεγάλους έφοπλιστικούς οίκους, έξεκίνησε τήν προσωπικήν του αύτοκρατορίαν τό 1974 μέ τήν άγοράν ένός μπάλκερ και ένός τάνκερ εύκαιριας. «Έκτοτε δέν έσταμάτησε άνερχο-

μενος. Ή λύσις τής χρηματοδοτήσεως τών έπενδυσεών του διά δανείων, δέν άποτελεί κύριον στόχον του. 'Αντ' αύτού προτιμά τήν ύπό τών ναυπηγείων χρηματοδότησιν τών νέων κατασκευών του και τήν έν συνεχεία ναύλωσίν των. Συχνά τά προναυλώνει εις τρίτους. «Αλλη λύσις είναι ή μέθοδος τής μισθώσεως: θυγατρική έταιρία ναυπηγεί πλοίον έν συνεργασία με τρίτους και τό έκμισθωνει κατόπιν εις τόν ίδιον. Μετά 15 έτη άποκτά τήν ίδιοκτησίαν του. Δι' έκαστον πλοίον συνιστά μίαν νέαν έταιρίαν, τής όποιας κατέχει τήν πλειοψηφίαν τών μετοχών. Παραλήλω πρός τάς χρηματοδοτικάς μεθόδους έξαντλει δλους τούς ναυτιλιακούς συνδυασμούς και μηχανισμούς, τούς όποιους γνωρίζει. Ναυλώνει έξειδικευμένα δεξαμενόπλοια άντι άπλων πετρελαιοφόρων, παραγγέλλει έγκαιρως άνεφοδιαστικά πλωτών γεωτρυπάνων πρό τού κορεσμού τής άγοράς, και κατασκευάζει εις τήν Ρουμανίαν σκάφη ρό-ρό τού ιδιανικού τύπου και μεγέθους.

Εις τά προσόντα αύτά πρέπει νά προσθέσουμε δύο άκόμη: Πρώτον, έχει και γνωρίζει νά χρηματοποιεί πάντοτε τούς καταλήλους συνεργάτας. Και δεύτερον γνωρίζει νά διασκορπίζει τά δραστηριότητάς του εις δλον τό κόσμον. Ναυπηγεί εις δλα τά ναυπηγεία τού κόσμου και νηολογεί τά πλοία του άπο τήν Νορβηγίαν μέχρι τών 'Αντιλλών.

Δι' ήμας τούς «Έλληνας, ή διεθνής αύτός έφοπλιστικός τύπος δέν είναι ούδολως άγνωστος. Μέ τήν Νορβηγικήν ναυτιλίαν είναι παίγνιωστον διό έχομεν πάρα πολλά τά κοινά. Ίδου τώρα διό ταυτίζομεθα και εις τούς ιδιωτικούς της φορείς.

ΙΔΑΝΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ

«Εκπρόσωπος ένός άπο τούς μεγαλυτέρους έφοπλιστικού οίκους τής Γερμανίας έδηλωσε σέ πρόσφατη συνέντευξη τύπου, διό οι ναυτικοί και τά σωματεία τους πρέπει νά διανύσουν μία περίοδο σοβαρής περισυλλογής, ή όποια πιθανώς νά είναι λίγη άδυνηρη, άλλα τελικώς θά άποδειχθεί σωτηρία γιά τήν διατήρηση τής άπασχολήσεως τους. Μέ τήν περισυλλογή αύτή πρέπει νά καταλέψουν καλά, διό μόνον ή μείωση τών δαπανών έπανδρώσεως μπορεί νά έπιτρέψη στό γερμανικό πλοίο νά γίνη συναγωνιστικό έπι διεθνούς έπιπέδου. «Αν δέν χρηματοποιηθούν δλες οι σύγχρονες τεχνικές δυνατότητες, άν δέν μειωθεί ή σύνθεση τού πληρώματος τών πλοίων, άν δέν έπιτραπει νά πληρώνονται οι ξένοι ναυτικοί μέ τό μισθολόγιο τής χώρας καταγωγής τους και άν δέν έπιτραπει άκομα νά καταβάλλονται διαφορετικοί μισθοί γιά τήν άλλα ή τήν βήτα θέση έπάνω στό ίδιο πλοίο, πρέπει νά θεωρηθεί βέβαιο πώς θά άκολουθηση νέο κύμα μεταφοράς έθνικών πλοίων ύπο ένας σημαίας. Στήν περίπτωση αύτή τά πρί τέμπω τών γερμανικών πλοίων θά ταξιδεύουν μέ ένη σημαία άντι τού ένός τρίτου πού είναι σήμερα.

Γιά ζωντανό παράδειγμα τών ισχυρισμών του, ή άνωτέρω οίκος έπικαλείται τήν χρηματοποιηση Πολυνησίων ναυτικών στά πλοία

A. LYDRIKSON

Established in 1892

Directors: V. GUIKAS — J. GUIKAS

PROVISIONS, DECK, ENGINE, CABIN & BONDED STORES

Attend. all French Mediterranean Ports

WAREHOUSE AND HEAD OFFICE:

45 AVE. ROBERT SCHUMAN - 13002 - MARSEILLE - FRANCE

Telex: 440 641 F. Teleg: LYDRIKSON-MARSEILLE, Phone: (91) 90.98.84 - Night (42) 01.11.47

του, μέ μισθολόγιο κατώτερο του γερμανικού άλλα έγκεκριμένο από την ΔΟΜ. Έτσι τό κόστος έπανδρωσεως μειώνεται κατά 26% έναντι του κόστους γερμανικού πλοίου γραμμής τών 15.000 τόννων μέ γερμανικό πλήρωμα 26 άνδρων. Κατά τόν ίδιο έκπρωση πο τού γερμανικού οίκου, ή ιδιαίτερη σύνθεση τών πλοίων του σήμερα είναι: Γερμανός πλοίαρχος, ύποπλοιάρχος, Α' μηχανικός και άσυρματος, Κορεάτες οι λοιποί άξιωματικοί και Πολυνήσιοι το κατώτερο πλήρωμα.

ΕΓΚΛΗΜΑ ΚΑΘΟΣΙΩΣΕΩΣ

Γιά τη Νορβηγική Κυβέρνηση ή παράδοση πετρελαίου στή Νότια Αφρική άποτελεί έγκλημα καθοσιώσεως. «Ενα, λοιπόν, τέτοιο έγκλημα άπετράπη προσφάτως τήν τελευταίαν στιγμήν.

Έπρεκετο γιά τό Νορβηγικό τάνκερ «Τζειν Στόβ» πλοιοκτησίας Λόρεντζεν, τό όποιο φόρτωσε 125.000 τον. πετρέλαιο, προερχόμενο από τά κοιτάσματα τού Έκοφίσκ. Τό πετρέλαιο είχε πωληθεί από τήν Νορβηγική «Φίνα» πρός ναυλωτή τού όποιου ούτε ή «Φίνα» ούτε ή Λόρεντζεν άπεκάλυψαν τήν ταυτότητα. Στό ναυλούσυμφωνο ύπηρχε ή συνηθισμένη γιά τά νορβηγικά πετρέλαια ρήτρα ότι μέ κανένα τρόπο τό πετρέλαιο δέν θά πουλιόταν πρός τήν N. Αφρική. Τό πλοίο κατευθυνόταν στό Ντακάρ και στή διάρκεια τού πλού τό φορτίο του άλογκληρο πουλήθηκε σε άλλη έταιρια, τής όποιας έπίσης δέν άποκαλύφθηκε ή ταυτότητα, άλλα πάλι μέ τήν ίδια ρήτρα άπαγορεύσεως. Στή συνέχεια τό πλοίο κατευθυνόταν πρός Ντάρμπαν και μόλις 24 μίλια έξω από τόν λιμένα αύτόν μπροσταν νά τό σταματήσουν και νά τού άλλάξουν τόν προορισμό του πρός Σιγκαπούρη, όπου και τελικά θά έκφορτώσει τό πετρέλαιο του.

Μετά τό φοβερό αύτό έπεισδό, ή Νορβηγική Κυβέρνηση κάλεσε σέ σύσκεψη ζλες τίς έταιριες, πού διαβέτουν νορβηγικό πετρέλαιο και άξιωσε νά άπαναλάβουν τή διαβεβαίωση ότι δέν προτίθενται νά πουλήσουν νορβηγικό πετρέλαιο στή N. Αφρική. Δήλωσε μάλιστα ότι μελετάει τήν λήψη μέτρων γιά τήν άποφυγή άπαναλήψεως παρομοίου φαινομένου, δεδομένου ότι έναντι τής άπαγορευτικής κυβερνητικής γραμμής, ή προσπάθεια συγκεκαλυμμένης πωλήσεως άποτελεί βαρύτατο άμαρτημα.

Σημειωτέον ότι ούτε Νόμος ούτε άλλος κανονισμός υπάρχει στή Νορβηγία γιά τήν άπαγρευση πωλήσεως νορβηγικού πετρέλαιου στή N. Αφρική. Η άπαγρευση στηρίζεται άπλως σέ ύπόσχεση, πού μέ τήν πίεση τής Κυβερνήσεως, έδωσαν τό 1979 ζλες οι έταιριες πετρελαίου πού έργαζονται στή Νορβηγία.

Η ΕΡΓΑΣΙΑ ΤΟΥ ΣΑΒΒΑΤΟΥ

Οι πλοίαρχοι και οι μηχανικοί τών πλοίων, τά όποια εύρισκονται είς τήν ράδαν τής Βεγγάζης διά τήλεγραφήματός των πρός τήν ΠΝΟ έθεσαν τό άκολουθον έρώτημα: Διατί τό 40ωρον ισχύει δι' άπαντας τούς έργαζο-

μένους είς τό πλοίον έκτός τών πλοιάρχων και τών Α' μηχανικών, οι όποιοι ένω έργαζονται κατά τά Σάββατα δέν άμειβονται ύπερωριακώς;

Έπι τού έρωτήματος αύτού υπό τής ΠΝΟ έδόθη ή κατωτέρω άπαντησις, ή όποια είς ήμάς ένθυμιζει χρησμόν τής Πυθίας: «Τό 40ωρον ισχύει γιά δλούς τούς έργαζομένους στά πλοίον. Καμμιά διάταξη τών Συμβάσεων Πληρωμάτων και Πλοιάρχων δέν ύποχρεωνται τούς πλοιάρχους και Α' μηχανικούς νά έργαζωνται ύπερωριακώς χωρίς άμοιβη».

Έπειδη, κατά τήν ταπεινήν μας διαφοριν, ή έν λόγω απάντησης τής ΠΝΟ δέν λέγει τίποτε, νομίζομεν ότι έπι τού θέματος πρέπει νά ύπάρξη μία σαφής γνωμοδότησης τής Διεύθυνσεως Έργασίας τού Υπουργείου.

ΑΙ KINEZIKAI ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΙ

Είς τό προηγούμενον τεῦχος είχομεν σημειώσει ότι ύπηρχον πληροφορία περί κινεζικών δυσχερειών. «Ηδη αι έν λόγω πληροφορία είπεβεβαιώθησαν πλήρως και αι δυσχέρειαι τής Λαϊκής Κίνας άποδεικνύονται ήπι τήν άκυρωσιν παραγγελίων ή άναβολήν έκπληρωσεως συμβολαίων διά ναυπηγήσεις ή έπισκευάς πλοίων ως και μεγάλων προγραμμάτων έπενδύσεων είς βιομηχανικούς τομείς.

Συμφώνως πρός τάς έν λόγω πληροφορίας:

Πρώτον, μεταξύ 23ης Ιανουαρίου και 7ης Φεβρουαρίου ή Κίνα ήκυρωσε ή ζήτησε νά άναβοληθή επί άριστον τήν έκπληρωσιν συμβολαίων μέ άμερικανικούς οίκους διά τήν κατασκευήν μεταλλουργικών, πετροχημικών και έξορυκτικών έγκαταστάσεων. Πρόκειται ούσιαστικώς, είπε ο κ. Φίλιπς, διά τήν άκυρωσιν δλων τών παραγγελιών μεγάλων έργων, πού έδωσε ή Κίνα είς τάς Ήνωμένας Πολιτείας τό 1979 και 1980, συνολικού ύψους δλων 4 δισ. δολλαρίων, άλλα όλαι αι δαπάναι διά τήν γενομένην προεργασίαν και τά έξοδα μελετών κατεβλήθησαν από τό Πεκίνον.

Τέταρτον, συμφώνως πρός πληροφορίας τής άμερικανικής έφημερίδος «Ούδαιγκτον Πόστ», αι κινεζικαί παραγγελίαι πρός τήν Δυτικήν Γερμανίαν, συνολικού ύψους 7,5 δισ. δολλαρίων περίπου, πρόκειται νά άκυρωθούν. Κατά τήν άμερικανικήν έφημερίδα, τό ζήτημα ένέχει ιδιαιτέρων σημασίαν, διότι αι κινεζικαί έπενδύσεις και τά συμβολαία κατασκευής προεξοφλούσαν οίκονομηκήν άνεσιν διά τά τρία γερμανικά κανοσότριουμ βαρείας βιομηχανίας «ΜΑΝΕΣΜΑΝ», «ΚΡΟΥΠ» και «ΜΠΙΕΡΛΙΓΚ» και συγκράτησαν τής άνεργιας είς τήν Δυτικήν Γερμανίαν.

Είναι όπωσδήποτε ένωρις διά νά έντοπισθούν αι έπιπτώσεις είς τήν Ναυτιλίαν από τήν άκυρωσιν μεγάλου μέρους τού έπενδυτικού προγράμματος τής Λαϊκής Κίνας, κυρίως διότι μέχρι τής στιγμής είναι άγνωστοι οι λόγοι πού τήν προεκάλεσαν. «Αν η περιστολή τού έπενδυτικού προγράμματος γίνεται διά τήν έξοικονδημησιν πόρων διά την κάλυψιν τών έπιστιστικών άναγκών τής άχανούς χώρας, τότε αι έπιπτώσεις διά τήν Ναυτιλίαν θά είναι εύνοικαι. Όπωσδήποτε αι κινεζικαί άνάγκαι είς γεννήματα ήπολογίζονται περί τών 15 έκατον τόννων, πού έν συνδυασμώ μέ τάς σχετικάς σοβιετικάς άνάγκας τών 30 έκατον τόννων προσιωνίζουν καλάς ήμέρας διά τήν Ναυτιλίαν μας μέ τά χίλια περίπου μπάλι κάρριερ πού διαθέτει.

●

ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ TANKERΣ

«Η «Ιντερτάνκο» άπαισιοδέξως προσβλέπει είς τά μεγάλα δεξαμενόπλοια. Η κατανάλωσις τού πετρελαίου μειούται, άν και μέ ρυθμόν κατώτερον τού 1980. Πάντως ήπαρχει περίσσευμα χωρητικότητος. Η άποχωρησης τών μεγάλων πετρελαιοφόρων τής πρώτης περιόδου ύποδεικνύεται. Είκοσιν έξι μεγάλα έπωληθησαν πρός διάλυση τό 1980. Τεσσαράκοντα πέντε έως πεντήκοντα πρέπει νά λάβουν τήν αύτήν άγουσαν διά νά έπελθη ή έξισσορρόπησης. Ο πόλεμος Ίράκ-Ιράν έπιταχύνει τήν τάσιν αύτήν. Πάντως ή ΒΡ ήσαγάγη 65.000 βαρέλια ήμερησιών πετρελαίου περσικού και ή Σέλλ 11.000 βαρέλια. Οι ίδιωνες διαπραγματεύονται μέ τό Ίράν διά 300.000 βαρέλια ήμερησιώς. Η ποιότητα τών μπώνκερ άποτελεί πρό-

When you reach Thessaloniki remember Alexander

ALEXANDER

SHIPPING & TRADING CO. LTD.

Director: N. M. SAMARAS

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

- brokerage
- shipping &
- forwarding agents



βλημα. Τόν προσεχή 'Απρίλιον θά συζητηθούν έν διασκέψει εις τήν Ούασιγκτώνα τά ζητήματα τής ένεργειας και τά τής άσφαλούς μεταφοράς τού πετρελαίου.

ΤΟ ΜΥΣΤΗΡΙΟΝ ΤΟΥ «ΣΑΛΕΜ»

Περί τήν έξαφάνισιν τού δειαμενοπλοίου «Σαλέμ» ἀσχολεῖται άκομη ή «Σκότλαντ Γιάρντ». Η Σέλλα παίτει ἀπό τάς άσφαλειας 25 έκατομ. δολ. διά τήν ἀπώλειαν τού φορτίου (192.000 τον. πετρελαίου. Κατηγορείται το «Σαλέμ» διτέ έπωλησε τό φορτίον εις τήν Νότιον Αφρικήν ἀντί 56 έκατομ. δολ.

Πλοίαρχος τού σκάφους ήτο ό «Ελλην Δημήτριος Γεωργούλης. Αύτός καί ό μηχανικός τού σκάφους Α. Καλομιρόπουλος ἐκρατήθησαν ἀπό τάς Λιβεριανάς ἀρχάς, ἀφέθησαν δύμας τελικώς ἐλεύθεροι ἀπό τό νέον καθεστώς τής Λιβερίας.

Η Σέλλα ἔζητησεν ἀπό τάς άσφαλειας τήν καταβολήν 56 έκατομ. δολ. Τελικώς ἐλαβε 30,5 έκατομ. δολ. Ἀλλά τώρα η Σέλλα ἔζητησε ἀπό τάς άσφαλειας καί τά υπόλοιπα. Πάντως ή Σκότλαντ Γιάρντ, ήτις ἀσχολεῖται με τήν ύποθεσιν, δέν ἐπέτυχε μέχρι τούδε νά τήν ἐξεχνιάσῃ.

Η ναυλαγορά

Δύο κακάι ἐσοδεῖαι εις τήν Ρωσίαν προσκάλεσαν κατάστασιν δύσκολον διά τήν διατροφήν τού λαού. Εἰς τήν ἐπαρχίαν χειροτέρα ή κατάστασις. Πολλά κρεοπλειακά ἐκλειστούσαν. Τό Αμερικανικόν «έμπαργκο» ὑπεχρέωσε τήν Μόσχαν νά ἀναζητήσῃ τόν ἐφοδιασμόν ἀπό δλλας ἀκριβάς χώρας καί ἀπομεμνώνας. Πιστεύετε διτέ αι κακαὶ δύο ἐσοδεῖαι ἐπλήξαν περισσότερον τήν Ρωσίαν παρά τό «έμπαργκο». Διά τήν ἀνάπτυξιν τής ἐσοδείας καθιερώθηκαν ἀκτακτοί ἀμοιβαί διά τάς ιδιαιτέρας καλλιεργείας — 4.500 - 7.500 δολ. — ἐνώ συνεστήθη ἰδιαιτερον ὑπουργείον διά τά φρούτα καί τά λαχανικά.

Τό «έμπαργκο» κατά σχετικάς δηλώσεις ύπευθυνούν Αμερικανικά παραγόντων, θά καταργηθή.

Τό Αμερικανικόν Δημόσιον κατέβαλε τρία δισεκατομ. δολ. εις τούς γεωργούς διά τήν ἀπαγόρευσιν τής έξαγωγῆς εις τήν Ρωσίαν.

Τό Ρωσία ἀγοράζει ἀπό τήν Αργεντινήν. Κατά τό Ιανουάριον ή «Αργεντική ἔξηγαγε πρός τήν Ρωσίαν 36.000 τον. κρεάτων (τά 42% τών έξαγωγών της). Αι μεταξύ Ρωσίας καί Αργεντινής συναλλαγαί ἐθμασαν τό 1980 εις 1.500 έκατομ. δολ. ἐκ τών όποιων 1.400 έκατομ. ἀνεφέροντο εις έξαγωγάς ἀπό τήν Αργεντινήν. Κατά τό 1980 ή Μόσχα ἡγρασεν ἀπό τήν Αργεντινήν 7,5 έκατομ. τον. δημητριακών.

Οι λιμένες τής δυτικής ἀκτῆς τών Ήνωμένων Πολιτειών προετοιμάζονται νά δεχθοῦν τήν ηξημένην ζήτησιν γαιάνθρακος. Νέαι ἐγκαταστάσεις εις τό Βανκούβερ, τό Μπέλ-

λιγχαμ, τό Σηάττλ καί δλλοις λιμένας τά Πούγκετ Σάουντ προβλέπονται. Εἰς τό Βανκούβερ προβλέπεται ὁ τετραπλασιασμός εις τό Ρόρετς Μπάνκ, δησπου τώρα φορτώνονται 11,2 έκατομ. τον. καί δησπου τά μεγαλύτερα μπάλκ κάρριερ δύνανται νά φορτώνουν. Εἰς τόν λιμένα τού Μπέλλιγχαμ προβλέπεται ἐπίσης διεύρυνσις, καθώς ἐπίσης εις τόν λιμένα τά Σηάττλ.

Ζήτησις πρός ἀγοράν μπάλκ κάρριερ. Ναύλοι καλοί δι' αὐτά πληρώνονται. Συμφόρησις εις τά κέντρα φορτώσεων. Πολλά τά φορτία τών γαιανθράκων. Σκάφος 52.000 τον. ἐναυλώθη 12.900 δολ. ἡμερησίως διά 12 μηνας συνέχεια ναυλώσεως.

Πολλά θεωρούνται τά παραγγελθέντα μπάλκ κάρριερ. Υπολογίζονται εις 597 σκάφη, 32 έκατομ. τον. d.w.

Σταθερά, πάντως, η θέσις των, λόγω καί τών φορτίων γαιανθράκων. Προβλέπεται διπλασιασμός τών φορτίων εις 110 έκατομ. τον. έτησίως ἀπό τούδε μέχρι τού 1985.

Τό Αργεντινή δύναται νά προμηθεύσῃ εις τήν Ρωσίαν δώδεκα έκατομ. τον. σίτου καί σιτηρών ἐναντί τών ἐννέα τού παρελθόντος έτους. Πάντως είναι ἀκριβότερα.

Γερμανοί τεχνικοί ἀνέλαβον τήν μελέτην καί τήν ἐφαρμογήν μεθόδων ἐκμεταλλεύσεως τού Αύστραλιανού γαιανθρακος. Θά παράσχουν τά φώτα τής ἐπιστήμης των καί τά κεφάλαια διά τήν προσφορωτέραν ἐκμετάλλευσιν τών τεραστίων ἀποθεμάτων τού γαιανθρακος.

Τό Σχόλιον τού 150ημέρου

Σήμερον πού ή γαλανόλευκος καλύπτει 4 χιλιάδας καί πλέον ἐλληνικά πλοιά, φαίνεται μακρυσμένη καί θολή ίσωσις ή μόλις πρό είκοσαετίας μεγάλη ἡμέρα τής 16 Ιουνίου 1960, καθήν ή ωρτάσαμεν πανηγυρικῶς τό «χιλιστόν» πλοίον τού ἐλληνικού ἐμπορικού στόλου. Καί έτοντας ἐλληνικούς σαμαν τήν ήμεραν ἐκείνην, πώς νά μή σθητή ἐντελώς ἀπό τήν μνήμην μας τό γεγονός διτέ καί πάλιν διασπάσει τό φράγμα τών χιλιών πλοιών, παρατάσσασα εις τόν Τρωικόν πόλεμον 1186 «ένασλεμος νῆας».

Βεβαίως ή κατανομή ήτο τότε κάπως διάφορος. Δέν προεξήρχον τότε αι σημειώνια κοιτίδες τού ἐφοπλισμοῦ καί τής ναυτοσύνης μας. Τά ἀναμφισβήτητα πρωτεία δέφερεν ή Πελοπόννησος, ή ἀπό Τροιζήνος μέχρι Πύλου συνεκέντρωσε 430 πλοιά, ἐνώ οι μή ειδικῶς ναυτικοί Βοιωτοί καί Μυριδόνες εισέφερον εις τόν ἀγώνα 130 πλοια. Αι Αθήναι πάντως καί ή Εύβοια μέ 50 πλοια ή πρώτη καί 40 ή δευτέρα δέν υπολείπονται ίσως πολύ τής συμμετοχῆς τών σημειρινῶν τέκνων τών εις τό ἐφοπλιστικό ἔργο.

Ἐκεῖ δησπου ή διαφορά είναι ἐντυπωσιακή είναι αι νῆσοι τού Αίγαιου. Διότι μόνον ή Κρήτη, ή Δωδεκάνησος καί ή Ρόδος μέ 80, 42 καί 9 πλοια ἀντιστοίχως ἐξεπροσώπησαν κυρίως τήν νησιωτικήν Έλλαδα. Η Χίος, η Οίνουσα, η Ανδρος, η Σύρος καί αι λοιπαί Κυκλαδες, η Πεπάρηθος καί αι λοιπαί Σποράδες, δέν ἐμφανίζονται εις τόν «κατάλογον νεών» τής Ιλιάδος, ἐνώ αι Ίονιοι νῆσοι μόνον 12 πλοια παρέτασαν εις τόν κοινόν ἀγώνα μέ επί κεφαλῆς τόν πολυμηχανον Όδυσσεα.

Παρελθοντολογία θά μού εἰπετε. Ναι. Αλλά έτοντας ή τάς ἀναδρομάς αύτάς δέν ποιούμεν «τά παρελληλότα παραδείγματα τών μελλόντων», δέν είναι εύκολον νά συνδεθή ή τρισχιλιετής ναυτική μας παράδοσις καί νά ἐξηγηθούν αι μεγαλεώδεις ἐκδηλώσεις της. Αφήσατε διτέ βιοθθούν καί είς τήν έθνικήν μας αύτογνωσίαν.

"SINGAPORE"

Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων καί τροφίμων τών ἐλληνικῶν πλοιών.

DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE - 4

ANTIPROSPONOI TΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.

KAI TΗΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELLAS) LTD.

NAYTIAKA XHMIIKA

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537

TELEX NO. RS 21376

24 HRS SERVICE
TIMAI LΟΓΙΚΑΙ

P. O. BOX 1293

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"
SINGAPORE

'Ο παγκόσμιος έμπορικος στόλος ηγέτης ελαφρών κατά τό παρελθόν έτος, Έφθασε τά 385,21 έκατομ. τον. εις τάς 30 Ιουνίου 1980 έναντι 375,72 έκατομ. τον. τό 1979 και 351,01 έκατομ. τον. τό 1978.

Αι έξαγωγαί αράβοσίτου άπό τήν Νότιον Αφρικήν, ιδιαιτέρως εις τάς μή 'Αφρικανικά χώρας, ένδεχεται νά αύξηθούν σημαντικώς τό τρέχον έτος, συμφώνως πρός τούς έμπορικούς κύκλους τού Γιοχάνεσμπουργκ.

"Ενας λόγος είναι ή άναμενομένη ούσιαστικώς μεγαλυτέρα έσοδεία άπό τά 10,2 έκατομ. τον. τού προηγουμένου έτους. Μολονότι δέν πρόκειται νά άνακοινωθούν έπισημως αι σχετικα προβλέψεις πρό τού Μαρτίου, πιστεύεται διτή ή έφετεινή συγκομιδή θά κυμανθή μεταξύ 10,5 και 10,7 έκατομ. τον. Αι συνολικαί έξαγωγαί ένδεχεται νά φθάσουν, άπό 3,7 έκατομ. τον. τής περιόδου πού λήγει τόν 'Απρίλιον, υπέρ τα 4 έκατομ. τον. τό 1981-82.

Οι κυριωτεροι άγορασται τού νοτιοαφρικανικού άραβοσίτου είναι τό Ταΐβαν και ή 'Ιαπωνία. 'Επι πλέον, άρκεται χώραι πού ισχυρίζονται διτη μπούκοτάρουν τά προϊόντα τής χώρας αύτής, δημοσ ή 'Ιράν, ή Βενεζουέλα και τίνα 'Αφρικανικά κράτη, έχουν ήδη άγοράσει σημαντικάς ποσότητας.

Μολονότι αι τιμαί τών σκαφών ξηρού φορτίου ηγέτηςαν τό 1980, παρασυρθείσαι άπό τήν καλήν ναυλαγοράν, τό ναυλομεσιτικόν γραφείον 'Έγκαρ Φόρεστερ τού Λονδίνου συνιστά τήν έπιφύλαξιν διά τό 1981, λόγω ηγέμενων παραγγελιών πού άδηγησαν εις διόγκωσιν τής παγκοσμίου χωρητικότητος, παρά τάς διαλύσεις.

Τό Πολωνικής κατασκευής τύπου Πάνα-

μαξ «Κνούτ Μάρκ», 63.327 τον. d.w., τού 1977 έπωληθη άντι 21,5 έκατομ. δολ. Προσφέρονται Πάναμαξ, ναυπηγήσεως 1973-1980 εις τιμάς άπό 22-25 έκατομ. δολ. Νεότευκτα ζητούνται εις τά 28-29 έκατομ. δολ. μέ παράδοσιν τέλος 1982.

Τό «Silver Castle» (μπάλκ κάρριερ δι' αύτοκίνητα) 16.211 τον. d.w., 'Ιαπωνικής ναυπηγήσεως τού 1973, μέ μηχανάς N.K./K.R. τού 4/1977, 7.000 ίππων, μηχανά Πήλατικ, φορτωτήρες 8/10 τον. διά 1.930 αύτοκίνητα. Τιμή 6,4 έκατομ. δολ. Άγορασται 'Ελληνες.

Τό «Αρχάγελος» (μπάλκ κάρριερ, 7 έκατομ. τον. d.w. ήσαν παρωπλισμένα. 'Η ζήτησης έμφανιζεται περιωρισμένη και τά άποθέματα, λόγω και τού ήπιου χειμώνος, μεγάλα.

'Ιαπωνίαν τρία τών 45.000 τον. d.w. μέ φορτωτήρας 4/20 τον. και οικονομικάς μηχανάς B&W, μέ παράδοσιν έντος τού τέλους 1982 άντι 5 έκατομ. γιέν έκαστον.

Τιμαί διαλύσεων: Φορμόζα: Μεγάλα τάνκερς 185-190 δολ. και 150-160 δολ. διά συνήθη φορτηγά.

Πακιστάν: δολ. 165-190 άναλόγως μεγέθους. 'Ιταλία - 'Ισπανία: 80 - 90 δολ.

Περισσότερα τάνκερς πρέπει νά παροπλισθούν. Εις τό τέλος 1980 μόλις 77 σκάφη, 7 έκατομ. τον. d.w. ήσαν παρωπλισμένα. 'Η ζήτησης έμφανιζεται περιωρισμένη και τά άποθέματα, λόγω και τού ήπιου χειμώνος, μεγάλα.

Οι ναύλοι διά μεγάλα σκάφη έπεσαν εις τά W 26 διά τήν Εύρωπην.

Αι έταιρια πετρελαίων ένδιαφέρονται τελευταίως διά συνδεδυασμένας μεταφοράς. Πρόκειται περί σκαφών μεταλλευμάτων, χύμα φορτίων και πετρελαίων. 'Ηδη ό στόλος συνδεδυασμένων μεταφορών άνερχεται εις 47 έκατομ. τον. d.w.

Κατά προσφάτους δηλώσεις τού Σείχη Γιαμανί ή Σαουδική 'Άραβια θά κρατήση τήν παραγωγήν πετρελαίου εις τά 10 έκατομ. βαρέλια ήμερησίως. Συνεχάρη τάς χώρας τής Δύσεως διά τήν οικονομίαν τού πετρελαίου. 'Η τιμή τών 32 δολ. θά διατηρηθή μέχρι τής προσεχούς διασκέψεως τού ΟΠΕΚ εις τήν Γενεύην. Δέν καθώρισε πάντως τόν χρόνον τής ηγέμενης παραγωγής λόγω τού πολέμου 'Ιράν — 'Ιράκ.



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

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

91, Akti Miaouli - Piraeus

‘Η ἀλληλογραφία μας

ΠΑΡΑΛΕΙΨΙΣ

‘Η μακρά ἐπιστολή, ἡ δημοσιευθεῖσα εἰς τό προηγούμενον τεῦχος επὶ τῶν πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας μας, ὠφείλετο εἰς τὸν κ. Μανώλην Κουλουκούντην. Ζητοῦμεν συγνώμην διὰ τὴν παράλειψιν τῆς ὑπογραφῆς.

ΑΝΟΙΚΤΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ

ΠΡΟΣ

Τούς Κυρίους

'Αναπλ. Υπουργόν Συντονισμού

'Υπουργόν Οικονομικών

'Υπουργόν Ναυτιλίας

Κύριοι Υπουργοί,

Νομίζω διτι θά σᾶς είναι γνωστόν, διτι ἀπό τέσσερα καὶ παραπάνω χρόνια, ἡ πρώτη πλωτή δεξαμενή τοῦ λιμένος Σύρου, ἀνήκουσα εἰς τό Ἑλληνικόν Δημόσιον καὶ ἐκμισθωμένη ούσα εἰς τό ΝΕΩΡΙΟΝ — ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Σύρου ἐβυθίσθη εἰς τὸν λιμένα καὶ εἰς τό μόνιμον ἀγκυροβόλιο τῆς. Ἐπηκολούθησε ἡ ἀνέλκυση τῆς καὶ ἐκτὸτε παραμένει εἰς τό ἀγκυροβόλιον ἀχρηστεύμενή, ἐπιπλέουσα σάν γιγάντιο χαλύβδιο πτώμα καὶ τελείως κατεστραμμένη, κατά τὴν γνώμην τῶν εἰδικῶν.

Μέ τὴν παρέλευσιν τοῦ χρόνου, τό πολὺτιμον αὐτὸν ἐργαλείον πού ἔγειμισεν μέ ἐπλήδας τάς καρδίας τῶν Συριανῶν καὶ χτυπούσαν χαρμόσυνα οἱ καμπάνες κατά τὸν εἰσπλουν του εἰς τὸν λιμένα ἀποτελεὶ σήμερον μεγάλη ἀσχήμα διά τόν ὥραίον καὶ ἰστορικὸν λιμένα — αὐτά ἀπό αἰσθητικῆς πλευρᾶς — ἀλλά καὶ θανάσιμον κίνδυνον εἰς περιπτωσιν καὶ νέου ἀτυχήματος λόγω τῆς παλαιότητός της. Κίνδυνον πραγματικόν, τὸν διά τὴν ναυσιπλοΐαν, δύον καὶ διά τὴν κίνησιν τοῦ λιμένος εἰς τὸν ποιον καθημερινῶν καταπλέουν πολλά σκάφη, τόσον ἀκτοπλοϊκά δύον καὶ φορτηγά, δεξαμένοπλοια πρός ἐπισκευήν καὶ δεξαμενισμούς εἰς τό ἐπισκευαστικόν συγκρότημα τοῦ ΝΕΩΡΙΟΥ.

‘Από πληροφορίας τάς ὁποίας ἔχομεν, τό Δημόσιον ἐξεποίησε κατόπιν πλειοδοτικῆς δημοπρασίας τὴν Δεξαμενήν. Πλήν, δι’ ἄγνωστον αἴτιαν, αὐτή δὲν παρελήφθη εἰσέπι ἀπό τὸν πλειοδοτήσαν, δύος δι’ ἡμάς τυχόντας δύγνωστος. Φήμαι είχον κυκλοφορήσει διτι διαφοραὶ καὶ παρερμηνεῖαι ἀνεφύσαν μεταξὺ Δημοσίου καὶ πλειοδοτήσαντος. Σημείον διαφορᾶς «οἱ ἀλισσίδες καὶ οἱ ἀγκυρες τῆς. Ο πλειοδοτήσας ὑπεστήριζε διτι ἀλισσίδες καὶ ἀγκυρες συμπεριλαμβάνονται μέ τό σκουριασμένο κουφάρι. Τό Δημόσιον διά τῶν ἐκπροσώπων του ἀντέτεινε. ‘Η οὐαία είναι διτι ἀλισσίδες, ἀγκυρες καὶ γρανάζια τῆς γραφειοκρατίας μπλέξανε καὶ Μέγας Ἀλέξανδρος νά κόψει μέ μιά μπαλταδιά τό χαλύβδιο Γόρδιο δεσμό τῆς Σύρου δέν βρισκόταν καὶ οὔτε ξέρω ἀν βρέθηκε. Ἐκείνο πού ξέρω είναι διτι τό παλαιόν αὐτό μνημείο κατήντησε σύμβολο τῆς τοπαπουσιάς καὶ τῆς ἀνοικουρασύνης μας καὶ βρίσκεται ἀκόμη στὸ λιμάνι τῆς Σύρου. Γιατὶ; Τί συνέβη ἡ μάλλον τί συμβαίνει; Ἐμεῖς οι Συριανοί δέν είμαστε ἀχάριστοι ὥστε νά θέλουμε νά ἀπομακρύνουμε ἀπ’ τό λιμάνι μας αὐτό τό σημερινό σκουριασμένο πτώμα. Πέραν δύω τῶν συνασθματισμῶν ὑπάρχει ἡ σκληρή πραγματικότητα. Καὶ ἡ πραγματικότητα είναι ὁ ἐπικρεμάμενος κίνδυνος. Καὶ πάνω σ’ αὐτό ὑπάρχουν εἰδικοὶ καὶ ἀρμόδιοι πού μπορούν νά μιλήσουν καλλίτερα ἀπό μένα. Εἶπαμε πώς πρίν τριάντα

περίπου χρόνια δταν ὁ κολοσσός τῆς τότε ἐποχῆς ἐμπαινει στὸ λιμάνι τῆς Σύρας «χτυπούσαν χαρμόσυνα οἱ καμπάνες», τέτοια ὑποδοχή τοῦ ἐπρεπε ΓΙΑΤΙ ΗΤΑΝ ΤΟ ΦΙΛΙ ΤΗΣ ΣΩΗΣ γιά τό μαραζασμένο τόπο μας πού ἐξεμψύσαν κι’ οὔτε ἐβρέχει τότε σάν καὶ σημερα γιά νά δροσιστεῖ ὁ νεκρός... Ἐπειδή είμαι θαλασσινός καὶ φοβάμαι — ἀπό σύνεση — τούς ἀγέρηδες ή Βορριάδες είναι, η σοροκάδες, η ‘Οστριες καλό θάταν τό θέμα ψιν τῆς ὑπογραφῆς.

‘Εάν διεξαμενή βρίσκεται ἀκόμη στά χέρια τοῦ Δημοσίου μεγάλη ἡ εὐθύνη του. ‘Εάν πάλι δχι καὶ δι’ ‘πλειοδοτήσας ἀπέκτησε τήν κυριότητα καλό θάναι νά τοῦ είπωθη νά τήν πάρει ἀπό τό λιμάνι δσο πιο γρήγορα μπορει, γιατὶ ἀλλοίμον δσον συμβή κάτι... Τότε δέν θα χτυπήσουν οἱ καμπάνες χαρμόσυνα, θά χτυπήσει μιά καμπάνα, ἀλλά γιά ποιόν θά χτυπήσῃ;

Πρός ἀποφυγήν λοιπόν λυπητερής ‘κωδωνοκρουσίας’ υποβάλλω τήν παράκληση δηπαρτηθῆτε τής ἐπιλύσεως τοῦ θέματος, ισημερής είναι διάμοδιός σας, ἔχοντας ὑπ’ δψη πώς τό λιμάνι τῆς Σύρου είναι συναλλαγματοφόρο.

Διατελώ
Μέ πολλή Τιμή
ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

ΦΤΑΙΕΙ Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ;

Κύριε Διευθυντά,

Αἱ Συλλογικαὶ Συμβάσεις ἐργασίας ποντοπόρων πλοίων πού συμφωνοῦνται καὶ υπογράφονται μεταξύ τῆς ‘Ενωσεως τῶν ‘Εφοπλιστικῶν καὶ τῶν ναυτεργατικῶν σωματείων, καθίστανται κάθε φορά περισσότερο περιπλοκες καὶ δισφεις μέχρι σημείου πού δυσκολεύονται οἱ Πλοίαρχοι νά κάμουν σωστούς λογαριασμούς τῶν πληρωμάτων, ἀκόμα καὶ δταν ἔχουν εἰς τήν διάθεσίν των ἀρκετόν χρόνον πρός τοῦτο, μέ συνέπεια τις προστριβές μέ τά πληρώματα καὶ ἀκολούθως ἀγωγές καὶ δικαστήρια πρός ζημιάν τῆς ναυτιλίας.

‘Η περὶ τῶν συντάξεων νομοθεσία σέ κάθε νόμο καθίσταται ἐπίσης ἀσαφέστερη καὶ δηδι ζητοῦνται εὐθύνες διά σφάλματα πού ἔγιναν κατά τὸν ἐπανυπολογισμόν τῶν συντάξεων ἀπό τούς ύπαλληλους τοῦ ΝΑΤ.

Τά παλαιότερα χρόνια, οἱ ναυτικοί ἔγνωριζαν λιγύτερα γράμματα. ‘Οταν δύως ἐπιπριναν ἀπό τὸν Πλοίαρχον τό φύλλο μισθοδοσίας τῶν τό πήγαιναν στήν πλώρη καὶ παρ’ διτι οἱ λογαριασμοί ἔγινοντο τότε σέ λι-

ρες ‘Αγγλίας, ήταν ἀπλοὶ καὶ πάντοτε εύρισκετο κάποιος νά τούς ἐξηγήσῃ τί ἔχουν λαμβάνειν.

Τώρα καὶ περισσότερα γράμματα πού ξεύρουν καὶ σέ μετρικό σύστημα πού γίνονται οἱ λογαριασμοί δέν μπορει κανεὶς μετά βεβαιότητος νά τούς πή διτι διά λογαριασμούς των είναι ἐντάξεις. ‘Αποτέλεσμα τούτου είναι οι περισσότεροι τῶν ἀπολυτικῶν των μέ επιφύλαξη δικαιωμάτων, καὶ ἐρχόμενοι εἰς Πειραιά ἀναζητούντων δικηγόρος πού ἐλέγχει τόν λογαριασμούν, κάμειν ἀγωγή εἰς τήν όποιαν ἀνάλογα μέ τόν δικηγόρο προβάλλονται διαφορετικές ἀξιώσεις, δικάζεται ἡ ἀγωγή στό Πρωτοδικείο, βγαίνει ἀπόφασις κατά πολὺ ἀπέχουσα τῶν ἀξιώσεων τῆς ἀγωγῆς ή καὶ ἀπρότετταται ἀκόμα, ἀκολούθως ήδη ὑπόθεσις πού μπορει νά πάν στό ‘Ἐφετεῖον καὶ νά βγη διαφορετική ἀπόφασις τῆς τοῦ Πρωτοδικείου, πέραν δέ τούτων ἵσως ἐπί τῆς ίδιας διαφοράς νά ὑπάρχει γνωμοδοτήσις τοῦ ΥΕΝ, η οποία διμως δέν δεσμεύει τά δικαστήρια.

‘Ολα αὐτά πού συμβαίνουν μαρτυρούν διτι δοι μας ἀπό Ναυτόπαιδα μέχρι Πλοίαρχο, ἀπό δικηγόρο μέχρι δικαστή καὶ ΥΕΝ, ἀντιμετωπίζονται δυσκολίες προκειμένου νά δώσωμεν ὄρθην λύσι σε μιά ναυτεργατική διαφορά, ἐμπνεύσοντες τόν νόμο κατά τήν ίδικην του δικαστος κρίσιν.

‘Ερωτώ τί φταιει καὶ περιπλέκομεν σέ κάθε νόμο περισσότερο τά πράματα, ἀντί νά τά ἀπλουστεύωμε, καθώς ἐπίσης πού θά φθάσωμε δημητρίες;

Εἰς διτι ἀφορά τάς Συλλογικάς Συμβάσεις δια τό ἔλεγα διτι τά διάφορα ἐπιδόματα καὶ κρατήσεις πού δέ κάθε νέα σύμβαση τροποποιούνται, αὐδένονται εἰς ἀριθμόν, ή ἴσχυς τους ἀρχεται σέ διαφορετικές ημερομηνίες, μέχρι πού καὶ στίς ὑπερωρίες κάμαμε διαφορετικές τιμές, είναι σέ μεγάλο βαθμό υπεύθυνα τῶν ἀνωμαλιῶν.

Τό σύστημα αὐτό τῶν ἐπιδόματων παραβλάπτει σέ μεν μεγάλο βαθμό καὶ τούς συνταξιούχους, διτι τό δῶρο Πλοιοκτήτου, ΕΧΤΡΑ, υπερωρίες κτλ. δέν πληρώνουν ἀπομαχικά. ‘Ο Νόμος 792/78 καὶ δι δέ έπιθυμόν, ή σφάλματος Νόμος 1085/80, περί ἐλαχίστης ἀσφαλιστικής προστασίας καὶ ἀλλων τινών διατάξεων κλονίζουν τά οικονομικά τοῦ ΝΑΤ, σέ βαθμό πού δέν μπορει νά ἀνταποκριθῇ εἰς τάς υποχρεώσεις του.

Γνωρίζομεν διτι στήν τελευταία Συλλογική Συμβάση τής 1.10.80, αὶ ἀποδοχαι τῶν ἀξιωματικῶν ηγέρηθσαν κατά 35 τοῖς ἐκατό περίπου, δέ τιμαρίθμος ἀνήλθε εἰς τά 26 τοῖς ἐκατό κατά τό 1980, μέ ἀπρόβλεπτο ποσοστό ἀνάδομο κατά τό 1981.

Παρά ταύτα τό ΝΑΤ δέν ἡδυνήθη νά δώση στάς συντάξεις μεγαλύτερη αὐξηση τοῦ 22,5 τοῖς ἐκατό, πράγμα πού σημαινει διτι ἀν συμβή τό ίδιο καὶ στήν σύμβαση πού θά ἀκολούθηση τό 1981, δέν θά ήταν υπερβολή νά

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. Bourakakis
Kolokotroni 144, Tels: 451476, 4137888
Telex: 21 3359 ANIN GR.

Representatives in London: MARINE GENERAL AGENCIES (Peter Naumoff)
Tel.: 03722 - 73191, Tlx: 8951430 C PENNY

ευχομαι ύγειαν και δύναμιν διά την συνέχισην της μεγάλης αύτής δημιουργίας.

Η ορθή αντιλήψης των προβλημάτων της ναυτιλίας μας, ή σωστή τοποθέτησης των διαφόρων θεμάτων και οι καρποφόροι άγωνες σας πρός πάσαν κατεύθυνσαν, συνετέλεσαν άσφαλώς πολύ είς την δημιουργίαν του σημερινού θαυμάτου του έλληνικού έμπορικου ναυτικού. Μέ την δημοσιογραφήν σας πέννων γιανισθήστε επί τών έπαλξεων της ναυτιλίας, δυον δύλιοι, και άλλοτε έλεγχων, άλλοτε νουθετών, άλλοτε ποδηγετών κράτος, έφοπλιστάς, ναυτικούς, έβροηθήσατε σημαντικώς είς την χάραξιν της όρθης πορείας του έλληνικού έφοπλισμού, διά μέσου μυρίων δυσκολιών, διά νά φθάσωμεν είς τό σημερινόν έλληνικόν θαύμα.

Τό όνομά σας και τό έργον σας, τό όποιον άποτελει τιμήν διά την έλληνικήν δημοσιογραφίαν, θά μείνη άσφαλώς είς την ιστορίαν.

Μέ πολλήν άγάπην
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ

'Αθήναι 10 Φεβρουαρίου 1981

O K. ΔΙΟΔΩΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ

Άγαπητέ Μήτρο,

Χαιρετώντας και έγώ τά πενήντα χρόνια τών «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» άς μου έπιτρεψης και έσυ και οι φίλοι μου στην Ναυτιλία νά σού έκφρασω και έγώ γιά λογαριασμό της ένα Μεγάλο Εύχαριστώ.

Έπαλεφες και έδημοι ούργησες μέ έπιμονή, άκαταμάχητη δραστηριότητα και σωστή κρίση, διά αυτά θερμασμένο μέ τήν άγάπη σου γιά την Έλληνική Ναυτιλία, τό έγκόλπιο της Ναυτιλίας, πού κάθε ένας, μικρός ή μεγάλος, πού σχετίζεται με αύτήν, τό περιμένει, τό συμβουλεύεται, παίρνει πληροφορίες.

Πρέπει νά είσαι, και δικαίως, ύπερήφανος. Εύχομαι τά «Ναυτικά Χρονικά» αίωνόβια και σέ σένα μακροζωία και καλή ύγεια.

Μέ πολλή άγάπη
ΔΙΟΔΩΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ

Λονδίνον 9 Φεβρουαρίου 1981

O K. ΝΙΚΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ

Άγαπητέ μου κ. Κωττάκη,

Θέλω κι έγώ, μαζί με τόσους άλλους νά προσθέσουν τά πιό θερμά μου και έγκαρδια συγχαρητήρια γιά τήν χρυσή έπετειο του τόσο χρήσιμου περιοδικού μας «Ναυτικά Χρονικά». Καί λέγω «περιοδικού μας», γιατί πιά δεν άνηκε σέ σάς μόνο, άλλα σ' δύους τους «Ελληνες πού άσχολούνται με τά θα-

λάσσια έργα.

Σάς ευχομαι και σέ σάς προσωπικά μακρομέρευση.

Μέ θερμούς χαιρετισμούς
Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ

Λονδίνο, 19 Φεβρουαρίου 1981

H K. TZENH POURNARA-BARDABILIA

Άγαπητέ Κύριε Κωττάκη,

Εύχαριστω θερμότατα διά την πρόσκλησίν σας νά παρευρεθώ στόν έορτασμό τών 50 χρόνων τού περιοδικού σας «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ».

Λυπάμαι πού δέν μπόρεσα νά συμμετάσχω στήν χαρά σας, λόγω άπουσίας μου στό έξωτερικό και νά εύχηθω και έγώ μαζί με τούς τόσους άλλους φίλους τού περιοδικού σας τήν συνέχισιν τού τόσο δημιουργικού έργου σας.

Μέ φιλικούς χαιρετισμούς,
TZENH POURNARA-BARDABILIA

5 Φεβρουαρίου 1981

O K. A. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

Άγαπητέ κ. Δ. Κωττάκη,

Διά τήν πεντηκονταετηρίδα τής έκδόσεως τού παγκοσμίου φήμης περιοδικού σας «Ναυτικά Χρονικά», δεχθήτε καθώς και τό έπιτελείον τών συνεργατών σας τά έγκαρδια συγχαρητήρια μου. Σάς ευχομαι πάντα καλήν ύγειαν, άπλετον χαράν και μακροζωίαν διά νά δυνηθήτε νά έορτάσετε και τά 75 έτη έκδόσεως μέ δικαίαν υπερήφανειαν. Έγώ είχον άρχας τού παρελθόντος έτους τό 25ετές ίωβλαιον συνεχούς συνδρομής μου είς τό περιοδικόν σας. Άλλα και πρότερον είς τό παραπέτασμα επί δεκαετίαν δαν είχον εύκαιριαν τό έδιάβαζα με εύχαριστην και ένδιαφέρον, άλλα και μέ φόβον, όπως άκριβώς οι πρώτοι Χριστιανοί έδιάβαζον τά χριστιανικά βίβλια. «Οτι και νά γράψει κανείς πάντα θά είναι πολύ δύλιον διά τό θαυμαστό πράγματι έργον σας.

Μέ χαιρετισμούς
και έκτιμησιν
ΑΡ. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

Αμβούργον, Φεβρουάριος 1981.

O K. S. ELEYTHERIOU

Συγχαρητήρια διά τόν έορτασμόν 50 χρόνων έκδόσεως και συνδρομής τών «Ναυτικών Χρονικών» πρός τήν ναυτιλίαν μας, ναυτιλομένους, έφοπλιστάς και ύγειαν στόν

«τιμονιέρη των» άγαπητόν Δ. Ν. Κωττάκην.

ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ

Μοντεβίδεο, 9 Φεβρουαρίου 1981

O K. ΗΡΑΚΛΗΣ ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

Άγαπητέ Κύριε Κωττάκη,

Μέ ένθουσιασμό πήρα στά χέρια μου και διάβασα τό πανηγυρικό τεῦχος γιά τήν συμπλήρωση των πενήντα χρόνων τών «Ναυτικών Χρονικών».

Ίδιαίτερα μέ συγκίνησης τό κύριο άρθρο του πρώτου τεύχους, μέ τόν παλμό του και τήν πίστη του στά πεπρωμένα τής έλληνικής φυλής. Μεσάτο σέ ίδες, δυνατό και νευρώδες, πλούσιο σέ έκφραση, άλληνά έμπνευσμένο, θά μπορούσε νά χαρακτηρισθή μιά από τίς ώραιότερες σελίδες τής έλληνικής δημοσιογραφίας και άκομα — γιά μάς που τό διαβάζουμε ιώστερα από 50 χρόνια — ένα κείμενο προφητικό.

Ή άγαπη και ή έκτιμηση τού έφοπλιστικού και γενικώτερα τού ναυτικού μας κόσμου, έδωσαν τό μέτρο τής τιμῆς και τού θαυμασμού που σάς άνηκει για τό μεγάλο έργο σας. Σάς ευχομαι με ζηλη μου τήν ψυχή, να έορτάσετε και τό άδαμαντινό ιωβηλαίο τών «Ναυτικών Χρονικών», άκμαιος και άκατάβλητος πάντοτε, στό σώμα και στό πνεύμα.

Μέ άγαπη,
ΗΡΑΚΛΗΣ ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

Υ.Γ.: Διαβάζοντας τά συγχαρητήρια γράμματα και τίς συνεργασίες έκλεκτών έκπροσώπων τής Ναυτιλίας μας, ένοιωσα έντονα τήν άπουσία ένός παλαιού φίλου σας και έκλεκτού «Ελληνα, τού Γιώργη Χρ. Λαιμού. Μέ πόση χαρά και πόσο είλικρινά θά συμμετείχε στόν έορτασμό αύτό! Καί έπειδή έχω στά χέρια μου τό προσωπικό του άρχειο και προγραμματίζω — μετά τήν έκδοση τού ημερολογίου του, τό όποιον και ασφαλώς θά έχετε λάβει — τήν έκδοση ένός τόμου γι' αυτόν, θά ηθελα νά σάς παρακάλω θερμά νά μού γράφατε κάτι από τίς προσωπικές σας άναμνήσεις από τή φιλία σας, γιά νά συμπεριλάβω σ' αύτο τόν τόμο. Προκαταβολικά σάς ευχαριστώ.

Ο ίδιος

Αθήναι, 9 Φεβρουαρίου 1981

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

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ ΑΡΙΘΜ. 14 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 · 451.9264 · 452.8092

TELEX: 21-3847 · ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

ΥΠΟΣΥΝΤΗΡΗΤΑ ΠΛΟΙΑ

Η κατάσταση τής ναυλαγορᾶς κατά τομεῖς

Οι διεθνείς προσπάθειες για τήν έξαφάνιση τῶν υποσυντηρήτων πλοίων • Τό διεθνές Φόρουμ τῆς Ναυτιλίας • Έφοπλιστές, ἀσφαλιστές, νηογνώμονες • Ή κρατική παρέμβαση • Η κατάσταση τῆς ναυλαγορᾶς κατά τό Φόρουμ και τήν Ίντερτάνκο.

Συνήλθε μεταξύ 22 και 23 Ιανουαρίου στό Παρίσι, ή Διοικούσα "Επιτροπή τοῦ «Διεθνούς Φόρουμ ναυτικής βιομηχανίας». Τό Φόρουμ αὐτό περιλαμβάνει, ὡς γνωστόν, 4 τομεῖς: Έφοπλισμόν, Ναυπηγεία, Τράπεζες και Ἐταιρίες Πετρελαίου. Πρόεδρος τού Φόρουμ είναι ο Η. Σόμεν, ἐκτελεστικός ἀντι-πρόσωπος τοῦ συγκροτήματος World Wide Shipping. Σύμφωνα μὲ τίς δηλώσεις πού ἔγιναν μετά τήν αύνοδο τῆς Διοικούσας "Επιτροπής, τό Φόρουμ ἐνδιαφέρθηκε ιδιαίτερα γιά τά ἀκόλουθα θέματα:

A. Υποσυντήρητα πλοῖα και Νηογνώμονες

Τό θέμα τά ἑπτέδου ἀσφαλείας τῶν πλοίων ἀπασχόλησε εἰδικά τό Φόρουμ. Γι' αὐτό και φρόντισε νά ἔχῃ σχετικές συνομιλίες μὲ πολλές Κυβερνήσεις ἐνδιαφερομένων χωρῶν, μὲ τήν "Επιτροπή τῆς Εύρωπαικής Οίκονομικής Κοινότητος, μὲ τούς διαφόρους Νηογνώμονες και τέλος μὲ τούς ἀσφαλιστάς και τίς μικρασφαλέες (P&I Clubs). Τό θέμα είναι νά βελτιωθῇ η κατάσταση εἰς τήν ναυτιλία διά τής ἀσκήσεως συνεχῶς ἐντονωτέρων πιέσεων ἐπί τῶν υποσυντηρήτων πλοίων, μέσω ἐνός συστήματος αὐτοπροτερών κανονισμῶν και δρών ἀσφαλείας. Έπι τού ζητήματος αὐτοῦ τό Φόρουμ πιστεύει ὅτι πολλά παλαιά πλοῖα, τά όποια συνήθως είναι λιγότερο ἀποδοτικά και κατά πάσα πιθανότητα λιγότερο ἀσφαλή, πρέπει νά δηγυγήθονται γιά διάλυση. Παράλληλα δέ τά νεοεισερχόμενα στήν ἐνέργεια πλοῖα θά συμβάλουν νά βελτιωθῇ η ποιοτική κατάσταση τῆς ναυτιλιακῆς ἀγορᾶς.

Τό χρόνο, πού μάς πέρασε, τό Φόρουμ προσπάθησε νά ἐπισύρη τό γενικότερο ἐνδιαφέρον γιά τήν ἀσφάλεια τῆς ναυαπλοίας. Αὐτό συνεχίζει νά προσπαθει και τώρα μὲ στόχο νά ἐπιτύχῃ ἀφ' ἐνός μέν μιά σύσιστακότερη συνεργασία γιά τήν ἐφαρμογή τῶν δρῶν ἀσφαλείας και ἀφ' ἐτέρου τήν υιοθέτηση τῆς ἰδέας καθιερώσεως ἐνός ὁμοιομόρφου συστήματος κανονισμῶν ἀπό τίς διάφορες παράκτιες χώρες, μὲ τούς όποιους ήταν ὄπιστες ἀρχίζουν νά πετρελαιοφόρων, τίς όποιες ἀρχίζουν νά ἐπισκέπτονται συνεχῶς τά παλαιά σκάφη. Είναι εύτυχημα ὅτι οι Νηογνώμονες δίδουν πολὺ μεγαλύτερη σημασία στήν ἐφαρμογή τῶν κανονισμῶν τους και αὐτό ὀφείλεται ἐν μέρει στό γεγονός ὅτι ἀκούουν πολλές κριτικές γιά πρόσφατα ἀτυχήματα, τά όποια ἀπέδειξαν ὅτι οι ἐφαρμοζόμενοι κανόνες δέν ἡσαν ἀπόλυτα ἴκανοποιητικοί. Έτοι σήμεροι οι Νηογνώμονες δίνουν μεγαλύτερη σημασία π.χ. στήν κατάσταση τῶν δεξαμενῶν τῶν πετρελαιοφόρων, τίς όποιες ἀρχίζουν νά ἐπισκέπτονται πολὺ πιό τακτικά και κυρίως πολὺ πιό σύντομα, γιατί ἀνεκάλυψαν πώς ὁ χάλιυβας φθειρόταν πολὺ ταχύτερα ἀπό πρώτα. Στό μέλλον μάλιστα οι Νηογνώμονες θά ζητήσουν μια εύκολοτέρη πρόσβαση στό ἀνώτερο μέρος τῶν δεξαμενῶν, γιατί στό μεγάλα πλοῖα οι διαστάσεις τῶν δεξαμενῶν είναι τέτοιες πού κάνουν δύσκολη τήν ἐπιθεώρηση τής ποιότητος τού χάλιυβα. Έπίσης ἐνδιαφέρονται δείχνουν οι Νηογνώμονες γιά τήν προμήθεια καλυτέρων ποιότητος ἐξοπλισμού φορτώσεως τῶν δεξαμενῶν. Γιά τούς ἀνωτέρους σκοπούς ή Διοικούσα "Επιτροπή τού Φόρουμ, ἡρθε σε ἀπαφή μὲ τόν Νορβηγικό, Ἀγγλικό, Ἀμερικανικό, Γαλλικό και Ἰτανικό Νηογνώμονα και θά συνεχίσει τίς ἀπαφές μὲ τόν Ἰταλικό και τόν Γερμανικό. Γενικά τό Φόρουμ ἔχει τήν ἐντύπωση ὅτι οι Νηογνώμονες ἔχουν πλήρη συναίσθηση ὀρισμένων ἀνεπαρκειών τῶν σημειρινῶν κανονισμῶν τους και προσπαθούν πραγματικά και ἀπό κοινοῦ νά τούς βελτιώσουν, ἀλλά ἐ-

ΕΙΔΙΚΟΥ ΣΥΝΕΡΓΑΤΟΥ

χουν πρόβλημα τοῦ ἀναγκαίου προσωπικοῦ, πού χρειάζεται γιά νά κάνη τίς ἀπαραίτητες ἐπισκέψεις και ἐπιθεωρήσεις.

B. Ἀσφαλισταὶ και συνεργασία

Τό Φόρουμ προήλθε στίς ἀναγκαῖες συνομιλίες μὲ τούς ἀσφαλιστάς. Πιστεύει ὅτι οι ἀσφαλισταὶ θά ἐπρεπε νά ὄριζουν τά ἀσφαλιστρα τῶν πλοίων μὲ λίγη περισσότερη σύνεση και θά ἐπρεπε ἀκόμη νά θέτουν πρίν ἀπό τήν ἀσφαλιση πολύ περισσότερα ἐρωτήματα γιά τήν κατάσταση τού πλοίου. Γιά τό σκοπο ἀυτό ὄφείλουν νά συνεργάζωνται πολύ στενότερα μὲ τούς Νηογνώμονες. Δέν πρέπει νά ἔχουν ώρας ὅτι ἀρχικά οι Νηογνώμονες ὄργανωσαν ἐπισκέψεις τού πλοίου γιά λογαριασμό τῶν ἀσφαλιστῶν, οἱ όποιοι ἀπαιτούσαν τήν ἐπίσκεψη τού νηογνώμονος πρίν ἀναλάβουν νά καλύψουν τόν κίνδυνο. Ἀργότερα ἔξ αιτίας τού ἐνδιαφέροντος τῶν ἐφοπλιστῶν γιά τίς ἐπισκέψεις ἀναπτύχθηκαν οι δεσμοί μεταξύ ἐφοπλιστῶν και νηογνώμονων και ἔξασθενησε ἡ ἐπαφή ἀσφαλιστῶν και νηογνώμονων. Τό Φόρουμ πιστεύει ὅτι καὶ τρίτη μέρη ὄφείλουν στενότερη συνεργασία και ὅτι ἀσφαλισταὶ και νηογνώμονες πρέπει νά ἀποκαταστήσουν περισσότερο δεσμό, ὡστε οι πρώτοι νά είναι καλύτερα πληροφορημένοι γιά τήν πραγματική κατάσταση τού πλοίου πού ἀσφαλίζουν. Έται ἔξ ἀλλού τόσο οι νηογνώμονες δύο και οι ἐφοπλισταὶ θά ἐνθαρρυνθούν περισσότερο νά δηλώνουν στούς ἀσφαλιστάς θά ἀτύχηματα πού ἐπηρέαζουν τήν ταξινόμηση ἐνός πλοίου και ὅτι ἀφορά τήν κατάσταση τού, πράγμα πού θά μπορούσε νά δειξεῖ ὅτι οι συνθήκες ἐκμεταλλεύσεως τού πλοίου, δέν είναι αὔτες πού θά ἐπρεπε. Είναι ἀλήθεια στοι οι Νηογνώμονες κάνουν καλά τή δουλειά τους, ἀλλά τό πρόβλημα ἔγκειται στή μεταξύ τῶν ἐνδιαφερομένων παραγόντων σωστή κατανομή τῶν διαφόρων εύθυνων.

C. Ναυτιλία και Κυβερνήσεις

Έάν η Ναυτιλία δέν εύρη τόν τρόπο νά πειθαρχήσῃ μόνη τής, τό πιθανότερο είναι πώς θά ἀναγκασθούν νά παρέμβουν αι Κυβερνήσεις. Καὶ έάν παρέμβουν οι Κυβερνήσεις τό πιθανότερο είναι ὅτι η ἐπέμβαση τούς θά είναι πολύ βαρύτερη ἀπό δύο θά η θελεί η Ναυτιλία. Εύκατο έπομένως θά ἡταν νά ἐνδιαφερείται μόνη τής η ναυτιλιακή βιομηχανία γιά τήν έξαφάνιση τῶν υποσυντηρήμάτων πλοίων.

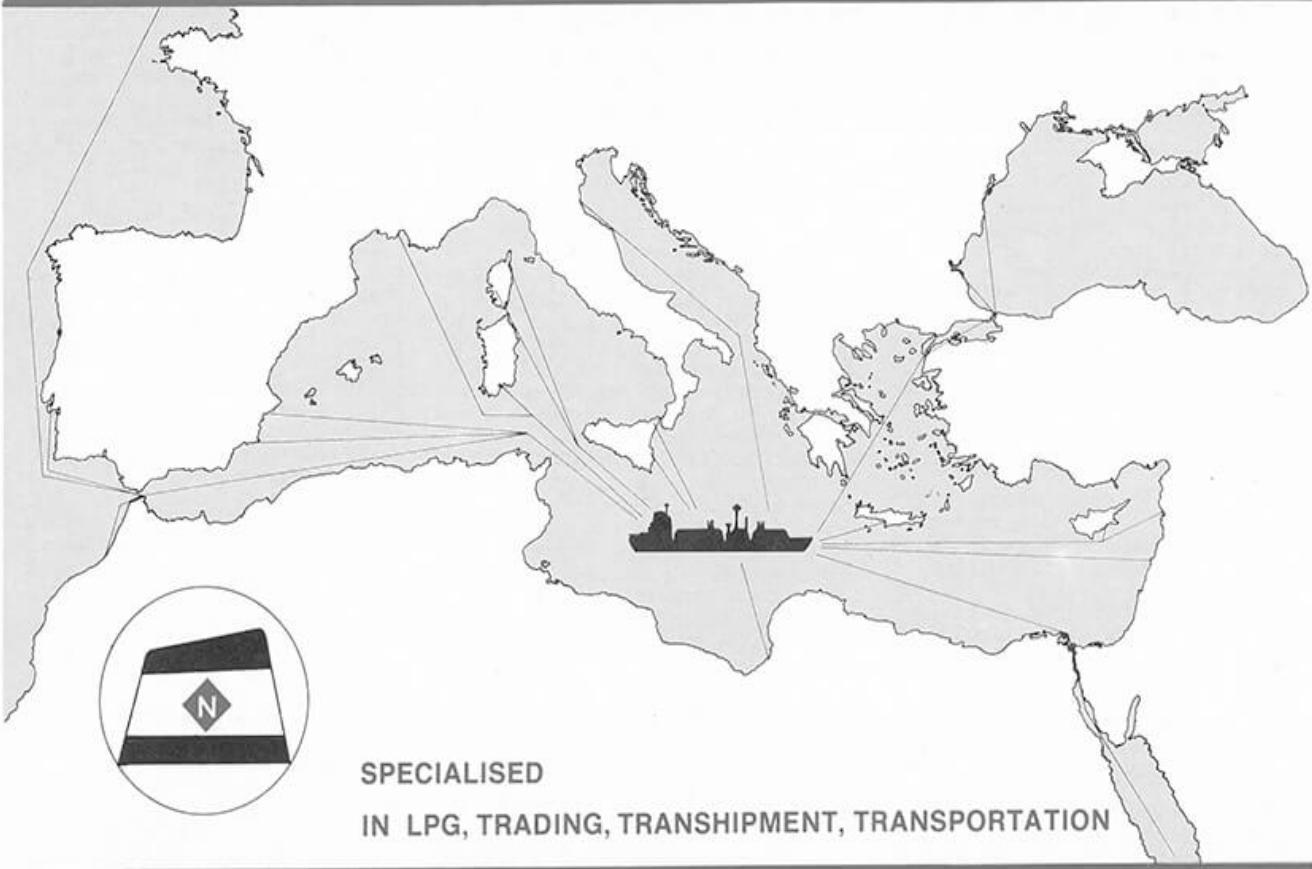
Τό Φόρουμ θά συνεχίσῃ τίς ἐπαφές και συνομιλίες του μὲ τίς διάφορες Κυβερνήσεις, γιατί πιστεύει ὅτι θά ἡταν πρόθυμες νά ἐπικρατήσουν τίς συμβάσεις τού IMCO. Καὶ αὐτό είναι πρός τό παρόν τό σπουδαίοτερο, γιατί οι συμβάσεις αὔτες διαγράφουν ἔνα διεθνές πλαίσιο διακανονισμού, πού δίνει σε κάθε Κυβερνήση μιά ίδεα τῶν γενικῶν γραμμῶν πού ἔχει νά ἀκολουθήσει. Πρέπει ἐπίσης νά χρησιμοποιηθῇ ὁ ἐλεγχός τῶν παρακτίων Κρατῶν, γιατί τά κράτη ὁρίσμενων σημαιῶν ἔχουν στόλο τόσο πολύ μεγάλο, ὡστε νά μη μπορούν νά ἔγγυησθούν ὅτι τά πλοῖα τῶν πληρούν τούς δρόους ἀσφαλείας. Ό καλύτερος πάντων τρόπος ἐπιλύσεως τῶν προβλημάτων είναι νά τά ἀντιμετωπίση μόνη τής η Ναυτιλία. Τό Φόρουμ πάντως πιστεύει ὅτι θά ἐπρεπε νά ἔνταθη ὁ ἐλεγχός τῶν παρακτίων Κρατῶν εἰς τούς λιμένας τῶν ὅποιων καταπλέουν τά πλοία. Μόνο πού ὁ ἐλεγχός αὐτός πρέπει νά ἀσκήται κατά τρόπον ἀρκετά ὁμοιόμορφο, ὡστε νά μη παρουσιάζονται περιπτώσεις, πού σε δρίσμενος χώρες νά ἐφαρμόζωνται οι ἀλφα κανόνες και σε γειτονικές χώρες νά ἐφαρμόζονται οι βήτα κανόνες. Άπο τήν ἀποψή αὐτής πραγματίστηκε η συνάντηση τής Επιτροπής τού Φόρουμ με τήν Επιτροπή τού Ιντερτάνκο.

Θηκε ἡ πρωτοβουλία τῆς Γαλλικής Κυβερνήσεως γιά τήν σύγκληση τόν περασμένο Δεκέμβριο Διύπουργικής διασκέψεως ναυτικῆς ἀσφαλείας, στήν όποια ἔκτος τῶν χωρῶν τῆς ΕΟΚ ἐλαβον μέρος η Νορβηγία και η Σουηδία, και ὅ όποια συνέστησε μόνιμη ὁμάδα ἐργασίας γιά τήν καθέρωση συστήματος ἐπιθεωρήσεως εἰς τούς λιμένας πρός βελτίωση τῆς ἀσφαλείας ναυσιπλοίας και μείωση τῶν κινδύνων τῆς θαλασσίας ρυπάνσεως.

D. Η κατάσταση τῆς ναυλαγορᾶς

Ὄς πρός τήν κατάσταση τῆς ναυλαγορᾶς στόν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων, τό Φόρουμ φρονεῖ ὅτι παρουσιάζεται πολύ μέτρια. Οι ναύλοι μόλις καλύπτουν τίς δαπάνες ἐκμεταλλεύσεως και σε πολλές περιπτώσεις δέν τίς καλύπτουν κάν, ὡστε οι ἐφοπλισταὶ νά ἐπιχρησιούν τούς ναυλωτάς. Καὶ στούς ἄλλους τομεῖς μιά βελτίωση τῆς ναυλαγορᾶς θά ἡταν ἀναγκαῖα, γιατί ὅν συγκρίνωμε τούς σημερινούς ναυλους τῶν μπάλκ-κάρριερς με τά ἔξοδα ἀντικαταστάσεως τού πλοίου, δηλαδή με τίς τιμές τῶν νεοαυστηρήγητων, θά διαπιστώσουμε γενικά ὅτι οι ναύλοι είναι ἀκόμη ἀνεπαρκείς γιά μία λογική ἀπόδοση τού κεφαλαίου. Έται, μολονότι η κατάσταση τῶν μπάλκ-κάρριερς είναι καλύτερη τῶν δεξαμενοπλοίων, η ναυλαγορά γενικά δέν ἐπανήλθε ἀκόμη σε ὅμαλότητα. Έξ αὖτούς ἄλλους τομεῖς μιά βελτίωση τῆς ναυλαγορᾶς είναι τόπος γραμμῆς ἐξακολουθεῖ νά βρίσκεται σε μαρασμό, ἐφ' ὅσον ὑπάρχει πλεόνασμα πλοίων, ἐπτός φυσικά ἀπό ὄρισμένες γραμμῆς. "Ολοι οι ἐφοπλισταὶ ἔχουν ν' ἀντιμετωπίσουν σήμερα τήν μείωση τού ρυθμού ἀναπτύξεως τῆς οἰκονομίας, και δέλοι οι οι ἐφοπλισταὶ ἔχουν ἐπίσης ν' ἀντιμετωπίσουν τής προσπάθειες τῶν περισσότερων χωρῶν γιά τόν περιορισμό τῆς καταναλώσεως τῶν καυσίμων.

Μέσα σ' αὐτή τήν ἀπασιόδοξη μᾶλλον εἰκόνα παρήγορη είναι η τελευταία ἐκθεση τού Ίντερτάνκο, σχετικά μέ τήν ἀγορά τῶν μικτῶν πλοίων και εἰδικώτερα τῶν πετρελαιοφόρων - μπάλκερς - μεταλλευματοφόρων (OBO) γιά τήν όποια οι προοπτικές τῆς ναυλαγορᾶς είναι συγκριτικά πολύ εύνοϊκωτερες ἀπό τούς ἄλλους τομεῖς. Τόν ιούλιο τού 1980 ο παγκόσμιος στόλος τῶν μικτῶν πλοίων ἔφθανε τά 74 έκατομ. τον. d.w., ἀπό τά όποια 25 έκατομ. πετρελαιοφόρα - μεταλλευματοφόρα (o/o) και 22 έκατομ. OBO. Τό καρνέ τῶν παραγγελιῶν γιά τέτοια πλοία τήν 1η Ιανουαρίου 1981 περιελάμβανε 43 πλοία 3.982.600 τον. d.w. ἀπό τά όποια 41 OBO 3.722.600 τον. d.w. Άπο τά πλοία αὐτά 21 ήσαν παραδόσεως τού 1981 και 18 τού 1982. Γιά σύγκριση σημειώνουμε πώς τήν ἰδιαίτερη μεριμνία σε παγκόσμιος στόλος τῶν πετρελαιοφόρων ἔφθανε τά 326 έκατομ. τον. d.w. και ὁ στόλος τῶν μπάλκ-κάρριερες τά 138 έκατομ. τον. d.w. Σήμερα μόνο ἔνα 30% μικτῶν πλοίων ταξιδεύουν σε μεταφορές πετρελαιού, ἐνώ στήν περίοδο 1974-79 τό ποσοστό ἔφθανε τό 50% και στήν περίοδο 1971-1973 ποσοστό 80%. Καὶ αὐτό συνέβαινε γιατί τήν ἐποχή ἔκεινη ἔχορά τῶν πλοίων Εηρού Φορτίου δέν ἡταν ἰδιαίτερα ἀποδοτική σε σύγκριση με τά πετρέλαια. Σήμερα τά πράγματα ἀντιστράφηκαν, ἔτοι πού πολύ λίγα μικτά πλοία ν' ἀπασχολούνται σε μεταφορές πετρελαιού. "Ενα ἄλλο ἀξιοσημειώτων γεγονός είναι ὅτι τά μικτά πλοία παρουσιάζουν μεγαλύτερη εύαισθησία, ὅταν ἔχορά είναι χαμηλή, ἐξ αἵτιας τού ύψους τῶν δαπανών ἐκμεταλλεύσεως τους. Έται παραδείγματος χάριν τό 1977 τό 15% τῶν μικτῶν πλοίων ήταν παροπλισμένο, ἐναντί 9% τῶν πετρελαιοφόρων και 4,5% τῶν μπάλκερς. Άντιθετα δταν η ἀγορά σταθεροποιεῖται σε ύψηλότερα ἐπίπεδα, ἡ ἀπασχόληση τους είναι μονιμότερη και ἀποδοτικότερη. Έται τό 1979, μέ ὄμαλότερες συνθήκες ναυλαγορᾶς, τό ποσοστό τῶν παροπλισμένων μικτῶν πλοίων ήταν κατώτερο ἀπό τό ποσοστό και τῶν τάνκερ και τῶν μπάλκερς.



SPECIALISED
IN LPG, TRADING, TRANSHIPMENT, TRANSPORTATION

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

NAFTOMAR
SHIPPING & TRADING Co LTD
ALASSIA BUILDING, 2ND FLOOR,
II MERARCHIAS 13, PIRAEUS
TEL.: 4114910 (5 LINES)
TLX.: 213077, 211605 "NAFT GR"
CABLES: NAFTOMAR PIRAEUS

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

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

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

ΓΙΑ ΤΗ «ΧΡΥΣΗ ΕΠΕΤΕΙΟ»

Κάποια νύχτα που βογγούσε η θάλασσα...

Τοῦ κ. Γ. ΦΡΕΡΗ

«Λόγοι ύγειας μέ είχαν καθηλωμένο γιά πολλούς μῆνες σέ πλήρη σωματική καί πνευματική ἀδράνεια. Πυκνή ή διμήχλη γύρω μου, χαμένος ὁ προσανατολισμός. Ἀπογοήτευσῃ, πίκρα. "Ετσι βάσκανος ή μοίρα δέν μοῦ ἐπέτρεψε νά συμμετάσχω καί ἐγώ τῆς χαρᾶς, γράφοντας δυό λόγια στό «Χρυσό τεῦχος» τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» γιά τή συμπλήρωση πενήντα χρόνων ἀπό τήν ἔκδοσή του. Τό κάνω τώρα πού μπορῶ, γιά ν' ἀποδώσω φόρο τιμῆς καί σεβασμοῦ ἀλλά καί ἀγάπης καί εὐγνωμοσύνης στό Μεγάλο Δάσκαλό μου, τὸν Δημήτρη Κωττάκη πού τόσο κοντά του ἔζησα καί τόσα πολλά ἔμαθα πάνω ἀπό δώδεκα χρόνια τώρα. "Ἄς το δεχτεῖ σᾶν ἔνα μικρό βοτσαλάκι τοῦ γιαλοῦ πού τό λείαναν καί τό μορφοποίησαν τά κύματα τῆς θάλασσας».

Τό πρώτο τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τό πῆρα κάτω στό νησί μου, στή Σύρα, ἄνεργος ναυτικός τότε, στά δύσκολα καί δίσεχτα χρόνια πού τό λιμάνι τοῦ νησιοῦ ήταν ἀσφυχτικά γεμάτο ἀπό παροπλισμένα καράβια κι' ἔμοιαζε σάν καλαμιώνας. Καράβια κάθε λογῆς πού δέν ἔμοιαζαν μέ τά σημερινά. Παλητασούρες καλοσυντηρημένες. Μῆνες, χρόνια, δεμένα περίμεναν τήν ἀνοιξή κι' οἱ ἄνεργοι ξεπούλαγαν τό βίος τους γιά νά ἐπιζήσουν γιατί τό ἔνα καρβέλι ψωμί πού μοίραζε τό λιμεναρχεῖο σέ κάθε ναυτική οἰκογένεια τί μποροῦσε νά κάνει; Οἱ μπακάληδες, οἱ μανάβηδες, οἱ χασάπηδες ἀκόμη κι' οἱ καφετζῆδες μᾶς κράταγαν στά κιτάπια τους. Βερεσέ στό βερεσέ τή μεγάλη ἐκείνη κι' ἀξημέρωτη νύχτα τῆς ναυτιλίας μας.

Τίς νύχτες μέ τίς βαριές σοροκάδες καί τούς χιονιάδες, πού σήκωναν κύμα στό λιμάνι τά βαπτόρια τριβόντουσαν τό ἔνα πάνω στᾶλλο κι' οἱ στρωμάτες κόντευαν νά πιάσουν φωτιά ἀπ' τό τρίψε-τρίψε κι' ἀπό ἔνα βουητό παράξενο γέμιζε τόν ἀγέρα, ἔνας ἀπόηχος κόλασης, πούμιαζε πιό πολύ μέ κλάμα καί πένθιμη θαλασσινή Συμφωνία μέ ἥχους δέξιες καί δαιμονικούς πού σκόρπιζε ή θύελλα σάν πέρναγε πάνω ἀπ' τά «στράλια» τῶν ίστων. Οἱ βατσιμανέοι — αὐτοί οἱ τυχεροί — πούβρισκαν αὐτό τό λίγο φτηνό μεροκάματο τό περιζήτητο γυρνόφερναν τό καράβι πού φύλαγαν μή τυχόν καί



κοπεὶ κανένας κάβος καί γίνει πανηγύρι στό λιμάνι μέ τά μπερδεμένα ἀραξοβόλια.

Κι' ὁ χρόνος κύλαγε ἀπελπιστικά ἄργα. Κάθε μῆνα πού ἔφταναν τά «Ναυτικά Χρονικά» τά διαβάζαμε προσπαθώντας νά ἀντλήσουμε ἐλπίδες για τόξη μέρω μα πού δέν φαινόταν πουθενά. Βαδίζαμε στά σκοτει-

νά δίχως πυξίδα, ἀνεμοδαρμένοι. Δέν ἀπόμενε ἄλλη διέξοδος παρ' ἐκτός τή προσμονή. Καί τά καράβια ἄρχισαν νά σκουριάζουν. Περιουσίες ἔξανεμιζότανε καί πουλήόντουσταν γιά ἔνα κομμάτι ψωμί στά διαλυτήρια τῆς Γενοβας. Τυχεροί καί ἑδῶ δσοι πετύχαιναν μιά ναυτολόγηση «τραβερσάδα». Τονωτική ἔνεση τόχιλικοτέτε γιά ταξίδι πέντε ήμερων. Τότε βγήκε καί τό «ἡ θάλασσα δέν πεθαίνει», σωστό αὐτό, καί ἀποδείχτηκε καί ἀποδεικνύεται σωστό καί στίς μέρες μας. "Ἄν δωμας ἡ θάλασσα δέν πεθαίνει, οἱ ἀνθρωποί της, οἱ καλοί νοικοκυραίοι, πούδιναν ζωὴ στό νησί πέθαιναν κάθε μέρα, δέν ἥσαν βιολογικός δθάνατος, ήταν ἔνας ψυχικός μαρασμός πούναι χειρότερος ἀπό χιλιούς θανάτους.

Πέρασαν τέσσερα περίπου χρόνια. Κάποιος σάλος τάραξε τό τέλμα. "Ο Αιθιοπικός πόλεμος. Κυκλοφόρησε τό «νέο». Μιά παράξενη κίνηση ἄρχισε. Τό πρώτο βαπτόρι ἔλυσε, οἱ πρώτοι τυχεροί ἔφευγαν, οἱ ναῦλοι ἄρχισαν νά «τσιμπούν», λίγο-λίγο στήν ἀρχή, κανόνας τοῦ ἐμπορίου. Κινήσανε τά βαπτόρια καί ἀνθίσε τό χαμόγελο στό ναυτικό σπίτι. Γελούσαν γιατί ξανάφευγε ὁ πατέρας, ὁ γιος, ὁ ἀδελφός...

Τά «NAYTIKA XRONIKA» προέβλεπαν καλλίτερες μέρες, συνεβού-

PHONES: 675-4321 323-0064
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIOUTI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIOUTIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

λευαν, έδιναν δόδηγιες. Στή συνέχεια
ἄλλη ἀναταραχή. Στήν Ισπανία, παι-
ζόταν ένα μεγάλο ἀνθρώπινο δράμα.
Αἷμα καὶ δάκρυα ἔκει. Ζωὴ καὶ χαρά
ἔδω. Νομοτέλεια τῆς ἀνθρώπινης μοί-
ρας. Ἐπακολουθήσανε οἱ τελευταῖες
μέρες μιᾶς ἡμειρηνικῆς περιόδου. Η
ναυτιλία μας ξαναπήρε τά πάνω της.
Καινούργιες ἀγορές καὶ πανέτοιμη γιά
το δλοκαύτωμα πού ἐπακολούθησε.
Ξανεπέσαμε στὸ μηδέν. Ο Ἀτλαντι-
κός, δὲ Ἰνδικός κι' ἄλλες θάλασσες
κατάπιαν ἀνθρώπους καὶ σίδερο.

Ἐδῶ θά σταματήσω τήν «ἀνιστόρη-
ση». Ἄλλοι μίλησαν, δὴ τὰ γνωστά,
εἶναι ἄλλωστε τόσο κοντινά. Ἔγὼ τα-
ξίδευα, δργωνα δπως καὶ τόσοι ἄλλοι
τῇ θάλασσα. Κάτι θερίζαμε, ἄλλος λί-
γο, ἄλλος πολὺ. Τά «NAYTIKA XPO-
NIKA», στήν ἐπαλξη τοῦ θαλασσινοῦ
ἐπους. Ἀνοιγαν δρόμους καινούρ-
γιους πού μόνο δραματιστής Κωττά-
κης διέκρινε. Σέ κάθε λιμάνι χαρά με-
γάλη, μαζί μέ το γράμμα τοῦ σπιτιοῦ
ἔφταναν καὶ τά «N.X.» καὶ τά διαβά-
ζαμε γιατί δέν ήταν δργανο μιᾶς μερί-

δας ἡ μιᾶς τάξης. Τά «NAYTIKA XPO-
NIKA» ήταν δργανο τῆς ναυτι-
λίας, αὐτῆς τῆς ναυτιλίας πού γιγαν-
τώθηκε κατά τρόπο θαυμαστό καὶ πού
μπορῷ νά πῶ πώς ήταν τό ξεχύλισμα
τῆς ναυτοσύνης τῆς Φυλῆς μας. Πρω-
τομάχος τοῦ ἐπους δ Κωττάκης δ «θα-
λασσόβιος», δ Κωττάκης δ «θεωρητι-
κός» μέ τόν τόσο πρακτικό νοῦ πού ἡ
Πατρίδα μας εὐτύχησε νά γεννήσῃ. Ο
Κωττάκης πού «Μίαν θυελλώδη νύ-
χτα» ριπιζόταν ἀπ' τό κῦμα τῆς «σο-
ροκάδας». Πού σήμαινε καὶ τή σύλλη-
ψη τῶν «N.X.».

Στά «N.X.» μπῆκα σάν ταχτικός
συνεργάτης πρίν δώδεκα χρόνια δταν
δ ἀξέχαστος ΘΑΝΑΣΗΣ Π., ἄφηνε
τόν πόντον καὶ σταματοῦσε τά γράμ-
ματά του ἀπό τούς Ωκεανούς. «Ἀρχι-
ζα ἔγω μέ το «Σημειωματάριο ἑνός
ποντοπλόου». «Ἐκτοτε ζῶ σχεδόν κα-
θημερινά ἀναπνέοντας τό μελάνι τοῦ
τυπογραφείου, ἄλλα προπάντων ἀ-

κούγοντας καὶ μαθαίνοντας τόσα
πολλά, ἀπ' τό Μεγάλο Δάσκαλο.

Ἄπόμαχος, πιά, μακρυά ἀπ' τή θά-
λασσα δέν ἔπαψα νά ζῶ τούς καῦμούς
καὶ τίς πίκρες της ἄλλα καὶ νά χαίρο-
μαι τήν δλοκληρωτική κατάκτησή
της ἀπό τήν Ἑλληνική ψυχή. Νοιώθω
περηφάνεια δταν συνομιλῶ μέ τόν σο-
φό πρεσβύτη μέ τό ἀκμαῖο πνεῦμα καὶ
τή καθαρή σκέψη. Τόν ἀνθρωπο πού
τόσα ἔδωσε καὶ τίποτε δέν ζήτησε καὶ
νοιώθω τήν ίκανοποίηση βλέποντας δ-
τι δλοι δσοι ἀπό τό ΛΟΓΟ τοῦ Κωττά-
κη εὐεργετήθηκαν εύγνομώνως τόν ἀ-
ναγνωρίζουν κι' αὐτό γιατί δ Κωττά-
κη δ στοχαστής, είχε πάντα κατά
νού τούς στίχους τοῦ ποιητή:

ΑΝ κάνεις κανενδός καλό
νά μή τού τό θυμίζεις
γιατί θ' ἀδειάσης μονομάδας
τή στάμνα πού γεμίζεις.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

20.2.81



CAPE TOWN FAROS & C^o. PTY. LTD.

— ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 —

FOR YOUR STORES in CAPE TOWN and SALDANHA BAY

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

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

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

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

Δ. ΜΑΡΙΝΗΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΛΑΤ'ΝΟΣ, ΤΗΛ.: 4125575

ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΣΧΟΙΝΩΝ ΚΑΙ ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΙΩΝ

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ

ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΥΡΩΠΑΤ'ΚΩΝ 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

Ο λιμήν του Πειραιώς

Μειωμένη ή κίνησις τό ενδεκάμηνον

Μειωμένη έμφανιζεται ή κίνησις τού λιμένος Πειραιώς κατά τό ενδεκάμηνον Ιανουαρίου — Νοεμβρίου 1980, έν συγκρίσει πρός τήν κίνησιν τού άντιστοίχου ενδεκάμηνον τού 1979.

Συγκεκριμένως οι κατάπλοι ήσαν όλιγωτεροι κατά 5,49%, τά φορτοεκφορτωθέντα έμπορεύματα όλιγωτερα κατά 4,7% και οι διακινθέντες έπιβάται όλιγωτεροι κατά 5,15%.

Άναυτικώτερον ή κίνησις τού λιμένος κατά τό ενδεκάμηνον Ιανουαρίου — Νοεμβρίου 1980 έναντι τού αύτού χρονικού διαστήματος τού 1979 έμφανιζεται ώς άκολουθως:

a. Κατάπλοι:

Κατέπλευσαν 23.331 πλοϊα, καθαράς χωρητικότητος 36.100.002 κόρων, έναντι 24.666 πλοϊων μέ καθαρά χωρητικότητα 34.746.388 κόρων.

b. Έμπορευματική:

Φορτοεξερφορτώθησαν 9.245.358 τόννοι έμπορευμάτων, έναντι 9.706.384 τόννων. Έκ τής κίνησεως αύτης 1.200.107 τόννοι διεκινήθησαν έντος 152.323 κοντέινερς, έναντι 1.111.400 τόννων έντος 136.313 κοντέινερς.

γ. Έπιβατική:

Διεκινήθησαν έκ τού λιμένος 5.012.638 έπιβάται (έξωτερικού 558.501 και έσωτερικού 4.454.137), έναντι 5.209.364 έπιβατών (έξωτερικού 683.962 και έσωτερικού 4.525.402).

Η κρίσις είς τούς λιμένας

Η έπικρατούσα άδιαλαξία είς τάς διαφοράς μεταξύ τών ύπαλληλων τών Όργανισμών Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης και τών άρμοδιων κυβερνητικών κλιμακίων ώδηγησε τούς δύο μεγαλυτέρους λιμένας τής χώρας μας είς νέας περιπετείας και έδημοιύργησε σοβαρά προβλήματα, διά τήν έπιλυσιν τών διοίων θά απαιτήθη άρκετός χρόνος, ή δε ζημιά τήν διοίων υπέστησαν αι δύο λιμένες και ή οικονομία τού τόπου είναι άδυνατον τώρα νά έκτιψηθη.

Προχείρως άναφέρομεν διτί έπειβλήθησαν έπιναυλοι 25% είς τόν λιμένα Πειραιώς και 15% είς τόν λιμένα Θεσσαλονίκης. Διέφυγον σημαντικά φορτία πρός άλλας κατευθύνσεις και είς τό έξωτερικόν άκομη. Έδοκιμάσθη ή φήμη τών δύο λιμένων μας διεθνώς, είς δέλος τών άνταγωνιστών - γειτονικών λιμένων τού έξωτερικού. Έκλονισθη τό ενδιαφέρον τών ξένων μεταφορέων διά τήν χρησιμοποίησιν τού έλλαδικού χώρου ώς κέντρον διαμετακομίσεως έμπορευμάτων κ.λ.π.

Δέν έπιθυμόμεν νά σταθώμεν είς τά αίτια τής άναστασεως. Έκείνο δμως τό διοίων θά πρέπει ιδιαιτέρως νά τονισθη είναι η έπιπολαιότης μέ τήν διοίων άντιμετωπίζονται τόσον καρία διά τήν οίκονομικήν ζωήν τού τόπου και τήν καλήν φήμην τής χώρας μας είς τό έξωτερικόν, προβλήματα.

Ός πληροφορούμεθα, τό άνοιγμα είς

τήν προσέγγισιν τών διαφορών μεταξύ έργαζουμένων και τών χειρίζουμένων, άπό κυβερνητικής πλευράς, τά θέματα τών ύπαλληλων φορέων είναι πολύ μικρόν, έλαχιστον, γεγονός τό διοίων δέν δύναται νά δικαιολογήση τήν δημιουργίαν τόσον σοβαρών προβλημάτων και τήν πρόκλησην έκτεταμένων ζημιών είς τήν οίκονομιαν μας. Περισσότερα σοβαρότης δέν θά έβλαπτεν.

Τά νέα τιμολόγια

Η έξηθησαν τά τιμολόγια τού Ο.Λ.Π κατά 20%. Ούτω:

a) Τά δικαιώματα προσορμίσεως ωρίσθησαν:

— Επί ναυπηγημάτων, γενικώς, έξωτερικού 1.52 δρχ. άνά κόρον.

β) Έπι κρουαζιεροπλοίων άνα κόρον 1.52 ρχ.

— Έπι έπιβατηγών, πού έκτελούν γραμμάς έσωτερικού 0,28 δρχ. άνά κόρον.

— Έπι έπιβατηγών, τά δρομολόγια των και είς ζημένας έξωτερικού 0,28 άνά κόρον.

— Έπι φορτηγών, πού έκτελούν γραμμάς έσωτερικού 0,40 δρχ. άνά κόρον.

— Έπι πτερλαιοκινήτων ναυπηγημάτων, πού έκτελούν γραμμάς έσωτερικού 0,22 δρχ. άνά κόρον.

Πλωτά ναυπηγήματα έσωτερικού μέχρι 100 κ.λ.π. πού έκτελούν έντος τής ίδιας ήμέρας ένα ή και περισσότερους κατάπλοις ύπόκεινται είς τήν καταβολήν έφ' άπαξ δικαιωμάτων προσορμίσεως έκ δρχ. 216. Έξ άλλου ναυπηγήματα έσωτερικού άνω τών 100 και μέχρι 500 κ.ο.χ. ύπόκεινται είς τήν καταβολήν δικαιωμάτων προσορμίσεως έκ 216 δρχ. δι' έκαστον κατάπλοιουν.

β. Δικαιώματα παραβολής:

— Έπι ναυπηγημάτων, γενικώς, έξωτερικού και κρουαζιεροπλοίων δρχ. 4,76 άνα πόδα ήμερησίως.

— Έπι έπιβατηγών, έκτελούντων άποκλειστικώς γραμμάς έσωτερικού δρχ. 1,20 άνα πόδα ήμερησίως.

— Έπι φορτηγών ναυπηγημάτων, έκτελούντων γραμμάς έσωτερικού δρχ. 0,65 άνα πόδα ήμερησίως.

— Έπι έπιβατηγών άκτοπλοϊκών, έπεκτενόντων τά δρομολόγια των και είς λιμένας έξωτερικού 1,95 δρχ. άνα πόδα ήμερησίως.

Προκειμένου περί κρουαζιεροπλοίων, πού έκτελούν πλόας μέ άφετηρίαν τόν λι-

μένα Πειραιώς τά άνωτέρω δικαιωμάτα προσορμίσεως και παραβολής ύπολογιζονται μειωμένα κατά 70%.

Πλοία και πλωτά ναυπηγήματα παραβαλλόμενα αύθαιρέτως είς τά κρηπιδώματα και τεχνικά έργα τού λιμένος, διά τόν μέχρι τής άπομακρύνσεως τών χρόνον ή μέχρι τού χρόνου τής έγκρισεως τής περαιτέρω παραμονής των είς ταῦτα έπιβαρυνοντα πρός 10,80 δρχ. άνά κ.ο.χ. ήμερησίως.

γ. Δικαιώματα έπισκευαζομένων κ.λ.π. πλωτών ναυπηγημάτων:

— Από 1-15 ήμέρας έπισκευής δρχ. 0,64 άνα πόδα ήμερησίως διά τά πρυμνοδοτημένα και δρχ. 1,92 διά τά παραβεβλημένα. Από 16-30 ήμέρας έπισκευής δρχ. 0,92 και 2,76 άντιστοίχως. Από 31-60 ήμέρας έπισκευής δρχ. 1,80 και 5,40. Από 61-90 ήμέρας έπισκευής δρχ. 2,04 και 6,12. Από 91-180 ήμέρας έπισκευής δρχ. 3,38 και 10,14. Από 181-360 ήμέρας έπισκευής δρχ. 4,96 και 14,88 και άπο 361 ήμέρας και άνω δρχ. 7,88 και 23,64.

δ. Δικαιώματα πρυμνοδοτήσεως:

Ταῦτα άντιστοίχουν πρός τό 1/3 τών ώς άνω δικαιωμάτων παραβολής.

ε. Δικαιώματα παροπλισμού:

— Έπι παντός πλοίου και πλωτού ναυπηγήματος γενικώς, συμπεριλαμβανομένων και τών βαρυνομένων διά συντηρητικής κατασχέσεως ή άπαγορεύσεως άποπλου δρχ. 0,50 άνα κόρον και άνα δεκαπενθήμερον άδιαιρετον.

— Έπι πλοίων και πλωτών ναυπηγημάτων βαρυνομένων δι' άναγκαστικής κατασχέσεως και δι' δοσον χρόνον διαρκεί αύτή δρχ. 0,32 άνα κόρον.

στ. Δικαιώματα έλλιμενισμού:

— Έπιβατηγά - Όχηματα γωγά (πορθμεία) δρομολογημένα είς τήν γραμμήν Περάματος και νήσου Σαλαμίνος δρχ. 438 άνα μήνα άδιαιρετον.

— Έπιβατηγά ναυπηγήματα δρομολογημένα είς τάς γραμμάς κεντρικού λιμένος ή Περάματος και νήσων Σαλαμίνος και Αγκιστρίου δρχ. 359 άνα μήνα άδιαιρετον.

— Πλωτοί γερανοί, ύδροφόροι, πετρελαιοφόρα (σλέπια) και βυθοκόροι, άνεξαρτήτως χωρητικότητος 3.578 δρχ. άνα μήνα άδιαιρετον.

— Πλωτά συνεργεία, χρησιμοποιούμενα δι' έπισκευάς ναυπηγημάτων άνεξαρτήτως έάν φέρουν μόνιμον φορητόν έξοπλισμόν, ώς και φορτηγίδες μεταφοράς βυθοκορημάτων, άνεξαρτήτως χωρητικότητος δρχ. 896 άνα μήνα άδιαιρετον.

— Φορτηγίδες και λοιπά πλωτά ναυπηγήματα μεταφοράς χρησίμων και άχρηστων υλικών, άνεξαρτήτως χωρητικότητος δρχ. 399 άνα μήνα άδιαιρετον.

— Ρυμουλκά και ναυαγοσωστικά άνα-



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

λόγως της προωστηρίου δυνάμεως των: 'Ιπποδυνάμεως μέχρι 500 έππων δρχ. 399, άπό 501 - 1000 έππων δρχ. 696, άπό 1001 - 2000 έππων δρχ. 1.193 και άπό 2001 έππων και άνω δρχ. 1.790.

— Άλιευτικά συγκροτήματα (γρί-γρι) και τά πρός αυτά έξομοιούμενα, έλλιμενισμένα έκτος κρηπιδωμάτων Ιχθύσκαλάς λιμένας Ήρακλέους δρχ. 399.

ζ. Δικαιώματα Δεξαμενισμού:

— Διά την μεγάλην μόνιμον Δεξαμενήν: Πάγιον δικαιώμα διά πλοϊα οιασδήποτε χωρητικότητος 29.160 δρχ. δι' έκαστην ήμέραν παραμοής του σκάφους έντος της δεξαμενής. Έπι πλέον καταβάλλονται διά μέν την πρώτην ήμέραν δρχ. 11.72 κατά κοχ, διά δέ τάς ύπολοίπους δρχ. 9.92 κατά κοχ ήμερησίως.

— Διά την μικράν μόνιμον δεξαμενήν: 'Ομοίως ώς άνω μέ την διαφοράν διτι τό πάγιον δικαιώμα άνέρχεται εἰς 17.496 δρχ. δι' έκαστην ήμέραν παραμοής.

— Διά την μεγάλην πλωτήν δεξαμενήν: Πάγιον δικαιώμα 38.880 δρχ. δι' έκαστην ήμέραν παραμοής του σκάφους έντος της δεξαμενής. Έπι πλέον καταβάλλονται διά μέν την πρώτην ήμέραν δρχ. 11.72 κατά κόρον διλικής χωρητικότητος, διά δέ τάς ύπολοίπους δρχ. 9.92 κατά κοχ ήμερησίως.

— Διά την μικράν πλωτήν δεξαμενήν: 'Ομοίως ώς άνω μέ την διαφοράν διτι τό

πάγιον δικαιώμα άνέρχεται εἰς 25.272 δρχ. δι' έκαστην ήμέραν παραμοής.

η. Δικαιώματα 'Υδροδοτήσεως:

— Διά την ίδρευσιν έπιβατηγών, φορτηγών και θαλαμηγών πλοϊων έσωτερικού διά κρουνών ξηρᾶς δρχ. 53 άνα κυβ. μέτρον και έξωτερικού δρχ. 76 άνα κυβ. μέτρον.

— Διά την διά ύδροφόρον ίδρευσιν έπιβατηγών, φορτηγών και θαλαμηγών πλοϊων έσωτερικού έντος της λιμενικής περιοχής του ΟΑΠ δρχ. 94 άνα κυβ. μέτρον και έξωτερικού έντος-έκτος λιμενος δρχ. 136 άνα κυβ. μέτρον.

— Διά την παροχήν ίδατος εἰς πλοϊα, εύρισκομενα εἰς περιοχάς Β' και Γ' ζωνών, δρχ. 172 και 194 άντιστοίχως άνα κυβικόν μέτρον.

— Διά την διά κρουνών ξηρᾶς ίδρευσιν πολεμικών πλοϊων πάσης έθνικότητος έντος λιμένος δρχ. 53 άνα κυβ. μέτρον, δι' ύδροφόρων δρχ. 90 άνα κυβ. μέτρον και εἰς περιοχάς Β' ζωνής δρχ. 136 και Γ' ζωνής δρχ. 194 άνα κυβ. μέτρον.

— Διά την παροχήν ίδατος εἰς δλας τάς άνωτέρω καθοριζομένας θέσεις και περιοχάς εισπράττονται και ύπερωριαι ύπαλληλων, ύπολογιζόμεναι άνα κυβικόν μέτρον ώς έξης:

— Διά τῶν κρουνών δρχ. 6.

— Δι' ύδροφόρων δρχ. 7.50.

Κατά τάς Κυριακάς και διλας δέξαιρετέ-

ας ήμέρας ώς και κατά τάς νυκτερινάς θρας τά άνωτέρω, κατά περίπτωσιν, δικαιώματα προσαυξάνονται κατά 20%.

Τά δικαιώματα διά καθυστέρησιν ένάρξεως ή συνεχείς διακοπάς τής ίδροδοτήσεως όφειλομένας εἰς ύπαιτιότητα τού ίδροδοτούμενου πλοίου δρίζονται δι' έκαστην θραν ώς έξης:

— Διά κρουνών ΟΑΠ δρχ. 435

— Δι' ύδροφόρων δρχ. 1.732.

Σύντομα

Πιστώσεις συνολικού υψους 45.690.000 δρχ., ένεκριθησαν ύπό τού Ο.Α.Π. διά τήν έκτελεσιν νέων έργων εἰς τόν λιμένα.

● 'Ανετέθη εἰς τάς άσφαλιστικάς έταιριας «Εθνική» Α.Ε., «Φοίνιξ» Α.Ε., «Αστήρ» Α.Ε. και «Ιντερτράστ» Α.Ε., ή άσφαλισις τῶν οικοδομικῶν συγκροτημάτων σιλός μετά τῶν μηχανημάτων αύτων, ίκτω άποθηκῶν έκρηκτικῶν ύπαλληλων και έξ απόθηκῶν έκρηκτικῶν ύπαλληλων κατά κινδύνων πυρκαϊάς και έκρηξεως τῶν μηχανημάτων τῶν σιλός. Ή κάλυψις άφορά ποσοστόν 50%.

● Κονδύλια, συνολικού υψους 25.001.000 δρχ. ένεκριθησαν ύπό τού Ο.Α.Π. διά τήν πληρωμήν διαφόρων έργων, έκτελεσθέντων εἰς τόν λιμένα Πειραιώς.

Η ΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

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

MTS ΙΑΣΩΝ

MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ

TSS ΑΤΛΑΣ

MV ΕΡΜΗΣ

MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ

MTS ΟΡΦΕΥΣ

MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ

MTS ΑΠΟΛΛΩΝ 11

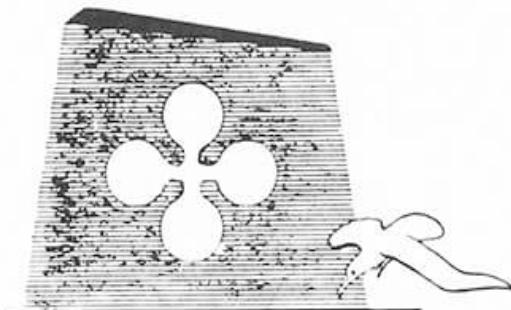
MV ΖΕΥΣ

MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ

MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ

MV ΩΚΕΑΝΟΣ

MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



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

Περί έγκρισεως και θέσεως εἰς έφαρμογήν Κανονισμού περί έπιθεωρήσεως τῶν ἀνυψωτικῶν μέσων τῶν πλοίων

ΟΣ ΕΔΗΜΟΣΙΕΥΘΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

"Αρθρον Μόνον.

Έγκρινομεν καὶ τίθεμεν εἰς έφαρμογήν τρεῖς μῆνας ἀπό τῆς δημοσιεύσεως του εἰς τὴν Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως τὸν ἐπόμενον Κανονισμὸν «περὶ έπιθεωρήσεως τῶν ἀνυψωτικῶν μέσων τῶν πλοίων».

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

«Περὶ έγκρισεως και θέσεως εἰς έφαρμογήν Κανονισμοῦ περὶ έπιθεωρήσεως τῶν ἀνυψωτικῶν μέσων τῶν πλοίων».

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α'

ΓΕΝΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

"Αρθρον 1.

Έφαρμογή

1. Τά ἀνυψωτικά μέσα τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων ἐπιθεωροῦνται πρό τῆς θέσεως αὐτῶν εἰς ὑπηρεσίαν καὶ κατὰ τακτά χρονικά διαστήματα, πρός διαπίστωσιν διότι δύνανται νά ἐκπληροῦν τὸν προορισμὸν των ἀνευ κινδυνού διά τὸ πλήρωμα, τούς χειριστάς αὐτῶν καὶ τοὺς ἔργαζομένους ἐν γένει ἐπὶ τῶν πλοίων.

2. Αἱ ἀνωτέρω ἐπιθεωρήσεις διενεργοῦνται ἐπὶ:

α) Φορτηγῶν πλοίων ὅλικῆς χωρητικότητος ὃν τῶν 100 κόρων καὶ
β) Ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἀνεξαρτήτως χωρητικότητος, ἐφ' δοσον φέρουν ἀνυψωτικά μέσα.

3. Εἰς πλοῖα τά όποια δέν φέρουν ἐν ἴσχυ λόγῳ προβλεπόμενον, ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος, Πιστοποιητικὸν Καταλληλότητος ἀνυψωτικῶν μέσων, ἀσχέτως τῶν προβλεπούμενων, ὑπὸ τοῦ ἀρθρου 24 τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ κυρώσεων, δέν ἐπιτρέπεται ἡ διενέργεια φορτοκεφορτωτικῶν ἔργασιών διά τῶν ἴδιων αὐτῶν μέσων.

"Αρθρον 2.

Ορισμοί

Κατὰ τὴν έφαρμογήν τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ νοεῖται:

1. Ἐπιβατηγὸν πλοῖον: Τό πλοῖον τό διόποιον μεταφέρει ἀνω τῶν 12 ἐπιβατῶν.

2. Φορτηγὸν πλοῖον: Τό πλοῖον τό διόποιον δέν εἶναι ἐπιβατηγόν.

3. Ἀνυψωτικά μέσα: Ὁ δρος οὗτος περιλαμβάνει γερανούς, βαροῦλκα, ἵστούς, φορτωτήρας, ἀνελκυστήρας φορτίου καὶ ἐπιβατῶν, μεταφορεῖς, ὡς καὶ πάντερον μηχάνημα ἢ συσκευήν, ἡ όποια χρησιμοποιεῖται πρός φόρτωσιν ἢ ἐκφόρτωσιν φορτίου ἢ ἐφοδίων συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν πάσης φύσεως ἔξαρτημάτων καὶ ἀγομένων αὐτῶν, (ἄγκιστρα, δακτύλιοι, κρίκοι, ἀράγαι, σύσπαστα, ἀλύσεις καὶ συρματοσχοίνα).

4. Ε.Ε.Π.: Ἡ ἐν Πειραιεί ἐδρεύουσα Ἐπιθεωρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων.

"Αρθρον 3

Ἀρχικὴ Ἐπιθεώρησις

Τά ἀνυψωτικά μέσα ἐλέγχονται καὶ δοκιμάζονται πρό τῆς θέσεως αὐτῶν εἰς ὑπηρεσίαν, τό δέ ἀνώτατον δρον φορτίσεως τούτων βεβαιοῦται διά Πιστοποιητικοῦ.

"Αρθρον 4.

Περιοδικὴ Ἐπιθεώρησις

Τά ἀνυψωτικά μέσα ἐπιθεωροῦνται ὡς ἀκολούθως:

1. Οἱ φορτωτήρες, τριβεῖς, στεφάναι ἢ στῶν καὶ φορτωτήρων ὡς καὶ δλαι αἱ μονί-

μως ἐγκατεστημέναι συσκευαι καὶ ἔξαρτηματα τῶν διόποιων ἡ ἀποσύνθεσις εἶναι δυσχερής ἐπιθεωροῦνται ἀνά δωδεκάμηνον καὶ ἔξετάζονται λεπτομερῶς ἀνά τέσσαρα ἑτη.

2. Οἱ γερανοί, βαροῦλκα, πολύσπαστα, αιδηρά ἄγκιστρα ὡς καὶ πάντερον ἔξαρτημα, τό διόποιον δέν καλύπτεται ἀπό τὴν παράγρ. 1, ἔξετάζεται ὀπτικῶς λεπτομερῶς ἀνά δωδεκάμηνον.

"Αρθρον 5.

Ύλικά κατασκευῆς

Τά ύλικά κατασκευῆς τῶν ἀγκίστρων, ἀλύσεων, συρματοσχοίνων, στρεπτήρων, τροχίλων, συσπάστων καὶ ἔτερων μηχανισμῶν, ἔξαρτημάτων καὶ συσκευῶν, δέν νά είναι τῆς προβλεπομένης ἀντοχῆς εἰς τρόπον ὃστε ταῦτα νά δύνανται νά ἐκπληροῦν ἀσφαλῶς τὸν προορισμὸν τῶν. Τοῦτο θά βεβαιοῦται διά Πιστοποιητικοῦ ἐκδιδούμενον ὑπὸ ἀνεγγνωρισμένου Ὀργανισμοῦ, ἐκτός τῶν περιπτώσεων πλοίων ἐπιθεωρουμένων κατά τάς διατάξεις τοῦ Κεφαλαίου Β' τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ διόποιη ἔφαρμογή τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ ἀρθρου 18 θά θεωρήται ἐπαρκῆς.

"Αρθρον 6.

Μέγιστον δρον φορτώσεως

1. Ἐπὶ παντός ἀνυψωτικοῦ μέσου χρησιμοποιουμένου ἐπὶ πλοίου, δέν δημοσίειον ὅρατον ὑπὸ τῶν χειριστῶν, τό ἀνώτατον ἐπιτροπόμενον δρον φορτώσεως. Διά τὴν σημαντικήν θά χρησιμοποιεῖται ἡ σύντμησης SWL μὲ τὸ ἀριθμόν τοῦ ἀνώτατου ἐπιτρεπομένου φορτίου.

2. Τυχόν μεταβολὴ τῆς ἀνυψωτικῆς ἰκανότητος συναρτήσει τῆς ἀκτίνας ἐνεργείας ἀνυψωτικοῦ μηχανήματος, δέν δημοσίειον ὅρατον ἐπὶ πίνακος κατά τρόπον εὐδιάκριτον καὶ εἰς θέσιν ὁρατὴν ὑπὸ τοῦ χειριστοῦ.

3. Ούδεν ἀνυψωτικόν μέσον ἐπιτρέπεται νά φορτίζεται πέραν τοῦ μεγίστου δρον φορτίσεως.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:
ΜΠΟΥΡΜΑΤΣΕΡ & ΓΟΥΕΤΝ ΕΛΛΑΣ Ε.Π.Ε.

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

"Αρθρον 7

Προστατευτικά μέσα

1. Οἱ κινητήρες, οἱ ὁδοντωτοί τροχοί, οἱ μηχανισμοί μεταδόσεως κινήσεως, οἱ ἡλεκτρικοί ἄγωγοι καὶ οἱ ἀτμαγωγοί σωλήνες τῶν ἀνυψωτικῶν μέσων δέν νά φέρουν προστατευτικά καλύμματα τοποθετημένα κατά τρόπον ὃστε νά μή παρακαλύπτεται ὁ ἀσφαλής χειρισμός.

2. Αἱ βάσεις τῶν φορτωτήρων δέν νά είναι ἀρκούδης ἐνισχυμέναι πρός ἀποφυγὴν μετατοπίσεως τῶν υποστηριγμάτων αὐτῶν.

3. Οἱ γερανοί καὶ τὰ βαροῦλκα δέν νά είναι ἐφοδιασμένα μέ κατάλληλα μέσα, περιορίζονται εἰς τὸ ἐλάχιστον τὸν κίνδυνον τυχαίας πτώσεως τοῦ φορτίου κατά τὴν διάρκειαν τῶν χειρισμῶν ἀνυψώσεως ἡ καθαρέσσεως του.

4. Οἱ γερανοί καὶ τὰ βαροῦλκα δέν νά διαθέτουν κατάλληλα μέσα προστασίας εἰς τρόπον ὃστε νά περιορίζεται εἰς τὸ ἐλάχιστον τὸν δυνατὸν ὁ κίνδυνος μειώσεως τοῦ πεδίου δρατότητος τῶν χώρων ἐργασίας ἐν περιπτώσει διαρροής ἀτμοῦ.

"Αρθρον 8.

Ἀλύσεις καὶ συναφεῖς μηχανισμοί

1. Ἀλύσεις καὶ συναφεῖς μηχανισμοί ἐπιμηκυνθέντες, τροποποιηθέντες ἡ ἀσφαλείας διά συγκολλήσεως, δέν δημοσίειον δοκίμαζονται καὶ ἐλέγχονται ἐκ νέου.

2. Δέν νά λαμβάνωνται μέτρα ὃστε αἱ ἀλύσεις νά μή καθίστανται βραχύτεραι τῆ βοηθεία κόμβων ἡ ὑπόκεινται εἰς φθοράν συνεπεία τριβῆς ἐπὶ ἔτερων ἐπιφανειῶν.

"Αρθρον 9.

Χειρισμός ἀνυψωτικῶν μέσων

1. Ούδεν φορτίον ἐπιτρέπεται νά παραμένει αἰώρουμένον εἰς ἀνυψωτικόν μέσον, ἐάν ἡ λειτουργία τοῦ μηχανήματος τούτου δέν ἐλέγχεται ὑπὸ ἀρμόδιων προσώπων, καθ' δὲν χρόνον τὸ φορτίον τούτο παραμένει ἀνυψωμένον.

2. Ότις χειρισταὶ τῶν ἀνυψωτικῶν μέσων, δέν νά χρησιμοποιοῦνται πεπειραμένα πρόσωπα.

"Αρθρον 10.

Φορτηγά πλοῖα μέχρι 500 κοχ. καὶ ἐπιβατηγά πλοῖα μέχρι 1.000 κοχ.

1. Τά ἀνυψωτικά μέσα τῶν:

α) Φορτηγῶν πλοίων ὅλικῆς χωρητικότητος 100 μέχρι 500 κόρων, καὶ

β) Ἐπιβατηγῶν πλοίων ὅλικῆς χωρητικότητος μέχρι καὶ 1.000 κόρων, ἐλέγχονται καὶ ἐπιθεωροῦνται ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. κατά τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ τοῦ Κεφαλαίου Β' ἢ Γ'.

2. Τά ἀνωτέρων ἐν παραγρ. 1 πλοῖα δύνανται νά ἐλέγχονται καὶ ἐπιθεωροῦνται ὑπὸ ἀξιοδοτημένου διά τοῦ παρόντος Νησιγνώμονος, συμφώνως πρός τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ τοῦ Κεφαλαίου Β' ἢ Γ'.

"Αρθρον 11.

Φορτηγά πλοῖα 500 κοχ. καὶ ἀνω τῶν 1.000 κοχ. καὶ ἐπιβατηγά πλοῖα ἀνω τῶν 1.000 κοχ.

Τά ἀνυψωτικά μέσα τῶν:

α) Φορτηγῶν πλοίων ὅλικῆς χωρητικότητος 500 κόρων καὶ ἀνω, καὶ

β) Ἐπιβατηγῶν πλοίων ὅλικῆς χωρητικότητος ἀνω τῶν 1.000 κόρων, ἐλέγχονται καὶ ἐπιθεωροῦνται ὑπὸ τῶν ἀναφερούμενων εἰς ἀρθρον 22 Οργανισμῶν κατά τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ τοῦ Κεφαλαίου Γ'.

"Αρθρον 12.

Ποληθητικά ναυπηγήματα

1. Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ τῶν βοηθητικῶν ναυπηγημάτων, ἀνεξαρτήτως χωρητικότητος, τὰ όποια φέρουν ἀνυψωτικά μέσα.

2. Βοηθητικά ναυπηγήματα χρησιμοποιούμενα άποκλειστικώς είς τήν διενέργειαν φορτοεκφόρτωσιν και πάσης φύσεως ανυψωτικών έργασιών ελέγχονται και έπιθεωρούνται κατά τάς διατάξεις του άρθρου 10.

"Άρθρον 13

Πλοία ύπό ξένας σημαίας

1. Πλοία ύπό ξένας σημαίας, καταπλέοντα είς Έλληνικούς λιμένας, ελέγχονται ύπό τών Λιμενικών Αρχών, πρός διαπίστωσιν ότι φέρουν πιστοποιητικό έντιχού έκδοθέν ύπό άρμοδίας Αρχής της Χώρας την σημαίαν της όποιας φέρουν ή έξουσιοδοτημένου παρ' αυτής Οργανισμού, διά τού όποιου βεβαιούται διά τά έπ' αύτών άνυψωτικά μέσα έχουν δοκιμασθή καί έπιθεωρηθή καί δύνανται νά λειτουργούν διά τό πλήρωμα, τούς χειριστάς καί τούς έργαζομένους έντιχούς έπ' αύτών. Τόν άνωτέρω ελέγχονται δύνανται νά άσκη καί ή Επιθεωρησις Έμπορικών Πλοίων.

2. Πλοία ύπό ξένας σημαίας τά όποια στερούνται τού άνωτέρω Πιστοποιητικού, δέν έπιτρέπεται νά διενεργήσουν οίασδήποτε έργασις φορτοεκφόρτωσεως διά τών ίδιων αύτών μέσων έάν προηγουμένως δέν παρασχεθή βεβαίωσις ύπό τίνος τών έντιθρων 22 Οργανισμών, διά τά έπ' αύτών άνυψωτικά μέσα δύνανται νά λειτουργήσουν άσφαλώς.

3. Έάν έκ τής κατά τάς διατάξεις τού παρόντος άρθρου παρεμβάσεως έπι πλοίου ύπό ξένην σημαίαν, άνακύψη θέμα καθυστερήσεως της φορτοεκφόρτωσεως ή τού άπολου του, ή ελέγχουσα Αρχή οφείλει νά ειδοποιήσῃ περί τού περιστατικού τόν Πρόξενον της Χώρας του διά τού ταχυτέρου μέσου.

4. Τά ύπό ξένας σημαίας πλοία ελέγχονται έφ' δύον ύπαγονται είς τινα τών άναφορέων είς άρθρον 1 παρ. 2 κατηγοριών.

"Άρθρον 14.

Βοηθητικά ναυπηγήματα ύπό ξένας σημαίας

1. Αι διατάξεις τού άρθρου 13 έφαρμόζονται αναλόγως καί έπι τών καταπλεόντων είς Έλληνικούς λιμένας βοηθητικών ναυπηγημάτων ύπό ξένας σημαίας, έφ' δύον ταύτα φέρουν άνυψωτικά μέσα.

2. Βοηθητικά ναυπηγήματα χρησιμοποιούμενα άποκλειστικώς είς τήν διενέργειαν άνυψωτικών έργασιών, δέν έπιτρέπεται νά διενεργήσουν οίασδήποτε άνυψωτικήν έργασιαν έάν δέν είναι έφοδιασμένα διά Πιστοποιητικού έντιχού, έκδοθέντος ύπό άρμοδίας Αρχής της Χώρας των ή έξουσιοδοτημένου ύπ' αυτής Οργανισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β'

Φορτηγά πλοϊα μέχρι 500 κοχ.
καί έπιβατηγά πλοϊα μέχρι 1000 κοχ.

"Άρθρον 15.

Έφαρμογή

Αι διατάξεις τού παρόντος Κεφαλαίου, έφαρμόζονται έπι τών άναφερομένων είς άρθρον 10 παράγρ. 1 πλοίων.

"Άρθρον 16

Έφαρμογή Επιθεωρήσις

Έφαρμόζονται αι διατάξεις τού άρθρου 3.

"Άρθρον 17.

Περιοδικαί έπιθεωρήσεις

1. Έφαρμόζονται αι διατάξεις τού άρθρου 4.

2. Πέραν αύτών έκτελείται τρίμηνος περιοδική έπιθεωρήσις μερίμνη τού Πλοιάρχου έκαστου πλοίου, τά άποτελεσματα δέ αύτης άναγράφονται είς το Βιβλίον Επιθεωρήσεως καί Γυμνασίων.

"Άρθρον 18

Φορτία δοκιμής

Τά φορτία δοκιμής τών άνυψωτικών μέσων τών πλοίων έπι τών όποιων έφαρμόζονται αι διατάξεις τού παρόντος Κεφαλαίου, δίδονται είς τόν άκολουθον πίνακα:

'Αντικείμενον	Φορτίον δοκιμής
'Ανυψωτικά συγκροτήματα	φορτίο
μετα έχοντα φορτίο	λειτουργίας 20
λειτουργίας μέχρις 20	1,25 φορτίον λειτόννους.
τουργίας.	
'Ανυψωτικά μηχανήματα	
ημοσιμένα έχοντα	
φορτία λειτουργίας	20-50 τόννους
	ας + 5 τόννους.

Συρματόσχοινα

α) Φορτίον λειτουργίας μέχρι 10 τόννους 5 X φορτίον λειτ.
β) Φορτίον λειτουργίας διών τών 10 τόννων. 4Xφορτίον λειτ.
Άλυσεις, άγκιστρα, κρίκοι, στρεπτήρες, άγκυλια κλπ. 2Xφορτίον λειτ.
Τρόχιλοι 4Xφορτίον λειτ.

Σύσπαστα έχοντα φορτίον λειτουργίας μέχρις 20 τον. 2Xφορτίον λειτ.

Σύσπαστα έχοντα φορτίον λειτουργίας άπό 20 μέχρι 40 τόν. 20 τ. + φορτ. λειτ.

Σύσπαστα έχοντα φορτίον λειτουργίας διών τών 40 τον. 1,5Xφορτίον λειτ.

"Άρθρον 19.

Έκτελεσις δοκιμών

1. Το φορτίον δοκιμών θά άναρτάται έκ τού άνυψωτικού μηχανήματος διά χρησιμοποίησεως τών αύτων έξαρτημάτων τά όποια χρησιμοποιούνται καί κατά τήν κανονική λειτουργίαν τού μηχανήματος.

2. Κατά τήν δοκιμήν φορτωτήρος δέον νά λαμβάνεται μέριμνα είς τρόπον ώστε ούτος να σχηματίζη μέ το οριζόντιον έπιπεδον τήν μικροτέραν δυνατήν γωνίαν ύπό τήν όποιαν δίδυνται νά λειτουργή.

3. Μετά τήν άνυψωσιν τού φορτίου θά έκτεληται περιστροφή τού άνυψωτικού μηχανήματος πρός άμφοτέρας τάς πλευράς τού πλοίου.

4. Έάν ο κινητήρος τού άνυψωτικού μηχανήματος κινήτηρι δι' ηλεκτρικού ρεύματος, η τροφοδότησης τούτου θά έπιτυγχάνεται διά τού ρεύματος τού πλοίου, τής λήψεως ρεύματος έκ τής Ήρας έπιτρεπομένης μόνον έφ' δύον τούτο διέρχεται διά τού κυρίου πίνακος διανομής τού πλοίου.

5. Κατά τήν δοκιμήν θά έξεταζεται καί ή ικανότης πεδίσεως καί κρατήσεως τού φορτίου είς έκαστην έπιθυμητή θέσιν.

6. Μετά τήν ίκανοποιητικήν έκτελεσιν τής δοκιμής θά έπακολουθή πλήρης έξάρμοσης τού άνυψωτικού μηχανήματος πρός έπιθεωρήσιν τών έξαρτημάτων καί τών πάσης φύσεως συνιστώσων αύτού. Έξαρτηματα ή συνιστώσαι παρουσιάζοντα φθοράν ή παρα-

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

ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΥ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΣΑΚΟΥ

μόρφωσιν δέον δημόσιας αντικαθίστανται.

7. Εἰς περίπτωσιν ἐκτελέσεως ἐπισκευῶν, μετασκευῶν ή ἐπανατοποθέτησις ἀνυψωτικῶν μηχανημάτων, ὡς καὶ κατά τὴν τετραετή ἐπιθεώρηση αὐτῶν, θά ἐπακολουθή δοκιμή τούτων κατά τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 3.

Ἐλλείψει κινητῶν βαρῶν δύνανται νά χρησιμοποιηθοῦν μηχανικά η ύδραυλικά δυναμόμετρα ἀκριβείας.

Ἡ δοκιμή θά θεωρηθῆ ἵκανοποιητική μόνον ὅταν ὁ δείκτης τοῦ δυναμομέτρου ὑπὸ τὸ φορτίο δοκιμῆς θά παραμείνει σταθερός ἐπὶ πεντάεπτον. Θά λαμβάνεται εἰδική μέριμνα, ώστε νά ἔξασφαλίζεται η ἀκριβεία τῶν χρησιμοποιουμένων δυναμομέτρων.

"Ἀρθρον 20.

Πιστοποιητικά

1. Μετά τὴν διενέργειαν ἀρχικῆς ἐπιθεώρησεως μέρις ἵκανοποιητικά ἀποτελέσματα ἐκδίδεται «Πιστοποιητικό καταλληλότητος ἀνυψωτικῶν μηχανημάτων ἰσχύον ἐπὶ 4 ἑταῖς, ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἀρχικῆς ἡ τελευταῖς τετραετούς περιοδικῆς ἐπιθεώρησεως κατά τὸ περιλαμβανόμενον, εἰς συνημένον Παράρτημα, ὑποδειγμα.

2. Τὸ Πιστοποιητικόν καταλληλότητος ἀνυψωτικῶν μέσων θεωρεῖται ὑπὸ ἐπιθεωρητῶν τῆς Ὑπηρεσίας η Ὀργανισμοῦ παρὰ τοῦ ὅπου ἔξεδόθη ἀνά δωδεκάμηνον μετά τὴν διενέργειαν τῆς ἑτησίας ἐπιθεωρησεῶς μέρις ἵκανοποιητικά ἀποτελέσματα.

3. Ἡ ἰσχύς τοῦ ἀνωτέρω Πιστοποιητικοῦ δύναται νά παραταθῇ ἐπὶ δύο μῆνας ἐάν δέν καθίσταται εὔχερής ἡ διενέργεια τῆς ἀντιστοίχου περιοδικῆς ἐπιθεωρησεῶς. Ἡ παράτασις χορηγεῖται ὑπὸ τῆς Ὑπηρεσίας η Ὀργανισμοῦ παρὰ τοῦ ὅπου ἔξεδόθη τὸ Πιστοποιητικόν.

4. Ἡ ἑτησία ἐπιθεωρησεῖς, δύναται νά ἐκτελεσθῇ τρεῖς μῆνας πρὸ ἡ μετά τὴν ἡμερομηνία αυμπληρώσεως δωδεκαμήνου ἀπὸ τῆς προηγουμένης θεωρησεῶς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Γ'

"Ἀρθρον 21.

Ἐφαρμογή

Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἐφαρμόζονται ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰ ἄρθρα 10 παρ. 2 καὶ 11 τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

"Ἀρθρον 22

Ἐπιθεωρησίαι καὶ ἐκδοσίαι Πιστοποιητικῶν

1. Ἐξουσιοδοτούνται οἱ Ὀργανισμοὶ AMERICAN BUREAU OF SHIPPING, BUREAU VERITAS, DET NORKE VERITAS, GERMANISCHER LLOYD, ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ, INTERNATIONAL CARGO GEAR BUREAU, LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING, NIPPON KAYSI KYOKAI, REGISTRO ITALIANO NAVALE, ὥσπερ τῇ αἰτήσει τῶν πλοιοκτητῶν, διενεργοῦν ἐπιθεωρησεῖς τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων διὰ τῶν κατά τόπους ἐπιθεωρητῶν αὐτῶν, πρὸς διαπίστωσιν ὅτι ταῦτα συμμορφούνται πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ τὰς διατάξεις τῶν ἀναφερομένων εἰς τὸν ἔλεγχον, τὰς δοκιμας, τὰς ἐπιθεωρησεις καὶ τὴν ἐν γένει ἀσφαλή ἐγκατάστασιν καὶ λειτουργίαν τῶν φορτοκεφαρτωτικῶν μέσων τῶν πλοίων ἔγκεκριμένων ὑπὸ αὐτῶν Κανονισμῶν συμφώνων πρὸς τὰς οἰκείας Δ. Συμβάσεις τοῦ Διεθνούς Ὀργανισμοῦ Ἐργασίας καὶ ἐκδίδουν τὰ σχετικά πιστοποιητικά.

2. Τὰ ἀνωτέρω Πιστοποιητικά θά ἐκδίδωνται εἰς τὴν Ἑλληνικήν καὶ Ἀγγλικήν γλώσσαν καὶ θά ἀναγράφουν ὅτι η ἐκδοσίαι τῶν διενεργεῖται κατόπιν ἐξουσιοδοτήσεως τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως.

"Ἀρθρον 23.

Λοιπά πλοιά

Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου δύ-



Παρελήφθη τὴν 7ην Φεβρουαρίου 1981, ἀπὸ τὰ Naupηγεῖα GALATZ SHIPYARDS, τῆς Ρουμανίας, ἐνα νεότευκτον φορτηγόν πολλαπλῆς χρήσεως, τὸ ὄποιον κατεσκευάσθη εἰς τὰ ἐν λόγῳ ναυπηγείᾳ διά λογαριασμὸν τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Παναγιώτη Τσάκου. Τὸ πλοῖον εἰς τὸ ὄποιον ἐδόθη τὸ ὄνομα «Irenes Diamond» εἶναι 15.000 τον. d.w. ἐφωδιασμένον μὲ μηχανῆ MAN 7500 ἵππων, διαθέτει δέ αὐτοματισμούς καὶ ἔξαρτηματα τὰ ὄποια συνδυάζονται τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον τὴν σημερινήν ναυτικήν πρακτικήν μὲ τὴν τεχνολογίαν τῶν πλοίων τῆς δεκαετίας τοῦ 80. Μεταξὺ ὅλων ἔχει ἐλεγχούμενον μεταβλητοῦ βήματος ρυθμιζόμενην ἐκ τῆς γεφύρας, πλήρη πίνακα ὄργανων μηχανοστασίου εἰς τὴν γέφυραν, γεννήτριαν προσαρμοσμένην εἰς τὸν τελικὸν ἀξονα ἡ οποία παράγει τὴν ἀπαιτουμένην ἡλεκτρικήν ἐνέργειαν δι’ ὅλας τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου ἐν πλώ, χωρὶς νά κινεῖται ἀπό ἀνεξάρτητον διζελομηχανῆ καὶ δύο γεννητρίας μετά τὼν δηζελομηχανῶν τῶν ἐν πλήρει διατάξει μὲ αὐτόματον σύστημα λειτουργίας/διακοπῆς ἀναλόγως πρὸς τὰς αὐξομειώσεις τῆς τάσεως τοῦ ρεύματος. Ἐν γένει η διάταξης τῶν διαφόρων μηχανημάτων καὶ συσκευῶν τοῦ μηχανοστασίου τοῦ ἐπιτρέπει νά λειτουργῇ αὐτοματῶς ἐνώ δέν είναι χαρακτηρισμένος ὡς UMS καὶ ὡς ἐκ τούτου παρουσιάζει πολλά ἀπό τὰ πλεονεκτήματα τοῦ πληρούς αὐτοματισμοῦ ἐνώ περιορίζει τὸ ἐλάχιστο τὰ σχετικά μειονεκτήματα. Τὸ σάκφος, τὸ ὄποιον ἔχει τέσσαρα κύτη φορτίου καὶ διπλά ἀνοίγματα κατώτων, δύναται νά μεταφέρῃ χύδην φορτία, γενικά φορτία καὶ ἐμπορευματοκιβώτια, φέρει δέ τους καταλλήλους φορτωτήρας καὶ μηχανήματα δι’ ὅλας τὰς ἀνωτέρω χρήσεις (ἡλεκτρούδραυλικοὶ φορτωτήρες τηλεχειριζόμενοι, ύδραυλικά ἀνοίγματα κατών τηλεχειριζόμενα κλπ.) καὶ είναι καταχωριμένον πρὸς πολλαπλῆς χρήσεως πλοίον ὑπὸ τοῦ νηογνώμονος BUREAU VERITAS, τοῦ ὄποιον φέρει τὴν ἀνωτάτην κλάσσιν, φέρει δηλαδή τὴν εἰδίκην διάκρισιν «MULTIPURPOSE» (ιλ 3/3 E + HAUTE MER MULTIPURPOSE).

Τὸ πλοῖον ἀμέσως μετά τὴν παραλαβὴν του κατέπλευσε εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς ὅπου τὴν 12ην τρέχοντος εἰς εἰδικήν σύντομον τελετὴν ἐγένετο ἐπ’ αὐτοῦ ὁ καθιερωμένος ἀγιασμός καὶ ὑψώθη ἡ Ἑλληνικὴ Σημαία παρουσίᾳ στενοῦ κύκλου στελέχων καὶ συνεργατῶν τοῦ ὄμιλου ἐταιριῶν τοῦ κ. Π. Τσάκου, ἀντιπροσώπων τοῦ ναυτιλιακοῦ τύπου καὶ ἐκπροσώπων τῆς Ἑλλάδος Ἐμπορικῆς Αποστολῆς τῆς Σοσιαλιστικῆς Δημοκρατίας τῆς Ρουμανίας μὲ ἐπικεφαλῆ τὸν κ. Ἀντωνέσκου, Ἐμπορικόν Ἀκόλουθον τῆς ἐνταύθα πρεσβείας.

Σχετικῶς ἀνεκοινώθη διτὸ τὸ «Irenes Diamond» εἶναι τὸ πρώτον μιάς σειρᾶς ὁμοίων πλοίων τὰ ὄποια παραγγέλθησαν εἰς τὰ Ρουμανικὰ Naupηγεῖα διά λογαριασμὸν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, αἱ σχετικαὶ δέ διαπραγματεύσεις διεξήχθησαν μέσω τοῦ ἐν Ἑλλάδι Γραφείου Ἐξωτερικοῦ Ἐμπορίου τῆς Σοσιαλιστικῆς Δημοκρατίας τῆς Ρουμανίας, μὲ τὴν βοήθειαν ἐξειδικευμένων στελέχων τῆς ἐταιρίας «BALKANMAR SHIPPING AND TRADING S.A.» τοῦ Πειραιῶς.

νανται νά ἐφαρμόζωνται καὶ ἐπὶ τῶν ἀναφερομένων εἰς ἄρθρον 10 παράγρ. 1 πλοίων, ἐφ’ δυον οἱ πλοιοκτῆται αὐτῶν ἐπιθυμούν τοῦτο.

"Ἀρθρον 24.

Κυρώσεις

1. Ἀνεξαρτήτως ἐτέρων συντρεχούσων ποιῶν οἱ παραβάται τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἀναγνωρίζονται εἰς τὰς προβλεπομένας ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 45 τοῦ κυρωθέντος διά τοῦ ὑπὸ ἄριθ. 187/1973 Ν. Διατάγματος «Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου» κυρώσεις.

2. Ἡ κατά τὰς ἀνωτέρω διατάξεις διαδι-

κασία ἀσκήσεως καὶ ἐκδικάσεως προσφυγῶν ἐφαρμόζεται καὶ ἐν προκειμένω.

Εἰς τὸν ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Υπουργούν ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 4 Φεβρουαρίου 1981
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΗΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΙΚΙΩΡΗΣ

Περί τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πρωστηρίων μηχανῶν καὶ ἐλικοφόρων ἀξόνων τῶν δηζελοκινήτων ἐπιβατηγῶν πλοίων

ΕΔΗΜΟΣΙΕΥΘΗ ΤΟ ΣΧΕΤΙΚΟΝ ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ

"Ἀρθρον Πρώτον

Κύρωσις

Κυροῦται καὶ τίθεται εἰς ἔφαρμογήν ὁ κατωτέρω παρατιθέμενος Κανονισμός «περὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πρωστηρίων μηχανῶν καὶ ἐλικοφόρων ἀξόνων τῶν δηζελοκινήτων ἐπιβατηγῶν πλοίων», ἔχων οὐτῶς:

KANONISMOΣ

«Περὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πρωστηρίων μηχανῶν καὶ ἐλικοφόρων ἀξόνων τῶν δηζελοκινήτων ἐπιβατηγῶν πλοίων».

"Ἀρθρον 1.

Ἐννοιαὶ — Ὁρισμοὶ

1. Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἔφαρμόζονται ἐπὶ πάντος ἐλληνικοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου κινούμενου διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως:

2. Κατά τὸν παρόντα Κανονισμὸν νοεῖται: α) Ἐπιβατηγὸν πλοῖον: Τὸ πλοῖον τὸ ὅποιον μεταφέρει ἀνω τῶν δώδεκα ἐπιβατῶν.

β) Νέον πλοῖον: Τὸ ἐπιβατηγὸν πλοῖον τὸ ὅποιον θά νηολογηθεῖ μετά τὴν ισχύν τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

γ) Ὑπαρχοντα πλοῖον: Τὸ ἐπιβατηγὸν πλοῖον τὸ ὅποιον δὲν εἶναι νέον.

δ) Τουριστικὸν πλοῖον: Τὸ θεωρούμενον ὡς τοιοῦτον ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ ἐκάστοτε ισχύοντος εἰδικοῦ Κανονισμοῦ.

3. Οἱ λοιποὶ ὄρισμοὶ καὶ διακρίσεις αἱ ὄποιαι ἀναφέρονται εἰς τὰ ἐπόμενα ἀρθρα ταυτίζονται πρός τοὺς ὄρισμούς καὶ τὰς διακρίσεις τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς εἰς τὴν θάλασσαν» καὶ τῶν θεντικῶν κατὰ περίπτωσιν, ισχύοντων Κανονισμῶν οἱ ὄποιοι ρυθμίζουν θέματα ἀσφαλείας τῶν πλοίων.

"Ἀρθρον 2.

Ἄριθμός πρωστηρίων μηχανῶν καὶ ἐλικοφόρων ἀξόνων νέων δηζελοκινήτων ἐπιβατηγῶν πλοίων.

1. Ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τοῦ ἀρθρου 5 ὅλα τὰ νέα ἐπιβατηγά τὰ κινούμενα διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως πλοία θά φέρουν δύο τουλάχιστον πρωστηρίους μηχανᾶς τοῦ αὐτοῦ τύπου καὶ ισχύος, κινούσας δύο τουλάχιστον ἐλικοφόρους ἀξόνας.

2. Δύναται νά ἐπιτραπῇ παρέκκλισις τῆς ισχύος μεταξύ τῶν πρωστηρίων μηχανῶν τῆς τάξεως + 10%.

"Ἀρθρον 3.

Πλοῖοι εἰδικοῦ τύπου

1. Δυναμικῶς ὑποστηριζόμενα σκάφη, τουριστικά πλοῖα ὡς καὶ ἔτερα πλοῖα διὰ τὰ ὅποια ισχύουν εἰδικοὶ Κανονισμοί, θά συμμορφούνται πρός τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν αὐτῶν.

2. α) Νέα ἐπιβατηγά πλοῖα ὁχηματαγωγά πλοῖα ἀνεξαρτήτως μήκους, ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν καὶ ἐκτάσεως πλόων θά φέρουν δύο τουλάχιστον πρωστηρίους μηχανᾶς τοῦ αὐτοῦ τύπου καὶ τῆς ισχύος κινούσας τουλάχιστον δύο ἐλικοφόρους ἀξόνας με ἐπιτροπέμνη παρέκκλισις τῆς ισχύος μεταξύ τῶν πρωστηρίων μηχανῶν τῆς τάξεως + 10%.

β) Ὑπάρχοντα ἐπιβατηγά ὁχηματαγωγά δύναται νά φέρουν τὸν ἀριθμὸν μηχανῶν τὸν ὅποιον ἔφερον κατά τὴν δημοσιεύσιν τοῦ παρόντος.

"Ἀρθρον 4.

Ὑπάρχονται ἐπιβατηγά πλοῖα

1. Ὑπάρχοντα ἐπιβατηγά πλοῖα μή ὑπαγόμενα εἰς τὰ τῶν περιπτώσεων τοῦ ἀρθρου 5, δέν ἐμπίπτουν εἰς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθρου 2, ἐφ' ὅσον κατά τὴν ἡμερομηνίαν δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἔφερον ὡς πρωστηρίους μέσον:

α) Μίαν μόνον μηχανῆν ἐσωτερικῆς καύσεως κινούσαν ἔναν ἐλικοφόρον ἀξόνα,

β) Δύο μηχανάς ἐσωτερικῆς καύσεως κινούσας ἔνα ἐλικοφόρον ἀξόνα,

γ) Μίαν μόνον μηχανῆν ἐσωτερικῆς καύσεως κινούσαν ἔναν ἐλικοφόρον ἀξόνα, καὶ βοηθητικὴν ιστιοφορίαν, είχαν δέ ἀναγνωρισθή ἡ ἐφοδιασθή μὲν Π.Γ.Ε. ἢ Π.Α. ἐπιβατηγοῦ ἢ τουριστικοῦ πλοίου καὶ ἀπό τοῦ ἐφοδιασμοῦ τὸ πρώτον μὲν Π.Γ.Ε. ἢ Π.Α. ἔξετέλουν ἀποκλειστικῶς πλόας ἐπιβατηγοῦ της τουριστικοῦ πλοίου. Τὰ πλοῖα τοῦ παρόντος ἔδαφοις (γ) δέν θά ἐκτελούν πλόας μεγαλύτερας κατηγορίας τῶν πλόων τούς ὅποιους ἔξετέλουν μέχρι τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος.

"Ἀρθρον 5.

Εἰδικαὶ Διατάξεις

1. Εἰς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθρου 2 δέν ἐμπίπτουν:

α) Νέα καὶ ὑπάρχοντα ἐπιβατηγά πλοῖα ἐφοδιασμένα διὰ μᾶς πρωστηρίου μηχανῆς τὰ ὅποια κινούνται:

1) ἐντὸς λιμενῶν καὶ τῶν παραπλησίων αὐτῶν περιοχῶν.

2) Διὰ τὴν μεταφοράν προσωπικοῦ ἐργο-

στασίων καὶ παρομοίων ἐγκαταστάσεων, εἰς ἀπόστασιν μέχρις ἑξ (6) ναυτικῶν μιλίων.

β) Νέα καὶ ὑπάρχοντα Ε/Γ πλοῖα τὰ ὅποια είναι ἐφωδιασμένα διὰ μᾶς πρωστηρίου μηχανῆς καὶ ἐπί πλέον διαθέτουν ἐφεδρικήν μηχανῆν ἡ ιστιοφορίαν, εἰς τρόπον ώστε εἰς περίπτωσιν βλάβης τῆς κυρίας πρωστηρίου μηχανῆς νά δύνανται κινηθοῦν μέ ταχύτητα τεσσάρων (4) τουλάχιστον κόμβων, ύπο εύνοικάς καιρικάς κατά περίπτωσιν συνθήκας καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι:

1) παραλαμβάνουν μέχρις εἰκοσί πέντε (25) ἐπιβάτας, ἥ

2) είναι ὀλικοῦ μήκους κάτω τῶν εἰκοσί (20) μέτρων.

γ) Νέα καὶ ὑπάρχονται ἐπιβατηγά πλοῖα, τὰ ὅποια είναι ἐφωδιασμένα διὰ μᾶς πρωστηρίου μηχανῆς καὶ ἐκτελοῦν τοπικούς πλόας, ἐφ' ὅσον:

1) παραλαμβάνουν μέχρις εἰκοσί πέντε (25) ἐπιβάτας, ἥ

2) Είναι ὀλικοῦ μήκους κάτω τῶν εἰκοσί (20) μέτρων.

δ) Νέα καὶ ὑπάρχονται Ε/Γ πλοῖα, ἀνεξαρτήτως μήκους καὶ ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν, εἰδικῶς κατασκευασμένα ως ιστιοφόρα καὶ φέροντα πλήρη ιστιοφορία, ἐφ' ὅσον:

ι) χρησιμοποιούν την ιστιοφορία ως κύριον μέσον προώσεως των, καὶ

ii) είναι ἐφωδιασμένα διὰ μᾶς πρωστηρίου μηχανῆς ἀναλόγου ἵπποδυνάμεως ἡ ὅποια νά προσδίδῃ στὸ πλοίο ἐπαρκῆ ταχύτητα πρωσεως καὶ ἐκτελέσεως τῶν ἀπαιτουμένων χειρισμῶν δταν δέν είναι ἀποτελεσματική ἡ χρησιμοποίηση τῶν ιστίων.

"Ἀρθρον 6.

Ἐπιθεωρήσεις

1. Εἰς ὅτι ἀφορά τὰ τοῦ τρόπου καὶ χρόνου ἐπιθεωρήσεως τῶν πρωστηρίων μηχανῶν, τῶν ἐλικοφόρων ἀξόνων, τῶν ἐξηρτημένων μηχανισμῶν, συσκευῶν καὶ τῶν λοιπῶν ἐξαρτημάτων καὶ βοηθητικῶν μηχανημάτων τῶν πλοίων, ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τῶν ἐκάστοτε ἐν ισχύι εἰδικῶν περὶ τῶν θεμάτων αὐτῶν Κανονισμού.

2. Ἡ ἐπιθεωρήσις ιστῶν καὶ ἐξαρτημάτων, θά πραγματοποιεῖται διὰ τὰ καθαρῶς ιστιοφόρα πλοῖα καὶ ἔως ὅτου ἐκδοθοῦν εἰδικοὶ Κανονισμοί, σύμφωνα μὲ τοὺς Κανονισμούς τῶν Νηογνωμόνων καὶ τὰς προδιαγραφάς τῶν κατασκευαστῶν.

"Ἀρθρον 7.

Κυρώσεις

Οἱ παραβάται τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ύποκεινται εἰς τὰς κυρώσεις τῶν διατάξεων τοῦ ἀρθρου 45 τοῦ Ν.Δ. 187/73 «περὶ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου».

"Ἀρθρον Δεύτερον

Καταργούμεναι Διατάξεις

Ἀπό τῆς ἐνάρξεως ισχύος τοῦ διά τοῦ παρόντος κυρουμένου Κανονισμού καταργούνται:

α) Ο διά τοῦ Β.Δ. ὑπ' ἀριθ. 350/1966 (ΦΕΚ 95Α/1966) κυρωθείς Κανονισμός «περὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μηχανῶν δηζελοκινήτων ἐπιβατηγῶν πλοίων».

β) Ο διά τοῦ Β.Δ. ὑπ' ἀριθ. 550/1968 (ΦΕΚ 184/1968) κυρωθείς Κανονισμός «περὶ ἐγκρίσεως καὶ θέσεως εἰς ἔφαρμογήν Κανονισμού «περὶ τροποποίησεως τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 350/1966 Β.Δ. ἐγκριθέντος Κανονισμοῦ «περὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μηχανῶν δηζελοκινήτων ἐπιβατηγῶν πλοίων».

Εἰς τὸν Ημέτερον ἐπὶ τὴν 'Εμπορικής Ναυτιλίας 'Υπουργόν, ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

'Εν Αθήναις τῇ 4 Φεβρουαρίου 1981
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΙΚΙΩΡΗΣ

OPERATIONS MANAGER

Έλληνική Ναυτιλιακή Έταιρεία ζητεῖ OPERATIONS MANAGER γιά νά ἐπιβλέπει καὶ συντονίζει τό τμῆμα Έπιχειρήσεων μέ ξδρα Αφρικανική.

ΕΠΙΘΥΜΗΤΑ: Αριστή γνώσης Αγγλική γλώσσης, προϋπηρεσία σε άναλογη θέση.

ΠΡΟΣΦΕΡΟΝΤΑΙ: Υψηλαίς άποδοσίαι, άναλόγως προσόντων, ηγεμόνης άδεια, κλπ.

Γράψατε έσωκλείστες Βιογραφικό σημείωμα καὶ πρόσφατη φωτογραφία:

ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ διά S.H.S.C.

"Όλες αἱ αἰτήσεις θά θεωρηθοῦν έμπιστευτικές καὶ θά τύχουν άποντήσεως.

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΕΡΗΜΟΝ ΠΛΟΙΟΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

Τοῦ κ. Κυριάκου Σπ. Ἀρβανίτη

Ο βαθύς ἐρευνητής τοῦ ναυτικοῦ δικαιού καὶ διακεκριμένος δικηγόρος κ. Κυρ. Ἀρβανίτης, ἐπλούτισε προσφάτως τὴν βιβλιογραφίαν τοῦ ναυτικοῦ δικαιού μὲ νέαν ωραίαν ἔργασίαν. Ἀφορμή εἰς τὴν ἐρευνητήν, διατηρηθεῖσα εἰς τὴν μνήμην του εἰδησις εἰς τὰ «NAYTIKA XRONIKA» τῆς 15.12.1973 περὶ τοῦ ἐγκαταλειφθέντος ὑπὸ τοῦ πληρώματος του ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ Κ., τὸ δόπιον ἔρημον πληρώματος, περιεπλανάτο εἰς τὸ Νότιον Αἰγαίον ἐπί 15 ἡμέρας, ἔως δου ἔρρυμου ληκήσθη ἀσφαλῶς ὑπὸ γερμανικοῦ πλοίου εἰς λιμένα τῆς Κύπρου.

Δέν είναι ἵσως τὸ μόνον περιστατικόν ἐρήμου πλοίου εἰς τὴν θάλασσαν καὶ πάντες γνωρίζουμεν διτὶ παρόμοια περιστατικά ἔχησαν τὴν φαντασίαν πολλῶν συγγραφέων μέ αποτέλεσμα νά ίδουν τὸ φῶς διηγήματα καταλαβόντα περίοπτον θέσιν εἰς τὴν λογοτεχνίαν.

Είναι ἡ πρώτη φορά κατά τὴν δόπιαν πλοίον ἔρημον καὶ περιπλανώμενον ὑπηρευσεν νομικήν ἔργασίαν, ήτις τυχούσα ἐμπείρου Καλάμου ἀπέληξεν εἰς εύρυτάτην ἐρευναν «οὐχί ἄκρω δακτύλω» τῶν ἐκ τῆς καταστάσεως τοῦ ἔρημου πλοίου νομικῶν ἀποτελεσμάτων.

Ἡ ἔργασία ἀρχίζει μὲ τὴν ἐρευναν τῶν διατάξεων τοῦ κοινοῦ δικαιού ἐπὶ ἀδεσπότου πράγματος. Μεθ' δὴ ἐρευνα εἰσέρχεται ἐν τῇ περιοχῇ τοῦ ναυτικοῦ δικαιού. Διερευνᾶται ἡ ἔννοια τοῦ ναυαγίου καὶ ἐκτίθενται αἱ ἀντίθετοι ἐπὶ τοῦ θέματος ἀπόψεις μεθ' δὸ μελετητῆς ἔξετάζει τάς διατάξεις εἰδικῶν νόμων περὶ διασώσεως πλοίου ναυαγήμενου ἢ ἐγκαταλειφθέντος ὑπὸ τοῦ πληρώματος του καὶ καταλήγει εἰς τὴν ἐρευναν τῶν σχετικῶν διατάξεων τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου κατά τάς δόπιας τὸ συμπέρασμα εἶναι διτὶ ἐκείνος δοτις εύρεν εἰς τὰ Ἑλληνικά χωρικά ὅδατα πλοίον ἐγκαταλειφθέντον δέν καθισταται κύριος αὐτοῦ, ἀλλ' ἔχει ἀξίωσιν ἀμοιβῆς καὶ ἀποκαταστάσεως τῶν ἔξδων εἰς δὲ τυχόν ὑπεβλήθη.

Ἐνδιαφέρον παρουσιάζει ἡ ἐρευνα τῆς εἰς τὴν ἀνοικτήν θάλασσαν εύρεσεως

λασσαν καὶ ἐκτίθενται καὶ ἐρευνῶνται ἐν πληρότητι αἱ ρυθμίσουσαι τὸ θέμα διατάξεις.

Τοιαύτη ἐν ἄκρως συντόμω θεωρήσει ἡ νέα ἔργασία τοῦ κ. Κ. Ἀρβανίτη φέρουσα καὶ αὗτη τὰ χαρακτηριστικά τῶν νομικῶν ἔργασιῶν τοῦ συγγραφέως δηλαδὴ τὴν ἐν συνεπείᾳ κατάστρωσιν τοῦ θέματος, τὴν μετ' ἄκρας ἐπικελειας ἔξακριβωσιν τοῦ δικαιού καὶ τὴν κατόπιν ἐνδελεχοῦς ἐρεύνης συναγωγὴν συμπερασμάτων, ταῦτα δέ πάντα εἰς γλώσσαν δημιάτην καὶ ρέουσαν, ἥν φαίνεται διτὶ δέν ἐπηρέασαν αἱ πρόσφατοι περιπτέται εἰς δὲς ὑποβάλλεται ἡ γλώσσα ἡμῶν.

Συγχαίροντες τὸν ἀκάματον ἐρευνητήν, διατυπώνομεν τὴν εὐχὴν νά ἐμπεύσουν καὶ ἄλλαι εἰδησεις τῶν «NAYTIKA XRONIKΩΝ» παρομοίας ἔργασίας.

Γ.Ι.Κ.

Ἄγγλικη Νομολογία

•**Χρονοναύλωσις.**— Οἱ ἐκναυλωταὶ ἀπέσυραν τὸ πλοίον ἐκ τῆς ὑπηρεσίας τῶν ναυλωτῶν στηριζόμενοι εἰς «ἔλαττωμα» τῆς χρηματικῆς καταθέσεως τοῦ ὀφειλομένου χρονοναύλου.— Κρίσις τοῦ Ἐφετείου διτὸ «ἔλαττωμα» ἡτο διατραπεζική ὁδηγία μηθύμουσα τὴν καταβολὴν.— «Ἐρευνα ἀνοικτήν οἱ ἐκναυλωταὶ ὑδύναντο νά χρησιμοποιῆσουν ἐλευθέρως καὶ ἀκωλύτως τὰ καταβληθέντα.— Καταφατική κρίσις τοῦ Ἐφετείου.

Ἀπαγγέλλων τὴν εἰσήγησίν του ἐν τῷ Ἐφετείῳ ὁ λόρδος Ντέννιγκ ἀνέφερεν διτὶ πρό τινων ἐτῶν ἐνεφανίσθη μία σειρά ὑποθέσεων σχετικῶν μὲ τὴν καταβολὴν τοῦ χρονοναύλου ἐπὶ χρονοναύλωσεως. Αἱ συμβάσεις συνήθως περιείχον δρον συμφώνων πρός τὸν πλοῖον ὁ ἐκναυλωτῆς ἐδικαιοῦντον ὑποσύρη τὸ πλοῖον ἀπὸ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ ναυλωτοῦ, ἐάν ὁ χρονοναύλος δέν κατεβάλλετο ἀκριβοχρόνων κατὰ τὸν συμφωνηθέντα χρόνον. «Οταν οἱ ναυλοὶ ηγάνοντο ταχέως, οἱ ἐκναυλωταὶ μὲ ἐντεταμένην προσοχήν παρηκολούθουν τὸ ἐλάχιστον λάθος ἐκ μέρους τοῦ ναυλωτοῦ ἢ τὸ πλέον πιθανόν, ἐκ μέρους τῆς Τραπέζης ήτις ἐνήργει τὴν καταβολὴν. Εάν δὲ καταβολὴ καθυστέρει ἐπὶ ἐν λεπτόν τῆς ὥ-

ρας οἱ ἐκναυλωταὶ ἀπέσυραν πάραυτα τὸ πλοίον καὶ ἡκύρων τὴν σύμβασιν χρονοναύλωσεως. Μετά ταῦτα ἐξεναύλωνται τὸ πλοίον ἐκ νέου μὲ ὑψηλότερον ναῦλον καὶ οὐχὶ σπανίως εἰς τὸν αὐτὸν ναυλωτήν.

Οταν ἐπῆλθεν ἡ κρίσις ἐπαυσαν αὐτά τὰ περιστατικά ἀλλά κατά τὸν χρόνον τῆς προκειμένης ὑποθέσεως ἡ κρίσις ὑπεχώρει οἱ ναῦλοι ὑψοῦντο καὶ ἐδῶ οἱ ἐκναυλωταὶ ἐπεζήτουν νά εὑρουν τυπικόν τινα λόγον ἡ ἐλαφράν τινα παράλειψιν ἐκ μέρους τοῦ ναυλωτοῦ ἢ τῆς Τραπέζης των, ὥστε νά ἐπιτύχουν ν' ἀποσύρουν τὸ πλοίον.

Εἰς τὴν παρούσαν ὑπόθεσιν ἐπρόκειτο περὶ χρονοναύλωσεως διά περίοδον 8 ἐτῶν ἀπό 1968 μέχρι τοῦ 1977. Εἰς τὴν σύμβασιν, οἱ ἐκναυλωταὶ ἐναύλωνται τὸ πλοῖον εἰς τοὺς ναυλωτάς διά περίοδον.... μίνιμουμ/μάξιμουμ 58/62 ἡμερολογιακῶν μηνῶν πάντοτε πλέον ἡ ἐλαττον ἐνός μηνὸς λογιζομένου ἀπό τοῦ 60ου μηνός. Τὴν 31ην Μαΐου 1972 οἱ ναυλωταὶ ἡσκήσαν τὴν ὁψιόν μέχρι τοῦ Ιουνίου 1977, πλέον ἡ ἐλαττον ἐνός μηνός. Τὸ συμφωνητικόν ἡτο τοῦ Χρηματιστηρίου Προϊόντων Νέας Υόρκης, τὸ δόπιον εἰς τὸν δρον 5 προέβλεπεν διτὶ ἡ καταβολή τοῦ χρονοναύλου θά ἐγίνετο ἐν Λονδίνω μετρητοῖς εἰς δολλάρια

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS
AND BUNKERS.

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

TEL: 394-5612
394-3992
394-3891
394-3548
394-2129

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

ΗΠΑ μηνιαίως προκαταβολικώς άλλως ἐν μή έπακριβή και κανονική καταβολή του χρονοναύλου οι ἑκανυλωταί έδικαιούντο ν' ἀποσύρουν τό πλοίον ἀπό τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ναυλωτῶν. Ὁ δρος 32 τοῦ ναυλοσυμφώνου προέβλεπεν διτὶ ἡ καταβολή του χρονοναύλου θύ ἔγινετο εἰς τὴν Τράπεζαν Μπάρκλεϋς τῆς ὁδοῦ Λόμπαρντ ἀρ. 54.

Διαρκούσης τῆς διαδρομῆς τῆς χρονοναύλωσεως, τό πλοίον ἐπωλήθη και ἐπῆλθεν ἀνανέωσις τῆς συμβάσεως, τῆς ἵταλικῆς ἀγοραστρίας ἑταῖριας ὑπεισελθούσης εἰς τὴν θέσιν τῶν ἑκανυλωτῶν και ὑπεγράφησαν δύο πρόσθετα σύμφωνα.

Τό ὑπ' ἀριθ. 4 πρόσθετον σύμφωνον προέβλεπεν διτὶ οι ναῦλοι θύ εἶναι πληρωτέοι εἰς τὴν S.A.S.D.A., ἑταῖριαν κατά μετοχάς, εἰς τὴν Τράπεζαν Ἰνστιτούτο Μπανκάριο Σάν Πάολο ντί Τορίνο, ἔδρα Γένοβα. Τά πάντα ἔμαινον καλῶς ἐπὶ 80 μῆνας, τοῦ χρονοναύλου καταβαλλομένου κανονικῶς ἐπὶ τῇ ἡμερομηνίᾳ καταβολῆς καθ' ἐκαστὸν μῆνα, μέσω διαβιβάσεως πιστώσεως. "Οταν ἔφθασεν ὁ 81ος μήν ὁ χρονοναύλος ἡτο ἀπαιτητός τὴν Πέμπτην 22 Ἰανουαρίου 1976. Τὴν 11.41 ὥραν τῆς ἡμερομηνίας ταῦτης μέσω μεταβιβάσεως πιστώσεως, ἡ Τράπεζα Σάν Πάολο ἐπιστώθη μὲ τὸ ποσόν του χρονοναύλου. Ἡ πίστωσις ἡτο πλήρης και ἀνέκκλητος. Οἱ πλοιοκτῆται ἐδίκαιούντο νά «σύρουν» ἐπ' αὐτῆς δι' ὅν σκοπὸν ἦθελον, πιθανῶς πρός πληρωμήν τῶν δαπανῶν τοῦ πλοίου.

Ἐκ πρώτης δψεως ἐφαίνετο διτὶ ἡ καταβολή εἰς τὸν λογαριασμὸν τῶν πλοιοκτητῶν ἡτο ἐπακριβῆς και κανονική, οἱ πλοιοκτῆται διμος ἀσφαλῶς ἐν συνεργασίᾳ μετά τῆς Τράπεζης των, ἀνεκάλυψαν εἰς τὴν καταβολὴν ἐλάττωμα και τὴν ἐπομένην

Παρασκευὴν τὸ ἀπόγευμα, περὶ τὰς 28 ὥρας βραδύτερον, τὴν 16.21 ἀπέσυραν τό πλοιὸν λόγω τραπεζιτικῶν διευθετήσεων εἰς τὰς μεσολαβησάσας Τραπέζας και μεταξὺ των. Ἡ Τράπεζα τῶν πλοιοκτητῶν, Τράπεζα Σάν Πάολο ἔλαβεν ὀδηγίας ἀπό τὴν μεσολαβούσαν Τράπεζαν Κρέντιτο Ἰταλιάνο, ἣτις εἶχεν λάβει ὀδηγίας ἀπό τὴν Τράπεζαν Τσείς Μανχάτταν τῆς Νέας Υόρκης.

Εἰς τὰς τοιαύτας διατραπεζιτικάς διευθετήσεις ὑπῆρχεν ἐν τέλεξ ὅπερ περιείχεν δύο κρισίμους λέξεις «Ἄξια 26» οἵτινες μεταξὺ Τραπεζῶν ἐσήμαιναν δταν ἔχειριζοντο μεσολαβούντας τραπεζιτικούς λογαριασμούς διτὶ ἡ χρέωσις και ἡ πίστωσις ἔδει νά ἔχῃ χρονολογίαν δχι 22 Ἰανουαρίου ἀλλά 26 Ἰανουαρίου. Δευτέραν. Ἡν τούτοις αἱ ἐν λόγῳ διατραπεζιτικαὶ διευθετήσεις δὲν ἔθιγον τούς πλοιοκτήτας, οἵτινες ἔλαβον τὸν πλήρη χρονοναύλον πιστωθέντα αὐτοῖς τὴν Πέμπτην 22 Ἰανουαρίου ἐπεξῆτησαν δμως νά ἐπωφεληθοῦν τῶν διατραπεζιτικῶν τούτων διευθετήσεων ἵνα ισχυρισθοῦν διτὶ ἡ πίστωσις τῆς 22ας τοῦ μηνός δέν συνεμφούντο μέ τους δρους τοῦ ναυλοσυμφώνου και διτὶ ἐδίκαιούντο νά ἀποσύρουν τό πλοίον ἀπό τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ναυλωτῶν. Οἱ ναῦλωται ἔζητησαν ἀποζημιώσιν διά τὴν ἀντισυμβατικήν ἀφαίρεσιν τοῦ πλοίου ἐκ τῆς ὑπηρεσίας των και οἱ πλοιοκτῆται ἔζητησαν ἀποζημιώσιν διά παρόντομον κατάσχεσιν τοῦ πλοίου.

Ἡ διένεξις παρεπέμφθη εἰς διαιτησίαν και ὁ διαιτητής ἤχθη εἰς τὸ συμπέρασμα διτὶ οἱ πλοιοκτῆται δέν ἐδίκαιούντο ν' ἀποσύρουν τό πλοίον, παρέπεμψε δμως εἰς τό Δικαστήριον τό νομικὸν ζήτημα, ἣτο ἀν ἐπὶ τῇ ὑποθέσει διτὶ ὁ χρονοναύλος ὠφείλετο

πρό διτὶ τὴν Πέμπτην 22 Ἰανουαρίου, οἱ πλοιοκτῆται ἐδίκαιοιούντο νά ἀποσύρουν τό πλοιὸν τὴν 24 Ἰανουαρίου ημέραν Σάββατον, κατά τὸν δρον 5 τοῦ συμφωνητικοῦ χρονοναύλωσεως.

Πρωτοδίκως, δικαστής Γκόρφ Εκρινεν ὑπέρ τῶν πλοιοκτητῶν, οἱ ναῦλωται δμως ἡσκησαν ἐφεσιν και διτὶ ὑπόθεσις ἤχθη ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου.

Τό Ἐφετείον διεφώνησεν πρός τὴν πρωτοδίκον κρίσιν και ἐκρινεν διτὶ ἡ μεταβιβασις τῆς πιστώσεως ἀπετέλει ἀπηλλαγμένην δρων καταβολὴν τοῦ χρονοναύλου κατά τὸ διτὶ δέν συνωδεύετο ὑπό δρου τινός ἐκτελεστέον πρίν η οἱ πλοιοκτῆται δυνηθοῦν νά διαθέσουν τά χρήματα και ἡδύναντο ἐν δικαιώματι νά χρησιμοποιήσουν ταῦτα, μη ἐκπληροῦντες προηγουμένως δρον τινά.

Περαιτέρω ἐκρίθη ὑπό τοῦ Ἐφετείου διτὶ αἱ λέξεις «Ἄξια 26» ἐν τῷ τηλετυπικῷ μηνύματι τῆς 22 Ἰανουαρίου ἀπετέλουν μόνον διατραπεζιτικάς ὀδηγίας και δέν ἡσκουν ἐπίδρασιν ἐπί τοῦ δικαιώματος τῶν πλοιοκτητῶν ἵνα προβοῦν εἰς ἀμεσον και ἄνευ δρων χρησιμοποίησιν τῶν χρημάτων και τά τραπεζιτικά ἔξοδα εἰς τά ὄποια θά ὑπεβάλλοντο οἱ πλοιοκτῆται ἀν ἀπέσυρον ἀμέως τά χρήματα δέν ἡσκουν ἐπίδρασιν ἐπί τῆς φύσεως τῆς καταβολῆς, ἣτις εἶχεν ἡδη χωρίσει και διτὶ ἀπηλλαγμένη δρων.

Τέλος, τό Ἐφετείον ἐκρινεν διτὶ ὁ διαιτητής είχεν τό δικαιώματα νά θεωρήσῃ διτὶ συνέτρεχεν ἐν προκειμένῳ ἀπηλλαγμένη δρων καταβολή τοῖς μετρητοῖς και διτὶ τά χρήματα κατεβλήθησαν εἰς τὴν Τράπεζαν συμφώνως πρός τό ὑπ' ἀριθ. 4 πρόσθετον σύμφωνον και διτὶ δέν ὑπῆρχεν ἐκ μέρους τῶν ναυλωτῶν παράβασις τῆς συμβάσεως.

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

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Ο ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Αι Η.Π.Α. σχεδιάζουν τήν κατασκευήν όκτω ανθρακαγωγών ίκανών νά διακινούν έτησίων 170 έκατομ. τόννων ανθρακος διά την έσωτερην άγοραν και τούς λιμένας έξαγωγών. Αντιμετωπίζουν όμως δύο έμποδια: Τήν αντίθεσιν τών σιδηροδρόμων και τήν άρνησιν μερικών Πολιτειών νά πωλησουν ύδωρ διά το «SLURRY» (μίγμα υδαρές έλαφρων προϊόντων π.χ. ανθρακος, κόνεως μεταλλευμάτων κλπ.). Η μέθοδος «SLURRY» είναι γνωστή άπό εικοσαετίας και άπό δεκαετίας έγιναν αι πρώται διά θαλάσσης μεταφοράι τού μίγματος.

«Ηδη μέ τήν αντιπεθέσιν τού ανθρακος, δοσις προοδευτικά καλείται νά αντικαταστήσῃ τό πετρέλαιον, τό «SLURRY» έρχεται και αύτο εις τήν έπικαιρότητα λόγω τού χαμηλού κόστους μεταφοράς.

Εις τάς Η.Π.Α., συμφώνως μέ πληροφορίας τής «SLURRY TRANSPORT ASSOCIATION», ήτις έλέγχει 75 έθνικάς και ξένας έπιχειρήσις άσχολουμένας εις τήν κατασκευήν και διαχείρισιν ανθρακαγωγών, προγραμματίζει τήν κατασκευήν όκτω νέων έγκαταστάσεων τής ύπερσυγχρόνου ταύτης μεθόδου μεταφορών.

«Η έπιχειρηματική αύτη όμας θεωρεί διείσδυτη τό ιδιανικώτερον μέσον διά τήν μαζικήν άναπτυξην έξαγωγών και μείωσιν τού κόστους ήλεκτρικής ένεργειας και θά καθιστά συναγωνιστικήν τήν τιμήν τών συνθετικών ύγρων καυσίμων τών προερχομένων διά τής άσφιοποιήσεως τού ανθρακος.

Τό συγκρότημα τούτο, τών «Ηνωμένων Πολιτειών κατά τούς ύπολογοισμούς τού υπουργείου 'Ενεργειας είναι δυνατόν νά διακινήσῃ όποιας 5 έως 19% τού μεταφερθησούμενου ανθρακος κατά τό έτος 1990 (δηλαδή 70 έως 126 έκατομ. τόννων). Έδω δέον νά σημειωθή διείσδυτη η παραγωγή ανθρακος εις τάς Η.Π.Α. άνηλθεν εις 825 έκατομ. τόννους κατά τό 1980.

Διά νά έπιτυχουν δημως αι προσδοκίαι εις τόν τομέα αύτον θά χρειασθή νά ύπερκερασθούν δύο τεράστια έμποδια ώηδη προλέχθη. Πρώτον: «Έλλειψις νομοθεσίας άφορως τήν άπαλλοτρίωσιν τών περιοχών έξων διέρχονται αι σιδηροδρομικαι γραμμαι αι όποιαι, θά χρησιμοποιηθούν κατά τήν διέλευσιν τών ανθρακαγωγών. Δεύτερον: η άρνησις ένιων πολιτειών νά χορηγήσουν τήν άναγκαιούσαν ποσότητα ύδατος διά τήν λειτουργίαν τού «SLURRY». Και ως φαίνεται οι σιδηροδρομοι δέν πρόκειται νά παραποτήσουν τήν αντίθεσών των. Η διαιμάχη αύτη ήρχισαν από τό 1960 και έσχάτως έπι προεδρίας Κάρτερ η γερουσία δέν έδεχθη τό ύποβληθεν νομοσχέδιον τού τέως προέδρου σχετικόν μέ τήν άπαλλοτρίωσιν.

Ο μεγαλύτερος φόβος διά τήν «SLURRY TRANSPORT ASSOCIATION» είναι ό ανταγωνισμός τού σιδηροδρόμου. «Άλλο» ούτος στερείται βάσεων δοθέντος διότι οι μέν σιδηροδρόμοι διεκίνησαν 840 έκατομ. τόννους και οι ανθρακαγωγοί 390. Ο πρώτος ανθρακαγωγός κατεσκευάσθη πρό 30 έτών ύπο τής «CONSOLIDATED STEEL» διά τήν σύνδεσιν και μεταφοράν ανθρακος έκ τής ανθρακοφόρου περιοχής τού CADUZ εις Όχαιο πρός ένθερμολεκτρικόν συγκρότημα εύρισκομένον εις άποστασιν περίπου 200 χιλιομέτρων εις τήν λίμνην ERIE.

Σήμερον ή μόνη τοιαύτη μονάς ήτις εύρισκεται ένενεργεία είναι ή «BLACK MESA PIPELINE» τής όποιας τά έγκαινα έγιναν τό 1970 και μεταφέρει έτησίων 4,8 έκατομ. τόννους ανθρακος άπο τήν Αριζόνα εις θερμολεκτρικήν μονάδαν εύρισκομένην εις άποστασιν 430 χιλιμ. Ή δαπάνη μεταφοράς τού ανθρακος άνερχεται εις 1,5 σεντός έ τόννος κατά μίλιον και άντιστοιχει πρός τό ήμισυ τῆς δαπάνης μεταφοράς διά τού σιδηροδρόμου.

Δευτερέυον πρόβλημα διά τήν εύρυτεραν άναπτυξιν τής τοιαύτης μεθόδου μεταφοράς είναι ή έλλειψις έπαρκούς ύδατος εις τάς δυτικάς πολιτειών τών Η.Π.Α., άλλα κατά τούς ειδικούς τό πρόβλημα τούτο δύναται νά έπιλυθη διά τής χρησιμοποίησας μίγματος ύγρου διοξειδίου τού ανθρακος, πετρελαίου ή μεθανίου. Μελετάται έπιστης ή μείωσις τού 50/50 ύδωρ - ανθρακος εις 30/50.

Αι έρευναι πρωθυσύνται και συντάσσονται μελέται κατασκευής ανθρακαγωγών μήκους 2.500 χιλιμ. οίτινες θά ένωνται τάς ανθρακοφόρους περιοχάς τού Ιλλινόις, Κεντάκι, Όχαιο και δυτ. Βιργινίας μέ τά θερμολεκτρικά συγκρότηματα τής Γεωργίας και τής Φλόριντας.

Αι έγκαταστάσεις αύται είναι δυνατόν νά έχουπηρησούν και τούς Ατλαντικούς λιμένας έξαγωγών ώς και τού Μεξικανικού Κόλπου. Θά πρόκειται περί άγωγών οίτινες θά κατευθύνουν διαφόρους τύπους ανθρακος διά διαφόρους πελάταις. Εις τούτους θά χρησιμοποιείται ύδωρ διά τό μίγμα τού ήποιον θά χρησιμοποιείται κατ' ευθείαν εις τούς λέβητας χωρίς τόν διαχωρισμόν ύδατος - ανθρακος.

Διά νά τό άπλουστεύσωμεν θά πρόκειται περί εύθειας γραμμής, χερσαίας μεταφοράς πλοίου - έηρας μέ άλλους λόγους μία συνεχής ροή από τήν έξόρυξην εις τήν κατανάλωσιν.

Η μέθοδος αύτη έκτός τού μικρού κόστους μεταφοράς και τής συναγωνιστικότητος τών παραδοσιακών, θά έχει και τό πρόσθιτον πλεονέκτημα νά άποφεύγεται ή ρύπανσις τής άτμοσφαιρας και τής θαλάσσης

έκ τής κόνεως τού ανθρακος ώς έπισης και μείωσιν τών άπωλειών.

ΑΙ ΔΗΖΕΛΟΜΗΧΑΝΑΙ ΠΡΟΩΣΕΩΣ

Αι πωλήσεις των κατά τό 1980

«Απεικονίζουσα τήν ανάκαμψιν τών ναυπηγικών παραγγελιών, αι πωλήσεις δηζελομηχανών πρωσάεως ηγήθησαν έλαφρως κατά τό 1980. Πάντως, η παγκόσμιος παραγωγή δηζελομηχανών ήτο κατά έν-τρίτον κατωτέρα τής περιόδου 1975-76.

Συμφώνως μέ στοιχεία έμφανιζόμενα εις τό περιοδικόν «Μότορσπιτ», τό 1980 έτοποθετήθησαν επί πλοίων δηζελομηχανών συνολικής ισχύος 9,8 έκατομ. Ίππων, έναντι 9,5 έκατομ. Ίππων τού 1979.

«Η πλειονότητας άνεφέρετο εις βραδυστρόφους δηζελομηχανάς, άλλοι αι τελευταίαι στατιστικαί δεικνύουν δτι αι μεσόστροφοι και πολύστροφοι μηχαναί ηγήσαν τήν συμμετοχήν των εις τάς πωλήσεις από 30,1% εις 33,1%. Αι βραδυστροφοι μηχαναί άντεπροσώπευσον τό 58,5% και οι άτμοστροβίλοι 8,4%.

«Η παραγωγή μεσοστρόφων μηχανών ηγήθη κατά 12,5% εις 3,23 έκατομ. Ίππους τό 1980. Προγείται ή Σ.Ε.Μ.Τ. - Πήλστικ ώς δικιάρτερος κατασκευαστής τών μηχανών αύτών, άλλοι η συμμετοχή της εις τήν παγκόσμιον άγοράν έμειώθη άπό 40,1% εις 33,5%, τό 1980. Αντιθέτως, η συμμετοχή τής μεσοστρόφου Μ.Α.Ν. ηγήθη από 12,6 εις 19,2%.

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΔΗΖΕΛΟΜΗΧΑΝΩΝ ΤΟ 1980

Τύπος μηχανής	Βραδυστροφοι μεσόστροφο-σύνολον φοιτάγαστροφοι (έκατομ. Ίπποι)	Ιπποδυναμική νόμεως	Ποσοστό έπι πωλήση
Σούλιζερ	2,92	0,19	3,11
B & W	1,55	0,06	1,61
M.A.N.	0,70	0,62	1,32
Πήλστικ	—	1,08	1,08
Μίτσουμπιτ	0,44	—	0,44
Άλλαι	0,10	1,28	1,38
Σύνολον	5,71	3,23	8,94
			100,0%

ΕΙΣ ΤΑ ΙΣΠΑΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Τέσσαρα ταυτοχρόνων αι καθείλκυσαν ταυτοχρόνων τά Ισπανικά ναυπηγεία «Αστιλέρος Εσπανόλες». Και πρόκειται, σημειωτέον, περί μεγάλων σκαφών. Τά δύο «Ατλάντικα Γκέ 3» και «Γκέ 4», τών 32.000 τον. d.w., 177,21 μέτρων μήκους και «Καστέλλο ντε Ρικότε» και «ντε Σάν Μάρκος» 224 μέτρων μήκους. Κατεσκευάσθησαν εις τά ναυπηγεία «Ελκάνο».

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

RETHYMNISS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON, E.C.3.
TEL: 01 - 480.5611. TELEX: 885651 RANDK G.

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

πλωτή γέφυρα ΕΛΛΑΣ - Ιταλίας



ΕΓΝΑΤΙΑ – ESPRESSO

Καθημερινές άναχωρήσεις
ἀπό ΠΑΤΡΑ γιά ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ και ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεῖα και

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Άμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341



ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

- Λήγοντος τοῦ 1980, ύπηρχον 860 πλοία ύπό την Έλληνικήν σημαίαν ἔγγεγραμμένα εἰς τὸν Ἀμερικανικὸν νηογνώμονα, συνολικῆς χωρητικότητος 16,484.245 τον. γκρός.
- Εἰς προκεχωρημένον στάδιον διαπραγματεύσεων εὐρίσκεται ἡ Νέπτον «Οριεντ Λάϊνς» τῆς Σιγκαπούρης μὲν Ἰαπωνικά ναυπηγεία, διὰ τὴν παραγγελίαν ὅκτω μπάλκ κάρριερ συνολικῆς ἀξίας 43 δισεκ. γιεν. Δύο πάναμαξ καὶ τέσσαρα τύπου «Φόρτσιουν» τῶν 37.000 τον. Θά κατασκευασθοῦν ἀπό τὰ ναυπηγεῖα Ἰσικαβατζίμα — Χαρίμα καὶ δύο Πάναμαξ ἀπό τὰ ναυπηγεῖα Σουμιτόμο.
- Ἡ παραγωγὴ πετρελαίων τῆς Κίνας ἀναμένεται νὰ μειωθῇ κατὰ 10 ἑως 20 ἑκατομ. τον. ἐπηρίως μέχρι τὸ 1985 καὶ αὐτὸς εἶναι ὁ κυριώτερος λόγος τῆς προσφάτου ἀκύρωσεως τῶν διαφόρων προγραμμάτων ἀναπτύξεως ύπό τῆς κυβερνήσεως τοῦ Πεκίνου. Τὸ 1978 ἡ Κίνα ὑπερσχέθη νὰ ἔξαγῃ εἰς τὴν Ἰαπωνίαν 110 ἑκατομ. βαρέλια τὸ 1982 καὶ 365 ἑκατομ. βαρέλια τὸ 1985. Ἡδη τὸ Πεκίνον ἐγγνώρισεν εἰς τοὺς Ἰάπωνας ὅτι δέν θά δυνηθῇ νὰ τοὺς προμηθεύσῃ περισσότερο τῶν 61 ἑκατομ. βαρέλιων τὸ 1982. Πιστεύεται ὅτι ἡ παραγωγὴ πετρελαίων τῆς Κίνας θά μειούται σταθερώς μέχρις διο τὸ ἀρχίσει ἡ πλήρης ἐκμετάλλευσις τῶν ὑποβαλασίων κοιτασμάτων τῆς — ἡτοι μετά τὸ 1985.
- Ἰάπωνες εἰσαγωγεῖς ὑπέγραψαν συμφωνίαν μὲ τὴν Τεχεράνην διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῶν εἰσαγωγῶν ἀργοῦ πετρελαίου ἀπό τὴν Περσίαν, αἵτινες διεκόπησαν τὸν παρελθόντα «Ἀπρίλιον. Αἱ φορτώσεις ἀνεμένετο νὰ ἀρχίσουν κατ’ αὐτάς, ὑπολογιζόμεναι ἀρχικῶς εἰς 175.000 βαρέλιαν ημερησίως. Αἱ Ἰαπωνικαὶ ἐταιρίαι συνεφώνησαν νὰ πληρώνουν δολ. 37 τὸ βαρέλιον, μὲ ἓνα «πρέμιουμ» 1.80 δολ. κατά βαρέλιον τοὺς πρώτους τρεῖς μῆνας.
- Ἡ ὄρθολογικὴ διευθέτησις τοῦ φορτίου ἐντὸς τῶν κυτῶν δύναται νὰ ἔξασφαλίσῃ σημαντικήν οἰκονομίαν καυσίμων εἰς ἑνα πλοῖον, λέγουν οἱ Σουηδοὶ κατασκευασταὶ τῆς συσκευῆς «Ὀπτιτρίμ», ἡτοις μὲ αὐτομάτους ὑπολογισμούς ὑποδεικνύει τὴν καταλληλοτέραν στοιβασίαν ἐνός πλοίου, ἀρκεῖ νὰ τριφοδοτηθῇ μὲ τὰ κατάλληλα στοιχεῖα, ἡτοι τὸν δύκον τοῦ φορτίου, τὸν παράγοντα στοιβασίας, τὸν δύκον καὶ τὸ εἰδικόν βάρος τοῦ ἔρματος, τῶν καυσίμων καὶ τοῦ καθα-

ροῦ ὕδατος καὶ τῆς ἐπιθυμητῆς μέσης ταχύτητος.

- Εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Χερσάνος (Μαύρη Θάλασσα) ἥρχισεν ἡ κατασκευὴ τοῦ πρώτου φορτηγοδόφου σκάφους πού ἔχει ποτὲ ναυπηγηθεῖ εἰς τὴν Ρωσίαν. Μέ d.w. 39.900 τον., θά μεταφέρῃ 82 ἐμφόρους, μη αὐτοπροωθουμένας, φορτηγίδας μὲ ταχύτητα 20 κόμβων. Τὸ σκάφος θά ὄνομασθη «Ἀλέξεϊ Κοσούγκιν» καὶ θά ἀκολουθήσῃ μία σειρά παρομοίων σκαφών. Εἰς περίπτωσιν ἀνάγκης θά δύναται ἀντί φορτηγίδων, νὰ φορτώσῃ 1.287 ἐμφόρα «κοντέινερες».

- Ἡ Λιβύη ἡ πειλήσεις νὰ διακόψῃ τὴν προμήθειαν ἀργοῦ πετρελαίου πρός τὴν Ἑλλάδα καὶ νὰ κρατήσῃ ναυτικούς ὡς ὄμηρους ἐάν ἡ κυβέρνησης τῶν Ἀθηνῶν δέν ἐκδωσῃ εἰς τὰς ἀρχὰς τῆς χώρας του τὸν λιβυσσον πλότον πού ἔζητησεν δασύλον εἰς τὴν Ἑλλάδα πρό 170μέτρου. Σημειωτέον διὰ τὴν Ἑλλάδας ἀγοράζει περίπου 1.5 ἑκατομ. τον. ἀργοῦ πετρελαίου ἀπό τὴν Λιβύην ἐπηρίως. Πάντως, αἱ Ἑλληνικαὶ ἀρχαὶ ἐδήλωσαν διὰ ὃ πιλότος παρεδόθη εἰς τὴν ἐπιτροπήν προσφύγων τῶν Ἕνωμένων Ἐθνῶν καὶ δέν εἶναι πλέον εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῶν.

- «Ἐξ μεγάλα χαλυβουργεῖα τῆς Ἰαπωνίας συνεφώνησαν μὲ Αὔστραλιανήν ἐταιρίαν νὰ εἰσαγάγῃ εἰς τὴν Ἀσίαν 3.3 ἑκατομ. τον. κώκ ἀπό τὴν Αὔστραλιαν διὰ μίαν περίοδον 14 καὶ ἡμίσεος ἑταῖρων, μὲ ἐναρέξιν Ὁκτώβριον τοῦ 1983. Δέν ἀπεκαλύφθη ἡ τιμὴ πωλήσεως τοῦ κώκ.

- «Ἡ Ἰνδονησιακὴ κυβέρνησης ἐρευνᾷ τὰ αἴτια τῆς ἀπωλείας τοῦ ἐπιβατηγού/ ὄχηματαγωγοῦ «Ταμπόρα II», τὸ ὅποιον ὑπέστη πυρκαϊάν καὶ ἐβύθισθη τὴν 25ην Ἰανουαρίου, μὲ ἀπώλειαν τουλάχιστον 430 ἀτόμων. Ὁ πλοιαρχὸς, διστὶς πρὸ τῆς βυθίσεως τοῦ σκάφους ἀνέφερεν διὰ ἐπρόκειτο διὰ σαμποτάς, κατέβαλεν ἡρωικάς προσπαθείας διὰ τὴν διάσωσιν τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἐπιβατηγῶν καὶ χάρις εἰς αὐτὸν διεσώθησαν 80 διτόμα ἐνώ ὁ ἴδιος ἀπωλέσθη, ταφείς μὲ τιμᾶς ἥρωος.

- Αἱ ἐπιχορηγήσεις πρός τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν τῆς Εὐρώπης υπερβάνουν τὸ 1.64 δισεκ. δολλαρίων ἐπησίως ἀναφέρει σχετικὴ μελέτη τῆς Δανικῆς ἐταιρίας κατασκευῆς δηζελομηχανῶν B & W Αἱ ἐπιχορηγήσεις αὗται φθάνουν, κατά μέσον δρον, τὸ

20% τοῦ κόστους ναυπηγήσεως. Ὑπάρχουν ἐπίσης καὶ ἀλλαὶ, ἐμμεσοὶ ἐπιχορηγήσεις, δηῶς αἱ παραγγελίαι πολεμικῶν σκαφῶν, ἡ ἐνίσχυσης τῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν πού τοποθετοῦν παραγγελίας διά νεότευκτα πλοία καὶ ἡ ἐθνικοποίησις ἰδιωτικῶν ναυπηγείων.

● Τὸ νέον δεῖτες ναυτιλιακὸν πρόγραμμα τῆς Βουλγαρίας, διά τὴν περίοδον 1981 - 1985, προβλέπει ἐκσυγχρονισμὸν τῶν ναυπηγικῶν ἐγκαταστάσεων τῆς χώρας κατά τὰ δύο-τρίτα. Στόχος ἡ κατασκευὴ σκαφῶν 300.000 τον. γκρός ἐπησίως, μὲ ἴδιαιτέρων ἐμφασιν εἰς τὰ μικρά πλοῖα-κοντέινερς, τὰ πολλαπλῆς χρήσεως φορτηγά τῶν 15.000 τον. καὶ τάνκερς τῶν 5.000 τον. Οἱ Βούλγαροι ἐλπίζουν νὰ ἔξαγάγουν ἐντὸς τῆς δεκατίας πλοία συνολικῆς χωρητικότητος ἐνός ἑκατομ. τον. γκρός.

● Κατά τὴν δεῖτη περίοδον, ἡ Ἀνατολικὴ Γερμανία σκοπεύει νὰ αὔξησῃ τὴν χωρητικότητα τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου κατά 33% καὶ νὰ ἔνισχυσῃ τοὺς ἐμπορικοὺς τῆς δεσμούς μὲ τὴν Σοβιετικὴν «Ἐνωσιν».

● «Ἡ Κυβέρνησης τῆς Σιγκαπούρης διέθεσε 41.200 δολ. ὡς δωρεάν πρός τοὺς «Ἐλληνας ναυτικούς πού ἐτραυματίσθησαν καὶ τάς οἰκογενείας ἐκείνων πού ἐφονεύθησαν ἀπό τὴν ἐκρηξίν τοῦ δεξαμενοπλοίου «Σπύρος», ἡ ὁποία συνέβη τὸ 1978 ἐνώ ἐπεσκεύαζετο εἰς τὰ ναυπηγεία Γιουρόγκ τῆς Σιγκαπούρης. Ἀπό τὴν ἐκρηξίν ἐφονεύθησαν 76 ἀτόμα — 69 ἐντόπιοι ἐργάται, 6 «Ἐλληνες καὶ εἰς Φιλιππινέζος».

ΑΝΑΤΟΛΙΚΑΙ ΧΩΡΑΙ

Ο ἀνταγωνισμός τῆς «Κομεκόν»

Εἰς τὸ ἐρώτημα ποία θά ἡδύνατο νὰ είναι ἡ ἀπειλή ἐκ τῆς ἀναπτύξεως τῆς ναυτιλίας τῶν ἀνατολικῶν χωρῶν κατά τὴν ναυτιλίας τῆς Δύσεως ἡ ἐγκριτὸς συνάδελφος «Λόυντς Σηππινγκ Έκονόμωση» εἰς ἐμπεριστατωμένην μελέτην, τεκμηριωμένην ἐκ νέων στοιχείων, ἐπισημαίνει διὰ οἱ ναυτιλιακοί κύκλοι τῆς Δύσεως, περιλαμβανομένης καὶ τῆς Ἰαπωνίας, θεωρούν τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ «Ἐμπορικοῦ στόλου τῶν Κρατῶν - μελών τῆς «Κομεκόν» ὡς πραγματικὴν ἀπειλὴν διὰ τὴν Δύσιν.

«Ἀμερικανοί, Βρετανοί, Ἰάπωνες, Γερμανοί καὶ Σκανδινανοί δεικνύουν μὲ τὸν δάκτυλον τὴν Σοβιετικὴν «Ἐνωσιν καὶ τοὺς δορυφόρους τῆς καὶ δέν παύουν δι’ ὑπομνημάτων τῶν οἰκείων Ἐνώσεων των νά υπομινήσκουν εἰς τὰς Κυβερνήσεις τῶν διόλοκληρον τὸ Ἀνατολικὸν μπλόκον ἐνισχύει τὴν συμμετοχήν των εἰς τὰς τακτικάς γραμμάς μεταφορῶν.

«Ἀπό συλλεγέντα στοιχεία ἀποδεικνύεται διὰ μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1970 καὶ 1980 αἱ Ἀνατολικαὶ χώραι ηδησαν τούς ἐμπορικούς των στόλους κατά 38.7%, δηλαδή εἰς ἀπολύτους ἀριθμούς τὸ ποσοστόν τούτο ἐκφράζεται ἀπό 7.8 ἑκατομ. τον. γκρός εἰς 10.9, ἐνώ κατά τὴν διδούνταν χρονικὴν περιοδον τὸ ποσοστόν αὐξήσεως τῆς Δύσεως περιλαμβανομένης καὶ τῆς Ἰαπωνίας ἀνήλθεν εἰς 15.2%.

«Ο ἀνταγωνισμός τῆς «Κομεκόν» ύστερει μόνον εἰς τὸν τομέα τῶν σκαφῶν «κοντέι-

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

νερς». Έκ στοιχείων διτίνα αναφέρονται είς τους «Στατιστικούς πίνακας 1980» του «Λόγιντς Ρέτζιστερ όφ Σήππινγκ» φαίνεται ότι μόνον ή Σοβιετική «Ενωσις διέθετε τάς άρχας του Ιουλίου παρελθόντος έτους σκάφη κοντένερ 323 χιλιάδων τόννων γκρός, τά όποια απετέλει το 2,9% της παγκοσμίου χωρητικότητος σκαφών τοιούτου τύπου. Τήν ίδιαν χρονολογίαν ή Δυτική Εύρωπη και ή Ιαπωνία ήλεγχον περίπου το 72% της παγκοσμίου χωρητικότητος των κοντένερς, ή χωρητικότητος των όποιων ανήρχετο είς 11,3 εκατον. τόννων γκρός.

Την δευτέραν θέσιν είς τήν κλίμακα των σκαφών τούτων κατείχον ώς όμας αι χώραι σημαίων εύκολιάς, 11,2% το Χόγκ-Κόγκ, 6,5% ή Νότιος Κορέα και Φορμόζα και το 3,7% ή όμας Αύστραλιας, Καναδά, Νέα Ζηλανδία και Νοτ. Αφρική. Τό ύπολοπον ποσοστόν, άνερχόμενον είς 3,7%, κατενέμετο μεταξύ των υπό ανάπτυξιν χωρών, Κίνα, Γιουγκοσλαβία και Λίβανος.

Πάντοτε κατά τα στοιχεία του «Λόγιντς Σήππινγκ Έκόνομιστ» ή σφαιρική συμμετοχή της Κομεκόν είς πλοία γραμμών ηδήθη κατά 12,26% κατά την δεκαετίαν 70-80.

Τήν ίδιαν αύτήν χρονικήν περίοδον ή συμμετοχή των παραδοσιακών χωρών, αιτίνες άπασχολούνται είς τακτικάς γραμμάς κατήλθε κατά 36% άπό το 1961.

BRAZILIA

Κρίσις είς τά ναυπηγεία

Δύσκολοι ήμέραι διά τήν Βραζιλιανήν ναυπηγικήν βιομηχανίαν. Ή Κυβέρνησις πρόκειται, παρεμβαίνουσα, νά παραγγείλη σκάφη άξιας αυνολικής 800 εκατομ. δολ. με αύξησην τής παραγωγής κατά 2% το 1981 έναντι τού 1980.

Η «Σουναμάμ» όργανισμός κρατικός σκοπού είχε τήν ένθαρρυναν τής ναυπηγικής διά δανείων μακροπροθέσμου προθεσμίας, διά έπιχορηγήσεων και διά παραγγελιών εις ναυπηγεία, έχοντα άναγκην άπασχολήσεως.

Η Κυβέρνησης παρεδέχθη τήν άρχην τής έξειρέσεως κεφαλαίων έκ τού έξωτερικού. Είς τό τέλος τού 1980 τά ναυπηγεία εύρεθησαν όφειλοντα 240 έκατομ. δολ. είς τραπέζας και τήν άγοράν. Μέσω τών τραπεζών έξοικον μηδησαν 60 έκατομ. δολ. Διά τό 1981 αι οίκονομικα δυσκολίαι έμφανιζονται τελεμένα. Μέχρι τού 1983 αι οίκονομικα δυσχέρεια δικράτησουν, ένων έν τώ μεταξύ ή Κυβέρνησης θέλει νά έπαυξηση τόν έθνικόν στόλον, ίνα έξυπηρετηση τάς έθνικάς έξαγωγάς και τό εισαγωγικόν έμποριον.

DYTIKI GERMANIA

Αϊτησις κρατικής συμπαραστάσεως

Οι πλοιοκτήται τής Δυτικής Γερμανίας ζητούν άπό τήν Κυβέρνησην τής χώρας μεγαλύτεραν οίκονομικήν ένισχυσιν και τροποποίησιν τής ύψισταμένης νομοθεσίας διά νά διατηρηση ό Γερμανικός έμπορικός στόλος τήν συναγωνιστικότητά του διεθνώς.

Ο νέος πρόεδρος τής 'Ενωσεως Γερμανών 'Εφοπλιστών, Δρ. Χάνς-Γιούργεν Στέκερ, έτονισεν διτί ή έπικρινομένη στροφή τών Γερμανικής ιδιοκτησίας πλοίων πρός τάς σημαίας εύκολιάς θά άντιστραφή μόνον έναν τεθύν υπό έλεγχον αι διαρκώς αυξανόμεναι διαχειριστικάι δαπάναι.

Έζητησαν άπό τήν κυβέρνησην τής Βόννης νά συμβάλλη είς τήν μείωσιν τών δαπανών, έγκρινουσα νομοσχέδιον τό όποιον θά έπιτρέπει τήν μείωσιν τού πληρώματος, θά δημιουργήση εύνοικοτέρους φορολογικάς συνθήκας διά τούς πλοιοκτήτας και θά έπιτρέψη τήν πρόσληψην άλλοδαπών ναυτικών εις τούς όποιους θά καταβάλλεται τό ίσχυον εις τήν χώραν των μισθολόγιον. Σήμερον, οι ύπηρτειούνται επί γερμανικών πλοίων άλλοδαποί πληρώνονται μέ τό γερμανικόν μισθολόγιον.

Άπεκάλυψεν διτί ηδη πραγματοποιούνται δοκιμά διά νά άποδειχθή διτί τά πλοιά κοντένερ δύνανται νά ταξιδεύουν χωρίς

προβλήματα μέ πλήρωμα 18 άτομων, άντι τών 26 πού προβλέπουν σήμερον οι κανονισμοί.

Στόχος διά τό μέλλον είναι νά μειωθούν τά πληρώματα τών Γερμανικών πλοίων περίπου κατά τό ήμισυ, είπε, αίτουμενος τήν κυβερνητικήν ύποστηριξιν είς τό πρόγραμμα αύτο.

Μία χώρα τόσον έξαρτωμένη άπό τάς εισαγωγάς και έξαγωγάς ώς ή Δυτική Γερμανία, δέν δύναται νά μή διαθέτη έμπορικόν στόλον ύπό τήν σημαίαν της. «Άλλα χρειάζεται τολμηρά ναυτιλιακή πολιτική διά νά άνακτηση τό γερμανικόν πλοίον τήν συναγωνιστικότητά του», είπε.

Ο Δρ. Στέκερ έζητησεν άπό τήν κυβέρνησην νά συνεχίση τήν οίκονομικήν βοήθειαν πρός τήν ναυτιλίαν πέραν τού 1981, προσθέσας διτί αι άτοκοι πιστώσεις πρός τήν ναυτιλίαν, ύψους 120 έκατομ. μάρκων, άποτελούν θετικήν συνεισφοράν τής κυβέρνησεως. Έστιν ή βοήθεια αύτή διακοπή τό 1982, θά σημειωθή νέα φυγή πρός τάς σημαίας εύκολιάς, είπε.

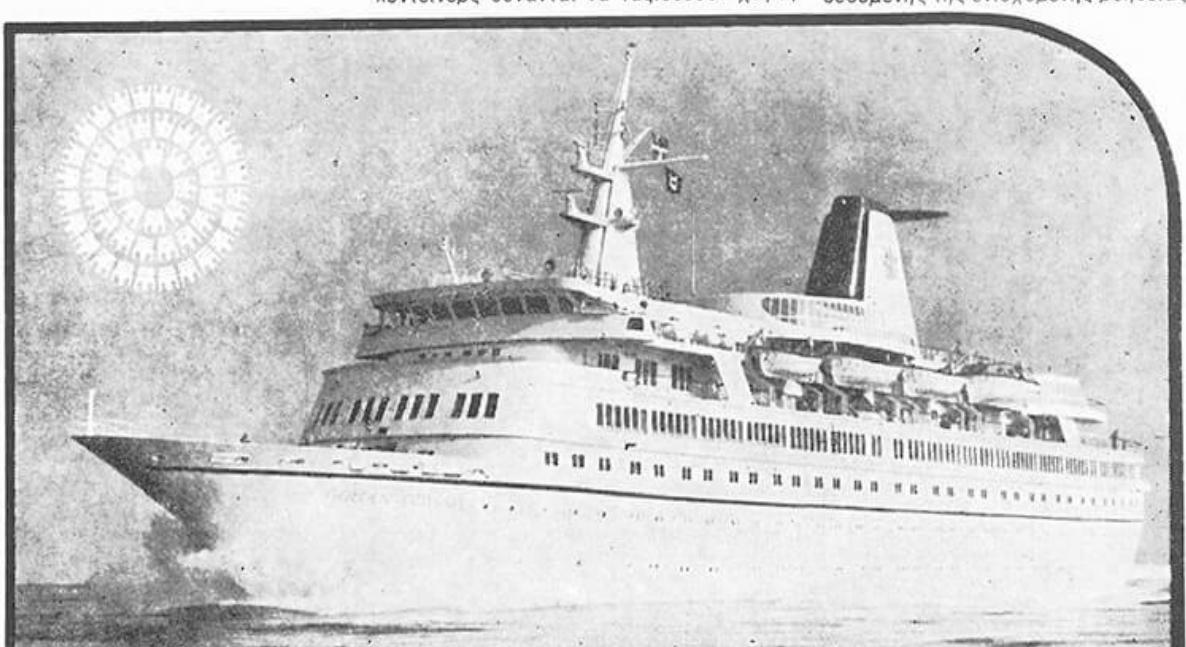
Είς τάς άρχας τού έτους, ύπηρχον 340 πλοία γερμανικής ιδιοκτησίας, 3,9 έκατομ. τον. γκρός, καλυπτόμενα ύπό ζένας σημαίας. Πρό 10ετίας, μόνον 60 πλοία, 400.000 τον. γκρός έφερον σημαίας εύκολιάς.

Ο πρόεδρος τών Γερμανών έφοπλιστών παρετήρησεν διτί ή ναυλαγορά σημερον είναι βελτιώμένη, άλλα μόνον διά τά μπάλκ κάρριερ και τά «τράμπ» γενικού φορτίου. Ή κατάστασις εις τάς τακτικάς γραμμάς και τά μεγάλα τάνκερς παραμένει προβληματική.

Πιστώσεις γιά τήν Ναυτιλία

Τό σχετικό νομοσχέδιο γιά τίς χρηματοδοτήσεις τού 1981 παρά τίς γενικές περικοπές, προβλέπει τή διατηρηση τών πιστώσεων, πού προορίζονται γιά τήν επιχορήγηση τού έφοπλισμού πρός ναυπήγηση πλοίων και γιά τήν παροχή μειωμένων κατ' άποκοπήν έπιτοκίων.

Η "Ενωσις τών Γερμανών Έφοπλιστών έπικρότησε τήν κυβερνητική αύτή άποφαση, δεδομένης τής ένισχυμένης βοηθείας πρός



ROYAL CRUISE LINE
81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553
year round luxury cruises

τόν έφοπλισμόν, πού ύφισταται στά ξένα κράτη και τής δύσκολης ανταγωνιστικής θέσεως της γερμανικής Nautiliaς.

Τό νομοσχέδιον γιά μὲν τὴν ἐπιχορήγησην ναυπηγήσεως προβλέπει πιστώσεις ύψους 200 ἑκατομ., μάρκων γιά τὸ 1981 καὶ 170 ἑκατ. μάρκων σὲ ἔξουσιοδοτήσεις προγραμμάτων γιά τὰ ἐπόμενα χρόνια. Μὲ τίς πιστώσεις αὐτές θά γίνη δυνατό νά συμφωνηθοῦν ἐπιχορήγησεις μὲ 12,5% τῆς τιμῆς ναυπηγήσεως ἡ ἀγοράς. Ἐξ ἀλλού γιά τὸ ἐπιτόκιο προβλέπονται πιστώσεις ύψους 120 ἑκατομ., μάρκων, μὲ τίς ὁποῖες θά καταστή δυνατή ἡ παροχὴ ἀτόκων δανείων πρός τὸν ἐφοπλισμόν κατά τὰ ἑταῖρα 1979-1981.

'Η φυγή πρός τὰς σημαίας εύκολίας'

Οἱ Γερμανοὶ πλοιοκτήται καὶ τὰ συνδικάτα ἐργατῶν μεταφορῶν τῆς χώρας ἀπὸ κοινοῦ ἐκφράζουν τὰς ἀνταρσίας τῶν διά τὸν αὐξανόμενον ἀριθμὸν πλοίων γερμανικῆς ἰδιοκτησίας πού προσφεύγουν εἰς τὰς σημαίας εύκολίας.

Μία ἐπιτροπὴ ἀποτελουμένη ἀπὸ ἑκπρωτοπούς τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν συνδικάτων συνεπλήρωσε ἀκθεαῖν ἐξ 25 σελίδων, ἣ τὶς περιγράφει τὴν κατάστασιν ὡς κρίσιμον.

«Μία περαιτέρω μείωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑπὸ γερμανικήν σημαίαν πλοίων θά ἡπείλει τὴν προμήθειαν πρωτῶν ύλων καὶ ἐνεργείας διὰ τὴν χώραν εἰς περίπτωσιν ἐκτάκτου ἀνάγκης καὶ θά ἐστρεψει πολλούς Γερμανοὺς ναυτικούς τῆς ἑργασίας των», λέγει ἡ ἀκθεσία.

«Ἡ ἐπιτροπὴ συνεστήθη τὸν παρελθόντα Ἀπρίλιον, τῇ προτάσει τοῦ ὑπουργοῦ Μεταφορῶν τῆς Γερμανίας. Ἡ ἀκθεσία θά χρησιμεύσῃ διὰ τὴν ἔξεύρεσιν λύσεων.

Μολονότι οἱ πλοιοκτήται καὶ τὰ σωματεῖα συνεφώνησαν διτὶ διλιγότερα πλοῖα πρέπει νά φέρουν σημαίας εύκολίας, διεφώνησαν ριζικῶς εἰς τὸ θέμα τῆς ἐπανδρώσεως.

Οἱ πλοιοκτήται λέγουν διτὶ θά διατηρήσουν τὴν συναγωνιστικότητά των ἐάν ἐπι-

τραπῇ νά μειώσουν τὸν ἀριθμὸν τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, πράγμα εἰς τὸ ὄποιον τὰ συνδικάτα ἀντιτίθενται πλήρως.

Ο Γενικός Διευθυντής τῆς Ἐνώσεως Γερμανῶν Ἐφοπλιστῶν τονίζει διτὶ τὸ ὑψηλὸν μισθολόγιον τοῦ γερμανικοῦ πλοίου εἶναι ἐναὶ ἀπὸ τὰ κυριώτερα προβλήματα τὰ ὅποια ἔστρεψαν τοὺς Γερμανοὺς πλοιοκτήτας εἰς τὰ ξένα νηολόγια. Διτὶ τοῦ τρόπου αὐτοῦ δύνανται νά προσλάβουν ἀλλοδαπούς ναυτικούς εἰς τοὺς ὅποιους καταβάλλουν τὸ ἔθνικόν των μισθολόγιον, κατά πολὺ χαμηλότερον τοῦ Γερμανικοῦ. Εἰς τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας πλοῖα γερμανικῆς ἰδιοκτησίας, μόνον ὃ πλοιαρχος καὶ εἰς ἡ δύο ἀξιωματικοί εἶναι Γερμανοί.

Τὰ συνδικάτα ἀντιτίθενται εἰς τὴν μέθοδον αὐτήν. Τὴν 30ην Ἰουνίου 1980, 523 γερμανικά πλοῖα ἀνά τῶν 1.000 τον. γκρός, συνολικής χωρητικότητος 4.074.000 τον. γκρός ἐκαλύπτοντο ὑπὸ σημαίας εύκολίας, ὡς τῆς Λιβερίας, τοῦ Παναμᾶ, τῆς Κύπρου καὶ τῆς Σιγκαπούρης.

Ἡ ἀκθεσία λέγει διτὶ ἡ στροφὴ αὐτῆς εἰχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἀπώλειαν τῆς ἑργασίας 6.500 Γερμανῶν ναυτικῶν.

Ἀκολούθως ἡ ἀκθεσία ἀναφέρει τοὺς λόγους πού ὧθησαν τοὺς Γερμανοὺς πλοιοκτήτας εἰς τὰς σημαίας εύκολίας, οἱ κυριώτεροι ἐκ τῶν ὅποιων εἶναι ἡ διεθνής ναυτιλιακή κρίσις, τὰ ὑψηλά μισθολόγια καὶ ἡ ἀνεπαρκής κρατική ἄρωγή. Ἡ τελευταία, μάλιστα, οὐδόλως δύναται νά χαρακτηρισθῇ ὡς ἄρωγή πρός τοὺς πλοιοκτήτας, δεδομένου διτὶ ἔχει ὡς μοναδικόν στόχον νά διατηρήσῃ ἐν λειτουργίᾳ τὰ γερμανικά ναυπηγεία.

Διά τὸ 1981, ἡ κυβέρνησις τῆς Βόννης διαθέτει ποσόν 170 ἑκατομ., μάρκων διά τὴν ἐνίσχυσιν ναυπηγήσεων εἰς τὰ ἔγχωρα ναυπηγεία, ὑπὸ τὸν δρὸν διτὶ τὰ ναυπηγούμενα σκάφη θά ὑψώνουν τὴν Γερμανικήν σημαίαν. Διά παραγγελίας ὑπὸ ἴδιωτῶν ἐφοπλιστῶν, ἡ κρατική ἐπιχορήγησις φθάνει μέχρι τοῦ 12,5% τοῦ συνολικοῦ κόστους.

HNΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Πρός κατάργησιν τῶν ἐπιχορηγήσεων

Αἱ ναυπηγικαὶ ἐπιχορηγήσεις εἶναι ἐκ τῶν πρώτων πού ἀναμένεται νά καταργηθοῦν ἀπὸ τὸν πρόεδρον Ρήγκαν. Ὑπάρχουν σοβαραὶ ἐνδείξεις διτὶ τὰ 107 ἑκατομ. δολ. διά τὸ ποία εἶχε ζητήσει ὁ πρόεδρος Κάρτερ διά τὸν σκοπόν αὐτὸν δέν πρόκειται νά ἐγκριθοῦν, εἰμὴ μόνον 14 ἑκατομ. δολ. διά τὴν προσαρμογὴν τῶν ναυπηγουμένων πλοίων εἰς τοὺς νέους κανονισμούς κατά τῆς ρυπανσεώς τῶν θαλασσῶν.

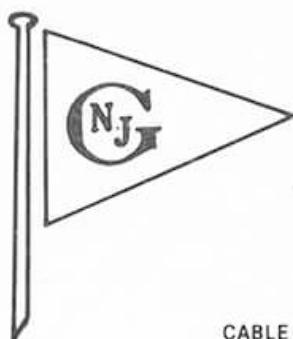
Ἡ οἰαδήποτε μείωσις τῶν ἐπιχορηγήσεων θὰ σημάνῃ τὴν μεταβολὴν τῆς κρατούσης ναυτιλιακῆς πολιτικῆς εἰς τὴν χώραν καὶ ἐνδεχομένως θὰ ἀκολουθήσουν ἀλλαὶ σοβαραὶ ἀλλαγαὶ τῆς ὑφισταμένης ναυτιλιακῆς νομοθεσίας πού ἀπαγορεύει τὴν υψωσιν τῆς ἀμερικανικῆς σημαίας εἰς πλοία ναυπηγούμενα εἰς τὴν ἀλλοδαπήν.

Αἱ διαχειριστικαὶ ἐπιχορηγήσεις προβλέπεται, ἐπίσης, νά διακοπούν, πράγμα πού ὑποστηρίζει καὶ τὸ Κογκρέσον. Πάντως, δέν προβλέπεται αἰφνίδια μεταβολή, καθὼς υπάρχουν ἀνειλειμμέναι ὑποχρεώσεις ἐκ μέρους τῆς Κυβερνήσεως.

Πρός τὸ παρόν, 3-4 πλοῖα ναυπηγούνται εἰς τὰς Ἁνωμένας Πολιτείας μέτηπιχορηγήσεις, αἵτινες δέν ἐπαρκοῦν διά νά ἔξασφαλίσουν τὴν ἀπασχόλησιν εἰς τὰ 20 ἀμερικανικά ναυπηγεία. Ἄλλα ἡ Κυβέρνησις Ρήγκαν προτίθεται νά κατασκευάσει περισσότερα πολεμικά σκάφη.

Ἀπὸ τοῦ 1950, ἑκατοντάδες σκάφη ἔχουν ναυπηγηθεῖ μέτηπιχορηγήσεις διά νά ἔξυπηρετήσουν τὰς διεθνεῖς μεταφοράς τῆς χώρας. Ἐξαιρέσει τῶν πρώτων ἑτάν, τὸ ποσοστόν τῆς ἐπιχορηγήσεως διατηρεῖται ἐκτοτε εἰς τὸ 50%. Παρά ταῦτα, οἱ πλοιοκτήται ὑπεστήριζαν διτὶ τὸ 50% ἡτο ἀνεπαρκές καὶ ἐζήτουν περαιτέρω αὐξησην κατά 10%.

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

Έάν αι έπιχορηγήσεις διακοπούν, οι άμερικανοί πλοιοκτήται θά στραφούν κατ' άναγκην εις τα ξένα ναυπηγεία τά όποια προσφέρουν σημαντικώς χαμηλοτέρας τιμάς από τα ιδικά των.

Τό «Άκουαμαριν»

Άμερικανική έταιρια του Σάν Φραγκίσκο άνελαβε άποκλειστικώς την έπιβατικήν κίνησιν κατά μήκος της Κινεζικής άκτης. Κρουαζέρας 14 ήμερων θά έκτελον τα πλοιά της μεταξύ Χόγκ Κονγκ και Κόμπι. Τό «Άκουαμαριν» δι' αυτά τα ταξίδια προωρίζετο. «Εν έκατομ. δολ. θά δαπανηθούν διά τα ύδραυλικά του σκάφους και το αιροκοντίσεντ. Πλήρωμα άξιωματικών Αμερικάνων.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Έπιχορηγήσεις

Το σύστημα έπιχορηγήσεως της διαφοράς έπιτοκών θά διατηρηθή το οίκονομικόν έτος 1981 ('Απρίλιος 1981 - Μάρτιος 1982) εις την Ιαπωνίαν διά τα ύπό το κυβερνητικόν πρόγραμμα ναυπηγούμενα σκάφη εις έγχωρια ναυπηγεία, έφ' δον τα πλοιά αυτά έχουν σχέσιν με την μεταφοράν προϊόντων παραγωγής ένεργειας — μικτά, άνθρακοφόρα, τάνκερ καί υγραεριοφόρα.

Μέ κοινήν όπόφασιν τών ύπουργών Μεταφορών καί Οίκονομικών, θά διατεθούν το 1981 άπό τόν κρατικούν προϋπολογισμόν 6.630 δισεκ. γιέν πρός τόν σκοπόν αυτόν. Βάσει τού κυβερνητικού προγράμματος ναυπηγήσεων, διά τό 1981 ύπάρχει προέγκρισις διά παραγγελίας σκαφών 900.000 τον γκρός καί τριών υγραεριοφόρων, έξ ών έχουν ήδη παραγγελθεί σκάφη 600.000 τον. γκρός καί τρία υγραεριοφόρα.

Νέαν διώρυγα

Οι Ιάπωνες άποβλέπουν εις τήν διάνοιξιν νέας διώρυγος. Ή τού Παναμά δέν άρκει

πλέον. Πολλαί αι καθυστερήσεις. Σκάφη μεγάλα μέχρι και 500 χιλ. τον. θά πρέπει νά διαπλέουν τήν νέαν διώρυγα. Τούτο άπαιτεί καί ή άμυνα τών Ηνωμένων Πολιτειών.

Κατά τούς Ιάπωνας ή νέα διώρυξ θά στοιχίση 9 δισεκ. δολ. Θά κατασκευαθή έντος 10ετίας. Θά έχει μήκος 100 χιλιομέτρων, πλάτος 200 μέτρων καί βύθισμα 33 μέτρων.

ΙΣΡΑΗΛ

Οι λιμένες

Διά πέντε προσεχή έτη τό Ιαραήλ προβλέπει αύξησιν τής κινήσεως τών λιμένων κατά 40%. Διά τά έτη 1984 - 85 προβλέπεται αύξησις εις 16,5 έκατομ. τον. γενικών και χύδην φορτίων, πλέον 3-4 έκατομ. τον. γαιανθράκων. Σύν τώ χρόνω οι γαιανθράκες θά φθάσουν τα 8-10 έκατομ. τον.

Τό προηγούμενον έτος οι λιμένες "Αστόντ, Χάιφας καί "Ειλαντ είχον κίνησιν 11,8 έκατομ. τον. Αύξησις 9% έναντι προηγουμένου έτους. Τά χύδην φορτία και διά κοντεύερες έσημείωσαν κυρίως αύξησην. Κατά 19% τά έμποροκιβώτια. Έπενταπλασιάστηκαν έντος πενταετίας.

Πρόβλεψις διευρύνσεως τού λιμένος τού Αστόντ. Θά διπλασιάσθη ή άπόδοσίς του. «Οσον άφορά τήν Χάιφαν προβλέπεται ή κίνησις 140 χιλιάδων έμποροκιβώτιων έπεισίως. Τεσσαράκοντα πέντε έκατομ. δολ. θά δαπανηθούν.

KINA

Ο έμπορικός της στόλος

Τό 1980 ή Κίνα ήγόρασε 70 σκάφη, άντι 800 έκατομ. δολ., διπλασιάζουσα τόν στόλον της τών μπάλκ κάρριερς, δοτις έφθασε τά 5 έκατομ. τον. Ο Κινεζικός στόλος είναι τώρα ό δέκατος πέμπτος με 750 σκάφη 10,9 έκατομ. τον. d.w. Έτριπλασιάσθη εις άριθ-

μόν πλοίων καί έπταπλασιάσθη εις τοννάκ κατά τήν τελευταίαν 10ετίαν.

Ένισχυει τόν στόλον της

Τό Κίνα παραγγέλλει. Εις Ιαπωνικά ναυπηγεία τρία φορτηγά τών 38.000 τον. d.w., παράδοσις τέλος 1982 καί εις έτερον Ιαπωνικόν ναυπηγείον τού Σανογιάσου τρία άλλα φορτηγά τών 40.000 τον. d.w.

Διαπραγματεύεται έπίσης τήν κατασκευήν τεσσάρων ή πέντε πλοίων·κοντεύερες 20-30.000 τον. διά τήν μεταφοράν 1.200 - 1.700 έμποροκιβώτιών.

Άγοράζουν

Εις 750 έκατομ. δολ. ύπολογίζονται τά δαπανηθέντα άπό τήν Κίναν διά τήν άγοράν πλοίων τό 1980. Η Κίνα ήγόρασεν 68 μπάλκ κάρριερς 2.38 έκατομ. μετρικών τόννων. Κατέχει ήδη στόλον πέντε έκατομ. μετρικών τον. Θά άπασχοληθούν εις τήν μεταφοράν σιτηρών άπό τήν Αμερικήν.

Παρήγοροι έλπιδες

Τό Κίνα εισέρχεται μέ ταχύν ρυθμόν εις τήν άμάδα τών πετρελαιοπαραγωγών χωρών μέ βλέψεις νά καθέξη μίαν έκ τών πρώτων θέσεων εις τήν παραγωγή άργου πετρελαίου. Βοηθουμένη πρός τούτο άπό τάς Η.Π.Α. και έν μέρει ύψη άλων τών Έταιρων πετρελαίων, αίτινες προσπαθούν μέ κάθε τρόπον νά κρατήσουν τά έθνικά των άποθέματα.

Υπό τάς συνεχείς συζητήσεις τών μελλοντολόγων, οίτινες προβλέπουν τήν έξαντηλησιν τών άραβικών κοιτασμάτων τών υδρογονανθράκων καί ύπό τήν συνεχή άνοδο τών έξιδων τών νέων έρευνών πρός άνακάλυψιν τού πολυτίμου προϊόντος, η Κίνα ήρχισε νά έλκη τό παγκόσμιον ένδιαφέρον. Ήδη ή Άλασκα καί ή Βόρειος Θάλασσα ήρχισαν νά άποδουν κανονικώς καί διλαί αι προσπάθειαι στρέφονται ήδη πρός πάσαν κατεύθυνσιν διά τήν άνακάλυψιν νέων πηγών τού «μαύρου χρυσού» μέ άπωτερον σκοπόν τήν άπαγκιστρωσιν έκ τής οίκονομο-

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ίδρυθείς ύπό σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου
ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος τού Έλληνικού έμπορικού στόλου.
Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων ἄνω τῶν 13.500.000.000
δολλαρίων.

Λια πληροφορίας άποτεινεσθε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τήν Λονδίνο άντιπροσώπους τον:
Thos.R.Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London EC3A8DA. Telephone: 01-283 4646.
Telex: 885271 Cables: MUTUALITY LONDON.

πολιτικής έξαρτησεως του Δυτικού κόσμου ήταν τού Αραβικού πετρελαίου.

Είς τάς έρευνας διά την άνακαλύψιν πετρελαιοπηγών είς τήν Κίναν συμμετέχει όμας έταιριων παγκοσμίου κύρους. Άναφερομέν: Αμόκο, Σεβρόν, ΕΞΞΟΝ, Μόμπιλ, κ.ά.

Η όδος πρός τήν έκμεταλλευσιν τών ύποθαλασσών κοιτάσματων ήνοιες το 1970. Η δη σήμερον τό επίπεδον έκμεταλλευσεως έφθασε τό υψος τών 2 έκατον. βαρελίων ήμερησίως. Η έξαρτηση τού κινεζικού άργου πετρελαίου στρέφεται πρός τήν Ιαπωνίαν. Έλπιζεται διά την περίοδο τού 1990 τού Πεκίνου θά εισπράττει έτησιως τό ποσόν τών 16 δισεκατομ. σημερινών δολαρίων.

Η συνεργασία μεταξύ Κίνας και ξένων έταιρων γίνεται με βάσιν έταιρικο «Joint Venture» με συμμετοχήν 51 - 49%. Τό 15% τής άξιας τής παραγωγής διατίθεται διά την κάλυψιν τών δαπανών, τό 42,5% εισέρχεται είς τό κινεζικόν Κρατικόν Ταμείον, ένω τό ύπολοπον 42,5% κατανέμεται είς τού μέρη μεταξύ Κίνας και ξένων συμμετόχων. Υπό τάς συνθήκας αυτάς η «Τζάπαν Νασιοναλ «Οιλ» θά έπενδυση έντος πενταετίας 200 έκατομ. δολλάρια δι' έρευνας είς τόν κόλπον τού Μποχάι, έπισης, και ή Γαλλική «Ελφ «Εκουπίταν» θά έπενδυση 80 έκατομ. δολλάρια.

Η οικονομική αυτή προσπάθεια κάθε διά παρά άρκετή είναι, δοθέντος διά αι δαπάναι έντοπισμού και προετοιμασίας έκμεταλλεύσεως ένος ύποθαλασσίου κοιτάσματος άνερχονται είς 3 δισεκατ. δολλάρια. Τούτο έξαρταται κυρίως άπό τό βάθος είς τό όποιον εύρισκεται.

Τό ένδιαφέρον αυξάνει καθημερινώς διά τό πετρελαίου της Κίνας και ή Κινεζική γραφειοκρατία έπεδόθη είς τήν έκκαθάρισιν πεντηκοντάδο αίτησεν, αίτινες έχουν ύποβληθη διά παραχώρησιν άδειων έρευνών.

Αι περισσότεραι αίτησεις έκκωρησεως άδειας έρευνών άναφέρονται είς χερσαίας έκτασεις διά τής κλασικής μεθόδου έλεγχομένων σεισμικών δονήσεων είς τό ύπεδαφος. «Ολοι ύπολογίζουν είς μίαν «μπονάτζα», παρά τό γεγονός διά τό ύπερχον και σκεπτικοίσια οίτινες άνησυχούν διά τό σύστημα μεταφορών της Κίνας.

Η χώρα αυτή διαθέτει περίπου 30.000 δεξαμενοβαγδίνια και ένα λιμένα — τό Ντάιλιεν — είς τόν οποίον δύνανται άσφαλως νά προσεγγίζουν δεξαμενόπλοια τών 100 χιλιάδων τόνων γκρός. Υπό τάς προϋποθέσεις ταύτας σκέψεις γίνονται διά τήν κατα-

σκευήν δικτύου πετρελαιοπαραγωγών και τερματικού σταθμού Φορτώσεων. Τούτο κατανοείται τόσον ύπό τών Δυτικών, δύον και ύπό τών Η.Π.Α. Αι Η.Π.Α. ένθαρρουν τάς προσπαθείας με γνώμονα τό έθνικόν των συμφέρον, τό όποιον είναι ή διαφύλαξις τών έθνικών των άποθεμάτων. Η Κίνα πρέπει νά γίνει είς παγκόσμιος προμηθευτής άργου πετρελαίου, ώστε είς τό «έμπορικον παιγνίδι» ή παρθένος σχεδόν κινεζική άγορά νά παίξει διπλούν ρόλον.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Εις διαιτησίαν

Η ναυτεργατική άπεργια έληξε. Περισσότερα από 50 σκάφη έπανηλθον είς τήν ύπηρεσίαν. Η διαφορά έφοπλιστων και ναυτικών παρεπέμφθη είς τήν διαιτησίαν. Χίλια διάκοπα πλοία άνελαθον ταξιδία. Οι ναυτικοί θά λάβουν τό 12%, ένω άναμονή τής διαιτησίας, ητις ήδη και συνεστήθη.

Άπεργια και αύξησης

Η έταιρια «Κανέντιαν Πασίφικ» ύπεγραψε χωριστή συμφωνία με τή Ναυτική Ομοσπονδία (National Union of Seamen) γιά αύξηση μισθών άνωτερη τού 12%, χωρίς δώμα νά προσδιορίζεται ειδικώτερα. Έκπρωση ποιών ναυτικών έδηλωσαν διά τούς διαιτησίας τρεις έταιρες — δύο ποντοπόρων πλοίων και μία άκτοπλοϊκή — διεχώρασαν τή θέση τους από τό Συμβούλιο τής Έφοπλιστικής Ένωσεως και προσέφεραν στά πληρώματά τους μισθοδόγιο, πού ταυτίζεται με τίς ναυτεργατικές άπαιτησεις. Ένω τούτοις τό Συμβούλιο τής Ένωσεως διέψευσε τήν πληροφορία διά τό μέλι διά της έκαναν προσφορές πέραν τής αύξησεως τού 12%, πού προσέφερε ή «Ένωσις».

Στό μεταξύ τό ναυτεργατικό συνδικάτο ύπελόγισε στό τέλος τού «Ιανουαρίου διά όριθμός τών πλοίων πού έπληξε ή άπεργια έφθασε τά 393 από τά όποια 65 άκινητοποιήθηκαν σέ ένενος λιμένες και 119 σέ βρετανικούς λιμένες, ένω τά ύπολοπα ύπεφέραν είτε από άρνηση ύπερωριακής έργασίας είτε από καθυστερήσεις. Αντίθετα ή Έφοπλιστική Ένωση ύπεβιβάσει τόν άριθμό τών πληγέντων από τήν άπεργια πλοίων σέ 139, από τά όποια 86 καθυστέρησαν σέ βρετανικούς λιμένες και τά 53 σέ ένενος. Παράλληλα ή «Ένωση Έφοπλιστών σέ μιά καινοτόμο ένέργεια άπευθύνθηκε κατ' εύθειαν πρός τό

άντιπαλο μέρος, στέλνοντας στά πλοία ειδικό φυλλάδιο γιά τούς ναυτικούς, μέ τό όποιο έξηγούσε τήν προσφορά της γιά αύξηση μισθού κατά 12% και τόνιζε διά ή απασχόληση τών ναυτικών θά βρεθει σέ κινδυνο. Διότι ήδη άρκετά πλοία πουλήθηκαν και άλλα 14 βρίσκονται ύπό πώληση, ένω διά πλοία, πού άκινητοποιήθηκαν από τό συνδικάτο, δέν πρόκειται νά ταξιδεύσουν πιά ύπό άγγλική σημαῖα.

Η άπεργια έληξεν

Η πρό έξι έβδομαδων ναυτεργατική άπεργια έληξεν. Τό συνδικάτον, άντιπροσωπεύον 26.000 ναυτικούς, μετά συνεννοήσεις 13 ωρών, διότι ήδητει αύξησιν 16%, έδεχθη τήν διαιτησίαν. Ένω αναμονή αύτης έδεχθη τήν αύξησιν κατά 12%. Είς 30 έκατομ. λίρας ύπολογίζονται αι ζημίαι έκ τών άπρακτούν πλωτών.

Η βρετανική Ναυτιλία, ητις ήριθμει τό 1976, 1.800 σκάφη, δέν έχει τώρα παρά 1.180.

NΟΡΒΗΓΙΑ

Τά κέρδη Μπέργκεσεν

Ρεκόρ κερδών ύπο Οίκος Σιγ. Μπέργκεσεν πρό τόκων και άποσβέσεων. Είς 430 έκατομ. κορώνων (79 έκατομ. δολ.) άνηλθον τά κέρδη τό 1980, έναντι 385 έκατομ. κορώνας διά τό 1979.

Άποσβέσεις 190 έκατομ. κορώνας, έναντι 183 έκατομ. τού προηγουμένου έτους. Κέρδη πρό φόρων 200 έκατομ. κορ. κατά 20 έκατομ. περισσότερον.

Λίαν «ίκανοποιητικόν» ύποδεικνύεται τό άποτέλεσμα. Η στροφή πρός τά «γκάζ τάκερες» και τάς μεταφοράς δημοσιογραφικού χάρτου ύπηρξαν έπωφελείς.

Έκ τής έκμεταλλεύσεως τών πλοίων κατά τήν τελευταίαν 4ετίαν συνεποσώθη είς 1,5 δισεκατομ. κορώνας. Σκάφη δέν έπωληθησαν. Δύο ήγοράσθησαν. Τό «Μπέργκεν Παίνιρ» 355.000 τον. παραδοθέν από τήν Ιαπωνίαν τό 1980, ναυλωμένον από τήν Τεξάκο. «Ένω σκάφος 30.000 τον. LPG παρηγέλθη είς Νορβηγικόν ναυπηγείον. Παράδοσις 1982.

Μικρά κρουαζιερόπλοια

Νέος τύπος κρουαζιερόπλοιων. Νορβηγός ο πρωτοπόρος. Μικρά σκάφη 100 έπιβα-

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: 9770514 (24 HOURS) 990991, AOH: 990564
Telexes: ITT 742201 GRECO PM, RCA 7227321 EGE PH,
EASTERN (WUI) 63329 GRECO PN, 63329 ELLIN PN
Cables: ELGRECO, MANILA

τών. Μᾶλλον γιώτες. Θά δύνανται ποντού νά είσπλουν, δου τά μεγάλα κρουαζιέροπλοια δέν ήμπορούν. "Ολα αι καμπίναι πολυτελείς επί τού καταστρώματος. Τό πλήρωμα εις ίδιατεράς καμπίνας.

Εύρωπακόν ναυτηγείον θά άναλαβή τήν κατασκευήν. Τό πρώτον σκάφος τό 1983. Τρία ή τέσσαρα είν συνεχεία. Τά πλοϊα προρίζονται διά την Μεσόγειον, τήν Ανατολήν, τόν Ειρηνικόν καί τήν Καραϊβικήν.

Τά κρουαζιέροπλοια

Θριαμβευτική χαρακτηρίζεται ή κίνησις τού «Νορβηγία» τέως «Φράν». Άπο τού Ιουνίου 1980 έξετέλεσεν έβδομαδιατά ταξίδια από τό Μαΐαμι διά τήν Καραϊβικήν. Είς 30 ταξίδια μετέφερε 50.000 έπιβάτας. "Ολα αι κρουαζιέρει φθινοπώρου καί χειμώνος έτερματισθηραν. Και αι προβλέψεις είναι καλαί καί διά τούς έπομενους μήνας.

Τά τέσσαρα δῆλα πλοϊα τής έταιριας ένεφάνισαν άπασχόλησιν 92% έναντι 97% τού 1979. Πάντως τά πλοϊα τής Νορβηγικής έταιριας μετέφερον 232.000 έπιβάτας τό τελευταίον έτος, κατά 42.000 περισσοτέρους έναντι τού 1979.

ΝΟΤΙΟΣΛΑΥΓΊΑ

Ο στόλος της

Ο Νοτιοσλαυικός στόλος άριθμει δύναμιν 392 σκαφών, 3.858.500 τον. Τό πενταετές πρόγραμμα, τό τερματίζον τό 1980 προβλέπει 62 σκάφη, 643.700 τον. d.w. νά προστεθούν, δέν έξεπληρωθή. Διά τό έπομενον 1981 - 1985 προβλέπεται νά προστεθούν 59 σκάφη, 1.145.000 τον. d.w. Έπιπλέον 72 σκάφη θά ήγοράζονται είς την ξένην. Προβλέπεται ή διάλυσις 118 σκαφών. "Αποβλέπουν εις τόν έκσυγχρονισμόν τού στόλου, δοτίς περιλαμβάνει 175 πλοϊα πλέον τών 15 έτών.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Πρός μείωσιν τών πληρωμάτων

Η "Ενωσις Ναυτικών τής Ολλανδίας διέκοψε τάς διαβουλεύσεις μέ τήν Σέλλ Τάνκερς επί τού θέματος τής μειώσεως τών μελών τού πληρώματος εις τά δεξαμενόπλοια τής τελευταίας, διότι έτιθετο έν άμφιβόλω ή θέσις τού άξιωματικού άσυρμάτου. Η "Ενωσις ύπεστήριξεν διτι καθ' δήλην τήν διάρκειαν τών συνομιλιών, ή διοικησις τής Σέλλ παρέσχε διαβεβαιώσεις διτι υπό το νέον σχήμα (βάσει τού όποιου θά άναδιαρθρωθούν αι υποχρεώσεις τών άξιωματικών καί τών υπαξιωματικών), ή θέσις τού άσυρματιστού θά παρέμενε ώς έχει.

Έν συνεχεία διώμας, ή "Ενωσις Ολλανδών Εφοπλιστών, υπό την αιγίδα τής όποιας διεξήγοντο αι συζητήσεις, είπεν διτι ή θέσις τού άσυρματιστού είναι περιττή καί φαίνεται διτι ή Σέλλ Τάνκερς συμμερίζεται τήν άποψιν αύτήν παρά τάς περί τού άντιθέτου διαβεβαιώσεις. Λέγονται οι έφοπλισταί διτι μετά ούχι χρήσιμα μέσα τηλεπικοινωνίας τάς υποχρεώσεις του δύναται νά άναλαβη ο ίδιος δήποτε άξιωματικός.

Η "Ενωσις Ναυτικών έτάχθη «έντελως άντιθέτως» τού σχεδίου αύτού. Άντι νά θυσιάσῃ τόν άξιωματικόν άσυρμάτου, προτιμά νά τού άντιθεθούν περισσότεραι έργασια. "Η κατάργησης τού άσυρματιστού είναι ά-

παράδεκτος», έδήλωσεν έκπροσωπος τών ναυτικών, προσθέτων διτι θά τεθή έν κινδύνω καί ή ναυσιπλοία.

Η Σέλλ Τάνκερς πειραματίζεται επί ένός σχεδίου, βάσει τού όποιου θά μειώση τόν άριθμόν τών μελών τού πληρώματος εις έκτω σκάφη τής πάρα 26 είς 22. Ής άνεφερεν ή "Ενωσις Ναυτικών ή έπιτυχία τών πειραματών ήτο κατώτερα τών προσδοκιών καί οι έφοπλισταί υπερεξημένας τήν δυνατότητα τών ναυτικών νά προσαρμοσθούν εις τό νέον σχέδιον. Έπι πλέον, ή αυτής τών υποχρεώσεων τών ναυτικών πού παραμένουν εις τό πλοϊον προκαλεῖ τάς έντονους άντιδρσεις των.

Καί δεύτερον κρουαζιέροπλοιον

Η «Ολλαντ Άμερικα Λάιν», ήτις, ως γνωστόν παρηγίειν ήδη κατ' Οκτώβριον ένα κρουαζιέροπλοιον εις τά Γαλλικά ναυπηγεία τού Σαιν Ναζάρ, έπεκύρωσε τήν παραγείαν ένός δευτέρου. Η όψιόν προσπήρχεν, διταν τό πρώτον παρηγγέλθη. Η παραγεία τού δευτέρου άνεκοινώθη ήδη. Η κατασκευή σημαίνει άπασχόλησιν 2.200.000 ώρων έργασιας διά τό ναυπηγείον. Παράδοσις Ίανουάριον 1984.

Τά σκάφη θά έχουν μήκος 210 μέτρων καί μεταφορική ίκανότητα 1.360 έπιβατών εις 600 καμπίνας, μέ υψηλόν στάνταρν. Ήσ απασχοληθή καί τό δεύτερον αυτό σκάφος εις κρουαζιέρας από τήν N. Υόρκην πρός τήν Καραϊβικήν, καθώς καί από τό Βανκούβερ διά τήν N. Άμερικήν.

POYMANIA

Βόρειος — Μαύρη Θάλασσα

Αι έργασιαί διά τήν Διώρυγα Δουνάβεως — Μαύρης Θαλάσσης, διά τάς όποιας αι Τράπεζαι έχουν ήδη καταβάλλει 200 έκατον δολ. Ήσ απεριασθή καί τό δεύτερον αυτό σκάφος εις κρουαζιέρας από τήν N. Υόρκην πρός τήν Καραϊβικήν, καθώς καί από τό Βανκούβερ διά τήν N. Άμερικήν.

Χάρις εις τήν Διώρυγα αύτήν ή Μαύρη Θαλάσσα θά είναι ή διέξεδος από Βορράν μέσω Ρήγου καί Δουνάβεως. Αι έργασιαί ήρχισαν τό 1950, μέ τήν βοήθειαν τής Ρωσίας.

Έγκατελείφθη ήμως καί έπανελήφθη τό 1975, μέ κόστος 1.7 δισ. δολ.

HELLAS-MAR. S.R.L.

SHIPBROKERS — CHARTERERS

(P + I CLAIMS ALL MATTERS)

SHIPPING AGENTS

HEAD OFFICE BUENOS AIRES

ATTEND ALL ARGENTINIAN PORTS

GEN. DIR. CON. VALAOURIS

TELEX: 18724 ELLAS AR

TELEGR. HELLMAR BAIRRS

PHONES: 310483, 311384, 321616

313397, 329735

AOH 474660

(Ship Supplies Dept)

IMPORT — EXPORT

SAN MARTIN 1119

BUENOS AIRES — ARGENTINA

ΣΟΥΗΔΙΑ

Ο στόλος της

Εις 510 πλοϊα, τόννων γκρός 3.979.000 άνηρχετο δ στόλος εις τό τέλος τού 1980. Κατά τρία πλοϊα καί 326.000 τον. γκρός, 8% άλιγωτερον. Έπωληθησαν εις τήν ξένην 26 πλοϊα, 455.000 τον. κατά τό 1980, έναντι 58 πλοϊων, 1.700.000 τον. κατά τό 1979.

Αι νέαι νηολογήσεις άνηρχοντο εις 33 σκάφη, 258.000 τον. έκ τών όποιων 17, τον. 136.000 άνηρησηθησαν εις τήν Σουηδίαν.

Τάνκερς άλιγωτερα κατά 11%, σκάφη 117, τον. 1.882.000. Τά χύδην φορτία σκάφη φορτηγά άλιγωτερα κατά 25%, πλοϊα 15, τον. 420.000.

Τά έπιβατηγά ηγημένα, 112 σκάφη και 8% τον., 272.000 τον. γκρός.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Πρός ναυτιλιακήν άνόρθωσιν;

Η στρατιωτική Κυβέρνησης τής Τουρκίας άπεφάσισε νά δώση άπολυτον προτεραιότητα εις τήν άναδιοργάνωσιν τής τουρκικής ναυτιλίας καί τών λιμένων τής χώρας.

Πρός τούτο μελετά τά άποτελέσματα μιάς άναλυτικής έρευνής, ήτις διεξήχθη έπι τής παρούσης καταστάσεως. Ή έρευνα έπεξετάθη καί έπι τής υφισταμένης νομοθεσίας διά τά ναυτιλιακά θέματα.

Πράγματος ο Τουρκικός έμπορικός στόλος είναι τελείως άνεπαρκής διά τάς άναγκας μιάς χώρας, ήτις εύρισκεται εις νευραλγικόν σημείον τής περιοχής άπό έμπορικης άποψεως.

Σήμερον ο άριθμός τών τουρκικών έμπορικών σκαφών δέν δύναται νά έξασφαλίση ούδε τό 1/4 τών είσαγωγών-έξαγωγών τής χώρας. Ής συνέπεια αύτης τής πραγματικότητος είναι ή συναλλαγματική τής αίμορραγία. "Εν δισεκατομμύριον δολάρια πληρώνονται έπισης διά ναύλους.

Διά τήν μείωσιν τής τοιαύτης διαρροής, τόσον πολυτίμου διά τήν Τουρκία συναλλάγματος, ή Έθνική έταιρία «Τουρκίς - Κάρυκο - Λάιν» προγραμματίζει τήν άποκτησιν πέντε δεξαμενοπλοίων έκ τών όποιων δύο χωρητικότητος μεταξύ 80 καί 120 χιλιάδων τόννων, έν διά χημικά προϊόντα χωρητικότητος 23.000 καί δύο διάλλων πολλαπλής χρήσεως μεταξύ πέντε και έπταμέσιν χιλιάδων τόννων γκρός. Αι μονάδες αύται θά ένισχουν τήν σημειώνη τής χωρητικότητας εις δεξαμενόπλοια ήτις άποτελείται από 2 σκάφη τών 60 καί 80 χιλιάδων τόννων, 3 τών 30.000 τόννων καί έν παλαιόν δεξαμενόπλοιον 52.000 τόννων.

Η κατάστασης είναι έπισης πιεστική καί εις δι άφορα σκάφη χύδην φορτίου διότι τά ύπαρχονται δέν έπαρκον διά τήν έξυπηρέτησην τής έθνικής οίκονομίας. Δέον δέ νά προστεθή διτι καί ή κατάστασης τών τουρκικών λιμένων εύρισκεται εις καθόλου άνθηραν κατάστασιν, λόγω έλλειμμας έξοπλισμού καί συγχρόνων μέσων φορτοεκφορτώσεως μέ συνέπειαν τήν πληρωμήν σοφαρών ποσών διά έπισταλίας από τάς σημειουμένας καθυστερήσεις λόγω τής ταχείας άναπτυξεως τής ζητήσεως άνθηραν καί μεταλλευμάτων έκ μέρους τής Τουρκίας ή λήψις άποφασιστικών μέτρων πρός άντιμεττώπισην τής καταστάσεως θεωρείται λίαν έπειγουσα καί ιψίστης σημασίας.

Εις διλα τά άνωτέρω πρέπει νά προστεθεί διτι ή κυβερνητική έπιτροπή, ήτις άνέλαβε τήν έρευναν έπι τών ναυτιλιακών πραγμάτων τής γείτονος, ίδιατεράς τονίζει διτι πράστασιν ανάγκη μάς μεταρρυθμίσεως τού Έμποροναυτιλιακού Κώδικος καί τήν συγκέντρωσιν δλων τών άρμοδιοτήτων περί τήν ναυτιλίαν καί τούς λιμένας εις ένα Υπουργείον, διότι σημερον ήσ έχουν τά πράγματα ή άρμοδιότητης αύτης κατανέμεται εις 18!! Υπουργεία.

Important International Society is looking for a young and very competent chief engineer for a permanent job on shore.

Tel. 413 18 09
413 18 61

NAYTIKI AKAI



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

'Υπό τήν κυανόλευκον'

Εις τό 'Υπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας υπεβλήθησαν αιτήσεις διά την έγγραφήν εις τό Έλληνικόν Νησούλιον, βάσει τού δρθρου 13, τών κάτωθι σκαφών.

1. «Μαριέττα» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανόν ύπό τό αυτό δνομα) 115.207 τον. γκρός, τού 1975 άνηκον εις τήν έταιριαν «Κάρυκο Μαρίν» (Ανδριακή ΝΕΠΕ).

2. «Βιολ α ν τώ» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανόν ύπό τό αυτό δνομα) 119.794 τον. γκρός, τού 1972, άνηκον εις τήν έταιριαν «Οσεαν Μαρίν» (Ανδριακή ΝΕΠΕ).

3. «Ράιν αι μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 32.247 τον. γκρός άνηκον εις τήν έταιριαν «Έρος Μαρίν» (Ναυτικά Πρακτορεία Φοίνιξ).

4. «Αλμάζ» φορτηγόν (πρώην λιβεριανόν «Yukona») νεοαγορασθέν, 10.484 τον. γκρός, τού 1965, άνηκον εις τήν έταιριαν «Μαρβαλόρ» (κ. Εύαγ. Τσαούσης).

5. «Ζαν ή ζ» μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 24.000 τον. γκρός, άνηκον εις τήν έταιριαν «Μπέλσφορν» (κ. Γεώργ. Καμπάνης).

6. «Μάρκος Ν.» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανόν «United Brightness») νεοαγορασθέν, 11.434 τον. γκρός, τού 1969, άνηκον εις τήν έταιριαν «Μαρκοβίτσα» (κ. Γεώργ. Κασφίκης).

7. Φάμιλι υ «Άρροος» φορτηγόν (πρώην ιαπωνικόν «Izumi Maru» νεοαγορασθέν 10.046 τον. γκρός, τού 1966, άνηκον εις τήν έταιριαν «Γκάμα» (κ. Μιχ. Βεργίτσης).

8. «Φάμιλι υ Άϊβρο ρυ» φορτηγόν (πρώην σιγκαπούρης «Ivory Tellus») νεοαγορασθέν 9.477 τον. γκρός τού 1977 άνηκον εις τήν έταιριαν «Μαϊτρος» (κ. Μιχ. Βεργίτσης).

9. «Γιάνης Μάριος Η.» φορτηγόν (πρώην ιαπωνικόν «Dian») νεοαγορασθέν 12.561 τον. γκρός, τού 1977, άνηκον εις τήν έταιριαν «Λώρα» (κ. Παν. Ήλιόπουλος).

10. «Σάν Τζών Μπαίζι» φορτηγόν (πρώην άγγλικόν «Beaverbank») νεοαγορασθέν, 11.452 τον. γκρός, τού 1974, άνηκον εις τήν έταιριαν «Λιτανία» (κ. Ιωάν. Γιαννόπουλος).

11. «Καπετάν Μιχάλης» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανόν «Lago Maracaibo») νεοαγορασθέν, 14.807 τον. γκρός, τού 1969, άνηκον εις τήν έταιριαν «Πεληναίον» (κ. Κων. Φαλαλιός).

Αι παραγγελίαι

— Δύο μπάλκ κάρριερ τών 44.000 τον. d.w. παρηγγέλθησαν ύπό τού Όμιλου Νιάρχου εις τά ναυπηγεία Αστιλλέρος τής Ισπανίας. Τιμή 29 εκτομ. δολ. έκαστον. Χρόνος παραδόσεως δέν άνεκοινώθη. Οφιόν δι' έτερα δύο άδελφά σκάφη.

— Επίσης, ο διμιλος Νιάρχου παρηγγειλεν εις τά ναυπηγεία Χουουντάι τής Νοτ. Κορέας δύο μπάλκ κάρριερ τών 47.000 τον. d.w., άντι συνολικής τιμής 60 έκατομ. δολλαρίων, μέ όψιμον άλλα δύο σκάφη. Θέ έφωτασθούν μέ τέσσαρας γερανούς τών 25 τον. και μηχανή 13.100 πτπων δι' ύπηρειακήν ταχύτητα 14,4 κόμβων. Παράδοσις Ιανουάριον και Μάιον 1983.

— Είς τά αύτά ναυπηγεία παρηγγέλθησαν δύο μπάλκ κάρριερ τών 35.000 τον. παρ. 'Ελλήνων έφοπλιστών έδρευσόντων εις Λονδίνον, άντι 24,5 έκατομ. δολ. έκαστον.

Καθέλκυσις νέου υπερωκεανίου

Τό 'Ατάντικο'

Τήν 1ην Φεβρουαρίου όπό τάς έσχάρας τών ναυπηγείων Λά Σαίν, παρά τήν Τουλώνα, καθελκύσθη τό 30.000 τον. γκρός, νέον υπερωκεανίου τής Χόμ Λάινς «Ατάντικ». Παράδοσις εις τάς άρχας τού νέου έτους.

Τό 100 έκατομ. δολ. σκάφος θά έχη ένδεκα καταστρώματα και μεταφορικήν ίκανότητα 1.150 έπιβατών. Δύο κολυμβητικάι δεξαμενάι προβλέπονται και έκτω αίθουσαι διά τούς έπιβάτας.

Κατά τόν Πρόεδρον τής Χόμ Λάινς κ. Φραγκίσκον Σταφιλοπάτην, τό νέον υπερωκεανίου θά άρχιση τά ταξίδια του εις τούς λιμένας τής Νέας Υόρκης εις τάς άρχας τού 1982 και άπο τού Απριλίου θά άρχιση τά ταξίδια του πρός τήν Βερμούδα, μέχρι τού 'Ο-

κτωβρίου. Μετά θά δρομολογηθή από τήν Φλώριντα διά ταξίδια πρός τάς Δυτικάς Ινδίας μέχρι τέλους τού έτους.

Τό «Ατάντικ» θά άντικαστησή τό «Ντόρικ», όπερ έξετέλει ταξίδια Νέας Υόρκης - Βερμούδας από τού 1975.

Τό «Οσεάνικ» θά συνεχίση τά έπταήμερα ταξίδια πρός τήν Βερμούδαν από 'Απρίλιον μέχρι Νοέμβριον. Τό όνομα τού πλοίου ένθυμιζε ένα δλλού υπερωκεανίον τής «Χόμ Λάιν» όπερ εισήλθεν εις τήν Αμερικανικήν άγοράν τό 1949.

Άγοραπωλησία

Τό δηζελοκίνητον γερμανικόν μπάλκ κάρριερ «Shangri La» 20.437 τον. γκρός 33.330 τον. d.w. τού 1970 ήγοράσθη πιθανώς από 'Ελληνας γύρω τών 10.8 έκατομ. δολλαρίων.

— Επωλήθη εις συμφέροντα σιγκαπούρης γύρω τών 1,4 έκατομ. δολλαρίων τό φορτηγόν «Απόστολος Α» 8.424 τον. γκρός, 13.528 τον. d.w. τού 1959.

— Επωλήθη εις συμφέροντα Σιγκαπούρης γύρω τών 1,4 έκατομ. δολλαρίων τό φορτηγόν «Απόστολος Α.» 8.424 τον. γκρός, 13.528 τον. d.w. τού 1959.

— Μεταξύ 'Ελλήνων έπωλήθη εις τά 4,25 έκατομ. δολλαρίων τό μπάλκ κάρριερ «Γεώργιος Α.» 13.714 τον. γκρός 23.592 τον. d.w. τού 1962. Εις τήν πώλησιν συμπεριλαμβάνεται ύπόλοιπον τάιμ τοάρτερ μέχρι Δεκεμβρίου 1981.

— Είς τά 4.500.000 δολλάρια ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν σελτεντέκερ «Υκονά» 10.484 τον. γκρός, 16.154 τον. d.w. τού 1965 μέ παραλαβήν «Άπω Ανατολήν».

— 'Ελληνες τού Λονδίνου ήγόρασαν εις τά 1,5 έκατομ. δολλαρίων, ώς έστι, τό τουντέκερ «Άτενι» 10.659 τον. γκρός, 16.696 τον. d.w. τού 1958.

— Μεταξύ 'Ελλήνων έπωλήθη τό φορτηγόν «Άλμεα» 10.778 τον. γκρός, 18.384 τον. d.w. τού 1960. Τιμή 3.200.000 δολλαρία.

— Τό δηζελοκίνητον νοτιοκρεατικόν μπάλκ κάρριερ «Ahjīn» 9.812 τον. γκρός, 16.036 τον. d.w. τού 1968 ήγοράσθη εις τά 4,6 έκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ 'Ελλήνων εις τά δολ. 2.750.000 έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Οίνούσιαν Κάππαιν», 10.834 τον. γκρός, 16.686 τον. d.w. τού 1962.

— Είς άγοραστάς τού Μπαγκλαντές έπωλήθη, εις τά 2,65 έκατομ. δολλαρίων τό φορτηγόν «Τρέιντερ» 9.901 τον. γκρός, 15.342 τον. d.w. τού 1962.

— Τό λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Οσεαν Λάιον» 79.001 τον. γκρός, 150.977 τον. d.w. τού 1970 έπωλήθη εις τά 4,9 έκατομ. δολλαρίων.

— Είς συμφέροντα Μαλδίβων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Βητακάρριερ» 13.871 τον. γκρός, 20.070 τον. d.w. τού 1959. Τιμή δολ. 3.125.000.

— Τά δηζελοκίνητα σουηδικά ρό-ρό μπάλκ κάρριερ «Falstaff» και «Fidelio» 18.700 τον. γκρός, 28.500 τον. d.w. ναυπηγηθήσαν εις τά 6.200.000 δολλάρια έκαστον.

TELEGRAPHIC ADDRESS: STAMATIOU

TELEX: 18080 AR

PHONE: 33-0867, 33-3836

NIGHT: 33-3188

GEORGE A. STAMATIOU

(ex TAKIS CONTOGEORGIS)

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

BUENOS AIRES, VENEZUELA 691

— Μεταξύ Έλλήνων, γύρω τών 1.650.000 δολλαρίων, έπωληθη τό φορτηγόν «Τάσος Ν.» 4.507 τον. γκρός, 6.791 τον. d.w. τού 1967.

— Αντί 7,2 έκατομ. δολλαρίων έπωληθη τό δεξαμενόπλοιον «Κατερίνα Άλεξάνδρα» 40.852 τον. γκρός, 75.675 τον. d.w. τού 1966.

— «Ηγοράσθι» γύρω τών δολ. 4.350.000 τό δηζελοκίνητον παναμαϊκόν μπάλκ κάρριερ «Orient Pine» 10.045 τον. γκρός, 15.145 τον. d.w. τού 1967.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωληθη τό μπάλκ κάρριερ «Άρχαγγελος» 15.929 τον. γκρός, 26.570 τον. d.w. τού 1963 γύρω τών 4,75 έκατομ. δολλαρίων.

— Τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Lago Maracaíbo» 14.576 τον. γκρός, 23.593 τον. d.w. τού 1969 ήγοράσθι γύρω τών 6,9 έκατομ. δολλαρίων.

Πωλήσεις τού γραφείου Βλαχούλη

Παρά τού Πειραικού μεσιτικού γραφείου τού κ. Βάκη Βλαχούλη έπραγματοποιήθησαν προσφάτως αί κάτωθι πωλήσεις πλοίων:

— «Izumi Maru», λάινερ 12.700 τον. d.w. ναυπηγήσεως τού 1966. «Επωληθή από τήν Ιαπωνικήν Ν.Υ.Κ. εις τήν έταιριαν «Φάμιλλου Σίπιπιγκ» τού Πειραιώς και θά μετονομασθή «Φάμιλλου Αρρουσ». Τιμή 2,5 έκατομ. δολ.

— «Inorg Tellus», πολλαπλής χρήσεως/κοντέινερ, 13.500 τον. d.w., τού 1977. «Ηγοράσθι» από Γερμανούς υπό τής ίδιας έταιριας και θά μετονομασθή «Φάμιλλου Αιθύρου». Τιμή 16,5 έκατομ. μάρκα, μέ μακροπρόθεσμον πιστωσιν.

— «Delphic Miracle», μπάλκ κάρριερ 23.000 τον. d.w. τού 1962. «Επωληθή από Έλληνας εις τόν κ. Θωμάν Ζαχαρίου, αντί 4 έκατομ. δολ. θά μετονομασθή «Αγκαθα».

— Ο ίδιος πλοιοκτήτης ήγόρασεν έπισης τό 21.000 τον. d.w. αύτοκινητόφορον μπάλκ κάρριερ «Σέξι» ναυπηγήσεως τού 1966 από τήν έταιριαν «Διάνα» και θά τό όνομάση «Δεσποινα». Τιμή 6 έκατομ. δολ.

— «Asturias», ισπανικόν μπάλκ κάρριερ 20.000 τον. d.w., τού 1970. «Ηγοράσθι» υπό τής έλληνικής έταιριας «Φόρουμ», αντί 5,6 έκατομ. δολ., περιλαμβανομένης μακροχρονίου πιστωσεως έκ μέρους τών Ισπανών.

Παραλαβαί και παραδόσεις

Παρελήφθη τό άγορασθέν παναμαϊκόν φορτηγόν «Ionian Career» 8.799 τον. γκρός, τού 1967. Μετωνομάσθη «Μπάλεντερ Ζέα Ντόν». Σημαία Έλληνική.

— Παρελήφθη μετωνομάσθη «Αβιν Οιλ Έπισκοπή» και ύψωσε τήν κυανόλευκον τό άγορασθέν λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Universe Ireland» 149.699 τον. γκρός, τού 1968.

— Μετωνομάσθη «Πήγασος» τό παραληφθέν λιβεριανόν φορτηγόν «Natale» 9.707 τον. γκρός, τού 1963. «Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Τό άγορασθέν άργεντινόν φορτηγόν «Buenos Aires II» 10.076 τον. γκρός, τού 1977 παρελήφθη και ύψωσε τήν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Γκούντ Κάπταιν».

— Παρελήφθη και μετωνομάσθη «Άδριατικ Ρήφερ» τό άγορασθέν βραζιλιανόν φορτηγόν «Frigi Tiefe» 4.231 τον. γκρός, τού 1970. Σημαία Έλληνική.

— Παρελήφθη εις τούς άγοραστάς του τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων μπάλκ κάρριερ «Μεγαλόχαρη II» 14.264 τον. γκρός τού 1965. Μετωνομάσθη «Άγιος Κωνσταντίνος».

— Τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων δεξαμενόπλοιον «Σαΐντ Τζώρτζ» 24.408 τον. γκρός, τού 1975 παρεδόθη, μετωνομάσθη «Λοίντα».

— Παρεδόθη τό πωληθέν μεταξύ άλλοδαπούς φορτηγόν «Βάλιαντα» 9.088 τον. γκρός, τού 1960. Μετωνομάσθη «Maldive Pledge»

— Παρεδόθη έπισης τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων φορτηγόν «Ικαρος» 11.670 τον. γκρός, τού 1968. Μετωνομάσθη «Δημήτρης».

— Παρελήφθη τό άγορασθέν γαλλικόν φορτηγόν «Saint Vincent» 9.170 τον. γκρός τού 1970. Μετωνομάσθη «Άλιάκμων Ράννερ». «Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Τάκης Ε.» και ύψωσε τήν κυανόλευκον τό παραληφθέν γερμανικόν φορτηγόν «Hispania» 11.804 τον. γκρός, τού 1977.

— Τό άγορασθέν γαλλικόν φορτηγόν «Saint Mathieu» 7.773 τον. γκρός, τού 1970 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Παναγιώτης Άλ.». Σημαία Έλληνική.

— Παρελήφθη τό άγορασθέν άργεντινόν μπάλκ κάρριερ «Zarat» 36.168 τον. γκρός τού 1968. Μετωνομάσθη «Μνημοσύνη». «Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Μετωνομάσθη «Άμφιων» και ύψωσε τήν κυανόλευκον τό άγορασθέν αγγλικόν φορτηγόν «Lagabank» 11.212 τον. γκρός τού 1978.

— Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Άλκαϊος» και ύψωσε τήν κυανόλευκον τό άγορασθέν αγγλικόν φορτηγόν «Nessbank» 11.213 τον. γκρός τού 1977.

— Παρελήφθη έπισης τό άγορασθέν γαλλικόν φορτηγόν «Regent Fleur» 5.453 τον. γκρός, τού 1967. Μετωνομάσθη «Καρέρα». Σημαία Έλληνική.

— Παρεδόθη τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων λιβεριανόν φορτηγόν «Σή Χάρμον» 12.061 τον. γκρός, τού 1969. Μετωνομάσθη «Άγιος Νικόλαος». «Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Παρεδόθη έπισης τό φορτηγόν «Αντωνία» 4.532 τον. γκρός, τού 1959. Μετωνομάσθη «Βιβή».

— Τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων φορτηγόν «Απολλωνία» 10.893 τον. γκρός, τού 1961 παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Άτρωτος».

Μετονομασία

Τό φορτηγόν «Ταμάρα» 4.735 τον. γκρός, τού 1960 μετωνομάσθη «Άμάρα».

— Μετωνομάσθη «Ντάτσουν» τό φορτηγόν «Pion» 3.413 τον. γκρός τού 1959.

— Εἰς Καπετάν Μανώλης Χατζημανώλης, μετωνομάσθη τό λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Σητρέιν Βάλτιμορ» 18.067 τον. γκρός, τού 1973.

— Τό φορτηγόν «Διαμάντω» 8.414 τον. γκρός τού 1960 μετωνομάσθη «Πολάνα».

Αι διαλύσεις

Έπωληθη εις διαλυτάς Απωληθης τό φορτηγόν «Ελπίς» 3.762 τον. γκρός, τού 1956.

Τό ναυτιλιακόν συνάλλαγμα

Αύξηση 20% παρουσίασε τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα κατά τό 1980 σε σύγκριση με τό 1979. Σε άνακοίνωση τού ύπουργειού Ναυτιλίας άναφέρεται ότι με βάση προσωρινά στοιχεία τής Τράπεζας τής Ελλάδος τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα τού 1980 έφθασε σε 1 δις 821 έκατομ. δολλάρια έναντι 1 δις 519 έκατομ. τού 1979, δηλαδή παρουσίασε αύξηση 19,9%.

Τό συνάλλαγμα τού Οίκου Παπαλιού

Τό 1980, η Ναυτική Εταιρία ΑΙΓΑΙΟΥ τού κ. Ν.Δ. Παπαλιού είσηγαγε στή χώρα συνάλλαγμα 18.756.000 δολλαρίων συνολικά.

Τά ιδιωτικά κέντρα έπαγγελματικής καταρτίσεως

Τό Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας άνακοινώνει ότι από τό 16 Μαρτίου 1981 θά άρχισει ή λειτουργία Ιδιωτικών Κέντρων Έπαγγελματικής Καταρτίσεως (Κ.Ε.Κ) γιά ταχύρυθμη έκπαίδευση ύποψηφίων δοκίμων Αξιομάτων Καταστρώματος, Μηχανής και Ασυρμάτου Εμπορικού Ναυτικού.

Στά Κέντρα αύτά θά έγγραφονται χωρίς έξετάσεις άπόφοιτοι Γενικών ή Τεχνικών & Επαγγελματικών Λυκείων, ήλικιας 18-26 έτών μετά από τήν άπαιτουμένη ύγεινομική έξεταση.

Η προθεσμία έγγραφης άρχιζει τήν 2α και λήγει τήν 16 Μαρτίου 1981.

Η φοίτηση στά Κ.Ε.Κ. θά διαρκεί 10 μήνες. Για τούς Μηχανικούς ή πρακτική έκπαίδευση συμπληρώνεται μέ 100 τουλάχιστον ήμερομίσθια, σε ναυπηγεία ή συνεργεία κατασκευής ή έπισκευής πλοίων είτε σε έργο-

«INDIA»

Εἰς τό MADRAS καί ὅλους τούς ἄλλους λιμένας τῆς ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS — 600001

ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΜΕ ΑΜΕΣΩΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ
GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Τιμάι λογικαί — 'Εξυπηρέτησις καθ' ὅλον τό 24ωρον

Telephone: 39252 WITH EXTNS, After Office Hours: 446873

Cable Address: "SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

στάσια ή μηχανουργεία ή συνεργεία κατασκευής ή έπισκευής μηχανών.

Ειδικά έφετος, λόγω της καθυστερήσεως έναρξης λειτουργίας των Κ.Ε.Κ. ή φοίτηση θά διαρκέσει από 16 Μαρτίου 1981 μέχρι 16 Μαρτίου 1982 μέδων μήνες θερινές διακοπές (άπο 15/7-15/9/1981).

Οι άποφοιτοι των Κ.Ε.Κ. θά μπορούν νά σταδιοδρομήσουν ώς δόκιμοι 'Αξιωματικοί Ε.Ν. στούς κλάδους Καταστρώματος, Μηχανής και Ασυρμάτου ως έξης:

α. Οι άποφοιτοι των Κ.Ε.Κ./Πλοιάρχων και Μηχανικών άκολουθουν την Πρόσθετη Διαδοχική 'Έκπαίδευση (ΠΡΟΔΕ), δηλαδή δύο έξαμηνα σε πλοϊο και δύο έξαμηνα στην ΑΔΣΕΝ, και μετά δωδεκάμηνη θαλάσσια ύπηρεσία λαμβάνουν τό δίπλωμα του Γ' 'Αξιωματικού (Πλοιάρχου ή Μηχανικού) χωρίς έξετάσεις. 'Εν συνεχεία έξελισσονται μέχρι τό βαθμό του Α' Πλοιάρχου ή Α' Μηχανικού.

β. Οι άποφοιτοι των Κ.Ε.Κ/ Ραδιοτηλεγραφήτων, μετά από ΠΡΟΔΕ (2 έξαμηνα σε πλοϊο - 2 έξαμηνα σε ΑΔΣΕΝ) και έξαμηνη ύπηρεσία δοκίμου άποκτουν χωρίς έξετάσεις τό δίπλωμα Ραδιοτηλεγραφητού Β' τάξεως.

γ. Οι άποφοιτοι των Κ.Ε.Κ./Πλοιάρχων και Μηχανικών μπορούν άκομα νά άποφύγουν την ΠΡΟΔΕ και νά άκολουθουν άλλο δρόμο έξελίξεως μέχρι τού βαθμού του Πλοιάρχου ή Μηχανικού Β' τάξεως, έκτελώντας 24μηνη θαλάσσια ύπηρεσία και δίνοντας έξετάσεις για τήν άπόκτηση τού διπλώματος Γ' τάξεως και 36μηνη θαλάσσια ύπηρεσία και έξετάσεις για τήν άπόκτηση τού διπλώματος Β' τάξεως.

Γιά περισσότερες λεπτομέρειες οι ένδιαφερόμενοι θά άπευθύνονται στό 'Υπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας, Διεύθυνση 'Έκπαίδευσης, Νοταρά 92, Πειραιές.

Συνελήφθησαν "Ελληνες ναυτικοί με τήν κατηγορίαν πειρατείας

Κατά τηλεγράφημα έκ Ρώμης, ή 'Ιταλική στυνομία συνέλαβε έξ "Ελληνας ναυτικούς,

οι οποίοι έπυρπόλησαν τό σκάφος των και τό έγκατέλειψαν άκυβέρνητον διά νά μή άνακαλυφθούν τά λαθραία πού μετέφερον.

'Ως άνέφερεν ή 'Ιταλική στυνομία, οι έξ άνδρες πού άπετέλουν τό πλήρωμα τού μότοροπ 'Γιάρκος" έθεσαν πύρ και έρριφθησαν είς τήν θάλασσαν διάν άντελήθησαν διά τούς ήκολουθεί ή άκτοφυλακή. Ούτοι συνελήφθησαν μέ τήν κατηγορίαν διά μετέφερον λαθραία σιγαρέττα και χασίς, ένώ τό σκάφος παρεσύρθη είς τήν άνοικτην θάλασσαν και εικάζετο διά έβυθισθη. Κατά τάς 'Ιταλικάς άρχας, οι έξ ναυτικοί δυνατόν νά διωχθούν έπι πειρατεία, διότι ένέπρησαν τό πλοίον των.

Λιβεριανή άντιπροσωπεία είς τήν 'Ελλάδα.

Πενταμελής λιβεριανή άντιπροσωπεία, μέ επί κεφαλής τόν Ναυτιλιακόν 'Επίτροπον τής χώρας, κ. Φίλιπ Μπόουεν, έπεσκεφθη τήν 13ην Φεβρουαρίου τήν 'Ελλάδα και είχε συζητήσεις μέ 'Ελληνας έφοπλιστάς.

Κατά τήν διάρκειαν γεύματος που παρετάθη πρός τήν ίμην τού κ. Μπόουεν, ούτος έδήλωσεν διά η νέα λιβεριανή κυβέρνησης θά συνεχίση τήν ίδιαν ναυτιλιακή πολιτικήν ώς και είς τό παρελθόν και προσέθεσεν διά η κυβέρνησης τού τίθεται υπέρ τών άποφάσεων τού ΙΜΚΟ και τής 'Ούνκαντ'.

'Η Λιβερία, είπε, θά έξακολουθήση νά συνεργάζεται μέ τούς "Ελληνας πλοιοκτήτας έντός τών πλαισίων τής άμοιβαίας κατανοήσεως και φίλιας που ύφισταται άπο μακρού, και παρετήρησεν διά η "Ελληνες έφοπλιστάι θά συνεχίσουν διαδραματίζοντες θετικόν και σημαντικόν ρόλον είς τό ναυτιλιακόν πρόγραμμα τής Λιβερίας.

'Επήνεσε τόν έπιτιμον Γενικόν Πρόξενον τής λιβερίας είς τήν 'Ελλάδα, κ. Νικ. Σούτον, μέ τήν συνεργασίαν τού όποιου αι σχέσεις μεταξύ τής Λιβεριανής κυβέρνησεως και τών 'Ελλήνων πλοιοκτητών είναι έξαιρετοι και έγκαρδοι και καθίστανται στενώτεροι

συνεχώς.

'Ακολούθως, ο κ. Μπόουεν έξέφρασε τήν διάθεσιν τής κυβέρνησεώς του νά συνεργασθή μέ δλας τάς ναυτιλιακάς χώρας, γεγονός πού άποδεικνύει και ή έπικύρωσις διαφόρων διεθνών συμβάσεων, όπως τού πρωτοκόλλου 1978 τής SOLAS, τής Συμβάσεως τού 1978 διά τά επίπεδα έκπαιδεύσεως και τήν έκδοσιν πιστοποιητικών ικανότητος και τό πρωτόκολον τού 1978 διά τήν πρόληψιν τής θαλασσίας ρυπάνσεως.

Οι συνταξιούχοι Πλοίαρχοι

Οι συνταξιούχοι Πλοίαρχοι Ε.Ν. συνέστησαν ένωσιν ύπό τήν έπωνυμίαν «Πανελλήνιος 'Ενωσις Συνταξιούχων Πλοίαρχων Ε.Ν. Πάσης Τάξεως».

Τά γραφεία τής 'Ενώσεως θά έγκατασταθούν από τής 26/2/1981 είς τόν Α' όροφον τού έπι τής όδου Κολοκοτρώνη 100 κτηρίου ιδιοκτησίας τής «ΠΕΠΕΝ», ή διοίκησις τής οποίας εύγενώς προσέφερεν δύο γραφεία διά τήν στέγασιν τών συνταξιούχων συναδέλφων τους.

Τήν 7/2/1981 έγιναν άρχαιρεσίαι διά τήν άναδειξιν τού πρώτου διοικητικού συμβουλίου τό όποιον συνεκροτήθη είς σώμα ώς έξης:

Πρόεδρος, Θεοδ. Γκισερλής, 'Αντιπρόσδρος Κωνστ. Πουλάκης, Γενικός Γραμματεύς 'Ιωάννης Μουστακαρίας, ειδικός Γραμματεύς Κωνστ. Βενιζέλος, Ταμίας Λεωνίδας Μαρούλης και Σύμβουλοι Γεωργ. Αμπουσέλλαμ, Χριστοφ. Ποδιάδης, Νικολ. Ρούσσος και Πέτρος Λεωτάκος.

'Από τής 26.2.81 τά Γραφεία τής 'Ενώσεως θά λειτουργούν κανονικώς τίς πρωινές ώρες.

Έλληνικαί κατασκευαί

'Η έταιρια Κ. Καζαμπέλης άνέλαβε τήν κατασκευήν ένός μέ 19 πατώματα ούρανος στους είς τό "Αμπου Ντάμπι. Κόστος 13,6 έκατομ. δολλαρίων.

EMPROS LINES

TAKTIKAI GRAMMAI
ANAT. MESOGEIOU - KONTINENT

KENTRIKA GRAPHEIA : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

THLEFOUNA : 4111.511 · 516 (6 GRAMMAI)

TELEX : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387

Μέσω του ΓΕΝΕ

Από το Γραφείο Εύρεσεως Ναυτικής 'Εργασίας (Φιλελλήνων 2, Α' δρόφος, Πειραιέως), έγιναν γνωστά τά ακόλουθα:

Οι πλοϊκοτήτηρες έταιρες και τά έξουσιοδοτημένα άπό αύτές ναυτιλιακά γραφεία και πρακτορεία ύποβαλλουν καθημερινώς στο Γραφείο Εύρεσεως Ναυτικής 'Εργασίας (Γ.Ε.Ν.Ε.) αίτησες, με τί όποιες ζητούν την χορήγηση πληρωμάτων για 'Ελληνικά ή έλληνοκτητά (ιμιβεβλημένα μέ το NAT) πλοιά.

2. Οι αίτησεις άφορούν σέ προσωπικό κάθε κλάδου (Καταστρώματος — Μηχανής - Γενικών 'Υπηρεσιών) και βαθμού.

3. Οι ένδιαφερόμενοι για νά ναυτολογηθούν ναυτικοί μπορούν νά προσέρχονται καθημερινά στο Γραφείο Ναυτολογίας του ΓΕΝΕ και νά πληροφορούνται τό περιεχόμενο τών άνωτέρω αίτησεων, στή συνέχεια δε νά μεταβαίνουν στά ναυτιλιακά γραφεία τής προτιμήσεώς τους για νά ρυθμίζουν τό θέμα τής ναυτολογήσεως τους.

Έπισημαίνεται σχετικά πρός τούς ναυτικούς μας ότι μέ τήν άνακοινωση αύτή του Γραφείου Εύρεσεως Ναυτικής 'Εργασίας, τούς παρέχεται ή δυνατότητα νά διαπραγματεύνονται κατά τήν κρίση τους τήν προσφερόμενη έργασία και νά ενεργούν άναλογα.

— ΕΚΔΟΣΕΙΣ —

«ΣΟΥΛΤΖΕΡ»

Η έπιθετη σημασία τών Σ.Ο.Υ.Λ.Τ.Ζ.Ε.Ρ. έχει δόθη. Παρέχει τεχνικά πληροφορίας έπιθετών σχετικών με τάς δηλελογμηνάς.

ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ

Τό Ινστιτούτον Οικονομικών και Βιομηχανικών 'Ερευνών, εις τήν σειράν τών έκδόσεών του άπο τού 1976, έχει προσφέρει άξιολόγους έρευνας τής έλληνικής οικονομίας, εις δέ τήν ναυτιλία ειδικώτερον τάς σπουδαίας μελέτας τού κ. Ι'. Τζωάννου περί τής έλληνικής έμπορικής ναυτιλίας και ΕΟΚ (1977) και τού κ. Α'. Κορρέ περί τού έλληνικού ναυτεργατικού δυναμικού (1978).

"Ηδη έκυκλοφόρησε δύο νέα έργα. Τό πρώτον ('Οκτώβριος 1980) ύπό τόν τίτλον «Πληθωρισμός και ό προσωπικός φόρος εισοδήματος», αποτελεί έξαιρετικώς ένδιαφέρουσαν διερεύνησην τών έπιδράσεων τού πληθωρισμού τής τελευταίας περιόδου έπι

τής φορολογικής έπιβαρύνσεως τών φυσικών προσώπων και κυρίως τών μισθωτών. Τό δεύτερον είναι ή έργασία τού κ. Γεωργίου Προβόπουλου «Δημόσιες δαπάνες και οικονομική δραστηριότης» (Άθηνα 1981, σελ. 320) εις τήν οποίαν έξετάζεται ή διάρθρωσις τών δημοσίων έξόδων εις τήν 'Ελλάδα κατά τήν περίοδον 1953 - 1978, αι οικονομικά έπιπτωσεις αύτών και ό ρόλος τής άσκησης δημοσιονομικής πολιτικής έπι τού οικονομικού μας συστήματος και τής διανομής τού εισοδήματος.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

«Εκδοσις νέων Κανονισμών

Ο 'Ελληνικός Νηογνώμων εις συμπλήρωσιν τών Κανόνων του διά τήν έπιθεώρησιν και ταξινόμησην πλοίων γενικών, προέβη τελευταίως εις τήν έκδοσιν ειδικών Κανόνων και Κανονισμών διά τήν κατάταξιν πλοίων άναψυχης και μικρών σκαφών.

Οι νέοι αύτοι Κ. & K. είναι άποδοσις εις τήν έλληνικήν τών «RULES & REGULATIONS FOR THE CLASSIFICATION OF YACHTS AND SMALL CRAFT» τού LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING, κατόπιν εύγενούς έκρισεώς του.

Τήν δληνή έργασιαν άποδοσεως εις τήν έλληνική μετά τών τεχνικών όρων και τών σχεδιαγραμμάτων και τής δρολογίας αύτών, έξεπόνησεν ο Τεχνικός Σύμβουλος και μέλος τού Διοικητικού Συμβουλίου τού Ε.Ν., κ. Νιλόδαος Δουζίνας, 'Αντιπλοιάρχος - Μηχανικός Π.Ν. έ.ά.

Οι Κ. & K. ούτοι, θ' άποτελέσουν χρησιμώτατον βοήθημα διά τούς ναυπηγούς, τούς τεχνικούς έν γένει, πού άπασχολούνται με τήν ναυπηγησιν και συντήρησιν πλοίων άναψυχής και μικρών σκαφών.

Οι ένδιαφέρομενοι δύνανται νά άπευθυνωνται εις τήν Διεύθυνσιν γραφείων τού Ε.Ν. έν 'Αθηναίς, Σταδίου 7, ώς και τό Τεχνικόν γραφείον έπιθεωρήσεως πλοίων άναψυχής, ύπό τήν Διεύθυνσιν τού ναυπηγού κ. Ιωάνν. Κοσκόρου, έν Πειραιεί, Φίλων 145.

ΑΝΤΙΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Λ.Σ. ΜΑΡΚΟΥ Σ. ΠΛΑΚΙΩΤΗ «ΑΝΘΡΩΠΙΝΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ»

Κυκλοφόρησε σέ καλαίσθητη κι έπιμελημένη έκδοση τό βιβλίο τού 'Αντιπλοιάρχου Λ.Σ. Μάρκου Πλακιώτη μέ τίτλο «Άνθρωπινες σχέσεις και σύγχρονη διοίκηση».

'Αποτελεῖ άξιόλογη προσφορά ή έργασία αύτή για τή ναυτική έκπαιδευση, όπου για πρώτη φορά είσαγεται τό μάθημα «Άνθρωπινες σχέσεις», άλλα άκομη και γιά κάθε άσχολούμενο με ναυτιλιακές ή άλλες έπιχερησεις ίσης που καθημερινά άντιμετωπίζονται προβλήματα διοικήσεως και άνθρωπινων σχέσεων.

Είναι ιδιαίτερα άξιέπαινη ή προσπάθεια τού κ. Πλακιώτη, γιατί στό περιώδειο τής κύριας υπηρεσιακής του άπασχολήσεως, κατάφερε νά χειρισθῇ με εύσυνείδητη άριστητηα και έπιστημονική ύπευθυνότητα ένα θέμα έντελως πρωτότυπο και έξειδικευμένο, πέρα από τό σύνηθες άντικείμενο τών έπαγγελμάτων καθηκόντων.

Στό πρώτο μέρος τού βιβλίου, ο συγγραφέας διαπραγματεύεται γενικά θέματα περί άνθρωπινων σχέσεων, άρχιζοντας από ιστορική άναδρομή και φθάνοντας στίς νεώτερες έξελίξεις, όπως διαμορφώθηκαν από τίς σύγχρονες κοινωνίκες τάσεις και τίς προσάθειες τών άρμοδιων διεθνών οργανισμών. Στή συνέχεια άναπτυσσεται η σημασία και ή έφαρμογή τών άνθρωπινων σχέσεων στό χώρο τής έργασίας και ίδιαίτερα στό εμπορικό ναυτικό.

Στό δεύτερο μέρος τού βιβλίου περιλαμβάνονται θέματα πού άπασχολούν τή διοίκηση (μάνατζερ), και τούς διευθύνοντες (μάνατζερς), όπως είναι ο προγραμματισμός, ή λήψη άποφάσεων, ο έλεγχος κλπ.

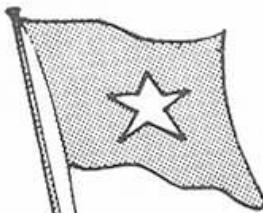
Στό τρίτο μέρος άναπτυσσονται τά περί τής ήγεισας και τής τεχνικής της, περί πρόσοντων τών ήγειτών, τών μορφών και άρχων ήγεισας, τής συμπεριφοράς γενικότερα, τής έπικοινωνίας μεταξύ τών άτόμων, τού ρόλου τού άτόμου στήν άμαδική έργασία και τέλος τής άναγκης δημιουργίας ύποδειγματικών σχέσεων για τήν έπιβιωση τής άνθρωπινης κοινωνίας.

Η δληνή έργασία διακρίνεται για τήν πληρότητα, τή σαφήνεια και τή μεθοδικότητα της. Γι' αύτό πιστεύουμε πώς θά συμβάλει θετικά στήν έκπαιδευση τών άιωνατικών τού 'Εμπ. Ναυτικού και στήν κατατόπιση τών στελέχων τών έπιχειρήσεων έπι σημαντικών προβλημάτων, πού τούς άπασχολούν στήν καθημερινή άσκηση τών καθηκόντων τους. Πιστεύουμε άκομα πώς άποτελεί μιά θετική προσφορά στή γενικότερη προσπάθεια γιά τήν τόσο άναγκα προαγωγή τών άνθρωπινων άξιών στήν δύσκολη έποχή μας.

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



Θαλάσσια άτυχήματα

NAYTIKA ATYXHMATA

Αἱ παγκόσμιοι όλικαι ἀπώλειαι τοῦ Δεκεμβρίου 1980 ἀνεφέροντο, κατά τὴν "Ἐνωσιῶν τῶν Ναυτασφαλιστῶν τοῦ Λίθερπουλ", εἰς 21 σκάφη (ἴνω τῶν 500 τον. γκρός), 96.933 τον. γκρός, ἔναντι 17 σκαφῶν, 237.692 τον. γκρός τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς τοῦ 1979. Ἐκ τῶν 21 σκαφῶν, τά 5 ἐφερον τὴν παναμαϊκήν σημαῖαν καὶ ἄνα δύο τὴν κυπριακήν καὶ τῶν Φιλιππίνων. Ἡ Ἑλληνική σημαία οὐδεμίαν ἀπώλειαν ἔνεφάνισε.

Δι' ὅλοκληρον τὸ 1980, αἱ όλικαι ἀπώλειαι ἀνεφέροντο εἰς 228 πλοῖα, 1.783.843 τον.

γκρός, (ἴναντι 278 σκαφῶν, 2.258.221 τον. τοῦ 1979). Πρώτη εἰς όλικάς ἀπώλειας ἡ σημαία τῆς Λιβερίας με 12 πλοῖα, 519.051 τον. γκρός. Δευτέρα ἡ Ἑλληνική, με 37 πλοῖα, 298.460 τον. γκρός· τρίτη ἡ Ἰσπανική, με 8 πλοῖα, 158.575 τον. γκρός· τετάρτη ἡ παναμαϊκή, με 47 πλοῖα, 134.139 τον. γκρός καὶ πέμπτη ἡ τῆς Νοτίου Κορέας, με 14 πλοῖα, 131.849 τον. γκρός. Ἀντιθέτως, αἱ σημαῖαι δὲλλων μεγάλων ναυτιλιακῶν χωρῶν, ὡς τῆς Δυτ. Γερμανίας, τῆς Σουηδίας, τῆς Ολλανδίας, τῆς Ρωσίας καὶ τῆς Κίνας, οὐδεμίαν ἀπώλειαν ἔνεφάνισαν, ἐνώ ἡ Νορβηγία ἀπώλεσεν ἐν μικρόν σκάφος.

Τό δεκαπενθήμερον

ΑΓΗΝΟΡ: Τὴν 10ην Φεβρουαρίου ἀνέφερεν δτὶ ἀπώλεσεν τὴν ἀριστεράν ἀγκυραν καὶ τὴν ἀλυσσον εἰς Μόζι.

ΑΚΟΥΤΣΑΡΜ: Εἰς Σασέμπο τὴν 16ην Ἱανουαρίου, ἔζητησεν ἐπιθεώρησιν λόγω ζημιῶν ἐκ κακοκαιρίας πού ύπεστη προσφάτως κατά τὴν δάρκειαν ταξιδίου του ἀπό Λόδος Ἀντιζέλες διά Σακᾶ.

ΑΚΡΑ AKTION: Ἀπό Βραΐλα δι' Ἀλεξάνδρειαν, με φορτίον 3.575 τον. προιόντων χάλυβος, ἔξωκειλεν εἰς πλάτος 43° 45' βόρειον καὶ μῆκος 28° 38' ἀνατολικόν τὴν 19ην Φεβρουαρίου. Ο πλοίαρχος ἀνέφερε διαρροήν εἰς τὴν πρωραίαν δεξαμενήν ζυγοσταθμίσε-

ως κατά τὰ διπύθμενα. Διαρροή εἰς τὸ μηχανοστάσιον ἢλεγέσθη.

ΑΛΘΕΑ: Ἀπώλεσε τὴν ἀριστεράν ἀγκυραν μετά τῆς ἀλύσεως της, εἰς Τζέντα, τὴν 22αν Φεβρουαρίου.

ΑΜΙΛΛΑ: Συνεκρούσθη ἐντός τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ, τὴν 8ην Φεβρουαρίου, με τὸ πολωνικὸν φορτηγὸν «Γκρούνβαλντ», ύποστάν ζημιάς εἰς τὴν πρύμνην. Μόνιμοι ἐπικευαὶ ἀνεβλήθησαν μέχρι τὸν προσεχῆ δεξαμενισμόν.

ΑΡΤΖΥΑ: Ἀφίχθην εἰς Σάροχ τὴν 7ην Φεβρουαρίου με ρωγμάς εἰς τὰς δεξαμενάς ἑρματος, λόγω κακοκαιρίας μεταξύ 22-25 Ἱα-

νουαρίου καὶ 4-6 Φεβρουαρίου. Ἐπισκευαὶ ἀνελήφθησαν εἰς Γένοβα.

ΑΥΡΑ: Ἀφίχθη εἰς Σίδνευ τὴν 13ην Φεβρουαρίου με ζημιάς ἐκ προσκρούσεως ἐπὶ σημαντῆρος. Τὴν μεθεπομένην ἀπέπλευσε διά Σιγκαπούρην δου, κατά τὴν ἀφίξιν του, θά ἐτελούντο ἐπισκευαὶ.

ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΪΓΟΛΕΤ: Ἀποπλεύσαν ἐκ Σίδνευ (Νέα Σκωτία) τὴν 6ην Φεβρουαρίου διά Μεξικόν, ἡναγκάσθη νά ἐπιστρέψῃ, λόγω ζημιῶν ἐκ πάγων.

ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ: Ἀπό Χιούστον διά Καράτσι, προσέκρουσεν ἐπὶ πλωτῆς βάσεως ἀνορύξεως πετρελαίου, τὴν 20ην Φεβρουαρίου, ἔξωθι τοῦ Ράς ἀλ Χαφζ. Διαρροή εἰς τὸ κύτος No. 1. Τὸ κύτος No.5 κατεκλύσθη διά λόγους εύσταθειας. Ἀκολούθως ἐπλεύσισεν εἰς Κουβέτη δι' ἐκφόρτωσιν.

ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Κατά τὴν ἀφίξιν του εἰς Νέα Υόρκην (ἀπό Ντόμπιταν), συνέκρουσθη μετά τοῦ ἱππωνικοῦ πλοίου Κοντένερ «Νιού Γίρκ Μαρούν». Ἀμφότερα ὑπέστησαν ζημιάς.

ΕΥΓΕΝΙΑ V: Τὴν 12ην Φεβρουαρίου ἀνεκοινώθη δτὶ τὸ σκάφος εύρισκετο προσηργμένον 10 μίλια ἀνατολ. τοῦ λιμένος Νέρνα τῆς Λιβύης.

ΙΘΑΚΗ: Εἰς Πόρτο Σουδάν τὴν 29ην Ἱανουαρίου, ὁ πλοίαρχος ἔζητησεν ἐπιθεώρησιν εἰς τὸν βοηθητικόν λέβητα, τὴν πρωστήριον μηχανήν καὶ τὸν ἔξαρτισμόν ἀσφαλείας.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ (Λ): Ἀπό Σίδνευ (Ν.Σ.) διά Δυτ. Γερμανίαν, με φορτίον γαιανθράκων, ἔξεπεμψε σήμα κινδύνου τὴν 13ην Φεβρουαρίου, ἐνώ εύρισκετο εἰς πλάτος 49° 03' βόρειον καὶ μῆκος 11° 21' δυτικόν. Ἐκρηγκεὶς εἰς τὸ κύτος No. 2, λόγω συγκεντρώσεως ἀερίων. Αἱ ἐκρήγεις ἐπεξετάθησαν καὶ εἰς τὰ δόλα κύτη, μέ αποτέλεσμα νά φονευθούν δύο μέλη τοῦ πληρώματος. Τὸ πύρ κατεστάλη καὶ τὸ σκάφος ἀφίχθη εἰς Ντόβερ τὴν 16ην Φεβρουαρίου πρὸς ἀποβίβασιν τῶν νεκρῶν. Ἐν συνεχείᾳ ἐπλευσεν εἰς Γιουροπόρτ με ἐκτεταμένας ζημιάς καὶ τὴν 25ην Φε-



INTERMARINE GROUP OF COMPANIES

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

SHIP OWNERS — CHARTERERS — CONTRACTORS SHIPBROKERS — BUNKERING

HEAD OFFICE AT: PIRAEUS

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

JOHANNESBURG

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

SINGAPORE

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

GENERAL AGENTS FOR:

ANFRENA

AGENCIA NATIONAL DE FRETE E NAVEGACAO
MAPUTO — MOÇAMBIQUE

AT MAPUTO:

C/O ANFRENA — TELEX: 6-258 FREN M
CABLES: ANFRENA

βρουαρίου έπλευρισε εις τόν προβλήτα έκφρωσεως.

ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: Συνεκρούσθη εις 'Οδησσον, τήν 29ην 'Ιανουαρίου μετά τού έπισης έλληνικού μπάλκ κάρριερ «Φαίρ Γουΐντ», ύποστάν εκτεταμένας ζημίας εις τήν πρώραν. Συνεστήθησαν έπισκευαί, αιτίες έπραγματοιμήσαν εις Μπαντίρα κατά τήν διάρκειαν τής φορτώσεως του.

ΚΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ: Προσήραξεν εις τήν περιοχήν τών Μεγάλων Λιμνών τήν 21ην Φεβρουαρίου και έζητήθη ή βοήθεια ρυμουλών.

ΚΙΝΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ: 'Ηγκυροβολημένον εις 'Αλεξανδρειαν, τήν 25ην 'Ιανουαρίου προσήραξε τό πρυμναίον τμῆμα του λόγω άλλαγής τής κατευθύνσεως τού άνέμου. 'Ανειλύκουθη αύθημερόν με τήν βοήθειαν ρυμουλκού. 'Επιθεώρησης άπεκάλυψεν άσημάντους ζημίας εις τά έλασματα τού πυθμένος.

ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (τέως «Λισσαβών»): Τήν 6ην Φεβρουαρίου έδέχθη πρόσκρουσιν εις Δραπετώνα ύπό τού παναμαϊκού δηζελοπλοίου «Μίνα Φ.», ύποσταν έλαφράς ζημίας. 'Επισκευαί ανεβλήθησαν και τήν ίδιαν ήμεραν άπεπλευσε δι' Ιταλίαν.

ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ: 'Αποπλεύσαν έκ Σαγκούντο τήν 10ην Φεβρουαρίου διά Περισκόν Κόλπον, προσήγγισεν εις Βαλένθια τήν ίδιαν ήμεραν με ζημίας εις τόν βοηθητικόν λέβητα. 'Ανελήφθησαν έπισκευαί. Τήν 21ην Φεβρουαρίου άπεπλευσε διά Μπαντάρ 'Αμπάς.

ΜΙΧΑΛΗΣ: 'Από Χαμίνα δι' 'Αντεν, με πλήρες φορτίον τηλεγραφικών στύλων και τσιμέντου, ήγκυροβολημένον εις τόν άποστασιν 160 μιλών έδωσε τού 'Αντεν με βλάβην εις τήν πηχανήν. 'Εζητήθη ή βοήθεια ρυμουλών.

ΜΠΑΛΤΙΚ ΣΤΑΡ: 'Αφίχθη εις Φουντασάλ τήν 22αν Φεβρουαρίου με 2.400 τον. τσιμέντου εις παλέττας. 'Ο Πλοιάρχος άνεφερεν διτείχες ζημίας εις τάς γεννητρίας 1 και 3 και έζήτησεν έπιθεώρησιν.

ΟΥΡΑΝΟΣ: Τό έξαμελές πλήρωμα τού έλα-ληνικού δηζελοπλοίου «Ούρανός», με άνωμαλίας εις τήν μηχανήν εις τό Αίγαίον, έγκατέλειψε τό σκάφος και διεσώθη ύπό έτερου πλοίου. Τό «Ούρανός» μετέφερε φορτίον τοιμέντου άπό Χαλκίδα εις Δωδεκάνησα.

ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (π.): Συγκρούσθη εις 'Ακαμπα μετά τού έλληνικού φορτηγού «Αλιάρτος» τήν 2α Φεβρουαρίου, προσήραξε. 'Ανειλύκουθη τήν 5ην Φεβρουαρίου απέπλευσε διά Πειραιά. 'Αμφότερα τά πλοία διετήρησαν τήν άξιοπλοίαν των.

ΣΑΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ: Τήν 9ην Φεβρουαρίου άνεφερε ζημίας εις τόν στροβιλοφορτήρα, ολίγον μετά τόν άπόλουν του έκ Νταμμάρι διά Καράτοι. 'Ομάς τεχνικών άπεστάλη έξι Έλλαδος.

Η ναυλαγορά

Σταθεροποιουμένη ή ναυλαγορά κατά τό διαρρεύσαν 158ήμερον, γεγονός πού ένισχυε τήν σιασιδεξίαν διά τό άμερον μέλλον. Τά φορτία δημητριοκών έσακολουθούν νά διαδραματίζουν τόν πρωτεύοντα ρόλον των καί είς τίνας τομείς έσημειώθη μικρά άνοδος τών ναυλών. Τά φορτία σιδηρομεταλλεύματος και γιανθρακούς ένεφονται, έπισης, άξιολογον κίνησιν, ίδιαιτέρως πρός τήν Εύρωπην. Ή έπονεμφάνιση τών φορτίων σιδηρομεταλλεύματος άπό τήν Ίνδιαν άνεκαύφισε πως τούς έχοντας μεγάλα πλοια εις τήν περιοχήν.

Εις τόν τομέα τών χρονοναυλώσαν ή κατόστασις βελτισμένην. Πέραν τών Ρώσων και τών Κινέζων, έντονος ύπηρξε ή παρουσία τών Ισπάνων, Κορεατών και Νοτιο-Αφρικανών χρονοναυλωτών. Εις τά πάνωμα, διά κυκλικά ταξίδια Ειρηνικού, τό ημερήσιο μίσθιμα έφθασε άπό 15.000 δολ. εις 15.500 μέχρι και 15.800. 'Από τό Ρίσαρντς Μπούι δι' Ιταλίαν, σκάφος τών 23.000 τον. έπιληρώθη δολ. 9.300 ήμερησίως και άπό 'Απω Ανατολήν διά Κόντινεντ, σκάφος 60.000 τον. έκλεισθη εις τά 16.500 δολ. ήμερησίως.

ΣΙΦΝΟΣ: 'Από Μπουένος "Αίρες διά Πειραιά, άφιχθη εις Τεργέστην τήν 6ην Φεβρουαρίου με ζημίας εις τήν γεννητρίαν. 'Ομάς τεχνικών άπεστάλη έκ Πειραιώς πρός έξαρμοσιν τής γεννητρίας ώστε νά είναι έτοιμος πρός έπισκευήν κατά τήν άφιξην τού σκάφους εις Πειραιά, όπου άφιχθη τήν 13ην Φεβρουαρίου.

ΥΠΕΡΙΩΝ: Συνεκρούσθη εις Βεγγάζην, τήν 13ην Φεβρουαρίου, μετά τού δανικού δηζελοπλοίου «Γκρέτε Στέβνς». Δέν έγγνωσθη έάν ύπεστη ζημίας.

ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΟΣ Μ.: 'Υποστάν βλάβην εις τήν γεννητρίαν No.2, τήν 12ην Φεβρουαρίου, άφιχθη εις Νεκοτσέα τήν μεθεοπέμπην και τήν 15ην άπεπλευσε διά Ρόττερνταμ.



INTERNATIONAL

TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE:

TONIO COLON

TELEX:

From U.S.A.: 368-8572

From Others: 379-8572

TELEPHONE:

Colon 45-0127

45-0137, 45-0128

MAILING ADDRESS:

P.O.Box 443

Colon, R. Panama

PROVISIONS

DECK SUPPLIES

DUTY - FREE LIQUORS

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE:

TONIO PANAMA

TELEX:

From U.S.A.: 368-2633

From Others: 379-2633

TELEPHONE:

Panama 23-9920

MAILING ADDRESS:

P.O.Box 6-4000

El Dorado

Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS

ELECTRIC APPLIANCES

DUTY - FREE WAREHOUSE

24 HOUR SERVICE
COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

Έντων μεταξύ, οι σοβιετικοί συνέχισαν τάς άγοράς δημητριακών. 'Ηδη έχουν κλείσει 2,5 έκατομ. τον. άρροβοσιτού και 500.000 τον. σόργκουμ τής προσεχούς έσοδείας τής 'Αργεντινής καί έπικεινται νέαι άγοράι.

Γενικώς, οι προσποικοί τής άγοράς διά τό μπάλκ κάρριερε είναι ένθαρρυντικαί καί δέν άποκλειεται ή πρεπτωσις ένδις «μπούμ» κατά τούς έσαρινούς μήνας. Πάντως, διά το μικρότερα μπάλκ κάρριερε και τά του-ήντεκερ οι ναυλοί έξακολουθούν νά κυμαίνονται εις συγκριτικώς χαρηλά έπιπεδο.

Κατά τομείς, ή κίνησις τού 158ημέρου είχεν ώς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γενν. ή μ α τ α, άπό Κόλπον δι' 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέινζ, 55.000 τον., δολ. 19.50, όψιμον Ροστόκ δολ. 23.25 φίλ. Μάρτιον. Διά Σήφορθ, 31.000 τον., δολ. 23.275 φίλ. Φεβρουάριον/Μάρτιον. Διά άνατολ. άκτην Μεξικού, 20.000 τον., δολ. 20 φίλ. Φεβρουάριον/Μάρτιον. Διά Βενεζουέλαν, 20.000 τον., δολ. 24.75 φίλ. Μάρτιον. Διά Ισπανίαν, 45.000 τον., δολ. 29.50 φίλ. Διά 'Ακαμπα, 25.000 τον., δολ. 31 φίλ. Φεβρουάριον/Μάρτιον. 'Από Μισσισιπήνη διά Γάνδην/Αμβέρσαν/Ρόττερνταμ, 48.000 τον., δολ. 20, Μάρτιον. Διά Ισπανίκη Μεσόγειον, 20.000 τον. 10%, δολ. 31 φίλ. Μάρτιον.

Γα ι α ν 8 ρ α κ ε σ, άπο Βαλτιμόρην διά Χάβρην ή Δουνκέρκην, 90.000 τον., δολ. 13.50, Φεβρουάριον/Μάρτιον. Διά 'Αμβέρσαν/Ρόττερνταμ, 55.000 τον., δολ. 14.25 φίλ. Μάρτιον. 'Από Χάμπτον ράδη διά Δανίαν, 55.000 τον. 10%, δολ. 13.75, Μάρτιον. Διά 1/2 λιμένας Δυτ. Ιταλίας, 25.000 τον. 10%, δολ. 18.40, Φεβρουάριον. 'Από Νέαν Όρκεανην διά Χάβρη - 'Αμβούργον ρέινζ, 55.000 τον., δολ. 18.50 φίλ. Φεβρουάριον. 'Από Κόλπον διά λιμένας Δανίας, 55.000 τον., δολ. 20.95 βάση 1/2 φίλ. Μάρτιον.

Σι δ η ρ ο μ ε τ α λ ε σ μ α σ, άπό 'Αγ. Λαυρέντιον διά Χάντερστον, 120.000 τον., δολ. 7.25, όψιμον Ρένκαρ δολ. 7.35 φίλ. Μάρτιον.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γενν. ή μ α τ α, άπό Νοτ. Βραζιλίαν διά Γιουγκο-λαίαν, 32.000 τον., χονδράλευρα, δολ. 36 βάση 1/2 Μάρτιον. 'Ετερον, 23.000 τον., δολ. 37 φίλ. Φεβρουάριον/Μάρτιον.

Σι δ η ρ ο μ ε τ α λ ε σ μ α σ, άπό Τουμπαράδ διά Γκιζόν, 90.000 τον., δολ. 12.10 φίλ. Φεβρουάριον.

Σά κ ρ α π i c, άπό Μπέλιζε δι' άμερ. Κόλπον, 5.000 τον. χύμα, δολ. 14.50 φίλ. Μάρτιον. 'Από Μπουένος 'Αίρες διά Μαύρην Θάλασσαν, 14.750 τον. χύμα, δολ. 52 φίλ. Μάρτιον.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Γενν. ή μ α τ α, άπο άμερικ. λιμένας θρ. Ειρηνικού διά Κίναν, 32.000 τον., δολ. 30, Μάρτιον. Διά Αίγυπτον, 22.000 - 24.000 τον. (σίτος), δολ. 53 ή λόγηκ τον., Φεβρουάριον. Διά Χιλήν, μιν./μαζ. 31.000 - 32.000 τον., δολ. 24 φίλος βάση 1/2, Μάρτιον. 'Από Κολούμπια ρίβερ διά Σιγκαπούρην, 22.000 τον. κριθή, δολ. 33 φίλ. Μάρτιον. 'Ετερον, 22.000 τον. κριθή, δολ. 35, Μάρτιον. 'Από Λόγκ Μητής δι' Ισπανίαν, 30.000 τον., δολ. 22.25 φίλ. Μάρτιον.

Λι π α σ μ α τ α, άπο Βανκούβερ δι' άνατολ. άκτην 'Ινδιας, 18.000 τον., δολ. 55, όψιμον δυτ. άκτην δολ.

55,85 φίο, Μάρτιον.

Παλαιοσιδήρα, από Αγ. Φραγκίσκον και Χονολουλού δι' Ιαπωνίαν, 15.300 τον., δολ. 535.000 φίο, άμεσος φόρτωσις.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Σάκχαρις, από Φιλιππίνες δι' Ίντσον, 5.300 τον. μιν./μαξ., δολ. 22 φίο, άμεσος φόρτωσις.

ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ - ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ

Σιδηρομετάλλευμα εις μα. από Γκόρα διά Βαλτικήν, 15.000 τον. μεταλλεύματος μαγγανίου, δολ. φίο, Μάρτιον. Από Βιζακαπανάμ δι' Ιαπωνίαν, 85.000 τον. οιδηρομετάλλευμα, δολ. 10,25, Μάρτιον.

Λιπάσματα, από Όυμ Σαιδ διά δυτ. άκτην Ίνδιας, 4.500 τον. ούρεα, δολ. 19,25, όψιον άνατ. άκτη δολ. 19,60 φίο, Μάρτιον.

ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

Σιδηρομετάλλευμα εις μα. από Γκόρα διά Λόουερ Μπουκάνον διά Γκιζόν, 80.000 τον., δολ. 8,10 φίο, Μάρτιον.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ ΚΑΙ ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Κώκ Πετρέλαιο, από Κωνσταντζαν διά Γκόρα, 13.200., δολ. 52,25 φίο, Φεβρουάριον / Μάρτιον.

Λιπάσματα, από Ιταλίαν διά δυτ. άκτην Ίνδιας, 16.000 τον. ούρεα, δολ. 43, όψιον άνατολ. άκτη δολ. 43,35 φίο, Μάρτιον.

Σωλήνες, από Τάραντο διά Γκάλβεστον, 11.500 τον., δολ. 470.000 φίο, Φεβρουάριον.

KONTINENT

Γεννήματα, από Χάβρην διά Τζένταν, 5.000 τον. 10% κρήθη εις σάκους, δολ. 56, φίο, Μάρτιον.

Από Ρουέν διά Καζαμπλάνκα, 20.000 τον. σίτος, δολ. 17 φίο, Μάρτιον.

Από Λά Παλλίς διά Καζαπλάνκα, 17.500 τον. σίτος, δολ. 16 φίο, Φεβρουάριον.

Από Σαΐν Ναζίρ διά Νεάπολιν/Μπαρλέτα, μιν.-μαξ. 13.500 - 14.500 τον. σίτος, δολ. 17,25 βάσις 1/2 φίο, Φεβρουάριον/Μάρτιον.

Λιπάσματα, από Α.Ρ.Α. διά δυτ. άκτην Ίνδιας, 18.000 τον. ούρεα, δολ. 48, όψιον άνατολ. άκτη δολ. 48,35 φίο, Μάρτιον.

BΟΡΕΙΟΣ ΘΑΛΑΣΣΑ

Κρήθη, από Βρέμην διά Τζέντα, 11.000 τον., δολ. 46 φίο, Φεβρουάριον/Μάρτιον.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Παράδοσις Ιαπωνίαν, άμεσος, κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού, δολ. 15.500 ήμερησίως (63.473 τον., τού 1975).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Μάρτιον, κυκλικόν ταξίδιον Αύστραλιας, δολ. 2,95 κατά τον. d.w. μηνιαίως (166.906 τον., τού 1977).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Φεβρουάριον/Μάρτιον, ταξίδιον Καραϊβικής, δολ. 8.500 ήμερησίως (17.679 τον., τού 1978).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Φεβρουάριον, ταξίδιον Ιταλίας

μέσω Βανκούβερ, δολ. 12.250 ήμερησίως (55.808 τον., τού 1967).

Παράδοσις Από Ανατολήν, Φεβρουάριον/Μάρτιον, κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού, δολ. 14.750 ήμερησίως (73.390 τον., τού 1967).

Παράδοσις Ντώρμπαν, Φεβρουάριον/Μάρτιον, ταξίδιον Γαλλίας, δολ. 9.250 ήμερησίως (26.444 τον., τού 1978).

Παράδοσις Μεσόγειον, Μάρτιον, ταξίδιον Κίνας μέσω Μαύρης Θαλάσσης, δολ. 9.000 ήμερησίως (25.400 τον., τού 1980).

Παράδοσις Ρότερνταμ, απότ. κυκλικόν ταξίδιον Πόρτ Καμάρ, δολ. 12.900 ήμερησίως (53.287 τον., τού 1967).

Παράδοσις Έλμπε 1, Φεβρουάριον, ταξίδιον Ντακάρ — Ντουαλάρεντ, δολ. 7.000 ήμερησίως (21.920 τον., τού 1958).

Παράδοσις άμερικ. Κόλπον, Μάρτιον, ταξίδιον Νοτ. Κορέας, δολ. 11.500 ήμερησίως (26.941 τον., τού 1975).

Παράδοσις Κή Γουεσάτ, απότ. ταξίδιον άνατ. άκτης Μεξικού μέσω άμερικ. Κόλπου, δολ. 10.000 ήμερησίως (26.725 τον., τού 1972).

Παράδοσις Πιουκατάν, άμεσος, ταξίδιον Νοτ. Άμερικης μέσω άμερικ. Κόλπου, δολ. 9.150 ήμερησίως (11.464 τον., τού 1970).

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Ταξίδιο 12 μηνών, δολ. 10.500 ήμερησίως (44.492 τον., τού 1970).

Ταξίδιο 34-38 μηνών, δολ. 9.150 ήμερησίως (33.400 τον.).

Ταξίδιο 10 -12 μηνών, δολ. 12.900 ήμερησίως (51.900 τον., τού 1967).

Ταξίδιο 2-4 μηνών, δολ. 4,10 κατά τον. d.w. μηνιαίως (116.585 τον., τού 1977).

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Το δεύτερον 15θήμερον τού Φεβρουαρίου αι διακυμάνσεις εις τούς ναυλώσου τών δεξαμενοπλοίων ήσαν δραματικοί. Άφού έσημειώθη μία κατακόρυφος πτώσης εις δλούς σχεδόν τούς τομείς, μετό τινας ήμέρας οι ναυλοί εις την Καραϊβικήν ένεφάνισαν κατακόρυφους συνόδουν κατό 40-45 μονάδας της Γουαλάντακελί. Εις τόν Περιακού Κόλπουν, έπισης, διά τά σκάφη τών 50.000 - 100.000 τον., παρουσιάσθη μία έντονος ζήτησης τάς τελευταίας ήμέρας τού μηνός καί τινες προέβλεπον ή ζήτησης τών τάνκερς της κατηγορίας αυτής εις την περιοχήν νότιερη τήν προσφοράν.

Μικρά πως βελτίωσις έσημειώθη καί εις τά σαύπερτόνκερς, τά δηνοί δημαρχηκούθησαν νά κινούνται μέση σοβαράν ζημιάν. Πάντως, αι έξελιξεις τών τελευταίων ήμερων δυνατόν νά άποτρέψουν τινάς πλοιοκτήτος τού νά παροπλίσουν τά μεγάλα των σκάφη, ένώ ησαν έτοιμοι νά πρέψουν αυτό.

Γενικώς, αι προσποτικά τής άγοράς τών δεξαμενοπλοίων είναι άβεβαιοι, χωρίς μία βροχεία άνακαμψης ήτις, έν πάση περιπτώσει, θά άνακαμψήσει τούς πλοιοκτήτος.

Χαρακτηριστικά τινες ναυλώσεις:

Διατί ή τριήμερος καθυστέρησις

Καθυστέρησις έσημειώθη εις τήν έκδοσιν τού παρόντος τεύχους τών «Ναυτικών Χρονικών». Άποδοτέα εις τήν λόγω τών σεισμών μακράν διακοπήν τού ήλεκτρικού ρεύματος

Άπο Κάρυκ Αϊλαντ, διά Κωνσταντζαν, μέρος φορτίου 70.000 τον., δολ. 17,55, Φεβρουάριον. Διά Ιαπωνίαν, 200.000 τον., W 37,5/38, Μάρτιον.

Άπο Ινδονησίαν διά Τρίνινταντ, 145.000 τον., W 40,5/42,5(11/13 κόμβοι), Φεβρουάριον. Διά δυτ. άκτην ΗΠΑ, μέρος φορτίου 54.500 τον., W 80, Μάρτιον.

Άπο τόν Περσικόν Κόλπον διά Αγγλιαν /Κόντινεντ, 230.000 τον., W 23,5/24/25 (10/12/14 κόμβοι), Μάρτιον. Έτερον, 260.000 τον., W 24, Φεβρουάριον. Διά Ελλάδα, 320.000 τον. W 22, Φεβρουάριον. Διά Ιαπωνίαν, μέρος φορτίου 220.000 τον., W 30, Φεβρουάριον. Διά Μομπάσα, μέρος φορτίου 60.000 τον., W 92,5, Φεβρουάριον. Διά Αντεν, 50.000 τον., W 155, Φεβρουάριον. Διά Ιαπωνίαν, μέρος φορτίου 126.000 τον., W 42, Φεβρουάριον.

Άπο Διά Καραϊβική, μέρος φορτίου 125.000 τον., W 42/47,5 (12/14 κόμβοι), Μάρτιον. Διά άμερικ. λιμένας Ατλαντικού/Κόλπου μέρος φορτίου μν. 118.000 τον., W 45, Μάρτιον. Έτερον, 275.000 τον., W 35, Φεβρουάριον.

Άπο Διά Βιόνην διά Μπιλπασο, μέρος φορτίου 80.000 τον., W 59, άμεσος φόρτωσις.

Άπο Τυνιδιάν διά άμερικ. Κόλπον, μέρος φορτίου 85.000 τον., W 43,5, Φεβρουάριον.

Άπο Μεσόγειον διά άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, 128.000 τον., W 35, Μάρτιον. Διά Ιαπωνίαν, μέρος φορτίου 94.000 τον., δολ. 1,2 έκατομ., Μάρτιον.

Άπο Σάλομ Βόδι Αγγλιαν /Κόντινεντ, μέρος φορτίου 103.000 τον., W 66, Φεβρουάριον. Διά Ρότερνταμ, μέρος φορτίου 60.000 τον., W 110, Φεβρουάριον. Διά Καικούς άλιαντ, μέρος φορτίου 225.000 τον., W 26, Φεβρουάριον.

Άπο Καραϊβική ή Ιαπωνίαν, μέρος φορτίου 60.000 τον., W 75, Φεβρουάριον. Διά άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, 56.000 τον., W 127,5, Φεβρουάριον. Έτερον, 52.000 τον., W 132,5 Φεβρουάριον. Διά Κόντινεντ, μέρος φορτίου 34.000 τον., W 200 Φεβρουάριον.

Άπο Μπαχάμας διά άμερικ. Κόλπον, μέρος φορτίου 50.000 τον., W 113,5, Μάρτιον.

Άπο Ανατολή Μεξικού διά Ιαπωνίαν, 200.000 τον., W 17, Μάρτιον. Διά άμερικ. Κόλπον, μέρος φορτίου 54.000 τον., W 128,5, Μάρτιον.

Άπο Έκουαδορ διά Νοτ. Κορέαν, 55.000 τον.,

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

Pandora Maritime Agencies



Ships Agents & Brokers

SOUTH AFRICA

DURBAN - HEAD OFFICE

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

JOHANNESBURG - PANDORA CHARTERING

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

GREECE - PIRAEUS

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

W 85, Μάρτιον.

Κα θ α ρ δ, ἀπό Τριντιναντ διά Κιουρασάο, μέρος φορτίου 18.500 τον., W 225, Φεβρουάριον. Ἀπό Μεσογείον διά 'Αγγλίαν/Κόντινεντ, 19.000 τον., W 190, διμεσος φόρτωσις. Ἀπό Κωνσταντζαν διά Αύστραλιαν, 30.000 τον., W 142,5, Φεβρουάριον. Ἀπό Κόρυτον διά

Τζέντα, 28.000 τον., W 130, Μάρτιον. Ἀπό Κόντινεντ διά ἀμερικ. λιμένας Ατλαντικού, 29.000 τον., W 175, Φεβρουάριον. Ἀπό Κίναν διά δυτ. ἀκτήν ΗΠΑ, μέρος φορτίου 21.000 τον., W 240, Μάρτιον. Ἀπό Σαΐν Τζών διά δυτ. Αφρικήν, μέρος φορτίου 20.000 τον., W 200, διμεσος φόρτωσις.

τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΙΣ: Ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 36.300 τον. γεννημάτων Κωνσταντζαν, δολ. 32, φίο, μέ 3.000 τον. ἐκφόρτωσιν, Φεβρουάριον 6-15.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΣΜΑΝ: Ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 22.000 τον. γεννημάτων Πουέρτο Καμπέλλο, δολ. 25,50 φίο, μέ 1.000 τον. ἐκφόρτωσιν, Φεβρουάριον 9-20.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III: Ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 22.000 τον. γεννημάτων Πουέρτο Καμπέλλο, δολ. 25,50 φίο, μέ 1.000 τον. ἐκφόρτωσιν, Φεβρουάριον 7-15.

ΝΑΞΟΣ: Ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 12.000 τον. συνιαλεύων Πουέρτο Καμπέλλο, δολ. 31, φίο, μέ 600 τον. ἐκφόρτωσιν, Φεβρουάριον 18-25.

ΠΥΘΙΑ: Ἀλμπαν 15.000 τον. γεννημάτων Άλγεριαν, δολ. 48,75, φίο, μέ 500 τον. ἐκφόρτωσιν, Φεβρουάριον 24 — Μαρτίου.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ: Νόρφοκ 35.000 τον. γαιανθράκων 'Ανανία, δολ. 22, μέ 5.000 τον. ἐκφόρτωσιν, Φεβρουάριον 10-20.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. Λυγνού): Ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων Μπουεναβεντούρα, δολ. 27,50 φίο, μέ 1.500 τον. ἐκφόρτωσιν, Φεβρουάριον 15-25.

ΕΛΤΖΑΜΠΟ: Μασσίδι, Ρεσίφε 7.500 τον. ζαχάρεως χύμα, ἀμερικ. λιμένας ἀκτής Ατλαντικού, δολ. 20,50 φίον ἀμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 20, φίο, μέ 2000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουάριον 16-26.

ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (π): Δυτ. ἀκτής Νικαράγουα 5.579 τον. ζαχάρεως χύμα ἀμερικ. λιμένας ἀκτής Ατλαντικού, δολ. 23, όψιν ἀμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 20, φίο, μέ 700/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουάριον 16-26.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ: Χάμπτον ρόδις 35.000 τον. γαιανθράκων δυτ. Ιταλίαν, δολ. 17,25, ἔλ. ἐκφόρτωτικον, μέ 20.000/10.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουάριον 14-21.

ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ: Ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 22.000

τον. γεννημάτων Βενεζουέλαν δολ. 25,50 φίο, μέ 1.000 τον. ἐκφόρτωσιν Φεβρουάριον 12-18.

ΑΓΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ: Ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 24.000 τον. γεννημάτων Νορβηγίαν δολ. 23, φίο, Φεβρουάριον 16-21.

ΚΡΙΟΣ: Ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 27.000 τον. γεννημάτων 'Αδριατικήν δολ. 29,50, φίο, έπιμος φόρτωσις.

ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ (κιρ.): Ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 30.000 τον. γεννημάτων Ιαπωνίαν, δολ. 33,50 φίο, Φεβρουάριον 23-28.

ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΗΗΡ: Ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 22.000 τον. γεννημάτων Βενεζουέλαν (32 π.) δολ. 25,50 μέ 1.000 τον. ἐκφόρτωσιν, Φεβρουάριον 18-25.

ΣΧΙΝΙΑΣ: Ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 14.000 τον. ἀραβοσίτου 'Ακαμπαν δολ. 50, φίο, μέ 1.500 τον. ἐκφόρτωσιν, Φεβρουάριον 16-26.

ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ: Ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 32.000 τον. γεννημάτων Γάνδην — 'Αμβούργον ρείντζ, δολ. 22, φίον Τίλιμπουρο δολ. 22,50 φίο, Φεβρουάριον 17-19.

ΚΕΓΓ ΜΑΝΔΑΡΙΝ: Ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 18.000 τον. ἀραβοσίτου Μομπάσαν δολ. 51,60 μέ 4.000 τον. γκρός φόρτωσιν, 1.250 τον. ἔλ. ἐκφόρτωσιν, Φεβρουάριον 24 — Μαρτίου 5.

ΚΕΓΓ ΜΑΣΤΑΝΙΚ: Ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 15.000 τον. ἀραβοσίτου Μομπάσαν δολ. 51,60 μέ 4.000 τον. γκρός φόρτωσιν, 1.250 τον. ἔλ. ἐκφόρτωσιν, Μαρτίου 1-10.

ΠΑΝΑΓΗΣ Κ: Ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 14.000 τον. γεννημάτων Τανζανίαν δολ. 50, φίο, μέ 1.000 τον. ἐκφόρτωσιν, έπιμος φόρτωσις.

ΑΚΡΟΝ (κιρ.): Ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 70.000 τον. γεννημάτων 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρείντζ, δολ. 18,70 φίο, Μάρτιον.

ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ: Τουμπαράδο 45.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος δοτ. Ιταλίαν δολ. 14,50 φίο, Φεβρουάριον 17-22.

ΑΤΑΛΑΣ: Πασαχαγκόλα 20.000 τον. σιτακέύων εἰς σάκκους 'Αλεξανδρείας Πόρτ Σάιδ, δολ. 72,83, μέ 1.000 τον. γκρός φόρτωσιν, 1.000 τον. ἔλ. ἐκφόρτωσιν, Μαρτίου 1-10.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Μορτί 60.000 τον. γαιανθράκων Φόρ δολ. 16,70 φίο, Μαρτίου 5-15.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΤΖΕΟΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ: Βανγκούβερ 24.000 τον. λιπασμάτων Σάφι δολ. 32, φίο, μέ 9.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν Μαρτίου 5-15.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. Λυγνού): Λόγκ Μπήτς 22.000 τον. γεννημάτων δυτ. ἀκτήν Μεξικού, δολ. 20, φίο, μέ 1.250 τον. φορτοεκφόρτωσιν Μαρτίου 2-20.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, KONTINENT

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ: Βίσμαρ μέ συμπλήρωσιν 'Αμβούργον 17.000 τον. υδροχλωκής ποτάσσων δυτ. ἀκτήν Ίνδιας δολ. 50 ή 'Αμβούργον μόνον δολ. 48,50, φίο, μέ 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουάριον 9-13.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.: 'Αμβέρσαν, Ρόττερνταμ, Γάνδην ή Λά Παλίς 12.500 τον. κριθής εἰς σάκκους Τζέδαν δολ. 45, φίο μέ 1.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουάριον 19-25.

ΕΛΠΙΣ: Βίσμαρ μέ συμπλήρωσιν 'Αμβούργον 14.000 τον. υδροχλωκής ποτάσσων χώμα δυτ. ἀκτήν Ίνδιας, δολ. 50, όψιν 'Αμβούργον μόνον δολ. 48,50 έπον έκφόρτωσιν άνατολικήν ἀκτήν Ίνδιας 35 σάντε έξτρα, φίο, μέ 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν Φεβρουάριον 13-23.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ & ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΣΥΜΦΩΝΙΚ (μικτόν): Χέλποντ 125.000 τον. γαινθράκων Κόντινεντ δολ. 17, φίο, μέ 45.000/25.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουάριον.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΒΑΡΡΟΣ (π.): 'Ανατ. ἀκτήν Γουατεμάλας ή ἀνατολ. ἀκτήν Όνδούρας 5.000 τον. ζαχάρεως χώμα, ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, δολ. 14,25 όψιν ἀμερικ. λιμένας ἀκτής Ατλαντικού δολ. 20, φίο, μέ 750/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν Φεβρουάριον 11-15.

ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ: Μονραβίαν 17.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος Πιούμινο, Μπανόλι, Τάραντο, δολ. 13,50, φίο, Φεβρουάριον 10-15.

ΩΜΕΓΑ ΡΟΔΟΣ: Ντακάρ 8.200 τον. φωφάτων δυτ. ἀκτήν Ίνδιας δολ. 42,40 όψιν ἀνατολ. ἀκτήν δολ. 42,75, φόρτωσις βάσει κλίμακας εἰς τα δολ. 1,50 1.000 τον. ἔλ. ἐκφόρτωσις, Μαρτίου 1-12.

ΛΕΝΑ: Ρουέν 13.500 τον. σίτου χώμα δυτ. Ιταλίαν δολ. 18,75, 1-1 φίριν 1-2 δολ. 19,50, φίο, μέ 4.500/2.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουάριον 24 — Μαρτίου 3.

ΙΝΤΕΡΑΚΤΙΒΙΤΥ: Λα Παλίς 12.000 τον. κριθής εἰς σάκκους



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

ITALIAN SHIOPWNS ASSOCIATION

NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

Τζέδαν, δολ. 45, φίο, με 1.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 20-28.

ΠΑΡΓΑ: Δυτ. άκτην Κάστο Ρίκα 12.500 τον. ζαχάρεως χύμα όμερικ. λιμένας Κόλπου, δολ. 17, όψιν όμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού δολ. 19, φίο, με 700/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 16-17.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΤΕΣΤΙΝΥ: Λά Παλλίς 11.000 τον. κρήθης εις σάκκους Τζέδαν δολ. 45, όψιν Νταμάρι δολ. 54,75, φίο, με 1.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 22 — Μαρτίου 5.

ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ: Λόδαυερ Μπουχάνων 60.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος Φιλαδέλφειαν, δολ. 7,95, φίο, Φεβρουαρίου — Μάρτιου.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: 14.936 τον. d.w. (29, π. 9 ίντα. 704.500 κ.π. 13 152 μιλ. 18 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1970) δολ. 5.500 ήμερησίως, παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Καλλάδο Φεβρουαρίου 10-18, έπαναπαράδοσης Ταμπικού.

ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΧΙΣΤΟΡΥ: 26.645 τον. d.w. (1.263.000 κ.π. 14 μιλ. 32 τον. φιούελ διλ τού 1972) παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Χαλίφας Φεβρουαρίου 16-25 έπαναπαράδοσης Πολωνίαν, δολ. 9.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 192.000 δύο-ρον.

ΘΕΟΦΗΤΙΚ: 150.250 τον. d.w. (16, μιλ. τού 1973) παράδοσις Ιαπωνίων όρχων Μαρτίου, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ, μέσω Ταϊλάνδης δολ. 12.000 ήμερησίως.

ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ: 37.172 τον. d.w. (1.643.000 κ.π. 15 μιλ. 36 τον. φιούελ διλ τού 1973) παράδοσις όμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορειώς Χάττερες) έπισημος, έπαναπαράδοσης Ιαλίδων δολ. 11.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 260.000 δύο-ρον.

ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ: 21.050 τον. d.w. (14 μιλ. 31 τον. φιούελ διλ και 2 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1976) παράδοσις Σάουθγουεστ Πός Εσιούμος, έπαναπαράδοσης δυτ. Μεσόγειον, δολ. 8.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 100.000 δύο-ρον.

ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑΤΟΝΗΡ: 19.120 τον. d.w. (912.000 κ.π. 15 μιλ. 33 τον. φιούελ διλ και 2 τον. γκόζ διλ τού 1972) παράδοσις μέτη την άφιξην του πιλότου εις Αμέρικας έπισημος, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Κριστούπαλ, μέσω Βορείων — Γάλλεστον ρέιντζ, δολ. 8.500 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΠΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΤΓΝΤ: 20.910 τον. d.w. (858.000 κ.π. 15 μιλ. 29 τον. φιούελ διλ και ντηζελ διλ τού 1967) παράδοσις όμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού Φεβρουαρίου 20-28 έπαναπαράδοσης Κίνα, δολ. 7.800 ήμερησίως, πλέον δολ. 50.000 δύο-ρον.

ΣΗ ΤΑΓΓΙΚΕΡ: 22.200 τον. d.w. (1.087.000 κ.π. 14 μιλ. 28 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1973) παράδοσις Χατογίνε Φεβρουαρίου 19-28, έπαναπαράδοσης μετά την ουμπλήρωσης έκφρωσεως άνατολικής Αύστραλιας (συμπεριλαμβανομένων Ταϊανίας) δολ. 7.900 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιανίων δι υπερωρίων, μέσω όμερικ. λιμένων δυτικής άκτης και Νέας Ζηλανδίας.

ΠΑΦΑΙΝ ΠΡΑΤΓΝΤ: 32.762 τον. d.w. (τού 1970) παράδοσις Κέιν Πάθερο, Φεβρουαρίου 17-22, έπαναπαράδοσης "Άδεν — Σιγκαπούρη" ρέιντζ, μέσω Αγγλίας Κόντινεντ ή όμερικ. λιμένας Άτλαντικού (Βορειώς Χάττερες) Κόλπου, δολ. 8.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 12.500 ήμερησίως.

ΟΚΕΑΝΙΣ: 14.907 τον. d.w. (710.000 κ.π. 13 1/2 μιλ. 17 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ τού 1971) παράδοσις νότιων Ιαπωνίων Φεβρουαρίου 3-25, έπαναπαράδοσης δυτ. άκτην Κεντρικής Αμερικής δολ. 8.150 ήμερησίως.

ΕΠΤΑ ΓΛΑΡΟΙ: 24.564 τον. d.w. (τού 1965) παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν όμερικ. λιμένων Ατλαντικού (Βορειώς Χάττερες) έπισημος, έπαναπαράδοσης Μεσόγειον δολ. 8.450 ήμερησίως, πλέον δολ. 135.000 δύο-ρον.

ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ): 14.980 τον. d.w. (702.000 κ.π. 13 1/2 - 14 μιλ. 19 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1968) παράδοσις νότιων Ιαπωνίων Φεβρουαρίου 17-24, έπαναπαράδοσης δυτ. Άφρικην, δολ. 7.500 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΑΦΡΟΔΙΤΗ: 36.935 τον. d.w. (1.645.000 κ.π. 15 μιλ. 36 τον. φιούελ διλ τού 1978) παράδοσης Πορτογαλίας Φεβρουαρίου, έπαναπαράδοσης Βραζιλίαν, μέσω Φιλαδέλφειας, δολ. 10.300 ήμερησίως.

ΜΑΝΤΟΝΙΑ: 26.431 τον. d.w. (1.194.000 κ.π. 15 μιλ. 37 1/2 τον. φιούελ διλ τού 1977) παράδοσης όμερικ. λιμένων Κόλπου Φεβρουαρίου 19-25, έπαναπαράδοσης Μπότον — Γκάλβεστον ρέιντζ ή Καραϊβικήν, μέσω Περού, δολ. 9.600 ήμερησίως.

ΔΙΑΚΛΗΣ: 13.198 τον. d.w. (585.000 κ.π. 13 μιλ. τού 1963) παράδοσης κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Κωνσταντίνες Φεβρουαρίου 16-20, έπαναπαράδοσης Σαλαλάχ Περικόν Κόλπου Καράται ρέιντζ, συμπεριλαμβανομένου Περικόν Κόλπου ούχι δυτικού Αμπού Νταμί (έξαιρουμένων Ίράν και Ίράκ) δολ. 6.000 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΩ: 21.062 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 19 1/2 τον. φιούελ διλ τού 1977) παράδοσης Σαβάνων Φεβρουαρίου 17-23, έπαναπαράδοσης δυτ. Μεσόγειον, δολ. 8.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 105.000 δύο-ρον.

ΜΑΡΑΜΠΟΥ: 14.800 τον. d.w. (20.161 κ.μ.π. 13 1/2 μιλ. 18 τον. φιούελ διλ τού 1978) παράδοσης Τρίνινταν διεσθιστηκόν έπαναπαράδοσης Αγγλίαν, Κόντινεντ, δολ. 8.300 ήμερησίως πλέον δολ. 35.000 δύο-ρον.

ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ: 16.940 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 25 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1972) παράδοσης κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Κωνσταντίνες Φεβρουαρίου 17-18, έπαναπαράδοσης Ντακάρ - Ντουάλια ρέιντζ, δολ. 6.750 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΤΖΕΟΡΤΖΙΝΑ: 19.203 τον. d.w. (854.163 κ.π. 14 μιλ. 26 τον. φιούελ διλ και 1,6 τον. ντηζελ διλ τού 1977) παράδοσης κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Κορινθίου Φεβρουαρίου 26 - Μαρτίου 13, έπαναπαράδοσης όψιν ναυλωτών, Σιγκαπούρη — Ιαπωνίων ρέιντζ, μέσω άμερικ. λιμένων Κόλπου Περού και άμερικ. λιμένων άνατολ. άκτης Ερυθράς Βαλάσσης, Περιοχή Κόλπου (έξαιρουμενών Ίράν και Ίράκ) δολ. 54,75, φίο, με 1.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 22 — Μαρτίου 5.

ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ: Λόδαυερ Μπουχάνων 60.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος Φιλαδέλφειαν, δολ. 7,95, φίο, Φεβρουαρίου — Μάρτιου.

ΣΑΙΝΤ ΚΑΡΑΙΒΙΚΗΝ ΗΓΑΓΓΛΙΑΣ

ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ: 16.940 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 25 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1972) παράδοσης κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Κωνσταντίνες Φεβρουαρίου 17-18, έπαναπαράδοσης Ντακάρ - Ντουάλια ρέιντζ, δολ. 6.750 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΕΦΕΡΓΙΔΗΣ: 26.449 τον. d.w. (1.207.000 κ.π. 15 1/2 μιλ. τού 1976) παράδοσης διπλότοντας Χάμπτον ρόδες τέλος Φεβρουαρίου έπαναπαράδοσης Ιταλίαν δολ. 8.500 ήμερησίως πλέον δολ. 165.000 δύο-ρον.

ΧΟΥΑΝΙΑ ΧΑΙΚΙΑ: 15.266 τον. d.w. (14 μιλ. τού 1969) παράδοσης Βρέμην έπισημος, διεσθιστηκόν έπαναπαράδοσης Ιταλίαν δολ. 7.500 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, ή, Σκώ — Πάσερο ρέιντζ, δολ. 7.300 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών (ταξίδι 3-5 μηνών).

ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΕΦΕΡΓΙΔΗΣ: 26.449 τον. d.w. (1.207.000 κ.π. 15 1/2 μιλ. τού 1976) παράδοσης διπλότοντας Χάμπτον ρόδες τέλος Φεβρουαρίου έπαναπαράδοσης Ιταλίαν δολ. 8.500 ήμερησίως πλέον δολ. 165.000 δύο-ρον.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ: 32.785 τον. d.w. (1.534.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 37-38 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1972) παράδοσης Ντάρμπαν Μαρτίου 23 — Απρίλιου 10, έπαναπαράδοσης Γιβρατάρ — Αμβούργον ρέιντζ, δολ. 11.000 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΓΙΟΥΓΗΝ ΠΡΑΤΓΝΤ: 20.910 τον. d.w. (858.000 κ.π. 15 μιλ. 29 τον. φιούελ διλ και ντηζελ διλ τού 1967) παράδοσης όμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού Φεβρουαρίου 20-28 έπαναπαράδοσης Κίνα, δολ. 7.800 ήμερησίως, πλέον δολ. 50.000 δύο-ρον.

ΣΗ ΤΑΓΓΙΚΕΡ: 22.200 τον. d.w. (1.087.000 κ.π. 14 μιλ. 28 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1973) παράδοσης Χατογίνε Φεβρουαρίου 19-28, έπαναπαράδοσης μετά την ουμπλήρωσης έκφρωσεως άνατολικής Αύστραλιας (συμπεριλαμβανομένων Ταϊανίας) δολ. 7.900 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιανίων δι υπερωρίων, μέσω όμερικ. λιμένων δυτικής άκτης Κηφαλαδίας.

ΠΑΦΑΙΝ ΠΡΑΤΓΝΤ: 32.762 τον. d.w. (858.000 κ.π. 15 μιλ. 29 τον. φιούελ διλ και ντηζελ διλ τού 1973) παράδοσης Χατογίνε Φεβρουαρίου 19-28, έπαναπαράδοσης μετά την ουμπλήρωσης έκφρωσεως άνατολικής Αύστραλιας (συμπεριλαμβανομένων Ταϊανίας) δολ. 7.900 ήμερησίως, πλέον δολ. 15.000 δύο-ρον.

ΠΑΦΑΙΝ ΠΡΑΤΓΝΤ: 32.762 τον. d.w. (τού 1970) παράδοσης Κέιν Πάθερο, Φεβρουαρίου 17-22, έπαναπαράδοσης "Άδεν — Σιγκαπούρη" ρέιντζ, μέσω Αγγλίας Κόντινεντ ή όμερικ. λιμένας Άτλαντικού (Βορειώς Χάττερες) Κόλπου, δολ. 8.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 15.000 δύο-ρον.

ΚΑΤΕΡΙΝΗ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ: Καραϊβικήν 70.000 τον. μέρος φορτίου, όμερικ. λιμένας Κόλπου W 85. Φεβρουαρίου 12.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΥ (λιβ): Ανατολ. άκτην Μεξικού 50.000 τον. μέρος φορτίου όμερικ. λιμένας Κόλπου W 125, Φεβρουαρίου 17.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Σαίν Κρουά 40.000 τον. όμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού W 155, έδων Βορείως γεφύρας Τζώρτζ Ουάσινγκτον 14.

ΚΑΤΕΡΙΝΗ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ: Καραϊβικήν 70.000 τον. μέρος φορτίου ή ατλαντικού W 125, έδων Βορείως γεφύρας Τζώρτζ Ουάσινγκτον 14.

ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΑΣ: Κιουράδο 202.000 τον. Ιαπωνίαν W 21, Φεβρουαρίου 20.

ΟΣΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ: Περισκόν Κόλπον 72.000 τον. Μεσόγειον μέρος φορτίου, W 75, όψιν Αγγλίαν, Κόντινεντ W 80, όψιν Σκανδινανίαν W 82,5, Φεβρουαρίου 20.

ΣΑΛΑΜΠΟ: Κόλπον τού Σιδήρ 19.000 τον. καθαρό, Ινδίαν, W 155, διεσθιστηκός φορτωσης.

ΕΥΑΝΘΙΑ: Αλγερίαν 70.000 τον. μέρος φορτίου Φός W 75, Φεβρουαρίου 20.

ΦΑΝΑΡΙ: Λιβύην 80.000 τον. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, ναύλος δέν άνεκοινώθη, Φεβρουαρίου 21.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (λιβ): Καραϊβικήν 57.000 τον. όμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, O 125, Φεβρουαρίου 19.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΥΡ II (λιβ): Περισκόν Κόλπον 240.000 τον. μέρος φορτίου, Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Καραϊβικήν, άνατολικής Αγκαδά W 25.5 (10 μιλ.) W 27.5 (12 μιλ.) Φεβρουαρίου 25.

ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (λιβ): Χάρηκ Αϊλαντ 230.000 τον. Ιαπωνίαν W 40, Μαρτίου 8.

ΝΤΟΡΙΚ: Αγγλίαν 40.000 τον. μέρος φορτίου Μεσόγειον W 85, όψιν Αγγλίαν, Κόντινεντ W 145, διεσθιστηκός φορτωσης.

ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβ): Περισκόν Κόλπον 105.000 τον. Μοχαμέντια, W 50, Φεβρουαρίου 27.

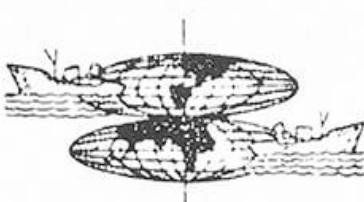


Η κίνησις των Ελληνικών Πλοίων

(α. = άνεχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = έφθασε — δ. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	6640	α. Άμβερσαν 7/2 διά Θεσσαλονίκη	ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	δρυγεί εις Ήράκλειον από 15/10/78
ΑΒΑΞ	62	10405	δ. Γιβραλτάρ 10/2 διά Νοβεμβρίουν	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	12061	α. Π. "Ελίζαμπεθ 30/1 διά Νορβηγίαν
ΑΒΕΝΙΡ (δ.).	62	10753	ε. Φρεντερίο 2/2	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	δ. Γιβραλτάρ 8/2 διά "Αλγέριον
ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΓΕΡΑΝΙ 68)	68	149809	ε. Τζένταν 2/2	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4529	ε. "Ακαμπα 11/12
ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.).	69	149809	ε. Γιβραλτάρ 9/2	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	4033	ε. Μητζέρτα 29/12
ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΛΗΝΤΕΡ (δ.).	69	104616	δ. Γιβραλτάρ 22/1 διά Πειραιά	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.).	68	51073	δ. Κωνίτον 11/2 διά Πειραιά	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	ξεώθι Κουβέιτ από 20/7/78
ΑΓΑΘΗ	74	6017	α. Βενετία 7/2 διά Τέμα	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15343	ε. Ν. "Ορλεάνην 8/2
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	εις Μπάραν από 20/9	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	61	6038	α. Αμβέρσαν 6/2 διά Τρίπολιν
ΑΓΑΠΗΝ	69	10006	α. Μόμπιλ 30/1 διά Ν. Όρλεανην	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	δ. Σουεζ 8/2 διά Ντουμπάι
ΑΓΓΕΛΑ	63	3387	ε. Αλεξανδρείαν 3/12	ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	77	1573	α. Κάννες 27/1 διά Κούβα
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	α. Κοστι 6/2	ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ VI	47	2775	α. Μόκα 4/12 διά Σουεζ
ΑΓΓΕΛΙΚΑ	67	3870	α. Πειραιά 16/10 διά Νάπολη				
ΑΓΓΕΛΙΚΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	ε. Κωνίτον 9/1				
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405	ε. Νταμόν 2/1				
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	δ. Γιβραλτάρ 5/2 διά Σάντος				
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	50	3499	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ.(δ.)	69	90890	α. Ρές Τανούρα 21/1 διά Σεμάγκα Μπαί				
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙII	57	1241	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	α. Μομπάσα 29/1 διά Ντάρ ές Σαλαάμ				
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	9812	ε. Σαβόνα 10/2				
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	68	9435	α. Μπαγκόκ 10/2 διά Ιαπωνίαν				
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΦΕΙΜ	69	10625	δ. Παναμά 28/1 διά Γουαμπάδα				
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	α. Ματαρίνι 26/12				
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	α. Τεργέστη 29/1 διά Β. Αμερικήν				
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	ε. Κουβέιτ 28/1				
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18626	α. "Ακαμπα 29/1				
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	3840	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	54	8120	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10617	ε. Αλεξανδρείαν 9/2				
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10246	δ. Σουεζ 3/12 διά Σαγκάνη				
ΑΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ	66	2023	δ. Κωνίτον 14/1				
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10323	ε. Βομβάνη 16/10				
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	ε. Μπαγκόκ 19/1				
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	58	3690	ύπο παραλαβήν				
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΙΩΝ	67	11610	α. Λ. "Αντζελές 3/2 διά Σαγκάνη				
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	ύπο παραλαβήν				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ε. Καλκούταν 12/1				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	α. Καλκούταν 1/2 διά Μπαγκόκ				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	56	6156	εις Πύλου από 20/6/79				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	ε. Βρέμη 12/2				
ΑΓΙΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	67	7560	α. Ρεάφε 6/2				
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	α. Τάμα 31/1 διά Καρντελέγεβο				
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	50	1518	α. Βιρτούτ 19/12				
ΑΓΙΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	71	72326	δ. Γιβραλτάρ 5/2				
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	α. Σετούμπαλ 29/1				
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΣΤΙΝΟΣ	59	8852	α. Μπ. "Άγρες 31/1 διά Ν. Υόρκην				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	α. Ρόττερνταμ 7/2				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	δ. Π. Σάδι 31/1				

YOUR AGENTS AT JEDDAH PORT



TELEX NUMBER: 401162 ATASA SJ (2 Lines)

CABLE ADDRESS: "ATASA JEDDAH"

TELEPHONES: OFFICE: 6425216 - 6422518 - 6444039

A.O.H.: 6653531 - 6420215 - 6428100

ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES LTD.

Shipping Agents, Bunker Supplies,
Salvage and Towing OperationsBEST 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

HEAD OFFICE: JEDDAH
P.O. BOX 205

SUB-AGENCIES: YENBO · GIZAN

ATHENS: ATASA LIMITED

P O BOX 65 PALEO PSICHICO ATHENS
TEL 6726077 8 6723959 A O H 6825881 6830000
CABLES "ATASASHIP" TELEX 214623 ALFA GR

DIRECTORS	MANAGERS	ASS MANAGERS
ANDREAS ELLINAS	EMMANUEL THEODOSIOU	IOANNIS ANTONIADES
MICHAEL ELLINAS	MICHAEL TSIOUTIS	MICHAEL STAVROU
PETER PETRIDES	CHARALAMBOS ELLINAS	GEORGE ELLINAS
	ANDREAS IOSSIFAKIS	IOANNIS ELLINAS
	STYLIANOS KALABOYAS	NICOLADS PAPAOPOULOS
		IOANNIS IOANNOU

LONDON: BLUE RIBBON LTD.

COTT'S HOUSE CAMOMILE STR. LONDON EC1A 7LJ
TEL 01-6234024 7 A O H 01-3682788
CABLES "BLUERIB EC3" - TELEX 8812043 RIBBON G

ΑΘΗΝΑΙΣ	58	9279	α. Δουνκέρκην 21/1 διά Μ. Θάλ.
ΑΘΗΝ, ΟΡΑΙ'ΖΟΝ (δ.)	58	12943	ε. Ρόττερντον 29/12
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	ε. Πειραιά 29/11
ΑΘΗΝΟΥΔΑ	52	3361	α. Άργυρουνεγκούν 10/2 διά Φρητάουν
ΑΘΛΟΝ	79	10120	α. "Οζάκα 3/2 διά 'Αιοί
ΑΘΩΛ ΦΟΡΡΕΣΤ.	67	17418	α. Σουάνδη 4/2 διά 'Ισπωνίαν
ΑΘΩΣ	69	10008	ε. "Ειβονμασού 3/2
ΑΙΑΣ	67	9457	ε. Άμβερραον 14/2
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12176	ε. Κολόμπι 5/2
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΒ	64	6474	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ	64	1706	α. Πειραιάς 6/10 διά Χαλκίδα
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΑΡ.	65	1708	είς Χαλκίδα από 7/9
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	δ. Παναμάς 8/11 διά Σαγκάνη
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	α. "Ησαί Λόντον 30/1
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	δ. Σάντα Μόρτα 23/1
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΙ'ΣΤΟΝΤΟ	72	11184	α. Τόκιο 29/12 διά Χανκάγκ
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	α. Δ. "Αντζελες 27/1 διά Σαγκάνη
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΙ'Κ	74	12498	α. "Άδελαθα 9/2 διά Σ. Αραβίαν
ΑΙΓΙΣ ΙΩΝΙΚ	76	12498	α. Γάνδην 8/2 διά φλώιγκ
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΛΑΝΙΚ	76	12498	α. "Ησαί Λόντον 9/12
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	ε. Χάμπτον ρόδης 10/2
ΑΙΓΙΣ ΛΙΝΚ	74	18963	α. Μότι 5/2 διά Κολομβία
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	δ. Παναμάς 9/2
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498	δ. Παναμάς 7/12 διά Σαγκάνη
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	74	12498	α. Τζιμπούτι 17/11 διά Κίναν
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ	74	12498	α. Κ. Τάουν 26/1 διά Αυστραλίαν
ΑΙΓΙΣ ΜΕΡΤΖΑΝΤ	47	5309	είς Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΑΤΙΚ	77	12498	είς Μπράντων ρόδης 23/8
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	δ. Σουέζ 11/2 διά 'Ακαμπα
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΕΙΤΖ	72	11185	α. Κ. Τάουν 31/1
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΙ'ΒΕΡΥ	71	15205	α. Χάλιφας 3/2 διά 'Ιράν
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ	76	12498	α. Π. σφαίτα 24/1 διά Σουρινάμ
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	α. Μανίλα 30/1 διά Κερούληκ
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ	75	12498	α. Σιγκαπούρων 30/1 διά Λάγος
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	ε. Πόρτλαντ 31/1
ΑΙΓΙΣ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	69	9199	α. Ρουέν 9/1 διά Νοβορωσίσκην
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΤ'ΙΝΤ	70	9178	α. Δ. "Αντζελες 28/1 διά Σαγκάνη
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	α. Χάγκ Κόρκ 11/2
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204	δ. Σουέζ 22/1 διά Κίνα
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ	71	11185	είς Ντόβερ 8/2
ΑΙΓΙΣ ΣΩΝΙΚ	73	12498	α. Αγ. Φραγκίσκου 19/1 διά Κίνα
ΑΙΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9078	α. "ΕΛ. Γκουαράκην 22/1 διά Π. Καμπέλο
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'ΙΚ	71	11208	α. Κόμπη 15/1 διά Καρθαγένην
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	α. Τζιμπούτι 10/1 διά Κίνα
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ	70	9025	α. Ναγκόγια 30/12 διά Κολόμπο
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΝΙΟ	69	9199	είς Ντόβερ 11/1
ΑΙΓΙΣ ΦΕΙ'Μ	69	8928	α. Δ. "Αντζελες 11/1 διά Σαγκάνη
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	8927	α. Αμβούργον 19/12 διά Κούβα
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣ	72	11225	α. Τζιμπούτι 23/12 διά Κίνα
ΑΙΓΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20095	α. Λάτ. Πόλμας 25/1 διά Τουμπάρδο
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	45	3805	είς Βαλένθια ρόδης 24/11 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)
ΑΙΔΗΨΩΣ	73	9369	α. Σαββαντόρ 27/2
ΑΙΗΒΟΝ	66	14359	α. Ντώρμπαν 11/2
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	4043	ε. Πειραιάς 5/2
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	66	38815	ύπο παραλαβήν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.	67	3017	α. 'Αλγερίουν 25/2 διά 'Ισπωνίαν
ΑΙΓΑΛΛΑΝ ΑΡΧΩΝ	71	15665	ε. Ντουμπάι 18/1
ΑΙΓΑΛΛΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	α. Νάρβικ 19/1 διά Κ. Κρίστι
ΑΙΓΑΛΛΑΝ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ	60	6980	δ. Γιβραλτάρ 2/12 διά Τρίπολιν Λιβύης
ΑΙΓΑΛΛΑΝ ΣΚΑ'Υ'	76	11084	α. Σιγκαπούρων 10/2 διά Βουβάρην
ΑΙΓΑΛΛΑΝ ΣΤΑΡ	76	15947	α. Βιζαντανάμ 12/2 διά ΉΠΑ
ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΙ'ΝΤ	60	8368	είς Ναχόντα ρόδης 10/12 (έπωκ.)
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	18470	α. 'Αλεξάνδρεια 24/1
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ.	63	11502	α. Σαββαντόρ 4/2 διά Μπέλεμ
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	58	9292	ε. Ρόττερντον 1/2
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	9627	δ. Πόρτ Σάδι 452
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	α. Λ. Πόλμας 11/2 διά Μη. 'Αυρες
ΑΙΟΛΟΣ	71	10006	δ. Παναμάς 31/1
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	ε. Ν. 'Ορλεάνην 26/1
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΑΙ'ΝΤΗΑΛ	65	9280	α. Σιγκαπούρων 11/2 διά 'Ινδονησίαν
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ	68	8718	α. Κόρκ 9/1 διά 'Αλγέριον
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΕΚΣΤΑΖΥ	69	10259	δ. Γιβραλτάρ 4/2 διά Ν. 'Υρκην
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΕΜΕΡΑΝΤ	77	9083	α. Π. "Άλμπερν 21/1 διά Βανκούβερ
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΖΕΑΛ	68	15542	α. Μοντεβίδεο 10/2
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΖΕΣΤ	70	15744	ε. Φιλαδέλφειαν 3/2
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8538	α. "Αμβερράον 4/2 διά 'Αλγερίαν
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΛΥΡΙΚ	61	13299	δ. Κωνίτολιν 1/1 διά Κωντάντζαν
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΡΑΨΟΝΤΥ	67	29256	α. Χάμπτον ρόδης 6/2 διά 'Ιταλίαν
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΣΑΣΕΣ	65	20119	α. Αγούσταν 24/1 διά Μη. 'Αυρες
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΣΑΣΑΪ'Ρ	77	9081	ε. Γλασκώνην 14/2
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΣΗ	65	3034	δ. Μπρούνιμπούτελ 14/12 διά Βίσμαρ
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΣΙΝΣΕΡΠΙΤΥ (δ.)	59	17948	ε. Πειραιάς 7/2
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΣΚΑ'Υ	67	3046	μετων. «ΓΚΑΡΟΝΑ»
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΤΑΡΓΚΕΤ	63	10636	ε. Βούμπλαν 8/11
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388	α. Πενάκη 9/2 διά Σαγκανοσέκι
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΦΡΕΝΤΖΗΝΠ	65	8914	α. Τζιμπούτι 25/12
ΑΙΓΣ ΜΕΡΤΖΑΝΤ	64	5310	ε. Ρ. Γκράντες 7/12
ΑΙΓΣ ΠΑΙ'ΑΤΟ'	64	5295	δ. Κωνίτολιν 21/1 διά 'Οδησσόν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΙΤΟΝ	77	38484	δ. Παναμάς 9/2 διά Εύρωπην
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	67	32508	α. Ρίταρδονς Μπάι 12/1 διά 'Ισπωνίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	δ. Γιβραλτάρ 10/2 διά 'Αμβερράον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	66	22260	α. Χάμπτον ρόδης 6/2 διά 'Ιταλίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	62	7602	ε. Μοντεβίδεο 8/2
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (η.)	73	57802	α. Βιζαντανάμ 26/1 διά 'Ισπωνίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	59	9303	α. Κολόμπι 24/1 διά Χάντια
ΑΙΤΟΛΙΑ	71	16017	α. Νάρτη 6/2 διά Λαλίς
ΑΙΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	α. Βερμούδας 5/2 διά Χάλιφαξ
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9210	δ. Γιβραλτάρ 6/2 διά Π. Σάδι
ΑΚΗΣ Σ.	57	6205	δ. Γιβραλτάρ 10/12 διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΑΚΜΗ	77	16080	ε. Γιβραλτάρ 8/2
ΑΚΜΩΝ	71	16050	α. Λιβύρον 19/1
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	δ. Παναμάς 5/2
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡ	68	25433	ε. Μπανιόλι 9/2
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΖ	68	25433	ε. Ν. 'Ορλεάνην 6/2
ΑΚΟΥΑΓΚΑΡΑΙΝ	72	9784	α. Ναβάλι 17/1
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	ύπο παραλαβήν
ΑΚΟΥΑΤΖΟ'Υ	68	25168	ε. Σάντος 3/2
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	α. Σακάδη 5/2 διά 'Οίτα
ΑΚΟΥΑΦΑΙΝΗ	68	25155	ε. Χάμπτον ρόδης 16/12
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	2306	δ. Κωνίτολιν 3/1
ΑΚΡΑ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	58	3610	ε. Τζένταν 10/2
ΑΚΡΑ ΠΙΟΝ.	62	6383	δ. Γιβραλτάρ 26/1 διά 'Αλγέριον
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6442	ε. Βρέμπην 7/2
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	α. Ναγκόγια 14/1 διά Λάγος
ΑΚΡΙΤΑΣ	70	16224	α. Χιούστον 10/2
ΑΚΡΙΤΑΣ	58	9279	α. Δουνκέρκην 21/1 διά Μ. Θάλ.
ΑΚΡΙΤΑΣ	67	12943	ε. Ρόττερντον 29/12
ΑΚΡΟΝ	67	48747	α. Πειραιά 29/11
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	52	3361	α. Άργυρουνεγκούν 10/2 διά Φρητάουν
ΑΚΤΑΙΑ	79	10120	α. "Οζάκα 3/2 διά 'Αιοί
ΑΚΤΙΑΝ	67	17418	δ. Παναμάς 8/11 διά Σαγκάνη
ΑΚΤΙΟΝ	67	10008	α. Σουάνδη 4/2 διά Ιαπωνίαν
ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.)	64	33316	ε. Ειβονμασού 3/2
ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877	α. Λάγος 27/1
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	α. Σουέζ 14/2
ΑΛΑΣΚΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	54	11631	είς Πειραιά διόπτρα 23/10 (έπισκευα)
ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	α. Π. Πιρί 13/2 διά Π. Λίνκολν
ΑΛΒΙΩΝ	62	13122	δ. Σάδι 10/2
ΑΛΓΕΝΙΠ	66	2777	ε. Μάλτα 11/2
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5888	α. Ν. 'Υρκην 2451 διά Κή Γουέστ
ΑΛΕΑ	73	8824	α. Χάμπολιντ Μπάι 10/1 διά Σαγκάνη
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (δ.)	65	40043	δ. Κωνίτολιν 28/1 διά Κωντάντζαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	9296	δ. Μπρούνιμπουτελ 9/2 διά 'Αθένα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	67	3861	ε. Τάμπα 29/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	65	1222	α. Σετούμπαλ 22/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ	71	7402	δ. Γιβραλτάρ 14/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22560	ε. Αμβούργον 9/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	α. Σουάνημπα 1/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	είς Πειραιά (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.	58	3834	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΡΒΙ	61	15688	ε. Ακαμπα 24/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΟΥΡΖΗΣ	44	7207	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π.	61	9211	α. Σιγκαπούρην 28/1 διά Λομπίτο
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	είς Πειραιά 28/10
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ			
ΑΓΚΡΕ'ΙΤ (δ.)	73	15237	δ. Γιβραλτάρ 7/2 διά Κωνίτολιν
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΙΣΜΗΝΗ	68	9395	α. Κουβέτι 8/2 διά Μίνα Καμπούς
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΤΡΑΣΤ	62	7703	α. Λισσαβώνα 28/1 διά Μοχάμεντς
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΦΑΙΘΟ	61	7703	α. Ρόττερντας 6/2 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΑΛΕΞΗΣ Γ.	54	2488	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΗΟΕΙΑ	62	4991	δ. Σάδι 29/1
ΑΛΗΑΙΑ	74	23757	δ. Σάδι 7/2 διά Μεσόγειον
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	δ. Μπρούνιμπουτελ 3/2 διά 'Αργεντίνη
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΙΤ	62	9055	ε. Πειραιάς 7/2
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ	62	9055	ε. Αμβούργον 13/2 (έπισκευα)
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	58	9878	α. Σιγκαπούρην 4/2 διά Γερμανία
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	60	8294	α. Πάλμας 7/2 διά Λάργος
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΑΝΕΡ	70	9160	ε. Τέμα 10/2
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	5772	ε. Λάργος 2/2
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΑΙΤ	68	11434	δ. Πάρτερντας 22/1 διά Μ. έλληνα
ΑΛΙΚΗ	59	12996	ε. Σιγκαπούρην 17/1 διά Μοντεβίδεο
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	α. Γιοκοχάμη 3/2 διά Ούλσαν
ΑΛΑΚΑΖΑΡ	65	9677	δ. Κωνίτολιν 12/2
ΑΛΑΚΙΟΣ Κ.	67	28467	ε. Γιβραλτάρ 5/2 διά ΗΠΑ
ΑΛΑΚΙΟΣ	75	11284	ε. Σιγκαπούρην 29/1
ΑΛΑΚΙΟΣ	77	11213	ύπο παραλαβήν
ΑΛΑΚΜΑΝ	77	14530	ε. 'Αλεξάνδρειαν 29/1
ΑΛΑΚΜΗΝΗ	79	10996	δ. Σάδι 13/2 διά 'Αμοτερνταμ
ΑΛΑΚΜΗΝΗ	67	5476	α. Θέσσαλα 27/1 διά Τρίπολιν

ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Ν. 'Ορλεάνην 6/2	ΑΡΕΤΗ	73	13631	ε. Σίδνευ 1/2
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	ύπο παραλαβήν	ΑΡΕΤΗ Λ	69	9343	ύπο παραλαβήν
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΝΟΡ	76	13633	ε. Βαλτιώρην 8/2	ΑΡΕΤΗ Σ	62	9139	ε. 'Ακαμπα 19/1
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΟΥΠ	74	13633	ε. Π. Λίνκολν 9/2	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	62	15405	α. Τεργέστην 2/2
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ε. 'Ισακεντερούν 16/1	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	δ. Γιβραλτάρ 9/2 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ	68	9418	α. Τζιμπούτι 27/12 διά Κίνα	ΑΡΗΣ	70	9868	δ. Παναμά 28/10 διά Κίναν
ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ	68	10183	α. Τζιμπούτι 3/1 διά Κίνα	ΑΡΗΣ VI	57	9481	δ. Κωνιπόλιν 7/1 διά Νοβορωσίκην
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	δ. Γιοβραλτάρ 13/2 διά Μπ. 'Αύρες	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	55	1216	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	79	15688	είς Ρίο 'Ιανέριο ύπο συμπλήρωσιν	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	16000	α. Σουδάνη 12/12
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β	69	15869	δ. Κωνιπόλιν 5/2	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	64	9962	α. Βομβάνη 8/2 δι' 'Αγγλίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ	67	53448	ε. Χόμπιτον ρόδης 21/12	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	ε. Νεκταρέα 3/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II	77	4713	δ. Παναμά 9/2	ΑΡΙΑΔΗΝΗ Ε. (δ.)	62	25672	ε. Πειραιά 30/1
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	ύπο παραλαβήν	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Πιούπινο 25/1 διά Γιβραλτάρ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ	62	11435	ε. Π. όφ. Σπάιν 8/2	ΑΡΙΑΝΑ	57	5231	δργεί είς Χαλκίδα ώπο 30/10/77
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	62	12392	ε. Γκότεννηρουργ 26/1	ΑΡΙΕΑ	62	12038	α. 'Αλεξανδρεία 10/2
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2621	α. Μάλτα 30/1 διά Αλγέριον	ΑΡΙΕΑΣ	60	7839	ε. Ταρραγκόνα 30/1
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	ε. Νεκταρέα 2/2 διά Ρωσίαν	ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	72	129260	ε. Κόριτσον 14/2
ΑΝΔΡΕΙΑ	66	2999	είς Πειραιά ώπο 13/8	ΑΡΙΕΤΤΑ	65	19750	α. Γιοκοχάμα 29/12 διά Χιροσίμα
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	ε. 'Οζάκια 12/2	ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20685	ε. Χάμπιτον ρόδης 9/2
ΑΝΔΡΟΣ	65	15404	είς Μπάραν ώπο 13/9	ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΔΡΟΣ	58	5085	ε. Πειραιά 10/2	ΑΡΙΣΤΑΝΑΕ	80	9998	α. Χάβηρη 29/1 διά Νουμέα
ΑΝΔΡΟΣ	64	1657	ε. Βεγγάλη 12/2	ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	είς θάλ. Μαρμαρά 4/2
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ	67	3831	α. Π. Χάρκουρτ 30/1 διά Λάγος	ΑΡΙΣΤΕΙΑΗΣ	63	11374	ε. Κολόμπο 7/2
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Τουμπάρα 24/1	ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	α. Χόγκ Κόγκ 12/2 διά Τζένταν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΤΑΣ (μ.)	72	119505	α. Μ. όφ. Φαχάλ 4/1 διά Χαλούλ διλ.	ΑΡΙΣΤΕΥΣ	71	3740	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Δουνέρκρι 9/2 διά Βρέστην	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	α. Τζένταν 11/2 διά Βούβάνη
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	α. Μ. όφ. 'Αχμαντ 21/1 διά Καρογιούγκ	ΑΡΙΣΤΟΦΙΔΟΣ	57	10609	α. Μουτσούρη 28/1 διά Καναδά
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΗ	73	32781	α. Ν. 'Ορλεάνην 8/2	ΑΡΙΩΝ	73	13623	ε. Βαρκελώνη 12/12
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΙΟΝ	70	105855	α. Μπορέν 10/2 διά Τζεμπέτ Ντανά	ΑΡΙΩΝ	57	9999	α. Πειραιά 10/12 διά Μερσίν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	δ. Σουέζ 7/1 διά Ρας Τανούρα	ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	δ. Μπρουνόποτελ 20/1 δι' 'Αλγέριον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Σιγκαπούρη 7/2 διά Ρ. Τανούρα	ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	είς Πειραιά ώπο 14/12/76
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΑΣ (δ.)	69	98983	α. Καιμάν Μπράκ 30/1	ΑΡΚΑΔΙΑ	58	6357	α. Ρόττερνταμ 2/2 διά Μασσόδου
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	ε. Σιγκαπούρην 9/1	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ	71	4998	ύπο παραλαβήν
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Μπάνια Μπλάνκα 3/2 διά Ρωσίαν	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	21002	ε. 'Αννάπολην 19/1
ΑΝΕΑ ΝΤ' ΑΖΟΥΡ	57	8093	α. Μη. 'Αύρες 20/1 δι' 'Αλγέριον	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΥ'	64	12229	εις 'Ακαμπη ώπο 15/11
ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	33060	α. Λ. Πάλμας 14/10 διά Μη. 'Άυρες	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	10173	α. Γκότεννηρουργ 11/12 διά Λουσάντα
ΑΝΕΜΟΣ	76	8378	ε. Βενετία 11/2 διά Ραβέννα	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΗΘ	65	12229	δ. Γιβραλτάρ 2/2 διά Κή Σουέστ.
ΑΝΕΜΟ Κ	67	2560	είς 'Αλγέριον 25/2	ΑΡΚΑΝΔΟΡΣ	75	8825	α. Ν. 'Ορλεάνην 18/1
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	δ. Παναμά 31/1	ΑΡΚΤΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	4856	δργεί είς Χαλκίδα ώπο 17/8/79
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	α. Κοιν 9/2 διά Βουβάν	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Νταμάρ 2/2 διά Μίνα Καμπούς
ΑΝΓΕΜΙΟΣ	70	10006	δ. Σουέζ 26/1 διά Κίναν	ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	α. Ν. 'Ορλεάνην 29/12
ΑΝΓΟΙΑ	64	10864	α. Μη. 'Αύρες 20/1 δι' 'Αλγέριον	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	α. Ν. 'Ορλεάνην 27/1
ΑΝΓΟΣ	79	11000	α. Γιοκοχάμη 5/2 διά Χακάτα	ΑΡΜΠΕΛΑ	75	22559	α. Χάμπιτον ρόδης 3/2 διά 'Ιταλιαν
ΑΝΙΤΑ	76	4617	ε. Ριγιέκα 4/2	ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙV	57	10376	α. Π. Κελάγκ 12/2 διά Ρόττερνταμ
ΑΝΝΑ	76	16438	δ. Σουέζ 11/2 διά Τζένταν	ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙV	67	44708	α. Ντάρ έσ Σαλάδη 9/2 διά Ρόττερνταμ
ΑΝΝΑ	60	14840	ε. Γιβραλτάρ 31/1	ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23100	α. Λά Παλλής 6/2 διά Μη. 'Άμπερς
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣ (δ.)	71	115925	α. Κείδαν 7/12 διά Κουδίν διλ.	ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	ε. Σιγκαπούρην 12/2
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	α. Λασκώνιαν 14/2	ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ)	72	3908	α. Ιμινχάμ 9/1 διά Μπράουνοβιλ
ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	ε. Πειραιά 15/1	ΑΡΤΖΥΔΑ (δ.)	66	66259	α. Αμέρεραν 12/2 διά Φλώσιγκ
ΑΝΝΑ Κ.	62	11503	δ. Κωνιπόλιν 7/2	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	43433	α. Σάρροχ 7/2
ΑΝΝΑ ΞΥΛΑ (δ.)	71	27502	ε. Αύγουστον 29/1	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Βανκούβερ 30/1 διά Γερμανίαν
ΑΝΝΑ Π.	57	9448	ε. Λομπίτο 9/1	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	α. Ν. 'Ορλεάνην 3/2
ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ	67	20599	ε. Αύγουστα 20/1 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22103	δ. Κωνιπόλιν 24/1 διά Πειραιά
ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ Ε	58	7271	δ. Σάδι 13/2	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ	60	10142	α. Πειραιά 10/2 διά 'Ισπανίαν
ΑΝΝΙΚΑ Ν	69	11726	α. Ντουμπάτι 2/2 διά Μπαντρά 'Αμπάς	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	ε. Ρόττερνταμ 3/2
ΑΝΝΙΤΑ	64	11075	δ. Γιβραλτάρ 10/2 διά Π. Σουέζ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	δ. Κωνιπόλιν 3/2 διά Νοβορωσίκην
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ	65	19758	ε. Αμβούργον 6/2 διά Μη. 'Άυρες	ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	α. Μένα όλ. 'Αχμαντ 12/2 διά Βραζιλίαν
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	ε. Α. 'Αντζελες 26/1 διά Χανκάνγκ	ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	ε. Χάμπιτον ρόδης 15/1
ΑΝΝΟΥΛΑ II	60	6086	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΣΗΜΗΔΗΣ	66	35001	α. Μουτσούρη 31/1
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	α. Λίβερπουλ 5/2 διά ΗΠΑ	ΑΣΙΑΝΙ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	α. Χάμπιτον ρόδης 8/1
ΑΝΤΑΡ	70	16973	α. Ντάρμπατ 352 διά ΗΠΑ	ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	α. Λομπίτο 21/11 διά Λουσάντα
ΑΤΖΕΑΡΚΤΙΚ	69	14430	α. Καλό 1/2 διά Τακόμα	ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	61	9925	α. Δάς Πλάμας 28/1 διά Νιηράπιαν
ΑΤΖΕΑΝΤΑΛΤΙΚ	70	11474	α. Γδύνια 8/2 διά Τακαϊνόκ	ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	δ. Κωνιπόλιν 20/1
ΑΤΖΕΛΙΚ ΓΚΑΟΡΥ	67	24829	α. Αγύοσταν 24/1 διά ΗΠΑ	ΑΣΠΙΣ (δ.)	56	18657	εις 'Ακαμπη ώπο 24/10
ΑΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	ε. Νιουκάρτα 11/2	ΑΣΠΙΣ	58	9278	α. Ιλόδιο 31/12 διά Ρωσίαν
ΑΤΖΕΛΙΚ ΠΑΙΟΥΕΡ	59	9584	ε. Αμβέρσαν 12/2	ΑΣΠΥΡ	60	9580	α. Νταλάρα 2/2 διά Ντουάλα
ΑΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Λ. 'Αντζελες 11/1 διά Γιοκοχάμα	ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16702	α. Παναμά 22/12 διά Κίναν
ΑΤΖΕΛΙΝΑ ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ	70	3969	ε. Πειραιά 16/1	ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13121	α. Σουάντα 1/2 διά Τζαμάκια
ΑΤΖΕΜΠΑΤΙΚ	70	15948	ύπο παραλαβήν	ΑΣΤΕΡΙΩΝ	60	6236	α. Παλέρμο 13/2 διά Τύνιδα
ΑΤΖΕΠΑΙΑΣΙΦΙΚ	68	10008	α. Μη. 'Αύρες 3/2 διά Μοντεβίδε	ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Μόντρεαλ 27/1 διά Κούβα
ΑΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24915	ε. Χάμπιτον ρόδης 31/12	ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	α. Ν. 'Ορλεάνην 28/1
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15404	α. Σαντάνα 5/2 διά Τρομπέτας	ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	α. Μπούλεν Μπαΐη 4/2
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	ε. Σουάμπα 19/1	ΑΣΤΡΑΠΗ (δ.)	64	44646	α. Μ. Σορούντ 26/12 διά Ταιβάν
ΑΝΤΙΟΝΗ	78	10996	α. Μορμουγκόν 9/2 διά Κωνιπόλιν	ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ε. Πειραιά 5/2
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	ε. Βομβάρη 9/1	ΑΣΦΑΛΗΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (δ.)	55	12345	ε. Τάμπα 29/12
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η	74	5932	α. Σ. Μάικλ 6/2 διά Ταμπίκο	ΑΣΦΑΛΗΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Ν. 'Υόρκην 8/2 δι' 'Αρούμπα
ΑΝΤΩΝΙΑ	59	4532	μετων. «ΒΙΒΗ»	ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Δ. 'Αντζελες 18/12 διά Σαχάκην
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	α. Τής 14/2 διά Χιούστον	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. 'Ηστ Λόντον 26/1
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ	59	10205	α. Μη. 'Αύρες 30/11	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	δ. Κωνιπόλιν 21/1 διά Κωνιστάντζαν
ΑΝΤΩΝΥ	64	16323	α. Χάμπιτον ρόδης 26/1 διά Γιοκοχάμα	ΑΤΕΝΙ	60	5788	ε. Σαρόνα 23/1
ΑΝΤΩΝΥ III	77	38515	ε. Χιούστον 4/2	ΑΤΖΙΔΙΤΥ	59	10505	ε. Ρουέν 31/1
ΑΟΥΡΕΙΑ	56	5912	ε. Μπέλφαστ 1/12	ΑΤΖΙΔΙΤΥ	49	6607	δργεί είς Χαλκίδα ώπο 6/3/78
ΑΟΥΡΙΓΚΑ	67	2777	ε. Πειραιά 11/12	ΑΤΑΛΑΝΤΙΔΑ	60	8070	α. Χάβηρην 7/2 διά Ροστόκ
ΑΟΥΡΟΡΑ (δ.)	56	12447	ε. Πειραιά 11/12				
ΑΠΕΕ	73	16397	α. Λάς Πάλμας 13/2 δι' 'Αργεντινή				
ΑΠΗΑΙΩΤΗΣ	63	9733	ε. 'Αλεξανδρεία 9/2				
ΑΠΙΚΟ	64	9995	α. Σουάμπα 14/2				
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	ε. Νοβορωσίκην 8/1				
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13120	α. Λ. 'Αντζελες 13/1 διά Καλόδι				
ΑΠΟΛΛΩΝ	65	4214	δ. Κωνιπόλιν 21/11				

ΑΥΡΑ (δ.)	67	44708	ε. Σίδνευ 13/2	ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	ύπο παραλαβήν
ΑΥΡΑ	68	9624	ε. Πειραιά 15/12	ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.....	65	21374	α. Χάμπτον ρόδς 29/12 δι' "Αλγερίαν
ΑΥΡΑ	59	8929	α. Μαντράς 10/2 διά Κακινάντα	ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19294	ξέωθι. Όμιλον 14/10
ΑΥΡΑ	54	4023	δ. Σουεζ 7/2 διά Καράται	ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	70	9087	ε. Αμβούργον 13/2
ΑΥΡΑ	69	3490	ε. Λισσαβώνα 19/1	ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	δ. Σουεζ 14/12 δι' Ιράν
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888	α. Κουβέιτ 11/1 διά Κούμπαρ διλ.	ΓΙΑΝΕΥΑΔΑΣ (δ.)	65	28945	α. Ταϊμασίνα 29/12 διά Περοκόν
ΑΦΑΜΙΣ (δ.)	65	37865	δ. Ντουμπάι 10/2 διά Καράται	ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	ε. Κωνσταντζαν 4/12
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	ε. Π. Σάδη 12/2	ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10721	α. Θρη ρίβερς 4/12
ΑΦΟΒΟΣ	58	7323	ε. Τάδη 14/2 διά Κωνσταντζαν	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΓΓΝΤ	67	13091	δ. Παναμά 3/2
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	ε. Λούμπιτ 20/1	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	21242	α. Χάμπτον ρόδς 30/1 δι' Αμβούργον
ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΤΙΩΛΕΤ	66	2966	ε. Σίδνευ 6/2 διά Μεξικό	ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Τσανάραλ 30/1 διά Ταμπικό
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΪΤΩΝ	58	8331	ε. Λάγος 22/1	ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4374	ε. Κωνιτόλιν 8/2
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Λαριόν 5/12	ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΠ	60	3847	δ. Λάς Πάλμας 7/2 διά Καμπίντα
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	ε. Τζένεβα 7/2 διά Μεξικό	ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	άργει εις Πειραιά από 13/11/76
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.	67	3619	ε. Παραμέτριο 14/1	ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ	64	7435	ε. Μάντα 2/11
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	α. Π. ντε Μπούκ 9/2	ΓΙΟΥΡΓΟΓΙΟΥΝΤΥ	77	14275	δ. Γιβραλτάρ 8/2
ΑΦΡΟΣ	68	3340	εἰς μεσογειακά μεταφοράς	ΓΙΟΥΡΚΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	δ. Παναμά 1/1
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	61	13017	α. Σιγκαπούρην 30/1 διά Ρότερνταμ	ΓΙΟΥΡΟΛΑΝΤΕΡ	72	17971	ε. Σίδνευ 22/1
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	α. Φιλαδέλφεια 24/1 διά Ροστόκ	ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ	65	6547	δ. Κωνιτόλιν 8/1 δι' Οδησσόν
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	ε. Τζένταν 12/2	ΓΙΟΥΡΩΠΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	δ. Π. Σάδη 28/1 διά Ρότερνταμ
ΒΑΓΙΑ	69	10009	δ. Κωνιτόλιν 3/2 διά Νοβρωσίσκην	ΓΙΟΥΡΩΠΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	ε. Σουεζ 3/2 διά Κουβέιτ
ΒΑΛΕΝΤΙΝ	63	1164	μεταν. «ΑΓΑΥ»	ΓΙΟΥΡΩΣΑΝ	65	9572	α. Λ. "Αντελές 14/1 διά Γιοκοχάμα
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ	66	4073	δ. Κωνιτόλιν 29/1 διά Μαύρην Θάλ.	ΓΙΟΥΡΩΣΗ	77	14274	δ. Σουεζ 3/12
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8432	ε. Λουάντα 17/1	ΓΙΟΥΡΩΣΚΑ'Υ'	74	19702	α. Κολόνιτο 13/2
ΒΑΝΤΑ	66	13762	α. 'Αμβέρσαν 30/12 δι' Όδησσον	ΓΙΟΥΡΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	α. Γιοκοχάμα 1/2 διά Μοντεβιδέο
ΒΑΠΟΡΙΑ	67	14845	α. Χόγκι Κόγκι 24/1 διά Βανκούβερ	ΓΙΟΥΡΧΑΝΤΕΡ	66	3821	α. 'Αιμέρον 11/2 διά Σαπέλε
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	69	9268	ε. Κόμπη 3/2	ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9289	ε. Βομβάνη 16/1
ΒΑΡΕΝΒΕΔΑΣ	76	11802	ύπο παραλαβήν	ΓΙΩΡΓΟΣ	60	3351	δ. Κωνιτόλιν 22/1 διά Π. Σάδη
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	60	13459	α. Τζάκαρτα 12/1 διά Σιγκαπούρην	ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	67	2920	ε. Αννάμια 24/2
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	58	7686	α. Ρανγκόν 30/1 διά Κολόμπο	ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34794	α. Μπιζέρτα 9/2 δι' Ασσάμη
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6029	ε. Ταμπικό 6/2	ΓΚΑΖ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	ε. 'Αλεξανδρείαν 11/2
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	ε. Χόμπιτον ρόδς 14/1	ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Λάρνακα 14/1 διά Πύλον
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16400	ε. Χόμπιτον 24/1	ΓΚΑΙ'Υ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	56	8224	ε. Πειραιά 12/2
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12369	α. Κόπερ 9/2 διά Πειραιά				
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	10198	α. Λίβερπουλ 6/2				
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV	51	1704	εἰς μεσογειακά μεταφοράς				
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	α. Τζένταν 9/2 διά Π. Σουδάν				
ΒΑΣΙΛΩ	53	1365	ε. Λεμεσόν 24/11				
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18708	ε. Σαλίνα Κρούζ 1/2				
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	α. 'Αμβούργον 29/1 διά Φλώσινη				
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ	59	3139	ε. Τάμπα 3/1 διά Τούρπιτο				
ΒΕΛΟΣ	75	15981	α. Γκλήσιον 6/1 διά Κορέα				
ΒΕΝΗ	58	13871	δ. Γιβραλτάρ 11/2 διά Λετί Τσάρλες				
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	69	104616	εἰς Ντουμπάι από 31/1				
ΒΕΡΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	ύπο παραλαβήν				
ΒΕΡΓΙΝΑ	78	5084	α. 'Αμβούργον 11/1 διά Μάλτα				
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	ε. Χόμπιτον ρόδς 29/1				
ΒΕΡΝΑ	61	4364	α. Ρότερνταν 5/2 δι' Αγ. Δομίνικο				
ΒΕΤΑ	72	3246	α. Λάς Πάλμας 9/2 διά Σορέχαι				
ΒΗΤΑΚΑΛΜ	57	9722	εἰς Πειραιά από 2/12/78				
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ.	63	9269	ε. Χάρην 8/2				
ΒΙΒΗ	59	4532	εἰς Ραβένταν από 29/12				
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	α. Ντεμπούτον 8/1 διά Δ. Αφρικήν				
ΒΙΚΟΡΙΑ	70	2818	α. Λάγος 4/2				
ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	60	12487	ε. Νταβόδο 26/1				
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	ε. Καστέλον 21/1				
ΒΙΛΕΛΜΙΝΑ	59	2503	εἴσθιτι Λάγος 22/1				
ΒΙΝΤΚΑΡΕΝ	60	6572	α. 'Αμβέρσαν 14/2 δι' Ασσάμη				
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Χούμπολαν Μιτάν 10/1 διά Σαγκάνη				
ΒΙΟΔΑΝΤΟ (δ.)	72	119794	ύπο παραλαβήν				
ΒΙΠΚΕ	71	6717	ε. Λιβρόντο 10/2				
ΒΙΡΑ	56	7841	α. Μ. Άχαμαντ 3/2				
ΒΙΡΤΝΙΑ	68	31093	α. Φιλαδέλφειαν 27/12 διά Βαλτιμόρην				
ΒΙΡΤΝΙΑ Μ.	58	7058	δ. Κωνιτόλιν 27/12 διά Κωνσταντζαν				
ΒΟΜΑΡ	71	16313	α. Λάς Πάλμας 28/1 δι' Αργεντινήν				
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	71	31464	ε. Μπιλόριο 3/2				
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	δ. Σουεζ 14/2 διά Τζένταν				
ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	α. Ν. Όρλεαν 31/1				
ΒΥΖΑΝΤΙΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	68	2757	α. Ντακάρ 2/2 διά Σουόρρι				
ΒΥΖΑΝΤΙΑΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΖ	61	1550	ε. Τζένταν 24/1				
ΒΥΖΑΝΤΙΑΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1405	α. Π. ντε Μπούκ 9/2				
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άργει εἰς Πειραιά από 5/2				
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	52095	α. 'Αμβέρσαν 9/2 διά Σούλον Βός				
ΒΥΤΙΝΑ	75	14983	ε. Ν. Όρλεαν 22/1				
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	31952	ε. Γιοκοχάμα 5/1				
ΓΑΛΗΝΗ	59	10858	α. Φόνιες 6/2 διά Γκάλβεστον				
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	δ. Σουεζ 13/2 διά Περσικόν				
ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ Κ.	70	6441	ε. Τζένταν 31/1				
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	ε. Ρότερνταν 31/1				
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	76	16037	α. Δάντοι 2/2 διά Κίελον				
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Τάμπα 27/1 διά Αμερινταν				
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421	α. Πασοκούλα 20/1 διά Ρωσίαν				
ΓΕΩΡΓΙΑ	58	3954	α. 'Ηοτχεφεν 17/1 διά Τρίπολιν				
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	α. Πειραιά 12/1				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	α. Πειραιά 31/1 δι' Όδησσον				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773	α. Ούλαντος 23/1 διά Μάλι				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13714	α. Μάλτα 1/2 διά Λα Νούβελ				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	εἰς μεσογειακά μεταφοράς				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	α. Ράς Σουκερ 22/12				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. ΣΦΗΚΑΣ (δ.)	63	28430	εἰς μεσογειακά μεταφοράς				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	ύπο παραλαβήν				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	57	6508	α. Τζένταν 4/2				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	α. Ρ. Τανέριο 31/1 διά Π. Μαντρίν				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16605	εἰς μεσογειακά μεταφοράς				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	α. Τέρενταν 6/2 δι' Ισπανίαν				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΖΥΛΑΣ	70	18634	α. Κολούμπια ρίβερ 22/12 διά Κίναν				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΩΣ	61	1545	α. Μπαρλέτα 2/2 διά Μπετζάνια				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ζ. (δ.)	68	59958	ύπο παραλαβήν				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	α. Παναμά 30/12 διά Κίναν				
ΓΕΩΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ	64	17487	ε. Πειραιά 6/2				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	19061	ε. Λείσσες 9/2				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	ύπο παραλαβήν				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΗΣ	43	7176	άργει εἰς Πειραιά από 1/1/71				
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	α. Ν. 'Ορις Δελτάντας				
ΓΙΑΝΙΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2895	α. Μασσαλίαν 31/12 διά Λαττάκια				
ΓΙΑΝΝΑ Α.	57	3894	α. Βαρκελώνην 31/1 διά Χάιφα				
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	α. Κακινάντα 2/2				
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11914	α. Σ. 'Αντονίο 29/1 δι' Αντοφαγκάστα				
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	71	8494	ε. Χιούστον 22/1				
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	72	1598	ε. Σενάριον 3/2				
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	ε. Χιούστον 22/1				
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	69	2932	ε. Ελικάντε 1/1				
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	57	2676	ε. Αλικάντε 1/1				
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	44742	ε. Πειραιά 9/2				
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	ύπο παραλαβήν				
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	α. Χάμπτον ρόδς 29/12 δι' Αλγερίαν				
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19294	ξέωθι. Όμιλον 14/10				
ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	70	9087	ε. Αμβούργον 13/2				
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	δ. Σουεζ 14/12 διά Περοκόν				
ΓΙΑΝΕΥΑΔΑΣ (δ.)	65	28945	ε. Κωνιτόλιν 8/1 δι' Κωνιτόλιν				

ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ.....	63	13516	δ. Σουέζ 10/1 δι' Ινδίαν
ΓΛΑΡΟΣ (δ.).....	68	90905	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 21/4/77
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	ε. Π. Σάδι 8/2
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	14029	α. Λ. "Αντζέλες 9/2 διά Βαλπαραΐο
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΑΟΥ	62	12103	ε. Πειραιά 9/2 (ΕΠΩΛ.)
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	12948	α. Π. Νουάρ 4/1 διά Σιγκαπούρην.
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΙΡΗΣ	65	17159	ε. Τζένταν 26/1
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	24654	α. Σαβόνα 10/2 διά Ραβένα
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ	66	22198	α. Ρότερνταν 7/2 διά Τόκιο
ΓΟΜΑΣA	71	4713	α. Κάρντιν 7/2 διά Βόλον
ΓΟΡΓΩ	58	7061	δ. Παναμά 17/1
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 13/4/76
ΓΟΥΙ'ΙΝΤΦΡΟΣ	62	1427	ε. Λάγος 29/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19261	α. Χάμπτον ρόδι 1/2 διά Βραζιλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	78	19451	δ. Κων/πολιν 17/1 διά Κωνστάντζαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451	ε. Πειραιά 10/2 διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19265	ε. Βαλτιμόρην 29/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	δ. Γιβραλτάρ 13/2 διά Βαλτιμόρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΔ	76	19264	ε. Ν. Όρλεάνην 9/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	δ. Κων/πολιν 11/2 διά Κωνστάντζαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	ε. Αλεξανδρεία 10/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19264	ε. Φιλαδέλφεια 9/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19393	δ. Γιβραλτάρ 9/2 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40419	α. Πούλο Μπουκού 21/1 διά Π. Κελάγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Φραντζάκ 29/1 δι' Αγύπτιον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	67	22549	α. Λισσαβώνα 28/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓ'ΜΠΟΡ	68	23064	α. Χάμπτον ρόδι 1/2 διά Βραζιλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤ	67	22549	α. Αμβέρσαν 29/1 διά Καμπόρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	α. Σαΐντ "Αννα Μπαί 24/1
Γ. ΠΡΟΥΒΑΓ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	75	18265	α. Ροζαρίτα 22/1 διά Σαλίνα Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΙΛΑΝ (δ.)	65	35642	α. Σίδνευ 9/2
ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	9350	δ. Παναμά 13/12 διά Κίνα
ΓΡΕΦΟΣ	59	9191	δ. Κων/πολιν 1/2 διά Κωνστάντζαν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ	57	9312	α. Αμβέρσαν 22/1 διά Ρίγκα
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	ε. Σύρουν 15/1
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	61	18202	ε. Χόγκ Κόκκ 12/2

ΔΑΦΝΗ	74	19451	ε. Χάμπτον ρόδι 21/1
ΔΕΛΦΟΙ	65	20793	α. Ν. "Ορλέανην 22/1
ΔΕΜΑΡΓ	64	8226	α. Ιταζάν 4/2 διά Σιγκαπούρην
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11415	α. Γιβραλτάρ 9/2 διά Καζαμπλάνκα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	α. Μαντράς 3/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Κελέάκη 10/1 διά Γκουαγιακή
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	ε. Σιρεμόντ 30/1
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	α. Πύλον 25/1 διά Βηρυτόν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. ΙΙ	52	6906	ε. Πειραιά 5/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)	65	32714	α. Σ. Νικόλας 5/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ	66	9389	α. Τζιμπούτι 19/12 διά Κίνα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	67	10737	δ. Σουέζ 13/2 δι' 3 Ινδίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ	51	2198	ε. Πειραιά 13/10 (ΕΠΩΛ. εἰς Πακιστάν)
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΙΧΑΛΙΝΟΥ (δ.)	62	25717	α. Σιγκαπούρην 30/12 διά Ράς Τανούρα
ΔΕΣΠΟΥΛΑ Κ	60	8497	α. Τζιμπούτι 24/1 διά Μ. Καμπούς
ΔΗΛΩΣ	70	8825	ε. Ρίο Ιανέριο 3/2
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	ε. Τόκιο 1/2
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	α. Ταραγκόνα 6/10 δι' Αλγερίου
ΔΗΜΗΤΡΑ Α	56	4828	α. "Αλεξανδρεία 9/2 διά Ρουμανία
ΔΗΜΗΤΡΑ Κ	52	8252	εξωθ Καράτοι 2/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11670	α. Κασκίνεν 9/2 διά Χαμίνα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8804	ε. Μπάραν 21/9
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	α. Αμβέρσαν 12/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	ε. Λάγος 4/1
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	61	3097	α. Π. σε Σπάιν 7/1
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	51	2758	α. Ναύπλιον 28/12 διά Ρωαίνα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε	68	11362	α. Νιούπορτ 10/2 διά Καράτοι
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ	71	4994	α. Πουντά Αρένας 14/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ.Φ	63	18282	δ. Γιβραλτάρ 21/12
ΔΗΜΗΤΡΗ Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	α. Νιώρωπον 29/1 διά Σαντάντερ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38094	α. Μόμπιλ 26/1 διά Γαλλίαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	α. Λ. "Αντζέλες 1/12 διά Σαγκάνην
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ε. Ν. "Υόρκην 23/1
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α	63	7787	α. Λαύριον 19/12 διά Τρίπολην Λιβύης εἰς θεαίν 33.10. B. — 16.55 A. 24/1
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ	58	2674	α. Πύλον 6/12
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ	52	2823	δ. Σουέζ 12/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ	58	3441	δ. Πειραιά 10/2 διά Χακίδα
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	δ. Κων/πολιν 22/1 διά Ελλάδα
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	ε. 'Αλεξανδρεία 23/1
ΔΙΑΚΑΗΣ	63	8877	ε. Κουσίρο 23/1
ΔΙΑΜΑΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	60	5442	ε. Κουσίρο 23/1
ΔΙΑΜΑΝΤΕΝΙΑ	60	8750	α. Γλαυκώβην 7/2 διά Νιώρωπον
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	δ. Κων/πολιν 9/2 διά Κωνστάντζαν
ΔΙΑΣ	71	16379	α. Λ. "Αντζέλες 8/1 διά Γιοκοχάμα
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	ε. Λιβερπούλ 12/2
ΔΙΔΩ	70	10378	υπό παραλαβήν
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	81	32000	εἰς Κωνστάντζαν υπό συμπλήρωσιν
ΔΙΡΦΥΣ ΙΙ	61	9443	δ. Σουέζ 13/2
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	ε. Μπρίντεζ 9/1
ΔΟΡΥ	54	4784	α. Τζένταν 10/2 διά Π. Σουδάν
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	ε. Αγ. Φραγκίκον 1/2
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	ε. Σαβόνα 11/2
ΔΡΟΜΩΝ	64	1657	ε. Κων/πολιν 7/2
ΔΡΥΣ	65	20201	δ. Κων/πολιν 8/2
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. "Αλεξανδρεία 8/2 διά Τουρκία
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	ρ. Ρουέν 10/2 διά Νταμρόδ
ΔΩΡΙΚ ΦΕΙ'Μ	72	16398	δ. Κων/πολιν 25/1 διά ΗΠΑ
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	δ. Π. Σάδι 24/1 διά Ρά Λάνουφ

ΕΒΗ	74	15956	ε. Χόγκ Κόκκ 28/1 (ΕΠΩΛ)
ΕΒΙΑ	61	10029	εἰς Μπάραν ἀπό 20/8
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Φιλαδέλφειαν 26/1
ΕΒΡΟΣ	62	20372	α. Ρότερνταν 7/2 διά Τουρκοπάρδο
ΕΒΡΟΣ	63	15819	α. Γκλάζετον 26/1
ΕΔΕΣΣΑ	64	8742	α. Χουέλθα 9/2
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	α. Μπούλεν Μπαί 8/2 διά Περσικόν
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Λ. "Αντζέλες 12/1 διά Γιοκοχάμα
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	α. Πιουρόπορτ 29/12 διά Περικόν
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	α. Ντόμπαν 3/1 διά Μάλμο
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ	62	8425	εἰς Λουάντα 5/2
ΕΙΡΗΝΗ Δ	64	9390	α. Αμβέρσαν 10/2
ΕΙΡΗΝΗ Α	56	10405	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 17/2/77
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δ.)	63	36455	δ. Κων/πολιν 30/1
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23665	α. Ρότερνταν 7/2 διά ΗΠΑ
ΕΙΡΗΝΗ Σ.Κ	56	5237	δ. Παναμά 20/1 διά Σιενφούσεγκος
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	24698	α. Δάντονις 3/2 διά Σάντος
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	α. Κέπεις 31/12 διά Λίβανον

ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	δ. Σουέζ 31/12 δι' Ινδίαν
ΕΚΤΟΝ	62	11428	ε. Πειραιά 11/2 (Επικευα)
ΕΚΤΩΡ	70	16258	ε. Νεκοτσά 3/2
ΕΛΑΦΙΝΑ	68	19495	δ. Γιβραλτάρ 25/1 διά ΗΠΑ
ΕΛΓΙΑΝΝΗ	73	14353	ε. "Ηστ Λόντον 7/12
ΕΛΕΙΑΝΝΗ	70	12791	α. Σιγκαπούρην 20/1 διά Μπαντράρ Άμπας
ΕΛΕΙΑΝΝΗ ΣΤΡΙΑ I	66	10659	α. Κων/πολιν 22/1 διά Σαγκάνην
ΕΛΕΙΑΝΝΗ ΣΤΡΙΑ II	64	10652	α. Αλεξανδρεία 17/12
ΕΛΕΙΑΝΝΗ ΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	ε. Καράτοι 6/12
ΕΛΕΝ ΠΑΠΠΑΣ	57	1962	ε. Τζένταν 26/12
ΕΛΕΝΑ	66	16677	δ. Λάδης 27/1
ΕΛΕΝΗ Α	45	3755	α. Π. Σάδι 27/1
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	ε. Πειραιά 20/1
ΕΛΕΝΗ Κ	55	4132	μετων. «ΚΑΘΥ Π.»
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	53	8985	α. Λομπίτο 10/1 διά Λουάντα
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	60	8401	δ. Γιβραλτάρ 17/12
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	11464	α. Λομπίτο 10/1 διά Λουάντα
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	δ. Άρενας 22/1 διά Γιοκοχάμα
ΕΛΕΥΣΙΣ	65	9694	α. Ντώρμπαν 11/2 διά Περσικόν
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΙΔΑ	58	12025	α. Κολούμπια ρίθερ 9/7 διά Βρετ. Κολομβία
ΕΛΙΚΩΝ	58	8370	δ. Μπρούναμπούτελ 3/1 διά Μπρούναμπο
ΕΛΙΝΑ	63	4628	ε. Κουβέιτ 19/1
ΕΛΙΝΟΥ ΧΟΟΥΠ	62	8501	α. Ζαλβάντορ 30/1 διά Ρεσίφε
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	48	1989	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΙΑΝΝΑ (δ.)	72	1947	α. Λάγος 4/2 διά Γουάρορι
ΕΛΛΑΣ	77	5466	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΛΑΣ	56	4380	α. Κολούμπια 6/2 διά Βρετ. Κόρκουρτ
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ε. Καράτοι λάγος 19/1
ΕΛΛΑΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	72	13098	α. Ζαλβάντορ 30/1 διά Ρεσίφε
ΕΛΛΑΝΙΚ ΒΑΛΟΡ	78	17172	δ. Γιβραλτάρ 8/2 διά Χιούστον
ΕΛΛΑΝΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	56	7510	α. Ντώρμπαν 10/2 διά Μομπάσα
ΕΛΛΑΝΙΚ ΓΡΕΥΤΣ	62	6846	δ. Μομπάσα 8/2 διά Μπέλτρα
ΕΛΛΑΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	δ. Σουέζ 12/2 διά Τζένταν
ΕΛΛΑΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	17172	α. Ρόττερνταμ 13/2 διά Βρέμην
ΕΛΛΑΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕΙ'ΤΟΡ	78	17172	α. Βαλένθια 11/2 διά Πειραιά
ΕΛΛΑΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	α. Ντώρμπαν 2/2 διά Λόρκην
ΕΛΛΑΝΙΚ ΚΟΝΚΟΡΤ	73	13098	δ. Π. Σάδι 2/ διά Κουβέιτ
ΕΛΛΑΝΙΚ ΛΗΤΕΡ	62	8927	ε. Τζένταν 3/2 διά Κά. Τάουν
ΕΛΛΑΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	61	7293	α. Μπέλτρα 5/2
ΕΛΛΑΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	72	8	

ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38304	α. Γένοβα 24/1	INTERAKTIVITY	57	10207	ε. Τζένταν 3/2 (ΕΠΩΛ.)
ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8519	α. Αμβέρσαν 7/1 διά Λάγος	INTERAMISITY	51	3640	δ. Π. Σάιδ 25/1
ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	ε. Σιγκαπούρην 23/1	INTERNAΣΙΟΝΑΛ ΦΛΑΓΚ.	60	8109	ε. 'Αλεξάνδρειαν 30/11
ΕΥΓΕΝΙΑ Β.	52	3312	προσθήσεν Σεωθί Ντέρνα (Λιβύη) 12/2	INTERΦΕΔΙΣΤΥ	63	15985	δ. Λουσαρώνα 11/2
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16700	α. Λάνος 1/2 διά Χιούστον	INTERΧΑΡΜΟΝΥ	53	3646	ε. Πειραιά 10/2
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	ε. Καλατσέλ 2/2	IONIAN ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	δ. Σουέζ 12/2 διά Τζένταν
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ε. Γάνδην 3/2	IONIAN ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	δ. Παναμά 27/1
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	εις μεσογειακός μεταφορός	IONIAN ΡΗΦΕΡ	65	6482	ε. 'Αμβούργον 13/2
ΕΥΗ Λ.	67	14589	ε. Πειραιά 10/2	IONIAN ΣΚΑΥ'	58	4585	ε. Π. Σουδάν 3/2
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Τζένταν 3/1	ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	ε. Ν. 'Ορλεάνην 5/2
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Ρουέν 10/2 διά 'Ιράν	ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	εις Πειραιάδ από 7/1/79 (έπισκ.)
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ε. Ρόττερνταμ 5/2	ΙΟΣ	69	9946	εις μεσογειακάς μεταφορός
ΕΥΠΟ ΓΟΥΑΙΜΒ	61	12351	ε. Τσαγκαράμας 7/2	ΙΟΣ	57	1976	α. Σαβόνα 5/2 διά Βεγγάζην
ΕΥΠΟ ΜΑΙΡΗ	57	10687	ε. Δρέπανον 31/1	ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Τέμα 9/2 διά Τακόρδαντι
ΕΥΠΟ ΣΕ'ΥΛΑΡ	60	10611	ε. Φάς 12/2	ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ	72	7006	ε. Ν. 'Ορλεάνην 31/1
ΕΥΡΙΔΙΚΗ	57	4949	α. Κοπτή 30/1 διά 'Αλεξάνδρειαν	ΙΡΑΝΤΑ	57	4893	α. Σουλίνα 8/2 διά Μπράιλα
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	εις μεσογειακάς μεταφορός	ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	α. Αμβούργον 4/2
ΕΥΡΥΑΛΗ	71	5298	εις Βόσπορον από 23/1/79	ΙΡΙΣ	54	6042	δ. Κωνίπολιν 7/2 διά Π. Σάιδ
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	δ. Γιβραλτάρ 10/2 διά Κωνσταντίναν	ΙΡΙΣ	72	4999	α. Λ. Ταράρ 23/11
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	ε. Λομπίτο 31/12	ΙΣΜΗΝΗ	68	4204	εις μεσογειακάς μεταφορός
ΕΥΡΩΠΗ ΙΙ	60	8242	α. Σάντος 2/11 διά Λουάντα	ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	δ. Γιβραλτάρ 9/2 διά Καράτσι
ΕΥΑΣΤΑΟΙΑ	57	5010	ε. Ακαμάτα 3/2	ΙΩ	69	9072	ε. Τζένταν 30/1
ΕΥΤΕΡΗΝ	56	1593	εις μεσογειακάς μεταφορός	ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	α. Μόλτα 4/2 διά Κανάδα
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	α. Λ. Πάλμα 1/11 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Τσουασίνα 3/2 διά Περαίκον
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	α. Κακινάντα 6/2 διά Ρόττερνταμ	ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	α. Σευούπλα 28/1 διά Τόρε 'Ανουνζιάνα
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10000	ε. Π. 'Αρθρορ 2/2	ΙΩΑΝΝΗΣ	63	8380	α. Βέρακρούζ 22/11
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΟΥΤ	80	11000	δ. Παναμά 5/2 διά Ειρηνικόν	ΙΩΑΝΝΗΣ	61	6950	δ. Γιβραλτάρ 8/2 διά Πειραιά
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57186	ε. Σιγκαπούρην 10/12	ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	δ. Κωνίπολιν 17/12
ΕΦΗ.	61	3840	α. Τζένταν 7/2	ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	α. Σέτε 2/1 διά Βηρυτόν
ΕΦΗ.	58	2556	εις Αγύούσταν από 1/1/277	ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	52	1454	εις μεσογειακάς μεταφορός
ΕΦΜΑΡ	57	8677	δ. Κωνίπολιν 15/1 διά Κωνσταντίναν	ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	α. Γένοβα 28/1 διά Γερμανίαν
ΖΑΚΥΝΘΟΣ (δ.)	62	25211	α. Μπαλάδ 12/1 διά 'Εκουαντόρ	ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	ε. Νταμάρ 12/12
ZANET.	66	4503	ε. Πειραιά 10/2	ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	55	8799	α. Σιγκαπούρην 12/2 διά Γερμανίαν
ZΑΝΗΣ.	81	24200	εις Ταμάν ύπο συμπλήρωσιν	ΙΩΝ	71	11506	α. Μόλτα 2/2 διά Αλγερίου
ZΑΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Σίδνευ 24/1 διά 'Αμβέρσαν	ΙΩΝΙΑ (δ.)	80	38700	α. Σ. Νικολας Μπαΐη 28/10
ΖΑΡΑΠΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	α. Κό Σιχάκ 7/2 διά Δυτ. Αφρικήν				
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ. (δ.)	65	34501	α. Πειραιά 14/1 διά (έπισκεψια)	K. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	α. Χιούστον 10/2
ΖΕΑ ΠΟΡΤ	54	5251	ε. Σιγκαπούρην 9/12	K. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30301	α. Τακόμα 29/1 (ΕΠΩΛ. εις Κορέα)
ΖΕΑ ΣΤΑΡ	66	8937	ε. Πειραιά 25/1	ΚΑΒΑΚΟ	53	5326	δργες εις Χαλκίδα από 28/11/78
ΖΕΥΣ	60	11687	α. Ρουέν 7/2 διά Σάφι	ΚΑΒΟ ΑΛΥΚΩΝ	61	10934	ε. Σάντος 6/2
ΖΕΥΦΟΡΟΣ	77	16366	ε. Τέμα 10/2	ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ	67	10365	α. Αντζελες 11/12 διά Σαγκάνην
ZINI	76	11348	δ. Γιβραλτάρ 2/2 διά Σ. Τζάν	ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	68	10365	α. Λάγος 5/2 διά Π. Χάρκορπτ
ZIRIA.	71	4535	ε. Θουτού 10/2	ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	α. Φιλαδέλφειαν 27/1 διά Ν. 'Υόρκην
ZΥΓΟΣ	76	19166	α. Κολούμπια ρίβερ 22/1 διά Κουβέιτ	ΚΑΒΟ ΚΑΜΠΑΝΟΣ (δ.)	56	12780	ε. Πειραιά 27/1
HΒΗ	79	15200	α. Λίβερπουλ 5/2 διά Χάμπτον ρόδες	ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	εις μεσογειακάς μεταφορός
ΗΓΚΑ	52	2674	ε. 'Ηράκλειον 26/1	ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	α. Γένοβα 28/1 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΗΓΚΑ.	58	1882	ε. Ριγιένκα 24/12	ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12653	α. Μπαχρέν 8/2
ΗΛΙΑΣ	47	3575	α. Π. Σάιδ 2/2	ΚΑΒΟ ΕΙΦΙΑΣ	61	21305	ε. Θεσσαλονίκην 6/11
ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	60	14591	α. Τζένταν 12/2 διά 'Ελλαδα	ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12609	ε. Όσάκα 4/2
ΗΛΙΑΣ Κ.	64	18123	ε. Πειραιά 13/1	ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	α. Γουάρι 29/11 διά Λουάντα
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	ύπο παραλαβήν	ΚΑΜΑΟΣ	58	5058	ε. Π. 'Ελιζαμπε 4/2
ΗΛΙΟΣ	62	10750	δ. Μπρουναυμπούτελ 17/1 διά Π. Χάρκορπτ	ΚΑΘΩΡΙΝ (δ.)	60	13335	α. 'Αλεξάνδρειαν 29/1 (ΕΠΩΛ.)
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15420	α. Οραντζέσταν 20/1	ΚΑΘΩΡΙΝ	63	8895	δ. Κωνίπολιν 25/1 διά Πότι
HΡΑ.	79	15200	δ. Κωνίπολιν 4/2 διά Κωνσταντίναν	ΚΑΘΩΡΙΝ Λ.	70	16285	α. Φιλαδέλφεια 31/1 διά 'Οδησσόν
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723	ε. Καλκούρα 14/1	ΚΑΘΥ.	71	6118	ε. Σαουθμπούτον 12/2
ΗΡΑΚΛΗΣ	53	5691	ε. Ντώρμπατ 6/2	ΚΑΙΤΗ	65	23391	ε. Πειραιά 26/1 (έπισκεψια)
ΗΡΩ	65	23390	δ. Κωνίπολιν 6/2 διά Λ. Πάλμας	ΚΑΛΑΜΟΣ	56	2299	ε. Πειραιά 26/1
ΗΣΤΙΟΡΤ	67	27018	ε. Μιζουσίμα 4/2	ΚΑΛΑΝΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	α. Αντζελες 19/1 διά Γιοκοχάμα
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	α. Παρανάγκουα 26/1	ΚΑΛΙΖ ΣΚΑΥ'	60	4240	δ. Π. Σάιδ 31/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	δ. Π. Σάιδ 3/2	ΚΑΛΛΙΟΠΗ	68	4706	εις Ριο Χάινα από 1/9/79
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)	77	76088	ε. Σιούκάμα 9/1 διά Σιγκαπούρην	ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΔΟΥ	69	11329	α. Ντουμπάτι 8/2 διά Μίνα Καμπούς
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	42275	εις θέσην 49.12 β' 11.19 δ. 14/2	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	71	9074	α. Μόλτα 31/1 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	14545	α. Χόγκ Κόρκ 12/2 διά Μόδι	ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (δ.)	74	15938	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	14545	α. Ματαράνι 1/2 διά Χόλι	ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ	59	12331	ε. 'Αλεξάνδρειαν 9/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.)	68	52400	α. Φάγκαλ 31/1 διά Κ. Κρίστι	ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ	63	15929	δ. Σουέζ 4/2 διά Βομβάνη
ΘΑΝΑΣΗ Α. (δ.)	65	32060	α. Ν. 'Ορλεάνην 23/1	ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	δ. Μπρουναυμπούτελ 3/2 διά Καλμάρ
ΘΑΝΙΚI.	61	9516	ε. Πειραιά 4/2	ΚΑΛΑΜΑΡ	51	6199	α. Αυμέρσαν 24/12 διά Τρίπολιν
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	δ. Παναμά 9/2	ΚΑΛΥΜΝΟΣ (δ.)	59	13022	εις Λουάντα από 1/11/77
ΘΑΣΟΣ Α' ΑΓΑΝΤ	76	9444	ε. Ν. 'Ορλεάνην 10/2	ΚΑΛΥΨΩ	69	5997	δ. Γιβραλτάρ 8/2 διά Μπ. 'Αμπας
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ύπο παραλαβήν	ΚΑΛΥΨΩ Ν.	69	11430	α. Μπαχρέν 10/2
ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ	58	9585	ε. Τζένταν 11/2				
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	69	11967	δ. Σουέζ 14/2 διά Κουβέιτ	KΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Γιοκοχάμα 29/1 διά Λάς "Αντζελες
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	α. Ντουμπάτι 2/1 διά Νάτας διλ.	ΚΑΜΕΙΑ Β. (δ.)	58	11926	α. Μπράξ 8/2 διά Πειραιά
ΘΕΟΤΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	ε. Βαλτιμόρων 4/2	ΚΑΜΠΙΟΣ (δ.)	71	13116	α. Σιγκαπούρην 12/2
ΘΕΟΔΕΓΓΜΩΝ (δ.)	60	19674	α. Πρόβιντενς 22/1	ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	58	12633	α. Μπαχρέν 6/2
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33663	ε. Ν. 'Ορλεάνην 5/2	ΚΑΠ	53	15882	α. Χουέλβα 29/1 διά Ρόττερνταμ
ΘΕΟΔΟΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10750	δ. Βίσακαποτάνημ 6/2	ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	ε. Κωνίπολιν 30/1
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10630	ε. Χαμίνα 1/2	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	62	3600	ε. Βηρυτόν 14/1
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	α. Ν. 'Ορλεάνην 8/2	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	61	4576	α. Ρ. Ιανέριο 19/1 διά Ρ. Γκράντες
ΘΕΟΝΥΜΠΟΣ (δ.)	68	50556	δ. Τζένταν 28/1 διά Νάτας διλ.	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ II	68	31000	ε. Σουδίμπα 13/2 διά Ινδίαν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	10591	δ. Κωνίπολιν 16/11 διά Βάρονα	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ II	73	9219	ε. Θέρονταιη διλ. 9/2
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24740	ε. Μόλτα 31/1	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΟΣΤΑΣ	59	8313	ε. Ούν Κάρ 16/10
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	61	9378	ε. Βομβάνη 18/12	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΟΣΤΗΣ	68	24668	ε. Γένοβα 30/1 διά ΗΠΑ
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	57	9153	α. Σιγκαπούρην 12/1 διά Κολόμπιτο	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΟΣΤΗΣ I	68	15355	δ. Κωνίπολιν 9/2 διά Μαύρη. Θάλ.
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Βανκούφερ 17/12	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	ε. 'Αρζού 13/12
ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	ε. Κοτούνού 7/12 (ΕΠΩΛ.)	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ. (δ.)	62	39169	ε. Βαλτιμόρων 6/2 διά Παραλαβήν
ΘΕΡΜΑΙΤΙΚΟΣ	58	9882	α. Αμβούργον 12/2 διά Σλονισκίλ	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	ε. Πειραιά 9/2
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	77	10460	ε. Λιασσάδων 11/2	ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	ε. Πειραιά 9/2
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ II (δ.)	55	8992	α. Παρανάγκουα 21/1 διά Βιτόρια	ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΝΗΣ	67	16098	δ. Σουέζ 29/1 διά Μπαντάρ 'Αμπας
ΘΕΤΙΣ	74	35513	ε. Πειραιά 12/1 διά Ιταλίαν	ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	α. Τενερίφη 10/2 διά 'Οδησσόν
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	14100	ε. Ν. 'Ορλεάνην 8/2	ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048	δ. Κωνίπολιν 27/1 διά Βατούμ
ΘΗΣΕΥΣ							

ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.....	66	19595	δ. Σκώ 26/1 διά Ρίγα	KONKOPNT (δ.).....	66	42164	α. Τής 7/2 διά Ν. Όρλεάνην
ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ	69	9038	ε. Δουνκέρκην 6/2	KONKOPNTIA ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	ε. Πειραιά 2/2
ΚΑΡΑ'ΙΣΚΑΚΗΣ	65	16903	ε. Κων/πολίν 29/1	KONKOPNTIA ΙΩΝ.....	63	7484	ε. Πειραιά 12/2
ΚΑΡΑ	65	11940	α. Λ. 'Αντζέλες 4/2 διά Σαγκάνη	KONKOPNTIA ΛΑΓΟ.....	61	5005	ε. Σετουμπάλ 3/2
ΚΑΡΕΝ	76	4617	α. 'Αμβέρσαν 15/1 διά Π. Καμπέλο'	KONKOPNTIA ΤΑΡΕΚ	58	6480	α. Χάμπτον ρόδς 9/2 διά Φιλαδέλφειαν
ΚΑΡΕΡΑ	67	5453	ε. Κόμπη 30/1	KONKOPNTIA ΤΑΤΖ	58	6480	δ. Π. Σάδι 10/2 διά Ν. Υόρκην
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	δ. Σούετ 12/2	KONTINENTAL KARRIΕR	71	14764	ε. Πειραιά 2/2
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΝΤΡΗΜΣ	62	9979	δ. Γιβραλτάρ 27/12 διά 'Αλγερίαν	KORINθΙΑΚΟΣ	57	11912	ε. Ρότερνταν 19/1
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	ε. Βαρκελώνη 6/2	KORINθΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	α. Πειραιά 7/2 διά Σεβίλλην
ΚΑΡΙΝΑ	67	41914	α. Λ. 'Αντζέλες 22/12 διά Γιοκοχάμε	KORINθΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	4211	α. Μ. Καπής 30/1
ΚΑΡΙΝΑ	56	4870	ε. Ξωθή Γουάρρι 1/1	KORINθΙΚ	59	10914	α. Πενάγκ 1/2 διά Ρότερνταμ
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	α. Νάρβικ 28/1 διά Κ. Κρίστι	KORINθΟΣ	56	6370	α. Βηρυτόν 20/1 διά Σμύρνην
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	ε. Μαντράς 10/2 διά Καλκούτα	KΟΡΣΑΪΤΡ	62	15000	ε. Παρανάγκουα 1/2
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	ε. Ταομασίνα 8/2	KΟΡΥΤΟΝ	75	19134	α. Μπ. 'Άνρες 22/1 διά Γιοκοχάμα
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.....	73	13324	α. Καράτοι 19/1	KΟΡΩΝΙΑ	70	11826	δ. Σουεζ 31/1 δι 'Ερυθρών θάλ.
ΚΑΡΡΑΖ	68	25084	ε. Σασβίτο 3/2	KΟΣΜΑΣ (δ.)	64	34921	α. Π. 'Αρένας 29/1 δι 'Αγ. Βικέντιον
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Σακά 2/2	KΟΣΜΙΚ	48	1594	ε. μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ε. Μαπούτα 27/1	KΟΥΗΝ ΣΗ	55	4585	ε. 'Ακαπά 14/1
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2466	α. Πύλον 12/1 διά Βεγγάζην	KΟΥΙ'ΝΣΥ	60	9423	δ. Μπρούνιμπουτελ 28/11 διά 'Αγκόλαν
ΚΑΡΥΣΤΟΣ	78	5080	ε. Όρντον 25/1	KΟΥΜΟΥΛΟΥΣ	50	7392	α. Κουβέτ 21/1 διά Μ. Καπηών
ΚΑΣΟΣ	76	14983	ε. Νεάπολην 8/2	KΟΦΗ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	66	5153	α. Μπορέν 10/2 διά Χοντέντα
ΚΑΣΟΣ	56	3105	δργεί εις Χαλκίδα ώπο 31/7/79	KΡΑΝΑΟΣ	59	3354	α. Σ. 'Αννα Μπαΐη 19/1 διά Κούβαν
ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15125	ε. Κωνοτάνζαν 23/1	KΡΑΝΤΟΡ	64	2304	είς Γρεναδά ώπο 4/12
ΚΑΣΖΑΝΑΡΑ	69	14318	δ. Γιβραλτάρ 19/1	KΡΑΝΤΟΡ	47	1534	δργεί εις Πειραιά ώπο 8/9/79
ΚΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ	68	30294	α. 'Αμβέρσαν 31/1 διά Μόντρεαλ	KΡΑΤΙΝΟΣ	69	6084	δ. Κων/πολίν 5/2 δι 'Οδησσόν
ΚΑΣΤ ΟΤΤΕΡ	68	26644	α. 'Αμβέρσαν 31/1 διά Μόντρεαλ	KΡΕΙ'ΖΥ ΧΑΡΡΥ	57	2013	ε. Σιγκαπούρην 17/12
ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	α. Ήράκλειον 30/1	KΡΕΣΤΕΝΑ	67	1788	α. Στέτζια 27/1 δι 'Αλγερίον
ΚΑΣΤΡΩ	50	7544	α. Ρουέν 11/2 διά Π. Σάδι	KΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	61	3886	δ. Κων/πολίν 15/1 δι 'Οδησσόν
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς	KΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	δ. Σουεζ 14/2
ΚΑΤΕ Α	66	2953	α. Μάλτα 10/2 διά Πειραιά	KΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	δ. Γιβραλτάρ 7/2 διά Μιλάζο
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	ε. Βεραρκούς 31/12	KΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΝΤ	78	10832	α. Τζεμπέλα Άλη 21/1 δι 'Ιαπωνίαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α	61	2499	α. 'Αμβέρσαν 11/2	KΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	δ. Π. Σάδι 30/12
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	66	40852	α. Ν. Όρλεάνην 6/2	KΡΗΤΗ ΝΤΑΤ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Νεντούσαμά 9/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	ε. Πειραιά 8/2	KΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Γιοκοχάμα 5/2 διά Κόμπη
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Ν. 'Ορλεάνην 5/2 διά Μεσικό	KΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ε. Μπελλινχάμ 29/12 διά Σιγκαπούρην
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε	70	14370	ε. Καράτοι 4/2	KΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	α. Τένταν 13/1 διά Περσικόν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ	80	15979	α. 'Αμβέρσαν 9/2 διά Ρότερνταμ	KΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Σάιντ 'Αννα Μπαΐη 8/2
ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	α. Π. ντε Μπού 10/2 δι 'Ακαμπά	KΡΙΟΣ	59	16875	ε. Ταμπικό 16/1
ΚΑΤΙΕ	60	10187	α. Μένα όλ 'Αχαρντι 4/2	KΡΙΟΣ	60	4089	υπό παραλαβήν
ΚΑΤΙΖΑ (δ.)	68	13135	ε. Θεούτα 6/2	KΡΙΤΙΑΣ	55	2740	ε. Μάλτα 9/2
KATY	63	5417	α. Κάλιρι 27/1	KΡΙΤΟΝ	59	7158	ε. Κων/πολίν 21/12
ΚΕΑ	58	13968	α. Ν. 'Ορλεάνην 23/1	KΡΙΟΣΟΣ	59	5051	ε. Ντουμπάι 25/12
ΚΕΑ	55	2683	α. Τζένταν 11/2 διά Μπέρμπερα	KΡΟΝΟΣ	67	6911	α. 'Ανβέρσαν 23/12 δι 'Αβάνα
ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙΝΤΟΥΕ	68	13894	ε. Τζέμποτι 18/1 διά Κίνα	KΡΟΝΟΣ	60	3955	υπό παραλαβήν
ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	εις 8έδιν 49/23.8 - 09/26 Δ. 14/2	KΡΟΥΣΕΣ'ΙΝΤΕΡ	58	1596	εις Πειραιά 23/11 (έπισκεψι)
ΚΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	α. Ιμινγκάν 2/2 διά Λάγος	KΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Φρημάντι 11/2 διά Μπ. 'Αμπρες
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. Λ. 'Αντζέλες 18/1 διά Σαγκάνην	KΥΔΑΝΙΑ	65	2025	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΙ'Π ΚΟΝΣΤΕΛΕΙ'ΣΩΝ	70	11556	α. Γιοκοχάμα 27/1 διά Τακόμα	KΥΘΗΡΑ	66	13870	ε. Νταμάρι 10/2
ΚΕΙ'Π ΜΑΝΔΑΡΙΝ	72	10990	α. 'Αντζέλες 2/2 διά Σαγκάνην	KΥΘΝΟΣ	62	4784	α. Ρ. Γκράντε 7/2 διά Πειραιά
ΚΕΙ'Π ΜΑΣΤΑΝΤ'Κ	69	9853	α. Χιούτον 3/2	KΥΚΛΩΠΑΣ	57	9118	δ. Κων/πολίν 15/1
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964	α. Γιοκοχάμα 22/1 διά Χιροσίμα	KΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16400	α. Φιλαδέλφειαν 31/1 δι 'Αρούμπα
ΚΕΙ'Π ΡΙΟΝ	71	9229	ε. Σάντος 16/1	KΥΜΑ	60	7758	δ. Γιβραλτάρ 13/2 διά Πειραιά
ΚΕΙ'Π ΣΑΠΗΡΙΟ	74	8896	υπό παραλαβήν	KΥΝΟΠΟΡΑ (δ.)	64	31040	υπό παραλαβήν
ΚΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΑ	58	13700	α. Ιμινγκάν 11/2	KΥΠΡΟΣ (δ.)	69	119666	δ. Ντουμπάι 26/1 διά Βούρμάνη
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	ε. Φιλαδέλφεια 26/1	KΥΠΡΟΣ	45	3799	ε. Θεούτα 12/2 διά Βαλεντίνα
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	58	8656	ε. Τζένταν 13/2	KΥΡΑ	63	10032	α. Μουπάσα 4/2 δι 'Αμπιτζάν
ΚΕΝΤΑΜ	78	9231	εξωθ. Λάγος 19/1 (έπισκεψι)	KΥΡΑΚΑΤΙΓΚΟ	67	26493	α. Ν. 'Ορλεάνην 2/2 διά Ρότερνταμ
ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	8780	ε. 'Αμβέρσαν 27/1	KΥΡΙΑΚΗ	66	8943	α. Τακόρδαν 14/1 διά Χάιφα
ΚΕΤΤΥ	56	4169	ε. Σαράζ 27/1	KΥΡΙΑΚΟΥΑ	63	13092	ε. Σουδίμπατ 21/1
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	59	24333	δ. Γιβραλτάρ 11/2 διά Ταϊτιανέκια	KΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	66	20516	α. Λισσαβώνα 11/2
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	58	3708	ε. Ακαμπά 28/12	KΩΝΣΑΝΤΙΝΟ	77	9879	α. Καύμαν Μπράκ 21/1
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥ'ΙΝΤ	41	1580	εις μεσογειακάς μεταφοράς	KΩΝΣΑΝΤΙΝΟΣ	67	10327	α. Λάδ. Πάδμας 13/2 διά Τενερίφη
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΛΑΙ'ΙΝΤ	70	13907	α. Λ. Πόλμας 9/2 διά Νοβορωσίσκην	KΩΣ	56	3129	ε. Οράν 30/12 (έπισκεψι)
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΛΑΙ'ΙΝ	67	21706	ε. Βαλτιμόρων 5/2	KΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	9084	δ. Σουμπίδα 22/1
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΑΝ	66	18849	α. Ημερούρην 7/2 διά Λ. Πολλίς	KΩΣΤΑΣ	60	6808	ε. Π. Νούρ 29/12
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	α. Λαύριον 23/12 διά Κούβα	KΩΣΤΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	60	1995	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	δ. Κων/πολίν 11/2 διά Κωνοτάνζαν	KΩΣΤΑΣ	69	3746	δ. Σουεζ 7/2 δι 'Αντεν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	55	4060	δ. Κων/πολίν 16/1 διά Κωνοτάνζαν	KΩΣΤΑΣ Κ	62	2935	ε. Φορτί 9/1
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'ΙΣ	58	3825	ε. Ακαμπά 27/11	KΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΣ	61	13271	ε. Πειραιά 7/2
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	59	5857	ε. Π. Σάδι 12/2	KΩΣΤΗΣ	77	20823	δ. Κων/πολίν 7/1 διά Κωνοτάνζαν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΗ	53	3524	ε. Πειραιά 3/2	KΩΣΤΗΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	α. Λατάκιο 8/1 δι 'Αλγερίον
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3993	ε. 'Αλεξάνδρεια 5/2	KΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	65	14088	ε. Βανκούβερ 17/12
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	52	2736	ε. Π. Σάδι 7/2				
ΚΕΡΕΑ	61	14982	ε. Κων/πολίν 3/1				
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	ε. Σάουθερν 13/2				
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ (δ.)	66	52870	ε. 'Αλγκεθίρας 8/2				
ΚΙΓΚ ΚΑΔΟΜΟΣ (δ.)	64	33455	ε. 'Αλγκεθίρας 6/2				
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	ε. Αλεξάνδρειαν 17/12				
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΟΡ	63	15378	ε. Φιλαδέλφεια 8/2				
ΚΙΓΚ ΣΚΟΝΟΡΟ	64	17050	ε. Βαλπαραίζ 2/1				
ΚΙΚΑ	70	16196	δ. Παναρά 23/1 δι 'Ιαπωνίαν				
ΚΙΚΗ	57	9723	ε. Δουνκέρκηραν 15/1 διά Περαιώκον				
ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	11174	α. Κελάκυ 10/2 διά Τζένταν				
ΚΙΜΚΟ ΣΤΟΡΚ	58	8322	α. Σάντος 10/12 διά Λουάντα				
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	59	35395	δ. Σκώ 10/2				
ΚΙΜΩΛΟΣ	59	12180	α. Ν. Ύρκεντ 23/1				
ΚΙΩΜΟΛΟΣ	64	7891	ε. Φρημάντα 7/2				
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΑΙΡΗ	77	17300	ε. 'Αντζέλες 20/12 (έπισκεψι)				
ΚΛΑΡΑ	60	8254	ε. Ρ. Ιανέριο 18/1				
ΚΛΑΡΙΤΑ	59	5024	ε. Πάτρα 18/1 διά Αβάνα				
ΚΛΑΣΣΙΚ (μ.)	73	73492	ε. Ρίτσαρδης Μπνάι 27/1				
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	ε. Λ. Πόλμας 28/1 δι 'Αγ. Αύρες				
ΚΛΕΙΤΟΣ	56	3179	ε. Σέτε 4/12 διά Βεγγάζην				
ΚΛΕΙΩ	58	8791	ε. Λόγος 4/2				
ΚΛΕΙΩ Κ	62	6262	ε. 'Αμβέρσαν 13/12				
ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187	ε. Κολόμπο 12/1				
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ II	57	4336	ε. Κων/πολίν 7/2 διά Κωνοτάνζαν				
ΚΛΕΠΑΙΑ (δ.)	63	34358	ε. Ρ. Σουκέρ 30/12				
ΚΛΕΩΝ (δ.)	59	16063	ε. Πειραιά 10/1				

ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	δ. Παναμά 7/2	ΜΑΡΙΛΕΝΑ (μ.)	71	72335	ε. Ν. 'Ορλεάνην 28/1
ΛΗΓΚ	61	8658	δ. Μπρούνιμπουτελ 25/1 διά Λουάντα	ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	ε. Ν. 'Ορλεάνην 28/1
ΛΗΔΑ	68	28879	α. Δ. 'Αντζέλες 3/2	ΜΑΡΙΛΥΝ Α.	68	14589	α. Πόρτλαντ (Βικ.) 13/1 διά Ρωσίαν
ΛΗΔΑ II	63	8566	α. Μούπαδα 5/2	ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	εις Ούλαν δύο συμπλήρωσιν.
ΛΗΤΩ	67	9381	α. Ντουμπάτη 26/12 διά Μ. Καμπούς	ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	δ. Κων/πολιν 24/11 διά Μπουργάς
ΛΗΤΩ (δ.)	67	44646	α. Ριγιέκα 11/2	ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	75	14523	α. Σιδνέϋ 24/1 διά Κουβέιτ
ΛΗΤΩ	72	6106	ύπό παραλαβήν	ΜΑΡΙΝΑ Δ.	65	19566	α. Μπ. 'Αυρες 4/2 διά Ρωσίαν
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	α. Λάς Πάλμας 5/10	ΜΑΡΙΝΑ Γ.	61	7838	δ. Κων/πολιν 16/1 διά Ταρτούς
ΛΙΖΑ	53	3723	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	65	36066	α. Π. Μπαγιόβαρ 14/1 διά Καλάο
ΛΙΑΝ Χ. (δ.)	67	48719	ε. Πειραιά 29/11	ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	ε. Χάμπτον ρόδος 13/1
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	ε. Ν. 'Υόρκην 3/2	ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	α. Σπέτζια 3/2 διά Βενετία
ΛΙΝΑ	66	2975	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	δ. Κων/πολιν 12/1 διά Νοβρωσίσκην
ΛΙΝΑΟΣ	62	11034	ε. Μ. άλ. 'Άχαντοι 352	ΜΑΡΚΑ Δ.	75	14785	θρ. ρίβερς 4/12
ΛΙΝΚ ΛΟΒ.	62	8937	ε. Ρότερνταμ 6/2	ΜΑΡΚΑΛΑΝ	68	14771	δ. Κων/πολιν 26/12 διά Κωνσταντζαν
ΛΙΝΚ ΤΡΑΣΤ	61	6950	α. Ρουέν 11/2 διά Καράται	ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Σημάτλλ 8/2
ΛΙΝΚ ΦΑΙΝΟ	60	8420	α. Λ. Πάλμας 30/1 (ΕΠΩΛΗ)	ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	ύπο παραλαβήν
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	61	8951	α. Βουβάλην 2/2 διά Μπεντί	ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	α. Τοιβιτζέκια 9/12 διά Π. Χάρκουρτ
ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4770	μετων. «ΚΑΛΟΠΑΤΡΑ»	ΜΑΡΛΙ (δ.)	59	20827	δ. Σκώ 9/2
ΛΙΤΟΧΩΡΟ	57	3135	εις Καλαμάτα ώπο 2/4/79	ΜΑΡΜΑΡΑΣ	61	8831	δ. Κων/πολιν 3/2 διά Κωνσταντζαν
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	ε. 'Αλεξανδρεια 11/2	ΜΑΡΟΥΔΙΟ	78	19974	α. Λ. 'Αντζέλες 20/12 διά Μπουσάν
ΛΙΨ	68	9650	α. Ναγκόγια 4/2 διά Τζένταν	ΜΑΡΟΥΚΟ	57	8899	ε. Π. Χάρκουρτ 13/1
ΛΟΓΙΑΠΑΤΥ	69	9045	εις Μπάρδαν ώπο 19/9	ΜΑΡΣ	48	3368	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΟΙΠΑΝΤΑ (δ.)	75	24408	ε. Ταμπικό 29/1	ΜΑΡΤΗΣ	61	11915	α. 'Αλεξανδρεια 11/2
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Βανκούβερ 10/2	ΜΑΡΤΙΝΑ	58	4414	α. 'Ανκόνα 17/1 διά Ραβέννα
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	εις Καζαμπάνκα 3/2/80 (ΕΠΩΛΗΘΗ)	ΜΑΡΥΛΙΣ	68	2983	ε. Μαρσαλάν 30/1
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	ε. Τζένταν 3/1	ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	ε. Ραβέννα 1/2 (Επισκευα)
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	δ. Παναμά 29/1 διά Ιθακούνι	ΜΑΡΩ	73	32510	δ. Ντόβερ 12/2
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. Τόιμπα 7/2 διά Μιζουσίμα	ΜΑΣΑΛΑΙΑ	64	1966	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΟΥΣΥ	74	16006	δ. Κων/πολιν 29/1 διά Ρότερνταμ	ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Φιλαδέλφειαν 26/12
ΛΥΔΙΑ	59	1226	εις 'Ηράκλειον ώπο 16/12	ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18643	ε. 'Αννάπολης ανκορ. 9/2
ΛΥΔΙΑ	74	9712	δ. Σουέζ 9/2 διά Ακαμπτα	ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12197	δ. Παναμά 4/2
ΛΥΔΙΑ Π. (δ.)	64	6547	α. Πειραιά 16/1	ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΥ II (μ.)	66	32645	ε. Χάμπτον ρόδος 6/1
ΛΥΡΑ	58	12982	δ. Κων/πολιν 9/2 διά Ρότερνταμ	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ	58	7894	α. Βενετία 22/1 διά Πειραιά
ΛΥΡΙΚ	67	41914	α. Χάμπτον ϋρδος 6/2 διά 'Ελλαδα	ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ	58	5562	ε. Λάγος 2/2
ΛΟΡΕΤΤΑ	68	29375	ε. Αλεξανδρειαν 9/2	ΜΑΤΑ	53	4347	ε. Π. Σάδι 17/1
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Αύγουσταν 24/1 διά Τσέκκα	ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	δ. Π. Σάδι 15/11
ΜΑΓΙΟΣ	62	8975	α. Ν. 'Ορλεάνην 1/1	ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	α. Μπούλεν Μπαιη 17/1
ΜΑΓΙΟΣ	53	2025	α. Σουίτα 20/1	ΜΑΘΙΔΑ	65	7696	α. Ρότερνταμ 30/1 διά Κπέμες
ΜΑΙΡΗ	68	22391	δ. Γιβραλτάρ 11/1 διά Μοσταγκάνεμ	ΜΑΤΙΝΑ	63	2911	ε. Πειραιά 2/2
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	ε. Άλγεριον 9/2	ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	10462	δ. Γιβραλτάρ 13/2 διά Γδύνια
ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	α. Πειραιά 31/1 διά ΗΠΑ	ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	δ. Π. Σάδι 2/2
ΜΑΪΤΤΥ	63	9341	ύπο παραλαβήν	ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)	66	39617	α. Τής 23/1 διά Ντακάρ
ΜΑΚΗΣ Κ.	58	8388	α. Πύλων 19/11 διά Τρίπολιν (Λιβύης)	ΜΕΘΩΝΗ (δ.)	81	33500	εις 'Οσιμα ώπο συμπλήρωσιν
ΜΑΚΡΑ	73	8957	ε. Ν. 'Υόρκην 22/1	ΜΕΤΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Ε'άλιμπετ 31/1 διά ΗΠΑ
ΜΑΛΑΣΣΕΝΙΑ	58	10586	α. Σαβόνα 3/2 διά Γιβραλτάρ	ΜΕΛΑΝΘΩ Κ.	63	6460	δ. Σουέζ 31/1 διά 'Ασσάμη
ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	ε. Μπαγκόν 29/1	ΜΕΛΙΝΑ	66	1599	α. Δουνκέρκην 3/2 διά Μπουργκάς
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	δ. Σουέζ 13/2 διά Μπαγκόν	ΜΕΛΙΤΗ	75	35489	ε. Ν. 'Ορλεάνην 6/2
ΜΑΝΙΑ	68	2918	α. Ρουέν 7/2 διά Μιλάζο	ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ε. Καράτοι 4/2
ΜΑΝΙΝΑ III	61	6309	δ. Κων/πολιν 26/1 διά Κωνσταντζαν	ΜΕΛΙΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	α. Λισαβώνα 9/2 διά Περσικόν
ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ	77	16267	δ. Παναμά 14/1	ΜΕΛΑΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	α. Σ. Νίκολας 2/2
ΜΑΝΤΩ V (δ.)	72	17432	α. 'Ησταχ 2/2 διά Πούντα Κουσιόλο	ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	δ. Παναμά 24/12 διά Σαγκάνη
ΜΑΝΔΑΛΗΣ Δ.	80	5511	α. 'Αυβέρρων 25/1 διά Βρετόν	ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	α. Λεμεσόν 31/12 διά 'Άλγεριον
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Μπλώδη 5/2 διά Ρότερνταμ	ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	δ. Κων/πολιν 31/1 διά Μ. Θάλ.
ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ	71	9372	α. Ντρόμπιταν 2/2 διά Ν. Αμερικήν	ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	63	12407	ε. Τσαγκουράδης 9/2
ΜΑΟΥΝΤ ΘΡΥΣ	68	18525	α. Π. Πύρι 20/1 διά Αγυπτίου	ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	11783	ύπο παραλαβήν
ΜΑΟΥΝΤ ΘΡΥΣ	68	18525	δ. Σουέζ 29/1 διά Νταμάνη	ΜΕΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ	57	10388	α. Γιβραλτάρ 12/2 διά ΗΠΑ
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	ε. Ν. 'Ορλεάνην 10/2	ΜΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	66	9826	δ. Κων/πολιν 2/2 διά Κωνσταντζαν
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟ	77	19678	α. Λ. 'Αντζέλες 8/2 διά Γιοκοχάμα	ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	72	9218	α. Λ. 'Αντζέλες 26/1 διά Σαγκάνη
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	α. Κόμπη 17/1 διά Νιούκσταθ	ΜΕΝΤ ΦΡΗΖΕΡ	61	6124	α. Λ. Παλίς 10/2 διά Τζένταν
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	ε. Πειραιά 4/2	ΜΕΝΤΙΤΕΣ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Ακαμπτα 23/1
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	68	57204	δ. Ρότερνταμ 6/2 διά Μονρέβια	ΜΕΝΤΚΕΙΤ' Π.	62	9092	δ. Σουέζ 13/2 διά Τζακάρτα
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	ε. Βανκούβερ 31/1 διά Ιαπωνίαν	ΜΕΝΤΜΑΡΕ	55	3883	δ. Σ. Σάδι 12/2
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΙΤ'	61	12847	ε. Μάλανη 11/2	ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	δ. Κων/πολιν 2/1 διά Οδησσόν
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΙΤ'	62	8967	ε. Σ. Αντόνιο 29/1	ΜΕΝΤΣΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ε. Πειραιά 10/2
ΜΑΡΑΠΟΥ	78	8845	ε. Ρότερνταμ 30/12 διά Π. ντέ Μπούκ	ΜΕΝΤΣΤΑΡ	62	11082	δ. Γιβραλτάρ 6/2 διά Βηρυτόν
ΜΑΡΑΓΡΙΤΑ	66	18155	δ. Κων/πολιν 30/1 διά Κωνσταντζαν	ΜΕΝΤΖΟΥ'Υ	57	3702	α. Ρουέν 12/2 διά Καζαμπάλνκα
ΜΑΡΑΓΡΙΤΑ	66	15404	ε. Ν. 'Ορλεάνην 6/2	ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ε. Χάμπτον ϋρδος 7/1-2
ΜΑΡΑΓΡΙΤΑ	60	10748	ε. Μάλανη 7/2 διά Πότι	ΜΕΡΑΚΛΙΑΝ ΑΤΣ	62	1524	δ. Λάρνκα 1/2
ΜΑΡΓΚΡΙΤΑ	58	2965	ε. Τζένταν 13/2	ΜΕΡΑΚΛΙΑΝ ΦΡΙΟ	61	1399	ε. 'Αμπιτζάν 21/1
ΜΑΡΕΣΟΛΑ	69	9623	ε. Τάραντα 7/1 διά Μάρφα ελ Μπρέγκα	ΜΕΡΚΙΟΥΡ	62	9951	α. Νταμάρ 2/2 διά 'Ακαμπτα
ΜΑΡΙ	74	8925	ε. Κόμπη 4/2	ΜΕΙΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. Κίρις 18/1
ΜΑΡΙ	58	4222	εις Πειραιά ώπο 15/1	ΜΕΙΖΑ ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	69	17485	ε. Σουέζ 14/2
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	α. Χιούστον 21/1 διά Νοβρωσίσκην	ΜΕΙΖΑ ΑΙΓΑΛΗΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	ε. Σιγκαπούρη 12/2 διά Μελβούρνη
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	α. Πειραιά 2/1 διά Λιβύην	ΜΕΙΖΑ ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17355	ε. 'Αλεξανδρειαν 11/2 διά 'Ελλαδα
ΜΑΡΙΑ	70	9101	ε. Μπούσιρο 9/1	ΜΕΙΖΑ ΓΗ (δ.)	71	17355	ε. Σάρρος 12/2
ΜΑΡΙΑ	59	5379	α. Χόρμπι 10/2 διά Τζένταν	ΜΕΙΖΑ ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ε. Πούλο Μπούκομ 10/1
ΜΑΡΙΑ	57	3513	ε. Μεσσίνα 4/2 διά Μπλάφ	ΜΕΙΖΑ ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	δ. Θερνταϊται όπλ. 9/2
ΜΑΡΙΑ	60	3458	δ. Σουέζ 24/7 διά Τζένταν	ΜΕΙΖΑ ΛΑΜΨ (δ.)	72	17355	ε. Σιγκαπούρη 11/2
ΜΑΡΙΑ Α.	62	3199	α. Λισαντόβα 12/2 διά Χουέλβα	ΜΕΙΖΑ ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17355	δ. Γιβραλτάρ 5/2 διά Αύγουσταν
ΜΑΡΙΑ Γ.Δ.	74	15938	ε. Π. Γκλέις 6/2	ΜΕΙΖΑ ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17485	α. Τζιμπούτι 11/1 διά Σασμόπι
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΗ...	70	9565	ύπο παραλαβήν	ΜΕΙΖΑ ΟΡΜΗ (δ.)	72	17355	α. Πούλο Μπούκομ 9/2 διά Χόγκ Κόγκ
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	60	6978	ε. Ράγκον 10/2 διά Αγυπτίου	ΜΕΙΖΑ ΣΠΟΝΗ (δ.)	72	17355	δ. Σουέζ 7/2
ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΛΙΝΑ Σ.	68	1599	ε. Τζένταν 9/2 διά Π. Σουδάν	ΜΕΙΖΑ ΣΠΟΝΗ (δ.)	72	17355	α. Πούλο Μπούκομ 2/2 διά Γιοκοχάμα
ΜΑΡΙΑ ΖΑΣΒΕΛΑ (δ.)	64	33058	ε. Μπότανα Μπάι 19/1 διά Περσικόν	ΜΕΙΖΑ ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	ε. Κολόμπιτ 12/2
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ε. Μπλέγκα 5/2	ΜΕΙΖΗΝΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	7896	ε. Ρεντί 27/1
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ε. Καζαμπάλνα 17/1	ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Βενετία 6/2 διά Γιβραλτάρ
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	ε. Μπεντίνα 10/1	ΜΕΤΕΩΡΑ	63	10242	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	58	5746	μετων. «ΜΑΡΙΑ»	ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Μ. Αμπντουλά 7/1 διά Ιταλίαν
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	67	11001	α. Κων/πολιν 31/12 διά Κωνσταντζαν	ΜΗΛΟΣ IV	53	3429	δ. Π. Σάδι 16/12
ΜΑΡΙΑ Ν.	76	6034	α. Δάγος 10/1-διά Π. Χάρκουρτ	ΜΗΛΟΣ V	54	3724	δ. Π. Σάδι 26/12
ΜΑΡΙΑ Ζ.	73	13631					

ΜΙΝΙ ΔΕΓΙΝ	70	1582	α. Πειραιάς 12/2 διά Ιταλίαν	NEMA	58	7425	α. Σουδίμπα 1/2
ΜΙΝΙ ΔΕΓΙΣ	69	1570	ε. Ν. Όρλεδην 4/1	NEMEA (μ.)	71	57829	α. Χάμπτον ρόδες 6/12 διά Παναμά
ΜΙΝΙ ΔΗΝΤ	70	1592	α. Σπέτζια 4/2 διά Αλγερίαν	NEMEA	79	10993	ε. Τζακόρτα 14/1
ΜΙΝΙ ΔΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ε. Π. όφ Σπάιν 9/2	NENA	74	39866	α. Δ. "Αντζέλες 7/2
ΜΙΝΙ ΔΗΦ	71	1584	α. Κύκαστον 24/12 διά Μαΐδημ	NEONTHS	66	3762	δ. Κωνίτολην 30/12
ΜΙΝΙ ΔΙΑΡΝΤ	72	1562	α. Σπέτζια 15/1 διά Αλγερίαν	NEOTHS	69	2988	ε. Μπάρ 7/2
ΜΙΝΙ ΔΙΑΛΑΚ (δ.)	70	1598	ε. Τζέντας 6/2	NEPTOUN K.	67	32644	ε. "Αγ. Φραγκίσκον 6/2
ΜΙΝΙ ΔΙΜΠΡΑ	70	1592	δ. Παναμά 31/1	NEPTOUNIA	65	27960	α. Σπέτζια 6/1
ΜΙΝΙ ΔΙΝΚ.	71	1592	α. Κύκαστον 8/2 διά ΗΠΑ	NESTOR SPIRIT	63	8213	α. Αμβούργον 24/1 διά ΗΠΑ
ΜΙΝΙ ΔΙΝΤΟ	71	1564	α. Σπέτζια 31/12 διά Βεγγάδην	NEFEAH	68	24894	α. Κακογκάδα 30/12 διά Μπαγκόκ
ΜΙΝΙ ΔΙΦΤ.	70	1582	α. Τάραντα 10/1 διά Βεγγάδην	NEFEAH	69	5709	ε. Σιγκαπούρην 8/2 διά Ινδονησίαν
ΜΙΝΙ ΔΙΟΥΦ	71	1563	ε. Πενακόδα 29/1	NEFOES II	71	9093	α. Αμβούργον 10/2 διά ΗΠΑ
ΜΙΝΙ ΔΙΟΤΟΣ	70	1591	ε. Τζάκσονβιλ 15/1	NIHL ARMSTRONG (δ.)	60	25471	ε. Σ. Λουίζ ντι Ρόν 13/2
ΜΙΝΙ ΔΙΟΥΜ	74	1577	α. Ν. Όρλεδην 6/2	NIHREYES	56	9942	δ. Κωνίτολην 26/11 διά Όδησσον
ΜΙΝΙ ΔΙΟΥΝΑΡ	71	1592	δ. Παναμά 21/1	NIHRIS	77	18080	ε. Τζένταν 13/2 διά Γουαντί Φερέρων
ΜΙΝΙ ΔΙΟΥΣ	71	1594	α. Σαβόνα 12/2 διά Τρίπολιν	NIHRITOS (δ.)	64	42126	δ. Σουεζ 10/2
ΜΙΝΙ ΔΙΥΜΦ.	75	1578	δ. Παναμά 7/2	NIHSOS ANDROS	61	3142	ε. Γιβραλτάρ 4/1 διά Όδησσον
ΜΙΝΙ ΔΩΔ	71	1594	α. Χιούστον 4/2	NIHSOS IOAKH	53	4969	δ. Σ. Σάιδ 8/2
ΜΙΝΙ ΔΩΝΤ	70	1592	α. Μοντένικο Μπάι 4/2 διά Ν. Όρλεδην	NIHSOS MUKONOS	61	5693	α. Μπαρέλετο 14/1 διά Αννάμπα
ΜΙΝΙΣΗ	63	1151	α. Γάμπης 24/1	NIHSOS RODOS	57	3190	δ. Παναμά 21/11 διά Αθάνα
ΜΙΝΟΡΙΣ ΔΑΚ.	69	13053	α. Λ. Πόλμες 31/1 διά Τζώρτζιασουν	NIHSOS SAMOS	56	5137	α. Κοσίν 7/2 διά Πειραιά
ΜΙΝΤΕΝ	64	4776	α. Μπλόφ 31/1 διά Ζντντνόφ	NIHSOS SKYROS	61	6306	α. Δ. Πάλμας 3/2
ΜΙΝΟΣ	75	28082	δ. Παναμά 2/2	NIENMUNDURGK	64	4566	δ. Κωνίτολην 20/12
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ	57	4535	ε. Βαλέντια 10/2 (έπισκευα)	NIKAIΑ	73	19831	δ. Γιβραλτάρ 9/2 διά Λονδίνον
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	56	8590	α. Ρεάφε 8/2				
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	α. Ν. Όρλεδην 27/1				
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Ν. Όρλεδην 1/2				
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΛΗ	74	28082	α. Αυβέρσαν 31/1 διά Χιούστον				
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	3861	α. Ακαμπα 4/2 διά Σουέζ				
ΜΙΧΑΗΑ Λ.	65	28313	α. Ν. Ύρκην 9/2 διά Αρούποτα				
ΜΙΧΑΗΑΛ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	71	11352	α. Ντάς διά 1/8 διά Χοβίκ				
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Σεμμπρούδης 4/2 διά Αργεντινήν				
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Χάμπτον ρόδες 6/2				
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	δ. Σοξ 14/2 διά Τοινάμπο				
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	α. Λ. "Αντζέλες 20/11 διά Σκιάκη				
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	2993	α. Άμπερτντ 21/1				
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	α. Άμβεσαν 27/1				
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	ε. Σαρζά 6/2				
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	δέωθι Τσιγκάδα 24/1				
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΕΥΑΣ	61	12662	ε. Μαντράς 9/2				
ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	ε. Χάμπτον ρόδες 6/2				
ΜΟΙΡΑ Β.	64	10119	ε. Λά Παλλάς 4/2				
ΜΟΙΣΙΑ	74	33073	α. Λισσαβάνα 6/2 διά Π. Όρντας				
ΜΟΜΠΙΔΑ (δ.)	69	47958	Μένα διά Αγκαριάν 7/2 διά Φρημαντά				
ΜΟΜΠΙΔΗΣ (μ.)	67	54502	α. Λ. "Αντζέλες 9/2 διά Σ. Νικολάς				
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Τεργέντην 3/2 διά Διγούσσαν				
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	56	12355	εις μεταφοράς Ινδονησίας				
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	ε. Τακόμα 1/2 διά Σηπάττα				
ΜΟΣΧΑ Δ.	58	8823	δ. Πάσι 11/2				
ΜΟΥΔΑΤ ΦΡΟΣΤ	58	4037	α. Λ. Πόλμες 2/1 διά Λουάντα				
ΜΟΥΝΤΕΡΕΑΙΤΣ	60	9365	δ. Γιβραλτάρ 12/2 διά Κή Γουεστ (ΕΠΩΔ)				
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Σ. Τζών 29/1 διά Ταμπικό				
ΜΠΑΖΙΑ ΙΙΙ	65	18459	δ. Κωνίτολην 27/1 διά Ιταλίαν				
ΜΠΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ	67	8799	ύπο παραλαβήν				
ΜΠΑΛΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	1599	α. Στεπούμπαλ 30/1 διά Πίκο διά.				
ΜΠΑΛΤΙΚ ΦΡΖΕΡ	60	6158	α. Κανέα 11/1 διά Ιταλίαν				
ΜΠΑΡΑΧΟΝΑ	68	10016	ε. Ρίο Χάνια 3/1				
ΜΠΑΡΟΥ ΧΟΟΥΠ	57	5452	ε. Πειραιά 31/1				
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	ε. Δ. "Αντζέλες 7/2				
ΜΠΕΑ ΣΤΑΡ	56	4884	δ. Κωνίτολην 10/2 διά ΙΠάν				
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ύπο παραλαβήν				
ΜΠΙΑ	75	7246	α. Πειραιά 10/2 διά Σύρου				
ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4485	εις Πειραιάς 12/12 (έπισκευα)				
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΜ	60	8573	δέωθι Αργος 30/12				
ΜΠΟΝΑΤΣΑ	68	16005	ε. Κολόμπα 12/2 διά Αυστραλίαν				
ΜΠΟΣ ΤΡΕΙΤΙΝΤΕΡ	72	3621	ο. Ντάρμπιαν 10/2 διά Μαυρικίου				
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ	81		εις Μιχάρα ύπο συμπλήρωσιν				
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-							
ΡΑΝΤΖΑ (δ.)	64	32756	α. Μπωμόντ 31/1	ΝΟΗΣ	55	3956	εις Νότην όπι 3/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	α. Τζουάιμαχ Τέρρο. 24/1	ΝΟΥΣΣΑ	58	1596	έβυθισθι έξωθι Κάμπο ντε λό Νάο 30/1
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Λάνος 5/2 διά Κέπρες	ΝΟΥΦΑΡΟ (δ.)	60	16491	α. Π. λό Κρούς 14/12 διά Βοστώνη
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	α. Στεπτίνον 10/12 διά Αλγερίου	ΝΤΑΛΙΑ Α.	45	3487	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	δ. Γιβραλτάρ 24/1 διά Μερόνια	ΝΤΑΜΙΑΝ	64	6460	ε. Ασσάμη 28/1
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥΓ'	54	6103	ο. Ρουέν 28/1 διά Καμπίντα	ΝΤΑΝΗ Σ (δ.)	63	34617	ύπο παραλαβήν
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	α. Ήράκλειον 30/1	ΝΤΑΝΙΕΛ	67	3868	α. Λιβύρνο 4/2 διά Αλγέριον.
ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	6267	ε. Κοτέρ 6/2	ΝΤΑΝΙΟ ΑΛΕΚΟΣ	58	9028	εις Μουριγκ Κόβ 8/1/80
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	ε. Λόγρος 3/2	ΝΤΑΝΟ ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	58	7396	ε. Τής 11/2
ΜΠΡΑΒΟΞΠΟΡΤΕΡ	77	3827	α. Π. Εσκιέβλ 6/2 διά Λ. Τσαρλές	ΝΤΑΝΟ ΣΤΑΡ	59	10609	ε. Πειραιά 16/1
ΜΠΡΑΙΤΣ ΣΚΑ'Υ	69	2979	ε. Λόγρος 2/1	ΝΤΑΝΟ ΤΡΕΙΤΙΝΤΕΡ	61	13054	α. Καζαμπλάνκα 26/1 διά Ρίο Γκράντες
ΜΠΡΗΖ (μ.)	64	35082	ε. Σάρρος 9/2	ΝΤΑΥΜ'ΜΟΥΝ	70	4800	ε. Κοπέρ 10/2
ΜΥΩΙΚ (μ.)	67	39617	α. Άλκεβιτας 9/2 διά Χάμπτον ρόδες	ΝΤΑΥΜ'ΜΑΝ	70	4797	ε. Ρότερνταν 4/2 διά Λιβύην
ΜΥΚΑΛΗ ΙΙ	77	16267	α. Ν. Όρλεδην 30/1 διά Πασακαγούλα	ΝΤΑΥΜ'ΝΑΜΙΚ I.	47	2193	ε. Σαρζά 25/1
ΜΥΚΗΝΑΙ II	54	5240	ε. Σχογ Κόγκ 22/1	ΝΤΑΥΜ'ΝΑΜΙΚ ΣΕΥΛΟΡ (δ.)	58	11486	ε. Τάμπα 30/1 (έπισκευα)
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Πειραιά 27/1	ΝΤΑΦΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.)	61	22256	δ. Γιβραλτάρ 10/2 διά Σαβόνα
ΜΥΡΙΝΑ	75	13036	α. Αγ. Φραγκίσκον 22/1 διά Μεξικόν	ΝΤΕΖΑΝΜΑΡ	60	7176	α. Σμύρνη 20/11 διά Τρίπολιν
ΜΥΡΞΙΝΙΔΗ	77	5511	ε. Γκουαναγιάκι 5/2	ΝΤΕΖΕΡΠ ΓΟΥΙΤΝΤ	74	14523	α. Λόγρος 18/1
ΜΥΡΤΙΑ	63	3499	α. Π. Χάρκορπτ 31/1	ΝΤΕΖΕΡΠ ΚΙΓΚ	77	15320	ε. Ν. Όρλεδην 31/1
ΜΥΡΤΙΑ Β.	67	5113	ε. Λόγρος 16/1 διά Π. Χάρκορπτ	ΝΤΕΖΕΡΠ ΚΟΥΗΝ	77	15320	δ. Κ. Κρίστι 3/2
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	δ. Κωνίτολην 10/2	ΝΤΕΖΕΡΠ ΠΡΙΝΣ	77	15320	ε. Ν. Όρλεδην 8/2
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	ε. Παναμά 2/1 διά Αθάνα	ΝΤΕΖΕΡΠ ΦΑΑΚΟΝ	80	17100	δ. Σουέτ 5/2 διά Βουβάνην
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	ε. Κόμπε 6/2	ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΤ	68	13553	ε. Κωνίτολην 5/2
Ν.Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ	78	11850	α. Ν. Ύρκην 26/1 διά Κ. Τάουν	ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	63	7700	α. Δ. "Αντζέλες 1/1
ΝΑΒΕΖΑ	59	3246	α. Θέουτον 2/1 διά Π. Κορτές	ΝΤΗΦΑΓΙΑΝΤ	59	19988	ε. Τέρε 12/2
ΝΑΓΟΣ	71	2997	α. Αμέρσον 29/1 διά Λ. Γκούδιρα	ΝΤΙΓΚΡΙΝΙΤΥ	57	8485	δ. Κωνίτολην 10/2 διά Ινδίαν
ΝΑΓΤΑΝΤ	75	35561	α. Γάνηδη 9/2 διά Χάμπτον ρόδες	ΝΤΙΝΙΣ Σ.	54	2807	ε. Πειραιά 15/12
ΝΑΝΟΥΛΑ	63	2589	α. Τύνιδη 9/2	ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	37670	α. Νταέρμα 4/2
ΝΑΝΤΙΝΑ	70	5879	α. Αίλατ 2/2 διά Ασσάμη	ΝΤΙΝΤΙΕΡ	62	6981	δ. Κωνίτολην 31/1
ΝΑΝΩ Κ.	66	1789	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΤΟΛΑΥ	59	8588	δ. Βαλβίτ Μπαίλ 10/2
ΝΑΕΩΣ	56	5154	ε. Σάδι 29/1 διά Κωνίτολην	ΝΤΟΛΑΥ	55	4887	ε. Βουβάνην 1/2 διά Αμβούργον
ΝΑΕΩΣ	70	8825	δ. Παναμά 1/2	ΝΤΟΛΑΦΙΝ ΙΙ (δ.)	59	12463	ε. Πειραιά 31/1 (έπισκευα)
ΝΑΕΩΣ ΑΓΓΛΑΝΤ	80	10982	α. Μονρόβια 6/2	ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	6980	α. Τεπέ 2/10
ΝΑΟΥΣΑ	62	11033	ε. Ποκοσούκα 6/2	ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	ε. Ραγκούτ 13/1
ΝΑΣΙΟΥΚΑ	59	3266	ε. Μπαλμπάδα 9/12	ΝΤΟΜΑΝΟΥΕΛ	61	9922	ε. Γάνδην 7/2
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Κόμπε 31/1 διά Σουέζ	ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	70	17782	ε. Σ. Αννα Μπαίλ 18/1 (έπισκ)
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	δ. Σουέζ 6/2 διά Αντεν	ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	ε. Σιγκαπούρην 8/2
ΝΑΥΣΙΚΑ	69	5222	ε. Αμέρσον 9/2	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17782	ε. Τσιταγκόνδη 1/2
ΝΑΥΣΙΚΑ Δ.	56	3640	ε. Λόγρος 4/2	ΝΤΟΝΑ ΣΩΦΙΑ	78	15229	δ. Π. Σάιδ 10/2
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845	δ. Σαίδ 7/2	ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	ε. Σιγκα

Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ.....	80	16200	α. Χιούστον 28/1		ΠΑΤΡΕΑ.....	74	13036	α. Φρημάντλ 152 δι' Αγυπτίου
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10.....	74	15976	α. Ζ. Λαρέντζο (Άργ.) 6/2		ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ).....	77	125947	δ. Σουέζ 3/2 διά Περαιών
ΟΔΥΣΣΕΥΣ.....	64	19140	δ. Π. Σάδι 12/2		ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	δ. Παναμά 28/1 δι' Αλγερίαν
ΟΔΥΣΣΕΥΣ.....	63	11120	δ. Παναμά 30/1		ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ.....	70	14724	α. Αμβέρσαν 7/2 διά Ντιέρμπριν
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ).....	66	2999	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.....	71	16306	α. Ν. 'Ορλέανην 4/2 δι' Οδησσόν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΒΙΡΤΣΟΥ.....	73	73492	ε. Πικοχάμα 25/1		ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ζ.....	60	7707	ε. 'Αλεξανδρειαν 5/1
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ.....	78	19364	ε. 'Αμβέρσαν 11/2		ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ).....	58	18297	ε. Πειραιάδ 6/2
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ.....	62	10834	ε. 'Οδησσαν 28/12		ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ.....	69	1999	α. Ριντχάμ Ντόχ 23/1
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ.....	72	20512	δ. Παναμά 25/1		ΠΑΦΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤ.....	70	18287	β. Κωνίτολιν 31/1 διά Κωνσταντίναν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΕΣΤΙΤΖ.....	78	19344	ε. Μπουσάν 31/1		ΠΑΦΩΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	71	11801	δ. Παναμά 31/12
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ.....	72	20510	α. Πιουροπόρτ 2/2 δι' Αμβέρσαν					
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΡΕΝΤΣΠΙ.....	79	19343	ε. Ισκεντρόν 28/1					
ΟΛΑΝΔΙΑ.....	56	4380	δ. Κωνίτολιν 11/2		ΠΕΔΟΥΛΑΣ.....	62	28222	ε. Βομβάνη 3/2
ΟΛΑΥΠΙΑΝ.....	62	10981	δ. Σουέζ 2/2 διά Κίνα		ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	α. Άγ. Φραγκίσκον 20/12 διά Κίναν
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	71	9709	δ. Σουέζ 7/2 διά Σιγκαπούρην		ΠΕΛΑΓΟΣ.....	76	8376	δ. Σουέζ 12/2
ΟΛΥΜΠΙΑΣ.....	58	5271	δ. Παναμά 3/2 διά Σ. 'Αντόνιο		ΠΕΛΛΑ.....	79	10993	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ (δ).....	64	38598	ε. Γκλέβεστον 10/2		ΠΕΛΛΗΝΗ.....	69	1476	ε. Μπ. 'Αύρες 30/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ (δ).....	65	38607	ε. Πιουροπόρτ 13/1		ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ).....	65	34446	α. Βενετία 5/2 διά Λαττάκια
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ).....	74	18204	α. Ταράλετον 3/2 δι' Αρούμπα		ΠΕΛΟΨ	55	7737	δ. Σουέζ 1/2 διά Π. Σουδάν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΡΕΣ.....	69	15688	ε. Κολούμπια ρίβερ 4/2		ΠΕΜΑ.....	60	4824	ε. 'Εικατ 31/1 διά Σιγκαπούρην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΓ'ΙΝΜΠΟΟΥ (δ).....	75	43744	ε. Πούλο Μπούκομ 8/2		ΠΕΜΠΑΝΕ.....	70	9870	ε. Ρότερνταν 14/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ).....	76	66259	ε. 'Αμβερύργον 5/2		ΠΕΝΤΕΛΗΝ (μ).....	72	57802	ε. Χάμπτον ρόδης 27/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΙΧΤΟΡΥ.....	72	15498	ε. Πόρρογκρουν 8/2 διά Χάλιφαξ		ΠΕΡΑ (δ).....	67	57794	α. Ν. 'Ορλέανην 1/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ.....	73	15478	ε. Κωνίτολιν 22/12 διά Σαγκάνη		ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	α. Τακόμα 17/1
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ.....	62	2649	α. Αντζέλες 13/1 διά Σαγκάνη		ΠΕΡΙΚΛΗΣ.....	60	6134	ε. Αλεξανδρειαν 28/1
ΟΛΥΜΠΙΑ.....	72	11946	α. Βιβούμασουθ 15/2 διά Δουνκέρκην		ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ).....	67	38915	α. Ν. 'Ορλέανην 5/2 διά Μόμπικ
ΟΜΑΟΣ.....	57	8833	εις Πειραιάδ 6/6/78		ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΗΛΑΚΟΥΣΗΣ (μ).....	76	45330	α. Σιγκαπούρην 3/2 διά Κουβέιτ
ΟΜΕΡ.....	58	2556	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΠΕΡΑ Α'ΙΔΑΝΤ.....	64	10865	ε. Αμβέρσαν 26/1
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ.....	53	1879	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΠΕΡΑ ΜΠΑΙΓ'.....	71	9623	ε. Χιούστον 352
ΟΝΗΣΙΟΣ.....	63	24992	ε. Πειραιάδ 12/2		ΠΕΡΑ.....	53	5853	ε. Γουόρρι 17/1
ΟΡΑΤΟΝ.....	63	14595	δ. Σκω 4/1 διά Κλαιπέντα		ΠΕΡΣΕΥΣ (δ).....	75	76005	α. Μπούλεν Μπαιή 7/2
ΟΡΕΣΤΙΑ.....	72	11946	ε. Νιώρυτον 3/2		ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ).....	63	30511	α. Αλεξανδρειαν 4/2
ΟΡΥΞ (δ).....	59	12868	α. Μπαχέριν 9/2 διά Καράτσι		ΠΕΡΤΣ (δ).....	70	119730	α. Π. ντε Μπούκ 3/2 διά Μποχρέιν
ΟΣΕΑΝ.....	62	10530	α. Μαντράς 9/2 διά Σιγκαπούρην		ΠΕΤΡΑ.....	76	23149	α. Σίδνεϋ 7/1 διά Ρωσίαν
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ).....	72	49808	α. Χέν Πόιντ 9/2		ΠΕΤΡΑΔΙ.....	72	9350	δ. Κωνίτολιν 21/1
ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΟΡΥ.....	79	14884	α. Χιούστον 22/1		ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ).....	56	11973	ε. Πειραιάδ 20/1
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ.....	61	16622	δ. Κωνίτολιν 31/1		ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ).....	55	11859	ε. Τέξνταν 8/10
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓ'ΙΝΤΖΕΡ.....	72	14675	α. Μπαλύπα 11/1 διά Μπαγκόκ		ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ).....	57	12257	εις Τέξνταν (αποθήκη)
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ.....	80	15359	ε. Πειραιάδ 22/1		ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ).....	54	12107	ε. Πειραιάδ 18/1
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ.....	66	11153	ε. Σαγκάνη 25/1		ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ).....	56	17212	ε. Πειραιάδ 14/1
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ.....	63	11893	δ. Κωνίτολιν 8/2 διά Κωνιστάν		ΠΕΤΡΟΛΑ 26 (δ).....	63	53141	α. Πειραιάδ 2/2 διά Σιντι Κρέιρ
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ.....	73	7100	ε. Π. Μπράσιος 18/1		ΠΕΤΡΟΛΑ 27 (δ).....	64	50885	α. Πειραιάδ 11/2 διά Αλεξανδρειαν
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ).....	70	63425	ε. Σιγκαπούρην 24/1		ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	δ. Σειδ 10/2
ΟΥΑΓ'ΙΤ ΡΙΒΕΡ.....	58	10379	ε. Αντόνιον 9/2		ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ).....	66	43399	ε. Τέξνταν 1/2
ΟΥΑΓ'ΙΤ ΡΟΥΖ.....	60	7504	ε. Αλεξανδρειαν 9/2		ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ).....	57	21977	ε. Πειραιάδ 12/2
ΟΥΑΓ'ΙΤ ΣΑΡΚ.....	52	1592	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ).....	50	16485	εις Πειραιάδ 8/5
ΟΥΑΝΤΑΝ.....	70	1519	ε. Πειραιάδ 11/2		ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ).....	51	16440	δ. Σουέζ 13/2
ΟΥΙ'ΝΣΤΟΝ.....	70	15579	α. Χιούστον 28/1		ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ).....	60	26467	α. Ράς Τανούρα 6/2
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΑΙΝΤΕΝ.....	71	11055	α. Λ. 'Αντζέλες 30/1 διά Κασιούγκ		ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιάδ 1/1
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.....	63	15377	ε. Δάντοντας 2/2		ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	δ. Σουέζ 10/2 διά Τέξνταν
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ.....	49	1597	εις Π. Σάδι 14/3/77		ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'ΙΤ.....	57	8776	α. Λοιδέρ 28/1 διά Κπέμες
ΟΥΧΕΝΗΜΠΕΑΣ.....	59	10363	δ. Κωνίτολιν 25/1 διά Βάρνα		ΠΕΤΡΟΣ Β.....	63	15347	ε. Ταγκονόύρα 3/2
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ.....	63	18430	ε. Κόμπε 13/2		ΠΗΓΑΣΟΣ.....	66	12429	ε. Σασέμπιο 11/1
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	77	9736	ύπο παραλαβήν		ΠΗΓΑΣΟΣ.....	63	9707	α. Παλέρμο 26/1
ΠΑΙΑΝ.....	60	9317	ε. Λισσαβάνη 7/2		ΠΗΓΑΣΟΣ.....	69	4522	α. Λονδίνον 14/2 διά Δυτ. Αφρική
ΠΑΙΑΤ'ΛΟΤ.....	70	2605	ε. Σόρεχομ 14/1		ΠΗΛΕΥΣ.....	66	23706	ε. Πειραιάδ 31/1
ΠΑΙΑΜ Β. (δ).....	59	7052	δ. Σάδι 10/2		ΠΗΛΕΥΣ.....	50	2282	δ. Κωνίτολιν 14/1 διά Γαλάται
ΠΑΙΑΜ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ.....	63	21489	α. Ταγκονόυρα 26/1 δι' Ιταλίαν		ΠΗΛΕΑΣ.....	69	10016	α. Λόνας 3/2 διά Βραζιλίαν
ΠΑΙΑΜΙΣ.....	58	5149	α. Μομπάνα 1/2 διά Καράτσι		ΠΗΝΕΑΟΠΗ.....	62	6299	α. Κ. Τάουν 8/2 διά 'Αιτή
ΠΑΙΑΜΥΡΑ (δ).....	67	47081	α. Ρενινός 6/2 δι' Αλγερίαν		ΠΗΝΕΑΟΠΗ Α.....	52	2445	ε. Μπουγιούκντερε 6/2
ΠΑΙΜΠΟΛΑ.....	58	2750	α. Καμπίνα 11/1 διά Φρήπτορ		ΠΗΝΕΑΟΠΗ Β.....	56	6642	ε. Σάντος 20/1 διά Βουλγαρίαν
ΠΑΝ ΑΥΡΑ.....	62	10163	εις Αλεξανδρειαν 31/8		ΠΗΝΕΑΟΠΗ ΙΙ.....	56	6198	ε. Τενερίφη 28/1 διά Μπ. 'Αύρες
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	8953	ε. Μόπτι 3/1		ΠΗΤΕΡ Λ.....	61	13336	α. Θρή Ρίθρο 16/12
ΠΑΝΑΓΗΣ Κ.....	59	8995	ε. Ν. 'Ορλέανην 22/1		ΠΙΝΔΑΡΔ.....	72	20045	δ. Σουέζ 25/1
ΠΑΝΑΓΙΑ.....	57	7994	δ. Κωνίτολιν 8/2 διά Ιράν		ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	ε. Ακαπούτα 1/1
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ.....	68	4400	ε. Α'μπερύρον 6/1 διά Κούβα		ΠΙΝΔΟΣ (μ).....	64	37792	ε. Σιγκαπούρην 22/12 διά Τάκορτα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ.....	63	10318	ε. Λουάντα 15/12		ΠΙΣΤΙΣ.....	73	13631	δ. Παναμά 22/1 διά 'Αλγερίου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΚΟΣ ΜΥΤΙΩΤΙΣΣΑ.....	70	11525	ε. Σιγκαπούρην 31/1		ΠΙΣΤΙΣ (δ).....	55	13560	ε. Λισσαβάνη 30/1
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ.....	64	8818	ε. Α. 'Αντζέλες 22/1 διά Σαγκάνη		ΠΙΣΤΙΣ.....	55	3768	εις Λουάντα διά 1/1/77
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.....	59	9371	ύπο παραλαβήν		ΠΙΑΤΑΝΟΚΙΑΝ (μ).....	67	48747	ε. Π. 'Ορντάς 8/2 διά Ιταλίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.....	70	2670	α. Νίκαια 27/12 διά Μπετζέδια		ΠΙΑΣΙΑΣ	63	10736	δέωθι Νταμάρι 13/1
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.....	71	7773	ύπο παραλαβήν		ΠΙΑΣΙΑΣ	64	6341	ε. Ν. 'Ορλέανην 3/2
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ.....	58	8764	ε. Βιρυτόν 24/1		ΠΙΑΤΙΝΟΣ	65	10679	ε. Σιγκαπούρην 2/2 διά Ρότερνταμ
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ.....	60	7688	ε. Μάλαγκο 26/1 διά Π. Ρίκο		ΠΙΟΥΒΟΣ (δ).....	66	3291	ε. Πειραιάδ 23/1
ΠΑΝΑΙΩΡΑ.....	61	10873	ε. Βιραλάτρ 4/1 δι' Αλγερίου		ΠΙΟΥΒΟΣ (δ).....	66	10233	ε. 'Ακαπούτα 18/1
ΠΑΝΟΡΜΟΣ.....	66	4156	μετων. «ΝΙΚΟΣ ΝΑΣΟΣ» II		ΠΙΟΥΒΟΣ (δ).....	60	8414	ε. 'Αμβούργον 8/2 διά Νακάλα
ΠΑΝΟΡΜΟΣ.....	61	10410	ε. Έσπεραν 352 διά Τανζανία		ΠΙΟΥΒΟΣ (δ).....	55	10374	ε. Παρανάγκουα 6/2
ΠΑΝΟΡΜΟΣ.....	60	3840	ε. Πορυμάνταρ 23/1 διά Μπέντι		ΠΙΟΥΒΟΣ (δ).....	70	17179	ε. Τάμπα 7/2
ΠΑΝΟΣ.....	53	4998	ε. Λαττάκια 30/12		ΠΟΔΑΡΔΩΡΑ.....	64	7832	ε. Μπαντζούλ 9/2
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΙ'Μ (δ).....	64	33642	ε. Τάραντα 1352 διά Βιραλάτρ		ΠΟΔΑΡΕΝΗ	62	17953	ε. Πύλων 8/1 διά ΗΠΑ
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.....	74	14790	ε. Μόζι 30/1 διά Ναχόντια		ΠΟΔΑΡΕΝΗ Γ.....	58	8314	εις Κουβέιτ 22/1
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ.....	80	30639	ε. Χάμπτον ρόδης 26/1 δι' Αργεντινήν		ΠΟΔΑΡΕΝΗ Γ.....	57	8565	ε. Τουτικορί 30/12 διά Κάντλα
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ.....	49	1849	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΠΟΔΑΥΣ	65	40284	ε. Μπούλεν Μπαιώ/θ/2
ΠΑΝΑΚΑΡΟΛΟΣ.....	59	10168	ε. Ούτάχ Μάνις 3/1 διά Ισπανίαν		ΠΟΔΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ.....	43	14425	δρεις εις Πειραιά διά 15/4/75
ΠΑΝΑΚΩΣΤΑΣ.....	58	9603	ε. Λάγος 3/2 διά Σ. Τζέων		ΠΟΔΥΧΡΟΝΗ.....	77	16014	ε. Τάκορτα 23/1
ΠΑΝΑΜΑΡΚΟΣ.....	70	2912	ε. Βαλένθια 12/2 διά Κόνακρου		ΠΟΝΤΕΝΕΡΟΣ (δ).....	64	2961	ύπο παραλαβήν
ΠΑΝΑΝΑΣΤΑΣΗ.....	70							

ΡΑΙΓΝΟ (δ.)	59	12413	ε. Δάντσιχ 7/2
ΡΑΙΓΝΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	63	5249	ε. Μομπάσα 10/2
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΓ' (δ.)	77	18325	α. Πειραιά 12/2 διά Τζένταν
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΓ' 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 12/2
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΓ' - 3 (δ.)	78	69016	α. Πειραιά 5/12 διά Μέγαρα
ΡΕΑ	71	9025	ε. "Άντεν 23/1
ΡΕΑ	56	4275	άργει είς Πειραιά όπω 18/3
ΡΕΑ	61	4152	α. Λάς Πόλας 5/2 διά Ντακάρ
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	ε. Κοπέρ 7/2
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	ε. Ν. Ορλέανην 6/2
ΡΕΓΓΙΝΟΦΡΟΣΤ	60	4820	δ. Παναμάδ 6/2
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	α. Λοιμέ 5/2 διά 'Αμπιτζάν
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ'	63	14961	δ. Σουέζ 9/2 διά Μπαχρέν
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	ε. "Άνδραν 2/2
ΡΗΑΙΓΑΝΤ	77	9774	ξέωθι Καράτοι 21/1
ΡΗΜ Ι.	61	2981	α. Λαύριον 1/12 διά Λιβύην
ΡΗΝΗ	62	9771	α. Σιγκαπούρην 21/1 διά Βραζιλίαν
ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	ε. Π. Χάρκοφρι 19/1
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	δ. Γιβραλτάρ 23/1 διά Τουμπαρό
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	α. Κουβέτη 2/2 διά Ντώρμπαταν
ΡΗΦΕΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	67	8233	ε. Κουβέτη 9/2
ΡΙΒΑ	63	10299	ε. Βουβάνην 19/1
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812	εις Πύλον όπω 9/11
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2998	ε. Γένοβα 6/2
ΡΙΟ ΑΙΝΤΟ	64	19985	ε. "Αγ. Φραγκίουν 5/2
ΡΙΟ ΜΠΡΑΒΟ	60	12011	ε. Ρινίδικα 10/2
ΡΙΟ ΜΠΡΑΝΚΟ	61	5584	α. 'Αμβέρσαν 8/2 διά Λάρος
ΡΙΟ ΝΤ' ΟΡΟ	58	2140	εις Ρότερνταν όπω 23/9/79
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕΙ'ΡΟ	57	4931	α. Π. "Ελίζαμπεθ 6/2
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	ε. Σάντος 29/1
ΡΙΟΝ (δ.)	63	26376	δ. Κωνίπολεν 6/2
ΡΙΟΔΑΣ	59	12270	α. Τάραντα 11/2 διά Βενετία
ΡΙΟΔΟΣ	55	3370	δ. Σουέζ 4/2 διά Ντώρμπαταν
ΡΙΟΔΟΣΙ	67	15362	ύπο παραλαβήν
ΡΙΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ	58	8920	α. Πειραιά 11/2 διά Θεσσαλονίκη
ΡΙΟΖΑΡΙΟ	71	9077	α. Ν. Ορλέανην 24/1
ΡΙΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	ε. "Ανάνπολις Άνκορ. 9/2
ΡΙΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	α. Ντουμπάν 26/12 διά Π. δ. Πίερ
ΡΙΟΝΤΟΣΙ	62	9443	α. Καράτοι 26/1
ΡΙΟΣΑΝΑ	78	11348	δ. Κωνίπολεν 19/1 διά 'Οδησσον
ΡΙΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	ε. Μεσσίνα 25/12
ΡΙΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	α. Νάντη 7/2 διά Βηρυττόν
ΡΙΟΥΑΓΙΑΛ ΣΚΑ'Υ'	69	4121	ε. Γκουαγιάκιλ 2/2
ΡΙΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	α. Τόρη Μπαΐν 18/12
ΡΙΟΥΜΑΝΙΑ	54	3616	α. Πειραιά 4/2
ΡΙΟΥΜΠΙΝΙ	60	11632	δ. Ντόβερ 12/2
ΡΙΟΥΜΠΙΝΙ	52	2806	ε. "Ακαπά 9/1

ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	ε. Σιγκαπούρην 18/1
ΣΑΙΓ'ΖΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	64	7606	ε. "Ακαπά 7/2
ΣΑΙΓ'ΝΙ	57	9038	α. Μπ. "Αυρες 10/1 διά Ν. Υόρκην
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (δ.)	68	53160	α. Σιγκαπούρην 4/2 διά Σέρια
ΣΑΙΝΤ ΜΑΪΡΗ (δ.)	56	12279	ε. Πειραιά 4/2
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	ε. Ρινίέκα 6/2 (ΕΠΩΔΗΘ)
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	εις Ταρτούς 24/1
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	65	39011	α. Ν. Ορλέανην 7/2
ΣΑΙΝΤ ΖΤΩΝ	71	9767	ε. Μομπάσα 11/2
ΣΑΙΛΑΜΙΣ (δ.)	69	99137	α. Σουέζη 7/2 διά Καράτοι
ΣΑΙΛΑΜΙΣ	63	9579	ε. Σουέζημα 14/12
ΣΑΙΛΑΜΠΟ (δ.)	56	12666	α. Κολόμπη 17/1
ΣΑΙΜΗ	60	8361	α. Κ. Τάουν 4/1 διά Βραζιλίαν
ΣΑΙΜΜΕΡ	68	4598	ε. Τέμα 10/2
ΣΑΙΜΜΕΡ ΛΑΐΤ'	71	4995	ε. 'Αμβέρσαν 14/2
ΣΑΙΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	ε. Βαρκελώνην 3/2 διά Σάφι
ΣΑΙΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054	α. Μαπούτα 10/2 διά Μπαντάρ 'Αμπάς
ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	ε. Πειραιά 4/2
ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	ε. Αμβούργον 6/2 διά Λάρος
ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ'	71	6189	α. Ρίτσαρδη Μπαΐν 7/2 διά Μονφαλκόνε
ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	ε. Βαρκελώνην 12/2
ΣΑΙΜΟΣ	66	17208	δ. Παναμά 30/12 διά Μαζατλάν
ΣΑΙΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1506	δ. Γιβραλτάρ 10/2 διά 'Αλγέριον
ΣΑΙΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	8922	ε. Ντάμπη 11/2
ΣΑΙΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	δ. Μπρούνωνπούτελ 5/2 διά Καζαμπλάνκα
ΣΑΙΜΟΣ ΣΗ	65	5651	α. Σ. Μαλό 19/12 διά Κούβα
ΣΑΙΜΟΣ ΣΚΑ'Υ'	54	8517	α. Στεττίνον 29/1 διά Νιγηρίαν
ΣΑΙΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	α. Βάθβις Μπαΐν 30/1
ΣΑΙΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916	ύπο παραλαβήν
ΣΑΙΜΠΙΡΑ	70	5746	α. Κουβέτη 6/2 διά Καλκούτα
ΣΑΙΜΠΛΑ (δ.)	57	13247	δ. Σουέζ 12/2
ΣΑΙΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	α. Λός "Αντζέλες 12/12 διά Σαγκάνην
ΣΑΙΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	ε. Σιγκαπούρην 25/1 διά Ντουμπάδη
ΣΑΙΜΤΖΟΝ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ	72	11505	ε. "Αμβούργον 12/2
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	α. Π. Σουέζη 5/2 διά 'Αντεν
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	δ. Σουέζ 3/2 διά Μπαντάρ 'Αμπάς
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	ε. Τζέντα 13/2
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	15338	α. Μοντεβίδεο 4/2 διά Ισπανίαν
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	α. Λός "Αντζέλες 7/12 διά Σαγκάνην
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	67	10329	α. Τζέραλντος 8/2 διά Χοντέντινα
ΣΑΝ ΤΖΩΝ ΜΠΑΪ'Υ'	74	11452	ύπο παραλαβήν
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	α. Μαπούτα 7/2 διά Ντώρμπαταν
ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ	61	5723	ε. Φόνες 8/2
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	α. Λονδίνον 14/2 διά Ντεμεράρα
ΣΑΝΤΙΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	α. Σαντάντες 2/2 διά Καρθαγένη
ΣΑΝΚΑΡΙΜΠ	79	10996	α. Νιούπορτ 3/2
ΣΑΝΜΑΡΙΑ	78	10994	α. Σ. Τζών 21/1 διά Π. Καμπέλο
ΣΑΝΝΠΕΡΝ	70	2653	α. Λάς Πόλας 28/1 διά Γουδρόρι
ΣΑΝΤΑ ΠΟΛΑ	68	11364	ε. Γιοκοχάμα 7/2
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9144	δ. Σουέζ 7/2
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	δ. Κωνίπολην 2/1
ΣΑΝΤΟ ΕΒΑΝ	71	9999	ε. "Ακαπά 19/12
ΣΑΝΤΟ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ	78	9773	ε. Πασίρ Γκουντάγ 21/1
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	α. Κελούπια Ρίβερ 31/12 διά Κουβέτη
ΣΑΝΤΟΣ	61	8198	ε. Ν. Υόρκην 27/1 διά Σάντος
ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	α. 'Αμβούργον 6/2 διά Σάντος
ΣΑΟΥΦΟΥΓ'ΝΤ	63	15981	ε. Ε. "Βεργκλέντης 28/1
ΣΑΠΟΠΟ ΟΛΥΜΠΙΚΖ	72	16402	δ. Παναμά 8/2 διά 'Αντζέλες
ΣΑΠΦΟ	63	17876	α. Νόντην 7/2 διά Λά Παλλίς
ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ (δ.)	68	51382	ύπο παραλαβήν
ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ	58	1791	ε. Λ. Τάρρας 29/11
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	α. Αμβούργον 13/2
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	α. Κ. Τάουν 11/2 διά Σιγκαπούρην
ΣΑΡΩΝΙΚ ΣΗ	63	8999	εις Φάσ όπω 30/9
ΣΑΡΩΝΙΚ ΣΚΑ'Υ'	61	6334	εις 'Οράν όπω 29/12
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	α. Φρημάντη 18/12 διά Χονκάγκ
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	εις Λομπίτο όπω 20/9/77

ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894	α. Ροζάριο 7/1 διά Κούβα
ΣΕΛΑΣ	63	6172	α. Κολόμπο 17/12 διά Μπαγκόκ
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ	62	10076	α. Λά Γκουάλετ 11/2
ΣΕΜΕΛΗ	63	11906	α. Σιγκαπούρην 5/2 διά 'Αμβέρσαν
ΣΕΜΙ	66	11928	ε. Λός "Αντζέλες 10/2
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	ύπο παραλαβήν
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Νιούκαστ 3/2 διά Ισπανίαν
ΣΕΝΟΡΙΤΑ ΜΑΡΙΑ	62	22156	ε. Βαλτιμόρην 24/12
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	77	81438	ε. Φός 8/2
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Σάντος 8/1 διά Πειραιά
ΣΕΡΡΑΙ	73	30058	δ. Χάμπτον Ρόδης 24/1
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	δ. Κωνίπολην 31/1 διά Μαύρην Θάλασσαν
ΣΗ ΓΚΑΟΡΥ	60	7746	α. Λάγος 20/12
ΣΗ ΕΞΠΛΑΟΡΕ	59	9165	ε. Νταράμ 8/2
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	ύπο παραλαβήν
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	α. Σιγκαπούρην 26/1 διά Κασσιούγκ
ΣΗ ΡΕΤ'ΙΝΤΖΕΡ	59	10075	ε. Σαλβαντόρ 5/2
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	α. Ρίο Ιανέριο 27/1 διά Μασσίσιο
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΑΕΡ	64	1906	ε. Κωνίπολην 20/1
ΣΗ ΤΑΐΝΤ	71	9810	δ. Παναμά 23/1 διά Κίναν
ΣΗΓΟΥΡΙΟΝΤ	57	2926	ε. Κωνίπολην 19/1
ΣΗΝΙΚ (μ.)	65	33287	α. Σιγκαπούρην 26/1 διά Μανφρεντόνιο
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. 'Αμβέρσαν 21/1 διά Καρδίναλ
ΣΗΣΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ	57	9603	ύπο παραλαβήν
ΣΗΧΟΡΣ	53	6518	ε. Κωνίπολην 19/1
ΣΙΓΚΡΙ	61	5239	α. Παλέρμο 13/2 διά 'Αλγέριον
ΣΙΩΤΝΙΑ	68	10016	α. Μελβούρην 9/2 διά Κίναν
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	ε. Ν. Όρλεανην 8/2
ΣΙΛΒΕΡ Α'ΙΔΑΝΤ	58	8574	α. 'Αμβέρσαν 21/1 διά Μανφρεντόνιο
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	ε. Ν. Υόρκην 9/2
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΝΤ	56	6660	ε. Μιζουράτα 17/1
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΙΝΤ	77	11272	δ. Τζένταν 13/2 διά Τάγκα
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΡΑ	78	11272	δ. Παναμάδ 23/1 διά Ν. Υόρκην
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	δ. Γιβραλτάρ 28/12 διά 'Οράν
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΪ'Υ	69	9305	α. Σιγκαπούρην 26/1 διά Τζαμπούτι
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΕΡΝΤ	55	6663	α. Ραβέννα 23/12 διά Δυρράχιον
ΣΙΛΒΕΡ ΠΟΡΤ	56	6617	ε. Ντέρ-ές-Σαλλάρη 29/1
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	ε. Βουβάνη 3/2
ΣΙΛΙΑ	68	3035	εις Λονδίνον 20/1
ΣΙΝΤΑ	59	2870	ύπο παραλαβήν
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	α. Σαντάνα 18/8
ΣΙΦΝΟΣ	58	13878	ε. Ν. Όρλεανην 19/1 διά Βενεζουέλα
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Τεργέστην 10/2 διά Πειραιά
ΣΚΑΠΓΟΥΙΝΤ	53	9077	δ. Μπρούνιμπούτελ 7/1 διά Λαττάκιο
ΣΚΑΠΛΕΤΣ	53	3899	άργει εις Χαλκίδα όπω 26/5/79
ΣΚΑΠΛΗΡΗΣ	61	22018	α. Κοιδία 12/2 διά Βοθμάν
ΣΚΑΠΤΕΡΙΝΤ (δ.)	60	9085	α. Αλεξάνδρεια 25/1
ΣΚΑΥ'ΥΦΡΟΣ	63	21230	α. Δουνκέρκην 13/2 διά 'Αμβέρσαν
ΣΚΑΥΡΙΩΝ	69	1280	α. Τενερίφην 4/2 διά Λάγος
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	58	9057	ε. Κόρκ 12/2
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	12492	ε. Χιούστον 3/2
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	δ. Θεσσαλονίκη 14/1 δ

ΣΤΑΡ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ	62	15649	α. Μόδιπιλ 28/1 διά Δ. Τσάρλες	TΣΕΙΝΤ	74	8915	α. Κολόμπη 30/1 διά Μπαγκόκ
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	α. Χάμπτον Ρόδς 3/2 διά Πορτογαλίαν	TΣΕΙΝΤ II	80	9100	α. Μπέρια 25/1 διά Ροστόκ
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584	ε. Λά Πάλμας 12/2	TΣΕΙΝΤ III	80	9100	α. Λάρος 30/1 διά Γουδρόρι
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Δ. (δ.)	76	163810	α. Σ. Νικολας Μπαΐη 14/10 εις Κωνσταντίναν ύπο συμπλήρωσιν	TΣΕΛΑ	62	9571	εις "Ακαμπα όπω 3/12 ύπο παραλαβήν
ΣΤΑΥΡΟΥΔΑ	80	32000	ε. "Ακαμπα 14/1	TΣΕΛΕΠΙ	67	9173	ε. Αλεξανδρειαν 14/1
ΣΤΕΛΙΟΣ ΙΙ.	56	3369	ε. Μαντράς 3/2	TΣΕΜΙΝΙ	66	5450	α. Ρίο Γκράντε 26/1
ΣΤΕΛΛΑ	57	8898	ε. Αμβούργον 6/2	TΖΕΝΗΣ	67	9171	α. Φρημάντι 25/1 διά Κολούμπια Ρίβερ
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	δ. Κωνιπολίν 1/9	TΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	α. Πειραιά 7/2 διά "Αλεξανδρειαν
ΣΤΕΝΙΟΣ	59	6678	δ. Κωνιπολίν 10/2 διά 'Ελλαδα	TΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	δ. Ελανιόρε 15/1
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.	69	11432	δ. Κωνιπολίν 13/1 διά Χιλή	TΖΙΝΙ	61	11125	δ. Γιβραλτάρ 2/2 διά Θεσσαλονίκη
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	δ. Βανκούβερ 29/1	TΖΙΟΒΑΝΝΑ	64	9940	δ. Σκά 8/11 διά Λενίνγκραντ
ΣΤΗΝΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	65	7606	ε. Λαμπουάν 13/1	TΖΟΑΝΝΑ	77	19253	α. "Αγ. Φραγκίσκον 4/2 διά Κίναν
ΣΤΟΑΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	11849	εις Χοραμάδα όπω 28/8	TΖΟΑΝΝΑ	69	15869	δ. Κωνιπολίν 14/1 διά 'Οδησσον
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ (δ.)	66	52673	ε. Πειραιά 21/11 (έπισκεψι)	TΖΟΥΛΑ Δ.	68	14569	δ. Γιβραλτάρ 25/1 διά Χιούστον
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	ε. Πουέρτο Μπολιβάρ 14/1	TΖΟΥΝΙΟΡ	77	3827	α. Ν. Όρλεάντη 8/2
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	α. Μάλαγκα 20/12 διά Βατούμ	TΖΩΝ (δ.)	66	39520	δ. Κωνιπολίν 2/2
ΣΤΥΛΙΑΝΗ	59	11147	α. Βανκούβερ 13/1	TΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	ε. Βανκούβερ 7/2
ΣΤΥΛΙΟΣ (δ.)	61	16417	α. Τέμα 9/2 διά Λάγος	TΖΩΝ ΓΡΕΦΟΣ	77	16380	α. Λονδίνον 13/2 διά Λάγος
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εις μεσογειακάς μεταφοράς	TΖΩΝ Κ.	78	15364	ε. Πουνταρένας 15/1
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	α. Κακογκάδα 29/1 διά Περσικόν	TΖΩΝ Κ.	72	5303	δ. Κωνιπολίν 27/1 διά Μπουργκάς
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	3274	εις μεσογειακάς μεταφοράς	TΖΩΝ ΛΕΩ	56	8818	α. Ρεάθε 4/2
ΣΥΝΑΙΗΘΕΙΑ	52	5610	ε. Αλεξανδρειαν 11/2	TΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	α. Καντζ 12/12 διά Μόντρεαλ
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5709	εις μεσογειακάς μεταφοράς	TΖΩΝ Μ.	71	9093	α. Καράτοι 14/1 διά Κόντινεντ
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	6617	α. "Αλεξανδρειαν 10/2 διά Σπαλάτον	TΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	α. Σάφι 2/2 διά Λάγος
ΣΥΝΕΤΟΣ	65	17792	δ. Γιβραλτάρ 28/1 διά Φιλαδέλφειαν	TΖΩΝ Π.	68	4716	εις Μανφρεντόνια όπω 21/9/79
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	εις μεσογειακάς μεταφοράς	TΖΩΝ Π.	53	2731	α. Μπαλμπάδα 25/1
ΣΥΡΑ	77	16380	δ. Παναμά 15/1	TΖΩΝΗ	65	19750	α. Τζέντραν 14/1 διά Χάιφογκ
ΣΥΡΙΑ	78	5466	εις μεταφοράς Βόλο - Ταρτούς	TΖΩΝΝΥ	76	9867	α. Βανκούβερ 28/1
ΣΥΡΟΣ	64	5237	α. Ταρράτετσαν 27/12	TΖΩΡΤΖ	79	14100	α. Λάγος 18/1 διά 'Αμπιτζάν
ΣΥΡΟΣ	59	5202	α. Αλγεθίρας 8/12	TΖΩΡΤΖ	65	4323	ε. Δουνκέρκην 10/2
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	α. Λούπιτο 6/11 διά Λουάντα	TΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	α. Σφάδ 1/2
ΣΧΟΙΝΟΥΖΑ	72	4467	α. Σάντος 1/2	TΖΩΡΤΖ Φ.	58	3778	δ. Γιβραλτάρ 11/2 διά Πειραιά
ΣΩΤΗΡΗ	62	21099	ε. Γένοβα 28/12	TΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	εις "Αλμέρια 25/8 (ΕΠΩΔ. ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΣΩΤΗΡΗΣ	70	5480	α. Ντώρμπαν 30/1	TΗΘΥΣ	53	5690	α. Ιμπέρια 10/2
ΤΦ Α ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	α. Κόμπε 5/2 διά Κοσίν	TΗΛΕΜΑΧΟΣ	58	6492	δ. Κωνιπολίν 13/2 διά Κωνσταντίναν
ΤΦ Α ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6500	α. Γιοκοχάμη 29/1 διά "Ακαμπα	TΗΝΟΣ	68	8825	ε. Κόντα 23/11
ΤΑΙΓΚΕΡ ΜΠΑΙΝ	73	8843	α. Ρότερνταν 13/2 διά Λ. Γκουάιρα	ΤΙΜΗ	71	5042	α. Λάγος 24/1 διά Π. Χάρκουρτ
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ	57	9294	δ. Σουέτερ 15/1 διά Ίράν	ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	α. Ν. Ύόρκην 28/1 διά 'Αρούμπα	TINA (δ.)	76	163810	α. Σάν Νικολάς Μπαιν 1/12
ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	δ. Σαΐδ 11/2 διά Ρόττερνταμ	TINI Π.	70	3025	δ. Μπρούναμπουτελ 15/11 διά 'Αλγέριον
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	α. Ράς Τανόύρα 13/1	TITIKA ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	α. Ντουμπάι 13/2
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	α. Μπ. "Αιρες 9/2 διά 'Αμβούργον	TITIPOR (δ.)	73	19922	εις Πειραιά 12/10 (έπισκεψι)
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7131	ε. Αμβέρσας 4/2	TOKIO ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	α. Καράτοι 2/2 διά Τζάκονβιλ
TANIA	57	3605	δ. Αργετ εις Χαλκίδα όπω 20/3/80	ΤΟΛΜΗ	71	4979	δ. Μπρούναμπουτελ 27/1 διά 'Αλγέριον
TANIT (δ.)	75	4525	ε. Τάκκοσινβά 26/1	ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	α. N. Όρλεάντη 9/10
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	61	10532	ε. Τσιτιτάβεκια 13/2	TOM	59	8766	ε. Ριγέκα 6/2
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	ε. Γκουανικόλ 12/2	TONY	62	6246	ε. Κάντα 29/1
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Τ.	58	4236	ε. Κωνιπολίν 4/1	ΤΟΞΟΝ	77	15981	α. Κολούμπια Ρίβερ 31/1 διά Αιγαπον
ΤΑΡΑ	61	3943	δ. Μπρούναμπουτελ 7/2 διά Πειραιά	ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	α. Λάγος 31/1 διά 'Αμπιτζάν
ΤΑΡΕΚ	53	4097	εις μεσογειακάς μεταφοράς	TΩΡΜ ΤΖΕΣΙ	60	9838	ε. Λά Γκουάττ 12/2
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	α. Τζιμπούτι 3/1	TΩΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	ε. Βενετία 10/2
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	21498	δ. Κωνιπολίν 8/1 διά 'Οδησσον	TOΥΑΡΕΓΚ	74	13639	ε. Χιούστον 3/2
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΑΕΤ'Ν	73	19420	δ. Κωνιπολίν 25/12 διά M. Θάλασσαν	TOΥΛΑΠ Β. (δ.)	62	22272	ε. Γένοβα 16/1
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΒΕΡ	65	10979	ε. Γκουανικόλ 6/1	ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	ε. Χάμπτον Ρόδς 6/2
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	δ. Λός "Αντίζελες 17/12 διά Γιοκοχάμα	ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΘ	57	9045	ε. Βενετία 5/2
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	α. Ρούζρος 5/2	ΤΡΑΝΣΓ. ΣΕ'ΥΛΟΡ	59	3865	ε. Πειραιά 10/2
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	α. Σιγκαπούρη 11/2 διά Χονολουλού	ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	16786	ε. Σαβίνα 9/1 διά Κάμπαρ
ΤΑΣΙΑ	62	14150	α. Ν. Όρλεαν 25/1	ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (μ.)	61	24457	ε. Τεργεστήν 11/2
ΤΑΣΟΣ Κ.	60	3726	ε. Κωνιπολίν 8/2 διά Π. Σαΐδ	ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ (δ.)	67	58527	α. Φιλαδέλφειαν 4/2 διά 'Αρζού
ΤΑΣΟΣ Ν.	67	4507	δ. Γιβραλτάρ 26/12	ΤΡΕΙΝΤ ΙΑΤ'	66	25327	α. Λός "Αντίζελες 17/1 διά Τοικύτα
TATAI' ΚΟΥΗΝΗ	65	1911	ε. Κωνιπολίν 7/2	ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	ε. Ν. Όρλεάνη 9/1
TATAI' ΣΗ	66	1677	α. 'Αλεξανδρειαν 10/2	ΤΡΕΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	α. Τουμπάρδο 10/1
TATIANA (μ.)	67	1926	α. Τέμα 4/2	ΤΡΕΙΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	α. Βανκούβερ 1/2
TATIANA Δ.	70	73526	α. Λός "Αντίζελες 16/1	ΤΡΕΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	δ. Κωνιπολίν 12/2 διά Κωνσταντίναν
TATINA Δ.	75	14785	α. Λ. Πάλμας 9/2 διά 'Αρεντινήν	ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31178	α. Αγγελίας 11/2 διά Πειραιά
TATINA (δ.)	76	47344	α. Γουροπόρτ 13/2 διά 'Αμβούργον	ΤΡΕΙΝΤΓΟΥΙΝΤ	64	17295	α. Ρόττερνταμ 3/2 διά M. Θάλασσαν
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	α. Φιλαδέλφειαν 2/2 διά Φρήπορτ (Μπαχ.)	ΤΡΕΙΝΤ	65	3524	εις Πειραιά διά 16/10/79 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)
ΤΕΑΛΑΜΩΝ	78	11846	α. Ελιζαμπέθ 13/2	TRIA	57	8476	δ. Σουεζ 12/2
ΤΕΑΛΑΜΩΝ	54	7853	α. Ντακάρ 2/2 διά Θεσσαλονίκη	TRΙΑΣ ΙΙ.	67	3642	α. Λός Πάλμας 5/2 διά Καλαμπάρ
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	α. Ριγέκα 11/2 διά Θεσσαλονίκη	TRΙΒΕΛΣ	73	11644	δ. Σουεζ 8/2 διά Σαγκάνη
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	δ. Κωνιπολίν 1/10 διά Κωνσταντίναν	TRINITY (δ.)	65	41470	ύπο παραλαβήν
ΤΖΑΝΙ Α.	68	14569	δ. Κωνιπολίν 22/1 διά Κωνσταντίναν	TRΙΤΩΝ	63	11056	ε. Ραγκούν 23/1
TZANTE ΜΠΑΙΥ'	72	9081	δ. Κωνιπολίν 23/1 διά 'Οδησσον	TRΙΤΩΝ	66	3048	δ. Μπρούναμπουτελ 15/1 διά Λαττάκια

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

ΤΡΙΤΩΝ Κ.	65	18451	ο. Χιούστον 26/1	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	ε. Ράς όλ Χαϊμάχ 3/1
ΤΡΙΠΟΛΙ (δ.)	64	23311	ε. Μπούλεν Μπαι 9/2	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤ	65	9464	ε. Ούμ Κάρρ 16/10
ΤΡΟΙΑΝ	53	4584	ε. Γκάλθεστον 20/1	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	α. Π. Έλιζαμπεθ 11/2 διά Ντώρμπαν
ΤΡΟΙΑΝΕΦΕΛΣ	60	9255	α. Αλμέρια 17/1 διά Όράν	ΦΡΗΓΟΥΑΙΗ	56	8763	α. Π. Χάρκουρτ 21/1 διά Γουόρρι
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	α. Σπέτζια 1/2 διά Ράς ές Σιδέρ	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ε. Ρόττερνταμ 15/2
ΤΡΟΥΤΕΝΦΕΛΣ	74	11644	δ. Παναμά 5/2	ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ	61	1194	α. Βομβάνη 23/1 διά Μπ. 'Αμπάς
ΤΣΑΙ' ΤΡΕΙΝΤΕΡ	58	6867	δ. Ντώρμπαν 11/2 διά Μπέρια	ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1097	α. Βομβάνη 14/1 διά Μπ. 'Αμπάς
ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	δ. Γιβραλτάρ 13/2 διά Δάστιχ	ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ.	60	3594	ε. Λειξοες 10/2
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Σεβίλην 26/1	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	α. Λονδίνον 9/2
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Λός 'Αντζελες 20/1 διά Κορέαν	ΦΡΟΣΩ	70	18328	α. Ν. Όρλεανην 24/1
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	α. Μοντεβίδεο 29/1	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	α. Λάγος 18/1 διά 'Αμπιτζάν
ΤΥΡ (δ.)	62	7891	εις Όλακαν	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40417	α. Χιούστον 29/1
ΤΥΧΗ	59	4161	δ. Σουέζ 11/2 διά Περσικόν	ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	δ. Κωνιπολίν 9/1 διά Ιταλίαν
ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	α. Σάν Νίκολας Μπαι 30/1	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	ε. Πειραιά 18/1
				ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	ε. 'Αμβέρσαν 9/2
ΥΔΡΑ	66	8306	α. Ρουέν 29/1 διά Νταμάρ	ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. Δάντσιχ 12/2 διά Κωνσταντζάν
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	εις Σουέζ από 27/6/78	ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	ε. Ρόττερνταμ 14/2
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	100589	εις Σουέζ διά 3/12/78	ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	α. Τεργεστήν 7/2 διά Σιντι Κρέιρ
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ε. Ίλδολη 22/11	ΧΑΛΚΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	63	19543	εις Χαλκίδα από 22/7
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.)	78	45330	δ. Παναμά 4/2 διά Ισπανίαν	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	66	31149	δ. Παναμά 5/2
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	ε. Μπαχρέν 9/2	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	ε. 'Ηράκλειον 16/12
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	α. Τζέντα 1/2	ΧΑΡΙΣ	65	5038	ε. Ν. Όρλεανην 1/2
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	α. Άσσαμπτ 31/1	ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	α. Πειραιά 10/2 διά Λαύριον
ΦΑΙΑΞ	70	11489	α. Ν. Ύρκην 1/2 διά Κ. Τάουν	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	α. Μοριουγκάδο 30/1 διά Κωνσταντζάν
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	δ. Σουέζ 8/2	ΧΕΑΜΑΡ	60	4657	α. Κ. Τάουν 13/2 διά Ντώρμπαν
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	ε. Μπάραν 9/10	ΧΙΑΝ Α'ΙΓΑΛΛ	69	10016	α. Ναγκόγια 31/1 διά Λάγος
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	δ. Παναμά 22/12 διά Τζακάρτα
ΦΑΙΔΩΝ II	58	4885	ε. Λουάντα 10/11	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ε. 'Ειβονγάρδου 30/1
ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	ε. Στεττίνον 18/1	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	δ. Παναμά 7/2
ΦΑΙΗ III	57	6334	ε. Αμβούργον 6/2	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	α. Νιούπορ 11/2 διά Μπ. 'Αμπάς
ΦΑΙΡΓΟΥΙΝΤ	64	16299	δ. Κωνιπολίν 24/1 διά 'Οδησσον	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	α. Σιδένει 30/1 διά Ντουμπάτι
ΦΑΙΚΟΝ	78	13889	α. Λισσαβώνα 30/1	ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ	68	10121	δ. Πούντα 'Αρένας 30/1
ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ	60	13789	α. Ν. Όρλεανην 29/1 διά Βενεζουέλαν	ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ε. Λάγος 4/2
ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΑΤ'ΒΟΡΥ.	77	9477	ύπο παραλαβήν	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ε. Χάμπτον Ρόδης 8/2
ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΑΝΤΖΕΑ.	63	9854	α. Λομπίτο 14/1 διά Μοχάμεντς	ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ.	69	10016	α. Λίττελτον 12/2
ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΑΡΡΟΥ.	66	10046	ύπο παραλαβήν	ΧΙΟΣ	58	9483	δ. Σουέζ 31/1 διά Μπανιάρ 'Αμπάς
ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	65	10116	α. Δουνκέρκην 6/2 διά Περσικόν	ΧΙΟΣ ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	62	2200	ε. Κωνιπολίν 27/1
ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΔΕΛΤΑ	62	9890	δ. Γιβραλτάρ 11/2 διά Ρουέν	ΧΙΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ	70	13240	εις Σιγκαπούρη από 16/11
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	δ. Πανάμη 7/2	ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680	α. 'Οραντζαντον 8/2 διά Σάντα Μάρτα
ΦΑΝΗΣ	55	3382	εις Τζουνί από 30/5/77	ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	61	11587	εις 'Ακαμπα από 10/1
ΦΑΝΤΑΖΑ Λ. (δ.)	74	23123	ε. Φιλαδέλφειαν 5/2	ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671	ε. Σίδνευ 24/1
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	ε. Κωνιπολίν 12/2	ΧΙΟΥΜΑΝΤΥ	57	8487	α. Λάς Πάλμας 4/10
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	δ. Κωνιπολίν 27/1 διά ΗΠΑ	ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	α. Λάς Πάλμας 7/2
ΦΕΙΝΙΣΤΥ	50	5317	ήργει εις Πειραιά από 10/6/78	ΧΛΟΗ	75	16421	α. Χουάλα 9/2 διά Χόγκ Κόγκ
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	62	10186	ε. Τακαμπά 26/12	ΧΟΛΑΛΑΝΤ	61	4877	α. Τσάρλεστον 10/2 διά Καζαμπλάνκα
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Χάμπτον Ρόδης 5/2 διά Ισπανίαν	ΧΟΛΑΣΤΕΝΚΑΜΠ	59	3999	ε. Κοατζάκολας 30/12
ΦΙΛΙΑ	60	5523	ε. Κωνιπολίν 13/2	ΧΟΛΑΣΤΕΝΛΑΝΤ	59	3988	ε. Γκουαγιάκιλ 3/2
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	α. Ράς Τανόύρα 6/2	ΧΟΛΑΣΤΕΝΣΑΝΤ	58	3821	δ. Παναμά 3/2 διά Ειρηνικόν
ΦΙΛΙΠ ΝΟΥΑΡ (δ.)	67	54480	α. Φιλαδέλφειαν 26/1 διά Εσκράβος Ρίβερ	ΧΟΡΙΖΟΝΑ	58	9261	α. Χόγκ Κόγκ 2/1 διά Τοινάμπο
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	ε. Ν. Μαγκαλόρε 17/1	ΧΟΧΕΝΗΜΠΕΛΣ	67	9433	α. Ταμπικο 26/1 διά Κοατζάκος
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΡΗΣΤΟΣ Α.	70	2997	δ. Νταμάρ 5/2 διά Κουβέτι
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Ο ΜΑΚΕΔΩΝ (δ.)	70	113081	α. Φός 12/1 διά Πειραιά	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	72	4999	ε. Σιγκαπούρην 29/1 διά Τζακάρτα
ΦΙΛΙΟΥ ΑΥΓΕΡΗ.	59	7801	ε. Πειραιά 13/1	ΧΡΙΣΤΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	70	4145	α. Λάγος 3/2
ΦΙΛΟΘΕΗ	61	9789	δ. Σουέζ 13/2	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	δ. Γιβραλτάρ 10/2 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΦΙΛΩΝ	80	11730	α. Παρανάγκουα 31/1	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Λονδίνον 6/2 διά Λάγος
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	α. Ν. Όρλεανην 15/1	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	61	10434	δ. Κωνιπολίν 5/1 διά Κωνσταντζάν
ΦΙΣΚΑΡΝΤΟ	59	9830	ε. 'Αμβέρσαν 13/1	ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙ (δ.)	66	41946	ε. Ν. Όρλεανην 30/1 διά 'Αρούμπα
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	δ. Γιβραλτάρ 26/1	ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	α. Χάμπτον Ρόδης 8/2
ΦΙΑΓΡ ΣΑΠΠΑΙΑ'ΙΕΡ.	56	13408	ε. Αλεξανδρείαν 8/2	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Ζ.	58	10244	α. Σάντος 1/2 διά Ρόττερνταμ
ΦΙΑΓΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.	72	7201	α. Κάρντιφ 29/1 διά Θεσσαλονίκη	ΧΡΥΣΑΝΘ	64	2717	α. Λαύριον 14/10 διά Χαλκίδα
ΦΙΑΜΙΝΓΚ	63	4647	δ. Μπρούνουμπούτε 5/2 διά Κλαιπέντα	ΧΡΥΣΑΝΘ	57	1328	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ε. Σαφάγκα 10/2	ΧΡΥΣΑΝΘ Γ. Δ.	71	16246	α. Κόμπε 4/2 διά Βανκούμπερ
ΦΙΔΡΥ	58	2874	εις Γκάντια από 9/8/79	ΧΡΥΣΑΝΘ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	α. Ντάς 'Αιλ. 1/2 διά Σιγκαπούρην
ΦΙΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Λονδίνον 26/1 διά 'Αμπιτζάν	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	ε. Αύγουσταν 29/1
ΦΙΩΡΑ Κ.	60	9685	δ. Παναμά 30/11 διά 'Αβάνα	ΧΡΥΣΟΥΛΑ ΙΙ	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΙΩΡΑ Ν.	73	17519	ε. Ροζάριο 10/2	ΧΡΥΣΟΥΛΑ Κ.	54	3720	α. Χανιά 15/1 διά Μερσίνα
ΦΙΩΡΑ II	60	5044	ε. Καζαμπλάνκα 6/2	ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	ε. Πειραιά 27/1
ΦΙΩΒΟΣ	74	9014	εις Λονδίνον 13/2	ΨΑΡΑ	56	8524	δ. Σουέζ 21/10
ΦΙΩΒΟΣ	58	5065	ε. Σαγκούντο 8/2	ΨΗΛΗ	65	12369	α. Κόμπε 26/1 διά Κ. Τάουν
ΦΙΩΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	α. Ράς Τανόύρα 10/11 διά Ν. Κορέαν	ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	δ. Σουέζ 7/2
ΦΙΩΝΙΕ	69	11489	α. Μοιμάσα 10/2 διά Ντάρ ες Σαλάμι	ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ε. Χαϊνάρδηκ 29/12
ΦΙΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13763	ε. Γκουαγιάκιλ 29/1	ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	α. Κολόμπο 10/2 διά Τοιταγκόκ
ΦΙΡ ΦΛΑΓΚΣ II.	58	10340	δ. Σουέζ 19/1	ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ε. Ρόττερνταμ 8/2 (έπισκεψια)
ΦΙΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'ΙΣ	63	16141	α. Μπ. 'Αιρες 8/2 διά Ρωσίαν	ΩΜΕΓΑ ΚΑΣΟΣ	61	5201	ε. Μαντράς 4/2
ΦΙΡΟΥΜ ΠΛΕΣΣΟΤ	58	11048	α. Ριγέκα 3/2 διά Καράτσι	ΩΜΕΓΑ ΚΩΣ	65	1926	ε. Λαύριο 10/2 διά Λιβερπούλ
ΦΙΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	6894	α. Σιγκαπούρην 29/1 διά Χόγκ Κόγκ	ΩΜΕΓΑ ΛΕΡΟΣ	60	5760	ε. Κόρκ 10/2 διά Λιβερπούλ
ΦΙΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ	66	2999	δ. Κωνιπολίν 12/2 διά Κωνσταντζάν	ΩΜΕΓΑ ΠΑΤΜΟΣ	59	5330	α. Π. 'Αρθουρ 12/1 διά Μπ. 'Αιρες
ΦΙΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	57	10371	δ. Π. Σαιδ 2/2	ΩΜΕΓΑ ΡΟΔΟΣ	60	5911	α. Τοιταγκόκ 26/1 διά Γκάμπια
ΦΙΡΟΥΜ ΣΤΑΡ.	72	7006	ε. Ραγκούν 1/2	ΟΤΟ ΓΚΑΛΦ	72	1339	ε. Σαρζά 27/1
ΦΙΡΟΥΝΑ I.	66	1444	α. Θέουτα 2/2 διά Κιέλον				
ΦΟΥΡΚΕΡΟ	59	3775	μετανομάσθη «JUDITH II»				

Tá ύπό ξένας σημαίας



ΑΓΑΠΗ	64	5916	α. Πουέρτο Πλάτα 25/12 διά Ρ. Χάινα ύπό παραβλήν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.)	62	5930	α. Κ. Τάουν 3/2 διά Γιουροπόρτ ε. Σίλικαν 23/1
ΑΓΙΟΣ ΒΑΛΣΙΟΣ Υ (δ.)	56	20140	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	δ. Π. Σαΐδ 4/2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	50	2167	α. Βερακρούζ 7/12 διά Χιούστον δ. Λονδίνον 4/2 διά Καναδά
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	67	1979	δρυγεί είς Πειραιά ἀπό 14/6/74
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	α. Τάμπα 6/2 διά 'Ακαζούτα είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	α. Λισσαβώνα 26/12 διά Π. Μιράντα είς Χιούστον 9/2
ΑΘΕΝΙΑ (μ.)	54	1202	α. Ρίο Γκράντε 24/1 διά Μανίλα είς Ζντάνοβ ἀπό 5/11
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	26926	δ. Πειραιά 5/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ	59	8724	δ. Κωνίπολιν 6/2 διά Αύγουστον δρυγεί είς Πειραιά ἀπό 6/2/74
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	δ. Γιβραλτάρ 9/2 διά 'Αβίλες α. Σιγκαπούρη 16/12 διά Νιουμπάι
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	71	27958	α. Ταϊγκουαράμος 4/2 διά ΗΠΑ
ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.)	52	2517	α. Λισσαβώνα 26/12 διά Π. Μιράντα είς Ζντάνοβ ἀπό 5/11
ΑΙΤΗΡΗΝ ΜΕΑΟΝΤΥ (κ.)	69	6200	δ. Πιβρακάτ 9/2 διά 'Αβίλες
ΑΙΤΗΡΗΝ ΝΟΣΤΑΤΛΑΣΙ (κ.)	69	6038	α. Φίνλανδη 10/1
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	δ. Σιγκαπούρη 16/12 διά Νιουμπάι είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΚΜΗ (π.)	68	4158	α. Ταϊγκουαράμος 4/2 διά ΗΠΑ
ΑΚΡΟΝ	72	62701	α. Λισσαβώνα 26/12 διά Π. Μιράντα είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)	37	5272	α. Πειραιά 2/2
ΑΛΑΜΕΤ' ΙΝ (π.)	62	10403	α. Βόλον 12/1 διά Νιγηρίαν είς 'Ακαμπα 10/1
ΑΛΕΚΟΣ (κ.)	53	4702	α. Σιγκαπούρη 16/1 είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΝΤΕΙ' ΙΔ (δ.)	70	2707	α. Ταϊγκουαράμος 4/2 διά ΗΠΑ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)	47	2097	δ. Νιουμπάι 27/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Δ.	77	126621	α. 'Εικατ 9/2 διά Σ. Λούης ντη Ρόν προσήρ. έξωθ. Βεγγάλης 4/12
ΑΛΙΜΟΣ (π.)	58	4877	δ. Σουέζ 14/2 διά Τζένταν
ΑΛΙΝΤΑ	57	2404	δ. Χιούστον 23/1
ΑΛΚΜΑΝ	66	27985	α. Καλκούτα 6/2 διά Σιγκαπούρην
ΑΛΚΥΝΗ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	ε. Μασσαλίαν 11/2
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ε. Κιούραζον 2/2
ΑΛΜΑ Μ. (κ.)	55	3709	δ. Γιβραλτάρ 7/2 είς Χαράτο 23/6
ΑΛΦΑ ΚΟΝΒΕΥ' ΟΡ (λιβ.)	66	2309	μετωνυμάθη «CEDRE»
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Ράς Τανούρα 21/1
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. Λύττελτον 7/2 διά Ναπιέρ δ. Γιβραλτάρ 5/2 διά Ντακάρ
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	δ. Σουέζ 24/1
ΑΜΠΙΔΥΤΗ (κ.)	51	996	δ. Σουέζ 31/1 διά Γκιζάν
ΑΝΑΣΣΑ (κ.)	53	7570	δ. Σουέζ 1/12 διά Γκιζάν
ΑΝΑΣΤΑΣΗ (ητ.)	57	2148	α. Καλκούτα 6/2 διά Σιγκαπούρην
ΑΝΔΡΟΣ Α' ΙΔΑΝΤ	67	21457	ε. Μασσαλίαν 11/2
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	11515	ε. Κιούραζον 2/2
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	δ. Σάντος 8/2 διά Μη. 'Αυρες α. Αγιάθερον 9/2
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	α. 'Αγ. Φραγκίσκον 3/2 διά Εύρωπην
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	δ. Ντόβερ 12/2
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	α. Λόδης 'Αντζελες 21/1 διά Γιοκοχάμα
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	δ. Μπρούνισμπούτελ 17/1 διά ΗΠΑ
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	α. Μπούκεν Μπαί 23/1 διά Φορκάντος
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	α. Πειραιά 12/1 διά Βεγγάλην
ΑΝΘΟΥΑΙ Ι. (κ.)	65	1204	ε. Λισσαβώνα 9/2
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	α. 'Αγ. Φραγκίσκον 3/2 διά Εύρωπην
ΑΝΝΑ (κ.)	47	2503	δ. Ντόβερ 12/2
ΑΝΝΟΥΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	α. Λόδης 'Αντζελες 21/1 διά Γιοκοχάμα
ΑΝΤΙΓΩΝΗ ΤΣΙΡΗ	56	3990	δρυγεί είς Χαλκίδην ἀπό 17/7/79
ΑΝΤΚΑΛΙΟ (δ.)	59	16047	α. Ντουμπάτι 7/12 διά Μη. 'Αγιάθε δ. Γιβραλτάρ 8/2 διά 'Αμστερνταμ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	ε. Τζουάμπα Τέρμ. 20/1 διά Χαβρην δένθι Μπερμπέρα 14/1
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙ (κ.)	55	1501	δρυγεί είς Τραπάνι ἀπό 3/5
ΑΕΙΟΣ (π.)	57	2299	α. Ταϊγκουαράμος 4/2 διά ΗΠΑ
ΑΠΟΛΩΛΩΝ	68	27989	δ. Κωνίπολιν 14/1
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΑΧΩΣ ΓΚΑΡΟΥ'	57	9852	δ. Π. Σαΐδ 10/2
ΑΡΑΧΩΣ ΜΠΡΙΤΖ (π.)	56	5230	δένθι Βαμβάνη 10/1
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523	ε. Σ. Λούης ντη Ρόν 3/2
ΑΡΗΣ	61	7870	α. Φόρ 22/1 διά Μελίλι
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	α. Ρίο Γκράντε 1/2 διά Γιοκοχάμα
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	10200	ε. Σουάμπιτα 11/2
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			α. Π. Πιέρ 1/2
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	ε. Ρότερντον 11/2
ΑΡΜΑΔΑ ΜΕΝΤΛΑΙ' ΝΕΡ(κ.)	66	1404	α. Ρότερντον 12/1 διά Βεγγάλην
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	ε. Σ. Λούης ντη Ρόν 3/2
ΑΡΠΑ ΣΑΝ (π.)	57	5992	ε. 'Ακαμπα 8/1
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	α. Ράς Τανούρα 6/2
ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	35280	ε. Φιλοδέλφειας 28/1 διά Κιούρασάο
ΑΣΤΑΚΟΣ (μ.)	68	48559	α. Όρλεάνην 8/2
ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	ε. Στέτε 5/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	α. Τζουάμπα Τέρμ. 26/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	65	24314	ε. Σουίνουσκι 6/2
ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	ε. Πειραιά 27/1
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Ντάς 'Αλι 5/2 διά Σιογκάμα
ΒΕΕΣΚΑ'Υ (κ.)	62	8587	ε. Λομέ 21/1
ΒΕΕΣΤΑΡ (κ.)	60	8368	δ. Τζένταν 2/2 διά Τσιταγκόκ
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΤΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	54	1991	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΡΥΣΗ'ΙΣ (κ.)	57	9791	ε. Πειραιά 3/2
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	96	9537	ε. Σ. Αντόνιον 19/1
ΓΑΛΗΝΗ	55	9418	ε. Λισσαβώνα 1/2
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	37699	ε. Χάμπον Ρόδης 3/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΟΤΗΣ (δ.)	66	30647	α. Κόμπτε 1/2 διά Σιγκαπούρην
ΓΙΟΥΡΟΠΟΜΗΣ Κ.	69	12087	α. Γιοκοσάκια 6/2 διά Βανκούβερ
ΓΚΑΖ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ (δ.π.)	57	4983	ε. 'Αλεξάνδρεια 6/2
ΓΚΑΖ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ (δ.π.)	65	4137	α. Καρθαΐαν 6/2 διά 'Αρσού
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	α. Π. ντε Μπούκ 5/2 διά Σουειτίνα
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΕΝΤ.....	62	8530	ε. Ν. Όρλεάνην 20/1

ΓΚΟΛΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	α. Λισσαβώνα 7/2 διά Καναδά
ΓΚΟΥΑΡΟΥΧΑ (κ.)	60	4068	α. Πειραιά 12/1 διά Ιταλίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	67	2997	ε. Πειραιά 11/1
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'Υ'ΑΟΡ (κ.)	74	3279	ε. Ν. Όρλεάνην 5/2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ (κ.)	56	8783	α. Νιαμάρι 27/1 διά Καράται
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.)	68	8915	α. Τζιμπούτι 31/12 διά Σαγκάνη
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	δ. Σουέζ 10/2
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.)	57	9433	δ. Λάγος 11/1 διά 'Αμπιτζάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΛΟΤΖΥ (δ.)	64	30330	δ. Γιβραλτάρ 8/2 διά Πειραιό
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΙ'ΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	α. Μαρονάλ 3/2 διά Ρότερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	α. Χάμπτον Ρόδης 8/2
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΤΙ' ΤΟΡ	68	22782	ε. Βενετία 6/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΤΣΤΣΑΡ	67	23347	α. Καρντελγκρό 6/2 διά Σκαραμαγκά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	ε. Νιαμάρι 28/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Λός 'Αντζελες 25/12 διά Ισπανίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΑΛΕΤΣ (δ.)	69	41477	α. Σαλαντορ 3/2 διά ΗΠΑ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	α. Μπουκάνιαν 27/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Φόρς 31/1 διά Χάμπτον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟ (δ.)	72	114710	α. Φόρς 3/2 διά Βερντόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	714933	α. Ράς Τανούρα 2/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	78	126261	α. Ράς Τανούρα 1/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Ράς Τανούρα 20/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	ε. Φόρς 11/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΡΟ (δ.)	70	100175	α. Χάβρην 6/2 διά Βερντόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ (δ.)	72	102326	α. Ράς Τανούρα 2/2
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	δρυγεί είς Χαλκίδη από 29/12/79
ΔΑΝΙΗΛ (π.)	53	1552	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΑΝΙΛΑ	72	15871	α. Σφάδ 26/1 διά Λά Γκουελέ
ΔΑΦΝΑ (κ.)	63	11575	α. 'Εικατ 2/1 διά Σιγκαπούρην
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	ε. Φιλαδέλφεια 22/1
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)	56	8789	α. Μανούτιο 30/11
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999	α. Τουμπαράδη 31/12
ΔΩΤΩ	68	35191	ε. Άνναπολης 'Ανκ. 12/1
ΕΒΡΟΣ (π.)	57	3434	δρυγεί είς Πειραιά από 4/9/77
ΕΙΡΗΝΙΟΣ (π.δ.)	65	42377	α. Μπουλέν Μπαί 9/1 διά Τρίνινταντ
ΕΚΤΩΡ (κ.)	72	4922	α. Λάγος 23/1 διά Π. Χάρκουρτ
ΕΛΑ ΜΑΝΑ ΜΟΥ (π.)	63	24810	α. Χάμπτον Ρόδης 9/2 διά 'Αμβούργον
ΕΛΕΙ' ΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	ε. Πειραιά 29/1
ΕΛΕΙ' ΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	δ. Κυνίπολην 1/1 διά Τρίπολην
ΕΛΕΝ	67	27989	ε. Ρίο Τανεύρο 25/1
ΕΛΕΝΑ (κ.)	54	5383	μετωνυμάθη «ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ 1»
ΕΛΕΡΑΝΤΑ	73	17042	α. Οζάκα 24/1 διά Νιούκαστλ
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)	74	132034	ε. Λισσαβώνα 26/1
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘΙ (π.δ.)	59	12662	α. Δουνκέρκην 8/12 διά Ρωσίαν
ΕΛΙΑΝΑ (κ.)	67	24766	α. Αμέρεραν 28/1 διά Μη. 'Αυρες
ΕΛΛΑΣΠ. ΓΚΛΟΡΥ (Σιγκ.δ.)	75	45001	α. Χάλιφαδ 1/2 διά Βενεζουέλα
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Ράς Τανούρα 15/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ	76	22893	α. Κεμπέκ 7/2
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΑΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	α. Μπουλέν Μπαί 22/1 διά Μπόνυ
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	α. Γκάροταν 19/11
ΕΛΠΙΝΙΚΗ Κ. (κ.)	55	2261	α. Σπέτζα 30/1 διά Ποζουόλη
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513	α. Αύγουσταν 13/1
ΕΝΑΡΕΣ (κ.)	56	9212	α. Κουβέτι 30/12
ΕΝΤΥ (κ.)	52	59592	δ. Παναμά 11/1 διά 'Αβάνα
ΕΡΓΙΝΑ I (π.)	61	9335	α. Μορουγκάδη 22/1 διά Ρεντί
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	72	129260	α. Τζουάμαχ Τέρμ. 20/11
ΕΥΓΕΝΙΑ I (π.δ.)	54	11208	α. Πλατ

ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	α. Βαλτιμόρην 24/1 διά Γένοβα	ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	εις Μπέλιγκχαρ άπο 14/10
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	59	9493	α. Λάς Πάλμας 18/1	ΜΟΣΚΟΥΟΥ ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ (κ.δ.)	80	18000	α. Ράς Τανούρα 10/2
ΚΑΣΤΑΝΙΑ (ητ.)	81	3900	εις Ίμαπόρι υπό συμπλήρωσιν	ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	α. Λάς Πάλμας 30/1 διά "Ιλιτσεφοκ
ΚΑΣΤΑ ΑΛΦ (κ.)	72	18774	α. Λάς "Αντζελες 26/1	ΜΠΑΡΚΟΔΑ (δ.)*	63	25340	δ. "Ιμινχάμ 10/2 διά ΗΠΑ
ΚΑΣΤΩΡ (κ.)*	63	8671	δ. Παναμά 25/12	ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	α. Τάραντα 5/2 διά Βόλον
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	68	15842	ε. Π. Κομπέλο 3/12	ΜΠΑΧΑ (κ.)*	61	1460	ε. Χαλκίδα 8/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	α. Ντουμπάτι 1/1 διά Μη. Αμπάς	ΜΠΑΛΟΥ ΛΑΙ'ΟΝ (ητ.)	73	3209	δ. Ντουμπάτι 13/9
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ε. Δ. Γκουλέτ 24/1	ΜΠΑΛΟΥ ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ	58	8544	δ. Κων/πολιν 5/2 διά Κωνσταντζαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	69	51627	α. Ράς Τανούρα 28/1	ΜΠΟΝΑΤΑΣ (κ.)	47	7919	ε. Βανκούβερ 23/1
ΚΕΧΑΡΙΤΩΜΕΝΗ (κ.)*	58	11765	α. Κακινάντα 31/1 διά Σιγκαπούρην	ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΙΕΡ (ητ.)	64	16073	εις Μπόννυ (άποθηκη)
ΚΟΡΑΑ (κ.)	48	1562	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΠΡΑΒΟΛΑΤΟΝΑ (ητ.)*	55	5233	ε. Ν. "Υόρκην 26/1
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	α. Μπονάρ 30/1 διά Γκάλεστον	ΜΠΡΙΣΤΟΛΑ (κ.)	64	8403	εις Μαρακάντιο 11/8
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	δργει εις Πειραιά άπο 8/2/79	ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	δ. Σουέζ 9/2 διά Ράς Τανούρα
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	υπό παραλαβήν				
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	υπό παραλαβήν				
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛΑ (κ.)*	42	3129	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	α. Ν. "Ορλέανην 5/2				
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	ε. Φορπόρι (Μπαχ.) 2/2				
ΚΥΝΘΙΑ*	69	11315	εις Σιμονοσκή 3/2 (έπισκευαι)				
ΚΥΡΩΣ (κ.)	56	2784	ε. "Ακαμπά 10/1				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	35676	α. Σιγκαπούρην 14/1 διά Π. Κελάγκ				
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	ε. Ν. "Ορλέανην 8/2				
ΛΑΙΔΑ ΝΤΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	δργει εις Πειραιά άπο 1/3/74				
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	α. Μπουμόντι 25/1				
ΛΑΡΑ (κ.)*	56	6921	ε. Σαρδέ 29/1				
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	εις Πειραιά άπο 20/10/79				
ΛΕΜΠΛΟΝ (κ.)	60	4068	δ. Π. Σαΐδ 14/1 διά Μεσόγειον				
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	α. Τοταγκόν 16/1 διά Σιγκαπούρην				
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Ριο "Ιανέριο 7/2				
ΛΙΑ (ητ.)	50	2734	δργει εις Αγιτζέν				
ΛΙΡΚΕΥ" (ητ.)	59	9879	α. Τόμια 23/12 διά Μομπάσ				
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.*	68	39617	α. Γιοκούδα 27/12 διά Κασίμα				
ΛΟΥΚΙΑ (κ.)*	59	6354	ε. Καντί 26/1				
ΛΟΥΣΥ (ητ.)	54	2557	α. Ντάρμπιταν 29/1				
ΛΟΥΣΥ Ι (ητ.)	52	4755	ε. Ταρακόνα 24/1				
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)*	59	16840	α. Σαλβαντόρ 10/11				
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΟΧ (μ.)*	75	136991	δ. Ντουμπάτι 4/2 διά Κιουρασόδο				
ΜΑΤΣΤΡΟΣ	69	16840	ε. Ξόμπον Ρόδι 25/1				
ΜΑΝΤΟΥΛΑ (ητ.)	52	2352	εις "Αυτιτζέν (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)				
ΜΑΡΙΚΑ Ι. ΛΕΜΟΥ (κ.)	61	5376	δ. Σουδέ 28/1 διά Μπαντάρ "Αμπάς				
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)	67	43649	δ. Γιβραλτάρ 7/2				
ΜΑΡΙΜΠΕΛΑΔΑ (δ.)	64	38568	δ. Π. Σαΐδ 11/2				
ΜΑΡΙΠΕΡΑΔΑ (δ.)	66	57027	ε. Ράς Σουκέρ 31/				
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	δ. Π. Σαΐδ 5/2 διά Όδησσον				
ΜΑΡΙΤΣΑ III (ητ.)	65	10596	δ. Μπρούνταμπούτε 8/2				
ΜΑΡΙΩ	65	17238	δ. Γιβραλτάρ 5/2 διά Όδησσον				
ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	4639	ξέωθι "Ομάδ 2/11				
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	ε. Σιγκαπούρην 6/2				
ΜΕΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	δργει εις Κουβέιτ άπο 24/6/78				
ΜΕΡΑΚ (κ.)	55	2549	εις Πειραιά άπο 27/3				
ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	α. Πειραιά 10/2 διά Σαβένα				
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (η.δ.)	66	71337	ε. Φροτάδων 24/1				
ΜΕΡΣΙΝΙΔΗ (ητ.)	61	9194	ε. Μαντράς 6/2				
ΜΕΣΙΖ	69	9650	α. Σ. Πέντρο (Άργ.) 1/2				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)*	73	17355	ε. Λάγος 29/1				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	α. Τεργέστην 7/2 διά Ράς έω Σιδέρ				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)*	76	75125	εις Γκάλφ άφ Κάμπετες άπο 30/4				
ΜΕΣΣΗΝΗ.ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)*	77	76149	α. Π. ά Πέιρ 2/2				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)*	77	76149	ε. Πειραιά 10/2				
ΜΗΛΟΣ II (κ.)	59	3809	α. Πειραιά 22/1 διά Λιβύην				
ΜΗΛΟΣ VII (κ.)	59	4668	ε. Τζένταν 3/2				
ΜΙΑ	80	15552	α. Χιούδαν 10/1				
MINA Φ.	58	8733	α. Αμπιτζέν 28/12				
MINI ΛΑΙ'ΝΕΡ (ητ.)	71	1590	α. Ν. "Ορλέανην 25/1				
MINI ΛΑΙ'ΟΝ (ητ.)	70	1582	δ. Παναμά 5/2				
MINI ΛΑΙ'Τ (ητ.)	70	1587	ε. Ν. "Ορλέανην 9/1				
MINI ΛΑΜΑ (ητ.)	70	1591	α. Ν. "Ορλέανην 7/2				
MINI ΛΑΤΡΙΑ (ητ.)	70	1591	α. Μαμοντά 14/1				
MINI ΑΕΝΖ (ητ.)	71	1562	α. Ν. "Ορλέανην 14/1				
MINI ΛΗ (ητ.)	71	1562	α. Μαμοντά 31/1				
MINI ΔΗΓΚ (ητ.)	70	1592	α. Π. ά Πίτη 27/1 διά Έβερτον				
MINI ΔΙΑΥ (η.δ.)	70	1781	εις μεταφορές Νασσάδ				
MINI ΔΙΝΤ (ητ.)	71	1562	ε. Ριο Μπουένο 3/2				
MINI ΔΟΡΥ (ητ.)	71	1584	ε. Σ. Χούντα 30/1				
MINI ΛΟΤ (ητ.)	71	1584	ε. Ν. "Ορλέανην 9/11				
MINI ΔΟΤΣΙΚ (ητ.)	70	1592	ε. Σαβάντα 27/1				
MINI ΣΑΚΟΥΡΑ (ητ.)	70	1584	ε. Ν. "Ορλέανην 4/2				
MINΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68630	α. Ριβ. Νέχες 30/12 διά Γιβραλτάρ				

Trust your ship with Bethlehem

Big drydocks and great service on America's Atlantic, Gulf, and Pacific coasts.

Bethlehem Ship Repair Sales:
1 State St. Plaza, New York, NY 10004
Phone: (212) 558-9500 • Telex: 222847

BethShip



Represented in Greece by:
N. Bogdanos Marine Bureau, 85 Akti Miaouli, Piraeus
Phone 452-0228 • Telex: 212976

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	α. Γιβραλτάρ 4/2 διά Φιλαδέλφειαν	ΣΙΔΕΡΗΣ *	78	5500	α. Ν. Όρλεανσην 25/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΥ (δ.)	64	30581	α. Ν. Όρλεανσην 4/2 διά 'Αρούμπα	ΣΙΝΟΕ *	77	4719	α. Λάγος 3/1 διά Π. Χάρκουρτ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΩΝ	65	15178	α. Νιώρωναν 30/1 διά Περσίκον	ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	δ. Κωνίτολιν 9/1 διά Νοβορωσίδην	ΣΚΑ'Υ (κ.)	57	6494	ε. Τζένταν 8/2
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΑΩΝ (η.)	61	1098	δ. Κωνίτολιν 11/2 διά Μπουργκάς	ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3070	δργει εις 'Αμπιτζάν από 8/9/78
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	δ. Κωνίτολιν 22/12 διά Κωνσταντίναν	ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	ε. 'Αλεξανδρειαν 8/2
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΤΩΝ (δ.)	70	79001	ε. Ν. Όρλεανσην 20/1	ΣΩΔΩΝ (δ.)	70	91954	ε. Αλγκερίας 8/2
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	ε. Ράς Τανόύρα 18/1	ΣΩΝΙΑ - ΣΩΦΙΑ Σ. (κ.)	66	1689	δ. Κωνίτολιν 7/2 διά 'Αμπιτζάν
ΟΣΕΑΝΙΚΑ *	65	28101	ε. Ν. Όρλεανσην 3/2	ΣΩΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Τζένταν 9/2 διά 'Αμπιτζάν
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (ΣΥΚ.)*	73	20354	ε. Χάρηπον Ρόδης 5/2	ΣΠΗΝΙΑΔΑ	78	12518	α. Κούνι 6/2 διά Νιώρωναν
ΠΑΝΑΓΗ Κ. (π.)	59	4381	ε. Ν. Όρλεανσην 22/1	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άργει εις Πειραιά από 25/2/77
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΝΙΑΝΗ (η.)*	59	3906	δ. Π. Σαλί 12/2	ΣΤΕΡΝΑ ΤΡΕΙΤΝΕΡ (π.)*	58	8531	εις 'Ακαμπια 10/1
ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ (κ.)	65	1982	α. Βαρκελώνη 28/1 διά Τρίπολιν	ΤΑΝΙΑ Π. (π.)	53	1886	α. Πρέβεζα 15/1
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Σιγκαπούρην 4/2	ΤΑΥΓΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	δ. Νιούμπα 2/2 διά Σουχνά
ΠΑΣΙΩΚΙ ΡΑΙΤΝΤ *	60	8721	δ. Π. Σαλί 4/2	ΤΕΝΑΣΤΥ (κ.)	59	5510	α. Τζακάρτα 6/1 διά Μπαγκόν
ΠΑΣΙΦΙΚΟ	66	24309	ε. Φιλαδέλφειαν 15/1	ΤΕΡΕΖΑ *	61	18484	ε. Λός 'Αντζελες 22/1
ΠΑΤΡΙΝ (η.)	62	14112	α. Γιβραλτάρ 11/2 διά Πότι	ΤΖΕΙΤΝ (κ.)	56	6500	α. Κολομπο 30/1 διά Μπαγκόν
ΠΑΤΡΙΣ (δ.κ.)	61	12820	α. Νταβόλι 14/12 διά ΗΠΑ	ΤΖΕΝΗ	59	9585	ε. Τζένταν 12/2
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κ.)	58	6354	δ. Μπρούνωμποτεκ 2/2 διά 'Ακαμπια	ΤΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)*	55	5425	εις Σαβόνα από 29/2/77
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	77	15950	α. Λός 'Αντζελες 31/12	ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)*	64	7930	άργει εις Πειραιά από 12/2/77
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	εις 'Αβάνα ώπο 15/4/80	ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	α. Γιοκοχάμα 3/2 διά Λός 'Αντζελες
ΠΕΝΤΕΑΗ (μ.)	72	57802	ε. Χάρηπον Ράδδος 27/11	ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	ε. Γένοβα 4/2
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	ε. Ροζάριο 9/2	ΤΙΟΤΟΗΣ (κ.δ.)	60	12944	α. Κολούμπια Ρίβερ 31/1 διά Αίγυπτον
ΠΕΤΡΟΙΝΑ Ι (δ.κ.)	56	11920	δ. Γιβραλτάρ 13/2 διά 'Ιταλιαν	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Κολούμπια Ρίβερ 29/1 διά Πακιστάν
ΠΕΤΡΟΣ (δ.)	65	41255	ε. Φρούριο (Μπαχ.) 13/1	ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	α. Ελαϊκή 7/2 διά Στεπτίνον
ΠΛΑΓΙΑΣ	64	4463	δ. Μπρούνωμποτεκ 3/2	ΤΡΕΙΤΝ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	ε. Χάρηπον Ρόδης 24/1
ΠΛΩΤΩ	68	35191	ε. 'Ανναπολίς 'Ανκ. 15/12	ΤΡΙΑΝΙΑ Ι (κ.)	56	3901	α. Ραβένα 24/12 διά Τρίπολιν
ΠΟΙΤΩΝ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	α. Μπράκες 3/11	ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1999	ε. Τέμα 9/2
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	ε. Φιλαδέλφεια 7/2	ΤΡΙΤΩΝ	77	15552	ε. Ν. Όρλεανσην 2/2
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	α. Της 24/1 διά Π. Καρτιέ	ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (η.)	56	3597	εις Κατάκωναν ώπο 27/7/79	Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	105784	άργει εις Μπρούνευ Μπαΐ
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	άργει εις Πειραιά ώπο 28/6/77	ΦΑΛΚΟΝ ΙΙΙ (π.)*	36	1990	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ε. 'Αμαγκασάκι 2/2	ΦΑΝΑΡΙ (δ.)*	67	44720	ε. Π. ντε Μπους 9/2
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)*	64	27376	α. Φιλαδέλφειαν 25/1 διά 'Αρούμπα	ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	3870	εις Χαλκίδα ώπο 8/11
ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΖ (π.)	59	12020	ε.Σ. Μάικα 6/1	ΦΕΛΙΣΙΑ Β.	60	9030	άργει εις Σινκαπούρην από 13/9/76
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	α. Λός Πάλμας 1/2	ΦΕΛΙΣΙΑ Β.	78	15950	α. Γιοκοχάμα 6/2 διά ΗΠΑ
ΡΑΣΑΣΑΓΙΣ (κ.)	56	1380	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΙΒΙ (κ.)	50	13074	δ. Κωνίτολιν
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)*	58	8074	ε. Π. Ελιζαμπέθ 12/2	ΦΙΛΙΠΠΟΙ (κ.δ.)	65	12495	δ. Μόλι 28/1
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	ε. Τέμα 20/1	ΦΙΩΝΑ Μ. (δ.π.)	58	15940	ε. Ράς Τανόύρα 30/1
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕΥΤΝΤΕΡ	61	14500	α. Νιώρωναν 9/1 διά Κόμπε	ΦΟΙΝΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	57	15406	α. Αύγουσταν 23/1 διά 'Αρζου
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕΙΤΝΕΡ (κ.)*	68	1243	δ. Κωνίτολιν 11/2 διά 'Αβάνα	ΦΟΡΤ ΑΦΑ (κ.)	72	16135	α. Ντάρμπαν 23/1
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	α. Μπ. 'Αυρες 8/2 διά Ρωσίαν	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ Υ. (π.)*	59	8665	α. Ρεάφε 22/1
ΡΟΥΜΠΙΝΙ Φ. (π.)*	55	8368	ε. 'Αλεξανδρειαν 29/1	ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (η.)*	71	10586	α. Ντάρ ές Σαλάμ 31/1
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ XII (κ.)*	51	4788	εις Λός Πάλμας ώπο 20/9/79	ΦΡΑΤΖΕΣΚΟΣ Μ. (κ.)	58	9909	α. Σάντος 31/1 διά Νεκοτόσα
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	64	47493	α. Μπ. Μπούν 26/1 διά 'Ολλανδίαν	ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Σιγκαπούρην 30/1
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)*	61	10444	α. Π. Χάρκουρτ 4/2	ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Σιγκαπούρην 17/1 διά Χονολουλού
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΙV (κ.)	53	2652	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	ε. Πάλμας 7/2
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	11171	α. Ταΐμα 31/1 διά Περσίκον	ΧΟΛΥ ΣΤΑΡ (κ.)	57	9049	εις 'Ανναπολίς 9/ (ΕΠΩΛΗΘ)
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	11171	α. Νίκαια 2/2 διά Γιοκαϊδι	ΧΟΥΝΤΑ ΛΑΚ (κ.)*	66	2985	ε. Καράται 31/1
ΣΑΝΝΑΚ (κ.)*	66	3314	α. Σουεζ 5/2	ΧΟΥΝΤΑ ΠΕΡΑ (κ.)*	67	3020	α. Λεμεσόδην 13/2 διά Τζένταν
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	α. Γιοκοχάμα 26/1 διά Κενάνι	ΧΟΥΝΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)*	49	5209	εξωθι Καράται 3/12
ΣΑΝΠΙΡΕΒ (η.)	65	12102	ε. Φιλαδέλφειαν 9/2	ΧΡ. ΣΤ. ΑΡΑΠΑΚΗΣ (κ.)	61	9346	ε. Μπάραν 16/10
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	ε. Π. 'Εβερρυχλέντς 28/1	ΧΡΙΣΤΙΝ Ι (η.)	57	1570	α. Καζαπιλάνκα 3/2 διά Ριγιέκα
ΣΑΥΟΥΘΟΥ'ΙΝΤ	70	11329	ε. Σιλκόκαι 18/1	ΧΡΥΣΗ (δ.)	66	41066	ε. Γκάλβεστον 28/1
ΣΑΥΟΥΘΕΡΝ ΚΟΥΚΕΡΟΠ (δ.)	58	18183	ε. Σιγκαπούρην 4/11 (έπισκεψια)	ΧΡΥΣΗΣΤΗΣ (π.)	59	4378	α. Πειραιά 25/1 διά Βόλον
ΣΑΥΟΥΘΕΡΝ ΚΟΥΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	ε. Σιγκαπούρην 4/11 (έπισκεψια)	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 (κ.)	63	9850	ε. Σουάμπια 12/2
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)*	63	5289	ε. Μοσταγκάνερ 5/1	ΦΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)*	44	14540	εις Νταρμά (άποβήκη)
ΣΗ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	71	11055	ε. Τζένταν 10/2				
ΣΗ ΠΕΡΑ (κ.)	61	8701	ε. Λαγός 1/2				
ΣΗΦΡΟΣ (κ.)	60	1315					

“NAYTIKA XPONIKA”

ΑΕΚΑΠΕΝΩΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

.....
ΔΙΑΤΑΞΑ 33 ΑΡΙΘΜΗΤΟΝΟΥ 4176.658 : ΤΑΧ

ΔΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ХРОНИКА» - ΠΕΙΡΑ

OKTHTHIA: «NATIKA XFRONIKH» ETC.

'Εκδότης - Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ Σεργίου 3, Έκαλη	'Επί της ώλης ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ Αιγάλεω 47, Κορυδαλλός	"ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανάρη 15
--	--	--

Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 - Πειραιές

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 1.500

1.3 million tons ago...

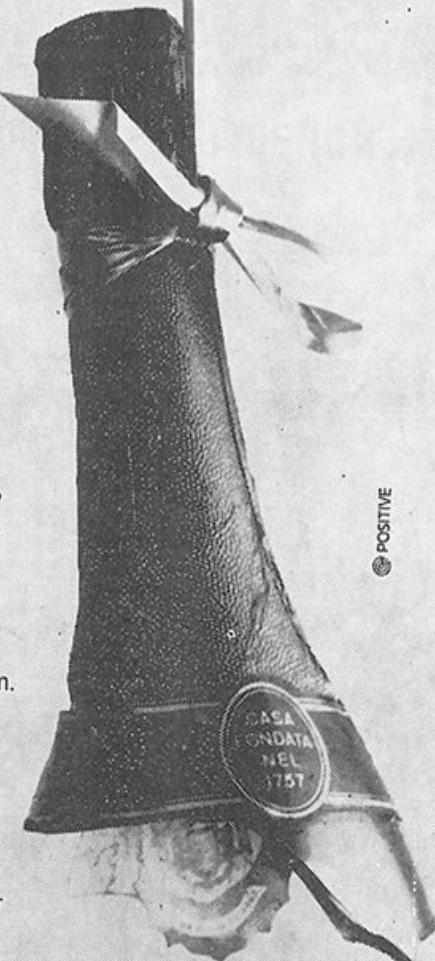
Seems it was yesterday, midsummer of '68, when we pushed our first ship off her dry dock cradle. We threw a good, hearty party and celebrated her first salt splash.

It was a very good year....

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

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

Still a good year. Tough one too.



POSITIVE



AEGIS SHIPPING COMPANY
established 1957

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 497

EDITOR: D.N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

1st March 1981

POSITIVE COOPERATION

The new President of the Greek Shipowners' Association (EEE), Mr Aristomenis Karageorgis, has assured the unions that the Association, under its new leadership, would continue to conduct a constructive dialogue with them.

This assurance was given in reply to the telegram of congratulations sent to him by the Secretary-General of the Panhellenic Seamen's Federation (PNO) Mr. E. Saitis.

FOREIGN EXCHANGE FROM SHIPPING

The Bank of Greece has announced the following figures relating to foreign exchange revenues from three sources, in thousands of dollars.

	1978	1979	Increase %	1980	Increase %
Shipping	1,177	1,519	29	1,821	19.9
Tourism	1,326	1,662	25.3	1,787	7.5
Emigr. remit.	985	1,168	18.6	1,103	-5.6

Although the target set for increasing shipping revenues by one billion dollars was not attained, (for which the shipping community can by no means be blamed) shipping revenues topped the list of the country's invisible earnings and could have been considerably larger if the government takes those measures required to create closer links between shipping and the mother country.

We have dwelt on these measures time and time again but it would seem that the authorities in this country still seem to think the Greek merchant fleet consists of the 100 Liberty ships acquired in 1946. Otherwise, how should one explain the inadequacy of our infrastructure for ship repairs, supplies, and the hundreds of other ways that hundreds of millions of dollars now spent abroad by our shipowners could be spent in this country. Our only hope is the Minister of Merchant Marine, Mr. John Fikoris, who could take the initiative in this respect. The Shippers' Association is prepared to give him all the assistance he needs.

HIGH TREASON

The Norwegian government considers the entry of oil to South Africa an act of high treason. Such an act was recently prevented at the very last minute. The tanker "Jane Stoen", owned by Lorentzen, had loaded 125,000 tons of Ekofisk crude. It had been sold by

Norway's Fina to a charterer whose identity was not disclosed either by Lorentzen or Fina. The charterparty contained the usual clause by which on no account was this Norwegian oil to be sold to South Africa. The ship was heading for Dakar and, during the voyage, its entire cargo was sold to another company, the identity of which was also not disclosed, but again with the anti-South African clause. The ship then headed for Durban and a bare 24 miles outside the harbour, she was ordered to Singapore where the oil cargo was discharged.

After this terrible event, the Norwegian government invited all the Norwegian oil companies to a conference and asked them to reiterate their assurance that they would not sell Norwegian oil to South Africa. The government also declared that it was studying measures to prevent a recurrence of similar incidents.

It is to be noted that there is no law or regulation in Norway forbidding the sale of Norwegian oil to South Africa. The ban is based solely on a promise made, under government pressure, by all oil companies operating in Norway in 1979.

THE NEORION YARD

There has been much talk in the world press about the Neorion Yard in Syros and its contract for the repair of Russian ships. Foreign governments are also getting into the act. One thing, however, remains of paramount importance. The Neorion Yard must not miss any opportunity to do repair work on merchant ships, whatever their country of origin. And the fact that Russian ships are government-owned should not stand as an obstacle in this respect. Neorion needs the work and the Greek government should not submit to pressures of this kind. Because the Neorion Yard is the life of Syros.

UNCTAD'S REPORT

An UNCTAD report on the cargo-sharing plan for bulk cargoes maintains that the claims by those who oppose the plan (that bulk cargo transport is free and any owner from any country can take part in it on a competitive basis and that for a bulk carrier to be profitable it should be able to cover the entire globe, since it cannot be run effectively on

prescribed routes) are not true. The UNCTAD report claims that the transport of iron ore from Latin America could be run on a liner basis, particularly from Peru where the ore is sold on long-term contracts of five to seven years' duration and is carried in special ore carriers of 120-130,000 tons, engaged exclusively in this trade.

The report goes on to say that a bulk cargo line is easier to operate than a regular cargo line or a tramping operation which require a suitable infrastructure and considerable experience.

Consequently, with a little bit of good will from both sides, there is no reason why Peruvian ships, with the same characteristics as those mentioned above, should be less effective than the Japanese.

This report will be the main topic of discussion at the UNCTAD conference in Geneva this month.

REACTIONS

Intertanko and Intercargo are reacting strongly to UNCTAD's proposals for a cargo-sharing plan for bulk cargoes. Intertanko is long-established and has become strong enough to impose its views on UNCTAD. Intercargo aims to do the same. In its two years of existence it has a membership of 1,155 ships belonging to 235 companies from seven countries (Greece, Norway, Hong Kong, Sweden, Spain, U.K. and Finland).

Cargo-sharing was discussed at Intercargo's first annual meeting, chaired by its founder, Mr. Antony Chandris. Also discussed was the danger of fraud from insufficient cargo documents.

NEW ORIENTATIONS

According to the experts, whom we have no reason to doubt, world energy consumption will quadruple within the next forty years, taking into account that during the same period, the world's population will double and that the underdeveloped countries will industrialise.

In these circumstances the frenzied search for new sources of energy is understandable.

For the present, there will be an increased reliance on coal and natural gas. But it will not be until the year 2000 that other sources such as the sun, the wind, the tides and the

SUPPLIES in KUWAIT

PROVISIONS — CABIN — DECK — ENGINE — BONDED
FRIEND SHIPCHANDLERS & GOODS CLEARANCE EST.

P.O.Box 22104
KUWAIT — ARABIAN GULF

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

AGENTS IN GREECE: ATPAC Maritime Agencies Inc.

144 Kolokotroni Str., P.O.Box 24, PIRAEUS
Tel: 4531102, 4531104. Telex: 21 2859

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Λαρεία Μιαούλη — Πειραιεύς

Τηλ.: 4516.439

Ενοικιάζονται μέτρη πλήρη κλι-
τισμού:

Το Ισόγειον M2 300 και ο ημιο-
ροφός M2 300.

waves are effectively harnessed. The controlled fusion of hydrogen is not expected before 2050.

Nuclear energy will undoubtedly also play a leading role. France expects to have covered her electricity needs by 50% from nuclear power by 1995.

Meanwhile, the trend towards gas is causing many ports in Europe to begin building giant terminals for the handling of LPG carriers. At the same time, a ship is being built in Australia which will be the first to run on liquid gas.

Coal imports to Europe will come mainly from the United States, Canada, South Africa, Australia and China and will require large bulk carriers if transport costs are to be kept low. It is estimated that coal imports to Europe will increase by a multiple of seven by the year 2000 and that by 1990 they will require 1,270 special carriers of 100,000 tons each.

CHINESE DIFFICULTIES

In the Greek section of our last issue we had published reports that the Chinese were facing difficulties in meeting certain economic targets. These reports appear to be confirmed by the fact that during the past month, they have cancelled an order for two cargo ships of 11,000 and 16,400 tons respectively in Singapore; cancelled an order for 77,100-ton tankers in Japan; cancelled an order for 37,210-ton special cargo carrier in the U.S.; cancelled a shiprepair contract from July to December 1981 at a Hong Kong yard and postponed the commencement of repair contracts in Japan and Singapore.

The Chinese are also trying to wriggle out of several large industrial commitments with the Japanese and the Americans.

It is too early to say what the repercussions of these cut-backs will be on shipping. But if they have been the outlook for shipping should be a good one. In any case, the Chinese will be buying 15 million tons of grains, which, together with the 30 million tons needed by the Soviets, should prove a bonanza for the bulk carrier trade.

LARGE TANKERS

Intertanko is not optimistic about the future of large tankers. Oil consumption is declining, although not at the same rate as in 1980. In any event, there is a surplus of tanker tonnage and it is time some of the earlier, large ones were scrapped. 26 of them were scrapped in 1980 and another forty-five to fifty must go if a balance is to be achieved. The Iraq-Iran war is speeding up the process. However, BP will take up 65,000 bbls.

of Persian oil per day and Shell another 110,000 bbls. The Japanese are negotiating 300,000 bbls. per day with Iran.

The quality of bunker oil is creating a problem. A Washington conference on energy matters and the safe transport of oil has been scheduled for next month.

RO - RO's

The future of ro-ro's seems assured. Their advantages are obvious and although in 1973 there were only 110 such ships, their number jumped to 747 at the end of 1979 totalling 4.5 million dwt. Another 167 totalling 1.6 million tons were on order.

Their disadvantages, however, are that they cannot take as much cargo as a container ship of similar size because of the roll-on, roll-off equipment, they present problems of stability and difficulties in loading fore and aft.

In the beginning, they were no larger than 3,000 dwt. and served short, inter-European lines. Today, the tendency is to employ them on longer routes and some units of 20 and 32 thousand dwt. have been ordered. Experts believe their advantages outweigh their disadvantages and predict a 40% increase in ro-ro ships in the next two years.

IDEAL COMPLEMENT

A spokesman for one of the largest shipping firms in Germany stated recently at a press conference that seamen and their unions should resign themselves to a period of severe restraint that might be painful but which, in the end, would be their salvation. They were given to understand that only by reducing crew costs could German ships be able to meet competition on an international scale. If all modern technical advances were not used, if crew complements could not be reduced, if it was not possible to pay coloured crews the wages prevailing in their home countries and if it was not possible to pay different wages for different jobs on board the same ship, it should be considered certain that German owners would transfer their ships to foreign flags en masse. If that were to happen, three-fifths of the German fleet would be sailing under foreign flags, instead of one third, today.

As an example, the firm in question stated that it is employing Polynesian crews on its ships at reduced wages approved by the ITF. Thus, crew costs have been reduced by 26% in comparison with those of a German cargo liner of 15,000 tons with a German crew of 26 men. The spokesman added that the ideal complement was as follows: German master,

chief mate, chief engineer and radio officer. The other officers Korean and the lower deck crew made up entirely of Polynesians.

CONGRATULATIONS

Dear Mr. Cottakis,

The 50th anniversary of your excellent publication seems to me to be the right occasion not only to congratulate you on that achievement, but rather more so to congratulate you on the outstanding contribution which you personally have made to the development of the Greek Merchant Marine.

From time to time a lot of us have turned to you for advice and wise counsel and this has invariably been forthcoming. I am sure I speak for many, many of your friends in this public expression of my sincere gratitude.

Yours sincerely,

R.A. HUSKISSON, C.B.E.
CHAIRMAN, LLOYD'S REGISTER
OF SHIPPING

To look is to stuble — to look forward is to make progress. As it has been with Greek Shipping so I believe it will be with Greece's leading shipping magazine NAYTIKA CHRONIKA — a looking forward into the next 50 years.

Tradition is a thing to be proud of, for tradition is the take off point for progress. 50 years of tradition, of unwavering support for Greek shipping has earned for Mr. Cottakis a place of honour and respect in the community and it is largely due to his encouragement and wise counsel, that Greek shipping stands to-day at the gateway to a new era. We would wish to him and to "his" magazine NAYTIKA CHRONIKA, all success in an exciting future.

B.K. BATTEEN
Principal Surveyor for Greece.



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

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

DURBAN & RICHARDS BAY

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

BONDED WAREHOUSE
PROVISIONS · CABIN · DECK · ENGINE



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

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE
IN SOUTH AFRICAN PORTS

OFFICE HRS TEL. { 67577 / 8 / 9
6518

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

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS



We didn't get to be Number 1 by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.

FRANK B. HALL & CO. OF NEW YORK, INC.
WALL STREET PLAZA, NEW YORK, N.Y. 10005
International Insurance Brokers and Average Adjusters

