

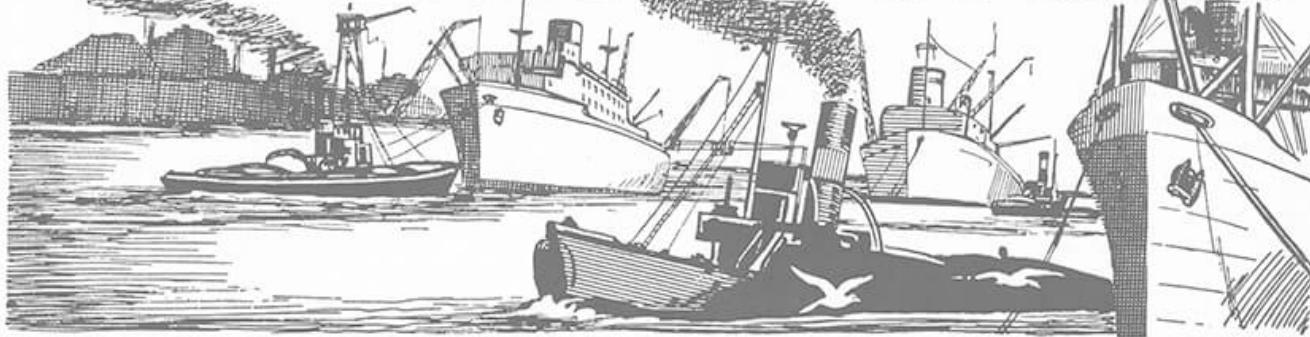
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1979

Αρ. Φύλλου 1057/816

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1057/816

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1979

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τό δεκαπενθήμερον

ΑΠΕΦΕΥΧΘΗ Ο ΚΙΝΔΥΝΟΣ

‘Η Διάσκεψις τῆς Μανίλας δέν ἀπεδέχθη τήν πρότασιν διά τά χύδην φορτία

‘Ἐν μέσω ἐντόνων διαφωνιῶν ἔληξεν ἡ πέμπτη διάσκεψις τῆς «Οὐνκτάντ» εἰς Μανίλαν, τήν 3ην Ιουνίου. Τὴν τελευταῖαν στιγμὴν ὁ κίνδυνος ἐπιβολῆς τοῦ μέτρου κατανομῆς τῶν φορτίων καὶ εἰς τάς χύδην μεταφοράς. Σύσσωμοι οἱ Δυτικοί χώραι (ἔξαιρέσει τῆς Τουρκίας) κατεψήφισαν τάς προτάσεις τῆς Όμάδος τῶν 77. Δέν πρέπει, δημως, νά ἐπαναπαύμεθα. Αἱ ἀναπτυσσόμεναι χώραι ἐπέτυχον τὸν πρώτον τῶν στόχον. Ο κώδιξ τῶν τακτικῶν γραμμῶν ἐπεκυρώθη καὶ συντόμως θά τεθῇ ἐν ισχῇ τὸ 40-40-20.

Τώρα, θά ἐντείνουν τάς προσπαθείας τῶν νά ἐπεκτείνουν τὸν καταμερισμόν καὶ εἰς τάς χύδην μεταφοράς. Ή μονομερής λήψις μέτρων δέν ἀποκλείεται — παρὰ τάς περὶ τοῦ ἀντιθέτου ὑποσχέσεις τοῦ ὄμιλου τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν. Καὶ μία τοιαύτη προσπάθεια θά είχε καταστρεπτικά συνεπείας διά τὴν διεθνή «τράμπη» Ναυτιλίαν, διά τὸν ἐλεύθερον ἀνταγωνισμούν. Ή Ἐλλάς, κατέχουσα τὸν μεγαλύτερον στόλον πλοίων «τράμπη» εἰς τὸν κόσμον, πρώτη θά ἥσθνετο τάς δύσμενεις ἐπιπτώσεις. Άλλα καὶ δλαι αἱ χώραι, ἀνεπτυγμέναι καὶ ἀναπτυσσόμεναι, ναυτιλιακαὶ καὶ μῆ, θά ἐδέχοντο τάς ἐπιπτώσεις τοῦ προστατευτισμού, δι-στις καὶ θά ηὗνεν αἰμαντικῶς τὸ κόστος τῶν μεταφορῶν.

‘Ομιλῶν διά λογαριασμῶν τῶν χωρῶν τοῦ τρίτου κόσμου, ὁ ὑπουργός Ναυτιλίας τῆς Ἀκτῆς τοῦ Ἐλεφαντοῦ εἶπεν ὅτι «αἱ ἀναπτυσσόμεναι χώραι τίθενται ἀσυζητητή ὑπέρ ἐνός διεθνούς κώδικος κατανομῆς τῶν χύδην φορτίων».

«Αἱ προτάσεις μας», συνέχισε, «συνιστοῦν μίαν πρόδηλην διά συζητήσεις καὶ διαβουλεύσεις μὲν τὸν βιομηχανικὸν κόσμον, νά μᾶς βιωθήσῃ διά νά δημιουργήσωμεν προσδεutικῶν στόλους διά χύδην φορτία. Άλλα ἀναγνωρίζουμεν δητὶ ἡ ἔξελιξις αὕτη θά είναι σταδιακή, ἀρχίζουσα μὲν ναυλώσεις ἔνων σκαφῶν ή μὲν προσκλήσεις ἔνων πλοιοκτητῶν νά συνεργασθοῦν μὲν τάς ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν».

Προσέθετες δέ ὅτι «αἱ προτάσεις κατ’ οὐδένα τρόπον ύπονοούν τὴν προσφυγήν εἰς τὴν λήψιν μονοπλέύρων μέτρων». Συγκεκριμένως, καλούνται αἱ κυβερνήσεις «νά λάβουν μέτρα ώστε νά ἔξασφαλισθῇ εἰς τάς ἀναπτυσσόμενας χώρας ή ἀμερόληπτος συμμετοχῇ εἰς τάς μεταφοράς δλων τῶν φορτίων καὶ, εἰδικώτερον, τῶν χύδην φορτίων πού εἰσάγουν ή ἔξαγουν».

Πέραν τῆς ἀμερολήπτου συμμετοχῆς εἰς τάς μεταφοράς χύδην καὶ κατεψυγμένων φορτίων, προετάθη καὶ ἡ σύναψις διμερῶν συμφωνιῶν μεταξὺ τῶν συναλλασσομένων χωρῶν πρός διανομήν τῶν φορτίων.

‘Η Γραμματεία τῆς «Οὐνκτάντ» ἐπεφορτίσθη νά ἀναλάβῃ σειράν μελετῶν ἀναφορ-

πτυσσομένων χωρῶν περὶ καταργήσεως τῶν σημαίων εὔκολιας, οἱ Δυτικοί συμφωνοῦν μέ τὴν ἀποψιν αὐτῆν, εἰπεν ὁ Γερμανός ἀντιπρόσωπος, ἀλλά τὴν κατεψήφισαν διότι περιείχετο εἰς τὴν πρότασιν περὶ κατανομῆς τῶν χύδην φορτίων.

Τὴν ἀποψιν, δημως, τοῦ Γερμανοῦ ἀντιπρόσωπου δέν ἐφάνησαν νά συμμερίζονται δλοι οἱ ἐκπρόσωποι τῶν Δυτικῶν χωρῶν, πολλοὶ ἐκ τῶν ὅποιων ὑπεστήριξαν διότι συμφωνοῦν ἀπολύτως μὲ τὴν ἐκστρατείαν κατά τῶν ὑποσυντηρούμενων σκαφῶν, ἀλλά δέν ὑπάρχει κατ’ ἀνάγκην συσχετισμός τῶν πλοίων αὐτῶν μὲ τάς σημαίας εὔκολιας. Πολλά ὑποσυντηρούμενα πλοία είναι ἐγγεγραμμένα εἰς τὰ ἔθνικά των νηολόγια.

‘Ο οὐλίκηρες τῶν κομμουνιστικῶν χωρῶν ὑπεστήριξεν, ἐπίσης, τὴν κατάργησιν τῶν σημαίων εὔκολιας διότι τά ἐγγεγραμμένα εἰς τά νηολόγια των πλοίων ἐλέγχονται κυρίως ἀπό πολυεθνικά ἔταιρια.

ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΣ ΤΗΣ ΜΑΝΙΛΑΣ

“Οπως ἀνεμένετο, ἡ βασική ἀντίθεσις τῶν διαφόρων ὄμιδων κρατῶν εἰς τὴν διάσκεψιν τῆς Οὐνκτάντ εἰς τὴν Μανίλαν δέν ἐπέτρεψε τὴν λήψιν οὐσιαστικῶν ἀποφάσεων.

‘Ἐπι τοῦ θέματος τῶν σημαίων εὔκολιας ἡ Γραμματεία τῆς Οὐνκτάντ είχε προτείνει διάταξιν συμφώνων πρός τὴν ὅποιαν θά παρεμποδίζετο ἡ δημιουργία νέων νηολογίων ἐλευθέρας νηολογήσεως καὶ θά κατηργείτο προσδεutικῶς ἐντός ὀλίγων ἐτῶν ἡ ὑπό σημαίας εὔκαιριας ἐκμετάλλευσις πλοίων. Τοῦτο θά ἐπιτυγχάνετο διά πράξεων τῶν διαφόρων Κυβερνήσεων, αἵτινες θ’ ἀπηγόρευον εἰς τούτην ἐφοπλιστάς των τὴν νηολόγησιν πλοίων ὑπό σημαίαν μεθ’ ἡς δέν ὑπάρχει γνήσιος δεσμός ὡς καὶ διά πράξεων τῶν Κυβερνήσεων τῶν κρατῶν σημαίων εύκαιριας αἵτινες θ’ ἀπηγόρευον νέας ἐγγραφάς εἰς τὰ νηολόγια των.

‘Εις τὴν διάταξιν ταύτην δέν προσεχώρητεν τελικῶς ἡ ὄμας τῶν 77, ἡ ὅποια ἐκτρύχθη ὑπέρ μιᾶς βαθυτέρας μελέτης τῶν συνεπειῶν τοῦ προσδεutικοῦ περιορισμοῦ τῶν σημαίων εύκαιριας ίδια δοσον ἀφορά τάς ἐπιπτώσεις ἐπί τῆς οἰκονομίας τῶν ὑπό ἀνάπτυξιν χωρῶν. ‘Εξ ἀλλου η ὄμας Β (ἀνεπτυγμέναι χώραι), μὲ τὴν ἔξαίρεσιν τῆς Γαλλίας, ἐδήλωσεν δητὶ δέν θά ἀντιταχθῇ εἰς τὴν πρότασιν τῆς ὄμαδος τῶν 77, δεχομένη μάλιστα τη μελέτη τῶν ἐπιπτώσεων νά ἐπεκταθῇ καὶ τὰς ἀνεπτυγμένας χώρας.

‘Ως πρός τό ζήτημα τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, η ὄμας Β, τῶν ἀνεπτυγμένων χωρῶν, ὑπεστήριξεν, δητὶ η συμμετοχή τοῦ τοννάζ αὐτῶν ἐπί τοῦ παγκοσμίου στό-

•
“Οσον ἀφορά εἰς τὴν πρότασιν τῶν ἀν-

λου ανήλθεν εις 10%. Πιστεύουν βεβαίως ότι αἱ ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώραι δικαιοῦνται νὰ κατέχουν δικαίαν καὶ αὔξουσαν μερίδα ἐπὶ τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, ἀλλ' ὁ καλύτερος πρὸς τοῦτο τρόπος εἶναι ἡ βελτίωσις τῆς ναυτιλίας των καὶ ἡ ἀρσις παντός ἐμπόδιου δι'. ἔνα ἐλεύθερον καὶ νόμιμον συναγωνισμόν. "Υπεγράμμισαν ἔξ ἀλλοῦ τὴν βαθεῖαν διαφοράν μεταξὺ τῶν ἐλευθέρων μεταφορῶν καὶ τῶν τακτικῶν γραμμῶν. "Ἐνώ εἰς τάς τακτικάς γραμμάς ἡ Κυβερνητική παρέμβασις πρὸς διαφύλαξιν τῶν συμφερόντων δὲν τῶν μερῶν ὑπῆρχεν ἀνάγκαια καὶ διεμορφώθη εἰς τάς Κόνφερανς, ἀντίθετως εἰς τάς ἐλευθέρας μεταφοράς (εἰς τάς δοποίας περιλαμβάνονται τά ψυγεῖα, τά μπάλκαρριερ, τά πετρελαιοειδῆ καὶ τά χημικά) ἢ προτανεύουσα ἀρχῇ εἶναι ὁ ἐλεύθερος ἀνταγωνισμός. Πᾶσα δὲ προσπάθεια ρυθμιζομένης κατανομῆς τῶν φορτίων θά διετάρασσε δισμόφρων τὴν ἐλευθερίαν αὐτήν καὶ θ' ἀπέληγεν εἰς τὴν αὔξησιν τοῦ κόστους μεταφορᾶς.

"Ἐπι τοῦ θέματος τῶν πετρελαιοφόρων, ἡ Ἰντερτάνκο, ἡτις περιλαμβάνει 190 ἑκατ. τόν. δεξαμενοπλοίων ἀνεξαρτήτων ἐφοπλιστῶν, ὑπέβαλεν ἐκθεσιν περιγράφουσα τὴν λειτουργίαν τῆς ἀγορᾶς τῶν μεταφορῶν τοῦ πετρελαίου. Εἰς τὴν αὐτήν ἐκθεσιν διαπιστοῦται διτὶ αἱ προτάσεις τῆς Γραμματείας τῆς Οὐντάντην περὶ ἀναδιοργάνωσεως τῆς ἀγορᾶς ταύτης, εἴτε ἡ ἀναδιοργάνωσις ἔχει ὡς πρότυπον τάς τακτικάς γραμμάς εἴτε ἀλλὰς διαφόρους παρεμβάσεις, θά ἔχουν ὡς μοναδικὸν ἀποτέλεσμα νὰ καταστρέψουν τὴν ἀποτελεσματικότητα τῆς συγχρόνου μεταφορικῆς ὄργανωσεως καὶ τὴν αὔξησιν τοῦ κόστους εἰς βάρος δὲν τῶν χώρων.

"Ἐπι τοῦ αὐτοῦ θέματος ὁ κ. Πάο πεστήριζεν διτὶ μία κατανομὴ τῶν φορτίων εἰς τάς χύδην μεταφοράς θά ἀδίγει εἰς τὴν κάλυψιν τοῦ διεθνούς ἐμπορίου ὑπὸ διμερῶν συμφω-

νιῶν καὶ θά ἔθετε τέλος εἰς τὴν ἀγοράν "spot" ἡ ὁποία ἐν τούτοις ὑπῆρξε βασικὴ καὶ ἀναγκαῖα δχι μόνον εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῶν ναύλων ἀλλά καὶ διά τὴν ἔξυπηρέτησιν ἀπροβλέπτων ἡ ἀποτόμως ὑξενμένων ἀναγκῶν τοῦ θαλασσίου ἐμπορίου.

Σχολιάζεται τέλος ἡ θέσις τῆς Νορβηγίας, τῆς ὁποίας αἱ ἐπιδιώξεις στοχεύουν ἀφ' ἐνός μὲν εἰς τὴν λειτογισμένην συμμετοχήν τῶν ὑπαναπτύκτων χωρῶν εἰς τάς μεταφοράς τοῦ ἔξωτερικού ἐμπορίου τῶν, ἀφ' ἐτέρου δὲ εἰς τὴν προσόπους τῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων τῆς χώρας καὶ τοῦ ἔθνικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Πρέπει νὰ βοηθήσωμεν, λέγουν αἱ σχετικαὶ δηλώσεις, τάς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας δημιουργήσουν τούς ἴδιους τῶν ἐμπορικούς στόλους. Τὰ πρός τοῦτο ὅμως ληφθησόμενα μέτρα δὲν πρέπει νὰ ἀποδώξουν ἐκ τῆς ἀγορᾶς τῶν μεταφορῶν ὥρισμένας χώρας ἀλλ' οὔτε καὶ νὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ τὴν κάλυψιν τῶν συμφερόντων τῶν ἀνεπτυγμένων χωρῶν.

ΔΕΝ ΜΑΣ ΕΞΗΓΟΥΝ

Εἰς τὴν διάσκεψιν τῆς Μανίλας αἱ ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώραι ὑπέβαλον πρότασιν διὰ τῆς ὁποίας αἱ μεταφοραὶ τῶν χύδην φορτίων δέν πρέπει νὰ μονοπολιάνται οὔτε ὑπὸ τοῦ ἐνός μόνον μέρους μὲ αποκλεισμὸν τοῦ ἐτέρου οὔτε ὑπὸ διεθνικῶν ἑταίρων χρησιμοποιουσῶν σημαίας τρίτων χωρῶν. "Ἐζήτησαν δὲ δηπως ληφθῆ ἀπόφασις ἡ ὁποία θά ἐπιβάλῃ τὴν δικαίαν κατανομῆς τῶν πρὸς μεταφοράν χύδην φορτίων μεταξὺ τῶν ἔθνικῶν ἑταίρων τῶν συναλλασσομένων χωρῶν.

"Ἐξ ἀλλοῦ ἡ Σοβιετική "Ενωσις, αἱ χώραι τῆς Ἀνατολικῆς Εύρωπης, ἡ Κούβα καὶ τὸ Βιετνάμ ὑπέβαλον ἐκθεσιν δι'. ἡς καταγγέλουν διτὶ αἱ σημαῖαι εὐκαιρίας ἀποτελοῦν ἐμπόδιον εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν στόλων τῶν

καὶ τῆς ναυτιλίας ἐν γένει καὶ πρέπει νὰ λείψουν. Αἱ πολυεθνικαὶ ἑταῖραι, καταλείγει ἡ ἐκθεσις, δρῶσαι μέσως ἑταῖρων μὲ σημαίας εὐκαιρίας ἐπωφελοῦνται τῶν ναύλων καὶ ἀσκοῦν πίεσεις, αἱ ὁποῖαι ἐπιδεινώνουν τὴν ναυτιλιακὴν κρίσιν.

Καλά τά λέγουν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς των αἱ ἀνωτέρω κομμουνιστικαὶ χώραι. Δέν μᾶς ἔχηγον δημως ποίαν ἐπιδρασιν ἀσκεῖ ἐπὶ τῆς διεθνούς ναυτιλίας καὶ τῆς κανονικῆς ἀναπτύξεως τῆς ἡθέμιτος ἐπὶ τῶν ναύλων ἀνταγωνισμοῦ τὸν ὅποιον ἀσκοῦν ἀζημιώς οἱ κρατικοὶ στόλοι τῶν, οὔτε ποίας ξένας σημαίας χρησιμοποιούν ὥρισμένοι συνάδελφοι τῶν ἐν τῷ κομμουνιστικῷ κόσμῳ.

Η ΚΙΝΑ ΚΑΙ Ο ΚΩΔΙΕ

"Ἀπὸ τὴν ἐναρξιν τῆς "Οὐνκτάνη" τῆς Μανίλας ἔθιγησαν τὰ ναυτιλιακά προβλήματα καὶ πολλαὶ ἀντιπροσωπεῖαι ἔθεσαν τὸ θέμα τοῦ Κώδικος συμπεριφορᾶς. Ἀπὸ πληροφορίας, αἵτις ἔκυκλοφόρησαν πλεῖσται χώραι ἡσαν ἡδη διατεθειμέναι νὰ ἐπικυρώσουν τὴν Σύμβασιν, οὐδὲ ἀυτῆς τῆς Σοβιετικῆς "Ενωσεως ἔξαιρουμένης, ἡτις ἐν ἀρχῇ τῆς Συνόδου είχεν ἐκφράσει ἐπιφυλάξεις. Καὶ ἀλλαὶ Ἀνατολικαὶ χώραι προέβησαν εἰς ἀναλόγους δηλώσεις. "Ακολούθως ἡ Σουηδία, ἡ Φινλανδία καὶ ἡ Νορβηγία ἐδήλωσαν ἐπίσης ὅτι θά ἐπικυρώσουν τὸν κώδικα. "Ιδαιτέρως ἀξιοσημείωτος ἡ στάσις τῆς Νορβηγίας, ἡτις ἐνώ ἐν ἀρχῇ είχεν ἐναντιωθῆ εἰς μίαν τοιαύτην σύμβασιν αἰφνιδίως μετέβαλεν στάσιν, πιθανόν τοῦτο νὰ ὀφείλεται εἰς τὴν μαζικήν προσχώρησιν τῶν χωρῶν τῆς ΕΟΚ. Δέν ὑπῆρχεν ἀλλη λύσις διὰ τάς χώρας αὐτάς ἀπό τὴν ἐπικύρωσιν καὶ ἀποδοχήν τῆς συμβάσεως, ἀπομένει μόνον νὰ γνωσθοῦν ἐν αἱ χώραι αὐταὶ θά υιοθετήσουν τάς ιδίας ἐπιφυλάξεις τῶν ἐνένεα τῆς ΕΟΚ. "Η ιδία αὐτή ἐρώτησις ἐδίδετο καὶ διὰ τὴν Ισπανίαν, ἡτις είπεν τὸ "ναι" καὶ διὰ τὴν Ἐλλάδα, ἡτις ἐγένετο ἡδη τὸ δέκατον μέλος τῆς Κοινότητος. Θεωρητικά τουλάχιστον ἡ Ἐλλάς θά ἀποδεχθῆ τάς ἐπιφυλάξεις τῶν ἑταίρων τῆς.

Τέλος μία ἐκπληξης: "Η Κίνα, ἡτις ἀνήγγειλε διτὶ θά ἐπικυρώσω τὸν κώδικα. "Εκπληξης ἡτο βεβαίως παρὰ τὸ γεγονός διτὶ πρόκειται περὶ πολιτικῆς πράξεως, προοριζομένης κυρίως διά τὰς χώρας τοῦ Τρίτου Κόσμου καὶ ἡτις ἔχει ολίγας πιθανότητας νὰ εύρη ἐρμηνείαν ἀπό τὰ γεγονότα.

Περὶ τὰ τέλη τοῦ παρελθόντος Ἀπριλίου εἰς τοὺς κύκλους τοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν τοῦ Πεκίνου ἀφηναν νὰ ἐννονθῇ διτὶ ὁ κώδικις συμπεριφορᾶς τῶν κόμφεραν τῶν γραμμῶν δέν είχεν οὐδεμίαν σημασίαν διά τὴν Κίναν, διότι δέν συνεφώνουν μὲ τὴν πολιτικὴν τῆς διά τὰς χώρασις μεταφορᾶς. "Ἐκτός τούτου οἱ Κινεζικοὶ λιμένες γίνονται συχνάκις πρόξενοι καθιστερήσων πολλῶν ἡμερών καὶ καταβάλλονται ύψηλαί σταλίαν καὶ ὑπερσταλίαν εἰς τὰ ὑπὸ ζένην σημαίαν πλοια, ἐνώ τοῦτο δέν συμβαίνει διά τὰ ὑπὸ Κινεζικήν σημαίαν σκάφη.

"Ἐν γενικαὶς γραμμαῖς ἡ ἐπικύρωσις τῆς Συμβάσεως ὑπὸ τῆς Κίνας δέν παρουσιάζει οὐδεμίαν σημασίαν διότι ἡ Κίνα δέν συμμετέχει εἰς οὐδεμίαν κόμφεραν. "Ἐκτός τούτου οἱ Κίνα ἀγοράζει FOB καὶ πωλεῖ CIF, τακτικὴ ἡτις ἐφαρμόζεται καὶ εἰς τάς συναλλαγάς της μὲ ὥρισμένας ἐκ τῶν Ἀνατολικῶν χωρῶν.

"Ἡ στάσις τῆς Λαϊκῆς Κίνας εἰς διτὶ ἀφορά ναυτιλιακά συμφωνίας γίνεται διά ἀλλου ἀντικείμενον συζητήσεων μεταξὺ ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν ἀπό τότε ποῦ ὑπεγράφη ἡ ἀμερικανικεζική συμφωνία καὶ ἀναμένει τὴν ἐπικύρωσιν τῆς ἡποτέ. "Ἐγκυροὶ πηγαὶ ἀναφέρουν διτὶ ἡ ἐν λόγω συμφωνία ἔχει κοινά γνωστήματα μὲ ἐκείνην, ἡτις ὑπεγράφη μετά τῆς Σοβ. "Ἐνώσεως μὲ τὴν διαφοράν διτὶ εἰς τὴν παρούσαν περίπτωσιν ὁ καταμερισμός τῶν φορτίων ἐκτός τῶν χύδην ἐνδιαφέρει ἐπίσης τάς μεταφορᾶς γραμμῶν. "Ἡ κλείς τοῦ καταμερισμοῦ

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 Platonos 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

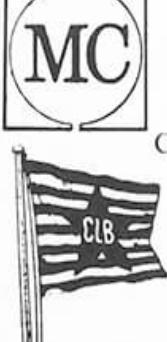
Telex: 8814641 Phone: (01)-283 1234

REPRESENTATIVES IN FRANCE

CIE. CHARLES LE BORGNE

97, Avenue Des Champs Elysees, 75008 Paris

Telex: .280886 Phone: 723 5512



είναι 1/3 διά τάς ΗΠΑ, 1/3 διά τήν Κίναν και 1/3 διά τάς Τρίτας χώρας. Δέν πρέπει όμως νά αύτα πατώμεθα διότι άμεσως ή έμμεσως θά έπωφελείται ή Κινεζική σημαία δηλαδή ό καταμερισμός θά είναι 33/67.

"Η προοπτική αυτή άνησυχει ιδιαίτερως τούς άμερικανούς. Τό μέλλον θά μάς δείξει πώς έννοει ή Λαϊκή Κίνα τάς διμερείς συμφωνίας μετά τών Δυτικών χωρών.

ANTΙΘΕΤΟΙ ΑΙ Η.Π.Α.

'Ο έπι τών Μεταφορών άρμοδιος 'Άμερικανός 'Υφυπουργός έδήλωσεν ένώπιον τής οικείας 'Επιτροπής τής Βουλής τών άντιπρωτώπων διτι αι Η.Π.Α. έξακολουθούν νά είναι άντιθετοι πρός τόν Κώδικα συμπεριφοράς τών Κόνφερανς.

"Η αντίθεσης μας, είπεν, χρονολογείται από τών έ έτει 1974 έργασών προπαρασκευής τού Κώδικος και έξακολουθει ή ίδια και σήμερον. Αι έν τώ μεταξύ γενόμεναι προσπάθειαι υιοθετήσεως του προδίδουν σχετικήν παραμελησιν τών οικονομικών συμφερόντων τόσον τών ύπο άνάπτυξιν χωρών, δοσον και τών βιομηχανικών χωρών, ένων παραλήλως δημιουργούν δικονομικά και διοικητικά ζητήματα.

'Ως έχει σήμερον ο Κώδικε, κατέληξεν ο άρμοδιος 'Υφυπουργός, όμοιάζει πρός δχημα ατέλες και άκατάλληλον τό δόποιον άκολουθει κακόν δρόμον πρός έσφαλμένην κατεύθυνσιν.

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

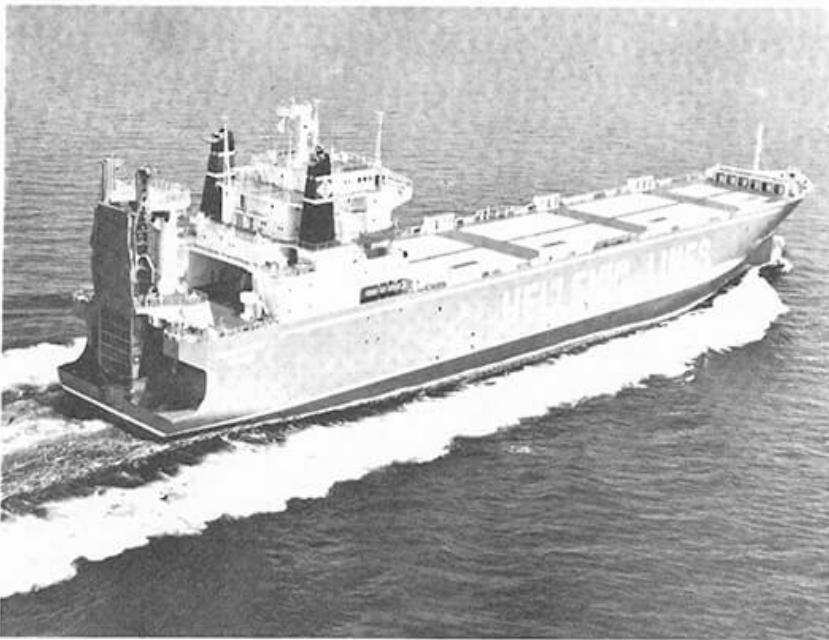
'Ο Πρωθυπουργός κ. Κων. Καραμανλής, διμιλών εις τό Ζάππειον μέγαρον κατά τήν ήμέραν τής ύπογραφής τής Συνθήκης ένταξεως τής 'Ελλάδος εις τήν Κοινήν 'Αγοράν, δώσεις και μίαν νέαν διάστασιν τού ρόλου τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας εις τά πλαίσια τής ΕΟΚ: 'Η 'Ελλάς, είπεν ο κ. Καραμανλής, "μέτο έγκατεστημένο σε δλες τίς 'Ηπείρους άνθρωπινο δυναμικό της και μέ τήν ναυτιλιακή της δύναμη μπορει νά συμβάλη και εις τήν προβολή τής Εύρωπαϊκής 'Ιδεάς".

'Αυτή ή Ναυτιλία, δημως, αυτή ή μεγάλη έθνική δύναμις, έχει και τεράστια προβλήματα τά δόποια άπαιτούν τήν ούσιαστικήν και άποφασιστικήν παρέμβασιν τής Πολιτείας διά νά έπιλυθουν. Και αυτήν τήν παρέμβασιν άναμένομεν άπό τόν κ. Πρωθυπουργόν.

ΕΠΙ ΤΗ ΕΝΤΑΞΕΙ

"Όπως ήτο φυσικόν ή ύπογραφή τής ένταξεως μας εις τήν ΕΟΚ δώσαντες άφορήν εις πολλά και ποικίλα σχόλια τού διεθνούν ναυτιλιακού τύπου. 'Αναλύσεις, σύνθεσις στόλου, ύπολογισμοί και στατιστικά άφορώσαι εις τήν έλληνικήν ναυτιλίαν έτεθησαν έπι τά-

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΡΟ-ΡΟ ΤΗΣ «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ»



Τό 31.262 τον. d.w. πλοίον μεταφοράς έμπορευματοκιβωτίων και όχημάτων «ΕΛΛΗΝΙΚΗ», τό πρώτον έκ τριών άδελφών ακαφών ναυπηγηθέντων τό παρελθόν έτος εις τά 'Ιαπωνικά ναυπηγεία Σασέμπο, διά λογαριασμόν τής έταιρίας τακτικών γραμμών «Η 'Ελληνική», τού κ. Περ. Γ. Καλλιμανοπούλου. Έφωδιασμένα με μηχανήν M.A.N. 12.660 ίππων άναπτύσσουν ύπηρειακή ταχύτητα 20,3 κόμβων. "Απαντά ένεγράφησαν εις τά 'Ελληνικά νηολόγια και άπασχολουνται εις τήν γραμμήν Η.Π.Α. — Ερυθράς Θαλάσσης — Αραβικού Κόλπου.

πποτος.

'Ο έλληνικός στόλος, γράφει ο Ξένος άρθρογράφος, είτε ύπο έλληνικήν σημαίαν είτε ύπο ξένας, δέν έργαζεται εις τόν αυτόν τομέα με τόν στόλον τής κοινότητος, δεδομένου διτι 98% άποτού είναι άφιερωμένα εις έλευθέρας μεταφοράς στερεών και ύγρων χύδην φορτίων. Τό πεδίον δράσεως τής έλληνικής ναυτιλίας είναι μία άγορά κυριαρχουμένη καθ' άλοκληρίαν ύπο τού νόμου τής προσφοράς και ζητήσεως. 'Υπό τόν νόμον αυτόν τά έλληνικά πλοία έχουν δλην τήν δυνατότητα ν' άσκούν τόν συναγωνισμόν των και θά έξακολουθήσουν νά τόν άσκούν έντος ή έκτος τής Κοινής 'Αγοράς. 'Επι τού σημείου αυτόν ούδεν θά μεταβληθή.

'Άλλη ή 'Ελλάς είσερχεται εις τήν Εύρωπαϊκήν Κοινότητα, καθ' ήν στιγμήν ή Κοινότης αυτή άρχιζει νά σχεδιάζει μίαν κοινήν ναυτιλιακήν πολιτικήν, έξωτερικήν κατά πρώτον λόγον. 'Η 'Ελλάς, λοιπόν, δέν θά πρέπει νά καταστή έμποδιον εις τήν άρξαμ-

νην αύτήν κίνησιν, άλλα θά πρέπει ν' άποδεχθή τήν κτηθείσαν πείραν και τάς άκολουθειάς κατευθύνσεις. Είναι άσφαλως έκτος πάσης πραγματικότητος νά σκεφθή κανείς διτι οι έλληνες ναυτικοί και τά σωματεία των θά δηληγηθούν εις τά 'Ελληνικήν αύτοκτονίαν διεκδικούντες τό καθεστώς τών Γάλλων ναυτικών. 'Εν τούτοις είναι λίαν πιθανόν διτι ο έλληνικός στόλος — στις σημειωτέον ύποφέρει από άνεψάρκειαν πληρωμάτων και καταφεύγει εις ένους ναυτικούς — θά προσχωρήση βαθμηδόν εις τήν έξισσορόποιον τών κοινωνικών παροχών και εις τήν άνυψων τού ποιοτικού έπιπέδου.

'Έν πάση περιπτώσει, καταλήγει τό δρόμον, τήν ώραν πού ή 'Ελλάς είσερχεται εις τήν ΕΟΚ, αυτή έτοιμάζεται ν' άναλαβή άλλη άγωνα κατά τών πλοίων τού χαμηλού έπιπέδου, ένα άγωνα στις οποίες είχε καταστή άδυνατος μέχρι σήμερον διτι είχεν έκτραπει εις άγωνα κατά τών σημαίων εύκαιριάς.

NAYTILIA KAI EOK

'Η 'Επιτροπή τών έφοπλιστικών ένώσεων τής ΕΟΚ έπιμένει έπι τής άνάγκης χαράξεως μιᾶς ένιαίας ναυτιλιακής πολιτικής, δυναμένης νά ύποβοηθήση εις τήν παράκαμψη τής παρούσης κρίσεως. Δεδομένου διτι είς συνεχώς αύξων άριθμός ναυτιλιακών προβλημάτων δέν είναι πλέον δυνατόν νά έπιλυθουν έπι έθνικού έπιπέδου, ή ΕΟΚ ώς έκπρωση πούσα χώρας με παρεμφερή ένδιαφέροντα διφεύλει νά δράση ταχέως, άποφασιστικώς και ένιαίως διά τήν προστασίαν τών ναυτιλιακών συμφερόντων των.

Eίναι άληθες διτι έντος και έκτος τής Κοινότητος διεφάνησαν τάσεις ρυθμίσεως τών ναυτιλιών τών χωρών-μελών κατά τρόπον δυνάμενον ν' άπειλήση τήν άνεξάρτητον δράσιν των. 'Η λύσις αυτή θά ήτο ή χειροτέρα πασών. Διτι η ναυτιλία διά νά έπιζηση και νά έυημερήση έχει άνάγκην έμπορικής έλευθερίας συνοδευούμενης ύπο μορφής τινών άυτοελέγχου. Θά παραστή βεβαίως άνάγκη κρατικής έπεμβασεως εις τήν μερικούς

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

αύστηρως προσδιοριζόμενους τομείς, άλλα τούτο δέν σημαίνει ότι θά δοθή είς τάς Κυβερνήσεις παρεμπατική έλευθερία.

Ως πρός τάς έξωτερικάς έπιδράσεις ή 'Επιτροπή φρονεῖ διτή ή ΕΟΚ δύειται νά επιδιώξῃ την αποφυγή μονομερών μέτρων τών έκτος της Κοινότητος χωρών, τόν περιορισμόν κατά τό δυνατόν τού ἀνταγωνισμού διτης δέν βασίζεται επί εμπορικής βάσεως και την έξειρεσιν ένός modus vivendi με τάς Η.Π.Α. Ή επίτευξις θμως τών στόχων αυτών δέν είναι δυνατή έάν τα δργανα τής ΕΟΚ δέν πιστεύουσαν διτή ή εμπορική ναυτιλία άποτελει ούσιωδη παράγοντα τής Κοινοτικής οικονομίας.

ΧΡΗΣΙΜΟΙ ΣΥΝΟΜΙΛΙΑΙ

Υπήρχαν έποικοδομητικά, άπό πολλάς πλευράς, αι έλληνογαλλικά συνυμίλια πού διεξήχθησαν τήν παρελθόσαν έβδοματά διήμερον εις τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας μεταξύ ναυτιλιακών έκπροσώπων τών δύο χωρών. Πρωτίστως, διά τών συνομιλιών αυτών έβελτιώθη τό κλιμα πού ύπήρχε εις τάς ναυτιλιακά σχέσεις 'Ελλάδος και Γαλλίας, κυρίως άπό τάς μέχρι τούδε έχθρικάς και, διχι σπανίως, άδικαιολογήτους γαλλικάς θέσεις έναντι τής έλληνικής Ναυτιλίας, γεγονός πού έπεσημάνθη άπό έλληνικής πλευράς κατά τήν πρώτην ήμεραν τών συνομιλιών.

Ούτω, μετά τήν έποικοδομητικήν άνταλλαγήν άπόψεων έπι δόλων τών θεμάτων πού έξητάσθησαν, ή γαλλική πλευρά ύπερσχέθη νά ύποστηριξη τήν ύπωφιφότητα τής 'Έλλαδος εις τήν προσεχή έκλογην νέου Συμβουλίου τού IMCO, τόν Νοέμβριον (παράλληλον ύποχρέωσιν άνέλαβε και ή 'Έλλας έναντι τής Γαλλίας) και ή ύπεργράμμισε τήν πρόθεσιν τής νά καταπολεμήση σιανδήποτε προσπάθειαν έπεκτάσεως τού Κώδικος Τακτικών Γραμμών τής Ούνκταντ εις τόν τομέα τών χύδην φορτιών. Γενικώς, ή συνάντησις τών δύο άντιπροσωπειών θεωρείται ώς άπαρχη μίας στενωτέρας συνεργασίας τών δύο χωρών ύπό μορφήν περιοδικών έπαφών διά τήν έξειταν τών κατά καιρούς άναφουσιμένων προβλημάτων.

Έκτος άπό τά ειδικά θέματα τών δύο χωρών συνεζητήθησαν και γενικά θέματα (ναυτιλιακή πολιτική τού ΟΟΣΑ, άνταγωνισμός τών πλοίων τών άνατολικών χωρών, ναυτιλιακή πολιτική εις τόν χώρον τής ΕΟΚ, προσχώρησις τής 'Έλλαδος εις τήν συμφωνίαν τών Κρατών τής Βορείου Θαλάσσης διά τόν έλεγχον τών πλοίων κλπ.). Έπίσης ή γαλλική άντιπροσωπεία συνητίθη εις τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας μέ έκπροσώπους τού Ναυτικού 'Επιμελητηρίου τής 'Έλλαδος και τής 'Ενώσεως 'Έλληνων 'Εφοπλιστών, μετά τών όποιων άντηλλαξε άπόψεις έπι διαφόρων θεμάτων.

Η άλλαγή τού κλίματος εις τάς έλληνογαλλικάς ναυτιλιακάς σχέσεις πρέπει νά έγραφη εις τό ένεργητικόν τού Γενικού Γραμματέως τού ΥΕΝ κ. π. Σαρλή, ή όποιος ήγιήθη τής έλληνικής άντιπροσωπείας και τών ύπορεσιακών παραγόντων τού 'Υπουργείου πού μετέσχον εις τάς ουζητήσεις, έπ' εύκαιρια δέ πρέπει νά ύπογραμμισθη διτης εις τόν έξωτερικόν τομέα τό 'Υπουργείον έχει σημειώσει σημαντικάς έπιτυχίας.

ΑΣΙΑΤΙΚΗ ΑΝΤΙΔΡΑΣΙΣ

Συνεχώς δριμυτέρα καθίσταται ή άντιδρασις κατά τής ΔΟΜ διά τήν τακτικήν τής έπι τού θέματος τών άσιατικών πληρωμάτων. Καθ' ά έδηλωσεν ό Γεν. Γραμματεύς τής 'Ερ-

γατικής 'Ομοσπονδίας τής Σιγκαπούρης, δι' έκστασον πλοίον, τό όποιον θά μπούκοτάρη ή ΔΟΜ εις τήν Εύρωπην ή τήν Αύστραλιαν, θά μπούκοτάρωνται εις τήν Αντίποινα πεντήκοντα ευρωπαϊκά ή αυστραλιανά πλοια εις 'Ασιατικούς λιμένας.

'Εξ αλλου εις τό πρόσφατον συνέδριον τής 'Ενώσεως 'Ασιατικών Ναυτικών άπειρασθη νά γίνουν παραστάσεις εις τήν διάσκεψιν τής Ούνκταντ έν Μανίλα, δηως άπαγορευθή πάσα δράσις τής ΔΟΜ έναντιον πλοίων με άσιατικά πληρώματα, δεδομένου διτης τό μόνον άποτέλεσμα τής τοιαύτης δράσεως είναι ή άμαδική άπολυτης τών 'Ασιατών ναυτικών, οι όποιοι χάνουν τήν έργασίαν των. 'Οπως έλέχθη χαρακτηριστικώς ή ΔΟΜ ούδεποτε προσέβη εις μπούκοτάζ σοβιετικού πλοίου μολονότι οι μισθοί τών Ρωσών ναυτικών είναι πολύ κατώτεροι τών 'Ασιατικών.

'Απειρασθη τέλος δηως ιδρυθεί περιφεριακόν γραφείον τής ΔΟΜ, τό όποιον θά καλύπτη τούς 'Ασιατικούς λιμένας. Τό γραφείον αυτό δέν θά ύπαγεται εις τό έν Λονδίνω κέντρον τής ΔΟΜ, αλλά θά είναι άνεξάρτητον, θ' άπαγορευθή δέ νά καταστούν μέλη αυτού ή Αύστραλια και ή Νέα Ζηλανδία. Αι ύπαγομεναι εις τό νέον γραφείον χώραι θά έχουν ίδικον τών μισθοφόρων διά τά πληρώματα, σημαντικώς χαμηλότερον τού Εύρωπαικού μισθολογίου τής Δ.Ο.Μ., διά τά συμβαδίζουν οι μισθοί τών 'Ασιατών ναυτικών με τό βιοτικόν έπιπεδον τής περιοχής. Οι άρμοδιοι έλπιζουν διτης ή ΔΟΜ θά ύποχρεωθη νά αναγνωρίση τό γραφείον τούτο.

ΠΡΩΤΗ Η ΕΛΛΑΣ

Τό 15,4% τής καθαράς χωρητικότητος ήτης διέπλευσε τήν διάρωγα τού Σουέζ κατά τόν μήνα Φεβρουαρίου άνεφερότερο εις πλοία ύπο τήν Ελληνικήν σημαίαν. Εις τήν δευτέρων θέσιν διά Λιβεριανή σημαία (11%) και ήκολούθουν ή Βρετανική (7,4%) και ή Ρωσική (6,6%). Τά άντιστοιχα ποσοστά τού Φεβρουαρίου τού 1978 ήσαν: 11,9%, 10,2%, 8,4% και 6%.

Η σταθερά διατήρησης τής πρώτης θέσεως ύπο τής 'Ελληνικής σημαίας και ή διαρκής αυξησης τής παρουσίας τής εις τό Σουέζ είναι δηλωτική τής δυναμικότητος τής Ναυτιλίας μας και τού προεξέχοντος ρόλου τόν οποίον διαδραματίζει εις τάς Διεθνείς μεταφοράς.

Δέν νά τονισθη δέ, διτης τά άνωτέρω στοιχεία άναφέρονται μόνον εις τήν 'Ελληνικήν σημαίαν και δέν περιλαμβάνουν τά έλληνοκτητηριακά σκάφη ύπο ξένας σημαίας.

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΑΝΤΙΝΟΜΙΑΙ

'Επιδείνωσις τού ισοζυγίου έξωτερικών πληρωμών τής χώρας είναι τό προκύπτον πυμεράσμα άπο τά προσωρινά στοιχεία τής Τραπέζης τής 'Ελλάδος διά τό πρώτον 4μηνον ('Ιανουαρίου-'Απριλίου) τού τρέχοντος έτους.

Ειδικώτερον τά βασικά μεγέθη τών έξωτερικών συναλλαγών μας κατά τό 4μηνον αυτό έχουν ώς άκολουθως:

α)'Εμπορικόν ισοζύγιον: 'Ελλειμμα 1.816 έκατομ. δολ.

β)'Ισοζύγιον 'Αδήλων Πόρων: Πλεόνασμα 880 έκατ. δολ.

γ)'Ισοζύγιον Τρεχουσών Συναλλαγών: 'Ελλειμμα 936 έκατ. δολ.

"Όπως βλέπουμεν, δηλαδή, έφετος τό έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών, έν συγκρισι με τήν άυτήν περιόδον τού 1978, ηγέθη κατά ποσοστό 37,6% (πέρυσι άνηρχετο εις

680 έκατ. δολ.).

Άτυχώς και εις τήν κίνησιν κεφαλαίων, διά τής όποιας κατά τήν τελευταίαν δεκαετίαν έξιορροπούντο τά τρέχοντα έλλειμματά μας, τά πράγματα δέν διεγράφησαν και πολύ ρόδινα.

Χαρακτηριστικώς άναφέρεται διτης εις συνάλλαγμα καταθέσεις τών 'Ελλήνων ναυτικών και λοιπών έργαζομένων έξωτερικού άνηθον έφέτος μόνον εις 84 έκατ. δολ., εναντί 203 έκατ. δολ. τού άντιστοιχου 4μήνου τού 1978. Βεβαίως ή τελευταία άπο 1ης τρέχ. μηνός οι άξονες τών έπιτοκίων τών εις συνάλλαγμα καταθέσεων άναμένεται νά έχη εύνοικόν άντικτυπον διά τήν άνοδον τού ρυθμού εισροής αυτών.

Φόβοι, λοιπόν, έκφραζονται διά τό τελικόν υψος τού έλλειμματος τού ισοζυγίου τών έξωτερικών μας πληρωμών διά τό 1979, λόγω τής μειώσεως τής εισροής έπιχειρηματών κεφαλαίων και τής κάμψεως τών εις συνάλλαγμα καταθέσεων.

Καί άμα διπό την άλλην πλευράν βλέπομεν διτης βάσει τών άποτελεσμάτων τής τελευταίας άπογραφής, έπι 3.921 πλοίων 'Ελληνικής πλοιοκτησίας (έλλειπον άκομη τά άποτελεσμάτα 587 πλοίων) ύποπρέπουν τήν 30ην Νοεμβρίου 1978 81.106 ναυτικοί, έκ τών ποιοί 54.709 'Έλληνες και 26.397 άλλοδαποί. Δηλαδή ή ένας εις τούς τρεις πού ηπηρετούν εις τά πλοία μας είναι ένεος. Τραγική άντινομία δχι μόνον διά τό μέλλον τής ναυτιλίας μας, αλλά και δι' αυτήν τήν οικονομικήν μας έπιβιώσιν, διότι άνεξαρτητού τού ποίος πταιει, τό άποτελεσμα είναι διτης ώς έθνικον και κοινωνικόν σύνολον άπειπολούμεν πολύτιμον, δυσεύρετον εις τούς καιρούς μας, συνάλλαγμα, πού άμεσως και άνεξόδως θά εισέρρευεν εις τήν Χώραν μας, έάν τά πληρώματα τών πλοίων μας ήσαν 'Έλληνικά.

Δι' ήματς τό πρόβλημα τής έλλειμματος 'Ελληνων ναυτιλιακόν έπαυσε πλέον νά είναι μόνον ναυτιλιακόν. "Ηδη λαμβάνει τάς διαστάσεις ένος έθνικου τοιούτου, διά τό όποιον πρέπει νά έχειρεθη τό ταχύτερον δυνατόν λύσισι, άπωδηπότε συνδεομένη με έλκυστικά κίνητρα, έάν ώς 'Έθνος θέλωμεν νά έπιζησωμεν τής σημερινής οικονομικής λαίλαπος πού μαστίζει τήν άνθρωποτητα.

Πάντως αι θύραι τής ναυτιλίας μας έξακολουθουν νά παραμένουν άνοικταί, προσμένουσαι τήν νεολαίαν μας.

ΥΕΝ ΚΑΙ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Πολλά είναι τά θέματα και ζητήματα πού άγονει στής πραγματικές του διαστάσεις τό εύρυτερο κοινό. Κι ένα άπ' αύτά άποτελεί και ή άληθινή σημαία — συγκριτικά και άπολυτα — τού Ναυτιλιακού συναλλάγματος.

'Ο πολύς κόσμος έχει πιστέψει πώς ο τουρισμός άποτελεί τόν μοναδικό πακτωλό έξουν συναλλάγματος. Πρόκειται για καθαρή πλάνη, πού καλλιεργούν έπιμονα τά 'χωνιά' τών μέσων έννημέρωσης, πού φιλοξενούν πληθωρικά τίς άυτοδιαφημίσεις τών «Νάρκισσων» τού έλληνικού τουριστικού «λόμπου». Παραπλανούν τό έλληνικό κοινό κι άδικουν τήν νομοσύνη του γιατί:

—'Αναφέρονται μονομερώς — και μόνο — στά άριθμητικά μεγέθη τών έσσοδων κι άποσιωπούν τό σκέλος τών δαπανών (π.χ. δαπάνες τουριστικής ύποδομής, διοικητικό κι διαφημιστικό κύκλωμα, συνάλλαγμα έξαγομενο γιά 'Έλληνες τουριστες κλπ.)

—Περιορίζονται μόνο σέ σύντομες — ειδησεογραφικές — άνακοινώσεις τών μεγεθών τού Ναυτιλιακού συναλλάγματος.

—Παραλείπουν νά συγκρίνουν τά άπομε-

BOSTON • PARALIA • EFFICIENCY

νοντα ένεργητικά από το Τουριστικό και ναυτιλιακό συνάλλαγμα. "Αν γινόταν ή σύγκριση τούτη θα διαπιστώνταν πώς το ένεργητικό τού πρώτου είναι άστομα στον άντιστοιχο ναυτιλιακού.

Και άκούτε, τώρα τη συνέχεια. Πρόσφατα άνακοινώθηκε από έπισημη Κυβερνητική πριγγή διάπιστων πώς το ένεργητικό τού πρώτου είναι στο έξωτερικό για τουρισμό θά δικαιούται 550 τουλάχιστον δολλάρια. Κι η άνακοινωση συνεχίζει. "Τό ποσό αύτό θα αύξανεται κατά 20% έτησιως στο διάστημα της πενταετού μεταβατικής περιόδου, μετά τη λήξη της όποιας θά έλευθερωθείν.

Ο καθένας δια βγάλει τα συμπεράσματά του. Έμεις προβλέπουμε διτό το σημερινό ύψηλό σκέλους των έξδων του τουριστικού συναλλαγμάτος θά διογκωθεί σε τέτοιο ύψος ώστε να κινδυνεύει νά άποβει παθητικό το ισοζύγιο του έτησιου τούτου συναλλαγμάτος.

Οι στήλες μας συγκινούνται — δχι βέβαια, από τις δυσοίωνες αύτες προβλέψεις — από την έπιμονη και συνεχή άνηση των προσφορών της Ναυτιλίας. "Ενώ είναι άπολύτως βέβαιο πώς το Ναυτιλιακό συνάλλαγμα αποτελεί μια από τις μεγάλες έθνικές ώφελεις, δέν έχει προβληθεί στις πραγματικές της διαστάσεις.

Κι δις θέσουμε «τόν δάκτυλον έπι τών τύπων των ήλων», άρχιζοντας από μια διαπίστωση. Το YEN δέν μάς έχει — δυστυχώς — συνηθίσει σε καταποτιστικές μελέτες. Λείπει, συνεπώς, η θετικός κι έπιστημονικός τεκμηριωμένη έργασία πού νά τοποθετεί τη Ναυτιλία στο ύψηλό βάθρο πού δικαιούται μέσα στο χώρο της έλληνικής παραγωγικότητας. "Υπάρχουν βέβαια φωτεινές — κατά καιρούς — έξιρεσεις, άλλ' αύτες άκριβως, ένω άνηκουν στις έπαινετές απομικές άνησυχίες ώριμενων άνησυχων στελεχών του Λ.Σ., αποδεικνύουν πώς το YEN διαθέτει τό άναγκαιό πνευματικό υλικό πού θά προβάλλει τό διάτημα της έθυμης του — και τό λόγον τής υπαρξής του.

Και, καθώς το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αποτελεί — τό έπαναλαμβάνουμε — τή ζωτική, τήν μεγάλη, τήν χειροπιαστή έθνική ώφελεια, δι κάνει — τό YEN — από τό θέμα τούτο τήν άρχη. Γνωρίζουμε, δι τή γυναίκα του Καισάρα πρέπει και νά είναι και νά φαίνεται σεμνή. "Άλλα γιά νά φανεί ή σημασία της Ναυτιλίας χρειάζεται νά έκπονηθεί — σάν πρώτο θέμα — ή μελέτη πού θά πείσει γιά τήν έκταση του συναλλαγματικού πλούτου της Ναυτιλίας.

Τό θετικά στοιχεία είναι πολλά: α) δσα έλληπη στοιχεία δημοσιεύει ή Τράπεζα Έλλας, β) δσα ή έρευνα θά άποκαλύψει κρυμμένα σ' άλλους άδηλους πόρους, γ) δσα τά Ναυτιλιακά — Ποντοπόρα, τουριστικά κλπ.— Γραφεία μπορούν νά προσφέρουν δ) τό χαμηλό κόστος του ναυτιλιακού δολλαρίου και τό πανάκριβο του τουριστικού, ε) τά μέτρα-κίνητρα (πριμοδοτήσεις, έπιτοκια, κλπ.) πού μπορούν νά άδηγήσουν σε πολύ ύψηλα μεγέθη τά έσοδα του Ναυτιλιακού συναλλαγμάτος.

"Η άρχη πρέπει νά γίνει. "Αν τό προσωπικό του YEN δέν είναι διαθέσιμο, δις έπιστρετεύονταν ειδικά πρόσωπα (Άποστρατοι του

Λ.Σ., Ναυτιλιακοί παράγοντες, ειδικευμένοι οικονομολόγοι κλπ.), πού πλαισιωμένα από μια Γραμματεία από κατώτερα στελέχη τού YEN νά διερευνήσουν τό θέμα, νά ταξινομήσουν τά στοιχεία, νά διατυπώσουν συμπεράσματα. Θά αποτελέσει ή έργασία τούτη πολύτιμο ντοκουμέντο γιά νά έκτιμηθεί — ή παρούσα κι ή έλπιζομένη — συναλλαγματική προσφορά τής Ναυτιλίας.

Κάποτε πρέπει νά έπιχειρηματολογούμε μέ λιγό βερμπαλίσμο και πολλή έπιστημονικήτητα και τεκμηριωμένη τήν έπιτυχη άντιμετώπιση τών ναυτιλιακών μας θετικών ή άρνητικών καταστάσεων. "Ιδωμεν.

Y.E.N. KAI TYPΟS

Η λειτουργία τών νέων έκτυπωτικών έγκαταστάσεων τών «Ναυτικών Χρονικών», έπανεφέρε στην μνήμη μας παλι — κι αναπάντητο έρωτημα. "Έχει, άραγε, έκτιμηθεί από τους παράγοντες της Ναυτιλίας ή άξια τής άποστολης και τού έργου πού έπιτελει ή έλληνικός ναυτιλιακός Τύπος;

Έπισημαίνουμε σάν δεσμόδεν πώς κανένας τομέας τής έλληνικής κρατικοδιοικητικής οργάνωσης και κανένας κλάδος τής έλληνικής παραγωγικής δράσης δέν πλαισιωνται μέ τό μεγέθος και τήν ποιότητα πού χαρακτηρίζουν τό έλληνικό ναυτιλιακό Τύπο.

Οι ύπευθυνοί του ζούν από πολύ-πολύ κοντά τά δρώμενα και συμβαίνοντα στό χώρο της έλληνικής κι άγρυπνα παρακολουθούντων τις ποικιλες διεθνείς ναυτιλιακές έξελιξεις. Και — βιώμα τους ή Ναυτιλία — άνουσχούν, έρευνούν, άνατέμουν, συγκρίνουν, υποδεικνύουν και, φυσικά, κρίνουν. "Ετοι προσφέρουν τόσο στούς δυσ μαχόμενους παράγοντες δσο και — στόν τρίτο — στή Διοίκηση δι, τι και δσα ή άνωλση του χρόνου τους σε πολλαπλές δλλες άπασχολήσεις δέν τους έπιτρέπει νά άποθησαρίσουν.

Έπι πλέον μέ τις τακτικές και πυκνές συνεργασίες τού Τύπου μέ έπιστημονες κύρους προσφέρονται σ' δλους τούς έπι μέρους τους πομείς της Ναυτιλίας (Νομικό, Πιστωτικό, Ασφαλιστικό, Τεχνικό και Τεχνολογικό κλπ.) αύθεντικές κι ύπευθυνες άποψεις κι ένημερωσεις.

Άν ύπάρχει μια γνήσια δημοκρατική μορφή συνεργασίας και συμπόρευσης αύτή ύλοποιείται, κατά τόν άνθρωπην τελειότερο τρόπο, στίς σχέσεις του Τύπου και τών παραγόντων της Ναυτιλίας. Μέ εύπρεπη κριτική προλαμβάνονται αυθαίρεσις κι ύπερβασις κι άδικες και άκριτης. Μέ τεκμηριωμένες κι έλευθερα διατυπωμένες ύποδειξεις κι έπισημάνσεις συνεισφέρει στήν άνευρεση τών ωφελίμων κι άζημων λύσεων.

Και τό έρωτημα παραμένει.

Ό,τι λείπει από τήν άλισθα τής έπιστημονος συμπόρευσης είναι ή σπανιότητα τού διαλόγου άναμεσα Y.E.N. και Τύπου. Τό ίδιο φαινόμενο δέν παρατηρείται μέ τούς άλλους δυσ παράγοντες. Οι στήλες μας φιλοξενούν συνεχώς τίς άποψεις τους, τά παρόπανά τους και, φυσικά, τίς άντιθετες — μέ τις δικές μας — άποψεις και γνώμες τους.

Παρ' δλον διτό το YEN διαθέτει Γραφείον Τύπου περιορίζεται σε εύαριθμες έπιλογες. "Απαντά ή ένημερωνει σπάνια και μόνον δ-

ταν ή άπαντηση ή ή άνακοίνωση περιέχει κάποιο νομιζόμενο σάν έπιτυχη χειρισμό. Κατά κανόνα σιωπά — δπειρες οι περιπτώσεις — δταν μάλιστα άνακυπτουν ζωτικά ζητήματα ή άνακινούνται σοβαρά προβλήματα.

Οι στήλες μας ήταν πάντα και πάντα θα είναι άνοικτες και πρόθυμες νά δημοσιεύσουν και αύτές τίς πολικά άντιθετες άποψεις τού Διοικητικού φορέα της Ναυτιλίας. Κανείς ούτε δι πλοϊκότερος άναγνωστης μας δέν πρόκειται νά ύποθεσει, πώς πίσω από τή σιωπή κρύβεται περιφρόνηση πρός τό έντυπο (ή τούς έκδότες του) γιατί αύτόματα πιστεύει πώς η σιωπή έκφραζε άδυναμία, άπορια, παράλεψη, ή και άναγνωρίση τού έσφαλμένου χειρισμού.

Ο ναυτιλιακός κόσμος, πού άγωνια και άγωνιζεται σε μια άπεραντη περιοχή δπου κυριαρχούν δάσταμητοι παράγοντες κι άπρωβλεπτες έξελιξεις χρειάζεται τόν τύπον ώς συμπαραστάτην. Και θως άποδεικνύεται στήν πραγματικότητα τόν έχει. Τό YEN έχει και τήν εύκαιρια και τήν εύχερεια νά συμπράξει ένεργοτέρα στό έργο του Τύπου. Είναι, όπωσδηποτε και πρός τό καλόν του.

ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΝ

Είναι γνωστόν διτό οι παντοειδείς έχθροι τής έλληνικής Ναυτιλίας δέν παραλείπουν εύκαιριαν διά νά δημοφημίσουν τό τεράστιον αύτό δημητρίουμημα τού "Εθνους". "Αντιλαμβανόμεθα τά κίνητρά των. Η έλληνική Ναυτιλία είναι κάρφος εις τούς δόθαλμούς των. "Άλλα τό νά πίπτουν εις τάς παγίδας πού στήνουν οι ένοι και τά δημόσια μέσα άνημεροτητος, είναι τό διλγάτερον άπαράδεκτον. Μάς καταγγέλεται σχετικώς διτό έπισθδιον μιάς τηλεοπτικής σειράς μέ τάς περιπτειάς κάποιας βρεταννικής φρεγάτας, πού μετεόδηθ τό Σάββατον, 26 Μαΐου, από τό δικτυον τής τηλεοράσεως τής YENEΔ, ήτο δικρας δημοφηματικόν διά τήν έλληνικήν Ναυτιλίαν. Οι καταγγέλλοντες άναφέρουν διτό εις τό έν λόγω έπισθδιον, ή περι ής βρεταννική φρεγάτα, κατά τήν έκτελεσιν γυμνασίων, συνήντησης ένα άκινητοποιημένον έμπορικόν πλοίον, τό άποιον δέν άπαντούσε εις τά σήματα τού βρεταννικού σκάφους. Κατόπιν αύτού δι κυβερνήτης του έστειλε ένα δημητρία περι τού πλοίου, τό άποιον διεπίστωσε διτό τό σκάφος ήτο κενόν φορτίου έγκαταλειμένονται και πλήρες έκρηκτικών μηχανισμών πού θά έξερρηγνύοντο μετ' άλιγον ώστε νά βυθισθή και οι πλοιοκτήται νά εισπράξουν τήν άσφαλειαν και τού σκάφους και τού φορτίου...

Τό σκάφος αυτό έφέρετο ώς έλληνικόν — μάλιστα ο κυβερνήτης τής βρεταννικής φρεγάτας βρήκε από τούς καταλόγους τού Λλόδης και τήν πλοιοκτήτηριαν έταιριαν, ή άποια ήτο έπισθδιος έλληνική και έγκατεστημένη εις τήν έλλαδα. Τό έπισθδιον διτό τόσον έμμετικόν και έχθρικόν και δημοφηματικόν διά τήν έλληνική Ναυτιλίαν ώστε προεκάλεσε τήν άγανάκτησην τών τηλεθεατών πού τό παρακολούθησαν, δχι βεβαιώς διά τήν προσπάθειαν τών ένων νά μάς δημοφημίσουν, δσον διά τήν άνευθυνότητα τών άρμοδιών τής Τηλεοράσεως τής YENEΔ.

Θέλομεν νά έλπιζωμεν διτό ή Υπουργός έθνικής Άμυνης κ. Εύαγ. "Αβέρωφ θά διατάξῃ



PIRAEUS CHARTERING CO. LTD.
SHIP BROKERS



AKTI MIAOULI
PIRAEUS
GREECE

TELEPHONES : 4111.011 - 9
TELEXES: 21-3129, 21-2747, 21-2123
CABLES : PIRECHART

άνακρισιες και θά επιβάλη τάς δεούσας κυρώσεις εις δόους τούς υπευθύνους, περιλαμβανομένων έκείνων πού ήγόρασαν τήν εν λόγω βρεταννικήν τηλεοπτικήν σειράν διαθέτοντες πολύτιμους συνάλλαγμα, μεγάλο μέρος τού όποιου προέρχεται από τήν δραστηριότητα τής δυσφημισθείσης Ναυτιλίας μας, δσων και έκείνων πού τήν μετέδωσαν χωρίς νά έλέγχουν τό περιεχόμενόν της.

ΚΑΙΡΟΣ ΔΙ' ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

'Εν δψει τής άνακρινώσεως τών στοιχείων τής άπογραφής, είχομεν ύπομνήσει εις τό προηγούμενον τεύχος τών «Ναυτικών Χρονικών» και υπό τον αυτόν τίτλον, τήν άναγκην νά προχωρήσωμεν άμεσως εις άποφασεις διά τήν άντιμετώπιση τού ναυτεργατικού προβλήματος, τού κυριωτέρου από έτών ήδη προβλήματος τής Ελληνικής Ναυτιλίας.

"Ηδη τά στοιχεία αύτά είναι εις τήν διάθεσιν δόλων τών παραγόντων τής Ναυτιλίας (τά άναλυτικά στοιχεία δημοσιεύονται εις άλλην σελίδα). Επιβεβαιούται έξ αύτών, κατά άδιμαφισθήτον πλέον τρόπον, ή έλλειψις, έλληνικών κατωτέρων πληρωμάτων, παραλλήλων όμως έκ τών δηλώσεων εις τάς άποιας προέβη ό κ. Κεφαλογιάννης, κατά τήν άνακρινώσιν τών στοιχείων τής άπογραφής, διαπιστούται κάποια διστακτικότης, κάποια τάσις άναβολής ώς πρός τον χρόνον λήψεως τών έπιβαλλομένων άποφάσεων, έν άντιθέσει πρός παλαιοτέρων σχετικήν δήλωσιν του, δτι αί έπιβαλλόμεναι ρυθμίσεις θά έγενοντο μετά τήν άπογραφήν και έπι τή βάσει τών στοιχείων τά όποια θά προέκυπτον έξ αυτής. Έδηλωσε συγκεκριμένως ό κ. Κεφαλογιάννης δτι τό Υπουργείον θά άναμεινή και τά ύπολειπόμενα άπογραφικά δελτία από 587 πλοια (472 υπό της Ελληνικής σημαίαν και 115 υπό έναν σημαίας συμβεβλημένα μετά τού ΝΑΤ) διά νά έπακολουθήση ή έπεργασία και άξιοποίησης τών στοιχείων τής άπογραφής, έργασί ή όποια θά άπαιτηση χρονικόν διάστημα ένός έως δύο μηνών.

Σημειώμεν δτι τά άποτελέσματα τής άπογραφής ούδολα πρόκειται νά άλλωισθούν από τά ύπολειπόμενα άπογραφικά δελτία και έάν, έν πάση περιπτώσει, ύπάρξουν άποκλίσεις, αύται θά είναι άνευ σημασίας. Διηγκρίνηση, πάντως ό κ. Κεφαλογιάννης δτι τόν προβληματίζει τό ένδεχόμενον τής αύξησης ως τού ποσοστού τών άλλοδαπων οι ίσοιοι έπιτρέπεται νά άπασχολούνται εις τά ύπό της Ελληνικής σημαίαν πλοια, παραλλήλως όμως έσπευσε νά δηλώση δτι βασική έπιδωξίς τού Υπουργείου είναι νά καλύπτωνται τά κενά από της Ελληνας και δτι πρός αύτην τήν κατεύθυνσιν θά έξαντήση κάθε δυνατότητα.

"Ολοι, και πρωτίστως οι έφοπλισται, έπιθυμούν τήν κάλυψιν τών κενών από της Ελληνας ναυτιλιού. Από τήν άπογραφήν όμως διαπιστούται δτι τούτο είναι άνεψικτον και συνεπώς πρόπει νά προχωρήσωμεν, χωρίς χρονοτριβήν, εις τήν αύξησην τού ποσοστού τών ένων, άλλα μόνον διά τά κατώτερα πληρώματα, ένω διά τούς άξιωματικούς πρέ-

πει νά θεσπισθή δτι δαι αι θεσεις θά καλύπτωνται από της Ελληνας. Επίσης πρέπει, έπι τέλους, νά άντιμετωπισθή και τό ζήτημα πού δημιουργει ή πανσερμία τών ένων πού άπασχολούνται εις τήν Ελληνική Ναυτιλίαν (σήμερον έχομεν πληρώματα από 12 και πλέον χώρας) διά τής προσλήψεως κατωτέρων πληρωμάτων από τάς χώρας μετά τάς όποιας έχει έλθει εις σχετικήν συμφωνίαν ή 'Ενωσις Ελλήνων 'Εποπλιστον. Επ' αυτού τόν κύριον λόγον έχει ή διοικησις τής ΠΝΟ, ή όποια, χωρίς έπρεασμούς από τήν συνθηματολογίαν διαφόρων πιεστικών όμαδων, οφείλει νά προχωρήση εις τήν άνδεικνυσμένην λυσιν, ή όποια σπουδαστέων θά ωφελήση πολλαπλών τούς "Ελληνας ναυτικούς.

"Επαναλαμβάνομεν δτι δέν πρέπει νά ύπάρξουν άλλαι καθυστερήσεις. Είναι πλέον καιρός δι' άποφασεις. Και πρός αύτην τήν κατεύθυνσιν πρέπει νά χωρήσουν δαι οι άρμοδιοι παράγοντες. Δέν πρέπει νά ένθυμουμεθα τήν Ναυτιλίαν μόνον εις τάς τελετάς και τάς πανηγύρεις...

* Άπο τά στοιχεία τής άπογραφής προκύπτει δτι εις τά έπιβατηγά - τουριστικά πλοια άπασχολείται δτο μικρότερον ποσοστόν ένων (13,20% εις τά ύπό της Ελληνικής σημαίαν και 20,5% εις τά ύπό ένεας σημαίας). Εις τά δεξαμενόπλοια τά άντιστοχα ποσοστά είναι 28,8% και 38,4% και εις τά φορτηγά έηρου πορτούν 33,8% και 45,6%.

* Σημειούται δτι μέ τήν άπογραφήν έπετεύχθη και ή έκκαθάρισις τών έλληνικών νηολογίων από ένα σημαντικόν άριθμόν άνυπαρκτων πλέον πλοιων (βιβλιστώντων κλπ.), τά όποια διά διαφόρους λόγους δέν είχον διαγραφή και περιελαμβάνοντο μέχρι τούδε εις τά έπισημα στοιχεία διά τήν δύναμιν τής Ελληνικής Ναυτιλίας. "Ηδη, ώς έγγνωσθη, μελετώνται διάφορα μέτρα διά τήν άμεσον και χωρίς χρονοτριβήν διαγραφήν, τών πλοιων τής άνωτέρω κατηγορίας έκ τών έλληνικών νηολογίων.

* "Ένα έρωτημα: Τί μέτρα πρόκειται νά ληφθούν κατά τών ύπευθυνών τών 587 πλοιων από τά όποια δέν είχον ληφθή μέχρι τούδε άπογραφικά δελτία;

* "Έγνωσθη δτι εις τόν διευθυντήν τής παρά τώ YEN Στατιστικής 'Υπηρεσίας κ. Χρήστον Πολίτην πρόκειται νά άπονεμηθή εύφημος μνεία διά τό τεράστιον έργον τό όποιον έπετελεσ. Νομίζομεν δτι παραλλήλως πρέπει νά ληφθούν μέτρα και διά τήν ένισχυσιν τής έπιηρεσίας του διά προσωπικού.



Η ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

"Όρθαι, δρθόταται είναι αι εισήγησεις τού Υπουργείου Ναυτιλίας πρός τήν Κυβερνητικήν Έπιτροπήν διά τήν λήψιν μέτρων πρός άνάπτυξην τού τομέων τών έπισκευών πλοιων. "Εκείνο πού χρειάζεται είναι νά ύλοποιησεις διότι κατά τήν άνωτέρω καθυστερήσις διότι άρμοδιοι διά τήν ιδρυθήσην της ΕΟΚ, δεδομένου δτι δημιουργει ή έπως ειχον άναγράψει παλαιότερον τά Ναυτικά Χρονικά, χωρίς ούδεποτε νά διαφευσθούν, ή ΕΟΚ άνέχεται τήν υπαρξιν εις τήν Ελλάδα τών τριών τεσσάρων μεγάλων ναυπηγούσκευαστικών μονάδων και ούδεν έτερον (είχε άναφερθη τότε χαρακτηριστικών δτι κατά τήν άποψιν παραγόντων τής Έπιτροπής τής ΕΟΚ αι μικρομεσαίαι έλληνικάι ναυπηγοεπισκευαστικάι έπιχειρησεις θά σβήσουν).



ΟΡΘΑΙ ΘΕΣΕΙΣ

Μέ δυσκόλως άναιρουμενήν έπιχειρηματολογίων, διάλλος ναυτιλιακός σχολιαστής άντιμετωπίζει τό θέμα τών σημαιών εύκαιριας εις τήν σύγχρονον αύτού μορφήν.

"Η δρθή διάκρισις, γράφει, δέν εύρισκεται σήμερον μεταξύ έθνικών σημαιών και σημαιών έυκαιριας, άλλα μεταξύ σημαιών και ποιότητος πλοιων.

"Η άγονος άντιμετωπίσης τό έπιτελον έπιτυγχάνει παρά νά δημιουργει τό σοβαρότερον έμποδιον εις τήν λήψιν τών άναγκαιων γενικών μέτρων έναντιον τών πλοιων χαμηλού έπιπέδου, είτε τό έπιπέδον τούτο άφορά εις τά κοινωνικά είτε εις τά τεχνικά ύποχρεωσεις.

"Σήμερον δτι άντιμετωπίσης τού προβλήματος άπαιτει πλήρη και σαφή γνώσιν τών συγχρόνων ναυτιλιακών συνθηκών. Αι σημαιών εύκαιριας δέν άποτελούν πλέον οικονομικού παραδείσους". Εάν τά Λιβεριανά πλοια δέν πληρώνουν φόρους, δέν λαμβάνουν δμως και έπιχοργήσεις, αι ίσοιοι είναι

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεύς
Τηλ. 4516.439

Ένοικιαζονται μέ πλήρη κλιματισμόν:
Τό Ισόγειον Μ2 300 και ο ήμιορφος Μ2 300.

τούτοις στηρίζουν τάς ναυτιλίας άρκετών ναυτικών χωρών. Έάν αι στατιστικά τών ναυτικών άτυχημάτων τής τελευταίας δεκαετίας δεικνύουν τετραπλάσιον ποσοστόν άπωλειών τών σημαίων εύκαιριας, έν τούτοις τό ποσοστόν τῆς Λιβερείας είναι χαμηλότερον τού μέσου δρου τών Εύρωπαικών χωρών. Εις πολλάς περιπτώσεις ή έπιλογή μεταξύ έθνικής και ξένης σημαίας ή είναι άδιάφορος ως πρός τήν ποιότητα τού στόλου (περιπτώσις 'Ελλάδος') ή άπαγορεύεται ύπο πολιτικών μέτρων (περιπτώσις Φορμόζας). Έάν υπάρχουν «καλοί» έφοπλισται σημαίων εύκαιριας, είναι δύσκολον νά έννοηση κανείς διατί οι 'Ιταλοι, οι 'Ελληνες, οι Σκανδιναβοί ή Γάλλοι άξιωματικοί θά χάσουν τήν έπαγγελματικήν τών ή τήν ηθικήν τών άξιαν, έάν ναυτολογηθούν εις άλλην σημαίαν έκτος τής ιδικής των. 'Οπως είναι έπισης δύσκολον νά έννοηση τις διατί αι χώραι αι στερούμεναι πετρελαίου, πρώτων υλών ή άλλου φυσικού πλούτου, δέν έχουν τό δικαίωμα νά έξαγαγουν τήν ναυτικήν έργασιαν τών ύπο δρους γενικώς καλυτέρους τού έπιπεδου ζωής της χώρας των. 'Η τακτική τής ΔΟΜ, ή όποια θέλει διά τούς Φιλιππινέζους ναυτικούς τό μισθολόγιον τών Βρετανικών πλοιων, δέν άποβλέπει ειμήν εις τήν στήριξιν τών Εύρωπαικών. Συνδικάτων και δέν έχει άλλο άποτελεσμα άπό τήν άπολυσιν τών ναυτικών αυτών.

Βεβαίως, καταλήγει ο Γάλλος σχολιαστής, τά πράγματα θά ήσαν πολύ άπλα, έάν αι έθνικαί ναυτιλίαι ήδύναντο νά έπιμερηθούν μέ τάς ιδικάς των μεταφοράς, χωρίς μέριμναν κόστους ή συναγωνιστικήτος. Θά έπρεπε θμως νά λησμονήσουν τάς μεταξύ τρίτων μεταφοράς, αι όποιαι συχνά τούς έξασφαλίζουν τό μεγαλύτερον ποσοστόν τής άπασχολήσεως των. Καί θά έπρεπε άκομη νά λησμονήσουν διτή ή δεινώς άδικοπαθούσα «έλευθερία τών θαλασσών» δέν είναι τίποτε άλλο από τό δικαίωμα τού φορτωτού ήπως έντος μιᾶς έλευθεράς άγραράς. Φθάση εις τό χαμηλότερον κόστος μεταφοράς.

ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ

Ό πρόεδρος τού ΟΠΕΚ, κ. Μάνα 'Αλ. 'Ο. τείμπα, έδήλωσεν διτή ή άνθρωποτης θά άντιμετωπίση ένεργειακήν κρίσιν έάν αι βιομηχανικαί χώραι δέν περιορίσουν τήν κατανάλωσιν των.

Ο κ. 'Οτείμπα, ο διποίος είναι έπισης ύπουργός πετρελαίων τών 'Ηνωμένων 'Αραβικών 'Εμπράτων, προσέθεσεν διτή ή χώρα του προσπαθεῖ νά θέση ύπο έλεγχον αύτό τό όποιον άνθμασαν «άναρχιαν εις τήν άγοράν πετρελαίου».

«Η άναρχια αύτή μόλις ήρχισε και δυνατόν νά συνεχισθή έπι μακρόν», είπεν ο κ. 'Ο. τείμπα κατά τήν διήξιν του εις Σαουδικήν 'Αραβίαν, τήν 26ην Μαΐου, δησει είχε συζητήσεις μετά τού Βασιλέως Χαλήντ και τού ύπουργού πετρελαίων, Σεΐχη Ζαμανί έπι τών μελλοντικών έξελιξεων τών τιμών τού πετρελαίου, πρό τής διασκέψεως τών ύπουργών πετρελαίου τού ΟΠΕΚ εις Γενεύην περί τά τέλη τού τρέχοντος μηνός.

Ο κ. 'Οτείμπα έπεσκεφθη άκολούθως τό Κουβέιτ, τό 'Ιράν, τό 'Ιράκ και τό Κατάρ, δησει είχε συζητήσεις έπι τού αύτού θέματος, ούδεν θμως έπισημον άνακοινώθεν έξεδόθη περί τών άποτελεσμάτων τών ήν λόγω συζητήσεων.

Κατά τήν πρόσφατον έπισκεψίν του εις 'Αθήνας, ο πρόεδρος τής Ιντερτάνκο και μεγαλύτερος ίδιωτης έφοπλιστής τού κόσμου, Σέρ Υ.Κ. Πάο έδήλωσεν διτή, πρός τό παρόν τουλάχιστον, τό πετρελαίου είναι άναντικατάστατον. Ό μέν γιαίνθρα παρουσιάζει σοβαρώτα προβλήματα ρυπάνσεως, ή δέ πυρηνική ένέργεια προβλήματα άσφαλειας. Και προσέθεσεν διτή ή πρέπει νά διατεθούν μεγαλύτερα ποσά διά τήν άνεύρεσιν και έκμεταλλευσιν νέων κοιτασμάτων πετρελαίου.

Κατόπιν πιέσεων έκ μέρους τής άμερικανικής κυβερνήσεως, ή Σαουδική 'Αραβία συνεφώνησε νά αύξηση προσωρινώς τήν ήμερησίαν παραγωγήν της πετρελαίου άπο 8.5 εις 9 έκατ. βαρέλια.

ΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

'Η Γραμματεία τού 'Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και 'Αναπτύξεως, τών Παρισίων προειδοποιεί τάς χώρας - μέλη τού 'Οργανισμού, διτή αι Διυτικά χώραι δυνατόν νά διέλθουν μακρά περίοδον βραδείας οικονομικής αναπτύξεως, υψηλού πληθωρισμού και άνεργίας, ως άποτελεσμα τών άνερχομένων τιμών τού πετρελαίου και έλλειψες έπαρκων μέτρων λιτότητος.

Ός έκ τούτου, προτείνεται εις τά μέλη τού 'Οργανισμού νά συντονίσουν τάς ένεργειάς των πρός πρόληψην περαιτέρω μειώσεως τού ρυθμού οικονομικής αναπτύξεως και πρός άντιμετώπισην τού καλπάζοντος πληθωρισμού.

Υπό τήν προϋπόθεσιν διτή ή μέση αύξησις τών τιμών τού πετρελαίου κατά τό τρέχον έτος θά κυμανθή περί τά 16%, προβλέπεται διτή ή οικονομική ανάπτυξης εις τάς χώρας μέλη τού Ο.Ο.Σ.Α. δέν θά ύπερβη τό 3%, κατά μέσον δρου, ένώ προηγούμεναι προβλέψεις άνεφρον εις 3.4%.

Κατά χώρας, αι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι και ή Βρεταννία αναμένεται νά έμφανισουν τόν χαμηλότερον ρυθμόν αναπτύξεως, μέ 1.8% και 1.10% αντιστοίχως. 'Η Ιαπωνία τόν υψηλότερον (6%), ένώ ή Δυτική Γερμανία, ή Γαλλία, ή Ιταλία και ή Καναδάς θά άρκεσθούν εις 3.4%.

Ο μέσος πληθωρισμός ύπολογίζεται περί τό 9%, ένώ διά κάθε 10% αύξησην τών τιμών τού πετρελαίου προβλέπεται διτή ή πληθωρισμός θά αύξανει κατά μίαν περαιτέρω μονάδα.

ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΕΙΣ ΤΟΝ ΑΝΩΡΑΚΑ;

'Ο Σέρ Λίντσεϋ 'Άλεξάντερ Δ/ντης τής 'Ο. σεαν Τράνσπορτ τής Λιβερπουλ έκθετει εις τό Δελτίον τής έταιρίας του τάς σκέψεις του δοσον άφορά εις τό ένεργειακό πρόβλημα και ύπολογίζει διτή ή πέριξ τού 1990 θά έπανέλθωμεν εις τήν έποχήν τού άνθρακος και τούτο

λόγω τού διτή ή πετρέλαιον θά γίνεται συνεχώς σπανιώτερον και ή τιμή του θά είναι πολύ ύψηλη.

'Αλλά τά πλοια τού μέλλοντος θά είναι κατά πολύ διαφορετικώτερα έκεινων τού παρελθόντος, έτών καπνοδόχων, τών όποιων έξηρχετο μαύρος καπνός και οι θερμαστά έτροφοδότουν μέ πολλούς τόννους τούς κλιβάνους και τά μηχανοστάσια ήσαν άκαθαρτα και ύψηλης θερμοκρασίας.

'Η νέα τεχνολογία θά μεταβάλλει όλα αύτά και τό κάθε τί πολύ θά γίνεται άποτελεσματικά και σύνθετα μέ τήν μεγίστην καθαριότητα.

Καί ο προφτεύμαν προσέθεσεν διτή ή νέα τεχνική χρειάζεται ειςέτι βελτιώσεις.

'Η έπανόδος εις τόν δινθρακα άπαιτει πρόδοιον άπο πλευράς έγκαταστάσεων έξορύξεως, μεταφοράς, έναποθηκεύσεως, καύσεως, πρόδοιοι αίτινες πιθανόν νά μή πραγματοποιηθούν πρό τού 1990 και έν συνεχεία, λαμβανομένου ύπο 'όψιν τών ύψηλών δαπανών διά μίαν τοιαύτην άναγκαστικήν στροφήν.

ΟΛΙΓΑ ΠΕΡΙ NAT

Είναι άναμφισβήτητον διτή ή κύριον καθήκον τού Δ.Σ. τού NAT είναι ή διασφάλισης τών συμφερόντων τού Ταμείου, ώστε νά είναι πάντοτε εις τά μέλη τού έκπληροι τόν προηρισμόν του, ο διποίος είναι έν τελευταιά άναλυσε ή έξασφαλισης τών γηρατειών τών ναυτικών μας. 'Υπό τήν έννοιαν αύτήν είναι θεμιτή κάθε πρότασις ή όποια άποβλέπει εις τήν γενικωτέραν προστασίαν τών συμφερόντων τού NAT, μία δέ έξ αύτών είναι νά παραμένουν τά κεφάλαια τού 'Ιδρυματος εις τό έξωτερικόν, και πρέπει νά καταλάβουν οι έν προκειμένων άρμόδιοι διτή ή ήμπορούν νά ζητούν άπο τούς ναυτικούς μας μόνον θυσίας. 'Αρκετά, πάρο πολλά προσφέρουν και εις τήν Έθνικήν Οικονομίαν, και εις τόν χωρίς ούτε ένα άνταλλαγμα, ένώ εις τόν οιονδήποτε πού θά πραγματοποιήση μίαν έξαγωγήν άπο τήν οποίαν θά εισκομισθή εις τήν χώραν συνάλλαγμα παρέχονται πλεισταί διαι ποδητήσεις και άλλαι εύκολια.

'Οπως είναι γνωστόν, τά εις συνάλλαγμα διαθέσιμα τού NAT είς τό έξωτερικόν μετεφέρθησαν εις τήν 'Ελλάδα κατά τήν διάρκειαν τής δικτατορίας. 'Η παραμονή διαθεσίμων τού NAT είς συνάλλαγμα εις τό έξωτερη

PLOTA 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)

κον είναι άπαραίτητος και καθ' ήμάς διά την διατήρησην της εύρωστότητος του Ταμείου άνεξαρτήτως τών έξελίξεων της ελληνικής οικονομίας και πρέπει νά καταβληθή επίπονος προσπάθεια έκ μέρους της διοικήσεως του NAT διά νά χορηγηθή ή σχετική κυβερνητική έγκρισις, έαν χρειάζεται, διότι ήμεις φρονούμε ότι πράγματι δέν χρειάζεται τοιαύτη έγκρισις. 'Επ' εύκαιρια δέον νά ύπομνησθή ότι το NAT πρέπει νά άποκτηση ειδικήν εύελικτον υπηρεσίαν ή όποια νά ασχολήται με τά θέματα της κατά τόν καλύτερον τρόπον άξιοποίησεως τών είς συνάλλαγμα διαθεσίμων του διά νά μή βασίζεται εις τήν παροχήν τών σχετικών υπηρεσιών άπό τήν Τράπεζαν τής Έλλαδος. Προσφάτως, λόγου χάριν, έγενετο είς τό NAT συζήτησις διά τό θέμα τής μετατρέψεως έλβετικών φράγκων είς δολλάρια, τά όποια κατά τήν διποψιν ένός συμβούλου άπεδωσαν ότι είχαν νά άποδώσουν και ή άποψις αύτη έπειβειαθή και άπό τόν έκπρωσων τής Τραπέζης τής Έλλαδος είς τό Δ.Σ. Επίσης ύπεστηρίχθη ότι τό δολλάριον θά ισχυροποιηθή έναντι τών άλλων νομισμάτων ότε θά μειωθή η τόκος και κατά συνέπειαν θά έδει ή κατάθεσις νά είναι μακροτέρας διαρκείας κλπ. Δηλαδή αι σχετικάι συζήτησεις γίνονται ευκαιριακώς, χωρίς τήν ύπευθυνον γνώμην ένός άπολύτως έξειδικευμένου όργανου, τό όποιον θά είσηγηται είς τό Δ.Σ. τούς πλέον έπιτυχεις χειρισμούς διά τήν άποτελεσματικώτεραν άξιοποίησιν τών είς συνάλλαγμα διαθεσίμων του NAT.

• Τό NAT εισπράττει, ώς είναι γνωστόν, διά λογαριασμού τού Δημοσίου τήν εισφοράν τού Νόμου 29 και τόν φόρον εισόδηματος τών άξιωματικών Ε.Ν. ώς και τό τέλος χαρτοσήμου έπι τών άποδοχών δλων τών ναυτικών μας χωρίς κανένα αντάλλαγμα. Αντιθέτως, τό Δημόσιον διά τήν εισπράξιν άπαιτησεων τού NAT διά τών δημοσίων ταμείων καταρτεί ως προμήθειαν ποσοστόν 10% έπι τών εισπραττομένων έσόδων. Διατί έπιτρέπεται αύτή ή άνισος συναλλαγή; Προσθέτομεν ότι τό κλιμάκιον τού ύπουργειον Οικονομικών είς τό NAT χρησιμοποιεί άκομη και γραφικήν όλην τού 'Ιδρυματος...

• Τό NAT λειτουργεί σήμερον με έλλειψιν 130 περίπου ύπαλληλων. Τούτο έπιτυχανται χάρις είς τάς φιλοτίμους προσπαθείας τού προσωπικού, άλλας βεβαίως ή κατάστασις αύτη δέν ήμπορει νά συνεχισθή έπ' άπειρον. Αι νομιθετημέναι θέσεις πρέπει νά πλη-

ρωθούν κατ' έξαιρεσιν τής άπαγορεύσεως προσλήψεων, διότι τό NAT δέν έπιβαρύνει τόν δημόσιον κορβανάν άλλα, άντιθέτως, συνεισφέρει πολλά. Άλλως θά πρέπει νά σταματήση τήν εισπραξιν έσόδων τού Δημοσίου. Μόνον είς τήν περίπτωσιν αύτην είναι δυνατόν νά «λογικευθύν» οι παντός είδους άρμόδιοι και νά συναινέσουν είς τήν πρόληψιν τού άπαραίτητου προσωπικού.

• Εις αύτό τό πόσον φιλοτίμως έργαζόμενον προσωπικόν τού NAT δέν έδόθη ή εύκαιρια νά τύχη ωρισμένων διευκολύνσεων που προβλέπονται άπό τόν νόμον. 'Αναφερόμεθα εις τό θέμα τής χορηγήσεως άτοκων δανειών άπό τό NAT, τό όποιον δέν προωθήθη λόγω άντιδράσεως τών έκπρωσών τών ναυτεργατών είς τό Δ.Σ. Οι τελευταίοι ύπεστηρίξαν ότι έφ' ίσον οι ναυτικοί δέν τυγχάνουν παρομοίων διευκολύνσεων, και κυριώς, δέν λαμβάνουν στεγαστικά δάνεια, δέν συναινούν διά τήν παροχήν τών άτοκων δανειών είς τό προσωπικόν τού NAT. Νομίζομεν ότι ή ναυτεργατική πλευρά πρέπει νά άναθεωρήση τήν στάσιν της ταύτην. Οι ύπαλληλοι είναι και αυτοί έργαζόμενοι και τό οιδήποτε έπιτευγμα ένός κλάδου έργαζομένων πρέπει νά ύποστηρίζεται άπό τούς ύπολοίους έργαζομένους. 'Αναμένομεν διά τήν άναθεωρήση τής στάσεως τής ναυτεργατικής πλευράς έπι τό θέματος τών άτοκων δανειών. 'Άλλωστε, πιστεύομεν άπολύτως ότι θά ύπαρξη και ή άνάλογος άνταποδοσίας άπό τό προσωπικόν τού NAT πρός τήν ναυτικήν μας οίκογενειαν. 'Εν έναντια περιπτώσει νομίζομεν ότι οι ύπαλληλοι θά έπρεπε νά διεκδικήσουν τάς άποδοχάς τών έλλειποντων, δεδομένου ότι αύτοί κάμουν τήν έργαλην των 130 ύπαλληλων που λείπουν.

ΦΡΙΚΗΤΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ:

'Ο Πρόεδρος τού NAT και εις σύμβουλος έκ τής έφοπλιστικής πλευράς έπεσκέφθησαν προσφάτως τόν Οίκον Νάυτου, όπου ώς άνέφεραν, διεπίστωσαν καταστάσεις φρικτάς. Σημειώται ότι ή έπισκεψίς ήτο αιφνιδιαστική, διότι ήθελον νά έχουν ίδιαν άντιληψιν περί τού τί γίνεται έκει, και ο έκπρωσώπος τών έφοπλιστών έδήλωσεν ότι πρόκειται νά προβῇ εις ωρισμένας είσηγήσεις, διότι, όπως ύπεγράμμισε, τά θέματα τών ναυτικών άφορούν όλοκληρον τήν Ναυτιλίαν.

• Η καταγγελία — διότι ούσιαστικώς περί καταγγελίας πρόκειται — είναι έντυπωσιακή και πρέπει νά έχη συνέχειαν πρός δύο κατευθύνσεις: Πρώτον, νά άνακοινωθών λεπτομέρειαί επί τών διαπιστώσεων, και, δεύτερον, νά ληφθούν άμεσα μέτρα διά τήν διόρθωσιν τής καταστάσεως άλλα και έναντιον τών ύπευθυνών, διότι ούδεις δικαιούται νά παίζη ή νά όλιγωρη μέ τό θέμα τής περιθάλψεως τών ναυτικών μας και τών οικογενειών των των. 'Αναμένομεν.

ΤΟ ΣΥΜΠΟΣΙΟΝ ΤΟΥ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ

Θερμά συγχαρητήρια άνήκουν εις τό 'Εθνικόν Μετσόβιον Πολυτεχνείον και ίδιαιτέρως εις τόν καθηγητήν κ. Κ. Αμπακούμκιν τής έδρας Σιδηροδρομικής και Μεταφορών, διά τήν ευτυχή έμπνευσιν και άρτιαν άργων πολυτεχνείου τού Συμποσίου 'Οργανώσεως Τερματικών Έγκαταστάσεων Μοναδοποιημένων Φορτίων, που έπι τό Ζημερον έλαβεν χώραν είς τό Εύγενίδειον 'Ιδρυμα, μέ τήν συμμετοχήν διακεκριμένων Έλληνων και ξένων ειδικών, ώς και έκλεκτου άκρωστηρίου άπό άλλα τάς ένδιαφερομένας παραγωγικάς τάξεις. 'Εξ ίσων έχομεν ύπ' άφιν, τό Συμπόσιον διεκρίθη διά τήν έπιστημονική διερεύνησιν τού θέματος τών μεταφορών μοναδοποιημένων φορτίων (κονταίνερς), πράγμα πού έχει ίδιαιτέρων σημασίαν διά τήν χώραν μας, λόγω τών διαγραφομένων εύσιων προσπικών όπως άναπτυξη σημαντικώς άναλογον έργον πρός τάς χώρας τής Μέσης 'Ανατολής.

Θέλομεν νά έλπιζωμεν ότι ή προσφορά αιτή τού Πολυτεχνείου θά άξιοποιηθή ύπό τών άρμοδιων Κρατικών φορέων κατά τόν καλύτερον τρόπον.

Μόνον έτοις θά ένθαρρυνθούν τά 'Ανωτάτα 'Εκπαιδευτικά μας 'Ιδρυματα πρός άναληψιν νέων πρωτοβουλών διά τήν μελέτην τών μεγάλων προβλημάτων τής Ναυτιλίας μας και δλων έν γένει τών πολυπλόκων ζητημάτων, πού συνδέονται μέ τήν έπιδοσιν τών Έλληνων εις τά θαλάσσια έργα.

ΤΟ ΓΕΝΕ

Είχομεν σημειώσει προσφάτως ότι τό ΓΕΝΕ, ύπό τήν μορφήν μέ τήν όποιαν έξακολουθή νά λειτουργή, ούδειμαν ύπηρεσίαν προσφέρει εις τήν Ναυτιλίαν και εις τούς ναυτικούς μας. Μάλιστα είχομεν ίποδειξει και τήν ριζικήν άλλαγήν τού προορισμού του, δηλαδή νά μεταβληθή εις ύπηρεσίαν έξειρεσεως ναυτικών, άντι τής σημειρινής άποστολής του, ήτοι τής έξασφαλίσεως έργασίας εις τούς ναυτικούς μας. Τό έτοι τό ΓΕΝΕ, ούδεν έργον έπιτελει ύπό τήν παρούσαν μορφήν του έπεισμάνθη ηδη και άπό τήν έφοπλιστική και τήν ναυτεργατική πλευράν έξ αφορμής ουζητήσεως διά τήν αύξησιν τών πιστώσεων πρός τό ΓΕΝΕ. 'Η ναυτεργατική μάλιστα πλευρά ήνατιώθη, παρά τό νομότυπον τής δαπάνης, εις τήν διάθεσιν τών αιτουμένων πιστώσεων, τούτο δημαρτήσειν άκομη και εις τήν κατάργησην του, ήφ' ίσον άκομη και εις τήν κατάργησην του, ήφ' ίσον ύπό τήν σημειρινήν μορφήν του ούδειν προσφέρει εις τήν Ναυτιλίαν και τούς ναυτικούς μας.



ΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΙ

Έπαρκως κατατοπιστική ή άπαντησις τού Υπουργού έπι προγενεστέρου σημειώματός μας άναφερομένου εις τήν έφαρμογήν τού συστήματος SSB εις τάς ναυτικάς τηλεπικοινωνίας.

Άνακυπτουν, δημως, έπ' αύτής δύο βασικά έρωτήματα:

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

α) Πώς είναι δυνατόν ότι δημιουργείται «άναμορφώσεως», τών 'Ελληνικών κανονισμών νά διακινούνεσσον οι πλοιοκτήται τών έφοδιασμόν τών πλοίων των μέ νέας συσκευάς SSB, χωρίς νά γνωρίζουν τί θά περιλαβάνουν οι νέοι κανονισμοί;

β) Βαίνομεν ήδη πρός τό δεύτερον ημισυ τού 1979, χωρίς ούδαμού νά προκύπτει δηλατείται ή δημοσίευσις τού άναμορφωθέντος κανονισμού. Η παρεχομένη, δημοσίευση διατητής παράτασις διά τόν έφοδιασμόν τών πλοίων μέ συσκευάς άπλης πλευρικής ζώνης (SSB) εις τά βραχέα, προφανώς ισχύουσα από τής δημοσίευσεως τών νέων κανονισμών εις τήν 'Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως, προϋποθέτει δηλατείται ή δημοσίευση αύτοι πρέπει νά τεθούν έν ισχυΐ έντος τού τρέχοντος έτους. Αλλως, τελούμεν εις άντιθεσιν μέ τούς Διεθνείς κανονισμούς, βάσει τών όπιων θίεταις ως τελευταίον δριόν συμμορφώσεως και διά τά μεσαία ή 1.1.1982. Εις τό άπομένον μέχρι τέλους τού τρέχοντος έτους διάστημα θά έχουν περατωθή απασαί οι ούσιαστικαί και τυπικαί διαδικασίαι διά νά τεθούν έν ισχύ οι υπό άναμορφωσιν 'Ελληνικοί κανονισμοί:

Παράκλησις πρός τήν άρμοδιαν υπηρεσιαν νά μάς διαφωτίση έν προκειμένω.

διεξαγωγή τής άνακρισεως έπι τών ναυτικών άτυχημάτων δέν είναι δημοσία, έπιτρεπται δημως ή κατ' αυτήν παράστασις τών έχοντων «ειδικόν έννομον συμφέρον» έπι τού πλοίου ή τού φορτίου.

ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΙΣΜΟΝ

Δύο 'Ελληνόπουλα, υιοί τού εις 'Αμερικήν έγκατεστημένου κ. Σπεράντζα, άσφαλιστού, έπαξιας άκολουθούν τά παραδόσεις τής πατρίδος των και τής οίκογενείας των. Κυριολεκτικάς διαπρέπουν.

Ο πρώτος, ο 'Έμμανουήλ Σπεράντζας για τήν έπιμελή έπιδοσή του στίς μαθητικές του ύποχρεώσεις έλαβε δύο βραβεία. 'Εγινε έπιστης μνεία έκ μέρους τής διευθύνσεως κατά τήν δερτήν τής άποφοιτήσεως διά τό ήθος και τήν έργατικότητα που έπεδειξε ως μαθητής τής 'Ακαδημίας τού 'Αγιου 'Ανδρέα. Ιδιαίτερη αιδημηση έκανε στήν συγκέντρωση τών Γονέων και ουγγενών έπι σύκαιρα τής άπονομής τών άπολυτηριών τό περιεχόμενο τής όμιλας τού 'Έμμανουήλ. Μέ ένδιαφέρον παρηκολούθησαν τήν εύχερειαν τού χειρισμού τής έλληνικής γλώσσας διατυπώνοντας μέ σαφήνεια και έμπιστοσύνη τάς σκέψεις του διά τό μέλλον.

Τού άνετέθησαν τακτικά από τούς καθηγητάς του ειδικαί έργασιαί έρευνης και μελέτης θεμάτων άκαδημακού περιεχομένου τάς όποιας ύπεβαλε άποκομίζων τήν εύαρεσκεια τών καθηγητών του.

'Επέτυχε εις τάς εισαγωγικάς έξετάσεις διά τήν σχολήν μηχανικών τού Πανεπιστημού Κορνέλλ εις τό όποιον φοιτά.

Ο δεύτερος ή Κώστας Σπεράντζας από τήν φετενί τάξη τών Τελειοφοίτων τού Κολλεγίου 'Αθηνών άπεφοιτησε.

Εισήχθη πρό έπταστίας κατόπιν έπιτυχών έξετάσεων εις τό Κολλέγιο 'Αθηνών. Κατά τό πρώτα πέντε έτη ήταν στό οικοτροφείον τού Κολλεγίου και τά τελευταία δύο έξωτρικός.

Παράλληλα μέ τό άπαντηκό μαθητικό πρόγραμμα τού σχολείου παρακολούθησε τακτικά τήν Γαλλική άκαδημιάν από τήν όποιαν τού άπενεμήθη δίπλωμα μέ τόν βαθμόν δριστα.

Ό Κώστας έλαβε μέρος στόν έτησιον καθιερωμένον διαγωνισμόν τών Τελειοφοίτων διά τό βραβείον Δελτά και έφθασε νά συμπεριφέρει εις τούς πέντε υποψηφίους γιά τήν άνακτηρή τού νικητή.

Συμμετείχε έπιτυχών εισαγωγικάς έπικαιρούς *debates* μέ μαθητάς Κολλεγίων δλλων χωρών.

Κατόπιν έπιτυχών εισαγωγικών έξετάσεων έγινε δεκτός στήν σχολήν διοικήσεως έπιχειρήσεων τού Πανεπιστημίου *George Town* στό όποιο ένεγράφη και παρακολούθησε

Τό Σχόλιον τού 150ημέρου

Πολλοί φοβούνται ότι ή περίφημος έλευθερία τών θαλασσών, ήτις εις τόν αιώνα μας είχεν υμητεί ως τό παλλάδιον τής παγκοσμίου ισονομίας, δέν άποτελεί, πλέον ειμή άπλούν πλάσμα τής φαντασίας μερικών άμετανοήτων ρομαντικών τής έποχής μας.

Κλονίζομένη συνεχώς από τάς φιλοδοξίας διαφόρων θαλασσοκατακτητών, έδεχθη έπι τών ήμερών μας τά όριστικά πλήγματα ύπό τών Κωδικών συμπεριφοράς τών Κόνφερανς και ύπό τής τακτικής τών άναπτυσσομένων στόλων τής Κομετού.

Αι διάφοροι χώραι ύποχρεωθείσαι νά έγκαταλειφουν τήν ήπειρωτικήν άποικοκρατίαν, έπεδόθησαν εις τήν άποικοιν θαλασσών. Μέ τήν αύθαίρετον έπεκτασιν τών χωρικών ύδατων και τήν έφαρμογήν τής οίκονομικής ζώνης τών 200 μιλών, ό χάρτης τών θαλασσών άλλασσεν εικόνα. Τό Γιβραλτάρ, ή Μάγχη, αι είσοδοι τού Περσικού και ή διόδος τής 'Ερυθράς θά παύσουν νά είναι έλευθερα ύδατα. Εις τήν Βαλτικήν και τήν Μεσόγειον είναι ζήτημα έαν θά έξικονομηθούν μερικά τετραγωνικά έκατοστά έλευθερών ύδατων χώρων.

Και φοβούνται άκομη οι άπαισιόδοξοι, ότι εις τό μέλλον ό άδεσμευτος και ύπερηφανος πόντος θά κατανεμηθή μεταξύ τών παρακτίων, καθ' ό τρόπον ή λίμνη τής Κωνσταντίας έχει κατατμηθεί μεταξύ τών παροχθίων κρατών τής Γερμανίας, 'Ελβετίας και Αύστριας. Τήν δέ κατανοήν αύτην ένομάζουν «βαλκανοποίησην» (Balkanisation), μεταχειρίζομενοι τόν κακόληγον άποτον δρον, δοτις έχει πολιτογραφθεί διά νά σημαίνη τόν τεμαχισμόν εις πολλά άντιμαχόμενα κρατίδια.

Ημείς παρά τήν θέσιν μας εις τά Βαλκανία, δέν παραδεχόμεθα τόν νέον αυτόν ναυτιλιακόν δρον. Διότι έπιστευσαμεν άνεκθεν εις τήν πραγματικήν έλευθερίαν τών θαλασσών. Και μέ τήν πίστιν αυτήν θά έκφευγομεν τής Βαλκανικής διά νά εισέλθωμεν εις τήν Κοινότητα τής Ευρώπης, πρός τήν όποιαν προσφέρομεν τόν μεγαλύτερον στόλον τού κόσμου.

ΚΕΚΛΕΙΣΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΘΥΡΩΝ

Εις τήν άνακρισιν ήτις διεξάγεται έπι τής συγκρύσεως τού Νορβηγικού δεξαμενοπλοίου 'Τήμ-Κάστορ' μετά τού Λιβεριανού 'Τζίνο' ο πλοιαρχός τού πρώτου έξητησεν δηλατείται ή διαδικασία διεξαχθεί κεκλεισμένων τών θυρών και ή αιτησίς του έγένετο άποδεκτη.

Τήν κεκλεισμένων τών θυρών διεξαγωγήν τής άνακρισις επί τών ναυτικών άτυχημάτων προέβλεψε μία προσφάτως προστεθείσα διάταξις τής Νορβηγικής ναυτικής νομοθεσίας. Αὕτη έπιτρέπεται εις περιπτώσιν συγκρύσεως μετά ένευστον πλοίου και σκοπεί τήν άποφυγή δημοσίτητος δυναμένης νά παραβλάψῃ τά Νορβηγικά συμφέροντα. 'Υπό τόν δρον φυσικά ήτις ή νομοθεσία τής σημαίας τού έτερου τών συγκρύσεων πλοίων δέν έπιβάλει τήν δημοσίαν άνακρισιν. Σημειωτέον δηλατείται ή δέν είναι βέβαιον έάν ή πλοιαρχός τού Λιβεριανού σκάφους κατέθεσεν ένωπιον τών άρμοδιων Λιβεριανών 'Αρχών, ούτε έάν τής τοιαυτής καταθέσεως θά λάβουν γνώσιν αί Νορβηγικαί 'Αρχαι.

Διά τήν συσχέτισιν, σκόπιμον είναι νά ύπομνησωμεν δηλατείται ή δέν κατά τόν ίδιον μας νόμον ή

HELLAS - MAR. S.R.L.

SHIPBROKERS - CHARTERERS

(P + I CLAIMS ALL MATTERS)

SHIPPING AGENTS

HEAD OFFICE BUENOS AIRES

ATTEND. ALL ARGENTINIAN PORTS

GEN. DIR. CON. VALAOURIS

TELEX: 18724 ELLAS AR

TELEGR. HELLSMAR BAIRIES

PHONES 310483, 311384, 321616,

313397, 329735

AOH 474660

(Ship Supplies Dept)

IMPORT - EXPORT

SAN MARTIN 1119

BUENOS AIRES - ARGENTINA

Η ναυλαγορά

Ή συνεχίζομένη ζωηρότητης εις τήν ναυλαγοράν έπιτρέπει τήν πρόβλεψιν ότι οι ναύλοι θά διατηρηθούν εις ικανοποιητικά έπιπεδα κατά τούς θερινούς μήνας, έως ίσου τους ή ζήτησις άναζωπυρώθη τό φθινόπωρον. Η άποφασιστική προσπάθεια τών ναυλωτών, περί τά τέλη τού παρελθόντος μηνός, νά θέσουν ύπό έλεγχον τάς άνατιμητικά τάσεις τής άγοράς, έπετυχε εις τούς ζήτησις δημητριακών καύμψεων εις τήν ζήτησις δημητριακών καύμψεων, κατά τό θέρος. Έν τούτοις, ή οιαδήποτε μειωμένη ζήτησις χωρητικότητος ή άντισταθμίζεται από τήν δημιουργήθεισαν συμφόρησην εις τούς λιμένας, μετά τάς μαζικάς ναυλώσεις τού προσφάτου παρελθόντος.

Οι Ρώσοι έκαπολουθούν νά ναυλώσουν μπάλκ κάρριερς εις τήν Βόρειον Εύρωπην και τήν Μεσόγειον, δι' ένα δύο κυκλικά ταξίδια 'Ατλαντικού, ένων αι πληροφορίαι ανα-

φέρουν ότι σημειούνται σημαντικά καθυστερήσεις εις τούς Ρωσικούς λιμένας έκφορτώσεως. Τό γεγονός αύτό παρατείνει τήν διάρκειαν τών ταξιδίων και μειώνει τήν διαθεσιμότητα τοννά.

Τελευταίως, άρκετοι έκ τών γνωστών σιτεμπορικών οίκων έφέροντο διατεθειμένοι νά χρονοναυλώσουν μπάλκ κάρριερς διά περιόδους μέχρις ένδος έτους. Τούτο είναι σημαντικόν, δεδομένου ότι ή βελτίωσης τής άγοράς έφειλεται, σχεδόν άποκλειστικώς, εις τάς μεταφοράς δημητριακών και είναι λογικόν νά ύποθεσωμεν δημιουργήσεων εις τούς λιμένας, μετά τάς μεταφοράς δημητριακών και είναι καλύτερον τοποθετημένοι ώστε νά δύνανται νά έκτιμησουν τάς μελλοντικάς τάσεις τής άγοράς.

• • •

Ή άσυνθήτης έαρινη κακοκαιρία, τόσον εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας δσον και εις τήν

Εύρωπην, συνδυαζομένη με τόν δριμύ χειμώνα, ένδεχεται νά έχη ώς άποτέλεσμα τήν μείωσιν τής συγκομιδής δημητριακών και ιδιαιτέρως τού σίτου. Από τάς άρχας τού έτους οι Ρώσοι ήρχισαν τάς χρονοναυλώσεις περιόδου διά τήν μεταφοράν δημητριακών από Νοτιοαμερικανικούς λιμένας. Ός συνήθως, είναι δύσκολον νά έκτιμηθη δύο γοκος τού τοννάδ, πού έναύλωσαν οι σοβιετικοί κατά τήν περίοδον αύτήν. Κατά κανόνα, δύως, αι Ρωσικαι ναυλώσεις και αι έπιπτώσεις της είς τήν άγοράν ύπερεκτιμώνται.

Μεγάλος σιτεμπορικός οίκος προβλέπει διτι μεταφοραί γεννημάτων θά αύξηθουν κατά 50% έντος τής προσεχούς δεκαίας. 'Ενας άπο τούς λόγους είναι διτι η Ρωσία και αι άλλαι χώραι τού άνατολικού συνασπισμού προσπαθούν νά αύξησουν τό ποσοστον καταναλώσεως δρου εις τήν καθημερινή διαιταν τών πληθυσμών των. Και τούτο άσφαλως θά αύξηση τήν ζήτησιν βρωσίμων δημητριακών έκ μέρους των.

Τό έξαγωγιμον πλεόνασμα άραβοσίτου τής 'Αργεντινής ύπολογιζεται περι τά 5-5,2 έκατ. τόννους. 'Εξ αύτων, τά 4,6 έκατ. τον. Σχουν δήη πωληθή είς μη γνωσθέντας άγοραστάς. 'Ωσάτως, τό ήμισυ περίπου τού έξαγωγιμον πλεονάσματος σόγιας τού 1979, άνερχομένου εις 2,8 έκατ. τον., έχει διαιτεθει εις τήν άλλοδαπήν. Λέγεται διτι μέρος τών άντερω ποσοστήτων έχουν άγοράσει οι Ρώσοι.

●

AI TIMAI TON MPAKL KARRIER

Εις τό δελτίον άγοραπωλησιών τής 25ης Μαΐου, τό ναυλομεσιτικόν γραφείον Κέλλοκ παρέχει άνάλυσιν τών τιμών τών μπάλκ κάρριερ από τήν άνοιξεως τού 1978 και έντευθεν, τήν όποιαν μεταφέρομεν κατωτέρω λόγω τού ένδιαφέροντος πού παρουσιάζει:

—Τόν 'Ιούλιον τού 1978, ένα μπάλκ κάρριερ τόπου Πάναμακ τών 71.000 τον. d.w. και ναυπηγήσεως 1976 έπωληθη πρός 7,5 έκατ. δολλάρια. Τώρα, οι νέοι άγορασται του προσφέρουν τό σκάφος αύτό εις τά 16-17 έκατ. δολλάρια.

—'Ένα Πάναμακ μπάλκ κάρριερ τού 1976, τόπου B & W πωλείται πρός 15 έκατ. δολ. και έτερον, ναυπηγήσεως τού 1977, συνεφωνήθη εις τά 17 έκατ. δολ., περιλαμβάνον 12μηνον τάμ-τσάπτερ με μηνιάν μισθώμα κατά 6 δολάριαν κατώτερον τών σήμερον κρατούντων μισθωμάτων. Κατ' αύτάς, ένα παρόμοιον νεότερον από 'Ιαπωνικόν ναυπηγείον πρώτης κατηγορίας κοστίζει περι τά 20 έκατ. δολλάρια. Τόν παρελθόντα Αύγουστον, ένα σκάφος τού τόπου αύτού έκλειστο εις τά 2 περίπου δολλάρια διά 12 μήνας, ένω τελευταίως έπραγματοποιήθη ναύλωσις εις τά 5,25 δολ. με προθύμους τούς ναυλωτάς νά πληρώσουν τόν νάνον αύτόν διά 5 έτη, άκομη και μέ κλιμάκων.

—Τόν 'Απριλίον τού 1978, ένα Βρεταννικόν μπάλκ κάρριερ 51.000 τον. d.w., τού

1967, έπωληθη άντι 1,65 έκατ. δολ. και αύτήν τήν έβδομα δέτελε ύπο διαπραγμάτευσιν με δλόους άγοραστάς, εις τά 7 έκατ. δολλάρια.

—Τόν 'Ιούνιον τού 1978, άρκετα μπάλκ κάρριερς κατάλληλα διά τάς Μεγάλας Λιμνας, ναυπηγήσεως τού 1972, έπωλούντο περι τά 3,8/4 έκατ. δολλάρια. Σήμερον, ένα παρόμοιον σκάφος, άλλα ναυπηγήσεως τού 1969, έλαβε προσφοράν εις τά 7 έκατ. δολ. Τόν παρελθόντα 'Ιούνιον, τό πλοϊον αύτό ήδυντο νά έπιτυχη μίσθωμα 4.000 δολ. ήμερησιών διά 12 μήνας, ένω τώρα πληρώνονταν 6.750 δολ. ήμερησιών διά 12μηνον και διά μικρότεράς περιόδους, περι τούς 5 μήνας, κλειστονται εις τάς 9.000 δολ. ήμερησιών.

—Σκάφος τού 1977, 25.000 τον., κατάλληλον διά τάς Λιμνας, πωλείται πρός 9,5 έκατ. δολλάρια, ένω πρώτης κατηγορίας 'Ιαπωνικά ναυπηγεία ζητούν τιμάς γύρω τών 14 έκατ. δολλαρίων διά παρόμοιο νεότερο.

—Οι πλοιοκτήται Πάναμακ σκάφους τών 68.000 τον., τού 1968, άπερριψαν προσφοράν 8 έκατ. δολλαρίων, ένω Ο.Β.Ο. τού ίδιου μεγέθους και ναυπηγήσεως 1967 προσφέρεται πρός πώλησιν εις τά 6,5 - 7 έκατ. δολλάρια. Τά τάκερος τού ίδιου μεγέθους κοστίζουν περι τά 5 - 5,5 έκατ. δολλάρια. Τό μπάλκ κάρριερ δύναται νά άποφέρει μίσθωμα 5.25 δολ., ένω τό τάκερο ύπολογίζεται νά κλεισθή εις τά 4 δολ. και τό Ο.Β.Ο. εις τά 4,50 - 5 δολλάρια κατά τόννον μηνιαίως.

—Τόν Αύγουστον τού 1978, αι άξια διά τά «Φρήντομ» και τά SD14 5ετούς ήλικιας ίσταντο περι τά 4 έκατ. δολλάρια. Σήμερον, τά πλοία αύτά είσπράττουν τούς αύτους ναύλους και αι άξια των παραμένουν εις τά ίδια έπιπεδα με έκεινα τού παρελθόντος Αύγουστου. Αι τιμαί τών νεοτεύκτων, έπισης, διαιτηρούνται πέρι τών 10 έκατ. δολλαρίων.

●

AI TIMAI TON ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

'Η πλεονάζουσα χωρητικότης τών δεξαμενοπλοίων μειούται βαθμιαίως. Παραμένουν, δύως, ύπο παροπλισμόν δεξαμενόπλοια και μικτά σκάφη συνολικής χωρητικότητος 23 περίπου έκατ. τον. d.w., εξ αύτων ή πλεονότητας άναφέρεται εις σούπερ-τάκερος τής πρώτης γενεάς και παλαιότερα πλοία. Τινά έκ τών σκαφών αύτων είναι εις σχετικώς κακήν κατάστασιν και, ένδεχομένως, ούδεποτε θά είναι εις θέσιν νά συμμορφωθούν με τάς νέας άπαιτσεις τού ΙΜΚΟ. 'Ως έκ τούτου, τό πλεονάζον τοννάδυνάμενον νά έπανέλθη έν ύπηρεσία είναι σαφώς κατώτερον τού προαναφερθέντος. Λαμβανομένης, δύως, ύπο διτι πλοίων τών τιμών, διτις δημιουργεί οίκονομικόν άδιεξοδον εις τάς μη πετρελαιοπαραγωγούς χώρας. 'Ηδη ό καγκελάριος τής Δυτ. Γερμανίας έπεσήμανε τόν κίνδυνον ένός πολέμου. Τήν άποψιν δε αύτην πολλοί άσμαριζονται.

●
προσφοράς και ζητήσεως είναι τουλάχιστον διπλάσιον.

Παρά τό σοβαρόν πλεόνασμα, πάντως, και τό γεγονός διτι οι τρέχοντες ναύλοι μετά βίας καλύπτουν τάς διαχειριστικάς δαπάνας τών σούπερ-τάκερος, αι τιμαί τών καλών μνάδων άκολουθουν άνοδικήν πορείαν. Καί μάλιστα εις περίοδον δημιουργείται πετρελαίου πρός τήν Δύσιν είναι πειραϊσμέναι. Συνεπώς, οιαδήποτε αύξησης τών έξαγωγών από τάς 'Αραβικάς χώρας θά συμβάλλη εις τήν περαιτέρω μείωσιν τού πλεονάσματος. 'Εχοντες αύτό ύπο διτι πλοιοκτήται έμφανίζονται διστακτικοί νά πλωτίσουν, έπλιζοντες νά συνεχισθή ή άνοδος τών τιμών.

—Ελάχιστα σκάφη προσφέρθησαν πρός πώλησιν κατά τόν Μάιον, έκεινα δέ πού προσφέρθησαν εις ρεαλιστικάς τιμάς ήγοράσθησαν άμεσως. 'Η σημαντικωτέρα πώλησις τού μηνός ήτο ίσως έκεινη δύο Βραζιλιανών δηζελοκινήτων τάκερος, τού 1979, εις άγοραστάς τού Χόγκ Κόγκ πρός 23,25 έκατ. δολλάρια έκαστον με εύνοικούς πιστωτικούς δρους. 'Αμφότερα έναυλώθησαν άκολουθως ύπο πού τού Όμιλου Σαλέν διά 12 έτη.

●●●

Μέχρι τό 1982, άναμένεται νά έχη έπέλθει ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως τοννάδ, εις τόν τομέα τών δεξαμενοπλοίων. 'Άλλα' ένω τό ισορροπία εις τά τάκερος μεταφοράς παραγώντων και τά μικρότερά σκάφη μεταφοράς άργου πετρελαίου έπικειται — ή είναι ήδη έμφανής — τό πλεόνασμα τών σούπερ-τάκερος θά συνεχισθή, πιθανώς, μετά τό 1982.

Αύτά, βεβαίως, ύπο τήν προϋπόθεσιν διτι οι μεταφοραί πετρελαίου θά άκολουθησουν τόν συνήθη των ρυθμόν. Πολλά θά έξαρθουν από τάς μελλοντικάς πολιτικάς έξελιξεις, αι δημιουργείται δέν άποκλείται νά σημειωθούν βίαιαι έκαν αι 'Αραβικάι χώραι έξακολουθησουν τόν πόλεμον τών τιμών, διτις δημιουργεί οίκονομικόν άδιεξοδον εις τάς μη πετρελαιοπαραγωγούς χώρας. 'Ηδη ό καγκελάριος τής Δυτ. Γερμανίας έπεσήμανε τόν κίνδυνον ένός πολέμου. Τήν άποψιν δε αύτην πολλοί άσμαριζονται.

●

TO ARGOYON TONNAZ

Τό παγκοσμίως άργουν τοννάδ θεξαμενοπλοίων έμειωθη σημαντικώς έντος τού Μαΐου. 'Εναντι 159 σκαφών, 22.650.786 τον. d.w. τής 30ης 'Απριλίου, τήν 31ην Μαΐου έτελουν ύπο παροπλισμόν 137 τάκερος, 20.012.254 τον. d.w.

Τό συνόλον τών δεξαμενοπλοίων, μικτών και μπάλκ κάρριερς έν άργια έμειωση εις 214 σκαφή, 24.182.543 τον. d.w. άπο 244 σκαφή 27.448.177 τον. d.w. εις τό τέλος 'Απριλίου.

Σειρήνες Πλοίων
Κατασκευής τών φημισμένων
Σουηδικών Ναυπηγείων ΚΟΚΟΥΜΣ
'Αντιπροσωπεία & Παρακαταθήκη
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΝΠΟΜ Ε.Π.Ε.
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

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

SOLIS 1533

MONTEVIDEO - URUGUAY

CITIBANK

1964 - 1979

15 Χρόνια στήν Έλλάδα

Η Citibank γιορτάζει φέτος τά δεκαπέντε χρόνια στην Έλλάδα. Δεκαπέντε χρόνια ύπευθυνης παρουσίας στόν Ελληνικό χώρο.

Η Citibank πέρα από τις συνηθισμένες Τραπεζικές δραστηριότητες, μέ αισθημα ευθύνης άπεναντι στό τόπο πού τήν φιλοξενεῖ, συμπαρίσταται στήν άντιμετώπιση προβλημάτων πού άπασχολούν τό κοινωνικό σύνολο. Ιδιαίτερο ένδιαφέρον έχει έκδηλωσει γιά τήν άνάπτυξη και άγωγή τού παιδιού και τού νέου στήν Έλλάδα.

"Όλα αύτά τά χρόνια ή Citibank Έλλαδος:

- Χορηγεῖ ύποτροφίες σέ απορα παιδιά από τήν Ελληνική έπαρχια καθώς και σέ παιδιά Κυπρίων προσφύγων.
- Απονέμει χρηματικά έπαθλα σέ πρωτεύσαντες απόφοιτους διαφόρων Γυμνασίων και σέ πτυχιούχους Ανωτάτων Οικονομικών Σχολών.
- Συμμετέχει στό διεθνές πρόγραμμα άνταλλαγής σπουδαστών γιά νά μπορούν άντιστοιχα "Ελληνες φοιτητές νά έργαστούν σέ ξένες χώρες.
- "Έχει βοηθήσει ύλικά γιά τήν άνάπτυξη τής έθελοντικής αίμοδοσίας και συμμετέχει σέ προσφορές αίματος σέ συνεργασία μέ τόν Ελληνικό Ερυθρό Σταυρό.
- Προσφέρει σχολικές έγκυκλοπαιδειες και θιβλία σέ σχολεία τών άκριτικών περιοχών τής χώρας.

Τό ένδιαφέρον τής Citibank γιά τήν άνάπτυξη και άγωγή τού παιδιού έκδηλωνται άκομα:

- Μέ έγκατάσταση γυμναστικών όργανων στίς «παιδικές χαρές» τών Δήμων τής Αττικής.
- Μέ όργανωση γιά μαθητές και μαθήτριες σεμιναρίων, άναφορικά μέ τή λειτουργία τού νέου και μοναδικού σέ σύστημα γιά τήν Ελλάδα Ηλεκτρονικού Ύπολογιστή της, άνοιγοντας έτσι στά Ελληνικά νειάτα τίς πύλες τής πιό σύγχρονης τεχνολογίας.

15

1000 παιδιά
το μηνα
χρειαζονται
αιμα
και πολλες χιλιαδες
μεγαλοι
CITIBANK



ΙΩΑΝΝΑΣ

ΜΙΑ ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΧΩΡΟ

CITIBANK

Αἱ ἀπόψεις τοῦ μεγαλυτέρου ἐφοπλιστοῦ τοῦ κόσμου, κ. Υ. Κ. Πᾶο, διά τήν «'Ιντερτάνκο» καὶ τά ἀποτελέσματα τῆς διασκέψεως «Ούνκτάντ 5» εἰς τήν Μανίλαν.

'Επι τῇ ἀναλήψει τῶν καθηκόντων του ὡς προέδρου τῆς «'Ιντερτάνκο», ὁ γνωστὸς μεγαλεφοπλιστὴς τοῦ Χόγκ Κόγκ Σέρ Υ. Κ. Πᾶο ἐπεσκέψθη τὰς Ἀθήνας, ὡμοῦ μετά τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ διεθνοῦς Ὀργανισμοῦ, ὡς προσεκλημένος τοῦ προέδρου τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, κ. Ἀντ. Χανδρῆ. Εἰς συνέντευξιν τύπου, δοθεῖσαν τὴν 4ην Ιουνίου, ὁ κ. Πᾶο ἔξεθεσε τὴν δραστηριοτητα τῆς «'Ιντερτάνκο», ὡς ἀκολούθως: Κυρίες καὶ Κύριοι,

Ος προέδρος τῆς Διεθνοῦς Ἐνώσεως Ἀνεξαρτήτων Ἰδιοκτητῶν Δεξαμενοπλοίων (Ίντερτάνκο), ἔχω τὴν εὐχαρίστησιν, κατά τὴν σύντομον διαμονήν μου εἰς Ἀθήνας, νά σάς συναντήσω καὶ νά σάς ἐκθέω δι' ὅλιγων τὴν δραστηριότητα τοῦ Ὀργανισμοῦ μας. Εἶμαι εὐτύχης πού ἔχω κοντά μου τὸν κ. Τόρμοντ Ράφγκαρντ, Γενικὸν Διευθυντὴν τῆς «'Ιντερτάνκο» καὶ τὸν κ. Ἀντ. Χανδρῆ, πρόεδρον τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ὃ ποτὶς εἴναι γνωστὸς εἰς ὅλους σας.

Τὰ μέλη τῆς «'Ιντερτάνκο», προερχόμενα ἀπό 23 ναυτιλιακά χώρας, ἐλέγχουν περίπου 190 ἑκατ. τον. d.w. δεξαμενοπλοίων, ἢ περίπου τὸ 80% τοῦ παγκοσμίου ἰδιωτικοῦ στόλου δεξαμενοπλοίων. Ἡ Ἑλλάς, ὡς προφανῶς ὅλοι γνωρίζετε, είναι ἔνα ἔξεχον μέλος. Ὡς μέσον ἐκφράσεως τῶν ἀπόψεων τῶν ἀνεξαρτήτων ἰδιοκτητῶν δεξαμενοπλοίων παγκοσμίων, ἡ «'Ιντερτάνκο» ἔχει ἀναλάβει τὸ ἔργον τῆς ἐπικοινωνίας μέτα τάς κυβερνήσεις καὶ τούς διαφόρους διεθνεῖς ὄργανοις μας. Εἶναι ἡ εἰλικρινῆς ἐλπίς μας ὅτι αἱ σχέσεις μας με τὴν «Ούνκτάντ», τὸν IMKO, τὸν O.O.S.A. καὶ τοὺς ἔθνικούς κρατικούς ὄργανοις θά ἐξακολουθήσουν βελτιώμεναι εἰς τὸ μέλλον.

Ο κ. Ράφγκαρντ καὶ ἔγω ἐπεσκέφθημεν τὴν Μανίλα πρὸ δύο ἔβδομάδων, κατόπιν προσάλλεσας τῆς Γενικῆς Γραμματείας τῆς «Ούνκτάντ» καὶ εἰχομεν χρησίμους καὶ ἐποικοδομητικάς ἀνταλλαγάς ἀπόψεων μετά τοῦ Δρ. Γκαμανί Κορέα, Γενικοῦ Γραμματέως τῆς «Ούνκτάντ» καὶ ἐκπροσώπους διαφόρων ἀνεπτυγμένων καὶ ἀναπτυσσομένων χωρῶν ἐπὶ τῶν προτάσεων κατανομῆς τῶν χυδηγούντων πού ὑπεβλήθησαν εἰς τὴν διάσκεψιν τῆς Μανίλας.

Ἡ θέσις τῆς «'Ιντερτάνκο» ἐπὶ τῶν ἐν λόγῳ προτάσεων, αἱ ποτὶς διεγέρουν ἐντόνους ἀνησυχίας μεταξὺ τῶν ἀνεξαρτήτων i-

διοκτητῶν τάνκερς, διευκρινίζεται εἰς ἔγγραφον ἀποκαλούμενον «'Η Κατανομὴ τῶν Φορτίων καὶ ὁ ρόλος τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν εἰς τὴν Ναυτιλίαν τῶν Δεξαμενοπλοίων», τῆς 27ης Φεβρουαρίου 1979. Διὰ τοὺς μὴ ἔχοντας γνῶσιν τοῦ περιεχομένου τοῦ ἐν λόγῳ, ἐγγράφου, ἐπιτρέψατε μου νά ἀναφέρω περιληπτικῶς τὰ κυριώτερα σημεῖα:

1) Εἶναι γνωστὸν ὅτι αἱ θαλάσσαις μεταφοραὶ πετρελαίου εἴναι ἐλεύθεραι, χωρὶς τεχνητούς φραγμούς παρεμποδίζοντας τὰς ἀναπτυσσομένας χώρας νά συμμετάσχουν. Ἐπειδὴ αἱ μεταφοραὶ αὐτὰ εἴναι ἐλεύθεραι καὶ ἀκρος συναγωνιστικαὶ, ἡ ἐπιβίωσις ἀπαιτεῖ ύψηλὸν βαθμὸν ἀποδοτικότητος καὶ εὐελιξίας. Εἶναι ἀξιοσημείωτον ὅτι ἐνώ οἱ ἄλλοι δείκται τιμῶν ἐπολλαπλασιάθησαν κατά τὴν παρελθοῦσαν 30ετίαν τὸ κόστος μεταφοράς πετρελαίου παραμένει περίπου τοῦ αὐτοῦ.

2) Η κατανομὴ τῶν φορτίων συνιστά, οὐσιαστικῶς, προστατευτικὸν μέτρον, τὸ ὃ ποιὸν ἀντιβαίνει εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ καὶ δύναται μόνον νά συντελέσῃ εἰς τὴν μείωσιν τῆς ἀποδοτικότητος καὶ τῆς συναγωνιστικότητος. Δέν συμβάλλει εἰς τὴν δημιουργίαν κλίματος ὑπὸ τὸ ὃποιον ἡ ναυτιλία τῶν δεξαμενοπλοίων θά ἡλπίζει νά ἀνταπεξέλθῃ εἰς τὰ ύφεσεις χωρίς κυβερνητικὴν βοήθειαν.

3) Η μειωμένη ἀπόδοτικότης πού συνεπάγεται τὸ προτεινόμενο μέτρον τῆς διακρίσεως τοῦ μέσου μεταφοράς σημαίνει, κατά τοὺς ύπολογισμούς μας, αὔξησην τοῦ ἀπαιτουμένου διὰ τὰς χύδην μεταφοράς τοννάς κατά 10-15% περίπου.

4) Πρός ἀντιμετώπισιν τῶν προσθέτων ἀναγκῶν χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων, τὸ ύπολογιζόμενον κόστος τῶν ἐπὶ πλέον ναυπηγήσων τοποθετεῖται μεταξὺ 8,96 καὶ 13,44 δισεκ. δολαρίων. Τὸ τοννάς αὐτό, ἐν συνεχείᾳ, ἀπαιτεῖ πρόσθετα ἔξοδα χρηματοδοτήσεως καὶ διαχειρίσεως τῆς τάξεως τῶν 2,14 ἢ 3,22 δισεκ. δολαρίων. Εἰς μίαν ἐποχὴν καλπάζοντος πληθωρισμοῦ, τὸ ἐπὶ πλέον ἔξοδο, ποὺ πρέπει νά ἐπωμισθῇ καταναλωτής, θά ἐπιδεινώσουν τὰς πληθωριστικὰς τάσεις ἐτὶ περαιτέρω καὶ τὰ ἀποτελέσματα θά είναι τόσον μακροπρόθεσμα, ὡστε θά ἔχουν καταστρεπτικὰς ἐπιπτώσεις καὶ εἰς τὰς μελλοντικὰς γενεας.

5) Ἡ «'Ιντερτάνκο» ἀναγνωρίζει τὰς φιλοδοξίας τῶν ἄλλων χωρῶν νά μετάσχουν οὐσιαστικώτερον εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφοράς χύδην φορτίων. Ἐν τούτοις, πιστεύει ὅτι οἱ στόχοι αὐτοὶ δύνανται νά ἐπιτευχθῶνται χωρὶς τὴν ἐφαρμογὴν συστημάτων κατανομῆς τῶν φορτίων. Ὡς γεγονός, κατά τὴν τρέχουσαν 10ετίαν, οἱ στόχοι τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν ἀνεπτύχθουν μὲταχύτερον ρυθμόν τοῦ παγκοσμίου μέσου ὅρου καὶ τοῦ στόλου τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν. Όρισμέναι ἀναπτυσσομέναι χώραι, διπλαὶς ἡ Σιγκαπούρη, τὸ Χόγκ Κόγκ, η Βραζιλία, η Ίνδια, η Μαλαισία, η Κορέα καὶ ἄλλαι, ἐσημείωσαν ἐντυπωσιακὴν πρόοδον εἰς ἔνα λίαν συναγωνιστικὸν περιβάλλον. Τούτο ἐπειτέλη χωρίς χάρις εἰς τὴν τεχνολογίκην βοήθειαν ἀπό τὴν Ιαπωνίαν καὶ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, ἡ οποία θά ἐξακολουθήσῃ νά παρέχεται.

6) Οι ἀνεξάρτητοι ιδιοκτῆται τάνκερς εἰναι πρόδυμοι νά βοηθήσουν τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν νά ἐπιτύχουν τούς στόχους ἀναπτύξεως των, παρέχοντες μέσα χρηματοδοτήσεως, μεταβιβάζοντες τὴν ἐμπειρίαν των καὶ συμπράττοντες εἰς μικτὰς ναυτιλιακὰς ἑταρίας.

7) Δέον νά τονισθῇ, πάντως, ὅτι δέν προκειται νά ὀφεληθοῦν ὅλαις αἱ ἀναπτυσσομέναι χώραι ἀπό τὴν διεύρυνσιν τῶν στόλων των. Ἡ ναυτιλία τῶν χύδην φορτίων περικλείει μυρίους κινδύνους. Ἀπαιτεῖ δέ σημαντικὰς ἐπενδύσεις καὶ ἐλάχιστον ἐργατικὸν δυναμικόν. Διὰ χώρας ἀσθενεῖς οἰκονομικῶς καὶ μέ ύψηλὸν ποσοστόν ἀνεργίας, οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὅποιους ἡ στραφή πρὸς τὴν ναυτιλίαν δέν συνιστάται, είναι προφανεῖς.

Η «'Ιντερτάνκο» πιστεύει ὅτι θά ἡτο διά τὸ συμφέρον ὅλων τῶν χωρῶν νά ἐνδυναμώσουν τὸ κρατούν συναγωνιστικὸν περιβάλλον, ώστε νά διατηρηθῇ τὸ κόστος μεταφοράς εἰς τὰ κατώτατα δυνατά ἐπίπεδα. Πρός τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν μάλλον — καὶ δοχεῖ πρὸς τὴν κατανομὴν τῶν φορτίων — θά πρέπει νά στραφῇ ἡ «Ούνκτάντ» διά νά ἐπιτύχῃ τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν καὶ διεύρυνσιν τῶν μεταφορῶν εἰς ὅλοκληρον τὸν κόσμον.

Μέ την διάσκεψιν τῆς Μανίλας 23 βιομηχανικαὶ χώραι κατεψήφισαν τὴν πρότασιν κατανομῆς τῶν φορτίων. Ἡ πλειοψηφία, δημοκρατική, ἐνέπιστημενη, εἶπε την καταδείξην την ἐφήφισεν ύπερ τῆς προτάσεως. Εἰς τὴν Μανίλαν προσεπάθησαν νά καταδείξην τὴν ἐπιτυχανομένην οἰκονομίαν μὲτα τὴν σημειωτὴν φορφήν τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας δεξαμενοπλοίων. Η «'Ιντερτάνκο» θά ἐξακολουθήσῃ καὶ μελλοντικῶς νά δίδῃ ἀπόλυτον προτεραιότητα εἰς τὸ σημείον αὐτοῦ.

«ΙΝΔΙΑ»

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΛΛΟΥΣ 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

Τιμαί λογικαί - 'Εξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE: 39252 WITH EXTNS.
AFTER OFFICE HOURS: 446873

CABLE ADDRESS:
"SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOI ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Τό δεύτερον «μίνι-μπούμ»

ΕΛΛΑΣ: ΓΕΦΥΡΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΠΡΟΣ ΜΕΣΗΝ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

Νά μή χαθῆ ἡ εὐκαιρία

Τοῦ κ. ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΜΑΖΑΡΑΚΗ, 'Υποναυάρχου Λ.Σ. (Ε.Α.)

Δύο είναι τά λάμποντα φαινόμενα, πού κυριαρχούν σήμερον εἰς τό ναυτιλιακόν στέρεωμα τῆς Χώρας. Τό ένα, γενικωτέρας σημασίας, ἀναφέρεται εἰς τό «μπούμ» τῆς ναυλαγορᾶς, περὶ τού όποιον αἱ στήλαι αὐταὶ ήσοχολήθησαν εἰς τό προηγούμενον τεύχος. Τά 701 ύπο Έλληνικήν σημαίαν μπάλκ κάρριερς ήτοι τό 12,20% τῆς παγκοσμίου χωρητικότηος τῆς κατηγορίας τῶν σκαφῶν αὐτῶν, μέ τά όποια εὑρέθησαν κύριοι οι 'Έλληνες' ἐφοπλισταὶ κατά τήν παρούσαν περίοδον πού ἡ ναυλαγορά σημειώνει κατακόρυφον ἄνοδον, ἀποτελούνταν πολύτιμον ἐπιχειρηματικὸν καὶ θεικόν πλεονέκτημα, τό όποιον δῶλοι οι διακονούντες τήν ναυτιλίαν ἔχονται νά ἀξιοποιηθῆ κατά τόν ἐπωφελέστερον τρόπον.

Τό ἄλλο ἐλπιδοφόρον γεγονός, μέ τό όποιον θά ἀσχοληθούμε σήμερον, συνδέεται μέ τόν θειικὸν χώρον καὶ ἀναφέρεται εἰς ἓνα μίνι-μπούμ πού σημειώνεται μέ τήν διαμόρφωσιν τῆς χώρας μας ὡς γεφύρας μεταξύ Εύρωπης - Μέσης - Ανατολῆς.

ΕΛΛΑΣ, ΜΕΓΑΛΟ ΠΕΡΑΣΜΑ

Δέν είναι ύπερβολή νά λεχθῇ διτή ή μέσω 'Έλλαδος' ροή τού Εύρωπαικού διαμετακομιστικού ἐμπορίου πρός τάς χώρας τῆς Μέσης - Ανατολῆς καὶ τῆς Βορ. Ἀφρικῆς, ὅπο τήν μορφήν τῶν συνδέσμων μεταφορῶν, λαμβάνει τάς διαστάσεις ὀρμητικοῦ χειμάρου, λόγῳ τῆς ἐπιζήλου γεωγραφικῆς τῆς θέσεως ὡς συνδετικοῦ κρίκου τριῶν 'Ηπείρων'.

Σειρά γεγονότων δέν παύει νά ἐπιβεβαιώνη τό βάσιμον τῶν ἐλπίδων πού στηρίζονται εἰς τήν ἀποψίν διτή ή 'Έλλας' δύναται νά καταστῇ ἐν ἀξιόλογον διεθνές διαμετακομιστικὸν κέντρον, ἔνα μεγάλο πέρασμα τού ἐμπορίου τῆς Εύρωπης πρός τάς πετρελαιοεξαγωγικάς χώρας τῆς Μέσης Ανατολῆς με τούς μεγάλους ρυθμούς οικονομικῆς ἀναπτύξεως. Πρώτον ἀπ' δύο ή συνεχῆς αὔξησης τῶν διαμετακομισμένων ἐμπορευμάτων, ή όποια ἔχει δηγήσει μέχρι στιγμῆς τήν ιδιωτική ἐπιχειρηματικότητα εἰς τήν δρομολόγησιν 5 δχματαγωγῶν ἀπό τόν Βόλον καὶ 2 ἀπό τήν Θεσσαλονίκην εἰς τήν γραμμήν 'Έλλαδος-Συρίας. Εἰς 100.000 ώπολογίζονται τά φορτηγά αὐτοκίνητα πού θα διαπεραιωθοῦν ἀπό τούς δύο τούτους λιμένας διά τήν Μέσην 'Ανατολήν.

Σκόπιμον είναι νά υπογραμμισθῇ διτή αἱ συνδέσμωναι αὐταὶ μεταφοραι (χερσαῖαι - θαλασσοῖ), ἔχουν ὡς προεξάρχοντα τόν ρόλον τῆς θαλασσίας διακινήσεως, πράγμα πού πρέπει νά ἐλκύσῃ ἀκόμη περισσότερον τό ἐνδιαφέρον τού Έλληνικού ἐφοπλισμοῦ. 'Ηδη οι εἴνοι ἀνταγωνισταὶ μας ἔχουν καταστῆσει λίαν αἰσθητήν τήν παρουσίαν των εἰς τό μεταφορικὸν αὐτό ἔργον. Θά είναι ὀλίγον παράδοξον νά δικρινώμεθα ναυτιλιακός εἰς τάς ἐξωελλαδικάς διεθνεῖς μεταφορας καὶ νά υστερούμε εἰς τάς μέσω 'Έλλαδος' τοιαύτας.

ΕΥΟΙΩΝΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ

Και νά σκεφθῇ κανεῖς διτή εἰς εύρισκομεθα ἀκόμη εἰς τήν ἀρχήν, διότι αἱ ἐν τό μεταξύ σημειούμεναι πολιτικο-οικονομικαὶ ἔξελίξεις εἰς τόν ἔγγυς διεθνῆ χώρον προοικίζουν νέον ἄλμα πρός τά ἐμπρός, τό όποιον, ἔάν δέν προετοιμασθῇ ἔγκαιρος η 'Έλλας', κινδυνεύει νά γίνη πρός τό κενόν. 'Ἐννοούμεν, δηλαδή τόν ἔγκαιρον προγραμματισμόν καὶ τήν ἵεραρχημένην κατασκευήν τῶν ἀπαραιτήτων ἔργων ὑπόδομῆς, περὶ τόν όποιον ή ἀνησυχοῦσα ἴδιωτική πρωτοβουλία, τό Έθνικόν Μετόβιον Πολύτεχνειον καὶ ἄλλοι παράγοντες τού δημοσίου βίου εἰς σειράν ἐπιτυχῶν διασκέψεων. Συναντήσεων καὶ Συμποσίων, μέ συνήθη τήν συμμετοχήν ἀξιολόγων έξ-

νων ἐμπειρογνούμονων, είχον τήν εὐκαιρίαν νά τά ἐρευνήσουν πολυπλεύρως, νά προκύψουν γόνιμα συμπεράσματα καὶ νά διατυπωθοῦν ἐποικοδομητικαὶ προτάσεις πρός τους ἀρμοδιοὺς Κρατικούς φορεῖς διά τήν ταχυτέραν δυνατήν υλοποίησιν των.

'Απαντες, Κράτος καὶ ίδιωται, ἡμεδαποὶ καὶ ξένοι, συνεπικουρούμενοι καὶ ἀπό τήν ἀλματωδῆς ἀνερχομένην κίνησιν, συμφωνοῦν ως πρός τάς ψιφισταμένας εὐωνίους προοπτικάς διά τήν ἀνάπτυξιν τού 'Έλλαδικού χώρου εἰς ἔναν βασικό διαμετακομιστικόν διάδρομον διεθνοῦς ἀκτινοβολίας.

Παρέλκει δύνειν ἡ ἐπανάληψις γνωστῶν πραγμάτων. 'Άλλως τε 'περί τής 'Έλλαδος' ως τού ἔξωστου τῆς ΕΟΚ πρός τήν Μέσην 'Ανατολήν' είχον ἐκτενός ἀσχοληθῆ τάς Ναυτικά Χρονικά πρό 15μήνου (τεύχος Ιης Μαρτίου 1978, σελ. 15 καὶ ἐπ.).

'Εκείνο πού νομίζομεν διτή ἔχει σημασίαν, είναι ἡ ἐπισήμανσις τῶν τελευταίων γενικωτέρων πολιτικο-οικονομικῶν ἔξελίξεων, αἱ όποιαι ἐπιβάλλουν τήν ἐπίσπευσιν τῶν ὀργανωτικῶν προσπαθειῶν τῆς χώρας μας, ώστε νά μήν ύπερφαλαγησθῶμεν ἀπό τάς ἐν τῷ μεταξύ ἔξελίξεις.

ΕΥΡΩΠΑΪΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

'Η ύπογραφή τῆς συνθήκης προσχωρήσεως τῆς 'Έλλαδος' εἰς τήν ΕΟΚ ἔκασταί είδε νά πλεονέκτημα - ίσως ἀπό τά δύλιγα μή ἀμφισθητούμενα - πού δέν είναι ἀλλο ἀπό τήν ἐπ' ὀφελεία καὶ τῶν δύο μερῶν διαμετακομιστικῆς ἀξιοποιησίας τῆς γεωγραφικῆς θέσεως τῆς χώρας μας. Είναι θέμα ταχύτητος, διότι διάχυτος είναι ὁ φόβος μῆπως μᾶς προλάβουν τά γεγονότα. 'Η ΕΟΚ ἔγκαιρος ἀντιληφθεῖσα τό πρόβλημα διέθεσεν τό 1978, μέσω τῆς Εύρωπαικής Τραπέζης 'Ἐπενδύσεων, εἰς τήν Γιουγκοσλαβίαν, 25 ἑκατόμ. Εύρωπαικῶν Λογιστικῶν Μονάδων (I.A.M. = 1,261 δολ.) διά τήν κατασκευήν τημάτων τού αυτοκινητοδρόμου τού διασχίζοντος τήν Γιουγκοσλαβίαν, διά τήν μέσω 'Έλλαδος' σύνδεσιν τῆς κοινότητος με τήν Τουρκίαν καὶ τήν Μέσην 'Ανατολήν.'

'Ταυτοχρόνως, ώς ἀνεκοινώθη προσφάτως ἔξ 'Έλληνικῆς πλευρᾶς, η ΕΟΚ κατά τάς διαπραγματεύσεις τῆς με τήν Γιουγκοσλαβίαν καὶ τήν Ανδριάν εἰς θέματα διεθνῶν Μεταφορῶν. θά

λάβῃ ὑπ' δψιν τῆς καὶ τά 'Έλληνικά συμφέροντα, μέ ἐπιδιώξιν τήν προαγωγήν τού διαμετακομιστικού ρόλου τῆς 'Έλλαδος'.

'Άλλα πέραν τῆς ΕΟΚ ύπαρχει γενικωτέρος Εύρωπαικός σχεδιασμός διά τήν δημιουργίαν διευρωπαϊκού αύτοκινητοδρόμου Βορρᾶ - Νότου, δστις θά ἀποτελῇ ἔνα σύστημα ὀδών, πού θά συνδέει τό Δάντσιγ τής Πολωνίας με τάς Νοτίους καὶ Ν. 'Ανατολικάς περιοχάς τῆς Εύρωπης, θά διέρχεται διά τής Κεντρικής Εύρωπης πότιστης θά καταλήγει ὁ μέν ένας κλάδος του εἰς τήν 'Έλλαδα, δε δέτερος εἰς τήν Τουρκίαν. Τό σχέδιον αὐτό, όπωσδηποτε ἀπότερον, ἐντάσσεται εἰς τήν συγκοινωνιακήν ύποδομήν τῆς Ν.Α. Εύρωπης, τήν μελετηθείσαν ύπο τῆς Οίκονομικής Έπιτροπής τού ΟΗΕ διά τήν Εύρωπην, ἀνεπτύχθη δε αὐθεντικῶς εἰς διοργανωθέν τέλλαδι Συνέδριον, ύπο τού Γραμματέως τῆς ἐν λόγω Έπιτροπής κ. R. Neath, δστις εύρετην εὐκαιρίαν νά ἔχαρη τόν ρόλον πού θά κληθῇ νά διαδραματίσῃ η 'Έλλας' εἰς τό πρόγραμμα αὐτό, δταν κάποτε ἀρχίση ύλοποιούμενον, λόγω τής γεωγραφικῆς της, κυρίως, θέσεως.

'Τέλος δέν πρέπει νά παρέλθη ἀπαρατήρητος η σημειωθείσα πρόσδοσης κατά τήν τελευταίαν (τέλος Μαΐου έ.δ.) σύνδονον εἰς Βελγιγάδον τῆς Εύρωπαικής Διασκέψεως τῶν 'Υπουργῶν Μεταφορῶν εἰς τό φλέγον διά τήν χώραν μας θέμα τής ἐλευθερίας τῶν ὀδίκων μεταφορῶν τράνζιτ, μέσω τού ἐδάφους τῶν διαφόρων Εύρωπαικῶν χωρῶν.

ΑΡΑΒΙΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

'Ας διαβώμεν τώρα εἰς τήν ἀντίπερα δχμην, τήν Μέσην 'Ανατολήν, δστις αἱ τελευταίαι πολιτικαὶ ἔξελίξεις εἰς τής 'Αραβικόν κόσμον, ἐπιδρούν εἰς τήν ταχυτέραν διεύρυνσιν τού διαμετακομιστικού ρόλου τῆς 'Έλλαδος'. Αύται είναι: α) 'Η κατά τό τελευταίον φθινόπωρον προσέγγισις μεταξύ Συρίας καὶ Ιράκ ὡδήγησεν εἰς τό ἀνοιγμα τῶν συνόρων των, τά όποια ἀπό ἐτού είχον κλείσει ἐρμητικῶς, ἐν ὀφελείᾳ τής Τουρκίας, μέσω τῶν Ν.Α. περιοχῶν τής ὀποίας μετεφέροντο δικιός τά Εύρωπαικά ύποπερύματα πρός τό πετρελαιοεξαγωγικόν Ιράκ, τό όποιον μέ τά εύρυτατα ἀναπτυξιακά του προγράμματα είσαγει ἀπό τήν Δύσιν, εἰς σημαντικάς ποσότητας, κεφαλαιουχικῶν ἔξ-



Our thousands of clients they know that we offer a collection of 865 models under European standards specifications at the lowest transit prices in Europe.

If you also wish to know about the Tax Free Automobile in Belgium ask for free documentation and Prices and for our home shipment program.

TRANS CO TAX FREE CARS

Transco NV, Noorderlaan 95 - 2030 Antwerp - Belgium

Tel: 35.31.44 or 35.31.59

Telex: 35207 Trans b - Cable: Transit Cars Antwerp

You may write in English, Dutch, French, Greek.

πλισμόν, διαρκή καταναλωτικά άγαθά και τρόφιμα. Η έξελιξης αυτή διδει μίαν έξηγησιν εις την σημειουμένην κατακόρυφον άνοδον εις την κίνησην της συντομωτέρας θαλασσίας όδου 'Ελλάδος - Συρίας.

β) Τά οικονομικά μέτρα τών 'Αραβικών χωρών κατά της Αιγύπτου, λόγω της τελευταίας συμφωνίας της με το 'Ισραήλ, τά δύοπια έπεκτείνονται μέχρι άκομη και της άποφυγής, κατά το δυνατόν, της διακινήσεως του έξωτερικού έμποριου τών 'Αραβικών χωρών μέσω της διώρυγος του Σουέζ.

ΜΕΡΙΚΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ

Εις 180 περίπου άνερχονται αί διεθνεῖς ναυτιλιακοί έταιροι πλοίων τακτικών γραμμών, αί έξυπηρετούσαι τό έξωτερικόν έμποριον του συνόλου τών 'Αραβικών χωρών με τούς λιμένες της Ύδρογειού. Τό μεγαλύτερον ποσοστόν τών ναυτιλιακών αυτών γραμμών άνάγκη εις την διακίνησην έμπορευμάτων άπο Εύρωπην πρός τους 'Αραβικούς λιμένας της Μέσης 'Ανατολής. Ο αριθμός αυτός είναι χαρακτηριστικός τού διεθνούς ναυτιλιακού ένδιαιφέροντος πρός την Μέσην 'Ανατολήν.

Πρός έποπτικήν άντιληψιν τών πραγμάτων παραθέτομεν την κίνησην τών έμπορευμάτων τράντι τών σημαντικότερων Εύρωπαικών λιμένων της Μεσογείου κατά το 1976, διά νά δοθή μία εικόνη τών άνταγωνιστών λιμένων (ιδιαίτερα της πλησιοχώρου 'Αδριατικής), οι δύοποι ένδεχεται νά θυγούν άπο την διαγραφούμενην έξελιξην της 'Ελλάδος εις διεθνές διαμετακομιστικόν κέντρον.

Λιμήν	Διακινηθέντα έμπ/τα τράντι
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	19.500.000 τόννοι
ΓΕΝΟΥΗ	10.531.853 τόννοι
ΤΕΡΓΕΣΤΗ	28.663.803 τόννοι
ΡΙΓΕΚΑ	5.299.588 τόννοι
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	174.029 τόννοι

ΠΗΓΗ: Journal de la Marine Marchande
της 9-12-1977

Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ

'Η αναπροσαρμογή της 'Ελλάδος διά νά έξυπηρετήση τόν άλματωδώς άνερχόμενον διαμετακομιστικόν φόρτον, άπαιτει την ταχείαν έκπόνησιν τού 'Εθνικού σχεδιασμού άναπτυξεως τών λιμένων, διτις διά νά υλοποιηθή, πρέπει νά χρηματοδοθή άκομη και διά της προσφυγής εις τόν έξωτερικόν δανεισμόν. 'Ηδη, ως άνεκοινώθη, ή ίματς έργασίας διά την σύνταξιν τών Προδιαγραφών Μελέτης τού Γενικού Σχεδιασμού 'Άναπτυξεως τών λιμένων της χώρας έπεράτωσεν τό έργον της, τό δύοπον αυτονόητον είναι διτις πρέπει νά περιλαμβάνη και τά άποψεις τών ένδιαιφερούμενον παραγωγικών τάξεων. 'Ως πρός την διάθεσιν έχχωριων πόρων, τόν πρώτον λόγον έχει ο Προϋπολογισμός Δημοσίων Έπενδυσεων, διτις πρέπει νά έλθη γενναιός συνεπικουρος των οικονομικών άδυνάμων Λιμενικών Ταμείων και 'Οργανισμών, μετά μίαν αυστηράν ιεράρχησιν της προτεραιότητος, τόν ύπο έκτελεσιν έργων, στηριζούμενων έπι έθνικο-οικονομικών και μόνον κριτηρίων, μακράν πάσης έπιβλασθος τοπικιτικής σκοπιμότητος.'

'Ως πρός τόν ύπο εύνοϊκούς δρους έξωτερικόν δανεισμόν διανοίγονται δύο νέαι δινατότητες, εις τάς δύοις μάλιστα συνυπάρχει και ίδιον ένδιαιφέρον. 'Η πρώτη είναι η Εύρωπαική Τράπεζα 'Επενδύσεων — δραγον της ΕΟΚ — ή δύοια, μόνον διά το 1978 έδανειοδόθησεν 15 έργα τού τομέων τών Συγκοινωνιών διά τον ποσού τών 320,4 έκατομ. Εύρωπαική Λογιστικών Μονάδων (1 Δ.Μ. = 1.261 δολ.), ήτοι διεθεσεν δι' αύτών τό 16,3% τών συνολικών της χορηγήσεων πρός τάς χώρας - μέλη, άνελθουσαν κατά τό 1978 είς 1.966,5 έκατομ. Λογιστικών Μονάδων. 'Η άλλη δινατότητη είναι η άπορρεουσα άπο την πρόσφατον σύστασιν της 'Ελληνο-'Αραβικής Τραπέζης ή δύοια έπωφελές δι' αμφοτέρας τάς πλευράς θά ήτο νά ηρχίσεν τήν έν 'Ελλάδι δραστηριότητά της μένα έργον πού θά συνέβαλεν εις τήν βελτίωσιν τών συνδετικών κρικών τών δύο περιοχών. Και ούδεν καταλλή-

λότερον άπο τό 'Ελληνικόν διαμετακομιστικόν κέντρον, ως γέφυρα τής Εύρωπης πρός τάς 'Αραβικάς Χώρας.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΦΟΡΕΥΣ

Τίποτε διμως δέν δύναται λυσιτελώς νά πραγματισθή και έπιτυχος νά πραγματοποιηθή, έάν δέν υπάρξῃ προηγουμένως ή κατάλληλος άργανωτική ύποδομή, με τήν άναλογον ναυτικο-τεχνικο-οικονομικήν στελέχωσιν τού άρμοδιου διοικητικού φορέως, πού δέν δύναται νά είναι άλλος άπο τό 'Υπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας ή μάλλον τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας και Λιμένων δπως ή πορεία τών πραγμάτων τό θέλει. Χωρίς τούτο νά σημαίνει διτις ή ένας κλάδος είναι δυνατόν νά άντιθεται είς τόν άλλον, διτις άμφοτεροι είναι ή αύ δυσεις τών αύτού νομίσματος. 'Η έπιτυχια του ένος θά είναι άναμψισθήτητος έπιτυχια και διά τόν έτερον και άντιστροφώς.

Τό βάρος πού πίπτει εις τούς ώμους τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας, διά πάντα καλόπιστον παρατηρητήν, είναι μεγάλο. Δέν υπάρχει άμφιβολία διτις τά έμπειρα στελέχη τού Λιμενικού Σώματος έχουν και την ικανότητα και την θέλησιν νά άνταποκριθούν εις τάς νέας των εύθυνας, πού τούς έδημιοι οργήσεν ή όρθολογικώς σωστή διοικητική ύπαγωγή εις τό YEN τών 102 Λιμενικών Ταμείων και τών 2 Λιμενικών 'Οργανισμών της χώρας. Μόνη ή δημιουργία της Γενικής Διεύθυνσεως Λιμένων, άνευ τής καταλλήλου στελεχώσεως, δέν άρκει. 'Απαιτούνται πολλά πέραν τούτου, ώστε τό Κράτος νά άποκτηση τόν άποτελεσματικόν διοικητικόν μοχλόν και τά παράπλευρα συλλογικά συμβούλευτικά άργανα (π.χ. τό 'Εθνικόν Συμβούλιον Λιμένων), διά νά δυνηθή νά άξιωσητη τά άπαραμίλλα γεωστρατηγικά και γεωοικονομικά πλεονεκτήματα τών λιμένων του.

'Η γνωστή έπωδος «οι καιροί ού μενετοί» ίσως είναι ή πλέον κατάλληλος διά νά κλείση τό παρόν σημείωμα.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΜΑΖΑΡΑΚΗΣ



PAPACHRISTIDIS MARITIME INC.

MONTREAL CANADA

'Αντιπροσωπεύεται εις τήν 'Ελλάδα ύπο τής:

THALATTA STEAMSHIP CORPORATION

‘Οδός Κολοκοτρώνη 98

Πειραιεύς τ.τ. 8

Τηλ.: (1) 417-2121

Τέλεξ: (601) 21 3110 THAL GR

**Περίληψη της διμιλίας
τοῦ Διοικητοῦ τῆς Έθνικῆς Τραπέζης
κ. Αγγέλου Αγγελοπούλου
πρός τή Γενική Συνέλευση τῶν Μετόχων
στίς 25 Μαΐου 1979**

Η πιστωτική πολιτική καὶ δραστηριότητα τῆς Έθνικῆς Τραπέζης, μὲ τή συντονισμένη συμβολὴ τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τοῦ διεθνοῦ δικτύου τῆς καὶ τοῦ συμπληρωματικοῦ ἔργου τῶν συγγενῶν τῆς ὀργανισμῶν στὴν Ἑλλάδα καὶ τὸ ἔξωτερικό, ἡταν καὶ τὸ 1978 ἀπόλυτα προσαρμοσμένη στὶς βραχυχρόνιες ἀνάγκες καὶ τίς μακροπρόθεσμες ἐπιδιώξεις τῆς έθνικῆς οἰκονομίας.

Συγκεντώνοντας πιστωτικά μέσα ἀπό τὸ ἐσωτερικό καὶ τὸ ἔξωτερικό καὶ μέσα στὰ πλαίσια πάντοτε τῶν πιστωτικῶν κανόνων ποὺ καθορίζουν οἱ νομισματικές ἀρχές, ἡ Τράπεζα μεριμνήσεις ἰδιαίτερα:

- γιὰ τὴν ἐνίσχυση τῶν παραγωγικῶν ἐπενδύσεων, τῆς παραγωγῆς καὶ τῶν ἔξαγωγῶν,
- γιὰ τὴν ὑποβοήθησην ἐπιχειρήσεων νὰ ἐκσυγχρονίσουν τὸ μέγεθος, τὴ συγκρότηση καὶ τὴν ἀνταγωνιστική τους ἴκανότητα,
- γιὰ τὴν κάλυψη πιστωτικῶν ἀναγκῶν μικρομεσαίων ἐπιχειρήσεων καὶ ἴδιως τῶν ἀκριτικῶν περιοχῶν.

Παράλληλα διοχέτευσε μὲ διάφορες μορφές σημαντικά ποσά στὸ δημόσιο τομέα γιὰ τὴν ἴκανοποίηση τῶν ἀναγκῶν του.

Εἰδοκότερα, τὸ 1978 οἱ καταθέσεις ἐσωτερικοῦ τῆς Έθνικῆς Τραπέζης αὐξήθηκαν κατά 62 δισεκ., δραχμές γιὰ νὰ διαμορφωθοῦν στὸ ἐπίπεδο τῶν 290 δισεκατομμυρίων, ἐνώ οἱ χορηγήσεις ποὺ αὐξήθηκαν κατά 35 δισεκατ. δραχμῶν. Τά κέρδη χρήσεως τοῦ 1978 ἦσαν 1.833 ἑκατ. δραχμές.

Ἡ ἀνετὴ ἀσκηση τοῦ πιστοδοτικοῦ ἔργου τῆς Έθνικῆς Τραπέζης καὶ ἡ ἀποτελεσματικὴ ἐξυπηρέτηση τῆς πολυάριθμης καὶ αὐξανόμενης πελατείας τῆς συνδέονται στενά μὲ τὸν ἀδιάκοπο καὶ συστηματικό, ὄργανωντοκαὶ λειτουργικό, ἐκσυγχρονισμὸ τῆς. Ἀποφασιστικὸ ρόλο στὴν περίπτωση αὐτῆς διαδραματίζει ἡ ἐπέκταση καὶ ἡ πλήρης ἀξιοποίηση τοῦ ἡλεκτρονικοῦ τῆς ἑξοπλισμοῦ μὲ παράλληλη καὶ συνεχὴ ἐπιμόρφωση τοῦ προσωπικοῦ τῆς. Χωρίς ὑπερβολὴ μπορεῖ νὰ ὑποτετριχτεῖ διτὶ ἡ Έθνική Τράπεζα, στὸν τομέα αὐτοῦ, βρίσκεται κιόλας στὸ ἴδιο περίπεδο μὲ τὰ μεγάλα εὐρωπαϊκά πιστωτικά ίδρυματα.

Ἐκτός ἀπό τὶς δραστηριότητες πού ἀναπτύσσει ἡ Τράπεζα στὸν πιστοδοτικὸ τομέα γιὰ τὴν ἐξυπηρέτηση τῆς ἀναπτυξικῆς διαδικασίας, πρέπει νὰ ἀναφερεῖται καὶ ἡ δράση τῆς γιὰ τὴν εὐρύτερη ἐνίσχυση τῆς παραγωγικῆς δομῆς καὶ ἀνταγωνιστικῆς ἴκανότητας τῆς ἀνθρώπινης οἰκονομίας. Τά ποικίλα μέτρα ποὺ παίρνει, στὰ πλαίσια τῶν ἀρμοδιοτήτων τῆς, γιὰ τὴν τόνωση τῆς περιφερειακῆς ἀναπτυξέως καὶ ἰδιαίτερα τῶν ἀκριτικῶν περιοχῶν καὶ κυρίως τῆς Διοικητικῆς ἀποκέντρωσης καὶ ἡ δημιουργικὴ συνεργασία τῆς μὲ ἀρμόδιους κρατικούς φορεῖς γιὰ τὴν ἀμεσητική ἀποτελούν διέθεσης γιὰ τὸ σκοπό αὐτὸς πάνω ἀπό 2 δισεκατ. δραχμές. Ἡ σχετικὴ προσάρθρηση τῆς Τραπέζης θά διευκολυνθεῖ καὶ ἀπό τὴν ἀποφασισθεῖσα αὔξηση τοῦ μετοχικοῦ τῆς κεφαλαίου κατά 7 δισεκατ. δραχμές ἀπό τὴν δύοια θὰ προκύψῃ ἐπίσης βελτίωση στὴ σχέση ἴδιων κεφαλαίων καὶ ὑποχρεώσεών τῆς, γεγονός

πού ἔνισχυει τὸ κύρος της στὸ ἐσωτερικό καὶ διεθνῶς, ἐνώ συγχρόνως διευκολύνει τὴν πιὸ ἀποτελεσματικὴ συμβολὴ τῆς στὴν ἀνάπτυξη τῆς οἰκονομίας.

Αὐτὸν είναι ἰδιαίτερα σημαντικό τόπο ποὺ ἡ ἐνταξη τῆς Ἐλλάδος στὴν Κοινὴ Αγορά καὶ οἱ εὐρύτερες διεθνεῖς οἰκονομικές τῆς διασυνδεσεις δημιουργούν νέες προοπτικές γιὰ περαιτέρω ταχεία οἰκονομική καὶ κοινωνική πρόδοση.

Γιά τὴν ἀξιοποίησην ποὺ σωστά οἱ δυνατότητες ποὺ υπάρχουν πρέπει νὰ ἐπιδιωχθεῖ γρήγορη καὶ εὐρεία ἐκμετάλλευση τῶν ἔγχωριων πλουτοπαραγωγικῶν πόρων, κυρίως μάλιστα τοῦ βωξίτη καὶ τοῦ μεταλλευτικοῦ πλούτου τῆς χώρας.

Προτίστης δωμάτων ποὺ ἐπιβάλλεται ἡ ἀνάκοπη τῶν ἀνατιμητικῶν τάσεων καὶ ἡ ἐνθρόνυση τῶν παραγωγικῶν ἐπενδύσεων, στοχοὶ ἀλλωστε ποὺ ἐπιδιώκονται διεθνῶς. Μεγάλη σημασία ἔχει ἡ προσπάθεια συγκρατήσεως τοῦ δημοσίου ἐλεύματος. Σ' αὐτὸν μποροῦν νὰ συμβάλλουν σημαντικά, ἐκτός τῶν ἀλλων, καὶ ἡ ἀναμόρφωση τῆς φορολογικῆς πολιτικῆς ποὺ περιλαμβάνει τὴν εἰσαγωγὴ τοῦ φόρου προστιθέμενῆς ἀξίας, δωμάτης ἐπίσης ἡ ἐξυγίανση ἀπὸ ἀποψη ὀργανωτικῆ - λειτουργικῆ καὶ ἀπό ἀποψη τιμολογιακῆς πολιτικῆς τῶν δημοσίων ἐπιχειρήσεων ποὺ παρουσιάζουν σοβαρά ἐλλείμματα.

Τὸ τραπεζικό σύστημα ἔχει ἐπωμιστεῖ ἐνα με-

γάλο μέρος τῆς εὐθύνης γιὰ τὴν διόρθωση ἀδυναμῶν καὶ τὴν προώθηση τῆς οἰκονομικῆς προόδου. Παρόλο μωρὸς πού δὲ τομέας θεωρεῖται γενικά σάν ἐνας ἀπό τοὺς πιὸ προηγμένους καὶ ἀποτελεσματικοὺς τῆς οἰκονομίας, πρέπει νὰ προχωρήσει σε πιὸ ουσιαστικὸ ἐκσυγχρονισμὸ τῶν θεσμῶν πού τὸν διέπουν. Ἰδιαίτερη σημασία ἔχει ἡ φιλελευθεροποίηση καὶ ἀπλότερευση τοῦ συστήματος πιστωτικῶν ἐλέγχων πού θὰ δηδήγησει τὶς τράπεζες σε μιὰ ἐντονότερη προσάρθρηση αὐξήσεως τῆς ἀνταγωνιστικῆς τους ἴκανότητας.

Ἡ φιλελευθεροποίηση αὐτῆς είναι δωμᾶς ἀπαραίτημο νὰ συνδυαστεῖ μὲ ἀναμόρφωση τῶν θεσμῶν ἑκείνων ποὺ ἐπηρεάζουν τὴν κατανομὴ ὑποχρεώσεων καὶ πλεονεκτημάτων μεταξὺ τῶν διαφόρων πιστωτικῶν φορέων. Στόχος τῆς δλῆσης προσπάθειας πρέπει νὰ είναι ἡ ουσιαστικὴ βελτίωση τῆς ἀνταγωνιστικῆς ἴκανότητας τῶν ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν τραπεζῶν ώστε νὰ ἀνταπεξέλθουν στὶς συνθῆκες τῆς διευρυνόμενης τραπεζικῆς ἀγορᾶς ποὺ συνεπάγεται ἡ ἐνταξη μας στὴν ΕΟΚ. Στὸ χώρο μάλιστα αὐτό, δωμᾶς είναι γνωστό, ἐπικρατεῖ μιὰ τάση συγκεντρώσεως τῶν πιστωτικῶν φορέων καὶ δημιουργίας σχημάτων πολὺ στενῆς τραπεζικῆς συνεργασίας σε ποικίλους παραδοσιακούς καὶ νέους τομεῖς δράσεως.

Παράλληλα είναι σκόπιο νὰ ἀντιμετωπιστεῖ ἡ σύσταση ἀπό τὸ κράτος μὲ τὴ συμπράσταση τῶν ἐμπορικῶν τραπεζῶν εἰδικοῦ φορέα γιὰ τὴν ἐνίσχυση τῶν προβληματικῶν ἐπιχειρήσεων μεγάλης κοινωνικο - οἰκονομικῆς σπουδαιοτητας, τοὺς δὲν διοπούν διάριμος ἐνδέχεται νὰ αὐξηθεῖ μὲ τὴν ἐνταξη.

Ἡ πορεία τῆς οἰκονομίας καὶ τοῦ "Εθνους γενικότερα βρίσκεται στὴν ἀρχὴ μιᾶς πολὺ ἀποφασιστικῆς καμπῆς. Ἡ υπογραφὴ τῆς συμφωνίας τῆς ἐντάξεως είναι μιὰ ἔξαιρετη εὐκαρία γιὰ πρόδοση καὶ εὐημερία. Ἀν δὲοι ἀνταποκριθοῦν μὲ συστηματικότητα, ἡ ἐπιτυχία είναι βέβαιη.



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	BALBOA / PANAMA CITY CABLE: TONIO PANAMA TELEX: 3480042 - 3282068 TELEPHONE: Panama 23-9920 MAILING ADDRESS: P.O.Box 6-4000 El Dorado Panama, R. Panama CHARTS & NAUTICAL AIDS ELECTRIC APPLIANCES DUTY - FREE WAREHOUSE
--	--

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16
24 HOUR SERVICE
COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

Ανεκοινώθησαν ύπό του κ. Κεφαλογιάννη

ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ

Οι άλλοδαποί ναυτικοί άνερχονται εις 30,9% εις τά ύπό τήν Ελληνικήν σημαίαν πλοϊα και 40,7% εις τά ύπό ξένας σημαίας έλληνοκτητη

Ο κ. Κεφαλογιάννης άνεκοινωσε τήν Σην Ιουνίου τά πρώτα αποτελέσματα τής άπογραφής τῶν ναυτικῶν οἱ δόποι ύπηρετούσαν τήν 30ην Νοεμβρίου 1978 ἐπί πλοϊων ύπό Ελληνικήν σημαίαν ώς καὶ ἐπί τῶν έλληνοκτητῶν

Κατανομή τῶν ναυτικῶν, πού ύπηρετούσαν τήν ήμέρα τῆς άπογραφῆς σε έλληνοκτητη πλοϊα 100 κοχ. καὶ ἄνω.

Έθνικότητα ναυτικών καὶ πλοϊον	ΦΟΡΤΗΓΑ	Κατηγορίες πλοϊον καὶ άριθμός ναυτικῶν ΔΕΞ/ΠΛΟΙΑ	Ε/Γ-ΤΟΥΡΙΣΤ.	ΛΟΙΠΑ	ΣΥΝΟΛΟ
A. Έθνικότητα ναυτικῶν σέ πλοια μέ έλληνοκτητη σημαία	51.588	9.117	5.597	1.075	67.377
1. Ελληνική	34.180	6.570	4.919	896	46.565
2. Αιγύπτου	2.210	351	18	44	2.623
3. Φιλιππίνων	2.320	239	29	12	2.600
4. Πακιστάν	2.334	182	6	14	2.536
5. Ινδίων	1.941	182	145	11	2.279
6. Σρι Λάνκας	1.225	171	1	7	1.404
7. Χιλής	1.158	115	20	6	1.299
8. Πορτογαλίας	655	87	8	18	768
9. Όνδούρας	365	268	40	-	673
10. Συρίας	492	163	1	4	660
11. Κύπρου	466	131	18	2	617
12. Γκάνας	475	38	2	12	527
13. Ινδονησίας	397	119	3	-	519
14. ΛΟΙΠΕΣ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΕΣ	3.370	501	387	49	4.307
B. Έθνικότητα Ναυτικῶν σέ πλοια μέ ξένη σημαία	7.923	4.510	1.076	220	13.729
1. Ελληνική	4.334	2.764	863	183	8.144
2. Αιγύπτου	612	138	11	22	783
3. Φιλιππίνων	346	242	1	-	589
4. Πακιστάν	387	78	4	1	470
5. Ινδίων	462	249	70	-	781
6. Σρι Λάνκας	233	41	9	-	283
7. Χιλής	149	68	-	1	208
8. Πορτογαλίας	87	7	-	-	94
9. Όνδούρας	213	384	1	-	598
10. Συρίας	124	66	1	4	195
11. Κύπρου	77	81	10	3	171
12. Γκάνας	100	7	-	1	108
13. Ινδονησίας	46	46	-	-	92
14. Μπαγκλαντές	108	165	44	-	317
15. ΛΟΙΠΕΣ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΕΣ	645	184	62	5	896
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	59.511	13.627	6.673	1.295	81.106

κριβή στοιχεῖα διά τὴν δύναμιν τοῦ έλληνοκτητη τοῦ έμπορικοῦ στόλου καὶ διά τοὺς ναυτικούς μας. Τὴν ἀπογραφὴν διενήργησεν, ώς γνωστόν, ἡ Έθνική Στατιστική Υπηρεσία Ἐλλάδος ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν Διεύθυνσιν Ναυτικῆς Έργασίας καὶ τὰς περιφερειακάς υπηρεσίας τοῦ NAT ύπό τὴν ἀμεσον ἐποπτειαν καὶ παρακαλούθησαν τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως τοῦ Υπουργείου κ. Παύλου Σαρλή.

Σχετικά μὲ τὴν ἀπογραφὴν ὁ κ. Κεφαλογιάννης ἔδήλωσε τὰ ἔξης:

Τὰ στοιχεῖα πού ἀνακοινώνονται εἰναι τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἐπεξεργασίας τῶν ἀπογραφικῶν δελτίων πού ἀπεστάλησαν ἀπό τοὺς πλοιάρχους 3.299 πλοϊων Ελληνικῆς σημαίας καὶ 627 έλληνοκτητῶν πλοϊων ξένης σημαίας, 100 κόρων οὐλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω, ἐνῶ ὑπολείπονται νά συγκεντρωθοῦν τὰ ἀπογραφικά δελτία 472 καὶ 115 πλοϊων ἀντιστοίχως, ὅποτε καὶ θά ἔξαχθούν τὰ τελικά ἀποτελέσματα τῆς ἀπογραφῆς αὐτῆς ἐρευνας.

Τὰ στοιχεῖα πού προκύπτουν ἀπό τοὺς στατιστικούς πίνακες είναι:

a) Τὸ σύνολο τῶν Ελλήνων καὶ ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν πού ύπηρετούσαν στά ἀπογραφέντα πλοϊα κατά τὴν ήμερην ημερομηνία τῆς ἀπογραφῆς (30.11.78) ἀνέρχεται σε 81.106.

β) Στά πλοϊα μέ Ελληνική σημαία πού ἀπεγράφησαν ύπηρετούσαν 67.377 ναυτικοί, ἀπό τοὺς όποιους οἱ 46.565 ήσαν Ελληνες (ποσοστό 69,1%) καὶ οἱ 20.812 ἀλλοδαποί (ποσοστό 30,9%).

γ) Στά Ελληνοκτητη πλοϊα μέ ξένη σημαία, ἀσφαλισμένα στό NAT, ύπηρετούσαν 13.729 ναυτικοί, ἀπό τοὺς όποιους οἱ 8.144 Ελληνες (ποσοστό 59,3%) καὶ οἱ 5.585 ἀλλοδαποί (40,7%).

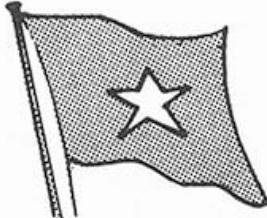
δ) Οἱ κυριωτέρες έθνικότητες τῶν 26.397 ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν, πού ύπηρετούσαν στά ύπό Ελληνική καὶ στά ύπό ξένη σημαία έλληνοκτητη πλοϊα, συμβεβλημένα μέ τό NAT, είναι οἱ ἔξης:

- | | | | |
|----------------|------|---|-------|
| 1) Αιγύπτου | 3406 | η | 12,9% |
| 2) Φιλιππίνων | 3189 | η | 12,1% |
| 3) Ινδίων | 3060 | η | 11,6% |
| 4) Πακιστάν | 3006 | η | 11,4% |
| 5) Σρι Λάνκας | 1687 | η | 6,4% |
| 6) Χιλής | 1507 | η | 5,7% |
| 7) Όνδούρας | 1271 | η | 4,8% |
| 8) Πορτογαλίας | 862 | η | 3,3% |
| 9) Συρίας | 855 | η | 3,2% |
| 10) Κύπρου | 788 | η | 3,0% |
| 11) Γκάνας | 635 | η | 2,4% |
| 12) Ινδονησίας | 611 | η | 3,3% |

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

Έπιστροφή εἰς τό ίστιον

KPINETAI ΩΣ Η ΠΛΕΟΝ ΕΦΙΚΤΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΛΥΣΙΣ

Καθώς τά παγκόσμια άποθέματα πετρελαίου έξαντλούνται και αἱ συνεχεῖς αύξησεις τῶν τιμῶν του δυσχεραίνουν τὴν οικονομικήν έκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου, οἱ ναυπηγοὶ έξετάζουν τὴν δυνατότητα χρησιμοποιήσεως ἀλλών, εὐθηνοτέρων μέσων προώσεως.

Τὸ πρόγραμμα περιλαμβάνει δοκιμάς μὲ συνήθη σκάφη ἐνός κύτους (*hull*) καὶ τύπου «καταμαράν», μὲ δύο κύτη συνδεόμενα εἰς τὸ μέσον. Τὰ τελευταῖα κρίνονται πλέον σταθερά καὶ δύνανται νᾶ φέρουν περισσότερα ιστια κατά 20-40%, ἀλλὰ έχουν ἀλλὰ μειονεκτήματα. Υπὸ εἴνοικάς καιρικάς συνθῆκας, λέγει ὁ κ. Μπέργκεσον, ἐνα «καταμαράν», ιστιοφόρον δύναται να ταξιδεύῃ μὲ μέσην ταχύτητα 20 κόμβων. Ἐπί πλέον, δύναται νᾶ ἐπικαθήσεις εἰς ἀβαθεῖς περιοχάς τοῦ λαμένους καὶ νᾶ ἐκφορτώσῃ μὲ πρωραΐας θυρογεφίρας, πράγμα ποὺ έξυπηρετεῖ ὡρισμένας περιοχάς. Διὰ νᾶ εἶναι ταχὺ καὶ ἀρκετά εὐέλικτον, ώστε νᾶ καθισταῖται οικονομικόν. Ἐνα ιστιοφόρον πρέπει νᾶ ἔχῃ βοηθητικά μηχανάς μὲ ισχύν ισην πρὸς τὸ 25% ἐνός συμβατικοῦ σκάφους.

Αἱ δοκιμαὶ θὰ γίνονται μὲ δύο πρωτότυπα, τρίτη σκάφη — ἐνα μονοῦ κύτους τῶν 180 ποδῶν καὶ ἑνα «καταμαράν» (*double hulled*) τῶν 220 ποδῶν. Κατά τὸν κ. Μπέργκεσον, ἡ κατασκευὴ ιστιοφόρων μέχρι 200.000 τον. εἶναι δυνατή, ἀλλὰ προφανώς δέν θὰ εἶναι πρακτικά. Αἱ δοκιμαὶ θὰ λάβουν υπὲρ δύψιν τῶν σκάφη μέχρι 48.000 τόνων.

Πιστεύεται διτὶ τὸ ίδεωδες μέγεθος δι' ἓνα φορτηγὸν ιστιοφόρον εἶναι τῶν 8.000 τόνων, ώς τὰ δύο μεγαλύτερα ιστιοφόρα τοῦ παρελθόντος — τὸ ἀμερικανικὸν «Τόμας Γ. Λόουσον» καὶ τὸ γερμανικὸν «Πρόσουν», ἀμφότερα ναυπηγήθεντα τὸ 1902.

Τὸ Τεχνολογικὸν Ίνστιτούτον τῆς Μασαχουσέτης ὑπολογίζεται διτὶ τὸ πρώτον στάδιον τῆς μελέτης θὰ περατωθῇ εἰς 18 μῆνας καὶ ἐν συνεχείᾳ θὰ απαιτηθοῦν 2,5 ἑτη διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ τὰς δοκιμάς τῶν πλοίων.

Ἐπερος ναυπηγός τοῦ ὄμιλος ἔξεφρασε τὴν ἀποψιν διτὶ δέν θεωρεῖ τὴν πυρηνικὴν ἐνέργειαν ώς ἐναλλακτικὴν λύσιν διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς ἐλλείψεως τοῦ πετρελαίου, διότι θὰ ὑπάρχη πάντοτε τὸ πρόβλημα τῆς διαθέσεως τῶν ραδιενέργων καταλοίπων.

Η ΠΥΡΗΝΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Οἱ Ρώσοι, μετά τὴν ἐπιτυχίαν ποὺ ἐσημείωσαν

τὰ κινούμενα μὲ ἀτομικὴν ἐνέργειαν παγοθραυστικά τῶν, εἶναι πεπεισμένοι περὶ τῆς σκοπωμοτήτος κατασκευῆς πυρηνικῶν φορτηγῶν πλοίων, ἀπασχόλουμένων εἰς μεταφοράς μεγάλων ἀποστάσεων.

Τὸ πρόβλημα, δώμας, εἶναι νᾶ πεισθοῦν καὶ αἱ ἀρχαὶ τῶν διαφόρων ἀνά τὴν ὑδρόγειον λιμενῶν περὶ τοῦ ἀκινδύνου τῶν σκαφῶν αὐτῶν, ώστε νᾶ ἐπιτρέψουν τὰς προσεγγίσεις τῶν.

Πρός τὸ παρόν, τὰ πυρηνοκίνητα πλοῖα, παρὰ τὰς διαβεβαιώσεις τῶν ὑπευθύνων διτὶ εἶναι ἀσφαλή. Θεωροῦνται ως πλωταὶ ἀτομικαὶ βόμβαι καὶ αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ τῶν περισσοτέρων χωρῶν δέν ἐπιτρέπουν τὰς προσεγγίσεις τῶν. Αὐτός, ἀλλωστε, εἶναι ὁ λόγος διὰ τὸν ὄποιον ἀπεισήθησαν τῆς ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας τὸ ἀμερικανικὸν ἀτομικὸν φορτηγόν «Σαβάννα» καὶ τὸ γερμανικὸν μεταλλοφόρον «Οττό Χάν» ἐνῷ παραλήλων, ἐγκατελείφθησαν, τουλάχιστον πρὸς τὸ παρόν τὰ μεγαλύτερα σχέδια τῆς Ναυτικῆς Διοίκησεως τῶν Η.Π.Α. διά τὴν κατασκευὴν στόλου πυρηνικῶν συνέπερ-τάνκερς χωρητικότητος μέχρις ἐνός έκατ. τόνων.

ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΕΙΣ ΤΟ ΙΣΤΙΟΝ

Ἀπό τὴν ἀλλην πλευράν, τὸ Βρεταννικὸν υπολιγείδον Βιομηχανίας ἔχουσιοδότησης ἐνα γραφεῖον σχεδίασεως πλοίων νᾶ μελετήσῃ τὴν δυνατότητα κατασκευῆς ιστιοφόρων φορτηγῶν πλοίων μὲ τὰ μέσα τὰ ὄποια παρέχει ἡ σύγχρονης τεχνολογία. Προεταθήση ναυπηγήσις ἐνός ιστιοφόρου τῶν 12.000 τόνων, μὲ συμβατικά γραμμάτια, δυναμένου νᾶ μεταφέρῃ χύδην ἡ γενικά φορτία.

Τὸ ὑπουργεῖον, ἐπίσης, ἔξουσιοδότησε τὴν διενέργειαν μελέτης σκοπωμοτήτος τῆς κατασκευῆς ἐνός πλοίου, χρησιμοποιούντος ως μέσον προώσεως στρόβιλον καθέτου ἀξονος κινουμένον υπὲρ τὸν ἀνέμον.

Μετά τὸ πέρας τῶν μελετῶν, τὸ ὑπουργεῖον θὰ διοργανώσῃ ἐνα συνέδριον διότι θὰ συζητηθοῦν τὰ ἀποτέλεσματα καὶ θὰ ὑποβληθοῦν προτάσεις διὰ τὴν ἐφαρμογὴν ἡ μη τοῦ προγράμματος.

Ἐάν τὰ ἀποτέλεσματα εἶναι ικανοποιητικά, τό

Βασιλικὸν Ίνστιτούτον Ναυπηγῶν προτίθεται νᾶ συγκαλέσῃ διεθνῆ διάσκεψιν, ἐνδεχομένως ἐντός τοῦ 1980.

ΤΑ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ

Τὴν ιδέαν τοῦ ιστιοφόρου σκάφους υποστηρίζουν καὶ πολλοὶ ἀμερικανοὶ ναυπηγοὶ, οἱ ὅποιοι ἐκφράζουν τὴν ἀποψιν διτὶ τὸ 50% τῶν θαλασσίων μεταφορῶν — ἀκόμη καὶ τὸ 75%, ἐάν παραπτὴ ἀνάκη — δύναται νᾶ διακινηθῇ ἐπὶ ιστιοφόρων πλοίων.

Ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰ Βρεταννικά σχέδια, τὰ ιστιοφόρα τοῦ μέλλοντος, ποὺ προτείνονται οἱ ἀμερικανοὶ ναυπηγοί, θά διαφέρουν σοβαρώς ἀπό τοὺς προγόνους τῶν. Θά εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ ὑπερμεγέθη τριγωνικά ιστια ἐκ συνθετικῶν ινῶν μεγάλης ἀνθεκτικότητος, τῶν ὅποιων ἡ ἀνάρτηση θά ἐπιτυγχάνεται διά μηχανικῶν μέσων, ώστε νᾶ μή ἀπαιτεῖται πολὺμελές πλήρωμα. Θά φέρουν, ἐπίσης, βοηθητικὴν μηχανήν, μὲ ισχὺν κατά 75% κατωτέραν τῆς χρησιμοποιουμένης σημερινού εἰς τὰ συμβατικά πλοῖα, διά τῆς ὅποιας θὰ κινοῦνται εἰς περίτωσιν νηεμάτις ἡ διτὶ ἐπιθυμούν πάλιερους ἐγγύτερον πρὸς τὸν δινέμον.

Ἡδη, ἡ Ναυτικὴ Διοίκησις τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν διαπραγματεύεται μὲ διμίλον ναυπηγῶν τὴν ἀνάθεσιν ἐνός προγράμματος μελετῶν, ἵνε διαπιστωθῇ ἡ σκοπωμότης ναυπηγήσεως ιστιοφόρων. Διὰ νᾶ καταστοῦν δὲ δυναταὶ αἱ συγκρίσεις τῶν δαπανῶν ποὺ ἀπαιτεῖ ἐνα ιστιοφόρον καὶ ἡνα σύγχρονον σκάφος, δύο ἀμερικανοὶ καὶ ναυτιλιακαὶ ἑταῖροι συνεφώνησαν νᾶ παρέχουν εἰς τὸν διμίλον τῶν ναυπηγῶν πλήρη στοιχεῖα διά τὰ φορτία ποὺ διακινοῦν, τὰ δρομολόγια ποὺ ἐκτελοῦν καὶ τὰς ἑκάστοτε προκυπτούσας δαπάνας.

Πλέον ἐνθουσιώδεις υποστηρικταὶ τῶν ιστιοφόρων ἐμφανίζονται οἱ ναυπηγοὶ ἐκεῖνοι οἱ ὅποιοι ἀσχολούνται μὲ τὴν ιστιοπλοιαν. Ό κ. Λέστερ Ρόζενμπλατ, πρόεδρος τοῦ Συλλόγου Ναυπηγῶν καὶ Μηχανικῶν Ναυτιλίας, πιστεύει διτὶ ή ιδέα εἶναι ἐφαρμόσιμος.

Ἐνας ἀλλος ναυπηγός, ὁ κ. Λόυδη Μπέργκεσον, τοῦ Τεχνολογικοῦ Ίνστιτούτου τῆς Μασαχουσέτης, λέγει διτὶ η κατασκευὴ τοῦ ιστιοφόρου εἶναι ἀπολύτως ἐφικτή καὶ οικονομικῶς συμφέρουσα. Ό κ. Μπέργκεσον διετέλεσε γενικός διευθυντής δύο μεγάλων ναυπηγείων καὶ συντονιστής τῆς κατασκευῆς τοῦ πρώτου πυρηνικοῦ υποβρυχίου ἐκτοξεύσεως βλημάτων τύπου Πολάρης. Συμμετείχεν, ἐπίσης, εἰς τὸν σχεδιασμὸν 20 τύπων ἐμπορικῶν καὶ πολεμικῶν σκαφῶν, περιλαμβανομένου τοῦ πρώτου τάνκερ μεταφορᾶς υγροποιημένου φυσικοῦ ἀερίου καὶ εἶναι μέλος τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος.

Put her up First Class ...in a Bethlehem drydock

17 docks and 1,000 services

in 6 yards in the U.S.A.

Trust your ship with Bethlehem.

BethShip 

Bethlehem Ship Repair Sales:

1 State St. Plaza, New York, NY 10004

Phone: (212) 558-9500 • Telex: 222847

Represented in Greece by:

N. Bogdanos Marine Bureau,

85 Akti Miaouli, Piraeus

Phone 452-0228 • Telex: 212976

Η ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

TOU K. E. K. SPERANTZA

'Εντυπωσιακά έξελίξεις είς τόν άσφαλιστικόν όριζοντα φέρουν ώς γεγονός πλέον τήν ίδρυσιν άμερικανικού άσφαλιστικού ίδρυματος.

Αἱ νομικαὶ διατυπώσεις ἔχουν συμπληρωθῆ καὶ ἀπομένει ἡ λεπτομέρεια τῆς στέγης. Πρός τὸ τέλος τοῦ τρέχοντος ἔτους θά ἀρχίσῃ ἡ τακτικὴ λειτουργία τοῦ ίδρυματος.

Τό ίδρυμα θά ἀπαρτίζεται ἀπό εἰκοσι διαφορετικά συνδικάτα. 'Ασφάλισις παντός κλάδου θά είναι δυνατόν νά πραγματοποιηθῇ.

'Η εὐμενής ἀπήχησις ἐκ τῆς ἀποδοχῆς τῆς προτάσεως ἀπό τὸν κυβερνήτη τῆς Νέας Υόρκης κ. Κάρεν είναι ἐνδεικτική τοῦ ἐνδιαφέροντος ποὺ ὑπάρχει εἰς τοὺς ἀμερικανικούς ἀσφαλιστικούς κύκλους. Τό νεοιδρυθέν ἀσφαλιστικό ίδρυμα είχε ἐμφανισθή ώς ίδεα καὶ εἰς τὸ παρελθόν χώρις ὅμως νά δλοκληρωθούν οἱ διατυπώσεις.

Τό ίδρυτικό καταστατικό τοῦ ίδρυματος, σύμφωνα μέ τὸ νομοσχέδιον, συνεστήθη εἰς τήν ἀρχική του μορφή ἀπό ἐπιτροπή ἐμπειρογνομών. Πρόεδρος τῆς ἐπιτροπῆς ὁ πολιτικός διοικητής ἀσφαλειῶν κ. Λιούς. Αἱ προβλέψεις ώς πρός τὸ υψος τῶν ἀσφαλιστρων διὰ τῆν ἐρχομένην δεκαετίαν ἀνέρχονται μεταξύ 2,5 καὶ 3 δισεκατομμυρίων δολλαρίων.

Παράλληλα μέ τήν ίδρυσιν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ίδρυματος συνιστάται «έλευθέρα ζώνη ἀγορᾶς ἀσφαλειῶν» διὰ τῆν κάλυψιν ἀσφαλιστικῶν συμβολαίων, τῶν ὅποιων τὸ ἀσφαλιστρον φθάνει καὶ ὑπερβαίνει τό ποσόν τῶν ἑκατό χιλιάδων δολλαρίων. Τά συμβόλαια αὐτοῦ τοῦ υψους θά ἔξαιρούνται τῶν ισχύοντων πολιτικῶν κανονισμῶν.

Οἱ ἀμερικανικοί ἀσφαλιστικοί κύκλοι παρακολουθοῦν μέ αὐξανόμενο ἐνδιαφέρον τῆν πραγματοποίησιν πόθου πολλῶν παλαιμάχων ἀσφαλιστῶν. Οἱ ἐκπονήσαντες τήν μελέτην τοῦ ώς ἀνω ίδρυματος προβλέπουν τήν ἀρχική ἀπασχόλησιν πλέον τῶν δύο χιλιάδων νέων ὑπαλλήλων καὶ τήν σταδιακή ἄνοδον τοῦ προσωπικοῦ εἰς ὄκτω χιλιάδας

περίπου.

Μεγάλην ἀνακούφισιν ἔχουν αἰσθανθῆ ὅσοι ἐκ τῶν ἀσφαλιζομένων ὑφίστανται ἐντόνως μονοπωλιακά πιέσεις ἀπό γνωστάς ἀγοράς. Εἰς τὸ μέλλον μὲ τὴν δυνατότητα συμποτήσης ἀμερικανοῦ πρωτασφαλιστοῦ προσφέρεται ἡ εὐχέρεια ἐκλογῆς.

Ἐκδήλως αἰσιοδοξίᾳ ἐπικρατεῖ εἰς τοὺς ἐφοπλιστικούς κύκλους. Παλαιοὶ καὶ νέοι ἐφοπλισταὶ, ἔχοντες τάς πικράς ἐμπειρίας τοῦ παρελθόντος, παρακολουθοῦν κατά τὰ τελεταῖα ἡτη τὸ ἐνδιαφέρον ἐκ μέρους τῆς ἀμερικανικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, τό κλίμα διεθνούς συναγωνισμοῦ πού ἐπικρατεῖ τά τελευταῖα ἡτη καὶ τή διάθεσι ἐπεκτάσεως.

«Ηδη ἀμερικανικαὶ ἀσφαλιστικαὶ ἐταιρίαι

ἀποδέχονται συμμετοχήν εἰς κινδύνους διαφόρων κλάδων βάσει τῶν νέων ἀπλοποιημένων διατυπώσεων. Συμμετοχή εἰς ναυτικούς κινδύνους θά ἀκολουθήσῃ μελλοντικῶς.

Αἱ ὑπάρχουσαι ἐνδείξεις παρουσιάζουν τήν τελικήν μορφήν τοῦ ίδρυματος (exchange) ἐτοιμη πρός τό τέλος τοῦ τρέχοντος ἔτους. 'Αντιπροσωπεῖαι τῶν ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν τοῦ ὑπό ίδρυσιν χρηματιστηρίου εἶχαν ἐπανειλημένας συσκεψεῖς κατά τούς τελεταίους μήνας διά τὸ θέμα τῆς κοινῆς στεγάσεως. 'Έκαστον συμμετέχον συνδικάτο ὑποχρεούται εἰς ποσόν ἀποθεματικόν τοῦ ὑψους τῶν πέντε ἐκατομμυρίων δολλαρίων. 'Η στατιστική ὑπηρεσία τοῦ ίδρυματος θά είναι ἐξωπλισμένη μὲ ὅλα τά σύγχρονα ἡλεκτρονικά μέσα διά τήν ἀντικειμενική ἐκτίμηση τῶν προσφερομένων κινδύνων.

E. K. SPERANTZA
Νέα Υόρκη, Ιούνιος 1979

ΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΤΟΥ Α' ΤΡΙΜΗΝΟΥ Στοιχεῖα τοῦ Λόϋδ'ς Ρέτζιστερ

Νέαν κάμψιν ἐνεφάνισαν αἱ παγκοσμίοι παραγγελίαι κατά τό πρώτον τρίμηνον τοῦ 1979, κατελθοῦσαι εἰς τά χαμηλότερα ἐπίπεδα ἀπό τοῦ Μαρτίου τοῦ 1965, ἀναφέρει τό Λόϋδ'ς Ρέτζιστερ. Σημειώτεον δέ, ὅτι μέχρι τέλους τοῦ 1980 θά ἔχῃ παραδοθῆ τό 89% τῶν παραγγελιών αὐτῶν.

Μέ μείωσιν 775.007 τον. γκρός ἐντός τοῦ τριμήνου, αἱ παγκόσμιοι παραγγελίαι ἐμπορικῶν πλοίων ἀνεφέροντο εἰς 3.011 σκάφη, 25.083.610 τον. γκρός, την 31ην Μαρτίου. Σημειούται δητὶ ἡ κάμψις συνεχίζεται σταθερά ἀπό τοῦ Μαρτίου τοῦ 1974, ὅτε αἱ παγκόσμιοι παραγγελίαι εἶχαν φθάσει τό ρεκόρ τῶν 133,4 ἑκατ. τον. γκρός.

Αἱ τρέχουσαι παραγγελίαι περιλαμβάνουν 1.929 πλοῖα, 14,9 ἑκατ. τον. γκρός, ὑπό κατασκευὴν καὶ ἔτερα 1.082 πλοῖα, 10,1 ἑκατ. τον. γκρός τῶν ὅποιων δέν ἐγένετο εἰσέτι ἐναρξίς τῆς ναυπηγήσεως.

Τό Λόϋδ'ς Ρέτζιστερ προσθέτει δητὶ ἐντός τοῦ τριμήνου παρηγγέλθησαν σκάφη 2,3 ἑκατ. τον. γκρός ἐνώ κατά τήν αὐτήν περίοδον αἱ παραδόσεις ἀνεφέροντο εἰς 3,2 ἑκατ.

τον. γκρός.

Εἰς τάς περισσοτέρας ναυπηγικάς χώρας ἐσημειώθη κάμψις τῶν παραγγελιῶν, ἔαιρεσι τῆς Πολωνίας, τῆς Νοτίου Κορέας, τῆς Δυτ. Γερμανίας, τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Φινλανδίας, αἱ όποιαι κατώρθωσαν νά βελτιώσουν πως τήν θέσιν των.

Αἱ παραγγελίαι εἰς τήν Ιαπωνίαν — τήν πρώτην ναυπηγικήν χώραν τοῦ κόσμου — ἀνήρχοντο τήν 31ην Μαρτίου εἰς 6,2 ἑκατ. τον. γκρός, μέ μείωσιν 313.407 τον. ἐντός τοῦ τριμήνου. Εἰς τήν δευτέραν θέσιν ἡ Βραζιλία μέ σύνολον παραγγελιῶν 2,7 ἑκατ. τον. γκρός καὶ εἰς τήν τρίτην αἱ Ήνωμέναι Πολιτείαι μέ 2,2 ἑκατ. τόννους.

Ο ἀριθμός τῶν ὑπό παραγγελίαν σκαφῶν ἀνω τῶν 100.000 τον. γκρός ἐμειώθη εἰς 17, συμφώνως πρός τό Λόϋδ'ς Ρέτζιστερ.

Τά πλοῖα γενικοῦ φορτίου ἀντεπροσώπευν τό μεγαλύτερον ποσοστό τῆς ὑπό παραγγελίαν χωρητικότητος (29,8%). 'Ηκολούθουν τά δεξαμενόπλοια (26,5%) καὶ τά μπάλκ κάρριερ (22,8%).

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23

CABLES: SHIPSAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.

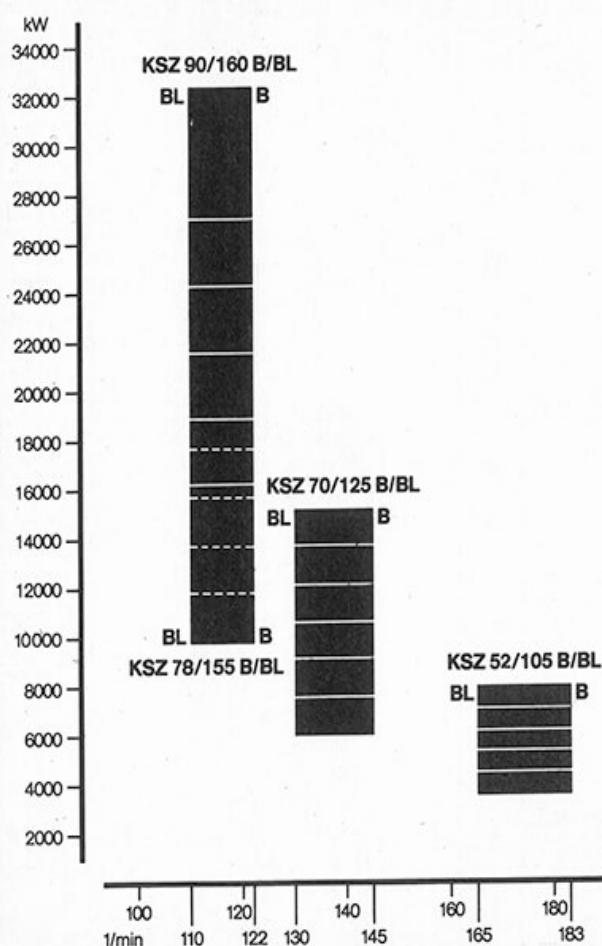
TELEPHONE: 01-930 7561

BOSTON • OIKONOMIA • PARALIA

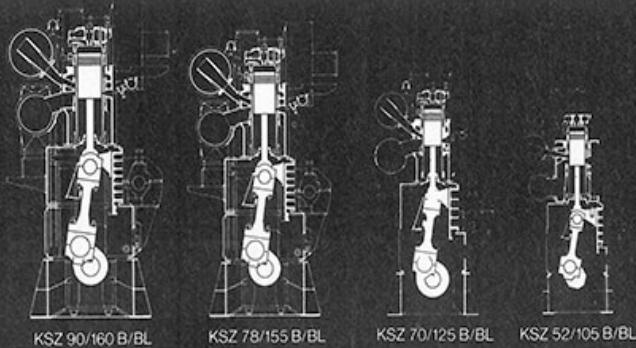
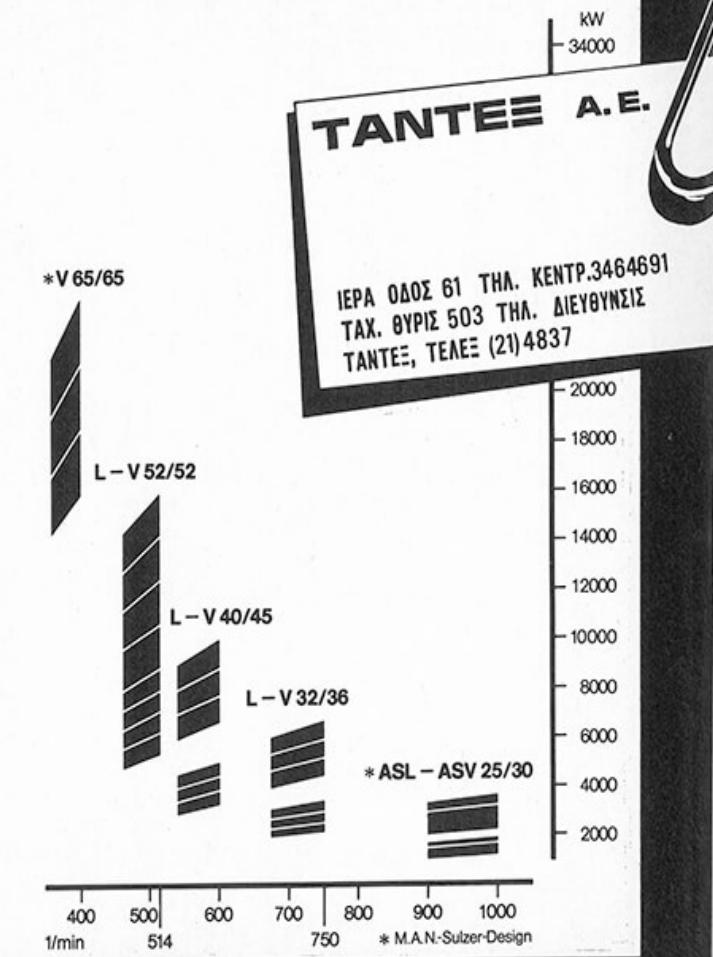
Diesel Engine Programme

Please ask for
our new Diesel
Engine Programme
M.A.N. Abt. VW
D 8900 Augsburg
W. Germany

Output Range Two-stroke Diesel Engines



Output Range Four-stroke Diesel Engines



M·A·N

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ & ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Α.Ε.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΡ. 14 ΔΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ ΧΡΗΣΕΩΣ 1978 ΕΙΣ ΔΟΛΛΑΡΙΑ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ	1978	1977	ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ	1978	1977
I. ΧΡΕΟΤΡΑΦΑ	\$2,831,669	\$2,779,657	I. ΜΕΤΟΧΙΚΟΝ ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ	\$4,217,520	\$4,217,520
II. ΑΚΙΝΗΤΑ	\$1,778,526	\$1,778,526	II. ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ	\$94,262	\$97,621
Μείον Αποθέματος	\$ 251,879	\$ 211,082	III. ΥΠΟΛΟΓΙΤΟΝ ΚΕΡΔΩΝ ΚΑΙ ΖΗΜΙΩΝ	\$ 4,821	\$ 352
Μείον Αποθέματος	\$ 203,090	\$ 200,731	IV. ΤΕΧΝΙΚΑ ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ		
Μείον Αποθέματος	\$ 164,586	\$ 156,181	ΚΙΝΔΥΝΟΝ ΕΝΙΣΧΥΣΙΟΝ		
V. ΧΡΕΟΣΤΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ, ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΕΤΑΙΡΙΑΙΑ ΥΠΟΛΟΠΑ, ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΧΡΕΟΣΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ	\$ 36,504	\$ 44,550	V. ΕΚΚΡΕΜΩΝ ΖΗΜΙΩΝ	\$ 1,697,903	\$ 1,567,444
V. ΧΡΕΟΣΤΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ, ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΕΤΑΙΡΙΑΙΑ ΥΠΟΛΟΠΑ, ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΧΡΕΟΣΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ	\$ 1,334,975	\$ 1,394,006	V. ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΕΤΑΙΡΙΑΙΑ ΚΑΙ ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ	\$ 4,905,302	\$ 4,325,050
ΚΑΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ			V. ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΕΤΑΙΡΙΑΙΑ ΚΑΙ ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ	\$ 2,282,824	\$ 2,282,824
Έσωστερικο			VI. ΛΙΣΤΑΙ (ΠΙΣΤΩΤΙΚΑ ΥΠΟΛΟΠΑ) ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ	\$ 2,087,607	\$ 1,776,729
Έξωστερικο			VI. ΛΙΣΤΑΙ (ΠΙΣΤΩΤΙΚΑ ΥΠΟΛΟΠΑ) ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ	\$ 25,235	\$ 27,615
			VI. ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΤΕΑ	\$ 11,634,495	\$ 11,092,020

ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

	1978	1977		1978	1977
Ασφαλιστρά	\$11,404,219	\$10,596,313	Προμηθευτικά εισπραχθέσαι	\$ 66,715	\$ 113,687
Προρόδοι Περιουσίας	\$ 554,513	\$ 521,289	Τεχνικά Αποθεματικά προηγουμένου έτους	\$ 3,854,183	\$ 3,821,873
Mείον έτον:					
Αντασφαλιστρά	\$ 2,237,694	\$ 3,403,718	Αντασφαλιστρά	\$ 1,829,465	\$ 1,700,173
Έκπτώσεις	\$ 9,143,815	\$ 8,128,316	Σημεία Πληρεύσαται	\$ 2,191,145	\$ 2,825,767
Μείον διαλογίας Αντασφαλιστρών	\$ 6,932,670	\$ 5,302,549	Τεχνικά Αποθεματικά τρέχοντος έτους	\$ 4,325,050	\$ 3,854,183
Τεχνικά Αποθεματικά τρέχοντος έτους	\$ 4,325,050	\$ 40,796	Αποθέματος 'Ακυρήτων'	\$ 8,406	\$ 40,796
Αποθέματος 'Έπιπλων Σκευών'	\$ 479,963	\$ 407,304	Έννοια 'Έξοδα'	\$ 15,874,044	\$ 12,025
Κέρδη 'Υπολογου Χρήσεως'	\$ 5,586	\$ 14,720,748			
Κέρδη Προηγούμενης Χρήσεως	\$ 352	\$ 332,414			
	\$ 5,938	\$ 332,505			

ΔΙΑΝΟΜΗ ΚΕΡΔΩΝ

	1978	1977
Τακτικόν Αποθεματικόν	\$ 1,117	\$ 71,102
Έκπτωτον Αποθεματικόν	\$ 2,000	
Μέρισμα	\$ 253,051	
Άμιση και παραστάσεις Διοικητικού Συμβουλίου	\$ 6,000	
Τηλοποιητικό έτος ΝΕΟΥ	\$ 352	
	\$ 4,821	
	\$ 5,938	\$ 332,505

*Εν αθήναις τη 21η Μαρτίου 1979

Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Σ. ΠΟΥΛΑΚΟΣ

Ο Διευθύνων Σύμβουλος
ΚΩΝΙΟΣ ΚΩΣΤΑΚΗΣ

Ο επί του λογιστικού
Γ. ΠΑΡΣΑΝΟΣ

‘Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

Ηύδημένη ἡ κίνησις τό πρώτον τριμήνου

Ηύδημένη ἡτο ἡ κίνησις τοῦ λιμένος Πειραιῶς κατά τὸν παρελθόντα Μάρτιον, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν τοιαύτην τοῦ ιδίου μηνὸς τοῦ 1978.

Συγκεκριμένως οἱ κατάπλοι ήταν περισσότεροι κατά 13,10%, τὰ φορτοεκφορτωθέντα ἐμπορεύματα περισσότερα κατά 9,02% καὶ οἱ διακινηθέντες ἐν τοῦ λιμένος ἐπίβαται περισσότεροι κατά 5,4%.

Ἀναλυτικότερον ἡ κίνησις τοῦ λιμένος κατά τὸν μῆνα Μάρτιον τὸν ἑτοῦ 1979 καὶ 1978 ἐμφανίζεται ὡς ἀκόλουθος:

a) Ναυτιλιακή:

Κατέπλευσαν 1.804 πλοῖα, καθαρὰς χωρητικότης 2.717.835 κόρον, ἔναντι 1.595 πλοίων, μὲν χωρητικότητα 2.759.766 κόρων.

Ἐξυπηρετήθησαν εἰς τὰς τέσσαρας δεξαμενὰς τοῦ Ο.Α.Π. 65 πλοῖα, ἔναντι 62.

Ἐπεσκευάσθησαν ἐντὸς τῆς λιμενικῆς περιοχῆς 85 πλοῖα, ἔναντι 75.

Ἐχορηγήθη εἰς πλοῖα καὶ λοιπά πλωτά μέσα ὑδωρ 80.061 κυβ. μέτρων, ἔναντι 91.152 κυβ. μέτρων.

β) Ἐμπορευμάτων:

Φορτοεκφορτώθησαν 878.301 τόννοι ἐμπορευμάτων, ἔναντι 805.624 τόννων. Ἐκ τῶν ἐμπορευμάτων αὐτῶν 90.463 τόννοι διεκινήθησαν εἰς ἐμπορευματοκιβώτια, ἔναντι 74.156 τόννων.

γ) Επιβατική:

Διεκινήθησαν ἐκ τοῦ λιμένος Πειραιῶς 207.282 ἐπίβαται (έξωτερικοῦ 26.332 καὶ ἐσωτερικοῦ 180.950), ἔναντι 196.592 ἐπίβατων (έξωτερικοῦ 30.052 καὶ ἐσωτερικοῦ 166.540).

Η κίνησις τοῦ α' τριμήνου

Οὗτοι ἡ κίνησις τοῦ τριμήνου Ιανουαρίου - Μαρτίου τὸν ἑτοῦ 1979 καὶ 1978 ἐμφανίζεται ὡς ἔξις:

a) Ναυτιλιακή:

Κατέπλευσαν 4.493 πλοῖα, καθαρὰς χωρητικότης 7.195.177 κόρων, ἔναντι 4.053 πλοίων, χωρητικότης 7.278.771 κόρων.

Εισήλθον εἰς τὰς δεξαμενάς τοῦ Ο.Α.Π. 151 πλοῖα, ἔναντι 164.

Ἐπεσκευάσθησαν εἰς τὴν λιμενικήν περιοχήν 205 πλοῖα, ἔναντι 209.

Ἐχορηγήθη εἰς τὰ πλοῖα καὶ λοιπά πλωτά μέσα ὑδωρ 236.714 κυβ. μέτρ. ἔναντι 215.522.

β) Ἐμπορευμάτων:

Φορτοεκφορτώθησαν 2.565.769 τόννοι ἐμπορευμάτων, ἔναντι 2.469.494 τόν. Ἐπί τῶν ἐμπορευμάτων αὐτῶν 247.778 τόν. διεκινήθησαν ἐντὸς ἐμπορευματοκιβώτιών, ἔναντι 205.059 τόν.

γ) Διεκινήθησαν ἐκ τοῦ λιμένος 452.709 ἐπιβάται (έξωτερικοῦ 55.810 καὶ ἐσωτερικοῦ 396.899) ἔναντι 431.626 ἐπιβατῶν (έξωτερικοῦ 61.132 καὶ ἐσωτερικοῦ 376.494).

Η ἐκκένωσις κοντέϊνερς ἐκτός Ο.Α.Π.

Τὸ Ὑπουργείον Οἰκονομικῶν δέν ἀπέδεχθη αἴτημα τοῦ «Σκανδιναϊκοῦ Πρακτορείου ᾿Εγγύς Ἀνατολῆς» διά τὴν δημιουργίαν ὃν ἀυτοῦ σταθμῷ ἐκκενώσεως κοντέϊνερς ἐκτός τῆς λιμενικῆς περιοχῆς τοῦ Ο.Α.Π. Καὶ τοῦτο, διότι ὅπως ὑποστηρίζεται εἰς τὴν ἀπάντησιν τοῦ Ὑπουργείου, ἐπειδὴ ἐκ τῶν κειμένων διατάξεων δέν παρέχεται ἡ εὐχέρεια αὐτῆς. Τό αἴτημα αὐτὸῦ θὰ ἥδυναι νάντιμετωπισθῇ μετά τὴν ψήφισμαν νομοσχεδίου μέ τὸ δόπιον θά τροποποιούνται αἱ διατάξεις τοῦ τελωνειακοῦ Κώδικος καὶ διά τοῦ δόπιον θά παρέχεται ἡ εὐχέρεια ἀνάγνωρίσεως ἴδιωτικῶν ἀπόθηκῶν ὡς προσωρινῶν τελογειακῶν χώρων.

Ἐπεκτείνεται ἡ λιμενική περιοχή πρός Σελήνια

Ἀπεφασίσθη ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Π. ἡ ἐπέκτασις τῆς λιμενικῆς περιοχῆς ἐπὶ τῶν παραλίων τῶν Σελήνιων Σαλαμίνος καὶ εἰδικότερον ἀπὸ τοῦ κειμένου ἐπὶ τῆς παρὰ τὴν νοτίαν ρίζαν τοῦ ἀκρωτηρίου Κυνοσούρας ἀκτογράμμης σημείου, ὃπου κάμπτεται κατ’ ὅρθην τῆς περίου γωνίαν ἡ διερχομένη ἐκ τοῦ βορείως τούτου ὑπάρχοντος αὐχένος ἀσφαλτοστρωμένη ὁδός ᾿Αμπελακίων

- Σελήνιων μέχρι τοῦ μέσου τοῦ δευτέρου πρὸς νότον ἀντερισμάτος τοῦ ἀκρωτηρίου τῆς Τροπαίας ᾿Ακρας.

Ἡ ἐπέκτασις, διότι ὑποστηρίζεται, καθίσταται ἀναγκαῖα, διότι ἐπιβάλλεται ἡ ἐπιστροφὴ τῆς δημιουργίας εἰς τὸν δρυμὸν Σελήνιων ναυπηγοῦ· τοσκευαστικῆς βάσεως, διά τὴν ικανοποίησιν τῶν καθημερινῶν αὐξανομένων ἀναγκῶν εἰς κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ πλοίων, ὡς καὶ τὴν μεταφοράν τῶν εἰς Πέραμα ἐγκατεστημένων μικροεπισκευαστικῶν μονάδων μετά μάλιστα τὴν ἔξαγγελθείσαν ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως ἀπόφασιν τῆς συνδέσεως, διὰ γεωύρας τοῦ Περάματος μετά τῆς νήσου Σαλαμίνος.

Παραχώρησις χώρων Ο.Α.Π.

Παρεχωρήθη ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Π. ἡ χρῆσις χώρων τοῦ εἰς τὰ ναυπηγεῖα «ΝΑΥΣ - Ἀφοί Φίλιππου», I. Τσαγγαρίου, Δ. Κ. Ἀναστασιάδης Τσορτανῆς, Ν. Παπαστεφάνου καὶ εἰς τὸ μηχανουργεῖον Θ. Γαλάνη ναυπηγείον Γ. Γκούμα.

Ἡ παραχώρησις είναι διά τὰ ἔτη 1979-1980 καὶ γίνεται ὑπὸ τοὺς ισχύοντας δρους.

Τό «Παντελῆς» Φάντασμα

Φάντασμα ἔγινε διά τὸν Ο.Α.Π. τὸ α/π «Παντελῆς». Ἐνώ μετά σειράν ἀγόνων διαγωνισμῶν κατεκυρώθη τὸν Νοέμβριον 1978 εἰς τὸν Μ. Ξηραδάκην τὸ ἐκπλειστηρίασμα, ἔναντι τοῦ ποσοῦ τῶν 400.000 δρ., ἐν τούτοις, μετά ἐπτάμηνον χρονικόν διάστημα κρύσσεται ἐκπτωσις, ἐπειδὴ δέν κατέβαλε τὸ ποσόν αὐτοῦ.

Καὶ πάλιν, λοιπόν, τὸ «Παντελῆς», ὑπὸ ἐκπλειστηρίασμον, κατόπιν δημοσίου διαγωνισμοῦ.

Σύντομα

Ἐνεκρίθη πίστωσις 30 ἑκατ. δραχμῶν διά τὴν πληρωμὴν μέρους τῆς προμηθείας ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Π. δύο γερανογεφυρῶν ἐμπορευματοκιβώτιών ἀπὸ τὸν οἰκον METKA A.E. ‘Ως είναι γνωστόν ἡ δλη ἄξια τῶν δύο γερανογεφυρῶν ἀνέρχεται εἰς τὸ ποσόν τῶν 204 ἑκατ. δραχμῶν.

• Ἐνεκρίθη πίστωσις 3.400.000 δρ. διά τὴν ἐκτέλεσιν σποραδικῶν ἐργασιῶν ἀνακαίνισεως, συντηρήσεως, ἐπισκευῆς κ.λ.π. διαφόρων ὁδοποιητικῶν ἔργων εἰς τὴν λιμενικήν περιοχήν.

• Κονδύλιον 12.591.000 δρ., ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Π. διά τὴν πληρωμὴν ἐκτέλεσθέντων εἰς τὸν λιμένα διαφόρων ἔργων.

“SINGAPORE”

‘Ο κυριώτερος προμηθευτικός οἶκος ύλικῶν καὶ τροφίμων τῶν ἐλληνικῶν 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.
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΧΗΜΙΚΑ

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

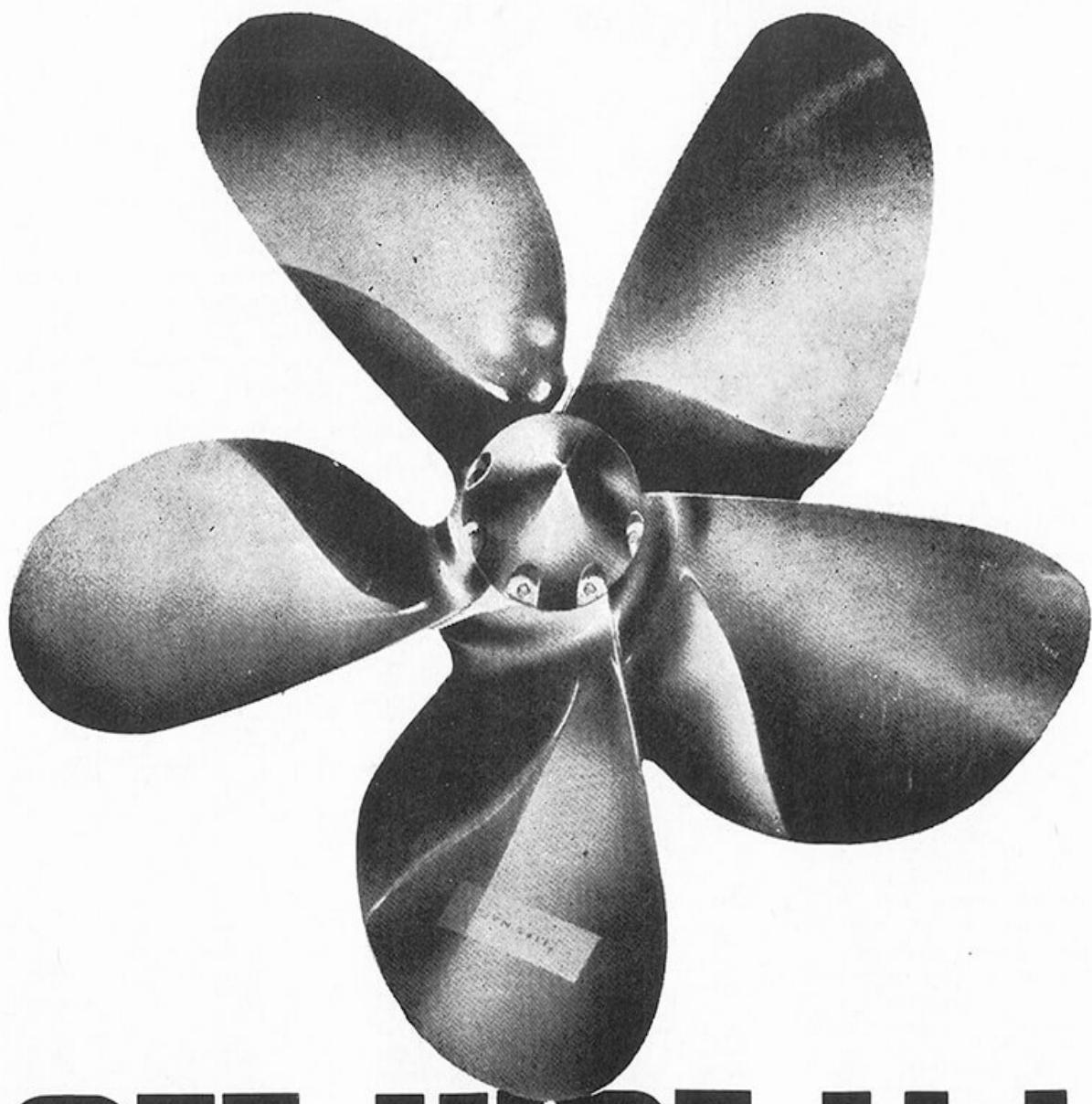
AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537

TELEX NO. RS 21376

24 HRS SERVICE
ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

P. O. BOX 1293

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"
SINGAPORE



OFF-HIRE Ltd.

The successful shipowners know to value the Limited Off-Hire.

That's why so many of them come to LIPS NAFSI for their propeller repairs.

They know the LIPS quality and they have never been disappointed, neither from our high reliability nor from our Off-Hire Limited.



LIPS • NAFSI SA

THE PROPELLER PEOPLE

34, METHONIS STR. PIRAEUS TELEPHONES: 49.14.282 409.836 TELEX: 21.2708 NFI GR

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 143/1979

Πρόεδρος: ο κ. Έμμι. Καβαλλιέρος
Εισηγητής: Ο Έφετης κ. Δ. Κουτσόπουλος
Δικηγόροι: οι κ. κ. Β. Κουτουλάκος,
Ν. Μπαλταζάνης

• **Αντικατάστασις ναυτικού μή έχοντος τά νόμιμα προσόντα διά προσοντούχου.** — Δέν συνιστά καταγγελίαν ύπο τού πλοιάρχου. — Δικαιώμα τού ἀπολύμενου εἰς ἀπόληψιν μόνον ἔξοδων παλιννοστήσεως. — Σχετικός δρός τῆς Έγκριτικῆς Πράξεως νηολογήσεως ἔγκυρος τελών ἐντός τῆς υπό τού νόμου ἔξουσιοδοτήσεως. — **Μειοψηφία.**

Ἐπειδή, διά τῆς ἐκκαλουμένης ἀποφάσεως, ως ἐκ ταῦτης νομίμως προσαγομένης καὶ ἐκκαλουμένης, προκύπτει, ἐγένοντο δεκτά, περὶ τῶν κρίσεών της δέ τούτων δέν προβλέπεται παράπονον, τὰ ἔξης: α) διτὶ ὁνάγων, ηδη ἐφεβίλητος, προσληφθεὶς κατά τὴν 26.6.76 παρά τῆς ἐναγομένης ἥδη ἐκκαλούσης ἐν Πειραιῷ δυνάμει συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας, ἐναυτολογῆθη ἐν συνεχείᾳ κατά τὴν 1.7.76 ως Β' Μηχανικός ἐπὶ τοῦ υπό Ἐλληνικήν σημαίαν πλοίου αὐτῆς «ΝΤΙΓΓΝΙΤΥ» (πρότερον ὄνομαζομένου «ANATZELA PROBINTANOS») χωρητικότητος ἄνω τῶν 4500 τόννων (κ.ο.χ. 8484,66, β) διτὶ ὁνάγων ὑπηρέτησεν ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου ύπο τὴν ως ἀνω ἰδιοτήτα τού μεχρι τῆς κατά τὴν 18.8.76 ἀπολύσεως του, πλὴν τόσον κατά τὴν πρόσληψιν του δύσον καὶ καθ' διὸν τό διάστημα τῆς ὑπηρεσίας του ἐστερείτο πτυχίου μηχανικοῦ γεγονός διπερ ἐξ ὑπαρχῆς ἐγνώριζεν ἡ ἐναγομένη, γη διτὶ ὁνάγων ἀπέλθη καθ' διὸν τοῦ πλοίου εὑρίσκετο εἰς Μόντρεαλ Καναδᾶ (18.8.76), προκειμένου νά ἀντικατασταθῇ ύπο ἑτέρου μηχανικοῦ διαθέτοντος τό κατά Νόμον πτυχίον μηχανικοῦ καὶ δ) διτὶ τὸ ως είρηται πλοίον διέπεται ἀπό τῆς νηολογήσεως του καὶ τῆς ὑγάσεως ἐπὶ τούτης τῆς ἐλληνικῆς σημαίας ύπο τοῦ Ν.2687/53, ἐκδοθείσης πρός τούτο τῆς υπ' ἀριθ.54064/72 ἀποφάσεως τῶν «Πυρωργόν» Εθν. Οίκονομίας, Οίκονομικῶν, Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνῶν (ἥτις πράγματι ἐδόμενη εἰς τό νομίμως προσαγομένον καὶ ἐπικαλούμενον ΦΕΚ 310/6-5-72 τ.Β). Ἐξ ἑτέρου, ως προκύπτει ἐκ τῆς προμηνύσθησης υπουργικῆς ἀποφάσεως, ἐκδοθείσης, ως ἐν αὐτῇ ἀναφέρεται, βάσει τοῦ ἀρθρου 13 τοῦ Ν.Δ.2687/53, ἐν συνδυαμῷ πρός τας παρ.2 καὶ 3 τοῦ αὐτοῦ Ν.Δ/τος, καὶ βάσει τοῦ Ν.Δ. 2928/54 «περὶ αὐθεντικῆς ἐρμηνείας τοῦ ἀρθρου 13 τοῦ Ν.Δ.2687/53», διρίζεται πλὴν ἄλλων, ἐν αὐτῇ διτὶ ἐπιτρέπεται εἰς τὴν ἐκκαλούσαν ἡ ναυτολόγησις ἐλλήνων ναυτικῶν, ἐν οἷς καὶ μηχανικῶν, διά τὸν ἐπί θηράσει ταῦτη ὁρίζομένου χρόνου, καίτοι μὴ κεκτημένων τῶν προβλεπομένων ύπο τῶν οἰκείων διατάξεων προσόντων, ἡ ἀπόλυτης δύμως τούτων λόγῳ ἀντικαταστάσεως τού διά προσοντούχων ἐλλήνων ναυτικῶν δέν συνιστά καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ύπο τοῦ πλοιάρχου, τούτης τοῦ λόγου τούτου ἀπολύμενον δικαιουμένον μόνον ἔξοδων παλιννοστήσεως. Ἄρα οὐχὶ καὶ ἀπόζημιώσεως λόγῳ καταγγελίας.

Ἐπειδή, κατά τὸ ἀρθρον 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/53 «περὶ ἐπενδύσεως καὶ προστασίας κεφαλαίων ἐχωτερικού», ως ἡ παράγραφος 2 αὐτοῦ αὐθεντικῶς ἡρμηνεύθη διτὶ ἀρθρου μόνου τοῦ Ν.Δ.2928/54, κεφάλαια ἐξωτερικοῦ ἐν τῇ ἐννοίᾳ τῶν Νόμων τούτων, λογίζονται καὶ τά νηολογούμενα ύπο ἐλληνικήν σημαίαν πλοίοι χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 1.500 κόρων, ἐν τῇ ἐκδιδούμενῃ δέ κατά τὸ ἀρθρον 3 παρ.2 τοῦ

Ν.Δ.2687/53 ἐγκριτική πράξει δύναται ἡ διοίκησις νά περιλαμβάνῃ οἰνδήποτε δρον, κατά παρέκκλισιν ἀπό τῶν ισχυουσῶν διατάξεων ἀστικοῦ, ἐμπορικοῦ καὶ δικονομικοῦ δικαιου καὶ αὐτῶν ἐπὶ τὸν δημοσίας τάξεως τοιούτων, ἐξηπρετητικῶν τοῦ σκοποῦ τοῦ ως είρηται ἀρθρου, ἀποβλέποντος εἰς τὴν διά παροχῆς διευκολύνσεων πάσης φύσεως προσέλκυσιν πλοίων πρός νηολόγησιν τῶν υπό ἐλληνικῆς σημαίαν (αιτιολ. ἐκθεσις Ν.Δ.2928/54) ἐπὶ τὸ τέλει τῆς αὔξησεως τῆς ἀπασχολήσεως, τῆς ἐπιστρέψεως τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς Χώρας καὶ ἴδια τῆς βελτιώσεως τοῦ ισοζυγίου τῶν ἐχωτερικῶν λογαριασμῶν τῆς χώρας (αιτιολογική ἐκθεσις Ν.Δ.2687/53). Ἐν δψει τούτων, ἡδηνόταν τοιούτου προαναφερεσιῶν διατάξεων τῆς συμβάσεως ύπο τοῦ πλοιάρχου καὶ ἐπομένως δὲ δικαιούται ἀποζημιώσεως, ἀλλά μόνον ἔξοδων παλιννοστήσεως.

τῶν διαδίκων, ἀμφοτέρων τῶν βαθμῶν δικαιοδοσίας, διότι, κατά τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου τούτου, εὐλόγως ἀμφεβαλεν διέναγων διά τὴν ἐκβασιν τῆς δικῆς ταύτης.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ Ν.Χ.

Δημοσιεύονταν ἀνωτέρω δύο ἀποφάσεις εἰς ἀντίθετα ἀχθεῖσαι συμπεράσματα. Κρίσιμος ἡτο ή κοινή διάταξις τῶν Ἀγκριτικῶν Αποφάσεων νηολογήσεως τῶν πλοίων κατά τὸ ἀρθρον 13 τοῦ ν.δ. 2687/1953, συμφώνως πρός τὴν όποιαν ἡ ἀπόλυτης τοῦ μή προσοντούχου ναυτικοῦ πρός ἀντικατάστασιν τοῦ διά προσοντούχου ναυτικοῦ, δέν συνιστά καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ύπο τοῦ πλοιάρχου καὶ ἐπομένως δὲ δικαιούται ἀποζημιώσεως, ἀλλά μόνον ἔξοδων παλιννοστήσεως.

Ἡ διαφωνία εχει αιτιαν τὴν ἐν τῷ Ν.Δ. 2687/53 ἔξουσιοδοτησιν πρός τὴν Διοίκησιν νά περιλαμβάνῃ ἐν τῇ περὶ νηολογήσεως τοῦ πλοίου ἀποφάσεις οἰνδήποτε δρον κατά παρέκκλισιν πάσης διατάξεως ἀστικοῦ, δικονομικοῦ, ἐμπορικοῦ δικαιου καὶ αὐτῶν ἐπὶ τὸν δημοσίας τάξεως διατάξεων (βλ. ἐρμηνευτικόν Ν.Δ. 2428/54) καὶ ἐτέθη τὸ ἐρώτημα ἡ περὶ ἀπόλυτης διά προσοντούχου ναυτικοῦ ἀνευ ἀποζημιώσεως διάταξις κείται ἐντός τῆς ἀνωτέρω ἔξουσιοδοτήσεως.

Τὸ Μονομέλες Πρωτοδικείον ἐκρινεν διτὶ διάταξις κείται ἐκτός τῆς ἔξουσιοδοτήσεως καὶ ἐπομένως είναι ἀνίσχυρος. Ἀντιθέτως, τὸ Έφετείον κατά πλειοψηφίαν ἐκρινεν διτὶ διάταξις κείται ἐντός τῆς ἔξουσιοδοτήσεως τοῦ ν.δ. 2687/53. Ἡ μειοψηφία τῆς ἀποφάσεως τοῦ Έφετείου ἐθώρησεν διτὶ δινατάτης μέν προσλήψεως ναυτικοῦ μή προσοντούχων ἐπὶ πλοίων νηολογουμένων κατά τὸ ἀρθρον 13 τοῦ ν.δ. 2687/53 κείται ἐντός τῆς πρός τὴν Διοίκησιν ἔξουσιοδοτήσεως, ἐνώ δὲ δινατάτης μέν προσοντούχων ναυτικοῦ, κείται ἐκτός τῆς ἔξουσιοδοτήσεως.

Καίτοι βεβαίως σήμερον ἡ σπάνια τῶν ναυτικῶν καθιστά ἀκραίαν περίπτωσιν, τὴν περίπτωσιν τῆς ἀντικαταστάσεως τοῦ μή προσοντούχου διά προσοντούχων ναυτικοῦ, ἐν τούτοις διόπτρασις τοῦ Έφετείου λύουσα στασιαζομένον ζῆτημα θά συντελέσῃ εἰς τὴν τάσιν πρός ἀποκατάστασιν ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δινατοῦ εἰς τὰ πλοια, συνθέσεις με πλήρωμα ἔχον τὰ νόμιμα προσόντα.



SCANDINAVIAN
MARINE
SERVICES AB

TRAVELLING REPAIRS — THE MOST NATURAL WAY OF SHIPREPAIRS

All kind of shiprepairs from US \$ 10 to
18/h overtime, allowances & engineers
extra fee included.

ENGINEER CONSULTANTS MARINE CONSULTANTS

Sweden

SMS AB
Kungslystvägen 37, 240 21 Loddetorp
Phone: 0477 61 80 · Telex: 3049 Malmö S
India
SMS (P) Ltd.
Madras
Cable: Scanmarine Madras
Phone: Madras 811 66 · Telex: MS 328

Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς

Άριθμός 1628/1977

Δικαστής: Ο Πρωτοδικής

κ. Θ. Αποστολόπουλος

Δικηγόρος: Οι κ. κ. Β. Κουτουλάκος,

Ν. Μπαλαταζάνης

• Αντικατάστασις ναυτικού μή ξοντος τά νόμιμα προσόντα διά προσοντούχον. — Καταγγελία τῆς συμβάσεως ύπο τοῦ πλοιάρχου. — Αποζημίωσις — Αντίθετος δρός Έγκριτικής Πράξεως νηολογήσεως κατά τό άρθρον 13 ν.δ. 2687/53 είναι άνενεργός ως κείμενος τῆς έξουδιοδοτήσεως τοῦ νόμου.

Έπειδη, ἐκ τῶν προσαγομένων και ἐπικαλούμένων ἔγγράφων τῶν ισχυρισμῶν τῶν διαδικών και τῆς ἐν γένει διαδικασίας ἀπεδειχθησαν τά ἄκολουθα: Όντας οἱ έναγομένης προσληφθεῖς τῆς 26.6.1976 παρά τῆς ἐν Πειραιὲ ἀντιπροσώπου τῆς έναγομένης, δυνάμει συμβάσεως ναυτικῆς ἔργασίας ἀφοίστου χρόνου, ἐναυτολογήθη ἐν συνεχείᾳ τῆς 1.7.1976, ως Β' μηχανικός, ἐπὶ τοῦ ύπο Έλληνικήν σημαίαν φορτηγού πλοίου αὐτῆς «NTIGNITY» χωρητικότητος ἄνω τῶν 4.500 τόννων D.W. (κ.ο.χ. 8484,66). Κατά τὴν προσληψίν του, ἀλλὰ καὶ κατά τὸ διάστημα τῆς ἐπὶ τοῦ ἄνω πλοίου ὑπηρεσίας του δέν ἐκέκτητο οὗτος πτυχίου Β' μηχανικού τοῦθ' ὅπερ ἔξ ὑπαρχῆς ἐγγόριζεν ἡ ἐναγομένη. Τὴν 18.8.1976 ἀπέλυθη ὡτος, καθ' ὃν χρόνον τὸ πλοίον εὑρίσκετο εἰς Μόντρεαλ Καναδά, προκειμένου νά ἀντικατασταθῇ ύπο ἑτέρου, διαβέτοντος τὸ κατά νόμου πτυχίον. Μετά ταῦτα, δέον νά σημειωθῇ διτὶ η κτήσις διπλώματος ἡ ἀδείας ναυτικῆς ἱκανότητος, εἰς ἣς περιπτώσεις ἀπαιτείται τοῦτο, ἀποτελεῖ, ως συνάγεται, ἐκ τῶν διατάξεων τῶν άρθρων 4 καὶ 5 τοῦ Ν.Δ. 2651/1953 καὶ Ι.έπ. τοῦ Ν.Δ. 2687/1953, ως τούτο ἐκωδικοποιήθη διά τοῦ Β.Δ. τῆς 3/18.2.1954, οὐδιώδη προϋπόθεσιν διά τὴν ναυτολόγησιν τοῦ ναυτικοῦ καὶ τὸ κύρος τῆς διά ταῦτης συναπτομένης συμβάσεως ναυτικῆς ἔργασίας.

Ἐφ' δοσον ἐλλείπει ἡ προϋπόθεσις αὐτῆς καὶ

τοῦτο ὁ ἐνάγων. Παρά ταῦτα, αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 13 παρ. 2 τοῦ ἄνω Ν.Δ. 2687/1953 ως ημηνεύθη τούτῳ αὐθεντικῶς διά τοῦ ἄρθρου μόνου τοῦ Ν.Δ. 2928/74, βάσει τῶν ὁποίων ἔξεδθη ἡ ώς εἰρηται ἀπόφασις, παρέχουν μὲν τὴν δυνατότητα διπλῶς περιληφθούν ἐν τῇ σχετικῇ πράξῃ τῆς διοικήσεως καὶ προνομιακοὶ δροὶ ἐκμεταλλεύεσσες τῶν ύπο Ἐλληνικήν σημαίαν νηολογημένων ζένων πλοίων κατά παρέκκλισιν ἀπό τῶν ισχυουσῶν καὶ δημοσίας ἔτι τάξεως διατάξεων, οἱ δροὶ δημοσίας ούτοι δύνανται νά ἀφοροῦν εἰς τὴν παροχὴν πάσης φύσεως διευκόλυνσεως καὶ ἐξασφαλίσεως πρός εὐνόησιν τῆς ὑπαγωγῆς ύπο Ἐλληνικήν σημαίαν τῶν ύπο ξένην τοιαύτην τελούντων πλοίων Ελλήνων ιδιοκτητῶν (βλ. αἰτιολογικήν ἐκθεσιν Ν.Δ. 2687/53 διά τῆς ἀρσεως καὶ τῶν υφισταμένων ἐκ τῆς κειμένης νομοθεσίας περιορισμῶν λ.χ. ἐν σχέσει πρός τὰ προσόντα τῶν ναυτολογημένων ἐπὶ τοιούτων πλοίων ναυτικῶν τὴν ἐλευθέραν διαχείρισιν τῶν ἐσόδων, τὴν ἐπίλυσιν τῶν ἀναφοριμένων διαφορῶν κ.λ.π., οὐχί δέ καὶ εἰς τὸν περιορισμὸν τῶν ἀπόρρεοντων ἐκ τῆς ἔργασίας τῶν ναυτικῶν ἐπὶ τῶν πλοίων τούτων νομίμων δικαιωμάτων αὐτῶν. Ή περικοπή τῶν δικαιωμάτων τούτων οὐ μόνον δέν ωρίσθη ὡς δυνατή εἰς τὰς διαληφθείσας διατάξεις, ἀλλ' ἀντιθέτως ἐκ τοῦ δόλου πνεύματος καὶ τοῦ σκοποῦ τοῦ ρηθέντος Ν.Δ. 2687/1953 σαφῶς συνάγεται διτὶ δέν θελήθη τοιαύτη, ἐφ' δοσον ἀλλως ἡ περικοπή αὐτῆς θά ἡγε εἰς ἀντιθέτων τοῦ ἐπιδιωκομένου διο τοῦ ἄνω Ν.Δ. ἀποτέλεσμα, δηλονότι εἰς τὴν δυσχερὴ ἀνεύρεσιν διατεθειμένων νά ναυτολογηθούν μὲν μειούμενα δικαιώματα ἐπὶ τοῦ ἐλόγῳ πλοίων ναυτικῶν, ἀντί τῆς διωκομένης διευκόλυνσεως τῆς ἐπανδρώσεως τούτων καὶ διά μειούμενων ἐστω προσόντων ναυτικῶν. Τούτοις ἀκολούθως, δρο προαναφερθείς ἐπικαλουμένης ύπο τῆς ἐναγομένης ύπ. ἀριθμ. 54064/1972 κοινῆς υπουργικῆς ἀπόφασεως περιελήφθη ἐν αὐτῇ καθ' ὑπέρβασιν τῆς παρασχεθείσης ύπο τῶν διατάξεων νομοθετικῆς έξουδιοδοτήσεως καὶ συνεπῶς είναι ἀνίσχυρος καὶ μή ἐφαρμόστεος ἐν προκειμένῳ. Ἐπομένος, δικαιοῦται ὁ ἐνάγων τῆς διά τῶν άρθρων 75 καὶ 76 ΚΙΝΔ δριζόμενης ἀπόζημιωσεως 45 ημερῶν.

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

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ Δικαίου Ναυτικής 'Εργασίας

ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΕΝΝΟΙΑ ΒΑΡΕΙΑΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΣ ΤΩΝ ΚΑΘΗΚΟΝΤΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Κατ' απόφασιν τού 'Εφετείου Πειραιώς βαρεία παράβασις τών καθηκόντων τού πλοιάρχου νοείται έκεινη ή όποια έπιβάλλει την άμεσον λύσιν τής συμβάσεως ναυτολογήσεως κατά τήν καλήν πίστιν και τά συναλλακτικά ήθη.

Κατά ταύτα δύναται ο ναυτικός ύπό τάς ώς δνω προϋποθέσεις νά καταγγείλη τήν σύμβασιν ναυτολογήσεως καί νά έγκαταλείψη τό πλοίον χωρίς νά άναμεινή την τήρησιν τών διοικητικών διατυπώσεων τής άπολύσεως καί χωρίς νά θεωρηθή δραπέτης.

'Εν πάσῃ περιπτώσει τού δρθρου 74 τού ΚΙΝΔ. πρέπει νά έρμηνεύεται στενώς πρός άποτροπήν άσυδοσίας τών ναυτικών καί καταστρατηγήσεως τής άπαγρεύσεως καταγγελίας τού δρθρου 73 τού ΚΙΝΔ.

Πάντως ή καταγγελία πρέπει νά γίνεται έντος εύλογου χρόνου άπό τής παραβάσεως τού πλοιάρχου.

Είς τήν συγκεκριμένην περίπτωσιν τό δικαστήριον έκρινε διτή ή κατανάλωσις άφαλατωμένου θαλασσίου υδάτος ως ποσίμου καί γάλακτος είς κόνιν καί ή έλλειψις νωπών τροφών καί χυμών, δέν ήσαν παραβάσεις διφειρόδεμναι είς την πρόθεσιν τού πλοιάρχου, δλλα είς άντικειμενικάς ειδικάς δυσχερείας. Καί προσέτι δέν ήσαν παραβάσεις έναντι συγκεκριμένων ναυτικών άλλας άλοκήρου τού πληρώματος καί αύτού τού πλοιάρχου.

'Εξ δλλου καί ή μή τήρησης βιβλίου τροφίμων ώς καί ή μή άνάρτησις πίνακος έδεσματολογίου, άποτελούν τυπικά παραβάσεις καί δέν θεμελιούν λόγον άπολύσεως.

**ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΒΑΡΕΙΑΝ ΠΑΡΑΒΑΣΙΝ
ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΠΑΡΑΛΕΙΨΙΣ ΕΠΙ-**

ΣΚΕΥΗΣ ΠΛΟΙΟΥ Η ΟΠΟΙΑ ΔΕΝ ΗΤΑΝ ΔΥΝΑΤΗ

Κατ' απόφασιν τού 'Εφετείου 'Αθηνών δέν άποτελεί βαρείαν παράβασιν τών καθηκόντων τού πλοιάρχου ή παράλειψης έπισκευής τών ρηγμάτων τού πλοίου τεχνικώς άδυνάτου είς τόν λιμένα άπόπλου τούτου, τά όποια άδικως δέν παρεμποδίζουν τόν άπόπλουν ύπό ωρισμένας προϋποθέσεις έρματος καιρού κλπ. κατά τούς έπιθεωράτος τού ΛΟ'Υ'Δ.

Η περίπτωσις άφορά είς λύσιν συμβάσεως ναυτολογήσεως Γ' μηχανικού ό όποιος άπειλε τή αίτηση του, λόγω ρηγματώσεως τού πλοίου. Τό δικαστήριον άδικη ήτησε τής την άνωτέρω κρίσιν άφού έλαβε ύπ' δψιν τά κατωτέρω πραγματικά περιστατικά.

Τό πλοίον προστάξει πλοίουν λιμένος τής Κούβας καί ύπεβληθη είς έπιθεώρησιν ύπό πραγματογνώμονος κατά τήν όποιαν διεπιστώθη διτή τό πλοίον ήτο ικανόν πρός πλούν, ύπό έρμα καί μέ καλόν καιρόν, άνευ έκτελέσεως οίωνδηποτε προσωρινών έπισκευών. Μέ τήν ίδιαν έκθεσιν τού άυτού πραγματογνώμονος έβεβαιώθη διτή ήτο άδυνατος ή οιαδήποτε έπισκευή είς λιμένα τής Κούβας διότι δέν ύφισταται ούδεμία σχετική διεκδύλωσις.

Κατόπιν τών άνωτέρω τό δικαστήριον έκρινε διτή δέν ύφισταται βαρεία παράβασις τού πλοιάρχου καί διτή συνεπεία τούτου, άνευ δεδικαιολογημένης αίτιας ή πταισμάτος τού πλοιάρχου ό έναγων άπεχώρησεν οικειοθελώς τής ύπηρεσίας του.

ΛΥΣΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΛΟΓΩ ΝΑΥΑΓΙΟΥ ΚΑΙ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ

Καθ' έρμηνείαν τού 'Εφετείου 'Αθηνών ό μισθός τού ναυτικού ώς προβλέπεται ύπό τών διατάξεων τού δρθρου 60 τού ΚΙΝΔ δέν

είναι δυνατόν νά είναι κατώτερος τής μισθοφοδοσίας ένός πλήρους μηνός έστω καί διτή ή σύμβασις ναυτολογήσεως έλύθη άνευ ύπαιτιότητος τού ναυτικού καί πρό τής παρόδου μηνός άπό τής συνάψεως ταύτης.

Η γενικωτέρα περίπτωσις άφορά είς λύσιν συμβάσεως ναυτικού λόγω ναυαγίου ένων συνέτρεχαν καί λόγοι λύσεως τής συμβάσεως ένεκεν άσθενείας.

Έν προκειμένω τό δικαστήριον έλαβε ύπ' δψιν τά δικαιώματα τού ναυτικού λόγω λύσεως τής συμβάσεως ναυαγίου μέχρι 2 μηνών μετά τού άντιτιμου τροφής.

γ) Τάς άποδοχάς ένός μηνός έάν η σύμβασις έλύθη πρό τής συμπληρώσεως μηνός.
δ) Τάς δαπάνας νοσηλείας.

ε) Τήν άποδημίωση τού Ν. 551 καί δσον ή λύσης συμβάσεως λόγω ναυαγίου καί άσθενείας άποτελεί έργατικόν άτυχήμα έφ' δσον έλαβε χώραν πρό τής συμπληρώσεως μηνός άπό τής ναυτολογήσεως.

στ) Εύλογον άποζημιώσιν λόγω άπωλειας τών προσωπικών πραγμάτων τού ναυτικού.

Τούτων διθέντων τό δικαστήριον τελικώς έκρινε διτή ή καταβολή τής μιάς άπαιτήσεως έπιφερέι κατά τό ποσόν της τήν άποσβεσιν τών δλλων καί ούτω συμψηφίζονται αί άποδοχαί τού ναυαγίου πρός τάς άποδοχάς τής άσθενείας ώς καί αί άποδοχαί τής διαφοράς μέχρι συμπληρώσεως ένός μηνός έργασίας άπό τής άπολύσεως.

ΑΤΥΧΗΜΑ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥΣ

Κατ' απόφασιν τού Πρωτοδικείου Πειραιώς οι άλλοδαποί ναυτικοί νομιμοποιούνται πρός δάσκησιν άγωγής πρός λήψιν άποζημιώσεως έξ έργατικον άτυχήματος ύπό τάς έδης προϋποθέσεις:

Νά πληρούνται οι δροι τού δρθρου 5 τού Ν. 551, νά ύφισταται μόνιμος διαμονή είς 'Ελλάδα διεθνής σύμβασις μετά τής πολιτείας τού άλλοδαπού, ή όποια άναγνωρίζει δμοια δικαιώματα είς τούς "Έλληνας ύπηρκόδους (δρος άμοιβαιοτητος) καί έφ' δσον θά πρόκειται διτή έπιδιωξιν άποζημιώσεως διτή άλικην πρόσκαιρον άνικανότητα μέχρι 2 έτών.

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

Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει ό κ. E. N. Αθηναϊός

Πόσες φορές ή ζωή της θάλασσας δέν δέωσε θέμα στους καλλιτέχνες. Πόσοι ποιητές δέν έμπνευσθκαν απ' την θάλασσα γιά νά μάς δώσουν άριστουργήματα. Άλλα και γιά πόσους ζωγράφους τά καλλίτερα έργα τους δέν ύπηρζαν θαλασσογραφίες.

Η θάλασσα δώμας φαίνεται διτή ύπηρξε πηγή έμπνευσεων και γιά κάθε σκεπτόμενο άνθρωπο, γιά κάθε διανοητή κάθε έποχης.

Αφορμή γιά αύτό μας τό συμπέρασμα, μάς δίνει ένοια κομμάτι από τό έγχειριδιόν του Έπικτηνος, διόποιος γιά νά δώσει τό μέγεθος τής έγρηγορσης πού πρέπει νά έχει διάνθρωπος στή ζωή του χρησιμοποιεί μά παραβολή παρέμνει απ' την ζωή τού πλοίου.

Μέ μια πολύ έπιτυχη μετάφραση άποδιδεται τό άρχαιο κείμενο τό όποιο μεταφορικά άναφεται στήν προσοχή και τήν φροντίδα πού πρέπει νά δείχνει διάνθρωπος γιά τήν οικογένειά του.

Έτσι λοιπόν τό σχετικό κείμενο λέει: «καθώς άκριβως σ' ένα ταξίδι, διταν τό πλοίο προσομισθή σ' ένα λιμάνι και βγής δέων γιά νά προμηθευθείς νερό και περιπατώντας βρίσκεται στό δρόμο ένα βολβό ή ένα κοχυλάκι, πρέπει δώμας νάχεις στό νου σου τό καράβι και νά προσέχεις πάντα, μήπως σέ φωνάζει δι πλοιάρχος, διταν δέ σέ φωνάζει, νά τά άφησης δλα αυτά, γιά νά μή σέ κουβαλήσουν στό σκάφος δέμενο σάν τά πρόβατα, έτσι και στή ζωή, δισύ δοθεί αντί βολβού και κοχυλιού μά γυναικούλα ή ένα παιδί, τίποτα δέν έμποδίζη νά τά φροντίζεις».

Μπορεί κάθε γωνιά ή νησί τής πατρίδος μας νά διεκδικεί τήν τιμή κατά ένα ποσοστό τής δημιουργίας τής έλληνικής ναυτιλίας και τήν μεγαλύτερη συμβολή τής συγκροτήσεως τού ναυτιλιακού πνεύματος, άλλη η σκέψη θά στρέφεται πάντα πρός τούς θεμελιωτές της τούς Ύδραιούς και τούς Σπέτσων, ή συμμετοχή τών όποιων σήμερα στόν σύγχρονο έμπορικο στόλο μας είναι σχεδόν ανύπαρκτη.

Και είναι πολλές φορές άνεξηγητο διταν τό σκέπτεται κανείς πώς διεκόπη ή μακρά ναυτιλιακή παράδοση τών δύο αυτών νησιών, τής Ύδρας και τών Σπετσών. Ή συνηθισμένη έξηγηση πού δίνεται, διτι μετά τό δόλοκαύτωμα τού 1821 δέν μπόρεσαν νά όρθροποδίσουν δέν ίκανοποιεί άπολυτα. Τό ίδιο φαινόμενο παρουσιάστηκε και κατά τό δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, διταν καθημαγμένες βγήκαν και χωρίς πλοία άπο τόν πόλεμο, ή Χίος, ή Ανδρος και τά άλλα νησιά και σέ πολύ μικρό χρονικό διάστημα δχι μόνο άπεκτησαν ξανά πλοία, άλλα διεκδίκησαν και τά παγκόσμια πρωτεία. Έτσι η έξηγηση πρέπει νά άναζητηθεί άλλού, ίσως στό γεγονός διτι άπο τούς Ύδραιούς και τούς Σπέτσων, συγκροτήθηκε τιμής ένεκεν, τό πολεμική ναυτιλιακή τής έλευθερής μετά τήν έπανάσταση Έλλάδος, μέ άποτελεσμα ή ναυτιλία τών νησιών νά χάσει τά στελέχη της.

Και ήταν έκεινοι οι Αλβανόφωνοι Έλληνες, διτι καλύτερη βιολογική έπιλογή μπορούσε νά κάνει ή φύση γιά τό ναυτικό έπαγγέλμα.

Σκληροτάρχηλοι, θαρραλέοι, έργατικοι, εύκινητοι, δυνατοί, έψυφες, οίκονόμοι και κυρίως είχαν άγαπη γιά τό νησί τους και τήν Έλλαδα. Πραγματικά είναι κρίμα πού χάθηκαν γιά τήν ναυτιλία.

Έτσι λοιπόν τό σχετικό κείμενο λέει: «καθώς άκριβως σ' ένα ταξίδι, διταν τό πλοίο προσομισθή σ' ένα λιμάνι και βγής δέων γιά νά προμηθευθείς νερό και περιπατώντας βρίσκεται στό δρόμο ένα βολβό ή ένα κοχυλάκι, πρέπει δώμας νάχεις στό νου σου τό καράβι και νά προσέχεις πάντα, μήπως σέ φωνάζει δι πλοιάρχος, διταν δέ σέ φωνάζει, νά τά άφησης δλα αυτά, γιά νά μή σέ κουβαλήσουν στό σκάφος δέμενο σάν τά πρόβατα, έτσι και στή ζωή, δισύ δοθεί αντί βολβού και κοχυλιού μά γυναικούλα ή ένα παιδί, τίποτα δέν έμποδίζη νά τά φροντίζεις».

Τό ποίημα αύτό μέ τόν άρβαντικο τίτλο ΠΕΤΣΑ είναι μιά νοσταλγική άναδρομή στά χρόνια τής μεγάλης ναυτικής άκμής τών Σπετσών και δίνει παραστατικά δλο έκεινο τό άλγος τής ψυχής γιά τήν χαμένη ναυτική δύναμη.

Έτσι γιά δείγμα μεταφέρουμε ένα μικρό άποστασμα:

ΠΕΤΣΑ

Κούρ κουγιτόνεμ ντυγάλε γιέσε, γιάνε βγιέτ ντι ζέτ έπεσε Θυμάμαι διταν παιδάκι ήμουνα, είναι χρόνια σα-ράντα πέντε πέτσενε οι ίσ αχιέρα, πλό καράβε ή παντυέρα τίς Σπέτσες πώς ήταν τότε γεμάτες καράβια και σημαίες

Τούτι μπούρα, νιέ ένιε, ή κουγιτόνεμ σι ντονιέ Όλοι οι άνδρες ένας κι ένας, τούς θυμάμαι σάν κανένας

Σκάβενε σύ λουλουκούκιε, πλό φεστάκι έμπρες τέ κούκε τή σκάλα σάν λουλούδι κάποιο, γεμάτο φεσά-

κια και ζωνάρια κόκκινα έλιμνιόνα πλό φρεγάδε, τοέ βουή ή τοέ άνταρέ και τό λιμάνι γεμάτο φρεγάδες. Τι βουή και τί άνταρά Νιέρι,

μνιέστρι ντε μουράγιο, ή μπουλούκιε ντε καρνάγιο

Ανθρωποί, μαστόροι στό μουράγιο και μπου- λούκια στό καρνάγιο

Κίτειγ ντρούρε ή κατράμι, άντειγ χέκουρα ή ζεύριμε

Δώθε ξύλα και κατράμι, κείθε σίδερα και φω- τιές ισ καράβτε βείγν ή βίγνε, ντού μέ μιλλιαρά πό σιβνε

και τά καράβια πηγανοερχόντουσαν χιλιάδες τάλληρα φέρνανε

Σά ήμπούκουρ διγκ ιαρόγι! βάτε ήκου, βάτε σκόιγ

πόσο ωραίος αύτός δι καιρός πήγε έφυγε πήγε πέρασε πέτσε, πέτσε, τζίνε ντρίσε, νάνε σή μού καταν-

δήσε Σπέτσες, Σπέτσες μαθημένη άλλοις τώρα πώς μού κατάντησες

Παραβάλοντες τούς κανονισμούς πού σήμερα ρυθμίζουν τό θέμα τού έλέγχου τής ναυτιλίας με διτι σχετικό ίσχυε στά μισά τού περασμένου αίδωνα βλέπεις τήν κατακόρυφη τεχνολογική πρόσδο πού σημειώθηκε στήν ναυτιλία κι' άναλογίζεσαι τήν άπλοτητα και τήν εύκολια πού χαρακτήριζε τήν έποχη έκεινη.

Όλες κι άλλες δύο τρεις διατάξεις ή τήρησις τών όποιων έπετρεπε τόν άποπλου στά πλοία άλλα και τό πλού αυτών και πέραν τού πορθμού τών Γαδείρων (Γιβραλτάρ).

«Πάν έμπορικον πλοίον, διά νά θεωρηθεί έντελης διασκευάσμένον πρός πλούν, άπαιτείται νά έχει δχι μόνον τό σκάφος ύγιεν και τροπισμένον, (καλαφατισμένον) τάς κεραίας και τούς ίστους άβλαβείς ή καλώς διορθωμένους, άλλα και τά ίστα τά σχοινιά, τούς κάλους, (γούμενας) τάς άγκυρας, τάς άντλιας, και τήν λοιπήν άποσκευήν εις καλήν κατάστασιν, και άναλογον μέ τό είδος αυτού και τό μέγεθος. Όφειλε διά νά έχει δύο άγκυρας τουλάχιστον.

Σκέψεις, σκέψεις, χιλιες σκέψεις γιά τό μέλλον συγκρίνοντες τό παρελθόν μέ τό παρόν.

ΠΑΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΣΤΕΛΕΧΟΣ

ΓΙΑ ΝΑ ΑΝΑΛΑΒΗ ΤΗ ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΞΕΛΙΣΣΟΜΕΝΗΣ ΤΑΚΤΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ

— Ο ύποψήφιος πρέπει νά είναι 35-45 έτών.

— Νά έχη μεγάλη προϋπηρεσία και πείρα σέ θέματα τακτικών γραμμών.

— Νά διαθέτη διοικητικές και όργανωτικές ικανότητες.

— Αποτελείται άναλυτικό βιογραφικό σημείωμα εις Ταχυδρομικήν Θυρίδα 3.721, Λεβίδου, ΑΘΗΝΑΙ.

— Απόλυτη έχεμυθεια, έξασφαλισμένη.

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ»

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

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

GROPELINGER HEERSTR. 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: «SHIPCHANDLER BREMEN»

P. O. BOX: 210266



ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

• Αἱ παγκόσμιοι μεταφοράί δι' ἐμπορευματικών ἀνήλθον κατά τὸ 1977 εἰς 22,5 ἑκατὸν τεμαχίων. Οἱ ἀριθμοὶ αὐτούς τῶν διακινηθέντων ἐμπικιθωτῶν κατανέμεται σχεδόν ἴσομερῶς, ἥτοι 7,1 ἑκατομ., διὰ τούς λιμένας κεντρώας καὶ Βορείου Ἀμερικῆς, 7,3 ἑκατ., διὰ τούς Εὐρωπαϊκούς λιμένας καὶ 7,3 διὰ τούς λιμένας Ἀσίας καὶ Αὐστραλίας.

Εἰς τὴν κατανομήν μεταξύ χωρῶν ἐπὶ κεφαλῆς εὐρίσκονται αἱ Η.Π.Α. (5.558.394), ἀκολουθοῦν ἡ Ἰαπωνία (2.623.743), Μεγ. Βρεταννία (1.662.504), Ὀλλανδία (1.408.917), Χόγκ-Κόγκ (1.258.782), Δυτ. Γερμανία (978.950), Αὐστραλία (844.880).

• Η Δανική ναυτιλία συρρικνύεται. Κατά τὸ πρώτον δεκαήμερον τοῦ παρελθόντος ἡ Ἀπριλίου ἡ ἐφοπλιστική Ἐταιρία «Μόριντζ Τράνσορπτ Κορπορέɪτον» ἐπώλησε εἰς ἐφοπλιστάς τῆς Σιγκαπούρης δύο δεξαμενόπλοια, τὰ «Γιίνες Μέρακ» (6.804 τον. d.w.) καὶ «Σβέντ Μέρακ» (8.245 τον. d.w.) ἀντί συνολικοῦ ποσοῦ 1,5 περίπου ἑκατ. δολλαρίων.

Καὶ ἀλλοὶ Δανοὶ ἐφοπλισταὶ ἐπώλησαν μέρος τῶν πλοίων τῶν λόγω τοῦ ὑψηλοῦ κόστους διαχειρίσεως τῶν ὑπὸ Δανικήν σημαίαν.

Ἀναφέρεται ὅτι ὁ ἐφοπλιστής κ. Μόλλερ ἐπώλησεν εἰς τὰῦλανδούς τὰ δύο ἀδελφά πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν «Χάρτιγκ Μέρακ» καὶ «Ἐστέλα Μέρακ», ὁ ἐφοπλιστής κ. Γιέμπον εἶπεν ἐπώλησεν εἰς «Ἐλληνας τὸ φορτηγόν «Κάρλ Οφερσεν» ἀντί 1,2 ἑκατ. δολλαρίων ἐνῷ ἡ Δανική Ἐταιρία Νταμπκιμπελ-σκάμπελ Νόρτντεν ἐπώλησεν εἰς Σαούδαραβα τὸ φορτηγόν «Νορντφάρερ» 12.016 τον. γκρός ἀντί 1,9 ἑκατ. δολλαρίων.

Καὶ ἀλλοὶ ἐφοπλισταὶ προτίθενται νὰ πωλήσουν σκάφη τῶν.

• Δέν είναι μόνον ἡ Ἑλλειψις πετρελαίων, ἢ τις πλήττει τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν καὶ ὑπονομεύει δόλαρην τὸ οἰκοδόμημά της. Οἱ ἐμπειρογνόμονες καὶ μελλοντολόγοι προβλέπουν ἔλλειψιν ἐλαστικοῦ κόμεως, τόσον φυσικοῦ δοσοῦ καὶ συνθετικοῦ, ἵνα οἱ παραγωγοὶ δέν λάβουν τὰ κατάλληλα μέτρα διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς παραγωγικῆς τῶν δυναμικότητος. Ἡ ἔλλειψις θά παρουσιασθῇ κατά τὴν δεκαετίαν τοῦ 1980 λόγω τῆς ζητίσεως, ἢτις θά παρουσιασθῇ. Μόνον μία αὔξησις τῆς τάξεως τοῦ 5-5% θά είναι δυνατόν νὰ διαφυλάξῃ τὴν κατάστασιν. Οἱ εἰδικοί διὰ τὸ θέμα τοῦτο ἐκφράζουν ἀμφιβολίας, ἵνα θά είναι δυνατόν νὰ ἐπιτευχθῇ μία τοιαύτη αὔξησις παραγωγῆς.

Αἱ παραγωγικαὶ χώραι ἐλαστικοῦ κόμεως, ὡς είναι ἡ Μαλαισία, ἡ Ἰνδονησία καὶ ἡ Ταῦλανδη, αἱ ὄποιαι καλύπτουν τὰ 80% τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς, θά πρέπει νὰ προβοῦν ἀμέσως εἰς ἐπενδύσεις διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῶν παλαιών δένδρων, διὰ τὴν αὔξησιν χημικῶν λιπασμάτων καὶ ἰδίως διὰ τὴν ἔξασφάλισιν λογικῶν τιμῶν εἰς τοὺς μικρούς παραγωγούς.

Ἡ αὔξησις τῆς παραγωγῆς ἐλαστικοῦ εἰς

παγκόσμιον κλίμακα είναι ἐπίσης δυνατόν νὰ ἐπιτευχθῇ μέσω βοηθείας τῶν καταναλωτῶν χωρῶν πρός τὰς παραγωγούς χώρας τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς καὶ Λατινικῆς Ἀμερικῆς.

• Η χαλυβουργία τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινωνιῶν ἔξακολουθεῖ νὰ παρουσιάζῃ ζημίας. Κατά τὸ διαρρεύσαν ἦτος τὸ 1978 αἱ μεγαλύτεραι ἐπιχειρήσεις τοῦ εἰδους παρουσίασαν ζημίας εἰς τοὺς ἐπηπόνους ισολογισμούς των. Τὰ σχέδια ἀνανευγραφτήσεως τῶν βασίζουν μὲ πολὺν βραδύ ρυθμόν. Αἱ συνολικαὶ ζημίαι ἀνέρχονται εἰς πολλά ἑκατομ., δολλαρία, παρά τὸ γεγονός ὅτι ἡ Κοινωνίη ἐπέμβασις ἔξησφάλισεν εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις αὐτάς μεγάλην οἰκονομικήν υποστηρίξεν.

Κατά τὰς ἐκτιμήσεις τῶν εἰδικῶν τῆς ΕΟΚ ἡ Εὐρωπαϊκὴ Χαλυβουργία ὄφειλε νὰ μειώσῃ ταχέως τὴν παραγωγικότητά της. Ἡ ἐγκατεστημένη παραγωγικὴ δυναμικότης ἀνέρχεται εἰς 200 ἑκατ. τόννους καὶ πλεονάζει κατά πολὺ τῶν προβλεπομένων ἀναγκῶν δοθέντος ὅτι διὰ τὸ 1983 αἱ προβλέψεις τῶν ἀναγκῶν εἰς χάλυβα θὰ περιστρέφονται γύρω τῶν 150 ἑκατ. τόννων.

«Ολα αὐτά ἐν τελευταίᾳ ἀναλύσει ύποδηλοῦν ὅτι 80-100.000 ἐργατῶν καὶ τεχνικῶν ἀπασχολουμένων εἰς τὴν σιδηρουργίαν θὰ ἔγγραφούν εἰς τοὺς καταλόγους τῶν ἀνέργων.

• Η Ἐταιρία «Ρενώ» θὰ ἐπενδύσῃ τὸ ποσόν τῶν 100 ἑκατ. δολλαρίων διὰ τὸν ἐκσυγχρονισμόν τῶν ἐγκαταστάσεων τῆς εἰς Ἀργεντινήν.

Ἡ ἐπένδυσις αὐτή ἐκριθῇ ἀναγκαῖα πρὸς ἀντιτεώπισιν τοῦ διεθνοῦς συναγωνισμοῦ, ἀλλά καὶ χάριν εἰς τὴν νέαν νομοθεσίαν τῆς Ἀργεντινῆς κυβερνήσεως σχετικῶς μὲ τὴν αὐτοκινητοβιομηχανίαν.

Αἱ ἐπένδυσεις αὐταὶ θὰ ἐπιτρέψουν εἰς τὴν Ἐταιρίαν «Ρενώ» νά μειώσῃ τὰς τιμάς τῶν προϊόντων τῆς.

• Οἱσολογισμός τῆς κρατικῆς Ἐταιρίας «Ἀδριατικα» τοῦ ἑτού 1978, ἐκλεισε μὲ ζημίας 14 δισ. ἑκατομ. λιρεττῶν.

‘Η ζημία αὕτη, κατά τὸν πρόεδρον τῆς ἐταιρίας, ἀποδίδεται εἰς δύο παράγοντας, δηλαδή, ἀφ' ἐνός εἰς τὴν καθυστέρωσιν καὶ ἀφ' ἔτερου τὴν βιασύνην μὲ τὴν ὄποιαν ἔγινε ἡ μετατροπή τοῦ στόλου τῆς. Δηλαδή ἀπό ἐπιβατηγόν εἰς φορτηγόν, διότι είναι δύσκολος ἡ ἀλλαγή τῆς μεταφορᾶς 90% ἐπιβατῶν μὲ 90% ἐμπορευμάτων. Καὶ ὁ πρόεδρος τῆς ἐταιρίας συνέχισε λέγων ὅτι ἡ μετατροπή αὕτη θά βαρύνῃ ἐπί πολλά ἡ τὴν δραστηρότητα τῆς ἐταιρίας.

‘Η μετατροπή πρήξεις μὲ τὴν κατάργησιν τῶν γραμμῶν διὰ τριῶν πλοίων ρό-ρό πρός τὴν Βόρειον Εύρωπην. Τὰ τρία ταῦτα σκάφη ἀντικατεστάθησαν μὲ δύο πλοία κονταῖνερες. Τὰ πλοία ταῦτα πλεονεκτοῦν τῶν ρό-ρο πατά τοῦτο, ὅτι δύνανται νὰ παραλαμβάνουν τὸ διπλοῦν φορτίον τῶν ρό-ρο. Τὰ μέχρι τοῦδε ἀποτελέσματα τῆς γραμμῆς είναι ἐνθαρρυντικά.

Εἰς τὸν τομέα τῆς Μεσογείου, ὅπου κυρίως ἐργάζεται ἡ ἐταιρία ἀπομένουν τέσσαρα ὄχηματα γαγγάρα, τὰ ὄποια συνδέουν Βενετίαν - Ἀλεξάνδρειαν. Ἀγκώνα - Ἰαραήλ.

Δύο ἔξ αὐτῶν ἔξυπηρτοῦν τὴν γραμμὴν Μπρίντεζι - Πατρών ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν Ἐλλασ. Τὰ οἰκονομικά ἀποτελέσματα τῆς γραμμῆς ταύτης είναι ἐνθαρρυντικά. Ἐνεπάκτιοι ἐπιβάται διακινοῦνται ὀνάτας ταξεδίων μεταξύ Μπρίντεζι - Πατρών. Καὶ ἐν συνεχείᾳ ὁ πρόεδρος τῆς ἐταιρίας ἀνέφερθε εἰς τὴν ταχείαν μετατροπὴν τῆς ἐπιχειρηματικῆς δομῆς τῆς Ἐταιρίας, ἡτις ἐπιβάρυνε τὴν δληγόν οἰκονομικήν διαχείρισιν. Ἀναφέρθη εἰς τὴν κατάρρευσιν τῶν μεταφορῶν διά ρό-ρό εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολής καὶ ἐτόνισε ὅτι τὸ ἰδεώδες πλοίον διά τὰς μεταφοράς πρὸς τὰς χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς είναι τὸ κονταίνερ τῶν 576 ἐμπορευματοκιβώτων.

• Μεταξύ 7 καὶ 12ης Ὁκτωβρίου θὰ συνέλθῃ εἰς τὸ Μπουένος Ἀρύες τὸ παγκόσμιον συνέδριον τῶν ταξειδιωτικῶν πρακτόρων.

‘Η ὁμοσπονδία τῶν ταξειδιωτικῶν πρακτόρων καὶ τῶν ἀσχολουμένων μὲ τουριστικά ἔργασίας ἀνεκοίνωσε ὅτι τὰ μέλη της ἀλέγουν τὰ 85% τοῦ ταξειδιωτικού ἐμπορίου. Κατά τὸ 1978 τὸ συνολικὸν ποσόν διπερ ἐδαπανήθη διά τὰς μετακινήσεις 600 ἑκατομ. ταξειδιωτῶν ἀνήλθεν εἰς 317.000 ἑκατ. δολλαρία.

• Εύοιωνοι παρουσιάζονται αἱ προβλέψεις διὰ τὴν προσεχῆ ἐσοδείαν δημητριακῶν εἰς τὴν Ἀργεντινήν. Ὑπολογίζεται ὅτι αὕτη θὰ ἀνέλθῃ εἰς 26 περίπου ἑκατομ. τόννους.

‘Η Κίνα ἰδιαίτερως ἐνδιαφέρεται διά τὴν παραγωγὴν τῆς Ἀργεντινῆς, δοθέντος ὅτι τὸν περισσόν τοῦ ιούνιον υπέγραψε συμφωνίαν ἀγορᾶς 3 ἑκατ. σίτου. Ή παραλαβὴ τῆς ἀγορασθείσης ποσότητος πήρισεν ηδη καὶ θά λήξῃ τὸ 1981.

‘Ἐν τῷ μεταξύ αἱ ἔξαγωγαί Ἀργεντινῶν δημητριακῶν εὑρίσκονται εἰς ύψηλόν ρυθμόν. Τὸν παρελθόντα ιανουαρίον ἔξηχθησαν 980.426 τόννους ἐλαιωδῶν σπόρων καὶ ὑποπροϊόντων αὐτῶν.

• Η ἱστορία ἐπαναλαμβάνεται. Ἐπανήλθομεν εἰς τὰς παλαιάς παραδοσιακάς θαλασσίας οδοὺς τῆς ἐποχῆς τῶν ιστιοφόρων.



ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται δλαι αἱ μάρκες αὐτοκινήτων εἰς τιμάς ἐργοστασίου καὶ ἀνεύ δασμοῦ (transit).

Γράψατε διά νά σάς σταλοῦν κατάλογος καὶ τιμάς ἐντελῶς δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone: 987 4670
telex: 897 833

telegrams: «PHENICO» LONDON

Τούτο τουλάχιστον άπέδειξεν ότι κατάπλους τού πλοίου κοντάίνεται «Ρεμουέρα Μπαΐη» είς τόν λιμένα τού Ζευμπρούγκε. Τό πλοίον τούτο άνεχώρησε έκ τέσσας Ζηλανδίας καί μέσω τού Ακρωτηρίου Χόρ, πλέον μέτα ταχύτητα 22,12 κόμβων έκαλυψε τήν άπόστασιν τών 22.000 χιλιομέτρων έντός 22 ημερών συνεχούς πλού. Ήκολούθησεν τά ίχνη τών παλαιών ιστοφόρων. Ή διαδρομή Νέας Ζηλανδίας — Ζευμπρούγκε, μέσω τής διώρυγος τού Παναμά είναι κατά τι συντομωτέρα. Πλήν απαταλάται χρόνος κατά τήν διόδου καί έπιβαρυνέται τό ακάφος μέτρα προσθέτους δοπανάς.

Τό «Ρεμουέρα Μπαΐη» είναι πλοίον κοντάίνεται τής τρίτης γενεάς δυνάμενον νά μεταφέρει 1.851 έμπορευματοκιβώτια, έκ τών όποιων τά 1.151 είναι ψυχόμενα. Τό γεγονός τούτο κατατάσσει τό σύγχρονον τούτο ακάφος μεταξύ τών μεγαλυτέρων ψυγείων τού κόσμου.

* Δυσάρεστα τά νέα διά τό «Κουήν Έλιζαμπεθ» τό τελευταίον υπερωκανέιον ύψηλης κλάσεως. Απειλείται μέτρια διάλυσιν, λόγω τής συνεχούς αύξησεως τής τιμής τών καυσίμων καί τού συναγωνισμού τής άεροπορικής μεταφοράς.

Ο πρόεδρος τής Κιουνάρπτ Λάιν, είς τήν όποιαν άνηκε τό ακάφος άνεγνωρισε διτό τό επιφανές υπερωκανέιον ήτο ζημιογόνον. Κατά τό προσεχές Φθινόπωρον ή «Εταιρία θά αποφασίση διά τήν οριστικήν τύχην τού θαυμασίου τούτο ναυπηγήματος.

* Οι βρεταννοί έφοπλισταί έπωλησαν τόν παρελθόντος Απρίλιον 18 πλοία συνολικής χωρητικότητος 2,1 έκατομ. τόννων d.w.

Ο άριθμός ούτος προστιθέμενος είς τάς πωλήσεις τού πρώτου τριμήνου τού τρέχοντος έτους άναβιβάζει είς 3,4 έκατομ. τόννων d.w. τήν ύπο βρεταννικήν σημαίαν πωληθείσαν είς ένους χωρητικότητα, ήτοι τό 6,7% τού συνόλου τής βρεταννικής ναυτιλίας.

Είς τάς πωλήσεις προηγείται ή Λιβερία. Τό ηγεμόνενον τούτο παραστόντας τής πωληθεύσης βρεταννικής χωρητικότητος οφείλεται είς τό γεγονός διτό είς τάς πωληθένταν ακάφη περιλαμβάνονταν τά δύο γιγαντιαία δεξαμενόπλοια τού κ. Ραβί Τίκκο, τού «Γκλόπτικ Λόντον» καί τού «Γκλόμπτικ Τόκιο», χωρητικότητος 48.000 τόννων d.w. έκαστον.

* Η Ιταλική Κυβέρνησης, έζήτησεν άπό τήν Σαουδικήν Αραβίαν, δημοσίευσε τήν δυνατότητα νά προμηθεύεται τό άναγκαιον είς αύτήν πετρέλαιον κατ' εύθειαν άπό τήν Σαουδαραβικήν κυβέρνησιν καί ούχι μέσω έταιρικών πετρελαιοειδών. Η αίτησης αύτη έγενετο πρός τήν Σαουδικήν Αραβίαν, δοθεντος διτό ή χώρα αύτη έχει υπέρ αύτής τό γεγονός διτό είναι μετριοπαθής είς τάς αύξησεις τού προϊόντος. Τό πρόβλημα τούτο θα έξετασθη άπό τήν Σαουδικήν Κυβέρνησιν.

GERMANIA

Nauπηγεία - Ναυτιλία

Τά Γερμανικά ναυπηγεία είναι συναγωνιστικά έντος τών κόλπων τής διεθνούς συναγωνιστικότητος. Κατά τό παρελθόν έπέδειξαν τήν τεραστίαν τών ικανότηταν προσαρμογής, π.χ. είς τόν τομέα προσωπικού. Κατώθωσαν νά μεωσουν ταχέως καί εύκολως τό άριθμόν τών άπασχολουμένων είς αύτά. Κατωρθώθη τούτο εύκολωτερον άπό άλλας χώρας διόπου ή συναγωνισμός έπιδοτείται.

Τά άνωτέρω εδήλωσεν είς Άμβούργον θό πρόεδρος τής ένωσεως τής ναυπηγικής Bio. μηχανίας.

Πάντοτε κατά τόν ίδιον αι διαλύσεις, αιτίνες άνηλθον είς 13 έκατ. τόννων d.w. τό 1978 καί μία σταθεροποίησις τών έξόδων συνετέλεσαν ώστε ή διεργασία προσαρμογής νά τερματισθή καί μία νέα τάξις έγκαθισταται. Δεδομένου διτό κάποια δυνατότητης έπαναλήψεως τών έργασιών τήν όποιαν πολλοί άναμένουν έντος τών ολίγων προσεχών έτών, δυνάμεθα νά όμιλούμεν περί έλαφρας αισιοδοξίας.

Ο θύμητης ύπεγράμμισε διτό κατά τά τελευταία έτη ή ένωσης ύπερησησις σθεναρώς καί έπιτυχως τάς θέσεις τής έναντιον τού Κρατικού παρεμβατισμού καί άνεφερεν χώρας ώς ή Σουηδία, ή Όλλανδία καί ή Μεγάλη Βρεταννία, δημού αι κρατικοποιημένα ναυπηγικαί των βιομηχανίαι ύπεστησαν άληθη καταστροφήν καί τεραστίας ζημίας.

Τά Γερμανικά ναυπηγεία παρέδωσαν τό 1978 έκατον τριανταενέα πλοία 912.000 τόννων d.w. Η Γερμανική συμμετοχή είς τάς παγκοσμίους ναυπηγήσεις ύπεχωρησεν, άλλα έπανηλθον είς τό 4,6% έναντι τού 5,8% τού 1977.

Είς τήν παγκόσμιον στατιστικήν παραγωγής ή Γερμανία κατέχει τήν δευτέραν θέσιν ακόλουθουσα τήν Ιαπωνίαν

DANIA

Γραμμή Αγκώνος - Ελλάδος - Αλεξανδρείας.

Από τού δεκεμβρίου τού τρέχοντος έτους ή έταιρία DEDS θά δρομολογήση τό άχυματαγωγόν «Ντάνα Σιρένα» είς τήν γραμμή Αγκώνος - Πατρών - Ηρακλείου - Αλεξανδρείας, μέτρια άναχώρησιν έκαστην Παρασκευήν έσπερας. Δεδομένου διτό μέχρι σήμερον ή δι' αύτοκινήτου μετάβασις είς τήν Αίγαγρον ήτο δύσκολος, έλπιζεται διτό ή νέα γραμμή θά σημειώση έπιτυχιαν ίδιως είς τήν Γερμανίαν δημού ή DEDS διατηρεί τήν μεγαλυτέραν πελατείαν. Έκ τάς Αλεξανδρείας αι

άναχωρήσεις προβλέπονται έκαστην Τρίτην.

Τό «Ντάνα-Σιρένα» διαθέτει κουκέτας διά 650 άτομα καί θέσεις διά 150 αύτοκινητα. Διαθέτει έπισης πισίνας, άνοικτά καταστρώματα, εστιατόριον, μπάρ κ.λ.π.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Tά πετρέλαια τής Νιγηρίας

Αι Ήνωμεναί Πολιτείαι δυνατόν νά άντιμετωπίσουν νέας δυσχερείας προμηθείας πετρελαίου, κατόπιν τών πολιτικών άποφάσεων ένός έκ τών κυριοτέρων προμηθευτών της. Η Νιγηρία, ή όποια έξαγει τό ήμισυ τής 2,2, έκατ. βαρελίων ήμερησίας παραγωγής της είς τάς Ήνωμεναί Πολιτείες έντεινει τό μπούκοτάζ κατά τής Νοτίου Αφρικής, τής Ροδεσίας καί τού Ισραήλ καί έπιβάλλει αύστηρόν έλεγχον είς τά δεξαμενοπλοία πού προσεγγίζουν είς τούς λιμένας της.

Βάσει τών νέων κανονισμών ή Νιγηρία θά άπαιτηση άπό τάς άμερικανικάς έταιρίας, αι όποιαι άγοράζουν τό πετρέλαιον της, νά μπούκοτάζουν είς τάς χώρας αύτάς.

Τότο άντιβαίνει πρός τήν άμερικανικήν νομοθεσίαν, ήτις έπιβάλλει αύστηράς κυρώσεων είς τάς χώρας πού διενεργούν μπούκοτάζ περί τών έμπορικών των συναλλαγών μέτριας τάς χώρας πού ύφιστανται τό μπούκοτάζ.

Άρχικα, ή Νιγηρία έφαρμόζει τάς νέους κανονισμούς είς τήν Σέλλ καί τήν B.P., αι όποιαι άπό κοινού έλέγχουν τών μεγαλύτερον δύκον τής Νιγηριανής παραγωγής — καί άχι είς τούς Άμερικανούς, Γάλλους ή Ιταλούς παραγωγούς είς τήν Νιγηρίαν.

Ηδη αι Νιγηριανάί άρχαι έδηλωσαν άπό δέν θά έπιτρέψουν τήν προσέγγισιν είς τούς λιμένας των είς δεξαμενόπλοια τά όποια άποσχολούνται είς μεταφοράς μέτριας ύψους.

Οι άμερικανοί πελάται τής Σέλλ καί τής B.P. ζητούν άπό τό άμερικανικόν ήπουργείον Δικαιοσύνης νά προσδιορίση τά πλαίσια έντος τών όποιων πρέπει νά κινηθούν διά νά έξακολουθήσουν νά προμηθεύνται πετρέλαιον άπό τήν Νιγηρίαν.

Τό θέμα είναι περιπελεγμένον. Διότι άκμη καί ή παραχώρησις στοιχείων ώς πρός τούς λιμένας προσεγγίσεως ένός τάνκερ δύναται νά χαρακτηρισθή παράνομος κατά τόν άμερικανικόν νόμον.

Ai Kinezikaí metáforai

Ένω αι άμερικανικαί έταιριαi τακτικών γραμμών είναι έτοιμοι νά έπεκταθούν είς τάς μεταφοράς άπό καί πρός τήν Κίναν, έκφραζονται άντησηι μήπως ή Ούσαγκυτων, είς τήν απουδήν τής νά άποκαταστήση τάς διπλωματικάς της σχέσεις μέτρια Πεκίνον, προβή είς παραχώρησις, αι όποιαι θά άδηγησουν είς τόν άθεμιτον άνταγνωσμόν, ώς συνέβη μέτρη τήν Ρωσίαν.

Πρός άποφυγήν παρομοίων έξειδισων, οι έφοπλισται ζητούν άπό τήν κυβέρνησην Κάρτερ νά έγγυηθή τήν δικαίων κατανομήν φορτών μεταξύ τών στόλων τών δύο χωρών.

Μεταξύ τών άμερικανικών ναυτιλιακών κύκλων έκφραζεται ή άπομις διτό τό άνοιγμα τής Κίνας πρός τήν Δύσιν θά συμβάλλη θετικών είς τήν αύξησην τών θαλασσίων μεταφορών είς τήν περιοχήν τού Ατλαντικού.

ITALIA

Συγκρίσεις

Είς δηλώσεις της σχετικά μέτρη παλαιό-

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΕΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ - TELEPH. 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 Pferd,	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			

τητα και την άσφαλειαν των Ιταλικών πλοίων, ή "Ενωσις τών έλευθέρων Ιταλών έφοπλιστών ύποστριζει διότι ο Ιταλικός έμπορικός στόλος δέν είναι μέν τόσον σύγχρονος, δυσον ιταπωνικός ή ο Νορβηγικός, άλλ' ούτε και τόσον παλαιός δυσον οι στόλοι της Ελλάδος, της Κίνας ή του Παναμά, υπερέχων άκομη και τού Σοβιετικού στόλου.

Κατά τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία των άρχων του 1978 (11.400.000 τ. γκρός) το 58,6% των Ιταλικών πλοίων ήσαν ήλικιας κάτω των 10 έτών, το 26% μεταξύ 10 και 20 και το 13,8% ήνων των 20. "Έκτοτε ή κατάστασις έχει περαιτέρω βελτιώθει.

"ΕΕ δλλου από πλευράς άσφαλειας, τα υπάρχοντα στοιχεία δεικνύουν διότι το ποσοστό των άπωλειών της Ιταλικής ναυτιλίας άπο το 0,6% του 1975 έπεσε εις το 0,01% το 1977. Το έξαιρετικώς χαμηλόν αύτό ποσοστόν, φέρει την Ιταλίαν δευτέραν εις τόν κόσμον, έπομπενη μόνον της Γαλλίας, ή όποια ούδεμιαν είχεν άπωλειαν το 1977. Σημειωτέον διότι το ποσοστό των άπωλειών δέν είναι ίδιατέρως χαμηλόν εις πολλάς χώρας με έκσυγχρονισμένους στόλους, δημιούργησεν ή Ιταλία με ποσοστόν άπωλειών άνελθον το 1977 εις 0,16%, ή Μεγ. Βρετανία με 13%, ή Γερμανία με 0,03% και ή Σουηδία με 0,02%.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

'Η θέσης της ναυτιλίας

Κατά τάς δηλώσεις του Προέδρου του Γεν. Συμβουλίου των Βρετανών έφοπλιστών, η έξιη θητη σημαντικώς το ποσοστόν των εισαγωγών και έξαγωγών της χώρας αι δημοποιήθησαν διά ένενταν πλοίων. Τούτο είχεν ως άποτέλεσμα διότι το ισοζυγίον των θαλασσών μεταφορών παρουσίασεν έλλειμμα 300 έκατ. λιρών έναντι περισσεύματος 21 έκατ. λιρών τού 1977. Πρόσθετος λόγος ύπηρεν ή άθροισας πλοίων εις το έξωτερικόν.

Ο Αγγλικός στόλος δηστις το παρελθόν έτος είχεν υποστεί μείωσην κατά 140 πλοία 4.500.000 τ. D.W., έμειώθη ετι πλέον τους πρώτους μήνας τού τρέχοντος έτους κατά 28 πλοία 1.000.000 τον. D.W. Αι πωλήσεις αυται γίνονται πρός διεθνείς την Ανατολικών χωρών, μεταξύ των οποίων την θεαματικών ανάπτυξιν παρουσίασεν ο Κινεζικός στόλος δηστις έντος της τελευταίας τριετίας έδιπλασιάθη και έφθασε τα 8.800.000 τον. D.W.

Έκτοτε των άλλων προβλημάτων της Η Βρεταννική ναυτιλία έχει σήμερον' άντιμετωπίσει το πλεόνασμα της παγκοσμίου χωρητικότητος, την άναγκην ένος ισχυροτέρου περιθώριου αύτοχρηματοδοτήσεως και την άναγκην άνανεώσεως τού στόλου της διά συγχρόνων πλοίων.

Παρά την μείωσην της χωρητικότητος, δέν προεκλήθη σοβαρά άνεργια εις τό ναυτεργατικόν δυναμικόν της Βρετανίας. Τούτο οφείλεται άφ' ένος εις την άποχωρησιν λόγω ήλικιας και άφ' έτερου εις την μακροτέραν παραμονήν των ναυτικών εις την ξηράν διά μετεκπαίδευσιν ή διακοπάς.

'Η δραστηριότητας των ναυπηγείων

Κατά τό α' τρίμηνον τού 1979, παρεδόθησαν άπο τά Βρεταννικά ναυπηγεία 10 νεότευκτα σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 93.443 τον. γκρός έναντι 13 σκαφών 154.468 τον. γκρός της άντιστοχου περισσιγής περιόδου.

Εις την περίοδον αύτήν έτεθησαν νέαι παραγγελίαι διά 14 πλοία, 93.127 τον. γκρός, ήσας 128 έκατ. λιρών. Δύο παραγγελίαι άνεψεροντο εις πωλήσεις ναυπηγικών συμβολαίων άκυρωθέντων εις τό παρελθόν ύπο άλλων έφοπλιστών. Τέσσαρα σκάφη 36.400 τον. γκρός προωρίζοντο διά ένεντην νηολόγια.

Μετά τάς άνωτέρω προσθαφαιρέσεις, τό σύνολον των παραγγελιών εις τά Βρεταννι-

κά ναυπηγεία, άνεψερετο, τήν 31η Μαρτίου, εις 100 πλοία, 896.949 τον. γκρός, ήσας 655 έκατ. λιρών. Έει αύτών, 45 πλοία, 470.880 τον. γκρός πρωρίζοντο διά ένεντην νηολόγια.

Τά άνωτέρω στοιχεία είναι ένδεικτικά τής συνεχίζομένης κρίσεως εις τήν ναυπηγικήν βιομηχανίαν.

• • •

Τά Βρεταννικά ναυπηγεία ύπεβαλον προσφοράν διά τήν ναυπηγησιν τεσσάρων δεξαμενοπλοίων τών 87.000 τον. d.w. της "Ε-Ενον, ήσας περίπου 120 έκατ. δολαρίων. Προσφοράς ύπεβαλον, έπισης, ή Πολωνία, ή Νοτ. Κορέα, ή Σιγκαπούρη και τό Ταϊβάν. Μολονότι δέ άναμενεται διότι οι Βρεταννικοί τιμαί ήσαν έναντι άνωτέρων τών άλλων, έπλιζεται διότι οι Βρεταννοί θά κερδίσουν τήν παραγγελίαν, καθώς ή "Εεν έποντεν διότι θά δοθή ίδιαιτέρως έμφασις εις τήν ποιότητα των παραγγελιώμενων σκαφών.

"Οσον άφορά εις τόν χρόνον παραδοσεώς, δηστις τοποθετείται μεταξύ β' έξαμηνου 1980 και άρχων 1981, τά Βρεταννικά ναυπηγεία δέν θά άντιμετωπίσουν προβλήματα, καθώς ήσουν έλαχίστας παραγγελίας και δύνανται νά άρχισουν τήν κατασκευήν τών τεσσάρων τάνκερς σχεδόν άμεως μετά τήν τοποθέτησην τής παραγγελίας.

NORΒΗΓΙΑ

'Η ναυτιλία της

"Ο ποντοπόρος στόλος της Νορβηγίας άποτελείται άπο 900 περίπου πλοία, 40 έκατ. τον. d.w. Τό τοννάζ αύτού άντιπροσωπεύει το 6,4% τού παγκοσμίου στόλου και ή Νορβηγική σημαία καταλαμβάνει τήν 5ην θέσιν διεθνώς άπο πλευράς χωρητικότητος.

"Άνω τού 90% τού Νορβηγικού στόλου άπασχολείται εις μεταφορά μεταξύ άλλων χωρών (cross - trading). Η μέση ήλικια του είναι δέ έτη και μόνον 13% τού τοννάζ ύπερβαίνει τήν 10ετή ήλικιαν. Ο Νορβηγικός στόλος δηστις έντος της τελευταίας τριετίας έδιπλασιάθη και έφθασε τά 8.800.000 τον. D.W.

"Έκτοτε των άλλων προβλημάτων της Η Βρεταννική ναυτιλία έχει σήμερον' άντιμετωπίσει το πλεόνασμα της παγκοσμίου χωρητικότητος, την άναγκην ένος ισχυροτέρου περιθώριου αύτοχρηματοδοτήσεως και την άναγκην άνανεώσεως τού στόλου της διά συγχρόνων πλοίων.

"Ακολουθούσα έτοι τού σύνεγγυς τάς έκαστοτε έξειλεις εις τόν τομέα τών μεταφορών και τής τεχνολογίας, ή Νορβηγία κατώρθωσε νά δημιουργήση ένα έτον πλέον προηγμένων στόλων τού κόσμου. Ο Νορβηγικός στόλος τών υγραεριοφόρων και τών χημικών τάνκερς είναι έτον πλέον σημαντικών, ένω οι Νορβηγοί έφοπλισταί θεωρούνται οι πρωτόποροι εις τόν τομέα τών άυτοκινητοφόρων σκαφών.

"Ο στόλος τακτικών γραμμών της Νορβηγίας είναι συγκριτικώς μικρός, άλλ' αι προσπάθεια τών πλοιοκτητών κατευθύνονται εις τόν έκαυγχρονίζουν συνεχώς τά πλοία των. Σήμερον τό 20% τών προγραμματιζο-

μένων έπενδύσεων άναφέρεται εις τά ναυπηγησιες πλοίων γραμμής, εις τά όποια περιλαμβάνονται πλοία-κοντέινερς και ρό-ρο.

Παραλλήλως, οι Νορβηγοί έφοπλισταί έπιδεικνύουν έντονον δραστηριότητα εις τόν τομέα τών πλωτών έξεδρών γεωτρήσεως και άνορύζεως πετρελαίου, άπασχολουμένων εις τήν Βόρειον Θάλασσαν. Πέραν αύτών, διαθέτουν 110 σκάφη άνεψερομάσιοι ίσχυρά ρυμουλκά, πυροσβεστικά πλοία, κ.ά. Εις τόν τομέα αύτών ή Νορβηγία κατέχει ήγειτικών θέσιν παγκοσμίων.

Γενικώς, ή Νορβηγία κατέχει προέχουσα θέσιν εις δηστις τούς τομεΐς τής Ναυτιλίας. "Η ναυπηγική της βιομηχανία είναι εις θέσιν νά κατασκευάση πλωτά μέσα παντός τύπου, άπο πλωτάς έξεδρας έκμεταλλεύσεως πετρελαίου, μέχρι ύγραεριοφόρα, πλοία ρό-ρο, μέχρι σούπερ-τάνκερς. Διαθέτει ήγραυνένη ναυτασφαλιστική άγοράν, ένα διεθνώς άνεγνωρισμένον Νηογνώμονα και έπιαδευσιν ύψηλού έπιπεδου. Δικαίως ή Νορβηγία θεωρείται ή ναυτικωτέρα χώρα εις τόν κόσμον.

'Αλλαγαί εις τά ένδιαιτήματα

Λόγω τής μειώσεως τής άργανικής συνθέσεως τών πληρωμάτων, ώρισμεναι προδευτικά Νορβηγικά έταιρία μελετούν τάς κοινωνικάς έπιπτώσεις εις τής ένδιαιτήματων υπόρου άριθμού άπόμων εις τόν έκτεταμένον χώρον τών υπερκατασκευών. "Ο έφοπλιστής Βίλ Βίλελμαν, καθ' ύποδειξιν σχετικής μελέτης προτείνει ριζικάς μεταβολάς εις τήν έναντι έναντι θέσην, αι ποιοί θά δημιουργήσουν ένα νέον περιβάλλον έπι τού πλοίου.

Μία πρότασης περιλαμβάνει τήν άπομάκρυνταν διαμερισμάτων τού πληρώματος άπο το μηχανοστάσιον προς άποφυγήν τών θορύβων και τών κραδασμών. Καθώς τό πληρώμα είναι περιωρισμένον άριθμητικώς, είναι δυνατή ή κατασκευή άνετων, συχρόνων διαμερισμάτων εις τέτερον σημείον τών υπερκατασκευών, μέ όπλετον φυσικού φωτισμού και άνετους κοινοχρήστους χώρους. "Η διαρρύθμισις αύτη έπιπτρεπει τήν μείωσην τού γκρός τοννάζ και καθιστά έυχεροτέραν τήν προκατασκευήν.

Δέν διηγητισθη, πάντως, έαν αι τροποποιήσεις αύται δύνανται νά πραγματοποιηθούν έπι πλοίων τά όποια ήδη έχουν κατασκευή ή μόνον εις νέας παραγγελίας.

ΣΟΥΗΔΙΑ

'Η γραμμή της Μεσογείου

"Η σημαντική αύξησης της κινήσεως εις τάς γραμμάς τής Ανατολικής Μεσογείου τής έταιρίας Σβένσοκα-Οριέντ-Λάϊν, τήν ώδηγησεν εις τήν άποφασιν νά ένισχυση τάς γραμμάς αύτάς μέ έν άκομη πλοίον. Πρός τούτο έναντι θέση τό Νορβηγικόν φορτηγόν «Μίλορα» τό όποιον και έδρομολογήθη άμεσως διά τήν μεταφοράν φορτηγών άυτοκινητών μάρκας «Σκάνια» άπο τόν Σουηδικόν λιμένα Ζενερτέλε πρός τόν Τουρκικόν λιμένα τής Μερσίνας. Τάς γραμμάς αύτάς έξυπηρετούν ήδη τρία ρόλ-όντρόλ-όφ προσφάτου ναυπηγήσεως, άλλα τρία δέ πρόκειται νά παραδοθούν τό φθινόπωρον.

FOR A COMPLETE AGENCY SERVICE IN SOUTH AFRICAN PORTS



INDO ATLANTIC
Established 1946

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

WHERE SERVICE COUNTS

1.3 million tons ago...

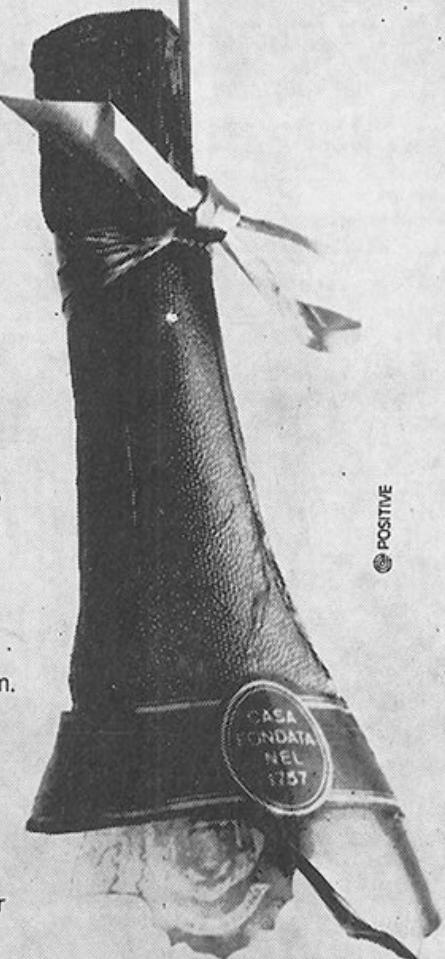
Seems it was yesterday, midsummer of '68, when we pushed our first ship off her dry dock cradle. We threw a good, hearty party and celebrated her first salt splash. It was a very good year....

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό τήν κυανόλευκον

Είς τό Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας υπεβλήθησαν αίτησεις διά τήν έγγραφήν εἰς τό Έλληνικόν Νηολόγιον, βάσει τού δρθρου 13, τών κάτωθι σκαφών:

1. «Δώριος» δεξαμενόπλοιον, (πρώην λιβεριανόν ύπό τό αύτό δνομα) 43.231 τον. γκρός, τού 1967, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Ελένη», (κ. Πέτρος Μαυρομάτης).

2. «Κόνκορντ» δεξαμενόπλοιον (πρώην ρωσικόν «Mozdok») νεοαγορασθέν, 42.164 τον. γκρός, τού 1966, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Άλλαδιάν Τράστ» (κ. Δημ. Διονυσίου).

3. «Αμφίποτη» μεταλλοφόρον (πρώην παναμαϊκόν ύπό τό αύτό δνομα), νεοαγορασθέν, 19.377 τον. γκρός, τού 1962, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Κόδουσγκαρντ» (κ. Σπυρ. Μηνάς).

4. «Λιλή» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανόν «Mobil Radiant») νεοαγορασθέν, 48.719 τον. γκρός, τού 1967, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Πόρτο Ύδρα» (κ. Χρ. Ντεγιάννης).

5. «Δώρικ Κάρριερ» μεταλλοφόρον (πρώην γαλλικόν «Robert L.D.») νεοαγορασθέν, 12.705 τον. γκρός, τού 1969, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Σόραμπι» (κ. Γεώργ. Μπέζης).

6. «Ερόικ» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανόν ύπό τό αύτό δνομα), 29.396 τον. γκρός, τού 1964, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Ρόκετ» (κ. Ιωάν. Συρίγος).

7. «Λύρικ» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανόν ύπό τό αύτό δνομα) 29.375 τον. γκρός, τού 1964, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Κονστελέσιον» (κ. Ιωάν. Συρίγος).

8. «Κούνι Τσάμπιον», μικτόν (πρώην λιβεριανόν «Saïne Kriç») 38.513 τον. γκρός, τού 1967, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Γκούντ Τσάμπιον» (κ. Νικ. Μουνδρέας).

9. «Αϊς Μέρτσαντ» φορτηγόν (πρώην νορβηγικόν «Snefjord») νεοαγορασθέν, 5.310 τον. γκρός, τού 1964, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Άρμαγκάρα» (κ. Ιωάν. Λύρας).

10. «Αϊς Πάιλοτ» φορτηγόν (πρώην νορβηγικόν «Frostfjord») νεοαγορασθέν, 5.295 τον. γκρός, τού 1964, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Οθακα» (κ. Ιωάν. Λύρας).

11. «Τζέλα» φορτηγόν (πρώην άγγλικόν ύπό τό αύτό δνομα) νεοαγορασθέν, 9.571 τον. γκρός, τού 1962, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Σήτετ» (κ. Κων. Ταύρης).

12. «Ελείστρια I.» φορτηγόν (πρώην πολωνικόν «Stoxzniowiec») νεοαγορασθέν, 10.652 τον. γκρός, τού 1964, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Βάρχα», (κ. Δημ. Βαρβεράκης).

Καθελκύσεις νεοτεύκτων

Από τάς έσχάρας τών «Έλληνικών Ναυπηγείων» καθελκύσθη εἰς Σκαραμαγκά, τήν 9ην τρέχοντος μηνός, τό τελευταίον μιᾶς σειράς 19 μπάλκ κάρριερ τών 37.000 τον. d.w., παραγγελθέντων ἀπό «Έλληνας έφοπλιστάς». Τό τελευταίον σκάφος, ως και ἀρκετά ἐκ τῶν προηγουμένων, ναυπηγεῖται διά λογαριασμόν τού Όμιλου Νιάρχου και θά έγγραφή είτα τέ Έλληνικά νηολόγια.

νητον αύστραλιανόν δεξαμενόπλοιον «P. J. Adams» 33.979 τον. γκρός, 56.569 τον. d.w. τού 1962.

—Τό δηζελοκίνητον Νορβηγικόν μπάλκ κάρριερ «Gerra» 20.484 τον. γκρός, 33.580 τον. d.w. τού 1965 ήγοράσθη παρ' Έλλήνων γύρω τών 4.525.00 δολλαρίων.

—Τό ύπο σημαίαν Σιγκαπούρης δηζελοκίνητον μπάλκ κάρριερ «Konkordia» 15.841 τον. γκρός, 25.531 τον. d.w. τού 1967 ήγοράσθη γύρω τών 5,2 έκατομ. δολλαρίων μέ διετές οψών τριετές τάιμ τοσάρτερ εἰς τούς πωλητάς εἰς τά δολ. 5.000 ήμερησίων.

—Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τό δηζελοκίνητον Βραζιλιανόν φορτηγόν «Iracema» 3.847 τον. γκρός, 5.253 τον. d.w. τού 1960. Μετονομάσθη «Αννα Λ.» υψωσε τήν Κυπριακή σημαίαν.

—Ἐπωλήθη σέ δημοπρασία εἰς Αμερικήν γύρω τών 450.000 δολλαρίων, τό φορτηγόν «Χριστίνα», 11.765 τον. γκρός, 17.692 τον. d.w. τού 1958.

—Τό δηζελοκίνητον άγγλικόν μπάλκ κάρριερ «Vancouver City» 16.644 τον. γκρός, 26.289 τον. d.s. τού 1970 ήγοράσθη παρ' Έλλήνων τού Λονδίνου γύρω τών 7,2 έκατομ. δολλαρίων. Τό σκάφος θά παραληφθή τόν Ιούλιον.

—Ηγοράσθη ἐπίσης τό δηζελοκίνητον άγγλικόν δεξαμενόπλοιον «Bolder Chieftain» 13.017 τον γκρός, 19.939 τον. d.w. τού 1962.

—Παρ' Έλλήνων τού Λονδίνου ήγοράσθη εἰς τά 10 έκατομ. δολλάρια, τό δηζελοκίνητον Παναμαϊκόν μπάλκ κάρριερ «Exel Trader» 20.382 τον γκρός, 35.124 τόν.d.s. τού 1975 μέ μηχανάς Σουλτζερ 11.550 ιππων.

—Τά δηζελοκίνητα Λιβεριανά φορτηγά «Amerika» καὶ «Nigeria» 14.545 τον. γκρός, 21.794 τον. d.w. τού 1978 ήγοράσθησαν παρ' Έλλήνων γύρω τών 23,5 - 24 έκατομ. δολλαρίων συνολικώς. Τό «Nigeria» παραληφθέν ήδη υψωσε τήν κυανόλευκον και μετονομάσθη «Θαλασσινή Κυρά».

—Γύρω τών δολ. 850.000 ήγόρασαν Έλληνες τό δηζελοκίνητον Φινλανδικόν δεξαμενόπλοιον «Sword» 1161 τον γκρός, 19.203 τον. d.w. τού 1954 μέ μηχανάς B & W 7.500 ιππων.

—Τό Σουηδικόν δηζελοκίνητον μπάλκ κάρριερ «Jarl R. Trapp» 17.374 τον γκρός, 27.672 τόν.d.w. τού 1968 μέ μηχανάς Γκοταβέρκεν 12.050 ιππων ήγοράσθη παρ' Έλληνων εἰς τά δολλάρια 5.550.000.

—Ηγοράσθη παρ' Έλλήνων ἀντί 10.700.000 δολλαρίων τό δηζελοκίνητον Πολωνικόν μπάλκ κάρριερ «Politechnika Szczecinska», 34.052 τον. γκρός, 54.939 τόν. d.w. τού 1972 μέ μηχανάς Σουλτζερ 17.400 ιππων.

—Εἰς τά δολλάρια 3.285.000 ήγόρασαν Έλληνες τό δηζελοκίνητον Ιαπωνικόν μπάλκ κάρριερ «Washington Rainbow», 9.219 τόν γκρός, 15.057 τόν. d.w. τού 1973 μέ μηχανάς Πλήστικ 8.480 ιππων.

—Ἐπωλήθη ύπο τήν προϋπόθεσιν ἐπιθεωρήσεως τό μπάλκ κάρριερ «Göklundten Poludunamoc», 14.531 τόν. γκρός, 24.329 τόν. d.w. τού 1978, εἰς τά δολλάρια 9.500.000.

—Τό δηζελοκίνητον Παναμαϊκόν φορτηγόν «Romulus I», 9595 τόν. γκρός, 16.074



c.riganatos (shipbrokers)

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

24, AKTI POSSIDONOS

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

TELEX: 21-2605 RIGA

TEL: 4121.289, 4127.328

CABLES: «RIGACHART»

PIRAEUS

τόν.d.w. τού 1967, ήγοράσθη παρ' Έλλήνων τῆς Νέας Ύόρκης εἰς τά δολλάρια 2.350.000 ύπό τὴν προυπόθεσιν ἐπιμεωρήσεως.

—Ἐπωλήθη εἰς Αὐστρικά συμφέροντα τὸ Κυπριακὸν φορτηγὸν «Μπόρα», 4.210 τὸν. γκρός, τοῦ 1977 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Lecha».

—Τό μπάλκ κάρριερ «Μαριβέρντα», 14.622 τὸν γκρός, 22.500 τὸν. d.w. τοῦ 1962 ἐπωλήθη εἰς τὰ δολ. 2.850.000

—“Ηγοράσθη παρ' Έλλήνων εἰς τὰ δολ. 3.050.000 τὸ ἀτμοκίνητον Ρωσικὸν δεξαμενόπλοιον «Nordok», 42.164 τὸν γκρός, 89.209 τὸν. d.w. τοῦ 1966 μὲ μηχανάς Στάλ Λάβαλ 24.000 ἵππων.

—Εἰς ἀγοραστάς τῆς Δομινικανικῆς Δημοκρατίας ἐπωλήθη τὸ Κυπριακὸν μότοροπιν «Δέσποινα Σ.», 494 τὸν γκρός, 875 τὸν. d.w. τοῦ 1953 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Alborada».

—Ἐπωλήθη γύρω τῶν 1,3 ἑκατομ. δολλαρίων τὸ φορτηγόν «Δέσποινα Ρ.», 8.872 τὸν γκρός, 13.198 τὸν. d.w. τοῦ 1963.

—Τό ιαπωνικὸν μότοροπιν «Myofuku Maru» 499 τὸν. γκρός τοῦ 1965 ήγοράσθη, παρελήφθη καὶ ὑψώσεται τὸν Κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Χρήστος Θ.»

—“Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ δηζελοκίνητον Όλλανδικὸν φορτηγόν «Wichensburg», 1.448 τὸν. γκρός, 2.096 τὸν. d.w. τοῦ 1971. Μετωνομάσθη «Ατλαντικός Αἴλαντ», Σημαία Ελληνική.

—Τό ἀνατολικογερμανικὸν δηζελοκίνητον φορτηγόν «Vogtland», 5.691 τὸν. γκρός, 7.624 τὸν. d.w. τοῦ 1953, ήγοράσθη, παρελήφθη καὶ μετωνομάσθη «Κεφαλλόνιαν Αμπίσιον». “Υψώσεται τὸν κυανόλευκον.

—Τό δηζελοκίνητον λιβεριανὸν φορτηγόν μπάλκ κάρριερ «Ruby», 19.678 τὸν. γκρός, 33.170 τὸν. d.w. τοῦ 1977 ήγοράσθη παρ' Έλλήνων παρελήφθη καὶ μετωνομάσθη «Μάουντ Παράνας». Σημαία Ελληνική.

—Ἐπωλήθη εἰς ιαπωνικά συμφέροντα τὸ μικτόν λιβεριανόν ακάφος «Λάρελ Ρῆδ», 76.873 τὸν. γκρός τοῦ 1975 καὶ παρεδόθη.

—Τό δηζελοκίνητον δόλλανδικὸν δεξαμενόπλοιον «Coral Obella», 2.691 τὸν. γκρός, 3.095 τὸν. d.w. τοῦ 1968 ήγοράσθη, παρελήφθη καὶ ὑψώσεται τὸν παναμαϊκὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Γκάζ Προγκρές».

—“Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ δηζελοκίνητον λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Maritime Lawyer», 51.614 τὸν. γκρός 49.912 τὸν. d.w. τοῦ 1970. Μετωνομάσθη «Αλεντέλ». Παρέμεινεν ύπό τὴν λιβεριανὴν σημαίαν.

—Τό δηζελοκίνητον βραζιλιανὸν φορτηγόν «Torses», 3.847 τὸν. γκρός, 5.384 τὸν. d.w. τοῦ 1960 ήγοράσθη καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Ντέζανμαρ». Κυπριακὴ σημαία.

—Ἐπωλήθη εἰς ἔτερα ἑλληνικά συμφέροντα τὸ φορτηγόν «Ρίοντον», 3.597 τὸν. γκρός τοῦ 1956 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Ρόδον» καὶ ὑψώσεται τὸν παναμαϊκὴν σημαίαν.

—Τό κυπριακὸν φορτηγόν «Έλμπελα II», 6.953 τὸν. γκρός τοῦ 1960 ἐπωλήθη εἰς νοτιο-αμερικανικά συμφέροντα καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Elkolao».

Παραλαβαί καὶ παραδόσεις

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθέν λιβεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Midas Arrow», 10.259 τὸν. γκρός, τοῦ 1969 καὶ ὑψώσεται τὸν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Αίρηνς Εξταζού».

—Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Ελλάς» καὶ ὑψώσεται τὸν κυανόλευκον, τὸ ἀγορασθέν ἀγγλικὸν ρό-ρό, «Alpha Progress», 5.466 τὸν γκρός τοῦ 1977.

—Εἰς «Σάουθ Γουίντ» μετωνομάσθη τὸ ἀγορασθέν καὶ παραληφθέν Ιταλικὸν μπάλκ κάρριερ «Transoceanica Elena», 15.981 τὸν. γκρός, τοῦ 1963. “Υψώσεται τὸν κυανόλευκον.

—Τόν κυανόλευκον ὑψώσεται καὶ μετωνομάσθη «Κάβο Ματαπάς» τὸ ἀγορασθέν παναμαϊκὸν φορτηγόν «Mishref», 12.653 τὸν γκρός τοῦ 1977.

—Τό ἀγορασθέν δανικὸν μπάλκ κάρριερ «Torm Gerd», 16.018 τὸν. γκρός, τοῦ 1971 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Αιτωλία». Σημαία Ελληνική.

—Παρελήφθη τὸ ἀγορασθέν ύπό σημαίαν Σιγκαπούρης μπάλκ κάρριερ «Tropwave», 23.688 τὸν. γκρός, τοῦ 1973, καὶ ὑψώσεται τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Κάριν Βάτης».

—Παρελήφθη ἐπίσης τὸ ἀγορασθέν νορβηγικὸν φορτηγόν «Diagara», 7.402 τὸν. γκρός, τοῦ 1971. Μετωνομάσθη «Αλεξάνδρα Τ.». Σημαία Ελληνική.

—Τό ἀγορασθέν νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Norse Captain», 14.724 τὸν. γκρός τοῦ 1970 παρελήφθη, μετωνομάσθη «Πατρίτσια» καὶ ὑψώσεται τὸν κυανόλευκον.

—Τόν κυανόλευκον ὑψώσεται ἐπίσης τὸ ἀγορασθέν ἀγγλικὸν φορτηγόν «Sheaf Field», 9.372 τὸν. γκρός τοῦ 1971 καὶ μετωνομάσθη «Μάουντ Δίρφυς».

—Τόν κυανόλευκον ὑψώσεται καὶ μετωνομάσθη «Θεοτόκος» τὸ παραληφθέν λιβεριανὸν φορτηγόν «Star Flower», 9.378 τὸν. γκρός, τοῦ 1961.

—Παρελήφθη, τὸ ἀγορασθέν ιαπωνικὸν μπάλκ κάρριερ «Toyota Maru N. 5», 12.087 τὸν. γκρός, τοῦ 1965 καὶ ὑψώσεται τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Γιουρομπρήζ».

Μετονομασία

Τό φορτηγόν «Ηγκλ», 8.944 τὸν. γκρός τοῦ 1972 μετωνομάσθη «Μάρσια».

—Μετωνομάσθη «Νικόπολις» τὸ φορτηγόν «Σή Χόρς Ι», 1.754 τὸν. γκρός τοῦ 1957 καὶ ὑψώσεται ὄνδουριανὴ σημαίαν.

—Εἰς «Σίγκρι» μετωνομάσθη τὸ φορτηγόν «Ακρα Σίγκρι», 5.239 τὸν. γκρός, τοῦ 1961.

—Τό μπάλκ κάρριερ «Τρόπογουΐντ», 23.678 τὸν. γκρός τοῦ 1973 θά μετονομάσθη «Αριέττα Γρέγου».

—Μετωνομάσθη εἰς «Ατλαντικό Φαίθη» τὸ φορτηγόν «Γιούρκο Φαίθη», 3.784 τὸν. γκρός, τοῦ 1969.

—Τό φορτηγόν «Αναγγελ Απόλλο», 11.000 τὸν. γκρός τοῦ 1979 μετωνομάσθη «Σαναραβάκη».

—Εἰς «Ρείνφροστ» μετωνομάσθη τὸ φορτηγόν «Βίκτωρ», 4.820 τὸν. γκρός, τοῦ 1960.

—Μετωνομάσθη «Τρίτων» τὸ φορτηγόν «Σουάζι Μείντεν», 11.056 τὸν. γκρός, τοῦ

1963.

—Τό φορτηγόν «Αίρηνς Λάκ», 2.722 τὸν. γκρός, τοῦ 1959 μετωνομάσθη «Μαρία Πιασσε».

—Εἰς «Χρυσοτής» μετωνομάσθη καὶ ὑψώσεται τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν, τὸ λιβεριανὸν φορτηγόν «Ιλίκον Τάκ», 4.378 τὸν. γκρός, τοῦ 1959.

—Μετωνομάσθη «Γκόλντ Κραναός», τὸ φορτηγόν «Κραναός», 7.735 τὸν. γκρός, τοῦ 1964.

—Εἰς «Μούλτι Φρόστ» μετωνομάσθη τὸ φορτηγόν «Νόρδερν Φρόστ», 4.037 τὸν. γκρός, τοῦ 1958.

—Τό φορτηγόν «Παναγία», 1.145 τὸν. γκρός τοῦ 1952 μετωνομάσθη «Μαριγούλα Γ.».

—Μετωνομάσθη «Σητραίν Βάλτιμορ» τὸ λιβεριανὸν φορτηγόν «Καπετάν Μανώλης Χατζημανώλης», 18.067 τὸν. γκρός, τοῦ 1973.

Αἱ διαλύσεις

Ἐπωλήθη εἰς γιουγκοσλαύους διαλυτάς γύρω τῶν δολ. 85 κατά τὸν. ἐλ. ἐκτοπίσματος, τὸ φορτηγόν «Αρχάγγελος Π.», 9.990 τὸν. γκρός, τοῦ 1957.

—Εἰς πακιστανούς διαλυτάς ἐπωλήθη ἀντί μη γνωσθείσας τιμῆς, βάσις ὡς ἐστί εἰς Ινδίαν, τὸ φορτηγόν «Πόλα», 7.989 τὸν. γκρός, τοῦ 1956.

—Τό χαρακτηρισθέν ως διλυτάς ἐπωλήθη ἀντί μη γνωσθείσας τιμῆς, βάσις ὡς ἐστί εἰς Ινδίαν, τὸ φορτηγόν «Σπύρος», 35.676 τὸν. γκρός, τοῦ 1964 ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τοῦ Ταϊβάν γύρω τῶν δολ. 140 κατά τὸν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

—Τό φορτηγόν «Εύγενία Κ.», 2.977 τὸν. γκρός, τοῦ 1955 ἐπωλήθη εἰς ιταλούς διαλυτάς.

—Ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τοῦ Ταϊβάν τὸ φορτηγόν «Αττικόν», 6.160 τὸν. γκρός, τοῦ 1953.

—Τό φορτηγόν «Ελείστρια VI», 6.534 τὸν. γκρός, τοῦ 1951, ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς Κασιούνγκ.

—Εἰς διαλυτάς τοῦ Ταϊβάν ἐπωλήθη τὸ φορτηγόν «Γιουροτρέιντερ», 8.504 τὸν. γκρός, τοῦ 1957.

—Ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τοῦ Κασιούνγκ τὸ φορτηγόν «Γκρέις», 8.694 τὸν. γκρός, τοῦ 1958.

—Τό φορτηγόν «Ποθητή», 8.647 τὸν. γκρός, τοῦ 1953, ἐπωλήθη εἰς πακιστανούς διαλυτάς.

—Ἐπωλήθη πρός διάλυσιν τὸ μικτόν ακάφος «Ρήγκαλ», 12.540 τὸν. γκρός, τοῦ 1951.

—Ισπανοί διαλυταὶ ἡγόρασαν τὸ κυπριακόν φορτηγόν «Παπαφώτης», 8.219 τὸν. γκρός, τοῦ 1951.

—Ἐπίσης ἐπωλήθη πρός διάλυσιν τὸ παναμαϊκόν φορτηγόν «Παλδημήτριος», 2.214 τὸν. γκρός, τοῦ 1951.

—Εἰς διαλυτάς τοῦ Κασιούνγκ ἐπωλήθη τὸ κυπριακόν φορτηγόν «Ελάιαντ», 8.220 τὸν. γκρός, τοῦ 1958.

—Ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τῆς Ανατολής τὸ φορτηγόν «Εκτωρ», 8.647 τὸν. γκρός, τοῦ 1958.

—Τό φορτηγόν «Ντρήμ Τού», κυπριακόν, 300 τὸν. γκρός, ἀπό 13.2.79, ἐκπρόσωπος κ. Γεώργ. Στελλάκης.

—«Ολύμπικ Στάρ», λιβεριανόν, 59.882 τὸν. γκρός, ἀπό 28.2.79, ἐκπρόσωποι κ. κ. Μιχ. Κλεούδης καὶ Εύαγ. Σκοπελίτης.

—«Αστάρο», κυπριακόν, 1.600 τὸν. γκρός,



STRACHAN SHIPPING COMPANY

AT USA SOUTH ATLANTIC & GULF PORTS
SHIP AGENTS AND STEVEDORES - Established 1886

Represented by:
Kataikos Co. Ltd.
P.O. Box 118
Piraeus, Greece
Phones: 4127022 - 4124665 Telex: 888395

20 Offices - Sub-Agents at Outports
LINER GENERAL AGENTS, TRAMP AGENTS, STEVEDORES

Strachan Shipping Co.
17 Battery Place
New York, N.Y. 10004 U.S.A.
TWX: 610-581-5874
Phone: 212-269-6262
Cable: STRACHAN

άπό 8.3.79, έκπρόσωπος κ. Νικ. Γκανιάτσος.
 — «Νότος», κυπριακόν, 2.741 τον. γκρός,
 άπό 24.2.79, έκπρόσωπος κ. Κων. Βλάχος.
 — «Ντεζανμάρ», κυπριακόν, 4.068 τον.
 γκρός, άπό 12.1.79, έκπρόσωπος κ. Μιχ. Λάμπρος.
 — «Αλεντέϊλ», λιβεριανόν, 51.615 τον.
 γκρός, άπό 16.1.79, έκπρόσωπος κ. Νικ. Πίτας.
 — «Άγιος Νεκτάριος», παναμαϊκόν, 817
 τον. γκρός, έκπρόσωπος κ. Θεόδ. Μυλωνόπουλος.

Έδρομολογήθη τό «Ελλάς»

Τό παρελθόν Σάββατον 9ην Ιουνίου έγενοντο εις Βόλον τά έγκαινια τού έλληνικού όχηματαγωγού «Ελλάς», τού Οίκου Σούτου, τό οποίον έδρομολογήθη εις τήν γραμμήν Βόλου - Συρίας. Εις τήν τελετήν ωμίλησαν οι υπουργοί Ναυτιλίας και Συγκοινωνιών κ.κ. Κεφαλογιάννης και Παπαδόγγονας και ό πλοιοκτήτης κ. Νικ. Σούτος, ό οποίος άνεκοινώσε στις 150 θημέρου θά καταπλεύση εις Βόλον και δεύτερον σκάφος, άδελφόν τού «Ελλάς», τό οποίον έστοιχισε 20 έκατ. δολλάρια.

Τό πρόγραμμα τού Οίκου Σούτου προβλέπει τήν δρομολόγησην τεσάρων παρομοίων πλοίων, δλων με Έλληνικήν σημαίαν, εις τήν γραμμήν Βόλου - Συρίας. Τό «Ελλάς» είναι μεταφορικής ικανότητος 130 φορτηγών αυτοκινήτων TIR και 160 έπιβατων εις πολυτελείς καμπίνας.

Και τό «Σκόπελος»

Από τής παρελθούσατος Κυριακής 10ης Ιουνίου ήρχισε προσωρινώς δρομολόγια εις τήν γραμμήν Βορείων Σποράδων τό έπιβατηγόν - όχηματαγωγόν «Σκόπελος» τής «Ακτοπλοΐας Υίων Λουκά Νομικού». Τό σκάφος, πρώην Νορβηγικόν, έναυπηγήθη τό 1965 μέ

σχέδια Δανών ναυπηγών και ύπέστη ώρισμένας μετασκεύας εις τόν Πειραιά. Είναι χωρητικότητος 1588 τόν. γκρός ταχύτητος 16 μιλών και δύναται νά μεταφέρῃ 670 έπιβάτας και 150 αύτοκινητά IX. Τό σκάφος θά δρομολογηθή άργότερον εις τήν άγονον γραμμήν Θεσσαλονίκης - Ρόδου. 'Επ' εύκαιρια οι πλοιοκτήται δέωσαν δεξίωσιν έπι τού σκάφους, τό όποιον έν συνεχεία πραγματοποίησε θαλάσσιον περίπατον εις τόν Φαληρικόν κόλπον.

Ένεκαινιάσθησαν νέα τμήματα τής ΝΑΥΣΙ Α.Ε.

Ένεκαινιάσθησαν χθές εις τήν 'Έπισκευαστικήν Βάσιν τού Περάματος σειρά νέων τημπάτων τής ΝΑΥΣΙ πού θά παρέχουν υψηλήν τεχνολογίαν εις τάς έπισκευάς πλοίων. Τά νέα τμήματα τής ΝΑΥΣΙ, τά όποια άντιπροσωπεύουν έπενδυσιν τής τάξεως τών 160 έκατ. δραχμών, είναι:

— Διαγνωστικόν Κέντρον.

— Σύγχρονον ήλεκτρολογείον

— Τμήμα άνακανισέως μερών μηχανών πλοιών και άλλα.

Τά έν λόγω τμήματα έχουν όργανωθη μέτην συνεργασίαν και έφαρμογήν τεχνολογίας ξένων Οίκων, κυρίως από τάς χώρας τής Εύρωπαϊκής Κοινότητος, και θά καλύψουν τάς άνάγκας τής έλληνικής και τής διεθνούς ναυτιλίας ώς και τάς άνάγκας τής έλληνικής βιομηχανίας εις βαρείας κατασκευάς.

Η σύμβασις άκτοπλοϊκών

Έκυρώθη από τόν 'Υπουργόν Ναυτιλίας κ. Έμμ. Κεφαλογιάννην ή συλλογική σύμβασις έργασίας τών πληρωμάτων τών άκτοπλοϊκών έπιβατηγών σκαφών, ή όποια ίσχυει άναδρομικώς από 1.1.79 και λήγει τήν 31.12.79.

Τοποθετήσεις

Έγενοντο αι τοποθετήσεις τών νεοπραχέντων άρχιπλοιαρχών. Ούτω ο κ. Ιωάν. Κοντογεώργης έτοποθετήθη εις τήν Γενικήν Διεύθυνσιν Προσωπικού Πλοίων, ο κ. Γεώργιος Οίκονόμου Γενικός Διευθυντής NAT και ο κ. Παρ. Τσογκίδης εις τήν 'Υπηρεσίαν Διοικήσεως τού YEN. 'Εξ αλλου ό πλοιαρχος κ. Δημ. Κατεβαίνης έτοποθετήθη Διευθυντής Διοικήσεως και ό άντιπλοιαρχος κ. Δημ. Γιαννακόπουλος Διευθυντής Λιμενικής Αστυνομίας.

«Καθορισμός διοδίων γιά τά Στενά»

Στό ύπ' άριθ. 16620/26.4.79 ΦΕΚ δημοσιεύθηκε ό νέος τιμοκατάλογος τών καταβαλλούμενων τελών φόρου και ναυαγιαιρέσεως, μέ βάση τούς νόμους 5842 και 440 και ίσχυει από τίς 10.4.79.

Ο νέος τιμοκατάλογος έχει ώς έξης:

ΠΙΝΑΚΑΣ I	Δι' έκαστον καθαρόν κόρων (Γρόσια)	
A. Φόροι	Μέχρι 800 καθ. κόρων	Πλέον τών 800 κ. κόρων
1. Ταξείδια τρανούτ (μετ' έπιστροφής)	438.64	219.32
2. Είσοδος από στενά Δαρδανελλίων	220.00	110.00
3. Είσοδος έκ τών στενών Δαρδανελλίων	220.00	110.00
4. Είσοδος εις στενά Βοσπόρου από Εύξεινον Πόντον	220.00	110.00
5. Είσοδος από στενά Βοσπόρου πρός Εύξεινον Πόν.	220.00	110.00
6. Είσοδος εις λιμένας και όποβάθρος	150.00	75.00
7. Είσοδος από λιμένας και όποβάθρος	150.00	150.00

ΠΙΝΑΚΑΣ II.

B. Ναυαγιαιρεσία	Δι' έκαστον καθαρόν κόρων (Γρόσια)
1. Ταξείδια τρανούτ (μετ' έπιστροφής)	104.44

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



έταιριες 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
- Amphitriion
- Travel and Tourism Agencies Ltd.
Ships Agencies

στόν Πειραιά:

Thenamaris Maritime Inc.
 107 - 109 Filinos 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

2. Είσοδος εις Βοσπόρον από Εύξ. Πόντον	120.00
3. Είσοδος από στενά Βοσπόρου πρός Εὔξεινον Πόντον.	120.00

Eis ton Gallikón Nηογνώμονα

Τό έτήσιο Συμβούλιο της Έλληνικής έπιτροπής, έλαβε χώρα, ώς συνήθως, εις τό έντευκτήριον τού Ναυτικού 'Ομίλου, στό Μικρολίμανο κοντά στόν Πειραιά, τήν 10ην Μαΐου, 1979.

Μετά τόν έναρκτήριο λόγο τού Προέδρου τής έπιτροπής κ. Ροσόλιμου, ο Πρόεδρος τού BUREAU VERITAS κ. P. BLANC έδωσε πληροφορίας, σχετικώς με τίς δραστηριότητες τών ναυτιλιακών ύπηρεσιών τού BUREAU VERITAS άνα τόν κόσμον κατά τό 1978.

'Εκτός τού έναρκτηριου λόγου και τών πληροφοριακών λεπτομεριών, ο κ. BLANC έδωσεν έπίσης πληροφορίας σχετικώς με τό κέντρον έκπαιδεύσεως τού BUREAU VERITAS.

'Εν συνεχεία ό κ. HUTHER, προϊστάμενος μηχανικός τού τμήματος 'Ερευνών και 'Αναπτύξεως τής έταιρειας, άνεπτυξε τά άκολουθα θέματα.

«Τμηματική έπιθεώρησις», «containerships», νέοι κανόνες διά τήν κατασκευή και ταξινόμηση τών ένισχυμενών πλαστικών σκαφών.»

Πρέπει νά σημειωθή διτί εις τήν άρχη τού συνεδρίου είχαν διανεμηθή εις τά μέλη τής έπιτροπής πλήρη στοιχεία διά τήν ομιλία τού κ. HUTHER.

Κατά τήν διάρκεια τής ομιλίας τού κ. HUTHER και μετά τήν άναπτυξιν κάθε θέματος, έλαβαν χώρα μεταξύ τών μελών ένδιαφέρουσες συζητήσεις οι όποιες άπεδειχαν τό ένδιαφέρον πού παρουσίαζαν τά συζητηθέντα θέματα.

'Αν καί ό κ. ΡΟΣΟΛΙΜΟΣ έφαίνετο ζωηρός παρά τήν ήλικια του, έξεφρασε τήν έπι-

θυμία νά παραιτηθή από τά καθήκοντα του ώς Προέδρου τής Έλληνικής Έπιτροπής.

Ο Πρόεδρος τού BUREAU VERITAS κ. BLANC άπογύθυνε έπαινους εις τόν κ. ΡΟΣΟΛΙΜΟ, έξεφρασε τήν θλίψιν του διά τήν παραίτησιν και φυσικά άπεδέχθη τήν έπιθυμία τού κ. ΡΟΣΟΛΙΜΟΥ.

Ο κ. BLANC τότε έπρότεινε εις τά μέλη τής Έπιτροπής τήν υποψηφιότητα τού κ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ. Ό τελευταίος έξελέγη όμιθύμως.

Τελικώς ό κ. BLANC έπρότεινε νά όνομασθη ό κ. ΡΟΣΟΛΙΜΟΣ έπιτιμος Πρόεδρος τής Έλληνικής Έπιτροπής καί ή πρότασίς του αύτή έγένετο δεκτή με θερμά χειροκρήτηματα.

Μετά τό τέλος τών έργασιών τού συνεδρίου τής έπιτροπής από τόν παραιτηθέντα Πρόεδρον και μετά από άνθαρρυντικά λόγια από τόν νεοεκλεγέντα Πρόεδρο, προσεφέρθησαν ποτά και γεύμα εις τό εύχαριστον περιβάλλον τού Ναυτικού 'Ομίλου.

Oi neoi práktoreis tēs "Empros Láin" eis tēn Brētaníān

'Η Εμπρός Λάινς, ήτις διατηρεῖ τακτικήν γραμμήν μεταξύ Βορ. Εύρωπης καί Ανατ. Μεσογείου, διώρισεν ώς πράκτορά της εις τήν Αγγλίαν, από 1ης Μαΐου, τήν έταιριαν «Gellatly Shipping U.K.». 'Η Εμπρός Λάινς πραγματοποιεῖ προσεγγίσεις εις τόν λιμένα τού "Πασούιτς άνα 10ήμερον, εις δέ τήν Μεσογείον έξυπητετεί τήν Μάλταν, τήν Ελλάδα, τήν Κύπρον καί τόν Λίβανον.

Aσφάλισις katá kīndúnōn polémou

'Εν συνεχεία τών ύπ' άριθ. 1526/9.6.77, 1533/12.7.77 καί 1649/3.5.78 Έγκυκλίων μας, έχομεν τήν τιμήν νά σάς πληροφορήσωμεν ότι, ώς μάς έγγνωρισεν ή Α.Ε. «ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΙΕΙΣ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ» ή πρός αύτήν είσφορά διά τάς παρεχομένας παρ' αύτής ύπηρεσίας πρός κάλυψιν τών δαπανών λειτουργίας της ώς προβλέπεται υπό τής συμβάσεως μετά τής Έλληνικής Κυβερνήσεως ώς καί έκ τών έγκριτικών πράξεων νηολογήσως πλοίου, καθωρίσθη διά τό έτος 1979 εις δολλάρια ΗΠΑ όγδοηκοντα πέντε (85) κατά πλοϊον.

Η ταχεία άνταπόκρισις ύμών εις τήν καταβολήν τής άνωτέρω είσφοράς κατά πλοϊον πρός τήν έν λόγω Έταιρείαν θά διευκολύνη ταύτην εις τήν ταχείαν καί άπρόσκοπτον έκτελεσιν τής άποστολής της, τής άποιας, ώς σάς είναι γνωστόν, στόχος είναι ή διασφάλισις τών συμφερόντων τής Έλληνικής Ναυτιλίας.

O PROEΔΡΟΣ
A. I. XANDRHS

Πειραιεύς 25 Μαΐου 1979

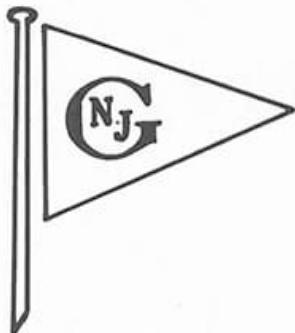
Eúxaristíai

'Αγαπητά XRONIKA, παρακαλώ πολύ ό πως άν είναι δυνατόν νά δημοσιεύσητε εις τό έγκριτον καί άγαπητόν μου περιοδικόν σας, τάς μεγάλας μου εύχαριστίας πρός τήν Σεβαστήν Πρεοβείαν τού Ν. ΔΕΛΧΙ τών Ινδίων καί πρός τό Σεβαστόν Προεξενίον τής BOMBAY, διά τήν μεγάλην συμπαράστασιν πού έπειδειχαν κατά τίς δύσκολες μέρες πού περάσαν μελή τού πληρώματός μου καί έγώ εις BIZAKAPATNAM τών Ινδίων.

Σάς εύχαριστώ πολύ,

Μετά Σεβασμού,
Χαραλ. Πατέρας, Πλοιάρχος
π.ν. «ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ»

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

PICCARD HELLAS DIVERS
HIOTIS BROS & CO
UNDERWATER BRUSHING TECHNICAL
WORKS

Speed Loss

in Knots

Monthly Hourly

1080 — 1,5 —
1008 — 1,4 —
936 — 1,3 —
864 — 1,2 —
792 — 1,1 —
720 — 1 —
648 — 0,9 —
576 — 0,8 —
504 — 0,7 —
432 — 0,6 —
360 — 0,5 —
288 — 0,4 —
216 — 0,3 —
144 — 0,2 —
72 — 0,1 —

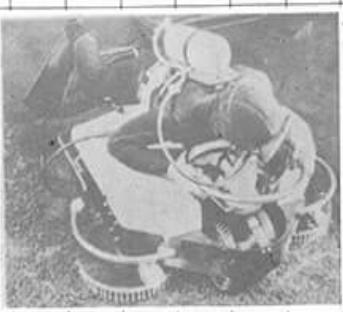
20 19 18 17 16 15 14 13 12

Ship's speed in Knots

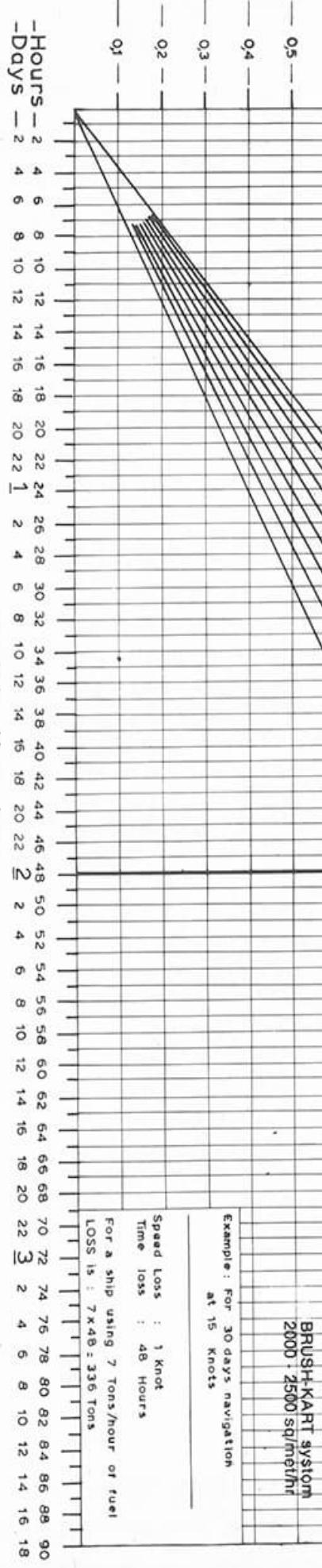
CHART OF SPEED LOSSES DUE TO FOULING IN 30 DAYS SAILING

Example: For 30 days navigation at 15 Knots

Speed Loss : 1 Knot
Time loss : 48 Hours
For a ship using 7 Tons/hour of fuel
LOSS is : $7 \times 48 = 336$ Tons



BRUSH-KART system
2000: 2500 square meter



— Monthly time Loss —

BRUSH-KART system

ΠΕΝΘΗ**I. K. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ (1888-1979)**

Τό πρωί της 21ης Μαΐου, τής έστριτου ήμέρας των οικογενειών Χατζηπατέρα, δύναγε από τον κόσμο όλης της ημέρας ΙΩΑΝΝΗΣ Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ, που πριν από 91 χρόνια έβλεπε τό φως της ζωής στην Αίγυπτο, πρωτότοκος γιος του Κωνσταντίνου Ι. Χατζηπατέρα (1856-1943) και της Κατίγκως Γ. Πατέρα.

Ο Καπετάν Γιάννης υπήρξε μιά φυσιογνωμία μ' εντονα χαρακτηρικά ιδιοτυπίας και διακερμένου ήδους. «Ήταν ένας ήρεμος άλλα δυναμικός άνθρωπος, που στη μακρά του ζωή ανέπτιξε μιά έπιχειρηματική δραστηριότητα πρότα κάτω από την πατρική καθοδήγηση μέσα στους κόλπους της μείζονος οικογενείας Χατζηπατέρα - Πατέρα, έπειτα μαζί με τα καλά του άδελφια Νίκο και Άδαμαντιο και τέλος ανεξάρτητα μαζί με τό εκλεκτό έπιτελείο των τεσσάρων γιών του. Χαρακτηριστικό του και στό τομέα αυτό ήταν η φρόνηση και τό μέτρο. Αυτά τά κριτήρια κατώθισε νά μεταδώσῃ και στά παιδιά του, τά όποια, μέχρι της τελευταίας του θάρασ σχεδόν, ζητούσαν και άκουαν τή γεμάτη από σοφία, πείρα ζωής και όρθη και καθαρή κρίση και γνώμη τουν. Ποτέ δέν υπήρξεν απόμαχος, «Άκομη κι» ή άρρωστεια που έπροκειτο νά τόν δόηγηση στήν αντιπέραν δύχη τό βρήκε όρθη και άκμαιο στή γέφυρα τών έπιχειρησεών του, στό φερένυμο του Γραφείο, στό Λονδίνο. Αυτή ή παρατεταμένη νεότητα που όμορφαινε τά θαλερά γερατειά του μάς έκανε πιο πικρό τό

άγγελμα τού θανάτου του. Κι' αύτό, γιατί ξέραμε κάλλα δοσι τόν γνωρίσαμε και τόν ζήσαμε από κοντά διτί δέν πέθανε ένα γερόντιο βιολογικά κουρασμένο από τό βαρύ φορτίο τών δεκαετηρίων που σήκωνε, δοσι ένας άνθρωπος γεμάτος από δίψα ζωής, γεμάτος ένεργητικότητα, ζωτικότητα, άγάπη κι' ένδιαφέρον άληθινό γιά τους άνθρωπους.

Θέλω ν' αποτυπώσω σε μερικές γραμμές αύτό τό ίδιογενές, τό σπάνιο και ανεκτίμητα δυσεύρετο στοιχείο που χαρακτηρίζε τή πρωτοποιότητά του. Γιατί πιστεύω πώς αυτός διάπος και υπέρμετρα άθροιμος άνθρωπος έκρυψε μέσα στον θησαυρούς πνευματικής και ήμικης άκτινοβολίας, που χωρίς νά τυφλώνουν από μακριά έφωτιζαν δύνας τόσο αποτελεσματικά δύνας δοσι τόν έπλησιαζαν.

Μου έκανε ιδιαίτερη έντυπωση ό χαρακτηρισμός ένδος άγγελου γιά τήν πρωτοποιήσα του καπ. Γιάννη: τού άνεγνωρίζες «QUIET CHARM». Αυτή ή ήρεμη γοητεία ανέβλουζε από μέσα του αυθόρμητα, χωρίς προσπάθεια, έτσι άπλα δυνάς ή άναπνον μας, κι' αύτή ένέπνεε τή σιγουριά, τήν έμπιστοσύνη και τήν άγαπη. Διέθετε πράγματι ένα άφορλιστικό θέλγητρο γαλήνης, συγκερασμένο μέ μιά έπιβολή που κάθε άλλο παρά εύκολο ήταν ν' άγνοησης ή νά άρνηθη.

Διέθετε δύναμη που γινόταν αισθητή χωρίς καμια συνηθισμένη έκδήλωση δυναμικότητος και παραφοράς. «Ηρεμα, γαλήνια άλλα σταθερά πάντα έπετύχανε δ, τι και άσα άλλοι δέν έπιτυγχανον μέ τήν έπιφαση τής κραυγάλεας δύναμης και τήν έπιδειξη άνιπαρκτης πολλές φορές ισχύος.

Αύτά τά μυστικά τής πρωσωπικότητάς του τόν έκαναν δλο και πιό μοναδικό έκπροσωπο μιάς γενεάς πού σχεδόν δφυγε πιά, άλλα πού τήν έτιμησ ήσσο έλαχιστοι.

Η πνευματική του συγκρότηση, μ' δλα τά κενά τής έκπαιδεύσεως τής έποχης και τόν συνηθισμόν της, δδειχνε περισσότερο τί θά γινόταν, άν οι καιροί και οι συνθήκες τού έπετρεπαν νά κορέση τήν πείνα του μέ δυνατές πνευματικές τροφές και νά έκπληρωση έφεσεις πού άρχιτους ήταν ή διαρκής πνευματική του έγρηγορση. Οι κεραίες του ήταν πάντα άνοικτές στά μηνύματα τού κόσμου και τόν καιρούν κι' άδιος πάντοτε μέ τήν ταπεινή διάθεση μαθητείας τού «μη ειδότος» σ' έκανε νά αισθάνεσαι πολλές φορές άμηχανος μπροστά στή δυνατή έφεση τού είδεναι άπο τήν όποια έδρεπε μιά γνήσια πνευματική χαρά. Διάδigma γιά πολλούς δοκησόφους.

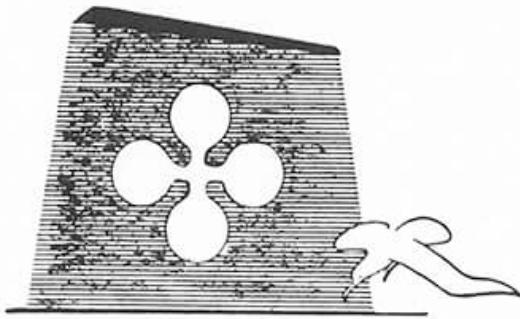
Έτσι γεμάτο πιστή στό Θεό, μέ πνευματική διαύγεια και άνυστακτη έφεση γά κάθε καλό, τόν θυμάμαι και τόν άποχαιρετώ, σάν ένα νέο πού τόν βρήκε δό θάνατος στή δεκάτη δεκαετηρίδα τού βίου του, μέ τά ώραια λόγια τού Ξενοφώντος πού έρω δι' θ' δρεσαν στή φιλάρχαιο και φιλιστορά ψυχή του: «Ποιας νεότητος ού κρείττον τό σόν γήρας; και τίνα νέον οί φίλοι πλέον έποθησαν ή σέ γηραιό άποθανόντα;»

ΚΩΣΤΑΣ Δ. ΦΑΦΑΛΙΟΣ

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



Θαλάσσια άτυχήματα

ΑΙΓΑΙΣ ΜΥΣΤΙΚΟ: 'Αφίχθεν εις Όζακα τήν 3ην Ιουνίου, έζήτησεν έπιθεώρησιν εις τόν βοηθητικόν λέβητα.

ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΤΑΡ: 'Αφίχθη εις Μπουένος "Αίρες τήν 31ην Μαΐου με ζημίας εις τήν γεννήτρια No. 3. Έπιθεωρήθη ή γεννήτρια και συνεστήθη πλήρης έξαρμωσίς της πρός έντοπισμόν τής έκτασεως τών ζημιών.

ΑΝΔΡΕΑΣ Σ.: 'Ηγυροβολημένον εις Πειραιά, ύπεστη πυρκαίαν εις τό μηχανοστάσιον καί τά ένδιαιτήματα τήν 29ην Μαΐου. Τό μεγαλύτερον μέρος τού πληρώματος έγκατέλεψε τό σκάφος. Τό πύρ κατεστάλη άργοτερον ύπό ρυμουλκών καί τού πληρώματος, τό όποιον έπειβασθή έκ νέου. Τό "Ανδρέας Σ." μετέφερε 4.200 τόννους προϊόντων χάλυβος από τήν Βουλγαρίαν διά Πακιστάν.

ΑΝΝΑ V (κ.): 'Υπεστη διαρροήν έξωθι τών Βρετανικών άκτων τήν 10ην Ιουνίου. Λόγω κινδύνου βυθίσεως του ό πλοιαρχος άδηγησε τό σκάφος εις αβάθη υδατα. Κατεβάλοντο προσπάθειαν άντλήσεως τών ύδατων από τά κύτη. 'Ακολούθως έπλευσεν εις έπισκευατικήν βάσιν, όπου έπροκειτο νά δεξαμενισθή.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΙΗΤ: 'Από Μελλίδι διά κόπον ΗΠΑ, προστηγήσεν εις Καντίς τήν 3ην Ιουνίου, λόγω ζημιών εις τήν γεννήτριαν.

ΑΤΑΛΑΣ ΤΙΤΑΝ (λ.): 'Η πυρκαϊά ήτις έξεράγη εις τό σκάφος τήν 28ην Μαΐου κατεστάλη, άφου κατεστράφησαν διλοσχερώς τά ένδιαιτήματα καί ύπεστη έκτεταμένας ζημίας τό μηχανοστάσιον (ιδέ τεύχος 1.6.79). Τό 213.000 τόν. τάνκερ άντιλκύσθη καί ήγυροβόλησε, άκολούθως δέ έπιθεωρήθη. 'Εν μέλος τού πληρώματος άπωλεσθη κατά τήν έκρηξην καί τρεις έργαται τών ναυπηγείων Σετενάβε.

ΑΥΡΑ III (άλιευτικόν): 'Υπεστη ζημίας εις τήν βοηθητικήν δηζελομηχανήν τήν 28ην Μαΐου εις Ντακάρ. Μόνιμοι έπισκευαι έτελέσθησαν μέ τήν βοήθειαν τού πληρώματος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.: 'Αφίχθη εις Πειραιά τήν 16ην Μαΐου, από Τρίπολιν Λιβύης, με ζημίας εις τήν μηχανήν. 'Ως άνεκοινώθη άργοτερον, τό σκάφος προσήραξεν εις Τρίπολιν τήν 29ην 'Απριλίου καί προσπάθειαν άνελκύσεως του δι' ιδίων του μέσων άπετυχον. Τελικώς, άνελκύσθη με τήν βοήθειαν ρυμουλκών τήν 1ην Μαΐου καί έπλευσεν εις προβλήτη έκφορτώσεως, δου έγένοντο άντιληπταί αι ζημιάι εις τήν μηχανήν.

ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ: Τήν 2αν Ιουνίου ύπεστη ζημίας λόγω συγκρύσεως με έτερον σκάφος εις Μπουένος "Αύρες. Τήν έπομένην άπελευσε διά Κουέρτο Καμπέλο.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΛΣ: Προσέκρουσεν έπι προβλήτος εις Φρήταουν, τήν 27ην Μαΐου, ύποστάν ζημίας εις τό πρόστεγον. Συνεστήθησαν προσωρινάί έπισκευαι εις Φρήταουν.

ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ: 'Έπιθεωρήθη εις Ρότερνταμ έν δεξαμενή, λόγω ζημιών εις τόν έλικα. 'Άνεληφθησαν μόνιμοι έπισκευαι.

ΕΚΛΑΙΡ: 'Υπεστη βλάβην εις τήν μηχανήν τήν 25ην Μαΐου καί παρεσύρετο νοτιοδυτικώς τής Αύστρηλας. 'Ερρυμουλκήθη εις 'Εσπεράνς τήν 2αν Ιουνίου. 'Η βλάβη άποκατεστάθη καί τήν ιδίων ήμέραν άπεπλευσε διά Φρημάντλ.

ΕΣΣΕΞ: 'Ερρυμουλκήθη εις Τέμα τήν 31ην Μαΐου με βλάβην εις τήν πρωστήριον μηχανήν. Τήν 4ην Ιουνίου άπεπλευσε διά Τακοράντι.

ΕΥΔΟΚΙΑ: 'Από Ντώρμπαν διά Βραζιλίαν μέ πλήρες φορτίον, ύπεστη διαρροήν εις πλάτος 36° 16' νότιον καί μήκος 24° 18' άνατολικόν καί έζήτησε τήν βοήθειαν τών παρα-

πλεόντων σκαφών. Ρυμουλκόν άπεπλευσεν έκ Κέπι Τάουν τήν πρώιαν τής 11ης Ιουνίου πρός παροχήν βοηθείας. Τό σκάφος κατηύνετο εις Πλέττενπεργκ Μπαίη. Εις τήν περιοχήν έπεκράτει κακοκαιρία.

ΖΩΗ Γ.: 'Αφίχθη εις Κουέρτο Πάντρε (Κούβα) τήν 31η Μαΐου πρός παραλαβήν φορτίου σακχάρων. Τήν 3ην Ιουνίου έσημεώθη πυρκαϊά εις τό μαγιειρείον καί τό πλήρωμα προσεπάθησε νά τήν θέση ύπό έλεγχον χωρίς έπιτυχιαν. Τό σκάφος έγκατελείφθη καί τό πύρ κατεστάλη ύπό τής τοπικής πυροσβεστικής ύπηρεσίας τήν 4ην Ιουνίου. Σημιάι λίαν έκτεταμέναι εις τάς ύπερκατασκευάς τά καλύμματα τών κυτών καί, έν μέρει, εις τό μηχανοστάσιον.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΗΣ: 'Αποπλεύσαν έκ Γδύνιας τήν 3ην Ιουνίου μέ φορτίον θείου δι' Ινδίαν, ύπεστη ζημίας εις τόν πυθμένα καί διαρροήν. 'Ηγυροβόλησε καί έπειθεωρήθη ύπό δύτου. Αι Πολωνικάί άρχαι δέν έπέτρεψαν τήν προσέγγισι του εις έπισκευαστικήν μονάδα τής περιοχής καί συνεζητείτο ή έκφρωσίς του πρό τής άνεκοινώθη δτί άπεφασίσθη ή ρυμούλκησίς του εις Κίελον δι' έπισκευάς. Τήν 9ην Ιουλίου άνεκοινώθη δτί άπεφασίσθη ή ρυμούλκησίς του εις Κίελον δι' έπισκευάς.

ΛΕΣΒΟΣ: 'Αφίχθεν εις τήν Βενετίαν τήν 26ην Μαΐου από Γερακίνη, έζήτησεν έπιθεώρησιν λόγω ζημιών εις τήν μηχανήν.

ΜΑΡΙΑ Κ. (τέως "Αριστον"): Τήν νύκτα τής 15ης Φεβρουαρίου ύπεστη μετατόπισιν τού φορτίου καί κλίσιν λόγω κακοκαιρίας καί έρυμουλκήθη εις Πάλμας. 'Έκτοτε παραμένει έκει χωρίς νά έχη ληφθή άπόφασις διά τό μέλλον του.

ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (λ.): 'Άνεχώρησεν έκ Ράς ές Σιδέρ τήν 28ην Μαΐου καί άφίχθη εις Τεργέστην τήν 2αν Ιουνίου. Κατά τήν διάρκειαν τού ταξιδίου ύπεστη ζημίας εις τόν δεξιόν λέβητα καί άνεληφθησαν έπισκευαι, αι δόποιαί άνεμένετο νά περατωθούν τήν 13ην Ιουνίου.

ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΕΑΝ ΣΚΑ'Υ: 'Αποπλέον έκ Πατρών δι' Άνκόνα, τήν 2αν Ιουνίου, προσέκρουσεν έπι προβλήτος καί ύπεστη βλάβην εις τήν μίαν έλικα. Συνέχισε τόν πλούν του χρησιμοποιούν μόνον τήν μίαν μηχανήν.

ΝΙΚΟΣ: Κατά τήν προσόρμησιν του εις Καζαπλάνκα, τήν 25ην Μαΐου, προσέκρουσεν έπι προβλήτος καί ύπεστη δόνοτώσεις. Τό σκάφος συνέχισε τήν παραλαβήν τού έκ φω-

BROSTRÖMS

*Always at
your service*

B R O S T R Ö M S

TELEGRAMS: "BROLIN"

GOTHENBURG

EXPRESS CONTAINER RO-RO SERVICE

MEDITERRANEAN / ENGLAND / SCANDINAVIA

and vice versa



General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35-39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex: 212558

212559

BROSTRÖMS

σφάτων φορτίου του και άκολουθως έπλευσεν εις Πειραιά δημοπρόσκειται νά δεξαμενή συμβάση μετά τήν έκφραστην του.

ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ: Αποπλεύσαν έκ Κιότζια την θην 'Ιουνίου διά Γιβραλτάρ, προσήραξεν, δύλιγον μετά τόν άπόλουν του, εις Φόρτε Σάν Φελίσε και ύπέστη ρωγμήν εις έλασμα της τρόπιδος λόγω προσκρουσεώς έπι άγκυρας σημαντήρος. Τό σκάφος άνειλκύσθη και έπλευσεν εις Γένοβα δι' έπισκευάς.

ΡΗΓΚΑΛ ΣΟΥΟΡΝΤ: Εις Τάραντα τήν 28ην Μαΐου, άνεκονθλώθη διά έκτελοντο έπισκευαί έπι ζημιών, τάς όποιας ύπέστη έκ προσαράξεως τήν 1οην 'Ιανουαρίου εις Μαλαισίαν.

ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ: Υπέστη ζημιάς εις τόν στρόβιλον τάς άντλιας έκφρασεως πετρελαίου, εις Αρούμπα τήν 26ην Μαΐου και ήναγκάσθη νά συνεχίσῃ τήν έκφραστην μέ μιαν μόνον άντλιαν άπό τάς τέσσαρας. Μετά τό πέρας τής έκφραστης ηγκυροβόλησεν έξωθι τού λιμένος την δην 'Ιουνίου.

ΣΕΟΥΤΑ: Εις τήν Μασσαλίαν την δην 'Ιουνίου, άνεφερε ζημιάς έκ πυρκαϊάς εις τήν πρωστήριον μηχανήν προκληθείσας κατά τήν διάρκειαν προσφάτου ταξίδιου του. Έτελέσθησαν μόνιμοι έπισκευαί.

ΣΙΕΡΡΑ (κ.): Αποπλεύσαν έκ Λειξεος τήν 23ην Μαΐου, προσήγισεν εις Αβέριο τήν έ-

πομένην δι' έπισκευάς. Έκειθεν άπεπλευσε τήν 30ην Μαΐου.

ΣΟΛΩΝ: Από τήν 'Ασουντσιόν δι' Αμβούργον μέ γενικόν φορτίον. Κατά τήν έκφραστην μέρους φορτίου εις Ρότερνταμ, τήν δην 'Ιουνίου, έσημειώθη πυρκαϊά εις τό κύτος Νο.2, τό όποιον περιείχε φορτίον βάμβακος εις δέματα. Τό φορτίον τού κύτους Νο.2 έξεφορτώθη και έγένετο κατάσβεσις τού πυρ-

ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ: Από τήν 'Ελλάδα δι' Αλγερίαν, μέ 1.345 τόν. τοματοπολού, ήγκυροβόλησεν έξωθι τού Πειραιώς μέ κλίσιν 22 μοιρών και έν συνεχεία προσηράχθη σκοπίμως εις Αμπελάκι, πρός άποφυγήν τής βυθίσεως του.

ΦΡΙΟ ΚΥΚΝΟΣ (κ.): Δεχθέν πρόσκρουσιν ύπό τού Βρετανικού σκάφους «Αρμαντεῖλ», έβυθισθη έξωθι τού Λάγος τήν Ιην 'Ιουνίου. Τό πλήρωμα διεσώθη και άπεβιβάσθη εις Λάγος.

ΦΥΓΑΔ (κ.): Παρωπλισμένον εις Πέραμα, διέτρεξε κίνδυνον βυθίσεως του, τήν 30ην Μαΐου, λόγω διαροής. Ρυμουλκά τής κοινοπραξίας έσυρον τό σκάφος εις άβαθη υδάτα και έν συνεχεία τό άνειλκυσαν και κατέβαλον προσπαθείας σφραγίσεως τών διαρρέοντων σημείων, άφου προηγουμένως έγένετο άπαντλησης τών εισρευσάντων υδάτων.

Η Ναυλαγορά

Εισήλθουμεν εις τήν θερινή περίοδον και ή έμπιστουσήν τών πλαισιοτήτων διά τό μέλλον τής άγορας διατηρεῖται άκλόνητος, παρά τήν έλλειψην ένδειξεων διά μιαν ταχείαν άνάκαμψην τής ζητήσεως τοννάς. Κατά τό παρελθόν 15θημερον ή ζήτησης ήτο χαλαρά· έν τούτοις, οι ναύλοι, ίδιατέρως εις τόν τομέαν τών χρονοναυλώσεων μπάλκ κάρριερς έκρατηθησαν εις τά ύψηλά έπιπεδα τού Μαΐου.

Η μείωσις, πάντως, τών διαταγών άπό τόν άμερικανικόν κόλπον και τό Πλέιτ είναι γεγονός. Τούτο, δημος, άντισταθμίζεται μερικῶς άπό τήν συμφόρησιν εις τούς Σοβιετικούς λιμένας έκφραστης, πράγμα πού άναγκάζει τούς Ρώσους νά ναυλώνουν περισσότερον τοννάς πρός κάλυψην τών άναγκων των. Ή κατάστασις αυτή ανέξανε τήν πεποιθησιν τών πλαισιοτήτων διά τή ή άγορά δέν θά σημείωση σοβαράν κάμψιν μέχρι τού Φθινοπώρου, διέ άναμένεται άναυλωσίρωσης τής ζητήσεως. Ένδεικτική τής κρατούσης καταστάσεως είναι ή ναύλωσις σκάφους τών 53.800 τόννων διά κυκλικόν ταξίδιον άμερικανικού κόλπου πρός 12.000 δολ. ήμερησιως, μέ παράδοσιν Μεσόγειον, 'Ιουνίου.

Εις τούς άλλους τομεῖς, ή κατάστασις είναι έξι ίσου ένθαρρυντική. Τά φορτία διά τήν 'Ινδιαν πληρώνονται ύψηλοτέρους ναύλους, ένων ζωηρότης έπικρατεί εις τήν Νότιον Αφρικήν και τόν 'Ινδικον Όκεανον έλλειψει καταλλήλου χωρητικότητος. Έπαρκης ζήτησης, έπισης, διά μεγάλα μπάλκ κάρριερς και Ο.Β.Ο. πρός μεταφοράν γαιανθράκων και σιδηρομεταλλευμάτων. Τό Έλληνικόν μικτόν «Πασιθέαν, 155.000 τόν. d.w., τό όποιον ήτο παρωπλισμένον εις Έλληνικά υδατα, έχροναναλώθη διά 12 μήνας εις τά 2,25

δολ. κατά τόννον και μήνα μέ όψιμον έτερους 12 μήνας εις τά 2,50 δολάρια.

Ο ύγιης τόνος διετηρήθη και εις τήν περιοχήν τού Βορείου Ειρηνικού. Φορτίον τών 30.000 τόν. έπληρωθη δολ. 23,75 διά την Βόρειον Κορέαν, μέ φόρτωσιν 'Ιουλίου. Έκφραζονται, δημος, άντησια διά τάς πιθανάς έπιπτωσις τής άπεργίας τών λιμενεργατών εις τήν Βρετανικήν Κολομβίαν, ήτις διέκοψεν ήδη τήν ομαλή λειτουργίαν έπτα Καναδικών λιμένων.

Οι ναύλοι κατά τομεῖς είχον ώς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα - Αμβούργον ρέιτε, 16.000 τόν., δολ. 29 φιότ, 'Ιουνίου. Από Τολέδο (μέ συμπλήρωσιν "Άγιον Λαυρέντιον") δι' Αγγλίαν, 20.000 τόν., δολ. 26/19 φιότ, 'Ιουνίου/Ιουλίου. Διά Ροστόκ, 23.000 τόν., δολ. 23,25/25 φιότ, 'Ιουνίου. Από Νόρδερν Ρέιντς διά Ροστόκ, 25.000 τόν., δολ. 17,50, 'Ιουνίου. Από Κόλπον δι' Αγγλίαν (Σήφορθ), 40.000 τόν., δολ. 22,25 φιότ, 'Ιουνίου. Διά Πειραιά 32.000 τόν., δολ. 28 φιότ, 'Ιουλίου. Δι' Όλλανδιαν/Βέλγιον, 66.000 τόν., δολ. 16,75 φιότ, 'Ιουνίου. Δι' Αμβέρσαν - Αμβούργον ρέιτε, 73.500 τόν., δολ. 1.200.000 φιότ κατ' άποκοπήν, 'Ιουνίου.

Χονδρικοί ταξίδιον διά Κωνσταντζαν, 19.800 τόν., δολ. 790.000 φιότ κατ' άποκοπήν. Αύγουστον.

Γανάνθρακον - Αμβούργον ρέιτε, 50.000 τόν., δολ. 11,50 μέ έλλειθερην έκφραστην, 'Ιουνίου/Ιουλίου.

Σιδηρομεταλλευμάτων τόνον, δολ. 5.750 ήμερησιώς (σκάφος 16.940 τόν.).

λάντς δι' Ιαπωνίαν, 150.000 τόν., δολ. 14,50 φιότ, 'Ιουνίου.

Φωτιά σφάτητης ιανδικής ιανδικού κόλπου διά δυτικήν άκτην 'Ινδιας, 27.000 τόν., δολ. 46,60 φιότ, 'Ιουνίου.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα - Από Μπάχια Μπλάνκα δι' Ιαπωνίαν, 38.000 τόν., δολ. 42 μέ 5.000 τόν. έλ. έκφ., 'Ιουνίου/Ιουλίου. Από Πλέιτ (μέ συμπλήρωσιν Μπουένος "Άρες") διά Δανίαν, 14.000 τόν., δολ. 35 μέ 2.000 τόν. γκρός φορτ. και 3.000 τόν. έλ. έκφ., 'Ιουνίου.

Χονδρικοί ταξίδιον διά Ναρέτ/Ιρλανδίαν, 12.395 τόν., δολ. 330.000 φιότ κατ' άποκοπήν, 'Ιουνίου.

Σιδηρομεταλλευμάτων τόνον, δολ. 15.000 τόν., δολ. 20 φιότ, 'Ιουνίου. Άπο Μασέο ή Ρεσίφε δι' άμερικ. Κόλπου/ιανένας "Άτλαντικού", 15.500 τόν., δολ. 24,75 φιότ, σπότ.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Γεννήματα - Από Μπάχια Μπλάνκα διά Ιαπωνίαν, 38.000 τόν., δολ. 42 μέ 5.000 τόν. έλ. έκφ., 'Ιουνίου/Ιουλίου. Από Πλέιτ (μέ συμπλήρωσιν Μπουένος "Άρες") διά Δανίαν, 14.000 τόν., δολ. 35 μέ 2.000 τόν. γκρός φορτ. και 3.000 τόν. έλ. έκφ., 'Ιουνίου.

Σιδηρομεταλλευμάτων τόνον, δολ. 15.000 τόν., δολ. 20 φιότ, 'Ιουνίου. Άπο Μασέο ή Ρεσίφε δι' άμερικ. Κόλπου/ιανένας "Άτλαντικού", 15.500 τόν., δολ. 24,75 φιότ, σπότ.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ - ΙΝΔΙΚΟΣ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Γεννήματα - Από Βικτωρία ή Νέαν Νότιον Ουαλίαν διά Ντάρε ή Σαλάμ, 18.000 τόν. σίτου, δολ. 38, 'Ιουνίου.

Φωτιά σφάτητης ή Ακαμπα διά δυτ. άκτην 'Ινδιας, 12.500 τόν., δολ. 17 φιότ, 'Ιουνίου/Ιουλίου.

Σιδηρομεταλλευμάτων τόνον, δολ. 14.000 τόν., Λ.Α. 13,50 φιότ, 'Ιουνίου.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ

Χαλαρώσιμοι ταξίδιοι ράβδοι, άπο Ιταλίαν διά Μεγ. Λίμνας 15.800 τόν., δολ. 24,30 φιότ, 'Ιουνίου.

ΒΑΛΤΙΚΗ ΚΑΙ ΛΕΥΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Σιδηρομεταλλευμάτων τόνον, δολ. 5.900 φιότ, 'Ιουνίου.

Κυκλικόν ταξίδιον δυτ. άκτης Η.Π.Α., παραδοσιακής άμεσος Ιαπωνία, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν, δολ. 5.750 ήμερησιώς (σκάφος 16.940 τόν.).

Ταξίδιον μέσω Ινδιών και Μαύρης Θαλάσσης, παράδοσις άμεσος Ιαπωνία, έπαναπαράδοσις Δαρδανέλια, δολ. 4,50 τάς πρώτας 50 ήμερας δολ. 5 τό ύπολοιπον ταξίδιον (77.250 τόν., τού 1968).

Ταξίδιον Σιγκαπούρης, μέσω Αντστραλίας, παράδοσις άμεσος Ιαπωνία, δολ. 5.000 ήμερησιώς (17.350 τόν., τού 1970).

Ταξίδιον Μπάχια Μπλάνκα - Ρίο ντε Τζανέιρο ρέιτε, παράδοσις άμεσος Μπανκόγκ, δολ. 6.800 ήμερησιώς πλέον δολ. 75.000 μπάλλαστ μπόνους (28.819 τόν., τού 1966).

Κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού, παράδοσις Ίντσόν, 'Ιουνίου, έπαναπαράδοσις Νοτ. Κορέαν, δολ. 9.500 ήμερησιώς, (52.559 τόν., τού 1975).

Ταξίδιον Γιβραλτάρ - Σκώτ ρέιτε, παράδοσις Κασιούγκ, 'Ιουνίου, δολ. 7.000 ήμερησιώς (37.850 τόν., τού 1969).

Ταξίδιον Μεσόγειον, μέσω Ρίτσαρντς Μπαίν, παράδοσις Μαπούτο, 'Ιουνίου, δολ. 9.000 ήμερησιώς (22.273 τόν., τού 1973).

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

Κυκλικόν ταξίδιον άμερ. Κόλπου, παράδοσις Ραβένα, 'Ιούνιον, δολ. 12.000 ήμερησίως πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας (53.836 τον., τού 1975)

Κυκλικόν ταξίδιον άμερ. Κόλπου, παράδοσις Γιβραλτάρ, 'Ιούνιον, έπαναπαράδοσις Πόρτ Σουδάν, δολ. 7.100 ήμερησίως (26.390 τον., τού 1954).

Ταξίδιον 'Ιαπωνίας, παράδοσις Κόντινεντ, 'Ιούνιον, δολ. 4 κατά τον. d.w., (116.843 τον. τού 1976)

Ταξίδιον Not. Κορέας μέσω άμερ. Κόλπου, παράδοσις Γάνδη - Αμβούργον ρέιντζ, 'Ιούνιον, δολ. 14.100 ήμερησίως (53.454 τον., τού 1976)

Ταξίδιον Δυτ. Αφρικής, παράδοσις Βουλώνη - Δουνκέρκη ρέιντζ, 'Ιούνιον, δολ. 3.900 ήμερησίως (8.295 τον., τού 1975)

Ταξίδιον Νιγηρίας, παράδοσις Δάντσικ, 'Ιούνιον, δολ. 4.850 ήμερησίως (13.000 τον., τού 1958)

XRONONAYLWSIES PERIODOU

Ταξίδια 6-8 μηνών, δολ. 3.400 ήμερησίως, (16.000 τον., τού 1958).

Ταξίδια τριών έτών, δολ. 6.250 ήμερησίως, (30.295 τον., τού 1970)

TA DEXAMENOPLOIA

Χαλαρά ή ζήτησης τοννάζ μέ έλαφράς ύποτιμητικάς τάσεις τών ναύλων άπό τον Περσικόν Κόλπον. Τά VLCC έπληρωνοντο μεταξύ 40, και 42.5 της Σουοράντσεκή διά δυτικάς κατευθύνσεις και τά ULCC 35-39 μονάδας. Πτώσης κατά 2-3 μονάδας. Εις τούς άλλους τομείς ή σταθερότης τών ναύλων διετηρήθη, παρά τάς άποτόμους διακυμάνσεις εις τήν ζήτησην.

Η άνησυχιά διύ το μέλλον έντείνεται μετά τάς νέας, προσφάτους άνατιμησις τών πετρέλαιων.

'Η Σαουδική 'Αραβία ένδωσεν εις τάς πιέσεις και άπεδέχθη νά αύξηση περιατέρω τάς τιμάς της, παραλλήλως με τήν αιδησην τής παραγωγής της κατά 500.000 βαρέλια ήμερησίως. 'Ηδη τό πρώτης ποιότητος άργον πετρέλαιον τής Σαουδικής 'Αραβίας κοστίζει 17,87 δολ. τό βαρέλιον έναντι 18,47 τού 'Ιράν και 20-21 δολ. τού παρομίας ποιότητος πετρέλαιου τής Λιβύης και τής 'Αλγερίας. 'Η Ρωσία, έπισης προέβη εις άνατιμησις.

Γενικώς, ή αγορά έκινηθη εις ένα κλίμα άβεβαιότητος κατά τό διαρρέσταν 150ήμερον.

'Από Περσικόν Κόλπον δι' 'Αγγλίαν / Κόντινεντ/κλπ. 225.000 τον., W42,5, όψιμον 'Απο Ανατολή W 47,5, 'Ιούνιον. Διά Μεσόγειον, 130.000 τον., W 130, 'Ιούνιον. Διά τήν Καραϊβικήν, 145.000 τον., W 62, 'Ιούνιον.

'Από Δ υ τ. 'Α φρικήν δι' άμερικ. λιμένας Κόλπου/ 'Ατλαντικού, 120.000 τον., W 82,5, 'Ιούνιον. 'Ετερον, 98.000 τον., W 125, 'Ιούνιον.

'Από Μεσόγειον δι' άμερικ. λιμένας Κόλπου/ 'Ατλαντικού, 30.000 τον., W 272,5, όψιμον 'Αγγλίαν/Κόντινεντ, W 282,5, 'Ιούνιον.

'Από Καραϊβικήν δι' Αμετέρνατη, 30.000 μιν., W 275, όψιμον μέχρι 35.000 τον. υπόλοιπον πρός W 160, 'Ιούνιον. Δι' άμερικ. Κόλπον, 44.000 τον., W 237,5, Δ.Φ. Δι' άκτην 'Ατλαντικού 43.000 τον. μέρος πορτίου, W 220, 'Ιούνιον.

'Από Αμερικ. Κόλπον διά Μεσόγειον, 30.000 τον., W 325, 'Ιούνιον.

'Από Ινδονησίαν διά διά διτ. άκτην ΗΠΑ, 98.000 τον., W 80, 'Ιούνιον. Διά τήν Ιαπωνίαν, 92.000 τον., W 122, Δ.Φ. 'Ετερον, 80.000 τον., W 137,5, 'Ιούνιον.

Καθαρά ή πάρα, άπο Σάροχ διά Φόρ, 21.000 τον., W 375, 'Ιούνιον. 'Απο Καραϊβικήν διά Χαβάην, 31.000 τον., ναύλος δέν άνεκονώθη. 'Ένδοκαραϊβικόν ταξίδιον, 29.000 τον., W 375, 'Ιούνιον.

τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

EK BOREPIOU KAI NOTIOU AMERIKHΣ, KANADA

ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ ΥΔΟΡ (κ.): Νέαν 'Ορλεάνην 5.500 τον. σίτου Μπουεναβεντούρο δολ. 32, φιο, μ. 3.000 τον. φορτωσιν, 750 τον. έκφρτωσιν, Μαΐου 30 - 'Ιουνίου 8.

ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (εις τάιμ πάρτερ): Νέαν 'Υδρην ή Μάρποτον 17.000 τον. παλαιοσιδήρων βόρειον Ι-σπανίαν, δολ. 22, φιο, μηδεσ πορτωσι.

ΙΑΕΝΑ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 25.000 τον. γεννημάτων Βηρυτού δολ. 30, φιο, μ. 5.000/5.000 τον. φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 18-26.

ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ (λιβ.): Δύο λιμένας ούχι βορειότερον Σάντα Φέ με συμπληρώσιν Μπάχια Μπλάνκαν 33.000 τον. γεννημάτων Ιαπωνίαν, δολ. 42,50, όψιμον ήλιμενού σύζιροετέρων Σάντα Φέ και Μπάχια Μπλάνκαν δολ. 41,75, πλήρες πορτίου Μπάχια Μπλάνκαν δολ. 40,50, έλ. έκφρτωτικών, μ. 2.000/5.000 τον. φορτεκφόρτωσιν 'Ιουλίου 2-6.

ΓΟΥΡΝΤ ΝΙΟΥΣ (λιβ.): ή έτερον: 'Αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορειος Χάττερας) 32.000 τον. γεννημάτων Θεσσαλονίκην δολ. 28,75, φιο, μ. 1.500 τον. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 29-'Ιουλίου 12.

ΠΑΡΤΑ: Βόρ. Βραζιλίαν 14.500 τον. ζαχάρεως χύμα, άμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 23,25, φιο, μ. 750/1.500 τον. φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 8-13.

ΓΙΑΝΗΣΣ: 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 15.000 τον. φορτωσιν διτ. άκτην Ινδίας, δολ. 46,50, όψιμον άνατολικήν δολ. 46,85, φιοσ, 8.000/1.000 τον. φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 5-15.

ΣΑΛΟΥ ΓΟΥΙΤΝΤ: 'Αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορειος Χάττερας) 24.000 τον. παλαιοσιδήρων Γένοβα, δολ. 23,50, φιο, 4.000/2.500 τον. φορτεκφόρτωσιν, και έν συνεχεία άμερικ. λιμένας άτλαντικον (Βορειος Χάττερας) 23.000 τον. παλαιοσιδήρων Βόλον, δολ. 26,50, μ. 3.000/1.500 τον. φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 1.

ΠΑΡΟΣ: 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 19.500 τον. γεννημάτων άνατολικήν άκτην Μεξικού, δολ. 17 φιο, μ. 1.000 τον. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 20 - 'Ιουλίου 5.

ΦΟΡΤΗΤΙΟΝ (έτ. Αυγούν): 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων άντολ. άκτην Μεξικού, δολ. 17,50, όψιμον διτ. άκτην δολ. 24,50 φιο, μ. 1.000 τον. έκφρτωσιν, Αύγοντον 20 - Σεπτεμβρίου 5.

ΓΟΥΡΟΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (λιβ.): 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 32.000 τον. άραβοσιτού Πειραιά, δολ. 28 φιο, μ. 2.500 τον. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 9 - 19.

ΔΡΟΜΩΝ ή έτερον: 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 19.350 - 19.800 τον. γεννημάτων Κωνσταντίναν δολ. 790.000 φιο, μ. 4.000/1.000 τον. φορτεκφόρτωσιν, Αύγούστου 1 - 25.

ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ: 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 25.000 τον. γεννημάτων Αίγυπτον, δολ. 32,75 φιο, μ. 1.00 τον. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 1 - 10.

ΤΖΟΑΝΑ: 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 22.500 τον. γεννημάτων Αίγυπτον, δολ. 32,50 φιο, μ. 1.000 τον. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 20 - 30.

ΚΕΤΤΙ ΠΙΟΝ: 'Αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορειος Χάττερας) συμπεριλάμβανονέν 'Αλμπαν 13.000-13.950 τον. γεννημάτων Καζαζπλάκαν δολ. 27,50 φιο, μ. 1.250 τον. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 14 - 20.

ΚΟΡΙΝΘΙΚΗ: Ούχι βορειότερον Διαμάντης με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αυρες 14.000 τον. γεννημάτων Δανίαν, δολ. 35, έλ. έκφρτωτικών, μ. 2.000/3.000 τον. φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 11 - 20.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων Νανταΐτη, δολ. 27 φιο, μ. 2.500 τον. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 12 - 25.

ΓΑΓΑΩΝ: Ντονάλντσονβιλ 14.000 τον. φορτωσίων Ζέλα και Ραβένα, δολ. 28,75 φιο, μ. 5.000/2.000 τον. φορτεκφόρτωσιν, μέσα 'Ιουνίου.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ: Νότιον Βραζιλίαν 12.395 τον. λιπαρώσιν Δανίαν. Κόντινεντ, 'Ιρλανδίαν δολ. 330.000 κατ' άποκοπήν, βάσις 1-1, φιο, μ. 2.000/1.500 τον. φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου.

ΑΔΑΜΑΣ: 'Ενα λιμένα άνω Ρίβερ Πλέι με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αυρες 14.000 τον. γεννημάτων Δανίαν, δολ. 35, όψιμον πλήρες πορτίου Μπουένος 'Αυρες δολ. 34,50, έλ. έκφρτωτικών, μ. 2.000/3.000 τον. φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 27 - 'Ιουλίου 5.

ΓΡΕΓΟΣ: Μασεόν ή Ρεσιφ 15.500 τον. ζαχάρεως άμερικ. λιμένας Κόλπου ή 'Ατλαντικού, δολ. 24,75 φιο, μ. 750 τον. φόρτωσιν με μηχανικά μέσα, 1.500 τον. έκφρτωσιν, έπιμος φόρτωσις.

ΑΝΑΓΤΕ ΜΑΤΤ: 'Αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορειος Χάττερας) έξαιρουμένον 'Αλμπαν, 22.000 τον. γεννημάτων Ροστόκ, δολ. 17,50 φιο, μ. 5.000 τον. έκφρτωσιν, όψιμον γερμανικός λιμένας βορ. Θαλάσσης δολ. 15,75, 'Ιουνίου 7 - 12.

ΒΥΤΙΝΑ: Μεγ. Λίμνας 16.000 τον. γεννημάτων Γλασκώνη, Μπέλφαστ, Αληθ. δολ. 31, φιο, μ. 3.000 τον. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 25 - 'Ιουλίου 7.

ΠΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ: Μεγ. Λίμνας 12.000 τον. γεννημάτων Γλασκώνη, Μπέλφαστ, Αληθ. δολ. 31,50 με 3.000 τον. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 2 - 10.

φιο, μ. 3.000 τον. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 28 - 'Ιουλίου 7.

ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ: Μεγ. Λίμνας με συμπλήρωσιν 'Αγιον Αυρελίουν 16.500 τον. Γάνδην - Αμβούργον ρέιντζ, δολ. 22,25 Λίμνας συμπλήρωσις μέχρι 25.000 τον. δολ. 15,25 φιο, 'Ιουλίου 2-12.

ΜΑΡΟΥΔΙΟ: Νόρφολκ 30.000 τον. γεννημάτων Γιουγκοσλαβίαν (34 π. βύθ.), δολ. 25 ένα λιμένα έκφρτωσιν, δολ. 25,75 φιο, μ. 2.500 τον. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 11 - 14.

ΓΚΟΥΛΙΑΣ: 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 9.500 τον. μέρος πορτίου 'Αντοφαγάσταν, δολ. 34 φιο, μ. 4.000/1.500 τον. φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 15 - 'Ιουλίου 7.

EK BOREPIOU EIRHNKOY

ΚΥΘΝΟΣ: Λόγκη 20.000 τον. γεννημάτων δυτ. άκτην Μεξικού, δολ. 16,75 φιο, μ. 1.000 τον. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 15 - 25.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.: 'Αμερικ. λιμένας βορ. Ειρηνικού 5.000 τον. γεννημάτων εἰς σάκκους Σεμαράγκ, δολ. 84 όψιμον Κίρεμπου δολ. 89, έλ. έκφρτωτικών, μέ. 1.000 τον. φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 15 - 25.

ΣΚΑΗΡΗΩΝ: 'Αμερικ. λιμένας βορ. Ειρηνικού 13.500 τον. σίτου, 5% περισσότερον όψιμον πλοιοκτητών, 13.500 τον. φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 1 - 10.

EK MEΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ (λιβ.): Ιταλίαν 15.800 τον. χαλβιβδίων σωλήνων Μεγ. Λίμνας, δολ. 24,30, φιο, μ. 1.500/3.000 τον. φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου.

EK PANTOIΩΝ ΑΛΑΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ (π.): Δομινικανή έπιμονος ιστορίας Αδωνίς 12.000 τον. με συμπλήρωσιν Κόλπου, δολ. 18.75, όψιμον Ατλαντικού δολ. 21, Μπόστον 11-20 τον. φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 1-10.

ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ: Νοβαντίπ 13.500 τον. d.w. (13.1/2 μιλ. 12 τον. φοινέλ διλ. τού 1958), δολ. 4.925 ήμερησίως, πλέον δολ. 20.000 δύορων, παράδοσις διαπλέοντας Ρεκαλάντα Πιβέρ Πλέιτ.

ΠΑΣΙΩΘΕΑ: 152.955 τον. d.w. (15 1/4 φοινέλ διλ. τού 1971), δολ. 2,25 το α' έτος, όψιμον δολ. 2,50 το β', έννος ή δύο έτην ταξίδιον, 'Ιουνίου.

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ: 12.496 τον. d.w. (14 μιλ. 22-23 τον. φοινέλ διλ. τού 1963), δολ. 5.420 ήμερησίως, παράδοσις έξι ώρας πρό της άφιξεως εἰς πλοιογικών σταθμών Γκάλιεστον, έπιομος, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περούκο Κόλπου.

ΓΙΟΥΡΟΤΡΕΓΙΝΤΕΡ: 13.208 τον. d.w. (628.682 κ.π. 13 μιλ. 20 τον. φοινέλ διλ. και 1 τον. ντηζέλ διλ. τού 1957) δολ. 4.125 ήμερησίως, πλέον δολ. 102.500 δύορων (άπο δυτικήν 'Αφρικήν) παράδοσις κατά τήν άφιξην εἰς πλοιογικών σταθμών Ρεκαλάντα 'Ιουνίου 9-15, έπαναπαράδοσις μετά τήν άναχώρησην τού πλάτου εἰς Μπορτώ - Δανινές πέντε.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦΗ: 40.074 τον. d.w. (38 π. 10 1/2 Ιντ. 1.646.959 κ.π. πλέον 204.814 τον. πλευρικών δεξαμενών, 14 1/2 μιλ. 42 τον. φοινέλ διλ. ή 13 1/2 μιλ. 34 τον. φοινέλ διλ., πλέον 2 1/2 τον. ντηζέλ διλ. τού 1966),

δολ. 9.250 ήμερησίως, πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπερορίας, παράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Λισσαβόνην άναδρομικώς από 23 Μαΐου, έπαναπαράδοσης Γιβραλτάρ-Σκώ ρέντς, έν κυκλικόν ταξίδιον Ρίζερ Πλέιτ.

XIAN GIOUAIHB: (φρήνιτο τού 1968) δολ. 7.700 ήμερησίως, παράδοσης Σύδνευ (NSW) Ιουνίου 8-18, έπαναπαράδοσης Περσικόν Κόλπον, ξεδού απόπλου εις βάρος ναυλωτών.

BINTSENESIA: 21.976 τον. d.w. (946.000 κ.π. 16 μιλ. 28 τον. φιούελ διλ και 2 1/2 τον. ντήζελ διλ. τού 1978) δολ. 4.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπερορίας, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Σιμονούπειο Εισιτούσ, έπαναπαράδοσης Καραϊβικήν.

ΑΙΓΑΙΣ ΤΡΕΤΝΤ: (SD14 13 μιλ. 19 τον. φιούελ διλ τού 1970), δολ. 5.100 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπεροριών, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Λάγος Ιουνίου 6-20, έπαναπαράδοσης Κιναν, μέσω λιμένων συμπεριλαμβανομένων Κούβας.

MATR: 35.482 τον. d.w. (36 π. 9 ίντσα 1.471.981 κ.π. 14 μιλ. 34 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ. τού 1965), δολ. 9.100 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπεροριών, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Έσμπεργκ Ιουνίου 3-10, έν κυκλικόν ταξίδιον Βορείου Ατλαντικού, έπαναπαράδοσης δταν και δπου είναι έποιμος εις Γιβραλτάρ - Αμβούργον ρέντς, μέσω Πολωνίας δια Λισσαβόνη, ξεδού απόπλου εις βάρος ναυλωτών.

ΑΙΓΑΙΣ ΣΩΝΙΚ: (Σάντα Φέ τού 1973), δολ. 7.800 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπεροριών, παράδοσης κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν δυτ. Ιταλίας Ιουνίου 14-21, έπαναπαράδοσης πέντε ήμερας μετά την διάπλωσην έκ Μουσκάτ, μέσω Μεσογείου και Περσικού Κόλπου.

ΕΡΜΗΣ: 29.777 τον. d.w. (1.305.000 κ.π. 15 μιλ. 36 τον. φιούελ διλ. τού 1972), δολ. 8.000 ήμερησίως, παράδοσης διαπλέοντας Κέπι Πάσσερο, άναδρομικώς από 25 Μαΐου, έν κυκλικόν ταξίδιον βορ. Ατλαντικού, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον.

ΑΕΥΤΕΡΗΣ (κ.): 13.000 τον. d.w. (645.000 κ.π. 13 μιλ. 22 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντήζελ διλ. τού 1958), δολ. 4.850 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπεροριών, παράδοσης δταν και δπου είναι έποιμος εις Δάνιαν για Ιουνίου 2-8, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Νιγηρίαν.

ΑΡΙΣΤΕΥΣ: (φρήνιτο τού 1969), δολ. 4.250 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπεροριών, παράδοσης και έπαναπαράδοσης Κίναν μέσω Ιουνίου, έν κυκλικόν ταξίδιον Αύστραλιας, Νέας Ζηλανδίας.

ΔΡΥΣ: 37.200 τον. d.w. (38 π. 2 3/8 ίντσα 1.697.730 κ.π. 14 μιλ. 37 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ. τού 1965), δολ. 9.500 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπεροριών, παράδοσης δταν και δπου είναι έποιμος εις Δάνιαν για Ιουνίου 2-8, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Νιγηρίαν.

ΣΙΑΒΕΡ ΑΓΓΑΝΤ: 16.000 τον. d.w. (12 1/2 μιλ. 13 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντήζελ διλ. τού 1958) δολ. 3.400 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπεροριών, παράδοσης δταν και δπου είναι έποιμος εις Ιαπωνίαν, Ιουνίου 10-20, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν, Χάρβην - Αμβούργον ρέντς.

ΑΠΟΛΛΩΝ: 30.295 τον. d.w. (1.395.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ. τού 1970), δολ. 8.650 ήμερησίως, παράδοσης Κόντινεντ άναδρομικώς από 26 Μαΐου, έπαναπαράδοσης Πορτογαλίαν, έν κυκλικόν ταξίδιον βορ. Ατλαντικού.

ΓΙΑΝΝΗΣ: 7.152 τον. d.w. (355.000 κ.π. 12 1/2 μιλ. 14 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντήζελ διλ. τού 1956) δολ. 3.500 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπεροριών, πλέον δολ. 7.000 δώρων (άπο δυτικήν Αφρικήν) παράδοσης Ρεκαλάντα Ιουνίου 15 - 28, έπαναπαράδοσης Μεσόγειον.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ: 38.819 τον. d.w. (1.748.000 κ.π. 14 μιλ., 40 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ. τού 1966), δολ. 6.800 ήμερησίως, πλέον δολ. 75.000 δώρων (άπο Ιαπωνίαν), άμεσος παράδοσης Μπαγκόκ, έπαναπαράδοσης Μπάχια Μπλάνκα - Ριόν Ιανέρων ρέντς.

ΕΥΧΜΕΡΙΑ (εις τάιμ ταστέρη): 22.273 τον. d.w. (1.053.000 κ.π. 14 μιλ. 27 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντήζελ διλ. τού 1973) δολ. 9.000 ήμερησίως, παράδοσης διαπλέοντας Μαλούτο Ιουνίου 4-10, έπαναπαράδοσης Μεσόγειον, μέσω Ρίτσαρντς Μπαϊ.

ΜΑΡΚΙΖ: 53.836 τον. d.w. (2.320.000 κ.π. 15 μιλ. 52 τον. φιούελ διλ και 3 τον. ντήζελ διλ. τού 1975) δολ. 12.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπερορίας, έν κυκλικόν ταξίδιον άμερικών λιμένων Κόλπου, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Βρέμην Ιουνίου 2-4, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Κέπι Πάσσερο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ: 26.732 τον. d.w. (32 π. 6 ίντσα 1.160.656 κ.π. 15 μιλ. 32 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ. τού 1977) δολ. 9.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπερορίας, παράδοσης Βρέμην Ιουνίου 5 - 15, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ, έν κυκλικόν ταξίδιον άμερικών λιμένων άνατολικής άκτης.

ΠΑΝΑΣΕΠΤΟΣ: 8.115 τον. d.w. (25 πόδ. 16 1/4 ίντσα 513.000 κ.π. 14 μιλ. 22 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ. τού 1964) δολ. 3.700 ήμερησίως, παράδοσης Αιβέρ-

πούλ, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν - Κόντινεντ, έν κυκλικόν ταξίδιον Αιθιοπίας.

TZETNT: 15.200 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 24 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ. τού 1973), δολ. 4.200 ήμερησίως, παράδοσης δταν και δπου είναι έποιμος εις Σαγκάην 'Ιουνίου 2 - 5, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις δυτ. Αφρικήν ή νότιον Βραζιλίαν, όψιμον Περού δολ. 4.600.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΓΝΤ: 26.390 τον. d.w. (34 πόδ. 5 ίντσα 1.224.000 κ.π. 12 μιλ. 28 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ. τού 1954) δολ. 7.100 ήμερησίως, παράδοσης διαπλέοντας Γιβραλτάρ άμεσος, έπαναπαράδοσης Πόρτ Σουδάν, έν κυκλικόν ταξίδιον άμερικ. λιμένων Κόλπου.

ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ: 14.900 τον. d.w. (29 π. 0 3/4 ίντσα 13-13 1/2 μιλ. 23 τον. φιούελ διλ πλέον 1.8 τον. ντήζελ διλ. τού 1975) δολ. 4.850 ήμερησίως πλέον δύορον δολ. 112.500 συμπεριλαμβανομένων υπεροριών, παράδοσης κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Ρεκαλάντα 'Ιουνίου 15-25, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Κέπι Πάσσερο - Σκό ρέντς, μέσω λιμένων συμπεριλαμβανομένων Κούβας.

ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ: 14.900 τον. d.w. (29 π. 0 3/4 ίντσα 13-13 1/2 μιλ. 23 τον. φιούελ διλ πλέον 1.8 τον. ντήζελ διλ. τού 1975) δολ. 4.850 ήμερησίως πλέον δύορον δολ. 112.500 συμπεριλαμβανομένων υπεροριών, παράδοσης κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Ρεκαλάντα 'Ιουνίου 15-25, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Κέπι Πάσσερο - Σκό ρέντς, μέσω λιμένων συμπεριλαμβανομένων Κούβας.

ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ (λιβ.): 39.183 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 33 τον. φιούελ διλ και 1.8 τον. γκάζ διλ τού 1968), δολ. 7.800 ήμερησίως πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπερορίας, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Κέπι Πάσσερο - Σκό ρέντς, μέσω λιμένων Κόλπου.

ΚΑΡΥΑΤΙΣ: 17.350 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 25 τον. φιούελ διλ. τού 1970) δολ. 5.000 ήμερησίως, παράδοσης Ιαπωνίαν διέπουν, έπαναπαράδοσης Σιγκαπούρην, μέσω Αύστραλίας.

ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ (λιβ.): 14.883 τον. d.w. (13 1/2 μιλ. 17 τον. φιούελ διλ, τού 1975) δολ. 6.000 ήμερησίως, παράδοσης Σάπρην Χήντ (άνατολ. άκτη Αγγλίας) έποιμος, έπαναπαράδοσης δυτ. Αφρικήν.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ: 25.553 τον. d.w. (15 μιλ. 37 τον. φιούελ διλ. τού 1966) δολ. 8.000 ήμερησίως, έποιμος παράδοσης Κέπι Πάσσερο, έπαναπαράδοσης Τυνησίαν, έν κυκλικόν ταξίδιον Νόρδερν Ρέντς.

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: 65.795 τον. d.w. (45 π. 2.730.675 κ.π. 14 μιλ. 45 τον. φιούελ διλ και 2 1/2 τον. ντήζελ διλ. τού 1968), δολ. 5.25 συμπεριλαμβανομένων υπεροριών, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις νότιον Ιαπωνίαν, Ιουνίου 12-30, έπαναπαράδοσης Επονησίαν, έν κυκλικόν ταξίδιον Νόρδερν Ρέντς.

ΕΣΠΕΡΑΤΑ: 17.000 τον. d.w. (29 π. 3 ίντσα 802.000 κ.π. 13 1/2 μιλ. 24 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ. τού 1972), δολ. 6.150 ήμερησίως, παράδοσης Σάπρην Χήντ (άνατολ. άκτη Αγγλίας) έποιμος, έπαναπαράδοσης δυτ. Αφρικήν.

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ: 35.100 τον. d.w. (τού 1977), δολ. 14.000 ήμερησίως, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Λιβερπούλ Ιουνίου 10-20, έπαναπαράδοσης Μουσκάτ, μέσω Περσικού Κόλπου.

ΕΥΧΑΡΙΣ: 15.170 τον. d.w. (714.000 κ.π. 12 μιλ. 17 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντήζελ διλ. τού 1958), δολ. 4.350 ήμερησίως, παράδοσης κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Τόγκο Ιουλίου 15-31, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις βορ. άκτην του Αμερικής, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Η ανατολική άκτην, άνατολ. άκτην Μεξικού, Γιβραλτάρ - Αμβούργον ρέντς, μέσω Ρίζερ Πλέιτ ή Βραζιλίας.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ: 15.200 τον. d.w. (13 1/2 μιλ. 17-18 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντήζελ διλ. τού 1971) δολ. 5.400 ήμερησίως, παράδοσης Τάμπαν Ιουνίου 15-22, έπαναπαράδοσης Ρίζερ Πλέιτ, δυνών κυκλικόν ταξίδιον άμερικ. λιμένας Κόλπου ή Γιβραλτάρ - Σκό ρέντς δολ. 4.900.

ΝΗΣΟΣ ΕΚΥΡΟΣ: 9.894 τον. d.w. (τού 1961) δολ. 4.20 ήμερησίως, πλέον δολ. 55.000 δώρων, παράδοσης Ρεκαλάντα Ιουλίου 1-15, έπαναπαράδοσης Μεσόγειον.

συμπεριλαμβανομένων υπεροριών, έν κυκλικόν ταξίδιον Αιθιοπίας, παράδοσης Αιγαίου Ιουνίου 3.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ: 24.600 τον. d.w. (1.029.000 κ.π. 14 μιλ. 34 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ. τού 1962) δολ. 5.600 ήμερησίως, έποιμος παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Καράται, έπαναπαράδοσης 48 ώρας μετά τόν άπολλου εις Κωνσταντζαν, μέσω δικτής Ινδίας.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΜΠΙΟΡ (λιβ.): 43.839 τον. d.w. (1.795.507 κ.π. 14 μιλ. 37 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ. τού 1968) δολ. 10.450 ήμερησίως, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Μομπίλ, Ιουνίου 17-25, έπαναπαράδοσης άμερικ. λιμένας Κόλπου, Άτλαντικού (Θερετίκης Χαττερας).

ΚΕΤΠ ΠΡΑΤΝΤ: (SD14 τού 1973), δολ. 4.450 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπεροριών, παράδοσης κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Ντέρμπρανταν 'Ιουνίου 16-25, έπαναπαράδοσης μετά την άφιξην εις Κέπι Πάσσερο - Αμβούργον ρέντς.

ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ: 26.275 τον. d.w. (14 μιλ. 35 τον. ντήζελ διλ. τού 1963) δολ. 7.300 ήμερησίως, παράδοσης Τύνιος Ιουνίου, έπαναπαράδοσης άμερικ. λιμένας Κόλπου.

ΜΑΡΙΑΡΙΤΑ: 27.000 τον. d.w. (1.082.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 40 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ. τού 1969) δολ. 8.800 ήμερησίως, παράδοσης Κόντινεντ Ιουνίου, έπαναπαράδοσης Βραζίλιαν, δυνών έπαναπαράδοσης άμερικ. λιμένας Κόλπου.

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ: 35.100 τον. d.w. (τού 1977) δολ. 14.000 ήμερησίως, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Σάιδ, ή άνατολικής άκτης Κόλπου, ή άνατολικής άκτης Αγρινίου.

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ: 35.100 τον. d.w. (τού 1977) δολ. 14.000 ήμερησίως, παράδοσης κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Ντόγκο Ιουλίου 15-31, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ Αγρινίου.

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ: 35.100 τον. d.w. (τού 1977) δολ. 14.000 ήμερησίως, παράδοσης Κόντινεντ Αγρινίου.

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ: 35.100 τον. d.w. (τού 1977) δολ. 14.000 ήμερησίως, παράδοσης Κόντινεντ Αγρινίου.

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ: 35.100 τον. d.w. (τού 1977) δολ. 14.000 ήμερησίως, παράδοσης Κόντινεντ Αγρινίου.

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ: 35.100 τον. d.w. (τού 1977) δολ. 14.000 ήμερησίως, παράδοσης Κόντινεντ Αγρινίου.

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ: 35.100 τον. d.w. (τού 1977) δολ. 14.000 ήμερησίως, παράδοσης Κόντινεντ Αγρινίου.

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ: 35.100 τον. d.w. (τού 1977) δολ. 14.000 ήμερησίως, παράδοσης Κόντινεντ Αγρινίου.

πον 210.000 τον. Σaint Kroua, Γουορλάντσεκέλ 45 (σλόν στην) Γουορλάντσεκέλ 48 (ρούλ στην) 'Ιουνίου 8.

ΘΙΣΛΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Σούλλομ Βος 77.000 τον. μέρος φορτίου Ρόπτερνταμ, Γουορλάντσεκέλ 150, 'Ιουνίου 2.

ΚΑΕΩ: Λαβέρα 24.000 τον., μέρος φορτίου, Σέτε, Γουορλάντσεκέλ 385, όψιόν Κόντινεντ, Γουορλάντσεκέλ 285, 'Ιουνίου 6.

ΛΑΚΩΝΙΑΝ (λιβ.): Μεσόγειον 55.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουορλάντσεκέλ 190, όψιόν άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 200, 'Ιουνίου 5.

ΚΙΤΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: Περσικόν Κόλπον 71.500 τον. μέρος φορτίου, Κονστάντζαν μέσω Σουέζ, δολ. 13.40, 'Ιουνίου 1.

ΤΡΕΤΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ: Καραϊβικήν 64.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού, Γουορλάντσεκέλ 190, όψιόν άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 190, 'Ιουνίου 6.

ΓΕΡΑΝΕΙΑ: Μπαχάμας 53.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 190, Μαΐου 31.

ΤΡΕΤΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ: Περσικόν Κόλπον 62.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 125, 'Ιουνίου 11.

ΝΤΟΡΙΚ (λιβ.): Μεσόγειον 75.000 τον. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 106,25, Μαΐου 31.

ΠΑΛΑΜΥΡΑ (λιβ.): Μεσόγειον 78.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 100, 'Ιουνίου 5.

ΔΗΙΩ: Μεσόγειον 70.000 τον. μέρος φορτίου 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδιναβίαν, Γουορλάντσεκέλ 120, διμερος φόρτωσις.

ΘΙΣΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ: Τίτζ 94.000 τον. μέρος φορτίου, Τένευ, Γουορλάντσεκέλ 132,5, 'Ιουνίου 8.

ΤΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΓΝΤΝΕΣ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 85.000 τον. Δάρ-έ-Σαλάμ, Γουορλάντσεκέλ 110, 'Ιουνίου 11.

ΜΙΧΑΗΑ Κ. (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 118.000 τον. Ιαπωνίαν, Γουορλάντσεκέλ 85, 'Ιουνίου 16.

ΡΑΤΝΟ: 'Αγγλίαν 20.000 τον. Σκανδιναβίαν, Γουορλάντσεκέλ 320, 'Ιουνίου 9.

ΑΤΟΜΙΚ: Καραϊβικήν 66.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 145, 'Ιουνίου 9.

ΕΥΑΝΘΙΑ: 'Ανατολ. άκτην Μεξικού 53.600 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 205, 'Ιουνίου 6.

ΑΘΩΝΙΑΝ (λιβ.): Μπαχάμας 47.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 240,

'Ιουνίου 10.

ΓΕΡΑΝΕΙΑ: Έκουαντόρ 53.000 τον. μέρος φορτίου Χιλήν, Γουορλάντσεκέλ 310, 'Ιουνίου.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 245.000 τον. Καραϊβικήν, Γουορλάντσεκέλ 39, 'Ιουνίου 14.

ΣΕΛΕΥΚΙΑ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 168.000 τον. μέρος φορτίου, Ταιβάν, Γουορλάντσεκέλ 55, 'Ιουνίου 17.

ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ: Λιβόη 61.000 τον. μέρος φορτίου, Ισπανίαν, Γουορλάντσεκέλ 142,25, 'Ιουνίου 13.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Μεσόγειον 77.000 τον. Κονστάντζαν, Γουορλάντσεκέλ 190, 'Ιουνίου 9.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΟΑΜΗ: Μεσόγειον 84.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 100, όψιόν 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδιναβίαν, Γουορλάντσεκέλ 105, ακτοπλοικόν Μεσογείου, Γουορλάντσεκέλ 125, 'Ιουνίου 8.

ΦΙΛΙΚΟΝ Α.: Ινδονησίαν 80.000 τον. Ιαπωνίαν, Γουορλάντσεκέλ 135, 'Ιουνίου 22.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΜΙΝΤΕ: Κόντινεντ 28.000 τον. καθαρά, άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού, Γουορλάντσεκέλ 315, 'Ιουνίου 14.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ (λιβ.): Μεσόγειον 30.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 272,5, όψιόν 'Αγγλίαν, Κόντινεντ Γουορλάντσεκέλ 282,5, 'Ιουνίου 15.

ΤΥΧΟΣ: Καραϊβικήν 33.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 240, 'Ιουνίου 3.

ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ: Καραϊβικήν 54.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 165, διμερος φόρτωσις.

ΕΛΛΑΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (λιβ.): Καραϊβικήν 50.000 τον. μέρος φορτίου, άνατολ. άκτην Καναδά, Γουορλάντσεκέλ 197,5, όψιόν άμερικαν. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού Γουρλάντσεκέλ 202,5.

ΒΡΟΝΤΗ (μ.): Καραϊβικήν 52.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουορλάντσεκέλ 190, 'Ιουνίου 13.

ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ: Άνατολικήν άκτην Μεξικού 45.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 247,5, 'Ιουνίου 5.

ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 32.500 τον. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Γουορλάντσεκέλ 250, 'Ιουνίου 2.

ΝΟΣΤΟΣ: Περού 34.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Κόλπου, Καραϊβικής, Γουορλάντσεκέλ 203, 'Ιουνίου 6.

ΣΚΟΠΕΛΟΣ: Βαλτικήν 19.000 τον. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλάντσεκέλ 300, 'Ιουνίου 7.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'ΥΘ: Μπλάνιας 70.000 τον. μέρος φορτίου Κωνστάντζαν, Γουορλάντσεκέλ 150, 'Ιουνίου 11.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'ΥΘ: Κωνστάντζαν 50.000 τον. μέρος φορτίου 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλάντσεκέλ 150, 'Ιουνίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (λιβ.): Καραϊβικήν 94.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 104, 'Ιουνίου 5.

ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΙ: Περσικόν Κόλπον 92.000 τον. Νέαν Ζηλανδίαν, Γουορλάντσεκέλ 125, 'Ιουνίου 4.

ΤΡΕΤΝΤ ΧΟΝΟΡ: 'Άδεν 50.000 τον. Ιαπωνίαν, Γουορλάντσεκέλ 145, 'Ιουνίου 5.

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ: Φρίπορτ 50.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 187,1, 'Ιουνίου 4.

ΜΙΧΑΗΑ (λιβ.): 'Ανατολ. άκτην Μεξικού 52.500 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 227,5, 'Ιουνίου 8.

ΠΕΡΣΕΠΟΙΑΣ: 'Ανατολ. άκτην Μεξικού 29.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 123,5, 'Ιουνίου 3.

ΑΡΜΟΝΙΚ: Μεσόγειον 66.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 123,5, 'Ιουνίου 5.

ΣΑΙΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ: 'Ακτοπλοικόν Μεσογείου 70.000 τον. μέρος φορτίου, Γουορλάντσεκέλ 120, 'Ιουνίου 8.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (λιβ.): Συντί Κερίρ 130.000 τον. μέρος φορτίου Τεργέστην, Γουορλάντσεκέλ 77,5, 'Ιουνίου 6.

ΤΡΟΠΙΚ: Χάσουν Πόιντ 83.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 82,5, 'Ιουνίου 7.

ΦΙΝΤΕΛΙΟ: 100.311 τον. d.w. (15 μιλ. 87 τον. μπώνερ ε. τοῦ 1967) δολ. 2.95, ταξίδια 12 μηνών, 'Ιουνίου 1-20.

ΜΙΜΙ: Καραϊβικήν 55.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 177,5, όψιόν υπόλοιπον πλήρες φορτίου 76.000 τον. Γουορλάντσεκέλ 90, 'Ιουνίου 6.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕΤΣΟΝ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 215.000 τον. Σaint Kroua, Γουορλάντσεκέλ 45, 'Ιουνίου 8.

ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ: Περσικόν Κόλπον 58.000 τον. Ιντσόν, Γουορλάντσεκέλ 120, 'Ιουνίου 6.

ΤΡΕΤΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μικτόν): Δυτ. 'Αφρικήν 65.000 τον. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ Κ.λ.π. Γουορλάντσεκέλ 160, 'Ιουνίου 12.

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

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

Η κίνησις των ελληνικών πλοίων

ΑΒΑΝΣ	60	6640	δ. Γιβραλτάρ 1/6 διά Πειραιά	76	12498	ε. Σπέντζα 23/5
ΑΒΑΕ	62	10405	δ. Μπρουνόμπούτελ 12/5 διά Λάγος	76	12498	α. Σιγκαπούρην 3/5 διά Ταΐλαν
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	10753	α. Μόντρεαλ 27/4 διά Ντουκούθ	76	9600	α. Βανκούμερ 11/5 διά Σιγκαπούρην
ΑΒΙΝ ΟΙΑ ΛΙΝΤΕΡ δ.	69	104616	ε. Τζέντα 20/5	71	15387	α. Μόντρεαλ 23/5 διά Μπουργκάς
ΑΒΙΝ ΟΙΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ δ.	68	51073	δ. Γιβραλτάρ 23/5 διά Φρέρπορτ (Μπαχ.)	75	12498	ε. Καράτα 12/5
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	α. Π. δέ Σπάιν 8/5 διά Βενεζουέλα	74	18963	α. Παρανάνουα 17/5 διά Ρόττερνταμ
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	ε. Ναγκόρνια 26/5	75	12498	α. Ντούμπιταν 1/5 διά Ιαπωνίαν
ΑΓΑΠΗ	69	10006	α. Άδελαίδα διά Φρημάντλ	75	12498	δ. Παναμά 13/5
ΑΓΑΠΗ III	53	2918	δργει εις Καλαμάτα από 13/4	74	12498	α. Ν. Υόρκη 31/5 διά Γκιζόν
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	δ. Κωνίτολιν 20/5 διά Μαύρην θάλ.	74	12498	ε. Κ. Τάουν 1/6
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15595	ε. Βίλμπικτον 27/5 διά 'Αρούμπα	77	12498	ε. Ν. Όρλεανην 28/5
ΑΓΓΕΛΙΚΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	δ. Γιβραλτάρ 26/5 διά Σαίν Ναζείρ	69	9054	α. Λούμπιτο 25/11 διά Λουάντα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	ε. Γένυα 14/5	72	11185	α. Γιοκοχάμα 10/5 διά Βενεζουέλα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Μοντεβίδεο 22/5 διά Χάιφα	71	15205	α. Θεούτα 27/4 διά Μόντρεαλ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	50	3499	εις μεσογειακάς μεταφοράς	76	12498	δ. Σουέζ 27/5 διά Νταμάρ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (δ.)	69	90890	α. Πειραιάς 23/5	75	12498	ε. Όζάκα 1/6
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	58	2667	εις μεσογειακάς μεταφοράς	75	12498	ε. Τούμπα 26/5
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	α. Χόγκ-Κόγκ 24/4 διά Β. Κορέα	74	12498	α. Ναγκόρνια 25/5
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	59	5728	δργει εις Χαλκίδα	78	9600	α. 'Άδελαίδα 2/5 διά Μπλάραν
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	ε. Τάνι 1/6	69	9199	α. Ντούμπιταν 27/5 διά Κόνακρυ
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	α. Θέσσαλα 20/5 διά Ντουλούθ	70	9178	α. Τζιμπούτι 30/4 διά Σαγκάνη
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	ε. Σαρά 22/4	76	12498	ε. Κότκα 12/5
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	ε. Σιγκαπούρη 13/5	71	15204	α. Σιγκαπούρην 21/5 διά 'Ελλάδα
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	3840	ε. 'Αλεξανδρείαν 29/5	78	9600	α. Γιοκοχάμα 6/5 διά Μούχο
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	54	8120	ε. Πειραιάς 18/2	78	9600	δργει με Μπλατά
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10678	δ. Παναμά 19/5 διά Καλάδο	71	11185	α. Ριό Γκράντε 10/5 διά Ταύλανδην
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10246	α. Πόρτο 'Αλεξάνδρεια 30/5	73	12498	ε. Νταμάρ 23/5
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	μετωνυμόθειο 'ΜΠΡΕΙΖ' ΖΕΝ ΗΓΚΛ-	70	9078	α. Λαύριον 16/5 διά Κωνσταντζαν
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	58	3690	ύπο παραλαβήν	71	11208	δ. Παναμά 17/2 διά Κίνα
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10323	δέωθι Κοδιν 28/4	66	21220	α. Ντούμπιταν 27/5
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	67	11610	ε. 'Άδελαίδα 19/5	74	12498	α. Ναγκόρνια 16/5 διά Χιροσίμα
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	δ. Παναμά 27/5 διά 'Αντοφαγάκαστα	70	9025	ε. Λάγος 27/4
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	εις μεσογειακάς μεταφοράς	69	9199	α. Σιγκαπούρην 17/11 διά 'Αγκάλα
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	56	6156	ε. Βαλένθια 17/5	69	8928	δ. Πόρτ Σάδ 30/5
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	δργει εις 9/1	69	8927	α. Γενόβα 29/3 διά Κούβα
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	α. Τενερίφην 20/5 διά Ρόττερνταμ	72	11225	α. Γιαρμίκα 5/2
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	α. Βρατσην 25/5 διά Λάγος	66	20095	α. Ντούμπιταν 24/4 διά Κασσιούγκ
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	5886	δ. Π. Σάδ 17/5	45	3805	δργει εις Πειραιάς από 6/6
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	α. 'Αμπέρσαν 21/5 διά Λ. Πάλμας	66	14359	α. Λός 'Αντζελες 30/5 διά Γιοκοχάμα
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	δργει εις 'Ηράκλειον	65	40043	δ. Νόρβεγια 30/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	κ. Τάνι 8/5	60	6808	δ. Γιβραλτάρ 25/4 διά Εύρωπην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	4033	ε. Πόρτα ντε Μπούτ 16/5	67	3016	α. Τρίνιταν 11/6 διά Κόλπ. Μεξικού
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εις μεσογειακάς μεταφοράς	74	16000	α. Φλαδελφειας 26/5 διά Κατάρ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	εις Κουβιτέλι από 20/7/78	60	6980	εις Σουάνση 15/5 (έπισκ.)
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	α. Σ. Ναζαίρ 5/5	60	8368	ε. Ελιζαμπέθ 12/5
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229	ε. Βαρκερίνη 3/1	63	11502	α. Ρούει 24/4 διά Καζαμπλάνκα
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	77	1573	α. Ν. Όρλεανην 21/5 διά 'Αστόντ	58	9292	α. Κολόμπο 29/5 διά 'Αμπιτζάν
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ III	43	1845	εις Πειραιάς από 6/10	78	10175	α. 'Ηστ Λόντον 15/5 διά Ιαπωνίαν
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ VI	47	2775	ε. Πειραιάς 28/4 (έπισκευα)	69	9627	α. Λάγος 18/5 διά Σάντος
ΑΓΓΚΝΙΚ II	63	12273	ε. Μπ. 'Αύρες 31/5	72	16235	α. Μπάχι Μπλάνκα 24/5 διά Ταϊβάν
ΑΓΓΑΛΟΣ	63	9154	α. Λιβερπούλ 2/6 διά Ματαράνι	72	10006	δ. Μπρουνόμπούτελ 11/5 διά 'Αβάνα
ΑΓΡΑΜΠΕΑΝ	67	5113	α. Τέρα 18/5 διά Λάγος	71	9923	ύπο παραλαβήν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32687	α. Ν. Όρλεανην 22/5	65	9280	ε. Μπαρανίκα 19/5
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	5037	ε. Μερόνα 7/5	56	6898	α. Θέσσαλα 19/4 διά 'Αβάνα
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	α. Τζένταν 15/5 διά Μπ. 'Αύρες	69	11682	υπό παραλαβήν
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	63	1582	α. 'Αμπέρσαν 11/5 διά Σκικντα	60	10183	α. Βοστωνίνην 25/5 διά 'Ινδιάν
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10459	α. Μόντρεαλ 18/5 διά Πούερτο Καπέλο	66	3034	δ. Μπρουνόμπούτελ 9/5 διά 'Αλγερία
ΑΔΕΦΑΠΟΗΣ	68	14342	α. Τζιμπούτι 18/3 διά Κίνα	65	20119	ε. Νέα 'Υόρκη 25/5
ΑΔΕΦΑΠΟΗΣ	67	6842	δ. Ρόττερνταμ 13/4 διά Κούβα	65	56604	α. Σάροχ 12/5 διά Λιβύην
ΑΔΡΙΑΝΟΣ	61	4907	ε. Λομπούτι 23/4	65	3034	δ. Μπρουνόμπούτελ 11/5 διά Ταρτούφ
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	δργει εις Πειραιάς από 10/1	59	17948	α. Γκέφλα 22/5 διά Χάλαταβικ
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	α. Τενερίφην 25/5 διά Κέπρες	67	3046	ε. Ρόττερνταμ 3/6
ΑΕΤΟΣ	72	3069	δ. Σουέζ 26/5 διά Τζένταν	63	10836	δ. Πόρτ Σάδ 3/5 διά Κωνσταντζαν
ΑΕΤΟΣ	57	1674	ε. Παστέρες 24/5	69	6054	δ. Κουνίτολιν 10/5 διά Ρουμανία
ΑΖΑΛΕΑ	64	5931	α. Λάγος 28/5 διά Ντουάλα	65	8914	α. Λάγος 30/5 διά 'Αμπιτζάν
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΗΣ	56	4884	δ. Σουέζ 22/5 διά Ρεύμινον	71	4995	ε. Αμπιτζάν 9/5
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	α. Θέσσαλον 25/5 διά Βίλμπικτον	64	5310	α. Λισσαβώνα 23/5
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ε. 'Αμπιώργος 23/5	64	5295	υπό παραλαβήν
ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΚΟΜΗΝΗΟΥ	56	13555	α. Μοντεβίδεο 1/6	60	11042	α. Πόρτ 'Ελιζαμπέθ 29/5 διά 'Αγγλιαν
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (δ.)	58	15940	α. Πειραιάς 28/5 διά Συρία	68	3960	α. Νέαν 'Ορλεανη 30/4
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	2999	α. Σόρεχαν 30/5 διά Διέπηπην	77	38484	α. Γουρούπορτ 2/6 διά 'Αμστερνταμ
ΑΘΕΝ ΣΚΑΥ	56	7369	ε. Πειραιάς 3/5	77	23058	δ. Πόρτ Σάδ 31/5 διά Μεσόγειον
ΑΘΕΝΣ ΓΟΥΑΙΗ	58	5596	ε. Κόρο 12/5	67	22362	α. Λισσαβώνα 23/5
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ	54	5148	α. 'Αλεξανδρείαν 24/5 διά Βρέμην	66	6482	α. Μασσαλίαν 30/5 διά Τρίπολιν
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	4903	α. 'Αμπέρσαν 2/6 διά Π. Χάρκουρτ	66	22362	ε. Νέαν 'Ορλεανη 26/5
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΥ	59	71155	ε. Μπετζάνα 11/3	65	18451	α. Χουέβελ 18/5 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΘΕΡΑΣ	69	9268	ε. Ναγκόρνια 26/5	59	2165	α. Πόρτ Χάρκουρτ 24/5
ΑΘΗΝΑ	58	10662	α. Μπ. 'Αύρες 17/5 διά Βρέμην	71	16017	υπό παραλαβήν
ΑΘΗΝΑ B	68	1943	α. Μπαντζάλι 23/5 διά Ρόττερνταμ	72	13179	α. Ρόττερνταμ 2/6
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	α. Κομώ Μπαι 29/5	72	6205	α. 'Αλεξανδρεία 24/5
ΑΘΗΝΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	72	106223	ε. Πειραιάς 31/5	77	16080	α. Τζένταν 29/5 διά Λονδίνον
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	ε. Μόρχεντ Στί 29/5	71	16050	α. Νιγηρόιτ 1/6 διά Θάντερ Μπάιν
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	ε. Ρόττερνταμ 16/5 διά Συρία	75	9784	δ. Σουέζ 15/4 διά Κονσιούγκ
ΑΘΗΝΑΙ II	57	5010	ε. Μπ. 'Αύρες 30/5	57	2306	α. Κοπέρ 15/5 διά 'Ανκόνα
ΑΘΗΝΑΙΣ	58	9279	α. 'Αμπιτζάν 9/5 διά Βραζίλιαν	68	3606	εις Πειραιάς από 31/10 (έπισκευα)
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	58	12943	δ. Σουέζ 30/5 διά Βούβανην	61	5239	ιδε. 'ΣΙΓΚΡΙ', ως μετωνυμόθει
ΑΘΗΝΟΥΔΑ	67	48747	α. Χιουτόν 21/5	75	9753	α. Λονδίνον 24/5 διά Σουδίαν
ΑΘΗΝΟΥΔΑ	52	3361	ε. Πειραιάς 18/5	68	9023	δ. Σουέζ 24/5 διά Κίνα
ΑΘΛΟΝ	78	10120	εις Κούρε ύπο συμπλήρωσιν	70	16224	ε. Νέαν 'Ορλεανη 30/5
ΑΘΟΛΑ ΔΟΡΡΕΣΤ	67	17418	ε. Ναγκόρνια 26/5	78	13884	δ. Σουέζ 24/5 διά Μπλάραν
ΑΘΟΣ	69	10008	α. Ταμπικό 25/5 διά Ν. Όρλεανην	71	9868	α. Κάρλοχασιν 19/5 διά Ρωσίαν
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12868	ε. Πειραιάς 21/5	59	14722	α. Καζαμπλάνκα 5/5
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12176	ε. Ρός Τανόύρα 26/5	72	13638	ε. Τής 30/5
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ	57	3169	δργει εις Χαλκίδα από 5/7	75	23785	α. Ρόττερνταμ 31/5 διά Ρίβερ Πλέιτ
ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	ε. Σαγκάνη 15/5	60	3188	ε. Κόμπι 3/5
ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΙΛΑΝΤ	68	9079	ε. Σουραμάγια 6/5	60	9927	δ. Γιβραλτάρ 30/5 διά Λαττάκια
ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	ε. Λούπιτο 17/5	76	11206	α. Κόμπι 17/5 διά Μπλάραν
ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	ε. Κοκούμπια Ρίβερ 28/5	64	33316	α. Ρόττερνταμ 25/5 διά Γιβραλτάρ
ΑΙΓΑΙΟΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	68	9070	ε. Σιγκαπούρην 30/5	64	7	

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	9296	α. Αμέβερσον 13/5 διά Λάρος		ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	33060	δ. Παναμή 10/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	67	3861	ε. Γκόλτεστον 22/3		ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	δ. Σουέζ 30/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	60	3847	ε. Τζάκονη 11/4		ΑΝΕΜΟΣ	70	2867	ε. Νιόβερ 26/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3781	είς Πειραιά όπω 1/2/77 (έπισκευαι)		ΑΝΕΜΟΥ Κ	67	2560	είς Σάπελες όπω 7/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ	71	7402	α. Βρέμην 23/5 διά Σκίκντα		ΑΝΕΜΩΝΗ	78	11000	α. "Άγιον Φραγκίσκο 1/5 διά" Ινδονησίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	ε. Λάρος 3/5		ΑΝΘΕΜΙΟΣ	61	22053	ε. Σόγκ-Κόγκ 29/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	όργει είς Πειραιά όπω 20/4		ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ	56	7962	ε. Ρεσίφ 31/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	56	3178	ε. 'Άλμερια 6/5		ΑΝΦΟΣ	78	11000	ε. Κοπέρ 10/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α	58	3834	α. Πόρτ Σάδι 2/5		ΑΝΦΟΥΛΑ	53	4247	είς Κούρε υπό συμπλήρωσιν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688	ε. Καράτα 29/5		ΑΝΦΟΥΛΑ	59	3354	α. Κάνες 14/3 διά Κούρε
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΝΓΙΤΑ	50	2116	ε. Πειραιά 31/5
ΑΛΕΞΗΣ Γ	54	2488	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΝΝΑ	76	4617	α. Λός "Αντζελες 7/5 διά Γιοκοχάμα
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	α. Μητικόπα 24/5 διά' Αλεξανδρείαν		ΑΝΝΑ	76	16438	ε. Μπ. Σαπούρι 5/5
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	ε. Κοατάκαδοκας 15/5		ΑΝΝΑ	60	14840	ε. Πειραιά 4/4 (έπισκευαι)
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	ε. Ριγέκα 20/5		ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	δ. Πόρτ Σάδι 9/5
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΙΤ	62	9055	ε. Λεμεσόν 31/5		ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	α. Νέας "Ορλεάνην 26/5
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ	62	9055	ε. Πειραιά 24/4		ΑΝΝΑ Κ.	62	11503	α. Νέας "Υόρκην 27/5 διά Νέαν Ορλεάνην
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΖ	58	9878	ε. 'Αμβέρσαν 30/5		ΑΝΝΑ Μ.	58	6618	είς Τριπολίν (Λιβάνου) όπω 4/11
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙΟΝΗΡ	57	8192	ε. Ρόττερνταν 30/5		ΑΝΝΑ Π.	57	9448	α. Λός Πάλμας 30/5 διά Γουσρρί
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ	60	8294	ε. Πειραιά 14/4 (έπισκευαι)		ΑΝΝΙΤΑ	64	11075	α. Λός "Αντζελες 7/5
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	6020	δ. Γιβραλτάρ 20/5 διά Κούρε		ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ (μ.)	72	42093	ε. Ρόττερνταν 22/5
ΑΛΙΚΗ	59	15012	ε. Μαπούτο 24/5		ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	α. Σιγκαπούρη 16/5 διά Σαλήρ
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ε. Μπουένος "Αύρες 14/5		ΑΝΝΟΥΑ	71	9826	α. Τζέντα 19/5 διά Ίράν
ΑΛΙΜΟΣ	54	1789	είς Πειραιά όπω 20/6		ΑΝΝΟΥΑ II	60	6088	δ. Κωνίπολιν 11/5 διά Πειραιά
ΑΛΙΟΥΣΑ	69	9072	α. Βαλτιμόρην 23/5 διά Σούρλεστον		ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	δ. Κωνίπολιν 30/3
ΑΛΑΚΑΖΑΡ	65	9677	ε. Μπάραρον 26/5		ΑΝΤΖΕΛ	69	2985	ε. Π. Σουδάν 27/5 διά Μπουένος "Αύρες
ΑΛΑΚΑΙΟΣ	75	11284	ε. Βουβάην 24/5		ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	α. Ροζάριο 30/5 διά Μπουένος "Αύρες
ΑΛΑΚΜΗΝΗΣ	67	5476	ε. 'Αμβούργον 1/6		ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	α. Σουινουσοκι 24/5 Ριο Ιανέριο
ΑΛΑΚΡΟ	57	1743	όργει είς Πειραιά όπω 13/2		ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΝΤΚΣ	58	9585	α. Ριο Ιανέριο 22/5
ΑΛΑΚΥΟΝΙΑ	70	11870	α. Κέιν Τάουν 17/5 διά Σιγκαπούρην		ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	α. Μπάραρον 23/5
ΑΛΑΚΥΩΝ	73	13631	ε. Ταϊταγκόκ 29/5		ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Σασέμπο 11/5 διά Αύστραλιαν
ΑΛΑΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	62	6155	α. Κοπέρ 6/5 διά Ματούγκα		ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΕ ΓΚΡΕΠ	70	3969	ε. Αστόντ 23/5
ΑΛΑΜΕΑ	66	37888	όργει είς Πειραιά		ΑΝΤΖΗ	61	1765	ε. 'Ανκόνα 30/4
ΑΛΑΜΟΝΤ Β. (δ.)	58	12628	α. Μοντεβίδεο 2/6 διά Σεμπετίμπα		ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15404	α. Σιγκαπούρη 11/5 διά Ντακάρ
ΑΛΑΜΠΑΚΟΡΕ	62	1505	δ. Μελίλι 14/5 διά Ισκεντερόν		ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	ε. Μίζουαίμα 26/5
ΑΛΑΜΠΑΜΙΣΙΟΝ	64	18000	δ. Παναμά 28/5		ΑΝΤΙΟΝΗ	78	10996	α. Μπάραρον 12/5
ΑΛΑΜΠΑΦΟΡΟ	69	12404	δ. Βενετία 26/5 διά Μονφαλκόνε		ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Σιγκαπούρην 27/5 διά Ελλάδα
ΑΛΑΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1507	α. Βανκούφερ 31/5 διά Ισπωνίαν		ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	13862	ε. Βαρκελώνην 4/5
ΑΛΑΜΠΙΣ	55	5564	ε. Μπάραρον 23/5		ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η	74	5932	α. Σαβόνα 22/5 διά Πουάν Νούρο
ΑΛΑΝΤΕΑ	53	5497	α. Λάρος 17/4 διά Ντουάλα		ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	15934	δ. Γιβραλτάρ 26/5 διά Βαλένθια
ΑΛΟΧΑ	76	11275	δ. Πόρτ Σάδι 1/6		ΑΝΤΩΝΙΑ	59	4532	α. Κωνίπολιν 2014
ΑΛΤΙΣ	78	11000	ε. Κούρε υπό συμπλήρωσιν		ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ	59	10205	α. Μαυρικίουν 4/4
ΑΛΤΟΝΑ	59	8673	είς Πουέρτα Σάντα Μαρία 6/5		ΑΝΤΩΝΥ	64	16323	α. Πειραιά 28/4
ΑΛΥΣΙΑ	64	10275	δ. Σουέζ 1/5		ΑΟΥΡΓΙΚΑ	56	16323	α. Πειραιά 26/5 διά Κούρε
ΑΛΦΑ ΕΣΠΡΕΣ	73	2940	δ. Πόρτ Σάδι 31/5 διά Κόντινεντ		ΑΠΕΣ	73	16397	α. Κωνίπολην 28/5
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	ε. Νεάπολιν 14/5		ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	α. Κολούμπια Ρίβερ 21/5 διά Ίράν
ΑΛΦΑΡΠΤ	57	3826	ε. Ντεμεράρα 26/5		ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Αμβούργον 26/5 διά Καναδά
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ε. Μπάραρον 29/5		ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13120	δ. Δουνκέρκην 26/5 διά Περαικόν
ΑΜΑΖΟΝ	79	9800	δ. Γιβραλτάρ 22/5		ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	61	10893	δ. Σουέζ 16/5 διά Μπάραρον
ΑΜΑΛΙΑ	78	10302	α. Κλήθελαντ 29/5 διά Μόντρεαλ		ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	54	7321	α. Μονρόβια 4/5
ΑΜΑΛΙΑ II	67	51644	α. Ρόττερνταν 17/5 διά ΗΠΑ		ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	α. Καράρα 29/5 διά Αλεξάνδρειαν
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5614	όργει είς Πειραιά		ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α	59	8837	α. Νιούκαστλ 10/5 διά Βαλτιμόρην
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	α. Πειραιά 25/5 διά Θεσσαλονίκη		ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	ε. Παρανάγουα 25/5
ΑΜΕΩΣΥΤ	78	13889	α. Μπουένος "Αύρες 3/11 διά Σιγκαπούρην		ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ	61	6456	α. Λός "Αντζελες 9/5
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	α. Κισαράζου 15/ διά Αυτόρπαλιν		ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. II	51	2758	δ. Γιβραλτάρ 27/5 διά Μπουργκάς
ΑΜΠΟΓΙΟΣ	70	35868	δ. Δάντσου 10/4 διά Βιτόρια		ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. III	60	9486	ε. Θεούτα 7/5 διά Μπουένος "Αύρες
ΑΜΠΟΥΚΙΡ ΦΟΡΤ	55	3370	α. Λάρος 17/5 διά Ντακάρ		ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ε. Αθάνα 23/3
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	ε. Ήγυρούτες 29/5		ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ	54	9450	ε. Μητάρον 28/5
ΑΜΥΝΤΑΣ	57	8727	α. Λάς Πλάμας 18/5 διά Ρεσίφε		ΑΡΑΕΟΣ	56	1965	ε. Ντάντη 25/5 διά Βόρειον Κορέα
ΑΜΦΙΟΠΗ	70	10006	δ. Σουέζ 23/5		ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	77	10003	ε. Ντάντη 17/4 διά Βόρειον Κορέα
ΑΜΦΙΤΡΙΤΥ	62	19377	ύπο παραλαβήν		ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ	60	8409	ε. Σιγκαπούρην 17/4 διά Βόρειον Κορέα
ΑΝΑΓΓΕΑ ΓΚΛΟΡΥ	78	11000	α. Βουβάην 16/5 διά Σιγκαπούρην		ΑΡΓΟΛΙΣ	69	9072	ε. Φερράρι 27/5 διά Ντουάλα
ΑΝΑΓΓΕΑ ΑΠΟΛΟΔΟ	74	13633	α. Άδελαίδας 29/5 διά Βαλαρού		ΑΡΓΟΥΡΩ	59	12487	ε. Φερράρι 24/5 (έπισκευαι)
ΑΝΑΓΓΕΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	78	11000	τές ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ οι μετωνόμασθεν		ΑΡΓΟΥΡΩ	69	9868	ε. Ντάντη 25/5 διά Βόρειον Κορέα
ΑΝΑΓΓΕΑ ΓΟΥΣΤΟΝΤΟ	74	13348	είς Αίσι ύπο συμπλήρωσιν		ΑΡΓΟΥΡΩ ΒΑΛΟΡ	78	33000	ε. Αριάδνη υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΓΕΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	ε. Αμπουντά 20/5		ΑΡΓΟΥΡΩ ΕΠΛΟΡΕΡ	78	30800	είς Αριάδνη υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ Σ.	64	35333	ε. Πειραιά 19/4		ΑΡΓΟΥΡΩ ΠΑΙΟΝΗΡ	76	1587	ε. Αμβέρσαν 30/5 διά Αλγέριον
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	δ. Παναμά 21/5		ΑΡΓΟΥΡΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1587	ε. Αμβέρσαν 18/4 διά Αλγέριον
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Δουνκέρκην 27/5 διά Κή Σουέτα		ΑΡΓΟΥΡΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1579	α. Τεργέστην 26/5 διά Σουέζ
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΟΥΠ	78	13883	α. Κομώ Μπαιν 22/5		ΑΡΓΟΥΡΩ ΦΑΙΟΗ	76	1579	δ. Γιβραλτάρ 21/5 διά Αλγέριον
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΝΤΙΑΣΖΕΝ	76	8952	ε. Τάντερ 27/5		ΑΡΓΟΥΡΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	α. Χαϊδάρι 16/5 διά Αμπιτζάν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	57	2148	ε. Σπέτζια 29/5		ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Βρέμην 25/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Σ.	66	23392	ε. Πόρτ Σάδι 1/6 διά Κωνστάντζαν		ΑΡΕΤΗ	57	8529	α. Κολόμπο 15/
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	79	15688	είς Ρ. Ιανέριο υπό συμπλήρωσιν		ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9139	α. Μόντρεαλ 22/5 διά Ντουούθ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΣΚΑ	59	7965	α. Δρέπανον 6/5 διά Μίνα Καμπούς		ΑΡΕΘΟΥΣΑ	62	15405	δ. Γιβραλτάρ 5/5 διά Κωνστάντζαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ.	58	5402	α. Αργαντόν 6/5 διά Μίνα Καμπούς		ΑΡΗΣ	70	9868	δ. Κωνίπολιν 14/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Δ.	67	53448	α. Νέαν "Ορλεάνην 21/5		ΑΡΗΣ VI	51	2491	α. Ουντέβαλό 8/2 διά Αβάναν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Σ.	77	4713	δ. Παναμά 21/5		ΑΡΗΣ VII	55	1216	δ. Σουέζ 3/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ.	69	15869	α. Μορδουγκάδα 28/5 διά Κωνστάντζαν		ΑΡΙΑΔΗΝΗ	64	9962	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11435	ε. Πόρτ Σάδι 29/5		ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	α. Λισαβώνα 12/5 διά Λα Γκουάρια
ΑΝΔΑΤΟΛΗ (δ.)	62	12392	ε. Σάντος 30/5		ΑΡΙΑΔΗΝΗ Ε. (δ.)	62	25672	ε. Κίνουρα 9/5
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2621	α. Τεργέστην 27/5 διά Μήλον		ΑΡΙΑΔΗΝΗ ΠΑ.	59	7052	ε. Μπεζέρα 30/5
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	α. Π. "Άλφερτ 30/5 διά Σορέλ		ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Χιούντον 17/5
ΑΝΔΡΕΑΣ Σ.	50	3150	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΡΙΑΝΑ	57	5231	δργει είς Χαϊκίδα όπω 30/10
ΑΝΔΡΕΙΑ	68	2999	ε. Λάγος 3/5		ΑΡΙΕΛ	62	12038	δ. Μόζι 13/5 διά Καλάδ
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	δ					

ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	α. Λάς Πάλμας 15/5 διά Γκαρμόν		72	57527	α. Γουροπόρτ 23/5 διά N. 'Ορλέανην
ΑΡΟΣ	48	3783	α. Ιόρι Σαύδ 15/5		61	4364	α. Λεμεσόν 24/5 διά Βηρυτόν
ΑΡΠΑ ΣΑΝ	57	5992	δ. Σουέζ		72	3246	α. Μπορώτ 14/5 διά Κόνακρυ
ΑΡΤΑ	55	1875	α. Σαρόνα 26/4		57	9722	εις Πειραιά όποι 2/12
ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙV	57	10376	α. Κακούτα 26/4		59	13381	α. Πειραιά 29/5 διά Μπουενός 'Αύρες
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	67	44708	ε. Φρυμάντη 28/5		56	8995	α. Λισσαβόνα 11/5
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23100	εις Μιζουάμα υπό συμήρωαν		48	3930	ε. Αλεξανδρείαν 28/5
ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	α. 'Αμβωργον 23/5 διά Σουέζ		56	8773	δ. Πόρτ Σάδι 1/6
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Μπουένος 'Αυρες διά Ραβέννα		60	12487	ε. 'Αμπερτνα 16/5 διά Πειραιά
ΑΡΤΕΜΙΣ	72	3908	ε. Τάν 2/6		57	3951	α. Πόρτ Σάδι 28/5
ΑΡΤΕΜΙΣ	57	5452	ε. Μουρδέλα 9/5		59	2503	ε. Χάρτηπον 1/6
ΑΡΤΕΜΩΝ	66	43433	α. Νέαν 'Ορλέανην 25/5		60	6572	α. Ντώρμπαταν 29/5 διά Μαρούτο
ΑΡΤΖΥΑ (δ.)	76	30149	α. 'Αμπερτνα 27/5 διά ΗΠΑ		78	14568	ε. Σινονοσέκι 9/5
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	α. Τούρκετσον 27/5 διά Τουάφ		53	2536	δ. Σουέζ 16/5
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	α. Ριγιέκα 15/5 διά Βηρυτόν		56	7841	α. Λεμεσόν 13/5 διά Ταρτούς
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΙII	63	22103	α. Νέαν 'Ορλέανην 26/4		68	31093	δ. Παναμά 23/5 δι' 'Ιστωνιάν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	α. Κοοίν 3/15		58	7058	α. Τολέδο 19/5
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	α. Μαρακάιμπο 1/4		79	16000	εις Βισμάρ υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΧΙΜΗΑΣ	66	16142	α. Τζιμπούτι 5/5 διά Σαγκανή		71	16313	α. Ντώρμπαταν 31/5 διά Ρίταρντς Μπαι
ΑΡΧΙΠΕΛΑΟΣ	65	27229	α. Χάρτηπον ρούς 29/5 διά Κωνσταντζαν		55	3736	α. Ντακάρ 6/5 διά Γαλάται
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	δ. Ντουμπάι 25/5 Κόρ 'Αλ 'Αμραγία		58	8301	όργει εις Χαλκίδα όποι 2/10/77
ΑΡΧΟΝΤΙΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	α. Πειραιά 31/5 διά Λιβύην		64	33245	δ. Παναμά 25/5
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Σακάντης 9/5 διά Αύστραλιαν		68	2757	ε. Λισσαβόνα 31/5
ΑΣΠΑ	66	2794	α. Σουρρά 29/4 διά Λάγος		61	1550	α. Ρότερνταν 2/6
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	53	4787	δ. Σουέζ 16/5 (ΕΠΩΛΗΘΗ)		59	9374	ε. Πειραιά 5/2
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	53	13415	όργει εις Πειραιά		75	14983	ε. Αιγαίρεαν 2/6
ΑΣΠΑΣΙΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	20506	α. 'Ειβονιάδουθ 22/5				
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	α. 'Αργκουνίγκουθ 28/5 διά Νιγηρίαν				
ΑΣΠΙΔΟΣ	59	9303	α. Φαγιάδ 25/5 διά Ρουέν				
ΑΣΠΙΣ	58	9278	α. Μπάραν 30/5				
ΑΣΠΙΣ (δ.)	56	18657	ε. Ριγέκα 27/5				
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	α. Μπάχια Μπλάνκα 23/5 διά Ρόττερνταν				
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13121	ε. Κόρντια 20/5				
ΑΣΤΕΡΟΙΝΤ	60	6236	δ. Γιβραλτάρ διά Μπρίτζπορτ				
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Κέιτ Τάουν 29/5 δι' 'Ισπωνιάν				
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	ε. Σάφι 28/5				
ΑΣΤΟΡΙΑ (δ.)	64	33847	α. Μπιφιόρτεν 20/5 διά Σλάγκεν				
ΑΣΤΟΡΙΑ	60	16967	ε. 'Αβλαν 7/2 (Επικευα)				
ΑΣΤΡΑ	64	2304	α. 'Αλεξάνδρειαν 16/5 διά Βεγγάζην				
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	α. Χιούτον 15/5				
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	68	44646	α. Φιλαδέλφειαν 28/4 διά Μπόνου				
ΑΣΤΡΩΝ	52	1939	ε. Πειραιά 13/5				
ΑΣΤΡΩΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ε. Λεμεσόδ 27/5				
ΑΣΦΑΛΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (δ.)	55	12345	α. Βατιλόπητον 10/5 διά Κιουρασάδο				
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Τζιμπούτι 3/4 διά Σαγκάνη				
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ε. Μπουένος 'Αρερς 21/5				
ΑΤΖΙΑΤΥ	59	10505	όργει εις Χαλκίδα όποι 6/3				
ΑΤΖΙΑΤΥ	49	6607	α. Βρέμην 18/5				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΔΑ	60	8070	ε. Κέιτ Τάουν 22/5				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ Α'ΙΑ	71	1448	α. Κόρτον 13/5 διά Περοϊκόν				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	74	128399	δ. Γιβραλτάρ 1/6				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑ'ΝΤ	54	15987	α. Βατιλόπητον 28/5 διά Βατούμ				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	α. Κοκούμπα Ρίβερ 16/5				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40455	α. Γιβραλτάρ 23/5				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	68	87329	αργει εις Πειραιά όποι 16/5/77				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	5430	α. Πειραιά 5/5 διά Χαλκίδα				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	77	5886	α. Ριο 'Ιανείρο 12/5 διά Λουάντα				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΙΘΗ	69	3784	όπωρα παραλόβην				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	58	4717	δ. Σουέζ 28/5 διά Χοντέντια				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΑΜΣΑΝ	69	16229	α. Τενερίφην 24/5 διά Βατούμ				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΙΡΑΖ	69	16229	α. Νέαν 'Ορλέανην 24/5				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	α. Λάς 'Αντζελες 4/5 διά Κασσιούγκ				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	α. Γκουκούλ 23/5				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ	64	10280	α. Μομάσα 29/5 διά Βενεζουέλα				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ	57	4486	ε. Βατενέλια 16/5				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	6246	δ. Γιβραλτάρ 28/5 διά Μπαγίον				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	ε. Σουέζ 11/3 διά Σιγκαπούρων				
ΑΤΛΑΣ ΡΙΒΕΡ	61	2998	δ. Γιβραλτάρ 12/5 διά Μπετζάδι				
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	α. Νέαν 'Ορλέανην 21/5				
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	α. Κοοίν 3/15				
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	ε. Τής 27/5				
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	7221	α. Τζάρκοπα 14/5				
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ.	72	9301	α. Χάρτον Ρόδης 3/5 διά Μαΐδι				
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	α. Νέαν 'Ορλέανην 21/5 διά Γένοβα				
ΑΥΔΑΚΙ	68	9033	α. Ριο 'Κρανίτσ 27/5 διά Δυνιά				
ΑΥΛΙΣ	72	16402	δ. Παναλί 11/4				
ΑΥΛΙΣ	78	11000	εις Αΐδη υπό συμπλήρωσιν				
ΑΥΡΑ (δ.)	67	44708	α. Μένα 'Αμπντούλα 26/5				
ΑΥΡΑ	59	8929	α. 'Αμβερσαν 10/5 διά Βορμάνη				
ΑΥΡΑ	54	4023	δ. Γιβραλτάρ 29/5 διά Ντρόμεν				
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888	ε. Μπάραν 15/5				
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	α. Πειραιά 27/4				
ΑΦΟΒΟΣ	58	7323	α. 'Αλεξάνδρειαν 10/3 δι' 'Ελλάδα				
ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΙΟΛΕΤ	66	2966	α. Μοιράδα 16/5 διά Π. Ρίκο				
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙΟΝ	58	8331	α. Πειραιώς 8/5 διά Τρόπολιν				
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	ε. Μπ. Σαντούρ 6/5				
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	α. Μαροντάλ 10/5 διά Ρόττερνταν				
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.	67	3619	α. Τεσταγόκη 25/5 διά Ταΐλαν				
ΑΦΡΟΣ	68	3340	ε. Βενετία 28/5				
ΑΧΑΙΟΣ	55	8584	ε. Λάγος 1/3				
ΑΧΙΛΑΙΕΣ Π.	48	8482	όργει εις Πύλον				
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	α. Γένοβα 27/4 διά Βανκούμπερ				
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	ε. Τζέντα 26/5				
ΒΑΛΕΝΤΙΝ	63	1164	α. Θέουτα 26/5 διά Τύνιδα				
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	εις μεσογειακά μεταφόρας				
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8432	α. Θέουτα 25/4 δι' ΗΠΑ				
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9088	α. Γένοβα 6/5 διά Ρεοίφε				
ΒΑΠΟΡΙΑ	67	14845	α. Ντηρότι 8/5 διά Σικάρο				
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	69	9268	ε. Μπορντάλ 15/5				
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	60	13459	α. Σινκαπούρην 21/5 δι' Ινδονησίαν				
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	58	7686	δ. Μπρούνουμποτελ 22/5 διά Λάγος				
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	δ. Γιβραλτάρ 17/5 διά Μη. 'Αρερς				
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12369	ε. Πειραιά 18/5				
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	10198	α. Κοκούμπα Ρίβερ 26/5 δι' 'Ανω Ανατολήν				
ΒΑΣΙΛΗΣ IV	51	1704	α. 'Αλεξάνδρειαν 7/4 διά Κύπρον				
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	ε. Παρανάγκουρος 19/5				
ΒΑΣΙΛΗΚΗ (δ.)	65	40043	α. Ν. Υόρκη 28/5 διά Αρούμπα				
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	α. Μπιζέρτα 22/5 διά Τρόπολιν				
ΒΑΣΙΛΙΩ	53	1365	α. Χάιφα 25/5 διά Ραβέννα				
ΒΕΓΚΑΣ	49	5048	δ. Σουέζ 31/5 διά Γκιζόν				
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	α. Σάντα Μάρτα 22/5 διά Τέλα				
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ	59	3139	ε. Βατιλίρην 31/5				
ΒΕΛΟΣ	75	15981	ε. Τζέντα 16/4				
ΒΕΝΗ	58	13871	ε. Λεμεσόδ 30/5				
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	69	104616	δ. Ντουμπάι 16/5 διά Ινδίαν				
ΒΕΡΑ U.	64	4464	ε. Σιγκαπούρην 30/5				
					72	57527	α. Γουροπόρτ 23/5 διά Ν. 'Ορλέανην
					61	4364	α. Λεμεσόν 24/5 διά Βηρυτόν
					72	3246	α. Μπορώτ 14/5 διά Κόνακρυ
					57	9722	εις Πειραιά 26/5 διά Ισπανίαν
					57	13381	ε. Αιταβόνα 11/5
					56	8995	ε. Αλεξάνδρειαν 28/5
					56	3930	δ. Σουέζ 16/5
					56	8773	ε. Αιτερόντα 1/6
					60	12487	ε. Αιτερόντα 16/5 διά Πειραιά
					57	3951	ε. Τόρτερντα 28/5
					61	30603	α. Φιλαδέλφεια 28/5 διά Αρούμπα
					56	10509	ε. Αιτιτζάν 15/5
					60	10186	ε. Μπάραν 30/4

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	δ. Παναμά 30/5 διά Μεξικό	ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	δ. Σουέζ 29/5 διά Ντουμπάι
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	δ. Παναμά 23/5	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38094	δ. Γιβραλτάρ 26/5 διά Τυνίδα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	α. Ρόττερντα� 24/4 διά Ντεμερέρα	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	α. Λονδίνον 25/5 διά Τσιταγκόγκ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	δ. Παναμά 19/5	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.	63	7787	ε. Δουνκέρκην 27/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΙΤ	59	2993	ε. Ρεύμων 27/5	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	61	9404	α. Νταμάρ 30/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	δ. Παναμά 10/5 διά Μαζατλάν	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	58	2674	α. Πειραιά 27/4 διά 'Άλγεριαν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΝΣ	69	11148	α. Ταμπίκο 18/5 διά Χιούστον	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	52	4430	δ. Σουέζ 17/5 διά Χοντίνετα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΑΝΤΟΝΑ	56	8208	ε. Ντάρμπαν 31/5	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ζ.	58	3441	ε. Χιούστον 23/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	ε. Μπουενάβεντούρα 8/5	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ε.	56	3851	α. Χάβρων 14/5 διά Νιόχα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	δ. Παναμά 22/5	ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	71	16226	α. Τζέντα 28/4 διά Κίναν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432	α. Κόρπους Κριστ. 11/4	ΔΗΜΟ	60	3955	δ. Παναμά 15/3 διά 'Άβανα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΠΑΓΙΑ	76	13027	δ. Σουέζ 29/4 διά Άσσαμ	ΔΗΜΟΣ	54	4486	εις Πειραιά (επισκευα)
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Βανκούβερ 29/4 διά Κίνα	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	α. 'Εσπεραν 19/5 διά Καλδό
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΚΑΝΤΟΣ	77	14530	α. Βαλτιώπον 22/5	ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	α. Π. ντε Μπού 10/5 διά Σάρος
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	ε. Μόμπιλ 10/5	ΔΙΑΜΑΝΤ	58	3622	α. Φιλαδέλφεια 5/5 διά Χάλιφας
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	78	16500	εις Μουροράν ύπό συμπλήρωσιν	ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	εις Γδύνια ἀπό 25/7/78
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. 'Αγ. Φραγκίσκον 28/5 διά 'Ισπανίαν	ΔΙΑΜΑΝΤΟ	60	8414	α. Λάτ. Πόλμας 18/5 διά Μπέρια
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Τεμπλάντρα 14/5 διά ΉΠΑ	ΔΙΑΣ	71	16379	ε. Ίνιτινα Χάρμπορ 11/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	δ. Κων/πολιν 16/5 διά Τουάψ	ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	α. Μελίλι 13/5 διά Γιβραλτάρ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	ε. Βανκούβερ 24/5 διά Κίναν	ΔΙΑΩ	46	3851	α. 'Αμβέρσαν 10/5 διά Ρότερνταμ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΙΣ	68	10397	δ. Σουέζ 23/5	ΔΙΗΦΟΒΟΣ (μ.)	64	42314	α. Δουνκέρκην 3/5 διά Μπουκάναν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	α. Βανκούβερ 30/5 διά Παναμά	ΔΙΡΦΥΣ II.	59	7801	α. Δρέπανον 18/5 διά Λάγος
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙΣ'	74	13036	ε. Χιούστον 18/5	ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	ε. Ίμινχας 2/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΛΙΣ	69	11148	δ. Παναμά 16/5	ΔΟΡΥ	54	2949	ἀργεί εις Πειραιά ἀπό 5/10/78
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	ε. Ταύρεστον 29/5	ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	4784	α. Τεργέστην 26/4 διά Τρίπολιν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	ε. Π. Καμπέλο 12/5	ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	ε. Λίβερπουλ 23/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ	75	13036	α. Λος 'Αντελές 27/5 διά Βανκούβερ	ΔΡΟΜΩΝ	64	1657	δ. Σουέζ 27/4
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20173	ε. Πένκο 21/5	ΔΡΥΣ	65	20201	ε. Λισσαβώνα 27/4
ΓΚΟΥΝΤ ΒΑΙ'ΚΙΝΓΚ	70	2993	α. Λίβερπουλ 1/6 διά Φλωσιγκ	ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	8501	δ. Γιβραλτάρ 23/5 διά Δουνκέρκην
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙ'ΝΤ	70	11527	δ. Παναμά 25/3	ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΟΥΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ	62	2854	ύπο παραλαβήν	ΔΩΡΙΕΣ	58	8431	ε. Άλεξανδρειαν 29/5
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΟΝ	64	10141	δ. Κων/πολιν 28/4 διά Κωνστάντζαν	ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟ	70	18662	α. Ρόττερνταμ 29/5 διά 'Αργεντινήν
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	65	20765	ε. Ντάρμπαν 10/5 διά Ταΐβρ	ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ύπο παραλαβήν
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ	63	8628	δ. Πόρτ. Σαΐδ 28/3	ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	α. Ντουμπάι 17/4 διά Μίνα Καμπούς
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59198	ε. Υμουρίνιαν 9/5 διά Ρίτσαρτς Μπαιν	ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΙΜ	72	16398	ε. Λείσες 26/5
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	56	8750	δ. Πόρτ. Σαΐδ 25/5	ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	α. Σιγκούρουν 28/5 διά Χόγκ Κόγκ
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	62	8943	ε. Ντάρμπαν 23/5 διά Πορτογαλίαν	ΔΩΡΟΣ	56	8772	ε. Ρουέν 20/5
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ	63	10141	ε. Μπουένος 'Αρρές 26/5	E. Δ. ΠΑΠΑΔΙΟΣ	58	9381	ε. Σιγκαπούρην 9/4
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΙΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	56	8805	ε. Μονρόβια 26/5	E. Μ. ΤΖΑΓΚΑΡΗΣ (δ.)	60	23144	α. Νέαν 'Υόρκην 16/5 διά Αρούμπα
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΙΑΤΟ	70	2605	α. Κέιπ Τάουν 1/6	ΕΒΗ	74	15956	α. Τόκιο 17/5 διά Σαβάνα
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΙΟΝΗΡ	60	4470	δ. Σουέζ 31/5 διά Μπαγκλαντές	ΕΒΙΑ	61	10029	α. Καντίζ 22/5 διά 'Αβανά
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ	75	3842	ε. Πειραιά 10/5	ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Ντάρμπαν 30/5 διά Ταΐβρ
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	9079	α. Πειραιά 2/3	ΕΒΡΟΣ	62	20372	α. Γιβραλτάρ 2/5 διά Βιτόρια
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	α. Γδύνια 13/5	ΕΔΕΣΣΑ	63	15819	α. Ταόκα 20/4 διά Ταΐβρ
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	58	8920	δ. Γιβραλτάρ 15/4 διά Κούβα	ΕΘΝΟΣ	64	8742	ε. Λάγος 23/5
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	62	8631	α. Πειραιά 19/5	ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	ἀργεί εις Χακοντάτε
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ	58	7054	α. Θεσσαλία 6/5 διά Ρόττερνταμ	ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	62	8425	α. Κολόμπο 20/5 διά Ντουάλα
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	73	6415	διέθι Βομβάρης 29/5	ΕΙΡΗΝΗ Λ.	56	10405	ε. Ταϊταγκόκη 16/5
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (μ.)	67	38513	α. Βαλτιώπορην 26/5 διά Ρουμανίαν	ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δ.)	63	36455	α. Πειραιά 26/5 διά Μέγαρα
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙ'ΤΕΡ	60	8940	δ. Παναμά 3/4 διά Αβάνα	ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8213	ε. Ντάρμπαν 30/5
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9954	δ. Παναμά 25/4 διά 'Άλγεριαν	ΕΙΡΗΝΗ ΞΥΛΑ	54	7835	εις Σιμονούσκι ἀπό 4/11
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	3639	δ. Παναμά 24/5	ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23665	ε. Ρόττερνταμ 19/5
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΝΤ	60	2722	δ. Δάντοις 23/5 διά Σλουσικίλ	ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	24698	α. Λόρδος 'Αντελές 19/5 διά Μίζουσιμα
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ	69	2993	α. Λά Παλλίς 12/4	ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	57	9975	ε. Ρουέν 15/5
ΓΚΟΥΝΤΟΥΣΙΟΥΣ	56	6778	ε. Πειραιά 13/3	ΕΚΑΒΗ	56	11258	α. Βενετία 29/5 διά Πόρτο Έμπεδοκλε
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2870	α. Γκάρατον 2/6 διά 'Άλγεριαν	ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	ε. Εσπεραν 2/6
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΑΣ	57	8764	ε. Φρητάουν 27/5	ΕΚΤΟΝ	62	11428	α. Μαπούτο 21/5 διά της
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	57	9132	α. Βιζακαπανάν 11/5 διά Σιγκαπούρην	ΕΛΑΦΙ	68	16258	α. Κουά Μπαή 26/5 διά Σ. 'Αραβία
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΤ	63	15373	ε. Ταμπικό 29/5	ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14945	δ. Πόρτα Σαΐδ 22/5
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΙΔΑ	66	23570	ε. Σιγκαπούρην 17/5 διά Ιαπωνίαν	ΕΛΑΠΙΝΑ	73	16258	δ. Πόρτα Σαΐδ 22/5
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΑΙΕΙΜ	62	15389	ε. Δουνκέρκην 18/5	ΕΛΑΠΙΝΑ	73	14945	δ. Πόρτα Σαΐδ 22/5
ΓΚΡΕ'Σ Α.	71	16306	α. Κεμπέκ 3/5 διά Ρίγια	ΕΛΑΠΙΝΑΙ	73	14353	α. Τεργέστην 12/4
ΓΚΡΟΤΕΝΤΥΚ	62	7215	α. Τάμπα 30/5	ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ I	64	10652	δ. Δάντοις 23/5 διά Ταΐβρ
ΓΛΑΡΟΣ (δ.)	68	90905	ἀργεί εις Πειραιά ἀπό 21/4/77	ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	α. Δάντοις 23/5 διά Ταΐβρ
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	α. Ρόττερνταμ 2/6 διά Αμβούργον	ΕΛΕΝΑ	56	8939	δ. Μπρούναμπουτελ 26/5 διά Λάγος
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΛΙΟΥ	62	12103	α. Σιγκαπούρην 27/5 διά Νταΐντα	ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7672	α. Βίλλα Κοντιτούσον 1/6 διά Αβάνα
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	12948	α. Ροζάριο 24/5 διά Μπάχια Μπλάνκα	ΕΛΕΝΗ Α.	45	3755	δ. Κουν/πολιν 25/4 διά Ρουμανία
ΓΟΜΑΣ	71	4713	α. Λάγος 29/5 διά 'Αμπιτζάν	ΕΛΕΝΗ Κ.	55	4132	α. 'Αμβέρσαν 12/5 διά 'Οράν
ΓΟΡΓΩ	58	7061	α. Στεττίνον 30/5 διά Υεμένην	ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	53	8985	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΟΥΑΙΗΣ (δ.)	58	12732	ἀργεί εις Πειραιά ἀπό 13/4/77	ΕΛΕΝΗ Μ.	58	8446	δ. Παναμά 29/1 διά Βάρον
ΓΟΥΙ'ΝΑ ΥΕΛΛΑΣ	54	3985	α. 'Αμβέρσαν 24/5 διά 'Αρριζάν	ΕΛΕΝΙΑ	63	5206	α. Νιούπορτ 24/5 διά Μπαρμπάντος
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΙΝΣ (δ.)	62	24749	α. Φιλαδέλφεια 26/5 διά Λουάντα	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΝΙΚΗ	51	6736	εις Καρθαγένην ἀπό 14/11
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	α. Θεσσαλία 21/5 διά Μπουένος 'Αρρές	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ.	57	9233	δ. Γιβραλτάρ 23/5 διά Δυρράχιον
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ.	57	9312	ε. Μαντράς 17/5	ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ	57	10371	α. Θεσσαλία 7/5 διά Γουόρι
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Ι. IV	72	8987	ε. Καλκούτα 25/5 διά Κουβέτη	ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	67	10794	ἀργεί εις Πειραιά ἀπό 26/1
ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	ε. Τενερίφη 3/15	ΕΛΕΥΘΡΟΠΑ	71	11005	ε. Μπριμπατίνη 31/5
ΔΑΦΝΗ	74	19451	α. Μπαλμπά 23/5	ΕΛΕΥΣΙΣ	65	9694	ε. Βενετία 21/5
ΔΑΦΝΟΣ	60	8088	α. Κοπεγχάγην 28/5 διά Έλσινηποργκ	ΕΛΙΔΑΖ	58	1859	ε. Βενετία 29/5 διά Βεγγάζην
ΔΕΛΦΟΙ	65	20793	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 30/5	ΕΛΙΚΩΝ	58	12025	ε. Κολούμπια Ρίβερ 27/5
ΔΕΜΑΡΤ	64	8226	ε. Λεϊ 21/5	ΕΛΙΣΑΒΕΤ	48	1899	ε. Νεάπολη 31/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11415	ε. Μονφάλκον 18/5	ΕΛΕΚΑΝΤΙΑ (δ.)	72	1947	ε. Πειραιά 26/5 διά Ερυθρός
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	υπό παραλαβήν	ΕΛΑΚΙΝΑ	57	6504	α. 'Αιβούργον 17/5 διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ε. 'Αμβέρσαν 23/5	ΕΛΑΛΑΣ	77	5466	ε. Μπρεμερχάρδεν 26/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	ε. Ρουέν 7/3 διά Άνδμπα	ΕΛΛΑΣ	56	4380	ε. Πειραιά 22/5 διά 'Αλεξανδρειαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. ΙΙ.	52	6906	δ. Γιβραλτάρ 22/5 διά Ντακάρ	ΕΛΛΑΝΙΚ ΑΙΝΗΤΑ	70	18734	ε. Βόλων 14/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Λ. (δ.)	65	32714	α. Νέαν 'Ορλεάνην 24/5 διά Αρούμπα	ΕΛΛΑΝΙΚ ΓΚΑΟΡΥ	56	7510	α. Σάβδανη 29/5 διά Ν. Όρλεάνην
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9389	ε. Δουνκέρκην 15/5	ΕΛΛΑΝΙΚ ΠΑΤΡΙΩΝ	62	6846	δ. Σούζ 2/6
ΔΕΣΠΟΙΝ							

ΕΛΛΗΝΟΡΑ	66	9186	α. Μασσαλίων 7/5 διά Δ. Αφρικήν	ΗΡΩ	65	23390	α. Σάντος 25/5 διά Κωνσταντίναν
ΕΛΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	α. Ντόρμπραν 18/5 διά Ρότερνταμ	ΗΣΤΓΟΥΙΝΤ	68	10625	α. Λονδίνον 30/5 διά Λαγός
ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	α. Φιλαδέλφεια 15/5 διά Ρίβερ Όρινόκο	ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	ε. Κόμπε 28/5
ΕΛΛΜΑΝΙ	66	8953	α. Ρουέν 14/5 διά Μιλγουώκη	ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	α. Σετουμπάλ 12/5 διά Βιτόρια
ΕΛΛΤΑΝΙΑ	65	8085	α. Κάντα 19/4 διά Βιενένη	ΗΦΑΙΣΤΟΣ	60	6723	ε. Σάντος 26/5
ΕΛΑΝΤΕ	58	5044	δ. Πόρτ Σάιδ 30/5 διά Εύρωπην	ΟΔΑΛΑΣΙΝΗ ΑΥΡΑ	73	44746	α. Λός "Αντζελες 30/5
ΕΛΑΝΤΙΑ	55	6515	α. Μαπούτο 27/5 διά Π. Σουδάν	ΟΔΑΛΑΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)	77	76088	ε. Τέιμπλ Μπαι 21/5
ΕΛΩΝΑ	69	6162	ε. "ΕΚ Χαραγουσέιν 31/5	ΟΔΑΛΑΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (δ.)	77	76140	δρυγεί εις Χόλμεστραντ
ΕΛΩΣΕΑΝ	65	18111	α. Μπουένος "Αύρες 13/5 διά Τύνιδα	ΟΔΑΛΑΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.)	68	52400	α. Της 29/5 διά Χάρβην
ΕΛΟΥΝΤΑ	63	3387	α. Ανκόνα 12/5 διά Πόρτ Σαΐδ	ΟΔΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	32060	α. Σιγκαπούρην 17/5
ΕΛΠΑΝ	67	5487	α. Αμπούργον 28/5 διά Λάγος	ΟΔΑΝΑΣΗΣ Μ.	57	4374	α. Πόρτ ντε Μπούκ 31/5 διά Καζαμπλάνκα
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	α. Πουέρτο Καμπέλο 12/5 διά Τέξας	ΟΔΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	8484	α. Ρουέν 18/5 διά Λαττάκιο
ΕΛΠΙΔΑ	56	8377	ε. Πειραιά 23/5	ΟΔΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	ε. Νέαν Υόρκην 29/5 διά "Αγιον Δομινικο
ΕΛΠΙΔΑ	46	3214	δργεί εις Πειραιά από 2/6/78	ΟΕΑΝΤΟ Α.Σ	76	9444	ε. Ιμικόρα 19/5
ΕΛΠΙΣ	71	9885	δ. Κωνπόλιτην 20/2 διά Μαύρην Θάλασσαν	ΟΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	9585	α. Λός 8/5 διά Πουάν Νουάρ
ΕΛΠΙΣ	56	3762	εις Λουάντα από 1/11/77	ΟΕΚΟΣ	78	12629	δ. Παναμά 27/5
ΕΛΠΙΣ Κ.	57	8773	α. Πόρτ όφ Σπαιν 28/5 διά Άγκόλα	ΟΕΩΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	16354	δ. Παναμά 8/5
ΕΔΑΣ Σ.Κ.	56	5087	δ. Κωνπόλιτην 20/5	ΟΕΩΔΗΤΩΡ	60	19674	ε. Ρόττερνταν 31/5
ΕΔΑΦΕΘΕ	63	4555	ε. Τέλεντα 28/5	ΟΕΩΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33663	ε. Τσάκρονβιλ 8/4 (Επισκευα)
ΕΜΙΑ	58	3810	ε. Πειραιά 25/4 (έπισκευα)	ΟΕΩΔΩΡΟΣ Β. (δ.)	59	23651	εις Τέλενταν από 1/4/78 ("Αποθήκη)
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΝΗΝΟΣ	65	28007	ε. Σιγκαπούρην 28/5	ΟΕΩΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10750	α. Βιζακαπατανίν 26/5 διά Τουτικορίν
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ	60	8675	δ. Πόρτ Σάιδ 16/5 διά Ραβέννα	ΟΕΩΚΡΑΤΗΣ	73	10630	ε. Βομβάην 13/5
ΕΜΠΡΟΣ	78	9100	ε. Πειραιά 30/5	ΟΕΩΛΗΠΤΟΣ	65	41872	α. Λός "Αντζελες 14/5 διά Τόκιο
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	α. Καζαμπλάνκα 18/5 διά Ρουέν	ΟΕΩΜΑΝΑ	65	40473	α. Βανκούβερ 24/5 διά "Ιαπωνίαν
ΕΠΙΚ (μ.)	58	30380	α. Ναγκόρια 19/5 διά Νιουάν	ΟΕΩΜΗΤΩΡ	67	29711	α. Παρανάγκουα 17/5 διά Ριγέκα
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Λός "Αντζελες 19/5 διά Κορίντο	ΟΕΩΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	50556	α. Κεμπέκ 1/5 διά Γιβραλτάρ
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	α. Ν. "Ορλεάνην 19/5 διά Καλαμάτα	ΟΕΩΣΚΕΠΑΣΗ	61	10591	ε. Δουνκέρκην 26/5
ΕΠΙΜΟΝΟΣ	53	8458	ε. Ρουέν 4/3	ΟΕΩΤΟΚΟΣ	61	9378	ύπο παραλαβήν
ΕΠΟΣ	77	9786	α. Πουέρτο Καμπέλο 30/4 διά Μπαραχόνα	ΟΕΩΤΟΚΟΣ	57	9153	ε. Τέλενταν 1/5
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	63	31051	α. Παναμά 28/5	ΟΕΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	α. Νέαν "Ορλεάνην 10/4
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	7447	α. Αλεξάνδρειαν 20/5	ΟΕΦΑΠΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Λός "Αντζελες 17/5 διά Κασιούμγκ
ΕΡΗΜΗΣ	72	15951	α. Κοπέρη 20/5 διά Σορέλ	ΟΕΦΟΦΟΡΟΣ	62	22156	δ. Κονιτόποιν 23/5 διά Κονστάντζαν
ΕΡΗΜΗΣ	78	1250	ε. Σπέτζια 7/5	ΟΕΧΑΡΗΣ	71	9999	ε. Τέλεντα 14/5 διά Τζακόρτα
ΕΡΜΙΟΝΗ	61	9068	ε. Μεραίν 8/5	ΟΕΡΙΖΟΣ	62	3244	ε. Μπάστια 1/2
ΕΡΜΙΟΝΗ	73	8957	α. Τσεμάνιον 10/4 διά Χαινάκην	ΟΕΡΜΑΪΚΟΣ	58	9882	ε. Αμπούργον 2/6
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	α. Φός 23/5 διά Μπετζάδια	ΟΕΡΜΑΪΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10460	ε. Πλάφρεντ 27/5
ΕΡΟΤ'ΙΚ	64	29396	δργεί εις Πειραιά από 9/7/75	ΟΕΡΜΟΥΠΑΙΙ (δ.)	55	8992	α. Πόρτιγκτον 3/6
ΕΡΟΤ'ΙΚ ΣΥΓΛΟΡ	57	2074	ε. Μπαντζόλι 26/5	ΟΕΡΜΟΥΠΑΙΙ ΙΙ (δ.)	55	8998	ε. Σάντος 9/5 διά Βιτόρια
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	63	12758	α. Βενετίαν 11/4 διά Αύγουσταν	ΟΕΤΙΣ	74	35513	α. Γιοκοχάμα 24/5 διά Σητάτη
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	72	10194	α. Ντόρμπραν 3/5 διά Γένοβα	ΟΗΡΑ	65	2741	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΣΣΣΕΣ	57	6021	ε. Τέμα 29/5	ΟΗΡΑ	60	6155	α. Φρητόδουν 28/5 διά Μονρόβια
ΕΥΑ	59	11894	α. Λίβερπουλ 2/6 διά Πόρτ Καρτίε	ΟΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	14100	δ. Γιβραλτάρ 10/5 διά Κορπ. Κρίστι
ΕΥΑ	73	3700	α. Μπρέγκεν 23/5 διά Τρόντχεϊμ	ΟΗΣΕΥΣ	74	3735	δ. Σουέζ 30/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	60	8717	ε. Μπιλμπάτο 27/5	ΟΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	α. Λομπίτο 29/4 διά Σόγιο
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	α. Σέτς 30/3 δι 'Αννάμπα	ΟΙΣΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	51417	ε. Γιουροπόρτ 30/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Κ.	67	29424	α. Καρπάτο 28/5	ΟΙΣΛ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	48935	ε. Ιμινχάμ 31/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	α. Λάκιάντε 18/5 διά Πειραιά	ΟΙΡΑΣΙΑΝ ΣΙΡΛΕΥ (δ.)	63	33924	α. Μουρόραν 22/5 διά "Ανακόρτες
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	α. Νέαν "Ορλεάνην 28/5	ΟΙΩΜΑΣ Α.	58	11201	ε. Ντακάρ 17/5
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	49	4713	εις Αίγιον από 21/7	ΟΙΩΜΑΣ Κ.	61	14032	α. Νέαν "Ορλεάνην 25/4
ΕΥΑΝΔΗ	59	7059	ε. Αμπούργον 27/5	ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15806	α. Λός Παλλίς 17/5 διά Τύνιδα
ΕΥΑΝΟΙΑ (δ.)	66	38304	α. Της 17/5 διά Πόρτ "Αρθουρ	ΙΑΣΩΝ	70	11498	α. Γκάλι 29/5 διά Ρόττερνταμ
ΕΥΒΟΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8519	α. Γδύνια 27/4 διά Πόρτ Χάρκουρτ	ΙΖΟΜΠΕΛ	57	9746	εξωθι Τριπόλεως (Ινδίας) από 19/4
ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	ε. Κόρνερ Μπρίου 27/5	ΙΘΑΚΗ	68	9066	α. Λός Πάλμας 18/5 διά Ρεσίφε
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16700	α. Λονδίνον 26/5 διά Λάγος	ΙΘΑΚΗ ΚΑΘΑΡΑ	62	6758	α. Νομέρ 23/5 διά Μπλάφ
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	59	1180	ύπο παραλαβήν	ΙΘΑΚΗ ΣΕΠΑΟΡ (δ.)	59	12299	ε. Τζακάρτα 13/5
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	ε. Τακόραντ 23/5	ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	ε. Σπέτζια 29/5
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	α. Μπάραν 21/5	ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	α. Ντόρμπραν 7/5 διά Κείπ Τάουν
ΕΥΔΟΚΙΑ	56	7114	ε. Ντόρμπραν 30/5	ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	δ. Σουέζ 21/5
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΙΛΕΝΑ	76	16267	ε. Σαβόνα 29/5
ΕΥΕΠΙΣ	51	3210	δ. Πόρτ Σάιδ 28/5	ΙΝΓΚΑ	58	3860	α. Βρέμπν 30/5 διά Βηρυτόν
ΕΥΗ Λ.	67	14569	ε. Βίλλα Κοντιτόπουλον 19/5	ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	ε. Πειραιά 28/5
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Μπάραν 24/5	ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ	77	10710	α. Κόμπε 25/5 διά Κεσλούγκ
ΕΥΘΑΛΙΑ	70	12873	α. Πόρτ Κελάχ 23/5	ΙΝΤΕΡΑΚΤΙΒΙΤΥ	57	10207	δ. Σουέζ 3/5 διά Σαουδικήν "Αραβίαν
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Θεούτα 29/5 διά Μόντρεαλ	ΙΝΟ	54	6050	ε. Ραβένα 16/4
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	α. Τζέντα 1/3 διά Σαγκάνη	ΙΟΝ	63	7484	δ. Λάγος 27/5
ΕΥΠΑΟΙΑ	68	16005	ε. Γάνδην 12/5	ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	δ. Σουέζ 2/6
ΕΥΠΟ ΓΟΥΑΙΒ	61	12351	α. Λίθερπουλ 22/5	ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΤΕΡ (δ.)	65	30571	α. Μοιμάσα 24/5 διά "Αντεν
ΕΥΠΟ ΣΥ'ΑΛΟΡ	60	10611	ε. Πειραιά 21/5	ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	α. Γιβραλτάρ 16/5 διά Μπουένος "Αύρες
ΕΥΡΙΔΙΚΗ	57	4949	ύπο παραλαβήν	ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	6482	ε. Ρόττερνταν 8/5
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	ύπο παραλαβήν	ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ	58	4585	δ. Σουέζ 25/5 διά Καράθι
ΕΥΡΥΑΛΗ	71	5298	α. Βίλα Κοντιτόπουλον 28/5 διά ΜΠ. "Αύρες	ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ	63	13517	α. Κόρπους Κρίστι 26/4
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	α. Αναπόλις Ανκόρετζ 31/5	ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	α. Πουέρτο Α. Κρουζ 7/5 διά Πόρτ "Αρθουρ
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	ε. Λιοσσώβανα 28/5	ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	εις Πειραιά από 11/4
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	α. Κέιπ Τάουν 21/5 διά Ν. "Αμερικήν	ΙΟΣ	57	1976	ε. Κόιτζα 25/5
ΕΥΤΕΡΠΗ	55	7632	α. Ρινίκο 12/5	ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Γιβραλτάρ 27/5 διά Ρίο Ιανέριο
ΕΥΤΥΧΙΑ	66	10344	α. Μουτσούρι 1/5 διά Περού	ΙΡΑΝΤΑ	57	6042	ε. Ντόρμπραν 23/5 διά Γκρέιντζαουθ
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	α. "Ανάκοντα 6/5 διά Σάντος	ΙΤΑΙΑ	46	6727	α. Πειραιά 12/5 διά Βηρυτόν
ΕΦΗ	58	2556	εις Αύγουσταν 27/5 διά Μπουένος "Αύρες	ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	ε. Ανάπολις "Ανκόρετζ 1/6
ΕΦΜΑΡ	57	8677	α. Μασσαλίαν 17/5 διά Δυτ. "Αφρικήν	ΙΩ	58	7230	α. Αμπούργον 23/5 διά Ινδίαν
ΕΦΦΗ	55	5008	δ. Γιβραλτάρ 15/5 διά Νιγηρία	ΙΩΑΝΝΑ	79	5800	εις Πόρτο "Αλέγκρε ύπο συμπλήρωσιν
ΖΑΝΝΕΤ	58	4529	α. Πειραιά 26/5 διά Λάριμνα	ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Αλεξάνδρειαν 29/4 διά Ράς Σουκέρ
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Αναπόλις Ανκόρετζ 31/5	ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	δ. Μπρούμπουτελ 27/4 διά Ρίγα
ΖΑΠΑΝ ΣΤ. Α.	59	9830	α. Θεούτα 20/5 διά Σουδάν	ΙΩΑΝΝΗΣ	63	8380	ε. Τέλεντα 17/5
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	α. Αλεξάνδρειαν 25/5	ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	59	3162	δργεί εις Πειραιά από 11/3
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ.δ.	65	34501	α. Κόρπους Κρίστι 15/4	ΙΚΟΥΣΗΣ (δ.)	64	35269	ε. Αμπέρσαν 30/5
ΖΕΑ	60	3325	α. Αντόντον 27/5	ΙΟΔΑΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	65	1454	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΖΕΑ ΣΙΛΒΕΡ	53	4998	α. Κουβέτη 7/5	ΙΟΔΑΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	68	16227	α. Κομώ Μπαι 28/5 διά Τυνησία
ΖΕΑ ΣΚΑΥ	53	4169	α. Σφάδε 18/5 διά Ταραγκόνα	ΙΟΔΑΝΗΣ ΥΖΑΛΣ	77	14275	α. Φιλαδέλφειαν 20/5 διά Λά

ΚΑΛΙΣ ΣΚΑΥ	60	4240	ύπό παραλαβήν
ΚΑΛΙΣ ΣΤΑΡ	60	4240	ύπό παραλαβήν
ΚΑΛΗΝ	57	8778	ε. Σιγκαπούρη 24/5
ΚΑΛΛΙΑΡΧΟΣ	51	4755	α. Αμέρσορν 29/5 διά Γκιζάν
ΚΑΛΛΙΔΡΟΜΟΣ	71	4295	α. Λύμπεκ 23/5
ΚΑΛΛΙΜΑΧΟΣ	60	8321	α. Τζένταν 27/5
ΚΑΛΛΙΞΕΝΟΣ	60	9959	α. Βιρτούτ 27/4
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	76	16432	ε. Τζών 28/5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	68	4706	ε. Φιλαδέλφειαν 27/5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	53	2815	ε. Σ. Μίκαλ 20/5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	58	2556	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	ε. Αλμποργκ 2/6
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	71	9074	ε. "Ηστ Λόντον 29/5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	α. Σάντα Φ 10/5 διά Σάν Νικολας ('Αργ.)
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	55	6216	άργει είς Πειραιά από 23/8/77
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	12331	α. Βαρκελώνη 2015 διά Χάιφα
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ	69	4267	ε. Μ πιλαράτ 30/5
ΚΑΛΛΙΣΤΩ	56	5382	ε. Λίβερπουλ 3/6
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	ε. Πόρτ Αρθουρ 10/5
ΚΑΛΛΑΡΑ	51	6199	είς Λουάντα από 1/11/77
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (δ.)	59	13022	ε. Σ. Τζών 27/5
ΚΑΛΥΨΩ	69	5997	α. Κωνιτόλιν 19/5 διά Μαύρην Θάλασσα
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	54	5526	α. Λάς Πάλμας 31/3 διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Χόγκ-Κόγκ 26/4 διά Μπουσάν
ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.)	58	11926	α. Ντώριπαν 5/5 διά Ιαπωνίαν
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	ρ. Ρίο Γκράντε 2015 διά Κίναν
ΚΑΝΑΝΤΙΑΝ ΦΑΡΜΕΡ	63	9579	α. Θάντερ Ματάν 23/5 διά Κολομβία
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	ε. Πειραιά 23/5
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	α. Αμβούργον 23/5 διά Βεγγάδην
ΚΑΠ ΜΠΟΝ	65	5263	α. Αλεξανδρείαν 28/5 διά Έλλαδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ	56	9692	άργει είς Πειραιά από 8/3/77
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ			
ΜΥΔΩΝΑΣ	57	2707	α. Αμέρσορν 23/5 διά Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	62	4576	δ. Γίβρατάρ 23/5 διά Σαλέρνο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΛΕΑΟΣ	77	10459	α. Μασούντ Μαρουγκανού 24/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	δ. Σουέζ 27/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	ε. Κέιν Τάουν 1/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	50	5120	ε. Πειραιά 28/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ (μ.)	71	42129	α. Λάς Πάλμας 27/5 διά Μορόβια
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	ε. Μαντράς 18/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	ε. Φιλαδέλφειαν 17/4 διά Κωνιτόλιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	59	11147	δ. Παναμέ 29/4 διά Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	68	15355	α. Νέαν Όρλεαντν 1/5 διά Κίναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ	77	8746	ε. Αμβούργον 2/6 διά Αμέρσορν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ. (δ.)	62	39169	ε. Νεπόλιον 1/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	ε. Νιάρ-ές Σαλάνδα 24/5 διά Γάνδην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΕΥΑΛΑΣ	58	9724	ε. Ρόττερνταν 31/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΝΤΗΣ	67	16098	α. Ντώριπαν 23/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	δ. Γίβρατάρ 28/5 διά Κωνιτόλιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048	α. Βανκούβερ 14/5 διά Κίναν
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	α. Αμβούργον 21/5 διά Σικάγον
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	10884	άργει είς Πειραιά από 25/3/77
ΚΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΩΝ	61	5584	α. Αμπιτάν 15/5 διά Γάνδην
ΚΑΠΤΑΙΝ Β.	56	6934	άργει είς Πειραιά από 6/5/77
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	59	8401	ε. Μεράνια 10/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΑΛΥΠΤΗΣ	63	5296	α. Άρικα 2/5 διά Μεξικόν
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΡΕΓΟΣ	57	8766	α. Κέιν Τάουν 12/2 διά Κίναν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	19019	α. Λισσαβώνα 26/5 διά Νέαν Όρλεαντν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Σ. Νικολας ('Αργ.) 28/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ	76	37841	α. Χέν Πόιντ 21/5 διά Π. Τάλμποτ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	69	9731	ε. Μαντράς 13/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩ	62	3144	α. Αλεξανδρείαν 29/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΓΝΟΣ	66	9806	ε. Τζένταν 12/4 διά Σαγκάνην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	ε. Βρέμην 30/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	α. Γδύνια 11/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΠΗΣ	61	9350	α. Νορεσούντημ 10/5 δάντοις
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	δ. Παναμά 12/4 διά Ταϊγκάτο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	ε. Σάν Νικολας ('Αργ.) 30/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	α. Φατέχ Τέρμ 3/4 διά Μπονάιρ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338	α. Μουτσούρε 22/5 διά "Άγιον Φραγκίσκο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ Α.	66	19595	α. Μουτσούρε 18/5 διά Αύστραλιαν
ΚΑΠΤΑΙΝ Χ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (δ.)	70	15098	α. Π. Κελάγκ 19/5 διά Ρόττερνταν
ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ	58	6359	ε. Λομπίτο 9/4
ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ	65	16903	δ. Πόρτ Σάδι 27/5
ΚΑΡΑ	65	11940	ε. Ποκούάμα 25/5
ΚΑΡΕΝ	76	4617	ε. Μονρόβια 30/4
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	ε. Ακαμά 20/5
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΙΦ	64	3885	ε. Χιούστον 17/1
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	δ. Κόμπε 27/5 διά Σηάττλ
ΚΑΡΙΝΑ	56	4870	α. Αμδούργον 1/6 διά Πειραιά
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	α. Κεπαλά 19/5 διά Εύρώπην
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13324	ε. Καλκούτα 22/5
ΚΑΡΟΣ	47	8288	είς Πειραιά από 29/5/78
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	δ. Κωνιτόλιν 10/5 διά Κωνιτόλιν
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	α. Νέαν Όρλεαντν 29/5
ΚΑΡΡΑΣ	44	2742	ε. Νέαν Όρλεαντν 29/5
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Σακάι 11/4 διά Μπλάνκα
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	δ. Σουέζ 10/3 διά Κίναν
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2466	α. Αμδούργον 8/5 διά Οράν
ΚΑΡΥΣΤΟΣ	78	5080	ύπό παραλαβήν
ΚΑΣΟΣ	76	14983	α. Νέαν Όρλεαντν 29/5
ΚΑΣΟΣ	56	3105	α. Λιβόρνο 28/5
ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15125	ε. Κοδιν 27/5
ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	α. Σαλέρνο 15/5 διά Καράρα
ΚΑΣΤΟΡ	50	7544	ε. Πόρτ Σάδι 31/5
ΚΑΣΤΟΡ	51	3995	εξωθι Καράτα 29/5
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ III	49	3422	είς μεσογειακά μεταφοράς -
ΚΑΤΕ Α.	66	2953	α. Πειραιά 19/5 διά Ιταλίαν
ΚΑΤΕ Ν.Δ.	65	18723	ε. Μπ. Αγιάς 18/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	α. Νέαν Όρλεαντν 12/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	66	40852	α. Νέαν Όρλεαντν 30/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	δ. Κωνιτόλιν 9/5 διά Μαύρην Θάλασσα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	δ. Σουέζ 28/5 διά Πόρτ Σουδάν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	56	8856	ε. Φόνες 30/5
KATIA	63	1594	α. Λάς Πάλμας 23/5
KATIE	60	10187	δ. Κωνιτόλιν 11/5 διά Μαύρην Θάλασσα
KATRIZA (δ.)	68	13135	ε. Χιούστον 22/1

ΚΕΑ	58	13968	ε. Μπάραρ 24/5
ΚΕΑ	55	2683	α. Μπουένος Αύρες 9/5 διά Πειραιά
ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΛΕΣ	72	14651	ε. Αονδίνον 31/5
ΚΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	α. Γιουρούπορτ 26/5 διά Σαντάτερ
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. Λάγος 13/5 διά Πουάν Νούάρ
ΚΕΙ'Π ΜΑΝΔΑΡΙΝ	72	10990	α. Τάραντα 25/5 διά Σαβόνα
ΚΕΙ'Π ΠΡΑΐΝΤ	73	8927	ε. Νιαμάρ 26/5
ΚΕΙ'Π ΡΙΟΝ	71	9229	ε. Καζαμπλάνκα 16/5
ΚΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΑ	58	13700	ε. Λάγος 10/5
ΚΕΛΑΤΙΚ ΤΡΕΐΝΤΕΡ	65	3524	ε. Βομβάνη 4/5
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	α. Μπουγιούτορ 14/5 διά Ριγέκα
ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	8780	ε. Μαπούτο 25/5
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ Δ.	59	24333	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΣΗ	41	1580	ε. Νέαν 'Ορλέδην 30/5
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	78	10700	δ. Παναμά 4/4 διά Αλγερίου
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	ε. Σιγκαπούρην 30/3 διά Χαϊφόγκ
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙ-	53	5691	δ. Κωνιτόλιν 17/5 διά Κωνιτόλιν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	55	4060	ε. Πειραιά 20/5
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΗ	53	3524	δ. Κωνιτόλιν 20/4
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'	53	3577	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	52	2736	ε. Βόλος 12/5
ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	α. Λάς Πάλμας 13/5 διά Ρίβερ Πλέιτ
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	ε. Σάντος 30/5
ΚΙΓΡΑ ΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870	α. Σιγκαπούρην 17/5 διά Π. Κελάγκ
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ			
ΓΚΡΕΐ' (δ.)	70	103012	α. Κοράλ Αράγια 11/5 διά Γαλλίαν
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	33445	δ. Παναμά 28/4
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	δ. Κωνιτόλιν 20/4
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	ε. Βανκούβερ 13/5 διά Κίναν
ΚΙΓΚΝΟΡΟ	64	17050	α. Κόμπε 26/5 διά Ναυκόγια
ΚΙΚΑ	70	16196	ε. Βρυσίδη 10/5 διά Ηράκλειον
ΚΙΚΙ	57	9723	α. Κέιν Τάουν 1/5 διά Μπάραρ
ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	11174	ε. Θέουτα 19/5 διά Μπουένος Αύρες
ΚΙΜΚΟ ΣΤΟΡΚ	58	8322	α. Ζάντος 13/5 διά Λουάντα
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	ε. Μπλάνκα Μπλάνκα 30/5
ΚΙΝΑΡΟΣ	49	8328	α. Μπουένος Αύρες 15/5 διά Πειραιά
ΚΙΡΤΣΙΝ ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	84996	ε. Σεπτε 2/15
ΚΙΤΣΑΣ	58	5770	ε. Κόρκ 28/5
ΚΙΛΑΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	είς Ριό Ιανέριο
ΚΙΛΑΡΙΤΑ	59	5024	δ. Πόρτ Σάδι 22/5
ΚΙΛΑΡΙΤΑΣ	63	15740	ε. Τερέσποτη 31/5
ΚΙΛΑΥΔΙΑ	66	9854	α. Κουβέιτ 27/5 διά Ντάρ-ές Σαλαδάμ
ΚΙΛΑΥΝΤΦΕΡΟ	64	4128	α. Αμέρσοραν 22/5 διά Αμπιτζάν
ΚΕΑΝΟΗΣ Σ.	76	16366	α. Ιμινχάμ 19/5 διά ΗΠΑ
ΚΟΜΜΕΝΤ	59	5684	ε. Δάντοις 31/5
ΚΟΜΕΤ	72	9824	δ. Πόρτ Σάδι 29/4 διά Μεσόγειον
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ...	71	15547	ε. Βανκούβερ 27/5
ΚΟΝΔΩΡ	77	10257	ε. Ντάρμπαν 6/3
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10034	α. Μπλέρα 14/4 διά Τάνκα
ΚΟΝΙΤΣΑ	75	34298	ε. "Αγ. Φραγκισκον 13/5 διά Μπουσάν
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Νέαν Όρλεαντν 29/4 διά Ρούσιαν
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΩΔΩΡΟΣ (μ.)	72	39219	άργει είς Πούλα από 6/4/77
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	38820	ε. Ξενόποουλ 23/5
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΠΙΝΤ	71	38820	ε. Λίβερπουλ 2/5
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	άργει είς Στόρντ από 23/7/77
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Αμβούργον 23/5 διά ΗΠΑ
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	ε. Βίλλα Κοντιτιούσον 27/5
ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.)	66	42164	ύπό παραλαβήν
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΛΑΡΟ	61	5005	ε. Βαλτιμόρη 30/5
ΚΟΝΚ			

ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	α. Βαρκελώνην 11/5 δι' ΗΠΑ	ΜΑΛΤΕΖΑ Σ.	55	5811	εις Πόρτο Λαγκούνα 26/5
ΚΥΘΗΡΑ	52	5153	ε. Πουάν Νούάρ 9/5	ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ε. Βενετία 30/5
ΚΥΘΟΝΟΣ	57	13867	δ. Παναμά 11/5 διά Ειρηνικόν	ΜΑΝΙΑ	68	2918	εις Πειραιά ἀπό 28/9/78
ΚΥΘΟΝΟΣ	62	4784	ε. Πειραιά 30/5	ΜΑΝΙΝΑ III	61	6309	εις Πειραιά ἀπό 9/4 (ἐπισκευαί)
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	5102	ε. Βαλένθια 1/6	ΜΑΝΟΣ Π.	69	2967	α. Στεττίνον 8/5 διά Π. Χάρκουρτ
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16400	α. Βοστώνην 23/5 δι' 'Αρούμπα	ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	α. Ρεσίφ 21/5 διά Βιτόριο
ΚΥΜΑ	60	7758	δ. Γιβραλτάρ 18/5 διά Μπουένος 'Αρρες	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	2987	ε. Θεσσαλονίκην 16/3
ΚΥΝΘΙΑ	71	11801	α. Μπάραν 28/5	ΜΑΝΤΟΙΝΑ	77	16267	α. Ντώρμπαν 19/5 διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΥΠΡΟΣ (δ.)	69	119668	εις Πειραιά	ΜΑΝΤΩΝ Β. (δ.)	72	17432	α. 'Ηστχαν 15/5 διά Πούντα Κουσίλο
ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	δρυγεὶς εἰς Πειραιά ἀπό 10/11	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Μόντρεαλ 27/4
ΚΥΡΑ	63	10032	ε. Κολόμπο 31/5	ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΟΥΣ	71	9372	ε. Τζέντα 27/5
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΟ	67	26493	ε. Ιντσόν 4/4	ΜΑΟΥΝΤ ΟΦΡΥΣ	68	18525	δ. 'Εσκούμινς 12/5
ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 28/5	ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Αμβέρσαν 31/5 διά Χάμιλτον
ΚΥΡΙΑΚΟΥΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	δ. Κων/πολιν 14/4 διά Ρωάνων	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	ε. Γιοκοχάμα 19/5
ΚΥΡΙΑΚΟΥΑ III	47	1115	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	α. Αμβέρσαν 1/6 διά Λάγος
ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑ	52	2178	α. Αμβέρσαν 23/5 δι' 'Αλεξανδρείαν	ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	68	57204	α. Ρόττερνταμ 23/5
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	62	14150	α. Σιγκαπούρην 17/4 διά Περακόν	ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΑΟΣ	74	33147	α. Σετούπατλ 24/4 διά Κάμσαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	55	4850	α. Πειραιά 26/5 διά Τεργέστην	ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	α. Νέαν 'Ορλεάνην 28/5
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ	77	9879	ε. Κούβετ 22/5	ΜΑΡΑΘΩΝ	60	3838	δ. Πόρτ Σάδι 3/5
ΚΩΣ	56	3129	α. Λάς Παλάμας 27/5	ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΙΚ	62	8967	ε. Π. Καμπέλο 7/5
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	9084	α. Τεργέστην 18/5 διά Μόντρεαλ	ΜΑΡΑΚΑΝΤΑ (δ.)	69	99279	α. Μένα όλ. 'Αχαντί 13/5 δι' Ιταλίαν
ΚΩΣΤΑΣ	60	1995	δρυγεὶς εἰς Χαλκίδα ἀπό 24/2/78	ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	ε. Π. Καμπέλο 12/5
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	α. Λάς Παλάμας 25/5 διά Νάντην	ΜΑΡΑΜΠΟΥ	57	1962	ε. Τάύν 20/4
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	ε. Λιβύρον 29/5	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	α. Βενετία 1/6 διά Γιβραλτάρ
ΚΩΣΤΑΦΑΛΩΡΑ	53	5921	ε. 'Αλεξανδρείαν 30/5	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	δ. Γιβραλτάρ 28/3 διά Κούβα
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Περανάγκουα 15/5 δι' 'Αμστερνταμ	ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ	53	3334	ε. Καζαμπλάνκα 14/2
ΚΩΣΤΗΣ	54	4878	δ. Σουεζ 29/4 διά Χοντέντα	ΜΑΡΤΚΩ	62	8937	α. Χόγκ Κόγκ 15/5 διά Σουηπάρηγα
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΕΒΑ Α.Σ.	63	10076	ε. Σιγκαπούρηη ἀπό 24/4
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝ	65	14088	ε. Μπεντί 2/5	ΜΑΡΗΣ ΧΑΝΤΣΜΑΝ	72	40626	α. λός 'Αντζελες 22/5 διά Γιοκοχάμα
ΛΑΓΚΑΔΑ	76	5915	α. Γουδρύκατον 31/5 διά Πόρτομού	ΜΑΡΙ	74	8925	δ. Μπρούνιμποւτελ 14/5
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙΓ'	68	4350	ε. 'Αιμπούργον 24/5 διά Βίλιμπρον	ΜΑΡΙ	58	4222	α. Πειραιά 27/5 διά Καζαμπλάνκα
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ	68	2698	δ. Νέαν 'Ορλεάνην 25/5	ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	α. Λείξες 24/5
ΛΑΕΡΤΗΣ	54	10542	δ. Πόρτ Σάδι 17/11	ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	ε. Ριγέκα 31/5
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	6140	α. Ντρήμπαν 30/4 δι' 'Ακαμπα	ΜΑΡΙΑ	65	15765	ε. Μουτσούρη 9/4 διά Χοινάγκ
ΛΑΙΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	α. Μπούνενος 'Αύρες 25/4 δι' Ιαπωνίαν	ΜΑΡΙΑ	70	9101	α. Ντάμπι 30/5
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΑ	59	5379	ε. 'Αιμπούργον 2/6
ΛΑΚΥ	56	8660	ε. Πειραιά 20/5	ΜΑΡΙΑ	57	3513	α. Χιούστον 6/12 διά Σάπελε
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	δ. Λείξες 28/5 διά Ρόττερνταμ	ΜΑΡΙΑ	60	3458	ε. Τής 31/5
ΛΑΚΥ ΤΡΕΙΤΙΝΤΕΡ	64	2961	εις Πάναμ 10/3 διά Κίναν	ΜΑΡΙΑ	62	3199	δ. Σουεζ 16/5
ΛΑΚΩΝ	69	8825	δ. Πόρτ Σάδι ἀπό 17/8/78	ΜΑΡΙΑ Γ.Δ.	74	15938	α. Κούω Μπαΐ 29/5 διά Χάλιφας
ΛΑΚΩΝΙΚ (δ.)	65	34185	α. Λάνδος 24/5 διά Μπούνενος 'Αύρες	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	60	6978	ε. Σ. Μικαέλ 27/5 διά Βάρνα
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	78	11200	α. Αιμπούργον 2/6 διά Χόβρην	ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΙΑΝΑ Σ.	68	1599	α. Αμπού Ντάμπι 18/5 διά Αιγυπτίου
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩΤΗΣ	62	8819	δ. Πόρτ Σάδι 24/5	ΜΑΡΙΑ ΖΑΒΕΛΛΑ (δ.)	64	33058	α. Γιοκαϊ 25/5 διά Ινδονησίαν
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	α. Μπούνενος 'Αύρες 23/5 διά Ρόττερνταμ	ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	α. Π. Ελίζαμπεθ 29/5 διά Κέιν Τάουν
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	δ. Μόντρεαλ 25/5 διά Ματάνζας	ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	α. Μελίλι 11/5 διά Ρ. Πλέιτ
ΛΑΤΟ	52	3880	δ. Μπρούνιμποւτελ 24/4 δι' 'Αλγέριον	ΜΑΡΙΑ Λ.	58	5746	ε. Ρίον 'Ιανέριο 24/5 διά Μπαρλέτα
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8816	ε. 'Αιμβέρσαν 18/5	ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ε. Βομβάνη 10/4
ΛΕΔΕΑ	63	17879	δ. Ρόττερνταμ 30/5	ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	α. Αιμπούργον 30/5 διά Σιγκαπούρην
ΛΕΙΤΙΚ ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	ε. Κεμπέκ 6/5	ΜΑΡΙΑ Ξ.	68	1593	ε. Υόρκην 27/5 διά Γκιζόν
ΛΕΛΑ	59	5379	ε. Ρόττερνταμ 30/5	ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	α. Πόρτ οφ Σπαϊν 24/5 διά Π. Καμπέλο
ΛΕΝΑ	61	9191	δ. Ντρόπτ 12/5	ΜΑΡΙΑ Π.	65	1484	ε. Ρίνγχαμ Ντόκ 1/6 διά Βίλαρη
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ	63	8427	ε. Ρουέν 28/4	ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	62	11033	α. Βενετία 12/5 διά Βάρνα
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	61	8627	α. Πειραιά 22/5 διά Γιβραλτάρ	ΜΑΡΙΑ ΠΙΑΣΣΕ	59	2722	α. Πειραιά 17/5
ΛΕΟ ΠΡΑΙΤ	70	1999	δ. Σουίτα 28/5 διά Μασσαλίαν	ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙΤΙΘ (δ.)	66	42799	α. Φός 27/5 διά Σικελίαν
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8816	ε. 'Αιμβέρσαν 18/5	ΜΑΡΙΑΜ (δ.)	66	41477	ε. Νέαν 'Υόρκην 16/5
ΛΕΔΕΑ	63	3783	δ. Ρόττερνταμ 30/5	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Μάλαγκα 1/6 διά Λάς Πάλμας
ΛΕΙΤΙΚΗ ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	ε. Μπαράν 22/5	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	62	14047	ε. Αιμπούργον 2/6
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	66	29287	α. Μπρούνιμποւτελ 25/5 διά Μεβίλα	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	78	5700	εις Πόρτο 'Αλεγκρες ὑπό συμπλήρωσιν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	57	5318	ε. 'Αιμπούργον 2/6	ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν.Δ.	62	11229	α. 'Αιμπούργον 22/5 διά Βομβάνη
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	15738	ε. Σιγκαπούρην 25/5	ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	α. Λάνος 23/5 διά Γουόρρη
ΛΗΓΚ	61	7360	α. Γάνδην 21/1 δι' 'Αλγέριον	ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ	57	5176	δρυγεὶς εἰς Πειραιά ἀπό 19/2/78
ΛΗΔΑ	63	8566	α. Ρίο Γκράντε 19/5 διά Μπάραν	ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ	62	14622	α. Ναζαΐρ 21/5 διά Μπούνενος 'Αύρες
ΛΗΜΝΟΣ ΑΙΔΑΝΤ	78	5722	ε. Αμπέρσαν 3/6	ΜΑΡΙΒΙΚ	62	23805	α. Λισσαβώνα 30/5 διά ΗΠΑ
ΛΗΤΟ (δ.)	67	44646	ε. Πόρτ Σάδι 26/5	ΜΑΡΙΓΟΥΑΔΑ	62	10892	ε. Βομβάνη 12/4
ΛΗΤΩ	51	46333	δρυγεὶς εἰς Πειραιά ἀπό 13/2/78	ΜΑΡΙΓΟ	52	1145	α. Λεμεσόν 18/4
ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	α. Μάδι 26/5 διά Νέαν 'Υόρκην	ΜΑΡΙΓΟ	72	9824	ε. Αντεν 13/5
ΛΙΖΑ	53	3723	δ. Γιβραλτάρ 29/5 διά Λείξες	ΜΑΡΙΓΩ	47	6091	δρυγεὶς εἰς Πειραιά ἀπό 17/12/77
ΛΙΖΜΠΟΑ	49	9371	εις Κιότζια ἀπό 16/1	ΜΑΡΙΓΩ ΛΕΜΕΟΥ	68	10016	α. Λάνος 23/5 διά Πάπερι
ΛΙΛΑΗ (δ.)	67	48719	υπό παραλαβήν	ΜΑΡΙΓΩ Ρ. Μ.Φ.	61	10694	εις 'Αλεξανδρείαν ἀπό 9/1 (ἐπισκευαί)
ΛΙΛΙΑΝ	55	8386	ε. Ντρώπαντα 22/5	ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Πειραιά 30/4
ΛΙΜΠΟΦΑ (δ.)	76	18343	δ. Παναμά 22/5	ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	61	8951	ε. Αντοντόν 14/5
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	64	1927	εις Πάναμ 10/4 διά Σουεζ	ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	α. Μπούνενος 'Αύρες 8/5 διά Ρόττερνταμ
ΛΙΝΔΟΣ	62	2975	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΚΑΤ	60	6235	ε. Σαβόνα 28/5
ΛΙΝΚ ΤΡΑΣΤ	61	11034	α. Ειβόνδαμ 21/5 διά Μπούνενος 'Αύρες	ΜΑΡΙΓΥΛΝ Λ.	68	14569	α. Γρενάδα 1/6 διά Π. α. Πιέρ
ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	6950	α. Στενόβα 20/5 διά 'Αλεξανδρείαν	ΜΑΡΙΜΠΑΛΚΑ (δ.)	68	67558	α. Κίρε 31/5
ΛΙΤΟΧΟΡΟ	57	4770	α. Ροζάριο 1/6 διά Ριό Γκραντέ	ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	α. Θέουτα 8/ διά Μιζουράτα
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	εις Καλαμάτα 2/4	ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	63	15347	α. Πειραιά 11/5 διά Γιβραλτάρ
ΛΙΠΟΛΙΤΑΥ	69	9045	ε. Τζέντα 26/5	ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566	α. Τακόμα 10/4 διά Κίνα
ΛΙΚΟΡΙΣ	72	16402	α. Αυτιζάν 18/4	ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	α. Θέουτα 26/5 διά ΗΠΑ
ΛΙΟΝΔΙΟΝ	50	2696	δρυγεὶς εἰς Πειραιά ἀπό 1/6	ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	α. Πλάτας 12/5 διά Πειραιά
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	εις Μπέρμπερα ἀπό 10/10/74	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Αμβέρσαν 19/5 διά Μπρίτζπορτ
ΛΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΙΚΣ	63	9804	α. Καρότα 25/5	ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	ε. Ταϊβατέκια 31/5
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Τάροντα 15/5 διά Γιβραλτάρ	ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	δ. Γιβραλτάρ 20/5
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	δ. Ρόττερνταμ 5/5 διά Βιτόρια	ΜΑΡΚΟΣ	69	2932	ε. Τζέντα 22/5
ΛΟΥΣΣΥ	74	16006	α. Ρεντί 2/5 διά Σουεζ	ΜΑΡΚΟΣ Μ.Φ.	62	9979	α. Πλάτας 12/5 διά Πειραιά
ΛΥΓΑΡΙΑ	67	4016	ε. Βαλτιόρηρο 5/3	ΜΑΡΑΠΙ (δ.)	59	20827	α. Πούλο Μπούκομ 2/5
ΛΥΔΙΑ	74	9712	α. 'Αιβέρσαν 1/6 διά 'Ημινχαμ	ΜΑΡΟΥΔΙΩΝ	78	19974	α. Νέαν 'Υόρκην 31/5 διά Βαλτιμόρην
ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Πειραιά 30/5 διά Θεσσαλονίκην	ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8899	α. 'Αιμέρσαν 2/6
ΛΥΡΙΚ	69	5222	α. 'Αιβούργον 2/6 διά Ρόττερνταμ	ΜΑΡΟ	73	32510	α. Κέιν Τάουν 14/5 διά Εύρωπην
ΛΩΡΕΤΤΑ	64	29375	δρυγεὶ				

ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	α. Ριό Ιανέριο 26/5 διά Μπουένος Αύρες		ΜΟΤΟΡΙΑ	56	8602	ε. Κέιπ Τάουν 29/1
ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	63	12407	ε. Σιγκαπούρην 21/5		ΜΟΥΓΑΤΙ ΦΡΟΣΤ	58	4037	ε. Αυμβούργον 2/6
ΜΕΝΤ ΦΡΗΖΕΡ	61	6124	α. Τζίμπουτι 19/5 διά Ν. Αφρικήν		ΜΟΥΝΤΕΡΕΙΡΙΝΤΣ	60	9365	σ. Σιγκαπούρην 30/4 διά Π. Κελάγκ
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. "Αγ. Φραγκίσκον 1/6		ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Σάντα Μάρτα 16/5
ΜΕΝΤΚΕΙΠ	62	9092	β. Πόρτ Σάδι 29/5 διά "Ειβονιμασούθ		ΜΠΑΖΙΑ III	65	18459	α. Ρόττερνταμ 1/6 διά Π. Καρτίε
ΜΕΝΤΜΑΡΕ	55	3883	α. Καζαμπλάνκα 29/5		ΜΠΑΛΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	1599	α. Σ. Μικαέλ 29/5 διά Σετουμπάλ
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	δ. Πόρτ Σάδι 27/5 διά Πειραιά		ΜΠΑΛΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	60	6158	α. Χούγ Κόγκ 25/5 διά "Ολάκα
ΜΕΝΤΤΖΟΥ	57	3709	ε. Όσκαρσχαρμ 20/5		ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	α. Βιζακαπάνταμ 26/5 διά Σιγκαπούρην
ΜΕΡΑΚ	57	6558	δ. Μπρούναμπουτελ 21/5 διά Λιβερία		ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	α. Γιοκοχάμα 20/5
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	δ. Μάλτα 30/5 διά Βατούμ		ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12270	α. Ρεσφίφ 18/5
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΑΙΣ	62	1524	ε. Λάγος 29/5		ΜΠΕΣΣΥ	61	8426	ε. Μόντρεαλ 30/5 διά Ντουλούθ
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΚΑΥ	64	1584	ε. Πειραιά 15/1		ΜΠΙΑΝΚΑ	53	6000	ε. Μπλέφαρος 29/5
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΦΡΙΟ	61	1399	α. Κέιπ Τάουν 17/5 διά Λουάντα		ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4485	δ. Σουέζ 31/5 διά Τζένταν
ΜΕΡΚΙΟΥΡ	62	9951	α. Πειραιά 10/5 διά Γιβραλτάρ		ΜΠΛΟΥ ΣΟΥΓΑΙΗΒ	60	8573	ε. Σιγκαπούρην 30/5
ΜΕΡΑΙΝ	77	10257	α. Λότς "Αντζέλες 24/5 διά λαπωνίαν		ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	εις Καρβαγένην ἀπό 10/4
ΜΕΣΟΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. Μίνα όλ. Φράδηλ 18/5 διά Διασσεβώνα		ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ	58	8547	δ. Μπρούναμπουτελ 20/11 διά Κουβά
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛ (δ.)	69	17485	δ. Θέρανται "ΑΙΑ 31/5		ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ	51	2967	εις Τέμα ἀπό 4/1/78
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΗΣΗΣ (δ.)	70	17485	ε. Σιγκαπούρην ζωέ διά Π. Κέλαγκ		ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-ΡΑΝΤΖΑ (δ.)	64	32756	ε. Χιουστον 6/5
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17355	α. Κιουραδό 16/5 διά Αρμίτζαν		ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	ε. Πειραιά 31/5
ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21504	α. "Αγ. Φραγκίσκον 8/5 διά Ίνδονησίαν		ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Χιουστον 12/5
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	α. Ρεσίφ 20/5		ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΕΞ	50	4375	ε. Πόρτ Χάρκουτ 12/4
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	α. Πουλό Σαμπού 30/5		ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	α. "Ηράκλειον 12/4
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	δ. Θέρανται "ΑΙΑ 28/5 διά Σιγκαπούρην		ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	α. Γιοκοχάμα 17/5 διά Μπαγκόκ
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17355	α. Νέαν "Ορλέανην 25/5		ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥΣΙΣ	54	6103	ε. Ζαφάγκα 29/5
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17355	δ. Πόρτ Σάδι 29/5		ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	ε. Μπεντί 13/5
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17485	ε. Σ. Τζών 26/5		ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	6267	ε. Πειραιά 15/5
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17355	δ. Φρερμπορτ (Μπαχ) 15/5 διά Μοντ. Μπαϊ		ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	ε. Πειραιά 14/5
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΣ (δ.)	71	17355	α. Π. Σαμπού 28/5 διά Ίνδονησίαν		ΜΠΡΑΒΟΑΛΤΝΤΟΝΑ	55	5233	ε. Νέαν "Ορλέανην 25/5
ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17355	α. Νιουμπάτι 24/5 διά Πουλό Μπούκορ		ΜΠΡΑΒΟΕΞΠΟΡΤΕΡ	77	3827	α. Υμουνίτεν 28/5 διά Φιλαδέλφεια
ΜΕΣ. ΤΟΛΗΝ (δ.)	65	51412	α. Φιλαδέλφειαν 27/5 διά Νιουμπάτι		ΜΠΡΑΒΟΤΡΕΙΝΤΕΡ	59	4026	α. Νέαν "Ορλέανην 20/5
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	α. Γιουροπόρτ 31/5 διά Λάγος		ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	3241	ἀργεὶ εἰς Πειραιά ἀπό 30/12/77
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	7896	ε. Σιγκαπούρην 24/5		ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	69	2979	α. Ντόρντρεχτ 30/5
ΜΗΛΟΣ ΙΙ	49	2979	δ. Σουέζ 26/5		ΜΠΡΕΝΤΑ	69	13053	εἰς Ν. "Υόρκην ἀπό 26/11 (ἐπισκευαί)
ΜΗΛΟΣ ΙV	53	3429	δ. Σουέζ 24/5		ΜΠΡΗΣ (μ.)	64	35082	α. Σιγκαπούρην 30/3 διά Π. Κελάγκ
ΜΗΛΟΣ Α'ΓΑΛΑΝΤ	79	10991	δ. Παναμά 29/5 διά Καρβαγένην		ΜΥΩΙΚ (μ.)	67	39617	δ. Γιβραλτάρ 8/5 διά Ν. "Ορλέανην
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	α. Σεβόνα 28/5 διά Σπέτζια		ΜΥΚΗΝΑΙ II	77	16267	α. Νέαν "Ορλέανην 29/5
ΜΗΤΕΡΑ ΣΤΕΛΛΑ	54	15119	α. Νέπολιν 23/5 διά Γιβραλτάρ		ΜΥΚΟΝΟΣ	54	5240	α. Ριό Ιανέριο 29/5 διά Πειραιά
ΜΙΛΕΝΑ Α	45	341	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΜΥΡΙΝΑ	67	12277	ε. Πειραιά 31/5
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9081	ε. Ιουνιχόν 31/5		ΜΥΡΙΝΑ	71	3653	α. Τουλόν 25/5
MIMI (δ.)	65	38294	ε. Νέαν "Ορλέανην 21/5		ΜΥΡΝΑ	58	4954	δ. Ντόβερ 7/5 διά Γουόρρι
ΜΙΜΗ Μ	76	3964	δ. Πόρτ Σάδι 22/5		ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5511	α. Μπλύθ 1/6
ΜΙΜΟΖΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	57	5288	ε. Μαυρικίουn 15/5		ΜΥΡΤΙΑ	63	3499	α. Θεούτα 19/5
ΜΙΝΑ	67	12843	α. Κολόμπο 28/5 διά Κωνσταντζάν		ΜΥΡΤΙΔΙΟΤΣΙΣΑ	57	9345	ε. Τρίπολην (Λιβάνου) 3/5
ΜΙΝΕΡΒΑ	57	4365	α. "Αντόντ 11/5		ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	ε. Γιοκοχάμα 26/5
ΜΙΝΙ ΔΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ε. Κύκκοτον 30/5		ΜΥΡΩΝ	64	17487	ἀργεὶ εἰς Πειραιά
ΜΙΝΙ ΔΑΙΗΝΤΥ	69	1570	δ. Πόρις 1/8		ΜΥΣΤΡΑΣ	63	21329	α. Νέαν "Ορλέανην 21/4
ΜΙΝΙ ΔΑΙΝΕΡ	71	1598	ε. Π. Κάιζερ 28/5		ΜΩΡΗΑΣ	62	9455	α. Ελιξάμπετ 2/5 διά Μπαγκόκ
ΜΙΝΙ ΔΑΙΩΝ	70	1582	ε. Κύκκοτον 19/5		Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	α. Χιουστον 20/5 διά Γκάλβεστον
ΜΙΝΙ ΔΑΙΝΤ	72	1563	ε. Εσκίβελ 26/5 διά Π. Μπάριος		ΝΙ ΠΑΤΕΡΑΣ	78	11850	δ. Σουέζ 31/5
ΜΙΝΙ ΔΑΚ	70	1587	δ. Παναμά 15/5		ΝΑΒΕΖΑ	59	3246	εις Πειραιά ἀπό 30/1 (ἐπισκευαί)
ΜΙΝΙ ΔΑΛΑ	69	1595	δργεὶ εἰς Πειραιά ἀπό 16/7		ΝΑΙΑΝΤ	75	35561	δ. Κωνιτολίν 16/5 διά Οδησσόν
ΜΙΝΙ ΔΑΛΑΣ	70	1597	ε. Π. ωρίν 6/5		ΝΑΝΤΙΝΑ	70	5879	α. Δαρύ 19/5 διά Λούε
ΜΙΝΙ ΔΑΛΑΝ	69	1569	δργεὶ εἰς Πειραιά ἀπό 18/10		ΝΑΝΟ Κ	66	1789	ε. Αλεξάνδρειαν 26/5
ΜΙΝΙ ΔΑΝΤ	70	1592	ε. Γιβραλτάρ 11/5		ΝΑΞΟΣ	56	5154	δ. Παναμά 29/5 διά Ειρηνικόν
ΜΙΝΙ ΔΑΝΤΕΡΝ	71	1564	ε. Λιβόρνο 9/5		ΝΑΞΟΣ ΑΙΔΑΝΤ	78	5720	ἀπό παραλαβήν
ΜΙΝΙ ΔΑΠ	70	1592	ε. Σαβάνα 26/4 διά Λαττάκια		ΝΑΞΙΟΥΚΑ	59	3266	α. Μοντεβίδεο 6/1 διά Ρ. Γκράντε
ΜΙΝΙ ΔΑΡΚ	69	1582	δργεὶ εἰς Πειραιά ἀπό 18/10		ΝΑΤΑ	77	9359	α. Λούπιτο 15/5
ΜΙΝΙ ΔΑΣ	70	1592	ε. Κίντζα 2/5		ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΣΚΑΥΡΟΥ	55	3329	ε. Ιουνιχόμ 20/5
ΜΙΝΙ ΔΕΙΚ	70	1591	α. Καστέλος 14/5 διά Τζένταν		ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	65	36066	δ. Σουέζ 9/5
ΜΙΝΙ ΔΕΙΜΠΟΡ	71	1563	α. Πόρτ οφ Σπάιν 16/5 διά Μεξικόν		ΝΑΥΣΙΚΑ Λ	56	3640	α. Φιουμάτισον 28/5
ΜΙΝΙ ΔΕΙΝ	70	1582	δργεὶ εἰς Πειραιά ἀπό 6/11		ΝΑΥΤΙΔΑΣ	66	6845	α. Λάς Πάλμας 4/5
ΜΙΝΙ ΔΕΙΝΣ	69	1570	ε. Σεβόνα 27/5		ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16207	δ. Παναμά 26/5
ΜΙΝΙ ΔΕΝΖ	71	1562	ε. Νέαν "Ορλέανην 15/5		ΝΕΑ ΕΠΙΣ	78	16478	δ. Παναμά 30/5
ΜΙΝΙ ΔΕΟ	70	1690	ε. Λεμεσόν 1/6		ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Φρημάντη 30/5 διά Σιγκαπούρην
ΜΙΝΙ ΔΗ	71	1560	ε. Μαμονάδ 11/5		ΝΕΑΠΟΛΙΣ II	64	1587	ε. Λιβέρπουλ 24/5
ΜΙΝΙ ΔΗΓΚ	70	1592	α. Καστέλος 14/5 διά Τζένταν		ΝΕΒΑ	63	7280	α. Κουουαγκάλ 29/5 διά Ρίο Ιανέριο
ΜΙΝΙ ΔΗΗΤ	70	1592	α. Πόρτ οφ Σπάιν 1/6 διά Νερίνη		ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕΥ	78	33191	ε. Νιούκαστλ 28/5
ΜΙΝΙ ΔΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ε. Αλεξάνδρειαν 1/6		ΝΕΙΔΙ (δ.)	65	35324	ε. Σκάπελο Φλόσ 1/6 διά Μίλφορντ Χάφεν
ΜΙΝΙ ΔΗΦ	71	1592	α. Νερίνη 2/5 διά Νερίνη		ΝΕΙΟΤΗΣ	71	7968	ε. Φιλαδέλφειαν 11/5 διά Σορέλ
ΜΙΝΙ ΔΙΑΠ	71	1598	ε. Τζένταν 29/5		ΝΕΙΤΤΟΥΝ	65	27960	α. Αντοφαγκάτα 31/5 διά Βαλεραΐδο
ΜΙΝΙ ΔΙΜΠΡΑ	71	1598	α. Κύκκοτον 2/5 διά Νεαν "Ορλέανην		ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	α. Ντόρντρεχτ 21/5 διά Μπράκεντη
ΜΙΝΙ ΔΙΝ	71	1594	ε. Ν. "Ορλέανην 6/5 διά Κύκκοτον		ΝΕΣΤΩΡ ΓΚΛΟΡΥ	57	6527	α. Δάντον 30/5 διά Σλουσική
ΜΙΝΙ ΔΙΝΤ	71	1592	ε. Ν. "Ορλέανην 18/5		ΝΕΦΕΔΑΝ	68	24894	ε. Βαρκλώνην 21/5 διά Λάγος
ΜΙΝΙ ΔΙΝΤΟ	71	1564	ε. Λεμεσόν 1/6		ΝΕΦΟΣ ΙΙ	69	5709	α. Κοραμάρ 18/5
ΜΙΝΙ ΔΙΦ	70	1582	δργεὶ εἰς Πειραιά ἀπό 20/8/78		ΝΕΦΟΣ ΙΙ	71	9093	ἀργεὶ εἰς Πειραιά ἀπό 17/5/76
ΜΙΝΙ ΔΟΟΥΦ	71	1563	ε. Τζάρτετον 23/5 διά Σούιντα		ΝΗΣΙΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	α. Μπουάνος 30/5 διά Λενινγκραντ
ΜΙΝΙ ΔΟΥ	71	1598	α. Κύκκοτον 27/5 διά Παναμά		ΝΗΣΙΟΣ ΡΟΔΑΣ	57	3190	ε. Πειραιά 15/5
ΜΙΝΙ ΔΟΝ	71	1578	ε. Χόκη Κόγκ 24/5 διά Ντεμεράρα		ΝΗΣΙΟΣ ΣΑΜΟΣ	56	5137	δ. Πειραιά 23/5 διά Βραζιλίαν
ΜΙΝΙ ΔΟΝΔ	70	1594	ε. Παναμά 27/5		ΝΗΣΙΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	61	6306	α. Λούπιτο 9/5 διά Λουάντα
ΜΙΝΙ ΔΟΝΤ	70	1592	ε. Π. Ντέ Μπούκι 15/5 διά Καράρα		Ν			

ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟ-		65347	δ. Ντουρτάι 24/5 διά Ράς Τανούρα	ΟΥΧΕΝΦΕΛΣ	59	10363	δ. Κυνηγόκιν 27/5 διά Κωνσταντζάν
ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	20201	α. Γιουροπόρτ 30/5 διά Τέμα	Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	60	9317	α. Αιγάλεων 2/6
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	1931	ε. Ραβέννα 16/4	ΠΑΙΑΝ	65	9054	α. Τάμπα 27/5 διά Μανζανίλο
ΝΙΚΟΣ Μ.	54	10445	υπό παραλαβήν	ΠΑΛΛΑΔΙΑ	58	21489	ύπο παραλαβήν
ΝΙΚΟΣ Ν.	69	3385	ε. Βαλένθια 16/5	ΠΑΛΜ Β. (δ.)	58	5149	α. Φός 31/5 διά 'Αλιάγκα
ΝΙΚΟΣ Π.	58	3315	α. Ρότιερνταμ 2/6 διά Πόρτ Σουόδαν	ΠΑΛΜ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	63	7695	ε. Καράτσι 26/5
ΝΙΚΟΤ	67	9087	α. Βομβάνη 28/5 διά Ντώρμπαν	ΠΑΛΜΙΣ	58	7945	α. Δουνκέρκην 22/5 διά 'Υεμένην
ΝΙΚΥ	58	28651	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 15/6/75	ΠΑΛΜΥΡΑ	58	8953	α. Ρ. Ιανέριο 27/4 διά Σ. Νίκολας (Άργ.)
ΝΙΝΗ	62	5279	ε. Πόρτ Σάιδ 10/2	ΠΑΜΠΟΛΑ	58	10163	ύπο παραλαβήν
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	16400	α. Λά Πάτα 6/5 διά 'Αρούμπα	ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Πόρτ 'Ελιζαμπεθ 1/6 διά Λάγος
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	5430	α. Πειραιά 12/6 διά Τουρκία	ΠΑΝΑΓΗΣ Κ.	59	10000	ε. Ντώρμπαν 29/5
ΝΟΝΙ	68	4097	α. Τούμπατζεκίν 26/5 διά Π. Χάρκουρτ	ΠΑΝΑΓΗΣ Σ.	58	7906	εἰς Πειραιά ἀπό 29/9 (ἐπισκευαί)
ΝΟΝΙ	53	6383	δ. Σουές 21/5 διά Κουβέιτ	ΠΑΝΑΓΙΑ	51	5170	α. Τζένταν 20/5 διά Τορόντο
ΝΟΠΑΙΑ ΛΟΥΝΑ	62	6442	ε. Λάγος 26/5	ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	α. Μογκαντίδα 8/4 διά Μπαρόσα
ΝΟΠΑΙΑ ΤΕΛΟΥΣ	62	4037	ιδέ 'ΜΟΥΛΑΤ ΦΡΟΣΤ' ώς μετωνυμόσθη	ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΖΑ	52	1145	ιδέ «ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Γ.» ώς μετωνυμόσθη
ΝΟΡΔΕΡΝ ΦΡΟΣΤ	58	2462	εἰς Πειραιά (ἐπισκευαί)	ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10318	ε. Τζέντα 24/5
ΝΟΡΔΟΡ	48	7701	εἰς 'Αλεξάνδρειαν ἀπό 11/4/78	ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	59	10523	α. Κέιν Τάουν 24/5
ΝΟΡΟ ΓΟΥΑΙΜΒ	54	25820	α. Χάρτιον Ρόδη 1/5 διά Θεσσαλονίκην	ΠΑΝΑΓΙΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	3906	δ. Πόρτ Σάιδ 1/6
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ	66	8646	α. Πόρτ Σουόδαν 28/5	ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΙΚΟΝ	60	10659	α. Βομβάνη 31/5 διά Ν. Μαγκαλόρε
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	15092	ε. Πειραιά 21/5	ΠΑΝΓΚΡΙ ΙΙ	70	2670	α. Καστέλον 10/4 διά Μπετζάνια
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15110	α. Μπουένος 'Αύρες 1/5 διά Βερακρούζ	ΠΑΝΔΩΡΑ	61	10873	ε. Αιμπιτζάν 30/4
ΝΟΡΟ ΧΑΙΝΕΣ	62	8590	ε. Ακαμπά 17/5 διά Σουέζ	ΠΑΝΕΑ	66	4156	ε. Βενετία 31/5 διά Λάγος
ΝΟΡΠΕΤΙΒ	59	21199	α. Νέαν 'Υόρκην 31/5 διά Κριστούπαλ	ΠΑΝΘΕΘ	67	3870	ε. Γανδήν 16/5
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	5096	ε. Στεττίνον 27/5	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Γιοκοχάμα 9/5 διά Μπρισμπούην
ΝΟΤΗΣ	55	3956	δ. Πόρτ Σάιδ 23/5	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	α. Δουνκέρκην 15/5 διά Συρίαν
ΝΟΤΗΣ	55	16491	α. Νέαν 'Υόρκην 29/5 διά 'Αρούμπα	ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΙΜ (δ.)	64	33642	δ. Γιβραλτάρ 24/5 διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΤΑΙΑ Α.	45	3487	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΝΣΕΠΤΟΣ	64	7537	δ. Γιβραλτάρ 31/5 διά Λιβερπούλ
ΝΤΑΙΑΝΙΑΝ	64	6460	ε. Λάγος 13/5	ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	δ. Παναμά 24/4 διά 'Αβάνα
ΝΤΑΙΑΝΙΑ	67	3868	δ. Κωνπόλιν 23/5 διά Μαύρην Θάλασσαν	ΠΑΝΤΑΝΑΣΑ	77	21194	ε. Νεάπολιν 29/5
ΝΤΑΙΑΝΙΑ ΑΙΕΚΟΣ	58	9028	ε. Ντεμεράρα 28/5	ΠΑΝΤΑΝΑΣΑ	49	1849	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΑΙΑΝΙΑ ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	58	7396	α. 'Αργοκονιεγκούν 18/5 διά Σαντάνα	ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	α. Ντακάρ 30/4 διά Γαλάται
ΝΤΑΙΑΝΙΑ ΣΤΑΡ	59	10609	α. Λίβερπουλ 3/6	ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	ε. Λονδίνον 29/5
ΝΤΑΙΑΝΙΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	61	13054	α. Γλασκόβην 25/5 διά Π. Όρντας	ΠΑΠΑΛΕΑΣΗΣ	57	8992	ε. Θεούτα 19/5 διά Λάγος
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ Ι.	47	2193	εἰς Ράβεννα 21/4	ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	η. Ληγκαφένη 18/5 διά 'Ακνερίουν
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΣΕΥΛΑΙΟ (δ.)	58	11486	α. Κεμπέκ 20/5	ΠΑΠΑΝΑΚΟΛΑΣ	70	2902	α. Τερνιόπην 14/4 διά 'Αλγερίουν
ΝΤΑΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.)	61	22256	α. Φιλαδέλφεια 27/5 διά Ν. Όρλεάνην	ΠΑΠΠΗΣ Π.	51	6791	ε. Αλεξάνδρειαν 22/5
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	63	7700	υπό παραλαβήν	ΠΑΠΥΡΟΣ	74	13036	α. Τευκαντόρα 28/5
ΝΤΕΛΑΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13092	α. Σάντα Φ 28/5 διά Μπουένος 'Αύρες	ΠΑΡΑΚΟΗΝ	77	16380	α. Χάριτον Ρόδη 19/5 διά Άλβανια
ΝΤΕΛΑΙΚ ΣΚΑΥ	63	14523	α. Κοκούρα 27/5 διά Μπουένος	ΠΑΡΑΛΟΣ	62	9536	* Πόρτ Σάιδ 27/5 διά Ροτζάκ*
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΙΝΤ	74	15320	ε. Λάγος 29/5	ΠΑΡΓΑ	59	80255	α. Τάν 25/5 διά Φλωρίνη
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 28/5	ΠΑΡΕΝΟΝ	66	11443	α. Μάλταν 24/5 διά Τσαριαν
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Φρέτσου 17/5	ΠΑΡΕΝΩΝ	56	1990	α. Αρρένους 29/5 διά Σκανιαν
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Λονδίνον 20/5 διά Λάγος	ΠΑΡΑΣΑΟΣ	60	8214	α. Γλασκώβην 14/5 διά Βενεζουέλαν
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	α. Αιμπέραν 25/5 διά Ρότιερνταμ	ΠΑΡΟΣ (δ.)	61	13863	ε. Χιούσαντον 14/5
ΝΤΗΦΑΙΑΝ	60	19988	ε. Παρανάγκουα 25/5	ΠΑΡΑΣΩΣ	60	12762	δ. Γιβραλτάρ 29/4
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	α. Πόρτ Σουόδαν 29/5	ΠΑΡΑΣΩΣ	65	8883	α. Μοντεβίδεο 26/5 διά Μάρ Ντέλ Πλάτα
ΝΤΙΝΑ ΜΕΝΤ	54	5251	ε. Τζέντα 29/5	ΠΑΡΟΣ	53	1166	υπό παραλαβήν
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	37670	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΣΙΟΘΕΑ (μ.)	71	80225	δργει εἰς Ιτέαν ἀπό 16/6/77
ΝΤΟΛΑΥ	59	8588	ε. Μοντεβίδεο 1/6	ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 12/5
ΝΤΟΛΑΦΙΝ	55	4887	ε. Τερέστην 10/5	ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ (δ.)	64	49997	δργει εἰς Τζόχόρε ἀπό 25/8/76
ΝΤΟΛΑΦΙΝ ΕΛΕΝΑ	54	5383	δ. Σουέζ 29/5 διά Χοντίντα	ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	ε. Μαυρίκιον 17/5 διά Λονδίνον
ΝΤΟΛΑΦΙΝ ΙΙ (δ.)	59	12463	ε. Αιμπέρταν 17/5	ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	δργει εἰς Πειραιά
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΤΡΑΙΚΟΣ	62	11756	α. Σιγκαπούρην 12/5 διά Χαϊδόγκ
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ	61	9922	ε. Λάδ Πλάμας 29/5	ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	δ. Παναμά 25/5
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	70	17782	α. Ρίο 'Ιανέρι 7/5	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	ε. Τής 26/5 διά Καλκούτα
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	ε. Μίδουρα 13/4	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	α. Μπουένος 'Αύρες 26/5 διά Αθάνα
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17782	α. Ριον 'Ιανέρι 18/5 διά 'Αρούμπα	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ο.	60	7707	ε. Σήνες 13/5 διά Γκλέφορτ
ΝΤΟΝΑ ΣΩΦΙΑ	78	15229	ε. Όλιμπαν (Ν.Υ.) 29/5	ΠΑΥΑΟΣ Β. (δ.)	58	18297	δ. Πόρτ Σάιδ 29/5
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	ε. Χάρτιντ 23/5	ΠΑΥΑΟΣ	67	16009	α. Χάριτον Ρόδη 21/5 διά Ρωαίαν
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	δ. Γιβραλτάρ 6/5	ΠΑΥΑΟΣ	76	8376	δ. Πόρτ Σάιδ 23/5
ΟΔΥΣΣΕΙΑ ΙΟ	74	15976	α. Λάδ Πλάμας 23/5 διά Ν. Όρλεάνην	ΠΑΥΑΟΣ	53	80225	ε. Πειραιά 27/5
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	ε. Πειραιά 9/5	ΠΑΥΑΟΣ	66	10865	α. Μάλταν 24/5 διά Φλωρίνη
ΟΕΕΝΤΙΚ (μ.)	73	21883	δ. Λαναμό 26/5	ΠΑΥΑΟΣ	53	11443	α. Μάλταν 24/5 διά Τσαριαν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΒΙΡΤΣΟΥ	78	19364	ε. Ντρόπανταν 22/5	ΠΑΥΑΟΣ	66	11443	α. Μάλταν 24/5 διά Τσαριαν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	10834	ε. Λονδίνον 1/6	ΠΑΥΑΟΣ	53	1166	δργει εἰς Πειραιά
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΡΕΙΤΖ	72	20512	δ. Σουέζ 26/5 διά 'Αιπου Ντάμπι	ΠΑΥΑΟΣ	66	80225	α. Τάν 25/5 διά Φλωρίνη
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ	78	19344	ε. Λίσσαβάνη 29/5	ΠΑΥΑΟΣ	66	10865	α. Μάλταν 24/5 διά Τσαριαν
ΟΓΑ Κ.	66	3024	ε. Βενετία 29/5	ΠΑΥΑΟΣ	66	11443	α. Μάλταν 24/5 διά Τσαριαν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	79	20000	δ. Λαναμό 26/5	ΠΑΥΑΟΣ	66	11443	α. Μάλταν 24/5 διά Τσαριαν
ΟΛΑΝΔΑΙΑ	56	4380	α. Πόρτ Σάιδ 30/5	ΠΑΥΑΟΣ	66	11443	α. Μάλταν 24/5 διά Τσαριαν
ΟΔΥΜΠΙΑΝ	62	10981	ε. Πόρτ Σουόδαν 29/5	ΠΑΥΑΟΣ	66	11443	α. Μάλταν 24/5 διά Τσαριαν
ΟΔΥΜΠΙΑΣ	58	5271	ε. Πειραιά 29/5	ΠΑΥΑΟΣ	66	11443	α. Μάλταν 24/5 διά Τσαριαν
ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	α. Τέμπα Μπαί 21/5 διά Περσικόν	ΠΑΥΑΟΣ	66	11443	α. Μάλταν 24/5 διά Τσαριαν
ΟΔΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	64	38598	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 28/5	ΠΑΥΑΟΣ	66	11443	α. Μάλταν 24/5 διά Τσαριαν
ΟΔΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	65	38607	ε. Φός 31/5	ΠΑΥΑΟΣ	66	11443	α. Μάλταν 24/5 διά Τσαριαν
ΟΔΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Χονάρια 1/6	ΠΑΥΑΟΣ	66	11443	α. Μάλταν 24/5 διά Τσαριαν
ΟΔΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	δ. Χάρτιντ 26/5 διά ΗΠΑ	ΠΑΥΑΟΣ	66	11443	α. Μάλταν 24/5 διά Τσαριαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	α. Σ. Κάρολος (Ιων.) 24/5 διά 'Ακαμπά	ΠΑΥΑΟΣ	66	11443	α. Μάλταν 24/5 διά Τσαριαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	α. Ν. Όρλεάνην 17/4	ΠΑΥΑΟΣ	66	11443	α. Μάλταν 24/5 διά Τσαριαν
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΘΗΝΑ	61	3226	υπό παραλαβήν	ΠΑΥΑΟΣ	66	11443	α. Μάλταν 24/5 διά Τσαριαν
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	46	1595	α. Κολιάρι 10/5	ΠΑΥΑΟΣ	66	11443	α. Μάλταν 24/5 διά Τσαριαν
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΗΡΑ	57	2511	ε. Πειραιά 12/2	ΠΑΥΑΟΣ	66	11443	α. Μάλταν 24/5 διά Τσαριαν
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	ε. Λουστεστον 15/5	ΠΑΥΑΟΣ	66	11443	α. Μάλταν 24/5 διά Τσαριαν
ΟΜΑΛΟΣ	57	8833	εἰς Μασσαλίαν ἀπό 6/3/78	ΠΑΥΑΟΣ	66	11443	α. Μάλταν 24/5 διά Τσαριαν
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1879	εἰς Μασσαλίαν ἀπό 8/2/78	ΠΑΥΑΟΣ	66	11443	α. Μάλταν 24/5 διά Τσαριαν
ΟΝΕΣΤΥ	76	10858	δ. Πόρτ Σάιδ 24/4 διά Βεγγαδήν	ΠΑΥΑΟΣ	66	11443	α. Μάλταν 24/5 διά Τσαριαν
ΟΝΤΕΤΤΕ	60	4089	ε. Σάν Χουάν 25/4 διά 'Αβάνα	ΠΑΥΑΟΣ	66	10868	α. Μάλταν 20/5 διά Χαλκίδα
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΥ (δ.)	76	119821	α. Τογκουαρόμας 21/5 διά Καναδά	ΠΑΥΑΟΣ	53	5835	α. Λάδ Πλάμας 20/5 διά Χαλκίδα
ΟΡΑΙΟΝ	63	14595	α. Θεσσα				

ΠΙΤΡΙΑ	72	9350	α. Νοταρίου 24/5	
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΣΣΥ	71	3551	ε. Ξένοχον 31/5	
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	72	3551	ε. Ἀλεξανδρείας 8/5	
ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΝ	72	3446	α. Λισσαράνων 28/5	
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654	α. Κριστούπαλ 18/5 διά Π. Λίμον	
ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΥ	72	3446	α. Μπιλιτζόδα 26/4 διά Σ. Χουάν	
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	ε. Σάνι Μαλό 21/5	
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	α. Σιγκαπούρην 25/5 διά Ἀλεξανδρείαν	
ΠΛΑΤΩΝΙΚ (μ.)	67	48747	ε. Σέβεν 'Αιλ. 15/5 διά Γκιζόν	
ΠΛΕΙΑΣ	63	10736	ε. Μόδι 17/5	
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	ε. Μοντάζα 26/5	
ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	33291	ε. Πιούστιο 31/5	
ΠΟΥΛΙ	55	6595	εἰς Λευκόν από 22/8/77	
ΠΟΥΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	α. Λά Γκουαλ 27/5 διά Μπιζέρτα	
ΠΟΥΛΥΔΩΡΑ	64	7832	ε. Κορασίδο 3/5	
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	8499	α. Ρουέν 28/4 διά Ταρτούς	
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953	α. Αγύρωσταν 18/4 διά Γιβραλτάρ	
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ	58	8314	ε. Ἀντεν 26/4	
ΠΟΛΥΣ (δ.)	57	8665	α. Νέαν 'Ορλέανην 30/5 διά Μπαρακίλα	
ΠΟΛΥΤΗΜ ΑΝΑΡΕΑΔΗ	65	40284	α. Γιβραλτάρ 26/5 διά Υερένην	
ΠΟΛΥΤΡΟΠΟΣ	75	14425	ἀργεὶ εἰς Πειραιά δόπιο 15/4/75	
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	13036	δ. Παναμά 29/5 διά Ειρηνικόν	
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	α. Χάμπτον Ρόδας 22/3 διά Ν. 'Ορλέανην	
ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	α. Ν. 'Ορλέανην 18/5	
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	δ. Παναμά 31/5	
ΠΟΠΗ ΙΙ	51	7154	α. Γκουάντα 26/5 διά Λά Γκουάρια	
ΠΟΡΟΣ	57	8776	ἀργεὶ εἰς Χαλκίδα από 9/11	
ΠΟΡΟΣ ΑΙΑΛΑΝΤ	62	5220	ε. Ντώρμπαν 17/5	
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	53	3701	α. Ν. 'Ορκρην 10/5 διά Ντακάρ	
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	εἰς Πειραιά δόπιο 18/10 (ἐπισκευα)	
ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	64	34707	α. Νέαν 'Ορλέανην 25/5	
ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	53	5690	ἀργεὶ εἰς Πειραιά δόπιο 21/2	
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	68	35491	α. Νιούκαστλ 4/5 διά Ιστανίνων	
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	ε. Κολόμπο 23/5	
ΠΡΟΔΟΣ	52	3312	εἰς Πειραιά 25/10	
ΠΡΟΔΟΣ Κ.	58	4225	ε. Βιρτζτόν 26/4	
ΠΡΟΣΠΑΘΟΣΙΑ	59	9329	ἀργεὶ εἰς Πειραιά δόπιο 26/1	
ΠΡΟΣΩ	70	9865	α. Μόντρεαλ 23/5 διά Θρή Ρίβερς	
ΠΡΩΤΟΥΣ	68	34640	δ. Κωνίπολη 16/5	
ΠΡΩΤΟΥΣ	68	37419	α. Ἀμβούργον 23/5 διά Σέβεν 'Αιλ.	
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ	68	9858	α. Ντάρ-ες-Σαλάμ 26/5	
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	16402	α. Ἀλεξανδρείαν 2/6	
ΠΥΘΙΑ	72	10351	ε. Ρουέν 17/5	
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	ὑπό παραλαβήν	
ΠΥΤΡΟΣ ΣΤΑΡ	65	1559	α. Γκάρτον 23/5 διά Ἀλγέριον	
ΠΥΤΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Ἀμοτερντά 31/5	
ΠΩΛΙΝΑ	60	6894	α. Ιμινιγχάρν 27/5 διά Τζένταν	
ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	14609	α. Ν. 'Ορλέανην 25/5	
ΡΑΙΝΟ (δ.)	59	12413	ε. Κόριτον 2/6	
ΡΑΙΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	63	5249	ὑπό παραλαβήν	
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	α. Πόρτ Σάιδ 28/5	
ΡΑΦΑΗΛ Μ.	54	7336	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΡΕΑ	71	9025	α. Παρανάνουα 21/5 διά Ἰταλίαν	
ΡΕΑ	56	4275	εἰς Σαράζην από 31/12/78	
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	61	4152	ε. Μονφάλκον 18/5	
ΡΕΓΓΙΝΟΦΡΩΣΤ	60	4820	δ. Παναμά 18/4 διά Ειρηνικόν	
ΡΕΝΑ	50	5944	α. Γκριμπότη 25/5 διά Κλαινέντα	
ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ	56	12131	α. Αλικάντε 19/4	
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	8109	α. Μορμουγκάδα 22/5 διά Κωνσταντίνων	
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	α. Γιοκ. 26/5 διά Ναυκόνια	
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ	63	14961	α. Σόντος 17/4 διά Ρίο Γκράντες	
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	α. Χιούστον 23/5	
ΡΗΛΑΙΑΝΤ	77	9774	α. Αμπιτζάν 15/5 διά Ματάν	
ΡΗΝΗ	62	9771	α. Γιοκοχάδα 28/4 διά Μπαγκόκ	
ΡΗΝΟΥΑ	70	9069	α. Θέσσαλο 2/5 διά Ντουλούθ	
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	α. Ἀλεξανδρείαν 28/5	
ΡΙΒΑ	63	10299	ε. Σιγκαπούρην 29/5	
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2998	ε. Π. Χάρκοριτ 13/5	
ΡΙΟ ΔΙΝΤΟ	64	19985	δ. Θέσσαλο 30/4 διά Βιτόρια	
ΡΙΟ ΜΠΡΑΒΟ	60	13471	α. Ρεοΐφε 28/4	
ΡΙΟ ΜΠΡΑΒΟ	70	2746	α. Ἀμβούργον 12/3 διά Ταρτούς	
ΡΙΟ ΝΤ ΟΡΟ	58	2140	εἰς Χάρλιγκεν από 26/5/78	
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕΙΡΟ	57	4931	δ. Παναμά 25/5	
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	α. Σάντον Ρόδας 4/5 διά Κωνσταντίνων	
ΡΙΟΝ	59	3413	α. Πειραιά 31/5 διά Νέαν 'Ορκην	
ΡΙΟΝΤΟΝ	56	3597	ιδ. 'ΡΟΔΟΣ' σημ. Παναμά	
ΡΟΔΑΝΘΗ Α.	58	8656	α. Ισκεντερόν 25/5 διά Κωνσταντίνων	
ΡΟΔΑΝΘΗ Α.	24	5013	ἀργεὶ εἰς Πειραιά από 19/4	
ΡΟΔΑΣΤΟ (δ.)	60	20416	δ. Παναμά 21/5	
ΡΟΔΑΡΙΑ ΝΤΟΣ	58	8920	α. Λάγος 12/5 διά 'Αμπιτζάν	
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	α. Νέαν 'Ορλέανην 23/5	
ΡΟΖΕΔΑΝ	54	2676	ε. Φριτάνιον 11/4	
ΡΟΛΑΚΟ ΜΠΑΛΚ.	66	23938	εἰς Τζένταν από 15/11	
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348	α. Ντουάλα 26/4	
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	ε. Σαφάγκα 31/5	
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3616	ε. Αμέρερας 2/6	
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	52	2606	α. Μπανίζουλ 23/5 διά Ρόττερνταμ	
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	α. Σιγκαπούρην 27/5 διά Ἰνδονησίαν	
ΣΑΤΙΝ'	57	9038	ε. Μπεντ 30/4	
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ (δ.)	57	21159	α. Ἀλκεβίρας 27/5 διά Γκάλθεστον	
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (δ.)	68	53160	α. Φιλαδέλφειαν 17/5 διά Λά Σκίρα	
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8532	δ. Πόρτ Σάιδ 19/5	
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	ε. Ντώρμπαν 31/5	
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	α. Ιντούσαν 20/4 διά Ιστανίνων	
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	65	39011	ε. Φάς 28/5	
ΣΑΙΝΤ ΖΩΡΤΖ (δ.)	75	24408	α. Σάν Χουάν 21/5	
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.)	69	99137	ὑπό παραλαβήν	
ΣΑΛΑΜΠΟ (δ.)	56	12666	α. Μπονάρια 30/5 διά 'Αμοτερντά	
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	ε. Σαΐρενο 18/5	
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	δ. Πόρτ Σάιδ 29/5 διά Ἀγγλίαν	
ΣΑΜΟΣ	66	17208	α. Νέαν 'Ορλέανην 25/4	
ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1506	δ. Μπρουνουμπούτελ 15/5 διά Σμύρνην	
ΣΑΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	8922	ε. Αλεξανδρείαν 31/5	
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	α. Ρόττερνταμ 29/5	
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	α. Σαράζ 29/5	
ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΥ	54	8517	α. Σύουα 1/6	
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	α. Τζένη 29/5 διά Τζιμπούτι	
ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δ.)	68	1571	α. Ρόττερνταμ 2/6 διά Κοπεγχάγην	
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΥ	63	3812	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	α. Ρεοΐφε 31/5	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	α. Ἀλεξανδρείαν 30/5	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	α. Μπουένος 'Αυρες 25/5 διά Σιγκαπούρην	
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	α. Πόρτο 'Αλεξάνδρε 27/5 διά Νέαν 'Ορκην	
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	α. Ντάρμπιταν 4/5	
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖΙΟ ΙII	61	8153	α. Πειραιά 26/5 διά Χοντέντα	
ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ	61	5723	α. Πόρτο 'Αλεξάνδρε 27/5 διά Νέαν 'Ορκην	
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10000	εἰς Κόμπη υπό συμπλήρωσιν	
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΚΑ	79	10000	εἰς Κόμπη υπό συμπλήρωσιν	
ΣΑΝΜΑΡΙΑ	78	11000	ὑπό παραλαβήν	
ΣΑΝΤΑ ΠΟΛΑ	68	11364	ε. Ντάρμπιταν 22/5	
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9144	3. Μπουένος 'Αυρες 17/5	
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	ὑπό παραλαβήν	
ΣΑΝΤΟ ΠΑΤΟΝΗΡ	78	9773	δ. Πανομά 29/5	
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13600	ε. Σπετζία 15/5	
ΣΑΝΤΟΣ	61	8198	α. Μόμπιτα 17/5 διά Βραζιλίαν	
ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	δ. Γιβραλτάρ διά Κωνσταντίνων	
ΣΑΟ ΠΑΥΛΟ	59	5852	ε. Ριό 'Ιανέριο 9/1	
ΣΑΟΥΘΟΓΟΥΝΤ	63	15981	ὑπό παραλαβήν	
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΡΟΣ (δ.)	63	31214	δραγεὶ εἰς Πειραιά	
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. Νεσπόκιαν 25/5	
ΣΑΠΦΟ	63	17876	α. Λιβόρνο 27/5 διά Μιζουράτα	
ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ	58	1791	ε. Ταμπικό 24/5	
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	ὑπό παραλαβήν	
ΣΑΡΩΝΙΚ ΣΗ	63	8999	α. Πειραιά 10/5 διά Γιβραλτάρ	
ΣΑΡΩΝΙΚ ΣΚΑΥ	61	6334	α. Ριό 'Ιανέριο 2/5 διά Ραβέννα	
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	α. Λιβόρνο 27/5 διά Μιζουράτα	
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	εἰς Λομπίτο από 29/9/77	
ΣΑΣ	40	5360	ἀργεὶ εἰς Πειραιά από 16/2/77	
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894	α. Βαλάρου 22/5 διά Ἱράκ	
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	70	106970	εἰδωλού Σειρίου Σεμάραχ 2/5	
ΣΕΛΑΣ	63	10947	ε. Λειζερες 31/5 διά Ειβονμαουθ	
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ	62	6172	ὑπό παραλαβήν	
ΣΕΜΙ	66	11906	ε. Σιγκαπούρην 23/5	
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Μόντρεαλ 23/5 διά Μόντρεαλ	
ΣΕΟΥΤΑ	55	3526	ε. Νουακότ 19/4	
ΣΕΡΡΑΙ	73	30088	ὑπό παραλαβήν	
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	59	12330	δ. Γιβραλτάρ 1/6 διά Πειραιά	
ΣΕΡΙΦΟΣ	63	4017	α. Καζαμπλάνκα 22/4	
ΣΕΣΤΟΣ ΜΠΑΙΗ	61	16561	α. Παρανάγκουα 17/5 διά Ιστανίνων	
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	ε. Μπιλμπάδα 17/5	
ΣΗ ΓΚΛΟΡΥ	59	8766	ε. Λεμεσόν 8/4	
ΣΗ ΓΚΛΟΡΥ ΕΡ	60	7746	α. Αντεν 29/3 διά Βόρειον Κορέαν	
ΣΗ ΓΚΛΟΡΥ ΡΕΡ	71	9000	ε. Νέαν 'Ορλέανην 20/5	
ΣΗ ΓΚΡΑΣ	55	9165	ε. Κύριαντα 25/5 διά Κούρταν	
ΣΗ ΓΚΡΑΣ Α.	69	6518	ε. Καλόπολη 14/5 διά Πουάνη Νουάρ	
ΣΗ ΓΑΛΟΝ	77	9422	ε. Τόμας ντε Καστίλα 9/5	
ΣΗ ΔΑΙΤ	77	8746	ε. Σόμαρην 28/5	
ΣΗ ΔΑΙΤ ΚΕΡ	73	1906	δ. Πόρτ Σάιδ 31/5	
ΣΗ ΤΑΙΤ	72	9824	δ. Πόρτ Σάιδ 31/5	
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ	59	7746	α. Καμπούς 21/5 διά Μοζαμβίκη	
ΣΗ ΡΕΙΝΤΖΕΡ	59	10075	ε. Νέαν 'Ορλέανην 20/5	
ΣΗ ΣΟΥΑΝ	77	9370	δ. Παναμάδ 26/5	
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	ε. Λίβερπούλ 28/5	
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΑΕΡ	64	1906	ε. Μπεντρι 8/5	
ΣΗ ΤΑΙΓΚΕΡ	73	13631</		

ΣΟΥΓΙΝΤ ΣΑΡΠΑΙΖ	56	10271	α. Χάρηρν 22/5 διά Ντακάρ	ΤΖΟΥΝΙΟΡ	77	3827	ε. Σ. Τζών 26/5
ΣΟΥΓΙΝΤ ΤΟΝΙΑ	61	7585	ε. Λισσαβώνα 30/5	ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	α. Άστραμπούλα 9/5 διά Ντουλούθ
ΣΟΥΓΙΝΤ ΣΗΓΚΑΛ	53	2959	ε. Ντακάρ 6/1	ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16380	ε. Φιλαδέλφεια 9/5
ΣΟΥΑΛ Κ. (δ.)	59	25136	ε. Καζαπλάνκα 26/5	ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Λάγος 8/5 διά Κτήμες
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	α. Ντώρμπαν 28/5 διά Μπ. "Άυρες	ΤΖΩΝ ΛΕΩ	56	8818	α. Μπαγκός 28/5
ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4489	δ. Γιβραλτάρ 16/5 διά Μίζουράτα	ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	ε. Γιοκοχάμα 27/5
ΣΟΥΙΑ	60	8251	ε. Θεούτα 19/5	ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. Π. Καμπέλο 13/5
ΣΟΥΙΑ	53	2605	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΖΩΝ Π.	53	2731	α. Ν. Όρλεάνη 23/5 διά Ίρλανδιαν
ΣΟΦΙΑ Β.	57	2013	υπό παραλαβήν	ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	66	39520	α. Φιλαδέλφεια 30/5 διά Κιουραδό
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Δάγος 18/5 διά Κτήμες	ΤΖΩΝΗ	65	19750	α. Θεούτα 19/5 διά Άργεντινην
ΣΟΦΙΑ Μ.	77	16432	α. Άλεξανδρειαν 19/5 διά Αύστραλιαν	ΤΖΟΡΤΖ	79	14100	α. Λονδίνον 8/5 διά Βρετζίλιαν
ΣΟΦΙΑ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑΝΙΚ (δ.)	55	13560	δ. Σουετ 26/4 διά Βούρβην	ΤΖΟΡΤΖ Α.	75	14786	δ. Μπρούνουμπούτελ 23/5
ΣΠΑΡΤΑ	58	8365	ε. Αυτίζαν 28/3 διά Λουάντα	ΤΖΟΡΤΖ Φ.	58	3778	ε. Λα. Γκουέλ 19/5
ΣΠΑΡΤΑΝ	62	2980	ε. Ντονάτ 29/5	ΤΗΘΥΣ	77	11348	ε. Τούνιδα 1/1 διά Α. Έλεφαντοσού
ΣΠΑΡΤΟ	67	11993	α. Κόρπατος 30/5	ΤΗΘΥΣ	53	5690	ε. Αλεξανδρειαν 23/5
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.Μ)	58	11492	ε. Βούρβην 11/5	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	73	3717	α. Σαβόνα 3/1 διά Άλγεριον
ΣΠΕΤΣΕΣ ΑΙΔΑΝΤ	70	8174	α. Γένοβα 31/5 διά Λά Γκουάρια	ΤΗΛΟΣ	58	6492	ε. Δάγος 18/2
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Της 2/6	ΤΗΝΟΣ	67	12142	α. Χόγκ Κόγκ 1/6 διά Σιγκαπούρην
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17485	ε. Γάνδη 26/5	ΤΗΝΟΣ	68	8825	α. Μπ. "Άυρες 24/5 διά Νεκότασα
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	ε. Γιουροπόρτ 23/5	ΤΙΜΗ	71	5042	ε. Νταμάρ 26/5
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	17485	ε. Γκότεμπουργκ 9/5	ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Τέμπλ Μπαι 11/5 διά ΗΠΑ
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	ε. Πειραιά 28/5	ΤΙΝΑ	73	3094	α. Σπέτζια 31/5 διά Γιβραλτάρ
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	δ. Πόρτ Σάιδ 20/5 διά Μπορντώ	ΤΙΝΑ ΔΕΝΤΟΥΔΗ	61	11621	α. Θεούτα 25/5 διά Μπ. "Άυρες
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17485	ε. Σουδίμα 30/5	ΤΙΝΙ Π.	70	3025	α. Σ. Μικαέλ 28/5 διά Σορεχάμ
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17485	ε. Γιουροπόρτ 2/6	ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	α. Μαπούτο 16/5 διά Ρόττερνταμ
ΣΤΑΜΥ	72	30315	ε. Ροζάριο 22/5	ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	ε. Σ. Νικολάς ("Άργ.) 30/5
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	α. Μάλτα 18/5	ΤΟΛΜΗ	71	4979	ε. Δάγος 16/4
ΣΤΑΡ ΓΚΕΙΖΕΡ	68	16611	α. Παναδ 5/5	ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	δ. Κων/πολιν 31/5 διά Μαύρην Θάλασσαν
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ	68	16612	α. Έμπειρη 19/5 διά Σ. Νιτέγκο	ΤΟΜΜΥ	61	3142	δ. Κων/πολιν 11/1 διά Κωνστάντζαν
ΣΤΑΡ ΔΕΛΦΙΑΝ	70	19199	α. Νέαν "Ορλεάνην 4/5 διά Όζάκα	ΤΟΝΥ	62	6246	α. Πειραιά 28/5 διά Τούνιδα
ΣΤΑΡ ΙΟΝΙΑΝ	69	19165	α. Λός "Αντζέλες 18/5	ΤΟΞΟΝ	77	15981	α. Λας Πάλμας 19/5 διά Μπ. "Άυρες
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Κέιπ Τάουν 15/5 διά Κίναν	ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	α. Λ. "Αντζέλες 14/4 διά Άκαζούτρα
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	α. Γλασκώθην 3/6 διά Κίτιματ	ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	α. Νταμάρ 30/5
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	α. Γλασκώθην 18/5 διά Κίτιματ	ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	α. Σιγκαπούρην 25/5 διά Περσικόν
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Γλασκώθην 2/6 διά Μπέλγικχαμ	ΤΟΡΟ	69	8256	δ. Σουεζ 14/5
ΣΤΑΡ ΛΑΙΤ	61	13184	ε. Άμβερσαν 19/4 (επισκευα)	ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	ε. Κέιπ Τάουν 23/5
ΣΤΑΡ ΛΑΚΩΝΙΑΝ	71	19206	δ. Ρόττερνταμ 20/5 διά Σουηδία	ΤΟΥΛΟΥ Β. (δ.)	62	22272	α. Φός 18/5 διά Ζάβια Τέρμιναλ
ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	ε. Βανκούμερ 24/5	ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	ε. Βορέην 1/6
ΣΤΑΡ ΝΤΟΡΙΑΝ	70	19171	α. Κέιπ Τάουν 25/5 διά Ταϊβάν	ΤΟΦΑΛΟΣ Γ	51	7902	δ. Πόρτ Σάιδ 26/5
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Φραμάντα 12/5 διά Βανκούμερ	ΤΡΑΝΣΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΘ	57	9045	α. Ντώρμπαν 10/5 διά Ν. Αμερικήν
ΣΤΑΡ ΠΡΑΙΝΤ	62	15649	α. Άμβερσαν 27/5 διά Ή. Κόρην	ΤΡΑΝΣΟΥΟΡΑΝΤ	57	2361	δ. Σουεζ 13/5
ΣΤΑΡ ΡΟΝΤΙΑΝ	70	19210	α. Όζάκα 25/5 διά Αντζέλες	ΤΡΑΝΣΟΥΟΡΑΝΤ ΣΕΥΛΟΡ	59	3865	α. Άλεξανδρειαν 25/5
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	α. Τέμπλ Μπαι 7/5 διά Περιοκόν	ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	66	11275	α. Μοριουγκάδο 23/5 διά Κωνστάντζαν
ΣΤΕΙΛΙΟΣ ΙΙ (δ.)	65	37865	α. Ν. "Ορλεάνην 25/5	ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	16786	ε. Τζακάρτα 10/5
ΣΤΕΙΛΙΟΣ ΙΙΙ	56	3369	ε. Επεδόκλες 22/5	ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (μ.)	61	24457	ε. Χιούστον 21/4
ΣΤΕΛΛΑ	57	8898	ε. Κωνιόπολιν 30/3 διά Γαλάτοι	ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ (δ.)	67	58527	ε. Ν. Όρλεάνην 26/5
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	ε. Ντουσιόπι 31/5	ΤΡΕΙΝΤ ΛΑΙΤ	66	25327	ε. Πειραιά 7/5
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	δ. Ρόττερνταμ 16/5 διά Κωνστάντζαν	ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	α. Χάμπτον Ρόδης 16/5
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Βούρβην 18/5	ΤΡΕΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	ε. Μπανιόλι 28/5
ΣΤΟΛΤ ΚΑΘΡΙΝ	60	13019	ε. Νεάπολιν 8/5 διά Ρόττερνταμ	ΤΡΕΙΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	ε. Τάραντα 22/5 διά Γιβραλτάρ
ΣΤΟΛΤ ΚΑΠΡΙΚΟΝ (δ.)	57	11901	ε. Λα Πλάτα 19/5	ΤΡΕΙΝΤ ΡΙΖΟΔΑ (δ.)	65	43214	όργει εις Πειραιά
ΣΤΟΛΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	11849	ε. Κεμπάτ 27/5 διά Χόμπτον Ρόδης	ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΟΝΤ (δ.)	63	31178	δ. Ντουμπάι 19/5 διά Π. Ντιξον
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	12832	ε. Ρόττερνταμ 30/5	ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	61	27673	α. Κίναν Α.Ι.Δ. 11/5 διά Αντεν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	9043	ε. Ντουσιόπι 15/4	ΤΡΕΙΝΤΙΜΠΕΡ	62	9901	α. Τουρκόυ 28/4 διά Ρουτσ
ΣΤΥΛΙΣ (δ.)	61	16417	δ. Κωνιόπολιν 27/5	ΤΡΙΑΣ ΙΙΙ	67	3642	δ. Νότρε 24/5 διά Μπιζέρτα
ΣΤΥΛΙΟΣ ΙΙ (δ.)	56	37865	ε. Επεδόκλες 22/5	ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	67	34501	ε. Σιγκαπούρην 30/5
ΣΤΥΛΛΑ	57	8898	ε. Κωνιόπολιν 30/3 διά Γαλάτοι	ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΥΛΛΙΤΣΑ	55	8021	ε. Ντουσιόπι 31/5	ΤΡΙΠΟΛΗ	48	4030	α. Μπουνέος "Άυρες 20/5 διά Ρόττερνταμ
ΣΤΥΝΙΕΣ	59	6678	δ. Ρόττερνταμ 16/5 διά Κωνστάντζαν	ΤΡΟΓΙΔΑΝ	60	10224	α. Γδύναμη 27/5 διά Νιγηρίαν
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Βούρβην 18/5	ΤΡΟΙΑΝ	53	4584	δ. Πόρτ Σάιδ 21/5
ΣΤΟΛΤ ΚΑΦΡΙΝ	60	13019	ε. Νεάπολιν 8/5 διά Ρόττερνταμ	ΤΡΟΙΕΝΔΕΛΣ	60	9255	δ. Ρόττερνταμ 27/5 διά Τοάλνα
ΣΤΟΛΤ ΚΑΠΡΙΚΟΝ	57	11901	ε. Λα Πλάτα 19/5	ΤΡΟΠΟΓΟΥΙΝΤ	73	23678	α. Καράτοι 21/5 διά Ισπουνιάν
ΣΤΟΛΤ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	ε. Ρόττερνταμ 30/5	ΤΡΙΤΩΝ	66	45255	α. Γένοβα 21/5 διά Αρζόύ
ΣΤΡΥΜΩΝ	62	9043	ε. Ντουσιόπι 15/4	ΤΣΑΙ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	58	6867	α. Ντώρμπαν 31/5 διά Κέιπ Τάουν
ΣΤΥΛΙΣ ΣΤΑΡ	61	7585	ε. Μπλατέλα 16/5	ΤΣΑΡΙΤΗ	57	8486	α. Άμβερσαν 30/5 διά Π. Σουδάν
ΣΤΥΡΟΣ	64	16380	α. Ντώρμπαν 30/5 διά Χιούστον	ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Μελβούρνην 27/4 διά Σίδνευ
ΣΥΡΟΣ	59	5237	α. Άμβερσαργκ 27/5	ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	δ. Σουεζ 31/5 διά Άμπου Ντάμπι
ΣΥΡΟΣ ΑΙΔΑΝΤ	78	5202	α. Άμβερσαρ 2/5	ΤΣΙΓΙΩΝΤΑ	65	17713	δ. Γιβραλτάρ 22/5 διά Κωνστάντζαν
ΣΥΤΗΡΗ	62	21099	α. Μοντεβίδεο 19/2 διά Ρ. Γκρόντες	ΤΥΡ	68	8255	ε. Ουντεβάλα 27/5
ΤΦ ΛΠ ΠΡΟΓΡΚΕΣ	78	5778	ε. Βόλον 8/5	ΤΥΧΗ	59	4161	ε. Βαρκελώνην 12/5
ΤΦ ΛΠ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6500	ε. Ρόττερνταμ 2/6	ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	α. Όλμπιαν (Ν.γ.) 23/5
ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	3356	υπό παραλαβήν	ΥΔΡΑ ΓΚΕΛΗ	59	10499	α. Όλμπιαν 23/5 διά Μπουσάν
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ	57	5724	ε. Ρεάθες 31/5	ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	εις Σουεζ από 27/6/78
ΤΑΚΗΣ Η	57	6508	ε. Τζαμπάτη 14/5 διά Μεσσάουα	ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	100589	εις Σουεζ από 3/12/78
ΤΑΚΙ	69	3995	δ. Μπρούνομπούτελ 24/5 διά Πειραιά	ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	δ. Παναρά 29/3
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	ε. Σεριπτίδαν 23/5	ΥΜΝΟΣ	78	6400	εις Σιδήνευ 13/5
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	ε. Μπουέντας "Άυρες 28/5	ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.)	78	45310	α. Λ. "Αντζέλες 23/5 διά Μπουσάν
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	α. Άμβερσαν 16/5 διά Μπ. "Άυρες	ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	α. Κορίνθο 8/4 διά Χόγκ Κόγκ
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7131	α. Γκλαντόναν 19/5	ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	α. Μπάραρ 2/5
ΤΑΝΙΑ	57	3605	α. Πειραιά 25/5 διά Θεσσαλονίκην	ΦΑΙΑΣ	70	11489	α. Π. όρ Σπαίην 17/5 διά Βενεζουέλαν
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	υπό παραλαβήν	ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	α. Μπάραρ 2/5 διά Καναδά
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	α. Τζακάρτα 13/5	ΦΑΙΔΡΑ II	72	3172	α. Βεραρούζ 14/5
ΤΑΡΑ	61	3943	ε. Χάρητης 27/5	ΦΑΙΔΡΩΝ II	58	4885	α. Άλεξανδρειαν 28/4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	α. Σάντος 18/5 διά Γκλέβεστον	ΦΑΙΗ ΙΙ	60	10389	ε. Όζακα 24/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	21498	α. Γκλαντόναν 19/5	ΦΑΙΚΕΝΦΕΔΑΣ	57	6334	δ. Κωνιόπολιν 27/4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΙΝ	73	19420	α. Νιουπράτ 31/5	ΦΑΙΛΑΚΩΝ	67	9442	δ. Πόρτ Σάιδ 28/5 διά Μασσαλίαν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΕΒΕΡ	65	6316	α. Μπουέντας 10/5	ΦΑΙΛΑΚΩΝ	78	13889	α. Σαουθάμπτον 11/4 διά Καναδά
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΖ	68	11025	ε. Κέιπ Τάουν 31/5	ΦΑΙΛΟΚΕΡΑ	74	8896	ε. Σαουθάμπτον 23/2
ΤΑΣΟΣ Κ.	60	3726	δ. Πόρτ Σάιδ 20/5 διά Πειραιά	ΦΑΝΗΣ	60	13789	α. Μπ. "Άυρες 19/5 διά Σιγκαπούρην

ΦΟΙΝΙΣ Ι.	76	10256	ε. Ρόπτερνταμ 21/3
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13763	ο. Νέαν 'Ορλέανην 12/5
ΦΟΥΡΚΕΡΟ	59	3775	ε. Ρούβενα 17/4
ΦΡΑΝΚ	70	2997	εις Βρέμην μόδι 3/6/78
ΦΡΑΝΚΙ	54	3470	ε. Ντάρ-ές Σαλαμάν 22/5
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	ε. Κακινάντα 28/5
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	δ. Σουέζ 2/6 διά 'Ακαμπα
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	τέξνα 14/5 διά Χαινάκη
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	69	13543	υπό παραλαβήν
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ε. Ταμπικο 18/5
ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ	61	1194	ε. Πειραιά 18/5
ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1097	α. Κόρκ 24/5 διά 'Αλγέριον
ΦΡΙΜΠΟΥΡΓΚ	69	4436	ε. Ρόπτερνταμ 2/4
ΦΡΙΕΟΣ Δ.	68	10544	ο. Νέαν 'Ορλέανην 17/5 διά Γδύνιαν
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Σιγκαπούρην 26/5 διά Μπάραρον
ΦΡΟΣΥΝΗ	56	9539	αργεί εἰς Πειραιά
ΦΡΟΣΩ	70	18328	δ. Π. 'Αρενάς 19/5 διά Βαλταραΐζο
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ε. Μπέρα 24/5
ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40417	α. Αγούσιαν 15/4
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	α. Π. Καϊζερ 2015 διά Χόλικεντ
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	δ. Σουέζ 27/5 διά Τέξναν
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	75	33107	α. Βανκούβερ 3/5 διά Κίνα
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	ρόπτερνταμ 19/5 διά Μουρμάνοκ
ΧΑΑΡΑΡΕΝ	60	6725	δ. Έλεννόρε 24/5 διά 'Αρχονς
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	α. 'Αμπιτζάν 24/4 διά Νιγηρίαν
ΧΑΛΚΙΚ ΕΞΠΡΕΣ	63	19543	υπό παραλαβήν
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	ε. Λάγος 16/5
ΧΑΡΙΣ	65	5038	ε. Τάραντα 21/5 (έπισκευαι)
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	α. Σάροχ 28/5
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	ε. Σιγκαπούρων 25/5
ΧΙΑΝ ΑΙΔΑΝΤ	69	10016	α. Καμπέτο 17/4
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	α. Ντακάρ 3/5 διά Σιδνέϋ
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ο. Νέαν 'Ορλέανην 9/5
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	δ. Παναμά 11/5
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	α. 'Ηση Λόντον 29/5 διά Ιαπωνίαν
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	δ. Παναμά 8/4
ΧΙΑΝ ΣΕΥΔΑΟΡ	68	10121	α. Π. Λίνκον 6/5 διά Μπάραρον

ΧΙΑΝ ΣΗ.	69	10016	α. Μπάραρον 30/5
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ε. Μαυρικίουν 29/5
ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ.	69	10016	ο. Συγκαπούρην 22/5 διά Ταιβάν
ΧΙΟΣ	58	9483	ε. Καλκούτα 1/6
ΧΙΟΣ	60	9124	ε. Ράς άλ Καθημ 20/2
ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	61	11587	α. Ρίο Γκράντε 25/4 διά 'Ιαπωνίαν
ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	ε. Θεούτα 28/5 διά Τέξναν
ΧΛΟΗ	75	16421	α. Γιοκοχάμα 13/5 διά Τούμπα
ΧΟΛΑΣΤΕΝΚΑΜΠ	59	3999	α. Αμβούργον 24/5 διά Μπουργκάς
ΧΟΛΑΣΤΕΝΛΑΝΤ	59	3988	ε. Κόρκ 30/5
ΧΟΛΑΣΤΕΝΣΑΝΤ	58	3821	δ. Γιβραλτάρ 31/5
ΧΟΥΡΙΖΟΝΑ	58	9261	ε. 'Αμπον Ντάμπι 27/5
ΧΟΥΝΑΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ	69	9073	η. Πενάνγκ 30/5 διά Καράτοι
ΧΟΧΕΝΦΕΛΣ	67	9433	ε. 'Ακαμπα 23/5
ΧΡΙΣΤΑΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	70	4145	ε. Ρόπτερνταμ 26/4
ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣΟ-			
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	11556	α. Πιρούπα 21/4 διά Ιησούκην
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	ο. 'Αλεξάνδρειαν 31/5 διά Γαλλίαν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	δ. Εσκούμινς 10/5 διά Μόντρεαλ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	61	10434	ε. Λάγος 27/5
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Ι	58	11765	εις Αμβέρσαν ώπο 10/9/78
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙ (δ.)	66	41946	δ. Κωνιπούλιν 28/5
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙΙ	69	28203	α. Σηπτάλ 18/4 διά Κορέαν
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ.	58	10244	α. Σαβόνα 2/5 διά 'Αννάποτα
ΧΡΥΣΑΝΘΟ	64	2717	α. Αμβούργον 1/5 διά Τουρκίαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16246	α. Τέξνανταν 28/5 διά Κουβέντ
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	α. Αγούσιαν 28/3 διά Τρίπολιν
ΧΡΥΣΟΥΛΑ ΙΙ	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Κ.	54	3720	α. Μασσαλίαν 17/5 διά 'Ακαμπα
ΧΩΚ	76	10256	ε. Ρόπτερνταμ 8/2
ΨΑΡΑ	56	6524	ε. Κολόμπο 24/5
ΨΗΛΗ	65	12369	ε. Κολόμπο 1/6
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	ε. 'Αμβούργον 14/5
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ε. Χαινάκην 11/5
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	α. Τόμπουτι 8/5 διά Αύστραλιαν
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	δ. Κωνιπούλιν 21/4 διά Μαύρην Θάλασσαν
ΩΤΟ ΓΚΑΛΦ	72	1339	α. Μπαχρέν 1/6

Τά ύπο ξένας σημαίας



ΑΓΑΠΗ	64	5916	ε. Ντακάρ 12/5
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	υπό παραλαβήν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	9813	α. Σήρνες 2/6
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9436	ε. Λάγος 27/4
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	α. Τάνι 11/5 διά Φλώσινγκ
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	α. Σιγκαπούρην 10/5 διά 'Ινδονησίαν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	48	4308	αργεί εἰς Λεμεσόν 7/10
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	56	20140	α. Σιγκαπούρην 25/5 διά 'Ινδονησίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	α. Λεμεσόν 31/5 διά Θεσσαλονίκην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (κ.)	67	1979	ε. Μπαρμπάντος 27/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV(ητ.)	61	6038	δ. Σουέζ 31/5 διά Τέξνα
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (η.)	73	18328	θ. Θάντερ Μπαι 24/5 διά Ντουλούθ
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	αργεί εἰς Πειραιά 14/6/77
ΑΖΕΜΙΑ (κ.)	54	1202	δ. Παναμά 27/5
ΑΘΕΝ (κ.)*	46	3921	αργεί εἰς Πειραιά ώπο 12/2
ΑΘΗΝΑ	64	30682	α. Μπαλό Τέρμ. 13/5 διά Χίλιην
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	26926	α. Βαλτιμόρη 28/4 διά 'Αρούμπα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΟΥΡΟΡΑ (κ.δ.)	56	12447	αργεί εἰς Πειραιά ώπο 3/7/75
ΑΘΗΝΗ ΝΤΗΜΟΚΡΑΣΥ (κ.δ.)	51	8675	αργεί εἰς Πειραιά ώπο 14/5/75
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ	59	8724	α. Τέιμπλ Μπαι 24/5 διά Λάγος
ΑΘΩΛΟΣ	60	10733	ε. Νέαν 'Ορλέανην 27/5
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ.			
ΓΟΥΑΛΑΝΔΡΗ	67	28646	α. Σηπτάλ 20/4 διά 'Αργεντινήν
ΑΙΚΟΝ*	71	27958	α. Καμπού 7/5 διά Μπαχία Μπλάνκα
ΑΙΔΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ε. Ακαδούτα 22/4
ΑΙΔΑΝΤ Κ. (η.)	49	1502	ε. Πειραιά 3/15
ΑΙΔΑΝΤ ΣΚΑΥ	76	11084	α. Αντεν ίων Σιά Τζακάρτα
ΑΙΔΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	α. Χάμιλτον 2/25
ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.)	52	2517	αργεί εἰς Πειραιά ώπο 6/2/74
ΑΙΡΗΝΗΣ ΜΕΛΟΝΤY (κ.)	69	6200	ε. Τοιβάθεκα 26/5
ΑΙΡΗΝΗΣ ΣΥΜΦΟΝY (κ.)	66	8943	α. Σιγκαπούρην 15/5
ΑΙΡΗΝΗΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤY (κ.δ.)	61	21099	α. Σ. Σεμπάστιον 25/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΔΑΝΤ (η.)	72	57802	α. Σιγκαπούρην 20/5 διά Κίναν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	71	57830	α. Π. 'Ελιζαμπετ 29/5 διά ΗΠΑ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	68	92682	α. Τέιμπλ Μπαι 24/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	69	51627	α. Σουδάπτα 2/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644	α. Γάνδων 15/ διά 'Αμβέρσαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΦΙΝ (δ.)	75	117340	α. Τέιμπλ Μπαι 16/ διά Περαικόν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY (η.)	56	8257	α. Ντουμπάι 27/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ε. 'Αγ. Φραγκούν 29/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕΥΔΑΟΡ (δ.)	75	117342	α. Πιούρπορτ 10/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57802	α. Ν. Ορλέανην 21/5
ΑΙΚΑΚΙΑ (κ.)	64	1199	αργεί εἰς Φράνσουτ 20/7/78
ΑΙΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	α. Λός 'Αντελέκες 25/5
ΑΙΚΟΥΑΓΚΑΡΟΥ	68	25433	α. Χάμπτον Ρόδς 18/5 διά 'Αργεντινήν
ΑΙΚΟΥΑΓΚΡΕΣ	68	25433	α. Λός 'Αντελέκες 14/4 διά Κόμπε
ΑΙΚΟΥΑΜΠΕΔΑ	67	25168	α. Βενετία 12/5
ΑΙΚΟΥΑΤΖΟΝ	68	25433	ε. Βανκούβερ 30/5
ΑΙΚΟΥΑΤΖΑΡΜ	68	25168	ε. Μη. Σαπούρη 15/4
ΑΙΚΟΥΑΦΑΙΗΟ	68	25155	α. Μπάξια Μπλάνκα 29/5 διά Ρόπτερνταμ
ΑΙΚΡΟΝ *	72	62701	δ. Γιβραλτάρ 9/5 διά 'Αφρικήν
ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)	37	5272	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΚΤΗ (δ.)	56	10370	αργεί εἰς Πειραιά
ΑΙΛΑΜΕΙΝ (η.)	62	10403	αργεί εἰς Πειραιά ώπο 5/4
ΑΙΛΑΜΟΣ (Σιγκ.)	53	6821	αργεί εἰς Πειραιά
ΑΙΛΕΑ	73	8824	ε. Ρόπτερνταμ 23/5
ΑΙΛΕΚ (κ.)	53	4702	ε. 'Αμπιτζάν 12/5
ΑΙΛΕΝΤΕΙ'ΛΑ (δ.)	70	51615	α. Μ. ολ. Φαχάλ 19/5 διά Χονολουλού
ΑΙΛΕΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)*	47	2097	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΛΕΑΝΔΡΟΣ Κ. (κ.)*	51	2593	αργεί εἰς Πειραιά ώπο 28/12
ΑΙΛΕΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Τέιμπλ Μπαι 25/5 διά Περαικόν
ΑΙΛΕΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	α. Μορπάνδα 23/5 διά 'Ασσαρπ
ΑΙΛΙΜΟΣ (η.)	44	2740	αργεί εἰς Πειραιά
ΑΙΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2404	δ. Πόρτα Σάδι 30/5
ΑΙΛΚΑΝ*	66	27985	δ. Κωνιπούλιν 25/5
ΑΙΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ε. Ρές Τανούρα 27/5
ΑΙΛΑΓΚΑΡΙΕΡ (Λιβ.)	64	1706	α. Κίγκι ή λιν 25/5 διά Πειραιά

ΒΟΡΡΑΣ	58	11485	άργει εις Πειραιά από 27/5/75		ΙΝΤΕΡΑΜΙΤΥ (κ.)	39	4996	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	δ. Σουέζ 26/5 διά Μηνάκο		ΙΝΤΕΡΑΣΑ (κ.)	47	2879	α. Βενετία 26/5 διά 'Άλεξάνδρειαν
ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΓΚΛΑ (κ.)	58	1882	ε. Πειραιά 31/5		ΙΝΤΕΡΣΠΡΙΤ (κ.)	59	4668	δ. Σουέζ 20/5
ΓΑΛΑΙΕΙΑ	56	953/	ε. Δέλι Ταύρης 29/4		ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	67	20959	δ. Παναρά 25/5
ΓΑΛΑΝΗΣ	55	9418	α. Μπουένος 'Αιρες 29/5 διά Ρόττερνταμ		ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΙΟΝΗ	66	20959	α. Κοκούμπια Ρίβερ 12/5 διά Ρωσίαν
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	37699	α. Σιγκαπούρην 5/5 διά Σουμάτρα		ΙΩΣ (κ.)	51	3386	όργει εις Πειραιά από 7/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	2731	δ. Πόρτ Σάιδ 24/5 διά Μεσόγειον		ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	ε. Βρυξέλλον 15/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	α. Ματσουγάδα 21/5		ΚΑΒΑΛΑ'	56	16015	ε. Χάλιφαξ 31/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ. (π.)	65	4636	α. Ταμικό 24/5 διά Ματάνζας		ΚΑΛΑΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	α. Φιλαδέλφειαν 25/4 διά 'Αρούμπα
ΓΙΟΛΑΝΤΑ Κ. (π.)	56	2158	ε. Καντίς 26/5		ΚΑΛΑΙΑ (κ.)	52	2775	όργει εις Χαλκίδα
ΓΙΟΥΡΟΜΠΗΣ (κ.)	69	12087	α. Ν. Όρλεανην 6/5 διά Κίναν		ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8252	κ. Κωνσταντίνος 26/5
ΓΙΟΥΡΟΠΟΛΗ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	97	4983	ε. Γκλοκών 29/5		ΚΑΠΑΛΑ (κ.)	55	1599	δ. Πόρτ Σάιδ 17/5
ΓΙΟΥΡΟΠΟΛΗ ΦΡΗΝΤΟΜ Κ.	53	8504	ε. Εύβωλη Καράτι 17/4		ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	α. Φιλαδέλφεια 27/5 διά Σορέλ
ΓΚΑΚ ΠΛΑΙΟΝΗΡ (δ.π.)	62	4137	α. Αγύούσταν 13/5		ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	όργει εις Πειραιά από 23/10
ΓΚΑΚ ΖΑΙΤΝΗΡ (δ.π.)	65	4183	εις Πειραιά 29/4		ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΜΕΜΟΡΙΣ (π.)	61	9516	ε. Νέαν 'Υρκην 25/5 διά 'Ελ Σάβαντορ
ΓΚΑΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	α. Πειραιά 31/5 διά 'Άλεξάνδρειαν		ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ π.*	56	8203	ε. Μόριπλ 14/5
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΕΝΤ*	62	8530	ε. Νουακότ 18/4		ΚΑΡΟΛΟΣ (κ.)	54	2336	όργει εις Πειραιά από 14/8/76
ΓΚΡΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	ε. Μόντρεαλ 18/5		ΚΑΣΚΙΩΤΟΣ (κ.)	54	1598	όργει εις Πειραιά από 26/8
ΓΚΡΟΥΝΤ ΕΞΠΑΡΟΡΕΡ (κ.)	67	2997	α. Λειξες 31/5 διά Καζαμπλ		ΚΑΣΩΣ (κ.)	53	2806	ε. Βαλένθιαν 19/5
ΓΚΡΟΥΠΑΝ ΞΕΥΛΟΡ (κ.)	74	3279	α. Ντεμεράρα 25/5 διά ΉΠΑ		ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	ε. Ταραγκόνα 22/5
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22998	ε. Ντωμπραν 31/5		ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΠΑ. (κ.)*	56	1333	όργει εις Πειραιά από 5/11
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	ε. Ταραγκόνα 20/5		ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	α. Αμστερνταμ 27/4 διά Τρίπολιν
ΓΚΡΕΣ ΚΑΛΑΜΠΑΡ (κ.)	56	1477	α. Πόρτ Χάκουρτ 20/5		ΚΕΛΛΥ Α. (π.)*	58	1001	α. Λα Γκουλέτ 23/5
ΓΚΡΕΙΤ ΑΞΕΝΑΝΤΕΡ (κ.)	54	2889	εις Εύβωλη Καράτι 16/3		ΚΕΙΩΙ (π.)	56	1743	ε. Στουμπάλ 24/5
ΓΚΡΕΙΤ ΜΩΡΙΣ (κ.)	59	5051	ε. Άλεξανδρειαν 1/5		ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	α. Πειραιά 31/5 διά Τζέντα
ΓΚΡΕΙΤ ΤΖΩΡΤΖ Κ. (κ.)	58	5065	δ. Πόρτ Σάιδ 4/5		ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	α. Νέαν 'Ορλεάνην 25/5
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	α. Σάντος 30/5 διά Μπουένος 'Αιρες		ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	ε. Πειραιά 8/2
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.)	61	12302	α. Λουπίτι 27/4 διά Μοκαμέντες		ΚΟΣΜΙΚΗ	53	1598	όργει εις Πειραιά από 14/3/76
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	62	12040	α. Θέσσαλα 22/3		ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΑΛΤΖ (κ.)	55	1863	α. Ριγέκε 28/5 διά Λαττάκια
ΓΟΥΕΣΤΝΑΒ (π.π.)	57	9433	υπό παραλαβήν		ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΖ (κ.)	55	2996	α. Λάς Πλάμας 26/5 διά Σάπελες
ΓΟΥΕΣΤΤΟΥΙΝΤ	70	11329	ε. Κάλαμπαν 21/5		ΚΡΕΩΝ (κ.)	56	1802	ε. Πειραιά 30/5
ΓΟΥΙΝΤΦΡΟΣΤ (κ.)	62	1427	δ. Πόρτ Σάιδ 18/5		ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΔΑΕΣ II	75	19393	α. Μ. άλ. Φαγάλ 18/5 διά Μπαχρέιν		ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	ε. Π. Πιρι 18/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΛΑΤΖΥ (δ.)	64	30330	α. λός 'Αντζελες 27/4 διά 'Ενσενάντα		ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	όργει εις Πειραιά από 19/10/74
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΙΝΤΕΣ (δ.)	69	41477	α. Ταμία 23/5		ΚΥΝΘΙΑ*	69	11315	α. Μόντρεαλ 30/5 διά Σικάγο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	67	22817	ε. Σάδονα 30/5		ΚΥΡΑ ΚΙΤΣΕΝΑ (κ.)	51	2133	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	δ. Κωνιτόπιον 30/5		ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	ε. Τζέντα 25/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕΤΟΡ	68	22782	α. Μπορντιών 4/5 διά ΉΠΑ		ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	35676	α. Χιούστον 22/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΜΠΤΟΡ	68	23347	ε. Σάντος 17/5		ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)*	51	2430	ε. Βοστώνην 17/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΤΣΑΡ	67	23347	ε. Ροάριο 26/5		ΛΑΒΙΝΙΑ Β	77	15949	ε. Φιλαδέλφεια 24/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	ε. Λιβρόντον 30/5 διά Μασαλίαν		ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΡΥ (δ.)	53	11230	όργει εις Πειραιά από 1/3/74
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	ε. Ρόττερνταμ 1/6		ΛΑΚΟΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ε. Στουμπάλ 24/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤ	67	22817	ε. Πειραιά 17/3 (έπισκευα)		ΛΑΜΑΔΑ*	59	7919	δ. Μπρουνουμπούτελ 23/5 διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΟΛΕΤΣ (δ.)	69	41477	α. Τοιταγκόν 24/5 διά Σιγκαπούρην		ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	α. Κόρπους Κριστί 19/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤΥ (μ.)	70	56799	ε. Χώπτων Ρόδης 1/6		ΛΑΡΑ (κ.)	56	6921	ε. Λαγός 23/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΟΛΑΒ (δ.)	72	56800	δ. Γιβραλτάρ 29/5 διά Κόρπ. Κριστί		ΛΑΡΑ (π.)	65	9091	α. Χιούστον 1/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114716	ε. Κόρ. άλ. Αραγία 11/3		ΛΑΣ (κ.)	51	1544	ε. Βαλένθια 15/5 διά 'Άλγεριον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	114933	α. Φουκουγιάμα 14/5		ΛΑΣΑΙΑ (κ.)	48	8388	όργει εις Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	δ. Πειραιά 6/2 (έπισκευα)		ΛΕΝΑ ΤΡΑΝΣΟΣΣΕΑΝΙΚ (δ.)	61	12820	μιστωνυμόθετη «ΠΑΤΡΙΣ»
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΡΗ (δ.)	70	100175	δ. Γιβραλτάρ 31/5 διά Φάρες		ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	δ. Πόρτ Σάιδ 26/5 διά Μεσόγειον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	102326	εις Πειραιά 4/2 (έπισκευα)		ΛΕΥΤΕΡΗΣ (κ.)	58	8640	ε. Δαντσίδης 14/5
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	45	2740	α. Πειραιά 30/5 διά Σ. 'Αραβίαν		ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ	67	28648	ε. Κέιπ Τάου 6/5 διά 'Οζάκα
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	α. Νέαν 'Υρκην 31/5		ΛΗΝΤΣ (κ.)	61	7012	α. Πειραιά 30/5
ΔΗΛΑΣ	59	9493	α. Κολόμπο 27/5 διά Κ. Τάουν		ΛΙΑΔΑ (π.)	50	2734	εις Αμπιτζάν 2/1/78
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1655	δ. Πόρτ Σάιδ 31/5 διά Τουρκίαν		ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗ μ.	52	5762	δ. Πόρτ Σάιδ 2/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)	56	8789	α. Καρατοίς 23/5 διά Περισκόν		ΛΟΥΖΥ (π.)	54	2557	ε. 'Ηση Λόντον 30/5
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16840	ε. Ρίο Γκράντε 26/5
ΔΙΑΜΑΝΤΟΣ (π.π.)	52	7855	εις Αυτζέν 31/8/77		ΜΑΓΓΙΑ (κ.)	49	7341	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΙΟΝΥΣΟΣ ΙΙ (κ.)	54	2716	εις Γλασκώψη 12/3/78 (έπισκευα)		ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999	α. Λισσαβόνα 12/5 διά Στουμπάλ		ΜΑΔΟΥΡΥ (κ.)	66	2186	ε. Λιβρόντον 31/5
ΔΟΤΩΣ	68	35191	α. Φλαδελφίεων 28/5 διά Τάμπα		ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	α. Τέμπλι Μπαι 9/5
ΣΒΡΟΣ (πιι)	57	2262	όργει εις Πειραιά 4/9/77		ΜΑΙΣΤΡΟΣ	69	18923	δ. Σουέζ 28/4 διά 'Ιράν
ΕΦΝΙΚ (δ.)	75	125947	δ. Νιουπάτι 27/5 διά Ευρώπην		ΜΑΝΑΓΚΡΟ (κ.)	43	1593	ε. Βρινθήσιον 19/3
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	α. Βλεμαρσάχεν 26/5 διά Περσικόν		ΜΑΝΤΟΥΛΑ (κ.)	52	2352	εις Αμπιτζάν 14/4/78
ΕΙΚΤΟΥ (κ.)	65	42377	α. Νέαν 'Ορλεάνην 28/5		ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Σιγκαπούρην 30/5 διά Νιουπάτι
ΕΙΛΕΙΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	4922	α. Μασαλίαν 18/5 διά Λιβόρνο		ΜΑΡΙΑΕΛΑ ΣΤΑ (κ.)	58	9507	α. Μαπούτο 22/5 διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΕΙΛΕΙΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	2484	α. Λιβόρνο 28/5		ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	ε. Πόρτ 'Αρθουρ 15/5
ΕΙΛΕΚΤΡΑ (δ.)	64	4037	α. Σόύσα 28/5 διά Ιταλίαν		ΜΑΡΙΑΛΙΚΙ (κ.)	53	5471	ε. Πειραιά 21/5 διά Βόλον
ΕΙΛΕΚΤΡΑ (κ.)	64	31331	α. Νόρθφορτ 15/5 διά Μ. Μιράντα		ΜΑΡΙΔΙΑ (δ.)	67	43649	ε. Φόδος 23/5 διά Τύνεδα
ΕΙΛΕΚΤΡΑ (κ.)	56	6701	α. Κυνιπόλιν 30/5 διά Νοβρωσιακήν		ΜΑΡΙΜΠΕΛΑΔΑ (δ.)	64	38568	ε. Ράς Σουκέριο 30/5
ΕΙΛΕΝ*	67	27989	δ. Κυνιπόλιν 5/5 διά Μάυρην Θάλασσαν		ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	58	1228	ε. 'Αλγερίου 16/4
ΕΙΕΝΗ 2 (κ.)	57	8219	δ. Σουέζ 5/5 διά Τένεντα		ΜΑΡΙΝΑ Τ. (κ.)	57	8903	εις Πειραιά από 21/4/77
ΕΙΕΡΑΝΤΑ*	73	17042	ε. Φιλαδέλφεια 27/5		ΜΑΡΙΠΑΤΡΑ (δ.κ.)	54	11744	α. Λά Γκουλέτ 26/5 διά Μπιζέρτα
ΕΙΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)	74	132034	α. Τέμπλι Μπιτα 19/5		ΜΑΡΙΠΡΕΛΑ (δ.)	66	57027	α. Πειραιά 19/5 διά 'Άλεξανδρειαν
ΕΙΛΑΚΑ	60	10159	ε. Τάμπα 27/3		ΜΑΡΙΖΑΡΦ (κ.δ.)	51	7797	όργει εις Πειραιά από 31/8/74
ΕΙΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	24766	ε. Σάντος 30/5		ΜΑΡΙΧΕΡΟΝ (δ.π.)	59	12281	α. Πλατζό 8/5 διά Ντουμπάτι
ΕΙΕΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΙΤΖ	76	22893	ε. Φουκουγιάμα 20/5		ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	65	17238	α. Σάντος 29/5 διά Ραβέννα
ΕΙΕΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΕΣΤ	77	22893	α. Βανκούμπερ 20/5 διά Μανιλά		ΜΕΤΑΣΙΝΗΚΑ ΦΥΣΕΣ (δ.)*	77	34185	ε. Παναρά 27/5
ΕΙΕΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΑΙΤΟΥΡ (δ.)*	75	60491	ε. Σιγκαπούρην 21/5 διά Ιπανέαν		ΜΗΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)*	73	17355	α. Βενετία 31/3 διά Βεγγαζήν
ΕΙΕΛΗΝΑ ΛΕΜΟΥ (δ.)	52	8255	δ. Πόρτ Σάιδ 30/5		ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	ε. Ηράκλειο 26/5
ΕΙΕΜΑΝΤΑ (κ.)	61	1113	α. Αρμόύρογον 29/5 διά Βερυττόν		ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)*	76	75125	α. Φόδος 30/5 διά Σάρροχ
ΕΙΝΑΡΕΣΙ (κ.)	56	10444	α. Πόρογκραντ 27/5 διά Ρόττερνταμ		ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)*	77	76149	ε. Αιμούργον 3/5 (έπισκευα)
ΕΙΤΥ (κ								

ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	ε. Δρόπιανος 18/5	ΡΗΦΕΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)*	68	1243	α. Δάς Πλάκας 30/5 διά Τυνίδα
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	60	11632	ε. Τάρτος 19/3	ΜΙΑΤΣΙ ΤΙΜΗ (κ.)	58	5058	δ. Σουεζ 23/5
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	68	86521	ε. Κάρυκ 'Αιλ 9/5 διά Γιουροπόρτ	ΡΙΟ ΕΛΛ.	70	16147	α. Ράς Τανούρα 22/3
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (κ.)	56	5485	ε. Πόρτ Σάιδ 5/5	ΡΙΟ ΜΑΡ.	65	16334	δ. Θεούτιο 15/5
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)*	57	4981	ε. Βενετία 19/5	ΡΟΔΩΝ (π.)*	56	3597	α. Πειραιά 27/3 διά Περαιώκ
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	ε. Βαρκελώνη 24/4	ΡΟΜΑΝΤΙΚ (ι.)	71	77049	α. Σ. Σεμπάστιον 855
ΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	60	2832	ε. Ντουμπάι 6/3	ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	α. Π. Βέομε 22/5
ΝΙΚΟΣ ΝΑΣΟΣ (κ.)	59	9312	ε. Μπεντί 28/4	ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	64	30543	μετωνυμόθι 'ΜΠΟΜΙ'
ΝΙΧΟΝ ΑΛΑΦΑ (κ.)	65	13458	ε. Σιγκαπούρην 28/5 διά Ιαπωνίαν	ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘ (κ.)	56	1380	δργει εις Πειραιά ώπο 16/10
ΝΟΡΔΕΡΝ ΑΙΣ (κ.)	60	4100	ε. Μάδλι 21/5	ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΟΚΒΕΡΝ	72	11506	α. Σιγκαπούρην 24/5 διά Τζένταν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΙΑΝΤ	67	22817	δργει εις Πειραιά ώπο 15/3	ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29560	α. Σπέλια 16/5
ΝΟΡΟ ΕΜΠΕΡΟ*	67	25837	ε. Γάνδην 9/5 διά Βρεστόν	ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑΙΟΝΗΡ	72	11506	ε. Κακογκάβη 25/5
ΝΟΡΟ ΣΗ (π.)*	57	3220	ε. Ριγέκα 16/5 διά Τριπολίν	ΣΑΝ ΡΑΙΖ (κ.)	59	2948	α. Ντιώρμπαν 15/5 διά Μαυρίκιον
ΝΟΡΓΟΥΟΥΝΤ	70	12063	ε. Λάγος 3/15	ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	α. Ράς Τανούρα 11/5
ΝΟΡΠΤΧΑΦΕΝ (κ.)	65	1236	ε. Αμβέρον 20/5	ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	α. Τέμπη Μπαί 25/5
ΝΟΡΦΙΔΑΚ (δ.)	59	20915	ε. Μπούλεν Μπαι 22/4 διά Τέξας	ΣΑΝΛΑΚ (κ.)*	66	3314	α. Θεούτιο 15/5 διά Σάπελε
ΝΟΤΟΣ	58	12339	ε. Πόρτ Χάρκορφτ 10/5	ΣΑΝΜΠΕΡΝΤ (κ.)*	70	2653	α. Μασσαλίαν 9/5
ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ (κ.)	57	9791	ε. Ακαπά 26/5	ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ.	62	5218	δ. Κυνουρίκιον 13/5
ΝΤΑΙΟΥΟΜΠ (κ.)	60	12605	ε. Ααντόνι 23/5	ΣΑΝΡΑΙΖ Β (π.)*	53	3656	εις Λοιμέ 1/7/78
ΝΤΑΝΤΗ (κ.)	61	6977	δ. Σουεζ 14/3	ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)*	65	12102	α. Αμβέρογιον 1/5 διά Ιαπωνίαν
ΝΤΕΖΑΝΜΑΡ (κ.)	60	3706	ε. Τζέντα 8/5	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	ε. Μιτρώπων 9/5
ΝΤΟΛΦΙΝ ΛΟΥΚΙΑ (κ.)*	59	6354	ε. Σπέτζα 25/5 διά Τριπολίν	ΣΑΟΥΘΓΟΥΙΝΤ	70	11329	α. Αυμέρον 25/5 διά Ρότερνταμ
ΝΤΟΛΦΙΝ ΟΛΙΒΙΑ (δ.κ.)*	60	12805	ε. Αγυούσταν 28/5	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	58	18183	δργει εις Πειραιά ώπο 22/3/75
ΝΤΟΛΦΙΝ ΠΑΤΡΙΣΙΑ (κ.)*	58	6354	ε. Μπρουνόμποτελ 9/5 διά 'Αγκόλα	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	δργει εις Πειραιά ώπο 3/11/74
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9692	ε. Σιγκαπούρην 16/5 διά Βούμπλην	ΣΕΙΤΚΟΑΝ (κ.)	59	1597	δ. Πόρτ Σάιδ 19/3 διά Μεσσήνιον
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8558	ε. Κολόμπο 21/5 διά Κέλι Τάουν	ΣΕΙΡΙΟΣ Ι (π.)	49	2339	δ. Σουεζ 4/2 διά Β. Κορέαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	10483	ε. Πειραιά 4/2 (επισκευα)	ΣΕΙΕΥΚΙΑ (δ.)	69	92382	α. Τέμπη Μπαί 16/4
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	55	11209	ε. Πόρτ Σάιδ 1/6	ΣΗ ΠΑΙΟΝΗΡ	71	11055	α. Ντιώρμπαν 24/5 διά Ρίο Ιανέριο
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	ε. Αλεξανδρείας 1/6 διά Ρ. Σουκείρ	ΣΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	55	4550	ε. 'Υμουίντεν 19/2
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)*	66	45289	ε. Σπέτζα 29/5 διά Τριπολίν	ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	α. Θάντερ Μπαι 28/5 διά Ίρλανδια
ΝΤΩΝ (-)*	46	3153	εις Πόρτ Σάιδ ώπο 4/8/77	ΣΗΤΡΕΙΝ ΒΑΛΤΙΜΟΡ	73	18067	α. Κάντλιον 12/5 διά Περαιώκ
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	ε. Πόρτ Σάιδ 19/5	ΣΗΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.δ.)	58	12982	εις Ταματάθε ώπο 13/5/78
ΟΙΝΟΥΣΑΣ ΑΛΑΦΑ (κ.)	70	14095	ε. Πόρτ Σάιδ 29/5	ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.)	56	8267	ν. Μαγκαλόρε 3/15
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	δ. Ντουμπάι 21/5 διά Γιουροπόρτ	ΣΗΦΑΡΕΡ*	56	8785	α. Σ. Σεμπάστιον 3/15
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΘΑΕΤ (δ.)	69	97468	α. Πούλο Μπούκοιν 13/5 διά Χόρην	ΣΗΦΟΡΤ (κ.)	60	1315	δ. Βίλμικτον 1/6
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΚΚΡΟΝΤ (δ.)	70	98726	ε. Πόρτ 'Αρθουρ 23/4 διά Δ. Αφρικήν	ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Μπούνος 'Άρερς 29/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΛΑΙΑΝΤ (δ.)	70	97206	ε. Τζεμπάν Ντιάν 27/5 διά Γιουροπόρτ	ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ.	78	5500	α. Ρότερνταν 11/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΜΠΙΣΙΩΝ (δ.)	70	9/206	ε. Γιβραλτάρ 28/5 διά Ραβέννα	ΣΙΝΟΕ	77	4719	ε. Αρμιτζάν 14/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΝΘΕΩΜ (δ.)	70	98566	ε. Φόρς 25/5 διά Σιντι Κρέιρ	ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1096	ε. Σαβόνα 23/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥ (δ.)	70	97466	ε. Τέμπη Μπαι 7/5	ΣΚΑΥ (κ.)	57	6494	ε. Μπλάραν 29/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΩΝ (δ.)	70	98567	ε. Τέμπη Μπαι 15/5 διά Γιουροπόρτ	ΣΚΑΥ ΦΡΟΣΤ (κ.)	63	1280	ε. Λάγος 30/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	70	9662	ε. Τέμπη Μπαι 14/5 διά Ρότερνταμ	ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3070	εις 'Αμπιτζάν 8/9
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΣ (δ.)	70	96679	ε. Κουβέτη 21/5 διά Γιουροπόρτ	ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	α. Τζέντα 27/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕΣΟΝ (δ.)	72	106123	ε. Τάιμα 14/4 διά Περαιώκ	ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ (κ.)	63	2280	δ. Παναμά 20/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΝΤ (δ.)	65	38607	ε. Γιβραλτάρ 28/5 διά Γκουαγιανίκα	ΣΟΝΙΑ - ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	66	1689	α. Πειραιά 26/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜ (δ.)	64	32380	ε. Πόρτ 'Αρθουρ 10/5	ΣΠΑΡΤΑΚΟΣ (κ.)	58	1095	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ (δ.)	65	32478	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 25/5 διά Κιουρασσό	ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	δ. Παναμά 8/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙΣ (δ.)	65	32407	ε. Ζάρος 28/5	ΣΠΑΙΚΑ (κ.)	47	1593	α. Ντιάρα 10/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ε. Τέμπη Μπαι 13/5 διά Περούκον	ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	44	4136	δργει εις Πειραιά ώπο 1/9/75
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 10/5	ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	48	2377	δ. Πόρτ Σάιδ 28/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜ (δ.)	65	126990	ε. Τέμπη Μπαι 31/5	ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	α. Σαβόνα 30/5 διά Γούλε
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜΑΣ	65	128561	ε. Κουβέτη 20/4 διά Ούκλαν	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	δ. Σουεζ 5/5 διά Ερυθράν Θάλασσαν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΔΙΑΝΑΣ (δ.)	65	32379	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 28/5	ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	ε. Κιότο 14/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝY (δ.)*	64	15668	ε. Μπρουνόμποτελ 25/5	ΣΤΕΛΛΑ Κ. (κ.)	50	1518	δργει εις Πειραιά ώπο 25/2/77
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	ε. Χόμπιντον Ρόδς 18/4	ΣΤΕΡΝΑΙΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (π.)*	58	8531	ε. Χάλκητα 11/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΟΝΗΡ	66	15625	ε. Χόμπιντον Ρόδς 18/4	ΣΤΟΙΚ (μ.)	71	70334	α. Αγούστα 20/5 διά Μιλάζο
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜ	65	15577	ε. Αμπέρον 23/5	ΣΤΟΛΤ ΦΙΛΙΑ (δ.)	60	12191	α. Ντεμέράρα 25/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	ε. Μπρουνόμποτελ 6/5 διά Μεγ. Λίμνες	ΣΤΥΜΗ (π.)	53	5339	α. Ακαστόν 21/5 διά Πουνταρένας
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΑΚΑΖΟΥΣ	65	15577	ε. Κερκέπ 25/5 διά 'Οδροσόν	ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70508	ε. Σιγκαπούρην 26/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	65	15516	ε. Μπρουνόμποτελ 25/5 διά Μεγ. Λίμνες	ΤΑΣΟΣ ΣΤΙΦΗΣ (κ.)	56	2651	α. Πειραιά 4/4 διά 'Αλγέριον
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΙΣ	69	15688	ε. Θεούτιον 13/4 διά ΗΠΑ	ΤΕΜΑ (κ.)	53	2379	ε. Σιγκαπούρην 17/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΙΝΤ	67	15697	ε. Ν. Μαγκαλόρε 24/5 διά Ντιώρμπαν	ΤΕΜΙ (κ.)	50	3343	δ. Σουεζ 2/3
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΖ	69	15808	ε. Κουνίπολιν 29/5 διά Ρουμανίαν	ΤΕΝΙΑ II (κ.)	53	1362	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	ε. Χιούτον 20/5	ΤΕΡΕΖΑ*	61	18484	α. Λός 'Αντζελες 23/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	ε. Γιβραλτάρ 17/5 διά Φερίπορτ (Μποχ.)	ΤΖΕΙΝΤ (κ.)	56	6500	α. Πόρτ Κελάρ 27/2
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	ε. Θεούτιον 2/15 διά Χάντ Πόλιν	ΤΖΕΝΗ	59	9585	ε. Τοκουγάμα 4/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΙΡΥ (δ.)	64	30581	ε. Ρότερνταμ 20/5	ΤΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	5425	ε. Σαρόνα 29/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΩΝ	65	15178	ε. Μαπούλι 23/5	ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)	57	3178	ε. Αλεξανδρείαν 19/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΦΕΙΜ (δ.)	65	47493	ε. Γιβραλτάρ 25/5 διά Χόρην	ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)	54	7930	δργει εις Πειραιά 12/2/77
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	64	47493	ε. Γιβραλτάρ 29/5 διά Αμβέρογιον	ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	δ. Γιβραλτάρ 20/5 διά Βεγγάζην
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	ε. Παναμά 29/5	ΤΟΞΟΤΗΣ (δ.κ.)	60	12944	δ. Παναμά 8/5 διά Μαρακάιπο
ΟΙΛΥΜΠΙΟΣ ΖΕΥΣ (κ.)*	56	1581	ε. Κονιότον 16/5	ΤΟΥΛΑ (κ.)	53	8190	δ. Πόρτ Σάιδ 24/5 διά Μεσσήνιον
ΟΙΣΕΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)*	51	3952	ε. Π. Σάιδ ώπο 13/9	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	δ. Παναμά 26/5 διά Μπουσάν
ΟΙΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	ε. Γιβραλτάρ 27/5 διά Φιλαδέλφεια	ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5309	δργει εις Χαλκίδην ώπο 18/9/77
ΟΙΣΦΙΚΟ	66	24309	ε. Κακογκάβη 6/5 διά Ένασενάντα	ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	α. Νιακόρ Τζέντα 29/5
ΟΙΠΑΤΡΙΟΚ (δ.)	75	125947	ε. Τέμπη Μπαι 24/5 διά Κιουρασσό	ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	α. Μπούρερά 24/5 διά Νουσκότ
ΟΙΠΑΤΡΙΣ (δ.)	61	12820	ε. Ταραγκόνα 23/5	ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1999	α. Πιούστον 24/5 διά Βακενθία
ΟΙΠΑΤΡΙΣΙΑ B.	77	15950	ε. Κομό Μπαι 29/5	ΤΡΙΤΩΝ	77	15552	α. Νέαν 'Ορλεάνην 19/5
ΟΙΑΡΧΟΣ ΚΟΡΩΝΟΣ (κ.)	55	7738	ε. Φορταλέζα 3/5 διά Κούβα	ΥΒΟΝΗ II (π.)	64	10009	ε. Γκουαγιαλί 23/5
ΟΙΑΥΛΟΣ Χ. ΙΙ (κ.)	69	1999	ε. Αλεξανδρείαν 24/4	ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΙΕΡΑΜΑΤΗΣ (κ.)*	41	6464	δργει εις Πειραιά ώπο 11/7/75	Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)	71	105784	δργει εις Μρουνέ Μπαι ώπο 4/1/77
ΟΙΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	ε. Ντουμπάι 28/5 διά Ράς Τανούρα	ΦΑΙΩΘΩΝ (κ.)	51	995	α. 'Αλεξάνδρειαν 3/5
ΟΙΕΤΑΛΟΝ	76	34715	ε. Βανκούφερ 25/5	ΦΑΑΚΟΝ III (π.)	36	1990	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΙΕΡΤΛΟΑΝ 50 (π.)*	56	3515	ε. Πειραιά ώπο 12/4/17/75	ΦΑΝΑΡΙ*	67	44720	α. Κάρυκ 'Αιλ 24/5 διά Κωνσταντίζαν
ΟΙΕΡΤΟΛΙΝΑ Ι (δ.κ.)	56	11920	ε. Κωνίπολιν 29/5 διά 'Οδησσόν	ΦΑΝΗ (π.)	67	4307	ε. Χιούτον 18/5
ΟΙΕΡΤΟΛΙΝΑ ΙΙ (δ.κ.)	66	41255	ε. Πιενίκον 2/15 διά Ήπουλε	ΦΑΟΥΝΑ (κ.)	66	1443	ε. Βαλεντίλο 3/15 διά Βίγκο
ΟΙΕΡΤΟΛΙΝΑ ΙΙΙ (δ.κ.)	64	4463	ε. Μοντεβίδεο 3/15	ΦΕΛΙΣΙΑ Β. (κ.)	60	9030	δργει εις Σιγκαπούρην ώπο 13/9/76
ΟΙΕΡΤΟΛΙΝΑ ΙΙΙΙ (δ.κ.)	68	35191	ε. Βαλτιόρηρ 27/5 διά Αμβέρον	ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	15950	ε. Παναμά 29/4 διά Ιντσόν
ΟΙΝΟΤ ΚΑΗΑΡ (μ.)	72	57102	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 24/5	ΦΙΛΟΡΙΝΤΑ ΣΤΕΤΙ (π.)	43	6338	ε. Μαρουσύκαδο 14/5 διά Ιανιών
ΟΙΟΛΑ ΡΙΚΑ (κ.)*	53	7852	ε. Ξεθι Λάνος ώπο 27/2/78	ΦΟΔΕΛΕ ΙΙ (κ.)	57	7714	εις Σάν Νικόλαος 'Αργυρ' ώπο 18/12
ΟΙΟΥΑΣΕΝ Κ. (δ.)	76	60937	ε. Αγ. Φραγκίσκον 29/3 διά Ινδονησίαν	ΦΟΙΝΙΕΣ (π.)*	72	1400	μετωνομάσθι 'ΦΟΙΝΙΕ ΤΡΕΙΝΤΕΡ-
ΟΙΟΠΟΤΟΡΕΙΑ (μ.)	71	60937	ε. Ιτέαν ώπο 28/6/77	ΦΟΡ ΦΛΑΓΚ (π.)*	57	15406	μ. Λισσαρώνα 29/5 διά 'Αμτερτόνιον
ΟΙΟΡΓΑΝΔΡΗΣ (δ.)	64	1271	ε. Τζέντα 17/5	ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι (κ.)	43	8794	δ. Π. Σάιδ 30/5
ΟΙΠΑΓΙΑΣ *	64	5848	δργει εις Πειραιά ώπο 28/6/77	ΦΟΡΤΟΥΝΑ ΙΙ (κ.)	66	1444	δ. Ρότερνταν 16/5 διά 'Αλγέριον
ΟΙΡΑΕΛΛΑ (π.)*	58	30890</td					

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 458

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

15th June 1979

SHIPPING AND THE EEC

The Committee of Owners' Associations of the EEC insists on the delineation of a common shipping policy able to help in overcoming the present crisis. Since the mounting number of problems in shipping cannot be resolved on a national basis, the EEC, which comprises countries with common interests, should act rapidly, decisively and collectively to protect its shipping interests.

It is true that within and without the Community, there have been tendencies to regulate the merchant fleets of member countries in a manner that could threaten their independent action. This would be the worst possible solution. Because in order to survive and to prosper, shipping must have commercial freedom accompanied by some form of self-control. There will be a need for state intervention in some strictly specified sectors but this does not mean that governments should have the power to intervene freely.

With regard to external repercussions, the Committee feels that the EEC should avoid unilateral measures with respect to non-EEC countries, the restriction as far as possible of competition which is not based on commercial grounds and the seeking of a modus vivendi with the U.S.A. The attainment of these targets, however, would not be possible if the EEC does not believe that merchant shipping constitutes an essential factor of the Community's economy.

THE ACT OF ACCESSION

As was to be expected the Act of Accession by Greece to the Common Market has given rise to a great of comment on Greek shipping in the international press.

One writer points out that the Greek-owned fleet does not work in the same sector as the EEC fleet since it is employed to the extent of 98% in tramping and is ruled by the law of supply and demand. In this respect, the Greek fleet will continue to operate on a competitive basis both within and without the Community.

But, he goes on, Greece is entering the EEC at a time when a common shipping policy is being formulated. Greece should therefore not become an obstacle to such a development but should accept the experience gained and the directives to be followed. It is of course totally unrealistic to think that Greek crews and their unions will be led to mass suicide by seeking the same conditions as their French counterparts. Yet, it is more than likely that the Greek fleet, which is suffering from a crew shortage will gradually raise the level of its social contributions and its qualitative standards to EEC levels.

The writer concludes by saying that at the same time as Greece enters the EEC, the Community is preparing to make war on substandard ships, a war that has not been

waged so far because it had been sidetracked into a battle against flags of convenience.

THE ROLE OF SHIPPING

Speaking at the Zappeion Hall on the occasion of the signing of the Act of Accession by Greece to the Common Market, Mr. Karamanlis, the Prime Minister, gave a new dimension to the role of Greek shipping within the Community. He said: "Greece, with its human potential established in all continents and with its maritime power, can also contribute to the promotion of the European ideal".

We are glad to see our prime minister taking such pride in the greatness of Greek shipping but we would be happier if he also took account of the serious problems facing Greek shipping and did something to solve them.

USEFUL TALKS

The Greek-French talks at the Ministry of Mercantile Marine last week were constructive in many respects.

First and foremost, the climate of hostility that has existed between Greece and France on maritime matters, following the unjustified French attitude towards Greek shipping, was dissipated.

The French side has now promised to support Greece's candidacy at the next election of the IMCO Council in November while Greece has promised to support the French candidacy in reciprocation. The French have also agreed to oppose any effort to extend UNCTAD's Liner Code to bulk cargoes. In general, the meeting was seen as the beginning of a closer cooperation between the two countries in the form of more frequent encounters to discuss problems as they arise.

In addition to specific subjects, more general matters were also discussed such as the OECD's shipping policy, competition from the Eastern Bloc countries, shipping policy within the EEC and Greece's adherence to the North Sea Agreement regarding safety inspections, etc. The French delegation also met with representatives of the Greek Chamber of Shipping and the Greek Shipowners' Association with whom it exchanged views on various matters.

The change of climate in Greek-French relations must be attributed to the Secretary-General of the Ministry of Mercantile Marine, Mr. P. Sarlis, who led the Greek delegation and it should be noted also that he has achieved considerable success in handling the Ministry's external affairs.

THE REPAIR INDUSTRY

The proposals made by the Ministry of Mercantile Marine to the Government Com-

mittee with regard to the measures needed to develop the ship repair industry are absolutely right. What is needed now is that they should be implemented without delay because the situation is worsening daily because of a total lack of government policy in this respect.

The measures proposed by the Ministry are the following:

1) The setting up of a coordinating collective organ on matters concerning the shipbuilding and ship repair industry which would deal with problems which now have to be tackled by various other ministries and organisations with overlapping authority.

2) The establishment of a repair base at Selliaria in an area covering 1,550,000 sq. metres and with piers totalling 8,000 metres. The problem of financing this project should not, in our opinion, be relegated to the Piraeus Port Authority because it would then take ages to be completed. A better solution would be to apply the same system as devised for the Rion-Antirrion link and the Perama project by which the financing is to be undertaken by the contractor with the right of exploitation for a number of years.

3) The financing of shipbuilding and ship repair bases by commercial banks and investment banks in free currency without restrictions on the use of such financing for ship repairs alone. The financing could be as high as 75% of the cost of repairs and repayment would also be in free currency. This is in order, provided the banks do not seek the guarantees they have been demanding so far which have led in the past to the ruination of a unit which was in full employment.

What is important, as we have noted above, is that the measures should be implemented without delay. If there is any delay it can only mean that an obstacle is being put in the way by the EEC which is said to accept the existence in Greece of only the four largest shipbuilding and ship repair bases and that the smaller ones should not be allowed to survive.

REACTION FROM ASIA

There is mounting reaction to the ITF's tactics on the subject of Asiatic crews. The Secretary-General of the Singapore Workers' Federation has declared that for every ship boycotted by the ITF in European ports, the Federation will boycott fifty European or Australian-flag ships in Asiatic ports.

Moreover, the Union of Asiatic Seamen has recently resolved to introduce a motion at the UNCTAD Conference in Manila by which ITF action against any ship with Asiatic crews should be forbidden since the only result of such action is the mass dismissal of such crews. It was noted that the ITF had never boycotted a Soviet ship even though the wages of Soviet crews are far lower than



SIGMA
COATINGS

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

those of the Asiatics.

It was finally resolved to set up a regional ITF office which would cover Asiatic ports. This office would be independent of the ITF's London headquarters and would exclude Australia and New Zealand from membership. The countries covered would have their own wage scale for crews which would be substantially lower than the ITF wage scale for Europeans and would be compatible with living costs in the area. The officials concerned hope that the ITF will be obliged to recognise this office.

GREECE COMES FIRST

Greece led the field again in Suez transits during the month of February with 15.4% of net tonnage. Liberia came second with 11% followed by Britain (7.4%) and Russia (6.6%). The corresponding percentages for February 1978 were 11.9%, 10.2%, 8.4% and 6%.

This is an indication that our shipping still plays a dynamic role in the field of international transport and it should be noted that the above figures relate to Greek-flag ships only and not to Greek-owned ships under foreign flags.

THE MINISTRY AND FOREIGN EXCHANGE

There are many matters that are not known among the broader public and one of

these is the true significance of Greece's foreign exchange earnings from shipping.

Many people believe that tourism is the sole source of foreign exchange. This is a totally false impression that is assiduously cultivated by the media which give voice to the self-advertising narcissists of the Greek tourist lobby.

They announce the earnings from tourism without making any mention of the expenses incurred by the tourist infrastructure, the administrative and advertising cycle, the foreign exchange paid out to Greeks travelling abroad, etc. And the earnings from shipping are announced briefly with no comparison between the two sources, which would indicate that the net profit from the first source was far smaller than that of the second source.

Now we are told that from January 1, 1981 Greeks will be allowed \$550 per person when travelling abroad and that this amount will be increased by 20% per annum during the five-year transition period after which the sum allowed will have no limit.

It would be logical to assume, therefore, that most of the foreign exchange earned by tourism will leave the country again in the pockets of Greek tourists.

This does not concern us as much as the fact that there is so little understanding and appreciation of the fact that Greece's foreign exchange earnings from shipping are a most important asset of the nation's economy.

The Ministry of Mercantile Marine should undertake a serious study of this matter and present it to the Greek public with all the relative facts and figures.

The study should include those sources of income from shipping which are not contained in the figures released by the Bank of Greece, from shipping offices and cruise operators, a comparison between the cost of the tourist dollar and the shipping dollar and other factors which would prove that the foreign exchange earnings from shipping are much higher and much more profitable than they are from tourism or as presented by the Bank of Greece.

THE MINISTRY AND THE PRESS

The conversion of our printing presses to the offset process has brought to mind an old question that has never been answered. Do the leading lights of our shipping world appreciate the functions and the achievements of the Greek shipping press?

It is a fact that no other aspect of Greek activity is covered so extensively and so well as shipping is by such a multitude of journals.

The Greek shipping press keeps a close watch on shipping activity in Greece and abroad and reports and comments on every occurrence and every development, providing its readers and the administration with a clear picture of the situation which otherwise it would be difficult for them to obtain. In addition, it provides articles by experts

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



CAPE TOWN FAROS & C^o. 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)

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

J. CRAWFORD

- ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ.
- ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ.
- ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΟΤΟΝΩΝ.
- ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ. ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ.
- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΛΑΙΝΟΣ - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 4125575
- ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ, 365 ΗΜΕΡΑΣ ΤΟ ΕΤΟΣ
- ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

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

in ancillary fields such as those of legal matters, financing, insurance, technical developments, etc.

And although there is a constant exchange in print between the shipping operatives and the press there seems to be a less frequent dialogue between the press and the Ministry of Mercantile Marine.

In spite of the fact that the Ministry maintains a Press Office, this office usually remains silent unless the Ministry has some development to announce that reflects credit upon it.

Nevertheless, it should not be supposed that we are not prepared to publish the administration's views even if they are diametrically opposed to our own. Our columns are open to it and they should be taken advantage of, lest it be thought that silence on the administration's part is another way of admitting failure or incompetence.

SIR PAO'S VISIT IN ATHENS

On the occasion of his election as the new chairman of the Independent Tanker Owners Association (Intertanko), Sir Y. K. Pao, the largest shipowner of the World, visited Athens last week, together with the General Manager of Intertanko, Mr. Tormod Rafgard, following an invitation from the chairman of the Greek Shipowners' Association, Mr. Anthony Chandris. At a press conference, given on the 4th of June, Mr Pao said the following:

Ladies and Gentlemen:

As Chairman of the International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko), I am pleased during my brief stay in Athens to welcome you all to this press session to hear something about our organization. I am happy to have with me here, Mr. Tormod Rafgard, General Manager of Intertanko, and Mr. Anthony Chandris, President of Greek Shipowners Union, who is of course well known to you all.

The members of Intertanko, coming from 23 maritime countries, control about 190 million deadweight tanker tonnage, or about 80 percent off the world's privately owned tanker fleet. Greece, as you probably all know, is a predominating member.

As the mouthpiece of Independent Tanker Owners worldwide, Intertanko has taken upon itself the task of communicating with governments, international institutions and other industry organizations. It is our sincere hope that our relationship with UNCTAD, IMCO, OECD and national government institutions will continue to improve in the months and years ahead.

Mr. Rafgard and I visited Manila, two weeks ago, at the invitation of the Secretariat General of UNCTAD and whilst there we had a useful and constructive exchange of views with Dr. Gamani Corea, UNCTAD's Secretary General, and senior UNCTAD dele-

gates from both the developing and developed countries on cargo sharing proposal for bulk shipping trades then under active discussion at the UNCTAD conference.

Intertanko's stand on the cargo sharing proposal, which causes so much concern among the independent tanker owning fraternity, has been clearly outlined in a position paper called "Cargo Sharing and the Role of Developing Countries in Tanker Shipping" of 27th February, 1979 and for those of you who have not seen the paper, let me give you a summary of the salient points:

1. An obvious fact is that in seaborne oil transportation, the market is open and no artificial barriers exist to prevent developing countries from entering. The trade being free and highly competitive, survival demands a high level of efficiency and flexibility. It is, noteworthy that while other price indices have increased by several hundred percent during the last 30 years, the price of transporting oil remains about the same.

2. Cargo sharing is essentially a protectionist scheme which runs counter to the principle of free competition and could only result in lowered efficiency and competitiveness. It is not conducive to a healthy climate in which the industry could hope to ride out recessions without governmental help.

3. The reduced efficiency inherent in such a scheme would mean according to our estimate, an increase in bulk transportation requirements of about 10-15 percent.

4. To meet these extra requirements in oil transports capacity the estimated cost of building the additional tonnage needs would be in the region of US\$8.96 billion and 13.44 billion. This tonnage, in turn, requires extra financial and operating costs of say between US\$2.14 and 3.216 billion. At a time of rampant inflation, these extra burdens that the consumer has to shoulder would aggravate the inflation situation even further and the resultant effects would be so far-reaching as to be damaging to future generations.

5. Intertanko recognizes the aspirations of all countries to participate more substantially in international bulk transport by sea. However, it believes that these objectives have been and can be realized without the cargo sharing system being introduced. As a matter of fact, during the 1970's, the fleets of developing countries have grown at a higher rate than the average world fleet and the fleet of the industrialized countries. Some developing nations like Singapore, Hong Kong, Brazil, India, Malaysia, Korea and others have made impressive headway in an extremely competitive environment. This has been partly achieved through the transfer of technology from Japan and Western Europe, a trend which will continue.

6. The Independent Tanker Owners are quite prepared to assist shipping enterprises in developing countries in achieving their

growth objectives, through pooling of financial resources, transfer of expertise, joint venture operations.

7. It must be stressed, however, that not all developing countries stand to gain in their efforts to expand their fleets. Bulk shipping is a high risk operation which requires significant inputs of capital, but a low demand for labour. For countries with a scarcity of capital resources, but with a large population looking for employment, the reasons why investment into shipping may not be a wise economic proposition are clear.

Intertanko believes that it will be in the best interests of all nations to strengthen the present competitive environment in shipping so as to maintain an indispensable transport service at the lowest possible cost. It is only through efforts in this regard rather than cargo sharing that UNCTAD may hope to fulfil its objective of promoting economic development and more trade throughout the world.

Although all details of Unctad V have not yet been clarified, I am pleased to report that the resolution suggesting cargo sharing was rejected by 23 industrial countries.

A majority of developing countries voted, however, in favour of the resolution.

Our main effort in Manila was to explain the cost savings and efficiency of international tanker shipping. Intertanko will continue to give this matter high priority in the time to come.

THE PIRAEUS MARKET

The following are a selection of fixtures transacted recently through Piraeus shipbroking offices:

SINGLE VOYAGE:

MARABOU: 12.500 metric tons 5% moloo bulk sulphur. Beaumont or Port Sulphur in chopt to Chekka. USD 32.50 per metric ton fiot, L/D 4.000/1.500 (May 12-25). Acct: Lebanese charterers.

MYRINA: 4.000 metric tons 5% moloo bulk potash. Illichevsk to Porto Marghera, USD 18.40 per metric ton fiot. L/D 1.000/800. (April 23-30). Acct: German charterers.

VESSEL: min/max 7.300 metric tons bagged fertilizers. Constanza to Marmara Sea, USD 13 per metric ton fios. L/D 1.000/1.000 (May 21-25). Acct: Transmeridian.

AFOVOS: 11.000 metric tons 5% moloo bulk chromeore. Durres to Udevalla, USD 11.60 per metric ton fiot, L/D 1.500/2.500 (May 2-12). Acct: Swedish charterers.

ZAK: 11.000 metric tons 5% moloo bagged rice. Karachi to 1-2 ports Rio Grande - Recife range. USD 32 per metric ton fios plus USD 1.50 extra for 2nd dischport, L/D 750/750 (May 2-12). Acct: Universal Rice of Dubai.

SELAS (17.100 d.w.t.): Full cargo general/prefabricated houses. Antwerp and 1-2 Spanish Mediterranean ports to Basrah. USD 545.000

TELEGRAPHIC ADDRESS: STAMATIOU

TELEX: 18080 AR

PHONE: 33-0867, 33-3836

NIGHT: 33-3188

GEORGE A. STAMATIOU

(ex TAKIS CONTOGEORGIS)

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

BUENOS AIRES, VENEZUELA 691

*lumpsum fios basis 3/1, 26 total days (May 19-31).
Acct: Intra S.A.*

*AFOVOS (13.350 d.w.t.): min/max. 5.000 metric tons coke in bulk, Dunkirk or Calais to Alexandria, USD 40 per metric ton fiot (June 1-15).
Acct: German charterers.*

*ARIADNI PA. (9.387 d.w.t.): Full cargo cotton seed cakes, Bedi (India) to 1-2 ports Libya, USD 170.000 lumpsum fios, 20 total days. (May 18-25).
Acct: Elouche General, Beirut.*

*ANWAR AL SABAH: 14.500 metric tons fertilizers in bulk, Amsterdam to Karachi, USD 33.75 per metric ton fiot, L/D 3.000/750. (April 8-11).
Acct: British charterers.*

*DINA NED (10.500 d.w.t.): Full cargo generals 3 Adriatic ports to Jeddah (free port expenses), USD 228.000 lumpsum fios, 19 total days (April 14-20).
Acct: Italian charterers.*

*NIKOLAS K.: 7.500 metric tons bagged cement, Galatz to Alexandria, USD 14.80 per metric ton fios, L/D 1.000/1.000. (April 13-15).
Acct: Kuwait charterers.*

*MEDJOY: 4.000 metric tons cotton expellers (65'), Abidjan to 3 ports Denmark, USD 130.000 lumpsum fios, 8 total days (April 5-9).
Acct: French charterers.*

*FAST DOLPHIN 2: 5.400 metric tons bulk phosphates, Aqaba to Galatz, USD 12 per metric ton fiot, L/D 2.500/2.000 (April 22-30).
Acct: Jugoslavian charterers.*

*STELITSA: 10.500 metric tons bagged cement, Greece to Kuwait, USD 26.80 per metric ton fios, L/D 1.000/600. (April 23-25).
Acct: Libexim.*

*ATHOUB (9.120 d.w.t.): basic part cargo, 6.000 metric tons bagged flour min./max., Hamburg and Antwerp to Hodeidah, USD 219.000 lumpsum fios, 14 total days. (May 1-6).
Acct: Hanno.*

*AKRA AKTION (3.851 d.w.t.): Full cargo animal food, Ancona to Libya, USD 59.250 lumpsum fios, 9 total days. (May 16-25).
Acct: Italian charterers.*

*GEORGIOS K.: min./max. 7.500 metric tons bagged fertilizers, Uusinkauunk (Finland) to Duala, USD 40 per metric ton fios, L/D 1.200/1.000 (April 30 - May 6).
Acct: A. Maas.*

*TOLMI: 7.000 metric tons bulk sugar, 1 Cuba to Hamburg or Stettin, USD 39.75 per metric ton fiot if Hamburg, 41.25 if Stettin, L/D 2.000/1.000. (April 28 - May 15).
Acct: Chechofracht.*

*AIKATERINI K.: 5.000 metric tons 2% moloo steel plates, Santos to Matanzas (Venezuela), USD 32 per metric ton fios. (May 5-13).
Acct: Cosipa.*

ANEMO K.: 4.000 cubic metres logs 10% moloo, Baia to Monfalcone, USD 43.25 per mt FI/LO, L/D 700/ liner out, (May 15-25).

*MARY K.: 8.400/9.500 metric tons 00 steelsbabs, Galatz to Santos, USD 34 per metric ton fiot, L/D 1.500/1.500. (May 20-28).
Acct: Cosipa of Santos.*

*GIANNIS (7.451 d.w.t.): Up to full and complete cargo cottonseeds (max. 100') Cotonou to Thessaloniki, USD 150.000 lumpsum fios, L/D 5/5 days. (20-30 May).
Acct: L. M. Fischel.*

*KRATINOS: 9.500 metric tons 5% moloo bulk anthracite, Port Campha to Constantza or Galatz, USD 33 per metric ton fiot, L/D 1.800/1.800. (June 5/15).
Acct: Romanian charterers.*

*NAVARINO GLORY: min./max. 3.000 metric tons bagged rice, Karachi to Algeria, USD 43 per metric ton fios, L/D 750/625. (June 5-10).
Acct: CNAN.*

*APOLLON (4.263 d.w.t.): Full cargo generals, Rotterdam and Antwerp to 1-2 ports Lebanon USD 124.000 lumpsum fios, 12 total days. (May 25-June 3).
Acct: B. A. Freighters Line Ltd., Limassol.*

*CONSTANIZA (3.740 d.w.t.): Full cargo horsetail beans in bulk, Antwerp to Alexandria or Port Said, USD 130.000 lumpsum fios, L/D 1.000/200 per hatch (May 12-20).
Acct: General Authority for Supply Commodities.*

*GLOBAL TRADER: 11.500 metric tons bagged cement, Gdynia to Conacry, USD 30.25 per metric ton fios, L/D 1.300/600. (May 16-22).
Acct: Cigrang Freres.*

*BLUE SKY: 10.500 metric tons 5% moloo harmless bagged ammonium nitrate, USD 17.80 per metric ton fios, L/D 900/750 (April 20 - May 5).
Acct: Danubiana, Bucharest.*

*AGIOS DEMETRIOS (12.479 d.w.t.): Full cargo soya been meals, one Port U.S.Gulf to Piraeus and/or Volos, USD 350.000 lumpsum fios basis 1/2, L/D 2.500/750 (May 2-12).
Acct: Euro Frachtkontor G.m.b.H., Hamburg.*

*LEFTHERO (25.745 d.w.t.): Full cargo grain, 1-2 ports Great Lakes with completion St. Lawrence to 1-3 ports Japan, USD 740.000 lumpsum fios basis 2/1, 9.5 total days (May 25 - June 10).
Acct: Toepfer.*

*ELLINIDA: 11.000 - 14.000 metric tons crude Barytes, Thailand to Abu Dhabi, USD 24.95 per metric ton fio up to 11.000 metric tons, any addition USD 20 per metric ton, L/D 3.000/1.500. (May 5-15).
Acct: Baroid.*

*ELMINA: 12.000 metric tons bulk phosphate, Morehead City to Heroya, USD 20 per metric ton fiot, (May 11-19) L/D 36 hours/4.000.
Acct: Hydro.*

*ELMANI: 11.000 - 12.000 metric tons crushed scrap turnings, Milwaukee to Bilbao, USD 35 per metric ton fios, L/D 2.500/2.500 (May 25-31).
Acct: Tubacex.*

*KOEROES: 3.000 metric tons 5% moloo, bulk petcoke, Rotterdam to Itea, USD 34 per metric ton fiot, L/D 1.500/1.500. (May 10-12).
Acct: Pechinex.*

*THANASSIS M.: 6.800 metric tons 5% moloo bulk phosphates, Safi to Caronte, USD 14 per metric ton fiot, L/D 3.000/2.000 (May 13-18).
Acct: Minfos.*

*KOEROES: 3.000 metric tons 10% moloo bulk pumice, Nisyros Island to New Port Ghent, £ 9.20 per metric ton fiot, L/D 2.500/1.200. (May 21-28).
Acct: Russlite.*

*ELMARE: 6.500 metric tons 5% moloo bulk limestone, Aviles to Ghent, USD 8 per metric ton fiot, L/D 3.000/3.00. (May 23-30).
Acct: Sidmar.*

*ACE HERO: 11.500 - 12.975 long tons bulk wheat, Necochea to Angola, USD 40 basis 1/1, L/D 2.000 long tons centrocon/1.000 free. (June 9-20).
Acct: Arbelia.*

*YANNIS M.: 75.000 long tons 5% moloo iron ore, Tabarao to Gijon, USD 9.85 per long ton fiot, 8 total days. (May 5-15).
Acct: Ensidesa.*

CAP BON: 6.500 metric tons 5% moloo bagged urea, Constantza to Abidjan, USD 44.50 per metric ton free in/Sotto palango L/D 900/200 per hatch.

(May 25-31).
Acct: Danubiana.

SINGLE VOYAGE

*AKIS S.: 5.166 min./max. metric tons sugar loaves in bags, Alexandria to Casablanca, USD 26 per metric ton fios, L/D 600/600 (May 20-30).
Acct: Comanav.*

TIME CHARTER:

ELAFI: 35.127 d.w.t., built 1968, lumber - self trimmer - bulker, 1.579.510/1.367.581 cu. ft. G/B, 13 knots on 35 tons ifo (180 cst) plus 1.5 tons d.o., USD 7.400 per day plus 1.500 per month for overtime, delivery Bandar Shapour (April 22-26), redelivery Constantza, trip (Mineral Import Export).

ALEXANDRA: (12.616 d.w.t., built 1965, heavy lift - flush tween - liner type, 676.360/614.320 cu. ft. G/B, 14-17 knots on 23-34 tons ifo (180 CST) plus 2.5 tons d.o., USD 5.700 per day, delivery Hoek (April 28-30), redelivery Nigeria, trip (Rhein-Maas).

ELENA: (7.970 d.w.t., built 1963, heavy lift - flush tween - liner type, 400.316/355.047 cu. ft. G/B, 14.5 knots on 17 tons ifo (100 cst) plus 1.5 d.o., USD 3.500 per day, delivery Elbe (May 4-7), redelivery West Indies/North Coast S. America, trip (Saguenay).

EUROSEA: (26.732 d.w.t., built 1977, double skinned bulker, 1.160.656/1.132.544 cu. ft. G/B, 15 knots on 32 tons ifo (180 cst) plus 2 tons d.o., USD 7.400 per day plus 1.500 monthly for overtime, delivery Santiago de Cuba (May 2-4), redelivery Galveston - Tampa range trip (Lineas Maritimas).

EUROTRANSPORT: (16.693 d.w.t., built 1966, ro/ro - car bulker, 741.790 cu. ft. grain, 12.5 knots on 25 tons ifo (180 cst) plus 1.7 tons d.o., USD 5.700 per day, delivery Glomfjord (May 21-25), redelivery Gibraltar - Skaw range, trip (British Steel).

EUROSEA: (particulars as above), USD 13.500 per day plus 2.000 per month for overtime, delivery Nola (May 21-23), redelivery Antwerp - Brunsbuttel range, trip (British charterers).

THANASSIS M.: (7.213 d.w.t., built 1957, gearless bulker, 318.552/292.600 cu. ft. G/B, 12 knots on 9 tons d.o.), USD 2.600 per day, delivery Caronte (May 25-28), redelivery Portugal, trip (CNN).

EUROSUN: (14.582 metric tons, built 1965, car bulker, 630.677/608.766 cu. ft. G/B, 13 knots on 21 tons ifo (180 cst) plus 1.5 tons d.o.) USD 5.500 per day plus 1.500 monthly for overtime, delivery South Japan (June 10-13), redelivery Duala - Casablanca range, trip (Mitsui OSK).

DIMITRIS: (13.000 d.w.t., built 1958, tween, 13 knots on 18 tons ifo 1.500" plus 1 ton d.o.), USD 4.825 per day plus 80.000 ballast bonus, delivery Recalada (June 7-17), redelivery Italy, trip via Plate (Contimare).

NEDA: (11.800 d.w.t., built 1957, 11 knots on 16 tons ifo 1.500" plus 1.5 tons d.o.), USD 3.500 per day, delivery Aqaba (May 28-June 10), redelivery Karachi, trip (Globe Navigation).

VESSEL: (9.063 d.w.t., built 1955, 15 knots on 25 tons ifo 1.500" plus 1.5 tons d.o.), USD 2.800 per day, delivery Buenos Aires (May 7-11), redelivery Adriatic, trip (Mantovani).

«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:

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

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

Υπεύθυνος Τυπογραφείου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΔΑΜΑΚΗΣ
Κύπρου 99, Νίκαια

Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 - Πειραιές

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 1.000