

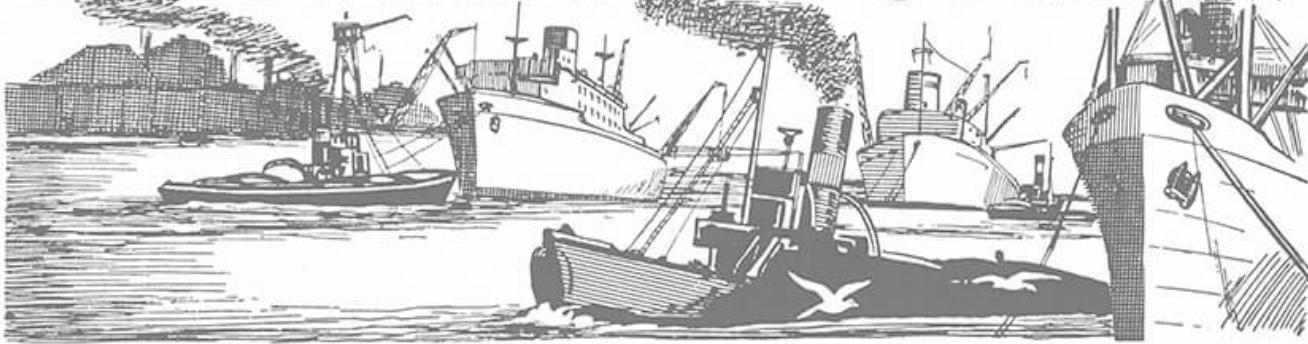
NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1981

Αρ. Φύλλου 1104/863

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1104/863

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΙΟΥΝΟΥ 1981

ΕΚΔΟΤΗΣ - ΔΙΝΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τό δεκαπενθήμερον

ΑΙ ΣΥΖΗΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΝΕΥΗΣ

Πραγματοποιείται, τάς ήμέρας αύτάς εις Γενεύην, διάσκεψις της «Ούνκταντ» διά νά ληφθούν άποφάσεις έπι τών προτάσεων περί καταργήσεως τών σημαίων εύκολιάς και κατανομής τών χύδην ημέρων φορτίων. Αποβλέπουν, άμφοτεραι αἱ προτάσεις αὐτά, εἰς αὔξησιν τῆς συμμετοχῆς τών ἀναπτυσσομένων χωρῶν εἰς τὸν παγκόσμιον ἐμπορικὸν στόλον, χωρὶς νά λαμβάνεται ὑπ' ὅψιν ὅτι αἱ βεβιασμέναι ἔξελιξεις εἰς οἰονδήποτε παραγωγικόν κλάδον τῆς οἰκονομίας εἶναι, σχεδόν πάντοτε, ἐπιζήμιοι διά τὸν σύνολον. Καί, ἐν προκειμένω, ή αὔξησις τοῦ κόστους τών θαλασσίων μεταφορῶν θεωρεῖται περισσότερον ἀπό βεβαία.

Ἄλλ' αἱ ἀναπτυσσόμεναι χώραι ηὗξησαν τὸν στόλον τῶν σκαφῶν μεταφορᾶς ημέρων χύδην φορτίων ἀπό 2,9 ἑκατομ. τον. d.w. τὸ 1970 εἰς 20 ἑκατομ. τον. τὸ 1980, αὔξησασαι τὴν συμμετοχήν τῶν ἀπό 4,7 εἰς 11% τοῦ παγκόσμιού συνόλου τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας αὐτῆς, χωρὶς νά χρειασθῇ νά καταφύγουν εἰς μέτρα ὡς τὰ προτεινόμενα ὑπό τῆς γραμματείας τῆς «Ούνκταντ», τὰ ὅποια ούδεν καλὸν προμηνύουν διά τὴν διεθνῆ ναυτιλίαν. Διότι ἐφαρμοζόμενα θά δόγησουν εἰς τὸν προστατευτισμὸν καὶ τὴν διάκρισιν σημαίας καὶ θά καταγήσουν τὸν ἐλεύθερον ἀνταγωνισμὸν εἰς τὸν διεθνῆ στίβον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Οὐδεὶς, βεβαίως, ἀμφισβητεῖ εἰς τάς ἀναπτυσσόμενας χώρας τὸ δίκαιωμα νά μετάσχουν εἰς τὴν διακίνησιν τῶν ἔθνηκῶν τῶν μεταφορῶν, ἐφ' ὅσον αὐτό πραγματοποιείται ἐπί συναγωνιστικῆς βάσεως. Άλλως, καταργεῖται ή ἐννοια τῆς ἐλεύθερας οἰκονομίας καὶ μειοῦται ἡ ἀποδοτικότητα τοῦ πλοίου.

Οσον αἴφορά εἰς τάς σημαίας εύκολιάς, αὐταὶ ἀδημιουργήθησαν ἀπό τὴν ἀνάγκην μειώσεως τοῦ μεταφορικοῦ κόστους τῶν πρώτων, κυρίως, ύλων — πρᾶγμα πού ἐπετεύχθη εἰς τὸ ξπακρον. Ή καταργήσις τῶν δέν θά ἐπιτύχη τίποτε ἀλλο ἀπό το νά καταστήσῃ τά πλοία

τοῦ ἀνατολικοῦ συνασπισμοῦ, μέ τό χαμηλόν διαχειριστικόν κόστος, ἐτὶ συναγωνιστικώτερα. Υπό τὸ πρόσιμα αὐτό καὶ μόνον ἀξίζει νά σκεφθούν αἱ χώραι τῆς ἐλεύθερας οἰκονομίας κατά πόσον συμφέρει ή κατάργησίς των.

Ἐν κατακλείδι, ἀμφότεραι αἱ προτάσεις πού ὑποστηρίζει ή γραμματεία τῆς «Ούνκταντ» ἔρχονται εἰς πλήρη ἀντίθεσιν μὲ τὴν κατευθυντήριον γραμμήν πού ἔχαρε τὸ 1964, βάσει τῆς ὁποίας ἡ ἀνάπτυξις τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου «δέον γά στηρίζεται εἰς ύγιη οἰκονομικά κριτήρια».

Τὰ προβλήματα τῆς ναυτιλίας εἰναι πολλά, ἀλλά πιστεύομεν ὅτι ἡ ἰδιωτική πρωτοβουλία — εἰς τὴν ὁποίαν ὄφειλεται ἡ σημερινή, τεραστία, ἀνάπτυξις τῆς παγκόσμιου ναυτιλίας — είναι εἰς θέσιν νά τὰ ἐπιλύστε καλύτερον ἀπό τοὺς γραφειοκράτας καὶ θεωρητικούς τῆς «Ούνκταντ» ἡ οἰουδήποτε ἀλλού διεθνοῦς ἡ έθνικού ὄργανισμοῦ.

ΕΛΛΗΝΟΣΟΒΙΕΤΙΚΑ

Σχολιάζει εύρεως ὁ ξένος ναυτιλιακός τύπος τὰ τῆς ἐπισκέψεως εἰς τὴν χώραν μας. Τοῦ Προέδρου τοῦ Σοβιετικοῦ 'Οργανισμοῦ ἔξωτερού ἐμπορίου, κ. Α. Κροπότωφ, διστὶς ἥλθεν εἰς ἐπαφήν μὲ ικανόν δριθμόν ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ συνεζήτησεν τὸ θέμα τῆς ἀναπτύξεως τῶν ναυτιλιακῶν σχέσεων τῶν δύο χωρῶν. Μετά τῶν ἐκπροσώπων τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ ἐκτίθασσαν αἱ διάφοροι δυνατότητες παραγγελίας εἰς σοβιετικά ναυπηγεία πολλῶν τύπων πλοίων, ὡς τάπαμενα, τά μπάλκερ καὶ τά τάνκερ.

Υπομνημήσκεται ὅτι ὁ ἐλλήν ἐφοπλιστής κ. Μίνως Κυριακοῦ παρήγγειλε προσφάτως εἰς τὴν Σοβιετικήν «Ἐνωήσαν 4 φορτηγά σκάφη τῶν 15.000 τον. d.w. Προηγουμένως ὁ αὐτός ἐφοπλιστής είχε παραγγείλει εἰς ναυπηγείον τῆς Μαύρης Θαλάσσης 5 δεξαμενόπλοια διά παραγώγων.

Ἐξ δὲλλου, καταλήγει ὁ ξένος σχολιαστής, ἀντιμετωπίσθη τὸ θέμα, τῆς ὑπό σοβιετικῶν πλοίων πραγματοποιήσεως ἐν Ἑλλάδι τῶν ἔργων συντηρήσεως καὶ ἐπισκευῆς. Ως γνωστόν, τὸ Νεώριον Σύρου ἔχει ήδη τοιούτον συμβόλαιον μετά τῶν Σοβιετικῶν ὑπηρεσιῶν ἀλλά καὶ δλλα ναυπηγεία θά ήδυνατο νά ἀκολουθήσουν τὴν ὄδον αὐτήν καὶ συγκε-

κριμένως τά ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ἐλευσίνος καὶ Περάματος.

ΝΑ ΑΠΑΛΛΑΓΟΥΝ ΤΟΥ ΦΟΡΟΥ

Διαμαρτύρονται ἐντόνως οἱ συνταξιούχοι τοῦ ΝΑΤ διά τὰς κρατήσεις φόρου εἰσοδήματος καὶ ἀπορούν διατί δέν ἀπαλλάσσονται τῆς φορολογίας, δεδομένου οτι αἱ συντάξεις τῶν προέρχονται ἀπό τὴν δραχμοποιησιν συναλλάγματος πού εἰχε εισαχθῆ εἰς τὴν χώραν ὑπό τὴν μορφήν τῶν μηνιαίων εἰσφορῶν τῶν πρός τὸ ΝΑΤ. Ομολογούμε διτι καὶ ημεῖς ἀπορούμε μὲ τὴν μεταχειρίσιν τῶν συνταξιούχων ναυτικῶν μας ἀπό τὸ Κράτος καὶ φρονούμε διτι τὸ ζητημα πρέπει νά ἀπασχολήσῃ τὰς ὄργανωσεις τῶν ἐνεργεία ναυτικῶν οἱ ὅποιοι πρέπει νά ἀξιώσουν τὴν ρύθμισιν τοῦ προβλήματος καὶ τὴν ταυτόχρονον ἀπαλλαγήν τῶν ἐφ' διαπαξ παροχῶν τῶν Ταμείων Προνοίας ἐκ τῆς φορολογίας.

Διά τὸ δεύτερον θέμα είχε γίνει ἔνα ξεκίνημα ἀλλά οἱ μανδαρίνοι τοῦ 'Υπουργείου 'Εξωτερικῶν είχαν ζητήσει παλαιότερον ἀπό τὸ ΝΑΤ ἔαν είναι δυνατός ὁ διαχωρισμός τῶν εἰσφερόντων εἰς δραχμάς καὶ εἰς συναλλαγματικά διά νά ἔξαιρεθούν οἱ πρώτοι ἀπό τὴν ρύθμισιν τῆς ἀπαλλαγῆς ἐκ τῆς φορολογίας.

Ἐκτοτε τὸ θέμα παρέμεινε εἰς τὸ σημείον αὐτό χωρὶς οὐδείς νά ἐπισημάνῃ εἰς τὸ 'Υπουργείον Οἰκονομικῶν διτι έψαχνε νά βρή ψύλλους εἰς τὰ «δάχυρα» δεδομένου διτι τὸ 95% τῶν ἔσδρων τοῦ ΝΑΤ, ίσως καὶ περισσότερον, προέρχεται ἀπό τὰς εἰσφοράς τῶν συναλλαγματοφόρων πλοίων καὶ διτι οὐδέν υπόρχε πρόβλημα.

Ἀνεξαρτήτως τῶν ἀνταρέρω, Αἱ ναυτεργατικά ὄργανωσεις πρέπει νά κινηθοῦν δραστηρίως πρός τὴν κατεύθυνσιν τῆς ἀπαλλαγῆς τῶν συνταξιούχων τοῦ ΝΑΤ ἀπό τὴν φορολογίαν δεδομένου δλλωστε διτι εἰς κάποιαν φάσιν καὶ τὰ μέλη των θά καταστούν «στιμμένες λεμονόκουπες» καὶ φυσικά τότε δέν θά μποροῦν νά ἀντιδράσουν ἀλλά καὶ οὔτε νά διεκδικήσουν τὸ παραμικρό.

ΤΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΤΟΥ ΝΑΤ

Ειναι γνωστόν ἀπό μακρού διτι τὸ ΝΑΤ χάνει σημαντικώτατα ποσά ἐπειδή δέν διαθέτει λόγω τοῦ ἀσφυκτικοῦ ἐναγκαλισμοῦ τοῦ Κράτους - τὴν ἀπατούμενην εὐελιξίαν διά τὴν ὄρθρολογικωτέραν τοποθέτησιν τῶν ἀποθεματικῶν του. Τό θέμα συζητεῖται ἐκάστοτε εἰς τὸ Δ.Σ. τοῦ 'Ιδρυματος, οἱ σύμβουλοι ἀγανακτοῦν διά τὸ υφιστάμενον καθεστώς καὶ τοιούσιον διτι πρέπει νά υπάρξῃ ἀντιδρασις, ἀλλά ἔξελιξις δέν σημειούται καμμία.

Αὐτή ή ἐλλειψις εὐελιξίας ἀντιμετωπίζεται εἰς τὰς περισσοτέρας περιπτώσεις με

49 σκάφη συνολικής χωρητικότητος 1.296.396 τόννων d.w.

Πρώτη κατά χωρητικότητα έρχεται ή 'Ελληνική σημαία και άκολουθούν ή Λιβερία και ή Παναμάς. Τό μεγαλύτερον έπισκευασθέν σκάφος ήτο το Βελγικόν «E.P. WALLONIA». «Ολα τα άνωτέρω σκάφη υπέστησαν έκτεταμένας έπισκευάς, δεξαμενισμούς, άμμοβολών κλπ.

Τα παρατίθεμενα στοιχεία είναι άρκετά και εύγλωττα διά νά δώσουν μίαν εικόνα της συντελουμένης έργασίας εις τό έπισκευαστικόν συγκρότημα τού Νεωρίου.

«Ηδη, ως έπληροφορθήμεν, ηρχισεν ή έκτελεσις τού προγραμματισθέντος έργου, δηλαδή τής προσθήκης νέων κρηπιδωμάτων, ικανών νά δεχθούν τρία εισέτι πλοϊα, όποτε και ή άποδοσις θά αύξηθη εις λίαν ικανοποιητικόν βαθμόν.

Άλλα διά τό Νεωρίου και τάς οικονομικάς έπιπτώσεις του εις τήν τοπικήν οικονομίαν και γενικώτερον εις τήν Έθνικήν θά μᾶς δοθή ή ευκαιρία νά έπανέλθωμεν.

ΣΥΝΕΧΗΣ ΠΡΟΟΔΟΣ

Συνεχίζονται μέ αύξανόμενον ρυθμόν αι έργασίαι τού «Νεωρίου». Αι προβλήτες του είναι πλήρεις έπισκευαζομένων σκαφών και αι προσπικάι έτι περαιτέρω διευρύνσεως τών έργασιών του μεγάλαι. Εις όκτώ σκάφη έφθασεν ή έπισκευαστική ικανότης τών έγκαταστάσεών του. Αι έργασίαι θά ήδην αντονά νά αύξηθούν κατά πολύ έναν ίππηρος ή έτι άναγκαιούσα ύποδομή. Δηλαδή προβλήτες και κρηπιδωμάτα ικανά νά δεχθούν και 12-13 σκάφη.

Τό έργατο τεχνικόν προσωπικόν δριστον άπο πάσης πλευρᾶς, ως τούτο άμολογείται άπο τούς ιθύνοντας και διευθύνοντας τήν έπιχειρίσιν.

«Η Σύρος μετεβλήθη εις μέγα διεθνές έπισκευαστικόν κέντρον, τό όποιον εύκόλως θά ήδην νά έπεκταθή. Πελατεία κυρίως ένην πολλά έκαπομύρια δολλάρια προσκομίζουσα εις τήν Έθνικήν μας Οικονομίαν.

Τό Νεωρίου κατέστη ή κεντρικός πυρήν οικονομικής δραστηριότητος, έκ τού όποιου άκτινοβολείται ή εύημερία τής πόλεως και ή μεγάλη κίνησης του λιμένος.

Χωρίς τυμπανοκρούσιας, έπιτελει έργον παραγωγικόν, προσδίδον αίγλην εις τήν έπισκευαστικήν δραστηριότητα ήτις έχει βαθύν άντικτυπον εις τήν γενικωτέρων οικονομίαν τής πρωτεύουσας τών Κυκλαδών.

Γεγονός είναι ήτι άντιμετωπίζει ήτανταγωνιστάς τόσον εις τήν Έλλαδικόν Χώρον δύον και εις τό έξατερικόν. Ό προγραμματισμός και γενικώτερον ή δημόγος έργασία του τό έπειβαλλαν διεθνώς. Έλπιζομεν ήτι συντόμως θά ήδην διευρυνομένας τάς έργασίας του και τήν έπεκτασίν τού ούτως ώστε νά καταστει ήν έκ τών σοβαρωτέρων ναυπηγεσπικευαστικών κέντρων τής Μεσογείου.

Χρειάζεται ήποδομήν, τήν όποιαν τό Κράτος θέφιει νά συντρέξει και νά βοηθήσει. Θά είναι ή καλλιτέρα έπενδυσις, δλλά και πηγή γοήτρου διά τήν χώραν μας ήτις έχει νά παρουσιάσει περγαμηνάς πλούτου και ήχι πρόσωπον Φτωχού συγγενούς.

ΠΡΩΤΙΣΤΩΣ ΟΙ NAYTIKI

Η έφαρμογή ύπο τού NAT τού άρθρου 17 τού N. 1085/80 πού προβλέπει τήν παροχήν έφ' ήπαε χρηματικού βοηθήματος 100.000 δραχμών εις τούς οικείους τών έπιβατών οι οποίοι διπλέσθησαν κατά τό γνωστόν ναυάγιον τού «Ηράκλειον» έφερε εις τήν έπιφανειαν μίαν άδικιαν ή όποια γίνεται εις βάρος τών συγγενών τών ναυτικών μας που άπωλεσθησαν εις τό άυτό ναυάγιον. Συγκεκριμένων άπεκαλύφθη ήτι οι συγγενείς τών ναυτικών μας αύτών δέν έχουν λάβει άποζημιώσιν λόγω ναυάγιου και έχουν ταυτοχρόνως έξαιρεθη ήπο τάς ρυθμίσεις του ήν λόγω νόμου, ή οποίος ρητώς ήμελε περί έπιβατών και δχι γενικώς περί τών άπολεσθεντων.

Τούτο σημαίνει ήτι ή τότε Υπουργός Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάννης ήμεριμνήσε μόνον διά τήν έκλογικήν περιατείαν του, ή έντυπωσις δέ αύτη ένισχυεται και άπο τό γεγονός διτι, ως καταγγέλλουν οικογένειαι ναυτικών πού άπωλεσθησαν εις τό ναυάγιον, ή τότε Υπουργός τούς είχε δηλώσει ήτι θά έλαμβανετο και δι' αύτάς μέριμνα, ή όποια ζημιάς τελικώς δέν έλήφθη και ήδη ικανοποιούνται μόνον Κρητικοί.

Έντυπωσιν έν προκειμένω προκαλεῖ και τό γεγονός διτι ούτε αι ναυτεργατικοί όργανώσεις ήμεριμνήσαν διά νά περιληφθούν εις τούς δικαιούχους και αι οικογένειαι τών ναυτικών.

Καθ' ήμας έκεινο πού προέχει τώρα είναι νά σταματήση κάθε παροχή μέχρις διτι ήν νόμου δικαιούθων και αι οικογένειαι τών ναυτικών. Οι έκπρόσωποι τών ναυτεργατικών δραγανώσεων άλλα και τών έφοπλιστών είς τό Δ.Σ. τού NAT έχουν τόν λόγον.

ΚΑΤΑ ΤΗΣ NAYTAPATHΣ

Πρό διλίγων μηνών τό Διεθνές Ναυτικόν Έπιμελητήριον ίδρυσεν ειδικόν γραφείον, τό καλούμενον «Διεθνές Ναυτιλιακόν Γραφείον» με σκοπον νά έπωμισθη ειδικώς τόν άγνων κατά τής ναυταπάτης. Είναι ξαρκτηριστικόν διτι έντος τού μικρού τούτου χρονικού διαστήματος τό Δ.Ν.Γ. κατεκλύσθη ήδη ύπο 35 αίτησεν παραπόνων.

Καθ' ή δέδηλωσεν ή Διευθυντής τού ήν λόγω γραφείου, τούτο μή άποτελούν κρατικόν όργανομόν και μή διαθέτον προνομιακάς έξουσίας, ή θά βασισθη κατ' άναγκην επί τής συνεργασίας και ήπι τής κοινής παραδοχής του ως φύλακος, πληροφορητού και συμβούλου.

Καθιστάμενον μία έξειδικευμένη πηγή πληροφοριών και γενόμενον γνωστόν εις ήλλοκληρον τόν κόσμον, ήθα δυνηθή νά συμβάλη εις τόν περιορισμόν τής ναυταπάτης, διά τής παρεμβάσεως ήναντιον τών σχετικών κινδύνων και διά τής προασπίσεως τής ναυτιλίας.

ΤΟ NAYTIKON ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΝ

Πρός τόν κ. Φικιώρην ήμεριμνήσεν τό έρωτημα: Τί γίνεται τό Ναυτικόν Νοσοκομείον; «Έτος και πλέον έχει τού νά άκουσθη περί αύτού. Έτελείωσαν αι έπισκευαι του, αι οικιακά ως προθέλεπο; Προσέλαβε τήν μορφήν ένός ήδηματος προφίζομένου νά έξυπηρετήση τήν πολυπληθή ναυτικήν οικογένειαν; Δέν ιχειάζεται νά ύποδειξει μεν ποια, ή μεγάλη πάντως ήναγκη τού Ναυτικού Νοσοκομείου. Και διότι τίποτε σχετικόν δέν ήνακονούται, ήμεριμνήσεως πρός τόν κ. Υπουργόν τής Ναυτιλίας ήπιθυμούντες νά μάθωμεν τι τό σχετικόν μέ τό άπαραίτητον ήδημα. Έχρονισε πολύ διά τήν πράτην Ναυτιλίαν τού Κόσμου.

ΤΟ Λ.Σ. ΚΑΙ Η NAYTILIA

Τό Ιλιμενικόν Σώμα ήμεριμνήσεως προσέφερε μεγίστας ύπηρεσίας εις τήν Ναυτιλίαν είς τό παρελθόν, τώρα ζημιάς ήποτελεῖ

ANEYTHYNOΥΠΕΥΘΥΝΟΙ

Διασμενέστατα σχόλια έπροκάλεσε εις τόν ναυτιλιακόν περίγυρον ή δημοσιευθείσα εις τό προηγούμενον τεύχος δήλωσις τού Υπουργού κ. I. Φικιώρη ήτι άρμοδια διά νά έπαναφέρει εις τήν τάξιν τήν σαφώς παρανομούσαν πλοιοκτήτριαν έταιριαν τού ήπιβατηγού - όχηματαγωγού «Ελ Γκρέκο» είναι ή ... «Ενωσις Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων».

Όμολογούμε ήτι ή δήλωσις αύτη προεκάλεσε και εις ήμας άλγεινή έντυπωσιν, διότι δείχνει πόσον έχουν έπικρατήσει εις τόν δύσμοιρον αύτόν τόπον οι ήνευθυνούτεύθυνοι. Ούτε ή Νομιματική Έπιτροπή, ούτε τό Υπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας ήμπορούν νά έπαναφέρουν εις τήν τάξιν τήν παρανομούσαν έταιριαν και τό ήπιθυμόν δίδαγμα πού προκύπτει έκ τής ήδηματικής αύτής, ή μᾶλλον έκ τής ήλλειψεως τής ήπιβαλλούμενης βουλήσεως, είναι: «Παραπλανείστε τό Κράτος, ούδεις θά σάς ένοχλήσῃ». Βεβαιώς εις τήν προκειμένην περίπτωσιν πρέπει νά ύπαρχη κάποιος ισχυρός «προστάτης», διότι δλλως δέν έξηγεται τό γεγονός ήτι ή Νομιματική Έπιτροπή ήξινει αύτοτράς κυρώσεις ήναντιον τού οιουδήποτε Φουκάρα που έξαγει λαθραίως μερικά δολλάρια περισσότερα ήπο τό πριτρέπομενον όριον και δέν βγάζει λέξιν διά τήν κατάφωρον παραβίασην τής ήποφασεώς της ήπο τήν πλοιοκτήτριαν έταιριαν και τό Υπουργείον Ναυτιλίας θέτει εις κίνησην δλους τούς μηχανισμούς τούς όποιους διαθέτει διά τήν πάταξιν κάποιας μικροπαραβίασεως και ήρνειται νά παρέμβη εις μίαν ύποθεσιν ή όποια έξεινης με τήν παροχήν τής ήδηκης του συνηγορίας και μάλιστα καθ' ήν στιγμήν ήδησος ή Υπουργός καταγγέλλει ήδη άντισυνταγματικήν τήν συμπεριφοράν τής πλοιοκτητρίας έταιρίας.

Καλούμενο και τήν Νομιματικήν Έπιτροπήν και τό Υπουργείον Ναυτιλίας νά δηλώσουν σαφώς και ήπειροφράστως τάς ήποφάσεις τάς όποιας ήθα λάβουν διά τήν έπαναφοράν τών παρανομούτων εις τήν τάξιν. «Άλλως γίνονται συντεύθυνοι και ήθα κληθούν νά λογοδοτήσουν. Δέν είναι ήνεξέλεγκτοι.

τροχοπέδην και ήθα πρέπει νά ύπαρξη μία ρύμασις — τό ταχύτερον δυνατόν — ώστε νά ήποδεσμευθή ήπο τήν διοίκησιν τής μεγαλύτερας Ναυτιλίας εις τόν κόσμον και νά περιορισθή εις τά καθηκοντά ήστυνομεύσεως τών άκτων. Δηλαδή νά γίνη κάτι σάν «Coast Guard» και τό Υπουργείον Ναυτιλίας νά έπανδρωθή με τεχνοκράτας.

Αι σκέψεις αύτά διατυπώνονται καθημερινώς σχέδον εις τά ναυτιλιακά γραφεία ήδη άφορης διαφόρων περιστατικών πού δείχνουν ήτι ή κυριωτέρα φροντίς τού Λιμενικού Σώματος είναι πλέον ή ήστυνομεύσεις τού πλοίου με ήλια τά σχετικά έπακλούσθα. Καί είναι γεγονός ήτι οι ούτως έκφραζόμενοι έχουν δίκαιον, πράγμα πού σημαίνει ήτι ύφι-

When you reach Thessaloniki remember Alexander



ALEXANDER

SHIPPING & TRADING CO. LTD.

Director: N. M. SAMARAS

- brokerage
- shipping &
- forwarding agents

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

σταται πρόβλημα ούσιαστικόν το όποιον πρέπει νά διτιμετωπισθή ταχύτατα — άλλως φοβούμεθα ότι θά προκύψουν δεινά. Βεβαίως μέ μίαν προεκλογικήν ούσιαστικώς κυβέρνησιν δέν είναι δυνατόν νά άντιμετωπισθούν ζητήματα τόσον σοβαρά και φρονούμεν διτι θέμα θά διπρεπε νά τεθή υπ' όψιν τών κομμάτων διτι νά έξαγγειλουν τήν έπιτού πολιτικήν των ένων δψει τών έκλογών τού φθινοπώρου.

● Κατά την πρόσφατον γενικήν συνέλευσιν τών μελών τής 'Ενώσεως Πλοιάρχων ύπεβληθη πρότασις ή όποια έγένετο άποδεκτή — ένεκριθη δηλαδή υπό τής συνελεύσεως — όπως ζητηθή ή ύπαγωγή τής Διευθύνσεως Ναυτικής 'Εργασίας εις τό 'Υπουργείον 'Εργασίας.

ΤΑ ΑΝΘΡΑΚΟΚΙΝΗΤΑ ΠΛΟΙΑ

Αι προοπτικά διτιά τά μεγάλα άνθρακοκίνητα σκάφη είναι εύσινον, λέγει ο διευθυντής τής 'Ιαπωνικής έταιριας άναπτυξέως ήλεκτρικής ένεργειας, κ. Τομόζο Κιμούρα.

'Ομιλών εις τήν διάσκεψιν διτιά τόν γαιάνθρακα πού έπραγματοποίηθη τελευταίας εις Λονδίνον, ο κ. Κιμούρα παρετήρησεν διτιά τά μεγαλύτερα πλοία θά παρέχουν μεγαλύτερα οικονομίαν καυσίμων, ιδιαιτέρως ένων δψει τών τεχνικών βελτιώσεων πού άναμενεται νά σημειωθούν εις τόν σχεδιασμόν τών άνθρακοκίνητων σκαφών.

Πάντως, είπεν διτιά 'Ιάπωνες ειδικός, πρέπει νά ληφθούν υπ' όψιν ώρισμέναι προϋποθέσεις διτιά τήν εύρυτέραν χρησιμοποίησιν τών άνθρακοκίνητων σκαφών και έπεσήμανε τέσσαρας τομείς πού εύνοούν τήν άναπτυξίν των:

● Καθιέρωσιν διεθνών κατευθυντηρίων γραμμών διτιά τήν χρησιμοποίησιν άνθρακοκίνητων σκαφών, έντος τών πλαισίων τού προγράμματος εύρυτέρας χρησιμοποίησεως γαιάνθρακων επί τόν παγκοσμίου κλίμακας. Τούτο θά βοηθήση εις τήν σύστασιν ειδικών σταθμών άνθρακεύσεως και διαθέσεως τής τέφρας, τήν έπιβολήν κανονισμών και τόν καθορισμόν ειδικής ποιότητος γαιάνθρακος ως καυσίμου.

● 'Ανάπτυξιν τών μεβόδων φορτοεκφορτώσεως γαιάνθρακων διτιά μεγαλύτεραν άποδοσιν τού πλοίου και τήν ναυπήγησιν σκαφών μέχρι 150.000 τον. d.w.

● Κυβερνητικήν ύποστήριξιν διτιά τήν έπιταχνισν τής στροφής άπο τό πετρέλαιον εις τόν γαιάνθρακα ως καύσιμον διτιά τά πλοία.

● Εύρυτέραν συνεργασίαν τών ένδιαφερομένων — φορτωτών, πλοιοκτητών και ναυπηγών — διτιά τήν κατασκευήν πλέον άποδοτικών άνθρακοκίνητων σκαφών.

'Ο κ. Κιμούρα είπεν διτιά οι Αύστραλοι πλοιοκτητής, οι δψοι πρό έπους παρήγειλαν δύο άνθρακοκίνητα μπάλκ κάρριερς τών 74.000 τον. εις τά ναυπηγεία Μισσουρίποι, υπολογίζουν νά δινακτήσουν τό πρόσθετον κόστος κατασκευής των έντος δολίγων έτών άπο τήν οικονομίαν πού θά δχουν εις τά καύσιμα.

'Ορισμέναι τεχνικά διυσκολίαι εις τήν χρησιμοποίησιν τού άνθρακος ως καύσιμου πιστεύεται διτιά θά ξεπερασθούν, ώστε τά άνθρακοκίνητα πλοία νά είναι αύτοματοποιημένα και νά πασχολούν ίσαριθμον πλήρωμα με τά πετρελαιοκίνητα.

'Ο κ. Κιμούρα προβλέπει διτιά η δευτέρα γενεά τών μηχανών πού καταναλίσκουν γαιάνθρακα θά είναι εις θέσιν νά χρησιμοποιηται γαιάνθρακα οιασδήποτε ποιότητος.

ΧΩΡΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ

'Ο εις κατόπιν τού δλλου, οι έν Κοινή 'Αγορά συνάδελφοι τής Εύρωπης, άναγνωρίζουν τήν σημασίαν τής έλληνικής ναυτιλίας και τήν γενικωτέραν έπιδρασιν, τήν όποιαν αύτη θά άσκηση εις τά παγκόσμια ναυτιλιακά πράγματα.

Μέ τήν είσοδον τής 'Ελλάδος, γράφει ή Γαλλική συνάδελφος, ο εύρωπαικός στόλος θά φθάση άπο τά 75 εις τά 125 έκατομ. τόνων. Τοιουτόπως ή Κοινή Εύρωπη θά έλεγχη τό έν τρίτον τού παγκοσμίου στόλου και θά καταστή ή πρώτη ναυτιλιακή δύναμις. Τούτο θά κάμη τήν φωνήν τής ν' άπηχη έντονώτερον εις δλας τάς διεθνείς συναντήσεις, τών όποιών αι άποφάσεις ρυθμίζουν τήν τύχην τού παγκοσμίου έμποριου.

'Αλλά δέν θά είναι μόνον ποστική ή προσφορά τής έλληνικής ναυτιλίας. Βαθείαι διαφοραί χωρίζουν σήμερον τήν φιλοσοφίαν τού έλληνικού έφοπλισμού και τού έφοπλισμού τής Κοινότητος. Οι έλληνες έφοπλι-

σται, άτομικοι κατά κανόνα έπιχειρηματίαι, χρησιμοποιούν πλοια, τά όποια εις τό σύνολόν των σχεδόν άγωνίζονται εις τόν έλευθερον ναυτιλιακό στίβον, ένω ό έφοπλισμός τής ΕΟΚ, συλλογικός κατά κανόνα, δίδει προέχουσαν θέσιν εις τά πλοία τών τακτικών γραμμών. Οι έλληνες έφοπλισται άπολαύουν τής φιλελευθέρας κατ' άρχην ναυτιλιακής πολιτικής τών δρυμοδίων Αρχών, ένω οι έφοπλισται τής ΕΟΚ ύπαγονται εις τήν κατευθυνομένην ναυτιλιακήν πολιτικήν τής χώρας των.

'Από τάς διαφοράς αύτάς έχει πολλά νά κερδίση ή Εύρωπη έκ τής έπαφής της με τήν 'Ελλάδα, είτε πρόκειται διτιά μεθόδους δράσεως τού έλληνικού έφοπλισμού είτε διτιά τήν σύνθεσιν τού έμπορικού του στόλου είτε διτιά τήν έλευθεριότητα τών 'Αρχών του. Τό παράδειγμα τών ναυτιλιακών κέντρων τού Λονδίνου και τής N. 'Υόρκης άποτελει δειγμα τής μεγάλης προσφοράς, τήν όποιαν εις εισασδος τής 'Ελλάδος εις τήν Κοινότητα θά έπιτρέψη άναμφισθήτηως εις τήν Εύρωπην ν' άντιμετωπίση τήν 'άνατολικήν πρόκλησην τήν όποιαν άπο έτών δχουν έξαπολύση αι ναυτικοί χώραι τής 'Απω 'Ανατολής.

Καλωσορίζομεν λοιπόν, καταλήγει ή Γαλλική συνάδελφος, τήν εις τήν Εύρωπαικήν Κοινότητα είσοδον τής 'Ελλάδος, η όποια είναι ή χώρα τής θαλάσσης και τής έλευθερίας.

ΣΥΜΒΑΙΝΟΥΝ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟ «ΝΟΡΒΗΓΙΑ»

Είναι ή δευτέρα φορά κατά τήν όποια τό ύπερωκεάνιον «Νορβηγία» ήναγκάσθη εις καθυστέρησην διαρκούντος τού περιφερειακού του δρομολογίου. Πράγματι, τήν 30 'Απριλίου μία βλάβη τού ένός λεβητοστασίου, άφειλομένη εις τήν είσοδον ένων σωμάτων εις τό κύκλωμα, έστερησε τό πλοιον ήλεκτρισμού και ποσίμου υδατος διά τούς 1.700 έπιβάτας του. Τό πλοίον δέν ήδυνηθή νά έπανελθη εις τήν πορείαν του είμην κατά τάς πρωινάς ώρας τής μεθεομένης, καταπλεύσαν εις τό Μαΐαμι μέ μιας ήμέρας καθυστέρησην. Κατά τάς δηλώσεις τού Κυβερνήτου του, τό σκάφος ούδ' έπι στιγμήν διέτρεξε κίνδυνον και ούδεν έδημιουργήθη πρόβλημα διά τήν ύγειαν τών έπιβατων.

'Υπομιμήσκεται διτιά κατά τήν κρουαζιέραν τών έγκαινων του έκ Νορβηγίας πρός N. 'Υόρκην, τό ύπερωκεάνιον τούτον έγγνωρισε παρόμοια άτυχήματα και δίτι εις μίαν κρουαζιέραν τού παρελθόντος Αύγουστου ήναγκάσθη νά παραμείνη έν άκινησία έπι άλοκληρον εικοσιτετράων.

'Η πλοιοκτήτρια έταιρια έβεβαιώσεν διτιά οι μετέχοντες τής ώς δάνω διαταραχθείσης κρουαζιέρας θά άποζημιωθούν δί' έπιστροφής ποσοστού τών χρημάτων των, άναλογου πρός τήν διάρκειαν τών διατρεξανών άνωμαλιών.

ΤΑ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΑ

Τήν 18ην Μαΐου έγένοντο τά έγκαινία τής συνδέσεως τής Σύρου μέ ύδροπτέρυγα σκάφη, άτινα, καλύπτουν τήν συγκονιωνίαν μεταξύ Σύρου — Τήνου — Μικόνου — Πάρου — Νάξου διά τριών δρομολογίων ήμερησίως έπιμελώς έπιλεγέντων. 'Ηδη χρησιμοποιούνται δύο σκάφη μέ σύνολον έξ δρομολογίων ήμερησίως, καλύπτοντα άμεσως τάς άνγκας μίας ταχείας μετακινήσεως.

Βεβαίως ή τιμή τών είσπτηρων είναι άλιγον τουσχυτερή, άλλα λαμβανομένου υπ' όψιν διτιά άποφεύγονται έξοδα παραμονής, ένοδοσχεία κλπ. ή τιμή έξισώνεται άπο τήν ταχύτητα και τήν συχνότητα τών δρομολογίων.

"Αν κάτι διαφαίνεται ώς έμπόδιον είναι αι κλιματολογικαί συνθήκαι τών Κυκλαδών, ίδιως κατά τούς θερινούς μήνας, όπότε οι πνέοντες έτησίοι άνεμοι καθιστούν κάπως δύσκολον τήν πλήρη άξιοποιησιν αυτής τής καινοτομίας.

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

είναι το αύτό πρόσωπον το όποιον υπό την ίδια τητα τού μελετητού προσδιώρησε άπραγματοποίητους προθεσμίας διά την περάτωσιν τών διαφόρων έργασιών και ήδη ζητούνται παρατάσεις διά την όλοκλήρωσιν τού έργου. Συγκεκριμένως, ο έργολάβος τών οικοδομικών έργασιών έζητησε και έλαβε άπο το Δ.Σ. τού NAT παράτασιν 279 ημέρων έπικαλούμενος, πρώτον, τήν άπεργιαν τών οικοδομών, δεύτερον, δυσμενείς καιρικάς συνθήκας... τρίτον, μή πληρωμήν τών λογαριασμών εις τάς άπο τού νόμου προβλεπομένας ήμερομηνίας, τέταρτον αύξησιν τών συμβατικών έργασιών καί, πέμπτον, μετατροπήν της σχετικής μελέτης, ή όποια τού έκοινοποιήθη τήν 8.12.80.

Είναι γεγονός ότι τά μέλη τού Δ.Σ. τού NAT άντερασαν σθεναρώς εις τήν ύποβληθείσαν αίτησιν διά την παράτασιν τών οικοδομικών έργασιών, μάλιστα ωρισμένοι σύμβουλοι ένευμητησαν την περίπτωση τού κτιρίου τής όδου Πατησίων, ή άνεγερσι τού όποιου παρετάθη επί μακρόν με άποτέλεσμα νά διπλασιασθή τό προϋπολογιστικόν ποσόν, και είναι βέβαιον με μαθηματικήν άκριβειαν διά το αύτό θά συμβή και με το κτίριον τού Οίκου Ναύτου. Άλλα έξ οσων γνωρίζομεν, ή άντιδρασις τών μελών τού Δ.Σ. τού NAT είναι εύκαιριακή και εις κάθε περίπτωσιν «παραλύει» διά την εύθυνην και τό σχεδιασμόν διά το κτίριον αύτον έχει ο Οίκος Ναύτου. «Ετοι μέχρι τής στιγμής δέν κατέστη δυνατόν νά συζητηθή τό θέμα τής εύθυνης τού μελετητού και νά ληφθούν τά προσήκοντα μέτρα. Πάντως ήμεις παρακολουθούμε τήν ύπόθεσιν αύτήν έκ τού πλησίον και δις είναι βέβαιοι οι πάντες ότι θά ζητηθούν εύθυναι διά τάς τυχόν ζημιάς πού θά ύποστη τό NAT άπο τήν παράτασιν τών έργασιών άνεγέρσεως τού έν λόγω κτιρίου.

TAXYTHΣ...

Και άλλοτε είχαμεν τήν εύκαιριαν νά σημειώσωμεν τήν βραδύτητα με τήν όποιαν κινεῖται ο κρατικός μηχανισμός, άλλα αί άποφάσεις τών 'Υπουργών Συντονισμού, Οικονομικών και 'Εμπορικής Ναυτιλίας διά τών όποιων αύξαντον ανάδρομικώς άπο 1.1.81 αί ύπερ τών Ταμείων Προνοίας εισφοράι δείχνει τό χάρος πού έπικρατει.

Αι σχετικά άποφάσεις τών δύο Ταμείων έληφθησαν τήν 7.10.80 και ύπεβληθησαν εις τό 'Υπουργείον μετά 23 ήμερας, ήτοι τήν 30.10.80 Κατόπιν έσταλθησαν εις τό 'Υπουργείον Συντονισμού και ή παρ' αύτών Διεύθυνσις Τιμών και Εισδομάτων παρέσχε τήν έγκρισιν της διά την αύξησιν τών εισφορών τήν 27.12.80, άλλα αί άποφάσεις τών τριών 'Υπουργών φέρουν ήμερομηνίαν 10.4.81 και έδημοσιεύθησαν εις τήν 'Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως τήν 19.5.81...

ΔΙΑ ΤΟ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΝ ΣΥΡΟΥ

Παρακαλούμεν τόν κ. Φικιώρην νά άποκαταστήσει τό Λιμεναρχείον Σύρου, έπανατασ-

σόμενον τούτο εις τήν προτέραν θέσιν τού ώς Κεντρικού Λιμένος. 'Όπως παρατηρείται από τήν κινησιν τού λιμένος Σύρου, τόσον λόγω τών έπισκευών εις τό Νεώριον, δοσον και λόγω τού Σταθμού πετρελαιεύσεως, ή θέση τού λιμένος έπιμβάλλει τήν άποκατάστασιν αύτήν. 'Επισημαίνομεν τήν άνάκην ορμώμενοι και από σχετικόν δημοσίευμα τής Συριανής έφημερίδος τό 'Θάρρος».

AI ENISXHSEIS LΩΓΩ EORTΩN

Εις τήν έφημερίδα «Τά Νέα» έδημοσιεύθη έπιστολή τού 'Υπουργού κ. Φικιώρη — εις άπαντησιν έπιστολής τού πλοιάρχου κ. Γ. Χριστοφορίδη — με την όποιαν κατηγορείται ό έπιστολογράφος τής έφημερίδος, δηλαδή ό κ. Χριστοφορίδης, ότι έπιλεκτει τό NAT εις τό θέμα τών οικονομικών ένισχυσεων πού παρέχονται έπ' εύκαιρια τών έορτών εις άνεργους ναυτικούς διά νά δημιουργήσται έντυπωσις. 'Άλλα αί έντυπωσις δημιουργούνται από τό ψφος τών έν λόγω ένισχυσεων — 3.400 δραχμαί — γεγονός δλαστος πού έχει έπισυρει και τό ένδιαφέρον τής ΠΝΟ ή όποια έχει ζητήσει νά παρέχωνται ούσιαστικά ένισχυσεις και δχι ποσά ως τό άνωτέρω εις άνθρωπους πού άντιμετωπίζουν πρόβλημα έργασίας. Με τήν ύπουργικήν άπαντησιν δίδεται και ένας νέος θρος τής άνεργιας — οι άνεργοι είναι έκεινοι πού παραμένουν πρωτινώς έκτος έργασιας διά διαφόρους λόγους». 'Η περισσοτέρα προσοχή έπιμβάλλεται εις τόν χειρισμόν παρομοίων ζητημάτων και πρέπει νά γνωρίζει ο κ. 'Υπουργός ότι ή έν λόγω άπαντησις του προεκάλεσε γέλωτας.

TA PROSTIMA

Πρέπει νά έξετασθούν με τήν έπιβαλλομένην σοβαρότητα αι καταγγελλίαι τής 'Ενώσεως Αι πλοιάρχων πρός τόν 'Υπουργον κ. Φικιώρην ότι οί πλοιάρχοι τών άκτοπλοικών έπιβατηγών πλοίων τιμωρούνται δι' αύστηρων προστίμων διά μεταφερομένους υπεραριθμούς έπιβάτας άκόμη και εις τάς περιπτώσεις έκεινας πού οί έπιβάταις έπιβιβάζονται τών πλοίων δι' «έφόδου» ή και κατόπιν έντολης τής λιμενικής άρχης. Θά πρέπει νά τό άντιληφθωμέν δλοι ήτο δέν μπορούμε έπ' απειρονά τά φορτώνωμε δλα εις τόν πλοίαρχον, ή όποιος εις ούδεμίαν περίπτωσιν έπιτρέπεται νά τυγχάνη τής μεταχειρίσεως ή όποια περιγράφεται εις τό ύπόμνημα και ή όποια εις πολλάς περιπτώσεις έχει προκαλέσει και τήν άγανάκτησιν έπιβατων.

AI PROSΛΗΨΕΙΣ EIS TO NAT

Εις τό άμεσως προηγούμενον τεύχος ειχόμεν ζητήσει — μετά τήν σχετικήν άποφάσιν τού Δ.Σ. τού NAT ότι εις τό προσληφθησόμενον πρωτινώς θά έπροτιμούντο οι οικείοι ναυτικών εις περιπτώσεις ίσων πρόσων — νά παρατάσθην αι σχετικά προθεσμία και νά δοθή εύρεια δημοσίευτης εις διλά τά ναυτιλιακά έντυπα και τάς συνδικαλ-

στικάς έκδόσεις τών ναυτεργατικών όργανώσεων ώστε νά πληροφορηθούν τό γεγονός ότι θά γίνουν προσλήψεις προσωπικού τόσον εις τό NAT όσον και εις τόν Οίκον Ναύτου όσον τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί. Μέχρι τής στιγμής πού γράφονται αι γραμμαί αύτα — ολίγον πρό τής κυκλοφορίας τόν «Ναυτικών Χρονικών» δέν είχε παρασχεθή καμμία πληροφορία περί παρατάσεως τών προθεσμιών.

Πρέπει νά ύπογραμμισθή και νά τό άντιληφθούν οί πάντες ότι έν δέν γίνη ή ύποδειχθείσα διδακτικά θά δικαιούμεθα νά πιστεύωμεν και ήμεις άλλα και ή εύρυτέρα ναυτική κοινή γνώμη ότι αι προσλήψεις αύταί γίνονται μόνον και μόνον διά νά καλυφθούν πολιτικά σκοπιμότητες — πράγμα καθ' ήμάς άπαράδεκτον διότι πρόκειται διά τά 'Ιδρυματα πού έξηπηρετούν τούς ναυτικούς και δχι πολιτικά σκοπιμότητας. Προειδοποιούμε δέ ότι θά παρακολουθήσωμε έπισταμένως δλην άπτην τήν ύποθεσιν και θά επανέλθωμε.

MEPIKOI APIOMOI

'Από τό 'Ινστιτούτον Ναυτιλίας τής Βρεμης, έδοθή εις τήν δημοσίευτη πλήρης πίνακας τής συνθέσεως τής Παγκοσμίου Ναυτιλίας ώς ούτος ύφιστατο τήν 1ην Ιανουαρίου 1981.

'Εκ τών δοθέντων στοιχείων ό γιγαντιαίος αύτός παγκόσμιος 'Έμπορικός στόλος συνίσταται έκ 33.826 πλοίων συνολικής χωρητικότητος 656.272.066 τόννων d.w.

Την πρώτην θέσιν κατέχει η Λιβερία με 2.225 σκάφη χωρητικότητος 145.257.589 τόννων d.w. Τήν δευτέραν θέσιν κατέχει η Χώρα με 65.463.286 τόννους d.w.

'Εκ τού πίνακος τούτου ή χώρα μας έρχεται δευτέρα έπισης ώς πρός τό άριθμον τών σκαφών 3.163 πλοία. 'Ακολουθούν ή 'Ιαπωνία, ή Βρεταννία, ή Παναμάς, ή Σοβ. 'Ένωσις ώς πρός τό άριθμον σκαφών ένων ή χωρητικότης διαμορφώνεται άλλεως.

Άυτά ώς πρός τό σύνολον. Εις δι οι άφορά τόν στόλον δεξαμενοπλοίων και πάλιν τήν πρώτην θέσιν κατέχει η Λιβερία με 98.853.653 τόννους d.w. 'Ακολουθούν ή 'Ιαπωνία, ή Μ. Βρεταννία, ή Νορβηγία, ή 'Ελλάδας, αι ΗΠΑ, ή Γαλλία και ή Παναμάς. Ως πρός τόν άριθμον τών δεξαμενοπλοίων τά πρωτεία άνηκουν εις τήν 'Ιαπωνίαν, 1.572 σκάφη, άκολουθει ή Σοβ. 'Ένωσις 1.572, ή Μ. Βρεταννία 509, ή 'Ελλάς 400, αι ΗΠΑ 332.

KAI PΑLIN TA ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Κατά τάς άρχας τού τρέχοντος έτους τό σύνολον τού Παγκοσμίου στόλου δεξαμενοπλοίων άνήρχετο εις 3.368 μονάδας (άνω τών 10.000 τον. γκρός) συνολικής χωρητικότητος 326,9 έκατομ. τόννων. Εις τούς άριθμούς τούτους περιλαμβάνονται άπαντα τά δεξαμενοπλοία δάνω τών 10.000 τόννων, και έκεινα άτινα άπασχολούνται ώς πλωταί άποθηκαί άργον ή σιτηρών διά περιόδους μέχρις έξ μηνών. 'Ο καθαρός στόλος δεξαμενοπλοίων άριθμει 3.197 σκάφη, χωρητικότητος 311,2 έκατομ. τόννων γκρός. Αι έγγεγραμμένα εις τούς καταλόγους παραγγελίαι άναφέρονται εις 355 πλοία 18,3 έκτομ. τόν. γκρός, έκ τών όποιων 53 σκάφη 2,4 έκατομ. τόννων παρηγγελθησαν κατά τό δευτέρον έξαμηνον τού 1980. 'Η κατηγορία τών πολλαπλών (0/0, O.B.O. κλπ.) άντιπροσωπεύει 406 σκάφη 46,8 έκατομ. τόννων γκρός. Αι παρεγγελίαι σκαφών τής τοιαύτης κατηγορίας έμφανιζεται κατά τό άνωτέρω έξαμηνον τού 1980 με 13 σκάφη 3,3, έκατομ. τόννων. 'Οσον άφορά εις τά ύγραεριοφόρα, τό παγκόσμιον σύνολον τους άνήρχετο τήν 1ην 'Ιανουαρίου παρελθόντος έτους εις 56 μονάδας συνολικής μεταφορικής ικανότητος 5,3 έκατομ. κυβικών μέτρων.

Αι ύπο παραγγελίαι μονάδες άνερχονται εις 16 σκάφη 706 χιλιάδων κυβ. μέτρων.

"Οσον άφορά τήν κατανομήν τού στόλου

SUPPLIES in KUWAIT

PROVISIONS — CABIN — DECK — ENGINE — BONDED
FRIEND SHIPCHANDLERS & GOODS CLEARANCE EST.

P.O.Box 22104
KUWAIT — ARABIAN GULF

TEL: 444083-444174
TLX: 2929 BAMBO
CABLES: CROCODILE

AGENTS IN GREECE: ATPAC Maritime Agencies Inc.
144 Kolokotroni Str., P.O.Box 24, PIRAEUS
Tel: 4531102, 4531104. Telex: 21 2859

τούτου κατά σημαίας, ή Λιβερία κατέχει τά πρωτεία, ακόλουθούσης της Ιαπωνίας.

"Οσον αφορά εις τάς παραδόσεις νεοναυπηγθέντω προβλέπονται 189 σκάφη 10,1 έκατομ. τόννων έντος τού τρέχοντος έτους, 123 σκάφη 8 έκατομ. τόννων διά τό 1982, 33 σκάφη 1,8 έκατομ. τόννων διά τό 1983, 8 σκάφη 334 χιλιάδ. τόννων διά τό 1984 καί τέλος 2 σκάφη 102.000 τόννων διά τό 1985.

ΑΥΤΟ ΤΟ «ΣΑΛΕΜ» Ο ΕΓΚΕΦΑΛΟΣ

Συνελήφθη εἰς Ρόττερνταμ, κατόπιν σήματος της Σκότλαντ Γουάρτ. ο «Ολλανδός» έπιχειρηματίας "Αντον Ράιντελ, δοστής ύποτιθετού διτί ύπτηρεν ό γεννητή της αύτοβυθίσεως του υπερδεξαιμενοπλοίου «Σάλεμ». Ή κατάθεσις του Ράιντελ δέν έπειτρεψε τόν καθορισμόν εάν ούτος έπήρεν ό επί κεφαλής της έγκληματικής σπείρας ήτις έσχεδιασε τό ναυάγιον, πάντως ή Σκότλαντ Γουάρτ έπιμενει διτί ό Ολλανδός έπιχειρηματίας ήτο ό έγκεφαλος της ναυταπάτης.

"Η ιστορία του «Σάλεμ» είναι τόσον γνωστή ώστε περιτεύει νά έπανελθωμεν είς λεπτομερείας. Έλληνες, άτυχως, καί οι πρωταγωνιστοί είς την καταβύθισιν.

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΗΝΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Μεταξύ του Λόδδ-Ρέτζιστερ όφ Σίππιγκ και του Έλληνικού Νηογνώμονος, ύπεγρά-

φη τήν 17 Απριλίου συμφωνία, προβλέπουσα τήν άμοιβαίν συνεργασίαν καί τήν διευκόλυνσιν τής διπλής ταξινομήσεως. Ειδικώτερον ή συμφωνία ήτις έπισημοποιεί μίαν κατάστασιν έφαρμοζομένην ήδη είς τήν πράξην, δεδομένου διτί άπό έτών ήδη ό έλληνικός νηογνώμων έφαρμόζει τούς κανονισμούς του Λόδδ-Ρέτζιστερ προβλέπει διτί έκαστος τών δύο νηογνώμονων δύναται νά χρησιμοποιεί τάς ύπηρεσίας τούς έτέρους είς τάς περιοχάς είς τάς όποιας ούτος δέν έπιπροσωπεῖται. Προβλέπει έξι διλλους διτί έπιτρέπεται είς τούς έφοπλιστάς νά έγγραφουν τά πλοία των καί είς τούς δύο άνωτέρω νηογνώμονας.

ΠΡΟΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΙΝ

Δέν γνωρίζομεν τήν προέλευσιν ούτε τούς σκοπούς, πού έπιδωκει αύτή ή έκδοσιος τού φυλλαδίου άπό τόν ως «Πανελλήνιον» έμφανιζόμενον «Σύλλογον Γυναικών και Οικογενειών Ναυτικών». Πάντως προσέχομεν τό περιεχόμενον τών φυλλαδίων καί έφιστωμεν τήν προσοχήν κάθε με την Ναυτιλίαν ένδιαφρομένους έπι τών γραφομένων τους.

Δέν άποκλείται νά έχη παρεισφύση ή σκοπιμότης της «πολιτικής», άλλ' ίσωαδηποτε τά γραφόμενα είς τό φυλλαδίον άς άπασχολήσουν τήν προσοχήν καί τών όπωδηποτε περί τήν Ναυτιλίαν έπαγγελματικώς κινουμένων.

Δέν βλάπτει ή ένημέρωσις.

Η ναυλαγορά

Κατά μίαν περίοδον τήν όποιαν οι Ρώσοι έχουν άναγκην είσαγωγής σημαντικών ποσοτήτων δημητριακών, λόγω της κακής συγκομιδής έπι δύο συνεχή έτη, ή κάμψις τών ναυλών τών μπάλκ κάρριερος άποδεικνύει κατά πόσον ή αγόρα έξαρταί άπό τήν παγκομιδίας πού έγκειν ζήτησον τού γαιάνθρακος καί τήν χρονιάν συμφόρησαν είς τούς λιμένας της άνατολικής άκτης τών Ήνωμένων Πολιτειών. Λαμβάνοντες ύπ' δψιν τόν μεγάλον άριθμόν νεοτεύκτων πού πρόκειται νά παραδοθούν έντος τών προσεχών μηνών, φαίνεται νά έπαρχη σοβαρός κίνδυνος μιᾶς νέας έποχής πληθωρισμού χωρητικότητος. Αι παγκόσμιοι μεταφοραί θά πρέπει νά σημειώσουν τεραστίων αύξησην διά νά άπορροφήσουν δλήν άπτην τήν χωρητικότητα καί νά συγκρατήσουν τούς ναύλους, οί άποιοι, έν πάση περιπτώση, θά ένεφανίζαν μίαν πτώσιν είς περίπτωσιν καλής έσοδείας της Ρωσίας.

Βραχυπρόθεσμας, ή κάμψις τών τελευταίων έβδομαδών δύναται νά άντιστραφή είς περιπτώσιν λήξεως τής άπεργίας τών άμερικανών άνθρακωρύχων καί τήν δημιουργίαν νέας συμφορήσεως είς τούς λιμένας τής περιοχής τού Χάμπτον Ρόδ.

Έν τώ μεταξύ, οί πλοιοκτήται έλπιζουν είς μιᾶς ηγεμόνων διακίνησην φορτίων δημητριακών, κατόπιν τής άνακοινώσεως τού άμερικανικού ύπουργειου Γεωργίας διτί αί έξαγωγαί θά άνερθούν πως περί τά τέλη Μαΐου. Άλλα καί μία τοιαύτη έξελιξης δέν πρόκειται νά προσδώση σοβαράς άνατιμπτικάς τάσεις είς τούς ναύλους, έφ' δσον ή άπεργία τών άνθρακωρύχων συνεχίζεται.

Η Αργεντινή συνεχίζει νά τροφοδοτή τήν Ρωσίαν μέ δημητριακά, παρά τήν δρσιν τού άμερικανικού «έμπαργκο». Από τά μέσα Απριλίου καί έντεύθεν οι σοβιετικοί ήγόρασαν άπό τήν χώραν αύτήν 1.45 έκατομ. τον. ζωτροφών, άναβιβάζοντες τό σύνολον τών άγορών τών άπό τήν συγκομιδήν τού 1980-81 είς 8,5 έκατομ. τον. Φαινέται διτί οι Ρώσοι δέν βιάζονται νά έπιστρεψουν είς τήν άμερικανήν άγοράν καί οι άμερικανοί έξαγωγείς άποδύονται είς έκστρατείαν πωλήσεων πρός δλας κατευθύνσεις, δψως τήν Κίναν, τήν Βραζιλίαν, τήν Άλγεριαν, τό Μαρόκον καί τήν Χιλήν. Εις τάς περιοχάς αύτάς, δμως, άν-

Τό Σχόλιον τού 15θημέρου

"Οταν οι Έλληνες πλοιοκτήται, φεύγοντες τόν κίνδυνον τού άφανισμού ύπό τά έθνικά χρώματα, έσωζοντα καταφεύγοντες ύπό τάς ένας σημαίας, ή κολούθουν προφανώς τήν παλαιάν τακτικήν, ήτις διδάσκει διτί ή ματαία άντιστασις δόγματος πρό τήν καταστροφήν. Τακτική άληθως παλαιοτάτη, άφού καί πρό 2.500 έτών ο σοφός Σοφοκλῆς συνεβούλευε: «όρας παρά ρειθροίσι χειμάρροις δσα δένδρων ύπεικει κλωνάς, ώς έκσωζεται, τά δ' άντιτείνοντα αύτόπρεμν' άπόλλυται».

Σήμερον τό μωσικόν κατέστη έπι τοσούτον κοινόν, ώστε είς τάς διεθνείς διασκέψεις νά μή συζητούνται πλέον αι «σημαία ευκολίασι» άλλα τά «ύποσυντήρητα πλοία». Μολονότι δέ ή άλλαγή τακτικής ένθυμιζει τήν ευγλωττον λαϊκήν παρομίαν, καθ' ήν «δσα δέν φτάνει ή άλεπού τά κάνει κρεμαστάρια», ούδεις δύναται νά έχη άντιρρησιν περί τών μέτρων έναντι τών κακών πλοιών. Διότι δέν άπειλούν μόνον τούς τρίτους, άλλ' άπειλούν κυρίως τούς έπ' αύτών μοχθύντας.

«Έάν δέ καί άθλη τις» έγραφεν ο Απόστολος Παύλος «ού στεφανούται έάν μή νομίμως άθλήση». «Ας άγωνίζονται λοιπόν νομίμως οι άποδυόμενοι είς τόν άγωνα τής θαλάσσης, τηρούντες τούς κανόνας τού παχνιδίου. Καί πρό παντός μή λημονούντες διτί τρία πράγματα είς τήν ζωήν μας είναι πάντοτε περισσότερα τών θώσων νομίζομεν: αι ύποχρεώσεις, τά σφάλματα καί οι έχθροι μας.

«Ἐν τώ μεταξύ ή Μόσχα ήγόρασεν διά τό 1981 άπό τήν Αργεντινήν, κατά τήν διάκειαν τού έμπαργκο άπό τάς Ήνωμένας Πολιτείας, δέκα έκατομ. τον. δημητριακών, τό τρίτον τών έκ τού έξωτερικού άναγκων της.

«Η «Γκάλφ», ή γνωστή έταιρια πετρελαίων, θά συμμετάσχη είς τήν κατανομήν καί τήν φόρτωσιν γαιανθράκων είς τάς Ήνωμένας Πολιτείας. Κατέχει ήδη γαιανθρακωρυχεία μέ έν δισεκ. τον. γαιανθράκα.

Τήν συνεργασίαν μέ τήν Κίναν προσφέρει ή Ιαπωνία είς τάς μεταξύ των μεταφοράς έπιβατών καί φορτίων. Τά 50/50 προσφέρονται. «Η Κίνα ζητά τά περισσότερα, δεδομένου διτί ή κίνησίς της είναι μεγαλυτέρα.

Τό Αμερικανικόν Υπουργείον Γεωργίας προβλέπει παγκόσμιον παραγωγήν δημητριακών είς 1.640.000 έκατομ. τον. κατά τό 1981-82, κατά 5% περισσότερον έναντι τού 1980-81 καί 6,5% έναντι τού 1979-80.

«Αφθονος παραγωγή σίτου προβλέπεται είς τάς Ήνωμένας Πολιτείας, τήν Ρωσίαν καί τόν Καναδάν. Ή παγκόσμιος παραγωγή θά φθάση τά 463 έκατομ. τον. έναντι 439 τού 80-81 καί 422 τού 1979-80. Ρεκόρ διά τάς Ήνωμένας Πολιτείας καί τήν Ρωσίαν, τήν Κίναν, τάς Ινδίας καί τόν Καναδάν. Τής δυτ. Εύρωπης καί τής Ανατολικής θά είναι ολιγώτερα έναντι τού ρεκόρ τού 1980-81.

Γενικώς τά δημητριακά θά παραχθούν είς 777 έκατομ. τον. έναντι 725 έκατομ. τον. τού 1980-81 καί 740 έκατομ. τον. τού 1979-80.

Οι Αμερικανοί προβλέπουν διτί ή Ρωσική παραγωγή δημητριακών θά φθάση τό 1981 τά 210 έκατομ. τον. έναντι τών 189,2 έκατομ. τον. τού 1980 καί τό ρεκόρ 237,2 έκατομ. τού 1978.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

2ος ΟΡΟΦΟΣ ΓΡΑΦΕΙΩΝ
Α' Ακτή Μιαούλη 23, Πειραιεύς
Διανωθεν Τραπέζης «NOVA SCOTIA»
380 τμ, Διαμπερής, 15μ. πρόσωψις

Τηλ.: 4128234 (12.00 - 18.00)

Κατά τόν πίνακα τών παραγγελιών είς τά Ιαπωνικά ναυπηγεία προέχουσαν θέσιν καταλαμβάνουν τά μπάλκ κάρρερς. Εις 157 σκάφη, 3,8 έκατομ. τον. γκρός άνηλθον τά παραγγελθέντα. Τάνκερς 61, χωρητικότητος 1,9 έκατομ. τον. καὶ πλοία φορτηγά γραμμῆς 38, χωρητικότητος 278.000 τον. γκρός.

Αἱ παραγγελίαι τοῦ Χόγκ Κόγκ προέχουν. Τά 31,5% άντιπροσωπεύουν. Τών Έλλήνων τά 15,7%. Η Κίνα τά 8,6%.

Φρήντομ τοῦ 70 έπωλήθη άντι 6 έκατομ. δολ. Διά τά νεότευκτα MARK II Φρήντομ ή τιμή, μέ παράδοσιν 83/84, άναφέρεται εἰς 4 δι-σεκατ. γένεν.

Τά μικτά σκάφη ήρχισαν νά θεωροῦνται τά περισσότερον έχοντα μέλλον. Έχουν παραγγελθή 2,75 έκατομ. τον. d.w. μέχρι χωρητικότητος 80.000 τον. d.w. Τά περισσότερα μεταξύ 70-80.000 τον. Τό πλεονέκτημα διά τά σκάφη αύτά έγκειται διτί δύνανται νά μεταφέρουν γαιάνθρακα εἰς τήν Ιαπωνίαν καὶ έκειθεν Ίνδονησιακόν πετρέλαιον. Καὶ έπειδή εἰς πολλά μέρη τού κόσμου δέν ήμπορούν νά δέχωνται πλοία άνω τών 80 χιλ. τον., τά σκάφη αύτά είναι περισσότερον εύελικτα παρά τά μεγαλύτερα, έφόσον μάλιστα δύνανται νά μεταφέρουν γαιάνθρακα καὶ πετρέλαιον.

Εἰς τήν διάσκεψιν τοῦ ΟΠΕΚ εἰς τήν Γε-

νεύην δέν συνεζητήθη ζήτημα αύξησεως τών τιμών, άλλα ἡ πανταχόθεν σημειουμένη τάση μειώσεως τής καταναλώσεως τού πετρελαίου. Συζητεῖται άκομη διτί οἵ ζητούμεναι τιμαί είναι ὑψηλαὶ. Καὶ δέον νά σημειωθή διτί τά άποθέματα εἰς τήν άγοράν είναι μεγάλα. Πρός τήν πτωσιν τών τιμών βαίνομεν, έφόσον παραλλήλως ὁ γαιάνθρακας αναλάβητον ρόλον του εἰς τήν παραγωγήν ένεργειας.

Εἰς τήν Εύρωπην (Κοινή Αγορά) ή πτώσις τής ένεργειας μειωμένη κατά 4,5% τό 1980. Ή είσαγωγή πετρελαίου εἰς τήν Δυτ. Γερμανίαν μειωμένη κατά 20% τό α' τρίμηνον 1981. Τής Δύσεως ἀπό 52 έκατομ. βαρ. ήμερησίως τό 1979, έπεσεν εἰς τά 46-47 βαρ. ήμερησίως τό 1981.

Τό άργον τοννάζ τοῦ παγκοσμίου έμποριού στόλου άνεφέρετο εἰς 424 σκάφη, 9,24 έκατομ. τον. γκρός εἰς τάς άρχας Μαίου, έναντι 432 σκαφών 7,86 έκατομ. τον. γκρός πρό μηνός. Τό τοννάζ αύτό είναι τό υψηλότερον ἀπό τού Ιουλίου τού 1979, ή δέ αὔξησις αύτή όφειλεται ἀποκλειστικῶς εἰς τάνκερς.

Ύπό πίεσιν αἱ τιμαί τών διαλύσεων. Τάνκερς μέ πάτοστροβίλους 29.000 τον. έλαφρού ἐκτοπίσματος, δύναται νά έπιτυχη εἰς τήν Φορμόζαν 134 δολ. τόν τόννον, μέ παράδοσιν Ιούλιον. Φορτηγά, άναλόγως τύπου μεταξύ 100-110 δολ.

Πακιστάν δολ. 160 διά καλά σκάφη έλαφρού ἐκτοπίσματος ὑπέρ τάς 5.000 τον. Διά μικρότερα 150 δολ. τόν τόννον έλαφρού ἐκτοπίσματος. Δύσκολοι οἱ ἀγορασταί.

Η ἐποχή τών μεγάλων τάνκερς παρῆθεν. Θεωροῦνται πλέον ἀντιοκονομικά. Τά 45% τών σκαφών αύτῶν περιττεύουν καὶ τό ποσοστόν αύτό βαίνει αύξανόμενον.

Τά τάνκερς τού μέλλοντος θά μεταφέρουν 200-250.000 τον. φορτίων διά τής διευρυνθεῖσης Διώρυγος τού Σουεζ.

Πρός τήν διάλυσιν πολλά δεξαμενόπλοια. Περιορισμός παρατηρεῖται εἰς τήν κατανάλωσιν πετρελαίου. Καὶ τά έπόμενα ἔτη δέν φαίνονται ἐνθαρρυντικά διά τά μεγάλα, ίδια, τάνκερς. Η διάλυσις είναι ή τελευταία διά πολλά λύσις.

ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΖΕΤΑΙ Η «ΕΛΛΗΝΙΚΗ»

ΣΤΡΟΦΗ ΠΡΟΣ ΤΑ ΠΛΟΙΑ—ΚΟΝΤΑΙΝΕΡΣ

Εἰς τά πλαίσια τού ἐν ἔξελίξει προγράμματος ἐκσυγχρονισμοῦ, πρός τόν σκοπόν αύξησεως τής παρούσης μεταφορικῆς τῆς ικανότητος, προκειμένου νά καλύψῃ τάς τεχνολογικάς ἀνάγκας τού ἐμπορίου, ή A.E. Άτμοπλοϊκῶν Γραμμῶν «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ», ἀπεφάσισε τήν μετασκευήν τεσσάρων πλοίων τῆς εἰς πλήρως κυψελοειδῆ κονταμερόπλοιο.

Τά πλοία τά ὄποια θά μετασκευασθοῦν είναι τής κλάσεως PRIDE, ναυπηγθέντα εἰς Φινλανδίαν τό 1972. Διά τής ἀντικαταστάσεως τού μεσαίου τμήματος τού σκάφους μέ ἔνα κυψελωτόν τμῆμα μῆκους 106 μέτρων, τά πλοία θά ἀποκτήσουν χωρητικότητα 1203 TEUS, συμπεριλαμβανομένων καὶ CONTAINERS-Ψυγείων. Έπισης θά διαθέτουν τά πλέον σύγχρονα συστήματα φορτεκφορτώσεως καὶ στοιβασίας CONTAINERS καὶ ταχύτητα μέχρι 19 κόμβων.

Η μετασκευή θά ἀναληφθῇ ἀπό τά Nauplios CANTIERI NAVALI RIUNITI S.P.A., τῆς Γενεύης, τά ὄποια μόλις ἔλαβαν σχετικήν κυβερνητικήν ἔγκρισιν ἀπό τόν κ. MAZZA. Γενικόν Διευθυντήν τού Υπουργείου Έξωτερικοῦ Έμπορίου. Θά ἔκτελεσθῇ δε εἰς ἐγκαταστάσεις τού Παλέρμο ή ἐνός τῶν λοιπῶν τριών Ναυπηγείων τῆς CNR. Τά πλοία θά παραδοθοῦν μεταξύ 4 Φεβρουαρίου καὶ Αὔγουστου 1982.

Οσον ἀφορᾶ τήν μελλοντικήν ἐκμετάλλευσιν τῶν Πλοίων τούτων, διά τά τρία σχεδιάζεται ή ἀπασχόλησης των εἰς τήν Γραμμήν Ήνωμένου Βασιλείου/Εύρωπης - Αραβικοῦ Κόλπου, διά δέ τό τέταρτον εἰς τήν Γραμμήν ΗΠΑ - Αραβικοῦ Κόλπου. Η Έταιρία μελετᾷ ἐπίσης τό ἐνδεχόμενον παρομοίας μετασκευῆς καὶ τῶν λοιπῶν δύο ἀπό τῶν ἔξη πλοίων τῆς κλάσεως «FRIDE». Έπιπροσθέτως τρία πλοία μεταφορικῆς ικανότητος 450 TEUS ἔκαστον, νά ναυπηγοῦνται ηδη εἰς Σιγγαπούρην.

Η A.E. Άτμοπλοϊκῶν Γραμμῶν «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ» διαχειρίζεται 42 πλοία, εἰς τά ὄποια περιλαμβάνονται κυψελοειδῆ κονταμερόπλοια, πλοία τύπου RO/RO πλοία μικτά (Συμβατικά/CONTAINERS) καὶ μεγάλα καὶ μικρά συμβατικά φορτηγά, τά ὄποια καλύπτουν Τακτικάς Γραμμῆς ἀπό τῶν λιμένων τῶν Ανατολικῶν Ακτῶν τῶν H.P.A. καὶ τού Κόλπου τού Ήνωμένου Βασιλείου καὶ Εύρωπης, ώς καὶ τῆς Δυτικῆς Μεσογείου πρός Μέσην Ανατολήν, Ίνδικην Χερσόνησον καὶ Ανατολικήν καὶ Νότιον Αφρικήν.

Μόλις προσφάτως ή «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ» ἀνεκοίνωσε τήν ἐπέκτασιν τῶν πλήρως κονταμεροποιημένων Γραμμῶν τῆς πρός Ίνδιαν καὶ Πακιστάν.

Η συνχρήτης τῶν προσεγγίσεων εἰς τήν πράξιν θά διπλασιασθῇ μετά τήν καθιέρωσιν ἀπό τῶν ἀρχῶν Ιονίων συμπληρωματικῆς τακτικῆς γραμμῆς μεταξύ τῶν λιμένων Σάρζα τῶν Ήνωμένων Αραβικῶν Εμπράτων, Βομβάνης καὶ Καράτσι.

Η «ΕΛΛΗΝΙΚΗ» διαπραγματεύεται ἐπίσης τήν περαιτέρω μετασκευήν τῆς κονταμερόπλοια συμβατικῶν πλοίων τῆς ώς καὶ τήν άγοράν καὶ ἀλλων κονταμεροπλοίων.

Η συνεχής αὐτή ἀνάπτυξις τῆς χωρητικότητος τῆς εἰς πλοία μεταφορᾶς CONTAINERS ἀποτελεῖ μάλις ἀκόμη ἐνδειξιν τῆς προσηλώσεως τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ» εἰς τόν τύπον αὐτόν μεταφορᾶς φορτίων.

ΝΕΑ ΓΡΑΜΜΗ ΠΕΡΣΙΚΟΥ ΚΟΛΠΟΥ—ΙΝΔΙΑΣ—ΠΑΚΙΣΤΑΝ

Από τόν προσεχῆ Ιούνιον ή A.E. Άτμοπλοϊκῶν Γραμμῶν «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ» ἐγκαινίαζει τακτικήν γραμμῆς μεταξύ τῶν λιμένων Σάρζα τῶν Ήνωμένων Αραβικῶν Εμπράτων, Βομβάνης καὶ Καράτσι, τήν ὄποιαν θά ἔχηται τό σύγχρονον κονταμερόπλοιον «REGULUS», μεταφορικῆς ικανότητος 300 TEUS. Μέ τήν νέαν αὐτήν τακτικήν γραμμήν, διαρκείας κυκλικοῦ ταξειδίου 11 ημερών, θά ὑπάρχῃ δυνατότης μεταφορᾶς CONTAINERS τῶν 20 καὶ 40 ποδῶν ἀπό τοὺς λιμένας H.P.A. - Βρετανίας - Εύρωπης - Μεσογείου εἰς τούς όποιους προσεγγίζουν τά πλοία τῶν κυρίων τακτικῶν γραμμῶν τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ» πρός Βομβάνη - Καράτσι καὶ ἀντιστρόφως.

Ἐξ ἀλλοῦ, ή νέα τακτική γραμμή τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ» θά συντελέσῃ εἰς τήν μείωσιν τῆς διάρκειας τῶν κυκλικῶν ταξειδίων τῶν πλοίων τῆς τύπου Ro/Ro, ἀπό H.P.A. πρός Περσικόν Κόλπου, μέ συνέπειαν αἱ ἀναχωρήσεις τῶν ἀπό Πειραιῶς πρός λιμένας Ερυθρᾶς θαλάσσης - Περσικοῦ Κόλπου νά πραγματοποιοῦνται τακτικῶς ἀνά 20ημερον.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:
ΜΠΟΥΡΜΑΓΣΤΕΡ & ΓΟΥΕΤΙΝ ΕΛΛΑΣ Ε.Π.Ε.

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

‘Η ἀλληλογραφία μας

ΟΙ ΕΓΧΡΩΜΟΙ

Κύριε Διευθυντά,

Σχετικά μέ τό δημοσίευμα τῆς 1.4.1981 μέ τίτλο «ΨΙΘΥΡΟΙ» πού ἀναφέρεται στό θέμα τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἔγχρωμων ναυτικῶν σάς γνωρίζω ὅτι:

1. Τό δόλο θέμα παρακολουθεῖται καθημερινά καί μέ ιδιαίτερη προσοχή ἀπό τό Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς. Πολλαπλές είναι οι προσπάθειες πού γίνονται γιά τόν ἐντοπισμό ἐκείνων τῶν ἀλλοδαπῶν πού κατέβαλαν ἀμοιβή γιά τή ναυτολόγησή τους, ὡς τόν παρθοῦν τά ἀνάλογα μέτρα κατά τῶν ὑπευθύνων.

2. Παρά τό γεγονός διτή ή ἔξαρθωση παρόμοιων κυκλωμάτων παρουσιάζει ιδιαίτερες δυσκολίες — μιά καί τά θύματα κατά κανόνα σιωπούν — είναι ἐνδεικτικό τῶν προσπαθειῶν τού Υ.Ε.Ν. τό γεγονός, διτή μόνο στό α' τετράμηνο τού '81, ἔχουν παραπεμφεῖ στόν Εἰσαγγελέα 6 περιπτώσεις ἐκμεταλλεύσεως ἔγχρωμων ναυτικῶν.

Μέ τιμή
ΙΩΑΝΝΗΣ Β. ΦΙΚΙΩΡΗΣ

Πειραιεὺς 21 Μαΐου 1981

TO N.A.T.

Φίλε κ. Διευθυντά

Σέ ἀπάντηση σχολίου μέ τόν τίτλο τό «ΛΙΜΝΑΖΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ» πού δημοσιεύθηκε στό περιοδικό σας τῆς 1.4.81 διορθώθηκε στό φύλλο τῆς 15.4.81 «Η ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ», σάς γνωρίζουμε τά ἔχης:

1. Τό συνάλαγμα πού «παραμένει» στό N.A.T μέ μορφή ἔγγυητικών ἐπιστολῶν σάν «ΠΟΣΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ», κατά τήν 10/4/81 ἀνήρχετο σέ δολ. 1.400.000 καί δχι σέ δολ. 7.500.000 διοργάφεται.

2. Η ἔγγυητική ἐπιστολή τού ποσοῦ ἀσφαλείας καταθέτεται μόνον ὀπαντούντος στό πλοιο πιστοποιητικό μή ὄφειλης γιά τήν διαγραφή του ἐκ τῶν Ἑλληνικῶν νηολογίων καί αὐτό γίνεται γιά τήν διασφάλιση τῶν συμφερόντων τού N.A.T καί τρίτων π.χ. τού Κεφ. Ναυτ. Ἐκπαιδεύσεως μέ ἀνάδρομικότητα δύο ἑταῖρων.

Ἐπειδή τό πιστοποιητικό γιά τήν πώληση τού πλοίου χορηγεῖται ἀπό τήν «Υπηρεσία μας» πρίν ἀκόμη ἀπολυθεῖ τό πλήρωμα καί κλείσει τό ναυτολόγιο πρέπει χονδρικά νά ὑπολογιστούν οι ὄφειλές τού ναυτολογίου καί νά ἔξοφληθοῦν μέ προσωρινό χαρακτήρα (κατάθεση ποσοῦ ἀσφαλείας) γιατί ἡ ἀναμονή ὄριστικής ἐκκαθαρίσεως τού λογισμού τού πλοίου, ἀκόμα καί στό συντομότερο δυνατό διάστημα δέν θά ἔξυπηρετούσε καθόλου τήν ἀγοραπωλησία τού πλοίου.

3. Ο σχετικά μεγάλος ἀριθμός τῶν

πλοίων τῆς κατηγορίας αὐτῆς, σέ συνδυασμό μέ τό ὑψος τού ποσοῦ ἀσφαλείας, πού κυμαίνεται γύρω στής 2.500 λίρες κατά πλοία καί τήν διαδικασία ὄριστικής ἐκκαθαρίσεως τῶν ναυτολογίων, δικαιολογούντες τό ὑψος τού χαρακτηριζομένου σάν «λιμνάζοντος» συναλλάγματος.

4. Ἐξάλλου διευκρινίζεται διτή τό παραπάνω ποσό δέν «εἰσαπράτεται» ἀπό τό N.A.T σύτε παρακρατεῖται διά τάς ἐκ τρέχοντος ναυτολογίου εἰσφοράς, ἀλλά βρίσκεται στής Τράπεζες στούς λογαριασμούς μέν τῶν ἐφοπλιστῶν, στήν διάθεση δύμως τού N.A.T, ἀν χρειαστή.

5. «Ἄς σημειωθεῖ δέ ὅτι, κατά μεγάλο ποσοστό οι ἐκκαθαρίσεις τῶν λογισμῶν τῶν πλοίων γενικά παρουσιάζουν χρεωστικό ὑπόλοιπο, πού πλειστάκις ὑπερκαλύπτει τό ποσό τῆς ἔγγυητικής ἐπιστολῆς.

Κατά τήν γνώμη τῆς Υπηρεσίας μας, τό ποσό αὐτό θά πρέπει νά ἔχει ἡδη συμπεριληφθεῖ στό ναυτιλιακό συνάλλαγμα πού εἰσήχθη στήν χώρα μας καί ἐδραχμοποιήθηκε. «Ἔτος γίνεται ἐνεργό.

6. Ἀπό τά ἀνωτέρω προκύπτει διτή, ἡ κατάθεση ἔγγυητικής ἐπιστολῆς ποσοῦ ἀσφαλείας, είναι ἀπάραπτη προκειμένου νά χορηγθεῖ ἔγκαιρως τό ἀπαιτούμενο πιστοποιητικό μή ὄφειλης καί νά διαγραφεῖ τό πλοίο ἀπό τά Ἑλληνικά Νηολόγια γεγονός πού ἔξυπηρετει τόν ἐνδιαφερόμενο ἐφοπλιστή καί παράλληλα ἔξασφαλίζει τά συμφέροντα τού N.A.T καί τρίτων καί διτή πάντως τό συνάλλαγμα δέν «λιμνάζει» στό N.A.T, ἀλλά στούς λογαριασμούς τῶν ἐφοπλιστῶν στής Τράπεζες.

‘Ο Πρόεδρος ΔΣ/ΝΑΤ
‘Αντιναύαρχος (Λ.Σ.)
ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ Ια(ε.α).

Πειραιεὺς 13 Μαΐου 1981

ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΗΣΙΝ

Κύριε Διευθυντά,

‘Απαντώντας σέ ἐπιστολή τού πράκτορα κ. Α. Καράμαλη, σχετικά μέ τό δεξαμενισμό τού πλοίου «ARETHOUZA», ἡ όποια δημοσιεύτηκε στήν ἔγκριτη ἐπιθεώρησή σας τήν 1η Μαΐου 1981 ἔχουμε τήν τιμή νά σάς γνωρίσουμε τά ἔχης γιά τήν ἀντικειμενική ἐνημέρωση τῶν ἀναγνωτῶν σας:

‘Ο δεξαμενισμός τού «ARETHOUZA» πραγματοποιήθηκε στό χρόνο, πού ἡταν προγραμματισμένος νά διατεθεῖ γιά τό δεξαμενισμό τού πλοίου «VENI» τῆς ιδίας ἐταιρίας, μεταθέτοντας ἔται τή σειρά τού δευτέρου στή σειρά τού πρώτου, μετά ἀπό ὑπεύθυνη δήλωση ἐκπροσώπου τῆς ἐταιρίας.

‘Η μετάθεση αὐτή, δημος δήλωσε ὁ ἐκπρόσωπος τῆς ἐταιρίας, κρίθηκε ἀναγκαία, λό-

γω ἀνειλημμένων ύποχρεώσεων τού «ARETHOUZA».

‘Η ἀποδοχή ἀπό τήν ἀρμόδια ύπηρεσία τού Ο.Π. τῆς ἀλλαγῆς είναι μέσα στό πνεύμα τῶν διατάξεων τού κανονισμού, πού δίδουν αὐτή τήν εὔχερεια γιά τή διευκόλυνση τῶν πλοιοκτητῶν, ἐφ' ὅσον τά ὑπό δεξαμενισμού πλοία είναι τής αὐτῆς ἐταιρίας, προορίζονται γιά τήν ιδία δεξαμενή καί ὁ ζητούμενος χρόνος είναι ὁ αὐτός καί γιά τά δύο πλοία.

‘Οπως γίνεται ἀντιληπτό δέν ύπηρε παράβαση τού κανονισμού ούτε ὁ καταγγέλλων ναυτικός πράκτορας ὑπέβαλε αἴτηση γιά ἀμοιβαία ἀλλαγή τής σειράς δεξαμενησμού τού «ARETHOUZA» διά τού «VENI», καί συνεπώς η διαμαρτυρία του δέν ἔχει νόημα.

Μέ τιμή
‘Ο Γενικός Διευθυντής ἀ.α.
Γ. ΚΛΑΔΑΣ

Πειραιεὺς 15 Μαΐου 1981

ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Πρός τάς ἔργοδοτικάς ἐνώσεις ή ἐνωση πλοιάρχων ἀπέστειλε τήν κάτωθι ἐπιστολήν:

Κύριοι,

Είναι γεγονός πλέον η δυσάρεστος κατάστασις, ητίς ἐπικρατεῖ εἰς τόν τομέα ἀνευρέσεως ἔργασις.

Γραφεία ἀμφιβόλου ύποστάσεως καί ἰκανότητος φροντίζουν γιά τήν ἀνεύρεσιν ἔργασιας εἰς Πλοιάρχους πάσης τάξεως, ἀδιαφορούντες ἔνιστε διά τήν ικανότητα αὐτῶν, ἐφ' ὅσον τό μόνον πού τούς ἔνδιαφέρει είναι η ἔξασφαλίσις τής προμηθείας των.

Στήν προσπάθεια μας ἀφ' ἐνός νά καταργήσουμε τήν ἐκμετάλλευσιν αὐτήν, καί ἀφ' ἐτέρου νά ἔξασφαλίσωμεν, δούσον είναι δυνατόν, περισσότερον ικανούς ἀξιωματικούς διά τήν ἐπάνδρων τῶν πλοίων σας, παρακαλούμενος νά μάς βοηθήσετε καί ἐσείς ζητώντας Πλοιάρχους πάσης τάξεως ἀπό τήν «Ενωσίν μας καί μόνον».

Πρός τόν σκοπόν αὐτόν η νέα Διοίκησις τής Π.Ε.Π.Ε.Ν. ἐδημιούργησεν ἀιδιάτερον τμήμα ναυτολογίας ύπο τήν ἔμμεσον ἐποπτείαν τού Β'. Γεν. Γραμματέως κ. Θωμᾶ Μανωλάκου, εἰς τόν όποιον καί μόνον δέν νά ἀπευθύνεσθε είτε τηλεφωνικώς, είτε διά ΤΕΛΕΧ.

Εὐεπιστούντες διτή θά μάς βοηθήσετε εἰς τήν προσπάθειάν μας αὐτήν.

Διατελούμεν,

‘Ο Πρόεδρος
ΕΛΕΥΘ. ΚΑΠΝΙΣΗΣ
‘Ο Γεν. Γραμματέως Α
ΝΙΚ. ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ
‘Ο Γεν. Γραμματέως Β.
ΘΩΜΑΣ ΜΑΝΩΛΑΚΟΣ

Πειραιεὺς 14 Μαΐου 1981

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Σχετικά μέ τή δημοσίευση ἐπιστολῆς τού Πλοιάρχου Π. Παπαδιά στό τεύχος σας τῆς 15ης Μαΐου θά ήθελα νά απαντήσω τά κάτωθι:

Σαφῶς φαίνεται διτή ὁ ἀνωτέρω Πλοιάρχος ἔχει πλήρη ἀγνοία ώρισμένων βασικῶν θεμάτων η πού συγκεκριμένα δέν γνωρίζει αὐτά πού ἔρωτά. Δέν γνωρίζει δηλαδή τής συνδικαλιστικές ἐνέργειες τού σωματείου του.

Δέν γνωρίζει διτή, ἡδη, τό N.A.T. κατόπιν τῶν ἐνεργειῶν τῆς Ένωσεώς μας καί μόνον, βαίνει πρός όριστική ρύθμιση τού συνταξιοδοτικού προβλήματος μέ βάση τό 80% τού μισθού τού Πλοιάρχου καί ἡδη τό θέμα ἔσυζητηθή καί εἰς τήν συνεδρίαση τού N.A.T. τῆς 13ης Μαΐου.

FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

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

Shipagents & Brokers

VIAMONTE 965 2nd Floor, 1053 BUENOS AIRES
TELEX: 17158 STAR AR
CABLES: FAROSHIP BUENOS AIRES
RHONES: 3926194 - 3922604
A.O.H.: 7829496- 844057

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

"Οσον ἀφορᾷ τὸ δεύτερο ἐρώτημά του, μαντεύω ὅτι κάτι θέλει νά πεῖ, ἀλλά ἀπό τό γραφόμενό του φαίνεται ὅτι δέν τό κατώρθωσε.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, δῆμος καὶ αὐτός ἔχει δικαίωμα νάντησθαι ὅποιος ναυτικὸς θέλει καὶ νά τὸν ἀπόζημεινει, ἀλλο τόσο ἐκ τοῦ νόμου (καὶ αὐτὸς ἐπρεπε νά τὸ ἔχει διδαχθεῖ) καὶ ὁ ἐργοδότης του ἔχει δικαίωμα νά τὸν ἀπολύσει διταν τοῦ κάνει καὶ νά τὸν ἀπόζημιώσει.

“Ας λάβει ύπ’ οὐρανού του ὁ κ. συνάδελφος ὅτι ή ἀποζημίωση τοῦ Πλοιάρχου εἰς πᾶσαν περίπτωσην εἶναι ἐπίτευγμα τῆς συνδικαλιστικῆς του ὄργανωσεως.

Τελειώνοντας θά ήθελα νά τόν πληροφορήσω δτί δέν είναι άνάγκη νά άναζητεί πληροφορίες μέσω διαφόρων έντυπων. Έάν επιθυμεί μπορεί νά έχει άμεση άπαντηση διά όπευθειάς επιστολής ή μέσω τού περιοδικού της Ένωσεώς μας που παρά τήν πληθώρα της Ολης, δίνει πάντα προτεραιότητα στις επιστολές τών πλοιάρχων.

Εύχαριστῷ διά τὴν φιλοξενία.

*Μετά τιμῆς
‘Ο Πρόεδρος
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΚΑΠΝΙΣΗΣ*

ΤΟ ΔΙΚΑΙΟΝ ΑΙΤΗΜΑ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ

Κύριε Διευθυντά

Σάς εύχαριστουμεθερμώς δλοι έμεις οι ένδιαφερόμενοι συνταξιούχοι πλοίαρχοι, μηχανικοί και άξιωματικοί του Ε.Ν. διά το εύστοχο και καίριο σχόλιο σας, περί φορολογικής μεταχειρίσεως, στην προηγουμένη (15/5) έκδοσιν σας στά αγαπητά "Ναυτικά Χρονικά" και στό όποιο πολύ όρθωδα θέτεται τό έρωτημα (άσφαλως πρός τούς οιουσδποτε άρμοδιους) γιατί ύψισταται ή διαφορετική φορολογική μεταχείρισις μεταξύ δύο κλάδων, έργαζομένων, τών πτταμένων της πολιτικής άεροπροαρίας και τών άξιωματικών του Ε.Ν. (έν ενεργεία και συνταξιούχων) δταν ίσα, δν μή πλειοναίσως (είναι δυνατή και εύκολος ή σύγκρισις), προσφέρουν διά τό Δημόσιο αυμφέρον ή άτυχής στήν κυριολεξία (έν αντίθεσις μέτα τό έντεχνων φαινομεναί και λεγόμεναί έπαγγελματική τάξις τών άξιωματικών του Ε.Ν. Είναι εύλογος ή άπορία σας, τό έρωτημά σας και οι συστάσεις σας κ. Διευθυντά. Φοβούμεθα δώμας πώς δέν θά υπάρξει καμμία ένέργεια καί δέν θά τύχεται υμέις καμιάς άπαντήσεως, δν δεχθώμεν πώς έμμεσα ή τού σχολίου σας θά άναμενατε μια κάποια άπάντησην ένός άρμοδιου

καὶ ὑπευθύνουν. Γιατί ἀτυχῶς, (ἴκ της ἐμπειρίας μας κρίνομεν) οὐδείς θά δώσῃ την ΔΕΟΥΣΑ σημασία καὶ προσοχή στὸ ἐρώτημά σας. Στὸ σημεῖο αὐτὸ κ. διευθυντά, ἐκφράζουμε ἐμεῖς τὴν παράκλησιν μας πρὸς ἔσᾶς νά μᾶς ἐπιτρέψετε, διὰ τῆς ἐπιστολῆς μας αὐτῆς, νά ζητήσουμε ἐμεῖς ή συνταξιούχοι E.N. ἐπωνύμως ἐκ τῶν ἀξιοτίμων "Υπουργῶν" E.N. καὶ Οἰκονομικῶν κ.κ. Φικιώρη, καὶ "Ἐβερτ νά ἔξετάσουν και ἀπαντήσουν εἰς τὸ σοβαρότατο και δί' ήμάς και δικαιωθεν παρά του 'Αρειου Πάγου διά τὴν τάξιν τῶν ιπταμένων πολιτικῆς ἀεροπορίας αίτημα, τῆς διαφορετικῆς φορολογικῆς μεταχειρίσεων τάς διξιματικῶν E.N. ἐν ἐνεργείᾳ καὶ συνταξιούχων (ἔχουν τὰ αὐτὰ ἐκ προσφορᾶς τους δικαιώματα). Θέλουμε νά πιστεύουμε διτὶ συντόμως στούς ἀξιοτίμους κ.κ. "Υπουργούς Φικιώρη και "Ἐβερτ θά ἐκφράσουμε τάς εύχαριστιας και εὐγνωμοσύνης μας διά την ικανοποίησιν του αίτηματος μας, χωρὶς νά ἀναγκασθώμεν νά προσφύγωμε κι' ἐμεῖς δπως οι ιπτάμενοι τῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας εἰς τὸν "Αρειον Πάγον διά την δικαιωσίν μας, δταν πολλαπλάσια δλλων ἀναμφισβήτητα δικαιώματα ἔχουμε, νά τύχουμε αὐτὸν τού περιεγετήματος και τῆς ιδίας με τούς ιπταμένους τῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας φορολογικῆς μεταχειρίσεως.

τες ἐμπνεύσεις ἐνός ἀνθρώπου σχεδόν ἀποτυχημένου ὁ ὅποιος προσπαθεῖ μὲν κάθε τρόπο νά ἀκούγεται τό δνομά του.

Και ἀν δέ βέβαια τό περιουσίον του ἔργο διεκόπη κατόπιν καθιστερημένης παρεμβάσεως τού κράτους, μέσω τῆς δικαστικῆς ἔξουσίας, «διότι ἐδυσφήμιζε τὴν θρησκείαν», μήν περιεμόνει διτὶ καὶ τώρα θά λαβή τόν λόγον ἡ πολιτεία νά διακόψῃ καὶ πάλιν τό ἔργον καὶ ἀντί νά σωπήσῃ η τάξις τῶν ἑφοπλιστῶν, η ή «Ἐνωσίς Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ἀντί νά ρίψη ρόδα θά πρέπει νά δραστηριοποιήθῃ ἐναντίον αὐτού τού κυρίου, που δὲν ἔχει οὔτε σισιον οὔτε iερόν. Καὶ πού δην μη τὶ ἀλλο δέν είναι ο ἐνδεδειγμένος νά κρίνη τά κακῶς κείμενα.

Αφητνισθήσατε, κύριοι, τούς άρμοδίους και κινηθήτε μέ κάθε νόμιμο καί θεμιτό μέσον καί δχι βέβαια μέ ρόδα κατά της ἀδίκου επιθέσεως ἐνός σκανδαλοθήρα, ὃ ὥποις κινεῖται μόνον ἀπό ταπεινή κίνητρα καὶ δχι ὅτι κόπτεται διά τὸν καυτηριασμὸν τῶν κακῶν κιεμένων τῆς κοινωνίας ἡ διά τὴν ἔξυψωσιν τῆς τέχνης καὶ τοῦ θεάτρου.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΤΡΑΒΕΛΑΚΗΣ

Περιοδικός 25/5/1981

AITHMATA

Ἄξιότιμε κύριε Διευθυντά,

Σημ. Συντ.: Οι δύο 'Υπουργοί έχουν τόν λόγον.
Έαν δέν πεισθούν, πρέπει νά κινητοποιηθή η ευ-
ρυτέρα ναυτική μας οικογένεια, δημοσίως
και είς σχετικόν σχόλιον εἰς τό σημερινόν τεύχος.

«Ο ΚΑΚΟΣ ΓΕΙΤΩΝ»
(Δημήτρης Κολλάτος)

Νομίζω ότι ή ιστορία μας δέν θά πρέπει καθόλου νά άκολουθηή είς τήν περίπτωσιν τού κ. Κολλάτου, ό όποιος μέ τό πρόσχημα τού άνεβάσματος ένος έργου είς Αθηναϊκήν Σκηνήν Θεάτρου θα προσπαθήσε νά δυσφήμιση τούς φροπλιστάς διαστρεβλώνων τάς τήν πραγματικότητα, κερδίζοντας αυγχρόνιας έκατομμύρια άπό τήν παράδογη περιέργεια, πού μάς διέπει νά δούμε τις άνοη-

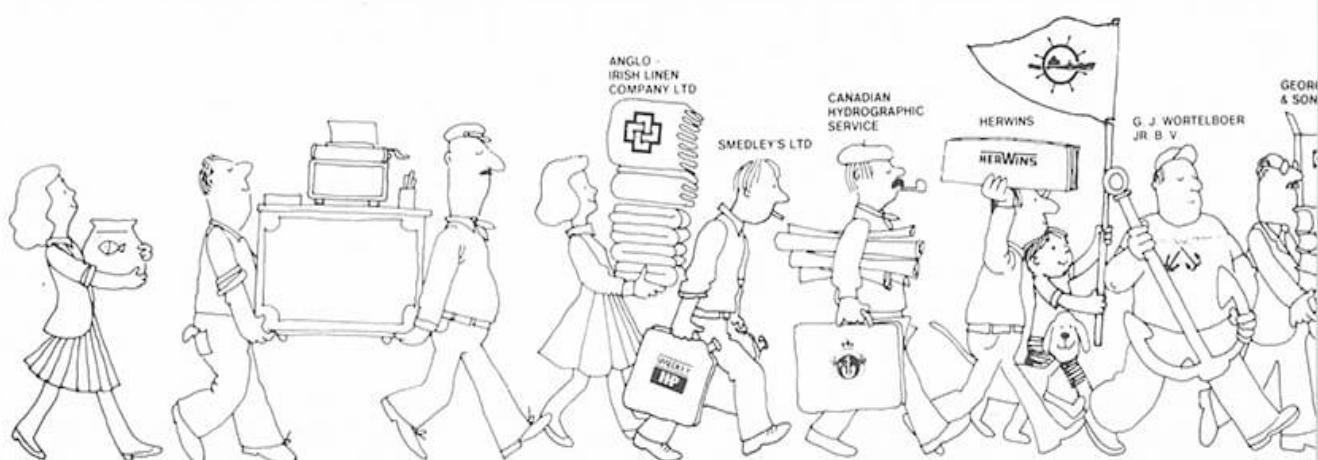
τες ἐμπνεύσεις ἐνός ἀνθρώπου σχεδόν ἀποτυχημένου ὁ ὅποιος προσπαθεῖ μὲν κάθε τρόπο νά ἀκούγεται τό δνομά του.

Kai ἀν βέβαια τό περιστινό του ἔργο διεκόπη κατόπιν καθιστερημένης παρεμβάσεως τοῦ κράτους, μέσην τῆς δικαιοτικῆς ἔδον-

ως του κράτους, μεσω της οικαδικής εξουσίας. «διότι ἐδυσφῆμιζε τὴν θρησκείαν», μήν περιμένομε διτί και τώρα θά λάβῃ τὸν λόγον ἡ πολιτεία νά διακόψῃ και πάλιν τό χρυγον και ἀντί νά σιωπήσῃ η τάξις τῶν ἐφοπλιστῶν, η ή «Ἐνωσις Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ἀντί νά ρίψη ρόδα θά πρέπει νά δραστηριοποιηθῇ ἐναντίον αὐτού τού κυρίου, που δέν ἔχει οὔτε δαιον οὔτε ιερόν. Και πού διν μή τι ἀλλο δέν είναι ὁ ἑνδεδειγμένος νά κρίνη τά κακώς κειμενα.

Αφητνισθήσατε, κύριοι, τούς άρμοδίους και κινηθήτε μέ κάθε νόμιμο καί θεμιτό μέσον καί δχι βέβαια μέ ρόδα κατά της ἀδίκου επιθέσεως ἐνός σκανδαλοθήρα, ὃ ὥποις κινεῖται μόνον ἀπό ταπεινή κίνητρα καὶ δχι ὅτι κόπτεται διά τὸν καυτηριασμὸν τῶν κακῶν κιεμένων τῆς κοινωνίας ἡ διά τὴν ἔξυψωσιν τῆς τέχνης καὶ τοῦ θεάτρου.

ΜΕΤΑΚΟΜΙΣΑΜΕ



ματα τού πλοίου άνα πάσα στιγμή) διά τάς
έργασιμους ώρας της έπομενης μετά τήν
'Αργίαν ήμέρας:

Μετά τιμής
ΑΧΙΛΛΕΥΣ Ε. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ
Πλοιάρχος Α.

'Εν πλώ Δ.Π. 'Αριάνα,
Ντουμπάι 7 Μαΐου 1981

ΕΚΦΡΑΣΗ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΩΝ

Οι τελειόφοιτοι δόκιμοι πλοιάρχοι τής
ΑΔΣΕΝ Χανίων, μετά την έπιτυχη έβαση
της έκπαιδευτικής μας έκδρομής στήν Ία-
λια, νοιώθουμε ύποχρεωμένοι νά έκφρα-
σουμε ένα μεγάλο εύχαριστώ σ' αύτούς που
συντέλεσαν μ' όποιοδήποτε τρόπο στήν έπι-
τυχία αυτής.

Πιό συγκεκριμένα, εύχαριστούμε τόν 'Αρ-
χηγό τού Λιμενικού Σώματος και τήν άρμο-
δια Διεύθυνση τού ΥΕΝ, γιά τήν έγκριση και
τήν οικονομική ένισχυση τής προσπάθειάς
μας.

Θερμά εύχαριστούμε τήν ναυτιλιακή έται-
ρεια «ΕΛΜΕΣ», πού πρόθυμα μάς δέχθηκε
στό πολυτελές πλοίο της ΕΓ/ΕΓΝΑΤΙΑ από
ΠΑΤΡΑ—ΠΡΙΝΤΖΙ ήπια προστροφή και μάς
πρόσφερε τήν εύκαιρια γιά πρακτική έξα-
σκοπή σ' αύτο.

Όπωσδήποτε, ένα μεγάλο εύχαριστώ σ'
φείλουμε πρός τόν κύριο πλοιάρχο και τούς
άξιωματικούς τού παραπάνω πλοίου, πού
με τήν συναδελφικότητα πού μάς δέχθηκαν
και τήν προσωπική φροντίδα και ένδιαφέ-
ρον γιά μάς, έκαναν τήν παραμονή και έξ-
ακηση μας, άληθινά εύχαριστη και ασωτή.

Μέ τέοια άντιμετωπίση από μελλοντι-
κούς έργοδότες και τούς συναδέλφους ναυ-
τικούς, παίρνουμε πολύ κουράγιο γιά ν' ά-
νοιξουμε τά φέρεα μας πρός τούς θαλασσού-
νούς όριζοντες πού όρισαμε σάν δρόμο
πρός τούς στόχους μας και τίς φιλοδοξίες
μας.

Πολλές εύχαριστίες έπισης χρωστούμε
στή ναυτιλιακή έταιρεια λαϊκής βάσεως «Α-
ΝΕΚ» πού όπως πάντα, μάς μεταχειρίζεται
στοργικά, χαρίζοντάς μας πολλές θαλασσι-
νές έμπειριες.

Τέλος, θά θέλαμε νά εύχαριστησουμε τήν
διοίκηση της Σχολής, τόν διευθυντή σπου-
δών μας και όλους αύτούς πού συνέβαλλαν
με τίς προσπάθειες και τήν ήθική ύποστηρι-
ή τους.

"Όλους αύτούς τούς παραπάνω βεβαιώ-
νουμε, πώς, όσο οι όμορφες άναμνήσεις και
έμπειριες αύτού τού ταξιδιού μάς συνοδεύ-

ουν, θά μάς συνοδεύει και ή άναμνηση τής
συμβολής τους.
Χανιά 14 Μαΐου 1981

Γιά τούς τελειόφοιτους δόκιμους πλοιάρ-
χους
'Ο Αρχηγός σχολής Πλοιάρχων
ΑΝΤΩΝΑΚΑΚΗΣ Μ.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Άγαπητά NAYTIKA XRONIKA

Διαβάζοντας εις τά σχόλια τού δεκαπεν-
θημέρου τού τεύχους 15ης Μαρτίου τήν πα-
ρατήρησίν σας περί τού τρόπου μέ τόν ό-
ποιον ΕΠΡΕΠΕ νά άποδοθούν τά χρήματα
και ειδη πρός τούς σεισμοπαθεῖς, κατά τήν
κρίσιν σας βέβαια, λυπήθηκα διά τήν έπιπο-
λαιότητα μέ τήν όποιαν έγγραφη ή παρά-
γραφος αυτή. Βεβαίως έσεις, ως περιοδικόν
έξυπηρετεί «σκοπούς» και ο σκοπός άγιά-
ζει από μέσα... παρά τήν παρομίαν, πλήν δύ-
μας δτάν πρόκειται γιά λόγους -ένεργειες
ΑΝΘΡΩΠΙΑΣ καλόν είναι νά «παραβλέπεται
ο σκοπός».

Δίχως νά γνωρίζω κανέναν από τούς AN-
ΘΡΩΠΟΥΣ αύτούς, ούτε και έργαδομαι στά
πλοία τους, ούτε και άνηκω σε καμία άπό τίς
λεγόμενες φιλανθρωπικές όργανωσεις (τίς
γνωστές), νοιώθω διτι οφείλω νά έκφράσω
δημοσιάση την εύγνωμοτάτην πρός τούς
δύο-τρεις άνθρωπους του έφοπλουμο και
φυσικά άσδόλως πρός τήν Ε.Ε.Ε., διότι είναι
πλέον γνώριμοι φαινόμενον, ένώσεις, όρ-
γανισμοί, σωματεία κ.τ.λ., νά μνημονεύουν
μέ ένα «κόλυβα...». Τώρα θά μού πείτε, τι μέ-
νοιάζει έμενα τί κάνει η καθένας μέ τα λε-
πτά του και οι δλοί μέ τούς σκοπούς τους
και τίς φιλανθρωπίες τους... Στήν πράξιν βέ-
βαια, καμία έπιδρασιν δεν έχει τό διά νοιά-
ζομαι ή δχι, δμως δχει έπιδρασιν ή δική σου
δημοσιευμένην γνώμη ή πρότασης ως περιο-
δικού στόν κλάδο μας και σε διαβάζομεν δ-
λοι οι ναυτικοί, σχεδόν. Καί, κύριε ΚΩΤΑΚΗ,
ο σκοπός διά τόν όποιον τό περιοδικό σας
κόπτεται, έπιδρα δυσμενώς διά έμάς,
διότι καταγόμεθα και κατοικούμε άπό πε-
ριοχές της Έλλας δου πημοιογήσαμεν
τούς στόλους τών περισσότερων σημερινών
μελών τής Ε.Ε.Ε. και έξακολουθώμεν δη-
μοιογύντες παρεταίρω.

"Όταν λοιπόν «φαίνεται» διτι ή Ε.Ε.Ε. είναι
μία φιλανθρωπιστική είτε άνθρωπιστικώς
συμπεριφερόμενη ένωσης πολύ πλουσίων,

είναι φυσικόν έπόμενον νά νομίζεται άπό
τούς μή γνωρίζοντας διτι ο τόπος καταγω-
γής τών πλοιοκτητών αύτων θά είναι «παρά-
δεισος».... Αύτός είναι ο σκοπός κύριε Κωτά-
κη...

"Ελα δμως πού έμεις οι συμπατριώτες
τών πλοιοκτητών «ΜΑΣ» κάτοικοι ένός νη-
σιού συνολικού άπομείναντος πληθυσμού
περί τής δέκα χιλιάδες είμαστε άναγκασμέ-
νοι νά στριμωγνύμαστε μέσα στίς πόλεις
ΑΘΗΝΑ-ΠΕΙΡΑΙΑ κ.τ.λ., έλλειψει σχολείων,
έλλειψει γιατρών-νοσοκομείων, έλλειψει
ρεύματος-τηλεφώνου, συγκοινωνίας και τό-
σα δλλα δευτερεύοντα, πλήν δμως τά δύο
πρωτεύοντα ιατρικήν περιθαλψιν και σχο-
λεία, άν υπήρχαν και ο κόσμος θά έμενε
στόν τόπον του και περισσότερους ναυτι-
κούς θά είχαν διά τά πλοία τους και έάν με-
ριμούσαν ως μερικούς -μερικούς συχνάκις
δημοσιεύμενοι έφοπλιστές, διά τόν τόπον
τους, θά έτυχανον τού καλοσορίσματος έκ
τών συμπατριώτων τους. "Όταν δμως, άντι
για 40 δρανία σχολείου, ή μία σκεπή σχο-
λείου, φτειάχνουν ΜΟΥΣΕΙΑ... ποία πρέπει
νά είναι ή δημοτικότης πρός τούς άνθρω-
πους αύτούς...; από τούς συντοπίτες των;

"Αν οι έφοπλιστές τού τόπου αύτού προ-
σέφερον άπο 1/2 δολλάριο άνα τόνον τών
στόλων των δχι άπλως θά είχαμεν
νοσοκομείον-σχολεία αλλά κάθε τί τό^χ
χρειαζόμενον-άπαραιτητον. "Έπειδη δμως
κανένας δέν πορει νά τούς έπιβάλει νά κά-
νουν κάτι τέτοιο καθότι «άντιδημοκρατικόν»
καλά κάνουν και αύτοί κάτι τά σπαταλούν μέ
τούς πρόδρους τών ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΩΝ... "Ο-
πότε και έσεις κύριε ήμι-συμπατριώτη ΚΩ-
ΤΑΚΗ καλά θά κάνεται νά δημοσιεύεται Ο-
ΝΟΜΑΣΤΙΚΩΣ τούς άνθρωπιστάς πλοιοκτή-
τας καί δχι ως Ε.Ε.Ε., είναι δδικον και άντι-
δημοκρατικόν...

Σέ χαιρετώ φιλικώτατα
ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ
Πλοιάρχος

Ἐν πλώ 13 Απριλίου 1981

ΠΡΟΣ Κ. ΕΠΙΣΤΟΛΟΓΡΑΦΟΝ ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ.

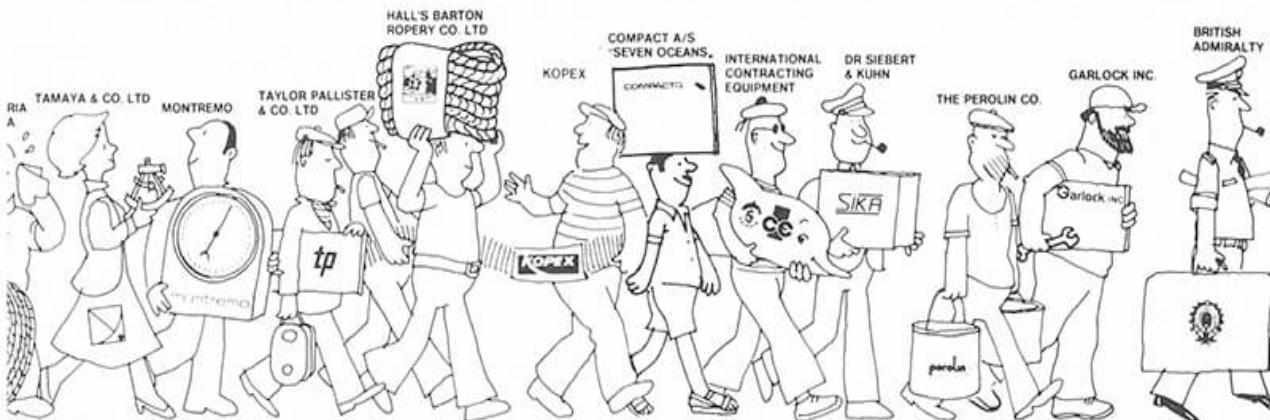
"Έλάβομεν έπιστολήν τού κ. Γ. Δημητριά-
δη σχετικώς μέ τάς άρχαιρεσίας τής Ένω-
σεως Πλοιάρχων. Τά «Ναυτικά Χρονικά» έ-
χουν τήν άρχην νά μή άναμιγνύονται είς τά
συνδικαλιστικά τών ναυτιλλούμενων - έφο-
πλιστών και ναυτικών. Καί βάσει τής ήθης
αύτής δέν θά δημοσιεύσουν τήν έπιστολήν
τού κ. Δημητριάδη.

I. ΛΑΖΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.

NAYTIKALAKA - BIOMIXHANICA
AKTH MIAOUΛH 85, PEIRAIAS
THL. 4131902 (10 GRAMMEE), TELEX 21-2281 LAZO GR

σιωπηλή συγκίνηση, άφησαμε τό παλιό Μέγαρο Γιαννουλάτου
ν Πειραιά, πού μάς φιλοξένησε 55 όλοκληρα χρόνια....
ό τίς 11 Απριλίου 1981, βρισκόμαστε στίς νέες, σύγχρονες
σταστάσεις μας στό κτητριακό συγκρότημα τής
τής Μιαούλη 85.

; περιμένουμε, γιά νά σάς έξυπηρετήσουμε δημιούργησης πάντα.



ΕΟΚ — ΣΗΜΑΙΑΙ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

Κατά την σύνοδον τών υπουργών μεταφορών της ΕΟΚ τήν 4ην Δεκεμβρίου παρελθόντος έτους, ητις έλαβε χώραν στις Βρυξέλλες, ο διπλογερμανός συνάδελφος των κ. Φόλκερ Χάουφ προέβη εις μίαν δήλωσιν σχετική με τα πλοία ύπό σημαίας εύκολιάς.

Στόχος της δηλώσεως ταύτης ήτοντας η έξιτασις του θέματος τούτου έντος του πλαισίου της διαδικασίας διαβούλευσεων ώς αύτη καθωρίσθη τό 1975, ή δικριβέστερον ή έναρμόνιση τών κυβερνήσεων των Κρατών μελών εις την υιοθέτησην Κοινής στάσεως έν δψη των διεξαγομένων συζητήσεων έντος τών Κόλπων της Έπιτροπής θαλασσίων μεταφορών τού ΟΟΣΑ.

Τό συμβούλιον έλαβε ύπ' όψιν την δήλωσιν ταύτην και θά έπιφορτήση την έπιτροπήν τών μονίμων άντιπροσώπων νά προχωρήσουν εις την έξετασίν της.

Έκτοτε οι έμπειρογνώμονες μεταφορών της άνωτέρω έπιτροπής έτεθησαν έπι το έργον, διότι δέν άντεχει εις περαιτέρω καθυστέρησην, διοθήτος διτή έπιτροπή θαλασσίων μεταφορών τού ΟΟΣΑ ήδη έπειλημένετο της έξετασεως τού θέματος κατά την λίαν προσεχή σύνοδο της εις Γενεύην μεταξύ 27 Μαΐου και δης Ιουνίου εις ειδικήν σύσκεψιν άφιερωμένην εις τό θέμα «σημαία εύκολιάς».

Ως είναι γνωστόν, η γραμματεία της ναυτιλιακής έπιτροπής τού ΟΟΣΑ, ύποστηριζομένη άπό την πλειοψηφίαν τών ύπό άναπτυξιν χωρών, άπαιτει τήν άπομάρκυρων τών σημαίων τούτων, ένων άι βιομηχανικά χώραι δέν εύνοούν τήν λύσιν ταύτην.

Διά τήν κατανόησην τής στάσεως αύτής δέν θά πρέπει νά άγνοησωμεν διτή ή Βρεταννική σημαία είναι αύτη αύτη άνοικτη εις τούς βρεταννών πλοιοκτήτας και άντιθέως, διά νά άναφέρωμεν τα πλέον χρησιμοπαστά παραδίγματα τό 1/3 περίπου τού Έμπορικού Στόλου της Όμοσπονδιακής Γερμανίας, έν μέρει και τής Έλλαδος έργαζεται ύπό σημαίαν έλευθερας νηολογήσεως.

Κατά την συνάθροισην τών έθνικών έμπειρογνώμονών της Έπιτροπής μονίμων άντιπροσώπων, αί άρμόδιαι άπρεσια της Έπιτροπής ύπεβαλον έν σχέδιον τεκμηρίου, τό όποιον είσετι είναι άρκετα άκαθόριστον, άλλα δύναται νά χρησιμοποιηθή ώς βάσιον εις τάς συζητήσεις διά τόν πιθανόν καθορισμόν μιᾶς κοινής γραμμής τής ΕΟΚ εις τάς διαβούλευσεις της Γενεύης.

Αί ύπηρεσιαί της Έπιτροπής δέν άντιθίθεν ται βασικών εις τήν υπαρξίαν σημαίων εύκολιάς, εις τάς όποιας άποδίουν άκομη και μιᾶς οίκονομικήν ώφελειαν έκει δησού συνεργάζονται διά την διατήρησην εις έν λογικόν έπιπεδον τών ναύλων, ούσιωδης όρος τής ζωτικότητος τού έξωτερικού και έσωτερικού έμποριου της Κοινότητος.

Έξ δλουο αι ίδιαι έπηρεσιαί θεωροῦν δέν άντιθίθεν ται βασικών εις τήν υπαρξίαν σημαίων εύκολιάς, εις τάς όποιας άποδίουν άκομη και μιᾶς οίκονομικήν ώφελειαν έκει δησού συνεργάζονται διά την διατήρησην εις έν λογικόν έπιπεδον τών ναύλων, ούσιωδης όρος τής ζωτικότητος τού έξωτερικού και έσωτερικού στήν πληρωμάτων, συνθηκών έργασίας και έλλειψιν προσβάσεων διά τόν έντοπισμόν τών πραγματικών ύπευθυνών.

Λαμβάνοντες ύπ' όψιν τάς άνωτέρω παρατηρήσεις τά δύγγραφα έργασίας της Έπιτροπής συνιστούν τήν έγκατάλειψιν διακρίσεως μεταξύ σκαφών ύπο έθνικήν σημαίαν και σημαίων εύκολιάς, ώστε νά μή λαμβάνεται πλέον ύπ' όψιν ή άνάγκη έναρμονίσας διά τόν προσδιορισμόν ένδος καταλόγου ύπερβάσεων διά τήν άπλειψιν τών όποιων έκαστη χώρα θά ύπεχρεούτο, όποιαδήποτε και άν ήτο ή σημαία, νά λάβη τά κατάλληλα μέτρα. Οι πραγματογνώμονες τών περισσοτέρων άντιπροσωπειών συνεφώνησαν εις μίαν τοιαύτην θεώρησην τού προβλήματος, τήν όποιαν προέτεινεν ή Έπιτροπή. Οι μόνοι οίτινες έξδηλωσαν άντιρρησιες ήσαν οι έκπροσω-

ποι τής Βρεταννίας και τής Έλλάδος.

Οι δισταγμοί τής Έλλάδος όφειλονται κυρίως εις δύο λόγους: ούχι μόνον "Ελληνές τινες έφοπλισται καταφεύγουν εις τάς σημαίας εύκολιάς, άλλα ή "Ελληνικός Έμπορικός στόλος άπεχει άπο τού νά παραμένει μακράν (:) κάθε παρατήρησεως άναφερομένης εις τόν σεβασμόν τών κανονισμών.

Οι δισταγμοί τής Μεγ. Βρεταννίας άντιθέτως, είναι ολιγάτερον κατανοητοί διότι γνωστή είναι ή αύστηρότης με τήν όποιαν ή χώρα αύτη έφαρμόζει τους τεχνικούς και κοινωνικούς κανονισμούς εις πάν πλοίον, όπερ καλύπτεται ύπο τής σημαίας της.

Ή Γαλλία, ητις προτίθεται νά παιζη σημαίνονται ρόλων εις τήν έξαλειψιν αύτών τών τακαρχήσεων, ύπεσχεθη νά ύποβάλη εις τήν έπιτροπήν θαλασσίων μεταφορών σχέδιον, διότι θ' άποτελεί τήν χρυσην τομήν, δηλαδή τήν διατήρησην ίσως άποστάσεως μεταξύ τής διατηρήσεως τού Στάτους Κβδ και τήν έξαλειψιν τών σημαίων εύκολιάς όπως αύται ύφιστανται σήμερον.

Είς τούς ένδιαφερομένους κύκλους τών Βρυξελλών, θεωρούν ώς πρώρων τήν άποδοχήν έπισήμου προτάσεως τής Κοινότητος πλήν παρατηρούν μετά τίνος ίκανοποιήσεως ή συζήτησις ήτις ήρχισε τήν 8ην Απρίλιου έπετρεψε νά διαφανή άξιοσημείωτος ύποστηριξίς τής γραμμής, ήν ήκολούθησαν οι άντιπροσώποι τής Έπιτροπής.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΑΙ ΜΗΧΑΝΑΙ KRUPP — MAK

Στά ναυπηγεία VEROLME τογ CORK τής Ίρλανδίας ναυπηγείται γιά λογαριασμό τής έφοπλιστικής έταιριας IRISH SHIPPING τού Δουβλίνου ένα σκάφος χύδην φορτίου, τοπου PANAMAX 71.5000 TDW. Τό σκάφος αύτό ναυπηγείται διά νά λειτουργήση ύπο συνθήκας οίκονομίας καυσίμων και έξοπλίζεται με δύο κυρίας μηχανάς MaK τύπου 6M601, έκαστη 5.500 KW (7.500 PS) στάς 425 RPM πού καιούν θαρύ καύσιμον 6.000 SEC, REDWOOD.

Άμφότεραι αι κύριαι μηχανάι κινούν μέσω διπλού μειωτήρος έλικα μεταβλητού βήματος διαμέτρου 7.000 χλστ. εις τάς 98 RPM.

Τό σύνθετο αύτό σύστημα πρωσεως κινεί συγχρόνων άξονικήν γεννητρίαν, ή όποια τροφοδοτεί τό ήλεκτρικόν δίκτυον τού σκάφους, ένων ή θερμότης τών καυσαερίων εις τήν έξοδόν των χρησιμοποιείται διά τήν θέρμανσιν τού σκάφους.

Τό σύστημα αύτό τής πρωσεως, τό όποιον άξιοποιεί κάθε δυνατότητα έξοικονομήσεως ένεργειας, θεωρείται χαρακτηριστικό παράδειγμα εισόδου τής τετραχρόνου μεσοστράφου δηλομηχανής σε περιοχήν, ή όποια άνηκε μέχρι σήμερα παραδοσιακά στήν δίχρονον άργοστροφον.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη — Πειραιεύς

Τηλ.: 4516.439

Ένοικιάζονται μέ πληρη κλιματισμόν:

Τό Ισόγειον M2 300 και ο ήμιορφος M2 300.

Ό νέος τύπος φορτηγού σκάφους 17.000 TDW, πολλαπλής χρήσεως, ή μελετηθείς άπο τά ναυπηγεία AG "WESER" SEEPEC-KWERFT τής Δ. Γερμανίας, ή γνωστός ως "KEY 17", έξοπλίστηκε με κινητήρα MaK, τύπου 12MU552, ισχύος 6.700 KW (9.000PS) στής 500 RPM.

Δύο τέτοια πλοία παρηγγέλθησαν προσφάτως άπο τήν έφοπλιστικήν έταιριαν HIGHSIDE STEAMSHIP (PTE), τής Σιγκαπούρης.

Ο δωδεκακύλινδρος κινητήρας της MaK, τύπου "V" διδει εις τά σκάφος ταχύτητα 17,5 κόμβων και καίει θαρύ πετρέλαιον 1.500 SEC REDWOOD (180 CST).

ΑΥΤΟΜΑΤΟΣ ΠΙΛΟΤΟΣ

Φυσικοί έπιστημονες και μηχανικοί βρήκαν τρόπο γιά νά ξεχωρίζουν τίς παρεκκλίσεις πορείας τίς άφειλόμενες στήν ίδια τή φύση ένδος σκάφους άπο τής προκαλούμενες άπο τόν καιρό. Αύτό κατορθώνται με ένα νέο σύστημα αύτόματου πιλότου, πού σέ διάστημα μικρότερο τού έτους θά πραγματοποιήσει οίκονομία καυσίμων άρκετή γιά νά ξεπληρώσει τό κόστος κεφαλάριου. Τέσσερα χρόνια δοκιμών τού Βρεταννικού συγκροτήματο Ρεϊκάλ-Ντέκκα δειπέαν διτή ίσως πραγματοποιηθεί οίκονομία πολλών χιλιάδων τόννων καυσίμων ντήζελ με τήν άπλη μείωση τού άριθμού τών κινήσεων, πού κάνει τό πηδάλιο γιά νά κρατήσει τό σκάφος στήν πορεία του. Οι αύτόματοι πιλότοι δέν μπορούσαν ώς σήμερα νά διακρίνουν τίς παρεκκλίσεις πού προκαλούνται άπο τήν ίσορρόπηση τού σκάφους, τόν έλκυσμό, τήν κλίση και τό σχέδιο τού σκάφους άπο έκεινες πού προκαλεῖ άρέας, ή θάλασσα και ή τρικυμία. Όταν τό πηδάλιο μετακινηθεί άπο τήν άσυδτη θέση του δημιουργεί άπισθέλουσα. Καί τό βάρος της μπορεί νά είναι διοσ και τού ίδιου τού σκάφους. Ότσασ ή τελευταία πρόδοσης στή μελέτη τής έδροδυναμικής άποκάλυψε διτή η παρέκκλιση μιᾶς μοίρας ή δύο μοιρών μέσα σέ 644 χιλ. Έτσι άν τό σκάφος άφηνόταν νά παρατιμονίζει φυσικά τά καύσιμα πού θά έξοικονομούσαν άπο τής λιγότερες κινήσεις τού τιμονιού θά ύπεραντιστάθμιζαν τό κόστος τής έπι πλέον άποστασης.

Μέ τόν τρόπο αύτό πραγματοποιείται οίκονομία 2%, πού στήν περίπτωση ένδος τάκερ 150.000 τόννων σημαίνει 2,4 τόνν. καυσίμων ντήζελ τήν ήμέρα. Μέ τίς σημερινές τίμες καυσίμων άπο σημαίνει διτή ένα τάκερ δημόρου αύτού θά έξοικονομεί σέ 33 άκριβως ήμέρες τίς 13.500 λιρ. πού στοιχίζει τό σύστημα αύτόματου πιλότου. Άκομη και ένα μικρό άκτοπλοικό σκάφος τών 1.000 τον. Θά άνακτησει τό χρήματα πού έδωσε γιά τό σύστημα σέ 333 ήμέρες. Ή παραγωγή αύτομάτου πιλότου τής Ρεϊκάλ-Ντέκκα, στό άποιο δόθηκε τό κωδικό δύναμη DP780, θά άρχισει σέ τρεις μήνες και ήδη έχουν παραγγελθεί τά τέσσερα πρώτα συστήματα γιά νέα σκάφος τού στόλου τάκερ τής BP. Αναμένεται νά δώσουν παραγγελίες και δύο Ιάπωνες έφοπλιστές. Ή Έταιρεία Ρεϊκάλ-Ντέκκα άναφερει διτή έλυσε τό πολύχρονο αύτό πρόβλημα τής άπομόνωσης τών κινήσεων πορείας, πού προκαλεῖ ή κακοκαιρία, πού την δημιουργία μέ ποντέλου τού σκάφους πού δειχνεί τή δυναμική συμπεριφορά τού σκάφους με καλό καιρό. Ο αύτόματος πιλότος πού συντονίζεται αύτόματα με λίγες μανούβρες τού σκάφους στήν άρχη ένδος τάξιδιού, χρησιμοποιεί τό μοντέλο αύτό γιά νά άντιδρα μόνο στά φυσικά χαρακτηριστικά τού σκάφους και νά άφηνε άνεξεγκτή τήν παρεκκλιση πού δημιουργείται άπο τήν τρικυμία. Ο πλήρωμα δύμας μπορεί νά καταργήσει τό σύστημα δην οι παρεκκλίσεις φθάσουν σέ άπαραδεκτό έπιπεδο σέ περίπτωση άνεμοθύελλας. Ή αύτόματος πιλότος ισχει αύτόματα δην τό πλοίο είναι πληρωμάνενο, δειπο ή μερικά φορτωμένο.

Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Γ' ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Τού κ. ΓΕΩΡΓ. ΜΠΑΝΟΥ

Στα δυο προηγουμενά άρθρα μας, περιγράφαμε τίς συνθήκες, κάτω από τις δοποίες γεννήθηκε ή σύγχρονη Έλληνική Ναυτιλία και -σε διάρεις γραμμές- καθορίσαμε τόν ρόλο της στό παγκόσμιο σύστημα τών διάθαλάσσης μεταφορών. Και διαπιστώσαμε διτι, τόσο ή έλλειψη έθνικων μεταφορών δυσκαίρια και ή έξαρτηση της από ξένα κέντρα, τήν καθιστούν ιδιαίτερα εύασθμητη στις αύξομενώσεις της άγορας. Είναι αύτονότο, διτι τά παραπάνω τήν καθιστούν έπισης εύάλωτη από κάθε μορφής άνταγωνισμού.

"Όπως καί σε κάθε διάλη μορφή κοινωνικής ή οικονομικής δραστηριότητας, διεθνής ναυτιλιακός άνταγωνισμός γίνεται άντιληπτός στό σύνολό του. Σάν ένα πολύπλοκο φαινόμενο, πού απόκτα σημασία μόνο στήν γενική του θεώρηση, δου τά έπι μέρους στοιχεία αλληλουεμπλέκονται και ένεργοιν παράλληλα ή άντιθετα πρός αλληλα. Μιά τέτοια θεώρηση, δημος, προσκρούν στήν άνθρωπην άδυναμια γιά συνολική άναλυση και έξεταση. Έπομένως, προκύπτει ή άναγκη διαίρεσης σε κατηγορίες, δου τά δεδομένα προσφέρονται γιά μιά σαφέστερη και συντομότερη άναλυση και άξιολόγηση.

Μέ τρόπο κατά τό δυνατόν λιγότερο αύθαιρετο, διαιρέσαμε τόν πρός τήν Έλληνική Ναυτιλία διεθνή άνταγωνισμό σε τέσσερις βασικές κατηγορίες, τίς δοποίες και θά προσπαθήσουμε νά έξετασουμε χωριστά και -στό μέτρο τών δυνάμεων μας - πρός αλληλες.

1) Άνεπτυγμένες Χώρες του Δυτικού Συστήματος Έλευθερας Οικονομίας:

"Έχοντας ήδη προδιαγράψει τούς βασικούς τομείς έπιδοσης τήν Έλληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας και λαμβάνοντας ύπ' δυν, διτι οί άνεπτυγμένες χώρες τήν Δύσης έχουν κρατήσει τόν έλεγχο τών έξειδικευμένων μεταφορών (τακτικές γραμμές, CONTAINERS, υγραέρια, κ.λ.π.), δέν νομίζουμε διτι διάριος άνταγωνισμός έχει από έκει τήν προέλευση του. Άκομη και οί από παράδοση ναυτιλιακές χώρες αυτού του χώρου, ή Αγγλία και ή Νορβηγία, γιά διαφορετικούς λόγους ή κάθε μιά, φαίνεται διτι βρίσκονται σε ύποχρόηση. Άναμφισθητη, ή Αγγλική Ναυτιλία πάσχει από μιά κρίση δομών, αποτέλεσμα αυτή τήν προσγείωσης τήν χώρας από τά ύψη τής αύτοκρατορίας στά δύσβατα έδαφη τήν σημερινής πραγματικότητας.

Παράλληλα, ή Νορβηγική Ναυτιλία, στηριζόμενη μέχρι τώρα σε μιά έξοχη διμολογούμενων ναυτική παράδοση, δέν κατόρθωσε νά άποσχισθει από τόν Νορβηγικό έθνικό χώρο, διό δοποίς, είτε σάν Λαός είτε σάν Κυβέρνηση, άρνηθηκε μιά τέτοια άνεξαρτητοποίηση.

Σάν απότελεσμα, ένω ή Νορβηγική Ναυτιλία πρόσφερε πολλά στήν χώρα της, φαίνεται διτι ύποκύπτει κάτω από τό βάρος τού διαχειριστικού κόστους, χωρίς ή σχετικά μικρή αυτή χώρα νά μπορει νά τήν προσφέρει χείρα βοηθείας -παρά τίς φιλότιμες άλλα καθιστημένες προσπάθειες. Μέ λίγες παραλλαγές, τά ίδια σχόλια έξη-

γούν και τήν κάθετη πτώση τών ναυτιλιών τής Σουηδίας και τής Γερμανίας, δου ή έντατική βιομηχανική άναπτυξη έχει απόστρεψη τής χώρες αυτές από κάθε κίνητρο ναυτιλιακής άναπτυξης, μέ έξαρεση, δους είπαμε, τίς τακτικές γραμμές. Ή Ιταλία, μέ τό βόρειο τμήμα τής βιομηχανικά άνεπτυγμένο, δέν φαίνεται νά έχει ιδιαίτερη ένδιαφέρον στή ναυτιλία.

"Η Ισπανία, έπειτα από τήν σαραντάχρονη δικτατορία, βρίσκεται άκομα κοινωνικά κάτω από ένα σύστημα που θυμίζει παλαιά γαιοκτητική κοινωνία και, μαζί, δύσμορφη βιομηχανική άναπτυξη, φαινόμενα και τά δύο που έμποδίζουν μιά σοβαρή διέξοδο πρός τήν ναυτιλία.

"Από τά ύπάρχοντα στοιχεία, μπορούμε βάσιμα νά ύποθεσουμε διτι ή Ισπανική κοινωνία θά μεταπηδήσει από τήν σημερινή τής καθυστέρηση πρός μιά βιομηχανική άναπτυξη, χωρίς ένδιαμεσο πέρασμα από τήν Έλληνην μέση κατάσταση, χάνοντας έτσι τήν δυνατότητα ίδιαίτερης έπιδοσης στά ναυτιλιακά. Οι Η.Π.Α., ύπό τό βάρος ένος ύψηλού βιοτικού έπιπέδου και μέ τήν νοοτροπία τού πλήρους έλεγχου τού έμπορικου πλοίου, σάν στοιχείου και τής άμυντικής πολιτικής τής χώρας, άδυνατον νά παράσχουν τίς προϋποθέσεις άναπτυξης ένος έμπορικου στόλου, ίκανον νά άντιμετωπίσει τόν διεθνή άνταγωνισμό χωρίς πριμοδότηση.

Τέλος, ή Ιαπωνία, έχοντας φθάσει ένα δριακό σημείο ναυτιλιακής άναπτυξης, δχι μόνο παρουσιάζει στασιμότητα, άλλα, άντιθετα, άπασχολεί μεγάλο μέρος τής TRAMP ναυτιλίας.

Σάν συμπέρασμα, δέν έμπορικός στόλος τού Δυτικού Κόσμου δέν φαίνεται νά αποτελεί σοβαρό άνταγωνιστή τής Ναυτιλίας μας.

2) Έν 'Αναπτύξει Χώρες του Τρίτου Κόσμου:

"Η ζωηρή έπιθυμία πολλών χωρών τού «Τρίτου Κόσμου» νά μετάσχουν στίς διαδικασίες τών διά θαλάσσης μεταφορών έχει ένθαρρυνει τήν έφαρμογή μεθόδων προστατευτισμού. Παραγνωρίζουν τήν άρχη τού έλευθερου άνταγωνισμού, σύμφωνα μέ τήν δοποία δί «ίκανότερος και φθηνότερος»

πρέπει νά άφηνεται νά ένεργει στούς έπι μέρους τομείς τής οίκονομικής δραστηριότητας, πρός τό παγκόσμιο συμφέρον. Φυσικά, μιά τέτοια τάση δέν είναι καθόλου εύχαριστη γιά τήν Έλληνική Ναυτιλία, που χάρη τήν εύκαιρια συμμετοχής στις θαλάσσεις μεταφορές διοκλήτων περιοχών ή κρατών. Αύτη τή δυσάρεστη κατάσταση έπιπεινει ή στάση δρισμένων «μεγάλων», που γιά λόγους ξένους συνήθως πρός τά οίκονομικά, συμπλέουν μέ τους υποστηρικτές τού προσανατολισμού, έπιβαλλοντας και δικούς τους κανόνες τού τύπου 40-40-20 αποτελούν τήν έκφραση τέτοιων τάσεων και τείνουν νά γενικευθούν.

"Αν δημος, ή παρούσα πραγματικότητα παρέχει τήν έντυπωση μιᾶς γενικευσης τού προστατευτισμού στίς παγκόσμιες μεταφορές, οί μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες προοπτικές πείθουν μᾶλλον γιά τό άντιθετο.

Οι ύπάρχουσες μέθοδοι είναι βαθύτατα άντιονομικές, τά σχετικά προγράμματα γίνονται -δταν γίνονται - εις βάρος τών έθνικων οίκονομων και χαρακτηρίζονται γιά τήν στενότητά τους. Άδυνατον νά διευρύνουν τήν άγορά τους πρός πλήρη και θρολογική άπασχόληση και, τέλος, κατατούν ONE LEG TRANSPORTATION.

Πίσω από τήν ίδια τήν φιλοσοφία τους, καραδοκούν άδυσώπητοι οίκονομοι νόμοι. Νόμοι που, δην μπορει νά άγνοθούν σέ περιορισμένο χώρο ή χρόνο, είναι άδυνατο νά παραμερισθούν στό δημοκράτες. "Έχουν αιώνιο και καθολικό κύρος. Και έκει βρίσκεται τό άδυνατο σημείο τού προστατευτισμού. Φαινόμενα σάν τό Έλληνικό δέν έπαναλαμβάνονται κάθε μέρα. Οι ύπαντηκτες χώρες προγραμματίζουν τήν έκβιομηχανία και σύγχρονα κρατούν σέ πλήρη έλεγχο τά λίγα ή πολλά πλοία τους... "Έτσι μέσα στήν άγνοιά τους, μόνες τους άποκλείουν τό ένδεχόμενο νά γίνουν μεγάλες ναυτικές δυνάμεις. Κατά συνέπεια, ένω ή έπαγρύπνηση σέ δλα τά έπιπεδα άποτελει τή μόνη σώφρονα σύσταση, δέ προστατευτισμός και ή έξ αύτού άπειλή δέν φαίνεται νά έχουν λαμπρό μέλλον.

3) Μνηστήρες τής Έλληνικής Θέσεως:

"Η έξεταση τού είδικου αύτού θέματος



For your Agency in BRAZIL
 (VITORIA, TUBARAO, UBU and PORTOCEL)

POSEIDON MARITIMA LTDA

Shipping, Stevedoring Agents and Brokers

DIRECTOR: CONSTANTIN VAZEOS

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

αυτόματα μᾶς δοργεῖ στόν σχεδόν μοναδικό γεωγραφικό χώρο, που μᾶς φαίνεται ιστορικά, πολιτικά καί κοινωνικά ώριμος νά πάιξε ένα ρόλο αντίστοιχο πρός τόν Έλληνικό.

Ο άναγνώστης εύκολα αντιλαμβάνεται διτι μιλούμε γιά τήν "Απο Ανατολή, μέ επίκεντρο τό HONG KONG. Πράγματι, δλες οι πληροφορίες καί διαπιστώσεις μᾶς πείθουν δτι, έδω καί ἀρκετά χρόνια, έχει ἀρχίσει μιά διαδικασία ναυτιλιακής άναπτυξεως στόν έν λόγω χώρο. Παράλληλα δμως, δφείλομε νά επισημάνουμε τά ίδιαίτερα χαρακτηριστικά καί τίς διαφορές σε σχέση μέ τό έλληνικό πρότυπο.

Διαπιστώνουμε πρώτα δτι, γεωγραφικά, ή ναυτιλιακή δραστηριότητα τής 'Ανατολής, πρός τό παρόν τούλαχιστον, περιορίζεται στόν εύρυ γεωγραφικό τής χώρο, χωρίς σοβαρή παρουσία στήν λεκάνη τού Ατλαντικού καί στήν Εύρωπη. Σάν έξήγησης τού φαινομένου, βρίσκομε εύλογη τήν υπόθεση δτι ή ναυτιλία τής 'Ανατολής έχει συλλάβει ένα σημαντικό ποσοστό τής αύξησης τών κατά θάλασσα μεταφορών κατά τά τελευταία χρόνια.

"Ενα ποσοστό που κυρίως άναφέρεται στίς μεταφορές τού Ειρηνικού καί τού Αξονα 'Ιαπωνίας-Μαλαισίας-Αύστραλίας. Μιά σιωπηρή προτίμηση άπο τήν Ιαπωνία καί τήν Λαϊκή Κίνα, τούς γίγαντες τής περιοχής, είναι ενεχήγητη, άν λάβει κανείς ύπ' δψη δτι καί οί δύο χώρες έχουν άμεσο καί δύσκολα άποκρυπτόμενο ένδιαφέρον στίς έφοπλιστικές έπιχειρήσεις τού HONG KONG.

'Από τήν άλλη πλευρά, ή δομή τού έφοπλισμού τής 'Ανατολής παρουσιάζει σημαντικές διαφορές πρός τόν έλληνικό. Υπάρχει μιά πρώιμη καί υπερβολική συγκέντρωση δύναμης στά χέρια λίγων προσώπων ή συγκροτημάτων, που έκπροσωπούν τήν συντριπτική μεγάλη πλειονότητα τού δλου δυναμικού. Καί υπάρχει ταυτόχρονα μιά πρώιμη διασύνδεση τών έν λόγω προσώπων ή συγκροτημάτων μέ τά δυτικά κέντρα. Αύτό, είτε μέ τήν άποκτηση έλέγχου έπι παραδοσιακών ναυτιλιακών συγκροτημάτων τής δύσης, είτε, άντιθετα, μέ τήν καλυμμένη έκπροσώπηση τών τελευταίων στόν άνατολίτικο έφοπλισμό ('Ιαπωνικές έπενδύσεις σε έταιρεις τού HONG KONG).

Οι τόσο πρώιμες έξελιξεις στόν ύπο έξέταση χώρο, θέτουν τό έρωτημα τής άντοχής του στόν χρόνο.

Παράλληλα, ή 'Έλληνική ναυτοσύνη δέν φαίνεται νά βρίσκεται τό άντιστοιχό της στό ναυτεργατικό δυναμικού τού FAR EAST, δπού κύρια χαρακτηριστικά είναι ή μεγάλη προσφορά γιά έργασία καί οί χαμηλές μισθολογικές άπαιτήσεις, άλλα καί έπιδοσεις.

Προϊόντα καί τά δύο μᾶς ύποτυπώδους πολιτικής καί κοινωνικής συγκρότησης, μακριά άπο κάθε ναυτιλιακή παράδοση καί ειδική ίκανότητα στά θαλάσσια έργα.

Σάν συμπέρασμα, ή άπειλή γιά τήν 'Έλληνική Ναυτιλία υπάρχει, μπορούμε δμως σε μεγάλο βαθμό νά τήν άντιμετωπίσουμε μέ τήν σωστή πολιτική καί δργάνωση.

4) Σοσιαλιστικές Χώρες:

Μέχρι πρίν άπο λίγα χρόνια, ή 'Έλληνική Ναυτιλία μετείχε σε σημαντικό ποσοστό στίς διά θαλάσσης μεταφορές τού σοσιαλιστικού κόσμου. "Εκτοτε, πολλά πράγματα άλλαξαν. Πολλές χώρες άπεκτησαν έν τώ μεταξύ σημαντική χωρητικότητα, είτε μέ ναυπηγήσεις στή δική τους ή άλλες φιλικές χώρες (ΕΣΣΔ, Πολωνία, Γιουγκοσλαβία, Ρουμανία) είτε μέ άγορες πάπ την δύση (Κίνα).

Ταυτόχρονη καί άναλογη, δμως, ύπηρξε καί ή αύξηση τών μεταφορικών άναγκών τους, συνέπει τού «άνοιγματος» πρός τήν Δύση καί τής αύξησης τών άναγκών σε σιτηρά. Ή τελευταία πήρε δραματικές διαστάσεις πρόσφατα μέ προοπτικές μακριάς διάρκειας. Εύρυτατη ή συμμετοχή τού 'Έλληνικού Πλοίου στήν κάλυψη τους. Καί πολύ σημαντική ή συνέχιση της. Διαπίστωση που δδήγησε στίς πρόσφατες συναντήσεις άνωτάτου έπιπεδου, κυρίως μέ τήν Κίνα καί τήν ΕΣΣΔ. Καί ένω ή πρώτη φαίνεται νά προσανατολίζεται πρός μιά κάλυψη τών μεταφορών μέ δικά τους πλοία (ή μέ πλοία τού HONG KONG ύπο τόν έλεγχο της), ή ΕΣΣΔ δέν φαίνεται νά έχει πρός τό παρόν τέτοια πρόθεση. Διαπίστωση πολύ εύχαριστη γιά τήν 'Έλληνική Ναυτιλία.

"Άλλη, βέβαια, λέγεται δτι είναι ή κατάσταση στόν χώρο τών τακτικών γραμμών. Ήδω ή κατάσταση είναι κάπως συγκεχυμένη. Οι μέν Σοβιετικοί διατείνονται δτι,

παρά τά φαινόμενα, ή συμμετοχή τους στίς τακτικές γραμμές παραμένει ή αύτή, άν δχι μικρότερη, δταν έκφράζεται σέ μεταφορική ίκανότητα μέ τήν άκριβη έννοια τού δρου. Άντιθετα, οι Δυτικοί ίσχυρίζονται δτι ή αύξηση είναι σημαντική καί μάλιστα «άδειμη». Έπάση περιπτώσει, τό θέμα τών τακτικών γραμμών μικρή φαίνεται νά έχει σημασία γιά τά 'Έλληνικά Πλοία, δεδομένης τής σύνθεσης τού στόλου μας καί τής φύσης τής κύριας άπασχόλησης του.

Συμπερασματικά, ή 'Έλληνικη Ναυτιλία άπωλεσε έδαφος στίς χώρες έκεινες πού φρόντισαν γιά τήν άποκτηση δικού τους στόλου, ένω διατήρησε καί αύξησε τήν συμμετοχή της στίς μεταφορές άλλων. Μέ ίδιαίτερη έμφαση θά σημειώσουμε τήν άπασχόληση τού έλληνικού BULK CARRIER στίς Σοβιετικές μεταφορές σιτηρών, δπού κάθε προσπάθεια ίσχυροποίησης τής θέσης μας είναι έπιβεβλημένη. Έδω θά πρέπει μέ έμφαση νά σημειώσουμε, δτι οι τυχόν ίδεολογικές διαφορές η τά διάφορα κοινωνικά συστήματα κατ' ούδενα τρόπο πρέπει νά παρεμβάλλουν έμποδια στήν άνάπτυξη τών έμπορικών (έπομενως καί τών ναυτιλιακών) σχέσεων. "Ας μή ξεχνάμε, δτι οι τελευταίες έχουν γίνει δ κυριότερος τρόπος προσέγγισης μεταξύ τών λαών καί διαφύλαξης τής ειρήνης.

'Από τόν κατάλογο τών άνταγωνιστών τής 'Έλληνικης Ναυτιλίας, σκόπιμα παραλείψαμε τίς σημαίες εύκαιριας. Κατά ένα μεγάλο ποσοστό, καλύψαμε τό θέμα, δταν μιλήσαμε γιά τόν άνταγωνισμό άπο τήν 'Απο Ανατολή. Τό σύνολο σχεδόν τού στόλου της βρίσκεται κάτω άπο τέτοιες σημαίες. Όθ πρέπει, ίσως, νά σημειώσουμε, δτι ένα μεγάλο ποσοστό τού Αμερικανικού έφοπλισμού βρίσκεται έπισης έκει καταφύγιο. Ή έξηγηση τού φαινομένου δέν είναι δύσκολη. Άρκούν οι παραπάνω παρατηρήσεις μας, δταν μιλήσαμε γιά τίς Η.Π.Α. Παράλληλα δμως, καί μέ δλην τήν ειλικρίνεια, θά πρέπει νά θυμηθούμε δτι, έπι σειράν έτών, δ 'Έλληνικός έφοπλισμός βρήκε έπισης καταφύγιο στίς σημαίες εύκαιριας. Καί δπως πρόσφατα μόλις σημειώσαν τά «Ναυτικά Χρονικά», διαπιστώνουμε καί τώρα μά τάση έπιστροφής πρός αύτές. 'Άλλα θά άσχοληθούμε μέ τό θέμα σέ ένα άπο τά έπόμενα άρθρα μας...

Γ. ΜΠΑΝΟΣ

« ΙΝΔΙΑ »

Εις τό MADRAS καί όλους τούς άλλους λιμένας τής ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS — 600001

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

Τιμαί λογικαί — 'Εξυπηρέτησις καθ' όλον τό 24ωρον

Telephone: 39252 WITH EXTNS, After Office Hours: 446873

Cable Address: "SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΕΠΙ ΤΗ ΑΠΟΧΩΡΗΣΕΙ

ΠΑΥΛΟΣ Θ. ΣΑΡΛΗΣ

Παρητήθη πρό ήμερών διά νά συμμετάσχη στίς προσεχείς βουλευτικές έκλογες ώς ύποψηφίος της Ν.Δ. στην Α' Περιφέρειαν Πειραιώς ό Γεν. Γραμματεύς του ΥΕΝ κ. Παύλος Θ. Σαρλής.

Η θητεία του τών τριάμισι ώρων στο Υπουργείον Έμπ. Ναυτιλίας ύπηρξε ή μακρότερα οιουδήποτε δάλου Γενικού Γραμματέος αύτου άκομτη του λεων. Μπουρνιά άποστάσεως του Υπουργείου.

Ο κ. Σαρλής δταν άνελαβε ώς Γεν. Γραμματεύς ήταν γνώστης τών πραγμάτων και προβλημάτων της ναυτιλίας και είχε τήν φήμην και τό κύρος του ίκανου, έπιτυχημένου και έντιμου δικηγόρου. Απήλθε τού Υπουργείου δικιάσως είς τό έπακρον δουσών έπιστευσαν, μεταξύ των όποιων και τά ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, είς τάς ίκανόττας, τό άνε-έρατην της γνώμης, τήν άκαματον έργατικότητα άλλα και τήν έντιμοτήτη και τήν άγαπην του πρός την έλληνική Ναυτιλίαν.

Δέν είναι υπερβολή νά λεχθῇ ό κ. Σαρλής ύπηρξε άπο τούς πρωτεργάτες τών πολλών όρθων και έπιτυχών μέτρων πού έλαβε άπο τού τέλους του 1977 η Κυβέρνησης ύπερ τής Ναυτιλίας μας.

Μέ τήν γνώριμον άποφασιστικότητα και ταχύτητα άθει πρός τήν λύσιν των προβλημάτων τελιματωμένα άπο πολλών έτων.

Στόν τομέα της ναυτιλιακής πολιτικής και ύποδομής, ή Βουλή ψηφίζει τόν Μάιον τού 1978 τόν ν. 761/78 πού έλιασε έπιτυχώς τό κύρος τών λειτουργουσών είς Έλλάδα άλλοδαπών ναυτιλιακών έταιριών. Τήν ίδιαν έποχήν έκδιδεται τό ΠΔ 437/78 περί οργανικής συνθέσεως Φορτηγών πλοίων πού κατηργήσε τό άπορχαιαμένον Π.Δ. τού 1953 περί συνθέσεως και έτολμησε και έπετυχε νά προσαρμόστη τήν σύνθεσιν τών έλληνικών πλοίων πά τα σύγχρονα τεχνικά δεδομένα. Παράλληλα εύθυγραμμίζεται και καθιστάται ένιαία ή όργανηκή σύνθεσις δι' δλα τά αύτομαποιημένα πλοία τών έγκριτικών πράξεων.

Μέ τόν νόμο 959/79 εισάγεται ό νέος θεσμός τής ναυτικής έταιριας και γίνεται

πραγματικότης έκεινο πού πολλοί παράγοντες τής ναυτιλίας μας είχαν ξεγράψει ότι θά ήταν δυνατόν νά γίνει ποτέ, μία έταιρια έλληνική πού νά άνταποκρίνεται στήν σύγχρονη διεθνή ναυτιλιακή πραγματικότητα.

Περίπου 400 ναυτικά έταιρια έχουν μέχρι σήμερα συσταθή και λειτουργούν.

Δημιουργείται είς τό ΥΕΝ τό Γνωμοδοτικόν Συμβούλιον Ναυτηγοεπισκευστικής Βιομηχανίας με συμμετοχή ήπηρεσιακών παραγόντων πολλών Υπουργείων και Οργανισμών. Οι αύθεντικές γνωμοδοτήσεις πού λόγω συνθέσεως έξεδωσε τό Συμβούλιο αύτο γρήγορα ύλοποιηθηκαν άπο τά άρμόδια ύπουργειά.

Έξ δάλου με τούς νόμους 814/78, 849/78 και 876/78 ρυθμίζονται έπιτυχώς θέματα πού άφεωρουν τήν λειτουργίαν έντιμης Έλλαδι τών άλλοδαπών ναυτιλιακών έταιριών, και αίρονται προσκόμματα στήν ίμαλή δανειοδότησης της ναυτιλίας και τών έπισκευών, ένω με τήν περίφημη άριθ. 1877/78 άπόφαση τής Νομιμ. Έπιτροπής έκωδικοποιήθη και βελτιώθηκε τό σύστημα τής χρηματοδότησης της ναυτιλίας σέ ελεύθερο συνάλλαγμα μέσω τών έντιμης Έλλαδι Τραπεζών.

Στό τομέα της ναυτεργασίας θεσπίζονται δύο βασικοί συνταξιοδοτικοί νόμοι ό ν. 792/78 και ό ν. 1085/80 πού άλλαξαν άρδην πρός τό καλλίτερο τό συνταξιοδοτικό καθεστώς τών ναυτικών μας. Άνεκπληρωτοί είποδιώξεις δεκαετηρίδων όπως ή έλάχιστη άσφαλτική προστασία, ή διαδοχική άσφαλτισία, ή συνυπολογισμός τού χρόνου άσθενειας ώς συνταξίου, ή παροχή συντάξεως βάσει τού χρόνου ύπηρεσίας άνεξαρτήτως ήλικιας, τό έπιδομα πολυετών ύπηρεσίας, τά οικογενειακά έπιδόματα κτλ. έγιναν πραγματικότης, ένω έξεκαθαρίσθησαν δλαι (άνω τών 400) αί ύποθεσεις αί έκκρεμούσαι ένωπον τής Αναθεωρητικής Έπιτροπής Συντάξεως τού ΝΑΤ ή λειτουργία τής όποιας άνεδιωργανώθη έτι θάρων.

Μεγάλη ή συμβολή τού κ. Σαρλής και στήν προαγωγή και προστασία τών έλληνικών συμφερόντων στίς διεθνείς ναυτιλιακές



σχέσεις, κατόπιν σκληρού άγωνος ή χώρα μας έπανεκλέγεται είς τό Διοικητικό Συμβούλιο τού ΙΜΚΟ ένω διά εύστοχων χειρίσμων και παρά τήν κρυφή άντιδρασιν «φίλων», ή Έλλας έγινε πλήρες μέλος τού Διεθνούς Κλάμπ τών χωρών τής Συμφωνίας Βορείου Θαλάσσης πού έλεγχει άπο πλευρᾶς έπιπεδων άσφαλειας και ένδιαιτήσεως τά καταπλέοντα είς Εύρωπαικούς λιμένας πλοϊα. Τέλος ή περίφημη διάταξις περί «δικαιώματος έγκαταστάσεως», άποβλέπουσα κατ' ούσιαν είς τό νά καταστήση τό έλληνικόν Νηολόγιον άνοικτόν και έλευθερον διά τούς ύπηρκόσους τών χωρών τής ΕΟΚ, διεγράφη άπό τήν Συνθήκη Προσχωρήσεως τήν τελευταίαν στιγμήν στήν Σύνοδο τού Λουξεμβούργου τού Απριλίου 1979.

Λήγει οσογούπω πά θητεία τής παρούσης Βουλής άπο τούς Κόλπους τής όποιας προηλθαν άπο τού Νοεμβρίου 1977 δύο Κυβερνήσεις τού κόμματος τής Ν.Δ. Ή κρατική δραστηριότης στόν ναυτιλιακό τομέα κατά τήν περίοδον τών τριάμισι αύτών έτων ύπηρξε μεγάλη και πρέπει νά τονίζωμε έπιτυχη. Εύτυχως διά τήν Ναυτιλίαν μας και τούς άνθρωπους τής είς έποχην δεινής ναυτιλιακής κρίσεως και ρευστής διεθνούς καταστάσεως ή Έλληνική κρατική μηχανή έκινηθη. Τά ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ είναι ύπερήφανα διότι ο κ. Π. Σαρλής, παλαιός συνεργάτης των, ύπηρξε άπο τούς βασικούς πρωταγωνιστές τού έπιτυχούς αύτού κυβερνητικού έργου. Τού εύχομεθα κάθε έπιτυχία στίς προσεχείς έκλογές. Άλλωστε τό άξιζει.

COMPLETE SHIPPING SERVICES BY:

Your Man in MANILA (Philippines)

220

EL GRECO
SHIPPING ENTERPRISES

PETER N. TOUNDJIS

70 BOHOL AVENUE, QUEZON CITY,
METRO MANILA, PHILIPPINES.
TELEPHONES: 977051 / 4 (24 HOURS) 990991
AOH: 990564, 593121
TELEXES: ITT 7422018, RCA 7227321 EGE PH,
EASTERN (WUI) 3229 GRECO PN
CABLES: ELGRECO, MANILA

OWNERS' PROTECTIVE AGENTS - 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

(Mamia, Limay, Mariveles, San Fernando, Masinloc, Batangas, Legaspi, San Pablo, Cebu, Bacolod, Iloilo, Zamboanga, Davao, Iligan, Subic)

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

ΠΕΤΡΟΣ Γ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ

ΕΝΑΣ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ

Εις τό περιοδικόν «Σερβέϋορ» τοῦ ἀμερικανικοῦ νηογνώμονος, δημοσιεύεται μετά φωτογραφίας, ἡ κάτωθι προσωπογραφία τοῦ Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ κ. Πέτρου Γ. Γουλανδρῆ. Τὴν ἀναδημοσιεύομεν ἐν μεταφράσει:

«Ο Πέτρος Γεωργίου Γουλανδρῆς εἶναι Ἑννας ἐφοπλιστής πού ἔχακολουθεῖ νά θεωρεῖ τὸν ἑαυτό του ναυτικό. Ιῶς γιά μερικούς ἀπό τοὺς συναδέλφους του αὐτό νά φαίνεται προσποιητή μετριοφροσύνη, ὅλλα γιά ἐκείνο εἶναι ἐνά ἀπό τὰ μυστικά τῆς ἐπιτυχούς διαχειρίσεως ἐνός διεθνούς στόλου.

«Τὸ νά είσαι ναυτικός εἶναι σπουδαῖο ἐπάγγελμα», λέει μέ υπερηφάνεια ὁ κ. Π.Γ.Γουλανδρῆς πού διευθύνει τὴν ἑταῖρια «Capeside Steamship Co Ltd» τοῦ Λονδίνου (τοῦ Οίκου τῶν κ.κ. Υἱῶν Π.Ι.Γουλανδρῆ). «Υπάρχουν ἄκομποι πολλοὶ πού υπερηφανεύονται εἶναι ναυτικοί, γιατὶ ἀποτελοῦν ἔνα μυστικό κρίκο τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας».

«Ο κ. Γουλανδρῆς ἔχαλκευε τὸν κρίκο αὐτὸ πρὶν 35 χρόνια, ὅταν πήγε στὴ θάλασσα σάν δόκιμος τοῦ Βρετανικοῦ ναυτικοῦ, μετά τὴν ἀποφοίτηση του ἀπό τὴ Σχολή Μηχανικῶν καὶ Ναυτίλων ἀξιωματικῶν τοῦ Λονδίνου. Ός δόκιμος, ἐπὶ δύο χρόνια καὶ μισό, ἐμπαθεῖ τοὺς κινδύνους, τὴ σκληρή δουλειά καὶ τίς χαρές τῆς θάλασσας.

Μέλος τῆς ἐκτῆς γενιάς μᾶς διακεκριμένης οἰκογένειας πλοιοκτητῶν ἀπό τὴν Ἀνδρο, θά μποροῦσε εύκολα νά ἀρχίσει τὴν καρριέρα του στὴν αίθουσα συμβουλίων ἀντί στὴν γέφυρα ἐνός πλοίου. Ἀλλά τότε, ἵως τοῦ ἐλπίει αὐτή ἡ μεγάλη ἀλήτηρη πού αισθάνεται τώρα γιά τὸ πλοίο καὶ τὴ θάλασσα.

«Υπάρχει μιά ἀδιαφορία στὴ σύγχρονη κοινωνία», λέει «καὶ συχνά μᾶς κάνει νά μην ἐνδιαφερόμαστε γιά τὰ προβλήματα τῶν ἀλλών. «Ἐχω τὰ δικά μου προβλήματα», λέμε.

«Ἀλλά ὅταν ζητάς ἀπό τοὺς ναυτικούς νά δουλέψουν μακριά ἀπό τὸ σπίτι τους ἐπτά μέρες τὴν ἐβδομάδα, γιά πολλές ἐβδομάδες συνέχεια, τότε πρέπει νά μπορεῖς νά ἐπικοινωνεῖς μαζί τους - νά τοὺς νιώθεις. Οι Ἐλληνες εἶναι ιδιαίτερα εύαισθητοι στὸ σημεῖο αὐτό καὶ, μολονότι δέν εἶναι ὁ μόνος λόγος τῆς ἐπιτυχίας μας στὴ ναυτιλία, ἡ στάση μας αὐτή βοηθᾷ. Μία ἀπό τίς μεγάλες ἐπιτυχίες μας εἶναι ἡ βελτιώση τῶν συνθηκῶν ἐργασίας καὶ διαβιώσεως τῶν ναυτικῶν.

Πηγαίνοντας στὴ θάλασσα, ἔκανε ἐπίσης τὸ πρώτο βῆμα γιά νά μάθῃ δσα μποροῦσες γιά τὴ ναυτιλιακή ἐπιχείρηση - μία ἑκπαί-

δευση πού τὸν βοηθᾶ ἀκόμη καὶ σήμερα, παραδέχεται ἀνεπιφύλακτα. «Σὲ αὐτή τῇ δουλειά πρέπει νά μαθαίνης δσα μπορεῖς περισσότερα», λέει.

«Ἄφοῦ υπῆρητος ὡς δόκιμος, ἐργάσθηκε σάν ἀνύποπλοιάρχος ἔνα χρόνο, μέχρι πού ἀπόκτησε τὸ δίπλωμα τοῦ τρίτου. Τὸ 1950 ἐργαζόταν ὡς βοηθός ἀρχιπλοιάρχου στὸν Καναδᾶ γιά λογαριασμό τῆς οἰκογενειακῆς ἐπιχειρήσεως, ἔχοντας τὴν εὐθύνη τοῦ συντονισμοῦ τῶν ἐπισκευῶν. Δύο χρόνια ἀργότερα βοήθησε στὴν ἐπιβέβηψη τῆς κατασκευῆς δύο τάνκερς πού ναυπηγήθηκαν στὸν Καναδᾶ γιά τὸν οἰκογενειακό στόλο.

«Ἡ ναυπήγηση καὶ ἡ βάπτιση ἐνός πλοίου τὸν συναρπάζουν. «Ἀπολαμβάνω κάθε φορά τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως», λέει, «ἄλλα μία ἀπό τίς μεγαλύτερες χαρές εἶναι ἡ ναυπήγηση ἐνός πλοίου. Εἶναι δημιουργική».

«Οταν ἔνα πλοίο βαπτίζεται ἔχει τὴν εὐκαρία νά δυναμώσει τοὺς παλιούς δεσμούς μὲ τὴν «οἰκογένειά» του τῶν ναυτικῶν. «Βλέπεις παλιούς φίλους καὶ νέα πρόσωπα στὴ βάπτιση», λέει. «Τούς ωράτας γιά τὶς οἰκογένειες τοὺς. Τούς βλέπεις νά παραλαβίνουν τὸ καινούργιο πλοίο καὶ αἰσθάνεσαι σίγουρος ὅταν σοῦ λένε «μή στεναχωρίσαι, θά τὸ φροντίσουμε».

«Οταν ὁ στόλος τῶν Γουλανδρήδων ἐπανδρώνταν μέ ναυτικούς ἀπό τὴν Ἀνδρο, ὅταν δοῦλοι ἀφοσιωμένοι στὴν ἑταῖρια.

«Τώρα οι καροί δλλαδάν», λέει ὁ κ. Γουλανδρῆς. «Ἡ ἀφοσίωση δέν χάθηκε, ἀλλά εἶναι δυσκολώτερο νά τὴ βρής σήμερα».

«Ἡ ἀφοσίωση δέν εἶναι ἡ μόνη ἀρέτη πού ἔμαθε νά ἐκτιμᾶ τὰ τελευταία 27 χρόνια πού συμμετέχει στὴ διοίκηση τῆς οἰκογενειακῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως - πρώτα ἀπό τὴ Νέα Υόρκη καὶ κατόπιν ἐπὶ 17 χρόνια ἀπό τὸ Λονδίνο. Σήμερα διαχειρίζεται 45 πλοῖα: τὸ ἔνα τρίτο τοῦ στόλου αὐτοῦ ἀπάρτιζεται ἀπό τάνκερς, δύλο ἐντός τρίτο ἀπό μεταλλοφόρα / πετρελαιοφόρα καὶ τὰ ύπολοιπα εἶναι μπάλκ κάρριερς.

«Ἀκόμα καὶ ὅταν νομίζεις ὅτι ξέρεις τὴ λύση ἐνός προβλήματος, συμβουλεύουσαν κάποιον δλλον», συστήνει σὲ δλους πού ἀσχολούνται μὲ τὴ ναυτιλιακή ἐπιχείρηση. Γιά αὐ-

τόν, «ὁ κάποιος δλλος» ἡταν γιά χρόνια ὁ ἀειμνηστὸς πατέρας του. Γιώργος, ὁ θεῖος του ὁ Νίκος καὶ ὁ θεῖος του ὁ Βασίλης πού εἶναι μέλος τῆς Διοικούσης Ἐπιτροπῆς καὶ τῆς Ἐλληνικῆς Τεχνικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος.

«Πρέπει νά σέβεσαι τούς διμειρους ἀνθρώπους λέει, χαρακτηρίζοντας τὸ σεβασμό σάν βασική κατευθυντήρια γραμμή τῆς καρριέρας του. «Ο σεβασμός εἶναι σημαντικός παράγων, μαζί μὲ τὴν τιμότητα, τὴ διατούρην καὶ τὴν κατανόηση».

«Ἡ τάση νά συμβουλεύεται τούς δλλους σὲ συνδυασμό μὲ τὴν τεράστια πεῖρα του τὸν βοήθησαν νά ἐπιτύχει αὐτὸ πού πάντες υποστρίζεις. «Πρέπει νά μαθαίνεις κάθε λεπτομέρεια γιά τὴ ναυτιλία καὶ νά μη κάνῃς ποτὲ ύποθέσεις».

«Ο τρόπος αὐτός σκέψεως καὶ ἡ συνεχῆς παρακολούθηση τῆς ναυτιλιακῆς ἀγορᾶς δύνανται στοὺς Ἐλληνες ἐφοπλιστές τὴ φήμη διτὶ έχουν μάκι εἰσθηση στὸ νά προβλέπουν καὶ νά ἀντιδρούν στὶς ἔκαστοτε καταστάσεις πρὶν ἀπό τοὺς ἀνταγωνιστές τους.

«Ο κ. Γουλανδρῆς δέν πιστεύει διτὶ ὁ οἰ «Ἐλληνες ἔχουν μία τέτοια ἔκτη αἰσθηση. Ἀντίθετα, πιστεύει διτὶ ἡ ἐπιτυχία τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς κοινότητος εἶναι ἀποτέλεσμα «σκληρῆς δουλειάς», καὶ μόνον. «Δέν βασιζόμαστε σὲ τίποτε ἀλλο», λέει.

«Ἡ ἱκανότητα τῶν πλοιοκτητῶν νά ἀντιδρούντων ἔγκαιρα στὶς ἔξελιξεις τῆς ἀγορᾶς τὸν κάνει αἰσιόδοξο γιά τὸ μέλλον. «Κανεὶς δέν έχει καρυστάλλινη σφαίραν, λέει, «ἄλλα δέν δέν σημειωθεῖ καμία μεγάλη καταστροφή - καὶ μέ αὐτὸ ἐννοῶ πόλεμο - πιστεύω διτὶ ναυτιλία θά ἀνταποχθεῖ κατά τὰ προσεχῆ ἔτη, δηποτα συνήθως ἀμέσως μετά τὸν πόλεμο».

Διά τὸ διμεσον μέλλον, στόχοι του εἶναι ἡ ἔξεψηση τῶν συμφερόντων τῆς οἰκογενειακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔκσυγχρονισμός τοῦ στόλου σύμφωνα μὲ τοὺς νέους διεθνεῖς καὶ ἐθνικούς κανονισμούς, σὲ συνδυασμό μὲ τὴ συνεχῆ παρακολούθηση τῶν νέων τύπων μηχανῶν καὶ μεθόδων πού συμβάλλουν στὴν οἰκονομία καυσίμων. «Ο κ. Γουλανδρῆς εἶναι μέλος τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος ἀπό τὸ 1966 καὶ ἔξελέγη μέλος τῆς Διοικούσης Ἐπιτροπῆς τὸν περασμένον Απρίλιο. Μετέχει, ἐπίσης, στὴν Ἐπιτροπή Ασφαλείας τῆς «Ιντερκάνκο».

Μολονότι ὁ κ. Γουλανδρῆς εἶναι ἀφοσιωμένος στὴ δουλειά του, δταν βρίσκει εύκαρπη πηγαίνει γιά διακοπές στὴν Ἐλβετία μὲ τὰ παιδιά του Χρυσή (22 χρονών), Τίνα (21), Γιώργο (16) καὶ Βασίλη (14).

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

SOUTH AFRICA

DURBAN - HEAD OFFICE

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

JOHANNESBURG - PANDORA CHARTERING

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

GREECE - PIRAEUS

SEAGOLD MARITIME INC.
98B Filionos Street,
PIRAEUS, GREECE
Tel: 4519794 - 4519799
Telex: 21-1185 SEA GR

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟΝ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΔΙΑΣΩΣΕΩΣ

Τού καθηγητού κ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΥ

Η διαιτησία επί ναυτικών υπόθεσεων έμφανεται τό συνηθέστερον εις τόν χώρον τής θαλασσίας άρωγής και διασώσεως.

Είς τήν περίπτωσιν αύτήν πολύ σπανίως μεσολαβεῖ σύμβασις ρυθμιστική τών σχέσεων τών ύπο διάσωσιν συμφερόντων έφ' ένός και ναυαγοσώσου άφ' έτερου και έλαχιστοι είναι αι περιπτώσεις καθ' άς ο ναυαγοσώστης προχωρεῖ εις τάς έργασις διασώσεως έπιφυλασσόμενος έκ τών ύστερων νά καταφύγει εις τή δικαστήρια διά τόν κανονισμόν τής άμοιβής του.

Ο κανών είναι ή ύπογραφή μεταξύ τών δύο μερών συμφωνητικού διά τού όποιους αποδέχονται τόν προσδιορισμόν τής άμοιβής τού ναυαγοσώσου διά διαιτησίας. Και εις τήν περίπτωσιν αύτήν ή διαιτησία, έκτος δν άλλως ρητώς ύπό τών μερών συνεφωνήθη, διέπεται από τούς κανόνας οι όποιοι άναγράφονται εις τήν ισχύουσαν διεθνή σύμβασιν άρωγής και διασώσεως τού 1910 και οι όποιοι έπαναλαμβάνονται ύπό νέαν διαιτύπωσιν εις τό σχέδιον άναθερήσεως συμβάσεως. Τούς κανόνας αύτούς ούδεμία διαιτησία δύναται νά άγνοηση, ή δέ έφαρμογή τής συμβάσεως ώς προβλέπει τό σχέδιον είναι σχεδόν γενική. Ούτω τό άθρον 1-2 τού σχεδίου όριζει λέξει τα έξης:

«Η παρούσα Σύμβασις έφαρμόζεται όσακις ένδικον μέσον ένώπιον δικαστηρίων ή διαιτησίας άφορών θέματα τά όποια είναι άντικείμενον τής παρούσης Συμβάσεως θέλει έγερθη εις συμβαλλομένην πολιτείαν ώς και εις τήν περίπτωσιν καθ' ήν ο ναυαγοσώστης προέρχεται από συμβαλλομένην πολιτείαν ή τό διασωθεν πλοίον είναι νηολογημένον εις συμβεβλημένην πολιτείαν».

Έπαναλαμβάνονται τό άντικείμενον τόν τής παλαιάς συμβάσεως δον και τού σχέδιον άναθερήσεως ταύτης, δέν είναι μόνον ή ρύθμισις τής σχέσεως μεταξύ τών ένδιαφερομένων εις τήν διάσωσιν μερών, άλλα και ή θέσπισις κανόνων άφορώντων εις τήν προβλεπομένη διαιτησίαν διά τόν καθορισμόν τής άμοιβής τού ναυαγοσώσου.

Πρίν έξετάσωμεν λεπτομερέστερον τούς κανόνας αύτούς με τούς όποιους θά άσχοληθώμεν κατωτέρω, άναγκαια καθίσταται ή άναπτυξις γενικώτερον τής προϊστορίας τού σχέδιον και τών δημιουργουμένων έκ τής διασώσεως και ένώπιον τής διαιτησίας τιθεμένων συμφερόντων.

Η ύφισταμένη διεθνής σύμβασις διασώσεως χρονολογείται και ισχύει άπό τού 1910. Η άναγκη άναθερήσεως και έκ-συγχρονισμού τής προέκυψε λόγω τών νεωτέρων έξελίξεων εις τόν τομέα τής θαλασσίας έπιχειρήσεως. Τά τεράστια τάνκερς μέτο τέραστον φορτίον πετρελαίου και αι προκληθείσας έκ ναυαγίου αύτών σοβαρά και καταστροφικά ζημιάι είς τό περιβάλλον (δόρος περιλαμβάνον ζημιάς τόσον εις πρόσωπα δον και εις ίδιοκτησίας, και άναφέρω ένδεικτικά τά ναυάγια τού AMOCO - CADIZ και TORREY - CANYON) έπεστησαν τήν άναγκην νά ληφθούν μέτρα πρός άντιμετώπισιν παρομοίων καταστάσεων. Μεταξύ τών μέτρων αύτών έθεωρήθη έπιβεβλημένη και ή άναθερήσις τής διεθνούς συμβάσεως διασώσεως τού 1910.

Τήν έργασίαν αύτήν έπωμισθη τό C.M.I.(COMITE MARITIME INTERNATIONAL) και κατόπιν μακράς προεργασίας διά τής συμμετοχής τών έκπροσώπων τών 35 και πλέον Έθνικών Ένώσεων Ναυτικού Δικαίου, αι όποιαι είναι μέλη τού C.M.I.,ώς και έκπροσώπων τών ένδιαφερομένων τάξεων, κατηρτίσθη τή 3ην Φεβρουαρίου 1981 τό τελικόν σχέδιον τής νέας διεθνούς συμβάσεως τό όποιον θά ύποβληθη πρός έγκρισιν εις τήν διεθνή διάσκεψιν τού Μόντρεαλ.

τού σχέδιον τής νέας συμβάσεως διαφωνία.

Ύπεστηρίχθη σθεναρώς, δτι και έφ' θσον αι προσπάθειαι διασώσεως συνέτεινον δστα και εις τήν έλαχιστοποίησιν τών ζημιών διά τού περιορισμού τής ρυπάνσεως ή δλλως καταστροφής τού περιβάλλοντος, τούτο άποτελεί ύπηρεσίαν, ή δποί δικαιολογεί αύτη καθ' έαυτην και διεξαρτήτως διασώσεως πλοίου και φορτίου άμοιβήν ή πρόσθετον άμοιβήν τού ναυαγοσώστου.

Η διεύρυνσις τής έννοιας τής διασώσεως, αφορά άκρως εις αύτην τήν περίπτωσιν, τής διασώσεως εύθυνης. Και έδω τίθενται τά έρωτήματα.

Πώς είναι βέβαιον δτι θά προέκυπτεν ή τοιαύτη εύθυνη;

Τά κύρια συμφέροντα τά άπειληθέντα και ένδεχομένως διασωθέντα είναι τού άπειληθέντος τρίτου και δχι τού πλοιοκτήτου, τά άποια είναι δευτερεύοντα.

Ποίον τό μέτρον ύπολογισμού τού ύψους τής άποφευχθείσης ύποθετικής εύθυνης; Είναι φανέρων δτι ο παράγων τού άγνωστου παρεμβάλλεται πλέον εις τόν καθορισμόν τής άμοιβής τού ναυαγοσώστου και εις τό δργον τού διαιτητού.

Και τέλος μέ ποιαν βάσιν είναι δυνατόν νά θεωρηθή τό φορτίον ύπευθυνον διά τήν ρύπανσιν δηλλων σχετικήν ζημιάν και συνεπών ύπευθυνον διά τήν πληρωμήν σώστρων;

Μέχρι σήμερον ή λύσις τήν όποιαν ήκολούθουν οι Άγγλοι διαιτηταί τού 'Άλωνι πρός το σκόπον τής ένθαρρυνσεως τής ναυαγόσωστικής έπιχειρήσεως ήτο ή άναγνώρισις τού παράγοντος τούτου τής διασώσεως εύθυνης κατά τόν καθορισμόν τής άμοιβής τού ναυαγοσώστου και ή έπιδικασις ένιαίας έπικημένης άμοιβής καταμεριζούμενης κατά άναλογον τών άξιων μεταξύ πλοίου φορτίου. Ή λύσις άμως αύτη δέν έγενετο δεκτή δνευ άντιρρησεων έκ τό φορτίον και έπηκολούθησε ή άναθερήσις τού συμφωνητικού θα-

Τό βασικόν πρόβλημα, τό όποιον άπησχόλησε τούς έργασθεντας διά τόν καταρτισμόν τού σχέδιου, ύπηρε δέκτης τής έκτασης ή όποια έπερε νά δοθή εις τήν έννοιαν τής διασώσεως και συνεπεία τούτου βεβαίως και ή έκτασης εις τήν άμοιβήν τού ναυαγοσώστου.

Διά νά γίνων σαφέστερος, έάν τό φορτίον πετρελαίου ή οιονδήποτε δλλο έπικινδυνον φορτίον σωθή, δέν ύπάρχει περίπτωσις μαλύνσεως ή βλάβης τού περιβάλλοντος. Άλλα δυστυχώς συνηθεστέρα περίπτωσις είναι δηλών ή βλάβη η μόλυνσις δέν είναι δυνατόν νά άποφευχθούν παρά τάς προσπαθειάς τού έπιληφθέντος ναυαγοσώστου, ο όποιος ήμως διά τών προσπαθειών του πρός διάσωσιν πλοίου και φορτίου και διά τάυτα δέν διεσώθησαν, λίαν πιθανώς συνέτεινε τουλάχιστον εις τήν έλαχιστοποίησιν τών ζημιών αύτών.

Είς τήν περίπτωσιν αύτήν ή ναυαγοσώστης θεωρεί δτι η προσεφέρει άποτελεσματικήν ύπηρεσίαν διά τής άποφυγής ή περιορισμού τής εύθυνης τού πλοιοκτήτου έναντι τρίτων διά πατήσης κατά αύτούν έκ τής ρυπάνσεως ή καταστροφής τού περιβάλλοντος, και ως έκ τούτου δικαιούται ίδιαιτέρας η έπηκημένης άμοιβής.

Έάν η ηφθη ήπ' όψιν δτι η θεμελιώδης άρχη έπι τής όποιας βασίζεται ή σύμβασις διασώσεως είναι ή τού NO - CURE NO PAY, ο ναυαγόσωστης διά τήν τελευταίαν αύτην περίπτωσιν τής διασώσεως εύθυνης είς ούδεμίαν δικαιούται άμοιβήν έφ' θσον δέν διεσώθη η κάποια περιουσία.

«Επι τόν θέματος τούτου τής διασώσεως σοβαραί προέκυψαν κατά τήν κατάρτισιν

INTERNATIONAL TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE
PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE:

TONIO COLON

TELEX:

From U.S.A.: 368-8572

From Others: 379-8572

TELEPHONE:

Colon 45-0127

45-0137, 45-0128

MAILING ADDRESS:

P.O.Box 443

Colon, R. Panama

PROVISIONS

DECK SUPPLIES

DUTY - FREE LIQUORS

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE:

TONIO PANAMA

TELEX:

From U.S.A.: 368-2633

From Others: 379-2633

TELEPHONE:

Panama 23-9920

MAILING ADDRESS:

P.O.Box 6-4000

Ei Dorado

Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS

ELECTRIC APPLIANCES

DUTY - FREE WAREHOUSE

24 HOUR SERVICE
COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

λασσίας άρωγής του LLOYDS OPEN FORM έπικρατήσαντος ώς γνωστόν εν τῇ πράξει καὶ ἐφαρμοζομένου ἀπό τὸ 1890.

Κατά τὴν γενομένην ἀναθεώρησιν τῆς Στάνταρ Φόρμ προβλέπεται: 1) "Οτι ὁ ναυαγοσώστης ἀφ' ἐνός θά καταβάλλῃ κάθε δυνατή προσπάθειαν πρός πρόληψιν διαφυγῆς πετρελαίου (OIL) προβλέπεται: 2) "Οτι κατ' ἔξαρέσιν τῆς βασικῆς ἀρχῆς NO CURE NO PAY διά δικαιούται δικαίας (FAIR) ἀμοιβῆς ώς καὶ ἀποκαταστάσεως τῶν δαπανῶν του, ἀσχέτως διασώσεως τοῦ πλοίου καὶ μόνον ἀπό τὸ πλοίον. Κατά ἐπιτυχῆ χαρακτηρισμόν, ἡ παλαιά ἀρχή NO CURE NO PAY διά τὴν περίπτωσιν ταύτην μετετράπη εἰς NO CURE SOME PAY.

Τὸ συμφωνητικόν τοῦ Λόνδοντος ἐπικρίνεται, διότι ἀναφέρεται μόνον εἰς τὴν περίπτωσιν μεταφορᾶς πετρελαίου καὶ διχὶ εἰς ἄλλα ἐπικίνδυνα καὶ ἐπιβλαβῆ φορτία.

Εἰς τὸ ὅριστικόν σχέδιον ἀναθεωρήσεως τῆς Διεθνοῦς συμβάσεως τὸ ὄποιον κατηρτήσθη ἀπό τὸ C.M.I., κατόπιν συμβιβασμού τῶν διαφόρων ἀπόψεων, προβλέπεται:

ΠΡΩΤΟΝ. ("Ἀρθρ. 1-1 παρ.4) διτι θεωρεῖται ὡς ζημιά τοῦ περιβάλλοντος ἡ προκύπτουσα ἀπό POLLUTION, EXPLOSION, CONTAMINATION OU ACCIDENT χωρίς νά γίνεται περιορισμός, διωρείσεως τοῦ συμφωνητικού τοῦ LLOYD εἰς μόνην τὴν περίπτωσιν ρυπάνσεως διά πετρελαίου.

Ἐκ τῆς διατυπώσεως αὐτῆς συνάγεται διτι εἰς τὸ σχέδιον προβλέπεται καὶ ἡ περίπτωσις τῆς μεταφορᾶς ἐπικινδύνων ἡ ἐπιβλαβῶν φορτίων.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ. Εἰς τὸν ναυαγοσώστην ἐπιβάλλεται νά καταβάλῃ πάσαν προσπάθειαν πρός διάσωσιν τοῦ πλοίου τῶν ἐπ' αὐτοῦ εὐρισκομένων ἀγαθῶν καὶ πρός ἀποφυγὴν περιορισμῶν τῶν ζημιῶν εἰς τὸ περιβάλλον ("Ἀρθρ. 2-2 παρ.1).

ΤΡΙΤΟΝ. Ἐνώ τὸ σχέδιον ἀναγνωρίζει μέδιμφασιν τὴν ἀρχήν τοῦ NO CURE — NO PAY (ART.3-1 παρ. 1,2) δέχεται ἔξαιρέσεις τῆς ἀρχῆς ταύτης αἱ ὄποιαὶ συνιστοῦν ἐν τῇ οὔσιᾳ ἀναγνώρισιν τῆς περιπτώσεως διασώσεως εὐθύνης.

Αἱ περιπτώσεις αὐται ἀναφέρονται καὶ προσδιορίζονται ἀπό τὸ εἰδος τῆς ζημίας ἡ ὄποια διά τῶν ἐνέργειῶν τοῦ ναυαγοσώστου ἀπεφεύχθη ἡ ἀλαχιστοποιήθη καὶ εἶναι ὡς προανεφέρθη ἡ POLLUTION, ἡ EXPLOSION, ἡ CONTAMINATION, ἡ πυρκαϊά ἡ τὸ ἀτύχημα.

Διά τὰς ὑπηρεσίας αὐτᾶς προβλέπεται (ART. 3-3) εἰδική ἀμοιβὴ πληρωτέα ὑπό τοῦ πλοιοκτήτου καὶ ἀποζημίωσις διά τὰς δαπά-

νας του, ἐάν ὁ ναυαγοσώστης ἐπεχείρησε ἐργασίας διασώσεως πρός τὸν σκοπὸν ἀποφυγῆς ζημιῶν εἰς τὸ περιβάλλον συνεπείᾳ τοῦ κινδύνου τὸν ὄποιον διέτρεξε τὸ πλοίον καὶ τὸ φορτίον τὸ εύρισκόμενον ἐπὶ τοῦ πλοίου ἡ διά νά περιορίσῃ τοιαύτην ζημίαν.

Προσπάθεια τοῦ Σχέδιου είναι βεβαίως νά περιορίσῃ τὸν παράγοντα "ἄγνωστον χάσος" διά τοῦ κατά τὸ δυνατόν ἀκριβεστέρου καθορισμού τοῦ ὑψους τῶν ἔξόδων καὶ τῆς ἀμοιβῆς τοῦ ναυαγοσώστου. Πρός τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἀναγράφονται ἀφ' ἐνός ὥρισμον κανόνες καὶ ἀφ' ἔτερου τίθενται καὶ ὡρισμένοι ποσοτικοί περιορισμοί εἰς τοὺς δημοιβούς δέν ύπεισερχομα.

'Αφοῦ εἰς γενικάς γραμμάς καθωρίσαμεν τὸ πεδίον τὸ ὄποιον καταλαμβάνει ἡ περίπτωσις τῆς διασώσεως ἡ ὄποια είναι τὸ ἀντικείμενον τῆς διαιτήσας καὶ ἀνεπτύξαμεν τί ἰσχύει διά τὸν καθορισμόν τῆς ἀπαιτήσεως τοῦ ναυαγοσώστου διά τὴν ἀμοιβήν του καὶ τὰ ἔξοδά του εἰδικῶς εἰς τὴν περίπτωσιν ἀποφυγῆς ἡ ἐλαχιστοποιήσεως ζημιῶν εἰς τὸ περιβάλλον θά ἔξετασμενης ἡδη τούς Κανόνας, τούς ὄποιους θέτει γενικῶς τὸ Σχέδιον καὶ τούς ὄποιους ὑποχρεούται νά τηρηση διαιτητῆς κατά τὴν διεξαγωγήν τῆς διαιτήσας.

1) Βασικός Κανὼν είναι διτι ούδεμία ἀμοιβῆς διαιτητῆς καὶ ἔξετασμενης τῆς διασώσεως δέν ἔσχον ὠφέλιμον ἀποτέλεσμα ("Ἀρθρ. 3-1 παρ.2) καὶ

2) "Οτι εἰς ούδεμίαν περιπτώσιν ἐπιτρέπεται εἰς τὸν διαιτητήν νά καθορίσῃ ἀνταιμοβήν ἀνωτέρων τῆς ἀξίας τῶν διασώστων ἀγαθῶν κατά τὸν χρόνον καθ' ὅν ἐπερατώθησαν αἱ ἔργασίαι τῆς διασώσεως.

Διά τὸν καθορισμόν τοῦ ποσοῦ τῆς ἀμοιβῆς διαιτητῆς ὄφειλε νά λάβῃ ὑπ' ὄψιν τὰς κατωτέρων προϋποθέσεις (Ἀρθρ.3-2):

α) Την ἀξίαν τῶν διασωθέντων ἀγαθῶν.

β) Τὴν ικανότητα καὶ τὴν καταβληθείσαν προσπάθειαν πρός ἀποφυγὴν η μείωσιν τῶν ζημιῶν εἰς τὸ περιβάλλον.

γ) Τὴν έκτασιν τῆς ἐπιτευχείσης ύπο τῶν ναυαγοστῶν ἐπιτυχίας.

δ) Τὴν φύσιν καὶ τὴν σοβαρότητα τοῦ κινδύνου.

ε) Τὰς προσπαθείας τῶν ναυαγοσώστων, συμπειλατικού μενού τοῦ καταναλωθέντος χρόνου, τῶν δαπανῶν καὶ τῶν ζημιῶν τὰς ὄποιας ὑπέστησαν.

σ) Τὸν κίνδυνον εὐθύνης καὶ λοιπούς κινδύνους τούς ὄποιους διέτρεξαν οἱ ναυαγοσώσταις καὶ τὰ χρησιμοποιηθέντα ύλικα.

ζ) Τὴν ἐτοιμότητα τῶν παρασχεθεισῶν ύπηρεσιῶν

η) Τὴν χρησιμοποίησιν πλοίων καὶ λοιποῦ

ύλικοῦ διά τὰς ἔργασίας διασώσεως.

θ) Τὴν κατάστασιν ἐτοιμότητος καὶ διαθέσεως ώς καὶ τὴν ἀποτελεσματικότητα τοῦ χρησιμοποιηθέντος ύλικοῦ καὶ τῆς ἀξίας αὐτοῦ.

Τέλος δις σημειωθῆ, διτι κατά τὸν καθορισμόν τοῦ ὑψους τῆς ἀπαιτήσεως τοῦ ναυαγοσώστου, ὅ διαιτητῆς ὄφειλε κατά τὰς διατάξεις τοῦ Σχέδιου νά λάβῃ ὑπ' ὄψιν τὰ τυχόν μεσολαβήσαντα ἐκ μέρους του πταισμάτων ἡ τὴν τυχόν ἐπιδειχθείσαν ἀμέλειαν, πολὺ δὲ περισσότερον περίπτωσιν δόλου συνεπείᾳ τῶν ὄποιων περιστατικῶν αἱ ὑπηρεσίαι διασώσεως ἐδυσχεράνθησαν ἡ κατέστη ἀναγκαῖον νά ἐπαυξηθοῦν. Εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτὰς τὸ Σχέδιον προβλέπει διτι ὁ διαιτητῆς δύναται νά ἐκπέστη ἀνάλογον μέρος τῆς ἀμοιβῆς ἡ νά ἀποκλείσῃ τὴν πρός τοῦ πληρωμῆς διασδήποτε ἀμοιβῆς.

Αὐτὰς είναι ἐν γενικαῖς γραμμάς τὰ πλαισια τὰ ὄποια καθορίζει τὸ Σχέδιον τῆς νέας Διεθνοῦς Συμβάσεως διασώσεως διά τὴν ὑπ' ἀυτῆς προβλεπομένην Διαιτήσιαν.

"Ἐνδιαφέρον ίσως είναι ἀκόμη νά ρίξωμεν ἐνα βλέμμα ἐπὶ τοῦ πώς συνάπτεται ἡ σύμβασις τῆς διαιτήσας, κατά κανόνα μεταξύ ναυαγοσώστου καὶ πλοιάρχου, εἰς τὸν ὄποιον ἀναγνωρίζεται τὸ δικαίωμα νά ἐνεργῇ «ἐπ' ὄντοματι καὶ διά λογαριασμὸν τοῦ πλοίου κατηρτήτου καὶ τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀγαθῶν» ("Ἀρθρ. 1-4 παρ.2).

"Ἐάν ἔξαιρέση τίς τὰς περιπτώσεις τῶν χωρῶν μέδιοκληρωτικά καθεστώτα, καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν διασώσεως ἐντός τῶν χωρῶν ὑδάτων των ἡ παροχής βοηθείας ὑπό ναυαγοσώστου ἀνήκοντος εἰς αὐτάς, διότι περιβάλλεται ὑπό τοῦ ναυαγοσώστου διαιτήσια προκαθορισμένου τύπου, εἰς τὰς λοιπὰς περιπτώσεις ἡ διαιτήσια συμφωνεῖται ἐλευθερώως, ἐν τῇ πράξει διά τῆς ὑπογραφῆς ἐνός τυποποιημένου συμφωνητικοῦ. Διά τὸν λόγον τούτον ἡ ἐμφάνισης ἐνός εἰδικοῦ συμφωνητικοῦ Διαιτήσας βελτιωμένου κατά τὸ δυνατόν ἐν συγκρίσει πρός τὰ κυκλοφοροῦντα, προβλέποντος διαιτήσιαν τῆς INTERNATIONAL MARITIME ARBITRATION ORGANIZATION θά ἡτο λίαν χρήσιμος καὶ διά προσέφερε μίαν πρόσθετον δυνατότητα ἐπιλογῆς εἰς τούς ἐνδιαφερομένους.

Καθηγητής, Κυριάκος Σπηλιόπουλος.

(Ομιλία γενομένη ἐν Παρισίοις τὴν 28 Ἀπριλίου εἰς τὸ Συμπόσιον, τὸ ὄποιον είχεν ὄργανων ἀπό τὸν Διεθνῆ Όργανον της Ναυτικῆς Διαιτήσας.)

"SINGAPORE"

Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων καὶ τροφίμων τῶν ἐλληνικῶν πλοίων.

DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE - 4

ANTIPROSOΣΠΟΙ ΤΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.

KAI ΤΗΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELLAS) LTD.

NAYTIAKA XMIIKA

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537

TELEX NO. RS 21376

24 HRS SERVICE

TIMAI LOGIKAI

P. O. BOX 1293

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"

SINGAPORE

ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΑΚΡΙΣΕΩΝ

ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΛΕΞΕΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΘΕΣΙΝ «NOR-SHIPPING '81»

Έπραγματοποιήθη είς Όσλο, μεταξύ 11ης και 16ης Μαΐου, ή διεθνής ναυτιλιακή έκθεση «Nor-Shipping '81» με εύρειαν συμμετοχήν έκθετών και πλήθος έπισκεπτών, μεταξύ των όποιων πολλοί διακεκριμένοι παράγοντες της παγκοσμίας ναυτιλίας.

Εις τήν έναρκτηριον όμιλιαν της, ή ύπουργός Ναυτιλίας της Νορβηγίας, κ. Κάρτ Γκτέστεμπο, είπε μεταξύ άλλων:

«Γιά τούς Νορβηγούς, ή θάλασσα ήταν πάντοτε ή πύλη πρός τόν υπόλοιπο κόσμο. Θεωροῦμε τήν θάλασσα γέφυρα και δχ σύνορο. Λόγω κλιματολογικών συνθηκών και γεωγραφικής θέσεως άσχοληθήκαμε μέτις μεταφορές και μέχρι σήμερα βασιζόμαστε περισσότερο στής ξένες μεταφορές άπό πολλές άλλες χώρες. Αύτο μᾶς έμαθε νά φτιάχνουμε πλοία, νά τά επανδρώνουμε και νά τά διευθύνουμε, νά τά κάνουμε άποδοτικά και γρήγορα. Δέν χρειάσθηκε πολύς καιρός γιά νά γίνη η Νορβηγία πολύ μικρή γι' αύτές τις ναυτιλιακές μας δραστηριότητες και διαπιστώσαμε δτι μπορούμε νά προσφέρουμε τις υπηρεσίες και νά μοιρασθούμε τις γνώσεις μας μέ άλλους φίλους λαούς. Αύτη είναι ή πραγματικότητα και μία φιλοσοφία ή όποια σήμερα — πού ή ναυτιλία διευθυποείται — ισχύει περισσότερο παρά ποτέ».

ΤΟ ΦΟΡΟΥΜ

Τήν 12ην και 13ην τού μηνός, είς τά πλαισία τών έκδηλωσεων τής έκθεσεως, έδόθη σειρά διαλέξεων έπι ζωτικών θεμάτων που άπασχολούν τήν παγκόσμιον ναυτιλίαν.

● Πρώτος ομιλητής ήτο ή άντιπρόεδρος τής Ένωσεως Νορβηγών Έφορπλιστών, κ. "Άτλε Τζέμπεν, δστις ησχολήθη μέ τό θέμα τής συνεργασίας μεταξύ άναπτυγμένων και άναπτυσσόμενων χωρών είς τόν τομέα τής ναυτιλίας, μέ στόχον τήν ναυτιλιακήν άναπτυξίν τών δευτέρων. Τό πνεύμα τής δλης ομιλίας τού κ. Τζέμπεν ήτο δτι μία ναυτιλία δύναται νά έπιβιωση μόνον δταν βασίζεται είς αύστηρως οίκονομικά κριτήρια. Δυστυχώς, δώμας, παρετήρησε, άκομη και αι βιομηχανικά χώραι βασίζουν σήμερον τήν άναπτυξίν τής ναυτιλίας των και είς άλλα — μή έμπορικά — κριτήρια. Ο προστατευτισμός δέ άποτελεί τόν μεγαλύτερον κίνδυνον διά τήν διεθνή ναυτιλίαν δεδομένου δτι αύξανει τό κόστος και περιορίζει τήν άποδοτικότητα τού πλοίου. Περαίνων, ο κ. Τζέμπεν είπε δτι αι άναπτυσσόμεναι χώραι έχουν τρεις έναλλακτικά λύσεις.

a) Τήν χρησιμοποίησιν τού ξένου, συναγωνιστικού πλοίου, διά τής όποιας θά έπιτύχουν χαμηλόν κόστος τών είσαγωγών και έξαγωγών των και άποδοτικήν μεταφοράν.

b) Τήν άναπτυξίν ναυτιλίας ήν συνεργασία μέ ξένα συμφέροντα έπι έμπορικής βάσεως, μέ μεγαλύτερα οφέλη διά τήν χώραν.

● Ο ύπουργός Ναυτιλίας τής Δημοκρατίας τής Ακτής τού Έλεφαντοστού ωμιλησε επί τής ναυτιλιακής πολιτικής πού πρέ-

πει νά άκολουθήσουν αι χώραι τού Τρίτου Κόσμου και έτοινεσ δτι μία χώρα δύναται νά έλέγχη τήν διακίνησιν τών μεταφορών της χωρίς νά άπομακρύνεται άπό τάς άρχας τής έλευθέρας οίκονομιας. Διά τού τρόπου αυτού, τό Κράτος βοηθά είς τήν άποκατάστασιν τού έλευθέρου άνταγωνισμού μέσω δικαιοτέρας άνακατανομής, τής διεθνούς ναυτιλίας. Μολονότι δέ έταχθη κατά τής προτάσεως τής «Ούνκταντ» περί κατανομής τών χώρων φορτίων, έξέφρασε τήν άποψην δτι αι χώραι τού Τρίτου Κόσμου δικαιούνται εύρυτέραν συμμετοχήν είς τάς έθνικάς των μεταφοράς, μέ γνώμονα πάντοτε τήν συναγωνιστικότητα.

● Ο διευθυντής τού τμήματος θαλασσίων μεταφορών τού Ο.Ο.Σ.Α., κ. P.A. Χάμφρεϋ, άνεφερθη είς τά κοινά στοιχεία τής ναυτιλιακής πολιτικής τών χωρών-μελών τού Ο.Ο.Σ.Α. και τήν έναρμονίσιν των. Τό βασικώτερον στοιχείον τής ναυτιλιακής πολιτικής τών χωρών αύτών είναι ή προσήλωσις είς τήν άρχην τού έλευθέρου και θεμιτού άνταγωνισμού. Άλλα δέν παρέλειψεν ο κ. Χάμφρεϋ νά έπισημάνη τήν άνησχητικήν τάσιν παρεμβατισμού ένίων κυβερνήσεων είς τάς έθνικάς των θαλασσίας μεταφοράς. Αι κυβερνήσεις, είπε, οφείλουν νά διαδραματίζουν περισσότερον τόν ρόλον τού διαιτητού, άντι νά προβαίνουν είς διακρίσεις πού άποληγουν είς βάρος τού τελικού κόστους τών μεταφορών.

'Ακολούθως άνεφερθη είς τάς τακτικάς γραμμάς και τάς ναυτιλιακάς σχέσεις μεταξύ τών χωρών-μελών και μή μελών τού Όργανισμού και έτοινεσ δτι βασικός στόχος πρέπει νά είναι «οι έθνικοι νόμοι νά μή παραβλάπτουν τάς διεθνείς μεταφοράς».

Τασσόμενος κατά τής κατανομής τών χώρων φορτίων, ο κ. Χάμφρεϋ είπε δτι αι άναπτυσσόμεναι χώραι δικαιούνται νά δοκιμάσουν τάς τύχας των είς τόν παγκόσμιον ναυτιλιακόν στίθιον ή π ί έ λ ε ν θ έ ρ α

κ α i σ u n a γ w n i s t i k ή c β á s e w c.

Οσον άφορά είς τάς σημαίας εύκολιας, δέν έταχθη μέν άπ' εύθειας ύπερ τής καταργήσεώς των, άλλα έπεσήμανε τήν άναγκην νά άποκτήσουν αι χώραι τών έλευθέρων νηολογίων τήν δύναμιν και ισχύ την θέλησην την έλεγχουν τά ύπο τήν σημαίαν των πλοία και νά έπιβάλλουν είς αύτά τήν έφαρμογήν τών διεθνών κανονισμών.

● Ο πρόεδρος τού Συμβουλίου τών Ευρωπαϊκών και τής Ιαπωνικής Ένωσεως Έφορπλιστών (ΣΕΝΣΑ), κ. Μπράιαν Π. Σώ, έθεσε τό έρωτημα έάν αι άναπτυσσόμεναι και άνεπτυγμέναι χώραι είναι συνεργάται ή άνταγωνισταί και κατέληξεν είς τό συμπέρασμα δτι μόνον μέ τήν συνεργασίαν — ύπο τήν προϋπόθεσιν δτι αι κυβερνήσεις θά έπιτρέψουν τήν άνάπτυξην συνεργασίας έπι καθαρώς έμπορικών βάσεων — θά δθηθούν άμφοτεραι.

● Ο κ. Γουίλις Κ. Αρμστρονγκ, τού Διεθνούς Έμπορικον Έπιμελητηρίου, άνεφερθη είς τάς διεθνείς σχέσεις και έξέφρασε τήν άποψην τού Δ.Ε.Ε. δτι «αι δυνάμεις τής έλευθέρας οίκονομίας και τού θεμιτού άνταγωνισμού έξυπηρετούν τά καλύτερα συμφέροντα δχ μόνον τής ναυτιλίας άλλα και άλοκήρου τής άνθρωποτητού». Έτοινεσ δέ δτι ή ίδιωτική πρωτοβουλία, έλευθέρως άναπτυσσόμενη, δύναται εύκολωτερον νά έπιλύση τά άναφούμενα προβλήματα άπό τόν γραφειοκράτας και τούς θεωρητικούς τής «Ούνκταντ» και τών άλων διεθνών και έθνικών άργανισμών, τών όποιων τά σχέδιο διά τάς άναπτυσσόμενας χώρας, τόσον διά τήν ναυτιλίαν δσον και δι' άλλους τομείς, τείνουν νά έχουν άντιθετα τών προσδοκωμένων άποτελέσματα.

● Ο Γενικός Γραμματεύς τού Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Όργανισμού (ΙΜΚΟ), κ. Κ.Π. Σριβαστάβα, είπε δτι ή ρόλος τού ΙΜΚΟ είναι νά προαγά-



Ο Βασιλεύς Όλαφ ο πέμπτος τής Νορβηγίας κατά τήν άφιξιν του εις τά έπισημα τής έκθεσεως «Nor-Shipping '81»

γη τά έπιπεδα της άσφαλειας ναυσιπλοίας, τήν άπόδοσιν τού πλοίου και νά προστατεύν τό περιβάλλον από τήν ρύπανσιν. Εἰς τό σημεῖον δέ αὐτό έξεφρασε τήν έλπιδα δι τή προσφορά του, ιδίως κατά τά τελευταία έτη, υπήρξε άκρως θετική.

• Ο πρόεδρος τού Διεθνοῦς Ναυτιλιακοῦ Φόρουμ, Δρ. Χέλμουτ Σόμεν, άνεφέρθη εἰς τούς στόχους και τήν δραστηριότητα τού ἐν λόγω δργανισμού, δό όποιος άπασχολεῖται κυρίως με τήν έξεύρεσιν λύσεων εἰς τά μεγάλα προβλήματα πού άντιμετωπίζει ή διεθνής ναυτιλία — άντιμετώπισις τῶν κρίσεων, ναυταπάται, έφαρμογή διεθνῶν κανονισμῶν, συνεργασία μέ τούς διαφόρους φορεῖς διά τήν βελτίωσιν τῆς άσφαλειας τῶν πλοίων και τήν έκπαιδευσιν τῶν πληρωμάτων, κ.α. Άνεφέρθη, έπισης, εἰς τόν διάλογον πού ένεκαινιάσε τό Φόρουμ μέ τούς

σφαλιστάς, τά «κλάμπς» και τούς νηογνώμονας.

Ωμίλησαν, έπισης, οί κ.κ. R.G. Χώκ: (Αί Έξαγωγικά Δυνατότητες τής Αύστραλιας εἰς Πρώτας "Υλας — Προβλεπούμενη Ζήτησις διά τήν Μεταφορά — Η Ναυτιλιακή Πολιτική τής Αύστραλιας") Τζ. Π. Τζ. Μπέσμαν: (Συνεργασία εἰς τήν Ναυτιλίαν — Η Ανάγκη Διεθνοῦς Προσεγγίσεως — Αί προοπτικαί διά τάς Αναπτυσσόμενας Χώρας) Γ. Ο. Γκραΐ: (Άνθρωποι Παράγοντες και Ασφάλεια) Φ. Ρίνγκνταλ: (Συστήματα κινήσεως πλοίων διά τήν Ασφαλή Ναυσιπλοίαν) Β. Χέβεντικ: (Άποθέματα Γαιανθράκων και Πετρελαίων τήν 10ετίαν τού 80) και Χ.Χ. Μπέλλ: (Η Αμερικανική Άκτοφυλακή και ή Διεθνής Συμβολή τής εἰς τήν Ασφάλειαν τῆς Ανθρωπίνης Ζωῆς ἐν θαλάσση).

ων δόμφωνοι άποφάσεις τής Έπιτροπής Αμφισβητήσεων και Έπιλύσεως Διαφορών τού άρθρου 9 τού Κανονισμοῦ Οίκονομικής Διαχειρίσεως τού Ο.Δ.Π. μή έφεοι βάλλονται ένωπιόν του ύπό τής άρμοδιας υπηρεσίας, εἰ μή μόνον έφ' δοσον δ προστάμενος αὐτής ήθελε κρίνει δι τη συντρέχει περίπτωσις έφεσεως.

• Η σύμβασις έκμισθώσεως χώρων τού Ο.Δ.Π. εἰς φυσικά και νομικά πρόσωπα

Ένεκριθη ή δι' απ' εύθειας συμφωνίας παραχώρησις τής χρήσεως χώρων τού Ο.Δ.Π., εἰς τά φυσικά και νομικά πρόσωπα, τά όποια διαλαμβάνονται εἰς τούς κατώτερω πίνακας διά τό άπο Ιης Ιανουαρίου 1981 έως 31 Δεκεμβρίου 1982, χρονικόν διάστημα:

ΠΙΝΑΞ Ι ΖΩΝΗ Β'

1. Α.Ε.Ε.Χ.Π. και ΛΙΠΑΣΜΑΤΩΝ

M2 τρ.μ.

α) Χερσ. χώρ.	47017-1293
β) προβλήτης	810-160
γ) Μ. Κράκαρη	1275 - 300
δ) Κρηπίδωμα	223
2. MOBIA	
α) χερσ. χώρος	5266-305
β) προβλήτες	1404-473
γ) κρηπίδωμα	91
3. ΦΙΝΑ	
α) χερσ. χώρ.	2203-85
β) προβλήτες	205-50

ΖΩΝΗ Δ'

4. ΑΤΕ ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ

1780-44

α) Χερσ. χώρος	195-53
β) προβλήτης	
5. ΑΦΟΙ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗ	
α) Χερσ. χώρος	960-25
β) Χερσ. χώρος	500
6) ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ	
α) χερσ. χώρος	6170-129
β) χερσ. χώρος	3390-54
7) ΚΛΗΡ. Θ. & Μ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ	
η ΖΕΡΒΑ χερσ. χώρος	1985-49

ΖΩΝΗ Ε'

8. ΚΛΗΡ. Γ. ΚΑΛΟΥΜΕΝΟΥ

110

χερσ. χώρος	
9. ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΓΚΟΥΜΑΣ	1.809-76.50

ΖΩΝΗ Ζ'

10. ΤΕΞΑΚΟ

10950-350

α) χερσ. χώρος	
β) προβλήτης	292-178

ΠΙΝΑΞ ΙΙ

Έμφανον τά Φυσικά και Νομικά πρό-

‘Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

• Η νεά διοίκησις τοῦ Ο.Δ.Π.

Ανέλαβαν τά καθήκοντά των οί νέοι πρόεδρος και γενικός διευθυντής τοῦ Ο.Δ.Π. κ.κ. Ισίδωρος Μαυριδόγλου, τέως ύπουργός Ναυτιλίας και Σπύρος Σουλής, άντιναύαρχος έ.ά. και τέως γενικός διευθυντής τοῦ Όργανισμού.

Η άναληψις τῶν καθηκόντων τῆς νέας ηγεσίας τοῦ Ο.Δ.Π. συμπτίπτει μέ μίαν περίοδον ιδιαιτέρως δύσκολον διά τόν λιμένα. Τά αίτηματα τῶν έργαζομένων, τά δόποια άδηγησαν εἰς τάς άλλεπαλλήλους άπεργιακάς έκδηλωσεις και προεκάλεσαν άνωμαλίας και προβλήματα εἰς τήν λειτουργίαν τού λιμένος, παραμένουν άνικανοπόιητα, σχεδόν εἰς τό σύνολόν των, δπως τουλάχιστον έτεθησαν ύπό τῶν έκπροσώπων τῶν έργαζομένων.

Τό ύπουρεγίον Ναυτιλίας, παρά τήν διατυπανίζομένην αύτοτέλειαν ή δόποια έξασφαλίζεται ώς ύποστηριζει, εἰς τόν Ο.Δ.Π. μέ τό πρωθυπουργον πρός ψήφισιν νομοσχέδιον, ἐν τούτοις μέ διάταξιν τοῦ ίδιου νομοσχέδιου ύπεισέρχεται εἰς άρμοδιότητας τοῦ Ο.Δ.Π. (πλεύρισις και πρυμνοδέτησις τῶν άκτοπλοικῶν έπιβατηγῶν πλοίων), γεγονός τό δόποιον ήδη προεκάλεσε τήν άντιδρασιν τῶν λιμενεργατῶν.

Οι τελωνειακοί ήπαλληλοι διεκδικούν νά άσκουν τελωνειακόν έλεγχον ἐντός τῶν χώρων τῶν 'Ελευθέρων Ζωνῶν τῶν λιμένων Πειραιῶς και Θεσσαλονίκης, πράγμα διά τό δόποιον έκφράζουν τήν πλήρη άντιθεσίν των οί έργαζομένοι εἰς τούς δύο αύ-

τούς λιμένας.

Η έμμονή τῶν «άντιθεμένων» εἰς τάς θέσεις των είναι βέβαιον διτ θά δδηγήσει εἰς νέας περιπτείας τούς δύο λιμένας, τάς έπιπτωσεις τῶν δόποιων θά δεχθούν δχι μόνον οί δύο κλάδοι τῶν έργαζομένων (τελωνειακοί και έργαζομένοι Ο.Δ.Π και Ο.Δ.Θ) άλλα και ή έθνική μας οίκονομια.

Ένωπιον αύτῶν τῶν κινδύνων τίθεται ή νέα διοίκησις τού Ο.Δ.Π. Και διά νά δυνηθῇ νά άνταπεξέλθῃ εἰς τάς δυσκολίας αύτάς θά πρέπει νά τύχη τής ειλικρινούς συμπαραστάσεως πρωτίστως τῶν άρμοδιών κρατικῶν φορέων και δευτερεύοντων τῶν έργαζομένων.

Οι δύο έπικεφαλῆς τού Ο.Δ.Π και πείραν διαθέουν περι τά λιμενικά πράγματα και θέλησιν έχουν νά έργασθούν διά τήν βελτίωσιν τῶν λειτουργιών τού λιμένος, και περαιτέρω άνάπτυξιν αύτοῦ.

Η στήλη τούς εύχεται έπιτυχίαν εἰς τό δύσκολον έργον των και θά συνεχίση, δπως τό έπραξε πάντοτε νά προβάλλει τήν δραστηριότητα τοῦ Ο.Δ.Π εἰς τόν λιμένα μέ άντικειμενικότητα και νά άσκει τήν καλόπιστον κριτικήν της μέ μόνην τήν φιλοδοξίαν της νά συμβάλη εἰς τήν προώθησιν τῶν θεμάτων τοῦ Όργανισμού και εἰς τήν πρόσδοτον τοῦ πρώτου λιμένος τής Χώρας.

Αί άμφισβητήσεις τής Ε.Α.Ε.Δ. τοῦ άρθρου 9

Τό διοικητικόν συμβούλιον άπεφάσισεν δπως αἱ ἐπί προβαλλομένων άμφισβητήσε-

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

σωπα, τά δόποια χρησιμοποιούν χώρους τού ΟΛΠ, τήν έπιφανειαν τῶν χώρων τούτων καθώς και τό ύψος έκαστου όφειλόμενον ἀντάλλαγμα δι' ἔκαστον τῶν ἐτῶν 1981-82.

1. ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΚΤΕΛΩΝΤΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ — ΑΘΗΝΩΝ

A. Αἴθουσα εἰς κτίριον ΛΟΥΚΟΥ δρχ. 18.000
β. χώρ. εἰς Υπόστεγον Έξαγωγῶν δρχ. 18.000

γ. Αἴθουσα δινωθεν ἐλεγκτ. N. 21 18.000
δ. Αἴθουσα εἰς κτίριον 4ου Δ/τος ἀπό 1/3/1981 ἔως 31/12/81 δρχ. 10.000 καὶ ἀπό 1/1 ἔως 31/12/82 δρχ. 18.000

2. Νικ. ΤΡΟΥΛΟΣ χερσ. χώρος 30 M2 δρχ. 11.400

3. ΟΣΕ Δωμάτιον εἰς DOCK 3 δρχ. 11.250

4. ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΕΝΩΣΙΣ α) 2 δωμάτια ἔγγυς τῆς ΠΑΓΟΔΑ α) 8.100

ΥΦΑΛ/ΣΤΩΝ - ΜΑΤΣ/ΣΤΩΝ β) χερσ. χώρ. 72 M2 (Πέραμα) β) 19.500

5. Α.Γ.Ε.Τ. χερσ. χώρ. 240 M2 89.500

6. ΧΑΡ. ΝΙΚΗΤΑΣ χώρ. 3.75 M2 16.200

7. ΕΝΩΣΙΣ ΜΟΝ. & ΔΟΚ. ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΤΩΝ Α' δροφος κτιρίου Θερμοπυλῶν 22 1.000

8. ΓΡ. ΥΦΑΝΤΙΔΗΣ χερσ. χώρ. 360 M2 δρχ. 6.500

9. ΑΓ. ΝΙΚΗΤΑΣ χερσ. χώρ. 82 M2 δρχ. 24.300

10. Γ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ χερσ. χώρ. 80 M2 δρχ. 24.300

11. ΑΦΟΙ ΝΙΚΟΛΕΤΟΥ χερσ. χώρ. M2 δρχ. 22.700

12. ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΛΕΜΒΟΥΧΩΝ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ χερσ. χώρ. 13.50 μ2 δρχ. 1.650

13. Γ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ χερσ. χώρ. 1 M2 δρχ. 4.050

14. Α. ΖΑΡΤΟΥΛΑΣ χερσ. χώρ. 1 M2 δρχ. 4.050

15. ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ «Η ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ» 9 M2 δρχ. 1.000

16. ΕΜΜ. ΤΖΩΡΤΖΑΚΗΣ χερσ. χώρ. 13.50 M2 δρχ. 6.500

17. ΣΩΜΑΤΕΙΟΝ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΤΩΝ «Ο ΠΟΝΤΟΣ» δρχ. 6.000

B. Εἰς τάς μετά τῶν ἀνωτέρω φυσικῶν καὶ νομικῶν προσώπων ὑπογραφησομένας συμβάσεις παραχωρήσεως τῆς χρήσεως τῶν Χώρων τού ΟΛΠ συμπεριληφθήσονται πάντες οἱ ὑπό τῆς Νομικῆς Υπηρεσίας τού Ο.Λ.Π. κρινόμενοι διτε έξασφαλίζουν τά συμφέροντα τούτου (ΟΛΠ) καθώς καὶ οἱ ἔξις δροι:

1. Τό ἐτήσιον ἀντάλλαγμα καθορίζεται διά μέν τά διαλαμβανόμενα, φυσικά καὶ νομικά πρόσωπα, εἰς τόν πίνακα I βάσει τῶν τιμῶν τού ἐνιαίου, κατά περιοχήν, τιμολογίου ώς τούτο θά ισχύῃ κατά τά .ἔτη 1981-82, διά δὲ τά συμπεριλαμβανόμενα εἰς τόν πίνακα II, ώς τούτο ἀναγράφεται εἰς τήν τελευταίαν στήλην τού πίνακος τούτου.

2. Τό κατά τά ἀνωτέρω διφειλόμενον ύψος έκάστου φυσικοῦ καὶ νομικοῦ προσώπου ἐτήσιον ἀντάλλαγμα καταβληθήσεται εἰς δύο ισοπόσους δόσεις δι' ἔκαστον τῶν ἐτῶν 1981-82 ώς ἔξις:

a) Διά τό ἔτος 1981 ή μέν πρώτη δόσις δέον δπως καταβληθῇ ἐντός δεκαημέρου ἀπό τήν ἐπιδόσεως τού σχετικοῦ λογαριασμοῦ δὲ δευτέρα τό α' δεκαήμερον Αύγουστου καὶ β) διά τό ἔτος 1982 ή μέν πρώτη τό β' δεκαήμερον μηνός Φεβρουαρίου, δὲ δευτέρα τό β' δεκαήμερον μηνός Ιου-

λίου τού ἔτους ἀτού 1982.

3. Ο ΟΛΠ διατηρεῖ τό δικαίωμα λύσεως τῆς συμβάσεως καὶ πρό τής λήξεως τού χρόνου αὐτῆς, διά μονομερούς πράξεως ἀνακλήσεως τῆς παραχωρήσεως, εἰς ἣν περίπτωσιν ἥτελε λάβει ἀνάγκην τού χώρου δι' ἔαυτόν ἡ τό Δημόσιον ώς καὶ εἰς περίπτωσιν ἐκτελέσεως οἰωνδήποτε ἔργων αὐτοῦ, κατόπιν προηγουμένης ἐγγράφου εἰδοποίησεως τού πρός δην ἡ παραχωρησίς υποχρεοῦται ν' ἀποδώσῃ εἰς τόν ΟΛΠ πάντα τά εἰσπραχθέντα ύπομνηματα.

4. Ρητῶς συνομολογεῖται διτε ἀποκλείεται ἀπολύτως ἡ σιωπηρά παράτασις ὑποχρεούμενου ἀπροφασίστως καὶ ἀνευ ἐνέργειας τίνος τού ΟΛΠ, εἰς ἀπόδοσιν τῆς ἐλευθέρας καὶ ἀκαύλοντο χρήσεως τού παραχωρουμένου χώρου ἡ τή καθ' οἰνδήποτε τρόπον λύσει τῆς συμβάσεως, εὐθυνομένου ἀλλως εἰς πᾶσαν ἀποζημίωσιν τού ΟΛΠ συνεπεία τῆς μὴ ἔγκαιρου παραδόσεως τού χώρου ἔτι δέ καὶ ἀρθοιστικῶς εἰς τήν καταβολήν ἀπό τούδε συμφωνούμενης ποινικῆς ρήτρας δρχ. (20) εἰκοσι κατά M2 ἐπιφανείας τού παραχωρουμένου χώρου δι' ἔκάστην ἡμέραν καθυστερήσεως ἔξι οἰνδήποτε λόγου (ἔστω καὶ ἀνωτέρας βίας) καὶ δην προήλθεν ἡ καθυστέρησις αὕτη. Ἡ ὁντο ποινική ρήτρα δέν καταβάλλεται, εἰφ' δοσού δην ἡ παραχωρησίς υποβάλει πρό τῆς λήξεως τού χρόνου παραχωρήσεως αἵτησιν περι ἀνανέώσεως ταύτης καὶ μέχρις ἐκδόσεως ἀποφάσεως τού ΔΣ/ΟΛΠ ἐπί τῆς αἵτησεως.

5. Ο ΟΛΠ διατηρεῖ εἰς ἔαυτόν τό δικαίωμα διανοίξεως τῶν ὑφισταμένων ἐν χρήσει σήμερον ἡ εἰς τό παρελθόν ὄδον τού πρός δην ἡ παραχωρησίς υποχρεούμενου ἀπροφασίστως νά διατηρῇ ταύτας ἐλευθέρας εἰς τήν κοινήν χρήσιν.

6. Απαγορεύεται ἀπολύτως ἡ ὑπεκμίσθωσις ώς καὶ ἡ παραχωρησίς μετά ἡ ἀνευ

ἀνταλλάγματος τῆς χρήσεως μέρους δη δηλου τού παραχωρουμένου χώρου, ἀνευ προηγουμένης ἐγγράφου ἐγκρισεως τού ΟΛΠ. Εἰς περίπτωσιν ὑπεκμίσθωσεως κατά παράβασιν τού παρόντος δροι, πλήν τῆς λύσεως τῆς συμβάσεως δη πρός δην ἡ παραχωρησίς υποχρεοῦται ν' ἀποδώσῃ εἰς τόν ΟΛΠ πάντα τά εἰσπραχθέντα ύπομνηματα.

7. Ο πρός δην ἡ παραχωρησίς υποχρεοῦται νά ποιῆται καλήν χρῆσιν τού παραχωρουμένου χώρου, μή δυνάμενος νά μεταβάλλῃ τήν φύσιν καὶ κατάστασιν αὐτοῦ ἀπαγορευμένης ἀπολύτως τῆς ἐκτελέσεως οἰνδήποτε ἔργου ἐπί του αἰγιαλοῦ καὶ τῆς παραλίας ἀνευ ἐγγράφου ἀδείας τού ΟΛΠ, ἀλλως δη πρός δην ἡ παραχωρησίς εὐθύνεται κατά κειμένας περι αἰγιαλοῦ καὶ παραλίας διατάξεις, ἐφαρμοζούμενας ἐν προκειμένῳ ἀναλόγως.

8. Ο πρός δην ἡ παραχωρησίς υποχρεοῦται ὡσάντως νά λαμβάνει ἔκάστοτε πάντα τά ἐνδεικνύμενα καὶ ἐπιβαλλόμενα ἐκ τῶν περιστάσεων μέτρα πρός ἀποτροπήν ζημιῶν δη ἀτυχημάτων εἰς τρίτους ἐντός τού παραχωρουμένου χώρου καὶ εἰς τάς χερσαίας καὶ θαλασσίας προσπελάσεις αὐτοῦ ὑπέχων πᾶσαν ποινικήν δη ἀστικήν εὐθύνην ἡ τής μή τηρησεως τούτου καταλήλου πρός ἔξυπηρέτησιν τῶν ἀναγκῶν τού λιμένος καὶ τής ἐν γένει ἀπροσκόπου λειτουργίας καὶ ἐκμεταλλεύσεως αὐτοῦ καὶ πρός ἔξασφαλίσιν τῆς ἐλευθέρας διακινήσεως τῶν πλωτῶν καὶ χερσαίων μέσων ώς καὶ παντός ἐν γένει προσώπου.

9.- Πᾶσα τροποποίησις τῶν δρων τού παρόντος ἀποδεικνύεται ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον ἐγγράφως. Ἡ τυχόν μή ἔγκαιρος ἐνάντικης υπό τού ΟΛΠ, εἰφ' ἀπαξ ἡ κατ' ἐπανάληψιν, οἰνδήποτε δικαίωματός του, κατ' οὐδένα τρόπον δύναται νά θεωρηθῇ ώς παραίτησις ἀπό τού δικαίωματός του τούτου, οὐδέν δημιουργοῦσα δικαίωμα υπέρ τού πρός δην ἡ παραχωρησίς.

10.- Πάντες οι δροι τῆς παρούσης συμβάσεως συνομολογοῦνται ώς ούσιωδεις, ἡ παράβασις δη οἰνδήποτε τούτων συνεπάγεται τήν λύσιν τῆς συμβάσεως, τήν ἀνάκλησιν τῆς παραχωρήσεως δη μονομερούς πράξεως τού ΔΣ/ΟΛΠ καὶ τήν ὑπο-

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ ΚΑΙ LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING

Συμφωνία ἀμοιβαίας συνεργασίας μεταξύ τού E.N. καὶ τού L.R.S. ύπεγράφη εἰς τά ἐν Πειραιεῖ γραφεία τού E.N.

Σκοπός τῆς συμφωνίας είναι ἡ ἀμοιβαία ἐνημέρωσις δι' ἀνταλλαγῆς πληροφοριῶν ἐπί τῶν ἔξελίσεων τῆς ναυπηγικῆς, μηχανικῆς καὶ πάσης ἀλλης συγχρόνου σχετικῆς τεχνολογίας, ώς καὶ τό δικαίωμα ἐφαρμογῆς, ἡ καὶ ἀπόδοσεως εἰς τήν ἐλληνικήν παρά τού E.N., τῶν Κανόνων καὶ Κανονισμῶν (RULES AND REGULATIONS) τού L.R.S.

Εἰς τήν συμφωνίαν περιλαμβάνεται καὶ ὄρος καθ' ὄν, εἰς λιμένας ἐξωτερικοῦ δηπου δη τό E.N. δέν διαθέτει ιδιοκύς του ἀντιπροσώπους - ἐπιθεωρητάς, τάς ἐπιθεωρήσεις πλοίων θά διεξάγῃ διά λογαριασμόν του τό L.R.S.

Συγχρόνως, ύπεγράφη εἰδική συμφωνία, κατά τήν όποιαν θά παρέχεται ἡ δυνατότης ταυτοχρόνου ἐπιθεωρήσεως καὶ διτής ταξινομήσεως (DUAL CLASSIFICATION) πλοίων, ἐφοδιαζομένων ούτω μέ ἀνάλογα πιστοποιητικά κλάσεως.

Τά δύο ώς ἀνωτέρω ἐγγράφους Συμφωνίας ύπεγραψαν οι κ.κ. W.T. LEADBETTER, Secretary τού L.R.S., εἰδικώς ἀφιχθείς ἐκ Λονδίνου, καὶ Γ.Ι. KOY-TΣΗΣ, Διευθύνων Σύμβουλος τού E.N.

Ἡ συνεργασία τῶν Νηογνωμόνων M. Βρετανίας — 'Ελλάδος, θά συντελέση εἰς τήν δημιουργίαν ισχυρᾶς νηοτεχνολογικῆς ύποδομῆς πρός ἔξυπηρέτησιν τής Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

βολήν του πρός δν ή παραχώρησις έκ του παραχωρουμένου χώρου κατά τάς περί έξωσεως διατάξεις τού κώδ. Πολ. Δικ. ή τάς κειμένας περί προστασίας τών δημοσίων κτημάτων διατάξεις έφαρμοζομένας σε προκειμένω άναλόγως.

11.- Διά τήν άκριβή έκπλήρωσιν τών δρων τού παρόντος δ πρός δν ή παραχώρησις κατέθεσεν σήμερον ως έγγυήσιν είς χειρας τού ΟΛΠ τήν ύπ' άριθμ.....έγγυητικήν έπιστολήν τής.....(η τό ύπ' άριθμ.....γραμμάτιον εισπράξεως παρά τού Ταμείου τού ΟΛΠ) ποσού δραχ.....ισού πρός τό 20% τού έπιστολήν ανταλλάγματος, ήτις έγγυητική (η δπερ ποσόν παραμένον αποκοκ) θέλει έπιστροφή είς τόν πρός δν ή παραχώρησις μετά τήν έκ του παραχωρουμένου χώρου έμπροθεσμών, κατά τήν λήξιν τής παραχώρησεως άποχώρησίν του και τήν πιστήν έφαρμογήν τών δρων τού παρόντος.

Εις πᾶσαν περίπτωσιν παραβάσεως τών δρων τής συμβάσεως ή τών διατάξεων τής διεπούσης ταύτην νομοθεσίας ή ώς άνω έγγυησις καταπίπτει υπέρ τού ΟΛΠ, δι' ήτιολογημένης πράξεως τού Διοικητικού Συμβουλίου, άθροιστικώς και άνεξαρτήτως τών λοιπών κυρώσεων, τών προβλεπομένων ύπό τών διατάξεων τούτων και τών δρων τής συμβάσεως.

12.- Αι ύπογραφησόμεναι συμβάσεις, διέπονται ύπό τών διατάξεων τής περί

ΟΛΠ κειμένης νομοθεσίας ως και τών διατάξεων τής νομοθεσίας περί αίγιαλού και παραλίας, περί δημοσίων κτημάτων και περί προστασίας αύτών, έφαρμοζομένων άναλόγως, τυχόν δέ παράβασις τούτων, συνεπάγεται και τήν αύτοδικαίαν λύσιν τών συμβάσεων, τήν άνάκλησιν τής παραχώρησεως και τήν αποβολήν τού πρός δν αύτη έκ τού παραχωρουμένου χώρου.

Γ.- 'Ο ύπ' άριθμ. 11 δρος περί έγγυησεως δέν έφαρμοζεται είς τήν περίπτωσιν τό έπιστολήν ανταλλαγμάτην είναι κατώτερον τών δραχ. 100.000

Δ.- Ειδικώς διά τόν Σύλλογον 'Έκτελωντών Πειραιώς- 'Αθηνών παρατείνονται διά τά έτη 1981-82 αι μετά τούτου ύφισταμεναι σχετικαί συμβάσεις διά τούς (4) χώρους τού Ο.Λ.Π. τούς δποίους χρησιμοποιει, έναντι ανταλλάγματος τόν δποίον άναγράφεται είς τόν πίνακα I και θά καταβάλλεται τούτο ως δρίζει ο 2ος δρος τής παραγράφου B'.

Ε. Εις τήν μετά τού Χαρ. Νικήτα ύπογραφησομένην σύμβασιν δέον δπως συμπεριληφθή και ο δρος δτι ούτος ύποχρεούται δπως μετατοπίση, ίδιαις δαπάναις, τό περίπτερόν του έκ τού χώρου είς τό δποίον εύρισκεται, είς νέον τοιούτον ύποδειχθσόεμνον ύπό τής Τεχνικής Υπηρεσίας, έντός εύλογου προθεσμίας άπο τής πρός τούτο ειδοποιησεως, είς περίπτωσιν βεβαίως καθ' ήν κριθή άναγκαιον λόγω τής έκτελέ-

σεως έργων είς τήν περιοχήν.

Σύντομα

Ένεκριθη πίστωσις 40 έκατομ. δραχμών διά τήν πληρωμήν τών προμηθευθέντων 102 περονοφόρων δχημάτων, διαφόρων τύπων.

- Ένεκριθη ή έγκατάστασις ύπό τού Πανελλήνιου Συλλόγου 'Εφοδιαστών Πλοίων άνελκυστήρος είς τό κτίριον τής 'Ακτής Ξαβερίου, διά τήν έξυπηρέτησιν τών έκει έπιχειρηματικών τροφοεφοδίων πλοίων.

- Ένεκριθη πίστωσις 3.500.000 δρχ. διά τήν προμήθειαν ανταλλακτικών - έξαρτημάτων διά τά περονοφόρα δχήματα τού ΟΛΠ BALANCAR.

- Άνετέθη ύπό τού ΟΛΠ ή σύνταξις μελετών αποκαταστάσεως τών έκ τών σεισμών προκληθεισών βλαβών, είς τά ύποστηλώματα τών λιμενικών ύποστέγων και είς τόν σκελετόν τών στεγάστρων τής 'Ακτής Τζελέπη.

- Ένεκριθη πίστωσις 600.000 δρχ. διά τήν έκτελεσιν ύπό τού Κέντρου 'Ερευνών Δημοσίων 'Εργων γεωτρήσεων είς τόν δρμον Φαλήρου, διά λογαριασμόν τού ΟΛΠ.

- Κονδύλια, συνολικού ύψους 29.439.000 δρχ. ένεκριθησαν ύπό τού ΟΛΠ, διά τήν πληρωμήν έργων, έκτελεσθέντων είς τόν λιμένα Πειραιώς.

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

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

MTS ΙΑΣΩΝ

MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ

TSS ΑΤΛΑΣ

MV ΕΡΜΗΣ

MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ

MTS ΟΡΦΕΥΣ

MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ

MTS ΑΠΟΛΛΩΝ 11

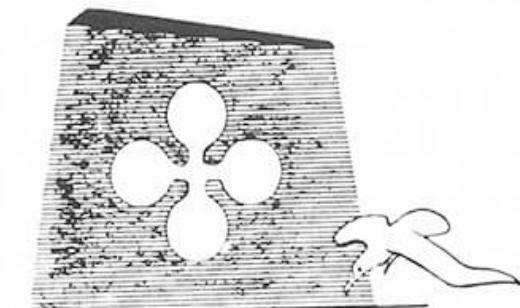
MV ΖΕΥΣ

MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ

MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ

MV ΩΚΕΑΝΟΣ

MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



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



**SOLEMARE
SHIPPING Co.**

SHIPBROKERS

**Chartering
Sale and Purchase
Shipmanagers
Insurance brokers
Financing
Contracting
Charterers**

ALPHA BUILDING · 117 NOTARA STREET · PIRAEUS · GREECE TEL: 4527771 · 4528250 · 4514411 · 4531657
TLX: 21 1514 · 21-3430 · 21 3174 (3 LINES)

ΝΕΩΣΠΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

**ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1980
ΙΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΟΫΠΟΥΜΕΝΗΣ ΧΡΗΣΙΣΩΣ άπό 25.1.79 έως 31.12.79)**

НЕПРНТІКОН

ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΧΡΕΩΣΤΙΚΟΥ

Ειδη τρίτων πρός φαρμακευτικούς θεραπευτικούς χρήσης ιατρικούς φάρμακους	33.533	43.957	Δικαιούχοι είδων πρός φαρμακευτικούς θεραπευτικούς φάρμακους	33.533
Φορολ. Διαφορά Αποθερ. Ν.Δ. 1078. Κεφαλαιον Κυπριακων Φορολ. Διαφορά Αποθερ. Ν.Δ. 1078. Κεφαλαιον Επενδυσεων Φορολ. Διαφορά Αποθερ. Ν.Δ. 1078. Κεφαλαιον Κυπριακων Επενδυσεων Αμφοτεροβαριες Συμβασεων — Εγγυητικαι 'Επιπλοαι' Διαφορά Τοκων 'Επιδοτ. Δανειων	6.731.393	4.731.393	Αφορολογητον Αποθεματικον Ν.Δ. 1078. Κεφαλαιον Κυπριακων Αφορολογητον Αποθεματικον Ν.Δ. 1078. Κεφαλαιον Επενδυσεων Κεφαλαιον Επενδυσεων Υπεραξια εκ αγυγενεων πις ΕΡΗΜΗΣ ΓΕΝΙΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ Α.Ε. Υποχρεωσης & Επιθετηρεβοδων συνδιβατων Εγγυητικων Επιπλοων Δικαιουχοι Διαφορα Τοκων Επιδοτ.	6.739.581
Σημειωσεις: 1. Τα πάγια της Επαιρειας φέρουν έμπραγματα βάρη πρός μασφάλευσαν των Τραπεζικων Δανειων.	134.901.463	50.251.463	—	—
2. Η Επαιρεια είναι πάνοι τας έργασιας της άνοι 3.3.1978 έως 24.1.1970 και εύρισκετο υπό έκκαθαρισιαν. Επανήρχητον τας έργασιας της ην 25.1.79.	134.901.396	50.251.463	—	—
3. Η συνολικη δέσια των υπαγομενων εις τη Ν.Δ. 1078/71 Πανίων άνηρχετο την 31.12.1980 εις δραχαις 1.118.492.807.	134.901.396	50.251.463	—	—

Ο ιοσιολογισμός και ο λογαριασμός Διαβέσεως των αποτελεσμάτων της ληξίδος την 31.12.1979 χρησιων, δινειμορφωθησαν κατόπιν υποβολής συμπληρωματικής φορολογικής δηλώσεων και επου- έσησαν του τακτικού 'Αποθεματικού διά της ημιας, ήτοι ειχεν εκπε- σθή έκ του κεφαλιου.

2. Η Επαιρεια είναι πάνοι τας έργασιας της άνοι 3.3.1978 έως 24.1.1970 και εύρισκετο υπό έκκαθαρισιαν. Επανήρχητον τας έργασιας της ην 25.1.79.

3. Η συνολικη δέσια των υπαγομενων εις τη Ν.Δ. 1078/71 Πανίων άνηρχετο την 31.12.1980 εις δραχαις 1.118.492.807.

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ «ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ», Διαχειριστική περιόδος 1.1.1980 έως 31.12.1980

ΧΡΕΩΣΙΣ	ΠΙΣΤΩΣΙΣ	ΠΙΣΤΩΣΙΣ	ΔΡΧ.	ΔΡΧ.
1.1.31.12.80	25.1.31.12.79	503.324.947	228.600.397	25.1.31.12.80
152.208.866	122.792.698	19.279.688	9.500.000	25.1.31.12.79
131.192.062	101.856.191	—	—	—
21.016.804	20.936.507	Μικτον κέρδος εξ έργασιων Πλ. ον πριβλητης επιπλοφων	522.604.635	238.100.397
50.087.218	35.307.370	Μικτον κέρδος Χρησηως Τοπι πιστωσι	24.771.338	4.151.360
89.955.305	59.986.347	Προσδοσι Ενοικιωσιαν παλαιων Σερβια εξ επιπλητησαν παλαιων	303.638	1.533.764
91.233.009	51.711.884	Διάφορα — Πλαγια 2.057.327	6.998.000	2.057.327
7.726.523	—	Διάφορα — Εσοδα 1.000.954	1.000.954	5.631.821
26.326.878	19.227.021	2.852.759 παλαιων ύποχρεωσαν παλαιων ίποχρεωσαν	589.888.674	589.888.674
1.790.638	681.256	637.413 Συναλλαγματικαι Διαφοραι Πιστωτικαι	93.355.796	8.347.595
Φόροι Δημοσιοι Διαφοραι	167.929.227	58.601.168	649.034.381	849.690.938
Συνηιπετωτικαι Διαφοραι Χρεωσιμ	—	—	—	—
Σημη Παρεκβασιον Χριστου	114.000.000	—	—	—
Με ο. ν. Απορρέσεις ημιων διά μετώπεων του Κεφαλιου	190.849.990	211.300.757	1.1.31.12.80	25.1.31.12.79
Προκατων αποτέλεσμα	649.034.381	849.690.938	ΔΡΧ.	ΔΡΧ.
1.1.31.12.80	15.1.31.12.79	9.547.500	10.565.033	—
190.949.990	—	9.547.500	114.000.000	—
(391.301.315)	—	—	—	—
190.949.990	211.300.657	12.819.838	124.565.033	—
10.100.579	—	—	3.495.090	—
7.399.421	17.500.000	385.370	10.100.579	—
208.449.990	211.300.657	—	—	—
208.449.990	—	100.000.000	12.500.000	—
—	—	6.145.307	14.369.480	—
—	—	15.910.395	9.253.915	—
63.641.1580	—	63.641.1580	37.015.660	—
—	—	208.449.990	211.300.657	—

Ο Γραφειοδροσ του Διοικητικου Συμβουλιου ΙΩΑΝΝΗΣ Δ. ΚΑΛΛΙΜΑΣΩΤΗΣ

Ο Διευθυντων Συμβουλος ΣΠΥΡΟΣ Π. ΜΑΥΡΙΚΗΣ

Ο Εντελαλημένος Συμβουλος ΣΠΥΡΟΣ Π. ΜΑΥΡΙΚΗΣ

Εν Έρμουπολει τη 5η Μαΐου 1981

Ο Οικονομικός και Διοικητικός Διευθυντής
ΕΦΩΡΓΙΟΣ Μ. ΦΛΩΡΟΣ

ΘΟΡΣΤΕΝ Α. ANDERSSON

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ ΑΡΙΘΜ. 14 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 - 451.9264 - 452.8092
TELEX: 21-3847 - ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

Aug. 1209/1980

Πρόεδρος: Κ. Γιαννίκος
Εισηγητής: Π. Κωστάκος
Δικηγόροι: 'Αθαν. Νιάνι
'Ανδρ. Βογιατζίδης

Σύμβαση ναυτικής έργασίας - Συμπληρωτική έφαρμοσγή διατάξεων ΑΚ γιά τή μίσθωση έργασίας - "Ακαρη και άδικαιολόγητη καταγγελία από τό ναυτικό - Άποδοχή τής καταγγελίας από τόν πλοιάρχο - Λύση τής συμβάσεως μέ άμοιβαία συναίνεση (CONTRARIUS CONSENSUS - Δικαίωμα ναυτικού γιά παλιννόστηση - "Επιμέρουντη πλοιοκτήτη μέ ξεσδα αποστολής άντικαταστάτη.

Ἡ ἀκαρη καὶ ἀδικαιολόγητη καταγγελία τῆς συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας ἀπό τὸ ναυτικό δὲν εἶναι ἀκυρη. Ἐχει ὡς συνέπεια τῇ λύσῃ τῆς συμβάσεως, τὴν ἀπώλεια τοῦ δικαιώματος παλιννοστήσεως καὶ τὴν ὑποχρέωση τοῦ ναυτικοῦ ν' ἀποζημιώσει τὸν πλοιοκτήτη.

Αν ό πλοιαρχος άποδεχθει την καταγγελία της συμβάσεως άπο τό ναυτικό, ή σύμβαση λύεται μέ «άμοιβαια συναίνεση» (*CONTRARIUS CONSENSUS*) και ό ναυτικός έχει το δικαίωμα παλιννοστήσεως μέ έξοδα του πλοιοκτήτη. Δέν έχει άδικη υπόχρεωσην ν' αποζημιώσει τόν πλοιοκτήτη και συνεπώς δέν έπιβαρυνεται μέ τά έξοδα άποστολης άντικαταστάτη του.

Ἐπειδὴ ἡ ὑπό κρίσιν ἔφεσις, ἀσκηθείσα
ἐμπροθέσμως καὶ κατά τούς νομίμους τύ-
πους κατά τῆς ὑπὸ ἀριθμ. 357/1980 δριστι-
κῆς ἀποφάσεως τοῦ Μονομελοῦς Πρωτο-
δικείου Πειραιῶς διὰ τῆς ὁποίας, ἐκδοθεί-
σης κατά τὴν εἰδικήν διαδικασίαν τῶν ἀρ-
θρών 664 ἔως 676 Κ. Πολ. Δ., ἐγένετο δε-
κτῇ ἡ κατά τῆς ἐκκαλούσσης ἀγωγῆ τοῦ ἐ-
φεισβλήτου περὶ καταβολῆς ἀπολύτως ἀ-
ναγκαίου πρός διατροφήν αὐτοῦ καὶ τῆς
οἰκογενείας του ὑπόλοιπου δεδουλευμένων
μισθῶν αὐτοῦ, συνολικοῦ ποσοῦ 70.569
δρχ., ἔξ οὐ μέρος ἐκ δρχ. 37.600 παρεκρα-
τήθη ἔναντι ἔξδων παλιννοστήσεως καὶ
τὸ ὑπόλοιπον δὲν κατεβλήθη, τύποις δεκτῇ
καθέσταται καὶ περαιτέρω ἐρευνητάς ὡς
πρός τὸ παραδεκτὸν καὶ βάσιμον τῶν λό-
γων αὐτῆς (ἀρθρ. 595 παρ. 1-2,
511, 513, παρ. 1β, 516 παρ. 1, 517, 518 παρ.
2, 520 παρ. 1, 533 παρ. 1 591 παρ. 1
Κ.Πολ. Δ.)

Έπειδη ύπό μέν του ἄρθρου 73 ΚΙΝΔ, δορίζεται δι: «Σύμβασις ναυτολογήσεως ἀօριστου χρόνου, παρελθόντος ἔτους (ήδη ἐννεαμῆνου) ἀπό τῆς συνομολογήσεως αὐτῆς, δύναται νά λυθῇ ύπό του ναυτικού διά καταγγελίας. Ἡ λύσις ἐπέρχεται δῆμα τῇ παρόδῳ τῆς προθεσμίας καταγγελίας, ητις δὲν δύναται νά είναι μικρότερα τῶν ἐπτά ἡμερῶν, παρατεινομένη μέχρι τοῦ κατάπλου εἰς λιμένα». Ο ναυτικός και πρό της παρόδου ἔτους δικαιοῦται νά καταγγείλῃ τὴν σύμβασιν ὅσον χρόνον τό πλοίον εὑρίσκεται εἰς Ἑλληνικὸν λιμένα». Διά δέ του ἄρθρου 78 ΚΙΝΔ, «δ ναυτικός λιμεῖται

τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως δικαιοῦται εἰς παλιννόστησιν» καὶ ὁ ναυτικός δέν ἔχει τὸ ώς ἄνω δικαιώμα α) ἐάν η σύμβασις ἐλύθη διὰ καταγγελίας ὑπό τοῦ πλοιαρχου δικαιολογουμένης ἐκ παραπτώματος τοῦ ναυτικοῦ, β) ἐάν κατά τὴν περιπτωσιν τοῦ ἄρθρου 73 παρ. 1, η σύμβασις ἐλύθη πρὸ τῆς συμπληρώσεως τοῦ ἔτους (ἔννεαμηνου) γιγένεται η σύμβασις συνωμαλούχηθι διώρισμένον πλοῦν». Ἐκ τῶν διατάξεων τούτων προκύπτει διτὶ ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως λύεται καὶ διά καταγγελίας τοῦ ναυτικοῦ, ἢτοι μονομερῶς περὶ τούτου δηλώσεως αὐτοῦ, ἀπευθύνοντος πρὸς τὸν πλοιαρχὸν, ἔχουσης διαπλαστικὴν ἐνέργειαν πρός διαμόρφωσιν νέας νομικῆς καταστάσεως διά τὸ μέλλον, ώς περὶ τοῦ τελευταίου ὄριζεται διά τοῦ δίδοντος τὴν ἐννοιαν τῆς καταγγελίας δι' οἰανδήποτε διαρκῆ σύμβασιν καὶδὲν χρήζει ἀποδοχῆς ὑπὸ τοῦ λήπτον (πρβλ./Γ. Μπαλῆ, Γεν. Ἀρχ. παρ. 28, δ ἀ ν τός δ ὅν. Θεμ. Ν Η σελ. 509, I. Κ α π ο δ ί σ τ ρια ζ ἐν 'Ερμ. Α.Κ.Εισαγ. ἄρθρ. 416-454 ἀριθμ. 17 Ν.Δ ε λ ο υ κ α Ναυτ. Α. παρ. 145.).

Καὶ αὐτὴ ἡ ἐκτακτος, ἄκαριος καὶ ἀδικαιολόγητος καταγγελίᾳ ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ ἐπιφέρει τὴν λύσιν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, ἀπόστερει τούτον τοῦ δικαιώματος παλιννοστήσεως ὡς διαλαμβάνεται ρητῶς εἰς τὴν προδιαληφθεῖσαν διάταξιν τῆς παρ. 2 τοῦ ἄρθρου 73 ΚΙΝΔ (ὑπὸ στοιχείον β') καὶ δέν είναι ἄκυρος, δύντος δὲως διαφόρου τοῦ ζητήματος τῆς ἔνεκα ταύτης δημιουργίας ὑποχρεώσεως τοῦ ναυτικοῦ πρὸς ἀποζημίωσιν τοῦ ἐργοδότου ἥτις καὶ πρόσθετον παρέχει ἐπιχείρημα ὑπέρ τῆς υποστηριζομένης ἀπόψεως, διότι ἐάν αὕτη ἡτο ἄκυρος δέν θά ἐλύετο ἡ σύμβασις καὶ δέν θά ἡτο νοητή ἡ δημιουργία τοιαύτης ὑποχρεώσεως, ἡ τοῦ διπερ δυνατόν νά συνιστᾶ αὕτη πειθαρικοῦ παραπόταμοτος (πρᾶβι περὶ τούτου Δὲ λ ο ὑ κ α νθ β ι μ α γ ν α μ α πέρι τούτου τα καὶ τό διθρον

N.A.2652/1953, διατηρηθέν προσωρινώς εν ισχύ ως προσθήκη εις τό άρθρον 73 ΚΙΝΔ, διά τού άρθρου 295 τοῦ αὐτοῦ Κώδικος, καταργηθέν ρητῶς διά τού κατ' ἔσουσιο δότησιν τοῦ τελευταίου τούτου άρθρου ἐκδοθέντος Β.Δ. 775/1970). Ἡ τοιαύτη καταγγελία είναι δυνατόν νά μεταπράτη εἰς τήν χαρακτηριζόμενήν ως λύσιν τῆς συμβάσεως «ἀμοιβαία συναντίσεις» ἀντίθετον σύμβασιν (CONTRARIUS CONSENSUS), διαν δὲ ληπτῆς δηλώσης διτί ἀποδέχεται τήν καταγγελίαν ταῦτην ὑπό τήν ἐννοιαν διτί συμφωνεῖ εἰς συμβατικήν λύσιν, ή τοιαύτη διμως δηλωσις τούτου πρέπει νά είναι ρητή, μηδ ούσης δυνατής τῆς ἐρμηνείας ως τοιαύτης ἡ πλήρης δηλώσεως περὶ λήψεως τῆς καταγγελίας τούτου πρός ἀπόκρουσιν τῆς καταγγελίας (πρβλ. Κ α π ο δι σ τ ρ α ν ἐν Ἐρμ. Α.Κ. Εισαγ. άρθρ. 669-668, ἀριθμ. 2, Εισαγ.άρθρ. 416-454 ἀριθμ. 51. Δ. Μ α ρ κ ι α ν ὁ ἐν Πειραιών Νηγλ.Ι σελ 177-180 ἀριθ. 174). Είναι δέ ώς ἐκ τούτου περιττή ή κατά πλεονασμόν εἰς τήν ναυτιλιακήν πρακτικήν ἐμφανιζόμενη δηλωσις τοῦ πλοιάρχου περὶ ἐναντιώσεως του εἰς τήν διά τῆς καταγγελίας τοῦ ναυτικοῦ λύσιν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, τῆς δοποίας ή ἐπέλευσις δέν είναι δυνατόν νά παρεμποδισθῇ διά τῆς τοιαύτης ἐναντιώσεως. Ἡ περὶ τοῦ τελευταίου ἀντίθετος ἀποψίς δέν εύρισκει ἔρεισμα εἰς τὸν νόμον και δέν συμβιάζεται πρός τό δόλον σύστημα τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως και γενικώτερον της συμβάσεως μισθώσεως ἐργασίας, αἱ περὶ τῆς δοποίας διατάξεις τῶν άρθρων 648-680 Α.Κ. ἐφαρμόζονται και ἐπὶ συμβάσεως μισθώσεως ναυτικῆς ἐργασίας, ἐπικουρικῶς, ἐφ' δοσον ούτοι συνάδουν πρός τό πνεῦμα τοῦ ναυτικοῦ ἐργατικοῦ δικαιίου, διπερ ἔχει νομοθετικήν, ἀλλά κατά τήν κρατοῦσαν γνώμην, δχι και νομικήν η ούσιαστικήν ἐστερεικήν αὐτονομίαν (πρβλ. Κ. Ρ ό κ α, Ναυτ. Δικ. ήμιτ. Α παρ. I, N. Δ ε λ ού κ α Ναυτ. Δικ. παρ. 125 'Ι. Κ α π ο δι σ τ ρ α ν ὁ ἐν Ἐρμ. Α.Κ Εισαγ. άρθρ.648-680 ἀριθμ. 59-61 Α.Π. 703/1975 Νοη.24 125 Ε.Α 2646/1971 Νοβ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΡΚΩΤΩΝ ΛΟΓΙΣΤΩΝ

**Πρός τούς κ.κ. Μετόχους της 'Ανώνυμης Έταιρείας
«ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ»**

«Ελέγχαμε τόν άνωτέρω «Ισολογισμό τής «Ανώνυμης» Εταιρείας «ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ» τής 31ης Δεκεμβρίου 1980 και τά άποτελέσματα, τά όποια προέκυψαν από τίς έργασίες της, κατά τήν έταιρικη χρήση, πού έληξε την 31η Δεκεμβρίου 1980 και τήν ανάμρωφωση τής διαθέσεως τού άποτελέσματος τής προηγουμένης χρήσεως. Κατά τόν έλεγχο μας έφαρμόδιασε τίς διατάξεις τού δρημού 37 τού κωδικοποιημένου N. 2190 «περί «Ανώνυμων Εταιρειών» και τίς έλεγκτικές διαδικασίες, τίς όποιες κρίναμε κατάλληλες, στα πλαίσια τών έλεγκτικών όρχων πού άκολουθεῖ τό Σώμα «Ελλήνων Όρκωντων Λογιστών». Ή Εταιρεία τήρησε τά βιβλία και στοιχεία τά όποια προβλέπει η ισχύουσσα νομοθεσία και τά έθεσεις στη διάθεσή μας για τή διενέργεια τού έλεγχου. Παρασχέθηκαν οι πληροφορίες και έπειγησίες τίς όποιες ζητήσαμε. Στά βιβλία τής έταιρείας, έχει τηρηθεί κανονικά λογαριασμούς κόστους παραγωγής και δέν τροποποιήθηκε μή μέθοδος απογραφής, σε σχέση με τήν προηγουμένη χρήση. Ο άνωτέρω «Ισολογισμός και οι αναλύσεις «Άποτελεσμάτων Χρήσεως και Διαθέσεως Άποτελέσματος, προκύπτουν από τά βιβλία και στοιχεία τής έταιρείας και άπεικονίζουν, βάσει τών διτάξεων πού ισχύουν και λογιστικών όρχων, οι όποιες έχουν γίνει, γενικά, παραδεκτές και είναι οι μολύμορφες πράγματα πρός εκείνες τής προηγουμένης χρήσεως, τήν οικονομική κατάστασή τής έταιρείας κατά τήν 31η Δεκεμβρίου 1980, καθώς και τά άποτελέσματα τής χρήσεως, πού έληξε αυτή τήν ήμερομηνία. Οι βασικές λογιστικές όρχες, πού άκολούθησε ή έταιρεια, περιλαμβάνονται στήν «Έκθεση τού Διοικητικού Συμβουλίου πρός την Τακτική Γενική Συνέλευση τών Μεοχών της».

20.77). Προσκρούει δ' ή άποκρουομένη αποψις και εις την υπό της παρ: 3 τού ἄρθρου 22 τοῦ Συντάγματος 1975 ἀπαγόρευσιν οἰασδήποτε μορφῆς ἀναγκαστικῆς ἐργασίας (πρβλ. Ε.Πειρ. 1005/1979 Πειρ. Νηλγ. 1,603, Νομολογίαν περὶ τῶν διαφόρων ἀπόψεων ἐν B.N.D. 7.501 καὶ υπό Δ. Μαρκιανὸν ἐν Πειρ. Νηλγ. 1, σελ 177-180).

Ἐπειδὴ ἔκ τῆς προσαγομένης ἐν κεκυρωμένῳ ἀντιγράφῳ ἐνώπιον τοῦ Εἰρηνοδικείου Πειραιῶς βεβαιώσεως ἡ γενομένην μετά νόμιμον κλήτευσιν τοῦ ἐφεσιβλήτου ἐπικαλεῖται ἡ ἐκκαλούσα καὶ πάντων τῶν ὧν γίνεται ἐπίκλησις προσαγομένων ἐγγράφων, ἀποδείχθησαν τά ἑξῆς: εἰς ἐκτέλεσιν συμβάσεως καταρτισθείσης ἐνταῦθα μεταξύ ἀντιπροσώπου τῆς ἐκκαλούσης καὶ τοῦ ἐφεσιβλήτου, ὁ δεύτερος οὗτος ἐναυτολογήθη τὴν 12-6-1979 ἐπί τοῦ εἰς Σιγκαπούρην εύρισκομένου πλοίου ἐκείνης «Ε», χωρικότητος μείζοντος τῶν 4.50 τόννων D.W., ὡς Α μηχανικός, δι' ἀδρίστον χρόνον, ἀντί μηνιάσου μισθοῦ ἔξ 75.000 δρχ. συνολικῶς. Τὴν 16-6-1979 ὁ ἐφεσιβλήτος «ὑπέβαλε παραίτησιν» κατά εἰς τὸ ἡμερολόγιον γεφύρα φήν. «Αμα τῇ ἀφίξει τοῦ πλοίου εἰς Νουμέαν τὴν 3-7-1679» δι πλοίαρχος δστις καὶ οὗτος είχεν ὑποβάλει τὴν 13-6-1979 παραίτησιν διά νά ἀπολυθῇ κατὰ τὴν ἀφίξειν τοῦ πλοίου» εἰς Νουμέαν, κατά τὴν εἰς τὸ ἀνωτέρω ἡμερολόγιον σχετικήν ἐγγραφήν, προέβη εἰς τὸ προσογύμνενον ἐν κεκυρωμένῳ φωτοτυπῷ ἀντιγράφῳ φύλλον «ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΑΣ» δι οὗτος ἀπολύεται «ἀμοιβαία συναινέσειν εἰς δέ τὸ ἡμερολόγιον, δι ἀπολύεται τῇ αἴτησει του. Μετά τάς ἐγγραφάς ταύτας, ὑπογραφόμενος υπό τοῦ ἀπολυθέντος πλοίαρχου «Φ.Λ.», δι ἀντικαταστήσας τοῦτον πλοίαρχος «Χ.Π.», κατεχώρησεν ἐτέρων ἐγγραφήν περὶ ἀπολύσεως τοῦ ἐφεσιβλήτου «τῇ αἴτησει του, τῶν πλοιοκτητῶν ἐναντιουμένων». Κατὰ ταῦτα δι ἐφεσιβλήτος προέβη εἰς μονομερή καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, διά τῆς δηλώσεως περὶ παραίτησεως, δι δὲ πλοίαρχος (Φ.Λ.) ἀπεδέχθη τὴν καταγγελίαν ταῦτην, ἀμα τῇ ἀφίξει εἰς τὸν λιμένα τῆς Νουμέας

πῶ ἀποδοχῆς της ύπο τοῦ πλοιάρχου.

Ἡ δέ ἀναγραφή μετά μάλιστα τὴν ἀμοιβαία συναινέσει λύσιν τῆς συμβάσεως, ναυτολογήσεως ἐναντιώσεως τῶν πλοιοκτητῶν εἰς ταῦτην είναι ἀνευ ἐννόμου ἐπιρροής ὡς πρός αὐτήν, ἐν δψει τοῦ δι τοῦ ἀποιαρχος δικαιούται εἰς τὸ μεῖζον ἦτοι τὴν ύπ' αὐτοῦ κατά πάντα χρόνον μονομερῆ κατά τῆς δημοσίας τάξεως διάταξιν τοῦ ἄρθρου 72 KINΔ καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως καὶ ἐναντίον ἔτι τῆς θελήσεως τῶν πλοιοκτητῶν δι σοῦ ἡ τοιαύτη μονομερῆς ύπο τοῦ πλοιάρχου καταγγελία ἐπάγεται βαρύτερα οἰκονομικά ἀποτελέσματα ἡ ἀμοιβαία συναινέσει λύσις (βλ. Εἰσηγ. «Ἐκθ. KINΔ, πρβλ. A.P. 551/1974, Νοβ 23.142, Ν. Δ ε λ ο υ κ α, Ναυτ. Δ. παρ. 144). Συνεπὼς λόγῳ τῆς ἀμοιβαία συναινέσει λύσεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως δέν ύψιστατο ύποχρέωσις τοῦ ἐφεσιβλήτου πρός πληρωμὴν τῶν ἔξδοδων παλιννοστήσεως του καὶ ἀποστολῆς ἀντικαταστάτου. «Ἀλλωστε καὶ ἐπί τῇ ἀποκρουομένῃ ἐκδοχῇ δι τόπειλοντο ταῦτα ύπο τοῦ ἐφεσιβλήτου τά παρακρατηθέντα ύπο τῆς ἐκκαλούσης ποσά ἡταν μέρος τοῦ δεδουλευμένου μισθοῦ αὐτοῦ, ἀπολύτως ἀναγκαῖα πρός διατροφήν τῆς συζήγου του καὶ αὐτοῦ, στερουμένου ἀλλων πόρων πλὴν τῶν ἔκ τῆς ἐργασίας αὐτοῦ ἀποδοχῶν, τούθ' δεν ἀμφισβητεῖ καὶ δή εἰδικῶς ἡ ἐκκαλούσα, ἐπικαλεῖται δέ καθ' ύποφοράν διά τῆς ἀγωγῆς ὁ ἐφεσιβλήτος προβάλλων τὴν κατά τὸ ἄρθρον 664 A.K. ἀπαγόρευσιν σημψηφισμοῦ, οἷον καὶ οὐδέν ἔτερον συνιστά ἡ μή καταβολή μέρους ἡ διλού τοῦ μισθοῦ λόγω ύπάρξεως ἰσοπόσου ἀπαιτήσεως τοῦ ἐργοδότου κατά τοῦ μισθωτοῦ, διά «καταλογισμοῦ» εἰς τὸν τελικὸν λογαριασμὸν μισθοδοσίας (πρβλ. Ε.Πειρ. 921/1979 Πειρ. Νηλγ 1, σελ 574 Ν.Π.). Δέν ἀπεδέχθη δέ δι τὴν ἀναγραφή εἰς τὸ φύλλον ναυτολογίας δι τὴν σύμβασις ἐλλύθη ἀμοιβαία συναινέσει ἡτο εἰκονική, γενομένη ἐπί μόνω τῷ σκοπῷ διευκολύνσεως τοῦ ἐφεσιβλήτου πρός ναυτολογήσιν εἰς ἔτερον πλοίον, τά δέ περι τούτου κατατίθεμενα ύπο τοῦ ἐνόρκως βεβαιώσαντος ἐνώπιον τοῦ Εἰρηνοδίκου «Π.Γ.» δέν κρίνονται ώς ἀνταποκρινόμενα πρός τά πράγματα, ἐν δψει τοῦ δι τοῦ οὐδ' εἰς Νουμέαν καὶ είναι ύπαλληλος τῆς ἐκκαλούσης, προδήλως ἐπηρεασμένος ἐκ τῆς ἐργασιακῆς ἔξαρτησεως του καὶ γνώσεως τῶν ύπ' αὐτοῦ βεβαιουμένων. Ἐπομένως τά παράπονα τῆς ἐκκαλούσης, ἀναγόμενα εἰς ἓν λόγον ἐφέσεως, δι τοῦ καταβολής την ἐκτίμησιν τῶν ἀποδείξεων τό πρωτοβάθμιον Δικαστήριον ἐδέχθη διά τῆς προσβαλλομένης ἀποφάσεως του, δι τὴν λύσιν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἐπῆλθεν ἀμοιβαία συναινέσει καὶ δχ λόγου μονομερούς προώρου καταγγελίας ύπο τοῦ ἐφεσιβλήτου, καὶ ἐπακολούθως ἐκρινεν δι δέν ύπεχρεοῦτο οὗτος εἰς ἑξ ἴδιων καταβολήν τῶν ἔξδον παλιννοστήσεως του καὶ ἀποστολῆς ἐξόδων ἀντικαταστάτου του κατά τὴν περι τούτου σχετικήν ρήτραν τῆς μεταξύ των συμβάσεως καὶ δι τὴν νομίμου δικαιώματος παρεκρατήσαν τοιοῦτα διόδα ύπ' αὐτῆς καὶ δι τὴν ἀναγραφή ὡς λόγου λύσεως τῆς συμβάσεως τῆς ἀμοιβαίας περι τούτου συναινέσεως τοῦ ἀποχωρήσαντος τότε πλοιάρχου καὶ ἐφεσιβλήτου ἡτο εἰκονική καὶ ἐγένετο ἐν συμπράξει ἀμφοτέρων τούτων πρός ἔξασφάλισιν ἀνυπάρκτων δικαιωμάτων τοῦ ἐφεσιβλήτου ἐπί βλάβη

ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

ΠΡΟΣΚΛΗΣΙΣ ΤΑΚΤΙΚΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ

Κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐταιρείας, ληφθείσης κατά τὴν συνεδρίασιν αὐτοῦ τῆς 5ης Μαΐου 1981, σημφώνων πρός τοῦ Καταστατικού, καλούνται οι κ.κ. Μέτοχοι τῆς Ἐμρουπόλει Σύρου ἀρεσμούσης Ἀνωνύμου Ἐταιρείας ύπο την ἐπωνυμίαν «ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.» εἰς Τακτικήν Γενικήν Συνέλευσιν τὴν 12ην Ιουνίου 1981, ημέραν Παρασκευήν καὶ ὥραν 13.30 εἰς τὰ ἐν Ἐμρουπόλει Σύρου γραφεία τῆς Ἐταιρείας ἐπί τῆς ὁδού Νεωρίου 1, πρός ουρή τησιν καὶ λήψιν ἀπόφασεων ἐπί τῶν κάτωθι θεμάτων τῆς Ἡμεροής Διατάξεως:

1. Υποδολή καὶ ἔγκρισης τοῦ ἰσολογισμοῦ τῆς χρήσεως ἀπό 1.1.1980 μέχρι 31.12.1980 καὶ τοῦ συνοδεύοντος αὐτὸν λογαριασμοῦ ἀποτελεσμάτων χρήσεως, μετά τῶν ἐκθέσεων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῶν ἔλεγκτων.

2. Ἀπολαγή τῶν μελών τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῶν ἐλεγκτῶν χρήσεως.

3. Ἐκλογή τακτικῶν καὶ καναπλωρωματικῶν ἐλεγκτῶν τῆς χρήσεως 1981 καὶ καθορισμός ἀμοιβῆς αὐτῶν.

4. Ἐγκρίση τῆς προτεινομένης ύπο τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου διαθέσεως τοῦ ύπολοίου τοῦ λογαριασμοῦ Ἀποτελέσματα χρήσεως.

5. Ἐγκρίσης καταβολής των διαθέσεων τῆς προτεινομένης ύπολοίου τοῦ 1.7.1981 μέχρι 30.6.1982 διάστημα.

6. Ἐπανέγκρισης τοῦ ἀναμορφωθέντος, ύπο τῆς ἐκτάκτου Γενικῆς Συνελεύσεως τῶν Μετόχων τῆς 30.4.1981, λογογισμοῦ τῆς 31.12.1979.

7. Διάφοροι ἀνακοινώσεις.

Συμφώνων πρός τὰ σχετικά δρῆρα τοῦ Κωδικοποιηθέντος Καταστατικού δύναται νά μετάσχη τῆς Συνελεύσεως, πάς μέτοχος, κάτοχος τουλάχιστον μιᾶς (1) μετοχῆς, εἶτε αὐτοπροσώπων, εἶτε δια πληρεξουσίου, αφού καταθέση τὰς μετοχάς του εἰς τὸ Ταμείον τῆς Ἐταιρείας ή εἰς τὸ Ταμείον Παρακαταθηκῶν καὶ Δανειών ή παρ' οἰδήποτε ἐν Ἐλλαδί Ανωνύμω Τραπεζική Ἐταιρεία, λαμβάνων ἀποδεικτικὸν καταθέσεως διπερ χρησιμεύει δέν εἰσιτηρίου. Αἱ ἀποδείξεις τῆς τοιαυτῆς καταθέσεως, ὡς καὶ τὰ πλαρεξουσία πάντων μετόχων δέν νά κατατεθῶ εἰς τὰ γραφεία τῆς Ἐταιρείας πέντε (5) ημέρας πρό τῆς διαθέσεως πρός Συνέλευσιν τοιαύτης.

τῶν συμφερόντων ἐκείνης, ἀβάσιμα ἐλέγχονται. Κατ' ἀκολουθίαν, μή εύρεθεντος βασίμου λόγου τίνος τῆς κρινομένης ἐφέσεως δέον δπως ἀπορριφθῇ ἡ ἐφεσίς αὗτη συμψηφισθοῖν δ' ἄμα ἐν δῷ τά κατά τὸν παρόντα βαθμὸν δικαστικά ἔξοδα λόγω τῆς κατά τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου εὐλόγου ἀμφιβολίας τῆς ἡττωμένης ἐφεσι-βλήτου περὶ τὴν ἐκβασιν τῆς παρούσης δί-κης (ἄρθρ. 183, 179 Κ.Πολ.Δ.).

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ — ΑΙΓΥΠΤΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Σέ απόντηση σχολίου τοῦ περιοδικοῦ σας πού δημοσιεύτηκε στὸ τεῦχος τῆς 1.5.81, περὶ ύπογραφῆς συμφωνίας μεταξὺ Ἑλλάδος — Αἰγύπτου ἐρήμην τοῦ Ἐλληνικοῦ Ἐφοπλισμοῦ, σάς γνωρίζουμε δι τοῦ ἀρχῆνος συμφωνίες αὐτές είναι διακρατικοὶ χαρακτῆρος καὶ διαπραγματεύονται καὶ ύπογραφονται πάντοτε μεταξύ ἐκπροσώπων τῶν Κυβερνήσεων τῶν δύο χωρῶν. Ἀρμόδια γιά τὴν διαπραγμάτευση είναι τὰ Ὑπουργεία τόσο τῶν Ἑξωτερικῶν δοσοκαταράτων τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας, πού συνεργάζονται στενά σὲ όποιαδήποτε περίπτωση θεμάτων τῆς φύσεως αὐτῆς. Στὴν συγκεκριμένη εἰδικότερα περίπτωση, τῆς συμφωνίας είχε μετάσχει στὴν ὑπό τὸν κ. Ὑπουργό τῶν Ἑξωτερικῶν ἀπόστολη στὴν Αἴγυπτο καὶ ὁ ἀρμόδιος Διευθυντής τοῦ Y.E.N.

Τό Y.E.N., ἀναφορικά μὲ τὸ περιεχόμενο δῶλων τῶν διμερῶν ναυτιλιακῶν συμφωνιῶν, ἔχει ζητήσει κατὰ καιρούς τῇ γνώμῃ τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν καὶ ἔχει καταρτίσει «πρότυπα» συμφωνίων λαμβάνοντας ὑπ' ὅψη τὸ πραγματικό συμφέρον τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας.

Ἡ συγκεκριμένη συμφωνία μὲ τὴν Αἴγυπτο ήταν σχέδιον ἔτοιμη ἀπὸ τοῦ 1976. Κατά τὴν ἐποχὴ τῆς καταρτίσεως τῆς, τό YEN εἶχε

ἔλθει σε ἐπαφή μὲ ἐκπροσώπους τῆς Ἐνώσεως διὰ νὰ ἔξετάσουν ὄρισμένες προσάσεις τῶν Αἰγυπτίων σχετικές μὲ τὰ πλεονεκτήματα πού πρέπει νὰ ἀπολαμβάνουν οἱ χρησιμοποιούμενοι ναυτικοὶ τους στὰ Ἑλληνικά πλοῖα. Στὸ σημεῖο αὐτό εἶχε ἐπέλθει τότε δισταση ἀπόφεων μεταξὺ Ἑλληνικῆς καὶ Αἰγυπτιακῆς πλευρᾶς. Ἡ καθυστέρηση τῆς ύπογραφῆς τῆς ὄφειλετο στὴν ἐμμονὴ τῶν Αἰγυπτίων νὰ περιληφθοῦν διατάξεις καλύπτουσες τίς ἐν λόγῳ προτάσεις τους. Πρόσφατα, δῆμος Αἴγυπτοι ἐπέδειξαν κατανόηση γιά τὶς ἐλληνικές θέσεις καὶ ἔτοι κατέστη δυνατόν νὰ συμφωνηθεῖ κείμενο χωρίς τὴν ἐνταξη τῶν ἐπιμάχων διατάξεων καὶ ἐπὶ τὴ βάσει τῶν γενικῶν θέσεών μας στὰ θέματα πού καλύπτουν οἱ διμερεῖς ναυτιλιακὲς συμφωνίες.

«Ἀλλωστε καμμιά ἀπὸ τὶς ναυτιλιακές συμφωνίες πού ἔχουν μέχρι σήμερα συναφθεῖ δέν περιέχει διατάξεις πού νὰ είναι βλαπτικές γιά τὰ συμφέρονται τῆς ναυτιλίας μας. Ἀντίθετα, οἱ συμφωνίες αὐτές ἀναγνωρίζονται εὐνοϊκή μεταχείριση στὰ πλοῖα τῶν συμβαλλομένων μερῶν καὶ ἀπαλλαγὴ ἀπὸ τὴ διπλὴ φορολογία είναι κατ' ἔξοχή εὐνοϊκές γιά τὴν Ἐλλάδα τῆς όποιας τὰ πλοῖα πού προσεγγίζουν σὲ Αἴγυπτια κούς λιμένες είναι δάσυγκρίτως περισσότερα τῶν Αἰγυπτιακῶν. Γι' αὐτό ἀλλωστε, καὶ ἡ «Ἐνωση Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἔχει σάν πάγιο αἰτημά τῆς τὴν σύναψη τέτοιων συμφωνιῶν μὲ τρίτες χώρες.

Οὔτε, λοιπόν, «έρημην» τοῦ ἐφοπλισμοῦ ύπεργράφη ἡ συμφωνία οὔτε καὶ όποιαδήποτε δυσφορία — ἀν ὑπῆρξε — δικαιολογεῖται.

Μέ τιμή
ΙΩΑΝΝΗΣ Β. ΦΙΚΙΩΡΗΣ

Πειραιεὺς 25.5.1981

ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑ

ΤΕΥΧΟΣ ΣΑΣ 15/5 ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΑΤΕ ΕΠΙΣΤΟΛΗΝ ΜΟΥ ΑΦΑΙΡΕΣΑΝΤΕΣ ΑΥΘΕΡΑΙΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΜΕΡΗ ΚΕΙΜΕΝΟΥ ΜΕ ΑΠΟΤΕΛΕ-

ΣΜΑ ΑΛΛΟΙΩΘΗ ΤΕΛΕΙΩΣ ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΥΦΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΟΝΤΟΣ ΣΤΟΝ ΚΑΘΟΤΙ ΔΗΜΟΣΙΕΥΘΕΝ ΛΟΓΟΚΡΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΚΩΛΟΒΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟ ΥΠΟΒΙΒΑΖΕΙ ΝΟΗΜΟΣΥΝΗΝ ΥΠΟΓΡΑΦΟΝΤΟΣ ΠΑΡΑΚΑΛΩ ΟΠΩΣΔΗΠΟΤΕ ΕΠΟΜΕΝΟ ΤΕΥΧΟΣ ΣΑΣ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΤΕ ΠΑΡΟΝ ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ
ΠΑΝ. ΠΑΠΑΔΙΑΣ

ΕΙΣ ΤΟΝ ΜΩΛΟΝ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Ἀπαντώντας σὲ δημοσίευμα τοῦ περιοδικοῦ σας, πού καταχωρίσθηκε στὸ τεῦχος τῆς 1ης Ἀπριλίου 1981 καὶ πού ἀφορά τὴν εἰσοδο καὶ στάθμευση αὐτοκινήτων στὸ νέο μῶλο Δραπετσώνας σᾶς γνωρίζουμε τὰ ἔχη:

«Ἡ εἰσοδος καὶ στάθμευση αὐτοκινήτων στὸ νέο μῶλο Δραπετσώνας καὶ γενικά στὴν Λιμενική περιοχὴ πλὴν τῆς ἐλευθέρας ζώνης Πειραιῶς, ἐπιτρέπεται καθ' δλη τὴν διάρκεια τοῦ 24ώρου υπὸ τὴν προϋπόθεση διάθεση καθέ ενδιαφερόμενος θά πρέπει νὰ ἔχει ἐφοδιασθεῖ μὲ τὴν σχετική δίεια εἰσόδου ἀπὸ τὸ Κεντρικό Λιμεναρχεῖο Πειραιῶς.

Ο περιορισμός αὐτὸς ἀποσκοπεῖ στὸν πλήρη ἐλεγχο τῶν εἰσερχομένων καὶ ἔξερχομένων ἀτόμων ἀπὸ τὸν Νέο μῶλο Δραπετσώνας καὶ δλλες Λιμενικές περιοχές γιά τὴν περιστολή τῶν διαφόρων ἀδικημάτων (κλοπές - λαθρεμπόριο - ἀποφυγή πυρκαϊῶν κλπ) καὶ γιά τὴν ἀποσυμφόρηση τῶν Λιμενικῶν χωρῶν ἀπὸ σταθμευμένα αὐτοκίνητα.

Τέλος, ἀναφορικά μὲ τὸ συγκεκριμένο περιστατικό, πού ἀναφέρεται στὸ δημοσίευμα, ἐπειδή δέν ἀναφέρεται ημερομηνία, δέν κατέστη δυνατόν νὰ διερευνηθεῖ.

Μέ τιμή
Ι. ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ
‘Αντιναύαρχος ἐ.ά.
Γ.Γ. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Πειραιᾶς, 26 Μαΐου 1981

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

πλωτό γέφυρα ΕΛΛΑΣ - Ιταλίας



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ — ESPRESSO GRECIA

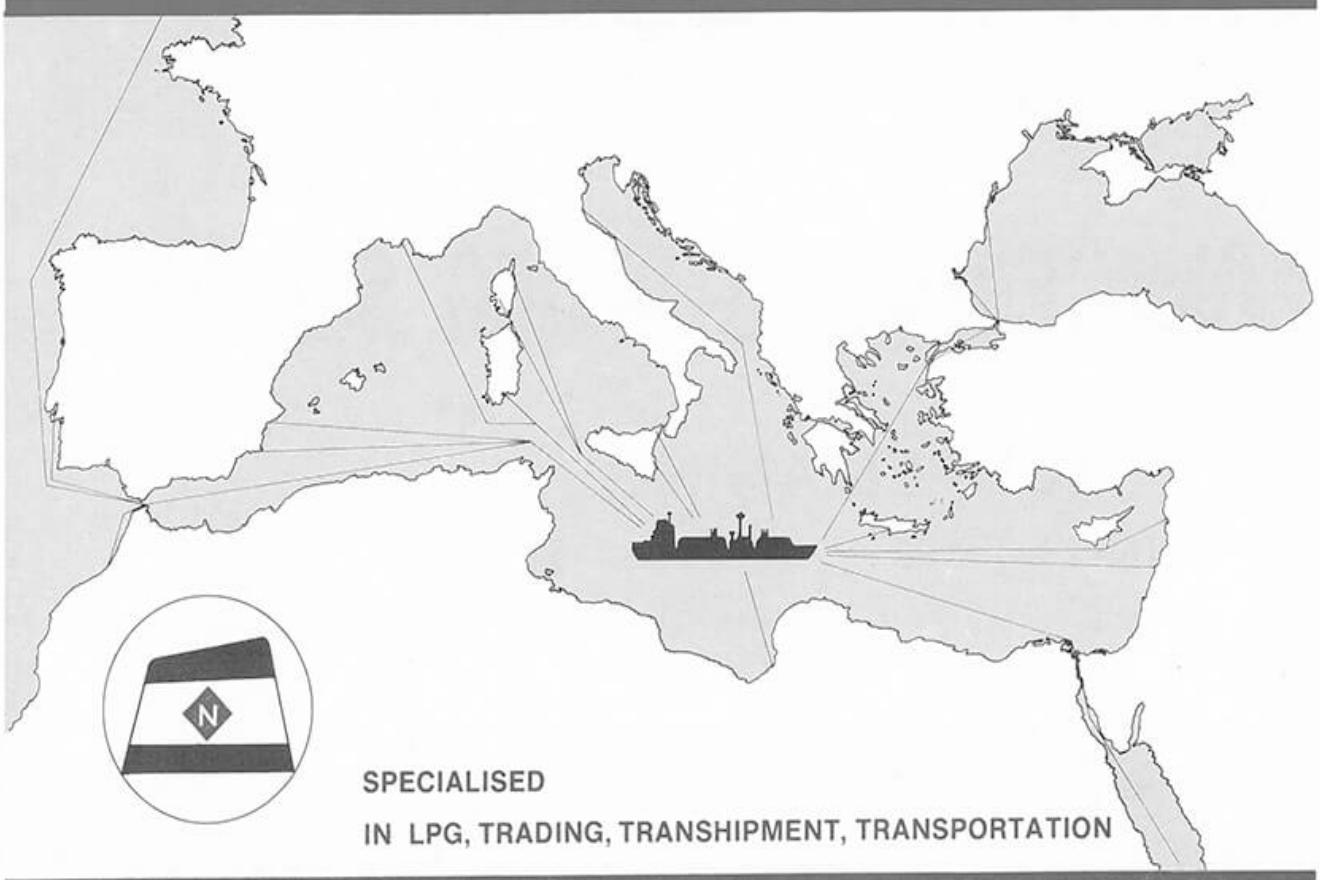
Καθημερινές άναχωρήσεις
ἀπό ΠΑΤΡΑ γιά ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ και ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεῖα και

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Αμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341



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

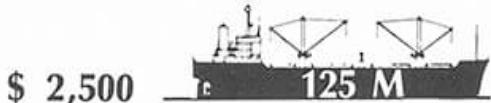
NAFTOMAR SHG + TRD Co. LTD.
UFFICIO DI RAPPRESENTANZA
30, VIA G. FARÀ - 20124 MILANO
TL. 657.0119 - 657.0465



COMPREHENSIVE DIVING SERVICES

HULL CLEANING

CLEANING
COST



FUEL
SAVINGS

\$22,000

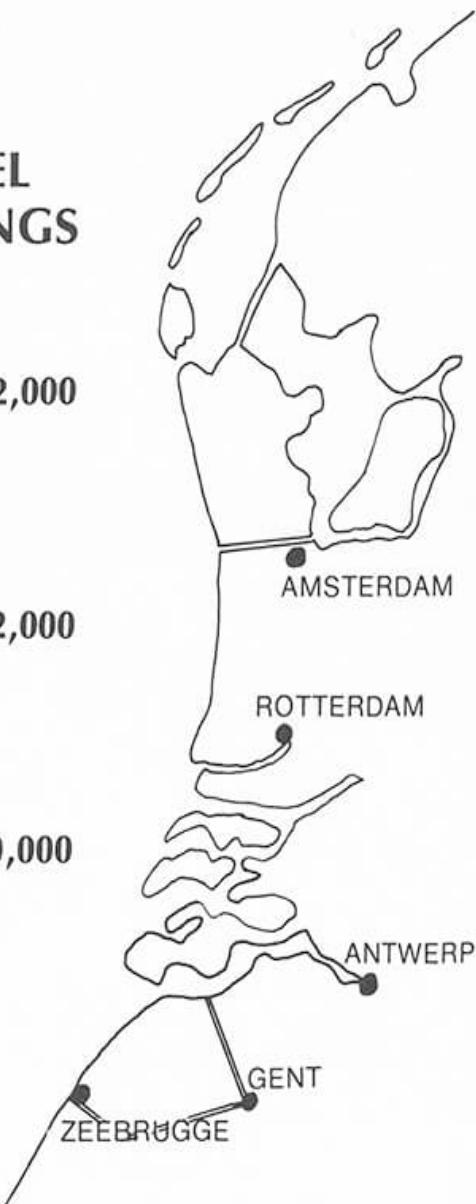


\$32,000



\$60,000

HULL ROUGHNESS MEASUREMENTS
PLATE THICKNESS - ULTRASONICS
TELEVISION - PHOTOGRAPHY
CUTTING - WELDING
WATERTIGHT PATCHES
REPAIRS



UNDERWATER CLEANING AND DIVING ROTTERDAM B.V.
HARINGVLIET 88 - ROTTERDAM - TEL. (010) 144500

GREEK AGENTS:

S.S.R.S. LTD.
95 KOLOKOTRONI STR. - PIRAEUS - TEL. 413.3902
TELEX 21-2282/21-2735 SSRS



ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

• Ο Πρόεδρος Ρήγκαν πρόκειται νά ζητήσῃ άπό το Κογκρέσον νά καταργήσῃ την νομοθεσίαν που αποβλέπει εἰς τόν έξαναγκασμόν των έργοστασίων παραγωγής ηλεκτρικής ένέργειας και άλλων μεγάλων βιομηχανιών μονάδων νά στραφούν άπό το πετρέλαιον ή τό ύγραερίον εἰς τόν γαιανθρακα. Ο Λευκός Οίκος έπιμυμει τήν κατάργησιν τού σχετικού νόμου διότι πιστεύει διτό πρόγραμμα αύτό είναι έξαιρετικώς δαπανηρόν και άσύμφορον.

Λέγεται διτό ο νόμος αύτός, πού έψηφισθη τό 1978, παρεμποδίζει τήν κατανάλωσιν τής έγχωρίου παραγωγής ύγραερίων, ένω αι βιομηχανία εκείνη που έχουν συμφέρον νά μεταποδήσουν εἰς τόν γαιανθρακα θά πράξουν αύτό έστω και χωρίς τόν νόμον.

• Μετά άπο μακράν περίοδον άπραξίας εἰς τόν τομέα των νεοτεύκτων, ή γνωστή «Σάνκο Λάιν» προετοιμάζεται διά μαζικάς παραγγελίας. Λέγεται διτό θά παραγγείλη περί το τριάκοντα σκάφη μέ έναρξην παραδόσεως δεύτερον έξαμηνον τού 1983. Προσωρινάι συζητήσεις με ναυπηγεία φέρουν τήν «Σάνκο» ένδιαφερομένην διά μπάλκ κάρριερς μετρίου μεγέθους μέχρι «πάναμαξ».

• Έτεθη προσφάτως έν ύπηρεσία τό μεγαλύτερον εἰς τόν κόσμον σκάφος μεταφοράς προβάτων, τό όποιον μετεσκευάσθη εἰς τά γερμανικά ναυπηγεία τού Βέζερ άπο δεξαμενόπλοιον. Τό «Άλ Σουβαΐκι», ώς άνωμάσθη, δύναται νά μεταφέρει 150.000 πρόβατα εἰς ειδικώς διαμορφωθέντας χώρους 39.565 τετρ. μέτρων. Δύναται έκφορτώση έντος 25 μόλις ώρων. Ανήκει εἰς έταιραν τού Κουβέιτ και θά χρησιμοποιηθή εἰς τήν γραμμήν Αύστραλίας — Αραβικού Κόλπου.

• Αύξανει τάς έπιθεωρήσεις ή Παναμάς διά τόν έντοπισμόν των ύποσυντηρουμένων σκαφών ύπό τήν σημαίαν του. Τό παρελθόν έτος είχε 600 έπιθεωρήτας εἰς 270 λιμένας τής ύδρογειου και μέχρι τέλους τού έτους θά φθάσουν τούς 700 έπιθεωρήτας εἰς 350 λιμένας.

• Πυρκαϊάν ύπέστη τό ναυπηγούμενον εἰς Άμβούργον κρουαζιερόπλοιον «Αστορί» τής Χάπαγκ — Λόδι. Τό σκάφος, τό όποιον έπροκειτο νά παραδοθή τήν 22αν Αύγουστου, έχει ζημιάς εἰς τό κατάστρωμα και έκφράζονται άμφιβολίαι κατά πόσον θά είναι δυνατή ή έγκαιρος παράδοσις του.

• Ή πτωχή ποιότης καυσίμων προκαλεῖ συχνά άνωμαλίας εἰς τάς μηχανάς και δημιουργεῖ προστριβής μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών. Κατόπιν αύτού, ή BIMCO άπεφάσισε νά περιλάβει εἰς τά ναυλοσύμφωνα ειδικόν όρον άναφερόμενον εἰς τήν ποιότητα τών καυσίμων.

• Φόβοι περί λήψεως αύστηρων μέτρων προστατευτισμού εἰς τήν Γαλλίαν έκφραζονται. Ήν ό νέος, σοσιαλιστής πρόεδρος Μιττεράν πηρήση τάς προεκλογικάς τής έξαγγελίας, τό 66% τών εισαγωγών ύγραερίων και γαιανθράκων, τό 50% τών στρατηγικών όρκτων και τό 40% όλων τών ύπολοιπων φορτίων θά διαφυλάσσονται ύπερ τού Γαλλικού πλοίου.

ληνες φέρονται μέ ποσοστόν 15,7%. Η Κίνα μέ 8,6%.

Αι παραγγελίαι έξωτερικού

Κατά τάς δηλώσεις τών άρμοδιων τής Ιαπωνικής Ναυπηγικής Ένωσεως, τά Ιαπωνικά ναυπηγεία, μέλη τής Ένωσεως, έλαβον κατά τό διάστημα τού Μαρτίου παραγγελίας έκ τού έξωτερικού διά 28 πλοία 662.860 τον. γκρός, άξιας 130.4 δισεκ. γιεν. Έκ τούτων τά 17 είναι μπάλκ κάρριερς, 2 OBO, 3 δεξαμενόπλοια, 3 μεταφοράς πετρελαιοειδών 1 όχηματοφόρον, 1 έκπαιδευτικόν και 1 ρυμουλκόν.

Όλα τά σχετικά συμβόλαια έκλεισθησαν εἰς γιεν και τό ήμισυ έξ αύτων μέ πληρωμήν τοίς μετρητοίς. Αι παραδόσεις προβλέπονται διά τό 1982 και 1983.

Ούτω τό καρέ των Ιαπωνικών ναυπηγείων περιελάμβανε τήν 31 Μαρτίου 1981, σύνολον 266 πλοίων, όλικής χωρητικότητας, 5.958.287 τόννων και άξιας 1.177 δισεκατομμυρίων γιεν. Πάντα ταύτα διά σκάφη έξωτερικού.

Ός πρός τό σύνολον τού οίκονομικού έπου 1980, αι παραγγελίαι τών Ιαπωνικών ναυπηγείων διά πλοία έξωτερικού ήσαν κατά 18,7% κατώτεραι εν συγκρίσει πρός τό 1979, άλλ ή συνολική άξια τών παραγγελιών είναι άνωτέρα κατά 0,9%.

Τά οίκονομικά πλοία

Η Νίππον Κοκάν, ή γνωστή ναυπηγική έπιχειρησίας και τό άρμόδιον Ιαπωνικόν υπουργείων συζητούν τό φλέγον ζήτημα τής ένέργειας, ήτις άναλασκεται δχι μόνον κατά τήν μεταφοράν, άλλ και τήν παραγωγήν χάλυβος. Κατά τό Οίκονομικόν έτος 1979 ή Νίππον Κοκάν κατηνάλωσεν 60 κιλά πετρελαίου διά τήν παραγωγήν ένδος τόννου χάλυβος.

Τό βασικόν σχέδιον προβλέπει τήν ναυπηγησην τριών σκαφών δύο τών 140.000 τόν. μπάλκ κάρριερς και ένδος τών 86.000 τόννων. Οίκονομίαν κατά 40% προβλέπεται νά έχουν έναντι τών σημερινών σκαφών τού αύτού τόπου. Τά σκάφη θά παραδοθούν τό 1982, βάσεις όλων τών συγχρόνων τελειοποίησεων.

Προβλέπεται βελτιωμένου τύπου δηζελομηχανή, μέ ειδικούς έλικας, αίτινες θά άποδιδούν τό μέγιστον τής προώσεως. Τελειοποιημέναι και αι ήλεκτρικαί έγκαταστάσεις.

Τό σχήμα έπισης τών σκαφών ιδιαιτέρως μελετάται. Άκομη και τά χρώματα τού έξωτερικού σκάφους θά τύχουν ιδιαιτέρας προσοχής.

ΙΣΡΑΗΛ

Η διώρυξ τών δύο θαλασσών

Μεγαλεπήβολα σχέδια και προοπτικαί διανοίγονται διά τήν Ανατ. Μεσσόγειον, διά τής έγκρισεως ύπό τής Ισραηλινής Κυβερνήσεως τού σχεδίου διανοίξεως και κατασκευής τής διώρυγος τών δύο θαλασσών.

KARLO MODERN SHIP SUPPLY LTD

QUALITY — EFFICIENCY — ECONOMY
General Ship Suppliers in all East Coast of Canada
Bonded Warehouse

DIRECTOR: SPIROS EFPAKIAS

3810 ST. PATRIC STREET, MONTREAL QUEBEC CANADA H4E 1A4
CABLE: KARLJADRN - MTL TELEX: 05566200 TEL.: (514) 934-0423

REPRESENTATIVE IN GREECE: UNITED MARITIME A. N. BOURNAKIS
144, KOLOKOTRONI STREET PIRAEUS GREECE
PHONE: 4514767 - 4137888 - A.O.H.: 4523485 TELEX: 213359 ANIN GR

Μέτο σχέδιον τούτο προβλέπεται ή συνένωσις της Νεκράς Θαλάσσης με την Μεσόγειον. Τό σχέδιον τούτο υπεβλήθη έσχάτως εις τάς Βρυξέλλας ύπό τού ύπουργού Ένεργειας καί Υποδομών τού 'Ιαραήλ.

Η διώρυξ αυτή, ούσιαστικά σήραγγες, θά άρχιζει έκ της άκτης της Μεσογείου θά διασχίζει την "Έρημον της Νεγκέβ καί θά ένωνται εις τό νότιον τμῆμα της Νεκρᾶς θαλάσσης.

Η Μεσογειακή εισοδος προβλέπεται νά άρχιζει εις τό Καντίφ, νοτίως της ύπο κατοχήν Γάζης.

Κυριώτερος στόχος ένος τοιούτου έργου θά είναι ή έκμετάλλευσις της ύψομετρικής διαφοράς μεταξύ Μεσογείου καί νεκρᾶς θαλάσσης. Αυτή είναι 400 μέτρα. Θά κατασκευασθή μία ύδρολεκτρική μονάς της τάξεως τών 150-200 Μεγαβάττων.

Θά χρησιμοποιηθῇ ἐπίσης μία νέα τεχνική διά την έκμετάλλευσιν της ήλιακής ένέργειας ητις θά συνίσταται εις ήλιακάς λεκάνας, αἵτινες θά αιχμαλωτίζουν την ήλιακήν ένέργειαν ητις θά γεννάται μεταξύ τών δύο υδατικών στρωμάτων της Νεκρᾶς Λίμνης ἐπιφανίεας 200 τετρ. χιλιομέτρων. Τά δύο υδατικά στρώματα έχουν διάφορον πυκνότητα.

Τό Μεσογειακόν θύρων είναι έλαφρότερον έν συγκρίσει πρός τό Της Νεκρᾶς θαλάσσης τό όποιον καί θά αιχμαλωτίζει τήν θερμότητα ητις θά συλλέγεται άπό στροβίλους χαμηλής θερμοκρασίας. Τό σύστημα τούτο, κατά τάς προβλέψεις τών ειδικών, θά προμηθεύει ένέργειαν 1.000 μεγαβάττης έπιτρέπονταί τόν νέον θερμοπλεκτηρικον σταθμόν την κάλυψιν τού 15% τόν εις ήλεκτρικήν ένέργειαν άναγκών τού 'Ιαραήλ.

Ἐπί πλέον τούτο, η κυβέρνησις τού 'Ιαραήλ ύπολογίζει ἐπί τή νέας πυρηνικής ήλεκτρικής μονάδος τών 900 μεγαβάττων, τής όποιας ή αντιδραστήρα θά φύχεται άπό τό Μεσογειακόν θύρων.

KINA

Προστασία τού ιδίου τού πλοίου.

Η Κίνα κατέχει ήδη έμπορικόν στόλον 13 έκατομ. τον. d.w. καί δύναται δι' αύτού νά μεταφέρει τό 70% τών μεταφορών τού έξωτηρικού της έμπορου. Καί δεδομένου αύτού

άντιμετωπίζει τό Πεκίνον τήν άναγκην νομοθεσίας διά την Ναυτιλίαν. Έπειγόντως καταρτίζει νόμον προστατεύοντα τό κρατικόν σημειωτέον έμπορικόν πλοίον.

Καί πετρέλαιον

Η Κίνα καί ή 'Ιαπωνία άποβλεπουν εις τήν άνεύρειν πετρελαίου εις τάς άκτας τής πρώτης. Η Κίνα άνηγγειλεν διτές έξωθι τού λιμένος τού Τιεντσίν άνεκαλύφθη κοίτασμα παράγον 1.000 τον. πετρελαίου ήμερσποιάς.

Πολλά ήλπίζει ή Κίνα με τήν άνιχνευσιν κοιτασμάτων πετρελαίου. Τά μέχρι σήμερον άποκαλυπτόμενα είναι έντυπωσιακά. Η Κίνα — λέγουν — θά καταστή έξαγωγός πετρελαίου. Πρός τό παρόν ή αισιοδοξία.

Παραγωγός πετρελαίων

Έκτεταμένα κοιτασμάτα πετρελαίου είς τήν θάλασσαν της Κίνας. Ιάπωνες με τήν συνεργασίαν τών Κινέζων άπεκαλύψαν κοιτασμάτα παρά τό Τιεντσίν, τών όποιων ή έκμετάλλευσις άπό τών άρχων τού 1984. Κινέζοι ύπολογίζουν διτές ή από τού 1990 ή Κίνα θά έξαγαγή 365 έκατομ. βαρ. καλύπτουσα μέρος τών δαπανών διά τήν τεχνολογίην άναπτυξιν τής Κίνας. Πιστεύεται διτές ή Κίνα περικλείει 80 έκατομ. βαρ. πετρελαίου — 40 έκατομ. βαρ. εις τάς άκτας της καί 40 έκατομ. βαρ. έξωθι τών άκτων. Ήδη ή Κίνα είναι ή δεκάτη παραγωγός πετρελαίου μέ 777,5 έκατομ. βαρ. τό παρελθόν έτος. Πιστεύεται διτές ή συνεργασία Κινέζων καί Ιάπωνων θά άναπτυξή σημαντικά τήν Κινεζικήν πετρελαιοπαραγωγήν.

Παραγγελίαι πλοίων-κοντέϊνερς

Ό έκσυγχρονιασμός τού Κινεζικού στόλου συνεχίζεται με τήν παραγγελίαν τριών κυφεοειδών πλοίων-κοντέϊνερς εις ναυπηγεία τής Δυτ. Γερμανίας. "Άλλα τρία πλοία παρομοίου τύπου πιστεύεται διτές έχουν συμφωνηθεί εις έτερα γερμανικά ναυπηγεία.

Τά τρία σκάφη τών όποιων ή παραγγελία έγένετο ήδη γνωστή θά είναι χωρητικότητος 1.150 έμπορευματοκιβώτιαν έκαστον, μέ d.w. 21.000 τόνων. Μηχανή M.A.N. ισχύος 13.470 ίππων, προσδίουσα ύπηρεσιακήν ταχύτητα 18,4 κόμβων. Παράδοσις ήπο φθινόπωρον 1982 μέχρι θέρους 1983.

Η άνωτέρω είναι ή πρώτη παραγγελία τής Κίνας εις ναυπηγεία τής Δυτ. Γερμανίας. Εις τό παρελθόν, οι Κινέζοι είχον άγοράσει μεγάλον άριθμόν γερμανικών μεταχειρισμένων σκαφών.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Κατάλογος τῶν έμπορικών στόλων

Άπό τό μεγαλύτερο έμπορικό στόλο, χωρητικότητας 158 έκατομ. τόνων τής Λιβερίας, ώς τον μικρότερο, ένα φορτηγό πλοίο 250 τόνων τών Νήσων Τουβουλού στό νοτιο-δυτικό Ειρηνικό, διετοί σήμερεις για τόν παγκόσμιο έμπορικό στόλο, περιέχονται σέ μία πλήρη έκδοση 700 σελίδων πού δημοσιεύτηκε πρόσφατα ήπο τόν Όργανισμο Λόντη, πού θεωρείται αύθεντιά στόν κόσμο για στατιστικές πλοίων. Πρόκειται για μία άναλυση σέ τέσσερα μέρη τής χωρητικότητας σέ τόννους, πού έχει τυπωθεί μέ σύστημα άκτινων λείζερ ή πατητικού ή πολογιστή καί άναφέρεται σέ καθε είδους φορτηγά πλοία ήπο 100 τόνους καί πάνω.

Οι πίνακες παρουσιάζουν μέ άλφαριτική σειρά τίς χώρες νηολογήσεως, καί δίνουν λεπτομερείς στατιστικές άναλυσεις για διά τούς τούς σπουδαιότερους τύπους πλοίων: Τάνκερ, πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην, φορτηγά σκάφη σύνθετου φορτίου, πλοία κοντέϊνερ καί άκόμη πλοία μεταφοράς ζώων καί αύτοκινήτων. Η νέα έκδοση τού Λόντη περιλαμβάνει έπισης καί μία λεπτομερή ταξινόμηση όλων τών έμπορικών στόλων τού κόσμου.

Φεύγουν ήπο τήν σημαίαν

Άντιδρούν οι Βρεταννοί εις διαματικού εις τήν προσπάθειαν μειώσεως τού άριθμού τού πληρώματος. Κύριον έπιχείρημα: Ή κόπωσις τού ήλιγωτέρου πληρώματος, ητις καθιστάται έπικινδυνός διά τήν άσφαλή ναυσιπλοίων.

Καί στρέφονται πρός τήν Κυβέρνησιν, ήνα πρόλαβον σίανδήποτε βεβιασμένην ήποφασίν. Αναφέρεται ήμως τό γεγονός διτές δύο καί ήμισυ έτών 450 Αγγλικά σκάφη ηπωλήθησαν καί ένηολογήθησαν ήπο τάς σημαίας Κύπρου, Παναμά, Λιβερίας καί Σιγκαπούρης.

Πωλούνται άθρωσ

Ἐξόδος, προκαλούσα τήν άνησυχίαν τών Αγγλών ναυτικών, σημειώνεται ήπο τίνος εις τήν Βρεταννικήν Ναυτιλίαν. Πλέον τών 100 Αγγλικών σκαφών ηπωλήθησαν κατά τούς τελευταίους μήνας εις ένους.

Ο Βρεταννός στόλος, διά τέταρτος παγκοσμίως εις χωρητικότητα, ήπο 50 έκατομ. τον. έντος ήξετίας.

Τελευταίως άνηγγέλθησαν καί άλλαι πωλήσεις. Η άνεργια πλήττει ήδη τάς τάξεις τών ναυτικών.

Η δραστηριότης τῶν κρουαζιεροπλοίων

Τό 1979 ύπηρεν τό έτος έπι περαιτέρω κάμψεως τών έναντιμεινάντων έπιβατηγών σκαφών, άτινα κινούνται εις τόν Ατλαντικόν, ένω άντιθέτως παρεπηρήθη μία άλλαγή καί στροφή πρός βραχείς τουριστικών πλοίων. Τούτο άναφέρεται εις έκθεσιν τής Κεντρικής Επιτροπής τής Ένωσεως Γάλλων έφοπλιστών (Θαλάσσαι Μεταφορά — Μελέται καί στατιστικά 1980).

Ἐναπομείναντες μεταφορές έπιβατηγών εις τόν Ατλαντικόν παρέμειναν οι Βρεταννοί καί οι Ρώσοι.

Τό 'Κουηήν Έλιζαμπεθ 2' έπραγματοποίησε 23 κλασικά διαδρομάς μεταξύ Σάουθάμπτον καί Νέας Υόρκης κατά τό παρελθόν έτος. Οι σοβιετικοί δύο διαδρομάς μεταξύ Λένινγκραντ — Νέα Υόρκη, άλλα άπωχολήθησαν ήλιγον εις τήν γραμμήν Αύστραλίας — Βρεταννίας. Τό 1979 διεκινήθησαν μόνον

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ

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

40.000 έπιβάται διά τού 'Ατλαντικού.

Εις τάς βραχείας γραμμάς ως οι τομεῖς βορείου θαλάσσης, Βαλτικής και Μεσογείου ή δραστηριότης ύπτηδεν έντονος διαρκούντος τού 1979, ιδιαιτέρως κατά την αίχμην τής σαιζόν και ιδιαιτέρως διά τά σκάφη ύψηλής στάθμης.

'Η τουριστική δραστηριότης έσημείωσε κατά το 1979 νέον ρεκόρ διά τής μεταφοράς 10.600 τον. Ιμερών έπιβατων. Πρόκειται περί 1.6.600 πλάτου. Απότομη, μεταξύ τών όποιων έχουσαν θέσιν κατέχουν οι άμερικανοί (800.000) και οι Ευρωπαίοι (600.000). Προτίμησης των αἱ κρουαζιέρας Καραϊβικής. Είς την περιοχή ταύτην έδωσαν τό παρόν δλαι αἱ σημαῖαι και οι έφοπλισται ένισχύουν τήν παρουσίαν των.

'Η Ρουαγιάλ Καρίμπιαν Λάιν πχ. θά θέσην έν ύπηρεσια τό 1984 και τέταρτον σκάφος, τό όποιον μέ βάσιν τό Μαΐδιμ θά έκτελή έβδομαδιάσιους πλάτου. Τόν 'Ιούνιον τού παρελθόντος έτους τό «Νοργούεύη» (ex FRANCE) ήρχισεν τούς πλάτους του είς τήν ζώνην αύτήν. 'Η πελατεία άποτελείται κυρίως από Άμερικανούς άλλα και από Ευρωπαίους και ο λιμήν τού Μαΐδιμ είναι η άφετηρία τών τοιούτων κρουαζιέρων. Παρουσιάζει μίαν αύξησην έπιβατων 13% και δύο τερματικούς σταθμούς ένισχυσαν τήν λιμενικήν του ύποδομήν, τούτο δε διά τήν άντιμετώπισην τής όλονέν αύξουσης κινήσεως ήτις υπολογίζεται είς 2.6.600 πλάτου. τουριστών. 'Η Νέα Υόρκη έσημείωσεν μόλις 352.000 τό 1979 και τό Πόρτ — Έβεργκλέντης άνω τών 144.000. Τάς άκτας τού Είρηνικού έξυπηρετούν 11 πλοία, τά όποια πραγματοποιούν κρουαζιέρας πρός τήν Άλσακαν και Νότιον Άμερικήν.

Καλή άνάπτυξις έσημειώθη έπισης διά τήν Εύρωπακήν άγοράν διαρκούντος τού 79. 'Η Βρετανίας Εύρώπη προσελκύει διά τήν θερινήν σαιζόν τό 6% τής Παγκοσμίου τουριστικής κινήσεως. 'Η Μεσόγειος άπορροφα πλέον τού 20% τής άγοράς. Έπιτυχία τών Μεσογειακών ταξιδίων τών 8-15 ήμερών (αττινές συχνάκις έκτελεται μέχρι τής 'Ερυθράς θαλάσσης και τού 'Ινδικού Όκεανού). Έπισης αἱ μίνι - κρουαζιέρας πρός τάς Έλληνικάς νήσους και τάς Καναρίους. Κρουαζιέρας προσφέρονται διά τήν 'Απω Άνατολην. 'Η Αύστραλιανή πελατεία υπέρτισχει.

'Η Χόλαντ - Άμερικαν - Λάιν' μελετά τήν άντικατάστασιν τού «Πρίνσεντάμ» διά τήν συνέχισιν τών κρουαζιέρων είς τήν Ίνδονησίαν.

Οι Σοβιετικοί κρατούν είς τήν ζώνην μόνον τό «Τουρκμένια», άφοῦ άπεσυραν τά έτερα 4 σκάφη τά όποια δέν άπεδωσαν καλά άποτελέσματα. Εισήλθεν και ή Κίνα είς τήν άγοράν μέ τό πρώτον υπερωκεάνιον της «Μίνγκ Χούά» (ex Ancerville) τό όποιον ένανώθηκε είς τήν Αύστραλιαν και τό όποιον έκτελει πλάτας μεταξύ Χόγκ Κόγκ και Κινεζικών λιμενών.

'Έλαχιστα σκάφη έκτελούν κρουαζιέρας τού γύρου τού κόσμου, ιδιαιτέρως Νορβηγικά, τό «Κουήν 'Ελιζαμπεθ II», τό «Ρόττερνταμ» και τό «Σουτζένιο Τσέν».

Αύτός είναι ένας τρόπος παρατάσεως τής σαιζόν και χρησιμοποιήσεως τών σκαφών όλοκληρον τό έτος, χωρίς νά ύψιστανται τών άνταγωνισμών διστις σημειούται είς τήν Καραϊβικήν κατά τούς χειμερινούς μήνας. Πέριξ τών 120 πλοίων άποκλειστικώς άσχολουμένων μέ τάς κρουαζιέρας κατανέμονται είς τήν παγκόσμιον άγοράν.

Τό μεγαλύτερον ποσοστόν (13 σκάφη) μέ 12.236 θέσεις άνηκουν είς Νορβηγούς έφοπλιστάς. 'Η πληρότης των φθάνει τό 90-100%. 'Η Βρετανική σημαία υπέχωρησεν όλιγον, δοθέντος δι τή Κιούναρητ Λάιν, διά οικονομικούς λόγους, έθεσεν ύπο σημαίαν τών Μπαχάμας τό σκάφος της «Κιούναρητ Πρίνσες» πολυάριθμος ό στόλος τής Μεσογείου, έκ τού όποιου πολλά σκάφη ύπο έθνικά σημαίας.

Σοβαρώτατος ό άνταγωνισμός τών Σοβιε-

τικών είς τόν τομέα αύτόν. Συμμετοχή μέ 15 σκάφη. Κρουαζιέρα είς τήν Καραϊβικήν μέ άναχωρήσεις έκ την Καναδά, κρουαζιέρα είς τήν Μεσόγειον και τήν Μαύρην Θάλασσαν, τάς άκτας τής Δυτ. Αφρικής, τήν Βαλτικήν.

Νέαι έπενδύσεις έγενοντο και μετά άναπολαν πέντε έτών είς τάς παραγγελίας ήδη 10 σκάφη εύρισκονται ύπο ναυπήγησιν, ένω δλα ύψιστανται μετασκευάς, έπιμηκύνσεις ή έκσυγχρονισμόν. Αἱ διαστάσεις αύξανονται και ή μεσή μεταφορική ίκανότητα τών 500-800 έπιβατών αύξανεται και αύτη μέχρι τών 1.000. Αἱ νέαι παραγγελίαι άφορουν ίκανότητα 1.200-1.400 έπιβατών.

Αὐτά είς γενικάς γραμμάς τά άφορώντα τό κρουαζιέροπλοιον.

NORVΗΓΙΑ

'Εξειδικευμένη Nautilia

Οι Νορβηγοί έλπιζουν νά διατηρήσουν τήν παγκοσμίως προέχουσαν θέσιν τής ναυτιλίας των, χάρις είς τήν προσαρμοστικότητα τών πλοιοκτητών και τήν ίκανότητά των νά άναγωρίζουν και νά έκμεταλλεύονται τάς έκστοτε εύκαιριας πού παρουσιάζονται είς τήν άγοράν. Ός έτονισεν έκπρόσωπος τής 'Ενωσεως Νορβηγών 'Εφοπλιστών είς προσφάτους δηλώσεις του, «η μετεπίρια, ή ίκανότητας και γνώσις τής διοικήσεως θά δώσουν είς τήν Νορβηγικήν ναυτιλίαν εύκαιριας νά άναπτυχθή είς πλέον έξειδικευμένους και προηγμένους τομείς μελλοντικών».

Μολονότι ο Νορβηγικός στόλος έμειωθη κατά 20% περίπου είς τοννάς και 28% είς άριθμόν πλοίων από τού 1977 μέχρι σήμερον, έξακολουθεί νά άντιπροσωπεύει σχεδόν τό 6% τής παγκοσμίου ναυτιλίας.

Κατά τά τελευταία έτη παρατηρείται μία έντονος στροφή τών Νορβηγών πρός τά μικρότερα, τά έξειδικευμένα πλοία. Και ένω τά πλοία αύτά άντιπροσωπεύουν μόλις τό 10% τού έν ύπηρεσια στόλου, καλύπτουν ύπερ τό 20% τών έκ 4,5 έκατομ. τον. Νορβηγικών παραγγελιών — αἱ όποιαι, σημειωτέον, άντιστοιχούν είς 8% περίπου τών παγκοσμίων παραγγελιών.

Η άνθεσης τού Νορβηγικού στόλου έξακολουθεί και σήμερον νά άπαττεται κατά τό μέγιστον ποσοστόν της (60%) από μεγάλα και μικρά πετρελαιοφόρα σκάφη και μπάλκ κάρριερ (30%). Τό ύπόλοιπον, ώς προανεφέρθη, άντιπροσωπεύουν διαφόρων τύπων έξειδικευμένα πλοία, ήτοι φορτηγά γραμμής, ρό-ρό, κρουαζιέροπλοια, ύγρασιοφόρα, κ.ά.

Χαρακτηριστική τής εύελιξίας τών Νορβηγικών ναυτιλιαών έπιχειρήσεων είναι ή περίπτωσις τού όμιλου Βίλ. Βίλελμσεν, διστις όπο τά μεγάλα άποκλειστικώς τάνκερς στρέφεται σήμερον είς τά πλοία γραμμής, τάς πλωτάς έξειδρας έκμεταλλεύσεως πετρελαιών και τά πλοία άνεφοδιασμού των. Συντόμως, τά πλοία μεταφοράς χύδην φορτών (τάνκερς και μπάλκ κάρριερς) θά άντιπροσωπεύουν μόλις τό έν-τρίτον τού στόλου τής έταιριας.

Κατά τήν περίοδον τής κρίσεως, οι Νορβηγοί διετήρησαν τών μεγαλύτερον δύκον τών VLCC και ULCC, άλλα έξειδοισαν τό σύνολον τών δεξαμενοπλοίων κάτω τών 100.000 τον. Παρομοίως, τά μπάλκ κάρριερς κάτω τών 60.000 τον. περιωρίσθησαν σχεδόν είς τό ήμισυ. Σοβαρά, έπίσης, ύπηρε ή μείωσις τών φορτηγών «τράμπ» και τών πλοίων γραμμής, τά όποια δώμας άντικατεστάθησαν από ούγχρονα ρό-ρό και πλοϊακούντεινερς.

Τά ύγραεριοφόρα και τά τάνκερς μεταφοράς χημικών προϊόντων κατέχουν προέχουσαν θέσιν είς τήν Νορβηγικήν ναυτιλίαν, ένω δι στόλος τών πλοίων-ψυγειών, τών κρουαζιέροπλοίων και τών φέρρυς δέν παρουσιάζη άξιολογους μεταβολάς.

Τά πιστεύω τών Νορβηγών έφοπλιστών διά τό μέλλον τών θαλασσίων μεταφορών διαφαίνεται είς τό είδος τών πλοίων πού έχουν ύπο παραγγελίαν — τόν μεγαλύτερον δύκον άντιπροσωπεύουν τά μικτά (17 πλοία, 729.000 τον. d.w.) και άκολουθούν τά τάνκερς (20 πλοία, 700.000 τον.), τά μπάλκ κάρριερς (17 πλοία, 594.000 τον. γκρός) και τά ύγραεριοφόρα (7 σκάφη, 123.000 τον.).

Μολονότι αἱ παραγγελίαι αύται άντιπροσωπεύουν σχεδόν τό 13% τού έν ύπηρεσία Νορβηγικού στόλου, έκφραζονται άνησχια δι τό ρυθμός άνανεωσεως τού στόλου είναι βραδύς.

Η στροφή πρός τά έξειδικευμένα σκάφη άπαιτει κεφάλαια, ύψηλοτέραν τεχνολογίαν, προσαρμογήν είς τάς άπαιτήσεις διά τήν προστασίαν τού περιβάλλοντος, ύψηλά έπιπεδα άσφαλειας, άρτιαν έκπαιδευσιν και άποτελεσματικώς κανονισμούς έπανδρωσεως. Οι παράγοντες αύτοι διαδραματίζουν σημαντικόν ρόλον είς τήν Νορβηγικήν ναυτιλίαν, άλλ' οι έφοπλισται άποδίσουν μεγαλύτεραν προσοχήν είς τήν παραγωγικότητα τού στόλου — ίδιαιτέρως με μείωσιν τών πληρωμάτων είς έπιπεδα, δώμας, πού δέ έπηρεσσον τήν άσφαλειαν τού πλοίου. 'Ηδη έχουν έπιτευχθεί μειώσεις τών πληρωμάτων μέ τήν σύμφωνον γνώμην τών ναυτεργατικών σωματείων.

ANSA YACHTING - GREECE

(Member of SACHINIS GROUP)

More than 3000 yachts at your disposal for SALE and CHARTER

REPRESENTATIVES OF LEADING YACHT BUILDERS
INTERNATIONALLY AND LOCALLY.

SAILING YACHT "ANSA 42" SWEDISH PLASTIC 12,8 m	Price Swk 315.000 FOB
"SELESTRA 35" ENGLISH ALUMINIUM 10,65 m	Price Pnd 33.500 FOB
"NAJA" ENGLISH WOODEN 9 m	Price 18.640 FOB
"AEGEAN 234" GREECE PLASTIC 6,65 m	Price Drs 700,000

MOTOR YACHT "PFEIL 42" GERMAN 12,70 m	Price Drs: 8 MIL. FOB
"TARQUIN" ENGLISH 12 types	Price Pnd 88.500
"TRADERS" TAIWAN 14 types	Price US\$ from 5.000 FOB

CONSULATE OF HONDURAS (MARINE SECTION)

TELEX: 21-2307 ANSA - CABLES: ANSAGR - TEL: 4515253/4128390
DIRECTORS: E. PAPPAS/C. PODIAS, CAPTAIN/D. SOUCHLAS MRS.
LOANTIMECHARTER: A. SACHINIS - 158 ALKIVIADOU STR PIRAEUS

Έφοπλισται — ναυτικοί

Άμεριστον τό ένδιαφέρον τών Νορβηγών, ιδιαιτέρως τών έφοπλιστών, διά τά πληρώματά των. Συμβάλλουν είς τήν δημιουργίαν αιθουσών άθλοπαιδιών, βιβλιοθηκών ζωής. Χωρίς κοινωνικήν ζωήν, θά διήρχοντο ζωήν ανευ ένδιαφέροντος. Είναι σημαντικόν — λέγουν — όχι μόνον διά τους ναυτικούς, ἀλλά καὶ τούς έφοπλιστάς τό γεγονός τής καλής τών ναυτικών μας μεταξειρίσεων.

Οι έφοπλισται ἀντιλαμβάνονται διτά καλά πλήρωματα είναι ἑκεῖνα, πού είς ἀλλας ἐπιδόσεις διατηροῦν τήν καλήν των θέσιν. Οι έφοπλισται ἔνισχουν τήν σχετικήν προσπάθειαν. Ο ναυτικός συμπεριφέρεται καλύτερον καὶ ἐπί τοῦ πλοίου. Τό πλοίον μέ το καλύτερον πλήρωμα είναι συναγωνιστικώτερον.

Μετά τόν θάνατον τοῦ Ρέκστεν

Σημεία τών καιρών. Ο Οίκος Ρέκστεν ἐμφανίζει οικονομικάς ἀδυναμίας μέ τόν στόλον τών τάνκερ. Εἰς 53 έκατομ. δολ. αἱ ζημιὰς τοῦ παρελθόντος ἔτους. Ἀδυνατοῦν αἱ ἀταρίαι του νέοντα πλήρωμασιν τάς δανειακάς των ὑποχρέωσεις.

Τά 12 σούπερ τάνκερας ἐμφανίζονται ἀπόλεσσαντα τό ημίσιο τῆς ἁξιάς των. Εἰς 660 έκατομ. Νορ. Κορώνας ὑπολογίζονται ἔναντι 1,18 δισ. πρό ἔτους. Καὶ τά 12 αὐτά σκάφη φέρονται ὄφειλοντα 1,99 δισεκ. Νορ. Κορ.

Τοῦ παρελθόντος ἔτους αἱ ζημιὰς, αἱτίνες καὶ ἐπέτειναν τό χρέος τών 1,27 δισ. κορωνών, ἀνήλθονται 152,4 έκατομ. κορωνών.

Ἄς σημειωθῇ διτά τό Ίνστιτούοντον ἔχει ἐγγυηθεῖ διά τό πλείστον τών χρεών τοῦ μακαρίτου Ρέκστεν. Αἱ ζημιὰς του είναι μεγάλαι. Ὑπολογίζονται είς 662 έκατομ. κορώνας, ἐπί δανείου παρ' αὐτοῦ ἡγγυημένου 870 έκατομ. κορωνών.

Ο κόσμος τής Νορβηγίας παρακολουθεῖ μετ' ἔνδιαφέροντος τήν ἔξελιξιν τής ὑποθέσεως Ρέκστεν.

Ἄς σημειωθῇ διτά πολλά ἀπό τά τάνκερας τοῦ Ρέκστεν προορίζονται πρός διάλυσιν.

Καὶ ὁ ἀντίκτυπος είς τό Ίνστιτούον πού ἀνέλαβε νά ἔγγυηθῇ διά τά δάνεια πού συνῆψε ὁ Ρέκστεν διτά ναυπήγησε πρό ἔτών, τά πετρελαιοφόρα.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Νέος ναυπηγικός παράγων

Προσλαμβάνουν παγκόσμιον ἔνδιαφέρον τά Νοτιο-Κορεατικά ναυπηγεία. Ήδη μετέχει κατά 7% τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς, μέ παραγωγήν δύναμικότητα 4,2 έκατομ. τον. γκρός ἐτησίως. Εἰς τό τέλος τοῦ 1980 τά ναυπηγεία τής Κορέας είχον ύπο ναυπήγησιν 2,49 έκατομ γκρός, ἔναντι παγκοσμίου συνόλου 34,6 έκατομ. τον. γκρός. Τό 1980 τά ναυπηγεία τής Κορέας ἐνεφανίζονται μέ παραγωγήν 39.000 τον. γκρός. Μεγάλη ἡ ἔξαγωγή τῶν δραστηριότης. Εἰς τέσσαρα ἑκατομ. τον. d.w. ἀναφέρονται πρός ἔξαγωγήν παραγγελίαι ἐπί 4,6 έκατομ. τον. d.w. Αἱ τοπικαὶ παραγγελίαι τό 14% τοῦ συνόλου.

Μπάλκ κάρριερς πολλά παρεγγέλλονται. Εἰς δύο έκατομ. τον. d.w. ἀναφέρονται. Τά περισσότερα μέ παράδοσιν τό 1982. Η πα-

ραγωγική ίκανότης τών ναυπηγείων φθάνει τά 4,2 έκατομ. τον. γκρός ἐτησίως.

ΝΤΟΥΜΠΑΪ'

Αἱ δεξαμεναί

«Λευκός έλέφας» ἀπεδείχθη ἡ σύστασις καὶ λειτουργία τών δεξαμενών τοῦ Ντουμπάϊ, τάς ὅποιας μάλιστα ἐνεκαινίασεν ἡ Βασιλισσα τῆς Ἀγγλίας τό 1979. Αἱ δεξαμεναί πρό 18 μηνών ἐπερατώθησαν, χωρίς τι νά ἀποδώσουν. Εστοίχισαν 525 έκατομ. δολ.

Τά τρία συγκροτήματα τών δεξαμενών είναι τά μεγαλύτερα τοῦ Κόσμου, ἐφωδιασμένα μέ τά τελειότερα μηχανήματα διά τήν Ανατολήν. Σητήματα διαχειρίσεως ἀνεφύπησαν ἀτίνα καὶ δέν ἐπελύθησαν. Διαχειρισταὶ ἀναζητοῦνται.

POYMANIA

Προγράμματα

Τρέφει τό φιλόδοξον σχέδιον νά διπλασιάσῃ τόν έθνικόν της στόλον ἐντός τής ἐρχομένης πενταετίας ἡ Ρουμανία. Θά φθάσῃ τά 7 έκατομ. τον. d.w. καὶ θά προσδώσῃ εἰς τά ναυπηγεία της κίνησιν 1,5 έκατομ. τον. Τό πρόγραμμα προβλέπει, πέραν τής αὔξησεως τοῦ στόλου διά τό 1981-85 τήν άναδιοργάνωσιν τών τηλεπικοινωνιών, τήν συμπληρωμάτων δύο διωρύγων, ἀνάπτυξην τοῦ ποταμού καὶ τών λιμένων, παραλλήλως δέ τών επιτερηκών καὶ τών σιδηροδρομικών συγκοινωνιών.

Προγραμματίζεται ἡ δαπάνη 1,6 δισ. δολ. ἐφέτος, ἔναντι 1,23 έκατομ. δολ. τοῦ 1980. Η Ναυτιλία ἀριθμεῖ δύναμιν 2,6 έκατομ. τον. d.w. κάτω τής προβλεφθείσης δυνάμεως τών 3,45 έκατομ. τον.

Ἐπιδίωξις: Αὔξησης τών ἔξαγωγών είς τό διπλάσιον ἐντός πενταετίας. Η Ναυτιλία φαίνεται νά ἐδέχθη κατά τό 1980 σκάφη 268.000 τον.

Η Ναυπηγική Βιομηχανία (8 ναυπηγεία) ύποτίθεται διτά θά φθάσῃ είς παραγωγήν 1,50 - 1,70 έκατομ τον. τό 1985. Τό 1980 ἔναυπηγήσαν πλοία 890.000 τον., 755.200 ποντοπόρα καὶ 135.500 ποταμόπορα.

Τά ναυπηγεία κατασκεύασαν τάνκερς καὶ μπάλκ κάρριερς μέχρι 150.000 τον. d.w. ἐπίσης καὶ πολλά μικρά.

Θά κατασκευασθῇ διά τό πετρέλαιον ἀνίχνευτη, δύο ἀπό τά καθυστερημένη.

Λιμενική ἐπίσης ἀνασυγκρότησιν ἀντιμετωπίζει η Κυβέρνησις, τού λιμένος τής Κωνσταντζας ἡ ἀπόδοσις θά διπλασιασθῇ.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ

Αἱ ἀνάγκαι εἰς πετρέλαιον

Τά φυσικά άρεια θά ἀντικαταστήσουν τό πετρέλαιον ὡς κυρίαν πηγήν ἐνέργειας τής Σοβ. Ενώσεως περί τό τέλος τής τρεχούσης δεκαετίας. Αὐτό ἀναφέρει ἡ ἐβδομαδιαία ἐφημερίς «Δή Οίλ εντ Γκάζ Τζόρναλ» τής Οκλαχόμα.

Τά φυσικά άρεια θά λάβουν τήν πρωτεύουσαν θέσιν πολύ ἐνωρίτερον, εἴναι αἱ προβλέψεις τής ΣΙΑ αἵτινες ἀναφέρονται είς τήν πτώσιν παραγωγῆς σοβιετικοῦ πετρελαίου κατά τά προσεχῆ ἐπη, ἐπαληθεύσουν.

Ἐάν οι Σοβιετικοὶ στόχοι, γύρω ἀπό τήν παραγωγήν φυσικών άρειών, οἱ ὅποιοι προβλέπονται είς τό νέον πενταετές σχέδιον ἐπιτευχθοῦν, ἡ ροή τοῦ φυσικού άρειού, ήτις ὑπερέβη κατά πολὺ δόλους τούς ὑπολογισμούς, ἡ παραγωγή θά αὔξηθη ἐντός τοῦ 1985 καὶ θά ἀνέλθῃ είς τήν στάθμην τών 21.200 ἔως 22.600 δισεκατομμυρίων κυβικών ποδών ἐπησίων.

Ὑπολογίζεται διτά η κατανάλωσις τών φυσικών άρειών θά καλύψῃ τό 33-34% τών ἀναγκών είς καύσιμα τής Σοβ. Ενώσεως, ενναντί τοῦ 25% τοῦ 1979.

Τό ἀρόγυ πετρελαιοί καὶ τά παράγωγά του θά καλύψουν τό 40-41% ἔναντι τοῦ 45,1 τό 1980 καὶ 45,7 τοῦ 1979. Ο δινθραξ θά καλύψῃ τό 23-24%. Ακόμη καὶ ἔαν θά αὔξηθῃ ἡ παραγωγή ἀρόγυ πετρελαιοί καὶ ὑποπροϊόντων κατά τά πέντε προσεχῆ ἐπη ἡ προβλεπομένη ροή τῶν φυσικών άρειών θά είναι ἀρκετή διά νά δώσῃ μίαν σφαιρικήν παραγωγήν ἐνεργειας τής τάξεως τών 14-18%. Συνέπεια τούτων είναι διτά η Σοβ. «Ἐνώσεις δέν θά αισθανθῇ σύδεμιάν πεσίν ἐλλείψεως καυσίμων, ὥστε νά ἀρχίσῃ τήν είσαγωγήν τούτων ἐξ ἀλλων χωρών.

Ο ύπερασιβηρικός ἀγωγός άρειών

Τέσσαρες μεγάλαι Ιαπωνικαὶ σιδηροβιομηχανίαι προσέφεραν είς τήν Σοβ. Ενώσεων 3,5 έκατομ. τούννων χαλυβδίνων σωλήνων διά τόν σχεδιαζόμενον ἀγωγόν άρειών άρειών, μήκους 5.000 χιλιομέτρων, ἐκ τής Σιβηρίας πρός τήν Δυτικήν Εύρωπην.

Η Σοβιετική Κυβέρνησις δέν ἀπήντησε εἰσέτη είς τήν τοιαύτην πρότασιν, ήτις είχε υποβληθῆ είς σοβιετικήν ἀντιπροσωπείαν ήτις ἐσχάτως είχεν ἐπισκεφθῆ τό Τόκιο διά τήν διαπραγμάτευσιν χρηματοδοτήσεως μερικών δισεκατομμυρίων δολαρίων.

Πάντως ἐκπρόσωπος μεγάλης Ιαπωνικής σιδηροβιομηχανίας διέψευσε διτά ἐπετεύχθη συμφωνία ἐπί τού ἀντικειμένου τούτου, δηλαδή τής πωλήσεως σιδηροσωλήνων ἐντός τέσσαρων ἑτάν καὶ μέχρι τοῦ 1984. Διευκρίνησις διτά πάσα συμφωνία θά ἐδαρτηθῇ ἐκ τῶν συνομιλιών διά τήν τιμήν καὶ τήν δανειοδότησιν τής «Ἐξερόπ - Ιμπόρτ Μπάνκ», τήν ὅποιαν προτίθεται νά χορηγήσῃ είς τήν ΕΣΣΔ.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Ἐπωλήθη.

Νορβηγικά καὶ Δανικά συμφέροντα ἡγόρασαν τό Φινλανδικόν ἐπιβατηγόν κρουαζιερόπλοιον, 10.311 τον. γκρός, «Φινστάρ» ναυπηγήσαν πολύ 1967 τό σκάφος θά διατεθεῖ είς τήν γραμμήν Βορ. Βαλτικήν. Πρόκειται περί σκάφους 600 κλινών. Ήτο παραπλισμένον είς τήν Τουλώνα ἀπό τοῦ παρελθόντος Σεπτεμβρίου.

WHEN YOUR VESSELS CALL COLUMBIA RIVER PORTS, WE SUGGEST YOU TELEX US
FOR OUR LOW AND CURRENT PRICE QUOTATIONS

PROVISIONS & BONDED STORES

LAUNDRY

DECK & ENGINE SUPPLIES



Marine Suppliers

A DIVISION OF
Niedermeyer-Martin Co.

TELEX 15-1323 • CABLE "NIEDO"

P.O. Box 3856 • Portland, Oregon 97208 • Phone 503/284-2522

γκρός, 14.595 τον. d.w. τού 1959 γύρω τών 1.900.000 δολλαρίων.

Εις περουβιανούς άγοραστάς, γύρω τών 6 έκατομ. δολλαρίων έπωλήθη τό μπάλκ κάρ-ριερ «Tókio 'Όλυμπικς» 15.400 τον. γκρός, 25.321 τον. d.w. τού 1964.

«Ηγοράσθη τό δηζελοκίνητον ιταλικόν μπάλκ κάρριερ «Mare Piceno» 16.258 τον. γκρός, 27.721 τον. d.w. τού 1968. Τιμή γύρω τών 4.65 έκατομ. δολλαρίων, βάσις ώς έστι, μέ ζημίας Σπέτζιαν.

«Αντί ποσού 1,14 έκατομ. δολλαρίων ήγο-ράσθη τό δηζελοκίνητον παναμαϊκόν μπάλκ κάρριερ «Menyee» 8808 τον. γκρός, 14.606 τον. d.w. τού 1958.

Τό μπάλκ κάρριερ «Δημήτριος», 107.804 τον. γκρός 18441 τον. d.w. τού 1967 έπωλήθη εις Τούρκους άγοραστάς εις τά 6 έκατομ. δολλαρίων.

«Ελληνες τής Νέας Υόρκης ήγοράσαν τό άτμοκίνητον λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Ralph O. Rhoades» 29.739 τον. γκρός, 49.532 τον. d.w. τού 1963. Τιμή δολ. 1.475.000.

«Έπωλήθη εις τά 2.3 έκατομ. δολλαρίων τό λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Saïnt Níko-λας» 17.493 τον. γκρός, 96.842 τον. d.w. τού 1964.

«Έπωλήθη μεταξύ Έλλήνων και παρεδόθη τό φορτηγόν «Ανεμώ Κ.» 2.560 τον. γκρός, τού 1967. Μετωνομάσθη «Άλεξάνδρα Κ. III».

— «Ηγοράσθη και παρελήφθη τό δηζελο-κίνητον φορτηγόν «Ciudad de Guayaquil» 5.266 τον. γκρός, 8.215 τον. d.w. τού 1958. Μετωνομάσθη «Κεφαλλόνιαν Άμπισιον». Σημαία Έλληνική.

— «Έπωλήθη μεταξύ Έλλήνων και παρε-δόθη τό φορτηγόν «Αφρικαν Λάιον» 8.300 τον. γκρός, τού 1958. Μετωνομάσθη «Κλαδί-της Εμμανουήλ».

— Τό φορτηγόν «Συμμετρία» 3.274 τον. γκρός, τού 1956 έπωλήθη μεταξύ Έλλήνων και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Νίμας Ι».

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη έπίσης τό φορτηγόν «Αύρα», 1.756 τον. γκρός τού 1954. Μετωνομάσθη «Εύγενια Κ. II».

— Εις συμφέρονται Μαλδίβων έπωλήθη τό φορτηγόν «Σαΐνι» 9.038 τον. γκρός, 13.960 τον. d.w. γύρω τών 1.325.000 δολλαρίων.

— Παρά κυπριακών συμφερόντων ήγορά-σθη τό δηζελοκίνητον γερμανικόν ρό-ρό «Ar-ηνεβ» 500 τον. γκρός, 1.084 τον. d.w. τού 1969 και παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Άγγελικη IV». «Υψωσε τήν κυπριακή σημαίαν.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό φορτη-γόν «Αλύσια» 10.275 τον. γκρός, τού 1964. Παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Νικάτωρ».

— Τό δηζελοκίνητον γερμανικόν φορτη-γόν «Weida» 3.500 τον. γκρός, 4.965 τον. d.w. τού 1960 ήγοράσθη και παρελήφθη. Μετωνο-μάσθη «Αραμέντια». «Υψωσε τήν έλληνική σημαίαν.

— «Ηγοράσθη και παρελήφθη τό δηζελο-κίνητον παναμαϊκόν φορτηγόν «Bellerive» 5.674 τον. γκρός, 9.462 τον. d.w. τού 1952. Μετωνομάσθη «Κεφαλλόνιαν Γουαΐθβ». «Υ-ψωσε τήν κυανόλευκον.

— Τό δηζελοκίνητον παναμαϊκόν φορτη-γόν «Colibri I» 5.674 τον. γκρός, 9.462 τον. d.w. τού 1952 ήγοράσθη και παρελήφθη. «Υ-ψωσε τήν κυανόλευκον.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό φορτηγόν «Κάτε Α.» 2.953 τον. γκρός, τού 1966 και πα-ρεδόθη. Μετωνομάσθη «Λέμαν». — «Ηγοράσθη τό δηζελοκίνητον πολωνικόν φορτηγόν «Olesnicka» 5.384 τον. γκρός, 6.210 τον. d.w. τού 1959 και παρελήφθη. Μετωνο-μάσθη «Μιχάλης». Σημαία Έλληνική.

— Τό δηζελοκίνητον άργεντινόν φορτη-

γόν «Cipolletti» 3.971 τον. γκρός, 3.048 τον. d.w. τού 1970 ήγοράσθη και παρελήφθη. Με-τωνομάσθη «Ιος». Σημαία Παναμά.

— Έπωλήθη εις άγγλικά συμφέρονται και παρεδόθη τό φορτηγόν «Αίτζιαν Στάρ» 1.708. τον. γκρός τού 1965. Μετωνομάσθη «Cuerna-vaca».

— Έπωλήθη εις άγοραστάς τού Λονδίνου άντι δολ. 5.600.000 τό φρήντομ «Αραμις» 9.842 τον. γκρός, 15.175 τον. d.w. τού 1970.

— «Άντι ποσού 1,8 έκατομ. δολλαρίων έ-πωλήθη τό φορτηγόν «Λίνκ Φαΐθη» 8.420 τον. γκρός, 12.548 τον. d.w. τού 1960. — Εις άγοραστάς «Απω Ανατολής έπωλή-θη τό φορτηγόν «Νότης» 5.096 τον. γκρός, 9.043 τον. d.w. τού 1955 εις τά 850.000 δολ-λαρίων.

— «Ηγοράσθη ύπό τήν προϋπόθεσιν έπι-θεωρήσεως εις τάς 2.15 έκατομ. δολλαρίων τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν φορτηγόν «Sh-īnsho» 6.116 τον. γκρός, 9.768 τον.d.w. το 1968.

Παραλαβαί και παραδόσεις

Παρελήφθη τό άγορασθέν γερμανικόν φορτηγόν «Altamark» 4.632 τον. γκρός, τού 1959. Μετωνομάσθη «Κάσσιαν Γκλόρυ». Ση-μαία «Έλληνική.

— Εις «Άκινδυνος Κ.» μετωνομάσθη τό παραληφθέν νοτιοκορεατικόν μπάλκ κάρ-ριερ «Silver Castle» 9.690 τον. γκρός, τού 1973. «Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Παρελήφθη και υψωσε τήν κυανόλευ-κον τό άγορασθέν άργεντινόν μπάλκ κάρ-ριερ «Dolores de Plandolit» 21.777 τον. γκρός, τού 1970. Μετωνομάσθη «Σκύπτρον».

— Τό άγορασθέν άγγλικόν δεξαμενό-πλοιον «Ardlui» 119.728 τον. γκρός τού 1970 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Έλπιδα». Ση-μαία Λιβερίας.

JOUET 1300



Αποκτείστε τώρα ένα σκάφος άνοικτης θαλάσσης, άπολαμβάνοντας τήν πραγματική ήρεμία και ξε-κούραση πού μόνο τό YACHTING προσφέρει, ένω παράλληλα μέ μια έπικερδή έκμετάλλευσι ναυλώσε-ων σάν τουριστικό όταν δέν τό χρειάζεσθε, νά συνδυάσετε τό τερπνόν και τό ώφελιμον.

Ελάτε νά συζητήσουμε άπο κοντά και νά βροῦμε μαζί τό σκάφος πού σᾶς ταιριάζει μέσα άπο τίς πλούσιες σειρές τών διεθνούς φήμης Γαλλικών και Αγγλικών σκαφών JOUET και SOUTHERLY πού άν-τιπροσωπεύουμε άποκλειστικά στήν Έλλάδα.



— Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Άρκαδιαν Σάν» καί ύψωσε τήν κυανόλευκον, τό δύορασθέν παναμαϊκόν φορτηγόν «Pamela» 4.998 τον. γκρός, τού 1971.

— Παρελήφθη τό δύορασθέν γερμανικόν μπάλκ κάρριερ «Rossehi» 20.516 τον. γκρός, τού 1971. Μετωνομάσθη «Ζέτα». «Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Μετωνομάσθη «Ελίζαμπεθ» τό παραληφθέν άγγλικόν μπάλκ κάρριερ «Alimar» 11.315 τον. γκρός, τού 1963. «Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Τό δύορασθέν λιβεριανόν φορτηγόν «Ponteverda» 8.739 τον. γκρός, τού 1971 παρελήφθη, μετωνομάσθη «Γκαιύ Φόρταιουν» καί ύψωσε τήν κυανόλευκον.

— Παρελήφθη τό δύορασθέν παναμαϊκόν φορτηγόν «Bonita I» 5.736 τον. γκρός, τού 1958 καί μετωνομάσθη «Μαίησαν II». «Υψωσε τήν κυανόλευκον.

Μετονομασία

Τό φορτηγόν «Γκούντ Γκάρντιαν» 2.654 τον. γκρός, τού 1962 μετωνομάσθη «Γκάρντιαν».

— Εἰς «Αθενές Λάκ» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Αλέξης Γ.» 2.488 τον. γκρός, τού 1954.

— Μετωνομάσθη «Αθαναΐα» τό μπάλκ κάρριερ «Αθαναΐα Κομνηνού» 13.555 τον. γκρός, τού 1956.

— Τό φορτηγόν «Συναριστία» 5.709 τον. γκρός, τού 1952 μετωνομάσθη «Εβερεστ».

— Εἰς «Αύλις Έξπρές» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Μαρία» 3.476 τον. γκρός, τού 1960.

— Μετωνομάσθη «Σταυρούλα Κ.», τό φορτηγόν «Πηνελόπη Α.» 2.445 τον. γκρός, τού 1952.

— Τό μπάλκ κάρριερ «Παντάνασσα» 30.639 τον. γκρός, τού 1980 μετωνομάσθη «Παντοκράτωρ».

— Μετωνομάσθη «Γεώργιος Ά.» τό φορτηγόν «Κεφαλλονιά» 3.708 τον. γκρός, τού 1958.

— Εἰς «Αμαλία» μετωνομάσθη τό μπάλκ κάρριερ «Σίλβερ Αϊλάντ» 8.574 τον. γκρός, τού 1958.

— Τό φορτηγόν «Τζώρτζ Φ.» 3.778 τον. γκρός, τού 1958 μετωνομάσθη «Μπλού Σήνη».

— Μετωνομάσθη «Μεσσηνιακή Αύγη» τό δεξαμενόπλοιον «Σταμένης» 17.486 τον. γκρός, τού 1970

Αι διαλύσεις

· Έπωλήθη εἰς νοτιοκορεάτας διαλυτάς τό δεξαμενόπλοιον «Μιραμάρ» 8.590 τον. γκρός, τού 1956.

— Εύρισκεται ύπο διάλυσιν εἰς Πειραιά δημού είναι παροπλισμένον από τού Φεβρουαρίου 1979 τό φορτηγόν «Μαριβάνα Ρένα» 5.176 τον. γκρός, τού 1957.

— Έπωλήθη εἰς πακιστανούς διαλυτάς τό φορτηγόν «Ρόττερνταμ» 3.863 τον. γκρός, τού 1945.

— Τό παναμαϊκόν φορτηγόν «Ιος» 3.676 τον. γκρός, τού 1949 έπωλήθη πρός διάλυσιν.



Τήν 11ην Μαΐου 1981 έδόθη δεξίωσις εἰς τόν Ναυτικόν "Ομίλον Έλλαδος ύπό τού κ. Νικόλαου Σούτου, πρός τιμήν τού κ. John Roper III, Προέδρου τής NORFOLK SHIPBUILDING AND DRYDOCK CORPORATION, καί τού κ. Fred Canter, Γενικού Διευθυντού τής δμωνύμου έταιρείας.

Τά έν λόγω Ναυπηγεία πού άντιπροσωπεύονται εἰς τήν Έλλαδα άπό τήν θυγατρική έταιρεία «Ομίλου Σούτου, τήν TECHNOMAR E.P.E., βρίσκονται εἰς τό ναυράλγικόν καί έπικαιρον σημείον τού HAMPTON ROADS, δουν καί έξυπηρετούνται άρκετά Έλληνικά πλοῖα μέ τίς έπισκευές τους κατά τήν διάρκεια τής μακροχρονίου άναμονής των έκει.

Εἰς τήν δεξίωσιν παρέστησαν πολλοί παράγοντες τής Ναυτιλίας μετά τῶν έπιτελῶν των, δουν καί έγενετο σχετική προβολή καί άνάπτυξη τῶν δραστηριοτήτων καί δυνατοτήτων τῶν έν λόγω Ναυπηγείων.

Εἰς τήν φωτογραφίαν διακρίνεται ό Πρόεδρος τού Όμίλου Σούτου κ. Νικόλαος Σούτος, πλαισιούμενος από τόν κ. John Roper, Πρόεδρον καί τόν κ. Fred Canter, Γενικόν Διευθυντήν τής Norfolk Shipbuilding Corporation. Έπίσης διακρίνονται ό κ. Χρήστος Στάθης, Γενικός Διευθυντής τού συγκροτήματος Σούτου καί ό κ. Γεώργιος Κούμας Διευθυντής τής TECHNOMAR E.P.E.

— Πρός διάλυσιν έπωλήθη έπίσης τό παναμαϊκόν φορτηγόν «Μπλού Λάιον» 8.547 τον. γκρός, τού 1958.

— Τό κυπριακόν φορτηγόν «Χοῦντα Στάρ» 5.209 τον. γκρός, τού 1949 έπωλήθη πρός διάλυσιν.

— Έπωλήθη πρός διάλυσιν τό φορτηγόν «Γιάννης Κ.» 2.676 τον. γκρός, τού 1957.

— Πρός διάλυσιν έπωλήθη έπίσης τό φορτηγόν «Γκούντγουίς» 6.778 τον. γκρός, τού 1956.

Καθέλκυσις εἰς τά Ναυπηγεία Έλευσίνος

· Ανεκοινώθη δή τήν 18ην Ιουνίου θά καθέλκυσθη εἰς τά Ναυπηγεία Έλευσίνος τό ναυπηγούμενον διά λογαριασμόν τής άγγλη-

κής έταιρίας ROPNER μπάλκ κάρριερ τῶν 43.800 τον. d.w.

Ο Πρόεδρος τού Δ.Σ. καί πρόεδρος τού άμερικανικού Νηογνώμονος θά συναντήση "Ελληνας Ναυτιλιακούς παράγοντας

· Ο William N. Johnston, Πρόεδρος τού Δ.Σ. καί Πρόεδρος τού Άμερικανικού Νηογνώμονος (American Bureau of Shipping) θά έπισκεφθή τήν Έλλαδα από 30 Μαΐου έως 7 Ιουνίου. Εἰς τό διάστημα αύτού θά συναντηθή με παράγοντας τής Έλληνικής Κυβερνήσεως. Έπίσης θά παραστή τήν 5ην Ιουνίου εἰς τήν σύσκεψην τής Έλληνικής Τέχνικης Έπιτροπής τού ABS μιάς συμβουλευτικής δ.

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

μάδος άτόμων τά δροια έξεχουν εις τήν 'Ελληνικήν ναυτιλιακήν κοινωνίαν.

Σήμερον 858 πλοία 'Ελληνικού νηολογίου είναι ήδη κατατεταγμένα εις τό ABS και έπι πλέον 23 πλοία, συνολικής χωρητικότητος 79.310 κ.ο.χ. εύρισκονται ύπο κατασκευήν ή ύπο παραγγελίαν διά κατάταξην εις τό ABS εις 'Ελληνικά ναυπηγεία.

Tό ABS είναι ένας μή κερδοσκοπικός και μή κυβερνητικός 'Οργανισμός (νηογνώμων) 119 έτών, διόπιος έκδιη πρότυπα, όνομαζόμενα Κανόνες, διά τήν μελέτην, κατασκευήν και περιοδικήν έπιθεώρησην έμπορικών πλοίων και άλλων ναυτικών κατασκευών. Τό ABS έχει έπισης άποκλειστικόν γραφείον εις τήν Σύρον.

Τό κος Johnston έξελέγη Πρόεδρος τού ABS τό 1977 και Πρόεδρος τού Δ.Σ. και Πρόεδρος τό 1979. Υπηρετεί εις τό ABS άπο τό 1951.

Ai ναυπηγεσιακευαστικαί μονάδες τής Θεσσαλονίκης

Μετά άπο σχετικήν εισήγησην τής Διευθύνσεως Βιοτεχνικής 'Αναπτύξεως τού υπουργείου του, ό υπουργός Βιομηχανίας και Ενέργειας κ. Μάνος άνεθεσεν εις τήν ETBA τήν μελέτην τού θέματος τής άνευρέσεως χώρου διά τήν έγκαταστασιν ναυπηγεσιακευαστικών μονάδων εις τήν περιοχήν τού Κόλπου τής Θεσσαλονίκης. Στόχος είναι ή έξασφαλισις καταλλήλου και έπαρκους χώρου εις τόν όποιον θά δύνανται μελλοντικώς

νά συγκεντρωθοῦν δόλα τά ναυπηγεσιακευαστήρια έντός τής βιομηχανικής ζώνης τής περιοχής.

'Ο κ. Ταβουλαρέας

Μεταξύ τών καλύτερων άμειβομένων 'Αμερικανών Διοικητών μεγάλων έπιχειρησεων αναφέρεται και ό 'Ελλην τής καταγωγής Ούλιαμ Ταβουλαρέας. Πρόεδρος τής Μόμπιλ 'Οιλ. Αναφέρεται με έτησιον μισθοδοτικόν εισόδημα 1.233.804 δολ. Και δηλούται εις τόν σχετικόν πίνακα διτά τά δέν άναφέρονται. Αύτά δυνατόν νά διπλασιάζουν ή και νά τριπλασιάζουν τάς άποδοχάς την.

Oι κ.κ. 'Ηλιάδη

Δι' έγκυλιον των οι κ.κ. A. 'Ηλιάδης Yioi και Σία ΕΠΕ γνωρίζουν τήν άλλαγήν τής έπωνυμίας των εις Πρ. A. 'Ηλιάδη (Ναυτιλιακή) A.E. Οι κ.κ. 'Αλέξης 'Αλεξιάδης, 'Απόστολος 'Ηλιάδης και Μιχ. 'Ηλιάδης θά συνεχίσουν νά ένεργουν ώς διευθυντά τών γραφείων των εις τόν Βόλον, τόν Πειραιά και τήν Θεσσαλονίκην.

Σύνοδος ύπουργών Μεταφορών τής ΕΟΚ

Ο 'Υπουργός Ναυτιλίας κ. I. Φικιώρης θά μεταβή τήν 15ην 'Ιουνίου εις Λουξεμβούργον διά νά μετάσχη τής συνόδου τών υπουργών Μεταφορών τής ΕΟΚ, ή όποια θά άσχοληθή και μέ θέματα Ναυτιλίας.

'Ενημέρωσις Κινέζων διά τήν ναυτιλίαν

Ο 'Υπουργός Ναυτιλίας κ. I. Φικιώρης έδεχθη τήν 21 Μαΐου όμαδα Κινέζων δημοσιογράφων τού τύπου και τής τηλεοράσεως μέ έπικεφαλής τόν διευθυντήν τού Κινεζικού

Πρακτορείου Ειδήσεων «Τσίν Χούα» κ. Σίνγκ Βάν Κούγκ και τούς ένημέρωσε έπι τών θεμάτων τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

'Εδολοφονήθη 'Ελλην ναυτικός εις Νιγηρίαν

Κατά τήν διάρκεια έπιθεσεως Νιγηριανών κακοποιών έναντιον μίας όμαδος 'Ελλήνων Ναυτικών έφονεύθη ό 27 χρόνος Θ. Κομιτόπουλος μέλος τού πληρώματος τού φορτηγού πλοίου «Κάπται Λαιμός».

Τό Πανελλήνιος Ναυτική 'Ομοσπονδία κατήγγειλε τό λυπηρόν γεγονός εις τάς 'Ελληνικάς διπλωματικάς ύπηρεσίας ζητούσα τήν λήψιν μέτρων προστασίας τών εύρισκομενών εις Λάγος ναυτικών μας.

Ο κύκλος τής ναυταπάτης

Έγγωσθη διτά τήν 4 Μαΐου, 'Ινδονησιακόν δικαστήριον κατεδίκασε τόν έλληνα πλοιάρχον τού ύπο Παναμακήν σημαιάν τάκερ «Houssam B» 39.942 τον. d.w., ώς και τόν Πολωνικής καταγωγής ίποπλοιάρχον αύτου, εις 8ετή ειρκτήν, διότι μεταξύ Μαΐου και Αύγουστου τού παρελθόντος έτους κατεχάρθησαν φορτίον 9.000 τόννων ντήζελ-διλ προοριζόμενον διά τήν 'Ινδονησίαν, ής ή ζημία άνηλθεν εις 2.4 έκατομ. δολαρίων. Τό άνω ποσότητο τού πετρελαίου έκλαπη έκ πλειόνων διαδοχικών φορτών διά μεταγγίσεων εις τήν άνοικτήν θάλασσαν και έπωληθη πρός τρίτους.

Έξ αλλου, ώς πρός τήν περίφημον ύπόθεσιν τού «Σάλεμ» έγγωσθη διτά οι άσφαλισταί τών Λόδδες και τών άλλων έταιριών ήσκησαν έφεσιν κατά τής άποφάσεως τού δικαστήριου τού Λονδίνου, τό όποιον, ώς έγραψαμεν εις τό προηγούμενον τεύχος, έδεχθη διτά η κλοπή τού φορτίου έκαλυπτετο ύπο τού άσφαλιστηρίου συμβολαίου. Τό έκ τής κλοπής ζημία τής Σέλλ άνερχεται εις 56 έκατομ. δολ-



Link Maritime Enterprises S.A.

• chartering
• contracting
• sale & purchase

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

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

91, Akti Miaouli - Piraeus

λάρια. Δέδομένου δυμώς ότι αύτη είσεπραξεί έκ μέρους της Νοτιοαφρικανικής Κυβερνήσεως, δημόσιο πλοίο το φορτίον, ποσόν 30,5 έκατον δολαρίων, απομένει νά της πληρώσουν οι άσφαλισται τά ύπόλοιπα 25,5 έκατον δολαρίων. 'Εξ αύτών τό 56% καλύπτεται υπό 69 συνδικάτων του Λόδϋ και τό 44% ύπο 29 άσφαλιστικών έταιριών.

Συνέδρια

Εις τό Καράκας τής Βενεζουέλας συγκλείται τήν 7-10 Σεπτεμβρίου τό συνέδριον διά τήν άναπτυξιν τών Ναυτιλιών τών άναπτυσσομένων χωρών. Εις τό σχετικόν φυλάδιον τής άναγγελίας τού Συνέδριου προβάλλονται ώς ομιλιτά γνωστοί τής διεθνούς Ναυτιλίας πρωταγωνισταί, μεταξύ αύτών ό Σέρ/Πάτ και ό Γεν. Γραμματεύς τού IMKO κ. Σριβαστάβα και δλλοι.

ΠΕΝΘΗ

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΣΚΑΡΠΕΤΗΣ

'Ο ναύαρχος - Λιμενικός Βασιλείος Σκαρπέτης είς βαθύ γήρας άπεχώρησεν άπό τόν πρόσκαιρον αύτόν κόσμον. 'Εθήτευσε τήν μακράν σταδιοδρομίαν του είς τήν ύπρεσσίαν τής Ναυτιλίας και προσέφερεν είς αύτήν ότι, ή άνεπιληπτος κατάρτισις του ήδυντο πρός το καλόν της νά είσφερε.

'Η έποκη τής άναβισσεως τής Ναυτιλίας μας, με τήν παραχώρησιν είς τήν 'Έλλαδα τών έκατόν Λίμπερτις άπό τήν 'Αμερικήν, είναι άρρητως συνδεδεμένη με τόν άιμηνηστον Σκαρπέτην. Αύτός έπωπευσεν είς τήν 'Αμερικήν τήν παραχώρησιν των, αύτός συνέγραψε τό συμβόλαιον τής παραχωρήσεως πρός τούς έφοπλιστάς, αύτός έζησε τό ξεκίνημα τών ναυτιλών μας διά τήν κατάκτησιν τού Πόντου. 'Ητο άπό διοικητικής πλευράς ο εύτυχησα νά ιδη άναγεννωμένην έτης τέφρας της τήν Ναυτιλίαν μας. 'Έζησε διά νά ιδη τό μεγαλούργημα αύτό τής 'Έλληνικής Φυλής.

Διά τούς ζήσαντας και ζώντας τήν μεγάλην ύπόθεσιν τής Ναυτιλίας μας, διά Σκαρπέτης ύπηρεν ο περισσότερον δλων συνδέσσας τό δύνομά του και τήν ύποδειγματικήν σταδιοδρομίαν του με τήν άναγεννήσιν τής. 'Οσον και άν ο άγων τής έπιβάσεως μας ύφαρπάζει τό μέγιστον μέρος τής καθημερινής μας ύποστάσεως, ή άναμνησις τών καλών έργων και έκεινών πού μέ τήν πάροδον τού χρόνου έξειλισσονται, ή σταδιοδρομία ωρισμένων συνανθρώπων των, άφήνει άνεξιτηλα τά ίχνη της είς τήν μνήμην τών δσων έζησαν τά δυσκόλους ήμέρας. 'Ο Ναύαρχος

Σκαρπέτης είναι συνδεδεμένος με τήν άναβισσιν τής Ναυτιλίας μας. Τήν έζησε. 'Οσοι έζησαν τάς ήμέρας της δέν θά λησμονήσουν και τόν Σκαρπέτην. 'Εξετέλεσε πλήρως τό πρός αύτήν καθήκον της. 'Άλησμόνητος θά πάραμεινη.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Μέ τήν άγγελια τού θανάτου τού 'Εφοπλιστού κ. Δημητρίου Φαφαλιού, άγαπητού και

συμπαραστάτου, συνήλθαν έκτακτως τά Δ.Σ. τών 'Εταιριών ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΚΑΒΟΥΝΙΔΟΥ Α.Ε. και HELLENIC CRUISES σέ κοινή συνεδρίαση και έξεφρασαν τά συλληπητήρια πρός τήν οικογένεια του.

'Ορίζουν δημόσιας έκπροσωπος παραστή στήν είς Χίο κηδεία του, και διαθέτουν ποσόν Δρχ. 30.000 γιά κοινοφελή ιδρύματα ΧΙΟΥ.

Θαλάσσια άτυχήματα



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΑΠΩΛΕΙΑΙ

'Αν και έλλειπον είσετι τά στοιχεία τού παρελθόντος Δεκεμβρίου δυνάμειθ νά είπωμεν μετά βεβαιότητος δημόσιος τού 1980 αι άπωλειαί τής Παγκοσμίου ναυτιλίας ήσαν αισθητώς κατώτερα έκεινων τού 1979, έτος καταστροφικούν έν τή ιστορία τής Παγκοσμίου Ναυτιλίας.

Κατά τούς πρώτους 11 μήνας τού 1980 άπωλειθησαν 218 μονάδες χωρητικότητος 3.006.000 τόννων d.w. έναντι 280 μονάδων 4.600.000 τόννων d.w. τού 1979.

Η ΣΥΓΚΡΟΥΣΙΣ ΤΟΥ «ΕΛΛΗΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ»

'Επιτρέπονται ειδύλλια τόν πλοιαρχού τού έτέρου πλοίου

Δι' άμελειαν κατηγορείται ό πλοιαρχος τού άμερικανικού φορτηγιδοφόρου «ΛΑΣ Α-Τλάντικο», τό δύποιον συνεκρούσθη δέκαθι τών άμερικανικών άκτων με τό έλληνικόν φορτηγόν πλοίον «Ελλένικ Κάρριερ», τήν δην Μαΐου. Ούτος, λέγεται δημόσιος ταχύτητα άσφαλειάς παρά τήν ομίχλην, δέν ύπελδγισε τόν κίνδυνον συγκρούσεως παρακολουθών τήν πορείαν τού «Ελληνικού σκάφους είς τό ραντάρ και έπραγματοποίησε σειράν μικρών έλιγμών άντι νά μεταβάλη σταθερώς τήν πορείαν του, ώστε νά τό έπισημάνουν είς τό ραντάρ τού «Ελλένικ Κάρριερ».

ΑΒΑΝΣ: 'Από 'Αμβέρσα και Ρόττερνταμ, έμφορτον, διά Λεμεσόν, Πειραιά, Θεσσαλονίκην και Βόλον, άφιχθη είς Λεμεσόν τήν 28ην Απριλίου και έξεφόρτωσε τό προοριζόμενον διά Κύπρον φορτίον του. Τήν 9ην Μαΐου άπελευσε διά Πειραιά και άνεφερεν δη είχε ζημιάς είς τό κύτος No. 4 πού ύπεστη έκ πυρκαϊάς είς Ρόττερνταμ, τήν 15ην 'Απριλίου.

ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ: 'Επεθεωρήθη έπ' άγκύρα είς Φλώσιγκ, τήν 18ην Μαΐου, λόγω ζημιών πού ύπεστη είς τήν μηχανήν τήν 11η Μαΐου. Συνεστήθησαν έπισκευαί.

ΑΙΟΛΟΣ: Εις Κόμπε τήν 13ην Μαΐου, ο έκπροσωπος τών πλοιοκτητών έζήτησεν έπιθεώρησιν έν σχέση με ζημίας έκ προσκρούσεως.

ΑΛΚΜΗΝΗ: 'Από 'Αμβέρσαν δι' 'Οράν, έμφορτον, τήν 20ην Μαΐου συνεκρούσθη μετά τού 'Ισπανικού δηζελοπλοίου «Duro Seis», είς πλάτος 49° 37' βόρειον και μήκος 03° 35' δυτικόν. Τό έλληνικόν σκάφος έβυθισθη, τό δέ πλήρωμά του διεσώθη ύπό τού δηζελοπλοίου «Νέξου» και διεπεραιώθη είς Βρεστην.

ΑΝΕΛ (κ): 'Από Καζαμπλάνκα διά Ρόττερνταμ, προσήγγισεν είς 'Αβέριο τήν 7ην Μαΐου δι' έπισκευαάς.

ΑΝΝΑ ΞΥΛΑ: 'Υπό φόρτωσιν είς Τζεμπέλ Ντανά. Ένώ είχε ήδη παραλάβει 32.000 άργον πετρελαίου, ύπεστη σειράν έκρήξεων είς τό μηχανοστάσιον και άντλιοστάσιον, μέ άποτελεσμα νά σημειωθή πυρκαϊά ήτις έξη-

WORLDWIDE SHIP SUPPLIERS

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



πλώθη και εις τά ένδιαιτήματα. Δύο μέλη τού πληρωμάτου ύπεστησαν σοβαρά έγκαυμάτα. Τό πύρ κατεστάλη άργοτερον και τό σκάφος προσηράχθη εις άβαθη. Κατεκλύσθη τό μηχανοστάσιον.

ΑΡΙΑΔΝΗ Ε: 'Επεσκευάζετο εις άγκυρο-βόλιον τού λιμένος Λαβέρα, τήν 5ην Μαΐου, διά ζημίας εις τήν πρωστήριον μηχανήν. Ανεκοινώθη, έπισήν, κατάσχεσις τού πλοίου άσχετος με τάς έπισκευάς. Τό «Αριάδνη Ε» κατηψύνετο άπό Σύρον εις Ρότερνταμ διτάς ύπεστη ζημίας εις τό πλοηγικόν σταθμόν τής Λαβέρα τήν 14ην Απριλίου.

ΓΚΑΖ ΦΑΟΥΝΤΑΙΝ (Παν. ύγραεριφόρον): Μέ φορτίον 15.605 τον. βουτανίου και 7.646 τον. προπανίου άπό Καλαμάτα διά Μπουένος "Άιρες, ύπεστη πυρκαϊάν τήν 15ην Μαΐου, μέ αποτέλεσμα νά προκληθούν ζημίαι εις δύο γεννητρίας και τόν πίνακα διανομῆς ρεύματος. Μετά έξωρων προσπάθειαν καταστολής τού πυρός, τό πλήρωμα έγκατέλειψε τό σκάφος, παραληφθέν ύπό παραπλέοντος πλοίου. Άργοτερον τό πήρ έσβεσθη άφ' έαυτού και τό σκάφος παρεσύρετο εις πλάτος 37° 03' βόρειον και μήκος 02° 39' άνατολικόν. Έζητηθή ή βοήθεια ρυμουλκού και ή δέδια προσεγγίσεως εις τάς γαλλικάς άκτας. Έρρυμουλκήθη εις Φόρς τήν 21ην Μαΐου και ήρχισεν ή μετάγγισις τού φορτίου του εις έτερον σκάφος. Ανελήφθησαν έπισκευαι.

ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ: Εις Πειραιά τήν 16ην Μαΐου, έζήτησεν έπιθεώρησην έπι ζημιών εις τήν πρωστήριον μηχανήν πού ύπεστη τήν 13ην Μαΐου.

ΕΡΥΘΙΑΝΗ: 'Υποστάν πυρκαϊάν εις τό σύστημα σαρώσεως τής μηχανής, άφιχθη εις Ναυγόγια τήν 22αν Μαΐου (άπό Βαλπαραϊζο) πρός έπιθεώρησην.

ΕΥΓΕΝΙΑ Μ: 'Από Σουάνση δι' Ίνδιαν, μέ γενικόν φορτίον, τήν 18ην Μαΐου εύρισκετο ήγκυροβολημένον εις Λισαρβάνα λόγω διαρροής εις τό κύτος Νο. 2. Τήν 23ην Μαΐου άπεπλευσε διά Καράτσι.

ΚΑΛΙΣ ΣΚΑ'Υ: 'Από Μπουένος "Άιρες διά Ρίγα μέ φορτίον φρούτων, προσέκρουσεν έ-

πί τών τοιχωμάτων τής διώρυγος τοῦ Κιέλου, τήν 18ην Μαΐου, ύποστάν ζημίας εις τήν άριστεράν πλευράν της πρώρας. Έπραγματοποίησε προσωρινάς έπισκευας και συνέχισε τό ταξίδιόν του.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ: 'Ως άνεκοινώθη εις Νέαν Υόρκην τήν 18ην Μαΐου, τό σκάφος εύρισκετο εις Κοατζακοάλκος μέ ζημίας εις τούς κυλίνδους Νο. 6 και 7 τής μηχανήν.

ΚΥΠΡΟΣ: 'Εν πλώ άπό Σπαλάτον διά Χοντέιντα, μέ φορτίον 5.850 τον. τοιμέντου είς σάκκους, προσέκρουσεν έπι άγνωστου άντικειμένου εις πλάτος 17° 16' βόρειον και μήκος 40° 42' άνατολικόν, τήν 6ην Μαΐου, μέ αποτέλεσμα διαρροήν εις τό κύτος Νο. 2 Τό σκάφος άφιχθη εις τό προορισμόν του τήν 11ην Μαΐου και ήρχισεν έκφόρτωσιν. Πιθανοί ζημιάι εις τό φορτίον.

ΛΑΚΥ: Μέ ζημίας πού ύπεστη κατά τήν έναρξην τών έχθροπραξιῶν μεταξύ Ιράν και Ιράκ τόν παρελθόντα Σεπτέμβριον, έχαρκτηρίσθη ώς τεκμαρτή διλκή άπωλεια.

ΜΑΡΙΑ: 'Από Μερσίνα διά Βομβάην έμφορτον, τήν 20ην Μαΐου ύπεστη πυρκαϊάν εις τό μηχανοστάσιον ήτις έχηπλωθη εις τά κύτη Νο. 2 και 3 και τά ένδιαιτήματα. Τό σκάφος έγκατελείφθη εις πλάτος 24° 00' βόρειον και μήκος 36° 41' άνατολικόν, τό δέ πλήρωμα παρελήφθη ύπό τού δεξαμενοπλοίου "Άνκο Τέμπλαρ". Άργοτερον άνεκοινώθη διτάς πύρ κατεστάλη ύπό έλικοπτέρων και τό "Μαρία" έρρυμουλκείτο εις Σουέζ.

ΠΑΛΜ Β: 'Εν πλώ, άπό Ταρραγκώνα διά Τέλ. Αβίβ, μέ φορτίον φιούελ διλ, ύπεστη πυρκαϊάν έξωθι τής Σαρδηνίας τήν 23ην 'Απριλίου μέ περιωρισμένας ζημίας. Άφιχθεν εις Τέλ. Αβίβ τήν 27ην Απριλίου, έξεφόρτωσε και έπλευσεν εις Πειραιά δημού έτελεσθησαν έπισκευαι.

ΠΗΛΛΕΑΣ: Εις Τόκιο τήν 20ην Μαΐου έζήτησαν έπιθεώρησην λόγω ζημιών εις τά έλασματα τής πρώρας και τού πυθμένος.

ΡΗΦΕΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ): 'Από Φιλαδέλφειαν διά Τενερίφην, ύπεστη ζημίας εις τήν μηχανήν τήν 20ην Μαΐου και παρεσύρθη άκυβέρ-

νητον εις πλάτος 39° 17' βόρειον και μήκος 54° 24' άντικον. Τήν 26ην Μαΐου άνεκοινώθη διτάς κατηψύθησε εις Χάλιφαξ συνοδευόμενον ύπό ρυμουλκού.

ΣΑΜΠΙΡΑ: Εις Άμπιτζάν τήν 10ην Μαΐου έξετελει έπισκευάς εις τήν μηχανήν.

ΣΑΠΦΩ: 'Από Μπαντάρ Άμπας διά Κόντινεντ, μέσω Σουέζ, άφιχθη εις Πειραιά τήν 18ην Μαΐου μέ ζημιάν εις τήν μηχανήν, δι' έπισκευάς.

ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ: 'Αφιχθέν εις Πειραιά τήν 10ην Μαΐου, έπραγματοποίησεν έπισκευάς εις τήν δηζελογεννήτριαν Νο. 2, έπι ζημιών πού ύπεστη πρό διμηνού. Μετά τριήμερον άπεπλευσε διά Βηρυττόν.

ΣΚΥΜΝΟΣ: 'Υποστάν έκτεταμένας ζημίας έκ βλημάτων τού πυροβολικού εις Φάο, τήν 9ην Ιανουαρίου, έχαρακτηρίσθη ώς τεκμαρτή διλκή άπωλεια.

ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ: Προσαράξαν τήν 15ην Μαΐου εις Παραμαρίπο, άνειλκύσθη τήν 17ην 17ην Μαΐου άπεπλευσε διά Τζαμάικα.

ΤΡΙΝΙΤΥ(τέως «Straits Rose»): Προσέκρουσε εις σταθμόν άνεφοδιασμού καυσίμων εις Αϊνβοντεϊ τήν 19ην Μαΐου, προξενήσαν ζημιάς εις τάς σωληνώσεις. Άκολουθως άπεπλευσεν διά Σάν Χουάν (Π.Ρ.) δημού θά έπειθερείτο.

ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (τέως «Horus»): Άφιχθεν εις Μοντιβίδεο τήν 5ην Μαΐου, άνεφερε άνωμαλίας εις τήν βοηθητικήν γεννήτριαν και άνεμενε άμοιβόν δέσονα δστις άπεστάλη άεροπορικώς. Τήν 16ην Μαΐου άπεπλευσε διά Λάγος.

ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (λ): Συνεκρούσθη μέ τό Βραζιλιανόν φορτηγόν «Σάντος Ντιμόντ», έξωθι τών βραζιλιανών άκτων τήν 2αν Μαΐου. Έπειθεωρήθη άργοτερον εις Μπέλεμ, έπ' άγκυρα, και διεπιστώθησαν ζημιάι εις τά έλασματα τού προστέγου, τινά έκ τών δοιών έχρηζον μερικής ή διλκής άντικαταστάσεως. Έπραγματοποιήθησαν προσωρινάς έπισκευαι εις Μπέλεμ.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

'Οργανισμός ίδρυθείς ύπό σημαινόντων Έλλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου έπι κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο μέρος τού Έλληνικού έμπορικου στόλου.
Συνολική άξια άσφαλισμένων πλοίων ἅνω τῶν 13.500.000.000 δολλαρίων.

Διά πληροφορίας άποτείνεσθε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) η εις τούς ἐν Λονδίνῳ άντιπροσώπους των Thos. R. Miller & Son, International House, 26 Creechurh Lane, London EC3A 5BA. Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

Η ναυλαγορά

Η υπερπροσφορά τοννάς είς τήν περιοχήν τού Βορείου Ατλαντικού έπηρέαζε ύποτιμητικώς τούς ναύλους. Η έλλειψης των μεταφορών για θράκων καθιστάται δύσημέραι περισσότερων αισθητή. Η υπεργία τών άμερικών άνθρωκώνων διαρκεί ήδη έπι διμήνινον και δέν φαίνεται νά υπάρξῃ σύντομος διευθέτησης τών διαφορών των μέ τούς έργαδότας. Τά φορτία δημητριακών δέν έπαρκον νά παρροφήσουν τό προσφερόμενον τοννάζ και οί ναυλωτάι έπωφελούνται τής καστασάσσεως νά συμπλέουν περαιτέρω τούς ναύλους. Από τό Κόλπον δια τήν Όλλανδιαν, τά φορτία τών 55.000 - 60.000 τον. πληρώνονται τώρα κάτω τών 12 δολ. φίο, ένώ δια φορτώσεις Ιουνίου - Ιουλίου πρός Ιαπωνίαν προσφέρονται τά 24 δολ. Πτώσις παραπτερητών, έπισης, και είτε τούς ναύλους άπο τό Πλεύτη.

Είς τόν τομέα τών χρονοναυλώσεων ή αύτη κατάστασης έπισημαίνεται. Τά πάνωμες μπόλικά κάρριερ πληρώνονται γύρω τών 10.000 δολ. ήμερησιών διά κυκλικά το ιερίδιον Ιαπωνίας, είτε μέσω Βορ. Ειρηνικού είτε μέσω Αύστραλιας. Κάπως καλύτερα μισθώματα πληρώνονται διά παράδοσιν άντον, άκτην Ήνωμένων Πολιτειών και Κόντινεντ, άλλα και έκει έπειταν οί ναυλωτάι νά καταργήσουν τό *"ballast bonus"*.

Τά τουντεκέρα κινούνται είτε σχετικώς ύψηλότερα έπιπεδα, ύποβοηθούσης και τής έντονου ζητήσεως σκαφών τής κατηγορίας σύτης διά τήν μεταφοράν σακχάρωσης.

Καθώς είσερχμεθα είς τήν θερινήν περίοδον, τά φορτία τών δημητριακών θά περιορίζονται και, προφανώς, θά σημειωθούν νέαι ύποτιμητικά τάσεις τής άγοράς. Η λήξις τής άπεργιας τών άνθρωκώνων ίσως έξασφαλίζει κόποιαν σταθερότητα, άλλως θά πρέπει νά συνομένων τάς έξελιξεις τού φθινοπώρου.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γενννήματα από Μεγ. Λίμνας δι' Αμέρερα — Αμεριδώρων ρέντζ, 17.000 τον., δολ. 29. φίο, Ιουνίου. Από Μπαϊ Κομώ δι' Ιαπωνίκην Μεσόγειον, 57.000 τον., δολ. 11.75 φίο, όψιμων Ρόττερνταμ δολ. 11.25 φίο, Μάιον. Από Κόλπον δι' Όλλανδιαν, σκάφος 60.000

τον., δολ. 735.000 κατ' άποκοπήν φίο, Μάιον. Δι' Ιαπωνίαν, 31.000 τον., δολ. 26. φίο, Ιουνίου/Ιουλίου. Έτερον, 51.000 τον., δολ. 25 φίο, Ιουνίου/Ιουλίου. Διά Ταιβάν, 54.000 τον., δολ. 28 φίο, Ιουνίου/Ιουλίου. Δι' Αίγυπτον, 27.500 τον., δολ. 37.25 φίο, σπότ. Δι' Ελλάδα, 10.500 τον. 5%, δολ. 36.25 φίο, σπότ. Διά Κίναν, 35.000 τον., δολ. 37, Ιουνίου.

Γαϊάνθρακες, άπο Χάμπτον ρόδος διά Ιαπωνίαν, 55.000 τον., δολ. 21.50, Μάιον/Ιουνίου.

Λιπάσματα, άπο άμερικ. Κόλπον διά δυτ. άκτην Ίνδιας, 19.000 τον. 5% φωσφάτα, δολ. 60.50 φίοστ, Ιουνίου.

Παλαιοσίδηρα, άπο άμερικ. λιμένας βορ. Χάττερας, διά Βορμάνη, 19.000 τον., δολ. 65 φίο, Μάιον/Ιουνίου.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γενννήματα, άπο Πλέιν διά δυτ. άκτην Μεξικού, 20.000 τον. 10%, δολ. 53, Ιουνίου. Έτερον, 20.000 τον., δολ. 58, Ιουνίου.

Σιδηρομετάλλευμα, 26.000 τον., δολ. 26 φίο, Μάιον. Δι' Ιαπωνίαν, 150.000 τον., δολ. 10.75 φίο, Ιουλίου.

Σάκχαρος, άπο Αγ. Δομίνικον δι' άμερικ. Κόλπον, 12.600 τον. χύμα δολ. 15.25 φίο, διμεσος φόρτωσης. Διά Βενεζουέλαν, 6.500 τον., δολ. 20.50 φίο, Ιουνίου.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ — ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Κριθή, άπο Σιγκαπούρην δι' Ίνδιαν, 11.000 τον. είτε σάκκους, δολ. 32.75 φίο, Μάιον.

Γαϊάνθρακες, άπο Ρόμπερτς Μπάνκ δι' Ιαπωνίαν, 55.000 τον. 10%, δολ. 11.50 φίο, διμεσος φόρτωσης.

ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ — ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ

Άραβας ιστος, άπο Νοτ. Αφρικήν διά τρεις λιμένας Ιαπωνίας, 14.500 τον. 5%, δολ. 31.50 Ιουνίου.

Σιδηρομετάλλευμα, άπο Σαλντάνα

Μπαϊ διά Χάνσαπορτ, 100.000 τον., δολ. 9.30 φίο, Αύγουστον.

KONTINENT

Γενννήματα, άπο Ρουέν διά δυτ. Ιταλίαν, 15.000 τον. σίτος 10%, δολ. 16 φίο, Ιουνίου. Άπο Λά Παλίς διά Τζένταν, μιν/μεξ, 11.000/12.000 τον. κριθή είτε σάκκους, δολ. 44.50 φίο, Ιουνίου.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Μάιον/Ιουνίου, κυκλικόν ταξίδιον δυτ. άκτης ΗΠΑ, δολ. 10.000 ήμερησιώς (70.573 τον., τού 1978).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Μάιον/Ιουνίου, ταξίδιον Καραϊβικής δολ. 6.350 ήμερησιώς, όψιμον έπαναπαράδοσις δυτ. Αφρικής δολ. 7.350 ήμερησιώς (15.319 τον., τού 1979).

Παράδοσις Κεελάγκ, Μάιον, κυκλικόν ταξίδιον Αύστραλιας, δολ. 9.000 ήμερησιώς (70.906 τον., τού 1977).

Παράδοσις Νοτ. Κορέαν, Μάιον, ταξίδιον Ίνδιας, δολ. 55.000 ήμερησιώς (26.379 τον., τού 1973).

Παράδοσις Ίνδιαν, διμεσος, ταξίδιον Περσικού Κόλπου μέων Νοτ. Αφρικής, δολ. 7.000 ήμερησιώς (22.963 τον., τού 1968).

Παράδοσις Κωνστάντζον, διμεσος, κυκλικόν ταξίδιον Κόντινεντ, δολ. 8.850 ήμερησιώς (35.906 τον., τού 1966).

Παράδοσις Βόλον, Ιουνίου, ταξίδιον Δυτ. Αφρικής, δολ. 4.500 ήμερησιώς (12.200 τον., τού 1971).

Παράδοσις Βαλέντσια — Λέγκορν ρέιντζ, Μάιον/Ιουνίου, ταξίδιον Δυτ. Αφρικής, δολ. 5.750 ήμερησιώς (10.952 τον., τού 1976).

Παράδοσις Γιβραλτάρ, διμεσος, κυκλικόν ταξίδιον Ατλαντικού δυτ. άκτης, δολ. 9.450 ήμερησιώς (37.428 τον., τού 1979).

Παράδοσις Φλώσιαγκ, Μάιον, ταξίδιον Βορμάνης — Κολόμπο ρέιντζ, δολ. 8.300 ήμερησιώς (15.176 τον., τού 1969).

Παράδοσις άμερικ. Κόλπον, Ιουνίου ταξίδιον μέσω Περού μέ έπαναπαράδοσιν Κριστομπαλ, δολ. 9.800 ήμερησιώς (28.874 τον., τού 1977).

Παράδοσις Καλιφόρνια, Ιουνίου, ταξίδιον Νοτ. Κορέας, δολ. 10.000 ήμερησιώς (24.100 τον., τού 1966).



INTERMARINE GROUP OF COMPANIES

Intermarine Ltd. — Intermarine (PTY) Ltd.

Honesty Shipping Co. Ltd. — Uninter Shipping Co.

Intermarine Bunkering Services.

SHIP OWNERS — CHARTERERS — CONTRACTORS SHIPBROKERS — BUNKERING

HEAD OFFICE AT: PIRAEUS

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

JOHANNESBURG

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

SINGAPORE

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

GENERAL AGENTS FOR:

ANFRENA

AGENCIA NATIONAL DE FRETE E NAVEGACAO
MAPUTO — MOÇAMBIQUE

AT MAPUTO:

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

Παράδοσις Ρεκαλάδα, Ιούνιον, ταξίδιον Καρθαγένης — Αμβούργου ρέιντζ, δολ. 7.300 ήμερσίως (16.588 του., τού 1958).

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Εις σταθερώς χαρηλά έπιπεδα οι ναύλοι τών δεξαμενοπλοίων. Η άγορά τελεί εν άνορμονή τών έξελιξεων μετά τάς προσφάσιους άποφασίες τού ΟΠΕΚ διό το πάγμα τών τιμών. Συνεχίζεται ο παροπλισμός τών μεγάλων σκαφών.

Χαρακτηριστικοί τινες ναυλώσεις:

Άπο Π ε σ ι κ ο ν Κό λ π ο ν δ ί Αγγλιαν/ Κόντινεντ, 265.000 τον., W 33 (10 κόμβων) μέσων άποθήκης 60 ήμερων πρός 12.500 δολ. ήμερησίως. Ιούνιον. Δι' Ιαπωνίαν, 210.000 τον., W 40 (11 κόμβων), Μάιον. Δι' Αυστραλίαν, 95.000 τον., W 55, Μάιον. Διά Τεργέστην, 130.000 τον., W 37.25, Ιούνιον. Διά Πόρτ Σουδάν, μέρος φορτίου 50.000 τον., W 62.5, ήμερσίως φόρτωσης.

Άπο Ι ν δ ο ν η σ ι α ν διά δυτ. άκτην ΗΠΑ, μέρος φορτίου 85.000 τον., W 54.5, Μάιον.

Άπο Δ ι τ. Α φ ο κ ί κ ή ν δ ί ήμερης. Λιμένας Ατλαντικού, 123.000 τον., W 53, Ιούνιον.

Άπο Μ ε σ ο γ ε ι ο ν δ ί ήμερης. Κόλπον, μέρος φορτίου 80.000 τον., W 53, Μάιον.

Άπο Λ ι β υ η ν δ ί Ιαπωνίαν, μέρος φορτίου 100.000 τον., W 54, Μάιον.

Άπο Έ σ Σ ι δ έ ρ διά Τεργέστην, μέρος φορτίου 80.000 τον., W 58.25, Μάιον.

Άπο Σ ιν τι Κ ε ρ ι ρ διά Σαβόνα, 250.000 τον., W 42, Μάιον.

Άπο Σ ά ο μ Β ό δι ήμερης. Λιμένας Ατλαντικού, μέρος φορτίου 60.000 τον., W 62.5 Μάιον.

Άπο Κ α ρ ι β ι κ ή ν δ ί Ιαπωνίαν, 145.000 τον., W 23, Μάιον.

Άπο Τ ρ ι ν ι ν τ α ν τ διά Λάς Μίνας, μέρος φορτίου 35.000 τον., W 170, Μάιον.

Κ α θ α ρ ι ρ, άπο Σαιν Κρουά διά ήμερης. Λιμένας Ατλαντικού, μέρος φορτίου 30.000 τον., W 140, Μάιον.

Άπο Κόντινεντ διά ήμερης. Λιμένας Ατλαντικού / Κόλπου, 30.000 τον., W 130, Μάιον.

Άπο Κωνστάντζαν διά Αγγλιαν/Κόντινεντ, 19.000 τον., W 157.5 ήμερης Μεσογείουν W 170, ήμερσίως φόρτωσης. Άπο Σιγκαπούρην διά Β.Δ. Αυστραλίαν, 31.000 τον., W 125, Ιούνιον.

Άπο Γουέστερνπορτ διά Ν.Α. Ασίαν, 30.000 τον.. W 100, Ιούνιον.

Άπο Τρινιντάντ διά Κιουρασό, μέρος φορτίου 25.000 τον., W 25.000 τον., W 190, Μάιον.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σκάφος 79.999 τον., τού 1975, δολ. 4.50 κατά τον. d.w. ταξίδια 12 μηνών.

Μικτόν, 162.385 τον., τού 1974, δολ. 2.20 κατά τον. d.w. ταξίδια 3 μηνών.

τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ & ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΝΤΖΕΙΚ ΓΚΡΕΤΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 53.550 τον. γεννημάτων Ιαπωνίαν, δολ. 24, φίο. Μαΐου 8-15.

ΑΛΜΑΖ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 11.500 τον. σογιαλεύρων Βενεζουέλαν, δολ. 31.50, φίο, μέ 600 τον. έκφρτωσιν, έτοιμος φόρτωσης.

ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙV: Νεκοτάσιαν 11.000 τον. πέλλετς Γάνδην — Αμβούργον Ρέιντζ, δολ. 41, μέ 2.000 τον. φόρτωσιν, 4.000 τον. ήλ. έκφρτωσιν, Μαΐου 20-30.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΙ: Βαλτιμόρην 55.000 τον. γαιανθράκων Ιαπωνίαν, δολ. 21.50, ήλ. έκφρτωτικών, τέλος Μαΐου (διόρθωσις)

ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ: Σαβάνων 5.000 τον. λιπασμάτων χύμα. Πουταρένσ, δολ. 34.50 φίο, μέ 2.500/800 τον. φορτεκφόρτωσιν, έτοιμος φόρτωσης.

ΒΕΡΓΟ (μικτόν): Μιασισιππήν 68.000 τον. γεννημάτων Όλανδίαν, Βέλγιον δολ. 13, φίο. Ιουνίου 22-28.

ΥΔΡΟΧΟΟΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 31.000 -33.000 τον. γεννημάτων Κωνστάντζαν δολ. 29.50, φίο, μέ 3.000 τον. έκφρτωσιν, Μαΐου 13-18.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων δυτ. άκτην Μεξικού, δολ. 34, μέ 1.250 τον. έκφρτωσιν, Μαΐου 13-16.

ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 48.000 -50.000 τον. γεννημάτων Ιαπωνίαν, δολ. 24.25 φίο, Μαΐου 25 — Ιουνίου 5.

ΕΦΜΑΡ: Ένε - δυν λιμένας Ρίο Γκράντε — Σάντος ρέιντζ 12.250 τον. d.w. (664.418 κ.π.) φορτίου χονδραλεύρων, πέλλετς χύμα. Μεσόγειον (σύχι άνατολ. της Ελλάδος, ουμπερίου-βανομένης Αδριατικής) δολ. 450.000 κατ. άποκοπή δύο-ένα, ήμισιο Λισσαβώνα — Δανίας ρέιντζ δολ. 365.000 δύο - ένα, 2.500/1.000 τον. φορτεκφόρτωσιν Μεσόγειον, 2.000 τον. έκφρτωσιν Λισσαβώνα — Δουκέρκην, Μαΐου 20-23.

ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΔΑΤΤ: Νιούπορτ Νιούτ 36.000 τον. γαιανθράκων Ταραγκόνα, δολ. 16.50 ήλ. έκφρτωτικών δολ. 12.000, μέ 5.000 τον. έκφρτωσιν.

ΗΒΗ: Νιούλούθ 17.000 τον. γεννημάτων Αμβρεάν — Αμ-

βούργον ρέιντζ δολ. 507.500 κατ. άποκοπήν, φίο. Ιουνίου 8-20.

ΝΑΞΟΣ: Μισισιππήν 12.500 τον. d.w. φορτίου γεννημάτων Πουέρτο Καμπέλλο δολ. 390.000, φίο, μέ 600 τον. έκφρτωσιν, Μαΐου 28 — Ιουνίου 10.

ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΝΙΤ: Χόμπτον ρόδις 55.000 τον. γαιανθράκων Ιαπωνίαν, δολ. 21.50 ήλ. έκφρτωτικών, Ιουνίου 7.

ΓΟΥΙΝΖΤΟΝ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 22.500 -23.500 τον. γεννημάτων Αιγαίντων, δολ. 38, φίο, μέ 5.000/1.000 τον. φορτεκφόρτωσιν, Μαΐου 21-29.

ΑΛΟΙΤΟ: Βαλτιμόρη 20.000 τον. γεννημάτων δυτ. άκτην Μεξικού, δολ. 32, φίο, μέ 1.250 τον. έκφρτωσιν, Μαΐου 23-29.

ΑΙΓΑΙΣ ΛΟΤΖΙΚ: Ρίβερ Πλέιτ 20.000 τον. γεννημάτων δυτ. άκτην Μεξικού, δολ. 53, μέ 2.000 τον. φόρτωσιν, 1.000 τον. ήλ. έκφρτωσιν, Ιουνίου 1-15.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (λιβ): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 35.000 τον. γεννημάτων Κίναν, δολ. 37, φίο, μέ 4.000 τον. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τον. ήλ. έκφρτωσιν, Ιουνίου 5-20.

ΤΡΕΙΤ ΙΝ ΖΕΑΝ (μικτόν): Χόμπτον ρόδις 55.000 τον. γαιανθράκων Ιαπωνίαν, δολ. 21.50, ήλ. έκφρτωτικών, Μάιον - Ιούνιον.

ΑΙΓΑΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 19.000 τον. φορτίων χύμα, δυτ. άκτην Ίνδιας, δολ. 60.50, φίοστ, μέ 8.000/1.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου 10-25.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΚΑΣΠΙΑΝΑ: Λόνγκ Μπίτες 20.000 τον. γεννημάτων δυτ. άκτην Μεξικού, δολ. 20, φίο, μέ 1.000 τον. έκφρτωσιν, Μαΐου 14-21.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ: Αμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τον. γεννημάτων Μπαγκόκ, δολ. 42, φίο, μέ 3.000/1.000 τον. φορτεκφόρτωσιν, Μάιον.

ΕΚ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΑΣΠΙΣ: Τουρκικός λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 13.000 τον.

ταμέντων εἰς σάκους λάγος δολ. 36.50, φίο, μέ 1.500/750 τον. φορτεκφόρτωσιν, Μαΐου 18-24.

ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ: Κωνστάντζαν 13.000 τον. ταμέντων εἰς σάκους Νιγηρίας δολ. 38.75, φίο, μέ 1.200/750 τον. φορτεκφόρτωσιν, διμερος φόρτωσης.

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΕΡΜΗΣ: Τάραντο 8.500 τον. σωλήνων Γκάλβεστον δολ. 332.000 κατ. άποκοπή, φίο, μέ 1.500/2.000 τον. φορτεκφόρτωσιν, Ιουνίου 3.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ, & ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΑΝ: Γκόδα 28.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος Αμβούργον - Γύναια ρέιντζ, δολ. 21.50 φίο, μέ 10.000/3.500 τον. φορτεκφόρτωσιν, Μαΐου 12-18.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΛΑΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΚΑΘΙΡΙΝ: Δουνκέρκην 15.000 τον. σίτου Ροστόκ δολ. 11.50 φίο, μέ 4.000/5.000 τον. φορτεκφόρτωσιν, διμέρη 8.000 τον. φόρτωσην δολ. 10.50, Μαΐου 28 — Ιουνίου 8.

ΑΙΓΑΙΣ ΦΑΙΗΝΟ: Νότιον Άφρικήν 13.000 τον. φραβόδιτου Βενεζουέλαν, δολ. 31, μέ 2.000 τον. γκρός φόρτωσην, 1.000 τον. ήλ. έκφρτωσην, Μαΐου 11-20.

ΖΟΝΙΚ: Λόουερ Μπαχάναν 50.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος άμερης λιμένας Ατλαντικού (βορείως Χάτερς) δολ. 6.75 φίο, Μαΐου 15-30.

ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΥ: Δουνκέρκην 10.000 τον. κρίθη εἰς σάκους και σίτου χύμα, Σάφι και Αγαδίρ δολ. 19.25, φίο, μέ 4.000/5.000 τον. φορτεκφόρτωσιν, Μαΐου 14-20.

ΜΑΡΑΓΑ: Δομινικανή Δημοκρατίαν 12.600 τον. ζαχάρεως χύμα, ήμερης λιμένας Κόλπου δολ. 15.25, ήμερης ήμερης άκτης Ατλαντικού δολ. 17.25, φίο, μέ 700 τον. φόρτωσην με μηχανικά μέσα, 1.500 τον. έκφρτωσης, διμερος φόρτωσης.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΣΑΝΤΑ ΠΟΛΑ: 18.716 τον. d.w. (15 3/4 μιλ. τού 1968) παράδοσις νότιον Κορέαν Μαΐου 5-16, μέσω Περισκού Κόλπου, έπαναπαράδοσις διαπλέσιτος Μουσκάτ, δολ. 9.100 ήμερσίως, σιμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΑΝΝΟΥΛΑ: 15.177 τον. d.w. (15 1/2 μιλ. τού 1971) παράδοσις Τρινιντάν μέσω Μαΐου, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν, δολ. 7.100 ήμερσίως.

ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ: 16.271 τον. d.w. (τού 1980) παράδοσις Ρότερνταμ μέσω Μαΐου, έπαναπαράδοσις Κριστούπαλ - Παραμπρίμπο ρέιντζ, δολ. 7.400 ήμερσίως.

ΑΛΚΥΩΝΙΑ: 19.163 τον. d.w. (832.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 30 τον. φιούελ διλ τού 1970) παράδοσις Κίναν τέλος Μαΐου, έν κυκλικόν τοξίδιον Βορείου Ειρηνικού, έπαναπαράδοσις Κίναν, δολ. 7.100 ήμερσίως.

ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΤΑΡ: 26.250 τον. d.w. (34 π. 2 ίντο. 1.209.432 κ.π. πλέον 91.353 τον. πλευρικών δεξιανεών, 14 μιλ. 32 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1976) παράδοσις έποιμος έξωθι Σιγκαπούρης, τοξίδια 2-4 1/2 μηνών, έπαναπαράδοσις Ατλαντικήν, Άπω Ανατολήν, δολ. 8.250 ήμερσίως, σιμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Γ. ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ: 25.857 τον. d.w. 1.204.000 κ.π. 15 1/2 μιλ. 39 τον. φιούελ διλ τού 1978) παράδοσις άμερης λιμένας Κόλπου Μαΐου 16-25, μέσω Περού, έπαναπαράδοσις Κριστούπαλ — Μπότον ρέιντζ δολ. 9.000 ήμερσίως.

ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ: 16.952 τον. d.w. (14 μιλ. 21 τον. φιούελ διλ τού 1978) παράδοσις Έλαμπε Νο. 1 Μαΐου 18, έπαναπαράδοσις

PHONES 675-4321, 323-0064

TELEX 87517

JAMES SMYRNIΟΥΔΙΣ

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO.

PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

CABLE ADDRESS:

"SMYRNIΟΥΔΙ" BALTIMORE

Μοιράσια — Δάρες Σαλαμίνα ρέιντζ δολ. 9.600 ήμερησίως πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας.

ΙΩ: 14.980 τον. d.w. (702.000 κ.π. 14 μιλ. 19 τον. φιούελ διλ. 1 1/2 - 2 τον. ντήξει διλ. τού 1969) παράδοσις Ρεκαλάντα Ιουνίου 1-15, έπαναπαράδοσις Βενετίαν — Αμβούργον ρέιντζ δολ. 8.450 ήμερησίως.

ΑΙΓΑΙΟΣ: 14.935 τον. d.w. (702.000 κ.π. 13 1/2 μιλ. 18 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήξει διλ τού 1971) παράδοσις Ιαπωνίαν Μάιου, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ δολ. 6.500 ήμερησίως.

ΑΘΗΝΑ: 14.885 τον. d.w. (702.000 κ.π. 13 1/2 μιλ. 19 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 - 2 τον. ντήξει διλ τού 1968) παράδοσις διπλέοντας Γιβραλτάρ Μαΐου 10, έπαναπαράδοσις Κίναν, δολ. 6.650 ήμερησίως.

ΟΙΝΟΥΣ. ΠΡΕΣΤΙΤΣ: 14.329 τον. d.w. (1.623.000 κ.π. 14 μιλ. 37 τον. φιούελ διλ τού 1978) παράδοσις άμερικ. λιμένας Κόλπου, τέλος Μαΐου, έπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ — Αμβούργον ρέιντζ δολ. 9.750 ήμερησίως, πλέον δολ. 275.000 δώρων.

ΑΙΓΑΙΕΤΡΙΝΗ: 52.458 τον. d.w. (2.329.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 42 τον. φιούελ διλ τού 1966) παράδοσις Ιαπωνίαν δμεσος, έπαναπαράδοσις Κέιπ Πάδασερο, δολ. 11.500 ήμερησίως.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ (Αιβ.): 43.718 τον. d.w. (1.796.000 κ.π. 14 μιλ. 37 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήξει διλ τού 1967) παράδοσις μετά την άναχωρήσην του πιλότου εις Σάντος Μαΐου 25 — Ιουνίου 8, έπαναπαράδοσις Ιταλίαν, δολ. 10.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 210.000 δώρων.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ: 17.679 τον. d.w. 26.322 κ.π. 15 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ τού 1978) παράδοσις Όρινόκο Μάιον — Ιουνίου, έπαναπαράδοσις Κίναν, δολ. 8.400 ήμερησίως.

ΓΡΕΤΣ Λ.: 26.940 τον. d.w. (1.142.196 κ.π. 14 1/2 μιλ. 32 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήξει διλ τού 1971) παράδοσις Κέιπ Πάδασερο Μαΐου 14-16, μέσω Κόντινεντ, έπαναπαράδοσις μετά την άναχωρήσην του πιλότου εις Ινδίαν, δολ. 9.100 ήμερησίως, όψιν ναυλών έπαναπαράδοσις Μουσκάτ, ή Ινδίαν, μέσω Περιοικού Κόλπου δολ. 10.500 ήμερησίως.

ΙΝΤΕΡΣΠΙΡΙΤ (ex ANNA): 25.867 τον. d.w. (1.209.000 κ.π. 15 μιλ. 32 τον. φιούελ διλ τού 1960) παράδοσις Κέιπ Πάδασερο Μαΐου 25 — Ιουνίου 6, 8 φίσιν 4, 6 & 8 ώρων 6 μηνών ταξίδια, δολ. 7.900 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ, 22.200 τον. d.w. (1.087.700 κ.π. 14 1/2 μιλ. 28 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήξει διλ τού 1970) παράδοσης Μόντρεαλ Μαΐου 15-19, έπαναπαράδοσις διπλέοντας Κέιπ Πάδασερο, δολ. 7.800 ήμερησίως, πλέον δολ. 92.500 δώρων.

ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΑΙΝΤΝΕΝ: 19.352 τον. d.w. (31 π. 3 1/4 ίντο 855.867 κ.π. 14 μιλ. 28 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήξει διλ τού 1971) παράδοσης Μανούτο Μαΐου 19-26 έπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ — Αμβούργον ρέιντζ δολ. 6.500 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΑΛΒΙΩΝ: 26.936 τον. d.w. (1.082.000 κ.π. 15 152 μιλ. 40 τον. φιούελ διλ τού 1969) παράδοσης μτά την άναχωρήσην του πιλότου εις Όζάκαν Μαΐου 20/26, ένα κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού, έπαναπαράδοσης νότιον Ιαπωνίαν, δολ. 8.500 ήμερησίως πλέον δολ. 15.00 μηνιαίως δι' υπερωρίας.

ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ: 26.796 τον. d.w. (34 π. 8 ίντο. 1.278.584 κ.π. 15 μιλ. 35-36 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήξει διλ τού 1975) παράδοσης κατά την δριμήν εις πλοηγικόν στοβήμον δι' φαρόπολον Βέζερ (φύσιν ναυλωτών) Ιουνίου 10-15, έπαναπαράδοσης άμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 6.000 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΔΙΡΦΩΝ: 14.290 τον. d.w. (31 π. 5 ίντο. 659.800 κ.π. 13 μιλ. 19 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντήξει διλ τού 1961) παράδοσης διπλέοντας Φλώινγκ Μαΐου 25-30, μέσω Κόντινεντ, Λόουερ Μπλάτικ, Τινικόν ώκεανον (έξαιρουμενου Περιοικού Κόλπου) (μηνισμόν διάρκεια 90 ήμερων) έπαναπαράδοσης Βορύθην — Σιγκαπούρην ρέιντζ δολ. 7.325.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΤΟΝ: 70.906 τον. d.w. (31.155.000 κ.π. 15 1/4 μιλ. 58 τον. φιούελ διλ και 3 1/2 τον. ντήξει διλ τού 1977) παράδοσης Κηνάνγκαν Μαΐου 21-30, ένα κυκλικόν ταξίδιον, Αύτορχιας, έπαναπαράδοσης διπλέοντας Μουσκάτ, δολ. 7.000 ήμερησίως.

ΜΑΡΚΑΛΑΝ: 22.963 τον. d.w. (977.000 κ.π. 15 μιλ. 35 τον. φιούελ διλ τού 1968) παράδοσης Ινδίαν δμεσος, μέσω νοτίου Αφρικής, έπαναπαράδοσης διπλέοντας Μουσκάτ, δολ. 7.000 ήμερησίως.

ΝΕΝΑ: 70.573 τον. d.w. (2.920.000 κ.π. 15 μιλ. 64 τον. φιούελ διλ τού 1978) παράδοσης Ιαπωνίαν τέλος Μαΐου - όρχος Ιουνίου μέσω άμερικ. λιμένων δυτ. άκτης, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν, δολ. 10.000 ήμερησίως.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΟΛΙΔΑ

ΜΕΣ. ΑΥΓΗ: Κωνσταντίνον 26.000 τον. μέρος φορτίου, καθαρό, άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, Αγγλία, Κόντινεντ, W 112, Μαΐου 10.

ΓΟΡΓΟΝΑ (ex ΖΕΩΝ ΛΑΤ' ΗΒ.): Ινδονησίαν 150.000 τον. Μπαχάμας W 35, διφύσιν άμερικ. λιμένας δυτ. άκτης, W 40, Μαΐου 13.

ΚΥΠΡΟΣ: Περιοικόν Κόλπον 210.000 τον. νότιον Κορέαν W 37.5, Μαΐου 16.

ΡΙΟ ΣΑΝ (κιτών): Μεσόγειον 55.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 76, διφύσιν Μεσόγειον W 95, διφύσιν Αγγλίαν, Κόντινεντ W 85, Μαΐου 13.

ΝΤΟΡΙΣ: Μεσόγειον 120.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 37, Μαΐου 17.

ΣΠΕΤΣΑΙ: Ακτοπλοϊκόν Περιοικού Κόλπου 17.000 τον. καθαρό, δολ. 150.000 κατ' άποκτην, Μαΐου 11.

ΚΟΝΚΟΡΝΤ: Ταρτούς 80.000 τον. μέρος φορτίου, λαβέρα W 67,5 Μάιον.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'ΥΘ: Ταρτούς 85.000 τον. μέρος φορτίου, Τεργιστήν, W 60, Μαΐου 16.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.Δ.: Σαντ Κρουά 60.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού W 135, Μαΐου 13.

ΓΕΡΑΝΕΙΑ: Ανατολ. άκτη Μεξικού 45.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας, λιμένας Κόλπου W 105, Μαΐου 11.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.): Ριγκέν 24.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 150, Μαΐου 15.

ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (λιβ.): Περιοικόν Κόλπον 230.000 τον. Ιαπωνίαν W 36,5, Μαΐου 14.

ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβ.): Περιοικόν Κόλπον 275.000 τον. Αγγλίαν, Κόντινεντ, W 32 (12 μιλ.) W 33 (12 μιλ.) 34 (14 μιλ.) διφύσιν ναυλωτών πέραν των έξι μηνών άποθηκη, τούς πρώτους 2 μήνες δολ. 11.500 ήμερησίως, 3-4 μήνας δολ. 12.000 ήμερησίως, 5-6 μήνας δολ. 12.500 ήμερησίως, Μαΐου 14.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (λιβ.): Περιοικόν Κόλπον 280.000 τον. Βραζιλίαν W 32 (12 μιλ.) W 34 (14 μιλ.) Μαΐου 24.

ΜΕΘΩΝΙΑΝ: Ινδονησίαν 60.000 τον. άμερικ. λιμένας δυτ. άκτης, W 65, Μαΐου 20.

ΜΑΡΙΑ Κ.: Ινδονησίαν 104.000 τον. άμερικ. λιμένας δυτ. άκτης W 55, διφύσιν Χαβάην W 60, διφύσιν Μπαχάμας W 50, Μαΐου 21.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ: Μεσόγειον 59.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 67,5, Μαΐου 25.

ΛΑΚΩΝΙΑΝ (λιβ.): Αμερ. λιμένας Κόλπου 100.000 τον. μίνιμου 5 μήμερα άποθηκη, δολ. 15.000 ήμερησίως δμεσος παράδοσης.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Φρήμπορ 39.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, Καραϊβικής, W 175, Μαΐου 20.

ΝΤΑΝΑ ΣΗ: Αοχάρη 55.000 τον. Πρίσλο, W 90, Μαΐου.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΙΝ: Ακτοπλοϊκόν Μεσογείου 50.000 τον. μέρος φορτίου, W 85, Μάιον.

ΚΡΗΤΗ ΣΟΥΑΙΗΒ: Μεσόγειον 75.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, Καραϊβικήν W 55, Μαΐου 19.

ΜΑΡΙΑΛΑ (λιβ.): Ταρτούς 80.000 τον. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, W 53,5, Μαΐου 21.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Μεσόγειον 85.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 52,5, Μαΐου 21.

ΤΡΙΝΙΤΥ: Ανατολ. άκτη Μεξικού 42.000 τον. μέρος φορτίου, Πουέρτο Ρίκο, W 165, Μαΐου 22.

ΙΩΝΙΚΗ: Μπαχάμας 57.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 120, Μαΐου 19.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙ: Μπαχάμας 60.000 τον. μέρος φορτίου Πουέρτο Ρίκο, W 125, δμεσος φορτίων.



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

Head Office: GENOA – VIA XX SETTEMBRE 29

Phone: 541361/268532 — Telex: 270046/271460/213836 — 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

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 METAL 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
TELEPHONES: 4914282, 4909836
TELEX: 21.2708 NFI GR.

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



ΑΒΑΝΣ.....	60	6640	ε. Πειραιά 11/5	ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	ε. Φλώσιγκ 19/5
ΑΒΑΕ.....	62	10405	δ. Κωνίπολιν 17/4 δι' 'Αλγερίου	ΑΘΑΝΑ.....	56	13555	α. Κεμπέκ 17/2 διά Κούβα
ΑΒΕΝΙΡ (δ.).....	62	10753	α. Δουνκέρκην 12/5 διά Μαρόκον	ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	δ. Παναμά 17/5
ΑΒΙΝ ΟΓΓΑ ΓΕΡΑΝΙ (δ.).....	68	149609	μεταν. «KHURAIIS GERANI»	ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΚΟΜΝΗΝΟΥ	56	13555	ιδ' «ΑΘΗΝΑ»
ΑΒΙΝ ΟΓΓΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.).....	69	149609	μεταν. «HAOLI EPISKOPI»	ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	3039	α. Βασιλικό Μπαΐη 9/5 διά Γουδρρί
ΑΒΙΝ ΟΓΓΑ ΛΗΝΤΕΡ (δ.).....	69	104616	δ. Κωνίπολιν 7/5	ΑΘΕΝ ΣΚΑΪ'.....	56	7369	εις Πειραιά διά 3/5/79
ΑΓΑΘΗ.....	74	6017	ε. Ντακάρ 1253	ΑΘΕΝΣ ΓΟΥΑΙΗ	58	5596	ε. Μπέρια 14/5
ΑΓΑΘΗ Φ.....	61	13092	α. Μορμουγκάδο 19/4 δι' Ιαπωνίαν	ΑΘΕΝΣ ΛΑΚ.....	54	2488	α. Μεροίνα 10/5 διά Πειραιά
ΑΓΑΘΩΝ.....	70	10008	εις Μπάραν διά 20/9	ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	4903	ε. Τύνιδα 14/5
ΑΓΑΠΗ.....	69	10006	δ. Παναμά 7/5 δι' Ειρηνικόν	ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	α. Λομπτο 21/3 διά Μοχάμεντς
ΑΓΓΕΛΑ.....	63	3387	α. Λισσαβώνα 6/5 διά Κόνακρυ	ΑΘΕΡΑΣ	69	9268	α. Κόμπε 9/5
ΑΓΓΕΛΕΑ ΜΑΙΡΗ.....	64	12561	δ. Π. Σάδι 19/5	ΑΘΗΝΑ Μ. (δ.)	64	21613	α. Τέμα 5/5 διά Λάγος
ΑΓΓΕΛΙΚΑ.....	67	3870	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΘΗΝΑ.....	63	15555	α. Βουλάνη 15/5 διά Ντουάλα
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ.....	62	9517	δ. Σουδάξ 18/5 διά Μπ. 'Αμπάς	ΑΘΗΝΑ.....	58	10662	α. Πειραιά 8/5 διά Γιβραλτάρ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	61	10405	ε. Λίβερπουλ 12/5	ΑΘΗΝΑ.....	68	8905	δ. Κωνίπολιν 19/4 διά Μάλταν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	65	8374	α. Ρ. Γκράντες 13/5 διά Μπ. "Άυρες	ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	α. Μόζι 7/5 διά Βόλον
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	50	3499	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΘΗΝΑ (δ.)	68	45678	ε. Σπέτζα 15/5
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ (δ.).....	69	99890	ε. Σεμάδικα Μπαΐ 5/5	ΑΘΗΝΑΙ II	62	11272	ε. Μπ. "Άυρες 11/5
ΑΓΓΕΛΙΚΗ III.....	57	1241	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	ε. Πειραιά 8/5
ΑΓΓΕΛΙΝΑ.....	63	10200	ε. Ντάρμπαν 15/4	ΑΘΗΝΑΙ ΙΙΣ	58	9279	ε. Σπέτζα 15/5
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ.....	64	9812	δ. Κωνίπολιν 7/5 διά Κωνσταντίναν	ΑΘΗΝΗ ΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	58	12943	ε. Σιγκαπούρην 2/5
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ.....	69	9435	δ. Χόρμην 7/5 διά Μπορντώ	ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	α. Σέβεν διά. 10/5 διά Γένοβα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ.....	69	10625	α. Τόκιο 10/5 διά Σιγκαπούρην	ΑΘΗΝΟΥΔΑ	52	3361	ε. Καστέλον 11/5
ΑΓΗΝΟΡ.....	71	9875	ε. Τζάκονβιλ 17/5	ΑΘΕΛΟΝ	79	10120	ε. Αύτελετον 17/5
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	59	12255	θέσητα 2/5 διά Τάμπα	ΑΘΩΩΝ ΦΟΡΡΕΣ.....	67	17418	δ. Παναμά 7/5
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ.....	58	9364	α. Α'μπέρον 16/5 διά Λάγος	ΑΘΩΩΝ	69	10008	ε. Γκουαγιακί 10/4
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II.....	70	18628	α. Μπάχια Μπλάνκα 20/3 διά Ρωσίαν				
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ.....	52	3840	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ.....	54	8120	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.....	63	10617	δ. Κωνίπολιν 30/3 διά Μ. Θελασσαν				
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.....	63	10246	δ. Σουέζ 13/4 διά Μπαγκό				
ΑΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ.....	66	2023	ε. Αστόντον 16/5				
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ.....	57	10323	εις Βορμάνην διά 16/10				
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ.....	68	9031	δ. Κωνίπολιν 14/3 δι' Όδησσαν				
ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΓΥΡΟΙ.....	58	3690	ύπτη παραλαβήν				
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ.....	71	3510	ύπτη παραλαβήν				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	66	8309	ε. Μαντράς 17/5				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	53	8213	δ. Κωνίπολιν 12/5 διά Ρουμανίαν				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	56	6156	εις Πύλον διά 20/6/79				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III.....	61	8254	δ. Ρότερνταν 2/5 διά Λουάντα				
ΑΓΙΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	67	7560	ε. Μπαντάρ 18/4				
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	55	8562	ε. Πειραιά 2/3				
ΑΓΙΟΣ ΔΙΑΝΝΗΣ (μ.).....	71	72326	α. Γουιροπόρτ 19/5 διά Καναδά				
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ.....	85	14264	α. Αλεξανδρείαν 28/4				
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΣΤΙΝΟΣ.....	59	8852	ε. Πειραιά 5/5				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	58	9104	α. Ροζάριο 6/5 διά Μπ. "Άυρες				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	55	4962	ε. Λ. Παλμας 15/5				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	47	2685	άργει εις Ηράκλειον διά 15/10/78				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	69	12061	α. Ρουέν 1/5 διά Λάγος				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	59	8067	ε. Πειραιά 20/4				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	58	4529	α. Αλεξανδρείαν 17/4				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	69	4033	α. Ρουέν 1/5 διά Λάγος				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	46	2414	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	56	2299	ε. Πειραιά 24/4 διά Γαλάται				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	51	1988	εις Κουβέιτ διά 20/7/78				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III.....	70	15345	α. Ν. Όρλεάνην 17/5				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV.....	61	6038	α. Α'μπέρον 6/2 διά Τρίπολιν				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	71	11857	α. Ναγκόνια 18/4				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	77	1573	α. Σ. Άννα Μπαΐ 1/5 διά Κούβαν				
ΑΓΚΝΙΚ II.....	63	12273	εις ίλιολίο διά 5/12				
ΑΓΡΩΝΙΣΤΗΣ.....	79	5178	α. Λάρνακα 14/5 διά Καβάλαν				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.).....	66	32687	ε. Βενετίαν 17/5				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.....	58	5037	α. Χουέβα 16/4				
ΑΔΑΜΑΣ.....	69	10008	ε. Αϊότ 7/5				
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ.....	77	10459	α. Μπαρακίλια 25/4 δι' Έλ. Γκουαμάρδ				
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ.....	67	6842	ε. Πειραιά 6/4				
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.).....	63	30648	ε. Πειραιά 2/4 (έπισκεψι)				
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΡΗΦΕΡ.....	70	4231	δ. Σουέζ 18/4 διά Σαρζό				
ΑΔΩΝΙΣ Τ.....	71	9998	δ. Κωνίπολιν 12/5 διά Νοβωρωσίκην				
ΑΕΤΟΣ.....	72	3065	ε. Πειραιά 1/5 διά Ροβέννα				
ΑΕΤΟΣ.....	57	1674	μετων. «ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ»				
ΑΖΑΛΕΑ.....	64	5931	δ. Σουέζ 30/4				
ΑΖΟΥΜΑ.....	66	11067	δ. Σιγκαπούρην 2/5				
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ.....	64	7752	ε. Λάγος 4/5				
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ.....	55	5886	α. Θέσητα 23/4				

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

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

ST. CLARE HOUSE 30 / 33, MINORIES
LONDON 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

ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15665	α. Λ. Πάλμας 29/4	ΑΚΡΩΝ	59	14722	α. Ντωρμπαν 17/5 διά Ν. Κορέαν
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΚΩΣ	56	3219	α. Π. δό Σπαιν 11/5 διά 'Αφρικήν	ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	α. "Αγ. Φραγκίσκον 16/4 διά Ν. Κορέαν
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	ε. Χιούστον 14/5	ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	δ. Σκώ 27/4 διά 'Αργεντινήν
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ	60	6980	α. Κωνσταντίν 27/2 διά Τρίπολιν	ΑΚΤΙΑΝ	80	3188	εις Μπαλμπά διά 12/10
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΑΪ'	76	11084	α. Γκριλογκ 24/4 διά Αίθιοπιν	ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	ε. Χιούστον 6/5
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	α. Σιγκαπούρην 13/5 διά Π. Κελάγκ	ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.)	64	33316	ε. Μπαλάσ Τέρμ. 24/4
ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΓ'ΝΤ	60	8368	εις Ναχόντκα από 12/10 (έπισκευαι)	ΑΛ ΤΖΑΜΠΙΡΙΑ	68	10355	ύπο παραλαβήν
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	18470	δ. Σουέζ 2/5	ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877	α. Λ. Πάλμας 2/5
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ε. Παρανάγκουα 13/5	ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	α. Σουέζ 12/5
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	58	9292	ε. Ραγκούν 5/5	ΑΛΑΣΚΑΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	54	11631	εις Πειραιά διά 23/10
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	9627	ε. Μπ. 'Αύρες 6/5	ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	εις Πειραιά διά 23/10 (έπισκευαι)
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	α. Γιβραλτάρ 8/5 διά Κούβα	ΑΛΓΚΕΝΙΜΠ	66	2777	ε. Μπρεμερχάρφεν 17/5
ΑΙΟΛΟΣ	71	10006	ε. Κόμπι 11/5	ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	α. Λάγος 30/4 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΙΟΛΟΣ Κ	66	40767	α. Ν. 'Ορκεδάνην 13/5	ΑΛΕΑ	73	8824	ε. Πιοκοχάμα 4/4
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΑΙΓΑΙΝΗΑ	65	9280	ε. Κοκινάντα 15/5	ΑΛΕΚΟΣ Μ. (δ.)	65	40043	δ. Κωνιπολιν 9/5
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΕΚΣΤΑΖΥ	69	10259	α. Μαντράς 8/5 διά Σιγκαπούρην	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	9296	ε. Κεμπέκ 6/5
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΕΜΕΡΑΛΤ	77	9083	ε. Κολούμπια ρίβερ 16/5	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	α. Βενετίαν 9/5 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΖΕΑΔ	68	15542	α. Κόμπι 11/5 διά Σιμιζού	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	1222	α. Μιλιμπόδο 16/5 διά Πασδύνιες
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΖΕΣ	70	15744	ε. Λάγος 4/5	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	69	13316	α. Χάμπτον ρόδος 27/4 διά Ρόττερνταμ
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8538	α. Σ. 'Αννα Μπάι 11/5 διά Μπαρανκίλα	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. ΙII	67	2560	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΛΥΡΙΚ	61	13299	εις Θάλασσαν Μαρμαρά 7/5	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ	71	7402	ε. 'Αμβέρσαν 16/5
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605	ε. Μπέρα 14/5	ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22560	ε. Γκλήλογκ 18/5
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΝΤΑΙΤ'ΜΟΝΤ	81	10150	ε. Βούμπάν 3/5	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	ε. Πειραιά 21/4
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΡΑΨΩΝΤΥ	67	29256	δ. Κωνιπολιν 5/5	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	58	3834	δ. Κωνιπολιν 8/5
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΣΑΕΞ	65	20119	δ. Σκώ 3/5 διά Ρίγα	ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688	δ. Π. Σάδι 25/4
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΣΑΦΑΐ'Ρ	77	9081	α. Παρανάγκουα 8/5 διά Γδύνια	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΣΙΝΕΡΙΤΥ (δ.)	59	17948	δ. Π. Σάδι 13/5	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π	61	9211	α. Λομπίτο 20/3 διά Λουάντα
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388	α. Μπανζούλ 3/5	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	δ. Κωνιπολιν 17/4
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	64	5310	α. Λ. Πάλμας 19/5	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ	73	152372	ε. Πειραιά 4/5
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΠΑΐ'ΛΟΤ	64	5295	δ. Σκώ 4/4 διά Ροστόκ	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΙΣΜΗΝΗ	68	9395	α. Σιγκαπούρην 28/4 Κόμπις
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΪ'ΟΝ	77	38484	α. Λ. 'Αντζελες 20/4 διά Κασιούγκ	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΤΡΑΣΤ	62	7703	α. Λομπίτο 26/2 διά Λουάντα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	67	32058	ε. Σάντος 11/5	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΦΑΙΗΘ	61	7703	α. Τζένταν 15/5 διά Κολόμπο
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	ε. 'Εσπιτζέργκ 11/5	ΑΛΕΞΗΣ Γ.	54	2488	ιδέ «ΑΘΕΝΣ ΛΑΚ» ώς μετων.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ	59	9830	ε. Καζαμπλάνκα 11/5	ΑΛΕΞΙΑ (δ.)	58	7644	α. Λιοσαβώνα 27/3 διά Κούβα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ'	66	22260	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	ε. 'Ακαμπά 27/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΫ'	62	7602	ε. Ιταϊζί 12/5	ΑΛΗΒΕΙΑ	62	4991	ε. Ρουέν 14/3 διά 'Αλγερίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μ)	73	57802	ε. Καμπούλα 8/4 διά Σιγκαπούρην	ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	ε. Ρ. Γκράντε 16/5
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16017	ε. Τζεντάν 3/3	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	ε. Σ. Λορέντζο ('Αργ.) 11/5
ΑΙΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	α. Σιγκαπούρην 2/5 διά Λάγος	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΙ	62	9055	ε. Πειραιά 30/4
ΑΙΚΑΡΝΑΙΑ	73	9210	α. Νεκοτάσα 14/5 διά Ρόττερνταμ	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΗΝΤΕΡ	62	9055	ε. Βρέμην 19/5
ΑΙΚΗΣ Σ	57	6205	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΖ	58	9878	α. Σάντος 9/5
ΑΙΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ	73	9690	ύπο παραλαβήν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY	60	8294	ε. Ραβέννα 4/5
ΑΙΚΗΗ	77	16080	α. Κουβέτι 18/5	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΑΝΕΡ	70	9160	ε. Παναμάρ 8/5
ΑΙΚΟΜΩΝ	71	16050	ε. Π. ντε Μπούκ 16/5	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΙΒΕΡ	71	9564	ε. Χάλιφαξ 18/5
ΑΙΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	α. Λ. Πάλμας 11/5 διά Μπ. 'Αύρες	ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	5772	ε. Λάγος 18/4
ΑΙΚΟΥΑΓΚΛΟΥ	68	25433	α. Μπαλμπά 26/3	ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434	δ. Κωνιπολιν 28/3
ΑΙΚΟΥΑΓΚΡΕΝΗ	68	25433	δ. Σουέζ 11/5	ΑΛΙΚΗ	59	12996	α. Λ. 'Αντζελες 30/4
ΑΙΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	ε. Βούμπάν 12/55	ΑΛΙΣΙΑ	66	3762	α. Λ. 'Αντζελες 26/4
ΑΙΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	α. Ν. 'Ορκεδάνην 21/4	ΑΛΚΑΖΑΡ	65	9677	α. Γιουροπόρτ 2/5 διά Βαλτικήν
ΑΙΚΟΥΑΤΖΑΡΜ	68	25168	δ. Κωνιπολιν 12/5	ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	28467	α. Αύγουσταν 28/4 διά Καρθαγένην
ΑΙΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	25155	ε. Σαρέμπο 23/4	ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	α. Νίκολας ('Αργ.) 15/5
ΑΙΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	2306	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΛΚΑΜ	77	11213	α. Χοντέντια 3/5
ΑΙΚΡΑ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	58	3610	εις Γκάτανι Μπήτης 22/2 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)	ΑΛΚΜΗΝΗ	77	14530	α. Κολούμπια ρίβερ 17/5 διά Ιαπωνίαν
ΑΙΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	α. Τάιν 9/6 διά 'Ορδν	ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	εξωθ. Π. 'Ελλζαμπεθ 11/5
ΑΙΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6442	ε. Λίθρον 13/5	ΑΛΚΜΗΝΗ	67	5476	εβυθισθη εις 49.43 Β. — 03.45 Δ. 20/5
ΑΙΚΡΑΤΑ	75	9753	ε. Ιμάρι 13/5	ΑΛΚΟΡ	62	11434	α. Ν. 'Ορκεδάνην 20/4 διά 'Αλγέριον
ΑΙΚΡΙΤΑΣ	70	16224	ε. Ν. 'Αμβέρσαν 17/3	ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	α. Λ. 'Αντζελες 13/4 διά Σανκάν
ΑΙΚΡΙΤΑΣ	78	13889	ε. 'Αμβέρσαν 13/5				
ΑΙΚΡΙΤΑΣ	71	9868	ε. Π. Σάδι 25/4				

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

TELEX: 21 3014 UTRD GR
21 3015 UTRD GR



ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ ΑΕ.

ΙΑΣΟΝΟΣ 6

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ο. "Αγ. Φρανκίσκον 23/4 διά Κορέαν	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	ε. Πειραιά 7/5
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	δ. Π. Σάδι 10/5	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	δ. Θέρσταιη διλ. 18/5
ΑΛΚΥΩΝ	62	6155	ε. Αλεξανδρειαν 11/5	ΑΝΤΖΕΜΠΑΛΤΙΚ.	70	15948	ο. Σαντόνα 7/5 διά Π. "Αλφεντ
ΑΛΛΑΓΗΣ ΣΑΣΣΕΣ	65	10869	ο. Ν. "Υόρκη 5/2 διά Κούβα	ΑΝΤΖΕΠΑΣΦΙΚ	68	10008	ο. Άδελαΐδα 30/4 διά Βιενένη
ΑΛΜΑ	79	10788	ο. Χόνγκ Κόνγκ 2015 διά Δ. "Αντζελες	ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24915	ο. Ρ. Γκράντ 10/5 δι "Αμβούργον
ΑΛΜΑ	63	1594	ο. Λισσαβώνα 14/1 διά Σ. Μάικλ	ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15404	ο. Κεμπέκ 7/5 διά Κουβέτι
ΑΛΜΑΖ	65	10484	ε. Ν. "Ορκεάνην 9/5	ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	ο. Μορμουγκόδ 7/5 δι "Ιαπωνίαν
ΑΛΜΑΡ	69	10490	ο. Βρεμην 18/5	ΑΝΤΙΓΟΝΗ	68	13580	δ. Γιβραλτάρ 11/4 διά Ρουμανίαν
ΑΛΜΠΑΜΙΣΙΟΝ	64	18000	ο. Τενερίφην 8/5 διά Μη. "Αύρες	ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	ε. Τοταγκόγκ 17/5
ΑΛΜΠΑΦΟΡΘ	69	12404	δ. Νιότερ 5/5	ΑΝΤΙΟΞΕΙΑ	72	11931	ο. Ντόρμπιταν 15/5 διά Καναδά
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1507	εις Μπαλμπόδα από 14/3/80	ΑΝΤΩΝΗΣ Π.	62	4576	δ. Γιβραλτάρ 22/3 διά Φλώσικ
ΑΛΜΠΙΣ	55	5564	ο. Κοζαμπλάνκα 25/4 διά Λάγος	ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	ο. Σ. Τζόν 12/5 δι "Αλεξανδρειαν
ΑΛΝΤΕΑ	53	5497	ε. Λάγος 4/5	ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	ε. "Αβίλες 15/4
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	ε. Βάλιβις Μπαίη 11/5	ΑΝΤΩΝΥ III	77	38515	ο. "Αμβέσαν 9/5 διά Γάνδην
ΑΛΤΙΣ	79	11000	ο. Μπριουπίνιαν 27/4 δι "Ιαπωνίαν	ΑΟΥΡΕΙΑ	56	5912	εις Μπάραρα από 12/9
ΑΛΥΣΙΑ	64	10275	θε «ΝΙΚΑΤΩΡ» ως μετων	ΑΟΥΡΙΓΚΑ	67	2777	ε. "Αλεξανδρειαν 15/5
ΑΛΩΑ	62	4722	ο. Αυγούστα 11/5 διά Βεγγάδην	ΑΟΥΡΩΡΑ (δ.)	56	12447	εις Μπέλφαστ 28/4
ΑΛΩΑ	71	1599	ο. Ντόρμπιταν 18/5 διά Κ. Τάουν	ΑΠΕΣ	73	16397	ο. Μάτα 17/5 διά Ρόδον
ΑΛΩΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	ο. Αύγούσταν 24/4 διά Γιβραλτάρ	ΑΠΗΝΙΩΤΗΣ	63	9733	ο. Μορμουγκόδ 12/5
ΑΛΦΙΤΟ	63	15929	ο. "Αλεξανδρειαν 7/5 δι "ΗΠΑ	ΑΠΙΚΟ	64	9995	δ. Π. Σάδι 19/5
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ο. Ν. "Ορκεάνην 16/4	ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	ο. Φιλοδέλφειαν 26/4 διά Βαλτιμόρην
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	δ. Π. Σάδι 7/4	ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13120	ο. Βανκούβερ 3/5
ΑΜΑΙΑ	58	8574	ο. Π. Χωκομέρη 25/4	ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	65	4214	ε. Σιυρηνή 7/2
ΑΜΑΙΑ	61	1765	ο. "Άλμέρια 30/4 δι "Οράν	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	16210	δ. Π. Σάδι 16/5
ΑΜΑΙΑ II	67	51644	ο. "Υουάιντεν 17/5 διά Κή Γουέστ	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	17899	ο. Ν. "Ορλεάνην 18/5
ΑΜΑΙΝΤΑ	58	5214	ε. Καλκούτα 17/5	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. I.	58	6456	δ. Κων/πολην 10/5
ΑΜΑΡ	60	4735	ο. Αμύθεσταν 3/4 διά Τρίπολιν	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. IV	56	5043	ο. Πειραιά 31/3
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	79	11000	ο. Παναμά 7/5 διά Βενεζουέλα	ΑΠΟΥΣ	70	9275	δ. Κων/πολην 5/5 διά Νοβορωσίκην
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ο. Αυβέρον 11/5 διά Πειραιά	ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ	60	3500	ο. "Αστόντ 5/5
ΑΜΕΘΟΥΣΤ	78	13889	ε. Κότκα 17/5	ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	δ. Π. Σάδι 13/5
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	ο. Ροζάριο 9/5	ΑΡΑΝ	80	10329	ο. Λιβερπούλ 14/5 διά Φλώσικ
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	ο. "Αλεξανδρειαν 13/5	ΑΡΤΙΑ	63	10240	ο. Ντόρμπιταν 8/5 διά Ν. "Ορλεάνην
ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	ο. Ρεσίφε 13/5	ΑΡΓΚΟΝΟΤ	68	24877	υπό παραλαβήν
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	ε. Βρέμην 21/5	ΑΡΓΚΟΝΟΤ	64	10335	ο. Σαβάννα 28/3 διά Βαλτιμόρην
ΑΜΦΙΩΝ	78	11213	ο. Ντόρμπιταν 13/5	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	77	10003	διώσθιμην 13/5
ΑΝΑΒΥΣΟΣ	69	9072	ο. Ντόρμπιταν 18/3 διά Βενεζουέλα	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	8409	δ. Κων/πολην 8/2 διά Ζντάνωφ
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ	80	13889	ε. Π. Χάρκορπ 4/5	ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	64	28312	ο. Ταϊτιάβεκιον 22/4 διά Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΑΛΟΥΡ	74	13633	ο. Κομά Μπαίη 4/5	ΑΡΓΟΣ	69	9868	ο. Κ. Τάουν 26/3 διά Κούρεν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΙ'ΙΝΤΟΜ	74	13348	ε. Βούβαν 28/4	ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	α. Μίνα Σάκρ 1/4 διά Μη. "Αμπάς
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	δ. Π. Σάδι 11/5 διά Μασσαλίαν	ΑΡΓΥΡΩ	57	3970	α. Ραγκούν 13/5 δι "Ινδονησίαν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ.	68	9118	εξωθι Λάγος 15/4	ΑΡΓΥΡΩ Μ.	60	1577	α. Ριγέκα 21/4 διά Βεγγάδην
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΙΛΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ε. Τολέδο 19/5	ΑΡΓΥΡΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	α. Λ. Πάλμας 9/4 διά Λομπίτο
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΪΤ'	78	13889	ε. Χόρκη 14/5 διά Λονδίνον	ΑΡΓΥΡΩ ΓΚΛΟΡΥ	77	1587	α. Ν. "Ορλεάνην 2/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΑΤΖΕΝΣ	71	9049	ο. Κομά Μπαίη 29/4 διά Γιουγκοσλαβία	ΑΡΓΥΡΩ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	76	1578	ε. Π. όφ Σπαιήν 17/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ	74	13631	ο. Ντόρμπιταν 17/5 διά Γαλλίαν	ΑΡΓΥΡΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	ε. Ν. "Ορλεάνην 18/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	70	13633	ο. Βακούκι 2014 διά Σακαμινάτο	ΑΡΓΥΡΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	ε. Λ. Ταδέρης 16/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	38820	ο. Αύγούσταν 9/5 διά Γιβραλτάρ	ΑΡΓΥΡΩ ΦΑΙΗΟ	76	1579	ε. Ν. "Υόρκη 19/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	ε. Σαβάνα 16/5	ΑΡΓΥΡΩ ΧΟΥΨ	77	1579	α. Λ. Πάλμας 4/5 διά Σάντος
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΡΑΙ'ΟΜΦ	76	13633	δ. Παναμά 12/5	ΑΡΕΤΗ	73	13631	ε. Σίδνει 15/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	78	13883	ο. Σιγκαπούρην 26/4	ΑΡΕΤΗ Λ.	69	9343	α. Ν. "Ορλεάνην 1/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. Τζένταν 8/5	ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9139	α. Π. Έλιζαρτεθ 14/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	ο. Μελίλι 12/5	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	62	15405	ο. Πειραιά 22/4 δι "Ιταλίαν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	δ. Σάδι 19/5	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	ο. Σουδίματα 14/5 δι "Ινδίαν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	ε. Κελάγη 19/5 διά Βουλώνη	ΑΡΗΣ	70	9888	ο. Φροτάδον 5/4 διά Μασείο
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	ο. Μπριουπάτην 20/5	ΑΡΗΣ	57	9481	δ. Σουεζ 20/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	ε. Ρόττερνταν 1855	ΑΡΗΣ VI.	55	1216	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ε. Λάγος 29/4	ΑΡΙΑΙΑΝΗ	79	16000	ε. Μόμπια 3054
ΑΝΑΕΑΓΟΡΑΣ	68	9416	ο. Σιγκαπούρην 7/4 διά Μη. "Αμπάς	ΑΡΙΑΙΑΝΗ	64	9962	ε. Μ. Τζόν 15/5 διά Π. Σάδι
ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ	68	10183	ε. Βούρμαν 22/4	ΑΡΙΑΙΑΝΗ	69	9038	δ. Κον/πολην 13/5 διά Κωνστάντζαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	δ. Κυνηγόλιν 18/4	ΑΡΙΑΙΑΝΗ Ε. (δ.)	62	25672	ε. Αντέλεσ 22/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	79	15688	ο. Κ. Τάουν 17/5 δι "Ησ Λόντον	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	δρεις έχ Χαλίδα από 30/10/77
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	80	15869	ο. Αύγούστα 1/5 διά Γιβραλτάρ	ΑΡΙΑΝΑ	57	5231	ε. Αλγέριον 22/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Δ.	67	53448	ο. Αυβέρον 16/5 διά Βενεζουέλα	ΑΡΙΕΑ	62	12038	δρεις είς Πειραιά από 30/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II	77	4713	ο. Ν. "Ορκεάνην 15/5	ΑΡΙΕΣ	60	7839	ε. Αλεξανδρειαν 15/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	ε. Σκώ 18/5	ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	72	129260	δρεις είς Πειραιά από 30/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11435	ε. Ν. "Ορκεάνην 13/5	ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΟΥ	73	20685	ε. Χάμπτον ρόδας 16/5
ΑΝΑΤΟΛΟΗ (δ.)	62	12392	ο. Μαντζανίλο (Μεξ.) 28/4	ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	εξιθι Ντόρμπιταν 19/5
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2621	δ. Γιβραλτάρ 3/5 δι "Οράν	ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	ο. Κεμπέκ 7/4 διά Κούρεα	ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	ε. Σιγκαπούρην 13/5 διά Κόρμπε
ΑΝΑΡΕΙΑ	66	2999	είς Πειραιά από 13/8/80	ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	α. Ντακάρ 12/5 δι "Αμπιτζάν
ΑΝΑΡΟΜΑΧΗ	70	11025	ο. Ελίζαμπετ 29/4	ΑΡΙΣΤΕΑ Τ.	58	5085	α. Σαβάνα 15/4 διά Βηρυτόν
ΑΝΑΡΟΣ	65	15404	ε. Μπάραν από 13/9/80	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	11374	δ. Σουεζ 9/5
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΛΑΝΤ	67	3831	ο. Πύλον 8/3 διά Τρίπολιν (Λιβύης)	ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	ε. Ακαμπα 10/3
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	ε. Πάρανα 11/5 διά Σάροχ	ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9998	ε. Ρόττερνταμ 19/5
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	119505	ο. Σιγκαπούρην 4/5 διά Μ. "Αχμαντί	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	ο. Κουβέλη 15/5 διά Χάρην	ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	δ. Σουεζ 7/5
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΗ	73	32781	ο. Ρανούρα 6/4 διά Βιλεμπούχον	ΑΡΙΩΝ	73	13623	ε. "Ειβονιαυού 21/5
ΑΝΔΡΟΣ ΡΑΤΟΝ	70	10585	ε. Ρόττερνταν 14/5	ΑΡΚΑΔΙΑ	57	9999	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	ο. Σεπτέμπια Τέρμ. 10/4 διά Κόρμπε	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ.	71	4998	α. Πειραιά 10/12 δι "Ιταλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	ε. Σιγκαπούρην 20/4	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ.	65	21002	δ. Γιβραλτάρ 16/5 διά Ν. "Ορλεάνην
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	ο. Σάντανα 20/3 (επισκευαί)	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΥ"	64	12229	δ. Π. Σάδι 19/5
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	ο. Σαβάνα 6/5	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ.	58	10173	ο. Αλεξανδρειαν 10/5
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ο. Παρανάγκονα 23/4 διά Βούρμαν	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΗΘ.	65	12229	δ. Ρουέν 14/5 διά Βιενένη
ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	ο. Βαλεντίνος 12/5 δι "Οδησσον	ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8825	α. Αύγούσταν 12/4 διά Ρουμανίαν
ΑΝΝΑ Κ.	62	11503	ε. Τζένταν 2015	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Ρίτσαρντ Μπαίη 10/5 διά Σαβόνα
ΑΝΝΑ ΣΥΛΑ (δ.)	71	27502	ο. Λούμπιτο Ντανόν 2015	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	45376	α. Γιβραλτάρ 16/5 διά Π. "Αρθρουρ
ΑΝΝΑ Π.	57	9448	ο. Λούμπιτο 24/1 διά Μοχάμεντς	ΑΡΜΠΕΛΛΕΔΑ	75	22559	ε. Βούρμαν 3/5
ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ Δ.	67	20959	ο. Μη. "Αύρες 11/5 διά Ρωσίαν	ΑΡΤΕΜΙΔΙ	57	10376	ε. Π. Χάρκορπ 2/5
ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ Ε.	58	7271	ο. Κωνιόλιν 6/4	ΑΡΤΕΜΙΣ	67	44708	ε. Ρανούρα 4/5
ΑΝΝΑ Χ.	66	21883	ο. Αύγούσταν 8/5 διά Μη. "Αύρες	ΑΡΤΕ			

ΑΣΠΥΡ.....	60	9580	δ. Σουεζ 15/5
ΑΣΤΑΡΤΗ.....	58	2750	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΤΕΡΙ.....	65	6151	α. Χαμπτόν πόδις 10/4
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16702	ε. Μηνής 14/5
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13121	ε. Μαΐου 11/4
ΑΣΤΕΡΟΙ'ΝΤ	60	6236	ε. Αλεξανδρεία 9/5
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Χιουζ 10/5
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	ε. Χάβρην 31/3 διά Κούβαν
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	ε. Ν. Όρλεάνην 15/5
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	68	44646	α. Ντάρ ες Σαλδάμ 23/4 διά Περαιών
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	α. Πειραιά 21/4
ΑΣΦΑΛΗΤ ΤΡΕΙΤΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	ε. Ν. Ύρκην 15/5
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Λ. Αντιέλες 12/5
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. Ντώρμπαν 15/5 διά Μαρούτο
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ε. Μάλμο 10/5
ΑΤΖΙΔΙΤΗ	59	10505	α. Βρέμην 8/5
ΑΤΖΙΔΙΤΗ	49	6607	όργει εις Πειραιά ώπο 6/3/78
ΑΤΑΛΑΝΤΙΔΑ	60	8070	α. Σκά 13/5 διά Ρίγα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΑΓΓΙΑ	71	1448	ε. Κ. Τάουν 8/5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	ε. Μπούλεν Μπαίν 18/5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΟΝ	69	16229	δ. Παναμά 12/5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΩΣΕΑΝ	64	10280	δ. Παναμά 18/5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40455	δ. Ντουμπάν 18/5 διά Ρ. Τανούρα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	68	87329	όργει εις Πειραιά ώπο 16/5/77
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ'	77	5868	δ. Κονιτόπολιν 30/3 διά Μ. Θάλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΑΜΣΜΑΝ	69	16229	δ. Παναμά 13/5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	δ. Π. Άρενας 18/4 διά Μεξικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	α. Κομά Μπαίν 14/5 διά Βενεζουέλα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	δ. Κονιτόπολιν 30/4 διά Μ. Θάλασσαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ	57	4486	α. Καράτσι 24/5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	77	35706	α. Ν. Όρλεάνην 27/4
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	6246	α. Γδυνία 17/4
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	60	5788	α. Αμβούργον 13/2 διά Κλαϊπέντα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑ'Υ	62	5430	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	ε. Ν. Όρλεάνην 6/5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	69	4025	α. Λ. Πάλμας 13/3 διά Γουόρρι
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΦΑΙΗΘΟ	69	3784	ε. Σινκαπούρην 19/3
ΑΤΑΛΑΣ	77	11804	δ. Κονιτόπολιν 13/5
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	ε. Μιταμόντ 14/4
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	δ. Σουεζ 17/5 διά Ταϊταγκόκ
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Ντουλάθ 25/4
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	7221	δ. Γιβραλτάρ 4/5 διά "Αβάνα
ΑΤΡΟΤΟΣ	61	10893	ε. Βιζαντίναν 19/5
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Ρόττερνταν 19/5
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	δ. Σάδι 16/5
ΑΥΑΙΣ	72	16402	α. Νταμάρ 3/5
ΑΥΑΙΣ	79	11000	α. Ρ. Ιανέρο 7/5 διά Βαλπαραΐζο
ΑΥΑΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	ύπο παραλαβήν
ΑΥΡΑ (δ.)	67	44708	ε. Κωνσταντίναν 18/5
ΑΥΡΑ	68	9624	ε. Λονδίνον 17/5
ΑΥΡΑ	59	8929	ε. Αδαμπούρη 11/5
ΑΥΡΑ	69	3490	ε. Ριγέκο 11/5
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888	δ. Κονιτόπολιν 10/5 διά Κωνσταντίναν
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	ύπο παραλαβήν
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	α. Βιτόρια 14/5
ΑΦΟΒΟΣ	58	7323	ε. Πειραιά 9/5

ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	ε. Αμβούργον 17/5 διά Σμύρνην
ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΤ'ΟΛΕΤ	66	2966	δέ «ΚΛΑΔΙΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ» ώς μετων.
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙ'ΟΝ	58	8331	α. Φιλαδέλφειαν 18/4
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	ε. Ν. Ορλεάνην 16/5
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	ε. Πειραιά 16/4
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΦΡΟΣ	68	3340	α. Κόρυτον 14/5 διά "Ιταλίαν
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	13017	δ. Κωνιτόλιν 22/4
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	21506	δ. Π. Σάδι 12/5
ΒΑΓΙΑ	69	10009	δ. Κωνιτόλιν 3/2
ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ	68	2895	ε. Βενετία 12/5
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ	66	4073	ε. Αστράντ 16/5
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8432	α. Κοτονού 6/5 διά Λισσαβόνα
ΒΑΝΤΑ	66	13762	δ. Κωνιτόλιν 4/5
ΒΑΝΟΡΙΑ	67	14845	α. Κομώ Μπαίν 19/5 διά "Ισπανίαν
ΒΑΡΑΙΑΝΟΙ	69	9268	ε. Σιγκαπούρην 15/5
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	ύπο παραλαβήν
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	60	13459	α. Σίλικαν 13/3
ΒΑΖΙΛΑΚΗΣ	58	7686	α. Σ. Τόμη 17/4 διά Σαβάννα
ΒΑΖΙΛΕΙΑ	74	6029	α. Αμβούργον 18/4 διά Λ. Μίνας Μπαί
ΒΑΖΙΛΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	α. Λ. Αντζελες 3/5 διά Γιοκοχόμα
ΒΑΖΙΛΗΣ	79	16400	ε. Βουλώνη 13/5
ΒΑΖΙΛΗΣ (δ.)	58	12369	α. Ρ. Γκράντε 3/5 διά Ινδίαν
ΒΑΖΙΛΗΣ	62	10198	α. Ντώρμπαν 19/5 διά Κάντιλα
ΒΑΖΙΛΗΣ ΙV	51	1704	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΑΖΙΛΙΚΗ	52	2582	ε. Πειραιά 4/5
ΒΑΖΙΛΩ	53	1365	εις λεμεσόν διό 24/11
ΒΕΓΚΑ(δ.)	78	18708	ε. Αμβούργον 14/5
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	α. Τόμη 8/5 διά Τούρμπο
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ	59	3139	α. Τόμη 12/5 διά Τούρμπο
ΒΕΔΑΣ	75	15981	α. Βανκούβερ 2/5
ΒΕΗΝ	58	13871	α. Μόλτα 6/5 διά Γιβραλτάρ
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	69	104616	α. Ρ. Τανούρα 27/4
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	ε. Πειραιά 30/4
ΒΕΡΑ	65	21004	ύπο παραλαβήν
ΒΕΡΓΙΑ	78	5084	α. Αλεξανδρείαν 8/5
ΒΕΡΓΙΝΑ	72	7527	α. Αμιτερβάτη 9/5 διά Γιβραλτάρ
ΒΕΡΝΑ (μ.)	61	4364	α. Μόμπιλ 31/3 διά "Αλγέριον
ΒΕΤΑ	72	3246	ε. Σόρεχαμ 19/5
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΝΒ	66	10210	α. Νιούρπορτ 20/5 διά Γένοβα
ΒΗΤΑΚΑΛ	57	9722	εις Πειραιά διό 2/12/78
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΑΚ	63	9269	ε. Καζαπλάνκα 9/5
ΒΙΒΗ	59	4532	α. Λ. Πάλμας 10/5
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	α. Λάγος 26/4
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818	δ. Γιβραλτάρ 15/5
ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	60	12487	α. Λισσαβόνα 11/5 διά ΗΠΑ
ΒΙΚΥ Κ	56	8818	α. Αγριου Νιάρητ 5/5
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	ε. Αλεξανδρείαν 8/5
ΒΙΔΕΛΜΙΝΑ	59	2503	α. Βρέμην 11/5 διά Π. Σουδάν
ΒΙΓΚΑΡΕΝ	60	6572	α. Λονδίνον 20/5 διά "Ασσαμπ
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Βιτόρια 13/4
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ.)	72	119794	α. Τζουάιμαχ Τέρμ. 16/4
ΒΙΠΚΕ	71	6717	ε. Μασαλίαν 15/5
ΒΙΡΑ	56	7841	δ. Π. Σάδι 15/5
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	ε. Ν. Όρλεάνην 5/5
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7058	α. Λάγος 30/4 διά Εύρωπη

YOUR AGENTS AT JEDDAH PORT

TELEX NUMBER: 401162 ATASA SJ (2 Lines)

CABLE ADDRESS: ATASA JEDDAH

OFFICE: 6425216 - 6422518 - 6444039

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

ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES LTD.

Shipping Agents, Bunkers Supplies,
Salvage and Towing Operations

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

GENERAL AGENTS FOR HELLENIC LINES LIMITED

DIRECTORS

ANDREAS ELLINAS
MICHAEL ELLINAS
PETER PETRIDES

MANAGERS

EMMANUEL THEODOSIOU
MICHAEL TSIOUTIS
CHARALAMBOS ELLINAS
ANDREAS IOSSIFAKIS
STYLIANOS KALABOYAS

ASS. MANAGERS

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

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

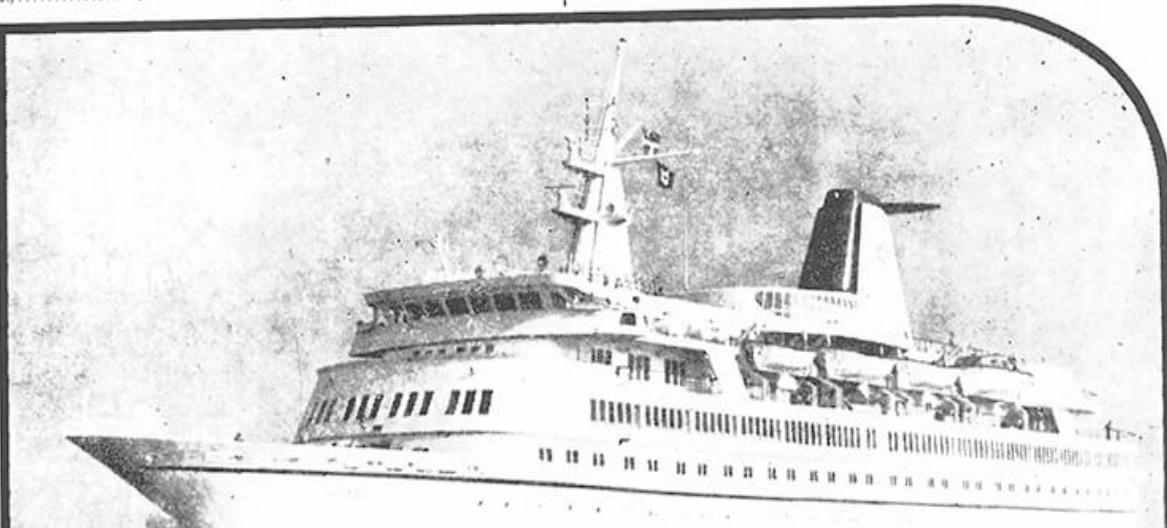
LONDON:

BLUE RIBBON LTD.

COTTS HOUSE CAMOMILE STR., LONDON EC3A 7LL
TEL: 01-62340247/8, A.O.H. 01-3682788
CABLES: "BLUERIB EC3" - TELEX: 8812043 RIBBON G

ΒΟΜΑΡ	71	16313	α. Γιβραλτάρ 9/5 διά Κούβα β. Π. Σάδι 13/4
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	71	31464	δ. Σουεζ 20/1 διά Τζένταν
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	ε. Σιγκαπούρη 24/4
ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	ε. Μπέλφαστ 1955
ΒΥΖΑΝΤΙΝ ΕΝΕΡΓΥΖ (δ.)	68	2757	α. Ν. Όρλεάνη 8/5
ΒΥΖΑΝΤΙΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	61	1550	ε. Π. ντε Μπούκ 19/4
ΒΥΖΑΝΤΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1405	δργει εις Πειραιά ώπο 5/2
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ε. Μπωμόντ 5/5
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	52095	θ. Θάντερ Μπαΐ 8/5 διά Ρόττερνταμ
ΒΥΤΙΝΑ	75	14983	
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	31952	α. Ν. Όρλεάνην 5/5
ΓΑΛΑΝΗΝ	59	10858	α. Τάμπα 3/5 διά Νόρτεχαρ α. Ντέρμπιαν 10/4 διά Ταιβάν
ΓΑΛΑΝΗΝ	60	10186	δ. Κωνίπολιν 2/4 διά "Οδησσόν
ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ Κ.	70	6441	ε. Ν. Όρλεάνην 18/5
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	ύπο παραλαβήν
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ.)	66	38818	α. Κομού Μπαΐ 13/5 διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	76	16037	α. Σαρζά 11/5 διά Μίνα Καμπούς
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	δ. Σκώ 16/5
ΓΕΩΡΓΗΣ ΗΡΩΗΣ	67	15421	ε. Π. Σάδι 7/5
ΓΕΩΡΓΙΑ	58	3954	ε. Λάγος 4/5
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	δ. Κωνίπολιν 11/5 διά Μέγαρα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	α. Ούλαδ 23/1 διά Μόζι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773	δ. Κωνίπολιν 14/4 διά Τριπολίν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	δ. Π. Σάδι 14/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	α. Μάλτα 20/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. ΣΦΗΚΑΣ (δ.)	63	28430	ε. Αύγουστα 11/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30847	δ. Κωνίπολιν 8/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	α. Ντέρμπιαν 23/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΙΩΣ	57	6508	δ. Λ. Αντζέλες 4/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	58	16605	ε. Λονδίνον 20/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	δ. Σουεζ 14/5 διά Βούβλην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΖΥΛΑΣ	70	18634	άργει εις Πειραιά ώπο 10/1/71
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ε. Μπαλό Τέρρυ. 2/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.)	68	59958	α. Γάνδην 14/5 διά "Αλγέριον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	θ. Θεσσαλονίκη 3/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ	64	17487	ε. Α' Μπάλμας 19/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	19061	δ. Παρανίκουδον 7/5 διά Ιταλίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	δ. Σουεζ 14/5 διά Βούβλην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	άργει εις Πειραιά ώπο 10/1/71
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	ε. Μπαλό Τέρρυ. 2/5
ΓΙΑΝΝΑ Α.	57	3894	α. Γάνδην 14/5 διά "Αλγέριον
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	θ. Θεσσαλονίκη 3/5
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	ε. Α' Μπέρδιαν 18/5
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	δ. Κάλουντυπουργκ 4/5 διά "Αλγέριον
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	α. Καντίζ 25/4
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	δ. Λίβερπουλ 20/5 διά Θάντερ Μπαΐ
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	69	2932	α. Κουβέτης 14/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	57	2676	
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	44742	α. Ν. Όρλεάνην 10/5
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	ε. Κωνίπολιν 1/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	δ. Μπ. "Άρεις 9/5 διά Ρωσίαν
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19294	εις γιγαντούργην 23/4
ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	70	9087	δ. Σουεζ 5/5
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	δ. Σουεζ 18/4 διά Περαικόν
ΓΙΑΝΝΟΥΑ Κ.	53	3524	α. Αμπου Ντάμπι 30/3
ΓΙΑΝΝΕΥΑΣ (δ.)	65	28945	δ. Σουεζ 5/5
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	ε. Κωνίπολιν 21/2
ΓΙΟΥΝΙΑΙΚ	61	7585	δ. Λόγος 20/5 διά Σ. Πέντρο
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10721	δ. Γιβραλτάρ 14/5 διά "Αγ. Λαυρέντιον
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΓΝΤ	67	13091	θ. Παναμά 12/3 διά Κίναν
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	21422	δ. Σ. Σάδι 19/5
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	θ. Παναμά 18/5
ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΓ	57	4374	α. Ραβέννα 7/5 διά Μπουργκάς
ΓΙΟΥΠΤΕΡ	60	3847	α. Ντούλιδ 6/5 διά "Αλεξάνδρειαν
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ	52	8129	άργει εις Πειραιά ώπο 13/11/76
ΓΙΟΥΡΓΟΠΟΥΝΤΗ	64	7435	ε. Κασαντούπα 24/3
ΓΙΟΥΡΚΟΑΡΡΙΕΡ	77	14275	δ. Κωνίπολιν 5/5 διά Κωνιστάντζαν
ΓΙΟΥΡΟΑΝΤΕΡ	72	17971	α. Λ. Αντζέλες 3/5
ΓΙΟΥΡΟΔΟΓΚΕΡ	65	6547	δ. Σουεζ 18/5
ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	α. Τάιν 15/5 διά Ρουμανίαν
ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	ε. Βούβλην 28/4
ΓΙΟΥΡΟΣΑΝ	65	9572	α. Νόρτεχαρ 14/5 διά Καναδά
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	δ. Κωνίπολιν 3/5 διά Κωνιστάντζαν
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΤ'	74	19702	α. Μαντράς 8/5
ΓΙΟΥΡΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	δ. Κόμπη 8/5 διά Μοντεβίδεο
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9289	α. Ράγκον 23/4 διά Μαυρικίου
ΓΙΩΡΓΟΣ	60	3351	δ. Κωνίπολιν 6/5 διά Κωνιστάντζαν
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	67	2920	α. Λίρκεν 29/4 διά Κορέαν
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34794	δ. Κωνίπολιν 3/5 διά Κωνιστάντζαν
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Αλεξάνδρειαν 3/5 διά "Ελλάδα
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	ε. Πειραιάς 23/4
ΓΚΑΙ' ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	56	8224	δέωθι Λόγος 14/4
ΓΚΑΙ'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	71	8739	δ. Παναμά 9/5
ΓΚΑΛΑΞΙ ΙΙ.	56	5042	προσήρ. 32.56. B. — 13.42 A. 20/1
ΓΚΑΦ ΣΤΑΡ (δ.)	52	10607	α. Ρ. Τανούρα 5/5
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	62	2654	ύπο παραλαβήν
ΓΚΙΚΑΣ	79	10000	α. Μπλάς 17/5
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30617	ε. Μασσαλίαν 7/5
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	58	8058	εις Μασσαδόνα ώπο 19/2/79
ΓΚΛΩΜΠΑΛ ΤΡΕΙ'ΝΤ	60	8058	α. Βιζακοπάνηαν 7/5 διά "Αντεν
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48747	ε. Φρήνορτ (Μπαχ.) 6/5
ΓΚΟΚΟΛΑ	71	3181	ε. Μπαρμπιτάνος 14/4
ΓΚΟΑΝΤ ΚΡΑΝΔΑΟΣ	64	7735	ε. Α' μπέρδιαν 14/5
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	ε. Αλεξάνδρειαν 27/54
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	65	13036	α. Βανκούμπερ 29/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣ	73	16439	δ. Γκάμπον 14/5 διά Νάπολη
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	α. Σάντα Φέ 14/5
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	θ. Παναμά 2/5
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	δ. Νάπολη 15/5 διά ΉΠΑ
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Βανκούμπερ 17/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	ε. Πειραιά (ΕΠΟΔ)
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΟΦΙΝ	77	16432	α. Λεϊκ Ταύρλης 28/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	α. Αυστρούργων 7/5 διά Μπ. "Άρεις
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Νικούλι 17/4 διά Γκουσίμας
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΖΙΟΥΖ	76	13027	δ. Παναμά 6/5
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	α. Α' μπέρδιαν 19/5 διά Χάρον
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΟΡΝΤ	72	12919	α. Λ. "Αντζέλες 12/5 διά Μαζατλάν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΙΡΗ	72	12919	δ. Παναμά 30/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	ε. Μοζ 11/5
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥ	77	14531	α. Λ. "Αντζέλες 17/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	78	14531	δ. Πούντα 'Άρειας 29/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΙΣ	68	10397	δ. Γιβραλτάρ 10/5 διά "Άλγεριον
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	ε. Γκουάιμας 27/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	δ. Παναμά 9/5
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕΤ'	74	13036	δ. Παναμά 24/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΑΛΓΚ	72	43479	ε. Κάλουντυποργκ 6/5
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΑΙΣ	69	11148	δ. Παναμά 18/5 διά Ειρηνικόν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	δ. Βενετίαν 16/5 διά ΉΠΑ
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	δ. Παναμά 24/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΓ'ΖΟΝ	75	13036	ε. Οζάκια 21/4 διά Φιλιππίνες
ΓΚΟΑΝΤΕΝΣΗ	68	3960	α. Βρέμην 9/5
ΓΚΟΥΑΙΔΑ	67	20173	ε. Ναγκόγια 2/5
ΓΚΟΥΝΤ ΑΓΓΑΝΤΕΡ	68	1804	δ. Άννα Μπαΐ 30/4 διά Παραμαρίπο
ΓΚΟΥΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	62	2654	το ίδιο "ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ" ώς μετων.
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙΤ'	70	11527	ε. Ρεπάριο 6/5
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8940	δ. Πειραιά 20/5
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	77	10076	εις Πειραιά ώπο 29/1
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΤ'ΟΝ	64	10141	δ. Κωνίπολην 8/2 διά "Οδησσόν
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	65	20765	δ. Σουεζ 18/5 διά Λουμάντα
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ	63	8628	α. Α' μπέρδιαν 14/5 διά Λουμάντα
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59198	δ. Δουνκέρκην 20/4 διά Ρίτσαρδον Μπαΐ
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝ	68	9080	δ. Κωνίπολην 2/2 διά "Οδησσόν
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΙΕΡ	66	33632	δ. Σάντος 8/5 διά Ρόττερνταμ
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΙΣΤΕΡ	62	8750	δ. Παναμά 17/4 διά "Άβνα
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΙΡΗΖ	63	10141	δ. Ρόττερνταμ 10/3 διά Μπαγκούκ
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΤΟΡ	56	8805	δ. Παναμά 10/3 διά Κούβα
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΦΑΝ	65	8842	δ. Κωνίπολην 18/4 διά Αγκέρια
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΦΑΝΤ	60	8842	δ. Κωνίπολην 20/4 διά Κούνταντζαν
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΠΑΙΔΑ	57	9079	ε. Πρελέπι 10/5 διά Κάνταρτα
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΠΕΛ	60	8927	δ. Κάνταρτα 18/4 διά Κάνταρτα
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΠΕΛ	65	9085	ε. Καρέλιαν 2/5 διά Κάνταρτα
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΠΕΛ	67	9085	δ. Καρέλιαν 10/5 διά Κάνταρτα
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΠΕΛ	69	9085	ε. Καρέλιαν 12/5 διά Κάνταρτα
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΠΕΛ	71	9085	δ. Καρέλιαν 14/5 διά Κάνταρτα
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΠΕΛ	73	9085	ε. Καρέλιαν 16/5 διά Κάνταρτα
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΠΕΛ	75	9085	δ. Καρέλιαν 18/5 διά Κάνταρτα
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΠΕΛ	77	9085	ε. Καρέλιαν 20/5 διά Κάνταρτα
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΠΕΛ	79	9085	ε. Καρέλιαν 22/5 διά Κάνταρτα
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΠΕΛ	81	9085	ε. Καρέλιαν 24/5 διά Κάνταρτα
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΠΕΛ	83	9085	ε. Καρέλιαν 26/5 διά Κάνταρτα
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΠΕΛ	85	9085	ε. Καρέλιαν 28/5 διά Κάνταρτα
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΠΕΛ	87	9085	ε. Καρέλιαν 30/5 διά Κάνταρτα
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΠΕΛ	89	9085	ε. Καρέλιαν 32/5 διά Κάνταρτα
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΠΕΛ	91	9085	ε. Καρέλιαν 34/5 διά Κάνταρτα
ΓΚΡΑΝΤΙΑΝ	60	11415	ε. Ακαμάτα 2/3
ΓΚΡΑΝΤΙΑΝ	61	9378	δ. Σιγκ. 30/3 διά "Ινδονησίαν.
ΓΚΡΑΝΤΙΑΝ	71	9085	ε. Χιούστον 17/4
ΓΚΡΑΝΤΙΑΝ	75	6741	δ. Τέρα 6/5
ΓΚΡΕΠΟ	57	2474	ε. Λισσαβώνα 1/4 διά Τριπολίν.
ΓΚΡΗΚΟ ΣΚΑΥ"	52	6906	δ. Γιβραλτάρ 1/4 διά Καζαμπάνκα.
ΓΚΡΗΚΟ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	32714	ε. Φιλαδέλφεια 24/4 διά "Αρούμπα.
ΓΛΑΥΚΟΣ	66	9389	δ. Κωνίπολην 13/4 διά Ρωσίαν.
ΓΛΑΥΚΟΣ Α.	67	10737	δ. Καλκούρα 17/4 διά Μπαγκούκ.
ΓΛΑΥΚΟΣ Α.	65	11906	δ. Οζάκια 10/5 διά Τόκιο.
ΓΛΑΥΚΟΣ Α.	62	25717	δ. Παναμά 6/5
ΓΛΑΥΚΟΣ Α.	60	8497	ε. Κάνελα 18/4
ΓΛΑΥΚΟΣ Α.	70	8825	δ. Κωνίπολην 23/4
ΓΛΑΥΚΟΣ Α.	69	9861	δ. Κωνίπολην 5/5 διά Κωνιστάντζαν.
ΓΛΗΜΗΤΡΑ	71	2873	δ. Παναμά 12/5 διά Τριπολίν.
ΓΛΗΜΗΤΡΑ Α.	56	4828	δ. Κωνίπολην 5/5 διά "Άλγεριον.
ΓΛΗΜΗΤΡΑ Κ.	52	8252	δ. Σάφι 13/5
ΓΛΗΜΗΤΡΗΣ	68	11670	δ. Μπρούνούμποντ 17/2 διά "Άλγεριον
ΓΛΗΜΗΤΡΗΣ	58	8804	ε. Μπλάρα 21/4
ΓΛΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	δ. Καβάλλα 14/4 διά Λόρμυνα.
ΓΛΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	ε. Α' μπέρδιαν 27/3 διά Τριπολίν.
ΓΛΗΜΗΤΡΗΣ	61	3097	μετων. «SAONA».
ΓΛΗΜΗΤΡΗΣ	51	2758	δ. Σουεζ 10/4
ΓΛΗΜΗΤΡΗΣ	68	11362	δ. Π. Σάδι 15/5 διά Χουλέλα.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	α. Φόδος 26/5 διά' Ιστεντερούν.	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	60	8401	ε. Καμπίντα 6/3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ.Φ.	63	18826	α. Σάνι Λορέντζο 8/5	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	11464	α. Νικιδοκι 14/5 διά' Ινδίαν
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	α. Χιούστον 23/4	ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	α. "Αγ. Φρανκίσκον 1/5 διά Γιοκοχάμα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38094	ε. Ν. "Υδρόην 10/5	ΕΛΕΥΣΙΣ	65	9694	α. Ντακάρ 20/4 διά Γερμανίαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	δ. Παναμά 17/5	ΕΛΙΖΑ	58	1859	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.	63	7787	ε. Κωνιθολιν 13/5	ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ	63	11315	α. "Αντιζέλες 18/5 διά 'Ακαζούτλα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	58	2674	α. Πειραιά 22/4 διά Τουρκίαν	ΕΛΙΚΩΝ	58	8370	δ. Μπρούναμπούτελ 7/5 διά Ρωσίαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	είς Πειραιά 19/2	ΕΛΙΝΑ	63	4628	δ. Μπρούναμπούτελ 5/4 διά Βέντοπιλς
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΛΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	62	8501	ε. Σουεζ 28/4
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	δ. Κωνιθολιν 7/5 διά Πειραιά	ΕΛΙΣΑΒΕΤ	48	1989	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΙΑΚΑΗΣ	63	8877	δ. Π. Σάδη 7/5 διά Μαύρην Θάλ.	ΕΛΚΑΝΤΙΑ (δ.)	72	1947	α. Λάγος 14/4 διά 'Οκρικο
ΔΙΑΜΑΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	60	5442	α. Λισσαβώνα 7/5 διά Λουάντα	ΕΛΛΑΣ	77	5466	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΙΑΜΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	60	8868	α. "Αμέθραν 16/4 διά Καλαμπάρ	ΕΛΛΑΣ	56	4380	α. Ν. "Υδρόην 30/4 διά Πειραιά
ΔΙΑΜΑΝΤΕΙΑ	60	8750	α. Νταμάν 27/4 διά 'Ινδίαν	ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	δ. Κωνιθολιν 12/5
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	δ. Σουεζ 11/5 "άδ Μη. 'Αμπάς	ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	72	13098	α. Κουβέιτ 18/5 διά Φελιξτόσιο
ΔΙΑΣ	71	16379	α. Γιοκοχώμα 2/4 διά Αίγυπτον	ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΟΡ	78	17172	δ. Γιβραλτάρ 9/5 διά Χιούστον
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	ε. Βενετίαν 12/5	ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	56	7510	α. Λισσαβώνα 15/5 διά Μομπάσαν
ΔΙΔΩ	70	10378	α. Χιούστον 1/4 διά Ν. "Ορλέανην	ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ	62	6846	ε. Ν. "Υδρόην 16/5
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.	55	6683	ε. Π. Βέντρες 12/5	ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΒ	71	10328	ε. Πειραιά 9/5
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	81	32000	είς Κωνιθολιν υπό συμπλήρωσιν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΑΡΟΕΡ.	78	17172	ο. Τζένταν 15/5 διά Κουβέιτ
ΔΙΡΦΥΣ II	61	9443	δ. Σάδη 14/5 διά Μεσόδυον	ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕ'ΙΤΟΡ.	78	17172	ε. Χάμπτον ρόδς 6/5
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	ε. Μπαχρίν 15/5	ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	ε. Τεργεστόν 17/5
ΔΟΡΥ	54	4784	δ. Π. Σάδη 12/5	ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΚΡΟΝΤ.	73	13098	α. Χάμπτον ρόδς 12/5 διά Μόμπικ
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	α. Κολούμπια πίβερ 9/5	ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	8927	ε. Γένοβε 18/5
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	α. Λ. Πάλμας 12/5 διά Πότι	ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΑ	61	7293	ε. Π. Ελίζαμπεθ 25/4
ΔΡΟΜΩΝ	64	1657	ε. Πειραιά 24/4	ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ.	72	8987	ε. Λονδίνον 21/5
ΔΡΥΣ	65	20201	δ. Γιβραλτάρ 7/5 διά 'Οδησσόν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	α. "Ηστ Λόντον 7/5
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ.	62	6659	ε. Κωνιθολιν 8/5
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Αλεξανδρεία 16/5	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ.	62	9667	ε. Καράται 17/5
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	ε. Σιγκαπούρην 16/5 διά Κασσιούγκ	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑΓ'ΝΤ	71	10327	α. Πειραιά 17/5 διά Τουρκίαν
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ'	72	16398	ε. Σιγκαπούρην 23/4 διά Κασσιούγκ	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ...	72	10327	ε. Ν. "Υδρόην 27/4
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	α. Ν. "Υδρόην 14/5 διά 'Αρούμπα	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ...	72	11201	α. Π. Σάδη 6/5
ΕΒΕΡΕΣΤ	52	5709	ύπό παραλαβήν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	α. Κοδιν 20/5 διά Καλαμάτα
ΕΒΙΑ	61	10029	είς Μπάραν όπα 20/8	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ'	62	6846	ε. Μπέρη 14/5
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Σάντα Φε 18/5	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	ε. Μπέρη 14/5
ΕΒΡΟΣ	62	20372	α. Σεπτέμπια Τέρμ. 12/5	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ.	59	9550	ε. Π. Σάδη 26/4
ΕΒΡΟΣ	63	15819	α. Σ. Πόλοι 16/4 διά Μη. "Αύρες	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	α. Καλκούτα 20/5 διά Μπρουνοβιθ
ΕΔΕΣΣΑ	64	8742	ε. Μοντεβίδεο 15/5 διά 'Ανγκόλα	ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ.	56	7510	α. Ντώρμπαν 19/5 διά Πορτογαλίαν
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	δρυείς είς Πειραιά όπα 3/3	ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΗΘ	72	10327	ε. "Ακομπα 26/3
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Π. Κέμπα 15/5 διά Κορέα	ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ.	73	13098	ε. Βαλένθια 17/5
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ε. Πειραιά 3/3 (έπισκευα)	ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	ε. Ντώρμπαν 15/5
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	ε. "Ηστ Λόντον 14/5	ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	ε. "Ακομπα 7/4
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	62	8425	ε. Μη. "Αύρες 14/5	ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9135	α. Ρουέν 9/5 διά Μαρόκο
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	64	9390	α. Λισσαβώνα 14/5 διά Νακάλα	ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	α. Ρουέν 14/5
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δ.)	63	36455	ε. Κωνιθολιν 2/5	ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	α. Τής 10/5 διά Π. "Ορντάς
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23665	α. Λ. Πάλμας 15/5 διά 'Οδησσόν	ΕΑΜΑΝΙ	66	8953	είς 'Ακαμάτα όπα 4/3
ΕΙΡΗΝΗ Σ.Κ.	56	5237	ε. Μπαρμπόδες 18/4	ΕΑΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Μονρέβια 13/5 διά Ρόττερνταμ
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	24698	α. Βανκούβερ 10/5 διά Σάντος	ΕΑΜΠΙΔΑ III	69	12203	α. Κολούμπια πίβερ 13/5 διά 'Ισπανίαν
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	ε. Αλεξανδρεία 9/5	ΕΑΝΤΑΝΙΑ	65	8085	ε. "Αγ. Φρανκίσκον 11/5
ΕΚΑΙΑΡΙ	63	13841	ε. Βενετίαν 12/5	ΕΑΝΤΕ	58	5044	ε. Πειραιά 12/3 (έπισκευα)
ΕΚΤΟΝ	62	11428	α. Τζένταν 14/4	ΕΑΝΩΝΑ	69	6162	α. Καλαμασταρ 6/5
ΕΚΤΟΡ	70	16258	α. Λ. Πάλμας 7/5 διά 'Αργεντινή	ΕΑΟΣΣΕΑΝ	65	18111	δ. Κωνιθολιν 7/5 διά Χαλκίδη
ΕΛΑΦΙ	68	19495	ε. Μπάχια Μπλάνκα 29/4	ΕΑΠΑΝ	67	5487	α. "Αμέθραν 1/4 διά Τρίπολιν
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	α. "Ηστ Λόντον 13/3 διά Περισκόν	ΕΑΠΙΔΑ	66	9918	α. Καζαπιτλάνκα 14/5 διά Ρουέν
ΕΛΑΓΓΑΝΗ	70	12791	είς Καράται 24/2	ΕΑΠΙΔΑ	56	8377	α. Ρουέν 26/2
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ	66	10659	α. Σιγκαπούρην 22/4	ΕΑΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	ε. Π. Σάδη 6/5
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ I.	64	10652	ε. Σιγκαπούρην 13/5 διά Κορέαν	ΕΑΠΙΣ (δ.)	58	12239	ε. Πειραιά 11/4
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	ε. Σιγκαπούρην 24/4 διά Κορέαν	ΕΑΠΙΣ	71	9885	α. Καλκούτα 26/4 διά Σιγκαπούρην
ΕΛΕΝ ΠΑΠΠΑΖ	57	1962	α. Τζένταν 11/3 διά Π. Σάδη	ΕΑΣΦΛΕΘ	63	4555	ε. Οταρού 11/5
ΕΛΕΝΑ	66	16677	α. Έμδες 8/5 διά Κάμποσ	ΕΑΤΖΑΜΠΟ	65	5263	θέσσατα 13/5 διά Χουέλβα
ΕΛΕΝΗ Α.	45	3755	δ. Κωνιθολιν 28/4	ΕΜΒΙΤΣ (δ.)	60	23144	ύπο παραλαβήν
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	ε. Ντάρ ές Σαλάδαμ 15/5



KK UNIVAS

ROYAL CRUISE LINE
81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553
m/s GOLDEN ODYSSEY
year round luxury cruises

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΚΟΜΝΗΝΟΣ	65	28007	α. Μπάχια Μπλάνκα 9/5		ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ.	58	9585	δ. Π. Σάιδ 16/5
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΜΑΡΚΟΥ	65	8675	α. Αύγουστος 8/5 διά Γιβραλτάρ		ΘΕΑΝΩ	69	11967	δ. Π. Σάιδ 12/5
ΕΜΟΥΔΑ (δ.)	58	20590	δ. Π. Σάιδ 15/5		ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	α. Σιλικάπ 16/3
ΕΜΠΡΟΣ	78	9100	α. Φιλαδέλφειαν 4/5		ΘΕΚΟΣ	78	16354	ε. Γκουαγιάμας 18/3
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	δ. Κωνίπολιν 13/5		ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	ε. Αΐδη 8/5
ΕΝΕΡΓΕΤΙΚ	60	9964	ε. Σιγκαπούρην 1/5		ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	19574	α. Μπούλεν Μπαίν 21/4
ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	57	9132	α. Καράτοι 15/5		ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33663	α. Γένοβα 28/4 διά Τζέλα
ΕΝΤΗΒΟΡ	57	8764	ε. Δάντον 7/5		ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10750	δ. Σουέζ 6/5 διά Βομβάνη
ΕΠΑΦΟΣ	58	7230	δ. Π. Σάιδ 14/5		ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10630	δ. Π. Σάιδ 14/5 διά Σπέτζια
ΕΠΙΜΕΙΑΣΙΑ	70	10006	α. Φιλαδέλφειαν 1/5 διά Κωνίπολιν		ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	ε. Χάρηπον ρόδες 16/5
ΕΠΙΜΕΝΙΑΣΗΣ	73	8927	ε. Λάγος 1/5		ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	50556	α. Ρ. Τανόύρα 12/5
ΕΠΟΣ	59	11761	α. Θεούτα 12/4		ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	10591	α. Σπέτζια 14/4 διά Βεγγάζην
ΕΠΟΣ	77	9786	α. Μασσαλίαν 6/3 διά Λουάντα		ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24740	α. Φορταλέξα 29/3
ΕΠΤΑ ΒΕΛΗ	66	16301	δ. Κωνίπολιν 24/4		ΘΕΟΤΟΚΟΣ	61	9738	ε. Λόριεντ 6/5
ΕΠΤΑ ΓΑΡΑΟΙ	65	15765	α. Βατιμόρη 12/ διά Γιλασκώβην		ΘΕΟΦΙΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	δ. Κωνίπολιν 1/5 διά Κωνιτάνζαν
ΕΠΤΑ ΔΑΦΝΕΣ	64	16233	α. Ρούσιο 17/5 διά Μπαχ. Μπλάνκα		ΘΕΡΜΑΙ' ΚΟΣ	58	9882	α. Όζερα 20/4 διά Τοκουγιάμα
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	63	31051	α. Ν. Ύόρκην 14/5 διά 'Αρούμπα		ΘΕΡΜΑΙ' ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10460	α. Μπιλάπτα 2/4 διά Λά Γκουάρα
ΕΡΕΧΕΙΟΙΝ	58	7447	α. 'Αμβέρσαν 19/5 διά Μπιλμπόδο		ΘΕΡΜΟΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	ρ. Ιανέρο 11/5 διά Τουμπαρόδο
ΕΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	58	8061	ε. Ρουέν 15/5		ΘΕΡΜΟΥΛΑΙ II (δ.)	55	8998	ε. Μελίλι 12/5
ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Χούλ. 8/5 διά Ίταλιαν		ΘΕΤΙΣ	74	35513	α. Ν. Όρλεάνην 9/5
ΕΡΜΗΣ	78	1250	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	14100	δ. Σκά 15/5 διά Κλαιπέντα
ΕΡΜΙΟΝΗ	73	8957	α. Τιμπούτι 5/3 διά Σαγκάνη		ΘΗΣΕΥΣ	74	3735	εις Πειραιάς από 5/7/79
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	11000	ε. Πειραιά 14/5		ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	δ. Σουέζ 5/5
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	ε. Παλέρμο 2/5		ΘΙΣΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	51417	ε. 'Αμβούργον 2/5
ΕΡΟΙΚ.	64	29396	α. Σέβεν διά. 14/5 διά Φιλαδέλφειαν		ΘΙΣΛ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	48935	ε. Λάδυμ Μπαίν 20/5
ΕΡΟΙΚ. Κ. ΣΕ'ΥΛΟΡ	57	2074	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΘΡΑΣΙΑΝ ΝΑΝΑ	62	9455	ε. Ροζάριο 15/5
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	ε. Ναγκόδια 22/5		ΘΡΑΣΙΑΝ ΣΠΡΑΕ'Υ (δ.)	63	33924	ε. Πειραιάς 25/4
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	63	12758	ε. Χιούστον 2/5		ΘΩΜΑΣ Α	58	11201	α. Πειραιάς 11/5 διά Ντακάρ
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	72	10194	ε. Π. Σάιδ 17/4		ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	α. Φιλαδέλφειαν 14/5 διά Μπιλμπόδο
ΕΤΕΡΝΑΛ ΣΗ	56	5087	α. 'Αμβούργον 15/5					
ΕΥΑ	59	11894	α. Βρέμην 15/5 διά 'Αλεξάνδρειαν		ΙΑΠΕΤΟΣ	63	16320	α. Κολόμπο 16/5
ΕΥΑ	73	3700	α. Χάρην 14/5 διά Λάνος		ΙΑΣΩΝ	70	11498	α. Ν. Όρλεάνην 17/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	α. Σαβόνα 17/5 διά Τάνι		ΙΑΖΜΠΕΑ	78	60653	ε. Ρόττερνταμ 18/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Σ.	63	9153	α. Λομπίτο 17/2 διά Λουάντα		ΙΖΩΜΠΕΑ	57	9746	ε. Ρόττερνταμ 18/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	α. Ρίταρρης Μπαίν 2/5 διά Βίλμιγκτον		ΙΘΑΚΗ	68	9066	μετών. «ΝΤΑΝΙΕΛΛΑ»
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	α. Πειραιά 13/5 διά Λάγος		ΙΘΑΚΗ ΣΕΥ'ΛΟΡ (δ.)	59	12299	ε. Αλεξάνδρειαν 9/5
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	ε. Μόδι 6/5		ΙΚΑΝ.	58	2882	δ. Π. Σάιδ 10/5
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.Ι.	55	8584	δ. Σουέζ 5/4 διά Μπ. 'Αμπάς		ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	4261	ε. Άντεν 11/5
ΕΥΑΛΗ	59	7059	ε. 'Αλεξάνδρειαν 15/5		ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	α. Πενάγκ 16/4 διά Σιγκαπούρην
ΕΥΑΝΩΙΑ (δ.)	66	38304	α. Μαρσαλίαν 30/4		ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	ε. Ακομπα 23/4
ΕΥΑΝΩΙΑ Μ. (δ.)	59	16840	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΙΙΕΝΑ	76	16267	δ. Κωνίπολιν 6/3 διά 'Οδησσόν
ΕΥΒΟΙ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8519	ε. Λισσαβώνα 16/5		ΙΝΓΚΑ	58	3860	ε. Βουβάνη 18/5
ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	α. Σιγκαπούρην 5/5 διά 'Ινδονησίαν		ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	ε. Ρεσίφε 1/5
ΕΥΓΕΝΙΑ Β.	52	3312	α. Κοτονού 19/4		ΙΝΤΕΡΑΚΤΙΒΙΤΥ	57	10207	ε. Λά Παλλής 8/5
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16700	προπ. έξωθι Νίτερα (Λιβύης) 12/2		ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΙΤΥ	51	3640	δ. Σουέζ 16/5
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ. II.	54	1756	ε. Λάγος 1/5		ΙΝΤΕΡΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΛΑΓΚ	60	8109	εις 'Αλεξάνδρειαν από 30/11
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΙΝΤΕΡΦΕΛΙΣΙΤΥ	63	15985	δ. Σουέζ 15/5 διά 'Ερυθρών Θάλ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ε. Λισσαβώνα 19/5		ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	δ. Σουέζ 17/5 διά Τζένταν
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	δ. Σουέζ 21/3 διά Τζένταν
ΕΥΗ Λ.	67	14569	α. Μπάδ. Μπλάνκα 3/4 διά Δρωσίαν		ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	6482	α. Δ. Αντζελές 2/5
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Σιγκαπούρην 12/5 διά Βουβάνη		ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	58	4585	α. 'Αμβέρσαν 11/5 διά Τρίπολιν (ΕΠΩΔ)
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Ντώρμπατ 24/4 διά Ιαπωνίαν		ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	α. Ν. Όρλεάνην 15/5
ΕΥΛΑΙΑ	59	8630	α. Μπ. 'Αρες 4/4 διά Ν. 'Αφρικήν		ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	α. Σουδίμπα 24/4
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ε. Δουνικέρκην 3/5		ΙΟΣ	69	9946	α. Σ. Τάω 9/5
ΕΥΠΟ ΖΟΥΓΙΝΗ	61	12351	ε. Λίβερπουλ 20/5		ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	57	1976	α. Σαβόνα 12/5 διά Τρίπολιν
ΕΥΠΟ ΜΑΙΡΗ	57	10687	ε. Τοιτιβάσκια 12/5		ΙΠΠΟΛΑΥΤΟΣ	65	8344	ε. Μοντεβίδεο 15/5
ΕΥΠΟ ΣΕ'ΥΛΟΡ	60	10611	α. Κένης 7/5 διά Ρουμανία		ΙΡΙΣ (δ.)	72	7006	ε. Μανούτιο 16/4
ΕΥΡΙΔΙΚΗ	57	4949	α. Βρέμην 5/5 διά 'Αλεξάνδρειαν		ΙΡΙΣ	56	11556	α. 'Εσμπιτζεργκ 28/4 διά Φλώσιγκ
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΙΡΙΣ	54	6042	ε. Κ. Τάουν 19/5
ΕΥΡΥΑΛΗ	71	5298	εις Βόσπορον από 27/11		ΙΣΜΗΝΗΝ	68	4204	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΡΥΛΟΣ	73	10713	α. Αντίζελες 15/4 διά Σαγκάνη		ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	α. Τάραντα 5/5 διά Γιβραλτάρ
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	α. Λισσαβώνα 3/4 διά Λουάντα		ΙΩ	69	9072	α. Καράτοι 2/4
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	α. Λομπίτο 6/4 διά Λουάντα		ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	ε. Ισκεντέρον 6/5
ΕΥΑΣΤΑΙΩΝΑ	57	5010	ε. Λάγος 18/4		ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Λ. Πόλμας 19/4
ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	ε. Γκρήν Μπαίν 4/5
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	α. Μόντρεαλ 13/5 διά Ρωσίαν		ΙΩΑΝΝΗΣ	63	8380	ε. Λουάντα 28/3
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	ε. Π. Χάρκουρτ 30/4		ΙΩΑΝΝΗΣ	61	6950	α. Καρβαγένην 28/3 διά 'Αμβέρσαν
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10000	ε. Τζένταν 19/5		ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	α. 'Αμβέρσαν 17/ διά Τρίπολιν
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	11000	α. 'Αγ. Φραγκίου 15/5		ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57186	α. Σιγκαπούρην 25/3 διά Π. Κελάρ		ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	52	1454	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΦΗ	61	3840	α. 'Αμβέρσαν 14/5 διά Τρίπολιν		ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	δ. Κωνίπολιν 10/5
ΕΦΗ	58	2556	εις Αύγουστον από 1/1/77		ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	δ. Σουέζ 15 διά Βουβάνη
ΕΦΜΑΡ	57	8677	δ. Λεωφ. Λάγος 16/4		ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΑΛΑΣ	55	8799	ε. Λομπίτο 1/5
ΖΑΚΥΝΘΟΣ (δ.)	62	25211	α. Μπαλόδ Τέρμ. 30/4 διά 'Εκουαντόρ		ΙΩΝ (δ.)	71	11506	α. Ντώρμπατ 1/5 διά Ρόττερνταμ
ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Βρέμην 12/5 διά Θεσσαλονίκη			80	38700	α. Μπουλέν Μπαίν 9/5
ΖΑΝΝΗΣ	81	24200	ε. 'Αγ. Βικέντιου 25/4					
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	δ. Παναμά 16/5					
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	α. Καλκοπίτα 18/5					
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ. (δ.)	65	34501	α. Αύγουστα 5/5 διά Γιβραλτάρ					
ΖΕΤΤΑ	66	8937	μετών. «ΜΠΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ»					
ΖΕΥΣ	71	20516	δ. Αύγουστον 1/5 διά Βραζιλίαν					
ΖΕΥΦΡΟΣ	77	16366	δ. Σουέζ 18/5 διά 'Ακαμπά					
ZINI	76	11348	δ. Αύγουστον 20/4 διά Γιβραλτάρ					
ΖΙΡΙΑ	71	4635	α. Χάλιφας 12/5 διά Μπαρμπάντος					
ΖΥΓΟΣ	76	19166	δ. Κωνίπολιν 12/5					
ΗΒΗ	79	15200	α. 'Αμβέρσαν 12/5 διά ΗΠΑ					
ΗΓΚΑ	52	2674	δ. Κωνίπολιν 27/3					
ΗΓΚΑ	58	1882	α. Μπαρανκίλα 16/4 διά Μπρούνοβικ					
ΗΖΥ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ	81	7000	εις 'Απουνία ύπο συμπλήρωσιν					
ΗΛΙΑΣ	47	3575	δ. Κωνίπολιν 30/4					
ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	60	14591	ε. Μαντράς 25/4					
ΗΛΙΑΣ Κ.	64	18123	ε. Α' Λιμέριος 9/5 διά Ν. Όρλεάνην (ΕΠΩΔ)					
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	ε. 'Αμπερτάνταν 7/5 διά Λαντς 'Εντ					
ΗΛΙΟΣ	62	10750	ε. Μορμουγάκο 18/5					
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15420	ε. Μοντεβίδεο 24/4 (έπισκεψια)					
ΗΡΑ	79	15200	α. Τάμα 11/5					

ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	ε. Άστοντόν 17/5	KΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870	α. Ν. Όρλεάνην 4/4
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	δ. Ρότερνταν 17/5	KΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	33445	ε. Σαβάνα 18/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΛΕΑΟΣ	77	10459	δ. Κωνίπολιν 11/3	KΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	α. Άμβούργον 20/5 διά Δουνκέρκην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31000	εἰς Τσουρούμι ύπό συμπλήρωσιν	KΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	δ. Γιβραλτάρ 6/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ II	68	24801	α. Μη. Άυρες 4/5 διά Ρωσίαν	KΙΓΚΣΝΟΡΘ	64	17050	α. Ακαζούτα 25/4 διά Βαλπαραΐο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΩΣΤΑΣ	73	9219	ε. Τζένταν 1/5	KΙΚΑ	57	9723	δ. Σουέζ 3/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΩΣΤΗΣ	59	8313	εἰς Ούμ Κάρο δόπ 16/10	KΙΚΗ	67	11174	α. Δ. Αντζελες 17/4 διά Σαγκάνη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΩΣΤΗΣ I	68	24688	α. Χάμπτον ρόδες 25/3 δι' "Άλγεριαν	KΙΜΚΟ ΣΤΟΡΚ	58	8322	ε. Σάντος 15/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΟΥΚΗΣ	69	15355	δ. Κωνίπολιν 4/5 διά Νοβορωσίκην	KΙΜΩΛΙΑΚΗ ΑΙΓΑΛΗ	62	10834	ε. Θάντερ Μπαιν 17/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΟΥΚΗΣ	69	10839	ε. Καράτον 11/5	KΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35395	α. Άμβρεσαν 26/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ. (δ.)	62	39169	εἰς "Άρσον 13/2	KΙΜΩΛΟΣ	59	12180	δ. Γιβραλτάρ 12/5 διά Κωνσταντζαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	ύπό παραλαβήν	KΙΛΑΔΙΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	64	7891	ε. Μπαρανικόλα 7/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	α. Άλεξανδρειαν 7/5	ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΔΙΡΗ	58	8300	α. Πειραιάδ 30/4 διά Θεσσαλονίκην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	α. Κολοσσιά μίθερ 27/4 διά Φιλιππίνες	ΚΛΑΡΑ	77	17300	εἰς Λ. "Αντζελες 15/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	α. Μη. Άυρες 14/5	ΚΛΑΡΙΤΑ	60	8254	α. Ρ. Ιανέριο 3/2 διά Ντώρμπαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048	δ. Κωνίπολιν 5/5	ΚΛΑΣΣΙΚ (μ.)	59	5024	α. Πάτραν 18/1 δι' "Άβανα
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	α. Ροζάριο 7/5	ΚΛΑΣΣΙΚ (μ.)	73	73492	α. Ξέν Πόλιν 12/4 δι' "Ιταλίαν
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	α. Μόντρεαλ 15/5 διά Μάλαγκα	ΚΛΕΑΝΟΗΣ	76	16366	δ. Γιβραλτάρ 12/5 διά Βουλγαρίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΡΕΑΔΗΣ	60	9319	ε. Άυμέρεαν 19/5 διά Νιγηρίαν	ΚΛΕΙΤΟΣ	56	3179	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	α. Βαλποράιο 12/5 διά Βανκούβερ.	ΚΛΕΙΟ	58	8791	δ. Γιβραλτάρ 30/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΑΥΠΤΗΣ	63	5296	δ. Κωνίπολιν 2/4 διά Ρωσίαν.	ΚΛΕΙΟ Κ.	62	6262	θέστα 17/4 δι' "Οράν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	54	10933	ε. Π. Τζέρον 17/5	ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187	α. Κολόμπο 11/5 διά Ράς Τανούρα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	19019	δ. Σουεζ 29/4	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	56	4770	ε. Αυμέρεαν 15/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Ν. Όρλ.	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ II.	57	4336	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣ	69	9731	ε. Λάγος 16/5	ΚΛΕΛΑΙΑ (δ.)	63	34358	α. Ρ. Σουκερ 28/2 διά Σανταντί
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΟ	62	3144	δ. Κωνίπολιν 30/4	ΚΛΕΩΝ (δ.)	59	16063	α. Παρανάγκουα 8/4 δι' "Ινδιαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΓΝΟΣ	66	9806	ε. Καράτον 18/5	ΚΟΜΑΡΑ	56	5645	εἰς Μομπάσαν ώπο 19/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	εἰς Βουβάρην ώπο 9/6	ΚΟΜΕΤ	72	9824	ε. "Ακαμάτα ώπο 21/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	13531	δ. Παναμά 16/5 διά Μεξικόν	ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ...	71	15547	δ. Πούντα "Άρενας 2/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ.Π.	72	16207	α. Ντουσιόλη 3/5	ΚΟΜΠΑΣ ΚΑΡΡΙΕΡ...	67	4507	α. Βρέμην 30/4 διά Τρίπολιν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	α. Γιοκοχάμα 8/5 διά Τζένταν	ΚΟΜΠΑΣ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ...	58	3858	υπό παραλαβήν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	α. Μπιλμπάρι 14/4	ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10034	α. Καράκας Μπαιν 14/5 διά Ντάσις ές Σαλάδη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.				ΚΟΝΙΤΣΑ	73	34298	ε. Χάμπτον ώρδες 20/3
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	α. Τζένο Τέρρη. 30/4	ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ...	73	39219	ε. Αννάπολης ώνκορ. 15/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			ε. Σίδηνε 20/5	ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΩΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. Τουμπαράδο 30/3
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	α. Αύγουσταν 14/4 διά Μεγ. Λίμνες.	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΟΛ...	72	39219	ε. Χάμπτον ώρδες 16/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338	δ. Κωνίπολιν 17/4	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ...	71	38820	α. Μπιλμπάρι 5/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖΑ	66	19595	ε. Κοσταρί 16/5	ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ...	80	16000	δ. Κωνίπολιν 17/3 δι' "Οδησσάν
ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ	69	9038	ε. Λας Πάλμας 7/5	ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	ε. Χάντερταν 15/5
ΚΑΡΑΙ'ΣΚΑΚΗΣ	85	16903	α. Λ. "Αντζελες 18/5 δι' "Ακαζούτζα	ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΠ'ΟΝΗΡ...	68	22836	ε. Ν. "Ορλέανην 15/5
ΚΑΡΑΙ'	65	11940	α. Κτήνεν 8/5 διά Μπαγίον	ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	α. Βομβάρη 19/5 διά Χάλιφας
ΚΑΡΕΝ	76	4617	α. Βαλενίδια 29/4 Λάρος	ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ...	70	24693	ε. Σαμόνα 7/5
ΚΑΡΕΡΑ	67	5453	ε. Μπαχρίδια 20/3	ΚΟΝΚΟΡΝΤ ΠΟΡΤ...	66	42164	α. Φός 11/5 διά Γιβραλτάρ
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ	59	5683	δ. Ακαζούτζα 20/3	ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΔΑΝΟΣ...	63	7833	α. Λεμεσός 3/5 διά Ν. "Υόρκην
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	ε. Σουεζ 12/5 δι' "Ερυθρών θαλ.	ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΙΟΝ...	63	7484	ε. Πειραιάδ 9/5
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΝΤΡΗΜΣ	62	9979	ε. Τζέναν 6/4	ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΤΑΡΕΚ...	58	6480	α. Ν. "Ορλέανην 18/5
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	ε. Κωνταρίτζαν 3/5	ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΤΑΤΖ...	58	6480	α. Βομβάρη 19/5 διά Ν. "Υόρκην
ΚΑΡΙΝΑ	67	41914	ε. Κοκούρα 21/4	ΚΟΝΣΤΕΛΕΙ'ΖΟΝ			
ΚΑΡΙΝΑ	56	4870	ε. Γουόρρι 8/1	ΕΝΤΕΡΠΑΤΑ'Ζ...	67	5539	ύπο παραλαβήν
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	α. Ρ. Γκράντες 30/4 διά Ρωσίαν	ΚΟΝΤΙΝΕΑΤΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ...	71	14764	α. "Άλεξανδρειαν 16/5 διά Τουρκίαν
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	ε. Μπαχρίδια 19/5	ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ...	63	7689	δ. Σουεζ 18/5
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	α. Πρίντ Ροϊντερ 11/5	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ...	62	10451	δ. Σκώ 15/5 διά Λενινγκραντ
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	δ. Σάρος 18/5 διά Ριό Γεράντε	ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΡΗΦΕΡ...	68	4211	ε. Λισσαβάνα 18/5
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	ε. Μη. Άυρες 29/4	ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	δ. Σάντος 14/5 διά Μη. "Άυρες
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	δ. Παναμή 18/5	ΚΟΡΣΑΙ'ΓΡ...	62	15000	α. Αύγουσταν 3/5
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	δ. Κωνίπολιν 8/4 διά Πότι	ΚΟΡΥΤΟΝ...	75	19134	δ. Π. "Αρένας 13/5
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2486	ε. Βρέμην 13/5	ΚΟΡΩΝΙΑ...	70	11826	α. Τόμπη 3/5 δι' "Άλεξανδρειαν
ΚΑΡΥΣΤΟΣ	78	5080	δ. Γιβραλτάρ 10/5 διά Όραν	ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	64	34921	ε. Πειραιάδ 2/24
ΚΑΣΟΣ	76	14983	α. "Αματερντάν 2/5 διά Μόντρεαλ	ΚΟΣΜΙΚ...	48	1594	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΟΣ	56	3105	δργει εἰς Χακίδια ώπο 31/8/79	ΚΟΤΙΝΟΣ...	59	2670	ύπο παραλαβήν
ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15125	ε. Λ. "Αντζελες 18/5	ΚΟΤΟΝΟΣ...	53	4998	α. Βεντρές 16/5 διά Λαττάκια
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	ε. Σιγκ. 11/5	ΚΟΤΟΝΟΣ...	64	4772	ε. Κουβέτη 17/5
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	59	4632	ε. Χάρην 9/5	ΚΟΥΗΝΗ ΣΗ...	55	4565	δ. Σουεζ 3/5 διά Πόρτλαντ
ΚΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ	68	30294	α. "Άυμέρεαν 12/5 διά Μόντρεαλ	ΚΟΥΙ'ΝΣΥ...	60	9423	δ. Σουεζ 15/4 διά Μοχάμεντς
ΚΑΣΤ ΟΤΤΕΡ	68	26644	α. "Άυμέρεαν 12/5 διά Μόντρεαλ	ΚΟΥΜΟΥΔΑΙΟΥΣ...	50	7392	δ. Σουεζ 19/5
ΚΑΣΤΑ ΓΚΛΟΡΥ	52	2247	α. Μαπούτο 21/4 διά Νακάδα	ΚΟΦΗ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ...	66	5153	ε. Όρανταντ 10/5 διά Κούβα
ΚΑΣΤΑ ΣΠΙΡΙΤ	57	1235	α. Κιότζα 9/5 Βεγγάδην	ΚΡΑΝΑΟΣ...	59	3354	ε. Κοσταζακόδας 17/3
ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	ε. Αλεξανδρειαν 13/5	ΚΡΑΝΤΟΡ...	64	2304	δργει εἰς Πειραιά ώπο 8/9/79
ΚΑΣΤΡΟ	50	7544	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΡΑΤΙΛΑΔΟΣ...	60	3995	ε. Μπαρμπάντος 10/3
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ	49	3422	α. Λεμάν. «ΕΛΑΜ»	ΚΡΑΤΙΝΟΣ...	69	6084	δ. Κωνίπολιν 13/5 διά Ζντάνοφ
ΚΑΤΕ Α.	66	2953	α. "Οραντάν 2/5 διά Μπαρανκίλα	ΚΡΕΣΤΕΝΑ...	67	1788	ε. Μπαρμπάντος 10/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	δ. Γιβραλτάρ 2/5 διά Βεγγάδην	ΚΡΗΤΑΝ ΚΛΟΥΡΟΥ...	61	3866	ε. Βενετία 7/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς:	ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ...	58	3914	α. Φόρτ ντε Φράνς
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	α. Λίβερπολ 30/4 διά Κοατζακόδαλος	ΚΡΗΤΑΝ ΕΜΕΡΑΝΤ...	74	42470	δ. Γιβραλτάρ 14/5 διά Μεσόγειον
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. "Αντζελες 16/4	ΚΡΗΤΑΝ ΕΠΕΡΑΑΝΤ...	78	10832	α. Λουμπούτ (Μαλασία) 24/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	δ. Σάιδ 11/4	ΚΡΗΤΑΝ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	δ. Σάδι 30/12
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.	80	15979	ε. Μπαχρίδια 2/5 διά Σάβια Τέρρη.	ΚΡΗΤΑΝ ΝΤΑΙ'ΑΜΟΝΤ...	77	10832	δ. Κουβέτη 17/5
ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	α. Μιλάδι 2/5 διά Σάβια	ΚΡΗΤΑΝ ΠΕΡΛ...	78	10832	ε. Γιοκοχάμα 8/5
ΚΑΤΙΕ	60	10187	α. Πειραιά 12/5 διά Γιβραλτάρ	ΚΡΗΤΑΝ ΡΟΥΜΠΥ...	79	10832	ε. Ντουμπάι 20/5
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	ύπο παραλαβήν	ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Γκουιδ 13/3 διά Ντουμπάι
ΚΑΤΡΙΖΑ (δ.)	68	13135	α. Χιούστον 8/5	ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Βαγγαρέ 15/ διά Περσικόν
ΚΕΑ	58	13968	α. Χιούστον 24/4	ΚΡΙΟΣ...	59	16875	α. Σ. "Αννα Μπαι 17/5 διά Μ. Μιράντα
ΚΕΑ	55	2683	ε. Βομβάνη 17/3	ΚΡΙΟΣ...	60	4089	α. Ταμπικό 12/5 δι' "Άβανα
ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13894	ε. Φροντόντα 11/5	ΚΡΙΟΣ...	55	2740	α. Ντακάρ 11/5 διά Ριγέκα
ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	ε. Πρίνς Ροϊντερ 13/5	ΚΡΙΤΙΑΣ...	67	9549	δ. Γιβραλτάρ 15/5 δι' "Οδησσάν
ΚΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	α. Άμβούργον 9/5 διά Ροστόκ	ΚΡΙΤΟΝ...	59	7158	ε. Βόλον 23/2
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΤΥ	71	9868	α. Μανζανίλα (ΜΕ) 25/4	ΚΡΙΟΣΟΣ...	59	5051	ξωθ! Π. "ΕΙΔαμπε 14/5
ΚΕΙ'Π ΚΟΝΣΤΕΛΕΙ'ΣΟΝ	70	11556	ε. Κολούμπια ρίθερ 3/5 δι' "Ιαπωνίαν	ΚΡΙΟΝΟΣ...	62	10107	α. Ρουέν 29/4 δι' Ήταλίαν
ΚΕΙ'Π ΜΑΝΔΑΡΙΝ	72	10990	δ. Παναμή 12/5	ΚΡΙΟΥΣ...	67	6911	δ. Μόντρεαλ 6/5
ΚΕΙ'Π ΜΑΣΤΑΝΓΚ	69	9853	ε. Βρέμην 11/5	ΚΡΥΚΝΟΣ (

ΚΩΣΤΗΣ.....	60	3365	ε. Λιβόρο 3/5	ΜΑΡΓΚΩ.....	58	2966	ε. Σ. Μάικλ 19/5
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ.....	68	2296	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΕΣΟΛ.....	69	9623	α. Βενέτια 12/5 διά Ραβέννα
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΣ.....	65	14088	δ. Παναμά 14/5	ΜΑΡΙ.....	74	8925	ε. Ρουέν 25/4
ΛΑΓΚΑΔΑ.....	76	5915	α. Ντακάρ 13/5	ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ.....	58	4222	είς Πειραιά 7/12 (έπισκευα)
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ.....	68	4350	δ. Σουέζ 24/7	ΜΑΡΙΑ (δ.).....	66	18569	ε. Λισσαβώνα 11/5
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ.....	68	4350	δ. Σουέζ 18/5	ΜΑΡΙΑ.....	65	47544	ε. Πειραιά 2/5
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ.....	54	2698	δ. Σουέζ 6/5 δι' Ιράν	ΜΑΡΙΑ.....	70	9101	α. Ρουέν 14/5
ΑΓΟ.....	61	5005	ε. Μασσαλία 1/5	ΜΑΡΙΑ.....	58	5746	ε. Πειραιά 30/4
ΛΑΕΡΤΗΣ.....	56	10542	α. Ρουέν 13/5 δι' 'Αλεξανδρείαν	ΜΑΡΙΑ.....	57	3513	α. Μερσί 13/5 διά Βομβάνη
ΛΑΕΡΤΗΣ.....	59	6140	ε. Π. Χάρκουρτ 30/4	ΜΑΡΙΑ.....	60	3458	είς Σουέζ από 24/7/80
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.).....	77	18658	α. Πειραιά 13/5 διά Π. ντε Μπούκ	ΜΑΡΙΑ Α.....	62	3199	ε. 'Αλγύριον 7/5
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ.....	65	7952	ε. Μπαντρά 'Αμπάς 21/4	ΜΑΡΙΑ Γ.Δ.....	74	15938	α. Π. Λινκόλν 4/5 διά Ρωσία
ΛΑΤ'ΟΝ Φ ΠΑΙ'ΡΙΟΥΣ.....	80	2925	α. Ρουέν 7/5 διά Π. ω Πρίνς	ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ.....	70	9565	α. Αμέρισαν 15/5
ΛΑΤ'ΟΝ Φ ΧΑΙΡΩΝΙΑ.....	54	3315	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟ.....	60	6978	α. Βαλπραΐζο 23/4 δι' Ική
ΛΑΚΜΟΣ.....	61	5843	α. 'Αλεξανδρείαν 8/5 διά Τουρκίαν	ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΙΝΑ Σ.....	68	1599	ε. 'Αμπον Ντάμι 19/5
ΛΑΚΥ.....	56	8660	είς Ούμ Κάρρ 26/9	ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.).....	64	33058	ε. Πειραιά 1/3 (έπισκευα)
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	78	9485	α. Τζένταν 19/5	ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.).....	70	51602	ε. Σιγκαπούρην 13/4
ΛΑΚΥ ΡΑΤ'ΙΝΤΕΡ.....	81	7000	είς Σπέτζαν ύπό συμπλήρωσιν	ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ε. Σασέμπο 8/5
ΛΑΚΩΝ.....	69	8825	δ. Κωνίπολιν 14/5	ΜΑΡΙΑ Λ.....	77	20822	α. Σάντα Φε 2/5 διά Μπ. 'Αύρες
ΛΑΚΩΝΙΚ (δ.).....	65	34185	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ.....	67	11001	δ. Κωνίπολιν 24/4 διά Βατόμυ
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ.....	78	11162	δ. Γιβραλτάρ 12/5	ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.....	76	6034	α. Μπράουνβιλ 20/4 διά Χιούστον
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩΤΗΣ.....	62	8819	α. Χάλιφας 18/5 διά Βερμούδας	ΜΑΡΙΑ Ν.....	73	13631	ε. Ρότιερνταν 18/5
ΛΑΜΥΡΑ (δ.).....	64	37338	α. Λισσαβώνα 15/5 δι' 'Αγκόλαν	ΜΑΡΙΑ Ε.....	68	11361	α. Μπέρια 1/5 διά Μαπούτο
ΛΑΝΙΑ.....	68	81744	ε. Π. ντε Μπού 16/5	ΜΑΡΙΑ ΥΔΑ.....	67	9365	α. Ντώρμπιταν 15/5 διά Μαπούτο
ΛΑΟΔΙΚΗ.....	64	10305	ύπό παραλαβήν	ΜΑΡΙΑ ΠΙΑΣΣΕ.....	59	2722	είς Πειραιά από 24/8/80
ΛΑΟΥΡΑ.....	65	1599	δ. Κωνίπολιν 14/5	ΜΑΡΙΑ ΣΟΦΙΑ.....	61	9068	ε. Μπάραν 24/8
ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙ'Θ (δ.).....	66	42799	α. Τεργέστην 1055
ΛΑΡΡΥ Λ.....	70	16306	α. Ν. 'Ορλεάνην 11/4	ΜΑΡΙΑΣΕΛΕΝΑ Τ.....	58	9507	ε. Λομπίτο 30/4
ΛΕΑΝΔΡΟΣ.....	81	30644	δ. Παναμά 4/3	ΜΑΡΙΑΜ (δ.).....	66	41477	α. Βαλτιμόρων 10/5 δι' 'Αρούμπα
ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.....	61	11621	α. Παρανάκουα 8/5 διά Γαλλίαν	ΜΑΡΙΑΝΘΗ.....	70	9767	δ. Σουέζ 17/5
ΛΕΒΑΝΤΗΣ.....	60	8816	α. Δάντσιχ 23/2 διά Κίελον	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.).....	73	17432	α. Σαλάδερην 7/3 διά Ταλάρα
ΛΕΔΕΑ.....	63	17879	δ. Κωνίπολιν 9/3 διά Νοβερωάσικην	ΜΑΡΙΑΝΝΑ.....	79	5700	δργει είς Πειραιά από 21/1/79
ΛΕΜΑΝ.....	66	2953	α. Ρουέν 10/3 διά Κουβέ	ΜΑΡΙΑΝΝΑ.....	61	2998	ε. Πειραιά 7/4
ΛΕΝΑ.....	61	9191	α. Βρέμην 21/5 δι' 'Αγκέριον	ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙΙΙ(δ.).....	75	68411	ύπό παραλαβήν
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ.....	63	8427	α. Θάντρο Μπάι 8/5	ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ.....	58	9299	ε. Πειραιά 19/4
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ.....	61	8627	α. Λειζέρες 28/3 διά Λουάντα	ΜΑΡΙΒΙΚ.....	62	23805	δ. Γιβραλτάρ 17/5 διά Κιότζα
ΛΕΣΒΟΣ.....	74	3259	ε. 'Αμπέρσαν 17/5	ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Γ.....	52	1145	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΕΣΛΗ.....	65	2411	είς θέαν 44.12. B. — 08.55 Δ. 24/3	ΜΑΡΙΓΡΟ.....	72	9824	α. Σ. Τζάν 16/5 διά Θρή ριβέρς
ΛΕΥΘΕΡΩ.....	62	14027	α. Μπέριτα 10/5 διά Λ. Γκουλέτ	ΜΑΡΙΕΒΑ.....	67	3953	α. Πύλον 26/3 διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΛΕΥΚΑΙΔΑΝ ΣΚΑΥ'.....	60	4489	α. Ρότερνταν 28/4 διά Λιβύην	ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.).....	75	115207	α. Σαβόνα 25/3
ΛΕΥΚΑΣ (δ.).....	63	16407	α. 'Αλγκεβίρας 9/5 διά Ρότερνταν	ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	65	8344	ε. Ρ. 'Ιανέριο 1/5
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II.....	58	9079	α. Δ. Ρούμανα 6/4 δι' 'Αλγερίαν	ΜΑΡΙΖΑ ΚΑΡ.....	62	3244	α. Τιμόπουτι 1/4 διά Καράτοι
ΛΕΩΝ.....	75	15884	α. Αμποτερνταν 22/4 διά Ντουλούθ	ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.).....	67	40075	μετων. «ΜΑΡΙΖΑ»
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.).....	72	2311	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΚΙΝΑ.....	60	6235	α. Ρ. Τιμόπουτι 27/4 διά Λιβύην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ.....	77	9783	ε. Ρουέν 15/12	ΜΑΡΙΛΕΑΝΑ (μ.).....	71	72335	α. Ν. 'Ορλεάνην 6/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.).....	66	29287	α. Σέλλα Χάρφες 23/4 διά Μεθύλ	ΜΑΡΙΑΥ.....	71	16269	α. Λισσαβώνα 15/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ.....	57	5318	α. Λομπίτο 28/2 διά Λουάντα	ΜΑΡΙΑΥ Λ.....	68	14569	ε. Τολέδο 20/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ.....	65	15738	α. Κολούμπια ρίβερ 12/5 δι' Αγύπτιον	ΜΑΡΙΝΑ (δ.).....	80	40000	α. 'Αμπού λά Μπουκούς 28/4
ΛΗΓΚ.....	61	8656	α. Λουάντα 7/5	ΜΑΡΙΝΑ.....	60	4116	α. 'Αλεξανδρείαν 18/4 διά Λαττάκια
ΛΗΔΑ.....	68	28879	δ. Σ. Σάιδ 13/5	ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ.....	75	14523	α. Φρημάντη 15/5 διά Χοντέινα
ΛΗΔΑ.....	63	8566	ε. Σιγκαπούρην 6/4	ΜΑΡΙΝΑ Λ.....	65	19566	α. Μη. 'Άύρες 14/5 διά Ρωσίαν
ΛΗΔΑ II.....	67	9381	δ. Ρότερνταν 13/5 διά Βομβάνη	ΜΑΡΙΝΑ Π.....	61	7838	ε. 'Αμβέρσαν 14/5
ΛΗΤΟ (δ.).....	67	44646	ε. Σασέπτο 14/5	ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.).....	65	36066	α. Πούντα 'Αρνέας 5/5 δι' 'Αγ. Βικέντιον
ΛΗΤΟ.....	72	6106	ε. Πειραιά 24/2 (έπισκευα)	ΜΑΡΙΟΝ.....	67	33586	α. Λ. 'Αντζελες 28/4 διά Γιοκοχάμα
ΛΙΑ ΠΕΡΟ.....	61	7963	α. Λάς Πάλμας 5/10	ΜΑΡΙΤΣΑ.....	68	29324	α. Τουμπάρο 5/5
ΛΙΖΑ.....	53	3723	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ.....	72	17510	α. Τολέδο 28/4
ΛΙΔΗ Χ. (δ.).....	67	48719	α. Αύγουστον 8/5	ΜΑΡΚΑ Λ.....	75	14785	δ. Σκά 11/4 διά Ρίνα
ΛΙΜΠΡΑ (δ.).....	76	18343	α. Δ. 'Αντζελες 16/5 διά Φρηπόρτ (Μπαχ)	ΜΑΡΚΑΛΑΝ.....	68	14771	ε. Βιζακαπατανάν 17/5
ΛΙΝΑ.....	66	2975	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΚΙΖ.....	75	28082	ε. Βανκούβερ 16/4
ΛΙΝΔΟΣ.....	62	11034	α. Σιγκαπούρην 19/4 δι' Ιαπωνίαν	ΜΑΡΚΟΣ Ν.....	69	11434	δ. Π. Σάιδ 30/4 διά Λιβύην
ΛΙΝΚ ΛΟΒ.....	62	8937	ε. Νόρτερεκαν 20/5	ΜΑΡΑΕΝ.....	57	5087	δ. Σάιδ 17/5
ΛΙΝΚ ΤΡΑΣΤ.....	61	6950	α. 'Αμπέρσαν 7/5 διά Περαιαία	ΜΑΡΑΙ (δ.).....	59	20827	ε. Ρότερνταν 12/5
ΛΙΝΚ ΦΑΙΗΘ.....	60	8420	ε. Πειραιά 13/5	ΜΑΡΜΑΡΑΣ.....	61	8831	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	61	8951	ε. Τζένταν 17/5	ΜΑΡΟΥΔΙΩ.....	78	19974	δ. Παναμά 15/4 διά Κίναν
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.).....	61	21894	α. Χάρπην 11/5 διά Γιβραλτάρ	ΜΑΡΟΥΚΟΥ.....	57	889	δ. Π. Σάιδ 19/5 δι' 'Ειβονμασουθ
ΛΙΣ.....	68	9650	α. Λισσαβώνα 6/5 διά Γκουαγιαλίκ	ΜΑΡΣ.....	48	3368	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΟΓΙΑΠΑΤΥ.....	69	9045	είς Μπλάραν από 19/9	ΜΑΡΤΗΣ.....	61	11915	ε. Αμπέρσαν 20/5
ΛΟΤΙΝΑ (δ.).....	75	24408	α. Ταμπικο 29/4 διά Κεατζακούλακος	ΜΑΡΤΙΝΑ.....	58	4414	μετων. «ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ»
ΛΟΚΡΙΣ.....	72	16402	ε. Χούλι 14/5	ΜΑΡΥΛΙΖΑ.....	70	15806	α. Μπαχ. Μπλάκα 13/5 διά Ρωσίαν
ΛΟΝΔΙΝΟΝ.....	50	2696	είς Καμπαλάνα ύπό 3/2/80 (ΕΠΩΛ)	ΜΑΡΩ.....	73	32510	α. 'Αμπέρσαν 13/4 διά Κάμπαρ
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ.....	64	6549	α. Τζένταν 18/5	ΜΑΣΣΑΛΙΑ.....	64	1968	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΟΥΚΑΣ Ν.....	72	13637	α. Τζάκονβιλ 15/5 διά Ν. Χάφεν	ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ.....	69	22391	α. Χιούστον 29/4
ΛΟΥΣΙΟΣ.....	73	63287	α. Χέλ Πίοντ 19/4 διά Ρότερνταν	ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	71	18643	δ. Κωνίπολιν 6/5
ΛΟΥΣΥ.....	74	16006	α. Ν. 'Ορλεάνην 14/5	ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.).....	62	12197	α. Ναόδου 15/5 διά Φρηπόρτ
ΛΥΔΙΑ.....	59	1226	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΥ ΙΙ (μ.).....	66	32645	ε. Ν. Όρλεάνην 13/5
ΛΥΔΙΑ.....	74	9712	ε. Τζάκαμπ 21/3	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ.....	58	7894	α. Δάς Πάλμας 13/5
ΛΥΔΙΑ Δ. (δ.).....	64	6547	ε. Αμβούργον 5/5 διά Πειραιά	ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΟΛΗΣ.....	58	5562	ε. Ρ. Ιανέριο 16/5
ΛΥΡΑ.....	58	12982	δ. Κωνίπολιν 5/5 διά Κωνιστάντζαν	ΜΑΤΑ.....	53	4347	δ. Κωνίπολιν 4/4
ΛΥΡΙΚ.....	67	41914	ε. Τάμπα 21/4	ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ.....	65	10554	δ. Σουέζ 12/5 διά Καλκούτα
ΛΥΡΙΚ.....	64	29375	ε. Αμβούργον 14/5 διά Καναδά	ΜΑΤΣΕΤΙΚ (δ.).....	65	34185	είς Τζένταν 12/4
ΛΥΡΙΚ.....	68	4071	ε. Λάγος 20/3	ΜΑΘΙΛΔΑ.....	65	7696	δ. Π. Σάιδ 18/5 διά Πειραιά
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ.....	69	25168	α. Κολούμπια ρίβερ 31/3 διά Σιγκαπούρην	ΜΑΤΙΝΑ.....	63	2911	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΘΙΟΣ.....	62	8975	ε. Τάνι 19/5	ΜΑΤΟΥΜΠΑ.....	58	10462	α. Σιγκαπούρην 26/4 διά Β. Κορέα
ΜΑΘΙΟΣ.....	53	2025	α. Πειραιά 23/4 διά Χαλκίδα	ΜΕΓΑΣ (δ.).....	67	43231	α. Γιβραλτάρ 18/5 διά Σαβόνα
ΜΑΙΡΗ.....	68	22391	δ. Σκώ 27/4	ΜΕΘΟΔΙΑΚ (μ.).....	66	39617	ε. 'Ανναπολίς άνκορ.
ΜΑΙΡΗ ΥΑ.....	63	9341	επό παραλαβήν	ΜΕΘΩΝ (δ.).....	81	33500	είς Όσιμα ύπό συμπλήρωσιν
ΜΑΙΤΤΥΣ ΙΙ.....	58	5376	δ. Σουέζ 2/4 διά Μπ. 'Αμπάς	ΜΕΙ'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ.....	78	15688	α. Π. Ελαζιμπέθ 12/5 διά Ν. Όρλεάνην
ΜΑΚΗΣ Κ.....	58	8888	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΕΛΑΝΓΟΣ Κ.....	63	6460	ε. Λιβόρο 14/5
ΜΑΚΡΑ.....	73	8957	ε. Τάμπα 22/4 διά Γκαλβεστον	ΜΕΛΙΝΑ.....	66	1599	ε. Καζαμπλάνκα 15/5
ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ.....	58	10586	ε. Πειραιά 10/4	ΜΕΛΙΤΗ.....	75	35489	ε. Βανκούβερ 23/4
ΜΑΛΙΑΚΟΣ.....	62	9721	ε. Σιγκαπούρην 17/5	ΜΕΛΙΤΩ			

ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. Χιούστον 1/4	MΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Χιούστον 30/4
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	69	17485	α. Πειραιά 8/5 διά Σάτες	MΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ.	59	6132	α. Νάντην 4/5 διά 'Αλεξάνδρειαν.
ΜΕΣ. ΑΚΤΗ (δ.)	70	17485	α. Γένοβα 12/5 διά Σκίκντα	MΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	α. Χάβρην 13/3 διά 'Αλγερία.
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	δ. Θέραντα διά. 1/5	MΠΡΑΒΟ ΛΟΥΤΖ'Σ.	54	6103	α. Λομπίτο 14/3 διά Λουδίνα
ΜΕΣ. ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	70	17485	ε. Χάλιντα 30/4	MΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	δ. Πόρτ Σάιδ 2/5
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17355	ε. Τζακάρτα 30/4	MΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	6267	δ. Πόρτ Σάιδ 3/5
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486	δ. Κωνίπολιν 12/5 διά Κωνστάντζαν	MΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	α. Λάδ. Πλάμας 2/5 διά Λάδος
ΜΕΣ. ΑΥΡΑ (δ.)	70	17485	α. Μπαχρέν 17/5 διά Σιγκαπούρην	MΠΡΑΒΟΞΠΟΡΤΕΡ	77	3827	α. Π. 'Εσκιβέλ 18/5 διά Ρομάνα
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	α. Ν. 'Υρκρών 1/4 διά 'Αρουμπά	MΠΡΑΒΟΤ ΣΚΑΪ'	69	2979	ε. Λισσαβώνα 12/5
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ε. Πούλο Μπούκου 5/4	MΠΡΗΣ (μ.)	64	35082	ε. Σπετζέα 24/2 (έπισκα.)
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17178	ε. Σύραχα 21/4	ΜΥΘΙΩ (μ.)	67	39617	α. Βαλτιμόρην 13/5 Δανίαν
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17355	α. Χόγκ Κόγκ 4/5 διά Σιγκαπούρην	ΜΥΚΑΛΗ II	77	12627	α. 'Αγ. Λορέντζο 5/5
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17355	α. Γιουρουόρτ 17/5 διά Γιβραλτάρ	ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Πειραιά 4/5
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17485	α. 'Αμβέρσαν 17/5	ΜΥΡΙΝΑ	75	13036	δ. Παναμά 26/3 διά 'Αλγερίαν
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17355	α. Πούλο Μπούκου 12/5 διά 'Ιαπωνίαν	ΜΥΡΞΙΝΙΔΗ	77	5511	ε. Μπότγουντ 11/5
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17355	δ. Γιβραλτάρ 16/5 διά Κωνστάντζαν	ΜΥΡΤΙΑ	63	3499	α. Λάδ. Πλάμας 14/5 Λομπίτο
ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17355	α. Μπαχρέν 11/5 διά Ούμ Σάδι	ΜΥΡΤΙΑ Β.	67	5113	ε. 'Αμβέρσαν 13/5
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	α. Πούλο Μπούκου 18/5 διά Χόγκ Κόγκ	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	δ. Κωνίπολιν 13/4 διά Γαλάτοι
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	7896	ε. Λάγος 26/4	ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	α. Μπιλμπό 20/4 διά 'Αθάνα
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Βρινδήσιον 10/4	N. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	α. Μπανγκόκ 21/4 διά Τζέντα
ΜΕΤΕΩΡΑ	63	10242	ύπο παραλαβήν	Ν.Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ	78	11850	α. Χόγκ-Κόγκ 15/5 διά Ντάλιαν
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Πόρτακντ (Με) 8/5	ΝΑΒΕΖΑ	59	3246	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/5
ΜΗΛΟΣ V.	54	3724	ε. Βενετία 17/5	ΝΑΓΟΣ	71	2997	ε. Καντί 12/5
ΜΗΛΟΣ Α'ΙΑΝΤ	79	10991	δ. Παναμά 16/5 διά Βαλταραίζο	ΝΑΓΑ'ΙΑΝΤ	75	35581	είς Χάμπτον ρόδης άπο 18/2
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	α. Πειραιά 14/5 διά Βραζίλιαν	ΝΑΝΟΥΛΑ	63	2589	α. Καζαμπλάνκα 4/5 διά Δουνκέρκην
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ.	67	11993	α. Μπ. 'Αύρες 14/5 διά Ρ. 'Ιανέρο	ΝΑΝΤΙΝΑ	70	5879	ε. Είλατ 10/5 διά 'Ασσόμπ
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ.	68	2983	ε. Άδ. Παλλής 8/5	ΝΑΝΟ Κ.	66	1789	είς μεσον. μεταφοράς
ΜΙΛΕΝΑ Α.	45	3401	είς μεσογειακός μεταφοράς	ΝΑΝΟΣ	70	8825	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/4
ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΤΟΥ.	76	19150	α. Πειραιά 6/5 διά 'Ιταλίαν	ΝΑΝΟΣ Α'ΙΑΝΤ	80	10982	ε. Πουέρτρο Σάχρ 10/5
ΜΙΜΗ Μ.	69	13525	α. Λ. 'Αντζελες 6/5	ΝΑΤΑ	77	9359	α. Λός 'Αντζελες 2754 διά Σαγκάνη
ΜΙΜΟΖΑ ΤΡΕΙ'ΙΝΤΕΡ	57	5288	α. Μούπιδα 12/5 διά Καράτσι	ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	δ. Σουέζ 11/5 διά Χοντέιντα
ΜΙΝΑ	67	12843	α. Ταϊταγκούν 3/5 διά Σιγκαπούρην	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Μπούλεν Μπαιν 18/4 διά Ράς Τανούρα
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ε. Ν. 'Ορλεάνην 13/5	ΝΑΥΣΙΚΑ Λ.	56	3640	α. Λάδ. Πλάμας 3/5 διά Γουώρι
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	δ. Παναμά 9/5	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845	ε. Μπιλμπό 1/5 διά 'Αθάνα
ΜΙΝΙ ΛΑΤ'ΟΝΕΣ	72	1563	ε. Π. Λιμόν 28/4 διά Π. Κορτές	ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16207	ε. Μπαλμπάνα 19/2
ΜΙΝΙ ΛΑΛ.	69	1595	α. Ριγέκεν 28/4 διά Τριπόλιν	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ.	78	16478	ε. Παρανάγουα 26/4
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	70	1590	α. Ντεμέραρδ 29/3 διά Τρινιντάντ	ΝΕΑΤΥΧΗ.	78	16478	ε. Βαλτιμόρην 13/4
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	α. Βαλενθίδια 9/5 διά 'Οράν	ΝΕΑΠΟΛΙΣ ΙΙ.	64	1587	είς μεσον. μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ.	70	1592	είς Ν. 'Ορλεάνην 27/4	ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ'	78	31391	α. Λός 'Αντζελες 15/5 διά Ρότη.
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1584	ε. Σάντα Μάρτα 19/4	ΝΕΛΙ (δ.)	65	35324	είς μεταφ. Ρ. Σουκείρ - Σουέζ
ΜΙΝΙ ΛΑΠ.	70	1592	ε. Π. σπλαν 16/5	ΝΕΛΑΗ Π. (δ.)	57	12483	α. Βουβάνη 11/5 διά Κανέλα
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	α. Ν. 'Ορλεάνην 17/5	ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	α. Λισσαβώνα 11/5 διά Ν. 'Ορλ.
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	δ. Παναμά 14/5	ΝΕΜΕΑΣ.	66	10993	ε. Ντώρμπαν 14/5
ΜΙΝΙ ΛΕΙΤ'ΙΜΠΟΡ	71	1563	ε. Παναμά 7/5	ΝΕΝΑ	66	18781	δ. Σουέζ 17/4 διά Περαικόν
ΜΙΝΙ ΛΕΙΤ'ΙΝ	70	1582	α. Πειραιά 13/5 διά 'Ιταλίαν	ΝΕΝΗ	69	2988	ε. Κόρπε 6/5
ΜΙΝΙ ΛΕΙΤ'Σ	69	1570	ε. Χιούστον 8/5	ΝΕΟΤΗΣ.	71	9082	ε. Μπράντος 9/5
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ.	70	1592	α. Σπέτζα 21/4 διά 'Αλγέριον	ΝΕΠΤΟΥΝ Κ.	67	32644	δ. Σκώ 3/5 Ρίγα
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ε. Τάμπα 30/4	ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ.	65	27960	ε. Αμβούργον 9/5
ΜΙΝΙ ΛΗΦ.	71	1584	α. Π. Πίτρ 10/5	ΝΕΣΤΩΡ.	68	25755	δ. Βιβραλτάρ 14/5 διά Μη. 'Αύρες
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Βαρκελόνη 8/5 διά 'Αλγέριον	ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ.	63	8213	ε. Μπρούνουποτελ 2/5 διά Ουσουδία
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	ε. Τζένταν 14/5	ΝΕΦΕΛΗ.	68	24894	ε. Μπάχιο Μπλάνκα 13/4
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνην 10/5	ΝΗΗΣΟΣ ΡΑΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	ε. Ακαμπά 27/2
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Βαρκελόνην 16/5 διά Σκίκντα	ΝΗΡΥΕΣ.	56	9942	δ. Σουέζ 1/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	α. Βαρκελόνην 13/5 διά Καράτσι	ΝΗΡΗΣ.	77	18080	ε. Βαρκελώνην 14/5
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ.	70	1582	α. Βαρκελόνην 13/5 διά 'Αλγέριον	ΝΗΡΙΤΟΣ (δ.)	64	42126	δ. κωνίπολιν 1/5 διά Κουβέντι
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	α. Κύκατον 19/4 διά 'Αγ. Δομίνικο	ΝΗΣΟΣ ΑΝΔΡΟΣ.	61	3142	δ. Κωνίπολιν 14/5
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Τζάκονοβιλ 15/1 (έπισκευα)	ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ.	53	4969	ε. Μπαρμπάδος 24/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ.	74	1577	α. Τσαγκουαρόμας 7/5	ΝΗΣΟΣ ΥΚΟΝΟΣ	61	5693	δ. Κωνίπολιν 27/4 διά Οδησσόν
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνην 9/4	ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ.	57	3190	ε. Ρόττ. 21/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ.	71	1594	ε. Ν. 'Ορλεάνην 12/5	ΝΗΣΟΣ ΣΑΜΟΣ.	56	5137	α. Ακαμπά 1/5 διά Σουέζ
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ.	75	1578	ε. Βίλινγκτον 15/5 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ.	61	6306	ε. Μόμπελ 2/5
ΜΙΝΙ ΛΩ.	71	1594	δ. Παναμά 15/5	ΝΙΕΝΜΠΟΥΡΓΚ	64	4566	α. Χάρην 17/5 διά Πόρτ Λίμον
ΜΙΝΙ ΛΩΔΝΤ.	70	1592	α. Π. Κάιζερ 16/5 διά Λουσίδια	ΝΙΚΑΙΑ.	73	19831	εξωθ. Ντάλιαν 27/4
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	63	1511	είς μεσογειακός μεταφοράς	ΝΙΚΑΤΩΡ.	64	10275	δ. Κωνίπολιν 22/4 διά Κωνστάντζαν
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ.	69	13053	α. Βαρκελόνην 13/5 διά Κουβέντι	ΝΙΚΕ.	59	4071	δ. Κωνίπολιν 3/5 διά Μπραήλη
ΜΙΝΤΕΝ.	64	4776	ε. Τζένταν 10/5	ΝΙΚΗ.	71	9075	ε. Γάνδην 12/5
ΜΙΝΩΣ	75	28082	ε. Γένια 6/5	ΝΙΚΗ Ρ.	62	6171	ε. Αμβούργον 15/5
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ	57	4535	α. Ντώρμπαν 4/5	ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	δ. Κωνίπολιν 12/5 διά Κωνστάντζαν
ΜΙΡΕΝ.	68	4998	ε. Ν. 'Ορλεάνην 18/5	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	10239	ε. Βουβάνη 14/5 διά Σιγκαπούρη
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	δ. Κωνίπολιν 14/4 διά 'Οδησσόν	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	52	7304	ε. Αλεξάνδρειαν 3/5
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛΑ	74	28082	α. Μπ. 'Αύρες 12/5 διά Ρωσίαν	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.	59	11687	δ. Σουέζ 26/3 διά Μη. 'Αμπάς
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	3861	α. Λομπίτο 31/3 διά Λουσίδια	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	62	11229	ε. Πειραιά 29/4
ΜΙΧΑΗΛΑ Δ.	65	28313	α. Άνγκαρα ντός Ρέις 15/5 διά Περσικόν	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ.	58	3586	α. Πειραιά 10/4 διά Χαλκίδα
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Παρανάκου 12/5	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Ουντεβάλα 11/5 διά Τάμπα
ΜΙΧΑΛΑΗΣ (μ.)	72	55204	ε. Χάμπτον ρόδδ. 8/5	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	60	9486	α. Ουντεβάλα 5/3 διά 'Αβάνα
ΜΙΧΑΛΑΗΣ.	69	12748	δ. Παναμά 7/5	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ζ.	68	86250	α. Γιουρούρτ 16/5 διά 'Αιτάλ όφ. Γκρέιν
ΜΙΧΑΛΑΗΣ.	74	8825	ε. Σάν Πέντρον τέ Μακορίς 9/5	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ.	75	29004	ε. Σάντος 29/4 διά Μπορντώ
ΜΙΧΑΛΑΗΣ.	59	5384	δ. Κωνίπολιν 8/3	ΝΙΚΟΣ.	47	7654	είς μεσον. μεταφοράς
ΜΙΧΑΛΑΗΣ.	69	2993	δ. Παναμά 7/5 διά Π. Σάδιο	ΝΙΚΟΣ.	53	7283	ύπο παραλαβήν
ΜΙΧΑΛΑΗΣ.	70	2867	ε. Αλεξάνδρειαν 29/4	ΝΙΚΟΣ Α.	55	2303	δ. Πόρτ Σάιδ 1/3
ΜΙΧΑΛΑΗΣ Κ.	57	3178	ε. Κόρδ Φακόν 2/5	ΝΙΚΟΣ Β. (δ.).	56	8362	ε. 'Ακαμπά 4/3
ΜΙΧΑΛΑΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Χιροσίμα 18/5	ΝΙΚΥ.	49	15980	α. Πειραιά 2/5
ΜΙΧΑΛΑΙΟΣ ΣΥΑΣ	61	12662	ε. Ρουέν 16/5	ΝΙΜΑΣ Ι.	56	9087	ε. Σάδος 25/4 διά Τούνισια
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ.	68	36168	α. Π. σπλαν 2/5	ΝΙΜΑΣ ΙΙ.	56	3274	δ. Σουέζ 6/5 διά Μη. 'Αμπάς
ΜΟΙΡΑ Β.	64	10119	α. Χόγκ Κόγκ 29/4 διά Βανκούβερ	ΝΙΜΠΑΛΑ.	56	4269	είς Σάρδαν. όπο 27/1
ΜΟΙΣΤΑ	74	33073	α. Βαλταραίζον 25/4 διά Π. Όρνταζ	ΝΙΟΒΗ.	71	2994	είς Πειραιά (έπισκευα) όπο 8/7/9
ΜΟΜΠΙΛΑΙΔΑ (δ.)	69	47958	ε. Φρημάντλ 18/5	ΝΙΟΒΡΟΣ ΕΡΑ.	69	21673	ε. Π. Σάδιο όπο 10/12/79
ΜΟΜΠΙΛΑΣ (μ.)	67	54502	α. Νταμπάριο 19/4	ΝΙΟΝΙ.	71	16400	ε. Αμβούργον 15/5
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Τεργέστην 17/5 διά Γιβραλτάρ	ΝΟΔΤΟΣ (δ.).	68	5430	ε. Ντουάλα 29/4
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	56	12355	είς μεταφοράς Ινδονησίας	ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒ.	59		

ΝΤΑΠΟ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	61	13054	ε. Κόβεκαρ 9/5 μετων. «SEA OCEAN»	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	α. Πάλμας 1/5 δι' 'Αργεντινήν
ΝΤΑΤΣΟΥΝ	59	3413	δ. Γιβραλτάρ 22/4 διά Βομβάνη	ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ	60	7688	ε. Μπάρ 7/5 (ΕΠΩΛ)
ΝΤΑΥΜΟΝΤ ΜΟΥΝ.	70	4800	δ. Βρέμην 31/3 διά Ντέρνα	ΠΑΝΔΟΡΑ	61	10873	α. Παρανάγκουα 15/5 διά Γδύνια
ΝΤΑΥΜΟΝΤ ΣΑΝ.	70	4797	δ. Σερζάχ 25/1 διά Μπ. Αμπάς	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Ντώρμπον 23/4 διά Μόντρεαλ
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ Ι.	47	2193	δ. Αγ. Φραγκίσκον 10/5 διά Κιουρασό	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	α. Στεττίνον 14/4
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΣΕΥΑΟΡ (δ.)	58	11486	δ. Κων/πολην 11/5 δι' Ιταλίαν	ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕ'ΙΜ (δ.)	64	33642	ε. Σουέζ 6/5
ΝΤΑΦΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.)	61	22256	ε. Τρίπολην Λιβύης 1/4	ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	α. Πόρτλαντ 4/5 διά Ρωσίαν είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΕΖΑΝΜΑΡ	60	7178	ε. Χιούστον 22/4	ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	α. Ν. Ορλέανην 9/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	74	14523	ε. Λονδίνον 29/4 διά Λάγος	ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	α. Γουώτερφορτ 12/5 διά Βεγγάζην
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	ε. Μπιλαπόδο 16/5	ΠΑΟΛΙΝΟ	54	1020	ε. Πασάνγιες 2/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	ε. Λονδίνον 8/5 διά Λάγος	ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	α. Αμβούργον 14/5 διά Βίσμαρ
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	ε. Χιούστον 12/5	ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	α. Ρουέζ 8/5 δι' 'Αλγερίον
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Μονφαλκόν 15/4	ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	α. Πειραιά 13/5 διά Πάτρα
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΤ	68	13553	δέωθι Καρπάτο 18/5	ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	α. Λείσες 13/5
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	63	7700	δ. Κων/πολην 11/5 διά Κωνστάντζαν	ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	α. Αλεξανδρεία 6/5 δι' Ισπανίαν
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	δ. Κων/πολην 14/4 διά Κωνστάντζαν	ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	α. Αλεξανδρεία 6/5 δι' Ισπανίαν
ΝΙΜΑΣ ΙΙ.	56	4169	ε. Σαρζάχ 27/1	ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	α. Όζακαν 9/5
ΝΤΕΛΟΙΚ ΡΗΘΕΡ	72	9710	α. Βαλπαραίο 9/5 διά Χοντέντα	ΠΑΡΑΛΟΣ	62	9636	δ. Γιβραλτάρ 2/3 διά Γκαζόουετ
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	α. Τέλενταν 17/5 διά Κιούμαγου	ΠΑΡΓΑ	59	10065	δ. Παναμά 23/4
ΝΤΕΡΜΠΤΥ	75	35764	α. Ντουάλα 13/4	ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ.	65	1982	δ. Κων/πολην 5/4
ΝΤΗΦΑ'ΙΑΝΤ	60	19988	ε. Άλεξανδρεία 22/4	ΠΑΡΦΕΩΝ	56	1990	α. Καζαμπλάνκα 17/5 δι' Αμβούργον
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	ε. Αμβούργον 4/5	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	α. Ν. Ορλέανην 18/5
ΝΤΙΕΓΚΟ	67	3315	δ. Γιβραλτάρ 19/4 διά Μπετζίδια	ΠΑΡΟΣ	61	13863	α. Κολούμπια ρίβερ 27/3 διά Γιοκοχάμα
ΝΤΙΝΙ Σ.	54	2807	είς Παλέρμο 31/10	ΠΑΡΟΣ (δ.)	60	12762	δ. Γιβραλτάρ 14/5 διά 'Αλγερίον
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	37670	δ. Ντουμπάι 16/5	ΠΑΡΟΣ	65	8883	α. Λ. Πάλμας 4/4 δι' 'Αργεντινήν
ΝΤΙΝΤΙΕΡ	62	6981	α. Βάλβις Μπαϊ 8/5 διά Ματάντι	ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	α. Νάρβικ 10/5 δι' Υμουίντεν
ΝΤΟΛΑΥ	59	8588	α. Γκόττενμπουργκ 28/4 διά Λουάντα	ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	α. Ν. Ορλέανην 11/5
ΝΤΟΛΑΦΙΝ ΙΙ. (δ.)	55	4887	ε. Ρουέν 16/5	ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	67	10771	δ. Κων/πολην 9/4 διά Πότι
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	59	12463	α. Τέρρε 8/2 διά Γκουαγιακίλ	ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	α. Αμβέρσαν 18/4 διά Γουατεμάλα
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	6980	ε. Γλασκώβην 4/5 (ΕΠΩΛ)	ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	δ. Παναμά 16/5
ΝΤΟΜΟ ΜΑΝΟΥΕΛ	62	1197	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	δργεί είς Πειραιά από 4/6/78
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	70	9922	α. Μπράβον 10/5 διά Σαντάνα	ΠΑΤΡΑΙ'ΚΟΣ	62	11756	δ. Σ. Σάδι 3/5 δι' Αμβέρσαν
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	ε. Πειραιά 28/4	ΠΑΤΡΑΙ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	69	12251	δ. Κων/πολην 5/5 διά Κωνστάντζαν
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17782	α. Ρ. Τανούρα 11/5 διά Κόντινεντ	ΠΑΤΡΕΛ	74	13036	ε. Ταμπικο 7/5
ΝΤΟΝΑ ΣΩΦΙΑ	78	15229	α. Καρπάτοι 16/5 διά Κόντινεντ	ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	δ. Ντουμπάι 4/5 διά Βραζίλιαν
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	α. Τάρκεστον 17/5 διά Κρίστομπαλ	ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	α. Πειραιά 7/5 διά Ν. Ορλέανην
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	ε. Στέτε 28/3 διά Σιδέρη	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	ε. Μόντρεαλ 15/5
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	δ. Γιβραλτάρ 14/5 διά Ρ. ές Σιδέρη	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	α. Αύγουστον 6/4 διά Μόντρεαλ
ΝΥΜΦΗ Κ.	66	22260	ε. Ρότερνταμ 30/4 διά Μπ. 'Αυρες	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ο.	60	7707	α. Κενόσα 7/5
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ.	80	16200	α. Μπρισμπάιν 24/4 διά 'Ισπανίαν	ΠΑΥΑΟΣ Β. (δ.)	58	18297	ε. Πειραιά 28/4
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10.	74	15976	α. Μπάχια Μπλάνκα 14/5 διά Ρωσίαν	ΠΑΥΑΟΣ XII	69	1999	ε. Λούπιτο 17/4
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	α. Τέλενταν 15/5	ΠΑΦΦΙΝ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	18287	ε. Τέλενταν 19/3
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	63	11120	δ. Πούντα 'Αρενάς 14/3	ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	α. Σασέμπο 11/4 διά Μπουσάν
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΕΔΟΥΛΑΣ	62	28222	δέωθι Βομβάνης 14/5
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΒΙΡΤΣΟΥ	78	19364	α. Πούντα Κούραχα πάντα 25/1	ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	α. Σουάμποια 10/5 διά Νταμάρ
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡΣΠ	78	19344	ε. Ντάλιαν 1/5	ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	δ. Σ. Σάδι 11/5 δι' Ανκόνα
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝY	78	19346	α. Κολούμπια ρίβερ 25/4	ΠΕΛΑΣΓΟΣ	62	1012	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΕΣΤΙΤΣ	78	19364	ε. Ντάλιαν 26/4	ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Τακαχούμπο 21/4 δι' Αύστραλιαν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤ	72	20510	α. Λισσαβώνα 9/5 διά Κή Γουέστ	ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	α. Ριγέκα 11/4 διά Λαττάκιο
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΡΕΝΤΣΠ	79	19343	ε. Σαγκόνη 5/5	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	65	34446	δ. Σ. Σάδι 17/3
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	56	4380	δέωθι Νιούκαστλ 30/54	ΠΕΛΩΦ	55	7737	ε. Ρίο Γκράντε 8/5
ΟΛΥΜΠΙΑΝ	62	10981	ε. Ν. 'Υρκην 17/5	ΠΕΜΑ	60	4824	ε. Κάρντια 15/5
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΘΕΡ	71	9709	ε. Αμβούργον 15/5	ΠΕΜΠΛΑΝΕ	70	9870	ε. Αμβούργον 13/5
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	α. Τέλενταν 10/5 διά Κουβέτη	ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.)	72	57802	α. Νταμπάρε 3/5 διά Γκιζόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ (δ.)	64	38598	α. Πειραιά 10/5 διά Θεσσαλονίκην	ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	α. Μπιλμπάρο 12/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	65	38807	ε. Σάροχ 30/4 δι' 'Αρζού	ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	α. Ντουμπάι 17/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Ν. Ύρκην 13/5 διά Σαΐν Κρουά	ΠΕΡΙΚΑΗΣ	60	6134	α. Ρουέν 15/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	α. Κριστιανόντ 4/5 διά Σανταλόδημα	ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	67	38915	α. Αντζελές 16/5 διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'ΙΝΝΠΟΟΥ (δ.)	75	43744	ε. Σιγκαπούρην 24/4	ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	α. Βαλτιμόρη 18/5 δι' Ισπανίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Μπέρου Χέντ 12/5 διά Μασσαλίαν	ΠΕΡΑ Α'ΙΑΝΤ	64	10865	ε. Μεριν 7/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΙΧΟΤΥ	72	15498	α. Πλάμιας 12/5 διά Ρότερνταμ	ΠΕΡΑ ΜΠΑΙ'Υ	71	9623	δ. Σ. Σάδι 13/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	α. Σιγκαπούρην 26/4 δι' Ινδονησίαν	ΠΕΡΑΡΑ	53	5835	ε. Σάν Πέντρο 16/4
ΟΛΥΜΠΟΣ ΕΡΜΗΣ	62	2649	δ. Κων/πολην 1/5	ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	α. Σάρου Ρίντικ Πόλιν 13/5
ΟΛΥΜΠΟΣ	64	11946	ε. Ντώρμπον 11/5	ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	30511	δ. Παναμά 24/4 δι' Ελρηνικόν
ΟΛΥΝΟΙΑ	72	11946	ε. Τέλενταν 4/4	ΠΕΡΤΣ	70	119730	δργεί είς Πειραιά 8/2
ΟΜΑΛΟΣ	57	8833	ε. Πειραιά πάπ 6/8/78	ΠΕΤΡΑΔΙ	76	23149	ε. Λισσαβόνα 12/5
ΟΜΕΡ	58	2556	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΕΤΡΟΛΑ	72	9350	α. Κελέο 5/5 διά Π. Χόρκουρτ
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1879	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	ε. Βενετίαν 12/5
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	α. Βόλον 1/4 διά Νιγρία	ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	είς μεταφοράς Τέλντας
ΟΡΑ'ΙΟΝ	63	14595	α. Πλάχια Μπλάνκα 8/5 διά Κλαιπέντα	ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	είς Τέλντας (άποθηκη)
ΟΡΑ'ΙΟΝ.	65	3034	δ. Κων/πολην 20/4 διά Κωνστάντζαν	ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	ε. Τέλντας 15/5
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	ε. Αντζελές 8/5 διά Σαγκάπον	ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	ε. Πειραιά 26/4 δι' Αγγλίαν
ΟΡΥ (δ.)	59	12868	ε. Δάντοιχ 14/4	ΠΕΤΡΟΛΑ 26 (δ.)	63	53141	ε. Πειραιά 31/3
ΟΣΕΑΝ	62	10530	ε. Σιγκαπούρην 12/3 διά Ν. Αφρικήν	ΠΕΤΡΟΛΑ 27 (δ.)	64	50885	ε. Πειραιά 30/3
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	ε. Τέλνταν 17/3	ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Τέλνταν 30/3
ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΛΟΥ	79	14884	α. Λονδίνον 12/5 διά Σουηδίαν	ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Τέλνταν 12/5 διά Ρ. Τανούρα
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	α. Μπλάχια Μπλάνκα 8/5 διά Κλαιπέντα	ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	ε. Πειραιά 8/5
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ	72	14675	δ. Κων/πολην 20/4 διά Κωνστάντζαν	ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	είς Πειραιά πάπ 8/5/80
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛΑ	80	15395	α. Μπούντημπεργκ 27/4	ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	δ. Σ. Σάδι 15/5
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ	66	11153	α. Βομβήν 8/5 διά Σιγκαπούρην	ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	ε. Τέλνταν 15/5
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11893	ε. Παναδά 8/4	ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	δ. Σουέζ 18/5
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΑΕΝΤΖ	73	7100	ε. Ντάρ ές Σαλάδα 30/54	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	δ. Σ. Σάδι 7/5
ΟΥΑΙ'Τ ΡΙΒΕΡ	58	10379	δ. Παναδά 6/5	ΠΕΤΡΟΜΑ ΛΑ'ΙΤ	57	8776	α. Είλατ 25/3 διά Κασσιούννικ
ΟΥΑΙ'Τ ΡΟΟΖ	60	7504	δ. Κων/πολην 7/4 διά Νοβρωσίσκην	ΠΕΤΡΟΣ Β...	63	15347	α. Σιγκαπούρην 18/5 διά Β. Κορέα
ΟΥΑΙ'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	δ. Παναμά 18/3 διά Κούβα
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	είς Θεσσαλονίκην 28/3	ΠΗΛΕΥΣ...	69	9707	α. Παλέρμο 26/1
ΟΥΙΤ'ΝΣΤΟΝ	70	15579	δ. Παναδά 8/4	ΠΗΛΕΥΣ...	66	4522	α. Λούπιτο 25/3 διά Μοχάμεντς</

ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	όργει είς Πειραιά ώπο 15/4/75	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	ε. Ν. "Ορλέανην 8/5
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	ε. Είβονμουσ 19/5	ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'ΙΩΝΗΡ	72	11505	ε. Ν. "Υόρκην 14/5
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	ώπο παραλαβήν	ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	α. Λ. "Αντζέλες 8/5
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	ε. Μόντρεαλ 14/5	ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	ε. Καντάλ 15/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	ε. Φιλαδέλφειον 14/5	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	δ. Π. Σάδι 15/5
ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	είς Χάιφα 15/9	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	ε. Σαρέμπο 15/5
ΠΟΠΗ	67	11002	δ. Κωνιτόποιν 3/5 διά Κωνιτάντζαν	ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	α. Νακόνια 15/3 διά Καριούνγκ
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	ε. Μπαρανκίλα 6/5	ΣΑΝ ΤΖΩΝ	67	10329	σ. Σιγκαπούρην 13/5 διά Καριούνγκ
ΠΟΡΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	81	10900	είς Τόκιο ώπο συμπλήρωσιν	ΣΑΝ ΤΖΩΝ ΜΠΑΙ'Υ	74	11452	υπό παραλαβήν
ΠΟΡΤ ΑΙΩΝΑΙ	65	7750	α. Ν. Πλύμουθ 23/4 διά Μάρην Θάλ.	ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	ε. Μομπάσα 16/5
ΠΟΡΤΟ ΜΕΘΩΝΗ (δ.)	67	2439	ε. Τζένταν 10/5 διά Γκιζάν	ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ	61	5723	ε. Τζένταν 14/5
ΠΟΡΤΟ ΥΠΟΣ	48	1271	είς Πειραιά ώπο 12/12 (έπισκευα)	ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	ε. Μόντρεαλ 14/5
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	α. Πειραιά 21/4 διά "Ηράκλειον	ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	α. Σ. Τζων 20/4 διά Λιβερπούλ
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18856	α. Γουρουπόρτ 15/5	ΣΑΝΚΑΡΙΜΠ	79	10996	α. Σ. Τζων 11/5 διά Π. Καμπέλο
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	61	9404	δ. Σουέζ 20/3 διά Ντουμπάι	ΣΑΝΜΑΡΙΑ	78	10994	α. Π. Θραην 11/5 διά Ντεμερέρα
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	δ. Κωνιτόποιν 24/4 διά Κωνιτάντζαν	ΣΑΝΜΠΕΡΝΤ	70	2653	α. Μονρόβια 17/5 διά Σινόν
ΠΡΙΓΚ. ΆΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	64	34707	δ. Φρίπορτ (Μπρο) 7/5 διά Γιβραλτάρ	ΣΑΝΤΑ ΠΟΛΑ	68	11364	σ. Σιγκαπούρην 15/5 διά "Ελλάδαν
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	α. Σ. Νικόλας 4/5 διά Μη. "Άρες	ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9144	α. "Αμβέρσαν 13/5 διά "Αλεξανδρείαν
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	α. Λομπίτο 23/ διά Λουάντα	ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	α. Π. Αλέγκρε 12/5
ΠΡΟΟΔΟΣ	58	4225	α. Ντουμπάι 4/3 διά Μη. "Άρπας	ΣΑΝΤΟ ΕΒΑΝ	71	9999	α. Χόρην 17/4 διά Σαντάντερ
ΠΡΟΣΑΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Μόντρεαλ 27/3	ΣΑΝΤΟ ΠΑ'ΙΩΝΗΡ	78	9773	α. Βρέμην 16/5 διά Βενεζουέλα
ΠΡΟΣΕΡΠΙΤΥ (δ.)	74	124724	όργει είς Πειραιά ώπο 18/4	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	ε. Τζάνονβιλ 14/5
ΠΡΟΣΩ	68	34640	α. Ρότερνταν 1/5 διά Ροζάριο (ΕΠΩΛ)	ΣΑΝΤΟΣ	61	8198	α. Σάντος 2/5 διά Ν. "Υόρκην
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	ε. Βικτώρια 15/5 διά Αφρικήν				
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ	68	9858	ε. Κετχικάν 14/5				
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ	62	9229	α. Λομπίτο 4/3 διά Λουάντα				
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	ε. Χοντάνια 14/5				
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	16402	α. Λ. "Αντζέλες 2/5 διά Σαγκάνην				
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	ε. Μόντρεαλ 12/5				
ΠΥΘΙΑ	72	10351	α. Μπάρρα 19/5 διά Ρουμανία				
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	α. "Αμβέρσαν 17/5 διά Π. Χάρκουρτ				
ΠΥΡΓΟΣ ΣΤΑΡ	65	1559	δ. Κωνιτόποιν 6/5 διά Λιβύην				
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Πειραιά 14/4				
ΠΩΛΙΑ Κ.	70	14609	α. Κομώ Μπαιν 24/4				
ΡΑΙ'ΝΑ	81	32247	ύπο παραλαβήν				
ΡΑΙ'ΝΟ (δ.)	59	12413	α. Μίλρ Χάρφεν 25/4 διά Γιβραλτάρ				
ΡΑΙ'Ν ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	63	5249	α. Νταρμά 2/5				
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 1 (δ.)	77	18325	ε. Τζένταν 17/5				
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.)	79	32023	α. Ν. "Υόρκην 15/5 διά Χιούστον				
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.)	78	69016	α. Πειραιά 5/12 διά Μέγαρα				
ΡΕΑ	71	9025	α. Αυβέρσαν 13/5 διά "Άντεν				
ΡΕΑ	56	4275	όργει είς Πειραιά 18/3/80				
ΡΕΑ	61	4152	α. Α. Πάλμας 9/5 διά "Αμπιτζάν				
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	α. Τεργύριον 12/5 διά Λάγεριαν				
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	α. Στετίνον 17/4 διά Κουβά				
ΡΕΙ'ΝΦΡΟΣΤ	60	4820	α. Μη. "Άρες 12/5 διά Μη. "Άρπας				
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ'	65	11841	α. Ναγκόνια 16/4 διά Γιοκοχάμα				
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ'	63	14961	ε. Ούζακο 7/5 διά Βανκούβερ				
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	ε. "Αννάπολιν 18/5				
ΡΗΛΑΤ'ΑΝΤ	77	9774	α. Λ. "Αντζέλες 19/4 διά Λά Γκουάρια				
ΡΗΜ Ι	61	2981	α. Λ. Πάλμας 4/4 διά Λάγος				
ΡΗΝΗ	62	9771	α. Ρεσίφε 15/3				
ΡΗΝΟΥΑΔΑ	70	9069	ε. Ρότερνταν 8/4				
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	α. Φουκουάνια 23/3 διά Περσικόν				
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	ε. Πειραιά 28/4				
ΡΗΦΕΡ ΠΡΙΝΞΕΣ	67	8233	δ. Μπρούναμπούτελ 30/4				
ΡΙΒΑ	63	10299	α. Δάντοις 14/5				
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812	είς Πύλον ώπο 9/11				
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2998	δ. Κωνιτόποιν 4/5 διά Ισραήλ				
ΡΙΟ ΔΙΝΤΟ	64	19985	α. Αστόντον 29/4				
ΡΙΟ ΜΠΡΑΝΚΟ	61	5584	ε. Αυβούργον 14/5				
ΡΙΟ ΝΤ' ΟΡΟ	58	2140	εις Ρότερνταν 23/9/79				
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'ΙΡΟ	57	4931	ε. Χόρην 17/5				
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	α. Γιβραλτάρ 16/5 διά Λείκ Τσάρλες				
ΡΙΟΝ (δ.)	63	26376	α. Μη. "Άρες 3/5 διά Βραζιλίαν				
ΡΟ-ΡΟ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	1552	ύπο παραλαβήν				
ΡΟΑΝ (δ.)	59	12270	α. Π. Σουδάν 8/4 διά Τζένταν				
ΡΟΔΟΣ	55	3370	ε. Τζένταν 11/4				
ΡΟΔΑΣΙ	67	15362	δ. Παναδά 26/4 διά Ισπανίαν				
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ	58	8920	ε. Χόγκ Κόγκ 7/5 διά Ναγκόνια				
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ε. Πένκο 11/5				
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Λ. "Αντζέλες 2/4				
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	ε. Γιοκοχάμα 15/5				
ΡΟΝΤΙΑΝ ΣΚΑΥ'	69	2995	ύπο παραλαβήν				
ΡΟΝΤΟΣΙ	62	9443	δ. Παναδά 26/4 διά Ισπανίαν				
ΡΟΝΧΙΔΑ	63	6100	ε. Λάγος 26/4				
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	δ. Γιβραλτάρ 5/5 διά Λάγος				
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	είς Ντόβερ 23/4				
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΚΑΥ'	69	4121	α. Βαλπαραΐα 10/5 διά Μπουεναβεντούρα				
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	α. Π. Μαντρόν 24/4 διά Μάλιο				
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3616	α. Βίλιμπεκτον 16/4 διά Βρυτόν				
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	60	11632	α. Άλεξανδρεια 27/3				
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	52	2606	ε. Σαβάνα 2/5 διά Βρυτόν				
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	δ. Σουέζ 12/5 διά Ρ. Σουκείρ				
ΣΑΙ'ΖΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	64	7606	ε. Ντουμπάι 26/4				
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (δ.)	68	53160	είς Μπέλγκακα Μπαιν 30/4				
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	α. Νεόπολιν 14/5 διά Σέτε				
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	ε. Φός 8/4				
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	α. Ταμπικό 2/14 διά Κοατζακόλκος				
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	65	39011	α. Τζάκονβιλ 23/4 διά Κοατζακόλκος				
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ	71	9767	δ. Π. Σάδι 17/5				
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.)	69	99137	δ. Ντουμπάι 14/5 διά Ρ. Τανόύρα				
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	α. Κ. Τάουν 24/4 διά Μανόύτο				
ΣΑΛΑΜΠΟ (δ.)	56	12666	α. Σιγκαπούρην 11/5 διά Τζάκαρτα				
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	α. Πειραιά 11/5 διά Ιταλίαν				
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'ΙΤ	71	4995	α. Αμπέρσαν 9/4 διά Άλγερια				
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	ε. Μονρόβια 26/4				
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΝ	69	6054	α. Μανόπολι 7/4 διά Κ. Τάουν				
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	ύπο παραλαβήν				
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι	71	7013	ύπο παραλαβήν				
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	δ. Σουέζ 19/5 διά Μη. "Άρπας				
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	ε. Κ. Τάουν 16/5				
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑΥ'	71	6189	α. Χουλάβια 29/4 διά Λάγος				
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	ε. Λάγος 4/5				
ΣΑΜΟΣ	66	17208	ε. Λ. Πάλμας 15/5				
ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1506	δ. Γιβραλτάρ 14/5 διά Άλγεριαν				
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	α. Μοντεβίδεο 16/5 διά Γιοκουαγιάκι				
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	δ. Κωνιπολίν 1/5 διά "Οδησσόν				
ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΥ'	54	8517	ε. Αγαδίρ 4/5				
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	ε. Αγαδίρ 29/4 διά Βάλβις Μπαιν				
ΣΑΜΠΙΛΕ (δ.)	65	2916	ύπο παραλαβήν				
ΣΑΜΠΙΡΑ	70	5746	ε. "Αμπιτζάν 2015				
ΣΑΜΠΛΑ (δ.)	57	13247	δ. Κωνιπολίν 14/5 διά Βατούμ				

ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	α. Τάμπα 14/4 διά Κομώ Μπαινή	TΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Γάνδην 4/5 διά Λάργος
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Τένευ Τέρρη 4/4 διά Μεθίλ όργει εἰς Πειραιά πότε 20/1	TΖΩΝ Κ.	72	5303	ε. Γκάλιεστον 12/3
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	72	103291	α. Γιουροπόρτ 13/5	TΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	ε. Γένοβα 16/5
ΣΠΥΡΟΣ Β.	64	4975	β. Γιβραλτάρ 13/4	TΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	εἰς μεσογειακός μεταφοράς
ΣΠΥΡΟΣ Γ.	63	10736	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/5	TΖΩΝ Π.	68	4716	δ. Κωνιπολί 25/2 διά Βατούμι
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	β. Πειραιά 6/5	TΖΩΝ Π.	53	2731	α. Πειραιά 9/5 διά Μεραίν
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	ε. Πειραιά 6/5	TΖΩΝΗ	65	19750	εἰς Μανφρεντόνια 21/9/79
ΣΤΑΚΟΚΟ	50	3135	όργει εἰς Πειραιά	TΖΩΝΝΥ	76	9867	ε. Ν. Χάφεν 19/5
ΣΤΑΜΑΤΑ	54	5251	α. Κωνιπολίν 25/4	TΖΩΡΤΖ	79	14100	α. Χόγκ Κόγκ 7/5 διά Δ. Αντζελές
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	β. Κάντα 28/54	TΖΩΡΤΖ	65	4323	α. Βρέμην 11/4
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	ε. Αμβέρσαν 7/5	TΖΩΡΤΖ Δ.	75	14786	α. Λ. Πόλιμας 16/3 διά Σαπέλε
ΣΤΑΜΥ	72	30315	α. Ρίτσαρντς Μπαιν 15/5 διά Μαπούτο	TΖΩΡΤΖΑ	77	11348	δ. Κωνιπολίν 15/5 διά Πειραιά
ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	όργει εἰς Πειραιά 18/3/75	ΤΗΘΥΣ	53	5690	ε. Τζένταν 13/5
ΣΤΑΡ	64	1584	α. Βαρκελώνη 7/4 διά Αλγέριον	ΤΗΑΕΜΑΧΟΣ	58	6492	α. Τζιμπούτι 22/3 διά Μη. Άμπας
ΣΤΑΡ Ι.	58	7100	α. Σάντος 18/3 διά Λουάντα	ΤΗΝΟΣ	68	8825	α. Γιοκοχάρδα 6/5 διά Δ. Αντζελές
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	α. Μπάχια Μπλάνκα 12/5 διά Ρωσίαν	ΤΙΜΗ	71	5042	α. Γιοκοχάρδα 6/5 διά Δ. Αντζελές
ΣΤΑΡ ΓΚΕΙ'ΖΕΡ	68	16611	ε. Βρέμην 21/5	ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΑΡ ΔΕΔΑΤΑ	68	16612	α. Ταχιόν 7/5	ΤΙΝΑ (δ.)	76	16388	α. Σ. Νικόλας 1/12
ΣΤΑΡ ΘΗΣΕΥΣ	68	18470	ε. Φιλαδέλφειαν 18/5	ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	δ. Σουέτ 5/4
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Λ. Αντζελές 18/5	ΤΙΤΙΠΟΡ (δ.)	73	19922	δ. Γιβραλτάρ 2/5
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ε. Κίτιμα 14/5	ΤΟΔΑΗΝ	71	4979	δ. Μπρούναμπουτελ 12/5
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	α. Γκλάντον 14/5 διά Κίτιμα	ΤΟΔΑΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	ε. Πειραιά 14/5
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Βανκούβερ 11/5 διά Γκλάνοκ	ΤΟΜ	59	8766	εἰς Όην Καρο πότε 9/10
ΣΤΑΡ ΛΑΪΤ'	61	13184	α. Σαβάννα 12/5 διά Λιβόρνο	ΤΟΝΥ	62	6246	δ. Ντόβερ 16/5
ΣΤΑΡ ΛΟΥΖΟΝ	69	19024	α. Κόπη 29/4 διά Μοντεβίδεο	ΤΟΞΟΝ	77	15981	α. Λ. Αντζελές 18/5
ΣΤΑΡ ΠΕΡΣΕΥΣ	68	18469	ε. Οζάκα 11/5	ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	ε. Τζένταν 5/5
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Νιούκαστλ 12/5	ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ε. Κιγκότον 8/5
ΣΤΑΡ ΠΡΑΓΝΤ	62	15649	δ. Αλεξανδρειαν 18/5	ΤΟΡΜ ΤΖΕΣΙ	60	9838	α. Ν. Ύόρκην 18/5 διά Αλεξανδρειαν
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	α. Σουέτ 13/5 διά Νταμάμ	ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	α. Γιουροπόρτ 18/5
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584	δ. Π. Χάρκουρτ 25/4	ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	α. Ν. Όρλεανην 8/5 διά Γλασκώβην
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	όργει εἰς Πειραιά πότε 14/4	ΤΟΥΛΙΠ Β. (δ.)	62	22272	ε. Τζένταν 20/2
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.	52	2445	δ. Σάδι 7/5	ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	ε. Σ. Τζάν 15/5
ΣΤΕΛΙΟΣ II.	56	3369	ε. Πειραιά 9/5	ΤΡΑΝΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	64	7070	ύπό παραλογήν
ΣΤΕΛΛΑ	57	8898	α. Ήπατ Λόντον 6/5 διά Μαπούτο	ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΘ	57	9045	α. Λάδια Μπαιν 4/5
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	ε. Αλεξανδρειαν 2/5	ΤΡΑΝΣΓΣ ΣΥΖΥΛΟΡ	59	3865	δ. Κωνιπολίν 25/3 διά Μ. Θάλ.
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	16786	εἰς Σούριναν Ρίβερ 17/5
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Ντάρμπαν 8/5	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (μ.)	61	24457	α. Σαντάνα 14/5
ΣΤΗΛΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	65	7606	β. Ρότερντραν 31/3 διά Μαρακάιμπο	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝ (δ.)	67	58527	α. Γιβραλτάρ 11/5 διά Π. Αρθουρ
ΣΤΟΛΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	11849	ε. Μπάραν 29/4	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΛΑΪΤ'	66	25327	α. Λ. Αντζελές 9/5
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ (δ.)	66	52673	α. Π. ντε Μπούκ 16/5 διά Γιβραλτάρ	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	α. Ν. Ύόρκην 6/5 διά Πρόβιντενς
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	ε. Μ. Μπαγιόρδαν 31/3	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΝΟΜΑΤ (μ.)	68	39214	α. Πομπίνο 15/6 διά Γιβραλτάρ
ΣΤΡΥΜΟΝ	69	18229	δ. Κωνιπολίν 21/4 διά Κωνοτάντζαν	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	α. Σαντάνα 27/4 διά Χάμπτον ρόδς
ΣΤΥΛΙΑΝΗ	59	11147	ε. Βρέμην 16/5	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	α. Χάρην 3/5 διά Γιβραλτάρ
ΣΤΥΛΙΔΑ (δ.)	61	16417	δ. Ισκεντερόν 24/4	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31178	α. Τενερίφην 2/4 διά Ντακάρ
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	ε. Τέμην 23/4	ΤΡΕΙ'ΝΤΟΥΓΙ'ΝΤ	64	17295	α. Λαύρη 5/5 διά Αργεντινήν
ΣΥΜΦΩΝΙΚ (μ.)	72	70507	α. Τήνη 8/5 διά Φλώνικ	ΤΡΙΑ	57	8476	δ. Κωνιπολίν 22/4
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	3274	εἰς ΝΙΜΑΣ I+	ΤΡΙΑΣ III.	67	3642	ε. Ντακάρ 28/4
ΣΥΝΑΛΗΘΕΙΑ	52	5610	α. Μασσαλίαν 13/5 διά Τρίπολιν	ΤΡΙΒΕΛΑΣ	73	11644	α. Τομάνη 7/5 διά Μιζουσίμα
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5709	εἰς ΕΒΕΡΕΣ*	ΤΡΙΝΙΤΥ (δ.)	65	41470	ε. Ν. Όρλεανην 17/5
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	6617	α. Μασσαλίαν 6/5 διά Αλεξανδρειαν	ΤΡΙΤΟΝ	63	11056	α. Λαύριον 21/3
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	δ. Γιβραλτάρ 11/4	ΤΡΙΤΟΝ	66	3048	δ. Μπρούναμπουτελ 13/5 διά Ταρτούς
ΣΥΡΑ	77	16380	α. Κουβέιτ 16/5	ΤΡΙΤΩΝ Κ.	65	18451	α. Κολούμπια ρίβερ 16/5 διά Σιγκαπούρην
ΣΥΡΙΑ	78	5466	εἰς γραμμήν Βόλου Συρίας	ΤΡΙΠΟΛΙ (δ.)	64	23311	α. Φιλαδέλφειαν 9/5 διά Αρούπα
ΣΥΡΟΣ	64	5237	α. Λ. Πόλιμας 19/5	ΤΡΟΠΟ'ΑΝ	53	4584	α. Σαντάντερ 4/5 διά Νιουχάφεν
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	δ. Κωνιπολίν 13/4 διά Κωνοτάντζαν	ΤΡΟΠΟ'ΙΝΝΕΜΠΕΑΣ	60	9255	α. Αύμεραν 3/4 διά Λουάντα
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	ε. Κολόποι 12/5	ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	δ. Βενετία 12/5 διά Πειραιά
ΣΩΤΗΡΗ	62	21099	δ. Σκώ 17/5 διά Λενίνγκραντ	ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	ε. Μοντεβίδεο 5/5
ΣΩΤΗΡΗΣ	70	5480	α. Σ. Χουάν 24/4 διά Αγκουδίρα	ΤΡΟΠΙΚΑ	74	11644	δ. Σουέτ 18/5
ΤΦ Α ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	ε. Γιοκοχάδια 9/5 διά Τένενταν	ΤΡΟΥΧΕΝΝΠΕΛ	64	6867	α. Νιαμάρ 24/4 διά Ντουμπάι
ΤΦ Α ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6500	δ. Γιοκοχάδια 2/5 διά Ακαμπά	ΤΣΑΙΤ' ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	65	21388	ε. Ν. Ύόρκην 16/5
ΤΑΙΓΚΕΡ ΜΠΑΙΗ	73	8843	ε. Αννάπολης Α'νκόρ. 7/5	ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	α. Νόπολη 7/5
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ	57	9294	α. Νταμάρ 9/4 διά Μη. Χορεινή	ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	ε. Χαμία 13/5
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	εἰς θέαν 22/00 Β. — 32/00 Δ. 30/4	ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΤΕΡ	77	13663	α. Τακόμα 2/5 διά Γιοκοχάμα
ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	ε. Ραγκούν 2/5	ΤΣΙΓΙΩΝΤΑ	65	17713	εἰς Οζάκαν
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	δ. Ντούμπαρτ 18/5	ΤΥΡ (δ.)	62	7891	εξωθι Μουκάλα 9/5
ΤΑΙΑΒΕΡΑ	61	7399	ε. Μη. Αύρες 23/4	ΤΥΧΗ	59	4161	
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7131	α. Αμβούργον 16/5 διά Αλεξανδρειαν	ΥΔΡΑ	66	8306	δ. Σουέτ 8/5 διά Μη. Άμπας
ΤΑΝΙΑ	57	3605	μετων. «ΕΛΗΑΝΙ STAR»	ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	άργει εἰς Σουέτ 27/6/78
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Μασσαλίαν 6/5 διά Αλεξανδρειαν	ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	100589	άργει εἰς Σουέτ 3/12/78
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	61	10532	α. Κωνιπολίν 5/5 διά Γαλάται	ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ε. Ν. Όρλεανην 14/5
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	β. Μπαλμπάρδο 3/5 διά Μη. Αύρες	ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.)	78	45330	ε. Βακαματσού 6/5
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	δ. Πασίδι 29/3 διά Βάρων	ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	ε. Πειραιά 16/3 (επισκευα)
ΤΑΡΑ	61	3943	ε. Βρέμην 17/5	ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	α. Σιγκαπούρην 11/5 διά Λάργος
ΤΑΡΕΚ	53	4097	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	α. Κ. Τάουν 5/5 διά Μαπούτο
ΤΑΡΙΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	α. Μπαρακίλα 29/4 διά Σ. Μόρτα	ΦΑΙΑΕΣ	70	11489	ε. Βανκούβερ 30/4
ΤΑΡΙΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	21498	δ. Κωνιπολίν 4/4 διά Όδηροσόν	ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	α. Φρημάντλ 31/3 διά Κουβέτη
ΤΑΡΙΟΝ ΣΛΑΕΤΝ	73	19420	δ. Μπρούναμπουτελ 30/4 διά Ρίγα	ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	εἰς Μπάραν 9/10
ΤΑΡΙΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	ε. Σ. Σινκαπούρην 10/4 διά Βενεζουέλα	ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	δ. Σινκαπούρην 8/5	ΦΑΙΔΩΝ II	58	4885	προσηρ. 36.51. Β. — 07.52 2/4
ΤΑΣΙΑ	62	14150	ε. Μπρούναμπουτελ 26/4 διά Μεξίκον	ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	προσηρ. 19/2 διά Αθάνα
ΤΑΣΟΣ Κ.	60	3726	δ. Γιβραλτάρ 1/5 διά Φιλαδέλφειαν	ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	δ. Κωνιπολίν 20/4
ΤΑΤΑΙ	65	1911	α. Γκάρτης 11/5 διά Ραβέννα	ΦΑΙΗ III	57	6334	δ. Κωνιπολίν 29/4
ΤΑΤΑΙ ΚΟΥΗΝ.	66	1677	δ. Πανάδι 15/5 διά Γκουαγιάκιλ	ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤ	64	16299	ε. Αλεξανδρειαν 7/5
ΤΑΤΑΙ ΣΗ.	67	1926	α. Σ. Σινκαπούρην 21/4	ΦΑΙΛΚΟΝ	78	13889	ε. Ν. Όρλεανην 5/4
ΤΑΛΑΜΩΝ	54	7853	ε. Π. Έλιζαρπεθ 20/5	ΦΑΙΛΚΟΝΕΡΑ	60	13789	α. Μη. Αύρες 24/4 διά Μεξίκον
ΤΑΛΑΜΩΝ	62	4856	ε. Σινκαπούρην 29/4 διά Χαϊφόγκ	ΦΑΙΜΑΙΛ ΑΙ'ΒΟΡΥ.	77	9477	α. Λομπίτο 14/1 διά Μοχάμεντς
ΤΑΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	ε. Παραγκάνα 15/4	ΦΑΙΜΑΙΛ ΑΝΤΖΕΑ.	63	9854	α. Σαβάννα 16/5 διά Ν. Όρλεανην
ΤΕΤΙΕΝ.	63	9892	δ. Σουέτ 5/5	ΦΑΙΜΑΙΛ ΠΟΥΝΙΤΥ.	65	10116	α. Βαλίτες Μπαΐη 21/4 διά Χίλιν
ΤΖΑΝΙ Ζ.	68	14569	ε. Γιβραλτάρ 15/5	ΦΑΙΜΑΙΛ ΔΕΤΑ.	62	9890	α. Ρουέν 17/5 διά Αγκόλαν
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΓ'	72	9081	δ. Κόχη Κόγκ 16/5 διά Σιγκαπούρην	ΦΑΝΗΣ	55	3382	δ. Παναζά 7/5
ΤΖΕΙΝΤ	74	8915	α. Ταλκαρούν 8/5 δ				

ΦΛΩΡΑ II	60	5044	δ. Κων/πολιν 20/4 δι' Όδησσον
ΦΟΙΒΟΣ	74	9014	α. "Ηστ Λόντον 15/5
ΦΟΙΒΟΣ	58	5065	ε. Βενετία 13/5
ΦΟΙΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	δργει εις Πειραιά διό 24/3
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	α. Λιβερπούλ 23/4 διά Πούντα Κόρντον
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13763	δ. Σουέζ 1/5
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340	δ. Μπρούνομπούτελ 27/3
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'ΙΣ	63	16141	ε. Σιμπενί 6/5
ΦΟΡΟΥΜ ΠΛΕΣΣΟΤ	58	11048	ε. Πειραιά 7/5
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΪΝΤ	70	11825	δ. Πειραιά 8/5
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	6894	α. Μαναρά 9/4
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ	66	2999	ε. Σέτε 8/5 δι' Αλέγρειον
ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	57	10371	α. Χιούστον 12/4
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	α. Σιγκαπούρη 13/3 διά Μπαγκόκ
ΦΟΡΤΟΥΝΑ I	66	1444	α. Σ. Λούσι νήσ Ρόν 15/5 δι' Αλεξανδρείαν
ΦΟΥΡΚΕΡΟ II	63	10186	ε. Μοκάντιο 23/4
ΦΡΑΝΚY	63	5417	δ. Σουέζ 13/5 διά Μη. Χομενί
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	ε. Μπάραν 29/4
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	α. Ρόττερνταμ 2/5 διά Νιώρμπαν
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	α. Παρανάγκουα 14/5 διά Τυνισία
ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ	61	1194	εδωθ. Βούρβαν 18/5
ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1097	ε. Σαρζά 12/5
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ	60	3594	α. Λ. Πόλιμας 26/3 διά Μη. "Άυρες
ΦΡΟΝΗΣ	71	9885	α. "Ηστ Λόντον 8/5
ΦΡΟΣΩ	70	18328	α. Μη. "Άυρες 14/5
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ε. Γκόθενμποργκ 30/4 (έπισκευαι)
ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40417	α. Τάραντα 14/5 δι' Αύγουστα
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	δ. Πειραιά 12/3
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	δ. Κονίπολη 18/3 διά Κουβά
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	α. Ν. "Ορλεάνη 12/5
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	59	9604	ύπτο παραλθήν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. Τσαγκουαράμος 10/5 διά Νιεμεράρα
ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	α. Ρόττερνταμ 13/5 δι' Ουντεβάλα
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	α. Φιλαδέλφειαν 6/5 δι' Άρουσπα
ΧΑΛΚΙΚ ΕΣΠΡΕΣ	63	19543	εις χαλκίδα από 22/7/80
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	66	31149	δ. Παναμά 17/5 δι' Ειρηνικόν
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	ε. Σάντα Φέ 15/5
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	δ. Ρόττερνταμ 18/3
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	δ. Σουέζ 23/4 δι' Ίράν
ΧΕΛΜΑΡ	60	4657	δ. Μπρούνομπούτελ 11/5 διά Λενινγκραντ
ΧΙΑΝ Α'ΙΓΑΝΤ	69	10016	δ. Παναμά 4/5
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	α. Ν. "Ορλεάνην 18/5
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ε. Τέρα 29/3
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	ε. Χάμπον πόδες 18/5
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	α. Σιγκαπούρην 27/4 διά Λάγος
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	δ. Γιβραλτάρ 3/5 δι' Άβδανα
ΧΙΑΝ ΣΗ'ΥΛΟΡ	68	10121	α. Ν. "Ορλεάνην 3/5
ΧΙΑΝ ΣΗ.	69	10016	δ. Σουέζ 5/4
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	α. Βίγκο 14/5 διά Ρίγα
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	α. Τσινκιάχ 30/4

ΧΙΟΣ	58	9483	εις Σουέζ άπό 31/1
ΧΙΟΣ ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	62	2200	α. Ραβένα 26/3 διά Νιέρνα
ΧΙΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ	70	13240	εις Σιγκαπούρην 10/4
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	ε. Σουέζ 20/5
ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	61	11587	α. Σιγκαπούρην 29/4
ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ	72	6671	α. Σίδνευ 19/5 δι' Αδελαΐδα
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	64	4464	ε. Ρ. Γκράντες 14/5
ΧΙΟΥΜΑΝΤΙ	57	8487	εις Αγκόλαν 13/4
ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	α. Αύγουσταν 3/5
ΧΙΩΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	64	4970	α. "Ορανίτσαντ 13/4
ΧΙΩΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	64	4772	α. Σιγκαπούρην 8/5 διά Π. Κελάρη
ΧΛΟΗ	75	16421	α. Τάουναβιλ 6/5 διά Μόντρεαλ
ΧΟΛΑΝΤ	61	4877	ε. Ταμπίκο 13/5
ΧΟΑΣΤΕΝΚΑΜΠ	59	3999	α. Νουαρχ 2/5 δι' Αλεξανδρείαν
ΧΟΑΣΤΕΝΑΝΤ	59	3988	α. Μαΐδαν 15/5 διά Παναμά
ΧΟΑΣΤΕΝΖΑΝΤ	58	3821	ε. Σ. Λορέντζο 8/5
ΧΟΡΙΖΟΝΑ	58	9261	δ. Π. Σάδι 10/5
ΧΟΧΕΝΜΠΕΛΣ	67	9433	ε. Ιτατζά 4/5
ΧΡΗΣΤΟΣ Α.	70	2997	α. Π. Σάδι 3/4
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	72	4999	ε. Λάγος 30/3
ΧΡΙΣΤΑΝΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	70	4145	α. Ρόττερνταμ 16/4 διά Τρίπολιν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	ε. Ρουέν 16/5
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	ε. Λάγος 1/5
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	61	10434	δ. Κωνίπολιν 5/1
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (δ.)	66	41946	α. Σ. Ράιτινγκ Πόιντ 18/5
ΧΡΙΣΤΙΣΑ	69	28203	δ. Γιβραλτάρ 12/5
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ.	58	10244	α. Ρουέν 6/5 διά Καζαμπλάνκα
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Τ.	59	5202	ύπδ παραλθήν
ΧΡΥΣΑΝΟΕΜΑ	70	3025	εις Μπρούνομπούτελ 15/1
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	64	2717	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16246	α. Π. Χάκαμπερι 5/5
ΧΡΥΣΑΝ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	δ. Νιουμάρι 17/4 διά Χόβικ
ΧΡΥΣΑΝ Β. (δ.)	61	13360	α. Αύγουστα 13/5 διά Βεγγαζήν
ΧΡΥΣΟΥΛΑ II	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Κ.	54	3720	α. Σμύρνη 12/4 διά Τρίπολιν
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	α. Βαρκελώνην 30/4 διά Λαττάκιο
ΨΑΡΑ	56	8524	α. Μπάρ 10/5 διά Ραβέννα
ΨΗΛΗ	65	12369	α. Ναυκόλια 9/5 διά Λ. "Αντζελες
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	δ. Σουέζ 7/5 διά Σ. "Αραβία
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	δ. Παναμά 14/5 διά Σαγκάην
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	α. Ν. Τουτκορίν 20/5 διά Κολόμπο
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ε. Νάντη 12/5
ΩΜΕΓΑ ΚΑΣΟΣ	61	5201	ε. Πειραιά 9/5
ΩΜΕΓΑ ΚΩΣ	65	1926	ε. Πειραιά 12/1 (έπισκευαι)
ΩΜΕΓΑ ΛΕΡΟΣ	60	5760	ε. Βομβάην 3/4
ΩΜΕΓΑ ΠΑΤΜΟΣ	59	5330	δ. Κωνίπολιν 12/5 διά Νιγηρίαν
ΩΜΕΓΑ ΡΟΔΟΣ	60	5911	ε. Καράται 15/5
ΩΤΟ ΓΚΑΛΦ.	72	1339	α. Πειραιά 14/5 διά Κύπρου

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON
TELEPHONE: (01) 600-1766

TELEX: (51) 883157

41, AKTI MIAOULI

PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236, (21) 2272

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

Tá ύπο ξένας σημαίας



ΑΓΑΠΗ II (Κ.)	53	1838	ύπο παραλαβήν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (η.)	62	5930	α. Βάθιες Μπαι 15/4 διά 'Αγγλιαν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΧΙΟΣ V (δ.)	56	20140	α. Σιγκαπούρην 8/5 διά Π. Κελάργ
ΑΓΙΟΣ ΕΛΛΕΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ B. (κ.)	50	2167	α. Τζένταν 10/5 διά Χοντίντα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ K. (κ.)	67	1979	ε. Πειραιά 23/4
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (η.)	73	18328	ε. Βρέμπην 14/5
ΑΕΛΛΑ (δ.)	57	20745	όργει εἰς Πειραιά 14/6/74
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (η.)*	51	2430	ε. Ν. 'Ορλέανην 17/5
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30628	α. Μόριπι 3/5
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	26926	α. Ν. 'Ορλέανην 2/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.δ.)*	81	18495	α. Ριγιάνα 16/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑ'Y	59	8724	ε. Λάγος 4/5
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	ε. Γιοκοχώμα 14/4
ΑΙ'ΚΟΝ'	71	27958	α. Ροζάριο 8/5
ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.)	52	2517	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 6/2/74
ΑΙ'ΡΗΝΗΣ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)*	69	6200	εἰς μεταφοράς Κωνσταντίνας - Ζυτάνωφ
ΑΙ'ΡΗΝΗΣ ΝΟΣΤΑΤΖΙΑ (κ.)*	69	6038	α. 'Αλεξάνδρειαν 7/5
ΑΙ'ΡΗΝΗΣ ΦΡΕΝΤΖΙΠ (κ.)*	65	8914	ε. Σιγκαπούρην 12/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ε. Καζακλάνκα 11/5

ΑΚΜΗ (η.)	68	4158	α. Τσαγκουράμας 13/5 διά ΗΠΑ
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	α. Ν. 'Ορλέανην 3/5
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)*	37	5272	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΑΜΕ'ΙΝ (η.)	62	10403	δ. Κωνιτόλιν 28/4 διά Γαλάτοι
ΑΛΑΕK (κ.)	53	4702	α. Βρυτόν 4/5 διά Βόλον
ΑΛΕΚΟΣ (η.)*	57	2707	α. Σπαλόν 16/5 διά Πάτρων
ΑΛΕΝΤΕ'ΓΑ (δ.)	70	51615	α. Της 15/5 διά Πόρτανταν
ΑΛΕΞΑΝΔΑΡΟΣ Α. (κ.)*	47	2097	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Τζουδίμαχ Τέρρη 24/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	α. Μομπάν 18/5 διά 'Ειλατ
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (η.)	74	6042	ε. Τσαγκουράμας 17/5
ΑΛΙΜΟΣ (η.)*	44	2740	εἰς θέσιν 32/9 20. 00. A. 3/12
ΑΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2404	α. Πειραιά 11/11 (έποκευα)
ΑΛΚΑΜΑΝ*	66	27985	α. Ροζάριο 16/5
ΑΛΚΥΩΝ MENT (δ.)	65	37888	ε. Φός 15/5
ΑΛΛΕΓΡΟΣ (δ.)	67	46401	ε. Μασσαλία 12/5
ΑΛΜΑ Μ. (κ.)	55	3709	ε. Καράτσι 23/6

ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Τζεμπτή "Αλί 22/4
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. Βαγκάριαν 11/5 διά Ναπιέρ
ΑΜΠΕΡ (κ.)*	62	10344	δ. Σουεζ 9/4 διά 'Ινδιαν
ΑΜΠΙΛΙΤΥ (κ.)	51	996	ε. Πειραιά 22/2
ΑΝΑΣΑΖΑ (κ.)	53	7570	δ. Σουεζ 20/3
ΑΝΑΣΤΑΣΗ (η.)*	57	2148	α. Καλκούτα 1/12 διά Σιγκαπούρην
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΑΝΤ	67	21457	α. Χόμπτον ρόδης 13/5 διά Κωνσταντίναν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (η.)	73	115135	α. Τουμπάρο 1/5
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	α. Κόμπη 2/5 διά Σίδηνευ
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	δ. Κωνιτόλιν 14/5 διά ΗΠΑ
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	α. Π. ντε Μπούκ 19/3 διά Χιούστον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	α. Μη. 'Άυρες 4/5 διά Ρωσίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	ε. Α. 'Αντζελες 15/5
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	α. Ροζάριο 23/4 διά Μη. 'Άυρες
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	α. Ρότερνταν 25/4 διά Μπόνου
ΑΝΟΥΟΥΑΙ Ι. (κ.)	65	1204	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	ε. Λισσαβώνα 13/5
ΑΝΝΟΥΑ ΤΣΙΡΗ Κ.)*	58	2874	όργει εἰς Χαλκίδα 17/7/79
ΑΝΤΚΑΙΖΟ (δ.)*	59	16047	ε. Ρεάθε 13/5
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	δ. Νιουστάι 2/5 διά Κιουρασό
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙ (κ.)	55	1501	έωθι Μπερύπρα 14/1
ΑΞΙΟΣ (η.)	57	2299	όργει εἰς Τραπάνι 3/5/80

ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	α. Αιμούργον 9/5 διά Καναδά
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΑΧΩΣ ΓΚΑΡΟΥ*	57	9852	ε. Μαντράς 14/5
ΑΡΑΧΩΣ ΜΠΡΙΤΖ (η.)*	56	5230	α. Λάγος 3/5
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)*	67	1523	ε. Μπαρλέτα 15/4
ΑΡΗΣ	61	7870	ε. Λισσαβώνα 9/4
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Μίλφροντ Χάρφεν 19/5
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΜΑΔΑ ΜΕΝΤΑΛΑΤΝΕΡ(κ.)	66	1404	α. Πειραιά 13/4
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΠΑ ΣΑΝ (η.)*	57	5992	δ. Σάδι 25/4
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	α. Ρ. Τανόύρα 30/4 διά Δ. 'Αντζελες
ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	35280	ε. Φιλαδέλφειαν 13/5
ΑΣΤΑΚΟΣ (μ.)*	68	48559	ε. Ρότερνταν 19/5
ΑΣΤΡΟ (κ.)*	52	1559	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	α. Ανγκρά ντες Ρέις 26/4 διά Ρ. Τανόύρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	65	24314	ε. Λ. 'Αντζελες 5/5
ΑΦΑΜΙΣ (δ.π.)	65	37865	ε. Καράτσι 13/5
ΑΦΡΟΔΙΤΗ II (η.)*	67	3619	υπό παραλαβήν

ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	α. Μελίδη 14/5 διά Μπανιόλι
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΤ ΑΛΦΑ(κ.)	71	65917	α. Γιοκοχώμα 30/4 διά 'Ακατζούτλα
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	δ. Σάδι 1/5 διά Μεσόγειον
ΒΕΕΣΚΑ'Υ (κ.)	62	8587	α. Σάντον 10/5 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΒΕΕΣΤΑ (κ.)	60	8368	δ. Σάδι 1/5
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΙ'ΑΜΟΝΤ(κ.)	64	1396	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	54	1991	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΡΥΣΗ'ΙΣ (κ.)	57	9791	ε. Πειραιά 3/2 (έποκευα)
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	υπό παραλαβήν
ΓΑΛΗΝΗ	55	9418	α. Νιώρμπαν 10/4 διά Ταιβάν
ΓΑΡΜΠΗ (μ.)	67	37699	α. Ρότερνταν 9/5 διά Ρεάθε
ΓΙΑΝΝΗΣ (η.)	64	22062	ε. Πειραιά 6/4
ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΣ (κ.)	69	12087	α. Χόκη Κόκη 18/5 διά Χιροσίμα
ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΣ ΛΙΜΠΕΡΤΥ κ.*	57	4983	ε. 'Αλεξάνδρειαν 15/5
ΓΚΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	α. Πειραιά 14/5
ΓΚΑΣ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ(δ.π.)	65	4183	δ. Σουεζ 16/5
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (η.δ.)	66	2691	ε. 'Αλεξάνδρειαν 16/5
ΓΚΛΟΜΠΑ ΜΕΝΤ	62	8530	α. Λομπίτο 21/3 διά Μοχάμεντς
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	δ. Νιόθερ 16/5 διά Τζένταν

ΓΚΟΥΑΡΟΥΧΑ (κ.)	60	4068	α. Ραβέννα 19/3 διά Τριπολίν
ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΑΡΕΡ (κ.)	67	2997	α. 'Αμπιτζάν 18/4 διά Βραζίλιαν
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'ΥΛΟΡ (κ.)	74	3279	α. Ν. 'Ορλέανην 13/5
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.)	68	8915	ε. Σαβάννα 8/5
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	α. Κεμπέκ 22/4 διά Σιενφουέγκος
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (η.)	57	9433	α. Κολόμπα 25/4 διά Μπαγκόκ
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11329	ε. Καλομπάρ 18/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΑΤΖΥ (δ.)	64	30330	ε. Πειραιά 13/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΙ'ΙΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	ε. Πειραιά 12/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΔΟΣ	67	23347	ε. Σαλβαντόρ 15/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΚΣΟΙΣΤΕ'ΤΟΡ	68	22782	α. Βιζαρκαπατάνη 5/5 διά Ριτσαρντς Μπαι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΤΣΑΡ	67	23347	α. Τουμπάρδα 16/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	δ. Παναμά 14/5 διά Νιώρμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΔΑΕΤΣ (δ.)	69	41477	δ. Κονίπολιν 4/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΤΥ(μ.)	70	56799	ε. Χάμπτον ρόδη 17/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	ε. Πειραιά 20/2 (έπισκ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ.)	72	114710	ε. Γιοκοχώμα 11/5 διά ΗΠΑ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	ε. Φίλαδελφειαν 10/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	ε. Ρίο Τανόύρα 10/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	ε. Ράδι Τανόύρα 15/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	α. Τσουμάριον Τέρμη 27/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ (δ.)	72	102326	ε. Πειραιά 20/4
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (η.)	45	2740	όργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 29/12/79
ΔΑΝΙΑΗ (η.)	53	1552	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΑΦΝΑ (κ.)	63	11575	δ. Κονίπολιν 4/5
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	ε. Φιλαδέλφειαν 18/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. Σ. (κ.)*	56	8789	α. Νταμάρ 17/5
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)*	68	50996	α. Σεπτέμπτιο 10/5 διά Πόχαγγκ
ΔΩΤΩΤ	68	35191	ε. Φιλαδέλφεια 15/5
ΕΒΡΟΣ (η.)	57	3434	όργει εἰς Πειραιά 4/7/77
ΕΙΡΗΝΙΟ (η.δ.)	65	42377	α. Γκάλαβεστον 7/5
ΕΙΚΤΩΡ (κ.)	72	4922	ε. Λάγος 2/5
ΕΑΑ ΜΑΝΑ ΜΟΥ (η.)	63	24810	δ. Κωνιτόλιν 8/5 διά Κωνστάντζαν
ΕΛΕΙ'ΣΤΡΑΙ ΙV (κ.)	52	2484	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΙ'ΣΤΡΑΙ V (κ.)	55	4037	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΝ*	67	27988	α. Ρόττι 14/5 διά Ν. Αμερικήν
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17042	α. κακούρδα 5/5 διά Μίλνερ Μπαι
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)*	74	132034	α. Φάλεων 15/5 διά Ρόττη.
ΕΛΙΑΝΙΜΑ (κ			

ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (η.)	61	13308	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΚΟΡΑΙ (κ.)*	48	1562	α. Ριό Ιανέριο 6/5 διά Μπανάνα
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	δρυείς Εις Πειραιά 2/279
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	ύπο παραλαβήν
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	ύπο παραλαβήν
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛΑ (κ.)*	42	3129	ε. Τάου 20/5
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	ε. Κουβέτι 17/5
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	α. Πειραιά 21/4 διά Χαλκίδα
ΚΥΝΘΙΑ*	68	11315	ε. Πειραιά 19/3 (έπισκ.)
ΚΥΡΩΣ (κ.)	56	2784	α. Λ. "Αντζελες 17/4
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	35676	δρυείς εις Πειραιά 1/3/74
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	δ. Γίβρ. 12/5
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	α. Καράτσι 23/4 διά Περισκόν
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	εις Πειραιά δύο 20/10/79
ΛΑΡΑ (κ.)	56	6921	δ. Σουεζ 17/5
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	δ. Σουεζ 17/5
ΛΕΜΠΑΡΟΝ (κ.)	60	4068	α. Χόγκ Κόγκ 25/4 διά Πνόμ-Πένχ
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	ε. Ραβένα 3/5
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	α. Λ. "Αντζελες 11/5 διά Γιοκοχώμα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ	67	28648	δρυείς εις Αυστρίαν
ΛΙΛΑ (η.)*	50	2734	δ. Σουεζ 2/4 διά Κουβέτι
ΛΟΡΔΑΟΣ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓΓ.)	81	16700	α. Ρόττι. 4/5 διά Ντώρμπον
ΛΟΡΔΑΟΣ ΚΕΡΖΟΝ (ΑΓΓ.)	81	16700	δ. Παναμά 9/5
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ. *	68	39617	ε. Σουέζ 6/5
ΛΟΥΣΥ (η.)	54	2557	δ. Ντόμπερ 5/5
ΛΟΥΣΥ Ι (η)*	52	4755	εις μεσογειακός μεταφοράς

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)*	73	17355	ε. Λάργος 1/5
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	α. Ν. "Ορλεάνη 6/5
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)*	76	75125	εις Γκάλφ φθ Κόμωστες (άποθ.)
ΜΕΣΣΗΝΗ.ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)*	77	76149	α. Σιγκαπούρη 29/4
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)*	77	76149	α. Ντουμάδι 7/4 διά Π. δφ Πίερ
ΜΗΛΟΣ II (κ.)	59	3809	δ. Σαδίδ 9/5 διά Μεσόγειον
ΜΗΛΟΣ VI(κ)	59	4688	δ. Σουέζ 13/5
ΜΙΑ	80	15552	ε. Τακοράντι 18/5
ΜΙΝΑ Φ.	58	8733	α. Λάργος 13/4 διά Βραζιλίαν
ΜΙΝΙ ΛΑΤ'ΙΝΕΡ (η.)	71	1590	α. Ν. "Ορλεάνη 29/3
ΜΙΝΙ ΛΑΤ'ΟΝ (η.)	70	1582	α. Βερακρούζ 2/4 διά Ν. Όρλ.
ΜΙΝΙ ΛΑΤ'ΙΤ (η.)	70	1587	εις Ν. "Ορλεάνη όποι 9/1
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (η.)	70	1591	ε. Π. Κάιζερ 11/5
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (η.)	70	1591	ε. Σαβάκκα 5/5
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (η.)	71	1582	ε. Π. δφ Σπαιτήν 28/4
ΜΙΝΙ ΛΗΗ (η.)	71	1582	ε. Τζάκσονβιλ 18/3 (έπισκ.)
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (η.)	70	1592	α. Ν. "Ορλεάνην 13/5
ΜΙΝΙ ΛΙΑΤ (η.δ.)	70	1781	ε. Χάμπτον ρόδος 11/5
ΜΙΝΙ ΔΙΝΤ (η.)	71	1562	α. Μπαρανιάλα 28/4 διά Μπαραχόνα
ΜΙΝΙ ΔΟΡΥ (η.)	71	1584	α. Ν. "Ορλεάνην 12/4
ΜΙΝΙ ΔΟΤ (η.)	71	1584	εις Ν. Όρλ. όποι 9/11
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (η.)	70	1592	δ. Παναμά 5/4
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (η.)	70	1584	ε. Τζάκσονβιλ 27/4
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68630	α. Ν. "Ορλεάνη 8/5
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	α. Σιγκαπούρη 12/4
ΜΟΝΤΑΝΑ (δ.)	63	58430	α. Τεργιστήν 8/5
ΜΟΣΚΟΥΟΥ ΟΛΥΜΠΙΚΑΣ (κ.δ.)	80	18000	δ. Σουέζ 11/4
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	α. Λ. Πάλμας 5/5
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)	63	25340	α. Τζέντας 17/5
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΜΠΑΣΤΙΟΝ ΑΛΦΑ(κ)'	68	13706	α. Λ. "Αντζελες 22/4 διά Μπουαδά
ΜΠΑΥΡΟΝ (η.)	61	1460	δ. Πειραιά 15/12
ΜΠΑΧΖΑ (κ.)	73	3209	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΜΠΛΟΥ ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ	59	7919	α. Λάς Πάλμας 15/4
ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)	47	1591	ε. Γιοκοχώμα 8/5
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (η.)	64	16073	εις Μπόνι (άποθήκη)
ΜΠΡΑΒΟΑΛΤΟΝΑ (η.)	55	5233	δ. Παναμά 5/ διά Είρηνικόν
ΜΠΡΑΒΟΝΟΔΑ (η)*	67	4659	δ. Παναμά 10/5 διά Είρηνικόν
ΜΠΡΑΒΟΡΟ (η.)	67	3861	δ. Παναμά 6/5 διά Είρηνικόν
ΜΠΡΙΣΤΟΛ (κ.)	64	8403	α. Μόλαγκα 18/3
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	α. Σ. Τζών 27/4 διά Περισκόν
ΝΑΓΟΣ	61	9037	α. Κόλομπο 24/3 διά Σιγκαπούρην
ΝΑΣΣΑΟΥ (δ.)	73	103961	α. Ζευμπρούκε 13/5 διά P. Τανούρα
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	α. Έσμαρδλντας 25/4



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

— ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 —

FOR YOUR STORES in CAPE TOWN and SALDANHA BAY

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

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

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

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

Δ. ΜΑΡΙΝΗΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΛΑΪΝΟΣ, ΤΗΛ.: 4125575

ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΣΧΟΙΝΩΝ ΚΑΙ ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΙΩΝ

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΝ ΠΟΤΑ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ

ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΙΑΤΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ

ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ 365 ΗΜΕΡΕΣ ΤΟΝ ΧΡΟΝΟ

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

ΝΕΟ (κ.)	67	2996	εις Μαρμαρά 16/4	PANTIAN MENT	70	2999	ε. Λάγος 26/4
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	ε. Ίτέα 14/4	ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΝΗΜΕΡΗΣ (δ.)	52	11234	όργει εις Πειραιά από 23/12/73	ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)*	58	8074	ε. Ντώρμπιαν 10/5*
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	ε. Σητάτη 11/5	ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	ε. Κουβέτι 16/5
ΝΙΚΟΛΑ (π.)	59	10748	ε. Χάλιφας 183 δι' Αιγαίου	ΡΗΓΚΑΛ ΣΕΙΓ'ΜΠΕΡ*	61	14500	ε. Ντώρμπιαν 18/4 διά Ναυχώγια
ΝΙΚΟΛΑΚΗ (κ.)	57	1535	εις μεσογειακά μεταφοράς	ΡΗΦΕΡ ΤΡΕΙΓΝΤΕΡ (κ.)*	68	1243	α. Φιλαδέλφειαν 18/5 διά Τενερίφην
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)	57	4981	εις μεσογειακά μεταφοράς	ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	δ. Κων/πολην 27/4
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	όργει εις Χαλκίδα από 22/10	ΡΟΥΜΠΙΝΙ Φ. (π.)*	55	8368	ε. Πειραιά 5/3 διά Κούβαν
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (π.)	67	4016	ε. Χιούστον 5/5				
ΝΙΟΥ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	64	3947	ε. Χιούστον 23/4				
ΝΙΧΟΝ ΑΛΦΑ (κ.)	65	13458	ε. Ναυχώγια 7/5 διά Κολόμπο	SAINTE ANNA XII (κ.)*	51	4788	εις Α. Πάλμας 20/9/79
ΝΟΡΔΕΡΝ Α'ΙΣ (κ.)	60	4100	ε. Ρόττ. 8/5	SAINTE NIKOLAOS (δ.)	64	47493	ΐδε «ΜΑΝΩΛΗΣ» σημ. Ελλ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΙ'ΑΝΤ	67	22817	ε. Ρ. Γεράντες 16/5 δι' Αιγαίου	ΣΑΜΗ (π.)	60	8361	ε. Καράται 18/5
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟ	67	25837	δ. Κων/πολην 12/4 δι' Οδρούδον	ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)*	61	10444	α. Λ. Πάλμας 10/5 διά Λάγος
ΝΟΡΘ ΣΗ (π.)	57	3220	εις μεσογειακά μεταφοράς	ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΙV (κ.)	53	2652	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΝΟΡΘΟΓΟΥ'ΙΝΤ	70	12063	ε. Ν. Όρλεανην 18/4	ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	ε. Σιγκαπούρην 29/4 διά P. Τανούρα
ΝΤΑΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	ε. Λάρνακα 15/3 διά Λάγος	ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΖΑ (δ.)*	75	111171	α. Ρ. Τανούρα 4/4
ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (π.)	61	5816	ε. Σουδάμια 22/4 διά Μπούστρι	ΣΑΝΔΑΛ (κ.)*	66	3314	ε. Νίκαια 22/4
ΝΤΕΡΜΠΤΥ (κ.)	66	7264	ε. Λειψός 14/5	ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	δ. Σουεζ 21/3
ΝΤΟΒΕΡ (μ.)	66	10129	ε. Α. "Αντζελες 28/4 διά Βαλπαραίζο	ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)*	65	12102	α. "Αμπου Ντάμπι 14/5 διά Ντώρμπαν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9692	ε. Μπιλαμπό 7/5	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	α. Μπούλεν Μπαίη 15/5 διά Χιούστον
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	όργει εις Βρέστον από 23/3	ΣΑΟΥΘΟΥΓ'ΙΝΤ	70	11329	α. Σύρον 21/3
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	δ. Π. Σάδι 5/5	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΚΕΡΟΡ (δ.)	58	18183	α. Λιμάνι 23/4 δι' Ινδονησίαν
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΛΦΑ (κ.)	70	14095	ε. Χακάτα 6/5	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	α. Λιμάνι 24/4 δι' Ινδονησίαν
ΟΚΑΧΟΜΑ (δ.)	63	51518	α. Σετούμπαλ 19/3				
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	α. Γιοκοχόρια 11/5 διά Περσικόν	ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	63	5289	α. Μπορτώ 7/5 διά Π. ο Πίτρ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	70	98726	α. Π. Πέιρ 3/5 δι' Ιαπωνίαν	ΣΗ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	71	11055	α. Γκλάντστον 13/4
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΛΛΑΤΑΝΣ (δ.)	70	97206	α. Μάλ. Αγκαντ 15/5 διά Κασσιούγκ	ΣΗ ΠΕΡΑ (κ.)	61	8701	α. Π. Ντεζέντο 30/4 διά Χιούστον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98586	α. Σιγκ. 2/5 διά Ντουμπάι	ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	α. Λ. Πάλμας 7/5
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΞΙΩΝ (δ.)	70	98566	δ. Ντουμπάι 15/5 διά Ρόττ.	ΣΙΕΡΕΡΗΣ	72	16406	α. Σιγκαπούρην 13/5 διά Π. Κελάργ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ Η (π.)	75	138037	α. Γένοβαν 2/5	ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	ε. Αμβέρσαν 19/5
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΥ (δ.)	70	96627	δ. Γιβρ. 23/4 δι' Ιαπωνίαν	ΣΙΝΟΕ	77	4719	α. Τενερίφην 15/5 διά Λάγος
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96679	α. Άιλ. όφ. Γκρέιν 13/5 διά Κουδίν διλ	ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΣΠΡΙΡΕ'ΙΣ ΣΟΝ (δ.)	72	106123	όργει εις Ιτέαν όποι 5/3	ΣΚΑ'Υ (κ.)	57	6494	δ. Π. Σάδι 19/5 δι' Ιταλίαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΑΝΤ (δ.)	65	38607	ε. Πειραιά 23/4 (ΕΠΩΛ)	ΣΚΙΠΟΠΕΡ (π.)*	57	3070	α. Αμβέρσαν 19/5 διά Σαλέρνο
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤΜ (δ.)	64	32380	ε. Τάξκονιβλ 30/4	ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	ε. Σιγκαπούρην 15/5
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ (δ.)	65	32478	α. Βενετία 12/5 διά Πειραιά	ΣΩΛΩΝ (δ.)	70	91955	ε. Σιγκαπούρην 15/5
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙ'ΙΣ (δ.)	65	32407	ε. Τάξκονιβλ 16/5	ΣΩΝΙΑ - ΣΩΦΙΑ Σ. (κ.)	66	1689	δ. Σουεζ 15/5 διά Τζιμπούτι
ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	δ. Σουέζ 19/5 διά Περσικόν	ΣΩΡΟΚΟΣ	69	9650	ε. Βενετία 13/5
ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	δ. Γιβ. 13/5 διά Βρέστον	ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Ντακάρ 12/5
ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΝ (δ.)	76	126990	α. Βιλεμπέχαν 10/5 διά Περσικόν	ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ*	80	1990	α. Αμβούργον 11/5 διά Ν. Όρλεανην
ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ε. Τζουνίδας Τέρη 14	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	όργει εις Πειραιά από 25/2/77
ΟΑΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)	64	32379	α. Καյμάν Μπράχ 17/4	TANIA Π. (π.)	53	1886	α. Πρέβεζα 15/1
ΟΑΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΡΙΤΥ	66	15668	α. Τορέλετον 15/5 διά Τορόντο	TΑΥ'ΥΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	ε. Πειραιά 12/5
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	66	15625	α. Αυγούστουν 13/5	TΕΝΑΣΤΙΤΥ (κ.)	59	5510	δ. Παναμά 10/4
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΑΛΜ	65	15577	α. Θέουτα 6/5	ΤΕΡΕΖΑ*	61	18484	α. Α. "Αντζελες 1/4 διά Κασσιούγκ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΑΥΟΥΕΡ	68	15809	δ. Παναμά 18/5	ΤΖΕΙ'ΙΝΤ (κ.)	56	6500	δ. Σουεζ 6/5 διά Μπ. Αμπάς
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15577	ε. Πειραιά 10/5	ΤΖΕΝΗ	59	9585	ε. Χαϊζου 6/5
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	65	15516	ε. Κωνίπαλιν 9/3	ΤΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	5425	εις Σαρόννα όποι 29/2/77
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΙ'ΙΣ	69	15688	δ. Ντουμπάι 19/5 διά Μπ. Αμπάς	ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)	54	7930	όργει εις Πειραιά από 12/2/77
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΡΑΙ'ΙΝΤ	67	15697	δ. Παναμά 16/4	TINA ΜΠ. (π.)	65	11245	ε. Ντώρμπαν 1/5
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	α. Τάμπια 8/4 διά Κοσταζακόλκος	ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	ε. Σετούμπαλ 22/4
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	α. Μπουάν Μπαΐη 10/5	ΤΟΕΟΤΗΣ (κ.δ.)	60	12944	ε. Ρόττερνταν 8/5
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Μπουάν Μπαΐη 7/5	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Καρινέλεβο 15/5
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	α. Ραβέννα 7/5	ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	α. Κότκα 8/5 δι' Αλεξανδρείαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΔΑΡΥ (δ.)	64	30581	α. Ν. Υόρκην 19/5 διά Φρέρπορτ	ΤΡΕΙ'ΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	α. Λ. Αντζελες 8/5 διά Σαγκάνη
ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ	65	15178	δ. Κωνίπαλιν 16/4	ΤΡΕΙ'ΙΝΤ ΓΟΥΙ'Α.	72	18724	α. Π. "Ελίζαμπεθ 21/4 δι' Ιαπωνίαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	δ. Βιρραλτάρ 18/5 διά Μόντρεαλ	ΤΡΕΙ'ΙΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	α. Λ. "Αντζελες 8/5
ΟΑΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΩΝ (π.)	61	1098	εις μεσογειακά μεταφοράς	ΤΡΙΑΝΙΑ Ι (κ.)	56	3901	α. Π. Πάλμας 10/5
ΟΑΥΜΠΙΟΣ ΕΡΗΜΗΣ (κ.)	62	2606	εις μεσογειακά μεταφοράς	ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1999	α. Πειραιά 7/5 διά Γερακίνη
ΟΣΕΑΝ ΛΑΙ'ΟΝ (δ.)	70	79001	μετων. «ΤΟΡΤΟΝΑ»	ΤΡΙΤΟΝ	77	15552	α. Λαύριον 21/3 δι' Οδρούδον
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	ε. Αΐδι 24/4	ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	δ. Σκώ 29/4 διά Ρίγα	ΥΠΑΝΠΑΝΤΗ (δ.)	68	25988	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)	73	20354	α. Ύμουντεν 20/5 δι' Έσπριτζεργκ	ΦΑΑΚΟΝ III (π.)	36	1990	δ. Σουεζ 9/5
ΠΑΝΑΓΗΣ Κ. (π.)	59	4381	α. Ντώρμπαν 28/4	ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΑΙΑΝΗ (π.)	59	3906	ε. Ντουάδα 2/5	ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	3870	όργει εις Σιγκαπούρην από 13/9/76
ΠΑΖΑΣΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	ε. Μάλτα 4/5	ΦΕΙΩΣΙΑ (κ.)	60	9030	α. Σιγκαπούρην 20/4 δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΖΑΦΙΚΟ ΡΑΙ'ΙΝΤ	60	8721	α. Σ. Μάλ. 16/3 δι' Αβάνα	ΦΕΙΩΣΙΑ Β.	78	15950	α. Πειραιά 18/3 δι' Ιταλίαν
ΠΑΤΑΒΙΝ (π.)	66	24309	α. Κόλουντμπορ 10/5 διά Βαλτιμόρην	ΦΙΒΙ (κ.)	50	13074	α. Νιούκαστλ 5/5 διά Ναχόντκα
ΠΑΤΑΡΙΣ (δ.κ.)	62	14112	α. Πειραιά 12/4	ΦΙΛΑΙΠΠΟΙ	65	12495	α. Ρ.Τανούρα 7/5
ΠΑΤΡΙΣ (δ.κ.)	61	12820	ε. Ν. Υόρκην 11/5	ΦΙΟΝΑ Μ. (δ.π.)	58	15940	α. Π. "Ελίζαμπεθ 8/5
ΠΑΤΡΙΤΣΑ Β.	77	15950	α. Σαντάντερ 5/5	ΦΟΡΤ ΑΛΦΑ (κ.)	72	16135	α. Π. Σιρεμπόν 30/4
ΠΑΤΡΟΚΑΛΟΣ (κ.)	55	7738	εις Αθήνα 15/4/80	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ Υ. (π.)	59	8665	ε. Μομάδα 11/5
ΠΕΝΤΕΑΗ	72	57802	α. Νταμπέρ 3/5 διά Γκιζόν	ΦΡΑΤΖΕΣΚΟΣ Η. (κ.)	71	10586	α. Πειραιά 11/5 δι' Ιτακίνου
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	δ. Παναμά 23/4	ΦΡΑΤΖΕΣΚΟΣ Μ. (κ.)	58	9909	
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ Ι (δ.κ.)	56	11920	δ. Κωνίπαλιν 7/5 διά Κωνιτάντζαν	XABA'ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	ε. Χανολουλού 5/4
ΠΕΤΡΟΣ (δ.)	65	41255	ε. Μασσαλίαν 11/5	XABA'ΙΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Χανολουλού 23/3
ΠΛΑΓΙΑΣ*	64	4463	(δέ) ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ σημ. Ελλ.	XΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	α. Αύγουστα 3/5
ΠΛΩΤΩ	68	35191	δ. Σκώ 29/4	ΧΟΥΝΤΑ ΔΑΚ (κ.)	66	2985	α. Τζένταν 16/5
ΠΟΪ'ΙΝΤ ΚΑΗΑΡ (μ.)	72	57102	α. Γιουρούπορ 8/5 διά Ν. Όρλεανην	ΧΟΥΝΤΑ ΠΕΡΛ (κ.)	67	3020	δ. Π. Σάδι 13/5
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Σακάι 27/4 διά Ναγκασάκι	ΧΡΙΣΤΙΝ Ι (π.)	61	9346	εις Μπάραν όποι 16/10
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	ε. Ναγκόνιαν 10/5	ΧΡΥΣΑΛΛΙΣ (κ.)	65	1570	α. Μάλταν 6/5 διά Βεγγάζην
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597	εις Κατάκωλην 27/7/77	ΧΡΥΣΗΣ (δ.)	66	41066	εις Μπάραν όποι 14/9/80
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	όργει εις Πειραιά 18/6/77	ΧΡΥΣΗΣ'ΙΣ (π.)	59	4378	α. Γένοβα 15/5 διά Λά Σκίρα
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Ναγκόνιαν 9/5 διά Βανκούβερ	ΧΡΥΣΟΒΑΛΛΑΝΤΟΣ 3 (κ.)	63	9850	δ. Σουεζ 9/5 διά Περσικόν
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)*	64	27376	ε. Π. Σάδι 1/5	ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)*	44	14540	α. "Ηση Λόντον 14/5 δι' Ιαπωνίαν (ΕΠΩΛ) εις Νταμάρ (άποθήκη)

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»	
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ	
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658	

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

NAFTIK A CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 503

EDITOR: D.N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

1st June 1981

THE DISCUSSIONS IN GENEVA

The UNCTAD Conference is taking place in Geneva these days to resolve on proposals concerning the abolition of convenience flags and cargo sharing for dry, bulk cargoes.

Both proposals are aimed at ensuring a larger participation by the developing countries in maritime trade without taking into account the damage these schemes could do to the economies of the countries concerned. For one thing, their application would be sure to raise transport costs on a world scale.

So far, the developing countries have increased their dry bulk cargo tonnage from 2,9 million dwt. in 1970 to 10 million dwt. in 1980 and have increased their participation from 4,7% to 11% in the world total for ships in this category, without having to resort to the measures proposed by the UNCTAD secretariat which bode no good for world shipping. Because if they were to be adopted, they would lead to protectionism and flag discrimination and would do away with free competition in world sea transport.

Nobody could deny the developing countries a share in their maritime trade, provided it was won on a competitive basis.

As for convenience flags, these came into use when it became necessary to reduce the transport costs of raw materials, mainly, and this end was achieved. Their abolition will do nothing more than allow the ships of the Eastern Bloc countries, with their low running costs, to become even more competitive. The countries with free economies should consider this aspect, first and foremost, before any thought of abolishing them.

Finally, the proposals supported by the UNCTAD Secretariat are directly opposed to the guideline of 1964 by which the development of world trade "should be based on healthy economic criteria".

The problems of shipping are many, but we believe that private enterprise, which

brought shipping to its present impressive size, is in a better position to solve them than the bureaucrats and theoreticians of UNCTAD or any other international or national organization.

THE COASTGUARD SERVICE

The Coastguard Service has undoubtedly performed great services to shipping in the past. Today, however, it has become a hindrance. It should be restricted to its proper function of guarding the coastline and leave the administration of Greek shipping throughout the globe to Ministry of Mercantile Marine technocrats.

This view is being expressed almost daily in Greek shipping offices as it becomes more apparent that the main concern of the Coastguard Service is the policing of Greek ships, with disastrous consequences.

Something should be done about this very quickly, if we are not to regret it later. Of course, we realise such a serious matter cannot be tackled in a pre-election period, but it should be tabled before the various parties and each party should be asked to define its policy in this respect. The Masters and Mates Union has already asked that the Seamen's Employment Bureau should be transferred to the Ministry of Labour.

WHO'S RESPONSIBLE?

The worst possible impression was created among shipping circles by the statement made by the Minister of Mercantile Marine, Mr. Fikoritis, on the subject of the illegal running of Minoan Lines' "El Greco" on the Italy - Greece line. He said the only competent body to bring Minoan Lines to order was the Union of Passenger Ship Owners.

We must confess that to us, this statement can only be described as irresponsible, to say the least. Neither the Ministry, nor the

Currency Committee appear able to do anything about it and the lesson to be learnt is that you can pull a fast one over the State and nobody will bother you. The Currency Committee, which approved the foreign exchange necessary for the purchase of the ship — which approval, presumably, was given because the vessel was intended to serve the island of Crete and boost its economy — clamps down with vengeance on any poor soul who attempts to smuggle a few dollars out of the country. But then things are done on a grand scale, with assuredly strong political backing from some nefarious quarter, then the Currency Committee shuts up, the Ministry of Mercantile Marine shuts up the Minister says it is up the Passenger Ship Owners' Union to take action.

But this affair cannot be allowed to be hushed up in this way. We call upon the Ministry and the Currency Committee to bring Minoan Lines to order. Otherwise, they will have to share the responsibility and be answerable for it. They cannot get away with it.

LAND OF FREEDOM

One after another our Common Market partners are beginning to recognise the importance of Greek shipping and its more general effect on world maritime affairs.

A French shipping journal writes that the European fleet will rise from 75 to 125 million tons. Thus, the EEC will control one third of the world's merchant fleet and become the world's leading maritime power. This will render the EEC's voice in international councils stronger and more capable of influencing decisions on matters concerning world trade.

But Greece's contribution is not only a quantitative one. There are profound differences in the way of thinking between Greek shipowners and the other EEC owners. Greeks, as individualists, use ships which compete

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23

CABLES: SHIPSAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AELOC 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

on the free market, while the EEC owners, acting collectively, are pre-eminent in the liner field. Greek owners are left free to act by their local administration while the EEC owners have to follow the shipping policy of their home country.

Europe has much to gain from these differences, through its contacts with Greece, either in the way of learning from the methods of the Greek owners or from the liberalism of the Greek maritime administration. This may ultimately help the Europeans to meet the challenge from the East, launched by the maritime countries of the Far East.

The French commentator concludes by welcoming Greece into the Community as a seafaring land and a land of freedom.

GREEK-SOVIET RELATIONS

There has been a great deal of comment in the shipping press abroad on the subject of the visit to Greece of the chairman of the Soviet foreign trade organization, Mr. A. Kropotov.

Mr. Kropotov came into contact with several Greek shipowners to discuss the subject of developing shipping relations between the two countries. The possibility of building various types of ships, such as hydrofoils, bulkers and tankers, for Greek interests at Russian yards was examined.

It is to be noted that one Greek owner, Mr. Minos Kyriakou, recently ordered four 15,000-ton cargo ships in the Soviet Union, following an earlier order for five tankers.

Also examined was the possibility of repairing and servicing Soviet ships at Greek yards. The Neorion Yard in Syros has already contracted to do this kind of work which could also be undertaken by the yards at Skaramanga, Eleusis and Perama.

TAX EXEMPTION FOR PENSIONERS

NAT pensioners are protesting strongly against the imposition of income tax on their pensions. Their active counterparts are not subjected to this tax because their income is brought into the country in the form of foreign exchange. The pensioners argue that they also contributed foreign exchange during their active careers and that the money NAT uses to pay their pensions derives entirely from this source.

We must say we agree with their point of view. At one time, a proposal had been made to separate those pensioners who had paid their contributions in foreign exchange from

those who had paid them in drachmas and exempt the former from income tax. But nothing has happened so far and the proposal was deemed rather egregious, since 95% of NAT's revenues, if not more, derives from ships which pay their contributions in foreign currency.

The unions should take the matter in hand and press for an exemption of income tax for NAT pensioners.

THE NEORION YARD

During the first four months of the year, 49 ships totalling 1,296,396 dwt. were repaired at the Neorion Yard on the island of Syros. Most of these were Greek-flag ships, followed by Liberian and Panamanian vessels. The largest of them was the Belgian "E.P. Wallonia". All of them underwent major repairs, drydocking, sandblasting, etc."

At the same time, work has started on new repair piers which will be able to accommodate three more ships.

Neorion is rapidly developing into a major repair centre in the Aegean and forms part of an infrastructure that the government would do well to support and extend, since it is an important source of wealth for the economy which has so far been sadly neglected by the powers that be.

A FEW FIGURES

The Bremen Institute has published the figures for world shipping as they stood on January 1, 1981. The world fleet consists of 33,826 ships totalling 656,272,066 dwt.

First in line comes Liberia with 2,225 ships totalling 145,257,589 dwt. Second comes Greece with 65,463,286 dwt and 3,163 ships. We are followed by Japan, Britain, and Panama in numbers of ships, although the tonnage picture is different.

As for the world's tanker fleet, Liberia again leads the field with 98,853,653 dwt followed by Japan, Britain, Norway, Greece, the U.S.A., France and Panama. In numbers, Japan stands first with 1,572 tankers, followed by the Soviet Union, Britain, Greece, and the U.S.A.

ABS CHAIRMAN AND PRESIDENT WILLIAM N. JONSTON TO MEET GREEK MARITIME EXECUTIVES

William N. Johnston, Chairman of the Board and President of the American Bureau of Shipping (ABS), will visit Piraeus, Greece,

from May 30 to June 7. During this period, he will meet with Greek Shipping and shipbuilding executives, and with Greek government officials. He will also attend the June 5 meeting of the ABS Greek Technical Committee, an advisory group of individuals prominent in the Hellenic maritime community.

There are 858 Greek-registered vessels classed with ABS, and an additional 23 vessels, totaling 79,310 gross tons, are on order to ABS classification in Greek shipyards.

ABS is a 119-year-old, nonprofit, non-governmental classification society that establishes standards, called Rules, for the design, construction and periodic survey of merchant vessels and other marine structures. The society is headquartered in New York City and represented in ninety countries worldwide. The ABS Principal Surveyor for the Mediterranean Area, Henry M. Armstrong, and the ABS Principal Surveyor for Greece, Chrysostomos Sariyanidis, are both stationed at Piraeus. The entire personnel of ABS in Greece is manned by Greek Nationals. ABS also maintains an exclusive office at Syros.

Mr. Johnston was elected ABS President in 1977, and ABS Chairman and President in 1979. He has served with ABS since 1951.

THE MARINE HOSPITAL

We ask the Minister, Mr. Fikoritis, what is happening with the Marine Hospital? We have not heard anything about it for more than a year. Have the repairs been concluded? Has it been converted into an establishment properly equipped to serve Greek seamen and their families? We have no need to stress the importance.

COAL — FIRED SHIPS

There seem to be good prospects for coal-fired ships, according to Mr. Tomozu Kimura, director of the Japanese Electrical Development Corporation.

Speaking at a recent coal conference in London, Mr. Kimura observed that larger ships could expect to save a great deal on fuel by using coal, in accordance with improved technology in the design of coal-fired vessels.

However, certain prerequisites would have to be taken into account:

— The establishment of international directives for the use of coal-fired ships within the framework of a broader use of coal on a world scale. This would help in setting up coaling stations and clinker disposal centres, plus regulations for the type of coal to be used.

— The development of methods for the loading and discharging of coal for greater efficiency and the building of ships up to 150,000 dwt.

— Government support for the speedier conversion from oil to coal.

— Broader cooperation among interested parties — shippers, owners and shipbuilders for the construction of efficient coal-fired vessels.

Mr. Kimura remarked that Australian owners, who ordered two coal-fired bulk carriers of 74,700 tons each last year at Mitsubishi yards, expect to write off the cost of construction in a few years' time through the saving in fuel costs.

It is believed that certain technical difficulties in using coal as fuel will be overcome so that coal-fired ships can be automated and require the same number of crew as an oil-fired ship.

Finally, Mr. Kimura believes that the second generation of coal-fired ships will be able to use any grade of coal.

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING TO CO-OPERATE WITH LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING

An agreement of mutual co-operation was signed in Piraeus on 17 April, 1981 between Lloyd's Register of Shipping and Hellenic Register of Shipping.

In accordance with this Agreement, L.R. will survey H.R. classed ships in any port out of Greece, where H.R. is not disposing its own representatives-surveyors, on behalf of the Greek classification society.

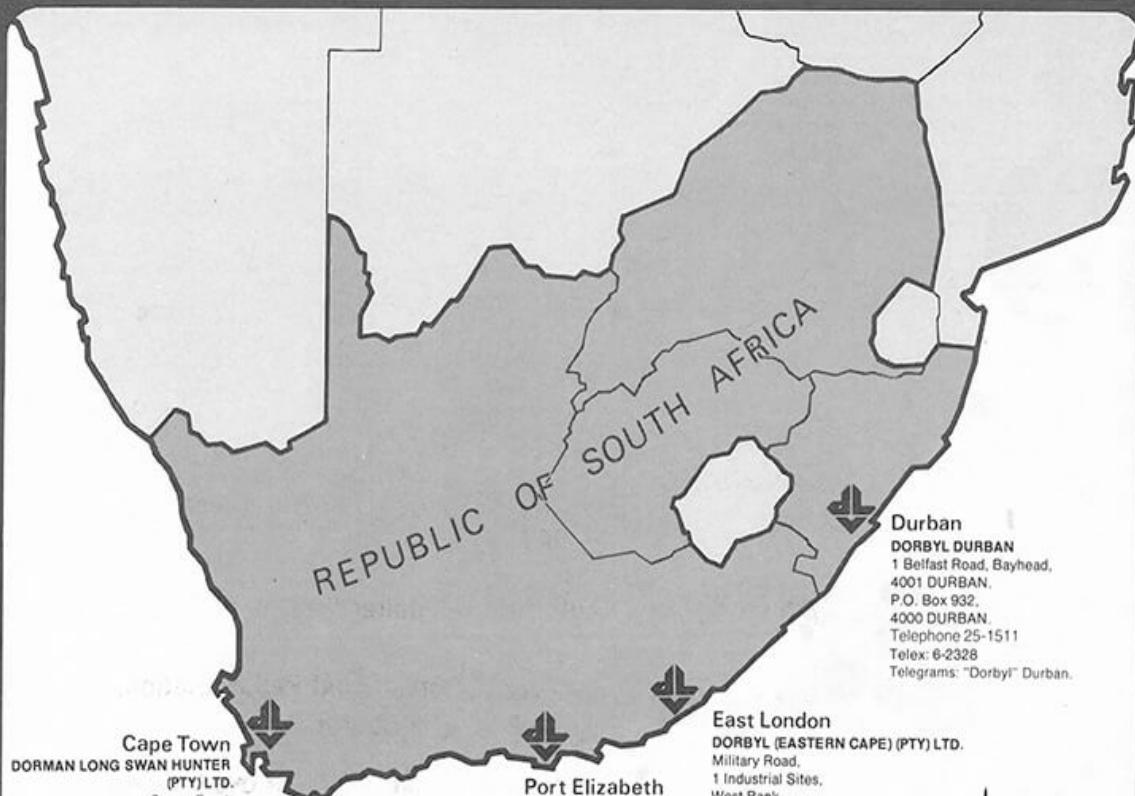
The Agreement also includes exchange of general technical information, and the right of H.R. to apply and also translate into Greek the Rules and Regulations of L.R. for the classification of ships.

In addition to the above, another Agreement was also signed according to which ships may be surveyed by both L.R. and H.R., and thus obtain dual classification.

The two Agreements were signed by Mr. W. T. Leadbetter, Secretary of L.R. and Mr. G.J. Coutsis, Managing Director of the H.R.

It is believed that these Agreements will offer a strong technical substructure to our Merchant Marine.

The DORBYL GROUP and SHIP REPAIR in SOUTH AFRICA



Cape Town

DORMAN LONG SWAN HUNTER
(PTY) LTD.
Ocean Road,
Table Bay Harbour,
Far End Sturrock Docks,
8001 CAPE TOWN.
P.O. Box 2616,
8000 CAPE TOWN.
Telephone 55-9471.
Telex: 57-7981.
Telegrams: "Dorlonsa" Cape Town.

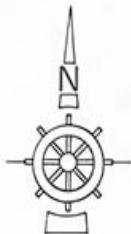
DORBYL (EASTERN CAPE) (PTY) LTD.
Grahamstown Road,
Deal Party Estate,
6001 PORT ELIZABETH.
P.O. Box 9010,
6012 PORT ELIZABETH.
Telephone 41-2331.
Telex: 74-7566.

Port Elizabeth

DORBYL (EASTERN CAPE) (PTY) LTD.
Military Road,
1 Industrial Sites,
West Bank,
5201 EAST LONDON.
P.O. Box 373,
5200 EAST LONDON.
Telephone 2-6667.
Telex: 7-5749.

East London

DURBAN
DORBYL DURBAN
1 Belfast Road, Bayhead,
4001 DURBAN,
P.O. Box 932,
4000 DURBAN.
Telephone 25-1511
Telex: 6-2328
Telegrams: "Dorbyl" Durban.



FOR ELECTRICAL REPAIRS CONTACT R.S. TRIVETT & CO. (PTY) LTD.

CAPE TOWN

cnr. Bridgewater and Powerful Streets,
PAARDEN EILAND 7405 CAPE TOWN.
P.O. Box 312, 7420 PAARDEN EILAND.
Telephone 51-3121.
Telex: 57-7262.
Telegrams: "Trivco — Paarden Eiland".

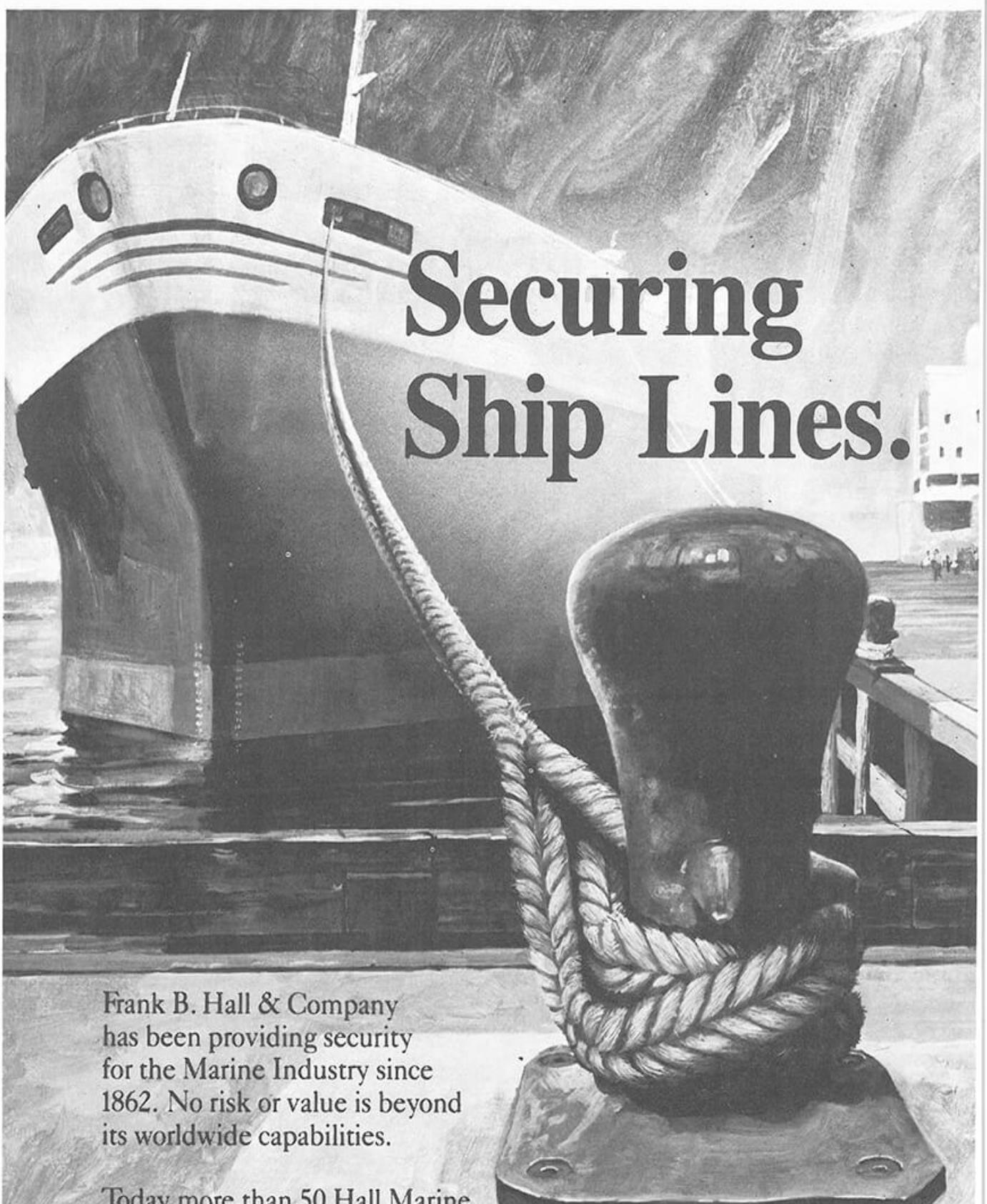
PORT ELIZABETH

41 Patterson Road,
North End, 6001 PORT ELIZABETH.
P.O. Box 1603, 6000 PORT ELIZABETH.
Telephone 4-6364.
Telegrams: "Trivco — Port Elizabeth".

DURBAN

2 Belfast Road,
Maydon Wharf,
Bayhead, 4001 DURBAN.
P.O. Box 29026, 4057 MAYDON WHARF.
Telephone 35-5331.
Telex: 6-2874.
Telegrams: "Trivco — Durban".

DORBYL LIMITED



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

