

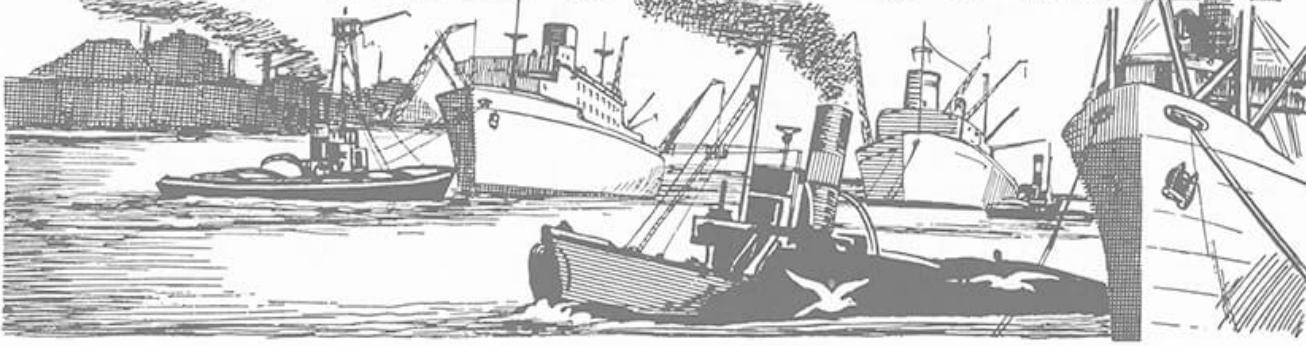
# NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1981

Αρ. Φύλλου 1100/859

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1100/859

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1981

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:  
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:  
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

### ΥΠΑΡΧΕΙ ΑΝΤΙΡΡΗΣΙΣ;

Πρός τόν κ. Φικιώρην τρία ύποβάλλονται αίτηματα: μέ τήν έγνωσμένην έπιθυμιάν του νά προσφέρη πάσαν του τήν δραστηριότητα, υπέρ τού κλάδου τής Οικονομίας μας, τού τόσον πολυτίμου, τής μεγάλης Ναυτιλίας, έλπιζομεν — είμεθα βέβαιοι — δτι και τά τρία αύτά αίτηματα θά συναντήσουν εύκοπον παρά τών κ. Φικιώρη τήν διμεσον προσχήν. Πρόκειται, δλλως τε, περί αιτημάτων, πού διμεσα έξυπηρετούν τήν θέσιν τής Ναυτιλίας μας, ώς σημαντικού — έκ τών πλέον σημαντικών παραγόντων — τής Οικονομίας μας.

Καί συνοψίζονται τά τρία αύτά αίτηματα:

Πρώτον: Είς τήν συμμετοχήν τού 'Υπουργού τής Ναυτιλίας είς τόν στενότερον κύκλον τών 'Υπουργών τών παραγωγικών 'Υπουργεών. Δέν χρειάζονται διά τό αιτημα αύτό έπιχειρήματα. Δύο άριθμοι άρκουν: 'Ο δγκος τής Ναυτιλίας μας — ή πρώτη παγκοσμίως — και τό εισάρεον άπο αύτήν συναλαγματικόν έσσοδον, δπερ σημειωτέον, δυνατόν νά πολλαπλασιασθή, ύπο ωρισμένας βασικάς προϋποθέσεις, αιτινές άπο έδω έξαρτωνται. Πολλαπλάσια, δυνατόν, νά έσσοδεύση, ή Οικονομία μας άπο μίαν Ναυτιλίαν τού δγκου τής ίδικής μας, δν κατορθώσωμεν νά φέρωμεν πρός έπισκευήν, δεξαμενισμόν και άνεψιδασμόν περισσότερο. Έλληνικά σκάφη, Χρειάζονται δόμω περισσότερα δεξαμεναί και περισσότερα κέντρα έπισκευών. Χώροι προσπελάσεως, μή ύπαρχοντες τώρα και έπισκευαστήρια έπαρκη, πλήρως συγχρονισμένα.

Τό δημοσίευσην Ναυτιλίας δυνατόν νά άποβη κύριον κέντρον εισροής πολλαπλασίου συναλλάγματος, δν κατορθώσωμεν νά φέρωμεν πρός τά έδω μεγαλύτερον τμήμα τής όγκωδους Ναυτιλίας μας.

Δεύτερον: Είς τήν προώθησαν τής Ναυτικής 'Εκπαιδεύσεως. 'Όχι περισσότερας Σχολάς, δλλά πληρέστερον δργανωμένας, μέ αι σον παρακολούθησιν τού έργου των και μέ πληρότητα συνεργασίαν τών οικείων συνδικαλιστικών όργανωσεων — έφοπλιστών, οιτινές τώρα δίδουν πολλά — και τών ναυτεργατικών. Πλήρης έπ' αύτών έποπτεια, τακτική και πυκνή. Τό Συμβούλιον τής Ναυτικής έκπαιδεύσεως νά καταστή άμεσον δργανον έποπτειας και έλεγχου. Συχνά αι έπισκεψεις τών μελών του είς τάς Σχολάς, καλώς όργανωμένας και πλήρως λειτουργούσας.

Τρίτον: Είς τήν τακτικήν, έπιμονον, προσπάθειαν έπισκεψεως τών ποντοπόρων πλοίων μας. Ζητήματα τροφοδοσίας δέν προβάλλονται πλέον. 'Η παρουσία δύμως τών

όργανων τής Διοικήσεως είς τά πλησιέστερα κέντρα κινήσεως τών πλοίων μας και ή άμεσωτέρα έπαφη μέ τά πληρώματα θά άποφέρουν πολλά. Οι ναυτικοί μας θά είναι ικανοποιημένοι και οι έφοπλισταί πληρέστερον ένημερωμένοι άπο τήν συχνήν τών όργανων τής Διοικήσεως παρουσίαν.

Και τελευταίον: Κέντρα άνεψιδασμού είς τρόφιμα δυνατόν νά συσταθούν είς ωρισμένους λιμένας. Οι Νορβηγοί, τά έχουν ήδη συστήσει. 'Άς τους άκολουθησαμεν. Πολλά θά άποφέρουν τά κέντρα αύτά διά τής Οικονομίας μας.

Χρειάζονται, βεβαίως, μελέτην τά άνωτέρω. 'Άς κληθούν οι έπαιστοντες νά έκφερουν τά άποψεις των. Τά άνωτέρω οκιαγραφώμενα χρειάζονται, βεβαίως, μελέτην, όργανωσιν. 'Ένα δόμως δέον νά ληφθη ύπ' όψιν: 'Η Ναυτιλία μας είναι μεγάλη, ή πρώτη. Δέν έπιτρέπεται έδω νά μένωμεν είς τήν έποχήν τών έκατόν Λίμπετρος. Νά προχωρήσωμεν. Νά όργανωθωμεν. Νά κερδίση η Οικονομία μας τά πάμπολλα, πού τώρα μᾶς διαφεύγουν. Ποια ή άντιρρησις είς τά άνωτέρω άκροθιγώς θιγόμενα; Θά ήθελαμεν νά τήν άκουσωμεν.

### Η ΜΕΓΑΛΗ ΑΠΩΛΕΙΑ

Μεγάλη ή κίνησις τών διαμετακινούμενων ναυτικών. Κατά έκατοντάδας άναχωρούν διά τόν Πόντον και κατά έκατοντάδας άφοκούνται δι' άνάπαισιν.

'Η «μεγάλη άρμάδα» μέ τάς πολλαπλάς τής άνγκας είς έμψυχον υλικόν συντελεί ώστε ο Πειραιεύς νά λαμβάνει μορφήν ναυτιλιακής πρωτευούσης τού Κόσμου. Τούτο δέν είναι ύπερβολη. Είναι μία πραγματικότης, τήν όποιαν καθημερινώς ζώμεν. 'Η ζήτησις πρός ναυτολόγους είναι μεγάλη, πλήν διά τούς γνωστούς λόγους δέν δύναται νά καλυφθή άπο 'Ελληνας ναυτικούς. Οι άλλοδαποί άπο πτωχάς και ύποαναπτύκτους χώρας είς τήν ναυτιλίαν μας καταφεύγουν πρός βιοπορισμόν, παραλήλως και ή ναυτιλία μας — έστω και μέ άδυνην — άποδέχεται αύτήν τήν λύσιν.

'Υπολογίζεται δτι 300 και πλέον έκατονμύρια δολλάρια διαρρέουν έπησίως άπο τήν χώραν μας δι' άγοράν ένης έργασίας. Αύτο είναι τό μεγα πρόβλημα. 'Η έπιλυσίς του δέν είναι εύκολος. 'Η μόνη παρηγορά είναι δτι ήδη κατάστασις πλήττει και δλας παραδοσιακάς ναυτιλιακάς χώρας.

Τόν εύδαμονισμόν και τά άγαθά τής χερσαίας ζωής, τών νέων οικονομικοινωνικών συνθηκών πληρώνομεν μέ τό τεράστιον πο-

σόν, τό όποιον νέμονται οι ποικιλόχρωμοι πτωχοί περιστασιακοί ναυτικοί.

'Υψηλόν τό τίμημα. 'Άλλοιως δέν γίνεται.

### ΨΙΘΥΡΟΙ

Ψιθυροί κυκλοφορούν και μάλιστα κατά τρόπον ηγεμόνης συχνότητος, δτι είς τήν άγοράν έργασίας τού Πειραιώς δρά κατά τρόπον έγγιζοντα τάς μεθόδους τής Μαφίας, κύκλωμα άνθρωπων, οίτινες έκμεταλλεύονται τήν κατ' άναγκην πρόσληψιν άλοδαπών πληρωμάτων. Είς παλαιοτέρας έποχας τό δουλεμπόριον είχε δλλην μορφήν. Είς τήν έποχήν μας οι δροί άντεστράφησαν και μεταβάλλουν τήν δουλείαν αύτού τού είδους είς βρωμεράν ύπόθεσιν αισχράς συναλλαγής.

Οι ψιθυροί πολλά λέγουν, πλήν ή προσπέλλασις είς τό άηδες αύτό κύκλωμα δέν είναι εύκολος, ώστε νά προσκομισθούν άποδείξεις και βάσει αύτών βαρύς νά πέση ο πέλεκυς τής δικαιοσύνης έπι παντός ένόχου άνεξαρτήτως έάν ούτος ισταται ύψηλά ή χαμηλά.

Ποσά λιαν σοβαρά καταβάλλονται άπο άλοδαπούς οίτιευσιν δι' έργασίαν. Οι ψιθυροί όμιλον περί χιλιάδων δολλαρίων τά όποια νέμεται τό μυστηριώδες κύκλωμα.

'Ο 'Ελληνη δέν ύπηρε ποτέ δουλέμπορος, μέ τήν εύρειαν έννοιαν τής λέξεως, πλήν αι διαμορφωθείσαι οικονομοκοινωνικάι συνθήκαι τής έποχής μας, ή τάσις τού εύκόλου πλουτισμού έπιδρούν είς δτομα άσθενούς ή θικής άντιστάσεως.

Τά δσα κυκλοφορούν, είτε ώς φήμαι, είτε ώς ψιθυροί, δέον νά παρακολουθηθούν άπο τήν Διοίκησιν, νά διερευνηθή τό άληθες ή άνυπνοτάστον και νά έξαρθρωθή άμεσως τό βρωμερόν κύκλωμα, έάν τώ δντι ύπάρχει.

Και έδω ισχύει τό θυμόσιον τού λαού μας: «'Οπου καπνός και φωτιά». Καλούνται οι άρμόδιοι, οι έχοντες, τήν εύθυνην νά άνακαλύψουν τήν 'Φωτιάν' άφού «καπνός ύπάρχει».

### ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ

'Ο κ. Φικιώρης έξεφρασε τήν άποψιν δτι μετά τήν πραγματοποιηθείσαν προσφάτως είς τήν ΕΤΒΑ ούσκεψιν, τά ζητήματα τής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας εισήλθαν πλέον είς ένα ούσιαστικόν δρόμον και δτι συντόμως θά ύπάρχουν συγκεκριμένα συμπεράσματα και μέτρα. Διηγκρίνησε ό κ. 'Υπουργός δτι ή έλογω σύσκεψις έπραγματοποιήθη κατόπιν έντολης τού Πρωθυπουργού κ. Γ. Ράλλη διά τήν διατύπωσιν προτάσεων ύποστηριξεως τού κλάδου τής ναυπηγοεπισκευαστικής μας βιομηχανίας είς τά πλαι-

σια της προσπαθείας άναπτύξεως τής γενικότερας ναυτιλιακής υπόδομής τής χώρας. Και διτή ή επιτροπή — δχι δύμας έργασίας — πού έσχηματίσθη κατά τήν έν λόγω σύσκεψιν, θά παρουσιάσθη έντος εύλογου χρόνου συγκεκριμένον διάγραμμα διά τήν προώθησιν τριών άμεσου προτεραιότητας προβλημάτων, ήτοι της αύξησεως τῶν θέσεων επισκευών εἰς τήν λιμενικήν περιοχήν, τῆς δημιουργίας καλυτέρας ύποδομής εἰς τάς υπαρχούσας θέσεις ως καὶ εἰς τάς νέας πού θά έξειρεθούν — άληθεια, τόσον καιρὸν διατί δέν έξειρισκοντο; — καὶ τῆς χρηματοδότησεως τῶν ναυπηγεισπεισαστικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τῶν σχετικῶν ἐπενδύσεων, μεταξύ τῶν όποιων περιλαμβάνεται καὶ ἡ κατασκευὴ δύο πλωτῶν δεξαμενῶν διά τήν λιμενικήν περιοχήν ἀπό τά Ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά, τά όποια αἱρούν δι' αὐτήν τήν συγκεκριμένην περιπτώσιν τό σχετικόν προνόμιόν των. Τέλος δικαίως οι φικιώρης διηγείται διτή σύσκεψιν τῆς ΕΤΒΑ συνεζητηθή καὶ τό θέμα τῆς δημιουργίας εύρυτέρας επισκευαστικῆς βάσεως εἰς τήν περιοχήν τῶν Σελινίων καὶ ἀνεκοίνωσε διτή σχετικός φάκελλος ἔχει διαβιβασθή ἀπό τό Υπουργεῖον Ναυτιλίας εἰς τό Υπουργεῖον Χωροταξίας. Οικισμού καὶ Περιβάλλοντος, τό όποιον, δημοσίων εἶναι γνωστόν, ἔχει ἀντιταχθῆ εἰς τήν δημιουργίαν τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως εἰς τήν περιοχήν τῶν Σελινίων.

Δέν ἀμφισβήτησμέ τάς καλάς ἐν προκειμένω προθέσεις τοῦ Πρωθυπουργοῦ καὶ τοῦ Υπουργοῦ Ναυτιλίας. Φρονούμε δύμας διτή κανένα μέτρον δέν πρόκειται νά έπιτυχή ἔν δέν συνδυασθή μέ να γενικόν ξεκαθάρισμα τῆς δλης καταστάσεως — καταπολέμησιν καὶ ἔξαρθρωσιν τῶν «κυκλωμάτων», γκρέμισμα τῶν τοίχων πού έχουν δημιουργηθῆ ἀπό τάς ἀνάγκας παρωχημένων ἐποχῶν καὶ τέλος ουσιαστικήν ἀλλαγήν τῆς νοοτροπίας ὀλοκλήρου τοῦ κρατικοῦ μηχανισμοῦ.

• Μᾶς ἀνεφέρθη διτή πλοιοκτήτης ἐπισκευαζομένου εἰς τόν μώλον τῆς Δραπετώνας πλοίου, τό όποιον λόγω τῶν γνωστῶν ἐλλείψεων δέν είχε καταστή δυνατόν νά συνδεθῇ τηλεφωνικῶς, ἡναγκάσθη μετά τήν 10ην νυκτερινήν νά μεταβῇ ἐπί τόπου διά νά δώση μιὰν επείγουσαν ἐντολήν εἰς τό πλήρωμα. Εἰς τήν πύλην δύμας ὁ σκοπός λιμενοφύλαξ δέν τού ἐπέτρεψε νά μεταβῇ μέ τό αὐτοκίνητόν του διότι είχε περάσει ἡ 10η νυκτερινή μέ ἀπότελεσμα νά ἀναγκασθῇ νά κάνῃ τήν διάδρομήν μέ τά πόδια. Αλήθεια, διατί μετά τήν 10ην νυκτερινήν ἀπαγορεύεται ἡ χρησιμοποίησις αὐτοκίνητου; Ήμεις ὁμολογούμεν διτή δέν δυνάμεθα νά κατανοήσωμεν τήν σκοπιμότητα τοῦ μέτρου. Μήπως ήμπορεῖ νά μᾶς τήν έξηγήν κάποιος ἀρμόδιος ἐκ τῶν υφισταμένων τού κ. Φικιώρη;

### Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΣ ΤΟΥ «ΣΤΥΛΙΣ»

Διηγκρινίσθη διτή ή Νορβηγίδα Υπουργός Έμποριού καὶ Ναυτιλίας κ. Γκέστεμπτι κατά τήν διάρκειαν τῶν συνομιλιῶν πού είχε πρό ημερῶν εἰς τόν Πειραιά μέ τόν Υπουργόν Ναυτιλίας κ. Φικιώρην ἔδήλωσε διτή δέν υπάρχει ἀκόμη κανένα ἐπίσημον στοιχεῖον ή συμπέρασμα διά τήν περιπτώσιν τῆς ρυπάν-

σεως τῆς Βορείου Θαλάσσης, πού είχε ἀπόδοθη ἀπό τόν νορβηγικόν τύπον, κατόπιν σχετικῶν πληροφοριῶν τῶν νορβηγικῶν ἀρχῶν, εἰς τό Ἑλληνικόν δεξαμενόπλοιον «Στυλίς». Ανεφέρθη διτή δικαίως έξεφρασε εἰς τήν Νορβηγίδα συνάδελφόν του τήν πικρίαν τῆς Ἑλλάδος διά τάς τοιαύτας ἀνεύθυνους πληροφορίας τοῦ νορβηγικοῦ τύπου αἱ δύμας δέν ήσαν ἀνεύθυνοι διότι ἔβασισθησαν εἰς ἀνακοινώσεις τῶν νορβηγικῶν ἀρχῶν — καὶ τῆς ὑπεργάμμισε διτή καίτοι ἔχει ζητήσει ἐπανειλημένως συγκεκριμένας πληροφορίας ἐπί τῶν καταγγελιῶν, αἱ νορβηγικαὶ ἀρχαὶ ἔκώφευσαν. Νομίζομεν διτή δημητρίη, μετά τήν δήλωσην τῆς Κ. Γκέστεμπτι διτή αἱ νορβηγικαὶ ἀρχαὶ δέν ἔχουν καταλήξει ἀκόμη εἰς συμπέρασμα, πρέπει νά γίνη διάθημα πρός τήν νορβηγικήν κυβέρνησην διά νά ἀνακαλέση ἐπίσημως τάς καταγγελίας διά τό «Στυλίς». Σημειούμεν διτή εἰς τήν προκειμένην περίπτωσιν ἔχει ιδιαιτέρων σημασίαν ἡ ἀποκατάστασις τοῦ συγκεκριμένου πλοίου καὶ κατ' ἐπέκτασιν ὀλοκλήρου τῆς Ναυτιλίας μας, ἐναντίον τής δύοις στρέφονται οἱ πάντες εἰς κάθε εύκαιριαν.

●

### ΑΣ ΠΡΟΣΞΕΟΥΝ

«Δέν είμαι τρελός νά ξαναφέρω πλοίο μου στήν Ἑλλάδα». Είναι μία φράσις πού τελευταίως ἀκούγεται μέ περισσότεραν συχνότητα εἰς τά ναυτιλιακά γραφεῖα τοῦ Πειραιώς λόγω τῶν προβλημάτων πού ἀντιμετωπίζουν ἐδώ τά πλοία, εἴτε δταν πρόκειται περί ἐπισκευῶν, εἴτε ἀκόμη καὶ δταν διέρχονται διά νά ἔφοδισθούν. Μάλιστα, ἀναφέρεται διτή εἰς πρόσφατον σχετικήν σύσκεψιν εἰς τό Υπουργεῖον ἀνώτατος λιμενικός ἀξιωματικός ήμφεσθήσης διτή ύπαρχουν παρόμοια περιπτώσεις καὶ ἔχειτο νά ὑποβληθούν συγκεκριμένα στοιχεῖα διά συγκεκριμένας περιπτώσεις. Έάν ή διατυπωθείσα ἀξιωσίδεν είναι ἀφελής — ποιός είναι ἔκεινος πού θά θελήση νά δώση ἀναφοράν διά τά προθέσεις του; — ύποκρύπτει καθ' ἡμάς πρόθεσιν ἀποσίσεως εύθυνων διά τά συμβαίνοντα, τά δύοια διπλωθούν τό Ἑλληνικόν πλοίον ἀπό τόν τόπον του μέ ἀποτέλεσμα νά ἐπωφελούνται δλλοι, ἔκεινοι πού έχουν καταλάβει ἀλλά καὶ πού κυριολεκτικῶς ἀγωνίζονται διά τήν προσέλκυσιν συναλλαγματοφόρων ἔργασιν.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει καὶ ἐπειδή ἡμεῖς γνωρίζομεν καὶ ἔχομεν δμεσον καὶ καθημερινῶν θά ἐλέγομεν γεύσιν τῶν συμβαινόντων, συνιστούμε εἰς τό Υπουργεῖον διά διάθεσην ἔνα ἀξιόλογον ἀξιωματικόν, ὁ δύοις θά ἀποκαταστήσῃ καθημερινήν ἐπαφήν μέ τήν Ἀκτήν Μιαούλη διά νά γνωρίζῃ ἀπό πρώτον τού καὶ τά καθημερινά ζητήματα ἀλλά καὶ τούς προβληματισμούς τῆς Ναυτιλίας ἐπιειρήσεως. Ο κ. Φικιώρης πρέπει νά κατανοήσῃ διτή τό κέρδος καὶ διά τήν Ναυτιλίαν καὶ διά τόν τόπον θά είναι πολλαπλούν. Ἐν ἐναντία περιπτώσει καὶ ἔφ' δσον διατηρηθῆ διτή κατάστασις πού ἐπικρατεῖ σήμερον καὶ διώχνει ἀπό ἐδώ τό Ἑλληνικόν πλοίον νά είναι δλοι βέβαιοι διτή θά ζητηθούν εύθυναι δι' σα χάνει ἡ χώρα ἀπό τήν ιδικήν των ἀβελτηρίαν ἥ καὶ ἀνικανότητα. Ας προ-

σέξουν.

● Μέ τήν εύκαιριαν θέτομεν ἐκ νέου τό ζήτημα τῶν «κυκλωμάτων». Μᾶς διαβεβαιώνουν διτή εἰς ούδενα δλλοι λιμένα τοῦ κόσμου ύπάρχουν. Έδω δροῦν ἀνεύχλητα καὶ δμεσον ἀνακύπτει τό ἐρώτημα: Μέ τί ἀσχολούνται αἱ δμδιασιά ύπηρεσίαι τοῦ Υπουργείου σας κ. Φικιώρη; Πρέπει νά έχουν συγκεκριμένας καταγγελίας διά νά δράσουν καὶ δέν ἡμπορούν νά ἐνεργήσουν μέ ιδικήν των πρωτοβουλίαν; «Η μήπως ἀγνοούν τήν δραστηριότητα τῶν «κυκλωμάτων»;

● Σοβαρότατος καθ' δλα πλοιοκτήτης διό ποιος ἐπί σιεράν ἐδώ δφερε τά πλοία του δι' ἐπισκευάς, δηλώνει πλέον ἀπεριφράστως διτή δέν πρόκειται νά ἐπαναλάβῃ τό λάθος του καὶ νά ἔναφέρη πλοίον εἰς τήν Ἑλλάδα. Πολλαὶ αἱ αἰτίαι πού τόν ὀδήγησαν εἰς τήν λήψην τής ἀποφάσεως αὐτής, τελευταίως δύμως προσετέθη καὶ μία δλλη: «Η δράσης» τής Επιθεωρήσεως Ήμπορικῶν Πλοίων, συνεργειόν ἐπιθεωρητῶν τῆς Υπουργείου, διό ποιας «έμποκαρε» εἰς νεοαγορασθέν πλοίον μέ σπεισαὶ σερβεῦ μόλις τοῦ παρεθόντος Νοεμβρίου διά τό δόποιον διό πλοιοκτήτης — πού σημειωτέον ἐνδιαφέρεται δσον ούδεις δλλοι διά τήν ποιότητα τῶν πλοίων τά δόποι ἔλεγχοι — δκρινε διτή ἐπρεπει νά ύποβληθῇ εἰς ώρισμένας ἐπισκευάς. Βεβαίως τό συνεργείον τῆς Επιθεωρήσεως διεπίστωσε τελικῶς διτή διπλοκτήτης προεβή εἰς ἐπισκευάς καὶ ἐπί σημειών τά δόποια τό συνεργείον δέν κατέστη δυνατόν νά ἐντοπισθῇ, ἀλλά δ τρόπον έμφανίσεως δέν ἦτο ἐκείνος πού ἄριδει. Σημειούται διτή πρόκειται διά πλοιοκτήτης δόποιος δέχεται οιονδήποτε δλεγχον, ἀρκεῖ νά είναι καλόπιστος καὶ νά ἀποβλέπῃ εἰς τήν βελτίωσιν τής ἀσφαλείας τῶν πλοίων του καὶ δχι λόγου χάριν εἰς τήν διαπίστωσιν ἔαν είναι βαμμένος ἔνας καμπινές....

●

### Η ΨΗΦΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

«Ἀπολύτως δικαιολογημένη ή ἀντίδρασις τῶν ναυτικῶν μας κατά τής ἀψυχολογήτου ἀποφάσεως τοῦ ύπουργείου Έσωτερικῶν, διά τής δόποιας καθορίζεται διτή δέν συμμετάσχουν εἰς τάς προσεχεῖς βουλευτικάς ἐκλογάς οι ύπηρητούντες ἐπί ποντοπόρων πλοίων Ελληνες ναυτικοί.

Τό δικαίωμα ψήφου είναι ἀναφαίρετον διά τά κάθε νομοταγή πολίτην, πολλῷ δέ μάλλον διά τόν Ελλήνη ναυτικόν, δό ποιος δδωσε πάντοτε τό παρόν εἰς δλα τά ἔθνικά προσκλητήρια καὶ, ἐπί πλέον, δό πολυκύμαντος ζωής του, τόν καθιστά ώριμον εἰς τήν σκέψιν καὶ τήν κρίσιν.

Μεριμνή τού κ. Φικιώρη, πρέπει νά ἀρθούν αἱ προφασίζομεναι ύπό τού ύπουργείου Έσωτερικῶν τεχνικαὶ δυσκολίαι, διά νά δυνηθούν οι ναυτικοί μας νά ἀσκήσουν τό ύψιστον δικαίωμα πού ἀπολαμβάνουν δλοι οι πολίται καθέ δέλευθερας χώρας καὶ διά νά παύσουν νά νοιάσουν ώς πολίται δευτέρας τάξεως. Υπενθυμίζομεν διτή οι πολίται δλων τῶν δλων χωρῶν μετέχουν εἰς τάς ἐκλογάς πού διενεργούνται εἰς τόν τόπον των δπου καὶ δν εύρισκονται, εἰς τήν Ελλάδα δέ ύπάρχει τό παράδειγμα τῶν Αμερικανῶν, τῶν Γάλλων καὶ τῶν Αύστραλων, οι δόποιοι καλούνται δπο τάς πρεσβείας των καὶ διευκολύνονται διά νά ἀσκήσουν τό ύψιστον καθήπονταν. Βεβαίως δλοι αὐτοί οι «κουτόφραγκοι» μέ τόν τρόπον αὐτόν «δένουν» τούς πολίτας των μέ τή χώραν των, ἐνώ ἡμεῖς οι «ξεπνοί» έχομεν ἀφήσει νά χάσουν τήν έθνικήν των φυσιογνωμιῶν οι δευτέρας τουλάχιστον γενιάς μετανάσται μας.

●

### ΕΠΙΘΕΣΙΣ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Πρέπει νά προκαλέσῃ τήν ιδιαιτέρων προσοχήν δλων παραγόντων τής Ναυτιλίας ή ἔξαπολουθείσα ύπό τής διοικήσεως τής ΠΕΜΕΝ ἐπίθεσις ἐναντίον τῶν πλοιαρχῶν, διτή καθ' δημάς ἀποβλέπει κυρίως εἰς τήν ἀμφισβήτησιν τού ρόλου τοῦ πλοιαρχοῦ καὶ εἰς

## A. LYDRIKSON

Established in 1892

Directors: V. GUIKAS — J. GUIKAS

PROVISIONS, DECK, ENGINE, CABIN & BONDED STORES

Attend. all French Mediterranean Ports

WAREHOUSE AND HEAD OFFICE:

45 AVE. ROBERT SCHUMAN - 13002 - MARSEILLE - FRANCE

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

την άποστέρησην του έξι ωρισμένων άναφαιρέτων δικαιωμάτων του.

"Όπως είναι γνωστόν, ή ΠΕΜΕΝ με άνακοινώσιν της κατηγορούσε τούς πλοιάρχους ότι «φακελλώνουν» τούς ναυτικούς διά την πολιτικήν και συνδικαλιστικήν των δράσιν, έπειδη μεταξύ των καθηκόντων των περιλαμβάνεται και ο διεγχώς του πληρώματος από πλευράς άποδόσεως, ικανοτήτων, συμπεριφοράς κλπ., δημοσίευσης έλεγχονται από τούς φυσικούς προϊσταμένους των διοικητικών.

'Επί τών «καταγγελιών» αύτών της ΠΕΜΕΝ άπηνησε δι' έπιστολής της ή διοικητικής της 'Ενώσεως Πλοιάρχων ή όποια, μεταξύ άλλων, ύπογραμμίζει:

- Ναι, είναι άληθεια ότι ο πλοιάρχος έλεγχει το πληρώμα του από πλευράς άποδόσεως, ικανοτήτων και της έν γένεν κατά την έργασίαν του συμπεριφοράς δημοσίευσης έλεγχονται από οι έργαζόμενοι, ώστε νά άποδιεται ο διοικητικός, πρακτικός, στούς ικανούς και νά λαμβάνονται μέτρα κατά τών τυχόν άνικάνων, δικαιωμάτων και έπιζημιών, διά την άσφαλεια πλοίου και έπιβανόντων.

- Συνδικαλιστική δραστηριότητα, πολιτικά φρονήματα, πολιτιστικές ένασοχολήσεις δέν ένδιαφέρουν τόν πλοιάρχο και πιστεύουμε και τόν πλοιοκτήτη. Θά ήταν άδιανότητο νά έλεγχεται από τίς πλευρές αύτές ένας ναυτικός μετά την ναυτολόγησή του, διαν, φυσικά και έξαριθμένα δέν έλεγχεται πριν άπ' αυτήν.

- Τό διάξιορθεστον είναι ότι τόν έργασιακόν έλεγχο δέν τόν πραγματοποιούν μόνον οι πλοιάρχοι γιά τούς ύφισταμένους των, άλλα κατά τήν αύτή ύποχρέωση και έννοια, και οι Α Μηχανικοί, και υπάρχουν δεκάδες τέτοιες έκθεσεις μηχανικών γιά τούς ύφισταμένους των, γνωστές είς τούς καταγγέλλοντας.

- 'Υπογραμμίζουμε ότι και αύτός ο έργασιακός καθαρά έλεγχος διενεργείται διακριτικά και ένδιαφέρει μόνον τόν πλοιάρχο και ίσως και τούς πλοιοκτήτας γιά τήν εύθυμη παραγωγικότητα και τήν κανονική άποδοση μέσα στό πλοίο.

- Είναι ντροπή νά άνακοινώνονται τόσο άνυπόστατα και αύτόχρονα συκοφαντικά γεγονότα πού σκοπόν και μόνον έχουν νά πολιτικοποιήσουν τόν συνδικαλισμόν και νά λασπολογήσουν είς βάρος μιάς τάξεως έργαζομένων οι όποιοι μοχθούν περισσότερον ίσως άπο πολλούς άλλους.

- Τά 10.000 μέλη της 'Ενώσεως μας πλοιάρχοι πάσης τάξεως διαμαρτυρόμεθα έντονως γιά τήν έπιχειρουμένην και γνωστής προελεύσεως δυσφήμηση ή όποια και αυτή την φορά πέφτει στό κενό.



#### ΤΡΙΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ

Συμπληρούνται έτος, άφ' ής αι στήλαι αύται έθιξαν τό θέμα της ... 'Ασφαλιστικής 'Εταιρίας τού NAT και τής ύποχρεωτικής άσφαλισης όλων τών έντος της 'Ελληνικής έπικρατείας διά θαλάσσης ταξιδεύοντων, έλληνων και άλλοδαπών. Είς τά έρωτήματα τά άποια έθεσαμεν, άπαντησις ούδεμία έδοθη. Νά τά έπαναλάβωμεν; Τό πράττομεν εύχαριστως.

Πρώτον: Ποίον τό εισπραχθέν μέχρι τούδε άπο τής έφαρμογής τού νόμου εισπραχθέν ποσόν;

Δεύτερον: Τί ποσόν και πού διετέθη;

Τρίτον: Τηρούνται οι άσφαλιστικοί κανόνες; Δηλαδή είς κάθε άπολους σκάφους παραδίδεται είς τήν άρμοδιαν άρχην Passengers List;

Διά τά δύο πρώτα έρωτήματα, λόγω λογιστικής έργασίας πιθανόν νά καθυστερήση εισέτη ή άπαντησις έπι έν έτος.

Διά τά τρίτον δύως έρωτήματα, έπειδη ή διαδικασία αύτή δέν τηρείται, προβάλλει τέταρτον έρωτημα τό όποιον χρήζει άμεσου άπαντησεως.

Γνωρίζει ο άρμόδιος προϊστάμενος τού NAT τί βαρείας συνεπείας δύναται νά έχει

διά τό NAT έν, ο μή γένοιτο θαλάσσιον άτυχημα; 'Άλλα και διά τούς συγγενεῖς τών θυμάτων πόσοι δικαστικοί άγνως θά χρειασθούν διά νά άποδείξουν ότι ο προσφίλης των άπολεσθείς έπειταν τού άτυχησαντος σκάφους. 'Επι τέλους διατί όλα «στό γόνατο», διατί τόση προχειρότης; Διατί τόση άνευθυνότης;

Τό NAT με τόν άστειον αύτόν κοινωνικόν πόρον — πόρον βαρέως άνταποδοτικόν — έχει έπωμισθη κινδύνους άπροβλέπους άντι πινακίου φακής.

Τό NAT δέν χρειάζεται τοιούτου μεγέθους ... οικονομικήν ένίσχυσιν, διατό τό Κράτος άνεγνώριζε δι' έπιστημου διακηρύξεως τήν συνεισφοράν τής ναυτιλίας και τών ναυτιλούμενων είς τό 'Εθνικόν ισοζύγιον πληρωμών. 'Εάν οι καθεδροβιτών ταλαντισταί τής ναυτιλίας μας έξησκουν ναυτιλιακήν πολιτικήν «έργων και όχι λόγων», τό NAT θά ήδυντο νά έτυγχανε καλλιέρας μεταχειρίσεως και δέν θά ύφιστατο τόν Κρατικόν παρεμβατισμόν, διστις δέν συναντάται ούτε είς τάς άνατολικάς χώρας.



#### ΤΙ ΕΠΕΤΕΥΧΩΝ

'Από τό περιοδικόν τής 'Ενώσεως 'Ασυρματισών παραλαμβάνομεν άπο πρώτο χέρι, τήν άναγνώρισιν τών δσων οι έφοπλισται παρεχώρησαν είς τούς συνεργάτας των ναυτικούς διά τών συλλογικών συμβάσεων και τών ιδιαιτέρων συμφωνιών. Περιοριζόμεθα νά άντιγράψωμεν: «Οι 40 ώρες έργασίας, ή δδεια τών 60 ήμερων, ή ηδημένη ύπερωριακή άμισθη, ή βελτίωσις τού υπερενιασίου, ή έντυπωσιακή ρύθμισις τών προϋποθέσεων παλιννοστήσεως, τά οίκογενειακά έπιδόματα, ή έπικουρική άσφαλισης, ή έλαχιστη άσφαλιστική προστασία στό NAT, χωρίς περιορισμούς διαδοχική άσφαλισης, ή αύξησης τών έφ' άπαι παροχών, ή βελτίωσις τής περιθλψεως, ή συμπαράστασις τής 'Εστιάς τών Ναυτικών, είς τούς ναυτικούς και τάς οίκογενειάς των και ή προγραμματισμός σειράς άλλων μέτρων διά τών προστασίαν τής ναυτικής έργασίας, άποδεικνύουν διά προσδετικά άλλα σταθερά ή θέσις τού 'Ελληνος ναυτικού άναγνωρίζεται δλον και περισσότερον τόσον άπο τούς έφοπλιστάς δσων και ήπο τό Κράτος.

Καί τονίζεται έν συνεχεία: 'Η προοδευτική

έπικύρωσις τών διεθνών συμβάσεων, πού έχουν σχέσιν με τήν Ναυτιλίαν, ή μείωσις τής ήλικιας τών νηολογουμένων πλοιών, οι έκτακτες έπιθεωρήσεις είς τούς λιμένας τού έξωτηρικού άπο είδικά κλιμάκια τού YEN συμβάλλουν είς τήν προσπάθειαν βελτιώσεως τής στάθμης τού μεταφορικού έργου τής Ναυτιλίας μας.

Αύτά μεταξύ άλλων άναφέρονται ως έπιτεύγματα, τά όποια παρεχώρησαν οι έφοπλιται πρός τούς συνεργάτας των, τούς ναυτικούς. Δέν τά άπαριθμούμεν άπλως, τά έξι ή μεν ειν θέλοντες νά καταδείξωμεν τήν έπικρατούσαν σύμπλεγμαν σε έπικρατούσαν σε έργοδότου και έργαζομένων είς τήν Ναυτιλίαν και νά ύπογραμμίσωμεν πόσον τό ναυτικόν έπαγγελμα προήχθη και πόσον άναγνωρίζεται ή συμβολή τών ναυτικών μας είς τό μεγαλειώδες δημιουργήμα τής Φυλής μας, αύτό πού λέγεται Ναυτιλία.



#### ΦΗΜΑΙ; ΣΠΕΡΜΟΛΟΓΙΑΙ; ΕΙΚΑΣΙΑΙ;

Πολλά τά παράπονα τών ναυτιλιακών κύκλων τού Πειραιών είς δι' άφορά δεξαμενούμενος είς τάς δεξαμενάς τού ΟΛΠ καθώς και τήν έξειρεσιν κρηπιδώματος διά τάς προσλέυσεις σκαφών δι' έπισκευάς. 'Επανειλημμένως έχει κατά πιεστικόν τρόπον τονισθή άπο τόν σηλάνων τούτων ή έλλειψης τής άναγκαιούσης ύποδομής, ώστε ΟΥΤΕ ΕΝ 'Ελληνικόν, έλληνόκτητον, ή και ξένον σκάφος μάς διαφεύγει.

Εις χαμηλήν στάθμην εύρισκομεθα είς τό σημείον αυτό και τεράστια ποσά συναλλάγματος, τόσον πολυτίμου, λαμβάνουν τήν άγνωσταν πρός τό έξωτερικόν.

Γεγονός είναι δι' έφόσον ή Πολιτεία δέν δύναται νά συνειδητοποίησει δι' ή Ναυτιλία μας είναι ή μεγαλυτέρα έθνική βιομηχανία, τά πάντα θά προχωρούν μέρυθμόν χελώνης. Κρατικά έπενδυσεις μακροπροθέσμου άποδόσεως, μάλλον δραχμικής μορφής, γίνονται, έπενδυσεις ήδη αίτινες θά ένισχυσουν τήν Ναυτιλία μας καθώς και τήν συναλλαγματική μας χρυσοφόρον πηγήν θεωρούνται... δευτερευόσης σημασίας. Αύτά σκέπτονται ίσως οι οίκονομοι μας έγκεφαλοι, διότι ως φαίνεται ή μέθοδος δανεισμού είναι έυκολωτέρα μιάς μελέτης παραγωγής έπενδυσεως.

«Ολη αύτή ή έλλειψης γενννά παραφυάδας

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

κτική.

### KAI H PNO

'Αλλά τά προβλήματα πού δημιουργεῖ ή άξιωσις τού 'Υπουργείου διά τήν άμεσον άντικατάστασιν τών υπεραριθμών πλοίων, πού ύπηρετούν έπι έλληνικών πλοίων εις τούς εύρωπαικούς λιμένας έπιτείνονται καί με τάς ένεργειας τών άντιπροσώπων τῆς ΠΝΟ εις τό έξωτερικόν, οι όποιοι φαίνεται διά έξαντλον δληγήση την δραστηριότητά των εις τήν «προστασίαν» τών ξένων ναυτικών και εις βάρος τού έλληνικού πλοίου, άπο τό διποίον ούσιαστικώς άμειβονται. Καί φυσικά δέν παραλείπονται τήν εύκαιριαν νά δηλώσουν διά τό θά απευθυνθούν, έάν χρειασθή, δηλαδή έάν δέν ύποκυψή ο πλοιοκτήτης εις τάς αξιώσεις των, εις τήν Διεθνή τών Μεταφορών.

Μάς κατηγγέλθη διτε εις τήν περίπτωσιν τής άντικαταστάσεως τεσσάρων ξένων δι' Έλληνων, πού έξευρεθησαν δημοσίες δημοσίες εις τόν Πειραιά, προκειμένου νά δυνηθῇ τό πλοίον νά κινηθῇ κανονικώς διά τήν έκπληρωσιν τών συμβατικών του υποχρεώσεων, οι έντονοι έζητησαν μέσω άντιπροσώπου τῆς ΠΝΟ νά τούς καταβληθούν καί ποσά διά τά όποια είχαν δώσει προηγουμένως έντολην εις τόν πλοιαρχον νά αποσταλούν εις τούς οικείους των. Καί διά τόν άντιπροσώπον τῆς ΠΝΟ ήξενε, μέ τήν άπειλήν διά τό θά κατέφευγε καί εις τήν ΔΟΜ, νά ζητηθῇ άπο τήν Τράπεζαν νά άκυρώσῃ τάς έντολάς πληρωμῆς τών οικείων τών έν λόγω ξένων ναυτικών και νά τούς αποσταλούν τά χρήματα εις τόν λιμένα απολύσεως των. Θά πρέπει νά σημειωθῇ διτε καί τό έξ Έλληνων πλήρωμα, άλλα καί οι ξένοι, ούδεν παράπονον είχον άπο τήν πλοιοκτήτριαν έταιριαν, ή όποια έπι πλέον κατέβαλε εις τούς άλλοδαπούς τούς μισθούς τής έλληνικής συλλογικής συμβάσεως καί γενικώς έφροντιζε νά μή ύπαρχη ούδεμία διαφορά μεταξύ Έλληνων και ξένων. Νομίζομεν διτε η ΠΝΟ πρέπει νά προσέξει ίδιαιτέρως καί νά έπιστήση τήν προσοχήν τών άντιπροσώπων της, ώστε διχι μόνον νά μή δημιουργούν προβλήματα εις τό έλληνικόν πλοίον διλλά νά τό διευκολύνουν. Άλλως τά προβλήματα πού θά δημιουργηθούν τελικῶς θά έχουν άρνητικάς έπιπτωσεις καί έπι αύτης, διλλωτε δέν πρέπει, νά λημονή διτε οι πόροι της είσπράττονται διά τού καταδικουμένου ύπ' αύτης έλληνικού πλοίου.

### NA AZIOPOIHOYON

Είναι γεγονός διτε έπειτα μία μερίδα ναυτικών οι λεγόμενοι «διμηνίες», οι όποιοι δέν μπορούν νά ναυτολογηθούν — ούδεις τούς προσλαμβάνει — λόγω τών μικρών ύπηρεσιών πού είναι καταχωριμέναι εις τά φυλλάδια των. Ωρισμένοι έξ αύτων διά νά άποφύγουν τήν δυσμενή έπιδρασιν τήν όποιαν έχουν εις τήν άπασχόλησιν των αι μικρά ύπηρεσιαι πού έχουν πραγματοποιήσει έπι ωρισμένων πλοίων, πλαστογραφούν τά φυλλάδια των διορθώνοντες τά σχετικάς ήμερομηνίας ναυτολογήσεως καί άπολύσεως — γεγονός τό όποιον έπιστημεται συνήθως καί ιπφέρει ποινικά κυρώσεις — ένω οι περισσότεροι διλλωτε έπωλειαν τού ναυτικού φυλλαδίου καί έκδίουν νέα, εις τά όποια, δημοσίεις είναι γνωστόν, ή ύπηρεσία των παρουσιάζεται συνοπτικώς καί ούτω άποφεύγουν τών σκόπελον, έστω προσωρινώς.

Δέν γνωρίζομεν τόν άριθμόν τών έν λόγω ναυτικών. Ή καθημερινή πραγματικότης άποδεικνύει διτε είναι σημαντικός, άλλα ούδεις μέχρι τούδε έσκεφθη νά άντιμετωπίση τό προβλήμα. Αι ναυτιλιακά έταιρια, μόλις διαπιστώνουν μικράς ύπηρεσίας εις τό φυλλαδίον, άποπέμπουν τούς προσερχομένους — καί όρθως, διότι δέν θέλουν νά έχουν τά προβλήματα πού δημιουργεῖ ή πρόωρος λύσης τής συμβάσεως ναυτολογήσεως — ένω ούτης Υπουργείον, τό όποιον, δημοσίεις έχουμεν σημειώσει, άγνοει τά συμβα-

καί τρωκτικά, αύτό τουλάχιστον προκύπτει άπο φήμας, αϊτινες δέν δύνανται εύκολως νά έλεγχοθούν.

Και έδω κύκλωμα βρωμερόν. Λαδώματα διά προτεραιότητα, λαδώματα διά τήν έξεύρεσιν κρηπιδώματος. Αφθονον τό έλαιον ρέει — πάντοτε κατά τάς φήμας — καί μάλιστα χαμηλής έξυτητος, όπερη σημαίνει ποσά ούχι εύκαταφρόνητα. Καταντήσαμεν «Μπαξιστάν».

«Οσον ύπερβολικά καί άν φαίνονται τά φημολογούμενα, μία έρευνα, μία παρακολούθησης είναι έπιβεβλημένα.

Και διά τό λάδωμα δέν έκπληττόμεθα. Έκείνο πού μᾶς έκπληττει είναι τό γεγονός, διτε ούφιστάμενοι τήν άφαιμαξιν τήν άποδέχονται μέν, πλήν άρκονται εις συζητήσεις καί δχι μίαν άνδρικήν καταγγελίαν. Φοβούμεθα — καί αύτό τό τονίζομεν — διτε ισχύει και έδω ούκανός τή «σωζόντων σωθήτων». Μέ άλλους λόγους τή «δουλειά μου νά κάνω και τό κοστολόγιον σηκώνει καί τό λάδωμα».

Έν πάση περιπτώσει δι, τιδήποτε καί διν συμβαίνει, ή κάθαρσις έκ τοιούτων μεθόδων είναι έπιβεβλημένην. Πρέπει νά άποβληθῇ τό Ανατολικόν μας καρκίνων. Ανήκομεν δήδη εις τήν κοινότητα τών Δέκα, καίτοι δέν παύομεν νά πιστεύωμεν διτε τό χρήμα δέν άφηνε άδιαφόρους τούς άνθρωπους, τούς έξανδρωποδίζει άνευ διακρίσεως εις άλλα τά πλάτη καί μήκη τού πλανήτου μας.

### ME TO MAXAIPRI STO LAIMO

Η έκφρασις αύτή ταιριάζει άπολύτως εις τήν τακτικήν πού έχει έφαρμόσει τελευτώντας τήν Υπουργείον εις τήν θέμα τής άντικαταστάσεως τών άλλοδαπών πού ίπερβαίνουν τό 25% τής συνθέσεως πλοίων, τά όποια καταπλέουν εις εύρωπαικούς λιμένας. Και με τήν άπαγορευσιν τού άποπλου πού έπιβάλλεται άπο τόν προδεινούμονά λιμενάρχας, κατόπιν σχετικής έντολής τού Υπουργείου ή όποια λέγεται διτε διεβιβάσθη προφορικώς — διατι δραγε; — προκαλούνται προβλήματα εις τήν κίνησην τών πλοίων. Τάς τελευταίας ήμέρας έχομεν συναντήσει άλλοφρονας άνθρωπους νά ψάχνουν μέ άγωνιάν διά τήν έξεύρεσιν Έλληνων διά τήν άντικαταστάσας άλλοδαπών προκειμένου νά έπιτύχουν τήν κανονικήν κίνησην τών πλοίων διά τήν έκπληρωσιν τών συμβατικών τών ύποχρεώσεων. Και παραλήλως διεπιστώσαμε

τό ποιοτικόν έπιπεδον πολλών άπο έκεινους, πού προσφέρονται νά ναυτολογηθούν καί φυσικά διά τόν λόγον αύτον δέν γίνονται δεκτοί.

Εις τάς περιπτώσεις κατά τάς όποιας ή υπαρξίας περισσοτέρων άλλοδαπών έπι πλοίων διαπιστώνται άπο λιμεναρχεία εις τήν Αμερικήν καί τήν Ασίαν, τό Υπουργείον είδοποιει έγγραφων τάς πλοιοκτήτριας έταιριας νά προβούν εις εύλογον χρόνον εις τήν άντικαταστάσας τών ύπερβαίνουν άλλοδαπών. Διατί δέν έφαρμόζεται ή ίδια τακτική καί εις τούς εύρωπαικούς λιμένας; Τό πρόβλημα δέν είναι ή άποστασις άλλα ή έξεύρεσις τών Έλληνων πού ίπεισταται δι' δλας τάς περιπτώσεις. Έπι αύτού δημωτό τό Υπουργείον νίπτει τάς χειράς του. Έκδιδει τόν «Φετφάν» διά τών προξενικών λιμενάρχων, ούποιοι ούτω δέχονται καί τήν μηνίν, άλλα δέν ύποδεικνύει παραλήλως εις τούς ένδιαφερομένους πού ίπεισταται δι' έλληνων έπιπτωσεις. Έπι αύτού τηρει σιγήν ιχθύος.

Νομίζομεν διτε είναι ή ώρα νά ύπενθυμίσωμεν εις τούς παντός είδους «άρμοδίους» ούποιοι έκ τών πραγμάτων άποδεικνύεται διτε άγονων τήν πρόσφατον ιστορίαν τής Ναυτιλίας μας, διτε διά τόν έπαναπατρισμόν τού έλληνικού πλοίου έχρειασθησαν έπιπτονοι προσπάθειαι πολλών έτών. Ας τό σημειώσουν αύτού καί δις έχουν πάντοτε κατά νούν διτε εις ούδενα θά έπιτραπή νά θίξη μέ άψυχολογήτους ένεργειας τό δημιουργηθέν οικοδόμημα.

● Μᾶς παρεσχέθη ή πληροφορία διτε εις εύρωπαικόν λιμένα έζητηθη ήπο τού οίκειου λιμενάρχου ή άποκατάστασης τής συνθέσεως τών άλλοδαπών είς τό 25%. Διά τήν ποιαύτην άποκατάστασην έχρειαστει εις τό μόνον «Έλλην ναυτικός, ή όποιος έσταλη ήμεσως ήπο τής πλοιοκτήτριας έταιριας, άλλα τελικών ούτως έγενετο ύπευθυνος καθυστερήσης τού πλοίου έπι 24 ώρας..»

● «Ετερον έλληνικόν πλοίον, έχον εις τήν συνθέσιν του περισσοτέρους άλλοδαπών άπο τό 25% καί διερχόμενον άπο τά έλληνικά θύτα δέν προσήγγισε τελικώς εις έλληνικόν λιμένα δι' άνεφοδιασμόν — δαπάνη τουλαχίστον 30.000 δολαρίων — διά νά άποφύγη τά προβλήματα καί τάς τυχόν καθυστερήσεις. Ιδού πού άδηγει ή άκολοθουμένη τα-

## HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

### VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ»

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

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)  
TELEX: 244171, 245082  
GROPELINGER HEERSTR, 254  
28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41  
TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"  
P.O.BOX 210266

νοντα εις την Ακτήν Μισούλη καθώς και τούς προβληματισμούς της, ούδεν γνωρίζει (μόνον άξιώνει από τάς ναυτιλιακάς έπιχειρήσεις νά άντικαστήσουν τούς πέραν τού 25% άλλοδαπούς δι' Έλλήνων, χωρίς ζημιά ταυτοχρόνων νά υποδεικνύει πού θά εύρεθούν).

Καθ' ήμας, το πρόβλημα τών ναυτικών τῆς κατηγορίας αυτής πρέπει νά άντιμετωπισθή ριζικώς, ώστε δοι έξι αύτών έπιθυμούν πράγματι νά έργασθούν εις τά πλοιά νά εύρισκουν απασχόλησην καί οι ύπολοι ποι νά άπεμπολισθούν όριστικώς διά νά παύσουν νά δημιουργούν ζητήματα καί ταυτοχρόνων νά παύσουν νά έμφανίζωνται μονίμως ως δινεργοί ναυτικοί. Κατά τή πατείνην μας γνώμην, δοι αύτοί οι ναυτικοί πού άντιμετωπίζουν πρόβλημα ναυτολογήσεως, λόγω τών μικρών υπηρεσιών πού έχουν, πρέπει νά κληθούν από τό Υπουργείον καί νά παρακολουθήσουν ειδικών σεμινάριον — ώς τό σχολείον πυροσβεστικών καί σωστικών μέσων — εις τό όποιον νά έπιστημαθούν καί τά δικαιώματα, άλλα κυριώς αι ύποχρεώσεις των, καί νά διευκρινισθή μέ σαφήνειαν διτή θά εύθυνωνται οι ίδιοι πλέον έαν θά άντιμετωπίζουν πρόβλημα απασχολήσεως εις την Ναυτιλίαν έπειδή συνεχίζουν τήν τακτική τής προώρου λύσεως τής συμβάσεως. Παραλλήλως, τό ΓΕΝΕ, δταν διαπιστώνη έκ τών φυλαδαρίων συστηματικήν λύσιν τής συμβάσεως ναυτολογήσεως νά παραπέμπει τούς ένδιαφερούμενους εις τό έν λόγω σεμινάριον διά νά ξεκαθαρίστη έπι τέλους η κατάστασις αύτή καί δοι θέλουν πράγματι νά έργασθούν νά εύρισκουν έργασίαν. Όπωδεηποτε, πάντως, τά πράγματα δέν μπορούν νά παραμείνουν ώς έχουν.

### ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΙΣ

Έξαιρετικά χρήσιμος καί άναγκαια ή ένημερωτική έγκυλιος τής Διευθύνσεως Ναυτικής Έκπαιδεύσεως τού Υ.Ε.Ν. τήν όποιαν δημοσιεύομεν όλοκληρον εις δλας σελίδας τού παρόντος.

Η συνοπτική, άλλα λεπτομερής, άπεικόνιση τόσον τών διαφόρων πηγών προελεύσεως τών άξιωματικών τού έμπορικου ναυτικού δοσον καί τών διαδικασιών έξελίξεως καί σταδιοδρομίας αύτών, έπιτρέπει εις πάντα ένδιαφερόμενον νά λάβη σαφή καί ύπευθυνον γνώσιν τού ισχύοντος σήμερον συστήματος εις τήν ναυτικήν παιδίαν. Δι' αύτό καί κατ' έπανάληψην τήν είχομεν ζητήσαι πρός κατατόπισιν τών ναυτικών μας. Τό γεγονός καί μόνον τών 5 διαφορετικών πηγών προελεύσεως καί τών έντος έκστασης τούτων διαφόρων τρόπων έξελίξεως καί προαγωγής, άποδεικνύει τό πολυσύνθετον τού δουλού συστήματος καί τήν άναγκην τής έπειξησεώς του.

Διά τούς άνωτέρω ζημιάς λόγους φρονούμεν διτή ή άπλη αύτή έγκυλιος — δοσον κατατοπιστική καί άν είναι καί δοσης καί άν τύχει δημοσιεύσεως — δέν άρκει νά καλύψη τό εύρυταν φάσμα τής ένδιαφερομένης κοινής γνώμης. Είναι φανερόν εξ άλλου διτό τό πολύπλοκον αύτό σύστημα, παραλλήλως πρός τήν έξυπηρτησιν τών ήδη σταδιοδρομούντων, σκοπει νά καλύψη καί τήν προσέλκυσιν πρός τό ναυτικόν έπαγγελμα, τής όποιας προϋπόθεσις είναι ή ένημερωσις καί ή γνώσις.

Έπομένων έν κατατοπιστικόν φυλλάδιον, άφογου πληρότητος καί έμφανίσεως, πρέπει νά κυκλοφορήση παντού δην ύπάρχει ναυτικός καί ύποψηφίος ναυτικός. Είς τά ναυτιλιακά γραφεία, εις δλα τά πλοιά εις τά ναυτικά σωματεία, εις τάς Κοινότητας, εις τά Γυμνάσια καί τά Λύκεια, εις τάς τεχνικάς Σχολάς καί δην άλλου νομίση άναγκαιον ή Υπηρεσία.

### ΠΑΡΟΥΣΑ Η Ι.Τ.Φ.

Έκπρόσωποι τών Εύρωπαϊκών καί Αμερικανικών ναυτεργατικών οργανώσεων συ-

νήλθον εις τήν Βερμούδαν διά νά συζητήσουν τά τής έκστρατείας τής Ι.Τ.Φ. κατά τών κρουαζεριοπλοίων τής Καραϊβικής.

Έντος έξι μηνών άπό τής πρώτης διασκέψεως, ή Ι.Τ.Φ. θά συζητήση τά άποτελέσματα τής έκστρατείας.

Υπό τή πίεσην τών Νορβηγικών συνδικάτων, ή Ι.Τ.Φ. προέβη εις ώρισμένας παραχωρήσεις, δοσον άφορά ίδια τάς συλλογικάς συμβάσεις μετά οργανώσεων έκστρατης χώρας.

Οσον άφορά τήν Αγγλίαν ή Ρ & Ο έπειτης τήν πρόσληψιν ένου πληρώματος δι' ένα κρουαζερόπλοιον. Πάντως τά ύπο σημαίας εύκολίας κρουαζερόπλοιοι φαίνεται διτή θά άντιμετωπίζουν δυσχερείας μετά τήν άναμιξην τής Ι.Τ.Φ. καί εις τήν Καραϊβικήν.

### Η ΙΝΤΕΡΚΑΡΓΚΟ

Συνήλθεν εις τό Λονδίνον ή πρώτη γενική συνέλευσις τής Διεθνούς Ένώσεως τών έφοπλιστών πλοίων ηρώων φορτίων, γνωστής ύπο τήν συντομογραφίαν «Ιντερκάργκο».

Τής συνελεύσεως προήδρουσεν ό αντιπρόεδρος αυτής κ. Αντ. Χανδρής, έλαβον δέ μέρος έκπρόσωποι τών έφοπλιστών Ι.σπανίας, Φινλανδίας, Νορβηγίας, Σουηδίας, Μεγ. Βρετανίας καί Έλλάδος ως καί τής Ιαπωνίας.

Ο κ. Χανδρής ύπεμνησε τούς σκοπούς τής Ένώσεως καί τά προβλήματα, έμπορικά καί πολιτικά, τά όποια άντιμετωπίζουν, συνέχως περισσότερα καί πολυπλοκότερα, οι έφοπλιστοι τών πλοίων ηρώων φορτίων.

Ός πρός τήν καταστασιν τής ναυλαγορᾶς έδηλωσεν διτή είναι άναγκαιον νά παρακολουθήσαι έκ τού πλησίον ή έξελιξις τού στόλου, αι νέα παραγγελιαί, αι διαλύσεις κ.λ.π. εις τρόπον ώστε νά άποφευχθή ή έπανάληψης τού δεινού, δπερ ύπεστη έ στόλος τών δεξαμενοπλοίων.

Έν συνεχεία ή Διευθυντής τής Ένώσεως κ. Λουντμπεργκ έτονίσεν τήν έπιδρασιν τήν όποιαν άσκει έπι τής άγοράς ή συμφόρησις τών πλοίων εις ώρισμένους λιμένας διακινήσεως στερεών φορτίων.

Η Ιντερκάργκο, ίδρυθείσα τόν Απρίλιον τού 1980, έλαβε μέχρι τέλους τού έτου 235 προσχρήσεις διά 1150 πλοία, φορτηγά καί μικτά. «Ηδη θά έπιδιψη τήν συμμετοχή της ως συμβουλευτικού έργανου παρά τής Ούνκαταν καί θά παρακολουθήση τήν έξελιξιν τής ναυτιλιακής πολιτικής τής ΕΟΚ καί τών Ήνωμένων Έθνων, συνεργαζόμενη καί μέ τούς λοιπούς διεθνείς ναυτικούς έργανοις έπι θεμάτων κοινού ένδιαφέροντος.

### ΤΑ ΕΦ' ΑΠΑΣ

Φίλος ναυτικός θέτει διά τών «Ναυτικών Χρονικών» ένα έρωτημα πρός τά Ταμεία Προνοίας έπι τού δην πρόσληψης ή δην πρόστησης, διλά

άμεσος διόρθωσις τών κακώς κειμένων ώστε νά μή άδικονται καί νά μή ζημιούνται οι ναυτικοί μας. Τό έρωτημα άφορά τόν χρόνον ένάρεως τής διαδικασίας διά τήν ληψιν τών έφ' δηα παροχών άπό τά Ταμεία Προνοίας. Ός έχουν σήμερον τά πράγματα, ή διαδικασία αυτή άρχιζει μετά τήν έκδοσιν τής άφασεως τού ΝΑΤ διά τήν συνταξιοδότησιν τών ναυτικών καί ένδιαφερόμενος ναυτικός έρωτα διατί δέν άρχιζει αυτή ή διαδικασία ταυτοχρόνως μέ τήν διαδικασίαν διά τήν χορήγησην τής συντάξεως, ώστε καί τά έφ' δηα καί λαμβάνωνται άμα τή χορηγήσει τής συντάξεως.

Σημειωταί διτή ώς έχουν σήμερον τά πράγματα — χωρίς βεβαίως νά εύθυνται τό προσωπικόν τής άρμοδιας ύπηρεσίας τό δηποίον έργαζεται με ζήλον διά νά διεκπεραιώνη τόν δύον τής έργασίας πού άντιμετωπίζει — ή διαδικασία διά τήν έκδοσιν μάς πράξεως συνταξιοδότησεως έγγιζει τό πεντάμηνον, ίσως καί περισσότερον. Καί μετά τήν πάροδον τού χρόνου αυτού άρχιζει ή διαδικασία διά τήν χορήγηση τών έφ' δηα παροχών, πού διαρκεί, συμφώνως πρός τάς μαρτυρίας τών ένδιαφερομένων, έπι ένα άκομη τρίμηνον, πράγμα πού σημαίνει διτή οι ναυτικοί λαμβάνουν μέ καθυστέρησιν έννέα τουλάχιστον μπων τάς έφ' δηα παροχάς καί ούτω ζημιώνονται, διότι χάνουν καί τούς τόκους τώσ πλων ποών πού δικαιωματίστων μέρος τών χρημάτων τους λόγω τού καλπάζονται πληθωρισμού.

Έπαναλαμβάνομεν, θεωρούμεν τό ζήτημα σημαντικώντων καί άξιούμε, έξ δηνόματος τής έυρυτέρας ναυτικής μας οικογενείας, τήν δημεον ρύθμισην τού προβλήματος ώστε νά μή άδικονται οι ναυτικοί μας.

Έπι τή εύκαιρια θέλομεν νά έρωτημα πού παρέχονται προκειμένου περι είσαγωγής συναλλάγματος; Έπ' αύτού, βεβαίως, εύθυνται καί οι έκπρόσωποι τού ναυτεργατικού συνδικαλισμού καί κυρίως ή διοίκησης τής ΠΝΟ, ή όποια κατά μάλλον καί ήττον άσχολεται με τάς συλλογικάς συμβάσεις. Σημειώνωμεν διτή δέν άρκει ή άποστολή σχετικών έγγραφων καί ή ύποβολή ύπομνημάτων, άλλα ή δυναμική καί πρός τήν πλευρά τού Κράτους διεκδίκησις τών δικαιών αιτημάτων τών ναυτικών μας.

### SANTOS – RECIFE – BRASIL OLYMPIC FORNECEDORES DE NAVIOS LTDA

SHIPCHANDLERS

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

Main office:

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

Branch office:

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

Representatives in Greece: UNITED MARITIME Andreas N. Bournakis

Kolokotroni 144, Tels: 4514767, 4137888

Telex: 21 3359 ANIN GR.

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

μπάλκ κάρριερ θά άκολουθησουν τό παράδειγμα τών Δυτ. Γερμανών και τών Καναδών συναδέλφων των, στρεφόμενοι πρός τάς σημαίας εύκολιάς.

Μεγάλη ή διαφορά τών δαπανών έπανα-δρώσεως μεταξύ τών άνεπτυγμένων και τών άναπτυσσομένων χωρών. Τώρα τά Αμερικανικά ύπό σημαίας εύκολιάς μεταφέρουν πλέον τον ίδιο τρίτο τών Αμερικανικών άποθαλάσσης μεταφορών. Κατά τόν κ. Λορή πλήρωμα 32 προσώπων στοιχίζει τώρα είς Αμερικανικόν μπάλκ κάρριερ 2,75 έκατομ. έτησίων έντατι 475.000 δολ. διά τό Φιλιππίνων πλήρωμα. Μέ Ιταλικόν πλήρωμα στοιχίζει (32 πρόσωπα) 1,3 έκατομ. δολ.

Οι Σουηδοί δέν έστραφθησαν πρός τάς σημαίας εύκολιάς. Τό μέλλον δι' αύτούς είναι άβεβαιον, δοσον άφορά είς τά πλοία διά χύδην φορτία. Οι Νορβηγοί ήδη στρέφονται πρός αύτάς. "Ολα πάντων οι έφοπλισταί τείνουν νά άκολουθησουν τούς Αμερικανούς. Πλέον τών 30% τού στόλου τών ύπο σημαίας εύκολιάς σκαφών άνηκουν είς Αμερικανικά συμφέροντα. Σχετικός πίναξ κατηρίσθη από τήν Ούνκταντ. Θά ύποβληθή κατά τήν προσεχή διάσκεψιν (27 Μαΐου) είς τήν Γενεύην.

Τό σύνολον τών σκαφών, βάσει στατιστικής τής Ούνκταντ, άνερχονται είς 6,991 τον. d.w. 217.496.000. Τά 25.1% άνηκουν είς Αμερικανικά συμφέροντα. Τά 21.5% είς έφοπλιστάς τού Χόγκ Κόγκ (1.215 πλοία 46.850 τον. d.w.). Η Έλλας έμφανίζεται τρίτη, με 637 πλοία, 15.826.000 τον. d.w. Τετάρτη ή Ιαπωνία με 858 πλοία, 21.437.000 τον. d.w. "Επονται ή Δυτ. Γερμανία με 384 σκάφη τον. d.w. 6.529.000. Η Νορβηγία με 118 πλοία, 3.063.000 τον. d.w. Δεκάτη ή Βρετανική συμμετοχή με 380 πλοία, 17.802.000 τον. d.w. Και έπειτα συνέχεια μέχρι τού συνόλου τών 6.991 πλοίων 217.496.000 τον. d.w.

\*\*\*

Κατά Μάιον συνέρχεται ή Ούνκταντ διά νάσητήση τό ζήτημα τών σημαιών εύκολιάς. Τό ζήτημα, ώς γνωστόν, ήγερθη άπο τήν Ρωσίαν, τάς Αραβικάς χώρας και ίσως και άπο τήν Γαλλίαν. Αι χώραι τής "Απω Ανατολής (Φιλιππίναι, Φορμόζα και Ν. Κορέα) άντιτίθενται. Τά έξ αύτών πληρώματα άπασχολούνται και είσαγουν συνάλλαγμα.

"Η Αμερική, αι χώραι τής Δυτ. Ευρώπης και αύτή ή Ιαπωνία άντιτίθενται είς τήν ληφτών οισουδήποτε μέτρου κατά τών σημαιών εύκολιάς. Μέγα μέρος τής Ναυτιλίας των καλύπτεται ύπο τάς σημαιάς εύκολιάς.

●

#### ΜΟΝΗ ΛΥΣΙΣ Η ΜΕΤΑΣΚΕΥΗ

Κατά βασίμους πληροφορίας Ιαπωνικών πηγών, αι έταιριαί Σέλλ και Μόμπιλ μελετούν έπισταμένων τάς δυνατότητας μετατροπής δεξαμενοπλοίων είς πλοία γαιανθρακοφόρα ή μικτά μεταλλευματοφόρα γαιανθρακοφόρα.

"Υπενθυμίζεται έπι τού θέματος διτήδη τά ναυπηγεία Χιτάτοι ύπεργραφαν προσφάτως συμβόλαιον μετά τού Ιαπωνικού έφοπλιστικού Οίκου Σάνκο, διά τήν μετατροπήν ένός πετρελαιοφόρου τών 187.000 τον. d.w. είς μπάλκ κάρριερ τών 150.000 τον. d.w.

Οι άρμαδοι κύκλοι πιστεύουν διτη δεξαμενόπλοια τό όποια θά ήδυναντο νά καταστούν άντικείμενον τοιαύτης μετατροπής είναι μόνον τά VLCC τών 200.000 τον. d.w. και ήλικιας 7-8 έτών. Διά πλοία άνω τών 250.000 ή μετατροπή δέν πρόκειται νά είναι οικονομικών συμφέρουσα.

Πάντως, λαμβανομένης ύπ' όψιν τής άπαιτουμένης σήμερον προθεσμίας διά τήν ναυπηγησιν μπάλκ κάρριερ και τής πληρότητος τών είς τόν τύπον τούτον έξειδεικευμένων ναυπηγείων, φαίνεται διτη μετατροπής δεξαμενοπλοίων άποτελεί τήν μόνη λύσιν διά νά δυνηθούν οι έφοπλισταί ν' άποκτησουν τό ταχύτερον δυνατόν πλοϊον μπάλκ κάρριερ. Άπομενει βέβαια τό πρόβλημα τού κόστους τής τοιαύτης μετατροπής, άλλα δυστυχώς μέχρι σήμερον τά Ιαπωνικά ναυπηγεία ούδεμίαν παρέχουν ένδειξην έπι τού θέματος.

●

#### ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Κατά τάς άποφεις τής ειδικής ομάδος έργασιας ή όποια είς τήν Νορβηγίαν μελετά τό θέμα τής οίκονομίας τών καυσίμων είς τήν ναυτιλίαν, είναι δυνατή και πραγματοποιήσιμος ή μείωσης τής καταναλώσεως καυσίμων ύπο τού νορβηγικού έμπορικου στόλου. Η μείωσις αύτη δύναται άμεσως μέν νά φθάση τουλάχιστον τό 10% και είς τό άμεσως προσεχές μέλλον τό 30%. Δεδομένου διτη ή σημειρινή συνολική δαπάνη τής ναυτιλίας τής χώρας διά καύσιμα άνερχεται είς 10 δισεκ. κορωνών ή έπιτευχθησούμενη οίκονομία θά φθάση τά 3 περίπου έκατομ. κορωνών. Η οίκονομία θά έπιτευχθή με μικράς τροποποιήσεις είς τό πρωστήριον σύστημα και τό σχήμα τής πρώρων και ή επίφερη μείωσιν καταναλώσεως είς μέν τά παλαιά πλοία τής τάξεως τών 15-25%, είς δέ τά νέα πλοία τής τάξεως τών 30-40%.

"Έν δψει τών άνωτέρω άρχικών διαπισθώσεων, προτείνεται ήδη ή γενναία έπιχορήγησης τού Ίδρυματος Έρευνών τής χώρας πρός τόν σκοπόν ένθαρρύνσεως τών μελετών έξοικονομήσεως ένεργειας είς τούς διαφόρους τομείς και ίδιαιτέρως είς τήν έμπορικήν ναυτιλίαν.

●

#### ΤΟ ΝΕΩΡΙΚΟΝ ΣΥΡΟΥ

Σχολιάζεται είς τόν ξένον ναυτιλιακόν τύπον τό θέμα τής άνανεώσεως ή μή τής μετά τής Ρωσίας συμβάσεως τού Νεωρίου τής Σύρου διά τήν έπισκευήν τών σοβιετικών βοηθητικών τού στόλου.

Κατά τά σχόλια αύτά τό Υπουργείον τών Εξωτερικών έδήλωσεν διτη ήπο τού νέου

τούς τό Νεωρίου δέν θά έπισκευαζή πλέον είμη μόνον έμπορικά πλοϊα τής Σοβιετικής Ένώσεως. Αντιθέτως δύμας ή διευθυντής τής Βρετανικής έταιριας A. και P. Appledore, ήτις διαχειρίζεται τό ναυπηγείον τής Σύρου, διέψευσε τήν πληροφορίαν δηλώσας διτη δέν θά παύση τό ναυπηγείον νά έπισκευάζη και βοηθητικά τού σοβιετικού στόλου. Τό Έλληνικόν Υπουργείον, προσέθεσεν, θά έλαβεν άσφαλώς ύπ' όψιν τάς άνησυχιας τού ΝΑΤΟ έν σχέση με τήν παρουσίαν βοηθητικών ρωσικών πλοίων, πλήν τά έν λόγω σκάφη δέν άπαγορεύονται.

Τό Νεωρίον έπισκευάζει πρός τό παρόν τρία έμπορικά σοβιετικά σκάφη, διτη δέκ της ρωσικής πελατείας άπόδοσίς του δέν ύπερβαίνει τό 10% τής δραστηριότητος αύτού. Σημειωτέον, καταλήγουν τά σχόλια, διτη τόν λόγω ναυπηγείον, τελούν ύπο πτώχευσιν άνελήθη πρό διετίας ύπο τής ως άνω βρετανικής έταιριας και κατέστη έκ τών πλέον άποδοτικών τής Έλλαδος, με καθαρόν κέρδος 10 έκατομ. δολαρίων κατά τό 1980.

#### ΤΑ ΠΑΡΑΔΟΞΑ

"Από τά παράδοξα τού κόσμου. Ο Υπουργός Ναυτιλίας τής Σοβιετικής Ένώσεως και ο Υπουργός Αναπτύξεως τής νήσου Μάλτας, ύπεργραφαν συμφωνίαν δυνάμει τής όποιας η Ρωσία θά χρησιμοποιήται τάς έπι τής νήσου έγκαταστάσεις τού ΝΑΤΟ διά τόν άνεφοδιασμόν τών σοβιετικών πλοϊων γραμμῆς.

Διτη ένα έλαφρυνθή ή έντυπωσις πρέπει νά σημειώσωμεν διτη πρόκειται περί παλαιών έγκαταστάσεων άποθηκεύσεως πετρελαίου, αι όποιαι είχον κατασκευασθεί ύπο τού ΝΑΤΟ τό 1950 και διτη είς τούς δρούς τής συμφωνίας περιλαμβάνονται μόνον δεξαμενεί μερητικότητος 50.000 τόννων ντήζελ, 90.000 τόννων φιούλε και 40.000 τόννων φωτιστικού.

Προστίθεται έξ αλλού διτη κατά τό 1980 έκ τών 2.118 πλοίων, τά όποια προσήγγισαν είς τήν Μάλταν τά 108 έφερον ρωσικήν σημαίαν και διευκρινίζεται διτη ή ύπογραφείσα συμφωνία δέν καταλαμβάνει τό σύνολον άλλα τμήμα μόνον τών Νατοϊκών έγκαταστάσεων, έν ών ύπάρχουν και διλλαι διαθέσιμοι.

Και έμπλουμεν ήμεις διά τάς έν Σύρω έπισκευάς τών σοβιετικών βοηθητικών.

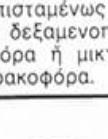
●

#### ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

"Το ουριστική περιόδος θόσονύπω άρχιζει. Προβλέπονται δι' έφετος — παρά τάς περί τού άντιθετού οίμωγάς τών διαφόρων Κασσανδρών — άθροισο κατάπολοι Έλληνες και ένων κρουαζεροπλοίων.

"Επίδη πέρους παρετηρήθη τό άηθες φαινόμενον τής έκκαπνίσεως, έντος τού λιμένος Πειραιώς, ύπο δύο ύπο έπιχορήγησης τού Ίδρυματος Έρευνών τής χώρας πρόστιμον διά τήν ρύπανσην τής άτμοσφαιρας, θερμήτη σύστασιν ποιούμεν είς τήν λιμενικήν άρχην δύως έξαντληση πάσαν άυστροτήτη διά τούς παραβάτας. Ρύπανσης θαλάσσης και άτμοσφαιρας έχουν τάς ίδιας συνεπείας διά τήν ζωήν τού άνθρωπου. Μάς φθάνει τό «έντόπιον», νέφος δέν χρειαζόμεθα και άλλοδαπόν. Ή άντιδιαστολή γίνεται διτη ούδεν έλληνικόν πλοϊον παρέβη τόν κανονισμόν.

"Επίσης πιστεύομεν διτη ή άστυνόμευσις τού λιμένον, ίδιως είς τούς προβλήτας τών έσωτερικών άκτοπλοικών γραμμών θά είναι τοιαύτη, ώστε νά μήν ταλαιπωρείται τό έπιβατικόν κοινόν. Ίδιαιτέρα μέριμνα δέν νά καταβληθή διά τάς ιαπωνικές ή ινδονησιανές χώρας και δέν δέχονται τήν άπλην μίσθωσιν. Υπό τό πρόσχημα διτη δέν είναι έλευθερα, μεταβάλλουν τούς προβλήτας είς πεδία διαπληκτισμών έπιδιώκοντα πολλαπλήν μίσθωσιν. Τούς τό Θεώ ύπάρχουν ήδη άφθονοι άρπενες και θήλεις λιμενοφύλακες ήσ επιτε-



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  
Vitoria - Espírito Santo - Brazil  
Telephone: (027) 227.5499 (4 lines) - A.O.H. 227.4596  
Telex: (0272) 313 — Telegrams POSEIDON — VITORIA-ES

λούν τό έργον των μέ αύστηρότητα και εύγενειαν.

Η τήρησις της άκριβούς ώρας άναχωρήσεων δέσον επίσης νά μην έπιδεχται ουδεμίαν δικαιολογίαν.

Πιστεύουμεν ότι ο κ. Λιμενάρχης Πειραιώς θά μελετήσῃ τάς άπλας ταύτα συστάσεις και θέλει τάς έκτιμήσει δεόντως.

### ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΝ ΠΛΟΙΟΝ

Μέ την εύκαιριαν τής έπιστροφής πρός τον γαιάνθρακα, συζητείται συνεχώς περισσότερον τό ζήτημα του «οικονομικού πλοίου», έντοντος τού εύρυτέρου πλαισίου τής πολιτικής της ένεργειακής οικονομίας. Τό θέμα πάντως είναι γενικώτερον και άναφερεται εἰς την οικονομίαν τών θαλασσών μεταφορών εν συνόλω, τής όποιας ή δαπάνη καυσίμων άποτελεί μίαν μόνον πλευράν.

Τό πρόβλημα είναι ή συναγωνιστικότης της ναυτιλίας (όπως άλλωστε και τών άλλων βιομηχανιών) έναντι του χαμηλού κόστους έκμεταλλεύσεως, δημόσιας ή άσκετας εἰς την πρακτικήν τού συγχρόνου κόσμου και τού όποιου αι σημαίαι εύκολιας συνιστούν μίαν μόνον έκδηλωσιν μεταξύ πολλών άλλων. Πρέπει έπομένων νά ληφθή ύπ' όψιν τό σύνολον τών συντελεστών τού κόστους έκμεταλλεύσεως, έξιν οι τρεις κυριώτεροι είναι: αι οικονομικοί έπιβαρύνσεις, τά καύσιμα και ή δαπάνη έπανδρώσεως.

Ός πρός την δαπάνη έπανδρώσεως θά ήδυνατο νά λεχθή δι μειούται εἰς σχετικήν άξιαν, δταν αι οικονομικοί έπιβαρύνσεις είναι πολύ βαρύτεραι — ώς π.χ. εἰς την περιπτωσιν της θέσεως εν ύπηρεσία τών γιγαντιών τάνκερς. Τό αύτό θά ήδυνατο νά λεχθή και έναντι τών καυσίμων. Αντιθέτως είναι άσύμφορον νά έπιδιωχθή οικονομία καυσίμων, δταν τό τίμημα της οικονομικής έπιβαρύνσεως είναι άφορτον, είτε πρόκειται περί άντικαστάσεως διά νεοναυπηγήτου πλοίου.

Δια τούς λόγους αύτούς έπεζητήθη ή δημιουργία νέου τύπου πλοίου, οικονομικού και άποδοτικού, ίκανον νά συμπιέση τό κόστος έκμεταλλεύσεως διά νά περισωθή ό έφοπλισμός και ή σημαία. Άλλα και πάλι δέν έπιτρέπεται νά έφορσαν χάραξάωμεν, έφ' θσον «οικονομικόν» πλοίον δέν σημαίνει κατ' άναγκην και «άποδοτικόν» πλοίον. Διότι άφ' ένός μέν άπομένει ή μεγάλη πλειοψηφία τών υπαρχόντων πλοίων, τών όποιων φυσικά δέν είναι νοητή η πολυτέλεια της θματικής άντικαστάσεως και άφ' έτερου διότι λίαν συντόμως οικονομικά πλοϊα θά κατασκευάζουν είς δλον τόν κόσμον δι' δλον τόν κόσμον.

Έκθέτων τάς άνωτέρω σκέψεις του περί της έπιβιωσεως τών έθνικών ναυτιλιών, Γάλλος άρθρογράφος διατυπώνει, δημόσια, γενικώτερον ένδιαφερούσας άποψεις, τάς όποιας οκόπιμον είναι νά έχωμεν ύπ' όψιν.

### ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ

Δημοσιεύομεν είς άλλην στήλην ειδικόν δρόμον περί της ειδικής Κοινωνικής Υπηρεσίας, ή όποια λειτουργεί εἰς τή Νορβηγίαν διά τήν πρόνοιαν και τήν ψυχαγωγίαν τών νορβηγών ναυτικών είς δλόκληρον τόν κόσμον. Πρόκειται περί μιάς άλλης μορφής «Οίκου Ναύτου», ή όποιος δέν παρέχει ιατροφαρμακευτικήν περιθαλψιν (καλυπτομένην ύπο άλλων ύπηρεσιών είς τήν Νορβηγίαν) άλλα φροντίζει διά τήν διαμονήν και τήν ψυχαγωγίαν τών ναυτικών είς τούς διαφόρους μεγάλους λιμένας τούς όποιους έπισκεπτονται τά άνα τήν ύφηλιον ταξιδεύοντα νορβηγικά πλοϊα.

Σημειώνομεν μέ ύπογράμμισιν διτι ή έν λόγω ύπηρεσία διαθέτει 32 «ναυτικάς έστιασις» είς τάς 5 ήπειρους, άπο τού «Οσλο μέχρι τού Λάγος και άπο τού Σάν Πέντρο μέχρι τού Χορασμάρ, είς τάς όποιας ή νορβηγός ναύτης θά εύρη λέσχην, ξενοδοχείον, γήπεδον και έφημερία. Μέ άλλους λόγους θά εύρη φί-

λους και βιοθούς και θά αισθανθή εἰς τήν πατρίδα του.

Η Νορβηγία ναυτικωτάτη άσφαλως χώρα, έχει σήμερον 1.150 ποντοπόρα πλοϊα και 35.000 ναυτικούς. Η Έλλας διαθέτει 4.700 πλοϊα και 100.000 ναυτικούς. Διερωτώμεθα λοιπόν, είς τά πέρατα τού κόσμου δημοφιλεύονταν οι ναυτικοί μας αύτοί, πόσους έλληνες «Οίκους Ναύτου» θά συναντήσουν διά νά αισθανθούν όλιγην Έλλαδα; Εκτός μερικών άντιπροσώπων τής ΠΝΟ, τούς όποιους θά εύρη είς όλιγους μεγάλους λιμένας, είς τά λοιπά σημεία τής ύφηλου διπού τόν άσηγον τά «ύγρα κέλευθα» δέν θά ίδη είμη άμισθον πρόδενον άγνοοντα τήν έλληνικήν. Νά προχωρήσωμεν είς συγκρίσεις;

### ΑΥΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝΔΙΕΦΕΡΕ

Μάς πληροφορούν διτι, τώρα πού έθεσπισθη τό πενθήμερον και είς τάς Ανωτέρας Δημοσίας Σχολάς Ε.Ν., τό μόνον ένδιαφέρον πού έπεδείχθη άπο τάς διοικήσεις ωρισμένων σχολών ήτο νά διευκρινισθή πότε θά επρεπε νά άποχωρούν οι σπουδασται, τήν έσπέραν τής Παρασκευής ή τού Σαββάτου: Ούδεν έτερον. Τό πρόβλημα τής άναπληρώσεως τών μαθημάτων τού Σαββάτου είναι, φινέται, κατά τήν άποψιν τών διοικήσεων ωρισμένων σχολών άμετάθετον.

Ἐπι τού προκειμένου θά ήθελαμε νά πληροφορηθούμε τάς άπόψεις τής Διευθύνσεως Έκπαιδεύσεως τού YEN, διότι κατά τήν ταπεινή μας γνώμην ή καθέρωσις τού πενθήμερου δέν πρέπει νά έχει τήν παραμικράν έπιπτωσιν έπι τού έπιπεδου τών σπουδών.

### ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ ΠΕΡΙ ΑΛΥΣΕΩΝ

Καίτοι παρήλθεν δεκαπενθήμερον άπο τής δημοσιεύσεως τής άνοικτής έπιστολής τού συνεργάτου μας κ. Γ. Φρέρη σχετικώς

μέ τήν παλαιάν πλωτήν δεξαμενήν τής Σύρου και σχολίου τών «Ν.Χ.» ούδεμιαν άντιδρασιν ή διευκρίνισιν τών άρμοδιών ύπουργών πρός ούς άπημύνετο, είδομεν.

Ούδεμιαν διαφωτιστικήν πληροφορίαν έλαβομεν δι' εν τόσον σοβαρόν θέμα. Αι ίδικαι μας όμως πληροφορίαι είναι διτι ούς εύφυής έπιχειρηματίας, δστις τήν άπεκτησε ακέπτεται νά τήν έπισκευασάται και νά τήν μεταφέρη είς τήν Σούδαν Κρήτης ίδρυνταν έκει μικρόν έπισκευαστικόν κέντρον. Καί έως έδω έχομεν τίποτε νά μεφθώμεν τόν έπιχειρηματίαν. Εύγε του διά τήν εύφυιαν του. Εκείνο τό όποιον μάς ξενίζει είναι διτι ή Δεξαμενή έξεποιηθή ως παλαιοσίδηρος δι' ούς την έπιχειρηματίαν.

Ἐν κατακλείδι, έκείνο τό όποιον πρωτίστως ένδιαφέρει, είναι ή άμεσος άπλευθερωσις τού λιμένος Σύρου δι' ούς λόγους έξεθεσαμεν και έπιπροσθέτως διότι ή λιμήν τής Σύρου δέν ποτελεί τιμάριον οιουδήποτε, ώστε τόν χρησιμοποιεί ως άδεσποτον οικόπεδον, «νά κάνει τή δουλίτσα» του άδιαφορών διά τούς κινδύνους οίτινες έπικρέμαται.

Κατά τά άλλα ού έπιχειρηματίας έφ' θσον δέν άντιμετωπίζει — ώς έκ τών πραγμάτων φάίνεται — ούδεμιαν άντιδρασιν διά τήν οικειοποίησιν μέρους τού λιμένος καλώς πράττει και άδιαφορεί, έκτός έάν είς τήν διακήρυξιν τής δημοπρασίας περιλαμβάνεται και θρός διτι δύναται ή πλειοδοτήσας νά χρη-



**INTERNATIONAL  
TAGAROPULOS, S.A.**

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

**PANAMA CANAL**

(MAIN OFFICE)

<b>CRISTOBAL / COLON</b> 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	<b>BALBOA / PANAMA CITY</b> 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



τειών πρέπει νά βασίζεται είς τόν προστατευτισμόν τών ναυπηγείων. Τούτο σημαίνει έάν γίνη δεκτόν το αίτημα τών άμερικανικών ναυπηγείων — δηλαδή τό διατηρηθή τό ισχύον φορολογικών καθεστώς διά τά ναυπηγούμενα εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας σκάφη, τά δόποια έπι 14 έτη άπαλλάσσονται τής φορολογίας διά νά άντιμετωπισθή τό υψηλόν ναυπηγικόν κόστος.

Κατά τάς ίδιας πληροφορίας, ή μέση ήλικια τών ύπο άμερικανικήν σημαίαν πλοίων άνερχεται είς 14,8 έτη, ένώ ή ήλικια τών άμερικανικής ιδιοκτησίας πλοίων ύπο σημαίας Όνδουρας, Παναμά, Κοσταρίκας, Μεξικού και Καναδᾶ είναι κατά έπτα μονάδας μεγαλύτερα.

## ΑΜΟΙΡΟΣ ΤΟΠΟΣ

Ναυτιλιακή έταιρια, άπο τήν δραστηριότητα τής όποιας εισάγονται μηνιαίως πλέον τών 315.000 δολαριών είς τήν χώραν, χωρίς νά ύπολογιζονται αἱ δαπάναι της διά τήν μισθοδοσίαν πληρωμάτων και προσωπικού γραφείων και διά τάς έδω διενεργουμένας έπισκευάς τών πλοίων της, περιοχής τής Μαγνησίας, ή όποια ίδιαιτέρως έπωφελείται (μόνον ένα χωρίον έξασφαλίζει μηνιαίως περί το δυόμιστη έκατομμύρια δραχμάς). Η έχθρότης αὕτη οποικείται κυρίως ύπο τών τοπικών πολιτευτών τού κόμματος τής Αδεματικής άντιπολευσεως, οι όποιοι επιδιώκουν πολιτικά άφέλη. Δέν νομίζει ο άρχηγος τής Αδεματικής άντιπολευσεως διά οφειλει νά συστήση είς τούς έν λόγω πολιτευτάς νά μή παρεμποδίζουν τήν οίκονομικήν άναπτυξιν τής περιοχής; Πρέπει έν προκειμένω νά σημειωθή διό πολλαί χώραι έπιδιώκουν νά προσελκύσουν τήν δραστηριότητα τής έν λόγω ναυτιλιακής έταιριας και διά τόν λόγον αύτον παρέχουν σημαντικά εύκολιας και διευκολύνσεις, θεωρείται δέ μαθηματικώς βέβαιον διό έάν συνεχισθή ή άκολουθουμένη τακτική συντόμων ή χώρα θά άπολεστη έν σημαντικόν έσσοδον και ή συγκεκριμένη περιοχή θά παραμείνη μέ μόνην δραστηριότητα τήν έκτροφην χοίρων. Θά πρέπει επίσης νά σημειωθή διό ύπο τής ίδιας έταιριας έπεζητηθή η τουριστική άναπτυξις μάς έρμονησίδος τής περιοχής άλλα και έκει ύπεκνηθή άντιδρασις, διότι άκουσον, άκουσον, τήν άξιοποίησην θά άνελάμβανε μεγαλοεφοπλιστής.

Άσφαλώς είς τόν τόπον αύτόν δέν ύπάρχει σκέψις, όλοι δέ θέλον νά τρώγουν τήν "μπριζόλαν" τών διά νά διατηρούν τήν σιλουέτταν τών και νά έφοδιάζουν τά άυτοκινητά τών μέ βενζίνην χωρίς νά άναλογίζωνται διό τό συνάλλαγμα τό δόποιον άπαιτείται διά τήν είσαγωγήν τών κρεάτων και τών καυσίμων προέρχεται άπο τήν Ναυτιλίαν, έν κατακλείδι δέ άπο τόν έφοπλισμόν.

## ΝΑ ΜΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΙ

Έκπληξιν προεκάλεσε ή γνωσθείσα άποφασίς τού Δ.Σ. τού Ο.Λ.Π., μέ τήν όποιαν ζητείται ή κατάργησης τού άρθρου II τού Ν.Δ. 2942/54. Έκπληξιν άλλα και δργήν διότι είς τό δρθρον αύτό, τού όποιου τόσον άμβοσάρως ζητείται ή κατάργησης άπο τό Δ.Σ. τού Ζ.Λ.Π., έστρηχθή ή καθόλου άναπτυξις τού ιμένος κατά τήν τελευταίαν τριάκοντασίαν.

Διά τούς μή γνωρίζοντας, σημειούμεν διό τό έν λόγω δρθρον δρίζει σαφώς τήν διάθεσιν τού 50% τών έσσοδων τού Ο.Λ.Π. άποκλειστικώς διά τήν έκτελεσιν παγίων έργων άναττυξεως. Όπερ σημαίνει διό μέ τήν κατάργησην τού θά διακοπή ή έκτελεσις τών έργων ινδομήτης, ζητείται ή διαρκείσει έπειτε τήν έκτελεσιν ούδενός έργου βελτιώσεως και έπειτασεως τών λιμενικών έγκαταστάσεων Πλέον έξοργιστική είναι «δύμας ή δικαιολογία, ή όποια προβάλλεται διά τήν κατάργησην τού έν λόγω δρθρου. Άναφερεται

σχετικώς διό τό Δ.Σ. τού Όργανομού θεωρεί διό όπο τάς παρούσας οικονομικά συνθήκας — δηλαδή τά οικονομικά τού Ο.Λ.Π δέν είναι καθόλου άνθρηρα και ο Ο.Λ.Π άδυνατεί νά καλύψη τάς άνελαστικάς λειτουργικάς άνάγκας του (μισθοί και ήμερομίσθια).

## ΜΕΙΩΣΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Έμειώθη ή παραγωγή είς τάς χώρας τού Ο.Π.Ε.Κ, κατά τό 1980. Ό πόλεμος Ίραν και Ιράκ, άλλα και ή παγκόσμιος κατανάλωσις προεκάλεσαν τήν μείωσιν τής παραγωγής. Ύπολογίζεται αὕτη είς 26,8 έκατομ. βαρ. ήμερησίως, ή κατωτέρα άπο έκτασίας. Έναντι τού 1979 ή μειωσις τής παραγωγής τών χωρών τού Ο.Π.Ε.Κ είναι ή μεγαλύτερα σημειωθείσα κατά τέσσερα έκατομ. βαρέλια ήμερησίως. Η παγκόσμιος επίσης παραγωγή έμειώθη. Ήτο 59,4 έκατομ. βαρ. ήμερησίως, κατωτέρα κατά 3 έκατομ. βαρέλια ήμερησίως έναντι τού 1979. Η κατωτέρα άπο τού 1975. Και άκομη πρό τού πολέμου Ίραν - Ιράκ ή μειωσις τών χωρών τού Ο.Π.Ε.Κ διεπιστούτο. Τά δυο κράτη έξηγαν 3,5 έκατομ. τον. άλιγτερον ήμερησίως. Και ή συμμετοχή τών χωρών τού Ο.Π.Ε.Κ είς τήν παγκόσμιον παραγωγήν κατῆλθεν άπο 63,4% τού 1979 είς 59,4% τού 1980.

Αί έκτος τού Ο.Π.Ε.Κ χωρι η ημέρησαν τήν παραγωγήν τών είς 18,3 έκατομ. βαρ. ήμερησίως. Τό Μεξικόν ημέρησε τήν παραγωγήν τού κατά 31,6%.

Η Σαουδική Αραβία, ο κυριώτερος παράγων έξαγωγεύς, ημέρησε τήν παραγωγήν τής κατά 800.000 βαρ. ήμερησίως, λόγω τού πολέμου Ίραν - Ιράκ. Τό Κουβέιτ έμειώσε τήν παραγωγήν τού κατά 33,5%.

Η παγκόσμιος ζήτησης έμειώθη κατά 7,5% και προβλέπεται νά ύποχωρήση κατά 1-2% και έφετος, λόγω τών ύψηλών τιμών, τής κρίσεως και τών μέτρων είς τά τής ένεργειας.

## ΟΧΙ ΣΗΜΑΙΑΙ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

Ο Παναμάς θέλει νά άποβάλη τήν περί σημαίας εύκολιας έπικρατούσαν άντιληψιν. Μάς λέγει: «Αί ήμεραι τών Παναμαϊκών πλοίων, τών μή συμμορφουμένων είς τούς διεθνείς κανόνας τελεώνων». Αύτα έδήλωσεν ο άρμόδιος έπι τής Ναυτιλίας Παναμέζος ή πουργόρ. «Δέν πρέπει νά πιστεύουν οι έφοπλισται, τών όποιων τά σκάφη δέν είναι ένταξει μέ τούς διεθνείς κανονισμούς, διό τά παραμείνουν είς τό Παναμαϊκόν νηολόγιον. «Ηδη πολλά πλοία διεγράφησαν τό τελευταίον έτος».

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΟΥΜΕΝ

Η έγκριτος συνάδελφος «ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ» μηνιαία «Επιβεώρησις Οικονομικών έξελίξεων, είς τό τεύχος Μαρτίου 1981 δημοσιεύει τό κάτωθι σχολιον άναφερόμενον είς τήν πεντηκοστήν έπειτε τών «Ναυτικών Χρονικών».

«ΤΑ ΠΕΝΗΝΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΟΥ Δ. ΚΩΤΤΑΚΗ  
Τό Ναυτικό Έπιμελητήριο τής Έλλας

και οι «Ελληνες έφοπλιστές τίμησαν στίς 5 Φεβρουαρίου 1981 τά πενήντα χρόνια τής δημοσιογραφικής δραστηριότητας τού Δημήτρη Κωττάκη στό ναυτιλιακό τομέα. Η γιορτή έγινε στίς αιθουσες τού Ναυτικού Όμιλου Έλλαδος όπου ο πρόεδρος τού Ν.Ε.Ε. Κ. Νίκος Νομικός μέ θερμά δόσι και άληθινά λόγια μίλησε γιά τά «Ναυτικά Χρονικά», τό περιοδικό πού έπι πενήντα χρόνια έκδιδει ο Δ. Κωττάκης, άνελπιώς και μέ άκριβεια ρωλογιού. Η συμβολή του στήν άναπτυξη τής έλληνικής ναυτιλίας ύπηρξε και έξακολουθεί νά είναι άποφασιστική, γεγονός πού τό άναγνωρίζουν δλων τών κατηγοριών οι «Ελληνες έφοπλιστές πού προσήλθαν άθροισι στή γιορτή γιά τά «Ναυτικά Χρονικά» και γιά τό Μήτρο Κωττάκη στόν όποιο ο κ. Ν. Νομικός έδωσε και άναμνηστική πλακέτα. Τό γεγονός έξειζε νά έχαρθει άπο δύο πλευρές: άπο κείνην τού Δ. Κωττάκη γιά τήν έξαριτη, πραγματικά, συμβολή του στήν άναπτυξη τής έλληνικής ναυτιλίας μέ τό ύποδειγματικό του περιοδικό. Και άπο τήν πλευρά τών φορέων τής ναυτιλίας, τών έφοπλιστών, οι οποίοι έκτιμησαν τή συμβολή αυτή και τήν τίμησαν. Μακάρι νά γίνουν τό παράδειγμα και γιά τούς άλλους φορεις τής οίκονομικής δραστηριότητας τού τόπου μας και νά τους διδάξουν τή σημασία τού τύπου. «Οσο γιά τόν παλαίμαχο συνάδελφο, τόν Δημ. Κωττάκη ή «Οικονομική Πορεία» τού ευχέται γιά πολλά άκμα χρόνια νά διατηρήσει τήν άμείωτη δραστηριότητά του και τήν προσφορά του στήν έλληνική ναυτιλία».

Τήν καλήν συνάδελφον θερμώς εύχαριστούμεν.

## ΚΑΙ ΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ ΕΛΝΑΒΙ

Τό ναυτιλιακόν περιοδικόν ΕΛΝΑΒΙ, τό όποιον διευθύνεται ύπο τών κ. κ. Κώστα Δούκα και Ήλια Καλαποθαράκου, είς τά τεύχη τών μηνών Φεβρουαρίου και Μαρτίου άφιέρωσε ειδικά σχόλια διά τάς τιμητικάς έκδηλωσεις πρό τημή τού κ. Δημ. Κωττάκη. Είς τό τεύχος τού Μαρτίου, ή ΕΛΝΑΒΙ ύπο τόν τίτλον «Αλλη μιά διάκριση γιά τόν Δ. Κωττάκη» έγραψε τή έξης:

«Αλλεπάλληλες έκδηλωσεις έγιναν γιά τόν έκδότη τών «Ναυτικών Χρονικών» κ. Δ. Κωττάκη μέ τήν εύκαιρια τής συμπληρώσεως 50 έτων έκδοτικού άθλου - γεγονός έξαιρετικής σημασίας πού έτιμησε δεόντως η ΕΛΝΑΒΙ στήν πανηγυρική τής έκδοση, άφιέρωντας μέρος τού έξωφύλλου τής στόν παλαίμαχο ναυτιλιακό δημοσιογράφο και έκδότη. Η σημητικότερη έκδηλωση έγινε στό Υπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας κατά τήν άπο τό πουργόρος Κ. Φικιώρης έπέδωσε τό χρυσό ναυτικό μετάλλιο Α' τάξεως στόν κ. Κωττάκη. Ανάλογο μετάλλιο ειχε άπονεμηθεί και στόν άλλοτε πρωτεργάτη τού ίδιου περιοδικού Παν. Τζουνάκο.

Ανάλογη τημητική έκδηλωση έγινε και στίς 5 Φεβρουαρίου ύπο τό Ναυτικό Έπιμελητήριο τής Έλλας.

Τό κειμένον συνοδεύετο ύπο φωτογραφίας άπο τήν άπονομήν τής τιμητικής διακρίσεως τής Ε.Ε.Ε. άπο τόν Πρόεδρόν της κ. Αριστ. Καραγεώργην. Έκφραζομεν τάς βαθύτατας εύχαριστιας μας.

## FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

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

Shipagents & Brokers

PEDRO DE MENDOZA 1687/89, 1169 BUENOS AIRES  
PHONE: 282674, A.O.H. 7829496 - 844057  
TELEX: 121715 STAR AR  
CABLES: FAROSHIP BUENOS AIRES

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

## ΠΕΡΙ «ΣΑΛΕΜ» ΣΥΝΕΧΕΙΑ

Η Σέλλη προσέφυγεν εις τό Ανώτατον Δικαστήριον τής Αγγλίας κατά τού ασφαλιστού Κάρυου Γκίμπερ διά νά έπιτυχη τήν πληρωμήν της άποζημιώσεως τών 56 έκατομ. δολλαρίων, τά όποια τά Λόδης και ή άγορά τού Λονδίνου άρνούνται νά πληρώσουν διά τήν άπωλειαν φορτίου 196.231 τόννων άκαθάρτου πετρελαίου φορτωθέντος επί τού λιβεριανού τάνκερ «Σάλεμ» διόπειρη έβυθισθη τήν 17/1/1980 κατόπιν έκρηξεως άνοικτά τής Σενεγάλης, μέ πρόθεσιν άποκρυψεως της πωλήσεως τού φορτίου εις τήν Νότιον Αφρικήν. Ως γνωστόν η Σέλλη ήγόρασε από τήν Ιταλήν έταιριαν Ποντόιλ το φορτίου πετρελαίου, διόπειρη έφορτωθη επί τού Σαλέμ τήν 10/12/1979 εις τό Μένα-αλ-Αχμαντί μέ προορισμόν τήν Ιταλίαν. Συνεργάται εις τήν άπατην, διόποικτήτη, οί έπι κεφαλής άξιματοι τού πλοίου, και άλλα πρόσωπα, έπωλησαν τό φορτίον εις τήν Νότ. Αφρικήν καί άρδηγησαν τό πλοίον εις τό Ντάρμπαν, διόπειρη

συνετελέσθη ή πώλησις. Έν συνεχεία αι δεξαμεναί τού πλοίου έπληρωθησαν υδατος, ώστε τό πλοίον νά φαίνεται φορτωμένον και κατόπιν έβυθισθη σκοπιμώς άνοικτά τής Σενεγάλης διά νά άποκρυψη ή άπατη. Η Σέλλη ίσχυρίζεται ότι ή άλική άπωλεια τού φορτίου συνετελέσθη κατά τήν διάρκειαν τού πλού άπο Μένα-αλ-Αχμαντί εις Ιταλίαν, όποτε οί κίνδυνοι ήσαν καλυμμένοι από τήν άσφαλτειαν. Αντιθέτων η άσφαλτοισταί άρνούνται νά πληρώσουν τά άσφαλτορα και ίσχυρίζονται ότι ή άπωλεια τού φορτίου δέν έφειλεται εις ήσφαλισμένον κίνδυνον. Προσθέτουν μάλιστα ότι διό πλούς πρός Ιταλίαν δέν ήτο ήσφαλισμένος, δεδομένου ότι ή πρόθεσιτών άπατώνων ήτο νά παραδώσουν τό φορτίον εις Ντάρμπαν και δχι εις Ιταλίαν. Πρόθεσις των ήτο νά έξαπατήσουν τόσον τόν Ποντόιλ δοσον και τήν Κουβέιτ-Οίλ-Κόμπανυ, ητις έπωλησεν άρχικών το φορτίον. Ή άπωλειά του έπομνως δέν προήλθεν έξι ήσφαλισμένου κίνδυνον, δεδομένου ότι τό άσφαλιστηρίου δέν έκαλυπτε τήν κλοπήν.

# Η ναυλαγορά

## ΠΟΛΥ ΤΟΝΝΑΖ ΔΙΑ ΤΑ ΞΗΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΑ;

Υπάρχει, πράγματι, βάσιμος ό φόβος τής δημιουργίας ύπερπροσφοράς χωρητικότητος διά τήν μεταφοράν χύδην φορτίων; Τό Γραφείον Drewry έπισειεί τόν κίνδυνον. Μᾶς λέγει ότι αι παραγγελίαι τού 1980 διά τά πλοία αυτά άνερχονται εις 17 έκατομ. τον. d.w. «Έλλειψιν έκτιμήσεως άπο μέρους τών έφοπλιστών τών έξελίξεων τής παγκοσμίου οικονομίας, ητις εύρισκεται ύπο κατάστασιν κρίσεως.

Αι παραγγελίαι εύρισκονται εις τό ύψηλότερον σημείον ύπο τών μέσων τού 1970, μέ 597 πλοια, 32 έκατομ. τον. d.w. Παράδοσις μέχρι τού τέλους 1983. Εις τάς περισσοτέρας περιπτώσεις πρόκειται περί σκαφών 70-80.000 τον. d.w. τύπου πάναμας. Εις τήν πραγματικότητα οι έφοπλισταί στρέφονται πρός σκάφη ούχι δινώ τών 150.000 τον. d.w.

Άξιζει ή περί αυτά συζήτησις. Πολλοί είναι οι έφοπλισταί οι οποίοι τό 1979 και τάς άρχας τού 1980 άπεβλεπον εις τάς μεταφοράς γαιάνθρακος. Πάντως ή πραγματικότητας άπέχει τών προβλέψεων. Τόσον δοσον εις τήν παραγγήν τού γαιάνθρακος δοσον και εις τάς λιμενικάς έγκαταστάσεις.

Είναι πιθανόν ότι τό μέρος τού παραγγελθέντος τοννάζ νά μή εύρη τήν άπασχόλησιν. Τό 1980 τά 50% τών ιδιορμεταλλευμάτων μετεφέρθησαν ύπο μικτά σκάφη, 115-150.000 τον. dw. Δεδομένης τής κρίσεως εις τά πετρέλαια οι έφοπλισταί τών μικτών στρέφονται πρός τά έχρα φορτία. Ο δύος κατά συνέπειαν τών μπάλι κάρριερ εις τάς μεταφοράς σιδηρομεταλλευμάτων θά μειωθή — οι ίπανως προβλέπουν μείωσιν κατά 5% — και ιδιομένως δοι θά στραφούν πρός τόν γαιάνθρακα. Κατά τόν Drewry ή άναλογιά τών μικτών εις τάς μεταφοράς έχρων φορτίων άνηλθε τελευταίως ύπο 50 εις 70%.

Η ύπερπροσφορά κατά τήν περίοδον 1981-82, θά έκτιμηθη άναλογως πολλών παραγόντων. Εις τόν τομέα τής οιδηροβιομηχανίας δέν πρέπει νά περιμένωμεν τήν άναβισιαν πρό τού 1983. «Οσον άφορά τόν γαιάνθρακα, δέν πρέπει νά περιμένωμεν άμεσα θαύματα. Πλέον τών 100 σκαφών είναι άποκεκλεισμένα εις τό Χάμπτον Ρόδη, μέ παραμονή 40-45 ήμέρας. Καί πρόκειται περί σκαφών 50-85.000 τον. d.w. Υπάρχουν άκομη οι φόβοι άπεργιών, αίτινες δυνατόν νά έκραγούν τόν Απρίλιον. Και αι άπεργιαι δυνατόν νά κρατήσουν έβδομαδάς. —

Εις τήν Πολωνίαν έπισης — παραγωγή 200 έκατομ. τον. Έξαγωγή 41 έκατομ. τον. (9.4 έκατομ. τον. διά τήν Ρωσίαν 26,6 έκατομ. τον. διά τήν Δύσιν, τό ύπολοιπον διά τάς άλ-

λας σοσιαλιστικάς χώρας). Ή άναταραχή τής Πολωνίας προεκάλεσε τήν μείωσιν τού γαιάνθρακος εις 190 έκατομ. τον. Ή Ρωσία άπαιτει ποσότητας κατά 10 έκατομ. τον. άνωτέρας. Αι προβλέψεις πάντως όμιλον περί παραγγής χάλυβος κατά 15% μικροτέρας έναντι τού 1979. Καί τούτο άποτελει ένα επιχείρημα τών όμιλον περί πληθωρισμού τού τοννάζ.

Θά ήτο ολιγώτερον δύσκολος ή κατάστασις έάν ο κ. Ρήγαν ήρε τό «έμπαργκο» διά τά δημητριακά. Γεγονός όπερ θά έδικαιολόγει τήν καλήν ναυλαγοράν. Πάντως άπο έφοπλιστικής πλευράς αι έπιφυλάξεις διά τήν αυτον η πρέπει νά έχαστανται.

**ΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΝ ΣΙΤΟΝ**

Η παγκόσμιος κρίσις τροφίμων θά άποφευχθή μάλλον, χάρις εις τάς ύψηλάς έσοδειας σίτου πού θά σημειώσουν αι κυριώτεραι οιτοπαραγωγικά χώραι κατά τήν τρέχουσα περίοδον. Ούτω θά συμπληρωθούν τά σχεδόν έξαντληθέντα άποθέματα, έπισημαινει τό διεθνές Συμβούλιον Σίτου.

Τό Συμβούλιον, τού όποιου μέλη είναι αι κυριώτεραι οιτοπαραγωγικά χώραι, προβλέπει ότι ή παγκόσμιος παραγωγή σίτου θά αύξηθη έπαρκως διά νά καλύψη τήν άναμενόμενην μεγαλυτέραν κατανάλωσιν. Υπολογίζει ότι ένω ή κατανάλωσις σίτου θά αύξηθη κατά 7 έκατομ. τον. εις τά 460 έκατομ. τον. ή παραγωγή θά είναι κατά 25 έκατομ. τον. ύψηλοτέρα και θά φθάσει τά 470 έκατομ. τόννων.

Η έκθεσις τού Συμβούλιον λέγει ότι ή σοπάρα εις τάς σοβαρώτεραι οιτοπαραγωγικά χώραι θά καλύψη έκτασίς ρεκόρ και αι καιρικά συνθήκαι εις τό βόρειον ήμισφαίριον ύπηρξαν γενικώς εύνοικαι. Εις τάς ήνωμένας Πολιτείας άναμενεται ότι θά σημειωθή ρεκόρ συγκομιδών έστω και έάν αι καιρικά συνθήκαι είναι πτωχαί.

Εις τήν Σοβιετικήν «Ενωσιν ή χειμερινή σοπάρα έστερης τών στόχων, άλλ' ού κίνδυνος παγετού εις οιανδήποτε περιοχήν τού βορείου ήμισφαίριου παρήλθεν ούσιαστικών και θεωρείται σχεδόν έβεβαιον ότι θά έπιτευχθή παγκοσμίως ρεκόρ παραγωγής σίτου.

Αι είσαγωγαι εις τήν Κίναν προβλέπεται θά μειωθούν λόγω οικονομικών περιορισμών, άλλ' αι Ρωσικαι άγοραι θά είναι προφανώς ύψηλαι, δισθέντος ή Μόσχα θά θελήση νά αύξηση τά άποθέματα τής.

Η διεθνός προσφορά όρύζης εις τήν Απωλητήν άναμενεται νά περιορίση τάς είσαγωγάς σίτου εις τήν περιοχήν αύτην.

## Τό Σχόλιον τού 15θημέρου

Διά τούς δυστυχεῖς έκεινους λαθρεπιβάτας οι οποίοι εύρον τόν έξι άσφυξιας θάνατον έντός τών δεξαμενών έρματος τού πλοίου, τό οποίον θά τούς μετέφερεν έκ τής δυστυχίας τού Αγίου Δομινίκου εις τόν παράδεισον τών ήνωμένων Πολιτιών, έγραψαμεν εις παλαιότερον σχόλιον.

Αυτήν τήν φοράν ή ειδησης δέν άναφεται εις λαθρεπιβάτας, άλλ' εις άτυχή λιμενεργάτην τής Καζαμπλάνκας δοτις άπεκοιμήθη έντός έμποροκιβωτίου. Κατώπιον ίσως έκ τής έργασίας, τό θερμόν έκεινο δειλινόν τής 30ης Δεκεμβρίου, άνεζήτησε τήν άναπαυσιν εις τήν σκιεράν ήρεμιαν ένός κοντένερ, τό οποίον ήτο άποτεθειμένον εις τήν προκυμαίαν. Έκει ή υπνος τού έσφραγισε τόν δυνητικότας ούφαλμούς. Μετ' άλιγον έν έλαφρον λίκνισμα, έπιτεινον τήν ύπνηλίαν του, δχι μόνον δέν τόν έκαμε νά σκεφθή διά αιώρειτο ύπο τής άρταντάν τής φορτώσιμως, άλλα τόν έβυθισε περισσότερον εις τόν «Επιμενίδειον λήθαργον». Έν συνεχεία αύτος και τό κέλυφός του άπετεθησαν όμαλως εις τά βάθη Μαροκίνου πού πλοίου, διό πολεύειν άπεπλευσεν άμεσως διά τό Κάδιξ. «Οταν άφυπνισθη ήτο πλέον άργα. Έζητησε φυσικά βοήθειαν, άλλ' ήτο φωνή βοώντος έν ... σκοτεινώ κύτει. Έξεφορτώθη εις τό Μπιλμπό τής 15ης Ιανουαρίου, διόπτε και ήνοιχθη τό κιβωτίον. Ό ταλαίπωρος δέν ήδυνατο πλέον νά καλέση εις βοήθειαν. Είχεν έν τούτοις έπιζησει έπι δύο έβδομαδάς, τραφείς άποκλειστικώς μέ 8 μόνον χουρμάδες τούς ιδιούσιους άνεύρεν εις τά θυλάκια του. Νοσηλευθείς έπι άλιγον έξηλθεν ύγιεστασιος και άκμαστασ.

Οι άρχαιοι έλεγον ότι ή υπνος «θανάτου προμελέτης πέλει». Ότι δηλαδή είναι μιά δοκιμή τού θανάτου. Την δοκιμήν αύτην έξετέλεσεν μετ' άζηλευτού έπιτυχίας ή λιμενεργάτης τής Καζαμπλάνκας. «Αποδείξας ούτω διά ήπνος δχι μόνον τήν «κακέσχατον πειναν νικά» άλλ' ζητεινέται πάσης νόσου έστιν ύγιασις».

\*\*\*

Η «Απωλητήν είναι ή περισσότερον ένδιαφέρουσα περιοχή διά τήν είσαγωγήν δημητριακών. Εις 63,5 έκατομ. τον. ύπολογίζεται νά φθάση ή κατανάλωσις τό 1985 κατά 75% περισσότερον έναντι τού 1979. Ό πληθυσμός τών έκει ήχωρών αύξανει, δημιουργώνται άλιγον έπιτευχθή τής ζωής. «Ηδη τό τρίτον τής παγκοσμίου είσαγωγής δημητριακών άναφεται εις τάς χώρας τής «Απωλητήν». Εις 205 έκατομ. τον. ύπολογίζονται νά φθάσουν αι διλικά είσαγωγαι εις τό 1985. Ή Αμερική πρώτη μέ 62%, ή Αυστραλία 8%, ή Καναδάς 10%, και ή Αργεντινή 9%. Τό άξιοσημείωτον εις τάς προβλέψεις φέρεται ώς είσαγωγής δημητριακών ή Ρωσία και αι δορυφόροι μέ 40 έκατομ. τον. είσαγωγάς. Τά μπάλι κάρριερ εις μεταφέρουν τό μεγίστον μέρος τών είσαγωγών.

\*\*\*

Κατ' άνακοινώσεις τής Διεθνούς έπι τού σίτου όργανώσεως δημονος άναμενεται ή έσοδεια διά τό 1981-82. Προβλέπεται νά περιβεβή τήν ζητησι. Ή παραγωγή προβλέπεται νά ύπερβη τό 470 έκατομ. τον. Θά φθάση τά 480 έκατομ. τον.

Οι Αμερικανοί γεωργοι θά έμφανισουν ρεκόρ. Οι Ρωσοι έπισης έμφανιζονται έξασφαλισαντες τήν άφθονον έσοδειαν. Θά έπιζητησουν διμως τήν δημιουργίαν άποθεμά-

των. Οι Κινέζοι πιθανόν νά περιορίσουν τάς άγοράς των, λόγω οικονομικών δυσχερειών. 'Αφθονος είς τάς χώρας της "Απω 'Ανατολής' ή συγκομιδή και τής όρυζης.

\*\*\*

Διαπραγματεύσεις Ρωσίας — 'Αργεντινής διά τήν αύξησην τών δημητριακών. Μέ την υπάρχουσαν συμφωνίαν ή Μόσχα ήγόρασε τρία έκατομ. άραβοσίτου, έν έκατομ. άλλων δημητριακών, 500.000 τον. σόγιας, διά το 1980-81 έπισημας μέχρι τού 1984. Ο σίτος δέν περιελαμβάνετο.

'Η Μόσχα ήγόρασεν ήδη 2,7 έκατομ. τον. άραβοσίτου, 700.000 τον. σόγιας. Και άκομη 2,1 έκατομ. τον. σίτου. 'Η Μόσχα ζητεῖ τά περισσότερα, άντιμετωπίζουσα τό 'Αμερικανικόν έμπαργκο άπό τού 'Ιανουαρίου 1980.

'Η 'Αργεντινή' έπιδικει τήν παράσιν τής συμφωνίας, ήνα έξασφαλίση τήν διάθεσιν τών δημητριακών.

\*\*\*

'Η Μόσχα προσφέρεται νά άγοράζη έπισημάς πέντε έκατομ. τον. δημητριακών άπό τήν 'Αργεντινήν διά τήν προσεχή πεντατίαν. Τρία έκατομ. τον. άραβοσίτου, έν και ήμισυ έκατομ. τον. άλλα δημητριακά. 'Εφέτος αι ρωσικαί άγοραί έφθασαν τά έπτα έκατομ. τον. 'Η 'Αργεντινή' παραγωγή άνηλθεν έφέτος εις 35 έκατομ. τον. Τό έξακτεν ποσόν διά το 1980-81 θά φθάση τά 20 έκατομ. τον. 'Η Μόσχα άντιμετωπίζει τήν άγοράν 14 έκατομ. τον. 'Αργεντινών δημητριακών. Τό διπλάσιον τού περυσινού.

\*\*\*

'Η Κίνα πιστεύεται διτι καθυστερεί τάς προσθέτους άγοράς αύστραλιανού σίτου, μέ τήν έλπιδα διτι αι τιμαί θά μειωθούν περαιτέρω. Τελευταίως, ή τιμή τού λευκού αύστραλιανού σίτου έπεσε κατά 20 περίπου δολλάρια εις τά 150 δολ. ο τόννος.

Βάσει τριετούς συμφωνίας πού ύπεγράφη το 1979, ή Αύστραλια θά προμηθεύτην Κίναν μέ 2 έως 2,5 έκατομ. τον. σίτου έπισημώς. Τό 1978-79 ή Κίνα ήγόρασε 2,7 έκατομ. τον. και 2,3 έκατομ. τον. τό 1979-80. 'Έφέτος, μέχρι στιγμής, ήγόρασε 1 έκατομ. τον. τό Νοέμβριον, άναμενεται δέ συντόμως νά προβή εις τήν άγοράν ένος άκομη έκατομ. τόννων.

Αι εισαγωγαί δημητριακών τής Κίνας εις δημητριακά άπό τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας προβλέπεται νά φθάσουν, κατά τό τρέχον έτος, τά 8 έως 9 έκατομ. τον. 'Ηδη έχουν άγορασθει, 3.555.500 τον. σίτου και 139.500 τον. άραβοσίτου.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

**BERA**

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ  
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ  
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ  
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:  
ΜΠΟΥΡΜΑΙΣΤΕΡ & ΓΟΥΕΤΗΝ ΕΜΛΑΣ Ε.Π.Ε.  
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889

Κατά τό 'Αμερικανικόν 'Υπουργείον Γεωργίας, καλοί καιροί διά τήν Ρωσικήν παραγωγήν κρατούν έφετος, μετά τήν διετή ύποχωρησιν τῆς συγκομιδῆς. Εις τό Εύρωπακόν τμήμα τῆς Ρωσίας ή άνάπτυξης τῆς σποράς βαίνει κανονική. 'Εάν ο καλός καιρός διατηρηθῇ ή συγκομιδή θά φθάση τά 236 έκατομ τον., κατά 47 έκατομ. τον. περισσότερον έναντι τού 1980.

\*\*\*

Πολλαπλάσιαι αι έξαγωγαί και τού άραβοσίτου άπό τήν Νότιον 'Αφρικήν. Εις τέσσαρα έκατομ. τον. θά φθάσουν αι έξαγωγαί διά τό 1981-82. Κυρία κατανάλωσις 'Ιαπωνία και Φορμόζα. Εις έν έκατομ. τον. αι έξαγωγαί εις έκτος τῆς 'Αφρικής χώρας.

\*\*\*

'Η πιθανή άπεργία τών άνθρακωρύχων εις τήν 'Αμερικήν θά έχη άντικτυπον εις τήν ναυλαγοράν, τών μπάλκ κάρριερς κυρίως. Πολλά τά άναμένοντα τήν φόρτωσιν πλοία. 'Η μόνη άγορά, ήτις θά έπωφεληθή, είναι ή τής Νότιον 'Αφρικής. Οι έκειθεν ναύλοι ήδη έμφανιζουν καποίαν ήδησιν.

Φορτώσεις γαιανθρακος άπό τό Βανκούβερ. Μικραί καθυστερήσεις, έναντι τών 90 ήμερών κατά μέσον όρον τού Χάμπτον ρόδι.

\*\*\*

Τριπλασιασμόν τών φορτώσεων γαιανθράκων άπό τούς 'Αμερικανικούς λιμένας προβλέπουν οι άρμοδιοι τεχνικοί. 'Από τά σκάφη 15,5, έκατομ. τον. d.w. ύπολογίζεται νά φθάσωμεν τό 2000 έτος εις σκάφη 77,5 έκατομ. τον. d.w. Τά μεταφέροντα γαιανθρακας σκάφη προβλέπεται άπό τά 336 τής σήμερον εις 1.314. Τό ήμισυ τών σκαφών αύτών θά είναι 100 χιλ. τον., τό 25% άπό 50-70.000 τον. d.w. και 10% εις σκάφη 35.000 τον. d.w.

Καί ζητεῖται ή διεύρυνσις τών 'Αμερικανικών λιμένων διά νά δεχθούν τήν ημέμενην αύτην κίνησιν.

\*\*\*

'Οργασμός φορτώσεων γαιανθρακος άπό τήν Νοτ. 'Αφρικήν. Τετραπλάσια είναι τώρα και θά διπλασιασθούν, προβλέπεται, έντος τών προσεχών έτών. Εις τάς έξαγωγας έρχεται άμεσως ποτά τόν χρυσόν. Διά τό 1983 προβλέπεται παραγωγή 145 έκατομ. τον. έναντι 90 έκατομ. τον. τό 1978.

\*\*\*

'Απειλείται ή άπεργία τών γαιανθρακωρύχων εις τήν 'Αμερικήν. Κρίσιμος ήμερομηνία ή 21 Μαρτίου. Μεγάλαι αι ύψισταμεναι διαφοραι μεταξύ έργοδοτών και ήργατών. Καί ή κατάστασις τώρα κρίσιμος λόγω τής μεγάλης ζητήσεως τού γαιανθρακος. Τά πλοια έν σειρά άναμενουν νά φορτώσουν. Κάθε καθυστερήσις προκαλεί τεράστια και εις Ναυτίλιαν ζητήματα.

\*\*\*

Οι "Ελληνες έμφανιζονται ως άγορασται μετρίου μεγέθους μπάλκ κάρριερς και φορτηγών. 'Αναφέρονται τιμαι: Σκάφος 63.000 τον. τεσσάρων έτων, εις τά 20,5 έκατομ. δολ. Σκάφος έξαετούς ήλικιας 66.000 τον. εις τά 21 έκατομ. δολ. και σκάφος τού 1980, τον. 58.000 εις τά 24 έκατομ. δολ.

"Ελληνες, έπισης, αναφέρονται ως άγορασται έπτα σκαφών μεταξύ 19.000 και 33.000 τον. Διά σκάφος έξαετούς ήλικιας, 27.000 τον., έπληρωσαν 11,6 έκατομ. δολλάρια.

\*\*\*

Πέραν τού ήμισεος τών ύπο παραγγελίαν σκαφών άνα τόν Κόσμον θά παραδοθούν πρό τού τέλος τού έτους.

Περι τά 19 έκατομ. τον. γκρός άνηκουν εις παραγγελίας τού παρελθόντος έτους, ή άνωτερος άριθμος άπό έξαετίας. Τό σύνολον τών παραγγελίων 34,6 τον. γκρός, έκ τών ίποιων τά 55% θά παραδοθούν εις τό τέλος τού τρέχοντος έτους, έξαιρουμενων τών 'Η-

νωμένων Πολιτειών και τής Δανίας, τά ναυπηγεία τής 'Ανατολής συνεκέντρωσαν τό πλείστον τών παραγγελιών. Τά ναυπηγεία τής Δύσεως έμφανιζουν μειώσιν τών παραγγελιών.

\*\*\*

Οι μεσίται τού Λονδίνου συνιστούν πρό τής περαιτέρω έκπτώσεις τής ναυλαγορᾶς τήν διάλυσιν περρισσοτέρων σκαφών. Μόνον ούτω ή ναυλαγοράθ έπανίδη καλυτέρας ήμέρας. Τά παροπλιζόμενα VLCC σκάφη είναι τώρα πολλά. 'Από τά 25 σκάφη, 6 έκατομ. τον. d.w. έφθασαν τά 40, τον. περισσότερων τών 10 έκατομ.

Κατά τούς πρώτους δύο μήνας τού έτους μόνον ίκτω σκάφη διελύθησαν, 463.000 τον. Κατά τόν παρελθόντα μήνα ένδεκα άκομη, 1,2 έκατομ. τον. έπωλήθησαν πρός διάλυσιν.

"Ηδη ο ναύλοι δέν έπιτρέπουν τήν έκμετάλλευσιν χωρίς ζημίας τών μεγάλων σκαφών.

Τά άποθέματα είναι μεγάλα και ή ζήτησις πετρελαίου χαμηλή, λόγω τής κρίσεως. Τά άναμένοντα μεγάλα σκάφη εις τόν Περιοκόν έπιδεινώνουν τήν κατάστασιν. Εις 3,2 έκατομ. τον. d.w. ύπολογίζονται τά μή δυνάμενα νά έξειρουν τήν άπασχόλησιν. Τά άργούντα ύπολογίζονται εις 60 σκάφη, 11,8 έκατομ. τον.

"Οσον άφορά τά ξηρού φορτίου σκάφη, αι παραγγελίαι πολλαί τών μπάλκ κάρριερς, τών τύπου Πάναμας, άνησυχούν τούς έφοπλιστάς.

\*\*\*

Σημεία τών καιρών. 'Η Γκάλφ, ή πέμπτη μεγάλη 'Αμερικανική έταιρία πετρελαίων, ήγόρασε άντι 325 έκατομ. δολ. έτέραν 'Αμερικήν έταιριαν γαιανθράκων, μίαν άπό τάς μεγαλυτέρας τής 'Αμερικής.

Κατά τάς τελευταίας ήμέρας ή Στάνταρντ "Οιλ τής Καλιφόρνιας προσέφερε 3,8 δισ. δολ. διά τήν 'Αμερική και ή Στάνταρντ "Οιλ τού Σόχιο (ύποκατάστημα τής Μπρίτις Πετρόλεουμ) προσέφερε 1,77 δισ. δολ. διά τήν Κενεκότ.

"Άς σημειωθή διτι ή άγορά τής Γκάλφ είναι τούς μετρητούς. Διπλασιάζει αύτη τά άποθέματα εις γαιανθράκα άπό 500 έκατομ τον. εις έν. δισ. τον. Και αι δλαι έταιρια πετρελαίων έστραφησαν πρός τόν γαιανθρακα.

\*\*\*

Κατά τούς «Τζέικομπς» ένα VLCC σκάφος με τήν τιμήν τών μπώνκερς εις τά 225 δολ. τόν τόνον, μέ ταχύτητα 12 μιλ. χρειάζεται 25 Γουορντακέλι διά τά καυσίμα. Δώδεκα διά τά καθημερινά έξοδα. Τρία διά λιμενικά δι-

## 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 BARIES

PHONES: 310483, 311384, 321616

313397, 329735

AOH 474660

(Ship Supplies Dept)

IMPORT — EXPORT

SAN MARTIN 1119

BUENOS AIRES — ARGENTINA

καιώματα και 22 διά την έξυπηρέτησιν του Κεφαλαίου. Συνεπώς, ναύλος κάτω από τα 40 Γουορλντσεκίλ δεν καλύπτει ούτε την άποδεσιν ούτε την έξυπηρέτησιν του Κεφαλαίου.

"Ας σημειωθή ότι είς τό τέλος του 1980 το τοννάζ των τάνκερς άνηρχετο είς 325 έκατομ. τον. d.w. (σκάφη διων 7 χιλ. τον.). Σκάφη 7 έκατομ. τον. d.w. παρεδόθησαν από τη ναυπηγεία και 10 έκατομ. τον. έπωληθησαν πρός διάλυσιν ή άπωλεσθησαν έξι άτυχημάτων. Κατά τούς "Τζέικομπς", ύφισταται περισσευμα σκαφών 91,1 τον. d.w. έναντι 82,3 έκατομ. τον. πρό έπους και 108,3 περί τά μέσα του 1980, καί άποδεικνύεται ούτω ή περίσσεια τοννάζ.

\*\*\*

Πτώσις των ναύλων διά τα τάνκερς. Τριάκοντα VLCC και ULCC άνεμενον την ναύλωσιν είς τόν Περσικόν. Μερικά VLCC δέν ήδυνθησαν νά έπιτυχουν παρά 22 τού Γουορλντσεκίλ διά τη Δύσιν είς τά 10 μιλ. και W 32 μέ μειωμένην ταχύτητα διά την Ιαπωνίαν.

Καί διά τά μικρότερα ή κατάστασις δέν είναι καλυτέρα. Σκάφος 50.000 τον. είς τά 90 Γουορλντσεκίλ διά Ιταλίαν και 80 διά την Ανατολήν. Τα αύτά διά τόν Μεσογειακόν τομέα. Σκάφος 88.000 τον. έπιληρώθη 75 Γουορλντσεκίλ διά τόν Κόλπον τού Μεξικού.

\*\*\*

Οι Ιάπωνες έφοπλισται δέν άποβλέπουν πρός τά μεγάλα τάνκερς. Αι «έξ μεγάλαι» έταιρισ αι έχουσαι είς τό τέλος του 1980 σύνολον 373 σκαφών, 22 έκατομ. τον. d.w. και 35 νεότευκτα, 2-5 έκατομ. τον. d.w. δέν άποβλέπουν πλέον είς την άντικατάστασιν των VLCC μετά τήν λήξιν των ναυλωσμάτων. Μικρότερα σκάφη και Πάναμαξ μπάλκ κάρριερ θά άποκτήσουν. Ο γαιάνθραξ τούς ένδιαφέρει. Πρός αύτόν στρέφονται. Πρώτον πρόβλημα ή άποκτησις καταλλήλων λιμένων έκφορτώσεως.

\*\*\*

Πετρέλαιον, κατά τίνας πληροφορίας, άνευρεθη είς τό Καμερούν. Παρόντες έκει Αμερικανοί και Εύρωπαιοί ένδιαφερόμενοι. Γάλλοι έκ τών πρώτων. Αι τοπικά έφημεριδες τό άναγράφουν.

\*\*\*

Έλαφρά αύξησις τού παγκοσμίου στόλου τών πετρελαιοφόρων είς άριθμόν σκαφών.

Ο παγκόσμιος στόλος άριθμει 3.338 πλοία, 324,8 έκατομ. τον. d.w. τήν 31 Δεκεμβρίου 1980, έναντι 3.330 πλοίων, 326,9 έκατομ. τον. d.w. είς τό τέλος τού παρελθόντος Ιουνίου. Τά Λιβεριανά πρώτα (758 σκάφη, 100 έκα-

τομ. τον. d.w. Η Ιαπωνία έπεται μέ 202 σκάφη, 30 έκατομ. τον. d.w. Η Μεγ. Βρεταννία τρίτη μέ 253 σκάφη, 24,8 έκατομ. τον. d.w.

\*\*\*

Τάνκερς νεότευκτα, μέ παράδοσιν 1981 και 1982, ύπολογίζονται είς 59. Έκ τούτων 13 καθορίζονται ως Έλληνικών συμφερόντων. Πρόκειται περί σκαφών μετρίου μεγέθους (τύπου Πάναμαξ).

\*\*\*

Η Μόσχα διαιφεύδει τάς έκ της Σουηδίας πληροφορίας περί εύρεσεως λίαν έκτεταμένου κοιτάσματος πετρελαίου είς την Σιβηρίαν. Τονίζει σχετικώς διά τά 300 δισεκ. τον. πετρελαίου είς την Σιβηρίαν: Πετρέλαιον άνευρεθη ούχι άμως είς τήν έκτασιν και ποσότητα, τήν άναφερομένην είς τάς έκ της Σουηδίας πληροφορίας.

\*\*\*

Τό Ιράκ, παρά τάς έκ τού πολέμου ζημίας, είναι έτοιμον νά έξαγάγη πετρελαίον, μετά τήν κατάπausin τών έχθροπραξιών.

Δύο σκάφη θά ήδηνατο νά φορτώνουν κατ' Οκτώβριον 700.000 και 800.000 βαρέλια ήμερησίως, έαν αι έχθροπραξίαι είς τάς άρχας τού έαρος καταπαύσουν.

\*\*\*

Τό Μεξικόν δρχεται πέμπτον παγκοσμίως είς άποδεδειγμένα κοιτάσματα πετρελαίου. Υπολογίζονται είς τά 67,8 δισεκ. βαρέλια. Ήμερησία παραγωγή 2,5 έκατομ. βαρ.

\*\*\*

Λόγω τών κανονισμών τού IMKO πολλά δεξαμενόπλοια θά πωληθούν πρός διάλυσιν. Η έγκατάστασις τού δρανονύς άεριου στοιχίζει 1-2 έκατομ. δολ. κατά πλοίον. Είς σκάφη VLCC 30-40 έκατομ. τον. d.w. θά χρειασθή ή έγκατάστασις αύτή. Η διάλυσις προτιμήτεα.

\*\*\*

Κατά τόν κ. Πάο, Πρόεδρον τής «Ιντεράνκον» τό σημαντικόν ποσόστον διαφοράς μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως δεξαμενόπλοιων θά διατηρηθή έπι μακρόν. Διά τήν σήμερον μία διαφορά 20 έκατομ. τον. d.w. μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως υφίσταται, χωρίς νά προβλέπεται βελτιώσις τής είς τό άμεσως προσεχές μέλλον.

Ο κ. Πάο ύποδεικνύει τήν χρησιμοποίησιν τάνκερως ώς πετρελαιοαποθηκών, χωρίς τούτο νά έπιλητή τό πρόβλημα.

Οσον άφορά τόν κ. Πάο άναφέρεται ούτος είς τήν διαφοροποίησιν τού στόλου του,

δότις άπασχολείται και είς τήν μεταφοράν γαιανθράκων και άλλων χύδην φορτίων. Ο κ. Πάο ύπολογίζει διά 40-50 VLCC σκάφη πρέπει νά διαλυθούν διά νά προελθη κάποια ισορροπία.

\*\*\*

Η Ιαπωνία δέν έδεχθη τήν πρότασιν τών Εύρωπαιών ναυπηγών διά τά 50-50 τών ναυπηγήσεων τών έκ τής Εύρωπης προερχομένων. Τήν σχετικήν δήλωσιν έζητησαν νά κάμη ή Ιαπωνία κατά τήν συνερχομένην κατά Μάϊον διάσκεψιν είς τό Αμβούργον.

\*\*\*

Η "Ενωσις Ιαπώνων Ναυπηγών και ή "Ενωσις Διυτικοευρωπαίων συναδέλφων των προγραμματίζουν μίαν συνάντησιν τόν προσέχη Μάϊον ή Ιούνιον είς μίαν προσπάθειαν έπιλύσεως τής έμπορικής διαμάχης άφορώσης τών καταμερισμών τής άγοράς είς δ.τ. άφορά είς τάς ναυπηγήσεις. Υπενθυμίζομεν διά ή Ιαπωνία κατά τούς πρώτους έννεα μήνας τού 1980 συνεκέντρωση τό 56,9% τών παγκοσμίων παραγγελιών, ήτοι 1.679 σκάφη χωρητικότητος 13,97 έκατομμυρίων τών γκρός. Αύτό άθησε τούς ίθυνοντας τών Διυτικο-Ευρωπαϊκών ναυπηγείων νά προτείνουν αύτήν τήν συνάντησην.

\*\*\*

Η «Κοινή Άγορά» πρόκειται νά παρέμβη είς τό ζήτημα τών σημαιών εύκολιας. Τό ζήτημα συνεπήθη είς τό Στρασβούργον. Ιταλός ή άνακινήσας αύτό. Είς τήν πρός τάς σημαιάς εύκολιάς στροφήν τού έφοπλισμού άπεδωσε τήν συρρίκνωσιν τών Εύρωπαικών σημαιών. Είς τήν σχετικήν συζήτησιν έλαβε μέρος και ή ήμετερος κ. Κοντογεώργης. Τό θέμα θά συζητηθή και είς τόν IMCO.

\*\*\*

Κατά πληροφορίας έκ τού Λονδίνου, τό σχέδιον τής διαλύσεως τών ύποσυντηρήτων πλοίων έμφανιζεται έχον άπήχησον και μεταξύ τών Ελλήνων έφοπλιστών. Σχετική μέ τό σχέδιον συνέρχεται είς τό Λονδίνον διάσκεψις τόν Οκτώβριον. Η διάλυσις, βεβαίως, προβλέπει και τήν ναυπήγησιν.

\*\*\*

Η I.T.F. καθώρισε και μισθολόγιον τών έκτελούντων ταξίδια κρουαζιέρων είς τήν Καραϊβικήν. Αγνωστον άκόμη πώς θά δεχθούν τό μισθολόγιον τά ύπο σημαιάς εύκολιας κρουαζιέροπλοια.

### ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Κατά τό παρελθόν έτος ή διάθραξ και τά σιτηρά ήσαν οι πρωταγωνισταί και κύριοι ύπο-

## «ΙΝΔΙΑ»

Εις τό MADRAS και όλους τούς άλλους λιμένας τής ΙΝΔΙΑΣ

## DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS — 600001

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

**Τιμάι λογικαί — 'Εξυπηρέτησις καθ' όλον τό 24ωρον**

Telephone: 39252 WITH EXTNS, After Office Hours: 446873

Cable Address: "SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

στηρικταί τής ναυλαγοράς. Αι διά θαλάσσης μεταφοραί πετρελαίου έμειώθησαν και ή ναυλαγορά διά τα δεξαμενόπλοια εύρισκετο είς χαμηλά έπιπεδα.

Κατά τή διάρκειαν του έτους τούτου έσημειώθησαν εύρεια μετατοπίσεις έκ της όμαλοτητος, αιτίνες ύπερβησαν δλας τάς προβλέψεις.

'Ιδιαιτέρως θεαματικό ύπηρξεν ή άνοδος τών ναύλων είς τόν τομέα τών ηρώων φορτίων. Χαμηλή ή στάθμη είς τά πετρέλαια, ύγραερια, γενικά φορτία και κρουαζιερόπλοια. 'Ιδιαιτέρως σοβαρά ή κατάστασις τών γιγαντιαίων δεξαμενοπλοίων.

Μεταξύ 1979 και 1980 τό ακάθαριστον παγκόσμιον προϊόν ηγέτη μόνον κατά 1%, ίσως και νά ήτο άνωτερον τού μηδενός κατά 1/100 δι' ολόκληρον τό έτος 1980 πράγμα που δικαιολογεί τήν μείωσιν μεταφορών πετρελαίων.

Τό παρελθόν έτος οι ναυλοί τών δεξαμενοπλοίων έλαβον τήν κατιούσαν άλλα τούτο δέν έπεδρασε κατά τρόπον αισθητόν — ώς κατά το 1979 — είς τήν πλεονάζουσαν χωρητικότητα έξ αιτίας τόσον τής έφαρμοζομένης τακτικής τής μειωμένης ταχύτητος, δσον και τής χρησιμοποιήσεως τών μεγάλων σκαφών ώς πλωτών άποθηκών άργου πετρελαίου.

Η έξετασις τής σημειωθείσης κατά τό προηγούμενον έτος κινήσεως άφηνε νά διαφανεί ότι τόσον ή διάθραξ δσον και τά σιτηρά ήσαν οι κυριώτεροι ύποστηρικταί τής ναυλαγοράς, διότι μετεφέρθησαν μεγαλύτερα ποσότητες άφ' ένδος και έν συσχετισμώ έσημειώθησαν συμφορίσεις είς πολλούς λιμένας φορτώσεως και έκφορτώσεως.

Τήν περιουσιήν δνοιξιν έχρονος άναμονής είς διαφόρους λιμένας έκφορτώσεως μεταλλευμάτων τής Εύρωπαικής Ήπειρου ύπερβαινε τών μήνα.

Κατά τό τελευταίον τρίμηνον τού 1980 συνήθησε ήτο ή εικών τών 100 άναμενόντων σκαφών πρός φόρτωσιν διάθρακος είς τόν Αμερικανικούς λιμένας, πράγμα που ύποχρέωσε είς τόν τριπλασισμόν τής άναγκαιούστης χωρητικότητος μέ άποτέλεσμα τήν υψηλήν στάθμην τών ναύλων.

Αι παγκόσμιαι παραγγελίαι κατά τό παρελθόν έτος δέν μετετοπίσθησαν έν τώ συνόλω των ώς έκειναι τού 1979.

Μοναδικόν φαινόμενον, δέινον παραπηρήσεως, ή αυξήσις παραγγελίων μπάλι κάρριερ αιτίνες άνηλθον είς 17,2 έκατομ. τόνων γκρος έναντι 10,4 τού 1979. Η αιτία δέν νά άναζητηθή είς τήν έξελιξιν τού ένεργειακού και ή τεραστία έπέκτασις ήτις άναμενεται είς τάς μεταφοράς διάθρακος. Αι πα-

ραγγελίαι δεξαμενοπλοίων έμειώθησαν κατά τό ήμισυ έν συγκρίσει έκεινων τού 1979.

Αι παραδόσεις σκαφών άφορούν χωρητικότητα 18,8 έκατομ. τον. γκρος έναντι 21,6 τού παρελθόντος έτους. Διαλύσεις, άπωλειαι και μετατροπά παρέμειναν σταθεραί ώς έκειναι τού 1979, δηλαδή 14 έκατομ. τον. ούτως ώστε ή καθαρά αυξήσις είναι κατωτέρα τού 1%.

Αι παγκόσμιαι θαλάσσαι μεταφοραί κατά τό 1980 άνηλθον είς 3.632 έκατομ. τον., αιτίνες κατανέμονται ώς έξης:

Πετρέλαιον 1.420, Διύλισμένα προϊόντα 245, σιδηρούχα μεταλλεύματα 310, Άνθραξ 172, δημητριακά 185, διάφορα 1310.

Η κίνησις αυτή συγκρινομένη μέ τό 1979 παρουσιάζει συνολικήν μείωσιν 123 έκατομ. τον.

Αι διακυμάνσεις είς τόν διαφόρους έμπορικους τομείς παρουσιάζονται ώς έξης:

Πετρέλαιον - 118 έκατομ. τον. ύποπροϊόντα - 34, σιδηρομεταλλεύματα - 17, διάθραξ + 13, σιτηρά + 3 διάφορα 30 έκατομ. τόνων.

Μέ τόν όρον τόνονοι/μίλια ή κίνησις τού 1980 έκτιμάται είς 16.710 δισ. έκατομ. μονάδας έναντι 17.675 τού 1979.

### ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΙΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Αι είς ένέργειαν παγκόσμιοι άνάγκαι ήσαν οι κυριώτεροι ύποστηρικταί τής ναυλαγοράς, διότι μετεφέρθησαν μεγαλύτερα ποσότητες άφ' ένδος και έν συσχετισμώ έσημειώθησαν συμφορίσεις είς πολλούς λιμένας φορτώσεως και έκφορτώσεως.

Τήν περιουσιήν δνοιξιν έχρονος άναμονής είς διαφόρους λιμένας έκφορτώσεως μεταλλευμάτων τής Εύρωπαικής Ήπειρου ύπερβαινε τών μήνα.

Κατά τό τελευταίον τρίμηνον τού 1980 συνήθησε ήτο ή εικών τών 100 άναμενόντων σκαφών πρός φόρτωσιν διάθρακος είς τόν Αμερικανικούς λιμένας, πράγμα που ύποχρέωσε είς τόν τριπλασισμόν τής άναγκαιούστης χωρητικότητος μέ άποτέλεσμα τήν υψηλήν στάθμην τών ναύλων.

Αι παγκόσμιαι παραγγελίαι κατά τό παρελθόν έτος δέν μετετοπίσθησαν έν τώ συνόλω των ώς έκειναι τού 1979.

Μοναδικόν φαινόμενον, δέινον παραπηρήσεως, ή αυξήσις παραγγελίων μπάλι κάρριερ αιτίνες άνηλθον είς 17,2 έκατομ. τόνων γκρος έναντι 10,4 τού 1979. Η αιτία δέν νά άναζητηθή είς τήν έξελιξιν τού ένεργειακού και ή τεραστία έπέκτασις ήτις άναμενεται είς τάς μεταφοράς διάθρακος. Αι πα-

ραγγελίαι δεξαμενοπλοίων έμειώθησαν κατά τό ήμισυ έν συγκρίσει έκεινων τού 1979.

Έπενθυμίζεται ότι διά τούς ύπολογισμούς έλληφθησαν ύπ' δψιν ότι ένας τόνος διάθρακος, ίσοδυναμεί είς 0,6667 ΤΕΡ, 1000 θερμικά μονάδες άεριου είς 0,1 ΤΕΡ και 1000 κιλοβατώρες είς 0,2222 ΤΕΡ.

Αι προβλέψεις έβασισθησαν λαμβανομένων ύπ' δψιν τών κάτωθι συντελεστών:

1) Άναπτυξις τής παγκοσμίου οίκονομίας κατά 31% διά τήν χρονικήν περίοδον 1979-2000, έναντι 5% έκεινης τής περιόδου 1965-1973.

2) "Εν σταθερόν κόστος τής άξιας τής ένεργειας (λόγω τής άναποφεύκτου αύξησεως τών τιμών έξ αιτίας τών περιορισμένων πηγών έξ αιτίας τών περιορισμένων πηγών πετρελαίου και τής ύψηλής τιμής διά τήν άποκτησίσ νέων ένεργειακών πηγών πρός άντικαταστασιν τού πετρελαίου".

3) Έτησίαν αυξήσιν τής παγκοσμίου κατανάλωσεως ένεργειας 2,5% ήσαν ίσοδυναμεί πρός τό ήμισυ έκεινης τής περιόδου 1965-73.

Κατά τήν "Έξον ή παραγωγή πετρελαίου θά αύξηθη έλαχιστα και ή κατανάλωσις τών χωρών παραγών πετρελαίου θά συντελέση είς τήν μείωσιν τής διαθέσεως τού προϊόντος είς τήν παγκόσμιον άγοράν. Πιθανολογείται μία έτησία αυξήσις 0,4%, ώς έκ τούτου αι βιομηχανικά χώρα πρέπει νά άναθεωσουν τά ισοζυγιά τών και νά έκλεξουν μεταξύ διάθρακος και πυρηνικής ένεργειας, έχουσαι ώς έφεδρείαν τό πετρέλαιον κυρίως διά τάς μεταφοράς και τήν πετροχημικήν βιομηχανίαν. Η μετάβασις είς μίαν έποχην μικροτέρας ένεργειακής κατανάλωσεως και μειωμένης έξαρτησεως έκ τού πετρελαίου φαίνεται απάραίτητος, άλλα οι τρόποι έξασφαλίσεως δέν είναι εύκολοι. Κυρίως αι βιομηχανικά χώρα πραμείνουν δέσμοι τού πετρελαίου διά πολλά είσετι χρόνια και θά καταστούν ούτω εύτρωποι είς περίπτωσιν διαταραχών είς τάς προμηθείας.

Είς άπολύτους άριθμούς (έκατομμύρια τόνων ΤΕΡ) ή έξελιξις τού παγκοσμίου ένεργειακού ισοζυγίου θά είναι αι κάτωθι κατά τήν δεκαετίαν 1990 - 2000.

Πετρέλαιον (3290), 3420, και 3.487. Βαρέα διλαία ή συνθετικά 180 και 450. Φυσικά άερια (1.330) 1.800 και 2.137, άνθραξ (1.820), 2.430 και 3.150, Υδρογλεκτρικά, γεωθερμική, ήλιακη, (420), 630 και 900, πυρηνική (140), 540 και 1.225.

Οι άριθμοι έντός παρανθέσεως άναφέρονται είς τό έτος 1980.

Η παγκόσμιος ένεργειακή κατανάλωσις έκπεφρασμένη είς ΤΕΡ θά διαμορφωθή κατά περιοχάς διά τά έτη 1.990 και 2000 ή έξης:

ΕΥΡΩΠΗ: 1.620 και 1.912  
ΗΠΑ: 2.070 και 2.250



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

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

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



**ΚΑΝΑΔΑΣ:** 270 και 338

**ΙΣΠΑΝΙΑ:** 450 και 562

**ΣΟΣΙΑΛΙΣΤΙΚΑΙ ΧΩΡΑΙ:** 2.700 και 3.488

**ΑΛΛΑΙ ΠΕΡΙΟΧΑΙ:** 1.890 και 2.700

Διά τάς χώρας τού ΟΠΕΚ, ή "Έξον" θεωρεῖ διά τα αυτά έναντι 235 έκατομ. τ.Ε.Ρ τού 1980 θά καταναλώσουν 567 έκατομ. τό 1990 και 810 έκατομ. τό 2000.

### ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Τόν προσεχή Μάιον τίθενται ένισχύει τό πρωτόκολλον τού 1978 τής συμβάσεως Σόλας, δημοφορά εις τους κανονισμούς άσφαλειάς τών δεξαμενοπλοίων.

"Ως συνέπεια θά είναι διά τά δεξαμενόπλοια θά στοιχίζουν 5% περισσότερον τών μπάλικ κάρριερ και 6-7% έναντι τών πολλαπλής χρήσεως. Ούτω θά αύξηθη διά την περίπτωση τών σκαφών τύπου Ο/Ο, εις τρόπον ώστε οι έφοπλισται διά την πλύσιμον με άργον πετρέλαιον. Έξ αλλου τά ΟΒΟ είναι δυανατόν νά ξεπλισθούν με χωριστάς δεξαμενάς, χωρίς νά παραστή άναγκη μεγάλων έπεμβάσεων.

Μέ τήν ισχύν τών νέων κανονισμών τόν προσεχή Μάιον ή ναυπήγησις ένός δεξαμενοπλοίου θά στοιχίζει κατά 5% περισσότερον ένός μπάλικ κάρριερ και μεταξύ 6-7% ένός πολλαπλής χρήσεως. Οι υπολογισμοί ούτοι έγενοντο ύπό τής Διεθνούς Ένώσεως έφοπλιστών δεξαμενοπλοίων (INTERTANKO) τούς όποιους άνεκοινωσε διά μιάς έκθεσεως έπι τών πολλαπλής χρήσεως σκαφών και τάς διεταχθείσας μεταφοράς. Σύμφωνα

με τούς νέους κανονισμούς, τά πολλαπλής χρήσεως θά πρέπει νά έφοδιασθούν με ένι σύστημα πλύσεως διά αδρανούς άεριου και με έχεχωριστάς δεξαμενάς έρματος ή έγκαταστάσεις διά τόν καθαρισμόν τών δεξαμενών διά άργον πετρέλαιου, προβλεπομένης τής μεταφοράς άρκτελαίων.

Αί έχεχωριστας δεξαμενάι μειώνουν άναμφιβόλως τήν χωρητικότητα φορτίου, ίδιως εις τήν περίπτωση τών σκαφών τύπου Ο/Ο, εις τρόπον ώστε οι έφοπλισται διά προτιμήσουν τήν πλύσιμον με άργον πετρέλαιον. Έξ αλλου τά ΟΒΟ είναι δυανατόν νά ξεπλισθούν με χωριστάς δεξαμενάς, χωρίς νά παραστή άναγκη μεγάλων έπεμβάσεων.

Η "Ιντερτάνκο παρατηρεῖ διά διά ένη παραδοσιακόν δεξαμενόπλοιον χωρητικότητος 150.000 τόννων γκρός θά χρειασθούν περίπου 80 μηχανισμών πλύσεως διά άργον πετρέλαιον, ένω διά ένη σκάφος πολλαπλής χρήσεως, ίδιως τύπου ΟΒΟ ή μείωσις τής χωρητικότητός του θά είναι έλαχίστης σημασίας.

Αί προβλέψεις είναι διά οι νέοι κανονισμοί θά αύξησουν τήν άνταγνωστικότητα τών πολλαπλής χρήσεως έναντι τών κοινών δεξαμενοπλοίων, τά όποια δημως θά ζάσουν έδαφος έναντι τών παραδοσιακών μπάλικ κάρριερ. Σημειούται έπισης διά εις τόν παγκόσμιον στόλον τών πολλαπλής χρήσεως τό 70% περίπου έργαζεται εις τόν τομέα μεταφορών έμπρων φορτίων, λόγος διά τόν όποιον οι πλοιοσκήται είναι άβέβαιοι έάν πρέπει νά προσαρμόσουν τά σκάφη τών ώστε νά πληρούν τούς δρους τών νέων κανονισμών, εις τρόπον ώστε νά δύνανται ν' άπασχολούνται και εις τάς μεταφοράς πετρέλαιων. Τέλος ή "Ιντερτάνκο καθιστά γνωστόν διά έν-

τών 43 παραγγελθέντων πολλαπλής χρήσεως, χωρητικότητος 3.9 έκατομ τόνων γκρός μόνον 2 είναι τύπου Ο/Ο και συγκεκριμένων τά παραγγελθέντα άπό τής Βραζιλιανής Κρατικής Έταιρίας Πετρομπράς.

Περίπου τό 75% τών σκαφών τύπου Ο/Ο χωρητικότητος είς τόννους γκρός μεταξύ 40 και 60 χιλιάδων, χρησιμοποιούν τόν άτμον διά τήν πρώσων τών, πράγμα δημειώνει διά πρόκειται περί παλαιών σκαφών και ή έκμετάλλευσίς τών δέν είναι οικονομική. Διά τά 0/0 τό ποσοστό είναι μόνον 5%. Διά τά μεγαλύτερα μεγέθη μέχρι 100 χιλιάδων τον. γκρός μόνον τό 7% τών ΟΒΟ και τό 5.5% τών 0/0 χρησιμοποιούν άτμοστροβίλους. Έν κατακλείδι τής έκθεσεώς της ή "Ιντερτάνκο" παραθέτει κατάλογον τών παγκοσμίων παραγγελιών μικτών σκαφών κατά τάς άρχας τού τρέχοντος έτους, έκ τού όποιου έξαγονται τά κάτωθι στοιχεία τών χωρών ναυπηγήσεων:

Βέλγιον: 3 ΟΒΟ τών 130.000 τόν.

Βραζιλία: 2 0/0 τών 150.000 τόννων.

Κορέα: 7 B/O τών 76.000 και 2 τών 150 χιλιάδων του.

Δυτική Γερμανία: 2 B/O τών 75.300 τόν., 3 τών 77.000 τόν. και 2 τών 80.000 τόν.

Ιαπωνία: 2 B/O τών 70.000 τόν., 2 τών 130.000 τόν., 1 τών 170.000 τόν. και 1 τών 175.000.

Ιταλία: 2 B/O τών 63.000 τόν.

Νορβηγία: 2 B/O τών 80.000 τόν.

Πολωνία: 2 B/O τών 84.000 τόν.

Ισπανία: 4 B/O τών 80.000 τόν.

Σουηδία: 3 B/O τών 55.000 τόν.

# Η ΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ ΑΝΔΡΕΑ 87 · ΠΕΙΡΑΕΥΣ ΤΗΛ. 4526.644, 4526.666

MTS ΙΑΣΩΝ

MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ

TSS ΑΤΛΑΣ

MV ΕΡΜΗΣ

MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ

MTS ΟΡΦΕΥΣ

MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ

MTS ΑΠΟΛΛΩΝ 11

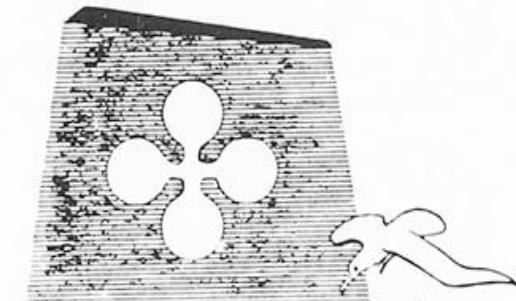
MV ΖΕΥΣ

MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ

MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ

MV ΩΚΕΑΝΟΣ

MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



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

## ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ

## Τό πετρέλαιον και αί ἐπιπτώσεις του εἰς τήν Παγκόσμιον Οἰκονομίαν

ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΤΑΙ ΜΕΙΩΣΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΕΩΣ

Τούς τελευταίους μήνας, ένα περίεργον φαινόμενον υπερπροσφοράς πετρελαίου έπισημαίνεται εἰς τήν διεθνή άγοράν, παρά τάς ἀκολούθους ἀνησυχητικάς τάσεις:

- "Η Σαουδική Αραβία, η πρώτη πετρελαιοεξαγωγική χώρα του κόσμου, προειδοποίησεν διά ένδεχεται νά μειώση τήν παραγωγήν της κατά 50% ἐντός τής προσχούς διετίας.

- "Ο πόλεμος μεταξύ Ιράν και Ιράκ παραίνεται, παρά τάς ἀρχικάς προβλέψεις διά διήρκει ἐπί μακρόν. Κατά συνέπειαν, μέρος της σημαντικής ἔξαγωγικής ικανότητος τῶν δύο αὐτῶν χωρῶν παραμένει ἐν ἀρχηστίᾳ.

- "Ενας ἀριθμός χωρῶν του ΟΠΕΚ περιέκουν τάς διεθνεῖς πωλήσεις των, ἐνώ μία ἐκ τῶν σημαντικότερων πετρελαιοπαραγωγῶν περιοχῶν ἐκτός του ΟΠΕΚ — η Βόρειος Θάλασσα — δέν ἐπέτυχε τὸν προβλεψθεντα ρυθμόν παραγωγῆς.

Πρό ἔτους, θά ἔχειάζετο κάποιος μέ πολλήν γόνιμον φαντασίαν νά σκεψθῇ τάς συνθήκας πού ἐπικρατοῦν σήμερον εἰς τήν άγοράν πετρελαίων και τάς ἐπιπτώσεις των ἐπί τῶν τιμῶν. Διότι, ως ἔχουν τά πράγματα, αἱ τιμαὶ χωρῶν τῆν κατιούσαν και αἱ παραγωγοὶ χώραι ἀναγκάζονται νά περιορίσουν τά «πρέμια» πού είχον προσθέσει εἰς τάς τιμάς τῶν συμβολαίων. Ή δρόγειος φαίνεται πλημμυρισμένη ἀπό πετρέλαιον.

Πρόσφατοι ἐκτιμήσεις, τοποθετοῦν τήν παγκόσμιον ζήτησιν πετρελαίου, ἐκτός κομμουνιστικῶν χωρῶν, περί τά 49,5-50 ἐκατομ. βαρέλια ἡμερησίως διά τό πρώτον τρίμηνον του 1981, ἐν συγκρίσει με 51 ἐκατομ. βαρέλια ἡμερησίως τό πρώτον τρίμηνον του 1980 και 53,5 ἐκατομ. βαρέλια ἡμερησίως τήν ἀντίστοιχον περίοδον του 1979.

Το οἱκονομίας τού πρώτου τρίμηνου του 1979 πού προεκάλεσε τό «σόκο» εἰς τήν βιομηχανική Δύσιν, διότι ή ψηλή ζήτησις συνέπεσε με τήν διακοπήν τῶν ἔξαγωγῶν του Ιράν ἐξ αἰτίας τῆς ἐπαναστάσεως. Αἱ μή κομμουνιστικαὶ χώραι εὑρέθησαν πρό τῆς ἀνάγκης νά χρησιμοποιοῦν 5 ἐκατομ. βαρέλια ἡμερησίως ἀπό τά ἀποθέματα τῶν, τά ὅποια ἐμειώνοντο μέ κατακόρυφον ρυθμόν.

Τόν χειμῶνα του 1980-81, ή εἰκόνη τῆς ἀγορᾶς πετρελαίων ήτο ἐντελῶς διάφορος. Τό Διεθνές Γραφείον Ἐνέργειας ζήτησε νά χρησιμοποιηθοῦν τά ἀποθέματα — και ἐν ἀνάγκη νά μεταφερθοῦν ἀπό χώρας εἰς χώραν — διά νά ἀποφευχθῇ ή ψηλή ζήτη-

σίας εἰς τήν «σπότ» άγοράν, ητις θά ὀδήγῃ, ἐνδεχομένως εἰς νέας ἀντιμήσεις τού προϊόντος.

Ἐκ τῶν πραγμάτων, η κατευθυντήριος αὐτή γραμμή δέν ἔχειάσθη νά τεθῇ εἰς ἐφαρμογήν. Ή ύφισταμένη ισορροπία μεταξύ προσφορᾶς και ζήτησεως δέν ἀπήτησε τήν λήψιν ἐκτάκτων μέτρων. Η ζήτησις ήτο χαμηλή και η παραγωγὴ ψηλοτέρα τού δύο πολλοὶ προβλέπον. Ή μειώσις τῶν ἔξαιρετικῶν ψηφλῶν ἀποθεμάτων τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν ήτο ἀσήμαντος.

Προφανῶς, η ζήτησις ἐπηρεάσθη και ἀπό τήν παγκόσμιον οἰκονομικήν υφεσίν, μολονότι θά ήτο σφάλμα νά θεωρηθῇ διά υπάρχει ἀπ' εὐθείας σύνδεσις τῶν δύο αὐτῶν φαινομένων. Εἰς τήν ούσιαν, ἐδημιουργήθη ἔνας φαῦλος κύκλος. Αἱ χώραι τού ΟΠΕΚ, διά νά διατηρήσουν τά πραγματικά των κέρδη δέν δψει τού πληθωρισμού, ηξέτησαν τάς τιμάς. Τό μόνον δύως πού ἐπέτυχον ήτο νά εξασθενίσουν περαιτέρω τήν διεθνή οἰκονομίαν, ητις ώδηγησεν εἰς τήν μειώσιν τῆς καταναλώσεως.

Ἐκτός τήν ύφεσεως, ἔνας ἄλλος παράγων πού συνέτεινεν εἰς τήν πτώσιν τῶν τιμῶν τού πετρελαίου ήτο η ἀντίδρασις τού καταναλωτού εἰς τάς ψηλοτέρας τιμάς. Είναι ἐμφανῆς πλέον διεθνῶς η προσπάθεια ἐξοικονομήσεως ἐνέργειας και η στροφή πρός ἐναλλακτικάς πηγάς.

Αἱ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι, αἱ ὅποιαι εἰς τό παρελθόν συχνά ἐπεκρίθησαν διά τήν σπατάλην πετρελαίου, ἐνεφάνισαν σημαντικήν βελτίωσιν τού ἐνέργειακον τῶν ισοζυγίον. Ή κατανάλωσις πετρελαίου εἰς τήν χώραν ήτο τό 1980 κατά 7% κατωτέρα τού προγονισμένου ἔτους. Αἱ εἰσαγωγαὶ τῆς ἀφθασαν εἰς τά κατώτατα ἐπίπεδα τῆς τελευταίας δεκαετίας. Ἐπί πλέον, η ἀπόφασις τού προέ-

δρου Ρήγκαν νά καταργήσῃ τόν ἐλεγχον εἰς τάς τιμάς τού ἀργοῦ πετρελαίου, τῆς βενζίνης και τού προπανίου — πράγμα πού σημαίνει διά θά αὐξηθοῦν αἱ τιμαὶ των — προβλέπεται νά περιορίσῃ τήν κατανάλωσην κατά 50.000 — 100.000 βαρέλια ἡμερησίως.

Οσον ἀφορά εἰς τό μέλλον, φαίνεται διά η παγκόσμιος ζήτησις πετρελαίου τό 1981 (ἐκτός τῶν χωρῶν τού ἀνατολικοῦ συνασπισμοῦ) θά μειωθῇ σημαντικῶς ἔναντι τού παρελθόντος ἔτους, εἰς τά 49 ἑκατομ. βαρέλια ἡμερησίως περίπου, ἐνώ κατά τούς θερινούς μήνας η ζήτησις θά πέσῃ εἰς 44-46 ἑκατομ. βαρέλια ἡμερησίως.

Οι ἀριθμοὶ αὐτοὶ ἵσως θεωρηθοῦν ἀπό τούς μή γνωρίζοντας καλῶς τά πράγματα ως προάγγελος υπερπροσφορᾶς πετρελαίου και πτώσεως τῶν τιμῶν. Τά γεγονότα, διως, τῶν τελευταίων ἐτῶν διδάσκουν διά τοιαῦται προβλέψεις είναι ἐπικίνδυνοι. Ἀπό τήν ἄλλην πλευράν, είναι δυνατόν η ισορροπία προσφορᾶς και ζήτησεως πετρελαίου κατά τό τρέχον ἔτος νά ἐπηρεάσῃ τήν ἐνότητα και τήν εὐελιξίαν τῶν χωρῶν τού ΟΠΕΚ ως πρός τό θέμα τῶν τιμῶν και τού υψους τῶν ἔξαγωγῶν τῶν. Διότι δέν θά ἔχουν μόνον νά ἀντιμετωπίσουν τήν μειούμενην ζήτησιν, ἀλλά και τήν ηγέημένην παραγωγήν τῶν ἐκτός ΟΠΕΚ χωρῶν, κατά ἔνα περίπου ἑκατομ. βαρέλια ἡμερησίως ή και περισσότερον, χάρις εἰς τήν ηγέημένην ἐκμετάλλευσιν τῶν κοιτασμάτων τῆς Βορείου Θαλάσσης και τού Μεξικοῦ, κυρίως.

Συνεπώς, κατά τούς θερινούς μήνας, οι 13 χώραι-μέλη τού ΟΠΕΚ θά πρέπει νά

## ΠΡΟΒΛΕΨΙΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΕΩΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟ 1981

ΖΗΤΗΣΙΣ*	1ον τριμ.	2ον τριμ.	3ον τριμ.	4ον τριμ.	Σύνολον		μετα-βολή %
					1981	1980	
Ήνωμέναι Πολιτεῖαι	17,5	15,5	15,2	16,6	16,2	16,5	-1,8
Δυτ. Εύρωπη	15,2	13,2	12,2	12,8	13,3	14,0	-5,0
Ιαπωνία	5,5	4,8	4,3	4,7	4,8	5,0	-4,0
Άλλαι Χώραι	11,8	12,5	13,3	12,9	12,7	13,0	-2,3
<b>ΣΥΝΟΛΟΝ</b>	<b>50,0</b>	<b>46,0</b>	<b>45,0</b>	<b>47,0</b>	<b>47,0</b>	<b>48,5</b>	<b>-3,0</b>

\* μή κομμουνιστικαὶ χώραι.

ΠΑΡΑΓΩΓΗ (εκ. βαρ. ἡμερησίως)	1ον τριμ.	2ον τριμ.	3ον τριμ.	4ον τριμ.	Σύνολον		μετα-βολή %
					1981	1980	
Ήνωμέναι Πολιτεῖαι	10,3	10,3	10,3	10,3	10,3	10,3	—
Δυτ. Εύρωπη	2,7	2,7	2,8	2,9	2,8	2,5	+12,0
Μεξικό	2,1	2,2	2,5	2,6	2,4	2,0	+20,0
"Άλλα χωρ. ἐτκός ΟΠΕΚ	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	—
Είσαγ. ἀπό ἀνατ. χώρας	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	—
ΟΠΕΚ	24,5	24,0	23,0	23,5	23,8	27,1	-12,2
<b>ΣΥΝΟΛΟΝ</b>	<b>46,6</b>	<b>47,2</b>	<b>46,6</b>	<b>47,3</b>	<b>47,3</b>	<b>49,9</b>	<b>-5,2</b>
<b>ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ</b> (εκ. βαρ. ἡμερησίως)	<b>-2,4</b>	<b>+1,2</b>	<b>+1,6</b>	<b>+0,3</b>	<b>+0,3</b>	<b>+1,4</b>	

## ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη — Πειραιεύς

Τηλ.: 4516.439

Ἐνοικιάζονται με πληρη κλιματισμόν:

Το Ισογειον Μ2 300 και ο ημιοροφος Μ2 300.

μειώσουν τά έπιπεδα της παραγωγής των είς μόνον 22-24 έκατομ. βαρέλια ήμερσίως, έναντι της μέσης παραγωγής τῶν 30-31 έκατομ. βαρελίων πού διατηρούν τά τελευταία έτη. Και έαν μέν δό πόλεμος μεταξύ Ιράν και Ιράκ συνεχισθή αἱ ἄλλαι χώραι τοῦ ΟΠΕΚ δέν θά πρέπει νά ἀνησυχοῦν διτ θά χρειασθή νά μειώσουν σοβαρώς τήν παραγωγήν των. 'Άλλ' εἰς περίπτωσιν καταπαύσεως τῶν ἔχθροπραξιῶν θά ἔχουν νά λάβουν ὑπ' ὅψιν των τήν παραγωγήν τῶν δύο αὐτῶν χωρῶν, ή ὅποια ὑπολογίζεται εἰς 3,5 έκατομ βαρέλια ήμερσίως.

Πάντως, ή ίκανότης τοῦ Ιράν και τοῦ Ιράκ νά διατηροῦν ἔνα ούσιαστον ὑψός παραγωγῆς και ἔξαγωγῶν παρά τήν συνέχισιν τῶν ἔχθροπραξιῶν ἐκπλήσσει πολλούς παρατηρητάς τῆς ἀγορᾶς και ἀνα-

τρέπει τήν ισορροπίαν μεταξύ προσφορᾶς και ζητήσεως. 'Ακριβεῖς ἀριθμοί δέν είναι δυνατόν νά δοθοῦν, ἀλλ' αἱ δύο χώραι ὑπολογίζεται διτ παράγουν σήμερον μεταξύ τῶν 2,5 και 3 έκατομ. βαρελίων ήμερσίως. Καθώς δέ ή Σαουδική Ἀραβία διατηρεῖ μιαν παραγωγήν τής τάξεως τῶν 10,3 έκατομ. βαρελίων ήμερσίως, δέν είναι διόλου παράδοξον τό φαινόμενον τής πτώσεως τῶν τιμῶν τοῦ προϊόντος εἰς τήν «σπότ» ἀγοράν.

Υπάρχουν δύο γραμμαί πού ἐνδέχεται νά ἀκολουθήσῃ ή Σαουδική Ἀραβία: Πρῶτον, νά συνεχίσῃ νά παράγη 10,3 έκατομ. βαρέλια ήμερσίως και νά ἀποτρέψῃ κάθε προσπάθειαν τῶν ἄλλων χωρῶν τοῦ ΟΠΕΚ νά αὐξήσῃ τάς τιμάς, διστε νά ἐπιφέρῃ σταδιακῶς μίαν ισοτιμίαν διεθνῶς

αὐξάνουσα τάς τιμάς της κατά 2-4 δολ. μέχρι τό τέλος τοῦ χρόνου. Δεύτερον, νά ἀναγκασθῇ, κατόπιν οἰκονομικῶν και πολιτικῶν πιέσεων, νά μειώσῃ σταδιακῶς τήν παραγωγήν της. Μία τοιαύτη μειώσις θά δημιουργήσῃ προβλήματα εἰς τάς ἔταιριας. "Εξον, Στάνταρντ" Οἰλ, Τεχάκο και Μόμπιλ πού προμηθεύονται τεραστίας ποσότητας ἀπό τήν χώραν αὐτήν.

Τό σπουδαιότερον, δημως, είναι διτ εἰς τήν περίπτωσιν αὐτήν θά ἀνατραπῇ ή ισορροπία μεταξύ προσφορᾶς και ζητήσεως διεθνῶς πράγμα πού θά ἔχῃ, προφανῶς, δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις εἰς τήν δυτικήν οἰκονομίαν.

**You get  
what you  
need not  
what's available**

Supply to all  
continental ports



Just tell us what you need — we deliver promptly. Sänger supplies numerous ships from all over the world at every European port. Our team is known for their courtesy, accuracy and speed. Talk to our customers — they can tell you about our service better than we can.

**Friedrich Sänger**

General Shipstore Merchant Import-Export

2 Hamburg Freeport  
Magdeburger str. 5 - 7  
Phone 33 75 51  
Telex 2 161 675  
23 Kiel 1 (Sheerhasen)  
Mecklenbirger Str. 58  
Phone (04 31) 35 033  
Telex 29 27 87

Agent for Greece: EV. XENARIOS Ltd. 59, Panepistimiou Ave. — Athens. Box 1116. TELEX: 4225.  
Telegrams: ASEXSUPPLIES. TEL.: 3216260 - 6510620 - 6512973 - 4815206

## ΑΜΙΑΝΤΟΣ

Κατεργασία ΑΜΙΑΝΤΟΥ έτ. ΑΣΕΞ. Ε.Ε. (Εύαγ. Μ. ΞΕΝΑΡΙΟΣ Ltd.)  
ΧΡΥΣΟΤΙΛΟΣ - ΜΕΤΑΛΛΕΙΟΥ (ούχι παλαιός ή ἐκ ναυαγίων)

TAX. ΘΥΡΙΣ 1116 · ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ 59, ΑΘΗΝΑΙ · ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ASEXSUPPLIES"

TELEX 4225 · ΤΗΛ. 3216.260 · 6510.620 · 6512.973 · 4815.206

Ποιότης PM σκόνι σάκκος 29 κιλ. πρός δρχ. τό κιλό (δι' ἐργοστάσια χρηματοκιβωτίων)  
Ποιότης C30 ίνώδ. σάκκος 30 κιλῶν πρός 10 δρχ. τό κιλό (Νέα σύγχρονος σύνθεσις)  
Ποιότης BP τ Μαγν. iv. σάκκος 25 κιλῶν πρός 14,50 δρχ. τό κιλό (Νέα σύγχρονος σύνθεσις)

II. PANNEAUX D' AMIANT, ΕΔ. ΔΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ — ΕΦΟΠΛ. ΕΤΑΙΡΙΕΣ — ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΙΔΩΝ — TEXN. ΓΡΑΦ. — ΔΙΑΣΤ. 50X15X2. 1/2 ΕΚ. ΔΡ. 38 Η ΠΛΑΚΑ — 50X15X5 ΕΚ. ΔΡΧ. 72 Η ΠΛΑΚΑ

III. ΤΑΠΗΣ ΜΟΝΩΤΙΚΟΣ ΑΜΙΑΝΤΟΥ ΔΙΑ PETIRE. ΤΑΡΑΤΣΕΣ. ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ. ΠΟΙΟΤΗΣ: BPC ΙΝΩΔ. ΣΑΚΚΟΙ 30 ΚΙΛΩΝ ΠΡΟΣ ΔΡΑΧΜΕΣ 12. — (ΠΩΛΗΣΙΣ ΧΟΝΔΡΙΚΗ).

Ποιότης ξέτρα «S» 513 (ινώδης) σάκκος 23 κιλῶν πρός 24 δρχ. τό κιλό (Νέα σύγχρονος σύνθεσις)  
Ποιότης FS33 Φίλτρων ίνώδ. σάκκος 25 κιλῶν πρός 40 δρχ. τό κιλό.

# Η νεκρανάστασις τοῦ ἄνθρακος

## ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΥΡΩΛΙΜΕΝΩΝ

Η ἐνεργειακή κρίσις, ήτις ήρχισεν ἀπό τοῦ 1973, αἱ δυσοίωνοι προβλέψεις τῆς ἔξαντλήσεως τῶν παγκοσμίων κοιτασμάτων πετρελαίων, ἡ ἴλιγγιάδης αὔξησις τῆς τιμῆς τοῦ προϊόντος ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν ως «πολιτικοῦ δύλου» ἐκ μέρους τῶν Ἀραβικῶν χωρῶν, αἱ οικονομοπολιτικαὶ ἀναστατώσεις καὶ τὸ ἐπακόλουθον τῆς παγκοσμίου ὑφέσεως εἰχον ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἀναβίωσιν τοῦ ἄνθρακος ὡς πηγῆς ἐνέργειας. Ἐπὶ ὀλόκληρον τριακονταετίαν ὁ ἄνθραξ παρέμενεν εἰς τὰ ἔγκατα τῆς γῆς ἀχρησιμοποίητος καὶ ἀνέμενε ἐν χειμερίᾳ νάρκῃ τὴν ἡμέραν καθ' ἣν ἡ ἀνθρωπότης θά ἐστρεφε καὶ πάλιν πρός αὐτὸν τὰ βλέμματά της. Η ἡμέρα αὕτη ἥλθεν. Οἱ παντοιεῖδες κερδοσκόποι τοῦ πετρελαίου ἀντιτεωπίζουν τὴν ἀντεπίθεσιν τοῦ «μαύρου δρυκτοῦ» διότι ὁ «μαύρος χρυσός» τείνει νά αὐτοκαταστραφῇ.

\*\*\*

Αἱ συνέπειαι δὲ τῆς αὐτῆς τῆς διεργασίας θά σημειώσουν μίαν ἀναθεώρησιν εὐρείας ἐκτάσεως. Παραλείπομεν τάς πολλάς καὶ ἔξετάζομεν ἑναὶ τομέας ὅστις κυρίως τὴν ναυτιλίαν ἐνδιαφέρει καὶ εὐνοϊκάς ἐπ' αὐτῆς ἐπιπτώσεις θά σημειώσῃ.

Ἡδη ὁ δύκος τῶν εὐρωπαϊκῶν εἰσαγωγῶν ἄνθρακος τείνει νά φθάσῃ εἰς ὑψη ῥεκόρ ἀφ' ἡς στιγμῆς ηδήθη ἡ ζήτησις ἄνθρακος διὰ τὴν παραγωγὴν ἀτμοῦ, διότι ἡ ζήτησις ἄνθρακος διὰ τὴν χαλυβουργίαν ἐμειώθη.

Κατά τὸ 1980 αἱ εἰσαγωγαὶ ἄνθρακος εἰς τὴν βιομηχανικὴν Εὐρώπην ηδήθησαν κατά 21% ἐναντὶ τοῦ 1979, αὐτὸ τούλαχιστον φαινεται ἀπό τάς στατιστικάς. Διὰ τὴν διετίαν 1979 - 1980 ἐσημειώθησαν αἱ κάτωθι ἔξελίξεις εἰς τοὺς λιμένας τῆς περιοχῆς Γκιζόν - Ἀμβούργον.

	1979	1980
Ἀμβούργον	1.900.000	3.200.000
Ρόττερνταμ	9.400.000	11.500.000
Αμστερνταμ	1.300.000	2.200.000
Ἀμβέρσα	5.200.000	6.600.000
Δουνγκέρκη	6.700.000	8.000.000
Χάρβη	6.300.000	7.000.000
Γκιζόν	3.100.000	3.700.000
ΣΥΝΟΛΑ	33.900.000	42.200.000

Ἡ κατανομή, ὡς πρός τάς χώρας προελεύσεως τοῦ ἄνθρακος δι' ὀλόκληρον τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην εἶναι ἡ ἀκόλουθος:

Αἱμένες Μεσογείου: 5,2 ἑκατομ. τον. ἐξ Ἀνατολικῆς Εὐρώπης, 2 ἑκατομ. τον. ἐξ ἄλλων Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, 6,6, ἑκατομ. τον. ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς, 2,3 ἑκατομ. τον. ἐκ Νοτίου Ἀφρικῆς, σύνολον 17,7 ἑκατομ. τον. Βρετανικοί Αἱμένες: 10,7 ἐξ Ἀνατολ. Εὐρώπης, 2 ἑκατομ. ἐξ ἄλλων Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, 12,5 ἑκατομ. ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς, 6,7 ἑκατομ. ἀπό Αὐστραλίαν, 11,8 ἀπό Νοτ. Ἀφρικήν, σύνολον 44,2 ἑκατομ. τον.

Ἄλλοι Εὐρωπαϊκοί Αἱμένες: 10,7 ἐξ Ἀνατολ. Εὐρώπης, 4 ἑκατομ. ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς, 1,2 ἀπό Αὐστραλίαν, 3,5 ἀπό Νοτ. Ἀφρική, 20,4 ἑκατ. τόννων.

Αἱ βελτιώσεις αὕται θά δώσουν τὴν δυνατότητα νά καταστῆ ὁ λιμὴν τό μεγαλύτερον κέντρον ἄνθρακος δχι μόνον τῆς Γαλλίας ἀλλ ἐπίσης ὀλοκλήρου τῆς Βορείου Εύρωπης.

**ΧΑΒΡΗ:** Ό λιμὴν Χάβρης ἔξυπηρετεῖ τὴν περιοχὴν Παρισίων. Έβελτίωσεν ἐσχάτως τάς λιμενικάς τῆς ἐγκαταστάσεις καὶ κρηπιδώματα, διὰ τὴν ὑποδοχὴν ἄνθρακοφόρων σκαφῶν μέχρι 170.000 τόν. γκρός. Διά τοῦ λιμένος εἰσήχθησαν κατά τό 1980 7 ἑκατομ. τόννοι ἄνθρακος ἐναντὶ 5,6 τοῦ 1979. Εύρισκεται ὑπό μελέτην σχέδιον κατασκευής νέου τερματικοῦ σταθμοῦ διά μπάλκ κάρριερς μέ φορτία ἄνθρακος. Ή πρώτη φάσις τοῦ σχεδίου ἦται διά τοῦ 1982 θά περιλαμβάνει κρηπίδωμα διά τὴν ὑποδοχὴν σκαφῶν μέχρι 150.000 τόννων d.w. ἐνώ ἡ δευτέρα φάσις θά περιλαμβάνει κατασκευήν δύο προβλήτων διά σκάφη κλάσεως 220 χιλιάδων τόννων μέ δυνατότητας ἀποθήκευσεως 2 ἑκατομ. τόννων, ἦται δυνατόν νά φθάσῃ καὶ τά 4 ἑκατομ. Ή τελική φάσις θά συνίσταται εἰς τὴν κατασκευήν κρηπιδωμάτων διά σκάφη μέχρι 50.000 τόννων γκρός. Εἰς ταῦτα δέον νά προστεθοῦν αἱ υπάρχουσαι ἐγκαταστάσεις διά φορτώσεις σελεπίων.

**ΜΑΣΣΑΛΙΑ:** Μέ σύνολον εἰσαγωγῶν 2,5 ἑκατομ. τόννων ἄνθρακος παρουσιάζεται ἡ Μασσαλία. Ο λιμὴν ούτος ἔξυπηρετεῖ τὴν αἱμουσαν ζήτησην ἄνθρακος διά τά θερμικά ἐργοστάσια παραγωγῆς ηλεκτρικῆς ἐνέργειας. Εἰς τοῦτο δέον νά προστεθῇ ἡ μείωσις τῆς παραγωγῆς τῶν ἄνθρακων χαρακούσιων τῆς Βορείου Γαλλίας.

Αἱ υπάρχουσαι ἐγκαταστάσεις τοῦ λιμένος συνίσταται ἐκ δύο κρηπιδωμάτων μέ βάθη 16 μέτρων εἰς τά ὅποια δύνανται νά πλευρίζουν σκάφη τῆς κλάσεως 100.000 τόν. Ήδη ἡρχισεν ἐν ἡ ἐκτέλεσις ἐνός προγράμματος ἀναπτύξεως ὑπέρ θά τερματισθῆ τό 1982. Προβλέπονται ἐκβαθύνσεις μέχρις

## antwerp stores



### TAXFREE SUPPLIES

Radios — TV — Tape-Recorders — Recordplayers:

Grundig - Philips - Nordmende - Dual - Telefunken - Braun - Saba - Akai - AEG - Sansui

Watches: Seiko

Showroom: Napelstraat 110 - 200 Antwerpen

Phone: 31 83 62

Συμπατριώτες "Ελληνες ναυτικοί καὶ κάτοικοι τῆς Ελλάδος. Ή Antwerp Stores είναι μιά Ελληνική ἐμπορική γωνιά στή καρδιά τοῦ λιμανιοῦ τῆς Αμβέρσας.

Ἡ μεγάλη κατανάλωση τῶν εἰδῶν μας ἐπιτρέπει νά ἔχουμε τιμές ἀσυναγώνιστες.

Ἡ έταιρία μας είναι ἡ μοναδική πού διαθέτει ἀντιπροσώπους καὶ service στὴν Ελλάδα, προθύμους νά σᾶς ἔξυπηρετήσουν ἀκόμα καὶ στὸν ἐκτελωνισμό τῶν ἐμπορευμάτων σας.

MANAGER ATHENS:

G. MARKONIZOS  
Dimitrakopoulou 63  
Kallithea  
Tel.: 9510162

MANAGER VORIOU ELLADOS

A. VAFIADIS  
Karolou Dil 19  
Thessaloniki  
Tel.: 031/277341 - 418336

Σᾶς εὐχαριστοῦμε καὶ σᾶς εὐχόμαστε ΚΑΛΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ

17,5 μέτρων ώστε νά είναι δυνατή ή ύποδοχή σκαφών μέχρι 150/200 χιλιάδων τόννων. Κατά τό τρέχον έτος άναμενεται ότι θα αύξηθη το ποσοστόν έκφορτώσεως εις 22.000 τόννους ωριαίως.

**POYEN:** "Ομούμετά τών άλλων λιμένων εισαγωγής άνθρακος και ο λιμήν του Ρουέν παρουσιάστηκεν άξιοπρόσεκτον άνοδον. Κατά τό 1980 έξεφορτώθησαν 5 πυρίων έκατον τόννοι. Βελτιώσεις και έδω μέ κατασκευάς νέων κρηπιδωμάτων και χάριν έναποθηκεύσεως.

\*\*\*

#### BOREIOΣ ΕΥΡΩΠΗ:

Αι εισαγωγαί άνθρακος εις τούς λιμένας της Βορείου Ευρώπης ηξήθησαν σημαντικώς διαρκοῦντος τού παρελθόντος έτους, έναντι τών εισαγωγών τού 1979. Εις τόν λιμένα τού Αμστερνταμ έσημειώθη πραγματικό «boost». Τό ένσκυψαν «κύμα άνθρακος» και αι προβλέψεις μελλοντικής αύξησεως εισαγωγών αίτινες συνδέονται μέ τάς σημερινάς ένεργειακάς συνθήκας, έξωθησαν τούς Οργανισμούς Βορειοευρωπαϊκών λιμένων εις την σύνταξιν μελετών και προγραμμάτων διά νέας ειδικευμένας έγκαταστάσεις και έξοπλισμού.

Η Όλλανδια είναι ή παραδοσιακή πλατφόρμα διά δόλους τούς τύπους διεθνών μεταφορών. Η Όλλανδια έργαζεται εις τόν τομέα άνθρακα διά τήν Δυτικήν Γερμανίαν, τό Βέλγιον, τήν Μεγ. Βρεταννίαν και τάς Σκανδιναϊκάς χώρας. Μεταξύ τών φορτίων αύτών αίτινα προορίζονται διά τήν Έθνικήν κατανάλωσιν δσον και διά ξένας χώρας οι λιμένες της πρέπει νά είναι εις θέσιν νά διακινούν έτησίως έντος τής προσεχούς δεκαετίας 40.000.000 τόννων άνθρακος έν συγκρίσει πρός τά 18 έκατον. τού παρελθόντος έτους.

**ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ:** Εις τόν λιμένα τού Αμστερνταμ έκφορτώνονται, άποθηκεύονται και διακινοῦνται 3,6 έκατον. τόννοι άνθρακος. Κύριοι άποδέκται οι θερμοηλεκτρικοί σταθμοί της Χώρας καθώς και τής Βρεταννίας.

Αι ύπάρχουσαι σήμερον λιμενικαί έγκαταστάσεις έπιπτρέπονταν τήν είσοδον σκαφών βυθίσματος μέχρι 1,37 μέτρων πού σημαίνει σκάφη μέχρι 80.000 τόννων. Οι άποθηκευτικοί χώροι έχουν δυνατότητα νά δεχθούν 3 έκατομ. τόννων. Διά τήν προστασίαν τού περιβάλλοντος έκ τής κόνεως τού άνθρακος ύπάρχουν έγκαταστάσεις ψεκασμού διά θύρας.

Τύπο μελέτην εύρισκεται σχέδιον κατασκευής λιμενικής λεκάνης διά λογαριασμόν τού Αμστερνταμ, εις τό Υμουντέν παρά τάς έκβολάς τής διώρυγος τής Βορείου Θαλάσσης. Έκει θα είναι δυνατή ή είσοδος σκαφών 180.000 τόννων. Η μελέτη άναγεται εις Έθνικόν θέμα διά τό όπιον ύφιστανται διάσταμεναι άποψεις.

**ΤΕΡΝΕΟΥΖΕΝ:** Ο άνθραξ και τό κώκ άντιπροσωπεύουν τό 80% τής κινήσεως τού λιμένος τούτου. Ο έκφορτωνόμενος άνθραξ ή κώκ προορίζεται κυρίως διά την Αμβέρσαν ή τά Χαλιβουργεία ΣΙΔΜΑ. Ο λιμήν τού Τερνέουζεν πλεονεκτεί έναντι τής Αμβέρσας λόγω τών βυθισμάτων τής Αμβέρσας και Γάνδης και υπόλογης θα έπι πολύ είσετι θά έκμεταλλεύεται τήν πλεονεκτικήν τού θέσιν. Αι εισαγωγαί άνθρακος διά μέσου τού λιμένος άνηλθον εις 2.5 έκατον τόννους κατά τό 1980, ήτοι έσημειώθη μία αύξησις 47% έν συγκρίσει μέ τό 1979. Πρός άντιμετώπισιν τής εύοιωνου ταύτης καταστάσεως προβλέπεται ή κατασκευή νέου κρηπιδώματος μήκους 300 μέτρων και άποθηκευτικού χώρου 35.000 τετραγωνικών μέτρων. Παραλήλως εις τόν ύπαρχοντας 3 πλωτούς γερανούς έκφορτωτικής ικανότητος 1.500 τόννων ωριαίως έκαστος θά προστεθή και τέταρτος ικανότητος 1.000 τόννων ωριαίως.

**POTTERNTAM:** Μέ 11 έκατον. τόννους έκφορτωθέντος άνθρακος τό παρελθόν έτος ή λιμήν ούτος παρουσιάζει ραγδαίαν έλλειψιν. Ο οργανισμός λιμένος τού Ρόττερνταμ άποδείται τήν αύξησιν ταύτην τών έκφορτωσεων άνθρακος εις τήν ζήτησιν τών δύο μεγάλων θερμοηλεκτρικών μονάδων αίτινες εύρισκονται πλησίον τής θέσεως έκφορτωσεων.

Πρός ικανοποίησιν τών μελλοντικών άναγκων ό μεγαλύτερος Όλλανδικός λιμήν, ή μᾶλλον τού Κόσμου προγραμματίζει τήν αύξησιν τής έκφορτωτικής ικανότητος εις τόν τομέα άνθρακος εις 23 έκατομ. τον. έτησίσιον. Θά κατασκευασθούν κρηπιδώματα μέ βυθίσματος μέχρι 22 μέτρων ικανών νά δέχωνται σκάφη χωρητικότητος άνωτέρας τών 200.000 τόννων.

**ΛΙΜΕΝΕΣ ΒΕΛΓΙΟΥ:** ΑΜΒΕΡΣΑ. Κατά τό λιξαν έτος διεκινήθησαν διά τού λιμένος Αμβέρσας 6,6 έκατομ. τόννοι άνθρακος (αύξησις 27% έναντι τού 1979).

Η έταιρια STOCATRA. μία έκ τών μεγαλύτερων έπιχειρήσεων διακινήσεως ξηρών φορτίων χύδην, προγραμματίζει τήν κατασκευή τερματικού σταθμού έκφορτώσεων εις βάθη 15,10 μέτρων. Πρός τούτο θά έκβαθυνθή τήμηα τού ποταμού SHELDE, ούτω θά είναι προστός εις σκάφη 150.000 τόννων ύπό πλήρες φορτίον. Η περιοχή εις ήν θά κατασκευασθή τό έργον τούτο θά έχη έκτασιν 800.000 τετραγωνικών μέτρων.

**ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ:** Αι κυβερνητικαί άπαγορεύσεις αι έπιβληθείσαι εις τήν εισαγωγήν άνθρακος, ήτοντισαν και τούτο λόγω τής ένταβείσης πλεσεως τών μεγάλων καταναλωτών. Αναμφιβόλως αι εισαγωγαί θά συνεχίσουν αύξανόμεναι, άλλα δύος σήμερον μέρος τούτων θά κατευθύνεται εις τούς Όλλανδικούς λιμένας και έκειθεν διά τής ύδατινής θόδου τού ποταμού Ρήνου. Ο λιμήν τού Αμβούργου εις ήτοι άφορά τόν άνθρακα έργαζεται εις ζαμηλόν έπιπεδον έν συγκρίσει μέ τούς άλλους εύρωλιμένας.

**ΙΣΠΑΝΙΑ: ΓΚΙΖΟΝ.** Ο λιμήν ούτος παρουσιάσει άξιοσημείωτον κίνησιν τό 1980 μέ 3,7 έκατομ. τόννων. Και έδω προγραμματίσμος διά τήν κατασκευήν τέραστιας προβλήτος 625 μέτρων μήκους και 125 πλάτους μέ βυθίσματος 21 μέτρων. Θά είναι ικανός νά δέχεται σκάφη τών 200.000 τόννων μέ δυνατότητα έκφορτώσεως 6.000 τόννων ωριαίως.

**ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ:** Η άφύπνισις τού άνθρακος έπέδρασε έπι τόν λιμενικών έγκαταστάσεων. Έπιπτώσεις σοβαραί. Και έδω, δι γιγαντισμός είναι έμφανής.

complete shipping services by:

## Your Man in MANILA (Philippines)

  
el Greco  
SHIPPING ENTERPRISES

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

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

PETER N. TOUNDJIS

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

# ‘Η ἀλληλογραφία μας

## ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΗΣΙΝ

Κύριε Διευθυντά,

Στό τεύχος της 15.2.1981 δημοσιεύτηκε σχόλιο με τίτλο «Βραδύτης» άναφερόμενο στή δημοσίευση τού προϋπολογισμού της Πλοηγικής Υπηρεσίας. Όστόσο, δέν πρόκειται περί βραδύτης, άλλα περί τυπογραφικού λάθους. Συγκεκριμένα, ο προϋπολογισμός τού Κεφαλαιού Πλοηγικής Υπηρεσίας για τή χρήση τού '81, καταρτίσθηκε από τήν άρμοδια υπηρεσία και κυρώθηκε στή 20 Αύγουστου τού '80. Αύτο ομαίνει διτι, τουλάχιστον, καταρτίσθηκε έγκαιρα. Ομως, στό διαβιβαστικό έγγραφο τής Υπηρεσίας πρός τό Έθνικό Τυπογραφείο δακτυλογραφήθηκε λανθασμένα, 1980 άντι τού σωστού 1981.

Μέ τιμή  
ΙΩΑΝΝΗΣ Β. ΦΙΚΙΩΡΗΣ

Πειραιεύς 29 Μαρτίου 1981

## ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΤΟΥΡΚΟΥΣ

Κύριε Διευθυντά,

Σχετικά μέτο σχόλιο πού δημοσιεύθηκε στό περιοδικό σας τής 15/2/81 μέτιτλο «ΟΙ ΤΟΥΡΚΟΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ» σάς γνωρίζουμε διτεύθυς ώς περιήλθε σέ γνωση μας τό περιστατικό τής άπαραδεκτής μεταχειρίσεως τού Έλληνος πλοιάρχου τού πλοίου «ΠΗΝΕΛΟΠΗ Π.» από τίς Τουρκικές Άρχες οί άρμόδιες έλληνικές διπλωματικές Υπηρεσίες έπέδωσαν έπισημο διάβητα διαμαρτυρίας πρός τήν Τουρκική Κυβέρνηση. Ανάλογη διλλωτε τακτική άκολουθείται σέ κάθε περιστατικό κακής μεταχειρίσεως Έλληνων ναυτικών από ένεντος Άρχες.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
ΙΩΑΝΝΗΣ Β. ΦΙΚΙΩΡΗΣ

Πειραιεύς 13 Μαρτίου 1981

## ΔΙΑ ΤΟ ΝΑΤ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Μέ άρκετήν έκπληξη έδιαβασα τό δημοσίευμά σας εις τό τεύχος τής 15.3.81 μέτον τίτλον «ΑΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΟΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΙΣ».

Είναι άληθες διτεύθυντον πολλά κενά εις τόν άριθμόν τών ύπηρετούντων ύπαλληλων, διπώς έπισης είναι άληθες διτεύθυντον πολλά κενά εις τόν άριθμόν τών συνεχής προσπάθειας διά τήν κάλυψην τών κενών και τήν πρόσληψην και άλλων προσθέτων ύπαλληλων μέτον άμεριστον ύποστηριξιν τού κ. YEN. Άλλα διπώς και ύμεις βεβαίωνται οι ύπηρετούντων ύπαλληλοι τού ΝΑΤ «δέν κάθονται». Έργαζονται ύπερανθρώπως και είναι πρός τιμήν των τό διτεύθυντον κατά τόν καλλίτερον τρόπον τούς ήσαφαλισμένους και μεριμνούν πάντοτε διά τήν έγκαιρον καταβολήν πάσης δικαιουμένης παροχής.

Ούτω: (α) Ή βάσεις τής άπο 28.11.80 Σ.Σ. συμφωνηθήσης αυξήσεως τών συμβατικών μισθών άναδρομικώς άπο 1.10.80, άποφασισθείσα αυξήσις κατά 22,5% τών συντάξεων έγενετο κατά τήν συνεδρίαση τού ΔΣ/ΝΑΤ τής 17.12.80 ήτοι ολίγας ημέρας μετά τήν ύπο τού YEN έπικύρωση τής συμβάσεως.

(β) Ή άποφασις αυτή τού ΔΣ έδειν νά έγκριθεί ύπο τού κ. YEN, νά παραπεμφθή στήν Επιτροπή τιμών και είσοδωμάτων και νά ύπογραφει και από τόν κ. Υπουργό Οικονομικών.

“Ολη αυτή ή διαδικασία είναι άρκετά χρονοβόρος, ούδεμία δέ σχέση έχει με τήν λο-

γιστική, μέ τόν ύπολογισμό τής συντάξεως, άριστικοποίησιν τής αυξήσεως κλπ. πού άναγράφετε, πού ήδη είχε γίνει πρό τής λήψεως άποφάσεως ύπο τού ΔΣ.

(γ) Ή έκτακτος χορήγησις ποσοστών τής αυξήσεως, άνελθουσα σέ μία (1) σύνταξη, δέν έγενετο διά άλλους λόγους ή μη δι' ένισχυσιν τών συντάξιούχων ΝΑΤ, λόγω τής οικονομικής δυσπραγίας εις άκολουθη παρομοίων έξαγγελιών άλλων Ασφαλιστικών Οργανισμών και έγενετο μέτοπερτρον προσπάθειαν τών ύπαλληλων και μέτρηση τήν έπιβάρυνσιν τού ΝΑΤ.

(δ) Ή τελική ύπογραφή τής οικείας άποφάσεως έγενετο τήν 3.3.81 (Υπ. Οικονομικών) και άμα τή ύπογραφή τής έγενετο προσπάθεια (λόγω τών έπελθόντων έντων μεταξύ σεισμών) νά καταβληθή τό ύπολοιπον τής αυξήσεως πρό τής 15.3.81 πρός άνακούφιση και τών τυχόν πληγέντων έντων σεισμών συντάξιούχων. Αποτελεί ζημίας τινές εις τό κτίριον τού Μηχανογραφικού Τμήματος καθυστέρησαν τήν έτοιμασίαν τών παραστατικών και ή καταβολή τής συντάξεως Απρίλιου πρό τής 25ης Μαρτίου.

Και ένω θέλομεν νά σάς εύχαριστησωμεν για τόν άγναν πού κάνετε νά προσλάβη τό ΝΑΤ τούς ύπαλληλους πού χρειάζεται και νά διεκπεραιώση καλλίτερα τήν έργασία του, θά ήτο μία άναγνώριση τής προσπάθειας τών ύπαλληλων και τής διοικήσεως τού ΝΑΤ ή κατόπιν ένός άπλου τηλεφωνήματος ένημέρωσις τού γράφαντος τό σχόλιον.

Ο Πρόεδρος ΔΣ/ΝΑΤ  
ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ ΙΣ.  
Αντιναύαρχος (Λ.Σ.) (έ.ά.)

## ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΗΣΙΝ ΣΧΟΛΙΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Πρός άποκατάσταση τής άληθειας έπι δημοσίευμά σας τού έγκριτου περιοδικού σας «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» τής 15.2.81 σάς γνωρί-

ζουμε τά έξης:

Τελευταίως έπεσκεφθή τήν ΑΔΣΕΝ/ Ασπροπύργου ένας Βρετανός ειδικός περί τήν ναυτική έκπαίδευση, συνοδευόμενος ύπο ένος έκπροσώπου τής Ένωσεως Ελλήνων Έφοπλιστών.

Κατά τήν ξενάγηση του στή Σχολή, οι άνωτέρω είσηλθαν και στήν αίθουσα ναυτικών ηλεκτρονικών όργάνων, καθ' όν χρόνον έδιδασκετο τό μάθημα τής ραδιοναυτιλίας. Τήν ώρα έκεινή ωρισμένα έκ τών ναυτικών ηλεκτρονικών όργάνων έχρησιμοποιούντο ύπο τών Δοκίμων και τού καθηγητού, τά δέ ύπόλοιπα ήσαν καλυμμένα, ώς τούτο γίνεται, και πρέπει νά γίνεται για προστασία, δι' ολα τά όργανα κατά τόν χρόνον πού δέν χρησιμοποιούνται.

Κατά τήν έν λόγω έπισκεψη ό Βρετανός ειδικός ήρωτης περιούσε μερικούς μαθητάς τής 1ης τάξεως Λυκείου, έαν έχουν έκπαίδευτική έμπειρια έπι τού πλοίου. Ή άπαντηση ήταν άρνητη και άρθρως ήταν άρνητη, διότι αύτοι οι μαθητάς, τών όποιων ή φοίτηση στά Λύκεια δέν έχει ξεπεράσει τό τρίμηνο δέν μπορούν τών έχουν πραγματοποιήσει έκπαίδευση έπι πλοίο.

Αυτή και μόνη είναι ή άληθης και πραγματική σειρά τών γεγονότων για τά όποια, πιστεύουμε, διτι ο τίτλος και τό περιεχόμενο τού άνωτέρω δημοσιεύματος είναι άδικος.

Μετά τιμής  
Ο Διευθυντής  
ΤΣΑΝΤΗΛΑΣ ΚΩΝ.  
Πλοιάρχος Λ.Σ.

Πειραιεύς 12 Μαρτίου 1981

Σημ. Συντ.: Ήμείς, δηπως και άλλοι παράγοντες τής Ναυτιλίας, φρονούμε διτά ναυτιλιακά ηλεκτρονικά όργανα πρέπει νά είναι συνεχώς εις τήν διάθεσιν τών σπουδαστών, τουλάχιστον εις έκεινους πού έχουν άνησης και έπιθυμούν νά όσκολούνται με αυτά και πέραν τής διαρκείας τών σχετικών μαθημάτων. Έρωτώμεν, έπιτρέπεται εις τους σπουδαστών νά όσκολούνται, πέραν τών μαθημάτων, μέ τά ναυτιλιακά ηλεκτρονικά όργανα: Έπι πλέον τών άνωτέρω, ήμεις δέν άνεγράφωμε διτοί οι σπουδαστοί δέν έχουν πραγματοποιήσει έκπαίδευση έπι τού πλοίου άλλα διτέ δέν έχουν έπιβιβασθη ποτέ έπι πλοίο πρό τής εισόδου τους εις τά ναυτικά σχολάς, αίτινες, και δέν εύθυνονται



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 MEGL, ATHENS 11.612  
Tel: 711480 739135 737772  
A.O.H.: 729462 - 6816636  
Telex: 214943 1MTC GR

CAIRO OFFICE:

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

βεβαίως δι' αύτό. Και ή επισήμανσις τού γεγονότος έγένετο όπλως διά νά υπόρεξη κάποια μεθόδευσις ώστε από τής άρχης της ναυτικής σταδιοδρομίας των νά έχουν πραγματοποιήσει έστω και ένα θαλάσσιον περίπατον..

#### ΠΕΡΙ ΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΚΛΠ

Κύριε Διευθυντά,

Εις Ναυτιλιακό περιοδικό έδιάβασα διτείς συγκέντρωσιν είς τήν Ναυτιλιακήν Λέσχην Πειραιώς ό βουλευτής τού ΠΑΣΟΚ κ. Ι'. Παπασπύρου μιλώντας, τελείωσε τόν λόγον του μέ τήν φράσιν «καί τώρα ζήτω η αύριανή Κρατικοποιημένη 'Εμπορική Ναυτιλία».

«Αν λάβωμεν ύπ' διφιν καί τάς δηλώσεις τού 'Υπουργού Οικονομικών κ. 'Έβερτ τής 18ης Μαρτίου περί τών άρχων και σκοπών τού ΠΑΣΟΚ τότε ή δηλωσις τού κ. βουλευτού δέν έλέχθη χάριν άστειαμού.

Άσχετως τών έλλειμμάτων κατά τήν τελευταίαν έπτασίαν κρατικοποιηθέντων έπιχειρήσεων Επράς, τ' άποτελέσματα τών οποίων έπιβαρύνουν τόν προϋπολογισμόν, δηλαδή τόν λαόν, μέ πάμπολλα δισεκατομμύρια έπησις, ή Ναυτιλία δέν θά είναι εύκολον νά κρατικοποιηθή έκτος βεβαίως τών άκτοπλοιών, τών φέρρου-μπώτ, τών ιστιοφόρων και τών κόστερς. Η Μεγάλη δύμας 'Εμπορική Ναυτιλία τών 4.000 πλοίων νηολογημένη είς 'Ελληνικούς λιμένας, φέρουσα τήν 'Ελληνικήν σημαίαν, άλλ' άνηκουσα είς ξένας έταιριας, 'Ελλήνων δύμας ύπηρκών, δέν θά είναι εύκολον νά περιέλθη είς χείρας τού Κράτους.

Πρώτον διότι διλα σχεδόν τά πλοια είναι ένυπόθηκα κατά ποσόν τουλάχιστον 50-80% τής άξιας των, είς ξένα Ναυπηγεία και Τράπεζες. Δεύτερον οι ένυπόθηκοι δανεισταί διά νά έπιτρέψουν άλλαγην ίδιοκτησίας θά πρέπει πρώτα νά πληρωθούν, δηλαδή χρειάζεται τό Κράτος ποσόν άνω τών 6-8 δισεκ. δολλαρίων. Τρίτον οι ίδιοι οι δανεισταί έχουν τό δικαίωμα βάσει τών δρων τής ύπο-

θήκης ν' άλλάξουν νηολόγησιν διν μόνοι τους κρίνουν διτείς ή παρούσα δέν τούς έξασφαλίζη. Τέταρτον διλα σχεδόν οι πιστωταί μας κρατούν τάς άνωνύμους μετοχάς τής ίδιοκτησίας τών πλοιών μας και δύνανται οιανδήποτε στιγμήν νά ένεργησουν ώς ίδιοκτήται των. Πέμπτον διλα υπόθεσαν διτείς τό Κράτος κατορθώνει και έπιτυχάνει τήν μεταβίβασιν άλοκλήρου αύτού τού στόλου εις τήν κατοχήν του. Ποιοι και πώς θά τά διαχειριστούν; Θά γίνουν δημόσιοι ύπαλληλοι του οι έφοπλισται; Μήπως πιστεύουν καλοπράιρετοι τινές διτείς ύπαλληλοι διευθύνουν τά πλοιά;

Σήμερον έχομεν ύπο τόν ελεγχόν μας 5.000 πλοία 95.000.000 τόνων μεταφορικής ικανότητος, ύπο 'Ελληνικήν και άλλας σημαίας.

Είχεν και κατά τό 1945 ή Ναυτιλία μίαν περιπέτειαν διταν διάνεκτην ήγητος Βαρβαρέσος έζητησεν νά κατάσχη είς Άγγλιαν τάς έφοπλιστικάς άποζημιώσεις τών άπωλειων τού Σου πολέμου, άλλα έλαβεν άκληρόν μάθημα άπο τήν Άγγλικήν Δικαιούσην, άποκληθείσης τής ένεργειας του «χειροτέραν πειρατίας».

Άλλα και ή στρατιωτική θέσις τής 'Εμπορικής μας Ναυτιλίας τού 4ου διπλου, ώς τό άποκαλούν είς τήν δύναμιν τού ΝΑΤΟ, έχει τοιαύτην άξιαν δσον και τ' άλλα τρία διπλα. Κι' έδω θά πρέπει τό ΠΑΣΟΚ νά μήν άγνοηση διτείς τά άμφιφέροντα τού ΝΑΤΟ είναι άνωτερα τών διαφόρων πολιτικών συστημάτων τών Κρατών μελών του. «Οπως και οι Διοικούντες τήν Ρωσίαν σημερον παραδέχονται, πρώτα η Πατρίδα και μετά τό κόμρα.

'Υπάρχουν λοιπόν πολλά έμποδια διά τήν πραγματοποίησην τών προγραμμάτων τού ΠΑΣΟΚ. Θα ήταν δύμας σκόπιμον νά έξετάσουν οι προγραμματισταί του τί ζημία κάνουν στό 'Εθνος μέ αυτάς των τάς δηλώσεις διότι πράγματι, ένω διότε δύνανται ν' έπιτύχουν προκαλούν μεγάλας ζημιάς είς τήν προσπάθειά μας, τόσον δι' άπόκτησην νέων

πλοίων είς άντικατάστασιν τών παλαιών, δισον και είς νέας ναυπηγήσεις. Θα πρέπει έπισης νά γνωρίζουν διτείς μέγας άριθμός συμπεράνκερες τών 200-350.000 τόνων μέτροιστροβίλους ήλικιας μόνον 10 έτών, λαμβάνουν τήν άδον πρός διάλυσιν, διότι έγιναν παλιοσίδερα μετά τήν κρίσιν τού πετρελαίου. Τό κόστος των νέων ναυπηγήσεων καταλλήλων δι' έργασίαν πλοίων εύρισκεται είς τό υψος τών 20-40.000.000 δολλαρίων δι' έκαστον.

«Αν τό ΠΑΣΟΚ ένδιαφέρεται διά τήν Ναυτιλίαν ένα μόνον έχει νά κάνη. Πρώτον νά φροντίστη τήν πλήρη άπαλλαγήν τών τελεοφίστων τών Ναυτικών Σχολών έκ τής Στρατιωτικής 'Υπηρεσίας έναντι άρισμένων ύποχρεώσεων τών και δεύτερον ν' άπαγορεύση τόν έλεγχον τών λιμενικών του άργανων, είς πλοία άνηκοντα είς έφοπλιστάς και έχοντας άσφαλσιει στό ΝΑΤ πλοία άνω τού 1.000.000 τόνους. Η Ναυτιλία Διεθνών μεταφορών τού μεγέθους τής 'Ελληνικής, άπαιτει άχαλυβδίνους άνδρες στά αιδερένια πλοιά τής, και πιό πολύ στα γραφεία της τά όποια διευθύνουν και έπιτυχάνουν αύτο πού διοικούνται έναντι άνομάδων 'Ελληνικών θαύμα. Οι Δεκανείς δέν πρέπει ΠΟΤΕ νά κάνουν έλεγχους στούς Στρατηγούς.

«Επί τή ευκαιρία καλόν είναι νά ύπομνησω τήν φράσιν τού Γεωργίου Α. Παπανδρέου πρωθυπουργού κατά τό 1964 δσον είς Ναυτιλιακόν συνέδριον έναντι άθηνας άνεφωνησεν: «'Έχομεν ύπερανάπτυκτον Ναυτιλίαν είς ύπανανάπτυκτον Κράτος». Και τότε είχομεν 2.200 μόνον πλοία!!

Μετά την  
ΙΩ. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

Αθήναι 24 Μαρτίου 1981

#### ΠΡΑΞΙΣ ΑΞΙΕΠΑΙΝΟΣ

Αγαπητέ κύριε Κωττάκη,  
Θά ήθελα νά εύχαριστήσω δημοσίως διά

**UNIVERSE SEA MARINE INC.**  
**BUNKERS BROKERS - CONSULTANTS**  
**WORLDWIDE SERVICE**

ALSO

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

Piraeus Office: Filenos 107 - 109

Phones: 4531.583, 4531.478, 4531.479

Telexes: 3602, 3115 UNIV, GREECE

μέσου του περιοδικού μας τόν Διοικητήν και τούς μαθητάς της Α.Δ.Σ. Μηχανικών Ε.Ν. Κίου διά τήν προσφοράν 8 φιαλών αίματος πού μού προσέφεραν πρό ημερών στίς δύσκολες ήμέρες της άρωστειας μου.

Η χειρονομία αυτή τού προσωπικού και των μαθητών της Σχολής Μηχανικών Κίου, φανερώνει διτό στο φυτώριο αύτό τών αύριανών Άξικών μηχανικών δέν καλλιεργείται μόνον η θεωρία διά τήν έπαγγελματικήν κατάρτισιν τών μαθητών, άλλα καί ο άλτρουισμός και τά εύγενικά συναισθήματα πρό τών συνάνθρωπουν.

Εύχαριστώ θερμά τούς αίμοδότας μαθητάς και τούς εύχομαι καλήν πρόσδοτον και έπιτυχη σταδιοδρομίαν.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΒΟΥΡΛΙΔΗΣ  
Πλοίαρχον Ε.Ν.

Πειραιεύς 21-3-81

### ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟΝ

Κύριε Διευθυντά,

Διά τών στηλών τού έγκριτου περιοδικού σας, έπιθυμώ νά έκφρασω τίς θερμές μου εύχαριστίες πρός τόν "Ελληνα Πρόξενο της Βεγγάζης κύριον Έμ. ΒΛΑΧΟΣΤΕΡΓΙΟΥ και τήν σύζυγόν του.

Μετά από ένα άτυχημα, πού είχα στο πλοίο ΜΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. στις 28.1.81 μπήκα στο νοσοκομείο τής Βεγγάζης και έν συνεχίει μέ τήν προσωπική φροντίδα τών άνωτέρω και παρά τίς πολλές δυσκολίες, που προκλήθηκαν από τίς τοπικές Αρχές, οι οποίες άρνούντο τόν έπαναπατρισμό μου, κατώρθωσαν νά μέ έπαναπατρίσουν στήν Έλλαδα.

"Επειδή συνήθως διατυπώνεται διαμαρτυρία και παράπονα εις βάρος τών Έλληνικών Αρχών τού Έξωτερικού, πού δυστυχώσω συχνά είναι βάσιμα, νομίζω διτό πρέπει νά άκουσθει αύτή ή φωνή εύχαριστων, πρός τόν άνωτέρω Πρόξενο καθώς και πρός τούς Υπαλλήλους τού Προξενείου κ.κ. Ι. ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΟΝ και Γ. ΚΟΥΛΟΥΡΓΙΩΤΗΝ, γιά τήν φροντίδα μέ τήν όποια μέ περιβάλλανε στής δύσκολες στιγμές τού τραυματισμού μου, και γιά τό μεγάλο τους ένδιαφέρον δύο έμενα νοσηλευόμενος στήν ξένη αύτή χώρα.

Εύχαριστών,

Μετά τιμῆς  
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ν. ΠΟΝΗΡΟΣ  
Πλοίαρχος ΜΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ.

### ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ

Ο κ. ΣΤΑΜ. ΓΡΕΓΟΣ

Άγαπητέ κ. Κωττάκη,

Έκ μέρους τών οικογενειών Βάτη - Γρέγου έπιθυμώ νά σάς συγχαρώ γιά τόν έօρ-

τασμό ήμισεος αιώνος έκδόσεως τών «Ναυτικών Χρονικών», περιοδικού πού δέν έλλειψε ποτέ από τά σπίτια ή τά Γραφεία τής Έλληνικής Ναυτικής Οίκογενείας.

Θά ήθελα έπισης νά σάς συγχαρώ προσωπικά δχι μόνο γιά τό κατόρθωμα τής πρώτης έκδόσεως τών «Ναυτικών Χρονικών» κάτω από τίς τότε έπικρατούσες συνθήκες, άλλα και γιά τούς συνεχείς, οκληρούς και δικαιους άγωνες πού δώσατε προσωπικά γιά τήν Έλληνική Ναυτιλία, γιά τούς "Ελληνες Ναυτιλομένους και γιά τούς "Ελληνας Έφοπλιστάς.

"Ετοι με τήν μοναδική αυτή και άδιάλειπτη πρωτοβουλία σας τά «Ναυτικά Χρονικά», έδραιώθησαν, μεγαλούργησαν και δέν είναι πλέον έμπορικη έπιχειρησις, άλλα λειτούργημα και μαλιστά λειτούργημα μέγια τήν Πατρίδα όλοκληρη.

Η άρχη τού άρθρου σας τού τεύχους τής πεντηκονταετηρίδος μάς θύμησε, σ' έμας τούς Συριανούς, τά παιδικά μας χρόνια στήν παραλία τής Έρμουπολεως και στό Νησάκι τότε πού περιέμεναν νά άκουσαμε τό σφύριγμα τού βαπτοριού πού έφθανε είτε από τό Κόντινεντ είτε από τή Μαύρη Θάλασσα... Μέρες άνειπωτης χαράς και συγκινήσεως.

Τελειώνοντας σάς εύχομαι, άγαπητέ μας κύριε Κωττάκη, μακροημέρευση, ύγειαν και δύναμη γιά νέους άγωνες πού δέν τελειώνουν ποτέ και θά σάς παρακαλούσα νά μάς συγχωρήσετε γιά τήν καθυστέρηση τής έκφρασεως τών αίσθημάτων μας άπεναντί σας, πού δέν ήταν παρά μόνο προϊόν τής άπουσίας όλων μας από τήν Έλλαδα τόν τελευταίο καιρό προσπαθώντας νά βάλωμεν ενα ακόμη λιθάρι στό βωμό τής Ναυτιλίας.

Μέ τά είλικρινότερα τών αισθημάτων μας,  
ΣΤΑΜ. ΓΡΕΓΟΣ

Πειραιεύς 11 Μαρτίου 1980

### Ο κ. Κ. ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ

Σεβαστέ μου Κε Κωττάκη,

"Αν και κάπως άργα γιά τήν πεντηκονταετηρίδα τών «Ναυτικών Χρονικών» (μόλις έλαβα τά τεύχη Δεκεμβρίου - Ιανουαρίου), έρχομαι και έγώ, όπως και τοσοί άλλοι, νά σάς εύχηθω και είς τήν έκατονταετηρίδα των.

Γιά μένα, ή χρονολογία τής ιδρύσεως τών «Ναυτικών Χρονικών», έχει μεγάλη σημασία, γιατί τότε μαζί μέ άλλους οκτώ νέους σάν και μένα, είσηλθα είς τήν Β' τάξιν τής Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας, "Υδρας".

"Αν και είχα έπιτυχει στής έξετάσεις τόσον άκαδημαϊκές δύον και Ναυτικές, ή μόνη μου γνώσιας περί πλοίων και Ε. Ναυτικού ήτο βγαλμένη από τά «Ναυτικά Χρονικά», τά οποία ένας φίλος τού πατέρα μου μού είχε

δώσει. Από τότε κατά τήν φοίτησί μου στήν Σχολή "Υδρας, κάθε τεύχος των ήτο ένα ίδιατερο μάθημα Ναυτικής τέχνης, και ίδιατερως Οίκον. Γεωγραφίας, γιατί ή στήλη τών «Τά Φορτηγά μας άνα τήν "Υδρόγειον", ήτο ένα μάθημα γιά μάς, άναζητωντας τό πού εύρισκετο τό κάθε λιμάνι, και τί είδους προιόντα εξήγοντο από αύτο.

Σάν όνειροπόλοι, όπως άλλοι οι νέοι τής ήλικιας μας, ταξιδεύαμε μέ τήν φαντασία μας μέ τά Φορτηγά μας, και ί καθένας μας είχε υιοθετήση ένα φορτηγό και τό άκολουθούσε σέ δέλτα του τά ταξίδια. "Ένας δέ συμμαθητής μας, τόν όποιον χαιδευτικά άποκλούσαμε «Δάσακλο», είχε κατορθώση νά άποστηθήση τό άνοματα, τοννάζ, ήλικια και πλοιοκτήτη άλλων τών τότε 400 φορτηγών μας. Απορώ έναν έχη κατορθώση τό ίδιο μέτρα σημειώνα 4.500 πλοίοι.

Κι' άκομη σήμερα, μετά από πολυετή ύπηρεσία σέ "Έλληνικά, Παναμαϊκά και Αμερικανικά πλοία, στηρίζομαι σάν συνταξιούχος στά «Ναυτικά Χρονικά» γιά τήν ένημερωσί μου είς τήν πρόσδοτον τόσον τής Έλληνικής δύον και Παγκοσμίου Εμπορικής Ναυτιλίας. Τά προτιμώ, έκ τών ξένων.

Μέ τάς καλλίστας τών εύχων μου διά τήν πρόσδοτον των, και προσωπικήν έκτιμησιν.

Με σεβασμό  
Κ. ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ — THEODORSON  
Monroeville U.S.A.

### Ο κ. ΒΑΣ. ΚΟΥΡΟΣ

Άγαπητέ κύριε Κωττάκη,

"Η συμπλήρωσης τών πενήντα χρόνων έκδόσεως και άγωνος τών «Ναυτικών Χρονικών» γιά τήν άναπτυξι δόσο και εύημερία τής έμπορικής μας Ναυτιλίας, άποτελεί άκαταρητόν διεθνές ρεκόρ και σάς άξιζει κάθε διάκριση και έπαινος.

Έπιτρέφατε μου νά σάς έκφρασω τά θερμά μου συγχαρητήρια και άκομη τίς θερμέτερες εύχες μου ίνα τά χρόνια σας είναι μαθουσάλεια και νά έορτάσετε και τήν έκατονταετηρίδα.

Μέ άγαπό και έκτιμησι  
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΥΡΟΣ

Νέα Όρλεάνη 2 Μαρτίου 1981



## ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

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

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

## RETHYMNISS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

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

# **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



- 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

**KRAMTECHNIK**

- DYNAMIC BALANCING OF ROTATING  
PARTS.

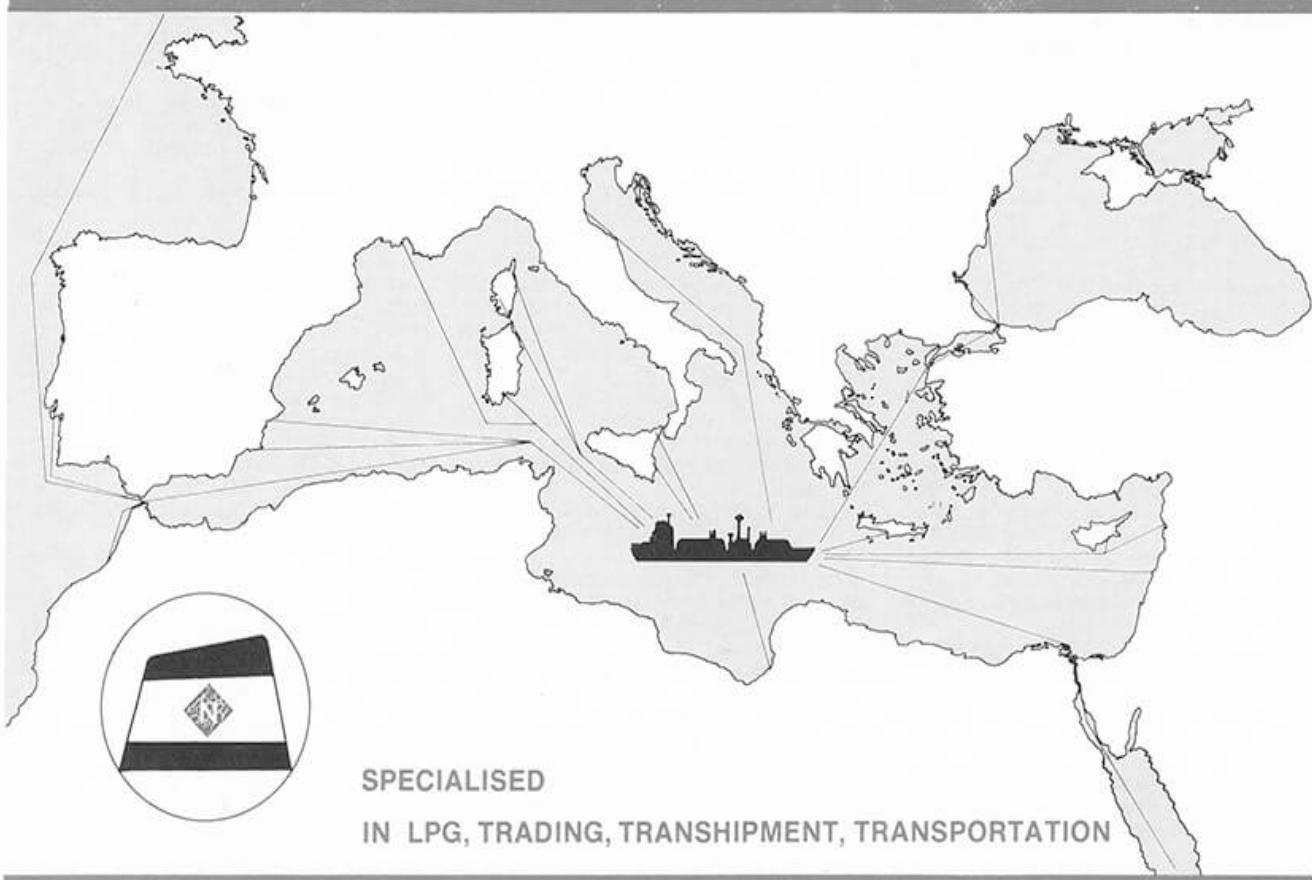
Rotating parts from 1 Kp to 15.000 Kp can be balanced dynamically on NAFSI's electronic balancing installation.



 **NAFSI** S.A.

REG. OFFICES:

34, METHONIS STR. PIRAEUS-GREECE TELEPHONE: 4410211 (5 LINES) -  
TELEPHONES: 4914282, 4909836 TELEX: 213344 NFI GR.  
TELEX: 21.2708 NFI GR. CABLE: "NAFSI" PIRAEUS-GREECE



SPECIALISED  
IN LPG, TRADING, TRANSHIPMENT, TRANSPORTATION

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

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

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

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

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

ENA KAΘΕ TOSO

## "Ανθρακες ό Θησαιρός

ΤΟΥ Κ. Γ. ΦΡΕΡΗ

Κάποτε σέ χρόνους «παροχημένους» ένας ανθρωπος — απ' τους πολλούς πού γέννησε ή Γη — κάτι εψαχνε νά βρή, κάτι πολύτιμο, δημιουργίας φαίνεται, αφού εφαγε τις ώρες του ψάχνοντας δέν βρήκε αύτό πού γύρευε, ή μάλλον δέν βρήκε τίποτε. Πάνω στήν σκασίλα του ξέσπασε, αφήνοντας μας γιά κληρονομιά τή ρήση «Ανθρακες ό Θησαιρός!!!»

Φαίνεται πώς τή μακρυνή έκεινή έποχή το κάρβουνο θάταν πολὺ περιφρονημένο και άζητητο είδος, θά ισοδυναμούσε με τό «μηδέν», ή σχεδόν με τό μηδέν. Στό μωαλό του ανθρώπου ή έννοια θησαιρός πάρει πολλές μορφές, άνάλογα με τις άναγκες. Θησαιρός θεωρούμε κυρίως τό χρυσάφι, τό άσημι, τά διαμάντια και δόλλα πολύτιμα πράγματα. Σέ σπάνιες περιπτώσεις θησαιρός θεωρούμε και μιά καλή σύζυγο, κι' ίσως μιά καλή σύζυγος νάναι ή κορώνα δλων τών θησαιρών τής Γης.

Έκεινο πού τυραννει τή σκέψη μου είναι γιατί τό κάρβουνο μπήκε σέ ίδια μοίρα με τό τίποτε. Μήπως γιατί δταν τό πάσιες σβηστό μουντζώνεσαι και άναμμένο καίγεσαι; Ποιός έρει;

«Ολες αύτές τίς σκέψεις μού τίς γέννησε ή «νεκρανάσταση τού άνθρακος». Ποιός ήταν έκεινος πού τού είπε «Δεύρο έξω άνθρακες». Απάντηση: ή «Ανάγκη» και τό «Συμφέρον». Δυο μυθολογικοί θεοί τού ανθρώπινου γένους.

\*\*\*

Λίγα χρόνια είναι πού βρήκαμε τό πετρέλαιο. Στήν άρχη τό χρησιμοποιήσαμε σάν φάρμακο γιά τριψίματα, μετά σάν φωτιστικό μέσο, κατόπιν βρήκαμε τίς μηχανές πού τό καίνε, μετά τό κάναμε μπενζίνα, μετά χίλια δυσό δόλλα πράγματα. Πανδαισία. Η ανθρωπότητα δλαξεις πορεία, νέα πεπρωμένα, καινούργια ιδανικά. Υπόπτα συμφέροντα, βρώμικη πολιτική (ύποπροϊόντα).

«Η Γη μας κατατρυπήθηκε γιά νά βρεθή τό «μαυροζούμι». Έκατομμύρια «τρόμπες» γιά νά τό βγάλουμε απ' τά δγκάτα της γης. Ολες αύτές οι «τρόπες» γεννούσαν σάν λαγούδες έκατομμύρια, δισεκατομμύρια, τρισεκατομμύρια δολλάρια και έσφουν πριν έφτα- όχτιώ χρόνια είπαμε «Στόπο». Τό φτηνό έγινε άκριβο. Τό άθρονο άρχισε νά σπανίζει. Έφευρεθηκε τό «σλόγκαν» «Τά άποθεματα έχαντλούνται». Τά μέτρησαν μέν ζυγό φαρμακευτικό.... κι' άρχισε τό βάλε πάνω και ξανάβλε και τό βαρέλι τών 25 σεντσιών έφτασε τά σαράντα ντόλλαρες. Τίς συνέπειες τίς

νοιώθουμε κάθε μέρα, κάθε ώρα...

Ποιός φταίει; Ό βεδουίνος; Ό έμποράκος; Ή άχορτασιά;

Γεγονός είναι πώς κάτω από τέτοιες συνθήκες φάνηκε ή «Ανάγκη». Ικέτευσε τόν «Ηλιο, τόν Αιολον, τόν Δημόκριτο, κανείς δέν άπαντησε στίς ικεσίες της. Θυμήθηκε τότε τόν ξεχασμένο, τόν μουτζούρη και είπε «Δεύρο έξω άνθρακες».

Ό περιφρονημένος και καταχωνιασμένος ξαναβγήκε σιγά - σιγά, ξαναγίνεται τής μόδας, μιά πού δλλη έναλλακτική λύση τού προβλήματος, τουλάχιστον πρός τό παρόν, δέν διαφαίνεται.

Βέβαια τό κάρβουνο δέν θά τό μεταχειρίζοταν σάν και πρώτα. Άλλαξαν οι καιροί, άκομη και γιά τό κάρβουνο.

Νέες μέθοδοι καύσεως, έξόρυξης και μεταφοράς, ή μήτηρ τών ανθρώπων, ή τεχνολογία πήρε κι' αυτή μερδικό. Α' θροφοσύνη γιά τό κάρβουνο.

Η αύτοκρατορία τού πετρελαίου δύει, SIC TRANSIT. Έτσι λένει οι «ειδικοί». Τά σπλάχνα τής Γης στέρεψαν, ή Γη είναι ένα κάρβουνο πού θά μάς ζεσταίνει και θά μάς κινεί γιά μερικούς αιώνες.

Έμφασιθεί, λοιπόν, και πάλι ο άνθρακες, είς τό Διεθνές προσκήνιο σείει τά πάντα. Οι θησαιρούσιλλέκτες τρίβουν τό κεφάλι τους. Βρέ πώς θά κάνουμε τό καρβουνάκι θησαιρό; «Αναταραχή γεννιέται. Κανούργια βαπόρια, κανούργιες τεχνικές, κανούργια λιμάνια, κανούργια... θησαιροφυλάκια. Α'έναν διεργασία τής ανθρώπινης μοίρας. «Ας μή μού πούν «πενία τέχνας κατεργάζεται». Στό σημερινό κόσμο θά μπορούσαμε νά πούμε άχορτασιά τέχνας κατεργάζεται».

Ο ανθρωπος είναι άχορτασιος, δέν χορταίνει μέ τίποτε, άν χόρταινε θά χανόταν τό πρόσωπο τής Γης.

\*\*\*

«Ενα άνατολίτικο παραμύθι λέει:

Μιά φορά κι' έναν καιρό, κάποιοι φτωχοί φαράδες τής Ανατολής ρίξανε τά δίχτυα τους στή βάλασσα και τάσσεραν ώρες. «Οταν τά σήκωσαν δέν υπήρχε μέσα στά δίχτυα ούτε ένα φάρι, παρ' έκτος άπο ένα ανθρώπινο καύκαλο. Τί νά τόν κάνουμε τούτο λέγανε μισοκλαίγοντας γιά τήν κακή τους μοίρα.

Κείνη τήν ώρα, κάποιος περαστικός είδε τή σκηνή, και πονόψυχος καθώς ήταν, έτρεξε τό μαντάτο στό Σουλτάνο τής Χώρας και τόν παρακάλεσε νά βοηθήση τους φτωχούς «τρατάρηδες». Πονόψυχος κι' ο Σουλτάνος,

είπε τό ναί κι' έστειλε τούς ανθρώπους του νά βρούν τούς φαράδες και νά τούς φέρουν στό σαράι μαζί με τήν νεκροκεφαλή.

Μόλις τούς φέρανε, γέλασε ο σουλτάνος βλέποντας τά χάλια τους, χάιδεψε τά γένια του και τούς λέει:

— Βρέ χαιβάνια, τέτοια φάρια πάνετε;

Και διάταξε τόν άρχιευνούχο του νά φέρει μιά ζυγαριά και τρεις χουφτες μάλαμα. Οι φαράδες βουβοί βλέπανε.

Στήθηκε η ζυγαριά και βάλανε τό καύκαλο στό ένα τάσι.

Μπρέ, τούς λέει ο σουλτάνος θά σάς δώσω τόσο μάλαμα δσο ζυγιάζει τό καύκαλο.

Κι' άρχισαν. Βάλε και βάλε, βάλε και ξαναβάλε. Φέρε και ξαναφέρε και τό τάσι με τό καύκαλο δέ σηκωνόταν.

— Μπρέ, τί έπαθε η «μπαλάντζα», φώναζε ο σουλτάνος και τράβαγε τίς τρίχες του. Μπρέ, τί έπαθα, φτωχός θά μεινα. Φωνάζετε τόσο σοφούς μου.

«Ηρθαν οι σοφοί. Κύτταξαν και ξανακύτταξαν τή μπαλάντζα και δέν μπορούσαν νά πιστέψουν πώς ένα δδειο καύκαλο ήταν τόσο βαρύ, άφου και τό γεμάτο είναι τίς πιό πολές φορές κούφιο.

«Ενας απ' τούς φαράδες, δι πιό κακομορηγεί γελούσε.

Μπρέ, τού λέει ο σουλτάνος, γελάς γιατί φτωχαίνω;

— Όχι πολυχρονεμένε μου, τού άπαντά δι φαράδες, γελώ γιατί έχεις γύρω σου τόσους χαραμοφαγάδες και τούς ταΐζεις τζάμπα, ένων έγω άλλημερίς βρέχω τόν κ... και πεινώ, έγω έρω τό μυστικό, και προχωρώντας στή μπαλάντζα πάνει τό καύκαλο και τό γυρνά έται άωσε τά κούφια μάτια του νά μή βλέπουν τό μάλαμα.

Χοροπήδησαν τά τάσια και τότε τό καύκαλο σηκώθηκε.

— Βγάζετε τώρα.

Και βγάζανε και βγάζανε ώσπου άπομεινε ένα κομματάκι και ίσοζύγιασε με τό καύκαλο.

— Μπρέ, τού λέει γεμάτος χαρά ο σουλτάνος, πώς τά κατάφερες;

— Πολυχρονεμένε μου τού λέει ο φαράς, δσο τό ανθρώπινα μάτια άντικρύζουν χρυσάφια ποτέ δέν θά ζυγιάζαν τά τάσια, άκομη κι' άν έβαζες δλο τό χρυσάφι τού κόσμου. Α' άχορτασιος τό ανθρώπινο μάτι είτε ζωντανό είτε άποθαμένο.

Κι' ο πολυχρονεμένος βλέποντας τή σοφία τού φαρά τό κράτησε κοντά του άφου στό μεταξύ έστειλε τούς ασφούς του στό δήμιο. Στούς συντρόφους του μοίρασε άρκετά κι' όπως συνήθως γίνεται στά παραμύθια ζήσανε έκεινοι καλά και μείς χειρότερα.

\*\*\*

«Έτσι είναι. Πετρέλαιο τρέχτε, φάτε, χορτάστε. Κάρβουνο τώρα, τρέχτε κι' άποιος προλάβει, γιατί σήμερα «θησαιρός οι ανθρακες». Δίχως μεταφορική έννοια.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

## 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

# ‘Ο λιμήν του Πειραιώς

## Η κίνησις του λιμένος τόν Δεκέμβριον

Μειωμένη ήτοντας η κίνησις πλοίων και έπιβατων εις τόν λιμένα Πειραιώς τόν παρελθόντα Δεκέμβριον, ένα συγκρίσει πρός τόν αντίστοιχον μήνα τού 1979, ένα ή εμπορευματική ήτοντας ημέρη μένη.

Ειδικότερον οι κατάπλοι ήσαν διλιγότεροι πρός τόν 3,89%, τά φορτοεκφορτωθέντα εμπορεύματα ήσαν περισσότερα πρός τόν 14,02% και οι διακινηθέντες έπιβάται διλιγότεροι πρός τόν 16,29%.

Αναλυτικότερον η κίνησις του λιμένος τόν Δεκέμβριον 1980 έναντι έκείνης τού 1979 έμφανιζεται ως έξης:

### α. Ναυτιλιακή:

— Κατέπλευσαν 1.259 πλοία, καθαράς χωρητικότητος 2.325.622 κόρων, έναντι 1.310 πλοίων μέχρι την χωρητικότητα 2.206.350 κόρων.

— Έδεξαμενίσθησαν εις τάς τέσσαρας δεξαμενάς τού ΟΑΠ 46 πλοία, έναντι 38.

— Επεσκευάσθησαν εις τήν λιμενικήν περιοχήν 76 πλοία, έναντι 67.

— Ύδροδοτήθησαν πλοία και λοιπά πλωτά μέσα μέχρι 71.229 κυβ. μέτρ. θύρας, έναντι 79.380 κυβ. μέτρ.

### β. Εμπορευματική:

Φορτοεκφορτώθησαν 853.403 τόννοι γενικῶν εμπορευμάτων, έναντι 748.423 τόννων. Έκ τών εμπορευμάτων τόν παρελθόντος Δεκέμβριον 119.217 τόννοι διεκινήθησαν έντός εμπορευματοκιβωτίων, έναντι 96.913 τόννων τού Δεκέμβριον 1979, ητον ήσαν περισσότερα πρός τόν 23,01%.

### γ. Επιβατική:

Διεκινήθησαν έκ τού λιμένος 141.327 έπιβάται (έξωτερικού 12.323 και έσωτερικού 129.004), έναντι 168.824 έπιβατων (έξωτερικού 16.498 και έσωτερικού 152.326).

## Μηχάνημα τού ΟΑΠ εις τό Α.Τ. Αίγιου

‘Απεφασίσθη ύπό τού ΟΑΠ ή παραχώρησις εις τό Λιμενικόν Ταμείον Αίγιου τής χρήσεως ένδος δχήματος στοιβασίας και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τύπου Μπελλότι Β 71, προκειμένου νά έξυπηρτετ ή έκει κίνησις έμφότων διά προϊόντων τής περιοχῆς, κυρίως άγροτικῶν, εμπορευματοκιβωτίων, προορίζοντων σχεδόν άποκλειστικῶς δι’ έξαγωγήν.

Η παραχώρησις, έγένετο δι’ έν δετος και τό έτησιον μίσθωμα ωρίσθη εις 100.000 δρχ.

Η έκμισθωσις τελεῖ ύπό τάς κάτωθι προϋποθέσεις:

α. Η έκπαιδευσις τού προσωπικού διά τόν χειρισμόν και τήν συντήρησιν τού μηχανήματος θά πραγματοποιηθή εις τόν ΟΑΠ, μερίμνη και δαπάναις τού Λιμενικού Ταμείου.

β. Η έύθυνή τής μεταφοράς τού δχήματος, άνευ άποσυναρμολογήσεώς του, τόσον κατά τήν παράδοσιν, δσον και κατά τήν παραλαβήν του, δεδον νά άναληφθή ύπό τού Ταμείου.

γ. Πρό πάσης διαθέσεως τού μηχανήματος δέον δπως ρυθμισθή τό θέμα άσφαλισεώς του, μερίμνη και δαπάναις τού Ταμείου. Η άσφαλισις θά καλύψη τό σύνολο τής σημερινῆς του άξιας, ως και άπαντας τούς κινδύνους και τήν άστικήν εύθυνην τού μηχανήματος διά ζημιάς έναντι τρίτων.

δ. Τυχόν έξαρτηματα και άνταλλακτικά, τά όποια είναι άπαριτητον νά τοποθετηθούν εις τό μηχάνημα θά βαρύνουν, έξ δόλοκλήρου τού Λιμενικού Ταμείου. Έπισης θά βαρύνουν τό Ταμείον τυχόν έλλειψεις, κακή κατάστασις πέραν τής φυσιολογικῆς διά περιωρισμένην χρήσιν, ως και παντός είδους φθοραί κατά τήν έπιστροφήν τού μηχανήματος.

## Αί άποθηκαι εύφλέκτων

Ένεκριθη, κατ’ άρχην, ή θέσις δπου προτείνεται ύπό τού ΟΑΠ νά έγκατασταθούν αί άποθηκαι εύφλέκτων εμπορευμάτων. Εύρισκεται εις Κυνοσούραν Σαλαμίνον. Ο καθορισμός τής θέσεως γίνεται ύπό τήν προϋπόθεσιν δτο διά ταύτην θά συμφωνήση και ή Πυροσβεστική Υπηρεσία.

Ηδη ένεκριθη διά τόν σκοπόν αύτόν πίστωσις 250 έκατομ. δραχμῶν.

Πάντως διατυπώνονται σοβαραί άντιρρησιες ως πρός τήν προ-

**apelco**  
MARINE ELECTRONICS  
A RAYTHEON COMPANY

- 2 χρόνια εγγύηση
- Αποστολή - Service σ’ όλο τον κόσμο
- Πρωτοποριακή Τεχνολογία
- Αριστούντων προδιαγραφών και προσαλογισμών
- Τηλ. με δύοσ τον διεθνή καταλόγου

### APELCO ALC-800 Δέκτης LORAN-C.

- Καλυμμένης προδιαγραφής της Coast Guard U.S.A
- Ακριβεία στηριζόμενη 20 μέτρα
- Συνεχής άνθευση σπηλαστών από ΜΗΧΑΝΟΣ ΠΛΑΤΟΣ
- Προσαρκούμενη πόρσης
- Απόστολη και χρόνος μετριδική προσφορά
- Πλήρης κάλυψη ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ
- Προγραμματισμός για όλα τά έντονα κειτουργία δίκτυα σταθμών LORAN-C του κόσμου
- Τροφοδοτικό 12-42 V.D.C ή 110-220 V.AC

### CLIPPER 85 85 κανάλια.

Ψηφιακό παγκομιδια κάλυψη  
Ειδικών προδιαγραφών  
Β.Δ. Εύρωπης



AF-12 κανάλια  
(με κρύσταλλο)

### ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΟΦΩΝΑ - VHF

- Μεγάλη έμβελεια
- Αντιδιαθρωτική προστασία
- Κεραίες ποιότητος
- Τροφοδοσία 12V.D.C
- Ισχύος 25 Watt

Φορητό. AF-6  
1 watt,  
6 κανάλια

82 κανάλια, ψηφιακό, παγκομιδια κάλυψη



### CLIPPER-62

62 κανάλια  
ψηφιακό



TRIDENT:  
Loud - hailer / listener.

### SL - 2182 R Watch Receiver

Σύμφωνα με τούς κανονισμούς SOLAS 74 (IMCO Resolution A 383 CEPT)  
και έγκεκριμένο από τήν έλληνική Ε.Ε.Π/Υ.Ε.Ν. Αρ. Εγκρ. 3658/25281

**RAYTHEON**

### PANTAP:

Η παράδοση συνεχίζεται...

### Τύποι πανταλόνια

- \* 2600 MK II
- \* 2800
- \* 3100 MK II
- \* 4200
- \* 6410/25

### RAYTHEON RADARS

24-32-40-64 Μιλιαν.

Πρωτοποριακή τεχνολογία  
Χαμηλή κατανάλωση  
Πληνοκλήση είκονα  
Εύκολος χειρισμός  
Τροφοδοτικό 12-42 V.D.C.



### 6410 / 25

- \* 64 μίλια
- \* 10-25 kilowatt
- \* Plotter Facilities



### ΒΥΘΟΜΕΤΡΑ

Πλήρηρης σειρά έρεστεχνικών και  
επαγγελματικών.



- FLASHERS 50 - 100 όργυες
- RECORDERS 50 - 780 όργυες
- CRT ECHO SOUNDERS
- COLOR 11 inch ECHO SOUNDERS

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ  
ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ

**aegean**  
MARINE ELECTRONICS

LONDON OFFICE: K.A. LEMOS

• Πωλήσεις-Έγκαταστάσεις-Άνταλλακτικά-Έργαστηριακά κάλυψη.  
Πραξιτέλους 243 - Πειραιός, τηλ. 4522256-4525232, Tlx.: 212023 Doct. GR.

τεινομένην θέσιν, δεδομένου ότι γειτνιάζει πρός κατωκένενας περιοχάς και τούτο περικλείει πολλούς κινδύνους εἰς περίπτωσιν πυρκαϊάς.

## Η μίσθωσις ύποστέγου

Παρετάθη διά μίαν πενταετίαν, ήτοι μέχρις 11-2-1986, ή χρήσις ύπο της ναυπηγεσικευαστικής έταιριας ΝΑΥΣΙ Α.Ε. τοῦ β' μεταλλικού ύποστέγου της Έπισκευαστικής Βάσεως Περάματος ύπο τούς προσθέτους δρους:

α. Το μίσθωμα διά την παραχώρησιν καθωρίσθη εἰς 52,50 δρχ. ἀνά τετρ. μέτρον και θά καταβάλλεται ἐντός τοῦ πρώτου δεκαμέρου ἔκαστου τριμήνου.

β. Τό διοικητικόν συμβούλιον τοῦ ΟΛΠ θά δύναται κατ' ἕτος νά ἀναπροσαρμόζῃ τό μίσθωμα, βάσει τῶν κρατουσῶν, ἔκαστοτε, οἰκονομικῶν συνθηκῶν.

## Τό μίσθωμα τοῦ ΟΛΠ διά ναυπηγεῖα Περάματος

Ο ΟΛΠ ἀπέρριψεν διά τά αἰτήματα τοῦ Συνδέσμου 'Ιδιοκτητῶν και 'Έργοδοτῶν Ναυπηγῶν Περάματος και καθώρισεν:

α. Μίσθωμα τό δόποιον θά πρέπει νά καταβάλλονται διά τό 1980 αἱ ναυπηγεσικευαστικαὶ ἐπιχειρήσεις Περάματος διά τήν χρῆσιν ὑπό τούς χώρων, ἀνερχόμενον εἰς δρχ. 188 ἀνά τετρ. μέτρον και εἰς δρχ. 1.560 ἀνά τρέχον μέτρον μετώπου θαλάσσης.

β. Μίσθωμα διά τήν χρῆσιν ύπο τῶν 'Αφῶν Παναγιωτάκη χώρων ἀνερχόμενον διά τό 1980 εἰς 142 δρχ. ἀνά τετρ. μέτρον και εἰς δρχ. 860 ἀνά τρέχον μέτρον μετώπου θαλάσσης.

Διευκρινίζεται διτὶ σαι έκ τῶν ναυπηγεσικευαστικῶν ἐπιχειρήσεων Περάματος ύπογράψουν τήν σχετικήν σύμβασιν παρα-

## ΑΞΙΟΜΙΜΗΤΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

## ‘Ο Οίκος τοῦ Ναύτου εἰς τήν Νορβηγίαν

Η ιδέα τῆς δημιουργίας εἰς τήν Νορβηγίαν μᾶς Κοινωνικής 'Υπηρεσίας διά τούς ναυτικούς, ἐνεφανίσθη ἀπό τοῦ 1936, ἀλλά μόλις μετά τὸν παγκόσμιον πόλεμον ἡρήσεις νά λαμβάνῃ ύπόστασιν, διά τῆς ἰδρυσεως ὁργανισμῶν κοινωνικοῦ χαρακτῆρος εἰς τό Λονδίνον και τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας. 'Οριστικῶς πάντως τό 1946 η νορβηγική Βουλὴ ἀπεφάσισε τήν σύστασιν εἰδικῆς ύπηρεσίας διά τό ἐμπορικόν ναυτικόν μέ τήν οκέψιν διτὶ ὁ νορβηγός ναυτικός ἐπρεπε ν' ἀπολαμβάνῃ τῶν ιδίων κοινωνικῶν παροχῶν μέ τὸν ύπολοιπον πληθυσμὸν τῆς χώρας.

Η οὕτω συσταθείσα Κοινωνική 'Υπηρεσία, ἀπότελούσσα μίαν μορφὴν 'Οίκου Ναύτου διοικεῖται ύπο Συμβουλίου εἰς τό δόποιον ἐκπρωσωπούνται οἱ ναυτικοί, οἱ ἐφοπλισταὶ και τό Κράτος. Σκοπός τής 'Υπηρεσίας αὐτῆς είναι νά εύρισκεται εἰς ἀμεσον και διαρκή ἐπαφῆ με τοὺς νορβηγούς ναυτικούς, μέσω τῶν 32 μονίμων 'οίκων ναύτου' η 'σταθμῶν', οἱ όποιοι ἔχουν ἴδρυθει πρός τοῦτο εἰς Εύρωπην, Αμερικήν, Αφρικήν και Ασίαν. Οι σταθμοὶ οὗτοι διαθέουν λέσχας, ἑστιατορία, γυμναστήρια ἀλλά και ἔνοδοχεια, ἔκει διπού ύφισταται κρίσις κατοικίας. Ο ρόλος τοῦ σταθμοῦ ἔγκειται εἰς τήν ἐπαγρύπνωσιν διά τήν καλήν διαβίωσιν και ψυχαγωγίαν τῶν νορβηγῶν ναυτικῶν καθ' ὅλην τήν διάρκειαν τῆς παραμονῆς τῶν εἰς τήν ἔδραν του. Πρός τοῦτο ἐκτός τῶν ὡς ἀνώ μονίμων παροχῶν, διοργανώνει ἐκτάκτους ἀθλητικὰς συναντήσεις, ἐκδρομάς, διασκέδαιεις κ.λ.π. Συγχρόνως οἱ σταθμοὶ διανέμουν εἰς τά προσεγγίζοντα νορβηγικά πλοῖα, τανιάς, βιβλιοθήκας και ἐφημερίδας τάς όποιας φροντίζουν νά λαμβάνουν ἀεροπορικῶς. Τέλος κάθε ναυτικός δύναται ν' ἀπευθύνεται πρός τόν γραμματέα τοῦ σταθμοῦ πρός παροχὴν συμβουλῶν, ὀδηγῶν χρηματικῆς βοηθείας η ὀλλῆς οιασδήποτε ἐνισχύσεως. 'Υπολογίζεται διτὶ οἱ γραμματεῖς αὐτοὶ πραγματοποιοῦν κατά μέσον δρον 36.000 ἐπισκέψεις πλοίων και διανέμουν 11.500 τανιάς και 100.000 βιβλία.

Δεδομένου διτὶ ύπο τήν σύγχρονον μορ-

χωρήσεως τῆς χρήσεως χώρων και αἰγαλοῦ τό ὑπ' αὐτῶν καταβλητέον μίσθωμα διά τά ἔτη 1980 και 1981 δέον δπως καταβλητή εἰς τρεῖς ισοπόσους τριμηνιαίς δόσεις, ἐκ τῶν ὅποιων ἡ πρώτη ἐντός δεκαμέρου ἀπό τής ἐπιδόσεως τοῦ σχετικοῦ λογαριασμοῦ. 'Εξουπακούεται διτὶ δσαι ἐπιχειρήσεις ύπεργραψαν τήν σύμβασιν διά τό 1980 ύποχρεοῦνται εἰς τήν κατά τά ὡς ἀνευ καταβολὴν τοῦ ἀντιστοιχοῦντος μισθώματος διά τό ἔτος 1981, τό ὅποιον θά ύπολογισθῇ βάσει τῶν τιμῶν τῆς παραγρ. α' τοῦ ἐνιαίου, κατά τήν περιοχήν, τιμολογίου.

## Σύντομα

Κονδύλια, συνολικοῦ ὑψους 30.074.000 δρχ. ἐνεκρίθησαν ύπο τοῦ ΟΛΠ διά τήν πληρωμήν διαφόρων ἔργων, ἐκτελεσθέτων εἰς τόν λιμένα Πειραιῶς.

● Καθωρίσθησαν διά τό δεύτερον ἔξαμηνον 1980 αἱ καταβλητέαι ἀποζημιώσεις ύπο τῶν ἀνευ συμβατικῆς σχέσεως χρησιμοποιούντων χώρων τοῦ ΟΛΠ ἀναφερομένων φυσικῶν και νομικῶν προσώπων ώς ἀκολούθως:

B.P. δρχ. 1.237.096, SHELL δρχ. 1.016.760, E.A. ΠΕΤΡΟΛ δρχ. 470.204, TOTAL δρχ. 312.620, ΕΛΒΥΝ δρχ. 282.400, Μῆλοι 'Αγίου Γεωργίου δρχ. 34.400 και I. Δελαβίνις δρχ. 2.940. 'Εξ ἄλλου καθωρίσθη ἡ καταβλητή εἰς τόν ΟΛΠ ἀποζημιώσις ύπο τῶν κατωτέρων ἀναφερομένων διά τήν ὑπ' αὐτῶν γενομένην κατά τό ἔτος 1980, χρῆσιν χώρων 'Οργανισμοῦ ώς ἀκολούθως:

G. Γιαρούμπας δρχ. 6.000, Κοινοπραξία Πλοιοκτητῶν Πορθμείων Περάματος — Σαλαμίνος Δρχ. 11.250, Έλληνικά Διύλιστηρια 'Ασπροπόρου (ἀγωγός) δρχ. 7.500, Σωματείον 'Ερασιτεχνῶν 'Αλιέων «'Ο Αγίος Νικόλαος», δρχ. 14.400 και Z. 'Αλμυράντης (διά 2 ἔτη 1979 - 1980) δρχ. 1.500.

Ναύτου». Τοιοῦτοι οῖκοι ύπαρχουν 7 εἰς τήν Νορβηγίαν, 9 εἰς τήν Εύρωπην, 8 εἰς τήν Βορ. 'Αμερικήν, 2 εἰς τήν Νότιον 'Αμερικήν, 5 εἰς τήν Ασίαν (Χορεμσάρ, Κουβέτι, Σιγκαπούρη, Μανίλα, Γιοκοχάμα) και 1 εἰς τήν Αφρικήν (Λάγος). 'Εκάστου σταθμοῦ προσταται Κοινωνικός γραμματεύς, βοηθούμενος ύπο εἰδικοῦ προσωπικοῦ. Εἰς δέκα εἰκ τῶν σταθμῶν τούτων λειτουργοῦν λέσχαι ('Οσλο, Ρόττερντα, Λονδίνον, Βανκούβερ, Σιγκαπούρη, Γιοκοχάμα κ.λ.π) εἰς 4 δέ ἐξ αὐτῶν λειτουργοῦνται ένεδοχεία ('Οσλο, Λονδίνον, Σάν Φρατζίσκο, 'Αμβούργον) ενώ εἰς 6 δέ αὐτῶν διατίθενται έκτεταμέναι και πλήρως ἔξοπλισμέναι ἔγκαταστάσεις ἀθλοπαδίων (Ρόττερντα, 'Αμβέρσαν, Λονδίνον, Βαλτιμόρη, Σάν Πέντρο, Σιγκαπούρη). 'Ο προϋπολογισμός τῆς ύπηρεσίας συγκροτεῖται ἀπό κρατικάς ἐπιχορηγήσεις κατά 40%, ἀπό συνεισφόρων ναυτικῶν και ἔφοπλιστῶν κατά 20% και ἀπό τόν φόρον ἐπί τοῦ είσοδηματος τῶν ναυτικῶν κατά 40%.

Διά νά καταδειχθῇ η σημασία τῆς συμβολῆς τῆς ἐν λόγω ύπηρεσίας εἰς τήν πρόνοιαν και τήν ψυχαγωγίαν τῶν ναυτικῶν, ἀναφέρονται οἱ ἀκόλουθοι ἀριθμοί. Διαθέτει 13.000 τανιάς μεγάλου μῆκους, μαγνητοφωνήσεις τῶν ραδιοφωνικῶν προγραμμάτων τῆς χώρας και 11.000 βιβλία τά όποια διαθέτει εἰς τά πλοία ἐντός εἰδικῶν βιβλιοθηκῶν, αἱ όποιαι κυκλοφοροῦν ἀπό πλοίου εἰς πλοίον. 'Ηδη ἔχωρησεν εἰς νέον σύστημα παροχῆς βιβλίων τοπέτης, εὐθηνῶν μέν ἀλλ' ὑψηλῆς ποιότητος, τά όποια διαθέτει ἐλευθέρως και ἀνεύ ύποχρεώσεως εἴπιστροφής. Καθημερινῶς ἔξαποτελλονται ἀπό τοῦ 'Οσλο 4000 φύλλα ήμερησίων ἐφημερίδων, τά όποια διά μέσου 60 ἀνά τόν κόσμον κέντρων, διανέμονται εἰς τά νορβηγικά πλοία, τά όποια οὕτως ἐνημεροῦνται ταχύτατα ἐπί τῶν τρεχουσῶν εἰδήσεων τῆς πατρίδος. Είναι χαρακτηριστικόν διτὶ η πρόστιμον δέον διαβάνει τοῦ κρατικού Κοινότητες τής χώρας ἔγγραφονται συνδρομηταὶ εἰς τάς τοπικάς ἐφημερίδας δι' ἀριθμόν φύλλων ἀντιστοιχοῦντα πρός τόν φύλλων τῶν περιοχῶν των ναυτικῶν.

## H NEA NAYTILIAKΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ Η.Π.Α.

Αι προεκλογικαί ύποσχεσίς του Προέδρου Ρήγκαν. Η σημερινή έπανοδος εις τήν οικονομίαν τού έλευθερον συναγωνισμού. Περιορισμός τής κρατικής έπειρβάσεως εις τά ναυτιλιακά πράγματα. Η κατάργησις τών ναυπηγικών έπιχορηγήσεων. Αι άντιδράσεις τής Ναυτιλιακής Έπιτροπής, τών έφοριστών και τών ναυπηγείων. Η ναυπήγησις πολεμικών πλοίων. Τό ζήτημα τού Ρωσικού άποκλεισμού. Έκθεσις ειδικού συνεργάτου.

Είναι δύσκολον νά προβλέψη κανείς τάς συνεπείας τής πολιτικής τού Προέδρου Ρήγκαν. Είναι άναμφιβόλον πάντως ότι θά έχουν βαρύνουσαν σημασίαν έπι τής παγκοσμίου οικονομίας και κατά συνέπειαν και έπι τών θαλασσών μεταφορών.

Κατά την προεκλογικήν αύτού έκστρατείαν είχεν ύποσχεθεί άφ' ένος μέν ότι θά έπειρβασσεν ηγέτημένον τμῆμα τών έθνικών εισαγωγών και έξαγωγών υπέρ τού άμερικανικού πλοίου και άφ' έτερον ότι θά έδημούργη μίαν ναυτιλίαν άναλογον πρός τάς άπαιτήσεις τής έθνικής οικονομίας, τού έμποριον και τής Έθνικης άσφαλειας τών Ηνιούμενων Πολίτεων. Μολονότι έπροκειτο περί γενικών και συνήθων ύποσχεσών, έπιτρέπεται τις ν' άμφιβάλη διά τήν πιστήν τήρησίν των έαν λαβῇ ύπ' ουν τάς τελευταίας του δηλώσεις περί τού πνεύματος οικονομίας, τόσον άναφορικώς πρός τήν κατάργησιν διοικητικών μηχανισμών σπουδαιοτάτων διά τήν ναυτιλίαν ώς είναι ή 'Ομοσπονδιακή Ναυτιλιακή Έπιτροπή, δσον και άναφορικώς πρός τήν περιστολήν τού πακτωλού τών ναυπηγικών έπιχορηγήσεων.

Έπι τού πρώτου θέματος, δηλαδή τής θέσεως τής Ναυτιλιακής Έπιτροπής, ο Πρόεδρος αύτης συνεβούλευσε τών προέδρων

τα. 'Άλλ' από τού σημείου αύτου μέχρι τής καταργήσεως τής Ναυτιλιακής Έπιτροπής Διοικήσεως και τού Ναυτιλιακού Κώδικος τού 1916, υπάρχει μεγάλη άποστασις. Διότι ο ναυτιλιακός κώδικς προωρίζετο νά παράση πρός τον άμερικανικόν έφοπλισμόν την παράκαμψην έκ τού νόμου περί τών έμπορικων συμφωνιών. Η κατάργησις τής Έπιτροπής και τού Κώδικος θ' άπελευθερώσουν τήν ναυτιλιακήν βιομηχανίαν άπό τήν παρέμβασιν τού 'Υπουργείου Δικαιοσύνης διά νά τήν ύποτάξουν εις τήν πλήρη και άπολυτον έφαρμογήν τού νόμου τών έμπορικων συμφωνιών.'

Ο Πρόεδρος Ρήγκαν δέν καθώρισεν άκομη τήν νέαν ναυτιλιακήν πολιτικήν του, άλλ' ή ύπόσχεσίς ότι «θά άρη τά έμπόδια άνασχεσεως τής οικονομίας» έχει ένθαρρυνει τούς όπαδούς τού «laissez faire, laissez passer». Όπως έδήλωσεν ο νέος Πρόεδρος τής έπι τής ναυτιλίας Κοινοβουλευτικής Έπιτροπής, μέτρα ώς τό σχέδιον άναμορφώσεως τής ισχυούσης ναυτιλιακής νομοθεσίας θ' άποτελέση 'κονομοθετικήν σφύραν'.

Έπι τού δευτέρου θέματος, τής περιστολής τών ναυπηγικών έπιχορηγήσεων, λέγεται ότι ο Πρόεδρος Ρήγκαν θά διαγράψῃ τάς ύπό τού προϋπολογισμού τού Προέδρου Κάρτερ προβλεπομένας πιστώσεις διά τήν έπιχορηγήσην ναυτικών κατασκευών εις άμερικανικά ναυπηγεία. Αι πιστώσεις αύται άνερχονται εις 107 έκατομ. δολλαρίων, έξ ών θά διατηρηθούν μόνον τά 14 έκατομ. τά όποια άφορούν εις τήν χρηματοδότησιν τής προσαρμογής τών πλοίων πρός τόν νέον κανονισμόν κατά τής ρυπάνσεως τής θαλάσσης.

Άρμόδιοι κύκλοι ύποστηρίζουν ότι ή κατάργησις τών ναυπηγικών έπιχορηγήσεων



## INTERMARINE GROUP OF COMPANIES

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

## SHIP OWNERS — CHARTERERS — CONTRACTORS SHIPBROKERS — BUNKERING

### HEAD OFFICE AT: PIRAEUS

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

### JOHANNESBURG

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

### SINGAPORE

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

### GENERAL AGENTS FOR:

ANFRENA

AGENCIA NATIONAL DE FRETE E NAVEGACAO  
MAPUTO — MOÇAMBIQUE

### AT MAPUTO:

C/O ANFRENA — TELEX: 6 258 FREN A MO  
CABLES: ANFRENA

ἀποτελεῖ μέτρον ριζικόν, τό όποιον πρέπει νά συνοδεύεται διά μιᾶς προσαρμογῆς τῶν υποχρεώσεων, αἵτινες βαρύνουν τάς ἑταιρίας τάς ἀπολαυσούσας ἐπιχορηγήσεως ἐκμεταλλεύσεως, ἵνα δυνηθοῦν νά παραγγείλονταν τά πλοῖα των εἰς τό ἔξωτερικόν. Δέν πρόκειται περὶ θέματος προτιμήσεως ἀλλά περὶ στυγνῆς οἰκονομικῆς πραγματικότητος ἐνώπιον τῆς ὀποίας ὁ ἐφοπλισμός δέν ἔχει περιθώρια ἐπιλογῆς. Ἡ κατάργησις τῶν ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων θά ἐπηρεάσῃ σοβαρώς τήν ἀμερικανικήν ἐμπορικήν ναυτιλίαν, τό δέ βάρος δέν θά φέρη μόνον ὁ ὑπό τήν ἔθνικήν σημαίαν ἐφοπλισμός, ἀλλά καὶ μέγας ἀριθμός βοηθητικῶν βιομηχανιῶν.

Ἄλλοι κύκλοι φρονοῦν διτέστω καὶ ἔάν το μέτρον δέν πρόκειται νά τούς ἐπηρεάσῃ, δέν πρόκειται περὶ μέτρου τό όποιον θά ωφελήσῃ τήν βιομηχανίαν. Ἡ ἀνάγκη διατηρήσεως τῆς ναυπηγικῆς καὶ ἐπισκευαστικῆς δυναμικότητος τῶν Ἕνων. Πολιτειῶν είναι προφανῆς. Ἐκείνο τό όποιον θέλει ὁ ἔθνικός ἐφοπλισμός είναι ἡ ἔξασφάλισις ἴσων συναγωνιστικῶν συνθηκῶν μέ τούς ξένους, ἀπό ἀπόψεως κόστους ἐκμεταλλεύσεως τού πλοίου. Οἱ ἀμερικανοί φορτωταὶ ἔχουν μέχρι τώρα παραμείνει πιστοὶ πρός τά ὑπό ἔθνικήν σημαίαν πλοῖα τά ναυπηγηθέντα εἰς τήν χώραν, ἀλλά ὑπάρχει κίν-

δυνος νά τά ἐγκαταλείψουν, ἔάν οι ἐφοπλισταὶ ἀναγκασθοῦν νά ναυπηγοῦν τά πλοῖα των εἰς τό ἔξωτερικόν. Ὁ πρόεδρος Ρήγκαν είχεν υποσχεθεῖ προεκλογικῶς διτέστησην την ἐμπορικήν ναυτιλίαν καὶ μολονότι δέν είχεν ὄμιληση περὶ ἐπιχορηγήσεων, ὑπῆρχε ἡ ἐντύπωσις διτέστησης του ἀφεώρω εἰς τήν υποστήριξην τοῦ ὑπό ἔθνικήν σημαίαν πλοίου. Μολονότι αἱ ναυπηγικαὶ ἐπιχορηγήσεις καταβάλλονται ἀπό εὐθείας πρός τά ναυπηγεῖα, τό ἐπί πλέον κόστος θά βαρύνη τούς ἐφοπλιστάς, ἔάν αἱ ἐπιχορηγήσεις καταστοῦν ἀνεπαρκεῖς.

Ως πρός τήν ἀποψιν τῶν ναυπηγείων, σημειοῦμεν διτέστησης ἀποκλεισμούς τοῦ ναυπηγείου Τόντα ἐδήλωσεν διτέστησης τά ναυπηγεῖαν δέν πρέπει νά υποτιμάται, είναι τό πρόβλημα τοῦ ρωσικοῦ ἀποκλεισμοῦ ἐκ τῶν ἀμερικανικῶν δημητριακῶν. Τόντα ἀποκλεισμόν αὐτόν, τόν όποιον ὁ Πρόεδρος Κάρτερ είχεν ἐπιβάλλει εἰς τάς ἀρχάς τοῦ προηγουμένου ἔτους ἔξι αἰτίας τῆς ρωσικῆς ἐπειβάσεως εἰς τό Ἀφγανιστάν, είχεν υποσχεθεῖ νά ἄρη ὁ πρόεδρος Ρήγκαν, μέ τήν αἰτιολογίαν διτέστησης τά βάρη τοιούτων πολιτικῶν ἀποφάσεων. Παρά ταῦτα, ἡ προσφάτως κυκλοφορήσασα φήμη περὶ τῶν ἐπί τοῦ θέματος τελικῶν προθέσεων τοῦ προέδρου Ρήγκαν είναι διτέστηση τόν ἀποκλεισμόν.

vai ναυπηγηθεῖς θά ἀποφέρουν εἰς τά ναυπηγεῖα περὶ τά 15 δισεκ. δολ. ἐπί πλέον. Τό σχέδιον τοῦτο, τό όποιον θά ἀρχίσῃ ἐφαρμόζομενον ἀπό 1 Οκτωβρίου, προβλέπεται τήν κατασκευὴν 140 πλοίων καὶ τήν μετασκευὴν ἀλλων 30, μέ προβλεπόμενον κόστος 30 δισεκ. δολλάριων. Αἱ πιστώσεις αὗται θά είναι κατά 15 δισεκ. δολλάρια ἀνώτεραι τῶν υπό τοῦ σχέδιον Κάρτερ προβλεπομένων, ὅπερ περιελάμβανε κατασκευὴν 80 πλοίων καὶ μετασκευὴν 18 πλοίων.

Πρίν κλείσῃ ἡ παροῦσα ἀνασκόπησις είναι ἀνάγκη νά τονισθῇ διτέστηση τοῦ όποιου ἡ σημασία διά τήν ναυτιλίαν δέν πρέπει νά υποτιμάται, είναι τό πρόβλημα τοῦ ρωσικοῦ ἀποκλεισμοῦ ἐκ τῶν ἀμερικανικῶν δημητριακῶν. Τόντα ἀποκλεισμόν αὐτόν, τόν όποιον ὁ Πρόεδρος Κάρτερ είχεν ἐπιβάλλει εἰς τάς ἀρχάς τοῦ προηγουμένου ἔτους ἔξι αἰτίας τῆς ρωσικῆς ἐπειβάσεως εἰς τό Ἀφγανιστάν, είχεν υποσχεθεῖ νά ἄρη ὁ πρόεδρος Ρήγκαν, μέ τήν αἰτιολογίαν διτέστησης τά βάρη τοιούτων πολιτικῶν ἀποφάσεων. Παρά ταῦτα, ἡ προσφάτως κυκλοφορήσασα φήμη περὶ τῶν ἐπί τοῦ θέματος τελικῶν προθέσεων τοῦ προέδρου Ρήγκαν είναι διτέστηση τόν ἀποκλεισμόν.



# CAPE TOWN FAROS & C<sup>o</sup>. PTY. LTD.

— ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 —

FOR YOUR STORES in CAPE TOWN and SALDANHA BAY

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

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

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

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

Δ. ΜΑΡΙΝΗΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΛΑΪΝΟΣ, ΤΗΛ.: 4125575

ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΣΧΟΙΝΩΝ ΚΑΙ ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΩΝ

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ

ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΥΡΩΠΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΙΑΤΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ

ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ 365 ΗΜΕΡΕΣ ΤΟΝ ΧΡΟΝΟ

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

## ΚΑΤΑΤΟΠΙΣΤΙΚΗ ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΤΟΥ Υ.Ε.Ν.

### ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑΣ ΣΤΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ ΤΟΥ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Το 'Υπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας στήν προσπάθειά του νά έξασφαλίσει κατάλληλα έκπαιδευμένα στελέχη για την έπανδρωση τών έλληνικών έμπορικων πλοίων όχει όργανώσει ένα πολύπλευρο σύστημα, πού παρέχει όλες τις δυνατότητες προετοιμασίας και έπαγγελματικής έξελιξεως γιά κάθε νέο που έπινε με νά σταδιοδρομήσει στό ναυτικό έπαγγελμα ως άξιωματικός καταστρώματος, μηχανής ή δισυρμάτου.

Η βασική πηγή δημιουργίας άξιωματικών Έμπορικού Ναυτικού είναι ο 'Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Ε.Ν. (ΑΔΣΕΝ) στίς οποίες εισάγονται με έξετάσεις άποφοιτοι τών Γενικών και Τεχνικών και 'Έπαγγελματικών Λυκείων.

Έπειδή οι δυνατότητες έκπαιδευσεως στής ΑΔΣΕΝ είναι άριθμητικά περιορισμένες, παρά τις καταβαλλόμενες προσπάθειες γιά την ίδρυση και λειτουργία νέων Σχολών και δεδομένου ότι οι άναγκες τής Ναυτιλίας μας είναι ανεξάντλητες, λόγω τής άλματωδος αυξήσεως της κατά τα τελευταία χρόνια ή έκπαιδευση στελεχών Ε.Ν. έχει ανατεθεί έπισης στά Δημόσια και ιδιωτικά λύκεια δοκίμων 'Άξιωματικών Ε.Ν. και στά Κέντρα Έπαγγελματικής Καταρτίσεως (ΚΕΚ).

Παράλληλα έξακολουθεί νά ισχύει τό σύστημα σταδιοδρομίας στόν κλάδο τών πλοιάρχων τών άποφοιτών Γενικών ή Τεχνικών και 'Έπαγγελματικών Λυκείων, χωρίς άλλη ειδική προπαίδευση.

Η έξελιξη τών ύποψηφίων στελεχών Ε.Ν. άναλογα με τήν προέλευσή τους είναι ή έξης:

**ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΤΡΙΤΑΞΙΟΥ ΓΥΜΝΑΣΙΟΥ (ΝΕΟΥ ΤΥΠΟΥ) — ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΙ ΚΑΤΩΤΕΡΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΣΧΟΛΩΝ**

'Έγγραφονται με εισαγωγικές έξετάσεις σε Δημόσια ή ιδιωτικά λύκεια δοκίμων 'Άξιωματικών Έμπορικού Ναυτικού.

Τέτοια λύκεια λειτουργούν:

**1. ΔΗΜΟΣΙΑ**

**ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ**

'Ασπροπύργου 'Αττικής  
Χανίων  
'Ηρακλείου Κρήτης

#### MΗΧΑΝΙΚΩΝ

'Ασπροπύργου  
'Ελευσίνος  
Χίου

#### ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΩΝ

'Ασπροπύργου  
Πρεβέζης

#### II. ΙΔΙΩΤΙΚΑ

##### ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Στήν 'Αθήνα  
Στόν Πειραιά  
Στήν Πάτρα  
Στό 'Ηρακλείο

##### ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Στήν 'Αθήνα  
Στόν Πειραιά

##### ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΩΝ

Στήν 'Αθήνα  
Στόν Πειραιά  
Στά Χανία  
Στή Θεσσαλονίκη

Οι άποφοιτοι τών λυκείων δοκίμων 'Άξιων Ε.Ν. ναυτολογούνται στά πλοιά ως δόκιμοι και άκολουθον τήν παρακάτω έξελιξη.

**B. ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ "Η ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΛΥΚΕΙΩΝ Ε.Ν.**

#### I. ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ — ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

Μπορούν νά άκολουθησουν ένα άπό τους έξης τρόπους έξελιξεως.

##### a' τρόπος

'Έγγραφή στήν πρόσθετη διαδοχική έκπαιδευση (ΠΡΟΔΕ) άμεσως μετά τήν άποφοιτηση άπό τό λύκειο δηλαδή

A. έξαμηνο κατευθυνόμενης έκπαιδευσεως σε πλοίο (ΚΕΠ 1).

B. έξαμηνο στήν ΑΔΣΕΝ

Γ. έξαμηνο κατευθυνόμενης έκπαιδευσεως σε πλοίο (ΚΕΠ 2)

Δ. έξαμηνο στήν ΑΔΣΕΝ

· 12 μήνες θαλάσσια υπηρεσία — 'Απόκτηση

διπλώματος Γ' τάξεως χωρίς έξετάσεις.

36 μήνες θαλάσσια υπηρεσία - έξετάσεις.

διπλώμα B' τάξεως.

44 μήνες θαλάσσια υπηρεσία - 4 μήνες ΚΕ-

ΣΕΝ - διπλώμα A' τάξεως Πλοιάρχου ή

32 μήνες θαλάσσια υπηρεσία - 4 μήνες ΚΕ-

ΣΕΝ - διπλώμα A' τάξεως Μηχανικού.

##### b' τρόπος

24 μήνες θαλάσσια υπηρεσία - 'Απόκτηση διπλώματος Γ' τάξεως με έξετάσεις.

36 μήνες θαλάσσια υπηρεσία - 'Εξετάσεις - διπλώμα B' τάξεως.

Γιά διπλώμα A' τάξεως (έφόσον ή ΠΡΟΔΕ

άρχιζει μετά τήν άποκτηση διπλώματος B)

ΠΡΟΔΕ (Α και Γ θμηνο σε πλοίο - B και Δ

θμηνο σε ΑΔΣΕΝ)

32 μήνες γιά πλοιάρχους ή 20 μήνες γιά μηχανικούς και 4 μήνες ΚΕΣΕΝ.

**ΣΗΜΕΙΩΣΗ:** 1. Η ΠΡΟΔΕ μπορεί νά γίνει και πρίν τήν άποκτηση διπλώματος B' τάξεως, όποτε διαφοροποιείται ή απαιτούμενη θαλασσία υπηρεσία.

2. 'Αποφοιτοι τεχνικών λυκείων κλάδου μηχανολόγου άποκτον διπλώμα Γ' Μηχανικού μετά 30μηνη θαλάσσια υπηρεσία.

#### II. ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΑΙ

'Έγγραφονται στήν ΠΡΟΔΕ άμεσως μετά τήν άποφοιτηση άπό τό λύκειο Ε.Ν. ή άπό τεχνικό λύκειο ειδικότητος 'Ηλεκτρονικού.

Α. 6 μήνο κατευθυνόμενης έκπαιδευσεως σε πλοίο (ΚΕΠ 1)

Β. θμηνο ΑΔΣΕΝ

Γ. θμηνο κατευθυνόμενης έκπαιδευσεως σε πλοίο (ΚΕΠ 2)

Δ. θμηνο ΑΔΣΕΝ

6 μήνες θαλάσσια υπηρεσία — διπλώμα

B' τάξεως χωρίς έξετάσεις.

Μετά συμπληρώνουν 24 μήνες θαλάσσια υπηρεσία και δίνουν έξετάσεις γιά τήν άποκτηση διπλώματος Ραδιού Α' τάξεως.

**G. ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΓΕΝΙΚΩΝ "Η ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΛΥΚΕΙΩΝ "Η ΕΞΑΤΞΙΩΝ ΓΥΜΝΑΣΙΩΝ (ΠΑΛΑΙΟΥ ΤΥΠΟΥ)**

1. Μπορούν νά άκολουθησουν τόν κλάδο 'Αξιού καταστρώματος με τους έξης τρόπους:

##### a. τρόπος

36 μήνες θαλάσσια υπηρεσία — 'Απόκτηση διπλώματος Γ' τάξεως με έξετάσεις.

36 μήνες θαλάσσια υπηρεσία — 'Απόκτηση διπλώματος B' τάξεως με έξετάσεις.

Γιά παραπέρα έξελιξη στό διπλώμα Πλοιάρχου Α' τάξεως:

## "SINGAPORE"

Ό κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων και τροφίμων τών έλληνικών πλοίων.

## DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

#### Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE - 4

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.

KAI ΤΗΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELLAS) LTD.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΧΗΜΙΚΑ

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537

TELEX NO. RS 21376

24 HRS SERVICE  
TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

P. O. BOX 1293

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"  
SINGAPORE

**ΠΡΟΔΕ** (Α και Γ δημητο Πλοίου Β και Δ δημητο ΑΔΣΕΝ).

32 μήνες θαλάσσια υπηρεσία και 4 μήνες ΚΕΣΕΝ.

**ΣΗΜΕΙΩΣΗ:** Η ΠΡΟΔΕ μπορεί νά γίνει πρίν ή μετά την άποκτηση του διπλώματος πλοιάρχου Β' τάξεως.

#### Β. τρόπος

12 μήνες θαλάσσια υπηρεσία

**ΠΡΟΔΕ** (Α και Γ δημητο σε πλοίο

Β και Δ δημητο σε ΑΔΣΕΝ).

12 μήνες θαλάσσια υπηρεσία

δίπλωμα Γ' τάξεως χωρίς έξετάσεις.

36 μήνες θαλάσσιας υπηρεσία και έξετάσεις- δίπλωμα Πλοιάρχου Β.

44 μήνες θαλάσσια υπηρεσία και 4 μήνες ΚΕΣΕΝ - δίπλωμα Πλοιάρχου Α.

II. Μπορεύν νά έγγραφον χωρίς έξετάσεις στά Κέντρα 'Επαγγελματικής Καταρτίσεως (Κ.Ε.Κ.) Πλοιάρχων, Μηχανικών. Ραδιοτηλεγραφητών.

#### Δ. ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΚΕΝΤΡΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΡΤΙΣΕΩΣ Ε.Ν. (ΚΕΚ)

Μέ τά Κέντρα 'Επαγγελματικής Καταρτίσεως (Κ.Ε.Κ) δίνεται ή εύκαρια σε νέους 18-26 έτων πού έχουν άποφοιτήσει από Γενικά ή Τεχνικά - 'Επαγγελματικά Λύκεια ή έξατάξια Γυμνάσια παλαιού τύπου νά άποκτησουν μέ ταχύρρυθμη έκπαιδευση 10 μηνών τίς γνώσεις πού άποκτούν οι άποφοιτοι των Λυκείων δοκίμων ΑΔΣΕΝ.

Οι άποφοιτοι τών ΚΕΚ Πλοιάρχων, Μηχανικών ή Ραδιοτηλεγραφητών έχουν άκριβώς τίς ίδιες δυνατότητες έπαγγελματικής έξελι-

ξεως πού έχουν και οι άποφοιτοι των Λυκείων δοκίμων ΑΔΣΕΝ Ε.Ν. τών άντιστοχών ειδικοτήτων (ιδ. άνωτ. Β).

**ΣΗΜΕΙΩΣΗ:** Για τους άποφοιτους ΚΕΚ Μηχανικών άπαιτούνται 100 ημερομίσθια έργο-στασίου, μηχανουργείου κλπ.

#### Ε. ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΑΔΣΕΝ

##### α) ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ (2ετής φοίτηση στις ΑΔΣΕΝ)

'Ασπροπόρου - Υδρας - Κύμης - Οινουσσών - Σύρου - Κεφαλληνίας - Χανίων - Η-ρακλείου - Πειραιώς - Νέας Μηχανιώνας.

12μηνη θαλάσσια υπηρεσία - δίπλωμα Γ χωρίς έξετάσεις

36μηνη θαλάσσια υπηρεσία - δίπλωμα Β μέ έξετάσεις

44μηνη θαλάσσια υπηρεσία και 4 μήνες ΚΕΣΕΝ - δίπλωμα Α' τάξεως.

##### β) ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ 3ετής φοίτηση στις ΑΔΣΕΝ)

'Ασπροπόρου - Σκαραμαγκά - Ελευσίνος - Ν. Μηχανιώνας - Χανίων - Χίου.

12 μηνη θαλάσσια υπηρεσία - δίπλωμα Γ' τάξεως χωρίς έξετάσεις.

36 μηνη θαλάσσιας υπηρεσία - δίπλωμα Β' τάξεως μέ έξετάσεις.

32 μηνη θαλάσσια υπηρεσία και 4 μήνες ΚΕΣΕΝ - δίπλωμα Α' τάξεως.

##### γ) ΡΑΔΙΟΤ/ΤΩΝ (2ετής φοίτηση στις ΑΔΣΕΝ)

'Ασπροπόρου, Ρόδου, Πρεβέζης, Πειραιώς και 'Ηρακλείου.

6 μηνη θαλάσσια υπηρεσία - δίπλωμα Β' τάξεως χωρίς έξετάσεις.

24 μηνη θαλάσσια υπηρεσία - δίπλωμα Α' τάξεως μέ έξετάσεις.

νά προστατεύση τους χερσαίους παραγωγείς.

#### ΠΙΕΣΕΙΣ

Διά τάς έταιριας πού ένδιαφέρονται διά τήν έκμετάλλευσιν του ύποθαλασσίου πλούτου, δλαι αυτάι αι προβλέψεις τής συμφωνίας γέμουν προβλημάτων. Μολονότι ή άρχη τής ύποβολής αιτήσεως διά τήν έκμετάλλευσιν δύο σημείων (ένα διά λογαριασμό τής ένδιαφερομένης έταιριας ή χώρας και ένα διά λογαριασμόν των ύπο-αναπτύκτων χωρών ή τού Όργανισμού 'Ελλέγχου) προετάθη ύπο τού κ. Χένρυ Κίσιγκερ, οι άμερικανοι πιστεύουν δτι περιπλέκει τά πράγματα.

Αιτούσα τήν καθυστέρησιν τής συμφωνίας, ή κυβέρνησης Ρήγκαν, ανταποκρίνεται εις τάς πιέσεις τής βιομηχανίας πού άσχολεται με τόν δρυκτόν πλούτον. Άλλά τά πριχειρήματα πού προβάλλει δέν είναι νέα. Άντιθέτως, τά τελευταία έτη αι βιομηχανικαί χώραι ήγωνίσθησαν μέ έπιτυχιαν νά καταστήσουν διλιγότερον αύστηρον τό σχέδιον τής συμφωνίας διά τό Δικαιον τής Θάλασσης. Πιστεύεται δέ δτι έχουν ήδη ύπερκερασθή άρκεται δυσχέρειαι πού παρουσίαζε τό άρχικόν σχέδιον. Πρός αυτήν τήν κατεύθυνσιν δημεύον τώρα νά στραφούν και αι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι.

"Ένας λόγος πού δέν πρέπει νά καθυστερούν τήν ύπογραφήν τής συμφωνίας αι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι είναι ή σπουδαιότης πού άποδίδει δύ ύπόλοιπος κόσμος εις τήν συμφωνίαν. Αι πολιευτείς διαπραγματεύσεις είχον ώς άποτέλεσμα τήν σύνταξιν ένός κειμένου τό δόπιον καλύπτει δλαις τάς χώρας. Ίδιατέρως διά τόν Τρίτον Κόσμον ή άρχη τής «Κοινής Κληρονομίας» άποτελει έπιτυχιαν.

"Ένα δεύτερον — και ίσως πειστικότερον — έπιχειρήμα είναι δτι ή συμφωνία είναι άναγκαια διά τήν έξασφάλισν τής έλευθερας ναυσιπλοίας εις τούς ωκεανούς και τάς θαλάσσας. Εις άνταλλαγμα διά τήν άρχη τής «Κοινής Κληρονομίας», αι χώραι τού Τρίτον Κόσμου συνεφόνησαν νά κρατούν άνοικτούς τούς διαφόρους διαύλους και τάς τενά εις τήν διεθνή ναυτιλίαν και τόν έναέριον χώρον άνωθεν αύτων.

Εις περίπτωσιν κατά τήν δόπιον αι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι και αι άλλαι βιομηχανικαί χώραι θελήσουν νά άγνοησουν τήν προτεινούμενην συμφωνίαν και θελήσουν νά χωρήσουν εις τήν έκμετάλλευσιν τού ύποθαλασσίου πλούτον μέ «μονόπλευρον» νομιθεσίαν θά προκληθή τόση πικρία εις τάς χώρας τού Τρίτον Κόσμου, αι όποιαι δέν άποκλείεται νά ζητήσουν μεγαλύτερον έλεγχον τών στενών και τής ήπειρωτικής των ύφαλοκρηπίδος. Και αύτό, βεβαίως, δέν είναι πρός τό συμφέρον τού Δυτικού Κόσμου.

## ΤΟ ΔΙΚΑΙΟΝ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

### ΑΝΑΓΚΗ ΤΑΧΕΙΑΣ ΕΠΙΤΕΥΞΕΩΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ

"Η συμφωνία διά τό Δικαιον τής θαλάσσης, πού τελει ύπο συζήτησιν εις τά 'Ηνωμέναι 'Εθνη, είναι πολύ σημαντική διά νά θυσιασθή χάριν τών συμφερόντων οιασδήποτε χώρας ή βιομηχανίας. Είναι λυπηρόν διότι ή κυβέρνησης Ρήγκαν άπήτησε αιφνιδίως τήν καθυστέρησιν τής ύπογραφής τής συμφωνίας διά νά μελετηση ένα κείμενον τό δόπιον συνεζητητού έπι δικτύο δόλοκληρα έτη. 'Άλλ' αι άνησυχια τής άμερικανικής κυβερνήσεως είναι σχέσει μέ τήν έκμετάλλευσιν τού ύποθαλασσίου πλούτου είναι λογική και ούδεις άμφισθητει δτι είχε κάθε δικαιωμα νά ζητήσει διαβεβαώσεις. 'Άλλως, εις ούδεν δημεύει ή ύπογραφή μιᾶς συμφωνίας πού καθορίζει τόν τρόπον έκμεταλλεύσεως τού ύποθαλασσίου πλούτου, έναν αι έταιρια πού θά άσχοληθούν μέ αύτό δέν είναι πρόθυμοι νά τηρήσουν τάς άπαιτησεις τής συμφωνίας.

#### ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ

"Υπολογίζεται δτι εις τόν βυθόν τών θαλασσών ύπάρχουν 240 έκατομ. τον. κοβαλτίου, 290 έκατομ. τον. νικελίου και 6 δισεκ. τον. μαγγανίου. Κατά πόσον συμφέ-

ρει σήμερον ή έξορυξις τού ύποθαλασσίου πλούτου είναι ένα έρωτημα. Πρός τό παρόν, μια τοιαύτη προσπάθεια είναι δυνατόν νά καταβληθή μόνον δται αι τιμαι τών δρυκτών φθάσουν εις έπιπεδα πού καθιστούν πρακτικώς δυνατήν τήν έκμετάλλευσιν τών άναπτεταμένων κοιτασμάτων πού εύρισκονται εις τήν ξηράν. 'Άλλ' δημοσήποτε είναι άλλο θέμα τό έάν ή συμφωνία αύτή καθ' έαυτή άποθαρρύνει τάς έπενδυσεις πρός τήν κατεύθυνσιν αύτην.

Τό παρόν σχέδιον συμφωνίας χαρακτηρίζει τόν θαλάσσιον βυθόν «κοινήν κληρονομίαν τής άνθρωπότητος». Διά νά λάβη τήν άδειαν έκμεταλλεύσεως τών δρυκτών τού βυθού οιαδήποτε χώρα ή κρατική έταιρια δημεύει νά ύποβαλλη αιτησιν διά δύ σημεία. Θά έπιτραπή νά έργασθη εις τό ένα σημείον και τό έτερον θά είναι εις τήν διάθεσιν τών άναπτυσσόμενων χωρών ή τού Διεθνούς Όργανισμού 'Έλλέγχου τών Βυθών τών θαλασσών. Αι έταιρια θά πρέπει νά συμβάλλουν οικονομικώς και τεχνολογικώς τόν βιομηχανικόν κλάδον τού Όργανισμού 'Έλλέγχου, δστις θά έχη τό δικαιωμα νά περιορίζει τήν παραγωγήν διά

## AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING  
AND FORWARDING AGENTS

HEAD OFFICE AT LIMASSOL - TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΤΟ ΟΝΕΙΡΟ ΤΟΥ ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ Η ΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Κάθε μηχανική έγκατάσταση κατασκευάζεται για νά έπιπληση κάποιου σκοπού και έπιμένως ή έλαττωματική ή μερική λειτουργία της γίνεται αιτία σε σπατάλη χρόνου και ένεργειας, συγχρόνως δώμας έπηρεάζει και δύλλα συστήματα, τά όποια κατά κάποιον τρόπο έξαρτωνται από αύτην.

Πολλοί παράγοντες άσφαλως έπιδρούν εις τήν σταθεράν λειτουργίαν ένός μηχανικού συστήματος. "Οσο περισσότερες είναι οι ένεργειες πού έξαρτωνται από τό σύστημα, τόσο πιο περίπλοκο είναι αύτό. "Οσο πιο περίπλοκο είναι ένα σύστημα, τόσο μεγαλύτερη άξη πρέπει νά δοθή στά μέσα έλεγχου και χειρισμού τού συστήματος.

Και έάν μέν αύτό τό σύστημα είναι κατασκευασμένο για νά έλεγχεται και νά λειτουργή με τήν βοήθεια έμψυχου απόκλειστικά ύλικου, χρειάζεται καλά έπιπλευμένο προσωπικό. Έάν δέ είναι κατασκευασμένο για νά έλεγχεται μέ αύτοματοισμούς, πέραν τού δι τού οι αύτοματοισμοί αύτοι πρέπει νά είναι τέλειοι και σύγχρονοι, δρά ύψηλού κόστους έγκαταστάσεων, χρειάζεται λίγο μέν άλλα πολύ ύψηλής στάθμης ένεργο προσωπικού. Άλλα για νά έπιπλευθή ή ύψηλή αύτή στάθμη γνώσεως λειτουργίας, τά διτομα αύτά πρέπει πρώτα νά έπιπλευθούν καλά στό πρώτο σύστημα. "Αρά τό πρώτο σύστημα καθίσταται αναγκαίο, ένώ μέχρις ένός σημείου είναι προτιμώτερο τού δευτέρου και οικονομικώς άκομα. Άλλα ή συσχέτιση τών δύο συστήματων μέ σκοπο τήν μελέτη και εύρεση τής χρυσής τομής μεταξύ τών δύο δέν είναι τό θέμα μας. "Εμείς θά άσκησηθούμε μόνον μέ τήν μελέτη τών δύο συστήματων στά πλαίσια τών παραπτήσεών μας και δόσο τό έπιπλευτεί ό χώρος έδω.

**"Η άποδοτική λειτουργία ένός συστήματος ή παίτερε θεωρητική άλλα και πρακτική γνώση τού συστήματος.**

"Υποθέτουμε μία μηχανολογική έγκατάσταση μέ μηχανές παραγωγής ένεργειας, μέ ψυγεία, μέ άντλιες, μέ σύστημα έφοδιασμού άρεος κ.λ.π.

Τό σύστημα έχει πηγές θερμότητος, πηγές πιέσεως, ύγρα ψύξεως πρωτεύοντα και δευτερεύοντα και εύρισκεται εις ένα χώρο μέ δρισμένες ιδιότητες άτμοσφαίρας. Ή δηλ έγκατάσταση εύρισκεται έν λειτουργία κάτω από τήν έπιπλευτη σταθερών συντελεστών.

Τό έρώτημα είναι πώς μπορούμε ένεργα νά έλεγχωμε και νά μεταβάλλωμε όρισμένους παράγοντες τού συστήματος δταν ύ. πάρη άλλαγή σε κάποια μεταβλητή, γιά νά συνεχίστη τό σύστημα νά άποδη δώπας άρχικά τό αύτό προϊόν μέ σταθερές, χωρίς άλλαγή, τελικές ιδιότητες. Φυσικά 99% κάποιος πρίν από έμάς θά έχη μητή στον κόπο νά έτοιμαση ένα πρόγραμμα χειρισμού, άλλα θά πρέπει έμεις νά γνωρίζουμε τό πότε, πόσο θά πρέπει νά ένεργησουμε και ποιά τά άποτελέσματα δχι μόνο θεωρητικώς, άλλα και στήν πράξη και μάλιστα σε πολύ καλό βαθμό γιά νά μπορούμε άποτελεσματικά νά έλεγχουμε τό σύστημα. Πού δώμας μπορούμε νά μάθουμε αύτό;

"Ασφαλώς μόνον μέ μεγάλη και προσεκτική προσωπική μελέτη και έργασία μέσα στό ίδιο σύστημα.

"Ένα σύστημα αύτού τού τύπου είναι και ή μηχανολογική έγκατάσταση ένός πλοίου.

Οι παραπτήρεις μας έχουν γίνει στό μηχανοστάσιο ένός δεξαμενοπλοίου 18000Τ, ήλικιας 25 έτών.

"Η έγκατάσταση γιά τήν όποια θά διαπραγματευθούμε απότελείται από ολα δσα χρειάζονται γιά τήν καλή λειτουργία 2 δηλογεννητρών οι οποίες κατά τήν παράδοση τού πλοίου στούς ιδιοκήτης τό 1955 είχαν τά κάτωθι χαρακτηριστικά:

### ΠΙΝΑΞ I

#### Δεξιά Δηλογεννήτρια

Έξακαλύνδρη 450 RPM  
I = 950 AMP  
V = 230 VOLTS

#### Άριστερά Δηλογεννήτρια:

Πεντακάλυνδρη 350 RPM  
I = 950 AMP  
V = 230 VOLTS

Θερμοκρασία υδατος ψύξεως έξερχομένου από δηλογεννήτρια:

70°C 60°C

Θερμοκρασία έλαιου λιπάνσεως είσερχομένου στή μηχανή εις ψυγεία

45°C 44°C

Θερμοκρασία έλαιου λιπάνσεως έξερχομένου από ψυγεία

40°C 39°C

Πίεση έλαιου λιπάνσεως

3-2,5 KG/CM<sup>2</sup> 1,9-1,2 KG/CM<sup>2</sup>

Πίεση καυσαερίων  
0,5 KG/CM<sup>2</sup>

### ΠΙΝΑΞ II

#### Άριστερή Δηλογεννήτρια

I = 200 - 340 AMPS  
V = 230 VOLTS

#### Δεξιά Δηλογεννήτρια

300 - 360 AMPS  
230 VOLTS

Μέσος δρος θερμοκρασιών καυσαερίων  
230-320 C° 245-300 C°

Πίεση έλαιου πρό τού φίλτρου  
1,3 KG/CM<sup>2</sup> 3,6 KG/CM<sup>2</sup>

Πίεση έλαιου μετά τό φίλτρο  
1,0 KG/CM<sup>2</sup> 2,9 KG/CM<sup>2</sup>

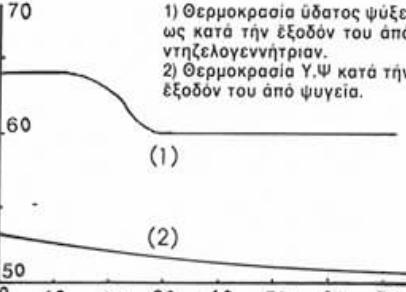
Θερμοκρασία έλαιου είσερχομένου στή μηχανή  
50 C°

Θερμοκρασία έλαιου έξερχομένου από τή μηχανή  
56 C° 57 C°

Θερμοκρασία υδατος ψύξεως είσερχομένου στή μηχανή  
50 C° - 54 C°

Θερμοκρασία υδατος ψύξεως έξερχομένου από τή μηχανή  
58 - 62 C°

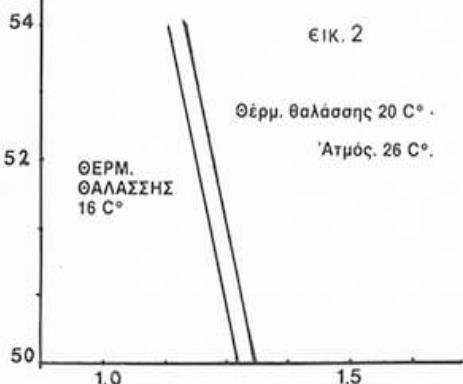
"Έχοντας τά άνωτέρω ύπων" δψιν δις άρχισουμε νά παρακολουθούμε τό σύστημα από τήν στιγμήν πού θά σταματήσουμε τήν δεξιά ηλεκτρογεννήτρια και θά θέσσουμε εις ένεργεια τήν άριστερή. "Ας ύποθέσουμε δέ δι τή βαλβίδα είσοδου θαλασσών υδατος στά ψυγεία υδατος ψύξεως έχει άνοιχθη άνεπαρκώς και δι τή άντελήθημεν αύτό. Μόλις είδαμε τή θερμοκρασία τού υδατος



Τί σημασία δώμας μπορούν νά έχουν τά άνωτέρω στοιχεία ύπερτερα από 25 χρόνια λειτουργίας τής έγκαταστάσεως γιά ένα νέο Μηχανικό ό ποιος άναλαμβάνει νά παρακολουθήση, έλεγχοντας και ύπαγορεύοντας τήν καλή και άποδοτική λειτουργία μάς τέτοιας έγκαταστάσεως: Είναι φανερό δι τούς διλέδεις οι πληροφορίες έχουν μόνο καθοδηγητικό χαρακτήρα πολύ-πολύ γενικό. Ή φθορά τήν όποια έχει ύποστει ή έγκαταστάση λόγω τής μακροχρόνιας λειτουργίας της και ή διαφορετική συντήρηση τών μηχανών από τούς κατά καιρούς συντηρητάς πρέπει νά έχουν έπιφέρει πολλές άλλαγές στόν άρχικό χαρακτήρα τής έπιδόσεως της έγκαταστάσεως. Γ' αυτό προτού άρχισουμε τήν έρευνά μας, θά πρέπει νά άλλασσουμε τά βασικά δεδομένα τού συστήματος στόν άνωτέρω πίνακα σύμφωνα μέ τήν σημερινή πραγματικότητα.

Ψύξεως, στήν έξιδο τής γεννητρίας νά φθάνει στούς 62 C° ένων στό κυρίως δίκτυο είχε φτάσει τούς 54 C°. Πόσο πρέπει νά άνοιξουμε άκομα τήν βαλβίδα είσοδου υδατος θαλασσής διά νά έχουμε 60 C° στήν έξιδο τής δηλογεννητρίας και 51 C° στό δίκτυο μετά από 45 λεπτά, δταν ή πίεση τού δίκτυου θαλασσίου υδατος είναι 1,9 KG/CM<sup>2</sup> και τού δίκτυου γλυκών υδατος 1,9 KG/CM<sup>2</sup> επίσης, ένων ή θερμοκρασία περιβάλλοντος παραμένη σταθερά στούς 34 C°. "Η άπαντηση είναι: παρακολουθήστε άγρυπνα τήν λειτουργία τής έγκαταστάσεως γιά άριστον χρόνο. Καταγράψτε τά άποτελέσματα μαθαίνοντάς τα και μετά άποφασίστε νά κάμετε τέτοιους χειρισμούς έπάνω στήν έγκατάσταση. "Οπως στήν είκ. 1 δεικνύεται άν άνοιχθη ή άνωτέρω βαλβίδα έν συνόλω 2 1/2 στροφές έπιτυχάνεται τό έπιδώκωμο άποτέλεσμα στήν περίπτωση αύτή. Χρειάζεται ή γνώσις πολλών γραφικών τύπων είκ. 1 μέ διαφορετική φόρτηση στήν γεννητρία και διαφορετική θερμο-

κρασία ύδατος είς χρόνο (0) γιά νά είμαστε σέ θέση νά πούμε ότι ξέρουμε τό σύστημα κάτω από σταθερές συνθήκες μηχανοστάσιου και θερμοκρασία θαλασσίου ύδατος.



Τί θά συμβῇ σώμας ἀνάλαξη ή θερμοκρασία τού θαλασσίου ύδατος ή η θερμοκρασία τού μηχανοστάσιου; Αύτό γιά νά τό μάθουμε θά χρειαστή νά μελετήσουμε πολύ περισσότερο τήν λειτουργία τής έγκαταστάσεως και νά έφοδιασθούμε μέ πολὺ περισσότερα στοιχεία. Γιατί όμως μιλάμε γιά στροφές βαλβίδας και δχι γιά παρεχομένη ποσότητα ύδατος; Διότι ή μέτρησις τής ποσότητος τού διερχομένου ύδατος χρειάζεται ειδικό δργανό, έπι τού κυκλώματος και χωρίς τή γνώση συγχρόνων και τής συναρτήσεως τών στροφών τής βαλβίδος πρός τήν ποσότητα τού διερχομένου ύδατος ή γνώση αύτή είναι πρακτικώς άχρηστη γιά τόν άνωτέρω σκοπό τουλάχιστο. Άλλα θά μάς ελεγε κανείς ότι σήμερα ή έπιστημα εύρισκεται σέ τέτοιο προηγμένο έπιπεδο ώστε θά μπορούσαμε νά άντικαταστήσουμε τόν διά χειρός έλεγχο τών στροφών τής βαλβίδος μέ μία αύτόματη συσκευή. Συμφωνούμε μέν ότι ή αύτόματη αύτή συσκευή θά έλεγχη τής βαλβίδα ανάλογα μέ τίς συνθήκες θερμοκρασίας, πιέσεως τού δικτύου κανονίζοντας τήν παροχή χωρίς νά χρειάζεται ό μηχανικός θαλάσσης 400 νά ξέρη καλά τίς έσωτερικές μεταβολές, άφού ού έλεγχος θά είναι προρυθμισμένος ήδη από ειδικό, άλλα αύτό θά ήταν πολύ έπικινδυνο και τεχνικώς και οικονομικώς γιατί έν περιπτώσει άνάγκης ένας τέτοιου είδους χειριστής δέν θά μπορούσε νά προσφέρει τίποτα.

Γι' αύτό άκριβώς χρειάζεται καλή γνώση πρώτα τού έλεγχου μή αύτομάτων συστημάτων, γιά νά μπορούμε κατά κάποιον τρόπο νά παρακολουθήσουμε και τήν συντήρηση και λειτουργία συστημάτων έλεγχομένων δι' αύτοματισμών.

Η εικ. 2 παρουσιάζει 2 καμπύλες σχετικές μέ τήν μεταβολή τού άνοιγματος τής έν λόγω βαλβίδος συναρτήσει τών έπιδιωκομένων θερμοκρασιών έξόδου γλυκέως ύδατος από τά ψυγεία, κατά τήν σύγχρονον λειτουργίαν τών διό Δηζελογεννητριών, άλλα κάθε μία ύπο διαφορετικές συνθήκες θερμοκρασίας θαλασσίου ύδατος και θερμοκρασίας μηχανοστάσιου. Έξ αύτων ή μάς μέν είναι γιά θερμοκρασία θαλασσίου ύδατος 16°C ή δέ άλλη γιά θερμοκρασία θαλασσίου ύδατος 20°C.

Η εικ. 3 παρουσιάζει τή μεταβολή τής θερμοκρασίας καυσαερίων τών άνωτέρω δηζελογεννητριών συναρτήσει τού χρόνου, σάν αποτέλεσμα τής μεταβολής τού λόγου πορτήσεως, μέ σταθερό τό ολικό παραγόμενο ρεύμα.

Η συνάρτηση αύτή είναι πολύ χρήσιμη διότι μάς βοηθά στήν άντιμετώπιση πάρα πολλών καταστάσεων άνάγκης. Τέτοιες καταστάσεις μπορούν νά παρουσιασθούν σέ όλα τά πλοία είτε αύτά είναι αύτόματα είτε δχι, μπορούν νά μελετηθούν όμως ποιό εύκολα σέ κλασσικά πλοία. Ένας μηχανικός πού έχει ειδικευθή γιά ένα διαστημένο χρονικό διά-

στημα σέ κλασσικά, έλεγχόμενα κυρίως διά έμψυχου ύλικου πλοία, διά νά μπορέση νά άντιμετωπίσῃ μία κατάσταση άνάγκης σέ αύτόματο πλοιο χρειάζεται μόνον γνώση τών

τιμούς κερδίζονται χρήματα δι' έλαττώσεως τών έξδων άνειδικεύτου προσωπικού, προστίθενται όμως έξοδα έργασίας ειδικευμένων τεχνικών και μηχανικών.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Κ. ΚΑΤΑΚΑΛΟΣ**  
Διπλ. Ναυπηγός Μηχανικός

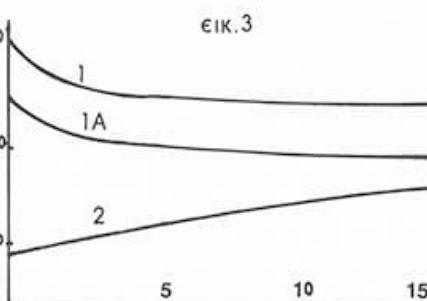
### ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΚΟΡ

Τήν 28 Δεκεμβρίου 1980, τό δεξαμενόπλοιον «Ζουάν Λαβαλέχα» τής στρατιωτικής υπηρεσίας τής Ούρουγουάτς έξωκειλεν εις 'Αρτζέβ, συνεπεία κυκλώνος πλήττοντος τήν έποχην αυτήν τάς Δυτικάς άκτας τής 'Αλγερίας. Τό σκάφος, 130.000 τον. d.w. μήκους 237 μ. και πλάτους 44 μ. έφερε φορτίον 56.000 τόνων συμπυκνωμάτων, προϊόντος έξαιρετικά πτητικού και έκρηκτικού. Ένεκα τούτου ήπειλει σοβαρώς τήν βιομηχανικήν ζώνην τού 'Αρτζέβ, πλήσιον τής όποιας είχεν έξωκειλει, ένω ή ποσότης τών 39.000 τόνων τού τοξικού του φορτίου, ήτις είχε διαρρέει έκ τών διατρυθεισών δεξαμενών του έδημοιούργει σοβαρά ρύπανσιν.

Διά τήν άνελκυσίν του έκληθη ή ναυαγοσωστική έταιρια «Les Abeilles» τής Μασσαλίας, ήτις και άπεστειλεν έπι τόπου του ρυμουλάκη «Abeille - Normandie» και «Abeille-Bretagne» ένω διάφορα άναγκαιά υλικά έστάλησαν άεροπορικώς διά τού 'Οράν. Κατ' άρχην έπρεπε νά άντληθούν οι άπομένοντες έπι τού πλοίου 17.000 τόννοι συμπυκνωμάτων και 1.000 τόννοι καυσίμου και νά μεταγιοσθούν εις πολλά μικρά πλοία. Ή μεταφορά αύτη ήπηρε λίαν δυσχερής λόγω τής θαλασσοταραχής ή όποια έμαίνετο άκομη και τού δικαιολογημένου δισταγμού τού συνεργείου τών 48 άτομων, τά όποια ή έταιρα είχεν στείλει έπι τόπου. Έξ αλλου έτεθη εις έφαρμογήν τυπικόν σχέδιον έκκενώσεως τής περιοχής, δεδομένου ότι ο παραμικρός σπινθήρ ήδύνατο νά προκαλέσῃ έκρηξην και νά καταστρέψῃ τού λιμένα 'Αρτζέβ και τάς έγκαταστάσεις τής βιομηχανικής αύτου ζώνης.

Αι δεξαμεναί τού πλοίου ήδρανοποήθησαν και κατόπιν έπληρωθησαν δι' άδρανούς άερίου, ήταν έπιτευχθή ή πλευστότης τού σκάφους, σπερ άνυψωση κατά 5 περίπολες μέτρα, πράγμα δηρέ πέπτρεψε τήν άποκλόησίν του. Έν συνεχεία δι' ώσεως τό σκάφος έρρυμουλκήθη με μικράν ταχύτητα πρός τήν Μασσαλίαν, όπου θά γίνη ή καθάρισμός τών κυτών και έν συνεχεία ή δεξαμενόδιου του πριν άργηθη εις τήν Λά Σιοτά διά τήν άντικατάστασίν του, ήτις θά είναι σχεδόν άλοκληρωτική ήδεδομένου ότι καθώς φαίνεται μόνον τό μηχανοστάσιόν του έχει περισωθή.

Η έπιχειρησης διασώσεως τού Ούρουγουανικού δεξαμενοπλοίου θεωρείται μοναδική εις τά παγκόσμια χρονικά, δεδομένου ότι: διά πρώτην φοράν πλοίον έπληρωθη δι' άδρανούς άερίου, ώστε νά έπιπλεύσῃ και νά ταξιδεύσῃ εις τόσον μεγάλην άπόστασιν, διά πρώτην φοράν έπληρωθησαν κατ' αύτόν τόν τρόπον αι 19 έκ τών 21 δεξαμενών ένός δεξαμενοπλοίου, διά πρώτην φοράν σκάφος μέ τόσον έκτεταμένας ζημιάς διεσώθη και ώργηθη πρός έπισκευήν άπό τής μιάς δύνης τής Μεσογείου πρός τήν άπεναντι, και τέλος διά πρώτην φοράν τοιαύτη έπιχειρησης άνεληθη έπι σκάφους τόσον μεγάλων διαστάσεων.



- 1) Θερμοκρασία καυσαερίων δεξιάσιας ντηζελογεννητρίας πρό ΤΟΥΡΜΑ.
- 1a) Θερμοκρασία καυσαερίων δεξιάσιας ντηζελογεννητρίας μετά ΤΟΥΡΜΑ.
- 2) Θερμοκρασία καυσαερίων άριστεράς ντηζελογεννητρίας.

Μεταβολή τής θερμοκρασίας καυσαερίων τών 2 ντηζελογεννητριών, δταν ή έντασις τού ρεύματος τού παραγόμενου από τήν δεξιάν γεννητρίαν μεταβλήθη από 300 A. στά 180 A. και ή έντασις τού ρεύματος τού παραγόμενου από τήν άριστεράν γεννητρίαν μεταβλήθη από 170 A στά 260 A. Θερμοκρασία θαλάσσης 20°C — Θερμοκρασία μηχανοστάσιου 29°C.

σικών κατασκευών. Νά γιατί αύτός πού άγοράζει πλοίο μέ ύπερμοντέρνα αύτόματα μηχανήματα δέν πρέπει νά όνειρεύεται ότι θά κερδίση τεράστια ποσά από τήν συντήρηση τού μηχανοστάσιου και τόν άριθμό προσωπικού.

Η ειδικευμένη έργασία πληρώνεται διαφορετικά, γιατί και ή έπιτευχη τής ειδικευμένων τεχνικών χρειάζεται μεγαλύτερη και χρηματική και χρονική δαπάνη και νά μένει ποιό αύτομα-



# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

## Η ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΟΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Τόν αέιμνηστον συνεργάτην μας Γεώργιον Ι. Κολύμβαν διαδέχεται εις τάς νομικάς σελίδας των «Ναυτικών Χρονικών» ο διακεκριμένος νομικός κ. Αντάμπασης. Η πρώτη συνεργασία είναι ή κατωτέρω:

Τό 1969 έκδόθηκε ή 1152 άπόφαση τοῦ Εισηγητοῦ τότε τοῦ Πολυμελοῦς Πρωτοδικείου Πειραιῶς κ. Δαφέρου, ή δύοις έθιξε τή νομική ύπόσταση τῶν ἀλλοδαπῶν ἐταιριῶν πού ἔχουν νηολογήσει στή χώρα μας πλοίων ως κεφαλαια ἐξωτερικοῦ. Αποτέλεσμα τῆς ἀποφάσεως ἐκείνης, τήν δύοις νιοθέτησε σέ μεγάλο βαθμό ή νομολογία, ύπηρξε δ. v. 791/1978 δύοις καθέρωσε τή θεωρία τῆς καταστατικῆς ἔδρας και διέσωσε τό κύρος τῶν ἐν λόγω ἐταιριῶν.

Ανάλογο ἀπό ἀποψη σπουδαιότητας ζήτημα δημιουργεῖ ή παρακάτω δημοσιεύμενη ἀπόφαση τοῦ Έφετείου Πειραιῶς. Τό ζήτημα ζεκίνησε ἀπό τό δύο δημοσιεύμενη ἀπόλυτης ἀπό πλοϊο νηολογημένο ως κεφαλαιο ἐξωτερικοῦ γιά ν' ἀντικατασταθεῖ ἀπό προσοντοῦχο, ἔχει δικαίωμα ἀποζημιώσεως κατά τό ἀρθρο 75 παρ. 2 ΚΙΝΔ. Η πλειοψηφία τῆς νομολογίας θεώρησε διτό δρος τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων πού ἐπέτρεπε τήν ἀναποζημιώτη ἀπόλυτη τοῦ μη προσοντοῦχου ναυτικοῦ ἡταν ἀκυρος, διότι ὑπερέβαινε τά δρια τῆς νομοθετικῆς ἔξουσιοδοτήσεως τοῦ ἀρθρου 13 τοῦ ν.δ. 2687/1953 (βλ. σχετικά Έφ. Αθ. 459/1975,

ΕΝΔ, 5, 238' 7681/1980, ἀδημ. Εφ. Πειρ. 385/1979, ΕΝΔ, 497' 612/1979, ΕΝΔ, 7, 499' ἀλλιώς Έφ. Αθ. 1336/1977' Έφ. Πειρ. 143/1979). Αντίθετα ή παρακάτω ἀπόφαση τοῦ Έφ. Πειραιῶς, ἀντιμετωπίζοντας τό ίδιο θέμα, θεώρησε διτό ή νομοθετική ἔξουσιοδοτηση πού παρέχει τό πιο πάνω ν.δ στή διοίκηση νά ἐγκρινή τή νηολόγηση πλοίων ως κεφαλαιών ἐξωτερικοῦ κατά παρέκκλιση ἀπό τίς ισχύουσες (δημόσιας τάξεως) διατάξεις ἀστικοῦ, ἐμπορικοῦ και δικονομικοῦ δικαίου, δέν είναι εἰδική και περιορισμένη και συνεπώς δέν συμβιβάζεται μέ τή θεμελιώδη ἀρχή τῆς διακρίσεως τῶν λειτουργιῶν πού καθιερώνει τό ἀρθρο 26 τοῦ Συντάγματος. "Ετσι ἔδωσε στό ζήτημα διαστάσεις πού κλονίζουν τό θεσμικό πλαίσιο τῆς ναυτιλίας. "Αν ή νομολογία αὐτή διευρυνθεῖ, θ' ἀνακύψει δύωσδήποτε ζήτημα νομοθετικῆς παρεμβάσεως.

Έφετείου Πειραιῶς 900/1980

Πρόεδρος: Κ. Γιαννίκος

Εισηγητής: Π. Κωστάκος

Δικηγόροι: Ν. Μπαλταζάνης, Μικές Κουντούρης

- Εγκριτική πράξη νηολογήσεως πλοίου ως κεφαλαίου ἐξωτερικοῦ. — Διοικητική πράξη. — "Ελεγχος νομιμότητας ἀπό τά πολιτικά δικαστήρια. — 'Απόλυτη μή προσοντοῦχου ναυτικοῦ δίχως ἀποζημίωση. — 'Ανισχυρη νομοθετική ἔξουσιοδοτηση. — 'Αξιώση ναυτικοῦ γιά ἀποζημίωση.

'Επειδή ή ύπό τό κράτος τῶν προϊσχυσάντων Συνταγμάτων κατά συνταγματικόν έθμιον δεκτή, ύπό τόν δρον δπως αὗτη είναι εἰδική νομοθετική ἔξουσιοδοτησις ήτοι μετά καθορισμοῦ τοῦ ἔξουσιοδοτουμένου ὄργανου τῆς ἐκτελεστικῆς ἔξουσίας, τῆς παρεχομένης εἰς τοῦτο ἔξουσίας και τῶν δρίων α.ΥΤής (πρβλ. Α.Π.613/1956, ΝοΒ 5309/ΑΠ 194/1979, ΝοΒ 27.1256), ἀναγνωρισθείσις ύπό τοῦ Συντάγματος τοῦ 1952(ἀρθρ. 59 παρ. 2), καθιερώθη ηδη ρητῶς διά τοῦ ἀρθρου 43 τοῦ ισχύοντος Συντάγματος, δρίζοντος διτο:

«1. Ο Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας ἐκδίδει τά ἀναγκαῖα διατάγματα πρός ἐκτέλεσιν τῶν νόμων, οὐδέποτε δέ δύναται νά ἀναστείλῃ τήν ἐφαρμογήν των οὐδέ νά ἔξαιρέση τινά τῆς ἐκτελέσεως αὐτῶν. 2. Ἐπί τῆ προτάσει τοῦ ἀρμοδίου 'Υπουργοῦ ἐπιτρέπεται ή ἐκδοσις κανονικῶν κανονιστικῶν διαταγμάτων βάσει εἰδικῆς ἔξουσιοδοτησεως νόμου και ἐντός τῶν ὅρων ταύτης. 'Έξουσιοδοτησις πρός ἐκδοσιν κανονιστικῶν πράξεων ύπό ἐτέρων ὄργανων

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



TELEX: 21 3014 UTRD GR  
21 3015 UTRD GR

## ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΕ.

ΙΑΣΟΝΟΣ 6

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

τῆς διοικήσεως ἐπιτρέπεται προκειμένου περὶ ρυθμίσεως εἰδικωτέρων θεμάτων ἡ θεμάτων τοπικοῦ ἐνδιαφέροντος ἡ τεχνικοῦ ἡ λεπτομερειακοῦ χαρακτήρος. 3. Ὁ Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας ἐκδίδει ὀργανωτικά διατάγματα πρός ρύθμισιν τῶν εἰς τὴν ἑσωτερικήν ἀποκλειστικῶν διάρθρωσιν καὶ λειτουργίαν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Κράτους καὶ τῶν δημοσίων ὀργανισμῶν ἀναγομένων θεμάτων, ἀποκλειομένης τῆς δι' αὐτῶν αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ πρωσπικοῦ, ὡς καὶ τῆς μεταβολῆς τῆς βαθμολογικῆς διαρθρώσεως τούτου. Τὰ ὀργανωτικά ταῦτα διατάγματα ἐκδίδονται μετά γνώμην ἀνωτάτου συμβουλίου ἀποτελουμένου κατά τὰ δύο τρίτα τουλάχιστον τῶν μελών του ἐκ δικαστικῶν λειτουργῶν ὡς νόμος δρίζει.

4. Διά νόμων ψηφιζομένων ὑπὸ τῆς ὀλομελείας τῆς Βουλῆς δύναται νά παρέχεται ἔξουσιοδότησις πρός ἔκδοσιν κανονιστικῶν διαταγμάτων διὰ τὴν ρύθμισιν τῶν εἰς αὐτούς ἐν γενικῷ πλαισίῳ καθοριζομένων θεμάτων. Διά τῶν νόμων τούτων χαράσσονται αἱ γενικαὶ ἀρχαὶ καὶ κατευθύνσεις τῆς ἀκολουθήτεας ρυθμίσεως καὶ τίθενται χρονικά δρια διὰ τὴν χρῆσιν ἔξουσιοδότησεως. 5. Τὰ κατά τὸ ἄρθρον 72 παρ. 1 θέματα τῆς ἀρμοδιότητος τῆς Ὀλομελείας τῆς Βουλῆς δέν δύναται νά ἀποτελέσουν ἀντικείμενον τῆς κατὰ τὴν προηγουμένην παράγραφον ἔξουσιοδότησεως». Κατά τὴν ἀληθῆ ἔννοιαν τῆς διατάξεως ταῦτης κατ' ἔξαρτεσιν τοῦ κανόνος, καθ' ὅν πᾶσα κατ' οὐσίαν νομοθετική πρᾶξις τῆς Πολιτείας, δι' ἡς τίθενται, τροποποιοῦνται ἡ καταργοῦνται κανόνες τοῦ ἐξ ἀντικείμενου δικαίου δέον νά ἐκδηλοῦνται ὑπὸ τύπου νόμου καταρτιζομένου κατά τὰς διατάξεις τοῦ Συντάγματος (ἄρθρ. 26 παρ. 1,70, 71, 72, 73-77), ἀναγνωρίζεται, κατ' ἀρχήν εἰς

τὸν Πρόεδρον τῆς Δημοκρατίας εὐθέως ἡ ἔξουσία πρός ἔκδοσιν ωρισμένου περιεχομένου διαταγμάτων καὶ παρέχεται εἰς τὴν Βουλὴν ἡ δυνατότητης δπως τὴν πρός θέσπισιν κανόνων δικαίου ἀρμοδιότητα μεταβιβάζῃ, πλὴν ωρισμένων ἔξαιρέσεων, εἰς τὸν Πρόεδρον τῆς Δημοκρατίας, ἀσκοῦντα αὐτὴν διά κανονιστικῶν διαταγμάτων, ἀφ' ἐνός πρός ρύθμισιν θεμάτων καθοριζομένων ἐν γενικῷ πλαισίῳ καὶ ὑπὸ ωρισμένους δρους διὰ νόμων ψηφιζομένων ὑπὸ τῆς Βουλῆς (νόμων - πλαισίων) καὶ ἀφ' ἐτέρου πρός ρύθμισιν εἰδικῶν θεμάτων, προσδιοριζομένων συγκεκριμένως ὑπὸ τοῦ νομοθέτου, διά τῆς ἔξουσιοδότησεως. Μόνον δέ ἡ τελευταία αὕτη ρύθμισις εἰδικωτέρων θεμάτων, νοούμενων ὡς τῶν ἀποτελούντων κατά τὸ περιχόμενον μερικωτέραν, περίπτωσιν ωρισμένου θέματος, συγκεκριμένως προσδιοριζομένου ὑπὸ τοῦ νόμου, δύναται ν' ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον εἰδικῆς πάντοτε νομοθετικῆς ἔξουσιοδότησεως ἐκτός τοῦ Προέδρου τῆς Δημοκρατίας καὶ πρός ἔτερα δργανα τῆς Διοικήσεως (πρβλ. Σ.Ε. Ὄλου. 2075/1978, NoB 27.124). Ἡ δέ μη εἰδικῇ καὶ περιωρισμένη δηλονότι ἡ εὐρεῖα καὶ ἀπεριόριστος ἔξουσιοδότησις ἀντικείται εἰς τὴν θεμελιώδη ἀρχήν τῆς διακρίσεως τῶν ἔξουσιῶν, θεσπιζομένων διά τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 26 τοῦ ισχύοντος Συντάγματος, αἵτινες είναι θεμελιώδεις ὡς καθοριστικαὶ τῆς βάσεως καὶ μορφῆς τοῦ πολιτεύματος, μὴ ὑποκείμεναι εἰς ἀναθεώρησιν κατά τὴν ρητήν περὶ τούτου διάταξιν τῆς παρ. 1 τοῦ ἄρθρου 110 τοῦ αὐτοῦ Συντάγματος. Τοιαύτη μη εἰδικῇ καὶ μη περιωρισμένη ἔξουσιοδότησις, ἐπομένως δέ ἀντικείμενη εἰς τὴν ὡς ἀνωθεωριώδη ἀρχήν τῆς διακρίσεως τῶν ἔξουσιῶν, είναι καὶ ἡ παρεχομένη εἰς τὰ κατά τὴν παρ. 2 ἄρθρ. 3 Ν.Δ. 2687/1953 δργανα

τῆς Διοικήσεως διά τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 13 παρ. 2 περιπ. θ. τοῦ αὐτοῦ Ν.Δ/τος, καθ' ἥν εἰς τὴν κατά τὸ ἄρθρον 3 τοῦ ίδιου Ν.Δ/τος ἐκδιδομένην ἐγκριτικήν πρᾶξιν εἰσαγωγῆς κεφαλαίων ἔξωτερικοῦ, οἷα λογίζονται κατά τὴν παρ. 1 ἄρθρου 13 τοῦ ὡς ἀνω Δ/τος καὶ τὰ ἀπό τῆς ἐνάρξεως τῆς ισχύος του νηολογούμενα ὑπὸ ἐλληνικήν σημαίαν πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 1.500 κόρων, δύναται νά δρίζεται κατά παρέκκλισιν ἀπό τῶν κειμένων διατάξεων καὶ πᾶς ἄλλος πλήν τῶν ὑπὸ στοιχεία α ἥν της ἐνδεικτικῶς ἀναφερομένων δρος, ἔχυπηρετικός τοῦ σκοποῦ τοῦ ἀνωτέρω ἄρθρου (13) οἵος νοεῖται κατά τὴν αύθεντικὴν ἐρμηνείαν τῆς ἐν λόγῳ διατάξεως ὑπὸ τῆς τοιαύτης τοῦ ἄρθρου μόνου Ν.Δ. 2928/1954 καὶ οἰσοδήποτε δρος κατά τὴν παρέκκλισιν ἀπό τῶν ισχυουσῶν διατάξεων Ἀστικοῦ, Ἐμπορικοῦ καὶ Δικονομικοῦ δικαίου καὶ αὐτῶν ἔτι τῶν δημοσίας τάξεως τοιούτων καὶ τοῦ δροίου ἡ μεταβολή ἐπιτρέπεται κατά τὴν παρα. 3 ἄρθρου 3 τοῦ ρηθέντος Ν.Δ 2687/1953 μόνον κατόπιν συγκαταθέσεως τοῦ εἰσαγαγόντος τά κεφάλαια ἔξωτερικοῦ.

Ἐφ' δσον δ' ἡ κατά τ' ἀνωτέρω μη εἰδική καὶ μη περιωρισμένη ἔξουσιοδότησις, ἀντικείμενη εἰς τὴν υφ' δλων τῶν ἀπό τοῦ 1952 (καὶ πρό αὐτοῦ) καὶ ἐφεξῆς ισχυσάντων Συντάγματων καθιερουμένην θεμελιώδη ἀρχήν τῆς διακρίσεως τῶν ἔξουσιῶν, ἥτο ἐξ ἀρχῆς ἀνίσχυρος, ἡ δι' ἡς αὐτή παρεσχέθη ἀντισυνταγματική διάταξις δέν είναι δυνατόν νά θεωρηθῇ ὡς ἀποκτήσασα ισχύν δυνάμει τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 107 παρ. 1 ἐδ. α. τοῦ Συντάγματος 1975, διά τῆς δροίας δρίζεται δι, «ἡ πρό της 21ης Ἀπριλίου 1967 ηγέημένης τυπικῆς ισχύος νομοθεσία προστασία κεφαλαίων ἐ-

# HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Οργανισμός ίδρυθείς ύπό σημαινόντων  
Έλλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου  
ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο  
μέρος τοῦ Έλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.  
Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων ἀνω τῶν 13.500.000.000  
δολλαρίων.

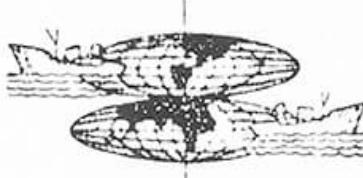
Διά πληροφορίας ἀποτελεσθε τοὺς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ἡ εἰς τοὺς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους τῶν:  
**Thos.R.Miller & Son, International House, 26 Creechurh Lane, London EC3A 5 BA.**  
Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271. Cables: MUTUALITY LONDON.

ξωτερικού, διατηρει τήν ήν έκεκτητο ηγένη μένην τυπικήν ίσχύν, έφαρμος ζόμενη και έπι τών έφεξης εισαγομένων κεφαλαίων», διότι ώς έξι αύτης σαφῶς προκύπτει αὕτη άναφέρεται εἰς τάς έχουσας ίσχύν διατάξεις τῆς ώς ἀνω νομοθεσίας καὶ δχι εἰς ἀνισχύρους τοιαύτης, τῶν ὅποιων δέν προκύπτει διτί ἐπεδιώχη ή διά κύρους περιβολής ὑπό τῆς ώς ἀνω διατάξεως τοῦ Συντάγματος. Καί ἐπί τῇ ἐναντίᾳ ἀλλωστε ἔκδοξῃ ή έφαρμογή τῆς ἀνωτέρως μὴ θεμελιώδους διατάξεως τοῦ ἄρθρου 107 τοῦ Συντάγματος θά προσέκρουεν εἰς τήν θεμελιώδη, ώς προελέχθη, τοιαύτην τοῦ περι διακρίσεως τῶν ἔξουσιῶν ἄρθρου 26 τοῦ αὐτοῦ Συντάγματος, πρό τῆς ὅποιας θά δεῖ νά θεωρηθῇ ὑποχωροῦσα. Συνεπῶς ὁ ὑπό στοιχεῖα 8 Γ ἐδ.β δρος τῆς ὑπ' ἀριθ. 54265/1971 ἀποφάσεως τῶν Ὕπουργῶν Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, Οἰκονομικῶν καὶ Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ ἐπικοινωνῶν (ΦΕΠ 14/10-1-1972 τ.Β.), διά τοῦ ὅποιου ὥρισθη διτί ή ἐκ τοῦ οὐτινοῦ ἐνεκρίθη διτί αύτῆς ή ώς κεφαλαιον εἰσαγόμενον ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ νηολόγησις πλοιού τῆς πρώτης ἐκκαλούσης «ἀπόλυτης τῶν ἀντικανονικῶν ναυτολογημένων, λόγω ἀντικαταστάσεως των διά προσοντούχων, Ἐλλήνων ναυτικῶν, δέν συντιστὰ καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ὑπό τοῦ πλοιάρχου, τῶν ἐκ τοῦ λόγου τούτου ἀπολυμένων ναυτικῶν δικαιουμένων μόνον ἐξόδων παλιννοστήσεως) καὶ συνεπῶς ζμῇ δικαιουμένων ἀπόζημιώσεως, ἐπιστριζόμενος εἰς τήν προδιαληφθεῖσαν ἀνισχύρων νομοθετικής ἔξουσιοδότησιν τῆς ἀντισυνταγματικῆς διατάξεως τῆς περιπτ.

θ. παρ. 2 ἄρθρου 13 Ν.Δ. 2687/1953 περί δυνατότητος ἔξαιρέσεως διά τῆς ἐγκριτικῆς διοικητικῆς πράξεως γενικῶς καὶ ἀπεριορίστως ἀπό τῶν ίσχυουσῶν διατάξεων τοῦ Ἀστικοῦ, Δικονομικοῦ καὶ Ἐμπορικοῦ δικαιού, είναι καὶ ούτος ἀνισχυρός (βλ. καὶ ως πρός τήν ἐκτός ἔξουσιοδοτήσεως θέσιν τοῦ δρου ώς πρός τήν ἔξαιρέσειν τοῦ μή προσοντούχου ναυτικοῦ, ἀπολυμένου πρός ἀντικαταστάσιν ὑπό προσοντούχου, ἀπό τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 72 καὶ 75 παρ. 2 ΚΙΝΔ, περί ἀποζημιώσεως εἰς περίτωσιν μονομερούς καταγγελίας ὑπό τοῦ πλοιάρχου, ΕΑ 768/1980, ἀδημ. Ε. Πειρ. 385/1979, Ε.Ν.Δ. 7.497.Ε.Πειρ. 697/1979 ΕΝΔ.499,Ε, Πειρ.612/1979, ΕΝΔ 7.405, ΕΑ 4459/1975, ΕΝΔ 5.238, CONTRA E. Πειρ. 143/1979, ΕΑ 1336/1977) Ἐπομένος τό πρωτοβάθμιον Δικαστήριον, δεχθὲν διά τῆς ἐκκαλούμενῆς ἀποφάσεώς του διτί ὡς ἐφεσιβλήτος, ναυτολογηθεῖς εἰς τό οὐτινός ή νηολόγησις ώς κεφαλαιον εἰσαχθέντος ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ πλοιον τῆς πρώτης ἐκκαλούσης «Ε» ἐνεκρίθη διτί τῆς ηρησίσης Ὅπουργικῆς Ἀποφάσεως ώς μηχανικός στερούμενος τοῦ κατά νόμον πτυχίου, καὶ ἀπολυθεῖς ὑπό τοῦ πλοιάρχου πρός ἀντικαταστάσιν του ὑπό ἐτέρου μηχανικοῦ, κεκτημένου τοῦ ἀναγκαίου πτυχίου, ἐδικαιοῦτο πλήν ἐξόδων παλιννοστήσεως καὶ ἀποζημιώσεως κατά τάς διατάξεις τῶν ἄρθρων 72 καὶ 75 ΚΙΝΔ, λόγω τοῦ διτί ή τοιαύτη ἀπόλυτης δέν ἐμπίπτει εἰς τήν ὑπό τοῦ ἄρθρου 73 παρ. 2 ΚΙΝΔ ἔξαιρέσειν καὶ περιπτέρω κρίναν διτί ὡς ἰσχυρισμός τῆς πρώτης ἐκκαλούσης περί τῆς πρός ἀντικα-

τάσασιν τοῦ μή προσοντούχου ἐφεσιβλήτου ὑπό προσοντούχου ναυτικοῦ ἡτο ἀνενέννομου ἐπιρροῆς, ὀρθῶς τάς προδιαληφθείσας διατάξεις ἐφήρμοσε, καὶ περιπτέρω ὀρθῶς δέν ἐδέχθη τόν ισχυρισμόν τῶν ἐκκαλούσῶν περί έφαρμογῆς τοῦ κατά τά προεκτεθέντα ἐπιστηριζομένου εἰς ἀνισχυρον νομοθετικής ἔξουσιοδότησιν δρου τῆ προμηνθείσης ἐγκριτικῆς ὑπουργικῆς ἀποφάσεως, περί τοῦ διτί ή ἀπόλυτης τῶν ἀντικανονικῶν ναυτολογημένων, λόγω ἀντικαταστάσεως τῶν διά προσοντούχων Ἐλλήνων ναυτικῶν, δέν συνιστᾶ καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ὑπό τοῦ πλοιάρχου, τῶν ἐκ τοῦ λόγου τούτου ἀπολυμένων ναυτικῶν μόνον ἐξόδων παλιννοστήσεως) καὶ συνεπῶς ζμῇ δικαιουμένων ἀπόζημιώσεως, ἐπιστριζόμενος εἰς τήν προδιαληφθεῖσαν ἀνισχύρων νομοθετικής ἔξουσιοδότησιν τῆς περιπτ.

Τό δέ Δικαστήριον δικαιοῦται εἰς παρεμπίπουσαν ἐρευναν τήν νομιμότητος διοικητικῆς πράξεως και προσέτι δικαιοῦται ἀλλά καὶ ὑποχρεούται εἰς ἐρευναν τής συνταγματικότητος τῆς διατάξεως, κατ' ἔξουσιοδότησιν τῆς δροίας ἐξεδόθη ή πράξις, ώς δικαιοῦται καὶ ὑποχρεούται γενικῶς εἰς ἐρευναν τής συνταγματικότητος και μή έφαρμογήν τῶν ἀντισυνταγματικῶν νόμων (ἄρθ. 93 παρ. 4 τοῦ ισχύοντος Συντάγματος, πρβλ. Όλομ. Σ.Ε. 1852/1977) και ἀβάσιμα ἐλέγχονται τά περί τοῦ ἀντιθέτου διά τῶν ἐγγράφων προτάσεων τῶν ἐκκαλούσῶν ὑποστηριζόμενα.



## YOUR AGENTS AT JEDDAH PORT

TELEX NUMBER: 401162 ATASA SJ (2 Lines)

CABLE ADDRESS: ATASA JEDDAH

TELEPHONES: OFFICE: 6425216 - 6422518 - 6444039  
A.O.H. 6653531 - 6420215 6428100

## ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES LTD.

Shipping Agents, Bunkers Supplies,  
Salvage and Towing Operations

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

GENERAL AGENTS FOR HELLENIC LINES LIMITED

### DIRECTORS

ANDREAS ELLINAS  
MICHAEL ELLINAS  
PETER PETRIDES

### MANAGERS

EMMANUEL THEODOSIOU  
MICHAEL TSIOUTIS  
CHARALAMBOS ELLINAS  
ANDREAS IOSSIFAKIS  
STYLIANOS KALABOYAS

### ASS. MANAGERS

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

### HEAD OFFICE: JEDDAH

P.O. BOX 205

### SUB-AGENCIES: YENBO - GIZAN

### ATHENS:

#### ATASA LIMITED

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

### LONDON:

#### BLUE RIBBON LTD.

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

# ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

## ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

### ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ ΑΡΙΘΜ. 14 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 - 451.9264 - 452.8092

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



## ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

● Πρόσφατος έρευνα, διεξαχθείσα ύπό Όλλανδών, άποκαλύπτει πώς η Νότιος Αφρική παρακάμπτει τό από διετίας έπιβληθέν εναντίον της «έμπαργκο» των χωρών του ΟΠΕΚ. Η έρευνα έπισημαινει 23 τάνκερς τα οποία «κατά πάσα πιθανότητα» έξεφόρτωσαν πετρέλαιον εις την Νοτ. Αφρικήν κατά το 1979 καί το πρώτον τρίμηνον του 1980. Τα 12 ήσαν ναυλωμένα από την Σέλλ. Τα πλοιά αύτα ύπολογίζεται διτί έξεφόρτωσαν εις την Νοτ. Αφρικήν 5 έκατομ. τον πετρέλαιου, ήτοι το 25% των συνολικών άναγκων της χώρας κατά την προαναφερθείσαν περίοδον. Υπολογίζεται διτί κατά το τρέχον έτος θά είσαχθον κρυψίων εις την Νοτ. Αφρικήν περί τα 15 έκατομ. τον άργοι πετρέλαιου, άξιας άνω των 4 δισεκ. δολαρίων.

● Δάνειον ύψους 50 έκατομ. δολ. συνήψεν η Μασαλία μέ. Αγγλο-Ιαπωνικόν κονδόρταιουν διά την άναπτυξιν του έμπορικου της στόλου. Στόχος ή αύξησίς του άπο 88.000 τον. d.w. που είναι σήμερον εις 2,5 έκατομ. τον. το 1985.

● Αι ύπό της κυβερνήσεως Ρήγκαν αύστηραι περικοπάι των ναυπηγικών έπιχορηγήσεων καθυστερούν — καί ίσως άδηγήσουν εις την άκυρωσιν της μεγαλυτέρας παραγγελίας νεοτεύκτων εις την Αμερικήν. Η Γιουνάιτεντ Στέιτς Λαϊνς είχε καταθέσει εις τά ναυπηγεία «Εβηνότειλ, της Νέας Όρλεάνης, έπιστολήν σκοπιμότητος διά την κατασκευήν τεσσάρων πλοιών-κοντέινερς των 3.700 έμπορευματοκιβωτών, μέ. όψιον δι' έτερα 10 άκαφη, άξιας 125 έκατομ. δολ. έκαστον. Η παραγγελία αύτή έβασιζετο εις τά κρατικά έπιχορηγήσεις διά φαρός ναυπηγικού κόστους, τάς οποίας ή κυβέρνησης Ρήγκαν σκοπεύει νά καταργήσει.

● Πρόβλεψις ύψους 85 έκατομ. ρουπιών εις τόν νέον προϋπολογισμόν της Ινδίας δι' έπιχορηγήσεις εις τά έγχωρια ναυπηγεία.

● «Έξι πλοία - κοντέινερς, χωρητικότητος 4.500 έμπορευματοκιβωτών έκαστον, διαπραγματεύεται ή «Γιουνάιτεντ Αραμπ Σίπηπικ Κο., μέ. γερμανικά ναυπηγεία.

● Τήν 31ην Δεκεμβρίου 1980, ή έμπορικός στόλος της Νότιου Κορέας συνεκροτείτο από 744 πλοιά άνω των 100 τον. γκρός. συνολικής χωρητικότητος 3.839.464 τον. γκρός. Στόχος ή δημιουργία στόλου 12 έκατομ. τον. γκρός το 1986. Ηδη σημαντική παραγγελία έχουν τεθεί εις έγχωρια ναυπηγεία.

● Οι 30.000 άξιωματοικοί του Βρετανικού έμπορικου ναυτικού έδεχθησαν μετά ψηφοφορίαν αναδρομικήν αύξησην του μισθού των κατά 12% από 1ης Νοεμβρίου. Έπι 12.606 ψηφισάντων, τό 82% έτάχθη ύπερ του 12%.

● Η «Ιντερτάνκο» πιστεύει διτί αι Κυβερνήσεις τών χωρών της υδρογείου δύνανται νά δημιουργήσουν μίαν υγιειστέραν άγοράν δεξαμενοπλοίων μέσω όρθολογικών ναυπηγικών προγραμμάτων. Αύτο τό «έποικοδημητικόν βήμα» έπισημαινεται εις την έτησίαν έκθεσην της «Ιντερτάνκο» που έκπρωσει 1.500 περίπου μεγάλα τάνκερς, 190 έκατομ. τον. d.w. Αι ναυπηγικά έπιχογηρήσεις παρατείνουν την κρίσιν ήτις διαρκεί επί

ποδών. Η παράδοσίς των ζητεῖται μέχρι τέλος του 1982, ώστε από τών άρχων του 1983 γά τεθούν έν ύπηρεσία εις τήν γραμμήν Μέσης Ανατολής — «Απω Ανατολής — Εύρωπης.

Συμφώνως πρός Ιαπωνικάς πληροφορίας, τά ιαπωνικά ναυπηγεία δέν έχουν έπιπδα νά έπιτρούν τήν ως άνω παραγγελίαν, λόγω τής διακυμάνσεως τού γιεν και φρονούν διτί η παραγγελία θά καταλήξει εις τήν Νότιον Κορέαν και τά Εύρωπαικά ναυπηγεία, τά οποία δέχονται τιμάς εις δολλαρία με τημματικάς καταβολάς.

Υπομιμήσκεται διτί η αύτη Αραβική έταιρία έχει παραγγελεί προσφάτως 20 φορτηγά πλοια εις τά ναυπηγεία Hyundai. Ή δάλου ή ίδια έταιρία έθεσεν έν ύπηρεσία από τού Ίανουαρίου έν τέταρτον πλοίον κοντέινερ εις τήν γραμμήν «Απω Ανατολής — Περσικού. Πρόκειται περί τού πλοίου Adirixah, 19.750 τον. d.w. ίκανότητος 1.160 έμποροκιβωτίων τών 20 ποδών έξι άν 96 κιβώτια-ψυγεία.

## ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

### Πετρέλαιον από τόν γαιάνθρακα

Με τήν συμμετοχήν Αμερικανικών, Ιαπωνικών και Δυτ. Γερμανικών κεφαλαίων άναλαμβάνεται δι προσπάθεια τής έξαγωγής πετρελαίου από τόν Αύστραλιανόν γαιάνθρακα. Ιαπωνική έταιρία άναλαμβάνει τήν σύστασιν βιομηχανίας μέ 235 έκατομ. δολ. Γερμανική έπίσης έταιρία έλαβε τήν δδειαν άνεγέρσεως έργοστασίου, διπέρ θά στοιχίση 4,7 δισεκ. δολ. Αμερικανική έταιρία συνεργάζεται έπίσης διά τήν έξαγωγήν πετρελαίου από τόν γαιάνθρακα.

Η «Εξον έπίσης άντιμετωπίζει τήν έπενδυσιν 5 δισεκ. δολ. διά τά άποθέματα γαιάνθρακος εις Κουνγολάντ.

Η Αύστραλια εισάγει ήδη τό έν τρίτον τών εις πετρέλαιον άναγκων της.

## ΒΡΑΖΙΛΙΑ

### Κρατικά ναυπηγήσεις

Αποφασιστική Κρατική έπέμβασις καί εις τήν Βραζιλίαν πρός διάσωσιν των Έθνικών Ναυπηγείων, διτίν υποφέρουν από τό κοινών κακόν τό όποιον πλήττει διά τά ναυπηγεία τού κόσμου. Τούτο είναι συνέπεια τής ναυτιλιακής έπιβραδύνσεως καί τού άνταγνωσμού άλλων ναυπηγικών χωρών, αιτίνες έπιτρέπουν εις έαυτούς έν είδος «ντάμπιγκ».

Η Βραζιλιανή κυβέρνησης έλαβε δύο θεμελιώδεις απόφασεις μέ τάς οποίας θά καταστή αφ' ένδιξ έφικτόν εις τούς εφοπλιστάς

## ΑΡΑΒΙΚΑΙ ΧΩΡΑΙ

### Παραγγελία κοντέινερ

Έγγωσθη διτί η United Arab Shipping, έζήτησε διεθνώς προσφορά διά τήν ναυπηγήσειν 6 πλοίων κοντέινερς τών 30.000 τον. d.w. ίκανότητος 1.500 έμποροκιβωτίων τών 20

### ΖΗΤΟΥΝΤΑΙ ΥΠΟ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ:

#### — ΝΟΜΙΚΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ

— ΟΙΚΟΝΟΜΟΛΟΓΟΣ "Η ΝΟΜΙΚΟΣ γνώστης ναυτιλιακών θεμάτων καί ειδικώτερον θεμάτων Διεθνών Ναυτιλιακών Οργανισμών.

— Ειδικός έπι τής έπαγγελματικής 'Εκπαιδεύσεως καί ειδικώτερον έπι τής Ναυτικής 'Εκπαιδεύσεως.

#### — ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ "Η ΝΑΥΠΗΓΟΣ

— ΟΙΚΟΝΟΜΟΛΟΓΟΣ ή δυνατόν έξειδικευμένος έπι θεμάτων Κοινωνικών καί Ασφαλιστικών.

#### — Ειδικός διά Δημόσιες Σχέσεις

— Τρεις Γραμματείς πεπειραμέναι γνωρίζουσαι στενογραφίαν καί Γραφομηχανήν Αγγλικήν καί Έλληνικήν.

"Απαντες οι άνωτέρω πρέπει νά γνωρίζουν άπταίστως τήν Αγγλικήν καί Έλληνικήν γλώσσαν.

Τηλ. 411.8011 κ. Ξυνός.

νά παραγγείλουν 28 σκάφη άξιας 800 έκατομ. δολαρίων και είσι τά ναυπηγεία νά αύξησουν τήν παραγωγήν των κατά 20% κατά τό τρέχον έτος έν συγκρίσει πρός τό 1980.

Η ναυπηγική βιομηχανία τής Βραζιλίας, άνηκε εις την άρμοδιότητα τού ύπουργειού μεταφορών μέχρι τόν παρελθόντα Δεκέμβριον, έποτεύετο δέ από τήν Δισιν θαλασσίων μεταφορών. Είς τήν Δισιν ταύτην είχε άνατεθή ή άρμοδιότητη στηρίξεως τού τομέως τούτου διά μακροπρόθεσμων δανειοδοτήσεων μέ χαμηλόν έπιτόκιον, καθώς έπισης μέ χαριστικάς έπιποτήσεις και Κυβερνητικάς παραγγελίας πρός τά ναυπηγεία τά όποια άντιμετώπιζον τό κλείσιμον.

Πρός συμπλήρωσιν τού δευτέρου προγράμματος ναυπηγείων τού 1974 άπεφασίσθη δην αύξευσθεί τήν διεθνή χρηματικήν άγοράν, πλήν λόγω τού πληθωρισμού τό σχέδιον τούτο έγκατελείφθη.

Η Δισιν θαλασσίων μεταφορέων εύρεθη οῦτω είς τήν άνάγκην νά αύξευσθεί εις τήν έσωτερικήν άγοράν διά βραχυπρόθεσμον χρηματοδότησιν, πλήν μέ ύψηλόν έπιτόκιον. Αποτέλεσμα τής τοιαύτης δανειοδοτικής πολιτικής ήτο δην είς τάς άρχας τού 1981 τό χρέος άνήρχετο είς 240 έκατομ. δολαρία, είς τά όποια δέον νά προστεθούν άκρη 260 έκατομ. δολαρία χρεών πρός τό έξωτερικόν.

Πρός άποφυγήν διλικής καταστροφής άπεφασίσθη μία άναστολή πληρωμής χρεών μέχρι τό 1983 διά τά εσωτερικά χρέη και ή ναυπηγικός τομεύς άνελθηθεί από τό ύπουργειον Όρυκτον πλούτον και ένεργειάς τό όποιον συνεργάζεται μέ τήν έταιρίαν πετρελαίων «Πετρομάρας».

Η έταιρία αυτή παρηγγείλε άμεσως 28 σκάφη. Η «Ισιμπράς» θά ναυπηγήσει 3 δεξαμενόπλοια τών 80-85.000 τόννων γκρός έκαστον άξιας 45 έκατομ. δολαρίων κατά μονάδα μέ όψιόν έτέρων τεσσάρων ίδιας κλάσεως. Η «Άρσενάλ Μαρίνχα» θά ναυπηγήσει δύο μονάδας ύγροποιημένων άεριν, μέ κόστος ναυπηγήσεως κατά 30% άνωτρον έκεινου δηρε προσφέρει ή Μιτσού. Η μεγάλη αυτή διαφορά θά καλυφθῇ από τήν έξοικονόμησιν συναλλάγματος.

Τό πρόγραμμα έξυγιάνσεως θά καλυφθῇ έκ τών έσσόδων, άτινα θά προκύψουν από ειδικόν φόρον 30% ύπερ τής ναυτιλίας δοτίς θά έπιβληθῃ έπι τών εισαγωγών. Αι προβλέψεις έκ τής άποδόσεως τού φόρου τούτου είναι τής τάξεως τών 1,5 δισεκ. δολαρίων διά τά έτη 1983,84 και 85.

Αναμένεται οῦτω δην ή Δισιν Ναυτιλίας θά άνεύρη τήν οικονομικήν τής ισορροπίαν. Οι έφοπλισταί καλούνται νά διαπραγματευθούν μετά τών ναυπηγείων έξωτερικού, άλλα τούτο δέν τυχάνει εύμενούς άποδοχής, διότι ή νομοθεσία τής Βραζιλίας δέν έπιτρέπει τών έγγραφην υποδοχών ύπερ ξένων συμφερόντων.

## ΓΑΛΛΙΑ

### Τά έπικρατέστερα σχέδια

Η Κυβέρνησις έδωσε τάς εύλογίας τής είς πέντε σχέδια διά τήν εύθνητέραν διαχείρισιν τών έμπορικών πλοίων κατά τήν προσεχήν πενταετίαν. Δύο άναλισκοντα γαιάνθρακα, ένα 150.000 τον. μπάλκ κάρριερ και ένα πλοίον-κοντέινερ τών 1.500 έμπορευματοκιβωτίων τών 20 ποδών προπογούνται τής έγκρισεως. Τάνκερ τών 250.000 τον., έν πλοίον κοντέινερ, καθώς και ένα τών 53.000 κυβ. μέτρων διά ύγροποιημένον άεριον ή άμμωνίαν ύπηραν τά δλλα σχέδια συμμετοχής είς τό βραβείον τών 10 έκατομ. φράγκων (2 έκατομ. δολ.). Πεντήκοντα ήσαν τά ύποβληθέντα σχέδια. Τά βραβεία άπενεμοντο είς τά οικονομικώτερα από πλευρᾶς έκμεταλλεύσεως πλοία. Τά άναλισκοντα γαιάνθρακα έπροτιμήθησαν.

Τό 150.000 τον. γαιάνθρακα άναλισκον έσχεδιασθή από τά ναυπηγεία τής Δουνκέρκης. Τό 1.500 κοντέινερς ύπεβληθεί από τήν έταιριαν «Σαρζέρ Ρεουνί». Τό τάνκερ 250.000 μετρικών τόνων ύπεβληθεί από τά ναυπηγεία τού Άτλαντικου, τά Ναυπηγεία Λά Σιοτάτ και τήν έταιρίαν πετρελαίων «Τοτάλ».

Τό τέταρτον βραβείον άπενεμήθη είς τήν έταιρίαν Ντελμάς — Βιελζέ, λόγω τών νεω-

τερισμών πού ύπεδείκνυε είς τε τό σκάφος και τόν έξοπλισμόν του. Αύτό τό σχέδιον φαίνεται νά κερδίση και τήν κρατικήν έπιχορηγησιν.

## ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

### Ζητοῦν κρατικήν συμπαράστασιν

Κατά τάς δηλώσεις τού νέου προέδρου τής Ένωσεως Έφοπλιστών ή προσφυγή τού γερμανικού έφοπλισμού πρός τάς ξένας σημαίας δέν δύναται νά έμποδισθη παρά μόνον διά τής συγκρατήσεως τού ρυθμού αύξησεως τού έθνικου πλοίου. Διά τούτο η «Ενωσις έζητησεν από τήν Κυβέρνησιν δωρά συμβάλη είς την μείωσιν τών έξόδων έκμεταλλεύσεως διόδι» ένός νόμου ό όποιος: α) θά έπετρεπε τόν περιορισμόν τής συνθέσεως τού πληρώματος τών πλοίων β) θά προσέφερε εύνοικοτέρους δρους πιστοδοτήσεως τού έφοπλισμού και γ) θά ένέκρινε τήν ναυτολόγησιν ξένων ναυτικών άμειβομένων μέ το μισθολογικόν έπιπεδον τής χώρας καταγωγής των.

Ειδικώτερον διά τήν σύνθεσιν τού πληρώματος, ο Γερμανός Πρόεδρος έδήλωσεν δην διεξάγονται ηδη πειραματισμοί έξι ών θ' αποδειχθή δην τά πλοία κοντέινερς δύνανται άκινδυνάς νά έπανδρούνται διά 18 άνδρων άντι τών σημερινών 26. Τελικός στόχος θά είναι ή είς τό ημισυ μείωσις τής σημερινής συνθέσεως.

Ως πρός τήν οικονομικήν βοήθειαν ύπεστηριεν δην ή διά τό 1981 προβλεπομένη ένίσχυσις τού έφοπλισμού διά άτοκων δανείων 120 έκατομ. μάρκων άποτελεί ούσιαστικήν άρωγήν, ήτις δύμας πρέπει νά συνεχισθή και κατά τό 1982 έά δέν θέλομεν νά ίδωμεν και άλλα νέα γερμανικά πλοία νά μεταφερθούν ύπο ξένας σημαίας. Σημειωτέον δηη 340 γερμανικής πλοιοσκοπίας σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 3.900.000 κ.ο.χ. τελούν ύπο ξένας σημαίας.

**ROYAL CRUISE LINE**  
81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

**m/s GOLDEN ODYSSEY**

**year round luxury cruises**

ROYAL CRUISE LINE

**EOK****Μέτρα διά τήν Nautilean**

Έζητηθη άπό την Κοινότητα των Εύρωπαικών χωρών ή κατάρτισις νομοθεσίας κατά τών υποσυντηρουμένων πλοίων και τήν πρόληψην τής ρυπάνσεως τών άκτων.

Τονίζεται σχετικώς: Μετά τήν είσοδον της Έλλαδος είς την Κοινότητα τά 30% τού παγκοσμίου τοννάς άνηκουν είς αύτην. Επείγουσα κρίνεται ή κατάρτισις σχετικής νομοθεσίας. Η Κοινότητα θα διαδραματίσῃ σημαντικόν ρόλον είς τα ναυτιλιακά ζητήματα.

Το Γραφείον του Εύρωπαικού Περιβάλλοντος ύποδεικνύει την φήμον ωρισμένων μέτρων διά τά υποσυντηρούμενα σκάφη και την ρύπανσιν τών άκτων.

**ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ****'Η έξαγωγή γαιανθράκων**

Διά τήν αὔξησην τής έξαγωγής γαιανθράκων έκ τών 'Ην. Πολιτειών, τό καλύτερον μέσον θά ήτο ή έκβαθμυνσις τών λιμένων είς βάθος 15 μέτρων, αντί τών 15,50 μ. Τούτο συμφώνως πρός τάς άποψεις της ειδικής όμαδος έργασιας θά ήτο πολύ ταχύτερον, διλιγότερον δαπανηρόν και θά συνήντα μικρότερας άντιδρασεις.

Η άναφορά της ως άνω όμαδος προβλέπει σταθεράν αὔξησην τής παγκοσμίου καταναλώσεως γαιανθράκους πρός άτμοποίησην μέχρι τέλους τού αιώνας, καθ' διά μέτρον θά βαινή μειουμένη ή ύπό τών βιομηχανικών χωρών κατανάλωσις τού πετρελαίου. Μέχρι τού έτους 2000 η κατανάλωσις γαιανθράκους ύπό τών χωρών τής Εύρωπης και τού Ειρηνικού ένδεχεται να έπταπλασιασθή έ σχέσει πρός τά 76.500.000 τόννων τού έτους 1979.

Βεβαίως οι άμερικανοί έξαγωγείς θά έχουν σημαντικόν τμήμα έπι τών άνωτέρω ποσοτήτων, άλλ' ή διαφορά τής τιμής δέν θά πρέπει νά είναι άνωτέρα τού 10%, λαμβανούμενης ύπ' άψιν τής προσθέσεως τών καταναλωτριών χωρών δημος διαφοροποιήσουν τάς πηγάδα προμηθείας. Υπολογίζεται ούτως θά ή συμμετοχή τών ΗΠΑ είς τόν έφοδιασμόν τής Εύρωπης διά γαιανθράκους θα έπιπτεν άπό 30 είς 25%, έάν ή διαφορά τής τιμής ήτο τής τάξεως τών 6-8 δολλαρίων.

Τέλος η έ λόγω όμάς έργασιας ύποδεικνύει διά ή ακά τό 1980 άμερικανοί έξαγωγαι γαιανθράκους, αίτινες έφθασαν τά 105 έκατομ. τών. δέν θά καταστή δυνατόν νά αύξηθούν έάν δέν έξοπλισθούν οι λιμένες διά νέων έγκαταστάσεων.

**Προτεραιότης φορτώσεων**

Έν τώ μεταξύ, οι άρμόδιοι Όλλανδοι δι-

πλωματικοί έκπρόσωποι έδήλωσαν ότι οι Εύρωπαιοι είσαγωγείς γαιανθράκων έχουν σοβαρούς λόγους νά παραπονούνται έναντιον τής προσφάτου νομοθετικής τροποποίησεως (γνωστής ώς Donnelly) ήτις έτεθη έν ισχύει άπό τού παρελθόντος Όκτωβρίου. Η τροποποίησις αύτη δίδει προτεραιότητα φορτώσεως είς τά ύπό άμερικανική σημαίαν γαιανθρακοφόρα πλοία, συνεπεία τής όποιας έξοικονομούν σημαντικόν χρόνον και σοβαρά ποσά έπι σταλιών είς λιμένας ώς τό Χάμπτον πόδις, δημορφούν τά πλοία άναγκαζονται ν' άναμενουν έπι 40 σχεδόν ήμέρας.

Οι έν λόγω διπλωμάται έδήλωσαν άκομη διά πρός τό παρόν ή Κυβέρνησίς των δέν προτίθεται νά κάμη παραστάσεις είς τήν Αμερικανική κυβέρνησιν, δεδομένου διά τό θέμα ένδιαφέρει και άλλας Εύρωπαικάς χώρας.

**Πρός τό παρόν**

Ο κ. Ρήγκαν άναβάλλει τήν οιανδήποτε άλλαγήν είς τήν ναυτιλιακήν πολιτικήν τών Ήνωμενών Πολιτειών. Πρός τό παρόν δέν άσχολεται με τήν Nautilean. Ο προϋπολογισμός ούδεν νεώτερον άναφέρει περί Nautilean. Πάντως τό ναυτιλιακόν πρόβλημα θά άποτελέση άντικείμενον μεταγενεστέρων ουζητήσεων. Είς 1.4 δισεκ. δολ. ο προϋπολογισμός άναφέρει τάς δαπάνας τής Nautilean, παρέχεται άμις ή έξουσιοιδότησις νά ύποβιβάση τήν δαπάνην μέχρι τών 900 έκατομ. δολ. Η μόνη μακρά περιοπή άναφέρεται είς τάς δαπάνας τής Maritaim 'Αντιμενιστρέσιον. Τό αύτό ποσόν τών 14 έκατομ. δολ. άναγράφεται διά τήν έρευναν και άναπτυξιν τού προγράμματος τής μελέτης τού ναυτιλιακού προγράμματος.

**IAPSOΝΙΑ****'Εναντίον τών σημαίων εύκολιας**

Τό σωματείον τών Ιαπώνων ναυτικών ύπεβαλε προτάσεις έπι τού θέματος τών πλοίων εύκολιας αι όποιαι φθάνουν μέχρις άπαγρεύσεως προσεγγίσεως τών πλοίων αύτών είς τούς Ιαπωνικούς λιμένας.

Είδικάτερον τό σωματείον προτείνει δημος είς δλους τούς κυριωτέρους λιμένας τής χώρας τοποθετηθεί κατάλληλος έπιθεωρητής τής Δ.Ο.Μ., όποιος θά έλεγχη τάς συνθήκας έργασιας έπι τών καταπλεόντων πλοίων ύπό σημαίας εύκολιας και θά δαπανητώνη έάν ο πλοιοκτήτης έχει ύπογράψει συμφωνίαν μετά τής Δ.Ο.Μ. Τοιουτορόπως θά έπισημανονται τά πλοία, τά όποια δέν άνταποκρίνονται πρός τά άπαιτήσεις τής Δ.Ο.Μ. και θά λαμβάνονται μέτρα έναντιον τών. Προτείνεται έπισης όπως ή Κυβέρνη-

σις προέλθη είς τάς έπιβαλλομένες ενεργείας διά τήν προσαρμογήν τής νομοθεσίας τής χώρας πρός τήν νέαν διεθνή σύμβασιν περί έλαχίστων όρων άσφαλείας τού Δ.Γ.Ε., ή όποια τίθεται έν έφαρμογή άπό τού τέλους τού έτους.

Έξ αλλου είναι γνωστή ή άντιθεσις τού σωματείου έπι τού θέματος τής μειώσεως τής συνθέσεως τού προσωπικού τών πλοίων, τήν όποιαν θέλει νά υιοθετήση ή Κυβέρνησις. Δεδομένου διά τό ημίσιου τουλάχιστον τής ύπό Ιαπώνων έλεγχομένης ναυτιλίας τελεί ύπό ξένας σημαίας, ή άντιθεσις αυτή τών ναυτικών έχηγει τήν προσφυγήν τού σωματείου πρός τήν ΔΟΜ και πρός τήν «κυανήν κάρταν».

**KANADAΣ****'Ο λιμήν τού Μόντρεαλ**

Ο λιμήν τού Μόντρεαλ είναι ή είσοδος προσπελάσεως πρός τάς μεγάλας παραγωγικάς περιοχάς τών Μεσοδυτικών ΗΠΑ και τού Κεντρικού και Δυτικού Καναδά.

Η γεωγραφική τού θέσις είναι τοιαύτη — άπεχει 1.600 χλμ. έκ τών άκτων τού Ατλαντικού και 1.667 μίλια έκ τού λιμένος Ντουλούθ είς τό άκραιον δυτικόν μέρος τών μεγάλων λιμινών — πράγμα δηπερ καθιστά τού προνομιούσοντον λιμένα.

Η χρήσιμος περιοχή τού λιμένος περιλαμβάνει 143 θέσις προσδέσεως και τέσσαρας τερματικούς σταθμούς διά πλοία κοντέινερς. Ο λιμήν διοικείται άπό τόν Εθνικόν Όργανισμόν λιμένων και άπασχολεί 10.000 άτομα κατενεμημένα είς τήν οίκον μίαν τής πόλεως πλέον τών 250 έκατομ. δολαρίων έπισησας. Η διακίνησις έμπορευμάτων διά τού λιμένος ύπερβαίνει τά 20 έκατ. τόννων έπισησας έκ τών όποιων τό 80% συνίσταται είς χύδην φορτία — ξηρά και ύγρα. Ανώ τών 110 ναυτιλιακών έπαιριών διατηρούν τακτικά γραμμάτας και συνδέονται τού πέμπτον με 150 λιμένας τής ύδρογείου, ένω στόλος σκαφών «Φήνερ» συνδέει τούτον με λιμένας τού έσωτερικού.

Έτερον προσόν τού λιμένος είναι αι δύο Σιδηροδρομικά διπτειωτικά έπαιριά αιτίνες είναι έκ τών μεγαλυτέρων τού Κόσμου. Σημαντικά έπισης είναι αι δι' αύτοκινήτων μεταφοραι.

**KINA****'Ανεπάρκεια τροφίμων**

Τό Κίνα χρειάζεται τήν είσαγωγήν τροφίμων άπό τήν άλλοδαπήν, διά πρώτην φοράν

**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

μετά την έπανάστασιν. Τινές έκ τών μεγαλύτερων σιτοπαραγωγικών χωρών του κόσμου, περιλαμβανομένων των 'Ηνωμένων Πολιτειών, της Αυστραλίας, του Καναδά και της ΕΟΚ, μελετούν την παροχήν βοηθείας εις δύο κινεζικάς έπαρχιας, πολλών έκατομμυρίων κατοικών, πού ύποφερουν από σοβαράν έλλειψιν τροφίμων.

Σχετικά συζητήσεις διεξάγονται εις Γενεύην, ύπό την αιγίδα του 'Οργανισμού 'Ηνωμένων Εθνών, άλλα μέχρι τούδε τηρεταιά δύο μισικότης, λόγω τών πολιτικών και οικονομικών έπιπτώσεων πού συνεπάγεται η παροχή τοιαύτης βοηθείας. Από της κομμουνιστικής έπαναστάσεως, πρό 30ετίας, ή Κινεζική κυβέρνησης υπερηφανεύεται διά την ικανότητά της νά έξασφαλίζη την τροφήν του τεραστίου πληθυσμού της χωρίς νά προσφεύγη εις έξωτερηκην βοήθειαν.

'Ηναγκάσθη, δύμα, νά στραφεί τελευταίως εις τον ΟΗΕ, λόγω τής κρισίμου έλλειψης τροφίμων εις τήν έπαρχιαν Χεμπέι, όλιγας έκατοντάδας μιλίων πέρα του Πεκίνου, και Χουμπέι, νοτίως τής πρωτευούσης. Η κρίσις εις τάς δύο έπαρχιας προεκλήθη, εις μέν την πρώτην άπό έπρασιαν εις δέ την δευτέραν άπό την πλημμύρας. Εις άμφοτέρους τάς περιπτώσεις ή καταστροφή τής έσοδείας ήτο θόλοσχερής.

'Ο ΟΗΕ έχει ήδη έκτιμήσει τό τί χρειάζονται αι δύο έπαρχια, άλλα περιμένει και τήν ασχετικήν έκθεσιν του Πεκίνου. Πάντως, έκπρόσωποι του διεθνούς οργανισμού έπισημαίνουν διτής ίσως χρειασθεί σύντονος διεθνής προσπάθεια διά νά άντιμετωπισθούν αι άναγκαι τών δύο περιοχών.

Πιστεύεται, έπι παραδίγματι, διτής και έαν άκομη ή ΕΟΚ ήτο εις θέσιν νά άποστείλη έκει το μεγαλύτερον μέρος τών πλεονασμάτων τροφίμων της, την παραγωγήν της έκατοντάδων χιλιάδων τόνωνν βουτύρου, κρέατος και δημητριακών, τό πρόβλημα δέν έπιλύεται. Τό Πεκίνον, πάντως, άπεφυγε μέχρι στιγμής τήν ύποβολην έπισημου αιτήσεως διά την παροχήν βοηθείας και, προφανώς άναμενει τήν έξωθεν άνακονίωνταν περι έτοι μόπτης διά νά πράξη αυτό.

Αι περισσότεραι τών χωρών πού είναι εις θέσιν νά βοηθήσουν τούς λιμοκτονούντας Κινέζους άνταπεκρίθσαν προθύμως εις τήν έκκλησην βοηθείας έκ μέρους του ΟΗΕ. Άλλα διά νά καλυφθούν αι άναγκαι τών δύο έπαρχιών εις τό σύνολόν των, πιστεύεται διτής οι Κινέζοι θά πρέπει νά χρησιμοποιήσουν ένα μέρος του ίδιας οπισθού σκληρού συναλλάγματος πού διαθέτουν ή νά διαπραγματεύουν οηματικάς πιστώσεις διά τήν άγοράν τροφίμων.

Εις άμφοτέρας τάς περιπτώσεις θά δημιουργηθούν προβλήματα εις τήν Κυβέρνησιν, ήτις ήδη άντιπαλει τόν καλάζοντα πληθωρισμόν, ώς καθίσταται έμφανές από τήν άναγγελίαν περικοπής τών δημοσίων δαπανών.

'Ως άποτέλεσμα, ύπάρχει σοβαρά άνησυχία μεταξύ τών πολιτικών και οικονομικών κύκλων τής Δύσεως — οι όποιοι άνυπομονούν νά συνεργασθούν με τήν Κίναν — δεδομένου διτής ή έλλειψις τροφίμων εις τάς δύο έπαρχιας δέν άποκλείται νά κλονίση τήν θέσιν τής σημερινής Κυβερνήσεως.

### Άγοράζει

Κατά τούς Λάμπερτ Μπρόδερς ή Κίνα θά συνεχίση νά εύρισκεται εις τήν άγοράν διά τήν άπόκτησιν και άλλων πλοίων. Εις 750 έκατομ, δολ, ύπολογίζονται αι άγορα της κατά τό 1980.

### ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Η Α.Ε. 'Ατμοπλοϊκών Γραμμών «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ» έπληρφορήθη μέ βαθείαν λύπην τόν έπισυμβάντα εις Χαλάνδρι τήν 23η Μαρτίου σιφνίδιον θάνατον τού δειμνήσατο Τιμολέοντος Τάγαρη, δ όποιος έπι μακράν σειράν έτών διετέλεσε διακεκριμένον στέλεχος τών Κεντρικών Γραφείων, Διευθυντής Γραφείων τού έξωτερηκού και Σύμβουλος τής Έταιριας. Απεφάσισε δέ δηλας, εις μνήμην αύτού διαθέση Δρχ. 5.000 διά φίλανθρωπούς σκοπούς.

Η Κίνα ήγόρασε πέρυσι 68 μπάλκ κάρπιερ 2,38 έκατομ. τον, διά νά φθάση τά 5 έκατομ. τον. φορτηγών διά χύδην φορτία.

Η Κίνα θά χρησιμοποιήση τά σκάφη αύτά διά την μεταφοράν δημητριακών άπο την Αμερικήν. Υπολογίζεται διτής τό 1980 έδαπάνησ 7,75 δισ. δολ., έναντι 7 έκατομ. τού 1979 διά την άγοράν σκαφών. Αναμένεται και κατά τό τρέχον έτος θά είναι παρούσα εις τήν άγοράν.

### NΟΡΒΗΓΙΑ

#### Παροπλίζονται τά τάνκερς

Έγνωσθη διτής οί οίκος Ρέκοταν προτίθεται νά παροπλίση τό δυνατόν συντομώτερον διά τον τά δεξαμενόπλοιο. Ήδη τό «Οκτάβια» παρωπλίσθη εις Σικελίαν και τό «Σέρταρλες-Χάμπρο» εύρισκεται καθ' άρδον πρός παροπλισμόν. Θά μείνη μόνον τό «Φάμπιαν» διόπειναν ναυλωμένον ύπο τής Μόμπιλ μέχρι τέλος Απρίλιου και τό «Άντριαν» διόπειναν ναυλωμένον ύπο τής Ατζίπ μέχρι τέλος Νοεμβρίου.

Άλλα και πολλοί άλλοι Νορβηγοί έφοπλισται έχουν παροπλίσει τά δεξαμενόπλοιά των. Ούτω οί έφοπλιστής Γιάρε παρώπλιστη τά σκάφη «Γιαγκάρντα» και «Γιαρμάντα» εις τόν Σκαραμαγκά και οί έφοπλιστής, Θώρη Ντάλ τά σκάφη «Θοραχάβετ» και «Θοραχάμερ» έπισης εις τόν Σκαραμαγκά. Επίσης παρωπλισμένα είναι δύο πετρελαιοφόρα τού οίκου Χάνσαν-Τάνγκεν και θά παροπλισθούν όπωσδήποτε άλλα δύο τού οίκου Σβέρντραπ και έν τού έφοπλιστου Γκόταγκερ.

#### Συνεχίζεται ή μείωσις τού στόλου

Έξακολουθεῖ νά μειούται ή δύναμις τού νορβηγικού στόλου. Ούτω κατά τόν μήνα Ιανουάριον ένω τά έγγραφέντα εις τό έθνικόν νηολόγιον ήσαν 74.760 τον. d.w. τά πλωλήνεται εις τό έξωτερικόν άνηλθον εις 254.932 τον. d.w., παρουσιαζούμενης καθαράς έλαπτώσεως τού στόλου κατά 180.172 τον. d.w.

Έν των πωληθέντων δύο ήγορασθησαν ύπο Παναμαϊκών έταιριων, έν ύπο έταιρίας τού Χόγκ Κόγκ και έν ύπο έταιρίας τής Σιγκαπούρης. Χρονολογία ναυπηγήσεως των ήτο άντιστοιχως τού 1971 και 1972, τού 1975 και τού 1979.

#### Ο οίκος Μπέργκεσεν

Παρά τάς διαφόρους άντιξούτης (χαμηλή ναυλαγορά δεξαμενόπλοιών, διεθνεῖς περιπλοκαί, αύξησης τιμῆς πετρελαίου, ύποθεσίς Αφγανιστάν, άμερικανός δημορ, πόλεμος Ίράν-Ίράκ) τά ποτελέσματα τής χρήσεως τού 1980 τού έφοπλιστικού οίκου Σ. Μπέργκεσεν, είναι ίδιαιτέρως ίκανοποιητικά. Τά κέρδη έκ τής έκμεταλλεύσεως τών πλοίων έφθασαν, πρό τής άφαιρέσεως τών άποσθέσεων, εις τά 430 έκατομ. κορωνών, έναντι 385 έκατομ. τού 1979. Είς τό τέλος τής χρήσεως τά ρευστά τού οίκου άνηρχοντο εις 1.050 έκατομ. κορωνών, τοποθετημένα εις διαφόρους τραπέζας, νορβηγικάς και ζένας. Η αύξησης τών κερδών άποδίδεται εις τάς γενούμενας έπιτυχεις έπενδύσεις εις νέους τομείς δηλας είναι τά πλοία μεταφοράς υγραερίων, δημοσιογραφικού χάρτου κ.λ.π.

Κατά τό διάστημα τού 1980 ο οίκος άπεκτησε δύο νέα πλοία, ένα πλωτόν γερανόν

και έν πετρελαιοφόρον τών 355.020 τον. d.w. τό όποιον θεωρείται ίδιαιτέρως κλάσεως, μέχριστάς δεξαμενάς έρματος, μικράν κατανάλωσιν κ.λ.π. Τούτο από τής ήμέρας τής παραδόσεως του έναυλωθη ύπο τής Τεξάκο διά μίαν πενταετίαν.

Σήμερον ο στόλος τού έφοπλιστικού οίκου Μπέργκεσεν διαθέτει τονάζ άνωτερον τών 6.000.000 τον. d.w. ήτοι μεγαλύτερον όλοκληρου τού Σουηδικού στόλου. Ο οίκος δέν κατέχει είμιν μόνον πλοία, μετέχει δημώς ένεργως εις τήν βιομηχανικήν οίκονομίαν τής χώρας. Προσφάτως ήγόρασε έκτασής εις τήν Καλιφόρνιαν, έφ' ών θά έγκαταστήση περί τάς 300 έπαυλεις.

### ΟΛΛΑΝΔΙΑ

#### Διαφωνούν οι ναυτικοί

Οι έκπροσωποι τής ναυτεργατικής όμοσπονδιας, οι οποίοι μετέχουν εις τήν τριμερή 'Επιτροπήν έκσυγχρονισμού τής ναυτιλίας, έδηλωσαν διτής αι προτάσεις τής ήταν ήταριας Νεντγούντ, αι βασιζόμενα επί τής πείρας ωρισμένων σκαφών μέ μειωμένην σύνθεσιν, είναι απαράδεκτοι.

Κατά τάς προτάσεις αι άρτιας τίθεται θέμα δημιουργίας ένος ένδιαμέσου σώματος εις τό έμπορικόν ναυτικόν, μεταξύ άξιωματικών και κατωτέρου πληρώματος, έν ειδος ύπαξιωματικών, τό οποίον θά επιτρεψη την ούσιωδη μείωσην τής συνθέσεως τού πληρώματος. Ός γνωστόν ή έταιρια Nedlloyd έφήρμοσε πειραματικώς σύστημα μειωμένης συνθέσεως έπι 10 πλοίων της. Παρόμοιον σύστημα έφηρμοσθη έπι 8 πλοίων τής Σέλλ και 1 πλοίον τού έφοπλιστου Γκούντριαν.

Η ναυτεργατική όμοσπονδιαί άρνεται νά λάβη ύπ' ώφει της τάς έκθεσης τής Nedlloyd ισχυριζόμενή διτής ή άναδιοργάνωσεως τών συστημάτων έκμεταλλεύσεως τού πλοίου δέν πρέπει νά βασισθή εις τήν περιστολήν τών επί τού πλοίου έργαζομένων και τήν αὐξήσιν τής έργασισας τών λοιπών, άλλα έπι τής καλυτέρας άγρανώσεως τής ναυτικής έργασιας διά τής άντικαταστάσεως τής ποσότητος διά τής ποιότητος.

### ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

#### Άνεπάρκεια ένεργειας

Η Σουηδική πληροφορία περί έκτεταμένου κοιτάσματος πετρελαίου εις τήν Δυτ. Σιβηρίαν άπό τά Σοβιέτ τής Μόσχας έπαναλαμβάνεται, παρά τάς έκ Μόσχας διαφεύσεις.

Οι διαχειρισταί τών Ρωσικών βιομηχανικών έγκαταστάσεων προβάλλουν τουναντίον τήν έλλειψην ένεργειας. Τά 90% τών μέσων ένεργειας κείνται εις τήν Σιβηρίαν, ένω τά βιομηχανικά έργοστάσια κείνται εις τήν Εύρωπαικήν Ρωσίαν. Δαπάναι έψηλαι διά τήν παραγωγήν πετρελαίων. Έλλειψις έπισης έργατικών χειρών. Μεταφορικά μεγάλα διά τήν μεταφοράν τού Σιβηρικού γαιάνθρακος. Η Ρωσική παραγωγή πετρελαίου άνερχεται εις 610 έκατομ. τον. Τού γαιάνθρακος ή έξαγωγή δέν αύξανει. Τό 1981 έχι καλύτερον τού προηγουμένου.

#### Είς τήν Σιβηρίαν

Η Ρωσία άντικαταστάσει μεγάλας δυοκολίας διά τήν μεταφοράν τού πετρελαίου της. Τά 90% τής παραγωγής της κείνται εις τήν Σιβηρίαν, άνατολικώς τών Ούραλων. Χιλιάδες μίλια μακράν τών είναι ένέργειαν άγακών τής. Έλλειψις άκομη διά τήν Σιβηρίαν.

Μεγάλα έπισης τά άποθέματα γαιάνθρακος. Και αύτά εις τήν Σιβηρίαν. Η Ρωσική παραγωγή πετρελαίου ύπολογίζεται εις 610 έκατομ. τον. Μόλις έπτα έκατομ. ύπερ τό 1980.

# ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



## ΕΙΔΗΣΕΙΣ

### «Υπό τήν κυανόλευκον»

Εις τό Υπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας ύπεβλήθησαν αίτησεις διά τήν έγγραφήν εἰς τό Ελληνικόν Νηοδόγιον, βάσει του άρθρου 13, τών κάτωθι σκαφών:

1. «Μ πού εν α Βεντούρα» δεξαμενόπλοιον ναυπηγούμενον 29.910 τον. γκρός, άνήκον εἰς τήν έταιριαν Σή Τάνκερς Όβερστιζ (κ. Έμμι. Καβουσανάκης).

2. «Κωστας Κονιαλίδης» μπάλκαρριερ (πρώην «Eva Venture») νεοαγορασθέν, 29.710 τον. γκρός, τού 1981, άνήκον εἰς τήν έταιριαν Σή Τάνκερς Όβερστιζ (κ. Έμμι. Καβουσανάκης).

3. «Τζιμ Στή β» φορτηγόν (πρώτην ίνδονησιακόν «Bineka No. 2») νεοαγορασθέν, 3.783 τον. γκρός, τού 1968, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Τίμπερ» (κ. Μιχ. Στρουμπάτης).

4. «Ρόγιαλ Οντισ» έπιβατηγόν (πρώην παναμαϊκόν «Doric») νεοαγορασθέν, 17.884 τον. γκρός, τού 1964, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Λίντο» (κ. Περ. Παναγόπουλος).

5. «Νό το ος» δεξαμενόπλοιον (πρώην ιαπωνικόν «Biyo Maru») νεοαγορασθέν, 49.055 τον. γκρός τού 1964, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Νότος» (κ. Άλεξ. Παλαιοκρασσάς).

6. «Πόρος Αΐλαντ» φορτηγόν ναυπηγούμενον 10.990 τον. γκρός, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Σίφνος» (κ. Ιωάν. Γκούμας).

### Αι παραγγελίαι

Τέσσαρα φορτηγά πλοια πολλαπλής χρήσεως, τών 14.900 τον. d.w., δυνάμενα ως μεταφέρουν και κοντένερς, παρηγγέλθησαν ύπό τής έταιριας «Αθήνιαν Τάνκερς» (κ. Μιν. Κυριακού) εἰς τά σοβιετικά ναυπηγεία τής Χερσώνος. Θά έχουν μηχανήν B & W και θά άναπτυσσούν υπέρεισιαν ταχύτητα 18 κόμβων. Παράδοσις Μάρτιον, Σεπτέμβριον και Δεκέμβριον 1981 και Ιούνιον 1982.

### Ο Οίκος Παπαχρηστίδη

Τρία εισέτι πλοια ήγοράσθησαν παρά τού Οίκου Παπαχρηστίδη και παρελήφθησαν. Τό δεξαμενόπλοιον «Acclivity Prince» 61.330 τον. γκρός, 113.905 τον. d.w. τού 1973 και τά μικτά σκάφη «Cypress King» 94.989 τον. γκρός, 164.545 τον. d.w. τού 1972 και «Eternal Light» 45.500 τον. γκρός 76.781 τον. dw. τού 1973 τά όποια μετωνομάσθησαν εἰς «Μαρίκα Π.», «Έλενη Π.» και «Νίκι Π.» άντιστοιχως.

Μετά τάς άνωτέρω προσθήκας, ο Οίκος Παπαχρηστίδη άριθμει τώρα μίαν δύναμιν 26 σκαφών, συνολικής χωρητικότητος 2.106.816 τον. d.w.

### Επωλήθη

Τό κρουαζιέρπλοιον «Απόλλων» τής έταιριας Ποταμιανού έπωλήθη εἰς Μεξικούς.

### Αγοραπωλησίαι

— Ήγοράσθη και παρελήφθη τό δηζελοκίνητον σιγκαπουριανόν φορτηγόν «Nor-

των και παρελήφθη τό ύπο σημαίαν Σιγκαπούρης δηζελοκίνητον μπάλκ κάρριερ «Mahogany» 9.206 τον. γκρός, 16.261 τον. d.w. τού 1971. Τιμή γύρω τών 5.2 έκατομ. δολλαρίων. Μετωνομάσθη «Κάρντιφ».

— Έπωλήθη, ύπο τήν προϋπόθεσιν έπιθεωρήσεως εἰς τά 3.75 έκατομ. δολλαρίων. τό παναμαϊκόν φορτηγόν «Maritza III» 10.596 τον. γκρός, 16257 τον. d.w. τού 1965.

— Τό παναμαϊκόν φορτηγόν «Λίρκευ» 9.604 τον. γκρός, 14.186 τον. d.w. τού 1959 έπωλήθη μεταξύ Ελλήνων εἰς τά 1.700.000 δολλαρίων.

— Ήγοράσθη και παρελήφθη τό δηζελοκίνητον παναμαϊκόν μπάλκ κάρριερ «Engenio» 13.308 τον. γκρός, 26.082 τον. d.w. τού 1961. Μετωνομάσθη «Κιμωλιακή Πίστις». Παρέμεινεν ύπο τήν παναμαϊκήν.

— Ήγοράσθη, παρελήφθη και μετωνομάσθη «Λευκάς» τό δηζελοκίνητον ισλανδικόν φορτηγόν «Skogafoss» 2.435 τον. γκρός, 3.942 τον. d.w. τού 1965. Υψωσε τήν κυπριακήν σημαίαν.

— Έπωλήθη εἰς ισπανικά συμφέροντα τό κυπριακόν φορτηγόν «Χόλου Στάρ» 9.017 τον. γκρός, 11.668 τον. d.w. τού 1957.

— Αντί 3.3 έκατομ. δολλαρίων έπωλήθη τό φορτηγόν «Φιλάδελφος» 10.186 τον. γκρός, τού 1963.

— Τό SD 14 «Ιώ» 8.909 τον. γκρός 15.281 τον. d.w. τού 1969 έπωλήθη πλέον τών 5 έκατομ. δολλαρίων.

— Έπωλήθη εἰς άλλοδαπούς τό λιβανικόν φορτηγόν «Άλφα Κονβένιορ» 2.309 τον. γκρός τού 1966.

— Έπωλήθη μεταξύ Ελλήνων και παρεδόθη τό φορτηγόν «Νικότ» 3.315 τον. γκρός, τού 1967. Μετωνομάσθη «Ντιέγκο». Παρέμεινεν ύπο τήν κυανόλευκον.

— Παρ' Ελλήνων τού Λονδίνου ήγοράσθη εἰς τά 4 έκατομ. δολλαρίων τό δηζελοκίνητον ιαπωνικόν δεξαμενόπλοιον «Βιγο Μαρύ» 49.056 τον. γκρός, 80.847 τον. d.w. τού 1964.

— Μεταξύ Ελλήνων έπωλήθη τό δεξαμενόπλοιον «Άνατολή» 12.392 τον. γκρός, 20.527 τον. d.w. τού 1962.

— Έπωλήθη εἰς άλλοδαπούς και παρεδόθη τό μπάλκ κάρριερ «Μαριγούλα» 10.892 τον. γκρός, τού 1962. Μετωνομάσθη «Aqua-tic».

— Εις άλλοδαπούς έπωλήθη τό λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Πούντο Μπάνκο» 13.053 τον. γκρός, τού 1959 και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Faith Five».

— Έπωλήθη εἰς ξένα συμφέροντα και παρεδόθη τό μπάλκ κάρριερ «Σούζαν» 21.451 τον. γκρός τού 1965. Μετωνομάσθη «Suzan-ne H.».

— Τό ρό-ρό «Αριστεύς» 3.740 τον. γκρός τού 1971 έπωλήθη εἰς συμφέροντα Βενεζουέλας και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Sucré».

— Έπωλήθη εἰς ινδικά συμφέροντα και παρεδόθη τό μπάλκ κάρριερ «Έβη» 15.976 τον. γκρός, 26.513 τον. d.w. τού 1974. Μετωνομάσθη «Jay Laxmi».

— Έπωλήθη εἰς συμφέροντα Μάλτας και παρεδόθη τό φορτηγόν «Έλληνόρα» 9.186 τον. γκρός, τού 1966. Μετωνομάσθη «John».

### Παραλαβαί και παραδόσεις

Τό άγορασθέν ισπανικόν φορτηγόν «Irene» 11.383 τον. γκρός τού 1973 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Μέντ Βίκτωρ». Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Παρελήφθη τό άγορασθέν λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Glory Venture» 38.178 τον. γκρός, τού 1974 και μετωνομάσθη «Βέντσιούερ». Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Παρελήφθη και παρέμεινεν ύπο τό αυτό δύνομα τό άγορασθέν άγγλικόν μπάλκ κάρριερ «Asian Forest» 17.458 τον. γκρός, τού 1968.

— Τό άγορασθέν δανικόν δεξαμενόπλοιον «Olef Maersk» 21.613 τον. γκρός, τού 1964 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Αθηνά» και υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Μετωνομάσθη «Νιόβη» και υψωσε τήν

κυανόλευκον τό άγορασθέν λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Eastern Merit» 21.673 τον. γκρός, τού 1969.

— Παρελήφθη τό άγορασθέν σουηδικόν δεξαμενόπλοιον «Berga» 18.462 τον. γκρός τού 1977. Μετωνομάσθη «Laiðið Ema». Σημαία «Ελληνική».

— Τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων φορτηγών «Σουίντ Τόνια» 7.585 τον. γκρός τού 1961 παρεδόθη εις τούς άγοραστάς του και μετωνομάσθη «Gioulivani».

— Παρεδόθη τό πωληθέν εις άλλοδαπούς μπάλκ κάρριερ «K. Chatzopatéra» 30.965 τον. γκρός, τού 1969.

— τό πωληθέν εις άλλοδαπούς μπάλκ κάρριερ «Aίρηνς Τάργκετ» 10.836 τον. γκρός τού 1963 παρεδόθη και μετωνομάσθη «Loyuse I».

— Παρεδόθη τό πωληθέν εις άλλοδαπούς φορτηγόν «Παλμύρα» 7.945 τον. γκρός, τού 1958. Μετωνομάσθη «Mighty Breeze».

— Μετωνομάσθη «Lady Nancy» και παρεδόθη τό πωληθέν εις άλλοδαπούς φορτηγόν «Σπάρταν» 2.979 τον. γκρός, τού 1962.

— Παρεδόθη έπισης τό πωληθέν εις άλλοδαπούς φορτηγόν «Μπράβο Τρέιντερ» 4.096 τον. γκρός, τού 1959. Μετωνομάσθη «Gulf Trader».

### Μετονομασία

Τά δεξαμενόπλοια «Σταβέντα» «Σταμπέν-κο» και «Στακάρα» 17.485 τον. γκρός έκαστον, ναυπηγήθεντά τό 1970, μετωνομάσθησαν «Μεσσηνιακή 'Ακτή» Μεσσηνιακή «Ανατολή» και «Μεσσηνιακή Αύρα» αντιστοίχως.

— Τό φορτηγόν «Κεφαλλόνιαν Σή» 3.524 τον. γκρός τού 1953 μετωνομάσθη «Γιαννούλα Κ.».

— Μετωνομάσθη «Λάγο» τό φορτηγόν «Κονκόρντια Λάγο» 5.005 τον. γκρός τού 1961.

— Τό φορτηγόν «Mariá A» 5.746 τον. γκρός, τού 1958 μετωνομάσθη «Mariá».

— Εις «Άλύσια» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Νένα» 3.762 τον. γκρός, τού 1966.

— Μετωνομάσθη «Αννα X.» τό μπάλκ κάρριερ «Οινούσιαν Μάδερ» 21.883 τον. γκρός τού 1966.

— Τό μπάλκ κάρριερ «Παρθενών» 10.210 τον. γκρός τού 1966 μετωνομάσθη «Βηταγουαΐηβ».

— Τό φορτηγόν «Τζών Λεό» 8.818 τον.

γκρός τού 1956 μετωνομάσθη «Βίκι Κ.»

— Μετωνομάσθη «Αϊτζιαν Σάν» τό φορτηγόν «Φιοκάρντο» 9.830 τον. γκρός τού 1959.

— «Μπραβονόλαν μετωνομάσθη και υψωσε τήν Παναμαϊκήν σημαίαν τό φορτηγόν «Γιάννης» 4.659 τον. γκρός τού 1967.

— Εις «Μπραβορίο» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Άλεξάνδρα» 3.861 τον. γκρός, τού 1967 και υψωσε τήν Παναμαϊκήν σημαίαν.

### ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Έπωλήθη εις διαλυτάς τού Ταιβάν τό δεξαμενόπλοιον «Άνδρος Τέξας» 98.983 τον. γκρός τού 1969.

— Εις διαλυτάς τού Ταιβάν έπωλήθη έπισης τό λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Ολυμπική Αμπίσιον» 97.206 τον. γκρός, τού 1970.

— Τό φορτηγόν «Άυρα» 4.023 τον. γκρός, τού 1954 έπωλήθη πρός διάλυσιν.

— Έπωλήθη πρός διάλυσιν τό φορτηγόν «Δημήτριος Κ.» 3.441 τον. γκρός, τού 1958.

— Τό φορτηγόν «Νέμα» 7.425 τον. γκρός τού 1958 έπωλήθη πρός διάλυσιν.

— Πρός διάλυσιν έπωλήθη έπισης τό φορτηγόν «Μυκήναι II» 5.240 τον. γκρός τού 1954.

— Εις Πακιστανούς διαλυτάς έπωλήθη τό κυπριακόν φορτηγόν «Νότος» 2.741 τον. γκρός τού 1950.

— Έπωλήθη εις γιουγκοσλαύσους διαλυτάς το παναμαϊκόν μπάλκ κάρριερ «Πρόβιν-τενες» 12.020 τον. γκρός τού 1959.

— Τό κυπριακόν φορτηγόν «Μέρακ» 2.549 τον. γκρός τού 1955, διελύθη εις Πέραμα.

### ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΙΣ

Διευκρινίζεται ότι έκπρόσωπος τού ύποδο Παναμαϊκήν σημαίαν φορτηγούν «Άλεξάντερ II», τό όποιον συνεβλήθη μετά τού NAT, είναι ό κ. Δημ. Χαλκιάς και όχι ό κ. Γεώργ. Βουρλίδης, ώς έκ παραδρομής άνεγράφη εις τό προηγούμενον τεύχος.

### Ο Κ. ΦΙΚΙΩΡΗΣ ΕΙΣ ΤΟ ΚΟΜΜΙΤΗ

Ο Υπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας κ. I. Φικιώρης θά συναντηθή τήν Δευτέραν εις τό Λονδίνον με τήν διοικησιν τής Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας μετά τής όποιας θά συζητήση θέματα τής ποντού πόρου ναυτιλίας.

Συμφώνως πρός πληροφορίας μας ή διοί-

κησίας τού Κομμίτη έζητησε μεταξύ άλλων νά συζητηθούν θέματα πού άναφέρονται εις τόν νέον όρον τών έγκριτικών πράξεων, τάς δύσχερειας έφαρμογής τού ποσοστού 25% τών άλλοδαπών ναυτικών, τήν συστηματικήν έπαφήν και συνεργασίαν με τό YEN διά τήν άντιμετώπισιν τών σοβαρών ζητημάτων τής ποντοπόρου ναυτιλίας, τήν δημιουργία τής άπαρατήτου ύποδομής διά τήν πραγματοποίησιν δεξαμενισμών και επισκευών πλοίων εις τήν Έλλαδα, τήν λήψιν μέτρων διά τήν άναδιοργάνωσιν τών υπηρεσιών τού ΟΛΠ και άλλων σχετικών όργανων διά τήν ούσιαστικήν έξιπηρέτησιν τών άναγκών τής ποντοπόρου ναυτιλίας και τήν είσαγωγήν συναλλάγματος, τήν λήψιν έπισευτων μέτρων διά τήν έπισευσιν τής διώξεως ένόχων πρός καταστόλην τής πειρατείας κλπ.

Ο κ. Φικιώρης θά αναχωρήση διά τό Λονδίνον τήν Κυριακήν και τήν Τετάρτην 8 Απριλίου θά ομιλήση εις τό διεθνές συνέδριον με θέμα «Χρήμα και πλοία πού όργανώνει τό περιοδικόν «Σητέρηντ».

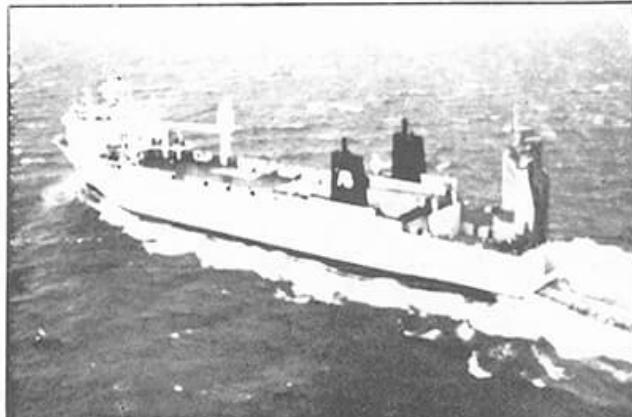
### ΔΙΑΣΧΕΡΗΣ ή ΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΠΑΝΕΞΕΛΕΓΗ Ο Κ. ΔΗΜ. ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ

Ο κ. Δημ. Λεβεντάκης έπανεξελέγη Πρόδρος τής Ένωσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων και διά τήν νέαν περίοδον μετά τάς άρχαιρεσίας τής 18ης Μαρτίου διά τήν έκλογην νέας διοικήσεως, Έπισης έξελέγησαν οικ. κ. Διον. Σταύρου και Σπ. Ρούσσος, Α και Β άντιπροδέρος αντιστοίχων, Γεώργ. Κουρεμένος, γενικός γραμματεύς, Ιωάνν. Μαρκαντωνάκης, ταμίας, Έμμ. Κουτσοφίδης, άναπληρωτής γεν. γραμματεύς και Δ. Άγγελόπουλης, Φώτ. Γεωργόπουλος και Ν. Δημητριάδης, σύμβουλοι.

Όμιλών κατά τήν γενικήν συνέλευσιν έπι τών πεπραγμένων τής διοικήσεως τής Ένωσεως ο κ. Δημ. Λεβεντάκης άνεφθη εις τάς έπιπτωσεις πού είχε ή συνεχιζόμενη παγκόσμιος οικονομική υφεσίας έπι τού έλληνικού μεσογειακού φορτηγού πλοίου, ή θέσις τού όποιου καθίσταται συνεχώς δυσχερεστέρα λόγω τής διογκώσεως τών έξιδδων κινήσεων και τού άθεμιτου άνταγωνισμού τών κρατικών στόλων τών σοσιαλιστικών χωρών ώς και τής άκολουθουμένης παρ' αυτών πολιτι-

## BROSTRÖMS

*Always at  
your service*



### B R O S T R Ö M S

TELEGRAMS: "BROLIN"

GOTHENBURG

EXPRESS CONTAINER RO-RO SERVICE

MEDITERRANEAN / ENGLAND / SCANDINAVIA

and vice versa

BROSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel.: 4521 111

Telex: 21 2558

21 2559

κης διακρίσεως σημαίας κατά τάς κατανομάς τών φορτίων μεταξύ τών χωρών του ίδιου μπλοκ και τών τρίτων χωρών. Έπίσης ύπεγράμμισε τάς δυομενείς συνεχείας έπι τού έλληνικού μεσογειακού φορτηγού λόγω τής συνεχούς ποιοτικής βελτιώσεως τών μεσογειακών χωρών ώς και τών Σκανδιναβών που παρέχουν είς τά πλοια των σημαντικάς οικονομικάς διευκολύνσεις και έπιδοτήσεις ύπο διαφόρους μορφάς ώς καθ λόγω της τάσεως άποκτησεως έθνικών στόλων ύπο τών



άνωτυσομένων χωρών. Είς τά άνωτέρω πρέπει νά προστεθούν ή έπιβολή έπαχθών έπασφαλίστρων είς τό έλληνικόν μεσογειακόν φορτηγόν πλοίον λόγω της μεγάλης ήλικίας του και τά παρουσιαζόμενα καθημερινώς προβλήματα είς τήν έκμετάλλευσίν τών ώς είναι τά λαμβανόμενα συνεχώς ύπο διαφόρων κρατών ή δραγανισμών μέτρα διά τήν προστασίαν τού θαλασσίου περιβάλλοντος άπο τήν ρύπανσιν, ή περιορισμός τών πιστοδοτήσεων όχι μόνον διά τά ναυπηγήσεις άλλα και διά τάς έπισκευάς, ή συστηματική κατασκοφάντησις τής Ναυτιλίας μας ύπο τών άνταγνωστών της, αί καθημερινά δυσχέ-

ρειαί διά τήν έπανδρωσιν τών πλοίων και τά συνεχώς αύστηρότερα μέτρα πού λαμβάνονται έναντιον τών πλοίων κατά τάς διενεργουμένας ύπο τών διαφόρων υπηρεσιών έπιθεωρήσεις και έλεγχους ώς και αί έπιβαλλόμενα αύστηραί κυρώσεις διά της της ιδιοτήτος πλοίων πολλών μεσογειακών χωρών ώς και τών Σκανδιναβών που παρέχουν είς τά πλοια των σημαντικάς οικονομικάς διευκολύνσεις και έπιδοτήσεις ύπο διαφόρους μορφάς ώς καθ λόγω της τάσεως άποκτησεως έθνικών στόλων ύπο τών

Ο Λεβεντάκης έτάχθη έναντιον τών άνωθεν δόθηκαν μεθόδων άντιμετωπίσεως τής καταστάσεως ύπο ωρισμένων πλοιοκτητών (μή άσφαλισις τών πλοίων, μή διενέργεια άποσβεσών, άναβολή είς τήν διενέργειαν ωρισμένων έργασιών κλπ) και ύπεγράμμισε στάθμην.

Πρώτον, πρέπει νά ύπαρξη κατανόησις, όμονοια και συνέννωσις τών προσπαθειών δλων διά νά ισχυροποιηθή η θέσις τού μεσογειακού φορτηγού πλοίου.

Δεύτερον, νά άντικατασταθούν τά μεγάλης ήλικίας πλοια διά τής άποκτησεως νεοτεύκτων ή μικράς ήλικίας ώστε νά αύξηθη ή άνταγνωστική ήκαντης, και,

Τρίτον, νά έπιδεικνύεται φρόνησις, σωφροσύνη, συνέπεια και άποφασιστικότης διά νά άνταπεξέλθη τό μεσογειακόν πλοίον τάς πράγματι δυσχερεις ήμέρας πού διέρχεται.

Κατόπιν ο κ. Λεβεντάκης άνεφέρθη έν λεπτομερεία είς τάς ρυθμίσεις πού έπετεύχθησαν κατά τό διαρρεύσαν έτος κατόπιν τών ένεργειών τής Ένώσεως έπι καιρίων προβλημάτων τού μεσογειακού φορτηγού πλοίου και τών μεσογειακών έφοπλιστων και είς τά έκκρεμη ζητήματα και προβλήματα και ηύχαριστησε τόν Υπουργόν κ. I. Φικιώρην και τόν Γεν. Γραμματέα τού YEN κ. P. Σαρλήν διά τό ένδιαφέρον των ύπερ τού μεσογειακού φορτηγού πλοίου.

### ΑΙ έσωτερικά μεταφοράι

Δι' άποφάσεως τού Υπουργού Ναυτιλίας κ. I. Φικιώρη, δημοσιευθείσης είς τήν Έφεμερίδα τής Κυβερνήσεως, ή ισχύς τής συλλογικής συμβάσεως τών ποντοπόρων πλοίων έπεξετάθη και είς τά μέλη τής ΠΕΜΕΝ, ή όποια ώς γνωστόν δέν έχει ύπογραψει τήν σύμβασιν. Η ΠΕΜΕΝ είς σχετικήν άνακοινώσιν της χαρακτηρίζει τήν τοιαύτην έπεκτασιν ώς αυθαίρετον.

τοβιομηχανικών και βιομηχανιών μεταλλευμάτων.

### Τό ναυτιλιακόν συνάλλαγμα τής «Ελετσον Μαριτάϊμ»

Τό ναυτιλιακόν συνάλλαγμα πού είσηγαν είς τήν Έλλαδα ή έταιρια «Ελετσον Μαριτάϊμ» (Οίκος Χατζηλευθεριάδη) κατά τό 1980 άνηλθεν είς τό ποσόν τών 13.871.000 δολ., αύξηθεν έν σχέσει με τό 1979 (δολ. 9.815.000) κατά 41%. Ένα σημαντικόν μέρος τού άνωτέρω συναλλάγματος έδραχμοποιήθη διά νά καλύψη τάς δαπάνας τετραετούς έπιθεωρήσεως και έπισκευών πλοίων πού έγενοντο είς τόν Πειραιά.

### ΤΟ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ «ANMAR»

#### ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΕΛΛΑΔΟΣ — ANAT. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Συνεστήθη προσφότως είς τόν Πειραιά ή έταιριας «ANMAR SHIPPING CO.» τής όποιας κυρία άποδηλότης είναι ή Πρακτόρευσις Τακτικών Γραμμών και ή πρωθησίσις φορτίων άπο τήν Έλλαδα πρός Κύπρον — Λίβανον — Συρίαν — Αιγαυπτον και Λιβύην, ένω παραλλήλως άσχολεται και με ναυλώσις σκαφών.

Είς τήν «ANMAR» άνετέθη ή άποκλειστική άντιπροσώπευσις τής κυπριακής έταιριας «Overseas Lines» ή όποια θά έκτελη τακτικά γραμμάς πρός Κύπρον — Βρυστόν και Συρίαν με τέσσαρα ίδιοκτητά πλοία της.

Τά γραφεία τής «ANMAR» είναι έγκατεστημένα είς τόν τρίτον δρόφον τού έπι τής άσσου Φίλωνος 91 μεγάρου.

Τηλέφ. 4134202, 4134224, 4134246 και 4134268. Τέλεξ. 21 3306. Τηλέγρ. ANMARSHIP.

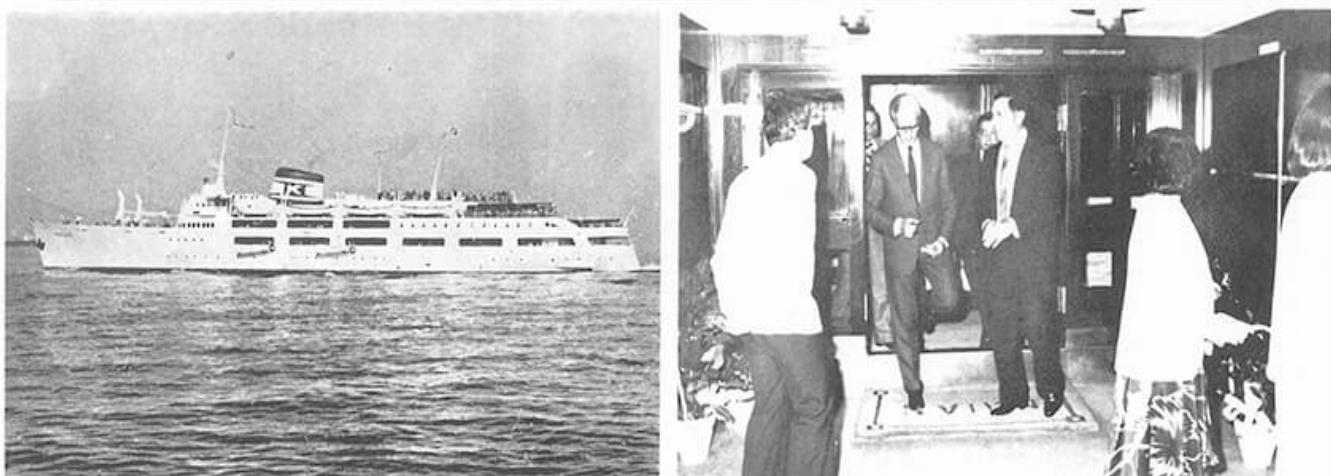
### ΤΕΠΕΚΤΑΣΙΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

Δι' άποφάσεως τού Υπουργού Ναυτιλίας κ. I. Φικιώρη, δημοσιευθείσης είς τήν Έφεμερίδα τής Κυβερνήσεως, ή ισχύς τής συλλογικής συμβάσεως τών ποντοπόρων πλοίων έπεξετάθη και είς τά μέλη τής ΠΕΜΕΝ, ή όποια ώς γνωστόν δέν έχει ύπογραψει τήν σύμβασιν. Η ΠΕΜΕΝ είς σχετικήν άνακοινώσιν της χαρακτηρίζει τήν τοιαύτην έπεκτασιν ώς αυθαίρετον.

### ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ «ΦΟΡΟΥΜ»

Έπεσκεφθησαν προσφάτως τήν Έλλαδα κορυφαία στελέχη τού Διεθνούς Ναυτιλιακού Φόρουμ και έπραγματοποιήσαν διαδοχικάς έπαφάς με τήν κυβέρνησιν, τήν «Ενωσι

## ΤΑ ΕΓΚΑΙΝΙΑ ΤΗΣ ΘΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΕΙΣ ΤΟ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΝ «ΝΑΙΓΑΣ»



Έπι τής εύκαιρια τής ένάρξεως τής θερινής περιόδου τού 1981, ή πλοιοκτήρια έταιρία τού έπιβατηγού «Ναιάς» έδωσε, τήν 16ην Μαρτίου, δεξιώσιν έπι τού πλοίου, τό όποιον ήτο άγκυροβολημένον είς τήν Ακτήν Τασλέπη. Έπι την τελετήν παρέστησαν ή μητροπολίτης Πειραιώς Καλλίνικος, ή ύπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας κ. I. Φικιώρης, ή Γεν. Γραμματέας τού YEN κ. P. Σαρλής, ή πρών ύπουργός κ. Άλ. Παπαδόγυρον, ή Αρχηγός τού Λ.Σ. κ. I. Χρυσανθακόπουλος, βουλευταί, έκπροσωποι τών τοπικών άρχων και τών ναυτιλιακών κύκλων.

Μετά τόν άγιασμόν ώμιλησεν ή πρόεδρος τής Ένώσεως Πλοιοκτητών Ακτοπλοίκων Έπιβατηγών, κ. Μηνάς Σιγάλας, ή όποιος άνεφέρθη είς τάς τεραστίας οικονομικάς δυσχερείας που άντιμετωπίζει τόν άκτοπλοικόν έπιβατηγόν πλοίον τελευταίως, λόγω τής συνεχούς άνατιμήσεως τών καυσίμων και έζητησεν τήν συμπαράστασιν τής πολιτικής διά νά δυνηθῇ νά συνεχίσῃ τό άκτοπλοικόν πλοίον τήν πολύτιμον συμβολήν του είς τήν έξυπηρτησαν τών συγκοινωνιών τής χωράς.

Άνωτέρω: τό έπιβατηγόν «Ναιάς» και ή σφιξις τών κ.κ. Φικιώρη και Σαρλή είς τήν δεξιώσιν.

Έλλήνων Εφοπλιστών και της "Ενωσιν Ναυπηγεισκευαστικών Βιομηχανιών. Ήδη, κατά πληροφορίας, ή Ε.Ε.Ε. άπεδεχθη νά καταστή μέλος του «Φόρουμ», ένων ουζητάται και ή έγγραφη της Ένωσεως Ναυπηγεισκευαστών εις τὸν ἀντέρω όργανισμόν, τοῦ οποίου οι βασικοί στόχοι αναφέρονται εἰς τὴν καθιέρωσιν ἐνός προγράμματος διαλύσεων - ναυπηγήσεων (scrap and build) ἐπί διεθνούς ἐπιπέδου.

### Τό επίμαχον θέμα

Οι πλοιάρχοι και οι Α' μηχανικοί τῶν πλοίων πού εύρισκονται εἰς τὸ ἀγκυροβόλιον τῆς Όδησσοῦ διά την τλεγραφήματος τῶν πρός τὸ Υπουργεῖον, τὴν ΠΝΟ καὶ τὰς Ἔνωσεις Πλοιάρχων καὶ Μηχανικῶν ζητοῦν νά πληροφορηθοῦν ποια είναι τὰ δικαιώματα καὶ αἱ ἀποδοχαὶ τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ Α' μηχανικοῦ μετά τὴν καθιέρωσιν τῆς 40ώρου ἐβδομαδιαίας ἔργασίας καὶ τὴν τροποποίησιν τῶν διατάξεων τῶν σχετικῶν μὲ τὰ Σάββατα καὶ τὰς ἄργιας. Ως ἔχομεν σημειώσει καὶ εἰς προηγούμενον τεύχος, ἀρμόδιον νά ἀπαντήσῃ ἐπί τοῦ ἀντέρω ἐρωτήματος είναι τὸ Υπουργεῖον Ναυτιλίας.

### "Ιδρυσις" Έλληνικοῦ Ναυλομεσιτικοῦ Γραφείου εἰς Νέαν Υόρκην καὶ Πειραιᾶ.

Έλληνικόν ναυλομεσιτικόν γραφείον συνεστήθη προσφάτως εἰς Νέαν Υόρκην, ύπό τὴν ἐπωνυμίαν Douvlis - Ensign Chartering Inc. (76 Beaver street, New York, N.Y. 10005, τηλ. 558-6460, τέλεξ 226125, 226127 καὶ 640124). Πρόεδρος ὁ κ. Γεώργιος Δούβλης.

Ἐπίσης, ἐντός τοῦ Απριλίου θά λειτουργήσῃ εἰς τὸν Πειραιᾶ τὸ γραφείον Seapath Maritime Inc. πού θά ἐκπροσωπεῖ εἰς τὴν Ἑλλάδα τὸ προαναφερθέν γραφείον τῆς Νέας Υόρκης. Ή διεύθυνσις τῆς Seapath είναι: Σκουζέ 1, τηλ. 4510583 καὶ 4527685. Τέλεξ

211416 καὶ 213837. Γενικός Διευθυντής ὁ κ. Νικ. Γ. Ἀλτουβᾶς.

### Δίκη εἰς Λονδίνον

Ἄνεβληθη ἡ δίκη εἰς τὸ Λονδίνον διά τὴν ἐκχυσιν πετρελαιοῦ ἀπό τὴν σύγκρουσιν κατά Μαΐου 1978 τοῦ Ἐλληνικοῦ «Ἐλένην V» καὶ τοῦ Γαλλικοῦ «Ροζαλίν». Τὸ «Ἐλένην V» προήρχετο ἀπό τὸ Ρότερνταμ διά τὸ Γκρακενμάουθ μὲ 16.822 τον. πετρελαιοῦ. Οι πλοιοκτήται ἀπαιτοῦνται ἀπό τοὺς ἀσφαλιστάς 9 ἑκατομ. δολ. καὶ οἱ Γάλλοι ἀπό Ἰμινχαμ διά Ρουέν μὲ 21.993 τον. γαιάνθρακος. Ἀρνοῦνται τὴν ἐνοχὴν τῶν εἰς τὸ ἀτύχημα.

Ἐμφανίζονται οἱ Γάλλοι λέγοντες διτὸ τὸ «Ἐλένην V» δέν είχε ραντάρ. Τὸ Ἀγγλικὸν Δημόσιον ἀπαιτεῖ ἐξ ἑκατομ. δολ. διά ρύπανσιν τῶν ἀκτῶν.

Τὴν 13 Ἀπριλίου θά συζητηθῇ εἰς ιδιαιτέρων συνεδρίασιν πώς θά συνεχισθῇ ἡ υπόθεσις.

### "Εκθεσις αὐτοματισμῶν πλοίων εἰς τὴν Ναυτιλιακὴν Λέσχην Πειραιῶς

Μεταξύ 7ης καὶ 10ης Ἀπριλίου θά πραγματοποιηθῇ, εἰς τὴν Ναυτιλιακὴν Λέσχην Πειραιῶς, ἐκθεσις διαφόρων συσκευῶν αὐτοματισμοῦ πλοίων τῆς Σουηδικῆς ἑταίριας Κόκουμς, τὴν ὥσταν ἀντιπροσωπεύει ἐν Ἑλλάδι ἡ ἑταίρια «ΜΑΡΕΛ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ Α.Ε.».

Τὴν ἐκθεσιν θά ἐγκαινιάσῃ ὁ Γεν. Γραμματεὺς τοῦ YEN κ. Παύλος Σαρλῆς, τὴν Τρίτην, 7ην Ἀπριλίου καὶ θά ἀκολουθήσῃ δεξιώσις.

### ΑΤΥΧΗΜΑ

Τὴν 3ην Μαρτίου θά ἐλάμβανε χώραν ἡ διεξαγωγὴ ἀνακρισεών διά τὴν ἀπώλειαν δύο ναυτικῶν τοῦ 31.622 τον. Παναμαϊκοῦ «Καπετάν Γιώργην» λαβούσαν χώραν κατά τὴν ἔκρηξην τοῦ ἐκ γαιανθράκων φορτίου τοῦ 240 μιλ. ἔξωθεν τοῦ Λάντς τῆς Εντ. Τὸ σκά-

φος προωρίζεται ἀπό Νόβα Σκωτίαν διά Γερμανίαν.

### Δέν ἐπληρώνοντο

Τό 14μελές πλήρωμα τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ «Βίκτορην», 1.200 τον. γκρός ἡγειραν ἀγαγήν εἰς τὸν λιμένα τῆς Σπέτζας διά τὴν ἐπί πταμψην καθυστέρησιν τῆς μισθοδοσίας τους. Οφειλή τοῦ πλοιοκτήτου 72 χιλ. δολ. Πλοιοκτήται ἐμφανίζονται οἱ ἑταῖροι τῆς «Γιουνάιτεντ Γιούροπ Σίππιγκη».

### Τό νέον, ιδιόκτητον κτίριον τῆς Εθνικῆς Τραπέζης εἰς Λονδίνον

Ο διοικητής τῆς Εθνικῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος, κ. Ε. Χριστοδούλου, ἐνεκανίσας τελευταίως τὸ νέον ιδιόκτητον κτίριον εἰς τὸ οποίον ἔχει ἐγκατασταθεῖ τὸ κεντρικὸν κατάστημα τῆς Τραπέζης εἰς τὸ Σίτυ τοῦ Λονδίνου (50, Saint Mary Axe, London E.C.3).

Τὸ κεντρικὸν κατάστημα τοῦ Λονδίνου, μὲ ἐνεργητικὸν 800 περίπου ἑκατομ. δολλαρίων, είναι ἡ μεγαλύτερα μονάς τῆς Εθνικῆς Τραπέζης εἰς τὸ ἔξωτερικόν καὶ συμπληρώνει ἐφέτος 85 ἑπτή λειτουργίας. Εἰς τὸ Λονδίνον λειτουργούν δύο ἀκόμη καταστήματα τῆς Εθνικῆς Τραπέζης.

### 'Αντιπροσωπεία τῆς Y-ARD ἐν Ελλάδι

Ο ἐν Γλασκώβῃ ἐδρεύον ναυτιλιακός καὶ τεχνικός συμβουλευτικός ὄργανισμός Y-ARD, τοῦ ὄμιλου Γιάρρου, διώρισε τὸν γενικὸν διευθυντήν τῆς Πειραιϊκῆς ἑταίριας «Καμίνκο», κ. Γεώργιον Σ. Καμίνην, ἀντιπρόσωπον τοῦ διά την Ἑλλάδα. Ο κ. Μ. Σκούταρης ἔξακολουθεῖ νά ἐνεργή ὡς αὐτόδεσμος μὲ τοὺς "Ελληνας ἐφοπλιστάς τοῦ Λονδίνου.

### Διά Πειραιᾶ

Ἐπί τοῦ Ελληνικοῦ όχηματοφόρου «Μπία» ἐφορτώθησαν εἰς τὴν Σέταν ὁδοποιοί



MEDOV is known  
for dependability 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 SHIOPOWNER AND CHARTERER • GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING WITH ITALIAN CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • CHARTERING, SALE AND PURCHASE BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • TRAVEL AND TOUR OPERATORS.

Head Office: GENOA — VIA XX SETTEMBRE 29

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

OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE

ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION

NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

ητικά μηχανήματα με προορισμό τον Πειραιά. Πρόκειται διά 24 μηχανήματα, έξι ών 4 μπουλντόζας τών 30 τόννων έκαστη, 5 έκαστα φερίες τών 30 τόννων, 3 κομπρεσέρ τών 30 τόννων και 3 καθαριστήρες τών 30 τόννων. Το σύνολόν των υπερβαίνει τους 700 τόννους και έφθασαν διά θαλάσσης εις την Σέταν με προέλευση την Γάνδην έπι πλοίου της έταιριας Μερτζάριο και προορίζονται δι' οδικάς έπισκευας.

## — ΕΚΔΟΣΕΙΣ —

### "THE FISCAL REGIME FOR SHIP OWNERSHIP FIRMS IN THE EEC"

'Υπό καθηγητού I. Τζωάννου (ΑΣΟΕΕ)

'Η μελέτη άξιολογεί συγκριτικώς το δημοσιονομικό καθεστώς (φορολογία και έπιδοτήσεις) για τις έφοπλιστικές έπιχειρήσεως στις χώρες της ΕΟΚ.

'Ο σκοπός της είναι διττός. Πρώτα, ή μελέτη θέλει νά έλεγχει κατά πόσον εύσταθε ή άποψη, πού προβάλλεται από πολλούς κύκλους στην 'Ελλάδα και τό έξωτερο, διττό οι έλληνικές έφοπλιστικές έπιχειρήσεις έχουν χαμηλότερη φορολογική έπιβάρυνση από τις άντιστοιχες στις άλλες χώρες της ΕΟΚ. Δεύτερον, ή μελέτη έπιδικει νά έντοπισει τις έπιπτωσεις των διαφορετικών συστημάτων φορολογίας και έπιδοτήσεων από το κράτος για την μορφολογία και την άνταγωνιστικότητα των έφοπλιστικών έπιχειρήσεων.

'Γιά τούς σκοπούς αύτούς ό συγγραφέας συνέλεξε και ταξινόμησε δλα τα στοιχεία σχετικά με την φορολογία και τις έπιδοτήσεις των έφοπλιστικών έπιχειρήσεων στις έξης χώρες: Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Δανία, 'Ελλάς, 'Ηνωμένο Βασίλειο, Ιταλία και Όλλανδία.

'Από την ταξινόμηση των στοιχείων άποκαλύφθηκαν οι έξης τέσσερις γενικές κατηγορίες συστημάτων φορολογίας: (α) φορολογία επί των κερδών πού ισχύει σε όλες τις χώρες έκτασης από την 'Ελλάδα, (β) φορολογία επί της καθαρας θέσεως της έπιχειρήσεως πού ισχύει στη Γερμανία επί πλέον της (α), (γ) φορολογία σύμφωνα με το μέγεθος και την ήλικια του πλοίου πού ισχύει στην 'Ελλάδα και (δ) φορολογία με βάση τον άριθμο των άπασχολουμένων άτομων ή τών έργατων δαπανών, πού ισχύει σε όλες τις χώρες.

'Οι ύπαρχουσες κρατικές έπιδοτήσεις ταξινομήθηκαν σε τρεις βασικές κατηγορίες, (α) φορολογικές άπαλλαγές (β) δμεσες χρηματικές ένισχυσεις και (γ) χαμηλότοκες πιστώσεις.

'Άπο την άξιολόγηση των στοιχείων διαπιστώνται διττό οι έλληνικές έφοπλιστικές έπιχειρήσεις άντιθετα από τις λοιπές κοινοτικές, δεν άπολαμβάνουν καμμιάς κρατικής έπιδοτήσεως. 'Έξαλλου τό φορολογικό σύστημα γιά τις έλληνικές προκαλεί μιά σταθερώς αύξανομένη έτήσια έκταμμάση πρός το δημόσιο, ένα στις άλλες ό συμψηφισμός ζη-

μιών και κερδών σέ συνδυασμό με τις έπιδοτήσεις καταλήγει στό νά είναι αύτές τις περισσότερες φορές άπολυτηριος χρημάτων από το δημόσιο. Χαρακτηριστικά διδεται τό παράδειγμα έννεα βρεταννικών έφοπλιστικών έπιχειρήσεων πού για το 1978/79 κάτω από το βρεταννικό σύστημα είχαν άπολαύσει σημαντικά χρηματικά άφελη από το Βρεταννικό δημόσιο, ένω άν τα πλοία τους ήταν ύπο την έλληνη σημαία θά άντιμετωπίζαν αύτές μά σημαντική έκταμμάση γιά φόρους καί εισφορές στό KNE.

'Για τούς λόγους αύτούς, οι έλληνικές έφοπλιστικές έπιχειρήσεις, όχι μόνο δέν πρέπει νά θεωρούνται διττές έχουν φορολογικό πλεονέκτημα, αλλά άντιθετα διττές βρίσκονται σε μειονεκτική θέση έναντι των έταιρων τους στήν ΕΟΚ.

'Σχετικά με τις έπιπτωσεις τών συστημάτων φορολογίας και έπιδοτήσεων οι έπιπτωσεις τους για τη μορφολογία και άνταγωνιστικότητα συνοψίζονται ως έξης:

α) Τό έλληνικό σύστημα είναι από στήν έφαρμογή του και οικονομικά ούδετερο, με την έννοια διττές διακρίσεις άναμεσα σε συντελεστές παραγωγής.

β) Αντίθετα τά συστήματα στίς άλλες χώρες ένθαρρουν τήν υποκατάσταση τής έργασίας με κεφαλίο. Αυτό δηληγεί σε νεώτερους και υψηλότερης τεχνολογίας στόλους, αλλά και σε πλεονάζουσα χωρητικότητα με τις γνωστές άνευπιμούτες παρανέργειες.

γ) Τά συστήματα στίς άλλες χώρες αντικεντούνται στίς άρχες τού έλευθερου άνταγωνισμού γιατί ώφελούν τις έφοπλιστικές έπιχειρήσεις πού έχουν βίον άρκετών έτων και όχι τις νέες. Επίσης τά συστήματα αυτά ώφελούν τις έπιχειρήσεις πού έχουν κι' δλλες δραστηριότητες έκτος από τις έφοπλιστικές.

δ) Οι έλληνικές έφοπλιστικές έπιχειρήσεις έχαιτιας τών ύψηλοτέρων αύξησεων στό έργατικο τους κόστος συγκριτικά με τις άλλες κοινοτικές και τού γεγονότος διττές έχουν ύψηλότερη συγκριτικά κόστος κεφαλίου από έλλειψη έπιδοτήσεων έχουν άρχισει νά έρχονται σε μειονεκτική θέση από άποψης άνταγωνιστικότητος.

### PLATO REPORT 1980

Σέ μια έξαιρετικώς έπιμελημένη έκδοση έκκλικοφόρησε ή έτησία έκθεση τού οίκου R. S. PLATOU για το έτος 1980. Τό τεύχος, στίς 32 του σελίδες, περιέχει πλήρη σκιαγράφηση τής καταστάσεως τής ναυλαγοράς και τής ναυπηγικής βιομηχανίας στό χρόνο πού πέρασε, καθώς και ειδικές έκθεσεις για τέσσερα, μικτά, όχηματοφόρα, φορτηγά, κοντέινερς, πλωτά γεωτρύπανα, διαλύσεις. Επίσης ένδιαφέροντα δράμα για τούς νέους κανονισμούς τού IMCO και τήν άνασκόπηση και τις προοπτικές τής οικονομίας και τού έμποριου.

### Ελάβαμε:

— Τό πολυγραφημένο τεύχος τής πρώτης

τριμηνίας τού 1981 τού περιοδικού τού Πανελλαδικού Συλλόγου Γυναικών και Οικογενειών ναυτικών, με τόν άπολογισμό τού διμήνου και σχόλια γιά τό συνέδριο Ο.Γ.Ε., τήν έπισκεψη τού 'Υπουργού Ναυτιλίας, τό κακοποιημένο παιδί και τις διμερείς συμβάσεις. Στό τέλος σύντομες ειδήσεις.

— Τό τεύχος Μαρτίου — Μαΐου τού περιοδικού τής 'Περιηγητικής' με πλούσια έκδρομη υλή και τόν έκδρομο προγραμματισμό 'Απριλίου — Μαΐου.

### ΑΝΩΡΑΚΑΣ

### ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΔΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

'Η Σέλλ είς ειδικόν τεύχος, πλήρως τεκμηριωμένον, άσχολεται με τό μέγα ζήτημα τού γαιάνθρακος. Πίνακες και γραφικά άναπτραστάσεις κοσμούν τό τεύχος αύτό, οπερ λίαν έπικαιρως έρχεται νά ένημερώση και τό εύρυτερον έδω κοινόν έπι τού σοβαρωτάτου αύτού θέματος τής ένεργειας διά τό μέλλον. Πρός τόν γαιάνθρακα στρέφεται και πάλιν ή 'Ανθρωπότης. Λίαν έπικαιρως έρχεται ή ένημερωτική αύτή έκδοσις τής Σέλλ.

## — ΠΕΝΘ —

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. ΚΟΛΥΜΒΑΣ



Τά 'Ναυτικά Χρονικά' έχασαν ένα έκλεκτόν συνεργάτην των. 'Από μακρών έτων — δεκαετηρίδων — ό Γεώργιος Ι. Κολύμβας, θεμιστοπόλος διακεκριμένος, συνειργάστηκε εις τήν σελίδα τών νομικών περί τήν Ναυτιλίαν θέματων, δσον και έπι παντός θέματος άναφερομένου εις τό πλοίον και τούς άνθρωπους του.

Βαθύς γνώστης, από πατρικής παραδόσεως, ως, τών νομικών θεμάτων, κατείχε τήν θέσην τού νομικού συμβούλου τής 'Ενώσεως Έφοπλιστών, τήν όποιαν πράγματι έ.

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

λάμπρυνε. Διακεκριμένη νομική φυσιογνωμία είς τα τοῦ ναυτικοῦ ίδια δικαίου, άπετέλει δι' ολούς τούς παρί τὴν ναυτιλίαν ἀσχολουμένους πραγματικήν αὐθεντίαν.

Προώρως κατέλιπε τὸν πρόσκαιρον αὐτὸν κόσμον. Ηὐτούχησε πάντως νά κερδίσῃ τὴν ἀναγνώρισιν. Ὁ Γεώργιος Ι. Κολύμβας ὑπῆρξε μία αύθεντια διά τὸ ναυτικὸν δίκαιον. Ἡ ἀπώλεια του είναι πλήγμα διά τούς περὶ τὴν θάλασσαν ἀσχολουμένους. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» κλαίουν τὸν χαμόν συνεργάτου πολυτίμου καὶ φίλου.

Πρός τὴν βαρυπενθούσαν οἰκογένειάν του εὐχόνται τὴν ἔξι ψήφους παρηγορίαν. Ὁ καλός οἰκογενειάρχης θά τῆς λείψη.

### ΨΗΦΙΣΜΑ

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων Εφοπλιστῶν συνελθόν ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ ἀγγέλματι τοῦ ἀδοκήτου θανάτου τοῦ ἐπί εἰκοσαετίαν διατελέσαντος προϊσταμένου τῆς Νομικῆς 'Υπηρεσίας τῆς 'Ενώσεως

### ΓΕΩΡΓΙΟΥ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑ

ἐπιφανοῦς νομικοῦ καὶ ὑψίστας πρός τὴν ναυτιλίαν καὶ τὸν ἐφοπλισμὸν ὑπηρεσίας προσφέραντος, ἀκούσαν καὶ τοῦ Προέδρου αὐτοῦ κ. Ἀριστ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ ἔξαραντος τὴν προσωπικότητα τοῦ μεταστάντος.

'Αποφασίζει ὅμοφώνως δύως:

- Διαβιβασθοῦν πρός τοὺς οἰκείους αὐτοῦ τὰ συλλυπητήρια τῆς 'Ενώσεως.
- Παραστοῦν ὁ Πρόεδρος μετά Μελῶν τῆς Διοικήσεως εἰς τὴν κηδείαν αὐτοῦ.
- Κατατεθή στέφανος ἐπὶ τῆς σοροῦ τοῦ ἐκλιπόντος.
- Διατεθοῦν ὑπέρ ἀγαθοεργῶν σκοπῶν δρχ. δέκα πέντε χιλιάδες (15.000) εἰς μνήμην τοῦ μεταστάντος.
- Δημοσιευθή τὸ παρόν διά τοῦ ναυτιλιακοῦ τύπου.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 16ῃ Μαρτίου 1981

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ  
ΑΡΙΣΤ. Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

### ΨΗΦΙΣΜΑ

#### ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Τὸ Διοικοῦσα Ἐπιτροπὴ τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος, συνελθόντας ἐκτάκτως σήμερον τὴν 16ην Μαρτίου 1981, μετά τῷ θλιβερῷ ἀγγέλμα τοῦ ἀδοκήτου θανάτου τοῦ διακεκριμένου νομομαθοῦς ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΟΛΥΜΒΑ, διατελέσαντος ἐπὶ μακράν σειράν ἐτῶν ὡς Γενικοῦ Γραμματέως τοῦ Ν.Ε.Ε., Διαιτητοῦ καὶ ἐπιλέκτου μέλους τῆς Νομικῆς αὐτοῦ Ἐπιτροπῆς καὶ ἀφοῦ ἡ κούση τὸν Πρόεδρον αὐτῆς, ὁ ὥστις ἐξῆρε τὴν προσωπικότητα καὶ τάς ἀρετάς τοῦ μεταστάντος, ὡς καὶ τάς ἀνεκτιμήτους ὑπηρεσίας τάς ὥστις οὔτος προσέφερε εἰς τὴν 'Ελληνικὴν ναυτιλίαν μὲ τὴν διακρίνουσαν τούτον βαθεῖαν ἐπιστημονικὴν κατάρτισιν καὶ τὴν ἐπὶ ναυτιλιακῶν θεμάτων ἔξειδικευμένην πείραν του.

### ΨΗΦΙΖΕΙ

"Οπως:

- α) Διαβιβασθοῦν πρός τούς οἰκείους τοῦ ἐκλιπόντος τὰ συλλυπητήρια τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος.
- β) Κατατεθή στέφανος.
- γ) 'Αργήσουν τὰ Γραφεῖα τοῦ Ν.Ε.Ε. κατά τὴν ὥραν τῆς κηδείας.
- δ) Διατεθή ποσὸν 15.000 δραχμῶν εἰς μνήμην του διά φιλανθρωπικούς σκοπούς.
- ε) Δημοσιευθή τὸ παρόν ψήφισμα διά τοῦ τύπου καὶ εἰς τὸ ἐκδιδόμενον ύπό τοῦ Ν.Ε.Ε. Δελτίον.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Ν.Ε.Ε.  
ΝΙΚΟΣ Λ. ΝΟΜΙΚΟΣ

### ΕΚΤΑΚΤΟΣ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣ Δ.Σ. ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ἐν Πειραιεῖ σήμερον τὴν 17ην Μαρτίου 1981, ἡμέραν Τρίτην καὶ ὥραν 10.30 καὶ ἐν

τοῖς γραφείοις τῆς 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοίων, τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς 'Ενώσεως συνελθόν ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ θλιβερῷ ἀγγέλματι τοῦ ἀδοκήτου θανάτου τοῦ Γεωργίου ΚΟΛΥΜΒΑ, Γενικοῦ Γραμματέως τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος ἐπὶ μακράν σειράν ἐτῶν, ἐπιλέκτου Μέλους τῆς Νομικῆς 'Επιτροπῆς Ν.Ε.Ε., διαπρεπούς νομομαθοῦς καὶ δικηγόρου ἔξειδικευμένου εἰς Ναυτιλιακά θέματα, καὶ παλαιοῦ καὶ διακεκριμένου Μέλους τῆς 'Ενώσεως μας, δοτις δλως ἔξαιρέτους ὑπηρεσίας προσέφερεν εἰς τὴν ἐν γένει 'Ελληνικὴν Έμπορικὴν Ναυτιλίαν, ἀκούσαντος τοῦ Προέδρου καὶ τῶν λοιπῶν Μελῶν τοῦ Δ.Σ. αὐτοῦ οἵτινες ἔγκωμιασαν τάς ἀρετάς τοῦ μεταστάντος

### ΨΗΦΙΖΕΙ:

"Οπως:

- α) Ἐκφρασθοῦν εἰς τὴν οἰκογένειαν τοῦ θανόντος τὰ συλλυπητήρια τῆς 'Ενώσεως.
- β) Σύσσωμενον τὸ Δ.Σ. παρακολοθήση τὴν κηδείαν τοῦ ἐκλιπόντος.

γ) Ἀντί στεφάνου, κατατεθή τὸ ποσὸν τῶν πέντε χιλιάδων (5.000) δρχ. ὑπέρ ἀγαθοεργῶν σκοπῶν τοῦ Οίκου Ναύτου καὶ

δ) Δημοσιευθή τὸ παρόν ψήφισμα διά τοῦ Ναυτιλιακοῦ τύπου.

Ο Πρόεδρος  
Δ.Ν. ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ

Ο Γεν. Γραμματέυς  
Γ.Σ. ΚΟΥΡΕΜΕΝΟΣ

### ΨΗΦΙΣΜΑ

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων Εφοπλιστῶν, συνελθόν ἐκτάκτως ἐπὶ τῶν ἀγγέλματι τοῦ ἀδοκήτου θανάτου τοῦ διακεκριμένου Μέλους τῆς

Στεφάνου Διαμαντῆ ΠΑΤΕΡΑ

ἐπιφανοῦς έφοπλιστοῦ καὶ γόνου παραδο-



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ  
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 · 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΤΕЛЕΞ : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387

σιακής έφοπλιστικής οίκογενειάς των Οίνουσών, υψίστας ύπηρεσίας προσφέραντος εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ἀκούσαν καὶ τοῦ Προέδρου αὐτοῦ κ. Ἀριστομένη ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ ἔξαραντος τὴν προσωπικότητα τοῦ μεταστάντος.

Ἀποφασίζει ὁμοφώνως ὅπως:

— Διαβιβασθούν πρὸς τοὺς οἰκείους αὐτοῦ τὰ συλλυπητήρια τῆς Ἐνώσεως.  
— Παραστοῦν ὁ Πρόεδρος μετὰ Μελῶν τῆς Διοικήσεως εἰς τὴν κηδείαν αὐτοῦ.  
— Κατατεθή στέφανος ἐπὶ τῆς σοροῦ τοῦ

ἐκλιπόντος.

— Διατεθούν ὑπέρ ἀγαθοεργῶν σκοπῶν δρχ. εἴκοσι χιλιάδες (20.000), εἰς μνήμην τοῦ μεταστάντος.

— Δημοσιευθῆ τὸ παρόν διά τοῦ ναυτιλιακοῦ Τύπου.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 18ῃ Μαρτίου 1981  
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ  
ΑΡΙΣΤ. Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ.

Ἡ Λιβερία προτείνει νέας ἀποφάσεις τοῦ IMCO μὲ τὴν συνεργασίαν καὶ τῶν νηογνωμόνων διά νά ἀποφευχθοῦν εἰς τὸ μέλλον παρόμοια ἀτυχήματα.

Εἰς τὴν τριετίαν πού παρῆλθε ἀπό τὴν βύθισιν τοῦ «Ἀμόκο Καντίζ» ἀρκετά προσπάθειαὶ ἔχουν γίνει πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆν. Τὸ ρυμουλκόν πού ἔσπευσε πρὸς βοηθείαν του δὲν ἦτο ἀρκετά ισχυρόν καὶ οἱ Γάλλοι κατεσκεύασαν δύο ισχυρότατα ρυμουλκά τὰ οποῖα εἶναι μονίμως ἐγκατεστημένα εἰς τὰς δυτικὰς ἀκτὰς τῆς χώρας καὶ πλησίον τῆς Μάγχης. Βελτιώσεις, ἐπίσης, ἔχουν σημειωθεὶς εἰς τὰ συστήματα πηδαλιουχίας τῶν μεγάλων σκαφῶν καὶ σήμερον εἶναι ἀπίθανον νά συμβούν ἀτυχήματα ἀπό αὐτήν τὴν αἰτίαν. Σοβαραὶ ἔρευναι ἔχουν πραγματοποιηθεὶς καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν βελτιώσεως τοῦ συστήματος ποντίσεως τῆς ἄγκυρας διά νά συγκρατοῦν τὰ παρασυρόμενα πρὸς τὰς ἀκτὰς σούπερ-τάνκερς. Σημειώτεον διὰ διά τοῦ πλοίαρχος τοῦ «Ἀμόκο Καντίζ» προσεπάθησε νά συγκρατήσῃ τὸ σκάφος διά ποντίσεως τῆς ἄγκυρας, ἀπεκόπη ἡ ἀλισσος.

Αἱ Γαλλικαὶ ἀρχαὶ ἀπηγόρευσαν ἑκτοτε τὴν ναυσιπλοίαν μεγάλων, ἐμφόρτων σκαφῶν πλησίον τῶν ἀκτῶν, διά νά μειωθοῦν αἱ πιθανότητες παρομοίων ἀτυχημάτων. Πάντως, τὰ μεγάλα τάνκερα θά ἔξακολουθησούν νά βυθίζονται καὶ νά ρυπαίνουν τὰς ἀκτὰς, ἀπό διαφόρους αἰτίας, δημοσίευσαι καὶ ἀπό τὸν ἀκολουθοῦντα πίνακα πού ἀναφέρεται εἰς τὰς βυθίσεις σκαφῶν ἀνω τῶν 200.000 τον. d.w. πού συνέβησαν ἀπό τῆς ἐμφανίσεως τῶν μεγαθηρίων αὐτῶν εἰς τοὺς ὕκεινούς:

Τὸ συμπέρασμα τῆς ἔκθεσεως τῆς λιβεριανῆς ἀνακριτικῆς ἐπιτροπῆς ἡτο διὰ ἀπαξ καὶ ὑπέστη ἀνεπανόρθωτον βλάβην τὸ πηδαλίον, ἡ τραγωδία ἡτο ἀναπόφευκτος.

Τὸ συμπέρασμα τῆς ἔκθεσεως τῆς λιβεριανῆς ἀνακριτικῆς ἐπιτροπῆς ἡτο διὰ ἀπαξ καὶ ὑπέστη ἀνεπανόρθωτον βλάβην τὸ πηδαλίον, ἡ τραγωδία ἡτο ἀναπόφευκτος.

Οἱ ὄτυχης πλοίαρχος τοῦ σκάφους, ὁ Ἰταλός Πασκουάλης Μπαρντάρι, διέπραξε ἐν συνεχείᾳ σφάλματα, ἀλλὰ καὶ χωρίς αὐτά τὸ πλοίον ἡτο καταδικασμένον. Τὴν ἀποφινήν αὐτῆν τῆς ἔκθεσεως, δὲν πρόκειται ἀσφαλῶς νά συμμερισθοῦν οἱ Γάλλοι, οἱ όποιοι διώκουν τὸ σκάφος διὰ σοβαράς ἀποζημιώσεις. Πάντως, αἱ λιβεριαναὶ ἀρχαὶ ἐπέστρεψαν εἰς τὸν πλοίαρχον τὸ δίπλωμα του, τὸ ὃ ποίον ἀρχικῶς τοῦ εἶχον ἀφαιρέσει.

Ἡ ἔκθεσις συμπεριένει διὰ ὑπῆρχε κάποια σύγχυσις δύον ἀφέωρα τὴν εὐθύνην τοῦ πλοίαρχου, ἀλλ' ἡ σύγχυσις αὐτή δέν ηύθυνετο διά τὴν ἀπώλειαν τοῦ γιγαντιαίου πετρελαιοφόρου. Προσθέτει, ἐπίσης, διὰ αἱ Γαλλικαὶ ἀρχαὶ δέν συνειργάσθησαν μὲ τὰς λιβεριανὰς ἀρχαὶ διὰ τὴν ἐξακρίβωσιν τῶν πραγματικῶν αἰτίων πού ὡδήγησαν εἰς τὴν προσφέραν τοῦ σκάφους.

Τὸ «Ἀμόκο Καντίζ», δύμας, ἡτο μόλις τεσσάρων ἑτῶν, πολύ καλώς συντηρημένον καὶ τὸ πλήρωμά του καλώς ἐκπαιδευμένον. Ἐπί

Έτος	Όνομα πλοίου	τον.d.w.	αιτία βιθ.
1969	Μαρπίσα	206.805	ἐκρηκτις
1973	Γκόλαρ Πατρίσια	216.326	"
1975	Μπεργκέ Ιστρα	227.556	"
1976	Όλυμπικ Μπρέιβρι	277.599	προσφ.
1978	Ἀμόκο Καντίζ	233.690	"
1979	Άνδρος Πατρία	218.605	ἐκρηκτις
	Άτλας Τιτάν	212.751	πυρκαϊα
	Αιτζίαν Κάπταιν	210.257	σύγκρ-
	Άτλαντικ Εμπρες	292.666	ρουσις
	Μπεργκέ Βανγκα	227.912	ἐκρηκτις
	Ἐνερτζι		
	Νητερμπενησον	321.186	
1980	Σάλει	215.000	"
	Μαρί Άλεξανδρα	236.000	"
	Άλμπαχά Μη.	239.410	"
	Μυκήναι	238.889	"
	Ἐνερτζι		
	Κονσαντρέισον	212.269	ἐκόπη εἰς δύο

ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ: Κατά τὴν διάρκειαν ἐμφόρτου ταξιδίου του ἀπό Κωνσταντζία διά Τζέντα, παρέμεινεν ἀκυβέρνητον εἰς ἀπόστασιν 130 μιλίων ἐξωθι τῆς Κύπρου, λόγω βλάβης ὅλων τῶν γεννητριῶν. Τὸ φορτηγόν «Ταξιάρχη», τῶν ιδίων πλοιοκτητῶν, ἐσπευσεν εἰς βοηθείαν καὶ ἐρρυμούλκησε τὸ ἀκυβέρνητον σκάφος εἰς Λεμησόν δι' ἐπι-

## ΠΟΥ ΩΦΕΙΛΕΤΟ Η ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ «ΑΜΟΚΟ ΚΑΝΤΙΖ»

### Η ΤΕΛΙΚΗ ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΣ ΑΝΑΚΡΙΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τρία ἔτη μετά τὴν προσφάρξιν τοῦ σούπερ-τάνκερ «Ἀμόκο Καντίζ» εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Βρεττάνης, ὁ δικαστικός ἄγων διά τὸ ποσόν ἀποζημιώσεως πού προεκάλεσεν ἡ ρύπανσις μόλις ἀρχίζει. Μολονότι ἡ Γαλλία ἔχει προσυποράψει τὴν σύμβασιν τοῦ IMCO περὶ Ἀστικῆς Εὔθυνης, ἡτος περιορίζει τὸ ποσόν πού δύναται νά ἀπαιτηθῇ διά ζημίας ἐκ ρυπάνσεως, αἱ Γαλλικαὶ ἀρχαὶ κατέφυγον εἰς τὰς ἀμερικανικὰ δικαστήρια, μὲ τὴν ἐλπίδα νά ἐπιτύχουν ὑψηλοτέραν ἀποζημιώσιν. Αἱ ἀγωγαὶ κατὰ τοῦ σκάφους ἀνέρχονται εἰς τὸ συνολικόν ποσόν των 1,9 δισεκ. δολλαρίων.

«Ἡ λιβεριανὴ ἀνακριτικὴ ἐπιτροπή, εἰς τὴν τελικὴν τῆς ἔκθεσιν, ἡτος ἔξεδόθη προσφάτως, ἐπισημαίνει διὰ ἀφ' ἡς στιγμῆς ὑπέστη βλάβην τὸ συστῆμα πηδαλίου ἡτο ἀναπόφευκτος ἡ προσφάρξις — ἀλλ' ἐπικρίνει τὰς Γαλλικάς ἀρχαὶ διὰ τὴν ἀπροθυμίαν τῆς νά συνεργάσθων εἰς τὴν ἀνάκρισιν.

«Ἐνα μεγάλον μέρος τῶν 220.000 τον. πετρελαίου πού μετέφερε τὸ σκάφος παρεσύρθη εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Βρεττάνης, προκαλέσαν τεραστίας καταστροφάς εἰς τὴν θαλασσίαν πανίδα καὶ τὰς τουριστικάς παραλίας.

«Ἄρχικῶς αἱ Γαλλικαὶ ἀρχαὶ προσεπάθησαν νά ἀποδώσουν τὸ ἀτύχημα εἰς τὸ γεγονός, διὰ τὸ πλοίον ἔφερε λιβεριανὴ στηθανατική παρεσύρθη εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Βρεττάνης, προκαλέσαν τεραστίας καταστροφάς εἰς τὴν θαλασσίαν πανίδα καὶ τὰς τουριστικάς παραλίας.

«Τὸ «Ἀμόκο Καντίζ», δύμας, ἡτο μόλις τεσσάρων ἑτῶν, πολύ καλώς συντηρημένον καὶ τὸ πλήρωμά του καλώς ἐκπαιδευμένον. Ἐπί

TELEGRAPHIC ADDRESS: STAMATIOU

TELEX: 18080 AR

PHONE: 33-0867, 33-3836

NIGHT: 33-3188

## GEORGE A. STAMATIOU

(ex TAKIS CONTOGEORGIS)

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

BUENOS AIRES, VENEZUELA 691



## Θαλάσσια ἀτυχήματα

σκευάς.

**ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ:** 'Αφίχθη εις Σιμπενίκ τήν 7ην Μαρτίου μέζημας εις τήν βοηθητικήν μηχανήν και τήν γεννήτριαν πού ύπεστη εις Τάμπα τόν Ιανουάριον κατά τήν φόρτωσήν του. 'Επειθεωρήθη και έπραγματοποιήθησαν προσωριναί επισκευαί.

**ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΛΕΙΖ:** 'Αφίχθεν εις Σιμπενίκ τήν 6ην Μαρτίου από Κπέμε άνεφερε ζημίας εις τόν κύλινδρον Νο 4 της πρωστήρου μηχανής. 'Ανελήφθησαν έπισκευασί. Τήν 15ην Μαρτίου άπειλευσε δι' Αύγούσταν.

**ΑΙΓΑΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ:** 'Αφίχθεν εις Κολόμπο τήν 14ην Μαρτίου από Χιροσίμα, άνεφερε ζημίας εις τήν μηχανήν.

**ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΤΑΡ:** 'Επειθεωρήθη ένν δεξαμενή εις Παλέρμο, λόγω προσκρούσεως έπι προβλήτος. 'Υπεστη κάμψην και θραύσιν τών πτερυγίων τής έλικος και ζημίας εις τόν τελικόν άνον. Μερικώς μόνιμοι και μερικώς πρόχειροι επισκευαί έπειλευσαν εις Παλέρμο. Τήν 12ην Μαρτίου άπειλευσε διά Γιβραλτάρ.

**ΑΡΙΑΔΗΝΗ:** 'Από Δουνκέρκη διά Μεξικόν έμφορτον, άνεφερε μετατόπισιν τού έκ σωλήνων φορτίου τού λόγω κακοκαιρίας και έζητησε καταφύγιον εις λιμένα τών Αζορών όπου άφιχθη τήν 23ην Μαρτίου.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.:** 'Αφίχθη εις Φόρμια τήν 10ην Μαρτίου από Πειραιά πρός παραλαβήν φορτίου ζωτροφών, άλλα κατά τό δυνογμά τών κυτών διεπιστώθη παρουσία ύδατος εις αυτά άπό τάς σεντίνας. 'Έπραγματοποιήθησαν έπισκευαί αι όποια διήρκεσαν ήμερας τινάς, μέ αποτέλεσμα νά άπολέση τό σκάφος τάς ήμερομηνίας φορτώσεως.

**ΓΚΡΕΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΖ:** 'Αποπλεύσαν έκ Φρήμαντλ τήν 9ην Μαρτίου διά Πόρτ Πιρί, έπειστρεψε τήν έπομένην εις Γκείτ ρόδος, λόγω ζημιών εις τόν λέβητα. 'Ο λέβητος έξηρμόθη και τό σκάφος άπειλευσε τήν 11ην Μαρτίου μέ προσπικήν τελέσεως έπισκευών εις Σιγκαπούρην.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ:** 'Αφίχθη εις Θεσσαλονίκην τήν 5ην Μαρτίου, από Βεγγάζην μέ γενικόν φορτίον και σωλήνας. Τήν 18ην Μαρτίου έπειβάσθη ά πλοηγής, άλλα κατά τήν είσοδόν του εις τόν έσωτερον λιμένα μετετοπίσθη τό φορτίον τού καταστρώματος προκαλέσαν κλίσιν 35°. Τή βοηθεία τεσάρων ρυμουλκών έξεφορτώθη μέρος τού φορτίου και ή κλίσις έμειώθη εις 9°.

**ΕΘΝΟΣ:** Εις Χακοντάτε τήν 17ην Μαρτίου έζητησεν έπιθεώρησιν λόγω ζημιών εις τά έλάσματα.

**ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ:** 'Υπεστη ζημίας εις τήν μηχανήν έξι άμελειάς τού πληρώματος τήν 11ην Φεβρουαρίου, ένων έφόρτωνε εις Ντάρμπαν διά Νέαν Υόρκην. Τήν 5ην Μαρτίου άφιχθη εις Νέαν Υόρκην όπου έγένετο έπιθεώρησις και έτελέσθησαν έπισκευαί εις

τόν στροφαλοφόρον άξονα, τάς βαλβίδας εισόδου και έξόδου, ένων άντικατεστάθη ένα έμβολον, ένα χιτώνιον και δύο κεφαλαί κυλίνδρων.

**ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ:** 'Από Νέαν Ορλεάνην διά Μομπάσα. 'Υπεστη πυρκαϊάν εις τό μηχανοστάσιον εις Τζέντα τήν 23ην Μαρτίου. Βλάβη τού ήλεκτρικού κυκλώματος.

**ΕΛΟΣΕΑΝ:** 'Από Ρίβερ Πλέιτ διά Μαύρην Θάλασσαν, μέ φορτίον 30.000 τον. δημητριακών, έξωκειλεν εις τήν χερσόνησον τής Πειραιής τήν 19ην Μαρτίου, άνελκουσθεν τήν ίδιαν ημέραν ύπο ρυμουλκών τής Κοινοπραξίας. 'Ακολούθως ήγκυροβόλησε και έπειθεωρήθη διά ζημίας εις τά υφαλα.

**ΘΕΟΤΟΚΟΣ:** Εις Μάλταν τήν 2αν Φεβρουαρίου, άνεφερε ζημίας εις τήν μηχανήν. 'Ετελέσθησαν προσωριναί έπισκευαί εις τόν άριστερόν βοηθητικόν λέβητα και μόνιμοι εις τόν δέσιον. 'Έκ της έπισκευαστικής βάσεως έξηλθε τήν 22αν Φεβρουαρίου, μέ προπτικήν υψηπληρώσεως τών έπισκευών έν πλώ ύπο όμαδος τεχνικών. Τελικώς, άπειλευσεν έκ Μάλτας διά Βραζιλίαν τήν 14ην Μαρτίου.

**ΚΑΒΟ ΚΑΜΠΑΝΟΣ:** Πέντε Έλληνες ναυτικοί άπηνθρακώθησαν, σταν έξεσπασε πυρκαϊά εις τό μηχανοστάσιον τού σκάφους τήν νύκτα τής 29ης Μαρτίου, έζωθι τού 'Ισπανικού λιμένος Ταραγκόνα. Πρόκειται διά τόν α' μηχανικόν, τούς δύο τρίτους και δύο λιπαντάτας, ένων σοβαρώς έτραματίσθησαν έν άνθυποποιάρχους και είς θερμαστή. Τό σκάφος προήρχετο έκ Σαρδηνίας μέ φορτίον νάφθας. Τό πύρ έξεδηλώθη τό πρώτον τήν πρωιάν τής 29ης Μαρτίου και ένων έφαίνεταο οτι έτιθετο ύπο έλεγχον άνεζωπυρώθη έκ νέου τήν έπιστέραν, μέ αποτέλεσμα νά παγιδεύση τούς πέντε αύτυχες ναυτικούς εις τό μηχανοστάσιον. Τά ύπολοιπα μέλη τού πληρώματος (24 Έλληνες και 2 άλλοδαποί) έγκατέλειψαν τό καιδόμενον τάνκερ, παραληφθέντα ύπο τού έπιβατηγού 'Τζέν Μέγιερ'.

**ΚΛΑΣΙΚ:** 'Επισκευαζόμενον εις Γιοκοχάμα, έζήτησεν έπιθεώρησιν έπι ζημιών έκ κακοκαιρίας.

**ΚΥΚΛΑΔΕΣ (φέρρυ):** Εις Πειραιά τήν 10ην Μαρτίου άνεφερε ζημίας εις τήν έλικα.

**ΜΑΡΙΑ Κ.:** 'Από Κούβα διά Κίναν μέσω Λός Αντζελες, μέ φορτίον σακχάρων εις σάκους. Δύο έκ τών τριών διζελογεννητριών ύπειλευσαν ζημίας. Τήν 10ην Μαρτίου άφιχθη εις Χονολουλού δι' έπισκευάς, αι όποια επειρατώθησαν τήν 17ην Μαρτίου.

**ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ:** 'Από Γαλάτοι διά Ιλιτσεφάκ, ύπο έρμα, προσήραξεν εις τόν ποταμόν Δούναβην τήν 6ην Φεβρουαρίου. 'Ανειλκύθη μετά διήμερον τή βοηθεία ρυμουλκού και έπλευσεν εις Ιλιτσεφάκ πρός παραλαβήν φορτίου γαιανθράκων διά Βενε-

τίαν. Τήν 11ην Φεβρουαρίου, κατά τήν φόρτωσιν, παρετηρήθη παρουσία υδατος εις τά διπύθμενα τού μηχανοστασίου και διεκόπη ή φόρτωσις. 'Επειημάνθη όπη ήτις έσφραγισθη προσωρινώς και άφοι συνεπληρώθη ή φόρτωσις έπλευσεν εις Βενετίαν όπου έδεξαν έπισκευαί τού μόνιμοι έπισκευαί.

**ΜΑΡΙΕΤΤΑ:** 'Από Μπουργκάς διά Καράται, μέ φορτίον προϊόντων χάλυβος, ύπεστη σοβαράν μηχανικήν βλάβην και, άφιχθην εις Τζιμπούτι, έτελέσθησαν μερικαί έπισκευαί. 'Εκείθεν άνελήφθη ή ρυμούλκησίς του εις Καράται, όπου κατά τήν άφιξην του ή πλοιαρχούσαν οικοπένει νά δηλώση Γενικήν Άβαριαν.

**ΜΑΤΟΥΜΠΑ:** 'Από Γδυνία διά Βορ. Κορέαν προσήγγισεν εις Λισσαβώνα τήν 18ην Μαρτίου μέ ζημίας εις τήν πρωστήριον μηχανήν και τήν γεννήτριαν.

**ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π.):** 'Επειθεωρήθη έπι άγκυρα, εις Πόρτ Εθεργκλέιντς, λόγω ζημιών εις τήν μηχανήν που ύπεστη τήν 6ην Μαρτίου ήν πλώ, άπο Τζάκοσονβιλ διά Γκουαγιακίλ, έμφορτον. Έτελέσθησαν έπισκευαί.

**ΝΙΚΗ:** 'Άνεφερεν εις Πουέρτο Καμπέλο ζημίας εις τά έλασματα και διαρροήν έλαιου άπο τόν τελικόν άξονα. 'Επειθεωρήθη, άλλ' έπισκευαί άνεβληθησαν διά τόν προσεχή δε-εμενίσμον.

**ΝΙΧΟΝ ΑΛΦΑ (κ.):** 'Από Σάν Ντιέγκο διά Νιζχάμα, ήγκυροβόλησεν έζωθι τού Μίντιγουαν, μέ ζημίας έκ θυέλλης.

**ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.):** Συνεκρούσθη έ-ζωθι τής Κύπρου μέ τό λιβανικόν πλοίον ρόρο 'Φάστ Τού', ύποστάν ζημιάς εις τήν πρώ-ραν. 'Αφίχθη εις Λεμπράν τήν 20ην Μαρτίου.

**ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ:** 'Από Γαλάτοι διά Σαίν Τζών, προσήραξεν εις τούς έκβολάς τού Δουνάβεως τήν 28ην Ιανουαρίου. 'Ανελκυσθεν μετά διήμερον συνέχισε τό ταξίδιον του. Δέν παρετηρήθησαν ζημιάι.

**ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ:** Εις Καναγκάβα τήν 19ην Μαρτίου, οι πλοιοκτήται έζητησαν έπιθεώρησιν έν σχέσει μέ ζημίας εις τά έλα-σματα τού πυθμένος και τό πηδάλιον.

**ΡΙΟ ΜΠΡΑΒΟ:** 'Από Νέαν Υόρκην διά Καράται, μέ φορτίον σιδηρομεταλλεύματος, ύ-πεστη πυρκαϊάν εις πλάτος 37° 40' βόρειον και μήκος 37° 34' άνατολικόν. 'Εξεπεμψε σημα κινδύνου, αιτούν τή δάμεσον βοηθείαν τών παραπλεόντων σκαφών. Τό 27μελές πλήρωμά τού διεσάθη ύπο τού Νορβηγικού ύγραεριοφόρου. Τό «Río Μπράβο» έβυθισθη τήν 24ην Μαρτίου.

**ΣΕΜΙ:** Τήν 6ην Μαρτίου άνεφερεν εις Βαλ-παραίζο ζημίας έκ κακοκαιρίας πού ύπεστη τόν Ιανουαρίου, κατά τήν διάρκειαν ταξίδιον του από Γιοκοχάμα δι' Ικικ. Τό σκάφος άφιχθη εις Λός Αντζελες τήν 3ην Φεβρουαρίου και άπειλευσε τήν 13ην. Έτελέσθησαν

## 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.  
988 Filinos Street.  
PIRAEUS, GREECE  
Tel: 4519794 - 4519719  
Telex: 21-1185 SEA GR

έπισκευαί εἰς Λόγκ Μπήτης καὶ Σαντιάγκο.

**ΣΚΑΜΠΡΗΖ:** 'Υπέστρ ζημίας εἰς τὴν γεννητήριαν No.2 τὴν 15ην Μαρτίου κατευθυνούμενην ἀπό 'Αμβούργον δι' Ἀκαμπα. Τό σκάφος ἀνεμένετο εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ του τὴν 27ην Μαρτίου δησοῦ θά ἐπειθεωρεῖτο.

**ΣΟΥΑΝ ΔΕ'ΙΚ:** Κινούμενον με ταχύτητα 10 μιλίων ἔξωκτελεν εἰς τὰς ἑκβολάς του ποταμοῦ Τάγου τὴν 11ην Μαρτίου, ἔμφορτον. 'Ανειλκύσθη μετὰ τρίωρων περίπου, δι' ιδίων του μέσων, καὶ ἐπλευσεν εἰς Λισσαβῶνα. Ζημία εἰς τὰ ἔλασματα τοῦ πυθμένος. Συνεστήρη ἡ ἐκτέλεσις προσωρινῶν ἐπισκευών.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ:** Προσήγγισεν εἰς Λεισθῆς τὴν 12ην Μαρτίου δι' ἐπαναστοιβασίαν ἐμπορευματοκιβωτίων ἄτινα μετετοπίσθησαν ἐκ κακοκαιρίας. Τό σκάφος κατημύνετο ἀπό 'Αμβέρσαν καὶ Χούλλα εἰς Νότιον Ἀφρικήν. Μερικά κοντένερας ἀπάλεσθησαν εἰς τὴν θάλασσαν καὶ ἄλλα κατεστράφησαν. Μετά δῆμερον ἀπέπλευσε διά Κέπ Τάουν.

**ΤΑΤΙΝΑ:** 'Ος ἀνεκοινώθη εἰς Μόντρεαλ τὴν 6ην Μαρτίου, ἀπώλεσε τὴν ἀγκυραν μετά τῆς ἀλύσου της ἔξωθι τοῦ 'Αμβούργου πρό διμήνου.

## Η ναυλαγορά

'Η ἀνανεωμένη ζητησία τονάζ διά τὴν μεταφοράν φορτίων δημητριακών, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὸ ὄνομα τῆς διώρυγος τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου, συνέτεινεν εἰς τὴν σταθεροποίησιν των ναύλων εἰς τὴν περιοχήν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ. Φορτίον 72.000 τον., ἀπό Μισσισιππή δι' Ολλανδίαν ἐπληρώθη δολ. 17,25 φίο διά φόρτωσιν μετά τὸ μέσα 'Απριλίου. Οι Κινέζοι παρόντες, ναυλώνοντες ὥρκετά σκάφη διά σιτηρά ἀπό τὴν περιοχήν αὐτῆν.

Ἐτούτῳ μεταξύ, ἥρχισεν ἡ προσγεγέθείσα ἀπεργία τῶν ὄμερικαν ὄνθρακορύχων, ἡ οποία μέχρι στιγμῆς δέν φινετάν να ἔχῃ ἐπηρέαση σοβαρῶν τῆς γύρων. Αἱ τελευταῖς ναυλώσεις κλεισθεῖσαι ἀπό τὸ Χάρπτον Ρόδος ἀνέφερον εἰς ἕνα φορτίον 90.000 τον. διά τοῦ Κόντινεντ (πρός 11,25 δολ.) καὶ 55.000 τον. 10% διά τὴν Ιαπωνίαν (πρός 23,85 δολ. μὲ φόρτωσιν μέσα 'Απριλίου). Εἴναι ἡ ἀπεργία συνεχισθή ἐπὶ μακρόν, ὅπως δῆποτε θά ἔχῃ ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῶν ναύλων, ιδίως τῶν «πόναμαξ» μπάλκο καρφρίες.

Ζητησίας ὁξίδιογος μικροτέρων σκαφών διά τὴν μεταφοράν φορτίων δημητριακών ἀπό τὸ Πλεῖτ, πρός τὴν Εὐρώπην κυρίως καὶ ἀπό τὴν Γαλλίαν διά Βόρειον καὶ Δυτικήν Ἀφρικήν. Ο Βόρειος Ειρηνικός συνεχίζει να ὀπορτεῖσθαι σταθερώς ἵνα ικανοποιητικόν δύκον τονάζ.

Εἰς τὴν 'Απω 'Ανατολήν τὰ «πόναμαξ» μπάλκο κάρφριες ἐκλείστοντα γύρω τῶν 13.500 - 14.500 δολ. ἥμερσιαίς διὰ κυκλικά ταξίδια Αύστραλίας ἢ Βορ. Ειρηνικοῦ μὲ ἐπανοπαράδοσιν Ιαπωνίαν. Γενικώς παρεπερίτο μία προτίμησις εἰς τὰ τοιούτα πειραιώς διά ταξίδια μέ ναύλους σταθερούς διά τοὺς πειραιώτερους τύπους σκαφών.

Κατὰ περιοχάς, οι ναύλοι τοῦ 15θημέρου ἔκινηθησαν ὡς κάτωθι:

### ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα, ἀπό Θάντερ Μπαιη διά Μπέλφαστ ἢ Δουβλίνου, 12.250 τον., δολ. 530.000 κατ' ἀποκόπη φίο, 'Απρίλιον. Διά δυτ. ἀκτής Μεγ. Βρετανίας, 16.500 τον. χονδράλευρα, δολ. 39,75 φίο, Μάρτιον. 'Από Πόρτ Καρπί δι' Αλγερίαν, 15.000 τον. σίτος, δολ. 47 φίο, 'Απρίλιον. 'Από ἀμερικ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ, Βορ. Χάτερς διά Μάλταν, 12.000 τον., δολ. 33,50 φίο, Μάρτιον/'Απρίλιον. 'Από Κόπον δι' Ολλανδίαν, 57.000 τον., δολ. 17 ὁ long ton φίο, Μάρτιον/'Απρίλιον. 'Ετερον, 73.000 τον., δολ. 17,25 φίο, Μάρτιον/'Απρίλιον. Διά Βέζερ, 40.000 τον., δολ. 17,30 φίο, ἀμερικ. φόρτωσις δι' Αλγερίαν, μιν./μαξ. 15.000/15.750 τον. σίτος, δολ. 50 φίστο, 'Απρίλιον. Διά Κωνσταντζαν, 27.000 τον., δολ. 48,52 φίο, 'Απρίλιον. Διά Πούντα 'Αρένας (Χίλη), 12.000 τον., δολ. 32,50 φίο, 'Απρίλιον. Δι' Ιαπωνίαν, 30.000 τον., δολ. 28 ὁ long ton φίο, 'Απρίλιον. 'Ετερον, 52.000 τον., δολ. 27,60 φίο, 'Απρίλιον. Διά Κίναν, 33.000 τον., δολ. 40,50, 'Απρίλιον. 'Ετερον, 26.000 τον. σίτος, δολ. 42,75, Μάρτιον/'Απρίλιον. 'Από Μισσισιππή διά Γιουροπόρτ, 90.000 τον., δολ. φίο, 'Απρίλιον.

**ΦΑΙΔΩΝ II:** 'Αφιχθέν εἰς Μπιλμπάο τὴν 1ην Μαρτίου ἀπό 'Αβίλες, ὑπέστη τὴν ἐπομένην ζημίας εἰς τὴν ἐλίκα, διταν ἐσύρθησαν αἱ ἀγκυραὶ του κατά τὴν διάρκειαν ισχυρῶν ἀνέμων.

**ΦΛΟΙΣΒΟΣ:** 'Από Σαφάγκα διά Πρόβιτνεν, ἀφίχθη εἰς Καντί τὴν 19ην Μαρτίου καὶ ἐζήτησεν ἐπιθεώρησιν λόγω ζημιῶν.

**ΧΑΛΚΗ:** 'Από 'Ερυθράν Θάλασσαν διά Νέαν Υόρκην μὲ φορτίον ἀργοῦ πετρελαίου, συνήντησε σφοδράν κακοκαιρίαν (10-11 μπωφόρ), τὴν 14ην Μαρτίου, εἰς πλάτος 38° 12' βόρειον καὶ μῆκος 39° 24' δυτικόν. Ως ἀνεκοινώθη, δέν ἐχειρίσετο ἀμεσον βοήθειαν.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ:** 'Αφίχθη εἰς Ἀντοφαγκάστα τὴν 4ην Μαρτίου μὲ ζημίας εἰς τὴν ἀγκυραν καὶ ἀπέπλευσε τὴν μεθεπομένην διά Τοκοπίλλα, ἀφοῦ ἀντικατέσθησε τὴν ἀγκυραν.

**ΧΑΤΤΑΝ:** Μὲ φορτίον νάφασ διά Ρόττερνταμ ἡγκυροβόλησεν εἰς πλάτος 49° 45' βόρειον καὶ μῆκος 04° 10' δυτικόν, λόγω ἀνωμαλιῶν εἰς τὴν μηχανήν. 'Εκεῖθεν ἐρρυμούλκηθη εἰς Γιουροπόρτ τὴν 15ην Μαρτίου.

δυτ. ἀκτῆς ΗΠΑ, δολ. 9.480 ἥμερησιώς (28.280 τον., τοῦ 1981).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, σπότ, κυκλικόν ταξίδιον Αὐστραλίας, δολ. 14.050 ἥμερησιώς (57.138 τον., τοῦ 1969).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Μάρτιον, ταξίδιον Πλεῖτ, δολ. 7.050 ἥμερησιώς (14.907 τον., τοῦ 1970).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Απρίλιον, ταξίδιον ἀνατ. ἀκτῆς Νοτ. Ἀμερικῆς, δολ. 8.100 ἥμερησιώς (16.363 τον., τοῦ 1977).

Παράδοσις Αμεριζάν, Απρίλιον, ταξίδιον Κίνας, δολ. 6.725 ἥμερησιώς, (14.907 τον., τοῦ 1971).

Παράδοσις Κέιπ Πασέρο, Μάρτιον/Απρίλιον, ταξίδιον Νοτίου Κορέας μέσω Κόλπου ΗΠΑ, δολ. 10.400 ἥμερησιώς (36.797 τον., τοῦ 1975).

Παράδοσις Γένοβα/Άλγκορο, Μάρτιον, ταξίδιον Βορ. ἀκτῆς Νοτ. Ἀμερικῆς, δολ. 7.800 ἥμερησιώς (16.333 τον., τοῦ 1980).

Παράδοσις Κέιπ Πασέρο, Απρίλιον κυκλικόν ταξίδιον Μεγ. Λιμώνων, δολ. 7.200 ἥμερησιώς (18.719 τον., τοῦ 1977).

Παράδοσις Αμβέρσαν Μάρτιον, κυκλικόν ταξίδιον Μεγ. Λιμώνων, δολ. 9.000 ἥμερησιώς (26.933 τον., τοῦ 1971).

Παράδοσις Κόντινεντ, ἀμεσος, ταξίδιον Βομβάρης — Σιγκαπούρης ρέντζ, δολ. 8.900 ἥμερησιώς (16.480 τον., τοῦ 1969).

Παράδοσις Δουνκέρκην, Μάρτιον, ταξίδιον Ιαπωνίας μέσω Χιλῆς, δολ. 3,90 κατά τον. d.w. μηνιαίως (119.511 τον., τοῦ 1976).

Παράδοσις Σαΐν Τζών, Απρίλιον, ταξίδιον Βενεζουέλας, δολ. 7.150 ἥμερησιώς πλέον δώρον δολ. 90.000 (14.907 τον., τοῦ 1973).

Παράδοσις Όλμπανη, Μάρτιον, ταξίδιον Μπαγκλαντές μέσω Αύστραλίας, δολ. 14.500 ἥμερησιώς (33.630 τον., τοῦ 1975).

Παράδοσις Σάν Χουάν, Μάρτιον/Απρίλιον, ταξίδιον Κίνας, δολ. 9.500 ἥμερησιώς (22.277 τον., τοῦ 1973).

Παράδοσις ἀμερικ. Κόλπου, Απρίλιον, ταξίδιον Πορτογαλίας, δολ. 10.500 ἥμερησιώς, πλέον δώρον 260.000 δολ. (34.048 τον., τοῦ 1972).

Παράδοσις Κριστόμπαλ, Απρίλιον, ταξίδιον Κίνας μέσω ἀμερικ. Κόλπου, δολ. 9.000 ἥμερησιώς (20.950 τον., τοῦ 1975).

### ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Ταξίδιο 2 ἑτῶν, δολ. 12.900 ἥμερησιώς (54.199 τον., τοῦ 1979).

Ταξίδιο 12-17 μηνῶν, δολ. 7.750 ἥμερησιώς (21.668 τον., τοῦ 1977).

Ταξίδιο 7-10 μηνῶν, δολ. 7.275 κατά τον. d.w. μηνιαίως (58.420 τον., τοῦ 1981).

Ταξίδιο 4-6 μηνῶν, δολ. 7.850 ἥμερησιώς (21.050 τον., τοῦ 1976).

### ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ἡ ενορεῖς τῆς ἑαρίνης περιόδου οὐδέν καλὸν προμηνύει διὰ τῶν ναυλαγορῶν τῶν δεξαμενοπλοίων. Αἱ διαταγαὶ εἰλάσιστοι. Μέ διακυμάνσεις γενικῶς οἱ ναύλοι. Ο Περιστός Κόλπος ἐμφανίζεται ἐλαφρῶς βελτιωμένος ἐναντὶ τοῦ προηγουμένου 15θημέρου, πληρών διὰ τὸ μεγάλο ακόφα (VLCC/ULCC) ναύλους καλυπτοντας τὰ καύσιμα καὶ τὰ λιμενικά ξέδα διὰ νά επιστρέψουν τὰ πλοία αὐτά εἰς τὰς βάσεις παροπλισμοῦ των. 'Η τερατοί πλεονάζουσα χωρητικότης ἀποκλείει κάθε πιθανότητα σοβαρᾶς βελτιώσεως τῶν ναύλων εἰς τὸ δυνάμενον νά προβλεφθῇ μέλλον.

Χαρακτηριστικοὶ τινές ναυλώσεις:

'Από Περσικόν Κόλπον διά Νέαν Ζηλανδίαν, μέρος φορτίου 97.000 τον., W 72.5, Μάρτιον. Διά Μπατάν, 97.000 τον., W 72, Μάρτιον. Δι' Ανατολήν, μέρος φορτίου 50.000 τον., W 77.5 Μάρτιον. Δι' Ινδίαν, 80.000 τον., W 95 Μάρτιον. Διά Κοραιβίκην, 340.000 τον., W 23/26 (10/13 κόμβοι), μὲ χρηματοποίους του σκάφους ως ἀποθήκην ἐπὶ 60 ἥμερας πρὸς δολ. 12.000 ἥμερησιώς 'Ετερον, μέρος φορτίου 270.000 τον., W 28.625/29.625 (12/13 κόμβοι). Τρίτον, 307.000 τον., W 27, Απρίλιον.

'Από Ινδονησίαν, μέρος φορτίου 52.000 τον., W 105, Μάρτιον. 'Ετερον 82.000 τον., W 72, Μάρτιον.

'Από Δυτικήν Αγγλίαν/Κόντινεντ /Μεσσηγορίαν, μέρος φορτίου 70.000 τον., W 99.5, ώψινον ἀμερ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ W 108, Απρίλιον. Διά Σουηδίαν, μέρος φορτίου 130.000 τον., W 64,75, Απρίλιον.

'Από Μεσόγειον, δι' ἀμερικ. Κόλπου, μέρος

### ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

Σιδηρομετάλλευμα συμ. αἱ μερικοὶ φορτίοι δι' Ολλανδίαν, 70.000 τον., δολ. 7 φίο, Μάρτιον. Διὰ δυτ. Ιταλία, 60.000 τον.. δολ. 8.50 φίο, Απρίλιον. 'Από Ναυτημπού διὰ δυτ. Ιταλίαν, 107.000 τον., δολ. 5.10 φίο, Απρίλιον.

Λιπάσματα, διά Καζαμπλάνκα διὰ δυτ. ἀκτῆς Ινδίας, 11.000 τον. φωσφάτα, δολ. 41, όψιόν Χάλητρια, δολ. 45, Απρίλιον.

### KONTINENT

Γεννήματα, διά Λά Γκουλέτ, 11.600 τον. σίτος, δολ. 26.25 φίο, Απρίλιον. Διά Ταγγέρην, 8.200 τον. σίτος, δολ. 22 φίο, Μάρτιον/Απρίλιον.

### ΒΟΡΕΙΟΣ ΘΑΛΑΣΣΑ — ΒΑΛΤΙΚΗ

Σάκχαρος, διά Πολωνίαν διά Τζένταν, 10.000 χύμα, δολ. 60 φίο, Απρίλιον.

### ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Απρίλιον, κυκλικόν ταξίδιον

φορτίου 120.000 τον., W 46, Μάρτιον. Έτερον, μέρος φορτίου 70.000 τον., W 60, Μάρτιον.

Από Ζουεσιτίνα διά Σάροχ, μέρος φορτίου 100.000 τον., W 55, Μάρτιον.

Από Κεύχαν δί α' Ιαπωνίαν, μέρος φορτίου 183.000 τον., δολ. 1.880.000, Απρίλιον.

Από Ράγκαν ό π διά Τεργεστην, 85.000 τον., W 60, Μάρτιον.

Από Ταρτούς διά Τεργεστην, μέρος φορτίου 90.000 τον., W 67.5, Μάρτιον.

Από Σιντικερίδη Ιταλίαν, 115.000 τον., W 51.5, Μάρτιον.

Από Τής διά Μπαχάμας, μέρος φορτίου 90.000 τον., W 61.25, Μάρτιον.

Από άνατ. ακτήν Mεξικού δί Ιαπωνίαν μέρος φορτίου 75.000 τον., W 94.5, Μάρτιον.

Από Καραϊβική ν διά άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, μέρος φορτίου 50.000 τον., W 83.75, Μάρτιον, Έτερον, 30.000 τον., W 125, Μάρτιον. Διά Κεμπέκ, μέρος φορτίου 73.000 τον., W 70, Μάρτιον.

Από Σαιν Κριστόφορο δί άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, 78.000 τον., W 52, Μάρτιον.

Από Μπαχάμας δί άμερικ. Κόλπον, μέρος φορτίου 250.000 τον., δολ. 6.59, Απρίλιον.

Από Έκουαδορ διά Κιουράσσο, μέρος φορτίου μν. 50.000 τον., W 67.5, Απρίλιον.

### ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Σκάφος 121.645 τον. (15 κόμβοι με κατ. 67 τον. HVF και 3 τον. ντηζέλ τού 1977) ταξίδια 12 μηνών, δολ. 2.50 κατά τον d.w. μηνιαίως.

## τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

### ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV.Q Νέαν Ύφρην 13.500 τον. ζαχάρεως εις οάκους Βενεζούελαν, δολ. 37, φίο, με 750/750 τον. φορτεκφόρτων, Μαρτίου 25 - Απρίλιον 10.

ΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (η): Βορ. Βραζιλίαν 13.500 τον. ζαχάρεως εις οάκους, Μύωρη βάθασσαν, δολ. 36.50, φίο με 750 τον. φορτωτών με χημικά μέσα, 1000 τον. έκφρτωτων, Μάρτιον.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.: Βαλτιμόρη 20.000 τον. σύσιμης Ιταλικής λιμένας Άδριανικής, δολ. 37.50 με 3.000/1.500 τον. φορτεκφόρτων, Μαρτίου 14-20.

ΜΕΤΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ: Αμερ. λιμένας Κόλπου 10.000 τον. γεννημάτων Γκουαγιακή, δολ. 31.50, φίο, με 800 τον. έκφρτωτων, Μάρτιον.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ: Βαγκούβερ 18.000 τον. σίτου Αλγερίαν, δολ. 62, φίο, με 5000 τον. φορτωτών, 500 έκφρτωτων, Απρίλιον.

ΣΗΓΕΤΝΕΡ: Αμερ. λιμένας Κόλπου 10.000 τον. γεννημάτων Τέρνα ή Τακόραντ, δολ. 65, φίο, με 500 τον. έκφρτωτων, Μάρτιου 18-25.

ΑΙΟΛΟΣ Κ.: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 60.000 τον. γεννημάτων Όλλανδιαν, δολ. 17.25, φίο, Μαρτίου 23-30.

ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΝΤΡΗΜΣ: Πενακόδια 11.037 τον. αιταλευρών εις οάκους Άλεξανδρειαν, Πόρτα Σάιδ δολ. 72.50 με 1.000 τον. γκρος φορτωτών 1.000 τον. έλ. έκφρτωτων, Απρίλιον 11-20.

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β. (ηβ.): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 24.000 τον. γεννημάτων Βορ. Ιαπωνίαν, δολ. 22, φίο, με 4000 τον. έκφρτωτων, Απρίλιον 5-15.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΤΤΖ (ηβ.): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 35.000 τον. γεννημάτων Μπιλόρηδο, δολ. 20 φίο, με 5.000 τον. έκφρτωτων, έπιπομφός φορτωτών.

ΑΕΩΝΙΔΑΣ Δ. (ηβ.): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 50.000 τον. Ιαπωνίαν, δολ. 27.40 φίο, Απρίλιον 15-30.

ΚΑΣΠΙΑΝΑ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων δυτ. άκτην Μεξικού, δολ. 32.60, με 1.000 τον. έκφρτωτων Μαρτίου 23-28.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ (ηβ.): οιφόν ΛΕΝΑ: Θάντερ Μπαίη 12.250 τον. γεννημάτων Μπέλφαστ ή Δουβλίνον, δολ. 530.700 κατ' άποκοπήν, δολ. με 3.000 τον. έκφρτωτων, Μαΐου 1-15.

ΓΟΥΡΩΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 33.000 τον. γεννημάτων Κίναν (35 π. βύθ.) δολ. 40.50, με 4.000 τον. γκρος φορτωτών, 3.000 τον. έλ. έκφρτωτων, Απρίλιον 5-30.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 28.000-28.350 τον. γεννημάτων Ταΐβαν, δολ. 41.80, φίο, με 1.500 τον. έκφρτωτων, Απρίλιον 15-28.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 15.000-15.750 τον. σίτου Αλγερίαν, δολ. 50, φίο, με 500 τον. έκφρτωτων, Απρίλιον 4-17.

ΠΕΤΑΔΟΝ (ηβ.): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 52.000 τον. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 27.60 φίο, Απρίλιον 1-10.

### ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΝΟΡΘ ΧΑΙΝΕΣ: Λόγγη Μπήτες 19.800 τον. γεννημάτων δυτ. άκτην Μεξικού, δολ. 20.50 φίο, με 1.000 τον. έκφρτωτων, Μαρτίου 16-27.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΦΡΝΤ: Λόγγη Μπήτες 20.000 τον. γεννημάτων δυτ. άκτην Μεξικού, δολ. 20, φίο, με 1.000 τον. έκφρτωτων, Μαρτίου 20- Απρίλιον 13.

ΑΙΓΑΙ ΣΥΡΙΚ: Αμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 18.500 τον. έλαιοσπόρων Ιαπωνίαν, δολ. 30, φίο, με 1.500 τον. έκφρτωτων, Μαρτίου 21-27.

### ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, KONTINENT

ΓΡΕΓΟΣ: Αμερέρων, Ρότερνταμ, Αμστερδαμον 13.800 τον. λιπαρομάτων χύμα δυτ. άκτην Ίνδιας δολ. 48.50, έαν φόρτωσις Χερόγια δολ. 49.50 φίμων έκφρτωτων άνατολ. άκτην 35 σεντς έξτρα, με 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτων, Μαρτίου 8-15.

ΙΖΟΜΠΙΕΑ: Αμερέρων, Ρότερνταμ. Αμέρων 14.000 τον. λιπαρομάτων χύμα δυτ. άκτην Ίνδιας δολ. 48.50 φίμων φόρτωσις Χερόγια δολ. 49.50, έαν έκφρτωτων άνατολικήν άκτην 35 σεντς έξτρα, φίο, με 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτων, Μαρτίου 15-25.

ΑΡΜΠΕΛΑ: Ρότερνταμ 40.999 τον. d.w. 7.700 τον. Νταμμάτη δολ. 133, φίο, με 2.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτων, Μαρτίου 15-20.

Από Καραϊβική ν διά άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, μέρος φορτίου 50.000 τον., W 83.75, Μάρτιον, Έτερον, 30.000 τον., W 125, Μάρτιον. Διά Κεμπέκ, μέρος φορτίου 73.000 τον., W 70, Μάρτιον.

Από Σαίν Κριστόφορο δί άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, 78.000 τον., W 52, Μάρτιον.

Από Μπαχάμας δί άμερικ. Κόλπον, μέρος φορτίου 250.000 τον., δολ. 6.59, Απρίλιον.

Από Έκουαδορ δί άμερικ. Κιουράσσο, μέρος φορτίου μν. 50.000 τον., W 67.5, Απρίλιον.

25. έπαναπαράδοσις δασ. ές Σαλαμά - Μπείρα ρέιντζ, δολ. 8.000 ήμερησιών συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ: 19.902 τον. d.w. (31 π. 9.154 ίντο. 854.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 36 τον. φιουέλ διλ και 1 1/2 -2 τον. ντηζέλ διλ τού 1967) παράδοσης διαπλέοντας Γιβραλτάρ, Μαρτίου 15-25, έπαναπαράδοσις Κίναν δολ. 7.800 ήμερησιώς.

ΘΕΡΜΑΤΙΚΟΣ ΓΚΑΦ: 16.539 τον. d.w. (15 μιλ. 27 τον. φιουέλ διλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1977) παράδοσης 'Ελκιπο Μαρτίου 16-18, έπαναπαράδοσης Βενεζουέλαν, δολ. 8.400 ήμερησιώς.

ΓΟΥΡΩΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ (λιβ.): 43.718 τον. d.w. (1.796.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 40 τον. φιουέλ διλ τού 1969) παράδοσης Βαγκούβερ Μαρτίου — Απρίλιον έπαναπαράδοσης Βραζιλίαν δολ. 12.000 ήμερησιών πλέον δολ. 275.000 δύρον.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ: 60.433 τον. d.w. (τού 1980) παράδοσης Ιαπωνίων δμεσος, ταξίδια 3-5 μηνών, δολ. 16.000 ήμερησιώς.

ΑΝΑΜΑΡΙΑ: 13.510 τον. d.w. (12 μιλ. 19 τον. φιουέλ διλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1958) παράδοσης κατά την φθινόπων εις πλοηγικόν σταθμὸν Έλλαδος Μαρτίου 23 — Απρίλιο 3, έπαναπαράδοσης διαν και όπου είναι έτοιμον εις Ντακάρ — Ντουάδα ρέιντζ δολ. 5.650 ήμερησιών.

ΑΡΙΩΝ: 22.274 τον. d.w. (1.085.000 κ.π. 14 μιλ. 26 τον. φιουέλ διλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1973) παράδοσης Ιαπωνίων Μαρτίου 20-22, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν, Κόντινεντ, δολ. 8.000 ήμερησιώς.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: 22.225 τον. d.w. (1.075.000 κ.π. 14 μιλ. 25 τον. φιουέλ διλ και 2 τον. ντηζέλ διλ τού 1972) παράδοσης Ιαπωνίων Μαρτίου 20 - Απρίλιο 4, έπαναπαράδοσης νότιον Κορέων.

ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ: 16.888 τον. d.w. (14 μιλ. 21 τον. φιουέλ διλ τού 1981) παράδοσης Ιαπωνίων Μαρτίου 18-25, έπαναπαράδοσης Κριστούπολ - Παραμαρίπο μέριντζ, δολ. 8.950 ήμερησιών συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΜΟΣ: 16.942 τον. d.w. (719.997 κ.π. 14 μιλ. 27 τον. φιουέλ διλ και 2 τον. ντηζέλ διλ τού 1969) παράδοσης νότιον Ιαπωνίων δμεσος, έπαναπαράδοσης διντηνέτ, Άφρικην, δολ. 7.350 ήμερησιώς.

ΑΡΕΒΟΥΣΗ: 16.160 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. τού 1963) παράδοσης Δαρδανέλλια Μαρτίου, έπαναπαράδοσης Μουσκάτ, μέσω Κωνσταντζίας και Κουβεΐτ, δολ. 7.500 ήμερησιών.

ΜΟΣΧΑ Δ.: 13.115 τον. d.w. (14 μιλ. 19 τον. φιουέλ διλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1956) παράδοσης κατά την φθινόπων εις πλοηγικόν σταθμὸν Ασπροπόρου ('Ελλαδα) Μαρτίου 13-17, έπαναπαράδοσης Ντακάρ — Ντουάδα ρέιντζ, δολ. 5.400 ήμερησιώς.

ΡΗΤΟΡΙΚ (μικτόν): 173.668 τον. d.w. (13 μιλ. 25 τον. φιουέλ διλ τού 1971) παράδοσης Ιαπωνίων Μαρτίου 20-25, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ.

ΛΟΥΣΥ: 26.210 τον. d.w. (1.209.000 κ.π. 15 μιλ. 39 τον. φιουέλ διλ τού 1974) παράδοσης διαπλέοντας Κέω Οίστετ δημεσος, έπαναπαράδοσης Σαντορίνης διά την άναχωρησην του πιλότου εις Ντακάρ — Ντουάδα ρέιντζ, δολ. 4.500 ήμερησιών.

ΟΠΛΑΔΩΝ: 22.240 τον. d.w. (1.075.000 κ.π. 14 μιλ. 25 τον. φιουέλ διλ τού 1972) παράδοσης μετά την άναχωρησην του πιλότου εις νότιον Ιαπωνίων Κόντινεντ.

ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΡΟΥ: 24.355 τον. d.w. (1.215.401 κ.π. 14 1/2 μιλ. 31 δον. φιουέλ διλ και 2 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1979) παράδοσης μετά την άναχωρησην του πιλότου εις νότιον Ιαπωνίων Μαρτίου 20-27, έπαναπαράδοσης μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Γιβραλτάρ - Αμβούργον ρέιντζ.

ΜΕΣ ΕΛΠΙΘ: 18.783 τον. d.w. (29 π. 9 ίντο. 12 1/2 μιλ. 17 τον. φιουέλ διλ και 1 τον. ντηζέλ διλ τού 1960) παράδοσης κατά την φθινόπων τον άναχωρησην του πιλότου εις Ντακάρ — Ντουάδα ρέιντζ, δολ. 5.800 ήμερησιώς.

ΜΕΣ ΓΚΑΦ: 24.355 τον. d.w. (1.215.401 κ.π. 14 1/2 μιλ. 31 δον. φιουέλ διλ και 2 τον. ντηζέλ διλ τού 1960) παράδοσης κατά την φθινόπων τον άναχωρησην του πιλότου εις Ντακάρ — Ντουάδα ρέιντζ, δολ. 5.800 ήμερησιώς.

ΜΕΣ ΕΛΠΙΘ: 12.548 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. τού 1960) παράδοσης Ρίβερ Πλέι Απρίλιον, έπαναπαράδοσης Ιταλίαν, δολ. 5.800 ήμερησιώς.

ΜΕΣ ΕΛΠΙΘ: 18.783 τον. d.w. (29 π. 9 ίντο. 12 1/2 μιλ. 17 τον. φιουέλ διλ και 1 τον. ντηζέλ διλ τού 1960) παράδοσης κατά την φθινόπων τον άναχωρησην του πιλότου εις Ντακάρ — Ντουάδα ρέιντζ, δολ. 5.800 ήμερησιώς.

ΜΕΣ ΓΚΑΦ: 24.355 τον. d.w. (1.215.401 κ.π. 14 1/2 μιλ. 31 δον. φιουέλ διλ και 2 τον. ντηζέλ διλ τού 1960) παράδοσης μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Σάν Ζουάν, Πουέρτο Ρίκο Μαρτίου 27 - Απρίλιο 7, έπαναπαράδοσης θανάτου εις Κίναν δολ. 9.500 ήμερησιών συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΝΕΑ ΕΛΠΙΘ: 28.668 τον. d.w. (1.215.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 38 τον. φιουέλ διλ τού 1978) παράδοσης κατά την φθινόπων εις πλοηγικόν Νόρφλοπ έπιπομφός.

ΓΟΥΡΩΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II: 36.797 τον. d.w. (37 π. 2 7/8 ίντο. 1.600.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τον. φιουέλ διλ και 2 τον. γκό διλ

φορτωτών ιδιαίτερης σύνταξης, έπιπομφός φορτωτών ιδιαίτερης σύνταξης.

ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.: 13.430 τον. d.w. (604.930 κ.π. 14 μιλ. 22 τον. φιουέλ διλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1961) παράδοσης μετά την άναχωρησην του πιλότου άνατολικήτη Αγγλίας, Μαρτίου 31 - Απρίλιο 4, έπαναπαράδοσης Πακιστάν, Ινδίαν, Σρί Λάνκα, δολ. 7.250 ήμερησιώς.

ΖΑΝ ΤΖΩΝ: 17.238 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 27 τον. φιουέλ διλ τού 1974) παράδοσης διγάραψης έως τέλος Μαρτίου 20-24, έπαναπαράδοσης άμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 6.800 ήμερησιών συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.</

τού 1975) παράδοσις Κέπι Πάσσερο Μαρτίου 26 - Απρίλιου 4, έπαναπαράδοσης νότιον Κορέαν μέσω άμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 10.400 ήμερησίων.

ΟΚΕΑΝΙΣ: 14.920 τον. d.w. (710.000 κ.π. 13 μιλ. 18 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1971) παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Κριτσούπαλ, έπαναπαράδοσης Κίναν, μέσω Άμερικ. λιμένων Κόλπου, δολ. 7.500 ήμερησίων.

AITZIAN MONAPK: 68.779 τον. d.w. (1.676.000 κ.π. 16 μιλ. 57-58 τον. φιούελ διλ τού 1967) παράδοσης άμεσως Ιαπωνίαν, έπαναπαράδοσης Βραζιλίαν, μέσω Βαγκούμερ, δολ. 13.500 ημερησίων.

ΜΠΑΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΑΟΥΝ: 12.115 τον. d.w. (τού 1967) παράδοσης Σικουόρην Μάρτιον, έπαναπαράδοσης νότιον Άφρικήν, δολ. 5.700 ήμερησίων.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (λιβ.): 44.838 τον. d.w. (1.820.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 40 τον. φιούελ διλ τού 1968) παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις νότιον Κορέαν Μαρτίου 25 - Απρίλιου 8. έπαναπαράδοσης Κέπι Πάσσερο, μέσω Κιτακούόυτου (Ιαπωνίαν) δολ. 12.000 ήμερησίων.

ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΤΑΡ: 14.158 τον. d.w. (30 π. 2 ίντα 635.691 κ.π. 14 μιλ. 25 τον. φιούελ διλ και 17 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ πλέον 2 τον. γκόδ διλ τού 1964) παράδοσης διαπλέοντας Σκώ. Μαρτίου 21-23, έπαναπαράδοσης Μπουνένος Άιρες, μέσω Κόντινεντ, δολ. 7.700 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΤΤΙΣΤΩΝΟΜ: 22.312 τον. d.w. (1.091.000 κ.π. 14 μιλ. 29 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1974) παράδοσης κατά την άφιξην εις πλοηγήν σταθμών άνατολ. άκτης Αγγίλιαν Μαρτίου 23-26 έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Κόλπου, δολ. 9.500 ήμερησίων αυσμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΕΦΔΗΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ. (ΜΚ φρήντομ τού 1979) παράδοσης Κέπι Ούεστ Απρίλιου 1-15, ταξίδια 12 μηνών, δολ. 8.250 ήμερησίων.

ΜΑΡΙΛΥΝ Α.: 26.779 τον. d.w. 34 π. 1 3/4 ίντα 1.210.244 κ.π. 15 μιλ. 34 τον. φιούελ διλ και 2 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1968) παράδοσης διαπλέοντας Μόζι Μαρτίου 21-29, έπαναπαράδοσης Μπορντώ - Αμβούργον ρεύτη, μέσω νότιον Κορέας δολ. 8.950 ήμερησίων συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΟΥΓΙΝΣΤΟΝ: 27.081 τον. d.w. (1.260.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 36 τον. φιούελ διλ τού 1970) παράδοσης Κέπι Ούεστ Μαρτίου 15-17, ένν κυκλικόν ταξίδιον δυτ. άκτης Μεξικού, όψιν έπερνον κυκλικόν μέσω άμερικ. λιμένων Κόλπου. Δυτ. άκτης, έπαναπαράδοσης Κιριατούπαλ, δολ. 9.000 ήμερησίων πλέον δολ. 1.500 μηνιών δι' υπερωρίας, πλέον δολ. 150.000 δώρων.

ΗΡΑ: 25.589 τον. d.w. (τού 1969) παράδοσης 16 ώρας προ της άφιξης εις Σάββα άμεσως, έπαναπαράδοσης Αμβέρσαν, δολ. 9.000 ήμερησίων.

ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ: 30.470 τον. d.w. (1.213.000 κ.π. 14 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ τού 1972) παράδοσης διαπλέοντας Γι-βρακτόρ Μαρτίου 20-30, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Πάσσερο, μέσω. Μεγ. λιμνών, δολ. 9.500 ήμερησίων.

#### ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΟΛΙΑ

ΜΕΣ. ΦΙΛΙΑ (λιβ.): Κιουραράδο 93.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 63, Μαρτίου 20.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ: Σιντί Κερί 50.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλίαν W 98. 60.000 τον. μέρος φορτίου W 82. 74.000 τον. μέρος φορτίου W 67, Μαρτίου 10.

ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ Μπάνιας 43.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλίαν W 116, Μαρτίου 10.

ΝΤΟΡΙΣ: Μεδόγειον 130.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου W 36, Μαρτίου 15.

ΤΙΦΟΣΟ (λιβ.): Δυτ. Αφρικήν 80.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. άκτης Ατλαντικού, W 67.5, Μαρτίου 15.

ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ: Ανατολ. άκτην Μεξικού 51.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 110, Μαρτίου 15.

ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ: Περιακόν Κόλπου 210.000 τον. μέρος φορτίου Τσιρίβιν, W 32, Μαρτίου 21.

ΟΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Ανατολ. άκτην Καναδά 45.000 τον. μέρος φορτίου Αγγίλιαν, Κόντινεντ, Σκανδινανίαν, W 110, Μαρτίου 12.

ΘΑΣΟΣ (Σινκ.): Σέρια 90.000 τον. μέρος φορτίου Φιλιππίνες W 82.5, Μαρτίου 12.

ΟΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΩΣΑ: Περιακόν Κόλπου 140.000 τον. μέρος φορτίου Ινδίαν, W 62.5, Μαρτίου 11.

ΦΑΝΑΡΙ: Αλγερίαν 92.000 τον. Ιταλίαν W 56, άμεσος φορτώσεων.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ: Λιβύην 35.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλίαν, W 130, Μαρτίου 15.

ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ.: Μεδόγειον ή Μαύρην Θάλασσαν 50.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλίαν, W 95, μέσος φόρτωσης.

ΙΣΑΒΕΛΛΑ (μικτόν): Αγγίλιαν 75.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 60, Μαρτίου 15.

ΚΩΣΜΑΣ: Καραϊβήκην 47.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλίαν, W 63.5 άμεσος φόρτωσης.

ΣΩΛΩΝ (λιβ.): Χώρη Αιλαντ 200.000 τον. νότιον Κορέαν W 35, Μαρτίου 26.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΤΙΝΤΝΕΣ (λιβ.): Περιακόν Κόλπου 80.000 τον. Μεδόγειον, W 77.5, Μαρτίου 25.

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ: Μεδόγειον 50.000 τον. Ιταλίαν, W 95, Μαρτίου 14.

ΟΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ: Σούλων Βόε 70.000 τον. μέρος φορτίου. Μιλάνον Χάφεν, W 72.5, Μαρτίου 14.

ΙΣΑΒΕΛΛΑ (μικτόν): Μεδόγειον 62.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου W 62.5, όψιν άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ II: Καραϊβήκην 50.000 τον. μέρος φορτίου. Άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 83.75, Μαρτίου 24.

ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.: Δυτ. Αφρικήν 64.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού W 75, όψιν άμερικ. λιμένας Κόλπου W 74, δύον Καραϊβήκην W 76, άρχας Απρίλιου.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪΥ: Περιακόν Κόλπον 90.000 τον. μέρος φορτίου. Νέαν Ζηλανδίαν W 72.5 Μαρτίου 20.

ΠΕΡΑ: Αποβήκη εις Έλλαδο 90.000 τον. μέρος φορτίου, δύο συνεχή ταξίδια, κατ. υποκοπή δολ. 90.000, Μαρτίου 23.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (λιβ.): Σιντί Κερί 115.000 τον. Ιταλίαν, W 51.5, Μαρτίου 22.

ΥΠΑΤΙΑΝΑ: Ταρτούς 75.000 τον. μέρος φορτίου. Κωνσταντίνου W 79, Μαρτίου 25.

ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (Σιγκ.): Περιακόν Κόλπον 90.000 τον. μέρος φορτίου. Σηρόπα W 77, Απρίλιου 1.

ΛΙΔΗ Χ.: Μεδόγειον 70.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Καραϊβήκην W 60, Μαρτίου 27.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΪΥ: Ράς Λανούφ 85.000 τον. Τεργέστην W 60 Μαρτίου 28.

ΑΗΤΩ: Περιακόν Κόλπον 80.000 τον. Ινδίαν W 95 Μαρτίου 24.

ΘΡΑΞΙΑΝ ΣΠΡΑΕΥ: Λα Σκίρα 50.000 τον. μέρος φορτίου. Λά Σπέτζα W 87.5, Μαρτίου 27.

ΑΒΙΝ ΟΤΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ: Ζουετίαν 100.000 τον. μέρος φορτίου Σάρρορ, W 55, Μαρτίου 28.

ΦΑΝΑΡΙ (λιβ.): Ταρτούς 90.000 τον. μέρος φορτίου. Τεργέστην, W 67.5, Μαρτίου 28.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ: Τις 90.000 μέρος φορτίου. Μπαχέμαρ, W 61.25, Μαρτίου 29.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.Δ.: Καραϊβήκην 63.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου W 63.75, Μαρτίου 25.

ΚΟΝΚΟΡΝΤ: Καραϊβήκην 65.000 τον. μέρος φορτίου Μεδόγειον W 50, όψιν Αγγίλιαν, Κόντινεντ W 55, Κόλπου W 70, όψιν δυτ. Αφρικήν W 45, όψιν Ινδίαν W 60, όψιν Απω Ανατολήν W 65, έπιβρυνσης του υπερηλικού εις τα 50% του ναύλου.

## 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

# HELLENIC SHIPYARDS Co



## SKARAMANGA YARD

**ADVANCED SHIPBUILDING TECHNOLOGY**



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



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

### 500,000-ton GRAVING DOCK

Length 420m - Breadth 75m - Depth 9.5m

### 250,000-ton GRAVING DOCK

Length 327m - Breadth 53.6m - Depth 9.25m

Both used for shiprepairs and/or newbuildings

\*

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

\*

**BUILDING BERTH FOR SHIPS UP TO 37,000-dwt**

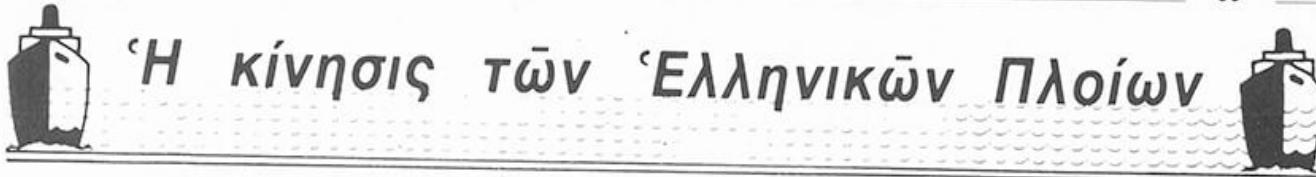
\*

**OFFICES & AGENTS AT HOME & ABROAD**

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

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

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



(α. = άνεχωρησε — δ. = διήλθε — ε. = έφεσε — δ. = δέξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ.....	60	6640	α. Αμβέρσαν 7/2 διά Θεσσαλονίκη	ΑΘΗΝΟΥΛΑ.....	52	3361	ε. Φρητόου 16/2
ΑΒΑΕ.....	62	10405	δ. Κωνίπολιν 15/2 διά Νοβωρωσίκην	ΑΘΑΩΝ.....	79	10120	α. Λύττελτον 11/3 διά Μ. Μαουγκανού
ΑΒΕΝΙΡ (δ.).....	62	10753	είς Φρεντερία 22/1	ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣ.....	67	17418	δ. Σουεζ 15/2 διά Τόκιο
ΑΒΙΝ ΟΤΑ ΓΕΡΑΝΙ (δ.).....	68	149609	ε. Τέρνταν 2/2	ΑΘΩΣ.....	69	10008	α. Είβονιασιθ 19/2 διά Βερακρού
ΑΒΙΝ ΟΤΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.).....	69	149609	ε. Τέρνταν 2/2				
ΑΒΙΝ ΟΤΑ ΔΗΝΤΕΡ (δ.).....	69	104616	δ. Γιβραλτάρ 2/2 διά Πειραιά	ΑΙΑΣ.....	67	9457	α. Μπρεμερχάφεν 25/2 διά Σουραμπάγια
ΑΒΙΝ ΟΤΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.).....	68	51073	ε. Πειραιά 11/3	ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.).....	59	12176	α. Μορμουγάδο 12/3 διά Βουβάνη
ΑΓΑΘ.....	74	6017	ε. Τακόρδητ 7/3	ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΒ.....	64	6474	ε. Ρ. Γκράτε 2/3
ΑΓΑΘΩΝ.....	70	10008	είς Μπλάραν ώπο 20/9	ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ.....	64	1706	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΑΓΑΠΗ.....	69	10006	ε. Βαλτιώραν 12/3	ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΑΡ.....	65	1708	εις Χαλκίδα ώπο 7/9
ΑΓΓΕΛΑ.....	63	3387	εις μεσογειακός μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΘΗΝΙΚ.....	76	12498	ε. Σασέμπτο 13/3
ΑΓΓΕΛΛΑ ΜΑΙΡΗ.....	64	12561	δ. Κωνίπολιν 1/3	ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΡΜΟΝΙΚ.....	76	12498	α. Ήστ Λόντον 30/1
ΑΓΓΕΛΙΚΑ.....	67	3870	ε. Πειραιά 16/10 διά Νάπολι	ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΤΟΜΙΚ.....	74	12498	ε. Σασέμπτο 13/3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΔΥΝΑΜΕΙΣ.....	62	9517	ε. Κωνίπολιν 9/1	ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΙΣΤΟΜ.....	72	11184	α. Χόγκ Κόγκ 13/3 διά Συγκαπούρην
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	61	10405	ε. Νταμάρι 17/2	ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΛΛΕΝΙΚ.....	76	12498	α. Λ. Αντζελες 27/1 διά Σαγκάνην
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	65	8374	ε. Σάντος 7/3 διά Πειραιά	ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΡΟΙΚ.....	74	12498	α. Άσελαδια 9/2 διά Σ. Αραβίαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	50	3499	εις μεσογειακός μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΟΝΙΚ.....	76	12498	ε. Μαντυλούτο 18/2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ.(δ.).....	69	90890	ε. Ντουμπάι 11/3	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΣΠΑΝΙΚ.....	76	12498	ε. Συγκαπούρην 11/3 διά Κασσιούγκ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΗΙΙ.....	57	1241	εις μεσογειακός μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΟΝ ΚΟΣΜΙΚ.....	75	12498	δ. Παναμά 4/3
ΑΓΓΕΛΙΝΑ.....	63	10200	ε. Ντώρμπαν 2/3 (έπισκευαι)	ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΙΝΚ.....	74	18963	δ. Παναμά 9/2
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ.....	64	9812	δ. Κωνίπολιν 19/2 διά Κωνσταντζαν	ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΟΤΖΙΚ.....	75	12498	δ. Μόζι 4/3 διά Πόρτλαντ
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ.....	68	9435	ε. Γιοκούμπα 5/3	ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΥΡΙΚ.....	75	12498	ε. Γιοκούμπα 23/2 διά Χροσίμα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ.....	69	10625	δ. Παναμά 21/2 διά Γουόρρο	ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ.....	74	12498	α. Φρημάντλ 28/2 διά Ιαπωνίαν
ΑΓΗΝΔΡ.....	71	9875	ε. Γιοκούμπα 2/1 διά Λαγος	ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΑΤΖΙΚ.....	74	12498	ε. Σημενίκ 6/3
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	59	12255	δ. Κωνίπολιν 27/2 διά Σαμψούντα	ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.....	47	5309	ε. Μπλάραν ώπο 23/8
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ.....	58	9364	ε. Π. Σάδι 8/3	ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΛΑΤΙΚ.....	77	12498	δ. Σάδι 26/2
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ.....	70	18628	ε. Νεκοτάδα 7/3 διά Μπάχια Μπλάνκα	ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΛΑΝΝΕΡ.....	69	9054	δ. Σημενίκ 6/3
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ.....	52	3840	εις μεσογειακός μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΛΕΙΖ'.....	72	11185	ε. Τέρνταν 24/2 διά Μπαντάρ Αμπάς
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΝ.....	54	8120	εις μεσογειακός μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΡΕΙΤ'ΒΕΡΥ.....	71	15205	α. Ν. Ορλεάνην 19/2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.....	63	10617	ε. Αλεξανδρείαν 25/2	ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ.....	76	12498	α. Ναγκόνια 17/2 διά Μπουεναβεντούρα
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.....	63	10246	ε. Ρότερνταν 14/3	ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΥΣΤΙΚ.....	75	12498	ε. Λάγος 23/2
ΑΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ.....	66	2023	ε. Π. Πάδιας 4/3	ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ.....	75	12498	α. Μπριτανίαν 16/2 διά Ναχόντκα
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ.....	57	10323	ε. Βούβάνη 16/10	ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΟΡΙΚ.....	74	12498	α. Λαύριον 29/1 διά Νοβωρωσίκην
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ.....	68	9031	ε. Π. Σάδι 11/3	ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΑΙΤΟΝΗΡ.....	69	9199	α. Λ. Αντζελες 28/1 διά Σαγκάνην
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ.....	58	3690	υπό παραλογήν	ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΑΓΚΙΤ.....	70	9178	α. Μούπαδας 9/3 διά Ντάρ ες Σαλάδαν
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ.....	67	11610	α. Λ. Αντζελες 3/2 διά Σαγκάνην	ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΑΚΤΙΚ.....	76	12498	δ. Σουές 22/1 διά Κίναν
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ.....	71	3510	υπό παραλογήν	ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	71	15204	ε. Τέρνταν 27/2
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΖΙΜΟΣ.....	66	8309	ε. Μπαγκόκ 11/2	ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΚΟΟΥΠ.....	71	11185	α. Αγ. Φραγκίσκον 19/1 διά Κίναν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΖΙΜΟΣ.....	53	8213	ε. Αλεξανδρείαν 26/2	ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΟΝΙΚ.....	73	12498	ε. Λάς Πάλμας 12/3
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΖΙΜΟΣ.....	56	6156	ε. Πύλον ώπο 20/6/179	ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΩΡΙΤ.....	70	9078	ε. Σάντα Μάρτα 24/2
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙΙ.....	61	8254	ε. Ρότερνταν 25/2 διά Λουάντα	ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΟΙΚ.....	71	11208	α. Τζερουσαλήμ 10/1 διά Κίναν
ΑΓΙΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	67	7560	α. Κ. Τάουν 11/3 δι' "Απώ Ανατολήν	ΑΙΓΑΙΟΝ ΤΟΠΙΚ.....	74	12498	α. Ν. Ορλεάνην 28/2
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	55	8562	ε. Σιμπενίκ 7/3	ΑΙΓΑΙΟΝ ΤΡΕΙΝΤ.....	70	9025	ε. Σεττίνιον 27/2
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ.....	50	1516	εις μεσογειακός μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΟΝ ΦΑΙΔΘ.....	69	9199	ε. Γιοκούμπα 11/2 διά Γιοκούμπα
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (μ.).....	71	72326	α. Τάραντα 2/3 διά Γιβραλτάρ	ΑΙΓΑΙΟΝ ΦΕΙ'Μ.....	69	8928	α. Πλύμουθ 5/3
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ.....	65	14264	ε. Σετουμπάδ 29/1	ΑΙΓΑΙΟΝ ΦΡΗΝΤΟΜ.....	69	8927	α. Α'γανάκτην 26/2
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ.....	59	8852	α. Όρλεαν 22/2	ΑΙΓΑΙΟΝ ΧΑΡΒΕΣΤ.....	72	11225	α. Χροσίμα 1/3 διά Κολομπ
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	58	9104	δ. Μπρούναμπουτελ 25/2	ΑΙΓΑΙΟΝ ΥΧΟΥΣΤΗΣ.....	66	20095	δ. Γιβραλτάρ 12/3 δι' ΗΠΑ (ΕΠΩΛ)
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	55	4962	ε. Πάλμας 13/3	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΔΗΝΗΣΟ.....	73	9369	ε. Ανναμπά 18/3
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	47	2685	εργεί εις "Ηράκλειον ώπο 15/10/78	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΒΝΟΝ.....	66	14359	α. Ντάρμπαν 11/2 διά Μπαντάρ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	69	12061	ε. Σετουμπάδες 8/3 διά Λουδίνον	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΗΤΖΑΣ.....	63	1164	α. Πλύμουθ 5/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	59	8067	δ. Γιβραλτάρ 8/2 δι' "Άλγεριον	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.).....	65	40043	α. Α'γανάκτην 17/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	58	4529	εις "Ακραμ 7/2	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.).....	66	38615	υπό παραλογήν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	69	4033	α. Μπιζέρτα 4/1 διά Γαλλίαν	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΤΑΝΤ.....	71	15665	ε. Μπετζάιον 17/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	46	2414	εις μεσογειακός μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΤΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	74	16006	α. Μανούτο 29/2 διά Βίλμιγκτον
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	51	1988	ξεωθι Κουβεΐτ ώπο 20/7/78	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΤΑΝΤ ΦΑΡΜΑΡΑ.....	60	6980	α. Χιούστον 22/2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III.....	70	15345	α. Ν. Όρλεαν 13/2	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΤΑΝΤ ΣΚΑ'Υ.....	76	11084	ε. Κωνίπολιν 19/2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV.....	61	6038	ε. Αμβέρσαν 6/2 διά Τριπολίν	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΤΑΝΤ ΣΤΑΡ.....	76	15947	ε. Σιγκαπούρην 10/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	71	11857	ε. Μπαχρέιν 12/3	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΑΙΝΑΝ ΣΟΥ.....	60	8368	ε. Ναχόντκα 12/10 (έπισκευαι)
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΩΝ.....	77	1573	ε. Κάνες 27/1 διά Κούβα	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΑΙΝΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	68	18470	ε. Πειραιά 26/1
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ VI.....	47	2775	ε. Μόρα 4/12 διά Σουέζ	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΑΙΝΑΝ ΖΑΝ.....	63	11502	α. Ν. Ορλεάνην 28/2
ΑΓΚΝΙΣ II.....	63	12273	ε. Ταϊδίο 5/12	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΑΙΝΑΝ ΣΤΑΡ.....	58	9292	α. Ρότερνταν 4/3 διά Νταράμ
ΑΓΝΩΣΤΗΣ.....	79	5178	ε. Ιησουάν 4/3 διά Λεμεσόν	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΑΙΝΑΝ ΣΤΑΡ.....	69	9627	ε. Παλέρμο 1/3 (έπισκευαι)
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.).....	66	32687	ε. Χάμπτον ρόδες 6/2 (έπισκευαι)	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΑΙΝΑΝ ΣΤΑΡ.....	72	16235	α. Νεκοτάδα 6/3 διά Μπαχία Μπλάνκα
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.....	58	5037	ε. Ηστ Λόντον 28/2	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΑΙΝΑΝ ΣΤΑΡ.....	71	10006	δ. Παναμά 31/1 διά Σαγκάνην
ΑΔΑΜΑΣ.....	69	10008	ε. Τέρνταν 9/3	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΑΙΝΑΝ ΣΑΝ.....	66	40787	α. Αμβούργον 26/2
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ.....	68	14342	α. Κόμπε 5/3 δι' "Αμαγκασάκι	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΑΙΝΑΝ ΣΑΝ.....	65	9280	ε. Σιγκαπούρην 11/2 δι' Ινδονησίαν
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ.....	67	6842	ε. Πειραιά 29/1 δι' "Άλγεριον	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΑΙΝΑΝ ΣΚΡΙΤ.....	56	6898	α. Κόρκ 9/1 δι' "Άλγεριον
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.).....	63	30648	δ. Κωνίπολιν 7/3 διά Συρίαν	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΑΙΝΑΝ ΕΚΣΤΑΖΥ.....	69	10259	ε. Φιλαδέλφειαν 1/3 διά Μαντράς
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΡΗΦΕΡ.....	70	4231	ε. Φόνες 7/2 διά Κλαιπέντα	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΑΙΝΑΝ ΕΜΕΡΛΑΝΤ.....	77	9083	ε. Μουτσούρε 1/3
ΑΔΩΝΙΣ Τ.....	71	9998	α. "Αμβέρσαν 4/3 διά Λαγος	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΑΙΝΑΝ ΖΕΑΣ.....	68	15542	ε. Σάντος 21/2 διά Π. Καμπέλο
ΑΕΤΟΣ.....	72	3065	ε. Πειραιά 10/3 διά Ραβέντα	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΑΙΝΑΝ ΖΕΣ.....	70	15744	δ. Παναμά 15/2 διά Γιοκούμπα
ΑΕΤΟΣ.....	57	1674	δργεί εις Πύλον ώπο 17/7/79	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΑΙΝΑΝ ΖΙΝΣΕΡΠΙΤΥ (δ.).....	69	15748	δ. Μπρούναμπουτελ 14/2 δι' "Άλγεριον
ΑΖΑΛΕΑ.....	64	5931	ε. Παρανάκουα 11/2	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΑΙΝΑΝ ΦΑΝΤΑΣΥ.....	68	13388	ε. Σιγκαπούρην 12/3
ΑΖΟΥΜΑ.....	66	11067	ε. Λείσος 10/3	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΑΙΝΑΝ ΦΡΕΝΤΗΣΠ.....	65	8914	ε. Σιγκαπούρην 6/3 διά Σαγκάνην
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ.....	64	7752	ε. Α'μπερογρούν 13/3 διά Γιαριμάκα	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΑΙΝΑΝ ΣΑΦΑ'ΙΡ.....	64	5310	δ. Κωνίπολιν 1/3 διά Νοβωρωσίκην
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ.....	55	5886	ε. Μασσαλίαν 23/2	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΑΙΝΑΝ ΣΑΦΑ'ΙΡ.....	64	5295	ε. Χάβρην 7/3
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ.....	65	8576	δ. Γιβραλτάρ 9/3	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΑΙΝΑΝ ΣΑΝ.....	77	38484	δ. Πλύμουθ 5/3 διά Ταϊτιαβέκια
ΑΘΑΝΑΣΙΑ.....	74	8915	ε. Ήστ Λόντον 6/3	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΑΙΝΑΝ ΣΑΝ.....	67	32508	ε. Ρότερνταν 11/3 διά Στανβαντζέρ
ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΚΟΜΗΝΟΥ.....	56	13555	ε. Κευτέλ 17/2 διά Κούβα	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΑΙΝΑΝ ΣΑΝ.....	64	7995	α. Χέν Πόντ 9/3 δι' Ιαπωνίαν
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ.....	69	3039	δ. Π. Σάδι 4/3 διά Πειραιά	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΑΙΝΑΝ ΣΑΝ.....	59	9830	ε. Βρέμην 11/3
ΑΘΕΝΕΣ.....	72	106032	ε. Πειραιά 3/5/79	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΑΙΝΑΝ ΣΑΝ.....</td			

ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	ε. "Αμβέρσαν 13/3 υπό παραλαβήν
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	α. Πιούρινο 11/3 διά Νουαντχίμπου
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'	68	25168	ε. Σασεμπτο 17/2 (έπος.)
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	ε. Μπαλμπό 10/3 (έπος.)
ΑΚΟΥΑΔΑΙΗΟ	68	25155	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	2306	ε. Τζένταν 10/2
ΑΚΡΑ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	58	3610	δ. Γιβραλτάρ 26/1 διά "Αλγέριον
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	ε. "Ακαμπα 26/2
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6442	ε. Λάγος 17/2
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	δ. Βανκούβερ 23/2
ΑΚΡΙΤΑΣ	70	16224	ε. Χιούσταν 10/2
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	ε. Πασιρ Γκουτάνγκ 28/2
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	δ. Κωνίπολην 18/2 διά Μπουργκάς
ΑΚΡΟΝ	59	14722	ε. Χιούσταν 5/3
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	δ. Βανκούβερ 10/2
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	δ. Γιβραλτάρ 26/2 διά Κόμσαρ
ΑΚΤΙΑΝ	60	3188	ε. Μπαλμπό 12/10
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	ε. Αθάνα 19/2
ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.)	64	33316	ε. Ν. Ύόρκην 4/3

ΑΛΑΣΚΑ 2.	59	1012	ε. Τζένταν 13/3
ΑΛΑΣΚΑΝ ΤΡΕΙΤΙΝΤΕΡ (δ.)	54	11631	εἰς Πειραιά δύο 23/10 (έπος.)
ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	α. Φρημάντλ 21/2
ΑΛΓΚΕΝΙΜΠ	66	2777	ε. Κωνίπολην 12/3
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	α. Τροντχίτης 8/3 διά Νιγηρία
ΑΛΕΑ.	73	8824	ε. Χάμπολντ Μπαιν 10/1 διά Σαγκάνη
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (δ.)	65	40043	δ. Σουέζ 10/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	9296	δ. Μπρουνόντεπτελ 9/2 διά "Αβάνα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	ε. Πειραιά 23/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	1222	ε. Δουνκέρκην 5/3 διά Κίελον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	69	13316	ε. Χάμπολντ ρόδες 28/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	ε. Σαντάντερ 17/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22560	δ. Σουέζ 2/3 διά Κουβέιτ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	ε. Σουάμπτα 11/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.	58	3834	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688	ε. "Ακαμπα 24/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π.	61	9211	α. Σιγκαπούρην 28/1 διά Λομπίτο
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	εἰς Πειραιά ρόδες 28/10
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ			
ΓΚΡΕΙΤ' (δ.)	73	152372	α. Πειραιά 21/2 διά Μέγαρα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΙΣΜΗΝΗ	68	9395	ε. Σακάντες 1/3
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΤΡΑΣΤ	62	7703	ε. Δομπίτο 14/2
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΦΑΙΗΘ	61	7703	ε. Πειραιά 28/2
ΑΛΕΞΗΣ Γ.	54	2488	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΙΑ (δ.)	58	7644	ε. Λισσαβώνα 12/3
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	ε. Ρουέν 3/3
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	δ. Π. Σάδι 7/2 διά Μεσογείου
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	δ. Γιβραλτάρ 12/3 διά "Οδησσόν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΪΤ	62	9055	ε. "Αμβούργον 11/3
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ	62	9055	ε. Σάντος 11/3
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	58	9878	ε. Σιγκαπούρην 23/2
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	60	8294	α. Λ. Πάλμας 7/2
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΑΝΕΡ	70	9160	α. Μπαλμπό 11/3
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΗΦΕΡ	71	9564	ξέωθι Λάγος 2/2
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	5772	ε. Πειραιά 8/3
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434	ε. Μπαλμπό 6/3
ΑΙΑΚΗ	59	12996	α. Σεπετύπα Τέρμη 2/3 διά Κ. Κριστί
ΑΙΑΚΗ Ι. Π.	70	10011	α. Λ. "Αντζέλες 1/3 διά Μπουεναβεντούρα
ΑΙΑΣΙΑ	66	3762	α. Βασιλικό 13/2 διά Ν. Καρβάλη
ΑΙΑΚΑΖΑΡ	65	9677	ε. Λάγος 5/3
ΑΙΑΚΑΙΟΣ Κ.	67	28467	ε. Ν. Ορέδεντην 28/2
ΑΙΑΚΑΙΟΣ.	75	11284	ε. Σιγκαπούρην 2/3 διά Καράτοι
ΑΙΑΚΑΙΟΣ.	77	12123	ε. "Αντζέλες 6/3 διά Ισπουνίαν
ΑΙΑΚΜΑΝ	77	14530	δ. Γιβραλτάρ 11/3 διά Ν. Όρλεανην
ΑΙΑΚΜΗΝΗ	79	10996	α. Χούλ 13/3 διά Βρέμην
ΑΙΑΚΜΗΝΗ	67	5476	α. Αύγουστον 10/3
ΑΙΑΚΟΡ	62	11434	α. Λομπίτο 6/1 διά Μοχάμεντς
ΑΙΑΚΥΝΙΑ	70	11870	ε. "Ειβονιασούς 6/3 διά "ΗΠΑ
ΑΙΑΚΥΝΙΟΣ	73	13631	α. Λ. "Αντζέλες 25/2 διά Τόκιο
ΑΙΑΚΥΝ	68	17374	α. Μοριουργάκην 6/2 διά Περοϊκόν
ΑΙΑΚΥΝ	62	6155	δ. Π. Σάδι 12/3 διά "Αλεξανδρείαν
ΑΙΑΛΑΙΤΑΝΣ ΣΑΞΕΣ	65	10869	α. Ν. Ύόρκην 5/2 διά Κούβα
ΑΙΑΜΑ	79	10788	δ. Σουέζ 13/3
ΑΙΑΜΑ	63	1594	ε. Σ. Μαϊκλ 11/3 διά Λισσαβώνα
ΑΙΑΜΑΖ	65	10484	υπό παραλαβήν
ΑΙΑΜΑΡ	69	10490	ε. Νιαμόδι 5/3
ΑΙΑΜΕΑ	60	10778	δ. Γιβραλτάρ 1/2 (ΕΠΩΛ)
ΑΙΑΜΙΑΜΙΣΣΙΟΝ	64	18000	α. Μη. "Αύρες 3/3 διά Ρωσίαν
ΑΙΑΜΠΑΦΟΡΟ	69	12404	ε. Ρουέν 12/3
ΑΙΑΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1507	εἰς Μπαλμπό 14/3/80
ΑΙΑΜΠΙΣ	55	5564	δ. Γιβραλτάρ 6/1 διά "Αλγέριον
ΑΙΑΝΤΕΑ	53	5497	ε. Π. Τζεντί 20/2
ΑΙΑΤΑΙΡ	70	16973	α. Σαντάνα 28/2
ΑΙΑΤΙΣ	79	11000	α. Κόμπη 5/3
ΑΙΑΥΣΙΑ	64	10275	δ. Κωνιόλιν 14/1 διά Μ. Θάλ.
ΑΙΑΔΑ	62	4722	ε. Π. ντε Μπού 12/3
ΑΙΑΦΑ	71	1599	α. Κ. Τάουν 11/3 διά Νιώρμπαν
ΑΙΑΦΙΟΣ (δ.)	67	46248	α. Αύγουστον 8/3
ΑΙΑΦΙΤΟ	63	15929	ε. Κολούμπια ρίβερ

ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΙΤ'	78	13889	α. Βίγκο 6/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049	α. Μασσαλίαν 9/3 διά Ντουάλα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΤΣ'	74	13631	ε. Σιγκαπούρην 3/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ	76	13633	ε. Σαβάννα 6/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	38820	ε. Μπιζέρτα 10/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΡΙΤ	78	13889	ε. Ταμπικό 8/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΙ'ΟΜΦ	76	13633	α. Φρημάντλ 25/2 διά Ρότιερνταμ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	78	13889	α. "Αμβούργον 12/3 διά Πρόσκυρουν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. Ν. Όρλεανην 25/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	ε. Πειραιά 26/1 (έπος)
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΙΝΙΕΣ	73	13631	δ. Παναράδ 20/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12438	ε. Κάντα 19/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Γκαστιβίθην 4/3 διά ΗΠΑ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΟΠ	74	13633	ε. Νιάς ές Σαλάμ 4/3
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ε. Πειραιά 11/3
ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ	68	9416	ε. Κολούμπια ρίβερ 8/3
ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ	68	10183	ε. Τζιμπούτι 3/1 διά Κίναν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	ε. Σάντα Φέ 5/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	79	15688	α. Αμβούργον 8/3 διά Νιώρμπαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β	80	15869	ε. Αγνούσαντ 27/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ	67	53448	α. Χάμπιτον ρόδης 27/2 διά "Ισπανίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ	77	4713	ε. Σάντα Φέ 5/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	υπό παραλαβήν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11435	ε. Ν. Όρλεανην 9/3
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	62	12392	ε. Γκόθεντμπουργκ 26/1 (έπος)
ΑΝΔΑΔΟΥΣΙΑ	68	2621	α. Μπιλιμπό 25/2 διά "Αλγέριον
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	δ. Μπρούναμπούτελ 24/2 διά Κλαιπέντα
ΑΝΔΡΕΙΑ	66	2999	ε. Πειραιά 13/8
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	ε. Βανκούβερ 6/3
ΑΝΔΡΟΣ	65	15404	ε. Μπάραραν 13/9
ΑΝΔΡΟΣ	58	5085	ε. Πειραιά 10/2
ΑΝΔΡΟΣ	64	1657	ε. Ριγέκα 5/3 διά Τρίπολιν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	67	3831	α. Μπέλεμ 1/3 διά Γκρείτ Γιάρμουθ
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	11905	ε. Γιοκοχάμηδ 7/3
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΛΑΣ (μ.)	72	11905	α. Χάρην 20/2 διά Τουμπαράδο
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	ε. Τζεμπέλη Ντανά 13/3 διά Γαλλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	δ. Ντουμπάι 8/3 διά Σιγκαπούρην
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΙ	73	32781	α. Ράς Τανόύρα 18/2 διά Φός
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΙ'ΟΝ	70	105855	α. Ράς Τανόύρα 20/2 διά Βενετίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	ε. Σιγκαπούρην 3/3 διά Βενετίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	ε. Κωνίπολιν 27/2
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	δ. Κωνίπολιν 27/2
ΑΝΕΛ ΝΤ' ΑΖΟΥΡ	57	8093	α. Μη. "Αύρες 20/11
ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	33060	δ. Παναράδ 11/3
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	δ. Σουέζ 14/3 διά "Ακαμπα
ΑΝΕΜΟΚ Κ.	67	2560	ε. Καστέλον 27/3
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10966	α. Μπαρανκίλα 10/2 διά "Ελ Κουαμάρας
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	ε. Βουβάνη 11/3
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10036	α. Τζεντί 12/3 διά Λαγκαρίδη
ΑΝΘΙΑ	64	10864	ε. Κοπέρα 12/3
ΑΝΓΟΣ	79	11000	δ. Σάδι 10/3 διά Λιβύην
ΑΝΤΑ	76	4617	α. "Αμβεργόν 24/2 διά Τουταγκόκ
ΑΝΤΙΑ	76	16438	ε. Λασσαβώνα 12/3 διά Λεισέσ
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	57	9448	δ. Μπρούναμπούλα 3/3 διά Σπέτζα
ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ	67	20959	ε. Μπάραραν 11/3 διά Σπέτζα
ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ Ε.	58	7271	ε. Ροάριο 24/2
ΑΝΝΑ Χ.	66	21883	ε. Βουβάνη 11/3
ΑΝΝΙΚΑ Ν.	69	11726	α. Ήση Λοντόν 9/3
ΑΝΝΟΣ	64	10175	δ. Π. Σάδι 6/3
ΑΝΤΑΙΟΣ	70	16973	α. Λαζαρίτο 12/3 διά Τρίπολιν
ΑΤΖΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	ε. Σουέζ 24/2 διά Τσιταγκόκ
ΑΤΖΕΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	11474	ε. Χάμπολντ 1/3
ΑΤΖΕΝΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	α. Νιούκαστλ 14/2 διά Γιουρούπορτ
ΑΤΖΕΝΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	α. Τακόμα 11/3 διά Τύνιδα
ΑΤΖΕΝΙΚ ΠΑΥΟΕΡ	59	9584	ε. Μοριουγκάδ 3/3 διά Ιαπωνίαν
ΑΤΖΕΝΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	ε. Κωνίπολην 28/2 διά Κωνατάνζαν
ΑΤΖΕΝΙΑ ΔΕΓΚΡΕΙΤ'	70	3969	δ. Σαντάντη 29/1 διά Τρίπολιν
ΑΤΖΕΝΙΑ ΔΕΜΠΑΤΙΚ	70	15948	ε. Σαντάντη 29/1 διά Κωνατάνζαν
ΑΤΖΕΝΙΑΣΦΙΚ	68	10008	α. Μη. "Αύρες 3/2 διά Μοντεβίδεο
ΑΤΖΕΝΙΑΤΕΤΤΑ	78	24915	ε. Χάμπολντ ρόδης 31/12
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15404	ε. Ρόκι Πόντ 9/3
ΑΝΤΙΠΟΝΗ	76	23149	α. Μοριουγκάδ 3/3 διά Ρωσίαν
ΑΝΤΙΠΟΝΗ	68	13580	ε. Κωνίπολην 28/2 διά Κωνατάνζαν
ΑΝΤΙΩΠΗ	78	10996	α. Σουάμπτα 14/2 διά Κουμπάρδη διλ.
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	ε. Γκλήλογκ 24/2
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	α. Ταμπικό 4/3 διά Βερακρούζ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	6		

ΑΡΓΥΡΟΣ.....	57	3970	α. Καρντέλγιεβο 8/2 διά Βηρυτόν			ΑΤΛΑΣ.....	77	11804	ε. Λάγος 6/3
ΑΡΓΥΡΩ Μ.....	60	1577	α. Θεσσαλονίκη 13/1 διά Τριπόλιν			ΑΤΟΜΙΚ (δ.).....	67	45321	ε. Βενετία 14/3
ΑΡΓΟ ΒΑΟΡ.....	78	1587	α. Γουστόν Πόιντ 4/2			ΑΤΡΕΒΙΔΑ.....	68	12936	δ. Σάδι 14/3
ΑΡΓΟ ΓΚΑΡΟΥ.....	77	1587	ε. Χιούστον 4/3			ΑΤΡΕΥΣ.....	74	13633	δ. Σουέζ 11/3 διά Τζένταν
ΑΡΓΟ ΠΑΓΩΝΗΡ.....	76	1578	ε. Βοστώνη 3/3			ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ.....	60	7221	ε. Ακαμπο 21/2
ΑΡΓΟ ΣΠΙΡΙΤ.....	76	1579	α. Ντενερόρδα 9/3 διά Τρίνινταν			ΑΤΡΟΤΟΣ.....	61	10893	δ. Παναμά 22/2 διά Περού
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ.....	78	1587	α. Ταμπικο 21/2 διά Μπράουνσβιλ			ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ.....	72	9301	ε. Αμβούργον 8/3
ΑΡΓΩ ΦΑΙΝΟ.....	76	1579	α. Ν. 'Ορλέανην 26/2			ΑΤΤΙΚΗ.....	61	1385	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ.....	77	1579	α. Στάνκοου 17/2 διά Σαπέλε			ΑΤΤΙΚΟΣ.....	76	16366	α. Π. Σάδι 6/3
ΑΡΕΤΗ.....	73	13631	α. 'Άδελαιδα 28/2 διά 'Αμβέρσαν			ΑΥΔΙΣ.....	72	16402	ε. 'Αμβούργον 14/3
ΑΡΕΤΗ Δ.....	69	9343	δ. Γίβρακτάρ 8/3 διά Γκιζόν			ΑΥΓΑ (δ.).....	78	11000	α. Κόμπε 4/3
ΑΡΕΤΗ Σ.....	62	9139	ε. Ρότερνταν 13/3			ΑΥΡΑ (δ.).....	67	44708	εις Σιγκαπούρην 6/3 διά Π. Κελάγκ
ΑΡΕΟΥΣΑ.....	62	15405	δ. Γίβρακτάρ 9/2 διά Ν. 'Ορλέανην			ΑΥΡΑ.....	68	9624	εις Πειραιά 15/12
ΑΡΕΟΥΣΑ.....	63	9778	δ. Σάδι 5/3			ΑΥΡΑ.....	59	8929	α. Κακινάντα 2/3 διά "Ειβονμασουθ
ΑΡΗΣ.....	70	9868	α. Κολόπο 3/3 διά Λίμπρεβιλ			ΑΥΡΑ.....	69	3490	α. Σάντος 15/3 διά Λάγος
ΑΡΗΣ.....	57	9481	ε. Ρότερνταν 14/3			ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ.....	60	9888	α. Κουβέτ 11/2
ΑΡΗΣ VI.....	55	1216	εις μεσογειακάς μεταφοράς			ΑΦΑΜΙΣ (δ.).....	65	37865	α. Καράτοι 12/3 διά Περαικόν
ΑΡΙΑΔΗΝΗ.....	79	16000	ε. Δουνικέρκην 12/3			ΑΦΟΒΟΣ.....	68	35477	α. Π. Σάδι 5/3
ΑΡΙΑΔΗΝΗ.....	64	9962	α. Λίβερπούλ 13/3 διά Μπέλφαστ			ΑΦΟΒΟΣ.....	58	7323	δ. Κωνίπολιν 26/2 διά Κωνιτάντζαν
ΑΡΙΑΔΗΝΗ.....	69	9038	α. Νεκοτέα 20/2 διά 'Ιταλίαν			ΑΦΡΙΚΑ.....	65	5021	ε. Λοντόντερμ 1/3
ΑΡΙΑΔΗΝΗ Ε. (δ.).....	62	25672	ε. Πειραιά 30/1 (επικ.)			ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΤ'ΟΛΕΤ.....	66	2966	α. Ταμπικο 11/3 διά Χιούστον
ΑΡΙΑΝΑ.....	73	23134	δ. Παναμά 6/3 διά Λάγερ			ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙ'ΟΝ.....	58	8331	α. Ντουάλα 3/3 διά 'Αμπιτζάν
ΑΡΙΑΝΑ.....	57	5231	εις μεσογειακάς μεταφοράς			ΑΦΡΟΔΙΤΗ.....	78	19253	α. λαύριον 5/12
ΑΡΙΑΝΑ.....	60	7839	α. Άλικαντ 17/2 διά Λαττάκια			ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.).....	65	37073	ε. Φιλαδέλφειαν 12/3
ΑΡΙΕΤΑ (δ.).....	72	129260	ε. Νόπολη 11/3			ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.....	67	3619	ε. Παραμαριμπο 15/2
ΑΡΙΕΤΑ (δ.).....	65	19750	α. Υόρκην 3/7 διά Ν. Κορέαν			ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.).....	56	16944	ε. Τζένταν 15/3
ΑΡΙΕΤΑ ΓΡΕΓΟΥ.....	73	20685	α. Άνκονα 5/3 διά Ραβένταν			ΑΦΡΟΣ.....	68	3340	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ.....	78	9998	α. Σιγκαπούρην 7/3 διά Γιουκόχαμα			ΑΧΙΛΛΑΕΤ (δ.).....	61	13017	α. Ρότερνταμ 5/3 διά Τακοράντι
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ.....	72	3822	εις μεσογειακάς μεταφοράς			ΑΧΙΛΛΑΕΥΣ (δ.).....	65	21506	α. Φιλαδέλφειαν 24/1 διά Ροστόκ
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ.....	80	9998	ε. Βαγγαρέη 10/3			ΑΧΙΛΛΑΕΥΣ (δ.).....	61	16486	ε. Τζένταν 7/3
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ.....	68	10009	δ. Κωνίπολιν 7/3						
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ.....	63	11374	α. Σιγκαπούρην 8/3 διά Ντακάρ						
ΑΡΙΣΤΕΥΣ.....	69	10009	ε. Τζένταν 4/3						
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ.....	80	9998	εις θεωρή Ντουμπάι 1/3						
ΑΡΙΣΤΟΤΕΑΝΗΣ.....	65	1409	εις μεσογειακάς μεταφοράς						
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ.....	57	10609	α. Βούβαλην 6/3						
ΑΡΙΩΝ.....	73	13623	α. Πειραιά 10/2 διά Μερόνια						
ΑΡΙΩΝ.....	57	9999	ε. Βαρκελώνην 12/12						
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ.....	76	5999	α. Πειραιά 10/2 διά Μερόνια						
ΑΡΚΑΔΙΑ.....	54	8825	δ. Μπρούνουπούτε 20/1 διά 'Αλγέριον						
ΑΡΚΑΔΙΑ.....	58	6357	εις Πειραιά 14/12/76						
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ.....	71	4998	α. Λ. Πάλμας 5/3						
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ.....	65	21002	ύπο παραλήψη						
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ.....	64	12229	ε. 'Αννόπολις άνκορ. 23/2						
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ.....	58	10173	δ. Γίβρακτάρ 5/3						
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ.....	65	12229	ε. Γκόθενσιουργκ 11/12 διά Λουάντα						
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ.....	75	8825	δ. Γίβρακτάρ 2/2 διά Κή Γουέστ						
ΑΡΚΤΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	62	4856	ε. Ν. 'Ορλέανην 18/1						
ΑΡΜΟΝΙΑ.....	73	23144	άργει εις Χαλκίδα 17/8/79						
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.).....	67	45376	ε. Σαρδόνα 9/3						
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.).....	63	33108	α. Μπούλεν Μπαι 7/3 διά Κ. Κρίστι						
ΑΡΜΠΕΛΑΔΑ.....	75	22559	ε. Ν. 'Ορλέανην 12/3						
ΑΡΤΕΜΙΔΑΙΙ.....	57	10376	δ. Γίβρακτάρ 12/3 διά Μερόνια						
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.).....	67	44708	ε. Ντάρες έ σαλάδη 9/2 διά Περαικόν						
ΑΡΤΕΜΙΣ.....	79	23100	δ. Σουέζ 15/2 διά Μπαντάρ 'Αμπας						
ΑΡΤΕΜΙΣ.....	77	11982	ε. Σιγκαπούρην 13/2 διά Βανκούβερ						
ΑΡΤΕΜΙΣ.....	72	3908	ε. Σαντάντερ 14/3						
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ).....	77	66259	δ. Πάρισης 4/3						
ΑΡΤΖΥΑ (δ.).....	66	44343	ε. Βιλέλμουσφερ 4/3 διά Βανκούβερ						
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ.....	76	30149	ε. Κωνίπολιν 25/2 διά 'Οδησσον						
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III.....	63	15929	ε. Χάρημπον 22/2						
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.....	60	10142	ε. Αμπέρσαον 19/2						
ΑΡΧΙΧΙΜΗΔΑ.....	66	16142	ε. Κωνίπολιν 10/3 διά Κωνιτάντζαν						
ΑΡΧΙΧΙΜΗΔΗΣ.....	70	10491	ε. Τζένταν 4/3						
ΑΡΧΙΧΟΝΤΑΣ (δ.).....	76	75134	α. Μ. άχαντη 12/2						
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΚΡΩ (μ.).....	72	42253	ε. Χάρημπον 15/1						
ΑΖΗΜΙΝΑ.....	66	35001	ε. Παναμά 8/3						
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣ.....	68	17458	δ. Παναμά 11/3 διά Κάρποτον						
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.).....	71	70481	ε. Χάρημπον 8/1						
ΑΣΤΑΣΙΑ Μ.....	61	9925	α. Δουνικόρην 3/3 διά Τουρκίαν						
ΑΣΤΙΔΙΟΦΟΡΟΣ.....	60	8786	ε. Λάγος 23/2 διά Γουόρρι						
ΑΣΠΙΣ (δ.).....	56	18657	ε. Βενετία 10/3						
ΑΣΠΙΣ.....	58	9278	εις 'Ακραπό 24/10						
ΑΣΠΥΡ.....	60	9580	α. Ιλίδιο 31/12 διά Ρωσίαν						
ΑΣΤΕΡΙ.....	65	6151	α. Χάρημπον 4/3 διά Χιούστον						
ΑΣΤΕΡΙΩΝ.....	68	16702	ε. Καγκούριν 27/2						
ΑΣΤΕΡΙΩΝ.....	72	13121	ε. Ρότερνταν 15/3						
ΑΣΤΗΡ.....	60	6236	δ. Γίβρακτάρ 5/3						
ΑΣΤΗΡ ΠΡΙΝΞΕΣ.....	68	13580	ε. Μόντρεαλ 17/3 διά Ρουέν						
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.).....	63	63375	α. Ν. 'Ορλέανην 10/3						
ΑΣΤΡΕΑ (δ.).....	68	44646	ε. Σιγκαπούρην 16/3 διά Νόπολη						
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ.....	60	3890	ε. 'Αμπέρσαον 18/3						
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΠ'ΙΝΤΕΡ (δ.).....	62	18033	α. Χιούστον 2/3						
ΑΣΩΜΑΤΟΣ.....	71	9466	ε. Λ. Αντζέλες 15/3						
ΑΤΑΛΑΝΤΗ.....	72	11000	α. Ούρακα 4/3 διά Τούριδα						
ΑΤΑΛΑΝΤΗ.....	66	6235	δ. Κωνίπολιν 15/2 διά Βηρυτόν						
ΑΤΕΝΙ.....	60	5788	ε. Πειραιά 15/3						
ΑΤΖΙΑΤΥ.....	59	10505	ε. Δεσμήρ Σελίκ (Τουρκία) 5/3						
ΑΤΖΙΑΤΥ.....	49	6607	άργει εις Χαλκίδη 6/3/78						
ΑΤΑΛΑΝΤΙΔΑ.....	60	8070	α. Χάρημπον 7/2 διά Ροστόκ						
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Α'ΙΑ.....	71	1448	ε. Λιβύρον 26/2						
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.).....	68	40962	α. Ν. 'Ορλέανην 12/2						
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ.....	69	16229	δ. Παναμά 15/3						
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ.....	64	10280	ε. Σ. 'Αννα Μπαι 4/3 διά Μετάνζας						
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.).....	66	40455	ε. Τζεμπέτα Νταν 6/3 διά Φρομάντη						
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.).....	68	87329	άργει εις Πειραιά 16/5/77						
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ.....	77	5868	ε. Λιβύρον 26/2						
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΣΕΡ.....	58	4717	ε. Λιμπούν 18/3 διά Φαλμουθ						
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ.....	69	16229	α. Ν. 'Ορλέανην 20/2						
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ.....	69	16229	ε. Τάμπο 26/2 διά 'Ιμπιτούμπα						
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ.....	69	16229	ε. Χάρημπον 10/3						
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΚΚ.....	69	16229	α. Λ. Πάλμας 13/3 διά 'Αργεντινήν						
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ.....	57	4486	α. Καράτοι 24/2						
ΑΤΛΑΝΤΙΣ.....	77	35706	δ. Παναμά 7/3						
ΑΤΛΑΝΤΙΣ.....	63	6246	ε. Φός 11/1						
ΑΤΛΑΝΤΙΣ.....	60	5788	ε. Αμβούργον 13/2 διά Κλαιπέντα						
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑ'Υ.....	62	5430	εις μεσογειακάς μεταφοράς						
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ.....	68	10182	ε. Σουίνουπαν 14/3						
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΡΕΝΓΚΩ.....	69	4025	α. Λάς Πάλμας 13/3 διά Γουόρρι						
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΦΑΙΘ.....	69	3784	ε.						

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.....	68	10544	ύπο παραλαβήν				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ.	43	7176	όργει εἰς Πειραιά 1/1/71				
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	ε. Τερέβ 15/2				
ΓΙΑΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2895	α. Βαρκελώνην 31/1 διά Χάρια				
ΓΙΑΝΝΑ Α.....	57	3894	ε. Τεργυέστην 7/3				
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	εἰς Πειραιά 23/12 (ΕΠΩΛ)				
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	ε. Σιγκαπούρην 12/3				
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	α. Καλδό 12/2				
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	εἰς Μπενιδόφ ώπο 29/12				
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.....	77	14782	α. Χιούτσον 2/21				
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	69	2932	α. Της 12/3 διά Κουβέιτ				
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	57	2676	ε. Ἀλίκαντε 1/1				
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	44742	ε. Πειραιά 9/2				
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	ύπο παραλαβήν				
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.....	65	21374	α. Χάριτον ρόδος 29/12 διά Ἀλγερίων				
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19294	α. Σιγκαπούρην 20/2 διά Πόρτλαντ				
ΓΙΑΝΝΗΣ ΥΔΑΣ	70	9087	ε. Ἀμβέρσαν 14/3				
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	δ. Γιβραλτάρ 12/3 διά Εύρωπην				
ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΚ.	53	3524	δ. Σουέζ 13/3				
ΓΙΑΝΝΕΥΛΑΣ (δ.)	65	28945	α. Μπαχρέν 21/2 διά Ντουμπάι				
ΓΙΟΥΑ.....	68	9717	δ. Κωνίπολιν 21/2				
ΓΙΟΥΛΙΑΝΑΚ	61	7585	α. Γκάλβεστον διά Λάργος				
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10721	α. Θρή ρίβερς 10/12				
ΓΙΟΥΝΙΟΣ ΠΡΑΪΤ'	67	13091	α. Παραμάριου 14/2				
ΓΙΟΥΝΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	65	21422	ε. Δάντοις 22/2				
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	δ. Παναμά 23/2 διά Ταμπίκο				
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4374	δ. Κωνίπολιν 25/2				
ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΠ.	60	3847	εἰς Λουδάντα ώπο 14/3				
ΓΙΟΥΠΤΕΡ	52	8129	όργει εἰς Πειραιά 13/11/76				
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ	64	7435	α. Μάντα 10/2 διά Χονολουλού				
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	α. Παδαγκάουλα 25/2 διά Μεξικόν				
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	α. Ναϊγκύα 28/2 διά Ακαδούτα				
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Σιδένεϋ 22/1				
ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ	65	6547	δ. Κωνίπολιν 8/1 διά Ὀδησσού				
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	ε. Ἀμβέρσαν 10/3				
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ...	61	16561	ε. Σουάμπια 21/2				
ΓΙΟΥΡΟΣΑΝ .....	65	9572	α. Γιοκόχαμα 26/2 διά Δ. Ἀντζελες				
ΓΙΟΥΡΟΣΑΝ .....	77	14274	α. Ήστ Λόντον 3/3 διά Μαπούτο				
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ'	74	19702	α. Φρημάτης 4/3 διά Μπανάτρα 'Ανπάς				
ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	α. Γιοκόχαμα 1/2 διά Μοντεβίδεο				
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ	66	3821	α. Ἀμβέρσαν 11/2 διά Σαπέλε				
ΓΙΩΡΓΗΣ .....	73	9289	ε. Βούμπιαν 16/1				
ΓΙΩΡΓΟΣ .....	60	3351	ε. Πειραιά 17/2				
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	67	2920	ε. Σόντα Μαρί (Ιπαναία) 28/3				
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34794	α. Σπέτζια 11/3				
ΓΚΑΖ ΑΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	ε. Πειραιά 15/2				
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Νάπολη 28/2 διά Πειραιά				
ΓΚΑΙ'Υ ΦΙΝΤΕΙΤΥ	56	8224	α. Δ. Πάλμας 26/2 διά Λιβύρον				
ΓΚΑΛΑΞΙ ΙΙ.....	56	5042	εἰς θέσιν 322 56 Β. 13.42 Α. 21/1				
ΓΚΑΛΑ ΣΤΑΡ (δ.)	52	10607	α. Ράς Τανούρα 2/3				
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ.	69	1436	Μάλτα 2/3 διά Τριπολίν Αιβίτης				
ΓΚΙΚΑΣ	79	10000	α. Δ. Ἀντζελες 9/9 διά Γιοκοχάμα				
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30617	ε. Φιλαδέλφειαν 5/3				
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	58	8058	εἰς Μασσάον 10/2/79				
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΐΝΤ	60	8058	ε. Κουβέιτ 14/10				
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48747	α. Ρότερνταμ 28/2 διά Μπόνυ				
ΓΚΟΚΟΚΑΛΑ	71	3181	α. Φιλαδέλφεια 1/3 διά Δ. Ρομάνα				
ΓΚΟΑΝΤ ΚΡΑΝΟΣ	64	7735	α. Λούπιτο 26/1 διά Μοχάμεντς				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΗ-							
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Π. Σάδι 11/3				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ.....	76	13038	ε. Γκάμπης 14/2				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΩ	73	16439	α. Σιγκαπούρην 21/2 διά Ἰνδονησίαν				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	δ. Παναμά 9/3 διά Τύνιδα				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	δ. Τάμηα 2/2 διά Κοεζακούλας				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΚ.	77	13027	δ. Παναμά 20/2				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	δ. Παναμά 8/3 διά Ειρηνικόν				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	δ. Ν. Ὀρλέανην 30/1				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΟΦΙΝ	77	16432	δ. Γιβραλτάρ 17/2				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	δ. Παναμά 1/3				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	δ. Παναμά 4/3 διά Ειρηνικόν				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	δ. Παναμά 20/2 διά Μανζανίκο				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ.....	69	11148	δ. Μπιαμόντ 7/1 διά Ἀλγερίου				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΠΤ	72	12919	α. Δ. Ἀντζελες 10/3 διά Γκουείμας				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Χιούστον 27/2				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ.....	75	13036	α. Κ. Κρίτου 8/2				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Κιούστον 3/3				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΕΐΝΤ	78	14531	ε. Φιλαδέλφειαν 1/3				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΑΣΙ	68	10397	δ. Γιβραλτάρ 22/2 διά Ἀννάρπα				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	δ. Παναμά 8/2				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	δ. Παναμά 6/3				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕΐΣ'	74	13036	α. Ντάρμπιτον 12/3 διά ΗΠΑ				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΑΓΚ...	72	43479	α. Αμπέρσα 7/2 διά Ρότερνταμ				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΑΙΣ...	69	11148	α. Γιβραλτάρ 25/1 διά Ἀλγερίου				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	α. Δ. Ἀντζελες 1/2				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	δ. Παναμά 8/3				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ	75	13036	δ. Παναμά 17/1				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΗΝΗ.....	68	3960	α. Δ. Πλάμας 21/2 διά Καλαμπάρ				
ΓΚΟΥΑΙΔΑΣ	67	20173	α. Κιούστον 5/3				
ΓΚΟΥΝΤ Α'ΙΑΝΤΕΡ	68	1804	εἰς Πειραιά 10/4/80				
ΓΚΟΥΝΤ ΓΚΑΡΠΑΝ...	62	2654	α. Ρουέν 18/2 διά Μερίνα				
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΐΝΤ	70	11527	α. Αμβέρσαν 6/2 διά Αθάνα				
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8940	α. Σιγκαπούρην 26/2 διά Μαύρ. Θάλ.				
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	77	10076	ε. Πειραιά 29/1				
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΓ'ΟΝ	64	10141	ε. Μπ. Αὔρες 26/2				
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ.	65	20765	ε. Ροζάριο 9/3				
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ	63	8628	α. Δ. Πλάμας 1/3				
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59198	α. Δουνεκάρην 27/2 διά Ρίταρτνς Μποάι				
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ	68	9080	δ. Κωνίπολιν 2/2 διά Ὀδησσού				
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ	66	36362	δ. Παναμά 7/3				
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	56	8750	α. Μπρούσουποτε 24/1 διά Ἀγάντα				
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	62	8943	ε. Ντώρμπιταν 1/3				
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ	63	10141	α. Ρότερνταμ 1053 διά Ἀγκάλων				
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	68	8805	ε. Πειραιά 27/2				
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΦΙΝ	68	9080	α. Οζάκα 13/2 διά Αθάνα				
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ...	66	21388	ε. Τζένταν 1/2				
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΐ'ΖΟΝΗΡ	60	4470	ε. Ζώνη Ντώρμπιταν 6/3				
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ	68	9080	δ. Π. Σάδι 21/1				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ.....	68	9080	α. Ζημπούτι 4/1				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗ.....	60	11837	ε. Βαρκελώνη 7/3				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ...	75	3842	α. Σαβάνα 11/3 διά Κή Γουέστ				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	9079	α. Δ. Πλάμας 19/2				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	ε. Π. Σάδι 18/2				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ.....	58	8920	ε. Μπ. Αὔρες 7/3				
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	62	8631	δ. Κωνίπολιν 5/3 διά Κωνιτάντζαν				
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ	58	7054	ε. Ρουέν 28/2				
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΐΝΤΕΡ	73	6415	δ. Παναμά 28/5				
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	ε. Κουβέιτ 20/2				
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ.....	67	38513	α. Χέν Πούντ 26/2 διά Χόγκ Κόγκ				
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	3639	ε. Σαλβαντόρ 11/2				
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΑΝΤ	60	7222	α. Μασσαλίαν 11/3 διά Ρότερνταμ				
ΓΚΟΥΝΤΤΟΥΓ'ΙΣ	56	6778	α. Τζένταν 19/1 διά Καράτο				
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΝΑΡΙΑ.....	57	2870	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΙΑΝΑΙΤ'	63	15373	α. Πειραιά 5/2				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΙΑΝΙΤΣΕΝ	69	22998	δ. Κωνιτάλιν 6/3 διά Κωνιτάντζαν				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΙΡΙΠ	70	2292	α. Βατιμόρην 16/2 διά Ροστόκ				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΙΡΙΠ	66	23570	α. Σίλνευ 1053 διά Π. Μαντρύν				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΙΡΙΠ	66	15389	α. Φρημάντιλ 1/3				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΑΪ'	68	16306	ε. Χιούστον 5/3				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΑΪ'	71	21636	α. Γουίντερπορτ 3/2 διά Μερίνα				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΑΪ'	68	16229	α. Μορμουρκάδο 13/3 διά Κωνιτάντζαν				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΑΪ'	68	16242	δ. Βατιμόρην 1/3 διά Ναγκόγια				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΑΪ'	68	16249	ε. Πειραιά 11/3				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΑΪ'	68	16256	δ. Μπράτλαρ 12/2 διά Ναγκόγια				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΑΪ'	68	16264	ε. Λάρος 29/1				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΑΪ'	68	16271	ε. Τόραντα 13/3			</	

ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ε. Πειραιά 3/3		ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Σ.	63	9153	α. Λομπίτο 17/2 διά Λουσάντα
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	ε. Ησπαρένη 18/3		ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12157	ε. Τζένταν 13/3
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	62	8425	εις Λουδάντα 5/2		ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	α. Τέμα 7/3 διά Τακόραντι
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	64	9390	α. Π. Χάρκουρτ 3/3 διά Ντώις διά.		ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	α. Μη. Αύρες 2/3 διά Μοντεβίδεο
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	56	10405	άργει εις Πειραιά 17/2/77		ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.Ι.	55	8584	δ. Π. Σαΐδ 13/3
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δ.)	63	36455	δ. Κωνίπολιν 9/3 διά Κωνιτάντζαν		ΕΥΑΛΗ :	59	7059	ε. Άλεξανδρειαν 8/3
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23665	α. Χάμπτον ρόδς 10/3 διά Βραζιλίαν		ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38304	α. Γιβραλτάρ 4/3 διά Μπιωμόντ
ΕΙΡΗΝΗ Σ.Κ.	56	5237	ε. Ταμπικό 27/2		ΕΥΒΟΙΤ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8519	α. Ρόττερνταμ 16/3 διά Τοιταγκόν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	24698	α. Τουμπαράδ 4/3 διά Όζακα		ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	α. Ναγκόρια 6/3
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	α. Κτέμπι 31/1 διά Λιβανον		ΕΥΓΕΝΙΑ Β.	52	3312	προ. έξωθι Νίτερνα (Λιβύης) 12/2
ΕΚΑΙΡΙ	63	13841	ε. Μαντράς 18/2		ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16700	α. Χιούστον 19/2
ΕΚΤΟΝ	62	11428	ε. Πειραιά 11/2 (έπισκευαι)		ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	δ. Γιβραλτάρ 13/3 διά Ιμμινχαμ
ΕΚΤΩΡ	70	16258	δ. Κωνίπολιν 19/3 διά Όδησσον		ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	δ. Γιβραλτάρ 15/3 διά Ουσχαντ
ΕΛΑΦΙ	68	19495	δ. Κωνίπολιν 8/3 διά Όδησσον		ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	α. Ήρη Λόντον 13/3		ΕΥΗ Α.	67	14569	ε. Πειραιά 10/2
ΕΛΓΙΑΝΝΗ	70	12791	α. Καράτοι 24/2		ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Φριμάντλ 16/3 διά Ταϊχούγκ
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ	66	10659	α. Λ. Αντζελές 22/1 διά Σαγκάνη		ΕΥΟΥΤΗΣ	73	10006	δ. Σουέζ 24/2 διά Μπαντέδ "Αιγαίος
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ Ι.	64	10652	α. Άλεξανδρειαν 7/3		ΕΥΠΟΛ ΓΟΥΑΙΜΒ	61	12351	α. Ρόττερνταμ 18/2 διά Μπιλμπάο
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	ε. Καράτοι 6/12		ΕΥΠΟΛ ΜΑΙΡΗ	57	10687	α. Ντενερόδρα 13/3 διά Τρίνινταν
ΕΛΕΝ ΠΑΠΠΑΣ	57	1962	α. Τζένταν 11/3 διά Π. Σάιδ		ΕΥΡΙΔΙΚΗ	57	4949	δ. Λ. Πόλμας 20/2 διά Π. Χάρκουρτ
ΕΛΕΝΑ	66	16677	α. Λ. Πόλμας 28/2 διά Κάμπαρ		ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΣΠΡΕΣ	56	2676	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΝΗ Α.	45	3755	δ. Κωνίπολιν 10/3 διά Κωνιτάνζαν		ΕΥΡΥΑΛΗ	71	5298	εις βούτορν 23/1/79
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Πειραιά 16/3		ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	δ. Γιβραλτάρ 7/3 διά Χάμπτον ρόδς
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	60	8401	α. Λ. Πόλμας 24/2 διά Λομπίτο		ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	ε. Λομπίτο 31/12
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	11464	α. Τζένταν 9/3		ΕΥΡΩΠΗ ΙΙ	60	8242	α. Λιοσιδώνα 8/3 διά Λουσάντα
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	ε. Κοικόχαμα 7/3		ΕΥΑΣΤΑΘΙΑ	57	5010	ε. Πειραιά 15/3
ΕΛΕΥΣΙΣ	65	9694	α. Ντουάρα 8/3 διά Σιγκαπούρην		ΕΥΤΕΡΗΝΗ	56	1593	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	ε. Άκαπτα 23/2
ΕΛΙΖΑ	58	12025	α. Λ. Αντζελές 27/2 διά Ισπανίαν		ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	ε. Ρόττερνταμ 11/3
ΕΛΙΚΩΝ	58	8370	α. Χάρκουρτ 4/3		ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10000	α. Π. Αρβρουρ 6/2 διά Ματάντι
ΕΙΔΙΝΑ	63	4628	α. "Άγ. Φραγκίσκον 11/3		ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	11000	α. Χονολουλού 11/3
ΕΙΛΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	62	8501	δ. Γιβραλτάρ 1/3 διά Λαττάκιο		ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57186	α. Γιοκοχάμα 11/3 διά Σιγκαπούρην
ΕΙΛΙΣΑΒΕΤ	48	1989	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΕΦΗ	61	3840	ε. Πειραιά 6/3
ΕΙΑΚΑΝΤΙΑ (δ.)	72	1947	α. Λάγος 4/3 διύ Σουρόρι		ΕΦΗΜΑΡ	58	2556	εις άγυρωταν 1/12/77
ΕΙΛΑΣ	77	5466	εις μεσογειακάς μεταφοράς			57	8677	δ. Γιβραλτάρ 4/3 διά Λάγος
ΕΙΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	α. Μαδέρια 14/3 διά Χάμπτον ρόδς					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	72	13098	ε. Μπουκίπικ 7/3					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΒΑΙΑΡΟΥ	78	17172	α. Τεργεστήν 15/3 διά Κουβέτη					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΓΚΑΡΟΥΡΥ	56	7510	α. Ν. Υόρκην 10/3 διά Πειραιά					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ	62	6845	ε. Ντάρμπατν 11/3 διά ΗΠΑ					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	α. Καράτοι 10/3					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΕΣΠΑΡΟΡΕ	78	17172	ε. Κουβέτη 17/3					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕΙΤΟΡ	78	17172	ε. Τζένταν 17/3					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΚΑΡΠΙΕΡ	72	8987	ε. Ν. Υόρκην 9/3 διά (έπισκευαι)					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	73	13098	ε. Κουβέτη 16/3					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	8927	α. Τάξκουνβιλ 2/3 διά Τύνιδα					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΑ	61	7293	δ. Π. Σάιδ 11/3					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	72	8987	ε. Κουβέτη 3/3					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	ε. Λά Παλίδης 6/3					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	62	66559	δ. Σουέζ 14/3					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	ε. Ντάρμπατν 6/3					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	71	10327	ε. Χιουστόν 8/3					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	α. Ταμπικό 9/3 διά Γκαλβέστον					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	α. Σαδάννα 16/3					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	ε. Ν. Όρλεάνην 13/3					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ'	62	6846	δ. Σουέζ 10/3					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	α. Αμβέρσαν 17/3					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΠΕΛΤΑΡ	59	9550	ε. Βίλιμποτον 9/3					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	α. Σ. Τζάν 6/3 διά Τζιμπούτι					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510	ε. Ντάρμπατν 16/3					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΦΑΙΗΘ	72	10327	α. Βατιμπόρην 7/3 διά Ακαμπο					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΠ	73	13098	α. Πειραιά 13/3 διά Ισπανίαν					
ΕΙΛΕΝΙΚ ΧΡΟ	57	7068	α. Πειραιά 14/3 διά Πάτραν					
ΕΑΛΕΡΟΣ	52	2778	ε. Μυτιλήνη 8/3					
ΕΑΛΗΝΙΔΑ	66	9135	ε. Πασάνγες 9/3					
ΕΑΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	δ. Γιβραλτάρ 11/3					
ΕΑΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	α. Π. Πόλμας 4/3					
ΕΑΛΜΑΝΙ	66	8953	δ. Σουέζ 28/2					
ΕΑΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	ε. Τόραντα 11/3					
ΕΑΜΠΕΑΔΑ III	69	12203	α. Παναμά 26/1 διά Κίνα					
ΕΑΝΤΑΝΙΑ	65	8085	ε. Ν. Ύόρκην 10/3					
ΕΑΝΤΕ	58	5044	ε. Πειραιά 12/3					
ΕΑΝΟΝΑ	69	6162	α. Π. Χάρκουρτ 8/3					
ΕΑΟΣΕΑΝ	65	18111	α. Λ. Πόλμας 12/3					
ΕΑΠΑΝ	67	5487	ε. Αύγος 28/2					
ΕΑΠΙΔΑ	66	9918	δ. Κωνίπολιν 12/3					
ΕΑΠΙΣ (δ.)	56	8377	δ. Λ. Πόλμας 4/3					
ΕΑΠΙΣ	58	12239	α. Ν. Όρλεάνην 5/2 διά Αγγλίαν					
ΕΑΣΦΛΕΩ	71	9885	ε. Τζένταν 15/3 διά Ινδίαν					
ΕΑΤΖΑΜΠΟ	63	4555	ε. Οκλαντ 13/3					
ΕΜΒΙΤΣ (δ.)	60	23144	ε. Ήρη Υόρκην 15/3					
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12126	ύπο παραλαβήν					
ΕΜΜΑΝΟΥΗΑ ΚΟΜΗΝΟΣ	65	28007	α. Γκοκόχαμ 10/2					
ΕΜΜΑΝΟΥΗΑ ΜΑΡΚΟΥ	60	8675	ε. Μπανγκάρη 26/2 διά Μπεντί					
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	δ. Σουέζ 19/2					
ΕΜΠΡΟΣ	78	9100	ε. Ταμπικό 12/3					
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	ε. Τζένταν 17/2 διά Βιετνάμ					
ΕΝΕΡΓΕΤΙΚ.	60	9964	ε. Νταμάρι 8/3					
ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ'	57	9132	α. Καλκούτα 9/3 διά Άλεξανδρειαν					
ΕΝΤΗΒΟΡ	57	8764	ε. Μπανγκάρη 26/2 διά Μπεντί					
ΕΠΑΦΟΣ	58	7230	ε. Ζουέζ 19/2					
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Ταμπικό 12/3					
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	ε. Αύγος 2/3					
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	ε. Ραβένα 28/1					
ΕΠΟΣ	77	9786	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΕΠΤΑ ΒΕΛΗ	78	6053	ε. Σάντος 10/2					
ΕΠΤΑ ΓΛΑΡΟΙ	65	16301	ε. Ν. Όρλεάνην 17/3 διά Βουλγαρίαν					
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	65	15765	ε. Χάμπτον ρόδς 4/3 διά Ιταλίαν					
ΕΡΕΧΘΙΟΝ	63	31051	ε. Ν. Υόρκην 26/2 διά Αρούμπα					
ΕΡΕΧΘΙΟΝ	58	7447	ε. Δουνέκρεν 11/3					
ΕΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	62	8061	ε. Ρουέν 24/12 διά Λουσάντα					
ΕΡΗΜΗΣ	72	15951	δ. Κωνίπολιν 11/3					
ΕΡΗΜΙΟΝ	78	1250	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΕΡΗΜΙΟΝΗ	73	8957	α. Τζιμπούτι 5/3 διά Σιγκάνην					
ΕΡΗΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	66	11000	ε. Πειραιά 10/3					
ΕΡΟΪΤΚ	67	33980	ε. Χάμπτον ρόδς 6/2					
ΕΡΟΪΤΚ ΣΕ'ΥΛΟΡ	64	29396	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	1907	α. Γιοκοχάμα 12/3					
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	63	12758	ε. Βιρτόν 14/11 διά Πειραιά					
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	72	10194	ε. Βαλτιμόρην 30/1 διά Άλγεριον					
ΕΤΕΡΝΑΛ ΣΗ	56	5087	ε. Άλμπεραν 15/3					
ΕΥΑ	59	11894	ε. Μαρμόγκαρδ 12/3					
ΕΥΑ	73	3700	ε. Άλγος 5/3					
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	α. Άλα Γκουλέτ 5/3 διά Γάνδην					

ΚΑΠΙΑΝΗ ΡΗΦΕΡ	68	4261	α. Βρέστιον 11/2 διά Βεντούπολης	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648	ε. Κευχάν Τέρμ. 6/3
ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	ε. "Ηστ Λόντον 12/3	ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	21194	α. Ρότερνταν 17/3
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	δ. Αυβύδωρον 12/3	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	77	21194	ε. Πειραιά 23/2
ΙΛΕΝΑ	76	16267	δ. Κουνίπολιν 6/3 διά 'Οδησσόν	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338	α. Ροζέριο 7/3 διά Μπαχ. Μπλάνκα
ΙΝΓΚΑ	58	3860	ε. Τζένταν 3/3	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖΑ	66	19595	α. Αινιόπολης 8/3
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	α. Θύνιον 12/3 διά Λάγος	ΚΑΠΤΑΙΝ ΧΑΛΙΣ	69	9038	δ. Κονιπολιν 27/2
ΙΝΤΕΡΑΚΤΙΒΙΤΥ	57	10207	ε. Άπο Παλάς 25/2	ΚΑΡΑ'ΙΣΚΑΚΗΣ	65	16903	α. Δ. 'Αντζελες 4/2 διά Σαγκάνη
ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΤΥ	51	3640	δ. Π. Σάδι 8/3	ΚΑΡΕΝ	76	4617	ε. Τάουν 17/3
ΙΝΤΕΡΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΛΑΓΚ	60	8109	εις 'Αλεξάνδρειαν 30/11	ΚΑΡΕΡΑ	67	5453	α. Χιμέζι 14/2 διά Κουβέιτ
ΙΝΤΕΡΦΕΛΙΣΤΥ	63	15985	ε. Σετουμπάλ 9/3	ΚΑΡΙΜΠΑΝΑ	59	5683	εις Καλάδο 15/10
ΙΝΤΕΡΧΑΡΜΟΝΥ	53	3646	δ. Σουεζ 10/3 διά 'Ακαμπα	ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	α. 'Αλικάντες 9/3 διά 'Ακαμπα
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	ε. Τζένταν 12/3	ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΝΤΡΗΜΣ	62	9979	ε. Μπιλιμπάδ 7/3
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	α. Ζ. Τζάν 24/2 διά Μεσόγειον	ΚΑΡΙΝ	73	23688	α. Χόμπιον ρόδος 7/3 διά Ροστόκ
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	6482	α. Π. Έβεργκλειντ 6/3	ΚΑΡΙΝΑ	67	41914	α. Δ. 'Αντζελες 13/2 διά Μπουσάν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'	58	4585	ε. Μπέλφαστ 14/3	ΚΑΡΛΟΒΑ	56	4870	ε. Γουδρή 26/2
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	α. Μπούλεν Μπαι 1/3 διά Τέες	ΚΑΡΟΙΝΑ	75	29314	α. Ν. 'Ορλέανην 28/2
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	εις Πειραιά 7/179	ΚΑΡΟΙΝΑ	68	10562	α. Καλκούτα 22/2 διά Σιγκαπούρην
ΙΟΣ	69	9946	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΡΟΙΝΑ	66	5681	α. Μαγαϊνίκα 12/3 διά Ντώρμπαν
ΙΟΣ	57	1976	ε. Κιότζι 5/3	ΚΑΡΟΙΝΑ Π.	73	13324	ε. Ρότερνταν 15/3
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	δ. Σάντος 22/2 διά Π. Κανάβεραλ	ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	α. Σακάνιτε 19/2 διά Ρ. 'Ιανέρο
ΙΠΠΟΔΥΤΟΣ	72	7006	ε. Ν. Ορλέανην 19/2	ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Σηπάττα 14/3 διά 'Ιαπωνιαν
ΙΡΑΝΤΑ	57	4893	προσ. 34.51 Β. - 25.45 Α. 3/3	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	α. Νταμπού 8/3
ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	δ. Σουεζ 19/2	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2466	ε. 'Αιμπούργον 17/3
ΙΡΙΣ	54	6042	ε. Πειραιά 5/3	ΚΑΡΥΣΤΟΣ	78	5080	α. Ρουέν 5/3 διά Λάγος
ΙΣΩ	72	4999	α. Λ. Τσόρλε 23/1				
ΙΣΜΗΝΗ	68	4204	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΙΣΘΕΙΣ	77	19166	α. Καράτοι 12/3				
ΙΩ	69	9072	ε. Τζένταν 30/1 διά Μπ. 'Αμπας				
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	δ. Μάλτα 4/2 διά Καναδά				
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	δ. Ντουμπάτι 1/3				
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	δ. Γιβραλτάρ 1/3 διά Κ. Κριστί				
ΙΩΑΝΝΗΣ	63	8380	α. Βέρακρου 22/11				
ΙΩΑΝΝΗΣ	61	6950	α. Πειραιά 4/3 διά Θεσσαλονίκη				
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	ε. Πειραιά 15/3				
ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	α. Στέτε 2/1 διά Βηρυτόν				
ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	52	1454	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	α. Ν. 'Ορλέανην 21/2				
ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	α. Νταμάρι 14/3 διά Πειραιά				
ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΑΣ	55	8799	α. Συγκαπούρη 12/2 διά Γερμανίαν				
ΙΩΝ	71	11506	ε. Χόμπτον ρόδος 17/3				
ΙΩΝΙΑ (δ.)	80	38700	α. Μπούλεν Μπαι 7/3				
K. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	α. Βαλτιμόρην 2/3 διά Τζένταν				
ΚΑΒΑΚΟ	53	5326	δργει εις Χαλίδα από 28/11/78				
ΚΑΒΟ ΑΙΓΑΥΩΝ	61	10934	ε. Ρεσίφε 2/3				
ΚΑΒΟ ΙΩΣΟΝΑΣ	67	10365	ε. Γιοκούχαμ 6/3				
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	68	10365	α. Π. Χόρκορτ 19/2				
ΚΑΒΟ ΔΕΦΙΝΙ	60	10934	ε. Ρεσίφε 14/3				
ΚΑΒΟ ΚΑΜΠΑΝΟΣ (δ.)	56	12780	δ. Κωνίπολιν 27/2				
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	ε. Πειραιά 2/3				
ΚΑΒΟ ΜΑΛΑΕΑΣ (δ.)	66	53908	α. Σλάλομ Βές 1/2 διά Κόλπον ΗΠΑ				
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12653	α. Πύλον 22/2				
ΚΑΒΟ ΕΠΙΦΑΣ	61	21305	ε. Ν. 'Ορλέανην 14/3				
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12609	α. Κολούμπια ρίβερ 13/3				
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	ε. 'Αγαδήρ 5/3				
ΚΑΔΜΟΣ	58	5058	α. Π. 'Ελιζαμπεθ 5/2 διά Κουβέιτ				
ΚΑΘΡΙΝ (δ.)	60	13335	α. Βενετίαν 16/3 διά Πειραιά				
ΚΑΘΡΙΝ	63	8895	ε. Ρουέν 13/3				
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	δ. Γιβραλτάρ 15/3				
ΚΑΘΥ	71	6118	α. Κ. Τάουν 13/3 διά Λιβύρνο				
ΚΑΙΤΗ	65	23391	ε. Πειραιά 26/11 (επισκευα)				
ΚΑΛΑΜΟΣ	56	2299	ε. Πειραιά 26/1				
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	δ. Θέρανται σήλ 11/3 δι 'Αλεξάνδρειαν				
ΚΑΛΙΖΙΣ ΣΚΑΪ'	60	4240	α. Τόματ 27/2 διά Βηρυτόν				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	68	4706	εις Ρίο Χάνια 159/79				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	α. 'Ηστ Λόντον 17/3 διά Βενεζουέλα				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	71	9074	α. Χιούστον 3/3 διά Ν. 'Ορλέανην				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	δ. Γιβραλτάρ 27/2 διά Νοβορωσίσκην				
ΚΑΛΛΙΟΠΙΔΙΟΣ (δ.)	59	12331	α. Πειραιά 13/3 διά Χάιφα				
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ	63	15929	ε. Βομβάριον 19/2				
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ	69	4267	α. 'Αλεξάνδρειαν 9/3				
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	ε. Πειραιά 4/3				
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	εις Λουδίτα 1/11/79				
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (δ.)	59	13022	α. Μπροτνή 6/3 διά Μασδίο				
ΚΑΛΥΨΩ	69	5997	α. Τζένταν 19/2 διά Μπαντάρ 'Αμπας				
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	69	11430	α. Π. 'Ελιζαμπεθ 3/3 διά Ρότερνταμ				
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Χιούστον 11/3				
ΚΑΜΕΙΑ Β. (δ.)	58	11926	α. Πειραιά 17/2				
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	α. Τζέραλντον 28/2 διά Π. Γκουντάρκ				
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	ε. Χάλταν 12/3				
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	α. 'Αλγκεθίρας 11/3 δι 'Αμβερσαν				
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	ε. Φλώσιγκ 11/3				
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	α. 'Αμβερσαν 17/3 διά Πειραιά				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	62	4576	α. Ρ. 'Ιανδρο 19/1 διά Ρ. Γκράντε				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459	δ. Κωνίπολιν 11/3				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31000	εις Τσουρούμι υπό συμπλήρωσιν				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	α. Φιλαδέλφειαν 12/3 διά Ρότερνταμ				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΤΗΣ ΙΙ	73	9219	δ. Σάδι 16/3 διά Λονδίνον				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	59	8313	ε. Όμη Κάρρ 16/10				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	α. Γένοβα 30/1 δι' ΉΠΑ				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	68	15355	α. Λ. Πάλμας 10/3				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	ε. Καζαντάπλανα 7/3				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Α. (δ.)	62	39169	εις 'Αρζού 13/12				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	υπό παραλαβήν				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	ε. Ρουέν 11/3				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	α. Συγκαπούρη 14/3 δι 'Ιαπωνιαν				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	δ. Κωνίπολιν 19/2δι 'Οδησσόν				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048	α. Κωνίπολιν 27/1 διά Βατούμ				
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	ε. Ν. 'Ορλέανην 3/3				
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	ε. Φιλαδέλφειαν 11/3				
ΚΑΠΤΑΝ ΑΝΔΡΕΔΗΣ	60	9319	α. Λόγυς 27/2				
ΚΑΠΤΑΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	ε. Βαλπαράσο 27/2				
ΚΑΠΤΑΝ ΓΛΥΠΤΗΣ	63	5296	ε. Λουάντα 3/3				
ΚΑΠΤΑΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	54	10933	α. Πειραιά 10/3 διά Τύνιδα				
ΚΑΠΤΑΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	19019	δ. Γιβραλτάρ 14/3 διά Νοβορωσίσκην				
ΚΑΠΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	δ. Κωνίπολιν 28/2 δι 'Οδησσόν				
ΚΑΠΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	69	9731	α. Νάπολη 13/3 διά Γιβραλτάρ				
ΚΑΠΤΑΝ ΛΕΩ	62	3144	ε. 'Αλεξάνδρειαν 1/2				
ΚΑΠΤΑΝ ΛΥΓΝΟΣ	66	9806	α. Ριγύεκα 10/3 διά Μπαντάρ 'Αμπας				
ΚΑΠΤΑΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	εις Βομβάδην 1/3				
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	ε. Τσάρλεστον 13/3				
ΚΑΠΤΑΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ.Π.	72	16207	α. Μόρμα 10/3				
ΚΑΠΤΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	ε. Νότρουπτον 14/3				
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ	60	9163	ε. Ρότερνταμ 5/3				

ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	68	22836	ε. Σεισμορύγκε 14/3	ΛΕΩΝ	72	2311	α. Βενετία 12/3
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	α. Παραμιρόπο 5/3	ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	δ. Έδακουμιας 5/3 διά Ντακάρ
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΠΟΥΤ	70	24693	ε. Χάμπτον ρόδος 10/2	ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Μπρούνουποτελ 7/2
ΚΟΝΚΟΡΤ (δ.)	66	42164	α. Π. α Πέιρ 6/3	ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	α. Λούμπιτο 28/2 διά Λουάντα
ΚΟΝΚΟΡΤΙΑ ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	ε. Χάμπτον ρόδος 14/3	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	δ. Παναμά 7/2 διά Κιελόν
ΚΟΝΚΟΡΤΙΑ ΙΩΝ.	63	7484	α. Βαρκελώνη 3/3 διά Μόρεχεντ Σίτυ	ΛΗΓΚ	61	8658	δ. Μπρούνουποτελ 25/1 διά Λουάντα
ΚΟΝΚΟΡΤΙΑ ΤΑΡΕΚ.	58	6480	α. Τζένταν 13/3	ΛΗΔΑ	68	28879	α. Λ. "Αντζελες 3/2
ΚΟΝΚΟΡΤΙΑ ΤΑΤΖ.	58	6480	ε. Ν. Ύόρκην 15/3	ΛΗΔΑ	63	8566	ε. Ντώρμποτ 7/3
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑ ΚΑΡΡΙΕΡ.	71	14764	α. "Αλεξανδρειαν 9/3 διά Τουρκιαν	ΛΗΔΑ II.	67	9381	α. Βομβάνη 4/3 διά Ντώρμπον
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	57	11912	μετων. ΗΣΤΕΡΝ ΓΚΟΥΑΡΤΙΑΝ=	ΛΗΤΩ (δ.)	67	4464	ε. Τζένταν 13/3
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΦ	62	10451	δ. Κωνιόποιν 6/3 διά Ζντάνοφ	ΛΗΤΟ	72	6106	ύπο παραλαβήν
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	42111	α. Αμβούργον 13/3	ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	α. Λ. Πάλμας 5/10 διά "Αβάνα
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	59	10914	ε. Αυβούργον 6/3	ΛΙΖΑ	53	3723	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	δ. Σάντος 12/3 διά Πειραιά	ΛΙΛΗ Χ. (δ.)	67	48719	ε. Πειραια 29/11 (έπισκεψαι)
ΚΟΡΣΑΪΠ	62	15000	α. Παρανάγκουα 13/3 διά Ριγιέκα	ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	α. Φρήτορ (Μπαχ) 3/3
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	ε. Πικοχόμα 3/3 διά Μπ. "Αιρες	ΛΙΝΑ	66	2975	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	α. Τζίμπουτι 5/2 διά Κίναν	ΛΙΝΔΟΣ	62	11034	ε. Σουάμπτια 1/3
ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	64	34921	ε. Βατιλιμόρην 13/3	ΛΙΝΚ ΛΟΒ.	62	8937	α. Αμβέρσαν 28/2 διά Λάρος
ΚΟΣΜΙΚ	48	1594	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΙΝΚ ΤΡΑΣΤ.	61	6950	ε. Βουβάνη 14/3
ΚΟΤΟΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	64	4772	ύπο παραλαβήν	ΛΙΝΚ ΦΑΙΘ	60	8420	ε. Λάγος 5/3 (ΕΠΩΛ)
ΚΟΥΗΝ ΣΗ.	55	4565	εις "Ακαμπα 21/2	ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ.	61	8951	δ. Σ. Σάδι 14/3
ΚΟΥΤΙΝΓΥ	60	9423	δ. Μπρουνόμπουτελ 28/11	ΛΙΤΟΧΩΡΟ	57	3135	εις Καλαμάτα 2/4/79
ΚΟΥΜΟΥΛΟΥΣ	50	7392	δ. Σουεζ 2/3 διά Ασσάπη	ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	ε. "Αλεξανδρειαν 15/3
ΚΟΦΗ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	66	5153	δ. Νιάρ ες Σαλάδι 13/3	ΛΙΨ	68	9650	α. Τενερίφη 16/3 διά Κή Σουέτα
ΚΡΑΝΑΟΣ	59	3354	α. Σ. Άννα Μπαΐα 19/1 διά Κουβά	ΛΟΓΙΔΑΤΥ	69	9045	εις Μπράραν 19/9
ΚΡΑΝΤΩΡ	64	2304	δ. Παναμά 9/1 διά "Αβάνα	ΛΟΙ'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Ταμπικο 11/2 διά Κοατζακοάλκος
ΚΡΑΝΤΩΡ	47	1534	άργει εις Πειραιά 8/9/79	ΛΟΚΡΙΣ.	72	16402	δ. Παναμά 22/2
ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6084	δ. Κωνιτόποιν 11/3 διά Ζντάνοφ	ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2896	εις Καζαπτλάνκα 3/2/80 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΡΕΙΤ'ΖΥ ΧΑΡΡΥ	57	2013	ε. Σίγκαπούρην 17/12	ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	ε. Πειραιά 17/2
ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1788	α. Μεσανία 2/2 διά Πιούμπινο	ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Ιβάνκουν 6/3
ΚΡΗΤΑΝ ΓΛΑΥΡΥ	61	3866	δ. Σουεζ 10/3 διά "Ακαμπα	ΛΟΥΣΙΣΙΟΣ	73	63287	ε. Χέν Πόνιτ 12/3
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	δ. Σαΐδι 3/3	ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Αύγουστον 7/3 διά Γιβραλτάρ
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	ε. Βενετία 4/3	ΛΟΥΣΥ.	59	1226	εις "Ηράκλειον 16/12
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	α. Κόπτη 5/3 διά Ντουμπάπι	ΛΥΔΙΑ	74	9712	ε. Ακαμπα 10/2
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	δ. Σ. Δάσι 30/12	ΛΥΔΙΑ.	64	6547	α. Κριστιανσοντ 2/3 διά Κοπεγχάγην
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΓ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Νεεντακάρα 3/3 διά Γιοκαίσι	ΛΥΔΙΑ Π. (δ.)	58	12982	β. Κωνιτόποιν 15/3 διά "Ελλάδα
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ.	78	10832	ε. Κουβέτη 15/3	ΛΥΡΑ	67	41914	δ. Παναμά 13/3 διά Ιαπωνίαν
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ.	79	10832	ε. Σουάμπτια 11/3	ΛΥΡΙΚ.	64	29375	α. Βερμούδος 11/3 διά Φιλαδέλφειαν
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ε. Γκουάνη 19/2	ΛΟΡΕΤΤΑ	68	4071	α. Πειραιά 26/2 διά Λάρος
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	δ. Ντουμπάπι 2/3	Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Λ. "Αντζελες 2/1 διά Γιοκοχάμα
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Σ. Άννα Μπαΐα 7/3	ΜΑΘΙΟΣ.	62	8975	α. Ν. "Ορλέανην 7/3
ΚΡΙΟΣ.	59	18875	α. Ν. Ορλέανην 24/2	ΜΑΓΙΟΣ.	53	2025	α. Σουά 20/1
ΚΡΙΟΣ.	60	4089	ύπο παραλαβήν	ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Φιλαδέλφειαν 23/12
ΚΡΙΤΙΑΣ.	55	2740	α. Μάλτα 19/2 διά "Άλγεριον	ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	εις "Ανναμπα ύπο έκφρτωσιν
ΚΡΙΤΩΝ.	67	9549	δ. Κυπιτόνη 25/2 διά Πότι	ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	ε. Λισσαβώνα 28/2
ΚΡΙΟΣΟΣ	59	7158	α. Πειραιά 22/2 διά Βόλον	ΜΑΙ'ΤΥ.	63	9341	ύπο παραλαβήν
ΚΡΟΝΟΣ	67	5051	α. Μαπούτη 10/3 διά Μέσην "Ανατολή	ΜΑΚΗΣ Κ.	58	8388	ε. Σμύρνην 12/2
ΚΡΟΝΟΣ	60	3955	διά παραλαβήν	ΜΑΚΡΑ.	73	8957	δ. Παναμά 12/3
ΚΡΟΥΣΕΙ'ΝΤΕΡ	58	1596	άργει εις Πειραιά 23/11	ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ	58	10586	δ. Μπρούνουποτελ 6/3 διά "Ιταλίαν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Φρημάντη 11/2 διά Μπ. "Αιράς	ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	α. Μπανάκι 1/3 διά Σουμαρία
ΚΥΔΝΙΑ	65	2025	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ε. Σιγκαπούρην 13/3
ΚΥΩΗΡΑ	66	13870	α. Φρημάντη 13/3 διά "Πίτσεφοκ	ΜΑΝΙΑ.	68	2918	ε. Αμβέρσαν 14/3
ΚΥΝΟΣ	62	4784	α. Μάλτα 16/3 διά Πειραιά	ΜΑΝΙΝΑ III.	61	6309	ε. "Αλεξανδρειαν 10/3
ΚΥΚΛΩΠΑΣ.	57	9118	ε. Τζένταν 3/3	ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ	77	16267	δ. Παναμάδ 5/3
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16400	α. Ν. Ορλέανην 12/3	ΜΑΝΤΟ V. (δ.)	72	17432	α. Ήσηχουν 27/2 διά Πούντα Κουσίλο
ΚΥΜΑ	60	7758	ε. "Άλεξανδρειαν 6/3	ΜΑΝΩΛΗΣ Α.	80	5511	ε. Μπόνγουντ 7/3
ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ (δ.)	64	31040	α. Τζένταν 13/3 διά Σουεζ	ΜΑΝΟΥΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Μόρμιλ 6/3 διά Λιβόρον
ΚΥΠΡΟΣ (δ.)	69	119666	α. Κοαΐν 4/3	ΜΑΝΟΥΤ ΔΙΡΨΥ	71	9372	α. Ντόρμπατ 2/3 διά Ν. Αμερική
ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	ε. Καστέλον 27/2 διά "Άλεξανδρειαν	ΜΑΝΟΥΤ ΘΩΡΥΣ	68	18525	εις Τζένταν 15/2
ΚΥΡΑ	63	10032	α. Λούμ 14/3	ΜΑΝΟΥΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	ε. Νταμάρ 7/2
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	26493	ε. Τάμπη 7/3	ΜΑΝΟΥΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	ε. Παναμά 7/3
ΚΥΡΙΑΚΗΑ	66	8943	α. Πύλων 24/2 διά Λάγος	ΜΑΝΟΥΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	ε. Τακόμα 16/3
ΚΥΡΙΑΚΟΥΔΑ	63	13092	ε. Πειραιά 23/2	ΜΑΝΟΥΤ ΠΕΝΤΕΑΗ	80	33500	α. Νιούκαστλ 5/3 διά Ιαπωνίαν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΔΑ Δ. ΔΕΜΟΥ	66	20516	α. Φιλαδέλφειαν 8/3 διά Λισσαβώνα	ΜΑΝΟΥΤ ΠΗΑΙΟΝ	68	57204	α. Αιστερόταν 6/3 διά Π. Σεντράλ
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	66	74433	α. Καύμαν Μπράχ 15/2	ΜΑΝΟΥΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	ε. Σηπάτη 14/3
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ	77	9879	ε. Πόρτομουθ 2/3	ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	δ. Κωνιτόλιν 21/2 διά Πότι
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	67	10327	α. Μάλτα 23/2	ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΙΤ'	62	8967	α. Λ. "Αντζελες 16/2
ΚΩΣ.	56	3129	ε. Στεπτίνον 3/3	ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	ε. Αλαμποργκ 12/3
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ.	68	9084	α. Χόγκ Κόγκ 19/2 (ΕΠΩΛΗΘΗ)	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	ε. Πειραιά 27/2 (έπισκεψαι)
ΚΩΣΤΑΣ.	60	6808	α. Π. Τζεντίλι 25/1 διά Τακόραντι	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	15404	ε. Χιούστον 5/3
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ.	69	3746	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	α. Σαράννα 13/3 διά Κωνταντάνζον
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	ε. "Ακαμπα 23/2	ΜΑΡΓΚΩ	58	2966	ε. Μιαγκόν 13/3
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ.	81	29710	ύπο παραλαβήν	ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	α. Τάραντα 19/2 διά Μ. ΄Ελ Μπρέγκα
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΣ	61	13271	ε. Πειραιά 7/2	ΜΑΡΙ.	74	8925	α. Γιοκοχάμα 9/2 διά Κ. Τάουν
ΚΩΣΤΗΣ.	77	20823	ε. Ροζάριο 5/3	ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	εις Πειραιά 15/1
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	ε. Λαύριον 25/2	ΜΑΡΙΑ (δ.).	65	47544	ε. Νόβωραϊσκην 10/3
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΣ.	65	14088	ε. Σ. Ντιένγκο 15/3 διά Μανζανίλο	ΜΑΡΙΑ.	70	9101	ε. Πορπανάρτη 17/2
ΛΑΓΚΑΔΑ	76	5915	ε. "Αμβέρσαν 16/3	ΜΑΡΙΑ.	58	5746	ε. Τζιμπούτη 4/3
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ	68	4350	α. Λ. Πάλμας 12/2 διά Γουόρρι	ΜΑΡΙΑ.	57	5379	δ. Σουεζ 5/3 διά Τζένταν
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ.	68	4350	α. Μασαλλάν 13/3 διά Π. Σάδι	ΜΑΡΙΑ.	60	3458	ε. Δουνκέρκη 6/3 διά Τουρκίαν
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ.	54	2698	ε. "Αντεν 11/3	ΜΑΡΙΑ Α.	62	3199	εις Σουεζ 24/7 (ΕΠΩΛ)
ΛΑΓΟ...	61	5005	α. Βρέστην 14/3 διά Φόνες	ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Καντ 25/2 διά "Άλγεριον
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	ε. "Αλεξανδρειαν 19/1 διά ΉΠΑ	ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΤΗ.	70	9565	α. Καντζ 7/3 διά Ν. Ύόρκην
ΛΑΕΡΤΗΣ.	59	6140	ε. Στεπτίνον 3/3	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟ.	60	6978	ε. Ρεύνιον 1/3
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Ράς Τανόύρα 13/3	ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΙΝΑ Σ.	68	1599	ε. Πειραιά 14/3
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ.	65	7952	ε. Νομέρ 9/3	ΜΑΡΙΑ ΙΖΑΒΕΛΛΑ (δ.)	64	33058	ε. Πειραιά 1/3
ΛΑΙΤΟΝ ΟΦ ΠΑΙΓΡΙΟΥΣ.	80	2929	ε. Κ. Τάσου 7/3 διά Π. Τζεντίλη	ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.).	70	9069	ε. Μηλιγκόμ 19/2 διά Σιγκαπούρην
ΛΑΙΤΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ.	54	3315	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	δ. Κωνιτόλιν 28/2 διά "Οδησσόν
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	ε. "Άλεξανδρειαν 13/3 διά Τουρκίαν	ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ.	61	11001	μετων. «ΜΑΡΙΑ»
ΛΑΚΥ.	56	8660	εις Οίη Κάρρ 26/6	ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	ε. Βενετία 26/2
ΛΑΚΥ.	78	9485	ε. Τζένταν 10/3 διά Ραγκούν	ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	ε. Τάραντα 11/3
ΛΑΚΩΝΙΚ (δ.)	69	8825	ε. Μπ. "Αιρες 14/3	ΜΑΡΙΑ Σ.	68	11361	δ. Σουεζ 5/3 διά Ν. Ορλέανην 11/3
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ</							

ΜΑΡΙΖΑ ΚΑΡ	62	3244	ε. Ν. "Ορλεάνην 8/3	ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Τσαγκουαράμας 8/3 διά Π. ά Πιτρ
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	α. Πύλον 22/2 διά Λιβύην	ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	δ. Παναμά 5/3
ΜΑΡΙΚΑΤ	60	6235	α. Λίβερπουλ 4/3 διά "Ηντ Αόντον	ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	α. Τζάκονβιλ 5/3 διά Ταμπίκο
ΜΑΡΙΛΕΝΑ (μ.)	71	72335	εις Θεσσ. 48/42. B. — 08.55 Δ	ΜΙΝΙ ΛΕΓ'ΜΠΟΡ	71	1563	α. Ν. "Ορλεάνην 8/3
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	δ. Γιβραλτάρ 11/3 διά Σάφι	ΜΙΝΙ ΛΕΤ'Ν	70	1582	α. Πειραιά 12/2 διά Ιταλίαν
ΜΑΡΙΛΥ Λ.	68	14569	ε. Όξακα 11/3	ΜΙΝΙ ΛΗΝΤΣ	69	1570	ε. Ν. "Ορλεάνην 4/1
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	εις Ούλσαν υπό συμπήρωσιν	ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	70	1592	α. Βαρκελώνην 13/3 διά "Άλγεριον
ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	δ. Κονιόπολιν 24/11 διά Μπουργκάς	ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1578	α. Π. όφ. Σποιλην 13/2 διά Γοιανέα
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	75	14523	ε. Κουβέιτ 15/2	ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1584	α. Κίγκοτον 24/12 διά Μαΐαμι
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	65	19566	δ. Σκάω 25/2 διά Κλαπέντα	ΜΙΝΙ ΛΙΑΛΑΚ (δ.)	70	1582	α. Σπέτζα 24/2 διά "Άλγεριον
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	61	7838	δ. Κονιόπολιν 16/1 διά Ταρτούς	ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1596	α. Τζένταν 17/3 διά Γκιζάν
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	65	36066	ε. Πούντρα "Αρένας 9/3	ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Ν. "Ορλεάνην 7/3
ΜΑΡΙΩΝ	67	33586	ε. Χάμπτον ρόδς 13/1	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1592	ε. Μόμπιλ 13/2
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	δ. Γιβραλτάρ 15/3	ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	ε. Πειραιά 14/2
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	ε. Πειραιά 2/3	ΜΙΝΙ ΛΙΟΥΦ	71	1563	ε. Σπέτζα 10/3
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Χάλιφας 25/2 διά "Άθενα	ΜΙΝΙ ΛΙΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Ν. "Ορλεάνην 15/3
ΜΑΡΚΑΛΑΝ	68	14771	δ. Σουεζ 15/3 διά Κίνα	ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΗ	74	1577	ε. Τζάκονβιλ 15/1 (έπισκεψι)
ΜΑΡΚΙΣ	75	28082	α. Τακούμεν 28/2 διά Ισπανίαν	ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	δ. Παναμά 12/3
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	υπό παραλαβήν	ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1592	δ. Παναμά 8/3
ΜΑΡΔΕΝ	57	5087	ε. Μπορτντώ 5/3	ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	ε. Π. όφ. Σποιλην 5/3
ΜΑΡΛΙ (δ.)	59	20827	α. Λ. Πόλας 24/2	ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ε. Τζάκονβιλ 1/3
ΜΑΡΜΑΡΑΣ	61	8831	δ. Κονιόπολιν 3/2 διά Κωνσταντζαν	ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Κίγκοτον 2/3 διά Τζάκονβιλ
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	78	19974	ε. Ν. "Υόρκην 14/3	ΜΙΝΙΣΗΣ	63	1151	α. Κιότζια 9/3 διά Τομπρουκ
ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8899	ε. Νιασάμ 16/3	ΜΙΝΟΡΙΣ ΛΑΚ	69	13053	α. Τραγκουαράμας 7/3 διά "Ιταλίαν
ΜΑΡΣ	48	3368	εις μεσογειακός μεταφορές	ΜΙΝΤΕΝ	64	4776	δ. Κονιόπολιν 15/3
ΜΑΡΤΗΣ	61	11915	δ. Κονιόπολιν 10/3 διά "Οδησσόν	ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Λ. "Αντζελες 11/2 διά Μπουσάν
ΜΑΡΤΙΝΑ	58	4414	α. Ραβέναν 23/1 διά Τρίπολιν	ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ	57	4535	α. Βαλένθι 21/2 διά Μπαντάρ "Αμπάς
ΜΑΡΥΖΙΑΣ	68	2983	ε. Μασσαλίαν 30/1	ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	56	8590	α. Βαλτιμόρην 1/3 διά "Αρούμπα
ΜΑΡΥΖΙΑ	70	15806	ε. Ν. "Ορλεάνην 7/3	ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	ε. Μαρακάμπη 3/2
ΜΑΡΩ	73	32510	δ. Ντόβερ 12/2 διά Κάμπσαρ	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. "Αιμέρραν 25/2 διά Ισπανίαν
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	εις μεσογειακός μεταφορές	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ	74	28082	ε. "Αιμβούργον 9/3
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Φλαδέλφειαν 3/3 διά Γκαλφόχαβεν	ΜΙΤΣΑ Κ.	57	3861	ε. Ντώρμπιαν 9/3
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18643	α. Λ. Πόλας 17/3 διά "Άργεντινή	ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	65	28313	α. Φλαδέλφειαν 27/2 διά "Αρούμπα
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12197	α. Σ. "Αννα Μπαΐ 8/3	ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	71	113522	δ. Γιβραλτάρ 8/3
ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΥ II (μ.)	66	32645	ε. Χάμπτον ρόδς 6/1	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Μπ. "Άυρες 5/3
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ	58	7894	δ. Κονιόπολιν 4/3 διά Ρωσίαν	ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	ε. Χάμπτον ρόδς 6/2
ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ	58	5562	α. Σάντος 15/3 διά Ρ. Ιανέριο	ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	δ. Τζένταν 17/2 διά Τονιάμπο
ΜΑΤΑ	53	4347	ε. Σ. Σάδι 17/1	ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	α. Κολόμπι 15/3 διά Π. Νουάρ
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	ε. Πειραιά 16/2	ΜΙΧΑΛΗΣ	69	2993	ε. "Άντες 26/2
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	α. Μπούλεν Μπαΐ 17/1	ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	70	2867	ε. "Αιμέρραν 27/1 διά "Άλγεριον
ΜΑΘΙΛΔΑ	65	7696	δ. Σουεζ 15/3	ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	57	3178	ε. Σαρά 6/2
ΜΑΤΙΝΑ	63	2911	ε. Πειραιά 2/2	ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΕΥΑΣ	78	16726	ε. Φρημάντλ 8/2
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	10462	δ. Μπρουνιαμπούτελ 12/3 διά Β. Κορέα	ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΥΖΑΣ	61	12662	ε. Σιγκαπούρην 12/3
ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	α. Αύγουσταν 27/2 διά Τομπρούκ	ΜΟΙΡΑ Β.	64	36168	α. Λίβερπουλ 14/3 διά ΗΠΑ
ΜΕΘΟΔΙΑΚ (μ.)	66	39617	ε. Βαλτιμόρην 15/3	ΜΟΛΙΣΤΑ	74	10119	ε. Σιγκαπούρην 16/3 διά Σουεζ
ΜΕΘΩΝΗ (δ.)	81	33500	εις "Οσιέων υπό συμπλήρωσιν	ΜΟΜΠΙΛΙΑ	67	33073	ε. Χάμπτον ρόδς 1/3
ΜΕΤ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	ε. Χιούστον 10/3	ΜΟΜΠΙΛΙΑ	69	47958	ε. Φρημάντλ 11/3 διά Μ. Άχμαντί
ΜΕΛΑΝΩΝ Κ.	63	6460	ε. "Αιβέροπον 17/3	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	54502	α. Λ. "Αντζελες 7/3 διά Γιοκοχάμα
ΜΕΛΙΝΑ	66	1599	ε. Πειραιά 5/3	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	56	12355	α. Αύγουστα 9/3
ΜΕΛΙΤΗ	75	35489	α. Α. "Αντζελες 5/3 διά Γιοκοχάμα	ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	εις μεταφορές "Ινδονησίας
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ε. Ναγκόριον 7/3 διά Λ. "Αντζελες	ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	α. Κασιοπύκ 8/3 διά Κελλάκη
ΜΕΛΟΔΙ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	11380	ε. Ρ. Τανόύρα 27/2	ΜΟΥΑΤΗ ΦΡΟΣΤ	58	4037	ε. Πειραιά 14/2
ΜΕΛΕΤΗΜ (δ.)	76	24743	ε. Σ. Νικόλας Μπαΐ 6/3 διά Καριπίτο	ΜΟΥΝΤΕΤΕΡΑΙΝΤΣ	60	9365	ε. Σαβάννα 15/3
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	α. Βικτόρια (Β.Κ) 3/3 διά "Ακαμπτα	ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Κομώ Μπαΐ 12/3
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	δ. Λαύριον 7/2 διά Λατάκη	ΜΠΑΖΙΑ ΙΙ	65	18459	ε. Λιασσώνων 12/3
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	δ. Κωνιόπολιν 3/1 διά Μ. Θάλ.	ΜΠΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ	67	8799	δ. Σουεζ 13/2 διά "Ινδονησίαν
ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	63	12407	ε. Ντεμεράρδα 16/3	ΜΠΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	1599	α. Σαντάντερ 10/3 διά Σ. Μάκιλ
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	11783	ε. Λ. "Αντζελες 7/3 διά Σανκάνη	ΜΠΑΝΤΙΚ ΦΡΖΕΡ	60	6158	η. Π. Βεντρές 10/3 διά Τρίπολιν
ΜΕΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ	57	10389	ε. Γιβραλτάρ 12/2 διά ΗΠΑ	ΜΠΑΡΑΧΟΝΑ	68	10016	ε. "Οραντς 26/2
ΜΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	66	9826	ε. Πειραιά 17/2 διά Ισπανίαν	ΜΠΑΡΟΥ ΧΟΟΥΠ.	57	5452	δ. Κωνιόπολιν 2/3 διά Κωνσταντζαν
ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΖΙΩΝ	72	9218	ε. Κανκόσιμα 20/2 διά Σαγκάνη	ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	α. Χιούστον 10/3
ΜΕΝΤ ΦΡΗΖΕΡ	61	6124	δ. Π. Σάδι 5/3 διά Λ. Παλλίς	ΜΠΕΛΛΥΤΤΥ	70	10495	ε. Τζένταν 23/2
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Πειραιά 4/3 διά "Ακαμπτα	ΜΠΙΑ	75	7246	ε. Σιοκοδούκα 3/2
ΜΕΝΤΚΕΙΤ'Π	62	9092	δ. Σουεζ 13/2 διά Τζακάρτα	ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4485	ε. "Αλεξάνδρειαν 4/3
ΜΕΝΤΜΑΡΕ	55	3883	ε. Σουεζ 14/3 διά Τζεντάν	ΜΠΛΟΥΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	εις Πειραιά 12/12 (έπισκεψι)
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	δ. Κωνιόπολιν 2/2 διά "Οδησσόν	ΜΠΟΝΑΤΣΑ	68	16005	διαθέσιμη Λάγος 30/12
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ε. Τζένταν 16/3	ΜΠΟΣ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	72	3621	α. Ωλμπαν (Αύστρ.) 10/3 διά Ρωσίαν
ΜΕΝΤΣΤΑΡ	62	11082	α. Βηρυτόν 23/2 διά Τζεντάν	ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ	81	29910	ε. Βομβάνη 13/3 διά Μαυρικίουν
ΜΕΝΤΖΖΟ'Υ	57	3709	δ. Σουεζ 16/3	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-			εις Μιχάρα υπό συμπλήρωσιν
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ε. Λ. "Αντζελες 16/3	ΡΑΝΤΖΑ (δ.)	64	32756	α. Σαουθ Ράιτγκ Πόλιν 12/2 διά Τέλεας
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ Α'Σ	62	1524	ε. Λ. Πόλας 9/3 διά Δάλας	ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ	70	113425	δ. Τζάκονβιλ 10/3 διά Τέρηον
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΦΡΙΟ	61	1399	ε. Γουαδελούπη 10/3	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Λονδίνον 26/2 διά Νιγηρία
ΜΕΡΚΙΟΥΡ	62	9951	ε. Τζένταν 18/2 διά Ισπανίαν	ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	α. Σετεπίνο 10/12 διά "Άλγεριον
ΜΕΣ ΘΕΑ (δ.)	71	17355	α. Ντούμπιαν 14/3 διά Ισπανίαν	ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	α. Χάρηπη 13/3 διά "Άλγεριον
ΜΕΣ ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ε. Σερία 25/2	ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥΤΖ	54	6103	ε. Λομπίτι 25/2
ΜΕΣ ΔΑΕΔΑ	72	17718	ε. Σιγκαπούρην 15/3	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	ε. Ντώρμπαν 17/3
ΜΕΣ ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17355	ε. Σιγκαπούρην 25/2 διά "Ινδονησίαν	ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	6267	ε. "Αλεξάνδρειαν 6/3
ΜΕΣ ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17355	δ. Σουεζ 14/3 διά "Άντεν	ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	α. Λ. Πόλας 15/3
ΜΕΣ ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17485	ε. Βαλτιμόρη 16/3	ΜΠΡΑΒΟΣΠΟΡΤΕΡ	77	3827	α. Σίνευ 16/3 διά Μίνας Μπαΐ
ΜΕΣ ΟΡΜΗ (δ.)	72	17355	α. Πούλο Μπουκού 14/3 διά Ισπανίαν	ΜΠΡΑΤ'Γ ΣΚΑΥ'	69	2979	α. Λ. Παλλίς 12/3
ΜΕΣ ΠΑΡΑΝΤΣ (δ.)	71	17355	ε. Αντεν 15/3 διά Ντάρας ές Σαλδάμου	ΜΠΡΗΖ (μ.)	64	35082	ε. Σπέτζες 24/2
ΜΕΣ ΠΝΟΗ (δ.)	72	17355	α. Πούλο Μπουκού 13/3 διά Σόγκ Κόγκ	ΜΥΟΙΚ (μ.)	67	39617	ε. Βαλτιμόρην 16/3
ΜΕΣ ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	ε. Σιγκαπούρην 20/2	ΜΥΚΑΛΗ ΙΙ	77	16267	ε. Παρανάκουσα 12/3 διά Ιταλίαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	7896	δ. Κωνιόπολιν 27/2 διά Κωνσταντζαν	ΜΥΡΙΝΟΣ	67	12277	α. Τενερίφη 10/3 διά "Άρρες
ΜΕΤΕΩΡΑ	79	43957	ε. Ν. "Ορλεάνην 8/3	ΜΥΡΙΝΙΔΙ	75	13036	α. Βανκούμπερ 10/3
ΜΕΤΕΩΡΑ	63	10242	ύπο παραλαβήν	ΜΥΡΤΙΑ	77	5511	α. Μπόγουντ 11/3 διά Μπλύθ
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	δ. Γιβραλτάρ 3/3	ΜΥΡΤΙΑ Β.	67	5113	ε. Νόντη 11/3
ΜΗΛΟΣ IV	53	3429	δ. Π. Σάδι 16/12	ΜΥΡΤΙΔΙΟΤΙΣΣΑ	57	9345	α. "Αιμέρραν 18/3 διά "Αμπτζάν
ΜΗΛΟΣ V	54	3724	ε. Βενετία 16/3 διά Σαβόννα	ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	α. Λ. Πάλμας 2/3

ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	α. Μελβούρην 6/3 διά Μομπάσα	ΟΔΥΣΣΕΥΣ	63	11120	α. Αντοφαγκάστα 7/3 διά Βαλπαραίζο
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Τζαρέτα 7/2 διά Σιγκαπούρη	ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	ύπό παραλαβήν	ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	ε. Γιοκοχόμα 25/1 (έπισκευα)
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Χάβην 11/3 διά ΗΠΑ	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΒΙΡΤΣΟΥ	62	10834	ε. Χιούστον 8/3
ΝΕΝΗ	69	2988	ε. Μπάρ 14/3	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΡΕΤΤΖ	72	20512	ε. Όδσσοσδην 28/12 (ΕΠΩΛ)
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	δ. Πανάμα 6/3	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡΕΣΠ	78	19344	α. Ν. 'Ορλέανην 9/3 διά Λιβερπουλ
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ.	67	32644	ε. Σάντος 24/2	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	78	19346	α. Π. 'Αντζελες 3/3 διά Ίντσον
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	δ. Σιουρούπορτ 14/3	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	78	19364	ε. Κόμπε 8/3
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	δ. Κωνιπολίν 24/2 διά Μαύρ. Θάλ.	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ	72	20510	ε. χιούστον 8/3
ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ.	63	8213	δ. Τζέναν 16/3 διά Ρόττερνταμ	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	79	19343	ε. Κυναστάντζαν 13/2
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	α. Χιούστον 3/3	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	56	4380	εξωθι Σαντζάκην 24/2
ΝΕΦΕΛΗ	69	5709	ε. Άκαμπα 27/2	ΟΛΥΜΠΙΑΝ	62	10981	α. Ν. 'Υόρκη 13/3 διά Πειραιά
ΝΕΦΟΣ ΙΙ	71	9093	δ. Πειραιά 13/3 (ΕΠΩΛ)	ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	α. Σιγκαπούρην 14/3 διά Σιρεμπούν
ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	ε. Πειραιά 11/3	ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	α. Βαλπαραίζο 7/3 διά Ρόττερνταμ
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	α. Μίνα Καμπούς 14/3	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΟΡΥ (δ.)	64	38598	ε. Αυβέρων 14/3
ΝΗΡΗΣ	77	18080	δ. Π. Σάδι 7/3	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	65	38607	ε. Γκάλιεστον 10/2
ΝΗΡΙΤΟΣ (δ.)	64	42126	δ. Σουέζ 10/3	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Π. ντε Μπούκ 6/3 διά Σίντι Κρέιρ
ΝΗΣΟΣ ΑΝΔΡΟΣ	61	3142	ε. Τρίπολην (Λιβανό) 21/2	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	α. 'Αγ. Φραγκίσκος 11/3
ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4969	δ. Παναμά 21/11 διά 'Αβδάνα	ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΤ' ΙΝΤΙΟΟΥ (δ.)	75	43744	δ. Παναμά 26/2 διά Αιγυπτον
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	ε. Βαρκελώνη 13/3	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Χόγκ Κόγκ 13/3 διά Σέρια
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	α. Πειραιά 27/2 διά Θέσσαλα	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	ε. Σούλιου Βρε 15/3
ΝΗΣΟΣ ΣΑΜΟΣ	56	5137	δ. Κωνιπολίν 15/3	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	ε. Γιοκοχόμα 7/3 διά Κολούμπια ριβερ
ΝΗΣΟΣ ΣΥΚΡΟΣ	61	6306	α. Σ. Τζόν 12/3 διά Θέσσαλα	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ	62	2649	α. Βαρκελώνη 7/3 διά Λαττάκιο
ΝΙΕΝΠΟΥΡΓΚ	64	4566	ε. Χάρρην 27/2 διά "Αγ. Δομίνικο	ΟΛΥΝΙΟΙΑ	72	11946	ε. Αυβέρων 11/3
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ε. Ν. 'Ορλέανην 15/3	ΟΜΑΛΟΣ	57	8833	εις Πειραιά όπό 6/8/78
ΝΙΚΕ	59	4071	ε. Άνκονα 6/3	ΟΜΕΡ	58	2556	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΗ Ρ.	71	9075	δ. Παναμά 6/3 διά Ειρηνικόν	ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1879	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΗΤΑΣΦ	64	6171	Ρουέν 4/3 διά Ντακάρ	ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	ε. Πειραιά 12/2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	64	6163	ε. Λάρνα 28/1	ΟΡΑΐΟΝ	63	14595	δ. Μπρούνιμπουτελ 23/2 διά ΗΠΑ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	10239	ε. Βούβανην 28/2	ΟΡΕΞΤΙΑ	72	11946	α. Ντώρμπαν 6/3 διά Ρίτσαρντς Μπαιν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.	52	7304	α. Π. Σάδι 15/3	ΟΡΥΞ (δ.)	59	12868	α. Καράτοι 25/2 διά 'Αγγλίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.	59	11687	δ. Κωνιπολίν 20/1 διά Μαύρ. Θάλ.	ΟΣΕΑΝ	62	10530	α. Σιγκαπούρην 12/3 διά Β. 'Αφρικήν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	62	11229	ε. Α'Μπερραν 16/12 διά Ταλίν	ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	ε. Τζέναν 17/3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	ε. Σφάδ 23/10	ΟΣΕΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	79	14884	α. Καζαμπλάνκα 15/3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Χιούστον 27/2	ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	ε. Κιότζια 13/3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	60	9486	ε. Ουντεβάλ 5/3 διά 'Αβδάνα	ΟΣΕΑΝ ΡΕΤ' ΙΝΤΖΕΡ	72	14675	ε. Σιγκαπούρην 16/3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	68	86250	α. Μ. 'Αγκυρα 12/3 διά Γαλλίαν	ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΑ	80	15359	δ. Κωνιπολίν 7/3 διά Κυναστάνζαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	ε. Ν. 'Ορλέανην 3/3	ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙ'Ν	66	11153	α. Βανκούβερ 12/3 διά 'Ινδιάν
ΝΙΚΟΣ	47	7654	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11893	ε. Πειραιά 25/2
ΝΙΚΟΣ	53	7283	ύπο παραλαβήν	ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100	α. Σάντος 17/2 διά Λουάντα
ΝΙΚΟΣ Α.	55	2303	δ. Π. Σάδι 1/3	ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	70	63425	μετων. «VENTURE BRITAIN»
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	56	8362	ε. Ακαμπα 4/3	ΟΥΑΐΤ ΡΙΒΕΡ	58	10379	ε. Σάφι 10/3 διά Φλώσικ
Ν. Ι. ΒΑΡΙΔΙΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	α. Ρινικά 5/3 διά Πειραιά	ΟΥΑΐΤ ΡΟΥΟΥ	60	7504	ε. Μάλαγκα 11/3
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	ε. Σιγκαπούρην 9/3 διά Σιγκαπούρη	ΟΥΑΐΤ ΣΑΡΚ	52	1592	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	ε. Σαλαντόρ 9/3	ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	α. Πειραιά 19/2 διά Βεγγάδην
ΝΙΚΟΣ ΝΑΣΟΣ ΙΙ.	66	4156	δ. Κωνιπολίν 25/12 διά 'Αλεξανδρείαν	ΟΥΪΝΣΤΟΝ	70	15579	δ. Γιβραλτάρ 2/3
ΝΙΚΟΣ Π.	58	3385	α. Πλάμας 28/2 διά Λάρνας	ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Λ. 'Αντζελες 30/1 διά Κασσιόπη
ΝΙΚΟΤ	67	3315	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΑ.	63	15377	α. Λά Γκουλέτ 11/3 διά Βαλτιμόρην
ΝΙΚΥ	58	9087	μετων. «ΝΤΙΕΚΟ-	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΔΙΟΣ	49	1597	εις Π. Σάδι όπό 14/3/77
ΝΙΜΠΑΔΑ	71	2994	δ. Παναμά 6/3 διά Ειρηνικόν	ΟΥΧΕΝΝΕΜΠΑΣ	59	10363	α. Κάλιαρι 13/3 διά 'Αλεξανδρείαν
ΝΙΟΒΗ	69	21673	ε. Πειραιά (έπισκευα)	ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	α. Κόμπε 28/2
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	ε. Αύγυστα 6/3 διά Γιβραλτάρ	ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	9736	ύπο παραλαβήν
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	εις Π. Σάδι όπό 10/12/79	ΠΑΙΑΝ	60	9317	α. Α'Μπέρσαν 27/2 διά Λάγος
ΝΟΝΙ	68	5430	α. Φιλαδέλφειαν 11/3 διά 'Αρούμπα	ΠΑΙΑΤΟΔ	70	2605	ε. Καζαμπλάνκα 13/3
ΝΟΡΑΕΡΝ ΝΑΒ.	59	8860	ε. Πειραιά 8/2	ΠΑΚΤΩΔΟΣ	59	7052	ε. Θεσσαλονίκη 18/2
ΝΟΡΟ ΓΟΥΑΙΗΝ	54	7701	α. Λάργος 2/3 διά 'Αμπιτζάν	ΠΑΛΜ Β. (δ.)	58	21489	α. Ταραγκόνα 19/3 διά Ιταλίαν
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ	66	25820	φρεγάνην 20/1 διά Τριπολίν	ΠΑΛΜ ΤΡΕ' ΙΝΤΕΡ	63	5149	ε. Νιώρημαν 18/3
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	α. Ριό Γκράντες 8/3	ΠΑΛΜΙΣ	58	7695	α. Αννάμπα 9/3 διά Μοσταγκάνεμ
ΝΟΡΟ ΧΑ'ΓΝΕΣ	62	15110	α. Ν. 'Ορλέανην 24/2	ΠΑΛΜΥΡΑ (δ.)	67	47081	ε. Χοσέ 'Ιγκναθίο 12/3
ΝΟΡΟΧΑΦΕΝ	65	1236	δ. Γιβραλτάρ 16/3 διά Ρόττερνταμ	ΠΑΝ ΜΥΡΤΙΔΙΟΤΙΣΣΑ	58	2750	εις Αλεξανδρείαν 31/8
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	ύπο παραλαβήν	ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	62	10163	ύπο παραλαβήν
ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	α. Ρεούφε 4/3	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	63	8953	α. Νόπολη 6/3 διά Κατάνια
ΝΟΤΗΣ	55	5096	ε. Χαρόντα 28/2	ΠΑΝΑΓΙΣ Κ.	59	8995	α. Ν. 'Ορλέανην 21/2
ΝΟΤΟΣ (δ.)	55	3956	εις Νάντην όπό 3/4/80	ΠΑΝΑΓΙΑ	57	7994	δ. Σουέζ 12/2
ΝΟΥΣΣΑ	64	49055	ύπο παραλαβήν	ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΟΥΖΑ	68	4400	α. Πενασάκα 21/2
ΝΟΥΦΑΡΟ (δ.)	60	16491	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	63	10318	ε. Λουάντα 15/12
ΝΤΑΛΙΑ Α.	45	3487	ε. Βοστώνη 22/2 διά 'Αρούμπα	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	64	9371	ε. Ταραγκόνα 10/3
ΝΤΑΜΙΑΝ	64	6460	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	59	2670	ύπο παραλαβήν
ΝΤΑΝΑ Σ. ΣΗ (δ.)	63	34617	δ. Γιβραλτάρ 16/3 διά Νοβορωσίκην	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.	70	7773	α. Νίκαια 27/2 διά Μπετζάδια
ΝΤΑΝΑΠΛΑ	67	3868	ε. Σαβάνα 16/3	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	α. Λούμε 4/3 διά 'Αμπιτζάν
ΝΤΑΠΑΛΟ ΑΛΕΚΟΣ	58	9028	ε. Μουριγκ Κοβ αρ 8/1/80	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	8764	α. Αμέρερσαν 13/3 διά Λάγος
ΝΤΑΠΑΛΟ ΑΝΤΙΚΑΕΙΑ	58	7396	ε. Βενετία 5/3 διά Ντακάρ	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	ε. Παρανάγκουα 12/2 διά Σύριαν
ΝΤΑΠΑΛΟ ΣΤΑΡ	59	10609	δ. Σουέζ 20/2	ΠΑΝΑΙΤΩΔΙΟΝ	60	7688	α. Μάλαγκο 14/3 διά 'Οδσσον
ΝΤΑΠΑΤΡΕ ΤΡΕΙΤΗΝΕΡ	61	13054	α. Σαντάν 16/3	ΠΑΝΔΟΡΑ	61	10873	α. Βιβερίουργον 4/3 διά Χι. Σίντα
ΝΤΑΤΣΟΥΝ	59	3413	ε. Τζέναν 10/3 διά Χοντείντα	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	ε. Γιβραλτάρ 4/1 διά Αλ., Μιον
ΝΤΑΥ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	ε. Ρόττερνταν 4/2 διά Λιβύην	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	α. Νιάς ές Σαλάδα 28/2
ΝΤΑΥ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ.	70	4797	ε. Λάργος 25/2 διά Τάμπα	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	60	3840	ε. Δάντοις 9/3
ΝΤΕΖΕΡ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Λάρνας 4/3 διά Βόλων	ΠΑΝΟΣ	53	4998	ε. Ήριοτάνο 20/2
ΝΤΕΖΕΡ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Τάρπε 4/3 διά Χοντείνταν	ΠΑΝΟΣΧΑΣΣ	70	2902	α. Λαττάκιο 30/12
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	α. Βούμπαν 6/3 διά Ν. Αφρικήν	ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	α. Γκηλογκ 25/2 διά Ρωσίαν
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	63	7700	ε. Πειραιά 24/2 διά Ραβέννα	ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	α. Νικολάς (Άργ.) 27/2 διά Τουμπαράδο
ΝΤΕΦΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	61	13092	ε. Νάρβικ 15/3 διά Όυμ Σάδι	ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΕΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ε. Μαπούτο 11/3	ΠΑΡΑΛΟΣ	62	9636	α. Κλέματση 28/2 διά Ρουμανία
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	ε. Καλκούτα 9/3	ΠΑΡΓΑΡΑ	59	10065	α. Μπανγκάνδα 6/3 διά Βούμπαν
ΝΤΗΦΑΙ'ΑΝΤ	60	19988	ε. Πειραιά 15/12 (έπισκευα)	ΠΑΡΦΕΝΩΝ	56	1990	α. Σετουμπάλ 9/3 διά Μοσταγκάνεμ
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	α. Μωρούγκαδο 6/3 διά Ρωσίαν	ΠΑΡΑΤΡΙΣΑ	71	80225	α. Βαλεντίνα 12/2 διά Κονάκρου
ΝΤΙΕΓΚΟ	67	3315	ε. Πασάγιες 5/3 διά 'Οράν	ΠΑΖΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	67	10771	α. Λ. Πλάμας 15/3
ΝΤΙΝΙ Σ.	54	2807	εις Πλατεία όπι 31/10	ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	ε. Αλεξανδρεία 14/3
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	37670	α. Νάρβικ 15/3 διά Όυμ Σάδι	ΠΑΤΡΑΙ			

ΠΕΔΟΥΛΑΣ . . . . .	62	28222	ε. Βορμάνη 12/3	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ' . . . . .	63	14961	ε. Μπαχρέιν 2/2
ΠΕΛΑΓΟΣ . . . . .	67	16009	δ. Κολούμπια ρίβερ 23/2 διά Σιγκαπούρην	ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ . . . . .	61	23548	α. 'Ανκόνα 18/2 διά Ραβέννα
ΠΕΛΑΓΟΣ . . . . .	76	8376	δ. Π. Σάδι 14/3 δι' 'Ανκόνα	ΡΗΛΑΓΑΝΤ . . . . .	77	9774	α. Καράται 23/2 διά Δ. 'Αφρικήν
ΠΕΛΑΖΤΟΣ . . . . .	62	1012	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΡΗΜ I . . . . .	61	2981	α. Λαυρίον 1/1/2 διά Λιβύην
ΠΕΛΛΑ . . . . .	79	10993	ε. Βοστόνην 3/3	ΡΗΝΗ . . . . .	62	9771	α. Ρεσίφι 15/3
ΠΕΛΛΗΝΗ . . . . .	69	1476	ε. Βενετίαν 5/2 διά Λαττάκιο	ΡΗΝΟΥΑΔ . . . . .	70	9069	α. Χαδρών 11/3 διά Καζαπτλάνκα
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.) . . . . .	65	34446	ε. Χάλιντα 25/2	ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.) . . . . .	71	77049	δ. Γιβραλτάρ 23/1 διά Τουμπαρδό
ΠΕΛΟΨ . . . . .	55	7737	δ. Γιβραλτάρ 2/3 διά Λάγος	ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ . . . . .	62	7596	α. Παρανάγκουα 12/3 δι' 'Ακαμπά
ΠΕΜΑ . . . . .	60	4824	ε. Μανιλά 12/3	ΡΗΦΕΡ ΠΡΙΝΣΕΣ . . . . .	67	8233	α. Τζένταν 23/2 διά Βραζιλίαν
ΠΕΜΠΑΝΕ	70	9870	α. Λ. Πάλμας 13/3 διά Ματάντι	ΡΙΒΑ . . . . .	63	10299	α. Βομβάνην 22/2 διά Μαντράς
ΠΕΝΤΕΑΗ (μ.) . . . . .	72	57802	α. Χάμπτον ρόδς 23/2 διά Παναμά	ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.) . . . . .	57	12812	εἰς Πύλον 9/11
ΠΕΡΑ (δ.) . . . . .	67	57794	ε. Μελίλι 25/2	ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ . . . . .	69	2998	α. Φάρο 16/2 διά Σάινς
ΠΕΡΓΑΜΟΣ . . . . .	72	10410	α. Ναγκόνια 19/2 διά Κορέα	ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ . . . . .	64	19985	ε. Νάντην 8/3
ΠΕΡΙΚΛΗΣ . . . . .	60	6134	α. Λ. Πάλμας 10/3 διά Λάγος	ΡΙΟ ΜΠΡΑΒΟ . . . . .	60	12011	α. Ν. 'Υόρκην 16/3 διά Πακιστάν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.) . . . . .	67	38915	α. Λ. 'Αντζελες 14/3 διά Γιουκοχάμα	ΡΙΟ ΜΠΡΑΝΚΟ . . . . .	61	5584	ε. Λάγος 24/2
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.) . . . . .	76	45330	α. Ντουμπάι 9/2 δι' ΗΠΑ	ΡΙΟ ΝΤ' ΟΡΟ . . . . .	58	2140	εἰς Ρόττερνταν 23/9/79
ΠΕΡΛΑ ΑΓΓΛΑΝΤ	64	10865	δ. Γιβραλτάρ 16/3 δι' 'Αιμέρσον	ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕΙΤΡΟ . . . . .	57	4931	α. Λ. Πάλμας 23/2 διά Τρίπολι
ΠΕΡΛΑ ΜΠΑΪΥ'	71	9623	α. Βαλτιμόρην 1/3 διά Τζένταν	ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.) . . . . .	67	37311	α. Τερνουέν 6/3 διά Γάνθην
ΠΕΡΛΑ . . . . .	53	5835	α. Τινίδα 8/3 διά Μπετζάνι	ΡΟΙΟΝ (δ.) . . . . .	71	1552	α. Δ. Ντουμπάι 9/3
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.) . . . . .	75	76005	α. Φορκάντος 4/3 διά Φρήροπ	ΡΟΑΝ (δ.) . . . . .	59	12270	α. Λά Γκουκλέτ 10/3 διά Πύλον
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.) . . . . .	63	30511	α. Ν. Όρλεντην 24/2	ΡΟΔΟΣ . . . . .	55	3370	ε. Ντώρμπαν 26/2
ΠΕΡΤ (δ.) . . . . .	70	119730	α. Π. Ντε Μπούκ 3/2 διά Μπαχρέιν	ΡΟΔΟΣΙ . . . . .	67	15362	υπό παραλαβήν
ΠΕΤΡΑ . . . . .	76	23149	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 7/3 διά Σαβόνα	ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ . . . . .	58	8920	δ. Σουέζ 2/3
ΠΕΤΡΑΙΔΙ . . . . .	72	9350	α. Κωνίπολιν 2/1	ΡΟΖΑΡΙΟ . . . . .	71	9077	δ. Παναμά 8/3 διά 'Ελ. Σαλβαντόρ
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.) . . . . .	56	11973	ε. Πειραιά 6/3	ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ . . . . .	73	11160	α. Ταράλεστον 17/3 διά Κριστούπαλ
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.) . . . . .	55	11859	εἰς Τζένταν 88/10	ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.) . . . . .	71	77049	ε. Σεπτεμβρίου 9/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.) . . . . .	57	12257	εἰς Τζένταν (όποθηκη)	ΡΟΝΤΟΣΙ . . . . .	62	9443	α. Σιγκαπούρην 3/3 διά Κουβέιτ
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.) . . . . .	54	12107	ε. Τοιβιταβέκια 16/3	ΡΟΣΑΝΑ . . . . .	78	11348	δ. Σουέζ 22/2 διά Κουβέιτ
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.) . . . . .	56	17212	α. Π. Ντε Μπούκ 16/3 διά Πειραιά	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ . . . . .	45	3863	α. Κωνίπολιν 19/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 26 (δ.) . . . . .	63	53141	α. Πειραιά 15/3 δι' Αιγύπτου	ΡΟΥΑΓΙΑΣ ΣΧΑ'Υ . . . . .	68	4207	α. Βεντρές 8/3 διά Τρίπολιν
ΠΕΤΡΟΛΑ 27 (δ.) . . . . .	64	50885	α. Πειραιά 10/3 διά Λά Σκιρά	ΡΟΥΑΓΙΑΣ ΣΚΑ'Υ' . . . . .	69	4121	α. Φιλαδέλφειαν 10/3 διά Γκουαγιακίλ
ΠΕΤΡΟΛΑ 30 . . . . .	56	2796	ε. Τζένταν 7/3	ΡΟΥΑΓΙΑΣ ΣΤΑΡ . . . . .	64	4464	δ. Μπρούνιμπουτελ 17/2 διά Ρίγα
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.) . . . . .	66	43399	α. Ράς Τανόύρα 11/3	ΡΟΥΜΑΝΙΑ . . . . .	54	3616	α. 'Αλεξανδρειαν 10/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.) . . . . .	57	21977	ε. Πειραιά 4/3	ΡΟΥΜΠΙΝΙ . . . . .	60	11632	ε. 'Αλεξανδρειαν 11/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.) . . . . .	50	16485	α. Π. Ντε Μπούκ 3/2 διά Μπαχρέιν	ΡΟΥΜΠΙΝΙ . . . . .	52	2606	δ. Π. Σάιδ 19/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.) . . . . .	51	16440	ε. Τζένταν 9/3				
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.) . . . . .	60	26467	ε. Τζένταν 13/3				
ΠΕΤΡΟΛΑ 40 . . . . .	58	1781	ε. Πειραιά 11/1				
ΠΕΤΡΟΛΑ 80 . . . . .	71	1599	ε. Πειραιά 1/3				
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑΪΤ'	57	8776	ε. 'Αλγκεβίδρας 17/2				
ΠΕΤΡΟΣ Β. . . . .	63	15347	ε. Αστόντι 13/3				
ΠΗΓΑΣΟΣ . . . . .	66	12429	α. Βανκούβερ 2/3 διά Κούβα				
ΠΗΓΑΣΟΣ . . . . .	63	9707	α. Πακέριο 26/1				
ΠΗΓΑΣΟΣ . . . . .	69	4522	α. Λονδίνον 14/2 διά Δυτ. 'Αφρικήν				
ΠΗΑΕΥΣ . . . . .	66	23706	ε. Πειραιά 31/1 (έπισκευα)				
ΠΗΑΕΥΣ . . . . .	50	2282	ε. Καζαπλάνκα 9/3				
ΠΗΑΕΛΑΣ . . . . .	69	10016	ε. Τζένταν 2/3 δι' Ινδίαν				
ΠΗΝΕΑΛΟΠΗΝ . . . . .	62	6299	ε. Π. Πρίνς 2/3				
ΠΗΝΕΑΛΟΠΗΝ Α. . . . .	52	2445	ε. Βόλον 15/2				
ΠΗΝΕΑΛΟΠΗΝ Β. . . . .	56	6642	α. Μομπάδα 5/3 διά Περσικόν				
ΠΗΝΕΑΛΟΠΗΝ ΙΙ . . . . .	56	6198	α. Ρ. Ιανέριο 11/3 διά Χάιφα				
ΠΗΤΕΡ Λ. . . . .	61	13336	ε. Χιούστον 4/3				
ΠΙΕΡΟΣ . . . . .	63	1702	α. Λιβύρνα 9/3 διά 'Ανκόνα				
ΠΙΝΔΑΡ . . . . .	72	20045	ε. Ντάρεν 3/1				
ΠΙΝΔΑΡΟΣ . . . . .	63	10617	εἰς 'Ακαμότα 7/2				
ΠΙΝΔΑΣ (δ.) . . . . .	64	37792	α. Μένα δι' Αχαΐαντι 10/3				
ΠΙΣΤΙΣ . . . . .	73	13631	δ. Παναμά 22/1 δι' 'Αλγέριον				
ΠΙΣΤΙΣ (δ.) . . . . .	55	13560	ε. Αμετέρνταν 7/3				
ΠΙΑΤΩΝΙΚ (μ.) . . . . .	67	48747	ε. Λουράντα 1/1/77				
ΠΙΑΛΕΙΑΣ . . . . .	63	10736	δ. Γιβραλτάρ 4/3 διά Π. Όρντας				
ΠΙΑΛΕΙΑΣ . . . . .	64	6341	ε. Πειραιά 12/3				
ΠΙΛΟΤΙΝΟΣ . . . . .	65	10679	ε. Χιούστον 10/3				
ΠΟΕΤΙΚ (μ.) . . . . .	66	33291	δ. Κωνίπολιν 23/1 διά Βριτού				
ΠΟΛΑ ΔΥΟ . . . . .	66	10233	ε. Επικευαί				
ΠΟΛΑΝΑ . . . . .	60	8414	ε. Αείθερες 14/2 διά Νακάλα				
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.) . . . . .	55	10374	α. Παρανάγκους 6/3				
ΠΟΛΥΔΕΥΧΗΣ . . . . .	70	17179	ε. Τακαχούνον 4/3				
ΠΟΛΥΔΩΡΑ . . . . .	64	7832	δ. Γιβραλτάρ 11/3 διά Παπέτες				
ΠΟΛΥΞΕΝΗΝ . . . . .	62	17953	α. Χιούστον 13/2 διά Βριτού				
ΠΟΛΥΞΕΝΗΝ Γ. . . . .	58	8314	ε. Κουβέιτ 22/1				
ΠΟΛΥΞΕΝΗΝ Η. . . . .	57	8565	ε. 'Αμβούργον 11/3				
ΠΟΛΥΣ (δ.) . . . . .	65	40284	ε. Π. Αρδρουρ 5/3				
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ . . . . .	43	14425	όργει εἰς Πειραιά 15/4/75				
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ . . . . .	77	16014	α. Τζακάρτα 16/2				
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ . . . . .	64	2961	υπό παραλαβήν				
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.) . . . . .	67	45229	α. Χιούστον 8/3				
ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ . . . . .	61	12808	ε. Χάιφα 15/9				
ΠΟΠΗ . . . . .	67	11002	δ. Γιβραλτάρ 13/3 διά Πειραιά				
ΠΟΠΗ Π. . . . .	77	10558	α. Ν. Όρλεντην 14/3				
ΠΟΡΤ ΑΓΝΑΙ . . . . .	65	7750	ε. Τζένταν 17/3				
ΠΟΡΤΟ ΜΕΘΩΝΗ (δ.) . . . . .	67	2439	ε. Τζένταν 15/3				
ΠΟΡΤΟ ΠΥΑΟΣ . . . . .	48	1271	ε. Πειραιά 12/12 (έπισκευα)				
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ . . . . .	55	5033	ε. Πειραιά 1/2				
ΠΟΣΕΙΔΩΝ . . . . .	67	18656	υπό παραλαβήν				
ΠΟΣΕΙΔΩΝ . . . . .	61	9404	α. Πειραιά 16/3 διά Ντουμπάι				
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ . . . . .	68	9650	α. Λάγος 15/2 δι' 'Αμπιτζάν				
ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.) . . . . .	64	34707	α. Χιούστον 11/2				
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ . . . . .	66	22593	δ. Γιβραλτάρ 12/3 διά Ραβέννα				
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	ε. Λομπίτο 11/2				
ΠΡΟΔΟΑΣ . . . . .	58	4225	ε. Ντουμπάι 27/2				
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ . . . . .	70	9865	δ. Κωνίπολιν 21/2 διά Βάρνα				
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ (δ.) . . . . .	74	124724	ε. Ν. Όρλεντην 14/10				
ΠΡΟΣΩ . . . . .	68	34640	ε. Μόμπιλ 20/2 (ΕΠΩΛ)				
ΠΡΩΤΕΥΣ . . . . .	68	37419	δ. Παναμά 15/3 δι' Ιαπωνίαν				
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ . . . . .	68	9858	ε. Χαινάκη 19/2				
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ . . . . .	62	9229	ε. Λομπίτο 30/1				
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ . . . . .	75	16191	υπό παραλαβήν				
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ . . . . .	72	16402	α. Ν. Όρλεντην 1/3				
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ . . . . .	75	16163	ε. Αλεξανδρεια 13/3				
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ . . . . .	72	10351	ε. Σαίν Μάικλ 11/3				
ΠΥΘΙΑ . . . . .	63	22201	ε. Αιμέρσον 7/3				
ΠΥΘΕΥΣ . . . . .	65	1559	δ. Γιβραλτάρ 12/1 δι' 'Αλγέριον				
ΠΥΡΓΟΣ ΣΤΑΡ . . . . .	57	12875	α. Αντεν 13/3 διά Βουβάνην				
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.) . . . . .	60	14609	δ. Κωνίπολιν 20/2 διά Ρωσίαν				
ΠΩΛΙΝΑ Κ. . . . .	70	14609	ε. Βορμάνη 6/3				
ΡΑΓΙΝΟ (δ.) . . . . .	59	12413	ε. Δάντσιχ 7/2				
ΡΑΓΙΣ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ . . . . .	63	5249	α. Ντώρμποτ 14/3 διά Μπέρια				
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ' Ι (δ.) . . . . .	77	18325	ε. Πειραιά 16/3				
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ' 2 (μ.) . . . . .	79	32023	ε. Αγύοσταν 9/3				
ΡΕΑ . . . . .	71	9025	ε. Αντεν 23/1				
ΡΕΑ . . . . .	56	4275	ε. Αγύοσταν 18/3				
ΡΕΑ . . . . .	61	4152	α. Ντακόρ 21/2 δι' 'Αμπιτζάν				
ΡΕΑ ΖΗ . . . . .	69</td						

ΣΗ ΓΚΛΟΡΥ	60	7746	α. Λάγος 20/12	ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	3274	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗ ΕΞΠΑΡΟΡΕ	59	9165	α. Ντώρμπαν 11/3 διά Βραζιλίαν	ΣΥΝΑΔΗΘΕΙΑ	52	5610	α. Π. Βεντρές 8/3 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΣΗ ΛΟΡΠΤ	70	9793	ε. Ρουέν 13/3	ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5709	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	α. Δ. 'Αντζελες 5/3	ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	6617	α. Αλεξάνδρειαν 15/3
ΣΗ ΡΕΙΝΤΖΕΡ	59	10075	ε. Χιούστον 9/3	ΣΥΝΕΤΟΣ	65	17792	δ. Κωνίπολην 5/3
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	α. Ρ. 'Ιανέρο 27/1 διά Μασσίο	ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΑΕΡ	64	1906	α. Μπιζά 6/3 διά Ντακάρ	ΣΥΡΑ	77	16380	α. Δ. 'Αντζελες 2/3 διά 'Οκλαντ
ΣΗ ΤΑΙ'ΝΤ	71	9810	δ. Παναμά 31/12 διά Κίναν	ΣΥΡΙΑ	78	5466	εις μεταφοράς Βόλου — Ταρτούς
ΣΗ ΓΟΥ'ΙΝΤ	57	2926	δ. Κυνήπολην 19/1	ΣΥΡΟΣ	64	5237	α. Σ. Μαλή 11/3 διά Κουβέιτ
ΣΗΝΙΚ (μ.)	65	33287	δ. Σύρον 19/2	ΣΥΡΟΣ	59	5202	α. 'Αλγκεβίρας 8/12
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	ε. Ντράμη 16/3	ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	α. Ν. 'Ορλέανην 1/3
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΗΗ	57	9603	υπό παραθαβήν	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	72	4467	ε. Τάμπα 25/2
ΣΙΓΚΡΙ	61	5239	ε. Ν. 'Ορκρην 14/3	ΣΩΤΗΡΗ	62	21099	ε. Γένοβα 28/12 (επισκευα)
ΣΙΩΝΙΑ	68	10016	α. Μελβούρνη 9/2 διά Κίναν	ΣΩΤΗΡΗΣ	70	5480	α. Π. Χάρκουρτ 18/2
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	ε. Σεττινόν 8/3	ΤΦΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	α. Σιγκαπούρην 9/3 διά Γιοκοχάμα
ΣΙΑΒΕΡ ΑΤ'ΑΝΤ	58	8574	ε. Σόλεντ αντρ. 27/2	ΤΦΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6500	α. Χοντέντα 27/2
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	78	11272	δ. Παναμά 24/2 διά Καλέδο	ΤΑΙ'ΓΚΕΡ ΜΠΑΗ	73	8843	α. Ρότερνταμ 13/2 διά Αδ. Γκουάιρα
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΡΥ	56	6660	ε. Μιζουράτη 17/1	ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΖΟΚ	57	9294	δ. Σουέζ 15/1 διά 'Ιράν
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ	77	11272	ε. Μαπούτο 8/3	ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	α. Χιούστον 23/2
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	ε. Κορίν 9/3	ΤΑΚΗΣ Η. .	57	6508	ε. Αμβούργον 14/3
ΣΙΑΒΕΡ ΚΑΛΟΥΝΤ	75	8981	δ. Γιβραλτάρ 11/3 διά Δουνκέρκην	ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	δ. Ντουμπάτι 16/3
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ	69	9305	ε. 'Αλεξάνδρειαν 8/3	ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	ε. Ρότερνταμ 18/3
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΕΡΝΤ	55	6663	μετανομ. «ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.»	ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7131	α. 'Αμβούργον 5/3 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΣΙΑΒΕΡ ΠΟΡΤ	56	6617	ε. Τζένταν 14/3	ΤΑΝΙΑ	57	3605	άργει εις Χαλκίδα 20/3/80 (ΕΠΩΛΗΘΙ)
ΣΙΑΒΕΡ ΣΤΙΥ	60	10631	ε. 'Εσπιτέργρον 12/3	ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4252	α. Σαβάννα 15/3 διά Βενεζουέλα
ΣΙΑΛΙΑ	68	3035	εις Λονδίνον 11/11	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	61	10532	α. Λ. Πάλμας 5/3 διά Λάγος
ΣΙΝΤΑ	59	2870	ύπό παραθαβήν	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	α. Τζένταν 14/3
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	α. Ν. 'Ορκεάνην 2/3 διά Τέμα	ΤΑΡΑ	58	4236	δ. Σουέζ 3/3
ΣΙΦΝΟΣ	58	13878	α. Ν. 'Ορλέανην 19/1 διά Βενεζουέλα	ΤΑΡΕΚ	61	3943	ε. Πειραιά 19/2
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Πειραιά 6/3 διά Βριτόν	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	53	4097	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΚΑΠΑΓΟΥ'ΙΝΤ	70	9077	δ. Σουέζ 12/3	ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	78	11562	ε. Κόμπε 6/3
ΣΚΑΠΑΕΙ'Κ	53	3899	όργει εις Χαλκίδα 26/5/79	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΑΕ'ΙΝ	68	21498	α. Ν. 'Ορλέανην 13/3
ΣΚΑΠΑΜΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22018	ε. Κορίν 6/3	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΑΕ'ΙΝ	73	19420	ε. Ρ. Γκρόντες 15/3
ΣΚΑΠΑΜΠΡΗΣ	71	9085	α. Αμβούργον 14/3 διά 'Ε καμπα	ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΒΕΡ	65	10979	α. Δ. 'Αντζελες 19/2 διά Σαγκάνη
ΣΚΑΠΤΕΡ'ΙΝΤ (δ.)	60	21230	ε. Βενέταν 15/3	ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΙΡΓΚΣ	68	11025	α. Δ. 'Αντζελες 17/12 διά Γιοκοχάμα
ΣΚΑΤΑΥ'ΦΡΟΣΤ	63	1280	ε. Λάγος 14/2	ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ.	80	15369	δ. Σώβ 6/3 διά Κλαινέτα
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	δ. Σουέζ 16/3 διά Τζένταν	ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	εις Σιγκαπούρην 11/2 διά Χονολουλού
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	58	12492	ε. Ν. 'Ορλέανην 13/3	ΤΑΣΙΑ	62	14150	ε. Μπαγδανακάρ 2/3
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	α. Θεσσαλονίκη 14/1 διά Ντέρνα	ΤΑΣΟΣ Κ.	60	3726	ε. Π. Σάδι 22/2
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	ε. Μάλτα 16/3	ΤΑΣΟΣ Ν.	67	4507	μετων. «ΚΟΜΠΑΣ ΚΑΡΡΙΕΡ»
ΣΚΥΜΝΟΣ	62	9648	εις Μπάραν όπα 19/9	ΤΑΤΑΙ'. ΚΟΥΗΝ.	66	1911	δ. Γιβραλτάρ 10/3 διά Τροίπολιν
ΣΚΥΠΤΡΩΝ	70	21777	ύπό παραθαβήν	ΤΑΤΑΙ'. ΚΟΥΗΝ.	67	1677	δ. Γιβραλτάρ 16/3 διά 'Αλγερίαν
ΣΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΝ	53	6319	α. Κοράταν 16/3 διά 'Αγκυλαν	ΤΑΤΑΙ'. ΖΗ.	67	1926	ε. Αρχρους 11/3
ΣΚΥΡΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	57	1094	έξιθι Βορβάης 26/2	ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	ε. Χονδρόκουλον 11/3
ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ	58	8640	α. Τζένταν 11/3	ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	4785	ε. Μη. 'Αυρες 5/3 διά Ρωσίαν
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	67	50606	α. Βιζαντοπάναν 7/3 διά 'Ισπανίαν	ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Τής 17/3 διά 'Αμβούργον
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	α. Χάμπτον ρόδα 14/3 διά Γαλλίαν	ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	α. Σιγκαπούρην 12/1 διά Μπαγκόκ
ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	δ. Σουέζ 15/3 διά Τζένταν	ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11846	α. Χόνγκ Κονγκ 10/3 διά Μόρι
ΣΝΟΥΟ ΦΡΟΣΤ	63	2211	ε. Τερρυστόν 15/3	ΤΕΛΑΜΩΝ	54	5745	ε. Θεσσαλονίκη 17/2
ΣΟΒΕΡΕΙ'Ν ΡΟΥΜΠΥ	58	4253	α. Πειραιά 5/3	ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	δ. Κωνίπολην 5/3 διά Μπουργκάς
ΣΟΒΕΡΕΙ'Ν ΣΤΑΡ	66	8534	α. Τύνιδα 18/2 διά Φιγκούσιρα	ΤΕΤΙΕΝ.	63	9892	ε. Βαλέντα 12/3 διά Πότι
ΣΟΝΙΚ	62	28390	α. Φόρ 19/2 διά Γιβραλτάρ	ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569	ε. Σάντα Φέ 17/3
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	δ. Παναμά 26/1 διά Σαγκάνη	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΓ'	72	9081	δ. Σουέζ 2/3 διά Μπούρμπα
ΣΟΥΑΝ	63	5404	α. Φιλαδέλφειαν 12/3	ΤΖΕ'ΙΝΤ	74	8915	ε. Βορβάης 18/2
ΣΟΥΑΝ ΑΕΙ'Κ (δ.)	61	20433	ε. Λισσαβώνα 11/3	ΤΖΕ'ΙΝΤ II	80	9100	δ. Γιβραλτάρ 13/3 διά Βιετνάμ
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	α. Τζένταν 17/3 διά Καλόμπο	ΤΖΕ'ΙΝΤ III	80	9100	ε. Γένια 15/3
ΣΟΥΖΑΝΑ	68	7701	ε. Ντώρμπαν 13/3	ΤΖΕΛΑ	62	9571	εις "Ακαμπα 7/2
ΣΟΥΤΙ'ΝΤ ΣΑΡΠΡΑΙΖ	56	10271	ε. Μπορντών 26/1	ΤΖΕΛΕΠΠΙ	67	9173	ύπο παραθαβήν
ΣΟΥΤΙ'ΝΤ ΤΟΝΙΑ	61	7585	ιδε «ΠΙΟΥΝΙΑΚΑΚ»	ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	ε. Κυμάδων 11/3
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	α. Σουδάνων 28/2	ΤΖΕΝΗΣ	67	9171	α. Χιούστον 11/3
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	ε. Λισσαβώνα 24/2	ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	ε. Βανκούβερ 15/3
ΣΟΦΙΑ	53	2605	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΖΙΜ ΣΤΗΒ.	68	3783	ύπο παραθαβήν
ΣΟΦΙΑ Κ.	71	1596	α. Μπρούνταπουτελ 25/2 διά 'Αργεντινή	ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	δ. Κωνίπολην 11/3 διά Μέγαρα
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Γκάδερτον 5/3	ΤΖΙΝΑ ΜΙΧΑΙΛΟΣ	61	11125	ε. Κονταρτζαν 13/3
ΣΟΦΙΑ Μ.	77	16432	α. Πάλμας 16/3 διά Νοβορωσίκην	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ	64	9940	δ. Νόρτενχαου 9/3 διά Φλώσιρη
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	7751	ε. Βούδημην 11/3	ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	δ. Γιβραλτάρ 14/3 διά 'Ερεγλί
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11492	δ. Σουέζ 15/3	ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869	α. Αγ. Φραγκίκον 4/2 διά Κίνα
ΣΠΕΤΣΕΣ ΑΓ'ΑΝΤ	70	8174	δ. Κυνηπούλιν 7/3 διά Μ. Θάλ.	ΤΖΟΥΑΙΑ Λ.	68	14569	α. Σ. Λορέντζο (Άργ.) 14/3 διά Μπ. Μπλάνκα
ΣΠΙΛΙΟΣ	67	15841	δ. Κυνηπούλιν 12/3 διά Μ. Θάλ.	ΤΖΟΥΝΙΟΡ.	77	3827	π. Άρθουρ 28/2
ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	ε. Αμβούργον 12/3	ΤΖΩΝ (δ.)	66	39520	δ. Σεβαλία 12/3 διά Πότι
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Φάλειαν 27/2 διά Φλώσιρη	ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	ε. Σάντα Φέ 17/3 διά Μπαχ. Μπλάνκα
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	72	103291	όργει εις Πειραιά όπα 20/1	ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16380	ξεωθι 'Αδελαΐδας 17/3
ΣΠΥΡΟΣ Β.	64	4975	α. Λαύριον 28/2 διά Αμβέρσαν	ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	ε. Ρουέν 17/3
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	ε. Αλεξάνδρειαν 14/3	ΤΖΩΝ Κ.	72	5303	ε. Γκάδερτον 12/3
ΣΤΑΦΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	α. Μπούλαν Μπάι 16/2 διά Τέες	ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	ε. Λονδίνον 13/3
ΣΤΑΚΟΚΟ	50	3135	όργει εις Πειραιά	ΤΖΩΝ Μ.	71	9093	ε. Πούλι 27/2
ΣΤΑΔΑΟ 2	68	22118	ε. Χάμπτον ρόδα 17/3	ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΙΛΟΣ	70	9074	δ. Κωνίπολην 25/2 διά Βατούμ
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	ε. Γιβραλτάρ 14/3 διά 'Αμβέρσαν	ΤΖΩΝ Π.	68	4716	α. Δύος 3/3 διά Ντακάρ
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	16644	ε. Λισσαβώνα 13/2	ΤΖΩΝ Π.	53	2731	ε. Μανφρέντονα 21/9/79
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584	ε. Π. Χάρκορντ 1/3 διά Λάγος	ΤΖΩΝΗ	65	19750	α. Δ. 'Αντζελες 22/2
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	α. Τενερίφη 10/3	ΤΖΩΤΖΗΣ	79	9867	ε. Τζένταν 14/1 διά Χάιφόγκ
ΣΤΕΛΙΟΣ II.	56	3369	εις Ακαμπα 21/2	ΤΖΩΤΖΗΣ	79	14100	α. Χόγκ Κονγκ 5/3 διά Λονδίνον
ΣΤΕΛΛΑ	57	8898	α. Κολόμπο 12/3 διά Μαυρίκιον	ΤΙΜΗ	71	5042	α. Πάλμας 16/3 διά Σαπέλε
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	α. Αμβούργον 27/2 διά Βενγάνζην	ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	δ. Σουεκράπην 21/2 διά Κούβα
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	ε. Πειραιά 1/3 διά Σαπάτα
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	ε. Λείσες 14/3	ΤΙΝΙ Π.	70	3025	ε. Ούμ Κάσρ 9/10
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Λιβερπούλ 16/3	ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	19437	ε. Ρότερνταμ 16/3 διά Δάντσιχ
ΣΤΗΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	65	7606	εις Χοραμόρ 26/8	ΤΙΤΙΠΟΡ (δ.)	73	19922	ε. Πειραιά 12/10 (επισκευα)
ΣΤΟΑΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	18469	δ. Σουέζ 7/3	ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΖ	64	15404	ε. Μαπούτο 24/2 διά 'Οδησσον
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ (δ.)	66	52673	α. Π. Μπογιόβαρ 16/2 διά Καλόδο	ΤΟΛΜΗ	71	4979	δ. Γιβραλτάρ 15/3
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	α. Ντουμπάν 16/3 διά Κούβειτ	ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	α. Ν. 'Ορλέανην 14/3
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	α. Ντουμπάν 6/3 διά Περούκό				

ΤΡΕΙΓΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	ε. Λ. "Αντζέλες 13/3	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	ε. Όινη Κάρο 16/10
ΤΡΕΙΓΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	α. Αύγουστον 20/2 διά Γιβραλτάρ	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	α. Ντώρμπαν 11/3 διά Χούλ
ΤΡΕΙΓΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31178	α. Πειραιά 22/2	ΦΡΗΓΟΥΑΙΗ	56	8763	ε. Μπιζέρτα 4/3
ΤΡΕΙΓΝΤΟΥΓΙΝΤ	64	17295	δ. Κωνιόπολιν 15/2 διά "Οδησσόν	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	α. Αμέρεσαν 13/3 διά Λάγος
ΤΡΙΑ	57	8476	α. Τζιμπούτι 18/2	ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ	61	1194	ε. Βομβάνη 4/3
ΤΡΙΑΣ ΙΙΙ	67	3642	α. Καλαμάρη 27/2	ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1097	ελώθι Βομβάνη 7/3
ΤΡΙΒΕΛΑΣ	73	11644	α. Τζιμπούτι 12/2 διά Σαγκάνη	ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ	60	3594	α. Τεργέστην 14/3 διά Λ. Πάλμας
ΤΡΙΝΙΤΥ (δ.)	65	41470	α. Χόγκ Κόρκ 25/11 διά Κόμπη	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	δ. Σουέζ 9/3 διά "Ινδίαν
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	α. Σιγκαπούρην 1/3 διά "Ινδονησίαν	ΦΡΟΣΩ	70	18328	α. Ν. "Ορλεάνην 24/1
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	δ. Μπρούνουμπούτελ 7/3 διά Βίσμαρ	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	α. Χάμπτον ρόδες 15/3 διά Πολωνίαν
ΤΡΙΤΩΝ Κ.	65	18451	α. Νταμάρι 14/3 διά Μαρμουγκάδο	ΦΡΟΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40417	ε. Παρανάκουα 10/3
ΤΡΙΠΟΔΙ (δ.)	64	23311	α. Ν. "Υόρκην 8/3 διά Σ. Κρούσ	ΦΡΟΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	77	19253	ε. Πειραιά 12/3
ΤΡΟΙ' ΙΑΝ	53	4584	α. Γκλέβεστον 13/3 διά Ισπανίαν	ΦΡΟΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	δ. Κωνιόπολιν 19/2
ΤΡΟΙ' ΕΝΦΕΔΑΣ	60	9255	α. "Άλμερια 17/1 διά "Οράν	ΦΡΟΤΕΙΝΗ Δ.	76	33107	ε. Γκλέβεστον 13/3
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	α. Μπούλεν Μιταί 8/3				
ΤΡΟΥ' ΤΕΝΦΕΔΑΣ	74	11644	α. Παναμά 11/3 διά Βουλώνη				
ΤΣΑΙ' ΤΡΕΙΓΝΤΕΡ	58	6867	α. Μομπάσαν 12/3				
ΤΣΑΡΙΤ	57	8486	α. Δαντούτη 7/3 διά Βέλγιον				
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Σαρδάνα 8/3 διά Σαρδάνα				
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ε. Βανκούβερ 17/3				
ΤΣΙΓΡΙΟΝΤΑ	65	17713	α. Λ. "Αντζέλες 3/3 διά Ταχιμάντα				
ΤΥΡ (δ.)	62	7891	εις "Οζάκαν				
ΤΥΧΗ	59	4161	δ. Σουέζ 11/2 διά Περσικόν				
ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	α. "Οραντζάταν 28/2				
ΥΔΡΑ	66	8306	α. Ρουέν 29/1 διά Νταμάρι				
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	δργει εις Σουέζ 27/6/78				
ΥΔΡΑ ΓΚΟΡΥ	56	100589	δργει εις Σουέζ 3/12/78				
ΥΔΡΟΧΟΣ	75	19166	δ. Κωνιόπολιν 14/3 διά "Οδησσόν				
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣ (μ.)	78	45330	ε. Βακαρίδηα 8/3				
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	ε. Πειραιά 16/3				
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	α. Νταρμπαν 13/3 διά Ισπανίαν				
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	α. "Ηση Λόντον 19/2 διά Ταιβέων				
ΦΑΙΑΞ	70	11489	α. Μαυρίκιον 11/3				
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	δ. Σουέζ 8/2 διά "Ιράν				
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	ε. Μπιλάραν 9/10				
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΦΑΙΔΩΝ II	58	4885	ε. Μπιλάραν 11/3				
ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	ύπο παραλαβήν				
ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	δ. Μπρούνουμπούτελ 19/12				
ΦΑΙΗ III	57	6334	ε. Ρουέν 15/3 διά "Αλεξάνδρειαν				
ΦΑΙΡΓΟΥΓΙΝΤ	64	16299	ε. "Οδησσόν 30/1				
ΦΑΙΛΟΝ	78	13889	α. Ειδρυμασύος 13/3 διά ΗΠΑ				
ΦΑΙΛΟΝΕΡΑ	60	13789	α. Ν. "Ορλεάνην 29/1 διά Βενεζουέλα				
ΦΑΙΜΙΛΑΙ ΑΓΓ'ΒΟΡΥ	77	9477	α. Πειραιά 3/3 διά Λιβύρον				
ΦΑΙΜΙΛΑΙ ΑΝΤΖΕΑ	63	9854	α. Λομπίτο 14/1 διά Μοχάμεντς				
ΦΑΙΜΙΛΑΙ ΑΡΡΟΟΥ	66	10046	ύπο παραλαβήν				
ΦΑΙΜΙΛΑΙ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	65	10116	α. Νταμάρι 15/3				
ΦΑΙΜΙΛΑΙ ΔΕΛΤΑ	62	9890	α. Ρουέν 19/2 διά Λουάντα				
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	δ. Παναμά 7/3				
ΦΑΝΗΣ	55	3382	εις Τζουνί 30/5/77				
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	α. Τζάκονβιλ 10/3 διά "Αρούμπα				
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	α. Καστέλον 20/2 διά "Αλγερίου				
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Σ. Μάικλ 27/2				
ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	δργει εις Πειραιά 10/6/78				
ΦΙΑΔΕΑΦΟΣ	62	10186	ε. Πειραιά 5/3				
ΦΙΑΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Μπιλάρο 9/3 διά Χάμπτον ρόδες				
ΦΙΑΙΑ	60	5523	α. Σμύρνη 22/2 διά Τριπολίν				
ΦΙΑΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	α. Ντάς διά 10/3 διά Κωνιόπολιν				
ΦΙΑΙΠ ΝΟΥΑΡ (δ.)	67	54480	α. Φιλαδέλφειαν 8/3 διά "Εακρόβος				
ΦΙΑΙΠΠΟΣ	64	13516	δ. Σάιδ 15/3 διά Κωνιόπολιν				
ΦΙΑΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΦΙΑΙΠΠΟΣ Ο ΜΑΚΕΔΩΝ (δ.)	70	113081	α. Φός 12/1 διά Πειραιά				
ΦΙΑΙΩ ΑΥΓΕΡΗΝ	59	7801	α. Πειραιά 21/2 διά "Ιταλίαν				
ΦΙΑΟΘΕΝ	61	9789	δ. Σουέζ 13/2 διά Β. Κορέαν				
ΦΙΑΩΝ	80	11730	ε. Μαΐδη 12/3				
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	α. Κορούνα 11/3 διά Ράς Λανούφ				
ΦΙΦΟ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	ε. Π. Βέσμε 11/3				
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑΙΤΕΡ	56	13408	α. "Αλεξάνδρειαν 11/3				
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕΙΓΝΤΕΡ	72	7201	δ. Κωνιόπολιν 27/2 διά "Ιταλίαν				
ΦΛΑΜΙΝΙΚΟ	63	4647	δ. Μπρούνουμπούτελ 3/3 διά Κούβα				
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	δ. Π. Σάιδ 13/3 διά Πρόβιτνενς				
ΦΛΟΥΡΥ	58	2874	εις Γκάντιαν 9/8/79				
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Λονδίνου 2/3 διά Λάγος				
ΦΛΩΡΑ Κ.	60	9685	ε. Κόρκ 13/3				
ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17519	α. Λ. Πόλμας 6/3 διά Μ. Θάλ.				
ΦΛΩΡΑ II	60	5044	δ. Μπρούνουμπούτελ 17/2				
ΦΟΙΒΟΣ	74	9014	α. Λιβερπούλ 17/3 διά Π. Σάιδ				
ΦΟΙΒΟΣ	58	5065	ε. Τζένταν 18/3				
ΦΟΙΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	α. Σ. Σεμπαστίδην 4/2				
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	α. Ντώρμπαν 15/3 διά Ρόττερνταμ				
ΦΟΛΕΓΑΝΑΡΟΣ	60	13763	α. Κ. Κριστί 27/2				
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II.	58	10340	δ. Σουέζ 9/3				
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΤΣ	63	16141	α. Λ. Πόλμας 25/2 διά Κλαιπέντα				
ΦΟΡΟΥΜ ΠΛΕΣΣΟΤ	58	11048	α. Καράτοι 8/3				
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	6894	α. Σιγκαπούρην 29/1 διά Χόγκ Κόρκ				
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑΤ'	66	2999	ε. Πειραιά 16/3				
ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΤ	57	10371	α. Λαύριον 5/2 διά Κούβα				
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	α. Σιγκαπούρην 13/3 διά Μπαγκόγκ				
ΦΟΡΤΟΥΝΑ I	66	1444	α. Δάντοιχ 19/2 διά Μ. έλλ Μπρέγκα				
ΦΑΡΑ	56	8524	ε. Πειραιά 10/3				
ΦΗΛΗ	65	12369	δ. Πουντα "Αρένας 9/3 διά Βαλκαραΐζο				
ΦΚΕΑΝΙΣ	76	18080	δ. Σουέζ 11/3				
ΦΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ε. Ναγκόγια 10/3				
ΦΚΕΑΝΟΣ	73	3717	ε. Καλκούτα 13/3				
ΦΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ε. Ρόττερνταμ 8/2 (έπισκεψαι)				
ΦΜΕΓΑ ΚΑΣΟΣ	61	5201	ε. Ζεβάθι Καράτοι 16/3				
ΦΜΕΓΑ ΚΩΣ	65	1926	ε. Πειραιά 12/1 (έπισκεψαι)				
ΦΜΕΓΑ ΛΕΡΟΣ	60	5760	ε. Σουέζ 14/3				
ΦΜΕΓΑ ΠΑΤΜΟΣ	59	5330	α. Παρανάκουα 28/2 διά Ραβέννα				
ΦΜΕΓΑ ΡΟΔΟΣ	60	5911	α. Μπαντζού 13/3 διά Ντακόρ				
ΦΤΟ ΓΚΑΛΦ	72	1339	α. Ντουμπάνια 18/3				

# Tá ύπο ξένας σημαίας

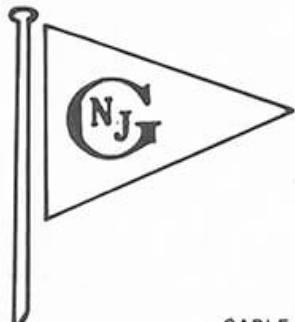


ΑΓΑΠΗ II (κ.) .....	53	1838	α. Κάποιαν 3/2 διά Ευρώπην	56	8783	α. Νταμάδι 27/1 διά Καράτοι
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.) .....	62	5930	ε. Σίλικαν 5/3	68	8915	ε. Σιγκαπούρην 3/3
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.) .....	56	20140	εις μεσογειακός μεταφορός	64	15240	ε. Χάλιφεζ 22/2
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.) .....	55	2056	δ. Π. Σάδι 14/3	57	9433	ε. Κοδιν 3/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ B. (κ.) .....	50	2167	δ. Πρενάδα 16/1	70	11329	ε. Ν. 'Ορλεάνην 10/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ K. (κ.) .....	67	1979	δ. Λιβερπούλ 6/3 διά Βραζιλίαν	64	30330	ε. Πειραιά 13/2
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.) .....	73	18328	δργει εις Πειραιά 14/6/74	69	41477	δ. Σουέζ 15/3
ΑΕΛΛΩ (δ.) .....	57	20745	δ. Παναμά 10/3	67	23347	δ. Γιβραλτάρ 5/3 διά ΗΠΑ
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π*) .....	51	2430	εις μεσογειακός μεταφορός	68	22782	δ. Βενετία 18/2 διά Γιβραλτάρ
ΑΖΕΛΙΑ (κ.) .....	54	1202	ε. Ταλκαχούνο 8/2	67	23347	ε. Ν. 'Ορλεάνην 13/3
ΑΘΗΝΑ (μ.) .....	64	30682	ε. Μανίκα 8/3	68	22798	ε. Ρίτσαρντς Μπαι 23/2 διά Κορέα
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.) .....	61	26926	ε. Φρίντερ (Μπαι) 18/2 διά 'Αρούμπι εις Χερσανά ύπο ουμπλήρωσιν	68	22798	ε. Λ. 'Αντζελες 28/2 διά Μπουσάν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.δ)* .....	81	18495	ε. Μανίκα 8/3	69	41477	ε. Πειραιά 9/3
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ .....	59	8724	ε. Αύγουσταν 26/2	70	56799	ε. Χάμπτον ρόδς 17/2
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ .....	67	28646	ε. Λάρισα 7/3	71	56800	ε. Τάραντα 19/2 διά Γιβραλτάρ
ΑΙΤ'ΙΚΟΝ* .....	71	27958	ε. Ν. 'Ορλεάνην 7/3	72	114710	ε. Πειραιά 20/2
ΑΙΜΙΔΙΑ (κ.) .....	52	2517	δργει εις Πειραιά 6/2/74	73	114933	ε. Σεπετίμπα Τέρμ. 16/3
ΑΙΤ'ΙΡΗΝΗΣ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.δ)* .....	69	6200	εις Ζιντάνο όπω 5/11	78	126261	ε. Γενόβα 9/3
ΑΙΤ'ΙΡΗΝΗΣ ΝΟΣΤΑΛΤΙΑ (κ.) .....	69	6038	ε. 'Αβίλες 27/2 διά Λα Τκουάρια	79	126260	ε. Πόλιμας 5/3
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.) .....	74	60930	ε. Ν. 'Ορλεάνην 15/3	71	102326	δ. Σουέζ 2/3
ΑΚΜΗ (π.) .....	68	4158	ε. Χάμπτον ρόδς 26/2	72	102326	ε. Ράς Τανόύρα 2/2
ΑΚΡΟΝ .....	72	62701	ε. Ν. 'Ορλεάνην 9/3	45	2740	δργει εις Χαλκίδα 29/12/79
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.) .....	37	5272	εις μεσογειακός μεταφορός			
ΑΛΑΜΕΙΝ (π.) .....	62	10403	α. Λ. Πάλμα 10/3 διά Λάγος			
ΑΛΕΞ (κ.) .....	53	4702	ε. Λάγος 11/2			
ΑΛΕΞΟΣ (π.) .....	57	2707	δ. Π. Σάδι 6/3			
ΑΛΕΝΤΕΙΓΑ (δ.) .....	70	51615	ε. Σιγκαπούρην 3/3			
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ A. (κ.) .....	47	2097	εις μεσογειακός μεταφορός			
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ .....						
ΩΝΑΣΗΣ (δ.) .....	77	126621	α. Π. 'Αρθουρ 28/2			
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ* .....	58	4877	ε. Νταρμπάτα 13/3			
ΑΛΙΜΟΣ (π.) .....	44	2740	προσρ. έξωθι Βεγγάζης 4/12			
ΑΛΙΝΤΑ (κ.) .....	57	2404	δ. Π. Σάδι 10/3			
ΑΛΑΚΜΑ* .....	66	27985	δ. Γιβραλτάρ 10/3 διά Ν. 'Ορλεάνην			
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.) .....	65	37888	ε. Σπέτσια 12/3			
ΑΛΛΕΓΡΙΚΟ (δ.) .....	67	46401	ε. Φιλαδέλφειαν 8/3 διά 'Αρούμπια εις Καράτοι αόπω 23/6			
ΑΛΑΜ Μ. (κ.) .....	55	3709				
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.) .....	74	36911	α. Τζουάμια Τέρμ. 9/3			
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.) .....	77	19867	α. 'Οκλαντ 6/3 διά Βαγγαρέτι			
ΑΜΠΕΡ (κ.) .....	62	10344	ε. Ντακόρι 10/2			
ΑΜΠΙΛΙΤΥ (κ.) .....	51	996	ε. Πειραιά 22/2			
ΑΝΑΣΣΑ (κ.) .....	53	7570	ε. Πειραιά 14/3 διά Γκιζάν			
ΑΝΑΣΤΑΣΗ (π.) .....	57	2148	ε. Καλκούτα 1/12 διά Σιγκαπούρην			
ΑΝΑΡΟΣ ΑΓΑΝΤ .....	67	21457	ε. Μασσαλία 22/2			
ΑΝΑΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.) .....	73	115135	ε. Κισαράζου 6/2 διά Σαλτάναν Μπαι			
ΑΝΑΡΟΣ ΚΑΣΤΑ .....	68	21420	ε. Παναμά 9/3			
ΑΝΑΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	69	21420	ε. Ν. 'Ορλεάνην 2/3			
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ .....	73	13753	ε. Π. ντε Μπού 14/3			
ΑΝΑΡΟΣ ΣΙΤΥ .....	68	21426	ε. Ρ. Ιανέριο 10/3			
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΖΠΟΡΤ .....	72	13732	α. Λ. 'Αντζελες 21/1 διά Γιοκοχάμα			
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ .....	68	21418	α. Μπωάντι 11/2 διά Ρ. Ιανέριο			
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.) .....	74	129796	α. Μπούλεν Μπαι 27/2 διά Μπόνου			
ΑΝΘΟΥΑΙ Ι. (κ.) .....	65	1204	εις μεσογειακός μεταφορός			
ΑΝΚΟ (κ.) .....	64	1141	α. Σ. Μάικα 27/2 διά Τερέπερα			
ΑΝΝΟΥΑ Δ ΤΣΙΡΗ (κ.) .....	58	2874	δργει εις Χαλκίδα 17/7/79			
ΑΝΤΙΓΟΝΗ ΤΣΙΡΗ .....	56	3990	α. Ντουρμπάτη 7/12			
ΑΝΤΚΛΙΖΟ (δ.) .....	59	16047	ε. Ρεσφί 6/3			
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.) .....	73	129665	α. Κόριτον 16/3 διά Αίγυπτον			
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙ (κ.) .....	55	1501	έξωθι Μπερμπέρα 14/1			
ΑΞΙΟΣ (π.) .....	57	2299	δργει εις Τραπάνι 3/5			
ΑΠΟΛΛΩΝ* .....	68	27989	δ. Γιβραλτάρ 9/3			
ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ Α. (κ.) .....	54	1220	εις μεσογειακός μεταφορός			
ΑΡΑΧΩΣ ΓΚΑΛΟΥΡΥ* .....	57	9852	δ. Σουέζ 28/2 διά 'Εριθρών Θάλ.			
ΑΡΑΧΩΣ ΜΠΡΙΤΖ (π.) .....	56	5230	ε. Π. ντε Μπού 13/3			
ΑΡΓΥΡΩ (κ.) .....	67	1523	ε. Γκαλουάση 11/3 διά 'Αλεξανδρειαν			
ΑΡΗΣ .....	61	7870	ε. Ρότερνταν 14/3			
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.						
ΩΝΑΣΗΣ (δ.) .....	76	125465	α. Π. ά Πιέρ 1/2			
ΑΡΚΟ (κ.) .....	66	1163	εις μεσογειακός μεταφορός			
ΑΡΜΑΔΑ ΜΕΝΤΛΑΙ'ΝΕΡ(κ.) .....	66	1404	δ. Γιβραλτάρ 21/2 διά Βεγγάζην			
ΑΡΟ (κ.) .....	68	2571	εις μεσογειακός μεταφορός			
ΑΡΠΑ ΣΑΝ (π.) .....	57	5992	α. 'Ακαμπά 17/2 διά Πειραιά			
ΑΡΧΩΝ (δ.) .....	74	56988	α. 'Αλεξανδρειαν 7/3 διά Ρουμανίαν			
ΑΡΧΩΝ (δ.) .....	66	35280	ε. Μπωάντι 5/3			
ΑΣΤΑΚΟΣ (μ.) .....	68	48559	ε. Ν. 'Ορλεάνην 16/3			
ΑΣΤΡΟ (κ.) .....	52	1559	εις μεσογειακός μεταφορός			
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.) .....	74	128398	ε. Άγκρα των Ρέις 22/2			
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ .....	65	24314	ε. Δουνκέρκην 13/3 διά ΗΠΑ			
ΒΑΛΑΝΙ (κ.) .....	68	1593	α. Κοπερ 12/3 διά Αντιόντι			
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.) .....	76	65917	ε. Γιοκορούκα 10/3			
ΒΕΕΣΚΑ'Υ (κ.) .....	62	8587	έξωθι Λάργος 3/3			
ΒΕΕΣΤΑΡ (κ.) .....	60	8368	ε. Τσάλα 14/3			
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΙ'ΑΜΟΝΤ (κ.) .....	64	1396	εις μεσογειακός μεταφορός			
ΒΕΡΟΝΑ (κ.) .....	54	1991	εις μεσογειακός μεταφορός			
ΒΡΥΣΗΝΙΣ (κ.) .....	57	9791	ε. Πειραιά 3/3			
ΓΑΛΑΤΕΙΑ .....	56	9537	α. Ταλκαχούνο 3/3 διά Λ. 'Αντζελες			
ΓΑΛΗΝΗ .....	55	9418	ε. Νταμάδι 4/3			
ΓΑΡΜΗΣ (μ.) .....	67	37699	α. Φέρα 16/3 διά Γιβραλτάρ			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.) .....	66	30647	α. Γιοκοχάμα 11/3 διά Κόμπε			
ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΣ (κ.) .....	69	12087	α. Κολούμπια ρύβρ 1/3			
ΓΙΟΥΡΟΛΙΑ ΑΙΜΠΕΡΤΥ κ.* .....	57	4983	α. Κωνιτόποιλ 11/3 διά Λάργος			
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.) .....	62	4137	α. Καρέλανην 6/2 διά Αρσού			
ΓΚΑΖ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ (δ.π.) .....	65	4183	α. Λάρνακα 2/1 διά Συρίαν			
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.) .....	66	2691	δ. Σάδι 13/3			
ΓΚΛΟΜΠΛΑ ΜΕΝΤ .....	62	8530	ε. Λομπίτο 15/2			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ .....	78	5351	ε. Μπαριντόποιλ 13/3			
ΓΚΟΥΑΡΟΥΧΑ (κ.) .....	60	4068	α. Ραβέντα 27/1 διά Λιβύην			
ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΛΑΡΕΡ (κ.) .....	67	2997	α. Λ. Πάλμας 16/3 διά Λάργος			
ΓΑΛΑΤΕΙΑ .....						
ΓΑΛΗΝΗ .....						
ΓΑΡΜΗΣ .....						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.) .....						
ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΣ (κ.) .....						
ΓΙΟΥΡΟΛΙΑ ΑΙΜΠΕΡΤΥ κ.* .....						
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.) .....						
ΓΚΑΖ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ (δ.π.) .....						
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.) .....						
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.) .....						
ΓΚΛΟΜΠΛΑ ΜΕΝΤ .....						
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ .....						
ΓΚΟΥΑΡΟΥΧΑ (κ.) .....						
ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΛΑΡΕΡ (κ.) .....						

ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ε. Λά Γκουλέτ 11/3
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	69	51627	ε. Ράς Τανούρα 28/2
ΚΕΧΑΡΙΤΩΜΕΝΗ (κ.)*	58	11765	δ. Π. Σάδι 21/2
ΚΙΜΠΟΛΙΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (η.)	61	13308	α. Μπαρέτα 7/3 διά Πειραιά
ΚΟΡΑΛ (κ.)*	48	1562	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	α. Γκάλβεστον 7/2
ΚΟΖΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	άργει εἰς Πειραιά 8/2/79
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	υπό παραλαβήν
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	υπό παραλαβήν
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛΑ (κ.)*	42	3129	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	α. Λ. "Αντζέλες 21/3 διά Τζακάρτα
ΚΥΤΩ (δ.)	56	24234	α. Ν. "Υόρκην 13/2 διά Παναμά
ΚΥΝΟΙΔΑ*	69	11315	α. Σιμονοστίκι 26/2 διά Βανκούβερ
ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	εἰς Ακαμπα 21/2
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	35676	δ. Π. Σάδι 7/3
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	α. Λ. "Αντζέλες 7/3
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΥΘ (δ.)	53	11230	άργει εἰς Πειραιά 1/3/74
ΛΑΙΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	α. Μπωμόντ 25/1
ΛΑΙΑ (κ.)	56	6921	ε. Σαρζό 29/1
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	ε. Πειραιά από 20/10/79
ΛΕΜΠΙΔΙΟΝ (κ.)	60	4068	ε. Πειραιά 1/3
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	α. Σιγκαπούρη 4/2 διά Μπαγκόκ
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	α. Κοτονού 10/3 διά Ντακάρ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Λ. Πόλιμα 16/3 διά Ρωσίαν
ΛΙΔΑ (π.)	50	2734	άργει εἰς "Αμπιτζάν
ΛΙΡΚΕ'Υ' (π.)	59	9879	ε. Κ. Τάσου 28/2
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓΛ.)	81	16700	ε. Βρέμην 7/3
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	ε. Μουτσούπε 22/2
ΛΟΥΚΙΑ (κ.)*	59	6356	μετων. «WELCOME»
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	ξέωθι Ντώρμπιτ 23/2
ΛΟΥΣΥ Ι (π.)	52	4755	ε. Ταραγκόνα 26/2

ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)*	59	16840	α. Σαλβαντόρ 30/11
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΟΧ (μ.)*	75	136991	α. Μπούλεν Μπαιη 8/3
ΜΑΪΙΣΤΡΟΣ	69	16840	α. Γκιζόν 4/3 διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΚΑ Ι. ΛΕΜΟΥ (κ.)	61	5376	ε. Σιμπενίτ 13/3
ΜΑΡΙΠΑ (δ.)	67	43649	α. Ν. "Ορλεάνην 15/3
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ (δ.)	64	38568	α. Ράς Σουκείρ 9/3 διά Σουέζ
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	66	57027	ε. Ράς Σουκείρ 12/3
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	α. Σουέζ 11/3 διά Ράς Σουκείρ
ΜΑΡΙΤΣΑ III (π.)	65	10596	δ. Μπρούναμπουτεκ 12/3
ΜΑΡΙΩ	65	17238	ξέωθι Οδρόσαου 12/2
ΜΕΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	4639	ξέωθι Όμαν 2/11
ΜΕΙΝΗ (δ.)	57	11652	ε. Πενάγκ 16/3
ΜΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	άργει εἰς Κουβέιτ 24/6/78
ΜΕΡΙΤΑ (κ.)	60	3745	α. Σαρόνα 3/3 διά Μπεντί
ΜΕΡΡΥΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	ε. Φροτάνον 24/1
ΜΕΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	61	9194	ε. Βουμάνη 12/2
ΜΕΣΙΣ	69	9650	α. Μη. "Άυρες 12/2
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)*	73	17355	α. Σάντος 16/3 διά Ρ. Ιανέριο
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	α. Γιβραλτάρ 22/2 διά ΗΠΑ
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)*	76	75125	είς Γκάλφ όφ Καμπέτες 30/3
ΜΕΣΣΗΝΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)	77	76149	ε. Κινφουκένα Τέρμη 16/2
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)*	77	76149	α. Πειραιά 23/2 διά Ινδονησίαν
ΜΗΑΟΣ II (κ.)	59	3809	α. Βενετία 135/3 διά Τρίπολιν
ΜΗΑΟΣ VI (κ.)	59	4668	δ. Π. Σάδι 16/12
ΜΙΑ	80	15552	ε. Ρίτσαρντς Μπαιη 14/3
ΜΙΝΑ Φ.	58	8733	δ. Κωνιπόλιν 29/2
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤΝΕΡ (π.)	71	1590	ε. Γκάλβεστον 8/3
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤΝΕΡ (π.)	70	1582	ε. Ν. "Ορλεάνην 22/2
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤΝΕΡ (π.)	70	1587	ε. Ν. "Ορλεάνην 9/1
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	ε. Ν. "Ορλεάνην 15/3
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	α. Κίγκοτον 24/2 διά Κολομβίαν
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562	α. Ν. "Ορλεάνην 3/3
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562	α. Μπαρανκίλα 4/3
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	α. Χιουότον 10/3
ΜΙΝΙ ΛΙΑΙ (π.)	70	1781	είς μεταφοράς Νασάου
ΜΙΝΙ ΑΙΝΤ (π.)	71	1562	δ. Παναμά 4/3
ΜΙΝΙ ΑΟΡΥ (π.)	71	1584	α. Μπαρανκίλα 1/3
ΜΙΝΙ ΑΟΤ (π.)	71	1584	ε. Ν. "Ορλεάνην 9/11
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	ε. Ν. "Ορλεάνην 7/3
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	α. Ν. "Ορλεάνην 14/3
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68630	α. Μπούλεν Μπαιη 7/3
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	είς Μπελγιχχάρου 15/10
ΜΟΣΚΟΥΝΟΥ ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ (κ.δ.)	80	18000	δ. Κωνιπόλιν 15/3
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	α. Βαλένθια 13/3
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)	63	25340	α. Ν. "Υόρκην 26/2 διά Αρούμπο
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΠΑΥΡ'ΡΟΝ (π.)	61	1460	ε. Πειραιά 15/12
ΜΠΑΧΑΖΑ (κ.)	73	3209	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΠΛΟΥ ΛΑΪΤΩΝ (π.)	58	8544	α. Ντουμπάτι 13/9
ΜΠΛΟΥ ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ	59	7919	δ. Κωνιπόλιν 5/2 διά Κωνιτάντζον
ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)	47	1591	α. Βανκούβερ 23/1
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΠΙΕΡ (π.)	64	16073	είς Μπόννυ (άποθήηκη)
ΜΠΡΑΒΟΛΑΤΟΝΑ (π.)	55	5233	δ. Παναμά 24/2
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (π.)	67	4659	α. Π. όφ Σπαιν 16/2
ΜΠΡΑΒΟΡΟ (π.)	67	3861	ε. Π. "Εβρυκλίνις 13/3
ΜΠΡΙΣΤΟΛΑ (κ.)	64	8403	είς Μαρακάμπο από 11/8
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	δ. Ντουμπάτι 6/3

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



LEE HOUSE, LONDON WALL,  
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON

TELEPHONE: (01) 600-1766

TELEX: (51) 883157

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI  
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236, (21) 2272

ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	ε. Τζένταν 15/3	SAINTE ANNA XII (κ.)*	51	4788	εις Λας Παλμας 20/9/79
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΛΦΑ (κ.)	70	14095	ε. "Ηοτ Λόντον 20/2 δι' Ισπανίαν	SAINT NIKOLAOS (δ.)	64	47493	α. Φιλαδέλφειαν 23/2 δι' Αρούμπα εις Θάλ. Μαρμαρά 8/3
ΟΚΛΑΧΟΜΑ (δ.)	63	51518	ε. Σετουμπάλ 27/2	ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)*	61	10444	εις Θάλ. Μαρμαρά 8/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	δ. Ντουμπάλ 15/3 διά Γιοκοχάμα	ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ IV (κ.)	53	2652	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	70	98726	δ. Μπόνι 2012 διά Π. Αρθρου	ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	α. Τοιμα 31/1 διά Περσικόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΛΛΑΓΑΝΣ (δ.)	70	97206	α. Ρ. Τανόύρα 19/2 διά Γιουροπόρτ	ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΑ (δ.)*	75	111171	α. Τοιμα 28/2 διά Περσικόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	α. "Αιλ. δρ Γκραιν 3/3	ΣΑΝΝΑΚ ΜΕΝΤ	66	3314	α. Νίκαια 19/2 διά Μιτεζάνια
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	δ. Δουνκέρην 15/3 διά Χάβρην	ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)*	62	5218	δ. Κωνίπολιν 13/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (δ.)*	75	138037	δ. Ντουμπάλ 7/3 διά Φός	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	α. Γιοκοχάμα 1/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	70	96627	ε. Γιουροπόρτ 17/3 διά Βιλελμοχάφεν	ΣΑΟΥΟΥΤΟΥ"ΙΝΤ	70	11329	δ. Παναμά 15/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96679	δ. Σουέζ 11/3 διά Περσικόν	ΣΑΟΥΟΥΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	58	18183	α. Καλομπρ 27/2 δι' Αμπιτζάν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΡΙΕΤΣΝΟΙΔ (δ.)	72	106123	δ. Γιβραλτάρ 17/2 διά Περσικόν	ΣΑΟΥΟΥΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	α. Σίλικαν 22/2 διά Τελούκ Σεμάγκα εις Σιγκαπούρον 4/11 (έπισκευα)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΛΑΝΤ (δ.)	65	38607	δ. Π. Σαΐδ 15/3	ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)*	63	5289	ε. Χάβρην 28/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤΜΣ (δ.)	64	32380	δ. Φρορποτ (Μπαχ) 27/2	ΣΗ ΠΑΙΤΟΝΗΡ	71	11055	ε. Κάργουναρ 21/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ (δ.)	65	32478	δ. Γιβραλτάρ 6/3 διά Σκικντα	ΣΗ ΠΕΡΑ (κ.)	61	8701	ε. Λουδίτα 9/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙΤΣ (δ.)	65	32407	δ. Γιβραλτάρ 13/3 διά Ν. Υόρκην	ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	ε. Μπ. "Αίρες 9/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ε. Βραστήν 3/3	ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Κολούμπια ριβέρ 12/3 διά Σιγκαπούρην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	α. Τζένταν 1/2	ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	α. Π. Χάρκουρτ 27/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Κόριτσον 18/2 διά Νιγηρία	ΣΙΝΟΕ	77	4719	ε. Λιβόρνο 11/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ε. Σακάι 19/2	ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)	64	32379	α. Φιλαδέλφειαν 20/2 διά Κιουρασό	ΣΚΑΪ" (κ.)	57	6494	ε. Τζένταν 8/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	δ. Γιβραλτάρ 15/2 διά Κούβα	ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)*	57	3070	άργει εις Αμπιτζάν 8/9/78
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΗΡ	66	15625	α. Ρουέν 10/3 διά Κούβα	ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	α. Αμβέρσαν 14/3 διά Σπέτζια
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑ	65	15577	α. Αγουστίναν 22/2 διά Μπ. "Αίρες	ΣΟΛΩΜ (δ.)	70	91954	ε. Τζένταν 28/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	ε. Ροζάριο 15/3	ΣΟΝΙΑ - ΣΦΩΦΙΑ Σ. (κ.)	66	1689	δ. Σουέζ 28/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15577	α. Αύγουστον 25/2 δι' Αργεντινήν	ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	δ. Γιβραλτάρ 21/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ...	65	15516	α. Κωνίπολιν 9/3 δι' Όθδσαν	ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Ντώριμον 12/3 διά Ροστόκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΤΣ	69	15688	α. Κολουμπία ριβέρ 13/3 δι"Ιράν	ΣΤΑΥΡΟΥΑ*	80		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΤΙΝΤ	67	15697	δ. Ντόβερ 14/3	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	εις Κωνσταντίναν υπό συμπληρωμαν όργει εις Πειραιά ὄπο 25/2/77
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	α. Νάτολη 13/3	ΣΤΕΡΝΑ ΤΡΕΙΤΙΝΤΕΡ (π.)*	58	8531	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	ε. Σ. "Αννα Μπαίν 28/2 (έπισκευα)	TANIA Π. (π.)*	53	1886	εις Τακαμπα 7/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Μπούλεν Μπαίν 28/2	ΤΑΥΓΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Πρέβεζα 15/1 διά Κατάκωλον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡΙΟΝ (δ.)	63	30574	ε. Ν. "Ορέλενην 17/3	ΤΕΝΑΖΙΤΥ (κ.)	59	5510	δ. Ντουμπάλ 3/3 διά Γιουροπόρτ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	64	30581	α. Χιούστον 6/3	ΤΕΡΕΖΑ*	61	18484	α. Ολάκα 22/2 διά Γιοκοχάμα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΩΝ	65	15178	α. Λ. Πάλμας 12/3 διά Ρωσίαν	ΤΖΕΙΤΝΤ (κ.)	56	6500	ε. Λ. "Αντζέλες 22/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	α. Λ. Πάλμας 28/2 δι' Αργεντινήν	ΤΖΕΝΗ	59	9585	α. Κολόμπια 30/1 διά Μπαγκόκ
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΑΩΝ (π.)	61	1098	δ. Κωνίπολιν 6/3 διά Μπούργκας	ΤΖΟΥΓΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)*	55	5425	α. Πειραιά 3/3 διά Σύρουν
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	ε. Βαρκελώνη 7/3 διά Λατταρία	ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)*	54	7930	εις Σαβόνα ὄπο 29/2/77
ΟΣΕΑΝ ΛΑ"ΟΝ (δ.)	70	79001	μετων.: «ΟΣΕΑΝ ΡΙΒΕΡ»	TINA ΜΠ. (π.)	65	11245	άργει εις Πειραιά ὄπο 12/2/77
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	α. Γκουάμ 20/2 διά Σιγκαπούρην	ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	α. Βερμούδας 16/3
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	ε. Αμβέρσαν 3/3	ΤΟΕΟΤΗΣ Κ. (δ.)	60	12944	δ. Γιβραλτάρ 1/3 διά Νιγηρίαν
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σινκ.)	73	20354	δ. Σκάβ 13/3	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Σιγκαπούρην 20/2 δι' Αύστραλιαν
ΠΑΝΑΓΗΣ Κ. (π.)*	59	4381	α. Ν. "Ορέλενην 21/2	ΤΡΑΝ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	α. Κολούμπια ριβέρ 29/1 διά Πακιστάν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (π.)	59	3906	δ. Πειραιά 15/3 δι' Ιταλίαν	ΤΡΕΙΤΝΤ ΚΟΥΠΙΕΡ (μ.)*	66	22354	α. Έλαϊνκι 12/3
ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ (κ.)	65	1982	ε. Τρίπολιν (Λιβύης) 5/2	ΤΡΙΑΙΝΑ Ι. (κ.)	56	3901	α. Χάμπτον ρόδες 5/3 δι' Ιταλίαν
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Σιγκαπούρην 4/2 διά Μίνα Καμπούς	ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1999	α. Θεσσαλονίκι 13/2
ΠΑΣΙΦΙΚ ΡΑΙΤΙΝΤ*	60	8721	ε. Μάικλ 15/3	ΤΡΙΤΩΝ	77	15552	ε. Αμβέρσαν 14/3
ΠΑΣΙΦΙΚΟ	66	24309	ε. Φιλαδέλφειαν 11/3	ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	ε. Χιουστον 7/3
ΠΑΤΒΙΝ (π.)	62	14112	δ. Γιβραλτάρ 1/2 διά Πότι	ΦΑΛΚΟΝ III (π.)*	36	1990	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κ.)*	61	12820	α. Χιούστον 6/3	ΦΑΝΑΡΙ (δ.)*	67	44720	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	58	6354	ε. Ντάρι 6ς Σαλάμ 6/3	ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	3870	α. Φός 5/3 διά Γιβραλτάρ
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	15950	ε. Λ. "Αντζέλες 16/3	ΦΕΛΙΣΙΑ Η. (κ.)*	60	9030	εις Χαλκίδα 8/11
ΠΕΝΤΕΛΗΝ (μ.)	72	7738	εις Αθάνα 15/4/80	ΦΕΛΙΣΙΑ Β.	78	15950	άργει εις Σιγκαπούρην ὄπο 13/9/76
ΠΕΤΑΔΟΝ	76	57802	α. Χάμπτον ρόδες 23/2 διά Παναμά	ΦΙΒΙ (κ.)	50	13074	α. Κολούμπια ριβέρ 14/3 διά Σιγκαπούρην
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑΙ (δ.)	56	34715	ε. Ρότερνταν 17/3	ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	12495	ε. Πειραιά 1/3
ΠΕΤΡΟΣ (δ.)	65	41255	ε. Λόρνακα 1/3	ΦΙΟΝΑ Δ. (π.)*	58	15940	α. Γκέλονκ 20/2 διά Ρωσίαν
ΠΛΑΓΙΑΣΤ	64	4463	ε. Ρότερνταν 3/3	ΦΙΟΝΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	57	15406	α. Ράς Τανόύρα 31/1
ΠΛΩΤΩ	68	35191	ε. Αμβέρσαν 5/3	ΦΟΡΤ ΑΛΦΑ (κ.)	72	16135	ε. Λά Γκουάρτ 13/3
ΠΟΙ"ΝΤ ΚΛΑΗΡΑ (μ.)	72	57102	ε. Γιουροπόρτ 17/3	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ Υ. (π.)*	59	8665	α. Σιγκαπούρην 11/3 διά Λάγος
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	δ. Γιβραλτάρ 14/3	ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ Π. (κ.)	71	10586	α. Ντώριμπον 8/3 διά Σιγκαπούρην
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	ε. Σεπτέμβριαν Τέρη, 26/2 διά Κόμπε	ΦΡΑΤΖΕΣΚΟΣ Μ. (κ.)	58	9909	ε. Χούι 11/3
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597	εις Κατάκωλον 27/7/79	ΧΑΒΑΙ"ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	ε. Ρότερνταμ 15/3
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	άργει εις Πειραιά 18/6/77	ΧΑΒΑΙ"ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Χονολουλού 28/2
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ε. "Αινηκόπη 8/2 διά Νιούκαστλ	ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	α. Σιγκαπούρην 17/1 διά Χονολουλού
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)*	64	27376	ε. Κολούμπια ριβέρ 11/3	ΧΟΥΝΤΑ ΛΑΚ (κ.)*	66	2985	ε. Δάντονας 25/2
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	ε. Π. Νεύρη 7/3	ΧΟΥΝΤΑ ΠΕΡΑ (κ.)*	67	3020	ε. Π. Ελίζαμπεθ 4/3
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΟΥΝΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)*	49	5209	ε. Ντάρμπατ 15/3
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)*	58	8074	ε. Βαλβίς Μπαίν 17/3	ΧΡ. ΣΤ. ΑΡΑΠΑΚΗΣ (κ.)	61	9346	εξωθι Καρπάτοι 3/12
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	ε. Βαλτιμόρη 14/3	ΧΡΙΣΤΙΝ Ι. (π.)	57	1570	ε. Μπάρας 16/10
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕΙΓΜΠΕΡ*	61	14500	ε. Ντώριμπον 8/3 διά Μπ. "Αίρες	ΧΡΥΣΗ (δ.)	66	41066	α. Τοιότζα 26/2 διά Ντέρα
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕΙΤΙΝΤΕΡ (κ.)*	68	1243	δ. Γιβραλτάρ 23/2 δι' Αθάνα	ΧΡΥΣΗ"ΙΣ (π.)	59	4378	α. Πόρτλαντ (Με) 3/3 διά Τρίνινταν
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	δ. Κωνίπολιν 11/3 διά Νοβορωσίκην	ΧΡΥΖΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 (κ.)	63	9850	α. Λ. Πλάδας 21/2 διά Π. Χάρκουρτ
ΡΟΥΜΠΙΝΙ Φ. (π.)*	55	8368	ε. Πειραιά 5/3 διά Κούβα	ΦΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)*	44	14540	εις Νταμάδ (άποθήκη)

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»		
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ		
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76		
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» - ΠΕΙΡΑΙΑ		
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ : «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.		
ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΟ:		
Έκδοτης - Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ Σεμέλης 3, Έκαλη	Έπι τής θάλης ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ Αιγάλεω 47, Κορυδαλλός	Υπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανάρη 15
Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 - Πειραιές		
ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 1.500		

# 1.3 million tons ago...

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

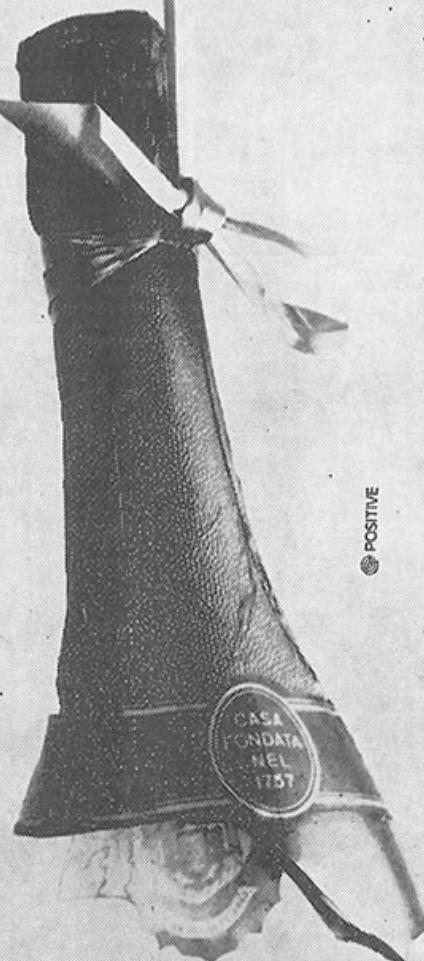
It was a very good year....

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

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

Still a good year. Tough one too.

© POSITIVE



AEGIS SHIPPING COMPANY  
established 1957

# NAFTIKA CHRONIKA

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 499

EDITOR: D.N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

1st April 1981

### FOREIGN EXCHANGE FROM SHIPPING

According to the Deputy Minister of Coordination, Mr. Paleokrassas, the target of two million dollars from shipping in 1980 was achieved with a total of \$ 1.787 million in earnings and — 480 million in deposits by shipping firms.

In January 1981, foreign exchange earning from shipping amounted to — 165 million — an increase of 77% over the figure for January 1980.

The tremendous increase in Greek tonnage should not be overlooked.

### THE GREAT DRAIN

It is estimated that more than \$ 300 million are drained off the Greek economy every year by the large number of foreign seamen who work on Greek ships. This is a phenomenon that also appears in other advanced countries where the standard of living has reached such high levels that nobody cares to go to sea when he can find a well-paid job ashore. Shipowners, therefore, have to resort to the nationals of poorer countries to move their ships.

### THE SHIP REPAIR INDUSTRY

The Minister of Mercantile Marine, Mr. Fikioris, has expressed the view that after the recent meeting at the Hellenic Industrial Development Bank (ETBA), matters concerning the country's shipbuilding and ship repair industry have been taken in hand and that very shortly, conclusions will be made and measures taken. The Minister declared that the meeting had taken place at the instigation of the Prime Minister, Mr. George Rallis. He added that a committee had been set up during the meeting to make proposals for and immediate solution to the three most pressing problems at the moment: increasing the number of repair piers in the harbour area, improving the repair infrastructure of the old and new piers (why has this not been done to date?) and financing the industry, including an investment in two new floating docks.

Mr. Fikioris added that the establishment of a broader repair base in the Selinia area was also discussed and the matter referred to the Ministry of Housing and Environment which had opposed the creation of a repair base at Selinia.

We do not doubt the good intentions of the Prime Minister and the Minister of Mercantile Marine. But we think that no measure is likely to succeed until a thorough clean-up has been carried out by cutting through red tape and demolishing the obstructions set up in times past to serve needs that no longer exist. Also, by making radical changes in the mentality of the entire administrative machine.

A very minor, but illustrative case in point, is the one of a shipowner whose vessel was being repaired at Drapetsona. The facilities there are so primitive that there was no phone link to the ship. Having to pass on an urgent order to his crew at ten o'clock at night, he went there in person. The guard at the gate stopped him and told him he could

not be allowed to drive to his ship because cars were not allowed in the area after 10 p.m.

We would be very interested to hear from one of Mr. Fikioris' underlings why cars are not allowed in the area after 10 p.m. and what bureaucratic genius thought of the idea in the first place:

### AN INTOLERABLE SITUATION

The Ministry of Mercantile Marine is now standing firm on applying the law by which only 25% of a Greek ship's crew can be made up of foreigners. This has created an intolerable situation in Greek and European ports where port authorities and consular port officers will not allow ships to sail unless they comply with this ruling.

There would be no problem if properly qualified Greek crewmen were available. But they are not, and many of those who offer their services in replacement of foreign crewmen are completely unqualified and therefore unacceptable.

When Greek ships with a larger percentage of foreigners on board call at American and Asian ports, the Ministry simply advises the owners by letter to replace the excess foreigners at the earliest opportunity. But the problem, as we said above, is not the distance from Greece but the unavailability of Greek crewmen. On this score, the Ministry has nothing to say.

But what we have to say to the powers that be is that they should bear in mind how long it took to restore the confidence of our owners in the Greek flag and build the Greek fleet up to its present size. If the authorities insist on creating insoluble difficulties for them now, they may well be undermining the foundations of this impressive edifice.

To be more specific, we hear that in one European port, a Greek ship was short of one Greek to comply with the 25% limit. Somehow or other, the owners scraped one up and sent him post-haste to the ship. Nevertheless, the ship was delayed for 24 hours.

Another Greek ship which did not comply with the 25% limit and was sailing through Greek waters, did not call at a Greek port for provisioning in order to avoid the complications that would surely have arisen. An estimated \$ 30,000 the ship would have spent here were lost to the Greek economy.

### RUMOURS? EMPTY TALK? SPECULATION?

Many complaints are being heard about the drydocking system in Piraeus and the difficulty in booking space at the repair piers.

Indeed, the level of efficiency in this respect appears to be appallingly low and tremendous sums that could have been earned are being lost to the national economy.

The government is busily making investments in areas which will not pay off for many years to come, and then in drachmas, and neglecting a field which could produce valuable foreign exchange in short order.

And the deficiencies in our repair set-up have given rise to a deplorable system of bribery and corruption which seems the only

way an owner can secure the services he requires. The bribery does not surprise us, but we cannot understand why those who have to do the bribing have not raised their voices and made specific charges, instead of muttering under their breaths and complaining to all and sundry about the situation.

In any case, this kind of graft must stop at once. We are no longer a Middle Eastern backwater. We belong to the European community and should be more concerned about our self-respect.

### THE CURSE OF POLITICS

A shipping company, which brings into the country more than \$ 315,000 per month in foreign exchange without counting what it spends on salaries for office staff, crew wages and ship repairs, has earned for itself the enmity of the inhabitants of an area in the prefecture of Magnesia which stands to gain the most from the company's operations (one village alone earns about two and half million drachmas per month from it).

This enmity is stirred mainly by local politicians of the main opposition party in parliament who seek political gains from their attitude. Doesn't the leader of the opposition consider that he should recommend to his people that they should not hinder the economic development of their region?

It should be noted in this respect that many countries are seeking to reap the benefits of this shipping firm's operations and are offering attractive inducements to it to move there.

And it seems almost certain that if the politicians continue their harassing tactics, the country will lose an important source of revenue and the area's inhabitants will be reduced to raising hogs.

What people don't seem to realise in this country is that the reason they can enjoy their prime cuts and run around in fancy cars is that Greek shipping is there to provide the country with the foreign exchange needed to import these luxuries.

### A TONNAGE GLUT FOR DRY CARGOES?

Fears have been expressed that there will be a glut of tonnage in dry cargo carriers. According to the Drewry Report, orders for bulk carriers in 1980 amounted to 17 million dwt. with deliveries up to the end of 1983. In most cases, they consisted of Panamax-type ships in the 70-80,000 ton range. In fact, owners are keeping their orders below the 150,000 ton limit.

This view bears discussion. There were many owners in late 1979 and early 1980 who foresaw a demand for coal carriers. However, their hopes have been belied so far, both with regard to coal production and port facilities for handing it. It is therefore possible that part of the total number of ships on order will not be employable. In 1980, 50% of ore cargoes were carried by combined carriers of 115 - 150,000 dwt. As a result of the oil crisis, owners of combined carriers are turning to dry cargoes. Consequently, the volume of bulk carriers in the ore trade will be reduced — the Japanese think by 5% — and

all will turn to coal cargoes. According to Drewry, the proportion of combined carriers engaged in the dry cargo has risen recently from 40% to 70%.

The surplus in 1981-82 will depend on many factors. A revival in the iron and steel industries is not to be expected before 1983. As for coal, we should not expect immediate miracles. More than 100 ships are tied up at Hampton Roads with waiting periods of 40 to 45 days. These are mostly ships in the 50-85,000 ton range. There are fears also of strikes which could break out in April. Such strikes could last for weeks.

In Poland, also, which produces 200 million tons of coal and exports 41 million tons (9.4 million to Russia and 26.6 million to the west) unrest has reduced production to 190 million tons while Russia is seeking to increase its imports by 10 million tons. Meanwhile, steel production has fallen by 15% compared to 1979 and this is also an argument for those who speak of a tonnage glut.

The situation would be easier if President Reagan lifted the grain embargo on the Soviet Union but, all-in-all, shipowners should be cautious about the future.

### THE REAGAN POLICY

According to reliable reports from Washington, President Reagan's shipping policy is not likely to be formulated before June. According to the same reports, a bitter fight is taking place in the sidelines over the gist of this policy. Apparently, the consortium of American shipyards, which had allegedly contributed \$ 20 million to Reagan's election campaign, had submitted a memorandum to Reagan in August 1980, recommending that the shipping policy of the United States should be based on protecting ships built in the U.S. which are tax-exempt for 14 years to make up for high building costs.

The reports also note that the average age of American-flag ships is 14.8 years while that of American-owned ships flying the flags of Honduras, Panama, Costa Rica, Mexico and Canada is seven units older.

### STRANGE GOINGS—ON

The Russian Minister of Mercantile Marine and the Development Minister of Malta have signed an agreement by which the Soviets will use NATO installations on the island to supply Russian liners.

These installations are not being used by NATO now. They were built in 1950 and the agreement covers only the use of fuel tanks with a capacity for 50,000 tons of diesel oil, 90,000 tons of fuel oil and 40,000 tons of kerosene.

It is to be noted that in 1980, of 2,118 ships calling at Malta, 108 were Soviet ships.

And to think that such a fuss is being made over the repair at Syros of Russian auxiliary vessels.

### THE NEORION YARD

The foreign shipping press is commenting on the renewal or not of the agreement by which Russian fleet auxiliaries can enjoy the repair facilities of the Neorion Yard on the Aegean island of Syros.

According to these comments, the Greek Foreign Ministry has declared that from the new year, the Syros yard will only repair and service Russian passenger ships. On the other hand, a top official of Britains A & P Appledore, which is managing the Neorion Yard, has denied this report and stated that the Yard will not stop servicing Russian fleet auxiliaries. The Greek Foreign Ministry, he added, must have surely taken into account the anxiety expressed by NATO with regard to the presence of Russian fleet auxiliaries, but they have not been banned.

At the present time, the Neorion Yard is repairing three Soviet merchant ships and its earnings from such work cover only 10% of its total turnover.

The comments conclude by remarking that the Neorion Yard, facing bankruptcy two years ago, was taken over by A & P Appledore two years ago, and has become one of the most profitable in Greece with a net profit of \$10 million in 1980.

### COMPARISONS

An article in the Greek section of this issue describes the special social service in Norway which provides for the welfare and recreation of Norwegian seamen throughout the world. It is another form of Seaman's Home which does not provide medical care (which is covered by other services in Norway) but offers comfortable accommodation and recreational facilities for Norwegian seamen in foreign ports.

### RECOMMENDATIONS

The tourist season is about to begin and, in spite of the pessimistic forebodings of many Cassandras, promise to be a good one. There will be a considerable traffic in cruise ships in the port of Piraeus, both Greek and foreign.

Last year, two foreign - flag cruise ships were observed polluting the atmosphere in port with excessive smoke which is as harmful and as reprehensible as pollution of the sea and we have enough of it from our own sources without the addition of "extraterritorial" smoke.

Measures should be taken also to police the docks where our coastal passenger ships take on and disembark their passengers. It has been noted that the taxi-drivers, particularly at night, are so keen on taking on multiple fares that quarrels are frequent and a great deal of confusion is caused. The Coastguard Service is equipped with a sufficiently large number of men and women to police docks efficiently and politely. Also, sailing times should be strictly adhered to.

We trust the Piraeus Harbourmaster will take these recommendations to heart and act accordingly.

### AN ATTACK ON THE MASTERS

The bosses of the Marine Engineers' Union (PEMEN) have launched an unwarranted attack on the Masters of Greek ships aimed at casting doubt on a Master's role and depriving him of some of his inalienable rights.

In an announcement, PEMEN accused the Masters of keeping files on seamen with regard to their political and union activities because, among their duties, they have to keep a check on a seaman's efficiency, ability, conducta, etc. as all employers do with the people who work for them.

The Masters and Mates Union has replied to PEMEN stating that:

— Indeed, a Master keeps a check on his crew with regard to efficiency, ability and conduct in order that practical and moral encouragement and rewards can be extended to those who deserve them and measures taken against those who are incapable, lazy and damaging to the safety of the ship and those who sail her.

— Union activity and political inclinations are of no concern to the Master or to the ship's owners. It would be inconceivable to keep a check on these after the seaman has been signed on when no check is carried out beforehand.

— It is to be noted that this kind of check is not only carried out by Masters, but by Chief Engineers as well who have made hundreds of reports on the men who work under them, as PEMEN very well knows.

— It is to be stressed that this check, which is carried out purely on man's working ability, is done discreetly and concerns only the Master, and perhaps the owners, for the efficient running of the ship.

— It is a shame that such announcements of a baseless and slanderous nature should have been made, aimed purely at making a political issue of union matters and casting aspersions on a class of persons who work harder perhaps than anyone else.

— The 10,000 members of the Masters and Mates Union protest strongly against this attempt at defamation, which derives from known sources and which has once more achieved nothing.

This service now has 32 such "clubs" from Oslo to Lagos and from San Pedro to Khorramshar where a Norwegian seaman can find all the amenities to make him feel at home.

Norway, as a leading maritime nation, now has 1,150 ocean-going vessels and 35,000 seamen. Greece has 4,700 ships and 100,000 seamen and the only things that could give a Greek seaman a "touch of home" in foreign ports is either the odd PNO representative in some of the larger ports, or an honorary Greek consul who does not speak Greek. Do we need any more comparisons?

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



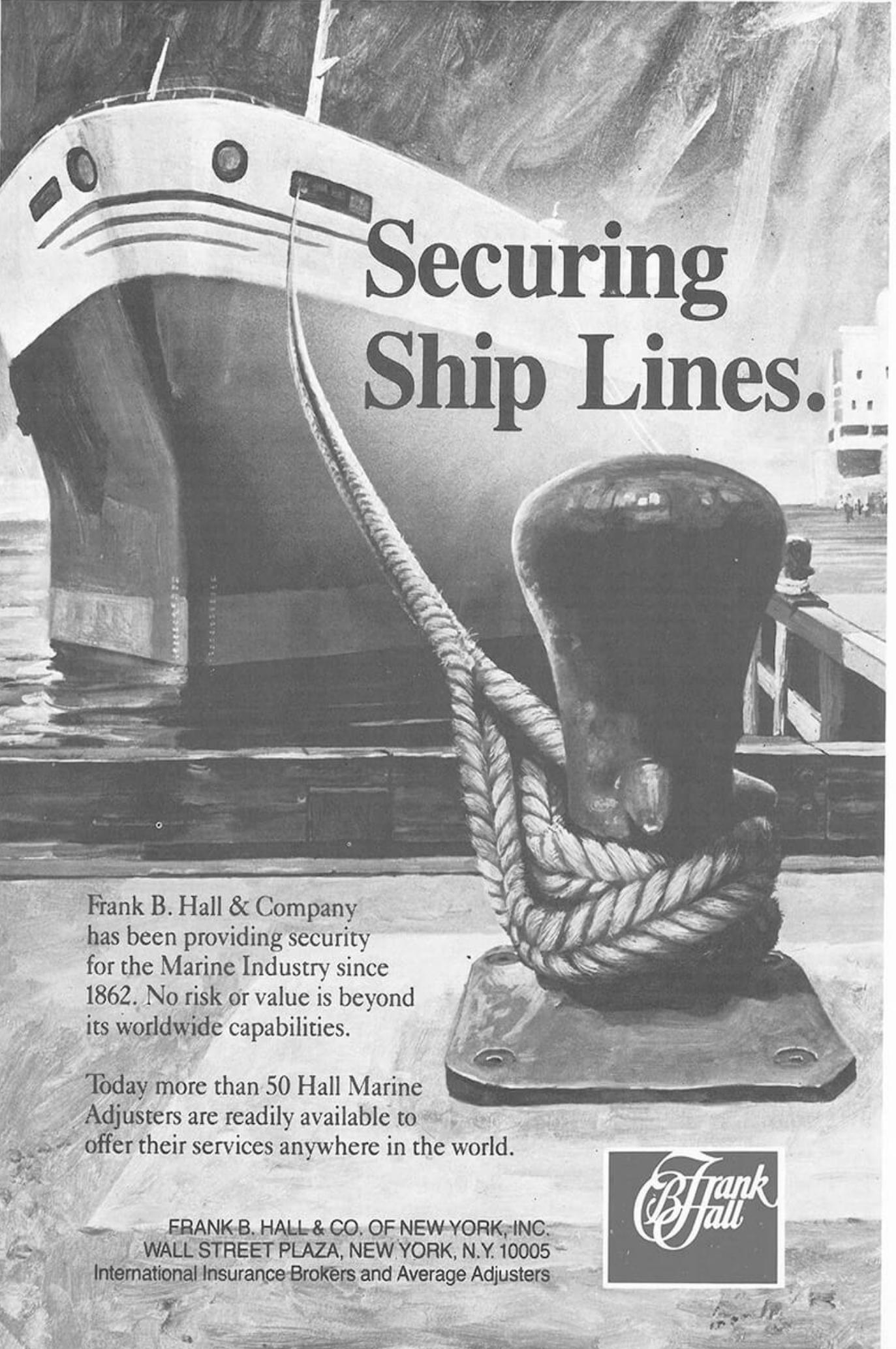
ATHENS OFFICE: TELEPHONE 4112252 TELEX 21 1136 KATS  
RESIDENT DIRECTOR IN GREECE: G. KATSAROS - TELEPHONE 2282920  
ADDRESS: IONIAS 211 / 213 AGIOS ELEFTHERIOS T.T. 917 ATHENS

### 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



# Securing Ship Lines.

Frank B. Hall & Company has been providing security for the Marine Industry since 1862. No risk or value is beyond its worldwide capabilities.

Today more than 50 Hall Marine Adjusters are readily available to offer their services anywhere in the world.

FRANK B. HALL & CO. OF NEW YORK, INC.  
WALL STREET PLAZA, NEW YORK, N.Y. 10005  
International Insurance Brokers and Average Adjusters

