

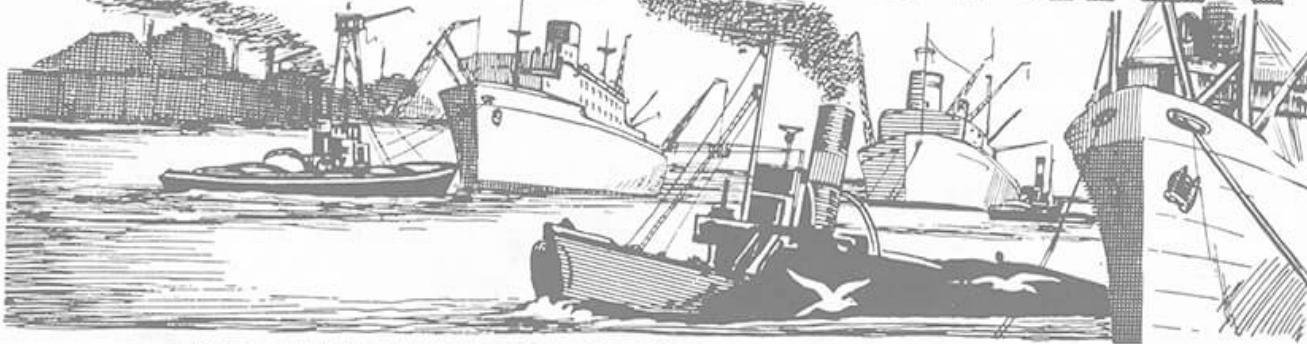
NAYTIKA XPONIKA



15η Μαρτίου 1981

Αρ. Φύλλου 1099/858

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1099/858

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1981

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τό δεκαπενθήμερον

ΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟΝ ΤΟΥ 1980

Εις 2,05 δισεκ. δολ. άνηλθε τό δέλλειμμα τού ισοζυγίου τών πληρωμών κατά τούς προσωρινούς ύπολογισμούς τής Τραπέζης της Έλλάδος. Αι εισαγωγαί άνηλθον κατά τό 1980 εις 10,8 δισεκ. δολ. έναντι 10,1 δισ. δολ. τού 1979.

Διά την εισαγωγήν πετρελαίου 2,9 δισ. δολ. ή αύξησις τών εισαγωγών 0,5%. Αι έξαγωγαί ηγήμεναι κατά 3,7% εις 4,07 δισ. δολ., έναντι 3,9 δισ. δολ. τό 1979.

Οι δηλοι πόροι ηγήμησαν κατά 9,8% άπο 5,66 δισ. δολ. τού 1979 εις 6,2 τό 1980. Τουρισμός ηγήμενος κατά 7,5%. Ναυτιλία ηγήμηνη κατά 19,9% καί μεταναστευτικόν 1,1 δισ. δολ., ολιγώτερον κατά 5,3%, λόγω κρίσεως εις τήν Γερμανίαν καί έπιστροφής οικαδές.

Οι δηλοι πόροι 1,55 δισ. δολ. Αύξησις κατά 13,7% έναντι τού 1979. Τό δέλλειμμα 2,05 δισ. δολ. έκαλύφθη διά τής εισαγωγής κεφαλίων καί δανεισμών.

ΠΛΟΥΤΟΣ ΜΕΓΑΣ

Χώρους προσπελάσεως τών πολλών πρός έπισκευήν πλοίων χρειάζεται. Πολύ φοβούμεθα ότι ούτε οι διοικούντες άπο κρατικής πλευράς ούτε και αύτοί οι άναλαμβάνοντες τάς έπισκευάς τών πλοίων μας βιομήχανοι έχουν πλήρως κατανοήσει, διτ είμεθα οι πρώτοι ναυτιλιακών παγκοσμίων. "Έχομεν τά πρεισότερα πλοία καί κατ' άναλογίαν θά έπρεπε νά έχωμεν καί τάς άναγκαιάς έδω βιομηχανικάς έγκαταστάσεις διά τήν θεραπείαν τών πολλαπλών, πλουτοφόρων, σημειωτέον, άναγκων των εις έπισκευάς καί άνεφοδιασμούς.

Εις τήν άμεσως μεταπολεμικήν έποχήν τών έκατον λίμπερτς τελούμεν άκομη. Η Έλλαχιστα έπροχωρήσαμεν, ένων κατεκάστησαμεν τόν πόντον. Δυσαναλόγως μικρά ή έδω πρόσδοξος μας. Μᾶς διαφεύγει πλούτος μέγας. Η Οικονομία μας είχε άναγκην αύτού. Ένεργητικόν θά ήτο τό ισοζυγίον τών πληρωμών τής Οικονομίας μας, άν ήδην μεθα έδω νά φέρωμεν τμήμα σημαντικόν τού μεγάλου στόλου μας πρός έπισκευήν καί άνεφοδιασμόν. Πρός τήν κατεύθυνσιν αύτήν δια τρέψωμεν άμεσως τήν προσοχήν μας. Μέγα τό έργον, πολύς ο πλούτος πού μᾶς διαφεύγει.

Η ΘΕΣΙΣ ΤΗΣ

Είναι πλέον καιρός νά άποφασισθή η συμ-

μετοχή τού επί τής Ναυτιλίας Υπουργού εις τό στενόν κύκλον τού μικρού Υπουργικού Συμβουλίου διά τά έπι της οικονομικών θεμάτων άνχολουμένων Υπουργών. Η Ναυτιλία μας είναι μεγάλη, ή πρώτη παγκοσμίως. Εισφέρει πολλά καί πολλαπλάσια ήμπορεί νά εισαγάγει εις τήν Οικονομίαν υπό ωρισμένας προϋποθέσεις, ή ποτίσει πρέπει νά πληρωθούν. Η Ναυτιλία μας είναι αύτη αύτη η προβολή τού τόπου μας παγκοσμίως. Οι Greeks κατέκτησαν τόν πόντον. Πολλαπλάσια τών δυνατών εισφέρουν τά πλοία καί τά πληρώματα των δύνανται άκομη νά εισφέρουν διά τήν Οικονομίαν μας.

Η παρούσα τού επί τής Ναυτιλίας Υπουργού εις τό στενόν κύκλον τών έπι της οικονομικών Υπουργών κρίνεται πλέον άναγκαιά, έξυπηρετική αύτών τούτων τών γενικούτερων συμφερόντων τού τε Δημοσίου καί αύτης τής Ναυτιλίας.

Παρακαλείται ο κ. Φικιώρης νά ζητήση από τόν κ. Ράλλην τήν εισδοχήν του εις τό μικρόν Συμβούλιον τών έπι οικονομικών θεμάτων Υπουργών διά νά άκονται καί ή φωνή τής Ναυτιλίας. Προσφέρει αύτη πολλά ύπέρ τής Οικονομίας μας. Πολλαπλάσια, άναλογως τού δύκου της, υπό ωρισμένας προϋποθέσεις.

ΤΑ ΠΟΛΛΑ ΜΑΣ ΔΙΑΦΕΥΓΟΥΝ

Μᾶς λέγουν: "Έλλειμμα έχει η Οικονομία μας εις τό ισοζυγίον της. Καί θέλουν νά άγνοούν οι ίθυνοντες τήν δυνατήν εισφοράν τής Ναυτιλίας μας της πρώτης παγκοσμίως. Εις ούδεν μέτρον προήλθομεν, ούδε κάν συνεζητήσαμεν τό τί ήμπορεί η Ναυτιλία μας νά έισφερε εις τό ισοζυγίον τής Οικονομίας μας. Πολλαπλάσια, τονίζομεν ήμεις έν πλήρει έπιγνωσει τελούντες. Πού δώμας αι δεξαμεναι; Πού τά έπισκευαστήρια; Πού οι χώροι προσπελάσεως; Ακόμη πού καί τό άναλογον τεχνικόν προσωπικόν;

Η δήλ οργάνωσις χρονολογεῖται από δεκαετηρίδων διά νά έξυπηρετήση τήν τότε μικρά Ναυτιλίαν. "Εκτοτε ή χωρητικότης τής Ναυτιλίας μας έδεκαπλασιάσθη. Τό έδω δυναμικών τών έπισκευών παρέμεινε τό αύτό. Ούδε έν νέον μηχανουργείον συνεστήθη. Οι χώροι προσπελάσεως δέν διημερύνθησαν καί τά πλοία μας — τά πάμπολλα — καταφεύγουν εις τά ξένα έπισκευαστήρια.

Πρωτοφανής ή άβελτηρια τών ιθυνόντων, αύτών τών έφοριστών καί τών δυναμένων νά συστήσουν μηχανουργείον. Εις καμίαν δλλην χώραν δέν παρατηρεῖται αύτό τό θλι-

βερόν φαινόμενον. Μᾶς διαφεύγει πλούτος μέγας, πλούτος δυνάμενος δρδην νά άνατρεψη τήν παθητικότητα τού ισοζυγίου. Εις τήν γείτονα Ίταλίαν μέ τήν μικρά κατ' άναλογιαν Ναυτιλίαν, καθ' δλον τό μηκος τής Χερσονήσου, υπεραφθονούν αι δεξαμεναι καί τά μηχανουργεία. Πλουσία ή συγκομιδή.

Διερωτώμεθα διατί αύτή η παρ' ήμιν άγνοια. Εύθυνην άποδιδομεν εις τήν Κρατικήν διοίκησιν. Εύθυνην δημας καί εις τούς έφοπλιστάς. "Οταν ο κ. Καραμανλής έζήτησεν άπο τούς έφοπλιστάς τό πρόσθετον διασκατομήριον δολ. ώφειλον νά τού άπαντησουν. Πώς νά τό φέρωμεν; Διά νά άγοράσωμεν γήν ή και οικίας; Διευκολύνατέ μας. Διαθέσατε τά μέσα διά νά φέρωμεν τά περισσότερα. "Έδω αι έπισκευαι. "Έδω οι άνεφοδιασμοί. "Έδω αι άλλαγα πληρωμάτων. "Έδω εις τήν πατρική γήν αι δυναται δαπάναι μας. Διευκολύνατέ μας. Μέγα τό έργον. Μέγας ο πλούτος πού μᾶς διαφεύγει.

"Η Ναυτιλία ήμπορει νά μάς δώση πολλαπλάσια. Η μελέτη τού τι ήμπορει νά εισφέρει δέν έγινε. Καλείται ο κ. Φικιώρης νά προέλθη εις τάς καταλλήλους διαβουλεύσεις. Θά συναντήση πρόθυμον τήν έφοπλιστικήν πλευράν. Είναι κρίμα νά χάνεται εις τήν ξένην πλούτος έθνικός, πλούτος μέγας. Άντιρρησιν δέν πιστεύουμεν κανείς νά προβάλλη. "Έδω αι έπισκευαι πλούτος διαφεύγει.

"Η Ναυτιλία ήμπορει νά μάς δώση πολλαπλάσια. Η μελέτη τού τι ήμπορει νά εισφέρει δέν έγινε. Καλείται ο κ. Φικιώρης νά προέλθη εις τάς καταλλήλους διαβουλεύσεις. Θά συναντήση πρόθυμον τήν έφοπλιστικήν πλευράν. Είναι κρίμα νά χάνεται εις τήν ξένην πλούτος έθνικός, πλούτος μέγας. Άντιρρησιν δέν πιστεύουμεν κανείς νά προβάλλη. "Έδω αι έπισκευαι πλούτος διαφεύγει.

ΤΑ ΑΝΤΙΚΙΝΗΤΡΑ

Αι στήλαι αύται δέν θά σταματήσουν νά έπισκευαίνουν τά καταστάσεις έκείνας αίτινες ούσιαστικώς άποτελούν άντικινήτρον εις τήν προσπάθειαν διά τήν μεγιστοποίησιν τής προσφοράς τής Ναυτιλίας πρός τόν τόπον. Αι πρόσφατοι περιπτώσεις:

Πρώτων, μᾶς άνεφερθη δτι γνωστός πλοιοκτήτης, ο όποιος έζήτησε νά έγκατηση εις δεξαμενόπλοιον τά συστήματα άδρανούς άεριου καί έκπλυσεως τών δεξαμενών διάργον, δέν εύρισκει τόν κατάλληλον χώρον. Η δήλ δαπάνη διά τήν έγκατάστασιν τών έλογων συστημάτων κυμαίνεται πέριξ τών δύο έκαποι. δολλαρίων.

Δεύτερον, έτερος πλοιοκτήτης πρό ήμερών νά φέρη η δχι εις τήν Έλλαδα σκάφος του δι' έπισκευάς. Τελικώς έπελέγη η Ίταλία μόνον καί μόνον διά τήν άποφυγήν τών προβλημάτων τά όποια θά άντιμετωπίζοντο εις τήν Έλλαδα.

• Πλοιάρχος μᾶς άνεφερε δτι πρό καιρού τό σκάφος επί τού όποιου έπλοιαρχευε έχειρισθη νά δεξαμενοισθή εις τήν Βρετανίαν. "Οταν δημάς τό σκάφος του έφθασε εις τόν λιμένα, δπου θά έπραγματοποιείτο ό δεξαμενοισθή, οι έκπρόσωποι τού ναυπηγείου τού άνηγγειλαν δτι λόγω βλάβης τής δεξαμενής δέν ήτο δυνατή η πραγματοποιησις

τού δεξαμενισμού, γεγονός διά τό όποιον έξέφρασαν τήν βαθυτάτην λύπην των. Τούτο προεκάλεσε τήν εκπλήξιν τού "Ελληνος πλοιάρχου, ό όποιος ήρώτησε τούς έκπροσώπους του ναυπηγείου έάν ήσαν μέτοχοι τῆς έπιχειρήσεως και έλαβε τήν διάντησιν ότι ήσαν άπλως υπάλληλοι και ότι ή λύπη των προήρχετο από τό γεγονός ότι ή χώρα των θά έχανε πολύτιμον συνάλλαγμα, δεδομένου ότι τό σκάφος ήταν κατημυθύνετο πλέον είς τό Ρόττερνταμ διά τό δεξαμενισμόν.

ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

Παρών ο έλληνικός έφοπλισμός κατά τάς δυσκόλους αύτάς ήμερας πού περνά μεγάλο μέρος τού πληθυσμού τών περιοχών πού έπλήγησαν από τούς σεισμούς. Ο οίκος Βαρδινογιάννη διέθεσε είς τούς Δήμους και Κοινότητας τής Κορινθίας πού έδοκιμάσθησαν από τούς σεισμούς πούσον δέκα εκατοντάδων διά την καλύψιν άμεσων άναγκών των και άναγκών τών πληγέντων δημοτών των. Παραλλήλως έξησφάλισε στέγην και τροφήν είς τούς σεισμοπαθείς πού έργαζονται είς έπιχειρήσεις τού Όμιλου Βαρδινογιάννη και χορηγεί δάνεια διά τήν άμεσον άποκατάστασιν τών ζημών πού ύπεστησαν αιοίκια των.

"Επίσης ο κ. Γεώργιος Π. Λιβανός διένειμε είς τούς σεισμοπλήκτους 1.200 δέματα μέτροφίμα, φάρμακα και σκεύη και διέθεσε πέντε έκατον δραχμάς είς μετρητά — άνα δέκα ή δέκα πέντε χιλιάδες δραχμές είς έκαστην οικογένειαν — διά τήν άντιμετωπίσιν τών άμεσων άναγκών των. "Επίσης έχει παραγγείλει σκηνές και κουβέρτες πού άνεμενοντο έξι Αμερικής και μέ δαπάνας του θά αναστυλωθή ή ναός τών Ταξιαρχών τής Περαχώρας, τό ιστορικόν αύτό μνημείον είς τό άποιον έστεγάζετο ή περίφημος Βουλή τού Κωλέττη.

"Έχομεν δώμας μίαν παρατήρησιν: Αι προσφοραί αύται, κατά τήν γνώμην μας, έπρεπε νά γίνουν μέσω τής Ένώσεως Έλληνων Εφοπλιστών μέ μνείαν ότι προέρχονται από τούς άνωτέρω Όμιλους.

ΤΗΝ ΣΗΜΕΡΟΝ

Διερχόμεθα μίαν περίοδον άπωσδήποτε ρευστήν δσον άφορά είς τήν Ναυτιλίαν. Μέχρι ποίου σημείου θά φάσθη ο προστατευτισμός τής Αμερικανικής Ναυτιλίας είναι άκομη άγνωστον. Πάντως ο κ. Ρήγκαν δέν φαίνεται νά τολμά είς περαιτέρω προστατευτικά μέτρα, παρά τάς προεκλογικάς ύποσχεσιες. Δεύτερον θέμα, άμεσως έπειρεάζον τήν θέσιν και τής ίδικής μας Ναυτιλίας, άναφέρεται είς τήν έκαστοτε Ρωσικήν συγκομιδήν τών δημητριακών. Φαίνεται ότι τό κρατούν «κολεκτιβικόν» σύστημα είς τήν γεωργίαν δέν άποδίδει τήν έπαρκειαν. Έκατομμύρια

τόννων ύπολογίζονται τά έλλειμματα τής παραγωγής δημητριακών και έλαιοσπόρων. Αύτά θά πρέπει νά άγορασθούν και νά μεταφερθούν έκ τού έξωτερικού. Καί αυτό διά τήν Ρωσίαν και έν μέρει δέ διά τήν Κίναν.

Τρίτον θέμα ή ναυπήγησις περισσοτέρων σών χρειάζονται μπάλκ κάρριερς. Αι στατιστικαί είναι άνησυχητικαί. Ο πλεονασμός τονάζ διά τό άμεσων προσεχές μέλλον δέν άποκλείται. Καί τό μόνον παρήγορον σημείον διά τά έπρα φορτία είναι ή στροφή πρός τόν γαιάνθρακα.

Διά τά μπάλκ κάρριερς είναι ή λύσις τής άπασχολήσεως.

"Οσον άφορά είς τά τάνκερ, αύτά τά μεγάλα άδεουν πρός τά συνεργεία τών διαλύσεων. Τό πετρέλαιον άκριβαίνει. Στροφή πρός τόν γαιάνθρακα. Όλιγωτερον άκριβόν πετρέλαιον. Τά μεγάλα πετρελαιοφόρα ύπο κρίσιν.

Αύταί πρός τό παρόν αι διαπιστώσιες δόσον άφορά τά χύδην φορτία. Διά τά πλοϊα γραμμής μία και μόνη ή διαπιστώσιας: Ή υφεσις, ο πληθωρισμός και ή πτώσιας τής βιομηχανικής παραγωγής. Ιδωμεν.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

"Από τήν Αμερικήν μάς έρχεται τό μήνυμα. Τά άσφαλιστρα θά αύξηθούν. Πλήρης δικαιολογία προβάλλεται από μέρους τών ένδιαφερομένων διά τήν κάλυψιν τών κινδύνων θαλάσσης άσφαλιστών. Μετά μίαν 10ετίαν χαμηλής άγοράς τονίζουν ό πληθωρισμός και ή ζητησίς ύποχρέωνται τών άσφαλιστάς είς τήν άνατιμησιν τών ύπηρεσιών των. Αι ζημιαί, δλλωστε, είς τά δεξαενόπλοια κατά κύριον λόγον είναι σημαντικαί. Ή έκτησις τών έργασιών είναι μεγάλον. Φθάνει νά άναφερθή θί τό κάλυψις τών κινδύνων δί' ένα μόνον άτομικον κίνδυνον έφθασε μέχρι τών 300 έκατομ. δολ. Τά «deductibles» είναι ύψηλά. Συμφέρονται και τών άσφαλιζομένων διά κινδύνους επί φορτίων μία ύγιης άσφαλιστική άγορά. Τούτο προκειμένου και διά τήν κάλυψιν τών έπι φορτίων έπισης κινδύνων.

Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

Χρήσιμος από πάσης πλευράς ύπήρξεν ή ένημέρωσις τών έκπροσώπων τού έλληνικού και τού ξένου τόπου από τόν Πρόεδρον τής Ένώσεως Έλληνων Εφοπλιστών κ. Αριστ. Καραγεώργην κατά τήν διάρκειαν πρές κόνφεραν τήν 5ην Μαρτίου. Διότι κατ' αυτήν έδόθη η εύκαιρια, πρώτον, νά διευκρινισθή πλήρως και μέ απόλυτον σαφήνειαν ή πολιτική τής σημειρινής διοικήσεως τής Ε.Ε.Ε., ή ποιά παραμένει είς τά πλαίσια πού είχε θέσει ο κ. Αντ. Χανδρής, και δεύτερον, νά καταδειχθή ή μεγάλη συνεισφορά τής

Ναυτιλίας και τού έφοπλισμού πρός τόν τόπον. Ή πολιτική τής Ε.Ε.Ε. είς τόν έσωτερον τομέα άποβλέπει:

Πρώτον, είς τήν στενωτέραν σύνδεσιν τής Ναυτιλίας με τήν έθνικήν της βάσιν.

Δεύτερον, είς τήν συντονισμένην προσπάθειαν έν συνεργασία με τό Κράτος διά τήν προσαγωγήν τής ναυτιλιακής ύποδομής είς άλοκληρον τό φάσμα τών ύπηρεσιών και τών τεχνικών δυνατοτήτων, πού άρχιζει από τήν έκπαίδευσιν και τελειώνει είς τάς έπισκευάς,

Τρίτον, είς τήν στενήν συνεργασίαν και είς τήν καλλιέργειαν πνεύματος άλληλοκατανοήσεως με τόν ναυτεργατικόν παράγοντα.

Εις τόν έσωτερικόν τομέα ή πολιτική τής Ε.Ε.Ε. άποβλέπει είς τήν συνεργασίαν τού έλληνικού έφοπλισμού με τούς έφοπλιστάς τών μελών-χωρών τής ΕΟΚ με ειλικρίνειαν και δημιουργική διάθεσιν και είς τήν διεύρυνσιν τών σχέσεων με δλά τά δλλά κέντρα άποφάσεων και δράσεως τής παγκοσμίου Ναυτιλίας.

Ο κ. Καραγεώργης έπεγράμμισε ότι ή Έλληνική Ναυτιλία κατά τό παρελθόν έτος άντεμετώπισε σοβαρώτατα προβλήματα ώς ήτο προετοιμασία τής ένταξεως είς τήν ΕΟΚ, ή αύξησης τής συναλλαγματικής συνεισφοράς τής Ναυτιλίας διά τήν δμεσον ένισχυσιν τής οικονομίας τού τόπου και ή έπιδείνωσιν τού προβλήματος τού έμψυχου δυναμικού.

Η ένταξης είς τήν Ε.Ο.Κ.

Η έπισημος ύποδοχή τής Έλληνικής Ναυτιλίας είς τούς Κόλπους τής ΕΟΚ, είπε ο κ. Καραγεώργης, ήτο είς μεγάλον βαθμόν άφογος και διά τόν λόγον αύτόν έχαιρετίσθη μέ ικανοποίησιν ή έλκογή τού πρώτου "Ελληνος έπιπτρόπου είς τόν κλάδον τών μεταφορών. Παραλλήλως θμως έπεσήμαν δέ διά την άνεπισήμο ύποδοχή πέραν έκεινης τήν δομήν έκφράζουν τά δργανα τής Κοινότητος, δέν ήτο ούτε ψύχραιμος, ούτε άντικειμενική, διότι μερίδα τού τύπου είς τήν Γαλλίαν και διά τηλεοπτικός σταθμός είς τήν Βρετανίαν έπεχείρησαν νά παρουσιάσουν τήν Έλληνική Ναυτιλίαν κατά τρόπον άνεπιτρέπτα άπλοικόν. Ο κ. Καραγεώργης έξέφρασε τήν λύπην τού έλληνικού έφοπλισμού διά τάς έπιδιώσεις και τάς μεθόδους αύτάς πού, θωρακίσης, δέν άδηγον άσφαλως είς τήν δημιουργίαν τού άναγκαιού κλίματος συνεργασίας και άλληλουσμπληρώσεως. Και διεκρίνει δέ διά έλληνικός έφοπλισμός, άντιθέτως, διατηρεῖ πάντοτε τό πνεύμα τής συνεργασίας, διότι πιστεύει δέ αύτό άπαγορεύει και τό έθνικόν και τό κοινωνικόν συμφέρον. Έπισης ο κ. Καραγεώργης διεύπειρησαν νά έχαντο έναντιλούνται είς τά δργανα τής ΕΟΚ, διότι, θωρακίσης έπαφα τό έλληνικού έφοπλισμού δέν έχαντο έναντιλούνται είς τά δργανα τής ΕΟΚ, διότι, θωρακίσης, τό έλληνικόν πλοίον έπιπτει έργον είς παγκοσμίαν κλίμακα και διά τόν λόγον αύτόν πρέπει νά καλύπτεται άπο ένα πλέγμα σχέσεων πολύ εύρυτερον από τό εύρωπαικόν και κοινοτικόν. Δίνουμε, έτονισε, μεγάλην σημασίαν είς τάς έπαφάς και είς τόν διάλογον με τούς έκπροσώπους τής ναυτιλίας, τής οικονομίας και τής διοικήσεως τών Ηνωμένων Πολιτειών άλλο και τής Ιαπωνίας, τού Χόγκ Κόγκ, τών χωρών τού τρίτου κόσμου και τών σοσιαλιστικών χωρών. Έπι τή έπικαιρια ύπενθυμίσε τήν μετάβασιν πέρυσι άντιπροσωπείας τής Ε.Ε.Ε. είς τήν Μόσχαν και άνηγγειλε έπισήμως τήν έπισκευψιν έλληνικής άντιπροσωπείας είς τό Πεκίνον, τό "Οσλο και άλλας χώρας.

Τό συνάλλαγμα

Ο έλληνικός έφοπλισμός δέν είναι δυσαρεστημένος από τά άποτελέσματα τής προσπάθειας πού άνέλαβε είς τάς άρχας τού 1980 διά νά φέρει είς τήν Έλλασα συναλλαγματικών δολλαρίων. Τυπικώς, έτονισε ο κ. Καραγεώργης, τό είσαχθεν συνάλλαγμα ύπολείπεται από τόν άρχικον στόχον, έάν θωρακίσης συνυπο-

ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

Είσαγωγαί — Έξαγωγαί

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

Ναυτιλιακά Έργασίαι — Πρακτορεύσεις

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 97, ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφωνα: 4518.564, 4512.147 — Τέλεξ: 21 1679

Ταχ. Διεύθυνσις: Τ.Θ. 382 Πειραιά, Τηλεγραφήματα: "ΜΑΚΖΕΡΒΟΣ"

λογισθή και τό το «λιμνάζον συνάλλαγμα», διότι ούτε τούς 2,5 δισ. δολαρίων θά είχε ούδειαστικώς καλυφθή είς τό μεγαλύτερον μέρος του. Οπωσδήποτε, έτοινε, δέν υφίσταται έφοπλιστική ύπαιτιότης διότι άπειδείχθη διή της ή ύποδομή της Ναυτιλίας και ιδίως τών έπισκεψών δέν άντεχει έπι τού παρόντος είς τοιούτους έσπευσμένους ρυθμούς ύψηλής άποδόσεως, διαβεβαίωσε δώμας διή της ή προσπάθεια έφετος θά προχωρήση περισσότερον ίκανοποιητικώς, διότι οι μηχανισμοί τής αύξησης τού συναλλάγματος συνειδητοποιήθησαν. Ουτώ, πέραν από τό εισαγόμενον συνάλλαγμα έχει δημιουργηθή και ένα κανάλι διερχομένου συναλλάγματος, με τήν διαδικασίαν τών πληρωμών τών δαπανών τών ναυτιλιακών έπιχειρήσων πρός τούς ένους άποδεκτας μέσω τής έλληνικής τραπεζικής άγοράς, τού λεγομένου «λιμνάζοντος συναλλάγματος» πού άπετέλεσε ιδέαν τού κ. 'Αντ. Χανδρή και ένεθάρρυνε ή Τράπεζα τής Έλλαδος.

Τό έμψυχον υλικόν

Ο κ. Καραγεώργης έχαρακτήρισε άνεπαρκή τήν ρύθμισην τήν όποιαν έπειχείρησε τό Υπουργείον είς τό θέμα τού ναυτεργατικού δυναμικού και έτονισε διή αὐτή εύρισκεται πολύ μακράν έκεινών πού κατά καιρούς έπροτάθησαν είς τόν διοικητικόν φορέα διά τήν ριζικήν και άποδοτικήν λύσιν τού ναυτεργατικού προβλήματος και διά τήν πλοιοκτητικούν και, κυρίως, διά τούς ιδίους τούς "Έλληνας ναυτικούς. Όστόσον, παρετήρησε, τό Υπουργείον, σταθμίζον πιθανώς και δλλας προϋποθέσεις πού ένδεχομένως δέν είναι μόνον ναυτιλιακή, έπροχώρησε είς μίαν άρχικήν ρύθμισην τής όποιας τό ούσιαστικόν πλεονέκτημα είναι διή έφαρμοζόμενη θά ήπιορέση νά έξουδετερώση τής καλλιεργούμενην δυσπιστίαν τών ναυτικών μας. Ό κ. Καραγεώργης, άπαντων είς σωρείων σχετικών έρωτήσεων διημερίνεις με άπολυτον σαφήνειαν διή η πρόσληψης άλλοδαπων διά τάς κατωτέρας θέσεις δέν έχει καμίαν έννοιαν παραμερισμού τού έλληνικού δυναμικού. Αντιθέτως, έχει τήν έννοιαν τής ούσιαστικωτέρας και πλέον άποδοτικής χρησιμοποιήσεώς του είς θέσεις τής μέσης και τής κορυφής τής ιεραρχίας, δουν δλλωστε μπορεί νά έπαρκεση και άριθμητικώς. Επίσης διημερίνεις διή η Ε.Ε.Ε. θά συνεχίστη τάς προσπαθειας διά τήν προσέλκυσην δουν τό δυνατον περισσότερων έλληνων είς τό ναυτικόν έπαγγέλμα, ώστε αι άναγκαι τής Ναυτιλίας νά καλύπτωνται μόνον από "Έλληνας και έτονισε έμφαντικώς διή ούδεις "Έλλην ναυτικός θά παραμείνει άνεργος. Ταύτα, ύπεγράμμισε, διά νά σταματήση ή δημαγωγία περί τήν άντιμετωπίσην τού ναυτεργατικού πού είναι τό πρόβλημα από τό όποιον έξαρται τό μέγεθος τής Ναυτιλίας ύπο τό Έλληνικήν σημαίαν.

Επί τή εύκαιρια δι. Καραγεώργης άνεκοινωσε διή η Ε.Ε.Ε. ύπεβαλε είς τό Υπουργείον ειδικόν σχεδίον διά τήν έξαλειψην τού προβλήματος τής έγκαταλείψεως πληρωμάτων έκ μέρους ίδιοκτηών πλοίων τά όποια καταχορτανται είς ένους λιμένας συνήθως διή οίκονομικούς λόγους. Διά τήν άλλοποίσην τού σχεδίου αυτού, τό όποιον θά έξαλειψη τήν άπαραδεκτον, όπως τήν έχαρακτήρισε, κατάστασιν, θά ύπαρκη συνεργασία με τό Υπουργείον και τήν ΠΝΟ.

Η συνεισφορά τού έφοπλισμού

Μέ τήν εύκαιριαν τής συναντήσεώς του με τούς έκπροσώπους τού τύπου δι. Καραγεώργης άνεκοινωσε έπισήμως τήν άπόφασιν τού έλληνικού έφοπλισμού διά τήν σύστασιν κεφαλαίου πού θά χρηματοδοτήργα κοινής ωφελείας έν συνεργασία μετά τού Κράτους. Σχετικώς διημερίνει διή τό δλον θέμα μελετάται άκομη και διή έν καιρώ θά γίνουν σχετικά άνακοινώσεις.

Η προσφορά τού κ. Χανδρή

Τέλος δι. Καραγεώργης άνεφέρθη είς

τήν γενικωτέραν προσφοράν τού κ. 'Αντ. Χανδρή και είς τήν "Ένωσιν Έλλήνων Έφοπλιστών και κυρίως είς τήν ύπόθεσιν τής Έλληνικής Ναυτιλίας. Μέ τόν πατριωτισμόν του, τήν εύρειαν άντιληψιν και τήν βαθείαν του πιστών είς τό μέλλον τής Ναυτιλίας δι. Χανδρής — ύπεγράμμισε δι. Καραγεώργης — έπέτυχε νά συνδέση πιό στενά τό πλοϊον με τήν έθνικήν του βάσιν, νά προάγη τάς σχέσεις τών δύο βασικών παραγόντων τής ναυτιλιακής δραστηριότητος, του έφοπλιστού και τού ναυτικού, και νά αύξηση τό γόπτρον τής ναυτιλίας μας είς τόν διεθνή χώρων με μίαν σειράν πρωτοβουλιών εύρειας άπηχησεως.

Η ΣΥΜΠΝΟΙΑ

Κατά τήν πρό ήμερων συνέντευξιν του πρός τούς άντιμορσώπους τού έλληνικού και ένου τύπου δι. Πρόεδρος τής Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών κ. 'Αριστ. Καραγεώργης έτονισε μέ έμφασιν τήν σύμπνοιαν ή όποια έπικρατει μεταξύ τού έλληνικού έφοπλισμού. Και άρθρως. Διότι ή σύμπνοια αυτή χρειάζεται στήμερον περισσότερον από κάθε δλλην φοράν διά νά άντιμετωπισθούν τά γενικώτερα και ειδικώτερα προβλήματα τό δι. οποία άντιμετωπίζει και θά άντιμετωπίση είς τό διμερον και μεσοπρόθεσμον μέλλον δι. Έλληνης Ναυτιλία.

'Ορθοτάτη έπίσης ύπηρε και ή έπισήμανσις τού πνεύματος άλληλοκατανοήσεως και στενής συνεργασίας, πού έπικρατει είς τάς σχέσεις με τόν ναυτεργατικόν παράγοντα. Υπεγράμμισε σχετικώς δι. Καραγεώργης:

"Ο καλός ναυτικός τού σήμερα είναι πιθανότατος έφοπλιστής τού αύριον και δι. έπιτυχημένος έφοπλιστής τού σήμερα δέν άποκλείεται νά ήταν δι. καλός καπετάνιος ή μηχανικός τού χθες. Τό άναφέρω αυτό, έτονισε, γιά νά ύπογραμμίσω τόν κοινό τρόπο σκέψεως και τήν κοινή γλώσσα πού ιπάρχει από τά πράγματα στό χώρο τής Ναυτιλίας μεταξύ τού έργασίας και έργοδοσίας".

ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΝ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ

"Ηδη και ή "Ένωσις Έλλήνων Έφοπλιστών ζητει τήν ένταξιν τού Υπουργείου Ναυτιλίας. Είπε σχετικώς δι. Αριστ. Καραγεώργης κατά τήν πρό ήμερων συνέντευξιν τύπου: "Πιστεύομεν άκραδάντως διή τό ΥΕΝ ώς Υπουργείον παραγωγικόν δέν εύρισκεται είς τήν θέσιν πού τού άρμόζει από πλευράς ιεραρχίας τών Υπουργείων. Η σημασία του και ή συμβολή τού ως παραγωγικού Υπουργείου είς τήν έθνικήν οίκονομιαν είναι πάρα πολύ σημαντική και διά τόύτο πρέπει νά καταταγή έκει όπου τού άρμόζει".

"Ο κ. Φικιώρης δι. μεταφέρω τήν δήλωσιν αύτην τού Προέδρου τής Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών είς τόν Πρωθυπουργόν κ. Γεώργ. Ράλλην και νά άξιωση τήν ένταξιν τού ΥΕΝ είς τά παραγωγικά Υπουργεία, ώστε δι. Υπουργός Ναυτιλίας νά μετέχη είς δι.

λα τά δργανα χαράξεως τής οίκονομικής και γενικώτερον τής κυβερνητικής πολιτικής. Αύτα, φυσικά, έδν θέλωμεν νά συνεχισθή ή άνοδική συνεισφορά τής Ναυτιλίας πρός τόν τόπον.

Η ΚΑΛΗ ΑΥΡΙΟΝ

Καλή διαφαίνεται ή αύριον τής μεγάλης Ναυτιλίας μας. Οι άλλοι συρρικνούνται, ήμεις προχωρούμεν. Κατεκτήσαμεν τόν πόντον. Η Ρωσία με τό άποτυχημένον κολλεκτιβισμένον σύστημα έχει και πάλι άναγκη τριάκοντα έπατομύρια δημητριακών, άλλως θά σφάζωνται τά ζωά. Είτε τής δωσή τά δημητριακά δι. Ρήγκαν, είτε θά άγοράστη από τάς άλλας παραγωγούς χώρας τά έκατομμύρια αύτά τών τόννων πρό πει έγκαιρως. Τό Έλληνικόν μπάλκ κάρριερ θά κληθή νά έχυπηρητήση τά μεταφοράς.

Και πέραν αυτών έχομεν τόν γαιάνθρακα. Τό πετρέλαιον πανάκριβον. Προσφυγή είς τόν γαιάνθρακα. Παρατηρείται ήδη ή συμφόρησις τών μπάλκ κάρριερ είς τούς λιμένας φορτώσεως. Τά έλληνικά σκάφη θά έξυπηρητήσουν τά μεταφοράς. Ναύλοι καλοί θά πληρωθούν. Δημητριακά και γαιάνθρακεν έν έχαρει. Οι "Έλληνες είναι οι διεθνείς μεταφορείς. Ο Θεός άς εύλογήση τά ταξιδιά τών. Μέγα τό έργον. Μεγάλη, έλπιζομεν, και ή άποδοσίας.

ΕΙΜΕΘΑ ΟΙ ΠΡΩΤΟΙ

Οι νέοι πρός τήν θάλασσαν. Καμμία άπασχόλησις δέν ήμπορει νά άποδώση τόσα θάσα τό ναυτικόν έπαγγελμα. Είναι όχι μόνον προσδοφόρον. άλλα περικλεί ή, τη ή χερσαία άπασχόλησις δέν άποδίδη. Καλήν μισθοδοσίαν συνεχή και έξησφαλισμένην έργασιαν. Τά πλοία μας μεγάλα, καλώς συντηρημένα, άποδοτικά και ως έτούτου πλέον ή ασφαλή. Καλή πλέον ή τροφοδοσία. Πολλών πόλεων και λιμένων αι έπισκεψιες. Είς τό παρελθόν τό άπωτέρον ή τροφοδοσία. Τώρα θά ναυτικός πληρώνεται καλά και τρέφεται καλύτερα, δι. σον ποτέ άλλοτε.

Ειμεθα λαός ναυσιβίος. Η θάλασσα ήπηρε και θά είναι ή τροφός ένδος λαού πού μέ τήν θάλασσαν άπό τό βάθος τών αιώνων έγαλουχηθή και ήγινδρωθή.

Ειμεθα οι πρώτοι. Αύτό σημαίνει πολλά.

ΠΡΟΣΟΧΗ ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΧΟΛΑΣ

Τήν έκπαιδευσιν πρέπει νά προσέξει ίδιατερώς δι. Φικιώρης. Σχολαί πολλάι συνεστήσησαν. Διερωτώμεθα: "Επιτελούν τό έργον των: Τά έκπαιδευτικά τών προγράμματα είναι συγχρονισμένα μέ τάς σημερινάς άπαιτησης τής ήπατης ήπατης Ναυτιλίας μας; Είχομεν ύποδειξει είς τόν κ. Φικιώρην, άμα, τή άναληψι θώρακει τών καθηκόντων του είς τό Υπουργείον τής Ναυτιλίας, νά μελετηθούν ίδιαιτέρως

MONTEVIDEO

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SINCE 1935

ASSOCIATED TO

S.A. FINANCIERA Y COMERCIAL

J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

TELEGR.: ARGOSHIP
TEL.: 95 41 05
A.O.H. 78 29 05
Telex: 6625 - JRWS UY 6625

SOLIS 1533

MONTEVIDEO - URUGUAY

έκπαιδευτικά προγράμματα τών ξένων ναυτιλιακών σχολών, τών Βρετανικών και τών Ιταλικών, ίνα προσαρμοσθή ή παρ' ήμιν διδακτέα υλή με τά δεδομένα τών εις τάς έννας σχολάς μαθημάτων. Η Ναυτιλία πληρώνει πολλά διά τάς σχολάς. Δικαιούται νά έχη γνώμην βραβεύουσαν διά τήν λειτουργίαν των και τήν διδακτέαν υλήν. Εις τό Συμβούλιον τής Ναυτικής Έκπαιδευσεως ή παρουσία τού έφοπλιστικού παράγοντος πρέπει νά είναι αισθητή και κατευθύνουσα. «Ας τό προσέξῃ ιδιαιτέρως ο κ. Καραγεώργης. Ό εκπρόσωπος τών έφοπλιστών, ώς ά με σως ένδιαφερομένων, πρέπει νά έλεγχη, νά συνιστά και νά παρακολουθεί άμεσως τά τής δηλης προσθήτειας. Καί πρέπει άκμηνά ένημερών τό Συμβούλιον τής Ένωσεως τών έφοπλιστών έπι τών έξειδεων εις τήν Ναυτικήν έκπαιδευσιν. Αι σχολάς είναι πολλαί. Είναι και τό δρυγον των άναλογον:

Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ

Τήν ύπερ τών ναυτικών και τών οικογενειών των κοινωνικήν πρόνοιαν παρακαλεῖται ο κ. Φικιώρης ιδιαιτέρως νά προσέξην. Και πρώτον τό Νοσοκομείον τών Μελισσών. Καθυστέρησε πολύ διά νά δεχθή δύον τό έμψυχον ύλικόν τής μεγάλης Ναυτιλίας μας. Ό πωσδήποτε δύμως δις τελειώση. Ή προσθήκη και ένος παραρτήματος ίσων κριθή άναγκαία. Κατά δεύτερον λόγον δι «Οίκος τού Ναύτου». Έξεταστον: έπιτελει πλήρως τόν προορισμόν του; «Ας έξετάση ο κ. Φικιώρης αύτοπροσώπως και τήν ύποθεσιν αύτήν. Ή κοινωνική πρόνοια ύπερ τών ναυτικών πρέπει — έπιβάλλεται — νά είναι η λήρης. Πληρώνουν δι άυτήν οι ναυτιλόδεμονοι και δικαιούνται πλήρως περιθάλψεως. Αύτοι και αι ικόγενεις ιαί των. Ή περιθαλψις άκριβώς είναι τό έτερον σκέλος τής προσπαθείας νά φέρωμαν πρός τήν θάλασσαν τούς περισσότερους Έλληνας.

Παρακαλείται ο κ. Φικιώρης, διστις τόσον, διφεύλομεν νά τό άναγνωρίσωμεν, δίδει πρός τήν Ναυτιλίαν δύον του τήν φροντίδα, νά επιδειξη τό άμεριστον ένδιαφέρον του και διά τήν ύπερ τών ναυτικών και τών οικογενειών των πρόνοιαν. Πρέπει νά είναι κατά τό δυνατόν πλήρης. Κύριον μέλημα τού έπι τής Ναυτιλίας Υπουργού.

ΑΝΩΡΩΠΙΑ

Οι τελευταίοι σεισμοί, πού έξακολουθούν νά μάς ταλαιπωρούν, άνηστησαν ιδιαιτέρα τούς ναυτικούς μας πού ταξιδεύουν, οι άποιοι άνημέρωτοι, άσ συνήθως άπο τήν επίσημη πλευρά, άγωνισουν διά τήν τύχην τών οικείων τους. Έξαιρεσιν άπετέλεσαν οι ναυτικοί οι άποιοι άπτερούνται εις πλοια τής έταιριας Τσάκου, πού έσπευσε τήν έπομένην τού μεγάλου σεισμού τής 24ης Φεβρουαρίου νά τούς ένημερώση ύπευθυνως διά τήν τύχην τών δικών τους. «Οπως έγνωσθη, ή σκέψις νά ένημερωθούν άμεσως τά πληρώματα διά τήν τύχην τών δικών τους ήτο τού κ. Ηλία Τσάκου, άδελφού τού ιδρυτού τού ήμωνού διμίου κ. Παν. Τσάκου. Ναυτικός και άιδιος, ο κ. Ηλ. Τσάκου έχει προσωπικήν και

άμεσον άντιληψιν τής άναγκης δι' άμεσον ένημέρωσιν τών ναυτικών μας, πού ταξιδεύουν περί τής τύχης τών οικείων των, όταν εις τήν πατρίδα σημειώνονται θεομηνίαι με θύματα και μεγάλας ύλικας ζημιάς.

Τό δρυγον τής ένημερωσεως άνελαβαν τρεις γυναίκες — υπάλληλοι τής έπιχειρήσεως, αι κυριάς «Ελλην Σαρόγλου και Νέρη Νασίου και ή δις «Ελλην Ιωαννίδη, κοινωνική λειτουργός τής έταιριας, αι άποια τήν πρώιαν τής 25ης Φεβρουαρίου και ένω αι σεισμούς δονήσεις συνεχίζονται, έκθισαν με ύπουμονή μπροστά εις τά τηλέφωνά τους και έπεικονώνησαν με τάς οικογενείας τών έκαστοις περίπου Έλληνων ναυτικών, οιτινες έργαζονται εις τά πλοια τής έταιριας Τσάκου. Και διάν έπιληροφρήθησαν διά άλι ήσαν καλά έτηλεγράφησαν εις τά πλοια τής έταιριας δίδοντας εις τούς ναυτικούς άμεσους πληροφορίας διά τούς δικούς των.

«Ητο μία πράξη άνθρωπιας ή άποια πρέπει νά έξαρθη ιδιαιτέρως.

ΑΙ «NAYTAPATAI»

Πολύς θρύβος έγένετο εις τό παρελθόν διά τό θέμα τών ναυταπατών και είναι γνωστάι αι κατηγορίαι, αίτινες έχουν διατυπωθή έπι τού προκειμένου εις βάρος τής Έλληνικής Ναυτιλίας, μάλιστα είχε παρατηρηθή έν «Ελλάδη ή τάσις μισθετήσεως οιασδήποτε καταγγελίας έκτοξευσμένης άπο τόν τον τυχόντα και είχε άποπειραθή διατύπωσις και νόμου, πού έκ προοιμίου έθετε τόν έλληνικόν έφοπλισμόν ύπο τό βάρος τής κατηγορίας διτέρει εις τάς ναυταπάτας... Ούδεις δύμως έξ δουσ ήσχοληθήσαν με τό θέμα έσκεφθη νά λάβη παραλήλως και μέτρα προστασίας τού έλληνικού έφοπλισμού και τού έλληνικού πλοίου άπο τάς ναυταπάτας, πού διαπράτονται εις βάρος των, ούτε άκομη και αύτή ή «Ένωσις Έλλήνων Έφοπλιστών, ή άποια άπλω περιωρίσθη εις τήν συμμετοχήν εις τόν δημιουργήθεντα ύπο τού Διεθνούς Έμπορικού Έπιμελητηρίου άργανισμόν INTERNATIONAL MARITIME BUREAU, σκοπός τού ήποιου είναι ή πρόληψις και ή καταπολέμησις τών ναυταπατών εις διεθνές έπιπεδον.

Δέν ύποστηριζόμεν, βεβαίως, οτι δέν έπρεπε νά συμμετάσχωμεν εις τόν έν λόγω άργανισμόν, άντιθέτως, παραλήλως δύμως έπρεπε νά λάβωμεν και πρακτικά μέτρα διά τήν άντιμετώπισην ώς συνόλου ύπο τής Έλληνικής Ναυτιλίας τών ναυταπατών εις βάρος τού έλληνικού έφοπλισμού και τού έλληνικού πλοίου. Τά μέτρα αύτά, κατά τήν ταπεινήν μας άντιληψιν, θά έπρεπε νά συνίστανται εις τήν δημιουργίαν ένός μαυροπίνακος, ύπο τον αιγιάλη τής Ένωσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, εις τόν ήποιον νά καταχωρούνται διοι έκεινοι πού δημιουργούνται παρόμοια προβλήματα εις βάρος τού έλληνικού έφοπλισμού, ώστε νά άποφεύγωνται αι «ύπηρεσία» των.

Έχομεν ύπ' όψιν τάς περιπετείας έλληνικού πλοίου, τό ήποιον ύπεχρεώθη — παρά τάς άντιρρησεις τών πλοιοκτητών — νά μεταφέρη φορτίον χαρτομάζης έπι τού κατα-

στρώματος και ήδη «κρατείται» εις βορειοαφρικανικόν λιμένα έπι τεσσαράκοντα σχεδόν ήμέρας, έπειδη οι παραλήπται τού φορτίου διεπίστωσαν διτέρει τού καταστρώματος φορτωθέν τήμα είχε βραχή και άσωνουν άπο τή πλοιοκτησίαν τήν καταβολήν έγγυήσεως 500.000 δολλαρίων διά νά έπιτραπή ο διπόλους, ένω οι φορτωται, οι άσφαλισται, τό άρμόδιον κλάμπ πού είχον παράσχει διαβεβαίωσεις διτέρει ένταλμαν τάς εύθυνας εις περίπτωσιν βλάβης τού ήπι τού καταστρώματος φορτίου άποποιούνται πλέον τάς εύθυνας τών άφηνοντες τήν πλοιοκτησίαν εις τό έλεος τού Θεού.

Φυσικά, έξ δων είναι γνωστά, ή περίπτωσις αύτη δέν είναι η μοναδική.

KAI Η ΠΝΟ

Άλλα προβλήματα εις βάρος τού πλοίου δημιουργεί και ή ΠΝΟ. Μάς καταγγέλλεται διτέρει οι έκπρωστοι τής εις τούς διαφόρους λιμένας ζητούν άπο τούς ένους ναυτικούς νά διεκδικήσουν τάς καταβληθείσας παράποτάν εισφοράς ύπερ τού NAT, χωρίς τούτο νά ζητήσουν οι άμεσως ένδιαφέρομενοι. Όμοιογύμενοι διτέρει τό «ένδιαφέρον» τών άντιρρωπών τής ΠΝΟ μάς ζενίζει και μέτρη εύκαιριαν έπαναλαμβάνομεν διτέρει οι άντιρρωποι αύτοί άφείλουν νά ένδιαφέρωνται μόνον διά τούς έλληνας ναυτικούς, άπο τάς συνδρομάς τών ήποιων και άποζουν.

Η ΣΙΤΟΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ.

Εις άπολύτους άριθμούς, ή ΕΟΚ έξαγει τελευταίως περισσότερα δημητριακά (κυρίως σίτον και κριθήν) άπο δσα εισάγει, ένω μέχρι πρό τίνος συνέβαινε τό άντιθετον.

Οι άμερικανοι πιστεύουν διτέρει τό εις τό μέλλον θά έχουν νά άντιμετωπίσουν τόν δύνην άνταγνισμόν τών Εύρωπαίων εις τήν διεθνή σιταγοράν, καθώς η Ήνωμένη Εύρωπη είναι σήμερον έμεγαλύτερος παραγώγος κριθής εις τό κόσμον και ά πέμπτος εις σίτον. Αι Ήνωμέναι Πολιτείαι προηγούνται εις τήν καλλιέργειαν άραβοσίτου και σόγιας.

Υπολογίζεται διτέρει οι άχραι τής ΕΟΚ θά έξαγουν 20 έκατομ. τον. δημητριακών κατά τό 12μηνον πού λήγει τήν 31η Αύγουστου και θά εισάγουν 16 έκατομ. τον. ήτοι θά έχουν ένα πλεόνασμα έξαγωγών 4 έκατομ. τον. έναντι πλεόνασματος εισαγωγών 3,3 έκατομ. τον. ήτοι περιόδου 1979-80.

Πρός 10ετίας, αι άχραι τής ΕΟΚ εισήγαγον περίπου 20 έκατομ. τον. σιτηρών έτησίων περισσότερους τών δσων εισήγαγον, άλλ' άφ' διτέρει εισήγησαν αι τιμαί άσφαλειας τό 1967, ή παραγωγή αύξανει σταθερώς. Έν τώ μεταξύ, ή κατανάλωσις παρέμεινε σταθερά, γεγονός πού έδωσε τήν δυνατότητα διά μεγαλυτέρας έξαγωγάς.

Τό παρελθόν έτος, αι εύνοικαι καιρικάι συνθηκαι συνέβαλον εις τό νά έπιτύχουν παραγωγήν ρεκόρ ή Γαλλία, ή Βρετανία και ή Ιταλία. Τώρα, οι άρμόδιοι τής ΕΟΚ φοβούνται διτέρει η Κοινότης θά έχει ύψηλά άποθέματα, άλλ' αι έξαγωγή εις τήν Βόρειον Αφρικήν, τήν Μέσον Ανατολήν, τήν Κίναν και τήν άνταλ. Εύρωπην — ήδη θά έχει άποθέματα εις τήν μείωσιν τού πλεονάσματος.

ΑΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΟΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΙΣ

Παρά τό γεγονός διτέρει διαθείσα αύξησις εις τούς συνταξιούχους τού NAT κατετμήθη διά πρώτην φοράν έφετος και έδόθη ώς προκαταβολή μια σύνταξης έως διτέρει τού κατασταλάξων λογιστικώς εις τήν άριθμοποιίσην τής ημέρης συντάξεως έν τούτοις εισερχόμεθα εις τόν Απρίλιον και τό έπι τό θέμα έκκρεμει. Ή συνήθης δικαιολογία: «λόγω φόρτου έργασιας τών ηπαλλήλων τού NAT». Άποδεχόμεθα τήν δικαιολογίαν, πλήν προκαλεί κατάπληξην τό γεγονός διτέρει η Διοίκησης τού μεγάλου τούτου άσφαλιστικού άργανισμού εις τούς άνικανος νά κατορθώση τήν πρόσληψιν

When you reach Thessaloniki remember Alexander



ALEXANDER

SHIPPING & TRADING CO. LTD.

Director: N. M. SAMARAS

- brokerage
- shipping &
- forwarding agents

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

και άλλων ύπαλληλων, έφ' οσον αι άνάγκαι άδηρίτως τό επιβάλλουν και 4.000 και πλέον Ελληνικά σκάφη έξυπηρετούνται κυριολεκτικώς με μιαν δράκα ύπαλληλων.

Δέν διστάζωμεν νά σημειώσωμεν δτι είναι ίσως οι μόνοι ύπαλληλοι όργανισμού, οι άποιοι καταβάλλουν πολύ κόπον διά την διεκπεραίωσιν τόσων ύποθέσεων. Είναι οι μόνοι οι οίτινες δέν έχουν τό «καφεδάκι» ώς έργασιαν, άλλα κυριολεκτικώς άναλισκονται. Αύτό άμας δέν σημαίνει δτι ο συνταξιούχος πρέπει νά άναμεινη εις τό άκουστικόν του έπι πολλούς μήνας έως δτου έκκαθαρισθή ή σύνταξις του.

Η Διοίκησις τού NAT πρέπει νά καταπεισθή σοβαρώς με τό δτοπον αύτό τό άποιον έπαναλαμβάνεται εις πάσαν διδομένην αύξησιν. Έπι τέλους θά ήθελομεν νά μάθωμεν ποία δύναμις τροχοπεδεί τήν πρόσληψιν δύο δεκάδων ύπαλληλων, ένω εις τάς δημοσίας ύπηρεσιας και όργανισμούς κατά έκατοντάδας ύπαλληλων προσλαμβάνονται. Μηχανογραφικά ύπάρχουν δέξα τώ θεώ — έστω και παλαιά — διατι αύτή ή άσυγγνωστος σκληρότης και κακώς νοούμενη οίκονομια ήτις πλήττει τούς παλαμάχους και άνικάνους νά άντιδράσουν συνταξιούχους:

Διά τό NAT διατηρούμεν ωρισμένας έπιφυλάξεις, αίτινες εύρισκονται εις τό εύρυ πλαισίον τής πλήρους άναθεωρήσεως και έκσυγχρονισμού τής νομοθεσίας ήτις τό διέπει.

Πρός τό παρόν έπειγει τό θέμα τής έκκαθαρίσεως τής δοθείσης αύξησεως. Και έδω καλείται και πάλιν ό. κ. Φικιώρης.

Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΓΕΝΕ

Μετά τήν έφαρμογήν τής πενθημέρου έργασίας εις τάς δημοσίας ύπηρεσίας δημιουργούνται προβλήματα εις τήν κίνησιν τών πλοίων. «Ηδη είναι άρκεται αι περιπτώσεις κατά τάς όποιας οι προξενικοί λιμενάρχαι άπαγορεύουν τόν άπότλους πλοίων εις τάς όποια ή συμμετοχή τών ξένων εις τήν σύνθεσιν τού πληρώματος ύπερβαίνει τό 25%. Έάν ή άπαγορευσιας αύτη συμπέστη με Παρασκευή, οι ένδιαφέρομενοι πρέπει νά άναμενουν τήν Δευτέραν διά νά έξυπηρετηθούν άπό τό ΓΕΝΕ εις τής έξειρεσιν τών άπαραιτήτων Έλλήνων — έάν φυσικά ύπάρχουν διά νά άποσταλούν εις τό πλοίον προκειμένου νά συνεχίσι τό ταξίδι του.

Έπειδη τό πλοίον κινείται συνεχώς και αι καθυστερήσεις δέν έπιτρέπονται πρέπει νά έξειρεθη κάποια λύσις ώστε τό ΓΕΝΕ και ωρισμένα βασικής σημασίας ύπηρεσια τού Υπουργείου νά λειτουργούν και τό Σάββατον, άλλιως θά πάθουμε και ήμεις αύτό πού συμβαίνει εις μερικάς χώρας τού άνατολικού συνασπισμού ζητούμενοι οι άρμόδιοι ύπαλληλοι έγκαταλείπουν τάς έργασίας των τό άπογευμα τής Παρασκευής και έπανέρχονται τήν πρώιαν τής Δευτέρας.

Κατά τήν άντιληψιν ωρισμένων λιμενικών άξιωματικών η εύθυνη διά τούς περισσοτέρους ένενος εις τήν σύνθεσιν τών πλοίων βαρύνει τούς πλοιοκτήτας οι άποιοι ωφειλονταν λάβει τά μέτρα των ώστε νά άποφυγούν τήν άπαγόρευσιν τού άπότλου. Έπισης κατά τήν άντιληψιν τών ιδίων άξιωματικών, δέν δέν προσφέρονται ναυτικοί τών ζητουμένων είδικοτήτων άπό τό ΓΕΝΕ, οι ένδιαφέρομενοι πλοιοκτήται πρέπει νά τούς έξειρουν διά δημόδηπτο, δηλαδή (τό συμπέρασμα είναι ιδικόν μας) άκομη και άπό τους μεσίτας. Τούτο έν ολίγοις σημαίνει δτι τό Υπουργείον άντι νά τήν καταπολεμήση ύποθάλπει τήν μεσιτείαν. Έάν κάμνομεν λάθος παρακαλούμε νά μάς δοθή μία ξέγησις.

«ΚΥΚΛΩΜΑΤΑ»

Καθημερινά είναι αι συζητήσεις εις τά ναυτιλιακά γραφεία περί «κυκλωμάτων» πού δρούν εις τόν ναυτιλιακόν περίγυρον και θέλομεν νά πιστεύωμεν δτι σχετικά πληροφορία θά έχουν περιέλθει και εις τό Υπουρ-

γείον, τό άποιον δμως ούδεν κάμνει έπι τού προκειμένου. Έπειδή πιστεύομεν δτι ή δράσις αύτών τών «κυκλωμάτων» — έάν πράγματι ύπάρχουν — άποτελεί άνασχετικόν παράγοντα εις τήν προσπάθειαν ούσιαστικής συνδέσεως τού πλοίου με τόν τόπον, καλούμεν τό Υπουργείον νά λύση τήν σιωπήν του και νά άνακοινώση άπεριφράστως έάν είναι ένημερον τών φημών πού κυκλοφορούν και τί μέτρα προτίθεται νά λάβη διά τήν άντιμετώπισην τής καταστάσεως αύτής. Ή συνέχισης τής σιωπής έπι ένός ζητήματος τοιαύτης σημασίας δέν έπιτρέπεται.

ΚΑΤΩ ΑΠΟ ΤΟ ΜΗΔΕΝ

Είναι γενική ή διαπίστωσις δτι αι παρεχόμεναι ύπό τού Οίκου Ναύτου ύπηρεσία εις τόν τομέα τής περιθάλψεως τών ναυτικών μας και τών οίκογενειών των εύρισκονται εις τό κατώτατον έπιπεδον, κάτω άπό τό μηδέν. Αμεσον και καθημερινή γεύσιν αύτού έχουν ίδιοι ήσαφαλισμένοι.

Άναμφισβήτητως, ή παροχή αύτών τών χαμηλών ύπηρεσιών άπό τόν Οίκου Ναύτου πρός τούς ήσαφαλισμένους του άφειλεται εις τό γενονός δτι τό ίδρυμα λειτουργεί έπι τή βάσει όργανισμού τού έτους 1927, ο άποιος έκτοτε και μόνον περιστασιακά έχει ύποστη ωρισμένας προσαρμογάς με ήμερησίας διαταγάς τού έκαστοτε διευθυντού τού Οίκου Ναύτου.

Είς έκθεσιν άμαδος ύπαλληλων τού Υπουργείου Προεδρίας τής Κυβερνήσεως, ή άποια ήσελέτησε τό θέμα τής εισαγωγής τής μηχανογραφήσεως εις τόν Οίκου Ναύτου, έχει έπισταμανθή δτι άπό τήν διεξαχθείσαν δρευναν διεπιστώσαν λειτουργικά άρρυθμιαί και άδυναμίαι, ποιοτική άλλα και ποσοτική έλλειψις ύπαλληλων, πολύπλοκος τρόπος καθορισμού τού άσφαλιστικού δικαιώματος, ύπερφόρτωσις τού διευθυντού (έχει τόν δμεσον έλεγχον 18 όργανικών μονάδων), έλλειψις άυτοτελούς νομικής ύπηρεσιας πού προκαλεί έπιβαρύνσεις και καθυστερήσεις, έπιβάρυνσις τού Οίκου Ναύτου άπό τήν μή έγκαιρον έκκαθαρίσιων τών λογαριασμών, έλλειψις συντονισμού εις τήν άντιμετώπισην τών οίκονομικών θεμάτων (ύπάρχουν τέσσαρα διαφορετικά και τελείως άνεξάρτητα μεταξύ τών οίκονομικά τημάτων). Τέλος, άπό τήν ίδιαν έκθεσιν διεπιστώθηκει έπανειλημ-

ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΝ

Κατά τήν τηλεοπτικήν έκπομπήν τής EPT τής 9ης Μαρτίου, εις τό δελτίον ειδήσεων τών 18.30, μετεδόθη η ειδησίς δτι έλληνικόν φορτηγών κινδυνεύει περιπλακέν εις θύελλαν.

Διά νά μή λειψή ή δλοκήρωσις τής ένημερώσεως προεβλήθη και εικών με βυθιζόμενον πλοίον άνωθεν τού άποιού άνεγραφετο τό S.O.S.

Τήν ειδησίν ταύτην τών τηλεοπτικών μας μέσων ένημερώσεως θεωρούμεν ρεντίρεπτον, άπανθρωπον και άντιδεον τολογικήν. Ισως νά έπικρατούν σαδιστικά ή διαθέσεις εις τούς συντάκτας τών δελτίων, ίσως νά θεωρούν ως κατόρθωμα τήν ταχείαν διάδοσιν μάς τοιαύτης θλιβεράς πληροφορίας, άδιαφορούντες διά τό ψυχικόν σόκ, τό άποιον πιθανόν νά ύποστον οικείοι τών ναυτικών μας, οιτις διανοείται λογοκρισίαν, δλοι άμως θεωρούμεν και έπαναλαμβάνομεν δτι ή μετάδοσης τής ειδησίς ύπηρξεν οκληρά, άνετίρεπτον και άντιδεοντολογικήν. Έν οκάφους κινδυνεύει ούδεις τό άμφισβητεί, ύπάρχουν άμως πολλαί πιθανότητες διασώσεως τών έπιβανότων, πρός τί λοιπόν νά σκορπίσωμεν τόν θρήνον εις τόσα ναυτικά οίκογενειάς; Πρός τί τέτοια βιασύνη;

Δυστυχώς ή EPT μάς έχει συνηθίσει εις τοιαύτας άνεπιτρέπτους ειδήσεις. Αρέσκεται νά πανικοβάλλει. Τό αύτό έπραξεν και κατά τήν νύκτα τού σεισμού τής 24ης Φεβρουαρίου, όταν ο έκφωνητής μάς συνέστησεν νά έγκαταλείψωμεν τάς οικείας μας.

Τόν λόγον έχει ο έπουργός Προδρίας.

μένων και άπό τούς ίδιους τούς ήσαφαλισμένους, δτι δηλαδή τό σύστημα τού καθορισμού τού κατά μήνα άνωτάτου όριου άμοιβής τών κατά τήν πράξην και περίπτωσιν ιατρών προκαλεί σοβαράτας δυσχερείας εις τήν περιθαλψιν τών ήσαφαλισμένων και έπισης δτι και ή συνοχή τών διαφόρων ύπηρεσιών τού Υπουργείου είναι χαλαρά.

Διά τήν κατάστασιν αύτήν εύθυνονται και τό Υπουργείον άλλα και οι έκπροσωποι τών

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ BREMEN»

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

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

GROPELINGER HEERSTR, 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

P.O.BOX 210266

ναυτεργατικών όργανώσεων είς την διοίκησιν του Οίκου Ναύτου — δχι μόνον οι σημερινοί — πού δήθησαν τά πράγματα δημοσίου — ήδη ύπαρχει μία αισθητή βελτίωσις είς τόν τομέα της προνοίας τών ναυτικών μας και ηδη ύπαρχει μία αισθητή βελτίωσις είς τόν τομέα τών παροχών, έξαιρουμενής διότι της περιθάλψεως του Οίκου Ναύτου. Έπι τη ευκαιρία θέλομεν νά έρωτησωμεν διατί καθυστερεῖ η προώθησις τών σχεδίων νόμων και Προεδρικών Διαταγμάτων πού άναφερονται και είς τήν παροχήν τής περιθάλψεως άλλα και είς τήν άναδιοργάνωσιν του Οίκου Ναύτου;

ΠΕΡΙ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΥΠΑΝΑΠΤΥΚΤΩΝ

Εις τήν καθιερωμένην έτησιαν συνέντευξιν τύπου της Κεντρικής Επιτροπής τών Γάλλων Εφοπλιστών, έτετη και πάλιν τόθεμα τής συμμετοχής τών ύπο ανάπτυξιν χωρών είς τάς χύδην θαλασσίας μεταφοράς, Απαντών ό προδερος τής Επιτροπής έβεβαιώσεν διτι ο έφοπλισμός πράγματι είναι γενικώς άντιθετος προ την έπιβολην διεθνούς ρυμήσεως, ήτις θά έπεφερε μείωσιν τής παραγκοκάτης είς βάρος τής παγκοσμίου οίκονομίας. Έαν δημως αι ύπο ανάπτυξιν χωράι έπιθυμουν και δύνανται νά μετάσχουν είς τάς χύδην μεταφοράς, είναι παντελώς έλευθεραι νά εισέλθουν είς τήν άγοράν. Πρέπει πάντως νά γνωρίζουν διτι αι χωράι παραγωγής πρώτων ύλων δέν άναμιγνύονται κατά κανόνα είς τήν θαλασσίαν μεταφοράν, διτι έπιθυμουν νά ένεργουν προνομιακά τήν πώλησιν τον γαιανθρακος ή τού μεταλλεύματός των. Δέν άναμιγνύονται έπισησης αι πετρελαιοπαραγωγοί χωράι, μολονότι έχουν δλα τά μέσα νά τό κάμουν, διτι δέν έχουν καμμίαν έπιθυμιαν νά έπιλακούν είς έπιχειρησεις αι οποιαι δέν είναι οινομικώς άποδοτικαί.

Έρωτηθεις περί τών έπιπτωσεων επί τών γαλλικών θαλασσίων μεταφορών τής εισόδου τής Έλλαδος είς τήν ΕΟΚ, ο γάλλος έφοπλιστής άπήντησεν διτι δεδομένου τού μεγέθους τού έλληνικου στόλου ή εισόδος του θά έχη ίασα συνεπείας επί τής Κοινοτικής πολιτικής έπι τών ναυτιλιακών προβλημάτων, άλλα είς διτι άφορά τόν έμπορικον άνταγωνισμόν, έφι δσον οι έλληνες δέν μετέχουν είς τάς τακτικάς γραμμάς, δέν βλέπει διά ποιον λόγον ή εισόδος τής Έλλαδος θά ήδυνται νά έχη έπιζημους συνεπείας είς τά γαλλικά ναυτιλιακά συμφέροντα.

Σημειούται τέλος διτι κατά τήν τελευταίαν σύνοδον τής ναυτιλιακής έπιπτροπής τής Ούνκταν άπεφασίσθη ή σύστασις θμάδος έργασίας ειδικών πρός μελέτην τών προβλημάτων τά όποια άντιτεπώισουν αι ύπο ανάπτυξιν χωράι είς τάς χύδην μεταφοράς. Ή δημάρ, άνεξαρτήτως τής Γραμματείας τής Ούνκταν, θά διερευνήση, έαν ύπαρχουν πράγματι και ποια είναι τά όποια δέν έπιτρέπουν είς τάς ναυτικάς έταιριας τών διαφόρων ύπο ανάπτυξιν χωρών, δηματάσχουν ύπο συνθήκας έλευθερου και νομίμου άνταγωνισμού είς τήν άγοράν τών χύδην μεταφορών.

ΦΟΒΟΙ ΥΠΕΡΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ;

Υπάρχει φόβος πλεοναζούσης χωρητικότητος είς τόν τομέα τών ξηρών φορτίων: Μία έκθεσις τού γραφείου H.P. Drewry Ltd. άφηνει νά έννοηθη διτι έπικρατει μία άνησυχαστική έντύπωσις. Κυρίως ή έκθεσις αυτη άναφερεται είς τάς παραγγελίας ρεκόρ, αιτινες έγενοντο τό παρελθόν έτοις διά πλοια χύδην φορτίου. Περίπου 17.000.000 τόννων d.w. παρηγγέλθησαν. Πολλά θεβαίων θά έχαρτησον άπο τήν άναρρωσιν ή έξελιξιν τής Παγκοσμίου Οίκονομίας, ήτις οφίσταται τά άποτελέσματα τής υφέσεως τά όποια δημως φαίνεται θά διαρκέση είσετι. Πάντως ο κατάλογος τών παραγγελιών εύρισκεται είς τό ύψηλότερουν τού σημείουν άπο τά μέσα τού 1970, μέ 597 σκάφη 32 έκατομ. τον. d.w. Ή χωρητικότης αυτη θά παραδοθη άπο σήμερον μέχρι τά τέλη τού 1983. Κατά μέγιστον μέρος αι παραγγελίαι αύται συνιστανται είς σκάφη «Πάναμα» τών 70 - 80.000 τόννων d.w..

Πολλοί ύπηρεν οι έφοπλισται, οι όποιαι κατά τό 1979 και τάς άρχας τού 1980 άπεβλεψαν και εύαισθησης ποιηθησαν είς τήν έπανεμφάνισην τού άνθρακος, πράγμα πού δικαιολογει τάς δοθείσας παραγγελίας.

Δέν δημως νά άναγνωρισθη διτι έν τώ μεταξύ ή εύρωπακή χαλυβουργία είδε τήν υφεσίν της νά χειροτερεύει, ένω άμφιβολοι εις γεννήθησαν διά τάς μεταφοράς άνθρακος κατά τήν χρονικήν περίοδον 1981 - 1985. Τά προγνωστικά φαίνεται διτι ύπερεπηδήθησαν και αι δυνατότητες άναπτυξεως τόσον διά τήν παραγωγήν, δσον και διά τήν δυνατότητα τών λιμενικών έγκαταστάσεων φορτώσεων συνεχίζονται.

Είναι λίαν πιθανόν διτι ποσοστόν τής παραγγελθείσης χωρητικότητος δέν θά εύρη άμεσως άπασχολησιν. Είς τούτο προστίθεται ή δευτησις μιάς τάσεως τήν όποιαν από πολλών μηνών οι έφοπλισται συνθέτων σκάφων χύδην φορτίου άντιτεπωπίζουν έναντι τού άπολού πλοίου χύδην. Ουτω κατά τό 1980 τό 50% τών φορτίων μεταλλεύματων μετεφέρθησαν άπο μικτά πλοία τών όποιων ή χωρητικότης έκμαντενο μεταξύ 70-150.000 τόννων d.w.. Δοθέντος δέ, διτι ή τομεύς τών δεξαμενοπλοίων δέν παρουσιάζεται ένδιαφέρον, δέν προβλέπεται διτι οι έφοπλισται τών πλοίων θά στραφούν συντόμως έν νέου είς τάς μεταφοράς άργον πετρελαίου. Ό παγκόσμιος δγκος μεταφερομένων μεταλλεύματων μειώνεται, και τό ιαπωνικόν ναυτιλιακόν ίνστιτούτον προβλέπει μιάν πτώσιν 5 έκατομ. τόννων διά τό 1981. Κατ' άναγκην τά πλοία τάυτα θά στραφούν είς τήν μεταφορά όπολού σκάφος.

Πάντοτε, κατά τούς Drewry, ή άναλογία τών μικτών σκάφων τά όποια άπασχολούνται είς τά ξηρά φορτία άνηλθεν έσχάτως είς ποσοστόν 50-70%. Έκ τούτου συνάγεται διτι ήπιατης παρουσιάζεται διά τούς πλοιοκτήτας παραδοσιακών σκάφων χύδην φορτίων.

Έαν έξετάσωμεν τήν άγοράν έν τώ συνόλω της, έν συνδυασμώ πρός τάς δυσοιώνους προβλέψεις αιτινες έναγγελλονται διά τήν περίοδον 1981-1982, κίνδυνος ύπερχωρητικότητος ύπαρχει είς τήν πραγματικότητα σήμερον, ή έκτασις τής θά έξελιξη άπο

να πλήθος παραγόντων.

Διά τήν χαλυβουργίαν δέν πρέπει νά περιμένη κανείς μιάν θεαματικήν άνάκαμψιν, τό άλιγάτερον πρό τού 1983. Όσον άφορά τόν άνθρακα αι ποσότητες θά αύξανωνται προδευτικώς, άλλα οι έφοπλισται δέν πρέπει νά βασίζωνται είς άμεσα θαύματα. Άνω τών 100 σκαφών έχουν συγκεντρωθη είς τόν λιμένα τού Χάμπτον Ρόουντς μέ προσποτικά καθιστερήσεως 40-45 ήμερών. Υπάρχει έπισης ο φόβος άπεργίας τών Αμερικανών άνθρακωρύχων, πράγμα πού μπορει νά συμβή τόν προσεχή Απρίλιον. Φαντάζεται διθεν κανείς είς ποιον άδιεσδον θά εύρεθωμεν, ίδιως έαν ή άπεργία διαρκέσει μερικάς έβδομάδας. Μία τοιαύτη κατάστασις ήθελε θέση ύπο διαφορετικόν πρίσμα τήν Πολωνικήν ύποθεσιν.

Γνωρίζωμεν διτι ή Πολωνία είναι μιά μεγάλη άνθρακοπαραγώγος χώρα. Διακόσια έκατομμύρια τόννοι παρήχθησαν τό 1979, έκ τών όποιων 41 έκατομ. έξηχθησαν. Ή κοινωνική άναταραχή είς τήν χώραν ταύτην ήτις ήρχισε τό 1980, είχεν ώς συνέπειαν τήν μειωσιν τής παραγωγής. Πράγματι αυτη κατήλθεν είς 190 έκατομ. τόννους, ένω ή πρός έξαγωγην ποσότητης έμειώθη έλαφρώς έκτος τής Σοβιετικής Ένωσεως ήτις ήδη ζητει ποσότητηα διθεν τών 10 έκατομ. τόννων έτησιας.

Οι περισσότεροι τών έμπειρογνωμώνων φρονούν διτι κατά τό 1981 ή πρός έξαγωγήν ποσότητης θά είναι κατωτέρα κατά 19 έκατομ. τόννους έκεινης τού 1979 και τούτο ύπο τήν προϋπόθεσιν, διτι ή οικονομική κατάστασις τής χώρας θά άβελτωθη και οι Σοβιετικοί δέν θά έπειμβουν. Άκομη δέν νά ληφθη ήπ' θψιν διτι 15 έκατομ. τόν. θά διακινθούν διά Πολωνικών πλοίων. Και ή ποσότητης αυτη είναι δύσκολον νά άντισταθμισθη τελείωσαν είς διάστημα ένος ήτους.

Μία έλπιδοφόρος άκτις έν μέσω τοιαύτης σκοτεινής κατάστασεως θά διαφανή ήφ' δισον ο Προδερος Ρήγκαν ταχθή ύπερ τής δρσεως τού «έμπραγκο» δημητριακών διά τήν Σοβιετικής Ένωσιν. Τότε κατ' άναγκην οι Ρώσοι θά στραφούν είς τήν έξειρεσιν σημαντικής χωρητικότητος πλοίων πάναμαξ πράγμα τό όποιον θά σημάνη τήν άνοδον τών ναύλων και τούτο ύπο τήν προϋπόθεσιν, διτι ή άπεργιακή κίνησις τών άμερικανών άνθρακωρύχων θά άνασταλη. Δέν ύπάρχει άμφιβολία διτι ή σημειρινή κατάστασις προκαλει διάστημα έντασης τινάς διά τόν έφοπλισμόν.

Η ΔΙΩΡΥΞ ΤΟΥ ΠΑΝΑΜΑ

Άπηρχαιωμένη πλέον — άριθμει ήλικιαν έβδομηκοντα έτών — ή διώρυξ τού Παναμά, ήτις ένωνει δύο μεγάλους ωκεανώς καθίσταται καθημερινώς αιτιος μεγάλων ζημιών, άφου έκατόν και πλέον σκάφη ήμερησίων, παραμένουν είς τό άγκυροβόλιον έν αναμονή διελεύσεως. Ή διώρυξ έφθασε πλέον είς τό μάξιμου τού όριου άποδσεως.

Τότο διεπιστώθη άπο έπιπτρον τού διεθνούς Έπιμελητηρίου Ναυτιλίας, ήτις έκαλεσε τήν Διοίκησιν τής διώρυγος, δημηρησης πρό της σημειρινής συνήθης έκουγχρονισμόν αύτης και τών έγκαταστάσεων τής με σκοπόν τήν βελτιώσιν τής ναυσιπλοίας διά μέσου τής διώρυγος και μειώνει τήν χρόνου άναμονης έκατοντάδων σκαφών ήμερησίων. Τό πρόβλημα τής διώρυγος θά ζένεται συνεχώς κατά τό άμερο προσεχές, άλλα και τό άπωτερον μέλλον, κυρίως διστι ή διαρκά σκάφη χρησιμοποιούν τήν διώρυγα μόνον ύπο τό φως τής ήμερας και πολλάκις έσημεώθησαν καθιστερήσεις λόγω άναμονης πλέον τών έξη ήμερών είς άμφοτέρας τάς εισόδους.

Η Διοίκουσα Έπιπτροη τής Διώρυγος έπροτεινε έν σύστημα προειδοποιήσεως διελεύσεως μέ χρονικόν δριον μεταξύ 14-30 ήμερών πρό της άφιξεως τού πλοίου είς τάς εισόδους. Τό σύστημα τούτο πειραματικώς έτέθη είς έφαρμογήν άπο τριμήνου και διήρκεσε έννέας έβδομάδας. Δέν γνωρίζομεν τά έπιπτευχθέντα άποτελέσματα. Πάντως τό διεθνές Ναυτιλιακόν Έπιμελητηρίον έζητη-

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟ ΑΦΡΙΚΗ

C. MARTALAS SHIPPING (PTY) LTD.



SHIPBROKERS - LINER & SHIPPING AGENTS - CHARTERING

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

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

Telex 57-0131, Cables: COMARSHIP - COMARCHART

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

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

Telex 6-0718SA, Cables: COMARSHIP

σε ρητώς την άποφυγήν πάσης διακρίσεως εν σχέσει πρός τόν τύπον πλοίου, φορτίου και σημαίας.

Τό μέτρον δημοσιεύτηκε ως πρόχειρος λύσις αποσκοπούσα την μείωσην της ούρας τών άναμενόντων πλοίων.

Προτάσεις διά την διεύρυνσιν της Διώρυγος έγένοντο πολλά. Μεταξύ αυτών άναφερούνται έκεινην της Αμερικανικής ATLANTIC-PACIFIC INTEROCANAL STUDY COMMISSION. Αι προτάσεις συνίστανται εις την διεύρυνσιν της διώρυγος διά την χρησιμοποίησιν πυρηνικών έκρηκτικών. Πάντως ή τύχη της προτάσεως ταύτης παραμένει άγνωστη, πιστεύεται ότι δωμάς διά της διάνοιξης μιάς δευτέρας διώρυγος άποτελεί έναλλακτικήν λύσιση ζωτικής σημασίας.

Οι ιάπωνες έφοροι προτροπή τού Ιαπωνικού 'Υπουργείου Μεταφορών συνέστησαν έπιτροπήν μελέτης του θέματος και έκήρασαν την σημαίσιαν της διώρυγος διά την Ιαπωνικήν οικονομίαν. 'Επεκράτησεν ή σκέψις διανοίξεως και δευτέρας διώρυγος διά την άνακούφισιν της σημερινής κινήσεως άλλα και της μελλοντικής.

'Η προβλεπομένη νέα αύτη θαλασσία δύος διανεύσεων δεξαμενών και με έλευθερας την είσοδον και έξοδον θά χρειασθή δύο δεκαετίας της διάταξης της και δαπάνης τουλάχιστον 13 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Θά έχει μήκος 98 χιλιομέτρων, πλάτος 200 μέτρων και μεγίστον 33 βάθος 33, πράγμα πού θά έπιπρεπει την διέλευσιν πλοίων χωρητικότητος 300.000 τόννων γκρός με την άμμωσην και μέχρι 500.000 με την πλημμυρίδα. 'Η σημερινή διώρυξ δέχει πλάτος 35 μέτρων και βάθος 13.

'Η χρηματοδότησης του γιγαντιαίου τούτου τεχνικού έργου θά γίνη όμου άπο την Ιαπωνικήν Κυβέρνησην και τόν ιδιωτικόν τομέα.

Τό έπιδεικνύμενον ένδιαφέρον έκ μέρους της Ιαπωνίας είναι δικαιολογημένον, διότι ή μικρά αύτή λωρίς θαλάσσης είναι ζωτικής σημασίας διά την Ιαπωνικήν οικονομίαν. Παραλλήλως τό ένδιαφέρον τών Η.Π.Α. θέφειται μάλλον εις στρατηγικούς λόγους και τούτο διότι αι έσωτερικάι έμπορικαι μεταφοραί τών Η.Π.Α. άπο Α' Ατλαντικόν εις Ειρηνικόν έξιπηρετούνται άπο χερσαία μεταφορικά μέσα.

Διαφένται δημάς μία διστακτικότης έκ μέρους τών Η.Π.Α. άγνωστον εις ποίους λόγους άφειλομένη.

KONTAIHNERS

Εις χρόνον όλιγώτερον τών πέντε έτών ο παγκόσμιος στόλος τών πλοίων «κονταίνερ», έδιπλασίασε την μεταφορικήν του ικανότητα, φθάσας τόν άριθμόν τών 3.000.000 έμπορευματοκιβωτών τών 20 ποδών.

Έπι της θεαματικής ταύτης άναπτυξεως ή συνάδελφος «Lloyd's Register of Shipping» εις έξαμνιαίαν άνασκόπησην της έπι της έξιλιξεως τών διά έμπορευματοκιβωτών μεταφορών άναφέρει διά την 30ην Ιουνίου 1979 ή άριθμός τών πλοίων «κονταίνερ» ήνηλθε άπο 594 εις 662 μονάδας, ή χωρητικότης του ηγήθη άπο 10 έκατομ. τον. γκρός εις 11.3. Εις τόν στόλον τούτον τών έξιειδεύμενών πλοίων ύψηλής τεχνολογίας συμμετέχουν αι Η.Π.Α. με 99 πλοία, ή Βρετανία με 74, ή Ιαπωνία με 67 και ή Δυτική Γερμανία με 63.

Άν ανατρέξωμεν εις τό πρόσφατον παρελθόν θά ίδωμεν διά τό 1965 έλαχιστα άτομα ήσαν διατεθειμένα νά στοχεύσουν εις τοιούτου είδους έπαναστατικάς μεταφοράς, έλαχιστότατοι δέ έκεινοι οιτίνες θά προέβλεπον μίαν τοιαύτην έξελιξην, ή όποια ήντούτοις έπραγματοποιήθη. Έπι πλέον ούδεμία εύοιωνος πρόβλεψις έγένετο διά τά φορτηγιδοφόρα καθώς και διά τά ρό-ρό, δλως δε ιδιαιτέρως διά την άπασχόλησίν των εις ύπερποντίους μεταφοράς.

Άκολουθως ήλαξεν άλοκληρον τό σκηνι-

κόν. Φυσική συνέπεια ύπηρξεν ή ταχεία άλλαγή της λιμενικής δομής και έγκαταστάσεων. Άναγκα και Θεοί πείθονται. Οι λιμένες ήλλαξαν διμιν πρό της πειστικής άναγκης και της προηγμένης τεχνολογίας. Έντος δεκαπέντε έτων τά πάντα όμαλοποιήθησαν κατά τοιούτον τρόπον ώστε ό παρελθών χρόνος νά φαίνεται πολύ μακράν. Ή έποχή τών κρηπιδωμάτων, άτινα έξιπηρέουν την διακίνησιν τών έμπορευμάτων ύπο μορφής δεμάτων και κιβωτών έξεφανίσθησαν, ή μάλλον ήλλαξαν δψιν.

Έκ τού μαθήματος τούτου ούδεις παρακινδυνεύει εις προβλέψεις. Παραμένει σταθερά ή βεβαιότης διά εύρισκομεθα πρό ένός φαινομένου, τό όποιον δέν δύναται νά παλινδρομήση. Συζητήσιμος καθίσταται μόνον ή ταχύτης τών πλοίων τούτων. Εύρισκοι φωναί υψούνται, αιτίνες συνιστούν σύνεσιν εις τάς διδομένας παραγγελίας «κονταίνερες» πρός άποφυγήν ύπερχωρητικότητος. Σήμερον εύρισκονται ύπο ναυπήγησαν γύρω τών 400 τοιούτων σκαφών συνολικής χωρητικότητος 5 έκατομ. τόννων γκρός.

«Αλλοι πάλι συμβουλεύουν διά ύπαρχει ένας άλοκληρος κόσμος, διστις θά ύποστη μεταβολάς εις τάς μεταφοράς μέν «πρωτόγνωνα μέσα». Τά «κονταίνερες» καλούνται. Ειδικοί λέγουν διά δυτικής Αφρικής δέν είναι εισέτι ώριμος άπο τεχνικής πλευράς διά την έπεκτεινομένην μεταφορικήν έπαναστασιν. Ή Κίνα μόλις τώρα άνοιγε τάς πύλας της εις τήν προηγμένην τεχνολογίαν και ήδη ναυπηγεί πλοία «κονταίνερες». Τό αύτο συμβαίνει και μέ την Νότιον Αμερικήν, ιδιαιτέρως τήν Βραζιλίαν και τήν Αργεντινήν.

Η τυπολογία τών έμπορευματοκιβωτών έξελίσσεται και αύτη. Έντος όλιγου ό κλασικός τύπος τών 20 ποδών θά δεχθή άδελφά κιβώτια τών 35 και 40 ποδών, και αύτά θά χρησιμοποιούνται κυρίως εις τήν ψυκτικήν άλυσον δι' εύπαθη φορτία. Δηλαδή, κρέας, φρούτα, λαχανικά. Τό κλασικόν πλοίον ψυγείον άπειλεται.

Μεγάλη έξελιξις παραπέτειται έπισης και εις τά ρό-ρό τά όποια κυριαρχούν κατά κυριολεξίαν εις τάς μεταφοράς τής Δυτικής Αφρικής και τής Μέσης Ανατολής.

Ο άριθμός τών σκαφών τού είδους τούτου άνερχεται εις 843 πλοία χωρητικότητος 4.000.000 τόννων γκρός. «Ας μή λησμονείται διά προσκόπουν συνεχώς έπι πολιτικών προβλημάτων, ένων πρέπει νά θεωρείται βεβαία ή έπεκτασις τής ζητήσεως τού άνθρωπος πρός παραγγήν άτμου. Ήδη άπο τών μέσων τού 1980 είχε προβλεφθεί διά ή ζήτησις θά ηγήνεται κατά 10-15 φοράς, ύπο τόν δρον διά θά διετίθεντο διά την παραγωγήν τήν μεταφοράν και τήν χρησιμοποίησην του αι άναγκαιαί έπενδυσεις. Έγινε έξ άλλου κατανούμενη διά ή έφοδος πρός τόν άνθρωπο προϋποθέτει, διά θά διατεθούν τά άναγκαιά λιμενικά μέσα εις άμφοτέρας τά πλευράς τού Ατλαντικού.

Πάντως είναι άναμφισβήτητον διά καθοριστικών στοιχείων τού τελικού κόστους τού άνθρωπος θήρατος διά ποτέλεση ή δαπάνη τής μεταφοράς του, έντος της όποιας τόν κύριον ρόλον θά παίξει ή συνδετική άλυσος μεταξύ όρυχειών και τελικής άγοράς. Τό πιθανότερον είναι διά οι μεγάλαι έταιρίαι θά δυνηθούν νά ύποβιβάσουν τό κόστος έξορύξεως

το μόλις άπο 141 σκάφη.

Τά ρό-ρό είναι στόλος νεοτεύκτων και ή ήλικια των κατά ποσοστόν 65% είναι κάτω τών 5 έτών. Ή χωρητικότης αυτή κατανέμεται μεταξύ 44 σημαίων.

Διά τά φορτηγιδοφόρα κάποια σκιά. Μόνον αι Η.Π.Α. έπιδεικνύουν κάποιο ένδιαφέρον, άλλα αύτό άφειται άποκλειστικώς εις μίαν πολιτικήν τού «Πενταγώνου», δοθέντος διά έποιος τών πλοίων τούτων άξιοποιείται από τά στρατηγικά άναγκας. Οι Ρώσοι άκολουθουν μέ ικανόν άριθμόν παραγγελιών.

H EΦΟΔΟΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΑΝΩΡΑΚΑ

Τό 1980 έπραγματοποίησε ρεκόρ ναυπηγικής δραστηριότητος εις τόν τομέα τών πλοίων ένηρού φορτίου. Παρηγγέλθησαν 17.2 έκατομ. τόννων DW άντιπροσωπεύοντα τό 12% τού ύπαρχοντος στόλου τών μπάλκερ, μή συνυπολογιζόμενων τών μικτών. Τά ναυπηγεία, τά ειδικευόμενα εις αυτούς τούς τύπους τών πλοίων, δέν έχουν κανένα λόγον νά παραπονούνται, δεδομένου διά αι τιμαί έπιπλασίσθησαν άπο τού 1977-78.

Διά τήν άπασχόλησην δλου αύτού τού τονιάζεται έπειτα τίς νά προβλέπει εις τό σύνολον τών έποιων φορτίων χωρίς ύπερβολικάς έλπιδας πρός τό κών και τά μεταλλεύματα τής σιδηροβιομηχανίας. Δέον έξ άλλου νά ληφθή ύπ' όψιν διά αι άναγκαι εις δημητριακά δέν θά προσκόπουν συνεχώς έπι πολιτικών προβλημάτων, ένων πρέπει νά θεωρείται βεβαία ή έπεκτασις τής ζητήσεως τού άνθρωπος πρός παραγγήν άτμου. Ήδη άπο τών μέσων τού 1980 είχε προβλεφθεί διά ή ζήτησις θά ηγήνεται κατά 10-15 φοράς, ύπο τόν δρον διά θά διετίθεντο διά την παραγωγήν τήν μεταφοράν και τήν χρησιμοποίησην του αι άναγκαιαί έπενδυσεις. Έγινε έξ άλλου κατανούμενη διά ή έφοδος πρός τόν άνθρωπο προϋποθέτει, διά θά διατεθούν τά άναγκαιά λιμενικά μέσα εις άμφοτέρας τά πλευράς τού Ατλαντικού.

Πάντως είναι άναμφισβήτητον διά καθοριστικών στοιχείων τού τελικού κόστους τού άνθρωπος θήρατος διά ποτέλεση ή δαπάνη τής μεταφοράς του, έντος της όποιας τόν κύριον ρόλον θά παίξει ή συνδετική άλυσος μεταξύ όρυχειών και τελικής άγοράς. Τό πιθανότερον είναι διά οι μεγάλαι έταιρίαι θά δυνηθούν νά ύποβιβάσουν τό κόστος έξορύξεως

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

μέχρι 5 περίπου δολλαρίων κατά τέννον. Εις αύτό δύμας πρέπει νά προστεθούν έξοδα δικής μεταφοράς της τάξεως τών 10-14 δολλαρίων και έξοδα θαλασσίας μεταφοράς της τάξεως τών 25 δολλαρίων.

Είναι λοιπόν εύνόητον ότι ή δαπάνη της θαλασσίας μεταφοράς (ή όποια δι' έν ευνόητον άκομη προϊόν δεν είναι διόλου άμελητέα και ή όποια έξ δλων τών στοιχείων του κόστους είναι ή μάλλον εύμετάβολος και έλαστική) θ' αποτελέσθη άποφασιστικόν παράγοντα της συναγωνιστικότητός του. Διά τὸν λόγον αύτὸν πρέπει ν' ἀναμένεται διτι θά επιδιωχθῆ παντοίω τρόπων ού ποιοβιβασμός της. Και πρός τοῦτο θά καταστοῦν ἵσως ἀναγκαῖαι ναυλώσεις ἀναφέρομεναι εἰς πλοία «οικονομικά» (ἀσφαλῶς γαιανθρακονῆτα) και εἰς πλοία «πλήρη» κατ' ἀμφοτέρας τὰς διαδρομάς τοῦ ταξιδίου των. Πρᾶγμα όπερ σημαίνει διτι η προγραμματισμός τῆς ἀνθρακευτικῆς ἀλύσου και τῶν διαφόρων αὐτῆς κρίκων, θά διμιουργήση μίαν ιδιόρυθμον ἐφοπλιστικήν ἐπιχειρήσιν, ἐντός τῆς όποιας τὰ ναυλοσύμφωνα τοῦ γαιανθρακος θά συνιστοῦν τὴν βάσιν μᾶς διαφοροποιουμένης δραστηριότητος, ἀγνώστου εἰς τοὺς «δεσμούς» στόλους τῶν πετρελαιοφόρων και ἰδίως τοῦ ἔξειδικευμένου τύπου σκαφών.

Η ΑΠΕΡΓΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΗΓΩΝ

Η ἔξαγγελθείσα ἀπεργία τῶν πλοηγῶν διτι 4-5/3 και 12-13/3 ἀνεστάλη, συνεπεία τῆς ἐκ τῶν σεισμῶν δημητριαγήσεως καταστάσεως. Η ἀνάπauλa aύτη μᾶς δίδει τὴν εὔκαιριαν, ἐκτιμῶντες τὴν ἐπικρατήσασαν σύνεσιν τῶν πλοηγῶν μᾶς νά προβάλλωμεν μὲ πολλὴν συμπάθειαν τὰ αἰτήματα των.

Κατ' ἄρχην θέλωμεν νά τονίσωμεν διτι τὸ ἐπάγγελμα τοῦ πλοηγοῦ είναι δύσκολον και ἐπικινδυνον και ἀν ἐλέγομεν ἀνθυγειενόν δέν θά εύρισκομεθα μακράν τῆς πραγματικότητος. Ως παράδειμα — έστω και μακάριον — ἀναφέρομεν διτι σχεδόν δλοι οι θάνατοι τῶν πλοηγῶν ὀφείλονται εἰς καρδιακάς ἀνωμαλίας.

Τό αἰτήματα τῶν πλοηγῶν ἔξεταζόμενα μέ ψυχραμίαν και ὀλίγην λογικήν τὰ εύρισκομεν δίκαια. "Ολοι οι "Ελληνες πλοηγοι πρό-έρχονται ἀπό τὴν τάξιν τῶν πλοιάρχων, ἀνθρώπων μέ πειραν, σύνεσιν και υψηλήν στάθμην ὑπευθυνότητος.

Τό πρώτον τῶν αἰτήμάτων των είναι ή αὐτοδιοκησις τῆς πλοηγικῆς ὑπηρεσίας και ή κατάργησις τοῦ νόμου 409, ο όποιος μόνον δυσχερείας προκαλεί εἰς τὴν καλήν και ἀφογον λειτουργίαν της.

Εἰς δλας τὰς χώρας τῶν Εύρωπαίων ἔταιρων μᾶς ή πλοηγική ὑπηρεσία δέν εύρισκεται ύπο τὰς διαταγάς τῶν λιμεναρχῶν. Και είναι λυπτὸν τό γεγονός διτι τὸ Ἑλληνικὸν Λιμενικόν Σῶμα κατώρθωσε συστηματικῶς και μεθοδικῶς ὀλονέν και νά ἀποκτά περισσοτέρας ἀρμοδιότητας, μή ἀρκούμενον εἰς τὰς κεκτημένας και ύπεισερχόμενον εἰς ἀλλότρια διτινά τὸ ἀποσποῦν ἀπό τὴν κυριωτέρων του ἀπασχόλησιν, ητις είναι κυρίως ή ἀποπει τῆς ναυτιλίας.

Τά ύπολοιπα αἰτήματα τῶν πλοηγῶν είναι κυρίως οικονομικῆς φύσεως. Οι πλοηγοί μᾶς δέν ζητοῦν τίποτε διλγύτερον ή τίποτε περισσότερον ἀπό τὴν μεταχειρισιν, τὴν ἰδίαν μέ ἑκείνην πού ισχύει διτι τούς λοιπούς δημοσίους ύπαλληλους.

Διτι πράγματι ἀποτελεῖ ἐξώφθαλμον ἀδικίαν νά μῆ συνταξιοδοτούνται οι πλοηγοί μᾶς, βάσει τῶν ἑτῶν τῆς πραγματικῆς ὑπηρεσίας ἀλλά μέ ἑνα πλαφόν 25 ἑτῶν, καίτοι καταβάλλουν κρατήσεις και πέραν τῶν 25 ἑτῶν ἔστω και ἀν συνεχίζουν μέχρι τὰ 35 χρόνια.

Η οικονομική προαγωγή τῶν πλοηγῶν οὐτε παραμένουν ἐπί δεκαετίας εἰς τὸν ἰδίον βαθμόν, ἐλλείψει όργανικῶν θέσεων ἀρχηπλογῶν είναι αἴτημα και δίκαιον και ἀπό ηθικῆς πλευρᾶς ἐπιβεβλημένον.

Τό αἴτημα οικογενειακῶν βαρών και πολυετίας ἔχει στερεάς βάσεις και χρήζει ικανοποιησεως τὸ κυριώτερον δμάων είναι ή ἀσφαλιστική τῶν κάλυμμας εἰς περίπτωσιν ἀτυχήματος, διτι ή ισχύουσα νομοθεσία δέν δίδει σαφῆ ἐρμηνείαν τοῦ χρονικοῦ σημείου κατά τό ποιόν δ πλοηγός διατελεῖ ἐν διατεταγμένη ὑπηρεσία.

Νομίζουμεν διτι μέ ὀλίγην καλήν θέλησιν και πρό πάντων κατανόησιν ή Διοίκησις θά ἡτο δυνατόν νά ἐπιλύσῃ τὰ χρονίζοντα πρόβληματα τῶν πλοηγῶν.

Ἐφ' δσον ή ἀπεργία ἀνεστάλη, ύπάρχει καιρός νά ἀρχίσῃ ἐποικοδομητικός διάλογος μεταξύ τῶν ἐνδιαφερομένων μερών, ώστε νά μῆ εύρεθρωμεν εἰς τὸ δυσάρεστον σημείον και ίδωμεν τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, νεκρούμενον ἔστως και ὄλιγα εἰκοσιτετράρια.

Ο ύπουρος Ναυτίλιας Κ. Φικιώρης, τὸν ὅποιον διακρίνει εύθυκρασία και συνετος ρεαλισμός, ἀς ἐπιληφθῇ τοῦ θέματος. Τά «Ναυτικά Χρονικά» συνηγορούν ύπερ τοῦ δικαίου τῶν πλοηγῶν μᾶς.

ΠΟΣΙΜΟΝ ΥΔΩΡ

Φαίνεται διτι τελικῶς θά κλεισθή ὄριστική συμφωνία διά τὴν ύπο τῶν 'Αραβικῶν χωρῶν

ἀγοράν νορβηγικού ποσίμου ύδατος. Πρός τὸν σκοπόν τοῦτον ἔχουν ἐτοιμασθή τὰ σχέδια διά τὴν κατασκευήν ύδραυλικῶν ἐγκαταστάσεων εἰς Μπιέβεφδσεν, τῶν όποιων ή ἐκτέλεσις δέν ἀπαιτεῖ ειμή 6-8 μῆνας, ώστε νά είναι εἰς θέσιν νά λειτουργήσουν ἀπό τοῦ 1982. Εἰς ἀπόστασιν 2.5 χιλιομέτρων ἀπό τὸν ἐγκαταστάσεων θά κατασκευασθή προβλής μέ βάθη ικανά νά δεχθούν σκάφη ULCC. Τό κόστος κατασκευής τῆς προβλήτος, τῶν σταθμῶν ἀντλήσεως και τῶν σωληνώσεων ύπολογίζεται τῆς τάξεως τῶν 40-45 ἑκατόμ. κορωνῶν. Αι ἐγκαταστάσεις θά δύνανται νά παρέχουν ἐπηρίσιας 173 ἑκατομ. τόννων ποσίμου ύδατος. 'ΕΕ δλους ή μεταφορά τοῦ ύδατος διά δεξαμενοπλοίων μέ χωριστάς δεξαμενάς ἐρματος, ούδολως θά ἐπηρεάσῃ τὴν ποιότητα αὐτοῦ. Τέλος τὰ σχέδια τῆς κατασκευής τοῦ σταθμοῦ ύποδοχῆς εἰς τὸν Περσικὸν είναι ἐπίσης έτοιμα.

Η τιμὴ πωλήσεως τοῦ ύδατος τοῦ Μπιέβεφδσεν θά είναι 60 σέντς κατά τόννον. Ως πρός τὴν μεταφοράν του, μεγάλος ἐφοπλιστικός οίκος τῆς Νορβηγίας συνεργάζεται ἡδη μέ τὸν 'Ινστιτούτον 'Ερευνῶν και με τὴν Ανωτάτην Γεωπονικὴν Σχολήν τῆς χώρας.

Τό κόστος μεταφοράς θά ἐξαρτηθῇ τόσον ἐκ τοῦ καθορισμοῦ τῶν τελικῶν διαδρομῶν δσον και ἐκ τῆς ἐξελίξεως τῆς ναυλαγορᾶς τῶν πετρελαίων. 'Υπολογίζεται πάντως μία πρώτη τιμὴ τῆς τάξεως τῶν 2 δολλαρίων κατά τόννον διά πλήρης φορτίον. 'Ἐν τούτοις ή Σέλλ ύπελόγισε διά μεταφοράν 150-200 χιλιάδων τόννων ύδατος διά δεξαμενοπλοίων τῶν 315.000 διερχομένων διά τοῦ Σουεζ, τιμήν γύρω εἰς τὰ 3-4 δολλάρια κατά τόννον. 'Ἐν πάσῃ περιπτώσει θεωρεῖται βέβαιον διτι τὸ συνολικόν κόστος τῆς τοιαύτης λύσεως θά είναι πολὺ κατώτερον ἀπό τὴν λύσιν τῆς διύλισεως θαλασσίου ύδατος.

NAYTIKΗ METEΩΡΟΛΟΓΙΑ

Εἰς τὴν ἐνώπιον τῆς Γαλλικῆς Ναυτικῆς Ακαδημίας εἰσήγησίν του, δι καθηγητῆς κ. Φρ. Ζεράρ, ἀναφέρομενος εἰς τὴν ναυτικήν μετεωρολογίαν και τὰς ἐξελίξεις τῆς, ἐπόνεσις μερικά ἐντελώς χαρακτηριστικά και ἐνδιαφέροντα σημεία.

Η μετεωρολογία γενικῶς ἔχει ναυτικήν προέλευσιν, δεδομένου διτι η πρώτη μετεωρολογική ὑπηρεσία ιδρύθη ὑπό τον Ναπολέοντος τοῦ Γ' κατά τὴν διάρκειαν τοῦ Κριμαϊκού πολέμου, ὅποτε μία ἀπρόβλεπτος θύελλα είχε καταστρεπτικά συνεπείας ἐπί τοῦ πολεμικοῦ στόλου. Τότε σχεδόν μόνον η ναυτιλία ἔχρησιμοποιεῖ τὰς μετεωρολογικάς ἐνδείξεις. Βραδύτερον δμως ἐνεφανίσθη εἰς νέος μεγάλος πελάτης, η ἀεροπορία, ητις ἀπό τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου και ἐντεύθεν ὑπήρξε ὁ κύριος ἐκμεταλλευτής τῶν μετεωρολογικῶν παρατηρήσεων.

'Αλλ' η θαλάσσα από μίας ήδη δεκαετίας ἐπανήλθεν εἰς τὸ μετεωρολογικὸν προσκήνιον, χάρις εἰς τὰς ἀνάκτας τῆς συγχρόνου ναυτιλίας και τῆς ἀλιείας. Πράγματι η πρόβλεψις τοῦ καρού και τῆς καταστάσεως τῆς θαλάσσης ἀπέβη ἀναγκαῖα τόσον διά τὸν ἐπαγγελματίαν ναυτικού δσον και διά τὸ εύρυταν κοινόν τῆς ψυχαγωγικῆς ναυτιλίας. Παραλλήλως η χρησιμοποίησις τοῦ ὠκεανοῦ δι' οικονομικού σκοπούς και ίδως εἰς ἀναζήτησιν πετρελαίου, ἀπαιτεῖ τὴν πληροφόρησιν τῶν ἀμροδίων μέ ἀκριβῆ στοιχεία περὶ τῶν ἐπικρατούντων ἀνέμων εἰς τὰς θέσεις δπου ἐργάζονται, περὶ τοῦ ύψους τοῦ κύματος κ.λ.π. 'ΕΕ δλους η σύγχρονος ὄρθρολογική ἀλιεία διά νά ἐντοπίσῃ τὰ ἀλιευτικά πεδία πρέπει νά γνωρίζῃ τὸ θαλάσσιον πειρίβαλλον και ίδως τὴν θερμοκρασίαν τῆς θαλάσσης εἰς τὴν ἐπιφάνειαν και εἰς διάφορα βάθη. Τέλος η θερμοκρασία τῆς θαλάσσης ἐνδιαφέρει διαιτέρως τὸ πολεμικόν ναυτικόν διά τὰς συνεπείας τῆς ἐπί τῆς μεταδόσεως τοῦ ήχου, ἐνώ η περιλάλητος ύπόθεσις τῆς θαλασσίας ρυπάνσεως καταφεύγει εἰς τὴν μετεωρολογίαν διά νά ύπολογίσῃ τὰς ἐκπτώσεις τῶν πετρελαιοκλίδων.

Cables: "NAFTIKA"

Telex: 6-2421 SA

P.O. Box 763, DURBAN, 4000

Phone: 372761 2/3

A/H 376067

Argonaut Suppliers

220/224 POINT ROAD, DURBAN 4001

DURBAN

Διευθυντής: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

for all ship requirements

TROPHODOSIAI

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA EΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

Καταλήγων ό Γάλλος καθηγητής έτονισε τήν ανάγκην έπανασυνδέσεως τής μετεωρολογίας μετά της ωκεανογραφίας. Δεδομένου ότι ή έξατμισις τού θαλασσίου υδατος είναι ή πηγή ένεργειας τής άτμοσφαιρικής κινήσεως, ή γνώσις τών στοιχείων συμπεριφοράς αύτών τών ένεργειακών μετατοπίσεων πρός την άτμοσφαιραν είναι άπαραίτητος διά την πρόβλεψιν των καιρού. Έαν θέλουμε νά προεκτείνωμεν τάς προβλέψεις μας διά 15 ή και 30 ημέρας και νά ύπολογίσωμεν τάς κλιματολογικάς μεταβολάς, ή μετεωρολογία πρέπει νά έχη πλήρη γνώσιν τής καταστάσεως τού ωκεανού, διότι ωκεανός και άτμοσφαιρα άποτελούν εν σύνολον. Άλλα και ή ωκεανογραφία διά νά προβλέψει τήν κατάστασιν τής θαλάσσης, τή πορείαν τών ρευμάτων κ.λ.π. έχει ανάγκην τής μετεωρολογίας. Μόνον λοιπόν στενή συνεργασία μετεωρολόγων και ωκεανογράφων είναι δυνατόν νά πρωθήση τήν άληθη γνώσιν εις τον τομέα αύτών τής ανθρωπίνης έρευνης.

ΠΑΛΙΝ Η ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Ζωηράς αντιδράσεις προεκάλεσε τό σχόλιον τών στηλών αύτών με τόν τίτλον «Οι μπιλιετάκηδες» αναφορικώς με τό θέμα τής έπανδρωσεως τού ξενώνος και τού πρατηρίου τροφίμων τής Εστίας Ναυτικών.

Ουτών, παράγοντες άπό τήν «δλλην πλευράν», εις ιδιωτικάς συνομιλίας τών ύπεστηριζαν διότι δέν είναι έφικτη ή πρόσληψις μόνον ναυτικών ή οικείων ναυτικών διά τάς έν λόγω θέσεις, διότι κυρίως οι ναυτικοί δέν διαθέτουν τήν διπαιούμενην διοικητικήν πείραν (συγγενείς δώμας ναυτικών με αναλόγους σπουδάς και διοικητικήν πείραν άνεξητήθησαν). Και διτι, έν πάση περιπτώσει, αναφορικώς με τούς «μπιλιετάκηδες» — οι όποιοι, δόπως διευκρινίζεται, προέρχονται έκ ποικίλων κατευθύνσεων, μή έξαιρουμένης και τής ναυτεργατικής πλευράς — θά πρέπει νά έξετασθη ή άπόδοσίς των εις τήν συγκριμένην έργασίων των εις τόν ξενώνα ή τό πρατηρίου τροφίμων.

«Υπό τών ίδιων παραγόντων άνεφερετο έπισης διτι ναυτικοί, προσληφθέντες εις τόν ξενώνα ή τό πρατηρίου τροφίμων, άπετυχαν παταγωδώς, δόπως άπεδειξε ή μέχρι τούδε πείρα. Τέλος παρεπερτεί διτι διά νά άποκτηση ή Εστία Ναυτικών και ή έξατρώμεναι έξ αύτής ύπηρεσίαι (ξενών και πρατηρίου) άποτελεσματική διοίκησιν πρέπει νά μεταβληθή εις νομικόν πρόσωπον δημοσίου δικαίου. Τούτο, κατά τούς ίδιους παράγοντας, άπεινεται άκομη περισσότερον μετά τήν ληφθείσαν άπόφασιν δόπως τό έργον τής διαχειρίσεως τών οικογενειακών έπιδομάτων άνατεθή εις τήν Εστία Ναυτικών, έπειτα άπό τήν άρνησιν τού NAT και τού Οίκου Νάυτου νά αναλάβουν τό σχετικόν έργον.

«Ασφαλώς δέν είναι νοητόν εις όργανισμός, ό όποιος ήδη διαχειρίζεται σημαντικώτα ποσά νά λειτουργή και νά διοικεῖται με τόν τρόπον με τόν όποιον έλειτουργήσε και διοικήθη μέχρι τούδε ή Εστία Ναυτικών — και έπιτι αύτού αι σχετικαί εύθυναι βαρύνουν άποκλειστικώς τήν ναυτεργατικήν πλευράν. Είναι δώμας έξεταστέον άν ή μορφή τού νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου πού ύποδεικνύεται είναι και ή ένδεικνυμένη μορφή λειτουργίας τής Εστίας — παράδειγμα λαμπρόν πρός άποφυγήν ό Οίκος Νάυτου πού λειτουργεί με μορφήν νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου και μέ νομοθεσίαν τού σωτηρίου έτους 1927, δόπως άναφέρεται εις άλλας στήλας.

Κατά τήν ταπεινήν μας γνώμην, διά τό θέμα τής λειτουργίας και τής διοικήσεως τής Εστίας Ναυτικών πρέπει νά καταρτισθή ειδική μελέτη — πρέπει κάποτε εις τόν τόπον αύτόν νά άντιληφθούμε διτι δέν τά γνωρίζομεν όλα και νά έγκαταλείψωμεν τήν «γονατογραφίαν» — ώστε νά διατηρηθή ή άμεσος έλεγχος έπιτης τών δημιουργών της, ήτοι τών έφοπλιστών και τών ναυτικών, άλλα χωρίς «μπιλιετάκηδες», «παραγοντισμούς» και

τά άλλα συμπαραμαρτούντα.

Έν κατακλείδι οφείλομεν νά σημειώσωμεν διτι ή ούστηρός έλεγχος τόν όποιον ήσησαν έπιτού θέματος τά «Ναυτικά Χρονικά» αύτού άκριβώς άπεβλεπε: Νά άναταραχθούν τά λιμνάζοντα νερά και νά άναζητηθή ή λύσις έκεινή ή όποια θά καταστήση τήν Έστίαν Ναυτικών ένα πραγματικόν ίδρυμα έξηπρητήσεως τών ναυτικών μας μακρών οιασδήποτε έξαρτησες και έπηρεασμού. Διότι είναι άναμφισθήτον διτι μόνον τότε, δηλαδή με αύτάς τάς προϋποθέσεις, θά δυνηθή νά έκπληρωση τόν μεγάλον προορισμόν της.

Η ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Έν κατά τό 1980 παγκόσμιος παραγωγή πετρελαίου άνηλθεν εις 3.065 δισεκ. τόννων έναντι 3.185 τού 1979 ήτοι παρουσίας μείωσιν κατά 3,9%. Ακόμη δώμας μεγαλυτέρα ύπηρξε ή μείωσις τής παραγωγής τών χωρών τού ΟΠΕΚ, ήτις άπο 1.523 δισεκ. το 1979 έπειτα εις τά 1.340 τό 1980, παρουσίασσα μείωσιν κατά 12%. Λεπτομερέστερον, ή παραγωγή κατά περιοχάς και κατά χώρας τό 1980 ύπηρξεν ώς άκολουθως εις έκατομτο τόννων: Βορ. Αμερική 567, Καραϊβική 240, Λατινική Αμερική 56,7, Βορ. Εύρωπη 116 (Αγγλία 86, Νορβηγία 23), Ρωσία 603, Ανατολική Εύρωπη 25, Αφρική 261 (Νιγηρία 101, Λιβύη 85, Αλγερία 45, Γκαμπόν 10), Μέση Ανατολή 956 (Σαουδαραβία 495, Ιράκ 138, Κουβέιτ 86, Ιράν 74, Αμπού Ναμπί 65), Απω Ανατολή 241,5 (Κίνα 106, Ινδονησία 77).

Συγκριτικώς πρός τό προηγούμενον έτος αι μέν Αμερικανικαί και Εύρωπακαί χώραι παρουσίασαν έλαχιστην ή μικράν αύξησιν με έξαιρεσιν τήν Νορβηγίαν, τής όποιας ή αύξησις έφθασε σε σχεδόν τό 30%. Αντιθέτως μείωσιν γύρω εις τά 10-15% παρουσίασαν αι χώραι τής Αφρικής, ένω εις τήν Μέσην Ανατολήν ή μέν Σαουδική Αραβία είχεν αύξησιν

κατά 4,2%, αι δέ λοιπαί χώραι μείωσιν άπο 20-50%. Μικράν τέλος μείωσιν ένεφάνισαν και αι πετρελαιοπαραγωγοί χώραι τής Απω Ανατολής.

PENTE NEA KROYAZIEPLOIA

Έντος τών έτών 1982 & 1983 πέντε άπερωκενία - κρουαζιερόπλοια παραδίδονται από τά ναυπηγεία. Είναι τά έξης: Τό «Ατλάντικ» τής Χόμι Λάινες. Τό «Σκανδιναύια» Νορβηγίκον. Τό «Φαιρασκάου» τής Σίτιμπ. Τό «Νιού Αμστερνταμ» τής Όλλαντ Αμερικαν Λάιν, και τό «Τρόπικαλ» έπισης τής Χόλλαντ Αμερικα. Αύτό θά έτοιμασθη πρώτον. Από τού προσεχούς Ίανουαρίου θά άρχιση τά ταξίδια του. Είναι 30 χιλ. τον., τό ένατον παγκοσμίως. Κατασκευάζεται εις τήν Δανίαν. Κόστος έκατο έκατομ. δολ. Ταξίδια εις τήν Καραϊβικήν και τόν τόν Ειρηνικόν.

Τό «Ατλάντικ» 30 χιλ. τον. Κόστος 100 έκατομ. δολ. Μεταφορική ίκανότης 1.155 έπιβατών. Θά παραδοθη Μάρτιον 1982. Ταξίδια Βερμούδας από Απρίλιον 1982, άπο Νέα Υόρκην. Πενθήμερα ταξίδια. Τό «Σκανδιναύια» θά παραλαμβάνη και 400 αύτοκίνητα. Τό «Φαιρασκάου» κόστος 140 έκατομ. δολ. Παράδοσις άρχας 1983. Χωρητικότης 37.000 τον. Μεταφορική ίκανότης 1.200 έπιβατών. Ναυπηγεία Γαλλικά τής Μεσογείου. Ταξίδια Καραϊβικής και πιθανώς Εύρωπης. Τό «Νιού Αμστερνταμ» ναυπηγείται εις Σαίν Ναζαίρ τής Γαλλίας. Είναι 32.000 τον. τής Όλλαντ Αμερικαν. Θά παραδοθη τόν Μάρτιον 1983. Κόστος 135 έκατομ. δολ. έπιβάται 1.200. Εντεκα καταστρώματα.

H KATANOMH TΩΝ DROMOLOGIΩΝ

Όλιγαί ήμέραι απομένουν άκομη. Ό χειμώνας μάς έγκαταλείπει. Μέ τήν είσοδον τής άνοιξεως άρχιζει ή κίνησις τών άκτοπλοικών σκαφών και έπαναλαμβάνεται ή ίστορία τής



**INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.**

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

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

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

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

PROVISIONS
DECK SUPPLIES
DUTY - FREE LIQUORS

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE:
TONIO PANAMA
TELEX
From U.S.A.: 368-2633
From Others: 379-2633

TELEPHONE:
Panama 23-9920

MAILING ADDRESS:
P.O. Box 6-4000
El Dorado
Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY - FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHZ CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

κατανομής των δρομολογίων. Και πέρυσι άκριβώς τάς ίδιας αύτάς ήμέρας ήσχολήθημεν με τό ίδιον θέμα, διότι τίποτε τό σταθερόν δεν υπάρχει είς αύτόν τόν μακάριον τόπον. Σκάφη τά όποια έξυπηρέτσαν μέ ακρίβειαν άλοκληρον τό άπο της Απριλίου μέχρι και άρχων Δεκεμβρίου διάστημα τό δρομολόγια των, άδιαφορούντα διά την ζημιάν, ήν υφίσταντο, ίδιως είς τό άπο Οκτωβρίου μέχρις Δεκεμβρίου διάστημα, τίθενται είς ίσην μοίραν μέ έκεινα τά όποια περιστασιακώς κατά τους θερινούς μήνας και διώς ίδιαιτέρως κατά τήν περίοδον τής τουριστικής αιχμής έργαζονται, άξιον νά τύχουν τής ίδιας ή και καυτέρας μεταχειρίσεως, ένων άλοκληρον τήν χειμερινήν περίοδον διετέλουν είς χειμερίαν νάρκην είς τά άσφαλη άγκυροβόλια των.

Χαρακτηριστικώς είμεθα ύποχρεωμένοι νά άναφέρωμεν τά Ε/Ο «Χρυσή Άμμος», «Ναϊάς» και «Ελλη». Και τά τρία ταύτα σκά-

φη διετηρήθησαν έν ένεργεια και έξυπηρέτσαν τάς νήσους και τό δεύτερον και τό τρίτον — έκτος έλαχιστης διακοπής λόγω έπιθεωρήσεως και έπισκευών.

Δέν ομιλούμεν διά τά πλοιά άτινα άνηκουν είς έταιρίας λαϊκής βάσεως. Αύτά, πλήν μιάς έξαιρέσεως, έσυνέχισαν τούς πλόας των.

Φρονούμεν δύνεν διότι οι άρμόδιοι τού ΥΕΝ θά λάβουν ϊπ' όψιν τά ύποδειξί μας, διότι αυτό άπαιτε τό κοινόν αισθημά δικαίου. Άλλοιμονον δάν επικρατήσουν δλλαι σκέψεις φευδαρικόποτες κλπ.

«Ηδη, ως πληροφορούμεθα τό «Χρυσή Άμμος» διέκοψε τήν έκτελεσιν τών δρομολογίων του μεταξύ Ραφήνας — «Ανδρου — Σύρου — Τήνου και τούτο είς ένδειξιν διαμαρτυρίας διά τά τεκταινόμενα.

«Η Σύρος μέ τό ναυπηγεοπισκευαστικόν της Κέντρου θά αισθανθή πρώτη τήν ζημιάν.

Και πάλιν ό.κ. Φικιώρης καλείται νά έπιδειξη τήν άκριβοδικαίαν κρίσιν του.

Η ναυλαγορά

Εύνοική προβλέπεται ή παγκόσμιος συγκομιδή σίτου. Είς 445 έκατον τον. Έφθασε τό 1980 και κατή προβλέπεται και έφετος. Η έσοδος προσωνίζεται άθονος είς τάς Ήνωμένας Πολιτείας.

Έν τώ μεταξύ ή Ρωσία διαπραγματεύεται μέ τήν Αργεντινήν διά τήν άγοράν σίτου, λοιπών δημητριακών και ζωτροφών.

Τά Σοβιέτ, έκτος τών δημητριακών, άντιμετωπίζουν τό πρόβλημα τής είσαγωγής 1.1 έκατον. τον. είς έλαιωδεις σπόρους διά τήν πλήρωσιν τών κενών είς έλαια. Η παραγωγή τού 1980 άνηλθεν είς 4,65 έκατον. τον. έναντι 5,41 έκατον. τον. τού 1979. Είς 950 χιλ. τον. υπολογίζεται ή είσαγωγή μέχρι του Σεπτεμβρίου 1981, έναντι 759 χιλ. τον. τού 1979-80. Αί είσαγωγαί υπολογίζονται είς 1,6 έκατον. τον. έναντι 1.509 έκατον. τον. τού 1979-80.

Θά τριπλασιασθή — προβλέπεται — κατά τά προσεχή έπη ή στόλος μεταφοράς άμερικανικών γαιανθράκων. Τά 15,5 έκατον. τον. d.w. Θά φθάσουν τό 2000 έπειτα 77,5 έκατον. τον. d.w. Είς 1.314 σκάφη θά φθάσουν έναντι τών σημερινών 336. Τό ήμισυ τών σκαφών αυτών θά είναι άνω τών 100 χιλ. τον. d.w. Τά 25% θά είναι 50.000 - 70.000 τον. και 10% τών 35.000 τον. και κάτω. Οι σημερινοί λιμενες δέν έπαρκουν. Τά βυθίσματα τών θά πρέπει νά είναι 55 πόδες. Τά μηχανήματα φορτώσεως άναλογα.

Μέτρα προστατευτικά τής Αμερικανικής Ναυτιλίας ύποδεικνύονται.

Τής Διώρυξ τού Παναμά έμφανίζεται άνακουφισθείσα από τήν πιεστικήν κίνησην. Αρκεί νά σημειώθη διό τόν παρέλθοντα Οκτώβριον 180 πλοιά άνεμενον σειράν διάπλου μέ 5 ήμερών καθυστέρησαν. Νέον σύστημα διελεύσεως τής Διώρυγος έτεθη ήδη έν λειτουργία. Η συμφόρησις δέν παρατηρείται πλέον.

Χαμηλαί αι τιμαί διά τά VLCC τάνκερς. Σκάφος τού 1974 έλέγετο διό προσεφέρθη άντι κάτω τών 12.000.000 δολ. Σκάφος 260.000 τον. παρωπλισμένον από τής ναυπηγήσεως τό 1975, θά μετατρέψη τάς μηχανάς του είς ντήζελ χαμηλοτέρας ιπποδυνάμεως άντι 8 έκατον. δολ. και θά έχη οικονομίαν κατά 35% είς καύσιμα. Τιμή παρομοιών νεοτεύκτων 75-80.000.000 δολ.

Τοννάς VLCC, 30.000 τον. έλαφρού έκτοπισμάτος, έπωλήθη είς τά 184 δολ. τον. τόνουν, μέ παράδοσιν Μάϊον-Ιούνιον είς Φορμόζαν.

Τάνκερ μέ άτμοστροβίλους 12.000 έλα-

φρού έκτοπισμάτος δολ. 174 τόν τόνουν παράδοσις ένωριας είς Φορμόζαν. Υπέρ τά 180 δολ. έπληρωντον και είς τήν Φορμόζαν. Διά μικρά φορτηγά δολ. 160 είς Φορμόζαν. Πακιστάν δολ. 170 τόν τόνουν.

Τό μεγαλύτερον τάνκερ τού Κόσμου, τό «Σηγουάι Τζάιντ» τού κ. Τάγκ, τού Χόγκ Κόγκ, τό πρώτον έναυλωθη. Μέρος φορτίου 350.000 τον. από Ιράν (Χάρηκ «Αίλαντ» δι' Ιαπωνίαν W 34.

Ταχύτης 10-11 μίλια. Τό σκάφος έχει χωρητικότητα 564.763 τον. d.w. Ο κ. Τάγκ είναι, ώς είπεν, ευχαριστημένος. Θά πληρώση πάντως διά νά φορτώση είς Χάρηκ.

Τό σκάφος, ώς γνωστόν, έπεμηκύνθη κατά 81 μέτρα, μέ κόστος 33 έκατον. δολ.

Τή Σαουδική Αραβία θά διατηρήση μέχρι τού Μαΐου τήν παραγωγήν τών 10,3 έκατον. Βαρ. ήμερσιών, παρά τήν έμφανιζομένην έπαρκειαν πετρελαίου. Είς τήν Γενεύην κατά Μάιον θά συνέλθη ή ΟΠΕΚ. Η άνατιμησίς μετά τάς διασκέψεις τού ΟΠΕΚ δικαιολογούνται λόγω τού πληθωρισμού.

Ας σημειωθή διό ή ήμερσιά παραγωγή τών χωρών τού ΟΠΕΚ υπολογίζεται είς 26,5 έκατον. Βαρ. ήμερσιών. Ο πόλεμος Ιράν-Ιράκ διαδραματίζει κύριον ρόλον. Έάν καταπαύσουν αι έχθροπραξίαι ή Σαουδική Αραβία θά περιορίση τήν παραγωγήν της.

Προβλέπεται και μία προκαταρκτική διάσκεψις τού ΟΠΕΚ πρό τής 25 Μαΐου.

Η Λιβύη και τό Ιράν είναι αι περισσότερον έπιμενουσαι είς τήν αὔξησιν χώραι.

Τό διαυλός τού Αγίου Λαυρεντίου, είς τάς Μεγάλας Λίμνας, άναμένεται νά άνοιξη τέλη Μαρτίου — ένωρίτερον τού συνήθους — λόγω τού σχετικών ήπιους χειμώνας. Η διώρυξ Γουέλλαντ πρέπει νά λειτουργήση τό άργοτερον μέχρι τής 30ης Μαρτίου, μελονότι αύτό θά έξαρτηθή από τάς γενομένας έπισκευάς είς τάς λεκάνας.

Τό χαμηλή ζήτησις πετρελαίου είς τήν διεθνή άγοράν ήνάγκασε τό Κουβέιτ νά μειώση κατά 1,50 δολ. τήν κατά βαρέλιον τιμή τού πετρελαίου που έξαγει πρός τήν Νότιον Κορέαν και τό Ταϊβάν. Η χαμηλοτέρα αυτή τιμή ισχύει δι' ένα σύνολον 170.000 βαρελίων ήμερσίων.

Μπάλκ κάρριερς 50-100.000 τον. d.w. προβλέπεται νά παραδοθούν 71 έφετος και 86 τό διέμεσως προσεχείς έτος. Τά ήδη έν ύπηρεσία.

Τό Σχόλιον τού 150ημέρου

Φαίνεται διό μερικαί νεαραί Νορβηγίδες έζητησαν νά μετάσχουν είς τούς πλόας τού ιδιωτικού έκπαιδευτικού σκάφους «Κρίστιαν Ράντιτ» πρός άποκτησιν θαλασσίας έπαγγελματικής πείρας. Ή έταιρια είση ήν άνηκε τό έκπαιδευτικόν πλοίον ήρηθη νά τάς δεχθή και τάς παρέπεμψε διόπως λάβουν άλλον τήν πρακτικήν των άσκοτιν, μέ τόν ιαχυρισμόν διό τό πλοίον θά επρεπε νά ύποστη μεγάλας διαρρυθμίσεις είς τά ύπωντηρια και τούς χώρους ηγεινής, αι όποια είναι ίδιαιτέρως δαπανηραί και άπαιτον σοβαράν χρηματοδότησιν. Αι έπιμονοι διόμων νεάνδες τού Βορρά κατέφυγον είς κάποιαν άρμοδιάν ύπηρεσίαν, ή όποια μέ δικαστήν αύθεντίαν άπεφάνθη διό καλά και άγια τά έπιχειρήματα τής έταιριας, άλλά δέν έχουν καμμίαν σχέσιν μέ τήν άρχην τής ίστητος τών θύλων, έπι τή βάσει τής όποιας τό πλοίον ήτο ύπορεσίαν νά είση έντονα τά άγορια και τά κορίτσια πρός ναυτική έπαγγελματικήν κατάρτισιν.

Ένώπιον τής άμειλίκτου αύτής άποφάσεως ή Νορβηγική έταιρια δέν βλέπωμεν νά έχη πολλάς έπιλογάς. Ή πρώτη, δηλαδή νά άναλαβη διό ιδια τήν δαπάνην τής διαρρυθμίσεως, δέν φαίνεται πιθανή, δεδομένου διό δέν είναι κάν γνωστή έναν και πόσα θά ύπαρξουν ύποψηφαι είς τό μέλλον. Δέν άπομένει λοιπόν παρά νά δεχθή τάς τολμηράς νέας είς τό ύπαρχον σκάφος, ώς έχει, άνευ διαρρυθμίσεων και χωριστών χώρων. Νά ειδοποίηση μόνον τήν άρμοδιάν ύπηρεσίαν ώστε νά μή έκπλαγη διό τό άποτελεσμα. «Ο γάρ έαν σπείρη άνθρωπος έγραφε πρός τούς Γαλάτας ό Απόστολος Παύλος «τούτο και θερίση».

Προβλέπεται σύν τώ χρόνω νά ύποτιμηθούν πως. Πάντως ή ζήτησις γαιανθρακος συνεχίζεται και οι λιμενες προβαίνουν είς έργα διά νά δεχθούν τά περισσότερα φορτία.

Παρά τάς συνεχεις διαμαρτυρίας τών Δυτικών και τών Ιαπωνών έφοπλιστών κατά τών πλοίων τής Κομεκόν, γεγονός άναφερόμενον από τό «Αλόδιο Σίππιγκ Εκόνομον» είναι διό ταί πλοιά τής Κομεκόν αισθάνονται άμεσων τών άντικτυπον έκ τού συναγωνισμού άλλων σημαών, μεταξύ τών όποιων άναφέρεται και ή Ελληνική. (Έλλας, Χόγκ Κόγκ, Νότ. Κορέα, Φορμόζα και Κίνα).

Αμερική, Μεγ. Βρεταννία, Σκανδιναυία, Δυτ. Γερμανία, και Ιαπωνία κατηγορούν τήν Κομεκόν διό προσφέρει περισσότερα πλοία είς τήν άγοράν τών λαίνερς σκαφών, άγνωντας τήν συρροήν τών πλοίων τών άνωτέρω σημαών μέ τάς λαίνερς γραμμάς και τών κοντένερων.

Η κυρωθήσαν αι πωλήσεις 20 περίου σκαφών πρός διάλυσιν, λόγω τών αύστηρών μέτρων που έπεβαλον αι έδρευσαν είς τό Πακιστάν τράπεζαι. Διέκοψαν τάς ύψηλάς δανειοδοτήσεις, αι όποιαι έπετρεπον είς τούς διαλυτάς νά άγοράζουν πολλά σκάφη, μέ συγκριτικών υψηλάς τιμάς. Διά τά έχροι φορτίου οι Πακιστανοί διαλυταί έπληρωνον 190 δολ. κατά τον. έλαφρού έκτοπισμάτος και περισσότερα διό άρισμένους άλλους τύπους πλοίων. Τώρα αι τιμαί τών διαλυτών είσημείωσαν κατακόρυφον πτώσιν και έλαχισται πράξεις πραγματοποιούνται.

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ

ΤΑ ΦΟΡΤΙΑ ΤΟΥ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΥΝ ΣΤΑΘΕΡΩΣ
ΑΝΩ ΤΟΥ 40% ΤΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Η υφεσις της παγκοσμίου οίκονομίας κατά την προηγούμενην 10ετίαν είχε σοβαράς έπιπτώσεις εις την βιομηχανίαν σιδήρου και χάλυβος, ιδιαιτέρως εις τάς παραδοσιακάς περιοχάς παραγωγής χάλυβος — την Δυτικήν Εύρωπην, την Βόρ. Αμερικήν και την Ιαπωνίαν — μέ αποτέλεσμα την κάμψην τῶν μεταφορῶν σιδηρομεταλλεύματος, γαιανθράκων και ἄλλων πρώτων υλῶν πού χρησιμοποιούνται από την βιομηχανίαν χάλυβος. Αἱ μεταφοραι σιδηρομεταλλεύματος, μολονότι ἔφθασαν εἰς τά ύψηλά ἐπίπεδα τῶν 330 περίπου ἑκατομ. τὸν, κατά τά ἔτη 1974 και 1979, ἐμειώθησαν τό 1980 εἰς 300 περίπου ἑκατομ. τὸν.

Παρά την πρόβλεψιν διτ, βραχυπροθέσμως, αἱ ἔτησια μεταφοραι σιδηρομεταλλεύματος είναιν απίθανον νά υπερβοῦν τά 340 ἑκατομ. τὸν. — καὶ αὐτὸ δχι πρό τοῦ 1985 — υπάρχουν σημαντικά περιθώρια βελτιώσεως τοῦ τρόπου διακίνησεως τοῦ προϊόντος, ιδιαιτέρως εις τοὺς λιμένας φορτώσεως και ἐκφορτώσεως. Υπάρχουν, προφανῶς, πολλαὶ εὐκαιρίαι διά τοὺς κατασκευαστάς τῶν μηχανημάτων φορτοεκφορτώσεως νά ἐφοδιάσουν, ἐντός τῶν προσεχῶν ἔτῶν, τοὺς λιμένας μέ τά κατάλληλα μηχανήματα πού θά ἐπιτρέπουν τὸν ταχύτερον ρυθμόν φορτοεκφορτώσεως πού θά χρειασθή διά νά ἀντιμετωπισθοῦν αἱ ηγεμέναι μεταφοραι τοῦ προϊόντος μελλοντικῶς.

Η ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ

Μολονότι ή υφεσις εἰς την παγκόσμιον βιομηχανίαν χάλυβος κατά τά ἔτη 1971 - 80 είχεν ως ἀποτέλεσμα τὸν βραδύν ρυθμόν ἀναπτύξεως τῶν μεταφορῶν σιδηρομεταλλεύματος — ιδιαιτέρως ἐν συγκρίσει μέ τάς μεταφοράς γαιανθράκων, σιηρῶν και φωσφάτων — τά φορτία σιδηρομεταλλεύματος ἔξακολουθοῦν νά ἀντιπροσωπεύουν τὸν μεγαλύτερον δγκον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ἀπό δλα τά βασικά χύδην φορτία. Ἐνῷ αἱ μεταφοραι γαιανθράκων, δη-

μητριακῶν, βωξίτου/ ἀλουμίνας και φωσφάτων ηγεμήθησαν ἀντιστοιχως κατά 23%, 30%, 12% και 26% κατά την περίοδον 1975 - 1979, ή αὔξησης τῶν μεταφορῶν σιδηρομεταλλεύματος ἡτο μόλις 12%. Παρομοίως, διά την μακροτέραν περιοδον 1965 - 80 υπολογίζεται διτ αἱ μεταφοραι σιδηρομεταλλεύματος ηγεμήθησαν κατά 97%, ἐν συγκρίσει μέ 163% διά τὸν γαιανθράκα, 122% διά τά σιηρά, 124% διά τὸν βωξίτην/ἀλουμίνα και 96% διά τά φωσφάτα.

Ἐπι πλέον, δέον νά σημειωθῇ διτ, ἐνῷ αἱ μεταφοραι τῶν ἄλλων βασικῶν χύδην φορτίων ἔμφανίζουν σταθεράν αὔξησην ἀπό ἔτους εἰς ἔτος, ὁ ρυθμός αὔξησεως τῶν μεταφορῶν σιδηρομεταλλεύματος είναι πλέον ἀσταθῆς, ὡς ἐμφαίνεται ἐκ τοῦ κατωτέρῳ πίνακος:

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ-ΤΟΣ 1965 - 1980
(έκατομ. μετρ. τὸν.)

1965	152
1970	247
1975	292
1976	294
1977	276
1978	278
1979	327
1980*	300

* κατ' ἐκτίμησιν

Ἐν τούτοις, παρά την μικράν ἔτησίαν αὔξησην πού ἔμφανίζουν αἱ μεταφοραι σιδηρομεταλλεύματος, ἔξακολουθοῦν αὐται νά κυριαρχοῦν εἰς τάς μεταφοράς τῶν κυριωτέρων χύδην φορτίων, ἀντιπροσωπεύουσαι τό 44% τοῦ συνόλου κατά την περίοδον 1965-1980.

Ἡ δομή τῶν μεταφορῶν σιδηρομεταλλεύματος διατηρεῖται σχετικῶς σταθερά τά τελευταῖ ἔτη, παρά τάς κατ' ἔτος διακυμάνσεις δσον ἀφορά τάς χώρας ἔξαγωγῆς και εἰσαγωγῆς.

Ἡ μέση κατά ταξίδιον ἀπόστασις τῶν

φορτίων σιδηρομεταλλεύματος ηγεμήθη προοδευτικῶς, ἀπό 3.500 μιλια περίπου τό 1965, εἰς 4.400 μιλια τό 1970 και περίπου 4.900 μιλια τό 1980, μέ ἀντίστοιχον αὔξησην εἰς τονο-μιλια, ἀπό 527 δισεκ. τό 1965, εἰς 1.093 τό 1970 και 1.599 τό 1980. Τό παραγόμενον, συνεπῶς, ἔργον είναι σταθερώς μεγαλύτερον τῆς ἔτησίας αὔξησεως τῶν μεταφορῶν τοῦ προϊόντος, λόγω τῆς ἐπιμηκύνσεως τῶν ἀποστάσεων.

Διά νά καταστῇ ἔμφανέστερος ὁ ρόλος τῶν μεταφορῶν σιδηρομεταλλεύματος εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτιλίας — και δή εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τῶν μπάλκ κάρριερς και μικτῶν σκαιφῶν — παραθέτομεν τὸν ἔτησιον δγκον θαλασσίων μεταφορῶν τῶν κυριωτέρων χύδην φορτίων, μέ τὴν ποσοστιαίν αἱαλογίγιαν ἐνός ἔκαστου ἐξ αὐτῶν:

ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΧΥΔΗΝ
ΦΟΡΤΙΩΝ 1965-1980

Σύνολον

Έτος	Μεταφορῶν	1*	2*	3*	4*	5*
(έκατομ. μετρ. τὸν.)						
1965	339	45%	17%	24%	6%	7%
1970	504	49%	20%	18%	7%	7%
1975	635	46%	20%	22%	6%	6%
1980	733	41%	21%	25%	6%	7%

*1 = ἀναλογία φορτίων σιδηρομεταλλεύματος ἐπί τοῦ συνόλου

2 = ἀναλογία φορτίων γαιανθράκων ἐπί τοῦ συνόλου

3 = ἀναλογία φορτίων δημητριακῶν ἐπί τοῦ συνόλου

4 = ἀναλογία φορτίων βωξίτου/ἀλουμίνας ἐπί τοῦ συνόλου

5 = ἀναλογία φορτίων φωσφάτων ἐπί τοῦ συνόλου.

ΟΙ ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ

Ἐπτά μεγάλαι ἔξαγωγικαί χώραι κυριαρχοῦν ως προμηθευταί σιδηρομεταλλεύματος. Αἱ συνολικαὶ τῶν θαλάσσιοι ἔξαγωγαι κατά τό 1979 ήσαν: Αὐστραλία (79,3 ἑκατομ. τὸν.), Βραζιλία (75,1 ἑκατομ. τὸν.), Καναδάς (33,4 ἑκατομ. τὸν.), Σουηδία (24 ἑκατομ. τὸν.), Ἰνδία (22,4 ἑκατομ. τὸν.), Λιβερία (19,6 ἑκατομ. τὸν.) και Νοτ. Αφρική (16,6 ἑκατομ. τὸν.). Αἱ χώραι αὐται ἀντεπροσώπευον τό 82,5% τῶν ἔξαγωγῶν τοῦ 1979, αὔξησασι σημαντικῶς τάς ἔξαγωγάς τῶν ἔναντι τοῦ 1978, ἔξαιρεσι τῆς Αὐστραλίας τῆς ὁ-

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

Pandora Maritime
Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

SOUTH AFRICA

DURBAN - HEAD OFFICE

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

JOHANNESBURG - PANDORA CHARTERING

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

GREECE - PIRAEUS

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

ποιας αι έξαγωγαί ήδη θησαν μόνον κατά 2,3%.

ΟΙ ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΙ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ

Έπτα είναι και αι κυριώτεραι είσαγωγικαί χώραι σιδηρομεταλλεύματος, άντιπρωσωπεύουσαι τό 1979 τό 83,6% τῶν παγκοσμίων είσαγωγών τοῦ προϊόντος. Αύταί είναι: Ιαπωνία (130,3 έκατομ. τον.), Ήνωμέναι Πολιτείαι (22,7), Δυτ. Γερμανία (49,9), Γαλλία (17,3), Ιταλία (17,3), Βέλγιον (18,1) και Μεγ. Βρετανία (18,1). "Άλλαι διως χώραι μέ προσφάτως δημιουργηθείσας βιομηχανίας σιδήρου και χάλυβος άπορροφούν δλο και μεγαλυτέρας ποσότητας φορτίων σιδηρομεταλλεύματος (Κίνα, Νότιος Κορέα, Ταιβάνη, κλπ.), γεγονός πού άποδεικνύεται άπό τήν πρόβλεψιν δτι αι είσαγωγαί τῶν έπτα προαναφερθεισῶν χωρῶν κατά τό 1980 δέν ύπερβησαν τό 81% τοῦ συνόλου, ένω θά πρέπει νά τονισθή δτι τό 1978 άντερπροσώπευον τό 85,2% τοῦ συνόλου.

ΑΙΜΕΝΙΚΑΙ ΕΥΚΟΛΙΑΙ

Η άνάπτυξις τῶν θαλασσίων μεταφορῶν σιδηρομεταλλεύματος ήκολουθείτο πάντοτε άπό άνάλογον άνάπτυξιν τῶν λιμένων φορτώσεως και έκφορτώσεως. Σήμερον ύπάρχουν 52 λιμένες φορτώσεως και 69 λιμένες έκφορτώσεως πού δύνανται νά δεχθούν μεταλλοφόρα σκάφη μεγαλύτερα τῶν 40.000 τον. d.w. και, βεβαίως, οι λιμένες αύτοι εύρισκονται πλησίον τῶν μεγάλων κέντρων είσαγωγῆς και έξαγωγῆς τοῦ προϊόντος. Ο μεγαλύτερος λιμήν φορτώσεως είς τόν κόσμον εύρισκεται είς τήν Βραζιλίαν και δύναται νά δεχθῇ σκάφη μέχρι 300.000 τον. d.w. Υπάρχουν, έπισης, άλλοι 16 λιμένες φορτώσεως διά σκάφη μέχρις 120.000 τον.

Ἐπί συνόλου 69 μεγάλων λιμένων έκ-

φορτώσεως, οι 35 δέχονται σκάφη ἄνω τῶν 80.000 τον., ἄλλα ουδεὶς εύρισκεται είς τάς Ήνωμέναι Πολιτείαις. Οι περισσότεροι εύρισκονται είς τήν Ιαπωνίαν (12) και τάς χώρας τῆς Ε.Ο.Κ. (7). Οι μεγαλύτεροι λιμένες έκφορτώσεως είναι είς τό Ταράντο τῆς Ιταλίας και τό Χάντερτον τῆς Βρετανίας, δυνάμενοι νά δεχθούν πλοία μέχρι 300.000 και 350.000 τον. άντιστοίχως.

Ο ρυθμός φορτώσεως τῶν μεταλλοφόρων ποικιλεῖ άπό 1.000-15.000 τον. ἀνά ώραν, μέ παχύτερον ρυθμόν έπιτυγχανόμενον είς τόν λιμένα Τουμπαράδο τῆς Βραζιλίας. Ο ρυθμός έκφορτώσεως είναι βραδύτερος και ποικιλεῖ άπό 600-4.500 τον. ἀνά ώραν.

ΜΕΓΕΘΗ ΚΑΙ ΤΥΠΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τά πολύ μεγάλα μπάλκ κάρριερς χρησιμοποιούνται εύρεως είς τάς μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος. Τό 1979, τό 67% τοῦ συνόλου τῶν φορτίων διεκινήθη είς σκάφη ἄνω τῶν 80.000 τον. d.w. Η τάσις αύτή έσημειώθη μετά τό 1965 και ίδιως μετά τό 1970 δτι ένεφανίσθησαν τά μεγάλα Ο.Β.Ο. και μικτά μεταλλοφόρα/πετρελαιοφόρα. Οι κατωτέρω πίνακες είναι ένδεικτικοι:

Αναλογία τοῖς % φορτίων σιδηρομεταλλεύματος μεταφερθέντων είς πλοία διαφόρων μεγεθών κατά τά έτη 1970, 1975, 1977 και 1979.

Μέγεθος πλοίων	1970	1975	1977	1979
κάτω τῶν 40.000 τον.d.w.	40%	20%	15%	10%
40.000 - 80.000 τον. d.w.	49%	35%	29%	23%
ἄνω τῶν 80.000 τον. d.w.	11%	45%	56%	67%

Αναλογία τοῖς % κατά τόπους πλοίων ἄνω τῶν 18.000 τον. d.w. είς τάς μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος κατά τά έτη 1970, 1975, 1977 και 1979.

Τύπος πλοίων	1970	1975	1977	1979
μπάλκ κάρριερς	75	65	59	55
μικτά	11	28	32	40
άλλα	14	7	9	5

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ

Η δομή τῶν θαλασσίων μεταφορῶν σιδηρομεταλλεύματος δέν άναμένεται νά μεταβληθή ούσιωδώς τά προσεχή έτη. Θά ήτο φυσικόν νά άναμένεται κάποια αὔξησης είς τόν τομέα αύτόν τῶν μεταφορῶν δπως και είς τούς άλλους τομεῖς, ἄλλα ο ρυθμός αὔξησεως θά είναι χαμηλότερος έν συγκρίσει πρός τό παρελθόν. Τά προβλήματα τῆς διεθνούς οικονομίας έπηρεάζουν άμεσα τάς βιομηχανίας χάλυβος και σιδήρου και, κατ' έπεκτασιν, τάς μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος. Υπολογίζεται δτι ή μέση έτησία αὔξησης μέχρι τό 1985 δέν θά ύπερβη τό 2,7%, ἄλλα μετά θά σημειωθή κάποια άνάκαμψις και προβλέπεται τό 1990 αί μεταφοραι τῶν προϊόντος νά κυμαίνωνται μεταξύ 420 και 440 έκατομ. τον. έτησίως.

Η Αυστραλία, ή Βραζιλία, ή Καναδάς, ή Σουηδία, ή Ινδία και αι Αφρικανικαι χώραι θά παραμείνουν αί κυριώτεραι πηγαί προμηθείας, ένω η ζήτησις θά έξακολουθήση προερχομένη άπό τήν Ιαπωνίαν, τάς χώρας τῆς Ε.Ο.Κ. και τάς Ήνωμέναι Πολιτείαις κυρίως, μέ δευτερεύοντας είσαγωγείς τάς χώρας τῆς Μέσης και Απω Ανατολής και τής ύπολοίπου Εύρωπης.

Η ζήτησις τοννάς διά τήν μεταφοράν σιδηρομεταλλεύματος ένδεχεται νά αύξηση μέχρις 20% μεταξύ 1980 και 1985, λόγο περαιτέρω έπιμηκύνσεως τῶν άποστάσεων, ένω προβλέπεται τά μεγαλύτερα σκάφη νά άπασχολούνται εύρυτερον είς τάς μεταφοράς αύτάς, είς τρόπον ώστε τό 80% τοῦ συνόλου νά μεταφέρεται είς πλοία ἄνω τῶν 80.000 τον. d.w. μετά τό 1985.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α. Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΕΠΙ ΤΗ 50ΕΤΗΡΙΔΙ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» Η ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΕΤΙΜΗΣΕ ΤΟΝ κ. ΔΗΜ. ΚΩΤΤΑΚΗΝ

Η "Ενώσις των Έλλήνων Εφοπλιστών, έτιμης τόν κ. Δημ. Κωττάκην επί τη 50ετηρίδι των «Ναυτικών Χρονικών». Η εκδήλωσις έλαβε χώραν εις τά έν Αθήναις γραφεία της Ε.Ε.Ε. την 2αν Μαρτίου παρουσία της διομελείας τού Διοικητικού Συμβουλίου της Ένωσεως και τών στενών συνεργατών τού έμπνευστού και ιδρυτού τών «Ναυτικών Χρονικών».

Ο πρόεδρος τών Έλλήνων Εφοπλιστών, κ. Αριστομένης Καραγεώργης προσεφώνησε τόν κ. Κωττάκην ως έξης:

Σεβαστέ και άγαπητέ μας Κύριε Κωττάκη,

Η σημερινή εκδήλωσις της Ένωσεως μας, άποτελεῖ έκπληρωσιν ψυχικής άναγκης δλων τών μελών της, νά έορτάσουν μέ τήν προσήκουσαν, εις τήν περίστασιν, έπισημότητα τό χρυσούν ιωβηλαίον της πεντηκονταετίας τών «Ναυτικών Χρονικών» και νά άποδώσουν τήν τιμήν ή όποια άρμόζει και τήν εύγνωμοσύνην ή όποια άποτελεῖ χρέος, πρός τήν προσωπικότητα πού υπήρξεν ή ψυχή τών «Ναυτικών Χρονικών», πρός ύμας τών δημιουργών, τό δραματιστήν, τόν άγωνιστήν.

Δέν ξέρω άν είμαι ο πιο ένδεδειγμένος για νά έξαρω τήν προσωπικότητα και τό έργο σας, άν και αύτή τή στιγμή είμαι έξουσιοδοτημένος πρός τούτο άπό τό σύνολο τών συναδέλφων μου. Και αύτό γιατί μπορεί νά μού καταλογισθή έλλειψη άντικευμενικότητος. Και πραγματικά στή προκειμένη περίπτωση δέν τήν διαθέτω. Διότι άπό μικρό παιδί, πού ζούσα και άνέπνεα τήν Ναυτιλία στό πλαίσιο τής οικογενείας μου, τά «Ναυτικά Χρονικά» ήταν τό άξιοσημείωτο γεγονός, πού περιμέναμε δλοι σπίτι μας, μέ πρώτον τών Πατέρα μου Μιχ. Καραγεώργη κάθε Ιη και 15η τού μηνός. Ήταν τό άνοικτό παράθυρο πού μάς έπέτρεπε νά βλέπουμε έλεινθερα τήν θέα τού έλληνικου καραβιού μέ τήν έλληνική σημαία, νά άλλακώνει τήν υδρόγειο και μέσα άπό τρικυμίες και δυσκολίες νά μεγαλουργή.

Έτσι τά «Ναυτικά Χρονικά» γαλούχησαν τή δική μου, άλλα και παλαιότερες ή νεώτερες γενεές, μέ τή σοφία και προπαντός μέ τό πάθος τους για τή Ναυτιλία και τούς άνθρωπους της. Μέσα άπό τά σχόλια, τίς ειδήσεις, τίς στατιστικές, τά άρθρα, παρουσιαζόταν τό έργο τών λίγων αύτων Έλλήνων, πού μέ τόλμη και φανατισμό, άλλα και μέ κίνδυνο τής ζωῆς τους πολλές φορές, θεμελιώσανε δι, τι έσεις όνομάστε και δοι έμεις τά άποδεχθήκαμε, μέ δέ-

ος άλλα και ύπερηφάνεια, «Ναυτιλιακό θαῦμα».

Έμφυσήσατε σέ δλους μας δύναμη και αύτοπεποιθηση γιά νά συνεχίσουμε και έφοπλιστές και ναυτικοί, τήν προσπάθεια μας και τήν προσφορά μας πρός τήν πατρίδα.

Και έδω άκριβώς άρχιζει νά οικοδομεῖται ή μεγάλη έκτιμηση, γι' αύτό που έπι 50 άλοκληρα χρόνια έπιτελείται, σιωπηλά, κάθε ώρα και κάθε ήμέρα. Τό έργο σας δέν είναι μόνο αύτό τού άπλου δημοσιογράφου πού άπεικονίζει μέ γνώση και εύθύνη τά συμβαίνοντα. Είναι κυρίως ή ταύτιση τού άνθρωπου μέ τήν ίδεα τής Ναυτιλίας και ό καθημερινός άγωνας του νά δώσει στήν ίδεα αύτή τή διάσταση ένός έπιτευγματος πού ξεπερνά τήν καθημερινή έλληνική πραγματικότητα.

Και «όμως» τά «Ναυτικά Χρονικά» είναι έλληνικόν φαινόμενον πού ξεπέρασε μία άδυναμία τής φυλής μας. Τήν άδυναμίαν μας, νά μή άντεχουν οι προσπάθειές μας εις τήν διάρκεια. Αύτό σημαίνει μόχθο πολύ και τής ψυχής και τού πνεύματος. Σημαίνει προσφορά μιᾶς άλοκληρης ζωῆς. Και τά «Ναυτικά Χρονικά» είναι μία τέτοια προσφορά, πού σᾶς βοήθησε ό Θεός νά τή συνεχίσετε έπι μισό και πλέον αίδηνα μέ πάθος, άλλα χωρίς φόβον και χωρίς σκοπιμότητα προσωπικών έπιδιώξεων, μέ μόνη σκοπιμότητα τήν πρόσδοτον τής Έλληνικής Ναυτιλίας και τό μεγαλείον της.

Τήν άγάπη σας γιά τήν θάλασσα, δταν ή μητέρα σας δέν σᾶς έπέτρεψε νά ναυτολογηθήτε, τήν δείξατε μέ τό έργο σας. Τό πρώτο σας δίπλωμα άποκτήσατε μέ τήν πρώτη έκδοση και σύντομα πλοιαρχεύσαστε εις τόν τομέα σας.

Όνειρευτήκαμε τήν Μεγάλη Έλληνική Ναυτιλία και ό Θεός σᾶς άξιωσε νά τήν δήτε, εύχόμεθα τό δνειρό σας

γιά τή μεγάλη Ναυτιλιακή Υποδομή τής χώρας μας, νά πραγματοποιηθή και νά τήν δήτε δπως τόσες φορές τήν δραματισθήκατε.

Έγγραφη διά τά «Ναυτικά Χρονικά» δτι εις τήν έκδοσιν αύτήν ό έλληνικός έφοπλισμός, οι έλληνες ναυτικοί μας και ή Έλληνική Πολιτεία εύρηκαν και εύρισκουν τόν κοινόν παρανομαστήν των. Αύτό, κατά τήν γνώμη μου, τά λέγει δλα.

Σεβαστέ μας Κύριε Κωττάκη, είσαστε γιά μας, ο δάσκαλος τής ναυτιλίας. Σᾶς σεβόμαστε και σᾶς άγαπούμε σάν τούς μαθητές πού έδιδάχθηκαν και γνώσεις και πείρα και πίστη, συστατικά πού άποτελούν τό βάθρο τής έπαγγελματικής μας υποστάσεως. Κατά συνέπεια θά μού συγχωρηθεί ή συγκίνηση πού μέ κατέχει αύτή τή στιγμή και πού σᾶς βεβαιώ, δτι δέν τροφοδοτεῖ τήν έξαρση τών λόγων μου, άλλα άντιθετα μέ έμποδίζει νά πώ περισσότερα.

Σᾶς εύχόμαστε νά ζήσετε γιά τό καλό τής Μεγάλης Έλληνικής Ναυτιλίας, πού ό μόχθος σας βρίσκεται στά θεμέλια τής.

Σάν έλάχιστη έκδήλωση τιμής και εύγνωμοσύνης, σᾶς έγχειρίζω αύτό τό τιμητικό ψήφισμα τού Διοικητικού Συμβουλίου τής Ένωσεώς μας.

Ακολούθως ένεχείρησεν εις τόν κ. Κωττάκην περγαμηνήν μέ τό τιμητικόν ψήφισμα και άναμνηστικόν δώρον.

Ο κ. Κωττάκης, παλλόμενος έκ συγκινήσεως, έδήλωσεν δτι ή γενομένη εις αύτόν τημή ήτο ή μεγαλυτέρα πού μπορεί νά γνωρίση ένας άνθρωπος δύοποίος άφιέρωσε άλοκληρον τήν ζωήν του εις δράμα τής Μεγάλης Έλληνικής Ναυτιλίας. Άκολούθως έτοντες δτι τό Έλληνικόν πλοίον δύναται νά είσφερη τά πολλαπλάσια εις τήν χώραν, έάν κατανοηθή ή πότο τού κράτους ή άναγκη τής δημιουργίας τής καταλλήλου ναυτιλιακής υποδομής.

Τόν λόγον, άκολούθως, έλαβεν ό έφοπλιστής κ. Γεώργιος Δρακόπουλος, δύοποίος έξηρης τήν προσωπικότητα τού κ. Κωττάκη και τήν συμβολήν του εις τήν άναπτυξιν τής Έλληνικής Ναυτιλίας.



For your Agency in BRAZIL

(VITORIA, TUBARAO, UBU and PORTOCEL)

POSEIDON MARITIMA LTDA

Shipping, Stevedoring Agents and Brokers

DIRECTOR: CONSTANTIN VAZEOS

Address: R. Vitalino dos Santos Valadares, 469 — Praia do Canto
Cx. Postal 660 Vitoria - Espírito Santo - Brazil
Telephone: (027) 227.5499 (4 lines) - A.O.H. 227.4596
Telex: (0272) 313 — Telegrams POSEIDON — VITORIA-ES

ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ ΚΑΙ ΑΙ ΛΟΙΠΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΑΙ ΠΗΓΑΙ ΑΠΟ ΤΟΥ 1980 ΜΕΧΡΙ ΤΟΥ 2000

Εις την έτησιαν άνάλυσιν τής παγκόσμιου ενέργειακής άγοράς, την όποιαν πραγματοποιεί άπό έτών ή EXXON, έφετος διά πρώτην φοράν χρησιμοποιεῖ και τά δεδομένα τῶν χωρῶν σχεδιασμένης οικονομίας (Ρωσία, Ανατολικαὶ χώραι, Κίνα) πράγμα διότι αφ' ένός καθιστά την άναλυσιν αισθητώς διάφορον τῶν προηγουμένων έτών και αφ' έτέρου προσδίδει εἰς αὐτήν την ημένων παγκόσμιον ένδιαφέρον.

Κατά την μελέτην λοιπόν αὐτήν, ή παγκόσμιος κατανάλωσις ένεργειας άπό τά 7 δισεκ. τόννων ισοδυνάμων πετρελαίου τού 1980, θά φθάσῃ τά 9 δισεκ. τό 1990 και τά 11,2 δισεκ. τό 2000. Τά ποσοστά συμπεριχῆς τῶν διαφόρων χωρῶν εἰς την ώς ἀνώ κατανάλωσιν δίδει ὁ ἀκόλουθος πίναξ:

	1980	1990	2000
Ην. Πολιτεῖαι	28	23	20
Καναδᾶς	3	3	3
Εὐρώπη	20	18	17
Ταπωνία	5	5	5
Σοσιαλ. Χώραι	30	30	31
Λοιποί	14	21	24

Ἡ ἀνωτέρω πρόβλεψις βασίζεται ἐπὶ τῶν τριῶν ἀκολουθῶν ὑποθέσεων:

α) "Οτι ὁ ρυθμός αύξησεως τῆς παγκόσμιου οικονομίας θά είναι τῆς τάξεως τοῦ 3% μεταξύ 1979 καὶ 2000 ἔναντι 5% μεταξύ 1965 - 1973.

β) Τό εἰς σταθεράν ἀξιῶν κόστος τῆς ένεργειας θά αύξανη καθ' δλην την ώς ἀνω περιόδον ἐξ αἰτίας τῶν περιορισμένων πηγῶν πετρελαίου καὶ τοῦ υψηλοῦ κόστους τῶν υποκαταστάτων ένεργειακῶν πηγῶν.

γ) Ἡ παγκόσμιος ένεργειακὴ κατανάλω-

σις θά αύξανη κατά 2,5% έτησίως, ἡτοι μέ ρυθμόν κατώτερον τοῦ ήμερεος τῆς έτησίας αύξησεως τῆς περιόδου 1965-1973.

Κατά τάς ἐκτιμήσεις τῆς EXXON ἡ παραγωγὴ συμβατικοῦ πετρελαίου θά σημειώσῃ ἀσθενή αὔξησιν, τό γεγονός δὲ διὰ την κατανάλωσίς του θά είναι η ημέρη εἰς τάς ίδιας τάς πετρελαιοπαραγωγούς χώρας, σημαίνει διὰ τοῦ αἵτιον ποσότητες θά παρουσιάσουν καθαράν κάμψιν. Ἡ συμμετοχὴ τοῦ πετρελαίου εἰς τό ένεργειακόν ισοζύγιον θά πέσῃ ἀπό τοῦ 47% τοῦ 1980 εἰς τό 30% τό 2000, σημειούσα μέσην ἐτησίαν μείωσιν κατά 0,4%. Ως ἐκ τούτου αἱ βιομηχανικαὶ χώραι δέν θά πρέπει νά βασίσουν τά ένεργειακά τῶν προγράμματα ἐπί τοῦ συμβατικοῦ πετρελαίου, ἀλλά θά πρέπει νά ἐπιλέξουν, διόπι τοιαύτη ἐπιλογὴ είναι δυνατή, μεταξύ τοῦ γαιάνθρακος καὶ τῆς ἀτομικῆς ένεργειας. Τό πετρέλαιον θά διατηρηθῇ εἰς τάς ειδικάς ἐφαρμογάς του καὶ δή εἰς τάς μεταφοράς καὶ τῆς πετροχημείαν. Παραλλήλως θά καταστῇ ἀναγκαίᾳ ἀπό τῆς προσεχοῦς δεκαετίας ἡ χρησιμοποίησις συνθετικῶν καυσίμων εἰς ποσότητας ικανάς πρός ἀντικετώπισμαν τῆς ημέρης ζητήσεως, ιδίᾳ εἰς τὸν τομέα τῶν μεταφορῶν.

Ως ἐλέχθη ἡ συμμετοχὴ τοῦ πετρελαίου εἰς τό ένεργειακόν ισοζύγιον θά μειωθῇ, ἀλλά εἰς ἀπόλυτον ἀξιῶν αἱ καταναλισκόμεναι ποσότητες παραμένουν σταθεραί. Αὔξησιν θά παρουσιάσουν αἱ πηγαὶ τῶν συνθετικῶν καὶ τῶν βαρέων ἐλαίων καθώς καὶ ἡ ἀτομικὴ ένέργεια καὶ αἱ λοιπαὶ υπεραύγχρονοι πηγαὶ. Τό ἀκριβῆ ποσοστά τῶν ἔξελιξεων τῶν διαφόρων αὐτῶν πηγῶν δίδει ὁ ἀκόλουθος πίναξ:

	1980	1990	2000
Πετρέλαιον	47	38	31
Συνθετικά, βαρέα	—	2	4
ἔλαια	19	20	19
Φυσικά δέρια	26	27	28
"Ανθραξ			
"Υδρογλεκτρ.			
γεωθερμ. Ήλιακαὶ	6	7	8
Ατομική	2	6	10

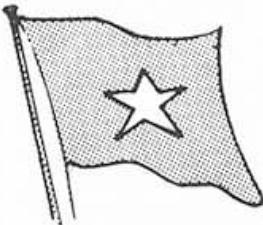
Μολονότι αἱ χώραι τῆς σχεδιαζομένης οικονομίας λαμβάνονται ἐν συνόλῳ, πρέπει νά τονισθῇ διὰ μεταξὺ τῶν παρουσιάζουν σημαντικάς διαφοράς. Οὕτω ἐνώ τό 2000 αἱ χώραι αὐταὶ θά είναι ἐν τῷ συνόλῳ τῶν ἔχαγωγικαὶ ένεργειας, αἱ ἀνατολικαὶ χώραι θά είναι ὀπωσδήποτε ἐλλειμματικαὶ καὶ θά στραφοῦν κατ' ἀνάγκην πρός τάς Δυτικάς χώρας. Ἐπίσης πρέπει νά υποτεθῇ διὰ τῆς Ρωσίας θά ύποχρεωθῇ νά ἔξαγαγήτη ένεργειακά προϊόντα πρός τάς χώρας ισχυροῦ συναλλάγματος, ἐνώ ἡ Κίνα θά στραφῇ τοῖς πρός τήν ἀνάπτυξιν τῶν ένεργειακῶν τῆς πηγῶν πρός καλλιέργειαν τῶν ἐμπορικῶν τῆς σχέσεων μέ τάς ἀνεπτυγμένας χώρας τῆς Ασίας. Όπωσδήποτε εἰς δλας αὐτάς τάς χώρας ὁ γαιάνθραξ θά ἔξακολουθήσῃ νά κατέχῃ ύψηλήν θέσιν εἰς τό ένεργειακόν τῶν ισοζύγιον, ἐνώ ὁ ρόλος τοῦ πετρελαίου θά μειωθῇ εἰς σχετική ἀξιῶν πρός διεθνεῖς τοῦ φυσικοῦ ἀερίου καὶ τῆς πυρηνικῆς ένεργειας.

Τέλος ἡ κατανάλωσις τῶν πετρελαιοπαραγωγῶν χωρῶν τῆς ΟΠΕΚ θά φθάσῃ ἀπό τά 235 ἑκατομ. τόννων ισοδυνάμων πετρελαίου τοῦ 1980 εἰς τά 507 ἑκατομ. τό 1990 καὶ εἰς τά 180 ἑκατομ. τό 2000. Εἰς δέ τάς λοιπάς πετρελαιοπαραγωγούς χώρας, μῆ μέλη τῆς ΟΠΕΚ, θά φθάσῃ ἀπό τά 167 ἑκατομ. τόννων ισοδυνάμων πετρελαίου τοῦ 1980, εἰς τά 321 ἑκατομ. τό 1990 καὶ εἰς τά 540 ἑκατομ. τό 2000.

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

ENTEINONTAI TA METRA

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ

Τά ύπό της Γαλλίας ληφθέντα μέτρα. Ή Εύρωπαική διακρατική διάσκεψης τών Παρισίων. Η άποφασης τών Η.Π.Α. περί μονομερούς έφαρμογής τών πρωτοκόλλων τού 1978 MARPOL και SOLAS. Αἱ ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῶν δεξαμενόπλοιον. Άναγκαία ἡ ἀναθέωρησης τῶν ναυλοσυμφώνων. Προτείνεται ἡ εισαγωγὴ νέας ρήτρας διαιτησίας. "Αρθρον εἰδικού συνεργάτου.

Είναι γνωστόν ότι ή Γαλλία πρωτοστατεῖ ἀπό μακροῦ εἰς τὴν λήψιν μέτρων καὶ γενικήν έφαρμογήν κανόνων, ἀφορώντων εἰς τὰ ἐπίπεδα ἀσφαλείας τῶν πλοίων καὶ ἀδιαιτέως εἰς τὴν ἀπορυγήν τῶν ἀτυχημάτων καὶ ρύπανσιν τῆς θαλάσσης καὶ τῶν ἀκτῶν.

Τά ύπό τού 1978 ληφθέντα ύπό της Γαλλίας μέτρα διά τὴν προστασίαν τῶν ἀκτῶν τῆς ἡ θαλασσίων συμβεβηκότων προκαλούντων ρύπανσιν τῆς θαλάσσης, ίδια εἰς τὴν Μάγχην καὶ τὴν Μεσόγειον, δύνανται νά συνοψισθοῦν ώς ἀκολουθῶς:

a. Διακρατικαὶ ἐνέργειαι. Ή Κυβερνησίς, ώς γνωστόν, προωθεῖ εἰς ἐπίπεδον διεθνῶν διασκέψεων τὴν καθιέρωσιν αὐτηροτέρων κανονισμῶν ἀφορώντων εἰς τὴν πρόληψιν τῆς ρυπάνσεως. Οὕτω τά Εὐρωπαϊκά κράτη τά μετασχόντα εἰς τὴν διάσκεψην ἀσφαλείας ναυσιπλοΐας τῆς 1 Δεκεμβρίου 1980, ἀπεφάσισαν, προτάσει τῆς Γαλλίας, δῶς ἐπιδιώξουν ἐντός τού 1981, τὴν θέσιν ἐν ισχύει τῶν πλείστων ἐκ τῶν συμβάσεων αἵτινες ἀφοροῦν τὴν ἀσφαλείαν τῆς θαλάσσης. Ἐπὶ πλέον ἡ βρετανογαλλική πρότασις βελτιώσεως τῶν διατάξεων περὶ ζωνῶν κυκλοφορίας εἰς τὴν Μάγχην, διά τῆς δημιουργίας δύο παραλήλων ζωνῶν, ἀνόδου καὶ καθόδου, εἰς ἀπότασιν 24 τουλάχιστον μιλίων ἀπό τού Ούσάν, ἐγένετο εὔμενός ἀποδεκτή ύπό τῶν περισσοτέρων κρατῶν μελῶν τού IMCO. Πρός διευκόλυνσιν τῆς έφαρμογῆς τού ἀνωτέρω μέτρου ή Γαλλία μελετᾷ τὴν κατασκευὴν ἀνοικτά τῆς νήσου Ούσάν ὑφαλοδείκτου μεγάλων διαστάσεων, τιθεμένου ἐν ἐνεργείᾳ ἀπό τού 1985.

B. Μέσα ἐλέγχου. Τά μέσα ἐλέγχου τῆς κινήσεως τῶν πλοίων ἐνισχύθησαν διά τού ἔκσυγχρονισμού τῶν κέντρων ἐποπτείας

εἰς Γκρι-Νέζ καὶ Ζομπούργκ καὶ διά τῆς ἐγκαταστάσεως πύργου ραντάρ ἀκριβείας ἐπὶ τῆς νήσου Ούσάν. Εἰς τὴν Μεσόγειον ἐβελτιώθη ὁ σηματοδότης τοῦ Περτουσάτο εἰς τὴν Κορσικήν, ἐνώ ἡ ἀπό θαλάσσης ἐπαγρύπνησις θά ἐνισχυθεῖ διά τῆς θέσεως ἐν ἐνεργείᾳ 13 πλοίων καὶ 3 ἀεροπλάνων μέχρι τού 1985.

γ. Σύστημα παρεμβάσεως. Νέαι ὑπουργικαὶ ὅδηγίαι καθορίζουν ἐπακριβῶς τὰς περιπτώσεις κατά τὰς ὄποιας αἱ τρεῖς Ναυτικαὶ Διοίκησεις, τοῦ Χερβούργου, τῆς Βρεστῆς καὶ τῆς Τουλόνος, αἱ ὄποιαι διαβέτουν ἀνά ἐν ισχυρόν ρυμουλκόν ἀνοικτῆς θαλάσσης, θά συντονίζουν τὰς ἐνεργείας τῶν διαφόρων πολιτικῶν καὶ στρατιωτικῶν ἀρχῶν. Ομάδες προσωπικοῦ ἑξειδικευμένου εἰς τὴν πάλην κατά τῆς θαλασσίας ρυπάνσεως ἐγκατεστάθησαν εἰς τὰς ἀναγκαίας ὑπηρεσίας ἑθνικῆς ἀσφαλείας, ἐνώ παραλήλως ἀδημιουργήθησαν ἀποθέματα προιόντων ἀμέσου καταπολεμήσεως τῶν πετρελαιοκηλίδων.

δ. Οικονομικά μέτρα. Αἱ διά τού 1981 διοτεθεῖσαι πιστώσεις διά τὴν ἔρευναν καὶ τὸν πειραματισμὸν νέων τεχνικῶν μεθόδων καταπολεμήσεως τῆς ρυπάνσεως εἰς τὴν ἀνοικτήν θάλασσαν καὶ εἰς τὰς ἀκτάς, ἐδιπλασιάσθησαν ἐν σχέσει πρός τού 1980. Συνολικῶς ἡ πάλη κατά τῆς ρυπάνσεως ἀπερρόφησε κατά τὰ ἐτη 1978-1980 ἄνω τῶν 334 φράγκων δι' ἐπενδύσεις καὶ 155 ἑκατομ. διά δαπάνας λειτουργίας. Εἰς αὐτὰς πρέπει νά προστεθοῦν αἱ πιστώσεις ἐκτελέσεως τοῦ προγράμματος προσθήκης τῶν 13 πλοίων καὶ τῶν 3 ἀεροπλάνων, αἵτινες θ' ἀνέλθουν εἰς 830 ἑκατομ. φράγκων.

*

Ἐγνώσθη ἐξ ἀλλου ἐπὶ τοῦ θέματος ὃ δια τὴν ΗΠΑ ἀπεφάσισαν ἡδη τὴν λήψιν αὐτηροτέρων μονομερῶν μέτρων. Πράγματι ή Ναυτιλιακή Διοίκησης τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν, ήτις δεικνύει ἰδιαιτέραν εὐαισθησίαν εἰς τὰ προβλήματα τοῦ ἀγώνος κατά τῆς ρυπάνσεως καὶ τῆς ἀποφυγῆς τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων, ἀπεφάσισε ν' ἀξιώσῃ ἀπό τού Ιουνίου 1981 διόπις δὲ τὰ πλοία τά

όποια εἰσέρχονται εἰς τὰ ἀμερικανικά χωρικά ὄδατα, συμμορφούνται πρός τὰς διατάξεις τοῦ Πρωτοκόλλου τοῦ 1978 τῶν διεθνῶν συμβάσεων MARPOL 1973 καὶ SOLAS 1974. Έξ ἀλλου συμφώνως πρός τὰς ἀποφάσεις τῆς Εὐρωπαϊκῆς Διασκέψεως ἐπὶ τῆς ἀσφαλείας Ναυσιπλοΐας (Παρίσιοι 1980) δὲλα τὰ μετασχόντα κράτη ὑπερχρέθησαν νά ἐπισπεύσουν τὴν ἐπικύρωσιν τῶν βασικῶν διεθνῶν συμβάσεων, ὅποτε τὸ πρωτόκολλον τοῦ 1978 καὶ ή SOLAS 1974 θά τεθοῦν εν ισχύει ἀπό της 1 Μαΐου 1981, ή δέ MARPOL 1973 ἀπό τοῦ τέλους τοῦ 1982. Τά πρωτόκολλα αὐτά ἐπεκτείνουν καὶ ἐπὶ τῶν «ὑπαρχόντων» πλοίων τὸν ἐξοπλισμὸν τὸν προβλεπόμενον ὑπό τῶν ἐν λόγῳ συμβάσει διά τα «νέα» πλοία. Μία χρονολογική κλιμάκωσις προβλέπεται διά τὴν έφαρμογήν τῶν προδιαγραφῶν αὐτῶν κατά κατηγορίας πλοίων καὶ χωρητικότητος. Η κλιμάκωσις αὕτη θεωρεῖται σημαντική διότι θά ἐπιτρέψῃ τὴν ἐπί διεθνῶν ἐπιπέδου ἐνοποίησιν τῶν δρων ἀσφαλείας. "Ηδη ἡ ἀμερικανική ἀπόφασις περὶ τῆς ἐκ τῶν προτέρων μονομεροῦς έφαρμογῆς τῶν πρωτοκόλλων θέτει ἐπί τάπητος τὸ πρόβλημα ἐπὶ παγκοσμίου ἐπιπέδου καὶ ἐνδέχεται νά δημιουργήσῃ μίαν ναυτιλιακήν ἀγοράν ἀδιαιτέρων προστατευομένην, ἐξ ἡς θ' ἀποκλείονται τά πλοία τὰ μη ἀνταποκρινόμενα πρός τοὺς ύπο τῶν ΗΠΑ νιοθετημένους δρους ἀσφαλείας.

Σημειωτέρον διότι αἱ κυριώτεραι διατάξεις τῶν πρωτοκόλλων αὐτῶν ἀναφέρονται εἰς τὰς δεξαμενόπλοια μεταφορᾶς ἀκαθάρτου πετρελαίου, προιόντων πετρελαίου καὶ χημικῶν. Εἰς δέ τὴν ἀμερικανικήν ἀγοράν χρησιμοποιούνται βασικῶς πετρελαιοφόρα χωρητικότητος κατωτέρας τῶν 100.000 τον. d.w. καὶ μεγάλης σχετικῶς ἡλικίας, διά τα ὄποια ἡ συμμόρφωσις είναι καὶ δυσχετής καὶ δαπανηρά. Ακριβῶς δέ ἡ δυσκολία ἐπιτεύξεως διεθνῶς συμφωνίας πρός ἀποφυγήν ἀποδιοργανώσεως τῆς ἀγορᾶς, διά τῆς δημιουργίας στεγανῶς διαχωριζομένων τομέων, ἀπετέλεσε τὴν βάσιν τῶν συζητήσεων εἰς τὸν IMCO κατά τὴν ἐπεξεργασίαν τῶν ἐν λόγῳ πρωτοκόλλων. Πάντως ἡ ἀμερικανική ἀντιπροσωπεία είχε καὶ τότε ἐπιδιόξεις δραστηρίως τὴν ἐνίσχυσιν τῶν διεθνῶν κανονισμῶν ἀσφαλείας καὶ δέν είχεν ἀποκρύψει τὴν πρόθεσίν της, δῶς λάβη μονομερεῖς ἀποφάσεις ἐάν ταύτης τούς συθετούμενα πρωτόκολλα ἡσαν πολὺ ἐλαστικά.

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

Σήμερον είναι πλέον λίαν γνωστά τόσον αι τεχνικαί δσον και αι οίκονομικαί έπιπτώσεις έκ της τροποποίησεως τῶν έν λόγω συμβάσεων. Έπι έμπορικού έπιπέδου, ή άπόφασις τῶν ΗΠΑ δημιουργεί πρόβλημα τροποποίησεως τῶν ναυλοσυμφώνων συνεπεία αισθητής μεώσεως της άποδοτικότητος τοῦ πλοίου. Πράγματι αι προβλέπομεναι έργασια καθαρισμοῦ τῶν δεξαμενῶν αύξανουν κατά 10-12 ώρας τὴν κανονικήν διαδικασίαν έκφορτώσεως, ητις είναι τῆς τάξεως τῶν 36 ώρων διά τά VLCC και τά ULCC. Ή πρόσθετος αὕτη καθυστέρησις είναι άκομη μεγαλυτέρα έάν τό πλοίον έχει φορτίον πλειόνων ποιοτήτων πετρελαίου. Δημιουργείται λοιπόν αύξησις τῶν περιόδων off-hire έν σχέσει μέ τάς ύπό τῶν ναυλοσυμφώνων προβλεπομένας. 'Υπολογίζεται έχει άλλου δτι ή δυναμικότης τῶν πλοίων, τά δποια θά διαθέτουν χωριστάς ή καθαράς δεξαμενάς έρματος, θά μειωθή κατά 13-26% άντιστοίχως. Καθ' δ μέτρον τοῦτο είναι τεχνικῶς δυνατόν, οι έφοπλισται καταλήγουν εις τὴν προτίμησιν τοῦ καθαρισμοῦ τῶν δεξαμενῶν ητις πάντως προϋποθέτει χρησιμοποίησιν άδρανούς άεριου.

Τό πρόβλημα προσαρμογής τῶν ναυλο-

συμφώνων τίθεται ώς προσπάθεια καταμερισμοῦ τῶν έκ της τροποποίησεως τῶν συμβάσεων συνεπειών μεταξύ τοῦ έφοπλιστού και τοῦ ναυλωτού. "Ηδη πρός τὴν κατεύθυνσιν αὐτήν διεξάγονται διαπραγματεύσεις. Εις ώρισμένας περιπτώσεις οι ναυλωταί ήρνηθησαν διαρρήδην τὴν ίδεαν τοῦ συμψηφισμοῦ, ένω εἰς άλλας άντιθέτως, έγένετο δεκτή ή άρχη αὗτη μέ τὴν σκέψιν δτι αι διαρρυθμίσεις αύται θά έπιτρέπουν μεγαλυτέραν ευχέρειαν έκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, τό δποιον άλλως θά διέτρεχε τὸν κίνδυνον ν' ἀποκλεισθῇ τῆς άμερικανικῆς άγορᾶς. 'Άλλα και άπό τῆς πλευρᾶς τῶν πλοιοκτητῶν ή κατάστασις είναι συγκεχυμένη. Ούτω άνεφερθη περιπτωσις πλοιοκτήτου άρνηθέντος τὴν πρότασιν τοῦ χρονοναυλωτοῦ περὶ συμμετοχῆς εἰς τὴν δαπάνην έγκαταστάσεως συστήματος καθαρισμοῦ δεξαμενῶν και άδρανούς άεριον μέ συμμετοχήν 2 έκατομ. δολλαρίων κατά σκάφος κεκαλυμμένον διά ναυλοσυμφώνου διαρκείας 4 άκομη έτοδον.

Έάν δμως διά τά έν ισχύει ναυλοσύμφωνα είναι δύσκολον νά έξευρεθῇ μία κατευνητήριος γραμμή, διά τά συναπτόμενα σήμερον ναυλοσύμφωνα, θά πρέπει νά

λαμβάνωνται όπωσδήπτε ύπ' δψιν τά άποφασισθέντα 'Άμερικανικά μέτρα. Ούτω μία νέα ρήτρα θά ήδυντο νά καθιερωθῇ, ώς ή τοιαύτη τῶν ναυλοσυμφώνων BARECON, ή εισαχθείσα ύπό τῆς BIMCO τό 1974 ήτις προβλέπει τὴν δυνατότητα διαιτησίας δσάκις μονομερής τροποποίησις νομοθεσίας τινός, δημιουργεί βασικάς άλλαγάς τῆς συμφωνίας ναυλώσεως ή προσθέτους δαπάνας εἰς τὸν πλοιοκτήτην. Κατά τὴν Intertanco ή ρήτρα αὕτη πρέπει νά προβλέπῃ διαιτησίαν, έφ' δσον τά ύπό τῆς μονομερούς κρατικῆς ρυθμίσεως έπιβαλλόμενα μέτρα, δημιουργούν τὴν άνάγκην συμπληρωματικῆς έπειδύσεως εἰς βάρος τοῦ πλοιοκτήτου, άνωτέρας τοῦ 5% τῆς τιμῆς τοῦ πλοίου τῆς προβλεπομένης ύπό τοῦ συμβολαίου ναυπηγήσεώς του. Ή διαιτησία 0' άφορά εἰς τὴν συμμετοχήν τοῦ ναυλωτοῦ και τοῦ πλοιοκτήτου εἰς τὸ κόστος έφαρμογῆς τῶν έν λόγῳ μέτρων, άναλόγως τῆς διαρκείας ισχύος τοῦ ναυλοσυμφώνου. Μία τοιαύτη ρήτρα θά είχεν ώς συνέπειαν τὴν έπισπευσιν τῆς έπικυρώσεως έπι παγκοσμίου έπιπέδου τοῦ συνόλου τῶν διεθνῶν συμβάσεων τῶν άφορωσῶν τὴν άσφαλειαν τῆς ναυσιπλοΐας και τὴν πρόδηψιν τῆς ρυπάνσεως.



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 ΚΛΑΪΝΟΣ, 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 ΠΡΟΓΟΝΩΝ

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

ΕΝΑ ΚΑΘΕ ΤΟΣΟ

ΣΕΙΣΜΟΙ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Τού κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΦΡΕΡΗ

Ζήσαμε ένα φοβερό σεισμό που άναστάτωσε το ρυθμό της ζωής μας. Ζούμε τώρα σε μιά μετασεισμική περίοδο κι άς εύχθυμούμε νάνο σύντομο, έτσι ώστε νά επιδοθύμε και πάλι άπειροσπαστούς στις δουλειές μας προσπαθώντας νά έπουλωσωμε άνοιχτές πληγές και νά ξαναφειάσουμε γκρεμισμένα σπίτια.

'Από πολύχρονη έμπειρια μας στή θάλασσα θ' άκοντος μνήμες, θ' άνοιξουμε κιτάπια σημειώσεων και παρατηρήσεων, δίνοντας στούς άναγνωστες μας μάλιστας ένα πλούσιο μετασεισμό στη θάλασσα.

'Απ' δύο θυμάματα γνωρίζω πώς ένας σεισμός στή θάλασσα γίνεται αισθητός κατά τρόπο διαφορετικό από κείνο που νοιώθει κανείς στή στεριά. Στό καράβι κατά κανόνα δέν λείπουν οι μικροδονήσεις, οφειλόμενες απ' τή μιά στό κλυδωνισμό τού σκάφους κι' απ' τήν δλλη στό κραδασμό, που προξενούν οι μηχανές. Αυτά κατά κάποιο τρόπο άμβλυνουν τήν εύασθθαία και τό ταρακούνημα γίνεται πιο συνήθεια ώστε νά μήν επιτρέπει εύκολα τή διάκριση ένός πραγματικού σεισμού. Μόνο σέ περιπτώσεις πού τό σκάφος βρεθεί πολύ κοντά στόν έστιακό χώρο ένός υποβρυχίου σεισμού, τότε τά σεισμικά κύματα γίνονται αισθητά σάν ωθήσεις κάθετες απ' τό βυθό πρός τό κέλυφος τού σκάφους. Δέν νοιώθεις τούς τριγύμους τών χερούσιων. Τό φαινόμενο αυτό τό δοκιμάσαι πολλές φορές. Στήν άνοιχτή θάλασσα ή αισθηση μοιάζει σάν μιά άποτομή ώθηση τού σκάφους έκ τών κάτω πρός τά δάν δίχως ταλαντώσεις. Και τώρα πού κατά κάποιο τρόπο δώσαιμε σάν είδος προλόγου μερικά στοιχεία τών υποβρυχίων σεισμών θά άναφερθούμε σέ δύο περιπτώσεις πού ού πούραφων έζησε.

ΚΑΛΚΟΥΤΑ = ΙΟΥΛΙΟΣ 1949 = Πάνω στό λίμπερτο «ΝΕΣΤΟΣ» άγκυροβολημένοι στίς έκβολές τού ποταμού «Χούγκλη» περιμένοντας τήν πλημμυρίδα γιά νά μπουμε στό λιμάνι τής Καλκέτας.

Μαζεύμενοι στό σαλόνι τού πλοίου συζητούν. 'Ο καπετάνιος, ο μηχανικός και δύο άνωματικοί. 'Έγια μόλις τελεώνων τή βάρδια μου και τούς τρέχω τό νέο. Οι ιαπωνικοί παράκτιοι σταθμοί μεταδίδουν επείγοντα σήματα πρός τούς ναυτιλλομένους και άγγελουν ότι ίσχυρός σεισμός με έπικεντρο 500 μίλια N.A. τής νήσου IBOZIMA δημιουργήσε παλιρροϊκό κύμα μεγάλου ύψους, πού κατευθύνεται μέ μεγάλη ταχύτητα άνατολικά πρός τόν Ειρηνικόν ωκεανό και έφισταται ή προσχή τών ναυτιλομένων.

Τά κύματα τού είδους αυτού, πού στήν ιαπωνική γλώσσα λέγονται ΤΣΟΥ—ΝΑΜΙ παρατηρούνται συνήθως στόν Ειρηνικό και μεταδίδονται κατά τρόπο αισθητό σέ μεγάλες άποστασεις. Τό ύψος των ποικίλει και δέν έχαρταται από τήν άποσταση από τό έπικεντρο. 'Η ταχύτητα μεταδόσεων είναι συνάρτηση τού θαλασσίου βάθους. 'Εχει σημειωθή ύψος τέτοιων κυμάτων 35 έως 40 μέτρων. 'Από καρό στή περίμετρο τού Ειρηνικού, από τά νησιά Κουρίλλες ώς τίς Φιλιππίνες έχουν έγκατασταθεί σταθμοί παρακολούθησεως, οι οποίοι έπικοινωνούντες μεταξύ των κατορθώνουν νά προβλέπουν τήν άφιξη τού ΤΣΟΥ—ΝΑΜΙ και ειδοποιούν έγκαιρως τούς κατοίκους τών παραλίων περιοχών και τούς ναυτιλομένους. Μέ τό νέο αυτό άρχισαμε τή συζήτηση πού κράτησε πολλές ώρες.

Ξάφνου τό «ΝΕΣΤΟΣ» σείστηκε όλοκληρο, λέσ και πέσαμε σέ γρανιτένια βράχια. 'Ο καθένας μας έτρεξε στό πόστο του. Και τί είδαμε τότε; 'Ένα φορτηγό πούβγαινε απ' τό λιμάνι, από κακό χειρισμό παρασύρθηκε από το ρεύμα τού ποταμού κι' έπεσε πάνω μας τσακίζοντάς μας όλοκληρη τή πλώρη.

ΑΓΚΑΔΙΡ 20.9.1960

Αύτή τή φορά βρισκόμουν πάνω σ' ένα άλιευτικό τής Ατλαντικής Αλιείας. 'Ένα ψαράδικο βαποράκι-ψυγείο. Ψαρεύαμε άνοιχτά στόν Κάβο-Μπλάνκο τής Μαυριτανίας σ' ένα απ' τά μεγαλύτερα άλιευτικά πεδία τής Β.Δ. Αφρικής. 'Ο καιρός ήταν καλός. Οι «άλιγες άνεμοι» είχαν κοπάσει μέ τόν έρχομε τού φθινοπώρου. 'Η άφαριά ήταν μεγάλη, μέ συνέπεια ν' άλλαζουμε συνέχεια θέση, κυνηγώντας καλλίτερη τύχη. Ξαφνικά τό μικρό ψαράδικο σείστηκε όλοκληρο, χοροπήδησε λέσ και προσπαθούσε νά ποδήσει έξω απ' τό νερό. Μία άσρατη δύναμη τόστρωχε απ' τά κάτω πρός τά πάνω. 'Η δόνηση έμοιζε σάν εκρήκη νάρκης μεγάλης ισχύος. Δέν πανικοβληθήκαμε. Μόνο άπορούσαμε χωρίς νά έρευναμε πού νά άποδωσουμε τό φανόμενο. Τά βυθόμετρα δούλευαν κανονικά κι' έδειχναν βάθος 42 όργιων. Τά δίχτυα σερνόνταν σέ όμαλο άμμωδη βυθό κι' ή μέρα πέρασε δίχως καλές καλάδες όπως λένε στή ψαρική διάλεκτο.

Πήραμε τά νέα και μάθαμε ότι ένας σεισμός, τρομερός σεισμός ισοπέδωσε σχεδόν τό Αγκαδίρ, μά πόλη τού Νοτιοδυτικού Μαρόκου. 'Η δική μας άποτοσα ήταν περίπου 400 μίλια Ν.Δ τού έπικεντρου τού σεισμού. Περάσαμε τή νύχτα άγκυροβολημένοι στό ίδιο μέρος, περιμένοντας τήν αύγη γιά νά ρίξουμε και πάλι τά δίχτυα. Αρχίσαμε τό ψάρεμα, τή μονότονη σύρση μάς γιγαντιάσας τράτας.

Ο ψαροκαπετάνιος, ένας ήλιοκαμμένος, 'Ισπανός απ' τά νησιά τών Καναρίων, πρόσεχε συνέχως τά άτοσανια χοντρά σύρματα μέ τά βαρεά πηδάλια εύρους τού συστήματού βάρους ένός τούντο τό καθένα. 'Η σύρση γινόταν μέ ταχύτητα 3 κόμβων και θά διαρκούσε κατά τά συνθησιμένα τρεις ώρες.

Φαινόταν όμως κάπως άνησυχος και ζη-

τούσε συνεχώς λίγες στροφές παραπάνω. Τό συρόμενο δίχτυ βάραινε πολύ κι' ή μηχανή μας 1.000 ίππων βογγούσε. Κάτι τό παράξενο συνέβαινε, γι' αυτό και πήραμε θέση άνελκύσεως γιά νά μή σπάσουμε τή μηχανή η χάσουμε τό πανάκριβο έργαλειο.

Κι' άρχισε τό «βίρα» σιγά - σιγά. Τό βάρος πού στηκόναμε ήταν άσυνήθιστο και τά ήλεκτρικά βαρούλκα έβγαζαν σπίθες, λέσ κι' είχαμε παγιδεύσει κανένα ύποβρύχιο. Σ' αυτό τό είδος τού ψαρέματος, δύσο άλιευμα κι' δν έχεις τό βάρος μειώνεται γιατί τά παγιδεύμενα ψάρια δύσο άνεβαινουν διογκώνεται ή νηκτική τους κύτη και καθώς είναι πολλές χιλιάδες βοηθούν και ο σάκκος σχεδόν έπιπλει. 'Η άνελκυση γίνεται απ' τά πλάγια τού σκάφους και σάν δέν προσέχεις, δύεις βαρύ φορτίο, ύπαρχει κίνδυνος άνατροπής τό βάρος.

Τέτοιο είδος μαλακίων ήταν σπάνιο. Κάπου - κάπου πάναμε κανένα χταποδάκι κι' ήταν μεζές καλλίτερος απ' τούσ αστακούς, τέτοιο πράγμα δύμως δέν τώχαμε ξαναδεί. 'Αναφέραμε άμεσως στόν Πειραιά, πούταν ή δύρα τής άλιευτικής έταιρίας. Τότε τό κατεψυγμένο χταπόδι ήταν είδος άγνωστο. Σχεδόν δέν ήταν έμπορευσιμό. Παρακινδυνέμην θάταν ή κατάψυξη και έπεξεργασία. 'Ετοι ή άπαντηση τού Πειραιά ήταν μονολεκτική «άπορριψη». Πού νάταν σήμερα! Πούτ είδος σπανίζει, έχει έξαφανιστεί απ' τής Αφρικανικές άκτες. Μέ τά σημερινά δεδομένα πετάξαμε στή θάλασσα 4.000.000 δραχμές!!!

Και ξαναρχίσαμε τήν άλιευτική ρουτίνα μεταποιοσθέντες. Αύτή τή φορά σταθήκαμε τυχερώτεροι. Κάθε καλάδα τόννοι πολλοί, φαγκριά, σφυρίδες, λιθρίνια, καλαμάρια, ροφοί και κάθε είδος ψαριού γνωστού και άγνωστο. Σ' αύτή τήν έξόρμηση σπάσαμε ρεκόρ. Μέσα σε 22 μέρες πιάσαμε 232 τόννους έκλεκτού άλιευμάτος.

'Εγώ τήν άσυρματιστική τήν είχα σχεδόν σάν πάρεργο. 'Απ' τήν πρώτη μέρα, πού είδα τόν έναλιο θησαυρό άλλαξοπίστηρα και τώρηξα στήν ιχθυολογία. Προμηθεύτηκα βιβλία πολλά κι' άρχισα τή μελέτη πού βάστηξε άρκετά χρόνια. Γίνηκα ή θεωρητικός τής υπερπόντιας άλιευσις. Και μελέτες μου πολλές γραμμένες στά γαλλικά δημοσιεύτηκαν κατά καιρούς στό παγκοσμίου κύρους Γαλλικό άλιευτικό περιοδικό «LA PECHE MARITIME».

Γιά τό φαινόμενο τών χταποδιών και τής άσυνήθιστα μεγάλης παραγωγής έκεινες τίς μέρες τών σεισμών έγραψε όλοκληρη διατριβή και άντιγραφό τής έστειλα στό Γαλλικό Ίνστιτούτο άλιευτικών έρευνών πού έδρευει στό Παρίσι.

Σ' αύτή άπειδη τό φαινόμενο στούς σεισμούς τού Αγκαδίρ. Τό άλιευτικό πρόσκαιρο μπούρι έπιπεδεύταν άλλη έξηγηση. Οι Γάλλοι μέ δικαίωσαν και κρίνανε σάν βάσιμες και σωστές τίς άποψεις μου. Και δώσανε μεγάλη προβολή στή τεκμηριωμένη μελέτη μου, γιατί ήταν έμπλουτισμένη με πολλά στοιχεία, φωτογραφίες, βυθογραφήματα, άναλύσεις καιρικών συνθηκών και τήν άσυνηθιστική θερμοκρασία τού βυθού.

Μετά είκοσι χρόνια τό φέρνω σήμερα στήν δημοσιότητα. 'Επιστήμονες ιχθυολόγοι έχουμε. Δέν θά αισθανθώ καμμιά πικρία άν μάφισθητηθούν τά συμπεράσματά μου.

"Αν τή δουλειά μου αύτή τήν έστειλα στή Γαλλία τό έκανα γιατί τότε ή Διση 'Αλιείας τού άρμοδιού 'Υπουργείου ήσχολείτο μόνο μέ τό έπιπλο τών.... ματιών τών δίχτυων. 'Ερευνα ύποτου πωσόης ή άνυπαρκτη.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

HELLAS - MAR. S.R.L.

SHIPBROKERS — CHARTERERS
(P + I CLAIMS ALL MATTERS)

SHIPPING AGENTS

HEAD OFFICE BUENOS AIRES

ATTEND ALL ARGENTINIAN PORTS

GEN. DIR. CON. VALAOURIS

TELEX: 18724 ELLAS AR
TELEGR. HELLSMAR BAIRRES
PHONES: 310483, 311384, 321616
313397, 329735
AOH 474660
(Ship Supplies Dept)
IMPORT — EXPORT
SAN MARTIN 1119
BUENOS AIRES — ARGENTINA

‘Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

Η παραχώρησις τῆς χρήσεως χώρων

Ένεκρίθη ύπό τοῦ Ο.Α.Π. ή παραχώρησις εἰς τάς έταιριας ALTRANS CO MARI-TIME LTD καὶ ARROW LINE LTD τῆς χρήσεως χώρων ἐξ 20 τετρ. μέτρων ἔκαστος, διά τὴν τοποθέτησιν κινητῶν γραφείων πρός έξυπηρέτησιν τῶν ὑπαλλήλων τῶν ἔταιριών, οἱ οποῖοι εἶναι ἀρμόδιοι διά τὴν διακίνησιν τῶν ὑπὸ τῶν πλοίων τῶν ἐχυπρετουμένων ἐμπορευματοκιβωτίων.

Οἱ χώροι εύρισκονται εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ λιμένος Ἡρακλείου καὶ παραχωροῦνται ύπό τοὺς ἔξης δρους:

— ‘Η ἀκριβῆς θέσις τῶν παραχωρουμένων χώρων θά προσδιορισθῇ ύπό τῆς ἀρμοδίας ύπηρεσίας τοῦ Ὀργανισμοῦ.

— Τά κινητά γραφεῖα δέον νά είναι τροχοφόρα, ὅστε νά καθίσταται δυνατή ἡ ἀμεσος μετακίνησίς των, δταν ύπηρεσιακαὶ ἀνάγκαι καὶ ηθελον ἐπιβάλλει τοῦτο.

— Αἱ ἀνωτέρω ἔταιραι ὑποχρεοῦνται εἰς τὴν ἀσφάλισιν τῶν γραφείων.

— Τό μηνιαν μίσθωμα καθορίζεται βάσει τοῦ ισχυόντος ἔκαστοτε τιμολογίου παραχωρήσεως χώρων εἰς ναυτικά πρακτορεῖα πρός ἐγκατάστασιν κινητῶν γραφείων καὶ θά προκαταβάλλεται τό πρώτον δεκαήμερον ἐκάστου μηνός.

— ‘Η ύποχρέωσις καταβολῆς τοῦ μισθώματος ἄρχεται ἀπό τῆς ήμέρας τοποθετήσεως τοῦ κινητοῦ γραφείου.

— Ό Ο.Α.Π. οὐδεμίαν εύθυνην φέρει διά τυχόν γεννησομένας ζημίας εἰς τὸ κινητόν γραφείον ἢ εἰς τὰ ἐντός αὐτοῦ ύπαρχοντα ἀντικείμενα.

— Πρό τῆς τοποθετήσεως τῶν ἐν λόγῳ γραφείων τά πρός ἡ παραχώρησις πρακτορεῖα θά ύποβάλλουν εἰς τὴν ἀρμόδιαν ύπηρεσίαν ύπευθυνον δῆλωσιν μέ τὴν ὅποιαν θά δηλοῦνται διά ἀποδέχονται τούς ἀνωτέρω δρους καὶ ἀνάλαμβάνουν τὴν ύποχρέωσιν νά μετακινήσουν ἢ νά ἀποσύρουν δριστικῶς τά κινητά γραφεῖα εύθυνος ὡς εἰδοποιηθοῦν ύπό τῆς ἀρμοδίας ύπηρεσίας τοῦ Ο.Α.Π., ἀνευ οὐδεμιᾶς ἀπαιτήσεως πρός

ἀποζημίωσίν των. Εἰς περίπτωσιν μή συμμορφώσεώς των ἔξουσιοδοτούν τὴν ἀρμόδιαν ύπηρεσίαν τοῦ Ο.Α.Π. δπως ἐνεργήσῃ διά τὴν ἀπόδακρυνσιν τῶν ἀνωτέρω γραφείων ύπό τὴν ἀπόλυτον εὐθύνην τῶν πρακτορείων, καταλογίζουσα ταυτοχρόνως τὰ σχετικά ἔξοδα ἀπομακρύνσεώς των εἰς βάρος των.

Η τιμολόγησις τῶν κοντέΐνερψψγείων

— Υπό τοῦ Ο.Α.Π. παρέχεται ἡ ἀκόλουθος διευκρίνησις εἰς διά τὴν ρύθμισιν τιμολογιακῶν θεμάτων, ἀναγομένων εἰς ἐμπορευματοκιβώτια - ψυγεία:

— Διά τῶν ύπο τῶν παραγράφων α καὶ γ τῆς ύπ’ ἀριθμ. 216/19-3-90 (κεφαλαιον Γ) πράξεως τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου πρόβλεπομένου ἀνά περίπτωσιν δικαιωμάτων καλύπτεται ὅμοιῶς καὶ ἡ διαπάνη ρευματοληψίας ἐκ τοῦ δικτύου τοῦ Ο.Α.Π. διά τὴν μερίμην τῶν ἐνδιαφερομένην ναυτιλιακῶν ἔταιριών δοκισμαστικήν ἡλεκτροδότησιν τῶν ψυκτικῶν μηχανισμῶν (CLIP ON UNITS) πρός ἐπιβεβαίωσιν τῆς καλῆς λειτουργίας των, πρό τῆς ἐνσωματώσεως τούτων ἐπί τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων - ψυγείων τῶν ἀποθηκευμένων εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ Ὀργανισμοῦ.

Η ὑξήθη ὁ ἐπίναυλος

— Η κόμφερανς τῆς Ζυρίχης ηὗξησε ἀπό τῆς 4ης Μαρτίου τὸν ἐπίναυλον διά τοὺς λιμένας Πειραιῶς καὶ Θεσσαλονίκης εἰς 50% διά τὰ πρός νότον κατευθυνόμενα ἐμπορικά σκάφη.

— Εἰς τὴν σχετικήν ἀνακοίνωσιν τῆς κόμφερανς προστίθεται διά τὸ ἐπίναυλος διά τὰ πρός βορράν κατευθυνόμενα παραμένει 25%.

Τό ναυάγιον «RASA SAYANG»

— Ο Ο.Α.Π. ἀπεδέχθη αἴτημα τῆς Ο.Ε. «Α-

φοι Σωτηρόπουλοι» διά τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ ναυαγίου «RASA SAYANG» πρόων «GOLDEN MOON» εύρισκομενον εἰς τὴν περιοχὴν Κυνοσούρας καὶ προσδιώρισε, κατ’ ἄρχας, χρονικόν διάστημα ἐξ μηνῶν διά τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ ναυαγίου. Κατά τὸ χρονικόν αὐτό διάστημα καὶ ἐφ’ δοσο διαρκοῦν αἱ ἐργασίαι ἀνέλκυσεως, διακόπτεται ἡ χρέωσις τοῦ ναυαγίου μὲ τὰ δικαιώματα τῆς παραγρ. 1 τοῦ ἄρθρου 7 τοῦ οἰκείου κανονισμοῦ.

— Υπογραμμίζεται διτι κατά τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐργασιῶν ἀνέλκυσεως θά πρέπει νά τηρηθοῦν αὐστηρῶς, μερίμνης τῆς ἀνωτέρω ἔταιριας, οἱ κανόνες ἀσφαλείας πρός ἀποφυγὴν προκλήσεως, ζημικῶν εἰς τὰ παρακείμενα τοῦ ναυαγίου πλοῖα καὶ ρυπάνσεως τῆς πέριξ τοῦ ναυαγίου θαλασσίας περιοχῆς.

— Ἐφ’ δοσον ἐντός τοῦ ἀνωτέρω χρόνου δέν καταστεῖ δυνατή ἡ ἀνέλκυσις τοῦ ναυαγίου καὶ ἐπιβληθῇ ἡ ἐπί τόπον διάλυσις αὐτοῦ, δύνανται οἱ ἐνδιαφερόμενοι νά ἐπανέλθουν συμπληρωματικῶς διά νέας αἵτησέως των, αἰτούντες τὴν ἐγκρίσιν τοῦ ἀπαιτουμένου χρόνου διαλύσεως καὶ ἀποκομιδῆς του.

Σύντομα

— Ένεκρίθη ύπό τοῦ Ο.Α.Π. συμπληρωματική πίστωσις 140 ἑκατομμύριών δραχμῶν διά τὴν πληρωμήν τῶν ἐργασιῶν κατασκευῆς τοῦ προβλήτος ἐμπορευματοκιβώτιων εἰς τὴν περιοχὴν Νέου Ἰκονίου.

- Ό Ο.Α.Π. ἀνανεώνει τὸν μηχανογραφικὸν τοῦ ἐξοπλισμοῦ διά τῆς ἀντικαταστάσεως τοῦ χρησιμοποιούμενου σήμερον μέ περισσότερον σύγχρονον.

- Ένεκρίθη ἡ παραχώρησις τῆς χρήσεως χώρων τοῦ κεντρικοῦ ἐπιβατικοῦ σταθμοῦ τοῦ λιμένος, συνολικῆς ἐπιφανείας 2.000 τετρ. μέτρων, εἰς τὴν ἔταιριαν «Διεθνές Κέντρον Ἐκθέσεων Ο.Ε.» πρός διοργάνωσιν τὸν προσεχῆ Σεπτέμβριον ἐκθέσεως δομικῶν υλικῶν καὶ μηχανημάτων.

- Απεφασίσθη ἡ σύστασις ἐπιτροπῆς διά τὴν διεύρυνσιν τῆς δυνατότητος ἰδρύσεως βρεβονηπακοῦ σταθμοῦ διά τὰ παιδιά τῶν υπαλλήλων τοῦ Ο.Α.Π.

- Κονδύλια, συνολικοῦ ψηφους 18.680.000 δρ., ἐνεκρίθησαν ύπό τοῦ Ο.Α.Π. διά τὴν πληρωμήν ἐκτέλεσθέντων εἰς τὸν λιμένα διαφόρων ἔργων.

«ΙΝΔΙΑ»

Εἰς τό MADRAS καὶ ὅλους τούς ἄλλους λιμένας τῆς ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS — 600001

ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΜΕ ΑΜΕΣΟΝ 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

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΝΑΥΠΗΓΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

"Οπως είναι γνωστόν, εις τήν Γαλλίαν είχε προκηρυχθῇ διαγωνισμός διά τήν σύνταξιν μελέτης ναυπηγήσεως ένός οίκονομικού και ἀποδοτικού πλοίου. "Ηδη τήν 31ην Οκτωβρίου π.δ. κατέθησαν οι φάκελλοι τών μελετών. Πρός τό παρόν θά κριθούν αἱ ἐννέα μελέται, αἵτινες ἡδη ἀποτελοῦν σχεδόν «Κρατικόν μυστικόν». Έν τούτοις δύο ἐκ τῶν μελετῶν τούτων προσελκύουν τό ἐνδιαφέρον.

Εἰς αὐτάς ἀντιμετωπίζεται τό πρόβλημα βραχυπρόθεσμως δηλαδή διμεσος ἐπίλυσις. Αἱ προτεινόμεναι ἰδέαι δέν είναι οὔτε ἐπαναστατικά οὔτε θεαματικά. Πρόκειται ἀπλῶς περὶ μιᾶς βελτιώσεως εἰς τὸν τομέα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, μὲ βάσιν τῆς ἔξοικον. μησιν καυσίμου και διευκολύνεως τῶν φορτοεκφροτώσεων. Τό ἐνεργειακόν πρόβλημα ἔσεισεν τόν ἀνθρώπινον ἐγκέφαλον τῶν ἐρευνητῶν. "Η ἀπανεμφάνισις τοῦ ἀνθρακος, δοτική δημιουργεῖ πολλάς ἐπίδασις διά τήν αὔξησιν τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν και τήν σταθεροποίησιν τῆς ναυλαγορᾶς διά τό προσεχές μέλον ἐπρυτάνευσαν, μὲ ἀπότελεσμα τά προτεινόμενα σχέδια, δtan βεβαίως δοθοῦν εἰς τήν δημοσιότητα θά τύχουν εύρυτερας μελέτης, ἥως διοτο τεθοῦν εἰς ἐφαρμογήν.

Ἄναφερόμεθα, λοιπόν, εἰς τήν πρώτην μελέτην. Πρόκειται περὶ σχεδίου ναυπηγήσεως σκάφους μεταφορᾶς ἀνθρακος 15.000 τόννων d.w. τό ὅποιον θά χρησιμοποιεῖ τόν ἀνθρακα ὡς ἐνέργειαν διά τήν πρώσιν του.

Ο ἀνθραξ θά χρησιμοποιεῖται μὲ δύο μεθόδους. Πρώτων, ὡς κονιοποιέμενος θά και γεταί διά τήν ἀτμοποίησιν εἰς ειδικούς λέβητας ἀντί τῶν παραδοσιακῶν μὲ ἑσχάρας. Μέριμνα λαμβάνεται διά τά κύτη ἀποθηκεύσεως τοῦ καυσίμου.

Δεύτερον, χρησιμοποίησις τοῦ ἀνθρακος διά τήν λειτουργίαν κινητήρος ντήζελ. Καὶ εἰς τήν περίπτωσιν ταύτην ὁ ἀνθραξ θά χρησιμοποιεῖται κονιοποιημένος κατ' εὐθείαν εἰς τόν καυστήρα, ἡ ἀναμεμιγμένος μὲ ἀερίου χαμηλῆς περιεκτικότητος, παραγόμενον ἀπό συγκρότημα Γκαζοζέν. Δι' ἐν τοιούτον σκάφους δημιουργεῖται βεβαίως τό πρόβλημα ἀνθρακεύσεως. Αὐτό ἐπλίζεται νά ἐπιλυθῇ διά τής ἐγκαταστάσεως καταλλήλου σταθμού ἀνεφοδιασμοῦ καυσίμων εἰς τούς λιμένας φορτώσεως και ἐκφροτώσεως. Ἐπίσης προβλέπεται ἡ ἐξέρεσις λίσεως τῆς ἐνδιαιτήσεως τοῦ πλοράματος εἰς ἐν τοιούτον μελλοντικόν σκάφος, καθώς ἐπίσης και τάς συνθήκας ἐργασίας.

Η δευτέρα μελέτη ἀναφέρεται εἰς τήν ναυπηγήσιν ἐνός μικτοῦ σκάφους κοντέινερ / χύδην 38.000 τόννων d.w. δυναμικότητος 1.300 ἐμπορευματοκιβωτίων τῶν 20 ποδῶν.

Κύριον χαρακτηριστικόν τοῦ πλοίου τούτου ἡ τακτοποίησις τῶν κυτῶν. Χάρις εἰς ἐν σύστημα ὀλισθητήρων ἔκστασιν κύτων θά δύνανται νά χρησιμοποιεῖται ἀδιακρίτως τόσον διά ἐμπορευματοκιβώτια, δοσον και διά χύδην φορτία. Οἱ ὀλισθητήρες αὐτοί ἀνεπτύχθησαν ὑπό τής ἑταρίας ERMANS. Ἀκόμη εμελέτηθη και ὁ τύπος τής ἔλικος ἡτις θά χρησιμοποιηθῇ. Ὡς πλέον κατάλληλος ἐκρήθη ἡ ἐλιξ τόπου TVF / TIP VORTEX FREE) τῆς Ἀστιλλέρος Ἐσπανιόλες δοθεντος διτο τό σκάφος τούτο θά ἀπασχολεῖται εἰς μεταφορᾶς ἐμπορευματοκιβωτίων ἡ φορτίων χύδην, οἱ τεχνικοί ὑπογραμμίζουν διτο ἡ χρησιμοποιηθησομένη ἐλιξ παρουσιάζει μεγαλύτεραν ἐλαστικότητα εἰς τήν ἀπόδοσιν. Συμφώνως μὲ τήν φύσιν τοῦ φορτίου και εἰς μίαν δεδομένην στιγμήν δυνάμεθα νά χρησιμοποιήσωμεν ταύτην κατά τόν καλλίτερον τρόπον, ὥστε νά ἐξεύρωμεν τήν οίκονομικωτέ-

ραν κατανάλωσιν καυσίμου μή ἀπομακρινόμενοι ἀπό τάς ἀνάγκας, αἵτινες ἀπόρρεον ἀπό τήν τήρησιν τῶν ἐμπορικῶν κανόνων λειτουργίας. Ἰδιαιτέρα προσοχή κατεβλήθη διά τήν καλλίτεραν χρησιμοποίησιν τῆς δυνάμεως τῆς κυρίας μηχανῆς και βοηθητικού ἀτμοστροβίλου. Τό CYCOSYN, μία μηχανή διάταξις ἐπιτρέπει τήν ἔξισωσιν τῆς ἐνέργειας ἀντιδράσεως.

Ἡ χρησιμοποίησις τῶν μικροκομπούτερως, αἵτινες εύρισκουν ἐφαρμογήν εἰς πολλάς περιπτώσεις χρησιμοποιούνται και ἐδώ διά τήν βελτίωσιν τῆς συμπειροφόρας και τάς διαφορούς λειτουργίας τοῦ σκάφους.

Τέλος, ὅπως εἰς τήν περίπτωσιν τοῦ ἀνθρακοφόρου τῶν 15.000 τόννων d.w. διά τό κοντέινερ/χύδην σκάφος ἔχουν προβλεφθεῖ βελτίωσεις διά τήν ὄρθολογικήν ὄργάνωσιν ἐργασίας και διαβιώσεως τοῦ πληρώματος.

ΕΠΤΑ ΣΟΥΗΔΟΙ

Ἐπτά νέοι Σουηδοί ἔχονται 3 ἐμποροποίοιαρχοί, 2 ἐμπορομηχανικοί, 1 πολιτικός μηχανικός και 1 χρηματοδότης, συνεταιρίσθησαν διά τήν κατασκευήν και ἐκμετάλλευσιν ἐνός νέου τούπου μικτοῦ πλοίου, τό ὅποιον δύναται νά μεταφέρῃ ἐμποροκιβώτια, πετρέλαιον και ἔργον φορτίον. Ο τύπος ὀνομάσθη COB (Container - oil - Bulk) και ὑπολογίζεται διτο εκόπτεις 37 ἑκατομ. κορωνῶν, ἔχονται διά την συνεργασίαν της προκατέβαλον τό διάστημα 6 ἑκατομμύρια.

Τό σκάφος ἔναυπηγήθη εἰς Σόλβεσμποργκ και είναι μεταφορικής ικανότητος 3.029 τον. d.w., ἐκτελεῖ κυκλικήν γραμμήν Σουηδίας — Ἀγγλίας, μὲ βάσιν τό Κάρλστατ και μεταφέρει κοντέινερ ἀπό Κάρλστατ εἰς Χούλ, πετρέλαιον ἀπό "Ιμμινγχαμ εἰς Χάλστατ και προϊόντα πετρελαίου ἀπό Γκότεμποργκ εἰς Κάρλστατ. Δι' ὅλην τήν κυκλικήν διαδρομήν χρειάζεται 9 ἡμέρας. Ἐκ τῶν 7 συνεταίρων οι δύο ἀποτελοῦν μόνιμον πρωτοκόλον τοῦ πλοίου.

Κατά τήν ναυπηγήσιν τοῦ ἐν λόγῳ τούπου πλοίου, παρουσιάσθησαν δυσκολίαι ὡς πρός τά καλύμματα τῶν κυτῶν, τά ὅποια δέν ἐπρεπε νά ὑπερβαίνουν τό 56% τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου, διότε δέν ἐπέτρεπε τήν χρησιμοποίησιν του διά μεταφοράν κοντέινερς. Ἡ λυσίς ἐδόθη διά τής κατασκευής ἡρημένων καλυμμάτων τῶν ὅποιων ή μία ὄψις δυοιάζει πρός τά παγοδοχεία τῶν ψυγείων. Ἡ δψις αὕτη είναι ἐστραμμένη πρό τά κάτω δtan τό πλοίον μεταφέρει πετρέλαιον και ἐμποδίζει τάς βιαίας κρούσεις τοῦ υγροῦ φορτίου πρός τά τοιχώματα τοῦ σκάφους. Ἐστραμμένη δέ προς τά ἀνά διά τό πλοίον μεταφέρει κοντέινερ, ὥστε νά είναι δυνατή ἡ φόρτωσί των ἐπί τοῦ καταστρώματος. Τό συστήμα τούτο ἐπεκυρώθη διά διπλώματος εύρεσιτεχνίας.

Τό διζελεοκίνητα σκάφη ἔχουν πρό αὐτών τό μέλλον μέχρι τοῦ ἑταρίου 2000. Μετ' αὐτό ἡ ἐλλειψις πετρελαίου θά προκαλέσῃ τήν αὔξησην τής τιμῆς του ἐναντί τοῦ 1976 κατά 60% και κατά τό 1990 ὁ γαιάνθραξ θά στοιχίζῃ τό ημισυ τής τιμῆς του πετρελαίου.

Αἱ μέσεις ταχύτητος δηζελομηχανῶν θά είναι οίκονομικώτεραι παρά αἱ χαμηλῆς ταχύτητος δηζελομηχανῶν. Ἀπό 4,5% εἰς τά γενικού φορτίου σκάφη είς 1,2% δι' ἓνα σκάφος κοντέινερ, ταχύτητος 18,2 μιλ.

Εἰς τά μπάλκ κάρριερς ἡ ταχύτης θά μειούται δσον αὔξανε τά καύσιμον. Τά μέλλοντα μπάλκ κάρριερς θά ἔχουν χαμηλοτέραν ταχύτητα. Αἱ μηχανῶν των δμως θά τελούν εἰς τό αὐτό ἐπίπεδον, ὥστε τά νέα σκάφη θά συναγωνίζονται τά παλαιότερα. Πάντως είναι αἴπιθανον αἱ ταχύτητες και ἡ ἴπποδύναμις τῶν μηχανῶν των νά αὔξησθούν διπας τά τελευταία ἐτη.

Οἱ ἐπτά Σουηδοί συνεταίροι ύπολογίζουν δτο χρειάζονται τέσσαρα τοιαύτα πλοία διά νά ἔξασφαλίσουν τήν πλήρη κάλυψιν τής γραμμῆς τής όποιαν ἀνέλαβον.

ΤΑ ΙΑΠΩΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Τά Ιαπωνικά ναυπηγεία ἔξακολουθούν νά δέχονται πληθώραν αἵτισεων διά προσφοράν κατασκευής σκαφῶν τύπου Πάναμας, παρά τάς ἀνησυχίας ἐπί τής ἔξελιξεως τής τιμῆς τοῦ γιεν. "Ηδη 17 σκάφη 35.40.000 τόνων παρηγέλθησαν τόν Ιανουάριον καί 10 Πάναμας τόν Φεβρουάριον — Μάρτιον.

Οἱ κυριώτεροι ναυπηγοί οίκου τής Ιαπωνίας εύρισκονται ἐξ ἀλλού εἰς συνεχεῖς διαπραγματεύσεις μετά γνωστῶν ξένων ἐφοπλιστῶν, ἐξ ὧν σημειούνται αἱ συμφωνίαι τής Χιτάτοι μετά δύο ἀμερικανικῶν οίκων διά 6 σκάφη, τής Ισικαβατζίμα μετά τοῦ "Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ Κούλοθρου και τής Νεπτούν. "Οριέντ — Λάιν διά 3 σκάφη τών 60.000 τόνων, τής Σουμιτόμο, Κασάντο, και Κόγιο διά σκάφη ἐπίσης 60.000 τόνων και τής Μιτσουμπίτη μετά μή γνωσθέντος ἐφοπλιστοῦ διά σκάφος 63.000 τόνων. "Επίσης προσφοράς ιαπωνικῶν ναυπηγείων ἔζητησαν οἱ οίκοι Σεύλας και "Αϊλαντ-Ναβιγκέσιον τοῦ Χόνγκ Κόνγκ ώς και Κίνεζικά συμφέροντα τοῦ Χόνγκ.

Πάρα τήν ζήτησιν αὕτην οἱ ιάπωνες ἀντησχούν διά τόν συνεχή αὔξοντα συναγωνισμού τῶν Κορεατῶν κατασκευαστῶν και ἵδιος τής Hyndai και τής Daewoo οἱ όποιοι προσφέρουν "ἀκαταμαχήσους" τιμάς λόγω ἀποδοχῆς ποσοστού εἰς δολλάρια και τηματικής ἀποληρωμῆς εἰς μακρόν χρόνον. Παραλλήλως ἡ τεχνολογική πρόσδοση τῶν Κορεατῶν ναυπηγείων τούς ἐπιτρέπει ήδη νά ἀναλαμβάνουν κατασκευάς μεγάλων πλοίων μεταφορᾶς προϊόντων πετρελαίου καθώς και πλωτῶν γεωτρυπάνων, συντόμως δέ και πλοίων ύγραεριφόρων.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΥΡΙΟΝ

Μεταξύ τοῦ ἐφετεινοῦ και τοῦ δισιχιλιούτοντος ἑταρίου (2000) θά χρειασθούν ἐτησίως διά τήν μεταφοράν τοῦ γαιάνθρακος 28 σκάφη τῶν 100 χιλ. τόν. d.w. κατ' ἑτος. Περί τό 2000 ἑτος τό πετρελαίον θά τιμάται 60% περισσότερον ἐναντί τοῦ 1976 και τό 1990 ὁ γαιάνθραξ θά στοιχίζῃ τό ημισυ τής τιμῆς του πετρελαίου.

Τό διζελεοκίνητα σκάφη ἔχουν πρό αὐτών τό μέλλον μέχρι τοῦ ἑταρίου 2000. Μετ' αὐτό ἡ ἐλλειψις πετρελαίου θά προκαλέσῃ τήν αὔξησην τής τιμῆς του ἐναντί τοῦ 1976 κατά 60% και κατά τό 1990 ὁ γαιάνθραξ θά είναι τό ημισυ τής τιμῆς του πετρελαίου.

Αἱ μέσεις ταχύτητος δηζελομηχανῶν θά είναι οίκονομικώτεραι παρά αἱ χαμηλῆς ταχύτητος δηζελομηχανῶν. Ἀπό 4,5% εἰς τά γενικού φορτίου σκάφη είς 1,2% δι' ἓνα σκάφος κοντέινερ, ταχύτητος 18,2 μιλ.

Εἰς τά μπάλκ κάρριερς ἡ ταχύτης θά μειούται δσον αὔξανε τά καύσιμον. Τά μέλλοντα μπάλκ κάρριερς θά ἔχουν χαμηλοτέραν ταχύτητα. Αἱ μηχανῶν των δμως θά τελούν εἰς τό αὐτό ἐπίπεδον, ὥστε τά νέα σκάφη θά συναγωνίζονται τά παλαιότερα. Πάντως είναι αἴπιθανον αἱ ταχύτητες και ἡ ἴπποδύναμις τῶν μηχανῶν των νά αὔξησθούν διπας τά τελευταία ἐτη.

" HELIT "

Shipping Agency
PATRAS, GREECE
72, Othon Amalia Ave.
Tel. (061) 278.309 276.187
Cables: Stamatelos
TELEX: 312.292 ELI GR
STAMATELOS & SAMIKOS



NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΑΝΤΙΣΥΝΤΑΓΜΑΤΙΚΑΙ ΕΙΝΑΙ ΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ, ΚΑΘ' ΑΣ ΚΑΤΑ ΤΑΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ Η ΕΡΓΑΣΙΑ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΜΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΑΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΤΑΣ

'Εκ του συνδυασμού των διατάξεων: α) τού ἄρθρου 4 (παραγρ. 1) τού ισχύοντος Συντάγματος (καθ' ἥν οι "Ελληνες είναι ἵσοι ἐνώπιον τοῦ νόμου"), β) τού ἄρθρου 5 (παράγρ. 1) αὐτοῦ (καθ' ἥν ἔκαστος δικαιοῦται νά ἀναπτύσσῃ ἐλευθέρως τήν προσωπικότητά του καὶ νά συμμετέχῃ εἰς τήν κοινωνικήν, οἰκονομικήν καὶ πολιτικήν ζωὴν τῆς χώρας, ἐφ' ὅσον δέν προσβάλλει τά δικαιώματα τῶν ἄλλων καὶ δέν παραβιάζει τό Σύνταγμα ἢ τά χρηστά ἥθη) καὶ γ) τού ἄρθρου 22 (παράγρ. 1) αὐτοῦ (καθ' ἥν ἡ ἐργασία ἀποτελεῖ δικαίωμα καὶ τελεῖ ὑπό τήν προστασίαν τοῦ Κράτους, μεριμνῶντος διά τήν δημιουργίαν συνθηκῶν ἀπασχολήσεως, πάντων τῶν πολιτῶν καὶ διά τήν ἡθικήν καὶ ύλικήν ἔξυψωσιν τοῦ ἐργαζομένου ἀγροτικοῦ καὶ ἀστικοῦ πληθυσμοῦ), προκύπτει ὅτι ὁ νομοθέτης ἔχει τήν εὐχέρειαν, δύος ἐν τή ρυθμίσει τῶν δρων, ὑφ' οὓς διασφαλίζεται τό δικαίωμα τῆς ἐργασίας, θεσπίζει δρους καὶ περιορισμούς ὡς πρός τήν ἀσκησιν ἐπαγγέλματος τίνος ἔξ ἀντικειμένου καὶ κατ' ἵσην ἔναντι πάντων μεταχειρίσιν, ώς καὶ νά ἐπιτρέπῃ τήν λῆψιν ἀστυνομικῶν μέτρων ἐγγυωμένων τήν δμαλήν καὶ εὑρυθμον λειτουργίαν αὐτοῦ, ἐφ' ὅσον λόγοι δημοσίας τάξεως καὶ ἀσφαλείας ἡ κοινωνικοῦ συμφέροντος,

συναπτόμενοι πρός τήν φύσιν τοῦ ὑπό ρύθμισιν ἐπαγγέλματος, δικαιολογούν ἀποχρώντως τούτο, περί τής συνδρομῆς (ἥ μή) τήν ὅποιαν δικαιοῦται καὶ ὑποχρεοῦται νά κρίνῃ ὅ δικαιοτής ἐν τή ἐρεύνη ἀυτοῦ περί τής συνταγματικότητος τῶν νόμων μή κωλυόμενος ἐκ τῆς ἀντιθέτου περί ταύτης ἐν τῷ νόμῳ ἀναγραφούμενης διαπιστώσεως (δλ. Α.Π. 234/1979 ΕΕΔ 38.282).

'Ἐν προκειμένῳ αἱ διατάξεις τῶν ἄρθρων 1 (παραγρ. 1 καὶ 2), 13 καὶ 14 τοῦ κωδικοποιηθέντος ν. 5167/1931 «περί ρυθμίσεως τῶν εἰς τοὺς λιμένας φορτοεκφορτωτικῶν ἐργασιῶν» κατά τάς ὅποιας: 1) εἰς τάς φορτοεκφορτώσεις ἐμπορευμάτων εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας τοῦ Κράτους ἀπαγορεύεται ἡ ἐργασία εἰς ἐργάτας μή ἐφοδιασμένου δ' ἀδείας ἀσκήσεως ἐπαγγέλματος τοῦ φορτοεκφορτωτοῦ (δηλαδή διά βιβλιαρίου ἐπαγγέλματικῆς ταυτότητος). 2) ὡς φορτοεκφορτωταὶ νοοῦνται τά πρόσωπα, τά ἐπί μισθῷ ἡ ἡμερομισθίῳ ἡ ἐπί ἀμοιβῇ κατά μονάδα ἐργασίας προσλαμβανόμενα παρά τῶν ἐργολάβων φορτοεκφορτώσεων, τῶν πρακτόρων ἐμπορικῶν ἀπολογίων ἡ καὶ παρά παντὸς φορτωτοῦ πρός διενέργειαν: α) μεταφορᾶς, φορτώσεως ἡ παραδόσεως ἐμπορευμάτων ἡ διαφόρους ἄλλων εἰδῶν ἐκ τῶν προκυμαίων ἡ πλοΐα ἡ φορτηγίδας ἡ πλοίου εἰς φορτηγίδα ἡ πλοίου καὶ β) ἐκφορτώσεως καὶ παραλαβῆς ἡ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων καὶ διαφόρους ἄλλων εἰδῶν ἐκ τῶν πλοίων ἡ φορτηγίδων εἰς πλοΐα ἡ φορτηγίδας ἡ ἐκ τούτων εἰς τελωνειακούς χώρους ἡ προκυμαίας ἡ εἰς τάς ἐπ' αὐτῶν ἀποθήκας, ἐργοστάσια ἡ καταστήματα, 3) ἡ ισχὺς τῶν δια-

τάξεων τοῦ παρόντος περιορίζεται εἰς μόνους τούς λιμένας, ὃν ὁ πληθυσμός κατά τήν χρονικῶς ἐγγυτέραν πρακτικήν ἀπογραφήν δέν είναι κατώτερος τῶν 20.000 κατοίκων, δυναμένων νά ισχύσουν καὶ εἰς λιμένας ἡ ἐπίνεια πόλεων πληθυσμοῦ κατώτερου τῶν 20.000 κατοίκων διά πράξεων τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εθνικῆς Οίκονομίας καὶ 4) ἐφ' ὅσον ἡ ἐργοδότρια βιομηχανική ἐπιχείρησις κέκτηται ἡ τά μηχανικά ἡ τά ἐπαγγελματικά μέσα διενεργείας τῶν φορτοεκφορτώσεων αὐτῆς δύναται νά διενεργήταυτας ἀπ' εὐθείας, μετά παροχῆν ειδικῆς ἀδείας διδούμενης διά πράξεως τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εθνικῆς Οίκονομίας, καθ' ὅ μέρος ἀποκλείονται (αὐταὶ) τήν ἐλευθέρως καὶ ἀνευδρων ἐν δλω ἡ ἐν μέρει ὑπό τῶν καθ' ἔκαστα ἐπιχειρήσεων διεξαγωγήν τῶν ιδίων αὐτῶν φορτοεκφορτωτικῶν ἐργασιῶν διά τῆς χρησιμοποιησεως ιδίου αὐτοῦ ἐργατικοῦ προσωπικοῦ, δέν τελοῦν προφανῶς ἐν ἀρμονίᾳ πρός τάς προπαρατεθείσας διατάξεις τοῦ ισχύοντος Συντάγματος, ὡς οὐσιωδῶς παρεκκλίνουσαι τῶν ὑπ' αὐτοῦ τιθεμένων ἀρχῶν τής ισότητας, τής ἐλευθερίας συμμετοχῆς εἰς τήν οἰκονομικήν ζωὴν τής χώρας καὶ τού δικαιώματος πρός ἐργασίαν τῶν ἄλλων, συνεπαγόμεναι ἀνεπιτρεπτον συνταγματικόν περιορισμόν τής ἐπαγγελματικῆς δραστηριότητος τῶν ἐπιχειρήσεων, αἵτινες διαθέτουσαι ἐπαρκεῖς ἴδιας ἐκ συμβάσεως ἐργατικάς δυνάμεις πρός ἐκτέλεσιν τῶν ὡς είρηται μή ἀπαιτουσῶν καὶ εἰδικάς γνώσεις κωλύονται εἰς τήν χρησιμοποίησιν αὐτῶν (Α.Π. 234/1979 ἐνθ. ἀν.).

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

BROSSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel.: 4521 111

Telex: 21 2558

21 2559

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

• Δέκα εξ χώρων με άκτας έπι της Μεσογείου θαλάσσης συνεφώνησαν νά δαπανήσουν 12 έκατον δολάρια μεταξύ του 1981 και 1983 διά την καταπολέμησην της θαλασσίας ρυπανσεώς είς την περιοχή της Μεσογείου. Αι Αθήναι θά χρησιμοποιήσουν ως κέντρον των έπιχειρήσεων. Ός άνεκοινώθη, οι κυριώτεροι φορεις ρυπάνσεως της Μεσογείου είναι κατά σειρά: τα βιομηχανικά άποβλητα, οι ύπονομοι και τα χημικά που χρησιμοποιούνται είς την γεωργίαν.

• 'Η Έπιτροπή της Ευρωπαϊκής Κοινότητος άνελαβε νά διερευνήσῃ κατά πόσον είναι νόμιμος ή άπαγγέλεις νά φοιτούν γυναίκες μηχανικοί είς τη Nautikόν Κολλέγιον της Αμέρισης. Έάν αυτό άντιβαίνει τάς άρχας της κατευθυντηρίου γραμμής της ΕΟΚ περι ίσσητος των δύο φύλων, το Κολλέγιον — το όποιον ήδη δέχεται μαθητρίας ώς άξιωματικούς καταστρώματος — θά άναγκασθή νά έπιτρέψῃ την φοίτησιν καί γυναικών μηχανικών.

• Μεταξύ του 1980 και 1977, ο γαιάνθραξ συμμετείχε μόνον κατά 2% είς την αύξησιν τών ένεργειακών άναγκων των χωρών - μελών του ΟΟΣΑ, ένων τό πετρέλαιον έκαλυπτε τό 67% της αύξησεως. Μία διεθνής μελέτη διά τόν άνθρακα, με τήν όποιαν ησοχολήθησαν περισσότεροι από 80 ειδικοί, καταλήγει είς τό συμπέρασμα ότι ο γαιάνθραξ θά καλύψῃ τό ήμισυ και πλέον τής αύξησης μένης ζητήσεως ένεργειας από τάς χώρας του ΟΟΣΑ κατά τάς έπομένας δύο δεκαετίας.

Αι προβλεπόμεναι εισαγωγαί πετρελαίου του ΟΟΣΑ δεικνύουν μίαν αύξησην από 26 έκατομ. βαρέλια ήμερτσίως τό 1977 είς 29 έκατομ. βαρέλια ήμερτσίως τό έτος 2000. Έάν ο στόχος αυτός έπιτευχθῇ και έάν η χρήσις πυρηνικής ένεργειας είναι δυνατόν νά αύξηση κατά 7-10 φοράς, τότε ο δημιράς θά καλύψῃ τό 37% περίπου τής αύξησεως τών ένεργειακών άναγκων του ΟΟΣΑ.

'Άλλ' αι προβλέψεις αύται ξεπερνοῦν και τούς πλέον αίσιοδέξιους ύπολογισμούς διά τάς ποσότητας πετρελαίου που θά ύπαρχουν τότε διαθέσιμοι. Τό πιθανότερον είναι διά μόνον 22 έκατομ. βαρέλια ήμερτσίως θά είναι διαθέσιμα διά τόν ΟΟΣΑ. Είς τήν περίπτωσιν αύτην ο γαιάνθραξ θά καλύψῃ τό 55% της αύξησεως και έάν καθυστερήσῃ ή έφαρμογή πυρηνικής ένεργειας, τότε θά καλύψῃ τό 67% της αύξησεως — τό αύτο ποσότον που έκαλυπτε τό πετρέλαιον τάς προηγουμένας δύο 10ετίας.

• Κατά τό 1980, 105 πλοία γερμανικής ίδιοτησίας, 1,7 έκατομ. τον. d.w. έπωληθησαν είς άλλοδαπούς. Κύριοι ηγοραστοί οι Κινέζοι οι όποιοι, μεταξύ άλλων, ήγόρασαν από τούς Γερμανούς 36 μπάλκ κάρριερ τών 60.000-70.000 τον.

• 'Η Κοντινένταλ Γκραίνη άνεκοινωσε τήν άποφασίν τής νά κατασκεύάσῃ νέον προβλήτα φορτώσεως δημητριακών είς Γουέστγουέγκο τής Λουζιάνας συνολικής δαπάνης 50 έκατομ. δολαρίων. Θά έχη δυνατότητα φορτώσεως 180.000 μπούσελς ωριαίως είς δύο πλοία ταυτοχρόνως. Θά περατωθῇ

σιον περιβάλλον. "Ηδη τά παραπλήσια θερινά θέρετα έχαρακτηρίσθησαν άκατάλληλα διά κολύμβησιν. Φόβοι μονίμου ρυπάνσεως έπικρατούν μεταξύ τών κατοίκων τών γύρω περιοχών και ήδη μελετώνται αύστηραι ποινιοί διά τά πλοία έκεινα πού δέν είναι έφωδιασμένα μέ τάς καταλήλους συσκευάς βιολογικού καθαρισμού τών άποβλητων.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Μειωμένη σύνθεσης

Είς πρόσφατον συνέδριον έπι τής τεχνικής τών πλοίων, ό Διευθυντής τής Χάπαγκ-Λόύδ, έδήλωσεν ότι διά νά εύδοκιμησῃ η Γερμανική ναυτιλία πρέπει νά κάμη μίαν έπιτυχη σύνθεσην τών τεχνικών δυνατοτήτων, τών συμφερόντων τού προσωπικού και τής οίκονομικής έκμεταλλεύσεως τού πλοίου. "Αν τούτο δέν τό κατορθώσῃ, ο γερμανικός στόλος πρέπει ή νά μεταφερθῇ ύπό ένεας σημαίας ή ν' άπορροφηθῇ ύπό ένεαν επανιριών.

Ο περιορισμός τού άριθμού τών πληρωμάτων έχει επιτευχθῆ χάρις είς τάς τεχνικά έφαρμογάς. Ούτω τά φορτηγά τύπου 36,1 ταξιδεύουν μέ πληρωμα 22 άνδρων άντι τών πρό οκτατίας 35 άτόμων. Πλοία κοντέινερ μέ ικανότητα μεταφοράς 1.500 έμπορικωτών τών 20 ποδών έχει σήμερα πληρωμα 22 άτόμων άντι 37. Σημειωτέον διά η οίκονομία αυτή είναι άπαραίτητος δεδομένου διά ή δαπάνη τών καυσίμων, ήτις άπετλει τό 20% τού κόστους έκμεταλλεύσεως, σημερον άποτελεί τό 60% αυτού.

Ο στόχος τής έπανδρώσεως τού πλοίου μέ 12 μόνον άτομα, προϋποθέτει άκομη τήν επίλυσην πολλών προβλημάτων και ιδίως τού προβλήματος τής παρουσίας ένός μονον άνθρωπου είς τήν γέφυραν διά τήν κυβέρνησην, τήν ναυσιπλοΐαν, τήν μηχανήν και τόν άσύρματον. Η πείρα τής Χάπαγκ-Λόύδ έπι 4 πλοίων τύπου "Ερλάγκεν — Έξπρές" άπέδειε διά είναι δυνατή η περαιτέρω μείωσης τών 22 προσώπων είς 18 άτομα έξι ών 2 γυναίκες.

Νά ληφθούν μέτρα

Τάς αύτάς περίπου άπόφεις διετύπωσεν ο Πρόεδρος τής Ένωσεως Έφοπλιστών τής Γερμανίας, διστις έδήλωσεν ότι ένων δύναται τίς νά βλέπη μέ αίσιοδοξίαν τήν είς τό μέλλον έξελιξην τής ζητήσεως θαλασσίων μεταφορών (αύξησης πληθυσμού, πρόσοδος, κατανομή έργασιας κ.λ.π.) ή τόχη τής γερμανικής ναυτιλίας θά έξαρτηθῇ εκ τού έναν δυνηθή αυτή νά προσαρμοσθῇ είς τάς συνθήκας τής παγκοσμίου άγοράς. Ή διακύμανσις τού δολαρίου, τό υψηλόν μισθολογικόν έπιπεδον τής χώρας και αί ύψηλα οίκονομικά έπιβαρυνσεις, έπεδρασαν σοβαρώς έπι τού γερμανικού έφοπλισμού. "Ηδη πλέον τού ένός τρίτου τού γερμανικού έμπορικού στόλου τελεί ύπο ένεας σημαίας μέ τάσιν συνεχούς αύξησεως τού ποσοστού. Τούτο έπιτρέπει τήν χρησιμοποίησιν ένεων πληρωμάτων άμειβομένων μέ τούς μισθούς τής χώρας καταγωγής των.

Διά νά βοηθή ή έθνικός έφοπλισμός τό

MONTEVIDEO — URUGUAY

UNIVERSAL SHIPPING AGENCY LTD.

SHIP AGENTS — STEVEDORES — BROKERS

DIRECTOR: MATHEOS MICHAEL ELEFTHERIOU

COLON 1567
Montevideo - Uruguay

Cables: UNIMAR
PHONES: 987994 - 906992
A. O. H.: 908003 - 798004
TELEX: 6360 UY

κράτος πρέπει νά λάβη μέτρα ένισχυσεως της ναυτιλίας. Τοιαύτα μέτρα είναι γενικώς μέν ή πάλι κατά της διακρίσεως των σημαίων καί ο έλεγχος του συναγωνισμού τών έπι μή έμπορικών βάσεων λειτουργουσών ναυτιλιών και η καθέρωσης κοινής ναυτιλιακής πολιτικής των χωρών της ΕΟΚ. Ειδικώς πρέπει δέ η αναθεώρησης τών ναυπηγικών έπιχορηγήσεων, ή βελτίωσης τών δρων έκμεταλλεύσεως υπό έθνικην σημαίαν, μείωσης του φόρου κεφαλαίου διά τα υπό γερμανική σημαίαν πλοία κλπ.

Tά ναυπηγεία της

Όλιγάτεραι αί παραγγελίαι είσι τά Γερμανικά ναυπηγεία κατά τό 1980. Κατά τό άπελθον έτος παρεδόθησαν 120 πλοία, 400 χιλ. τον. γκρός άξιας ύπερ τά 2 δισεκ. μάρκων. Κατά 10% άλιγάτερα έναντι τού 1979 και 58% κάτω τού 1977 (4,9 δισεκ. μάρκα). Τά ναυπηγηθέντα τό 1980 ύπολογιζονται άξιας 2,5 περίποι δισεκτ. μάρκων έναντι 3,02 δισεκ. μάρκων τού 1979. Τά ναυπηγεία δέν θά εργασθούν πλήρως. Είς τόν ἀνταγωνισμού τού έξωτερικού άποδίδεται ή ύποχώρησις.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Τά Ναυτιλία των

Μέγας περί τήν Ναυτιλίαν θόρυβος άπο μέρους τών ένδιαφερομένων έφοπλιστών κατά πρώτον λόγον διά τά σχετικά σχέδια τού κ. Ρήγκαν. Διερωτώνται οί άμεσως ένδιαφερόμενοι έφοπλισται, άν ο κ. Ρήγκαν θά περιλάβη είς τάς οίκονομιας και τάς έπιχορηγήσεις, τάς άμεσους και άμεσους πρός τήν Ναυτιλίαν. Μέχρι πρό τίνος δέν τάς έχει περιλάβη είς τάς πρός το Κογκρέσον προτάσεις του.

Ο κ. Ρήγκαν κατά τάς πρό τών έκλογων ομιλίας του δέν παρέλειψε νά δηλώσῃ άπο έπιθυμη μίαν Ναυτιλίαν ισχυράν. Ίδαιτέρως τονίζεται τό γεγονός άπο η Αμερικανική Ναυτιλία μεταφέρει μόλις τά 5 1/2% τού έξωτερικού Αμερικανικού Έμποριου έναντι τού κατωτέρου όρου τών 30%. Δέν πάντως νά σημειωθή άπο πλείστα δύο Αμερικανικής ιδιοκτησίας σκάφη τάκερες και μπάλκ κάρριερς ταξιδεύουν ύπο σημαίας εύκολας. Αύτά και μεταφέρουν τό τρίτον τού Αμερικανικού έμποριου.

Ο κ. Ρήγκαν φαίνεται νά άποκλίνη είς τήν κατάργησην τών ναυπηγικών έπιχορηγήσεων. Οι έφοπλισται άντιτείνουν άπο τάς έπιχορηγήσεις αύτάς τάς λαμβάνουν οι ναυπηγοί και διά οι έφοπλισται.

Οι έφοπλισται στρέφονται καί κατά τού Στέιτ Ντηπάρντμεντ, όπερ θεωρείται ύπευθυνον τής πρός τήν Ναυτιλίαν κρατούσης προκαταλήψεων. Άναφέρονται καί άριθμοί άποδεικνύοντες τήν έκπτωσην τής Αμερικανικής Ναυτιλίας. Κατά τό 1948 τό Αμερικανικόν πλοίον μετέφερε τά 60% τού άπο θαλάσσης Αμερικανικού έμποριου.

Διερωτώνται πάντως οί Αμερικανοί έφοπλισται πώς ο κ. Ρήγκαν θά άντιμετωπίση τό δόλον πρόβλημα τής Αμερικανικής Ναυτιλίας. Χωρίς τάς έπιχορηγήσεις, λόγω τού άκριβου κόστους τής διαχειρίσεως, δέν είναι

κάν νοητή. Πολύ δέ περισσότερον δέν είναι δυνατή ή άναπτυξή της. "Ιδωμεν.

Τά Αμερικανικά ναυπηγεία άποβλέπουν είς τάς παραγγελίας τού Πολεμικού Ναυτικού είς άναπτηρωσαν τών παραγγελιών άμερικανικών έμπορικων πλοίων, αί οποίαι θά έκλειψουν άν αί έπιχορηγήσεις μειωθούν ή έκλειψουν.

Καί τονίζεται: "Ενώ ή Αμερικανική Ναυτιλία φθίνει τό άπερπόντιον έξωτερικού έμποριον άπεινει. Κατά 178% η ίδηθε άπο 297 είς 823 έκατον. τον. μεταξύ τών έτων 1962 καί 1979. Τά 95% τού Αμερικανικού έμποριον διενεργείται άπο θαλάσσης και μόνον τά 25% δι' Αμερικανικών πλοίων, έναντι τών 60% κατά τό 1948.

Οι γαιάνθρακες

Κατά τάς δύο προσεχείς δεκαετίας ή φόρτωσης Αμερικανική γαιάνθρακος θά άποσχολήση σκάφη 77,5 έκατομ. τον. d.w. έναντι τών σημερινών 15,5 έκατομ. τον. Καί τά σκάφη άπο 336 τής σημερον είς 1.314. Τά ίμισυ τών σκαφών αύτών θά είναι 100 χιλ. τον. καί δην. Είκοσι πέντε τοις έκατον θά είναι μεταξύ 50-70.000 τον. d.w. καί 10% είς πλοία κάτω τών 35 χιλ. τόννων. Οι λιμένες πρέπει νά δέχονται τά μεγάλα αύτά σκάφη. Πρέπει νά έχουν βιθίσματα 55 ποδών.

"Οσον άφορά τήν συμμετοχήν Αμερικανικών πλοίων είς τάς μεταφοράς τού γαιάνθρακος άποδεικνύονται διάφορα τεχνικά μέτρα, τά όποια θά έπετρεπον δυνατήν τήν συμμετοχήν αύτήν.

Τά τεχνικά μέτρα καί αί βελτιώσεις άναφέρονται είς δύον τούς Αμερικανικούς λιμένες τόσον τούς Ανατολικούς δύον καί τούς Δυτικούς. Διαπιστούται πάντως τό γεγονός άπο οι γαιάνθραξ θά είναι προϊόντος τού χρόνου ή κινητήριος δύναμις ήτις θά αντικαθιστά τό άκριβον πετρέλαιον.

Τά χρεωκοπία τής «Σητρέιν»

"Η άπο έτών άντιμετωπίζουσα οίκονομικά προβλήματα άμερικανική έταιρία «Σητρέιν Λάινες» ύπεβαλε προσφάτως αίτησην χρεωκοπίας. Ή πρώτη είς τόν κόσμον έταιρία διακινήσεως κοντένερος ένεφάνισε ζημίας κατά τά έπτα άπο τά τελευταία 11 έτη καί, ώς γεγονός, ούδεποτε συνήλθεν άπο τήν άπωλειαν τών κερδοφόρων συμβολαίων μεταφοράς τροφίμων διά τούς μαχομένους είς τό Βιετνάμ καί τήν άνατιμησην τών καυσίμων.

"Η ιστορία τής «Σητρέιν» είναι περιπέπλεγμένη λόγω τών στενών δεσμών της μέδιαφόρους άμερικανικούς κρατικούς όργανομούς οι όποιοι παρέχουν οίκονομικήν βοήθειαν είς πλοιοκτήτας καί ναυπηγεία βάσει τής άρχης άπο η Ναυτιλία διαδραματίζει στρατηγικόν ρόλον είς τήν άμυναν τής χώρας.

"Άπο τήν Ναυτιλήν Διοίκησιν, τού Υπουργείου Έμποριου, άνεφερθή άπο η Σητρέιν ό. φειλεί 350 έκατομ. δολ. άπο δάνεια πού έχουν έγγυηθει διάφοροι κρατικοί όργανοι. Η παράτασης τής έξοφλησεως τών δανείων αύτών άπετρεψε συχνά τήν χρεωκοπίαν τής έταιρίας είς τό περιελθόν, ήτις κατά καιρούς έφαίνετο άναπόφευκτος.

Τό πλέον πρόσφατον, καί προφανώς τό

τελικόν, δράμα τής έταιρίας ήρχισε τόν παρελθόντα Σεπτέμβριον, δταν άνηγγειλεν άπο άποσύρεται τής γραμμής κοντένερος Βορείου Ατλαντικού — Εύρωπης, έξ αιτίας τών ζημιών πού ύπεστη τά τελευταία έτη είς τήν γραμμήν αύτήν δπού έπικρατει έξύτατος καί, συχνά, άθεμιτος άνταγωνισμός. Τά πλοία τής γραμμής αύτής έπωληθσαν είς Αυστραλίανή έταιρίαν άντι 33 έκατομ. δολλαρίων, άλλ' άργότερον οι Αύστραλοι ύπεβαλον άγγην έναντι τής «Σητρέιν», μέ τόν ισχυρισμόν άπο η γραμμή είχε πωληθεί προηγουμένως είς άλλους.

"Ολίγας έβδομαδας άργότερον, ή «Σητρέιν» έπώλησεν είς άγοραστά τής Απωνοτίκη τά συμφέροντά της είς τήν γραμμήν τού Ειρηνικού. Η γραμμή αύτή ήτο έπικερδής, άλλ' ύπεχρεώθη νά προβή είς τήν πώλησην λόγω πιεσεων άπο τήν κυριωτέραν δανειστριαν τράπεζαν, τήν Τσέις Μανχάτ-

"Εν έτος ένωρίτερον είχε πωληθεί τά συμφέροντά της έτον ναυπηγείον τού Μπρούκλιν καί σήμερον τέσσαρα μεγάλα τάκερες, ένα διύλιστριον καί δύο σκάφη μεταφοράς βαρών πορτών, χρονοναυλωμένα είς τόν στρατόν, είναι δύο δσα άπομένουν είς τήν άλλοτε κραταιάν «Σητρέιν».

ΙΑΠΩΝΙΑ

Τά ναυπηγεία της

Τά Ιαπωνικά ναυπηγεία ηξέσαν τήν συμφέροντά της είς τήν παγκόσμιον άγοράν κατά τό 1980. Η αύξησης αύτή θά συζητηθή τήν 17ην Μαρτίου είς τόν ΟΟΣΑ των Παρισίων. Υπήρξεν μία σιωπήρα συνεννόσησις μέ τούς Εύρωπαις ναυπηγούς διά 50.500 βάσιν.

Τό παρελθόν έτος τά Ιαπωνικά ναυπηγεία έπετυχον παραγγελίας 6.597.000 τον. γκρός καί τά Εύρωπαικά 4.383.000 τον. γκρός.

Τά Ιαπωνικά ναυπηγεία συνεκέντρωσαν τάς παραγγελίας τών έφοπλιστών τής Νοτιοανατολικής Ασίας, άλλα καί μεγάλα σκάφη Εύρωπαιων έφοπλιστων.

ΙΝΔΙΑ

Δάνεια διά τήν άναπτυξήν τού στόλου

Τά κυβέρνησης τού Νέου Δελχί ένεκρινε δανειοδοτήσεις ύψους 129 έκατομ. δολλαρίων διά τήν πρόσκτησην νεοτεύκτων καί μεταχειρισμένων πλοίων συνολικής χωρητικότητος 270.000 τον. γκρός, έντος τού 12μήνου πού λήγει τόν προσεχή Μάρτιον. Βάσει τού προγράμματος αύτού, άνω τών 10 ναυτιλιακών έταιριων τής Ινδίας θά προσθέουν 21 άκρημό πλοία είς τόν έμπορικον στόλον τής χώρας, πού φθάνει σήμερον τά 5 έκατομ. τον. γκρός. "Ενας άριθμός νεοτεύκτων θά κατασευασθή είς έγχωρια ναυπηγεία. Αί άνωτέρω δανειοδοτήσεις παρέχονται άσαντος τού δευτού προγράμματος άναπτυξής τής ναυτιλίας (Απρίλιος 1980 - Μάρτιος 1985), τό οποίον άποβλεπε είς τήν διάθεσην ένός δισεκ. δολ. διά τήν πρόσκτησην σκάφων 3,3 έκατομ. τον. γκρός έντος τής περιόδου αύτής.

Καθώς ή Ινδική ναυτιλία συνέρχεται άπο τήν μακροχρόνιον κρίσιν, άναμένεται άπο αιτήσεις διά δανειοδότησιν θά πολλαπλασιασθούν έντος τών προσεχών μηνών. Εξόφλησης τών δανείων αύτών θά πραγματοποιείται έντος 12 έτων, μέ διετές χρεωστάσιον καί έπιτόκιον 7,5% έτησίως. Αί άγοραί θά είναι τοις μετρητοίς. Τελικός στόχος ή μεταφορά περισσότερων έθνικών πορτών είς πλοία φέροντα τήν Ινδικήν σημαίαν.

Αι τακτικά γραμμαί

Μέ στόχον τών έκαυγχρονισμόν καί τήν έπεκτασιν τών τακτικών γραμμών τής χώρας,

«BOMBAY»

N E G R I S

Overseas Suppliers - Shipchandlers

G.P.O. BOX 87. BOMBAY 400038. INDIA · CABLES: NEGRISCLEO
Phones: 261068 - 268656 · A.O.H. 211534 · Telex: 011-5718 XIOS

ή μεγαλυτέρα ναυτιλιακή έταιρία της Ινδίας, η κρατική «Σιτπιγκ Κορπορέισον όφ Ιντια», έστραφή από τού 1978 είς τά πλοϊα-κοντέινερς. Ηρχισε μέ ένα σκάφος μεταφοράς 859 εμποροκιβωτών είς τήν γραμμήν Αύστραλίας και τώρα διαθέτει ένα στόλον μεταφοράς 8.641 κοντέινερς πού χρηματοποιείται είς τάς γραμμάς Ήνωμένων Πολιτειών και Καναδά. Μεγ. Βρετανίας και Κόντινεντ, Ρωσίας, Μαύρης Θαλάσσης και Μεσογείου, Ιαπωνίας και Νέας Ζηλανδίας. Τέσσαρα άκομη πλοϊα-κοντέινερς θα προστεθούν λίγα προσεχώς, διά νά αύξησουν τήν μεταφορική ικανότητα τού στόλου τής έταιρίας είς 10.449 εμπορευματοκιβώτια.

Τόν Δεκέμβριον ή έταιρία ένεκανίσασε μάλιν νέαν γραμμήν από το Μαδράς και τήν Βομβάρην πρός τήν Δυτικήν Αφρικήν, είς τήν οποίαν θα χρηματοποιούνται τά πλοϊα τής γραμμής Βορ. Ατλαντικού, πραγματοποιούντα μεταφόρτωσιν είς Μασσαλίαν. Πιστεύεται διτή ή νέα αύτη γραμμή έχει σημαντικής δυνατότητας αναπτύξεως και προγραμματίζεται ήδη η χρηματοποίησης ένος σκάφους πολλαπλής χρήσεως τών 16.165 τον., τό όποιον θα προσεγγίζει άπ' εύθειας είς τούς λιμένας Κοτονού, Αμπιτζάν και Λάγος χωρίς μεταφόρτωσιν είς Μασσαλίαν.

Tά ναυπηγεία

Διά νά ένισχυσύ τήν έγχωριον ναυπηγικήν βιομηχανίαν, ή κυβέρνησης παρέχει ευνοϊκούς δρους δανεισδοτήσεως είς τάς Ινδικάς, κρατικάς και ιδιωτικάς, ναυτιλιακάς έπιχειρησέως. Οὕτω είς τάς άρχας τού έτους αι παραγγελίαι είς τά ναυπηγεία τού Κοσίν άνεφέροντο είς πέντε μπάλκ κάρριερς τών 75.000 τον., είς τά ναυπηγεία τού Βιζακαπανάμ δύο μπάλκ κάρριερς τών 20.000 τον. και έξι τών 26.000 τον. και είς τά ναυπηγεία τού Ίνδουστάν ένα σκάφος πολλαπλής χρήσεως τών 21.500 τον., τρία τών 13.700 τον., τρία τών 16.700 τον. και τρία μπάλκ κάρριερς τών 27.000 τον., με παραδόσεις έξι-κινουμένας μέχρι τό 1983. Ένας άριθμός σκαφών έχει έπισης παραγγελθεί είς Ιαπωνικά, Γιουγκοσλαυκά και Βρετανικά ναυπηγεία.

Oι λιμένες

Μακροπρόθεαμον πρόγραμμα άναπτύξεως τών ινδικών λιμένων τελεί ύπό έκτελεσιν άπό έτών. Είς το Μαδράς, θά κατασκευασθή τερματικός σταθμός διά κοντέινερς, συνολικής δαπάνης 28 έκατον. δολλαρίων. Αι λιμενικαί άρχαι τής Καλκούτας φιλοδοξούν νά αύξησουν τόν άριθμόν τών διακινουμένων κοντέινερς άπό 400 είς 1.000 μονάδας μηνιαίων έντος τού 1980. Συνολικώς, έντος τών πλαισίων τού δευτού προγράμματος ναυτιλιακής άναπτύξεως θά διατεθούν μέχρι τό 1985 κεφάλαια ύψους 826 έκατον. δολλαρίων διά τόν έκανυχρονισμόν τών 10 μεγαλυτέρων λιμένων τής χώρας.

IΣΠΑΝΙΑ

Zητοῦν νέον νόμον

Παρά τήν έπι σειράν έτων σημειουμένην αὔξησιν, ο ισπανικός στόλος δέν ήδυνήθη νά ύπερηπηδήση τό γράμμα τών 8 έκατομτώνων. Πολλοί διερωτώνται λοιπόν μήπως ή αὔξησις έφθασε τό δρίον πέραν τού ότοιον θ' άρχιση ή κάμψις. Είς το έρωτημα υπότην διτή ή ισπανική ναυτιλία δρᾶ έντος οίκονομικών και νομικών πλαισίων έντελως άπροσφόρων διά τήν περαιτέρω άναττυξή τής. Μόνον έάν έλευθερωθή έκ τών ίσομεύσεων είς άς ύποβάλλεται σημόρ, είαι δυνατόν ν' άναπτύξῃ τάς δυνατότητάς ης. Διά τόν λόγον αύτόν ή "Ένωσις έζητησε ιπό τής Κυβέρνησην ένα νέον νόμον όργανωσες τής έμπορικής ναυτιλίας έπι τή βάσει τού όποιου ή έμποριός στόλος, καθιστάτενος συναγωνιστικός και διαθέτων έπαρκη

και ίκανά πληρώματα, δέν δυνηθή νά συμβάλη είς τήν μελλοντικήν άναπτυξήν τής βιομηχανίας.

KINA

Διάκριση σημαίας

Ο έμπορικός στόλος τής Κίνας μεταφέρει όλιγάτερον τού 70% τών φορτίων, πού δικαιούται νά μεταφέρη βάσει τών διαφόρων διμερών συμφωνιών, συμφώνως με δηλώσεις έκπροσώπου τής έταιρίας "Τσάινα Όσεαν Σιτπιγκ Κο.".

"Μολονότι", είπε, «κατεβλήθησαν τεράστια προσπάθεια τελευταίως διά τήν άναπτυξήν τού κινεζικού στόλου, ύπάρχουν άκομη άρκετά φορτία (τά όποια ή Κίνα δικαιούται νά μεταφέρη) διακινούμενα ύπό έξενων ή ναυλωμένων πλοίων».

Βάσει συμφωνίας πού ύπεγράφη τόν παρελθόντα Σεπτέμβριον μεταξύ Κίνας και Ήνωμένων Πολιτειών, έκάστη τών δύο χωρών δικαιούται νά μεταφέρη τό τρίτον τών μεταξύ των διακινουμένων φορτίων, με τό ύπολοιπον τρίτον ύπέρ πλοίων τρίτων χωρών. Άλλα αι περισσότεραι διμερείς συμφωνίαι πού έχει ύπογράψει η Κίνα άναφέρονται είς 50-50 κατανομήν τών φορτίων. Παρομοίους συμφωνίας έχει μέ τήν Δανίαν, τήν Νορβηγίαν, τό Βέλγιον, τήν Όλλανδίαν και άρκετάς χωράς τής Λατινικής Αμερικής.

NORVΗΓΙΑ

Νά έξομοιωθή με τήν βιομηχανίαν

Η "Ένωσις τών Νορβηγών έφοπλιστών, λαβούσα γνώσιν τής λευκής βίβλου, τήν όποιαν ή Κυβέρνησης κατήρτησε διά τήν χερσαίαν βιομηχανίαν και είς τήν όποιαν περιέχονται αι ύπέρ αύτής προτάσεις τής Κυβέρνησης πρός τό Κοινοβούλιον, παρεκάλεσε δημοσίευσης άναβληθή ή ένώπιον τού Κοινοβουλίου συζήτησις περί έμπορικής ναυτιλίας, ώστε η Κυβέρνησης νά έπανεξετάση τάς έπι αύτής θέσεις της.

Κατά τήν άντιλψην τών έφοπλιστών ή κυβερνητική άντιμετώπισης τής βιομηχανίας είναι τόσον εύνοική και ρεαλιστική ώστε νά

μή συγκρίνεται πρός έκείνην τής ναυτιλίας. "Η ώς άνω ίευκή βίβλος περιέχει χρηματικάς διευκολύνσεις, νέαν ρύθμισιν τών άποσθέσεων, άνιμετωπισιν τού ξένου συναγωνισμού και πλλάς άλλας λύσεις τών προβλημάτων τής βιομηχανίας, αιτίνες είναι έντελως άγνωστοι είς τήν έμπορικήν ναυτιλίαν. "Υπομιμήσκουν έξι διλλους οι έφοπλισταί διτή ή ναυτιλία, έξασθενήσασα ασθαρώς έτης της κρίσεων ή δηληθεν, έχει άνάγκη διλωνών, άναγκαίων μέτρων πρός άποκλησιαν τού κεφαλίου τής. Χαρακτηριστικόν είναι διτή ή ένων άγνωρίζεται η άνάγκη διεθνοποίησεως τής βιομηχανίας, αι άρμοδιοι Αρχαί έμφανίζονται αύστηραί και άρνητικοί δισάκις πρόκειται περί είσοδου έφοπλιστικών μονάδων είς δεθνή συγκροτήματα ή περί έπενδυσεων ύπό έξενας σημαίας.

Σημαντήρες κινδύνου

Κατά τήν διάφειαν τού έτους θά καταστή ύποχρεωτικός ή έφοδιασμός δλων τών έμπορικών και άλιευτικών πλοίων δι' έπιπλεοντος σημαντήρος κινδύνου. "Η συσκευή αύτη λειτουργή σύτομας έν περιπτώσει ναυαγίου και δι' ήφ' δλες τάς συνθήκας καιρού και θερμότητος και έκπεμπει έπι πολλάς ήμέρας είς άπροναυτικάς συχνότητας (τόσον διά τήν στρατιωτικήν δσον και διά τήν πολιτικήν άφεροποίαν) τό σήμα κινδύνου, είς ίδιαν δέ συχνότητα πληροφορίας περί τής θέσεως, τής γαταστάσεως και τής ταυτότητος τού πλοίου.

"Η ύπό άρμοδιων κρυπτικών ύπηρεσιών έγκεκριμένη συσκευή σημαντήρος στοιχίζει περί 10.000 κορώνας και διατίθενται πρός τό παρόν μόνον ύπό τού Οίκου Τζότρον - Έλεκτρονίκ, έφυδιασμένου διά σχετικώς άδειας. Συντόμως δημος και δεύτερος οίκος, η Ντέσα Α.Ε. προβλέπεται νά έφοδιασθή διά σχετικής άδειας. Σημειούται διτή ή Νορβηγία είναι ή μόνη χώρα, ήτις κατέστησε ύποχρεωτικόν τόν έφοδιασμόν τών πλοίων δι' έπιπλεογτος αύτομάτου σημαντήρος κινδύνου.

Διευκολύνσεις

Οι Νορβηγοί έφοπλισταί θά κινηθούν τήν προσεχή έβδομάδα, έπιδικωντες μίαν έλαφρην σημείωσης τής Έθνικής νομοθεσίας ώστε νά άναπτυχθή ή άνταγωνιστικότης τής Νορβηγίας



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.: 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

κής ναυτιλίας. Η Νορβηγική έργατική Κυβέρνησης ύπεβαλε είς τό Κρινοβούλιον σχέδιον νέας ναυτιλιακής πολιτικής. Η ένωσης τών Νορβηγών έφοπλιστών κινείται διά την έπισημον αλλαγήν, έπιζητούσα μείωσην τού πληρώματος εύκολωτέρα τήν νηολόγησιν νορβηγικών πλοίων είς ένα νηολόγιο και μεγαλυτέραν έλευθερίαν είς τάς έπενδυσις.

Κυριώτερον δμως σημείον τού ύποβληθέντος σχεδίου είναι ο έπιδιυκόμενος στόχος τής νέας ναυτιλιακής πολιτικής, ήτις συνίσταται είς τήν ένισχυσιν τής Νορβηγικής ναυτιλιακής βιομηχνίας είς τόν άγώνα της διά τήν διεθνή τής ζάνταγνιστικότητα.

Θά περιέχει έπισης λεπτομερή τεκμηρίωσιν τών έπιπτώσεων τών Κυβερνητικών σχέδιων και τής οίκονομηκής πολιτικής διά τό έπιπεδον κόστους και παραγγυικότητος τού ναυτιλιακού τομέως.

Η "Ενωσική τών νορβηγών ιφοπλιστών έλπιζει διτί πλείσται τών άπόψεών της θά ένσωματωθούν είς τήν τελικήν έκθεσιν τού σχεδίου.

ΠΑΝΑΜΑΣ

"Οχι σημαία εύκολιας

Ο Παναμαϊκής θέλει νά άποβάλλη τήν φήμην περί σημαίας εύκολιάς. Μέτρα λαμβάνονται κατά τών ύγρους ηγεμονίας των πλοίων. Κατά δηλώσεις τού άρμοδιου παράγοντος τής Διοικήσεως τό Παναμαϊκόν νηολόγιον

θά παραμείνη άνοικτόν, άλλα διά τά ύποσυντήρητα πλοία, τά πληρώματα και τά μέσα έκμεταλλεύσεως των, τά πλοία αύτά δένθα μείνουν έπι μακρόν είς τό Παναμαϊκόν νηολόγιον. "Ηδη μερικά σκάφη διεγράφησαν έξ αύτών. Τά τέλη σημειωτέον, ηύξηθησαν. Τά διπλώματα, και αι δαπάναι νηολογήσεως ηύξηθησαν έπισης.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Αι εισπράξεις τής ναυτιλίας

Αι συναλλαγματικαί εισπράξεις τού Σουηδικού έφοπλισμού κατά τό 1980 θά φθάσουν τά 12 δισεκ. κορωνών έναντι 8,9 τού 1979, παρουσιάζουσαι αιδέσιν κατά 35%. Τούτο θεωρεῖται συνέπεια τής βελτιώσεως τής δομής τού σουηδικού έφοπλισμού ίδιως είς δι, τι άφορά τάς χύδην μεταφοράς διά τάς σημαίας έναντι τών μεγάλων μίαν έκανοντάδα περίπου έναν μπάλκ-κάρριερ. Πάντως έάν έκπεσθούν αι δαπάναι τού έθνικού έφοπλισμού είς τό έξωτερικόν τό καθαρόν συναλλαγματικόν πλεόνασμα θά είναι τής τάξεως τών 2,8 δισεκ. κορωνών, δσον περίπου και τό περισσονόν.

Τοιουτοτρόπως ο σουηδικός έφοπλισμός έπανεύρε τήν θέσιν τήν όποιαν κατείχε είς τάς άρχας τής δεκαετίας τού 1970 μεταξύ τών μεγάλων έξαγωγικών βιομηχανιών τής χώρας, είς τήν όποιαν άποφέρει τό 10% τών συναλλαγματικών τής πόρων.

Δίκη δι' άνασφαλές πλοίον

Έγγνωσθη διτί διεξάγεται είς τήν Στοκχόλμην ή δίκη τού Σουηδού έφοπλιστού "Άλλαν Λούντκβιστ κατά τών ναυπηγείων Γκοταβέρκεν άναφορικώς μέ τήν κατασκευήν τού πλοίου «Ρέντ-Σή». Ο έφοπλιστής ισχυρίζεται διτί κατά τήν ναυπηγησιν τού σκάφους διεπράχθησαν πολυάριθμα λάθη και άρνειται νά παραλάβῃ δριστικώς τό πλοίον. Ζητεῖ έπι πλέον τήν άκυρωσιν τού συμβολαίου, τήν έπιστροφήν τών πληρωθέντων 37 έκατομ. κορωνών διά ζημιάς και άπωλειάς.

Τό πλοίον τούτο, φορτηγόν τών 6.300 τον. d.w. καθειλκύσθη τήν 30 Μαρτίου 1978, άλλ. έπειτράφη είς τό ναυπηγείον τόν Αύγουστον τού 1979. Κατά τούς ισχυρισμούς τού έφοπλιστού τό σκάφος έπρεπε νά είναι ένισχυμένον διά ναυσπλοίον είς πάγους μέ βύθισμα 6,83 μ. τό όποιον τό ναυπηγείον ύπεβιβασε είς 5,65 μ. Ή πρωστήριος μηχανή έπρεπε νά ήτο 3.930 ίππων και ύπεβιβάσθη είς 3.000 ίππους. Ένω κατεσκευάσθη διά νά παραλαμβάνη 238 κοντέινερς τών 20 ποδών, άπεδείχθη διτί μέ τό φορτίον τούτο παρουσιάζει άρνητηκή ένισχυσην θέτουσαν έν κινδύνων τήν ζωήν τού πληρώματός του. Τέλος δέν κατέστη δυνατόν νά έπιτευχθῇ στεγανότης είς τά καλύμματα τών κυτών και παρέστη άνάγκη ένισχυσης τής μεγαλυτέρας θυρίδος, πράγμα διπέρ τού άφηρες πάσαν πρακτικήν άξιαν.

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ ΑΝΔΡΕΑ 87 · ΠΕΙΡΑΕΥΣ ΤΗΛ. 4526.644, 4526.666

MTS ΙΑΣΩΝ

MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ

TSS ΑΤΛΑΣ

MV ΕΡΜΗΣ

MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ

MTS ΟΡΦΕΥΣ

MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ

MTS ΑΠΟΛΛΩΝ 11

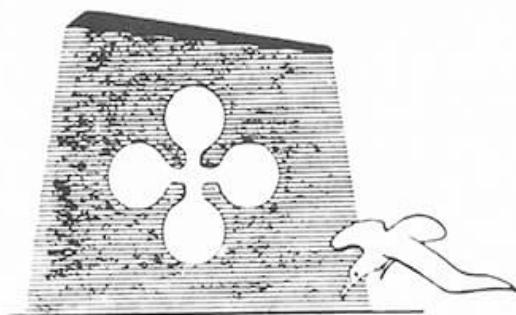
MV ΖΕΥΣ

MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ

MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ

MV ΩΚΕΑΝΟΣ

MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό τήν κυανόλευκον

Εις τον Ύπουργειον Εμπορικής Ναυτιλίας ύπεβλήθησαν αιτήσεις διά τήν έγγραφην σκαφών εις τον Έλληνικόν Νηολόγιον, βάσει τού δρημού 13:

1. «Νέμεσις» μπάλκ κάρριερ (πρώην σουηδικόν «Fidelio») νεοαγορασθέν, 18.781 τον. γκρός, τού 1966, άνηκον εις τήν έταιριαν «Μοῖρα» (κ. Θεόδωρος Στενούκας).

2. «Αριστά γελος» φορτηγόν (πρώην λιβεριανόν ύπό το αύτό δνομα) 9.998 τον. γκρός, τού 1978, άνηκον εις τήν έταιριαν «Πασίφικ καί Κάρριερ» (κ. Μιχ. Καραγεώργης).

3. «Αριστογένης» φορτηγόν (πρώην λιβεριανόν ύπό το αύτό δνομα), 9.998 τον. γκρός, τού 1980, άνηκον εις τήν έταιριαν «Σηφαΐθη Μπάλκ Κάρριερς, (Μιχ. Καραγεώργης).

4. «Αριστάναξ» φορτηγόν (πρώην λιβεριανόν ύπό το αύτό δνομα) 9.998 τον. γκρός, τού 1980, άνηκον εις τήν έταιριαν «Καστίλιαν Μαρίν Κάρριερ» (κ. Μιχ. Καραγεώργης).

5. «Μαριάννα VII» δεξαμενόπλοιον (πρώην νορβηγικόν «Kollskegg») νεοαγορασθέν, 68.411 τον. γκρός, τού 1975, άνηκον εις τήν έταιριαν «Μάρτζυ» (κ. Ιωάνν. Λάτσης).

6. «Γεροστάκος» δεξαμενόπλοιον (πρώην άλλανδικόν «Dosina») νεοαγορασθέν, 38.818 τον. γκρός, τού 1966, άνηκον εις τήν έταιριαν «Καρδάμυλα» (κ. Παντ. Ευθυμιάδης).

7. «Κομπάς Τρέιντερ» φορτηγόν (πρώην παναμαϊκόν «Beatrice») νεοαγορασθέν, 3.858 τον. γκρός, τού 1968, άνηκον εις τήν έταιριαν «Σέβερν» (κ. Νικ. Τραγάκης).

8. «Ρορά Τρέιντερ» φορτηγόν ρό-ρό (πρώην φινλανδικόν «Stratmark») νεοαγορασθέν, 1.552 τον. γκρός, τού 1971, άνηκον εις τήν έταιριαν «Μονούιλλα» (κ. Γεώργ. Σηφάκης).

9. «Πρωτόμαχος» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανόν «Star Emerald») νεοαγορασθέν, 16.191 τον. γκρός τού 1975, άνηκον εις τήν έταιριαν «Πρωτόμαχος» (κ. Ιωάνν. Λαμπρινουδάκης).

10. «Φαδώρα» φορτηγόν (πρώην βραζιλιανόν «Rodrigo Torrealba») νεοαγορα-

σθέν, 9.112 τον. γκρός, τού 1973, άνηκον εις τήν έταιριαν «Σούλκις» (κ. Γερ. Αμοργιανός).

11. «Κότον Τρέιντερ» φορτηγόν (πρώην «Cam Azobe» σημαία Καμερούν) νεοαγορασθέν, 7.689 τον. γκρός, τού 1914, άνηκον εις τήν έταιριαν «Τσάιλτον» (κ. Γεώργ. Σηφάκης).

12. «Χιών Τρέιντερ» ψυγείο (πρώην άγγλικόν «Davao») νεοαγορασθέν, 1.772 τον. γκρός, τού 1964, άνηκον εις τήν έταιριαν «Υδρα» (κ. Ιωάνν. Λύρας).

13. «Χιών Κάρριερ» ψυγείο (πρώην άγγλικόν «Darien») νεοαγορασθέν, 4.970 τον. γκρός, τού 1964, άνηκον εις τήν έταιριαν «Ιχνούσσα» (κ. Ιωάνν. Λύρας).

Παραλαβή νεοτεύκτου

Από τα Βρεταννικά ναυπηγεία τού Γκόβαν παρεδόθη, τήν 27ην Φεβρουαρίου, τό 26.400 τον. d.w. μπάλκ κάρριερ «Λόρδος Βύρων», ιδιοκτησίας τού Οκου Μάρκου Φράγκου. Τό άδελφον του σιάφος καθειλκύσθη τήν 5ην Φεβρουαρίου και θά παραδοθή έντός τού Μαΐου, ότε θά πραγματοποιηθή και η τελετή της ονομασίας του. Αμφότερα έχουν έγγραφει εις τά Βρεταννικά νηολόγια.

Άγοραι Κεραγεώργη;

Έγγωσθη διτή ή Ιταλική Έταιρια «Καγκουρώ» τού συγκροτήματο Μπαστόζι, ή όποια παρουσίασε τό 1980 έλειμμα 4 περίπου δισ. λιτρέππια, οφειλόμενον εις κακήν άποδοσιν τών γραμμών τής Σαρδηνίας, προτίθεται νά πωλήσῃ τό έπιβατηγόν πορθμείον «Καγκουρώ - Βέριτεν καί τό φορτηγόν πορθμείον «Καγκουρώ - Γκρίγιο» πρός τόν έφοπλιστικόν οίκου τού Πειραιώς Καραγεώργη άντι 9.500.000 δολλαρίων.

Καθ' έγραψε ο ξένος ναυτιλιακός τύπος ή πώλησης θά είχεν ήδη κλεισθή, έάν τό Ιταλικόν Ύπουργείον Ναυτιλίας είχε δώσει τήν σχετικήν δεδιειν, ήτις άπαιτείται διά τήν μεταβίβασιν Ιταλικού πλοίου πρός άλλοδαπούς. Ή αντίθεσις τού Ύπουργείου οφειλέται κυρίως εις τήν πίεσιν τών ναυτεργατικών συνδικάτων, τά όποια φοβούνται τόν περιορισμόν τών θέσεων άπασχολήσεως τών Ιταλών ναυτικών. Αντιθέτως ό δινής τής Ιταλικής Έταιριας πιστεύει διτή τοιούτον πρόβλημα δεν τίθεται, διότι τό πλεονάζον προσωπικόν θά ήδυνταν ν' άπορροφηθή ύπό τής «Ιταλία Κροτσιέρε — Ιντερνατιονάλ», εις τήν όποιαν τό συγκρότημα Μπαστόζι, μετέχει κατά 70%.

Άγορα πωλήσια

Ηγοράσθη τό δηζελοκίνητον παναμαϊκόν φορτηγόν «Alacrity» 9.171 τον. γκρός, 13.671 τον. d.w. τού 1959. Τιμή 1.5-1.6 έκατομ. δολλαρίων.

— Γύρω τών 3.25 έκατομ. δολλαρίων ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον άγγλικόν μπάλκ κάρριερ «Alimara» 11.315 τον. γκρός, 17.080 τον. d.w. τού 1963.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθησαν τά δειγμένοπλοια: «Μέγας» καί «Ζωή» (λιβεριανόν) 43.231 τον. γκρός, 92.088 τον. d.w. τού 1967 γύρω τών 7.5 έκατομ. δολλαρίων έκατομ. συμπεριλαμβανομένων δύο-τριών έτών τάιμ τσάρτερ εις τούς πωλητάς.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη επίσης τό φορτηγόν «Ιόνιον Σκάου» 8.154 τον. γκρός, τού 1958, 11.700 τον. d.w. άντι 950.000 δολλαρίων.

— Έπωλήθη εις ίνδικά συμφέροντα γύρω τών 11.6 έκατομ. δολλαρίων τό λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Δανίλα» 15.871 τον. γκρός, 25.782 τον. d.w. τού 1972.

— Τό άτμοκίνητον χιλιανόν φορτηγόν «Imperial II» 10.869 τον. γκρός, 11.918 τον. d.w. τού 1965, ήγοράσθη γύρω τών δολ. 1.125.000 καί παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Αλλάιανς Σάξες». Σημαία Έλληνική.

— Έπωλήθη εις τό 7.9 έκατομ. δολλαρίων μέδμεσον παράδοσιν εις «Απω Ανατολήν τό μικτόν σκάφος «Σκύρος» 50.576 τον. γκρός, 100.124 τον. d.w. τού 1967.

— Έπωλήθη τό φορτηγόν «Τάνια» 3.622 τον. γκρός, 5.212 τον. d.w. τού 1957. Τιμή γύρω τών 400.000 δολλαρίων.

— Αντί ποσού γύρω τών 1.150.000 δολλαρίων ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον παναμαϊκόν φορτηγόν «Maratona» 8.717 τον. γκρός, 13.463 τον. d.w. τού 1957.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Ντέλφικ Μίρακλ» 13.092 τον. γκρός, 21.521 τον. d.w. τού 1961, γύρω τών 4 έκατομ. δολλαρίων.

— Ελληνες τού Λονδίνου ήγόρασαν τό δηζελοκίνητον δανικόν μπάλκ κάρριερ «Cattara» 16.822 τον. γκρός, 26.119 τον. d.w. τού 1975 εις τά 11.35 έκατομ. δολλαρίων συμπεριλαμβανομένου τάιμ τσάρτερ εις τά δολ. 7.550 ήμερησίων μέχρι Όκτωβριου 1981.

— Έπωλήθη άντι ποσού 1.6 έκατομ. δολλαρίων τό φορτηγόν «Αύρα» 8.029 τον. γκρός, 13.595 τον. d.w. τού 1959.

— Έπωλήθη εις ιταλικά συμφέροντα καί παρεδόθη τό φορτηγόν «Αίρηνς Σκάου» 3.036 τον. γκρός, τού 1967. Μετωνομάσθη «Garona».

— Γύρω τών 21 έκατομ. δολλαρίων ήγοράσθη παρ' Έλληνων τού Λονδίνου τό δηζελοκίνητον νορβηγικόν μπάλκ κάρριερ «Caloric» 35.764 τον. γκρός, 64.491 τον. d.w. τού 1975.

— Ηγοράσθη τό δηζελοκίνητον όλλανδικόν δεξαμενόπλοιον «Dosina» 38.061 τον. γκρός, 70.361 τον. d.w. τού 1966. Τιμή γύρω τών 4.2 έκατομ. δολλαρίων.

— Ήγοράσθη έπισης τό δηζελοκίνητον άγγλικόν φορτηγόν «Dumbai» 8.876 τον. γκρός, 11.961 τον. d.w. τού 1960

— Αντί ποσού γύρω τών 20 έκατομ. δολλαρίων ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον νορβηγικόν δεξαμενόπλοιον «Kollskegg» 68.441 τον. γκρός, 135.900 τον. d.w. τού 1975.

— Τό δηζελοκίνητον φινλανδικόν ρό-ρό φορτηγόν «Starmark» 1.552 τον. γκρός, 2.823 τον. d.w. τού 1971 ήγοράσθη σε δημοπρασία παρά τής Manta Line τού Πειραιώς γύρω τών 7.075 έκατομ. φινλανδικών μάρκων.

— Ήγοράσθη καί παρελήφθη τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «United Brightness» 11.434 τον. γκρός, 19.440 τον. d.w. τού 1969. Μετωνομάσθη «Μάρκος Ν.». Σημαία Έλληνική.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη — Πειραιεύς

Τηλ.: 4516.439

Ένοικιαζονται με πλήρη κλιματισμόν:

Το Ισόγειον Μ2 300 καί ο ήμιορφος Μ2 300.

‘Ο κ. Αρης Σ. Μανιάς (Aris S. Manes) ιδρυτής καί μέτοχος τής ναυτιλιακής έταιρίας Armada Marine S.A., (Χαρ. Τρικούπη 1, Πειραιεύς τ.τ. 40, τηλ.: 4525289), δηλώνει διτή δεν έχει καμμά άποιντος συγγενική ή έπαγγελματική σχέση μέ διοικούδηποτε άλλον μέ τό ίδιο έπωνυμο στό χώρο τής Ναυτιλίας.

ναυπηγεοπισκευαστική μονάς του Περάματος «Ναυσί».

'Επωλήθη τό «'Ακουαμαρίν»

Τό «'Ακουαμαρίν», παροπλισμένον από τού παρελθόντος Μαΐου, θά έπισκευασθή είς τό Χόγκ Κόργκ και θά έκτελεί κρουαζιέρες 14ημέρους με 250 άνθρωπους μεταξύ Χόγκ Κόργκ και Κόμπε. Έν συνεχεία διά Μπάλι και Φιλιππίνας. Τό σκάφος φέρεται ως πωληθέν είς άλλοδαπούς.

Εἰς τό «'Αμερικαν Μπυρώ»

Εἰς τόν 'Αμερικανικόν Νηογνώμονα τρίτα έρχονται εἰς τήν σειράν τά 'Έλληνικής ίδιοκτησίας σκάφη. Έπι συνόλου 15.857 σκαφών άνηκοντων είς 91 νηολόγια, τά 'Έλληνικής ίδιοκτησίας σκάφη άνήρχοντο κατά τήν 31 Δεκεμβρίου 1980 είς 858. Πρώτη έρχεται ή 'Αμερικανική πλοιοκτησία με 894 σκάφη. Δευτέρα ή Παναμαϊκή με 881 σκάφη. Τρίτη ή 'Έλληνική πλοιοκτησία με 858 σκάφη. Μετ' αὐτήν ή τής Σιγκαπούρης με 533 σκάφη.

Διά τούς Πλοιάρχους Γ' τάξεως

Κατά τήν έξεταστική περίοδο Μαρτίου 1981, Πλοιάρχων Γ' τάξεως θά λάβουν μέρος κάτοχοι άπολυτηρίου ναυτικού Γυμνασίου ή Γυμνασίου ή ισοτίμου Σχολής, οι οποίοι άπέκτησαν μέρος ή άλλοκληρη τής άποκτησίας τού άπολυτηρίου, άλλη οπωσδήποτε μετά τήν παρακολούθησαν τών μαθημάτων τής Δ' τάξεως έξεταξίου Γυμνασίου ή ισοτίμου Σχολής.

Σεμινάριον διά τήν ταχύτητα και κατανάλωσιν τῶν πλοίων

Τήν 18/19ην Μαΐου 1981 θά πραγματοποιηθή είς τό 'Ιδρυμα ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ σεμινάριον ύπό τήν αιγίδα τού Legal Publishing and Conference Division τού Lloyd's of London Press Ltd., με θέμα Ship's Speed and Consumption. Μεταξύ τῶν θυμητῶν θά είναι ο κ. Donald Davies, υπεύθυνος τής διεξαγωγῆς τού σεμιναρίου. Συμμετοχή έλευθερά.

Τό «Σαλέμ»

Μέ τήν πρό 13 μηνών άπωλειαν τού τάνκερ «Σαλέμ» άσχολεται άκομή ή Σκότλαντ Γουάρντ. Ασφάλεια 24 έκατον. δολ. Πλοιαρχός τού σκάφους ό κ. Δημ. Γεωργούλης. Μηχανικός ό κ. 'Αντ. Καλομιρόπουλος. Πρός στιγμήν έφυλακίσθησαν είς Λιβερίαν, μέ τήν άλλαγήν τού καθεστώτος άφεθησαν έλευθεροι.

Σύσκεψις διά τό Ναυπηγεπισκευαστικόν

Τήν 11ην Μαρτίου έπραγματοποιήθη, εἰς τά γραφεία τής 'Ελληνικής Τραπέζης Βιομηχανικής 'Αναπτύξεως, εύρεια σύσκεψις με τήν συμμετοχή τού 'Υπουργού Ναυτιλίας κ. Δικιώρη, τού άπευθύνου τής Διευθύνσεως Ναυτιλιακής 'Υποδομής Πλοιαρχού Λ.Σ. κ. Τροκόπη τού Διοικητού τής Τραπέζης κ. Πεντέζη, τού 'Υπ/τού κ. Σπυριδάκη και τού άπευθύνου Ναυτιλιακής Πίστεως τής ΕΤΒΑ. Μαλτέζου. Τήν Ε.Ε. έξεροσώπησαν όρεδρος κ. Α. Καραγεώργης και ό 'Αντριερός κ. Ε. Γουρδομιχάλης.

Τήν "Ενωσιν Ναυπηγεπισκευαστών οι κ. Χ. Μπότσης, Π. Τσεμπελής και Ράπτης χι τό 'Επιμελητήριον Πειραιώς ό κ. Λακιώντος.

"Η σύσκεψις έπραγματοποιήθη κατόπιν ιστροπή τού Πρωθυπουργού κ. Ράλλη εἰς τάντησιν ύπομνήματος τό όποιον άπεστειείς τόν Πρωθυπουργόν ό κ. Π. Τσεμπελής ή τό όποιον άναφέρετο είς τάς άκολους τρεῖς ουσιώδεις έλλειψεις τής ναυτιλίας μας ύποδομής:

- Τήν έλλειψιν δεξαμενών.
- Τήν έλλειψιν κρηπιδωμάτων προσορμίων.
- Τό βασικόν χρηματοδοτικόν θέμα τῶν έ-

Η ΝΑΥΑΡΧΙΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ «ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΟΝ»



Υπό τής έταιρίας «Γκόλντεν Γιούνιον» παρελήφθη προσφάτως τό 80.013 τόννων d.w. γερμανικόν μπάλκ κάρριερ «Proserpina» τό όποιον μετωνόμασθη «Γκόλντεν Φλάγκ» και υψωσε μένης έταιρίας.

πισκευών.

Κατά τήν σύσκεψιν άπεφασίσθη δημοσίευτος 20ημέρου έτοιμασθούν συγκεκριμέναι προτάσεις εἰς τά θέματα αυτά βάσει σειρᾶς άμεσου προτεραιότητος και νά επαναληφθή ή σύσκεψις με τήν παρουσία και τού 'Αναπλ. 'Υπουργού Συντονισμού κ. I. Παλαιασκρασά δη όποιος και θά ένημερώση σχετικών τόν Πρωθυπουργόν.

Ο κ. Σαίτης εἰς τήν ΕΟΚ

Ο γενικός γραμματεύς τής ΠΝΟ κ. 'Εμμ. Σαίτης έξελέγη μέλος τής Κοινωνικής και Οικονομικής Έπιτροπής τής ΕΟΚ. Ο κ. Σαίτης είχε ύποδειχθή άπό τήν έλληνικήν κυβέρνησιν ώς έκπρόσωπος τού κλάδου τῶν έργαζομένων.

Τά αίτηματα τῶν πλοιάρχων

Η νέα διοίκησις τής 'Ενώσεως Πλοιάρχων έπεσκέφθη τόν 'Υπουργόν Ναυτιλίας κ. Ι. Φικιώρην και τού άνεπτυξε τά αίτηματα και τά προβλήματα τής πλοιαρχικής τάξεως. Η συνεργασία τού κ. 'Υπουργού με τήν διοίκησιν τής 'Ενώσεως Πλοιάρχων διήρκεσε έπι δύωρον και κατ' αύτήν άνεπτυχθησαν έπι λεπτομερεία τά προβλήματα τής τάξεως και τά γενικώτερα αίτηματά της και είς τόν κ. Φικιώρην έπεδρθη και σχετικόν ύπόμνημα, με τό όποιον ζητείται ή άναθεώρησης τής νομοθεσίας περί NAT αναφορικώς με τόν τρόπον ύπολογισμού τῶν συντάξεων, ή άξιοποίησης τῶν άποθεματικών τού NAT διά τής δημιουρ-

γίας Τραπέζης Ναυτικών, ή τροποποίησης τής ισχυούσης νομοθεσίας και ή άλλαγή τής νοιτροπίας τών άρμοδίων διά νά παύση ή έξοντωσις τῶν πλοιάρχων, ή ένεργοποίησης τού Ταμείου 'Ανεργίας διά νά καλυφθούν οι Α' πλοιάρχοι πού άντιμετωπίζουν πρόβλημα έργασίας, ή συμμετοχή τῶν πλοιάρχων είς τά δργανά τής ΕΟΚ είς τά όποια συζητούνται ναυτεργασιακά θέματα και θέματα τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας, ή δημιουργία άνθρωπων συνθηκών είς τήν παροχήν τής περιθάλψεως τού Οίκου Ναύτου, ή τροποποίησης τού KINΔ επί τή βάσει τῶν συγχρόνων δεδομένων και άντιληψεων, ή σύναψις συλλογικών συμβάσεων διά τούς άρχιπλοιάρχους και πλοιάρχους πού διασχολούνται είς ναυτιλιακάς έπιχειρήσεις και ή άναθεώρησης τῶν σχέσεων τῶν λιμενικών και διοικητικών άρχων με τούς πλοιάρχους διά νά παύση συνεχής και άνεξήγητος διωγμός των.

"Όπως έγνωσθη ό κ. Φικιώρης εύρε δικαιολογημένα τά αίτηματα τῶν πλοιάρχων και έπι αύτῶν θά διθούν αι πρέπουσαι λύσεις.

Η άνεργία τῶν μαγείρων

Η 'Ενωσιν Ναυτομαγείρων δύωσε είς τήν δημοσιότητα πίνακα μελών της, τά όποια έργαζονται είς έπιβατηγά και κρουαζιερόπλοια και παραμένουν άνεργα άπό τό παρελθόν φθινόπωρον. Συμφώνως πρός τά στοιχεία τής 'Ενώσεως Ναυτομαγείρων αύτήν τήν στιγμήν οι άνεργοι άρχιμάγειροι άνεργονται είς 47, οι μάγειροι Α' είς 27, οι Β' είς

FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

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

Shipagents & Brokers

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

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

15, οι Γ' εις 9, οι ζαχαροπλάσται εις 6, οι άρτοποιοί εις 11 και οι σφαγεῖς εις 4. Ό πρόσδρος των Ναυτομαγείων ύπεγράμμισε ότι οι δινέργοι του κλάδου είναι περισσότεροι διότι πολλοί εύρισκονται άκομη εις τά χωριά των καὶ δέν προσθήθαν εις τήν έπαγγελματικήν των όργάνων διά τήν άναζητησιν έργασίας. Υπενθυμίζεται διτή ή διοίκησις τής 'Ενώσεως Ναυτομαγείων είχε ζητήσει κατά τό πρόσφατο παρελθόν τήν ένεργοποίησιν τοῦ Ταμείου 'Ανεργίας ώστε οι μάγειροι οι ίδιοι άπασχολούνται εις τά έπιβατηγά και

τουριστικά σκάφη νά έπιδοτούνται κατά τήν διάρκειαν τής άναγκαστικής άνεργίας των κατά τήν χειριμερινήν περιόδου.

'Η Τράπεζα Ναυτικῶν'

"Οπως έγγνωσθη, ηρχισε η προεργασία διά τήν εις βάθος έξετασιν τής προτάσεως τής νέας διοικήσεως τής 'Ενώσεως Πλοιάρχων διά τήν δημιουργίαν τής Τραπέζης Ναυτικῶν διά τής άξιοποίησεως των άποθεματικών τοῦ ΝΑΤ.



ΤΟ ΝΑΥΓΙΟΝ ΤΟΥ «ΔΗΙΦΟΒΟΣ»

Παραβέτομεν κατωτέρω τάς γνωσθείσας λεπτομερείας περί τού ναυαγίου τοῦ έλληνικού πλοίου «Δηϊφόβος», περί τού δόποιού εἰχομεν γράψει εις τό τεύχος τής 1ης Φεβρουαρίου.

Τό σκάφος, μεταλλευματοφόρον 70.341 τον. d.w. έπλεεν ἐκ Nárbik πρός Dounikérkην μέ πλήρες φορτίον μεταλλεύματος. Τήν 25 'Ιανουαρίου περί τήν μεσημβρίαν ἔγνωστοποίησεν εις τό σταθμόν Bod διότι ἐνεφάνισε μεγάλην κλίσιν καὶ ἐκάλει εις βοήθειαν. 'Ως θέσιν του ἐδίε 60 μίλια δυτικῶς τής Traenepa. Δεκαπέντε λεπτά βραδύτερον πάσσε πικοινωνία διεκόπη. Τά έλικοπτερα διασώσεως τοῦ Bodο καὶ τής Orland ἐστάλησαν ἀμέσως εις τήν υπόδειχθείσαν θέσιν καθώς καὶ δύο άεροπλάνα μέ ραντάρ. 'Άλλα μετά δύωρον ἄπαντα ἐπέστρεψαν ἀπρακτα. Τότε ήρχισαν νά ύποπτεύωνται διτή δοθέν στίγμα διτό λανθασμένον. 'Ενδείξεις παρασχεθείσαι ύπο μετεωρολογικού και πλογικού σταθμού τής περιοχῆς ἐστρεψαν τάς ἐρεύνας πρός τελείας δλλην κατεύθυνσιν καὶ μετ' άρχης είχε δοθεῖ ή πραγματική θέσις τού

λίγον ἐν ἀεροπλάνον ἐνετόπισε μεγάλην κηλίδα μαζούτ 40 μίλια δυτικῶς τής Vega. 'Έκει συνεκεντρώθησαν αἱ ἐρευναὶ, ἀλλὰ δυστυχώς ἐπήρχετο διτή τό σκότος, ὃ ἀνέμος καθιστάτο θυελλώδης καὶ ἐμετρήθησαν κύματα 12 μέτρων. Κατά τάς 5 μ.μ. δύο ναυτικοί τοῦ πλοίου περισυνελλέγησαν ύπο διλικοπτέρου καὶ μετεφέρθησαν εις νοσοκομείον. Αἱ ἐρευναὶ, συνεχισθεῖσαι δι' έλικοπτέρων, ἀεροπλάνων καὶ ναυαγοσωστικῶν, ἀπέφερον τόν ἐντοπισμὸν καὶ τήν διάσωσιν 28 ἐν τῶν 38 ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος τοῦ ναυαγήσαντος πλοίου. Τήν 9ην πρωινήν τής ἐπομένης δι 29ος ναυαγὸς εὐρέθη ἐπὶ σχεδίας καὶ διεσώθη. Κατά τήν διάρκειαν τής ἡμέρας ἀνευρέθησαν, παρασυρόμενα ύπο τῶν ρευμάτων πέντε πτώματα ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος. Αἱ ἐρευναὶ ἐσυνεχίσθησαν καὶ καθ' δλην τήν 27ην 'Ιανουαρίου ἀλλ' ἀνευρέσεως δὲλων τῶν σχεδιῶν τοῦ πλοίου, τοῦ δόποιού τελικῶς 4 δῆνδρες ἔθεωρήθησαν ἀποτελέσματος πέραν τής ἀνευρέσεως δὲλων τῶν σχεδιῶν τοῦ πλοίου, τοῦ δόποιού τελικῶς 4 δῆνδρες ἔθεωρήθησαν ἀποτελέσματος.

'Ο νορβηγικός τύπος ύπεστοτήριεν διτή έάν εἴρησθαι διοίκησης της πραγματική θέσις τού

πλοίου θά είχε διασωθεῖ όλόκληρον τό πλήρωμά του. Πάντως δὲ πλοιάρχος αὐτοῦ 'Αντώνιος Μαλανδρῆς, ἐδήλωσεν διτή αὐτός διδωσε τό στίγμα καὶ εἶναι βέβαιος διτή ήτο τό όρθον. Σημειούται διτή ή Νορβηγία είναι ἐφωδιασμένη μέση σύστημα ραδιογνωμέτρου μεσαίων κυμάτων όπερ ἐπιτρέπει τόν πρασδιορισμὸν τής ἀκριβούς θέσεως παντός πλοίου εύρισκομενου μεταξύ Μάγχης, Σκωτίας καὶ Σπιτσβέργης, ἀλλά τό δυστύχημα διτή ήτο τό Δηϊφοβός, μολονότι ἐφωδιασμένον μέση πλοσίων κυμάτων, ἔχρησιμοποίησε τήν συσκευήν VHF ἐνώ ὁ ραδιοσταθμός τοῦ Βοδού διαθέτει ραδιογνωμέτρον VHF.

Ζήτημα τίθεται περί τής καλῆς στοιβασίας τοῦ φορτίου, δεδομένου διτή τό ναυάγιον ὡφείλεται προφανῶς εις μετατόπισιν τοῦ φορτίου. Τό σχέδιον φορτώσεως δεικνύεται διτή τό φορτίον ἡλέγχετο κανονικῶς καὶ διτή διλήνησαν πλήρη μεταλλεύματος. Φαίνεται δημόσια διτή τό υδωρ ἡδυνήτη νό διεισδύση εις τά κύτη, πράγμα όπερ ἐξηγεῖ τήν μετατόπισιν καὶ τό ναυάγιον.

Τό πλήρωμα τοῦ Δηϊφοβού περιελάμβανε 21 "Ελληνες ναυτικούς, 10 Πακιστανούς, 4 Ίνδους, 1 Αιγύπτιον, 1 Πορτογάλον καὶ 1 Σεϋχελανόν.

ΑΙΓΑΙΟΝ (ρό-ρό): 'Ως ἀνεκοινώθη εις Πειραιά τήν 26ην Φεβρουαρίου, τό σκάφος εύρισκοτε εις Πέραμα μέ ζημιάς εις άμφοτέρους τάς μηχανάς, ἀπό τοῦ 'Ιανουαρίου. 'Επραγματοποιούντο ἐπισκευαί.

ΑΙΓΑΙ ΛΥΡΙΚ: Εις Μόζι τήν 2αν Μαρτίου, ἐζήτησεν ἐπιθεώρησην ἐπί ζημιῶν ἐπράχειας εις Σαγκάνη τήν 16ην Φεβρουαρίου.

ΑΚΟΥΑΦΑΙΘ: 'Από Χάμπτον ρόδος δι' 'Ιανουαρίων, μέ φορτίον γαιανθράκων, προσέκρουσεν ἐπί τῶν τοιχωμάτων λεκάνης τοῦ Παναμᾶ, τήν 6ην Μαρτίου, ὑποστάν ζημιάς εις τήν πρώραν. 'Εγένετο ἐπιθεώρησης καὶ ἀνελήφθησαν προσωρινάί ἐπισκευαί εις Μπαλμπόσα, αἱ όποιαι ὑπελογίζετο νά περιθωσούν εις 4-5 ημέρας.

ΑΝΝΑ: 'Υποστάν πυρκαϊάν, ἔξεπεμψε σῆμα ἐκτάκτου ἀνάγκης εις πλάτος 42° 51' 30" βόρειον καὶ μῆκος 09° 17' 30" δυτικόν, τήν 24ην Φεβρουαρίου. 'Αργότερον ἀνεκοινώθη



PAPACHRISTIDIS MARITIME INC.

MONTREAL — CANADA

'Αντιπροσωπεύεται εις τήν 'Ελλάδα ύπο τῆς:

THALATTA STEAMSHIP CORPORATION

'Οδός Κολοκοτρώνη 98

Πειραιεύς τ.τ. 8

Τηλ.: (1) 417.2121

Τέλεξ: (601) 21 3110 THAL GR

δι τό πύρ έτεθη ύπο έλεγχον καί τό σκάφος έρρυμου λκήθη είς τόν κόλπον τού Φινιστέρου. Ο υποπλοίαρχος άπεβίωσε, προφανώς άπο έγκαυματα. Οι πλοιοκτήται είς έπαφήν μέ έντοπίους έπισκευαστάς.

ΑΤΑΛΑΝΤΗ: Αφιχθέν είς Όζακαν τήν 26ην Φεβρουαρίου άπο Κασιούνκ, έζητησεν έπιθεώρησιν λόγω ζημιών είς τήν ξέλικα καί τόν πυθμένα. Έγένετο δεξαμενισμός.

ΒΙΚΙ ΛΑΜ: Προσέκρουσεν έπι τού λιβεριανού δηζελοπλοίου «Τρόπικαλ Κουήν» είς Τρίπολιν, τήν 9ην Φεβρουαρίου. Άμφοτέρα ύπεστησαν ζημιάς. Τήν 26ην Φεβρουαρίου τό έλληνικόν σκάφος άφιχθη είς Μάλταν.

ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ: Εξώκειλεν έντος ποταμού, είς Γουιάνα καί άνειλκύθη μετά μερικήν έκφρωσιν μετά τίνας ήμέρας.

ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΙΓΑΙΝΗΑΛ: Εξέπεμψε σήμα κινδύνου τήν 9ην Μαρτίου, είς πλάτος 25° 49' βόρειον καί μήκος 49° 30' δυτικόν, λόγω άκυβερνησίας έν μεσώ θαλασσοταραχής. Έζητηθή ή βοήθεια παραπλέοντων σκαφών. Αργότερον ή βλάβη άποκατεστάθη καί τό σκάφος συνέχισε τό ταξίδιόν του (άπο Μπωμόν δι' Αλεξανδρειαν, μέ φορτίον σίτου).

ΕΥΔΗΜΟΝΟΥΠ: Από ποταμόν «Ορινόκο διά Γιοκοχάμα, τήν 24ην Φεβρουαρίου άνεκοινώθη δι την κατημύνετο είς Χονολουλού μέ μειωμένην ταχύτητα λόγω βλάβης τής μηχανής άπο έκρηξην πού ύπεστη πρό τριτημέρου. Άνελγθησαν μόνιμοι έπισκευαί αι οποίαι άνεμνετο νά περατωθούν περί τά μέσα Μαρτίου.

ΖΕΑ ΣΤΑΡ: Υπό φόρτωσιν είς τόν λιμένα τής Μεράνιας, ύπεστη πυρκαϊάν τήν 9ην Μαρτίου είς τό κύτος No.1 δηπερ περιείχε φορτίον βάμβακος. Τό πύρ κατεστάλη δι' ήμέρας.

ΙΠΑΝΤΑ: Προσήραξε 15 μίλια ξεωθή τής Ιεράπετρας τήν 3ην Μαρτίου, κατά τήν διάρκειαν κακοκαίριας, μέ φορτίον 6.700 τον. ποτασθησ. Κατεκλύθησαν δι' ήδάτων τά κύτη No.1 καί 2, ώς καί τό μηχανοστάσιον.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΟ: Μετά τό πέρας παραλαβής φορτίου σακχάρεως είς Άλεξάνδρειαν, τήν 1ην Μαρτίου, παρετηρήθη πυρκαϊά είς τά κύτη No.2, 3 καί 4. Τό πύρ κατεστάλη διά διοξειδίου τού δινθρακος καί δι' υδατος. Ζημιά είς τά κύτη έλαφραι. Άνεφέρθη έπίσης σαγύρουσις μέ έτερον σκάφος τήν 23ην Φεβρουαρίου.

ΚΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ: Περί προσαράξεως τού δοπού άναφέρομεν είς τό προηγούμενον τεύχος μας, άνειλκύθη τή βοηθεία ρυμουλκών τήν 25ην Φεβρουαρίου καί έπλευσεν είς τόν Κεμπέκ δι' έπιθεώρησιν.

ΚΕΙΡΙ ΠΡΙΟΝ: Επειθεωρήθη είς Σάντος λόγω ζημιών είς τάς γεννητρίας No. 1 καί 3. Ή No. 1 έξηρμόσθη καί δι No.3 ήτο έντος λειτουργίας δταν άπεπλευσε, τήν 12ην Φεβρουαρίου, διά Ρεσίφ. Κατά τήν έκει άφιξην του διεπιστώθησαν ζημιά καί είς τήν γεννητρίαν No. 2. Ανταλλακτικά άφιχθησαν είς Ρεσίφ τήν 21ην Φεβρουαρίου. Έπισκευαι έπερατωθησαν τήν 2αν Μαρτίου καί τήν έπομπην άπεπλευσε διά Μέσην Ανατολήν.

ΛΑΓΚΑΔΑ: Λόγω άνωμαλιών είς τήν μηχανήν, κατά τήν άφιξην του είς Σαίν Μαλό έζήτησε τήν βοήθειαν ρυμουλκού. Τό Έμπορικόν Έπιμελητηρίου τής πόλεως ώς ίδιοκτήτη τού ρυμουλκού, έζήτησε τήν κατάσχεσιν τού πλοίου ώς έξασφάλισιν διά τήν καταβολήν σώστρων.

ΛΑΕΡΤΗΣ: Συνεκρούσθη είς Κίελον μετά τού έλληνικής ιδιοκτησίας λιβεριανού μπάλκ κάρριερ «Ολύμπιον Πάιόνηρ» τήν 27ην Φεβρουαρίου. Τό πρώτον σκάφος δέν ύπεστη ζημιάς, ένω τό δεύτερον είχε δόδοντώσεις είς τήν άριστεράν πλευράν τής πρώρας. Άμφοτέρα συνέχισαν τό ταξίδιόν των, τό μέν διά Στεττίνον τό δέ διά Κούβαν.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ. (Δ.): Από Μπάχια Μπλάνκα διά Ρωσίαν μέ φορτίον γεννημάτων, άνεφερεν δτι προσήραξεν είς τόν διαυλον τού Λιμενού άπόπλου τού 24ην Φεβρουαρίου. Προσπάθειαί άνελκύσεώς του επί διήμερον

άπετυχον. Τελικώς, άνειλκύσθη τήν 27ην τού μηνός κατά τήν διάρκειαν τής παλιρροίας καί συνέχισε τό ταξίδιόν του.

ΜΕΔΟΘΙΚ: Προσέκρουσεν έπι προβλήτος είς Φιλαδέλφειαν τήν 2αν Μαρτίου, ύποστάν ζημιάς είς τήν πρώραν. Συνεστήθη ή έκτελεσις έπισκευών.

ΜΕΡΙΝΤΙΝ ΦΡΙΟ: Υπέστη βλάβην τής μηχανής, τήν 15ην Φεβρουαρίου, είς άποστασιν 250 μιλίων NA τής Γιουγκοσλαβίας. Τό σκάφος κατώρθωσε νά πλεύση είς τόν έκει λιμένα καί νά άγκυροβολήση πρός έπιθεώρησιν.

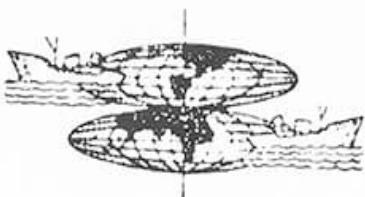
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'ΜΣ (Δ.): Προερχόμενον εκ Καρθαγένα (Κολ.), προσήγγισεν έκτακτως είς Γκονάϊβες ('Αϊτή), τήν 23ην Φεβρουαρίου, λόγω άνωμαλιών είς τόν άξονα.

ΠΕΛΑΓΟΣ: Κατά τήν διάρκειαν έμφόρου ταξίδιον του άπό Τεργέστην (καί Βενετίαν) διά Τζέντα, ύπεστη βλάβην τής μηχανής τήν 3ην Μαρτίου. Πρόσωριναί έπισκευαί έτελεσθησαν ύπο τού πληρώματος άλλα παρετροπήθη βλάβη έν νέου καί τήν έπομπην ήγκυροβόλησεν είς Βρινδήσιον όπου έτελέσθησαν νέαι πρόχειροι έπισκευαί καί τήν 5ην Μαρτίου άπεπλευσε διά τόν προορισμόν του.

ΣΤΑΡ ΑΝΝ: Από Πλάμουθ διά Νέαν Πέραμον, προσήγγισεν είς Λείξες τήν 25ην Φεβρουαρίου μέ ζημιάς είς τήν μηχανήν. Τήν έπομπην άπεπλευσε διά τόν προορισμόν του.

ΤΑΤΙΑΝΑ: Από Σάν Νίκολας (Περού) καί Λόγκ Μπήτης διά Κόμπε, μέ φορτίον σιδηρομεταλλεύματος, ύπεστη βλάβην είς τήν μηχανήν καί προσήγγισεν είς Χονολουλού τήν 9ην Μαρτίου δι' έπισκευάς.

ΧΑΒΑΪΑΝ ΣΑΝ (Δ.): Μέ πλήρες φορτίον άργου πετρελαίου άφιχθη είς Μπάρμπερ Πόιντ (Χονολουλού) τήν 24ην Φεβρουαρίου καί προσέκρουσεν έπι ρυμουλκού κατά τήν προσώριμον του. Πιθαναί ζημιάι είς τά ουφαλά.



YOUR AGENTS AT JEDDAH PORT

TELEX NUMBER: 401162 ATASA SJ (2 Lines)

CABLE ADDRESS: ATASA JEDDAH

OFFICE: 6425216 - 6422518 - 6444039

TELEPHONES: A.O.H. 6653531 - 6420215 6428100

ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES LTD.

Shipping Agents, Bunkers Supplies,
Salvage and Towing Operations

BEST SERVICE, QUICK DESPATCH, COMPETITIVE RATES, MOST EXPERIENCED AGENTS AND STEVEDORES FOR LINERS, CHARTERED AND TRAMP, RO/RO, LASH AND CONTAINER VESSELS

GENERAL AGENTS FOR HELLENIC LINES LIMITED

DIRECTORS

ANDREAS ELLINAS
MICHAEL ELLINAS
PETER PETRIDES

MANAGERS

EMMANUEL THEODOSIOU
MICHAEL TSOUTIS
CHARALAMBOS ELLINAS
ANDREAS IOSSIFAKIS
STYLIANOS KALABOYAS

ASS. MANAGERS

IOANNIS ANTONIADES
MICHAEL STAVROU
GEORGE ELLINAS
IOANNIS ELLINAS
NICOLAOS PAPADOPoulos
IOANNIS IOANNOU

HEAD OFFICE: JEDDAH

P.O. BOX 205

SUB-AGENCIES: YENBO - GIZAN

ATHENS:

ATASA LIMITED

P.O. BOX 65, PALEO PSICHICO, ATHENS
TEL.: 6726077/8, 6723959, A.O.H. 6825881, 6830000
CABLES: "ATASASHIP" - TELEX: 21 4623 ALFA GR

LONDON:

BLUE RIBBON LTD.

COTTS HOUSE CAMOMILE STR., LONDON EC3A 7LL
TEL.: 01-6234024/7, A.O.H. 01-3682788
CABLES: "BLUERIB EC3" - TELEX: 8812043 RIBBON G

Η ναυλαγορά

Το κύριον χαροκτηριστικόν τού διαρρεύσαντος 15θημέρου ήτο η κάρψις τών ναύλων δημητριακών είς την περιοχήν τού Βορ. Ατλαντικού, κατά 2 περίπου δολλαρία, εις μίαν έποχην δημοσίου, κατά παρόδους. Η άγορά έμφανεις βελτίων. Η κάρψις αυτή άποδιεται στο πολλούς είς τάς δυσκολίας που άντιμετωπίζουν αι φορτωσίες γιανθράκων είς τήν περιοχήν τού Χάμπτον Ρόδης και τούς φόδους μιας ένδεχμένης πτήσεως τών άμερικανών θάλασσων. Έν πάσῃ περιπτώσει, τό επικείμενον δνοίγμα τών Μεγάλων Λιμώνων έπιλεται να προσδώση ένα ζητρότερον τόνον είς τήν άγοράν τού Βορείου Ατλαντικού.

Η ζήτησις τοννάς διά μεταφοράς γιανθράκων υπήρξεν έντονος. Οι φορτωτές τής "Ανα" Ανατολής έστρεφοντο πρός τήν Αύστραλιαν, μέ απότελεσμα νά ένισχυθούν πως τά μισθώματα διά κυκλικά ταξίδια Ιαπωνίας - Αύστραλιας. Βελτιώμενοι πως και οι ναύλοι γιανθράκων άπο τήν Ινδίαν.

Τά μεγάλο μικτά σκοφό εύρισκον ίκανοποιητικήν άπασχόλησην είς τάς μεταφοράς αιδηρομεταλλεύματος με ναύλους άνοδικούς.

Γενικός, πορά τήν κάρψιν τών ναύλων είς τήν περιοχήν τού Βορ. Ατλαντικού, αι προοπτικαί σίναι ένθερρυντικαί. Τά δνοίγμα τών Μεγ. Λιμώνων θά πασχολήση σημαντικών δύκων χωρητικότηος και πιστεύεται στο έντονα δίλγων έβδομάδων ή πορεία τής άγοράς θά είναι άνοδική είς δόλους σχεδόν τούς τομείς. Αι άνγκαι τών σοβιετικών είς αιτηρά είναι πιεστικοί. Τά αυτό και τών Κινέζων. Τά φορτία γιανθράκων θά βαίνουν άυξανόμενα δοσμέρου. Ή έπικειμένη παύση τών έχθρωπραξών μετοχύ Ιράν - Ιράν αποτελεί ετερον στοχείο αισιοδοξίας. Ή άγορά αυτή προόρισται νά άπασχολήση μέγα άριθμών πλοίων μετό τήν άποκατάστασιν τής ειρήνης είς τήν Μέσην Ανατολήν.

Κατά τομείς, οι ναύλοι τών τελευταίων ήμερών είχον ώς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα, άπο Κόλπον διά Όλλανδιαν, 55.000 τον., δολ. 18,75 φίο, Μάρτιον. Έτερον, 70.000 τον., δολ. 17,50 φίο, Μάρτιον. Τρίτον, 50.000 τον., δολ. 17,50 φίο, Μάρτιον. Διά Στάβαγκερ, 35.000 τον., δολ. 20,50 φίο, Μάρτιον. Διά Πόρτ Σουδάν, 21.000 τον. (σιτος), δολ. 59 μέ 4.000/800 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιον. Διά Βάρναν, 23.000 τον., δολ. 40 φίο, Μάρτιον. Διά Άλγεριον, 15.000 τον., δολ. 51,50 φίο, Μάρτιον/Απρίλιον. Διά δυτ. άκτην Μεξικού, 20.000 τον., δολ. 32,25 φίο, Μάρτιον. Διά Γάνδην, 52.000 τον., δολ. 18 φίο, Μάρτιον.

Σά καριαρία, άπο Νέαν Υόρκην διά Βενεζουέλαν, 13.500 τον. είς σάκκους, δολ. 37 φίο, Μάρτιον/Απρίλιον.

Γαιάνθρακες, άπο Μόμπιλ διά Ταράντο, 60.000 τον., δολ. 1.035.000 φίο, Μάρτιον. Από Χάρητον Ρόδης διά Ιαπωνίαν, τέσσαρα φορτία τών 55.000 τον. (έν άνα τρίμηνον, μέ έναρξην Ιούλιον), δολ. 23,25.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα, άπο Ρίβερ Πλέιτ δχι πέραν τής Σάντα Φέ, μέ συμπλήρωσιν Μη. Αύρες, δολ. δυτ. άκτην Μεξικού, 14.000 τον., δολ. 45, Μάρτιον. Από Ροζάριο διά Αμβούργον, 11.500 τον., δολ. 33,50 Μάρτιον/Απρίλιον.

Σά καριαρία, άπο Ρεοΐφ/Μασεϊό διά άμερικ. Κόλ-

πον, 15.000 τον., χύμα, δολ. 19 φίο, Μάρτιον. Από Βορ. Βραζιλίαν διά Μαύρην Θάλασσαν 13.500 τον. χύμα δολ. 36 φίο, Μάρτιον.

Σιδηρομετάλλευμα, άπο Τουμπαράδιο Ιαπωνίαν, 63.000 τον., δολ. 860.000 φίο, Μάρτιον. Έτερον, 62.000 τον., δολ. 845.000 φίο, Μάρτιον. Από Πουέρτο Όρντιάς διά Μπιλμπάδ, 40.000 τον., δολ. 18,25 φίο, Μάρτιον. Από Πάιντ Ούμπου διά Ρένκαρ ή Υμουίντεν, 150.000 τον., δολ. 8,25 βάσις 1/1, δολ. 8,90 βάσις 1/2 φίο, Μάρτιον.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Γεννήματα, άπο άμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού διά Ιαπωνίαν, 17.000 τον. (σιτος), δολ. 30,25. Μάιον, Έτερον, 52.000 τον. βαρέα γεννήματα, δολ. 19,25 φίο, Μάρτιον. Από Καλιφόρνιαν διά δυτ. άκτην Μεξικού, 20.000 τον., δολ. 20,75 φίο, Απρίλιον. Από Λόγκ Μπητς διά δυτ. άκτην Μεξικού, 19.800 τον., δολ. 20,50 φίο, Μάρτιον.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Γεννήματα, άπο Μπαγκόγκ διά Νταμμάδι/Κουβέιτ, μαξ. 13.200 τον. όρυζα είς σάκκους, δολ. 43,50 φίο, Μάρτιον.

Σιδηρομετάλλευμα, άπο Κέιπ Λάμπερτ διά Κόντινεντ, 150.000 τον., δολ. 11,90 φίο, Μάρτιον. Από δυτ. Αύστραλιαν διά Ιαπωνίαν, 155.000 τον., δολ. 6,50 φίο, Μάρτιον. Από Γκόβε διά Σάντες, 65.000 τον. 10% (βαξίτης) δολ. 18,725 φίο, Απρίλιον.

ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ - ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ

Σιδηρομετάλλευμα, άπο Μαδράς διά Ιαπωνίαν, 60.000 τον., δολ. 11,55 φίο, Μάρτιον. Από Γκόβε διά Ιαπωνίαν, 30.000 τον. 10%, δολ. 13,40 φίο, Μάρτιον.

Λιπάσματα, άπο Ακαμπα διά Καλκούτταν, 4.000 τον. φωσφάτα, δολ. 22 φίο, Μάρτιον/Απρίλιον.

ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

Σιδηρομετάλλευμα, άπο Μονρόβια διά Όλλανδιαν, 75.000 τον., δολ. 7,50 Μάρτιον.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ - ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Κώκαρια, άπο Κωνσταντζία διά Χάλκητα, μιν./μαξ. 13.950 - 15.500 τον., δολ. 74 φίο, Μάρτιον/Απρίλιον.

KONTINENT

Λιπάσματα, άπο Αμβέρσα/Ρότερνταμ/Αμστερνταμ διά δυτ. άκτην Ινδίας, 13.800 τον. ούρεά, δολ. 48,50 Μάρτιον.

Κρήτη, άπο Αμβέρσαν διά Τζένταν, 10.000 τον. είς σάκκους, δολ. 45 φίο, Μάρτιον.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Μάρτιον, κυκλικόν ταξίδιον Ινδίας, δολ. 14.500 ήμερησίων (78.735 τον., τού 1974).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Μάρτιον, ταξίδιον Κεντρικής Αμερικής, δολ. 9.150 ήμερησίων (20.950 τον., τού 1973).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Μάρτιον, κυκλικόν ταξίδιον Αύστραλιας, δολ. 14.350 ήμερησίων (53.850 τον., τού 1972).

Παράδοσις Σιγκαπούρην, Μάρτιον, ταξίδιον Κόντι-

νεντ, δολ. 8.950 ήμερησίων (28.109 τον.)

Παράδοσις Μουσκάτ, ήμερος, ταξίδιον Ιαπωνίας μέσω Ινδίας, δολ. 8.800 ήμερησίων (31.430 τον., τού 1965).

Παράδοσις Κολόμπο, ήμερος, ταξίδιον Κόντινεντ μέσω Αύστραλιας, δολ. 5.850 ήμερησίων (15.034 τον., τού 1974).

Παράδοσις Ντόρμπρι, Μάρτιον, ταξίδιον Νοτ. Κορέας, δολ. 6.250 ήμερησίων (15.600 τον., τού 1979).

Παράδοσις Γουδρί, Μάρτιον, ταξίδιον Κίνας, δολ. 6.600 ήμερησίων (14.900 τον., τού 1976).

Παράδοσις Κέιπ Πασέρο, Μάρτιον, ταξίδιον Περσικού Κόλπου μέσω Κερπέκ, δολ. 10.750 ήμερησίων (26.450 τον., τού 1977).

Παράδοσις Φλώσιγκ, Μάρτιον, ταξίδιον ήμερικ. Κόλπου, δολ. 6.800 ήμερησίων (26.220 τον., τού 1974).

Παράδοσις Τζαμάικα, Μάρτιον, ταξίδιον Νορβηγίας, δολ. 8.400 ήμερησίων πλέον δώρων δολ. 169.000 (25.300 τον., τού 1972).

Παράδοσις ήμερησίων άμερικ. Κόλπου, Μάρτιον, ταξίδιον Αιγαίου μέ έπαναπαράδοσιν Κέιπ Πασέρο, δολ. 9.000 ήμερησίων πλέον δώρων δολ. 200.000 (31.770 τον., τού 1971).

Παράδοσις Χάμπτον Ρόδης, Μάρτιον, ταξίδιον Ιταλίας, δολ. 8.500 ήμερησίων πλέον δώρων δολ. 170.000 (27.031 τον., τού 1967).

Παράδοσις Σάουθγουεστ Πάρς, ήμερος, ταξίδιον Ιταλίας, δολ. 12.500 ήμερησίων πλέον δώρων δολ. 280.000 (53.346 τον., τού 1976).

Παράδοσις Καλλάδ, Μάρτιον, ταξίδιον Κίνας, δολ. 7.300 ήμερησίων (16.094 τον., τού 1970).

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Ταξίδια 4-6 μηνών, δολ. 15.250 ήμερησίων (61.338 τον., τού 1977).

Ταξίδια 12 μηνών, δολ. 8.600 ήμερησίων (28.109 τον., τού 1968).

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Πλήρης ή κατάρρευσις είς τήν ναυλαγοράν τών δεξαμενοπλοίων λόγω υπερπρασφοράς τοννάς. Τά VLCC άπο τόν Περσικόν Κόλπου, πληρώνονται W 22 διά δυτικάς κατευθύνσεις και W 33 διά άνατολικάς, μέ ταχύτητα πειραμένην. Τά μεσαίου μεγέθους σκάφη άστρητα και ούτια. Τά υψηλό άποθέματα τών βιομηχανικών χωρών θά παρατείνουν τήν κρίσιν. Σήμερον, τά 64% του παγκοσμίου τοννάς δεξαμενοπλοίων δέν καλύπτεται άπο χρονοναυλώσεις. Έτερα 8 έκατομ. τον. τάνκερς, τών όποιων αἱ χρονοναυλώσεις λήγουν έντάση του τρέχοντος έτους, θά προσθεύσουν είς τήν "σπότ" άγοράν. Μοναδική διεξδόσης ή παροπλιγός, δεδουλένου διά οι τημά των διαλύσεων είναι τώρα έξαιρετικώς χαμηλή.

Κάποια βελτίωσης άναμενεται νά έπλεθη μετά τήν διανοίξην, διά τά τάνκερς έκεινα τά οποία πληρώνονται διά ποιητήσεις τών νέων κανονισμών τού IMCO.

Κατά τομείς, οι ναύλοι τών πετρελαιοφόρων έκινηθησαν ώς άκολουθως:

"Άπο Περσικόν Κόλπον διά Νοτ. Κορέαν, μέρος φορτίου μιν. 140.000 τον., W 43,75, Μάρτιον. Διά Μωχαμέντια (μέσω Σουεζ), μέρος φορτίου 80.000 τον., W 75, δύοντας υπόλοιπον φορτίου μέρχις 92.000 τον., W 37,5, Μάρτιον. Διά Ταιβάν, μέρος φορτίου 210.000 τον., W 32, Μάρτιον.

"Άπο Χάρηκα διά Αίγαλαν τά διά Τουρκίαν, 265.000 τον., W 29,75, Μάρτιον.

"Άπο Ινδονησία διά Γκουάμ, μέρος φορτίου 78.000 τον., W 80, Μάρτιον.

"Άπο Ερυθρά θάλασσα διά Αίγαλαν, 85.000 τον., W 82,5, Μάρτιον.

"Άπο Μεσόγειον διά άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, μέρος φορτίου 90.000 τον., W 65, Μάρτιον. Έτερον, 76.000 τον., W 67,5 - 70, Μάρτιον, Τρίτον, 130.000 τον., W 35, Μάρτιον.

"Άπο Σιντι Κερίρ διά Ιταλίαν, μέρος φορτίου 75.000 τον., W 90, ήμερος φόρτωσης. Έτερον, μέρος φορτίου 71.000 τον., W 70, Μάρτιον.

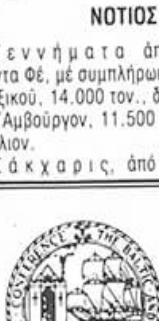
"Άπο Ράς Λαν ού θάλασσα διά άμερικ. Κόλπον, 45.000 τον., W 82,5 - 85, Μάρτιον.

"Άπο Μπάνιας διά Ιταλίαν, μέρος φορτίου 43.000 τον., W 116, Μάρτιον.

"Άπο Δυτ. Αφρικήν διά άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, μέρος φορτίου 70.000 τον., W 80, Μάρτιον. Έτερον, μέρος φορτίου 80.000 τον., W 67,5, Μάρτιον.

"Άπο Καραϊβικήν διά άμερικ. λιμένας Βορ. Χάττερεας, 45.000 τον., W 130, Μάρτιον.

"Άπο Κιουρασάο διά άμερικ. Κόλπον, μέρος



c.riganatos (shipbrokers)

24, AKTI POSSIDONOS

P. O. BOX 523 E.H.S.

TELEX: 21-2605 RIGA

TEL.: 4121.289, 4127.328

CABLES: «RIGACHART»

PIRAEUS

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

φορτίου 93.000 τον., W 63, Μάρτιον.
 Άπο Σ αί ν Κ ρ ο υ ά δι' άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, μέρος φορτίου 50.000 τον., W 107.5, Μάρτιον.
 Άπο α ν α τ. ά κ τή ν Μ ε ξ ι κ ο ύ δι' άμερικ. Κόλπον, μέρος φορτίου 51.000 τον., W 110, Μάρτιον.
 Άπο Έ κ ο υ α δ ό ρ διά Ταιβάν, 87.000 τον., W 63.5, Μάρτιον.

τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΚΟΡΣΑΤΙΡ: Νότιον Βραζιλίαν 23.000 τον. χονδραλεύρων Γιουγκοσλαβίαν δολ. 37, φίλ. μέ 3.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτων, Φεβρουαρίου 25 - Μαρτίου 3.

ΜΕΘΟΔΙΟΥ (μικτόν): Χώμπτον Ρόδης 55.000 τον. γαιανθράκων Δανίαν δολ. 13.75, έλ. έκφορτωτικών, μέ 15.000 τον. έκφορτων, Μαρτίου 5-15.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μικτόν λιβ.): Τουμπαράο 90.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος Γκιζόν, δολ. 12.10 φίλ. Φεβρουαρίου 18-28.

ΦΩΤΕΙΝΗ: Νότιον Βραζιλίαν 32.000 τον. χονδραλεύρων Γιουγκοσλαβίαν δολ. 36, 21-2, μέ 4.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτων, Μαρτίου 9-20.

ΟΙΝΟΥΣ. ΚΑΡΕΤΤΖ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 31.000 τον. γεννημάτων Σήρφοβ, δολ. 23.275, φίλ. μέ 8.000 τον. έκφορτων, Φεβρουαρίου 28 - Μαρτίου 4.

ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΜΑΝ: Μπωρόν 6.970 τον. σιταλεύρου εις σάκους, Άλεξανδρειαν. Πόρτ Σαΐδ, δολ. 41.31 μέ 1.000 τον. γκρός φόρτων, 1.000 τον. έλ. έκφορτων, Μαρτίου 1-10.

ΤΡΕΓΝΤ ΙΓΚΡΗΣ: Χώμπτον Ρόδης 25.000 τον. γαιανθράκων ένα - δύο ιταλικούς λιμένας δολ. 18.40, έλ. έκφορτωτικών, τέλος Φεβρουαρίου.

ΜΥΟΙΚ (μικτόν): Βαλτιμόρην 55.000 τον. γαιανθράκων Αμερίσιαν. Ρότερντραμ, Άμεριτραταν δολ. 14.25, φίλ. μέ 10.000 τον. έκφορτων, Μαρτίου 8-13.

ΘΕΟΚΣ. Άμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων Γκουαγιάμας, δολ. 31, φίλ. μέ 1.250 τον. έκφορτων, Φεβρουαρίου 27 - Μαρτίου 3.

ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΤΩΝ: Μπωρόν "Άιρες 14.750 τον. ζαχάρεως χύμα, Μαύρη Θάλασσαν, δολ. 52, φίλ. μέ 750/750 τον. φορτοεκφόρτων, Μαρτίου 23-28.

ΕΥΑΙΜΕΝΗ (λιβ.): Άμερικ. λιμένας Κόλπου 55.000 τον. γαιανθράκων Ενεστεντ και Στάντατραν δολ. 20.95 1-2, φίλ. μέ 10.000/20.000 τον. φορτοεκφόρτων, Ενεστεντ, 10.000 τον. έκφορτων Στάντατραν, Μαρτίου 10-20.

ΡΙΟ ΜΠΡΑΒΟ: Νιούαρκ (Νέαρεν) 18.000 - 18.250 τον. πλαισιοθήρων Καράποτ, δολ. 72, φίλ. μέ 2.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτων, Φεβρουαρίου 26-Μαρτίου 3.

ΚΑΠΤΑΙ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ.Π.: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 25.000 τον. γεννημάτων Φρεντερίκαταν, δολ. 26, μέ 4.000 τον. έκφορτων, Μαρτίου 1-10.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΤΚΑ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. σιτού Περού, δολ. 35, μέ 4.000 τον. γκρός φόρτων, 1.500 τον. έλ. έκφορτων, Μαρτίου 6-15.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 33.000 τον. γεννημάτων Κίναν δολ. 30, μέ 4.000 τον. γκρός φόρτων, 3.000 τον. έλ. έκφορτων, Μαρτίου 7-15.

ΑΜΥΝΤΑΣ: Άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορειώς Χάττερας) 14.000 τον. γεννημάτων Δανίαν, δολ. 27 φίλ. μέ 3.000 τον. έκφορτων, Μαρτίου 3-10.

ΣΤΑΔΟ 2: Νόρφαλκ Πιέρ Νο. 5 23.500 τον. γαιανθράκων Έρεγκλ, δολ. 28, φίλ. μέ 10.000/7.000 τον. φορτοεκφόρτων, Μαρτίου 12-20.

ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ (λιβ.): Χώμπτον Ρόδης 38.000 τον. γαιανθράκων Ιταπωνίαν, δολ. 23.65, μέ 15.000 τον. φόρτων, Μαρτίου 16-28.

ΠΑΣΙΘΕΑ (μικτόν): Πόρτ Ούμπο 142.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος Ρότερντραμ δολ. 8, μέ 45.000/35.000 τον. φορτοεκφόρτων, Μαρτίου 24 - Απρίλιου 8.

ΣΗΝΙΚ (μικτόν): Μομπική ή Νέαν Όρκεάνην 53.000 τον. γαιανθράκων Ταρραγώνα, δολ. 19, φίλ. μέ 15.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτων, Μαρτίου 19-25.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΑΡΤΚΟΥΣ: Χώμπτον Ρόδης 34.000 τον. γαιανθράκων Ισκεντέρων, δολ. 26.50 φίλ. μέ 15.000/7.000 τον. φορτοεκφόρτων, Μαρτίου 10-20.

ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΜΥ (μικτόν λιβ.): Τουμπαράο 90.000 τον. μεταλλεύματος Γκιζόν, δολ. 10.95, Μάρτιον - Απρίλιον.

ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΔΑΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 13.400 - 14.000 τον. γεννημάτων Μαράντι, δολ. 61.50, φίλ. μέ 1.000 τον. έκφορτων, Μαρτίου 15-30.

ΜΙΛΥ ΓΡΕΓΟΥ: Άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορειώς Χάττερας) 33.000 τον. γεννημάτων Κωνσταντζάν, δολ. 27.75 φίλ. μέ 3.000 τον. έκφορτων, Μαρτίου 16-20.

ΑΣΤΑΚΟΣ (μικτόν λιβ.): Μισισιπηνή 63.000 τον. d.w. (3.562.175 κ.π.) Όλλανδιον, δολ. 1.113.000 κατ' άποκοπήν, φίλ. Μαρτίου 13-20.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ: Άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορειώς Χάττερας) 32.000 τον. γεννημάτων Κωνσταντζάν, δολ. 27.30 φίλ. μέ 4.000 τον. έκφορτων, Μαρτίου 19-24.

ΤΡΕΓΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μικτόν): Τουμπαράο 62.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος Πιούνιον, έλ. έκφορτων Μπανόνι 67.000 τον. δολ. 845.000 φίλ.

ΛΑΚΩΝ: Ρίβερ Πλέιτ ουχί Βορειότερων Σάντα Φε μέ συμπληρωμάτων Μπουνέον "Άιρες 14.000 τον. σόγιας διut. άκτην Μεξικού δολ. 45 καθαρά 2.000 τον. φόρτων Κέντροκορυ, 800 τον. έλ. έκφορτων, Μαρτίου 6-12.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Σκάφος 152.748 τον., τού 1978: ταξίδια 6/3 μηνών, δολ. 3.60 κατά τον. d.w. μηνιαίως.

Σκάφος 79.976 τον., τού 1976: ταξίδια 4-12 μηνών δολ. 5.35 - 5.45 κατά τον. d.w. μηνιαίως.

άκτην Ίνδιας, δολ. 19.25. όψιμον άνατολ. άκτην δολ. 19.60 φίλ. μέ 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτων, Μαρτίου 10-20.

ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΙΝΤ: Μανούτιο 15.000 τον. μετάλλευμα χρωμάτου Καρόντε, δολ. 34, φίλ. Μαρτίου 5-20, μέ 1.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτων.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΙΤΤ (εις τάιμι ταύτερ): 12.400 τον. d.w. (602.000 κ.π. 15 μίλ. 22 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1967) παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Χουέλβα - Βαρεκέλωνα ρέιντς Φεβρουαρίου 20-27, έπαναπαράδοσις Ντακάρ - Ντουάλα ρέιντς, δολ. 5.500 ήμερησιών συμπληρωμάνων υπερωριών.

ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΜΠΙΟΝ: 73.390 τον. d.w. (3.009.000 κ.π. 15 μίλ. 58 τον. φιούελ διλ τού 1967) παράδοσις Άπω Ανατολήν Φεβρουαρίου 25-Μαρτίου 10, έν κυκλικόν ταξίδιον Βορ. Ειρηνικού, έπαναπαράδοσις νότιον Κορέαν, δολ. 14.750 ήμερησιών.

ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΟ: 51.900 τον. d.w. (2.200.000 κ.π. 14 μίλ. 42 τον. φιούελ διλ και 2 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1967) παράδοσις Ατλαντικού Μάρτιον - Απρίλιον, ταξίδια 10-12 μηνών, δολ. 12.900 ήμερησιώς.

ΤΟΞΩΝ: 26.444 τον. d.w. (1.209.000 κ.π. 14 μίλ. 30 τον. φιούελ διλ τού 1978) παράδοσις Ντάριμπον Φεβρουαρίου 25-Μαρτίου 4, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Βρέστην - Σκάλα ρέιντς, δολ. 9.250 ήμερησιών συμπληρωμάνων υπερωριών.

ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΤY: 26.310 τον. d.w. (1.160.000 κ.π. 15 μίλ. 34 τον. φιούελ διλ τού 1977) παράδοσις διαπλέντας Κέν Ούετ Φεβρουαρίου 19-21, έπαναπαράδοσις άνατολ. άκτην Μεξικού, δολ. 10.250 ήμερησιώς.

ΟΣΑΝ ΣΗΓΚΑΛΑ: 25.400 τον. d.w. (15 μίλ. 35 τον. φιούελ διλ τού 1980) παράδοσις Έλλαδα, Μαρτίου 1-7, έπαναπαράδοσις Κίναν, μέσω Μαύρης θάλασσης, δολ. 9.000 ήμερησιών.

ΕΘΟΝ: 28.580 τον. d.w. (1.336.000 κ.π. 15 μίλ. 25-30 τον. φιούελ διλ τού 1977) παράδοσις 36 ώρας μετά τόν πλόησην εις Καραϊβικήν, Φεβρουαρίου 22-24, έν κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού μέσω Μπινάν Αίλαντ, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ: 17.679 τον. d.w. (14 1/2 μίλ. 27 τον. φιούελ διλ τού 1978) παράδοσις Ιαπωνίαν Φεβρουαρίου 28-Μαρτίου 8, έπαναπαράδοσις Καραϊβικήν, δολ. 8.500 ήμερησιώς.

ΚΕΙΤΠ ΣΤΡΟΒΙΛ: 21.920 τον. d.w. (1.006.000 κ.π. 12 1/2 μίλ. 27 τον. φιούελ διλ τού 1958) παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Ροστόκ Μαρτίου 2-8, έπαναπαράδοσις Ντακόρ-Ντουάλα ρέιντς δολ. 8.250 ήμερησιώς.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ: 27.503 τον. d.w. (11.139.400 κ.π. 14 1/2 μίλ. 37 τον. φιούελ διλ τού 1967) παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Γκάδα Φεβρουαρίου 27-Μαρτίου 12, έπαναπαράδοσις Γκάδα, δολ. 7.200 ήμερησιώς, πλέον δολ. 70.000 δώρων.

ΑΡΜΠΛΕΑ: 40.476 τον. d.w. (15 μίλ. 47 τον. φιούελ διλ τού 1975) παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Γένοβαν Φεβρουαρίου 26-28, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ, δολ. 10.500 ήμερησιώς.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΤ'ΙΜ: 23.804 τον. d.w. (1.197.000 κ.π. 14 μίλ. 28 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1962), παράδοσις διαπλέντας Καλόμπο Φεβρουαρίου 23-28, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Μπαγκλαντές, μέσω Αυστραλίας, δολ. 7.550 ήμερησιών συμπληρωμάνων υπερωριών.

ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ: 44.492 τον. d.w. (1.984.000 κ.π. 14 μίλ. 38 τον. φιούελ διλ τού 1970) παράδοσις Μεσόγειον Μάιον-Ιούνιον, ταξίδια 12 μηνών, δολ. 10.500 ήμερησιώς.

ΕΥΧΑΡΙΣ: 15.170 τον. d.w. (12 μίλ. 16 τον. φιούελ διλ τού 1958) παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν κάτω Βατικής Μαρτίου 17 - 25, έπαναπαράδοσις Ντακάρ - Ντουάλα ρέιντς, δολ. 3.850 ήμερησιώς.

ΑΔΑΜΑΣ: 14.933 τον. d.w. (710.000 κ.π. 14 μίλ. 17 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1969) παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Κοσέρ Μαρτίου 7-16, έπαναπαράδοσις Κίναν, δολ. 5.375 ήμερησιώς.

ΑΛΚΥΟΝΙΑ: 19.205 τον. d.w. (855.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 30 τον. φιούελ διλ τού 1970) παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Ειβονιδάου Μαρτίου 6-15, έπαναπαράδοσις Κίναν, δολ. 7.900 ήμερησιώς.

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

ΚΕΝΗ ΘΕΣΙΣ ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

ΛΟΓΩ ΕΠΕΚΤΑΣΕΩΝ ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΗΑΚΙΑΣ 32 ΜΕΧΡΙ 37 ΕΤΩΝ, ΑΡΙΣΤΟΥΧΟΣ, ΜΕ ΠΟΛΥ ΚΑΛΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ ΑΙΓΑΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΕ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ. ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗ ΠΕΙΡΑ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΟΥΧΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΣ.

ΑΠΟΤΑΘΕΙΤΕ ΓΡΑΠΤΩΣ ΕΣΩΚΛΕΙΟΝΤΕΣ ΠΛΗΡΕΣ ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟΝ ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΕΙΣ: ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ Τ.Θ. 127, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ.

ΝΕΣΤΩΡ: 46.775 τον. d.w. (2 171.547 κ.π. 14 1/2 μιλ. 45 τον. φιούελ διλ του 1968) παράδοσης Μεσόγειον τέλος Μαρτίου ταξίδια 10-12 μηνών. έπανωπαράδοσης παγκοσμίως. δολ. 12.000 ήμερησίως. πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωαίας.

ΚΑΡΟΛΙΝΑ: 18.716 τον. d.w. (23.062 κ.π. 14 - 14 1/2 μιλ. 25 τον. φιούελ διλ του 1968) παράδοσης κατά την άφιξη εἰς πλοηγικόν σταθμόν Μπαγκόκ Μαρτίου 3-7. έπανωπαράδοσης Αγγλίαν. Κόντινεντ. Μεσόγειον (ούχι άνατολ. Τάραντο) δολ. 6.250 ήμερησίως).

ΣΗ ΑΟΡΝΤ: 13.704 τον. d.w. (18 1/4 μιλ. τού 1970) παράδοσης Κόντινεντ Φεβρουαρίου 1. Μαρτίου. έπανωπαράδοσης δυτ. Αφρικήν. δολ. 7.600 ήμερησίως.

ΣΚΑΠΜΠΡΗΖ: 15.411 τον. d.w. (600.000 κ.π. 14 μιλ. 19 τον. φιούελ διλ του 1971) διμερος παράδοσης Κόντινεντ. έπανωπαράδοσης Πόρτ Σαιδ. μέσω Ερυθράς Θαλάσσης. δολ. 7.600 ήμερησίως.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ: 22.312 τον. d.w. (1.086.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 28 τον. φιούελ διλ και 1 τον. ντήξελ διλ του 1974) παράδοσης κατά την άφιξην εἰς πλοηγικόν σταθμόν Μιδδλεσαμπρ Μαρτίου 17-21. έν κυκλικόν ταξίδιον βορ. Ατλαντικού συμπεριλαμβανόμενων Μεγ. Λιμνών. δολ. 8.750 ήμερησίως συμπεριλαμβανόμενων υπερωαίων.

ΕΠΤΑ ΒΕΛΗ: 27.749 τον. d.w. (τού 1966) δολ. 8.350 ήμερησίως παράδοσης διαπλέοντας Γιβραλτάρ διμερος. έν κυκλικόν ταξίδιον Βορείου Ατλαντικού. έπανωπαράδοσης διαπλέοντας Κέιπ Πλάσερ.

ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.: 5.517 τον. d.w. (τού 1969) παράδοσης Τής μαρτίου 6-11. έπανωπαράδοσης Μουσκότ. μέσω Περισκού Κόλπου. δολ. 5.200 ήμερησίως.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΥ': 40.140 τον. d.w. (1.645.882 κ.π. 14 μιλ. 40 τον. φιούελ διλ και 2 1/2 τον. ντήξελ διλ του 1966) παράδοσης Γιβραλτάρ Μαρτίου 3-4. έν κυκλικόν ταξίδιον βορ. Ατλαντικού. έπανωπαράδοσης Γιβραλτάρ. Αμβούργον ρέιντζ. δολ. 10.750 ήμερησίως συμπεριλαμβανόμενων υπερωαίων.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μικτόν): 112.235 τον. d.w. (4.352.000 κ.π. 15 μιλ. 70 τον. φιούελ διλ και 4 τον. ντήξελ διλ του 1973) παράδοσης Συγκαπούρην Μαρτίου 10-20. έπανωπαράδοσης Ιαπωνίαν. μέσω δυτ. Αύστραλιας. δολ. 7.50 κατά τόν. d.w.

ΙΩΝ: 17.070 τον. d.w. (τού 1971) παράδοσης έξωθι Γιβραλτάρ Φεβρουαρίου 27. έπανωπαράδοσης Κέιπ Τάουν - Μπέρα ρέιντζ. μέσω διμερικ. λιμνών Κόλπου. Ατλαντικού. δολ. 8.450 ήμερησίως.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΪΤΣΑΡ (λιβ.): 43.793 τον. d.w. (1.795.000 κ.π. 14 μιλ. 37 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήξελ διλ του 1967) παράδοσης κατά την άφιξην εἰς πλοηγικόν σταθμόν Σάουθγουέστ Πάς Μαρτίου 7-14. έπανωπαράδοσης Αδριατικήν. δολ. 11.000 ήμερησίως. πλέον δολ. 250.000 δύρων.

ΑΙΛΙΚΗ Ι.Π.: 16.094 τον. d.w. (16 μιλ. τού 1970) παράδοσης μετά την άναχωρήσην του πιλότου εἰς Καλλάδ. Μαρτίου 10-25. έπανωπαράδοσης Κίναν δολ. 7.300 ήμερησίως.

ΑΠΟΛΛΩΝ: 30.781 τον. d.w. (15 1/2 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ του 1970) παράδοσης διαπλέοντας Γιβραλτάρ έποιμος. έπανωπαράδοσης Κόντινεντ. μέσω Καζαπλάνκας. δολ. 9.750 ήμερησίως.

ΤΖΕΤΙΝΤ: 15.034 τον. d.w. (13 1/2 μιλ. 27 τον. φιούελ διλ του 1974) παράδοσης Κολόμπο διμερος. έπανωπαράδοσης Σκω· Πάσσερο ρέιντζ μέσω Αύστραλιας. δολ. 5.850 ήμερησίως.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: Άλγειρας 84.000 τον. μέρος φορτίου. Λάρισα Καρούνα. W 123. Φεβρουαρίου 20.

ΧΑΛΚΗ: Έρυθράν Θάλασσαν 67.000 τον. διμερικ. λιμένας Κόλπου W 80,5. όψιμόν Αγγλίαν. Κόντινεντ. Σκανδιναβίαν W 83. Φεβρουαρίου 22.

ΑΡΤΕΜΙΣ: Χάρκ Αίλαντ 70.000 τον. μέρος φορτίου. Κωνσταντίναν (μέσω Σουεζ) δολ. 17.55. Φεβρουαρίου 24.

ΕΥΑΝΘΙΑ: Λιβύην 80.000 τον. Ιαπωνίαν. W 59,5. διμερος φορτίου.

ΚΙΜΩΛΟΣ: Κόντινεντ 40.000 τον. μέρος φορτίου Μεσόγειον W 110. όψιμον Κόντινεντ. W 140. διμερος φορτίων.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.Δ.: Καραϊβήν 63.000 τον. διμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού W 120. Φεβρουαρίου 20.

ΤΑΚΗΣ Ε.: Ανατολ. άκτην Μεξικού 55.000 τον. μέρος φορτίου Σαιντ Κρουά. W 120. όψιμον άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού W 137,5. Φεβρουαρίου 23.

ΓΙΟΤΑ Ε.: Έρυθράν Θάλασσαν 50.000 τον. μέρος φορτίου. Ιαπωνίαν. W 95. Φεβρουαρίου 23.

ΚΥΡΝΙΚΟΣ Κ.: Καραϊβήν 60.000 τον. μέρος φορτίου. Ιαπωνίαν. W 75. Φεβρουαρίου 25.

ΑΣΤΡΑΠΗ: Αμουάν Μπασι 50.000 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένας Κόλπου. W 137,5. Φεβρουαρίου 23.

ΠΕΡΣΕΥΣ: Διμ. Αφρικήν 165.000 τον. μέρος φορτίου Καραϊβήν W 45 (12 μιλ.) W 47,5 (14 μιλ.) Μαρτίου 2.

ΠΑΣΙΦΙΚ: Άλγειραν 60.000 τον. μέρος φορτίου Ινδιάν. W 60 (13 μιλ.) W 62 (14 μιλ.) Φεβρουαρίου 24.

ΚΛΕΩΝ: Μαύρην Θάλασσαν 25.000 τον. καθαρά Αγγλίαν. Κόντινεντ. W 165. όψιμον Μεσόγειον W 172,5. Φεβρουαρίου 27.

ΚΥΜΩ (λιβ.): Άκτοπλοικόν Καραϊβήκης 40.000 τον. W 120. Φεβρουαρίου 26.

ΠΕΤΡΟΣ (λιβ.): Μπαχάμων 60.000 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένας Κόλπου W 102,5. Φεβρουαρίου 26.

ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΣΙΝΟΠΑΠΑΝΗΣ: Σένιπαχ 105.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλίαν. Κόντινεντ. W 50. Φεβρουαρίου 25.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'Υ: Λιβύην 80.000 τον. μέρος φορτίου Μπιλ-μπο W 59. διμερος φορτίων.

ΜΑΡΙΕΤΤΑ: Σιντι Κερί 245.000 τον. Ρότερνταμ W 29,5 (σόδον στήμ) W 31,5 (νόρμα στήμ) όψιμον Σαββάνων W 34. (σόδον στήμ) W 36 (νόρμα στήμ) Μαρτίου 1.

ΑΘΗΝΑ Μ.: Τίτσ 100.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού. W 47. Μαρτίου 2.

ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ: Περιοκόν Κόλπων 20.000 τον. μέρος φορτίου. καθαρό. άνατολ. άφικτην. W 265. άκολουθωμένων από ταξίδιον Αδεν. Ζιμπουτι. διά Ές Σάλαμ Μαρτίου 1.

ΑΘΗΝΙΑΝ (λιβ.): Καραϊβήκην 45.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού. W 142,5. Μαρτίου 3.

ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν): Έκουαντρ 55.000 τον. νότιον Κορέαν W 85. Μαρτίου 5.

ΜΑΡΙΑ: Μπεζάνια 70.000 τον. μέρος φορτίου. Φός. W 70. άκολουθωμένων από 10-12 ημερών απόθηκη εἰς τα 10.000 δολ. ήμερησίως. Φεβρουαρίου 26.

ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ: Ανατολ. άκτην Μεξικού 54.000 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού. W 129,75. Μαρτίου 3.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ: Ανατολ. άκτην Μεξικού 72.000 τον. διμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού. W 97,5. Μαρτίου 4.

ΣΑΙΝΤ ΚΕΡΙΠΑΡΑΝΤ (λιβ.): Έρυθράν Θάλασσαν 70.000 τον. μέρος φορτίου. Ιταλίαν. W 70. όψιμον ναυλωτών Σιντι Κερί δι' Ιταλίαν. μέρος φορτίου 72.000 τον. W 68. Μαρτίου 10.

ΦΙΝΤΕΙΟ: Μεσόγειον 90.000 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού. W 65. όψιμον υπόλοιπον πλήρες φορτίου 95.000 τον. W 40. Μαρτίου 15.

ΑΛΦΕΥΣ: Σιντι Κερί 71.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλίαν W 70. Μαρτίου 14.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ: Ελλάδα 48.500 τον. μέρος φορτίου. Τυνησίαν. W 100. Μαρτίου 7.

ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ.: Σιντι Κερί 50.000 τον. μέρος φορτίου. Ιταλίαν W 95. διμερος φορτίων.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΤΣ (λιβ.): Ές Σιδέρ 57.000 τον. μέρος φορτίου. Ιταλίαν. W 81. Φεβρουαρίου 28.

ΑΤΟΜΙΚ: Μπόνι 63.000 τον. μέρος φορτίου. Μοντεβίδεο W 72,5. Μαρτίου 12.

ΚΟΝΚΟΡΝΤ: Καραϊβήκην 60.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού W 96,25. Μαρτίου 4.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ II: Σαίντ Κρουά 50.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορειώς Χαττερας) W 122,5. έαν Βορειώς γεφύρας Τζώρτζ Ούάντερτον W 127,5. Μαρτίου 2.

ΟΥΕΛΛΑ (μικτόν λιβ.): Περιόδιο 54.000 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένας Κόλπου W 115. Μαρτίου 9.

ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν): Διμ. Αφρικήν 70.000 τον. Βραζιλίαν W 77,5. Μαρτίου 11.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (λιβ.): Χάρκ και Περσικόν Κόλπον 215.000 τον. Ιαπωνίαν. W 37,25. σύνολον 5 λιμένας φορτώσεως. έκφρωσεως. W 37,25. Μαρτίου 2.

ΝΗΡΙΤΟΣ: Μπεζάνι 68.000 τον. μέρος φορτίου. Ινδιάν. W 56. Μαρτίου 3.

ΠΟΛΥΖΕΝΗ Κ. (λιβ.): Μεσόγειον και Έρυθράν Θάλασσαν 115.000 τον. Ιαπωνίαν. δολ. 1 175.000 Μαρτίου 16.

ΦΟΙΝΙΣ ΣΤΑΡ (λιβ.): Ελλάδα 18.700 τον. μέρος φορτίου Τυνησίαν καθαρά. W 190. Μαρτίου 3.

ΑΡΦΟΔΙΤΗ (λιβ.): Ανατολ. άκτην Μεξικού 55.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού. W 123,5. Μαρτίου 8.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (λιβ.): Ανατολ. άκτην Μεξικού 52.500 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου. W 137,5. Μαρτίου 6.

ΜΙΧΑΗΛ: Έκουαντρ 50.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου. Κιουραδό. W 120. Μαρτίου 8.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Γκουάρη 78.000 τον. μέρος φορτίου. Σιγκαπούρην W 52,5. Μαρτίου 10.

ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (λιβ.): Άλγειραν 50.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλίαν. W 92,5. Μαρτίου 6.

ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (μικτόν): Μεσόγειον 88.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού. Κόλπου. W 75. Μαρτίου 7.

ΜΑΡΙΑ: Άκτοπλοικόν Μεσογείου 78.500 τον. μέρος φορτίου W 60. Μαρτίου 10.

ΣΠΕΤΣΑΙ: Μεδόγειον 18.000 τον. καθαρά Μπαντάρ Αμπάς. δολ. 26. Μαρτίου 10.

ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ: Σαίντ Κρουά 50.000 τον. διμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού. W 115. έαν Βορειώς γεφύρας Τζώρτζ Ούάντερτον W 120. Μαρτίου 7.

ΜΟΣΚΟΥΟΥ ΟΛΥΜΠΙΚΟΥ Σ. (κ.): Μαύρην Θάλασσαν 25.000 τον. μέρος φορτίου. Αγγλίαν. Κόντινεντ. καθαρά. W 160. Μαρτίου 8.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (λιβ.): Έρυθράν Θάλασσαν 70.000 τον. μέρος φορτίου. Ιταλίαν. W 70. όψιμον ναυλωτών Σιντι Κερί δι' Ιταλίαν. μέρος φορτίου 72.000 τον. W 68. Μαρτίου 10.

ΦΙΝΤΕΙΟ: Μεσόγειον 90.000 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού. W 65. όψιμον υπόλοιπον πλήρες φορτίου 95.000 τον. W 40. Μαρτίου 15.

ΑΛΦΕΥΣ: Σιντι Κερί 71.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλίαν W 70. Μαρτίου 14.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ: Ελλάδα 48.500 τον. μέρος φορτίου. Τυνησίαν. W 100. Μαρτίου 7.

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΟΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΟ ΝΟΜΟΥ:

Έκδοτης - Διευθυντής
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
Σεμέλης 3, Έκαλη

Έπι της θάλης
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ
Αιγάλεω 47, Καρυδαλλός

Υπεύθυνος Τυπογραφείου
ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ
Πλ. Καναρη 15

Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 - Πειραιεύς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 1.500



(α. = διάχωρος — δ. = δήλθε — ε. = έφθασε — δ. = δεξιμενόπλοιον — μ. = μικτόνι)

ΑΒΑΝΣ.....	60	6640	α. Αμβέρσαν 7/2 διά Θεσσαλονίκη	63	12273	ε. Ίλισλο 5/12
ΑΒΑΕ.....	62	10405	δ. Κων/πολιν 15/2 διά Νοβορωσίσκην	79	5178	α. Αυβέρσαν 27/2
ΑΒΕΝΙΡ (δ.).....	62	10753	ε. Φρεντερία 22/1	66	32687	ε. Χάμπτον ρόδος 6/2 (έπισκεψαι)
ΑΒΙΝ ΟΓΓΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.).....	68	149609	ε. Τζένταν 21/2	58	5037	ε. Ήστ Λόντον 28/2
ΑΒΙΝ ΟΓΓΑ ΛΗΝΤΕΡ (δ.).....	69	149609	ε. Τζένταν 21/2	69	10008	δ. Γιβραλτάρ 24/2 διά Τζένταν
ΑΓΑΘΗ.....	74	6017	δ. Κων/πολιν 23/2 διά Πειραιά	77	10459	α. Χόγκ Κόγκ 25/2 διά Κόμπε
ΑΓΑΘΩΝ.....	70	10008	ε. Θεσσαλ. άπο 20/9	68	14342	δ. Κων/πολιν 27/1 διά Κωνσταντζαν
ΑΓΑΠΗ.....	69	10006	ε. Ντάκ Τσάρλς 5/2	67	6842	α. Παρανάγκουα 29/1 διά 'Αλγερίαν
ΑΓΓΕΛΑ.....	63	3387	εις μεσογειακάς μεταφοράς	63	30648	εις θάλασσαν Μαρμαρό 6/2
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ.....	64	12561	δ. Σάιδ 26/2	70	4231	α. Φόντες 7/2 διά Κλαιτένα
ΑΓΓΕΛΙΚΑ.....	67	3870	α. Πειραιά 16/10 διά Νάπολιν	71	9998	ε. Αυβέρσαν 19/2
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ.....	62	9517	ε. Κων/πολιν 9/1	72	3065	α. Βενετία 19/2 διά Ραβέννα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	61	10405	α. Νταμάν 17/2	57	1674	άργει εις Πύλον άπο 17/7/79
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	65	8374	ε. Σάντος 22/2	64	5931	α. Παρανάγκουα 11/2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	50	3499	εις μεσογειακάς μεταφοράς	66	11067	α. Κολόμπο 23/2 διά Λειξεος
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (δ.).....	69	90890	ε. Σεμάνκα Μπ. 6/2	64	7752	ε. Κόρικ 17/2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ III.....	57	1241	εις μεσογειακάς μεταφοράς	55	5886	ε. Μασσαλίαν 23/2
ΑΓΓΕΛΙΝΑ.....	63	10200	α. Ντάρ ές Σαλάμ 21/2 διά Μομπάσον	65	8576	δ. Γιβραλτάρ 25/2 διά 'Αγγλίαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ.....	64	9812	δ. Κων/πολιν 19/2 διά Κωνσταντζαν	74	8915	α. Λάγος 11/2 διά 'Αμπτζάν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ.....	68	9435	α. Κοκούρα 22/2 διά Μιζουσμά	56	13555	εις Κεμπέκ άπο 20/12 (έπισκεψαι)
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ.....	69	10625	δ. Παναμά 28/1 διά Γουαμπά	69	3039	ε. Π. Σουβάν 9/2
ΑΓΗΝΟΡ.....	71	9875	α. Γιοκοσίνα 21/1 διά Λάργος	56	7369	εις Πειραιά άπο 3/5/79
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	59	12295	α. Αυβέρσαν 15/2 διά Σαμοθύντα	58	5596	δ. Σουές 19/2 διά Περσικόν
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ.....	58	9364	δ. Κουβέιτ 16/2 διά Τζουμπάλ	54	5148	άργει εις Καλαμάτα άπο 10/10/79
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II.....	70	18628	α. Αύγούσταν 5/2	61	4903	ε. Μπορτώ 16/2
ΑΓΙΑ ΕΥΔΗΜΙΑ.....	52	3840	εις μεσογειακάς μεταφοράς	54	7311	α. Λισσαβώνα 14/2 διά Λουάντα
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΝ.....	54	8120	εις μεσογειακάς μεταφοράς	69	9268	α. Δ. Αντζελες 28/1 διά Σαγκάνην
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.....	63	10617	α. Αλεξανδρείαν 25/2	72	106032	μετων. «ΦΟΥΑΤΟΝ»
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.....	63	10246	δ. Σουέζ 3/12 διά Σαγκάνην	64	21613	ε. Αμπτζάν 29/1
ΑΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ.....	66	2023	δ. Κων/πολιν 14/1	63	15553	ε. Ματαντί 4/1
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ.....	57	10323	δ. Βομβάνη 16/10	58	10662	ε. Κριστομπαλ 26/12
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ.....	68	9031	ε. Σιγκαπούρην 16/2	68	8905	ε. Σουραμπίδια 30/11
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ.....	58	3690	ύπο παραλαβήν	65	1657	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ.....	67	11610	α. Λ. Αντζελες 3/2 διά Σαγκάνην	68	45678	ύπο παραλαβήν
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ.....	71	3510	ύπο παραλαβήν	68	16223	α. Τοίμα 11/2 διά Βανκούβερ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΖΙΜΟΣ.....	66	8309	ε. Μπαγκόκ 11/2	62	11272	ε. Πειραιά 22/2
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΖΙΜΟΣ.....	53	8213	δ. Κων/πολιν 22/2	56	4301	ε. Αλεξανδρείαν 10/2
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΖΙΜΟΣ.....	56	6156	εις Πούλον άπο 20/6/79	58	9279	ε. Δουνκέρκην 21/1 διά Μ. Θάλα.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III.....	61	8254	δ. Ρότερνταν 7/2 διά Ροστόκ	58	12943	ε. Αμπτερντάμ 22/2
ΑΓΙΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	67	7560	α. Μοντεβίδεο 20/2 διά Τουρκία	67	48747	ε. Πειραιά 29/11
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	55	8562	α. Τάμπα 31/1 διά Καρντίλεγιεβ	52	3361	ε. Φρέτσουν 16/2
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ.....	50	1516	εις μεσογειακάς μεταφοράς	79	10120	α. Χόγκ Κόγκ 17/2 διά Ν. Ζηλανδίαν
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (μ.).....	71	72326	ε. Τάραντα 21/2	67	17418	δ. Σουές 15/2
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ.....	65	14264	α. Σετούμπαλ 29/1	69	10008	α. Είβονμασούθ 19/2 διά Βερακρούζ
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ.....	59	8852	α. Ν. Όρλεανην 22/2			
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	58	9104	α. Ρότερνταν 7/2 διά Ροστόκ			
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	55	4962	α. Αυβέρσαν 26/2 διά Τουρκία			
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	47	2685	άργει εις 'Ηράκλειον άπο 15/10/78			
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	69	12061	α. Λέσ Πάλιας 14/2 διά Βρετανην			
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	59	8067	δ. Γιβραλτάρ 8/2			
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	58	4529	εις 'Ακομπα 7/2			
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	69	4033	α. Μπιζέρτα 4/1 διά Γαλλίαν			
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	46	2414	εις μεσογειακάς μεταφοράς			
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	51	1988	δέωθι Κουβέιτ άπο 20/7/78			
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	70	15345	α. Ν. Όρλεανην 13/2			
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV.....	61	6038	α. Αυβέρσαν 6/2 διά Τριπολιν			
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	71	11857	α. Νταμάν 23/2			
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ.....	77	1573	α. Κάνες 27/1 διά Κούβα			
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ VI.....	47	2775	α. Μόκα 4/12 διά Σουές			

complete shipping services by:

Your Man in MANILA (Philippines)

PETER N. TOUNDJIS

70 BOHOL AVE., QUEZON CITY 3008,
METRO MANILA, PHILIPPINES
Telephones: 977051/4 (24 HOURS) 990991, AOH: 990564
Telexes: ITT 7422018 GRECO PM, RCA 7227321 EGE PH,
EASTERN (WU) 63329 GRECO PN, 63329 ELLIN PN
Cables: ELGRECO, MANILA

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

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS



el Greco

SHIPPING ENTERPRISES

ΑΙΓΑΙΣ ΛΥΡΙΚ.	75	12498	δ. Παναμά 7/12 διά Σαγκάνιν		29256	ε. Σαβόνα 24/2
ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ.	74	12498	α. Θεβεναρντ 24/2 διά Ιαπωνίας		20119	α. Νίκολας (Άργ.) 19/2 διά Μπ. Μπλάνκα
ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΣΙΚ.	74	12498	α. Γιοκοχάμα 23/2 διά Χιροσίμα		9081	α. Γλασκώβην 17/2
ΑΙΓΑΙΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.	47	5309	εις Πειραιά		3034	δ. Μπρούνιμπουτελ 14/12 διά Βίσμερ
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΛΑΤΙΚ.	77	12498	εις Μπάραν δέπο 23/8		17948	ε. Πειραιά 7/2
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ.	69	9054	δ. Π. Σάιδ 26/2		10836	μετωνυμόδοθ «LOUISE 1»
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΕ'ΙΖ.	72	11185	α. Κένεμ 2/2 διά Σιμπενίκ		13388	α. Πέναγκ 9/2 διά Σαγκονοσέκι
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΕ'ΒΕΡΥ.	71	15205	α. Τζένταν 24/2 διά Μη. Άμπας		8914	α. Τζιμπούτι 25/12
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ.	76	12498	α. Ν. Όρλεάνην 19/2		64	α. Λάς Πάλμας 23/2 διά Όδησσον
ΑΙΓΑΙΣ ΜΥΣΤΙΚ.	75	12498	α. Ναγκόγια 17/2 διά Μπουεναβεντούρα		5310	α. Κων/πολιν 21/1 διά Όδησσον
ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ.	75	12498	α. Σιγκαπούρη 30/1 διά Λάργος		5295	ε. Ρόττερνταμ 27/2
ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΟΡΙΚ.	74	12498	α. Μπρισμπούν 16/2		38484	ε. Χέν Πόντ 26/2
ΑΙΓΑΙΣ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ.	69	9199	α. Ρουέν 19/1 διά Νοβόρ.		67	ε. Χάιφα 25/2
ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΑΤ'ΝΤ.	70	9178	α. Λόδης Αντζελές 28/1 διά Σαγκάνη		732508	ε. Σαβόνα 20/2
ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΑΤΚΙΚ.	76	12498	α. Σιγκαπούρη 16/2 διά Τάγκα		64	ε. Σιγκαπούρην 25/2
ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.	71	15204	δ. Σουέζ 22/1 διά Κίναν		62	ε. Σιγκαπούρη 7/2
ΑΙΓΑΙΣ ΣΚΟΟΥΤΓ.	71	11185	δ. Σουέζ 22/1 διά Περικόν		73	ε. Ζιγκαπούρη 16/2 διά Κουβέτι
ΑΙΓΑΙΣ ΣΩΝΙΚ.	73	12498	α. Σ. Φραγκικό 19/1 διά Κίναν		59	α. Κολόνιο 24/1 διά Χάλιντια
ΑΙΓΑΙΣ ΣΠΙΡΙΤ.	70	9078	ε. Χάμπτον Ρόδς 16/2		71	α. Λά Παλλίς 18/2 διά Ίράν
ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΟ'ΙΚ.	71	11208	α. Παναμά 13/2 διά Καρθαγένην		72	α. Βερμούδας 5/2 διά Χάλιφας
ΑΙΓΑΙΣ ΤΟΠΙΚ.	74	12498	α. Τζιμπούτι 10/1 διά Κίναν		73	α. Σαΐδ 15/2
ΑΙΓΑΙΣ ΤΡΕΤ'ΝΤ.	70	9025	ε. Ν. Όρλεάνην 19/2		57	δ. Γιβραλτάρ 10/12 διά Τριπολίν (Λιβύης)
ΑΙΓΑΙΣ ΦΑΙΘΩ.	69	9199	ε. Στεττίνον 27/2		77	δ. Γιβραλτάρ 8/2
ΑΙΓΑΙΣ ΦΕΙ'Μ.	69	8928	ε. Γιοκοτάνη 11/2		71	δ. Ζαβάννα 22/2
ΑΙΓΑΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ.	69	8927	ε. Αμβούργον 19/12 διά Κούβα		68	δ. Γιβραλτάρ 20/2 διά Γένοβα
ΑΙΓΑΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ.	72	11225	ε. Ναγκόγια 23/2		68	ε. Μπανιόδη 14/2 διά Γιβραλτάρ
ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ.	66	20095	δ. Κωνιτόλιν 26/2 διά Κωνσταντίναν		68	ε. Ν. Όρλεάνην 14/2
ΑΙΔΗΨΩΣ.	73	9369	εις Αναμπά δέπο 18/3		72	α. Ναβλάκι 17/1
ΑΙΗΒΟΝ.	66	14359	α. Ντάρμπαν 11/2 διά Γιοκοχάμα		72	υπό παραλαβήν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (5).	65	40403	ε. Πειραιάδ 5/2		68	ε. Ακούαριούς 18/2 διά Βιτόρια
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (6).	66	38615	υπό παραλαβήν		68	ε. Ακούατσαρμ 25/2
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.	67	3017	α. Πασδάνιες 10/3 διά Άλγεριον		68	ε. Χάμπτον Ρόδς 16/12
ΑΙΓΑΙΑΝ ΑΡΧΩΝ.	71	15665	α. Μαπούτο 20/2 διά Βίλιμπικτον		57	εις μεσογειακής μεταφοράς
ΑΙΓΑΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ.	74	16006	ε. Χιούστον 16/2		57	ε. Τζένταν 10/2
ΑΙΓΑΙΑΝ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ.	60	6980	ε. Κων/πολιν 19/2		62	ε. Σαΐδ 15/2
ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΚΑ'Υ.	76	11084	ε. Βιζαζαπανόν		62	δ. Γιβραλτάρ 26/1 διά Ακαμπα
ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΤΑΡ.	76	15947	δ. Σιγκαπούρη 25/2 διά Χάλιντια		75	ε. Λάργος 17/2
ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	60	8368	εις Ναγκότκα δέπο 12/10 (έπισκεψι)		70	ε. Χιούστον 10/2
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.	68	18470	ε. Πειραιάδ 26/1		78	δ. Σουέζ 11/2
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ.	63	11502	ε. Τσαγκαράμας 21/2		71	δ. Κων/πολιν 18/2 διά Μπουργκάς
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ.	58	9292	ε. Ρόττερνταμ 1/2		59	ε. Λισσαβώνα 14/2
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΤΑΡ.	69	9627	δ. Π. Σάιδ 4/2		72	ε. Βανκούβερ 23/2
ΑΙΟΛΟΣ.	72	16235	α. Λάς Πάλμας 11/2		75	δ. Γιβραλτάρ 26/2 διά Κάμσαρ
ΑΙΟΛΟΣ.	71	10006	δ. Παναμά 31/1 διά Σαγκάνιν		60	ε. Μπαλιμπάσ 12/10
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	α. Αμβούργον 26/2		76	ε. Αβάνα 19/2
ΑΙΓΑΙΗΣ ΑΙΓΑΙΝΗΑ.	65	9280	α. Σιγκαπούρη 11/2 διά Ίνδονησιαν		64	ε. Βεστάνη 17/2 διά Αρούμπο
ΑΙΓΑΙΗΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ.	68	8718	α. Κέρκ 9/1 διά Άλγεριον		1012	ε. Σουέζ 24/2
ΑΙΓΑΙΗΣ ΕΚΣΤΑΖΥ.	69	10259	α. Πενάγκ 9/2 διά Σαγκονοσέκι		11631	εις Πειραιάδ 23/10 (έπισκεψι)
ΑΙΓΑΙΗΣ ΕΜΕΡΑΝΤ.	77	9083	α. Π. Άλμερνι 21/11		15808	ε. Φορμόντι 21/2 διά Κουβέτι
ΑΙΓΑΙΗΣ ΖΕΑΔ.	68	15542	α. Σάντον 21/2 διά Π. Καμπέλο		13122	δ. Κων/πολιν 14/2 διά Κωνσταντίναν
ΑΙΓΑΙΗΣ ΖΕΣΤ.	70	15744	δ. Παναμά 15/2 διά Γιοκοχάμα		66	ε. Αλγκένιπ 27/7
ΑΙΓΑΙΗΣ ΛΟΤΖΙΚ.	69	8538	δ. Μπρούνιμπουτελ 14/2 διά Άλγεριον		77	ε. Αμπεράν 27/2
ΑΙΓΑΙΗΣ ΛΥΡΙΚ.	61	13299	ε. Θέστα 22/2		73	ε. Χαροπόλην Μιταή 10/1 διά Σαγκάνιν
					65	ε. Κων/πολιν 23/2 διά Κωνσταντίναν



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

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	9296	δ. Μπρούναμπουτελ 9/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	67	3861	μετωνυμόσθη «ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ»
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	ε. Πειραιά 23/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	1222	α. Σεπουμπόλ 22/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	69	13316	δ. Μπρούναμπουτελ 15/2 διά Χάμπτον Ρόδς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ	71	7402	ε. Σαντάντερ 17/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22560	α. Δουκέρην 19/2 διά Κουβέτι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	α. Σουδίμπα 1/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α	58	3834	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Γ. ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	78	15688	ε. «Ακαμάτα 24/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π	61	9211	α. Σιγκαπούρη 28/1 διά Λομπίτο
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	είς Πειραιά από 28/10
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ (δ.)	73	152372	α. Πειραιά 21/2 διά Μέγαρα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΙΣΜΗΝΗΣ	68	9395	δ. Σιγκαπούρην 21/2 διά Μπαγκόκ
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΤΡΑΣΤ	62	7703	α. Λισσαβώνα 28/1 διά Μοχάμεντς
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΦΑΙΘΩ	61	7703	ε. «Άλεξανδρειαν 17/2
ΑΛΕΞΗΣ Γ	54	2488	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΙΑ (δ.)	58	7644	α. Πωλάκ 16/2 διά Ρότερνταμ
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	δ. Γιβραλτάρ 26/2
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	δ. Σαΐδ 7/2 διά Μεσογείου
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	δ. Μπρούναμπουτελ 3/2 διά Άργεντινη
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΙΤ	62	9055	ε. Πειραιά 7/2
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ	62	9055	α. Λάρι Πλάσια 18/2 διά Σάντος
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗ	58	9878	α. Σιγκαπούρην 23/2 διά Τοϊβάν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ	60	8294	α. Λάρι Πλάσια 7/2
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΑΝΕΡ	70	9160	α. Τέμα 19/2 διά Τακοράντι
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΗΦΕΡ	71	9564	εξωθι λάγος 2/2
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	5772	είς «Ακαμάτα 7/2
ΑΛΙΚΑΜΠΙΟΣ	68	11434	α. Αιγαίνουταν 8/2 διά Μέρσα έλλ Μπρέγκα
ΑΛΙΚΗ	59	12996	α. Μπούνεος «Άιρες 21/2
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	α. Γιοκοχάμα 12/2
ΑΛΚΑΖΑΡ	65	9677	α. Λάρι Πλάσια 26/2
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ	67	28467	ε. Ν. «Ορλέαντην 23/2
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ε. Σιγκαπούρην 29/1
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α. Νογκάρια 13/2 διά "Άντεν
ΑΛΚΑΝ	77	14530	ε. Αλεξανδρειαν 29/1
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	ε. Ιμινχάρ 25/2
ΑΛΚΜΗΝΗΣ	67	5476	θ. Θεούτα 27/1 διά Τρίπολιν
ΑΛΚΟΡ	62	11434	α. Λούσιτο 6/1 διά Μοχάμεντς
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	δ. Γιβραλτάρ 21/2
ΑΛΚΥΟΝΙΖ	73	13631	δ. Παναμά 16/2 διά Τόκιο
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	δ. Μορμύκιον 6/2 διά Περούκον
ΑΛΛΑΤΑΝΣ ΣΑΣΕΣ	65	6155	α. Ντερμάτων 3/2 διά Αίγυπτον
ΑΛΜΑ	79	10788	α. Ν. Υόρκην 5/2 διά Κούβα
ΑΛΜΑ	63	1594	ε. Σ. Μάικλ 24/2
ΑΛΜΑΖ	65	10484	ύπο παραλήμην
ΑΛΜΑΡ	69	10490	α. Μόλι 13/2 διά Νταμάρι
ΑΛΜΕΑ	60	10778	δ. Γιβραλτάρ 11/2 διά Ν. «Ορλέαντην
ΑΛΜΠΑΚΟΡΕ	62	1505	μετωνυμόσθη «CASTANEDA»
ΑΛΜΠΑΜΙΣΙΟΝ	64	18000	ε. Ροζάριο 22/2
ΑΛΜΠΑΦΟΡΟ	69	12404	α. Μασσαλίαν 1/2 (επισκευαί)
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1507	είς Μπαλάρια από 14/3/80
ΑΛΜΠΙΣ	55	5564	δ. Γιβραλτάρ 6/1 διά Άλγεριαν
ΑΛΝΤΕΑ	53	5497	α. Λάγος 3/1 διά Γουδούρι
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	α. Τέμα 18/2 διά Τακοράντι
ΑΛΤΙΣ	79	11000	α. Όκλαντ 11/2 διά Τόκιο
ΑΛΥΣΙΑ	64	10275	δ. Κωνπόλιν 14/1 διά Μ. Θάλασσαν
ΑΛΦΑ	62	4722	ε. Πειραιά 28/12
ΑΛΦΑ	71	1599	α. Κ. Τάσου 25/2 διά Ντιντρόπαν
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	α. Ν. «Ορλέαντην 14/2
ΑΛΦΙΤΟ	63	15929	δ. Παναμά 5/2
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	δ. Π. Σαΐδ 19/2
ΑΜΑΖΟΝ	79	10966	ε. Γιοκοχάμα 23/2
ΑΜΑΘΟΥΣ (δ.)	68	105095	α. Σιγκαπούρην 14/2 διά Μπαχρέιν
ΑΜΑΛΙΑ	61	1765	ε. «Άλεξανδρειαν 19/2
ΑΜΑΛΙΑ II	67	51644	α. Ρίταρντς Μπαϊ 20/2 διά Γιουρούπορτ
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5214	ε. Χάβρην 25/2
ΑΜΑΡ	60	4735	δ. Κωνπόλιν 6/2 διά Τρίπολιν
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	79	11000	α. Ντουμπάτη 24/2 διά Μ. Καμπούς
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ε. Πειραιά 23/2
ΑΜΕΟΥΣΤ	78	13889	ε. Σήπαρτ 19/2
ΑΜΙΛΑΔΑ	72	13631	ε. Μονφακόνες 14/2
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	ε. Λάρνακα 25/2
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	α. Λάγος 12/2 διά Άμπιτζάν
ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	ε. Ρεσίφε 18/2
ΑΜΦΙΩΝ	78	11213	ύπο παραλήμην
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	α. Σιγκαπούρην 24/2 διά Τάουναβιλ
ΑΝΑΒΥΣΟΣ	69	9072	α. Μορμουγάδο 16/2
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ	80	13889	ε. Γιοκοχάμα 10/2
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΑΟΡΥ	74	13633	ε. Χιούστον 14/2
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥΙ' ΣΝΤΟΜ	74	13348	α. Μίλανερ Μπαϊ 8/2 διά Πόραγκρουν
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	ε. Τζένταν 19/2
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΑΚ	68	9118	ε. Γδύνια 21/2
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Δ. «Αντέλες 23/1 διά Μιγιάδο
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΜΑΪΤ	78	13889	ε. Βρέμην 26/2
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΝΤΙΑΙΤΖΕΝΣ	71	9049	ε. Πειραιά 20/2
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΙΓ' Σ	74	13631	α. Κολούμπια Ρίβερ 1/2
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ	76	13633	ε. Θεούτα 20/2 διά Σαράντα
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	38820	α. Πειραιά 10/2
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	α. Μπρεμερχάρφεν 6/2 διά Μεσίκον
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΡΑΓ' ΟΜΦ	76	13633	α. Φρημάντι 25/2 διά Ρότερνταμ
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΙΝΕΛΙΤ	78	13883	δ. Π. Σαΐδ 25/2 διά Λονδίνον
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. Ν. Όρλεάνην 25/2
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	α. Πειραιά 26/1 (επισκευαί)
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΠΠΙΠΕΙΝ	73	13631	δ. Παναμά 20/2
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	ε. Κάντικα 19/2
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΝΟΡ	76	13633	ε. Γλασκώβην 24/2
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΟΥΠ	74	13633	α. «Ολυμπιαν (Αύτρ.) 12/2
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ε. Ισκεντέρουν 16/1
ΑΝΑΕΑΓΟΡΑΣ	68	9416	α. Μουτσούρε 21/1 διά Β. Αμερικήν
ΑΝΑΕΑΜΕΝΗΣ	68	10183	α. Τζιπουτι 3/1 διά Κίναν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	δ. Γιβραλτάρ 13/2 διά Μπ. Αύρες
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	79	15688	ε. Αμπύργον 5/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β	80	15859	δ. Κωνπόλιν 25/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Δ	67	53448	ε. Χάμπτον Ρόδης 21/12
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ	77	4713	ε. Ν. Όρλεάνην 25/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	ύπο παραλαβήν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ	62	11435	α. Π. οφ Σπαίην 16/2 διά Σουρινάμ
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	62	12256	ε. Γκόθεντπουργκ 26/1 (επισκευαί)
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2621	α. Μπιλιάτδο 25/2 διά Αλγερίαν
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	α. Λάδ Πλαμας 17/2 διά Κλαιπέντα
ΑΝΔΡΕΙΑ	66	2999	είς Πειραιά από 13/8
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	α. Όζακα 18/2 διά Βανκούβερ
ΑΝΔΡΟΣ	65	15404	είς Μπάραν από 13/9
ΑΝΔΡΟΣ	58	5085	ε. Πειραιά 10/2
ΑΝΔΡΟΣ	64	1657	ε. Βεγγάζην 12/2
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	67	3831	ε. Σαντάνα 18/2
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Τουμπαράδο 24/1
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΔΑΣ (μ.)	72	119505	α. Χάρην 20/2 διά Τουμπαράδο
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Βρέστην 22/2
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	9983	α. Καοσιούγκ 14/2 διά Μ. άλ. Αχμαντί
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΑΤΕΜΙ	73	32781	ε. Ν. Όρλεάνην 23/2
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΙ' ΟΝ	70	105855	α. Ράν Τανούρα 18/2
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Ράν Τανούρα 20/2
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΣΑΣ (δ.)	69	98883	α. Καιμάν Μπράξ 30/1 διά Π. Αρθουρ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	ε. Σιγκαπούρην 9/1
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	δ. Γιβραλτάρ 22/2 διά Όδησσαν
ΑΝΕΛ ΝΤ' ΑΖΟΥΡ	57	8093	α. Μπ. Αύρες 20/11 διά Αλγέριον
ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	33060	α. Μποναρί 16/2 διά Μπαλάδο Τέρμη
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	ε. Τζένταν 24/2
ΑΝΕΜΩ Κ	67	2560	α. Μπιζέρτα 11/3 διά Αιτάρι
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	α. Μπαρακίλα 10/2
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	α. Βουβάνην 16/2 διά Κοσίν
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	α. Τζιμπούτι 1/2 διά Κίναν
ΑΝΘΙΑ	64	10864	α. Σευχάν Τέρη. 28/1 διά Πειραιά
ΑΝΘΟΣ	79	11000	α. Χόγκ Κόγκ 15/2
ΑΝΙΤΑ	76	4617	α. Αμβέρσαν 26/2 διά Μπράουναβιλ
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Τζένταν 18/2
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	δ. Γιβραλτάρ 31/1 διά Βαλτιμόρην
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΛΥΔΟΥ	74	8915	α. Αμβέρσαν 21/2 διά Λάδ Γκουούρια
ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	22256	δ. Σουέτ 25/2
ΑΝΝΑ Κ.	62	11503	α. Μάλαγκα 26/2 διά Μ. Θάλασσαν
ΑΝΝΑ ΖΥΛΑ (δ.)	71	27502	δ. Κωνπόλιν 16/2
ΑΝΝΑ Π.	57	9448	α. Λομπίτο 24/1 διά Μοχάμεντς
ΑΝΝΑ ΜΙΛΕΛΛΑ	67	20959	ε. Γκάβεστον 8/2
ΑΝΝΙΚΑ Ν	69	11726	δ. Γιβραλτάρ 24/2 διά Στεττίνον
ΑΝΝΙΤΑ	64	11075	α. Ντουμπάλι 2/2 διά Μπαντάρ Αμπάς
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ	65	19758	ε. Π. Σουδάν 22/2
ΑΝΝΟΥΔΑ ΙΙ	71	9826	ε. Ροζάριο 25/2
ΑΝΤΑΙΟΣ	60	6086	α. Λομπίτο 24/1 διά Μοχάμεντς
ΑΤΖΕΑΡΚΤΙΚ	69	16430	ε. Φιλαδέλφεια 22/2 διά Βαρκελώνην
ΑΤΖΕΑΝΤΑΛΙΚ	70	11474	ε. Βανκούβερ 22/2
ΑΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	δ. Σουέτ 24/2 διά Ταϊτανόκην
ΑΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	α. Αμβέρσαν 18/2 διά Τύνδα
ΑΤΖΕΛΙΚ ΠΑΥΟΥΡ	59	9584	α. Νιούκαστλ 14/2 διά Εύρωπην
ΑΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Αιμπέρσαν 18/2 διά Τύνδα
ΑΤΖΕΛΙΝΑ ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ	70	3969	α. Πειραιά 16/1 (επισκευαί)
ΑΤΖΕΜΠΑΛΑΤΙΚ	70	15948	ύπο παραλαβήν
ΑΤΖΕΠΑΣΦΙΚ	68	10008	α. Μπουένος «Αύρες 3/2 διά Μοντεβίδεο
ΑΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24915	ε. Χιούστον 31/12
ΑΤΙΓΚΟΥΑ	66	15404	α. Σαντάνα 20/2 διά Τρούπετας
ΑΤΙΓΩΝΗ	76	23149	α. Σουέτην 17/2 διά Μορμουγάδο
ΑΤΙΓΩΝΗ	68	13580	δ. Κωνπόλιν 28/2 διά Κωνταντίζαν
ΑΤΙΟΧΕΙΑ	78	10996	δ. Π. Σαΐδ 29/1 διά Τρίπολιν
ΑΤΙΟΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗ Η	74	5932	α. Γκληλογκ 24/2
ΑΤΙΟΝΙΟΣ	67	9843	α. Τήτη 14/2 διά Χιούστον
ΑΤΙΟΝΙΟΣ Κ	59	10205	ε. Τάμπη 17/2
ΑΤΙΩΝY	64	16323	

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	ε. Μπουσάν 23/2
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6456	δ. Κωνστούπολιν 27/2 διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. Ι.	58	5043	ε. Μάλτα 30/1 διά Μίζουράτα
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. ΙV	56	9172	ε. Τζένταν 1/2
ΑΠΟΥΣ	70	3275	α. Αμβούργον 3/3 διά 'Ασστόντ
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	δ. Σκώ 14/2 διά Λάγος
ΑΡΑΝ.	80	10329	δ. Γιβραλτάρ 26/2 διά Κολόμπο
ΑΡΓΑΙΑ	63	10240	ύπο παραλαβήν
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	α. Χάμπτον Ρόδς 13/2 διά N. 'Υόρκην
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	64	10335	β. Ριο Γκράντε 5/2 διά Νιγρίαν
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	77	10003	δ. Π. Σαιδ 26/2
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	8409	δ. Κωνστούπολιν 8/2 διά M. Θάλασσαν
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (δ.)	64	28312	α. Μπούλεν Μπαι 8/2 διά Φρηρόποτ
ΑΡΓΟΣ	69	9868	ε. Λάγος 22/2
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	ε. Σαρξ 1/2
ΑΡΓΥΡΩ	57	3970	α. Καρπετέλγιεο 8/2 διά Βηρυτόν
ΑΡΓΥΡΩ Μ.	60	1577	α. Θεσσαλονίκη 13/1 διά Τρίπολιν
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	ε. Γουδάτον Πώντ 4/2
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΡΥ	77	1587	α. Χιούστον 15/2
ΑΡΓΩ ΠΑΙ' ΟΝΗΡ	76	1578	α. ΝΝ' Όρλεάνην 16/1
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	ε. Π. ψη Σπαιν 24/2
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	ε. Ταμπικό 10/2
ΑΡΓΩ ΦΑΙΝΟ	76	1579	α. ΝΝ' Όρλεάνην 26/2
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	α. Στάνλουον 17/2 διά Σαπέλε

ΑΡΚΑΔΙΑ	58	6357	ε. Πασάγιες 14/2
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ.	71	4998	ύπο παραλαβήν
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	21002	ε. 'Ανάπολις 'Ανκορ. 23/2
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΥ'	64	12229	ε. Πόρτ ντε Μπουκ 25/2
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	10173	α. Γκεθενμπουργκ 11/12 διά Λουσάντα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘΟ	65	12229	δ. Γιβραλτάρ 2/2
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8825	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/1
ΑΡΚΤΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	4856	δργει εις Χακίδα από 17/8/79
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Ρίτσαρντς Μπαι 16/2 διά Γιουροπόρτ
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/2
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	α. Ν. 'Υόρκην 15/2 διά Κοατζακόδλος
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22559	ε. Τάραντα 2/3
ΑΡΤΕΜΙΔΙ IV	57	10376	ε. Τζέντα 26/2
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	67	44708	α. Ντάρ ές Σαλαάμ 9/2
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23100	δ. Σουέζ 15/2
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Σιγκαπούρην 13/2 διά Βανκούβερ
ΑΡΤΕΜΙΣ	72	3908	α. Σαβάνα 19/2 διά Ρότερνταμ
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ	77	66259	α. Γιουροπόρτ 24/2 διά Φρεντερίσια
ΑΡΤΖΥΑ (δ.)	66	43433	α. Σάροχ 28/2 διά Αύγουσταν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Παναμά 11/2 διά Γερμανία
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	δ. Κωνστούπολιν 25/2 διά 'Οδησσον
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22103	ε. Χάμπτον Ρόδς 22/2
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	ε. 'Αιμεράρον 19/2
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	α. Εμπεν 27/2 διά Κωνσταντζαν
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	δ. Σουέζ 1/3 διά Μακαϊσία
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	α. Μ. 'Αχμαντί 12/2 διά Βραζιλίαν
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΟ (μ.)	72	42253	ε. Χάμπτον Ρόδς 15/1
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ε. Χάμπτον Ρόδς 25/2
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	α. Βανκούβερ 26/2 διά 'Αγγλιαν
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	ε. Χάμπτον Ρόδς 8/1
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	61	9925	ε. Δουνκέρκην 14/2
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	α. Λάγος 23/2 διά Γουόρρι
ΑΣΠΙΣ (δ.)	56	18657	α. Ρουέν 26/2 διά Βενετία
ΑΣΠΙΣ	58	9278	εις 'Ακαπούτη από 24/10
ΑΣΠΥΡ	60	9580	α. Ιάκλοι 31/12 διά Ρωσίαν
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	ε. Χάβρην 3/3
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16702	ε. Κανκούριμα 27/2
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13121	α. Πόρτ 'Εσκιβέλ 15/2 διά 'Αγγλιαν
ΑΣΤΕΡΟΙΝΤ	60	6236	α. Λά Σκουλέτ 17/2 διά 'Αλγερίαν
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Μόντρεαλ 27/1 διά Κούβα
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	α. Ν. 'Ορλεάνην 28/1
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	α. Π. 'Αρθουρ 14/2
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	68	44646	ε. Ράν Τανούρα 28/2
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	α. Πειραιά 17/2 διά Θεσσαλονίκη
ΑΣΦΑΛΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (δ.)	55	12345	ε. Τάμπα 29/12
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Ν. 'Υόρκην 8/2 διά 'Αρούμπα
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Λός 'Αντζέλες 18/12 διά Σαγκάνην
ΑΤΑΑΝΤΗ	72	11000	α. 'Ηση Λόντον 26/1
ΑΤΑΑΝΤΗ	66	6235	δ. Κωνστούπολιν 15/2 διά Βηρυτόν
ΑΤΕΝΙ	60	5788	α. Σαβάνα 17/2 διά Π. Σαιδ
ΑΤΖΙΑΙΤΥ	59	10505	α. Ρουέν 18/2 διά Ιράν
ΑΤΖΙΑΙΤΥ	49	6607	δργει εις Χακίδα από 6/3/78
ΑΤΛΑΝΤΙΔΑ	60	8070	α. Χάβρην 7/2 διά Ροστόκ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Α' ΙΑ	71	1448	α. Κ. Τάουν 27/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	α. Ν. 'Ορλεάνην 12/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	α. Γιοκούδαμα 12/2 διά ΗΠΑ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ.	64	10280	α. Ν. 'Ορλεάνην 25/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40455	ε. Σουίτα 1/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	68	87329	δργει εις Πειραιά από 16/5/77

EAST LONDON MANHATTAN SHIPCHANDLERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ: ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΟΥΡΟΥΛΛΗΣ

"Ετος Ιδρύσεως 1964"

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

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

WHOLESALE SUPPLIERS TO THE ROYAL NAVY

AND LEADING MARITIME FIRMS

BONDED WAREHOUSE

PROVISIONS – CABIN – DECK – ENGINE

"Αμεσος 24ωρος έξυπηρέτησις εις ότιδήποτε άφορα τό ΠΛΟΙΟΝ

ΠΟΙΟΤΗΣ ΕΓΓΥΗΜΕΝΗ — ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ

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

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

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ'	77	5868	ε. Λιβόρνο 26/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΣΕΡ	58	4717	α. Βρέστην 20/2 διά Τζένταν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229	α. Ν. 'Ορλέανην 20/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	α. Ν. 'Ορλέανην 29/1 διά Λά Γκουάρια
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	α. Γιουροπόρτ 26/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	ε. Αλεξανδρεία 26/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ	57	4486	α. Καράτοι 24/2
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	77	35706	ε. Λός 'Αντζελες 22/2
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	63	6246	ε. Φόρ 11/1
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788	α. 'Αιμπούργον 13/2 διά Κλαιπέντα
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑ'Υ'	62	5430	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ.	68	10182	δ. Παναμά 15/2
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	69	4025	α. Ν. 'Ορλέανην 12/1
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΦΑΙΗΘ	69	3784	α. Λός 'Αντζελες 29/1 διά Γιοκοχάμα
ΑΤΑΣ	77	11804	α. Σιγκαπούρη 8/2 διά Ματανί
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	α. Ν. 'Ορλέανην 11/2 διά Άρουμπα
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	ε. Τσάλνα 23/2
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. 'Αιμπέραν 27/2 διά Τζένταν
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	7221	ε. Ακαμά 11/1
ΑΤΡΩΤΟΣ	61	10893	δ. Παναμά 22/2 διά Περού
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	δ. Π. Σαΐδ 25/2
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	ε. Π. Σαΐδ 27/1
ΑΥΑΙΣ	72	16402	ε. 'Ιμινχάρ 2/3
ΑΥΑΙΣ	78	11000	α. Κόμπη 25/2 διά Γιοκοχάμα
ΑΥΡΑ (δ.)	67	44708	ε. Σιγκαπούρη 2/3 (έπισκευα)
ΑΥΡΑ	68	9624	εις Πειραιά δάτο 15/12
ΑΥΡΑ	59	8929	α. Κακινάντα 2/3 διά 'Ειβονμάουθ
ΑΥΡΑ	54	4023	ε. Χόρ Φάκων 20/2 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)
ΑΥΡΑ	69	3490	ε. Σάντος 25/2
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888	α. Κουβέτι 11/2
ΑΦΑΜΙΣ (δ.)	65	37865	ε. Καράτοι 2/3
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	ε. Π. Σαΐδ 12/2
ΑΦΟΒΟΣ	58	7323	δ. Κωνιπόλιν 26/2 διά Κωνοτάντζαν
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	ε. Λοντόντερι 1/3
ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΪΟΛΕΤ	66	2966	α. Σίδηνε 11/2 διά Μεξικόν
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΪΟΝ	58	8331	ε. Βαλτιμόρη 2/3
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Λάύριον 5/12
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	α. Τέλκοσβιλ 7/2 διά Μεξικόν
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.	67	3619	ε. Παραμορίμπο 15/2
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	ε. Πειραιά 13/2
ΑΦΡΟΣ	68	3340	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	13017	α. 'Αμποτερον 2/3 διά Ρότερνταν
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	α. Φιλαδέλφεια 24/1 διά Ροστόκ
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	δ. Π. Σαΐδ 2/1
ΒΑΓΙΑ	69	10009	δ. Κωνιπόλιν 3/2 διά Νοβορωσίκην
ΒΑΛΕΝΤΙΝ	63	1164	μετανομάσθη 'ΑΥΑΥ'
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ	66	4073	δ. Κωνιπόλιν 2/3
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8432	ε. Λουάντα 17/1
ΒΑΝΤΑ	66	13762	α. 'Αιμπέραν 30/12 διά 'Οδησσόν
ΒΑΝΠΟΡΙΑ	67	14845	α. Βανκούβερ 26/2
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	69	9268	ε. Ναγκόνια 14/2 διά Τζιμπούτι
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	ύπο παραλοήν
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	60	13459	α. Τζακάρτα 12/1 διά Σιγκαπούρην
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	58	7686	ε. Καρκούν 30/1 διά Κολόμπο
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6029	ε. Ν. 'Ορλέανην 22/2
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	ε. Χόμπιον Ρόδη 14/1
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16400	ε. Κοπεγχάγην 24/2
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12369	δ. Κωνιπόλιν 20/2 διά Μπουργκάς
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	10198	α. Τζένταν 22/2 διά Πόρτ Σουδάν
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV	51	1704	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	α. Τζένταν 26/2 διά Π. Σουδάν
ΒΑΣΙΛΩ	53	1385	ε. Λευκεσσόν 24/11
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18708	ε. Σαλίνα Κρούζ 22/2
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	α. 'Αιμπούργον 29/1 διά Μπάχ. Μπλάνκα
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ	59	3139	α. Τάμτα 13/2 διά Τούρκο
ΒΕΔΑΣ	75	15981	ε. Κολούμπια Ρίβερ 27/2
ΒΕΝΗ	58	13871	δ. Γιβραλτάρ 1/2 διά Μεγ. Λίμνες
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	69	104616	έδωθι Ντούμπιτ 31/1
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	ύπο παραλοήν
ΒΕΡΤΙΝΑ	78	5084	ε. Τρίποτον (Λιβύης) 25/2
ΒΕΡΓΤΩ (δ.)	72	57527	ε. Χόμπιον Ρόδη 29/1
ΒΕΡΝΑ	61	4364	α. Ρότερνταν 5/2 διά 'Αγ. Δομίνικο
ΒΕΤΑ	72	3246	ε. Νόρντενχαρ 27/2
ΒΗΤΑΚΑΑΜ	57	9722	εις Πειραιά δάτο 2/12/78
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	α. Χόρηρη 15/2 διά Ιταλίαν
ΒΙΒΗ	59	4532	α. Ραβέννα 16/1 διά Τρίποτον
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	α. 'Ιμινχάρ 4/3 διά Νιγηρία
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818	ε. Μασαλίδαν 26/2
ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	60	12487	δ. Π. Σαΐδ 27/2 διά Εύρωπην
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	ε. Μάλτα 26/2
ΒΙΛΕΑΜΙΝΑ	59	2503	ε. Π. Νουάρ 10/2
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	α. 'Αιμπούργον 21/1 διά 'Ασσούπι
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Χούμπολν Μπάι 10/1
ΒΙΟΛΑΝΤΟΣ (δ.)	72	119794	ε. Ράς Τανόρα 19/2
ΒΙΠΚΕ	71	6717	δ. Π. Σαΐδ 27/2
ΒΙΡΑ	56	7841	α. Μ. 'Αχμαντί 3/2
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	ε. Βαλτιμόρη 13/2
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7058	δ. Κωνιπόλιν 13/2 διά Λάγος

ΒΟΜΑΡ	71	16313	ε. Νεκοτόσα 24/2
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	71	31464	α. Σάροχ 27/2 διά Σουεζ
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	δ. Π. Σαΐδ 26/2
ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	ε. Λ. Ταράρ 12/2
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ν ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	68	2757	α. Νικάρδ 2/2 διά Γουόρρι
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ν ΕΝΤΕΡΠΑΙΖ	61	1550	ε. Τεργέστην 13/2
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1405	α. Π. ντέ Μπούκ 9/2
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άργιε εἰς Πειραιά δάτο 5/2
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	52095	α. Λάμψ Μπαί 24/2
ΒΥΤΙΝΑ	75	14983	α. Ν. 'Ορλέανην 22/1
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	31952	α. Γιοκοχάμα 11/2 διά Σιγκαπούρην
ΓΑΛΗΝΗ	59	10858	α. Ν. 'Ορλέανην 24/2
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	δ. Σουεζ 13/2 διά Περιακόν
ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ Κ.	70	6441	ε. Τζένταν 31/1
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	ε. Ρότερνταν 31/1
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ.)	66	38818	ύπο παραλοήν
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ	76	16037	ε. Χάμπτον Ρόδης 16/2
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Αμοτερνταν 17/2
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝ	67	15421	δ. Κωνιπόλιν 18/2
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	58	3954	α. 'Ημοχέφεν 17/1 διά Τρίπολιν
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	α. Πειραιά 12/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	δ. Κωνιπόλιν 9/2 διά Ιταλίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773	α. Ούλσαν 23/1 διά Μοζί
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13714	ε. Πειραιά 17/12 (έπισκευα)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	α. Ράς Σουεζ 24/1 διά Σουεζ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. ΣΦΗΚΑΣ (δ.)	63	28430	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	δ. Σουεζ 14/2 διά Σ. Αραβίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	57	6508	α. Μαγκαλόρε 23/2 διά Σιγκαπούρην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	α. Ντόρμπαν 1/3 διά Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16605	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	ε. Κόμπη 23/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634	α. Κολούμπια Ρίβερ 22/12 διά Κίναν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΟΣ	61	1545	ε. Όριστανο 20/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.)	68	59958	ύπο παραλοήν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	ε. Μόζι 26/2
ΓΕΩΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ	64	17487	εις Πειραιά δάτο 6/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	19061	ε. Χάμπτον Ρόδης 23/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	ύπο παραλοήν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	άργιε εἰς Πειραιά δάτο 1/1/71
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	δ. Παναμά 13/2 διά Εσμεράλντας
ΓΙΑΝΙΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2895	α. Βαρκελώνη 31/1 διά Χάριφα
ΓΙΑΝΝΑ Α.	57	3894	α. Αλεξανδρειαν 28/2 διά Ραβέννα
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	εις Πειραιά δάτο 23/12 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	ε. Κακινάντα 2/2
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	α. Καλδό 12/2
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	72	1598	ε. Μπενιάδη 22/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	ε. Τής 2/3
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	69	2932	ε. Αλικιντέ 1/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	44742	ε. Πειραιά 9/2
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	ύπο παραλοήν
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	21374	α. Χάμπτον Ρόδης 29/12 διά 'Αλγερίαν
ΓΙΑΝΝΗΣ Σ. ΕΛΛΑΣ	70	9087	ε. Σιγκαπούρην 20/2 διά Πόρτλαντ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. 'Αιμπούργον 13/2 (έπισκευα)
ΓΙΑΝΕΥΑΛΑΣ (δ.)	65	28945	α. Τρινκομάλη 20/2 διά Σουεζ
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	δ. Μπαχάτον 21/2
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10721	α. Θρή Ρίβερς 10/12
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	13091	α. Παραμορίμπο 14/2
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	21422	ε. Δάνται 22/2
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4374	δ. Παναμά 23/2
ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ.	60	3847	δ. Κανιπόλιν 25/2
ΓΙΟΥΡΠΕΤΕΡ	52	8129	α. Λάς Πάλμας 1/2 διά Καμπίντα
ΓΙΟΥΡΠΗΣ	64	7435	ε. Αδαπεράδα 25/2
ΓΙΟΥΡΓΟΚΕΡΡΥ	77	14275	ε. Σουδάμπα 21/2
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	ε. Ναγκόγια 24/2
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	ε. Ήστ Λόντον 1/3
ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ	65	6547	ε. Φρημάντα 23/2
ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	α. Ποκοχάδα 1/2 διά Μοντεβίδεο
ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ...	61	16561	ε. Αδαπεράδα 25/2
ΓΙΟΥΡΟΣΑΝ	65	9572	ε. Ναγκόγια 24/2
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	ε. Φρημάντα 23/2
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	α. Πάρολη 28/2 διά Πειραιά
ΓΙΟΥΡΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	ε. Ποκοχάδα 1/2 διά Μοντεβίδεο
ΓΙΟΥΡΧΑΝΤΕΡ	66	3821	α. Αιμπέραδα 25/2
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9289	ε. Βούβαν 16/1
ΓΙΩΡΓΟΣ	60	3351	ε. Πειραιά 17/2
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	67	2920	α. Καστέλον 10/3 διά Α' Ανναμπά
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34794	δ. Σουεζ 25/2
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2966	ε. Πειραιά 15/2
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Νάπολη 28/2 διά Πειραιά
ΓΚΑΙ'Υ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	56	8224	ε. Λάς Πάλμας 26/2 διά Λίβορνο
ΓΚΑΛΑΞΥ ΙΙ.	56	5042	ε. Βέσσιν 322.56 Β.— 13.42 Α. 21/1
ΓΚΑΛΑΦ ΣΤΑΡ (δ			

ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30617	ε. Λ. Ταύρης 4/2 είς Μασδόνα ἀπό 10/2/79
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	58	8058	ε. Κουβέλι 14/10
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΙ'ΝΤ	60	8058	α. Ρόττερνταμ 28/2 διά Μπόνον
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48747	α. Φιλαδέλφειαν 1/3 διά Λά Ρομάνα
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3181	α. Λουμπίτσα 26/1 διά Μοχάμεντς
ΓΚΟΑΝΤ ΚΡΑΝΑΟΣ	64	7735	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	ε. Π. Σαΐδ 4/2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	δ. Παναγία 23/1
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ε. Σινκαπούρην 21/2 διά Ίνδονησιαν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	α. Λός "Αντζέλες 25/2 διά Τύνιδα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	ξέμιθ. Ομάδα 16/1
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	δ. Παναγία 20/2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Κάλιαρι 31/12 διά "Αννάμπα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	α. Ν. Όρλεδην 30/1
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432	δ. Γιβραλτάρ 17/2 διά Γκάμπτς
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	α. Γκάμπτς 5/2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Χιούστον 17/2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΜΙΖΟΥ	76	13027	δ. Παναγία 20/2 διά Μανζανίλο
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	α. Μπωμόντ 20/2 διά "Άλγεριον
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Αγ. Φραγκίσκου 8/2 διά Μεξικόν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡΗ	72	12919	α. Ν. Όρλεδην 29/12
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	α. Κόρπους Κρήτη 8/2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Χιούστον 22/1
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	78	14531	ε. Φιλαδέλφειαν 1/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	δ. Γιβραλτάρ 22/2 διά "Αναμπά
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	δ. Παναγία 8/2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	α. Λός "Αντζέλες 22/2 διά Τύνιδα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙ'Σ	74	13036	ε. Ντάρμπατ 23/2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΑΛΓΚ	72	43479	α. Αμέρειαν 7/2 διά Ρόττερνταμ
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΛΙΣ	69	11148	δ. Γιβραλτάρ 25/1 διά "Άλγεριον
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	α. Λός "Αντζέλες 1/2 διά Γιοκοχάμα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	δ. Παναγία 29/1 διά Σουάμας
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ	75	13036	δ. Παναγία 17/1
ΓΚΟΑΝΤΕΝΖΗ	68	3960	α. Λός Πάλμας 21/2
ΓΚΟΥΑΙΔΑΣ	67	20173	ε. Τζάκονβιλ 25/2
ΓΚΟΥΝΤ ΑΙΓΑΛΑΝΤΕΡ	68	1804	είς Πειραιά δέλτα 10/4
ΓΚΟΥΝΤ ΓΚΑΡΠΑΝΙΑ	62	2654	α. Ρουέν 18/2 διά Μεράνι
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙ'ΝΤ	70	11527	α. Άμβωργον 18/2 διά "Άβανα
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8940	α. Σινκαπούρην 26/2 διά Μ.Θάλασσαν
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	77	10076	ε. Πειραιά 29/1 (έπισκευα)
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΪ'ΟΝ	64	10141	ε. Μπουένος Αιρες 26/2
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	65	20765	α. Ντάρμπατ 18/2 διά Κ. Τάουν
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ	63	8628	α. Λός Πάλμας 1/3 διά "Άλγεριον
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59198	α. Δουνέρκη 27/2 διά Ρίτσαρτς Μπαϊ
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ	68	9080	δ. Κων/πολιν 2/2 διά "Οδησσόν
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ	66	36362	α. Βανκούβερ 21/2
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	56	8750	α. Μπρούνσμπουτελ 24/1 διά "Άβανα
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	62	8943	ε. Ντάρμπατ 1/3
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ	63	10141	ε. Στεττίνον 23/2
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ'ΤΟΡ	56	8805	α. Φρητόρ (Μπαχ) 8/2
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	68	9080	α. "Οζάκα 13/2 διά "Άβανα
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ	66	21388	ε. Τζέντα 1/2
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΤΟΝΗΡ	60	4470	δ. Π. Σαΐδ 21/1 διά Πότι
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ	68	9080	ε. Ντάρμπατ 27/2
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ	68	9080	α. Τζέμπουτι 4/1
ΓΚΟΥΝΤΣΗ	60	11837	α. Γκιζόν 23/2 διά Σαγκούντο
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ	75	3842	είς Γουιάνα δέλτα 3/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	9079	α. Λάς Πάλμας 19/2 διά Π. Χάρκουρτ
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	ε. Π. Σαΐδ 18/2
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	58	8920	α. Λάγος 20/2 διά Σάντος
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	62	8631	ε. Άλγεριος 17/2
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΑΕΡ	58	7054	ε. Ρουέν 28/2
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	73	6415	δ. Παναμά 28/1
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	ε. Κουβέλι 20/2
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (μ.)	67	38513	α. Ξέν Πόιντ 26/2 διά Κορέα
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9954	α. "Ηση Λόντον 6/2 διά Χόγκ Κόγκ
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	3639	ε. Σαλβαντόρ 11/2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΝΤ	60	7222	α. Σινκαπούρην 14/2 διά Π.Κελάρκ
ΓΚΟΥΝΤΓΟΥ'ΙΣ	56	6778	ε. Τζέντα 19/11
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2870	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙ'Τ	63	15373	α. Πειραιά 5/2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22998	α. Ν. Όρλεδην 15/2 διά Κωνσταντίνον
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	α. Βατιμόρων 16/2 διά Ροστόκ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛΑ	66	23570	ε. Π. Κεμπλά
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΑΣΤ'ΙΜ	62	15389	α.Ναβλάκι 21/2 διά Κολόμπο
ΓΚΡΕΙΤΣ ΣΛ...	71	16306	δ. Γιβραλτάρ 19/2 διά ΗΠΑ
ΓΚΡΗΚ ΣΚΑΙ'Υ	68	4995	α. Γουίτερπορτ 3/2 διά Μεράνια
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	ε. Μορμουνκόδο 1/3
ΓΛΑΥΡΟΣ (δ.)	68	90905	άργει είς Πειραιά δέλτα 21/4/77
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	ε. Π. Σαΐδ 8/2
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	14029	α. Λός "Αντζέλες 9/2 διά Βαλπαραϊζο
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΛΟΥ	62	12103	ε. Πειραιά 9/2 (ΕΠΩΔΗΘΗ)
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	12948	α. Ναγκόνια 17/2 διά Λός "Αντζέλες
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	17159	ε. Πειραιά 27/2
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ...	65	24654	δ. Γιβραλτάρ 23/2 διά Σάφι
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΝΟ	66	22198	δ. Σουέζ 17/2 διά Τόκιο
ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	α. Κάρντιφ 7/2 διά Βόλον
ΓΟΡΓΩ	58	7061	δ. Παναμά 17/1 "
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	άργει είς Πειραιά δέλτα 13/4/76
ΓΟΥΙΓΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427	ε. Λάγος 29/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19261	α. Σάντος 22/2 διά Χιούστον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	78	19451	δ. Κωνιτόλιν 27/2 διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΑΛΑΣ...	75	19451	δ. Γιβραλτάρ 15/2 διά ΗΠΑ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΙΛΕΞ II	75	19393	δ. Σκώ 18/2 διά Ροστόκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΙΛΕΞ ΙΙ	72	19426	ε. Βατιμόρων 26/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΔΟ	76	19264	α. Ν. Όρλεδην 19/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΤ	76	19264	δ. Κωνιτόλιν 27/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Γιβραλτάρ 25/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	ε. Χάμπτον Ρόδες 15/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19264	δ. Σκάρια 27/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΕΑΣ II	75	19393	α. Ν. Όρλεδην 27/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40419	α. Πούλο Μπούκορ 21/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Σαφάνκα 15/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΙΓΚΙΚΕΤΟΡ	67	22549	ε. Λιοσαθώνα 1/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΤ'ΜΠΟΡ	68	23064	α. Χάμπτον Ρόδες 1/2 διά Βραζιλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22549	ε. Ν. Όρλεδην 24/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	α. "Αννα Μπαϊ 19/2 διά Π. Λιμόν
ΓΡΟΥΒΑΓΓΤΝΕΡ (δ.)	75	18265	ε. Μανζανίλο (Μεξ) 31/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΛΑΝΤ (δ.)	65	35642	α. Σινένι 9/2
ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	9350	α. Βανκούβερ 26/2
ΓΡΕΟΓΟΣ	59	9191	δ. Γιβραλτάρ 1/3
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ.	57	9312	ε. Αλεξανδρείας 24/2
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	α. Μόρεχεντ 14/2 διά Π. Μπάριος
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	61	18202	δ. Χόγκ Κόνκ 13/2

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 CHARTER

RER • 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 SHIOPWNER'S ASSOCIATION

NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

ΔΑΦΝΗ	74	19451	α. Χάμπτον Ρόδς 23/2 διά Ιταλίαν	ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	ε. Μαντράς 18/2
ΔΕΛΦΟΙ	65	20793	δ. Κωνιπολίν 13/2 διά Κωνιτάντζαν	ΕΚΤΩΡ	62	11428	ε. Πειραιά 11/2 (έπισκευα)
ΔΕΜΑΡΓ	64	8226	α. Ρίο Ίανερο 22/2 διά Χάλιφας	ΕΚΤΩΡ	70	16258	α. Μπάχια Μπλάνκα 16/2 διά Ρωσίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11415	δ. Σουέζ 20/2	ΕΛΑΦΙ	68	19495	ε. Γκάλιβεστον 12/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	ε. Μαντράς 3/2	ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	ε. "Ησι Λόντον 7/12
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ε. Γκουαγιακίλ 9/2	ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12791	α. Καράτοι 24/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	α. Σιρεμπόν 11/2 διά Αμβούργον	ΕΑΕΙ'ΣΤΡΙΑ	66	10659	α. Λός "Αντζέλες 22/1 διά Σαγκάνη
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	δ. Κωνιπολίν 11/2 διά Κωνιτάντζαν	ΕΑΕΙ'ΣΤΡΙΑ	64	10652	α. "Αλεξανδρεία 1/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II	52	6906	ε. Καζαμπάνκα 24/2	ΕΑΕΙ'ΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	ε. Καράτοι 6/12
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)	65	32714	α. Σ. Νικολάς 23/2 διά Χάλιφας	ΕΛΕΝ ΠΑΠΠΑΣ	57	1962	ε. Τζένταν 26/12
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9389	α. Τζιμπούτι 19/12	ΕΛΕΝΑ	66	16677	α. Λάς Πάλμας 28/2 διά Κεμσάρ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	67	10737	ε. Τζένταν 16/2	ΕΛΕΝΗ Α	45	3755	ε. Αλεξανδρείαν 22/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΙΧΑΛΙΝΟΥ (δ.)	62	25717	α. Σιγκαπούρην 26/2 διά Λός "Αντζέλες	ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	ε. "Αλεξανδρείαν 1/3
ΔΕΣΠΟΥΑ Κ.	60	8497	α. Τζιμπούτι 24/11	ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	53	8985	α. Ακαμπά 10/12 διά Σουέζ (ΕΠΩΛ. Πακιστ.)
ΔΗΛΑΣ	70	8825	δ. Σάντος 26/2 διά Γκουαγιακίλ	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	60	8401	α. Λάς Πάλμας 24/2 διά Λομπίτο
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	ε. Νταμάν 1/3	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	11464	α. Ρουέν 20/2 διά Β. Κορέαν
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	α. Ταρακόνα 6/10 διά Αλγερίου	ΕΛΕΥΡΩΠΑ	71	11005	ε. Χακάτα 23/2
ΔΗΜΗΤΡΑ Α.	56	4828	α. "Αλεξανδρείαν 9/2 διά Ρουμανία	ΕΛΕΥΣΙΣ	65	9694	ε. Νταμάν 28/2
ΔΗΜΗΤΡΑ Κ.	52	8252	δ. Καράτοι 12/2	ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11670	δ. Μπρούνιμπούτελ 17/2	ΕΛΙΖΑ	58	12025	ε. Λός "Αντζέλες 27/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8804	εις Μπάραν από 21/9	ΕΛΙΚΩΝ	58	8370	δ. Μπρούνιμπούτελ 31/1 διά Π. Χάρκουρτ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ε. Πειραιά 27/2	ΕΛΙΝΑ	63	4628	ε. Ιταΐα 28/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	α. Δάγος 11/2 διά Ντουάλα	ΕΛΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	62	8501	δ. Γιβραλτάρ 1/3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	61	3097	α.Π. όφ. Σπάιν 7/1	ΕΛΙΣΑΒΕΤ	48	1989	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	51	2758	α. Ναύπιλον 28/12 διά Ρωσίαν	ΕΛΚΑΝΤΙΑ (δ.)	72	1947	ε. Λάγος 20/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	11362	δ. Σουέζ 22/2 διά Καράτοι	ΕΛΛΑΣ	77	5466	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	ε. Τακαχούνον 10/3	ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734	α. Πειραιά 13/2 διά 'Αλεξανδρείαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ.Φ.	63	18826	α. Σ. Λορέντζο ('Άργ.) 24/2	ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	72	13098	ε. Ποκοκόρα 25/2
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	α. Αμβούργον 3/3 διά Νορβηγίαν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΩΡ	78	17172	δ. Π. Σαΐδ 25/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38094	α. Δουνκέρκον 24/2 διά Μόμπιλ	ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΑΟΥΡΥ	56	7510	α. Ν. Ορλέανην 26/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	ε. Μουτσούρε 23/2	ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙΤΣ	62	6846	ε. Μαπούτο 25/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ε. Ν. Υόρκην 23/1	ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	α. Νταμάν 3/3 διά Κουβέτι
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.	63	7787	ε. Κωνιπολίν 2/3	ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΣΠΑΡΟΡΕ	78	17172	α. Πόρτμπερι 22/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	58	2674	ε. Πειραιά από 19/2	ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕΤ'ΙΤΟΡ	78	17172	α. Τζένταν 27/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	ε. Πειραιά 23/2	ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	α. Ντώμπιτον 2/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	58	3441	α. Τζένταν 18/2 διά Βορμάν (ΠΡΟΣ ΔΙΑΛ.)	ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	73	13098	α. Τερέντσην 27/2 διά Κουβέτι
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	α. Πειραιά 28/2	ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	8927	α. Ν. Ορλέανην 25/2
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	δ. Κωνιπολίν 1/3 διά Πειραιά	ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΛΩΡΕΑ	61	7293	α. Τζένταν 16/2 διά 'Ακαμπα
ΔΙΑΚΛΗΣ	63	8877	δ. Κωνιπολίν 2/3	ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤ'ΙΤΟΡ	72	8987	ε. Κουβέτι 3/3
ΔΙΑΜΑΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	60	5442	ε. "Αγ. Φραγκίσκον 17/2	ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	δ. Π. Σαΐδ 14/2
ΔΙΑΜΑΝΤΕΙΑ	60	8750	ε. Κ.Τάουν 2/3	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΓ'ΙΟΝΗΡ	62	6659	α. Ν. Υόρκην 14/2 διά Πειραιά
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	δ. Κωνιπολίν 9/2 διά Κωνιτάντζαν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	ε. Μαπούτο 13/2
ΔΙΑΣ	71	16379	ε. Μπούδαν 3/1	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑΓΙΝΤ	71	10327	α. Βαλτιμόρην 27/2 διά Ν. Ορλέανην
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	ε. Ρόττερνταν 26/2	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	δ. Γιβραλτάρ 24/1 διά Μεξικόν
ΔΙΔΩ	70	10378	ύπο παραλαβήν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	δ. Π. Σαΐδ 16/2 διά Χάμπτον Ρόδς
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	81	32000	εις Κωνιτάντζαν ύπο συμπλήρωσιν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	α. Μόρεχεντ Σιτού 25/2 διά Μπωμόντ
ΔΙΡΦΥΣ II	61	9443	δ. Σουέζ 13/2 διά Πακιστάν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846	α. Ν. Υόρκην 20/2 διά 'Ακαμπα
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	ε. Βρινόδαιον 9/1	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	ε. Ρόττερνταν 1/3
ΔΟΡΥ	54	4784	ε. Τζένταν 25/2	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	ε. Ν. Υόρκην 1/3 διά (έπισκευα)
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	α. "Αγ. Φραγκίσκον 16/2 διά Κίναν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	α. Ν. Υόρκην 1/3 διά Σ. Τζών
ΔΡΟΜΟΝ	64	17487	α. Σαβόνα 27/2 διά Γιβραλτάρ	ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510	α. Λονδίνον 21/2 διά Μπέριρα
ΔΡΟΜΟΝ	64	1657	ε. Κωνιπολίν 7/2	ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΗΘ	72	10327	ε. Βαλτιμόρην 14/2
ΔΡΥΣ	65	20201	α. Αύγουστον 15/2 διά Μπ. "Αιρες	ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	73	13098	α. Ζαρδά 21/2
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εις μεσογειακός μεταφοράς	ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΟ	57	7068	ε. Πειραιά 22/2
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Αλεξανδρείαν 1/3 διά Τουρκίαν	ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	δ. Κωνιπολίν 21/2 διά Ταρτούς
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	α. Τζένταν 26/2 διά Νταμάν	ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9135	ε. Λισσαβόνα 7/2
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΓ'ΙΜ.	72	16398	α. Γκαλιθεστον 19/2	ΕΛΛΗΝΟΡΑ	66	9186	μετωνυμάσθη «JOHN»
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ε. Γιβραλτάρ 15/2 διά Τέξας	ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ε. Ρουέν 27/2
ΕΒΗ.	74	15956	ε. Χόγκ Κόγκ 28/1 (ΕΠΩΛΗΘΗ)	ΕΛΛΟΡΑ	67	41660	α. Ριγκέτην 20/2 διά Αύγουσταν
ΕΒΙΑ	61	10209	εις Μπάραν από 20/8	ΕΛΜΑΝΙ	66	8953	δ. Σουέζ 28/2
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Φιλαδέλφειαν 26/1	ΕΛΜΠΕΔΑ III	69	54857	α. Γένοβα 9/2 διά Π. Νουάρ
ΕΒΡΟΣ	62	20372	α. Ρόττερνταν 12/2 διά Τουμπαρά	ΕΑΝΤΑΝΙΑ	65	12203	δ. Παναμά 26/1 διά Κίνα
ΕΒΡΟΣ	63	15819	δ. Κωνιπολίν 18/2	ΕΑΝΤΕ	58	5044	δ. Κωνιτόλιν 28/2 διά Κωνιτάντζαν
ΕΔΕΣΣΑ	64	8742	α. Μπάρ 28/2 διά Καλαμάτα	ΕΛΩΝΑ	69	6162	ε. Π. Χάρκουρτ 24/2
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	δ. Βιράταρ 25/2 διά Περσικόν	ΕΛΟΣΕΑΝ	65	18111	α. Μπάχια Μπλάνκα 21/2 διά Ρωσία
ΕΘΝΟΣ .	77	16726	α. Λός "Αντζέλες 12/1 διά Διοκοχάμα	ΕΛΠΑΝ	67	5487	α. Λάς Πάλμας 19/2 διά Λόγος
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113705	α. Σάρου Ράντικ Πόιντ 8/2	ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	δ. Κωνιτόλιν 18/2
ΕΙΡΗΝΗ Η.	58	7762	ε. Λισσαβόνα 26/2	ΕΛΠΙΔΑ	56	8377	ε. Φορ 26/2 διά Ντώρμπαν
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	62	8425	εις Λουσάν 5/2	ΕΛΠΙΣ (δ.)	58	12239	α. Ν. Ορλέανην 5/2 διά Αλγερίαν
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	64	9390	α. Αμβέρσαν 10/2	ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Αμβούργον 27/2 διά Ίνδιαν
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	56	10405	όργει εις Πειραιά από 17/2/77	ΕΑΣΦΛΕΘ	63	4555	ε. Π. Μπολιθάρ 23/2
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δ.)	63	36455	δ. Σουέζ 24/2	ΕΛΤΖΑΜΠΟ	65	5263	ε. Ρεσίφ 23/2
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23665	ε. Χόμπτον Ρόδς 21/2	ΕΜΒΙΤΣ (δ.)	60	23144	ύπο παραλαβήν
ΕΙΡΗΝΗ Σ.ΛΑΙΜΟΥ	56	5237	δ. Παναμά 20/1 διά Σινεφουέγκος	ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	α. Γοκοκόρα 10/2 διά Τοινγκτόδο
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	24698	ε. Σάντος 26/2	ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΟΣ	65	28007	α. Αμβούργον 12/2 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	α. Κιπρέ 31/12 διά Λιβανον	ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ	60	8675	ε. Σάουθεντ Άνκ. 2/3 διά Λονδίνον
			ΕΜΟΥΔΙ	58	20590	α. Τζένταν 1/3 διά Πειραιά	

"SINGAPORE"

'Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων και τροφίμων των έλληνικών πλοιών.

DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE - 4

ANTIPROSOΣΠΟΙ ΤΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.

KAI ΤΗΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELLAS) LTD.

NAYTILIAKA XHMIIKA

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537

TELEX NO. RS 21376

24 HRS SERVICE
TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

P. O. BOX 1293

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"
SINGAPORE

ΕΜΠΡΟΣ	78	9100	δ. Π. Σαΐδ 27/2
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	α. Τζένταν 17/2 διά Βιενάνη
ΕΝΕΡΓΕΤΙΚ..	60	9964	α. 'Αυβέρσαν 10/2 διά Νταρμάμ
ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ'	57	9132	ε. Καλκούτα 5/2
ΕΝΤΗΒΟΡ	57	8764	ε. Μπανγκάχρ 7/2
ΕΠΑΦΟΣ	58	7230	δ. Σουεζ 19/2
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	δ. Παναμά 26/2 διά Ν. Υόρκην
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	ε. Σιγκαπούρην 6/2 διά Σαγκάνη
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	ε. Βενετίαν 27/1 διά Ραβέννα
ΕΠΟΣ	77	9786	ε. Αυβέρσαν 25/2 διά Λειξός
ΕΠΟΣ	78	6053	ε. Σάντος 10/2
ΕΠΤΑ ΒΕΑΗ	66	16301	ε. Θεούτα 21/2 διά Κή Γουεστ
ΕΠΤΑ ΓΛΑΡΟΙ	65	15765	ε. Χάμπτον Ρόδς 18/2
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	63	31051	α. Ν. Υόρκην 26/2 διά 'Αρούμπα
ΕΡΕΧΕΙΟΙΝ	58	7447	ε. Αλεξανδρείαν 17/2
ΕΡΗΝΗΣ ΠΑΤΕΡΑ	58	8061	α. Ρουέν 24/12 διά Λουάντα
ΕΡΜΗΣ	72	15951	δ. Κωνίπολιν 31/1 διά Νοβορωσίκην
ΕΡΜΗΣ	78	1250	εις μεσογειακός μεταφορός
ΕΡΜΙΟΝΗ	73	8957	δ. Σουεζ 28/2
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	11000	ε. Βρέμην 24/2 διά Πειραιά
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	ε. Χάμπτον Ρόδς 6/2
ΕΡΟΪΚ	64	29396	α. Ρόττερνταν 12/2
ΕΡΟΪΚ ΣΕ'ΥΛΟΡ	57	2074	εις μεσογειακός μεταφορός
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	α. λος 'Αντζελες 26/1 διά Σαγκάνη
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	63	12758	ε. Βρυξέλλων 14/11 διά Πειραιά
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	72	10194	ε. Βλατιμόρην 30/1 διά 'Άλγεριαν
ΕΤΕΡΝΑΛ ΣΗ	56	5087	ε. Λιβερπούλ 24/2
ΕΥΑ	59	11894	ε. Σουδάμπα 18/2
ΕΥΑ	73	3700	ε. Ξόβρην 16/2 διά Λάγος
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	ε. Βαρκελώη 28/2 διά Λά Γουαλέτ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Σ.	63	9153	α. 'Αμβούργον 21/2 διά Κόλπ. ΗΠΑ (ΕΠΩΛ)
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	α. Χάλιφας 20/2 διά Περσικόν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	α. Αμβέρσαν 22/1
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	ε. Μπ. 'Άρες 26/2
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.Ι.	55	8584	α. Σουδάμπα 1/3
ΕΥΑΛΗ	59	7059	α. Γένοβα 25/2 διά 'Άλεξανδρείαν
ΕΥΑΝΟΙΑ (δ.)	66	38304	ε. Σάρροχ 15/2
ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8519	ε. 'Αμβέρσαν 1/3
ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	ε. Ούλσαν 11/2
ΕΥΓΕΝΙΑ Β.	52	3312	προσρ. έδωθι Ντέρνα (Λιβύη) 12/2
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16700	α. Χιούστον 19/2
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	α. Καράτσι 21/2 διά Ιμπινχάμ
ΕΥΓΕΝΙΑΣ ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	δ. Σουεζ 26/2 διά Τζένταν
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	εις μεσογειακός μεταφορός
ΕΥΗ Λ.	67	14569	ε. Πειραιά 10/2
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Τζένταν 3/1
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	δ. Σουεζ 24/2 διά Μπ. 'Αμπάς
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	α. Ρόττερνταν 18/2 διά Μπιλιμπά
ΕΥΠΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	61	12351	ε. Ντεμερόβι 10/2
ΕΥΠΟ ΜΑΙΡΗ	57	10687	α. Λ. Πάλμας 20/2
ΕΥΠΟ ΣΕ'ΥΛΟΡ	60	10611	ε. Βαρεσλώνη 18/2
ΕΥΡΙΔΙΚΗ	57	4949	ε. Πειραιά 23/2
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΣΠΡΕΣ	56	2672	εις μεσογειακός μεταφορός
ΕΥΡΥΑΛΗ	71	5298	εις μεσογειακός μεταφορός
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	δ. Κωνίπολιν 16/2
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	ε. Λομπίτο 31/12
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	ε. Λισσαβώνα 19/2
ΕΥΑΣΤΑΘΙΑ	57	5010	δ. Π. Σαΐδ 1/3

ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	δ. Σουεζ 22/2 διά 'Ακαμά
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	δ. Π. Σαΐδ 26/2 διά Ρόττερνταμ
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	79	10000	α. Χονολουλού 27/2
ΕΦΕΔΙΣ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	80	11000	ε. Σιγκαπούρην 22/2 διά Κίρε
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57186	ε. Καρθαγένην 27/2
ΕΦΗ	61	3840	εις Αύγουστον ώπο 1/12/77
ΕΦΗ	58	2556	δ. Κωνίπολιν 25/2 (έπισκευα)
ΕΦΜΑΡ	57	8677	δ. Κωνίπολιν 25/2 (έπισκευα)
ΖΑΚΥΝΘΟΣ (δ.)	62	25211	α. Μπαλά Τέρρη 5/2 Λά Αιμπεράντ ('Εκου.)
ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Πειραιά 13/2 διά Σμύρνην
ΖΑΝΗΣ	81	24200	εις Ταμάν υπό συμπήρωσιν
ΖΑΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Σιδνεύ 24/1 διά 'Αμβέρσαν
ΖΑΡΑΠΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	α. Ντώρμπαν 25/2 διά Ντακάρ
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ. (δ.)	65	34501	α. Πειραιά 19/2
ΖΕΑ ΠΟΡΤ	54	5252	ε. Σιγκαπούρην 9/12
ΖΕΑ ΣΤΑΡ	66	8937	ε. Πειραιά 25/1 (έπισκευα)
ΖΕΥΣ	60	11687	ε. Σάφι 12/2
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	α. Τέμα 19/2 διά Τακοράντι
ΖΙΝΙ	76	11348	α. Χάλιφας 21/2 διά 'Αμπιτζάν
ΖΙΡΙΑ	71	4635	α. 'Αμβέρσαν 20/2 διά Βόλον
ΖΥΓΟΣ	76	19166	α. Κολούμπια πίβερ 22/1 διά Κουβέτι
ΗΒΗ	79	15200	ε. Χάμπτον ρόδης 17/2
ΗΓΚΑ	52	2674	α. 'Ηράκλειος 12/2 διά Θεσσαλονίκη
ΗΓΚΑ	58	1882	ε. Βενετία 25/2
ΗΛΙΑΣ	47	3575	δ. Κωνίπολιν 19/2 διά Κωνσταντζάν
ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	60	14591	α. Πειραιά 20/2 διά 'Ισπανίαν
ΗΛΙΑΣ Κ.	64	18123	ε. Πειραιά 13/1 (έπισκευα)
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	υπό παραλαβήν
ΗΑΙΟΣ	62	10750	α. Χάρκουρτ 18/2
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15420	α. Φλαδέλφειαν 17/2 διά 'Αρούμπα
ΗΡΑ	79	15200	δ. Κωνίπολιν 4/2 διά Κωνσταντζάν
ΗΡΑΚΑΙΟΝ	54	4723	ε. Καλκούτα 14/1
ΗΡΑΚΑΗΣ	53	5691	α. Ντώρμπαν 17/2 διά Μεσόγειον
ΗΡΩ	65	23390	δ. Κωνίπολιν 21/2 διά Πειραιά
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	ε. Κολούμπια πίβερ 23/2
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	ε. Βρέστην 15/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	ε. Βρέμην 4/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)	77	76088	α. Σιγκαπούρην 6/2 διά Περσικόν
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	42275	ε. Αννάπολιν 23/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	14545	α. Ναγκόνια 24/2 διά Σιμζού
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	14545	ε. Ματαρανί 21/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.)	68	52400	ε. Ν. 'Ορλέανην 25/2
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	32060	ε. Πούντα 'Αρνέας 17/2
ΘΑΝΙΚ Ι.	61	9516	δ. Γιβραλτάρ 28/2 διά Λάγος
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	ε. Ν. 'Υόρκην 28/2
ΘΑΣΟΣ Α' ΓΑΛΑΝΤ	76	9444	α. Ν. 'Ορλέανην 10/2
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	υπό παραλαβήν
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ	58	9585	ε. Τζένταν 11/2
ΘΕΑΝΩ	69	11967	δ. Σουεζ 14/2 διά Κουβέτι
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	α. Ντουμπάι 2/1 διά Μπακιτάπαν
ΘΕΟΚΟΣ	78	16354	δ. Μπρουνόμπουτελ 14/2 διά Κή Γουεστ
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ	68	35477	ε. Αννάπολη 18/2
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	19674	α. Βοστώνην 25/2 διά 'Αρούμπα
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33663	α. Π. 'Αρθρουρ 14/2 διά Πόιντ α Πίερ

BUNKERS BROKERS - CONSULTANTS

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

Piraeus Office: Filenos 107 - 109

Phones: 4531.583, 4531.478, 4531.479

Telexes: 3602, 3115 UNIV, GREECE

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10750	ε. Κακινάντα 16/2
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10630	δ. Σουέζ 28/2 διά Σίδνευ
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	ε. "Οξελούσοντ 27/2
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	50556	δ. Φρημάτν 27/2 διά Περαιών
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	10591	α. Σαβόνα 28/2 διά Λαύριον
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24740	α. Μάλτα 22/2
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	61	9378	α. Κολόμπο 25/2 διά Καλκούτα
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	57	9153	α. Συγκαπούρη 12/1 διά Κολόμπο
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	ε. Κάντα 19/2
ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	ιδε «ΑΔΩΝΙΣ Τ.» ώς μετων.
ΘΕΡΜΑΓΙΚΟΣ	58	9882	α. Μάλτα 28/2 διά Ίνδιαν
ΘΕΡΜΑΓΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10460	ε. Λισσαβώνα 11/2
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	α. Ρ. Ιανέριο 19/2 διά Τουμπαράδο
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ II (δ.)	55	8998	δ. Σουέζ 16/2
ΘΕΤΙΣ	74	35513	ε. Βαλτιμόρην 3/2
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	14100	α. Ν. "Ορλέανην 22/2
ΘΗΣΕΥΣ	74	3735	εις Πειραιά διά 5/7/79
ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	δ. Π. Σάιδ 15/2 διά ΗΠΑ
ΘΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	51417	α. Σκάπα Φλόρα 27/2 διά Βιλελμοχάφεν
ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	48935	ε. Φήγ 3/3
ΘΡΑΣΙΑΝ ΝΑΝΑ	62	9455	α. "Αβάνα 1/2 διά Κόνακρυ
ΘΡΑΣΙΑΝ ΣΙΡΑΕ'Υ (δ.)	63	33924	α. Φος 9/2 διά Φορκάντος
ΘΩΜΑΣ Α.	58	11201	α. Ντακόρ 10/2 διά Θεσσαλονίκην
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	ε. Χάρμπτον ρόδης 3/2

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	ε. Βαλτιμόρην 23/2
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30301	ε. Τοίμα 20/2 (ΕΠΩ)
ΚΑΒΑΚΟ	53	5326	δργεί εις Χαλκίδα όποι 28/11/78
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	α. Σάντος 17/2 διά Τρίνινταν
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ	67	10365	α. Λ. "Αντζελες 11/12 διά Σαγκάνη
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10365	α. Π. Χάρκουρτ 19/2
ΚΑΒΟ ΚΑΜΠΑΝΟΣ (δ.)	56	12780	α. Βοστόνην 13/2
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	δ. Κυνίπολιν 27/2 διά Βατούμη
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	α. Γένοβα 15/2 διά Λιβύην
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12653	α. Σάλλου Βος 1/2 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΚΑΒΟ ΞΦΙΑΣ	61	21305	δ. Σερραλονίκην 27/1 διά Χαλκίδα
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12609	ε. Λ. "Αντζελες 24/2
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	ε. Γουόρρι 7/2
ΚΑΔΜΟΣ	58	5058	ε. Π. "Ελίζαμπεθ 4/2
ΚΑΘΩΡΙΝ (δ.)	60	13335	α. Αλεξανδρείαν 27/2 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΑΘΩΡΙΝ	63	8895	δ. Κυνίπολιν 13/2
ΚΑΘΩΡΙΝ Δ.	70	16285	δ. Κυνίπολιν 18/2 διά Όλποσδον
ΚΑΘΟΥ	71	6118	α. Σαουθάμπτον 16/2 διά Ντάρμπον
ΚΑΙΤΗ	65	23391	ε. Πειραιά 26/11 (επισκευα)
ΚΑΛΑΜΟΣ	56	2299	ε. Πειραιά 26/1
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	α. Χακάτα 22/2 διά Γλασκώβην
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑΥ'	60	4240	δ. Σάιδ 31/1
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	68	4706	εις Ριο Χάινα από 1/9/79
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	ε. Μονπάδα 27/2
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΑΟΥ	71	9074	α. Μάλτα 31/1 διά Ν. Όρλεανην
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	δ. Γιβραλτάρ 27/2 διά Νοβορωσίσκην
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	12331	ε. Πειραιά 23/2
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ	63	15929	ε. Βούμπην 19/2
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ	69	4267	ε. "Αλεξανδρεία 1/3
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	ε. "Αλεξανδρεία 25/2
ΚΑΛΛΙΜΑΡ	51	6199	εις Λουδάντα από 1/1/1979
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (δ.)	59	13022	α. "Ειβονιασθ 2/3 διά Μπορντιώ
ΚΑΛΥΨΩ	69	5997	α. Τζένιαν 19/2 διά Μπαντάρ "Αμπάς
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	69	11430	ε. Π. "Ελίζαμπεθ 24/2
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Π. οφ Σπιρίν 25/2
ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.)	58	11926	ε. Πειραιά 17/2
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	ε. Γκέραλντον 20/2
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	α. Μπαχρέν 26/2 διά Βομβάνη
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	δ. Κυνίπολιν 27/2 διά Αύγουσταν
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	ε. Βρέμην 3/3
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	α. "Αλεξανδρεία 19/2 διά Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	62	4576	ε. Ρ. Ιανέριο 19/1 διά Ριο Γκράντες
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459	α. Σουδάμιτα 13/2 διά Ίνδιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31000	εις Τσουρούμι υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	α. "Αμερεντα 21/2 διά Βατιμόρην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ ΙΙ.	73	9219	δ. Θερνταν διά 18/2 διά Λονδίνον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	ε. Όμη Κάρερ 16/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	ε. Γένοβα 30/1 διά ΗΠΑ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	68	15355	δ. Κυνίπολιν 28/2 διά Αύγουσταν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	α. "Αμέραραν 21/2 διά Καζαμπλάνκα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ. (δ.)	62	39169	εις Άρζου από 13/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	υπό παραλαβήν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	ε. Πειραιά 9/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	δ. Σουέζ 29/1 διά Μπαντάρ "Αμπάς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	δ. Κυνίπολιν 19/2 διά Όλποσδον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048	δ. Κυνίπολιν 27/1 διά Βατούμη
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	α. "Αμέραραν 16/2 διά Χιουδόν
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	α. Λονδίνον 18/2 διά Καναδά
ΚΑΠΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	60	9319	α. Λες Πάλμας 17/2 διά Λάρνας
ΚΑΠΤΑΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	α. Λ. "Αντζελες 13/2 διά Ίκικ
ΚΑΠΤΑΝ ΓΑΥΠΤΗΣ	63	5296	α. Β. Βεντρές 16/12 διά Λουδάντα
ΚΑΠΤΑΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	54	10933	α. Δ. Γκουλέτ 21/2 διά Αύγουσταν
ΚΑΠΤΑΝ ΔΗΜΟΣΩΝΗΣ	65	19019	α. Χιουδόντον 17/2
ΚΑΠΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	δ. Κυνίπολιν 28/2 διά Μαύρην Θάλ.
ΚΑΠΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	69	9731	ε. Νεάπολιν 14/2
ΚΑΠΤΑΝ ΛΕΟ	62	3144	ε. Αλεξανδρεία 1/2
ΚΑΠΤΑΝ ΛΥΓΝΟΣ	66	9806	ε. Ρινίκες 25/2
ΚΑΠΤΑΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	εις Βομβάνη 9/6
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	δ. Γιβραλτάρ 25/2 διά Τσάρλεστον
ΚΑΠΤΑΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ.Π.	72	16207	ε. Καλλάδ 12/2
ΚΑΠΤΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	α. Ν. "Υόρκην 12/2 διά Κ. Τάουν

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

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	α. Στεπτίνον 30/12 διά Κούβα	KΙΚΑ	70	16196	δ. Παναρά 23/1 διά Ισπανίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648	ε. Πειραιά 11/2	KΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	57	9723	α. Δουνκέρκην 15/1 διά Περισκόν
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	61	13338	ε. Πειραιά 23/2	KΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	11174	δ. Π. Σάιδ 27/2 διά 'Ελλάδαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	77	21194	ε. Ροζάριο 1/3	KΙΚΜΟΣ ΣΤΟΡΚ	58	8322	α. Σάντος 10/12 διά Λουδίνα
ΠΑΤΕΡΑΣ	66	19595	α. Δουνκέρκην 26/2 διά Ταρτούς	KΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35395	α. 'Αμβέρσαν 26/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	69	9038	δ. Κων/πολιν 27/2	KΙΜΩΛΟΣ	59	12180	ε. Τουμπότε 13/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	65	16903	α. 'Αντζελες 4/2 διά Σαγγάνη	KΙΜΩΛΟΣ	64	7891	α. Φρημάντλ 20/2 διά Μαύρην Θάλ.
ΚΑΡΑΙ' ΣΚΑΚΗΣ	65	11940	α. Μπλέκερ 20/2	KΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΑΙΡΗ	77	17300	δ. Λ. 'Αντζελες 20/12 (έπισκεψι)
ΚΑΡΑ	76	4617	α. Μπλέκερ 20/2	KΛΑΡΑ	60	8254	ε. Ρίο Ιανέριο 18/1
ΚΑΡΕΝ	67	5453	α. Χιμέζι 14/2 διά Κουβέτη	KΛΑΡΙΤΑ	59	5024	α. Πάτρα 18/1 διά 'Αβάνα
ΚΑΡΙΠΑΙΑΝ	59	5683	ε. Καλλάς 15/10	KΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	ε. Ρίοαρντης Μποϊ 27/1
ΚΑΡΙΠΑΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	δ. Σάιδ 26/2	KΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	α. Μπάχια Μπλόνκα 19/1 διά Ρωσίαν
ΚΑΡΙΠΑΙΑΝ ΝΤΡΗΜΣ	62	9979	εξωθι Μπετζίδια 21/2	KΛΕΙΤΟΣ	56	3179	α. Σέτε 4/12 διά Βεγγαδήν
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	ε. Γιβραλτάρ 20/2 διά Χόμπτον ρόδς	KΛΕΙΩ	58	8791	δ. Λάγος 4/2
ΚΑΡΙΝΑ	67	41914	α. Λ. 'Αντζελες 13/2 διά Μπουσάν	KΛΕΙΟ Κ.	62	6262	α. 'Αμβέρσαν 18/2
ΚΑΡΙΝΑ	56	4870	ε. Γουόρπι 26/2	KΛΕΙΟΠΑΤΡΑ	59	21187	ε. Κολόμπι 12/1
ΚΑΡΟΒΑ	75	29314	ε. Ν. Όρλεδνην 24/2	KΛΕΟΠΑΤΡΑ II	56	4770	α. Μπάρα 19/2 διά Ροστόκ
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	α. Καλκούτα 23/2 διά Σιγκαπούρην	KΛΕΑΙΔΑ (δ.)	57	4338	δ. Κων/πολιν 17/2
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681.	ε. Ταϊρασίνα 8/2	KΛΕΑΙΔΑ (δ.)	63	34358	ε. Ράς Σουκείδη 29/1
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13324	ε. Σουραμπάνα 6/2	KΛΕΩΝ (δ.)	59	16063	δ. Κων/πολιν 2/3 διά Κωνσταντζαν
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	α. Σακάντι 19/2 διά Ρ. Ιανέριο	KΟΜΑΡΑ	56	5645	εις Μομπάσα 19/6
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Σπάτη 23/2	KΟΜΜΕΝΣΜΕΝΤ	59	5684	ιδέ 'ΚΑΡΙΠΑΙΑΝ' ως μετων.
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ε. Νταμάρι 28/2	KΟΜΕΤ	72	9824	ε. 'Ακαμπίτ 5/2
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2466	α. Πύλο 12/1 διά Βεγγαδήν	KΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥ	71	15547	δ. Κων/πολιν 2/1 διά 'Οδησσόν
ΚΑΡΥΣΤΟΣ	78	5080	ε. Ρουέν 1/3	KΟΜΠΑΣ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	68	3858	ύπο παραλαβήν
ΚΑΣΟΣ	76	14983	α. Νέαπολιν 24/2	KΟΝΙΣΤΡΑ	58	10034	ε. Μπέρια 6/2
ΚΑΣΟΣ	56	3105	δργει εις Καλκίδα από 31/7/79	KΟΝΙΣΤΑ	75	34298	α. Λισσαβώνα 25/2 διά Π. Όρντατ
ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15125	ε. Πειραιά 14/2	KΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. Χάμπτον ρόδς 25/12
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	δ. Παναμά 18/2 διά Ειρηνικόν	KΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. Ντάς διάλ. 25/2 διά Βραζιλίαν
ΚΑΣΤ ΜΗΝΙΒΕΡ	68	30294	ε. Κεμπέκ 27/2 διά 'Αμβέρσαν	KΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219	ε. Χόρμην 28/2 διά Δουνκέρκην
ΚΑΣΤ ΟΤΤΕΡ	68	26644	α. Μόντρεαλ 17/2 διά 'Ανδαλουσία	KΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. Σουδίμπα 20/1
ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	α. Τούιτον 26/2 διά Σάρμα	KΟΝΚΑΡ ΗΡΗΞΥ	80	16000	α. Γιουροπόρτ 7/2 διά Τουμπαράδο
ΚΑΣΤΖΩΡ	50	7544	α. Ρουέν 11/2 διά Σ. Σαΐδ	KΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Μόμπιλ 24/2 διά 'Ολλανδίαν
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς	KΟΝΚΑΡ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ	68	22836	ε. Ντεμεράρα 24/2 διά Σουρινάμ
ΚΑΤΕ Α	66	2953	ε. Πειραιά 13/2	KΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	ε. Χάμπτον ρόδς 10/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	ε. Βερακρού 31/12	KΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	α. Τής 7/2 διά Ν. Όρλεανην
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499	α. Μπιζέρτα 21/2 διά Βεγγαδήν	KΟΝΚΡΟΠΤ (δ.)	66	42164	ε. Χάμπτον ρόδς 27/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	66	40852	α. Ν. 'Υρκην 24/2 διά 'Αρούμπα (ΕΠΩΛ)	KΟΝΚΡΟΠΤΙΑ ΔΑΝΟΣ	63	7833	ε. Χάμπτον ρόδς 27/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	ε. Πειραιά 8/2	KΟΝΚΡΟΠΤΙΑ ΙΩΝ.	63	7484	ε. Βαρκελώνη 27/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Γκάλθεστον 12/2 διά Μεξικό	KΟΝΚΡΟΠΤΙΑ ΛΑΓΟ	61	5005	μετων. «ΛΑΓΟ»
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	α. Φορμάτη 3/3	KΟΝΚΡΟΠΤΙΑ ΤΑΡΕΚ	58	6480	α. Φιλαδέλφεια 21/2 διά Τζένταν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.	80	15979	α. 'Αμβέρσαν 26/2 διά Λενινγραντ	KΟΝΚΡΟΠΤΙΑ ΤΑΤΖ	58	6480	δ. Γιβραλτάρ 16/2 διά Χιούστον
ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	ε. Αλεξανδρείας 28/2	KΟΝΤΙΝΔΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	α. Πειραιά 23/2 διά 'Αλεξανδρείαν
ΚΑΤΙΕ	60	10187	ε. Μένα άλ. Αγκαντί 4/2	KΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	57	1912	ε. Ρότερντον 19/1
ΚΑΤΡΙΖΑ (δ.)	68	13135	α. Βοστάνην 18/2 διά Βενεζουέλα	KΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	α. Καντί 28/2 διά Ζντάνοβ
KΑΤΥ	63	5417	ε. Νορρεσούντημπ 13/2	KΟΡΙΝΘΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	4211	α. Μίνα Καμπούς 30/1
ΚΕΑ	58	13968	α. Ν. Όρλεδνην 23/1	KΟΡΙΝΟΙΚ	59	10914	ε. Ρότερντον 28/2
ΚΕΑ	55	2683	α. Τζένταν 11/2 διά Μπέρπερα	KΟΡΙΝΟΣ	56	6370	ε. Φράν Μπέντος 25/2
ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙΝΤΟΥΕ	68	13894	α. Βανκούβερ 20/2 διά 'Απω Ανατολή	KΟΡΥΤΟΝ	62	15000	ε. Παρανάγκουα 15/2
ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	ε. Λονδίνου 3/3	KΟΡΩΝΙΑ	75	19134	ε. Ναγκόδια 26/2
ΚΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	ε. Λόντον 17/2	KΟΣΜΑΣ	70	11826	α. Τζιμπούτι 5/2 διά Κίνα
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. Λ. 'Αντζελες 18/1 διά Σαγκάνη	KΟΣΜΙΚ	64	34921	α. Αντοφαγκάδα 11/2 διά Τοκοπίλλα
ΚΕΙ'Π ΚΟΝΣΤΕΛΕΤΣΟΝ	70	11556	α. Κολούμπια ρίβερ 26/2 διά 'Ιαπωνίαν	KΟΤΟΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	64	4772	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΙ'Π ΜΑΝΑΡΙΝ	72	10990	α. Λ. 'Αντζελες 2/2 διά Σαγκάνη	KΟΥΗΝ ΣΗ	55	4565	ε. Ακαμπίτ 14/1
ΚΕΙ'Π ΜΑΣΤΑΝΚ	69	9853	ε. Χιούστον 7/2	KΟΥΤ'ΝΣΥ	60	9423	δ. Μπρούντημπούτε 28/11 διά 'Αγκόλα
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΥ'	71	9964	α. Γιοκούμα 22/1 διά Χιροσίμα	KΟΥΥΜΟΥΛΟΥΣ	50	7392	ε. Ριγέλια 23/2 διά 'Ασσων
ΚΕΙ'Π ΡΙΟΝ	71	9229	ε. Ρεσίφ 21/2	KΟΙΗ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	66	5153	ε. Μπαχρέν 10/2 διά Χοντέντα
ΚΕΙ'Π ΣΑΠΗΡΙΟΡ	74	8896	υπό παραλαβήν	KΡΑΝΑΟΣ	59	3354	α. Σαΐντ 'Αννα Μπαίη 19/1 διά Κούβα
ΚΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΛ	58	13700	α. Ιμινγκό 24/2 διά Κοπεγχάγην	KΡΑΝΤΩΡ	64	2304	δ. Παναμά 9/1 διά 'Αβάνα
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΥΟΥ	75	16307	α. Κορούνα 20/2 διά Χόμπτον ρόδς	KΡΑΝΤΩΡ	47	1534	ε. Λόγιεις 11/2 διά Αλγερίου
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	58	8656	ε. Ντάρμπιταν 1/3	KΡΑΤΙΝΟΣ	69	6084	δ. Γιβραλτάρ 23/2 διά Χουέλβα
ΚΕΝΤΜΑ	78	9231	α. Λόγιος 13/2 διά 'Αγκόλα	KΡΕΙ'ΖΥ ΧΑΡΡΥ	57	2013	ε. Σιγκαπούρην 17/12
ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	8780	ε. 'Αμβέρσαν 17/2 διά 'Αλεξανδρείαν	KΡΕΣΤΕΝΑ	67	1788	ε. Σπέισιο 27/1 διά Αλγερίου
ΚΕΤΤΥ	56	4169	μετων. «ΝΙΜΑΣ Ζ.»	KΡΕΤΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	61	3866	ε. Κανέλα 12/2
ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑ (δ.)	59	24333	α. Ταϊταβέκιο 25/2	KΡΕΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	ε. Σουέδ 14/2
ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑ	58	3708	ε. Ακροπούτα 28/12	KΡΗΤΗΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	ε. Βενετία 1/3
ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑ ΓΚΡΕ'ΙΣ	41	1580	εις μεσογειακάς μεταφοράς	KΡΗΤΗΝ ΕΜΕΡΑΝΤ	78	10832	ε. Κόμπε 22/2
ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	70	13907	δ. Κων/πολιν 18/2	KΡΗΤΗΝ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	δ. Σάιδ 30/12
ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑΝ ΣΑΝ	67	21706	ε. Βαλτιώρην 9/2 διά Φιλαδέλφειαν	KΡΗΤΗΝ ΝΤΑΓ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Νεεντακάρα 9/2
ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	66	18849	ε. Λ. Παλλάς 20/2	KΡΗΤΗΝ ΠΕΡΑ	78	10832	δ. Κόμπε 19/2 διά Ντουρμπά
ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	65	8272	α. Λαύριον 23/12 διά Κούβα	KΡΗΤΗΝ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	ε. Ντουρμπάτι 2/3 διά Κουβέτη
ΚΕΧΡΕΑ	71	13907	δ. Κων/πολιν 11/2 διά Κωνσταντζαν	KΡΗΤΗΝ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Μπελλινχάρα 29/12 διά Σιγκαπούρην
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	ε. Μίλφορν Χάρφεν 26/2 διά Στοκχόλμην	KΡΗΤΗΝ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	δ. Ντουρμπάτι 2/3
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870	ε. Λ. Πάλμας 2/3	KΡΗΤΗΝ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Σ. 'Αννα Μπαίη 22/2
ΚΙΓΚ ΚΑΔΑΜΟΣ (δ.)	64	33445	ε. Αλγκεβίρας 12/2 διά Λισσαβώνα	KΡΙΟΣ	59	16875	δ. Ν. Όρλεανην 24/2
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	ε. Γιβραλτάρ 20/2	KΡΙΟΣ	60	4089	υπό παραλαβήν
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩ	63	15378	δ. Γιβραλτάρ 23/2 διά 'Αλεξανδρείαν	KΡΙΟΥΣΕΓ'ΝΤΕΡ	58	1596	εργασίεις Πειραιά από 23/11
ΚΙΓΚ ΣΟΝΟΡΩ	64	17050	ε. Τακόμα 23/2 διά Ισπανίαν	KΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	ε. Φρημάντλ 11/2 διά Μπαντάρ 'Αμπρας
CABLES: "TAKISHIP"				KΥΔΩΝΙΑ	65	2025	εις μεσογειακάς μεταφοράς
TELEX: 121529 AR TAKIS				KΥΗΡΗΑ	66	13870	ε. Νταμμάρ 17/2
AV. CORRIENTES 538				KΥΝΟΣ	62	4784	ε. Ν. Όρλεανην 28/2
BUENOS AIRES				KΥΛΑΠΟΔΑΣ	57	9118	δ. Κων/πολιν 22/2
				KΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16400	ε. Ν. Όρλεανην 26/2

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

ΚΥΜΑ	60	7758	ε. Πειραιά 18/2		ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Σαβάννα 21/2 διά Μπρούνοβικ
ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ (δ.)	64	31040	ύπο παραλόθην		ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΦΡΥΣ	71	9372	α. Ντάρμπαν 2/2 διά Ν. Αμερικήν
ΚΥΠΡΟΣ (δ.)	69	119666	δ. Ντουμπάν 26/1 διά Βούβανη		ΜΑΟΥΝΤ ΘΡΥΣΣ	68	18525	ε. Τζένταν 15/2
ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	α. Βαλένθια 18/2		ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	ε. Ντάμπιδ 7/2
ΚΥΡΑ	63	10032	ε. Λάγους 20/2		ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	77	19678	ε. Ν. Όρλεάνην 23/2
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΟ	67	26493	δ. Λιουρούρποτ 19/2 διά Τάμπα		ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	α. Δ. "Αντζέλες 8/2 διά Γιοκοχάμα
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	α. Χάφη 21/2 διά Βαλένθια		ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	ε. Νιούκαστολ 26/2
ΚΥΡΙΑΚΟΥΑ	63	13092	ε. Πειραιά 23/2		ΜΑΟΥΝΤ ΝΗΑΙΟΝ	68	57204	ε. "Αμπερντάμ 3/3
ΚΥΡΙΑΚΟΥΑ Δ. ΔΕΜΟΥ	66	20516	ε. Φιλαδέλφεια 24/2		ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Μοζι 25/2 διά ΉΠΑ
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	66	74433	δ. Κάυσμα Μπράκ 15/2		ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	δ. Κωνιτόλιν 21/2 διά Πότι
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ	77	9879	ε. Τενέρφι 18/2		ΜΑΡΑΘΩΝ ΑΕΤ'Κ	62	8967	α. Δ. "Αντζέλες 16/2 διά Ίντσον
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	67	10327	ε. Μάλτα 23/2		ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	ρότερντραν 19/2 διά Π. ντε Μπούκ
ΚΩΣ	56	3129	εργει εἰς Χακίδα ώπο 24/9/79		ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	ε. Πειραιά 27/2 (έπισκεψη)
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	9084	ε. Χούκ Κόκη 19/2		ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	ε. Ν. Όρλεάνην 13/2
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	α. Π. Τζεντίλ 25/1 διά Τακοράντι		ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	δ. Κωνιτόλιν 28/2
ΚΩΣΤΑΣ .	60	1995	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΜΑΡΓΚΟ	58	2966	δ. Π. Σάδι 25/2
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	δ. Σάδι 27/2 διά Πειραιά		ΜΑΡΕΣΩΛ	69	9623	δ. Ταράντα 19/2 διά Μέρσα έλλ Μπρέγκ
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	δ. Σουέζ 19/2		ΜΑΡΙ	74	8925	ε. Γιοκοχάμα 9/2 διά Κ. Τάσου
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΣ	61	13271	ε. Πειραιά 7/2		ΜΑΡΙ	58	4222	ε. Πειραιά 15/1
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	δ. Κωνιτόλιν 13/2 διά ΉΠΑ		ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ε. Ευθή Όδοσσαν 15/2
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	α. Λαπτάκια 8/11 διά Άλγεριον		ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	ε. Μπούσιρε 9/1
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΣ	65	14088	ε. Βανκούβερ 17/12		ΜΑΡΙΑ	70	9101	ε. Π. Σάδι 22/2
ΛΑΓΚΑΔΑ	76	5915	ε. Σαΐν Μαλό 28/2		ΜΑΡΙΑ	59	5379	ε. Δουνκέρκη 26/2
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ'	68	4350	α. Λ. Πάλμας 12/2		ΜΑΡΙΑ	60	3458	είς Σουέζ 24/7 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ	68	4350	α. Τάραντα 21/2 διά Θεσσαλονίκη		ΜΑΡΙΑ Α.	62	3199	α. Καέν 25/2 διά Άλγεριον
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	α. Μασσαλίαν 25/2		ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	74	15938	α. Π. Τζαίδις 6/2
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	α. 'Αλεξάνδρειαν 19/1 διά ΉΠΑ		ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	60	6978	δ. Ραγκούν 18/2 διά Μελάκα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	59	6140	α. Κιέλον 28/2		ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΙΝΙΑ Σ	68	1599	α. Μπότανο Μπαι 19/1 διά Περιοικόν
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	ε. Τζένταν 1/3		ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	64	33058	α. Μπλέτηχουν 19/2 διά Σιγκαπούρην
ΛΑΙΤΟΝ ΟΦ ΠΑΓΙΡΙΟΥΣ	80	2925	ε. Ν. Πλάιμουρ 18/2		ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Μπλέτηχουν 19/2 διά Σιγκαπούρην
ΛΑΙΤΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	α. Καζαπλάνκα 17/1
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	ε. Πειραιά 19/2		ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	δ. Κωνιτόλιν 28/1 διά "Οδησσόν
ΛΑΚΥ	56	8660	είς Ούμ Κάρρ 26/9		ΜΑΡΙΑ ΛΕΑΜΟΥ	58	5746	μετων. «ΜΑΡΙΑ»
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΝ	78	9485	δ. Γιβραλτάρ 28/2		ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	67	11001	ε. Βενετία 26/2
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Μπ. "Άυρες 26/2		ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	α. Βρέμην 21/2
ΛΑΚΩΝΙΚ (δ.)	65	34185	δ. Κωνιτόλιν 31/1 διά Κωνιτάντζαν		ΜΑΡΙΑ Σ.	68	11361	δ. Γιβραλτάρ 22/2 διά ΉΠΑ
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	78	11162	δ. Γιβραλτάρ 23/2		ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	67	9365	δ. Κωνιτόλιν 2/2 διά "Οδησσόν
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩΤΗΣ	62	8819	είς Ρότερνταν 3/2		ΜΑΡΙΑ ΠΙΑΣΣΕ	59	2722	ε. Πειραιά 14/8
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	64	37338	α. Κ. Κριστί 15/2		ΜΑΡΙΑ ΣΩΦΙΑ	61	9068	ε. Μπάραν 24/8
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	ε. Τζένταν 18/2		ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΤ'Θ (δ.)	66	42799	ε. Τεργέστην 18/2
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	α. Βιλαγκάρεια 17/1 διά Άλγεριον		ΜΑΡΙΑΛΕΑΝΑ Τ.	58	9507	α. Μόμπιλ 24/2
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Ν. Όρλεαν 6/2		ΜΑΡΙΑΜ (δ.)	66	41477	ε. Βατιλιμόρην 21/2
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	ε. Κοπέρ 31/1 διά Γιβραλτάρ		ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	ε. Λείδεσης 19/2
ΛΑΒΕΑΝΤΕ Κ.	61	11621	α. Δάντσικ 23/2 διά Κιέλον		ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Μάλτα 14/1 διά Σιρακούσας
ΛΑΒΕΑΝΤΗΣ	60	8816	α. Ρεσίφε 15/2		ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	δργει είς Πειραιά 21/179
ΛΕΔΕΑ	63	17879	ε. Ρουέν 26/2		ΜΑΡΙΑΝΝΑ	61	2998	ε. Ξενιάθ Μπαντάρ Άμπας 17/1
ΛΕΛΑ	59	5379	ε. Κωνιτόλιν 19/2		ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)	75	68411	υπό παραλόθην
ΛΕΝΑ	61	9191	ε. Ρουέν 25/2		ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	ε. Πειραιά 18/1
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ	63	8427	α. Ρ. Ιανέριο 5/2 διά Λουάντα		ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ	57	5176	δρνεί είς Πειραιά 19/2/78
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	61	8627	α. Λορμπίτο 16/12 διά Λουάντα		ΜΑΡΙΒΙΝ	62	23805	ε. Καρντέλινεο 7/2
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	δ. Γιβραλτάρ 24/2		ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ	62	10892	ετων. «AQUATIC»
ΛΕΣΛΗ	65	2411	ε. Μπαντζόλι 24/2		ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Γ.	62	1145	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΕΥΒΕΡΟ	62	14027	α. Ιλόδοι 16/12 διά Ρωσίαν		ΜΑΡΙΓΟ	72	9824	ε. Θεούτα 23/2 διά Αβάνα
ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	60	4489	α. Θεσσαλονίκη 14/1 διά Μιζουράτα		ΜΑΡΙΕΒΑ	67	3953	α. Σμυρνήν 27/1 διά Τριπολίν
ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'	63	16407	ε. Πειραιά 8/1 (έπισκευα)		ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	α. Βιλελμούχερν 22/1 διά Περιοικόν
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	δ. Παναμά 12/2		ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Χάριτ 17/2
ΛΕΩΝ	75	15684	ε. Φιλαδέλφειαν 29/1		ΜΑΡΙΕΤΤΑ	50	2166	ε. Τζεμπούτη 18/2
ΛΕΩΝ	72	2311	ε. Τεργέστην 27/2 διά Άλεξάνδρειαν		ΜΑΡΙΖΑ ΚΑΡ	62	3244	ε. Πασκαγκόλα 10/2 διά "Αρούμπα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9783	α. Π. Σάδι 25/1		ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	ε. Γενόβα 18/2
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Μπρουνόπουτελ 7/2		ΜΑΡΙΚΑΤ	60	6235	ε. Λιβερπούλ 27/2
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	α. Λομπίτο 6/2		ΜΑΡΙΕΛΑΝΑ (μ.)	71	72335	ε. θέσην 48.42 B – 08.55 Δ. 4/3
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	δ. Παναμά 7/2		ΜΑΡΙΑΥΛ	71	16269	δ. Γιβραλτάρ 26/2
ΛΗΓΚ	61	8658	δ. Μπρουνόπουτελ 25/1 διά Λουάντα		ΜΑΡΙΑΥΛ Α.	68	14569	ε. Οάρνα 24/2 διά Μιζουράδια
ΛΗΔΑ	68	28879	α. Λ. "Αντζέλες 3/2		ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	εις Ούκαδν υπό συμπλήρωσιν
ΛΗΔΑ Δ.	63	8566	α. Ντάρ Έ Σαλάδα 28/2 διά Ντώρμπαν		ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	75	14523	δ. Κωνιτόλιν 24/11 διά Μπουργκάς
ΛΗΔΑ II.	67	9381	α. Βούρμπην 13/2		ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566	α. Κουβέλι 15/2
ΛΗΤΩ (δ.)	67	44646	α. Ριγέκα 11/2		ΜΑΡΙΝΑ Π.	61	7838	δ. Σκώ 25/2 διά Κλαιπέντα
ΛΗΤΩ	72	6106	υπό παραλόθην		ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	65	36066	α. Π. Αρένας 17/2 διά Κουνιτέρο
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	α. Λ. Πάλμας 5/10		ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	ε. Χάμποντ ρόδς 13/1
ΛΙΖΑ	53	3723	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	ε. Βανετίσης 7/2
ΛΙΔΗ Χ. (δ.)	67	48719	ε. Πειραιά 29/11 (έπισκευα)		ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	δ. Κωνιτόλιν 27/2
ΛΙΜΤΡΑ (δ.)	76	18343	α. Ν. Υόρκην 27/2 διά Φρήπορτ (Μποχ.)		ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Χάλιφας 25/2 διά Αβάνα
ΛΙΝΑ	66	2975	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΜΑΡΚΑΛΑΝ	68	14771	δ. Κωνιτόλιν 26/12 διά Κωνιτάντζαν
ΛΙΝΑΔΟΣ	62	11034	ε. Μ. Αλγάντι 3/2 διά Λαγός		ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Σηπάτη 8/2
ΛΙΝΚ ΑΙΟΒ.	62	8837	α. Αμβέρσαν 28/2 διά Λαγός		ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	υπό παραλόθην
ΛΙΝΚ ΤΡΑΞ	61	6950	δ. Σουεζ 25/2 διά Καράτοι		ΜΑΡΑΕΝ	57	5087	α. Π. Χάρκουρτ 13/2 διά Γαλλίαν
ΛΙΝΚ ΦΑΙΡΗΟΝ	60	8420	α. Σλουτικά 19/2 διά Νιγηρία		ΜΑΡΑΙ (δ.)	59	20827	α. Λ. Πάλμας 24/2
ΛΙΝΧΟΜΟΝΥ	61	8951	δ. Βούρμπην 2/2 διά Μπεντί		ΜΑΡΜΑΡΑΣ	61	8831	δ. Κωνιτόλιν 3/2 διά Κωνιτάντζαν
ΛΙΤΟΧΟΡΟ	57	3135	είς Καλαμάτα 2/2 διά 2/4/1979		ΜΑΡΟΥΔΙΟ	78	19974	α. Λ. "Αντζέλες 20/12
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	ε. Αλεξάνδρειαν 28/2		ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8899	α. Αρένας 13/1
ΛΙΨ	68	9650	ε. Τζένταν 26/2 διά Καζαμπλάνκα		ΜΑΡΣ	48	3368	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΙΟΠΑΙΔΑΤ	69	9045	είς Μπάρωναν όπα 19/9		ΜΑΡΤΗΣ	61	11915	α. Αμβέρσαν 25/2 διά "Οδησσόν
ΛΙΟΝΤΑ ΙΤΑ (δ.)	75	24408	α. Ταμπικο 11/2 διά Κοατζακόλακος		ΜΑΡΤΙΝΑ	58	4414	α. Ραβένα 23/1 διά Τριπολίν
ΛΙΚΡΙΣ	72	16402	δ. Παναμά 22/2		ΜΑΡΥΛΙΖ	68	2983	ε. Μασσαλίων 30/1
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	είς Καζαμπλάνκα 3/2/80 (ΕΠΩΛΗΘΗ)		ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	δ. Γιβραλτάρ 15/2
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	ε. Πειραιά 17/2		ΜΑΡΩ	73	32510	δ. Νιόβερ 12/2 διά Κάμσαρ
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	δ. Παναμά 29/1		ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΟΥΣΙΟΣ	74	16006	δ. Κυνίτολιν 26/1 διά Νοβρωπούσκην		ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Φιλαδέλφειαν 26/12
ΛΟΥΣΥ	59	1226	είς Ήράκλειον όπα 16/12		ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18643	ε. Μπιλμπάρ 25/2
ΛΥΔΙΑ	74	9712	ε. Ακαπόνα 10/2		ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12197	ε. Βερμούδας 22/2 διά "Αρούμπα
ΛΥΔΙΑ Δ.	64	6547	ε. Αμβύργον 27/2 διά Νορβηγίαν		ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΥ II (μ.)	66	32645	ε. Χάμποντ ρόδς 6/1
ΛΥΔΙΑ Π. (δ.)	58	12982	δ. Κυνίτολιν 3/3 διά "Ελλάδα		ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ	58	7894	ε. Μονρόβιας 28/2
ΛΥΡΑ	67	41914	ε. Αμβύργον 30/1 διά Χόμπτον ρόδς		ΜΑΤΑ	53	4347	ε. Π. Σάδι 17/1
ΛΥΡΙΚ	64	29375	α. Τενερίφη 18/2 διά Τουμπαράδο		ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	ε. Πειραιά 16/2
ΛΥΡΕΤΤΑ	68	4071	α. Πειραιά 26/2 διά Λαγός		ΜΑΘΙΔΑ	65	34185	ε. Ντάρμπαν 25/2 διά Αβάνα
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Ν. Όρλεαν 25/2		ΜΑΤΙΝΑ	63	2911	ε. Πειραιά 2/2
ΜΑΘΙΟΣ	62	8975	ε. Σουά 20/1		ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	10462	ε. Γδυνία 21/2
ΜΑΒΙΟΣ	53	2025	ε. Σαντά 20/1		ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	ε. Τεργέστην 23/2 διά Γιβραλτάρ
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Φιλαδέλφειαν 23/12		ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)	66	39517	ε. Φιλαδέλφειαν 2/3
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	α. Αμβέρσαν 12/3 διά Άλγεριον		ΜΕΘΟΔΙΟ			

ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	δ. Κωνίπολιν 31/1 διά Μ. Θάλ.	ΜΙΧΑΗΛ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	71	113522	α. Ντάς διλ. 18/1 διά Χοβίκ
ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΩΝ	63	12407	ε. Ντεμέράρα 23/2	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Ροζέριο 27/2
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	11783	ύπό παραλίην	ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	ε. Χάρμπον ρόδς 6/2
ΜΕΝΤ ΕΝΤΕΡΠΑ'ΙΖ	57	10389	α. Γιβραλτάρ 12/2 διά ΗΠΑ	ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	α. Τζένταν 17/2 διά Τσινδόπο
ΜΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	66	9826	α. Περαιά 17/2	ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	ε. Γιοκοχάρια 23/2
ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	72	9218	α. Δ. Αντζέλες 26/1 διά Σαγκάνην	ΜΙΧΑΛΗΣ	69	2993	ε. "Αντέν 26/2
ΜΕΝΤ ΦΡΗΖΕΡ	61	6124	α. Τζένταν 1/3 διά Λά Παλίς	ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	α. "Αμβέρσαν 27/1 διά Άλγεριον
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Βαλέντια 28/2 διά "Ακαμπα	ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	ε. Σαράζ 6/2
ΜΕΝΤΚΕ'ΙΠ'	62	9092	δ. Σουέζ 13/2 διά Τζακάρτα	ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Τοιγκιάδα 19/2 διά Φρεμάντλ
ΜΕΝΤΜΑΡΕ	55	3883	ε. Χάρην 25/2	ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	ε. Καλκούτα
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	δ. Κωνίπολιν 2/1 διά "Οδησσόν	ΜΗΝΗΜΟΥΣΗΝΗ	68	36168	ε. Λιβερπούλ 3/3
ΜΕΝΤΣΙΣΤΕΜ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	δ. Π. Σάδι 1/3	ΜΟΙΡΑ Β.	64	10119	δ. Σουέζ 24/2 διά Βιετνάμ
ΜΕΝΤΣΤΑΡ	62	11082	δ. Γιβραλτάρ 6/2 διά Βηρυτόν	ΜΟΙΣΙΑ	74	33073	ε. Χάρμπον ρόδς 1/3
ΜΕΝΤΤΖΟΥ'	57	3709	ε. Καζαμπλάκα 16/2	ΜΟΜΠΙΛΙΑ (δ.)	69	47958	α. Γουέστερνπορτ 3/3
ΜΕΡΑΚΗΣ	75	28082	α. Χάρην ρόδς 28/2 διά Πειραιά	ΜΟΜΠΙΛΙΑ (μ.)	67	54502	α. Δ. "Αντζέλες 9/2
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΑΙΣ	62	1524	α. Δουβλίνο 28/2 διά Λ. Πάλμας	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Λιβύρον 18/2 διά Σιντι Κρέπ
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΦΡΙΟ	61	1399	α. Μπαρακίλα 9/2 διά Τενερίφη	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	56	12355	εις μεταφοράς "Ινδονησίας
ΜΕΡΚΙΟΥΡ	62	9951	α. Τζένταν 18/2 διά "Ινδονησίαν	ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	α. Τακόμα 10/2 διά "Ιαπωνίαν
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. Κίρε 18/1	ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	ε. Πειραιά 14/2
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	69	17485	ε. Σουέζ 14/2	ΜΟΥΛΑΤΙ ΦΡΟΣΤ	58	4037	α. Λ. Πάλμας 2/1 διά Λουάντα
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	α. Μελβούρνη 3/3 διά Ν. Σηλανδίαν	ΜΟΥΝΤΣΕΡΑΕΙΝΤΖ	60	9365	δ. Γιβραλτάρ 12/2 διά Κή Γουεστ
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17355	δ. Κωνίπολιν 22/2 διά Σιδηνέυ	ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Ν. "Ορλεάνην 25/2
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	ε. Πειραιάδ 28/2	ΜΠΑΖΙΔΗ ΙΙΙ	65	18459	ε. Γκάλιεστον 18/2
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	α. Πούλα Μπουόκη 22/2 διά "Ινδονησίαν	ΜΠΑΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ	67	8799	δ. Σουέζ 13/2
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	α. Σούθα 27/2	ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	1599	α. Μαδέρα 4/3
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙ (δ.)	72	17355	α. Σιγκαπούρην 25/2 διά "Ινδονησίαν	ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	60	6158	ε. Ραβέννα 17/1
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17355	ε. Π. ντέ Μπουόκη 2/3	ΜΠΑΡΑΧΟΝΑ	68	10016	α. Καύμαν Μπράκ 9/2 διά Γκάλιεστον
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17485	α. Τζέμποτην 11/1 διά Σασέμπο	ΜΠΑΡΟΥ ΧΟΟΥΠ	57	5452	δ. Κωνίπολιν 2/3 διά Κωνσταντζάν
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17355	α. Χόγκ Κόγκ 3/3 διά Σιγκαπούρην	ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	α. Μπαρμάντος 22/2
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΣ (δ.)	71	17355	ε. Μπαχρέν 1/3	ΜΠΕΑ ΣΤΑΡ	56	4884	ε. Τζένταν 23/2
ΜΕΣ. ΠΙΟΝ (δ.)	72	17355	α. Γιοκάιτο 16/2 διά Πούλο Μπούκη	ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Γιοκοχάρια 3/2
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	ε. Σιγκαπούρην 20/2	ΜΠΙΑ	75	7246	α. Πειραιά 26/2 διά Σέτε
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	7896	δ. Κωνίπολιν 27/2 διά Κωνσταντζάν	ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4485	εις Πειραιά 12/12 (έπισκεψι)
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Βενετία 6/2 διά Γιβραλτάρ	ΜΠΛΟΥΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	εξωθ. Λάγος 30/12
ΜΕΤΕΩΡΑ	63	10242	ύπό παραλίην	ΜΠΝΟΝΑΤΣΑ	68	16005	ε. Τζέραλντον 22/2
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Μιλάδο 10/2	ΜΠΝΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ	72	3621	ε. Μαυρίκιον 21/2
ΜΗΔΟΣ IV	53	3429	δ. Π. Σάδι 16/12	ΜΠΝΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-	81	εις Μιχάρα ύπό συμπλήρωσιν	
ΜΗΔΟΣ V	54	3724	δ. Π. Σάδι 26/12	PANTZA (δ.)	64	32756	α. Ράιτικ Πόιντ 12/2 διά Φρήπορτ(Μεξ)
ΜΗΔΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	79	10991	ε. Σαβόνα 2/3	ΜΠΝΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	α. Τζουδίμαχ Τέρρ. 24/1
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	α. Γιβραλτάρ 5/2 διά Βραζίλιαν	ΜΠΝΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Λονδίνον 26/2 διά Νιγηρίαν
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	7	11993	α. Μανίκα 26/2 διά "Ιαπωνίαν	ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	α. Στεττίνον 10/12 διά Άλγεριον
ΜΙΑΛΕΝΑ Α.	45	3401	δ. Κωνίπολιν 28/2 διά Κωνσταντζάν	ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	δ. Γιβραλτάρ 24/1 διά Μεράνια
ΜΙΑΛΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	α. Ρουέν 26/2 διά Νόντη	ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥΙΣ	54	6103	α. Ρουέν 28/1 διά Καμπίνα
ΜΙΜΗ Μ.	69	13525	α. Γιοκάχιδην 26/2 διά "Αντζέλες	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	α. "Ηράκλειον 30/1
ΜΙΜΟΖΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	57	5288	α. Μπαχρέν 12/2 διά Χοντίνταντα	ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	6267	α. Κοπέρ 25/2 διά Αλεξανδρειαν
ΜΙΝΑ	67	12843	ε. Ούντσικουπούκι 23/2	ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	δ. Γιβραλτάρ 27/2 διά Ταραγκόνα
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	α. Π. δύ Σπαιν 18/2 διά Βενεζουέλα	ΜΠΡΑΒΟΕΞΠΟΡΤΕΡ	77	3827	α. Λ. Τσάρλ 13/2
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	ε. Λείκ Τάρδη 12/2	ΜΠΡΑΙΤ' ΣΚΑ'Υ	69	2979	ε. Μονρόβια 25/2
ΜΙΝΙ ΛΑΙΤΟΝΕΣ	72	1563	ε. Ν. "Ορλέανην 26/2	ΜΠΡΗΖ (μ.)	64	35082	ε. Σπέτια 24/2
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	ε. Σαβόνα 12/2 διά Τρίπολιν	ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	α. Άλγκεθρας 9/2 διά Χάρμπον ρόδης
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	70	1590	ε. Μόμπιλ 24/1	ΜΥΚΑΗΗ ΙΙ	77	16267	α. Πασκαγκουάλα 4/2 διά Βραζίλιαν
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	ε. Κιότζια 24/2 διά "Άλγεριον	ΜΥΚΗΝΑΙ ΙΙ	54	5240	εις Χόγκ Κόγκ όπω 22/11 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Ν. Ορλέανην 12/2	ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Τσιτταβέκια 2/3 διά Γενέβα
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	α. Λ. Τσάρλ 23/1	ΜΥΡΙΝΑ	75	13036	α. Λ. "Αντζέλες 15/2 διά Μαζατλάν
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	δ. Παναμά 23/2	ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	δ. Παναμά 14/2
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	δ. Παναμά 6/2	ΜΥΡΤΙΑ	63	3499	δ. Π. Νούρι 6/2
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ε. Βίλημποτ 27/2	ΜΥΡΤΙΑ Β.	67	5113	α. Λάγος 16/1 διά Π. Χάρκουρτ
ΜΙΝΙ ΛΕΙΤ'ΜΠΟΡ	71	1563	δ. Παναμά 23/2	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	α. Λόδιας 2/3
ΜΙΝΙ ΛΕΙΤ'Ν	70	1582	ε. Πειραιά 12/2 διά "Ιταλίαν	ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	δ. Παναμά 21/1 διά Αβάνα
ΜΙΝΙ ΛΕΙΤ'Σ	69	1570	ε. Ν. "Ορλέανην 4/1	N. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	δ. Θέρστιανη διλ. 28/2 διά Αύστραλιαν
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	ε. Σπέτρια 4/2 διά "Άλγεριον	N. I. ΠΑΤΕΡΑΣ	78	11850	ε. Ντώρμπαν 21/2
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	α. Π. δύ Σπαιν 13/2 διά Γούιντα	ΝΑΒΕΖΑ	59	3246	α. Μόμπιλ 22/2 διά Παναμά
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ε. Κίγκοταν 24/12 διά Μαΐδημι	ΝΑΓΟΣ	71	2997	α. "Αμβέρσαν 29/1 διά Κ. Γουεστ
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σπέτρια 24/2 διά "Άλγεριον	ΝΑΙΤΑΝΤ	75	35561	ε. Χάρμπον ρόδης 18/2
ΜΙΝΙ ΛΙΔΑΚ (δ.)	70	1598	ε. Τζένταν 27/2	ΝΑΝΟΥΑ	63	2589	α. Τόνιδ 9/2 διά "Άλγεριον
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	δ. Παναμά 21/2	ΝΑΝΤΙΝΑ	70	5879	α. Μομπάρα 20/2 διά "Ειλατ
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Μόμπιλ 13/2	ΝΑΝΩ Κ.	66	1789	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	βόλον 13/2 διά Πειραιά	ΝΑΕΟΣ	56	5154	ε. Πειραιά 16/2
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	α. Τόραντ 10/1 διά Βενγγάζην	ΝΑΕΟΣ	70	8825	α. Ν. "Ορλέανην 22/2
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	δ. Παναμά 14/2	ΝΑΕΟΣ Α'ΓΑΛΑΝΤ	80	10982	ε. Τσάρλεστον 27/2
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Τζάκονβιλ 15/1	ΝΑΣΙΟΥΚΑ	59	3266	μετων. «ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΚΑ'Υ»
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	δ. Παναμά 20/2 διά "Ακαζούτλα	NATA	77	9359	δ. Π. Σάδι 26/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	δ. Παναμά 11/2	NATAI Κ.	53	3577	α. Σαλάδα 26/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	α. Σαβόνα 12/2 διά Τριπολίν	ΝΑΥΣΙΚΑ	69	5222	α. Αμβέρσαν 19/2 διά Ρόττερνταμ
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	ε. Φιλαδέλφειαν 25/2 διά Τζάκονβιλ	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845	α. Λάγος 14/2 διά Ντουάρδα
ΜΙΝΙ ΔΩ	71	1594	ε. Ν. "Ορλέανην 26/2	ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16207	α. Μασσαλίαν 19/2 διά Βενγγάζην
ΜΙΝΙΣ	63	1151	ε. Ρίο Μπουένη 20/2	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	ε. Αμβέρσαν 2/3 διά Ταρόντο
ΜΙΝΟΡΙΣ ΛΑΚ	69	13053	ε. Ντεμέράρα 22/2 διά Τρίνινταντ	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. "Οξελούδσιντ 18/2 διά "Αμβούργον
ΜΙΝΤΕΝ	64	4776	δ. Κωνίπολιν 1/3 διά Ζνιτάνοφ	ΝΕΑΠΟΛΙΣ II	64	1587	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΟΣ	75	28082	α. Δ. "Αντζέλες 11/2 διά Μπουσάν	ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ'	78	33191	α. Χάρμπον ρόδης 2/3 διά Παναμά
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ	57	4535	βαλένθια 21/2 διά Μτ. Αράδας	ΝΕΔΙ (δ.)	65	35324	εις μεταφοράς Ρ. Σουκερ - Σουέζ
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	56	8590	ε. Βαλένθια 1/3 διά "Αράδα	ΝΕΛΗ Π.	57	12483	δ. Κωνίπολιν 28/2 διά Ταρόντο
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	ε. Ν. "Ορλέανην 27/1	ΝΕΜΑ	58	7425	ε. Πειραιά 22/2 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. "Αμβέρσαν 25/2 διά "Ισπανίαν	ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	ε. Μελβούρην 25/2
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ε. Χιούστον 15/2	ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Τσακάρτα 7/2 διά Σιγκαπούρην
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	3861	ε. Τζένταν 16/2	ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	εις παραλίην
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	65	28313	ε. Φιλαδέλφειαν 27/2 διά "Αράδα	ΝΕΝΑ	74	39866	δ. Παναμά 17/2

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

SHIPBROKERS

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

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

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

RETHYMNIIS & KULUKUNDIS LTD.

ΝΕΝΑ	66	3762	μετων. «ΑΛΙΣΙΑ»	OΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΡΕΙΤΖ	72	20512	δ. Παναμά 24/2
ΝΕΝΗ	69	2988	α. Μπάρ 19/2 διά Τομπρούκ	OΙΝΟΥΣΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡΣΠ	78	19344	ε. Π. «Αντζέλες 21/2
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Λ. «Αντζέλες 21/2 διά P. Ιανέρο	OΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	21883	μετων. «ΑΝΝΑ X.»
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ.	67	32644	ε. Σάντος 24/2	OΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΕΓΙΝΤΕΝ	72	20510	ε. Ισκεντερούν 28/1
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	α. Χιούστον 12/2	OΙΝΟΥΣΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝY	78	19346	α. Βακαγίδηα 24/2 διά Κινούρα
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	δ. Κωνίπολιν 24/2 διά Μαύρην Θάλ.	OΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	78	19364	δ. Γιβραλτάρ 17/2 διά Σαβάνα
ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	ε. Πενάκη 1/3 διά Ρότερνταμ	OΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤY	72	20510	ε. Κωνατάνταν 13/2
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	α. Αμβούργον 10/2 διά ΗΠΑ	OΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΡΕΝΤΣΠ	79	19343	α. Τζιμπούτι 7/2 διά Τσαμγκόγκ
ΝΕΦΕΛΗ	69	5709	δ. Σουέτ 25/2 διά Έρδη	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	56	4380	α. Χάμπτον ρόδς 27/2
ΝΕΦΟΣ II	71	9093	δ. Κωνίπολιν 26/11 (ΕΠΩΛ)	ΟΛΥΜΠΙΑΝ	62	10981	α. Σιγκαπούρην 28/2 διά Μπαγκόκ
ΝΗΛΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	δ. Π. Σάδι 18/2 διά Μεσσήνειον	ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	α. Γκουαγιάκιλ 20/2 διά Βαλπαραΐο
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	ε. Μίνα Καπτούς 21/2	ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	ε. Πάτραν 6/2
ΝΗΡΗΣ	77	18080	δ. Σουέτ 27/2	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	64	38598	ε. Γκάλθεστον 10/2 (έπισκευαι)
ΝΗΡΙΤΟΣ (δ.)	64	42126	ε. Ριγέκα 14/2 διά Πύλον	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	65	38607	α. Φός 21/2 διά Λουσίνα
ΝΗΣΟΣ ΑΝΔΡΟΣ	61	3142	α. Μπαρλέτα 14/1 διά «Ανναμπα	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	δ. Παναμά 26/2
ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4969	δ. Παναμά 21/11	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	δ. Παναμά 26/2
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	α. Τεργέστην 28/2 διά Βαρκελώνην	ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΙ'ΝΜΠΟΟΥ (δ.)	75	43744	ε. Πούλο Μπούκομ 20/2
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	α. Πειραιά 27/2 διά Θεούτα	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	ε. Γκόθεντμπουργκ 13/2
ΝΗΣΟΣ ΣΑΜΟΣ	56	5137	ε. Τόμπα 7/2	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	α. Χαλιφαδ 28/2 διά Πολωνίαν
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	61	6306	ε. Σ. Τζάν 23/2	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	ε. Τσαμκόγκ 8/2
ΝΙΕΝΜΠΟΥΡΓΚ	64	4566	α. Χάβρων 27/2 διά "Αγ. Δομίνικο	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ	62	2649	δ. Κωνίπολιν 13/2 διά Μαρσάλα
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Λονδίνον 25/2	ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	ε. Αμβούργον 26/2
ΝΙΚΕ	59	4071	δ. Γιβραλτάρ 28/2 διά "Ανκόνα	ΟΜΑΛΟΣ	57	8833	εις Πειραιά 6/8/78
ΝΙΚΗ	71	9075	α. Αδ Ρομάνα 7/1	ΟΜΕΡ	58	2556	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΗ Ρ.	62	6171	ε. Ρουέν 2/3	ΟΜΠΕΡΧΑΪΟΖ	53	1879	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	ε. Λάγος 28/1	ΟΝΗΣΙΔΟΣ	63	24992	ε. Πειραιά 12/2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α	68	10239	ε. Τζέντον 11/2	ΟΡΑΪΟΝ	63	14595	δ. Μπρούνιμπουτελ 23/2 διά ΗΠΑ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α	52	7304	δ. Κωνίπολιν 11/2	ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	ε. Ντιωρμπαν 26/2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ	59	11687	δ. Κωνίπολιν 20/1 διά Μαύρ. Θάλ.	ΟΡΥΞ (δ.)	59	12868	α. Καράτοι 25/2 διά "Αγγλίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π	62	11229	α. Αμβέρσαν 16/12	ΟΣΑΝ	62	10530	α. Μαντράς 9/2 διά Σιγκαπούρην
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	δ. Σφάξ 23/10	ΟΣΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	α. Ράς Τανούρα 21/2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	ε. Χιούστον 17/2	ΟΣΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	79	14884	ε. Λευσάδων 22/2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ	60	9486	ε. Ουντεβέλα 21/2	ΟΣΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	α. Σ. Τζάν 23/2 διά "Ιταλίαν
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	68	86250	δ. Σουέτ 27/2 διά Περιοκόν	ΟΣΑΝ ΡΕΙ'ΝΤΖΕΡ	72	14675	α. Μπακυπά 11/1 διά Μπαγκόκ
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	ε. Ν. "Ορκένην 27/2	ΟΣΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	ε. Πειραιά 22/2 (έπισκευαι)
ΝΙΚΟΣ	47	7654	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΣΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙ'Ν	66	11153	α. Σαγκάνη 18/2 διά Βανκούμπερ
ΝΙΚΟΣ	53	7283	υπό παραλαβήν	ΟΣΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11893	δ. Κωνίπολιν 24/2 διά Πειραιό
ΝΙΚΟΣ	55	2303	α. Ρότερνταν 31/1	ΟΣΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100	α. Ν. "Υόρκην 14/2 διά ΗΠΑ
ΝΙΚΟΣ Α	56	8362	ε. Τάκη 4/2	ΟΣΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	70	63425	μετων. «VENTURE BRITAIN»
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	α. Πειραιά 22/2 διά Λαύριον	ΟΥΑΙΤ ΡΙΒΕΡ	58	10379	ε. Π. ντέ Μπούκ 21/2
ΝΙΚΟΣ ΒΑΡΔΙΝΟΤΙΑΝΗΣ (δ.)	71	65347	α. Ρ. Τανόρα 20/1	ΟΥΑΙΤ ΡΟΟΥΖ	60	7504	ε. Αλεξανδρειαν 9/2
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	δ. Γιβραλτάρ 14/2 διά P. Ιανέρο	ΟΥΑΙΤ ΣΑΡΚ	52	1592	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ Ν	69	10445	δ. Κωνίπολιν 25/2 διά "Αλεξανδρειαν	ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	ε. Πειραιά 11/2
ΝΙΚΟΣ ΝΑΣΟΣ II	66	4156	α. Λ. Πάλμας 28/2 διά Λάγος	ΟΥΓΙΝΣΤΟΝ	70	15579	ε. Βενετία 25/2
ΝΙΚΟΣ Π	58	3385	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Λ. "Αντζέλες 30/1 διά Κασιούνγκ
ΝΙΚΟΤ	67	3315	α. Γιβραλτάρ 21/1 διά Σκικντα	ΟΥΡΑΝΙΑ Κ	63	15377	α. Θεούτα 2/3 διά Τύνιδα
ΝΙΚΥ	58	9087	α. Πειραιά 27/2 διά "Ιταλίαν	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	εις Π. Σάδι 14/3/77
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	εις Πειραιάδ (ηπικευα)	ΟΥΧΕΝΜΠΕΔΣ	59	10363	δ. Κωνίπολιν 22/2
ΝΙΟΒΗ	69	21673	υπό παραλαβήν				
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	εις Π. Σάδι 10/12/79				
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	α. Φιλαδέλφειαν 24/2 διά "Αρούμπα				
ΝΟΝΙ	68	5430	ε. Πειραιά 8/2				
ΝΟΡΑΕΡΝ ΝΑΒ	59	8860	υπό παραλαβήν				
ΝΟΡΦ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	άργει εις "Αλεξανδρεια 11/4/78				
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ	66	25820	ε. Ριό Γκρέντην 16/2				
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	α. Νικίσιον 6/2 διά Κουσίμας				
ΝΟΡΟ ΧΑΙ'ΝΕΣ	62	15110	α. Ν. "Ορκένην 24/2				
ΝΟΡΟΧΑΦΕΝ	65	1236	υπό παραλαβήν				
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	α. Ριό Γανέρη 23/2				
ΝΟΤΑ Κ	70	6235	ε. Καζαμπάνα 13/3				
ΝΟΤΗΣ	55	5096	ε. Χάλντα 28/2				
ΝΟΥΣΣΑ	58	1596	εις Νότην 3/4/80				
ΝΟΥΦΑΡΟ (δ.)	60	16491	εβδομήντη 30/1 έωσθι Κάμπο ντε λά Νάο				
ΝΤΑΙΑΙΑ Α	45	3487	α. Βοστόνη 22/2 διά "Αρούμπα				
ΝΤΑΙΑΙΑΝ ΑΙΤΑΜΙΑΝ	64	6460	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΝΤΑΝΑ ΣΗ (δ.)	63	34617	ε. Σουέτ 18/2				
ΝΤΑΝΙΑΣ	67	3868	υπό παραλαβήν				
ΝΤΑΠΟ ΑΛΕΚΟΣ	58	9028	ε. Α. Βάρδος 27/2 διά Αγύουσταν				
ΝΤΑΠΟ ΑΝΤΙΚΕΙΑ	58	7396	ε. Τής 16/2 διά Αγύουσταν				
ΝΤΑΠΟ ΣΤΑΡ	61	10609	δ. Σουέτ 20/2				
ΝΤΑΤΟΣ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	61	13054	α. Μπ. "Άγρες 26/2 διά Βραζίλιαν				
ΝΤΑΤΣΟΥΝ	59	3413	δ. Σουέτ 26/2				
ΝΤΑΥ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	α. Ρότερνταν 4/2 διά Λιβύην				
ΝΤΑΥ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	υπό παραλαβήν				
ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ Ι	47	2193	α. Ζαρέδ 25/1 διά Μπ. Αμπάς				
ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ ΣΥΞΛΟΥ (δ.)	58	11486	δ. Τόμπα 14/2 διά Κιουραδό				
ΝΤΑΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.)	61	22256	δ. Γιβραλτάρ 10/2				
ΝΤΕΖΑΝΜΑΡ	60	7178	ε. Σμύρνη 20/11				
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΙΓ'Ν	74	14523	α. Ν. "Ορκένην 20/2				
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Ν. "Ορκένην 11/2 διά Θεσσαλονίκη				
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	ε. Λόγος 20/2				
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	ε. Κάριτσι 5/2				
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΙΑΚΟΝ	80	17100	α. Χιούστον 13/2				
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΡΟΤ	68	13553	ε. Βουμπόν 16/2				
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΝΤΟΡ	63	7700	α. Πειραιά 24/2 διά Ραβέννα				
ΝΤΕΑΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13092	α. Ιντσόν 11/2 διά Ιαπωνίαν				
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	δεώθι Νοβοράσιον 19/2				
ΝΤΕΝΙΣ Μ	59	6134	ε. Τζέντον 19/2 διά "Ινδίαν				
ΝΤΗΦΑΙΑΝΤ	60	19988	ε. Πειραιά 15/12 (ηπικευα)				
ΝΤΙΓΚΝΙΤ	57	8485	ε. Νταμόν 16/2				
ΝΤΙΝΙ Σ	54	2807	ε. Παλέρμω 31/10				
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	37670	ε. "Αμβέρσαν 1/3 διά Κοπεγχάγην				
ΝΤΙΝΤΙΕΡ	62	6981	δ. Γιβραλτάρ 22/2				
ΝΤΟΛΥ	59	8588	ε. Ελλ Ταμπλάδ 22/2 διά Πούντα Κάρντον				
ΝΤΟΛΥΔ	55	4887	α. Κελάδηκ 18/2 διά Μ. Καμπούς				
ΝΤΟΦΙΝ II (δ.)	59	12463	ε. Ταραγκόνα 13/1				
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	6980	ε. Ραγκούν 13/1				
ΝΤΟΝΑ ΜΑΝΟΥΕΑ	62	1197	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	61	9922	δ. Γιβραλτάρ 22/2				
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	ε. Χακάτη 19/2 διά Κινούρα				
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17782	ε. Αμβέρσαν 25/2 διά Τοιβιταβέκια				
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. Κορούνα 1/3				
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	ε. Αννάπολης 1/3 διά Κοπεγχάγην				
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	δ. Αμβέρσαν 17/2 διά Χιούστον				
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	ε. Οδησσόν 28/12				
ΝΥΜΦΗ Κ	66	22260	ε. "Αννάπολης" Ανκόρ. 16/2				
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ	80	16200	δ. Παναμά 2/2 διά Ιαπωνίαν				
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976	ε. Μπάρια Μπλάνκα				
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	δ. Σουέτ 27/2				
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	63	1120	ε. Καλάδ 6/2				
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	ε. Γιοργοχάδα 25/1 (ηπικευα)				
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΒΙΡΤΣΟΥ	78	19364	δ. Αμβέρσαν 17/2 διά Χιούστον				
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	6						

ΠΕΔΟΥΛΑΣ.....	62	28222	α. Ράς Τανούρα 20/2	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ.....	65	11841	α. Φερτίδους 10/2 διά Τάμπα
ΠΕΛΑΓΟΣ.....	67	16009	α. Κολούμπια ρίβερ 23/2 διά Σιγκαπούρην	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ.....	63	14961	ε. Μπαχρέιν 21/2
ΠΕΛΑΓΟΣ.....	76	8376	ε. Βενετία 27/2	ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ.....	61	23548	α. Ανκόνα 18/2 διά Ραβέννα
ΠΕΛΑΣΤΟΣ.....	62	1012	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΡΗΓΛΑΤ'ΑΝΤ.....	77	9774	α. Καράτσι 23/2 διά Δυτ. Αφρική
ΠΕΛΛΑ.....	79	10993	α. Μπ. "Άρες 10/2 διά Ν. Ύδρην	ΡΗΜ Ι.....	61	2981	α. Λαύριον 1/12 διά Λιβύη
ΠΕΛΛΗΝΗ.....	69	1476	ε. Χάλιντα 25/2	ΡΗΝΗ.....	62	9771	α. Σάντος 26/2 διά Ρεσίφε
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.).....	65	34446	δ. Γιβραλτάρ 2/3 διά Λάγος	ΡΗΝΟΥΑΛ (μ.).....	70	9069	α. Ντακάρ 12/2
ΠΕΛΩΣ.....	55	7737	ε. Σιγκαπούρην 21/2 διά "Ινδονησίαν	ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.).....	71	77049	δ. Γιβραλτάρ 23/1 διά Τουμπαρό
ΠΕΜΑ.....	60	4824	δ. Ρότερντραν 4/3	ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ.....	62	7596	α. Ντώρμπαταν 15/2
ΠΕΜΠΑΝΕ	70	9870	ε. Σότερντραν 23/2 διά Λάγος	ΡΗΦΕΡ ΠΡΙΝΣΕΣ.....	67	8233	α. Τζένταν 23/2
ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.).....	72	57802	δ. Χάμπτον ρόδες 23/2 διά Παναμά	ΡΙΒΑ.....	63	10299	α. Βούβανη 22/2
ΠΕΡΑ (δ.).....	67	57794	δ. Γιβραλτάρ 22/2 διά Ράς ές Σιδέρω	ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.).....	57	12812	είς Πύλον όπω 9/11
ΠΕΡΓΑΜΟΣ.....	72	10410	ε. Ναγκάρια 19/2 διά Κορέα	ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ.....	69	2998	α. Φόρε 16/2 διά Σάινς
ΠΕΡΙΚΛΗΣ.....	60	6134	α. Άλεξανδρειαν 17/2	ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ.....	64	19985	α. Παρανάγκουα 15/2
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.).....	67	38915	α. Ν. "Ορλέανην 5/2 διά Μόμπιλ	ΡΙΟ ΜΠΡΑΒΟ.....	60	12011	α. Θεούτα 20/2 διά Ν. "Ορλέανην
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.).....	76	45330	δ. Σιγκαπούρην 3/2 διά Κουβέιτ	ΡΙΟ ΜΠΡΑΝΚΟ.....	61	5584	ε. Λάγος 14/2
ΠΕΡΛΑ Α'ΙΑΛΛΑΝΤ.....	64	10865	δ. Σουέζ 28/2 διά Τζένταν	ΡΙΟ ΝΤΕ ΟΡΟ.....	58	2140	είς Ρότερντραν όπω 23/9/79
ΠΕΡΛΑ ΜΠΑΙ'Υ.....	71	9623	δ. Βατιμπόρη 13/2 διά Τζένταν	ΡΙΟ ΝΤΕ ΖΑΝΕΙ'ΠΟ.....	57	4931	α. Λός Πάχας 23/2 διά Τριπολίν
ΠΕΡΛΑ.....	53	5835	ε. Καζαμπλάνκα 24/2	ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.).....	67	37311	α. Σάντος 12/2
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.).....	75	76005	δξωθ Φορκάντος 22/2	ΡΙΟΝ (δ.).....	63	26376	δ. Σουεζ 21/2
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.).....	63	30511	α. Ν. "Ορλέανην 24/2	ΡΟ—ΡΟ ΤΡΕΤ'ΝΤΕΡ.....	71	1552	ύπο παραλαβήν
ΠΕΡΤΣ (δ.).....	70	119730	α. Π. ντε Μποκ 3/2 διά Μπορέιν	ΡΟΑΝ (δ.).....	59	12270	α. Βενετία 17/2 διά Γκόθενμπουργκ
ΠΕΤΡΑ.....	76	23149	α. Σιδερέν 7/1 διά Ρωσίαν	ΡΟΔΟΣ.....	55	3370	ε. Ντώρμπαταν 26/2
ΠΕΤΡΑΙ.....	72	9350	δ. Κωνίπολιν 21/1	ΡΟΔΟΣΙ.....	67	15362	ύπο παραλαβήν
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.).....	56	11973	ε. Τζένταν 24/2	ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ.....	58	8920	α. Πειραιά 11/2 διά Θεσσαλονίκη
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.).....	55	11859	είς Τζένταν 8/10	ΡΟΖΑΡΙΟ.....	71	9077	α. Ν. "Ορλέανην 24/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.).....	57	12257	είς Τζένταν (άποθηκη)	ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	11160	ε. Αννάπολις άνκρ. 9/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.).....	54	12107	α. Πειραιά 16/2 διά Τομπρούκ	ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.).....	71	77049	ε. Π. Πέρ 6/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.).....	56	17212	ε. Πειραιά 4/1	ΡΟΝΤΣΩ.....	62	9443	α. Ναγκόνια 24/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 26 (δ.).....	63	53141	α. Πειραιά 2/2 διά Σίντι Κρέιρ	ΡΟΣΑΝΑ.....	78	11348	δ. Κυνίπολιν 19/1 διά "Οδόρεσσ
ΠΕΤΡΟΛΑ 27 (δ.).....	64	50885	α. Πειραιά 20/2 διά "Άλεξανδρειαν	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ.....	45	3863	δ. Σουεζ 22/2 διά Κουβέιτ
ΠΕΤΡΟΛΑ 30.....	56	2796	ε. Πειραιά 13/2	ΡΟΥΑΓΙΑΣ ΣΗ.....	68	4207	ε. Τριπολίν Λιβάνου 15/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.).....	66	43399	ε. Τζένταν 1/3 διά Ράς Τανούρα	ΡΟΥΑΓΙΑΣ ΣΚΑ'Υ'.....	69	4121	ε. Γκουαγιακίλ 2/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.).....	57	21977	ε. Πειραιά 19/2	ΡΟΥΑΓΙΑΣ ΣΤΑΡ.....	64	4464	δ. Μπρούνουμπουτελ 17/2 διά Ρίγκα
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.).....	50	16485	είς Πειραιά 8/5	ΡΟΥΜΑΝΙΑ.....	54	3616	ε. "Άλεξανδρειαν 27/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.).....	51	16440	δ. Π. Σάδι 26/2	ΡΟΥΜΠΙΝΙ.....	60	11632	δ. Γιβραλτάρ 17/2 διά Κωνστάντζαν
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.).....	60	26467	ε. Τζένταν 14/2	ΡΟΥΜΠΙΝΙ.....	52	2606	δ. Σάδι 19/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 40.....	58	1781	ε. Πειραιά 11/1				
ΠΕΤΡΟΛΑ 80.....	71	1599	δ. Σάδι 26/2				
ΠΕΤΡΟΜΑΡΔΑΙΤ.....	57	8776	ε. "Άλγκεβίρας 17/2				
ΠΕΤΡΟΣ Β.....	63	15347	ε. Άλεξανδρειαν 20/2				
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	66	12429	α. Σασέμπτο 27/1 διά ΗΠΑ				
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	63	9707	α. Παλέμπο 26/1				
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	69	4522	α. Λονδίνου 14/2 διά Δυτ. Αφρικήν				
ΠΗΑΕΥΣ.....	66	23706	ε. Πειραιά 31/1 (έπισκευα)				
ΠΗΑΕΥΣ.....	50	2282	δ. Κωνίπολιν 28/2 διά Μαρόκο				
ΠΗΑΕΑΣ.....	69	10016	ε. Τζένταν 1/3				
ΠΗΝΕΛΟΠΗ.....	62	6299	α. Κ. Τάουν 8/2 διά "Αιτήν				
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α.....	52	2445	ε. Βόλον 15/2				
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Β.....	56	6642	α. Ντάρμπαταν 25/2 διά Μομπάσαν				
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ.....	56	6198	ε. Μοντεβίδεο 26/2				
ΠΗΤΕΡ Α.....	61	13336	α. Σαντιγκό (Κούβα) 21/2 διά Γκάλβεστον				
ΠΙΕΡΟΣ.....	63	1702	δ. Σουεζ 25/1 διά Π. Σουδάν				
ΠΙΝΔΑΡ.....	72	20045	ε. Ντάρεν 31/1				
ΠΙΝΔΑΡΟΣ.....	63	10617	είς "Ακαμπ 7/2				
ΠΙΝΔΑΣ (μ.).....	64	37792	α. Σιγκαπούρην 21/2 διά Τζάκαρτα				
ΠΙΣΤΙΣ (δ.).....	73	13631	δ. Παναμά 22/1 διά "Άλγεριον				
ΠΙΣΤΙΣ.....	55	13560	ε. Πειραιά 28/2 διά ΗΠΑ				
ΠΙΑΤΑΝΟΚΙ (μ.).....	67	48747	α. Άμβεραν 24/2 διά Λάγος				
ΠΙΛΕΙΑΣ.....	63	10736	είς Λουσία 1/1/77				
ΠΙΛΩΤΙΝΟΣ.....	65	10679	α. Γένοβα 1/3 διά Π. Ορτάζ				
ΠΙΛΩΤΙΝΟΣ.....	66	33291	α. Νταρμπάταν 26/2				
ΠΟΕΤΙΚ (μ.).....	66	10233	ε. Ακαμπ 18/1				
ΠΟΛΑ ΔΥΟ.....	66	8414	α. Αλέξανδρες 14/2				
ΠΟΛΑΝΑ.....	60	8414	ε. Λουσία 19/2 διά Τουμπαρό				
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.).....	55	10374	α. Ρ. Ιανέρον 19/2 διά Τουμπαρό				
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ.....	70	17179	δ. Παναμά 15/2 διά Πένκο				
ΠΟΛΥΔΟΡΑ.....	64	7832	ε. Μασσαλία 20/2				
ΠΟΛΥΞΕΝΗ.....	62	17953	ε. Χιούστον 8/2				
ΠΟΛΥΞΕΝΗ.....	58	8314	είς Κουβέλι 22/1				
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.....	57	8565	ε. Λιοσαβόνα 26/2				
ΠΟΛΥΣ (δ.).....	65	40284	α. Φιλαδέλφειαν 20/2 διά Κιουρασό				
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΑΡΕΔΗ.....	43	14425	δργει έπι Πειραιά 15/4/75				
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ.....	77	16014	ε. Τζάκαρτα 23/1				
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ.....	64	2961	ύπο παραλαβήν				
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.).....	67	45229	ε. Ν. "Ορλέανην 11/2				
ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	61	12808	είς Χάιφα 15/9				
ΠΟΠΗ Π.....	67	11002	α. Ρ. Ιανέρον 26/2				
ΠΟΡΤ ΑΛΩΝΙ.....	77	10558	α. Μπαρανκίλα 21/2 διά Καρθαγένη				
ΠΟΡΤΟ ΜΕΘΩΝΗ (δ.).....	65	7750	α. Τζένταν 1/3 διά Χοντέιντα				
ΠΟΡΤΟ ΠΥΑΛΟΣ.....	67	2439	ε. Τζένταν 1/3				
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ.....	55	5033	ε. Πειραιά 12/2 (έπισκευα)				
ΠΟΣΕΙΔΩΝ.....	67	18656	ε. Πειραιά 1/2				
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ.....	68	9404	α. Βαλτιμόρην 25/2 διά Σ. "Αραβίαν				
ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.).....	64	34707	α. Λάγος 24/2				
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ.....	66	22593	ε. Κ. Κριστί 18/2				
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ.....	59	9633	ε. Λομπίτο 11/2				
ΠΡΟΟΔΟΣ.....	58	4225	ε. Ντουμπάτη 27/2				
ΠΡΟΣΦΑΘΕΙΑ.....	70	9865	δ. Κωνίπολιν 21/2 διά Βάρνα				
ΠΡΟΣΦΕΡΙΤΥ (δ.).....	74	124724	ε. Ν. "Ορλέανην 14/10				
ΠΡΟΣΩ.....	68	34640	ε. Μομπάτη 20/2				
ΠΡΩΤΕΥΣ.....	68	37419	ε. Βαλτιμόρην 28/2				
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ.....	68	9858	ε. Χιούστον 19/2				
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ.....	62	9229	ε. Λομπίτο 30/1				
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ.....	75	16191	ύπο παραλαβήν				
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ.....	72	16402	ε. Ν. "Ορλέανην 11/2				
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ.....	75	16163	α. Χιούστον 1/2 διά "Άλεξανδρειαν				
ΠΥΘΙΑ.....	72	10351	ε. "Όλμπουα (Ν.Υ.) 25/2				
ΠΥΘΕΥΣ.....	63	22201	α. Μάλμπο 16/1 διά Π. Χάρκουρτ				
ΠΥΡΓΟΣ ΣΤΑΡ.....	65	1559	δ. Γιβραλτάρ 12/1 διά "Άλγεριον				
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.).....	57	12875	ε. Βούβανη 25/2				
ΠΩΛΙΝΑ Κ.....	70	14609	δ. Κωνίπολιν 20/2 διά Ρωσίαν				
ΡΑΓΙΝΟ (δ.).....	59	12413	ε. Δάνταιχ 7/2				
ΡΑΓΙΣ ΤΡΕΤ'ΝΤΕΡ.....	63	5249	ε. Μανούτη 26/2				
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 1 (δ.).....	77	18325	δ. Π. Σάδι 26/2				
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ — 2 (δ.).....	79	32023	α. Πειραιά 23/2 διά Σκίρα				
ΡΕΑ.....	71	9025	ε. Αντεν 23/1				
ΡΕΑ.....	56	4275	δργει έπι Πειραιά όπω 18/3				
ΡΕΑ.....	61	4152	ε. Ντακάρ 9/2				
ΡΕΑ ΣΗ.....	69	2995	α. Κοπέρ 14/2 διά "Άλγεριον				
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.....	77	9417	ε. Ν. "Ορλέανην 11/2				
ΡΕΓΓΙΝΟΦΡΟΣ.....	60	4820	ε. Ζ. "Αννα Μπαή 12/2 διά Λάγος				
ΣΑΞΕΣΟΡ.....	58	11946	ε. Σάντος 25/2				
ΣΑΟΥΦΟΥΓ'ΙΝΤ.....	63	15981	είς θλασσαν Μαριαρά 27/2				
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ.....	72	16402	ε. Λ. Αντζελες 18/2				
ΣΑΠΦΟ.....	63	17876	δ. Σουέτ/3 διά Μπαντάρ "Αμπάς				
ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ (δ.).....	68	51382	ύπο παραλαβήν				
ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ.....	58	1791	ε. Α. Τσάρος 29/11				
ΣΑΡΩΝΙΚ.....</td							

ΣΕΡΡΑΙΑ	/3	30058	ε. Χάμπον Ρόδος 24/1		ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	δ. Σουάνα 28/2
ΣΗΓ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ	69	12061	δ. Κωνίκον 31/1 διά 'Οδησσόν		ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	δ. Πούντα 'Αρενάς 17/2 διά 'Ατλαντικόν
ΣΗΓ ΓΚΛΑΟΥΡ	60	7748	α. Λάγος 20/12		ΣΤΥΛΙΑΝΗ	59	11147	δ. Παναμά 12/2
ΣΗΓ ΕΕΠΛΟΡΕΡ	59	9165	ξέωθι Ντύρματαν 2/3		ΣΤΥΛΙΣ (δ.)	61	16417	δ. Τέμα 20/2 διά Λάγος
ΣΗΓ ΑΟΡΝΤ.	70	9793	λονδίνον 3/3 διά Ρότερνταν		ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗΓ ΜΠΕΡΝΤ.	72	9824	α. Ναγκόνια 17/2 διά 'Αντζελες		ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	72	70507	δ. Θράσταντ 'Αιλ 28/2
ΣΗΓ ΡΕΙΤΖΤΕΡ	59	10075	α. Σαλβαντόρ 10/2 διά Βιτόρια		ΣΥΝΑΛΗΟΕΙΑ	56	3274	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗΓ ΣΤΑΡ	76	9784	δ. Ριό 'Ιανερό 27/1 διά Μασέο		ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5610	α. Αλεξανδρειαν 17/2
ΣΗΓ ΣΤΡΑΓΓΛΕΡ	64	1906	δ. Μάλτα 13/2		ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	52	5709	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗΓ ΤΑΙΤΝ	71	9810	δ. Παναμά 31/1 διά Κίναν		ΣΥΝΕΤΟΣ	66	6617	α. Σπλιτ 28/2 διά 'Αλεξανδρειαν
ΣΗΓ ΖΟΥΓΙΤΝ	57	2926	ε. Κυνήτον 19/1		ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	17792	δ. Γιβραλτάρ 28/2 διά Κωνστάντζαν
ΣΗΓ ΗΝΙΚ (μ.)	65	33287	α. Σάροχ 3/2 διά Σύρου		ΣΥΡΑ	77	16380	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗΓ ΣΠΗΝΗΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Κορίπ 25/2 διά Γιοκοχάμα		ΣΥΡΙΑ	78	5466	α. Λός 'Αντζελες 21/2
ΣΗΓ ΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ	57	9603	ύπο παραλίθην		ΣΥΡΟΣ	64	5237	εις μεταφοράς Βόλου - Ταρτούς
ΣΗΓΚΡΙ	61	5239	δ. Γιβραλτάρ 20/2		ΣΥΡΟΣ	59	5202	α. Ταρραλτέσταν 27/12 διά Αλγύριουν
ΣΙΩΘΝΙΑ	68	10016	α. Μελβούρνη 9/2 διά Κίναν		ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	α. Άλγκεβιρας 8/12
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	α. Ν. Ορλέανην 15/2		ΣΧΙΝΟΥΣΑ	72	4467	α. Ν. Ορλέανην 19/2
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΓΓΛΑΝΤ	58	8574	ε. Σόλεντ 'Ανκορ 27/2		ΣΩΤΗΡ	62	21099	α. Σαβάνα 21/2 διά Τάμπα
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	78	11272	δ. Παναμά 24/2		ΣΩΤΗΡΗΣ	70	5480	ε. Γένοβα 28/12 (επικευα)
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΚΑΡΟΥ	56	6660	ε. Μίζουράτα 17/1					α. Π. Χάρκουρτ 18/2
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΙΤΝ	77	11272	ε. Μομόδα 1/3					
ΣΙΛΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	ε. Σουέτ 27/2					
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8881	δ. Γιβραλτάρ 28/12 διά 'Οράν					
ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΠΑΙΓ	69	9305	δ. Π. Σάιδ 26/2 διά 'Αλεξανδρειαν					
ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΠΕΡΝΤ	55	6663	α. Ραβέννα 23/12 διά Δυρράχιον					
ΣΙΛΑΒΕΡ ΠΟΡΤ	56	6617	ε. Ντάρ ές Σαλαμ 29/1					
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	δ. Π. Σάιδ 27/2					
ΣΙΛΙΑ	68	3035	εις Λονδίνον ἀπό 11/11					
ΣΙΝΤΑ	59	2870	ύπο παραλίθην					
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	ε. Ν. Ορλέανην 26/2					
ΣΙΦΝΟΣ	58	13878	α. Ν. Ορλέανην 19/1 διά Βενεζουέλα					
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	ε. Πειραιά 13/2 (επικευα)					
ΣΙΚΑΠΟΥΓ'ΝΤ	70	9077	δ. Κυνήτον 16/2 διά Κωνστάντζαν					
ΣΙΚΑΠΕΙΤ'	53	3899	ἀργεί εἰς Χαλκίδα ἀπό 26/5/79					
ΣΙΚΑΠΛΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22018	ε. Βούρμαν 23/2					
ΣΙΚΑΠΜΠΡΗΖ	71	9085	ε. 'Αιβέρσαρ 27/2					
ΣΙΚΑΠΤΡΕ'ΓΝΤ (δ.)	60	21230	α. Χάρβον 1/3 διά Μπιλμπάο					
ΣΙΚΑ'ΥΦΡΟΣΤ	63	1280	ε. Λάγος 14/2					
ΣΙΚΗΡΙΩΝ	69	9057	ε. Άλα Πάλις 21/2					
ΣΙΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	58	12492	δ. Παναμά 17/2					
ΣΙΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	ε. Θεσσαλονίκη 14/1 διά Ντέρνα					
ΣΙΚΟΡΙΟΣ	77	19166	δ. Κωνίτολιν 26/2 διά Νοβερωδισκην					
ΣΙΚΥΜΝΟΣ	62	9648	εις Μπόρων ἀπό 19/9					
ΣΙΚΥΠΤΡΩΝ	70	21777	ύπο παραλίθην					
ΣΙΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	53	6319	ε. Τζένταν 28/2					
ΣΙΚΥΡΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	57	1094	α. Καράτο 24/2 διά 'Αγγλιδαν					
ΣΙΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ	58	8640	β. Βρέμην 19/2 διά Βούρμαν					
ΣΙΚΥΡΟΣ (μ.)	67	50606	α. Σιγκαπούρων 27/2 διά Ντουμπάι					
ΣΙΚΥΡΩΝ	64	17487	ε. Χάμπον Ρόδος 13/2					
ΣΙΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	ε. Βρέμην 6/2					
ΣΙΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	ε. Λάγος 10/1					
ΣΙΒΕΡΕΙΝ ΡΟΥΜΠΥ	58	4253	ε. Π. Σαΐδ 27/2					
ΣΙΒΕΡΕΙΝ ΣΤΑΡ	66	8534	ε. Μπομπάν 28/2					
ΣΙΝΙΚ	62	28390	ε. Μπρέντ 15/2					
ΣΙΝΙΝΤ	68	11659	δ. Παναμά 26/11 διά Σαγκάνη					
ΣΙΟΥΑΝ	63	5404	ε. Σάντος 26/2 διά Φιλαδέλφειαν					
ΣΙΟΥΑΝ ΛΕΤ'Κ (δ.)	61	20433	ε. Λισσαβώνα 1/3					
ΣΙΟΥΕΡΤΕ	63	4803	α. Λονδίνον 2/3 διά Κολούμπο					
ΣΙΟΖΑΝΑ	68	7701	ε. Μπομπάν 28/2					
ΣΙΟΥ'ΙΝΤ ΣΑΡΠΡΑΙΖ	56	10271	ε. Μπρέντ 26/1					
ΣΙΟΥ'ΙΝΤ ΤΟΝΙΑ	61	7585	ε. Ν. Ορλέανην 9/2					
ΣΙΟΥΑΣ Κ.	58	10635	ε. Σουάμπα 28/2					
ΣΙΟΥΝΙΟΝ	68	13894	ε. Λισσαβώνα 24/2					
ΣΙΦΙΑ	53	2605	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΣΙΦΙΑ Κ.	71	15696	δ. Σκο 7/2 διά Κλαιπέντα					
ΣΙΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Λάγος 9/2 διά Χιούστον					
ΣΙΦΙΑ Μ.	77	16432	α. Μπάρια Μπλάκαν 25/2 διά Ρωσίαν					
ΣΙΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	7751	ε. Τζέντα 27/2					
ΣΙΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11492	ε. Τέλα 26/2					
ΣΙΠΕΤΣΑΙ Α'ΓΛΑΝΤ	70	8174	α. 'Αιβέρσαρ 24/2 διά Μ. Θάλλασσαν					
ΣΙΠΙΛΟΙΣ	67	15841	δ. Παναμά 16/11 διά Σαγκάνη					
ΣΙΠΙΡΙΤ	64	10595	ε. Ρόττερνταν 28/2					
ΣΙΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Φάλεων 27/2 διά Φλώσιγκ					
ΣΙΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	72	103291	ε. Πειραιά 2011 (επικευα)					
ΣΙΠΥΡΟΣ Β.	64	4975	εις Λαζαράσσα Μαρμαρία ἀπό 23/2					
ΣΙΑΤΑΒΑΝΑ (δ.)	70	17485	μετωνομάσθη 'ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΚΤΗ'					
ΣΙΑΤΑΔΙΟΝ	75	18701	ε. Παναμά 1/3					
ΣΙΑΤΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	α. Μπούλεν Μπάι 16/2 διά Τέξας					
ΣΙΑΚΑΡΑ (δ.)	70	17485	μετωνομάσθη 'ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΥΡΑ'					
ΣΙΑΚΟΚΟ	50	3135	ἀργεί εἰς Πειραιά					
ΣΙΑΛΩ 2	68	22118	ε. Κωνίτολιν 22/2					
ΣΙΑΤΑΜΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	ε. Τζένταν 28/2					
ΣΙΑΤΑΜΗΝΣ (δ.)	70	17485	ε. Λάγος 18/2					
ΣΙΑΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17485	μετωνομάσθη 'ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΑΤΟΛΗ'					
ΣΙΑΤΑΜΥ	72	30315	ε. Τούμπα 6/2					
ΣΙΑΤΑΡ	56	10287	ἀργεί εἰς Πειραιά ἀπό 18/3/75					
ΣΙΑΤΑΡ	64	1584	α. Τύνιδα 18/2					
ΣΙΑΤΑΡ Ι.	58	7100	ε. Λομπίτο 16/1					
ΣΙΑΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	ε. Τενερίφην 1/3 διά 'Οδησσόν					
ΣΙΑΤΑΡ ΓΚΕΙ'ΖΕΡ	68	16611	α. Βίλμπρικ 26/2					
ΣΙΑΤΑΡ ΔΕΛΤΑ	68	16612	α. Βικτώρια (B.K.) 20/12					
ΣΙΑΤΑΡ ΘΗΣΕΥΣ	68	18470	ε. Μπράκε 3/3					
ΣΙΑΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Βανκούβερ 19/2 διά Σάρφι					
ΣΙΑΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ε. Ν. Ορλέανην 22/2					
ΣΙΑΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ε. Νιούκαστλ 28/2 διά Γκλάντστον					
ΣΙΑΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	ε. Μπριστόπατην 13/2					
ΣΙΑΤΑΡ ΛΑΙ'Τ	61	13184	ε. Κοατάκσοκαδον 24/1 διά Τάμπα					
ΣΙΑΤΑΡ ΛΑΚΩΝΙΑΝ	71	19206	ε. Κόμπε 21/1 (επικευα)					
ΣΙΑΤΑΡ ΟΡΦΕΥΣ	69	19024	ε. Τζάκαρντα 6/2					
ΣΙΑΤΑΡ ΠΕΡΣΥΣ	68	18469	ε. Λός 'Αντζελες 19/2 διά Μιζουσίμα					
ΣΙΑΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ε. Γκήλογκ 13/2					
ΣΙΑΤΑΡ ΠΡΑΙ'ΝΤ	62	15649	ε. Γένοβα 26/2					
ΣΙΑΤΑΣΙΑ	70	16644	ε. Λισσαβώνα 13/2					
ΣΙΑΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584	ε. Λός Πάλμας 13/2 διά Λάγος					
ΣΙΑΤΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	ε. Περσικόν 20/2 διά Ισπανίαν					
ΣΙΕΤΟΙΟΣ ΙΙ.	56	3369	ε. Ακαπνί 14/1					
ΣΙΕΤΑΛΛΑ	57	8898	ε. Ραγκούν 24/2					
ΣΙΕΤΑΛΤΙΣ	55	8021	ε. Αιβύργουν 27/2 διά Βεγγάνην					
ΣΙΕΤΕΙΝΕΣ	59	6678	ε. Κωνίτολιν 1/9					
ΣΙΕΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	ε. Αιβύργουν 1/3					
ΣΙΕΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Μπιζέρτα 20/2					
ΣΙΗΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	65	7606	εις Χορδάσσαρ ἀπό 26/8					
ΣΙΟΛΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	11849	α. Μπάρα 28/2					
ΣΙΤΡΟΦΑΔΕΣ (δ.)	66	52673	ε. Πουέρτο Μπαγιούβαρ 14/1					

ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	16786	ε. Χάμπτον Ρόδης 24/2	ΦΟΡΟΥΜ ΠΛΕΣΣΟΤ	58	11048	ε. Καράτσι 1/3
ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (μ.)	61	24457	α. Τεργέστην 14/2 διά Μορόβια	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	6894	α. Σιγκαπούρην 29/1
ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤΗΝΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	δ. Γιβραλτάρ 27/2 διά Βιλελμούχαφεν	ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑΪ'	66	2999	δ. Σουέζ 1/3 διά "Ακαμπα
ΤΡΕΙΝΤ ΑΙΤΙΤ'	66	25327	α. Λός "Αντζελες 17/1 διά Τσιγκτάδο	ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	57	10371	δ. Π.Σαιδ 2/2
ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	ε. Βατιώμορην 21/2 (έπισκεψαι)	ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	ε. Ράγκούν 1/2
ΤΡΕΙΝΤ ΝΟΜΑΤ (μ.)	68	39214	ε. Γένοντα 28/2	ΦΟΡΟΥΜΑ Ι	66	1444	δ. Δάντων 19/2
ΤΡΕΙΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	α. Βανκούβερ 1/2	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	α. Σαρζά 19/2
ΤΡΕΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	δ. Κωνίπολιν 17/2 διά Ίταλιαν	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	α. Σαρζά 18/2
ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31178	ε. Πειραιάδ 22/2	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	ε. Ντόμπρων 13/2
ΤΡΙΑ	64	17295	δ. Κωνίπολιν 15/2	ΦΡΗΓΟΥΑΙΗ	56	8763	ε. Παρανήδυουν 11/2 διά Τύνιδο
ΤΡΙΑΣ ΙΙΙ	57	8476	α. Τζιμπούτι 18/2 διά Βομβάνη	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ε. Νερόδυντην 23/2
ΤΡΙΒΕΔΖ	67	3642	α. Λός Πάλμας 5/2	ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ.	61	1194	α. Βουβάνη 23/1 διά Μη. "Αμπάς
ΤΡΙΝΙΤΥ (δ.)	65	41470	α. Τζιμπούτι 12/2 διά Σαγκάνη	ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1097	α. Βουβάνη 17/2 διά Μη. "Αμπάς
ΤΡΙΤΟΝ	63	11056	υπό παραλαβήν	ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ.	60	3594	α. Άλγεθρες 21/2 διά Τεργυπτην
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	α. Σιγκαπούρην 1/3 διά Ινδονησίαν	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	δ. Γιβραλτάρ 2/3
ΤΡΙΤΩΝ Κ.	65	18451	δ. Μπρούνωμποτελ 15/1 διά Λαττάκια	ΦΡΟΣΩ	70	18328	α. Ν. Όρλεάνην 24/1
ΤΡΙΠΟΛΙ (δ.)	64	23311	δ. Σουέζ 24/2	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ε. Βατιώμορην 1/3
ΤΡΟΓΑΝ	53	4584	α. Μπούλεν Μπαι 9/2 διά Φρήμπορτ	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40417	ε. Σαλβαντόρ 16/2
ΤΡΟΙΙΝΦΕΔΛ	60	9255	ε. Γκάροτον 20/1	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.Ε.	77	19253	δ. Κωνίπολιν 19/2 διά Βάρνα
ΤΡΟΠΙΛ (δ.)	66	45255	α. Άλμερια 17/1 διά "Οράν	ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	70	11169	ε. Ριγκέτην 27/2
ΤΡΟΥΤΤΕΦΕΔΛ	74	11644	δ. Γιβραλτάρ 16/2 διά Κιουρασάο	ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	α. Αμβέρσαν 18/2 διά Γκάλβεσον
ΤΣΑΙΤ' ΤΡΕΙΝΤΕΡ	58	6867	ε. Ταμπικο 17/2				
ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	ε. Μπέρια 16/2				
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	ε. Ν. Όρλεάνην 24/2				
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	α. Λός "Αντζελες 20/1 διά Κορέαν				
ΤΥΡ (δ.)	62	7891	δ. Παναμά 21/2				
ΤΥΧΗ	59	4161	εις Όξακαν				
ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	δ. Σουέζ 11/2				
ΤΥΠΑΙΑΝΑ (δ.)			ξέωθι "Αρούμπατας 20/2				
ΥΔΡΑ	66	8306	α. Ρουέν 29/1 διά Νταμάρ				
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	οργεί εἰς Σουέζ από 27/6/78				
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	100589	οργεί εἰς Σουέζ από 3/12/78				
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	α. Σιγκαπούρην 19/2 διά Τζένταν				
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.)	78	45330	α. Λός "Αντζελες 14/2 διά Γιουκόχαμα				
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	α. Μπακρέιν 13/2				
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	α. Ντάρμπατ 2/3 διά Ιαπωνίαν				
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	α. "Μότ Λόντον 19/2 διά Ταιβάνη				
ΦΑΙΑΞ	70	11489	ε. Ντάρμπατ 26/2				
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	δ. Σουέζ 8/2 διά Ίραν				
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	ε. Μπάραρον 9/10				
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΦΑΙΔΩΝ II	58	4885	α. Λός Πάλμας 26/2 διά Κορκουμπίν				
ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	υπό παραλαβήν				
ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	δ. Μπρούνωμποτελ 19/2 διά Αθάνα				
ΦΑΙΗ III	57	6334	ε. Ρουέν 24/2				
ΦΑΙΡΓΟΥΙ'ΝΤ	64	16299	ε. Όδησσον 30/1				
ΦΑΙΛΚΟΝ	78	13889	ε. Δουβλίνον 28/2				
ΦΑΙΛΚΟΝΕΡΑ	60	13789	α. Ν. Όρλεάνην 29/1 διά Βενεζουέλα				
ΦΑΙΜΑΛΛΑ ΑΙΓΒΟΡΥ	77	9477	υπό παραλαβήν				
ΦΑΙΜΑΛΛΑ ΑΙΓΖΕΑ	63	9854	α. Λομπίτο 14/1 διά Μοχάμεντς				
ΦΑΙΜΑΛΛΑ ΑΡΡΟΥ.	66	10046	υπό παραλαβήν				
ΦΑΙΜΑΛΛΑ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	65	10116	δ. Σουέζ 20/2 διά Περούκόν				
ΦΑΙΜΑΛΛΑ ΔΕΛΤΑ	62	9890	α. Ρουέν 19/2 διά Λουάντα				
ΦΑΙΝΑΙΟΣ	79	11730	α. Ν. Υόρκην 27/2 διά Κριοτομπάλ				
ΦΑΝΗΣ	55	3382	εις Τζουνί από 30/5/77				
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	α. Ν. Υόρκην 26/2 διά "Αρούμπατα				
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	ε. Κωνίπολιν 12/2				
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Σ. Μάικλ 27/2				
ΦΕΙΝΙΣΤΥ	50	5317	δργεί εἰς Πειραιά από 10/6/78				
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	62	10186	ε. Ακαμπα 26/12				
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	ε. Μπιλμάτα 17/2				
ΦΙΛΙΑ	60	5523	ε. Σμύρνην 22/2 διά Τριπολίν				
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	α. Αντεν 25/2 διά Τζουπούτι				
ΦΙΛΙΠ ΝΟΥΑΡ (δ.)	67	54480	α. Φλαδέλφειαν 26/1 διά Έσκραβος Ρίβερ				
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	ε. Μορμούγκα 21/2				
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Ο ΜΑΚΕΔΩΝ (δ.)	70	113081	α. Φόρ 12/1 διά Πειραιά				
ΦΙΛΙΟ ΑΥΓΕΡΗΝ	59	7801	ε. Πειραιά 21/2 διά Ίταλιαν				
ΦΙΛΟΘΕΟΗ	61	9789	δ. Σουέζ 13/2				
ΦΙΩΝ	80	11730	ε. Ν. Υόρκην 1/3				
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	α. Πόρτλαντ 15/2 διά Λαζίνια				
ΦΙΣΚΑΡΝΤΟ	59	9830	μετωνομασθή "ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΑΝ"				
ΦΙΦΟ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	α. Ν. Όρλεάνην 22/2				
ΦΙΛΑΓΚ ΣΑΠΠΑΛΑΙΤΕΡ	56	13408	ε. Αλεξάνδρειαν 27/2				
ΦΙΛΑΓΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	72	7201	δ. Κωνίπολιν 27/2				
ΦΙΛΑΜΙΝΤΚΟ	63	4647	δ. Μπρούνωμποτελ 5/2				
ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	εις Γκάντια από 9/8/79				
ΦΙΔΟΥΡΥ	58	2874	α. Λονδίνον 2/3 διά Λαζίνια				
ΦΙΔΡΑ Κ.	78	15364	δ. Παναμά 30/11 διά Αθάνα				
ΦΙΔΡΑ Κ.	60	9685	α.Μπ. "Αυρες 18/2 διά Ρωσιαν				
ΦΙΔΡΑ Ν.	73	17519	δ. Μπρούνωμποτελ 7/2				
ΦΙΔΡΑ ΙΙ	60	5044	ε. Σαράφικα 25/2				
ΦΙΟΒΟΣ	74	9014	εις Λονδίνον από 2/3				
ΦΙΟΒΟΣ	58	5065	ε. Σανγκούντο 8/2				
ΦΙΟΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	α. Σ. Σεμπαστίον 4/2				
ΦΙΟΝΙΣ	69	11489	α. Ντάρ έσ. Σαλάδη 28/2				
ΦΙΟΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13763	δ. Παναμά 17/2				
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΙ'Σ	58	10340	δ. Π. Σαιδ 28/2				
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΙ'Σ	63	16141	α. Λός Πάλμας 25/2				



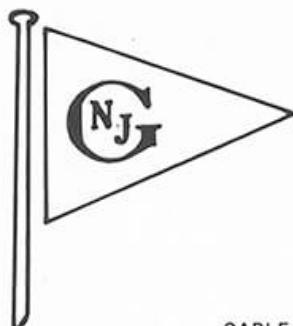
Tá ύπο ξένας σημαίας

ΑΓΑΠΗ	64	5916	α. Πουέρτο Πλάτα 25/12 διά Ριό Χάινα ύπο παραλόην
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΑΕΝΤΗΣ (η.)	62	5930	α. Κ. Τόδου 3/2 διά Εύρωπην .. ε. Σιλακάν 12/2
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Υ (δ.)	56	20140	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	δ. Σουέζ 25/2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	50	2167	δ. Σουέζ 25/2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (κ.)	67	1979	δ. Βερακρούζ 7/12 διά Χιούστον ε. Λιβερπούλ 28/2
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	δρυγεί εις Πειραιά ώπτο 14/6/74
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	δ. Παναμά 14/2 διά Ακαζούτλα
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (η.) *	51	2430	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	ε. Αμπιτζάν 29/1
ΑΘΗΝΑ (η.)	64	30682	ε. Αμπιτζάν 29/1
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	26926	ε. Χιούστον 13/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'	59	8724	ε. Σιγκαπούρην 25/2
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	ε. Σημάτη 24/2
ΑΙΤ'ΚΟΝ'	71	27958	ε. Αυγούστουν 9/2 διά Κόλπουν ΗΠΑ δρυγεί εις Πειραιά ώπτο 6/2/74
ΑΙΜΙΑΙΑ (κ.)	52	2517	ε. Ζύντνοβ 5/11
ΑΙΤ'ΡΗΝΗΣ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.) *	69	6200	ε. Αθήνες 12/2
ΑΙΤ'ΡΗΝΗΣ ΝΟΣΤΑΤΖΙΑ (κ.) *	69	6038	ε. Κ. Κριότι 13/2
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ(δ.)	74	60930	ε. Κ. Κριότι 13/2
ΑΚΜΗ (π.)	68	4158	ε. Βίλμινγκτον 22/2
ΑΚΡΟΝ	72	62701	ε. Αμπέρσον 20/2 διά Ν. Όρλεάνην
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)	37	5272	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΑΜΕΙΤΝ (η.)	62	10403	ε. Πειραιά 13/2 διά Δρέπανον
ΑΛΕΞ (κ.)	53	4702	ε. Λάγος 11/2
ΑΛΕΞΚ (π.) *	57	2707	ε. Ακαμάτα 8/12
ΑΛΕΝΤΕΓΓΑ (δ.)	70	51615	ε. Σιγκαπούρην 16/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.) *	47	2097	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ	77	126621	ε. Π. «Αρθουρ 6/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ'	58	4877	ε. «Ελάτ 9/2
ΑΛΙΜΟΣ (π.)	44	2740	προπορ. Σεϊδι Βεγγάζης 4/12
ΑΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2404	ε. Τζένταν 17/2
ΑΛΚΑΝΑ	66	27985	ε. Αμβούργον 15/2
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	ε. Φός 25/2
ΑΛΕΞΑΓΡΟ (δ.)	67	46401	δ. Γιβραλτάρ 19/2 διά Φιλαδέλφεια
ΑΛΜΑ Μ. (κ.) *	55	3709	εις Καράτσι 23/6
ΑΛΦΑ ΚΟΝΒΕΙ'Υ'ΟΡ (Αιβ')	66	2309	μεταν. «CEDRE»
ΑΜΒΡΩΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Σακάι 17/2 διά Καρολίνηγκ
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. Λύττελτον 7/2 διά Νοτιέρ
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	ε. Ντακάρ 10/2
ΑΜΠΛΙΤΥ (κ.)	51	996	ε. Πειραιά 22/2
ΑΝΑΣΣΑ (κ.)	53	7570	δ. Π. Σάδι 25/2
ΑΝΑΣΤΑΣΗ (η.)	57	2148	δ. Καλκούτα 1/12 διά Σιγκαπούρην
ΑΝΔΡΟΣ Α' ΙΑΝΤΑΝ	67	21457	ε. Μασσαλία 22/2
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (η.)	73	115135	ε. Κισαράζου 6/2 διά Σαλτάνα Μπαι
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	ε. Ν. Όρλεάνην 24/2
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21424	ε. Ν. «Ορλέανην 25/2
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	δ. Παναμά 15/2 διά Εύρωπην
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	ε. Σίνεντς 23/2 διά Ριό Ιανέριο
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	ε. Λ. «Αντίζελες 21/1 διά Γιοκοχάμα
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	ε. Μιτσάπιαν 11/2 διά Ρ. Ιανέριο
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	ε. Μπούλεν Μπαι 23/2 διά Φορκάντος
ΑΝΘΟΥΛΑ Ι. (κ.)	65	1204	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	ε. Σαΐντ Μάικλες 24/2
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	δρυγεί εις Χαλκίδα ώπτο 17/7/79
ΑΝΤΙΓΟΝΗ ΤΣΗΡΗ	56	3990	ε. Ντουμπάι 7/12 διά Μπαντάρ «Αμπάς
ΑΝΤΚΛΙΟ (δ.)	59	16047	ε. Σεϋμπρούκης 17/2 διά Ρεσίφε
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	ε. Τζουάμαχα Τέρμ. 20/1 διά Χάρην
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙ (κ.)	55	1501	εξωθ. Μπρέμπερα 14/1
ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	δρυγεί εις Τραπάνι 3/5
ΑΠΟΛΛΩΝ *	68	27989	δ. Κωνιτόπολιν 14/1 διά Μαύρην Θάλ.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΑΧΩΣ ΚΓΛΟΡΥ	57	9852	δ. Π. Σάδι 10/2
ΑΡΑΧΩΣ ΜΠΡΙΤΖ (η.)	56	5230	δ. Γιβραλτάρ 21/2 διά Βεγγάζην
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΗΣ	61	7870	ε. Ρόττερνταν 25/2
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ	76	125465	α. Πόιντ 1/2 διά Τζουάμαχα Τέρμ.
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	δ. Γιβραλτάρ 21/2 διά Βεγγάζην
ΑΡΜΑΔΑ ΜΕΝΤΛΑΙ'ΙΝΕΡ(κ.)	66	1404	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571	ε. Ακαμάτα 8/1
ΑΡΠΑ ΣΑΝ (η.)	57	5992	ε. Ράδ. Τανόύρα 15/2
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	ε. Ν. Ύρκεν 20/2 διά Κιουρασό
ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	35280	ε. Ρόττερνταν 26/2 διά Κόλπουν ΗΠΑ
ΑΣΤΑΚΟΣ (η.) *	68	48559	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	ε. Ανγκρά 19/2 διά Ρέις 22/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	ε. Σανγκρά τντος Μάρτα
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	65	24314	ε. Δουνκέρκην 26/2
ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	α. Χάιφα 25/2
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Ντάς διλ. 5/2 διά Σιούκρα
ΒΕΕΣΚΑ'Υ (κ.)	62	8587	ε. Λόρμ 21/1
ΒΕΕΣΤΑΡ (κ.)	60	8368	ε. Τσιταρίκον 20/2
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΙ'ΙΑΜΟΝΤ (κ.) *	64	1396	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	54	1991	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΡΥΣΗΤΣ (κ.)	57	9791	ε. Πειραιά 3/2
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	ε. Σάν Αντώνιον 19/1
ΓΑΛΗΝΗ	55	9418	δ. Γιβραλτάρ 16/2
ΓΑΡΜΠΗΣ (η.)	67	37699	α. Χάμπτον ρόδς 20/2 διά Γαλλίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	α. Κόμπτα 1/2 διά Σιγκαπούρην
ΓΙΟΥΡΩΜΠΡΗΣ (κ.)	69	12087	ε. Κολούμπια ρίβερ 20/2
ΓΙΟΥΡΩΜΠΡΗ ΛΙΜΠΕΡΤΥ κ	57	4983	δ. Κωνιτόπολιν 18/2 διά Κωνιτόπολιν
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	ε. Καρθαγένην 6/2 διά Αρζού
ΓΚΑΖ ΠΑΤ'ΙΟΝΗΡ (δ.π.)	65	4183	ε. Λάρνακα 21/2 διά Συρία
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.π.)	66	2891	ε. Αλεξανδρεία 22/2 διά Ελλάδα
ΓΚΑΜΠΑΛΑ ΜΕΝΤ	62	8530	ε. Ν. Όρλεάνην 20/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	ε. Μπόγκουντ 21/2 διά Σάντα Μάρτα
ΓΚΟΥΑΡΟΥΧΑ (κ.)	60	4068	ε. Πειραιά 12/1 διά Ιταλίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	67	2997	εις Πειραιά 11/1 (έπισκεψι)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ (κ.)	74	3279	ε. Ν. Όρλεάνην 19/2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ (κ.)	56	8783	ε. Ντομάρι 27/1 διά Καράτσι

ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.)	68	8915	α. Νανκόνια 20/2
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	δ. Γιβραλτάρ 14/2 διά Σαντ Τζών
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (η.)	57	9433	δ. Σουέζ 10/2 διά Ινδίαν
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ ΙΝΤ	70	11329	α. Λάγος 16/2 διά Χιούστον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΛΟΤΖΥ (δ.)	64	30330	ε. Πειραιά 13/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΤ'ΙΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	α. Μανούλα 3/2 διά Ρότσερταν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	α. Χάμπτον ρόδς 8/2 διά Ιταλίαν
ΓΝΕΦΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ	68	22782	α. Βενετίαν 18/2 διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΤΣΑΡ	67	23347	α. Πειραιά 17/2 διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	α. Ρίταρντ Μπαι 23/2 διά Κορέα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Λ. Άντιζελην 20/2 διά Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΥΛΕΤ (δ.)	69	41477	ε. Χάμπτον ρόδς 17/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΝΤΙΤΥ(μ.)	70	56799	α. Τάραντο 19/2 διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	ε. Τάραντο 19/2 διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΑΒ (δ.)	72	114710	ε. Πειραιά 20/2 διά Τουμπαράδ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Ρόττερνταν 20/2 διά Τουμπαράδ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	α. Ρ. Τανόύρα 1/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Ρ. Τανόύρα 2/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102236	α. Γένοβα 23/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ (δ.)	72	102236	α. Ράς Τανόύρα 2/2
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣ (η.)	45	2740	δρυγεί εις Χαλκίδα ώπτο 29/12/79
ΔΑΝΙΗΛ (η.)	53	1552	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΑΦΝΗ (κ.)	63	11575	α. Χόκη Κόκη 24/2 διά Ταινβαγκτάδο
ΔΑΦΝΗ (η.)	63	30885	ε. Σέβεν διλ. 20/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (κ.)	56	8789	α. Μανούτο 30/11
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (η.)	68	50999	α. Τουμπαράδο 31/12
ΔΩΤΩ	68	35191	ε. Αννάπολιν 12/1
ΕΒΡΟΣ (π.)	57	3434	ε. Νανκόνια 10/2 διά Ρέθυμνη
ΕΙΡΗΝΗΟ (π.δ.)	65	42377	ε. Γκάλερσον 12/2
ΕΚΤΩΡ (κ.)	72	4922	ε. Αμπιτζέλη 8/2
ΕΛΑΝΑ ΜΑΝΑ ΜΟΥ (η.)	63	24810	ε. Αμβούργον 23/2
ΕΛΕΙ'ΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	ε. Πειραιά 29/1 (έπισκεψι)
ΕΛΕΙ'ΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	δ. Κωνιτόπολιν 21/2 διά Κωνιτόπολιν
ΕΛΕΡΑΝΤΑ	73	17042	α. Νιούκαστλ 24/2 διά Τσίριερταν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.) *	74	132034	α. Λισσαράβιαν 20/2 διά Μποχρέιν
ΕΛΙΑΜΠΕΟΙ Ι (π.δ.)	59	12662	α. Εξαμαράδεν 19/2 διά Ράγια
ΕΛΙΑΝΑ (κ.)	67	24766	α. Βίλλα Κοντιτιούσον 24/2
ΕΛΛΑΣΠΙ Ε. (π.δ.)	75	45001	α. Πόρτλαντ (Με) 20/2 διά Αρούμπα
ΕΛΛΑΣΠΙ ΕΝΕΡΓΕΤΖΥ (δ.) *	67	47344	α. Ράς Τανόύρα 15/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ	76	22893	α. Λιβερπούλ 24/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΕΝΤΟΡ (δ.) *	75	60491	α. Μπούλεν Μπαι 22/1 διά Μπούνου
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	α. Αλικάντε 13/2 διά Μασταγκάνεμ
ΕΠΙΛΙΝΙΚΗ Κ. (κ.)	55	2261	α. Αύγουσταν 13/1 διά Κουμάνα
ΕΝΑΜΕΑ (κ.)	60	5513	α. Μένα άλ. Αχαμπάτ 3/2 διά Κούμπαρ διλ.
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	56	9212	α. Μένα διλ. Αχαμπάτ 15/1 διά Αθένα
ΕΡΓΙΝΑΙ Ι (η.)	52	59592	δ. Κωνιτόπολιν 15/2 διά Κωνιτόπολιν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	129260	α. Τζούμιδας Τέρμ. 21/2
ΕΥΓΕΝΙΑ Ι (η.δ.)	54	11208	α. Σιγκαπούρην 10/2 διά Ντουμπάδη
ΕΥΔΟΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	5331	α. Μανούτο 12/2 διά Ακαμπά
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	α. Σπέτζια 13/2
ΕΥΛΑΔΙΑ (η.)	59	8630	α. Πειραιά 22/1 διά Αργεντινήν
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	α. Χάρην 12/2 διά Μπουκάνον
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Χάμπτον ρόδης 8/2
ΕΥΠΟ ΑΡΑΜΙΣ (κ.)	57		

ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	α. Γκάλβεστον 7/2 όργει εις Πειραιά όπω 8/2/79		ΜΙΝΙ ΔΗΓΚ (ητ.)	70	1592	α. "Εβέρτον 2/2 διά Τρίνινταν εις μεταφοράς Ναϊδου
ΚΟΣΜΑΣ Κ.' (κ.)	51	7126	υπό παραλαβήν		ΜΙΝΙ ΑΙΑΥ (ητ.δ.)	70	1781	α. Ν. 'Ορλεάνην 20/2
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	υπό παραλαβήν		ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (η.)	71	1562	ε. Μπαρανκίλα 25/2
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	υπό παραλαβήν		ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (η.)	71	1584	ε. Ν. 'Ορλεάνην 9/11
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)*	42	3129	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΜΙΝΙ ΛΟΤ (η.)	71	1584	ε. Σαβάνα 27/1
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	α. Λ. 'Αντζελες 21/2 διά Τζακάρτα		ΜΙΝΙ ΛΟΤΙΝ (η.)	70	1592	α. Ντεμεράρα 24/2 διά Τρίνινταν
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	α. Ν. 'Υόρκην 13/2 διά Παναμά		ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (η.)	70	1584	α. Ρίβερ Νόχες 30/12 διά Γιβραλτάρ
ΚΥΝΟΙΔΑ*	69	11315	ε. Σιμονοσκή 3/2 (επισκευα)		ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68630	εις Μπενιγκχάμ 14/10
ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	ε. 'Ακαπούτ 10/1		ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.)	75	60930	Βενετία 28/2
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	35676	α. Σιγκαπούρην 14/1 διά Π. Κελάγκ		ΜΟΣΧΟΥΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (κ.δ.)	80	18000	α. Πάλιας 20/1 δι. "Ιλιτσεφάκ
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	δ. Παναμά 26/2		ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	α. Ν. 'Υόρκην 26/2 δι. "Αραύμπα
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	οργει εις Πειραιά 1/3/74		ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)*	63	25340	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	α. Μπωρόντ 25/1		ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	ε. Πειραιά 15/12
ΛΑΡΑ (κ.)*	56	6921	ε. Σαρζά 29/1		ΜΠΑΥ'ΡΟΝ (η.)	61	1460	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	εις Πειραιά 10/10/79		ΜΠΛΑΧΖΑ (κ.)*	73	3209	ε. Νιούμπας 13/9
ΛΕΜΠΛΟΝ (κ.)	60	4068	ε. Τζένταν 25/2		ΜΠΛΟΥ ΛΑΐ'ΟΝ (η.)*	58	8544	δ. Κυνήποκην 5/2
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	55	1000	α. Σιγκαπούρην 4/2 διά Μπαγκόκ		ΜΠΛΟΥΝ ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ	59	7919	α. Βανκούβερ 23/1
ΛΙΛΑ (π.)*	67	28648	α. Μπάχια Μπλάκα 28/2 διά Ρωσίαν		ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)*	47	1591	εις Μιτόνα (άποθηκη)
ΛΙΡΚΕΥ' (π.)	50	2734	όργει εις Αμπιτζάν		ΜΠΡΟΒΑΛΟΤΑΝΑ (η.)*	55	5233	δ. Παναμά 24/2
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.*	68	59	ε. Κ. Τάουν 28/2		ΜΠΡΙΣΤΟΛ (κ.)	64	8403	ε. Μαρακάιμπο 11/8
ΛΟΥΚΙΑ (κ.)*	59	6354	ε. Μουτσώρες 22/2		ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	ε. Ράς Τανούρα 23/2
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	εξωθ Ντάρμπαν 23/2					
ΛΟΥΣΥ Ι (ητ.)	52	4755	ε. Ταραγκόνα 16/2					
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)*	59	16840	α. Σαλβαντόρ 30/11					
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)*	75	136991	δ. Νιούμπας 4/2 διά Κιουρασάο					
ΜΑΙ' ΣΤΡΟΣ	69	16840	α. Χάμπτον ρόδος 17/2 δι. "Ισπανίαν					
ΜΑΡΙΚΑ I. ΛΕΜΟΥ (κ.)	61	5376	δ. Σουές 28/1					
ΜΑΡΙΛΑ (δ.)*	67	43649	α. Γιβραλτάρ 7/2 διά Χιούστον					
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ (δ.)	64	38568	δ. Π. Σάδι 11/2					
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	66	57027	ε. Ράς Σουκείρ 17/2					
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	α. Άλεξανδρειαν 18/2 διά Ρ. Σουκείρ					
ΜΑΡΙΤΣΑ III (π.)	65	10596	ε. Δάντον 11/2					
ΜΑΡΙΟ	65	17238	εξωθ Θ' Όδησσος 12/2					
ΜΕΑΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	4639	εξωθ Θ' Όδησσος 2/11					
ΜΕΙΤΗ (δ.)	57	11652	ε. Σιγκαπούρην 6/2					
ΜΕΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	όργει εις Κουβέιτ 24/6/78					
ΜΕΡΑΚ (κ.)	55	2549	εις Πειραιά όπω 27/3/80					
ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	ε. Σαρόνα 15/2					
ΜΕΡΡΥΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	ε. Φρούταν 24/1					
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑΙ (π.)	61	9194	ε. Βούβλων 17/2					
ΜΕΣΙΣ	69	9650	α. Μπ. 'Αιρες 12/2					
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)*	73	17355	α. Λούμε 18/2 διά Π. Χάρκουρτ					
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	α. Γιβραλτάρ 22/2 δι. ΉΠΑ					
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)*	76	75125	εις Γκάδλ οφ Καμπτός 30/3 (άποθηκη)					
ΜΕΣΣΗΝΗΦΡΟΤΙΣ (δ.)*	77	76149	α. Π. ά Πιέρ 2/2					
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)*	77	76149	α. Πειραιά 23/2 δι. "Ινδονησίαν					
ΜΗΑΟΣ II (κ.)	59	3809	ε. Βενετία 27/2					
ΜΗΑΟΣ VII(κ.)	59	4668	δ. Κων/πολίν 25/2 διά Βάρνα					
ΜΙΑ	80	15552	ε. Χιουάτον 10/1					
ΜΙΝΑ Φ.	58	8733	δ. Κων/πολίν 25/2 διά Κωνσταντζαν					
ΜΙΝΙ ΛΑΐ'ΝΕΡ (π.)	71	1590	α. Κίγατον 22/2 διά Χάρβην					
ΜΙΝΙ ΛΑΐ'ΟΝ (π.)	70	1582	ε. Ν. 'Ορλεάνην 22/2					
ΜΙΝΙ ΛΑΐ'ΤΤ (π.)	70	1587	ε. Ν. 'Ορλεάνην 9/1					
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	ε. Ν. 'Ορλεάνην 25/2					
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	70	1591	α. Κίγατον 24/2 διά Κολομβίαν					
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (ητ.)	71	1562	ε. Ν. 'Ορλεάνην 23/2					
ΜΙΝΙ ΔΗ	71	1562	α. Μπάνιον Τέρρ 15/2 διά Κηφεντάνην					

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON

TELEPHONE: (01) 600-1766

TELEX: (51) 883157

41, AKTI MIAOULI

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236, (21) 2272

PIRAEUS

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	70	97206	δ. Ντουμπάι 22/2	ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	α. Τούμπα 31/1 διά Περαιών
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΗΝΩΝ (δ.)	70	98566	α. "Αλίφ Γκραΐν 3/3 διά Χάρηκ διλ.	ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	ε. Τούμπα 24/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	ε. Σούλιον Βός 3/3	ΣΑΝΔΑΛ (κ.)	66	3314	α. Νικαία 19/2 διά Μπετζίδια
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (δ.)	75	138037	α. Τζεμπέλ Ντανά 26/2 διά Φός	ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	δ. Κωνιτόπολιν 25/2 διά Γαλάτοι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΥΝ (δ.)	70	96627	α. Ρ. Τανούρα 5/2 διά Γιουρούπορτ	ΣΑΝΡΙΒΕΡ (πt.)	65	12102	α. Νικάια 15/2 διά Σαγκάνη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96679	δ. Γιβραλτάρ 1/3 διά Περσικόν	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	α. Ν. "Ορλέανην 25/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕΖΣΟΝ (δ.)	72	106123	δ. Γιβραλτάρ 17/2 διά Περιοκόν	ΣΑΟΥΘΓΟΥΙΝΤ	70	11329	α. Καλαμπούρ 10/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΑΝΤ (δ.)	65	38607	ε. Βενετία 24/2	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	58	18183	α. Σιλικάν 16/2 διά Τελούκ Συμάγκα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'ΜΖ (δ.)	64	32380	α. Ν. "Ορλέανην 14/2	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	ε. Σιγκαπούρην 4/11 (έπισκεψε)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'Τ (δ.)	65	32478	α. Ν. "Υόρκην 24/2 διά Μεσσόγειον	ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)*	63	5289	ε. Χαρβρήν 28/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ (δ.)	65	32407	α. Τεργέστων 20/2 διά Αγιούσταν	ΣΗ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	71	11055	ε. Ζωνθί Βομβάδην 19/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Ρότερνταν 22/2 διά Βρέστην	ΣΗ ΠΕΡΛ (κ.)	61	8701	ε. Λουδία 9/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	α. Τζένιαν 1/2	ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	α. Λάνος 1/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Κορύτων 18/2 διά Νιγηρίαν	ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Παναύλια 18/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΖ (δ.)	73	128561	α. Σακάι 19/2	ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	α. Λάγος 10/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝY (δ.)*	64	32379	α. Φιλαδέλφειαν 20/2 διά Κιουρασόδο	ΣΙΝΟΕ	77	4719	α. Λάγος 3/1 διά Π. Χάρκουρτ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤY	66	15668	δ. Γιβραλτάρ 15/2 διά Κούβα	ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	66	15625	α. Κίελον 28/2 διά	ΣΚΑΪ' (κ.)	57	6494	ε. Τζένταν 8/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑ	65	15577	δ. Κωνιτόπολιν 18/2 διά Αγιούσταν	ΣΚΙΠΠΕΡ (πt.)	57	3070	όργανη εις Αμπιτζάν 8/9/78
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙΟΥΡ	68	15809	α. Μόντιλ 13/2 διά Μπελίζ Σιτού	ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	ε. Άλμερια 24/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15577	-δ. Κωνιτόπολιν 19/2 διά Αγιούσταν	ΣΩΛΟΝ (δ.)	70	91954	ε. Τζένταν 28/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	65	15510	α. Α. Πάλμας 2/3 διά Οδησσόν	ΣΩΝΙΑ - ΣΩΦΙΑ Σ. (κ.)	66	1689	δ. Σουέζ 28/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΤΣ'	69	15688	α. Μουτσούρε 15/2 διά Βανκούβερ	ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	δ. Γιβραλτάρ 21/2 διά Χάρην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΊΝΤ	67	15697	α. Ν. "Ορλέανην 28/1	ΣΤΗΝΙΑΔΑ	78	12518	ε. Μπέριο 24/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΤΖΙΖ	69	15808	ε. Νάτολη 25/2	ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ*	80		εις Κωνιτόπονταν υπό συμπληρωμάν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	ε. Κιουρασόδο 25/2 (έπισκευα)	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άργει εις Πειραιά 25/2/77
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Μπούλεν Μπαιν 8/2	ΣΤΕΡΝΑΛ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (πt.)*	58	8531	εις Κωνιτόπονταν υπό συμπληρωμάν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΕΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	α. Φιλαδέλφειαν 16/2 διά Φρίπορτ			άργει εις Πειραιά 25/2/77	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΥ (δ.)	64	30581	ε. Α. Τσάρλε 15/2				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ	65	15178	α. Μπαχ, Μπλάνκα 24/2 διά Ρωσίαν	ΤΑΝΙΑ Π. (πt.)	53	1886	εις "Ακαμπά 7/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝY	73	15498	α. Λ. Πάλμας 28/2 διά Αργεντινήν	ΤΑΥΓΗΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Πρέβεζα 25/1 διά Κατάκωλον
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (πt.)	61	1098	ε. Μπάρη 25/2	ΤΕΝΑΖΙΤΥ (κ.)	59	5510	α. Ντουμπάδι 26/2 διά Ντάς διλ.
ΟΣΕΑΝ ΕΡΗΜΗΣ (κ.)*	62	2606	δ. Κωνιτόπολιν 13/2	ΤΕΡΕΖΑ*	61	18484	α. Όζερα 22/2 διά Γιοκοχάμα
ΟΣΕΑΝ ΛΑΪΤΟΝ (δ.)	70	79001	α. Ν. "Ορλέανην 20/1	ΤΖΕΪ'ΝΤ (κ.)	56	6500	ε. Αντζέζες 22/1
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	ε. Γκουάρ 11/2	ΤΖΕΝΗ	59	9585	α. Κολομό 30/1 διά Μπαγκόκ
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	ε. Αμπέρον 3/3	ΤΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΗΝ (κ.)*	55	5425	ε. Πειραιά 21/2
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)	73	20354	α. Ν. "Ορλέανην 25/2	ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)*	54	7930	εις Σαδόννα 29/2/77
ΠΑΝΑΓΗΣ Κ. (κ.)	59	4381	α. Ν. "Ορλέανην 21/2	ΤΙΝΑ ΜΠ. (πt.)	65	11245	άργει εις Πειραιά 12/2/77
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (μt.)	59	3906	ε. Πειραιά 16/2	ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	α. Λ. "Αντζέζε 20/2 διά Μπαλμός
ΠΑΡΓΑΣ ΣΤΑΡ (κ.)	65	1982	ε. Τριπολία (Μπάνου) 5/2	ΤΟΕΘΟΝΤΣ (κ.δ.)	60	12944	δ. Γιβραλτάρ 1/3 διά Νιγηρίαν
ΠΑΣΔΑΝΕΑ (δ.)	67	45127	α. Σιγκαπούρην 4/2 διά Μίνα Καμπούς	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Σιγκαπούρην 26/2 διά Αύστραλιαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΡΑΪ'ΝΤ	60	8721	ε. Αμπέρον 28/2	ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	α. Κολούμπια ρίβε 29/1
ΠΑΤΒΙΝ (πt.)	66	24309	δ. Δουνκέρκην 24/2 διά Φιλαδέλφειαν	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	2354	ε. Στεττίνον 23/2
ΠΑΤΡΙΣ (δ.κ.)	61	14112	δ. Γιβραλτάρ 11/2 διά Πότι	ΤΡΙΑΝΑ Ι (κ.)	56	3901	ε. Χάρην πόρδ 24/1
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κ.)	58	6354	ε. Ν. "Ορλέανην 23/2	ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1999	α. Ραβέννα 24/2 διά Τρόπολιν
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	77	15950	δ. Σουέζ 16/2 διά "Ακαμπά	ΤΡΙΤΩΝ	77	15552	α. Ντακάρ 20/2 διά Βρέστην
ΠΑΤΡΙΚΑΟΣ (κ.)	55	7738	α. Λ. "Αντζέζες 31/12 διά Σαγκάνη	ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	εις Σιγκαπούρην 1/3 διά "Ινδονησίαν
ΠΕΝΤΕΑΝ (μ.)	72	57802	εις Αβάνα 15/4/80	ΦΑΑΚΟΝ III (πt.)*	36	1990	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΤΑΔΟΝ	76	34715	α. Ξάντηποντ 23/2 διά Παναρά	ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΤΡΟΙΝΑΙ Ι (δ.κ.)	56	1920	ε. Παρανάγκουν 23-2	ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	3870	ε. Φρεζ 28/2
ΠΕΤΡΟΣ (δ.)	65	41255	ε. Λαράνκα 1/3	ΦΕΛΙΞΙΑ (κ.)*	60	9030	ε. Χαλκίδα 8/11
ΠΛΑΓΙΑΣ*	64	4463	α. Φρίπορτ (Μπαχ) 13/1 διά Πένιγκτον	ΦΕΛΙΣΙΑ Β.	78	15950	άργει εις Σιγκαπούρην 13/9/76
ΠΛΩΤΟ	68	35191	ε. Ρότερνταν 3/3	ΦΙΒΙ (κ.)	50	13074	ε. Κολούμπια ρίβε 1952
ΠΟΪ'ΝΤ ΚΛΑΗΡ (μ.)	72	57102	ε. Αμπέρον 1/3	ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	12495	δ. Κωνιτόπολιν 27/2 διά Πειραιά
ΠΟΛΥΕΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Μπούλεν Μπαιν 16/2 διά Χιούστον	ΦΙΩΝΑ Μ. (δ.πt.)	58	15940	α. Γκλήγορης 10/2 διά Ρωσίαν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	ε. Σεπετίμπα Τέρρα. 26/2 διά Κόμπη	ΦΟΙΝΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	57	15406	α. Ράς Τανούρα 31/1
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (πt.)	56	3597	εις Κατακώλων 27/7/79	ΦΟΡΤ ΑΛΦΑ (κ.)	72	16135	α. Λ. Γκουλέτ 26/2
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	άργει εις Πειραιά 18/6/77	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ Υ. (πt.)	59	8665	ε. Γιοκοχάμα 23/2
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)*	70	30890	α. Αμαγκάσι 8/2 διά Νιούκαστλ	ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (πt.)	71	10586	α. Ρ. Γκράντες 12/2 διά "Αμβούργον
ΠΡΟΒΙΝΤΕΣ (πt.)	64	27376	δ. Παναμά 27/2 διά Ειρηνικόν	ΦΡΑΤΖΕΣΚΟΣ Μ. (κ.)	58	9909	ε. Αμπέρον 1/3
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	α. Σ. Μάικλ 28/2 διά Γιουνικούσιαν (ΔΙΑΛ.)	ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	εις Νεκόστα 15/2 διά Ρότερνταν
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Χονολουλού 28/2
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (πt.)	58	8074	ε. Π. "Ελίξαμπεθ 2/3	ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	εις Σιγκαπούρην 17/1 διά Χονολουλού
ΡΑΙ ΜΠ. (πt.)	67	11258	α. Π. Νουάρ 8/2 διά Ματαντί	ΧΟΑΥ ΣΤΑΡ (κ.)*	57	9049	ε. Δάντας 5/2
ΡΗΓΚΑ ΣΕΪ'ΜΠΕΡ*	61	14500	α. Γιοκοχάμη 10/2 διά Μπ. "Αύρες	ΧΟΥΝΤΑ ΛΑΚ (κ.)*	66	2985	ε. "Ανναρά 9/9
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.)*	68	1243	δ. Γιβραλτάρ 10/2 διά "Αύρα	ΧΟΥΝΤΑ ΠΕΡΑ (κ.)*	67	3020	ε. Π. "Ελίξαμπεθ 2752
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	α. Π. Πάλμας 28/2 διά Νοβορωσίκην	ΧΟΥΝΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)*	49	5209	ε. Τζένταν 19/2
ΡΟΥΜΠΙΝΙ Φ. (πt.)*	55	8368	ε. Πειραιά 14/2	ΧΡ. ΣΤ. ΑΡΑΠΑΚΗΣ (κ.)	61	9346	έδωσθι Καράτσι 3/12
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ XII (κ.)*	51	4788	εις Λάς Πάλμας 20/9/79	ΧΡΙΣΤΙΝ I (πt.)	57	1570	ε. Μπόραν 16/10
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	64	47493	α. Φιλαδέλφειαν 23/2 διά "Αρούμπαν	ΧΡΥΣΗΝ (δ.)	66	41066	α. Κιότσα 26/2 διά Ντέρνα
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)*	61	10444	ε. Κέπει 16/2 διά Μπαντίρια	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 (κ.)	63	9850	α. Λ. Πάλμας 21/2 διά Π. Χάρκουρτ
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ IV (κ.)	53	2652	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (πt.)	44	14540	εις Νταμάρ (όποθηκη)

10

NAFSI = GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS

- IN-SITU WORKS

- 1) In-Situ reconditioning of crankshafts
- 2) In-Situ machining of various parts

- RECONDITIONING OF MACHINERY
COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company

IVALDI & GENERALE



- REPAIR OF ELECTRIC MACHINES
THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

NAFSI is an exclusive within the Greek territory licensee of the British company

ayrodev INTERNATIONAL

- ELECTRONIC DIAGNOSIS OF
MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI has secured the exclusive cooperation of the Dutch company

TECHNO DIAGNOSIS



- REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON
COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

- CHOCKING OF MAIN AND AUXILIARY
ENGINES WITH POURABLE EPOXY RESIN
COMPOUNDS AND COATING OF SHAFTS

NAFSI cooperates with

Messrs H.A. SPRINGER, W. Germany, being their exclusive Distributor in Greece and Cyprus.



- REPAIR OF BROKEN OR CRACKED ME-
TAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

- DYNAMIC BALANCING OF ROTATING
PARTS.

Rotating parts from 1 Kp to 15.000 Kp can be balanced dynamically on NAFSI's electronic balancing installation.



NAFSI S.A.

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

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

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 498

EDITOR: D.N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

15th March 1981

POTENTIAL WEALTH

The ship repair industry in this country could become a source of great wealth for the national economy if only the authorities and the repair industries themselves would wake up to the fact that we have the largest merchant fleet in the world. Our repair infrastructure in this country should be proportional to the size of this fleet and not as limited as it was in the days when the Greek fleet consisted of little more than one hundred Liberty ships.

We could actually close the gap in our balance of payments if even a small proportion of the hundreds of millions of dollars our owners spend abroad for ship repairs could be earned in this country.

BRIGHT FUTURE

The future seems bright for Greek shipping. Other fleets are shrinking while our own continues to grow. Russia, with the failure of its collectivist system, again needs to import millions of tons of cereals, if livestock is not to be slaughtered. Whether the grain is supplied by the U.S. or not, it will have to be bought from somewhere and Greek bulk carriers will be called upon to carry it.

There are coal cargoes to be had, too. Oil is too expensive, now. More and more industries are being fuelled by coal and bulk carriers are already congesting the loading points.

THE 1980 PAYMENTS BALANCE

The deficit in the balance of payments in 1980 amounted to 1.05 billion dollars according to a rough estimate by the Bank of Greece. Imports amounted to 10.8 billion dollars compared to 10.1 billion in 1979.

\$2.9 billion were spent in oil imports. Imports increased by 0.5% while exports rose by 3.7% amounting to \$4.07 billion compared to \$3.9 billion in 1979.

Invisibles increased by 9.8% from \$5.66 billion in 1979 to \$6.2 billion in 1980. Tourist earning went up by 7.5%, shipping earnings by 19.9% and emigrants' remittances amounted to \$1.1 billion, 5.3% less than in 1979 because of the crisis in Germany and the return of many workers.

The deficit of \$2.05 billion was covered by capital imports and loans.

TRAINING SCHOOLS

The Minister of Mercantile Marine, Mr. J. Fikioris, should pay particular attention to the subject of our training schools. Are the curricula of these schools up-to-date? When Mr. Fikioris first assumed his duties, we had suggested that he make a study of the curricula of foreign schools, in Britain and in Italy for instance, and adapt our curricula accordingly. Shipping contributes a great deal towards training and should have a say in the matter. Shipowners should be included on the board of Maritime Training and Mr. A. Karageorgis, the new President of the Shipowners' Association should insist on such an appointment and have the member concerned report to the Association on the developments in maritime training. There are many training schools in this country, but are they fulfilling their object?

A SEA CAREER

Our youngsters could not choose a better career than going to sea. The pay is good and living conditions on board are excellent. Employment is assured and the travel horizon is a limitless one. We are basically maritime people and we now own the largest merchant fleet in the world. What more could a young heart desire?

ANTI-INCENTIVES

Here are two examples of the situations which act as anti-incentives to any increased contribution of shipping to the national economy:

First, we hear that a well-known shipowner who wished to install an inert gas and COW system on one of his tankers, was not able to find pier space for this purpose. This installation represents an expenditure of some two million dollars.

Secondly, another shipowner was debating whether to bring his ship to Greece for repairs and finally decided in favour of Italy where fewer problems were to be encountered.

And as an illustration of the sense of responsibility prevailing in other countries we might mention the case of a Greek master who was to drydock his ship at a British yard but was told at the last moment by yard officials that they could not accept it because

the floating dock had broken down. The officials were so profuse in their apologies that the master asked if they had any shares in the yard. They said no, but they were sorry their country would be losing valuable foreign exchange since the ship would have to move to Rotterdam for drydocking.

MARITIME FRAUD

In the recent past, there has been a considerable uproar over cases of maritime fraud and various accusations have been hurled against Greek shipping in this respect. There was even an attempt to enact legislation that would have implied maritime fraud was so prevalent it needed to be curbed.

But nobody considered that measures might be needed to protect Greek shipping against maritime fraud, not even the Greek Shipowners' Association which simply limited itself to participating in the International Maritime Bureau formed by the International Chamber of Commerce with the aim of preventing and combating maritime fraud on a world scale.

By this we do not mean we should not participate in the Bureau, but, at the same time, we feel practical measures should also be taken to protect Greek shipowners and ships from maritime fraud perpetrated against them. In our opinion, one such measure should be the drawing up of a black list by the Shipowners' Association of all the people involved in maritime fraud so that their "services" could be avoided.

There is the case of a Greek ship which was obliged, in spite of the owners' objections, to carry a cargo of paper pulp on deck and has already been detained for almost forty days in a North African port because part of the deck cargo was wet. The ship will not be allowed to sail unless the owners put up a guarantee of \$500,000 while the shipowners, the underwriters and the Club, which had given assurances they would undertake the consequences on any damage to the on-deck cargo, are shirking their responsibilities and have left the owners to deal with the matter as best they can. And, as far as we know, this case is not unique.

THE SITUATION TODAY

We seem to be going through a period of

PHONES: 675-4321, 323-0064

TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:

"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

fluidity with regard to shipping. We do not yet know how far the Americans will go in protecting the interests of their own merchant fleet. It would seem, however, that President Reagan is not inclined to take more protectionist measures in spite of his campaign promises.

Another problem looming over the horizon is a surplus of bulk carriers and it is to be hoped that the growing demand for coal will keep these ships fully occupied.

As for tankers, the larger units are being scrapped and, with the reduced demand for oil, those remaining may be hading for a crisis.

Cargo liners are also being affected by the world recession and all we can do for the present is wait and see.

INSURANCE MATTERS

We hear from America that insurance rates are going up. The underwriters point out

that ten years of low rates, inflation and rising claims have forced them to hike their rates. Moreover, accident claims from tankers are significant and the extent of coverage is high. The coverage of the risks of one individual case can be as high as \$300 million and deductibles are also high. It is in the interests of the insured, moreover, to have to deal with a healthy insurance market, for the coverage of cargo risks as well.

FIVE NEW CRUISE SHIPS

Within 1982 and 1983, five new cruise ships are due for delivery. They are Home Lines' "Atlantic", the Norwegian "Scandinavia", Sitmar's "Fairsky" and Holland-America Lines' "New Amsterdam" and "Tropical". This last will be delivered first and will begin its voyages in January. It is a 30,000 tonner and will be the ninth in size in the world. The "Tropical" is being built in Denmark at a cost of \$100 million. The cruises will be to the Ca-

ribbean and Pacific Ocean.

The "Atlantic" will also cost \$100 million and will carry 1,155 passengers. Delivery is scheduled for March 1982 and voyages from New York to Bermuda will begin in April of that year. The "Scandinavia" will also take 400 cars.

The "Fairsky" will cost \$140 million and is to be delivered in early 1983. The ship is a 37,000 tonner and will carry 1,200 passengers. It is being built at French yards and will perform Caribbean or European cruises.

The "New Amsterdam" is being built at St. Nazaire, is a 32,000 tonner and will be delivered in March 1983 at a cost of \$135 million. The ship will have eleven decks and will take 1,200 passengers.

WHENEVER IN TROUBLE IN THE GULF OF LYON

We are at your disposal for :

- Maintenance and repair of Diesel Engines
- After-sale service of the main Makers
- Makers' spare parts in stock for : B. & W. - Dorman - Deutz
FIAT - Gotaverken - M.A.N. - M.A.K. - M.W.M. - Nordberg
Poyaud - Perkins - Pielstick - Stork Werkspoor - Sulzer
- Labour and facilities :
 - . More than 600 engineers, specialists and technicians
 - . Highly modern machine-tools and a laboratory for accurate measurements.
 - . Special testing facilities for engines up to 1800 HP, for injection, electricity and hydraulics.
 - . Highly skilled mobile teams of technicians for "on site" work in France and abroad.
 - . Specialists for : B.B.C. and Rateau Turbo-chargers and Woodward Governors

**MECANIQUE
ETANG
SERVICES**

Ship repairs, voyage repairs

At Port de Bouc : repair piers

up to 300m and cranes with 8t. lift

At Marseilles : very good facilities for drydocking at Port Authorities

10 graving-docks up to 750.000 DWT vessels
adequate repair piers about 4,000m.

MARSEILLES

**SUD
MARINE
ENTREPRISES**

Toulon



REPRESENTATIVES IN GREECE

MIDDLE EAST MARITIME Co Ltd - 4-6 FILELLINON STREET
PIRAEUS - PHONE - 45.23.319 - TELEX N° 21-2156 "ORMOGR"

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

πλωτή γέφυρα ΕΛΛΑΣ - Ιταλίας



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ — ESPRESSO GRECIA

— 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