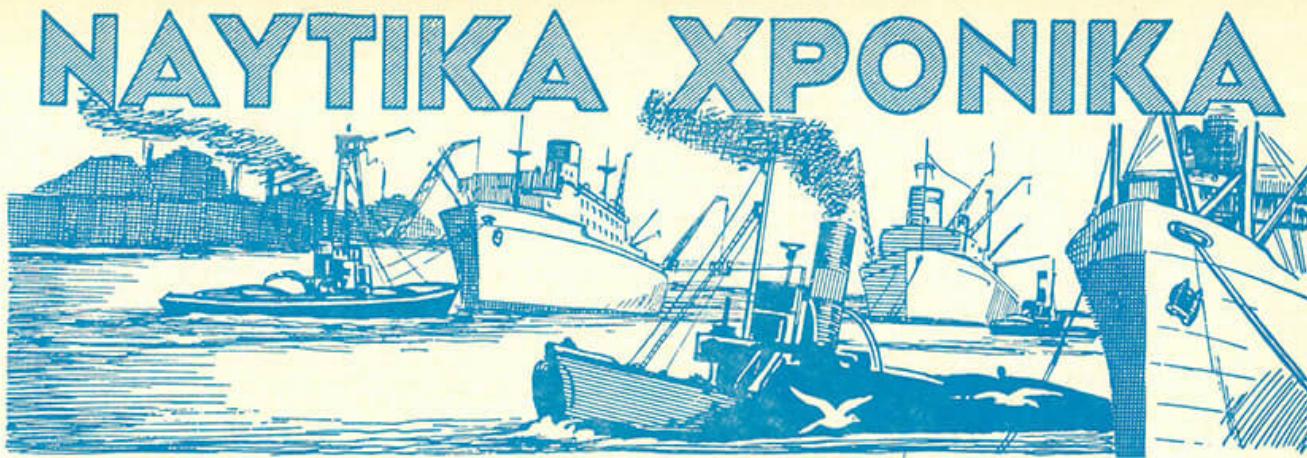


NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1979

Αρ. Φύλλου 1055/814



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΘ' (Περίοδος Β') — ΑΡΙΘ. 1055/814

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΜΑΪΟΥ 1979

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΓΡΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τό δεκαπενθήμερον

ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΚΑΙ Η ΕΟΚ

Διαστάσεις όγκοδέστατης «Γραμματείας» παίρνουν τά μελετήματα, άρθρα, σχόλια, έπισημες δηλώσεις κλπ. γύρω από τη θέση και τό μέλλον της «Ελληνικής Ναυτιλίας με την ένταξη μας στην ΕΟΚ. Παρ' όλο τον δύκο της «Εσοκολογίας» τό θέμα άντιμετωπίζεται με προφητικές αισιοδοξίες και με θεωρητικές αίτιολογίες.

Είναι, φαίνεται, γεγονός πώς ή είσοδός μας στην ΕΟΚ θά σημαδεύση για πολλές δεκατίες την πορεία της Χώρας μας. Άλλά η τυπική κι η ουδιαστική ένταξη μας δέν σημαίνει και τό τέρμα τών προβλημάτων μας κι ιδιαίτερα τών ναυτιλιακών.

Γιατί κανένα Κράτος-Μέλος της ΕΟΚ δέν άπειλε την έθνική του ταυτότητα. Κανένας «Έταίρος» δέν έχει παραπτηθή από τους στόχους της λεγομένης «ύψηλης πολιτικής». Είναι έλαχιστα τά θέματα που δηγηθήκαν — πάντα μετά άπο επίμονες διαπραγματεύσεις — σε κοινά άποδεκτές ρυθμίσεις. Οι θέσεις των «Εννέα (9) παραμένουν άνταγνωστικές σε πολλά βασικά θέματα, όπως το νομισματικό, τό γεωργικό κλπ.

Θά είναι πλάνη νά νομισθή πώς το περίφημο «νετο» μπορεί νά άποτελέση πανάκεια γιά Κράτη-Μέλη του διαμετρήματος της «Ελλάδας». Αντίθετα είναι άκαταμάχητο δύλο στάχερια τών Ισχυρών «Έταίρων». Η έμπειρια του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ μαρτυρεί τού «λόγου τό άσφαλές». Κανένα μικρό Κράτος-Μέλος του Σ.Α. δέν πρότεινε δικό του «νετο».

«Άν συνεπώς, υπάρχει χώρος γιά ικανοποιητική άπασχοληση της «Ελληνικής Ναυτιλίας, αύτό δέν σημαίνει πώς ο χώρος αύτός θά είναι τόσο εύρυς δος τόν έπιθυμούμε. Γιατί:

— Γιά νά έξασφαλισθούν τά Κοινοτικά φορτία — έστω και με τά 40 · 40 · 20 — στίς Κοινοτικές σημαίες θά πρέπει νά έφαρμοσθούν σχήματα διακρίσεως και ναυτιλιακού προστατευτισμού.

— Στήν περίπτωση τούτη, άλλα και σάν γενικώτερη έπιδιωξη κάθε μέλους, και οι άλλες Κοινοτικές Ναυτιλίες θά έπιδιώσουν τήν συμμετοχή τους στό Κοινοτικό μεταφορικό έργο — (τό μέτρο τής «κονότας» θά βρεθή).

— Είναι άμφιβολό δν οι πανίσχυρες Κόμφερανς θά παραχωρήσουν ίσοτιμία σε έλληνικές έταιριες Τακτικών Γραμμών.

— Ένας σημαντικός μεταβλητός παράγοντας είναι οι έναλλαγές τών κυβερνητικών

σχημάτων, πουύ συνεπάγονται άναποτέρεπτα άλλαγές τών πολιτικών στόχων.

Σάν μοναδική και μόνη άποτελεσματική άντιμετώπιση τών όπωσδηποτέ άβεβαιων καταστάσεων δέν άπομένει δλλά από τη συσπείρωση τών «Ελλήνων Εφοπλιστών και «Ελλήνων Ναυτικών σέ να ισχυρό κι άρραγές μέτωπο, με δάμεσο στόχο την διατήρηση τής μεγάλης «Ελληνόκτητης και «Ελληνοκύνητης Ναυτιλίας. Είναι βέβαιο πώς μιά τέτοια «Ένωση δέν είναι εύκολο νά περιφρονηθή ή νά γηγονήθη άπο κανένα.

Δέν είναι γνωστό δν οι Ναυτικές μας «Οργανώσεις έχουν μελετήσει τίς πιθανές — θετικές και άρνητικές — έπιπτωσεις που δυνατόν νά προκύψουν γιά την Ναυτεργατική μας τάξη μετά την ένταξη μας στην ΕΟΚ. Άλλ' έκεινο πουύ πρέπει νά προσέξουν είναι οι κίνδυνος των «πλωτών μεταναστών».

Από τή διάσπαση τών Ναυτικών μας και ή έπιβολη τής ναυτεργατικής τάξης θά άποδυναμωθή και ή έλληνική ναυτούσυνη θά άποχρωματισθή.

ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΗ ΆΛΛΑ ΟΡΘΗ ΛΥΣΙΣ

Η «Ένωσης «Ελλήνων Εφοπλιστών θά ύποργάψη συντόμως μίαν ή δύο είσετι συμβάσεις μέναυτεργατικάς ένώσεις έννων, άστικών μάλλον, χωρών διά τήν διάθεσιν κατωτέρων πληρωμάτων είς τήν «Ελληνικής Ναυτιλίαν. Τά άνωτέρω άνεκοντας σ ο Πρόεδρος τής Ε.Ε.Ε. κ. «Αντώνιος Χανδρής, ο όποιος έπιεύκαιρια δημοκρίνησε, διά μίαν είσετι φοράν, δτι οι έλγω ναυτικοί θά άντικαταστήσουν τούς ύπηρετούντος ήδη έπι τών «Ελληνοκτητών πλοιών άλλοδαπούς ναυτικούς και είς ούδεμιάν περίπτωσιν «Ελλήνας, οι όποιοι δχι μόνον δέν θα θιγούν άλλα, άντιθετά, θά ωφεληθούν άπο τήν τοιαύτην λύσιν τού προβλήματος πουύ δημιουργεί ή έλλειψις έπαρκοις άριθμοι «Ελλήνων ναυτικών διά τήν έπανδρωσιν τού έλληνοκτητού στόλου. Συγκεκριμένως, έξηγησε ο κ. Χανδρής, διά τής προσλήψεως κατωτέρων πληρωμάτων έκ τών χωρών μετά τών όποιων θά ύποργαφούν σχετικά συμβάσεις θά έκλεισουν άφ' ένδος ή πανεπειρία τών άλλοδαπών πού ύπηρετούν σήμερον έπι τών έλληνοκτητών πλοιών και άφ' έτερους οι κίνδυνοι πουύ δημιουργούνται έκ τής άνεξελέγκτου ναυτολογήσεως τού πρώτου τυχόντος άλλοδαπού πού περιφέρεται είς τήν «Ακτήν Μιαούλη, χωρίς ούδεις νά γνωρίζη άπο πού κρατάει ή σκούφια του, τήν

ύγιεινήν του κατάστασιν κλπ. Έπι πλέον, η χρησιμοποίηση ναυτικών πού θά ύποδεικνύωνται άπο τάς οικείας ναυτικάς ένώσεις τών χωρών, μετά τών όποιων θά συμβληθή ή Ε.Ε.Ε., θά συντελέση είς τήν δνοδον τού έπι πέδου της άσφαλειας τών πλοίων και είς τήν έλλαφρυνση τής έργασίας τών «Ελλήνων ναυτικών, οι όποιοι σήμερον, είς πολλές περιπτώσεις, κάμνουν και τήν έργασίαν τών άνοιτων άλλοδαπών πού χρησιμοποιούνται άναγκαστικώς, έλλειψει «Ελλήνων ναυτικών. Τέλος άπο τήν χρησιμοποίησην τών έλγω ναυτικών θά προκύψουν και δλλα άφελη ύπερ τών «Ελλήνων ναυτικών, άφού οι έφοπλισταί θά συνεχίσουν νά καταβάλλουν είς τό ΝΑΤ τάς άντιστοιχούσας είσφοράς τών έννων και θά δημιουργηθούν αι προϋποθέσεις διά τής έπιλυσην προβλημάτων ώς είναι τών σηεαστικών δανείων κλπ., ένω, έπαναλαμβάνεται, ούδολως θά έπηρεασθή ή άπασχολησης τών «Ελλήνων ναυτικών, άφού οι έφοπλισταί δέχονται έκ προοιμίου ή άριθμός τών έννων πού θά χρησιμοποιηθούν κατ' αύτον τόν τρόπον θά είναι πάντοτε μικρότερος τού άριθμού τών έλλειπόντων ναυτικών.

Αι έξηγήσεις τού κ. Χανδρή είναι σαφείς και τοποθετούν τό πρόβλημα είς τάς πραγματικάς διαστάσεις: Μάς λείπει ένας σηματικός άριθμος ναυτικών διά τήν έπανδρωσιν τού έλληνοκτητού στόλου και ή δεξαμενή τού έλληνικού έργατικού δυναμικού άδυνατεί πλέον, λόγω κυρίως τών άπειρων εύκαιριων άπασχολήσεως είς χερσαία έπαγγελματων, νά προσφέρει τό παραμικρόν είς τήν Ναυτιλίαν διά τάς θέσεις τών κατωτέρων πληρωμάτων. Η Ναυτιλία, άπο άρκετών έτων ήδη, ήναγκάσθη νά προσφύγη είς τήν λύσιν τών άλλοδαπών και αύτών τών άλλοδαπών, οι όποιοι είς ούδενο έλεγχον ύποκεινται, έπιδιοκεται ή άντικατάστασις. Είναι συνεπώς καιρός νά σταματήση ή έπι τού θέματος αυτού συνθηματολογία και οι ύπευθυνοι — τό Υπουργείο και ή ΠΝΟ — νά σταθμίσουν τάς εύθυνας των και νά προχωρήσουν είς τήν λύσιν τού προβλήματος έπι τή βάσει τών στοιχείων τά όποια θά προκύψουν άπο τήν διενεργηθείσαν άπογραφήν.

ΤΙ ΕΠΙΔΙΩΚΕΙ Η ΔΟΜ;

Καθημερινή έφημερίς τής Σιγκαπούρης κατηγορεί άνοικτά τήν ΔΟΜ, δτι προστατεύει τάς συμφέροντα τών μελών της είς βάρος τών έργατων τών ύπο άναπτυξιν χωρών. Αι άπειλαι και αι πιέσεις, τάς όποιας ή ΔΟΜ άσκει κατά τών Εύρωπακών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων αι όποιας διαθέτουν πλοία Ίπο σημαίαν Σιγκαπούρη, έχουν ώς άποτελεσμα νά χάνουν τήν έργασίαν τών έκατοντάδες ναυτικών τής Σιγκαπούρης. Η κατάστα-

σις αυτή προκαλεί αύξουσαν άγανάκτησιν εἰς την Σιγκαπούρην και τάς λοιπάς Ασιατικάς χώρας, αἱ όποιαι έχουν άποδεχθεὶς τοπικά συμφωνίας περὶ καθορισμοῦ μισθολογικοῦ έπιπεδού κατά πάντα άποδεκτοῦ, ἀλλὰ μή σχετιζόμενο πρός τά εύρωπαικά έπιπεδα, μέ τά όποιαι εἶναι άπαράδεκτον νά συσχετίζωνται οι τοπικοί Ασιατικοί μισθοί.

Ἡ ΔΟΜ θεωρεῖ τά πλοια τῆς Σιγκαπούρης ώς πλοια σημαιῶν εύκαιριας καὶ ζητεῖ νά ύποστηριξούν τάς έπιδιώδεις της αἱ όποιαι στερούνται οιουδήποτε ρεαλισμοῦ. Πολλαὶ έταιρια ἔξαναγκάζονται νά πληρώσουν μισθούς Εύρωπαικούς εἰς ναυτικούς προερχομένους ἐκ χωρῶν, δησούνται συνθήκαι διαβίσεως εἶναι ἐντελῶς διαφορετικα. Τό άποτέλεσμα εἶναι δτι τελικῶς αἱ έταιρια αὐταὶ προσλαμβάνουν εύρωπαιους ναυτικούς μὲ συνέπειαν νά στερούν τούς Ασιατάς ναυτικούς τῆς ἔργασίας των καὶ τῶν πρός τό ζεῖν ἀναγκαίων.

Εἶναι αὐτό τό όποιον τελικῶς έπιδιώκει ἡ ΔΟΜ;

Η ΕΞΙΣΩΣΙΣ ΤΩΝ ΜΙΣΘΩΝ

Τό Γενικόν Συμβούλιον τοῦ Βρεταννικοῦ Έφοπλισμοῦ διετύπωσε τήν ἀντίθεσίν του πρός την ἔκθεσιν τῆς Οίκονομικῆς καὶ Κοινωνικῆς Έπιτροπῆς τῆς ΕΟΚ «περὶ τῶν συγχρόνων προβλημάτων τῆς Κοινοτικής ναυτιλιακῆς πολιτικῆς», διά τής όποιας, πλὴν τῶν ἀλλῶν, συνιστᾶται ὡς ἐναρμονισμός τοῦ μισθολογίου τῶν ναυτικῶν εἰς τάς χώρας τῆς Εύρωπαικῆς Κοινότητος.

Ο τοιούτος ἐναρμονισμός, λέγει τό Συμβούλιον, θά θίξει καρίως τήν συναγωνιστικήν ικανότητα τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας. Διότι τό μισθολόγιον τῶν Βρεταννών ναυτικῶν εἶναι μέντο μεταξύ τῶν χαμηλοτέρων τῆς ΕΟΚ, ἀλλὰ εἶναι προσηρμοσμένον πρός τό χαμηλὸν κόστος ζωῆς τῆς Μ.Βρεταννίας. Ή προσπάθεια ἔξισώσως του πρός τά μισθολογία τῶν ἀλλών χωρῶν τῆς ΕΟΚ αἱ όποιαι ἔχουν ύψηλοτέρας τιμάς, εἶναι ἀδύστατος καὶ ἀντιπραγματική. Ἐξ ἀλλού οι βρεταννικοί ναυτικοί μισθοί εἶναι τόσον περιπλοκοι καὶ διαφοροποιημένοι κατά κατηγορίας πλοίων καὶ πλάνων, ὥστε εἶναι ἀδύνατος ἡ γενική διάνομος ρύθμισί των, ἐνώ ἀντιθέτως τό ισχύον εἰς Ἀγγλίαν σύστημα διαπραγματεύσεων μεταξύ ναυτικῶν ἔταιρων καὶ συνδικάτων ἐπιτρέπει μίαν ικανοποιητικήν ἀπλοποίησιν, ἥτις λαμβανεὶ ύπ' ὅψιν δλους τούς ἀναγκαίους συντελεστάς.

Εἰς τούς ἀνωτέρω λόγους, τό Συμβούλιον προσθέτει δτι ἡ Σύμβασις τῆς Ρώμης δέν προβλέπει ούδενα μισθολογικὸν ἐναρμονισμόν καὶ δτι ούδεμία ἀλλή Κοινοτική βιομηχανία ἔχει υίοθετησει κοινά μισθολόγια.

Σημειούται ἐν τέλει δτι ἡ Οίκονομική καὶ Κοινωνική Έπιτροπή τῆς ΕΟΚ καθώς καὶ ἡ ΔΟΜ ἐπιδιώκουν τήν μισθολογική βελτίωσιν ἐπί τῶ σκοπῷ δημοσίου περιωρίσουν τά πληρώματα ἀνεπαρκοῦς ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως καὶ ίδιως τῶν πλοίων ύπο σημαίας εύκολιας. Οι βρεταννοί δημοσί έφοπλισται οιτίνες δέν ἀντιτίθενται εἰς τόν περιορισμόν τῶν πλοίων, τά όποια δέν πληροῦν τούς δρους ἀσφαλείας, πιστεύουν δτι διά τήν ἐπίτευξιν τῶν σκοπῶν αὐτῶν ὁ ἀξιούμενος μισθολογικός ἐναρμονισμός δέν ἀποτελεῖ οὔτε τόν μόνον οὔτε τόν καλύτερον τρόπον.

Μεταφέρομεν τάς ἀνωτέρων ἀπόψεις, διότι ἡ ἔνταξις μας εἰς τήν ΕΟΚ πιθανόν νά μάς δημιουργήσῃ παρόμοια προβλήματα.

ΑΟΡΙΣΤΟΛΟΓΙΑ

Εἰς ἔρωτημα πρός τό Συμβούλιον τής Εύρωπαικῆς Κοινότητος ἀναφερόμενον εἰς τήν ἀλληνικήν ναυτιλίαν ἐντός τῆς ΕΟΚ, είχε τεθεὶ τό θέμα ἐάν βάσει τού δρθρου 84 παρ. 2 τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης ἀντιμετωπίζετο ἡ παρά τή ἀλληνική Κυβερνήσει μεσολάβησης διά τόν σμαντικόν περιορισμόν — ἀν μή τήν ἔξαλεψιν — τού ἀριθμού τῶν ἀλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων τά όποια χρησιμοποιούν σημαίας εύκολιας.

Τό Συμβούλιον ἀπήντησεν ἐπί τού ἔρωτήματος δτι τά θέματα τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν καὶ τού δικαιώματος ἐγκαταστάσεων, δέν ἔχουν ἀκόμη ρυθμισθεὶς εἰς τό παρόν στάδιον τῶν διαπραγματεύσεων διά τήν εισόδοχήν τῆς Ἑλλάδος εἰς τήν Κοινότητον. Ὑπενθυμίζεται πάντως δτι ἐπί γενικού ἐπιπέδου ύφισταται ἡδη συμφωνία δημοσίης ἡ Ἑλλάς ἀπό τής ἡμερομηνίας τῆς εισοδοχῆς της λάβη τά μέτρα ἔκεινα τά όποια — ύπο τήν ἐπιφύλαξιν μεταβατικῶν διατάξεων καὶ προσωρινῶν παρεκλίσεων — θά συνιστοῦν τήν Κοινοτικήν πειράν τής ἡμερομηνίας ἔκεινης, περιλαμβανομένων καὶ τῶν Κοινοτικῶν κανονοσομῶν ἐπί τού θέματος τῶ σημαίων εύκολιας.

Ἡ ἐπεδήγησις αὐτή, ιδιαιτέρως διπλωματική, ύπενθυμίζει μερικάς συβύλλικάς ἀπαντήσεις ἐπί ἐπερωτήσεων τού Ἀγγλικοῦ Κοινοβουλίου. Ἐλπίζομεν πάντως δτι οἱ ἀρμόδιοι ἐξ ἡμῶν θά ἐπιμείνουν καὶ θά ἐπιτύχουν διευκρινίσεις διλιγότερον ἀοριστολόγους

καὶ κυρίως μή θιγούσας τήν ἐλληνικήν ναυτιλιακήν δραστηριότητα.

ΤΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΝ

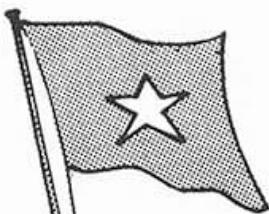
Δύο, τούλαχιστον, ἀπό τά αιτήματα τῆς Ἐνώσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων (σχετικόν ύποδύνημα ἐδημοσιεύθη εἰς τήν προηγουμένην ἐκδοσιν τῶν «Ναυτικών Χρονικών»), ἀναγόμενα εἰς τήν ἀποκλειστικήν ἀρμοδιότητα τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας, πρέπει νά ρυθμισθούν τό ταχύτερον. Διότι καὶ εύχερές εἶναι τούτο καὶ προγούμενον ύπάρχει διά τό ἔνα ἄξιοτών. Πρόκειται, συγκεκριμένως, διά τήν ρύθμισην τῆς συνθέσεως τῶν πλοίων τής ἀνωτέρων κατηγορίας καὶ τήν ἀρσινήσεων συνταξιούχων δωσών ἐξ αὐτῶν τούλαχιστον ἐπιθυμούν νά συμπληρώσουν τήν σύνταξιν τῶν δι' ἔνδος προσθέτου εἰσοδήματος.

“Οπως εἶναι γνωστόν, διά Π.Δ. ἀνεμορφώθη πρό τίνος ἡ ὄργανική σύνθεσις τῶν πληρωμάτων τῶν μέχρι 500 κ.ο.χ. πλοίων καὶ τῶν διων τῶν 3.000 κ.ο.χ. καὶ παραμένει ἐκκρεμές τό θέμα τής ἀναμορφώσεως τῆς συνθέσεως τῶν μεσογειακών φορτηγών πλοίων. Τό θέμα ἔχει μελετηθῆ ἡδη ύπο τῆς ἀρμοδιός Διευθύνσεως τοῦ Υπουργείου ὅλα, δημοσίου τούνιζουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι, παραμένει ἐκκρεμές εἰς τά ἀνώτερα κλιμάκια τοῦ YEN διά λόγους οἱ όποιοι καθ' ἡμάς δέν εύσταθούν. Διότι ἔκεινο τό όποιον ζητεῖται εἶναι ὁ περιορισμός τῆς συνθέσεως τοῦ πληρωμάτου τοῦ μεσογειακών φορτηγών πλοίου κατά ἔνα ναύληρον ἡ ναυτόπαιδα εἰς τό κατάστρωμα καὶ κατά ἔνα καθαριστήν ἡ μαθητεύσμενον μηχανῆς εἰς τήν μηχανήν. Σημειούται δτι ὁ κατά τά ἀνωτέρω περιορισμός τής συνθέσεως ούδολως ἐπηρεάζει τήν ἀσφαλείαν τῶν ἀνωτέρω πλοίων, διά τήν δόπιον, εἰρήσθω ἐν παρόδω, περισσότερον παντός ὀλλου ἐνδιαφέρονται οἱ πλοιοκτήται των. Υπομιμησκεται δτι ἡ σύνθεσις καὶ τῶν μεσογειακών φορτηγών πλοίων, πού ισχύει σήμερον, είχε καθορισθῆ εἰς ἐποχήν πού κατέβαλλον το προσπάθεια διά τήν ἔξασφάλισιν ἀπασχολήσεως εἰς τούς ναυτικούς μας. Συνεπώς, ἡ διατήρησις τῆς συνθέσεως αὐτῆς ύπο τά σημερινάς συνθήκας, καθ' ἄς ἡ ἔξεύσεις πληρωμάτων εἶναι ἀπό τά πλέον δυσχερή προβλήματα τού συνόλου τῆς Ναυτιλίας μας, ἀποτελεῖ, τό διλιγότερον, ἀναχρονισμόν. Καὶ ἐπιβάλλεται τό πρόβλημα νά επιλυθῇ χωρίς χρονοτριβήν καὶ παρά τάς ἐν-

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755



CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

" RCA 222654 "

" WU 62-725 "

Orion & Global Chartering Co. Inc.,

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N.Y. 10006

Θά ενημερώνονται περί τών ναυτιλιακών προβλημάτων, μέτρων προστασίας κλπ. τών κοινοτικών Ναυτιλιών για τήν έξαφάλιση συγκριτικών στοιχείων. Παράλληλα θά παρακολουθούν τίς καταστάσεις πού έπικρατούν στά έλληνικά πλοία και με τακτικές έκθεσεις τους θά ένημερώνουν τό YEN, πού θά ζει από πολύ κοντά και με υπεύθυνα στοιχεία τήν έλληνική και τήν ξένη ναυτιλιακή πραγματικότητα.

Συμφωνούμεν και έπικροτούμεν τήν πρότασην τού φίλου άναγνώστη μας. 'Η άναδιοργάνωσης τών Προξενικών Λιμεναρχείων τής Εύρωπης έπιβάλλεται οπωσδήποτε. Άλλα αισθητά αισθητά αισθητά θά έπιμεινονά πληροφορηθή τό Ναυτιλιακό Κοινό πολος είλει τήν φαεινή ίδεα τών «Κινητών Κλιμακίων», πόσα έκδοσις στό Δημόσιον ή περιττή ένεργεια και πώς τήν δικαιολογεί τό YEN.

ΟΡΘΟΤΑΤΟΝ ΜΕΤΡΟΝ

'Υλοποιήθησαν έπι τέλους τά σχεδιασθέντα από μακρού μέτρα διά τήν διευκόλυνσην τών ναυτικών μας και τών οικογενειών των εις τάς συναλλαγάς των μετά τού ΝΑΤ άναφορικώς με θέματα συνταξιοδοτήσεως, ώστε η έξυπηρέτησί των νά είναι ταχεία και, τό κυριώτερον, νά παύσουν νά είναι άντικειμενονές έκμεταλλεύσεως των άπο ωρισμένους έπιτηδίους. Τά μέτρα αυτά άφορουν τήν τυποποίησην τών άπαιτουμένων διέκαστην περίπτωσιν αιτήσεων και δικαιολογητικών και τήν συμπλήρωσην των άπο υπεύθυνα πρόσωπα, σκοπός τών όποιων είναι η έξυπηρέτησης τών ναυτικών μας και τών οικογενειών των, ώς και τήν έκδοσην τού δόηγού τού ήσαφαλησμένου τού ΝΑΤ, πού είναι ένα πλήρως κατατοπιστικόν φυλλάδιον σχετικώς με τήν νομοθεσίαν περί παροχών.

"Ηδη έγένετο ο σχετικός διαγωνισμός και ήρχισε η έκτιπωσις ειδικών έντυπων αιτήσεων και άπαιτουμένων δικαιολογητικών διά 14

περιπτώσεις πού καλύπτουν όλοκληρον τό φάσμα τών περιπτώσεων πού ένδιαφέρουν τούς ναυτικούς και τάς οικογενείας των. Συγκεκριμένως, τά έν λόγω έντυπα, έκαστον διαφορετικού χρώματος, άφορούν:

1) Αίτησιν και δικαιολογητικά τού ίδιου τού ναυτικού διά σύνταξην λόγω γηράτος.

2) Αίτησιν και δικαιολογητικά τού ίδιου τού ναυτικού διά σύνταξην λόγω άνικανότητος πρός έργασιαν διά λόγους υγείας.

3) Αίτησιν και δικαιολογητικά τού ίδιου τού ναυτικού διά σύνταξην λόγω άτυχήματος.

4) Αίτησιν και δικαιολογητικά τής χήρας συζύγου ναυτικού διά τήν μεταβίβασην συντάξεως τού συζύγου της.

5) Αίτησιν και δικαιολογητικά όρφανών παιδιών συνταξιούχου ναυτικού διά τήν μεταβίβασην τής συντάξεως τού πατρός των.

6) Αίτησιν και δικαιολογητικά όρφανών άδελφών συνταξιούχου ναυτικού διά τήν μεταβίβασην τής συντάξεως τού άδελφου των.

7) Αίτησιν και δικαιολογητικά διά τήν χορήγησην εις χήραν συντάξεως λόγω άτυχήματος τού συζύγου της ναυτικού.

8) Αίτησιν και δικαιολογητικά διά τήν χορήγησην συντάξεως εις όρφανά παιδιά λόγω άτυχήματος τού πατρός των ναυτικού.

9) Αίτησιν και δικαιολογητικά διά τήν χορήγησην συντάξεως εις γονείς λόγω άτυχήματος τού τέκνου των ναυτικού.

10) Αίτησιν και δικαιολογητικά διά τήν χορήγησην συντάξεως εις άδελφούς λόγω άτυχήματος τού ναυτικού άφελφού των.

11) Αίτησιν και δικαιολογητικά διά τήν χορήγησην συντάξεως εις διαευγμένην κόρην ή άδελφήν ναυτικού.

12) Αίτησιν και δικαιολογητικά διά τήν χορήγησην έφ' άπαιδ άποζημωσεως άπο τό ΝΑΤ εις δοσους δέν έχουν έπαρκη ύπηρεσιαν διά νά λάβουν σύνταξην.

13) Αίτησιν και δικαιολογητικά διά τήν χορήγησην έφ' άπαιδ άπο τά Ταμεία Προνοίας Έλιματικών και Κατωτέρων Πληρωμάτων καί,

14) Αίτησιν και δικαιολογητικά διά τήν χορήγησην έξδων κηδείας συνταξιούχου.

Εις σχετικήν έγκυκλιον τού 'Υπουργείου ύποδεικνύεται δημόσια τά έν λόγω έντυπα αιτήσεων διατεθούν εις τήν 'Εστίαν Ναυτικών και εις τάς κατά τόπους λιμενικάς άρχας, δημόσια και θά άπειθύνωνται οι ένδιαφερόμενοι ναυτικοί διά τήν συμπλήρωσην των ύπο υπεύθυνων προσώπων, μάλιστα ή 'Εστία Ναυτικών ή διάθεση πρός τόν σκοπόν αιτήσιν έν δύο ύπαλληλους, οι οποίοι προηγουμένων θά ένημερωσθούν σχετικώς με τήν άπαιτουμένην διαδικασίαν χορηγήσεως τών παροχών (συντάξεως και έφ' άπαιδ) άπο τά άρμοδια τημήματα τού ΝΑΤ. Έπίσης σχετική άνακονώσεις θά άναπτηθούν εις τά γραφεία τών ναυτικών άργανώσεων τής δυνάμεως τής ΠΝΟ διά νά ένημερώνωνται οι ναυτικοί.

Εις τήν έγκυκλιον τού 'Υπουργείου ύπογραμμίζεται δημόσια τά κάθε ναυτικός, χωρίς καμμίαν έπιβάρυνσιν, θά εύρη πρακτικήν έξυπηρέτησην, ώστε νά έξαλειφθή οιαδήποτε ταλαιπωρία του άλλα και οικονομική ζημία άπο τήν καταβολήν εις τρίτους χρημάτων πού άπειτηθούν ύπο τά δυσκόλους συνθήκας τής ναυτικής έργασίας. Σχετική άναφέρεται δημόσια έν έχουν έπισημανθή περιπτώσεις πού ναυτικοί ή μέλη τών οικογενειών των έχουν ισχεί διαφόρων μεσολαβητών, οι οποίοι, παρουσιάζοντες ύπερβολάς γύρω άπο τήν διαδικασίαν ή τά δικαιολογητικά, άνελάμβανον τήν έκδοσην συντάξεως με άμοιβήν συντάξεως πολλών μηνών ή καί μέ ποσοστά εις τό σύνολον τών συντάξεων πού έδιδοντο άναδρομικώς άως και εις τό έφ' άπαιδ τών Ταμείων Προνοίας.

Ειναι αύτονόδητον δημόσια τά νέα μέτρα ύπαρξην παρόμοιοι περιπτώσεις, έκεινοι πού θά εύθυνωνται διά τήν οιανδήποτε ζημίαν τήν οποίαν ήτθελον ύποστη θά είναι οι ίδιοι οι ναυτικοί ή αι οικογένειαί των.

A shipcare tradition you can depend on...

Keppel



Keppel Shipyard Limited
SINGAPORE
325, Telok Blangah Road, P.O. Box 2169, Singapore 4.
Tel: 2706666 Telex: RS 21367 Cables: KEPPEDOK.

AGENT IN GREECE

P. Wigham-Richardson (Hellas) Co. Ltd., N.J. Goulandris Building, 67 Akti Miaouli, Piraeus 10, Greece. Tel: 4523601/3, Telex: 212332/212527, Cable: Armadores-Piraeus.

More than a century of experience.

ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΝ ΠΡΟΣΚΗΝΙΟΝ

Μεταξύ τών διεθνών βιομηχανικών κύκλων έπικρατεί ή άποψις ότι, ένα συγκρίσει πρός τό παρελθόν έτος, αι βραχυπρόθεσμοι οικονομικά προσπτικά είναι σήμερον πλέον αισιόδοξοι. Έκφραζονται, δημως, έπιφυλάξεις διά το 1980.

Οι περισσότεροι Εύρωπαιοι διαβλέπουν έλαφράν οικονομικήν άνακαμψιν κατά το τρέχον έτος. Τό αυτό και οι 'Ιάπωνες, έκτός έναν έπιδεινωθή ή κατάστασις τών πετρελαίων. Συγκρατημένην αισιόδοξην έπικρατεί έπισης και μεταξύ τών Καναδών.

Οι οικονομολόγοι, δημως, είναι πλέον έπιφυλακτικοί. Τά τελευταία έτη παρετηρήθη τό φαινόμενον τών βραχείας διακυμάνσεων της οικονομίας και ούδεις δύναται νά θεωρήση ως δεδομένον διά ή άνακαμψις θα διαρκέσῃ έπι μακρόν, ώς είς το παρελθόν.

'Ο έπικρατών πληθωρισμός δύναται νά αναστείλη την άναπτυξιν και νά προκαλέσῃ άνωμαλίας είς το κοινωνικόν σύνολον. 'Η άνεργια διατηρείται είς έπιπεδα-ρεκόρ εἰς άρκετάς χώρας. 'Η Κατάστασις είς το Ιράν έστρερησεν την Δύσιν άπό ένα σοβαρόν άγοραστήν τών βιομηχανικών προϊόντων της και ένα σοβαρά περιορισμένην πετρελαίων. Παραλλήλως, η προηγούμενος ένθυμοισμός διά το δνοιόγμα της Κινεζικής άνοράς περιορίζεται.

Είς την Εύρωπαικήν Κοινότητα, προβλέπεται διά το 1979 οικονομική άναπτυξης της τάξεως τού 3,4%, ένατι 2,8% τού 1978. 'Άλλα τό Οικονομικόν 'Ινστιντούτον τού Κιελού λέγει διά ή Εύρωπαική άνακαμψις θα έξασθενήση και ά διογκούμενος πληθωρισμός ένδεχεται νά προκαλέσῃ μίαν νέαν υφεσιν τού 1980.

Είς τάς χώρας της Νοτίου 'Αμερικής προβλέπεται αύξησης της συγκομιδής δημητριακών. 'Η παραγωγή της 'Αργεντινής είς σίτον και δλα γεννήματα άναμενεται νά φθάση έφετος τουλάχιστον το 30,9 έκατ. τόνων και ίσως ξεπεράσει τά 31 έκατ. τόνων και ίσως ξεπεράσει τά 31 έκατ. τόνων της έσοδεις-ρεκόρ τού 1976-77. 'Η Βραζιλία, έπισης, προβλέπει αύξησης της παραγωγής τού άραβοσίτου κατά 30% (ύπερ το 19 έκατ. τόν.) και της όρυζης κατά 13% (περίπου 8 έκατ. τόν.). 'Άλλα η παραγωγή σόγιας τοποθετείται περι τά 11 έως 11,4 έκατ. τόν., έναντι τού άρχικού στόχου τών 13,8 έως 14,2 έκατ. τόν. Αιτία: ή κακοκαιρία.

'Η κατά τό πλείστον αύτάρκης Σοβιετική οικονομία αισθανεται τάς έξωτερικής πιέσεις. 'Υπερ αύτής: αι αύξησης τών τιμών του πετρελαίου, πού θα έξασφαλίσουν περισσότερον σκληρόν συνάλλαγμα άπό την Δύσιν — έκτός έναν εύρεθη πρό της άναγκης νά τροφοδοτήσῃ τάς δλάς χώρας της Κομεκόν μέ περισσότερον πετρελαίου. Εις βάρος της: ή κλονισθείσα οικονομία τού Βιετνάμ άπό την Κινεζικήν εισβολήν — οι Ρώσοι θα κληθούν νά παρέξουν βοήθειαν πρός τούς συμμάχους των.

Τό έμπορικον δλειλείμα της Ρωσίας με τάς χώρας σκληρού συναλλάγματος έδιπλασιάθη τό 1978, άνελθόν είς τά 3,5 δισεκ. δολλάρια. Και ή σοβαρά μείωσίς του είς τό έγγυς μέλλον φαίνεται άπιθανος. Άι άγοραί άμερικανικών σιτηρών άπό την Μόσχαν έμφανιζονται ήγημένων κατά τούς πρώτους μήνας τού 1979. 'Επι πλέον, η κακοκαιρία τού Μαρτίου ένδεχεται νά έχη περαιτέρω έπιπτωσεις έπι της σοβιετικής παραγωγής δημητριακών.

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

'Η συναλλαγματική πρόσδοσης της χώρας άπό την Ναυτιλίαν είναι κατά πολύ μεγαλυτέρα έκείνης πού έμφανίζεται είς τά έπισημα στοιχεία, ύποστηριζεται άπό ναυτιλιακούς παράγοντας, οι οποίοι φαίνεται διέχουν δικαιον. Διότι, λόγου χάριν, τό συνάλλαγμα πού προέρχεται άπό την δραστηριότητα τών κρουαζιεροπλοίων, ύψους τουλάχιστον 300 έκατ. δολλαρίων, έμφανίζεται ως τουριστικόν..., ένω έξ δλάου δεν περιλαμβάνονται είς τό ναυτιλιακόν συνάλλαγμα τά ποσά συναλλαγμάτως πού είσάγουν οι ναυτικοί μας και οι έφοπλισται δι' άκινητα κλ.

'Έν πάση περιπτώσει και παρά τάς άνωτρω έσφαλμένας καταχωρίσεις τού ναυτιλιακού συναλλάγματος, ή συναλλαγματική πρόσδοσης της χώρας άπό την Ναυτιλίαν έξακολουθεί νά έμφανίζη σταθεράν άνοδον. Ούτω συμφώνως πρός στοιχεία τά όποια έδωσε είς την δημοσιότητα τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας, τό ναυτιλιακόν συνάλλαγμα πού είσήχθη είς την Έλλαδα τόν παρελθόντα Μάρτιον άνηλθε είς 115 έκατ. δολλάρια ένατι 94 έκατ. δολλαρίων τού άντιστοίχου μηνού τού 1978, ήτοι έσημειώθη ποσοστιαία αύξησις 22,3%.

'Εξ άλλου ή συνολική συναλλαγματική πρόσδοσης της χώρας άπό την Ναυτιλίαν κατά τόν πρώτον τρίμηνον τού τρέχοντος έτους ('Ιανουάριος - Φεβρουάριος - Μάρτιος) έφθασε τά 338 έκατ. δολλάρια έναντι 270,4 έκατ. δολλαρίων τού άντιστοίχου τριμήνου τού 1978, ήτοι έσημειώθη αύξησις κατά 25%.

ΤΟΥ ΑΞΙΖΕΙ Ο ΕΠΑΙΝΟΣ

Μετά τόν μηχανικόν τού «'Ανδρος Πάτρια», ή άρχιμηχανικός Ίωάννης Σ. Καλαμάκης προσέθεσε ένα άκομη κεφάλαιον ήρωασμού και άυτοθυσίας είς τό λεύκωμα της Ναυτικής μας παραδόσεως.

Δέν άναγδμεθα είς λεπτομερείας τών συμβάντων, καθώς ή κατωτέρω συγχαρητήριος ήπιστολή, ήποσταλείσα είς τόν κ. Καλαμάκην άπό την Αμερικανικήν 'Ακτοφυλακήν, είναι άρκετα εύγλωττος:

Άγαπητή κ. Καλαμάκη:

'Έκ μέρους τού 14ou Διαμερίσματος της Αμερικανικής 'Ακτοφυλακής, έπιθυμω νά έκφρασω την εύαρεσκείαν μου διά τήν έξαιρετον διαγωγή τοσα κατά την έκρημν πυρκαΐας είς τό μηχανοστάσιον τού δεξαμενοπλοίου 'Hawaiian Sea' την 1ην Απριλίου. 'Η έποιμπότης πνεύματος τήν άποιαν έπιδειξατε κατά την διάρκειαν τού πανικού είναι παραδειγματική. Τό γεγονής διό παραμείνατε έπι σκηνής και προσπαθήσατε νά καταστείτε τό πύρ, καθ' ήν στιγμήν οι άλλοι είχον έγκαταλείψει τό πλοίον, δεικνύει θάρρος και άφοισών πρός τό καθηκον πέραν πάσης άναγνωρίσεως. 'Η μοναδική ικανότης και άπινοντικότης τοσα είς την κατάσβεσιν της πυρκαΐας, ήτης συνεπήγετο δμεσον κίνδυνον της ζωής τοσα, έσωσε τό πλοίον. 'Η έγκαιρος κατάσβεσις τού πυρός, άπέτρεψε την σοβαράν ρύπανσιν της περιοχής ή άποια οικονομικώς έξαρται από την έκμεταλλευσιν των άκτων της.

'Η πρωτοβουλία και ή τόλμη τοσα συνιστώνται ως μοναδικόν παραδειγμα αύτα παρηνήσεως διά την προστασίαν της άνθρωπην ζωής και της περιουσίας τοσα είς την κατάσβεσιν της πυρκαΐας.

Υμέτερος,

D. F. LAUTH

**'Αντιναύαρχος της 'Αμερ. 'Ακτοφυλακής
Χονολουλού, Χαβάη, 20 Απριλίου 1979.**

Τό 'Hawaiian Sea' τελεί ύπό τήν λιβεριανήν σημαίαν, άλλ' είναι έλληνικής ίδιοκτησίας με έλληνικόν πλήρωμα ήσφαλισμένον είς τό NAT. Τό περιστατικόν συνέβη είς Μιάρημπερς Πόιντ τών νήσων Χαβάη.

Σημειωτέον διό ή κ. Καλαμάκης δέν ήτο ναυτολογημένος έπι τού σκάφους άλλα συπιωματικώς εύρισκετο έκει κατά τήν έκρηξην τής πυρκαΐας, ως έπιβλεπων άρχιμηχανικός τής έταιρίας.

Τόν λόγον έχει τώρα τό 'Υπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας. Παρόμοιαι πράξεις πού τιμούν τό δνομα της Έλληνης Ναυτιλίας είς τά πέρατα της οικουμένης δέν πρέπει νά παραμένουν άνευ άναγνωρίσεως.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΠΡΟΣ ΜΙΜΗΣΙΝ

'Έξαιρομεν τήν πατριωτικήν στάσιν τού έφοπλιστού κ. Παν. Ν. Τσάκου, δοτις είς γενομένην πρότασιν νά άναλαβη διά πλοίου του τήν μεταφοράν πορτίου άπό την κατεχομένην Κύπρον είς τόν Περισκόν Κόλπον, όχι μόνον ήρηνθη νά άναλαβη τήν μεταφοράν, αλλ' άπεστειλε και τέλει πρός τόν Γερμανόν ναυλομεσίτην τών Τούρκων πορτωτών, τονίζων διό θεωρεί άδιανότην τήν συνεργασίαν με τούς άρνητάς τών άνθρωπων δικαιωμάτων και σφαγεῖς τών άδελφών μας 'Έλληνοκυπρίων.

'Η ένεργεια τού κ. Τσάκου είχεν άμεσον άποτελεσμα, δεδομένου διό ή Γερμανός ναυλομεσίτης διεβεβαίωσεν διό μελλοντικώς θά άποφεύγη νά προσφέρη παρομοίας έργασίας είς 'Έλληνας πλοιοκτήτας.

'Έλπιζομεν τό παράδειγμα τού κ. Τσάκου νά άκολουθηση δόλκηρος ή έφοπλιστική μας οικογένεια, ύψωνουσα ούτω σθεναράν φωνήν διαμαρτυρίας κατά τού άδιστάκτου είσιβολέων τής παρτυρικής Μεγαλονήσου.

ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΝΤΙ ΠΟΣΟΤΗΤΟΣ

Κατά τάς δηλώσεις τού Προέδρου τών Γερμανών 'Εφοπλιστών ή διαθέσιμης πρός νέας επενδύσεις προσκρούει έπι έμποδίων τόσον έθνικών δσον και διεθνών. Διότι ή άποδικότης μας συγχρόνου ναυτιλιακής έπενδύσεως έξαρτάται τόσον έπι τών μελλοντικών προσπτικών τής ναυλαγοράς δσον και έπι τών προσπτικών τής ισοτιμίας μάρκου και δολλαρίου ή τής έξελιξεως τών δαπανών έκμεταλλεύσεως.

Τό κύριον σημερινόν πρόβλημα είναι ή άυσησις τής παραγωγικότητος τού ύπο τό Γερμανικής σημαίαν πλοίου, ώστε νά καταστή συναγωνιστική έπι διεθνούς έπιπεδου. 'Ο γερμανικός έφοπλισμός είναι είς θέσιν νά έπι τήν έπιτυχει, ύπο τήν προυπόθεσιν δμως διό τό Κράτος όχι μόνον θά λάβη τά άναγκαιά οικονομικά μέτρα άλλα θά έξασφαλίση συγχρόνως τόν έφοπλιστήν άπό τού κινδύνου νά έπι τήν τεχνολογικήν πρόσδοσην έπι τού πλοίου του αιρομένην άπό παλαιούς κανονισμούς και ά-

**TAKIS N. CONTOGEORGIS SRL
SHIP AGENTS - BROKERS AND BUNKERS**

General Manager T.N. Contogeorgis

Directors: Captain D.P. Kallinikos

C.H. Perpina

O.G. Argote

R.N. Fiorentino

GENERAL OPERATIONS

Customs / port

Finance

Cables: TAKISHIP

Telex: 121529 AR TAKIS

AV. CORRIENTES 538 BUENOS AIRES

Telephones: 404612 455992 457891 493548 462129

Priv. 443059 844057 7847134

ναυχρονιστικάς διατάξεις περί συνθέσεως πληρωμάτων. Οι Γερμανοί έφοροι παραγγέλλουν νέων πλοίων με υψηλήν τεχνολογίαν, άλλα διά να δικαιολογηθούν αι πρός τούτο θύγκωδεις έπενδύσεις, ένας δύναται τού παγκοσμίου συναγωνισμού, είναι άπαραίτητον εις τόν τομέα τών πληρωμάτων ν' άντικαταστήθη η ποσότητα.

Τό ύψηλότατον κόστος έκμεταλλεύσεως τού γερμανικού πλοίου, κατέληξεν ό προσδρομής τών έφοροι περί την θέματαν έμπορικού στόλου. Ή μείωσις αύτη έφθασε τό 8,8% τό 1978 και άναμένεται να συνεχισθή κατά τό 1979, εις τάς άρχας τού άποιου ο γερμανικός στόλος περιελάμβανε 599 πλοία 14.320.000 t. DW. Τά πλεονεκτήματα τού στόλου αύτού είναι πρώτον μέν τό ύψηλόν τεχνολογικόν του έπιπεδον και δεύτερον ή μικρά ήλικια του, ο μέσος δρος τής άποιας δέν υπερβαίνει τά 6,5 έτη.

ΑΙ ΣΗΜΑΙΑΙ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

Υπό τόν τίτλον «Ποίος κοροϊδεύει ποίον;» (Who is kidding who?), εις τό τεύχος τής 19ης Απριλίου τού Βρεταννικού περιοδικού «Φάιρπλαίτ», περιλαμβάνεται δρόμον άναφερόμενον εις τάς σημαίας εύκολιας.

Άπο προσωπικήν έρευνα μεταξύ ναυτικών ύπηρτεούτων έπι πλοίων ύπο σημαίας εύκολιας, ο συντάκτης τού δρόμου καταλήγει εις τήν διαπίστωσιν δτι, τόσον από μισθολογικής πλευράς δσον και άπό άποψεως συνθηκών άσφαλειας και διαβιώσεως, τά φέροντα σημαίας εύκολιας πλοία ύπερτερούν, ώς έπι τό πλείστον, τών ύπο διαφόρους έθνικάς σημαίας — περιλαμβανομένης τής Βρεταννικής.

Ο λόγος δέ διά τόν όποιον αι κρατικά ύπηρεσιαί και ή Δ.Ο.Μ. διεξάγουν έκστρατείαν κατά τών πλοίων ύπο σημαίας εύκολιας δέν είναι ούτε τό μισθολογικόν, ούτε ή έλλειψης συντηρήσεως, ούτε αι κακά συνθηκών διαβιώσεως. Είναι διότι έχουν άπολεσι τόν έλεγχον έπι τών πλοίων αύτών.

Βεβαίως, λέγει ο Βρεταννός δημοσιογράφος, ύπάρχουν ύπο τάς σημαίας εύκολιας και πλοία ύποσυντηρούμενα και μέ πληρώματα άνεπαρκώς άμεβόμενα. Άλλα τό φαινόμενον αύτό παρατηρείται συχνότερον εις πλοία έγγεγραμμένα εις τά έθνικά των νηολόγια.

ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑΙ ΕΥΚΟΛΙΑΙ

Κατά τήν πρό ήμερων ένημέρωσιν τών ναυτιλιακών συντακτών ύπο τού Προέδρου τού ΟΛΠ κ. Στρ. Στρατήγη, και τού 'Ανωτάτου Συντονιστού τού 'Οργανισμού κ. Α. Καραλή διά τάς έξειδεις εις τήν ιμένα (λεπτομέρειαι εις τήν οικείαν σελίδα) κατεφάν διά μιαν άκρων φοράν ή έμμονή τών ύπηρεσιών παραγόντων εις τήν άποψιν δτού τόν ΟΛΠ πρέπει νά τόν ένδιαφέρον άποκλειστικών τό θέμα τού χειρισμού τών φορτίων και τίποτε δλλο. Ούτω, εις τάς σχετικάς άνακοινώσεις ούδεμια μνεία έγένετο περί τών έπισκευαστικών εύκολιων εις τήν ιμενικήν περιοχήν,

μάλιστα δ. κ. Καραλής, δ. όποιος φαίνεται διτί έχει άσπασθη πλήρως τάς έπι τού προκειμένου άποψεις τών ύπηρεσιών παραγόντων, έσπευσε νά είπη διτί θέμα τών έπισκευαστικών εύκολιων δέν είναι έκ τών ούκ δνευ. 'Αντιθέτως, δ. κ. Στρατήγης, γνώστης τών ναυτιλιακών μας πραγμάτων, συνεφώνησε μέ τήν άποψιν συνεργάτου τών 'Ναυτικών Χρονικών διτί πράγματι αι έπισκευαστικάι εύκολιαί είσι τήν ιμενικήν περιοχήν είναι άπολύτως άπαραίτητοι διά τήν άποδοτικήν λειτουργίαν τών ιμένων.

'Εν πάσῃ περιπτώσει, έπ' εύκαιρια και κατόπιν σχετικών έρωτήσεων, έδηλωθή διτί τό θέμα θά διντιμετωπισθή, διότι εις τό έφετεύόν πρόγραμμα τού ΟΛΠ δέχει περιληφθή τό σχέδιον διά τήν δημιουργίαν μιάς μεγάλης έπισκευαστικής βάσεως εις τήν νότιον πλευράν τής Κυνουσούρας, δηπου προβλέπεται ή σύνδεσις τών Σελλινών και τής νησίδος 'Αταλάντης δι' ένός μεγάλου έπισκευαστικού προβλήτα, πού θά διαβαθή και τάς άπαραίτητους εύκολιας (ήλεκτρικόν ρεύμα, υδωρ κλπ.). Τό σχέδιον συνδέεται μέ τήν ζεύξιν του Στενού τής Σαλαμίνος διά νά είναι άνετος ή προσπέλασις πρός τήν περιοχήν τής μείζονος αύτής έπισκευαστικής βάσεως και ή διλοκήρωσίς του θά άπαιτήση τούλαχιστον μίαν δεκαετίαν. Μέ τήν εύκαιριαν ύπενθυμίζομεν διτί τήν δημιουργίαν τής έπισκευαστικής βάσεως εις τήν έν λόγω περιοχήν είχον ίποδείξει τά 'Ναυτικά Χρονικά' άπο τού 1973, άλλα οι τότε κρατούντες είχον προτιμήσει τά έωλα «έργα εις τήν φαληρικήν άκτην — τά όποια συνεχίζονται και τελειωμόν δέν έχουν — άπό ένα παραγωγικώτατον έργον πού θά ήμπορούσε νά καταστήση τήν 'Ελλάδα τό έπισκευαστικού κέντρον τής Εύρωπης.

'Όπωσδήποτε και έπειδη φοβούμεθα διτί και πάλι τό έργον δέν πρόκειται νά προχωρήση έλλειψει τών άναγκαίων κεφαλάιων, θέτομεν ύπο συζήτησιν πρότασιν διά τήν κατασκευήν τής έπισκευαστικής βάσεως ύπο 'Ελλήνων ή ένων κεφαλαιούχων μέ άντιπαροχήν τήν έκμετάλλευσίν της έπι άριστημένον χρονικόν διάστημα.

ΤΟ ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Κατά τήν ίδιαν ένημέρωσιν άνεκοινώθη διτί δ. ΟΛΠ θά άνεγειρή ίδιον μέγαρον διά τήν στέγασιν δλων τών ύπηρεσιών του μέ προϋπολογισθέσιαν δαπανών 250 έκατ. δραχμών, ή όποια βεβαίως θά είναι πολύ μεγαλυτέρα, διά ληφθή ή' δψιν ο δρόπος άνεγέρσεως κτιρίων άπό δραγανισμούς, ύποκειμένους εις τόν έλεγχον του κράτους. 'Ημεις έπαναλαμβάνομεν τήν πρότασιν μας νά διεισποιήση τό λεγόμενον «έμπορικον κέντρον» διά τήν στέγασιν τόσον τής 'Υπουργείου Ναυτιλίας δσον και τών έξηρητημένων όργανισμών καθώς και τού ΟΛΠ. Είναι ή οικονομικωτέρα λύσις — δέν μηπορούμε νά διώνωμεν θυσίας άπό τόν λαν και νά έπιδεικνύωμεν τόσην περιφρόνησιν εις τό δημόσιον χρήμα — και άφ' έτέρου θά δώση εις τόν Πειραιά ένα μέγαρον πού λειπει τήμερον. 'Η άποψις παραγόντων τού ΟΛΠ διτί ή άνεγεραις ίδιοκτήτου κτιρίου είς τήν περιοχήν τού 'Αγιου Νικολάου θά συμβάλη και εις τήν άποσυμφόρησιν τής πόλεως

δέν εύσταθει, διότι και έκει ήδη ύπάρχει κυκλοφοριακός φόρτος και, έν πάσῃ περιπτώσει, δταν δλαι αι άρμδαι ήπηρεσαι θά είναι ουγκεντρωμέναι εις ένα κτίριον δέν θά είναι άπαραίτητος ή χρησιμοποίησις αύτοκινήτων ύπο τών συναλλασσομένων. 'Άς παύσουν, λοιπόν, οι διάφοροι άργανισμοί νά σπαταλούν τά χρήματα τού έλληνικού λαού εις έργα μη παραγωγικά και έάν δέν έχουν τήν διάθεσιν νά προσαρμοσθούν εις τήν σημερινήν πραγματικότητα δις τούς σταματήση κάποιος άρμδοις. 'Αρκετά.

ΝΑ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗ

Μία άτυχής διατάξεις τού δρόμου I τού N. 827/78 περί ρυθμίσεως δασμολογικών θεμάτων, τό οποίον άναφέρεται εις τάς δασμολογικάς άπαλλαγάς τών ναυτικών μας, δημιουργεί πλήθος προβλημάτων εις τούς τελευταίους και τελικώς ή έπιβαλλομένη δι' άυτού ρύθμισης άποτελεί δώρον δάδων διά τούς ένδιαφερομένους. Συγκεκριμένων, εις τό έν λόγω δρόμου άναφέρεται διτί οι ναυτικοί άπαλλάσσονται τών οικείων δασμών δι' είδη εισαγόμενα παρ' αύτών «έφ' δσον ή συνολική άξια αύτών δέν ύπερβαίνει τό 5% τού κατά τό προηγούμενον τού τελονισμού δωδεκάμηνον ύπο τού δικαιούχου έριστικώς εισαχθέντος πρός δραχμοποίησιν και εις 'Ελληνικάς Τραπέζας έσωτερικού κατατεθέντος συναλλάγματος κατά τήν περί τούτου βεβαίωσιν τής οικείας ναυτιλιακής έπιχειρήσεων. Ούτω αι τελωνειακά άρχαι, έρμηνευουσαι κατά γράμμα τό έν λόγω δρόμου χορηγούν τήν άπαλλαγήν έκ δασμών μόνον εις τούς ναυτικούς έκεινους τών άποιων αι πλοιοκτήτριαι έταιρια ήταν χρησιμοποιούσαι κατά τήν καταβολήν δασμών διά τά εισαγόμενα είδη, μέ άποτέλεσμα νά σημειώνται καθημεριναί προστριβαί μέ τούς τελωνειακούς ύπαλληλους, οι όποιοι, βεβαίως, ούδελως εύθυνονται, διότι ή τοιαύτη ρύθμισης έπιβλεται ύπο τού προαναφερθέντος νόμου. Καί φυσικά οι ναυτικοί μας δυσανασχετούν και άγανκτούν και ά δυσαρέσκεια αύτη έκδηλωνται και διά σχετικών δημοσιευμάτων εις τάς έφημεριδας.

'Επιβάλλεται συνεπώς ή νά τροποποιηθή δι σχετικός νόμος, πράγμα πού θά άπαιτηση χρόνον, ή έδοσησις μιάς έρμηνευτικής έγκυκλιου τού 'Υπουργείου Οίκονομικών, πράγμα πού είναι εύκολωτερον, πού νά διευκρινίζη διτί εις τήν έννοιαν τών 'Ελληνικών Τραπέζων περιλαμβάνονται και αι ένεαν Τραπέζαι πού έδρειουν νομίμως εις τήν 'Ελλάδα. Καί βεβαίως τήν σχετικήν πρωτοβουλίαν διά τήν τοιαύτη ρύθμισην δέν νά έχη τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας. 'Αναμένομεν.

ΝΕΑΙ ΔΥΣΚΟΛΙΑΙ

Κατά τάς 'Ιαπωνικάς έταιρίας πετρελαίου, οι Ρωσσοί έζητησαν προσφοράς άπό Δυτικούρωπαϊκά ναυπηγεία διά τήν κατασκευήν ίκανον άριθμού δεξαμενοπλοίων μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου. Εικάζεται διτί άρκετά έξ αύτών θά διατεθούν εις τάς άγοράς τής Δύσεως. Σημειούται έξ άλλου διτί ήδη άρκετά πετρελαιοφόρα μέ Ρωσικήν σημαίαν είναι διατεθεμένα εις άγοράς τής Δύσεως και τής 'Ιαπωνίας, οι δέ προσφερόμενοι ναυλοί είναι κατώτεροι τής άγορας. Οι 'Ιαπωνες πιστεύουν διτί ή Σοβιετική αύτη τακτική θά ένταθη κατά τούς προσεχείς μήνας.

Συμφωνώς πρός τό δέκατον πενταετές ναυτιλιακόν πρόγραμμα τής ΕΣΣΔ, τό οποίον καλύπτει τήν περίοδον 1976-1981, προβλέπεται ή ναυπήγησις 5 έκατ. τόννων DW έξ ών τά

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟ ΑΦΡΙΚΗ

C. MARTALAS SHIPPING (PTY) LTD.

SHIPBROKERS - LINER & SHIPPING AGENTS - CHARTERING

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

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

Telex 57-0131, Cables: COMARSHIP - COMARCHART

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

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

Telex 6-0718SA, Cables: COMARSHIP

2,3 έκατ. δεξαμενόπλοια. Αναμφιβόλως σημαντικός άριθμός είναι τών πλοίων αύτών προορίζονται διά τόν πολεμικόν στόλον τής Σοβιετικής 'Ενώσεως, άλλ' ή έμμονή επί τού τύπου τών πλοίων αυτών, δηλαδή τών δεξαμενοπλοίων μέσου μεγέθους και μεταφοράς προϊόντων, δικαιολογεί τήν ύπόθεσιν διά τόν διατεθούν επίσης και διά τάς Δυτικάς άγοράς.

Είναι φανερόν έπομένως διά τόν Δυτικός έφοπλισμός διά τόν ήλπιζε είς μίαν άνακαμψιν τής άγοράς τών πετρελαιοφόρων έντός τών προσεχών μηνών, έχει τώρα ν' άντιμετωπίσει νέας σοβαράς δυσκολίας έκ τής παρεμβάσεως τού Σοβιετικού στόλου.

ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΤΟΥ Δ.Ν.Ε.

Τό Διεθνές Ναυτικόν 'Επιμελητήριον, τό διόποιον έκπροσωπεί τάς έφοπλιστικάς ένώσεις 29 χωρών, έκφραζει τήν πλήρη άντιθεσίν του πρός τήν πολιτικήν τών ναυτιλιακών έπιχορηγήσεων πού έφαρμόζουν διάφοραι κυβερνήσεις.

Είς τό πρόσφατον, έτήσιον συνέδριον τού Δ.Ν.Ε. έν Λονδίνω, έπραγματοποιήθη δικλησίς πρός τάς κυβερνήσεις διά τήν περιστολήν τών ναυπηγικών έπιχορηγήσεων αι ίποιαι, μακροπρόθεσμως, θά έχουν δυσμενείς έπιπτωσεις είς τήν ναυτιλίαν και τήν ναυπηγικήν βιομηχανίαν.

Τό συνέδριον υπεγράμμισε τήν άναγκην νά πειριορισθούν αι ναυπηγικάι πιστώσεις είς τό πλαίσια πού έκφραζει ή Ο.Ο.Σ.Α., ήτοι 8% έλαχιστον έπιπτοκιον διά τήν ήτη μέχρι τό 70% τής άξιας τού πλοίου.

Η Ισπανία, ή όποια είναι μέλος τού 'Επιμελητηρίου, άπεφάσισε τόν Μάρτιον νά άσυρθη άπό τήν μή δεσμευτικήν συμφωνίαν τού Ο.Ο.Σ.Α. και καθορίζει μειώσιν τού έπιπτοκίου κατά 0,5% και αυξήσιν 10% τής τιμής τής παραγγελίας δυναμένην νά καλυφθή άπό δάνειον και 18μηνον παράτασιν τής περιόδου άποπληρωμής.

Ο πρόεδρος τού Δ.Ν.Ε. κ. Χάρρυ Μπήζλευ, είπεν διά τής ή κρίσις είναι άκομη έμφανής είς τόν τομέα τών δεξαμενοπλοίων, διά τόν πρώτην φοράν μεταπολεμικώς ένεφανίσει μειώσιν τής χωρητικότήτος του. 'Ισως εύρισκομεθα πλησίον τού σημείου έξισορροπήσεως μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως τοννάζ, είπεν, άλλ' ή περιωρισμένη παραγωγή πετρελαίου, έπι παγκοσμίου έπιπέδου, δέν έπιτρέπει αισιοδόξους προβλέψεις διά τό έγγυς μέλλον.

Διά τά σκάφη Εηρού φορτίου, τό Δ.Ν.Ε. προβλέπει εύνοικωτέρας έξελιξεις.

Εις τήν ήμερησίαν διάταξιν του περιελαμβάνοντο, έπιστης, ή κώδικης της «Ούνκτάν» διά τάς τακτικάς γραμμάς — έπι τού όποιου ούδεμία συμφωνία έπετεύχθη — και μέτρα διά τήν άντιμετωπισιν τών δύσυνεπών χρονοναυλώτων, οι όποιοι έκμεταλλεύονται τούς μικράς έπαγγελματικής έπιφανείας διαχειριστάς πλοίων «Τράμπης».

ΚΡΙΣΙΣ ΗΓΕΣΙΑΣ

Αι κρίσεις τών άνωτάτων άξιωματικών είς τόν Στρατόν, τό Πολεμικόν Ναυτικόν, τήν 'Αεροπορίαν, τήν 'Αστυνομίαν Πόλεων, τήν Χωροφυλακήν και τό Πυροσβεστικόν Σώμα

πού έγένοντο κατά τό τελευταίον 15ημερον και αι άποστρατειαί και προαγωγαί πού έπηκολούθησαν άμεσως, φέρουν είς τό προσκήνιον τήν διαδικασίαν ή όποια ήκολουθήθη σχετικώς είς τό Λιμενικόν Σώμα. 'Υπενθυμίζεται διά τί αι κρίσεις τών άρχιπλοιάρχων τού Λ. Σ. και τού Ίπαρχηγού έγένοντο τήν 29ην Μαρτίου και μέχρι τής παρελθούσης Παρασκευής 11ης Μαΐου, δέν είχε καταστή δυνατή ή σύγκλησις τού 'Ανωτάτου Συμβουλίου Λ. Σ. διά τήν έπιλογήν τού νέου Ίπαρχηγού μετά τήν άποστρατειαν τού κ. Καραμήτρου. Τήν κυρίαν ευθύνην διά τήν τοιαύτην καθυστέρησιν δέν τήν φέρει ή κ. Σκιαδᾶς, ή όποιος άνθρωπινος είναι νά θέλη νά παρατείνη δσον ήμπορει περισσότερον τήν παρανονήν του είς τό Σώμα, άλλά ή κ. Κεφαλογιάννης ή όποιος δέν άντελήθη, ώς ώφειλε, τήν άπορρύθμισιν, ή όποια έχει έπελθει άπό τριμήνου σχεδόν, λόγη τού θέματος τών έτησιων κρίσεων, είς τόν διοικητικόν παράγοντα τής Ναυτιλίας, διά τόν όποιον και μόνον ένδιαφερόμεθα. 'Απευθυνόμεθα πλέον είς τήν κυβέρνησην, είς αύτόν τούτον τόν Πρόεδρον τής Κυβερνήσεως, διά νά δώση μεσον λύσιν είς τό πρόβλημα τής ήγεσίας τού Λιμενικού Σώματος. 'Η Ναυτιλία, μέ τά μεγάλα προβλήματα τά όποια άντιμετωπίζει, έχει άναγκην τών ύπηρεσιών ένός διοικητικού φορέως, σφύζοντος άπό ζωήν και ένεργητικότητα και δχι άσχολούμενον συνεχώς με προβλέψεις περί τήν διαδοχήν.

Η «ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΙΣ» ΑΝΗΛΙΚΩΝ

Πρό τινος, τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας συνέστησε, διά έγκυκλου, νά μή έπιτρέπουν αι

Η ΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ ΑΝΔΡΕΑ 87 - ΠΕΙΡΑΕΥΣ

ΤΗΛ. 4526.644, 4526.666

MTS ΙΑΣΩΝ

MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ

TSS ΑΤΛΑΣ

MV ΕΡΜΗΣ

MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ

MTS ΟΡΦΕΥΣ

MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ

MTS ΑΠΟΛΛΩΝ 11

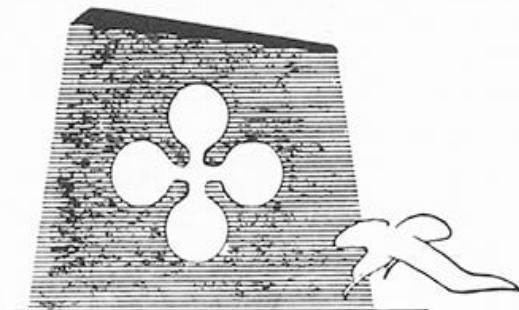
MV ΖΕΥΣ

MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ

MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ

MV ΩΚΕΑΝΟΣ

MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



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

ναυτιλιακά έταιρια νά συνταξιδεύουν μέ τούς γονείς των, έπι φορτηγών πλοίων, τά αντήλια τά ναυτικών.

Όρθιή ή άποψης τού Υπουργείου, άλλα, πιστεύουμεν, μία σύστασις δέν άρκει. Ή άπαγόρευσις πρέπει νά έπιβληθη διά νόμου, διά τά ανήλικα τουλάχιστον μέχρι 14 έτων.

Η παρούσια τού ανήλικο τέκνου εις ένα πλοίον εύρισκομενόν εν κινδύνῳ δέν έπιτρέπει εις τόν πατέρα-πλοιάρχον ή μηχανικόν νά ένεργηση ψυχραίμως εις κρισίμους στιγμάς και αύτό ένδεχεται νά έχη δραματικάς συνεπείας.

Πέραν αύτού, διά τής σχετικής νομοθεσίας θά άποφευχθούν και αἱ έπι τού προκειμένου προστριβάι μεταξύ τών ναυτιλιακών έταιριών και τών ναυτικών, πολλοί έκ τών όποιων, με τήν σκέψιν διτί θά έχουν πλησίον των τά προσφιλή των πρόσωπα, παραγνωρίζουν τούς κινδύνους πού έγκυμονει ή παρουσία των εις τό πλοίον.

ΕΝΑ ΜΠΟΥΚΑΛΙ ΚΡΑΣΙ

Έπανειλημένως εις τό παρελθόν είχομεν σημειώσει τόν ρόλον τόν όποιον θά ήδυνατο νά διαδραματίσῃ η Ναυτιλία εις τό θέμα τής διαδόσεως και τής πρωθήσεως τών έλληνικών προϊόντων εις τό έξωτερικόν.. Άλλα, δυστυχώς, όπως και εις δλλους τομείς ούδεν έγένετο πρός τήν κατεύθυνσιν αύτήν, δχι βεβαίως άπο ύπαιτηστη τής Ναυτιλίας, άλλα άπο τήν άδυναμίαν τών άρμοδιων κρατικών φορέων νά συλλάβουν τήν έκτασιν τών δυνατοτήτων πού παρέχει αύτη και νά θεσπίσουν τά άναγκαια μέτρα.

Έν τούτοις, παρά τήν έλλειψιν οιουδήποτε ένδιαφέροντος άπο κρατικής πλευράς πρό καιρού ό κ. Κεφαλογιάνης είχε δηλώσει διτί τό θέμα τού έφοδιασμού τών πλοίων δι' έλληνικών προϊόντων μελετάται, άλλα φαίνεται διτί και πάλιν τό θέμα παρέμενε εις τό στάδιον μόνον τών έξαγγελιών — άρκετοί έφοδιασταί έξι ίδιας πρωτοβουλίας άντεμπτώπισαν, παρά τάς σχετικάς δυσχερείας, τόν έφοδιασμόν τών πλοίων των, όπου φυσικά τούτο ήτο δυνατόν, με έλληνικά προϊόντα. Εις τόν κατάλογον τών έφοδιαστων αύτών προστέθη και ό κ. Νικ. Σύντος, ο όποιος είχε μίαν θαυμασίαν, καθ' ήμας, πρωτοβουλίαν: Εις έκαστον άδηγόν φορτηγού αύτοκινήτου, τό άποιον διακινείται εις τήν γραμμήν Βόλου - Ταρτούς με τά πλοια τά όποια έχει δρομολογήσει ή Οίκος Σύντος, παρέχεται, έκτος τών δλλων διευκολύνσεων, μία φιάλη έλληνικού κρασιού, συμφώνως δέ πρός υπαρχούσας πληροφορίας, πολλοί άπο τούς άδηγούς αύτούς, κατά τήν έπιστροφήν των έκ Συρίας σπεύδουν νά προμηθευθούν έλληνικά κρασιά, τά όποια τά μεταφέρουν εις τήν πατρίδα των. Τούτο σημαίνει διτί οι έν λόγω άδηγοι, αι οικογένεια των και οι φίλοι τους θά έθισθούν συντόμως εις τά έλληνικά κρα-

σιά, άλλα και εις τά δλλα έλληνικά ποτά, έάν βεβαίως ληφθούν τά άπαραίτητα μέτρα διά τήν κατάλληλον προβολήν, έκτος μεθόδου τήν όποιαν έφήμοσεν ή Οίκος Σύντος, τών έλληνικών ποτών άλλα και δλλων έλληνικών προϊόντων. Έκτος τών άνωτέρω θά ήτο ένδιαφέρονταν άν κάποια άρμοδια έλληνική ύπηρσεις είχε τήν σκέψιν νά πληροφορηθή ποιά διλλά έλληνικά προϊόντα παίρνουν μαζί τους, κατά τήν έπιστροφήν εις τήν πατρίδα των, οι δηγοί τών φορτηγών πού διακινούνται εις τήν γραμμήν Βόλου - Ταρτούς. Πολλά και χρήσιμα συμπεράσματα θά ήτο δυνατόν νά έχασθούν, έάν φυσικά, έπαναλαμβάνομεν, κάποια έλληνική ύπηρσεια έπεδείκνυε σχετικόν ένδιαφέρον.

ΕΝΑΣ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΗΣ

Ο προενικός λιμενάρχης Νέας Όρλεάνης έφαρμόζων προφανών τήν έγκυκλιον τού κ. Υπουργού περί έφαρμογής τής συνθέσεως και έλέγχου τών κανονικών διπλωμάτων, ήξισε τήν άπολυτον τού άσυρματιστού τού ύπο τέλληνηκή σημαίαν μπάλκ κάρριερ «Ταύρος» κ. Παντ. Φωτεινού, ο όποιος δέν κατέχει μέν δίπλωμα άσυρματιστού Ε.Ν. άλλα έχει τά έξης προσόντα: "Έχει τελειώσει τήν άγγλοελληνική πολεμική σχολή τού Καιρού με πολεμική ύπηρσειαν άσυρματιστού 24 μηνών εις τάς βετανικάς ένδιπλωμας και ύπηρσειαν άσυρματιστού 36 μηνών εις τό έλληνικόν Πολεμικόν Ναυτιλίκον. "Έκτοτε είργασθη ώς άσυρματιστής έπι 14 και πλέον έτη εις σειράν έλληνικών πλοίων με ναυτολόγια συνήθως Δων τών 20 μηνών, ναυτικοί δέ πού ύπηρέτησαν μαζί του λέγουν διά τήν έπαγγελματικήν του κατάρτισιν διτί πιάνει πουλιά στόν άέρα». Σημειώυται έπισης διτί πλοιοκτήτης τού «Ταύρος» κ. Κων. Στραβελάκης εύρε τόν κ. Φωτεινόν άσυρματιστήν εις τό οκάφος εις τό όποιον έναυτολογήθη διά πρώτην φοράν ώς άνθυποπλοίαρχος τό έτος 1949, άφ' θου δέ έστραφη εις τόν έφοδιασμόν τόν χρησιμπομοιεί ώς άσυρματιστήν συνεχώς εις τά πλοία του. "Όλα τά άνωτέρω σημαίνουν διτί ή χρησιμοποιήσαν τού κ. Φωτεινού ώς άσυρματιστού ούδενα κίνδυνον διά ήν άσφαλειαν τού πλοίου δημιουργεί — άντιθέτως — και συνεπώς δέν ήμπορει νά έχη έπ' αύτού έφαρμογήν τό σημείον τής ύπουργικής έγκυκλιον πού όριζει διτί άπαγορεύεται διά πόπλους τού πλοίου με έλλιπη κατά προσόντα ή σύνθεσιν πληρωμάτος. "Έπιβάλλεται νά ύπάρχη μία σχετική διευκρινιστική διαταγή διά νά έκλεψουν τά προβλήματα και άπο πραγματικούς ναυτικούς και άπο τάς ναυτιλιακάς έπιχειρήσεις.

ΚΛΕΙΝΟΥΝ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΩΝ

Οι περισσότεροι τών Ιαπωνικών ναυπηγι-

κών σίκων, οιτίνες διετήρουν άντιπροσωπείας εις τήν Έλλαδα, άπεφάσισαν νά κλείσουν τά γραφεία των, διότι πιστεύουν διτί ή Έλλας δέν άποτελει πλέον τήν μάλλον ένδιαφέρουσαν δι' αύτούς Εύρωπαικήν άγοράν, τόσον λόγω τής διεθνούς κρίσεως, δισον και κυρίως λόγω τής άναμενομένης εισόδου τής χώρας εις τήν Κοινήν Αγοράν.

Ούτω οι οίκοι Καβασάκι και Χιτάτσι έκλεισαν έντελώς τά γραφεία των, ένω ή Ισικαβατζίμα-Χαρίμα περιώρισεν εις έν μόνον άτομον τήν έν Έλλαδι άντιπροσωπείαν της. Δέν άπομένουν έπομένως εις τήν Έλλαδα ειμή άντιπροσωπείαι τεσσάρων μόνον Ιαπωνικών ναυπηγίων, άπασχολούσαι έν συνόλο 6 μόνον πρόσωπα.

Άντιθέτως, τά έν Πειραιεί γραφεία τών Εύρωπαικών ναυπηγείων έντείνουν τελευταίως τήν δραστηριότητά των και ήδη έχουν προχωρήσει, εις σοβαράς διαπραγματεύεις διά νέας παραγγελάς.

Τό Σχόλιον τού 150ημέρου

Έπρόσεξεν ιδιαίτερως θ φιλήστωρ συνεργάτης μας δέν σημείωμα εις τά στήλας τού «Δεκαπενθημέρου» μας. Έσχολιάζοντα εις τό σημείωμα έκεινον τά συνήθως σύντομα και στομφώδη κείμενα τά όποια έκαφωνούνται κατά τάς παρέλασεις τών διαφόρων Σωμάτων εις τάς έθνικάς έορτάς μας και είδικώς διά τάς περιόδους τήν έμφανισιν τού Λιμενικού Σώματος σχόλια περί Ναυτιλίας.

Έξεπλάγη, λοιπόν, και αύτός διά τήν πλήρη σχέδιον άποσιώπησιν τής έφοδιαστής οικοπέδης εις τήν δημιουργίαν τού συγχρόνου ναυτιλιακού θαύματος. Και μέ τήν γνωστήν ιστοριοδιφικήν του διάθεσιν άνεκάλυψε διτί εις τήν περίπτωσιν αύτήν άρμόζει ιδιαιτέρως έκεινο τό όποιον γράφει διά τούς Έβραιούς θ πολύς ιστορικός μας Παύλος Καρολίδης εις τό έργον του «Ιστορία τών Λαών».

Οι Έβραιοι, λέγει, άπεκάλουν τόν Θεόν μέ δύο όντωμα: «Τό μέν Έλοχείμ και προφερόμενον διά τής γλώσσης και τού στόματος, τό δέ Ιαβέ άπόρρητον, μή προφερόμενον άλλα νοούμενον».

«Όπου Έλοχείμ σημαίνει τήν Ναυτιλίαν και Ιαβέ τόν μή προφερόμενον έφοδιασμόν.

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΆΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

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

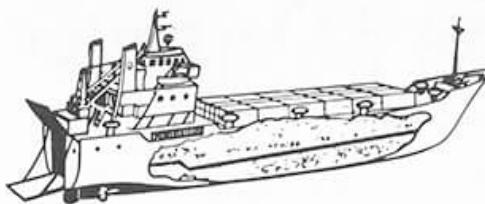
Τιμάι λογικαί - 'Εξυπηρέτησις καθ' όλον τό 24ωρον

TELEPHONE: 39252 WITH EXTN.
AFTER OFFICE HOURS: 446873

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

CABLE ADDRESS:
"SHIPDAWOOD" MADRAS

SPECIALISTS IN A SPECIALIST AREA RO/RO·LO/LO·CONTAINERS



AQABA · JEDDAH · HODEIDAH · DUBAI · DAMMAM · BEIRUT · LATTAKIA

Every 10 days from England by Ro/Ro vessels - Port Sudan by inducement.
Through bills of lading to all hinterland destinations.

Every 15 days from England.
Tartous by inducement. Through
bills of lading to all hinterland
destinations.

PIRAEUS · LIMASSOL

Every 15 days from England. Salonika by inducement.

TRIPOLI · BENGHAZI

Every 15 days from England. Tobruk and Marsalbrega by inducement:

FROM KING'S LYNN/FELIXSTOWE EXPERIENCE SERVICE

Arghiris, involved in trade and shipping in the Middle East since 1900, has the contacts, knows the countries, the ports, the hinterland.

FLEXIBILITY

Roll-on roll-off vessels, including two designed in the dual role of conventional or multi-purpose roll-on roll-off ship, which can achieve fast turn-round even in congested ports, are supplemented by well equipped cargo liners.

A premium service offering through bills of lading to points throughout the Middle East with on-carriage arranged at Arghiris own offices-but at competitive rates.

Return service from the eastern Mediterranean and Middle East for fruit and general cargo.

RELIABILITY

With companies in the Lebanon, Greece, Jordan and Cyprus, as well as Britain, Arghiris has the personnel, the know-how, the resources to serve this immense market.

SAFETY

Availability of slave trailers and Tugmasters ashore minimises handling and ensures the safety of cargo.



ARGHIRIS MARITIME (LEBANON) S.A.L.

Rue du Port, Imm. de la Sté Ginancière et Immobilière du Port de Beyrouth.
Telephones: 221960/1/2/3/4/5 - Telexes: 20615. Cables: ARGHIRIS - P.O.Box 11-2398, Beirut, Lebanon.

ARGHIRIS HELLAS LTD.

87, Akti Miaouli, Piraeus, Greece.
Telephone: 451.11.56. 451.11.34. Telex: 21.2800

ARGHIRIS SHIPPING LTD.

21-24 Chiswell Street, London EC1Y 4TY
Telephone: 01-628 2827 Telex: 886682



Arghiris Lines

87 AKTI MIAOULI PIRAEUS TEL. 45 27 384/8 Telex: 3580 AREL GR

‘Η ἀλληλογραφία μας

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Ε.Ο.Κ.

‘Αγαπητέ κ. Κωττάκη,

Λιαν ένδιαφέροντα διά τὴν ναυτιλιακήν μας ύπόθεσιν τυχάνουν τὰ δσα ἔξιστορύνται εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» (15-4-1979) ὑπὸ τὸν τίτλον ΝΑΥΤΙΛΙΑ-ΕΟΚ, ὡς πρός τὸ δικαιώμα τῆς ἐλευθερίας ἐγκαταστάσεων, ἀπὸ τὸ ὅποιον, ὡς αναγράφεται, ἐξηρέθησαν πρός τὸ παρόν αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, διατηρηθεισῶν δμως τῶν ἐκατέρωθεν ἐπιφυλάξεων.

Εἶναι προφανές διτὶ πρόκειται περὶ μᾶς χρονικής μεταθέσεως τῆς ἐκ πρώτης δψεως ἀναιτίας ἐμπλοκῆς ὑπὸ τῆς ΕΟΚ, τῆς ἐλευθερίας ἐγκαταστάσεων τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, μὲ τὸ ἐσωτερικὸν δίκαιον ἐκάστης χώρας, τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὴν παροχὴν τῆς σημαίας. Ή γενομένην ἐπιφύλαξις ἐπιστομοποιηθεῖσα πλέον ὡς ἐκκρεμότης ὑπὸ διακονοισμόν, πρέπει ὥποιος διποτέ πάντα νά μᾶς προβληματίζῃ διά τὸ μέλλον. ‘Ισως εἶναι διαρρήγελος κυοφορούμενών ἐναρμονίσεων τοῦ Κοινοτικοῦ Δικαίου εἰς διτὶ ἀφορέι εἰς τὴν ἔθνικότητα τοῦ πλοίου, ἐν συναρτήσει μὲ τὴν ἔθνικότητα τῆς πλοιοκτητρίας ἑταίρειας, πράγμα πού ἐνδιαφέρει πολὺ τὴν ὑπὸ Ἐλληνικήν σημαίαν ναυτιλίαν, ἀνήκουσαν, ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον, εἰς ἀλλοδαπάς ναυτιλιακάς ἑταίρειας, ἐλεγχομένας δμως κατά πλειον-ψηφιαν ὑπὸ Ἐλλήνων.

ἘΕ ἀφορμής τοῦ ἀνακύψαντος θέματος θά ἐπεθύμουν νά διατυπώσω μερικάς σκέψεις.

Αἱ διεξαχθεῖσαι διαπραγματεύσεις ἀναμφίβωλως παρέσχον μιαν εὐκαιρίαν ἵχνηλασίας τῶν ναυτιλιακῶν προθέσεων τῆς Κοινότητος τόσον ἐναντὶ τῆς Χώρας μας, δσον καὶ τῶν γενικώτερων κατευθύνσεών της εἰς τὰς θαλασσίους μεταφοράς. ‘Ακόμη, ἀπ’ διτὶ ἀλλο σχετικόν μὲ τὴν Ναυτιλίαν θά συνεζητήθη κατά τὰς διαπραγματεύσεις αὐτάς, θά πρέπει ἐπαρκώς νά ἀπεκαλύφθησαν οι στόχοι τῆς ΕΟΚ, πρός τούς ὥποιους πρόδρολον είναι διτὶ θέλει νά προσαρμόσῃ καὶ τὴν Ἐλληνικήν ναυτιλιακήν πραγματικότητα.

‘Ατυχῶς οὐδεμίᾳ ἐπίσημος ἀνακοίνωσις ἐξεδόθη μέχρι τοῦδε ἐπὶ τῶν συζητηθεισῶν καὶ συμφωνηθέντων, δχι μόνον διά τὴν ναυτιλίαν, ἀλλὰ καὶ διά τὴν συγγενήν ναυπηγεπισκευαστικήν βιομηχανίαν, περὶ τῆς ὥποιας κατά καιρούς πολλά ἀπαισιόδοξα καὶ μή διαφευσθέντα ἐγράφθησαν.

‘Αναλύοντες τὸ δσα ἐγγνώσθησαν διά τὰς διαπραγματεύσεις μεταξύ Ἐλλάδος-ΕΟΚ, δ-δηγούμεθα εἰς τὴν σκέψιν διτὶ ταῦτα, εὐθέως βάλλοντα εἰς τὴν δομήν τῆς ναυτιλιακῆς μας ἐπιχειρηματικότητος, ἐντάσσονται εἰς τὴν ἐπ’ ἑσχάτων ἀρέσκειαν προσθέταισαν τῆς ΕΟΚ, τὴν ἀποσκοπούσαν εἰς τὴν δημιουργίαν τῶν συνθηκῶν ἀνταγωνισμοῦ, πρός τὰς ὥποιας θέλουν νά κατευθύνουν τὰς ναυτιλίας τῶν Χωρῶν-μελών τῆς καὶ τῆς Ἐλλάδος. Παραμένει γεγονός διτὶ ἡ ἐπικειμένη ἐνταξίς τῆς Χώρας μας μὲ τὴν ναυτιλιακήν τῆς ὑπερανάπτυξιν ἐπέσπευσαν τὰς σχετικάς ἐνεργειας τῆς ΕΟΚ.

‘Επ’ εὐκαιρία ὑπενθυμίζομεν διτὶ τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως τῶν κοινοτικῶν πλοίων, μὲ

ἐξαίρεσιν τῆς Βρετανίαν, εἶναι υψηλόν, λόγω μεγαλυτέρων κοινωνικῶν καὶ ἀλλων παροχῶν, ἐν συγκρίσει μὲ τὸ χαμηλότερον Ἐλληνικόν, πού μάς ἔξασφαλίζει, τούλαχιστον μέχρι τώρα, ἀνταγωνιστικά πλεονεκτήματα. ‘Η νέα ἔξιστηκή αὐτὴ γραμμή τῆς ΕΟΚ εἶναι σταθερά, ἐπαναλαμβανομένη ἀπὸ τὰ σημαντικότερα συλλογικά δργανά της. ‘Υπενθυμίζομεν τάς κυριωτέρας συγκλινούσας ἀπόφασεις. ‘Απασαι ἀνάγονται εἰς τὸ 1979:

1) Τὸ Εύρωπαικόν Κοινοβούλιον εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους, μετά διεξαχθείσαν συζήτησιν, καθ’ ἣν ἐπεκρίθη μὲ δριμύτητα ἡ Κοινοτική πολιτική ἐπὶ τῶν Μεταφορῶν ὡς ἀνεπαρκής, εἰς συνταχθείσαν ἐκθεούν του, μεταξύ ἀλλων, ὑπογραμμίζει τὴν ἀνάγκην διεργασιῶν πρός διαμόρφωσιν κοινῶν τιμῶν (ναύλων) εἰς τὰς πάσης φύσεως μεταφοράς, ἐνδοκοινοτικάς καὶ διεθνεῖς. (Τούτο προϋποθέτει ἔξισσων κόστους).

2) Τὸ ‘Επιτροπή Εύρωπαικῶν Κοινοτήτων, ὡς ἐπισήμως ἀνεκοινώθη, ἔχει προγραμματίσει διποτέ τέλους τοῦ τρέχοντος ἔτους ἐπεξεργασθή τὰ μέτρα ἐπακριβούς προσδιορισμοῦ τῶν κανόνων ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὸν τομέα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

3) Τὸ ἀπόφασις ἐνοποιήσεως τοῦ μισθολογίου τῶν ναυτικῶν τῶν Χωρῶν-μελών τῆς ΕΟΚ, ἡ ληφθεῖσα παρά τῆς Οἰκονομικῆς καὶ Κοινωνικῆς ‘Επιτροπῆς.

Καὶ πάντα ταῦτα ὡς πρός τὸ ἔνα σκέλος τῆς ἐπιδιωκομένης ἐξισορροπήσεως διτὶ ἀλλως ἐναρμονίσεως τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος τῆς ΕΟΚ. ‘Εάν δμως τοῦτο συνδυασθή καὶ μὲ κάτι δλλο, πού βραδέως μέν, ἀλλά σταθερώς ἀναπτύσσεται εἰς τούς κόλπους τῆς ΟΥΝΚΤΑΝΤ, ἀναγκαίον δμως συμπλήρωμα τῆς ἐπιδιωκομένης ἀνταγωνιστικῆς ἴσορροπίας, τὴν κατανομήν τῶν φορτίων, διά τὴν ὥποιαν δγνωστον - τούλαχιστον εἰς ἡμᾶς - τί τεκτανεταί ἐντός τῆς ΕΟΚ, τότε θά ἔχωμεν πρό την ἔνα πλαίσιον δράσεως, σχεδόν καταλυτικὸν διά τὴν σημερινήν μας ναυτιλίαν. Διότι ἡ συρρίκνωσις τοῦ ναυτιλιακοῦ μας δυναμικοῦ, ὡς καὶ ἀλλοτε ἐγράφαμεν εἰς τὰς στήλας σας, θά ἀποτελέσῃ πλήγμα καὶ διά τούς τρεῖς παράγοντας ἡτοι κράτος, ιδιωτικήν ἐπιχειρηματικότητα καὶ ναυτικούς (ἐν ενεργείαι καὶ ἀπομάχους).

Αὐτή εἶναι διτὶ ἀτεγκτος πραγματικότητα, τὴν δ. ποτίαν ὡς ἐκ τῆς πορείας τῶν πραγμάτων θά υποχρεωθοῦμε νά ἀντιμετωπίσουμε.

‘Αναμφιστήτου κύρους καὶ βαρύτητος εἶναι οι παράγοντες, οι υποστηρίζοντες διτὶ ἐκ τῆς ἐντάξεως εἰς τὴν ΕΟΚ ἡ ναυτιλία, σπονδυλική στήλη τοῦ συναλλαγματικοῦ μας ίσοζυγίου, ἀντιμετωπίζει σοβαρώτερα προβλήματα ἀπὸ τούς λοιπούς κλάδους τῆς Εθνικῆς Οἰκονομίας. ‘Ατυχῶς ἐλλειψεν δημισιος διάλογος, τούλαχιστον εἰς τὸν ἔτον ἀκτασιν ἐπέβαλεν ἡ κρισιμότητης τῶν προβλημάτων, πού θά ηδύνατο νά τὰ φωτίσῃ πληρέστερον καὶ πιθανώτατα νά συνέβαλλεν εἰς τὴν ισχυροποίησην τῆς Ἐλληνικής ἐπιχειρηματολογίας.

‘Ἄσ επίλιγμεν διτὶ αἱ γενικώτεραι σκοπιμότητες πού ἐπιδιωκονται ἀπὸ τὴν ἐνταξιν, δέν θά ἔξοστρακίσουν τὸ προστήκον ἐνδιαφέρον καὶ ἐπιμονήν, ἀπὸ τὴν ναυτιλιακήν μας ύπόθεσιν.

Συμμεριζόμεθα τὴν ἀνάγκην δσων ἀνησυχοῦν, οἱ διποτίοις ἐπόμενον εἶναι νά προσβλέπουν εἰς ἀνδοκοινοτικά ἀσύμφωνιας ἐπὶ θεμάτων ἐσωτερικής ναυτιλιακῆς πολιτικῆς καὶ κυρίως νά ἐνατενίζουν πρός τὴν ἐπίσηση, ἀλλ’ οὐχί ἐσιου μέ την δημογένην Βρετανίαν. ‘Οχι δμως ὡς πανάκεια, οὔτε μέ υπεραισιοδέξιαν, διότι δις ἀναλογισθῶν τὸ τέπετυχεν αὐτὴ ἀπὸ τὴν δευτάτην διαφωνίαν της ἐπί της κοινῆς ἀλιευτικῆς πολιτικῆς τῆς ΕΟΚ. Καὶ νά μήν ληφμονούν διτὶ αὐτή εἶναι δη Μεγάλη Βρετανία, ἐνώ ἡμεῖς δη Μικρά Έλλας.

Δέν ἀπομένει εἰμή νά διατυπωθῇ διάπυρος εύχη, δπως αἱ ἔξελιξεις διασκεδάσουν τούς φόβους τῶν ἀνησυχούντων.

Μετά τιμῆς
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΜΑΖΑΡΑΚΗΣ

‘Αθῆναι 26 Απριλίου 1979



INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS
 AT THE
PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE:
 TONIO COLON

TELEX:
 3485072

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

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

PROVISIONS
 DECK SUPPLIES
 DUTY - FREE LIQUORS

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE
 COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Θά θέλαμε νά κάνουμε μιά διευκρίνηση στό δρυθο «Τό Ιδρυμα Ιωαν. Δ. Πατέρας γιά τήν προικοδότηση θυγατέρων ναυτικών» πού δημοσιεύτηκε στό τεύχος τής 1ης Μαΐου 79. Στή δεύτερη στήλη διαβάζουμε ότι:

„...ό Καπετάν Γιάννης Διαμαντή Πατέρας πού συνεχίζοντας τις πατρικές ναυτιλιακές έπιχειρήσεις ίδρυσε τό 1937 στό Λονδίνο τό ναυτιλιακό γραφείο LEMOS AND PATERAS ...”

Έπειδη, άπό τήν άνωτέρω διατάπωση τού συγγραφέως δημοσιεύτηκε ή εντύπωση διά τό Καπετάν Γιάννης Δ. Πατέρας ήταν ο μοναδικός ιδρυτής τού γραφείου μας, σάς παρακαλούμε γιά λόγους τάξεως, νά σημειώσετε ότι οι ίδρυτες ήταν:

- 1) Σπύρος 'Αντ. Λαιμός
- 2) Ιωάννης Διαμ. Πατέρας
- 3) Δημήτρης 'Αναστ. Πατέρας
- 4) Γεώργιος Χρ. Λευός

Άπο τό 1951 ο Ιωάννης Διαμ. Πατέρας και Γεώργιος Χρ. Λευός άπεχώρησαν και ίδρυσαν δικά τους γραφεία.

Παρακαλούμε ή άνωτέρω διευκρίνηση νά δημοσιευθή στό έπόμενο τεύχος τού περιοδικού.

Εύχαριστούμε,

Μέ φιλικούς χαιρετισμούς,
Γιά τήν ΛΑΙΜΟΣ & ΠΑΤΕΡΑΣ ΛΤΔ.
Α. Σ. ΛΑΙΜΟΣ
Διευθυντής

Λονδίνον, 3 Μαΐου 1979

ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΠΕΡΙ ΑΔΙΚΙΑΣ

Μια έπιστολή πρός τό Ν.Α.Τ.

‘Η έπιστολή τού κ. Ν. Αλαφασού είναι μακρά. Τήν δημοσιεύσομε πάνωτα, διότι είναι ένδιαφέρουσα. Έκφράζει τό δίκαιον παράπονον και τήν άγανάκτησιν ένάς έφοπλιστού διά τήν άψυχολόγητον άπόφασιν τού Δ. Σ. τού Ν.Α.Τ.

Παρακαλούμεν τόν κ. Κεφαλογιάννην νά την διαβάση και νά άποδώση τό δίκαιον.

Πρός τό ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΑΠΟΜΑΧΙΚΟΝ ΤΑΜΕΙΟΝ
Ένταυθα

‘Υπ’ δψιν τού κ. Γενικού Διευθυντού

‘Αξιότιμοι Κύριοι,

δ/π «MEDMARE».

Ξεχωρίζοντας τήν θέσιν μου άπό τήν έταιρείαν μας, προσωπικά σάς γνωρίζω τά άκολουθα γιά τήν ένέργειαν σάς νά διαγράψετε τό διά τού πλοίον άπό τό Ν.Α.Τ.

Στίς 22.3.79 πήραμε τό έγγραφό σας, ήμερημηνίας 20.3.79 άρ. πρωτ. 19.988, πού μάς γνωρίζατε διότι στό πλοίον μας «MEDMARE» εύρεθησαν οι κάτωθι έλλειψεις: «Τό LIFE RAFT δέν είχαν άνανεωθεί άπό 15.3.78 και ή ισχύς δλων τών πυροσβεστήρων τού πλοίου και μηχανοκινήτου λέμβου είχε λήξει άπό 4/78», μέ τήν παράληπην «δόπως φροντίσετε γιά τήν άμεσα άποκατάστασιν αυτών κ.λ.π.»

Δέν προσπαθούμε νά δικαιολογηθούμε, λέγοντάς σας διότι τό πλοίο είχε κλεισθή γιά άρκετο διάστημα σέ λιμάνια Έρυθράς Θαλάσσης - Περισού και τελικά στήν Πολωνία, όπου τά πάντα είχαν νεκρωθή άπό τά χόνια και λοιπά, άπό τά μέσα Δεκεμβρίου/78 μέχρι μέσα Ιανουαρίου/79, όπου είχαμε τήν άτυχια νά βρεθούμε.

Δέν βλέπουμε δάσχημα τίς έπιθεωρήσεις άπό τά Λιμενικά δρυαν, διότι στό φινάλε άφυνίζονται αύτοί που είναι υπεύθυνοι γιά τήν παρακολούθησιν τους, πού μπορεί ή άβλεψια νά τούς στοιχίσει και τήν ζωή τους, διότι κανένα γραφείο δέν σκέπτεται νά περιορίστη τά ξέσοδά του άφηνοντας τίς άνω έλλειψεις.

‘Απόδειξις αύτού είναι τό έσωκλειόμενον πιστοποιητικόν άπό τό δόποιον φαίνεται διτι στήν «ΓΕΝΙΚΗΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΝ» (SPECIAL SURVEY) τού πλοίου, άναγομάθηκε δλον τό CO2 σύστημα Μηχ/σίου και κυτών.

‘Από αύτό βγάζει κανείς τό συμπέρασμα διτι δέν υπήρξε πρόθεσις μας νά μήν κυτάξωμε και τών πυροσβεστήρες τού πλοίου, άλλα μία παράλειψις μας, δύως και σείς τήν χαρακτηρίζετε. Θό μπορούσαμε νά σᾶς πούμε διτι οι πυροσβεστήρες είχαν άναγομάθη άπό τόν Πλοιάρχον και διτι τό δργανόν σας, δέν άρκεσθηκε στίς ταμπελίσεις τού Πλ/ρχου. άλλα ζήτησε αύτές τού έργοστασιον.

Καλώς ή κακώς θεωρήσαμε περιτόν νά έλθωμε πίσω στό έγγραφό σας γιά νά σᾶς πούμε, διτι οι μέν πυροσβεστήρες ήλεγθησαν έπι τόπου άπό τήν Πυροσβεστικήν ύπηρεσίαν, μόνην άρμοδιαν στήν Καλαμάτα, διότι αύτό τό είπε ά Πλοιάρχος μας, στόν Λιμενάρχη και τού ζήτησε έγγραφως νά πάει στό πλοίον πρός έξακριβωσιν, πράγμα πού δέν έγινε.

‘Από τό Τιμολόγιον — πού σᾶς έσωκλειώ — μόνο δύο πυροσβεστήρες εύρεθησαν σέ δχι σο καλή κατάστασιν και τών άντικαταστήσαμε άγοράζοντάς τους, και αύτό τό έμαθε έγγραφως ή Λιμενάρχης έκει, άλλα τό άγνόησε.

‘Επειδή στήν Καλαμάτα δέν μπορούσε νά γίνη έπιθεωρησι τού LIFE RAFT, (δέν υπήρχε δρμόδιος) αύτό έγινε στήν Λεμεσόν μετά 5 ήμέρας. Έσωκλειώ πιστοποιητικόν.

Φυσικά δταν μάς «μαλώσατε» δέν ήλθαμε νά άπολογηθούμε πρός άποφυγήν άλλολγραφιας και άφου πρίν νά γίνη ή άναφορά τού Λιμενάρχου, είχαν γίνει δλαδή δύο πυροσβεστήρες, έκτό τού LIFE RAFT.

Νομίζω δτι παραλείψεις, διότι περί παραλείψεως πρόκειται, έχομε και στά σπίτια μας πού δλα είναι δίπλα μας, γιά αύτό θά έπρεπε νά ύπάρχη κάποια λογική και ίδιως σέ αύτούς πού συμμαρφώνονται άμεσως.

“Όλα μέχρι έδω θά ήταν πολύ ώραία, είχατε κάνει τό καθήκον σας, άποκαταστήσαμε τίς έλλειψεις, διτι πούμε δικαιολογήσατε τήν παρουσία σας, εισέπραξε τό Ν.Α.Τ και τό

Δημόσιον είκοσι χιλιάδες μεταλλικές άπό τό πρόστιμον, μάς διασύρατε κοινοποιούντες παντού τό διά έγγραφόν σας.

Μέ ένα δεύτερο έγγραφό σας, ήμερημηνίας 19.4.79, άρ. πρωτ. 27.128 μάς έπιβάλλετε τήν έσχάτην τών ποινών, τήν διαγραφήν τού πλοίου άπό τό Ν.Α.Τ, διότι διότι πράση γράφετε στήν Καλαμάτα ΕΙΧΑΝ ΔΙΑΠΙΣΤΩΘΗ ΣΟΒΑΡΕΣ ΠΑΡΑΛΕΙΨΕΙΣ και έπικαλείσθε τούς διεθνείς κανόνες. Έάν οι παραλήψεις μας είναι σοβαρές, θά ήθελα δσοι διαβάσουν αύτό τό γράμμα νά μού γνωρίσουν, διότι ίσως νά μήν έκτιμω τόσο τό μέγεθος αύτών.

Προσωπικά είμαι ο μόνος υπεύθυνος τών γραφομένων και ντρέπομαι γιά τό ΔΣ/Ν.Α.Τ, πού κάθησε νά συζητήση τέτοια ύπόθεση και νά πάρει τέτοια άπόφασι. Στό Ν.Α.Τ χωλαίνουν τόσα και τόσα, άκομα σήμερα διαμαρτύρεται ο πρόεδρος τών Πλοιάρχων, είσαστε τόσο πίσω σέ έκαθαρίσμα ναυτολογίων και τόσα δλλα.

Πώς δικαιολογείτε τήν τόσην καθυστέρησιν στό έκαθαρίσμα τών Ναυτολογίων; Έμεις έχομε νά πάρωμε φύλλον έκκαθαρίσμας γιά ένα πλοίο μας άπό τόν Μάρτιον τού 77 και γιά δλλο άπό τόν Οκτώβριο τού 77. Δηλαδή είσθε δύο χρόνια πιό πίσω και θά είχατε μείνει πολύ πιό πίσω άν δέν έρχόταν ή Γενικός Γραμματέας τού Υ.Ε.Ν, έν είδη Στρατιωτικού Νόμου, νά σᾶς έπιβάλει νά προχωρήσετε. Οι πολυκατοικίες είναι πολύ περισσότερες από τά πλοία και οι διαχειρίστες τους έγαζουν 12 φορές τόν χρόνο φύλλα έκκαθαρίσμεων. Αύτά δέν είναι πρός τιμωρίαν ή δέν άπασχολούν τό ΔΣ/Ν.Α.Τ άντι νά κάθωνται νά μιλάνε γιά πυροσβεστήρες;

Άντι νά τιμωρείτε μήπως έπρεπε πρώτα νά έχουν τίμωρηθεί οι τιμωροί; Μήπως θά έπρεπε νά έχουν τίμωρηθη πολύ πρό ήμών οι ύπηρεσίες:

1. Τού Κ.Λ.Π, πού στήν καταγγελία μας 18.7.75 άρ. πρωτ. 24147/18.7.75 γιά κάποιον ναυτικόν πού πήρε χρήματα και έγινε «πουλάκι» και δέν μάς έχουν πει μία κουβέντα έστω και γιά παρηγορίδα;
2. Τού Κ.Λ.Π, γιά ίδια περίπτωση είμαστε δνευ άπαντήσεων άπό 28.2.76.

come to Khalkis Shipyard for...

- TOP SERVICE
- RELIABILITY
- FAST REPAIR TIME

You'll find us competitive.



KHALKIS SHIPYARD S.A.



Vathi, Aegiali, Greece
Phones: 0221-31502 (10 lines)
Telex : 272143 NAXA GR

* Authorized repairers for Sulzer Marine Diesel Engines

* Licensed Manufacturers for Kvaerner Hatch Covers

3. Γιά πήτε μου, τί κάνατε έσεις και οι 'Ενώσεις δταν κατηγγειλα μία σοβαρή κλεψία μελών πληρώματος από 25.7.8; Νά σκεφθήτε δτι σε αύτή την περίπτωση πού ήτο σοβαρή και πού ζητούσαμε την παρουσία σας δινοντας κάθε βοήθεια και λέγοντάς σας δτι το πλοίο θά είναι μετά 55-60 ήμερες στο τάδε λιμάνι, όπου υπάρχει πλήρες λιμεναρχείον δέν είχατε κάνει τίποτα, ώστε νά έχει έννημερωθή δι λιμενάρχης. Τα σχόλια της στιχομυθίας λιμενάρχου πλοιάρχου είναι περιττά. Άλλα μήπως οι έδω 'Αρχές έκαναν τίποτα. Οι κλέφτες μπαρκάρουν και ξαναμπαρκάρουν μέσω Πειραιώς και μόνο γύρω στις 8.4.79 κάποιον φώναξαν γιά άνάκριση. Τί νά την κάνουν την άνάκριση, άφου αύτός έφυγε πάλι και αφού έχουν οι υπερσείες χαρτί ύπογεγραμένο από τούς κλέφτες πού άναγνωρίζουν την ένοχή τους; Γιατί δταν τούς είχαμε στα χέρια μας δη ήσαν έννποιον σας έν είδη αύτοφώρου δέν τούς τιμωρήσατε; ή το κάνατε γιά νά έχομε και γραφειοκρατία;

Μάθετε δτι αύτοί πού τιμωρούν πρέπει νά έχουν τακτοποιημένα πρώτα τά δικά τους. Ξέρετε πόσες παραλείψεις σας μένουν ατιμώρητες δη πόσοι τούς άσχολουμένους με την ναυτιλία θά είχαν τόσα νά σας γράψουν, άλλα τά καταπίνουν άποφεύγουν τά δημιουργούν προηγούμενα δη νά τούς κάνετε BLACK LIST σάν έμενα;

Καθόμαι και σκέπτομαι γιατί αύτή η μεταχείρισης σ' έμας. Πέραν της δλλης στεναχώριας μου η κοινοποίησης τού τηλεγραφήματος σας πρός τόν Πλοιάρχον μάς ήθε M. Πέμπτη, φεύγοντας στις 8.00 τό βράδυ γιά Πάσχα, δέν είχατε άλλο τί νά κάνετε τέτοια μέρα ωστε νά μήν μάς δώσετε και Κακό Πάσχα συνάμα;

Σκέφτομαι μήπως θεωρεί τό NAT κακούς πελάτες αύτούς πού έξοφλουν άνα τρίμηνον τίς καταστάσεις τών κρατήσεων ή άνα έξαμηνον άνελλιπώς τά Ναυτολόγια τών πλοιών τους.

Μήπως δέν σάς άρέσουν αύτοί πού τακτοποιούν τίς ύποχρεώσεις τους και δέν είναι μέσα στά πόδια σας ζητούντες παράτασιν;

Μήπως έπειδη δέν γνωριζόμαστε από έπισκεψιες έλεγμοσύνη δέν τυχάνουμε ύποληψεως; Σάς παρακαλώ νά δείτε τίς καρτέλες τών πλοίων μας και νά μάς πήτε δν αύτά πού λέω είναι έτσι.

* Ήταν οι έλλειψεις τόσο σοβαρές δη από τέτοιες έλλειψεις που ή αποκατάστασις τους είναι, μάς ώρας δουλειά ύποβιθάζουν και ταξινομούν ένα πλοίο σε «μειωμένον έπιπεδου ασφαλείας» (SUBSTANDARD);

Άφου τό δργανόν σας πήγε και βρήκε στό πλοίο παραλείψεις γιατί δέν σκέφθηκε αφού είχε άφορμή νά έλέγχη τά διαμερίσματα τού πλοίου, πληρώματος, τραπεζαρίες, καπνιστήρια, κουζίνες, μέσσα ψυχαγωγίας, βιβλιοθήκες, βάρκες και λοιπά μέσα πού άπαρτίζουν τό SAFETY EQUIPMENT, λουτρά - WC, στεγανές φρακτές, στόμια κυτών και δι. τι άλλο μέρος; Φυσικά από τότε τίποτα δέν άλλαξε στό πλοίο, γι' αύτό παρακαλούμε δπως έ-

έδοις μας άποσταλη οιονδήποτε κλιμάκιο τού YEN πρός έξακριβωσιν τής καταστάσεως τού πλοίου και τούτο γιά νά μάς άποκαταστήσετε ήθικώς.

Σάν μία άρχη τού ποιοι είμαστε, δς ρωτηθούν οι κ.κ. Σαλβάνος - Κατινάκης, πρώην Αιμανάρχαι στό Αμβούργον και Αμβέρσαν ή Ρότερνταν άντιστοιχως, οι όποιοι άνα τρίμηνον και έπι δύο χρόνια περίπου έπισκεπτοντο ένα πλοίον μας, πώς τό είχαμε, έάν ήτο δι κόσμος FULL πληρωμένος δη τό άγοράζαμε γι' αύτό. "Ας ρωτηθή δη νύν λιμενάρχης τού Αμβούργου γιά τό ίδιο πράγμα.

"Ας ρωτηθή δη «πιάτσα» τού Πειραιά δη διεθνές σε κανέναν δη τό ΚΛΠ άν κατέφυγε ποτέ κανείς ναυτικός νά τούς ζητήση νά μεσολαβήσουν γιά τά χρήματα τους δη κάποιο από τά είσιν στού έγγραφου σας λιμενάρχειον έξιτερικού δη πήγαν μέλη πληρώματός μας νά παραπονεθούν γιά προκαταβολές, άλληλογραφία, τροφοδοσία δη γιά κάπι πού συμβάλει σε κακή μεταχείρισην από έμας δη τούς Πλοιάρχους μας.

"Αν τώρα δέν είμαστε από αύτούς πού προβάλλονται δη από αύτούς πού έφεραν τούς Γερμανούς ή Νορβηγούς στόν Πειραιά και τίς γνωστές κομπίνες και γι' αύτό δέν καίρομεν έκτιμήσεως τότε λυπούμεθα πού ποτέ δέν θά κάνωμε κάπι τέτοιο ώστε νά άπολάβωμε έκτιμήσεως.

Γιά τέτοιους κομπίναδόρους δη συνεδρίαζε τό σεβαστόν ΔΣ/NAT δη ήτο ήδιον συγχρητηρίων.

Ξέρω άνόματα πλοίων πού κατηγγέλθησαν από τά πληρώματα τους γιά σοβαρής μορφής ζημίες, τέτοιες ζημίες ΥΠΟΒΙΒΑΖΟΥΝ τό πλοίο, κάνατε τό ίδιο και σε αύτά δη έπειδη αύτά άνηκουν σε παραδοσιακούς δικαιούνται νά είναι έτσι; 'Ένοχλήσατε τόποι πλοιοκτήτες τους δη κρατάτε τήν πόρτα άνοική γιά τό μέλλον;

Θά ήθελα δη σεβαστή E.E.E. νά πάρη κάποια θέση και νά μάς πεί τό παράπτωμα μας, δη τό θεωρεί τόσο σοβαρόν, ώστε νά μάς έπιβληθή τέτοια ποινή. "Έχει τύχει σε κάποιο πλοίο κάποιου έκ τών μελών της νά έχουν μείνει οι πυροσβεστήρες δη τό LIFE RAFT χωρίς έπιθεώρουν και δη νάι πρέπει δη Πλοιοκτήτης του νά γίνει απόδιοπομπαίος;

Μήν ξεχνάτε, Κύριοι, δη πρό χρόνια έφυγε ένα φέρου-μπώσουν από τόν μώλον τής Δραπετσώνας με ταχύτητα δχι πάνω τών 10 μιλών και τό άντιληθήτε δέν πήγε στήν Μεσσήνα. Μήν ξεχνάτε τό δη ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ πού έφυγε από τήν αύλη σας, δηπως μήν ξεχνάτε τό λαθρεμπορικόν τής ράδας τού Περάματος, πού δη δέν άβλεπαν οι Κεφαλονίτες δη οι κάποιοι δλλοι νησιώτες τους παράδενους ναυαγούς θά νομίζατε δη τό βαπόρι ήτο στό Πέραμα άκομά.

Λυπάμαι γι' αύτά πού σάς γράφω, άλλα δη σάς φέρω λιγώτερη λύπη από δι. τι μου δώσατε.

Δέν έρω τί κάνατε σ' αύτούς πού έβαλαν καπέλο στό NAT (γιά νά μήν πώ φέσι, λέξη τούρκη) δη σ' αύτούς πού δλλη σύνθεση είχαν και δλλα πλήρωναν.

Δέν περιμένω άπαντησιν από τίς ύπηρεσίες πού κοινοποιήσατε τό έγγραφο σας, ούτε από τήν ΠΝΟ, διότι στήν καταγγελία μας στίς 25.8.78 ούδεμιαν θέσιν πήρε.

Δέν θά μού πει κανείς γιατί δέν σάς είπε τίποτα γιά τόν άκαλαίσθητον ήμιτιομηχανικόν χώρον τής Εστίας τού Ναύτου, πού μετά τόσα έκατομμύρια κεφαλαιού τόν πήγατε σε μία περιοχή πού έχουντας οι συνάδελφοι θά βλέπουν ένα θαυμάσιο τοπίο, γύρω χυτήρια, βαμβακοβιομηχανίες, σαναποθήκες. Έπισης ή περιοχή είναι θαυμάσια, σε περίπτωση βροχής, ώς τόν Νοέμβρη τού 77 θά γεμίση ή αύλη νερά και έτσι άνεξοδα θά άποκτηθή πισίνα.

"Οταν πήγατε έκει, πήγατε μέτά μαύρα άμαξια τού Δημοσίου και δέν σκεφθήκατε δη οι ένοικοι ή πρέπει νά πάνε μέτα τό πόδια δη μέσον Νέου Φαλήρου και πάλι μέτα τό πόδια.

Σκεφθήκατε δη γιά νά πάνε έκει δέν υπάρχει συγκοινωνία δη μήπως είπατε σειχήδες είναι δς ξοδέψουν και λίγα πετροδολάρια, άφου έχρονται από τίς ράδες Περσικού - Λάγος, πετρελαιοπαραγώγων χωρών, δη μήπως σκεφθήκατε δη και λίγο περπάτημα μετά τήν λαμπαρίνα τούς κάνει καλό;

Ειλικρινώς εύχαριστώ τόν κ. Υπουργόν Ε.Ν., διότι διά τών δηλώσεων, ώς καταχωρούνται στό περιοδικόν «NAYTIKA XRONIKA» 15.79, σάς δίνει μία άπαντησιν.

Είναι οι δηλώσεις του γιά τίς έκτακτες έπιθεωρησεις πού έγιναν στά πλοία και τίς θεωρεί ίκανοποιητικές και πού στίς περιπτώσεις τών παραλείψεων θεωρεί ώς πιό άσθματες τίς παραλείψεις τών πυροσβεστήρων.

Εύχαριστώ τό λιμεναρχείον Καλαμάτας πού μάς ύπερδειξε ποιές μόνον είναι οι παραλείψεις δη έλλειψεις είναι από τό πλοίο.

'Έλπιζω δη ή ΕΕΕ θά πάρη κάποια θέσιν. 'Έπειδη δη άναγνωρίσις τού λάθους, είναι τιμή σ' αύτον πού τό άναγνωρίζει, έπιθυμώ δηνευ πολλών ένημερώσεων νά ζητηθή κάποια συγγνώμη.

Συμμεριζόμενος τήν λύπην σας διά τήν διαγραφήν μας δηπως μάς λέτε, δέν θά σᾶς κουράσω άλλο. Εύχαριστώ.

Μετά την Η ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ ΤΟΥ NAT
Κύριε Διευθυντά,

"Η πρόσφατος άποστράτευσις και κατά συνέπειαν άπομάκρυνσις τού Γενικού Διευθυντού τού N.A.T. θέτει επί τάπτως, δηπως πολύ όρθως σημειώσατε ήδη είς τά «Ναυτικά Χρονικά», άκομά μία φορά τήν σοβαρότητα τού θέματος τήν δοπίαν έχει δη διαχείρισης τών θεμάτων τού Ταμείου από πρόσωπα με πείρα και ειδικές ίκανότητες.

Πολλά και δύσκολα προβλήματα άντιμετωπίζει καθημερινώς τό Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, προβλήματα τών δοπίων δη πλήσιος σέναντες δέν απατεῖ μόνον μεγάλη ίκανότητα άλλα και μακράν θητείαν τών διαχειρίζομένων τά τού Ταμείου.

Κατά τήν θητείαν μου 4 1/2 έτών ώς μέλους τού Διοικητικού Συμβουλίου τού Ταμείου έπειτησαν είς τήν θέσιν τού Διευθυντού τού Ταμείου 4 Λιμενικοί 'Αξιωματικοί άναμφιβόλων ίκανοτήτων, άλλα είς τούς δηποίους δη βραχύς χρόνος τής θητείας τους δέν έπειτρεψε νά δλοκληρώσουν πλήρως τό δργον τους.

Μία λύση δη ήτο νά προβλεφθή δη θεσμός τής ειδικής μονιμότητος δηπως προβλέπεται και δη ώρισμένας ύπηρεσίας τού Π.Ν. Κατ' αυτόν τόν τρόπον θά ήτο δυνατή δη τοποθέτησις ένδος 'Αξιωματικού γιά μεγάλο άριθμο έτών.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΕΛΙΣΣΙΝΟΣ
Μέλος Δ.Σ. Ν.Α.Τ.

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SINCE 1935
ASSOCIATED TO

S.A. FINANCIERA Y COMERCIAL

J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

TELEGR.: ARGOSHIP
TEL.: 98 07 49
A.O.H. 78 29 05
TELEX 398 925 JRWS UY 925

MONTEVIDEO

SOLIS 1533
MONTEVIDEO - URUGUAY

ΣΤΟ ΣΟΥΕΖ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΣΑΣ "ΣΤΑΜΑΤΗΣΕΙ"- ΚΑΤΙ ΣΟΒΑΡΟ..?" Η ΑΣΗΜΑΝΤΟ

Η "KRONOS SHIPPING ENTERPRISES" S.A.
ΦΡΟΝΤΙΖΕΙ ΓΙΑ ΟΛΑ !

Ξέρετε τά προβλήματα που συναντάνε τά πλοιά σας στή διώρυγα τού Σουέζ.. Μπορεί νά καθυστερήσουν γιά μιά μόνο αφραγίδα.. Ή, γιά κάτι πιο σοβαρό!

"Οποιο πρόβλημα, όμως, κι ἀν δημιουργήθει, τώρα ύπάρχει η KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A. που μπορεί νά τό λύσει - πρός διφεύλος σας!"

Γιατί, η KRONOS μπορεί!

Η KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A. είναι μιά νέα έταιρια, άλλα τά στελέχη της, έχουν τεράστια πειρα στή παροχή Ναυτιλιακών Υπηρεσιών. Μεταξύ τους, συγκαταλέγονται άτομα μέ πειρα 25 έτών σέ παρόμοιες έργασιες στήν Αίγυπτο και ειδικότερα στή διώρυγα τού Σουέζ. Και γνωρίζουν, και τή γλώσσα, και τίς τοπικές συνήθειες και τούς - κατά περίπτωση - άρμόδιους, και κάθε λεπτομέρεια που μπορεί νά σάς φανεί χρήσιμη. Είναι μέσα σέ όλα!

Ποῦ, η KRONOS μπορεί!

Η KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A. μπορεί νά σάς έξυπηρτησει μέ τούς PROTECTING AGENTS που διαθέτει στή Σουέζ και στήν Αλεξάνδρεια:

- στόν χωρίς καθυστέρηση διάπλου, άκομα κι ἀν δέν έχουν φτάσει έμβασματα στό PORT SAID.
- στήν έκκαθάριση και είσπραξη, υπολοιπου χρημάτων ἀπό προηγούμενες διελεύσεις στήν έκκαθάριση τών λογαριασμών σέ 2 ή 2.5 μηνες αντί τών 5 ή 6 μηνών που άπαιτούνται συνήθως και συγχρόνως στήν έπιστρφή υπολοιπων πιστωτικών.
- στήν πλήρη τροφοδοσία τών πλοιών σας μέ ό.τι χρειαστούν, άκομα και στή συμπλήρωση τών πληρωμάτων τους.

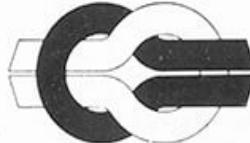
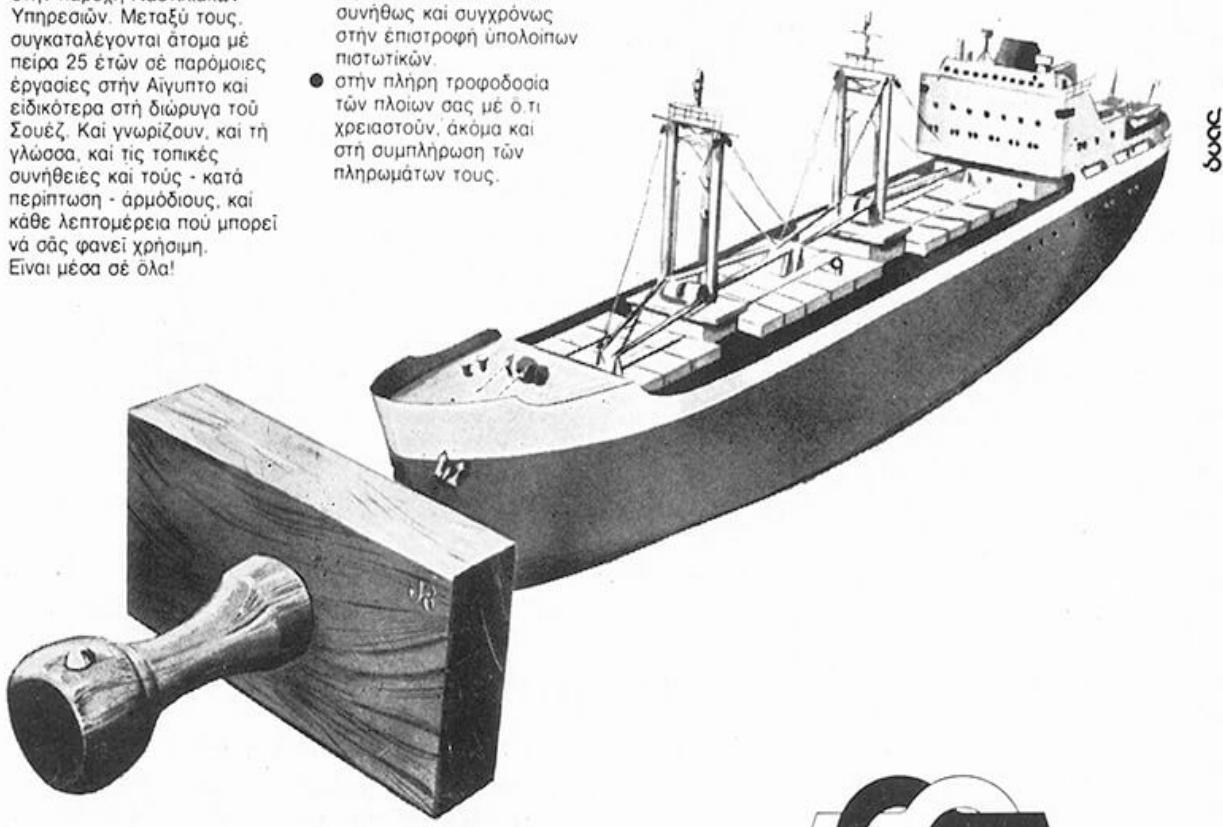
- στήν παροχή πληροφοριών και υπηρεσιών, όλο τό 24ωρο.

Όλα αύτα, μέ τήν έπιβλεψη τού OPERATION MANAGER τής KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A. που πηγαίνει στήν Αίγυπτο, τουλάχιστο μιά φορά τό μήνα γι αύτό τό σκοπό

Γι' αύτό, όποτε έσεις μπορείτε, κλείστε μας μιά συναντηση νά σάς ένημερωσουμε μέ περισσότερα στοιχεία γιά τή δραστηριότητά μας. Οποτε μπορείτε. Αυτό που είναι σίγουρο, είναι πώς δέ θά χάστε τό χρόνο σας. Θά κερδίσετε!

Έσεις, ποτε μπορείτε;

Η KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A. πιστεύει, πώς μπορεί νά σάς φανεί τόσο χρήσιμη - που ιως, αύτή τή στιγμή, δέν τό φαντάζεστε!



KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A.

8, PIREOS ST. ATHENS 101, PHONES: 5233429, 5236673, 5234154. CABLES: KRONENTER - ATHENS. TELEX: 21-6965 SSNE GR

‘Ο κ. Περ. Γ. Καλλιμανόπουλος διά τήν θέσιν τής Ναυτιλίας

Ο όργανος «The Lloyds of London Press» ωργάνωσεν εις τήν Νέαν Ύόρκην Ναυτιλιακήν διεθνή διάσκεψην τήν 27ην και 28ην Μαρτίου. Μεταξύ τών 27 ομιλητών διακεριμένων έφοπλων, βιομηχάνων, φορτωτών γενικώς και άσφαλτων συγκατελέγετο και ο κ. Περικλῆς Γρ. Καλλιμανόπουλος.

Η λιαν ένδιαφέρουσα θμίλια του είχεν όντας μεταφράσει ως κάτωθι: «Εδημοσιεύθη και εἰς τό Λόιδη Διάστη τού Λονδίνου:

Στήν έποχη μας τά πάντα κυβερνώνται όπο τόν νόμο τής προσφοράς και ζητήσεως. Αύτο συμβαίνει και με τήν Ναυτιλία.

Όταν ο άριθμός τών διαθεσίμων πλοίων σε κάθε ναυτιλιακό τομέα ύπερβαίνει τίς ανάγκες τών μεταφορών, τότε ή ναυλαγορά πέφτει και τά πλοια ή δένονται ή πωλούνται πρός διάλυση.

Στίς άρχες τού 1970 ή ναυλαγορά σε διλούς τούς τομείς ήταν φυσιολογική.

Οι Πλοιοκτήται, δηλαδή, είχαν σημαντικά κέρδη πέραν από τά τρέχοντα έξοδα συντήρησης τών πλοίων τους και τίς δαπάνες αποσύρεσης. Αύτο τούς ένενθάρρυνε και άρχισαν νά υπογράφουν συμβόλαια για καινούργια σκάφη.

Ειδικά είς τόν τομέα τών TANKERS στό 1972 ύπήρχαν 220 έκατον μύρια γκρός τον, έν ένεργεια και είχον δοθή παραγγελίαι γιά δόλους 200 έκατον, τόννους, παρά το γεγονός δι ή ναυλαγορά τών TANKERS είχε άρχιση τήν πέφτη.

Όταν τά νέα αύτά πλοια παραδόθηκαν είς τούς Πλοιοκτήτας τους αι άνάγκες μεταφορών ύπερεκαλύφθηκαν. Τό διμεσού απότελεσμα ήταν μιά ούσιαστη βαθμαία πτώσης τής ναυλαγοράς, καθώς και τό δέσιμο και ή διάλυσις ικανού άριθμού πλοίων. Άναλογη ήταν και ή περίπτωσης τών πλοίων έρημου φορτίου, δοθέντος δι ή τά διαθέσιμα πλοια ύπερέβησαν τίς παγκόσμιες άνάγκες μεταφοράς.

Άλλη δυσμενής έξελιξης ήταν και ή πτώσης τής τιμής τού δολλαρίου, συνεπεία τού έλλειμματικού έμπορικου ισοζυγίου τής Χώρας.

Γενικά ή κατάστασις χειροτέρευσε με τήν διατήρηση, σε συσχετισμό με τό Αμερικανικό δολλάριο τής άξιας τού Ιαπωνικού νομίσματος δι ή ληφθή ύπ' ψιν το γεγονός δι ή νας μεγάλος άριθμος πλοίων είχε παραγγελθεί είς τά Ιαπωνικά Ναυπηγεία, με ρήτρα πληρωμής σε Ιαπωνικό νόμισμα.

Στίς άρχες τού 1970 ή άξια τού δολλαρίου ήταν περίπου 285 γιέν όνων δι ή τά πλοια παρεδόθηκαν είς τούς ιδιοκτήτες τό δολλάριο είχε ύποτιμηθή σε 200 γιέν.

Τό γεγονός αύτό είχε σάν απότελεσμα τήν αύξηση τής πληρωμής συγκριτικά με τό άμερικανικό δολλάριο κατά 35% γιά τά παραγγελθέντα πλοια. Συνέπεια αύτού ήταν ή ματαιώσις παραγγελιών και ή άπωλεια τών προκαταβολών πού έδόθηκαν από τούς Πλοιοκτήτες.

Η πτωτική έξελιξη τής ναυλαγοράς έξι αιτίας τού μεγάλου άριθμού διαθεσίμων πλοίων σε σχέση με τίς άπαιτησεις τής παγκόσμιας μεταφοράς ώδηγησε στή μείωση τής άξιας τών έν λειτουργία πλοίων. Πλοια ή λικικά διο ή τριών έτών έπωληθηκαν σε τίμες κατά 40% μικρότερες από τήν άγοραστή κή τους άξια.

Τά περισσότερα από τά νέα πλοια σε μεγάλο βαθμό χρηματοδοτήθηκαν από τίς Τράπεζες. Οι τιμές δύμως πού προσφέρονται γιά τά πλοια αύτά είναι κατά πολύ χαμηλότερες από έκεινες πού προκατέβαλαν οι Τράπεζες. Οι διάφορες Τράπεζες πού είχαν χρηματοδοτήση τά νέα σκάφη, άντιλαμβανόμενες δι ή τά

ποσά πού διέθεσαν δέν μπορούν νά καλυφθούν από τήν πώληση τών ύποθηκευμένων πλοίων αντί νά τά κατάσχουν καί νά τά πωλήσουν, προτίμησαν νά περιμένουν με τήν έλπιδα δι ή κάποτε είς τό μελλον ή άξια τους θά αύξηση και τελικώς θά καλυφθή ή άξια ύποθηκης.

Αύτή ή κατάστασις άφορά τά τάνκερς και τά φορτηγά πλοια.

Πολλές απόπειρες έγιναν από τούς Πλοιοκτήτες γιά μιά παγκόσμια συμφωνία γιά τήν ένισχυση τών ναύλων, άλλα χωρίς έπιτυχιά μέχρι σήμερα. «Έγινε μιά πρόσταση οι Πλοιοκτήτες νά συμφωνήσουν από κοινού είς τρόπον ώστε ή καθένας τους νά διαλύση διο ή από τά πλοια του και νά παραγείλη ένα καινούργιο με χωρητικότητα ίση πρός τό ένα από τά διο ή πλοια που διέλυσε. Ο σκοπός αυτού τού σχεδίου ήταν νά μειωθή ή άριθμός τών διαθεσίμων πλοίων, άλλα και πάλι δέν σημειώθηκε καμιά πρόσδοση.

«Έπιεται πάντως δι ή, έν ψιει τής διαλύσεως πλοίων, τής μειώσεως είς τό έλάχιστον τών παραγγελιών και τής παγκόσμιας αύξησης μεταφοράς φορτίων κατά 1985 θά επιτευχθή ή έξισορθηση μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως πλοίων και ή παγκόσμιος ναυλαγορά νά φθάση σε ένα άρκετά ικανοποιητικό έπιπεδο τόσο γιά τά τάνκερς, διο ή και πλοιά γιά έρημου φορτίου.

Οι περισσότεροι από τούς Πλοιοκτήτες Τακτικών Γραμμών είναι μέλη τών οικείων CONFERENCES και έφαρμόζουν τούς ναύλους τού ναυλολογίου τών CONFERENCES. Άλλα και έδω έγινε μιά εισβολή τών Σοβιετικών πλοίων πού προσφέρουν χαμηλός ναύλους. Τίς αύτές παραπήρησες μπορούμε νά κάνωμε και γιά ένα άριθμό ένων πρός τίς διάφορες CONFERENCES.

Φυσικά οι «Ελληνες πλοιοκτήτες έθίγησαν από τίς δυσμενείς αύτές έξελιξεις τής ναυτιλίας. Αύτο ισχύει τόσο γιά τούς πλοιοκτήτες τών τάνκερς και τών μεταφορών έρημου φορτίου, διο ή και γιά τούς πλοιοκτήτες τών Τακτικών Γραμμών, διο ή και σε μικρότερη κλίμακα.

Η χωρητικότης πλοίων ύπο τής Ελληνική σημαία είναι σήμερα 34.006.572 GR.TONS ένων πέραν αύτών 18.185.394 GR.TONS βρίσκονται ύπο σημαίας εύκολιάς, έπανδρωμένων όμως με «Ελληνας ναυτικούς. Συνολικά μά χωρητικότης ύψους 52.191.966 GR.TONS ή 12,8% τής παγκόσμιου χωρητικότης, ύψους 406.001.979 GR.TONNAGE, έλεγχεται από «Ελληνας ύπηκόους.

Η μόνη χώρα ή όποια έχει μεγαλύτερη χωρητικότητα από αύτην πού έλεγχεται από «Ελληνας ύπηκόους είναι ή ΛΙΒΕΡΙΑ με 80.191.329, άλλα τόσον ή Λιβεριανή διο ή ή Παναμαϊκή νηολόγησης χρηματοποιείται από τούς άλλοδαπούς σάν σημαία ευκολίας.

Ο μόνος τομεύς τής ναυτιλίας είς τόν διο ή ποιον ή Ελλάς δέν είναι τόσο δραστήρια είναι οι Τακτικές Γραμμές. Οι κλειστές CONFERENCEΣ τακτικού φορτίου τής Βορείου Εύρωπης δέν δέχονται ως μέλη τους «Ελληνικές Έταιρειες».

Περι τά τέλη τού 1967 μιά έμπορική άντι προσωπεία ήρθε από τήν N. Αφρική στήν Ελλάδα με έπικεφαλής τόν τόπον ή Υπουργό τής Εμπορίου γιά νά έξετάση τήν δυνατότητα άνωπτέως τού έμπορου μεταξύ Ελλάδος και Νοτίου και Ανατολικής Αφρικής. Αύτο ήταν άδυντον, διότι ή οικεία CONFERENCEΣ δέν είχε ποτέ προσεγγίσει στήν Ελλάδα γιά μεταφορά φορτίων πρός N. Αφρική και έπι πλέον σύμφωνα με τό ναυλολογίον τής, κάθε φορτίον από και πρός τήν Ελλάδα ύπεκειτο σε έπιναυλο 25% έπι πλέον τών διο ή πλέον μεσογειακών λιμένων.

Υπό αύτάς τάς συνθήκας δέν ύπηρχε άλλη έναλλακτική λύσης από τήν έγκαθίδρυση έκ μέρους τής Ελλάδος μιάς τακτικής γραμμής από N. και Ανατολική Αφρική. Κατόπιν υποδειξεων έκ μέρους τής Έλληνικής Κυβερνήσεως, μιά Έλληνική Έταιρεία έκανε αίτησης εισδοχής τής είς τήν CONFERENCE, άλλα τήν άπερριψαν. Παρ' δι ή αύτά ή Έταιρεία αυτή έξιπηρετεί από τήν διο ή τού 1968 τακτική γραμμή ή άνα τρεις έβδομαδες μεταξύ Ελλάδος και άλλων Μεσογειακών λιμένων και λιμένων Νοτ. Αφρικής σάν OUTSIDER, ή οικεία WEST EUROPE CONFERENCE δέν τήν δέχθηκε σάν μέλος.

Η αύτη Έταιρα έκανε αίτησης εισδοχής τής είς τήν FAR EASTERN FREIGHT CONFERENCE γιά έξυπηρέτηση γραμμής μεταξύ Ελλάδος και άλλων Μεσογειακών λιμένων πρός Απω Ανατολή ημεριδαμένης και τής Ιαπωνίας. Μετά από συζητήσεις πού κράτησε αρκετά χρόνια, παρ' δι ή τό μεγέθειο τού Έλληνικού Εμπορικού Ναυτικού, δι ή παραθέτηση προηγουμένως, ή CONFERENCE έδήλωσε δι ή δέχεται τήν Έταιρεία σάν μέλος, άλλα έθεσε τέτοιους περιορισμούς πού καθιστούσαν τήν γραμμή μή βιώσιμη.

Έλλιζομεν δι ή οι κλειστές αύτές CONFERENCE με δέρες τή βορειοδυτική Εύρωπη θά άναθεωρήσουν τήν πολιτική τους, διο ή αφορά τά νέα μέλη και ή άκολουθους τήν πολιτική τών Ηνωμένων Πολιτειών, σύμφωνα με τήν όποια κάθε αίτω γίνεται δεκτός σάν μέλος όποιασδήποτε CONFERENCE ύπο τόν όρο βεβαίως δι ή ούτος έχει τά μέσα, τήν άργανωση και τήν πραγματική πρόθεσην νά διατηρηση μία καλή τακτική γραμμή.

ΠΕΡ. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΕΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ - ΤΕΛΕΦ. 24 28 75 / 76 - 640 41 41

Head Office: 2000 Hamburg 1, Steindamm 97, Teleph. 24 28 75 / 76,

Telex «SIPC» No. 02 162345 - Cables to all offices: «KYKLADES»

Branch Offices at:

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

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

Η ΕΛΛΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΜΠΤΗ ΔΙΑΣΚΕΨΗ ΤΗΣ ΟΥΝΚΤΑΝΤ

‘Η Όμιλα τοῦ ‘Υφυπ. Συντονισμοῦ κ. Σταύρου Δήμα

‘Ο Υφυπουργός Συντονισμοῦ κ. Σταύρος Δήμας έκπροσωπησε τήν Χώρα επί κεφαλής τής έλληνικής αντιπροσωπείας στή Διάσκεψη ‘Εμπορίου και ‘Αναπτυξεως (UNCTAD), ή όποια συνήθε στις 7 Μαΐου 1979 στή Μανίλα τών Φιλιππινών. Στην, έν λόγω, πέμπτη διάσκεψη τής UNCTAD, πού έγινε σε έπιπεδο Ύπουργών ‘Εθνικής Οικονομίας και ‘Εξωτερικών πήραν μέρος πρωθυπουργοί και άρχηγοι κρατών.

Τά σημαντικότερα θέματα τής Διασκέψης ήταν τά βασικά προϊόντα, ή άπελευθέρωση τού έμπορίου, τό γενικευμένο σύστημα δασμολογικών προτίμησων και κυρίως τά θέματα πού άναφέρονται στήν ναυτιλιακές μεταφορές.

‘Ο κ. Σταύρος Δήμας, δη όποιος ως άρχηγός τής έλληνικής αντιπροσωπείας ήνεπτυξε στή διάσκεψη τής θέσεις τής χώρας μας στή διάφορά θέματα, στήν όμιλα του έτονισε μεταξύ δλλων και τά έξης:

‘Στόν τομέα τού διεθνούς έμπορίου υπάρχει ένα βασικό θέμα πού άφορά δλα τά κράτη τής διεθνούς κοινωνίας. Η άπελευθέρωση τού έμπορίου. Η έλληνική αντιπροσωπεία είχε τήν εύκαιρια νά ύπογραμμίσει στή διάφορες διεθνείς διασκέψεις τό σοβαρό κίνδυνο τού προστατευτισμού, ειδικότερα γιά τίς αναπτυσσόμενες χώρες και νά έπισημάνει τό κοινό συμφέρον δλων τών χωρών γιά τήν προώθηση διεθνούς συστήματος, πού νά έξασφαλίζει προοδευτικά τήν έλευθερία τού έμπορίου.

Οι δροι τού έμπορίου τών αναπτυσσόμενων χωρών έχουν σταθερά χειροτερέψει συνεπεία κυρίως τής έλαττης στής άξιας τών έξαγωγών και μειώσεως τής άγοραστηκής δυνάμεως αύτών λόγω τού διεθνούς πληθωρισμού και τής άσταθείας τών συναλλαγματικών τιμών. Η έλληνική αντιπροσωπεία πού έχει αύτή τήν έμπειρια, άναγνωρίζει τήν άναγκη γιά διαρθρωτικές προσαρμογές σε δλες τίς οίκονομιες.

Σχετικά με τό θέμα τής άπελευθέρωσεως τού έμπορίου χαιρετίζουμε — τώνισε δ. κ. Δήμας — τά πρόσφατα άποτελέσματα τών πολυμερών έμπορικων διαπραγμάτευσεων στή γενική συμφωνία δασμού και έμπορίου (GATT). Η συμφωνία πού έπεκτάθηκε στούς δασμολογικούς και μή φραγμούς και ή εισαγωγή μιάς ειδικής μεταχειρίσεως πρός διεθνούς τών αναπτυσσόμενων χωρών, σύμφωνα με τήν διακήρυξη τού Τόκιο, άποτελούν δύο σημαντικά βήματα πρός τήν άπελευθέρωση και ανάπτυξη τού έμπορίου. Πιστεύουμε δη ότι πλήρης έφαρμογή τών άποτελεσμάτων τού ΓΥΡΟΥ ΤΟΥ ΤΟΚΙΟ θά συντείνει σημαντικά

στήν προαγωγή ένός περισσότερο έλευθερο και δικαίου συστήματος διεθνούς έμπορίου.

Τεχνολογία και ανάπτυξη

‘Ως πρός τίς δυσκολίες πού άντιμετωπίζουν οι αναπτυσσόμενες χώρες στήν έκδιμη μηχανισή τους, μιά νέα αναπτυξιακή στρατηγική είναι αναγκαία, πού νά στηρίζεται σε περισσότερο άποτελεσματικά μέτρα από έκεινα πού έφαρμόσθηκαν στό παρελθόν. Γιά τήν έπεκταση και διαφοροποίηση τών έξαγωγών τών βιομηχανικών και ήμιτομηχανικών προϊόντων τους, οι αναπτυσσόμενες χώρες χρειάζεται νά αύξησουν τή συμμετοχή τους στή μεταποιητικές δραστηριότητες, στό διεθνές έμποριο και νά βελτιώσουν τήν βιομηχανική τους δυναμικότητα.

Είναι γενικά παραδεκτό δη ότι βιομηχανική ανάπτυξη στής αναπτυσσόμενες χώρες έχαρται πολύ από τήν έξασφάλιση νέας τεχνολογίας από τίς τεχνολογικά προηγμένες και έκβιομηχανισμένες χώρες. Η άποκτηση και ή χρήση τής τεχνολογίας από τίς αναπτυσσόμενες χώρες έπεραζεται δύμως από τήν λειτουργία τού διεθνούς συστήματος τών ευρεσιτεχνών.

Έλευθερία στή μεταφορές

Μιλώντας γιά τήν ‘Εμπορική Ναυτιλία, δ. κ. Δήμας είπε δη παρουσίαζει ίδιαίτερη σημασία γιά τήν χώρα μας και δη ότι άποτελει ένα από τής σημαντικότερους παράγοντες τής οίκονομίας της.

‘Η Ναυτιλία είναι ό ύπηρέτης τού θαλασσίου έμποριου.

Ο μεγάλος της ρόλος στής διεθνείς έμπορικές συναλλαγές και στήν ανάπτυξη τού εισαγωγικού και έξαγωγικού έμποριου μεταξύ τών χωρών και ειδικότερα τών αναπτυσσόμενων.

‘Οσο χαμηλότερο είναι τό κόστος τής προσφοράς τών θαλασσίων ύπηρεσιών τόση μεγαλύτερη είναι η πρόσδος τού έμποριου. Γιά νά έπιτευχεται δύμως ό στόχος αύτός, η ροή τών θαλασσίων ύπηρεσιών πρέπει νά είναι άπρόσκοπη και άπαλλαγμένη προτιμησιακών μέτρων. Είναι αναγκαίο, η λειτουργία τής παγκόσμιας ναυτιλίας νά βασίζεται σε υγιή οίκονομικά δεδομένα άναμεσα στά δη ποια περιλαμβάνεται η έφαρμογή τών άρχων τού έλευθερου και θεμιτού άνταγωνισμού πού έξασφαλίζει τό χαμηλό κόστος στής διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές.

Άνταγωνιστική ναυτιλία

Νομίζουμε δη πολλά από τά αίτήματα πού περιέχονται στή διακήρυξη τής ARUSHA είναι σωστά και δίκαια γιά αυτό προτιμέμεθα νά τό ύποστηριζουμε. Ιδιαίτερα ύποστηριζουμε τήν άναγκη νά βοηθηθούν οι αναπτυσσόμενες χώρες στήν προσπάθειά τους νά αναπτύξουν έμπορικούς στόλους. Παίρνοντας ως παράδειγμα τήν ‘Ελληνική Ναυτιλία πιστεύουμε δη η ανάπτυξη αυτή πρέπει νά έκτελεσθεί μέτρα έκεινα, τά δη ποια θά πιέρεψουν τή λειτουργία στόλων άνταγωνιστικών. Η άνταγωνιστικότητα ένός στόλου είναι τό μόνο πού έγγυάται τή λειτουργία του πάνω σε βιώσιμη βάση.

Εάν δη στόλος, έπισήμανε δ. κ. Δήμας, δην διαθέτει άνταγωνιστική ίκανότητα, η συμποτήχη του στής διεθνείς μεταφορές καθίσταται προβληματική και θά είναι έπιζημα γιά τήν οίκονομία τής χώρας τής σημαίας του γιατί τό κόστος μεταφοράς πού έπιβαρύνει τήν έθνικά φορτία είναι μεγαλύτερο.

Η ‘Ελλάς μολονότι αναπτυσσόμενη χώρα επέτυχε νά δημιουργήσει έμπορικο στόλο χωρίς προστατευτικά μέσα, δίχως δικαιώματα σέ μεταφορές φορτίων και άνταγωνίζεται ναυτιλίες δλλων χωρών πολύ μεγαλύτερες τής ίδικης της.

Τό ίδιο μπορεί νά πράξει κάθε αναπτυσσόμενη χώρα, άρκει νά διαθέτει τήν άναγκα ναυτιλιακή ύποδομή. Οσες αναπτυσσόμενες χώρες δην διαθέτουν τέτοια ναυτιλιακή ύποδομή είναι άπαραίτητο νά τήν έξασφαλίζουν έφοδος θέλουν νά άποκτησουν έμπορικούς στόλους.

Εάν δηλέπουμε τό μεγάλο ρόλο πού πρέπει νά παίξει η UNCTAD στό τομέα τής ναυτιλίας, κατέληξε δ. κ. Δήμας.

PLOT A SAFE COURSE WITH THE UK P&I CLUB (BERMUDA)

...where the Directors have established Special Reserves and have created a successful underwriting policy.

For full information contact our Managers' London agents:

Thos R. Miller & Son,

14-20 St. Mary Axe, London EC3.

Telephone: 283 4646. Telex: 885271, 8951353 MUTUAL Cables: Mutuality London.

THE UK P&I CLUB (BERMUDA)

Managers: Thos R. Miller & Son (Bermuda)

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεύς

Τηλ. 4516.439

Ένοικιάζονται μέτρη πλήρη κλιματισμόν:

Τό ισόγειον M2 300 και ά ήμιοροφος M2 300.



M.V. ROMANZA

S.S. ELLINIS

S.S. REGINA PRIMA

S.S. ITALIS

S.S. FIORITA

S.S. BRITANIS

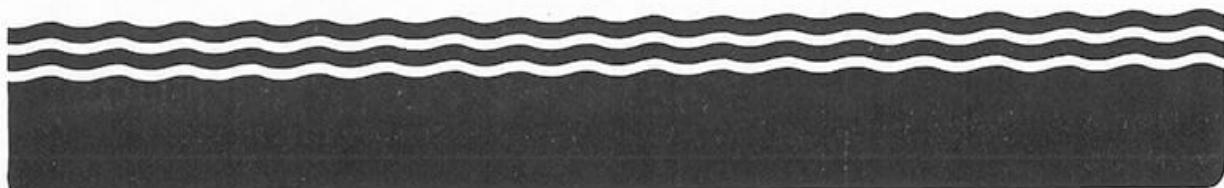
S.S. ARIANE

S.S. AMERIKANIS

M.V. THE VICTORIA

95, AKTI MIAOULI STR. ·PIRAEUS (37)- TEL. 4126757/8/9

TELEGRAMS: « CHANDRIPAS » PIRAEUS - TELEX: 21-2142 CPAP - GR.



ἡ ἔκθεσις τοῦ καθηγητοῦ κ. ΞΕΝ. ΖΟΛΩΤΑ εἰς τὴν γεν. συνέλευσιν τῆς ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Πραγματοποιήθηκε τὴν Δευτέραν 30ην Ἀπριλίου, ἡ γενικὴ συνέλευσις τῶν μετόχων τῆς Τραπέζης Ἐλλάδος.

Ο Διοικητής τῆς Τραπέζης, καθηγητής κ. Ξ. Ζολώτας, διαβάζοντας στοὺς μετόχους τὴν ἔκθεσιν τοῦ ἐπὶ τὸν ισολογισμὸν γά τὸ ἔτος 1978, τόνισε, μεταξύ ἄλλων, τὰ ἓξης:

Κύριο μέτοχοι.

Τὰ ἀκαθάριστα ἑσοδα τῆς Τραπέζης ἀνήλθαν, δινος προκυπτεῖ ἀπὸ τὴν ἀνάλυση τῶν ἀποτελεσμάτων χρήσεως τοῦ ἔτους 1978, σὲ 5.775.992.363 δρ., καὶ οἱ συνολικὲς δαπάνες λειτουργίας τῆς, στὶς ὁποῖες περιλαμβάνονται οἱ ἀποθέσεις καὶ προβλέψεις, σὲ 3.442.996.105 δραχμές. Πραγματοποιήθηκαν ἐπομένως καθαρὸς κέρδος 2.352.996.257 δραχμές.

Ἀπὸ τὰ καθαρά κέρδη τῆς χρήσεως διατίθενται, σύμφωνα μὲ τὸ ἄρθρο 71 τοῦ Καταστατικοῦ, 128.357.712 δρ., γιὰ τὴν καταβολὴ τοῦ πρώτου μερίσματος, ποὺ ἀντιτοιχοῦν στὸ 12% τοῦ καταβεβλημένου μετοχικοῦ κεφαλαίου. Ἐπειδὴ τὸ τακτικὸ ἀποθεματικὸ εἶναι ἵσο μὲ τὸ μετοχικὸ κεφάλαιο τῆς Τραπέζης, προτείνουμε στὴ Γενικὴ Συνέλευση, ἐκ μέρους τοῦ Γενικοῦ Συμβουλίου καὶ μετά ἀπὸ σχετικὴ ἀπόφασή του, νά διατεθοῦν, σύμφωνα μὲ τὸ ἴδιο ἄρθρο, καὶ 95.758.928 δρ., γιὰ τὴν καταβολὴ προσθέτου μερίσματος. Ἐπομένως, προτείνουμε νά διανεμηθοῦν συνολικά ἀπὸ τὰ κέρδη 224.116.640 δρ. Σύμφωνα μὲ τὴν πρότασην αὐτῆς τὸ μέρισμα κατὰ μετοχὴ θά είναι 440 δρ., ἐναντὶ 400 δρ., τῆς προηγουμένης χρήσεως.

Τὸ ἄρθρο 71 τοῦ Καταστατικοῦ προβλέπει ἐπίσης δι τὸ ὑπόλοιπο ποσὸ τῶν κερδῶν, μετά τὴν καταβολὴ καὶ τὸν προσθέτου μερίσματος, περιέρχεται στὸ Ἑλληνικὸ Δημόσιο, ὡς συμμετοχὴ του στὸ κέρδη τῆς Τραπέζης. Γιά τὴν χρήση τοῦ 1978 τὸ ποσό αὐτὸς ἀνέρχεται σὲ 2.128.879.617 δραχμές.

Τὰ συνολικὰ ἀκαθάριστα ἑσοδα τῆς Τραπέζης, μετά τὴν ἀφαίρεση τῶν χρεωστικῶν τόκων, μειώθηκαν τὸ 1978 κατὰ 1.894,8 ἑκατ. δρ., ἡ

24,7%, σὲ σύγκριση μὲ τὰ ἑσοδα τοῦ 1977. Ἡ μείωση αὐτῆς τῶν ἀκαθάριστων ἑσοδῶν προήλθε κατά κύριο λόγο ἀπὸ τὴ σημαντικὴ κάμψη τῶν ἑσοδῶν τῆς Τραπέζης ἀπὸ τὶς ἐργασίες σὲ συνάλλαγμα καὶ ἀπὸ τὴν αὔξηση τῶν τόκων ποὺ καταβλήθηκαν στὶς ἡμερικές Τράπεζες, λόγω μεγαλυτέρων καταθέσεών τους, ἀλλὰ καὶ ὑψηλότερων ἐπιτοκίων σὲ σύγκριση μὲ τὸ 1977.

Οἱ συνολικὲς δαπάνες λειτουργίας τῆς Τραπέζης, στὶς ὁποῖες περιλαμβάνονται οἱ ἀποθέσεις καὶ προβλέψεις, ἀνήλθαν τὸ 1978 σὲ 3.423 ἑκατ. δρ., αὐξήθηκαν δηλαδὴ σὲ σύγκριση μὲ τὴν προηγούμενη χρήση κατὰ 323,7 ἑκατ. δρ., ἡ 10,4%. Εἰδικότερα, οἱ δαπάνες γιὰ ἀποδοχές τοῦ προσωπικοῦ καὶ εἰσφορές τῆς Τραπέζης στὰ ἀσφαλιστικὰ ταμεῖα, αὐξήθηκαν κατὰ 313,5 ἑκατ. δρ., ἡ 12,4%. Ἡ αὔξηση αὐτῆς ὑφείλεται στὶς γενικὲς μισθολογικὲς αὔξησεις ποὺ χορηγήθηκαν στοὺς τραπεζικούς ὑπαλλήλους καὶ στὴ βαθμολογικὴ καὶ μισθολογικὴ ἔξελιξη τοῦ προσωπικοῦ.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΙΣ

Οἱ οἰκονομικὲς ἔξελιξεις κατὰ τὸ 1978 χαρακτηρίζονται ἀπὸ ἐπιτάχυνσην τοῦ ρυθμοῦ τῆς οἰκονομικῆς ἀνόδου, ἡ οποία συνδυάστηκε μὲ εὐνοϊκές ἔξελιξεις στὸ ισοζυγό πληρωμῶν καὶ μὲ ἐπιβράδυνσην, περισσότερο ἀπὸ μία ποσοστιαία μονάδα, τοῦ πληθωρισμοῦ. Ἡ αὔξηση τοῦ ἀκαθαρίστου ἔθνικον προϊόντος σὲ σταθερές τιμές ἔφεσε τὸ 5,9% καὶ ἦταν ἀπὸ τὶς μεγαλύτερες ποὺ σημειώθηκαν στὶς χώρες τοῦ ΟΟΣΑ. Μέ βασι τὰ διαθέσιμα στοιχεῖα, ἡ ἀνόδος τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητας συνεχίζεται μὲ ικανοποιητικὸ ρυθμό καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος.

Σημαντική ἦταν ἐπίσης ἡ πρόδος ποὺ σημειώθηκε στὴ διάρρηση τῆς αὔξησεως τοῦ ἀκαθαρίστου ἔγχωρου προϊόντος κατὰ τὸ 1978. Ὕψηλότερον ρυθμό αὔξησεως παρουσίασε ἡ παραγωγὴ ὑλικῶν ἀγαθῶν. Τὸ ἀκαθαρίστο ἀγροτικὸ προϊόν αὔξηθηκε κατὰ 6,5%, ἐνώ είχε μειωθεῖ στὰ δύο προηγούμενα χρόνια. Ἐπίσης, τὸ προϊόν τοῦ δευτερογενούς τομέα αὔξηθηκε κατὰ 6,6%. Ιδιαίτερη σημασία ἔχει ἡ ἀνάκαμψη τῆς παραγωγῆς τῆς μεταποιησεως (αὔξηση

6,5% στὸ 1978), μετά τὸ χαμηλὸ ρυθμὸ αὐξήσεως τῆς (1,5%) στὸ 1977. Ἡ ἀνόδος τῆς παραγωγῆς τῆς μεταποιησεως ὑφείλεται ἐν μέρει στὴν ἐπιτάχυνση τῆς ἐσωτερικῆς ζητήσεως, σὲ μεγαλύτερο δύμας βαθμό ὑφείλεται στὴν ταχύτερη σὲ σύγκριση μὲ τὸ 1977, αὐξηση τῶν ἔξαγονων.

ΑΝΤΙΠΛΗΘΩΡΙΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Ο πληθωρισμὸς ὑποχώρησε τὸ 1978 σὲ σύγκριση μὲ τὸ 1977. Ἡ αὔξηση τοῦ δεικτοῦ τιμῶν καταναλωτῆ ἀπὸ 12,8% τὸ 1977 (μεταξὺ Δεκεμβρίου 1976 καὶ Δεκεμβρίου 1977) ὑποχώρησε στὸ 11,5% τὸ 1978. Ἡταν δύμας μεγαλύτερη ἀπὸ τὸ στόχο τοῦ 10% πού είχε ἀρχικά τεθεὶ καὶ ἀξακολούθησε νά είναι σημαντικά ὑψηλότερη ἀπὸ τὶς ἀντίστοιχες μέσες αὔξησεις τοῦ δεικτοῦ τιμῶν καταναλωτῆ στὶς χώρες τοῦ ΟΟΣΑ καὶ τῆς EOK (7,9% καὶ 6,8%).

Ο πληθωρισμὸς ὑποχώρησε σημαντικά στὸ δεύτερο ἑξάμηνο τοῦ περασμένου χρόνου, ἐνώ είχε ἐπιτάχυνθει στὸ πρώτο ἑξάμηνο σὲ σύγκριση μὲ τὸ ἀντίστοιχο ἑξάμηνο τοῦ 1977. Συγκεκριμένα, ἡ αὔξηση τοῦ δεικτή ἦταν 6,8% στὸ πρώτο ἑξάμηνο τοῦ 1978 καὶ 4,4% στὸ δεύτερο. Οἱ ἀντίστοιχες αὔξησεις στὰ δύο ἑξάμηνα τοῦ 1977 ἦταν 6,1% καὶ 6,3%.

ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

Οἱ ἔξελιξεις στὸ ισοζυγίο πληρωμῶν ἦταν ικανοποιητικές κατὰ τὸ 1978, παρά τὴ σχετικὴ ὑποτονικότητα τῆς ἐσωτερικῆς ζητήσεως, τοὺς ποσοτικοὺς περιορισμοὺς που ἀντιμετωπίσαν οἱ ἔξαγονες μας δρισμένον κλωστούφαντουργικὸν προϊόντων στὶς χώρες τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης καὶ τὸ γεγονός δι τὸ ρυθμός οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας ἐπιταχύνθηκε καὶ ἦταν σημαντικά ὑψηλότερος ἀπὸ τὸ ἀντίστοιχο ρυθμὸ στὶς Ευρωπαϊκὲς χώρες τοῦ ΟΟΣΑ. Υπό τὶς συνθήκες αὐτές, ἡ διατήρηση τοῦ ἐλλείμματος τῶν τρεχουσῶν συναλλαγῶν στὸ ἐπίπεδο τοῦ 1977 (1.250 ἑκατ. δολλάρια, ἐναντὶ 1.267 ἑκατ. δολλαρίων τὸ 1977) ἀποτελεῖ ικανοποιητική ἔξελιξη, ιδιαίτερα ἢν ληφθῇ ὑπὸ δψιν δι τὸ ποσοστό τοῦ ἀκαθαρίστου ἔθνικον προϊόντος μειώθηκε ἀπὸ 4,7% τὸ 1977 σὲ 3,9% τὸ 1978. Ἡ εἰσροή ιδιωτικῶν κεφαλαίων, ἡ οποία κατὰ τὸ μεγαλύτερο μέρος τῆς προέρχεται ἀπὸ Ἑλλήνες ποὺ ἔργαζονται στὸ ἐσωτερικό, κάλυψε τὸ ἐλλείμμα τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν.

ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ

Τὸ σύνολο τῶν ιδιωτικῶν καταθέσεων σὲ δραχμές στὸ τραπεζικό σύστημα τῆς χώρας αὔξηθηκε στὸ 1978 κατὰ 119.059 ἑκατ. δρ., ἡ 27,4% ἐναντὶ αὔξησεως 25,5% τὸ 1977.

Οἱ καταθέσεις σὲ συναλλαγματικής αὔξησης κατανέλασαν στὸ 1978 κατὰ 26.146 ἑκατ. δρ., ἡ 30,5% ἐ-

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή ἐξ Ἰαπωνίας καὶ τάναπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίων

μέ προσεγγίσεις καὶ εἰς ἑτέρους λιμένας "Ἄπω Ἀνατολῆς".

Γενικοί Πράκτορες δι' ὅλην τὴν Ἐλλάδα:

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35 - 39. ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΤΗΛ. 4521.111

ναντι αύξησεως κατά 22.490 έκατ. δρχ. ή 30,5% έναντι αύξησεως κατά 22.490 έκατ. δρχ. ή 35,6% στό 1977. Η μικρή χαλάρωση του ρυθμού αύξησεως σε σύγκριση με τό 1977 προήλθε κυρίως από τις καταθέσεις προθεσμίας μόνιμων κατοίκων αλλοδαπής (1978: 7%, 1977: 43,6%) και από τις καταθέσεις Έλλήνων ναυτικών και έργατων έξωτερηκού (1978: 35,3%, 1977: 45%). Πώς άποτελούν τά δύο τρίτα περίπου του συνολικού ύπολοί που τών καταθέσεων σε συναλλαγμα. Αντίθετα σημαντική έπιταχυνση σημειώσεις η αύξηση των καταθέσεων στεγαστικού ταμευτηρίου σε συναλλαγμα, ή όποια ήταν 1.782 έκατ. δρχ. ή 24,3% τό 1977 έφτασε τά 3.976 έκατ. δρχ. ή 43,6% τό 1978.

ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

Τό έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών έφτασε τό 1978 τά 1.250 έκατ. δολ. ήταν δηλαδιέλλειμμα μικρότερο από τό έλλειμμα του 1977 (1.267 έκατ. δολ.). Η εύνοικη αύτή έξελιξη έπιτεύχθηκε παρά τό γεγονός διό το ρυθμός άνοδου των εισαγωγών στις χώρες του ΟΟΣΑ παρέμεινε σχεδόν σταύρωσης, ένων άντιθετα έπιταχυνθήκε το ρυθμός άνοδου της έλληνικής οικονομίας. Έξ αλλού, ή εισροή ιδιωτικών κεφαλαίων διατηρήθηκε στό ίδιο έπιπεδο τού 1977 και κάλυψε πλήρως τό έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών. «Οπως είναι γνωστόν μεγάλο μέρος από την εισροή ιδιωτικών κεφαλαίων προβρέχεται από τό Έλληνες του έξωτερηκού. Τα κεφάλαια αυτά σε σημαντική έκταση δραματούνται και διαπνώνται στό έσωτερικο και έπομπονται υποχρεώσεις έξυπηρετήσεως σε συναλλαγμα.

ΤΡΕΧΟΥΣΕΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΣ

Η βελτίωση του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών τό 1978 οφείλεται στο γεγονός διό τό έμπορικο έλλειμμα αύξηθηκε με χαμηλότερο ρυθμό από έκεινο του προηγουμένου έτους, ένων ο ρυθμός άνοδου του πλεονάσματος των άδηλων συναλλαγών σημειώσεις έλαφρη έπιταχυνση. Η συγκράτηση του άνοδικου ρυθμού του έμπορικού έλλειμματος, τό όποιο έφτασε τό 1978 τά 4.339 έκατ. δολ., έναντι 3.887 έκατ. δολ. τού 1977, ήταν τό άποτελεσμα της αύξησεως των συναλλαγματικών εισπράξεων από έξαγωγές — οι όποιες σημειώσαν τό μεγαλύτερο ρυθμό άνοδου των τελευταίων έτων — και της έπιμερανσεως του ρυθμού αύξησεως της συναλλαγματικής διαπάνω γιά εισαγωγές.

Η συναλλαγματική διαπάνω (πληρωμες και έμπορικες πιστώσεις γιά εισαγωγές άγαθων αύξηθηκε τό 1978 κατά 14,5% έναντι αύξησεως της κατά 15,4% τό 1977 παρά τό γεγονός διό ο ρυθμός άνοδου του έθνικου εισοδηματος έπιτα-

χύνθηκε σημαντικά κατά τό έπισκοπούμενο έτος. Η βελτίωση αύτη διεθνείται κυρίως στις μειωμένες, ίδιως στό πρότο έξάμηνο του 1978, διεθνείται τιμές ορισμένων πρώτων υλών και στήν κάμψη της ζητήσεως, ίδιαιτερα τό δευτερο έξαμηνο, γιά εισαγωγένεια είδη διαρκούς καταναλώσεως (κυρίως έπιβατικά αυτοκίνητα) λόγω τών φορολογικών μέτρων που ήταν έληφθησαν άλλα και της συναλλαγματικής πολιτικής που έφαρμόστηκε τό 1978.

Η αύξηση κατά 17,9% του πλεονάσματος του ισοζυγίου τών άδηλων συναλλαγών τό 1978 ήταν άποτελεσμα της αύξησεως κατά 18% τών άδηλων εισπράξεων και κατά 18,3% τών πληρωμών. Ετσι, σε συνδυασμό με τές έξελιξεις στις έμπορευματικές συναλλαγές, η συμμετοχή του πλεονάσματος του ισοζυγίου τών άδηλων συναλλαγών στήν κάλυψη του έμπορικου έλλειμματος αύξηθηκε σε 71% τό 1978 άπο 67% τά δύο προηγουμένα έτη.

ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

Παραγγελίαι τάνκερς τών 80.000 τόν. d. w.

Ο Ραβί Τικού, ο μεγαλοσχήματας έφοπλιστής από το Κασιμίρ που κατέπληξε πρό έτων διεθνείται ναυτιλιακούς κύκλους με τήν άποφασίν του νά παραγγίλη πυρηνοκίνητα δεξαμενόπλοια τών 700.000 τόννων, πωλεί τώρα τά δύο γιγαντιαία σούπερ-τάνκερς του τών 484.000 τόν. και στρέφεται πρό τά σκάφη τών 80.000 τόν. d.w.

Έκπροσωπος τής έταιριας «Γκλόμπιτκ Τάνκερς», τού Λονδίνου, ή όποια έλεγχεται ύπό τού κ. Τικού, άπειρυγέ νά έπιβεβαιώση ποιον από τά δύο μεγάλα τάνκερς της έταιριας έπωληθη, άλλ' έγκυροι πηγαι λέγουν διτή πρόκειται περί τού «Γκλόμπιτκ Τόκιο», ένων προσφέρεται πρός πώλησιν και τό άδελφον του σκάφος «Γκλόμπιτκ Λόντον». Άμφοτέρα είναι χρονοναυλωμένα μέχρι τό 1983 είς την «Τόκιο Τάνκερ», ήτις φέρεται άναμεγγένη εις τήν άγορά.

Ο κ. Τικού θά άπασχοληθη τώρα με τήν διαχείρισιν τεσσάρων δεξαμενοπλοίων τών 80.000 τόν., τό πρώτον έκ τών όποιων θά παραδοθη από τά Ιαπωνικά ναυπηγεία Ισικαβατζίμα - Χαρίμα τόν προσεχή μήνα. Ο κ. Τικού έχει ώφιον νά παραγγείλη και άλλα τάνκερς από τά ναυπηγείον είς τήν τιμήν τών 24 έκατ. δολλαρίων περίπου έκαστον.

Τόσον οι ναυλωταί, δσον και οι ίδιωται έφοπλισται θεωρούν τά τάνκερς τών 80.000 τόννων ώς τά ίδεωδη σκάφη του μέλλοντος. Από τού παρελθόντος Σεπτεμβρίου, έτεθησαν συνολικά παραγγελίαι 3,6 έκατ. τον. d.w. διά σκάφη τού τύπου αύτού, ένων συγκρίσει με 7 έκατ. τον. δεξαμενοπλοίων δλων τών μεγεθών παραγγελθέντων από τού τέλους τού 1974 μέχρι τόν Σεπτεμβρίου τού 1978.

Η νέα γενεά τών τάνκερς τών 80.000 τόν. είναι ειδικώς σχεδιασθέν διά ναυσιπλοίαν είς περιοχές με πειραιώμενον Βάθος υδάτων, γεγονός όπερ καθιστά τά πλοία αύτά κατάλληλα διά μεταφοράς πρός τήν άνατολικήν άκτήν τών Ήνωμένων Πολιτειών και τόν Κόλπον. Μολονότι τό τύπος αύτός προορίζεται διά τάς άμερικανικάς εισαγωγάς πετρελαίων από τήν Δυτικήν και Βόρειον Αφρικήν, τήν Καραϊβικήν και τήν Βόρειον Θάλασσαν, δύναται έπίσης νά χρησιμοποιηθή είς τά μεταφοράς από τήν Ίνδονησίαν και τόν Περ-

σικόν Κόλπον πρός τήν Ιαπωνίαν και από τόν Περσικόν Κόλπον πρός τήν Μεσόγειον μέσω τής διώρυγος τού Σουέζ.

ΠΟΙΟΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΛΟΥΝ

Έκτος τού κ. Τικού, άλλα «μεγάλα όνόματα» άνεξαρτήτων έφοπλιστών πού έχουν παραγγείλει τάνκερς τών 80.000 τόν. d.w. είναι οι κ. Y. Τάνγκ και Y. K. Πάο τού Χόγκ Κόγκ, οι «Ελληνες T. S. Λιβανός και υιοί N. Γουλανδρή και ο Νορβηγός Μπέργκεσεν, οι οποίοι προβλέπουν σοφαράν ζήτησιν τού μεγέθους αύτού κατά τά προσεχή έτη. Τουλάχιστον πέντε άκομη μεγάλοι έφοπλισται, μεταξύ τών όποιων περιλαμβάνονται ο Νιάρχος και ο Νορβηγός Λεϊφ Χόσεγκ, Φημολογείται διτή διαπραγματεύονται με Ιαπωνικά ναυπηγεία παραγγελίας παρομοίων σκαφών, τά όποια, πέραν τού μικρού βυθίσματος, θά έχουν χωριστά δεξαμενάς έρματος και θά πληρούν τάς τελευταίως άπατησεις τού ΙΜΚΟ περί άσφαλειας τής άνθρωπινης ζωής έν θαλάσση και προστασίας τού θαλασσίου περιβάλλοντος.

ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ

Ο πληθωρισμός και ή η ηγημένη ζήτησις δεξαμενοπλοίων τών 80.000 τόννων, άθησαν τά ναυπηγεία εις τήν αύξησιν τών τιμών, αι ίδιοι, δμως, έξακολουθών νά θεωρούνται συμφέρουσαι, καθώς αι κρατικά ναυπηγικά έπιχορηγήσεις διατηρούν τεχνητώς τό κόστος εις χαμηλά έπιπεδα.

Τελευταίως, τά σκάφη αύτά προσφέρονται περί τά 24 - 25 έκατ. δολλαρία εις τήν Ιαπωνίαν, 23 έκατ. δολλαρία εις τήν Νότιον Κορέαν και 20 έκατ. δολλαρία εις τήν Πολωνίαν. Σημειωτέον διτή, τό Φεβρουάριον τού 1978, παρόμοιον σκάφος είχε παραγγελθή εις τήν Ιαπωνίαν άντι 19 έκατ. δολλαρίων.

Η ζήτησις διά τά πλοία αύτά προεκάλεσε τήν αύξησιν τών τιμών και τών μεταχειρισμένων. Χαρακτηριστικώς άναφέρεται ή περιπτώσις τάνκερ τών 82.000 τόν. d.w., τού 1972, τό όποιον έπωληθη προσφάτως εις τά 4,75 έκατ. δολλαρία, ένων μόλις τόν Δεκέμβριον τού 1978 είχον προσφερθή 3,4 έκατ. δολλαρία διά τό αύτό σκάφος.

HELLAS - MAR. S.R.L.

SHIPBROKERS - CHARTERERS
(P + I CLAIMS ALL MATTERS)

SHIPPING AGENTS

HEAD OFFICE BUENOS AIRES

ATTEND. ALL ARGENTINIAN PORTS

GEN. DIR. CON. VALAOURIS

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

We OLYMPIC SHIP SERVICES - Leading Shipchandlers and Marine Contractors in Colombo, Offer Our Services to Supply Vessels Requirements.
At Cheap and Competitive Prices.

Please Contact:

OLYMPIC SHIP SERVICES
63, Princess - Gate
Colombo - 12
SRI LANKA. (CEYLON)

Cable: "ANYSERVICE" — Colombo
Telephone: 36120 — Day
29869 — Night

HELLENIC SHIPYARDS Co

SKARAMANGA YARD

ADVANCED SHIPBUILDING TECHNOLOGY



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



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

500,000-ton GRAVING DOCK

Length 420m - Breadth 75m - Depth 9.5m

250,000-ton GRAVING DOCK

Length 327m - Breadth 53.6m - Depth 9.25m

Both used for shiprepairs and/or newbuildings

*

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

*

BUILDING BERTH FOR SHIPS UP TO 37,000-dwt

*

OFFICES & AGENTS AT HOME & ABROAD

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

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

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

‘Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

ΕΥΝΟΙΚΗ Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ

Ικανοποιητική έχαρακτηρίσθη από τὸν πρόεδρον τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Στρ. Στρατήγην καὶ τὸν ὀντότατον συντονιστὴν κ. Αβ. Καραλῆν ἡ πορεία τῶν πειραικῶν λιμενικῶν πραγμάτων κατὰ τὴν διάρκειαν πρές κόμφεραν πρός τοὺς ἀντιπροσώπους τοῦ τύπου.

Οἱ ἐπικεφαλῆς τοῦ ‘Οργανισμοῦ ἀνέφεραν, εἰδικῶτερον δὲ:

- ‘Ἐφ’ ὅσον δὲν ὑπάρξουν ἀπρόοπτοι δυσμενεῖς ἔξελιξεις αἱ ὄποιαι θά ἐπηρέαζον τὴν ἐμπορευματικὴν κίνησιν καὶ τὰς ὄμαλὰς συνθῆκας εἰς τὸν τομέα τῶν ἐργασιακῶν σχέσεων ὁ οἰκονομικὸς ἀπολογισμὸς τοῦ 1979 δέν θά ἀφήσῃ ἔλλειψη, διὰ πρώτης φορᾶς μετά αἱ πέτρας αἴτη.
- ‘Ἡ ἔκτεινεις τοῦ προϋπολογισμοῦ ἐπενδύσεων ἔξελισται ικανοποιητικῶς. Ἐντὸς τοῦ 1979 ἀναμένεται ἡ παράδοσις 30 ρυμουλκούμενῶν ὄχημάτων καὶ τριών ρυμουλκῶν πλοίων, ἐνώ ἀνετέθη ἡ προμήθεια δύο γερανογεφυρῶν καὶ ἐπίκειται ἡ κατακύρωσις τῆς δημοπρασίας διά τὴν προμήθειαν 10 ὄχημάτων στοιβασίας καὶ μεταφορᾶς ἐμπορευματοκιβωτίων. Ἐπίσης ἐπίκειται ἡ δημοπράτησις τῆς προμηθείας 142 περονοφόρων ὄχημάτων καὶ δύο ύδροφόρων σκαφῶν.
- ‘Ἐγκρίνεται ἀπό τὸν ‘Υπουργεῖον Δημοσίων ἔργων ἡ μελέτη ἀνεγέρσεως τοῦ εἰκοσαορθοφου κτηρίου τοῦ Ο.Λ.Π. εἰς τὸν ἐπιβατικὸν σταθμὸν ‘Αγίου Νικολάου διά τὴν στέγασιν τῶν κατεσπαρμένων ὑπηρεσιῶν τοῦ ‘Οργανισμοῦ.

• Κατά τὴν χάραξιν τῆς τιμολογιακῆς πολιτικῆς λαμβάνεται πάντα ὑπὲρ δύφιν ὁ στόχος τῆς προσελκύσεως νέων φορτίων ἢ καὶ ἀκόμη ἀπολεσθέντων.

Εἰδικῶτερον διά τὴν προσελκυσιν μεγαλύτερας κινήσεως φορτίων ἐντὸς ἐμπορευματοκιβωτίων μελετάται ἡ ἐνίαία καὶ κατὰ κοντέινερ (κενοῦ ἢ ἐμφόρου) τιμολόγησις τῶν ἀποθηκευτικῶν δικαιωμάτων. Οὕτω θά διευκολύνεται τὸ κοντέινερ ὡς μέσον ταχυτέρας οἰκονομικωτέρας καὶ ἀσφαλεστέρας μεταφορᾶς φορτίων.

- ‘Ἐλήφθη σειρά μέτρων διά τὴν ἀποσυμφόρησιν τῶν ἀποθηκευτικῶν χώρων.
- Μελετάται ἡ σύστασις εἰδικοῦ σώματος ἀστυνομικῶν ὄργανων διά τὴν αὐστηράν περιφρούρησιν τῶν ἀποθηκευτικῶν χώρων τοῦ λιμένος.
- Παραλλήλως πρός τὴν ἀποφασισθεῖσαν ἀγοράν εἰδικοῦ πλοιαρίου διά τὸν καθαρισμὸν τῆς θαλασσίας λεκάνης τοῦ λιμένος ἀναμένεται εἰδικὴ μελέτη ἀγγλικοῦ οίκου διά τὴν ἐφαρμογὴν νέων συστημάτων καθαριότητος τοῦ λιμένος καὶ διά τὴν προμήθειαν τοῦ ἀπαραίτητου ἐξοπλισμοῦ. Ἐπίσης πρόκειται νά διεξαχθῇ διαγνωνισμός διά τὴν ἀνάδειξιν ἐργολάβου περισυλλογῆς πετρελαιωδῶν καταλοίπων ἐν τῷ διερχομένων διά τοῦ λιμένος φορτηγῶν καὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων.

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΟΛΠ ΚΑΙ SEA LAND ΔΙΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗΝ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Ἐνεκρίθη ὑπό τῆς διοικήσεως τοῦ Ο.Λ.Π. τὸ κείμενον τῆς συμφωνίας μεταξὺ τοῦ ‘Ορ-

γανισμοῦ καὶ τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς ἑταρίας SEA LAND, ἡ ὥοποια ἀφορᾶ εἰς τὴν χρησιμοποίησιν ἀπό τοῦ ἑτού 1980 τοῦ λιμένου Πειραιῶς ὡς σταθμοῦ προσεγγίσεως τῶν νέων τακτικῶν γραμμῶν τῆς διά τὴν ἔξυπηρέτησιν ιδικῆς τῆς διαμετακομιστικῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως.

Ἡ πρόθεσης αὐτῆς τῆς ἑταρίας συνδυάζεται καὶ μὲ τὴν ἐγκατάστασιν μιᾶς γερανογεφύρας, ἰδιοκτησίας της, τῆς ὥοποιας ὅμως ἡ λειτουργία, ἡ συντήρησις καὶ ἡ ἐκμετάλλευσις παραχωρούνται εἰς τὸν ‘Οργανισμόν, ἀνευ οὐδεμιᾶς ιδιαιτέρας μεταχειρίσεως τῆς ἑταρίας. Ἡ λειτουργία τῆς γερανογεφύρας παραχωρεῖται διά τρια ἔτη, ὅποτε πιστεύεται διτὶ θά ἔχῃ δημιουργηθεὶ καὶ ἐξοπλισθεὶ ὃ νέος σταθμὸς ἐμπορευματοκιβωτίων τοῦ λιμένος Πειραιῶς.

Ἡ νέα γερανογεφύρα θά ἐγκατασταθῇ εἰς τὸν προβλῆτα Νέου Ἰκονίου διά νά δώσῃ τὴν δυνατότητα νά προσεγγίσουν εἰς τὸν Πειραιά καὶ τὰ μεγάλα πλοία κοντέινερ τῆς νέας γενεᾶς, τόσον τῆς SEA LAND ὥστον καὶ δλλῶν ἑταριών, τά ὥοποια, δημοπράτησον, ἔχουν μεγάλο βύθισμα καὶ δέν δύνανται νά ἐξυπηρεθοῦν εἰς τὸ κοντέινερ Τέρμιναλ, τό διόποιον λειτουργεῖ σήμερον.

‘Οπως ἀνεκοινώθη σχετικῶς ύπο τοῦ Ο.Λ.Π. μὲ τὰ δεδομένα αὐτά καὶ μὲ τὴν προπτικὴν νά ἐγκατασταθοῦν καὶ νά λειτουργήσουν εἰς τὸ δέμεσον μέλλον τέσσαρες γερανογεφύραι φορτοεκφορτώσεως ἐμπορευματοκιβωτίων - ἀνά δύο εἰς κάθε τέρμιναλ κοντέινερ - θά δυνηθῇ ὁ Ο.Λ.Π. νά ἐφαρμόσῃ πολιτικὴν προσελκύσεως διαμετακομιστικῆς κινήσεως ἐμπορευματοκιβωτίων.

Ἡ ἀπόφασης αὐτῆς τῆς διοικήσεως τοῦ Ο.Λ.Π. ἐντάσσεται εἰς τὰ πλαίσια τῆς ἐπιδιώξεως ἐκσυγχρονισμοῦ καὶ ἀναπτύξεως τοῦ λιμένος καὶ ἀποτελεῖ συνέχειαν τῆς καθιερω-

ma.ra.c
MARINE RADIO ELECTRONIC CO

23-25 VAS.GEORGIU B' AVE -PIRAEUS- GREECE
TEL. 417.5007 411.6648 TELEX: 21 3962

Robertson
Gyrocompass

The world's first electronic Gyro compass designed for maritime use has now been developed. The new electronic Gyro compass consists of few moving parts and has a weight of approx. 15 kg, or about half of the traditional principally mechanical, gyro compass.

Settling time is about 1/5 of the time for traditional gyro compasses.

A great advantage with the Robertson Gyro compass is that all elements can be replaced on-board with corresponding spare-parts without the need for re-calibration.

Presenting the news of the year:



Θείσης πολιτικής νά επιτρέπεται εις δους χρησιμοποιούν τόν λιμένα νά συνδράμουν είς τόν έμπλουτισμόν κυρίως τού μηχανικού έξοπλισμού καί εις τήν διεύρυνσιν τών παρεχούμενών ύπο αύτού εύκολιών.

Τύπο τό πνευματικής αύτού παρεσχέθη καί παλαιότερον, ή δυνατότης εις έταιριας, αι οποία διακινούν κοντένερς ψυγεία νά διατηρούν, δαπάναις των, ψυκτικάς μονάδας διά τήν διατήρησην τής ψύξεως εις τά έμπορευματοκιβώτια, κατά τήν παραμονήν των εις τόν λιμένα καθώς και εις τάς έταιριας, αι οποία διακινούν φορτία, κατά τό σύστημα ρόρο νά χρησιμοποιούν ίδικά των φορτοεκφορτωτικά μηχανήματα διά τάς έργασιας προκαμίας.

ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Κονδύλια συνολικού υψους 36.863.000 δρχ. ένεκριθησαν ύπο τού 'Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς διά τήν πληρωμήν διαφόρων έργων, έκτελεσθέντων εις τόν λιμένα

ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΧΩΡΩΝ Ο.Λ.Π.

ΕΙΣ «ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΧΑΝΔΡΗ» ΚΑΙ «ΑΡΓΩ»

Ένεκριθή ύπο τού Ο.Λ.Π. ή παραχώρησις εις τήν έταιριαν «Ναυπηγεία Χανδρή» Α.Ε. τής χρήσεως τών ύπο τάυτης χρησιμοποιουμένων καί εις «Άμπελάκια Σαλαμίνος χώρων τού 'Οργανισμού, πλήν ένός τημάτος, τό οποίον κείται επί μετώπου 48 μέτρ. καί εύρισκεται έμπροσθεν τού διεκδικουμένου ύπο τής έταιριας αύτής καί τού Κ. Δ. Δημητριάδην άκινήτου διά το χρονικό διάστημα από 22ας 'Ιανουαρίου 1979 έως 22ας 'Ιανουαρίου 1984 ύπο τούς έχης δρους:

α. — Τό Καταβλητέον έτησιον μίσθιμα καθορίζεται βάσει τών ισχουσών έκαστοτε τιμών τού ένιαίου κατά περιοχήν τιμολογίου καί μάλιστα τής Δ' ζώνης, εις τήν όποιαν κείναι, οι παραχωρούμενοι χώροι.

β. — Τό έτησιον μίσθιμα θά καταβάλλεται εις τέσσαρας ίσας τριμηνιαίας δόσεις.

γ. — Διά τήν άκριβή έκπλήρωσιν τών δρων τής ύπογραφησομένης συμβάσεως ή έταιρία θά καταθέση εις τό ταμείον τού Ο.Λ.Π. έγγυητικήν έπιστολήν Τραπέζης ή γραμμάτιον τού Ταμείου Παρακαταθηκών καί Δανείων ποσού ίσου πρό το ήμισυ τού έτησιου μισθίματος διά τό έτος 1979.

Τό τιμήμα χώρου, τό οποίον εύρισκεται έμπροσθεν τού ύπο τών «Ναυπηγείων Χανδρή» καί Δ. Δημητριάδη διεκδικουμένου άκινήτου,

παραχωρείται ύπο τού Ο.Λ.Π. εις τήν Α. Ε. «ΑΡΓΩ» διά τό χρονικόν διάστημα από 22ας 'Ιανουαρίου 1979 έως 28ης Φεβρουαρίου 1982.

Εις περίπτωσιν καθ' ήν έκδοθή τελεσίδικος δικαστική απόφασις διά τής όποιας θά άναγνωρίζεται ως κυρία τών διεκδικουμένου άκινήτου ή έταιρια «Ναυπηγεία Χανδρή», τότε έντός μηνός από τής κοινοποίησεως εις τόν Ο.Λ.Π. τής σχετικής αποφάσεως θά λυθή αύτοδικαιώς ή συμβασις μεταξύ τού 'Οργανισμού καί τής Α. Ε. «ΑΡΓΩ» διά τόν έμπροσθεν τού έν λόγω άκινήτου εύρισκομενον παραλιακόν χώρων.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟ Α' ΔΙΜΗΝΟΝ

Ηύξημένη ήτο ή κίνησις τού λιμένος Πειραιώς κατά τό πρώτον δίμηνον τρέχοντος έτους, έν συγκρίσει πρός τήν τοιαύτην τού αύτού διμήνου τού 1978.

Συμφώνως πρός τά στοιχεία τού Ο.Λ.Π. ή κίνησις τού λιμένος κατά τό δίμηνον 'Ιανουαρίου - Φεβρουαρίου τών έτων 1979 καί 1978 έμφανται ως άκολούθως:

a. — Ναυτιλιακή:

— Κατέπλευσαν 2.689 πλοια, καθαράς χωρητικότης 4.477.342 κόρων, έναντι 2.458 πλοιών, χωρητικότης 4.519.005 κόρων.

— Έξυπρετητήθησαν εις τάς τέσσαρας δεξαμενάς τού Ο.Λ.Π. 86 πλοια, έναντι 102.

— Έπισκευασθήσαν εις τήν λιμενικήν περιοχήν 120 πλοια, έναντι 134.

— Ύδροδοτήθησαν πλοια καί λοιπά πλωτά μέσα με 156.653 κυβ. μέτρ. ύδατος, έναντι 124.370 κυβ. μέτρα.

β. — Έμπορευματική:

Φορτεξεφορτώθησαν συνολικώς 1.687.468 τόν. έμπορευμάτων, έναντι 1.663.870 τόνων. Έκ τής κινήσεως αύτής 157.315 τόνν. έμπορευμάτων διεκινήθησαν έντός έμπορευματοκιβωτίων, έναντι 130.913 τόνων.

γ. — Επιβατική:

Διεκινήθησαν έκ τού λιμένος Πειραιώς 245.427 έπιβάται (έξωτερικού 29.478 καί έσωτερικού 215.949) έναντι 241.034 (έξωτερικού 31.080 καί έσωτερικού 209.954).

ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑ ΦΥΛΑΞΙΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Τήν δημιουργίαν ειδικού σώματος, τό ο-

ποίον θά έχῃ ως κύριον έργον τήν άστυνομευσιν τών άποθηκευτικών χώρων καί τών έντος αύτών έμπορευμάτων υιοθετεῖ ή σημερινή διοίκησις τού Ο.Λ.Π., ή όποια καί θά προτείνη σχειτικώς εις τήν κυβέρνησην.

Η σκέψις αύτή συνδυάζεται καί μέ τήν άπαγόρευσιν τής κινήσεως καί σταθμεύσεως αύτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως έντος καί έκτος τής περιοχής τού λιμένος.

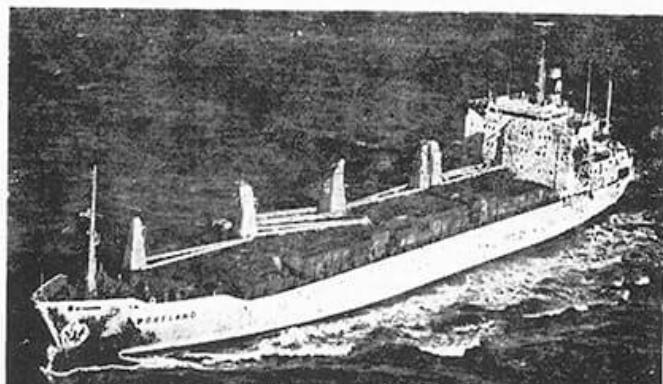
Παράλληλα η διοίκησης τού Ο.Λ.Π. προσανατολίζεται εις τήν ιδέαν νά διαθέση διά τούς άμεσα καί καθημερινώς συναλλασσομένους με τόν λιμένα, έν αυτοκίνητον, τό οποίον μέ συνεχή έσωτερικά δρομολόγια θά τούς μετακινή από σημείου εις σημείον.

ΟΙ ΨΙΘΥΡΟΙ

Κατά τήν τελευταίαν έννημέρωσιν τών ναυτιλιακών συντακτών έπι τής πορείας τού Ο.Λ.Π. ο Πρόεδρος τού 'Οργανισμού κ. Στρ. Στρατήγης, ώμιλησε καί διά τούς «Ψιθύρους» γύρω από τό θέμα τών δεξαμενισμών εις τάς δεξαμενάς τού Ο.Λ.Π. Όμολογούμε διτι παρόμοιοι «Ψιθύροι» φθάνουν κατά καιρούς καί μέχρις ήμων, μάλιστα ψιθυρίζονται καί μερικά περί «ταρίφας» κυμαινομένης από 50.000 - 100.000 δρχ.

Είναι αυτονότον διτι οχι άπλως δέν υιοθετούμε τούς ψιθύρους αύτούς άλλα άντιθέτως πιστεύομε διτι πρόκειται περί μιάς έκστρατείας λασπολογίας — συνηθισμένης άλλωστε μεθόδου διαβολής εις τόν τόπον αύτόν — έξαπολυομένης έκάστοτε διά λόγους καί έπιδιωξεις πού δέν έχει καταστή δυνατόν νά υποσημανθούν. Όπωαδήποτε, ήμως, ή κατάστασις αύτη θίγει καί τό κύρος τού 'Οργανισμού καί τήν έντιμότητα τών υπαλλήλων του. Φρονούμε, συνεπώς, διτι έπι τέλους πρέπει νά ύπαρχη άντιδρασις τών τελευταίων καί ειδικώτερον έκεινων έκ τών υπαλλήλων οι οποίοι άπασχολούνται σήμερον ή άποσχολήθησαν εις τό παρελθόν μέ τήν διαχείρισην τού θέματος τών δεξαμενισμών. Οι υπάλληλοι αύτοι οφείλουν νά ζητήσουν τήν προστασίαν τής Πολιτείας, δεχόμενοι έκ προσιμίου, ή μάλλον άξιούντες, νά τεθή ειδικώς δι' αύτούς εις έφαρμογήν τό πόθεν σχες. Διότι, έν τά ψιθυρίζομενα περί «ταρίφας» ήσαν άληθη, τότε κάποιοι θά ένεφανίζοντο μέ περιουσιακά στοιχεία ή τρόπον ζωής πού δέν δικαιολογούν αι άποδοχαι υπαλλήλων ένός 'Οργανισμού ως δ Ο.Λ.Π. Άναμενομεν.

SOI
*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS: "ESOI"

GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC
MEDITERRANEAN / NORTH AFRICA
CONTINENT / SCANDINAVIA / BALTIK
and vice versa

BROSSTRÖMS

General Agents for Greece :

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Mioouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558

Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει ὁ κ. E. N. Αθηναῖος

'Απ' δλους τούς ἀνθρώπους τῆς θάλασσας ὁ πό βασανισμένος καὶ τυραννισμένος ἀπ' τὰ παλιά χρόνια φαίνεται πώς είναι ὁ ψαράς.

Εἶναι αὐτός ποὺ ἔχει υποστεί τὸ μεγαλύτερο πόνο καὶ κόπο στὴ δουλειά του ὃ ποτὲ φτωχός καὶ ἀτυχός στὴν ἀτυχίᾳ του. «Τοῦ ψαρά τὸ πιάτονα φορές ἀδειοὶ καὶ μιὰ φορά γεμάτο».

Ο ψαράς, ἴδιος στὴν ίδια πάντα θέση, δοσ καὶ ἄν ἡ Τεχνολογία προδέουσε, ἐπισύρει πάντα τὴν συμπάθεια καὶ τὴν ἀγάπη τοῦ κόσμου, ἀπ' τὰ πολὺ παλιά χρόνια.

Τὰ ώραιότερα θαλασσινά ποιηματα τῆς Ἑλληνικῆς λογοτεχνίας ἔχουν ἀφιερωθεὶ στὸν ψαρά.

'Από τὸ «πιές στοῦ γιαλοῦ τὴν σκοτεινή ταβέρνα τὸ κρασί σου», τοῦ Πορφύρα τῆς ἐποχῆς μας, μέχρι τὰ χρόνια πρὶν ἀπ' τὸ Χριστό, ὃ ποτὲ τῆς, ἡ βαθύτερη αὐτὴ φωνή τῆς ἀνθρωπότητας μὲ τὸν ίδιο κι ἀπαράλλαχτο τρόπο ἐκφράζεται γιά τὸν ψαρά καὶ τὴν ζωὴ του, τὴν φτώχεια καὶ τὸν θάνατό του.

Ο γεροψαράς δέ, είναι ἐκεῖνος ὃ δόποιος συγκινεῖ ἐντονότερα τὸν ποιητὴ σε κάθε ἐποχή. Ἰσως ἡ σκληρή γιά τὴν ἡλικία του δουλειά πού κάνει, ἵσως ἡ μοναξιά του στὴν καλύβη τῆς ἀκροθαλασσιάς, ἐκεὶ πού συνήθως τὸν ἐπισκέπτεται ὁ θάνατος καὶ τὸν βρίσκει μόνο, δλα αὐτά ἀγγίζαν τὴν λύρα τοῦ ποιητὴ καὶ τὸν τραγούδησε πάντα μὲ τὸν πιό θλιβερό ἀλλά κι ἀνθρώπινο ρυθμό.

Ἄξιόλογος πάντα ὃ στίχος ὃ ἀφιερωμένος στὸν ψαρά, κλείνει δλη ἐκεῖνη τὴν μελαγχολία πού δίνει τὸν ἀκρογάλι στὸ σύμπορο τότε πού δηλιος ἔχει βουτήσει γιά καλά δταν ἀναφέρεται ιδιαίτερα στὰ γεράματά του. Μιά στροφή ἔνος ἀρχαίου ποιητὴ προσαρμοσμένη στὴ σύγχρονη γλώσσα μᾶς δίνει αὐτὴ τὴν ἀπὸ αἰώνες συμπάθεια τοῦ Ἐλλήνα πρὸς τὸν ψαρά.

Λεονίδα Ταραντίνου 270 π.Χ.
Τὸν γέρο θηρίν, πούζης μὲ τὸ ψαροκαλάθι πού κι ἀπό γλάρον ἔμπαινε στὸ κύμα πιό σχνά,

σε μακροτάξειδο ποτέ δέν πήγε πουθενά, δέν τὸν ἐπῆρε ἡ τρικυμιά, οὐδ' ἡ ἀνεμοζάλη, μαζεύτηκαν τὰ χρόνια του καμμιά ἐνενήντα-

ριά καὶ ξεψύχησε ὀλομόναχος, μεσ' τὸ καλύβι ἀ-

γάλι καὶ σάν λυχνάρι ἀπόσβησε ἀπ' τὴν πολυκα-

ριά οὗτε γυναίκα οὗτε παιδιά τοῦχουν τὴν πλάκα

βάλει μά τὸν ψαράδων ἡ συντροφιά μέ την καρδιά

βαρειά. Καὶ παρακάτω ἔνας ἄλλος ἀρχαῖος ποιητὴς ὁ

'Αντιφύλος τὸ 55 π.Χ. κρούει τίς χορδές καὶ τραγουδάει στὴν ίδια πάντα λύρα τὸν θάνατο

τοῦ γέρο ψαρά, προσφιλές θέμα φαίνεται στὴν ἀρχαία θαλασσινή μούσα. 'Ομολογουμένως δι-

μούσιοι στίχοι του είναι γλυκύτατοι:

Μιά βάρκα ὡς γέρος ὁ ψαράς είχε γιά συντροφό

τοῦ γριά κι αὐτὴ μερίτισσα τοῦ βιοῦ καὶ τῆς θανῆς

πάντα συνταξιδιώτισσα στὸ ψάρεμα, κι ἀφό-

του ή βάρκα ἀρμένισε, πιό πιστή δέν είχε ἄλλος

κανεῖς Τὸν δροσίσκεις τὰ γηρατεία κι ἀφού τὸ λειψα-

νό του σαβάνωσε, τὸν πέρασε στὸν "Ἀδη ὀλονυκτίς.

'Αξιόλογος ἀκόμη στίχους ἔχουν ἀφιερωθεὶ

οἱ ἀρχαῖοι στὶς θαλασσινές θεότητες.

Εἶχαν πολλοὺς περισσότερους νά τούς προ-

στατεύουν ἀπ' διαίτες οἱ Χριστιανοί ναυτικοί συνή-

θως ἐπικαλούνται.

Εἶχαν κατασκευάσει ἔνα πάνθεον θεῶν ἔξιδα-

νικευμένον συνήθως σε οἰκογενειακή σχέση με-

ταξέν τους καὶ ἡ κάθε ναυτική περιοχή δειχνε-

τὴν προτιμηση σε ἔνα η δύο ἀπ' αὐτούς, περι-

στόρε πάρο τοὺς ἀλλούς. 'Εξεχων δῶμας θεός

τῆς θάλασσας γιά δλους τοὺς Ἐλληνες καὶ γιά

ἄλλους ἀκόμη λαούς τῆς Μεσογείου ἡταν ὁ Πο-

σειδόνας.

Λιγοὶ στίχοι ἀφιερωμένοι στὸ σύνολο αὐτῶν

τῶν θεῶν δείχνουν διτοι οἱ ἀρχαῖοι είχαν τὶς ίδιες μὲ τοὺς χριστιανούς συνήθειες λατρείας μέχρις ἐνός σημείου.

"Οπως οἱ χριστιανοί μὲ τὴν διάσωση τους ἐκπληρώνουν κάποιο τάμα ἔτσι καὶ ἀρχαῖοι φαίνεται διτοι ἀκολουθοῦσαν τὴν ίδια συνήθεια.

Στὸν Ποσειδώνα, τὴν Ἰνώ, τὸν Γλαύκο, τὴν Δωρίδα,

στὸν Μελικέρτη, τὴν Τηθύν, Νηρέα καὶ πατεῖδα ποὺ ναυαγὸν μ' ἐσώσατε, ξούρισα τὸ κεφάλι καὶ νά ἀπ' τὰ μαλλιοκέφαλα δέν δεμεναν ἀλλα πιά.

"Όλα αὐτά τὰ ποιηματα ἀποτελούσαν υμνούς πρὸς τὶς θεότητες τοὺς ὅποιους ἀπήγγειλαν ἡ ἐψαλλαν κατὰ τὴν διάρκεια θρησκευτικῶν τελετῶν δπως ἀκριβῶς γίνεται καὶ σήμερα.

Πιθανὸν τὸ περιχόρδενο νά ἦταν διάφορο πιό οἰκείο καὶ ισως γιά τὰ σημερινά μέτρα ἀσεβές.

"Ομως, παρ' δλα αὐτά, δὲν παύουν δλα αὐτά τὰ ποιηματα νά ἀποτελούν υμνούς θρησκευτικούς καὶ νά ἀποδεικνύουν τὴν ἀντίληψη περὶ τὸν θεῶν ποὺ είχαν οἱ ἀρχαῖοι.

"Ἐτσι λοιπὸν διαλέγομε δνα δοξαστικό ποιημα πρὸς τὸν Νηρέα γιά νά δούμε τὰ στοιχεῖα ἐκείνα ποὺ υμνοῦνται καὶ τονίζονται διαίτερα:

"Ἐτσι, ποὺ θρόνο γαλανό τὴν ρίζα ἔχεις τὸν πόντου καὶ με πενήντα χαίρεσαι μέσα στὸ κύμα κό-

ρες,

ποὺ σοῦ χορεύουν πάγκαλα, Νηρέα Θεέ μεγά-

λε,

βάθος ἔσου τῆς θάλασσας, τῆς γῆς τέλος ἀρχῆ

τὸν δλων,

ποὺ σείεις τὸ βάθρο τὸ ιερό τῆς Δήμητρας, σάν κλείνεις

δποια πνοή φυσομανά μέσ' στὸν βαθιούς κρυψώνες μόνο μακάριες τοὺς σεισμούς ἀπότρεπε καὶ πέμπε

χαρά στοὺς μύστες, ησυχηνή ύγεια, γλυκειάν ειρήνη.

"Ἐάν ἔξετάσουμε στίχο πρὸς στίχο τὸ ἀνωτέρῳ ποίημα πόσες δμοιότητες δὲν σημειώνομε μέ τὰ χριστιανικά δοξαστικά δέν θά βροῦμε.

"Κατ' ἀρχήν ἔχουμε τὴν ἔξαρση τὸν υμνούμενον θεῶν δπως γίνεται σὲ δλα τὰ τροπάρια τῆς σύγχρονης θρησκείας.

"Σὲ συνέχεια τὴν ἀναγνώριση τῆς υπερβολικῆς δυνάμεως, ιδιότητα ποὺ καὶ σήμερα ἀναγνωρίζουμε στοὺς ἀγίους μας καὶ ιδιαίτερως υμνούμε.

"Καὶ τέλος ἔχουμε τὴν ἐπικληση γιά προστασία δπως καὶ σήμερα ποὺ σύνχρονη χρησιμοποιούμε στὶς προσευχές καὶ τοὺς υμνούς μας δτον παρακαλούμε γιά νά ἀποτρέψουμε δεινά καὶ ζητοῦμε στὶς δεησεις μας ύγειαν μακροημέρευσην καὶ δωρεάν ειρήνης.

COMPLETE SHIPPING SERVICES BY:

Your Man in MANILA (Philippines)

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

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

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

ποιοι τελικώς έκδιδουν τό ναυλοσύμφωνον, διευκολύνει τήν λαθραίαν ούτως είπειν παρεισαγωγήν μιᾶς τῶν ρητρῶν τούτων, μολονότι τά σοβαρά καὶ ἐντιμά ναυλομεσιτικά γραφεῖα καὶ ἐν Ἑλλάδι καὶ εἰς τό ἔξωτερικόν, δὲν συνεργοῦν εἰς παγίδευσιν τοῦ ἐκναυλωτοῦ, το συμφέροντα τοῦ ὄποιου, ἀντίθετος, προστατεύουν ἐν τῷ μέτρῳ τῶν ἐντίμων συναλλακτικῶν ἡθῶν.

Τό BIMCO συνιστᾶ ἑξειδικευμένην προσοχήν ἐκ μέρους τῶν πλοιάρχων καὶ τῶν πρακτόρων εἰς ἀπόκρουν πάσης ἀποπείρας παραδόσεως τοῦ φορτίου ἀνευ προσαγωγῆς τῆς πρωτοτύπου φορτωτικῆς.

Περαιτέρω παρακράτησις ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου εἰσφορῶν ναυτικοῦ, δυντος ἀλλοδαποῦ καὶ μὴ ὑποχρεουμένου ὡς ἐκ τούτου εἰς εἰσφοράς, ίσουται πρός καταβολὴν ἀντιστοίχως ἐλάσσο-

νος μισθοῦ, ἀδιαφόρως τοῦ ἀν ἀπέδωκεν εἰς τό NAT τάς εἰσφοράς ὁ πλοιοκτήτης. Κατά ταῦτα ὁ ἐνάγων ἐδικαιοῦτο συνεπείᾳ τῶν ὡς ἀνώ ἀποδειχθέντων γεγονότων καὶ ἐτέρων μισθολογικῶν διαφορῶν, συνολικοῦ ποσοῦ 15.098 δρχ. ἀσχέτως τῆς εἰσπράξεως τῶν καταβληθέντων, ἥτις κατά τά παγίως κρατήσαντα δέν ἐμφανίει παραίτησιν. «Οἱεν ὅρθως ἔγενετο διά τῆς ἐκκαλουμένης δεκτῆ ἡ ἀγογή, ὡς περιωρίσθη κατά τ' ἀνωτέρω, καὶ ὡς πρός τό σχετικόν μερικώτερον κεφάλαιον αὐτῆς, συνεπῶς δ' εἶναι ἀβάσιμος ὁ ἐπὶ τῆς ἐναντίας ἐκδοχῆς ἐρειδόμενος πρώτος ἐν μέρῃ δε καὶ ὁ τρίτος λόγος τῆς κρινομένης ἐφέσεως.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ
Δικηγόρος

τητικῆς λύσεως τῆς διενέξεως, θά ἀντέκειτο εἰς τόν περὶ Ἀσφαλείας τῶν Η.Π.Α. νόμον. Ὁ Εἰσηγητής Δικαστής Ρήνητης διεύνησεν τάς διαφοράς μεταξὺ δίκης καὶ διαιτησίας. Ἐξεφράσθη ὡντως: «Ἡ παρούσα δίκη ἀπαιτεῖ ὑποκειμενικά εὐήματα ἐπὶ τῆς προθέσεως καὶ τῆς γνώσεως τοῦ φερούμενου ὡς παραβάτον τοῦ νόμου. Ταῦτα πρέπει νά κριθοῦν ὑπὸ τῶν διαιτητῶν ἀνευ δικαστικῆς καθοδηγησέως των ὡς πρός τό δίκαιον. Δεδομένου δι τη διαιτητική ἀπόφασις δέν προϋποθέτει αἰτιολογίας οὔτε τήρησην πρακτικής, ἡ ἀντίληψις τῶν διαιτητῶν περὶ τῆς ἐννοίας τῶν νομικῶν ἐκφράσεων ὡς π.χ. βάρος τῆς ἀποδείξεως, εὐλογος μέριμνα, πραγματικόν γεγονός κλπ. δέν δύναται νά διερευνηθῇ. Ἡ ἐξουσία ἀκυρώσεως τῆς διαιτητικῆς ἀπόφασεως εἶναι περιορισμένη. Ἡ προσβαλλομένη ἐν τῇ παρούσῃ δίκη δέξιων δι τοι διαιτηταὶ ἡρμήνευσαν τόν νόμον ἐν καταφόρῳ ἀγορήσαντο, δέν ὑπόκεται εἰς ἐρευναν ἐνώπιον τῶν Ὀμοσποδιακῶν Δικαστηρίων».

Ἀφ' ἡς ἔξερεν τάς κρίσεις ταῦτας ὁ δικαστής Ρήνητης, τά Δικαστήρια ἐπεδόθησαν εἰς ἐρμηνείαν τῆς ἐννοίας τῆς ἐκφράσεως ταῦτης. Σημειωτέον δι τοῦ ἐνώ πλείστοι ἡττήθεντες διάδικοι ἐν διαιτησίᾳ προσέφυγαν εἰς τά δικαστήρια πρός ἀκύρωσιν τῶν διαιτητικῶν ἀποφάσεων, ἐπικαλούμενοι τό δόγμα τούτο, κανέν Δικαστήριον δέν ἡκύρωσεν διά τόν λόγον τούτον διαιτητική ἀπόφασιν.

Μία ἐκ τῶν πρώτων δικῶν εἰς δι τοῦ ἐπεχειρήθη καθορισμός τοῦ δόγματος τῆς καταφόρων ἀγορήσεως τοῦ δικαίου, ἡτο διαιτησία διεσχάθεισα ἐν Μοντρέαλ τόν Καναδᾶ. Οι ἡττήθεντες διάδικοι προσέφυγον εἰς τό δικαστήριον πρός ἀκύρωσιν τῆς διαιτητικῆς ἀποφάσεως ἐπὶ τό λόγο δι τοι διαιτηταὶ δέν ἐφήρμοσαν τόν προσήκοντα κανόνα δικαίου ἐν τῇ ἐπιδικάσει τῆς ἀποζημιώσεως. Τό Δικαστήριον ἐκρινεν δι τοῦ δέν συνέτρεξεν καταφόρος ἀγορήσης τοῦ δικαίου, καὶ προσέθεσεν δι τη καταφόρως ἀγορήσης τοῦ δικαίου εἶναι τί διάφορον καὶ πέραν τῆς ἀπλῆς πλάνης περὶ τό δικαίου ἡ τῆς ἐκ μέρους τῶν διαιτητῶν μή κατανοήσεως τοῦ δικαίου ἡ τῆς μή ἐφαρμογῆς αὐτοῦ. Κατά τή δικαστήριην ἀπόφασιν ταῦτην καταφόρος ἀγορήσης τοῦ δικαίου ὑπάρχει διάταξις οἱ διαιτηταὶ κατανοοῦν ὅρθως καὶ ἐπικαλούνται τόν νόμον, ἀλλ' ἀγορούν τούτον ἡθελημένως.

Ἐν τῇ αὐτή σπειρά ἰδεών, τό Ανώτατον Δικαστήριον ἡκύρωσεν διαιτητική ἀπόφασιν ἐπὶ ἐργασιακῆς διενέξεως μεταξύ ἐργοδοτῶν καὶ ἐργατῶν καὶ ἐκρινεν δι τοι τό δίκη ταῦτη διαιτητής περιορίζεται εἰς τήν ἐρμηνείαν τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως καὶ δέν δικαιοῦται νά ἐφαρμόζῃ τό κατά τήν διάν αὐτοῦ ἀντίληψιν ἐργασιακῶν δικαιωμάτων. Ἀσφαλῶς δύναται νά προσφύγηται πρός καθοδηγησίν τοῦ εἰς ἀλλας πηγάς, ἀλλ' ἡ διαιτητική ἀπόφασις τότε μόνον εἶναι νόμιμος δι τοῦ οὐσία αὐτής ἀπορρέει ἐκ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως. Οσάκις ἐκ τῶν ἐκφράσεων τοῦ διαιτητοῦ προκύπτει μή συμμόρφωσις πρός τήν ὑποχρέωσιν ταῦτην, τά Δικαστήριον διεύλειται νά διαιτητική ἀπόφασιν.

Ὀμοίως τό Ἐρετέπον ἐκρινεν δι τοῦ 1961 δι τοῦ δονοὶ διαιτηταὶ παραμένουν ἐντός τῶν ὅριων τῆς δικαιοδοσίας των καὶ δέν ἀγορούν τίς παράλογα συμπεράσματα, δύναται νά διαιτηταὶ δικαιούντων ὅστε νά πρασαρμόζεται εἰς τά ἐνώπιον τῆς διαιτησίας πραγματικά περιστατικά.

Ἐπί τίνα χρόνον τό δόγμα παρέμενεν ἐν ὑπώνωσι μέχρις δι τοῦ 1970 προσεβλήθησαν διαιτητικαι ἀπόφασεις ἐπὶ τό λόγο τῆς καταφόρων ἀγορήσεως τοῦ δικαίου καὶ ἐξεδόθησαν ἐνδιαφέρουσαι ἀπόφασις. Εἰς τήν Νέαν Όρλεάνην δι τοῦ 1971, τό Δικαστήριον κατοι διεύρωσεν δι τη διαιτητική ἀπόφασις ἀσφαλείας εἰς τό θέμα τοῦ «καταπλέυσαντος πλοίου» δέν ἡκύρωσεν ταῦτην. Ἐν δι τοῦ 1974, ἀλλα ἀπόφασις εἶπεν δι τη διαιτηταὶ, ἐν τούτοις δμως δέν ἐδέχθη τήν αἰτησίας ἀκυρώσεως. Εἰς τήν ἀπόφασις αὐτήν ἡ πειραγματική ἀπόφασις, ἐπειδή καταφόρως ἀγορήσης, δι τοι εἶναι ἀπολύτως νόμιμον νά μή παράσχουν αἰτιολογίας οἱ διαιτηταὶ. Ἡ σχετική

PASSING THRU THE SUEZ CANAL ENTRUST YOUR VESSEL'S OPERATIONS TO OUR EXPERIENCED STAFF

We will care for your...

- Smooth Canal Transits and calls at the Egyptian ports (thru official Agent).
- Prompt information, handling and assistance.
- Clearance of accounts and collection of receivables from previous calls in Egypt.
- Transhipment at Port Said.
- Drydocking for hull cleaning, painting and repairs.

CANDIA COMPANY S.A.

7 Platones Street, Piraeus 37 - Greece

Telex: 212125 - 213521 - 213522 Phone: 411.0011 (6 Lines)

Bankers: CITIBANK, Piraeus, London and Paris Branches

REPRESENTATIVES IN THE U.K.

MITCHELL COTTS & CO. LTD

Shipping Agencies Division

Cotts House, Camomile Street, London EC3A 7BJ
Telex: 8814641 Phone: (01)-283 1234

REPRESENTATIVES IN FRANCE

CIE. CHARLES LE BORGNE

97, Avenue Des Champs Elysees, 75008 Paris
Telex: 280886 Phone: 723 5512



κρίσις του Δικαστηρίου είχεν ως έξης «Προφανώς ή άπαιτησης νά αιτιολογούν οι διαιτηταί τάς άποφάσεις των εις κάθε περίπτωσιν θά συνέβαλλεν εἰς την άποκάλυψην ένδεξημένως μή προστικόνσης έφαρμογής τού νόμου. Άλλα τούτον τού σκοπόν της διαιτησίας έγκειμενον εἰς τό νά έκδιδεται σχετικώς ταχεία, ανεπίσημος και έπαρκης διάλυσης ιδιωτικών διαφορών».

Αντίθετος πρός την δυνατότητα της έκδοσεως μη ήπιολογημένης διαιτητικής άποφάσεως κείται η ένδιχερα αιτιολογησης τῶν άποφάσεων, άλλα τότε άνοιγεται η δόξα προσβολής τούτων έπι τώ λόγῳ διι οι διαιτηταί έγνωριζον τού δικαιου και άπεράσπισαν νά τό άγνωστουν. Είς τεσσαρας περιπτώσεις έν έτει 1978 έγένετο άποπειρα άκυρώσεως διαιτητικών άποφάσεων βάσει τού δύγματος της καταφώρου άγνοήσεως τού δικαιου, άνευ έπιτυχιας. Προσβολή της διαιτητικής άποφάσεως λόγο καταφώρου άγνοήσεως τού δικαιου παραμένει η έπιδιξις τῶν ήττηθέντων έν διαιτητική δική, έν εδρούν δικαστήν διαιτησιμένον νά άκυρώσῃ διαιτητικήν άποφασίν έπι τώ λόγῳ τούτῳ.

Η Έταιρεία Αμερικανών Διαιτητών συνιστά εἰς τά μέλη της νά έκδιδουν ήπιολογημένας άποφάσεις διπερ συνεπάγεται μεγάλην εύθυνη διότι άντι ν' άγνοήση τού δικαιου, προτίμησεν νά τό δημιουργήση. Αι δημοσιεύμεναι διαιτητικαί άποφάσεις έπειδη δέν προσβάλλονται δι' έφεσεως θεωρούνται μεταξύ τῶν συναλλασσόμενων ώς η τελική λέξης έπι τού ζητήματος. Έπι τούτου ή έταιρεία Αμερικανών Διαιτητών διεπύπωσεν τάς άκολουθους κατευθυντήριους υποδείξεις:

1) Οι διαιτηταί δέν δεσμεύνονται έκ προηγηθείσης δικαστικής άποφάσεως. Έν τούτοις οφείλουν ν' άναγνωρίζονται η άποφάσεις τινές έχουν μεγαλυτέραν βαρύτητα. Ιδίως σημαντικά είναι, αι άποφάσεις τού δευτέρου τμήματος τού Έφετείου, ένω αι άποφάσεις τῶν Περιφερειακῶν Δικαστηρίων είναι ήσονος σημασίας άλλ' έχουν και άνται τῆν βαρύτητά των. Αι άποφάσεις τού Ανοιάτου Δικαστηρίου είναι σπάνιοι έπι θεμάτων ναυτικού δικαιου, ένω δέν υπάρχουν καθόλου έπι θεμάτων ναυλώσυμφώνων.

2) Έν Αγγλία, ή υπόθεσης δύναται ν' άχθη άπο την διαιτησίαν εἰς τό Δικαστήριον και έκεινην εἰς τό Έφετείον και σοβαραί ήποθεσείς δυνατόν ν' άχθον ένώπιον της Βουλής τῶν Λόρδων. Αύτῶν τῶν δικαστηρίων αι άποφάσεις δέν νά θεωρηθούν ώς έχουσαν μεγάλην βαρύτητα λόγῳ της έχαντλητικής άντιδικίας και λεπτομερούς έκθεσεως τῶν θεμάτων.

3) Έν τη διαδρομή τῶν έτῶν, τά Αγγλικά δικαστήρια έχουν έκδικάσει περισσότερας υπόθεσης ναυλώσυμφώνων παρά τά Αμερικανικά Δικαστήρια και ή άγγληκή νομολογία δέν νά λαμβάνεται ή' δψιν. Ο δυναμάστος Αμερικανός δικαστής Όλιβερ Γουντέλε Χόμι έν έτει 1905 διεπύπωσεν τήν κρίσιν διι είναι έπιθυμητόν, διη μη συνεπάγεται άδικιαν, νά ταυτίζεται τό άμερικανικόν ναυτικού δικαιου πρός τό Αγγλικόν.

4) Δέον νά άκολουθονται τά γενόμενα δεκτά

ύπό προηγηθείσων διαιτητικῶν άποφάσεων, έκτος άν αιπολογίαν των είναι έντελως άπαραδεκτοί. Ο κανών star decisio έχει έφαρμογή και έπι διαιτητικῶν άποφάσεων και έχει τήν έννοιαν διι ή άσφαλεια και ή σταθερότης τῶν συναλλαγῶν έπιβάλλει νά μή άνατρέπωνται τά παραδεγμένα.

5) Οι δικηγόροι ύποβάλλονται τά προτάσεις των εις τούς διαιτητάς δέν νά προσπαθούν νά έπικαλούνται μόνον τά σχέσιν έχουσας άποφάσεις. Οι διαιτηταί δέν διαθέτουν νομικά βιβλιοθήκας και δέν είναι εἰς θέσιν νά καταφέγουν τίς πλήθος δικαστικῶν άποφάσεων.

6) Οι δικηγόροι δέν νά συνυποβάλλουν τό πληρες κείμενον τῶν άποφάσεων τάς δοπιάς έπικαλούνται. Καμμια υπόθεσις δέν δύναται νά κριθή ανευ λήψεως ϊ' δψιν τῶν πραγματικῶν περι-

στατικῶν και ή έπικαλουμένη άποφασίς έχει σημασίαν διά τά ή' αυτής κριθέντα, έάν τίθεται έν τῷ συνόλω νέντησης τῆς διαιτησίας και τότε και μόνον είναι δυνατόν νά έκτιμηθή τό έπιχειρήμα διι ή άποφασίς, έχει ή δέν έχει σημασίαν διά τήν διαιτησίαν.

7) Είς τήν σπανίαν περίπτωσιν εἰς τήν άποφασίαν οι διαιτηταί έκριναν διι ή άποφασίς τίς σηφαλεν και δέν νά μή ληψθή ϊ' δψιν δέν νά μημονεύουν τούτο, ώστε οι άναγνώσκοντες τήν διαιτητικήν άποφασίαν νά γνωρίζουν διά ποιόν λόγον έφηρμόσθια κακώς τό δίκαιον ύπό τής προηγηθείσης άποφάσεως.

Αι υποδείξεις αύται τής Έταιρείας Αμερικανών Διαιτητών είναι λίαν υψηλού έπιπεδου και ή συμμόρφωσις πρός αυτάς θά συντείνη εἰς τό νά μή είναι άπροσδόκητοι αι διαιτητικαί κρίσεις.

Άγγλική Νομολογία

• Όλική ναύλωσις. — Αξιώσις νεκροῦ ναύλου. — Συμβατικώς προκύπτουσα τρίμηνος παραγραφή τῶν άξιώσεων έν μή προσφυγή είς διαιτησίαν. — Ορισμός διαιτητού. — Τελειούται διά τής άναγγελλάς τού διορισμού είς τῶν διαιτητήν. — Τοιαύτης άναγγελλάς μή γενομένης έντος τού τριμήνου, άκολουθει παραγραφή τής άξιώσεως.

Οι Κανόνες τής Χάγης προβλέπουν έντασιαν παραγραφήν τῶν άξιώσεων διά ζημιάν ή έλλειμμα παροπήσην ή άρχομένην άπό τής παραδόσεως αύτού ή τού χρόνου καθ' δέν δειν νά είχεν παραδοθή τό φορτίον. Είναι γνωστόν διι οι Κανόνες τής Χάγης είναι δίκαιον τής φορτωτικής και έπομένως καλύπτουν συμβάσεις μεταφοράς πραγμάτων διά θαλάσσης και δχι συμβάσεις ναυλώσεως.

Παρ' ήμιν, δι Κωδικός Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαιου έντασιαν παραγραφής είς τό κείμενον αύτού τούς κανόνας τής Χάγης είσισγανεν τούτους ώς δίκαιον τῆς ναυλώσεως διότι ώς λέγει ή Εισηγητική "Εκθεσίς έκριθη δι' έπιβάλλεται άπό τής ιστορικής νά θάσωμεν είς τήν συστηματικήν ποποθετήσιν τῶν Κανόνων τούτων". Σχετική διάταξιν περιέλαβεν δι Κωδικός έν άρθρο 148, είσαγαν δώμας ένιαύσιον άποσθετικήν προθεσμίαν και δή έπι μερικής άπωλειας ή ζημιάς τῶν πραγμάτων.

Είς δι θάμα δίκαιοι οι Κανόνες τής Χάγης δέν έλαβον τήν άντερά συστηματικήν ποποθετήσιν αύτῶν, ώς δίκαιοι τῆς ναυλώσεως διότι ώς λέγει ή Εισηγητική "Εκθεσίς έκριθη δι' έπιβάλλεται άπό τής ιστορικής νά θάσωμεν είς τήν συστηματικήν ποποθετήσιν τῶν Κανόνων τούτων". Σχετική διάταξιν περιέλαβεν δι Κωδικός έν άρθρο 148, είσαγαν δώμας ένιαύσιον άποσθετικήν προθεσμίαν και δή έπι μερικής άπωλειας ή ζημιάς τῶν πραγμάτων. Έν τούτοις και είς τήν περιοχήν έφαρμογής διγωνών τῶν Κανόνων τής Χάγης, δυνατόν είναι νά άντιταξθῇ έπι ναυλώσεως ή παραγραφή, (ένιαύσια ή συντομωτέρα έν συνεφωνή), ώς συνέβη είς τήν περίπτωσιν τού πλοίου «ΡΩΜΗ», δις άπασχολόσας τής Αγγλικής δικαστηρίας. Τό πλοίον, ύπό Αγγλικήν Σημαίαν, έναντιλόθι ή παραγραφή διά άξιώσεων διά ζημιάν ή άπωλειας τῶν πραγμάτων έξακολουθει νά ίσχυν έπι συμβάσεων μεταφοράς πραγμάτων διά θαλάσσης καλυπτούμενων ύπό φορτωτικής. Έν τούτοις και είς τήν περιοχήν έφαρμογής διγωνών τῶν Κανόνων τής Χάγης, δυνατόν είναι νά άντιταξθῇ έπι ναυλώσεως ή παραγραφή, (ένιαύσια ή συντομωτέρα έν συνεφωνή).

Επίσης προβλέπετο διι πάσα άξιώσις δειν νά διαιτηπούθη έγγραφως και δι ορθοπάλων άξιώσιν νά διορίσται τό διαιτητήν τού έντος 3 μηνών άπό τής τελικής έκφορτωσεως, άλλως τής άξιώσεως θεωρουμένης ώς παραγραφεισης. Η έκφορτωσις τού πλοίου έπιβείσανταν έκ δύο διαιτητών ή έπι διαιτητήν τού 15 Δεκεμβρίου και έπομένως τό πρίμην έν έπιβείσανταν τήν 15 Μαρτίου.

Τήν 27 Ιανουαρίου οι ναυλωταί έγνωρισαν είς τούς πλοιοκτήτας διι διορίσουν διαιτητήν των τόν κ. Τσέστερμαν και έζητησαν νά τοίς γνωρίσουν οι πλοιοκτήται τό δύομα τού διαιτητού των. Τότε έπιβείσανταν οι ναυλωταί διι έπιστολής άπό 30 Ιανουαρίου, χωρίς δώμας νά πληροφορήσουν σχετικώς τόν κ. Τσέστερμαν μέχρι τής 24 Ιουλίου.

Έν τω μεταξύ, τήν 17 Φεβρουαρίου, οι πλοιοκτήται διώρισαν ώς διαιτητήν των τόν κ. Κλάυντ.

Φαίνεται διι μόλις δι Κ. Τσέστερμαν έπληρηρη τήν 24 Ιουλίου τόν διορισμόν τού ώς διαιτητού άνελαβε τό καθηκόντα τού μέ τόν κ. Κλάυντ, οι πλοιοκτήται ή ήναντιώθησαν, είποντες διι ή προθεσμία τού τριμήνου είχεν παρέλθει. Οι ναυλωταί άδρανησαντες πλέον τῶν 2 έτῶν, προσέψυγαν είς τό δικαστήριον και έζητησαν ν' ά-



Σειρήνες Πλοίων
Κατασκευής τῶν φυματέμων
Σουηδικῶν Ναυπηγείων ΚΟΚΟΥΜΣ
'Αντιπροσωπεία & Παρακαταθήκη
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889



BRANCHES:
Richards Bay
Durban
East London
Port Elizabeth
Cape Town
Walvis Bay
OFFICES:
New York
Brussels

IN THE SERVICE OF THE HELLENIC MERCANTILE MARINE
FOR FURTHER INFORMATION PLEASE CONTACT:
GEORGE E. TETTERIS
P.O. Box 31723 Braamfontein 2017
Republic of South Africa
TEL.: +27 11 395935 TELEX: 8-6006 SA CABLES: ASCOJAY



Winner of the State Award
For Export Achievement
1978
In the Services Sector

WHERE SERVICE COUNTS

ναυγωρισθή δι το διορισμός του κ. Τσέστερμαν ως διαιτητού, είχεν πραγματοποιηθή έντος τού τριμήνου.

Έπομένως το ζήτημα δημιούργηθη έντος τού δικαστηρίου ήτο τό πότε πραγματοποιείται ο διορισμός του διαιτητού. Αρκεί ή έντος τού τριμήνου άναγγελία του διορισμού εις τό έτερον τού μερών ή απαιτείται και άναγγελία εις τον διαιτητή;

Τό δικαστήριον δικρινείν είς πρώτον βαθμόν διτί «διορισμός» έν τη έννοια τού άνωτέρου διαιτητικού δρου της συμβάσεως, σημαίνει πραγματικόν διορισμούν και δχι ἀπλήν άναγγελίαν μη γνωστήν εις τόν διαιτητήν. Μόνον διά της είς τόν διαιτητήν άναγγελίας δισταί νά δύναται ούτος ν' ἀναλάβῃ την δικησίαν τόν άρμοδιοτήτων του, συντελείται ο διορισμός του διαιτητού. Ο διαιτητής προσέθεσεν διτί τό στάδιον τού πραγματικού διορισμού δέν πραγματοποιείται πρίν η διαιτητής πληροφορήθη διτί έπιδικεται ο διορισμός του ώς διαιτητού και έκδηλωση τήν άποδοχήν τού διορισμού του. Τούτον μή γενομένου, έντος τού τριμήνου, ή άξιωσις τού ναυλωτών είχεν ύποκυψει εις παραγραφήν.

Κατά της άποφάσεως ταύτης άσκηθη έφεσις ήτις άπεριφθη. Ό εισηγητής έφετης Ντέννικος

είπεν διτί ο διορισμός τού διαιτητού πρέπει πρότον νά άναγγελθη εις τόν άντιστρατικόν διαιτητήν. Άναγκαιον έπιστης νά δηλώση διαιτητής τήν άποδοχήν τού διορισμού του. Τούτων μή γενομένων έντος τού τριμήνου, ή άξιωσις τού ναυλωτών είχεν παραγραφήν.

Ένταῦθα δέν έπρόκειτο βεβαίως περί της ένιαυσίας παραγραφῆς ἀλλά περί τριμήνου τοιαύτης συμβάσεως υποκαταστάθεσης εις τήν ένιαυσίαν ποαραγραφήν (Τοιαύτη σύμβασις συντένουσα τόν χρόνον τής παραγραφῆς είναι παρ' ήμιν δικυρος έκ τού δρόμου 275 τού Αστικού Κώδικος).

Έπρόκειτο διμως ἔδω περί διλικής ναυλώσεως και ούχι συμβάσεως μεταφορᾶς πραγματικού διαθαλάσσου, εις τήν ισχύουν ἀλλα παραγραφαι διάφορον άφετηριαν έχουσαι και τό δικαστήριον έδεχθη διά τόν χρόνον τής παραγραφῆς τήν άφετηριαν τής τελικής έκφορτώσεως τού φορτίου, ως έάν έφηρμοις τό δίκαιον τών κανόνων τής Χάγης και είναι άδιφορον ήν άντι τής ένιαυσίας έλλαβεν ϊπ' θυμήν παραγραφήν, νομίμως κατά τό Αγγλικόν δίκαιον συμφωνηθείσαν.

και τών έπι Ελληνικῶν πλοίων έχόντων συγκροτημένων πλήρωμα έργαζομένων Ελλήνων μή ἀπογεγραμμένων ναυτικῶν ἐφ' δσον τυχάνουν ναυτολογημένοι και κατέχουν θέσιν δραγματικῆς συνθέσεως τού πληρώματος. Κατά τήν σαφή δ' έννοιαν τής έν άρχη άναφερομένης διατάξεως, ήτις δέν κατηργήθη διά τού μηνοθέντος μεταγενεστέρου νόμου, τό ής είρηται άσφαλτικόν ταυτείον άσφαλτεί άποκλειστικῶς Ελληνας ναυτικούς και τάς οίκογενειάς αύτῶν έναντιον τού γήρατος και τής έξι ἀτυχήματος άνικαντήτης πρός έργασίαν (Γνωμ. Ν. Συμβ. Κρ. 369) 1978 'Ολ. Έπιθ. Ναυτ. Δικ. 4 256, πρβλ. Ν. Σ. Κρ. 114/76 αύτού σελ. 304), ένω δέτροιθεν μόνον πρόσωπα, ύπαγόμενα εις θριμένην άσφαλτιν, ίποχρεούνται κατά γενικήν άρχην τού άσφαλτικού δικαίου εις πληρωμήν άντιστοίχων έργατικῶν έισφορῶν (πρβλ. Α. Πετρόγλου Δικαιον Κοινωνικῆς Άσφαλτεσ, τόμ. Α παρ. 75 σελ. 187 και παρ. 82 σελ. 204). Έν δψει και τούτων, αι ρυθμίζουσαι τό ζήτημα τών έισφορῶν τών ναυτικῶν Ελληνικῶν πλοίων λοιπαί ώς άνω διατάξεις άναφέρονται κατά τήν λογικήν των έννοιαν ώς και συνεπεία τού κατ' άναλογιαν δικαίου συνδιασμού τούτων πρός τήν έν άρχη παρατεθείσαν τοιαύτην, άποκλειστικῶς εις Ελληνας ναυτικούς, άποτελούντος μέλη συγκροτημένων πληρωμάτων έλληνικών πλοίων ή ναυτολογημένους έπι πλέον τής δραγματικῆς συνθέσεως τού πλοίου ή μή άπογεγραμμένους, ἀλλά κατέχοντας δραγματικήν θέσιν, άσχετου δντος τού διτί οι πλοιοκτήται ίποχρεούνται εις καταβόλην τής έισφορᾶς τών ναυτικών διά τό σύνολον τής δραγματικῆς συνθέσεως τού πληρώματος και τούς έπι πλέον άντης Ελληνας ναυτικούς δι' δσον χρόνον ούτοι είναι ναυτολογημένοι επί τού πλοίου, τό δ' ή ίποχρέωσις εις καταβολήν τής έισφορᾶς τάς διατάξεις τών δρόμων 45 και 46 τού αύτου ώς άνω νόμου. Διά δέ τής συμπολιτευμένης πρός τό προπαρατεθείν δρόμων, τό διτοίν διαλαμβάνει περί ίπαγωγῆς εις τής άσφαλτοις τού NAT άποκλειστικῶς Ελλήνων ναυτικόν, διατάξεως τού δρόμου 18 τού άνωτέρου νόμου δρίζονται, μεταξύ ἀλλων αι ίπσφοραι, εις τάς δρόπιας ίποκεινται τά συγκεκροτημένα πληρωμάτων τών Ελληνικῶν πλοίων, και οι πλοιοκτήται τούτων. 'Αφ' έτέρου αι παρ. 1, 7 και 11 και τού ώς άνω δρόμ. 8 άντικατεστάθησαν διά τού δρόμ. 1 N. 374) 1976, διστε νά δρίζονται τό μεν αι ίπσφοραι, εις τάς δρόπιας ίποκεινται οι ναυτικοί οι άποτελούντες μέλη συγκεκροτημένων πληρωμάτων Ελληνικῶν πλοίων και άντιστοίχως οι πλοιοκτήται τούτων, τών πλοιοκτητών ίποχρεούμενων εις τήν καταβολήν πρός τό NAT τής έισφορᾶς και τών ναυτικῶν διά τό σύνολον τής δραγματικῆς συνθέσεως τού πληρώματος και τούς έπι πλέον άντης Ελληνας ναυτικούς δι' δσον χρόνον ούτοι είναι ναυτολογημένοι επί τού πλοίου, τό δ' ή ίποχρέωσις εις καταβολήν τής έισφορᾶς έναντιον τού νόμου διατάξεως της δραγματικῆς συνθέσεως τού πληρώματος. Άλλωστε τούτο καθίσταται δηλον έτοι διτί και κατά τό γράμμα τού νόμου οι μή άπογεγραμμένοι ναυτικοί, οιοι κατά τά έν τοις πρόσθιν έκτεθέντα είναι άναγκαιών οι άλλοδαποι, καταβάλλουν ίπσφοράς πρός τό NAT ήπο τήν άθροιστης έν σχέσει πρός τήν κατοχήν δραγματικῆς θέσεως άπαιτουμένη πρόσθιντον προύποδεσιν τού νά πρόκειται περί Ελληνος ναυτικού. Ρητέον, διτί έν άνακυπτει συναφώς ζήτημα παραβάσεως τής περί ίσοτητος συνταγματικῆς έπιταγῆς, δοθέντος διτί ή περί ής πρόκειται, διάκρισις δικαιολογείται έκ τής μή ίπαγωγῆς τών άλλοδαπών ναυτικών εις άσφαλτοιν παρά τό NAT.

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

NAYTIKOΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

διά συνεργασία μέ έπιχειρησιν ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων.
Δέν άπαιτείται χρηματικόν ποσόν. Προοπτική πολύ μεγάλων άπολαυών. Πληροφορίες:
τηλ. 3622235, ώρ. 11μ-2μμ.

1.3 million tons ago...

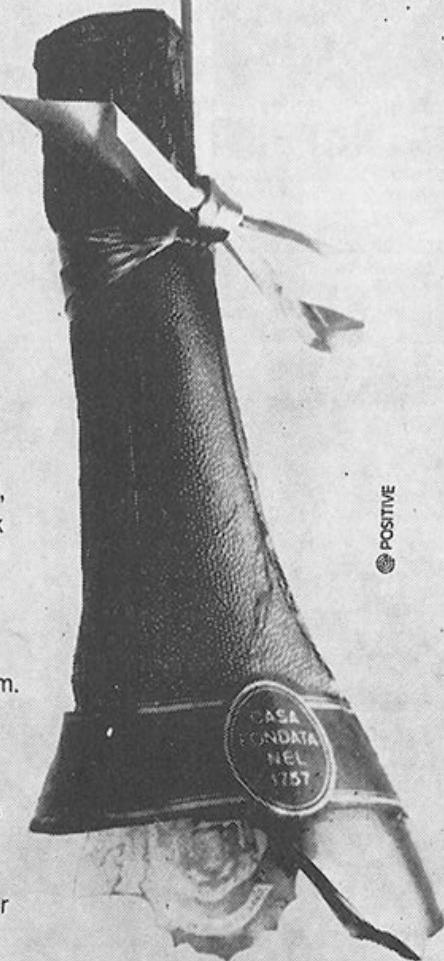
Seems it was yesterday, midsummer of '68, when we pushed our first ship off her dry dock cradle. We threw a good, hearty party and celebrated her first salt splash.

It was a very good year....

We built many ships ever since. We pride ourselves to have pioneered quite a few of them. We enjoyed and celebrated every one of our salt splashes. We had good years. And tough years.

Today, after one point three million of tons and twenty good, tough years, allow us to feel proud and happy again, while celebrating and enjoying our Fiftieth Newbuilding splash. On our Twentieth Birthday.

Still a good year. Tough one too.



© POSITIVE



AEGIS SHIPPING COMPANY
established 1957

ΜΙΣΘΟΣ - ΕΝΝΟΙΑ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΜΙΣΘΟΥ
ΜΗ ΕΞΗΡΗΜΕΝΟΥ ΕΚ ΤΟΥ ΝΟΜΙΜΟΥ.

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣ Δικαίου Ναυτικής 'Εργασίας

ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

**ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ · ΕΝΑΡΞΙΣ
ΠΛΟΥ ΜΕ ΒΛΑΒΗΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΗΧΑΝΑΣ Α.
ΠΟΤΕΛΕΙ ΒΑΡΕΙΑΝ ΠΑΡΑΒΑΣΙΝ ΤΟΥ
ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ.**

Κατ' απόφασιν τού 'Εφετείου 'Αθηνῶν ἡ έναρξις πλού χωρίς προηγουμένην ἐπισκευήν βασικῶν όργανων (μηχανημάτων) τού πλοίου ἀποτελεῖ βαρείαν παράβασιν τῶν καθηκόντων τού πλοιάρχου ἐναντίον τού ναυτικοῦ.

Συγκεκριμένων οἱ ἐνάγοντες ἐπί τῶν δοπίων μὲν πρώτος εἰχεις ναυτολογηθῆ ὡς ὑποπλοίαρχος ὁ ἔτερος ὡς μηχανικός διεπίστωσαν κατά τάς δύο πρώτας ἡμέρας ἀπό τῆς ναυτολογήσεως τῶν δοτίης ή μία ἡλεκτρομηχανή τού πλοίου τού τελείως κατεστραμένη καὶ ἡ ἄλλη δύο ἐλειτούργει καλῶς.

Παρά τήν γνωστοποίησιν τῆς ὑπαρχούσης βλάβης ὁ πλοίαρχος διέταξε τόν ἀπόπλουν τού πλοίου ἀπό τὸν λιμένα ναυλοχίας μέ προορισμὸν ὅλον λιμένα ὁ δοπίος ἀπείχε 350 μίλια χωρίς νά ἀποκατασταθούν οἱ βλάβαι.

Κατά ταῦτα, μετά πλοῦν 50 περίπου μιλῶν ἐπαυσε νά λειτουργῇ καὶ ἡ ἐν χρήσι ηλεκτρομηχανή μέ ἀπότελεσμα τό πλοίον νά παραμείνῃ ἀκυβερνήτον εἰς τό πλέαρχος ἐπί δύο είκοσιτετράρων καὶ χωρίς φωτισμόν.

Μετά τήν πρόχειρον ἐπισκευὴν τῆς ἡλεκτρομηχανῆς ὑπό τῶν μελῶν τού πληρώματος τό πλοίον κατέπλευσε εἰς τόν λιμένα προορισμοῦ καὶ κατά τήν διάρκειαν τῆς παραμονῆς τού ἑκεῖ ἡ ἡλεκτρομηχανή ἐπαυσε καὶ πάλιν νά λειτουργῇ καὶ δύο κατέστη δυνατή ἡ ἐπισκευή τῆς καίτοι τό πλοίον παρέμεινεν ἑκεῖ πλέον τῶν 10 ἡμερῶν.

Κατόπιν τούτου, οἱ ἐνάγοντες κατήγειλαν τήν σύμβασιν ναυτολογήσεως ἐναντίου μένου τού πλοιάρχου εἰς τόν τελευταῖον τούτον λιμένα, ἡ δοπία τελικῶς καὶ ἀλύθη.

'Ακόμη εἰς τήν δίκην κατέτεθή δοτίης καὶ τά σωστικά μέσα τού πλοίου δύο ἡταν ἀσφαλῆ

δοθέντος δοτίης εἰς μίαν ἐπί τῶν λέμβων ὡς δοτίης ἀδοκιμάσθη εἰσέδυσαν ὑδατα.

Σχετικῶς ἡ ἐναγομένη ἐταιρία ισχυρίσθη δοτίης πλοίον ἡτο ἐφωδιασμένον μεθ' ὀλῶν τῶν ἀνάγκαιων πιστοποιητικῶν ἀσφαλούς πλεύσεως καὶ πρός τούτο προσεκδιμεσ φωτοτυπίαν εἰς ἔνεν γλώσσαν καὶ ἐπεκαλέσθη τό γεγραφον τούτο πρός ἀπόδειξην τού ισχυρισμού τῆς. Γενικώτερον τό Δικαστήριον ἐκρίνει δοτίης ἡ ἐναρξις βασικῶν όργανων τού πλοίου, τῶν δοπίων ἡ καλή λειτουργία είχεν δημεον ἐπί πτωσιν ἐπί τῆς ἀσφαλείας τού πλοίου καὶ τῶν ἀνιστρατηγών τῶν ἀποτελεῖ πταίσμα τού πλοιάρχου καὶ δύναται νά χαρακτηρισθῇ ὡς βαρεία παράβασις τῶν καθηκόντων αὐτοῦ ἐναντίον τῶν ἐναγόντων.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρων ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ἡ πήληθε λόγω βαρείας παραβάσεως τῶν καθηκόντων τού πλοιάρχου καὶ συνεπεία τούτου, δικαιοῦνται οἱ ἐνάγοντες σχετικῆς ἀποζημιώσεως.

**Η ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΥΠΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΙ Α·
ΠΟΛΥΤΟΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΤΟΥΤΟΥ.**

Κατ' απόφασιν τού 'Εφετείου 'Αθηνῶν, συμφώνων πρός τό δρόμον 72 τού ΚΙΝΔ., είναι ἀπόλυτον δικαιώμα τού πλοιάρχου, ἡ καταγγελία τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τού ναυτικοῦ κατά πάντα χρόνον.

Τό δικαίωμα αὐτό ἔχει χορηγηθῇ ἐκ τού νόμου πρός ἔξασφάλισην τῆς τάξεως καὶ πειθαρχίας ἐν τῷ πλοίῳ καὶ κατ' ἀκολουθίαν τῆς ἀσφαλείας καὶ κανονικῆς ἐκμεταλλεύσεως τούτου.

'Ἐν προκειμένω δύο ἔξετάζεται εἴαν συντρέχη πταίσμα τού ναυτικοῦ δικαιολογούν τήν ἀνωτέρω καταγγελίαν.

'Ἡ μόνη συνέπεια τῆς τοιαύτης καταγγελίας είναι ἡ καταβολή εἰς τόν ναυτικόν ἀπόζημιώσεως κατά τό δρόμον 75 τού ΚΙΝΔ.

Κατ' απόφασιν τού 'Εφετείου Πειραιῶς ἐφ' δοσον ὁ συμβατικός μισθός ἡτο μεγαλύτερος τού νομίμου καὶ μετά τήν αὔξησιν τῶν κατωτάτων όριων τῶν ἀποδοχῶν διά νεωτέρας Συλλογικῆς Συμβάσεως 'Έργασίας, καλύπτεται μεσολαβήσασα αὔξησις ἀπό τόν συμβατικόν μισθόν καὶ εύρισκεται ἐκτόν συναρτήσεως πρός τόν μισθόν τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως. 'Απαραιτητός προϋπόθεσης πρός τούτο είναι νά είχε προκληθῆ συμφωνία ἐνιαίου μισθού ἀνωτέρου τού νομίμου καὶ δχι χωριστού μισθού καὶ ἐπί πλέον «μπόνους».

'Ἐν προκειμένω, κατά τήν κρίσιν τού δικαστηρίου συμφώνων πρός τήν καταρτισθεῖσαν μεταξύ τῶν διαδίκων σύμβασιν δέν είχε συμφωνηθῆ συνάρτησης τού μισθού τού ναυτικοῦ, πρός τόν ύπο τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως προβλεπόμενον τοιούτον.

Συγκεκριμένως, κατά τήν σαφῆ βούλησιν τῶν μερών εἰς τόν ναυτικόν θά κατεβάλλετο ὁ συμφωνηθείς μισθός, ἀδιαφόρως τού ποιος ἡτο ὁ ύπο τῆς ἐκάστοτε Συλλογικῆς Συμβάσεως προβλεπόμενος τοιούτον. Αὔξηση συνεπείας τού ύπο τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως προβλεπόμενον ἐλαχίστου δρίου μισθοῦ δέν θά συνεπήγετο κατά τήν σαφῆ θέλησιν τῶν μερών, σιανδήποτε αὔξησιν καὶ τοι μεταξύ τῶν συμφεφωνημένου τοιούτον, ἀλλ' ὁ ναυτικός θά ἐξηκολούθη λαμβάνων καὶ μετά ταῦτα, τόν αὐτόν μισθόν, ύπο τόν δρόμον βεβαίως δοτίης θά ἡτο ύπερτερος τού ύπο τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως προβλεπόμενον ἐλαχίστου δρίου.

Κατά ταῦτα, δοθέντος δοτίης κατά τήν διαδίκων απέδειχθη δοτίης ὁ ναυτικός δέν ἐλάμβανε μισθόν Συλλογικῶν Συμβάσεων σύν ἐπιμίσθιον (μπόνους) ἀλλά μόνον μισθόν κατά πολύτερον τού νομίμου, καλύπτεται ὁ μεσολαβήσασα αὔξησις ἀπό τόν συμβατικόν μισθόν καὶ ὁ ναυτικός δέν δικαιοῦται περαιτέρω αὔξησεως.

**ΠΡΟΝΟΙΑ · ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΣ ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ Ν.Α.Τ.**

Κατ' απόφασιν τού Συμβουλίου τῆς 'Επικρατείας αἱ ἀρμοδιότητες τῶν 'Υγειονομικῶν 'Επιτροπῶν τού Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου ἐπί συντάξεως λόγω ἀτυχήματος είναι αἱ ἔξης:

Νά ἀποφαίνωνται κατ' ἀρχήν εἰς πρώτον βαθμόν ἡ Α/θμιος ἐπιτροπή καὶ κατόπιν προσφυγής εἰς δεύτερον βαθμόν ἡ Β/θμιος ἐπιτροπή, περί τής ἀπό την ιατρικής ἀπόψεως ικανότητον τού ορθοπλαισιμένου, ὡς καὶ περί τής ὑπάρξεως ἡ μή αιτιώδους συναφείας μεταξύ τῆς ἀνικανότητος καὶ τού ἀτυχήματος.

Κατά ταῦτα ἡ κρίσις τῶν ως ἀνώ 'Επιτροπῶν καὶ ύπο τύπον πιθανολογήσεως είναι δεσμευτική διά τού Ταμείου.

Εἰδικώτερον, ἡ προσφυγή κατά τής γνωματεύσεως τῆς Α/θμιού ἐνώπιον τῆς Β/θμιού 'Υγειονομικῆς 'Επιτροπῆς ἀσκεῖται δι' ἐγγράφου δηλώσεως ἐντός μηνός ἀπό τής κοινοποιήσεως εἰς τόν ήσαφαλισμένον τήν οικογένειά τού, ἦταν πρόκειται διά προσφυγήν τού ΝΑΤ ἐντός μηνός ἀπό τής κοινοποιήσεως εἰς τήν άρμοδιαν ὑπηρεσίαν του.

Παρελθόυσης ἀπράκτου τής προθεσμίας δριστικοποιεῖται ἡ γνωμάτευσις τῆς Α/θμιού 'Επιτροπῆς τό δέ ἐπιλαμβανόμενον δι' ἀσφαλιστικήν κρίσιν Διοικητικόν Συμβούλιον εἰς πρώτον βαθμόν κρίνει ἐνώ ἡ 'Αναθεωρητική 'Επιτροπή κρίνει εἰς δεύτερον βαθμόν.

Τόσον τό Δ.Σ./ΝΑΤ δοσον καὶ ἡ 'Αναθεωρητική 'Επιτροπή δύνανται νά ἀνατέμψουν τήν γνωμάτευσιν πρός διόρθωσιν ἡ συμπλήρωσιν εἰς τήν Α/θμιον 'Υγειονομικήν 'Επιτροπήν, δχι δύμας καὶ νά ἀμφισβητήσουν τό κύρος αὐτής ἐνώπιον τῆς Β/θμιού.

CABLES: «NAFTIKA»
TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2110
PHONE: 376545
A/H 376067

Argonaut Suppliers (pty) Ltd.

19TH FLOOR. JOHN ROSS HOUSE (WEST) 22/38 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

TROPHODOSIAI

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ



ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

• Το Έφετείον της Ουάσινγκτον απηγόρευσεν εις την «Ναυτιλιακήν Έπιτροπήν» νά άναστειλή τά τιμολόγια της ρωσικής έταιρειας «Μπάλτικ-Σιππινγκ», ή όποια, ως γνωστόν ξένητρετει τους Αμερικανικούς λιμένας του Ατλαντικού και του Κόλπου είς μεταφοράς άπο και πρός την Εύρωπην και την Μέσην Ανατολήν.

Η Ναυτιλιακή Έπιτροπή, έπειδης την άναστολήν των τιμολογίων της Μπάλτικ άπο της 26 Απριλίου μέ απότελεσμα νά την άποκλειει άπο τους Αφρικανικούς λιμένας, συνεπεια μεταξύ των διενέξεως άφορώσης εις πληροφορίας περι των έν λόγω τιμολογίων. Η Μπάλτικ ισχυριζόμενη διτή ή ένεργεια της Ναυτιλιακής Έπιτροπής ήτο παράνομος, την ένηγαγεν ένωπιον του Έφετείου διπερ έξέδωσε την προμηθείαν άποφασιν. Τοιουτοτρόπως ή Μπάλτικ θά συνεχίση άνεμποδίστως τάς προεγγίσεις της εις τους Αμερικανικούς λιμένας.

• Η έταιρια «Κιουναρ-Αρέμπιαν-Μήντλ-Ηστ-Λάιν» (C.A.M.E.L.), μά τών πρώτων έταιριών αιτίνες έπεδόθησαν εις τάς μεταφοράς κοντένερς της Μέσης Ανατολής, έθεσεν εις ένεργειαν έν νέον πλοίον μεγάλης μεταφορικής ίκανότητος. Πρόκειται διά το «Χοντέντα - Κρόουν», έκτοπισματος 10.870 τόνων, ηλικίας 1 έτους, κυψελοειδής κατασκευής, δυνάμενον νά μεταφέρει κοντένερες 372 TEU.

Η προσθήκη του πλοίου τούτου εις τον Αραβικόν στόλον της Κιουναρ άποδεικνύει την έμπιστούνη της εις την άναπτυξιν του έμποριου μετά της Μέσης Ανατολής. Άπο της έν έτει 1976 ίδρυσεως της ή C.A.M.E.L. δέν ήρκεσθη μόνον εις τάς μεταφοράς κοντένερς μέ έμπρεύματα προοριζόμενα δι' δληγή την Μέσην Ανατολήν, άλλα καθέρωσε και την μεταφοράν έμπρεύματων άπ' εύθειας άπο του άποστολέως εις τον παραλήπην έγκαθιστώσα έταιριάν με έδραν την Τζέντα και υιοθετούσα τάς άπ' εύθειας φορτωτικάς διά Ιορδανίαν. Σαουδικήν Αραβίαν και Υεμένην. Τό άποτέλεσμα είναι διτή κατά τη ρία έτη της λειτουργίας της έπειτο χάνεται πλέον τών 15.000 κοντένερες.

• Το 35ον ναυπηγικόν πρόγραμμα της Ιαπωνίας προβλέπει την κατασκευήν 17 πλοίων συνολικής μεταφορικής ίκανότητος, άνωτέρας του 1 έκατου. τόνων. Τά πλοία αυτά, άνηκοντα εις 13 Ιαπωνικάς έταιρίας θά ναυπηγηθούν χάρις εις την οικονομικήν βοήθειαν της Ιαπωνικής Τραπέζης Αναπτύξεως. Πρόκειται περί δεξαμενοπλοίων μέσου μεγέθους και περί πλοίων μεταφοράς κοντένερες.

Σημειώνεται διτή αι Ιαπωνικαί έταιριαί δύνανται σημειονόν νά έπιδοθούν εύκολωτέρον εις νέας ναυπηγήσεις δεδομένου διτή άφ' ένός μέν έβελτιώθησαν οι δροι χρηματοδοτήσεως έκ μέρους της Τραπέζης και άφ' έτέρου άνεθεωρήθη τό κρατικόν σύστημα έπιχρηγήσεων.

• Αι παγκόσμιαι ναυπηγικαί παραγγελίαι εύρισκονται εις το χαμηλότερον άπο 30ετίας σημείον, προβλέπεται δέ και νέα πτώσις.

Εις τάς άρχας του έτους δι παγκόσμιος στόλος περιελάμβανε 32.689 σκάφη συνολικού τοννάς 638 έκατ. τον.D.W., έμφανισας μικράν μόνον αυξησην. Ο άσθενής ούτος ρυθμός αυξήσε-

τής Ε.O.K. — πράγμα πού έάν συμβήθ θά θέση έν ισχυΐ τόν κώδικα της Ούνκταντ άπο τού προσεχούς έτους, με ώρισμένας βασικάς τροποποίησεις.

Αί τροποποίησεις της Ε.O.K. άποκλείουν τήν έφαρμογήν τού 40 + 40 + 20 εις τάς μεταφοράς μεταξύ των άνεπτυγμένων χωρών και άπαγορεύουν εις τάς χώρας-μέλη της Κοινότητος νά έπαυξάνουν τό μεταφορικόν των έργων άπο και πρός τάς ύπανταπτύκτους χώρας εις βάρος άλλης χώρας-μέλους βάσει τών άρχων τού κώδικος.

Πιστεύεται διτή ή άποδοχή τού κώδικος τακτικών γραμμάν της Ούνκταντ παρά τής Ε.O.K. θά έξουδετερώση τάς πιέσεις τών ύπανταπτύκτων χωρών διά τήν έπεκτασιν τού 40 + 40 + 20 και εις τάς μεταφοράς χύδην ύγρων και έηρων φορτών εις τήν διάσκεψιν της Μανίλας.

ΔΑΝΙΑ

ΤΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΜΟΛΛΕΡ

Φαίνεται διτή ή έφοπλιστικός οίκος Μόλλερ δέν θά γνωρίση τήν ναυτιλιακήν κρίσιν περί της όποιας όμιλει δλος ο κόσμος. Πράγματι, καθ' διάνεκοινώθη, αι δύο έταιρια της έπιχειρησεως αύτης έπραγματοποίησαν τό 1978 κέρδη 623 έκατ. κορωνών, ήτοι 475 έκατ. έπι πλέον τών πραγματοποιηθέντων κατά τό προηγούμενον έτος 1977. Σημειωτέον διτή τά κατά τό 1977 κέρδη τού συγκροτήματος άνηλθον μέν εις 697 έκατ. κορωνών άλλα τό πλείστον τούτων προήρχετο έκ της πωλήσεως πλοίων εις τό έωτερικόν.

Κατά τό 1978 τό συγκρότημα Μόλλερ διέθεσε 475 έκατ. κορωνών δι' άποβέσεις, 100 έκατ. κορωνών δι' άποθεματικόν και μετέφερε εις νέον 162 έκατ. κορωνών. Τό μέρισμα τό όποιον θά καταβάλη εις τούς μετόχους του θά άνελθη εις 12%.

ΔΥΤ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Ο ΣΗΜΕΡΙΝΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ

Έδημοσιεύθη ή τελευταία ναυτιλιακή στατιστική, συμφώνως πρός τήν όποιαν διερματικός έμπορικός στόλος έποια 1ης Ιανουαρίου 1979 περιελάμβανε 599 πλοία 8.737.000 κ.ο.χ. και 14.319.000 τ. D.W. "Εναντί τού παρελθόντος έτους ένεφάνισε μείωσιν κατά 37 πλοία 329.000 κ.ο.χ.

"Εξ δλουοι αι Γερμανικαί έταιριαί κατέχουν και έκμεταλλεύονται ύπό διαφόρους ένεας σημαίας 204 πλοία 2.362.000 κ.ο.χ. εις τά όποια πρέπει νά προστεθούν άλλα 57 πλοία 682.000 κ.ο.χ. τελούντα ύπό προσωρινήν έγγραφην εις τά έθνικά νηολόγια.

Κατά τό διάστημα τού 1978 παρελήφθησαν 47 νεοναυπήγητα πλοία 507.000 κ.ο.χ. έξω τά 40 είχαν ναυπηγηθεί εις Γερμανικά ναυπηγεία. Ή εις τό έωτερικόν πωληθείσα χωριτικότης (συμπεριλαμβανομένων και τών πρός διάλυσιν) περιελάβε 89 πλοία 854.000 κ.ο.χ. Έκ τού τοννάδ αύτού 548.000 κ.ο.χ. έπωληθησαν εις ένονας 135.000 κ.ο.χ. μετέφερησαν εις ένας θυγατρικάς έταιριας

E.O.K.

Ο ΚΩΔΙΚΗΣ ΤΗΣ «ΟΥΝΚΤΑΝΤ»

Τά τελευταία έμποδία διά τήν έπικυρώσιν τού κώδικος τακτικών γραμμών της «Ούνκταντ» άπο τάς χώρας της Εύρωπαικής Κοινότητος φαίνεται διτή παρηγκωνίσθησαν μετά τάς προσφάτους συζητήσεις τού έπι πών μεταφορών Έπιτρόπου της Ε.O.K. και τού Ίπανωνος ύπουργου Μεταφορών.

Η Ιαπωνική κυβέρνησις λέγεται διτή συνεφώνησε νά ιοιθετήση ένα παρεμφερή κώδικα μέχρι τέλους τού έτους και νά ίκανοποιήση τάς άπαιτήσεις της Δανίας έν σχέσει μέ τήν έπικυρώσιν τού κώδικος ήτης Ε.O.K.

Η Δανική κυβέρνησις άνησχει διτή ή σημαντική δραστηρότης της ναυτιλίας της εις τάς χώρας πραγμάτων τού Ειρηνικού θά ύποστη πλήγμα ήταν αι Ήνωμένας Πολιτείαι και ή Ιαπωνία άντιταχθούν εις τόν κώδικα.

Η έπισκεψις τού έπιτρόπου εις τήν Ούδαισης προβλέπει την κατασκευήν 17 πλοίων συνολικής μεταφορικής ίκανότητος, άνωτέρας του 1 έκατου. τόνων. Τά πλοία αυτά, άνηκοντα εις 13 Ιαπωνικάς έταιρίας θά ναυπηγηθούν χάρις εις την οικονομικήν βοήθειαν της Ιαπωνικής Τραπέζης Αναπτύξεως. Πρόκειται περί δεξαμενοπλοίων μέσου μεγέθους και περί πλοίων μεταφοράς κοντένερες.

Σημειώνεται διτή αι Ιαπωνικαί έταιριαί δύνανται σημειονόν νά έπιδοθούν εύκολωτέρον εις νέας ναυπηγήσεις δεδομένου διτή άφ' ένός μέν έβελτιώθησαν οι δροι χρηματοδοτήσεως έκ μέρους της Τραπέζης και άφ' έτέρου άνεθεωρήθη τό κρατικόν σύστημα έπιχρηγήσεων.

• Αι παγκόσμιαι ναυπηγικαί παραγγελίαι εύρισκονται εις το χαμηλότερον άπο 30ετίας σημείον, προβλέπεται δέ και νέα πτώσις.



Γράψατε διά νά σάς σταλούν κατάλογος και τιμαί έντελως δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone: 987 4670
telex: 897 833

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται δλαι αι μάρκες αυτοκινήτων εις τιμάς έργοστασίου και δινευ δασμού (transit).

telegrams: «PHENICO» LONDON

και 133.000 κ.ο.χ. έξεποιήθησαν πρός διάλυσιν.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΔΑΠΑΝΗΡΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Παρά την έπιτυχη προσπάθειαν έπαναφοράς εις τα Ιαπωνικά νησούδιγια τών ύπο ξένας σημαίας πλοίων Ιαπωνικής ιδιοκτησίας παρατηρείται αύξησης της άνεργίας μεταξύ των Ιαπώνιων ναυτικών.

Διά πρώτην φοράν άπο πολλών έτών, οι έφοπλισται διαπραγματεύονται μέτοις ναυτεργάτας άπο θέσεως ισχύος και προσπαθούν νά έπωφεληθούν ώστε νά καταστήσουν τα Ιαπωνικά πλοίον συναγωνιστικών.

Σήμερον, τό έτησιον κόστος έπανδρώσεως ένός Ιαπωνικού ποντοπόρου σκάφους ύπολογίζεται περί τα 2 έκατ. δολλάρια έτησίων και είναι περίπου τετραπλάσιον ώρισμενων δάλων χωρών της Νοτιο-Ανατολικής Ασίας. Και ένω άναγνωρίζουν ότι η μείωσης των δαπανών του πληρώματος εις τα έπιπεδα της Νοτίου Κορέας ή των Φιλιππίνων είναι άδυνατος, λαμβανομένου υπ' όψιν του κόστους διαβιώσεως εις τάχας χωρας αύτάς, οι Ιάπωνες έφοπλισται προσπαθούν νά έπιτύχουν μείωσην της συνθέσεως τών πληρωμάτων και τών ύπερωριακών όμοιων — πράγμα που θεωρείται μία λογική και έφικτη λύσης. Μέ την κατάργησην διαφόρων «έξτρας» και ξεχωριστά συμφωνίας διά τα έπαναφέρομενα εις τα Ιαπωνικά νησούδιγια πλοία «tie-in» και τά άγορασόμενα μεταχειρισμένα πλοία, ώστε νά δύνανται νά προσλαμβάνουν έπ' αύτών ένα, εύθυνα πληρώματα, οι έφοπλισται πιστεύουν ότι θά έχουν την δυνατότητα νά μειώσουν τό έτησιον κόστος έπανδρώσεως εις τα 750.000 δολλαρίων περίπου διά τά έν λόγω πλοία.

Οι ναυτικοί, πάντως δέν είναι διατεθειμένοι νά δεχθούν παρομίους παραχωρήσεις αι όποιαι θά αύξησουν περαιτέρω τό ποσοστόν άνεργίας.

Έν τω μεταξύ, ή κυβέρνησις, άποσχολημένη μέ τά προβλήματα τών ναυπηγείων και τάς βαρείας δαπάνας διά τό κράτος πού συνεπάγεται ή προσπάθεια έπιβιώσεως της

ναυπηγικής βιομηχανίας, ζητά άπο τούς έφοπλιστάς νά επιλύσουν μόνοι των τά προβλήματά των.

Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΧΑΛΥΒΟΣ

Η Ιαπωνική βιομηχανία χάλυβος μέ δυνατότητα έτησίας παραγωγής 145 έκατ. τον., άπασχολείται σήμερον είς τό 71% της παραγωγικότητός της, μέ προοπτικήν τό ποσοστόν αύτό νά αυξηθή σταδιακά εις 83% τό 1983 - 84, όπότε η παραγωγή θά αυξηθή εις τά 125 έκατ. τόννους. Έξ αύτών τά 83 έκατ. τον. άναμένεται νά διατεθούν εις την έγχωριον άγοράν και 42 έκατ. τον. νά έξαχθούν.

Κατά τό οίκον. έτος 1977 - 78, η βιομηχανία ειργάσθη εις τό 69% της παραγωγικότητός της και παρήγεν 100,65 έκατ. τον., έξ ων 62,21 έκατ. τον. διετέθησαν εις την έγχωριον άγορά και 36,68 έκατ. τον. έξηχθούν.

Ρεκόρ έσημειώθη τό οίκον. έτος 1973 - 74, ότε τά χαλυβουργεία, έργασθέντα εις τό 100% τότε δυναμικότητός των, παρήγον 120,02 έκατ. τόννων. Ή έγχωριος άγορά άπερρόφθη την περίοδον αύτήν 89,35 έκατ. τό 75% της παραγωγής — ώς έπι τό πλείστον διά ναυπηγήσεις μεγάλων δεξαμενοπλοίων.

Η Ιαπωνία διαθέτει σήμερον τά πλέον σύγχρονα χαλυβουργεία μεταξύ τών άνεπτυγμένων χωρών, έπιτυγχάνουσα χαμηλόν κόστος παραγωγής.

ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΦΙΝΜΑΡΕ

Τό έλλειμμα τού συγκροτήματος Φινμάρε δέν υπερέβη κατά τό 1978 τά 14 δισεκ. λιρετών έναντι 23 δισεκ. τού 1977.

Η άναδιοργάνωσης τών ναυτιλιακών έταιριών μέ τήν συμμετοχήν τού Κράτους, ήτις άπεφασίσθη τό 1974, υπήρξε λίγη δισχερής, διότι συνέπεσε μέ τήν μεγαλυτέραν μεταπολεμικήν ναυτιλικήν κρίσιν. Τό συγκρότημα της Φινμάρε ύπερχερώθη νά ναυπηγήση 66 πλοία εις ίταλικά ναυπηγεία τά όποια λογίζονται μεταξύ τών άκριβοτέρων τού κόσμου. Όφειλε άκομή μέχρι τού 1981 νά προβή έπενδυσεις 1560 δισεκατ. λιρετών. Αι καθα-

ραί είσπραξεις του έφθασαν τά 121 δισεκατ. λιρετών τό 1978 και θά φθάσουν τά 189 δισεκατ. τό 1979. Τό κεφάλαιον τού συγκροτήματος άπο τά 18 δισεκατ. λιρετών τού 1975, έφθασε τά 54 τό 1977, τά 108 τό 1978 και ύπολογίζεται διά θά διπλασιασθή τό 1979.

Αι έπιχορηγήσεις άπεριορίστου διαρκείας άντικατεστάθησαν από τού 1975 μέ περιορισμένης διαρκείας. Τά βραχυπρόθεσμα δάνεια τά όποια τό 1975 έπι συνόλου 472 δισεκ. λιρετών έκαλυπτον τό 78%, ύπολογίζεται διά τό 1980 έπι συνόλου 1420 δισεκατ. θά καλύπτη μόνον τό 36%.

Έκ τών 18 έταιρειών τού συγκροτήματος, μόνον τρεις έξακολουθούν νά είναι έλλειμματικαί: ή Ιταλία, ή Αντριάτικα και ή Άλμαρε. Αι υπηρεσίαι της Ιταλία και Αντριάτικα, αι όποιαι δέν ύπαρχει πιθανότης νά άποδοιν άποδοτικαί, περιορίζονται βαθμαίως χωρίς δύμως νά δημιουργούν προβλήματα άπασχολήσεως προσωπικού.

Πάντως διά ο πρόεδρος της Φινμάρε έδήλωσεν ότι μιά χώρα ώς ή Ιταλία, της όποιας τό 80% τών εισαγωγών και τό 65% τών έξαγωγών μεταφέρονται θαλασσίως δέν έπιτρέπεται νά έξακολουθήση μεταφέρουσα δά τού θέματος της στόλου μόνον τό 24% τού θαλασσίου έμπορίου της.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΤΟ ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΣ

Κατά τό Γενικόν Συμβούλιον της Βρετανικής Ναυτιλίας, τό 7% τού Βρεταννικού στόλου έτελει ύπο παροπλισμόν, έν συγκρίσει μέ 4% τού παγκοσμίου έμπορικού στόλου.

Τά Βρεταννικά άργοντα σκάφη άνεφροντο είς 19 τάκερ, 3,1 έκατ. τον. d.w. και 16 πλοία έποιο φορτίου, 307.000 τον., δίδοντα συνόλον 35 σκαφών, 3,4 έκατ. τον. d.w.

Τά άργοντα τοννά τών κυριωτέρων άνταγωνιστών της Βρεταννίας ήτο 17% τού Νορβηγικού στόλου, 9% τού Σουηδικού και 8% τού Γερμανικού. Τό παγκοσμίως άργοντα τοννά άνηρχετο είς 27,4 έκατ. τον. (571 πλοία).

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α. Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ ΑΓΓΛΙΑΣ - ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Ο ανταγωνισμός τών σοβιετικών και ή υπερπροσφορά λίγες ώρες πριν είναι της Μεσογείου ήναγκασαν τάς Βρεταννικάς έταιριας τακτικών γραμμών νά συστήσουν μίαν νέαν «κόνφερανς», η οποία λειτουργεί άπό τον παρελθόντος μηνό.

Ο πρώτος πρόεδρος της «κόνφερανς» πλοίων-κοντέινερς και ρό-ρό Μεγάλης Βρεταννίας - Μεσογείου, κ. "Άλλεν Μπάρελλ, διευθυντής της "Ελλερμαν Σίτυ Λάινερς" διά την περιοχή της Μεσογείου, είπεν ότι στόχος της «κόνφερανς» είναι νά παρέχη «ρεαλιστικήν και, διαν παρίσταται άναγκη, έπιθετικήν πολιτικήν ναύλων».

"Άλλα μέλη της «κόνφερανς» είναι: ή Μάντσεστερ Σίτυ Λάινερς, ή Π & Ο Στράθ, ή Πρίνς Λάιν, ή Άδριατικα ντί Ναβιγκατσιόνε και ή Κόρτσιτ.

Αί άνωτέρω έταιρια τονίζουν την άναγκην σταθεροποίησεως τών ναύλων είς την περιοχή της Μεσογείου, έν δικειού του άθεμίου άνταγωνισμού, κυρίως έκ μέρους τών Ρωσικών πλοίων, τά όποια δέχονται ναύλους κατωτέρους κατά 30 έως 50% τών Διεθνούς ευρωπαϊκών πλοίων.

Η «κόνφερανς» έλπιζε νά προστατεύση τα συμφέροντα τών φορτωτών και τών πλοιοκτητών, παρά την συνεχιζόμενην κρίσην της διεθνούς ναυτιλίας και την ύπερπροσφοράν χωρητικότητος.

ΣΚΛΗΡΟΤΕΡΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Ο Διευθυντής της Χάμπρος-Μπάνκ έδηλωσεν ότι τού λοιπού αι Τράπεζαι θά άρχισουν νά δεικνύουν σκληροτέραν πολιτικήν έναντι τών έφοπλιστών. Θ' άπαιτούν την κανονικήν έξοφλησην τών δανείων και θά τους άναγκαζουν νά πωλοῦν τά πλοία των. Μολονότι σκληρά ή τακτική αὕτη είναι ή μόνη, ήτις δύναται νά άδηγηση είς τόν περιορισμόν πολλών έπιχειρήσεων, αίτινες δέν έχουν πράγματι μέλλον. 'Ακόμη σοβαρώτερος πάν-

τώς δύναται νά άποδειχθεῖ είς άλλος κίνδυνος: νά πασσάρη δηλαδή τό Κράτος τάς παρασχεθείσας έγγυήσεις του διά τήν ναυπήγησιν πλοίων και νά άναβεση τήν έκμετάλλευσιν τών πλοίων αύτών είς κρατικάς έταιρίας.

ΑΙ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΙ ΤΗΣ Π. & Ο.

Εις μίαν προσπάθειαν νά καλύψη τάς διογκουμένας ζημιάς της, ή Π. & Ο. συνεχίζει τάς έκποιήσεις «λάινερς». Αι τελευταία πωλήσεις άναφερονται είς τρία σκάφη πολλαπλῆς χρήσεως τύπου «Σούπερ-Στράθ», τά όποια ήγοράσθησαν άπό συμφέροντα τής Ταϊλάνδης, άντι τού συνολικού ποσού τών 6,5 έκατ. δολλαρίων.

Η έταιρια εισέπραξε τό παρελθόν έτος περί τά 38 έκατ. δολλάρια άπό πωλήσεις, αι όποιαι άναμένεται νά συνεχισθούν διά νά άντιμετωπισθή ή έλλειψις ρευστότητος, άπαιτουμενής διά τήν έξοφλησην τών όφειλών της, αι όποιαι είναι τεράστια.

Κατά τινας, ή Π. & Ο. θά προσπαθήση νά έξασφαλήση μετρητά έκποιούσα τό μέγαρον δικειού έδρευει, είς τό Σίτυ τού Λονδίνου. Ή τιμή του ύπολογιζεται περί τά 180 έκατ. δολλάρια.

Έπισης, έγγνωσθη τελευταίως διτί μία Γερμανική έταιρια διεπραγματεύετο τήν άγοράν της έκ 15% συμμετοχής της Π. & Ο. είς πετρελαιοπηγάς τής Βορείου Θαλάσσης, ένω φημολογείται παραπλήλως διτί ή έταιρεία σκοπεύει νά πωλήση τά συμφέροντα της είς άμερικανικής έπιχειρήσεις.

Νεώτεραι πληροφοριαί αναφέρουν τέλος, διτί προσφέρεται πρός πώλησιν τό 218.000 τον. D.W. σούπερ-τάνκερ «Άρντβάρ» περί τά 8 έκατ. δολλάρια. Τό σκάφος είναι ναυπηγήσεως τού 1970.

ΣΟΥΗΔΙΑ

ΑΙ ΔΥΟ ΛΥΣΕΙΣ

Ο Πρόεδρος τής Κυβερνητικής 'Επιτρο-

πής διά τήν μελέτην τού ναυτιλιακού προβλήματος έδήλωσεν ότι δύο μόνον άδοι άπομένουν διά τήν βελτίωσην τής άποδικότητος τού Σουηδικού πλοίου: 'Η πρώτη είναι ή μεταφορά άπό ξένας σημαίας είς βαθμόν πολλού μεγαλύτερον τού σημερινού και ή δευτέρα είναι ή παροχή οίκονομικών διευκολύνσεων και ίδιαιτέρως ή έλαφρυνσις έξι ωρισμένων φόρων, πληττόντων κυρίως τήν έμπορικήν ναυτιλίαν.

Τά μέτρα αυτά, ένω δέν είναι ίδιαιτέρως δαπανηρά, θά έπιτρέψουν τήν άντιμετώπισιν τού άνταγωνισμού τών παραδοσιακών ναυτικών χωρών τής Δύσεως. Δέν θά συμβάλουν δύμως είς τήν άντιμετώπισιν τού άνταγωνισμού τών 'Ανατολικών χωρών διά τήν όποιαν είναι ήπαραίτητος ή κρατική παρέμβασις. Τέλος ως πρός τήν άντιμετώπισιν τού συναγωνισμού τών σημαιών εύκαιριας έπιβάλλεται έν συνεργασία μετά τών δλλων χωρών ή έπιδιωξις περιορισμού τού συστήματος αυτού.

Ο ΟΙΚΟΣ ΜΠΡΟΣΤΡΟΜ

Τά άποτελέσματα τής χρήσεως τού 1978 τού ναυτιλιακού οίκου Μπρόστρομ δεικνύουν ότι άφου έφθασε είς τό κατώτερον σημείον ήρχισε ήδη νά άναλαμβάνη βραδέως, μέ τήν έλπιδα διτί κατά τό 1979 τό άποτελέσμα θά είναι θετικόν.

Μέ κύκλων έργασιών 1979 έκατ. κορωνών (έναντι 2 δισεκ.τού 1977) τά άποτελέσματα τής έκμεταλλεύσεως τού 1978, μετ' άφαίρεσιν άποσβέσεων 170 έκατ., έφθασαν είς έλλειμμα 80 έκατ. κορωνών. Λόγω δύμως τών ύποχρεώσεων έκ τών συναφθέντων δανείων διά τήν άνανέωσιν τού στόλου προστίθεται έλλειμμα 149 έκατ. κορωνών, καθώς και έλλειμμα 144 έκατ. κορωνών προελθόν έκ τών σοβαρών ζημιών έκ τής πωλήσεως πλοίων. Ούτω τό συνολικόν έλλειμμα χρήσεως άνηλθεν είς 462 έκατ. κορωνών. Σημειούται διτί δί' έκπτον κατά σειράν έτος ούδεν μέρισμα διενεμήθη.

σ' όλο τόν κόσμο...

The Thenamaris Group

στό Λονδίνο:

Eastern Mediterranean Maritime (London) Ltd.
32 - 38 DUKES PLACE
LONDON E.C.3
ENGLAND
Tel.01 - 283-9591 (10 lines)
Telex: 884075 / 6
Cables: EASTMED LONDON E.C.3

στή Νέα Υόρκη:

Trans Mediterranean Maritime (New York) Inc.
Suite 1507
50 Broadway,
NEW YORK 10004, N.Y.
Tel. 212-3446767 / 8
Telex: 42-4918
Cables: TRANSMED N.Y.

στό Τόκιο:

Eastern Mediterranean Maritime (Japan) Ltd.
Room 214 T.B.R. Bldg.
2 - 10 - 2, Nagata - Cho
Chiyoda - Ku, TOKYO - JAPAN
Tel. 03 - 580 - 8201
Telex: 22 - 26889
Cables: EASTMEDI TOKYO

στή Σιγκαπούρη:

East - Asia Maritime Service Pte Ltd.
U.I.C. BUILDING - 18th Floor
Shenton way,
555, SINGAPORE - MALAYSIA



έταιρίες μας είναι:

- Thenamaris Maritime Inc.
Ship Management
- Seatrader Maritime Inc.
Chartering - S & P Brokers
- Eastern Mediterranean Maritime (Liechtenstein) Ltd.
- Eastern Mediterranean (Containers) Co. Ltd.
- Universe Sea Marine Inc.
Bunkers Brokers
- Halcyon General Insurances s.a.
Insurance Brokers
- Amphitron
Travel and Tourism Agencies Ltd.
Ships Agencies

στόν Πειραιό:

Thenamaris Maritime Inc.
107 - 109 Filionos str.
P. O. Box 167
PIRAEUS - GREECE
Tel: 45.31.144 - 146 - 149 - 165
166 - 442 - 459 - 478 - 493
Telex: 213112 - 13 - 14 - 15 - 16
Cables: THENAMARIS PIRAEUS



Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
«Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ»
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
(HELLENIC LINES LIMITED)

Τακτικά γραμμαί

- ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΑΓΓΛΙΑΣ ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.
- ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ ΚΑΙ ΑΓΓΛΙΑΣ ΔΙ' ΑΙΓΥΠΤΟΝ, ΛΙΒΑΝΟΝ, ΣΥΡΙΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.
- ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙΑ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.
- ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙΑ ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ, ΠΑΚΙΣΤΑΝ, ΙΝΔΙΑΝ, ΚΕΥΛΑΝΗΝ, ΒΟΥΡΜΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.
- ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙΑ ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ, ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.
- ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΔΙΑ ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ, ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΓΡΑΦΕΙΑ

HELLENIC LINES LIMITED

39, BROADWAY
NEW YORK 10006, N. Y. Cables: «ELLINIKI»

HELLENIC LINES LIMITED

2812, INTERNATIONAL TRADE MARK
NEW ORLEANS, LOUISIANA Cables: «ELLINIKI»

HELLENIC LINES LIMITED

303, PETROLEUM BUILDING
1314 TEXAS AVENUE, HOUSTON, TEXAS
Cables: «ELLINIKI»

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΑΓΓΛΙΑΣ ΚΑΙ KONTINENT

THE FENTON STEAMSHIP CO. LTD.
BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS
LONDON E.C.3.A. 7JT, Cables: «FENBURY»

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Φίλωνος 61 - 65, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνα: 41.71.541 (5 γραμμαί), 41.25.965 (5 γραμμαί)

Ωσαύτως Πράκτορες εις ἀπαντας τούς λιμένας τοῦ Κόσμου.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τό Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας ύπεβλήθησαν αιτήσεις, διά τήν έγγραφήν εἰς τό Ελληνικόν Νηολόγιον, βάσει τού Δραφου 13, τών κάτωθι σκαφών:

1. «Διώνη» δεξαμενόπλιον (πρώην λιβεριάνον «Ιωάννης Καρράς») 44.646 τον. γκρός, τού 1967, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Πιλλάρι» (Καρράς Ελλάς ΑΝΕ).

2. «Αστάρτη», δεξαμενόπλιον (πρώην ισπανικόν «Juan de Cardona») νεοαγορασθέν, 3.079 τον. γκρός, τού 1973, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Μπέλτρα» (κ. Ιωάννης Δημητρίδης).

3. «Κίνγκ Αγαμέμνων» δεξαμενόπλιον (πρώην λιβεριάνον υπό τό αύτό δνομα) 52.870 τον. γκρός, τού 1966, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Μυκήνεαν», (κ. Γερ. Κωνσταντάτος).

4. «Μομπιλσή» μικτόν (πρώην λιβεριάνον υπό τό αύτό δνομα) 54.502 τον. γκρός, τού 1967, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Φιντέλιτι Σή Τράνσοπτρος» (Ηνωμένη Ναυτική και Εμπορική Έταιρια τής Ελλάδος).

5. «Παλλάδια» φορτηγόν (πρώην φινλανδικόν «Finnmaid») νεοαγορασθέν, 9.045 τον. γκρός, τού 1968, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Παλλάδια» (κ. Μιχ. Αρκάδης).

6. «Μπασίρ Β.» δεξαμενόπλιον (πρώην «Mario St. Hilaire») νεοαγορασθέν, 1.971 τον. γκρός, τού 1965, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Μπασίρ» (κ. Νικ. Παούρης).

7. «Τάνιτ» δεξαμενόπλιον (πρώην νορβηγικόν «Essi Atlantic») νεοαγορασθέν, 4.525 τον. γκρός, τού 1975, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Βεντάντο» (κ. Ιωάν. Δημητριάδης).

8. «Τάιν» δεξαμενόπλιον (πρώην κυπριακόν «Westnor») νεοαγορασθέν, 1.568 τον. γκρός, τού 1962, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Σή Λίνκ» (κ. Ισίδ. Κλαδίας).

9. «Αθολλ Φόρεστ» μικτόν κάρριερ (πρώην άγγλικόν υπό τό αύτό δνομα) νεοαγορασθέν, 17.418 τον. γκρός, τού 1967, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Ρόαγιαλ Ηγκλ» (κ. Ιωάν. Σαμαρτζῆς).

10. «Απηλιώτης» μικτόν κάρριερ (πρώην λιβεριάνον υπό τό αύτό δνομα) 9.733 τον. γκρός, τού 1963, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Ρεΐνάντε Τρανσοσεάνικα» (κ. Αλεξ. Παλαιοκρασάς).

11. «Ηνίοχος Ξέπρες» φορτηγόν (πρώην νεοζηλανδικόν «Coastal Ranger») νεοαγορασθέν, 2.926 τον. γκρός, τού 1967, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Φάρος» (κ. Ομ. Ισαακίδης).

12. «Κάβο Ματαπάς», φορτηγόν (πρώην παναμαϊκόν «Mishref») νεοαγορασθέν, 12.653 τον. γκρός, τού 1977, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Εκτον» (κ. Θεόδ. Καρράς).

13. «Κάβο Πειρατής» φορτηγόν (πρώην παναμαϊκόν «Jumaifah») νεοαγορασθέν, 12.609 τον. γκρός, τού 1976, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Εβδομόν» (κ. Θεόδ. Καρράς).

14. «Αιτωλία» μικτόν κάρριερ (πρώην δανικόν «Torm gerd») νεοαγορασθέν, 16.017 τον. γκρός τού 1971, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Σήγουντ» (κ. Βασ. Ταμβακᾶς).

15. «Σανάρα Γουάκ» φορτηγόν ναυπηγούμενον, 10.000 τον. γκρός, άνηκον εἰς τήν έ-

εις τήν περιοχήν τών Μεγάλων Λιμνών και έχει μηχανήν B & W ισχύος 11.200 ίππων, ή όποια προσδίδει ύπερεσιακήν ταχύτητα 15 κόμβων. Αδελφόν σκάφος θά παραδοθή από τά αυτά ναυπηγεία τόν Ιούλιον.

ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΩΝΑΣΗ

«Ενα δεξαμενόπλιον τών 95.270 τον. d.w., προσφάτως περατωθέν εἰς τά ναυπηγεία Δημητρώφ τής Βάρνας, ήγοράσθη παρά τού Ομίλου Ωνάση και συντόμως θά προστεθή εἰς τόν στόλον τής έταιριας ύπό τό δνομα «Ολύμπικ Στάρ».

Έφωδιασμένον μέ μηχανήν Σούλζερ, Πολωνικής κατασκευής, ισχύος 23.200 ίππων, έκτηθη εἰς τήν έξαιρετικώς χαμηλήν τιμήν τών 12.5 έκατ. δολλαρίων.

ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ

Αι βελτιωμέναι, μεσοπρόθεσμοι προοπτικοί τής ναυλαγοράς, άφ' ένδος και οι συγκρατημένοι πωληταί, άφ' έτερου, πιέζουν άνοδικώς τάς τιμάς τών μεταχειριμένων τάνκερς και μικτών κάρριερ. Ζήτησις ιδιαίτερα έπισημαίνεται διά τά μεγάλα τάνκερς, ένω εἰς ωρισμένα μεγέθη τών μικτών κάρριερς — ίδια περί τούς 30.000 τον. d.w. — ύπάρχει σοβαρά έλλειψις προσφοράς και τινες πωληταί ζητούν άπιστεύτως ύψηλάς τιμάς.

Αντιθέτως, αι τιμαι τών σκαφών γενικού φορτίου διατηρούνται χαμηλαί. «Ισως δέ είναι ο μόνος τομέας τής άγοράς δησυ δύναται τις νά πραγματοποιήσει εύθυνάς άγοράς μέ προοπτική μεταπωλήσεως μέ σημαντικόν κέρδος άργυρον. Άλλ' ως γνωστόν, αι τιμαι τών πολίων έπηρεάζονται άπό τάς τάσεις τής ναυλαγοράς, ήτις διά τά σκάφη γενικού φορτίου — και δή τά παλαιότερα — διατηρείται είσετι είς χαμηλά, συγκριτικώς, έπιπεδα.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

— Επωλήθη μεταξύ Ελλήνων τό κυπριακόν φορτηγόν «Μεντσάκη», 2.775 τον. γκρός τού 1952 και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Καλία».

— Επωλήθη είς άνδουριανά συμφέροντα και παρεδόθη τό φορτηγόν «Λοβάτσα» 1.990 τον. γκρός, τού 1961. Μετωνομάσθη «Όνα».

— Είς άνδουριανά συμφέροντα έπωλήθη έπισης τό φορτηγόν «Μαθιός Νικόλας» 2.730 τον. γκρός, τού 1954 και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Copony».

— Επωλήθη είς ξένα συμφέροντα γύρω τών δολ. 11.5 έκατ. και παρεδόθη τό μικτόν σκάφος «Θίσλ Στάρ» 54.810 τον. γκρός, 103.078 τον. d.w. τού 1970. Μετωνομάσθη «Cast Tern».

— Ηγοράσθη παρ' Ελλήνων άντι 4,2 έκατ. δολλαρίων τό δηζελοκίνητον γαλλικόν φοτηγόν «Bougival» 5.999 τον. γκρός, 7.953 d.w. τού 1976 μέ μηχανήν MAN 5.325 ίππων.

— Επωλήθη άντι 665.000 δολλαρίων, ώς έστι και δου πύρισκεται, είς Σιγκαπούρην τό φορτηγόν «Ε. Δ. Παπαλίδης» 9.381 τόν. γκρός, 14.561 τον. d.w. τού 1958.

— Ελληνες τού Λονδίνου ήγοράσθαν άντι 3 έκατομ. δολλαρίων τό άτμοκίνητον λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Phillips Oklahoma»

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Τήν 23ην Μαρτίου καθειλκύσθη είς Πόρτο Αλέγκρε, άπό τά ναυπηγεία Εσταλέιρο Σό, τό πολλαπλής χρήσεως φορτηγόν «Ιωάννα», 8.100 τον. d.w. (5.800 τον. γκρός), πλοιοκτησίας τού Οίκου Κοντέρα. Παράδοσις Ιούλιον. Σημαία Ελληνική.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Τήν 17ην Απρίλιου παρελήφθη άπό τά ναυπηγεία Ισικαβατζίμα Χαρίμα τό τύπου «Φρηντού ΙΙ» φορτηγόν πολλαπλής χρήσεως «Μήλος Αϊλάντ», 15.500 τον. d.w. (10.991 τον. γκρός), πλοιοκτησίας τού κ. Ιωάν. Γ. Γκούμα. Είναι έφωδιασμένον μέ μηχανήν Πήλοστικ 6000 ίππων και άναπτυσσεις ύπερεσιακήν ταχύτητα 15 κόμβων. Σημαία Ελληνική.

— Παραλαμβάνεται κατ' αύτας άπό τά Ιαπωνικά ναυπηγεία Χιτάτοι τό 26.000 τον. d.w. μικτόν κάρριερ «Ηρά», τού Ομίλου Ανδρέαδη και ύψωσε τήν λιβεριανήν σημαίαν. Τό σκάφος είναι κατάλληλον διά ναυσιπλοϊαν

FOR YOUR AGENCY IN SOUTH AFRICA

MENTOR SHIPPING AGENCY(PTY)LTD

AT

DURBAN, EAST LONDON, PORT ELISABETH, CAPE TOWN.

ALL ENQUIRIES TO:

P. O. BOX 2981

DURBAN 4000

TELEPHONES: 325712/3/4

CABLES: MASPORT

TELEX: 6-0204 SA

51.518 τον. γκρός, 95.941 τον. d.w. τού 1963.

— «Ηγοράσθη παρ' Έλλήνων, ύπο τήν προϋπόθεσιν έπιθεωρήσεως, τό δηζελοκίνητος παναμαϊκόν μπάλκ κάρριερ «Nagan Pioneer» 14.036 τον. γκρός, 26.610 τον. d.w. τού 1973. Τιμή δολ. 6.300.000.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη ύπο τήν προϋπόθεσιν έπιθεωρήσεως τό δεξαμενόπλοιον «Nausikaa» 36.066 τον. γκρός, 63.535 τον. d.w. τού 1965 άντι 4 έκατομ. δολλαρίων, συμπεριλαμβανομένου ύπολοίπου ταστρέρε 6 μηνών εις τά δολ. 2.95.

— «Ηγοράσθη, παρελήφθη και ύψωσε τήν κυανόλευκον τό γερμανικόν ψυγείον «Eisfleith» 4.555 τον. γκρός, 4.900 τον. d.w. τού 1962. Παρέμεινε ύπο τό αύτό δνομα.

— «Άντι συνολικού ποσού γύρω τών 14 έκατομ. δολλαρίων ήγοράσθησαν τά δηζελοκίνητα παναμαϊκά φορτηγά «Jumairah» και «Mishref» 12.654 τον. γκρός έκαστον, 21.499 τον. d.w. ναυπηγηθέντα τό 1976 και 1977.

— Επωλήθη εις άλλοδαπούς άντι ποσοῦ γύρω τών 4.6 έκατ. δολλαρίων τό δεξαμενόπλοιον «Σκάπονορτ» 23.409 τον. γκρός, 45.849 τον. d.w. τού 1966.

— Τό φορτηγόν «Αλιάκμων Αιγίς» 3.003 τον. γκρός, τού 1955 έπωλήθη μεταξύ Έλλήνων και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Hannelles». Υψωσε τήν παναμαϊκήν σημαίαν.

— «Ηγοράσθησαν τά νορβηγικά μότοροπις «Frendo Cargo», «Frendo Freighter» και «Frendo Trader» 299 τον. γκρός έκαστον, 1.097 τον. d.w. τού 1972 τά δύο πρώτα και τού 1973 τό τρίτον και παρελήφθησαν. Μετωνομάσθησαν «Ντρήμ Ούάν», «Ντρήμ Τού» και «Ντρήμ Θρή» άντιστοιχώς. Υψωσαν τήν κυπριακήν σημαίαν.

— Τό δηζελοκίνητον ιαπωνικόν δεξαμενόπλοιον «Tagurasan Maru» 99.137 τον. γκρός, 181.879 τον. d.w. τού 1969 μέ μηχανάς B & W 30.900 ππων ήγοράσθη παρ' Έλλήνων εις τά 5 έκατομ. δολλαρίων.

— Επωλήθη μεταξύ Έλλήνων τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν μικτόν σκάφος «Σαΐντ Κρίς» 38.513 τον. γκρός, 74.567 τον. d.w. τού 1967 εύρισκόμενον εις Τζάκοσνβιλ μέ ζημίας, ύπο δρους, βάσις ως έστι, γύρω τών 1.475.000 δολλαρίων.

— Έγγνωσθη η πληροφορία ότι: «Έλληνες ήγόρασαν, ύπο δρους, τό φινλανδικόν αύτοκινητοφόρον/έπιβατηγόν φέρρου «Kapellia» γύρω τών 3.159 τον. γκρός, ναυπηγηθέν τό 1967, ταχύτητος 18 μιλών, δυναμικότητος 1.000 έπιβατων ήταν τών όποιων 120 εις καμπίνας, 23 τρείλερς ή 220 αύτοκινητών, εις τιμήν ώς πιστεύεται γύρω τών 5 έκατομ. δολλαρίων, ύπο τήν προϋπόθεσιν έπιθεωρήσεως και ικανοποιητικών δοκιμών.

— Έπιστος «Έλληνες διαπραγματεύονται τήν άγοράν τού γερμανικού ρό-ρό τρείλερ «Transbaltica» γύρω τών 2.300 τον. γκρός, ναυπηγηθένος τόν 1972, μέ μηχανάς 9.000 ππων ταχύτητος γύρω τών 16-17 μιλών, γύρω τών 50 τρείλερς. Τιμή γύρω τών δολ. 4.250.000.

— Μέσω τού γραφείου Βλαχούλη ήγοράσθησαν παρ' Έλλήνων τά κάτωθι δηζελοκίνητα ψυγεία:

«Vikfreezer» νορβηγικόν, 4.211 τον. γκρός, 6.021 τον. d.w. τού 1968, 255.000 κ.π. άντι 3.05 έκατομ. δολλαρίων περίπου, «Sevillan Reefer» και «Iberian Reefer» λιβεριανό 4.280 τον. γκρός έκαστον, 5.300 τον. d.w. ναυπηγηθέντα τό 1967 και 1968, 285.000 κ.π. άντι 3.65 έκατομ. δολλαρίων έκαστον και «Vera U.» λιβεριανό, 4.464 τον. γκρός, 4.154 τον. d.w. τού 1964, 296.000 κ.π. άντι δολ. 2.50. «Απαντά θά ύψωσουν τήν κυανόλευκον. Έξ αυτών τό «Vikfreezer» παρελήφθη ήδη και μετωνομάσθη «Κορίνθιαν Ρήφερ», παραλαμβάνεται δέ

κατ' αύτάς τό «Vera U.» τό όποιον θά μετωνομάσθη εις «Ρουαγιάλ Στάρ».

— Τό δηζελοκίνητον νορβηγικόν φορτηγόν «Diagara» 7.402 τον. γκρός, 12.934 τον. d.w. τού 1971 ήγοράσθη γύρω τών 2.5 έκατομ. δολλαρίων.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τό άγορασθέν έλβετικόν φορτηγόν «Carola», 5.296 τον. γκρός τού 1963 και ύψωσε τήν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Κάπταιν Γλύπτης».

— Τό άγορασθέν λιβεριανόν φορτηγόν «Sunny Danielle» 6.038 τον. γκρός τού 1961 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Άγιος Νικόλαος IV». Σημαία Παναμά.

— Παρελήφθη και ύψωσε τήν κυανόλευκον τό άγορασθέν αγγλικόν μπάλκ κάρριερ «Caribbean Carriers», 15.961 τον. γκρός τού 1962. Παρέμεινεν ύπο τό αύτό δνομα.

— Παρεδόθη εις τούς άγοραστάς το πωληθέν μεταξύ Έλλήνων δεξαμενόπλοιον «Τόπλου Μπαίη», 12.492 τον. γκρός, τού 1958. Μετωνομάσθη «Σκόπελος».

— Παρεδόθη έπισης εις τούς άγοραστάς το πωληθέν μεταξύ Έλλήνων δεξαμενόπλοιον «Εθελον», 12.330 τον.. γκρός, τού 1959 και μετωνομάσθη «Σερίφος».

— Παρεδόθη τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων δεξαμενόπλοιον «Ντεάριγκ», 80.003 τον. γκρός τού 1968. Μετωνομάσθη «Γιάννης Π.Β.»

— Μετωνομάσθη «Ιόνιον» και παρεδόθη εις τούς άγοραστάς το πωληθέν μεταξύ Έλλήνων μπάλκ κάρριερ «Αιγίς Νίεστινυ», 15.387 τον. γκρός τού 1970.

— Παρελήφθη τό άγορασθέν λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Karen», 16.196 τον. γκρός τού 1970. Μετωνομάσθη «Κίνα». Σημαία έλληνικη.

— Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Νίκαια», και ύψωσε τήν κυανόλευκον τό άγορασθέν λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Federal Katsura», 19.831 τον. γκρός τού 1973.

— Τό άγορασθέν νορβηγικόν φορτηγόν «Concordia Tadj», 6.480 τον. γκρός τού 1953 παρελήφθη, «Υψωσε τήν κυανόλευκον. Παρέμεινεν ύπο τό αύτό δνομα.

— Παρεδόθη τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων, λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Νέστος», 16.073 τον. γκρός τού 1964 και μετωνομάσθη «Μπόννι Κάρριερ». Σημαία Παναμαϊκή.

— Τά άγορασθέντα κυπριακά δεξαμενόπλοια «Alchimist Rotterdam», 1.599 τον. γκρός τού 1973 και «Alchimist Berlin», 1.596 τον. γκρός τού 1970 παρελήφθησαν. Υψωσαν τήν Έλληνικήν σημαίαν. Μετωνομάσθησαν «Άλχιμιστ Μαραθών» και «Χειμάρτεμις» άντιστοιχώς.

— Παρελήφθη τό άγορασθέν ιρλανδικόν μπάλκ κάρριερ «Irish Elm», 22.186 τον. γκρός τού 1968 και ύψωσε τήν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Πελοπίδας».

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

— Τό φορτηγόν «Αιγίς Μάιτ» 8.135 τον. γκρός τού 1957, έπωλήθη εις διαλυτάς τού Ταιβάν γύρω τών δολ. 117,25 κατά τόν. έλ. έκτοπισμάτος.

— Έπωλήθη εις Ιταλούς διαλυτάς γύρω τών δολ. 66,50 κατά τόν. έλ. έκτοπισμάτος τό κυπριακόν φορτηγόν «Μπράδερς Λάκ», 3.283 τον. γκρός, τού 1958. Τό σκάφος άργει εις Πειραιά από τού Οκτωβρίου 1978.

— Πακιστανοί διαλυταί ήγόρασαν γύρω τών δολ. 91,50 κατά τόν. έλ. έκτοπισμάτος τό φορτηγόν «Ελμέλα», 4.847 τον. γκρός τού 1951.

— Τό φορτηγόν «Φραγκίσκος», 9.489 τον. γκρός τού 1956 έπωλήθη εις διαλυτάς τού

Ταιβάν. Τιμή δολ. 126,5 κατά τόν. έλ. έκτοπισμάτος.

— Έπωλήθη εις Έλληνας διαλυτάς τό χαρκτηρισθέν ώς όλική άπωλεια φορτηγόν «Πέρσα», 2.433 τον. γκρός τού 1966. Τιμή γύρω τών δολ. 50 κατά τόν. έλ. έκτοπισμάτος.

— Είς διαλυτάς τού Ταιβάν έπωλήθη άντι δολ. 160 κατά τόν. έλ. έκτοπισμάτος τό λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Γκόλντεν Σπραίν».

— Έπωλήθη πρός διάλυσιν τό κυπριακόν φορτηγόν «Μαρίζα Ζ.», 1.501 τον. γκρός, τού 1948.

— Πρός διάλυσιν έπωλήθη έπισης τό φορτηγόν «Βαλμάς», 8.347 τον. γκρός, τού 1954.

— Τό παναμαϊκόν φορτηγόν «Εσπερος V», 4.448 τον. γκρός, τού 1949 έπωλήθη πρός διάλυσιν.

— Τό φορτηγόν «Πάτρα», 2.615 τον. γκρός, τού 1952 έπωλήθη πρός διάλυσιν.

— Πρός διάλυσιν έπωλήθη τό φορτηγόν «Σούζυ», 7.869 τον. γκρός, τού 1957.

— Είς διαλυτάς Απω Ανατολής έπωλήθη τό φορτηγόν «Σή Κλάουντ», 8.766 τον. γκρός, τού 1958.

— Τό φορτηγόν «Τήνος», 4.719 τον. γκρός τού 1956, έπωλήθη πρός διάλυσιν.

— Πρός διάλυσιν έπωλήθη τό φορτηγόν «Από Ανατολής έπωλήθη πρός διάλυσιν.

— Τό φορτηγόν «Ορεί», 7.909 τον. γκρός, τού 1955, γύρω τών δολ. 128 κατά τόν. έλ. έκτοπισμάτος.

— Γιουγκοσλαύοι διαλυταί ήγόρασαν τό φορτηγόν «Ντέμιας», 7.831 τον. γκρός, τού 1946.

— Έπωλήθη πρός διάλυσιν τό παναμαϊκόν φορτηγόν «Μάρτιγκουν», 3.239 τον. γκρός, τού 1951.

— Τό μπάλκ κάρριερ «Κίμπλος», 7.317 τον. γκρός τού 1958 έπωλήθη εις διαλυτάς τού Ταιβάν γύρω τών δολ. 128 κατά τόν. έλ. έκτοπισμάτος.

— Τό κυπριακόν φορτηγόν «Ελσταρ», 8.216 τον. γκρός, τού 1957 έπωλήθη πρός διάλυσιν.

— Διελύθη εις Απω Ανατολήν τό κυπριακόν φορτηγόν «Κρόνος I», 6.183 τον. γκρός, τού 1950.

— Έπωλήθη εις πακιστανούς διαλυτάς τό φορτηγόν «Θωμάς Κ.», 7.226 τον. γκρός, τού 1953.

— Τό φορτηγόν «Ελένη Τ.», 4.294 τον. γκρός, τού 1949 έπωλήθη εις διαλυτάς το Ταιβάν.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τό φορτηγόν «Αννα Β.», 3.720 τον. γκρός, τού 1954 μετωνομάσθη «Χρυσόύλα Κ.».

— Μετωνομάσθη «Φιλοθέη» τό φορτηγόν «Φανερωμένη», 9.789 τον. γκρός, τού 1961.

— Είς «Αναστασία Γ.» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Κονκόρντια Γκλήμ», 5.402 τον. γκρός τού 1958.

— Έπιστος μετωνομάσθη εις «Ερμιόνη» τό φορτηγόν «Σάσσα», 8.957 τον. γκρός, τού 1973.

— Τό φορτηγόν «Αντάρες», 3.746 τον. γκρός τού 1969, μετωνομάσθη «Κώστας Αντώνης».

— Τό μπάλκ κάρριερ «Καπετάν Σταμάτης», 15.976 τον. γκρός, τού 1974 μετωνομάσθη «Εβή».

— Είς «Ταίναρον» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Ακρα Ταίναρον», 3.356 τον. γκρός τού 1955.

— Μετωνομάσθη «Μπιάνκα» τό φορτηγόν «Γκάμπον Τρέιντερ», 6.000 τον. γκρός τού 1953.

SIGMA-SYMBOL OF PROTECTION

Sigma Coatings provide a comprehensive range of products and services to protect investment in the shipping industries of the World.

57. Akti Miaouli, Piraeus. Telephone: 4525 631/2, 4531.143, 4531.145 - Telex: 21.2609 SIGM GR



— Τό δεξαμενόπλοιον «Ζαχαρίας Τσιρλής», 34.501 τον. γκρός, τού 1965 μετωνομάσθη «Ζαχαρίας Τ.»

— Εις «Μουντερέντις» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Μούντερλαντ», 9.365 τον. γκρός τού 1960.

— Μετωνομάσθη «Σπύρος Β.» και υψωσε τήν κυπριακήν σημαίαν, τό παναμαϊκόν φορτηγόν «Σπύρος», 2.377 τον. γκρός, τού 1948.

— Τό φορτηγόν «Άμοργός», 1.516 τον. γκρός τού 1948, μετωνομάσθη «Γιασού». — Τό κυπριακόν φορτηγόν «Άρτεναλ», 3.675 τον. γκρός τού 1948 μετωνομάσθη «Εύλογία».

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Τόν. Απρίλιον ύπεγράφη εις τό NAT σύμβασις άσφαλίσεως τού πληρώματος τού ύπο Κυπριακήν σημαίαν φορτηγού «Φρίο Κύκνος», 1.540 τον. γκρός, από 7.2.79 (έκπροσωπος κ. Κων. Λασκαρίδης).

Η ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

‘Από τό ‘Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας άπεστάλη στή Βουλή πρός ψήφιση σχέδιο νόμου περί κυρώσεως τής ύπ’ άριθ. 23 Διεθνούς Συμβάσεως Έργασίας ‘περί παλιννοστήσεως ναυτικών’.

Η Διεθνής αυτή Σύμβαση άναφέρεται στήν παλιννόστηση τών προσώπων, πού άπασχολούνται στό πλοίο με σιανδήποτε ίδιοτητα και είναι γραμμένα στό ναυτολόγιο αύτοῦ. ‘Από τήν σύμβασην έξαιρούνται οι πλοιαρχοί, πλοηγοί, μαθητές έκπαιδευτικών πλοίων και μαθητευόμενοι, διάκις συνδέονται με ειδική σύμβαση μαθητείας.

Η σύμβαση δέν άφορά τά πληρώματα τού Πολεμικού Ναυτικού ούτε τά πρόσωπα, τά όποια τελούν σέ διαρκή ύπηρεσία τού Κράτους. ‘Επίσης ή Διεθνής αυτή σύμβαση έχει έφαρμογή για όλα τά θαλασσοπλούντα πλοία, πού είναι γραμμένα στά νηολόγια τών Κρατών και έχουν έπικυρώσει αύτή, καθώς έπίσσεις για τούς έφοπλιστές, τούς πλοιάρχους και πληρώματα τών πλοίων αύτών. Δέν έχει έφαρμογή για πολεμικά πλοία, για κρατικά πλοία πού δέν έχουν έμπορικό προσρισμό, για άκτοπλοϊκά, θαλαμηγά και άλιευτικά σκάφη.

‘Από τήν σύμβαση δρίζεται ως δικαίωμα παλιννοστήσεως τού ναυτικού τό δικαίωμα νά έπιστρέψει με δαπάνες τού πλοιοκτήτη στήν Πατρίδα του ή στό λιμάνι ναυτολογήσεως του ή στό λιμάνι έναρξεως τού ταξιδίου τού πλοίου.

Τά έξοδα παλιννοστήσεως περιλαμβάνουν κάθε δαπάνη μεταφοράς, σταγάσεως και διατροφής τού ναυτικού κατά τήν διάρκεια του ταξιδίου του, καθώς και τά έξοδα συντηρήσεως του μέχρι τόν χρόνον τής άναχωρήσεως του.

Η Ε.Ε.Ε. ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΕΛΗ ΤΗΣ

Πρός τά μέλη τής ‘Ενώσεως Έλλήνων Εφοπλιστών άπεστάλησαν αί κάτωθι έγκυκλιο:

1. Παράδοσις φορτίων δέν προσαγωγής πρωτοτύπου φορτωτικής:

Κατά πληροφορίας ληφθείσας έκ μέρους πολλών Άλληλασφαλιστικών ‘Οργανισμών, άκοσείται έσχάτως πίεσις έκ μέρους ναυλωτών όπως ύποχρεώσουν τά πλοία νά παραδώσουν τά φορτία τών εις τούς λιμένας προορισμού, δέν έμφανίσεως τής πρωτοτύπου φορτωτικής.

Συγκεκριμένως καταγγέλλεται ότι έπιδιώκεται νά περιληφθή εις τά ναυλοσύμφωνα κάτωθι όρος:

‘Εάν αι φορτωτικά δέν φέρουν έγκαιρως εις τόν λιμένα προορισμού, τότε οι πλοιοκτήται συμφωνούν νά παραδώσουν όλοκληρον τό φορτίον δέν προσαγωγής τής πρωτοτύπου φορτωτικής.’

Ποιοί κίνδυνοι δημιουργούνται διά τό πλοίον έτού άνωτέρων όρου είναι προφανές, έστω και δέν ό όρος δέν καθορίζει είς

ποίον θά παραδοθή τό φορτίον δέν εις τής πρωτοτύπου φορτωτικής. Προστίθεται ότι έάν έκ τής συμμορφώσεως πρός τόν όρον τούτον, παραδοθή τό φορτίον εις μή δικαιούχον, διά τάς έκ τούτου δημιουργούμενας σοβαρωτάτας ύποχρεώσεις τού πλοίου δένται τού κομιστού τής φορτωτικής, οι ‘Άλληλασφαλιστικοί ‘Οργανισμοί άποκρούονται έκ προσιμού πάσαι εύθυνης.

‘Άληθες είναι διά τάς έκ τούτου πλοίου εις τόν λιμένα προσιμού πρό τών φορτωτικών έγγραφων, δημιουργεί προβλήματα διά τό πλοίον. ‘Υπενθυμίζεται ότι οι πλείστοι και σοβαρωτέροι ‘Άλληλασφαλιστικοί ‘Οργανισμοί έχουν εις τήν διάθεσιν τών μελών των, ειδικόν έντυπον τό όποιον ύπογράφει διά τήν τήν εις αύτόν παράδοσιν τού φορτίου δέν προσαγωγής τής φορτωτικής και τό όποιον προσπογράφεται ύπο άξιοχρέου Τραπέζης.

Είναι τούτο ή μόνη έξασφαλίζουσα τό πλοίον μέθοδος, διάκις δέν προσάγεται ή πρωτότυπος φορτωτική.

‘Εφιστάται ή προσοχή ύμων έπι τού γεγονότος ότι παρατρέπεται γενικώς τάσις τών ναυλωτών νά προσθέτουν εις τά ναυλοσύμφωνα όρους, κατ’ άκολουθιν τών όποιων τό πλοίον άναλαμβάνει κινδύνους και εύθυνας άντιθέτους πρός τήν παραδοσιακήν νομικήν βάσιν τής θαλασσίας μεταφοράς. Οι πλοιοκτήται έφειλουν ν’ άποκρούονται ύποχρωχρήτως πάντας τούς παρομοίους όρους.

2. ΤΑ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΑ ΣΗΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ:

‘Η Έλληνική Εμπορική Ναυτιλία έχει μίαν μακριώνα ιστορίαν και σήμερον κατέχει ήγειτήν θέσιν εις τήν παγκόσμιον ναυτιλίαν και τήν διακίνησιν τού θαλασσίου έμπορου. Τήν Έλληνική Ναυτιλίαν, από τής έποχης τών ιστιοφόρων μέχρι σήμερον έδημοιούργησαν και άνετυπαν δάπομα, έφοπλιστικοί οίκοι, πολλοί τών όποιων έξακολουθούν και μέχρι σήμερον τήν έπιτυχη ναυτιλιακήν των δραστηριότητα.

Από τό πάνθεον τής ιστορίας τής Έλληνικής Ναυτιλίας έπέρασαν και έμεγαλούργησαν ναυτιλιακοί οίκοι τών όποιων δημώς δυστυχώς δέν άνευρισκονται σήμερον άναμνηστικά σημεία και κατέπεσαν, παρά τής έξαιρετον συμβολήν των, εις τήλη ήδην τού χρόνου. ‘Αν έξαιρεσί κανείς τάς προσπαθείας ώριμενων άπομων, αι έργαισαι τών όποιων κυρίων ζωγραφικά μάς συνέδουν μέτο παρελθόν και μέτο τούς μή υπάρχοντας σήμερον ναυτιλιακούς οίκους, δέν έχονται σήμερον όλοκληρωμένον και διαφυλαγμένον υλικόν τό όποιον νά μάς διδή τήν δυνατότητα νά άνατρέψωμεν μέτο τήν μνήμην εις τούς παλαιότερους μας και νά μελετήσωμεν τό έργον.

‘Η Ε.Ε.Ε. έν τή έπιθυμία τής άναπληρωσες τού μεγάλου τούτου κενού τό όποιον ύπαρχει σήμερον προήθεν εις τήν άποφασιν δημώς, ώς πρώτον βήμα, προέλθη εις ένεργειας διά τήν συγκέντρωσιν τών διακριτικών σημάτων (σινιάλων) έκαστου πλοίου ή πλοιοκτητηρίας έταιρειας πρός τόν σκοπόν όπως ταύτα άναπτηθούν ύπο μορφήν μουσειακής έκθεσεως εις μόνιμον θέσιν εις τάς αίθουσας τών γραφείων αύτής και άργοτερον άφού ουγκεντρωθή δόσον τό δυνατόν μεγάλος άριθμός αύτών έκδοθη σχετικόν λεύκωμα εις τάς σελίδας τού όποιου θά εύρισκεται τό ή τά σήματα τών ναυτιλιακών έταιρειών. Η δυνάτερα έκδοσις τού λευκώματος θά έκδεσεται εν συνεχείᾳ κατά διαστήματα και ούτω ή έξελιξης τών έλληνικών πλοίων θά άπεικονίζηται συνεχώς.

Πρός έπιτευξιν τού άνωτέρω σκοπού παρακαλούμεν δόσα τά Μέλη τής Ε.Ε.Ε., και διά αύτών και διά τάς πλοιοκτητηρίας έταιρειας πού δέν είναι μέχρι σήμερον Μέλη αύτής δημώς μεριμνήσουν και μάς άποστείλουν τήν άναγλυφον άπεικονίσιν (πλακέττα) τών σημάτων (σινιάλων) τών πλοίων των και, εις δυνατόν φωτογραφίαν αύτών διά τήν διόλκηρωσιν τού λευκώματος. Διευκρινίζεται ότι θά είναι πολύ χρήσιμον και δή ιστορικώς, έάν άπειστελλοντο τά διασωζόμενα μέχρι σήμερον σήματα πλοίων μή ύφισταμένων πλέον διά διαφόρους λόγους αλλά τά όποια κάποιαν έποχην διετέλεσαν εις τό Έλληνικόν νηολόγιον και συνέβαλον εις τήν δημιουργίαν τής μεγάλης μας Έλληνικής Ναυτιλίας.

Είμαι βέβαιος, ότι έκτιμώντες τάς άνωτέρω σκέψεις, θά συμβάλητε και έσεις διά τής προθύμου συμβολής εις τήν έπιτυχη διόλκηρωσιν τού άναληφθέντος έργου διά τήν ιστορίαν τού Έλληνικού Εφοπλισμού.

3.ΟΙ ΠΑΡΑΒΑΤΑΙ ΤΩΝ ΓΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ:

‘Έν συνεχείᾳ τής ύπ’ άριθ. 1714/19.10.1978 ‘Εγκυκλίου έπι τού αύτού θέματος, έχομεν τήν τιμήν νά σάς πληροφορήσωμεν ότι τήν 2ον Ιανουαρίου 1979 έξεδόθη ύπο τής Γαλλικής Κυβερνήσεως διά τής έπιτυχη διόλκηρωσιν τού άναληφθέντος έργου διά τήν ιστορίαν τού Έλληνικού Εφοπλισμού.

Την έπιτυχη διόλκηρωση τού πλοιού πλοιοκτήτη έφειλους δύο λόγους αλλά τά όποια κάποιαν έποχην διετέλεσαν εις τό Έλληνικόν νηολόγιον και συνέβαλον εις τήν δημιουργίαν τής μεγάλης μας Έλληνικής Ναυτιλίας.

‘Τιμωρίαν τού πλοιού πλοιοκτήτη έφειλους δύο λόγους αλλά τά όποια κάποιαν έποχην διετέλεσαν εις τό Έλληνικόν νηολόγιον ύπο μεριμνήσουν θαλασσίας κυκλοφορίας έντος τών γαλλικών χωρικών ύδωτων μέ ποινήν προστίμου μέχρι 50.000 Γαλλ. Φράγκων και φυλάκισιν μέχρι 2 έτών.

‘Έάν η παράβασις άφορά πλοίον τό όποιον μεταφέρει ύπορογονάνθρακας ή άλλας έπικινδυνών ούσιας προβλέπεται ποσόν προτίμου από 50.000 Γαλλ. Φράγκων μέχρι 1.000.000 Γαλλ. Φράγκων. Έπισης προβλέπε-

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

ται πρόστιμον μέχρι 500.000 Γαλλ. Φραγκών ώς και ποινή φυλακίσεως μέχρι 2 έτων εἰς περίπτωσην που πλοία μεταφέροντα ύδρογονάνθρακα ή δάλας έπικινδύνους ούσιας, παραλείψουν νά άνακονώσουν εἰς τάς άρμοδιας ναυτιλιακάς άρχας τήν ήμεροιμηνίαν και ώραν εισόδου των εἰς τά Γαλλικά Χωρικά Υδάτα, τό στίγμα των, πορείαν, ταχύτητα, τό είδος τού φορτίου και τυχόν σοβαράς ζημιάς που έχει το πλοίον συνεπεία ναυτικού άτυχηματος.

Κατόπιν των άνωτέρω παρακαλούμεν δημόσιας έκτος τής ένημερώσεως σας, πληροφορήσης έγκαιρως τούς Πλοιάρχους τών ύπο την διαχείρισίν σας πλοίων έπι τής αύστηρητης τών προβλεπομένων διά τού ώς άνω νόμου ποινών.

ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ

'Από τού Πάσχα τών καθολικών και έν δψει τού θέρους ζωηρότερον έπυκνώθη ή κίνησις τών πορθμείων Πατρών-Ιταλίας. "Ηδη άπο τού Μαρτίου ή γραμμή 'Αγκώνος τού κ. Καραγιώργη διαθέτει δύο έπιβατηγά έβδομαδιάς (τέσσαρας άναχωρήσεις) και τέσσαρας άναχωρήσεις νταλικοφόρων πορθμείων φορτηγών αυτοκινήτων. Πρόκειται νά δρομολογήθη και τό «Μεντιτέρρανεαν «Αϊλαντ» άπο 'Ιουνίου, θά έργασθούν δέ τά δύο δάλοτε Καρίμπιαν «Αρισταίος» και «Αριστεύς», έπισης μέχρις 'Οκτωβρίου θά παραμείνει τό χρονοναυλωμένον 'Ολλανδικόν «Γαρδένια».

'Από άρχων 'Απριλίου έπαναλειτούργησε τό πορθμείον γραμμής 'Αγκώνας έπισης, «'Ιόνιαν Στάρ», συμβεβλημένον μετά τού ίταλ. «Καγκουρώ Μπρούνο» είς τρόπον ώστε νά ύπάρχουν καθημερινάί άναχωρήσεις έκ Πατρών με τό ζεύγος τούτο πορθμείων.

Τό «Γεώργιος» μετά τήν έτησιαν έπιθεώρησίν του, έργαζεται σταθερόν πάντοτε εἰς τά δρομολόγιά του και τάς υποχρεώσεις εἰς τήν γραμμήν Βρινδησίου, τήν όποιαν έξυπητεί δι' δλον τό έτος.

'Από Μαρτίου έπισης έπανηρχισε τά δρομολόγιά του τό «Έγνατία», παραμένει δέ και τό ίταλ. «Έξπρέσσο «Ολβία» μέ καθημερινάς άναχωρήσεις διά Βρινδησίου. 'Από τού 'Ιουνίου θά προστεθούν τό «Κασταλία» και τό «Αππία» μέ δετερον δρομολόγιον 5 μ.μ. ήτοι μέ δύο έκ Πατρών άναχωρήσεις καθημερινών.

'Από 24ης 'Απριλίου έπανηρχισε δρομολόγια με τό Μπάρι τό πορθμείον «Ηπειρος» τού κ. Πολέμη μέ τρια δρομολόγια τήν έβδομάδα, θά προστεθή δέ και δετερον σκάφος άργοτερον.

'Από α' 15ημέρου 'Ιουνίου θά έγκαινιάση δρομολόγιον πρός Βρινδησίου και τό νεοαγορασθέν Πατρινής 'Εταιρείας πορθμείον «Άγιος Ανδρέας» μέ τρια δρομολόγια έβδομαδιάς.

'Η κίνησις ήδη ήρχισεν άπο 15ημέρου με ζωηρόν ρυθμόν μέ πελάτας κατά τό πλείστον Γερμανούς, άναμένεται δέ ν' αύξηθη.

'Η Δανική έταιρεία DFDE, ή όποια και δλοτε έξυπητησε τήν γραμμήν Πατρών-Γενούπης διά δύο όχηματα γωγών έπιβατικών άνωτέρας κλάσεως, ήδη άνηγγειλεν τήν άπο Δεκεμβρίου γραμμήν δι' ένος τούτων, τού «Ντάνα Σιρένα» άπο 'Αγκώνας - Πατρών - Ήρακλείου - Άλεξανδρείας, τήν όποιαν γραμμήν είχομεν συζητήσεις δάλοτε άπο τών σελίδων τούτων.

Τέλος ηγέημένη ύπηρξεν ή κίνησις και τών πορθμείων γραμμής Κεφαλληνίας - Ιθάκης με πολλά δρομολόγια καθ' έκαστην. Τά έρ-

γαζόμενα εἰς τήν γραμμήν αύτήν πορθμεία απέτελεσαν κοινοπραξίαν με συμμετοχήν τών «Κεφαλληνίας» κ. Στρίντζη, «Άργος Ολόπλης» Κεφαλληνίακής Ναυτ. 'Εταιρείας και «Ιονίς» κ. Βλασοπούλου. Τό κοινόν έξυπητηθή άνετως χάρις εἰς τήν πυκνότητα τών δρομολογίων και τών μέτρων εἰς τόν λιμένα τού Κεντρικού Λιμενάρχου Πατρών κ. Βαθούρη, ό ποιος έπέβλεπε προσωπικώς, εἰς δλα τά δρομολόγια παρών, μετά τών λοιπών άξιωματικών του.

ΑΠΕΧΩΡΗΣΕΝ Ο κ. R. T. YOUNG, ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΠΥΡ

Τήν 17ην 'Απριλίου, άπεσύρθη τής ένεργου ύπηρεσίας ο πρόεδρος τού Αμερικανικού Νηογνώμονος, κ. Ρόμπερτ Τ. Γιάγκ, άντικατασταθείς ύπό τού κ. Γουΐλιαμ Ν. Τζόνστον.

Κατά τήν 8ητή θητείαν του ώς προέδρου, ο κ. Γιάγκ, δοτις υπηρέτης τό Αμερικαν Μπυρώ έπι 41 συναπτά έτη, διηύρυνε τήν δραστηριότητα τού Νηογνώμονος εἰς διαφόρους νέους τομείς.

Γεννηθείς εἰς τήν Κεϋλάνην, ο κ. Γιάγκ έσπούδασεν εἰς τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας και τό 1935 έλαβε τό πτυχίον τού μηχανολόγου. 'Ενεγράφη εἰς τήν δύναμην τού Νηογνώμονος τό 1938 και ύπηρέτησεν ώς έπιθεωρητής εἰς τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας και τήν 'Αργεντινήν, προτού διορισθή προϊστάμενος έπιθεωρητής διά τό Βέλγιον τό 1953. 'Από τό 1955 έως τό 1968, θέτεντο μέλος τού Διοικητικού Συμβουλίου εἰς τήν Νέαν 'Υόρκην, ήτο έγκατεστημένος εἰς τό Λονδίνον ώς ύπεύθυνος έπιθεωρητής διά τήν Μεγάλην Βρετανίαν, τήν Ιρλανδίαν και τήν Δυτικήν Εύρωπην. 'Εξελέγη άντιπρόεδρος τό 1968, πρώ-

P. O. BOX 4797
TELEX 570909
S. A.



CABLES:

"FAROSCO"

CAPE TOWN FAROS & CO. PTY. LTD.

Phones: 51 81 83 - 51 81 84 - 51 81 85

AFTER HRS. TEL. 441.232 - 457.228 - 668.009 - 444.994

59 CARLISLE STREET PAARDEN EILAND CAPE TOWN - 7405 SOUTH AFRICA

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 -

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ «ΦΑΡΟΣ»

I. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

Δ. ΔΙΒΑΡΗΣ - M. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΙ

(ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ)

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

J. CRAWFORD

- ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ.
- ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ.
- ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΟΤΟΝΤΩΝ.
- ΣΙΓΑΡΕΤΤΑΙ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ. ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ.
- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΣΣΙΜΟΝΙΣ - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 7703798
- ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ, 385 ΗΜΕΡΑΣ ΤΟ ΕΤΟΣ
- ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

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

τος άντιπροσέδρος έν έτος άργότερον και πρόεδρος τό 1971. Τό έπομενον έτος έξελέγη και πρόεδρος τού Διοικητικού Συμβουλίου τού 'Αμερικαν Μπυρώ όφ Σίτιγκ.

Εις τόν πρό τής άποχωρήσεώς του άπολογισμόν, ό κ. Γιάγκ άνέφερεν δι τόν έντος τού 1978 ό αριθμός τών έλεγχομενών ύπο τού Νηογνώμονος σκαφών ύπερβετή τά 15.000 μέ συνολικήν χωρητικότητα 104.545.000 τον γκρός ή 186.752.000 τον. d.w. Τά πλοϊα αυτά έκαλύπτοντο ύπο τάς σημαίας 89 χωρών.

Ο διάδοχός του, κ. Τζόνσον, προελήφθη εις τό 'Αμερικαν Μπυρώ τό 1951. 'Υπηρέτησεν ώς έπιθεωρητής εις τήν Εύρωπην έπι θετίαν και έγένετο ύπευθυνος έπιθεωρητής διά τήν περιοχήν τής Νέας Όρλεάνης τό 1966. Τό 1968 έτοποθετήθη ύπευθυνος έπιθεωρητής διά τήν Δυτικήν Εύρωπην, μέ δραν τό Λονδίνον και τό 1972 έπεστρεψεν εις τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας, διορισθεὶς βοηθός Προέδρου τού Διοικητικού Συμβουλίου. Τό 1974 έξελέγη άντιπροσέδρος και τό 1976 πρώτος άντιπροσέδρος.

Γεννηθείς εις Μόμπιλ, 'Άλαμπαμ, ό κ. Τζόνσον, έσπούδασε τήν ναυτιγκήν και τήν ναυτικήν μηχανολογίαν εις τό Τεχνολογικόν 'Ινστιτούτο τής Μασαχουσέτης.

ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΙΣ

Σχετικώς με σχόλιόν μας πού έδημοσιεύθη εις τό τεύχος τής 1.11.78, άναφορικώς μέ τόν ειδικόν σύμβουλον τού NAT έπι άσφαλιστικών θεμάτων, και τό όποιον προεκλήθη άπο τήν δημοσίευσιν εις άθηναϊκήν έφημερίδα ύπουργικής άποφάσεως πού έθεωρήθη, ώς ήτο διατυπωμένη, «Φωτογραφική», κατόπιν έμπειριστατωμένης έρευνης τού διυλού θέματος διεπιστώσαμε δι τό δέν έπροκειτο περί «Φωτογραφικής» θεσμοθετήσεως τής θέσεως τού έν λόγω ειδικού συμβούλου άλλα δι τής άποφασις άφεωρά άποκλειστικώς τήν αύξησην τών άποδοχών τού άνωτέρω ύπαλληλου πού ύπηρετε εις τό NAT άπο 1.9.76. Ση-

μειούται έπισης δι τό έν λόγω ύπαλληλος κα τέλαβε τήν θέσιν πού κατέχει μέ διας τάς νομίμους διατυπώσεις και έχει τά άνάλογα προσόντα: Είναι πτυχιούχος τής ΑΣΟΕΕ, με τεκπαιδεύθη εις τό Πανεπιστήμιον τής Κολωνίας εις τήν ιδιωτικήν και κοινωνικήν άσφαλισιν ώς και εις τά άσφαλιστικά μαθηματικά. 'Επίσης ειδικεύθη εις ειδικήν σχολήν τής IBM Δ.Γερμανίας εις έφαρμογάς ήλεκτρονικών διερευνητών εις άσφαλιστικάς έταιρίας και ειργάσθη εις άσφαλιστικάς και άντασφαλιστικάς έπιχειρήσεις τής Δ. Γερμανίας, Βελγίου και Μ. Βρετανίας. Τέλος ειργάσθη ώς μηχανικός συστημάτων εις τό ύποκατάστημα τής IBM Κολωνίας, εις τό τμήμα τό έπιφορτισμένον μέ έφαρμογάς ήλεκτρονικών διερευνητών εις άσφαλιστικάς έταιρίας, και γνωρίζει τήν Γερμανικήν, 'Αγγλικήν και Γαλλικήν γλώσσαν, λόγω δέ τών ειδικών γνώσεων του προσφέρει εις τό NAT έξειδικευμένας ύπηρεσιας.

ΔΞΕΙΩΣΙΣ ΠΡΟΣ ΤΙΜΗΝ

ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΗΣ ASEA ΣΟΥΗΔΙΑΣ

Τήν έσπεραν τής 11ης Μαΐου, ή έταιρια ASEA ('Ελλάς) ωργάνωσε δεξιώσιν, εις τό ξενοδοχείον Χίλτον τών 'Αθηνών, πρός τιμήν τού προέδρου τού Δ.Σ. τού Σουηδικού 'Ομίλου ASEA, Δρος Κούρτ Ρενέ Νικολέν, άφιχθέντος δι 'οινογήμερον έπαγγελματικήν έπισκεψιν εις 'Αθήνας.

Μία έκ τών πλέον διακεκριμένων προσωπικοτήτων τού τεχνικού κόσμου τής χώρας του, ό Δρ. Νικολέν είναι μέλος τού Δ.Σ. πλειάδος άλλων έπιχειρήσεων τής Σουηδίας και τής άλλοδαπής και άλλων χωρών, μέλος τής Σουηδικής 'Ακαδημίας Τεχνικών 'Επιστημών και μέλος τής Βασιλικής 'Ενώσεως τής Ούψαλα. 'Ακόμη, είναι μέλος τής 'Αμερικανικής 'Ενώσεως Μηχανολόγων.

ΣΥΣΤΑΣΙΣ ΝΕΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ

Νέον έλληνικόν, ναυτιλιακόν και ναυλομε-

σιτικόν γραφείον συνεστήθη εις Νέαν 'Υόρκην ύπο τήν έπωνυμίαν "Topside Shipping Inc.". Διευθυντής δι κ. Γρηγόριος Μπούκην μέ ύποδιευθυντής τόν κ. Νικόλαον Μπούκην. 'Η διεύθυνσις τού γραφείου είναι: 630 Fifth Avenue, New York, N.Y. 10020, Τηλέφωνον: 265-6930. 'Αμφότεροι οι άδελφοι Μπούκη ήσαν τά άνωτα στελέχη τής έταιρίας τού Σταύρου Λιβανού έπι σειράν έτών.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΞΕΝΟΦ. ΖΟΛΩΤΑ

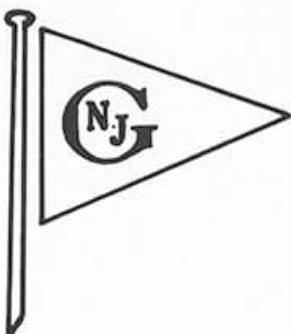
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.

ΤΑ ΠΕΝΗΝΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Είς τήν σειράν τών έκδόσεων τού 'Αρχείου μελετών και ομιλιών τής Τραπέζης τής 'Ελλάδος, έκυκλοβόρσεν τό ύπ' άριθ. 42 τεύχος περιέχον δύο συνεντεύξεις τού Διοικητού ούτης κ. Ξενοφ. Ζολώτα. 'Η πρώτη, δοθείσα πρός τούς οίκονομικούς συντάκτας τού 'Αθηναϊκού τύπου τήν 29/12/1978 άναφερεται εις τά μέτρα πρός καταπολέμησην τού πληθωρισμού, ή δέ δευτέρα, δημοσιεύεισα εις τό άγγλικόν περιοδικόν «the Banker» τόν Δεκέμβριον τού 1978, άναφέρεται εις τά προβλήματα τής έλληνικής οίκονομίας έν δψει τής ένταξεώς μας εις τήν EOK.

'Εξ άλλου εις ίδιον άνεξάρτητον τεύχος τής Τραπέζης δημοσιεύεται ό χαιρετισμός τού Προέδρου τής Δημοκρατίας κ. Κ. Τσάτσου και ή ομιλία τού Διοικητού κ. Ξενοφ. Ζολώτα κατά τόν έορτασμόν τών πεντήκοντα χρόνων τής Τραπέζης 'Ελλάδος έστις ζγινε τήν 8/12/1978.

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON

TELEPHONE: (01) 600-1766

TELEX: (51) 883157

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

67, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236

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

ΠΕΝΘΗ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΗ ΠΑΤΕΡΑΣ

«Ο τά ιδια κοινά νομίσας, ἄνερ χρηστέ χαῖρε!»

Αθορύβως, ώς διήγυνσεν διάδοκηρον τόν βίον του, έγκατελεψε τήν πρόσκαιρον ζωήν διαπάνταν Ιωάννης Διαμαντή Πατέρας. Τό επίλεκτον τέκνον τών Οίνουστών κοιμάται τώρα τόν αιώνιον υπέν, ύπο τήν γῆν τῆς προσφιλούς του γενετέρας.

Σεμνός, προσηνής, έμπνεομένος ἀπό βαθύτατον αἰσθήμα φιλαλλήλιας διαπάνταν Ιωάννης υπῆρξεν διάδοχον της οἰνουστικής διδασκαλίας. Τό πλούσιον κοινωνικόν και ἀνθρωπιστικόν του έργον τόν κατατάσσει τές τήν χορεύαν τόν μεγάλων Έλλήνων εὐεργετῶν.

Συνεχιστής τών πατρικών ναυτιλιακών ἐπιχειρήσεων, διαπάνταν Ιωάννης Διαμαντή Πατέρας, ἐν συνεργασίᾳ μέ τούς Σ. Α. Λαμόν, Δημ. Αναστ., Πατέραν και Γεωργ. Χρ. Λεμόν, συνέστησε, τό 1937 ἐν Αονδίνω, τήν εταιρίαν «Λαμός και Πατέρας», τό δέ 1951, ἐπί κεφαλής του ἔξαμπλους ἀδελφικού ὄμιλου (Ιωάννης, Πανάγος, Παντελής, Στέφανος, Κώστας και Νικόλας), ἰδρυσε τό γραφείον συμπλοιοκτησίας «Διαμαντής Πατέρας Ατd.».

Τούς ναυτικούς, διαπάνταν Ιωάννης τούς ἐθεώρει πάντοτε ως συνεργάτας και εἰς τάς δυσκόλους στιγμάς των ἵστατο πάντοτε παρά τό πλευρόν των ώς ἀλληγορίας πατήρ. Ως χαρακτηριστικώς παρεπήρησε συμπατριώτης του ἐφοριαστής: «Ο Καπετάν Ιωάννης δὲν ἔτοι Πατέρας μόνον κατ' ὄνομα ἀλλά καὶ κατ' ἔξιν». Πρωταθλητήν, ἐπίσης, εἰς ἔργα εὐπραγίας τών ἔχαρακτήρισεν διάδοχον της οἰνουστικής της Ναυτιλίας μαζ., κ. Ανδρέας Γ. Λεμός.

Η σεμνότης τοῦ χαρακτήρος του ἀπεικονίζεται εἰς τά δύλιγα ύπο τοῦ ίδιου λεγόμενα κατά τήν διάρκειαν τών ἔγκαινων τῆς αιθούσης συνεδρίων τῆς Π.Ν.Ο., τῆς ὥποιας ἡ ἐπένδυσις, ἡ ἐπίπλωσις και ἡ διακόσμησις ἐγένοντο μέ δωρεάν



τοῦ ίδιου. Εἰπεν διάμενης τοῦ Καπετάν Ιωάννης: «...σᾶς εὐχαριστώ, για διά σήμερα εἴπατε γιά μένα και σᾶς εὐγνωμονό γιατί μέ θεωρείτε έναν ἀπό τούς δικούς σας». Η σημερινή ημέρα, θέλω νά μέ πιστέψεται τίναι μεγάλη γη μένα. Έχω τό αἰσθημα διά βρίσκομαι στή γένουρα και ἔχω γύρω μου τούς συντρόφους μου, τούς ναυτικούς μου, πού μαζί τους ξενυχτούσα, μαζί τους πάλευα μέ τά κύματα, μαζί τους ἀναβά τό καντήλι τοῦ Αγίου Νικολά, πού προστάτη μαζ. Μή μέ εὐχαριστεῖτε. Έγώ είμαι διόφετές σας γιά τή μεγάλη χαρά πού μου δοσατε σήμερα. Αν κάμνω κάπι γιά τούς ἀδίνατους, γιά τούς φτωχούς, γιά τή φαμίλια τή ναυτική, αὐτό είναι τό χρέος μου. Από τό δικό τους μάχθο ἐπήρα τή δύναμη γιά νά μπρω νά τους είμαι χρήσιμος».

Ο ΕΠΙΚΗΔΕΙΟΣ

Τόν ἐπικήδειον λόγον ἔξεφωνησεν διό Υποναύαρχος Α. Σ. έ. ἀ., κ. Ν. Λυμπεράτος, δοτις ώς Διευθυντής τοῦ Ν.Α.Τ. διετέλεσε πρόδερμος τοῦ ιδρύματος «Ιωάννου Δ. Πατέρα».

Πολλαγαπημένεις μαζ Καπετάν Ιωάννη,

Εὐλαβικά και μέ βαθειά θλίψη συγγενεῖς και φίλοι σε συνοδεύουμε σήμερα, αὐτό τό γλυκό και καθάριο ἀνοιξιατικό πρωινό, γιά νά σ' ἀποχαρητήσουμε δίνοντάς σου τόν τελευταίο ἀσπασμό.

Γιά δλούς μας, δωρεάν και γιά το Πανελλήνιο, ἀλλά και γιά τις ἐπερχόμενες γενεύες, θά μείνης γιά πάντα ἀλησμόνητος, γιατί ὑπῆρξες διάδοχος ἀνθρώπος δι στοχαστής, δι εἰλικρινής πατριώτης.

Σεμνός και ἔγκρατης συνέχισες στήν ἐφήμερη ζωή σον τήν ωραία και ποικιλή σέ ἔργα εύπονας παράδοση τῆς οἰκογενείας σου. Μέ τίς εὐεργεσίες σου, δωρεάς ή ίδρυσης τοῦ ιδρύματος γιά τήν προικοδότηση ὄφρων ίδια κοριτσών - τέκνων ναυτικών ἀπό τήν Έλλαδα, γιά τήν ἀνέγερση νέας πτέρυγος στο Νοσοκομείο «Ἐδαγγελίσμος» που προορίζεται γιά τούς ναυτικούς και τάς οἰκογένειές των, μέ τήν συνεισφορά σου γιά τήν ἀγορά μάς πυραύλακάτους γιά τις ἀνάγκες τοῦ Υπουργείου Έθνικής Αμύνης, γιά τήν σύσταση ιδρύματος υποτροφών σέ χιωτές φοιτητές, μέ τά βραβεία σέ μαθητές τών Οίνουστών και μέ τίς πολλές ἀλλες δωρεές σέ ἑκκλησίες, σχολεία, ὄργανοισμούς και ιδρύματα μέ δλες τίς παραπάνω εὐεργεσίες που τίς διακρίνει μά βαθειά ἀγάπη γιά τόν ἀνθρώπο και τόν παλιό συνεργάτη σου ναυτικού και ιδιαίτερα γιά τούς νέους, ἀλλά και γιά τήν ἑκκλησία και τήν πολιτεία, ἐξεπλήρωσες μέ τόν πότερο τό πέρασμα σου ἀπό τόν πρόσκαιρο κόσμο μας.

Γιά δλούς μας θά μείνης ἔξαιρετο παράδειγμα γιά μιμηση, ἔνα φωτεινό, λαμπρό, πολύ λαμπρό ὅδειρο στέρει στό σκοτεινό ὄριζοντα πού είναι διάριζων τής ἐποχῆς μας.

Γιατί πράγματι ζούμε σέ μια ἐποχή πού ἔνοτο διάνθρωπος τεχνολογικά τρέχει, πνευματικά δέν δικολουθεῖ. Έτσι, στήν ψλιστική και πνευματική θεώρηση ἀπό τήν τζ. ζωής και τών προβλημάτων τῆς έχει δημιουργηθεῖ χάσμα, πού δισ ο καιρός περνά, ἀντί νά μικραίνει συνεχῶς διευρύνεται.

Και διό δυστυχής σημειρίνος διάνθρωπος, προβληματιζόμενος, φινέται νά ἔχει χάσει τόν προσανατολισμό του. Αμφισβήτει ἀρχές πνευματικές και ήθικές ἀξίες παγκόσμια αναγνωρισμένες και καθηρωμένες ἀπό αἰώνες πολλούς, χωρίς νά ἔχει εύρη καλλίτερες γιά νά μπον στή θέση τους, συνέχεια παραπλεύσεις σέ πληρή σύγχυση. Επίζεται τής ἔφημερες ψλικές ἀπόλαυσης και στήν ἐπιδίωξη τοῦ ἀποτυπού του συμφέροντος έχει γίνει ἐγιώστης και νευρικός, σκληρός και βιασός και ἀπομονώντας ἀπό τό συνάνθρωπο του, ἀπό τόν ὄποιο διλούντας και περισσότερο ἀπομακρύνεται ψυχικά και συναισθηματικά.

Αντά είναι τά κακά σημάδια τών καιρῶν. Τά παρήγορα είναι διά τό πάραχον και σήμερα ἀνθρώποι πού ζεχωρίζονται ἀπό τούς πολλούς, πού μέ καθαρό μναδό, πραγματική στόχαση και ἀγνή καρδιά ἀγνοίζονται γιά τή διατήρηση τοῦ καλού και ἀγαθού, πού ἔξακολουθούν νά πιστεύουν σέ πνευματικές ἀρχές και ήθικές ἀξίες πού πιστεύουν στόν ἀνθρώπο και πού μέ τίς πράξεις τους ὀρθόφορα παραδειγματίζουν. Ένας ἀπό αὐτούς έχει διάσημης τήν Ιωάννη Διαμαντή Πατέρα.

Ησούν αὐτός πού ἀπό μικρό παιδί πάλαιψες σκληρά και γιά πολλά χρόνια μέ τό κύμα και τής ζωῆς τίς ἀντίστητες. Και ἀπό τόν ἀγώνα αὐτόν

Και πράγματι, διαπέταν Ιωάννης δέν παρέλειπε τήν εύκαιρια νά δείξει τήν μεγάλην ἀγάπην του πρός τούς ναυτικούς. Μέ τήν ἐμπνευσιν τής «έπιστροφής τών διανεκτών», διέθεσε τό ποσόν τών 5.000.000 δολαρίων εἰς τό Νοσοκομείο «Ἐδαγγελίσμος» διά τήν ἀνέγερσιν πτέρυγος προοριζόμενης διά τούς ναυτικούς και τάς οἰκογενείας των. Συνέστησεν, ἐπίσης, τό «Ιδρυμα Ι.Δ. Πατέρα» τό όποιον προκοδοτεῖ κατ' ἔτος ἐνάριμον θυγατέρων Έλλήνων ναυτικών. Διά τούς σκοπούς του ιδρύματος διέθεσεν ἀρχικώς τό ποσόν του 1.000.000 δολαρίων, τό όποιον ἀργότερον ἐδιπλασιάστεν.

Στερεύμενος πάσις διαθέσεως ἐπιδείξεως η προβολής, διαπέταν Ιωάννης Διαμαντή Πατέρας ἐπήρησεν εύσεβως τάς ήθικάς παραγγελίας τών ἀγαθῶν Εγνωμοσιωτών γεννητόρων του — τον καθ' ὅλας καραβοκύρη Διαμαντή και τής μητέρας του Καλλιόπης Λύρα-Πατέρα — και διδαπάνης δεκάδας ἑκατομμυρίων δολαρίων εἰς κοινωφελεῖς σκοπούς, μέ ἐπίκεντρον τήν ὀνακούφισιν τών πτωχῶν και ἀσθενῶν ναυτικών.

Τό φωτείνων παράδειγμα τοῦ ἀειμνήστου Καπετάν Ιωάννη Διαμαντή Πατέρα προσέβαλεν εύσεβως τάς ήθικάς παραγγελίας τών ἀγαθῶν Εγνωμοσιωτών γεννητόρων του — τον καθ' ὅλας καραβοκύρη Διαμαντή και τής μητέρας του Καλλιόπης Λύρα-Πατέρα — και διδαπάνης δεκάδας ἑκατομμυρίων δολαρίων εἰς κοινωφελεῖς σκοπούς, μέ ἐπίκεντρον τήν πτωχῶν και ἀσθενῶν ναυτικών.

Τρόπων παράδειγμα τοῦ ἀειμνήστου Καπετάν Ιωάννη Διαμαντή Πατέρα προσέβαλεν εύσεβως τάς ήθικάς παραγγελίας τών ἀγαθῶν Εγνωμοσιωτών γεννητόρων του — τον καθ' ὅλας καραβοκύρη Διαμαντή και τής μητέρας του Καλλιόπης Λύρα-Πατέρα.

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Σ.Σ. Ή σορός του μεταστάντος μετεφέρθη ἀπό τόν Πειραιά εἰς τάς οἰνουστας διά πολεμικού σκάφους διατεθέντος διωρέαν ύπο τοῦ Πολεμικού Ναυτικού, εἰς ἐνδειξιν εύγνωμοσιύνης διά τήν διωρέαν μάς τορπιλακάτου ἀξίας ἐνός έκατον δολαρίων.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΣΥΛΛΥΠΑΤΑΙ

Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, κ. Εμμ. Κεφαλογιάννης άπεστειλε τό κατωτέρω συλλυπητήριο τηλεγράφημα πρός τούς Αδελφούς Διαμαντή Πατέρα γιά τόν θάνατο τού έφοπλιστού Ιωάννη Δ. Πατέρα.

«Επί τών θανάτων τού έκλεκτού τέκνου τών Οινουσών έφοπλιστού Ιωάννου Διαμαντή Πατέρα έκφραζώ θερμά συλλυπητήρια.

Ο Ιωάννης Διαμαντή Πατέρας μέ τήν μεγάλην άντιληψην τής φιλαλληλίας του έν ζωή και τής άγαπη του διά τούς συνανθρώπους του και διαιτέρως τόν ναυτικού κόσμου έκδηλουμένην διά γενναιόδωρων προσφορών εισήλθεν εις τήν χορείαν τῶν μεγάλων έλληνων ευεργετών, ώστε διά τήν προσωπικότητά του και τό δργον του νά ομιλούν και αί επόμεναι γενεαί και νά είναι υπερήφανοι οι οικεῖοι του και η Πατρίς μας».

Ανάλογο τηλεγράφημα άπεστειλε και δ. Αρχηγός τού Λιμενικού Σώματος Αντιναύαρχος Λ. Σ. κ. Σκιαδᾶς Α.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικόν Συμβούλιον τῆς Ένωσεως Έλλήνων Έφοπλιστῶν συνελθόντας έκτάκτως ἐπί τών άγγελμάτων τού θανάτου τού έπιφανούς έφοπλιστού και έπιτιμου μέλους τῆς Ένωσεως.

ΙΩΑΝΝΟΥ ΔΙΑΜΑΝΤΗ ΠΑΤΕΡΑ

μεγάλου Ελληνος και Εθνικού Ενέργετου, ύψιστας ήπηρεσίας προσφέραντος εις τήν πατρίδα και τήν έλληνικήν κοινωνίαν μέ τήν γενναιόδωρον προσφοράν ανυπολόγιστων ποσῶν υπέρ τῆς Εθνικής Αμύνης, τῆς Εκπαίδευσεως και τῆς Κοινωνικής Προνοίας, άκονσαν και τού Προέδρου αὐτοῦ κ. Αντ. ΧΑΝΔΡΗ, έξαραντος τήν προσωπικότητα τού μεταστάντος.

Αποφασίζει διμοφώνως δύος:

- Διαβιβασθούν πρός τούς άδελφους αύτοῦ τά συλλυπητήρια τῆς Ένωσεως.
- Παραστῶν δ. Πρόεδρος μετά Μελών τῆς Διοικησεως εις τό τελεοθησύμενον ἐν Αθήναις τρισάγιον.
- Διατεθούν ἀντί στεφάνου υπέρ άγαθεργῶν σκοπῶν δρχ. εἰκοσι χιλιάδες (20.000).

— Δημοσιευθή τό παρόν διά τού ναυτιλιακού Τύπου.

Ἐν Αθήναις τή 6η Μαΐου 1979
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ
ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΑΝΤ. Ι. ΧΑΝΔΡΗΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικόν Συμβούλιον τῆς ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΛΕΣΧΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, συνελθόντας έκτάκτως τήν 6η Μαΐου 1979, ἐπί τών θιλιβερών άγγελμάτων τού θανάτου τού

ΙΩΑΝΝΟΥ ΔΙΑΜΑΝΤΗ ΠΑΤΕΡΑ

Ἐπιλέκτου τέκνου τῶν Οινουσῶν
Αξιωτάτου Πατριώτου και Πολίτου
Μεγάλου Εθνικού και Κοινωνικού Εύεργέτου
Ἄξιου Μέλους τῆς Εφοπλιστικῆς Οικογενείας
Εύγενούς Ανθρώπου
Ἐναρέτου Χριστιανού

Ἐκλεκτού Μέλους τῆς Ναυτικῆς Οικογενείας άκονσαν τού Προέδρου έξαροντος τάς ἀρετάς, τό θήσος και τό κάλος τῆς ψυχῆς και τῆς καρδίας, τού ἀνδρός, ἀπεφάσισεν διμοφώνων δύος:

1. Διαβιβασθούν εις τούς οικείους τά συλλυπητήρια τού Διοικητικού Συμβούλιον και τῶν Μελών τῆς Λέσχης.
2. Τηρηθή ἐνός λεπτού σιγή εις τό Εντευκτήριον τῆς Λέσχης τήν ήμέραν τῆς κηδείας τού μεταστάντος, τήν 7ην Μαΐου 1979 και ώραν 13.00.
3. Αναρτηθή μεσίστος ή σημαία τῆς Λέσχης, ἐπί τριήμερον.

4. Παρακολουθήση τό Διοικητικόν Συμβούλιον, τό τρισάγιον ἐπί τῆς σορού εις τόν Μητροπολίτικον Ναόν Αθηνῶν εις ἐνδειξιν ἐλαχίστου φόρου τιμῆς πρός τού μεταστάντα.

5. Καθιερωθή η 4η Μαΐου έκάστου έτους ἐπίσημος ήμέρα μνήμης τού μεταστάντος διά τήν Λέσχην.

6. Δημοσιευθή τό παρόν ψήφισμα εις τόν ήμερήσιον, Αθηναϊκόν, Πειραικόν και Οινουσσιακόν Τύπου.

Ἐν Πειραιῇ τή 5η Μαΐου 1979
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΕΣΧΗ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ



ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Μέ τήν παράδοσιν πρός διάλυσιν φαίνεται διά θά τερματισθή η περιπέτεια τού «Ανδρος Πάτρια». Τό δεξαμενόπλοιον τούτο, ώς γνωστόν, ἀφού ύπεστη ζημίας ἐκ πυρκαϊάς και ἔγκατελειφθή ύπό τού πληρώματός του, διεσώθη και ἐρρυμουσλκήθη νοτίως τῶν Αζορῶν, ὅπου ἐγένετο ἡ μετάγνισις τού φορτίου του. Οι ναυαγούσωσται, Βαΐσμυλλερ και Σμίτ - Ιντερνάσιοναλ, δέσωσαν τό φορτίον, διά των πολύτιμων, ἀφ' ἐνός μέν λόγω τῆς ἀξίας του και ἀφ' ἐτέρου λόγω τού κινδύνου ρυπανσεως ὃν ἐνεφάνιζεν.

Εὐθύς μετά τήλην τῆς ἐπιχειρήσεως μεταγγίσεως, ἥρχισε νά συζητεῖται ἔναν πλοιοκτήται και ἀσφαλισται θά προεβαινον εις τήν ἐποικευήν τού σκάφους, καθ' ἦν ώραν συνομήλικα ποετρελαιοφόρα τού 1970, και δή νευρ ζημιών, παραδίδονται πρός διάλυσιν. Προσφοραί πρός ἐποικευήν γενόμεναι ύπό τής Λιονάβης ώς και ύπό Όλλανδικης και Ιαπωνικής ἑταιρίας, ἀνεβίβαζον τήν δαπάνην εις 6 περίπου ἑκατ. δολλαρίων. Σημειωτέον διτι εκτός τού ρήγματος τῆς δεξα-

μενής, σοβαράς ζημίας είχε ύποστει τό κύριον λεβητοστάσιον, ἡ δέ προμήθεια νέων αὐλών θά ἀπήτει δι τουλάχιστον μήνας. Ἐνώπιον ὅλων αὐτῶν ἀπεφασίσθη τελκάς ώπως τό πλοίον πωληθεῖ πρός διάλυσιν. Εἰς τήν ἀπόφασιν αὐτήν ἔξ αλλου συνετέλεσε σπουδαῖος τό γεγονός διτι τό πλοίον δέν διαθέτει τάς τελευταῖςς ἀντιρρυπαντικάς προδιαγράφας, αἵτινες είναι ἀνάγκαια διά τήν ἐπαναφοράν του εις τήν ἐνεργόν ύπηρεσίαν.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΛΤΟΝΑ: Τήν 4η Μαΐου ύπεστη πυρκαϊάν εις τό μηχανοστάσιον, εις πλάτος 35° 58' βόρειον και μήκος 06° 07' δυτικόν και παρέμεινεν ἀκύβερντον. Τό 26μελές πλήρωμα ἔγκατελειψε τό «Άλτονα» παραληφθέν ύπό παραπλεόντων σκαφών. Τό καιδύμενον σκάφος ἐρρυμουσλκήθη εις Καντζί και προστράχθη ἐκουσίως πρός ἀποφυγήν βυθίσεως του. «Ενα μέλος τού πληρώματος ἔτρωματισθη ἐλαφρώς. Τό «Άλτονα» κατημθύνετο ἐμφορτον πρός Δουνκέρκην εις Κουβείτ.

ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙV: Αφιχθέν εις Καλκούτταν τήν 8ην Μαΐου, ἀνέφερε ζημίαν εις τό βαρούλον ἀγκύρας και ἀπώλειαν τής ἀριστερᾶς ἀγκύρας.

ΑΤΑΛΑΝΤΗ: Αφιχθη εις Λάς Πάλμας τήν 14ην Απριλίου μέ ρήγμα εις τά πλευρικά ἔλασματα ἀριστερά, ἐκ κακοκαιρίας. Κατεκλύσθη δι' ύδατων τό κύτος No.3. Το σκάφος, διπερ κατημθύνετο ἀπό Αμβούργον εις Μπάχια Μπλάνκα, ἐδεεμενίσθη και ἐπεθεωρήθη εις Λάς Πάλμας. Ανελήφθησαν ἐπισκευαί.

ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ (λ.): Από Πόρτ Αρθουρ διά Ταίμπα, ἐμφορτον, ύπεστη ἐκρηξιν τήν 3ην Μαΐου, εις πλάτος 32° 32' βόρειον και μήκος 152° 50' ἀνατολικόν, μέ ἀποτέλεσμα νά τραματισθη σοβαρώς ἐκ μέλος τού πληρώματος και ἐλαφρότερον τέσσαρες ἀλλοι. Ξέ άλλου, 12 ώρας πρό τής ἐκρηξεως ἀπεβίωσεν ἐπαθολογικῶν αἰτίων ο ραδιοτηλεγραφητής τού σκάφους. Υπεγράφη συμφωνητικού Λόδης ἀνοικτού τύπου και τό λιβεριανόν μπάλι κάρριερ ερρυμουσλκήθη εις Ιαπωνικόν λιμένα.

ΑΧΑΙΟΣ: Υπέστη ζημίας εις τήν μηχανήν τήν 27ην Απριλίου, κατά τήν διάρκειαν ἐλιγμῶν ξεωθι τού λιμένος Λάγος τῆς Νιγηρίας.

ΔΗΛΩΣ: Προσέκρουσεν ἐπί προβλήτος εις Νέαν Υόρκην τήν 3ην Μαΐου και ύπεστη διπήν. Τήν 8ην Μαΐου ἀφίχθη εις Χομπόκεν δι' ἐπισκευαίς.

ΕΥΠΟ ΑΡΑΜΙΣ: Από Μορμουγκάο δι' Ιαπωνίαν, προσήραξε τήν 2α Μαΐου εις πλάτος 21° 36' 30" βόρειον και μήκος 39° 03' 30" ἀνατολικόν, ξεωθι τής Τζέντας. Προσπάθειαι ἀνελκύσθεως του ἀνελήφθησαν ύπό της ἐταιρίας «Πετρόλα», βάσει συμφωνητικού Λόδης ἀνοικτού τύπου. Ανειλκύσθη τήν 8ην Μαΐου, περίπου 700 τόννοι, τού ἐκ σιδηρομεταλλεύματος φορτίου του. Επιθεώρησις τών υφάλων κατέδειξεν διτι υπάρχουν δόνοντασεις εις τά ἐλάσματα τού πυθμένος, ξεωτερικώς τῶν κυτῶν No.2 και 3. Δέν παρετηρήθη διαρροή.

ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ: Ής ἀνεκοινώθη τήν 1ην Μαΐου, τό σκάφος εύρισκετο εις Κριστούπολα και ἐτελούντο ἐπισκευαί εις τήν μηχανήν ύπό τού πληρώματος.

ΛΑΕΡΤΗΣ: Από Δρέπανον διά Δωδεκάνησον, μέ πλήρες φορτίον τοιμέντου, προσήραξεν εις τήν περιοχήν τῆς νήσου Λεούσσες, εις τόν Σαρωνίκον, τήν πρωιάν τής 30ης Απριλίου και ύπεστη διαρροήν εις τά υφάλα. Ανειλκύσθη τήν 1ην Μαΐου, πρός την ίδιαν ήμέραν ύπό τού ναυαγούσωστού «Αστέρι» και ἐρρυμουσλκήθη εις Πέραμα.

ΛΑΚΜΟΣ: Ήκυροβολημένον εις Σουεζ, ἐδέχθη πρόσκρουσιν ύπό τού Ίταλικού δηζελοπλοίου «Μερζάριο Πέρσια» και ύπεστη ζημίας αἱ δοποῖας ἐπεθεωρήθησαν.

ΛΙΤΟΧΩΡΟ: Εύρισκομενον εις Πέραμα ύπεστη πυρκαϊάν, τήν 2αν Μαΐου, εις τό μηχανοστάσιον. Τό σκάφος προσηράξθη ἀφού κατεστάλη τό πύρ, λόγω διαρροής. Ακολούθως, ἀφού ἐσφραγίσθη ἡ διαρροή, ἀνειλκύσθη και ἐγκυροβολήσεν ἐκ νέου.

ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ: Υποστάν μετατόπισιν τού φορτίου του και διαρροήν προσηγγίσεν εις Χάπτον Ρόδη τήν 20η Απριλίου. Επισκευαί ἀνελήφθησαν εις Νιούπορτ Νιούς και ἐν συνεχείᾳ ἀπέπλευσε διά τόν προορισμόν του. Τό σκάφος κατημθύνετο ἀπό Βόρειον Καρολίνα εις Τζέντα.

ΜΑΡΙΑΜ: Παραβεβλημένον εις προβλήτα ἐκφοτώσεως πετρελαίου εις Μόδιπιλ, ἀπέκοψε τούς κάβους προσορμήσεως του και προσήραξε, τήν πρωιάν τής 26ης Απριλίου. Ανειλκύσθη τήν 1ην Μαΐου, ἐπλεύσεν εις Τζέρον προβλήτα.

ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ: Εις Μπορντώ τήν 26ην Απριλίου, ἀνέφερε ζημίας εις τά καλύμματα τῶν κυτῶν No. 1, 2 και 4, λόγω κακοκαιρίας. Τήν 8ην Μαΐου, ἀπέπλευσε διά Σαίν Ναζαίρ πρός έκτελεσιν ἐπισκευών.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΙΔΕΑ: Υπέστη ζημίας εις τόν βοηθητικό λέβητα ἐξ ἀμελείας τού πληρώματος. Η ζημία ἀνεβίρθη εις Ωκλαντ τήν 15ην Απριλίου και τήν μεθεπομένην ἀπέπλευσε διά Σιγκαπούρην διευθεύτησεν.

ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ(λ): Συγκρουσθέν μετά τού Γιουγκοσλαβικού δηζελοπλοίου «Κολασίν»,

εις Λατάκια την 14ην 'Απριλίου, ύπεστη ρήγμα μήκους ένός μέτρου εις τά δεξιά πλευρικά έλάσματα τού ντήτη τάνκ, όπην 50X20 έκατ. εις τό κύτος Νο. 1, όπην 2X2 μ. εις τό κύτος Νο. 2, όπην 9X2 μ. εις τό κύτος Νο. 3 και όπην 9X4 εις τό κύτος Νο. 4. 'Εξαιρέσει τού ρήγματος εις τό ντήτη τάνκ, αι όπαι ήσαν 3-4 μ. άνωθεν τής ισάλου γραμμής. Συνεστήθησαν μόνιμοι έπισκευαί εις τόν πλησιέστερον λιμένα με έπισκευαστικά εύκολιας και έρρυμουλκήθη εις λεμεσόν. 'Απητείτο άνανεώσις περίπου 15 τόννων χάλυβος.

ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ: 'Αφιχθέν εις Χόγκ Κόγκ την 17ην 'Απριλίου, άνεφερε ζημιας εις την σλίκα. 'Έτελεσθησαν μόνιμοι έπισκευαί.

MYPNA: Συνεκρούσθη εις Γδύνια την 29ην 'Απριλίου μετά τού 'Ισλανδικού δηζελοπλοίου «Μουλαφός», ύποσταν κάμψιν τών έλασμάτων τής πρύμνης. Την 4ην Μαΐου άπεπλεσε διά Γουώρρι.

ΝΤΑΙΚ IV (947 τον. γκρός, σημ. Κύπρου). 'Εβυθισθη εις άπόστασιν 15 μιλών βορειώς της "Ανδρου. Τό 10μελές πλήρωμά του (4

"Ελλήνες και 6 άλλοσαποί) περισυνελέγη υπό Σουηδικού πλοίου και άπειβιβάσθη εις Βόλον.

ΠΕΤΡΟΛΑ 19: Μέ φορτίον 32.683 τον. πετρελαιου, προσήραξεν έξωθι τής Τέντας την 4ην Μαΐου. 'Ανειλκύσθη τήν έπομενην βάσει συμφωνητικού «πο cure - πο ραγ». Έπιθώρησις άπεκάλυψε μόνον άδοντώσεις εις τά έλασματα τού πυθμένου.

ΣΙΔΕΡΗΣ (λ): 'Αφιχθέν εις Ρεσίφ την 18ην 'Απριλίου άπό Σαβάνναν, άνεφερε πρόσκρουσιν έπι προβλήτος. Ζημιά εις τά πλευρικά έλασματα. Συνεστήθη ή έκτελεσις έπισκευαίν εις Σάντος, όπου άφιχθη τήν 2αν Μαΐου.

ΤΕΤΗ N: 'Αποπλεύσαν έκ Φρήμαντλ τήν 3ην Μαΐου διά Νότιον 'Αφρικήν, έπεστρεψε τήν έπομενην με άνωμαλίας εις τήν μηχανήν. 'Εγένετο έπιθεώρησις και άνελήθησαν έπισκευαί.

ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ: Συνεκρούσθη λόγω ομίχλης μετά τού 'Ιαπωνικού υγραεριοφόρου, εις Κουροσίμα Στραίτ, τήν 25ην 'Απριλίου.

Η Ναυλαγορά

Η άνοδική πορεία τής ναυλαγορᾶς έσυνεχισθή και κατά τό διαρρέυσαν 150ήμερον. Ειδικώς διά τά μπάλκ κάρριερς δυνάμεθα νά είπωμεν διά διανύουμεν περίσσον «μπουϊ». Εις τάς περιοχάς φορτώσεως τού Βορείου και Νότιου 'Ατλαντικού παραπρέπεται έλλειψις προσφοράς τοννάς, με άνατμητικά έπιπτώσεις έπι τών ναύλων. Η παρουσία τών Ρώσων και Κινέζων συνεχίζεται έντονος, διά φορτώσεις άπό τό Πλέιτ, τόν Κόλπον και τάς Μεγάλας Αιμάνας.

Ζήτησις, έπιστης, τοννάς έσημειώθη διά τήν μεταφοράν άμερικανικών γαναθράκων και σιδηρομετάλλευμάτος άπό τήν Βραζιλίαν.

Διάφορος κατάστασις έπικρατεί εις τήν περιοχήν της "Απω 'Ανατολής, δημούς ή ζήτησις τοννάς παραμένει χαλαρά. Και έδω δημος έσημειώθη κάποιο άνοδος τών ναύλων.

Γενικώς, μεταξύ τού έθοπλιστικού κόσμου κυριαρχεῖ ένα αίσθημα αίσθοδοξίας διά τό έγγυς μέλλον, ήδη δέ άρκετοι έκφράζουν τήν άποψιν διη ή παρούσα άνάκαμψις τής ναυλαγορᾶς θά διαρκέσῃ έπ' άρκετον.

Παρά τήν άναμφισβήτητον παρουσίαν πολλών άβεβαιών παραγόντων σχετιζόμενων με τάς παρούσιες έξελίξεις τής διεύθυνσις οικονομίας, ή γενική είκων περιέχει άπωσδήποτε και ώρισμένα θετικά στοιχεία.

Τούτο ισχύει ίδιατέρως διά τάς έξελίξεις τής άμερικανικής οικονομίας, αι οποίων διέψευσαν τάς προβλέψεις τών περιστούρων έμπειρογνούμων τον κατά τό τελευταίον τρίμηνον τού 1978. 'Ενω άνεμεντο θέσεις κατά τό τρίμηνον αύτό, έσημειώθη οικονομική άνάπτυξις άντιστοιχούσα τής έτησιον ρυθμόν 7%.

Τό πρώτον τρίμηνον τού 1979, διά ρυθμός άναπτυξής εις τάς "Ηνωμένας Πολιτείες ήτο μόλις 0,7%, άλλα πιστεύεται διη αύτού άφιελεται μάλλον εις τόν δριμό χειμώνα παρά εις τήν αιφνιδιανά κάμψιν τής οικονομικής δραστητήτος.

Τώρα οι είδικοι προβλέπουν «έλαφρων υφεσίν» διά τό δεύτερον έξάμηνον τού έτουν και άνασκευάζουν πρός τά άνω τάς προηγουμένας προβλέψεις των. Πάντως, τό κυριότερον πρόβλημα τής άμερικανικής οικονομίας είναι ή πληθωρισμός, δημος φθάνει τώρα τό 10%. Βασική αιτία, ή άνατιμησις τών καυσίμων.

Η Ιαπωνική οικονομία ένεφανισεν άποφαστικήν θελτίσισιν κατά τό τελευταίον τρίμηνον τού 1978, με έτησιον ρυθμόν άναπτυξεως 7%, έναντι 4% και 3% τών δύο προηγουμένην τριμήνων.

Αι εύνοικαι διά τούς πλοιοκτήτας έξελίξεις τής ναυλαγορᾶς είναι καταφανείς εις τόν κατωτέρω δείκτην χρονοναυλώσεων πλοίων ζηρού φορτίου τού Γενικού Συμβουλίου Βρετανικής Ναυτιλίας: (Μέσος δρος 1976 = 100)

ΝΟΤΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα, άπό Πλέιτ διά δυτ. άκτην Μεξικού, 20.000 τον., δολ. 42 με 2.000 τον. γκρός φόρτ. και 1.000 τον. έλ. έκφ. Ιούνιον. 'Απο Ρόζάριο δι' Αμβέρσα - Αμβούργον ρέιντς, 22.000 τον., δολ. 33, Μάιον. άπό Μπάχια Μπλάνκα διά Κωνστάντζαν, 30.000 τον., δολ. 35 Μάιον.

Σιδηρομετάλλευμα, άπό Τουμπαράδ διά Ρότερνταν και Αμβέρσαν, 140.000 τον., δολ. 6 φίο Μάιον.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Γεννήματα, άπό Βανκούβερ διά Χοκάιντο, 7.969 κυβ. πόδες, δολ. 272.500 φίο κατ' άποκοπήν, Μάιον/Ιούνιον. 'Από Κολούμπια ρίβερ διά Τσιταγκόγκ (άραβοσίτος) 37.000 τον., δολ. 36,50 μπέρθ τέρμης, Μάιον.

'Από άμερ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού διη Νοτ. Κορέαν (άραβοσίτος), 21.000 τον. (τρία φορτία), δολ. 20.70 με 1200 τον. έλ. έκφ., Ιούνιον. Διά Φιλιππίνας, 25.000 τον., δολ. 24 φίο, Ιούνιον.

Θείον, άπό Βανκούβερ διά Κίναν 22.000 τον., δολ. 22 φίο, Μάιον.

Σάκχαρις, άπό Πουέρτο Μπολιβάρ (Εκουαδόρ) δι' άμερικ. Κόλπον, 5.900 τον. δολ. 22 φίο, Μάιον.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ - ΙΝΔΙΚΟΣ

Σιδηρομετάλλευμα, άπό Πόρτ 'Ελιζαμπεθ, δι' Ιταλίαν, 25.000 τον. δολ. 17,85 φίο, Μάιον.

'Ανθρακίτης, άπό Ντώμπαν, δι' Αμβέρσαν, 26.000 τον., δολ. 18.25 φίο, Μάιον/Ιούνιον.

Θείον, άπό Ούνι Κάσρ διά δυτ. άκτην Ινδίας, 14.000 τον., δολ. 14,25 φίοτ, Μάιον

ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

Κριθή, άπό Λόσιονερ Μπουκάναν, δι' Ιταλίαν, 55.000 τον., δολ. 6,95 φίο Μάιον.

KONTINENT

Κριθή, άπό Ρουέν δι' Αμβούργον, 9.000 τον., δολ. 8,50 φίο, Μάιον.

Σίτος, άπό Γάνδην - Μπορντώ ρέιντς δι' Αλεξανδρειαν, 11.000 τον., δολ. 17,25 φίο, Μάιον.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΑΣΕΙΣ

Σκάφος 34.260 τον., τού 1966, δολ. 6.900 ήμερησίως, παραδ. 5 ήμερας μετά τόν άπόπλουν του έξι Ιαπωνίας, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν ή Κίναν κυκλικόν ταξίδιον Πλέιτ, (Μάιον)

Ταξίδιον 'Αγγλίας (Κόντινεντ, παραδ. Πουσάν, Μάιον, δολ. 5.200 ήμερησίως (28.100 τον. τού 1967).

Ταξίδιον Καραϊβικής, παραδ. Σιγκαπούρην, Μάιον, δολ. 4.450 ήμερησίως (18.435 τον. τού 1978).

Ταξίδιον Χάβρης - Σκώ ρέιντς μέσω Νοτ. Αφρικής, παραδ. 24 ώρας μετά τόν άπόπλουν έκ Κουβέιτ, δολ. 6.675 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας (35.273 τον., τού 1978).

Κυκλικόν ταξίδιον Πλέιτ, παραδ. Αίγυπτον, Μάιον, έπαναπαράδοσις Δαρδανέλια, δολ. 8.000 ήμερησίως (97.086 τον., τού 1977).

Κυκλικόν ταξίδιον Νόρδερν ρέιντς μέσω Παραδ. Καιάνθρακες, άπό Χάμπτον Ρόδης διά Κωνστάντζαν, 50.000 τον., δολ. 14,90, Μάιον.

Παλαιοσίδηρα, άπό Νέαν Υόρκην και Κάμπντεν διά Μανιλα, 25.000 τον., δολ. 39 φίο, Μάιον.

Ταξίδιον Νοτ. Κορέας ή Ιαπωνίας, παραδ. στήν Ναζαίρ, δολ. 8.500 ήμερησίως πλέον δολ.



c.riganatos (shipbrokers)

24, AKTI POSSIDONOS

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

TELEX: 21-2605 RIGA

CABLES: «RIGACHART»

PIRAEUS

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

2.000 μηνιαίως δι' ύπερωρίας (33.365 τον., τοῦ 1973)

Δύο κυκλικά ταξίδια Ατλαντικού, παραδ. Γάνδην, Μάιον, δολ. 5, (61.328 τον., τοῦ 1977).

Ταξίδιον Νοτ. Κορέας, παραδ. άμερ. Κόλπου Μάιον, δολ. 14.000 ήμερησίως (78.500 τον., τοῦ 1973).

Ταξίδιον Περσικού Κόλπου, παραδ. άμεσος, Κάμπτεν, δολ. 10.000 ήμερησίως (26.220 τον., τοῦ 1974)

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΑΙΟΙΑ

Ο υγιής τόνος τῆς ἀγορᾶς διετηρήθη καὶ εἰς τὸν τομῆ τῶν δεξαμενοπλοίων. Ή ζήτησις τονάς ἐτονίσθη ιδιαιτέρως τὴν παρελθόνταν ἔβδομάδα ἀπό τὰς χρονοναύλωσις τριών σούπερ - τάνκερς ψόποι οι οποίες πετρελαίων διά τρια ἦτη πρός δολ. 1.35 (257.460 τον. d.w.), τὸ πρώτον, δολ. 1.38 (233.514) τὸ δεύτερον, καὶ δολ. 1.42 (216.525) τὸ τρίτον.

Ἀπὸ τὸν Περσικόν δι' ἄμερ. λιμένας Ατλαντικού, 30.000 τον., W40, Μάιον. Διά Νοτ. Κορέαν, 57.000 τον., ναῦλος δὲν ἀνεκοινώθη.

Ἀπὸ Καραϊβικήν δι' ἄμερ. λιμένας Ατλαντικού, 30.000 τον., W 225, Μάιον. Δι' ἄγγλιαν Κόντινεντ, 30.000 τον., W 197,5, Μάιον.

Ἀπὸ Μπάνιας διά Ριγιέκαν, 80.000 τον., W 100, ἄμ. φόρτωσις.

Ἀπὸ Δυτ. Αφρικήν, δι' ἀνατ. ἀκτὴν Νοτ. Αμερικῆς, μέρος φορτίου 30.000 τον., W 245, Μάιον. Διά Κωνσταντζαν, 70.000 τον., W 160, Μάιον.

Ἀπὸ Λιβύην διά Λαβέρα, 80.000 τον., W 110, Μάιον.

Ἀπὸ Γκάμπα, διά Φός, μέρος φορτίου 80.000 τον., W 100, Μάιον.

Καθαρά, Μιλάζο διά Πόρτο Ρίκο, 28.000 τον., W 190, Μάιον. Ἀπὸ Μεσόγειον δι' Ἀγγλίαν/Κόντινεντ, τόν., W 265, Μάιον.

Νάφθα, ἀπό Περσικόν διά Σουηδίαν, 27.000 τον., W 229, Μάιον. Ἀπὸ Αλεξανδρείαν δι' Ἰταλίαν, 19.000 τον., W. 380, Μάιον.

Κατὰ τὸν ἀμερικανὸν υπουργὸν Ἐνεργείας, ὑπάρχουν ἐνδείξεις δι τὸν πετρελαίων εἰς μίαν περίοδον δι ποὺς ἡ παγκόσμιος ζήτησις πετρελαίου 00 εἶναι μεγαλυτέρα τῆς παραγωγῆς.

Ομώλον πρὸς τὴν Οἰκονομικὴν Ἐπιτροπὴν τοῦ Κονγκρέσου, ὁ κ. Σλέσσινγκερ εἴπεν δι τὴν κατάστασις αὐτῆς ἀνεμένον διά τὸ 1985 περίπου, ἀλλ' ἐνδέχεται νά συμβαίνει τώρα. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆν, αἱ τιμαὶ τοῦ πετρελαίου θά αὔξηθον περιπέτερον ἢ θά μειωθῇ τὸ εἰσόδημα τῶν καταναλωτικῶν χωρῶν. Ως ἐλαττωθῇ ἡ βιομηχανίκη τοὺς παραγωγὴ καὶ θά αὔξηθῇ ἡ ἀνεργία.

Ἡ μελλοντικὴ ἡμερησία παραγωγῆς τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, εἴπεν ὁ κ. Σλέσσινγκερ, δὲν προβλέπεται νά υπερβῇ τὰ 12 ἑκατ. βαρέλια (ἐναντὶ 8,5 ἑκατ. βαρέλιον) τὰ σημειρινῆς παραγωγῆς, ἐνώ προηγουμένων εἴκοτημησίας ἀνεβίβαζον τὴν μελλοντικήν παραγωγὴν τῆς χώρας αὐτῆς μέχρι τὰ 20 ἑκατ. βαρέλια ἡμερησίως.

τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΕΑΓΙΑΝΝΗ: Μεγ. Λίμνας μὲ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον" 14.000 τον. σίτου. Γκάνα δολ. 46 Λίμνας, συμπλήρωσις μέχρι 19.000 τον. δολ. 36, ἔλ. ἐκφορτικῶν, μέ. 4.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 1—15.

ΚΩΣΤΗΣ: Παρανάγκουα 35.000 τον. γεννημάτων Αμέρισαν, Ρόττερνταμ, "Αμετέρνταν δολ. 17,50 φίο, Μαΐου 11—23.

ΤΖΟΑΝΝΑ: Τολέδο μὲ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον" 16.500 τον. γεννημάτων Κορούνα καὶ Σεβίλην δολ. 24 Τολέδο, μὲ συμπλήρωσις μέχρι 23.000 τον. δολ. 17 φίο, μέ. 4.000 τον. ἐκφορτικῶσιν Κορούνα, 3.000 τον. Σεβίλην, Μαΐου 1—7.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μικτὸν λιβ.): Τουμπαράδο 200.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος Ρόττερνταν δολ. 4,55 φίο, Μαΐου 5—15.

ΚΥΘΝΟΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων διτ. ἀκτὴν Μεξικού δολ. 21, φίο, μέ. 4.500/1.250 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Απρίλιον 25—30.

ΣΚΟΡΠΙΟΣ: "Ανοι λιμένας Ρίβερ Πλέιτ μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος "Αύρες 28.000 τον. γεννημάτων Κωνσταντζαν δολ. 36,25, ἔλ. ἐκφ., μέ. 2.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 1—10.

ΑΠΗΑΙΩΤΗΣ (λιβ.): Πόρτ Λίντεν καὶ Τσαγκουαράμας 15.000 τον. θωσίτον Ροστόκη δ' Γδυνία δολ. 23 βασίς Ροστόκη, δολ. 23,75 Γδυνία φίο, 7.200 τον. φόρτωσις Πόρτ Λίντεν, 9.600 τον. Τσαγκουαράμας, 4.000 τον. ἐκφόρτωσις, Μαΐου 1—10.

ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 16.500 τον. γεννημάτων Καλαμάκι δολ. 23,50 φίο, μέ. 2.500 τον. ἐκφόρτωσιν, Μαΐου 3—20.

ΤΑΥΡΟΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 22.500-25.000 τον. γεννημάτων Αλεξανδρείαν δολ. 31, φίο, μέ. 1.000 τον. ἐκφόρτωσιν, Μαΐου 1—10.

ΠΑΙΑΛΟΤ ΤΡΕΤΝΤΕΡ (λιβ.): "Αγ. Λαυρέντιον" 40.000 τον. κριθῆς Ροστόκη, δολ. 15,75 φίο, μέ. 4.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου.

ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτὸν λιβ.): Πόρτ "Αρθουρ" 50.000 τον. κώκ πετρελαίου νότιον Ιαπωνία, δολ. 14,60 φίο, μέ. 10.000/20.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 8—20.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ (μικτὸν): Πάλονα (Βενεζουέλα) 50.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος Γκίζον, δολ. 8,50 φίο, Απρίλιον 30 — Μαΐου 8.

ΣΟΦΙΑ Μ.: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 25.000 τον. γεννημάτων Αλεξανδρείαν ή Πόρτ Σαΐδ, δολ. 26, ἔλ. ἐκφ., μέ. 4.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 15—25.

ΠΑΡΟΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων ἀνατολικὴν Ακτὴν Μεξικού δολ. 5,50, φίο, μέ. 1.000 τον. ἐκφόρτωσιν, έποιος φόρτωσις.

ΑΜΕΘΥΣΤ: Ούχι βορειότερον Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος "Αύρες 21.000 τον. γεννημάτων, Σιγκαπούρην, δολ. 38, ἔλ. ἐκφ. μέ. 2.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 3—12.

ΡΗΝΟΥΛΑ: Μεγ. Λίμνας μὲ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον" 11.800 τον. γεννημάτων Μπάσρα δολ. 49,

φορτοεκφόρτωσιν, Ιουνίου 28—Ιουλίου 13.

ΜΑΡΑΜΠΟΥ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 12.500 τον. θειού Λίβανον, δολ. 32,50 φίο, μέ. 4.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μάιον.

ΜΗΤΕΡΑ ΣΤΕΛΛΑ: Αμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορ. Χάττερας) 22.000 τον. d.w. φορτίου παλαιοσιδῆρου, ἔξαιρουμένων μηχανημάτων καὶ ἀπορριμμάτων μετάλλου, δολ. λιμένας δυτικῆς Ιταλίας, δολ. 530.000 τον. Μαΐου 20 — Ιουνίου 6.

ΜΑΡΙΑ Σ.: Νέαν Υόρκην 17.200 τον. d.w. φορτίου παλαιοσιδῆρου, ἔξαιρουμένων μηχανημάτων καὶ ἀπορριμμάτων μετάλλου, δολ. 386.000 φίο, Μάιον.

ΙΟΝΙΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιβ.): Δύο λιμένας οὐχί βορειότερον Σάντα Φέ με συμπλήρωσιν Μπουένος "Αύρες 20.000 τον. γεννημάτων δυτικὴν ἀκτὴν Μεξικού δολ. 42, ὄψην διανέμεται οὐχί βορειότερον Σάντα Φέ καὶ Μπουένος "Αύρες δολ. 40, ἔλ. ἐκφ. μέ. 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 20—Ιουνίου 5.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (ή έτερον): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων ἀνατολικὴν ἀκτὴν Μεξικού δολ. 16, 50 όψην Ταμπλικο δολ. 17,25 φίο, μέ. 1.000 τον. ἐκφόρτωσιν, Μαΐου 25—Ιουνίου 10.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 22.500-25.000 τον. γεννημάτων Αλεξανδρείαν ή Πόρτ Σαΐδ δολ. 31 φίο, μέ. 1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 1—10.

ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ: Δύο λιμένας οὐχί βορειότερον Σάντα Φέ με συμπλήρωσιν Μπουένος "Αύρες 20.000 τον. γεννημάτων δυτικὴν ἀκτὴν Μεξικού, δολ. 43 όψην διανέμεται οὐχί βορειότερον Σάντα Φέ καὶ Μπουένος "Αύρες δολ. 42, πλήρες φορτίου Μπουένος "Αύρες δολ. 40,75, δύο λιμένας οὐχί βορ. Σάντα Φέ συμπλήρωσις δολ. 42,50, ένα λιμένας καὶ συμπλήρωσις δολ. 41,50 ἔλ. ἐκφ. μέ. 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 18—30.

ΤΟΥΑΡΕΓΚ: Δύο λιμένας οὐχί βορειότερον Σάντα Φέ με συμπλήρωσιν Μπουένος "Αύρες 20.000 τον. γεννημάτων δυτικὴν ἀκτὴν Μεξικού, δολ. 42, όψην διανέμεται οὐχί βορειότερον Σάντα Φέ καὶ Μπουένος "Αύρες δολ. 41, πλήρες φορτίου Μπουένος "Αύρες δολ. 40, ἔλ. ἐκφ. μέ. 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Ιουνίου 1—10.

ΣΙΑΕΡΗΣ (λιβ.): "Ενα λιμένα οὐχί βορειότερον Σάντα Φέ με συμπλήρωσιν Μπουένος "Αύρες 20.000 τον. γεννημάτων δυτικὴν ἀκτὴν Μεξικού δολ. 40, ἔλ. ἐκφ. μέ. 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 10—20.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ: Βαγκούβερ 22.000 τον. θειού Κίνας, δολ. 22 φίο, μέ. 7.500/2.000 τον. φορτεκφόρτωσιν, Μαΐου 10—25.

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΧΟΛΑΓΤΣΑΡ (κ.): Δύο λιμένας δυτικῆς Ιταλίας 10.000 δον. γενικού φορτίου εἰς σάκους δύο λιμένας Περσικού Κόλπου δολ. 3000.000 φίοις, ἔλ. ἐκφ. Μαΐου 1—10.

ΕΞ ΑΙΓΑΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΠΕΡΑ ΑΙΔΑΝΤ: Μπαγκόρη 12.000 τον. ζαχάρεος χύμα, Σιγκαπούρην, δολ. 13,30, φίο, μέ. 1.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν, έποιος φόρτωσις.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΑΟΣ: Νέαν Ζηλανδίου 14.000-16.500 τον. γεννημάτων Χόγκ Κόγκ, δολ. 24,75 φίο, μέ. 2.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 1—20.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ: Χάρηρην 15.000 τον. σίτου Αλεξανδρείας ή Πόρτ Σαΐδ δολ. 18 φίο, μέ. 4.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Απρίλιον 25 — Μαΐου 1.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΔΩΣΕΙΣ

Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ: 16.650 t. d.w. (787.000 κ.π. 16 μιλ. 28 τον. φιούδελ διλ. καὶ 2 1/2 τον. ντήζελ διλ. τοῦ 1967),

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Γνωστοποιούμενον δι τὸ ἀπό 1ης Μαΐου 1979 ή Ναυτιλιακή ἑταιρεία:

TRICO ENTERPRISES S.A., PANAMA

μεταφέρεται εἰς τὰ ιδιόκτητα γραφεῖα της ἐπί τῆς ὁδοῦ 'Αγίου Νικολάου 3 — Πειραιεύς.

Τηλ: 4522.248 - 4527.748

Τέλεξ: 21-3022 TRAN GR

CABLES: TRANTINA

δολ. 6.150 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πλότου εις Χιούστον Μαιού 14—31, έπαναπαράδοσης διπλών και δολ. 1000 ήμερησίως.

SAMTZON ΠΑΤΩΝΗΡ (λιβ.): 18.819 τ. d.w. (912.204 κ.π. 16 μιλ. 34 τον φιούελ διλ και 2 τον. ντήξελ διλ τού 1972) δολ. 4.500 ήμερησίως παράδοσης Ταϊβάν· 'Απριλίου 28 — Μαίου 3, έπαναπαράδοσης Καραϊβικήν.

ΑΓΓΙΣ ΜΠΡΑΤ'ΒΕΡΥ: 26.985 τον.d.w. (1.151.604 κ.π. πλέον 116.262 τών πλευρικών δεξαμενών, 13-13 1/2 μιλ. 34 τον. φιούελ διλ και 2-2 1/2 τον. ντήξελ διλ, τού 1971) δολ. 6.200 ήμερησίως πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, έων συμπεριλαμβανομένων πλευρικών δεξαμενών δολ. 5.800 έων έξαιρουμένων, έπιοντος παράδοσης διπλέοντος Κέιπ Πάσσερο, έπαναπαράδοσης 'Ιταλίαν, έων κυκλικών ταξίδιον Μεγ. Λιμνών.

ΑΤΤΙΡΗΝ ΣΑΞΕΣ: 38.290 τον. d.w. (1.624.000 κ.π. 14 μιλ. 35 τον. φιούελ διλ τού 1965) δολ. 8.000 ήμερησίως, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πλότου εις Ελλάδα Μαιού 10-10, έπαναπαράδοσης 'Ιαπωνία, μέσω παράδοσης διπλέοντος Κέιπ Πάσσερο, έπαναπαράδοσης 'Ιταλίαν, έων κυκλικών ταξίδιον Ατλαντικού.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (λιβ.): 41.620 τον.d.w. (1.935.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 40 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήξελ διλ τού 1970) δολ. 7.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας παράδοσης Μπράκε άναδρομικώς από 13 'Απριλίου, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, έων κυκλικών ταξίδιον Βορείου Ατλαντικού.

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: 27.471 τον. d.w. (13 μιλ. 33 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντήξελ διλ τού 1966) δολ. 5.275 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών, παράδοσης διπλέοντος 'Αεβ' Απριλίου 26 — Μαίου 5, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ, Μεσόγειον, μέσω ποτίου 'Αφρικής.

AITZIAN MONAPK: 67.394 τον.d.w. (2.676.000 κ.π. 13 μιλ.. 30 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήξελ διλ τού 1967) δολ. 3,25, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πλότου Τάκαρτα μησος, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ, μέσω Μπαγκούκ.

ΑΝΑΙΤΕΛ ΛΑΚ: 16.076 τον. d.w. (763.000 κ.π. 13 μιλ.. 19 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντήξελ διλ τού 1968) δολ. 6.750 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας και δολ. 50.000 δώρων, παράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ 'Απριλίου 23—26, έπαναπαράδοσης Μεσόγειον.

ΦΡΗΝΤΟΝ: (Φρήντομ τού 1970) δολ. 5.600 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.750 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης απόπλεοντας έκ Ταμπικού άναδρομικώς από 20 'Απριλίου, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην του πλότου εις άνατολικήν ακτήν Μεζικού, μέσω άμερικ. λιμένων Κόλπου.

ΦΑΛΚΟΝ: 23.189 τον. d.w. (14 μιλ. 25 τον. φιούελ διλ τού 1977) δολ. 7.600 ήμερησίως, πλέον δολ. 4.500 δώρων, παράδοσης Σαββάνην μησος, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν.

ΦΡΙΕΟΣ Δ.: 18.716 τον. d.w. (809.581 κ.π. 14 μιλ. 29 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήξελ διλ τού 1968) δολ. 5.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 72.500 δώρων, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πλότου εις Βαλτιμόρην Μαιού 6—12, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην του πλότου εις Πολονίαν, μέσω άμερικ. λιμένων Κόλπου.

ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ: 23.340 τον. d.w. (1.063.000 κ.π. 15 μιλ.. 30 τον. φιούελ διλ τού 1968) δολ. 6.200 ήμερησίως, πλέον δολ. 15.000 δώρων, παράδοσης έπιοντος Βαγκούμερ, έπαναπαράδοσης Σαφί.

ΜΑΤΟΥΜΠΑ: 16.690 τον. d.w. (τού 1958) δολ. 4.500 ήμερησίως παράδοσης μετά την άναχώρησην του πλότου εις Καζαμπλάνκα Μαίου 1—10, έπαναπαράδοσης Πολονίαν, μέσω δυτ. 'Αφρικής.

ΕΑΦΙ: 35.127 τον. d.w. (36 π. 7 3/4 μιλ.. 36 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντήξελ διλ τού 1968) δολ. 7.400 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πλότου εις Μπαντάρ Σαπούρ 'Απριλίου 22—27, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην του πλότου εις Κωνσταντζαν, μέσω Μορογκούκα.

ΓΚΟΥΝΤ ΣΕΥΛΟΡ(κ.): 6.190 τον. d.w. (12 μιλ. 11 τον. φιούελ διλ τού 1974) δολ. 3.100 ήμερησίως, παράδοσης 'Αγγλίαν, έπιοντος, έπαναπαράδοσης Βενεζουέλαν.

ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ: 6.200 τον., d.w. /233.000 κ.π. 12 μιλ. 11 τον. ντήξελ διλ τού 1975) δολ. 6.450 ήμερησίως πλέον δολ. 5.500 δώρων, παράδοσης Χιούστον έπιοντος, έπαναπαράδοσης δυτ. άκτην ποτίου Αμερικής.

ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΤΝΤ: 20.910 τον. d.w.(858.000 κ.π. 14 μιλ. 30 τον. φιούελ διλ τού 967) δολ. 6.400 ήμερησίως, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πλότου εις Βαλτιμόρη έπιοντος, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην του πλότου εις Χιλήν, έων κυκλικών ταξίδιον Χιλής και Βραζιλίας.

ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μικτόν): 68.667 τον.d.w. (41 π. 1.436.000 κ.π. 15 1/2 μιλ. 54 τον. φιούελ διλ τού 1966) δολ. 9.000 ήμερησίως, παράδοσης Καραϊβικήν 'Απριλίου 24—29, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Χάβρην - 'Αμβούργον ρέιντς μέσω Πούερτο 'Ορντατ.

ΑΛΙΟΥΣΑ (SDI4 τού 1969): δολ. 6.200 ήμερησίως παράδοσης Κόρνερ Μπρούκ - Βαλτιμόρη ρέιντς Μαίου 10—20, έπαναπαράδοσης Κίνα.

ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ: 53.836 τον. d.w. (15 μιλ. 52 τον. φιούελ διλ και 3 τον. ντήξελ διλ τού 1974) δολ. 8.056 ήμερησίως, πλέον δολ. 2.000 ήμερησίως δι' υπερωρίας και δολ. 102.000 δώρων (άπο Σιγκαπούρην) παράδοσης κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Ρίτσερτς Μπαϊ Μαίου 3—10, έπαναπαράδοσης Κέιπ Πάσσερο — 'Αμβούργον ρέιντς.

ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ: 22.279 τον. d.w. (1.091.470 κ.π. 14 1/2 μιλ. 28 1/2 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήξελ διλ τού 1978) δολ. 7.400 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών, παράδοσης Μεσίνα Μαίου 1—15, έπαναπαράδοσης διπλέοντος Μουσκάτ, μέσω Περσικού Κόλπου.

ΑΟΥΣΙΟΣ: 116.190 τον. d.w.(4.587.000 κ.π. 15 μιλ. 80 τον. φιούελ διλ τού 1973) δολ. 2.75, έων κυκλικών ταξίδιον Βραζιλίας παράδοσης Κόντινεντ μησος, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΠΕΤΙΓΚΟ: 79.308 τον. d.w. (15 μιλ. 55 τον. φιούελ και 2 - 3 τον. ντήξελ διλ τού 1967) δολ. 3, συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών, παράδοσης απόπλεοντας έκ Μακαϊάμα 'Απριλίου 28—29, έπαναπαράδοσης Χάβρην - 'Αμβούργον, ρέιντς, διπλέοντας Σκώ, μέσω άμερικ. λιμένων διπλής άκτης, άμερικ. λιμένων Κόλπου Μαίου 2-10, έπαναπαράδοσης νοτίου Κορέαν.

ΚΟΡΩΝΙΑ: 19.163 τον. d.w. (31 π. 3 1/4 ίντα. 936.000 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 80.000 τών πλευρικών δεξαμενών, 15 μιλ. 30 τον. φιούελ διλ και 1 /2 τον. ντήξελ διλ τού 1970) δολ. 6.500 ήμερησίως πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης 24 ώρας μετά τον άπολουν έκ Κουβέτ Μαίου 6-20, έπαναπαράδοσης Σκώ - Χάβρην ρέιντς μέσω ποτίου Αφρικής.

ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ: 26.359 τον. d.w. (17.600 τον. εις Αιγαίνας 14 1/2 μιλ. 33 φιούελ διλ τού 1977) δολ. 6.750 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών, παράδοσης κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν άμερικ. λιμένων Κόλπου Μαίου 2-10, έπαναπαράδοσης Γιβραλτάρ - Σκώ ρέιντς, έων κυκλικών ταξίδιον Μεγ. Λιμνών.

ΠΑΙΑΣΣΙΑΝΗΣ ΒΙΡΤΣΟΥ: 35.273 τον. d.w.(1.623.877 κ.π. 14 μιλ. 37 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήξελ διλ τού 1978) δολ. 6.675 ήμερησίως πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης 24 ώρας μετά τον άπολουν έκ Κουβέτ Μαίου 6-20, έπαναπαράδοσης Σκώ - Χάβρην ρέιντς μέσω ποτίου Αφρικής.

ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ: 26.359 τον. d.w. (17.600 τον. εις Αιγαίνας 14 1/2 μιλ. 33 φιούελ διλ τού 1977) δολ. 6.750 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών, παράδοσης Μπρούνσμπούτελ Μαίου 12-25 έπαναπαράδοσης Γιβραλτάρ - Σκώ ρέιντς, έων κυκλικών ταξίδιον Μεγ. Λιμνών.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ: 12.616 τον. d.w. (29 π. 1 ίντα. 676.000 κ.π. 14 μιλ. 24 τον. φιούελ διλ και 2 τον. γκάζ διλ τού 1965) δολ. 5.700 ήμερησίως, παράδοσης 'Εαμπέρεργκ 'Απριλίου 22-25, έπαναπαράδοσης δυτικήν Αφρικήν.

ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ (λιβ.): 33.960 τον.d.w. (15 μιλ. 39 τον. φιούελ διλ τού 1976) δολ. 6.000 ήμερησίως, παράδοσης 'Ιαπωνίαν Μαίου 5-15, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ.

ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ: 37.960 τον. d.w.(15 μιλ. 39 τον. φιούελ διλ τού 1965) δολ. 5.900 ήμερησίως, παράδοσης Βρετ. Κολομβία Μάιον, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν.

ΝΑΙΑΙΔΑΦΡΗΤΟΥ (1977) δολ. 5.350 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών, παράδοσης 48 ώρας μετά τον διπλόν έκ Γιβραλτάρ Μαίου 10-20, έπαναπαράδοσης Κίνα.

ΑΓΓΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ: 26.220 τον. d.w. (1.161.503 κ.π. 15 μιλ. 39 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 ντήξελ διλ τού 1974) δολ. 10.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης Καμδέν μησος, έπαναπαράδοσης διπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικού Κόλπου.

ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΑΟΡΥ: 47.475 τον. d.w. (1.967.000 κ.π. 14 μιλ. 47 τον. φιούελ διλ τού 1967) δολ. 8.000 ήμερησίως, παράδοσης και έπαναπαράδοσης διπλέοντας Γιβραλτάρ έπιοντος, έων κυκλικών ταξίδιον Ρίβερ Πλέι και Μεσογείου.

ΑΛΚΑΝΙΟΝ: 22.274 τον. d.w. (1.087.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 28 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήξελ διλ τού 1973) δολ. 6.500 ήμερησίως, παράδοσης δυτικήν Αντσαράλιαν Μάιον, έπαναπαράδοσης Ταιτταγκύον.

ΑΙΓΑΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ: 20.950 τον. d.w. (968.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 31 τον. φιούελ διλ και 2 1/2 τον. ντήξελ διλ τού 1976) δολ. 5.000 ήμερησίως, παράδοσης Σιγκαπούρην ήρχας Μαίου, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ.

ΝΙΚΑΙΑ: 33.635 τον. d.w. (1.579.000 κ.π. 15 μιλ. 40 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήξελ διλ τού 1973) δολ. 3.500 ήμερησίως, μείον 2 1/2%, πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης μετά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Παλέρμου Μαίου 7-15, έπαναπαράδοσης Περού.

ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΑΙΟΣ: 15.363 τον. d.w. (12 μιλ. 18 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντήξελ διλ τού 1968) δολ. 5.050 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών, παράδοσης 48 ώρας μετά την άναχώρησην του πλότου εις Ναϊρ Μαίου 3-7, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην του πλότου εις νότιον Κορέαν ή νότιον Ιαπωνίαν, μέσω άνατολικής άκτης ποτίου Αμερικής.

PIRAEUS CHARTERING Co. LTD.

SHIPBROKERS



51, AKTI MAIOULI
PIRAEUS - GREECE

TELEPHONES : 4111011 - 4512934
TELEXES : 21 2747 & 21 3129 PIRE GR
CABLES : PIRECHART

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ (κ.): 20.947 τον. d.w. (1.024.891 κ.π. 13 μιλ. 29 τον. φιούελ διλ. και 2 1/2 τον. ντηζέλ διλ. τού 1960) δολ. 6.390 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης κατά την άφιξην εἰς πλοηγικόν σταθμόν Μιαλούπειο Μαιου 4-13, ἐπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην τού πιλότου εἰς "Ακτούπα, μέσω λιμένος ή λιμένων.

ΜΑΡΙΑ Α.: 37.086 τον. d.w. (1.616.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ. τού 1977) δολ. 8.000 ήμερσίως, ἐν κυκλικόν ταξίδιον Ρίβερ Πλέι και Μαύρης Θαλάσσης, παράδοσης Αγυπτού μέσως φόρτωσης, ἐπαναπαράδοσης διαπλάνοντας Δαρδανέλια.

ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ: 26.074 τον. d.w. (34 ποδ. 8 ίντο. 1.248.511 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 168.402 τον. πλωματικών δεξαμενών, 14 μιλ. 30 τον. φιούελ διλ. και 2 τον. ντηζέλ διλ. τού 1963) δολ. 5.575 ήμερσίως, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίος δι υπερωρίας, παράδοσης μετά την άναχώρησην τού πιλότου εἰς Καράτοι Μαιου 3-7, ἐπαναπαράδοσης 72 ώρας μετά την αναχώρησην τού πιλότου εἰς Ρουμανίαν, μέσω Τινίας και Μαύρης θαλάσσης.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΑ: 36.928 τον. d.w. (1.645.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ. και 2 τον. γκάζι διλ. τού 1972) δολ. 7.850 ήμερσίως, ταξίδια 6 - 8 μηνών παράδοσης Μούμπι Μαιου 16-25, ἐπαναπαράδοσης ήμερικ. λιμένας Κόλπου, ήμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορείος Χάττερας).

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΤΤΣΑΡ (λιβ.): 43.793 τον. d.w. (1.800.000 κ.π. 14-14 1/2 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ. και 2 τον. ντηζέλ διλ. τού 1967) δολ. 8.100 ήμερσίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίος δι υπερωρίας, παράδοσης Ραβέννα, ἐπαναπαράδοσης μετά την αναχώρησην τού πιλότου εἰς Μεσόγειον, ἐν κυκλικόν ταξίδιον ανατολικής άκτης νοτίου Αμερικής.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ (εἰς τάμι τούρτερ): 28.707 τον. d.w. (1.307.000 κ.π. 15 μιλ. 36 τον. φιούελ διλ. και 2 τον. ντηζέλ διλ. τού 1969) δολ. 7.000 ήμερσίως, παράδοσης ήμερικ. λιμένας Κόλπου Μαιου 14-28, ἐπαναπαράδοσης Βραζίλιαν.

ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ (εἰς τάμι τούρτερ): 28.712 τον. d.w. (35 ποδ. 0 1/2 ίντο. 1.182.284 κ.π. 14 μιλ. 35-36 τον. φιούελ διλ. και 2 1/2 τον. ντηζέλ διλ. τού 1972) δολ. 9.000 ήμερσίως πλέον δολ. 1.500 μηνιαίος δι υπερωρίας, παράδοσης Χιούστον έποιμος, ἐπαναπαράδοσης Φλόριδης, μέσω Κόντινεντ.

ΤΑΡΙΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ: 17.400 τον. d.w. (857.379 κ.π. 15 μιλ. 28 τον. φιούελ διλ. και 2 τον. ντηζέλ διλ. τού 1978) δολ. 6.400 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης κατά την άφιξην εἰς πλοηγικόν σταθμόν Σαλβαδόρ (Βραζίλια) Μαιου 14-28, ἐπαναπαράδοσης δην και δην είναι έποιμος εἰς Κίναν.

ΠΑΡΑΚΟΠΗ: 27.027 τον. d.w. (1.133.000 κ.π. 15 μιλ. 34 τον. φιούελ διλ. τού 1977) δολ. 7.500 ήμερσίως, παράδοσης και ἐπαναπαράδοσης Μεσόγειον, ἐν κυκλικόν ταξίδιον ήμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορείος Χάττερας) Μαιου 3-7,

ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ: 38.333 τον. d.w. (37 π. 4 ίντο. 1.650.000 κ.π. 14 μιλ. 40 τον. φιούελ διλ. και 2 1/2 τον. ντηζέλ διλ. τού 1968) δολ. 8.250 ήμερσίως, μείον 2 1/2, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίος δι υπερωρίας, παράδοσης μετά την αναχώρησην τού πιλότου εἰς Πειραιά Μαιου 8-12, ἐπαναπαράδοσης Πειραιά, ἐν κυκλικόν ταξίδιον ήμερικ. λιμένων Ατλαντικού (βορείος Χάττερας) και Κονστάντζας, όψιον ναυλωτών δεύτερον κυκλικόν ταξίδιον με ἐπαναπαράδοσην Δαρδανέλλα, Αιμούργον ρέιντ, δολ. 8.100 διά τά δύο κυκλικά ταξίδια.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΑΙΟΙΑ

ΝΙΤΣΑ: Βραζίλιαν 27.000 τον. Μπουνός Αύρες, καθάρη Γουορλάντσεκέλι 360, μέρος φόρτωσης.

ΑΚΤΙΟΥΜ: Ακτοπλοϊκόν Καραϊκήν 42.000 τον. μέρος φορτίου Γουορλάντσεκέλι 170, μέρος φόρτωσης.

ΤΡΙΠΟΛΙΣ (λιβ.): Ανατολ. άκτην Μεζκού 50.000 τον. ήμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλι 142.5, Απρίλιον 30.

ΓΑΡΜΙΝΗ (λιβ.): Ινδονησίαν 60.000 τον. μέρος φορτίου ήμερικ. λιμένας δυτικής άκτης, Γουορ-

λαντσεκέλι 132.5, όψιον υπόλοιπον πλήρες φορτίου 70.000 τον. Γουορλάντσεκέλι 80, Απρίλιον 28.

ΓΚΑΟΡΙΚ (μικτόν): Χάουντ Πόιντ 80.000 τον. Τέτνεύ, Γουορλάντσεκέλι 113.5 Απρίλιον 30.

ΑΡΜΟΝΙΚ: Σιντί Κερίρ 70.000 τον. μέρος φορτίου Ταλιάν Γουορλάντσεκέλι 101.25, Μαιου 1.

ΑΣΤΑΚΟΣ (μικτόν λιβ.): Ακτοπλοϊκόν Αγγλίας, Κόντινεντ 63.000 τόν. Γουορλάντσεκέλι 145, Απρίλιον 25.

ΛΙΜΠΡΑ: Καραϊκήν 20.000 τον. μέρος φορτίου, καθαρό, ήμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Γουορλάντσεκέλι 330, όψιον Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδιναβίαν, Μεσόγειον, Γουορλάντσεκέλι 320, Απρίλιον 28.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ: Ντουμπάλ 145.000 τον. Τρίνινταν Γουορλάντσεκέλι 45 (όπου στήμ) Γουορλάντσεκέλι 48.5 (φούλ), Απρίλιον 26.

ΦΙΛΙΚΟΝ Α.: Σιγκαπούρην 44.000 τον. μέρος φορτίου Γκούδη, Γουορλάντσεκέλι 230, Απρίλιον 28.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μικτόν λιβ.): Μεσόγειον 60.000 τον. μέρος φορτίου, ήμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλι 90, όψιον υπόλοιπον πλήρες φορτίου 105.000 τον. Γουορλάντσεκέλι 57.5, μέσως φόρτωσης.

ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν λιβ.): Φρήπορτ 53.000 τον. ήμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλι 125, Μαιου 1.

ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΑ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 230.000 τον. Καραϊκήν, Γουορλάντσεκέλι 43 (όπου στήμ) Απρίλιον 28.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 190.000 τον. μέρος φορτίου, Καραϊκήν και Κεμπέκ, Γουορλάντσεκέλι 48, Απρίλιον 30.

ΓΙΩΤΑ Ε.: Ακτοπλοϊκόν Μεσογείου 60.000 τον. Γουορλάντσεκέλι 100, μέρος φόρτωσης.

ΑΡΤΕΜΙΣ: Περσικόν Κόλπον 75.000 τον. μέρος φορτίου Κουΐάνα, Γουορλάντσεκέλι 110, Μαιου 2.

ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (λιβ.): Ινδονησίαν 96.000 τον. μέρος φορτίου ήμερικ. λιμένας δυτικής άκτης, Γουορλάντσεκέλι 100, Μαιου 5.

ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 260.000 τον. Αγγλίαν, Κόντινεντ κλπ. Γουορλάντσεκέλι 40, Μαιου 1.

ΑΣΙΑΤΙΚ (μικτόν λιβ.): Περσικόν Κόλπον 140.000 τον. Αγγλίαν, Κόντινεντ κλπ. Γουορλάντσεκέλι 47.5, Μαιου 5.

ΕΦΕΣΟΣ (λιβ.): Αραβικόν Κόλπον 80.000 τον. μέρος φορτίου Νέα Καληδονία, Γουορλάντσεκέλι 90, Μαιου 12.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Ερυθρών θάλασσαν 100.000 τον. μέρος φορτίου Κεμπέκ, Γουορλάντσεκέλι 60, Μαιου 3.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (λιβ.): Δυτ. Αφρικήν 63.000 τον. μέρος φορτίου ήμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλι 107, Μαιου 8.

ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (λιβ.): Έκουαντόρ 50.000 τον. ήμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλι 150, Μαιου 1.

ΕΛΑΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (λιβ.): Δυτ. Αφρικήν 63.000 τον. μέρος φορτίου ήμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλι 135, Μαιου 8.

ΣΑΙΝΤ ΖΑΙΡΗ ΛΙΑΡΗ (λιβ.): Λιβύην 17.000 τον. καθαρά Φορτί Γουορλάντσεκέλι 292.5, Μαιου 5.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (λιβ.): Καραϊκήν 65.000 τον. μέρος φορτίου ήμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλι 100, Μαιου 4.

ΦΙΝΤΕΛΙΟ: Περσικόν Κόλπον 72.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον (μέσω Σουέζ) Γουορλάντσεκέλι 135, Μαιου 8.

ΜΑΡΑΚΑΝΤΑ: Περσικόν Κόλπον 205.000 τον. Μεσόγειον, Γουορλάντσεκέλι 40, Μαιου 18.

ΑΡΧΩΝ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 93.000 τον. μέρος φορτίου Σιράζαχ, Γουορλάντσεκέλι 55, Μαιου 10.

ΜΑΡΙΛΑ (λιβ.): Λιβύην 66.000 τον. μέρος φορτίου Φορτί Γουορλάντσεκέλι 87.5, Μαιου 9.

ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΠΟΝ: Ακτοπλοϊκόν Μεσογείου 130.000 τον. Γουορλάντσεκέλι 60, μέρος φόρτωσης.

ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (λιβ.): Καραϊκήν 78.000 τον. ήμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλάντσεκέλι 77.5, Μαιου 11.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ (λιβ.): Καραϊκήν 63.000 τον. ήμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλι 97, Μαιου 8.

ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ: Καραϊκήν 48.000 τον. μέρος φορτίου ήμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλι 140, Μαιου 8.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΥ: Ράς Λανούφ 80.000 τον. Ιταλίαν Γουορλάντσεκέλι 80, Μαιου 7.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μικτόν): Ταρτούς 70.000 τον. μέρος φορτίου Δουσκέρκην, Γουορλάντσεκέλι 77.75, Μαιου 8.

TELEGRAPHIC ADDRESS: STAMATIOU

TELEX: 18080 AR

GEORGE A. STAMATIOU

(ex TAKIS CONTOGEORGIS)

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

BUENOS AIRES, VENEZUELA 691

PHONE: 33-0867, 33-3836

NIGHT: 33-3188

lonely on top again

Reconditioning of Diesel Engine Parts is not a job you should entrust to beginners.

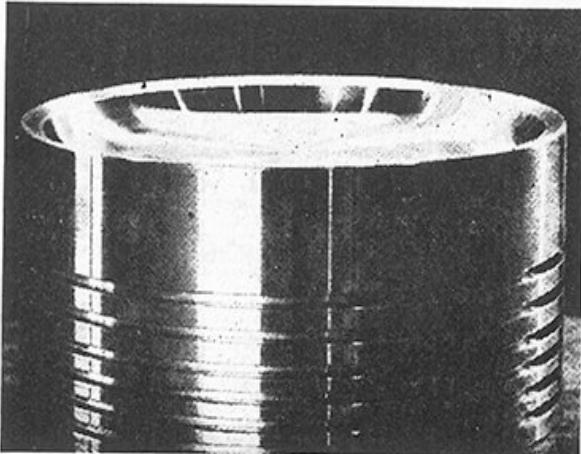
This kind of job needs more

It needs Top People with Top Experience.

It also needs a Top method, such as the IVALDI & GENERALE method. What's more, it needs Top Quality. Combine all of this and you have what NAFSI is providing with each and every piece.

Anyway NAFSI is a Top Name in Greece.

The only thing where we are not on Top, is our price. Try it.



RECONDITIONING DEPARTMENT

 **NAFSI**_{S.A.}

PERAMA YARD: FREE ZONE

TEL: 44 13 224 - 44 10 320 - 44 10 620 - 44 10 720

TELEX: 21-3344 NFI GR-CABLE: "NAFSI" PIRAEUS GREECE

‘Η κίνησις των Ελληνικών Πλοίων’

ΑΒΑΝΣ	60	6640	δ. Πειραιάς 3/4 διά Θεσσαλίην		78	9600	ε. Βανκούβερ 26/4
ΑΒΑΞ	62	10405	δ. Δάντοις 1/5		71	15387	δ. Λίβερπουλ 24/4 διά Νιουκόυθ
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	10753	δ. Μόντρεαλ 27/4 διά Νιουλούθ		75	12498	ξεωθι Καράται 4/4
ΑΒΙΝ ΟΙΑ ΛΙΝΤΕΡ δ.	69	104616	δ. Ντουμπάι 7/4		74	18963	ξεωθι Σάντος 24/4
ΑΒΙΝ ΟΙΑ ΤΡΙΝΤΕΡ δ.	68	51073	δ. Πειραιάς 17/4		75	12498	δ. Ντόμπινταν 28/4
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	δ. “Ηστ Λόντον” 17/4		75	12498	δ. Γιοκοχώμα 14/4 διά Μπουσάν
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	δ. Ν. “Ορλέανην” 22/4		74	12498	δ. Λός “Αντζελες 22/4 Γκάλβεστον
ΑΓΑΠΗ	69	10006	δ. Σαρζά 8/4 διά “Αδελαΐδα		74	12498	δ. Γιοκοχώμα 21/4
ΑΓΑΠΗ III	53	2918	δργει εις Καλαμάτα όπω 13/4		77	12498	δ. Σάντα Μόρτα 14/4 διά Καρθαγένην
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	δ. Πόρτ Σαϊδ 26/4		69	9054	δ. Λούμπιτζ 25/1 διά Λουάντα
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15595	δ. Τάμπα 12/4 διά “Αρούμπτα		72	11185	δ. Τουκούμι 1/3
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	δ. Σουρουπάνια 1/4		71	15205	δ. Σέουτα 27/4 διά Μόντρεαλ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	δ. Πόρτο “Αλλέγκρες 8/4 διά Γδυνία		76	12498	δ. Αμέρερον 2/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	δ. Γιβραλτάρ 27/4 διά Μπ. “Αίρες		75	12498	δ. Μορμουγκό 20/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	50	3499	εις Μεσογειακός μετεφοράς		75	12498	δ. Βανκούβερ 14/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ	69	90890	δ. Πειραιάς 15/3		70	15387	μετων. «IONION»
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η	58	2667	εις Μεσογειακός μετεφοράς		74	12498	δ. Μπριστόπολην 25/4
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	δ. Χόγκ Κόγκ 24/4 διά Β. Κορέαν		78	9600	δ. “Αδελαΐδα 27/4
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	59	5728	δργει εις Χαλκίδα όπω 17/6/7		69	9199	δ. Ράγκουν 22/4
ΑΓΗΝΔΡ	71	9875	δ. Πόρτρ δφ Σπάιν 21/3 διά Βενεζουέλαν		70	9178	δ. Σουέζ 24/4 διά Σαγκάν
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	δ. Τζάκονβιλ 1/4 διά Θεσσαλίην		76	12498	δ. Πόργκρουν 15/4 διά Ρότερνταμ
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	δ. Σαρζά 22/4		71	15204	δ. Κ. Τάουν 15/3 διά “Ιαπωνίαν
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	δ. Μπ. Μπλάνκα 1/4 διά Κίναν		66	9600	δ. Σιγκαπούρην 15/4 διά “Ιαπωνίαν
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	3840	δ. Κωνίπολιν 18/4 διά Πειραιά		78	6900	δργει εις Μπιλιμπάρ
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	54	8120	δ. Πειραιάς 18/4		71	11185	δ. Παρανόκουα 25/4
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10678	δ. Πόρτρ Σαϊδ 28/4 διά Καλλάο		73	12498	δ. Σουέζ 1654 διά “Αντεν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10246	δ. Στ. “Ανν Μπούν 13/1		70	9078	δ. Γιοκοχώμα 11/4 διά Γένηπο
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	ο Ρουέν 10/4 διά Καζαμπλάνκα		71	11208	δ. Παναμά 17/2 διά Κίναν
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	58	3690	υπό παραλοήν		66	21220	δ. Μπαντάρ Σαπούρη 1/4
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10323	ξεωθι Κοορίν 28/4		74	12498	δ. Κολούμπια Ρίβερ 14/4 διά Καλιφόρνια
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	59	25117	δ. Βίλεμπανσφέρ 18/4 διά “Αρζού		70	9025	δ. Λάγος 10/4
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	67	11610	δ. Νταμάριον 18/4		69	9199	δ. Σιγκαπούρην 17/11 διά “Αγκάλων
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	56	7868	δ. Γδυνία 17/4 διά Κορέαν		69	8928	δ. Σιγκαπούρην 26/4
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	δ. Βάθιδες Μπάιν 19/4 διά “Αντοφαγκάστα		69	8927	δ. Γενόβα 29/3 διά Κούβα
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	εις μεσογειακός μετεφοράς		72	11225	δ. Γιαριμάκι 5/2 διά Κωνσταντίζαν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	56	6156	δ. Πειραιάς 28/4 διά Βαρκελώνην		66	20095	δ. Ντόμπιτζαν 24/4 διά Κασσιόπη
ΑΓΙΟΣ ΓΩΡΓΗΣ	62	16565	εις Σαλιφ όπω 19/1		45	3805	δ. ΑΓΡΩΤΟΣ
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	δ. Τενερίφην 19/4 διά Ρότερνταμ		66	14359	δ. Άντζελες 15/4 διά “Ακαζούπλων
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	δ. Γιβραλτάρ 17/4 διά Πολωνίαν		65	40043	δ. Χάμπτον Ρόδς 29/4 διά Βαλτιμόρην
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	5886	δ. Σουέζ 27/4 διά Τζέντα		67	3016	δ. Γιβραλτάρ 25/4 διά Εύρωπην
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	δ. Λάς Πλάνας 26/4		70	12498	δ. Σάντος 12/5
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	δργει εις Ήράκλειον		74	16000	δ. Χάμπτον Ρόδς 29/4 διά Φιλαδέλφειαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	δ. Μομπάρας 19/4		60	6980	δ. Σουάνην 30/4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	4033	δ. Νταμάριον 28/3		60	8368	δ. Ράγκουν 26/4 διά “Αμπιζάν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εις μεσογειακός μεταφοράς		63	11502	δ. Ρουέν 13/4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	εις Κουβέτιον όπω 20/7/78		58	9292	δ. Κολόμπιο 26/4 διά Τοταγκόγκ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	δ. Σαιντ Ναζάρ 28/3		78	10175	δ. “Ηστ Λόντον 24/4
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229	δ. Σουέζ 21/4		69	9627	δ. Μονρόβια 14/4
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	77	1573	δ. Ν. “Ορλέανην 28/4		72	16235	δ. Ντόμπιτζαν 20/4 διά Π. Πλέιτ
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ III	43	1845	εις Πειραιάς όπω 6/10		71	10006	δ. Λειζέρος 2014 διά Κούβα
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ VI	47	2775	δ. Πειραιάς 28/4		60	9923	υπό παραλοήν
ΑΓΚΝΙΚ II	63	12273	δ. Πόρτρ Λίνκον 18/4 διά “Αρυτροσάν		65	9280	δ. Χάμπτον 23/4 διά Βαλεφίελντ
ΑΓΛΑΟΣ	63	9154	δ. Βρέμην 28/4		56	6898	δ. Θέουτα 19/4 διά “Αβάνα
ΑΓΝΗ	62	9951	εις Πειραιάς όπω 29/1 (ΕΠΩΔ.)		69	11682	υπό παραλοήν
ΑΓΡΑΜΠΕΛΗ	67	5113	δ. Λάγος 17/4 διά Ντακάρ		72	2722	δ. Πειραιάς 3/2
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32687	δ. Χιούστον 2/4		60	10183	δ. Κωνίπολιν 17/3 διά Κωνσταντίζαν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ	58	5037	δ. Ντιμπάριον 2/4 διά Περσικόν		66	3034	δ. Μπρούνσπούτελ 15/4 διά Βίλαμπ
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	δ. Αυβέραν 28/4 διά Μαντάρ “Αμπάτ		65	20119	δ. Πειραιάς 4/4
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	63	1582	δ. Μπόνταρ Λίνκ 30/4		65	56604	δ. Αγιτζίδαν 11/4 διά Πουέρτρο λό Κρούζ
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10459	δ. Μορόβιαν 14/4 διά “Αμπιτζάν		56	3034	δ. Ζέντος 12/5
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	68	14342	δ. Τζιμπούτι 18/3		59	17948	δ. Πόρτρ ντας Μπούκ 26/4
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	67	6842	δ. Ρότερνταμ 13/4 διά Κούβαν		67	3046	δ. Μασσαλίαν 7/4
ΑΔΡΙΑΝΟΣ	61	4907	δ. Μπ. Αίρες 10/1 διά Ρότερνταμ		63	10836	δ. Σιγκαπούρην 14/4 διά Κωνσταντίζαν
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	δ. Πειραιάς 10/1		65	6054	δ. Σιγκαπούρην 19/4 διά Ρουμανίαν
ΑΔΡΙΝΟΣ	59	3220	δ. Ν. “Ορλέανην 29/4 διά Ταιταρέκια		65	8914	δ. Μπάρ 25/4 διά Νιγηρίαν
ΑΕΤΙΟΣ	57	3220	μετων. «ΝΟΡΘ ΣΗ.		71	4995	δ. Λάγος 12/4
ΑΕΤΟΣ	72	3069	δ. Τεργεστήν 27/4 διά Αλεξανδρείαν		60	11042	δ. Χάλιφες 28/3
ΑΕΤΟΣ	57	1674	δ. Αιμύδοργον 27/2 διά Τυνησίαν		65	3960	δ. Ν. “Ορλέανην 21/4
ΑΖΑΛΕΑ	64	5931	δ. Μπιλιμπάρ 17/4 διά Λάγος		77	38484	δ. Παρανάκουα 18/4 διά Ρότερνταμ
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΗΣ	56	4884	δ. Σαβόνα 19/4		62	11063	δ. Βρινδήσιον 30/3 (ΕΠΩΔΗΘ)
ΑΗΝΙΚΟΛΑΣ	59	2419	δ. Σαμάδ 9/1 διά “Αμπέραν		67	32508	δ. Ρ. Ιανέριο 22/3 διά Βανκούβερ
ΑΗΝΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	δ. Αιμύρογον 28/4		66	22362	δ. Αμέρερον 9/4 διά Ρότερνταμ
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	δ. Παναδί 21/4		64	6482	δ. Θέουτα 27/4 διά Κριστούπαλ
ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΚΟΜΗΝΗΟΥ	56	13555	δ. Αιμύρογον 25/4 διά Σάντος		66	2362	δ. Κωνίπολιν 7/4 διά “Οδησσόν
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (δ.)	58	15940	δ. Πειραιάς 12/4		65	18451	δ. Παναμά 11/4 διά “Αιμύρογον
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	2999	δ. Θεσσαλία 30/3 διά Γουώρρι		59	2165	δ. Κοτονό 11/4
ΑΘΕΡΑΣ	56	9268	δ. Πόρτρ Σαϊδ 28/4		71	16017	υπό παραλοήν
ΑΘΗΝΑ	58	10662	δ. Βόλον 25/2 διά Νιγρόλαν		72	13179	δ. Σιγκαπούρην 22/4 διά Π. Κελάγκ
ΑΘΗΝΑ ΖΑΣΕΙΡΑΚΗ	68	16223	δ. Φιλαδέλφειαν 29/3 διά Ρίγαν		57	6205	δ. Πειραιάς 5/ διά Κωνσταντίζαν
ΑΘΗΝΗ Σ. ΖΙΑΡΧΟΥ (δ.)	72	106623	δ. Τζέμπηλ Μπάιν 29/4		55	7423	δ. Επιστολ. 2/9 (έπισκευα)
ΑΘΗΝΗΑ	56	4301	δ. Κωνίπολιν 20/4		77	16080	δ. Κάνια 14/2 διά Σαγκάπην
ΑΘΗΝΗΑ II	53	3575	δ. Αιμύρογον 29/ διά Μαύρην Θάλασσα		77	16050	δ. Μοντόρ 21/4 (έπισκευα)
ΑΘΗΝΗΑ II	57	5010	δ. Γένοβα 25/4		60	9784	δ. Σουέζ 15/4 διά Κασσιούλγκ
ΑΘΗΝΗΑ Σ	58	9279	δ. Ξέρβιον 20/4 διά Ντακάρ		53	17362	δργει εις Πειραιάς όπω 10/3/75
ΑΘΗΝΗΑ. ΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	58	12943	δ. Πορτ Σαϊδ 19/4 διά Εύρωπην		57	2306	δ. Αλεξανδρεία 21/4
ΑΘΗΝΗΚ (μ.)	67	48747	δ. Πιουτίνιαν 21/4 διά Σφέδε		64	3606	εις Πειραιάς όπω 31/10 (έπισκευα)
ΑΘΗΝΗΟΥΔΑ	52	3361	δ. Σαζί 21/4		61	5239	δ. Πειραιάς 19/4
ΑΘΗΝΟΥΔΑ	78	10120	δε Κούρες ύπο συμπλήρωσιν		64	7877	δ. Τέντα 4/4
ΑΘΘΟΛ ΦΟΡΡΕΣ	67	17418	δ. Ντουσάνδι 29/4		59	14722	δ. Καζαμπλάνκα 25/4
ΑΘΘΩΣ	69	10008	δ. Ν. “Ορλέανην 29/4		72	13638	δ. Γιβραλτάρ 22/4 διά Καζαμπλάνκα
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12868	δ. Γιβραλτάρ 13/4 διά Κόνακρου		75	23785	δ. Λισσαβώνα 12/4
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12176	δ. Ράς Τανόρα 20/4		60	9382	δ. Μπέλφαστ 27/4
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΣΠΡΕΣ	57	3169	δργει εις Χαλκίδα όπω 5/7		60	9927	δ. Σουέζ 28/ διά Σ. “Αραβίαν
ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	δ. Παναδί 6/4		76	11206	δ. Λ. “Αντζελες 4/3 διά Ίντανον
ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΙΑΝΤ	68	9079	δ. Σιγκαπούρη 28/4 διά Κίναν		64	33316	δ. Π. “Αρθουρ 9/4
ΑΙΓΑ							

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	ά. Αμέβρεσαν 19/4 διά Π. Χάρκουρτ	ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ	56	7962	ε. Ριγιέκα 24/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 20/4	ΑΝΘΟΣ	78	11000	εἰς Κούρε ύπο συμπλήρωσιν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	56	3178	έ. Σούνα 13/4	ΑΝΘΟΥΑΛΑ	53	4247	δ. Μπορντώ 15/3 διά Νουακότ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.	58	3834	έ. Πόρτ Σάδ 24/4	ΑΝΘΟΥΛΑ	59	3354	δ. Κάννες 14/3 διά Κούβα
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	78	15688	ά. Ρόττερνταμ 27/4 διά Καράται	ΑΝΙΤΑ	50	2116	ε. Ριγιέκα 12/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΝΑ	76	4617	δ. Τακαχούσανο 2/4
ΑΛΕΞΗΣ Γ.	54	2488	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΝΑ	76	16438	ε. Τέρντα 19/3
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	ε. Λισσαβώνα 18/4	ΑΝΝΑ B.	60	14840	ε. Πειραιά 4/4
ΑΛΗΓΑΙΑ	74	23757	ά. Λισσαβώνα 17/4 διά Καζαμπλάντικα	ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	54	3720	μετων. «ΧΡΥΣΟΥΛΑ Κ.»
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	ε. Παρανάγκουρη 25/4	ΑΝΝΑ K. (δ.)	74	8915	δ. Καλκούτα 24/4 διά Λαττάκια
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΤΤ.	62	9055	ά. Λισσαβώνα 26/4 διά Βηρυττόν	ΑΝΝΑ K.	60	12256	δ. Σεπτού 28/3
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΔΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	60	8294	έ. Πειραιά 14/4	ΑΝΝΑ M.	62	11503	δ. Αρρών 14/3 διά Φλώσιγκ
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	6020	έ. Πειραιά 22/4	ΑΝΝΑ Π.	58	6618	εἰς Τρίπολιν (Λιβάνου) ἀπό 4/11
ΑΛΙΚΗ	59	15012	ά. Γοκοχάμα 9/4 διά Κοραμάρ	ΑΝΝΑ Π.	57	9448	ε. Σιντρόπη 19/3
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	δ. Γκουαγιάκιλ 13/4	ΑΝΝΙΤΑ	64	11075	ε. Αμβούργον 6/4 διά Βίσμαρ
ΑΛΙΜΟΣ	54	1789	εἰς Πειραιά ἀπό 20/6	ΑΝΝΙΤΙΑ ΚΑΡΡΑ (μ.)	72	42093	δ. Χάδπον Ρόδης 24/4
ΑΛΙΟΥΣΑ	69	9072	έ. Ρόττερνταμ 17/4	ΑΝΝΟΥΑΛ	71	19758	δ. Μουστούρε 4/4 διά Σαγκάνη
ΑΛΚΑΖΑΡ	65	9677	ά. Ντακάρ 27/3 διά Μασσέι	ΑΝΝΟΥΛΑ II	60	8926	ε. Δουνκέρκην 1/4
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ά. Τής 23/4 διά Βορμάνη	ΑΝΤΑΙΟΣ	71	6086	δ. Αλεξανδρείαν 25/4 διά Ρουμανίαν
ΑΛΚΗΜΗΝΗ	67	5476	ά. Λαπτάκια 28/3	ΑΝΤΖΕΛΑ ΓΚΑΟΡΥ	69	16379	δ. Κωνίτολην 30/3
ΑΛΚΟΡ	57	1743	έ. Πειραιά 13/2	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	67	2985	δ. Ταραγκόνα 18/4
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	έ. Σαν Λορέντζο ('Αργ.) 14/4	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΝΙΓΚΣ	71	24829	ε. Νεάπολιν 23/4
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ά. Ντώρμπαν 29/3 διά Ιαπωνίαν	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	59	30193	ά. Κ. Τάουν 18/4 διά 'Αμβούργον
ΑΛΚΥΩΝ	62	6155	ά. Βαρκελώνην 27/4	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	9585	δ. Χιουστόν 22/3
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΤΤ (δ.)	66	37888	άργει εἰς Πειραιά	ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ	70	34130	δ. Α. 'Αντζελες 11/4 διά Γιοκοχάμα
ΑΛΜΕΑ	60	11117	έ. N. 'Ορλέανην 22/4	ΑΝΤΖΗ	61	3969	δ. Κωνίτολην 27/4 διά Μαύρη Θάλασσαν
ΑΛΚΜΟΝΤ Β. (δ.)	58	12628	ά. Λονδίνου 1/5	ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	1765	δ. Αγυούσανταν 24/3 διά Τρίπολιν
ΑΛΜΠΑΚΟΡΕ	62	1505	δ. Παναμά 20/4	ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	15040	δ. Κόποτον 19/4 διά Μπαγκόκ
ΑΛΜΠΑΜΙΣΙΟΝ	64	18000	ά. Μαπούτο 29/4 διά Ρίτσαρπ Μπάιη	ΑΝΤΙΟΝΗ	78	23149	δ. Α. 'Αντζελες 10/4 διά Μπουσάν
ΑΛΜΠΑΦΟΡΘ	69	12404	δ. Μορμουγκάδο 19/4 διά Κοκούρα	ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	10996	δ. Μπάραν 27/4
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1507	δ. Παναμά 29/4	ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	11931	ά. Κ. Τάουν 29/4 διά Ιαπωνίαν
ΑΛΜΠΙΣ	55	5564	ά. Λάδος 26/4	ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	13862	δ. Γιβραλτάρ 24/4 διά Βαρκελώνη
ΑΛΝΤΕΑ	53	5497	ά. Λάδος 17/4 διά Ντουάλα	ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	5932	δ. Π. Σάδι 17/4 διά 'Ιταλίαν
ΑΛΟΧΑ	76	11275	ά. Τέρντα 18/4 διά 'Αντεν	ΑΝΤΩΝΙΑ	59	15934	δ. Ταμπικό 12/4
ΑΛΤΙΣ	78	11000	εἰς Κούρε ύπο συμπλήρωσιν	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	4532	δ. Κουνίπολην 20/4
ΑΛΤΟΝΑ	59	8673	έ. Δουνκέρκην 28/3	ΑΝΤΩΝΥ	64	10205	δ. Μαρικόνιον 4/4
ΑΛΥΣΙΑ	64	10275	δ. Σάδ 30/4	ΑΟΥΡΕΙΑ	56	16323	δ. Πύλον 12/3 διά Κούβα
ΑΛΦΑ ΕΞΠΡΕΣ	73	2940	ά. Βουρμάνην 23/4 διά Λιβερπουλ	ΑΟΥΡΓΙΚΑ	67	2777	δ. Λονδίνον 1/5
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	ά. Μάδαγκακι 29/4 διά Καρθαγένην	ΑΠΕΣ	73	16397	δ. Σουεζ 16/3 διά Β. Κορέαν
ΑΛΦΑΡΠΤ	57	3826	δ. Παναμά 21/3 διά 'Άδαν	ΑΠΗΙΔΗΤΗΣ	63	9730	δ. Παναμά 25/4
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	δ. Παναμά 25/2 διά Κούβαν	ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	δ. Ντώρμπαν 25/4
ΑΜΑΖΩΝ	79	9800	ά. Λ. 'Αντζελες 25/4 διά Καζαμπλάνκαν	ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13120	έ. Ρόττερνταμ 1/1
ΑΜΑΛΙΑ	78	10302	ά. Οζάκα 6/4 διά Μεξίκον	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	51	3782	δ. Χάρφα 29/3
ΑΜΑΛΙΑ II	67	51644	ό. Φάς 16/4 διά Μορόβιτσα	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	61	10893	δ. Ν. Ύόρκην 20/4 διά Ντακάρ
ΑΜΑΛΙΑΝΤΑ	58	5614	άργει εἰς Πειραιά (επικευαί)	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	54	7321	ε. Πειραιά 28/4
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ά. Αμέβρεαν 29/4	ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	ά. Α. 'Αντζελες 7/3 διά Γιοκοχάμα
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	60	4492	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 18/10/73	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α.	59	8837	δ. Ταματάθες 13/4
ΑΜΕΟΥΣΤ	78	13889	ά. Κολόμπιο 12/4	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	72	17899	δ. Παναμά 28/3
ΑΜΙΛΑΑ	72	13631	ά. Μορμουγκάδο 27/4 διά Ιαπωνίαν	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. II.	61	6456	ε. Πειραιά 21/4
ΑΜΟΡΓΟΣ	70	35868	ά. Δαντσάι 10/4 διά Βιτώρια	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. II.	51	2758	έ. Κοπέτ 17/3
ΑΜΠΟΥΚΙΡ ΦΟΡΤ	55	3370	ά. 'Αμεβρεάν 19/4 διά Λάδος	ΑΡΑΜΙ	70	9868	δ. Χέρβρην 23/3 διά Αθάνα
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	ά. Πειραιά 28/4 διά Χαλκίδα	ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ.	54	9450	έ. Τζέντα 24/3
ΑΜΥΓΔΑΛΑ	57	8727	ά. Ρ. 'Ιανέριο 26/3 διά Καζαμπλάνκα	ΑΡΑΕΟΣ	56	1965	εἰς Πόρτ Έλιζαμπεθ ἀπό 13/5
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	ά. Αμέβρεαν 24/4 διά Σύντερβλα	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	77	10003	δ. Μεσσαλίαν 23/4 διά Λιβόρνο
ΑΜΩΤΙΤΡΙΤΥ	78	11000	ά. Βορμάνη 28/3	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ	60	8409	δ. Σιγκαπούρην 17/4 διά Β. Κορέαν
ΑΝΑΓΓΕΑ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	ά. Βανκούμερα 22/3 διά Μπουσάν	ΑΡΓΟΛΙΣ	69	9072	ά. 'Αντεν 15/4 διά Λάδος
ΑΝΑΓΓΕΑ ΑΠΟΛΛΟ	78	11000	εἰς Αίδι ύπο συμπλήρωσιν	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	68	24877	δ. Χέρβρην 23/3
ΑΝΑΓΓΕΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	78	10000	εἰς Αίδι ύπο συμπλήρωσιν	ΑΡΓΟΣ	69	9868	έ. Ούνταςβάλα 18/4
ΑΝΑΓΓΕΑ ΓΟΥΣΤΩΝΤΟ	74	13348	ά. Παναμά 23/4	ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	ά. Στετίνον 21/4 διά 'Αφρικήν
ΑΝΑΓΓΕΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	ά. Εύ Σάδ 29/4	ΑΡΓΩ ΒΑΛΩΡ	78	1587	δ. Μασσαλίαν 7/4 διά Ισκεντερούν
ΑΝΑΓΓΕΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ	68	9142	έ. Ιμπρίχα 20/3	ΑΡΓΩ ΓΚΑΟΡΥ	77	1587	δ. Γιβραλτάρ 23/4
ΑΝΑΓΓΕΑ ΛΑΚ	68	13833	ά. Βανκούμερα 20/4 διά Ιαπωνίαν	ΑΡΓΩ ΕΝΤΗΒΡΑΙΣ	78	30800	εἰς Σακάδι ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΓΕΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13889	ά. Γιανκάρια 6/4 διά Σάντος	ΑΡΓΩ ΕΞΠΟΡΕΡ	78	33000	εἰς Αρίδακ υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΓΕΑ ΜΑΙΤ	78	13889	ά. Γιανκάρια 6/4 διά Σάντος	ΑΡΓΩ ΠΑΙΟΝΗΡ	76	1587	δ. Γιβραλτάρ 24/4 διά 'Αλγέριον
ΑΝΑΓΓΕΑ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049	ά. Αγιτζέν 15/4 διά Σάν Πέντρο ('Ακ., Ελ.)	ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1587	δ. 'Αμεβρεάν 18/4 διά 'Αλγέριον
ΑΝΑΓΓΕΑ ΠΙΟΣ	74	13631	ά. Χατσινλοχε 10/4	ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1579	δ. Σουεζ 30/4
ΑΝΑΓΓΕΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	ά. Φιλαδέλφειαν 19/4 διά Τόκιο	ΑΡΓΩ ΦΑΙΝΩ	76	1579	δ. 'Αμεβρεάν 10/4 διά 'Αλγέριον
ΑΝΑΓΓΕΑ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	38820	ά. Φόρι 19/4 διά Μπετζίδα	ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	δ. 'Αμεβρεάν 11/4 διά Σάπελε
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑΥ	78	11000	ά. Κουβέτη 29/4 διά Μπουσάν	ΑΡΕΤΗ	73	13631	δ. Μη. 'Αύρες 19/4 διά Νορβηγίαν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΟΡΙΤ	78	13883	ά. Ρόττερνταμ 25/4 διά Βουλώνην	ΑΡΕΤΗ	57	8529	δ. Μπανγκάκηρ 4/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΙΟΜΦ	76	13633	ά. Κωνίτολην 27/3 διά Κωνοτάνταν	ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9139	έ. Τάν 30/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	78	13883	ά. Αίδι ύπο συμπλήρωσιν	ΑΡΕΦΟΥΣΑ	62	15405	δ. Ειδέν 22/4
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ά. Κούρη 6/4	ΑΡΗΣ	70	9778	δ. Κωνίπολην 14/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	64	35333	ά. Πειραιά 19/4	ΑΡΗΣ VI	51	2491	δ. Ούνταςβάλα 8/2 διά Αθάνα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ά. Αρμεύρογκ 13/4 διά Καναδά	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	64	1216	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	ά. Γιβραλτάρ 6/4 διά Βόλον	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	64	9962	δ. Πλότος 21/4 διά Λά Γκουσίρα
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ά. Φιλαδέλφειαν 20/4 διά Πρόβιντενς	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	δ. 'Ηστ Λόντον 10/4 διά Ιαπωνίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	57	2148	ά. Δάς Πάλμας 11/3 διά Λάδος	ΑΡΙΑΔΗΝΗ Ε. (δ.)	62	25672	δ. Μπιζέρτα 28/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	ά. Σιγκαπούρην 19/4	ΑΡΙΑΝΑ	59	7052	δ. Μπιζέρτα 25/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	79	15688	εἰς Ρίο 'Ανειρο ύπο συμπλήρωσιν	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	έ. Ν. Ορλέανην 26/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ.	59	7965	ά. Πόρτ Σάδ 19/4 διά Πειραιά	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	5231	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 30/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ.	58	5402	ά. Σούες 27/4	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	9481	δ. Μουσαράρε 22/4 διά Σαγκάνη
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ.	67	53448	ά. Καντίς 21/4 διά Ν. Όρλεανην	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΧΥΑΛΑΣ	57	8739	έ. Γάνδην 26/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙΙ.	77	4713	ά. Υόρκην 30/4	ΑΡΙΣΤΕΙΤΑ	72	129260	δ. Τέιμπλ Μπαΐη 22/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11435	ά. Ταγκουάραδάς 20/4 διά Μπαρμπάντος	ΑΡΙΣΤΕΙΤΑΟΣ	65	19750	δ. Π. Σάδι 27/4 διά Βατούμ
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	62	12392	ά. Σούες 27/3 διά Ρ. Ιανέριο	ΑΡΙΣΤΕΙΤΑΟΣ	72	3822	δ. Πειραιά 7/4 διά Πάτρας
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2621	ά. Ντακάρ 19/4	ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	δ. Βορμάνη 20/4 διά Μαντράς
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ.	65	13638	ά. Κωνίτολην 18/4	ΑΡΙΣΤΕΙΤΑΟΣ	63	11374	δ. Ράς Τανούρα 20/4
ΑΝΔΡΕΑΣ Σ.	50	3150	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΡΚΑΔΙΑ	61	11915	δ. Αμπιτζέν 12/4 διά Κολόμπο
ΑΝΔΡΕΙΑ	66	2999	ά. 'Αμεβρεά				

ΑΡΤΕΜΙΣ	72	3908	έ. Αμβέρσαν 28/4	BΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	ά. Γκότενμπουργκ 25/4 διά Τενερίφην
ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	ά. Καζαμπλάνκα 25/4 διά Ντακάρ	BΙΝΤΣΕΝΖΙΑ	78	14568	ά. "Ησης Λόντον 1/4
ΑΡΤΖΥΑ (δ.)	66	43433	ά. N. "Ορλέανην 29/4	ΒΙΟΛΕΤΤΑ	53	2536	δ. Σουέζ 12/4
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	ά. N. "Ορλέανην 27/4	ΒΙΡΑ	56	7841	ά. Μη. "Άγρες 7/2 διά Άθανα
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	ά. Ρουέν 5/4 διά Βρεμην	ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	δ. Παναμάδ 23/4 διά Βαλτιμόρην
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	έ. Τεργέστην 24/4	ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7058	δ. Παναμάδ 23/4
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22103	ά. N. "Ορλέανην 26/4	ΒΟΜΑΡ	71	16313	έ. Καράτσι 27/2
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	ά. "Αμβούργον 22/4 διά Καράτσι	ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	ά. Πειραιά 24/4 διά Νιγηρίαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	ά. Κόρπους Κρίστι 10/3	ΒΟΥΛΑ	58	8301	άργει εἰς Χαλκίδα από 2/10/77
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Π.	57	9990	άργει εἰς Πειραιά από 14/10/75	ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	δ. Παναμάδ 15/4
ΑΡΧΙΧΜΗΔΗΣ	66	16142	ά. Σουέζ 15/3 διά Τζιμπουτή	ΒΥΖΑΝΤΙΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	68	2757	ά. Σάροχ 25/4 διά Λισσαβώνα
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ	65	27229	ά. Κωνίτουλιν 14/4 διά Κωνιτόντζαν	ΒΥΖΑΝΤΙΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΖ	61	1550	ά. Λισσαβώνα 28/4 διά "Αμβέρσαν
ΑΡΧΙΚΟΝΤΑΣ	76	75134	ά. Τέμπλι Μιτάη 19/4 διά Βραζιλίαν	ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	έ. Πειραιά 5/2
ΑΡΧΟΝΤΙΣΑΣ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	ά. Πειραιά 11/4	ΒΥΤΙΝΑ	75	14983	ά. Φλαδελφειαν 24/4 διά Χιούστον
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ά. Δ. "Αντζέκες 16/4 διά Γιοκοχάμα	G. Π. ΚΟΣΜΑΣ	57	9220	έις Πειραιά 30/9 (έπισκευαι)
ΑΣΤΙΑ	66	2794	ά. Πουά Νούρι 27/2	ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	ά. Σαλβαντόρ 10/4
ΑΣΤΙΑΣΙΑ Μ.	53	4787	ά. Κωνίτουλιν 16/4 διά Γαλάται (ΕΠΟΛΗΘΗ)	ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	31952	ά. Βοστώνην 24/4
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	53	13415	άργει εἰς Πειραιά	ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	61	18588	άργει εἰς N. "Ορλέανην 7/12/74
ΑΣΠΑΣΙΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	20506	έ. Εϊβονιμόουθ 27/4	ΓΑΛΑΤΑΣ	56	9059	ά. "Ασυντον 26/4
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	ά. Στεπτίνον 24/4 διά Λάδης Πάλμας	ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	ά. Συκαπούρην 12/3 διά Ιαπωνίαν
ΑΣΠΙΣΟΣ	59	9303	ά. Ναναρίν 12/4 διά Σαλβαντόρ	ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	ά. Αμβέρσαν 30/4 διά Κολόμπο
ΑΣΠΙΣ	58	9278	ά. Ντώρμπαν 2/4 διά Μπαράν	ΓΕΜΕΛΑΣ	62	11082	δ. Π. Σάδι 2/4 διά Πειραιά
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	ά. Ρόττερνταμ 28/4 διά Μπ.Μπλάνκα	ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	δ. Παναμάδ 17/4
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13121	ά. Π. Κελάγη 2014 διά Νιούπορτ	ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ	76	16037	ά. Ταμπικο 21/4
ΑΣΤΕΡΟΙΝΤ	60	6236	ά. Δάκουκετ 19/4 διά Τρίπολιν	ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΩΝΤΑΣ	78	15269	έ. Ρόττερνταμ 28/4
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ά. Λάδης Πάλμας 14/4 διά Μπουένος "Αύρες	ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΙΡΩΗΣ	67	15421	έ. Ν. Υόρκην 29/4
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	ά. Βανκούβερ 25/4	ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	δ. Πόδοτα 18/4 διά Μπανίας
ΑΣΤΟΡΙΑ (δ.)	64	33847	ά. Ρόττερνταμ 11/4	ΓΕΩΡΓΙΟΣ	58	7894	
ΑΣΤΟΡΙΑ	60	16987	έ. Αβάνα 7/2 (έπισκευαι)	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13714	ά. Βομβάην 21/4 διά Ρόττερνταμ
ΑΣΤΡΑ	64	2304	έ. Σαΐντ Κίτς 26/4	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΠΑΠΑΙΩΝ	52	1699	ά. Κιότζια 24/3 διά Τρίπολιν
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	έ. Γιβραλτάρ 28/4 διά Χιούστον	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18798	είς Καλούς Λιμένας 18/3
ΑΣΤΡΩΝ	52	1939	ά. Λεωνίδαν 29/4 διά Λατάκια	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. Φ.ΦΗΚΑΣ (δ.)	63	28430	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΤΡΩΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ά. Ντόρντρεχτ 28/4	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	60	10748	έ. N. "Ορλέανην 1/4
ΑΣΦΑΛΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (δ.)	55	12345	ά. Φιλαδέλφειαν 20/4 διά Φδλ Ρίβερ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. Π.	57	6508	ά. Αμβέρσαν 24/4
ΑΣΦΑΜΑΤΟΣ	71	9466	ά. Τζίμπουτι 3/4	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. Σ.	49	3676	έ. Ριγέκα 5/4 διά Τρίπολιν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ά. Λάδης Πάλμας 14/4 (έπισκευαι)	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	8763	ά. Καζαμπλάνκα 26/4
ΑΤΖΙΔΙΤΥ	59	10505	ά. Ρόττερνταμ 21/4	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	έ. Ρόττερνταμ 28/4
ΑΤΖΙΔΙΤΥ	49	6607	άργει εἰς Χαλκίδα από 6/3	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16605	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΑΝΑΤΙΔΑ	60	8070	έ. Βρέμην 25/4	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	ά. Μαντράς 24/4
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	74	128399	ά. Λάδης 29/4 διά Κόρντον	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΙΩΝ	68	9067	ά. Λειξοες 3/4 διά Λουάντα
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΜΕΡΜΑΙΝΤ	54	15987	ά. Σ.Σ.δί 27/4	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΥΛΑΣ	70	18634	δ. Π. Σάδι 28/4 διά Μεσόγειον
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	ά. Βανκούβερ 21/3	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΡΑΒΛΟΣ	69	9948	ά. Μπιλιμπόδ 22/4
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40455	ά. Ράς-έ-Σιδέρ 18/4 διά "Άλκεθίρας	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	έ. Βρέμην 1/5
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	68	87329	ά. Νεοεις Πειραιά από 16/2/77	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	ά. Μπαντζαραδιν 10/4 διά Αίθερπουλ
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΣΚΑΥ	62	5430	ά. Πειραιά 27/4	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΖΑΚΙΡΟΓΑΛΟΥ	71	19061	ά. Γιβραλτάρ 23/3 διά Ταρτούς
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΤΣΟΥ	77	5868	ά. Σάντος 3/3 διά Λουάντα	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΑΡΕΑΔΗΣ	43	7176	άργει εἰς Πειραιά από 10/1/71
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	58	4717	ά. Τζένταν 25/4 διά Χοντέντα	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	67	16309	ά. Κολούμπια 16/4 διά "Ιράν
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΧΕΛΜΣΑΝ	69	16229	ά. Ριο "Ιανέριο 14/4	ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	δ. Παναμάδ 20/4 διά Εσεράλδας
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	ά. Ταμπικο 23/4	ΓΙΑΝΙΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2895	δ. Γιβραλτάρ 21/4 διά Ραβέννα
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	ά. Λ. "Αντζέκες 26/4	ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	ά. Πειραιά 2/2 διά Χαλκίδα
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	ά. Παναμάδ 17/4 διά Τυνιδια	ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	δ. Σουέζ 6/4
ΑΤΑΝΑΤΙΚΑ	64	10280	ά. Αμπου Ντάπι 23/4	ΓΙΑΝΝΗΣ	56	5237	ά. Λομπίτο 7/4 διά Λουάντα
ΑΤΑΝΑΤΙΚΟΣ	57	4486	ά. Κωνίτουλιν 24/2 διά Μαύρην Θάλασσαν	ΓΙΑΝΝΗΣ	67	4704	είς Μάρσα έλι Μπράνκο από 6/12
ΑΤΑΝΑΤΙΣ	63	6246	ά. Σ.δί 18/3	ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	ά. Μουφαλόνες 10/4 διά Κιότζια
ΑΤΑΛΑΣ ΣΤΑΡ	68	10182	ά. Σουέζ 11/3	ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	ά. Θάντερ Μταϊ 25/4 διά Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΣ ΡΙΒΕΡ	61	2998	ά. Λάδης Κούτσι 28/4	ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	44742	ά. Ίμινιχαμ 17/4 διά Μεσόγειον
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	ά. Τεργέστην 13/4	ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	ά. Ντώρμπαν 12/4 διά Πουέρτο Μαντρύν
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	ά. Βούμπαν 18/4 διά Κάνταλα	ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19294	ά. Λισσαρένα 4/4
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	7221	ά. Ντηρόποιτ 18/4 διά Μιλύωνηκ	ΓΙΑΝΝΗΣ Π. Β.(δ.)	68	80003	ά. Τζιμπούτι 13/3 διά Κίναν
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΥΠΥ	72	9301	ά. Μπλάμπο 24/4 διά Χαλιφας	ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	70	9087	ά. Κονιτόποιν 26/4
ΑΤΤΙΚΟΝ	53	6160	ά. Ειδευογειακάς μεταφοράς	ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΑΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ά. Καλκούτα 21/4
ΑΥΑΚΙ	76	16366	ά. Ρόττερνταμ 30/4	ΓΙΑΝΝΗΣ Σ.	57	2676	εις Λισσαβώνα
ΑΥΑΚΙ ΚΟΥΚ / ΚΟΥΚ	68	9033	ά. Χόκ-Κόκυ 24/4 διά Μπαγκόκ	ΓΙΑΝΝΕΥΛΑΣ (δ.)	65	28945	ά. Πουέρτο Μπαγιόβαρ 25/3 διά Καλδό
ΑΥΑΙΣ	72	16402	ά. Χόκ-Κόκυ 24/4	ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10721	έ. Τάραντα 18/4
ΑΥΦΟΒΟΣ	58	18657	εις Αίοι υπό συμπλήρωμα	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΙΤ	67	13091	ά. Π. "Αρένας 12/4 διά Βαλκαράζο
ΑΦΙΚΑΝ ΒΑΙΟΛΕΤ	66	2966	ά. Λονδίνον 30/4	ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	ά. Βαγγαρέι 27/4
ΑΦΙΚΑΝ ΛΑΤΟΝ	58	8331	ά. Πουά Νούρι 7/4	ΓΙΟΥΝΙΤΕΡ	54	8603	ά. Ούκαδον 9/3 (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	ά. Τζένταν 28/3	ΓΙΟΥΡΟΓΟΥΙΝΗΒ	58	8375	άργει εἰς Πειραιά από 13/11/76
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	ά. Πόρτα Χωκούμπερη 26/4	ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	ά. Τζιμπούτι 28/3 διά Κίναν
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.	67	3619	ά. Τσιαγκόγκ 14/4	ΓΙΟΥΡΟΚΕΜΗ (δ.)	73	1969	εις μεταφοράς Έκουαντορό
ΑΦΡΟΔΙΤΗ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑ-ΝΙΚ (δ.)	56	18657	ά. Πειραιά 11/3	ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	ά. Τοκούδα 24/3 διά ΗΠΑ
ΑΦΡΟΣ	68	3340	ά. Αλεξάνδρειαν 26/4	ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ	65	6547	ά. Λισσαβώνα 854
ΑΧΑΙΟΣ	55	8584	ά. Λάγος 1/3	ΓΙΟΥΡΟΜΑΣΤΕΡ	61	9545	ά. Συνκαπούρην 11/4 διά "Οζάκαν
ΑΧΙΛΛΙΑΣ Π.	48	8482	άργει εἰς Πύλον	ΓΙΟΥΡΟΜΕΡΤΖΑΝΤ	72	10687	ά. Ταραγκόνα 4/4 διά Λάγος
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	ά. Γένοβα 9/4	ΓΙΟΥΡΟΣΑΝ	62	4467	έ. Βενετία 21/4
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	ά. Σουέζ 30/4	ΓΙΟΥΡΟΣΕΥΔΟΡ	52	9018	ά. Μόζι 31/3 διά Μπριουστίνη
ΒΑΛΕΝΤΙΝ	63	1164	ά. Θέουτα 26/4 διά Κάλιαρι	ΓΙΟΥΡΟΣ	77	14274	ά. Χάλιφας 28/3 διά Κούβα
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΥ	74	19702	ά. Τούμπα 27/3 Καούμπα
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	8432	ά. Θέουτα 25/4 διά ΗΠΑ	ΓΙΟΥΡΟΣΠΙΡ	59	5027	έ. Ντώρμπαν 27/4
ΒΑΠΟΡΙΑ	67	9088	ά. Γένοβα 2014 (έπισκευαι)	ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	ά. Αμπιτζάν 15/4
ΒΑΡΑΙΑΝΟΙ	69	14845	ά. Τορόντο 29/4	ΓΙΟΥΡΟΤΡΕΠΤΕΡ			

ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ.....	76	13027	δ. Σουέζ 2954	ΔΙΑΜΑΝΤ.....	58	3622	ά. Β. Κονστιτούσον 31/3 διά Βιτόρια
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	ά. Βανκούβερ 27/4	ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	56	8243	ά. Γούνια 25/7/78
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΥΛΥΚΛΗΤΟΣ	77	14530	ά. Βανκούβερ 21/1	ΔΙΑΜΑΝΤΟ.....	60	8414	ά. Λείδες 28/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ.....	76	13027	ά. Ν. "Ορλέανη 13/4	ΔΙΑΣ.....	71	16379	ά. Εμδεν 20/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΑΝ.....	78	16500	εἰς Μουρόφων υπό συμπλήρωσιν	ΔΙΔΥΜΟΙ.....	76	19166	ά. Βαλτιμόρην 30/3 διά Έλλάδα
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΠΤ.....	72	12919	ά. Συμιζού 11/4 διά Ιαπωνίας	ΔΙΔΩ.....	46	3851	ά. Αμέρεσαν 30/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΗΗΡ.....	72	12919	ά. Ορλέανην 25/3 διά Π. Καμπέλο	ΔΙΗΦΟΒΟΣ (μ.)	64	42314	ά. Νάρβικ 18/4 διά Δουνκέρκην
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ.....	75	13036	δ. Παναμά 2954 διά Όδησσον	ΔΙΦΡΨ II.....	59	7801	ά. Πειραιά 8/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥ.....	77	14531	δ. Σαρδίνια 1/4	ΔΙΩΝΗ (δ.).....	67	44646	ά. Γιουροπόρτ 28/4 διά Ιμινχάμ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΝΙΣ.....	68	10397	δ. Σαρδίνια 21/4	ΔΙΩΝΗ.....	54	2949	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 5/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ά. Βικτόρια (Β.Κ) 22/3 διά Κίναν	ΔΟΡΥ.....	54	4784	ά. Τεργέστην 26/4 διά Τρίπολιν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕΙΣ.....	74	13036	ά. Ν. "Ορλέανη 25/3 Μαρακάιμπο	ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ.....	72	19162	ά. Κ. Κελάρχ 12/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΛΙΣ.....	69	11148	ά. Ν. Ορλέανην 20/4	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ.....	57	10207	μεταν. «INTERAKTIVITY»
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΙΣΙΟΥΝ.....	77	13027	ά. Βανκούβερ 2/3 διά Κίναν	ΔΡΟΜΩΝ.....	64	17487	ά. Πειραιά 7/4 διά Ιταλίαν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΝ.....	77	14531	ά. Κόρπους Κρίστι 2/3	ΔΡΟΜΩΝ.....	64	1657	δ. Σουέζ 27/1 διά Μογκαντίσιο
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑΙΖΟΝ.....	75	13036	δ. Παναμά 16/3 διά Μαζαλάν	ΔΡΥΣ.....	65	2020	ά. Λισσαβώναν 27/4
ΓΚΟΥΛΑΣ.....	67	20173	ά. Αλιμποργκ 10/4	ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ.....	53	8501	ά. Σαουθάμπτον 24/4 διά Άλεξάνδρειαν
ΓΚΟΥΝΤ ΒΑΙΚΙΝΤΙΚ.....	70	2993	ά. Πειραιά 12/4	ΔΩΔΩΝΗ (δ.).....	54	11313	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙΝΤ.....	70	11527	ά. Ν. Ορλέανην 20/4	ΔΩΡΙΕΥΣ.....	58	8431	ά. Π. Σαΐδη 27/4
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΟΝ.....	64	10141	ά. Ακαρια 16/4 διά Μογκαντέσιο	ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΩ.....	70	18662	έξιθι Ντώρμπαν 30/4
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ.....	65	20765	ά. Βίλλα Κονστιτούσον 10/4 διά Ρίβερ Πλέιτ	ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ.....	78	16326	ά. Ντούμπιάδι 17/4 διά Μίνα Καμπούς
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ.....	63	8628	δ. Π. Σαΐδη 28/3	ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΙΜ.....	72	16398	ά. Μπάχ. Μπλάνκα 24/4 διά Πορτογαλίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ.....	73	59198	ά. Τής 26/4	ΔΩΡΟΣ.....	56	8772	ά. Γάνδην 25/4 διά Ιταλίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ.....	56	8750	ά. Αντεν 15/4				
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΣ.....	62	8943	ά. Ακαρια 16/4 διά Μογκαντέσιο	E. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ.....	58	9381	έ. Σιγκαπούρην 9/4
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	63	10141	ά. Λομπίτο 17/4 διά Μπ. "Άυρες	E. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ (δ.)	60	23144	ά. Κόρπους Κρίστι 8/4
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΙΑΤΟΥ.....	70	8805	ά. Σιούστον 25/4	ΕΒΗ.....	74	15956	ά. Χιμέξι 10/4
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΙΟΝΗΡ	60	2605	ά. Χόκης-Κόγκι 27/4 διά Κεσλούγκ	ΕΒΙΑ.....	61	10029	δ. Κων/πολίν 30/3 διά Μαύρην Θάλασσαν
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ.....	75	4470	ά. Ρότερνταμ 9/4 διά Άλγεριον	ΕΒΜΑΡ.....	76	16398	ά. Ντώρμπαν 8/4 διά Ρίβερ Πλέιτ
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ.....	57	3842	ά. "Αμέρεραν 11/3 διά Άλγεριον	ΕΒΡΟΣ.....	62	20372	ά. Σάρρος 26/4
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ.....	63	9079	ά. Πειραιά 2/3	ΕΔΕΣΣΑ.....	63	15819	ά. Τακόμα 20/4 διά Ταιβάν
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ.....	58	8432	ά. Γδύνια 27/4	ΕΘΝΟΣ.....	64	8742	ά. Λας Πάλμας 26/2 διά Χάιφαν
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ.....	62	8920	ά. Γιβραλτάρ 15/4 διά Κούβαν	ΕΙΡΗΝΗ.....	77	16726	άργει εἰς Χακοντάτε
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ.....	58	8631	ά. Άλεξάνδρειαν 20/4	ΕΙΡΗΝΗ.....	58	7762	ά. Ντώρμπαν 29/3 διά Κολυμβίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ.....	73	7054	ά. Κων/πολίν 11/2 διά Κωνσταντίναν	ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.....	62	8425	ά. Τζιμπουτί 22/3 διά Κίναν
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΤΕΡ.....	60	6415	ά. Σουέζ 13/4 διά Βιζακαπανάμ	ΕΙΡΗΝΗ Λ.....	56	10405	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 17/2/77
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ.....	70	8940	ά. Παναμά 3/4 διά "Άβανα	ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δ.)	63	36455	ύπο παραλαβήν
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ.....	75	9954	ά. Παναμά 25/4 διά Άλγεριαν	ΕΙΡΗΝΗ Μ.....	63	8213	έ. Λίβερπουλ 26/4
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΛΤ.....	60	3639	ά. Χιούστον 28/4	ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ.....	54	7835	εἰς Σινανονασάκι ἀπό 4/11
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ.....	69	7222	ά. Π. Σαΐδη 19/4	ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ.....	66	23665	ά. Ροζάριο 12/4
ΓΚΟΥΝΤΟΥΣ.....	56	2993	ά. Λά Παλής 12/4	ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ.....	67	24698	εἰς Ν. "Ορλέανην 28/1 (έπισκ.)
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ.....	57	6778	ά. Πειραιά 13/3	ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ.....	57	9975	ά. Π. Σαΐδη 22/4
ΓΚΡΑΙΣΙΑΝ ΑΙΔΑΣ.....	57	2870	ά. Λιβόρνο 19/4	ΕΚΑΒΗ.....	56	11258	ά. Μπαλέτα 27/3
ΓΚΡΑΙΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ.....	57	8764	ά. Σιγκαπούρην 24/4 διά Άλγεριον	ΕΚΑΙΡ.....	63	13841	ά. Ντώρμπαν 29/4
ΓΚΡΑΙΣΙΑΝ ΛΑΙΤ.....	63	9132	ά. Βιζακαπανάμ 21/4	ΕΚΤΟΝ.....	62	11428	ά. Γιβραλτάρ 2/1 διά Άλγεριον
ΓΚΡΑΙΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ.....	66	23570	ά. Μπ. "Άυρες 17/4 διά Ιαπωνίαν	ΕΚΤΩΡ.....	70	16258	δ. Παναμά 21/4 διά Π. Καμπέλο
ΓΚΡΑΙΣΙΑΝ ΦΛΕΙΤ.....	62	15389	ά. Μπλήση 14/4 διά Κωνσταντίναν	ΕΚΤΩΡ.....	58	8647	εἰς Κασσιούνη 16/3
ΓΚΡΕΙΣ.....	58	8561	ά. Καράτο 23/4	ΕΛΑΦΙ.....	68	19495	ά. Μπ. Σαπούρη 13/3
ΓΚΡΕΙΣ Λ.....	71	16306	ά. Κων/πολίν 23/4	ΕΛΑΦΙΝΑ.....	73	14353	δ. Παναμά 24/4 διά Λ. "Αντζελες
ΓΚΡΟΤΕΝΤΥΚ.....	62	6215	ά. Βρέμην 30/4	ΕΛΑΓΙΑΝΝΙ.....	70	12791	ά. Τεργέστην 12/4
ΓΔΑΡΟΣ (δ.).....	68	90905	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14/4/77	ΕΛΕΙΣΤΡΙΑ VI.....	51	6534	ά. Κ. Τάουν 30/3 διά Ταιβάν
ΓΔΑΥΚΟΣ.....	68	16229	ά. Μπρουναμπούτελ 13/4 διά Μεγ. Λίμνες	ΕΛΕΙΣΤΡΙΑ VIII.....	59	9237	δ. Κων/πολίν 8/4 διά Ρωσίαν
ΓΔΥΦΑΔΑ ΜΙΛΟΥ.....	62	12103	ά. Σιγκαπούρην 3/4 διά Κίναν	ΕΛΕΑΝΑ.....	56	8939	ά. Μπ. "Άυρες 11/4 διά Ιαπωνίαν
ΓΔΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ.....	65	12948	ά. Τενέριφη 27/4	ΕΛΕΑΝΑ Κ.....	62	7672	ά. Λομπίτο 23/2 διά Λουάντα
ΓΟΜΑΣΑ.....	71	4713	ά. Αμέρεραν 27/4	ΕΛΕΝΗ Α.....	45	3755	δ. Κων/πολίν 25/4 διά Ρουμανίαν
ΓΟΡΓΟΣ.....	58	7061	ά. Αμπιτζάν 6/4 διά Γδύνια	ΕΛΕΝΗ Κ.....	55	4132	ά. Πειραιά 1/4 διά Θεσσαλονίκην
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.).....	58	12732	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 13/4/77	ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	53	8985	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΟΥΑΙΝΕΑ ΓΚΑΛΑΦ.....	54	3985	ά. Πουάν Νούρδ 5/4 διά Μαγιούμπα	ΕΛΕΝΗ Μ.....	58	8446	δ. Παναμά 29/1 διά Βάρδα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ.....	76	19261	ά. Μπράκε 25/4	ΕΛΕΝΙΑ.....	63	5206	ά. Λείσες 26/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΙΣ.....	78	19451	ά. Κόρπους Κρίστι 15/4	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΝΙΚΗ.....	51	6736	εἰς Καρβανένην ἀπό 14/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ.....	75	19451	ά. Κολούμπια Ρίβερ 8/4 διά Ταιβάν	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ T.....	57	9233	ά. Δ. Πάλμας 5/3 διά "Άβανα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟ.....	72	18426	ά. Γιβραλτάρ 24/4 διά Κάμσαρ 24/4	ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ.....	57	10371	ά. Άλεξάνδρειαν 17/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ.....	76	19264	ά. Αμέρεραν 29/4	ΕΛΕΥΡΟΠΑ.....	71	10794	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 26/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΙΛΑΝΤ (δ.).....	65	35642	ά. Χάλτια 2/3	ΕΛΕΥΣΙΣ.....	65	9694	δ. Γιβραλτάρ 16/4 διά Θρήβερς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΕΤ.....	54	4389	ά. Σάν Πέντρο (Άργ.) 11/4	ΕΛΕΥΣΙΣ.....	62	1859	ά. Π. Έμπεδοκλε 23/4 διά Σιώρηνην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΑΡΙΝ.....	77	19264	ά. Αμπιτζάν 2/4 διά Βαρκελώνη	ΕΛΙΖΑ.....	58	12025	ά. Δ. Αντζελες 29/3 διά Βενεζουέλαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ (δ.).....	74	19451	ά. Αδορτέρντα 27/4	ΕΛΙΚΩΝ.....	58	6370	ά. Βομβάνη 23/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ.).....	74	20793	ά. Μένοι άλ. Αχιαντί 24/4	ΕΛΙΣΑΒΕΤ.....	48	1989	εἰς Πειραιά 26/5 (έπισκευα)
Γ. ΠΡΟΥΒΑΙΝΤΕΡ (δ.).....	75	8226	ά. Βερμούδων 13/4 διά Δ. Ρούμανα	ΕΛΙΚΑΝΤΙΑ (δ.)	72	1947	ά. Καναρινόρ 9/3 διά Όκριτα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΙΛΑΝ (δ.).....	65	11415	ά. Γιβραλτάρ 26/4 διά Εύρωπην	ΕΛΙΚΙΝΑ.....	57	6504	ά. Ρόττε-νταμ 26/4 διά Έμπιτζεργκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΕΑ.....	61	9378	άργει έταντην	ΕΛΛΑΣ.....	56	4380	ά. Ρόττερντα 29/4 διά Εργάζεται
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΑΒΡΙΔΗ.....	67	10737	ά. Σάδη 24/4 διά Λιβερπουόλ	ΕΛΛΑΣ.....	70	18734	ά. Κομό Μπαϊ 26/4 διά Έλλαδα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΑΛΑΚ.....	51	2198	ά. Σάδη 24/4 διά Λιβερπουόλ	ΕΛΛΑΝΙΚ ΒΑΛΟΡ.....	72	8987	ά. Κοσίν 25/4 διά Σουέζου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΧΑΛΙΝΑ ΜΙΧΑΛΙΝΟΥ (δ.).....	62	25717	ά. Β. Πειραιά 21/4 διά Στοκχόλμην	ΕΛΛΑΝΙΚ ΓΚΡΕΙΣ.....	72	8987	ά. Κολόμπα 20/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΑΣΤ.....	63	8877	ά. Σουέζ 7/3 διά "Άνντημα	ΕΛΛΑΝΙΚ ΝΕΤΣΤΕΝΙΥ.....	60	7297	ά. Πειραιά 11/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΑΣΤ Τ.....	51	1575	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 3/9	ΕΛΛΑΝΙΚ ΕΠΠΛΟΡΕΡ.....	78	17700	ά. Ντουμπάδι 26/4 διά ΗΠΑ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΗΜΗΤΡΑ.....	70	8825	ά. Ν. Υόρκην 28/3	ΕΛΛΑΝΙΚ ΙΝΝΟΒΟΕΙΤΟΡ.....	78	17700	ά. Σουέζ 29/4 διά Ντουμπάδι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΗΜΗΤΡΑ Α.....	68	9417	ά. Νιούκαστο (Άντρα) 24/4	ΕΛΛΑΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	72	8987	ά. Ν. Υόρκη 21/4 διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΗΜΗΤΡΗΣ.....	56	4828	προσήρ. πλοίων Σμύρνης 14/3	ΕΛΛΑΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	62	8927	ά. Τζάκονθιλ 19/4 Κόρπους Κρίστι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.....	58	8804	ά. Λάγος 2/4	ΕΛΛΑΝΙΚ ΑΡΩΡΑ.....	61	7293	ά. Ντάρμπαν 28/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ζ.....	55	5397	ά. Πειραιά 25/4	ΕΛΛΑΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ.....	72	8987	ά. Π. Σουδάν 25/4 διά Τζιμπούτι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ζ.....	77	35545	ά. Χόμπου Ρόδης 29/4	ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΑΝ.....	71	10327	ά. Πειραιά 24/4 διά Πρέθεζαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.....	68	11362	ά. Αμπού Ντάρμπαν 27/4 διά Νάρβικ	ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΗΜΑΝ.....	72	11201	ά. Φιλαδελφειαν 26/4 διά Ν. "Ορλέανη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.....	56	1784	ά. Λάγος 10/4	ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΚΑΥ.....	62	6846	ά. Χόμπου ρόδης 29/4 διά Μεσογείου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ.Φ.....	63	18826	ά. Δ. Αντελέας 2/3 διά Γιοκοχάμα	ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ.....	57	7063	ά. Ντάρμπ

ΕΑΠΙΔΑ	46	3214	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 2)6)78	ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10750	δ. Σουεζ 22)4 δι' Ίνδιαν
ΕΑΠΙΣ	71	9885	δ. Κων/πολιν 20)2 Μαύρην Θάλ.	ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10630	α. Τζέντα 25)2 διά Σαγκάνη
ΕΑΠΙΣ	56	3762	εἰς Λουστία 11)177	ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	α. Ν. Όρλεάν διά Τόκιο
ΕΑΠΙΣ Κ.	57	8773	α. Πόρτ δυ Σπάτη 28)3 δι' Αγκόλα	ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	δ. Πούντα Αρένας 15)4
ΕΛΣΑ ΣΚ.	56	5087	δ. Κων/πολιν 8)4 Γαλάται	ΘΕΟΜΗΤΩΡ	67	29711	α. Σπέντα 18)4 Μόντρεαλ
ΕΛΣΦΑΛΘ	63	4555	ε. Βακταράζ 25)4	ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	50556	α. Χιούστον 31)3
ΕΜΙΑ	58	3810	ε. Πειραιά 25)4	ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	10591	α. Αύγουσταν 22)2 διά Γιθραλτάρ
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΚΟΜΝΗΝΟΣ	65	28007	ε. Τακόμα 28)3 Μπουσάν	ΘΕΟΤΟΚΟΣ	61	9378	ύπο παραλαβήν
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΜΑΡΚΟΥ	60	8675	ε. Κακινάτα 14)4 Πορτμπαντάρ	ΘΕΟΤΟΚΟΣ	57	9153	δ. Σουεζ 28)4
ΕΜΠΡΟΣ	78	9100	ε. Μπιλιμπό 26)4	ΘΕΟΦΑΝΟ ΔΙΒΑΝΟΥ	63	15929	α. Ν. Όρλεάν 10)4
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	δ. Γιθρ. 21)1 δι' Άλγεριον	ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	ε. Χάμπτον ρόδς 24)4
ΕΠΙΚ (μ.)	58	30380	ε. Ναγκόβια 19)4 Μπουσάν	ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	22156	ε. Ρόττ 29)4
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Νταβόνι 12)3 Ζαμπούγκα	ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	ε. Χάνκο 12)4 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	ε. Νέαπολην 21)4 Γιθραλτάρ	ΘΕΡΙΣΟΣ	62	3244	ε. Μπάστια 11)2
ΕΠΙΜΟΝΟΣ	53	8458	ε. Ρουέν 4)4	ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ	58	9882	α. Χονολουλού 30)4 Σεπτέμβιον
ΕΠΟΣ	77	9786	ε. Λάγος 8)3 δι' Αγ. Δομίνικον	ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10460	α. Μπαρανκίλα 10)4 Μαρακάιμπο
ΕΠΤΑΝΗΣΙΟΣ	63	31051	ε. Μόμπιλ 18)4 Ν. Όρλεάντη	ΘΕΡΜΟΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	ε. Μίλροφτ Χάρεν 1)5
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	7447	ε. Δουνεύρη 21)4	ΘΕΡΜΟΥΛΑΙ ΙΙ (δ.)	55	8998	α. Ρεσίφε 21)4
ΕΡΜΗΣ	72	15951	δ. Γιθραλτάρ 25)4 Γένοβα	ΘΕΤΙΣ	74	35513	δ. Παναμά 7)4
ΕΡΜΙΟΝΗ	61	9068	ε. Βαλένθια 23)3 διά Τριπολίν	ΘΕΩΝΗΣ	58	2296	εἰς Βρέμην ἀπό 19)9
ΕΡΜΙΟΝΗ	73	8957	ε. Βανκούβερ 9)4 Τσεράνιονς	ΘΗΡΑ	55	2741	εἰς μεσογ. μεταφ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	ε. Βαλτιμόρη 17)4 δι' Ολλανδίαν	ΘΗΡΑ	60	6155	α. Αμβούργον 23)4 διά Δυτ. Αιγαίκην
ΕΡΟΙΚ ΣΕΥΑΟΡ	57	2074	ε. Κορούνα 28)4	ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	14100	δ. Κων/πολιν 30)3 Βατούμ
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	63	123758	ε. Βενετία 11)4 δι' Αγκόλανταν	ΘΗΣΕΥΣ	74	3735	εἰς Βόλον 10)6
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	72	10194	ε. Ντόρμπαν 20)4	ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	2222	α. Κ. Τάουν 13)4 δι' Αγκόλαν
ΕΣΣΕΣ	57	6021	ε. Πειραιά 15)1 Γιθραλτάρ	ΘΙΩΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	51417	α. Γιουρούπορτ 30)4 Σούλος Βόσ
ΕΥΑ	59	11894	ε. Λιβερπούλ 28)4	ΘΙΣΛ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	48935	α. Τέτενη Τέρμιναλ 28)4
ΕΥΑ	73	3700	ε. Πειραιά 23)4	ΘΡΑΣΙΑΝ ΣΙΛΕΥ (δ.)	63	33924	α. Ράς Τανούρα 28)3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	60	8717	ε. Τζέντα 12)5 δι' Ολλανδίαν	ΘΩΜΑΣ Α.	58	11201	α. Ντακάρ 6)4 διά Θεσσαλίκη
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	ε. Σέτε 30)3 δι' Αννάμπα	ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	α. Ν. Όρλεάν 25)4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Κ.	67	29424	ε. Κολούμπια ρίβερ 5)4 Πακιστάν	ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15806	ε. Λισσαβώνα 14)4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	ε. Ήστ Λόντον 19)2 διά Πορτογαλίαν	ΙΑΣΩΝ	70	11498	ε. Μπαγκόκ 28)4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	ε. Ναγκόνια 26)3 Μπουεναδεντούρα	ΙΖΟΜΠΕΑ	57	9746	ε. Κων/πολιν 11)4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	49	4713	ε. Αγίουν 21)7	ΙΘΑΚΗ	68	9066	ε. Ρουέν 7)4
ΕΥΑΛΗ	59	7059	ε. Άλεξ 22)4	ΙΘΑΚΗ - ΚΑΘΑΡΑ	62	6758	α. Τζένταν 16)4
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38304	ε. Ρόττ 7)4	ΙΘΑΚΗ ΣΕΙΛΟΡ (δ.)	59	12299	ε. Σιγκαπούρη 26)4
ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8519	ε. Γδύνια 27)4 διά Π. Χόρκουρτ	ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	α. Μπριουμπίνη 21)4 Γκέραλντον
ΕΥΤΕΝΙΑ	67	9854	ε. Ν. Ύρκη 26)4 Κόρνερ Μπρούκ	ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	ε. Ντώρμπαν 27)4
ΕΥΤΕΝΙΑ Κ.	78	16700	ε. Λάγος 22)4	ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	ε. Αμβούργον 27)4
ΕΥΤΕΝΙΑ Κ.	55	2977	ε. Σπέτζα δάπ. 28)3)78	ΙΛΕΝΑ	76	16267	α. Σ. Τζάν 19)4
ΕΥΤΕΝΙΑ Κ.	59	1180	μετωνομάσθη «ΑΙΓΑΝΑ»	ΙΝΓΚΑ	58	3860	δ. Σουεζ 23)4
ΕΥΤΕΝΙΑ Μ.	61	8999	ε. Καράτοι 9)4	ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	α. Λαττάκια 26)3
ΕΥΤΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	δ. Σουέζ 17)3 Μπάραν	ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ	77	10710	α. Ν. Γκουεστιμίνοτερ 18)3
ΕΥΔΑΚΙΑ	56	7114	ε. Λομπίτο 12)4	ΙΝΩ	54	6050	ε. Αύγουστα 13)4
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	εἰς μεσογειακά μεταφορές	ΙΟΝ	63	7484	δ. Π. Σάιδ 18)4
ΕΥΕΛΠΙΣ	51	3210	δ. Πόρτ-Σάιδ 20)4	ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	ε. Πειραιά 27)4
ΕΥΗ Λ.	67	14569	α. Α. Αντέλες 17)4 Μπ. Αύρες	ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΜΠΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	α. Πούλοι Μπούκοι 6)4 Περαικόν
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Μπριουμπίνη 10)4 Μπάραν	ΙΟΝΙΑΝ ΦΡΕΠ	65	6482	δ. Παναμά 26)4
ΕΥΟΔΙΑ	70	12873	α. Κολόμπια 20)4 Μπελαθών	ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ	58	4585	ε. Γδύνια 11)4
ΕΥΟΥΤΗΣ	73	10006	ε. Τζένταν 21)4 Μπ. Αγμάς	ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	ε. Φιλαδέλφειαν 14)3
ΕΥΝΟΙΑ	70	10066	ε. Τζένταν 13)3 διά Σαγκάνη	ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	εἰς Πειραιά ἀπό 11)4
ΕΥΠΟΙΑ	68	16005	ε. Αύγουσταν 22)3 Μόντρεαλ	ΙΟΣ	57	1976	υπό παραλαβήν
ΕΥΠΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	61	12351	α. Λίβερπουλ 30)3 Π. Όρντες	ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Ντακάρ 13)4 δι' Ίταλιαν
ΕΥΠΟ ΣΥΛΔΟΡ	60	10611	α. Λίβερπουλ 11)4 Βιτόρια	ΙΡΑΝΤΑ	57	4893	ε. Αντόντ 26)4
ΕΥΡΑΛΟΣ	73	10713	ε. Μπάραν 18)4	ΙΡΙΣ	54	6042	α. Λάς Πάλμας 17)4 διά Κ. Τάουν
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	ε. Λουάντα 1)1	ΙΡΙΣ	72	4999	ε. Ρένιον 9)4
ΕΥΡΩΠΗ ΙΙ	60	8242	α. Λοτέρα 22)4 Νακάλα	ΙΤΑΛΙΑ	46	6727	ε. Πειραιά 28)4
ΕΥΤΕΡΗΝ	55	7632	ε. Πλότσα 19)4	ΙΤΧΕΙΣ	77	19166	εξηρθί Σ. Ναζάρι 20)4
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	α. Χόγκαρτ 12)4 διά Σαγκάνη	ΙΩ	58	7230	α. Μπιλιμπό 25)4
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	α. Λάς Πάλμας 20)4 δι' Ανκόνα	ΙΩΑΝΝΑ	79	5800	υπό παραλαβήν
ΕΦΗ	58	2556	εἰς Αύγουσταν ἀπό 1)1)77	ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	ε. Πόρτο Άλεγκρεις 26)4 ομητλήρων
ΕΦΜΑΡ	57	8677	α. Ριγκέτε 26)4	ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. Αλεξάνδρειαν 28)4
ΕΦΦΗ	55	5008	ε. Χάιφα 27)4	ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	α. Μελλί 18)3
ΖΑΚΥΝΘΟΣ (δ.)	62	25211	εξεθι Μαργαρίτα δά 27)3	ΙΩΑΝΝΗΣ	63	8380	α. Δάντοις 23)4 Β. Κορέαν
ZANNET	58	4529	ε. Πειραιά 13)4 διά Στυλίδα	ΙΩΑΝΝΗΣ 11/3	59	3162	ε. Πειραιά 11)3
ΖΑΠΑΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ε. Φρς 18)4	ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΗ	64	35269	δ. Γιθραλτάρ 21)4 δι' ΗΠΑ
ΖΑΠΑΝ ΟΤΟ Α.	59	9830	υπό παραλαβήν	ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	52	1454	εἰς μεσογειακά μεταφορές
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	ε. Γανδήν 23)4	ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	δ. Γιθραλτάρ 22)4
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ. (δ.)	65	34501	α. Κόρπους Κριστί 15)4	ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	α. Βανκούβερ 26)4 Βικτόρια (B.K.)
ΖΕΑ	60	3325	ε. Κοράρα 15)4	ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	55	8799	ε. Λουπίτο 22)3
ΖΕΑ ΣΙΛΒΕΡ	53	4998	ε. Ντουμπάρη 29)4	ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	68	44646	ε. Κάρυψη 6)4 Ρόττ
ΖΕΥΣ	60	4169	ε. Τάουν 23)4	ΙΩΝ	71	11506	α. Μη. Υάρες 6)4 Ρόττ
ΖΕΥΣ ΖΕΥΣ	60	11687	ε. Ντακάρ 13)4 δι' Ίνδιαν	Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	δ. Σουεζ 17)4
ΖΕΥΦΟΡΟΣ (δ.)	64	32721	ε. Σιγκαπούρην 2)4	Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30301	α. Ρόττ 13)4 διά Βόρειον Θάλ.
ΖΕΥΦΟΡΟΣ	77	16366	ε. Ροζέριο 19)4	ΚΑΒΑΚΟ	53	5326	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 28)11
ΖΕΥΦΟΡΟΣ	56	4428	ε. Ποδουσί 6)4 διά Σουόρρι	ΚΑΒΟ ΛΑΥΚΥΩΝ	61	10934	άργει εἰς Πειραιά 25)4
ΖΕΥΦΟΡΟΣ	58	8393	ε. Ραβέννα 21)3	ΚΑΒΟ ΑΡΤΕΜΙΔΙΑ	59	11540	ε. Τεργέστην 27)4 Λιθόρνο
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	9416	ε. Σ. Τζών 17)3	ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	50	10174	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 6)9
ΖΙΝΙ	76	11348	ε. Πειραιά 26)4 δι' Αιγαίκην	ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	60	9486	μετωνομάσθη «ΑΙΟΣΤΟΛΟΣ Μ. III.
ΖΙΡΙΑ	71	4635	ε. Πουλιμάνται 23)4	ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	δ. Γιθραλτάρ 25)4 δι' Αμβούργον
ΖΙΡΚΟΝ	59	8335	ε. Λαττάκια 10)4 Βιρτούτον	ΚΑΒΟ ΚΑΜΠΑΝΟΣ (δ.)	56	12780	α. Λά Γκουέτ 27)4 δι' Έλλαδα
ΖΥΓΟΣ	76	19166	δ. Παναμά 23)3 δι' ΗΠΑ	ΚΑΒΟ ΚΟΙΛΟΝΕΣ	58	10192	ε. Ντώρμπαν 28)4
ΖΩΗ Γ.	57	6065	ε. Λάς Πάλμας 6)3 Μπιζ	ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	ε. Μπωμόντ 11)4
ΖΩΡΖ	65	4323	ε. Αμβρόσιου 13)4 δι' Αμπιτζίδην	ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	εξωθι Νταμπάι 16)4
ΗΓΚΑ	72	8944	εἰς Ν. Ύρκη 3)4	ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12653	δ. Σουεζ 26)4 διά Κωνστάντζαν
ΗΓΚΑ	52	2674	ε. Τάραντα 23)4	ΚΑΒΟ ΖΦΙΑΣ	61	2105	άργει εἰς Πειραιά 28)11
ΗΛΙΑ							

ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Χόγκ-Κόγκ 26/4 Μπουσάν α. Αμβούργον 10/4 Ντρέμπραν		ΚΙΤΣΑΣ	58	5770	α. Σάντος 11/4 διά Δουθλίνο είς Ρ. Ιανέρον
ΚΑΜΙΛΑΔΑ Μ.	58	11926	μετωπών. «ΚΑΣΣΩΣ»		ΚΑΛΙΡΙΤΑ	59	5024	α. Πειραιά 28/4 Χαντέιντα
ΚΑΜΠΟΣ (δ.) ...	58	14983	α. Ρόττ 11/4		ΚΑΛΑΙΤΑ	73	73492	δ. Ντουμπάι 15/4 διά Γερμανίαν
ΚΑΝΑΝΤΙΑΝ ΦΑΡΜΕΡ	63	9579	α. Ν. Ορλεάνη 25/4		ΚΑΛΑΥΔΙΑ	66	9854	ε. Γένοβα 26/4
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.) ...	53	15882	ε. Τάουν 29/3		ΚΑΛΥΝΤΣΟΕΡΘ	64	4128	α. Αμβέρσαν 24/4 διά Αμπιτζάν
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	α. Αλεξάνδρεια 25/4 διά Γερμανίαν		ΚΑΛΑΝΘΗΣ	76	16366	δ. Γιβραλτάρ 12/4 Κήφ. Γουέστ
ΚΑΠ ΜΠΟΝ	65	5263	α. Πενακόλα 27/3 Π. Τζεντίλ		ΚΛΕΙΩ	58	8791	α. Αλεξάνδρεια 15/4 διά Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ	56	9692	δργεί οι Περαιώ από 8/3/77		ΚΑΕΙΩ Κ.	62	6262	ε. Πόρτ ω Πρένς 9/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	62	4576	α. Τόρ Μπαι 30/3 διά 'Οράν		ΚΑΕΙΩ (δ.)	59	21187	α. Τάραντα 30/4 διά Ζάδια
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459	ε. Χόγκ-Κόγκ 25/4		ΚΑΕΛΙΑ (δ.)	63	34358	ε. Ρές Σουκέρ 23/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	δ. Κωνσταντίνου 16/3 Κωνσταντίνου		ΚΑΕΛΩΝ (δ.)	59	16063	α. Βουθάνη 20/4 Καράτοι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	α. Βανκούβερ 26/4 Παναμά		ΚΟΜΑΡΑ	56	5645	α. Λαττάκια 21/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	50	5120	δ. Γιβραλτάρ 12/4 διά Λαττάκια		ΚΟΜΜΕΝΣΜΕΝΤ	59	5684	ε. Μπελαφρούτ 29/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ (μ.)	71	42129	ε. Μιωμόντ 19/4		ΚΟΜΕΤ	72	9824	δ. Π. Σάδι 29/4 διά Μεσόγειον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	α. Τρικομαλή 25/4 Κανκεσαντουράι		ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Βανκούβερ 19/4 διά 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	α. Φιλαδελφεία 17/4 Κωνσταντίνου		ΚΟΝΔΩΡ	77	20257	ε. Ντάρμπιαν 6/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	59	11147	β. Παναμά 29/4 διά Είρηνικόν		ΚΟΝΙΖΤΡΑ	58	10034	α. Μπέρια 14/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	68	15355	ε. Ν. Ορλεάνη 22/4		ΚΟΝΙΤΣΑ	75	34298	υπό παραλαβήν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ	77	8746	δ. Π. Σάδι 28/4 Ρόττ		ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Ν. Ορλεάνη 29/4 διά Ρωσίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ. (δ.)	62	39169	ε. Νεσπόλι 27/4		ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	δργεί εις Πούλα 6/4/77
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	ε. Τένταν 21/3		ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛA	72	39219	α. Νόρτενχαμ 24/4 Μπουρμάνοκ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΞΥΑΣ	58	9724	ε. Άλ Γκουελέτ 26/4		ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. Μόμπι 22/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΝΗΣ	67	16098	ξεβοή Ντρέμπραν 27/4		ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	δργεί εις Στόρντι από 23/7/75
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	α. Αμβούργον 26/4 διά Καναδά		ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙΩΝΗΡ	68	22836	δ. Παναμά 26/4 διά Γερμανία
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048	ε. Όξα 17/4		ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	α. Φουκουγάμα 4/4 Μιζαίμια
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	α. Μόντρεαλ 4/4		ΚΟΝΚΡΝΤΙΑ ΛΑΓΟ	61	5005	ε. Πειραιά 27/4 διά Ιταλίαν
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	10884	δργεί εις Πειραιά από 25/3/76		ΚΟΝΚΡΝΤΙΑ ΣΚΑΥ	55	4763	ε. Βρέμην 28/4
ΚΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	61	5584	α. Λούμπιτο 5/2 Λουάντα		ΚΟΝΚΡΝΤΙΑ ΤΑΡΕΚ	58	6480	α. Μίνι Καπούς 25/4 Μ. διά Φαχόλ
ΚΑΠΤΑΝ Β.	54	6934	δργεί εις Πειραιά από 6/5/77		ΚΟΝΚΡΝΤΙΑ ΤΑΤΖ	58	6480	ε. Χέμετον ρόδς 25/4
ΚΑΠΤΑΝ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	59	8401	α. Αλεξάνδρεια 13/4		ΚΟΝΚΡΝΤΙΑ ΦΙΟΡΔ	55	5818	εις Βηρυτόν
ΚΑΠΤΑΝ ΓΑΥΝΤΗΣ	63	5296	α. Γκρουαϊκάλ 21/4 Βαλπαραΐο		ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	57	11912	ε. Βρέμην 30/4
ΚΑΠΤΑΝ Δ. ΓΡΕΓΟΣ	57	8766	ε. Κ. Τάουν 12/2 διά Κίναν		ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	δ. Σάδι 21/3
ΚΑΠΤΑΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	19019	ε. Λιοσσόβανα 7/4		ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	4211	α. Τένταν 14/4
ΚΑΠΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Σαρέμπτη 29/3		ΚΟΡΙΝΘΙΚ	59	10914	ε. Κολόμπι 10/4
ΚΑΠΤΑΝ ΙΩΑΝΝΗΣ	76	37841	α. Μαντράς 24/4 διά Ταμπά		ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	ε. Μπ. Έιρες 19/4
ΚΑΠΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	69	9731	δ. Σουέτ 23/4		ΚΟΡΣΑΤΡ	62	15000	ε. Χιούστον 21/4
ΚΑΠΤΑΝ ΛΕΟ	62	3144	α. Πειραιά 26/4 διά Ιταλίαν		ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	δ. Μπάραν 9/4
ΚΑΠΤΑΝ ΛΥΓΝΟΣ	66	9806	ε. Τένταν 12/4 διά Σαγκάνη		ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	64	34921	δ. Παναμά 12/4
ΚΑΠΤΑΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	α. Ρεύνιον 18/4 Σουηδίαν		ΚΟΣΜΟΣ	48	1594	εις μεσογειακός μεταφ.
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	ε. Γόνια 24/4		ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΑΤΖ	55	1863	α. Αλεξάνδρειαν 9/4
ΚΑΠΤΑΝ ΠΑΠΠΗΣ	61	9350	α. Π. Σάδι 20/4		ΚΟΥΗΝ ΣΗ	55	4565	δ. Κων/πολιν 17/3 διά Μαύρην Θάλ.
ΚΑΠΤΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	β. Παναμά 12/4		ΚΟΥΙΝΥΣ	60	9423	δ. Σουέτ 25/4 διά Ραγκούν
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ	60	9163	ε. Άμβερσαν 3/2 διά Λουάντα		ΚΟΥΜΟΥΛΟΥΣ	50	7392	α. Μπ. Έιρες 7/4 διά Ρόττ
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648	α. Φατέχ Τέρμ. 3/4 Μπουνάρ		ΚΡΑΝΑΟΣ	64	7735	α. Κόμπε 12/4 διά έρυθρον Θάλ.
ΚΑΠΤΑΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	13338	α. Σιγκαύπουρ 17/4 Τεντόνι		ΚΡΑΝΤΟΡ	47	1534	δ. Σουέτ 12/4 διά έρυθρον Θάλ.
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	61	19595	ε. 'Αγ. Φραγκίουν 18/4 Κίναν		ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1788	α. Βρέμην 25/4 διά Αλγέρειον
ΚΑΠΤΑΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (δ.)	70	15098	α. Σιγκαύπουρ 22/4		ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΥΡY	61	3868	δ. Γιβραλτάρ 16/4 διά Ανάμπα
ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ	58	6359	ε. Λούμπιτο 9/4		ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΕΙΜΠΥ	66	35724	α. Τ. Αντζελες 6/4 διά Κοσμία
ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ	65	16903	ε. Άνεβα Μπαι 21/4		ΚΡΗΤΑΝ ΡΗΦΕΡ	62	6749	ε. Σαυθάμπτον 11/4
ΚΑΡΑ	65	11940	α. Λ. Αντζελες 30/3 Σαγκάνη		ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΤ	58	3914	ε. Πειραιά 9/4
ΚΑΡΕΝ	76	4617	δ. Γιβραλτάρ 24/4 διά Μονρέθια		ΚΡΗΤΗ	66	26270	α. Ν. Ορλεάνη 22/4
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	ε. Άκαμπα 27/4		ΚΡΗΤΗ	54	1996	εις Τακοράντι 17/6/7
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΛΙΦ	64	3885	α. Πόρτ Εβρυχρέλιντς 23/4 διά Μέδικον		ΚΡΗΤΗ ΣΟΥΙΗΒΗ (δ.)	74	42470	ε. Γουάντι Φείραν 26/4
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	ύπο παραλαβήν		ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10700	ε. Κοραμσόρ 3/1
ΚΑΡΙΝΑ	56	4870	α. Πειραιά 17/3 διά Χαλκίδα		ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Τένταν 20/4
ΚΑΡΟΒΟΑ	75	29314	α. Κ. Τάουν 2/4 διά 'Αν. Αφρικήν		ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΙΜΠΟΡ	77	10832	ε. Μπαχρέπι 22/4
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13324	ε. Μαντράς 23/4		ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Βακαγιάδα 15/4
ΚΑΡΟΣ	47	8288	εις Πειραιά από 29/5/78		ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	78	10700	εις Ναγκασάκι ύπο συμπληρωσιν
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	ε. Βηρυτόν 3/4		ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Π. Σάδι 1/5
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	δ. Παναμά 28/3 διά Ιαπωνίαν		ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ (δ.)	73	61054	ε. Τένταν 19/4 διά Περαικόν
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Πειραιά 13/3 διά Ιταλίαν		ΚΡΙΟΣ	59	16875	ε. Κολόμπι 5/4
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ε. Σάκδη 11/4 Μπάχια Μηλάνκα		ΚΡΙΩΝΟΣ	67	6911	ε. Άλ Γκουελέτ 28/4
ΚΑΣΩΣ	56	3105	δ. Σουέτ 10/3 διά Κίναν		ΚΡΥΝΟΣ	47	4274	δ. Κων/πολιν 19/4
ΚΑΣΤΙΑΝΑ	59	15125	α. Μοντεβίδεο 12/4 διά Πειραιά		ΚΡΥΟΥΣΙΝΤΕΡ	58	1596	ε. Πειραιά 15/4
ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	εξιβοή Κοστί 26/4		ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	ε. Ταλκαχουάνο 6/4
ΚΑΣΤΩΡ	50	7544	α. Σέλλ. Χάρφεν 28/4 Σαλέρνο		ΚΥΔΑΝΙΩΝ	65	2025	εις μεσού. μεταφ.
ΚΑΣΤΩΡ	51	3995	ε. Ρουέν 16/4		ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	ε. Βαρκελώνη 9/4
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ III	49	3422	ε. Ντουσάπιδη 14/4 Βούβάνην		ΚΥΘΗΡΑ	52	5153	Μονρόδια 23/4 διά Αμπιτζάν
ΚΑΤΕ Α.	66	2953	εις μεσογειακός μεταφοράς		ΚΥΘΝΟΣ	57	13867	ε. Βεράκρουζ 10/4
ΚΑΤΕ Ν.Δ.	65	18723	ε. Πειραιά 18/3		ΚΥΠΡΟΣ	62	4784	α. Μοντεβίδεο 28/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	α. Κούβεϊτ 28/3 Μπαντάρ Σαπούρ		ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	5102	ε. Πειραιά 21/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	66	40852	α. Μόρπιλ 14/4 Ν. Ορλεάνη		ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16400	α. Ν. Υόρκη 26/4 διά Σ. Κρουά
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	α. Γκάδεστον 23/3		ΚΥΜΑ	60	7758	ε. Πειραιά 16/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	β. Σάλι 31/3		ΚΥΜΑΙΑ	71	11801	δ. Σουέτ 25/4 διά Μπάραν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	56	8856	ε. Λίβερπουλ 29/4		ΚΥΠΡΟΣ	45	11966	εις Πειραιά
ΚΑΤΙΑ	63	1594	α. Σάντος 26/4 Ρ. Γκράντες		ΚΥΡΑ	63	10032	δ. Μαντράς 23/4 διά Καλκούτα
ΚΑΤΙΓΚΩ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	65	41214	α. Αμβέρσαν 6/3 διά Λάγος		ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	26493	δ. Παναμά 5/4 διά Ιντούν
ΚΑΤΙΕ	60	10187	α. Μελίλι 23/4		ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	δ. Γιβραλτάρ 20/4
ΚΑΤΡΙΖΑ (δ.)	68	13135	α. Λαντσόρδαν 20/4 Κοατζακόλας		ΚΥΡΙΑΚΟΥΔΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	δ. Κων/πολιν 14/4 διά Ρωσίαν
ΚΕΑ	58	13968	α. Κολούμπια ριβέρ 17/3 διά 'Ιράκ		ΚΥΡΙΑΚΟΥΔΑ ΙΙΙ	47	1115	εις μεσογειακός μεταφ.
ΚΕΑ	55	2883	ε. Αμπιτζάν 12/4		ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑ	52	2178	δ. Π. Σάδι 6/4
ΚΕΙΠ ΑΒΑΝΤΙ	58	10995	δ. Σουέτ 24/4 διά Καράτοι		ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	62	14150	ε. Σιγκαπούρην 17/4 διά Περαικόν
ΚΕΙΠ ΑΝΤΙΛΕΣ	72	14651	ε. Κριστόπαλ 2/5 (έπικ.)		ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	55	4850	ε. Κων/πολιν 27/4
ΚΕΙΠ ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	ε. Βαλένθια 26/4		ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ	77	9879	ε. Λονδίνον 27/4 διά Κουβέτη
ΚΕΙΠ ΚΕΝΕΤΥ	71	9888	α. Αμβέρσαν 14/4 διά Λάγος		ΚΩΣ			

ΛΕΒΑΝΤΗΣ.....	60	8816	α. Ντώρμπαν 5/4 δι' Ἰταλίαν						
ΛΕΔΑ.....	63	17879	α. Νόρδιν 24/4 διά Ρούτσο						
ΛΕΙΤ ΚΑΤΙΑ (δ.).....	61	12959	ε. Μόντρεαλ 25/4						
ΛΕΑ.....	59	5379	ε. Ήση Λόντον 27/4						
ΛΕΝΑ.....	61	9191	δ. Γιβραλτάρ 17/4 διά Βουλγάνην						
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ.....	63	8427	α. Γάνδντιν 1/4 διά Καζαμπλάνκα						
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ.....	61	8627	α. Ν. Ορλέάν 26/3 δι' Ἐλλάδα						
ΛΕΟ ΠΡΑΪΤ.....	70	1999	α. Αυτέρφων 26/4 δι' Ἀλγερίαν						
ΛΕΞΒΟΣ.....	74	3259	α. Αμέρεραν 3/3 δι' Ἀλγερίαν						
ΛΕΣΛΗ.....	65	2411	ε. Ανκόνα 10/4						
ΛΕΥΘΕΡΟΣ.....	62	14027	α. Μιτσεράν 12/4						
ΛΕΥΚΑΣ (δ.).....	63	16407	α. Φορταλέζα 12/4 διά Σάντος						
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II.....	58	9079	δ. Σουεζ 9/3						
ΛΕΩΝ.....	75	15684	δ. Σουεζ 9/3						
ΛΕΩΝ.....	72	2311	ε. Γένοβα 20/3						
ΛΕΩΝΙΔΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ.....	77	9783	α. Βενετία 31/3 Θεούνικη						
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.).....	66	29287	ε. Άμβορουγ 15/4						
ΛΕΩΝΙΔΑΣ.....	57	5318	ε. Κολόμπο 23/4						
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ.....	65	15738	α. Κολούμπια ρίθερ 24/3 δι' Ἰνδονησίαν						
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ.....	57	7360	δ. Γάνδντιν 21/1 δι' Ἀλγερίαν						
ΛΗΓΚ.....	61	8658	ε. Θεούτα 19/4						
ΛΗΔΑ.....	63	8566	ε. Βούδανη 29/3						
ΛΗΜΝΟΣ ΑΙΔΑΝΤ.....	78	5722	εἰς Πόρτο Ἀλέγκρε						
ΛΗΤΩ (δ.).....	67	44646	δ. Σουεζ 30/4 διά Κωνσταντζαν						
ΛΗΤΩ.....	51	4633	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 13/2)78						
ΛΙΒΟΡΝΟ.....	52	4995	α. Πειραιά 22/4 Βηρυτόν						
ΛΙΖΑ.....	53	3723	α. Πειραιά 26/4						
ΛΙΖΜΠΟΑ.....	49	9371	εις Κότζια 26/1						
ΛΙΔΙΑΝ.....	55	8368	ε. Ντώρμπαν 18/4						
ΛΙΜΠΡΑ (δ.).....	78	18343	ε. Ρ. Ιανεύριο 14/4						
ΛΙΜΠΡΑ (δ.).....	64	1927	α. Πειραιά 14/3 δι' Ἀγ. Θεοδώρους						
ΛΙΝΑ.....	66	2975	εἰς μεσαν. μεταφ.						
ΛΙΝΔΟΣ.....	62	11034	ε. Εἴδονταρθου 25/4						
ΛΙΝΚ ΤΡΑΞ.....	61	6950	ε. Εΐδονταρθου 29/4						
ΛΙΣΣΑΒΩΝ.....	56	4770	ε. Μπ. Αύρες 25/4						
ΛΙΤΟΧΩΡΟ.....	57	3135	εἰς Καλαμάταν 2/4						
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.).....	61	21894	ε. Ράς Σουεζ 10/4						
ΛΟΓΙΑΛΗΤ.....	69	9045	ε. Δουνκέρκην 13/4						
ΛΟΚΡΙΣ.....	72	16402	ε. Αμπιτζάν 11/4						
ΛΟΝΔΙΝΟΝ.....	50	2696	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 1/6						
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ.....	64	8549	εἰς Μπέρμπερα 10/10)74						
ΛΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ.....	63	9804	ε. Σιγκαπούρην 18/4						
ΛΟΥΚΑΣ Ν.....	72	13837	ε. Σαλέρνο 19/4						
ΛΟΥΣΙΣΙΟΣ.....	73	83287	ε. Ρόπτ 15/5						
ΛΟΥΣΥ.....	74	16006	α. Μπάραν 20/4						
ΛΥΓΑΡΙΑ.....	67	4016	ε. Βαλτιμόρην 5/5						
ΛΥΔΙΑ.....	74	9712	α. Κούπες 3/4						
ΛΥΔΙΑ.....	64	6547	ε. Ντόρπρεχτ 28/4						
ΛΥΔΙΑ.....	69	5222	α. Τακοράντι 22/4 διά Ντουάλα						
ΛΥΔΙΑ Π. (δ.).....	58	12982	ύπο παραλαθήν						
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ.....	69	25168	α. Λ. Άντζελες 3/4 διά Γιοκοχάμα						
ΜΑΓΙΑ.....	66	2023	ε. Ρόπτ 15/4						
ΜΑΕΣΤΡΑΛΕ.....	57	9118	ε. Χάλτια 1/3						
ΜΑΘΙΟΣ.....	62	8975	ε. Άμστερνταν 27/4						
ΜΑΘΙΟΣ.....	53	2025	δ. Π. Σάιδ 23/4						
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ.....	63	15929	ε. Ν. Ύρκη 13/4						
ΜΑΙΑΝΑΛΟΝ.....	72	2945	ε. Αλεξάνδρειαν 24/4						
ΜΑΙΡ.....	65	17783	ε. Ντώρμπαν 15/4						
ΜΑΙΡΗ.....	68	22391	δ. Γιβραλτάρ 4/4 δι' Ὀδησσον						
ΜΑΙΡΗ Κ.....	72	4990	ε. Βενετία 8/5						
ΜΑΙΡΟΥΑ.....	63	14203	α. Αγ. Φραγκίσκου 25/4						
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	55	3865	α. Φόύνες 1/5 διά Λάντες Έντ						
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μ.).....	67	38286	α. Π. Αρθουρ 17/4						
ΜΑΚΡΑ.....	73	8957	α. Ντώρμπαν 11/4 διά Χόγκ-κόκ						
ΜΑΛΑΙΝΑ.....	58	2966	α. Καρφάντη 28/4						
ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ.....	58	10586	ε. Πειραιά 26/4						
ΜΑΛΙΑΚΟΣ.....	62	9721	ε. Λαγός 18/4						
ΜΑΛΤΕΖΑ Σ.....	55	5811	ε. Μπ. Αύρες 27/4						
ΜΑΝΘΩΣ.....	77	5874	ε. Λαγός 20/4						
ΜΑΝΙΑ.....	68	2918	ε. Πειραιά 28/9						
ΜΑΝΙΝΑ III.....	61	6309	ε. Πειραιά 9/4 (πικευα)						
ΜΑΝΟΣ Π.....	69	2967	α. Ρόπτ 2/5 διά Στεττίνον						
ΜΑΝΟΥΕΛΑ.....	53	5603	ε. Αμπέρων 27/4						
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ.....	59	2987	Βηρυτόν 13/3 διά Θεούνικη						
ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ.....	77	18267	α. Τούρλεστον 14/4 διά Ντώρμπαν						
ΜΑΝΤΟ V (δ.).....	72	17432	α. Ήστχαμ 11/4 διά Βενεζούελα						
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ.....	77	12526	α. Μόντρεαλ 27/4 διά Μόντρεαλ						
ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ.....	71	9372	ύπο παραλαθήν						
ΜΑΟΥΝΤ ΘΡΥΣ.....	68	18525	δ. Χάμπτον ρόδη 21/4						
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ.....	78	17149	ε. Ντώρμπαν 27/4 διά Δουνκέρκην						
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ.....	73	36264	α. Σέθεν διά 27/4 Μόμπιλ						
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ.....	68	57204	α. Νόρβικ 21/4 διά Δανκέρκη						
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ.....	74	33147	ε. Σεταμπότ 14/4						
ΜΑΡΑΘΩΝ.....	61	12847	δ. Σουεζ 18/4						
ΜΑΡΑΘΩΝ.....	60	3838	δ. Σουεζ 13/4 διά Τζμπατί						
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΙΚ.....	62	8967	α. Καζαμπλάνκα 24/4 Π. Καμπέλο						
ΜΑΡΑΚΑΝΤΑ (δ.).....	69	99279	α. Σιγκαπούρη 24/4 Π. Κελάκ						
ΜΑΡΑΜΠΟΥ.....	78	8845	α. Γλασκώνιαν 5/5 Μαρακάιμπο						
ΜΑΡΑΡΙΤΑ.....	57	1962	ε. Τόμπη 20/4						
ΜΑΡΑΡΙΤΑ.....	66	18155	δ. Τόμπη 7/4 διά Γέλα						
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ.....	68	15404	δ. Γιβραλτάρ 28/3 διά Κούβα						
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ.....	53	3334	ε. Κούπαρια 14/2						
ΜΑΡΓΚΟ.....	62	8937	ε. Σήκου-Κόδι 6/4						
ΜΑΡΕΒΑ Α.Σ.....	63	10076	εἰς Σιγκαπούρη 24/4						
ΜΑΡΗΣ ΧΑΝΤΣΕΜΑΝ.....	72	40626	ε. Αννάπολις αντρ. 23/4						
ΜΑΡΙ.....	74	8925	ε. Στεντόνιαν 18/4						
ΜΑΡΙ.....	58	4222	ε. Αμπέρων 2/5						
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ.....	66	18569	α. Φιλοδέλφειον 21/4 διά Λιοσαθώνα						
ΜΑΡΙA (δ.).....	65	47544	ε. Μίλφορτ Χάρφεν 8/4 Μπετζά						
ΜΑΡΙA.....	65	15765	α. Μουτσόρες 9/4 Χοίνκαγκ						
ΜΑΡΙA.....	70	9101	δ. Σουεζ 17/4						
ΜΑΡΙA.....	59	5379	α. Χένναχμαν 18/4 Μόντρεαλ						
ΜΑΡΙA.....	57	3513	α. Χιούστον 6/12 διά Σόπελε						
ΜΑΡΙA.....	60	3458	δ. Σουεζ 12/3 Γκίζν						
ΜΑΡΙA.....	62	3199	ε. Αύγουσταν 1/4						
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΙΚΟΥΣ.....	78	11000	α. Ταϊγκουαράμδας 19/4 Κάνιζα						
ΜΑΡΙΑ Γ.Δ.....	74	15938	δ. Παναμά 27/3 διά Κούβα						
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟ.....	60	6978	α. Βαλπαράιο 22/4 διά Αντοφαγκάστα						
ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΙΑΝΑ Σ.....	68	1599	δ. Σουεζ 22/4 διά Τζμπουτή						
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.).....	64	33058	δ. Ντουμπάι 12/3 διά Ιντσόν						
ΜΑΡΙΑ K.....	70	9089	ε. Καράτσι 17/4						
ΜΑΡΙΑ Λ.....	77	20822	ε. Σαφάρκα 24/4						
ΜΑΡΙΑ Λ.....	58	5746	α. Λομπίτο 24/2 Λουάντα						
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ.....	67	11001	ε. Βούδανη 10/4						
ΜΑΡΙΑ N.....	73	13831	α. Ντώρμπαν 17/4 Μπράκε						
ΜΑΡΙΑ Ε.....	68	11361	α. Μαπούτο 12/4 Βαλτιμόρην						
ΜΑΡΙΑ ΥΥΛΑ.....	67	9365	ε. Μουμάδα 25/4 Π. Καμπέλο						
ΜΑΡΙΑ Π.....	65	8816	α. Ντώρμπαν 5/4 δι' Ιταλίαν						
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ.....	62	17879	ε. Νόρδιν 24/4 διά Ρούτσο						
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΤΙΘ (δ.).....	66	12959	ε. Μόντρεαλ 25/4						
ΜΑΡΙΑΜ.....	66	5379	ε. Ήση Λόντον 27/4						
ΜΑΡΙΑΝΝΑ.....	61	9191	δ. Γίβραλτάρ 17/4 διά Βουλγάνην						
ΜΑΡΙΑΝΝΑ.....	63	8427	α. Γάνδντιν 1/4 διά Καζαμπλάνκα						
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ.....	61	8627	α. Ορλέάν 26/3 δι' Ἐλλάδα						
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΜΙΧΑΙΛΟΣ.....	61	9825	ε. Σόνεξ 19/4						
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Τ.....	62	15684	ε. Γένοβα 20/3						
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΖΘΕΝΙΚΗ.....	72	2311	α. Βενετία 31/3 Θεούνικη						
ΜΑΡΙΑΝΝΑΣ (δ.).....	66	29287	ε. Άμβορουγ 15						

ΜΙΝΙ ΔΑΝΤ	70	1592	ε. Πειραιά 194	ΝΑΞΟΣ	70	8825	ύπο παραλεθήν
ΜΙΝΙ ΔΑΝΤΕΡΝ	71	1584	ε. Βαρκελώνη 13/3 διά Λαττάκια	ΝΑΞΟΣ ΑΙΔΑΝΤ	78	5720	ο. Μοντεβίδεο 6/1 διά R. Γκράντες
ΜΙΝΙ ΑΑΠ	70	1592	ε. Σαύδα 26/4 Λαττάκια	ΝΑΣΙΟΥΚΑ	59	3266	ο. Ντακάρ 3/4 διά Λονάντα
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 18/10	ΝΑΤΑ	77	9359	ε. Άλεξάνδρεια 27/4
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ο. Κιότζι 12/3 Λαττάκια	ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΑΟΡΥ	55	3329	δ. Κων/πολιν 25/2 Μαύρην Θάλ.
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Μαμούναλ 16/3	ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	65	36066	δ. Π. Σάδι 30/4
ΜΙΝΙ ΛΕΙΚ	70	1591	δ. Π. Σάδι 27/4	ΝΑΥΣΙΚΑ ..	53	7021	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 10/9/77
ΜΙΝΙ ΛΕΙΜΠΟΡ	71	1583	ο. N. Ορλέανη 17/4	ΝΑΥΣΙΚΑ Λ	56	3640	ε. Ντακάρ 7/4
ΜΙΝΙ ΛΕΙΝ	70	1582	όργει εἰς Πειραιά 6/11	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845	ε. Άμβοργον 26/4 Λάς Πάλμας
ΜΙΝΙ ΛΕΣ	69	1570	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 27/1	ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16207	ο. Μουτσούρε 15/4 διά Φλιτζίνες
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1562	ο. N. Ύφρη 30/4 Χόμπιτον ρόδς	ΝΕΑ ΕΠΙΣ	78	16478	ο. Ντάρμπαν 21/3 διά Κίναν
ΜΙΝΙ ΛΕΟ	70	1590	ο. Πειραιά 17/4	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Τζιμπούτι 26/3 διά Κίναν
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1580	ο. N. Ορλέανη 25/4	ΝΕΑΠΟΛΙΣ II	64	1587	ο. Λάς Πάλμας 24/4 διά Ρουέν
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	δ. Παναμά 20/4	ΝΕΒΑ	63	7280	ε. Σάντος 26/6 Σαλβαδόρ
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	ο. Σμπενίκ 18/4 διά Άνκόνα	ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕΥ	78	33191	δ. Παναμά 12/4 διά Ιαπωνίαν
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ο. Σαύδα 4/4 διά S. Μαρτίν	ΝΕΑΔA	57	8181	δ. Κων/πολιν 17/4 (ΕΠΩΛ)
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ο. Πειραιά 18/4 διά Μαρόκον	ΝΕΑΙ(δ.)	65	35324	ο. Γιβραλτάρ 30/4 διά Αμέρεραν
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ο. Π. Σάδι 19/4	ΝΕΑΗ Π. (δ.)	57	12483	ο. Γιβραλτάρ 23/4 διά Ρόττ.
ΜΙΝΙ ΛΙΑΛΑΚ	70	1598	ε. Τζένταν 19/4	ΝΕΑΜA	58	7425	ο. Καζαμπλάνκα 25/4 Φλαδέλφειαν
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΥ	70	1581	ο. Θέσσαλα 13/4 διά Μαϊδί	ΝΕΜΕΑ	78	11000	ο. Χόκ-Κόκυ 19/4 Τσιμπότε
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ε. Σέπτε 13/4	ΝΕΝΑ	74	39866	ο. N. Όρλεάνη 5/4 διά Λονδίνον
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ο. Πειραιά 13/4 διά Ιταλίαν	ΝΕΝΑ	51	6749	δ. Σουέζ 16/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1562	δ. Παναμά 30/4	ΝΕΝΑ	66	3762	δ. Δάντος 18/4 Ρουέν
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1584	ε. Λεμεσός 22/4	ΝΕΝΗ	69	2988	ε. Αμέρεραν 12/4 διά Οράν
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	όργει εἰς Πειραιά 20/8	ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	ε. Κοραμάρ 10/3
ΜΙΝΙ ΛΟΟΦ	71	1583	ε. Χόμπιτον ρόδς 29/4	ΝΕΠΤΟΥΝ	54	7988	όργει εἰς Πειραιά 17/5/76
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	ο. Ντεμεράρδ 14/4 διά ΉΠΑ	ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	ε. Σαφάνγκα 27/4
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	ε. N. Ορλέανη 16/4	ΝΕΣΤΩΡ ΓΚΑΟΡΥ	57	6527	ε. Σάν Πέντρο (Άργ.) 10/4
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1592	ο. Μόρπιτ 18/4 διά Τζαμίδικα	ΝΕΦΕΛΗΝ	68	24894	δ. Κων/πολιν 27/4
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ο. Κιότζι 17/4 διά Λαττάκια	ΝΕΦΕΛΗΝ	69	5709	ε. Κουβέιτ 24/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	ο. Σάφι 23/4 διά Τρινίταντ	ΝΕΦΟΣ II	71	9093	ο. Πόρτ οφ Σπαιην 29/4 Βενεζουέλα
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ο. Άλεξάνδρειαν 26/4 Μασσαλίαν	ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	ε. Κοσίν 6/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	ο. Σαύδανα 24/4 διά Ν. Ορλέανην	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	δ. Π. Σάδι 28/4
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	δ. Παναμά 28/4 διά Ειρηνικόν	ΝΗΡΗΣ	77	18080	ε. Χιούστον 14/3
ΜΙΝΙ ΛΟΔ	71	1594	ε. Παραμαρίμπο 18/4	ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4969	ε. Βομβάνη 1/4
ΜΙΝΙ ΛΟΝΤ	70	1592	ο. Σμπενίκ 18/4 διά Άνκόνα	ΝΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΑΟΡΙΖΟ	47	3247	είς Άνναμπα 17/11/77
ΜΙΝΙ ΛΑΚΟΥΡΑ	70	1584	δ. Παναμά 28/4	ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	56	3979	ε. Αμέρογρον 20/3
ΜΙΝΙΣΗ	63	1151	ε. Πειραιά 18/4	ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ (δ.)	53	9814	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 12/6/75
ΜΙΧΑΗΑ Λ...	75	28082	ε. Μπούνεος Άυρες 23/4	ΝΗΣΟΣ ΥΜΟΚΟΝΟΣ	61	5693	ε. Πειραιά 11/4
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	56	8590	ε. Σάν Σμπαστάν 18/4	ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	δ. Γιβραλτάρ 23/4 Π. Βεντράς
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	ο. Γκουασιάκι 19/4 διά Ακαζούτλα	ΝΗΣΟΣ ΣΑΜΟΣ	56	5137	ε. Πειραιά 21/3
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ο. Σόχη-Κόκη 17/4 (έποικα)	ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	61	6306	ο. Μόρπιτ 10/3 Ν. Όρλεάνη
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΛΑ	74	28082	ο. Γλασκώπορτ 19/3 διά Ιαπωνίαν	ΝΙΚΑΙΑ	73	1983	ύπο παραλαθήν
ΜΙΤΣΑ Κ...	57	3861	ε. Τεργέστην 30/4	ΝΙΚΕ	59	4071	ε. Τερέστην 28/4
ΜΙΧΑΗΑ Λ...	53	2822	ο. Λά Παλλί 24/3 Νουακότ	ΝΙΚΗ	71	9075	δ. Ρότερντον 28/4
ΜΙΧΑΗΑ Κ...	54	4265	ο. Ταραγκόνα 5/4 διά Λαττάκια	ΝΙΚΗ Ρ.	62	6171	δ. Π. Σάδι 20/4
ΜΙΧΑΗΑ Λ. ΛΕΜΟΣ	71	113522	δ. Τέμπλ Μπαιν 1/5	ΝΙΚΗΤΑΣ Φ...	64	6163	α. Κολόμπιτ 13/4 Κάντλα
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	δ. Παναμά 28/3 διά Ειρηνικόν	ΝΙΚΟΛΑΟΣ	54	3495	δ. Σουέζ 30/4
ΜΙΧΑΗΗΣ (μ.)	72	55204	ο. Γιουροπόρτ 2/4 Γιβραλτάρ	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	52	7304	δ. Κων/πολιν 17/4 Κωνσταντζάν
ΜΙΧΑΗΗΣ	61	10532	ε. Αστόντ 28/4	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ.Λ.	69	9083	ε. Καράτοι 22/3
ΜΙΧΑΗΗΣ Κ.	61	2353	ο. Ταραγκόνα 5/4 διά Λαττάκια	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.	61	6752	ε. Καζαμπλάνκα 25/4
ΜΙΧΑΗΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	167726	ε. Σινκαπούρη 3/4 διά Τζακάρταν	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	73	17288	δ. Ελαύνορ 11/4
ΜΙΧΑΙΟΣ ΣΥΛΑΖ	61	12662	δ. Σουέζ 23/4 διά Καράτσι	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	ε. Άλεξ 26/4
ΜΟΛΙΣΤΑ	74	33073	ο. Αμέροραν 25/4 διά Πούν Νουάρ	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	ε. Ρηγένα 25/4
ΜΟΜΠΛΙΤΑ (δ.)	69	47958	ο. Κόρ-άλ-Αρμιά 15/4 διά Αύτοραλιαν	ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	α. Σιγκαπούρη 21/4 διά Αργεντινήν
ΜΟΜΠΛΙΤΑ (μ.)	67	54502	ο. Μ. Αρμιάντη 18/4 Πόρτ Τζάκον	ΝΙΚΟΣ	47	7654	είς μεσογ. μεταφ.
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ε. Τεργέστην 30/4	ΝΙΚΟΣ	53	28283	ύπο παραλαθήν
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (μ.)	56	12355	ο. Σινκαπούρη 3/4 διά Τζακάρταν	ΝΙΚΟΣ	51	6987	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 10/5/77
ΜΟΝΤΑΙΟ	78	9231	υπό παραλαθήν	ΝΙΚΟΣ Α.	56	2303	α. Καράτοι 21/4 διά Αλγερίου
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	ε. Σιγκαπούρη 7/4 Λιθερπουλ	ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	α. Λομπίτο 24/3 Λουάντα
ΜΟΝΤΕΧΡΗΣΤΟ	78	9231	δ. Ρόττ 21/4	ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΑΙΝΟ-			α. Πειραιά 26/4
ΜΟΣΚΑ	57	226	δ. Σάν Σμπαστάν 10/3	ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	δ. Ντουμπάι 24/4 διά Φρήπορτ (Μπαχ.)
ΜΟΣΧΑ Δ...	56	882	ε. Πειραιά 21/4	ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	ε. Τζέκοσονθ 16/4 (ΕΠΩΛ.)
ΜΟΤΟΡΙΑ	56	8802	ε. Κ. Τάουν 29/1	ΝΙΚΟΣ Μ.	54	1931	δ. Μάλτα 12/4
ΜΟΥΝΤΣΕΡΕ'ΙΝΤΣ	60	9365	ο. Κανεκαντούρδη 27/3 Σιγκαπούρην	ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	ύπο παραλαθήν
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Μπόντριζοντ 26/4	ΝΙΚΟΣ Π.	58	3385	δ. Γιβραλτάρ 13/4 διά Τριπολή Λιθύης
ΜΠΑΖΙΑ III	65	18459	ε. Σουμαρίδια 14/4	ΝΙΚΟΤ	67	3315	α. Λάγο 14/4 διά Τακοράντι
ΜΠΛΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	1599	ο. Σ. Μικάλες 24/4 διά Λισσαθώνα	ΝΙΚΥ	58	9087	ε. Βομβάνη 24/4
ΜΠΛΑΤΙΚ ΦΡΖΕΡ	60	6158	ε. Κ. Τάουν 25/4	ΝΙΝΗ	62	28651	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 16/6/75
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	ε. Βιζακαπαντών 12/4	ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	ε. Π. Σάδι 10/2
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	ο. Μορμουγάκη 19/4 διά Ιαπωνίαν	ΝΙΤΣΑ Δ.	71	16400	α. Σ. Τάων 1/4
ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12270	ο. Γιβραλτάρ 12/4 Ρ. Ιανέρο	ΝΟΝΙ	68	5430	α. Γκιζον 1/2 διά Ποκιστάν
ΜΠΙΑΝΚΑ	61	8426	ε. Ροζέριο 13/4	ΝΟΝΙ	53	4097	ε. Σαθόνα 26/4
ΜΠΙΑΝΚΑ	53	6000	ε. Είδουνιδου 30/4	ΝΟΠΑΔΑ ΛΟΥΝΑ	62	6383	ε. Μπάρδιο 22/4
ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4485	ε. Τέντα 18/4	ΝΟΠΑΔΑ ΤΕΛΟΥΣ	62	6442	ε. Μονρόδιο 14/4
ΜΠΑΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	ε. Τέντα 13/2	ΝΟΡΑΕΡΝ ΦΡΟΣΤ	58	4037	α. Τάμπη 2/3 διά Γκάλφορπορ
ΜΠΑΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ε. Καρθάγενην ἀπό 10/11	ΝΟΡΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	48	2462	ε. Πειραιά (έποικα) έπισκευα
ΜΠΑΛΟΥ ΣΚΑΥ	58	8547	ο. Μπρούνασποτελ 20/11 διά Κούβαν	ΝΟΡΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	ε. Αλεξανδρείαν ἀπό 11/4/78
ΜΠΡΑΙΤ SAN	45	3241	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 30/12/77	ΝΟΡΟ ΚΙΡΚ	58	25820	ε. Χάμπτον ρόδς 22/4
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ	69	2979	ε. Αλεξανδρεία 27/4	ΝΟΡΟ ΜΑΤΣΙΟΝΕΣ	59	8846	ε. Δουνκέρκην 29/3
ΜΠΡΕΝΤΑ	69	13053	ε. Ν. Ύφρη 26/11 (έπιο.)	ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	α. Γιβραλτάρ 24/4
ΜΠΡΗΝΖ (μ.)	64	35082	ο. Σιγκαπούρη 30/3 διά Ρ. Κελάγκ	ΝΟΡΟ ΧΑΙΝΕΣ	62	15110	ε. Μπουένος Άιρες 26/4
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39817	ο. Πειραιά 24/4 Τομπρούκ	ΝΟΡΝΤΕΙΒ	59	8590	α. Μαπούτο 19/4 διά Ακαμπτα
ΜΥΚΛΗ II	77	3827	ο. Βάλδεια Μπαιν 25/4 Καρθάγενην	ΝΤΑΙΑΝΙΑΣ	64	6460	ε. Βενετία 17/4
ΜΥΚΗΝΑΙ II	54	5240	ο. Λ. Πάλμας 16/4 Μτ. Άυρες	ΝΤΑΙΑΝΙΑΣ ΖΥΓΑΔΟ (δ.)	67	3868	α. Τιμινχάδη 29/4 διά Αλεξανδρείαν
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ο. Σάντον 25/4 διά Πειραιά	ΝΤΑΙΑΝΙΑΣ ΑΝΤΙΚΕΙΤΟΡ	63	7700	ε. Ρουέν 14/4
ΜΥΡΙΝΑ	71	3653	ε. Είδουνιδου 6/4	ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	61	13092	α. Μαντράς 23/4 διά Σιγκαπούρην
ΜΥΡΝΑ	58	4954	ε. Δόνια 28/4	ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΥ	63	13092	α. Μορμουγάκδη 25/4 διά Ιαπωνίαν
ΜΥΡΖΙΝΙΔΗ	77	5511	ε. Σάντον Μόρτα 14/4	ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΙΝΤ	74	14523	α. Λάγος 18/4 Πούν Νούρρ
ΜΥΡΤΙΑ	63	3499	ε. Ύμουλτεν 1/5	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Λάγος 26/4 διά Αμπιτζάν
ΜΥΡΤΙΑΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	δ. Σουέζ 28/4	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	ε. Λάγος 22/4
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	ο. Σιγκαπούρη 24/4 Σαγκάνην	ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ			

ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	ε. Τρίπολιν (Λιβύης) 26/3	ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	εις Μασσαλίαν ἀπό 17/11
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17782	α. Ντόμημαν 16/4 Μηνάνα	ΠΑΝΑΓΙΑ	52	1145	α. Λευκάδον 18/4 Ραθένα
ΝΤΟΝΑ ΣΩΦΙΑ	78	15229	ε. Λίθερπουλ 23/4	ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ	63	10318	δ. Σουέζ 23/4 διά Περιστών
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	α. Μουστούρε 19/4 δι' Ιαπωνίαν	ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	α. Ντώραν 12/4 Κ. Τάουν
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	α. Γιθράλτρ 24/4 Σουετίνια	ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	59	3906	ε. Π. ντέ Μπούχ 25/4
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976	ε. Ταμπικό 8/4	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	58	106	δ. Π. Σάδι 22/4
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	ε. Τένταν 25/4	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α	59	2670	δ. Καστέλον 10/4 Μπετζέδια
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η	71	3646	α. Λ. Πάλιας 11/4 Κοτονού
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	α. Χάμπτον ρόδος 19/4 δι' Ιαπωνίαν	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	8764	α. Λαττάκια 25/3
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΒΙΡΤΣΟΥ	78	19364	α. Κουβέτι 29/4	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ	66	13015	ε. Πειραιά 29/9 (ἔπισκ.)
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	10834	ε. Γλαυκόθην 29/4	ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16207	α. Ν. Όρλεδν 29/4 Χιούστον
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΡΕΠΤ	72	20512	ε. Δουνικέρκην 24/4	ΠΑΝΑΙΤΩΝΙΚΟΝ	60	7688	δ. Σουέζ 30/4
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡΣΠ	78	19344	α. Άντελεσ 10/3 διά Κορέαν	ΠΑΝΓΚΡΙ ΙΙ	70	2995	α. Πειραιά 11/4 Τουρκία
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	21883	α. Κούνι Μπαιν 25/4 δι' Αν. Γερμανίαν	ΠΑΝΔΩΡΑ	61	10873	α. Γέλα 9/4 διά Πειραιά
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΕΙΝΤΕΝ	72	20510	ε. Βρέστην 17/4	ΠΑΝΕΛ	66	4156	α. Ποζουάλ 17/3 Νιγηρία
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	78	19346	α. Άντελεσ 11/4 Κορέαν	ΠΑΝΘΕΟ	67	3870	α. Βενετία 19/4 διά Ραθένα
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΕΣΤΙΖ	78	19364	ε. Γιοκοχάμη 22/4	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Βανκούμπερ 4/4 δι' Ιαπωνίαν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ	72	20510	ε. Ιακεντέρου 25/3	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	ε. Δουνικέρκην 11/4
ΟΛΓΑ Κ	66	3024	α. Ντάκα 15/4 διά Ραθένα	ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΙΤ (δ.)	64	33642	α. Ν. Ύρκη 13/4 Μεσόγειον
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	56	4380	ε. Λονδίνον 27/4	ΠΑΝΕΣΤΙΟΣ	64	7537	ε. Τζιμπούτι 11/4 δι' Ασαμπ
ΟΛΥΜΠΙΑΝ	62	10981	δ. Σουέζ 30/4 διά Αντεν	ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ	74	14790	δ. Παναμά 24/4
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	ε. Αμβούργον 29/4	ΠΑΝΤΑΝΑΣΑ	77	21194	ε. Τρινκούαλ 28/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	α. Γιουρούπορτ 11/5 διά Βελελμούχαφεν	ΠΑΝΤΑΝΑΣΑ	49	1849	εἰς μεσογειακάς μεταφ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	64	38598	ε. Γκάλεστον 18/4	ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	α. Π. Χάρκουρτ 23/4 διά Σάπελε
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΛ (δ.)	65	38607	ε. Τεργέστην 27/4	ΠΑΠΑΚΑΣΤΑΣ	58	9603	δ. Π. Σάδι 16/4 Μπορντώ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	ε. Σύδια 29/4	ΠΑΠΑΛΕΗΣΗΣ	57	8992	α. Πύλαν 31/3 Ραθένα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	ε. Έλιξαμπεθ 30/4	ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	ε. Πειραιά 20/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	ε. Ακουμα 2/4	ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	α. Τεργέστην 14/4 δι' Αλγερία
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	ε. Ν. Ορλέανη 17/4	ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΣ	72	4499	α. Αργυρουνγκούν 23/4 διά Λάγος
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΘΗΝΑ	61	3226	υπό παραλαθήν	ΠΑΠΑΠΗΣ Π	51	6791	δ. Κουνπούλι 6/4 Γαλάται
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	46	1595	ε. Πειραιά 12/2	ΠΑΠΥΡΟΣ	74	13036	ε. Ν. Όρλεδν 3/4
ΟΛΥΨΙΑ	72	11946	ε. Γιοκοχάμη 4/4	ΠΑΡΑΚΟΗ	77	16380	δ. Γιθράλτρ 19/4 Βενετίαν
ΟΜΑΔΟΣ	57	8833	εἰς Πειραιά από 6/3/78	ΠΑΡΑΛΟΣ	62	2752	δ. Καλκούστα 21/4
ΟΜΗΡΙΣ	55	2907	εἰς Τζέρτασον από 1/11	ΠΑΡΑΓΑ	59	10065	ε. Γκρήνον 29/4
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1879	εἰς Μασσαλίαν από 8/2/78	ΠΑΡΑΘΕΝΟΝ	66	11443	δ. Γιθράλτρ 12/4 διά Μεγ. Λίμνες
ΟΝΕΣΤΥ	76	10858	δ. Σάδι 24/4	ΠΑΡΑΘΕΝΩΝ	56	1990	α. Τόρ Μπαιν 25/4 δι' Ανάμπα
ΟΝΤΕΤΤΕ	60	4089	α. Κ. Τάουν 2/4 διά Σαν Χουάν	ΠΑΡΑΝΑΣΣΟΣ	60	8214	ε. Γλαυκόθην 26/4
ΟΠΤΡΙΤΣΙΟΥΝΤΥ (δ.)	76	119821	α. Τείμαλ Μπαιν 26/4 Σ. Κρουά	ΠΑΡΟΣ	61	13863	ε. Κιούστον 31/3
ΟΡΑΙΟΝ	63	14595	δ. Κων/πολιν 14/4 δι' Οδησσον	ΠΑΡΟΣ (δ.)	60	12752	δ. Γιθράλτρ 18/4 διά Σάροχ
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	ε. Βακαμασσού 22/4	ΠΑΡΟΣ	65	8883	α. Καρβαγένην 29/4 Βαλδίς Μπαιν
ΟΡΦΕΥΣ	61	13553	δ. Σουέζ 21/4	ΠΑΡΟΣ	53	1166	υπό παραλαθήν
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	δ. Κων/πολιν 27/4	ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	έργει εἰς Ιτέαν από 16/6)77
ΟΣΕΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	70	13855	ε. Ακαμα 12/4	ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	α. Πορκάντ (Με) 14/4
ΟΣΕΑΝ ΝΤΟΦΙΝ (μ.)	74	72688	α. Σιγκαπούρη 27/4 Φιλιππίνες	ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ (δ.)	64	49997	έργει εἰς Τζοχόρι 25/8)76
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	α. Σάν Λορέντζο (Άργ.) 19/4 Μην. Ύφερες	ΠΑΤΡΑΙ	61	10968	α. Ν. Μαγκαλόρε 24/4 Μαυρίκιον
ΟΣΕΑΝ ΡΕΙΝΤΖΕΡ	72	14675	δ. Σουέζ 25/4 Νταρμό	ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	έργει εἰς Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙΝ	66	11153	ε. Κακκινάντα 19/2	ΠΑΤΡΑΙΚΟΣ	62	11756	ε. Τζέντα 16/4
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΟΝ	63	11893	ε. Ν. Ορλέανη 23/4	ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	α. Τομπίκο 24/4 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	70	63425	ε. Τεργέστην 29/4	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	ύπό παραλαθήν
ΟΣΕΑΝ ΦΡΗΖΕΡ	57	4712	δ. Σουέζ 30/4 διά Τένταν	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ	71	16306	α. Λός Αντελεσ 8/4 Μην. Ύφερες
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ	66	3941	α. Πειραιά 12/4 διά Τουρκία	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ζ	60	7707	α. Αμβούργον 30/4 Ρόττερνταμ
ΟΥΑΙΤ ΡΟΟΥΖ	60	7504	α. Βαρκελώνη 22/2 Λομπίτο	ΠΑΥΑΛΟΣ Β (δ.)	58	18297	α. Πειραιά 2/4
ΟΥΑΙΤ ΣΑΡΚ	52	1592	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΥΑΛΟΣ	67	16009	δ. Κουνπούλι 29/3
ΟΥΙΝΣΤΟΝ	70	15579	α. Μούτσουρη 8/4 Τσινόμπο	ΠΑΥΑΛΟΣ	76	8376	ε. Χολτενώ 7/4 Βενετίαν
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Λιβερουά 9/4 διά Π. Ορντάζ	ΠΕΛΑΓΟΣ	52	2822	ε. Πειραιά 27/2
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4190	εἰς Τρίπολιν (Λιβύης) από 4/12	ΠΕΛΑΣΤΟΣ	62	1012	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ	63	15377	ε. Μπράκες 29/4 Γάνδην	ΠΕΛΑΣΓΟΣ	62	1012	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞ	50	1796	εἰς Κόρφων από 26/8)77	ΠΕΛΛΑ	78	11000	α. Λός Αντελεσ 7/4 Γιοκοχάμα
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	ε. Π. Σάδι από 14/3)77	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	65	34446	δ. Χάμπτον Ρόδος 12/4 Νιγηρίαν
ΟΥΧΕΝΦΕΛΔ	59	10363	δ. Κων/πολιν 26/4 δι' Αλεξάνδρειαν	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ	67	22186	ε. Πειραιά 14/4
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	δ. Π. Σάδι 25/4 δι' Αμβερσαν	ΠΕΛΑΓΟΣ	55	7737	δ. Κων/πολιν 24/12
ΠΑΙΑΝ	60	9317	α. Ούντεβάλδα 6/4 δι' Αθένα	ΠΕΛΑΓΟΣ	60	4824	δ. Λόγος 18/4 Π. Χάρκουρτ
ΠΑΛΛΑΔΙΑ	65	9054	υπό παραλαθήν	ΠΕΛΑΓΟΣ	67	57794	Δ. Σουέζ 9/4
ΠΑΛΛ Β. (δ.)	58	21489	α. Αμβερσαν 22/4 διά Ρόττερνταμ	ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	α. Μην. Ύφερες 24/4 Σιγκαπούρη
ΠΑΛΛ ΜΕΙΝΤΕΡ	63	5149	ε. Μούτσα 23/4	ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (δ.)	60	6134	α. Θέουτα 21/4 Πρόβιντενς
ΠΑΛΜΙΣ	58	7695	ε. Αιτίεσ 21/4 διά Χόρην	ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (δ.)	67	38915	ε. Γάνδην 23/4
ΠΑΛΜΥΡΑ	58	7945	ε. Σάν Νικολας (Άργ.) 14/4	ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.)	76	45330	δ. Παναμά 29/4 δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΜΠΟΔΑ	58	2750	ε. Μπιλμπο 25/4	ΠΕΡΛΑ ΑΙΑΝΤ	64	10865	α. Συκαπούρη 24/4 Π. Κελάρκ
ΠΑΝ ΑΥΡΑ	62	10163	υπό παραλαθήν	ΠΕΡΛΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	63	10868	α. Τρινκούαλ 4/4 Μπαγκόκ
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Σιμίζιου 6/4 Τογκονώρα	ΠΕΡΛΑ	53	5835	α. Λόγος 3/4 Γουόρρι
ΠΑΝΑΓΗΣ Κ	59	10000	α. Σιγκαπούρη 23/4 Νταρμό	ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	30511	δ. Παναμά 30/4
ΠΑΝΑΓΗΣ Σ	58	7906	εἰς Πειραιά 29/9 (ἔπισκευα)	ΠΕΤΙΓΚΟ	67	39035	α. Λ. Αντελεσ 1/4 Γιοκοχάμα
ΠΑΝΑΓΙΑ	51	5170	α. Λός Πάλιας 10/4 Νουακότ	ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Λιασσόβαν 31/3
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	ε. Π. Σάδι 25/4 δι' Αμβερσαν	ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	α. Πειραιά 27/4 δι' Αλεξάνδρειαν
ΠΑΙΑΝ	60	9317	α. Ούντεβάλδα 6/4 δι' Αθένα	ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	ε. Πειραιά 14/1
ΠΑΛΛΑΔΙΑ	65	9054	υπό παραλαθήν	ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	ε. Τένταν από 19/1
ΠΑΛΛ Β. (δ.)	58	21489	α. Αμβερσαν 22/4 διά Ρόττερνταμ	ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	δ. Π. Σάδι 26/4 δι' Ελευσίνα

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23
CABLES: SHIPS AEGEAN, PIRAEUS
TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

COLOUTHROS 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

ΠΕΤΡΟΛΑ 19 (δ.)	58	20582	α. Τέντα 22 3		ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ	57	7751	ε. Λάγος 30 12
ΠΕΤΡΟΛΑ 23 (δ.)	56	16944	ε. Τέντα 23 4		ΣΑΙΝΗ	57	9038	α. Μπαχρέιν 27 4
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	ε. Πειραιά 28 4		ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ (δ.)	57	21159	α. Φός 19 4 Ταρτούς
ΠΕΤΡΟΛΑ 26 (δ.)	63	53141	α. Πειραιά 24 4 διά Αίγυπτου		ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (δ.)	68	53160	α. Φιλαδέλφειαν 13 4 Λά Σκιρά
ΠΕΤΡΟΛΑ 27 (δ.)	64	50885	α. Πειραιά 28 4 διά Μέγαρα		ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8532	ε. Βαθιά Ν. Μαγκαλόρε 23 4
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Πειραιά 24 3		ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	ε. Κάρηκ διά 25 4
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Ράς Τανούρα 21 4		ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	δ. Θέρωνται διά 6 12
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	ε. Πειραιά 27 4		ΣΑΙΝΤ ΣΤΥΡΙΔΟΝ (δ.)	65	39011	ε. Μπλιμπά 12 4
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	ε. Πειραιά 28 4		ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	75	24408	ε. Αρούμια 3 4
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	δ. Πόρτ Σιάδ 1 5 διά Τζένταν		ΣΑΙΛΑΜΠΟ (δ.)	56	12666	δ. Σουέζ 27 4
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	ε. Πειραιά 28 3		ΣΑΙΜΜΕΡ	68	4598	α. Ντακάρ 15 4 Σέτε
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	δ. Σουέζ 23 4 διά Τζένταν		ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	α. Καράτα 26 4 διά Σιγκαπούρη
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Τένταν 17 4		ΣΑΙΜΟΣ	66	17208	α. Ν. Ορλέανη 25 4
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΣΤΑΡ	61	8220	α. Σάντος 15 4 διά Χαΐφα		ΣΑΙΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1506	ε. Λονδίνον 1 5
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	ε. Πειραιά 11 2		ΣΑΙΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	8922	α. Σιγκαπούρη 26 4 διά Ιαπωνίαν
ΠΗΛΕΥΣ	50	2282	άργει εἰς Πειραιά από 30 17 8		ΣΑΙΜΟΣ ΣΑΝ	61	8598	ε. Ρότερνταν 2 5
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	ε. Μπριζούπαιν 19 4		ΣΑΙΜΟΣ ΣΗ	65	5651	ε. Ρότερνταν 23 4
ΠΗΛΙΟ	67	29506	ε. Σπάλιόν 22 4		ΣΑΙΜΟΣ ΣΚΑΥ	54	8517	ε. Ρότερνταν 15 4
ΠΗΝΕΑΟΠΗ	62	6299	α. Ρότερνταν 7 4 διά Αβάνα		ΣΑΙΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	α. Κριστούπλα 12 4
ΠΗΝΕΑΟΠΗ Α.	52	2445	α. Άλεξανδρειαν 28 3 Ρουμανίαν		ΣΑΙΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δ.)	68	1571	α. Γιουροπόρτ 30 4 διά Έλλανικ
ΠΗΝΕΑΟΠΗ ΙΙ	56	6198	δ. Κων/πολίς 15 4		ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΥ	63	3812	α. Άλεξανδρεια 24 4 διά Ιταλίαν
ΠΗΤΕΡ Α.	61	13336	δ. Γιβραλτάρ 16 4		ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	α. Σάντος 29 4 Μπλέρεμ
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	α. Λ. Αντζέλες 13 3 διά Γιοκοχάμα		ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	α. Πειραιά 28 4 Γαλλίαν
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	ε. Ρότερνταν 30 4		ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	α. Μουτσούρε 23 3 Βανκούβερ
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ε. Τουτικόριν 17 4		ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10800	α. Ντόρμπιταν 29 4 Ιαπωνίαν
ΠΙΣΤΙΣ	66	8160	α. Κολμότα 29 1 διά Κίναν		ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	ε. Ντόρμπιταν 23 4
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	εἰς Λουάντα 1 1 7 7		ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖΙΟ ΙΙΙ	61	8153	ε. Δουνιέρη 19 4
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	73	1317	έξωθι Ασσόμι από 25 9		ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ	61	5723	ε. Ν. Υόρκη 28 4
ΠΙΤΡΙΑ	72	9350	α. Φός 23 4		ΣΑΝΤΑ ΠΟΛΑ	68	11364	ε. Βομβάνη 23 3
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ	71	3551	ε. Κων/πολίς 20 4		ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9144	ε. Ταλακούνδον 19 4
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΥΟΥ	72	3551	α. Μπιλμάτο 26 4 διά Άλεξανδρειαν		ΣΑΝΤΟ ΠΑΙΟΝΗΡ	78	9773	δ. Παναμά 26 4
ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΝ	72	3446	α. Κορούνα 26 4 διά Όράν		ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13600	δ. Π. Σάδι 12 4 διά Ραθέννα
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654	ε. Ν. Ορλέανη 28 4		ΣΑΝΤΟΣ	61	8198	ε. Μπάρμπαντος 14 4
ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΥ	72	3446	α. Μπιλμάτο 26 4 διά Σ. Χουάν		ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	ε. Λίθερπουλ 28 4
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	α. Γάνδην 13 1 Βεγγάζην		ΣΑΟ ΠΑΟΥΔΑ	59	5852	ε. Ρίο Ιανέρο 9 1
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	ε. Κόπτε 14 4		ΣΑΟΥΘΓΟΥΙ'ΝΤ	63	15981	ύπο παραλαβήν
ΠΑΔΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	α. Ν. Ορλέανη 11 4 διά Π. Καρτίε		ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΡΟΣ (δ.)	63	31214	άργει εἰς Πειραιά
ΠΑΙΕΙΑΣ	63	10736	α. Ήση Λόντον 15 4		ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ	72	16402	ε. Σιγκαπούρη 13 4
ΠΑΙΤΡΙΝΟΣ	65	10679	δ. Σουέζ 30 4 Ντάρ-έ-Σαλαάμ		ΣΑΠΦΟ	63	17876	α. Χονολούλου 12 4
ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	32391	α. Θέσια 17 4 Ν. Ορλέανη		ΣΑΡΩΝΙΚΗ ΣΗ	63	8999	α. Λαττάκιο 24 3
ΠΟΒΗΤΗΝ	53	8647	έξωθι Καράτοι 22 4		ΣΑΡΩΝΙΚΗ ΣΚΑΥ	61	6334	α. Μη. Αύρες 27 4 Ραθέννα
ΠΟΛΑ	56	7989	ε. Βουλήν 2 3		ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	α. Σ. Χουάν 5 4 Π. Λιμόν
ΠΟΛΟΥ	55	6595	εἰς Λεμεσού 22 8 7 7		ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	εἰς Λουμπίτο από 29 9 7 7
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	ε. Λα Γκουλέτ 27 4		ΣΑΣ	40	5360	άργει εἰς Πειραιά από 16 2 7 7
ΠΟΛΥΔΟΡΑ	64	7832	α. Μπιλμάτον 21 4 διά Ίραν		ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894	α. Καράτοι 22 4
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	8499	ε. Ρουέν 22 3		ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	70	10970	α. Ράς Τανούρα 19 4
ΠΟΛΥΣΕΝΗ	62	17953	α. Ριγέκα 10 2		ΣΕΙΛΑΣ	63	10947	α. Μαπότο 22 4 Λισσαβώνα
ΠΟΛΥΣΕΝΗ	58	8314	δ. Σουέζ 23 2 διά Υεμένην		ΣΕΙΛΕΣΤΙΑΛ	62	6172	ύπο παραλαβήν
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ.	57	8565	α. Λ. Αντζέλες 25 4		ΣΕΙΜΗ	66	11906	ε. Εύλοτ 25 4
ΠΟΛΥΣ (δ.)	65	40284	δ. Γιβραλτάρ 21 4 διά Ν. Ύορκη		ΣΕΙΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Γλακαώνη 28 4
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΑΡΕΑΔΗ	43	14425	άργει εἰς Πειραιά 15 4 7 5		ΣΕΙΟΥΤΑ	55	3526	α. Ντουαντιμού 17 4 7 4
ΠΟΛΥΤΡΟΠΟΣ	75	13036	α. Ρότερνταν 28 3 Ταμπικό		ΣΕΙΡΡΑΙ	73	30058	ύπο παραλαβήν
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Χάμπτον Ρόξ 22 3		ΣΕΙΡΙΦΟΣ (δ.)	59	12330	α. Τενερίφην 24 4 διά Σάντος
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	α. Ν. Ορλέανη 27 4 Μεγ. Λιμνεάς		ΣΕΙΡΙΦΟΣ	63	4017	α. Καζαμπλάνκα 22 4
ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	ε. Παδάγιες 6 4		ΣΕΙΣΤΟΣ ΜΠΑΙΗ	61	16561	α. Ροάριο 7 4
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	δ. Γιβραλτάρ 15 4 διά Βενεζουέλα		ΣΗ ΓΚΑΡΤΙΑΝ	69	12061	ε. Λιαρασώνα 11 4
ΠΟΠΗ ΙΙ	51	7154	άργει εἰς Χαλίδιο 9 11		ΣΗ ΓΚΛΟΡΥ	59	8766	ε. Αρδέρραν 22 5 7 8
ΠΟΡΟΣ	57	8776	δ. Σουέζ 16 4		ΣΗ ΓΚΛΟΡΥ	60	7746	ε. Αντεν 29 3 διά Β. Κορέαν
ΠΟΡΟΣ ΑΙΓΑΛΙ	62	5220	ε. Μόντρεαλ 28 4		ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	59	9165	ε. Αύγουστον 23 3
ΠΟΣΕΙΔΑΝΩΝ	53	3701	ε. Πειραιά 27 3		ΣΗ ΓΙΓΚΑ	77	9422	ε. Υεμένη 14 4
ΠΟΣΕΙΔΑΝΙΑ	55	5033	εἰς Πειραιά 18 10 (έπισκεψια)		ΣΗ ΛΑΙΟΝ	77	8746	ε. Π. ώ Πρένς 7 4 Λά Γκουάρια
ΠΡΙΓΚ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	64	34707	ε. Πόρτ Αρόωρ 19 4		ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	α. Τζιμπούτι 14 3
ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	53	5690	άργει εἰς Πειραιά 21 2		ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ	59	7746	α. Σιγκαπούρη 20 4 Μίνα Καμπούς
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	68	35491	α. Γιοκοχάμα 14 4 Π. Κέμπτα		ΣΗ ΡΕΙΤΖΕΡ	59	10075	ε. Γκλαθεστον 14 4
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	α. Αμβούργον 25 4 Κολόμπο		ΣΗ ΣΟΥΑΝ	77	9370	δ. Παναμά 18 4
ΠΡΟΟΔΟΣ	58	3312	εἰς Πειραιά 25 10		ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	α. Ραγκούν 15 4 διά Αμβούργον
ΠΡΟΟΔΟΣ Κ.	59	4225	δ. Γιβραλτάρ 18 4 διά Βηρυτόν		ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΕΡ	64	1906	α. Τσιταγκόχ 22 4 Σιγκαπούρη
ΠΡΟΣΩΠΑΘΕΙΑ	70	9329	άργει εἰς Πειραιά από 26 1		ΣΗ ΤΑΙΓΚΕΡ	73	13631	ε. Μπάραν 21 4
ΠΡΟΣΩ	65	9865	ε. Τορόντα 28 4 (ΕΠΟΛΗΘ)		ΣΗ ΤΑΙΝΤ	71	9810	α. Μ. Μαρουγκανού 10 4 διά Κούβα
ΠΡΟΤΟΚΑΝΤΟΣ	68	34640	δ. Γιβραλτάρ 2 4 διά Όθησσον		ΣΗ ΤΣΑΙΛΕΝΤΖΕΡ	58	8766	ε. Ρότερνταν 18 4 (ΕΠΩΛ. ΔΙΑΛ.)
ΠΡΟΤΕΥΣ	68	37419	α. Κόμπη 11 3 διά Αΐδι		ΣΗ ΦΑΙΛΟΚΟΝ	77	9422	α. Αντοναγκάστα 27 4
ΠΡΟΤΟΚΑΝΤΟΣ	68	9858	α. Σιγκαπούρη 19 4 Μπέριρα		ΣΗ ΧΟΞ	78	9100	ε. Τάν 24 4
ΠΡΥΘΙΑ	72	16402	ε. Πενακόλα 16 4		ΣΗΜΕΙΝΤ ΠΡΩΤΟ	58	9370	δ. Λομπίτο 29 3 Λουάντα
ΠΥΘΕΥΣ	63	10351	ύπο παραλαβήν		ΣΗΜΗΝΤ ΠΡΩΤΟ	58	12485	α. Αμβούργον 9 4 Κολομβίαν
ΠΥΡΓΟΣ ΣΤΑΡ	65	1559	δ. Π. Σάδι 23 4 διά Ιμινχάμ		ΣΗΝΗΚΗ ΜΕΝΤ	70	10016	α. Ήση Λόντον 24 2
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Γκάρατον 18 4 διά Αλέριον		ΣΗΣΗΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	9948	δ. Σουέζ 30 4
ΠΥΡΡΗ ΣΤΑΡ	60	12875	δ. Κων/πολίς 27 4 Κωνσταντζαν		ΣΗΣΗΠΡΑΙΤ	59	9603	ύπο παραλαβήν
ΠΥΡΗΝΗ	62	9771	ε. Όδάκα 19 4		ΣΗΤΕΙΑ ΧΟΟΥΠ	56	9946	ε. Άλεξανδρεια 24 4
ΠΥΡΗΝΑΛΗ	70	9069	δ. Π. Σάδι 24 4		ΣΗΧΟΡΣ	53	6518	ε. Λομπίτο 29 3 Λουάντα
ΠΥΡΗΝΗ ΚΟΥΗΝ	62	7596	ε. Σάντος 17 4 διά Ελαϊνκι		ΣΙΓΑΝΤΟ Α. Σ.	69	12485	α. Αμβούργον 9 4 Κολομβίαν
ΠΥΒΑ	63	10299	ε. Σιγκαπούρη 12 4 Μπαγκόκ		ΣΙΓΑΝΤΟ ΚΟΟΥΣΤ	54	7311	ε. Πόρτ Χάρκουτ 28 4
ΠΥΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2998	ε. Γκαρότον 24 4 Π. Χάρκουρτ		ΣΙΓΑΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	78	11272	ε. Βαρκελώνην 26 3 Λιθύην
ΠΥΟ ΛΙΝΤΟ	64	19985	ε. Θέσιαν 29 4		ΣΙΓΑΒΕΡ ΓΚΛΟΡΥ	56	6660	ε. Λεμεσούν 22 4
ΠΥΟ ΜΠΡΑΒΟ	60	13471	ε. Ρεσίρη 17 4		ΣΙΓΑΒΕΡ ΜΠΑΙΥ	69	8476	ε. Π. Σάδι 25 4
ΠΥΟ ΜΠΡΑΒΟ	70	2746	ε. Αμβούργον 12 3 Ταρτούς		ΣΙΓΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	δ. Γιβραλτάρ 12 4 Γκουάντα
ΠΥΟ ΝΤΟ ΟΡΟ	58	2140	εἰς Χάρληκεν 26 5 (έπισκεψια)		ΣΙΓΑΒΕΡ ΠΟΡΤ	56	6617	ε. Ρότερνταν 8 11 διά Λουάντα
ΠΥΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕΙΡΟ	57	4931	δ. Παναρί 28 4 διά Εργικόν		ΣΙΓΑΒΕΡ ΣΕΙΑΝ	55	8981	α. Όάκα 29 3 Σουάκι
ΠΥΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	ε. Χάμπτον ρόξ 27 4		ΣΙΓΑΒΕΡ ΣΑΝ	58	5043	ε. Πειραιά 30 3
ΠΥΟΝ	59	3413	ε. Πειραιά 24 4		ΣΙΓΑΒΟΝΟΣ	55	8605	α. Βαλένια 26 4 διά Πε

ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	όργει εἰς Πειραιά	ΤΕΛΑΟΥΡΑ	55	3825	ε. Πειραιά 16)4
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	ε. Καζαμπλάνκα 26)4	ΤΕΛΕΝΔΟΣ	67	12162	δ. Σουέζ 14)4 Μανίλα
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΚΑΥ	61	2774	α. Λιθόρον 5)4 δι' Ἀλγερίου	ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	εἰς μεσογειακάς μεταφ.
ΣΚΟΠΗ	56	10043	α. Κακινάτα 18)4 διά Ρότερντον	ΤΕΤΗ Ν.	69	10009	α. Κολόμπο 1)4 δι' Αύστραλιαν
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	ε. Αύγουσταν 10)4	ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	α. Ν. Υόρκη 25)4 Βαρκελώνη
ΣΚΥΜΝΟΣ	62	9648	α. Παναμά Σήτη 10)4 δι' Ἀλμιράντε	ΤΖΑΝΙΣ Δ.	68	14569	δ. Κων/πολίν 28)3 διά Μαύρην Θάλ.
ΣΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	53	6319	εξωθι Βούβάνης 25)4	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΥ	72	9081	α. Κόρνερ Μπρούν 26)4 Σαγκάνη
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	67	50606	εἰς Πειραιά 18)4	ΤΖΕΙΝΤ	74	8915	α. Θεούτα 15)4 δι' Ἀννάμπα
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 1)9)77	ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	ύπό παραλαθήν
ΣΗΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΖ	62	8771	ε. Τάμπη 24)4	ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	ε. Νιού Χάρεν 18)4
ΣΟΒΕΡΕΙΝ ΡΟΥΜΠΥ	58	4253	ε. Ριγιέκα 11)4	ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	ε. Σπέτσια 23)4 διά Τομπρούκ
ΣΟΒΕΡΕΙΝ ΣΤΑΡ	66	8534	ε. Θεούτα 19)2	ΤΖΙΝΙ	61	11125	α. Γλασκώθην 20)4 Μουρμάνσκ
ΣΟΝΙΚ	62	28327	όργει εἰς Πειραιά	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ	64	9940	ύπό παραλαθήν
ΣΟΥΑΖΙ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8940	α. Μομπάν 27)4 Ντώρμπαν	ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	ε. Βικτώρια (Β.Κ.) 20)4
ΣΟΥΑΖΙ ΜΕΙΝΤΕΝ	63	11056	α. Ντώρμπαν 21)4 Μη. Άυρες	ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869	α. Τάραντα 4)4 Κλήθελαντ
ΣΟΥΑΝ ΛΕΙΚ (δ.)	61	20433	δ. Παναμά 22)4	ΤΖΟΥΑΙΑ Δ.	68	14569	α. Τζιμπούτι 1)3 διά Κίναν
ΣΟΥΖΑΝ	65	21451	δ. Σκαύον 14)4 διά Λενίνγκραντ	ΤΖΟΥΙΟΡ	77	3827	α. Τέρνα 15)4
ΣΟΥΖΥ Ι.	64	4464	ε. Όσλο 23)4	ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	α. Μόντρεαλ 29)4 διά Τορόντο
ΣΟΥΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	57	9753	ε. Πορτμπάτρο 27)3	ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16380	α. Άμβούργον 13)4 διά Ν. Υόρκη
ΣΟΥΙΝΤ ΣΑΡΠΑΙΖ	56	10271	ε. Σαύδανα 28)4	ΤΖΩΝΗ Κ.	78	15364	α. Λονδίνον 20)4 διά Λάγος
ΣΟΥΙΝΤ ΤΟΝΙΑ	61	7585	α. Ν. Ορλέανη 25)4	ΤΖΩΝ ΛΕΟ	56	8818	ε. Τζέντα 14)4
ΣΟΥΙΤΣ ΣΗΓΚΑΛ	53	2959	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	δ. Παναμά 30)4 δι' Ἰαπωνίαν
ΣΟΥΛΑ Κ. (δ.)	59	25136	ύπό παραλαθήν	ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	δ. Γιβραλτάρ 25)4 Λά Γκουαΐρα
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	ε. Λονδίνον 29)4	ΤΖΩΝ Π.	53	2731	ε. Π. Λίριον 27)3
ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4489	α. Ν. Υόρκη 27)4 διά Μεσόγειον	ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΑΝΔΡΗΣ (δ.)	66	39520	δ. Γιβραλτάρ 27)4 διά Ν. Ορλέανη
ΣΟΦΙΑ	60	8251	ε. Βεραβάλ 13)4	ΤΖΩΝΗ	65	19750	ε. Πειραιά 30)3
ΣΟΦΙΑ	53	2605	α. Λαζαρίδης 28)3	ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	ε. Λονδίνον 28)4
ΣΟΦΙΑ Β.	57	2013	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	ε. Χιούστον 31)3
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ύπό παραλαθήν	ΤΖΩΡΤΖ Φ.	58	3778	ε. Ταραγκόνα 18)4 Τύνιδα
ΣΟΦΙΑ Μ.	77	16432	ε. Λονδίνον 29)4	ΤΖΩΡΤΖΑ	77	11348	α. Αμπιτζάν 22)3 διά Σάν Πεντρο
ΣΟΦΙΑ ΤΡΑΝΣΣΩΣΕΑΝΙΚ (δ.)	55	13560	α. Γκάλεθστον 12)4	ΤΗΘΥΣ	53	5690	α. Αμβέρσαν 28)4 δι' Ἀλεξανδρείαν
ΣΠΑΡΤΑ	58	8365	δ. Σουέζ 26)4 διά Βούβάνη	ΤΗΘΥΣ	73	3717	ε. Σαύδανα 27)4
ΣΠΑΡΤΑΝ	62	2980	α. Αμπιτζάν 28)3 διά Λουάντα	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	58	6492	ε. Λάγος 18)2
ΣΠΑΡΤΟ	67	11993	ε. Σαύδανα 11)4	ΤΗΛΟΣ	67	12142	ε. Ντούμπιτι 27)4
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11492	ε. Καράτα 6)3	ΤΗΝΟΣ	68	8825	α. Βακαρέζο 23)4 διά Ταλκαχούνο
ΣΠΕΤΣΕΣ ΑΙΑΝΤ	70	8174	ε. Κολόμπο 26)4	ΤΙΜΗ	71	5042	ε. Βίλινκτον 21)4
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Μπάραρον 21)4	TINA (δ.)	76	163810	ε. Μίνα διλ Μπάρ 19)4 δι' ΗΠΑ
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17485	α. Μόγκατσταν 19)3 διά Μεβίλ	TINA	73	3094	α. Ρανκόρν 30)4
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	α. Γιουρούπορτ 28)4 διά Μιλάδο	TINA ΛΕΝΤΟΥΔΗ	61	11621	ε. Πειραιά 26)3
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	17485	α. Χιούστον 2)3	TINI Π.	70	3025	ε. Γένοβα 21)4
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	α. Ντούντα 1)5 διά Γκότενμπουργκ	TITIKA ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	α. Μπάραρον 20)4
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	δ. Σουέζ 30)4	ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	ε. Φριμάντλ 24)4 Π. Μαντρύν
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17485	ε. Λόπραρον 21)4	ΤΟΛΜΗ	71	4979	ε. Λάγος 16)4
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17485	α. Σουέζ 26)4 διά Βούβάνη	ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	ε. Κεμπέκ 3)3 δι. Αρούμπα
ΣΤΑΜΥ	72	30315	α. Ρόπτερνταν 20)4 διά Βραζίλιαν	ΤΟΜΜΥ	61	3142	δ. Κων/πολίν 11)1 Κωνσταντζάν
ΣΤΑΡ ΑΘΗΝΙΑΝ	68	18470	α. Κους Μπαι 22)4 Παναμά (ΕΠΔΑ.)	TONY	62	6246	α. Δάντοις 27)4 Πειραιά
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876	α. Σπαλάτον 22)4	ΤΟΞΟΝ	77	15981	ε. Ρόπτερνταν 27)4
ΣΤΑΡ ΔΕΛΦΙΑΝ	70	19199	α. Σ. Τάων 21)4	ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	α. Λ. Αντέλεξ 14)4 δι' Ἀκαζούτλα
ΣΤΑΡΙΟΝΙΑΝ	69	19165	α. Γιοκοχάμα 17)4 Μπουσάν	ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	α. Σάντος 11)4 Μπάραρ
ΣΤΑΡ ΚΑΠΟΝΟΥΣ	77	19886	α. Νεκοτσάν 18)4 Μπάχ. Μηλάνκα	ΤΟΡΟ	69	8256	α. Μίνα διλ Φαχόλ 10)4 Χονολουλού
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	α. Αντέλεξ 18)4 Μακάο	ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	ε. Αμβέρσαν 29)4
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ε. Μάουντ Μαυσκανουί 28)4	ΤΟΥΛΑΙ Β. (δ.)	62	22272	α. Σάρρος 26)4 δι' Αμβέρσαν
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Βανκούφερ 21)4 Ρωσίαν	ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	α. Αλεξανδρεία 22)4 δι' Ήράκλειον
ΣΤΑΡ ΛΑΙΤ	61	13184	α. Αμβέρσαν 19)4	ΤΟΦΑΛΟΣ Γ.	51	7902	ε. Ριγιέκα 23)4
ΣΤΑΡ ΛΑΚΟΝΙΑΝ	71	19206	ε. Ντούμπαντ 23)4	ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΘ	57	9045	α. Μούτσαρα 29)4
ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΟΡ	74	14667	ε. Μουσουρίε 19)4	ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ			
ΣΤΑΡ ΝΤΟΡΙΑΝ	70	19171	ε. Σάντος 25)4 διά Ρ. Γκράντε	ΝΑΒΙΓΚΕΤΟΡ	57	2361	δ. Π. Σάδι 27)4 διά Μεσόγειον
ΣΤΑΡ ΟΛΥΜΠΙΑΝ	68	18470	ε. Λιθόρον 23)4 (ΕΠΩΛΗΘ)	ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΕΥΛΟ	59	3865	α. Αμβέρσαν 26)4 δι' Αλεξανδρείαν
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ε. Χόμπαρτ 25)4	ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	66	11275	δ. Σουέζ 26)4 Μπαρχρίν
ΣΤΑΡ ΠΡΑΙΤ	62	15649	α. Ταύρλεστον 21)4 Βολάνη	ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	16786	α. Κολούμπιο ρίθερ 4)4 δι' Ινδονησίαν
ΣΤΑΡ ΡΟΝΤΙΑΝ	70	19210	α. Παναμά 3)1 διά Κορέαν	ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (μ.)	61	24457	α. Χιούστον 21)4
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	α. Τέμπιλ Μπαι 12)4	ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝ (δ.)	67	58527	α. Ν. Ορλέανη 5)3 δι' Αρούμπαν
ΣΤΕΛΙΟΣ II (δ.)	65	37865	α. Φλαδέρεια 10)4 Σουετίνια	ΤΡΕΙΝΤ ΛΑΙΤ	66	25327	α. Βαλτιμόρην 19)4 διά Πειραιά
ΣΤΕΛΙΟΣ II	56	3369	δ. Σουέζ 26)4	ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	δ. Γιβραλτάρ 17)4 διά Χόμπιπον ρόδς
ΣΤΕΛΛΑ	57	8898	δ. Κων/πολίν 22)4 Γαλάται	ΤΡΕΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	α. Ν. Ορλέανη 20)4
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	α. Πειραιά 27)4 διά Δρέπανον	ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΑΡΙΝΓΚ	64	23297	ύπό παραλαθήν
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	α. Πειραιά 19)1 δι' Ἀλγερίου	ΤΡΕΙΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	ε. Μόρπιλ 21)4
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Κοσίν 21)4 διά Βούβάνη	ΤΡΕΙΝΤ ΡΙΖΑΒ (δ.)	65	43214	δργει εἰς Πειραιά
ΣΤΟΛ ΚΑΡΠΙΚΟΝ (δ.)	57	11901	α. Μη. Άυρες 7)3 διά Βενεζουέλα	ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31178	α. Μπελγκρήμ 15)4 Περιακόν
ΣΤΟΛ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	11849	α. Ν. Ορλέανη 22)4	ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤΕΡ	62	9901	α. Νόρτνενχαμ 20)4 Ροστάκ
ΣΤΟΛ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	α. Σ. Τάων 24)4	ΤΡΙΑΣ ΙΙ.	67	3642	α. Πειραιά 28)4 δι' Ἰαπωνίαν
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	α. Ντουλούβ 15)4 (έπισκευα)	ΤΡΙΠΕΝΤ (δ.)	67	34501	ε. Ράς Τανούρα 14)4
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	δ. Παναμά 23)3 διά Ταιβάν	ΤΡΙΠΟΛΗ	48	4030	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΥΛΙΣ (δ.)	61	16417	ε. Σάρρος 20)4	ΤΡΟΓΙΑΝ	60	10224	α. Π. Σάδι 18)4 Πολωνίαν
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εἰς μεσον. μεταφ.	ΤΡΟΙΑΝΔΕΣ	53	4584	ε. Ρότερνταν 20)4
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	3274	ε. Σέτε φεζή 23)4	ΤΡΟΠΟΓΟΥΙΝΤ	62	9255	δ. Π. Σάδι 30)4
ΣΥΝΑΛΥΓΕΙΑ	52	5610	ε. Αλεξάνδρεια 8)4	ΤΡΟΠΟΙΚ (δ.)	66	45255	ε. Καράτα 24)2
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5709	ε. 'Αλεξάνδρεια 25)4	ΤΣΑΙ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	58	6867	ε. Πειραιά 13)4
ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5748	ε. Πόρτ-Σάδι 28)4	ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	ε. Μ. Καρπούς 23)4 διά Μομπάσαν
ΣΥΝΑΥΤΙΑΔΙΑ	56	6617	ε. Αμβούργον 22)3 δι' Ἀλεξανδρείαν	ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	ε. Μελβούρνην 27)4 διά Σίδνευ
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	6617	ε. Κολόμπο 20)4	ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ε. Ρότερνταν 20)4
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	ε. Τεργέστην 10)2	ΤΣΙΓΙΩΝΤΑ	65	17713	ε. Ν. Ορλέανη 23)4
ΣΥΝΕΤΟΣ	65	17792	δ. Γιβραλτάρ 5)4 διά Κωνσταντζάν	ΤΥΡ	68	8255	δ. Παναμά 29)3
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	α. Αλεξάνδρεια 15)4	ΤΥΡ (δ.)	62	7891	α. Κολόμπο 23)4 Γκότενμπουργκ
ΣΥΡΑ	77	16380	ε. Μπάραρον 23)3	ΤΥΧΗ	59	4161	ύπό παραλαθήν
ΣΥΡΟΣ	64	5237	α. Χόμπαρτ 17)4	ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	α. Πειραιά 26)4 διά Τουρκία
ΣΥΡΟΣ ΑΙΑΝΤ	59	5202	ε. Αμβέρσαν 26)4	ΥΔΡΑ ΓΚΕΝΗΑ	58	10459	α. Ν. Υόρκη 21)4 διά Κιουρασό
ΣΥΡΟΣ ΑΙΑΝΤ	78	5720	α. Μοντεβίδεο 19)2 Ρ. Γκράντε	ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	μετωνυμόδειο -ΣΑΠΟΥΡ-
ΣΩΤΗΡ	62	21099	δ. Κων/πολίν 14)3 Κωνσταντζάν	ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	100589	εἰς Σουέζ ἀπό 27)6/78
ΤΦ Λ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	ε. Βόλον 26)3	ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	δ. Παναμά 29)3
ΤΦ Λ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6500	δ. Π. Σάδι 27)4	ΥΜΝΟΣ	78	6400	ε. Σίδνεας 31)3 διά Νουμέα
ΤΑΙΑΝΟΡΟΝ	55	3356	ύπό παρ				

ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Γιβραλτάρ 25/4 Γκάλεστον ε. Αυγούστου 5/4	ΞΙΑΝ ΑΙΑΛΑΝΤ	69	10016	α. "Ηστ Λόντον 24/3 διά Πορτογαλίαν ε. Χάνκο 21/4 Σιδνέϋ
ΦΙΛΙΑ	58	10566	α. Σάν Νικολας ('Αργ.) 6/4 δι' Ιταλίου	ΞΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	α. Καρθαγενήν 23/3 Μαρακάϊμπο
ΦΙΛΙΑ	60	5523	ε. Σεσέμπτου 13/4	ΞΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	α. "Ηστ Λόντον 7/3 Πορτογαλίαν
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	δ. Γιβραλτάρ 25/4 Ταρτούς	ΞΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	ε. Μαντράρ 25/4
ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10180	δ. Αντόνιον 1/4	ΞΙΑΝ ΚΑΠΙΤΑΝ	67	10086	δ. Παναμά 8/4
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	δ. Σουεζ 22/4	ΞΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	α. "Ηστ Λόντον 7/3 διά Πορτογαλίαν
ΦΙΛΟΘΕΟΣ	61	9789	εις Μπάραν 24/4	ΞΙΑΝ ΣΥΛΑΡ	68	10121	α. Ντόχα 19/4
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	δ. Σουεζ 17/4	ΞΙΑΝ ΣΗ.	69	10016	ε. Βιγκαπατνάμ 21/3
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	ε. Βομβάνη 5/4	ΞΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	διξιάθι Λάγος 7/4
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	δ. Ντουμπάτι 2/3 Ράς Τανούρα	ΞΙΑΝ ΧΙΛΑ	69	10016	ε. Μπάραν 28/4
ΦΛΟΡΥ	58	2874	ε. Ρεάφη 4/4	ΧΙΟΣ	58	9483	δ. Ράς άλ Καθημ 28/2
ΦΑΩΡΑ Κ.	78	15364	ε. Χιουάτον 22/4	ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	60	9124	α. "Ηστ Λόντον 3/4 διά Ίράν
ΦΑΩΡΑ Κ.	60	9685	ε. Συγκαπούρη 2/3	ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	61	11587	ε. Ηστ Λόντον 2/3 διά Ίράν
ΦΑΩΡΑ Ν.	73	17519	δ. Σουεζ 28/4 Γουανόπο	ΧΛΟΗ	57	8487	ε. Ρίο Γκράντε 23/4
ΦΑΩΡΑ ΙΙ	60	5044	δ. Αγιδύργον 21/4 διά Ν. Αμερικήν	ΧΟΛΑΣΤΕΝΚΑΜΠ	75	16421	α. Θέουντα 26/4
ΦΟΙΝΙΕ	69	11489	δ. Τζένταν 14/4 Τζέμποτι	ΧΟΛΑΣΤΕΝΑΛΤ	59	3999	α. Γιουροπόρτ 1/5 διά Τύνιδα
ΦΟΙΝΙΕ	48	3269	δργει εις Καράταν 19/11/76	ΧΟΛΑΣΤΕΝΑΝΤ	59	3988	α. Αγιδέρροαν 3/4 Άδ Γκουάρα
ΦΟΙΝΙΕ Ι.	76	10256	ε. Ρόττερνταν 21/3	ΧΟΡΙΖΟΝΑ	58	3821	δ. Γιβραλτάρ 24/4
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13763	δ. Παναμά 27/4	ΧΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ	58	9261	α. Κοκούρα 23/3 Σαγκάνη
ΦΟΥΡΚΕΡΟ	59	3775	δ. Λαττάκιο 10/4	ΧΟΧΕΝΦΕΛΣ	69	9073	α. Συγκαπούρην 6/4 Πόχαγκ
ΦΡΑΝΚ	70	2997	εις Βρέμην 3/6	ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣΟ.	67	9433	ε. Αγιδέρροαν 1/5
ΦΡΑΝΚΙ	54	3470	δδοι Ντένιμπον 30/4	ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	70	4145	ε. Ρόττερνταν 26/4
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	δ. Κουρουαίμα 25/4	ΧΡΥΣΟΥΛΑ Κ.	54	3720	α. Σαδόνα 28/4 διά Σέτε
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	δ. Μπάζικο 20/4 Περσικόν	ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣΟ.	56	11556	α. Πειραιά 21/4 διά Ιταλίαν
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	δ. Ταμπικο 20/4 διά Γκάλεστον	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	ε. Ρουέν 18/4
ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ	61	1194	δ. Σουεζ 26/4	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Λάγος 13/4 Π. Νουάρ
ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1097	δ. Μόλα 10/4 Νιούχαρν	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	61	10434	α. Αγιδέρροαν 19/4 διά ΉΠΑ
ΦΡΙΜΠΟΥΡΓΚ	69	4436	δ. Ρόττερνταν 2/4 (ΕΠΩΛΗΘΗ)	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Ι.	58	11765	εις Αγιδέρροαν 10/9
ΦΡΙΟΣ Δ.	68	10544	δ. Αγιδέρροαν 19/4 Βαλτιμόρην	ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙ (δ.)	66	41946	α. Πειραιά 15/4
ΦΡΟΝΗΣΗΣ	71	9885	δργει εις Κολούμπια 27/4	ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	α. Σκάταν 18/4 Κορέαν
ΦΡΟΣΥΝΗ	56	9539	δργει εις Πειραιά	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ.	58	10244	ε. Σάβανα 20/4
ΦΡΟΣΩ	70	18328	ε. Ταλκαχουάνο 6/4	ΧΡΥΣΑΝΘΗ	64	2717	ε. Νεάπολιν 29/3
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ε. Μπάραν 9/4	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16246	ε. Βρέμην 30/4
ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40417	ε. Λειτ Τσάρλ 17/3	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	α. Αύγουσταν φ28/3 διά Τρίπολιν
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	ε. Μαπούτο 17/3 διά βαλτιμόρην	ΧΡΥΣΟΥΛΑ II	49	3422	εις μεσογ. μεταφ.
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	ε. Σαβόνα 18/4	ΧΩΚ	76	10256	ε. Ρόττερνταν 8/2
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	ε. Βανκούβερ 4/4				
ΧΑΙΔΙΩΤΗΣ	60	7925	ε. Σαβόνα 20/4				
ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	ε. Κ. Τάουν 5/4 διά Σκανδινανίαν				
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	ε. Ν. Ύόρκη 9/3 διά Αμουαι Μπαι				
ΧΑΛΚΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	63	19543	ύπο παραλθήν				
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	ε. Αμβέρροαν 25/4				
ΧΑΡΙΣ	65	5038	ε. Ριγέκα 30/3 διά Τρίπολιν				
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	ε. Πειραιά 13/4 διά Σύριαν				
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	δ. Π. Σάδι 1/5 διά Συγκαπούρη				

Τά ύπο ξένας σημαίας

ΑΓΑΠΗ	64	5916	α. Χιούστον 7/3 Μαρακάϊμπο	ΑΙΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2404	δ. Σουεζ 26/4 Σουοδ. Αραβίαν
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	ύπο παραλθήν	ΑΙΛΚΑΝ*	66	27985	α. Β. Κονστιτούον 17/4 Ρίθερ Πλέι
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	9813	ε. Τάουν 26/4	ΑΙΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	δ. Ντουμπάτι 16/4
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΟΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9436	ε. Λάγος 27/4	ΑΙΛΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ (Λιβ.)	64	1706	α. Λευκόδων 27/4
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	ε. Τάουν 1/5	ΑΙΛΦΑ ΚΟΝΒΕΥΟΡ (Λιβ.)	66	2309	α. Φελέντουε 20/4 Τριτ. Λιβύης
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	ε. Συγκαπούρη 22/3	ΑΙΛΦΑ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (Λιβ.)	65	1708	α. Φλώσιγκ 25/4 διά Πειραιά
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	48	4308	δργει εις Λεμεσόν από 7/10	ΑΜΑΡΙ (κ.)	68	1224	δργει εις Πειραιά από 18/4)78
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (δ.)	56	20140	α. Συγκαπούρη 28/3 διά Ινδονησίαν	ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)*	74	36911	α. Κόμπη 7/4 Σιογκάμα
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	α. Πειραιά 28/3 Θεάνικην	ΑΜΠΕΡ (κ.)*	62	10344	α. Κολούμπια ρίθερ 29/3 Βρετ. Κολομβίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (κ.)	67	1979	α. Κίγκατον 16/2 δι' Άθανα	ΑΝΑΣΣΑ (κ.)*	53	7570	δ. Σουεζ 11/4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV(η)*	61	6038	δ. Π. Σάδι 27/4	ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΑΛΑΝΤ	67	21457	ε. Χέρμην 19/4
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (πι.)	73	18328	ε. Έμπειν 20/4	ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Γιοκοχάμα 18/4 διά Σακάντες
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	δργει εις Πειραιά από 14/6)77	ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	α. Γιοκοχάμα 18/4 διά Σακάντες
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	δ. Παναμά 16/4	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	α. Ν. Όρλεάνη 26/4 διά τόκιο
ΑΘΕΝ (κ.)*	46	3921	ε. Πειραιά 12/2	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	α. Λ. Αντζέλες 11/4
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	α. Πουντά 27/3 Αρρένας Ταλκαχουάνο	ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21246	α. Ντώρμπατ 25/4 διά Ιαπωνίαν
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	26926	ε. Βαλτιμόρην 24/4	ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Μπριούποιη 2/4 Ταΐβαν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΥΓΟΡΑ (κ.δ.)*	56	12447	δργει εις Πειραιά από 3/7)75	ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΛΑΣ	68	21418	α. Κολούμπια ρίθερ 22/4 Πακιστάν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΝΤΗΜΟΚΡΑΣΥ (κ.δ.)*	51	8675	δργει εις Πειραιά από 14/5)75	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	α. Ράς Τανούρα 26/3 Κόρυτον
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ	59	8724	α. Συγκαπούρη 20/4	ΑΝΕΜΗ (κ.)*	56	5660	ε. Μεραίνα 10/4
ΑΘΟΛΟΣ	60	10733	α. Χάμπτον Ρόθς 11/4 Μεξικόν	ΑΝΘΟΙΑ (κ.)	64	11034	α. Βάθιες Μπαι 18/4 Χάιφα
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ.				ΑΝΝΑ (κ.)	64	1141	α. Μόντρεαλ 26/4 διά Άθανα
ΓΟΥΑΝΔΡΗ	67	28646	α. Σκάττλ 20/4 δι' Αργεντινήν	ΑΝΝΑ Σ. (κ.)*	47	2503	ε. Σ. Μικαέλς 23/4
ΑΙΚΟΝ*	71	27958	α. Μορουγκάδο 12/4 δι' Ιαπωνίαν	ΑΝΝΕΛΗΣ (η.)*	51	4788	εις μεσογ. μεταφ.
ΑΙΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ε. Πουντάρενας 6/4	ΑΝΝΟΥΑ ΔΙΣΗΡ (κ.)	55	3003	εις Λ. Πάλμας από 26/7
ΑΙΛΑΝΤ Κ. (π.)	49	1502	α. Πειραιά 29/3 δι' Αλγερίου	ΑΝΝΟΥΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	α. Τζένταν 31/3
ΑΙΛΑΝΤ ΣΚΑΥ	76	11084	α. Θέσσαλον 29/4 διά Τάκαρτα	ΑΝΖΟΝ (κ.δ.)	59	19801	α. Σαντάνα 6/4
ΑΙΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	ε. Ν. Όρλεάνη 23/4	ΑΝΤΙΓΩΝΗ (κ.)	44	3174	ε. Σιύρονην 29/3
ΑΙΜΙΔΙΑ (κ.)	52	2517	δργει εις Πειραιά από 6/2)74	ΑΝΤΙΓΩΝΗ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	3990	α. Βομβάνη 24/4 Αλμεσόν
ΑΙΡΗΝΗ ΜΕΛΟΥΝΤΟΥ (κ.)	69	6200	ε. Σιγκαπούρη 11/4 Σουμάτρα	ΑΝΤΙΚΑΙΟ (δ.)*	59	16047	ε. Ντώρμπατ 30/4
ΑΙΡΗΝΗ ΣΥΜΦΟΝY (κ.)	66	8943	α. Τζιμπούτι 13/3 διά Κίναν	ΑΝΤΩΝΙΟΣ (η.)	53	8202	α. Αλεξανδρείαν 10/3 Ρουμανίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	61	21099	ε. Σαν Σμερπάτιν 16/4	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	α. Κόρυτον 20/4 Περσικόν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΛΑΝΤ (μ.)	72	57802	α. Λ. Αντζέλες 14/4 Κόμπες	ΑΝΤΩΝΙΟΣ II (κ.)	65	1501	ε. Τζένταν 24/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	71	57830	α. Ν. Όρλεάνη 3/3 δι' Ιταλίου	ΑΝΤΩΝΙΟΥ III	77	38514	α. Φιλαδέλφειαν 14/4 Πάλουα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	68	92682	α. Μίνα άλ Φαχάρ 22/4 Γιοκοχάμα	ΑΕΙΟΣ (π.)	57	2299	ε. Μπαρέττα 3/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	69	51627	δ. Ντουμπάτι 21/4 Μποχρέιν	ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	α. Ρ. Γκράντε 21/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΙΤΟΥΝ (δ.)	67	32644	ε. Γάνδην 26/4	ΑΡΑΧΩΣ ΣΓΛΟΥΡ*	57	9852	α. Πειραιά 19/4 διά Συρίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΦΙΝ (δ.)	75	117340	ε. Τέμπιλ Μπαι 19/3 δι' ΉΠΑ	ΑΡΑΧΩΣ ΜΠΡΙΤΖ (πt.)*	66	5230	α. Ντώρμπατ 30/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY (πt.)*	56	8257	ε. Κούεδεν 29/4	ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	64	28313	α. Κόρ. άλ Αράνια 8/4 δι' Υεμένην
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ε. Αγ. Φραγκούδιαν 6/4 διά Ντουμπάτι	ΑΡΙΣΤΑΓΕΛΔΟΣ	78	9998	α. Αγ. Φραγκούδιαν 3/3 διά Περού
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΥΛΑΡΟ (δ.)	75	117342	α. Γιουροπόρτ 10/4 διά Περσικόν	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	35	992	δργει εις Πειραιά από 4/11/77
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57802	α. Λά Σκιρα 12/3 Φρήροπτ (Μπαχ)	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (κ.)	50	8280	α. Πειραιά 27/3
ΑΚΑΚΙΑ (κ.)*	64	1199	δργει εις Φάροπον από 2				

ΑΤΑΛΑΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	68	91963	α. Τέμπηλ Μηνιά 15)4	ZΑΓΟΡΑ (κ.)*	56	1437	είς Ντακάρ όπο 1)8)78)
ΑΤΡΥΤΟΝ	57	10398	είς Μουριάνα όπο 25)9	ZΑΚ (π.)	62	10028	α. Τζένταν 11)4
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	65917	α. Μ. ἀλ Φαχάλ 18)4 διά Ιανουάριον	ZΑΧΑΡΟΥΛΑ (κ.)*	61	1841	είς Λειόεσ 15)7)78
ΒΕΕΣΚΑΥ (κ.)*	62	8587	α. Λάς Πλάμας 17)4 διά Λάγος	ZΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	ε. Ταλκαχούνο 7)4
ΒΕΕΣΤΑΡ (κ.)*	60	8368	ε. Βουβάνη 15)3	ZΗΝΟΒΙΑ Δ. (π.)	64	3947	α. Ορλέανη 19)4 διά Φρητάουν
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ (κ.)*	64	1396	είς Πειραιά όπο 27)9 (έπισκ.)	ZΩΗ (δ.)	67	43231	α. Σαθόνα 10)4 Σιντι-Κρέιρ
ΒΕΝΤΟΥΣ (κ.)*	76	4210	μετωνομάσθι «INN»	HΒΗ Π. (κ.)*	57	8505	δ. Γιθραλτάρ 23)4 διά Πειραιά
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2807	όργει εἰς Πειραιά όπο 31)5)78	HΡΑ*	79	15200	είς Σακάδι
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	54	1991	α. Πειραιά 26)4 Στρατόνι	HΣΤΝΑΒ (π.)*	57	9433	α. Τζένταν 24)4 διά Ινδιάν
ΒΕΣΤΕΡΑ (κ.)*	63	11575	μετωνομάσθι «MIPETA-	ΘΑΛΕΙΑ IV (π.)*	57	2349	είς μεσογ. μεταφοράς
ΒΙΕΛΑ (κ.)	53	8475	ε. Βηρυτόν 4)4	ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	α. Ν. Ορλέανη 18)4 Π. Μπρίος
ΒΙΟΛΑΝΤΟ (δ.)	72	119795	ε. Ράς Τανούρα 23)4	ΘΑΣΟΣ (δ.) ΣΥΚ.	74	51501	ε. Χιούστον 23)4
ΒΟΡΡΑΣ	58	11485	όργει εἰς Χαλκίδα όπο 27)5)75	ΘΕΜΟΣ (π.)*	64	1988	α. Βαλεντία 17)2 Βαρκελώνην
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8815	α. Πειραιά 24)3 Νηγριάν	ΘΕΟΔΩΡΑ	72	69874	α. Ρόττερνταμ 3)4
ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΓΚΑ (κ.)	58	1882	ε. Άμμερον 29)4	ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	α. Ν. Ορλέανη 28)4 Κιουρασόο
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	α. Πειραιά 7)4 διά Γιθραλτάρ	IΑΚΩΝ ΝΙΚΗ	59	4381	ε. Πειραιά 6)4
ΓΑΛΗΝΗ	55	9418	ε. Μπ. Αὔρες 17)4	IΑΚΩΝ ΠΟΛΥ*	66	7463	α. Ντόρμπιαν 4)4 διά Σαβάννα
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	37699	α. Μπαρχέν 3)4	IΑΚΩΝ ΤΑΚ	59	4378	α. Βαρκελώνην 16)3 Π. Βεντράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	2731	δ. Π. Σάδι 15)4	IMA*	68	27989	α. Σουινουσκι 29)4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	ε. Μουστόρες 22)4	ΙΝΤΕΡΑΜΙΤΥ (κ.)	39	4996	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ. (π.)	65	4536	ε. Σάν Πέντρο ντε Μακόρις 3)3	ΙΝΤΕΡΑΣΙΑ (κ.)	47	2879	α. Βενετία 21)4 διά Αλεξάνδρειαν
ΓΙΟΛΑΝΤΑ Κ. (π.)	56	2158	α. Αμέρερον 20)12	ΙΝΤΕΡΕΠΙΡΤ (κ.)	59	4686	δ. Σουέζ 18)4
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΔΙΜΠΕΡΤΥ η*	57	4983	δ. Σουέζ 10)4	IΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	67	20959	α. Ν. Ορλέανη 29)4
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΦΡΗΝΤΟΜ η*	53	8504	έξωθι Καράπο 17)4	IΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	δ. Π. Σάδι 19)4
ΓΙΟΥΡΟΣΤΑΡ (κ.)	48	6714	α. Χαλκίδα 14)2 (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)	IΟΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΕΡ	63	13517	α. Ν. Ύρκη 17)4 Κόρπους Κριστι
ΓΚΑΖ ΠΙΟΥΝΤΙ (δ.π.)	62	4137	α. Άλεξανδρειαν 3)4 διά Αγύρωσταν	IΟΣ (κ.)	51	3386	όργει εἰς Πειραιά όπο 7)12
ΓΚΑΖ ΠΑΙΟΝΗΣ (δ.π.)	65	4183	α. Πειραιά 29)4 διά Αγ. Θεοδώρους	IΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	α. Ριγιέκα 5)4 Βηρυτόν
ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΜΕΝΤ*	62	8530	α. Αμέρερον 10)4 Νουακότ	KΑΒΑΛΑ*	56	16015	α. Τάμπα 21)4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΜΕΝΤ	78	5351	ε. Βενετίαν 25)4	KΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	ε. Φιλαδέλφειαν 24)4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	67	2997	α. Σάφι 4)4 διά Αυμπιζάν	KΑΙΑΙΑ (κ.)	52	2775	όργει εἰς Χαλκίδα
ΓΚΡΑΝΤΕΝ ΣΕΥΛΑΟΡ (κ.)	74	3279	α. Λίθερπούλ 1)5 διά Βενεζουέλα	KΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8252	δ. Π. Σάδι 29)4 διά Βόλον
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΔΗΤΣΕΝΤ	69	22998	ε. Βανκούμπερ 2)3	KΑΠΑΛΑ (κ.)	55	1599	δ. Σουέζ 30)4
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	ε. Ν. Ορλέανη 28)4	KΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	δ. Φιλαδέλφεια 19)4 διά Σαρέλ
ΓΚΡΕΙΣ ΚΑΛΑΜΠΑΡ (κ.)	56	1477	α. Ξάρκουρτ 30)1	KΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	-	-	-
ΓΚΡΕΙΤ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	54	2889	έξωθι Καράπο 16)3	KΑΤΖΗΜΑΝΟΛΗΣ	73	18067	δ. Π. Σάδι 24)4
ΓΚΡΕΙΤ ΜΩΡΙΣ (κ.)	59	5051	δ. Σάδι 28)4	KΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	όργει εἰς Πειραιά 23)10
ΓΚΡΕΙΤ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	58	5065	α. Μπεντή 14)4 διά Τομπρούκ	TΣΑΒΑΡΗΣ (π.)	52	7597	μετωνομάσθι «ΧΡΙΣΤΙΝΑ»
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ε. Δάντσιχ 0)4	KΑΡΙΜΠΙΑΝ ΜΕΜΟΡΙΣ (π.)	61	9516	ε. Μόντρεαλ 27)4
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.)	61	12302	ε. Λομπίτο 3)4	KΑΡΙΜΠΙΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ (π.)	56	8203	α. Παναμά Σήτι 14)4 Π. Λίμον
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	62	12040	ε. Θεότα 22)3	ΚΑΡΟΛΟΣ (κ.)*	54	2336	όργει εἰς Πειραιά 14)8)76
ΓΟΥΕΣΤΝΑΒΑ (π.)	57	9433	ύπο παραλόθην	ΚΑΣΚΙΤΟΣ (κ.)	54	1598	όργει εἰς Πειραιά 26)8
ΓΟΥΕΣΤΤΟΥΟΝΤ	70	11329	α. Χιούστον 20)4	ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	δ. Π. Σάδι 25)4
ΓΟΥΝΤΡΦΟΡΣΤ (κ.)	62	1427	α. Βρέστην 18)4 Χαντέντινα	ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	α. Βαλεντία 27)4 διά Αιείδες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΙΣ ΙΙ	75	19393	δ. Σουέζ 20)4	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (κ.)*	56	1333	όργει εἰς Πειραιά όπο 5)11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΛΟΤΖΥ (δ.)	64	30330	ε. Αντζέλες 26)4	KΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	α. Αμέρερον 27)4 διά Τρίπολιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΙΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	ε. Μ. Σάουντ 27)4	ΚΕΛΛΥ Α. (π.)	58	1001	α. Λά Γκουλέτ 21)4 Βαρκελώνην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	67	22817	α. Βιλακανάντην 20)4 Ρίτσαρντς Μπαιν	ΚΑΙΕΙΩ (π.)	56	1743	α. Αλεξανδρειαν 15)4 διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	α. Ν. Ορλέανη 12)4	ΚΟΡΑΛΑ (κ.)	48	1562	ε. Μπραφανίδη 15)4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕΤΟΡ	68	22782	ε. Λόριεντ 27)3	KΟΡΙΝΓΙΑΝ (δ.)	67	43122	δ. Γιθραλτάρ 29)3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΜΠΟΡ	68	23347	α. Λ. Αντζέλες 7)4 διά Σάντος	ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	ε. Πειραιά 8)2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΤΣΑΡ	67	23347	α. Ν. Ύρκη 5)4	ΚΟΣΜΙΚ	53	1598	όργει εἰς Πειραιά 14)3)76
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	ε. Ρόττερνταμ 18)4 διά Μόντρεαλ	ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΣ (κ.)	55	2996	α. Λάς Πάλμας 7)4 Σάπελε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	ε. Μοντεβίδεο 30)4	KΡΕΩΝ (κ.)	56	1802	δ. Π. Σάδι 29)1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤ	67	22817	ε. Πειραιά 17)3 (έπισκ.)	KΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)*	42	3129	είς μεσογ. μεταφ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΟΥΑΤΣ (δ.)	69	41477	ε. Λιοσσάβανη 29)3 (έπισκ.)	KΥΗΡΑ*	70	16043	α. Ναούρου 26)4 Χόμπαρτ
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	4	2740	ε. Σιγκαπούρη 24)4 Μπαχρέν	KΥΜΩ (δ.)	56	24234	όργει εἰς Πειραιά 19)10)74
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	ε. Ρόττερνταμ 13)4 διά Μπούκαναν	KΥΡΑ ΚΙΤΣΕΝΑ (κ.)	69	11315	α. Γιοκοχ 11)4 διά Μόντρεαλ
ΔΗΛΟΣ	59	9493	όργει εἰς Πειραιά 21)4 διά Αμουσιάν	KΥΡΟΣ (κ.)	56	2133	είς μεσογ. μεταφ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1655	δ. Σουέζ 204 διά Κολόμπι	KΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	35676	α. Χιούστον 22)4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)*	56	8789	α. Κουβέτη 29)4 διά Σουαίμπα	KΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)*	51	2430	α. Βοστώνην 17)4
ΔΙΑΜΑΝΤΟΣ (π.)	52	7855	α. Μπάραρον 4)4	LΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	α. Βαλεντία 28)4 διά Χάμπτον ρόδς
ΔΙΟΝΥΣΟΣ ΙΙ (κ.)	54	2716	είς μεσογ. μεταφ.	LΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΥΨ (δ.)	53	11230	όργει εἰς Πειραιά 13)3)74
ΔΟΚΤΟΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)*	68	50998	είς Αμπιτζάν όπο 31)8)77	LΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	α. Φρήπορτ (Μπραχ) 8)3 διά Τρινινταντ
ΔΟΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ε. Βλασούθην όπο 12)3)78 (έπισκ.)	LΑΜΔΑ*	59	7919	α. Αστόντ 20)4
ΔΩΤΩΤ	68	35191	ε. Λιοσσάβανη 29)3 (έπισκ.)	LΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	α. Κόρπους Κρίστι 19)4
EΒΡΟΣ (π.)	57	2282	ε. Ρόττερνταμ 13)4 διά Παναμά	LΑΡΑ (κ.)*	56	6921	α. Τεργέστην 30)3 διά Ταρτούς
EΘΟΝΙ (δ.)	75	125947	ε. Βακαγιάμα 9)4 Παναμά	LΑΡΑ (π.)	65	9091	α. Ν. Ορλέανη 14)3 διά Π. Καμπέλο
EΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ε. Λιοσσάβανη 9)4 (έπισκ.)	LΑΣΑ (κ.)	51	1544	ε. Καζαμπλάνκα 26)4
EΙΡΗΝΙΟ (π.δ.)	65	42377	ε. Τάμπη 27)3	LΑΣΙΑ (κ.)	48	8388	όργει εἰς Πειραιά
EΚΤΩΡ Δ. (κ.)	72	4922	ε. Καράπο 14)4 Π. Μίραντα	LΕΝΑ ΤΡΑΝΣΟΣΧΕΑΝΙΚ (δ.)	61	12820	ε. Λιθόρω 20)4
EΛΑΙΑΝΤ (κ.)*	58	8220	δ. Κανόποι 30)3 διά Λενίνγκραντ	ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	α. Κουβέτη 25)2
EΛΕΙΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	ε. Αλεξανδρεια 12)4 διά Έλλαδα	ΛΕΥΤΕΡΗΣ (κ.)	58	8840	δ. Π. Σάδι 29)4
EΛΕΙΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	ε. Άλεξανδρεια 27)4	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Χάμπτον ρόδης 27)3 διά Βραζίλιαν
EΛΕΚΤΡΑ (δ.)	64	31331	α. Ν. Ορλέανη 30)4 Π. Μίραντα	LΗΝΤΣ (κ.)	61	7012	α. Ταύλαντα 22)4 διά Σαφάνκα
EΛΕΚΤΡΑ (κ.)	54	6701	δ. Κων/πολί 30)3 Νοβρωσιάνκην	ΛΙΛΑ (π.τ.)	50	2734	ε. Αγιτζέλαν 2)1)78
EΛΕΝ*	67	27989	ε. Λάπλας 27)4 διά Λενίνγκραντ	LΙΝΑ Υ. (π.τ.)	52	5762	δ. Π. Σάδι 2)4
EΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	8219	δ. Π. Σάδι 19)4	LΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	α. Χιούστον 24)4
EΛΕΡΑΝΤΑ	73	17042	ε. Βακαγιάμα 13)4 διά Παναμά	LΟΥΣΥ (π.)	54	2557	α. Ντάρμπιταν 25)4 διά Ρεύνιον
EΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)*	74	132034	ε. Λιοσσάβανη 9)4	ΛΥΡΙΚ*	64	29396	όργει εἰς Πειραιά όπο 8)9)75
EΛΑΚΑ	60	10519	ε. Βανκούμπερ 25)4	ΛΩΡΕ ΡΗΔ (μ.)*	75	72259	α. Π. Χέντλαντ 12)4 Ρόττερνταμ
EΛΙΝΑ (κ.)*	67	24766	ε. Βανκούμπερ 25)4	MΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16840	α. Ρεσιφε 14)4
EΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)*	67	47344	ε. Ν. Ορλέανη 24)4 διά Γιθραλτάρ	MΑΓΙΑ (κ.)*	49	7341	είς μεσογ. μεταφ.
EΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΙΤΖ	76	22893	ε. Μοριουγκόδ 20)4	MΑΓΚΝΑ ΣΤΕΣ (κ.)	47	5010	είς μεσογ. μεταφ.
EΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΕΖ	77	22893	ε. Λ. Αντζέλες 31)3 διά Ιντσόν	MΑΙΟΥΡΙ (κ.)*	66	2186	α. Λιθόρω 22)4 Μιζουράτα
EΛΛΕΣΠΟΝΤ	-	-	ε. Φόρτα 28)2 διά Σκαραμαγκά	MΑΙΡΗΡ Κ. ΖΩΧ (μ.)	75	136991	α. Τέμπηλ Μπαιν 21)3
ΣΠΛΑΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	ε. Φόρτα 28)2 διά Σκαραμαγκά	MΑΙΣΤΡΟΣ (κ.)	69	18923	δ. Σουέζ 28)4 διά Ερυθράν Θάλ.
ΕΛΛΗ 2 (κ.)	52	8255	δ. Π. Σάδι 26)4	MΑΝΑΓΚΡΟ (κ.)*	43	1593	ε. Βριθδάριον 19)3
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)*	65	1113	ε. Ανκόνα 13)4	MΑΝΤΟΥΛΑ (π.τ.)	52	2352	είς Αμπιτζάν 14)4)78
ΕΛΜΙΝΑ (κ.)	61	10444	ε. Μπ. Αὔρες 1				

ΜΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	εις Κουβείτ από 24/6/78	ΠΑΝΟΝΤΙ (κ.)*	48	3932	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΕΝΤΣΚΑΙ (κ.)	52	2775	μετων. «ΚΑΛΑ-	ΠΑΝΟΜΕΡΙΤΗΣ (κ.)	49	4727	ε. Αλεξανδρεία 19/4
ΜΕΡΑΚ (κ.)	55	2549	ε. Σαμψούντα 27/2	ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΗΣ (κ.)	59	5223	ε. Πειραιά 19/3
ΜΕΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	61	9194	ε. Λουτρό 18/3	ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.)	58	5223	ε. Πειραιά 28/4 δι' Όρδν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΚΤΗ	77	18707	α. Σ. Αννα Μητρά 13/3 Π. Λιμόν	ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ (κ.)	51	8219	εις Πειραιά από 4/1 (έποικ.)
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)*	73	17355	α. Γιουρούρπτ 19/4 διά Λάγος	ΠΑΡΑΒΟΛΑΣ 3 (κ.)	58	1089	ε. Αιγαίνουρα 28/4 διά Χάδρου
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	α. Φιλαδέλφεια 10/2 δι' Έσκραύς ρίθερ	ΠΑΣΑΦΙΚΟ	66	24309	δ. Ναναμάδ 9/3 διά Κινον
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)*	76	75125	α. Πουλό Μπαύκου 8/3 Ντομιά	ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ. (δ.)	76	125947	ε. Κόρ-άλ-Αμάγια 26/2
ΜΕΣΣΗΝΗ.ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)*	77	76149	α. Καλούς Λιμένας 7/4 δι' Αμδούργον	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	77	15950	ε. Σεισηρούγκα 26/4
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΣ (δ.)*	77	76149	α. Ν. Ορλέαν 21/1	ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	α. Λάγος 19/4 διά Γουόρρι
ΜΗΑΟΣ II (κ.)	59	3809	δ. Σουέζ 18/4 δι' Ερυθρών Θάλ.	ΠΑΥΛΟΣ Χ. ΙΙ (κ.)	69	1999	α. Άλανδρεια 24/4
ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΛΑ	58	13257	ε. Τέντων 10/4	ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.)*	41	6464	άρνεια εις Πειραιά 11/7/75
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68630	α. Όθόδε 21/3 διά Ατασύμ	ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	δ. Ντομιάδι 6/4
ΜΙΣ ΝΑΝΑ (κ.)	61	1952	α. Γαριρίκα 9/2 διά Πειραιά	ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	α. Τόιπο 16/4 διά Κινούρα
ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	65	28313	α. Αμδούργον 27/4 διά Αρούμπα	ΠΕΤΡΟΛΑ ΔΠ. (π.)	50	3515	εις Πειραιά 1/12 (έποικ.)
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.)	75	60930	α. Ντουμιάδι 31/3 διά ΗΠΑ	ΠΕΤΡΟΛΙΑ Ι (δ.)	56	11920	α. Λάρνακα 28/4 διά Ταρτούς
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	δ. Π. Σαΐδ 23/4 διά Μασσαλίαν	ΠΕΤΡΟΣ ΙΤΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	65	41255	α. Ν. Υόρκη 12/3 Πένιγκτον
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	α. Τακόμα 2/4 διά Ιαπωνίαν	ΠΛΑΓΙΑΣ*	64	4463	ε. Γκουαγιάκιλ 25/4
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)*	63	25340	δ. Γιβραλτάρ 10/4 διά Φιλαδέλφειαν	ΠΛΩΤΩ	68	35191	ε. Τερνουέζ 27/4
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	3068	α. Καλαμπάνκα 20/4 διά Ιταλίαν	ΠΟΙΝΤ ΚΛΑΗΡ (μ.)	72	57102	α. Αμδούργον 26/4 διά ΗΠΑ
ΜΠΑΖΑ (κ.)*	73	3209	δ. Π. Σαΐδ 20/4	ΠΟΛΑ ΡΙΚΑ (κ.)	53	7852	εις Λάγος 27/2/78
ΜΠΕΣΣΥ Γ. (κ.)*	61	1595	προστη. 37/20 Β — 09.40 Δ. 12/7/78	ΠΟΛΑΡ ΔΑΙΟΝ (δ.)	64	38568	άργει εις Αμετερνταμ από 14/10/77
ΜΠΕΤΤΥ Γ.	55	5668	άργει εις Πειραιά από 4/12	ΠΟΛΥΕΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Αγ. Φραγκίσκον 29/3 δι' Ίνδονηδραν
ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)	47	1591	εις μεσαν. μεταφορές	ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	άργει εις ίτεν από 28/6/7
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)*	64	16073	α. Πειραιά 8/4 διά Σύρον	ΠΟΡΤΟ ΦΡΙΟ (κ.)*	48	1271	α. Λακωνέτ 17/4 διά Τέντων
ΜΠΡΙΣΤΟΛ (κ.)	64	8403	δ. Πόρτ Σαΐδ 11/5	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	άργει εις Πειραιά από 28/6/77
ΝΑΓΟΣ	61	9037	α. Τοάρλεστον 27/4 Βόλμιγκτον	ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ε. Ριό Ιανέριο 15/4
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Σινκαπούρη 17/4 Ράς Τανούρα	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)	64	27376	α. Πόρτ ντε Μπούκ 25/4
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	δ. Σουέζ 30/4 Βαρκελώνην	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ	74	12474	α. Ράς Τανούρα 12/4
ΝΕΔΩΝ (κ.)	55	3709	ξέωθι Καράτι 29/4	ΠΡΟΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)	56	9218	α. Ντάρ-ές-Σαλαδί 25/4 δι' Εύρώπην
ΝΕΛΣΩΝ (κ.)*	58	10139	υπό παραλαβήν	ΠΡΩΤΩΝ (κ.)	65	1647	ε. Καρθαγένην 27/4
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ*	65	27960	α. Ρότερνταμ 7/4	ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	α. Μπιλμπάτ 21/4 δι' Αλγέριον
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	άργει εις Πειραιά από 14/8/75	ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)*	58	8074	ε. Ακαμπτο 20/4
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άργει εις Πειραιά από 23/12/73	ΡΗΓΚΑΛ ΣΕΙΜΠΕΡ*	61	14500	ε. Χιούστον 25/4
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΟΣ	76	35567	ε. Αμετρνταν 19/4	ΡΗΓΚΑΛ ΣΟΥΩΡΝΤ	61	14500	ε. Πειραιά 12/4
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	ε. Μασσαλίαν	ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	α. Βακαμάτου 18/4 Ναυκόγια
ΝΙΚ ΜΑΛΕΑΦΚΗΣ (κ.)	60	11632	α. Σπέντζα 12/3 Λαπτάκια	ΡΗΦΕΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)*	68	1243	α. Ντακάρ 3/4 διά Σάτελε
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	68	86521	δ. Π. Σαΐδ 26/4 διά Μη. Μασάρ	ΡΙΜΑ ΤΣΗΡΗ (κ.)	58	5058	α. Μαρόύτο 12/4 Ήπα
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (κ.)	56	5485	α. Π. Σαΐδ 9/4	ΡΙΟ ΕΛΑ.	70	16147	α. Ράς Τανούρα 22/3
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)*	57	4981	θέσσατο 19/5 διά Γουόρρι	ΡΙΟ ΜΑΡ.	65	16334	ε. Ριγέκα 25/4
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	α. Μάλαγκα 29/3 διά Αλγερίαν	ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	α. Μ. άλ. Αχαντί 7/4 διά Βραζίλιαν
ΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	60	2832	α. Ντουμιάδι 6/3 Μίνα Καμπούς	ΡΑΙΝΙ ΚΡΙΣ (μ.)	67	42273	ε. Τάκοσινθλ 6/3
ΝΙΚΟΣ ΝΑΖΟΣ (κ.)	59	9312	α. Κουβείτ 24/4 διά ίνδιαν	ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	α. Πειραιά 29/4 διά Ιταλίαν
ΝΙΧΟΝ ΑΛΑΦ (κ.)	65	13458	ε. Καραμπρ 16/3	ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	64	30543	δ. Παναγία 30/4 δι' Ειρηνικόν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΑΙΣ (κ.)	60	4100	α. Μπάχια Μπλάνκα 26/4 διά Σουηδίαν	ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.)	56	1380	άργει εις Πειραιά από 16/10
ΝΟΡΔΕΡΝ ΑΙΑΝΤ	67	22817	άργει εις Πειραιά από 15/3	ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝ.	72	11506	α. Γιοκοχάμηδ 22/4
ΝΟΡΟ ΕΜΠΕΡΟ*	67	25837	α. Σάντος 20/4 διά Γάνδια	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29560	α. Ρίταρρτς Μηπαί 16/4 Σπέτζια
ΝΟΡΟΓΟΥΝΤ	70	12063	ε. Κόμπιλ 22/4	ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΙΟΝΗΡ	72	11506	α. Μπάρων 2/4 διά Ιαπωνίαν
ΝΟΡΝΙΧΑΦΕΝ (κ.)	65	12326	α. Γιβραλτάρ 24/4 Μπότσον	ΣΑΝ ΡΑΙΖ (κ.)	59	2948	α. Μαυρικίου 27/4 Ντόρμπριαν
ΝΟΡΦΟΛ Β.	59	20915	α. Μπουλίν Μηπά 26/2 Φρούριο	ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171	α. Γιοκόχαμηδ 1/4 διά Περαιών
ΝΟΤΟΣ (κ.)	50	2741	α. Δάγκης 17/3 διά Καπεντέλο	ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	α. Τενερίζην 16/3 Περαιών
ΝΟΤΟΣ	58	12339	άργει εις Χαλκίδα από 28/6/75	ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	α. Ταραγκόνη 5/3 διά Γουόρρι
ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ (κ.)	57	9791	ε. Βιζακαπούντ 22/3	ΣΑΝΜΕΡΝΤ (κ.)	70	2653	α. Καζαμπλάνκα 19/4 διά Γαλλίαν
ΝΤΑΙΟΥΜΠ ΙΙ	60	12605	δ. Σαΐδ 13/4 διά Γαλλίαν	ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	α. Θέσσατο 6/4 διά Βιρυτόν
ΝΤΑΝΤΗ (κ.)	61	6977	δ. Σουέζ 14/3 διά Μογκαντίσιο	ΣΑΝΡΑΙΖ Β (π.)	53	3656	εις Λομή 1/17/78
ΝΤΟΛΑΦΙΝ ΛΟΥΚΙΑ (κ.)*	59	6354	δ. Σαΐδ 18/4	ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)	65	12102	ε. Αμέρεραν 30/4
ΝΤΟΛΑΦΙΝ ΟΛΙΒΙΑ (δ.κ.)	60	12805	ε. Σάρος 24/4	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	α. Φιλαδέλφειαν 18/4 Κιουρασόδ
ΝΤΟΛΑΦΙΝ ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κ.)*	58	6354	α. Αμπτίδων 15/4	ΣΑΟΥΘΓΟΥΝΤ	70	11329	α. Κάλαμπατ 15/4 διά Φρότουσ
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9692	ε. Σιγκαπούρη 13/4	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΓΕΡΟΡ (δ.)	58	18183	άργει εις Πειραιά από 22/3/75
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8558	ε. Κοϊν 18/4	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	άργει εις Πειραιά από 3/11/74
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	10483	ε. Πειραιά 4/2	ΣΕΓΚΟΝ (κ.)	59	1597	δ. Π. Σαΐδ 19/3 διά Μεσόγειον
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	55	11209	δ. Πόρτ Σαΐδ 28/4 διά Ράς Σουκέρ	ΣΕΙΡΙΟΣ Ι (π.)	49	2339	δ. Σουέζ 4/2 διά Β. Κορέαν
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	δ. Σουέζ 24/4	ΣΕΙΛΕΥΚΙΑ (δ.)	69	92382	α. Τεμέρτη Μηπά 16/4
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	δ. Γκάλαραν 12/3	ΣΕΙΡΤΖΙΟ (κ.)	62	1087	μετωνυμάθη = ΑΡΤΕΜΙΣ-
ΝΤΩΝ (κ.)	46	3153	εις Π. Σαΐδ 4/8/77	ΣΕΙΥΛΟΡ ΙΙ (π.)*	58	5109	μετωνυμάθη = ΜΟΛΥ"
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	δ. Σουέζ 27/4	ΣΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	55	4550	ε. Υμούιντεν 19/2
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΛΦΑ (κ.)	70	14095	ε. Μηνοχρέιν 20/4	ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	ε. Σάτη πίθερ 17/4
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	α. Γιουρούρπτ 19/4 διά Μη. Μασάρ	ΣΗΤΡΕΙΤΕΡ (κ.δ.)	58	12982	α. Σουδίμου 24/4 Βομβάνη
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.)	69	97468	ε. Γιοκοχάμηδ 19/4	ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.)	56	8267	ε. Ταματάδε 13/5/78
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΚΚΟΡΠ (δ.)	70	98726	ε. Πέντικοντ 20/3	ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	56	8785	ε. Κουβείτ 23/4
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΛΛΑΤΑΝΣ (δ.)	70	97206	α. Σιγκαπούρη 10/4 διά Ράς Τανούρα	ΣΗΒΑΝΑ (δ.)	75	68631	α. Δάγκης 14/4 Π. Χάρκουρτ
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	70	97206	α. Κουβείτ 25/4 διά Ραβέννα	ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Ρεδίφε 18/4
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	α. Μίλφορτ Χάρεν 10/4 διά Φρέκαντος	ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	ε. Ρόττερνταν 29/4
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΝΤΙΟΥ (δ.)	70	97466	α. Κόρκυ άλλ 22/4 διά Μισσιούπη	ΣΙΝΟΕ ΦΡΟΣΤ (κ.)	63	1227	ε. Αιγαίρεραν 29/4
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	α. Χόμπιτον ρόδς 18/4 διά Ρωσίαν	ΣΟΝΙΑ ΣΦΙΦΑΣ Σ. (κ.)	66	1689	ε. Ντουμιάδι 6/4
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΙΩΝ (δ.)	66	15577	α. Φιλαδέλφειαν 10/4	ΣΠΑΡΤΑΚΟΣ (κ.)	58	1095	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΙΩΝΕΣ	68	15577	δ. Σάντος 26/4 Μόντρεαλ	ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Ακαδούτα 21/4
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΙΓΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	δ. Ούλανδον 20/4 διά Βαρκελώνην	ΣΠΙΚΑ (κ.)	47	1593	δ. Σουέζ 16/4 διά Περαιών
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΙΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)*	64	32379	δ. Σαΐδ 22/4 διά Κιουράδο	ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	44	4136	άργει εις Πειραιά από 19/75
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΙΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	α. Ν. Ορλέαν 18/4 διά Ρωσίαν	ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	48	2377	α. Καλαμάτα 29/3 διά Στυλίδα
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΙΩΝ (δ.)	66	15625	α. Χόμπιτον ρόδς 18/4 διά Ρωσίαν	ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404	α. Μοστύν 30/4
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΙΩΝ (δ.)	65	15577	α. Φιλαδέλφειαν 10/4	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Καλαμπάνκα 14/3 διά Ρωσίαν
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΙΩΝ (δ.)	65	15577	δ. Καρούλα 16/3 διά Ακαζούτζα	ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	α. Μεστόνια 11/4 διά Ραβέννα
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΙΩΝ (δ.)	65	15516	ε. Κων/πολίν 10/4 διά Μαύρην Θάλ.	ΣΤΕΛΛΑ Κ. (κ.)	50	1518	άργει εις Πειραιά 25/2/77
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΙΡΑ (κ.)	69	15688	ε. Θέσσατο 13/4 διά ΗΠΑ	ΣΤΕΡΝΑΙΔΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (π.)			

ΥΒΩΝΗ II (π.)	64	10009	δ. Παναμά 28)4 εις μεσογ. μεταφ.		ΦΟΙΝΙΞ (π.)*	72	1400	ε. Ἀμπιτζάν 14)4
ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256			ΦΟΙΝΙΞ ΣΤΑΡ (δ.)	57	15406	α. Ἀλεξανδρεία 28)4 διά Γαλλίαν
ΦΑΕΘΩΝ (κ.)	51	995	ε. Ἀλεξανδρείαν 25)4		ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ (π.)*	43	8794	δ. Σουέζ 26)4 διά Τζένταν
ΦΑΛΚΟΝ III (π.)*	36	1990	εις μεσογ. μεταφ.		ΦΟΡΤΟΥΝΑ I (κ.)	66	1444	ε. Βαλένθια 29)4
ΦΑΝΑΡΙ*	67	44720	δ. Π. Σάιδ 27)4		ΧΑΒΑΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	ε. Χονολουλού 21)3
ΦΑΝΗ (π.)	67	4307	α. Μπέλεμ 15)4		ΧΑΒΑΙΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	ε. Χονολουλού 1)4
ΦΑΟΥΝΑ (κ.)	66	1443	δ. Γιβραλτάρ 27)4 διά Ἀμβούργον		ΧΕΑΜΟΣ (κ.)	58	1570	α. Λάς Πάλμας 24)3 Μπάτα
ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	3870	δ. Π. Σάιδ 28)4		ΧΟΔΥ ΣΤΑΡ (κ.)*	57	9049	α. Ρουέν 13)4 διά Ἰταλίαν
ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	9030	άργει εις Σιγκαπούρην ἀπό 13)9)76		ΧΟΟΥΠ (κ.)	56	8783	α. Μη. Αὔρες 21)4 διά Ραθέννα
ΦΕΛΙΣΙΑ B	78	15950	δ. Παναμά 29)4 διά Ειρηνικόν		ΧΡΗΣΤΟΣ (κ.)*	51	4440	α. Βαρκελώνη 27)4 Λιθύην
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	12495	ε. Κάντα 4)4		ΧΡΥΣΑΛΙΣ (κ.)	65	12074	ε. Τζένταν 23)1
ΦΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙΤ (π.)	43	6338	εις Ταμπικό ἀπό 12)7		ΧΡΥΣΑΝΟΗ (κ.)*	58	8232	εις Κουνέτ 21)10
ΦΟΔΕΛΕ ΙΙ (κ.)*	57	7714	εις Σάν Νικολας (Ἀργ.) 18)12		ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	α. Λισσαβώνα 6)4 διά Περούκον
					ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 (κ.)	59	8950	ε. Κ. Τάσου 29)3
					ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 (κ.)	63	9850	α. Ταϊταγκόκ 26)4 διά Σιγκαπούρην
					ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)*	44	14540	εις Νταμάν (ἀπόθηκη)

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

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

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ : «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩ:

Έκδότης - Διευθυντής
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
 Σεμέλης 3, Έκδηλη

Έπι τῆς ὥλης
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ
 Αιγάλεω 47, Κορυδαλλός

Υπεύθυνος Τυπογραφείου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΔΑΜΑΚΗΣ
 Κύπρου 99, Νίκαια

Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 - Πειραιεύς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 1.000

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 456

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS · 77, Notara Street

15th MAY 1979

GREEK SHIPPING AND THE EEC

Much has been said and even more has been written lately about the position and the future of Greek shipping after our entry into the Common Market.

It should not be overlooked, however, that our entry into the EEC will by no means put an end to any of our problems and, more particularly, to our shipping problems.

Because none of the EEC-member states has discarded its national identity. Also, none of the partners has relinquished the aims of its "high policy". Very few matters have been settled by common consent, and then only after long and hard bargaining. The positions of the nine remain competitive on many basic issues such as currency, agriculture, etc.

It would be misleading to think that the famous veto could become a panacea for member-states of the size of Greece. On the contrary, it is a powerful weapon in the hands of the more powerful partners. The experience of the U.N. Security Council stands as an example. None of the smaller members of the Council has ever made use of its veto powers.

Because:

- In order to secure Community cargoes, even on a 40+40+20 basis, the Community flags must adopt discriminatory formulas and protectionism.
- In this event, every member will seek equal participation in the transport of Community cargoes.
- It is doubtful whether the all-powerful Conferences will grant equal rights to Greek liner companies.

- It is doubtful whether new governments in the Community will be prepared to follow the policies of their predecessors.

The only answer to all this is that the Greek shipping community should stand united and present a common, strong and unbroken front which could not be disregarded or ignored by anybody.

We do not know if the unions have studied the effects on our seamen from our Common Market membership. But they should beware of "floating migrants." The future of Greek shipping depends on its seamen and they must on no account be allowed to lose their national identity.

VAGUE TALK

A question put to the EEC Council with regard to Greek shipping within the EEC, asked whether the Greek government would intercede to reduce greatly, or even do away with entirely, those Greek-owned ships flying flags of convenience, in accordance with Article 84, Paragraph 2 of the Treaty of Rome.

The Council's reply was that the subjects of sea transport and the right of establishment had not yet been settled at the present stage of negotiations for Greek entry into the Community. It was reminded, however, that on a general level, it had already been agreed that from the date of entry, Greece would take those measures with the reservations contained in the transition procedures and in temporary deviations recommended by Community experience on that date and would abide by Community regulations on the subject of flags of convenience.

This answer, eminently diplomatic in content reminds us of certain syllabic answers given to questions in the House of Commons. We hope and trust, however, that our own people will insist upon and receive answers that are less vague and, more important, which do not interfere with Greek shipping activity.

ITF AIMS

A Singapore daily openly accuses the ITF of defending the interests of its members at the expense of the seamen of developing countries. The threats and the pressures applied by the ITF against European shipping enterprises which sail ships under the Singapore flag result in loss of work by hundreds

of Singapore seamen.

This situation is giving rise to mounting indignation in Singapore and in other Asiatic countries which have accepted agreed wage scales which apply to all comers but which bear no relation to European levels.

The ITF considers the Singapore flag to be a flag of convenience and insists on the application of its wage scale to Asiatics employed on such ships. As a result, the shipping companies involved simply dismiss the Asiatics and take on Europeans. If this is the ITF's ultimate aim it is no wonder that the Asiatics should have cause for complaint.

FLAGS OF CONVENIENCE

The April 19th issue of "Fairplay" contained an article entitled "Who is kidding who?" on the subject of flags of convenience.

The writer of the article had conducted a survey among seamen working on convenience-flag ships and had come to the conclusion that as far as wages, safety and living conditions were concerned, convenience-flag ships were superior to most national-flag vessels, including British ships.

The reason why state bodies, and the ITF were campaigning against these ships was neither the wage scales, the lack of maintenance nor living conditions. It was because they had lost effective control over them.

Of course, the writer goes on, there are sub-standard ships flying flags of convenience and some of them are manned by lower-paid crews. But the same can be said for national-flag ships and to a greater degree.

RECOGNITION

Following close on the heels of the "Andros Patria" engineer's bravery comes the valour of Chief Engineer Ioannis S. Kalamakis to add another chapter to the long history of courage and self-sacrifice in the annals of Greek merchant shipping.

The heroism of this Greek engineer is des-

"SINGAPORE"

Ο κυριότερος προμηθευτικός οίκος ύλικων και τροφίμων των Ελληνικών πλοίων.

DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE · 4

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.

ΚΑΙ ΤΗΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELLAS) LTD.

NAYTILIAKA XHMIIKA

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537

TELEX NO. RS 21376

24 HRS SERVICE

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

P. O. BOX 1293

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"

SINGAPORE

cribed in the following letter addressed to him by the U.S. Coastguard in Honolulu:

Dear Mr. Kalamakis,

On behalf of the Fourteenth Coast Guard District, I wish to express my deep appreciation for your outstanding performance in fighting the engineroom fire aboard the M/V HAWAIIAN SEA on 1 April 1979. Your immediate response to the fire and presence of mind during the panic situation that developed are exemplary. The fact that you remained on board and attempted to extinguish the fire, after others departed the vessel, showed courage and devotion to duty that is beyond recognition. Your single-handed firefighting skill and resourcefulness, involving extreme personal risk on a darkened and powerless ship, saved the vessel. The timely extinguishment of the fire also prevented a major pollution casualty to a locality economically dependent on waterfront resort areas.

Your initiative and aggressiveness are most heartily commended and are in keeping with the highest standard of international safety of life and property at sea.

Sincerely

D. F. LAUTH

Rear Admiral, U.S. Coast Guard
20, April, 1979

The "Hawaiian Sea" is a Greek-owned Liberian-flag vessel with a Greek crew insured by NAT. The incident occurred off Barber's Point in the Hawaiian Islands.

It is to be noted that Mr. Kalamakis was not a member of the ship's complement but

happened to be on board at the time of the accident as a company engineer superintendent.

It is now up to the Ministry of Mercantile Marine to honour Mr. Kalamakis accordingly. Such deeds which do credit to the name of Greek shipping should not go unrewarded.

AN EXAMPLE TO BE FOLLOWED

We must give full praise to the patriotic feelings of Mr. P.N. Tsakos, a shipowner who refused to carry a cargo from Turkish-occupied Cyprus to the Persian Gulf. Not only did he decline the charter but he informed the German broker of the Turkish shippers that he could not conceivably cooperate with the deniers of human rights and killers of our brother Greek-Cypriots.

Mr. Tsakos was thereupon assured by the German broker that he would refrain in future from offering such business to Greek owners.

It is to be hoped that Mr. Tsakos's example will be followed by the entire Greek shipping community in token of protest against the hated invader of the martyred island.

FOREIGN EXCHANGE

The foreign exchange earnings from shipping are much higher than official statistics would seem to indicate. For instance, earnings from cruise ships which amount to about \$ 300 million per annum are classed as tourist income. Also, funds imported by seamen and shipowners with which to buy real estate are not included in the figures for shipping earnings.

In spite of these omissions, the foreign exchange earnings from shipping continue to rise, year by year, with an increase for the month of March 1979, compared to March 1978, of 22.3% (\$115 million compared to \$94 million).

Figures for the first quarter of 1979 were \$ 338 million compared with \$ 270.4 million for the first quarter of 1978, making an increase of 25%.

U. K. P & I CLUB

NO FURTHER CALL FOR 1976

The directors of The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd., at their recent meeting in Hamburg, under the chairmanship of Mr. B. E. Blakely, reviewed the recent policy years and agreed to close the 1976 year without any supplementary call. They also instructed the managers, Thos. R. Miller & Son (Bermuda), to advise members that no supplementary call was expected to be required for the 1977 year.

Regarding the 1978 year, the managers warned of the trend already showing in the marine hull market, where in terms of hull value total losses are already running about 40% above the 1977 figures. This was already being reflected in the P & I figures for the 1978 year which, although still in an early stage of development, looked as though it would be a heavy year for claims. The directors noted that the contingency account had been fully restored following the withdrawals made from it to cover the 1977 year.

Take advantage of

MEDOV' s experience in ITALY



"MEDOV"

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, F/B AND RO/RO VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • TRAVEL AND TOUR OPERATORS

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29

Phone: 541361 (5 L.) / 268532 (3 L.) - Telex: 270046 / 271460 - Cables: MEDOV

OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF

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