

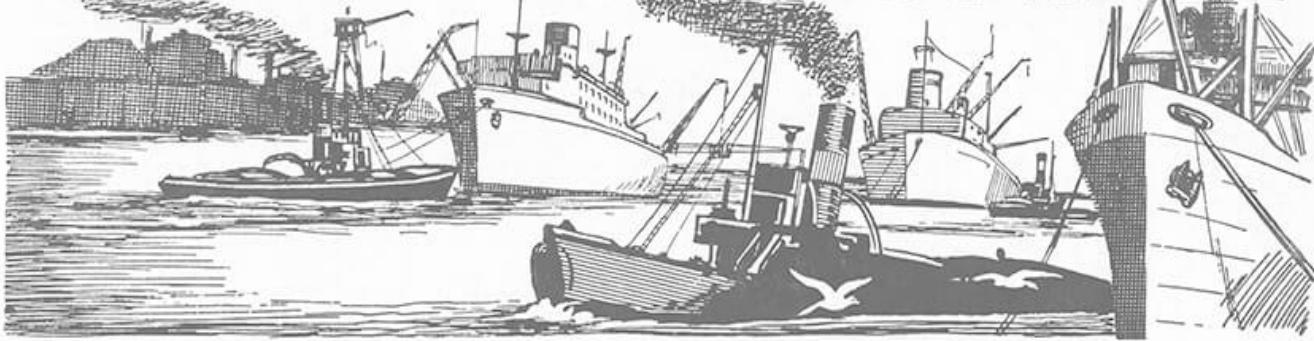
NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1979

Αρ. Φύλλου 1058/817

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1058/817

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1979

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Η «ΑΡΓΩ» ΜΠΡΟΣΤΑ ΣΕ ΝΕΕΣ «ΣΥΜΠΛΗΓΑΔΕΣ»

«Αρθρο τοῦ κ. ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ

Έπιτιμου Προέδρου τῆς Ε.Ε.Ε.

Μεγάλο τό πρόβλημα, πού άντιμετωπίζει η έμπορική μας ναυτιλία με τὴν εἰσόδο τῆς χώρας μας στήν Κοινή Αγορά, κι ἀπόφασιστική ἡ λύση του γιὰ τὸ μέλλον τῆς. Θυμίζει τὸ πρώτο ξεκίνημα τῶν προϊστορικῶν προγόνων μας γιὰ τὴν κατάκτηση τῆς θάλασσας μὲ τὴ μυθικὴ Αργώ. «Οπως τότε ἡ ναυτοσύνη, πού εἶχε ἀναπτυχθεῖ στὸ Αἴγαιο, κλήθηκε ἀπὸ τὴ Μοίρα τοῦ Γένους μας, τὴ θάλασσα, νά ξεπέρασε τὶς μορφοποιημένες σὲ «Συμπληγάδες» δυσκολίες τοῦ θαλασσινοῦ ἄγνων, καὶ τίς ξεπέρασε μὲ τὸ αἰώνιο ναυπηγικό πρόπτο τοῦ Αργού, ἐπανδρωμένο μὲ ὅλους τούς ὡς τότε ἥρωες τῆς Μυθολογίας μας, ἔτσι καὶ τώρα: Η Μοίρα τοῦ Εθνους μας πάλι, ἡ θάλασσα, καλεῖ γιὰ πολλοστὴ φορά τὴ ναυτοσύνη μας νά βρει τρόπο νά ξεπέρασε καὶ τίς σημειωνές δυσκολίες, πού σὰν νέες «Συμπληγάδες» προβάλλουν γιὰ τὴν έμπορική μας ναυτιλία στὴν εἰσόδο τῆς Κοινῆς Αγορᾶς.

Οι νέες αὐτές «Συμπληγάδες», πού πρέπει νά περάσει ἡ σημερινή «Αργώ» μας, χωρὶς νά ύποστει ζημιές ἀναστατικές γιὰ τὴν παραπέρα πορεία τῆς, ἐκφράζονται παραστατικά μὲ τὰ παρακάτω ἔρωτήματα:

— Θά μπροστεῖ ἡ σημερινή μας ναυτιλία νά βολευτεῖ ὀλόκληρη στὸν κοιναγοριτικό ναυτιλιακό χώρο, πού ἡδη εἶναι ἀσφυκτικά γεμάτος ἀπὸ τίς έθνικές ναυτιλίες τῶν παλιῶν συνετάρων;

— Η έμπορική μας ναυτιλία ἔφτασε στὰ σημερινά τῆς ψύχηλα ἐπίπεδα, λειτουργώντας μέσα στὶς συνθήκες τῶν ἐλεύθερων μεταφορῶν (TRAMPS). Θά μπροστεῖ τώρα νά προσαρμοστεῖ στὶς συνθήκες τῶν τακτικῶν γραμμῶν (LINERS), δησοῦ ἡδη ἀσχολούνται ἡ ἐπίδικουν νά ἐνταχτοῦν οἱ ναυτιλίες τῶν κοιναγοριτικῶν χωρῶν, χωρὶς αὐτή ἡ ἀναπροσαρμογή νά ἔχει δυσάρεστες ἐπιπτώσεις στὴ δυναμικότητά της;

— Καὶ τί θ' ἀπογίνεται τὸ καλυπτόμενο μὲ ζένες σημαίες τημῆα τῆς ναυτιλίας μας, πού κι αὐτὸ στὶς συνθήκες τῶν ἐλεύθερων μεταφορῶν ἔμαθε νά ζει καὶ ν' ἀναπτύσσει τὴ δραστηριότητά του, ἡ θά τὸ ύποχρεώσουμε νά μπει κι αὐτὸ στὸν ἀσφυκτικό χώρο τῆς Κοινῆς Αγορᾶς καὶ... δι, τι εἶναι νά γίνει, ἃς γίνει;

Μεγάλα καὶ ἀγωνιώδη τὰ ἔρωτήματα. Δίνουν διαστάσεις «Συμπληγάδων» στὸ πρόβλημα, πού δημιουργεῖται γιὰ τὴν έμπορική μας ναυτιλία, μὲ τὴν εἰσόδο τῆς χώρας μας στὴν E.O.K.

'Ο Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας μας, κατά τὴν τελευταία ἐπίσκεψή του στὸ Παρίσι, καὶ ὁ Πρωθυπουργός μας, κατά τὴν ὑπογραφή τῆς συμφωνίας τῆς ἐνταξής μας στὴν Κοινή Αγορά, παρουσίασαν τὴν έμπορική μας ναυτιλία, σὰν μεγάλη προίκα τῆς Ἑλλάδας.

Αὐτὸ εἶναι παρήγορο, γιατὶ δεῖχνει πὼς, γιὰ τὴν πολιτική μας ἡγεσία τουλάχιστο, ἡ έμπορική μας ναυτιλία ἐπαψε νά εἶναι ὁ «Μέγας Αγνωστός» τῆς ἐποχῆς τοῦ Βλάση Γαβριηλίδη. «Ομως, δὲν καθησυχάζει ἀπὸ τὸ φόβο, δὲτι ἡ μεγάλη αὐτὴ προίκα τῆς νύφης μπορεῖ νά φαγωθεῖ ὀλικά - ή μερικά ἀστεῖ - ἀπὸ τὸ γαμπρό. Κι ἀπὸ τίς ὡς τώρα ἀνάκοινωσεις τῶν ὑπεύθυνων χειριστῶν τῆς κρατικῆς μας πολιτικῆς δὲ βγαίνει τὸ συμπέρασμα, πὼς δὲν ὑπάρχουν στὴν E.O.K. «Συμπληγάδες» γιὰ τὴ ναυτιλία μας, ή πὼς ὑπάρχουν, ἀλλ' ἀκινδυνοποιήθηκαν μὲ τὴ συμφωνία τῆς ἐνταξῆς καὶ ἡ «Αργώ» μας θά τίς περάσει χωρίς ἡ μὲ μικρές ζημιές στὴν πρύμνη της.

Φαινέται, λοιπόν, πὼς οἱ χειριστές τῆς υπόθεσης τῆς ἐνταξῆς μας στὴν E.O.K., εἴτε ἔξαιτίας τῶν μεγάλων δυσκολίων τοῦ προβλήματος, εἴτε γιατὶ ἀλλα - πιεστικότερα αὐτά - ἔθνικά προβλήματα τούς ἀνάγκασαν, τὸ παρέκαμψαν, ἀφίνοντας τὴ λύση του στοὺς ναυτίλους μας: Ν' ἀντιμετωπίσουν αὐτοὶ τὴ δημιουργούμενη κατάσταση, δησοῦ ἀντιμετώπισαν καὶ ἀλλες παρόμοιες στὸ παρελθόν, χησιμοποιώντας τὴν ἔλληνη ναυτοσύνη.

Γι' αὐτὸ ἀς ἔξετάσουμε τὸ πρόβλημα μὲ τὸ πρόσιμα, πού σχημάτισε ἡ ναυτοσύνη μας, κρυσταλλώνοντας ἀπὸ τὰ χρόνια τῆς «Αργώς» ὡς τὴν ἐποχή μας τὴν περί δῶλων τῶν γενεῶν στὸ θαλασσονό ἄγνων.

Πραγματικά ὁ κοιναγοριτικός χώρος τῆς Εύρωπης παρουσιάζεται κορεμένος ἀπὸ ἀποψή ναυτεμπορικής δραστηριότητας. Γιατὶ οἱ χώρες, πού συμμετέχουν στὴν E.O.K., στὸ σύνολο τους σχεδόν, διαθέτουν έμπορικές ναυτιλίες, οἱ ὅποιες ὅχι μόνο ἔχαρκον γιὰ τὶς έθνικές τους μεταφορές, ἀλλὰ περισσεύουν καὶ γιὰ τὴν ἔξυπηρέτηση τοῦ παγκοσμίου ναυτεμπορίου. Δηλαδή, οἱ ἐνδοκοιναγοριτικές ναυτεμπορικές ἀνάγκες ύπερκαλύπτονται ἀπὸ τὶς ναυτιλίες τῶν παλιῶν συνετάρων.

Πού, λοιπόν, καὶ πὼς θά χησιμοποιηθεῖ ὁ τεράστιος δύκος τῆς ἔλληνόκτητης ναυτιλίας, πού στὸ σύνολο του σχεδόν πάνω ἀπὸ 95% - ἀπασχολεῖται στὶς διεθνεῖς θαλασσινές μεταφορές;

Ἡ ἀπάντηση στὸ ἔρωτημα βγαίνει μόνη τῆς: Στὸν παγκόσμιο ναυτεμπορικό στίβο καὶ πάλι. Γιατὶ θά ἡταν ἀφέλεια - τὸ λιγότερο - νά δεχτούμε, πὼς οἱ Εύρωπαιοι συνετάροι μας θά προτιμήσουν στὶς έθνικές τους, ἀλλὰ καὶ τὶς ἀλλες, μεταφορές τὰ δικά μας καράβια ἀπὸ τὰ δικά τους, δησοῦσες συμφωνίες κι ἀν κάνωμε μαζί τους.

Ομως, στὸ παγκόσμιο ναυτεμπορικό στίβο τὸ ἔλληνικό πλοίο εἶναι ἀνταγωνιστικό γιατὶ: α) Κατευθύνεται ἀπὸ τὸν ιδιοκτήτη του κι ἔχει λιγότερα ἔξοδα διοίκησης. β) Χάρη στὴν ἔλληνη ναυτοσύνη, πού διαποτεῖς ἐφοπλιστές καὶ πληρώματα, μπορεῖ νά ἐλισσεται κατάλληλα, ξεπερνώντας εύκολα τὶς κάθε φορά παρουσιαζόμενες δυσκολίες. Καὶ γ) έχει γιὰ βασική του ἀρχή τὴ συνέπεια στὶς συναλλαγές, τηρώντας την μὲ θρησκευτική εὐλάβεια.

Στὴν Κοινή Αγορά τὸ ἔλληνικό πλοίο θά μειώσει αὐτὴ την ἀνταγωνιστικότητα - ἀν δέν τη ἔχει ὀλότελα - γιατὶ θά ὑποχρεωθεῖ νά συμμορφωθεῖ μὲ τοὺς ναυτιλιακούς της θεσμούς: Νά ἐνταχτεῖ στὶς τακτικές γραμμές (LINERS) καὶ νά ἔξυπηρετει τὶς ἐλεύθερες μεταφορές (TRAMPS) κάτω ἀπὸ τὸν ἔλεγχο τῆς ἐνιαίας (κοιναγοριτικῆς) διοίκησης. Αὐτά, ομως, συνεπάγονται ἐπιβάρυνση τῶν ἔξδων του καὶ δυσκολίες - γραφειοκρατικές κ.α., χωρὶς ν' ἀποκλείονται καὶ οἱ σκόπιμες - στὴ διακίνηση, μὲ ἀνμφισβήτητη συνέπεια νά χάσει τὸ ἔλληνικό πλοίο τὴν ἀνταγωνιστικότητά του, πάνω στὴν ὅποια στήριζε ὡς τώρα τὴν ὑπαρξή καὶ τὴν ἀκμή της θά ἔμπορική μας ναυτιλία.

Θ' ἀντιταχθεῖ, ίσως, τὸ ἔπιχείρημα - συχνὰ χησιμοποιούμενο ἀλλωστε - δτι στὴν Κοινή Αγορά η ναυτιλία μας θά συνδέσει τὴν τύχη της μὲ τὶς ἀλλες έθνικές ναυτιλίες καὶ στὴν παραπέρα ἐξελικτική πορεία της θά βαδίζει μὲ σιγουριά, προστατευόμενη ἀπὸ μία κοινωνία 260 έκαπτομυρίων ἀτόμων, η ὅποια εἶναι καὶ ἀπὸ τὶς πιο προηγμένες στὸν κόσμο. «Τεσι, όποιαδηπότε μεταβολή τῆς ναυτιλίας μας, ἀκόμη καὶ ἡ μείωση τῶν δυνάμεων της, θά είναι σὲ καλό της, γιατὶ θ' ἀποτελεῖ ποιοτική ἀλλαγή, δηλ. βελτίωση.

Ἐδῶ θά μοῦ ἐπιτραπεῖ νά παρατηρήσω δτι τὸ ἔπιχείρημα, ἀν δέν εἶναι παραπλανητικό, σίγουρα εἶναι ιδεαλιστικό - κι ἐπομένως ἀνεδαφικό - γιὰ τὴν ἐποχή μας, δησοῦ τὸ συμφέρον μεταξύ ἀτόμων καὶ κρατών πήρε τὶς πιο ἀπάνθρωπες διαστάσεις του. Πειστικότατο παράδειγμα ἀποτελεῖ ὁ φανφαρονισμός τοῦ

άσιγαστου κήρυκα τών άνθρωπίνων δικαιωμάτων Προδέρου τών Η.Π.Α., πού δή μόνο κλείνει τά μάτια κι αύτιά μπροστά στό Κυπριακό δράμα, άλλα ένισχυει κιόλας τόν 'Αττίλα, ένθαρρυνοντάς τον και γι' άλλες άντιανθρωπιστικές έξορμήσεις, γιατί έτσι άπαιτούν σήμερα τ' άμερικανικά συμφέροντα...

"Ας μη ξεγελιόμαστε, λοιπόν, από ιδανικά, που γιά την πραγμάτωσή τους χρειάζονται πανανθρώπινες διαδικασίες πολλών δεκαετιών άκομη - ίσως κι αίώνων - κι άς άντιμετωπίσουμε ρεαλιστικά τή σημερινή πραγματικότητα. Και ή σημερινή παραγματικότητα λέει, πώς οι Εύρωπαιοι συνεταιρούμενοι, που και στο ναυτεμπορικό τομέα θά είναι ήνιοχοί, σάν ισχυρότεροι, θά κοιτάζουν νά προστατεύουν πρώτα τίς δικές τους ναυτιλίες και περισσεύματα - άν και όποτε ύπάρχουν - τής προστασίας τους μονάχα θά διαθέτουν γιά τή δική μας ναυτιλία. Κι αύτο σέ δύσκολες συνθήκες, γιατί στη σημερινή ναυτιλιακή κρίση θά προστεθεῖ και ή τρικυμία, που πάει νά σηκώσει στόν παγκόσμιο ναυτεμπορικό στίβο ή έπιδιωνή τών χωρών τού Τρίτου Κόσμου, ν' άποκτησουν δικές τους έμπορικες ναυτιλίες, σπώς άλογάθαρα φάνηκε στήν τελευταία διάσκεψη τής Μανίλας.

"Η Κοινή 'Αγορά άπό γεννησιμού της φέρνει μάν άντινομία, πού άποτελεί και βασική της άδυναμία: Φοβούμενη τίς «άρκούδες», έπιχειρησε νά συνενώσει σέ συμβιωτική όμαδα «άλυκους» και νά τούς κάνει «οκυλιά», έλπιζοντας πώς τούτο θά έπιτευχθεί στή διαδικασία τής έξελικτικής παρείας.

Χρέος μας, λοιπόν, είναι νά φροντίσουμε νά μή φαγωθεί η ναυτιλία μας, σάν πρόβατο, στή διαδικασία αύτής τής πορείας. Και έθνικοιστορικό καθήκον μας νά τή διατηρήσουμε

σέ άκμή, γιατί μ' αύτήν χιλιάδες χρόνια τώρα κρατούμε ύποταγμένη στή Θέλησή μας τή θάλασσα, πού είναι ή Μοίρα τού "Εθνους μας.

Σαράντα αιώνες τώρα, από τά μαθικά χρόνια, ή «Άργω» μας, διασχίζοντας τίς θάλασσες και μεταφερόμενη στούς ώμους τών «Άργοναυτών» μας στήσι στερείές τού πλανήτη μας, δημοσιεύει ο μύθος, άντιμετώπισε πολλές «Συμπληγάδες» και τίς ξεπέρασε ολές μέ τήν άκατάβλητη δύναμη τής έλληνης ναυτοσύνης. Θά περιοριστώ μονάχα σ' αύτές που ξεπέρασε κατά τήν νεοελληνική περίοδο τής Ιστορίας μας:

Στήν τουρκοκρατία ξεπέρασε τίς δυσκολίες τής τούρκικης σκλαβιάς, προσφεύγοντας στήν προστασία τών τότε ισχυρών σημαίων, προπάντων τής ρωσικής.

"Όταν στήν ίδια περίοδο ή πειρατεία στή Μεσόγειο πήρε άπειλητικές διαστάσεις γιά τό ναυτεμπορίο, τήν άντιμετώπισε έξοπλίζοντας κατάλληλα τά έμπορικά τής σκάφη και γυμνάζοντας πολεμικά τά πληρώματά της. Και δέ δίσταζε νά ένεργει καταδρομές, γιά νά διασπά τούς πολεμικούς άποκλεισμούς, γιατί τά κέρδη, που προσκόμιζε άποτέλειες έπιχειρησιες, ήταν τεράστια.

"Όταν στήν άρχη τού τέλους αύτής τής περιόδου - τής τουρκοκρατίας - ή Ιστορία τήν κάλεσε νά ένταχτει στόν 'Απελευθερωτικό 'Αγώνα, δέ διστασε νά μετατρέψει πολλά της σκάφη σε πυρπολικά, δηλω νά τά θυσιάσει, γιά ν' άντιμετωπίσει τίς τότε «Συμπληγάδες», πού ίνόμαζοντας τουρκικός πολεμικός στόλος, άναδειχνοντας Κανάρηδες πολλούς άπο τούς «Άργοναυτές» τής.

"Όταν μετά τό Εικοσιένα χρειάστηκε νά ξανεμφανιστεί δυνατή στόν διεθνή θαλασσού στήβο, άνέπτυξε στό έπακρο τό συνεταιρι-

σμού («παρτινιεβελισμό»), γιά νά ξεπεράσει τίς οικονομικές δυσκολίες.

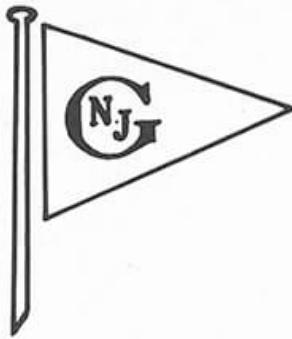
Τό ίδιο μέτρο προσαρμοσμένο στής κάθε φορά συνθήκες τού "Εθνους μας και τού ναυτεμπορικού άγωνα, χρησιμοποιήσε ή ναυτιλία μας κι ζηταν χρειάστηκε νά ξεπεράσει τίς δυσκολίες τού μετασχηματισμού της άπο τού ιστιοφόρα σέ άτμηλατη, άλλα και στής μετέπειτα διαφοροποιητικές έξελιξεις της, ως τίς μέρες μας.

Κι ζηταν στό μεσοπόλεμο τό Κράτος μας δέν έννοούσε νά προσαρμόσει τή ναυτιλιακή του πολιτική στής ζωτικές της άνάγκες, γιά νά ξεφύγει τόν κίνδυνο τού άφανισμού της προσφυγής, μέ πρωτοπόρο τόν 'Οναστη, στής σημαίες εύκολιάς και δχι μόνο έπεζησε, άλλα σημείωσε και άλματικές προόδους, πού τήν κατέστησαν πρωταγωνίστρια στόν παγκόσμιο ναυτεμπορικό στήβο.

Πιστεύω, πώς και τούτη τή φορά ή «Άργω» μας, θά προσπεράσει νικηφόρα τίς νέες «Συμπληγάδες», πού ή έποχή μας έτοιμασε κι έστησε γι' αύτήν στήν είσοδο τής Ε.Ο.Κ. Γιατί πιστεύω στήν άγωνιστικότητα και τήν άποφασιστικότητα τών σύγχρονων «Άργοναυτών» μας έφοπλιστών και ναυτικών, οι δηποίοι, έχοντας γιά καθοδηγητικό άστερι τήν έλληνηκή ναυτοσύνη, θά βγάλουν άκινδυνα άπο τό διάδαλο τής σημερινής κρίσης τήν «Άργω» μας και θά ξανοιχτούν μ' αύτη στής γαλάζιες θάλασσες τής Οίκουμένης, γιά νά φέρουν στούς λαούς τής άγαθά τής ειρήνης και νά συνεχίσουν τήν διάδοση τού 'Ελληνικού Πνεύματος, πού θέλει τόν άνθρωπο νά είναι πάντα ΑΝΘΡΩΠΟΣ και ποτέ λύκος.

A.G. LAIMOS

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

ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΣΤΙΣ ΠΗΓΕΣ

του κ. ΚΩΝ. Ν. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ

Τό αφθονο σέ πλοιό το και πλούσιο σέ ποικιλά πληροφοριακό υλικό που δρίσκεται διάχυτο στά όχραια έλληνικά κείμενα, τεκμηριώνει άμαχητα πόσο παλέο και πόσο άδικο παραμένει τό ναυτικό μας βίουμα. Αποκαλυπτικές είναι οι αρχαίες παροιμίες και παροιμώδεις φράσεις, που πέμπαν στό χώρο της ξηρᾶς άπο τό άπεραντο κράτος τον Ποσειδώνα. Καὶ τό πέρασμα τούτο δέν θά ήταν δυνατό, αν οι ποιητές άπευθυνόνταν σε κοινό ξένο κι' άχαστο με τά θάλασσαν έργα.

Άπο τό πλήθος τών όχραιων παροιμῶν άρκετές άναφερνται στή ματαιονοίνα. Είναι λακωνικότατες - αν και ίση Λακωνικές - εύφεστατες κι' εύκολον θόρυβος.

Οι στεριανοί συνήθιζαν, δημος και οι ναυτικοί νά λένε:

«θάλασσαν άντλεῖς»

δηλαδή είναι χαμένος κόπος νά έπιχειρεις γά άντλεις τό νερό της θάλασσας, άφου ποτέ δέν θά καταφέρεις νά την ξεράνεις.

Μιά δεύτερη πολυχιλιόχρονη κι' αυτή παροιμία μιλάει γιά τό μέτρημα τής άμμου τής θάλασσας:

«Άμμον μετρεῖς»

Φυσικά τό μέτρημα τής άμμου δέν τελειώνει ποτέ, δημος και τό μέτρημα τών κυμάτων, τής δεικνυτής, τής άκαταπόνητης θάλασσας.

«Κύματα μετρεῖς»

Άπο τίς δίλεξες περνούμε στής τρίλεξες. Ένα μάθημα που δέν πρόκειται νά εύδοκιμησει ποτέ είναι νά μάθεις τό σιδέρο νά πλέει:

«Σιδήρον πλεῖν διδάσκεις»

Μιά άλλη παροιμία που λέει «μαθαίνεις τό δελφίνι νά κολυμπάει»,

«Δελφίνι νήχεσθαι διδάσκεις»

δέν σημαίνει μόνο τή μάταιη προσπάθεια, γιατί έχει και πολλή δόση στάτυρας, άφου τό δελφίνι είναι θαυμαστότερος κολυμβητής.

Συνήθισμένη ήταν η παροιμία:

«Εἰς τό ρεῦμα κωπηλατεῖς»

κι έλεγόταν γιά κείνον που μάταια άντιμάχεται υπέρτερες δυνάμεις, δημος, άκριψως, ό κωπηλάτης δέν μπορεῖ νά κατανικήσει τό άντιθετο ρεύμα.

Οι άρχαιοι ποιητές προσφέρουν στά έργα τους αφθονο υλικό άπο ναυτικές παροιμώδεις, εικό-

νες ή μεταφορές. Είναι δέ πασιγνωστο πώς τό Κράτος, ή Πολιτεία παροιμιαζόταν μέ καράβι. Ό δροντας μέ τόν καπετάνιο τού πλοίου, (Έλεγόταν «κυβερνήτης», «πρωνήτης άναξ», «κεδόνος οιάκοστρφός» άκομη και «ναυάρχος χθνών»). Οι πολιτικές άναταραχές μέ τρικυμίες. Τό ξελέφαντά τους μέ τήν παράλληλη έπικινδυνον κάβουν. Τή σιγουριά μέ τό λιμάνι.

Γιά τόν άνθρωπο πού παρανοεῖ και μέ άδικες πλουτιζεί, ο Αισχύλος γράφει (Ειν. 555 έπ.). γράφει:

«Βιαίως ξύν χρόνων καθήσειν

«λαίφος, δταν λάβη πόνος

«θρανομένας κεραίας»

πού θά πεῖ - σ' έλευθερη άπόδοση - πώς πού μέ παρανομίες άποκτα πολλά «δταν οι άντενες - τού σκάφους του - καταπονηθούν κι' άρχισουν νά σπάζουν, τότε βιαστικά θά άναγκασθει νά μαζεύσει τά πανιά του».

Ο Αριστοφάνης φθάνει νά κάνει και ναυτικά λογοπαίγνια. Θά θυμίσω ένα χαρακτηριστικό, πού έχει άφορμη τού στίχου τού τού Εύριπιδη:

«Έκ τών κυμάτων γάρ αύθις αί γάληνη όρω δηλαδή «βλέπω πάλιν νάρχεται άπο τά κύματα γαλήνη». Κι ο Αριστοφάνης - πού δέν συμπαθούσε τού Εύριπιδη - έπαναλαμβάνει τό στίχο τροποποιημένο:

«Έκ κυμάτων γέρ αύθις αί γάληνη όρω δηλαδή «βλέπω πάλιν νάρχεται άπο τά κύματα γάτα (γαλή)

Άπο τίς δίλεξες περνούμε στής τρίλεξες. Ένα μάθημα που δέν πρόκειται νά εύδοκιμησει ποτέ είναι νά μάθεις τό σιδέρο νά πλέει:

«Σιδήρον πλεῖν διδάσκεις»

Μιά άλλη παροιμία που λέει «μαθαίνεις τό δελφίνι νά κολυμπάει»,

«Δελφίνι νήχεσθαι διδάσκεις»

δέν σημαίνει μόνο τή μάταιη προσπάθεια, γιατί έχει και πολλή δόση στάτυρας, άφου τό δελφίνι είναι θαυμαστότερος κολυμβητής.

Συνήθισμένη ήταν η παροιμία:

«Εἰς τό ρεῦμα κωπηλατεῖς»

κι έλεγόταν γιά κείνον που μάταια άντιμάχεται υπέρτερες δυνάμεις, δημος, άκριψως, ό κωπηλάτης δέν μπορεῖ νά κατανικήσει τό άντιθετο ρεύμα.

Οι άρχαιοι ποιητές προσφέρουν στά έργα τους αφθονο υλικό άπο ναυτικές παροιμώδεις, εικό-

μιά και ί λόγος γιά τά ναυτικά άτυχηματα έχει έδω θέση τό γνωστό έκεινο:

«Νῦν εὐπλόκα δτε νεναυάγηκα»

δηλαδή «Άφου πρώτα ναυάγησα, τώρα ταξιδένω - κάνω ταξίδια - καλά». Ή φράση ειπώθηκε άπο τόν Κύπριο φιλόσοφο, τόν Ζήνωνα τόν Κιτιέα (355-270 π.χ.). Ταξίδευε άπο μικρός μέ τά καράβια τού πατέρα τον Μηνσέα. Σ' ένα ταξίδι πρός τόν Πειραιά έχασε τό καράβι και τό φορτίο του. Ο Ζήνωνας άφου σώθηκε παράμετα στή ζηρά κι' έπεδθηκε στά σίγουρα ταξίδια τής φιλοσοφίας.

Γά τους άναξιους πού άπο τά κατώτατα πολιτιστικά έπιπεδα υψώθηκε στά υπατα δξιώματα τής Πολιτείας έλεγόταν:

«Από τής κώπης εις τό βῆμα»

«Άπο τό μπάγκο τού κουπιού στό βήμα τής Βουλῆς», άπο άπλος κουπολάτης, πολιτικό πρόσωπο. Παροιμώδης είναι ή φράση:

«Έπι δύον άγκυραν ύμειν»

«τήν έχει άραξει μέ δύο άγκυρες». Μεταφορικά ή παροιμία έχει τή θέση της γιά δσους έχουν έξασφαλίσει διπλή διέξοδο, διπλό τρόπο σωτηρίας, γιά αύτους πού «παίζουν σέ διπλό ταμπλώ». Ο Δημοσθένης (1295) τήν άναφέρει:

«Μηδέ έπι δύον άγκυραν ύμειν αύτους έστει». Δηλαδή «μηδέ τους άφηνετε νά παίζουν διπλό παιχνίδι». Θά ξαναθυμίσω μιά σύγχρονη και πολύ γνωστή νεοελληνική παροιμία:

«Μικρό καράβι παίνευε

«μεγάλο καβαλήκα». Πολλοί θά άγνοούν πώς τούτη ή παροιμία έρχεται άπο τά βάθη τής ιστορίας μας. Πάνω από δυόμισι χιλιάδες χρόνια πού δέν Ήσιοδος τήν άναφέρει (Ε.Η. 689-90) μέ τήν ίδια σημασία.

«Ολίγην νήα έπαινειν

«μεγάλη δέν φορτίον θέσθαι». Μικρό καράβι νά παίνας, μά φόρτωνε σέ μεγάλο». Ο Εύριπιδης τήν παραλλάσσει και τήν έπαναλαμβάνει ώς έξης:

«Ναῦς ή μεγίστη κρείσσων

«η μικρόν σκάφος».

Θά θυμίσω - και ίση τελειώσω - τήν αισιόδοξη και θαλασσινή τούτη φράση:

«Πλεῖ ταδέν».

Τήν άναφέρει ο Αισχύλος (Χοηφ. 824) και φαίνεται πώς ήταν ή άρχη κάποιου πολύ γνωστού στήν έποχη του τραγουδιού. Σημαίνει:

«Όλα πάνε καλά»

«Άς τό εύηηθούμε.

ΚΩΝ. Ν. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ

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

Η ΕΟΚ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

(Σειρά αρθρων έκ της μελέτης του 'Αντρού Λ.Σ. κ. ΓΕΩΡΓ. ΣΠΑΡΤΙΩΤΗ
«Η Έλληνική Ναυτιλία είς τα πλαίσια της Ε.Ο.Κ.»)

ΜΕΡΟΣ Α'

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ.

1. Μέγεθος και χαρακτηριστικά της έμπορικης Ναυτιλίας της Ε.Ο.Κ.

Η δύναμις τού έμπορικου στόλου δλων τών συμμετεχουσών είς την Ε.Ο.Κ. χωρών άνερχεται συνολικώς είς 11.382 πλοιά 76.717.992 κοχ, ώς τούτο έμφανεται έκ του δημοσιευμένου πίνακος ό ποιος συνετάγει βάσει τών στοιχείων τού Λόδυδες Ρέτζιστερ 1978.

Ως έξαγεται έκ τών ιδίων στοιχείων, ποσοστόν 73,3% τού στόλου της Ε.Ο.Κ. άποτελείται άπό πλοιά ήλικιας κάτω τών 10 έτών έναντι άντιστοίχου ποσοστού 64% διά τον παγκόσμιον έμπορικον στόλον και 38,3 διά τον ύπο Έλληνική σημαίαν, έχει δέ μέσον ήλικιαν 7,4 έτη, έναντι 9,66 έτών της παγκοσμίου ναυτιλίας, 12,7 της ύπο Έλληνική σημαίαν ναυτιλίας, 9,73 της ύπο ξένας σημαίας Έλληνοκτήτου ναυτιλίας και 11,12 τού Έλληνοκτήτου συνολικώς στόλου. (Ναυτικά Χρονικά' 'Ιαν. 1979).

Έκ τών άνωτέρω στοιχείων συνάγεται ότι ο Έμπορικός στόλος της Ε.Ο.Κ. άπό άπόψεως ήλικιας εύρισκεται είς καλυτέραν θέσιν τόσον έναντι τού παγκόσμιου έμπορικον στόλου, ήτοι τού μέσου όρου ήλικιας δοστις χαρακτηρίζει την γενικήν ύφισταμένην κατάστασιν, δσον και έναντι τού ύπο Έλληνική σημαίαν στόλου και Έλληνοκτήτου τοιούτου, ήτοι πλεονεκτεί έναντι τούτων έμφανιζόμενος ώς πλέον σύγχρονος, έπομνωνς ίδιατέρως ύπολογίσιμος είς ένα συναγωνισμόν ή είς ένα προβληματισμόν διά την προβλεπομένην διαμόρφωσιν τών ναυτιλιακών πραγμάτων.

Άπο άπόψεως ρυθμού άναπτυξεως έχομεν την άκολουθον εικόνα διά την περίοδον άπό 1960 έως 1977: Ο έμπορικός στόλος της Ε.Ο.Κ. άπό τά 43,4 έκατομ. τόν. γκρός τού 1960 σπήματο το 1977 τά 76,1 έκατομ. τόν. γκρός, σημειώσας μέσον όρουν έτησιας αύξησεως κατά 2,1 έκατομ. τόν. γκρός. Έναντι τούτου, ο μέν ελληνικός στόλος άπό 4,5 έκατομ. τόν. γκρός τού 1960 έφθασε τρ 29,5 έκατομ. το 1977 σημειώσας μέσον έτησιαν αύξησιν κατά 1,4 έκατομ. τόν. γκρός, δέ έλληνικής ίδιοκτησίας άπό τά 12,2 έκατομ. τόν. γκρός τού 1960 έφθασε τά 52,9 έκατομ. το 1977, σημειώσας μέσον έτησιαν αύξησιν κατά 2,6 έκατομ. τόν. γκρός.

Έκ τών προηγουμένων στοιχείων έμφανεται ότι τό μέγεθος τών έμπορικών στόλων της Ε.Ο.Κ. έν συνόλω, ώς άπολυτος άριθμος, άκολουθει κατ' έτος και κατά την άναφερμένην περίοδον, όπωσδηποτε αύξητηκήν τάσιν. Ως πρός τό ποσοστόν έπι τού παγκο-

σμίου στόλου διπερ άντιπροσωπεύει ο έκαστοτε έμπορικός στόλος της Ε.Ο.Κ., κατά την διαδρομή της χρονικής ταύτης περιόδου, και τήν εξελεκτικήν τάσιν τήν θησιαν άκολουθει τό ποσοστόν τούτο έν άντιπαραθέσει πρός την άντιστοίχην τάσιν ή ποιος έμφανεται διά την Έλληνοκτήτου ναυτιλίαν, δυνάμεθα νά έχωμεν τά σχετικά συμπεράσματα έκ τού άκολουθου πίνακος:

Ποσοστόν στόλου Ε.Ο.Κ.	Ποσοστόν διπερ άλληντοπήτου στόλου	Ποσοστόν διπερ άλληντοπήτου στόλου
Έτος	έπι τού παγκόσμιου	έπι τού παγκόσμιου
Έμπορικον στόλου	Έμπορικον στόλου	Έμπορικον στόλου
1960	34,4 %	9,7 %
1972	23,1 %	13,5 %
1975	21,9 %	12,6 %
1977	19,3 %	12,3 %
1978	18,95%	12,68%

(Στοιχεία έκ τού Δελτίου ΕΣΥΕ)

Έκ τού άνωτέρω πίνακος έμφανεται ότι τό ποσοστόν της συμμετοχής τών ναυτιλιών της Ε.Ο.Κ. είς τόν παγκόσμιον έμπορικόν στόλον βαίνει μειούμενον γεγονός διπερ δύναται νά έρμηνευθή και νά άδηγησει είς τό λογικόν συμπέρασμα ότι η συμμετοχή τών έμπορικων στόλων της Ε.Ο.Κ. είς τάς παγκοσμίους μεταφοράς, κατά ποσοστόν τουλάχιστον, μειούται σύν τώ χρόνω, ένω ή ποσοσταίσι συμμετοχή τού Έλληνοκτήτου στόλου παραμένει μάλλον είς σταθερά έπιπεδα, αύξανομένου δμως τού τελευταίου, ώς νοείται, κατά μέγεθος και δή είς ποσοστόν παρόμιον τού άντιστοίχου διά τόν παγκόσμιον στόλον.

Έξ απόψεως συνθέσεως τών στόλων της Ε.Ο.Κ., παρατηρούμεν διό ο κύριος όγκος τών πλοίων της άποτελείται άπό δεξαμενόπλοια, (ποσοστόν 49,7%), έν συνεχεία έρχεται ο στόλος τών φορτηγών πλοίων ένηρού φορτίου (ποσοστόν 39%). Λίαν άξιόλογος τέλος τυγχάνει ο στόλος τών container ships της Ε.Ο.Κ. άνερχόμενος είς 195 πλοία 4.006.480 κοχ, ικανοποιών τά νέας τάσεις τού θαλασσίου έμπορου, αίτινες συνεχώς κατακτούν ζδαφος δεδομένου ότι μειώνουν και τήν συμμετοχήν τού παράγοντος έργασία και τήν χρονικήν διάρκειαν άναμονής και παρανοής τού πλοίου, ήτοι έπιτυγχάνουν γενικώς έπιδικωμενος οίκονομικοργανιστικούς στόχους.

2. Διεθνές θαλάσσιον έμπόριον και συμμετοχή είς τούτο έμπορικών στόλων Ε.Ο.Κ. και τρίτων χωρών

Αι χώραι της Ε.Ο.Κ. άποτελούν τόν σπουδαιότερον φορτωτήν - ναυλωτήν έν συγκρι-

σει πρός δλας χώρας ή θμάδας, έμφανιζούσας ένότητα τίνα, έπι παγκόσμιου έπιπεδου. Τούτο οφείλεται είς τό μέγεθος τού έξωτερού έμπορίου της Ε.Ο.Κ. Είς τήν τεραστίαν ζήτησιν ναυτιλιακών ύπηρεσιών έκ μέρους τών χωρών της Ε.Ο.Κ., έν μέρος ταύτης και μάλιστα σημαντικόν άντιμετωπίζεται διά τής χρησιμοποιησεως πλοίων μέ σημαίας έκτός της Ε.Ο.Κ., τά δημια έξιπηρετούν ένα μεγάλο ποσοστόν τών θαλασσών μεταφορών της. Παραλλήλως θμώς έν σημαντικόν έπισης ποσοστόν τού άξιολόγου και ίκανου στόλου, τόν όποιον σήμερον διαθέτει η Ε.Ο.Κ., άπασχολείται είς τήν διακίνησην έμπορίου μεταξι τρίτων χωρών (CROSS TRADE), μετέχοντος κατά 16% είς τού συνολικόν παγκόσμιον θαλάσσιον έμποριον.

Πλέον συγκεκριμένως, έπι τού θέματος τής άντιμετωπίσεως της μεγάλης ζήτησεως μεταφορών ύπηρεσιών ύπο της Ε.Ο.Κ., άναφέρεται διά συμφώνως πρό ποσοστόν τού άξιολόγου στόλου στοιχεία, έμπορικός στόλος της Ε.Ο.Κ. μεταφέρει περίπου ποσοστόν 42% τών είσαγωγών της και 54% τών έξαγωγών τών χωρών της Κοινότητος.

Βεβαίως τά φαινόμενα ταύτα άποτελούν τά φυσικά άποτελεσματα και τά δυνατά έπακολουθα τών μέχρι σήμερον έπικρατουσών εις τά περισσότερα Κράτη άρχων τής έλευθερίας τών θαλασσών και τού θαλασσίου έμπορίου, τού έλευθερου άνταγωνισμού και τής άποφυής διακρίσεως της σημαίας.

'Άλλα παραστατικήν και πλέον χαρακτηριστικήν γενικώτερον, εικόνα τών μεγεθών τών είσαγωγών και έξαγωγών τών χωρών της Ε.Ο.Κ. τής έκ μέρους της Ε.Ο.Κ. θησιαμένης άποτελεσματικής ζήτησεως ύπηρεσιών μεταφοράς, τών χρησιμοποιουμένων έμπορικών στόλων διά τάς μεταφοράς της Ε.Ο.Κ. κλπ. παρέχουν μέ τήν γλώσσαν τών άριθμών και τής στατιστικής οίπνακες, οι δημοσιεύμενοι είς τήν μελέτην τού καθηγούτο κ. I. TZOANOY τού I.O.B.E. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ» (1977).

Εις τούς έ λόγω πίνακας έμφανεται ότι κατά τό 1974 είς έκατομμύρια δολλάρια άξια τών είσαγωγών και έξαγωγών τών χωρών της Ε.Ο.Κ. άνηλθεν είς 292 + 277 = 569 έκατομ. δολ., τών H.P.A. είς 107 + 97 = 204 έκατομ. δολ., τής Ιαπωνίας είς 62 + 56 = 118 έκατομ. δολ. και τής Έλλαδος είς 4 + 2 = 6 έκατομ. δολ. Έξ άλλου ή άξια τού συνόλου τών είσαγωγών και έξαγωγών τής Ε.Ο.Κ. ύπερβαινει (είς τό διπλάσιον περίπου) τό άθροισμα τών άντιστοίχων μεγεθών τών πρώτων θεωρουμένων σήμερον βιομηχανικών χωρών Η.Π.Α. και Ιαπωνίας.

Έκ τών ιδίων στοιχείων ύπολογίζεται ότι ή άξια τών είσαγωγών τής Ε.Ο.Κ. άνηλθε κατά τό 1974 είς ποσοστόν 38% περίπου τού συνόλου τών παγκόσμιων είσαγωγών (έξαρέσει τών κρατών τού Ανατολικού Συνασπισμού), ένω ή άξια τών έξαγωγών άνηλθεν είς ποσοστόν 36% άντιστοίχως. Παρεμφερής και σχετική τυγχάνει και ή περιλαμβανομένη είς περίπου τού ΚΕΠΕ (ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ 1976 σελ. 64) έκτιμησις, είς ήν άναφέρεται διό ύπολογίζεται τόσον έπι τών έξαγωγών δσον και έπι τών είσαγωγών ότι ποσοστόν 40% περίπου της παγκόσμιου ένεργού ζήτησεως διά θαλασσίας μεταφοράς προέρχεται άπό τάς χώρας της Ε.Ο.Κ.

Έξ άλλου, ώς έχει δημοσιευθή, μετά τήν τελευταίαν ένταξιν τών τριών νέων χωρών, ποσοστόν 90% τού έξωτερού έμποριου τών έννεα χωρών της Ε.Ο.Κ. μεταφέρεται διά θαλάσσης.

Περαιτέρω προκύπτει και ο μικρός σχετικώς ρόλος, ή μικρά δηλονότι συμμετοχή τής Έλλαδος είς τόν χώρον τού διεθνούς έμποριου, φυσικόν άποτελεσμα τού ύφισταμένου ύψους τών άναγκών και δυνατοτήτων της, έν



Γράψατε διά νά σᾶς σταλούν κατάλογος και τιμάι έντελως δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone: 987 4670
telex: 897 833

telegrams: «PHENICO» LONDON

σχέσει πρός τά συνολικά διαμορφούμενα παγκόσμια μεγέθη, ύπογραμμιζομένης έντονώς και της άντιθεσώς ήτις έντυπωσιακών δημιουργείται μεταξύ τής μικράς Έλληνικής συμμετοχής είς τό διεθνές έμποριον και του μεγάλου και έπιβλητικού μεγέθους του έμπορικου της στόλου.

Έν όψει τού βεβαιωμένου έκ τών άριθμών δεδομένου δείτοι αἱ εἰσαγωγαὶ καὶ ἔξαγωγαὶ τῶν χωρῶν τῆς Ε.Ο.Κ. ἀποτελοῦν εἰς ἀξίαν ποσοστὸν περίπου 37% τῶν παγκοσμίων τοιούτων, διότι ἡ ἐνεργός διά τὴν ἑκτέλεσιν τοιούτων ζητησίας ὑπηρεσιῶν θαλασσίων μεταφορῶν ἀντιπροσωπεύει ποσοστὸν 40% περίπου τῆς παγκοσμίου τοιούτης καὶ διότι ὁ συνολικός ἐμπορικός στόλος τῆς Ε.Ο.Κ. ἐκπρωπεῖ ποσοστὸν κάτω τοῦ 19% - μόνον τοῦ παγκοσμίου στόλου, μὲν ἀπασχόλησιν μάλιστα σημαντικῶν μέρους τούτου εἰς μεταφορὰ τρίτων χωρῶν, προκύπτει εὐθέως διότι ἡ Ε.Ο.Κ., ὡς ἐμφανίζεται σήμερον, ἔχει μεγάλα ἀνάγκας εἰς θαλάσσια μεταφορικά μέσα καὶ μεγάλα περιθώρια ἐνεργοῦ ζητησίας τοιούτων μέσων εἰς τὴν διεθνή ἀγοράν, μὴ δυναμένων τῶν, ἐκ τῶν υφισταμένων ἀναγκῶν, προκυπτουσῶν ἀπαιτήσεων τούτων νά καλυφθοῦν διά τῶν ἔθνικῶν της στόλων.

Ἐπομένως - κατά λογικόν καὶ πάλιν ἐπακόλουθον εἰς τό προηγούμενον συμπέρασμα - ἐνώπιον τῆς πραγματικότητος αὐτῆς, ἡ Ἐλλάς ἔχει προσπικάς εὐοιώνους ἡ τουλάχιστον οὐχὶ ἀναμενούμενας αἵτιας καὶ καταστάσεις δυσμενών ἐπιδράσεων λόγῳ τῆς ὑπάρξεως τῆς Ε.Ο.Κ. καὶ τῆς ἐντάξεως της εἰς αὐτήν. Διότι ἐφ' δοσον ἡ Ε.Ο.Κ. ἔχει ὄπωσδηπότε ἀνάγκην καὶ στόλων τρίτων χωρῶν, δύο εἶναι οἱ πιθανοὶ καὶ δυνατοὶ ἐκ μέρους της τρόποι δράσεως καὶ ἐνέργειας. Εἴτε νά ἀφῆσει τὴν κατάστασιν εἰς ἐλεύθερον ἀνταγωνισμούν, ὡς μέχρι σήμερον, εἰς τὸν ὅποιον ἡ Ἐλλάς ἐπέτυχεν καὶ ἐπομένως, δικαιολογούμενως ἀνάμενεται διό, θά συνεχίσῃ τὴν ιδίαν ἐπιτυχῆ δραστηριότητά της, εἰτε θά ἐφαρμόσει πολιτικήν διακρίσεως σημαίων, ὅποτε δομαὶ ἡ Ἐλλάς ἐντασσομένη ὡς ισότιμον μέλος εἰς τὴν Κοινότητα, θά λάβει τό ἀντίστοιχον πρός τὸν διογκών τοῦ ἐμπορικοῦ της στόλου, μεριδιον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν τῆς Ε.Ο.Κ. μέ iκανονοποιητικάς καὶ εἰς τὴν περιπτωσιν αὐτήν προοπτικάς ἐν όψει τῶν νέων διεθνῶν πραγμάτων.

Ἐξ ἀλλού ὡς προκύπτει ἐκ τοῦ ἀναλυτικοῦ πίνακος τῶν κυριοτέρων κατηγοριῶν προϊόντων, αἱ ὄποιαι ἀπορτίζουν τάς εἰσαγωγαὶ καὶ ἔξαγωγαὶ τῆς Κοινότητος ἀπό την πρόσ τρίτων χώρας τὰ προϊόντα ἐνέργειας καὶ αἱ πρώται ς οὐλαὶ ἐκάλυψαν τὸ ἥμισυ σχεδόν τῆς ἀξίας τῶν εἰσαγωγῶν τῆς Ε.Ο.Κ. (48,7%), ἐνώ εἰς τάς ἔξαγωγας ὡς συμμετοχή τῶν ἴδιων προϊόντων εἶναι σχετικῶς μικρά (7%). Ἀντιθέτως εἰς τάς ἔξαγωγας τὸ πρώτων καὶ κύριου ς ρόλον διαδραματίζουν τά διάφορα βιομηχανικά προϊόντα (46%).

Ἐμφαίνεται οὕτω μέν ἐνέργειαν ἡ εἰκὼν τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος εἰς τὸν τομέα τῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν τῶν χωρῶν τῆς Ε.Ο.Κ., αἵτινες εἰσάγουν προϊόντα (παραγαγή) ἐνέργειας καὶ πρώτας ς οὐλαὶ καὶ ἔξαγουν βιομηχανικά προϊόντα.

Ἄλλα τά προϊόντα ἐνέργειας καὶ πρώτων ς λόγων μεταφέρονται συνήθως ς χύδην ἀπό ἐλεύθερα φορτηγά πλοῖα (ἐκτός ἐκείνων τά-

ποια ἀνήκουν εἰς τάς ἑταίρειας πετρελαιοειδῶν) ἡ δέ Ἑλληνική ναυτιλία συγκροτεῖται κατά τό μεγαύτερον αὐτῆς μέρος ὑπό τοιούτων πλοιῶν, ὅπου ἀσχέτως ἐπιθυμιῶν ἡ προκαταλήψεων τῶν μελλοντικῶν συνεταιρίων τῆς. ἡ Ἐλλάς εἶναι ὄπωσδηπότε ἔνας ὑποψήφιος μεταφορεύς τῶν προϊόντων τούτων, τῶν συνιστώντων τάς εἰσαγωγάς τῆς Ε.Ο.Κ. ἐφ' δοσον βεβαιώς θά ἐπικρατοῦν συνθήκαι ἐλεύθερου ἀνταγωνισμοῦ ὡς σήμερον.

Ἀντιθέτως διά τά βιομηχανικά προϊόντα, διτίνα διακινοῦνται συστηματικῶν διά πλοιῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἡ Ἐλλάς συμφώνως πρός τὴν σημερινήν σύνθεσιν τῆς ἐμπορικῆς της ναυτιλίας - καὶ διή ὡς πρός την ὄργανωσιν καὶ ἐκμετάλλευσιν ταύτης καὶ οὐχὶ ὡς πρός τοὺς τύπους καὶ κατηγορίας τῶν πλοιῶν της διόπου οὐδόλως ὑστερεῖ - δέν ἔχει προϋποθέσεις διεκδικήσεως ἀξιολόγου μεριδίου τῶν μεταφορῶν αὐτῶν ἐκτὸς ἐάν ἀλλάξει ἡ υφισταμένη δομή ή διαμορφωθεῖσαι συνθήκαι, τούτο δύμας ὡς πιθανότης δι' ἐν ἀπότερον μέλλον ἡ ὡς ἀποτέλεσμα μιᾶς θεωρικῆς παγκοσμίου ἀλλαγῆς καὶ καθιερώσεως νέων όργανων της στόλων. σχημάτων κανόνων.

Κατά τούς ὑπολογισμούς ποσοστὸν 80%, τοῦ συνόλου τῶν διά θαλάσσης μεταφορικῶν ἀναγκῶν, ἀντιστοιχεῖ εἰς μεταφοράς πρώτων ς υλῶν καὶ καυσίμων, ἡτοι φορτίων μεταφερομένων δι' ἐλεύθερων πλοιῶν, ἐνώ το μεριδίον τῆς Ε.Ο.Κ. εἰς τό μέγεθος τούτο είναι λίαν σημαντικόν.

Προηγουμένως πρέπει νά σημειωθῇ διτί διά τὸν καθορισμόν καὶ τὸν πραγματικὸν ποσοτικὸν ὑπολογισμὸν τῆς ζητησίας μεταφορικῶν ὑπήρξεων, χρησιμοποιούμεν τὸν ὅρον 'ἀποτελεσματική ζητησία'. Ἡ ἀποτελεσματική ζητησίας ἐκφράζεται εἰς τοννομίλια ἡτοι εἰς ἔνα ἀριθμητικὸν ποσόν, ὅπερ προκύπτει ς ως γινόμενον τοῦ διογκού τοῦ μεταφερομένου ὑμορεύματος ἐπί τὴν ἀπόστασιν καθ' ἧν θά μεταφερθῇ τούτο.

Ἐκ τῶν υπαρχότων στοιχείων προκύπτει ἡ μεγάλη συμβολή καὶ συμμετοχή τῶν πετρελαιοειδῶν εἰς τὸ μέγεθος τῆς παγκοσμίου ἀποτελεσματικής ζητησίας τῆς ὁποίας ποσοστὸν 59% περίπου προέρχεται ἀπό τὴν διακίνησιν τοῦ ἀργού πετρελαίου (9.660 τοννομ. ἐπί συνόλου 16.386).

Προσθιαζοντες τε εἰς τὴν τοιαύτην ζητησίαν καὶ τὴν ζητησίαν μεταφορᾶς τῶν ἐτέρων προϊόντων ἀτίνα μεταφέρονται ς χύδην (πετρελαιοειδῆ, μεταλλεύματα, ἀνθρακί, σιτηρά), ἔχομεν διά τό παγκόσμιον ἐμπόριον μιαν ζητησίαν ἀντιπροσωπεύουσαν ἐν ποσοστὸν ἐξ 82% τούτου, διά μεταφορᾶς ς χύδην ς ύγρων ἡ ἔρων φορτίων αἱ όποιαι βασικῶς χρησιμοποιούν ἐλεύθερα πλοια. Ἡ ἀπομένουσα ζητησίας διά γενικά φορτία είναι τῆς τάξεως τοῦ 18%, ητοι ς χρησιμοποιεῖ βασικῶς πλοία γενικού φορτίου καὶ εἰδικώτερον πλοία τακτικῶν γραμμῶν.

Εἰς τὴν διακίνησιν τοῦ δεσπόζοντος, εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, διογκού τῶν ς χύδην φορτίων καὶ διή τῶν προαναφερθέντων τεσσάρων κυρίων εἰδῶν, ἡ Ε.Ο.Κ. ἔχει πρωτεύει στούρολον. Μολονότι τὰ σχετικά στατιστικά στοιχεῖα ἀφορούν τὴν Δυτικήν Εὐρώπην, τὰ ἀποτελέσματα δέν είναι διάφορα διότι ἀφ' ἐνός μέν αἱ δύο δινονοι είναι τείνουν γεωγραφικῶς νά ταυτισθοῦν αφ' ἐτέρου δέ αἱ κύριαι βιομη-

χανικαὶ ς χώραι αἵτινες προφανῶς εἰσάγουν καύσιμα καὶ πρώτας ς οὐλας, ἀποτελοῦν δηδού ς χώρας τῆς Ε.Ο.Κ.

Οὐτω διά τάς εἰσαγωγάς ἀργού πετρελαίου ποσοστὸν 58% περίπου τῆς συνολικῆς ἀποτελεσματικής ζητησίας, ἐκφράζομενης εἰς τοννομίλια προήρχετο τό ἔτος 1974 ἡ τῆς Δυτικής Εὐρώπης, ποσοστὸν δέ 83,3% τέ συνολικής ἀποτελεσματικής ζητησίας δι' ἐξαγωγάς προήρχετο ἐκ τῶν ς χωρῶν τοῦ Περσικοῦ Κόλπου. Δεσπόζουσα σύτο προκύπτει ἡ θέσις τῆς Ε.Ο.Κ. εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῆς ζητησίας μεταφορικῶν μέσων δι' εἰσαγωγάς ἀργού πετρελαίου ἀλλά καὶ τῶν ς χωρῶν τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, διά τὴν ζητησίαν μεταφορικῶν μεσῶν πάλιν, διά τάς εξαγωγάς. Καὶ είναι δεδομένον, τούλαστον μέχρι σήμερον, διτί οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι τῶν ἐνδιαφερομένων ως ἀνάγκας περιπτώσεις κατέχουν πάλιν κατά μικρόν μέρος.

Ἡ ίδια περίπου σπουδαιότητης τοῦ διογκού συμμετοχῆς τῆς Δυτικής Εὐρώπης εἰς τάς εἰσαγωγάς πετρελαιοειδῶν ἐπί παγκοσμίου ἐπιπέδου ς υφισταται καὶ διά τά ἔτη 1974, 75, 76 ἐξ ὡς ἐμφαίνεται ἐπίσης καὶ διή σπουδαιότητης τῶν Κρατών τῆς Μέσης Ἀνατολής ως ἐξαγωγικῶν ς χωρῶν.

Ως πρός τὴν συμμετοχήν τῆς Δυτικής Εὐρώπης εἰς τὴν παγκόσμιον ἀποτελεσματικήν ζητησίαν δι' εἰσαγωγάς ἀπό θαλάσσης σιδηρομεταλλεύματος, μολονότι αὐτή δέν δύναται νά συγκριθῇ πρός τὴν τοιαύτην τοῦ ἀργού πετρελαίου, ἐν τούτοις εὑρίσκετο εἰς σημαντικόν ς υψος καλύπτον τό 1974 ποσοστὸν 33,6%, προηγουμένης τῆς Ιαπωνίας μέ ποσοστὸν 26,7%.

Συνδυάζοντες τά ἀνωτέρω ποσοστά συμμετοχῆς τῆς Δυτικής Εὐρώπης εἰς τὴν συνολικήν ἀποτελεσματικήν ζητησίαν μεταφορικῶν μεσῶν διά τὴν διά θαλάσσης διακίνησιν, ἡτοι δι' εἰσαγωγάς, τῶν τεσσάρων κυριωτέρων προϊόντων ἐνέργειας καὶ πρώτων ς υλῶν, πρός τα ποσοστά τά ς όποια ἐμφανίζουν τὴν ἐκπροσώπησιν καὶ συμμετοχήν ἐνός ἐκάστου ἐν τῶν προϊόντων τούτων εἰς τὸ διακινούμενον παγκόσμιον διά θαλάσσης ἐμπόριον εύρισκομεν διό, ἡ Δυτική Εὐρώπη εἰς τὴν ἀναφερομένην περιοδον, συμμετέχει κατά 39,1% εἰς τὴν παγκόσμιον συνολικήν ἀποτελεσματικήν ζητησίαν ς προτερειών μεταφορᾶς καὶ διή μόνον διά τάς εξαγωγάς τῶν κυριοτέρων πρώτων ς υλῶν καὶ καυσίμων, τοῦ ποσοστού τούτου δυναμένου νά προσαρμοσθῇ κατά προσέγγισιν διά τὴν Ε.Ο.Κ. εἰς 35%.

Βεβαιώς ἐν προκειμένω δέν θά ἐπρεπε νά ἀγνοηθῇ ἡ σκέψις καθ' ἧν, ὑπαρχει καὶ τὸ δεδομένον ως πρός τάς ἀναφερομένας πρός εἰσαγωγήν εἰς τὴν Ε.Ο.Κ. ποσότητας, νά ἐγερθοῦν ἀπαιτήσεις διά τὴν ἑκτέλεσιν τῆς μεταφορᾶς τῶν προϊόντων τούτων ἡ μερούς τούτων καὶ ς υπό τῶν ἐξαγωγικῶν ς χωρῶν. Τὴν

PIRAEUS CHARTERING CO. LTD. SHIP BROKERS



AKTI MIAOULI
PIRAEUS
GREECE

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

Π Ι Ν Α Ξ
ΣΤΟΛΟΥ ΚΡΑΤΩΝ ΕΟΚ ΚΑΤΑ ΚΥΡΙΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΕΚΑΣΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΕΝΑΓΙ
ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΕΟΚ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

έγερσιν τῶν ἀπαιτήσεων τούτων τὴν θεωροῦμεν βεβαίαν, ἣν ἀπόδοξην ὅμως καὶ καθιέρωσιν τῶν διεθνῶν, οὐδόλως εὔκολον, ἀκίνδυνον καὶ πιθανήν, πλὴν ἴσως, καὶ τούτῳ ὑπό πολλάς ἐπιφυλάξεις καὶ προϋποθέσεις, περιωρισμένων τινῶν ἔξαιρέσεων καὶ βάσει διμερῶν κριτηρίων καὶ συμβάσεων, ἀποτόκων ἐν πολλοῖς ἀπωτέρων πολιτικῶν σκοπι-
μοτήτων.

Η μελλοντική παγκόσμιος πολιτική και οικονομική κατάστασις θά παίξει ρόλον σημαντικόν. Πάντως θεωρούμεν τὸν ἀγοραστήν, τὸν «πελάτην», δηλαδή τὴν E.O.K. ὡς εἰσαγωγέα, εύρισκομένην εἰς πλεονεκτικώτεραν θέσιν, δηπως εἰς τὰς συναλλαγάς -πλήν ἀνωμάλων καταστάσεων - συμβαίνει, κατόπιν δε τούτου αὐτῇ θά ἔχει και τό δικαίωμα ἐκλογῆς και χρησιμοποιήσεως τοῦ μεταφορέως.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει ὅμως, δύναται φρονούμεν νά λεχθῇ δι, αἱ δομαὶ τῶν οἰκονομῶν τῶν χωρῶν τῆς Ε.Ο.Κ. καὶ τά κατ' ἔτος ἐμφανιζόμενα μεγέθη των, παρά τάς καταβαλλομένας προσθετίας ἔξευρθσεως ἀλλων πηγῶν ἐνεργείας, εἰς ἓν κόσμον ἀντιτεωπίζοντα τά ίδια προβλήματα, δικαιολογοῦν τὰ ποδοβλεψιῶν δι, θά διαποτίσουν τὴν

πρωτοπόρον θέσιν των ώς δημιουργοί ζητήσεως διά μεταφοράν προιόντων ἐνεργείας καὶ πρώτων ύλῶν.

Έν τούτοις, έν δψει τών ἀνέφερθεισῶν ἀναγκῶν τῆς Ε.Ο.Κ. εἰς τάς εἰσαγωγάς καὶ τοῦ μεγέθους τῆς ἀπαιτούμενης ἐκ τοῦ γεγονότος τούτου ζητήσεως διὰ μεταφορᾶς, αἱ Κοινοτικαὶ χώραι, ἀκολουθοῦσαι κατά κανόνα, πλὴν συγκεκριμένων ἔξαιρέσεων, πολιτικήν μηδ διακρίσεως σημαίας, δέν μονοπωλούν τὸ ἔργον τούτο διὰ τούς θενικούς των στόλους, ἀλλὰ ἀφήνουν τὴν ἀνάδειξην τῶν μεταφορῶν εἰς τοὺς κανόνας καὶ τὴν διαδικασίαν τοῦ ἐλευθέρου ἀνταγωνισμού. Τοῦτο ἐμφανίεται καὶ ἀπό τά ἀκόλουθα στατιστικά στοιχεῖα τοῦ ἔτους 1972 (πηγὴ CAACE) ὅπου σημειούνται τὰ μεγέθη εἰς χιλιάδας μετρικούς τόννους τά οποία διεκνήθησαν ὡς εἰσαγωγαὶ καὶ ἔξαγωγαὶ τῶν χωρῶν τῆς Ε.Ο.Κ. διά τὸ ἔτος 1972 διὰ δεξαμενοπλίων καὶ πλοίων ξηρού φορτίου καὶ δῆ τά φορτία ἄτινα εἰσήγαγε ή ἔξήγαγε μία ἑκάστη χώρα τῆς Ε.Ο.Κ. α) διὰ ιδιων της πλοίων β) διά πλοίων ἑτέρας ἢ ἔτερων χωρῶν τῆς Ε.Ο.Κ. γ) διά πλοίων τοιτῶν χωρῶν.

Δεξαμενόπλοια:

·Έπι συνολικώς μεταφερθείσης ποσότη-

τος δια είσαγωγάς εις τάς χώρας της Ε.Ο.Κ. 655.426 μ.τ., τό ποσοστὸν διπερ μετεφέρθη διά πλοιών έθνικής σημαίας ήτο 17,1%, διά τῶν λιοπών σημαίων της Ε.Ο.Κ. 19,4% καὶ διά πλοιών τρίτων χωρῶν 63,5%. Εἰς τάς ἔξαγωγάς τά ἀντίστοιχα ποσοστά ήσαν 13,6-30,4-56.

Ξηρά Φορτία:

Έπι συνόλου εισαγωγών της Ε.Ο.Κ. 336.072 μ.τ. μετεφέρθησαν διά πλοίων έθνικής σημαίας ποσοστών 23,5%, διά των λοιπών σημαίων της Ε.Ο.Κ. 27,3% και διά πλοίων τρίτων χωρών 49,2%. Ως πρός τάξ εξαγωγάς τά αντίστοιχα ποσοστά ήσαν 25,1-35,6-39,3.

Έκ τών δεδομένων αύτών προκύπτει συγκεκριμένων δτί ποσοστόν 64% περίπου τών διά θαλάσσης εισαγωγών και 56% τών έξαγωγών εις υγρά φορτία τής Ε.Ο.Κ. (βασικών πετρελαϊκών) μετεφέρθη το έτος 1972 με πλοιά τών τρίτων χωρών. Εις τά ηχρά φορτία ιό άντιστοιχον ποσοστόν ήτο άρκετά πλατερών ήτοι 49% και 39%. Πάντως έπισημαίνεται ότι έν συγκρίσει πρός παλαιότερα έτη άνοδος τής δραστηριότητος τών πλοιών τρί-

των χωρών εις την διακίνησην τοῦ ἑξατερικοῦ ἐμπορίου τῆς Ε.Ο.Κ. μέ γενναῖαι συμμετέχοντας ἀπό περιφέρειας τάσσον ποσοστού δύον καὶ ἀπόλούτου μεγέθους, ἐμφανίζομένην ὡς εἶναι φυσικόν εἰς τὰς εἰσαγωγάς. Ἡ κατάστασις ὅμως αὐτή ἐν συνδυασμῷ καὶ μὲ τὴν ναυτιλιακὴν κρίσιν, ἡ δραστηριότης τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν Ἀνατολικῶν χωρῶν, αἱ προσπαθεῖαι τῆς UNCTAD, αἱ πέισεις τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς Κοινότητος δύον καὶ τῶν ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων, ὅλα ὅμοι ἔδωσαν εἰς τοὺς ἀρμόδιους τῆς Ε.Ο.Κ. τὴν τελικήν ὥθησιν ὥστε νά παραμερίσουν δισταγμούς καὶ ἐπιθυμίας μῇ ἀνάμειξες καὶ μῇ ἀνακίνησεως θεμάτων ναυτιλίας καὶ νά σκεψθοῦν τό θέμα τούτο καὶ πάλιν ἐξ ὑπαρχῆς τά τελευταῖα δύο-τρια ἐτη ὅπότε ἤρχισαν νά γίνωνται βῆματα δειλά ἡ σταθερά τά ὅποια καὶ συναχίζονται.

'Αντίχος Λ.Σ. Γεώργιος Σπαρτιώτης

(Γνώμες διατυπώμενες στό παρόν, άπηχούν προσωπικές άποψεις και θέσεις του γράφοντος οι οποίες ενδέχεται νά μήν άπηχούν τις επί του θέματος άποψεις του γενικού.)

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

ΑΙΓΑΙΟΥΝΕΙΣ: ION BENIEPHΣ - TELEPH. 24 28 75 / 76 . 640 41 41

Head Office: 2000 Hamburg 1, Steinstrasse 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
2850 Bremerhaven,	Columbusbahnhof
2880 Brake,	Am Pier,
2970 Emden,	Neptunstrasse 15,
3010 Wittmund,	Rheinstraße 27

Teleph: 3 16 71, Telex: 02 44375
Teleph: 4 54 13/4
Teleph: 33 50,
Teleph: 2 50 61 Telex: 027 804
Teleph: 2 64 04 Telex: 02 5327

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog
Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

Τό δεκαπενθήμερον

Ο ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟΣ ΜΑΣ ΡΟΛΟΣ

"Ολοι συμφωνούν ότι ή Χώρα μας εύρισκεται γεωγραφικώς έπι τού μεγάλου άξονος τού διεθνούς έμπορου Ευρώπης — λιμένων Μέσης Ανατολής και Βορείου Αφρικής και ότι προσφέρεται διά την άναπτυξιν λιμένων κόμβων πρός έξυπρέτησιν τών συνδεδυμένων μεταφορών (χερσαίων -θαλασσιών). Εις τό προηγούμενον τεύχος (15-6-79) τών «Ναυτικών Χρονικών» έδόθη μία εύρεια σκιαγράφησις τών σημειουμένων έξελιξεων και διαγραφημένων ευζώνων προσπικών, αι οποίαι έπιβαλλουν τήν άμεσον Έλληνικήν κινητοποίησιν διά νά μή χαθή μία μεγάλη εύκαιρια.

"Ηδη εις τόν άγωγόν της γραμμής Βόλου - Συρίας παραχειτεύθησαν κατά τό τρέχον έτος και αι Βαλκανικαί έξαγωγαί μέχιλάδας διακινουμένων Βουλγαρικών φορτηγών αυτοκινήτων. Τό άμεσον μέλλον μάς έπιφυλάσσει και νέας εύχαριστους έκπληξεις.

Τό μεγάλο, θμως, πρόβλημα πού τίθεται, ειναι τό πως ήταν άνταποκριθή ή Έλλας εις τό νέον αύτον μεταφορικόν έργον, τό ποιόν τήν εύρισκει σχεδόν άνετοιμον άπό πλευράς λιμενικής και συγκοινωνιακής ύποδομής, άλλα και άναλογου διοικητικού μηχανισμού, ικανού διά την χάραξιν και έφαρμογήν μιᾶς χρονικώς κλιμακουμένης έθνικής έπι τών λιμένων πολιτικής.

"Ιδού τί έγραψεν σχετικώς ένεν των ναυτιλιακών περιοδικών, άπό τά έγκυρότερα εις τό είδος του.

«Πλήν τής έλλειψεως μιᾶς έθνικής πολιτικής έπι τών μεταφορών, δέν ύφισταται εις τήν Έλλαδα ένια ιαία διοίκησις τών έθνικών λιμένων».

Προφανώς τό περιοδικόν έχον υπ' άφιν τά διεθνή πρότυπα, διακρίνει τήν αύτόνομον διοίκησιν ένος κλάδου, δημοσίας ειναι αι λιμένες, άπό τήν έποπτείαν πού άσκεται άπό τό καθ' ίλην άρμόδιον Υπουργείον.

Και ή ένεν έπιμερησις καταλήγει αώς άκολούθως: «Δεν ίπαρχει άμφιβολία διά τήν έξαιρετην γεωγραφικήν θέσιν τής Έλλαδος άπως προσελκύει διαμετακομιστικόν έμποριον άπό και πρός τήν Μέσην Ανατολήν.

Πρέπει θμως οι λιμένες της νά άνταποκριθούν εις τό ύψος τών νέων τών ύποχρεωσών και αι έξωτερικαί και έσωτερικαί τής έπικονωνιάι νά βελτιωθούν, έάν πρόκειται διαμετακομιστικός της ρόλος νά καταστή πραγματικώς βιώσιμος».

Δέν πιστεύσουμε νά ύπαρχουν άντιρρησιες έπι τών όρθων αύτών παρατηρήσεων.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ-ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΔΟΛΛΑΡΙΟ

Είναι γνωστό - άλλ' άπαραδεκτό - πώς ή έκτιμηση τών προσφορών τής ναυτιλίας μετριέται μέ τά μεγέθη τού είσαγομένου ναυτιλιακού συναλλάγματος. Άλλα, καθώς έτονισαμε πολλές φορές, κι ή προσφορά τούτη φαλκιδεύεται συστηματικά. Παρά ταύτα θά έπιμεινουμε στήν άναγκη μιᾶς σφαιρικής παρουσίασης τού ζωτικότατου τούτου πόρου.

«Έχουμε υπ' άφιν μιά άξιόλογη μελέτη τού οικονομολόγου κ. Νικ. Σαμαρά όπου έρευνάται «Τό κόστος τού τουριστικού δολλαρίου σε σχέση μέ τό κόστος τού ναυτιλιακού δολλαρίου («Δελτίο» Ε.Β.Ε. Θεσσαλίης Νο 1/1979). Ο μελετητής μέ βάση πολλά στοιχεία καταλήγει σέ τούτη τή διαπίστωση:

«Σήμερα ώτοσσο γιά τό κάθε τουριστικό δολλάριο πού είσπράτει ή έθνική οικονομία πρέπει νά διαθέσει άπό δικούς της πόρους γιά τήν τουριστική ύποδομή ένα δολλάριο και 40 έκατοστά ένω γιά κάθε ναυτιλιακό δολλάριο ή ύποδομή τού άπορροφά τά 36 έκατοστά του».

Δηλαδή ή πραγματική δαπάνη γιά τήν ά-

πόκτηση ένός (1) τουριστικού δολλαρίου έκφρασμένη σε δραχμές 89, ένω τού κάθε ναυτιλιακού κυμαίνεται στίς 50 δραχμές.

Κατά πρόχειρο ύπολογισμό οι τιμές αύτές μεταβάλλονται πρός τά άνω ή πρώτη πρός τά κάτω τού ναυτιλιακού δολλαρίου. Γιατί στό κόστος τού τουριστικού δολλαρίου πρέπει νά προσεθούν τά μεγάλα ποσά πού δαπανούνται στίς Σχολές Τουριστικών Έπαγγελμάτων, (πολλές, μέ πολυάριθμους μαθητές, δωρεάν σίτιση και φοίτηση κ.λ.π.), τά ποσά πού άπωλεσθησαν άπό τήν έκποση τουριστικών ξενοδοχείων, άλλα λόγω διαγραφής χρεών ή και έπισφαλών άπαιτήσεων κ.λ.π. «Ετοι δέν πρέπει νά θεωρείται υπερβολική ή αυξηση τού κόστους τού τουριστικού δολλαρίου (άπο 89 δρ.) σε 100 δρ.

Άντιθετα μειώνεται κάτω άπο τίς 50 δρ. τό κόστος τού ναυτιλιακού δολλαρίου άν στά δελτία τής Τράπεζας τής Έλλαδος περιλαμβάνονται μεγάλα ποσά ναυτιλιακών δολλαρίων πού - είναι πασίγνωστο αύτό - καταχωρούνται στούς άλλους δηλους πόρους ή τά εισαγόμενα κεφάλαια.

Άλλα περιθώρια γιά περαιτέρω μείωση τού κόστους τού ναυτιλιακού δολλαρίου υπάρχουν. Άρκει νά μεθοδευθεί τό σύστημα π.χ. άν καθιερωνόταν μέ έγγυησης ή θεμάτος τού External account μέ πριμοδότηση τού ναυτιλιακού δολλαρίου πού τελικά εισαγόταν στήν Ελλάδα με ένα - έστω - 10% είναι άπολύτως βέβαιο πώς τό συνολικό ναυτιλιακό συνάλλαγμα θά σημειώσει κατακόρυφη - στήν άρχη - και μόνιμη - στή συνέχεια - άνοδο.

Αυτά είχαμε υπ' άφιν και γι' αύτό προτείνεις στό προηγούμενο σχόλιο μας («Naut. Xp.» 15.6.79) νά «άνασκουμπωθεί» τό Y.E.N. και νά έκεινήσει τήν έπιστημονική μελέτητηκή τής Ναυτιλίας κάνοντας άρχη άπο το ναυτιλιακό συνάλλαγμα.

Τά 21.600.000.000 δρ. - τουλάχιστον - πού διακινδύνευσε τό Κράτος σε δάνεια - μέσω τού EOT - στή διάρκεια τών έτων 1964-78 άποτελούν έδραριο έρεισμα γιά τήν διεκδίκηση τών πρωτείων τού ναυτιλιακού συναλλάγματος. Και - μέσω τών έντυπωσιακοτέρων μεγεθών του - τήν όρθιοτερη μεταχείριση τής Ναυτιλίας.

ΑΞΙΟΜΗΜΟΝΕΥΤΟΣ ΔΗΛΩΣΙΣ

Είναι σχεδόν έπιγραμματικόν και άξιομνη μόνευτον το κείμενον τής δηλώσεως τήν οποίαν ή δόμας. Β είς τήν διάσκεψιν τής Μανιλας παρουσίασεν ένωπον τής γενικής συνέλευσεως διά νά αιτιολογήση τήν άρνητικήν ψήφον της έπι τών προτάσεων κατανομής τών φορτών και σημαίων εύαιριας.

Αι προτάσεις τής δόμας τών 77, γράφει ή δηλωσις, είναι εύθεως άντιθετοι πρός τόν έλευθερον άνταγωνισμόν ό ποιος όποτελεί τό κύριον χαρακτηριστικόν τής άγοράς τών Χύδην θαλασσών μεταφορών. Ή έφαρμογή τής κατανομής τών φορτών εις τάς χύδην μεταφοράς θα ηδανεν σημαντικών τό κόστος τής μεταφοράς και θά είχε σοβαράς συνεπείας έπι τών έμπορικών συμφερόντων άλλων τών χωρών, συμπεριλαμβανομένων και τών ύπο άναπτυξιν.

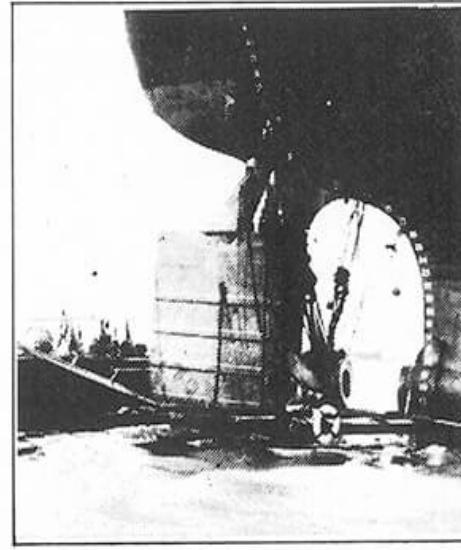
Εξ άλλου τό θέμα τών σημαίων έλευθερας νηολογήσεως είναι βέβαιον ότι άπασχολεί τόσον τάς άνεπτυγμένας, δοσον και τάς υπό άναπτυξιν χώρας. Είναι άναγκη λοιπόν νά μελετηθούν λεπτομερώς αι συνέπειαι ένος περιορισμού τών σημαίων αύτών. Τόσον άπο πλευράς οικονομικών και κοινωνικών έπιπλωσεων έπι τών υπό άναπτυξιν χωρών, δοσον και άπο πλευράς έπιπλωσεων έπι τής παγκοσμίου έμπορικης ναυτιλίας. Διά ν' άποφασίστης τίς έναν περιορισμός αύτών είναι εύκταιος πρέπει νά γνωρίζη έπακριβώς έάν θά συνέβαλε εις τήν παράλληλον άναπτυξιν έμπορικών στόλων τών ύπο άναπτυξιν χωρών. Και μόνον τότε νά μελετήση τόν διαδικαστικόν μηχανισμόν ρυθμίσεως τής λειτουργίας τών στόλων έλευθερας νηολογήσεως. Μέ σκοπόν τήν ισιθέτησην γενικών μέτρων έξασφαλίζοντων ότι τά πλοία κατωτέρου έπιπεδου δέν θά γίνονται άντικειμενον εκμεταλλεύσεως εις βάρος τών.

Η ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΟΣ

Τό τημήμα έρευνών τού Οίκου Λάμπερτ-Μπρόδερος τού Λονδίνου έδημοσιεύει μελέτη τού τέως Διευθυντού τής Ναυτιλιακής Διευθύνσεως τής UNCTAD, δόκτορος Σ. Στόρμου μέ τόν τίτλον «40:40:20 κατανομή φορτών εις τήν Κώδικα συμπεριφορά».

Κατά τήν μελέτην αύτήν αι διατάξεις τού Κώδικος περί κατανομής φορτών έφαρμοζονται εις τό σύνολον τών γενικών φορτών. τών μεταφερομένων τόσον ύπο τών έκτος Κόνφερανς ναυτικών έταιριών θσον και ύπο

Western Eagle GEARED FOR ACTION round-the-clock



We specialise in
• Maintenance and afloat-repair of vessels at the Anchorage and in the waters around Singapore.
• On-voyage repairs anywhere in the world.
• Conversion and modification of machinery and marine equipment.

Our reputation is staked on the expertise and efficient service of our workforce, having successfully undertaken repairs to more than a thousand vessels since our incorporation in 1973.

We also stock a comprehensive range of parts for Sulzer Marine Diesel Engines.

Agent for Sulzer Brothers Ltd. Switzerland.

AGENT IN GREECE

P. Wigham-Richardson (Hellas) Co. Ltd.
N. J. Goulandris Building, 67 Akti Mavouli,
Piraeus 10, Greece. Tel: 45236013.
Telex: 212332/212527.
Cable: Armadores Piraeus.

Western Eagle (Private) Ltd.

P.O. Box 6114 Telok Blangah West Post Office, Telok Blangah Drive,
Singapore 4. Tel: 2709977 Cable: Westeagle Telex: RS 21367

τών τακτικών γραμμών των Κόνφερανς. Ο Κώδικας έπικυρωθείς ήδη ύπο 33 χωρών έκ τών ύπο άναπτυξιν θά τεθεί έν σχέσει αφής έπικυρωθεί ύπο των χωρών της Ε.Ο.Κ. «Έξω τών διατάξεων κατανομής παραμένουν μόνον τα στρατιωτικά φορτία. Ο συγγραφέας πιστεύει ότι τοιαύτη είναι και πρέπει νά είναι ή έρμηνεια τών διατάξεων τού άρθρου 2 παρ. 17 του Κώδικος, διότι άλλως θά ήτο εύκολον εις τάς ναυτιλιακά έταιριας νά έξασφαλίσουν μεταφορικά ύπηρεσίας έκτος Κόνφερανς έπι τώ τέλει, δημοσίας άποτυχη ή βασικός ακοπός του Κώδικος.

TO MELLON TΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

Αι σημαίαι εύκολιας θά έκλειψουν καθώς αι παγκόσμιοι υπερπόντιοι μεταφορι θά περιέλθουν ύπο τών έλεγχον όλιγων χωρών έντος της προσεχούς 20ετίας, προβλέπει ο διευθυντής του ναυτιλιακού τμήματος της «Ούνκταντ», κ. Αντίμπ Άλ-Γιαδίρ.

Όμιλων κατά τήν διάκρειαν διασκέψεων όργανων θεωρίσαν ύπο του Συμβουλίου Βρετανών Φορτωτών είς Λονδίνον, ο κ. Άλ-Γιαδίρ είπεν ότι ή δρησις τών άνεπτυγμένων χωρών νά ύποστηριξουν τήν πρότασιν άνακτανομής τής ισχύος εις τών τομέα της διεθνούς ναυτιλίας μεταφοράς χύδην φορτίων, εις τήν διάσκεψιν τής Μανίλας, δέν θά άποτρέψῃ τάς άναπτυσσόμενας χώρας της προσπαθείας νά ύλοποιήσουν τάς φιλοδοξίας των.

Αι άναπτυσσόμεναι χώραι είναι άποφασισμέναι νά χωρίσουν εις τήν έπιτευξιν διεθνούς συμφωνίας, είπε, «άλλ έάν αι ναυτιλιακά χώραι είναι άπροθυμοι τότε δέν θά έχουν έναλλακτική λύσιν αι χώραι του Τρίτου Κόσμου παρά νά συνεχίσουν μόναι τάς προσπαθείας των».

Συνεχίζων ό διμιλήτης παρετήρησεν ότι ή άποδοχη του κώδικος τακτικών γραμμών της «Ούνκταντ» παρά τών άνεπτυγμένων χωρών άποτελεί άναγνώρισιν και δικασιών της πολιτικής του Όργανισμού. Τούτο θά αύξηση τήν συμμετοχήν τών άναπτυσσόμενων χωρών εις τήν παγκόσμιον ναυτιλίαν, ήτις σήμερον άνερχεται εις 8,6% εις τών τομέα των τακτικών γραμμών και 7% εις τά πλοία χύδην φορτίων.

Η άναπτυξιν τών σημαίων εύκολιας, ήτις οφείλεται εις τήν προσπάθειαν τών πλοιο-

κτητών τών άναπτυγμένων χωρών νά έκμεταλλευθούν τά εύθηνα νησιών και πληρώματα τών άναπτυσσόμενων χωρών, παρεμποδίζει άναμφιβόλως τάς έξελιξεις. Είπε δέ ότι ή όμας έργασίας της «Ούνκταντ» ήτις άπασχολείται με τό θέμα τών σημαίων εύκολιας — καλυπτουσών σήμερον τό έν — τρίτον τού παγκοσμίου τοννάζ — πρόκειται νά συνέλθη έν νέου εις τό έγγυς μέλλον. «Μέχρι τό έτος 2000, αι σημαίαι εύκολιας θά είναι ύπόθεσις τού παρελθόντος», παρετήρησε.

Τάς άποψεις τού κ. Άλ-Γιαδίρ ύπεστήριξε και ο Γερμανός πρόεδρος της «Χάπαγκ - Λόσι» κ. Χάνς Γιάκομ Κρούσε, διστις έτονισεν ότι ή ναυτιλία βαδίζει πρός μίαν περίοδον μεγαλυτέρας διευθυντής κωδικοποιήσεως, όπου τά «Ηνωμένα Έθνη και ο Ο.Ο.Σ.Α. Θά διαδραματίζουν ρυθμιστικόν ρόλον.

KATA TΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

«Επρεπε νά τό περιέμνωμεν. Η άντιδρασις κατά τής Διεθνούς τών Μεταφορών πρέχεται τώρα δχι από τήν «Ελληνικήν ή και άλλην τίνα δυτικο-ευρωπαϊκήν χώραν, άλλα τάς ύπανπατύκους της 'Ανατολής και αύτού τού Χόγκ Κόγκ.

Εις τήν τελευταίαν διάσκεψιν τού Χόγκ Κόγκ έφοπλισται άντιπροσωπεύοντες τά 55% τού παγκοσμίου τοννάζ έντονώς διεμπαρτυρήθησαν διά τό μονόπλευρον μισθολόγιον όπερ προσπαθεί η ITF νά έπιβάλη διά τά πλοία παγκοσμίως. Τό ζήτημα άνεκοινώθη εις τήν διάσκεψιν τού Χόγκ Κόγκ άπο τούς έκει έφοπλιστάς.

Ο Πρόεδρος της Διευθυντής Όμοσπονδίας της Ναυτιλίας (ISF) έτονισεν ίδιαιτέρως εις τόν λόγον του τήν άνάγκην όπως άλα τά πλοία συμμορφωθούν με τάς άποφάσεις τού ΙΜΚΟ, χωρίς όμως νά άποδώσουν σημασίαν εις τά της Διεθνούς τών Μεταφορών και τάς μετ' αύτής συνεργαζομένας όργανώσεις.

«Όλα τά πλοία, άνεξαρτήτως σημαίας, θά δύνανται εις καλή πίστει νά διαπραγματεύονται τά τής μισθοδοσίας τών πληρωμάτων δι' άμοιβαίων συνεννόησεων, διά τής τοπικής κατά χώρας νομοθεσίας και τής συμβάσεως τού Διεθνούς Γραφείου Έργασίας (ILG) τού 1976.

Η Διεθνής Όμοσπονδία της Ναυτιλίας άντιτιθεται εις τήν έπιβολήν τού ένιαίου μι-

σθολογίου τής Διεθνούς τών Μεταφορών δεδομένου ότι δέν πρόκειται περί συμβάσεως κοινής έργοδοσίας και ναυτεργατών συμφωνίας.

Ο Πρόεδρος της διασκέψεως Σέρ Μπόλτον έτονισεν ότι τό διεθνώς ύποχρεωτικόν μισθολόγιον άγνοει τά κατά χώρας ύφιστα μενα επίπεδα βιοπορισμού και δή μεταξύ Δύσεων και 'Ανατολής, άκομη και περιοχάς αύτής τής Εύρωπης.

Άγνοειται άκομη ή συναλλαγματική διαφορά, π.χ. ή άξια τού Δολλαρίου έναντι τής Λίρας έκμανιστο μεταξύ 2,40 και 1,50, διακύμανσις 38%. Αύτο και μόνον καθιστά άδυντον τό ένιαίον ύποχρεωτικόν μισθολόγιον έστω και άν τούτο άνεφέρετο εις μόνον τό δολλάριον και τήν λίραν.

ANTISTASIS EIS TΗN Δ.O.M.

«Ως γνωστόν έχει πολλούς και σοβαρούς λόγους ή Διεθνής Ναυτιλιακή Όμοσπονδία (International Shipping Federation) νά άντιτιθεται πρός τήν πολιτική της Δ.Ο.Μ. Μεταξύ τούτων ή καθιέρωσις τού «Blue ticket» με τό όποιον ή Δ.Ο.Μ. παρέχει τήν έγγυότην τής πρός τούς ύποτασσόμενους εις τάς έντολάς της έφοπλιστάς, άποτελεί λόγον θισταται ή σημέραι έπικινδυνωδέστερος.

Πράγματα κατά τόν τελευταίον καιρόν έμφανιζεται μία μεγεθυνομένη τάσις πολλών ναυλωτών, άξιούντων όπως εις τά ναυλοσύμφωνα περιλαμβάνεται ή ρήτρα τού «Blue ticket» συμφώνως πρός τήν όποιαν έφοπλιστής ύπόσχεται ότι τό πλήρωμα του άνηκει εις συνδικαλιστικήν όργάνωσιν άνεγνωρισμένην ύπο τής Δ.Ο.Μ. και λαμβάνει τόν ύπο τής Δ.Ο.Μ. όριζόμενον κατώταν μισθόν.

«Οπως είναι εύνόητον ή ρήτρα ένιασχει μεγάλως τήν θέσιν τής Δ.Ο.Μ., διά τούτο εις τόν έναντιον τής καθιέρωσεως της άνων ή Δ.Ν.Ο. ζητει τήν έπικουριάν τής BIMCO (Baltic and International Maritime Conference) ή όποια εύτυχως ήρνητη μέχρι τούδε νά περιλάβη τοιαύτην ρήτραν εις τά πρότυπα τών ναυλοσυμφώνων της.

Διά νά πάσουσν πάντως οι ναυλωταί πιέζοντες τούς έφοπλιστάς πρέπει νά καταλάβουν, ότι ή άντιστασις πρός τάς άξιωσεις τής Δ.Ο.Μ. προστατεύει κυρίως τά ιδικά των συμφέροντα. Διότι ή τυχόν γενίκευσις, τών όρων τής Δ.Ο.Μ. θά άδηγηση κατ' άνάγκην είτε τήν αύξησην τού κόστους έκμεταλλεύσεως τού πλοίου είτε εις τήν έξαφάνιση τής έναλλακτικής λύσεως σημαίων εύκολιας.

Διά πάντως πάντως οι ναυλωταί πιέζοντες τούς έφοπλιστάς πρέπει νά καταλάβουν, ότι ή άντιστασις πρός τάς άξιωσεις τής Δ.Ο.Μ. προστατεύει κυρίως τά ιδικά των συμφέροντα. Διότι ή τυχόν γενίκευσις, τών όρων τής Δ.Ο.Μ. θά άδηγησην τού κόστους μεταφοράς, τήν όποιαν οι πρώτοι ναυλωταί θά κληθούν νά πληρώσουν.

GALLOI KAI ELLINIKES NAYTIKOI

«Εξ αφορμής τού σχολίου μας «Χρήσιμαι συνομιλίαι» (Naut. Ch. τής 15.6.79), πού άνεφέρετο εις τάς προσφάτως έλληνογαλλικάς ναυτιλιακάς συζητήσεις, συνεργάτης μεταξύ δλων μάς γραφει:

«Δεν υπάρχει άμφιβολία πώς οι έπισημοι διάλογοι μπορούν — δν υπάρχει κι από τίς δύο μεριές καλή πρόθεση — νά άμβλύνουν τίς διαφορές τών Κρατών. «Ομως δέν πρέπει νά λησμονίεται πώς ή θέση τού κάθε Κράτους διαμορφώνεται κάτω από τήν πίεση τών ταξικών συμφέροντων και τών διαθέσεων τής Κοινής Γνώμης άπεναντι στά έπιμαχα διευθή θέματα.»

«Δέν ξέρουμε, συνεπώς, μέχρι ποιού βαθμού μπορει νά συντελέσει στή διαμόρφωση τών Γαλλικών θέσεων π.χ. ή αύτοχρημα έχθρική και σωβινιστική τοποθέτηση τού κλάδου τών Γαλλών Αξιωματικών Ε.Ν. τής — κάτω από κομμουνιστικό έλεγχο — Γενικής Συνομοσπονδίας Έργατών Γαλλίας». «Πρόσφατα οι Γαλλοί άξ/κοι Ε.Ν. έξαπλυσαν μιά έντονη έπιθεση κατά τής ένταξεως τής Έλλαδος στήν Ε.Ο.Κ. μέ κατασκευασμέ-

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

νη ναυτιλιακή έπιχειρηματολογία. Διακήρυξαν πώς άνησυχουν για τούς κινδύνους από την ένσωμάτωση της Έλληνικής Ναυτιλίας στην Κοινή Αγορά. Και έγνούν, γιατί:

1.Ο Έλληνικός Εμπορικός Στόλος περιλαμβανομένων και των πλοίων ύπο σημαίας εύκαιριας, τα οποία άνηκουν σε άμερικανικές έταιρες, θα διπλασιάσουν σχεδόν το δυναμικό των θαλασσών μεταφορών της E.O.K.

2.Οι Ασιάτες ναυτικοί πού ύπηρετούν στα Έλληνικά καράβια ύποαμειβονταν.

3.'Αναρωτώνται δια μπορεί νά έφαρμοσθεί το άρθρο 117 της Συνθήκης της Ρώμης, που προβλέπει έναν μόνιμη των κοινωνικών ασφαλίσεων στόχο τομέα της μεταφοράς. Δέν έπιχειρώ άνασκευή των Γαλλικών «έπιχειρημάτων» γιατί είναι τόσο έξωφθαλμη ή -θελημένη - διαστροφή της άληθειας.

Άλλα είτε για σκόπιμη διαστρέβλωση είτε για - άσύγνωστη - άγνοια πρόκειται στό ίδιο καταλήγει συμπέρασμα. Καλλιεργεί έχθρικό κατά της Έλληνικής Ναυτιλίας κλίμα και παραπλανεί και τή γαλλική και τή διεθνή κοινή Γνώμη. Έπι πλέον ένισχει τή θέση του Γαλλικού έφοπλισμού, όπως άλλωστε συμβαίνει και με τους Γάλλους Βιομηχάνους και γαιοκτήμονες κ.λ.π. πού τά συμφέροντα τους άγκαλάζει ή τοποθετεί τούς K.K. Γαλλίας.

Και ο συνεργάτης μας συνεχίζει:

«Προσωπικά άναρωτιέμαται πού όφειλεται ή λαμπτή άποσια τών δικών μας Ναυτικών όργανωνών από τό ναυτιλιακό προσκήνιο της E.O.K. Δύο έκδοχές είναι πιθανές ή είναι βέβαιες πως ή ένταξη μας στήν Κοινή Αγορά κατασφαλίζει τά έπαγγελματικά τους συμφέροντα ή τηρούν στάση άναμονής».

«Άλλ' οτιδήποτε συμβαίνει - καρός για άναμονές δέν μένει - όφειλουν οι ναυτικές μας Όργανωσεις νά πάρουν ξεκαθαρισμένες θέσεις. Αύτό κάνουν οι Γάλλοι συνάδελφοι τους χώρις νά επιλέγουν μεταξύ άληθειας και κατακευαζόμενης έπιχειρηματολογίας ούτε την «κατάλληλη ώρα».

«Άς μη ξεχνούμε πώς ή Π.Ν.Ο. και τό μέλη της έκπροσωπούν τά συμφέροντα 120.000 μαχομένων Έλλήνων - και 400.000 ψυχών - πού τουλάχιστον δικαιούνται μιά έντημέρωση».

ΥΠΟ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ

Η σημειρινή θέσης τού παγκοσμίου τοννάζ πετρελαιοφόρων και μπάλκ-κάρριερ θα έπετρεπε μίαν σοβαράν έλλειψη έπανδουσα είς τήν υγιειστέραν οίκονομίαν από τών άρχων της έρχομένης δεκαετίας. Τούτο θέμας ύποκειται είς δύο βασικά προϋποθέσεις.

Πρώτη είναι ή άποφυγή γενικωτέρας έπιδεινώσεως τής παγκοσμίου οίκονομίας έκ της Περιαής κρίσεως, ήτις έγκειει τήν πιθανότητα μιᾶς οισβαράς άνεπαρκείας είς τόν έφοδιασμόν τού κόσμου διά πετρελαίου. «Ετι πλέον ή κρίσις αυτή έχει δημιουργήσει μεγίστην άβεβαιότητα έντος τής όποιας πάς προγραμματισμός φαίνεται σήμερον άδυνατος».

Η δευτέρα είναι τό ύπερογκον πλεόνασμα της χωρητικότητος τήν οποίαν κατασκευάζει η παγκόσμιας ναυπηγοβιομηχανία. Μέ τον πολυποικίλον κρατήμαν θοήθειν ή βιομηχανία αύτη ναυπηγεί σήμερον σκάφη τών οποίων δέν είναι δυνατή ούτε ή πρόβλεψις άπασχολήσεως. Εύτυχώς τό πλεόνασμα τούτο άπο τά 70 έκατον, τόννων πού πρέπει θεωρητικών νά υπολογισθή έχει πέσει τώρα είς τά 20 έκατ. τόννων (είς τήν ούσιαν τό παροπλισμένον τοννάζ) συνεπεία τής κακής χρήσεως τών διαθεσίμων σκάφων και τών μεγάλων καθυστερήσεων είς τήν φόρτωσιν και έκφρτωσιν.

ΔΙΑΛΥΣΙΣ - ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΣ

Συνείδησις καθίσταται μεταξύ τών ναυπηγών και έν αύτω ναυτιλιακών μεγάλων κρατών τό σχέδιον τής «διαλύσεως και ναυ-

πηγήσεως». Εις τήν άπασχόλησην τών Ναυπηγών απόβλεπτε, έκ παραλήλου με τήν διάλυσην παρηλίκου χωρητικότητος.

Τό σχέδιον συνεζητήθη ήδη μεταξύ τών άρμοδιων κύκλων τής Εύρωπαικής Κοινότητος είς τάς Βρυξέλλας. Προτείνεται ή διάλυσης κατά τά 1980-81 σκαφών δύο κατ' έτος έκατομ τόν, και ή ναυπηγήσις σκάφων ένδος έκατομ τόν, είς τά ναυπηγεία τών χωρών τής Κοινότητος.

Θά καταστούν ούτω συναγωνιστικώτερα και θά άπασχοληθούν τά ναυπηγεία κατά 50% περισσότερον. Κρίνεται διτί είναι τό μόνον μέτρον άνασκευαστών σκάφων τής Ναυτιλίας και τών ναυπηγείων.

Τό σχέδιον άντιμετωπίζει δαπάνην 85 έκατομ δολ. είς έπιδοτήσεις διά τά διαλύσην πλοίον. Τά ύπερδεκαεστούς ήλικιας σκάφη θά προσφέρονται πρός διάλυσην.

Άς σημειωθή διτί τά ναυπηγεία τής Κοινότητος — τών έννεα — προβλέπεται νά κατασκευάσουν σκάφη 2.4 έκατομ τόν, γκρός, έναντι τών 4.4 έκατομ τον. τού 1975. Τό σχέδιον, κατ' άκολουθίαν, είναι λίαν έλκυστικόν. Εισηγητής τού σχέδιον ή κ. Νταβινιόν. Τό πρώτον, ως γνωστόν, σχέδιον διαλύσεως και ναυπηγήσεως είναι Βρεταννικής έπινοσεως.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΛΟΝΤΑΙ ΤΑΝΚΕΡ

Τό ένδιαφέρον τών πλοιοκτητών διά παραγγελίας τάνκερ τών 80.000 τόν, και μικρότερα πρόντακτ κάρριερ συνεχίζεται. Μέχρι στιγμής, άνω τών 40 δεξαμενοπλοίων τών 80.000 τόν. έχουν παραγγελθή είς τήν Ιαπωνίαν, τήν Κορέαν, τήν Πολωνίαν και τήν Βραζιλίαν, ένων άπο τάς άρχας τού έτους τουλάχιστον 13 σκάφη μεταφοράς παραγώγων τών 30-40.000 τόν. έχουν παραγγελθή.

Αι τιμά διά τά σκάφη τών 80.000 τόν. κυμαίνονται περί τά 26-27 έκατομ. δολλάρια είς τήν Ιαπωνίαν, περί τά 23 έκατομ. δολ. είς τήν Κορέαν και 20-21 έκατομ. δολλάρια είς τήν Πολωνίαν. Εις τήν Εύρωπαικά ναυπηγεία αι τιμά τών έγγιζουν τά 30 έκατομ. δολλάρια. Τών πρόντακτ κάρριερ αι τιμά ποικίλουν άναλόγως μεγέθους και προδιαγραφών.

...

Ως φημολογείται μεταξύ τών ναυπηγικών κύκλων τής Ιαπωνίας, ή «Ομίλος Νιάρχου διαπραγματεύεται δύο ένως τέσσαρα δεξαμενόπλοια τών 80.000 τόν. με τά ναυπηγεία Ναμούρα.

...

«Έγνωσθη, έπισης, διτί μεγάλη Ιαπωνική έ-

ταιρία παρήγγειλεν είς έγχώρια ναυπηγεία δύο σούπερ-τάνκερ με παράδοσην 1981-82

Ο ΚΙΝΕΖΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ

“Ολαι αι γνωσται μεγάλαι άμερικανικαι έταιραι τακτικών γραμμών έγκαινιάσουν μετά μίαν ζηλην 30ετίαν δρομολόγια διά τήν Κίναν. Συμφωνία σχετική με τά ναυτιλιακά ζητήματα υπεγράφη ήδη είς τό Πεκίνον. Τά πρώτα τακτικά δρομολόγια ήρχισαν έκτελούμενα, ένω και τά πρώτα Κινεζικά πλοία κατέπλευσαν είς Άμερικανικούς λιμένας.

Σύμφωνον άφ' έτερου, δμοιον πρός τό ίσχυον με τήν Σοβιετικήν “Ενωσιν, ήρχισαν έφορμοζόμενον διά τάς μεταφοράς τών έξ Αμερικής δημητριακών.

Η Άμερικανική βιομηχανία, όπως και ή Ναυτιλία, άποδιουν ιδιαιτέραν σημασίαν είς τήν συνεργασίαν τών με τήν Κίναν, ήτις τόσαν άμεσους άνάγκας έχει νά καλύψη.

Γεγονός θέμας άφ' έτερου είναι διτί ή Έλληνική Ναυτιλία χάνει σχεδόν άλοσχερώς ένω καλόν πελάτην, θστις είς τό πρόσφατον άκομη παρελθόν παρέσχε τήν άπασχολησην είς πλειστα σδα φορτηγά μας. Δέν πρέπει νά παροράται ή σημειρινή δύναμις τού Κινεζικού έμπορικου στόλου. Υπολογίζεται είς έκτω δλα έκατομ. τόννους, μετά τάς τόσας άγρας.

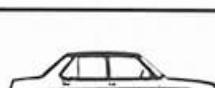
ΑΙ ΟΛΙΚΑΙ ΜΑΣ ΑΠΩΛΕΙΑΙ

Τήν άναγκην άνανεώσεως τού πλωτού μας υλικού έπισημανομεν, διά πολλοστήν φοράν. ίνα πειροίσωμεν τό ύψηλόν ποσοστόν τών ολίκων μας άπωλειών.

Βάσει στοιχείων τής Ενώσεως Ναυτασφαλιστών τού Λίβερπουλ, κατά τήν έξαμπνον περίοδον από 1ης Νοεμβρίου 1978 μέχρι 30ης Απρίλιου 1979, αι παγκόσμιοι άλικαί άπωλειαί άνεφερόντο είς 133 σκάφη, 705.875 τόν. γκρός. έει αυτών, 54 σκάφη, 291.230 τόν γκρός (ή ποσοστό 41,26%) ήσαν έλληνικής πλοιοκτησίας. Λαμβανομένου δέ ύπ' θψιν διτί ή έλληνοκτητος Ναυτιλία άντιπροσωπεύει περί τό 15% τής παγκοσμίου άλικης χωρητικότητος, αι άλικαί μας άπωλειαί είναι σχεδόν τριπλάσια τού παγκοσμίου μέσου άρου.

Η παλαιότητα τών πλοίων μας συνιστά τήν κυριωτέραν αιτίαν τού άπογονοτευτικού αύτού την θψανόμενου. Έπι τού συνόλου τών 54 άπολεσθέντων έλληνοκτητών σκαφών τά 35 ήσαν 20ετούς ήλικιας και άνω. Έτερα 12 πλοία ήσαν 15-19 έτών και έξ μεταξύ 10 και 14 έτών. Έν μόνον μικρόν σκάφος ήτο κάτω τών 10 έτών.

Κατά σημαίαν, τά 54 άπολεσθέντα σκάφη



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.

της έλληνοκτήτου Ναυτιλίας κατενέμοντο ώς άκολουθως: έλληνική, 31 πλοιά, 199.303 τόν γκρός, κυπριακή, 15 πλοιά, 33.372 τόν γκρός, παναμαϊκή, 6 πλοιά, 18.494 τόν γκρός και λιβεριανή, 2 πλοιά, 40.061 τόν γκρός.

Τα περισσότερα εκ τών άπολεσθέντων σκαφών μας (43 πλοιά, 164.373 τόν. γκρός) ήσαν γενικού φορτίου. Τα ύπολοιπα ήσαν δεξαμενόπλοια (8 πλοιά, 88.164 τόν γκρός) και μπάλκ κάρριερς (3 πλοιά, 38.693 τόν γκρός).

Έκ τών άνωτέρω συνάγονται τά άκολουθα συμπεράσματα:

— Κατάδηλος είναι η σχέσις ήλικιας και συχνότητος τών ήλικιων άπωλειών. Ένω τό ανω της 20ετούς ήλικιας τοννάζ δέν ύπερβαίνει το 15% τού δύκου της έλληνοκτήτου Ναυτιλίας, αι άντιστοιχου ήλικιας ήλικαι μας άπωλειαί άντιπροσωπεύουν το 54% τού συνόλου.

— Υψηλαί αι ήλικαι άπωλειαί της κυανολεύκου, έτι υψηλότεραι, συγκριτικώς μέτο παρ αύτης καλυπτόμενον τοννάζ, αι της κυπριακής σημαίας. Αντιθέτως, βελτιούται ομηρέραι τό ποσοστόν τών ήλικιων τών ύπο την Λιβεριανή σημαίαν έλληνοκτήτων σκαφών. Σημειωθέν δέ, δι τών δύο ύπο την Λιβεριανή άπολεσθέντων σκαφών τό έν — τό 35.676 τόν γκρός τάνκερ «Σπύρος» — άπωλεσθη συνεπεία έκρηξεως και πυρκαϊάς καθ' όν χρόνον έπεσκευάζετο εις ναυπηγεία της Σιγκαπούρης, άπο άμελειαν τών ύπευθυνων τού ναυπηγείου.

— Αι πλειστοί εις τών ήλικιων μας άπωλειων άναφέρονται εις πλοιά γενικού φορτίου, τά όποια περιλαμβάνουν και τόν μεγαλύτερον άριθμόν παρηλικών. Η κατηγορία τών μπάλκ κάρριερς, ώς νωτέρα, έμφανιζε έλαχίστας ήλικάς άπωλειας.

ΑΙ ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΕΙΣ

Μόνιμον πρόβλημα αι άκαιροι παλιννοστήσεις τών ναυτικών μας. Μάς άνεφέρθησαν προσφάτως πολλά περιστατικά που άποδεικνύουν δι τών ήλικιων δέν ύπολεινον ναυτικοί δέν έχουν καθόλου συναίσθησιν τών ύποχρεώσεων των έναντι τού πλοιού. Λόγου χάριν, ύποπλοιαρχος, ό ποιος συνεπέλωρε τόν χρόνον ναυτολογήσεως μετά 15θήμερον ήρηνθη ένα άπολυθή δι τόν σκάφος εύρισκετο εις τό Σουέζ και ήξιωσε νά άπολυθή δι τό σκάφος θά προσήγγιζε εις Ήνωμένας Πολιτείας, ούτε και έδεχθη νά πραγματοποιήση και τό ταξίδιον της έπιστροφής τό διηρκεί ένα άκομη 15θήμερον. Εις άλλην περίπτωσιν, δύο ναυτικοί ναυτολογήθηντες εις τόν Πειραιά έζήτησαν νά άπολυθούν εις ιταλικόν λιμένα όπου είχε κατευθυνθή τό σκάφος και ήξιωσαν μάλιστα νά έξοφληθούν έκει, έπικαλούμενοι και τόν συνδρομήν κάποιας προξενικής άρχης. Δέν νά σημειωθή δι τό πλοιοκτήτριος έταιρια ειδοποιήθη σχετικώς άπογευμα Παρασκευής και έπειδη μεσολαβούσε και ή άργια τό Αγίου Πνεύματος (δηλαδή αι Τράπεζαι ήσαν κλειστοί επί τριμερού) όλοκληρον τό έπιτελείον της έπιχειρησεως άποσχολήθη έπι τρεις ήμέρας διά τήν έξεύρεσιν τρόπου άποστολής εις τόν πράκτορα τού άπαιτουμένου ποσού.

Δέν πρόκειται διά παρονυχίδας. Τά προ-

βλήματα αύτά είναι καθημερινά εις τό σύνολον τών έλληνικών ναυτιλιακών έπιχειρησεων και είναι πλέον καιρός νά γίνη κάτι ώστε νά άπαλλαγούν άπο αύτό τό καθημερινόν άγχος. Τό ύπουργειον άλλα και ή ΠΝΟ έχουν τόν λόγον.

Η ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

Κατόπιν διημέρου συνεδριάσεως, ύπο τήν προεδρίαν τού κ. Πρωθυπουργού, τής Υπουργικής Επιτροπής Επιστημονικής Έρευνης και Τεχνολογίας, ένεκριθησαν οι Προϋπολογισμοί τού Έλληνικού Προγράμματος Έρευνών και Τεχνολογίας (ΕΠΕΤ) διά τήν διετίαν 1979 και 1980 και καθωρισθησαν οι στόχοι τούτου εις έννεα περιοχάς έθνικών άναγκών. Εις τά πολυάριθμα έπι μέρους Προγράμματο τού ΕΠΕΤ και τούς πολύ περισσότερους στόχους του, άνευρομεν μόλις έννεα έξ αυτών άναφερόμενον άμεσως εις τήν ναυτιλίαν. Πρόκειται περί τού στόχου 8.2.2. «Τηλεπικοινωνικά συστήματα έπι πορικής Ναυτιλίας», δι τής άνήκει εις τό Πρόγραμμα

«Έρευνα και άναπτυξις ψηφιακών συστημάτων ήλεκτρονικών όργανων και συσκευών». Υπάρχει θεβαίως και ένας δλλος συναφης πρός τήν θαλασσίαν έπιδοσιν στόχος, ό 9.1.1. «Δίκαιον έκμεταλλεύσεως τών θαλασσών», τού Προγράμματος Υποστήριξης τής θέσεως τής Έλλαδος εις τόν διεθνή χώρον», ό ποιος πρόδηλον είναι οτι τυχάνει γενικώτερου έθνικον ένδιαφέροντος.

Άπο πλευράς μας δύο πράγματα σημειώνεμεν άπο τό έξαγγελθεν Πρόγραμμα: Πρώτον τήν άπόφασιν τής Κυβερνήσεως όπως δώσας άπολυτον προτεραιότητα εις τήν Επιστημονικήν και Τεχνολογικήν Έρευναν, έπιδικώσαντα τήν ταχυτέραν δυνατήν άναπτυξιν τού έρευνητού δυναμικού τής χώρας. Τό δεύτερον πράγμα είναι, άτυχως, άρνητικόν, διότι άπο τήν άναγγώνων τών στόχων τού Προγράμματος δέν δύναται νά ύποστηριχθή δι τή Ναυτιλία μας, πρώτη εις τόν κόσμον, άντιπαλούσα με τούς γίγαντας τής συγχρόνου ναυτικής τεχνολογίας, έτυχε τής προσοχής πού έδικαιούτο νά τής δοθή.

Η ένταξης τής Έλλαδος εις τήν ΕΟΚ προσφέρει δύο μεγάλα πλεονεκτήματα εις τήν Κοινότητα, τήν έμπορικήν της ναυτιλίαν και τήν γεωγραφικήν θέσιν ώς ή γέφυρα τής Ευρώπης πρός τήν Μέσην Άνατολήν. Καί οι δύο αυτοί τομείς, έχοντες ύπερεθνικά προεκτάσιες, ύφιστανται έπειροπλάτων τάς συνεπείας τών ραγδαίων τεχνολογικών έξελιξεων. Όλο τό κύκλωμα τής ναυτιλίας, άπο τήν ναυπηγείαν και τού έξοπλισμού, τής συντήρησεως, τών έπικοινωνιών, τής πλέυσεως, μέχρι τών έκαστοτε μεθόδων θαλασσίας μεταφοράς και φορτοεκφορτώσεως εις τούς λιμένας, πραγματοποιεί συνεχή τεχνολογικά άλματα.

Δέν γνωρίζομεν ποιά είναι τά αίτια τής μή εύρυτέρας άναγραφης τών ναυτιλιακών, λιμενικών και διαμετακομιστικών προβλημάτων τής Χώρας εις τήν έρευνητηκήν προσπάθειαν τού Κράτους. Πάντως δι τούς ήσαν ταύτα, ή κατάστασις πρέπει νά διορθωθή τό ταχύτερον δυνατόν, όχι μόνον λόγω τής

ναυτικής παραδόσεως και έπιδοσεως τού έθνους, άλλα και χάριν τής έπιδωκομένης οικονομικής άναπτυξεως. Η εύθυνη έδω άνηκε εις τό Υπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας, τό οποίον άφειλε νά μεριμνήση, ώστε νά περιληφθούν εις τό Έθνικον Πρόγραμμα Έρευνών και Τεχνολογίας όλοι οι τομείς εύθυνης του δημόσιας περιοχής τά θαλασσία έργα έρευνητικών ένδιαφέροντος, όπως είναι τά Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ίδρυματα και άλλοι άξιολογοι φορείς και διως δύναται νά έξελιχθη τό Κέντρον Επιμορφώσεως Στελεχών Έμπορικου Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ), ώστε μέ τήν έξαγγελθείσα οικονομική και ήθικήν ύποστηριξιν τού Κράτους, νά άναπτυξθή και εις τήν Χώραν μας ή ύποδομή τής ναυτικής, λιμενικής και εύρυτερας θαλασσίας Επιστημονικής και Τεχνολογικής Έρευνης.

ΑΙ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΙ

Όρθη, όρθητάτη ή συμμετοχή τής Έλλαδος, ή αναγγελθείσα ύπο τού ίμφουρου Συγκοινωνών κ. Γ. Μουτσίου, εις τόν διεθνή έργανισμόν δορυφορικών ναυτιλιακών έπικοινωνιών ΙΝΝΑΡΣΑΤ, όμοι μέ άλλας 40 χώρας. Παραλλήλως θά πρέπει νά ληφθούν άμεσα μέτρα διά τήν βελτίωσιν τής τηλεπικοινωνιακής καταστάσεως, ή ποιά κυριολεκτικώς χωλαίνει, διά νά μή είπωμεν τίποτε άλλο. Καλούμεν οιονδήποτε άρμοδιον τού ΟΤΕ, ή και τόν ίδιον τού κ. Υπουργόν, νά προσπαθήση, λόγου χάριν, νά έπικοινωνήση τηλεφωνικώς ύπο τά Ναυτιγεία Έλευσίνος. Η άκομη νά προσπαθήση νά στείλη ένα τέλεξ κατά τήν διάρκειαν τών έργασίμων ωρών, ένα τέλεξ άπο τό ίποιον έξαρτωνται μεγάλα συμφέροντα. Είμεθε βέβαιος δι τή άγανακτήση, όπως άγανακτούν καθημερινώς οι έπιχειρούντες νά έπικοινωνήσουν άπο τόν Πειραιά έπι πορικής καταστάσεως πλοίων... Ένα πάσι περιπτώσει, ώς άνεκοινωσεν ό κ. Μούτσιος, όν λόγω διεθνής έργανισμός θά έκτοξεύση άπο τού 1981 τρείς άμερικανικούς και δύο ρωσικούς τηλεπικοινωνιακούς δορυφόρους διά τών άποιων θά παρασχεθή ή εύχερεια άριστης τηλεπικοινωνιακής έξηπρετήσεως τής έμπορικής ναυτιλίας εις δι τά σημεία τού κόσμου.

Η Έλλας θά μετάσχη εις τό έταιρικόν κεφάλαιον τού έν λόγω έργανισμού (200 έκατ. δολλάρια) διά ποσοστού 3,5%, ήτοι δι' έπτα έκατ. δολλαρίων.

ΤΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Δέν γνωρίζομεν μέχρι ποιόυ βαθμού έχει δικαιον ή Ένωσις Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Φορτηγών Πλοίων μέχρι 500 κοχ, διαμαρτυρούνται διά παντελή έλλειψην ένδιαφέροντος και προστασίας από τό Κράτος και δι τό ΥΕΝ, τό άποιον, ώς λέγει, έχει έστραμμένον τό ένδιαφέρον του πρός άλλας πλοιοκτητικάς κατηγορίας. Έκείνο θάμη πού πιστεύομεν είναι οι τό Υπουργείον Ναυτιλίας άφειλε νά συνεκτιμήση πέραν τής άμιγώς ναυτιλιακής πλευράς και τήν έθνικήν οπουδαίστητη τής άκτοπλοικής φορτηγού μας ναυτιλίας, ή ποιά πάντοτε έκ τών πρώτων είναι εις τήν διάθεσιν τού Έθνους εις κάθε περίπτωσιν άναγκης, έθνικής ή κοινωνικής. Τά μικρά μας φορτηγά άντιμετωπίζουν κίνδυνον άφανισμού, έάν τό Κράτος δέν έγκυ-

MONTEVIDEO — URUGUAY

UNIVERSAL SHIPPING AGENCY LTD.

SHIP AGENTS — STEVEDORES — BROKERS

DIRECTOR: MATHEOS MICHAEL ELEFTHERIOU

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

COLON 1567
Montevideo - Uruguay

Γαλλίας με την συμμετοχήν 172 συνέδρων από 74 Κράτη-μέλη της IAPH. Έκείνο, πού θέλουμεν νά υπογραμμίσωμεν, είναι ότι τοιαυταί διεθνείς συναντήσεις διά μιαν Ναυτιλιακήν Χώραν όπως ή Ελλάς, ή όποια διακινεί άνω του 90% του έξωτερικού της έμπορου από θαλάσσης, προσέτι δε προσφέρεται νά καταστή ένα μεγάλο διεθνές διαμετακομιστικόν κέντρον, έχουν μέγιστον ένδιαφέρον. Αύτο σημαίνει άναλογον Έλληνικήν προυσίαν, άνταποκρινομένην εις τό ένδιαφέρον τό όποιον είναι ύποχρεωμένη νά επιδεικνύη η Χώρα μας διά τάς διεθνείς λιμενικάς έξελιξεις. Τά θέματα τών λιμένων είναι καυτά όχι μόνον εις τά πλαίσια της κοινής πολιτικής της EOK έπι τών λιμένων, άλλα και διεθνώς, λόγω τών έπαναστατικών μεταβολών εις τά συστήματα τών θαλασσών μεταφορών. Πρέπει, λοιπόν, ή Ελλάς νά προετοιμάζεται διοικητικώς και όργανωντικώς διά νά εύρισκεται πλησίον τών έξελιξεων αύτών. Καί εν προκειμένω ή πρωτοβουλία άνηκει εις τό κατ' έξοχή ύπευθυνον Υπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας, τό όποιον πρέπει νά στελεχωθή και όργανωνται κατά τόν τούπον που έπιβαλλουν αι άναγκαι. "Ανευ παρακαλουθήσεως τών διεθνών λιμενικών έξελιξεων, δεν είναι νοητή η χάραξης έθνικής πολιτικής έπι τών λιμένων, ή όποια διά νά είναι όρθολογική, πρέπει νά γνωρίζη τά πλεονεκτήματα και τάς άδυναμίας τών ζένων λιμένων, πού μάς άνταγνωνται. Κατ' εύτυχη συγκυρίαν εις τό 11ον Συνέδριον της IAPH μετέσχεν ό γνωστός οίκονομολόγος Ναυτιλίας και λιμένων κ. Nik. Samaras, εις τρόπον ώστε νά έλπιζεται ότι θά έξασφαλισθή η πλήρης ένημέρωσις τού Υπουργείου έπι δύον εγένοντο και άπεφασίσθησαν εις τήν Ντωβίλ.

"Επ' εύκαιρια ύπενθυμίζομεν ότι ή προσεχής Διάσκεψης της IAPH άπεφάσισθη νά γίνη μετά διετίαν (25-30 Μαΐου 1981) εις τήν Nay-

κογία τής Ιαπωνίας. Πρέπει, λοιπόν, ή Ελλάς νά προετοιμάζη από τούδε τήν συμμετοχήν της.

ΤΕΛΕΣ ΕΙΣ ΠΟΡΤ-ΣΑΪΔ

Έξ αφορμής τού πρό τίνος ύποβληθέντος εις τόν κ. Υπουργόν Έμπορικής Ναυτιλίας ύπομνηματος ύπό τής νέας διοικήσεως τής Ένωσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων και ιδιαιτέρως τών δύων άναγράφονται διά τήν βελτιώσιν της τηλεπικονιωνιακής έξυπηρετήσεως μεταξύ Ελλάδος-Αιγαίου, έπισημαίνομεν τήν άναγκην τής άμεσου τηλετυπικής συνδέσεως τού Προεξικού Λιμεναρχείου Πόρτ-Σαΐδ, τό όποιον ως ή ναυτιλιακός προθάλαμος της Ελλάδος, θά δυνηθή νά έχηπηρετήση ταχύτερων και άποτελεσματικώτερων τήν ναυτιλίαν μας. Είναι άποριας δύον πώς δέν έγενετο μέχρι σήμερον ή σύνδεσις αυτή, εις ένα τόσον έπικαιρον σημείον, όπως είναι τό Πόρτ Σαΐδ, μέ τήν μεγίστην κίνησην Έλληνοκτήτων πλοίων. "Αληφή ύπ' όψιν ότι κατά τόν παρελθόντα Φεβρουάριον τά ύπο της Ελληνικήν σημαίαν πλοία, τα διαπλεύσαντα τήν διώρυγα τού Σουεζ ήλθον πρώτα από πλευράς ζγκου καθαράς χωρητικότης, καλύψαντα τό 15,4% τής κινήσεως. Τί άλλο περιμένομεν διά νά κινηθούμε πρός τακτοποίησιν τής ζημιογόνου ταύτης έκκρεμότητος;

ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΤΗΣ NAYTILIAΣ

Τήν ριζικήν άναμόρφωσιν τής οικονομικής δομής τής παγκοσμίου ναυτιλίας συνιστά "Άγγελος τραπεζικός διά νά δυνηθή ο κλάδος νά άντιμετωπίση τάς βαθείας διακυμάνσεις τής άγορας, τών όποιων αι έπιπτωσεις καθίστανται πλέον αισθηταί από τήν αύξησιν τού κόστους τών ναυπηγήσεων.

"Η ιδανική θέσις μιᾶς ναυτιλιακής έπιχειρήσεως θά ήτο, κατά τόν Βρετανών οίκονομολόγον, νά έχη μακροπροθέσμους οφειλάς και μεσοπρόθεσμα η βραχυπρόθεσμα δάνεια. Εις τήν πράξιν, θμως εις 7ετεῖς η 8ετεῖς πιστώσεις παρεχομένας από εύθειας από τά ναυπηγεία ή από τραπέζας.

Δέν ύπάρχει έλλειψις κεφαλαίων από τάς έμπορικάς τραπέζας ή τούς πιστοδοτικούς οργανισμούς, άλλ' οι πλοιοκτήται οφείλουν νά παρέχουν πληρέστερον οίκονομικόν άπολογισμόν εις τούς δανειστάς των.

Κατά τήν περίοδον 1970-78, είπε, διετέθησαν 120 δισεκ. δολλάρια εις ναυπηγήσεις έκτός τών άνατολικών χωρών. Έξ αυτών, τά 100 δισεκ. ήσαν άκαλυπτα και λόγω τής κρίσεως τού 1974 και ένα σημαντικόν μέρος τού ποσού αύτού παραμένει άνεξόφλητον η καλύπτεται από πωλήσεις πλοίων τά όποια είχην ήδη άποσβεσθη.

"Σήμερον, η ναυτιλία πάσχει από ύπερόγκους οφειλάς και έλλειψιν ιδίων κεφαλαίων. Έναν οι νάυλοι διατηρηθούν εις τά παρόντα έπιπεδα, αι μελλοντικά άναγκαι θά είναι έτι δυσχερέστερον νά άντιμετωπισθούν", είπεν.

Τό 1979, πρέπει νά διατεθούν περί τά 9,9 δισεκ. δολλάρια διά νεότευκτα και τήν έπομνην 10ετίαν ή έπιστια δαπάνη ύπολογιζεται ουχί κατωτέρα τών 15 δισεκ. δολλαρίων. Τό σοβαρώτερον πρόβλημα τής ναυτιλίας είναι η έξειρεσις 2-3 δισεκ. δολλαρίων έτησίως άπαιτουμένων διά τήν έξόφλησιν τών εν λόγω έπενδυσεων.

ΑΠΑΙΣΙΟΔΟΕΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Ο ειδικός περί τά ναυτιλιακά οίκονομολόγος κ. Πήτερ Ντάγκλας, τής Τσέις Μανχάταν Μπάνκ τού Λονδίνου, έκφράζει τήν άποψιν ότι μεταξύ τών έφοπλιστικών κύκλων έπικρατει Ίπερβολική αισιοδοξία σχετικώς μέ τήν ναυλαγοράν. Οι κρατούντες νάυλοι διά τά σκάφη Έηρων φορτών, λέγει, είναι σημαντικά άνωτεροι τών δικαιολογουμένων από τήν ύφισταμένην προσφοράν και ζήτησιν.

Μία νέα στροφή πρός τά ναυπηγεία θά έχη καταστρεπτικά συνεπείας διά τούς έφοπλιστάς, άναφέρει, διότι ή προσθήκη νεοτεύκτων σκαφών εις τόν παγκόσμιον έμπορικον στόλον θά διευρύνη τό χάσμα μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως και θά άπομακρύνη τήν πιθανότητα μιᾶς σταθεράς άνακάμψεως.

Διά νά άποκατασταθή η ισορροπία, ο κ. Ντάγκλας ύπολογιζει ότι άπαιτεται αιξησοις τών παγκοσμίων μεταφορών κατά 5% τόσον κατά τό τρέχον δόσον και κατά τά δύο προσχή έτη, ώστε νά άπορροφηθή η πλεονάζουσα χωρητικότης τών σκαφών Έηρου φορτίου. Η ισορροπία δέ αιτή θά άνατραπή έάν έστω και άλιγα νεότευκτα μπάλκ κάρριερς τίθενται έν ύπηρεσία καθ' έκαστον έτος, πέραν τών δύον έχουν ήδη παραγγελθή.

"Άναφερόμενος εις άριθμούς, ο κ. Ντάγκλας είπεν ότι σημειών ή πλεονάζουσα χωρητικότης τών «πάναμαξ» μπάλκ κάρριερς είναι κατά 15% ύψηλοτέρα έν συγκρίσει με τό 1974, δεδομένου ότι ο δύκος τών σκαφών τής κατηγορίας αιτής η ίδη η ίδη κατηγορίας έντος της τελευταίας 5ετίας, ένω ή ζήτησις η ίδη ήδη μόνον κατά 25%. "Ετι δυσμενεστέρα είναι ή κατάστασις διά τά μπάλκ κάρριερς τών 25.000 - 40.000 τόννων, τών όποιων τό τονιά η ίδη η ίδη κατηγορίας και θά άπομακρύνη τήν πιθανότητα μιᾶς σταθεράς άνακάμψεως.

Κατά τό έξαμηνον τό όποιον έληξε τήν 31η Μαρτίου, άνω τών 50 νεοτεύκτων μπάλκ κάρριερς παρεδόθησαν και, βάσει τών παγκοσμίων παραγγελιών, κατά τήν προσεχή διετίαν θά παραδίωνται 3 έως 4 σκάφη καθ' έκαστον μήνα.

"Η κατακόρυφος αιξησοις τών ναυλών, είπεν, άπετρεψε τούς πλοιοκτήτας τού νά πωλήσουν παλαιά σκάφη των πρό διάλυσιν, άλλα χωρίς ύψηλον ρυθμόν διαλύσεων είναι δύσκολον νά φαντασθώμεν τήν συνέχισιν τής καλής ναυλαγοράς έν όψιν τής ύφιστα-



**INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.**

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE:
TONIO COLON
TELEX:
3485072
TELEPHONE:
Colon 45-0127
45-0137, 45-0128
MAILING ADDRESS:
P.O.Box 443
Colon, R. Panama

PROVISIONS
DECK SUPPLIES
DUTY - FREE LIQUORS

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE:
TONIO PANAMA
TELEX:
3480042 - 3282068
TELEPHONE:
368633
MAILING ADDRESS:
P.O.Box 6-4000
El Dorado
Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY - FREE WAREHOUSE

μένης χαλαρότητος είς τὸν ρυθμόν ἀναπτύξεως τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

Οσον ἀφρᾶ εἰς τὰ δεξαμενόπλοια, ὁ κ. Ντάγκλας παρετήρησεν ὅτι μὴ ἀνταποκρινομένη εἰς τὴν ζῆτησιν ἡ παραγωγὴ καὶ ἡ ἀξησις τῶν τιμῶν τοῦ πετρελαίου θά δόηγήσουν ἀναποτέπτως εἰς τὴν εύρυτέραν χρησιμοποίησιν τοῦ ἀνθρακοῦ. 'Αλλ' ἐνώ ἡ στροφὴ αὐτῆς θά ὀφελήσῃ τὰ πλοῖα ἔνδρου φορτίου, θά είναι ἐκτός πραγματικότητος νὰ πιστεύωμεν ὅτι θά ύπάρξουν σοβαραὶ ἀνακατατάξεις πρὸ τῆς παρόδου τριῶν ἔων πέντε ἑτάων.

Ἐν τῷ μεταδύ, ἡ ζῆτησις τῶν τάνκερς ἐνδέχεται νὰ ἐπηρεασθῇ δυσμενῶς ἀπὸ τὴν πιθανότητα μειώσεως τῆς παραγωγῆς πετρελαίου εἰς τὴν Μέσην 'Ανατολήν. 'Η ἀργούσα χωρητικότης δύναται εὔκολων νὰ αὔξηθῃ ἀπὸ τὰ παρόντα ἐπίπεδα τῶν 22 ἑκατομ. τὸν. d.w. εἰς 50 ἑκατομ. τὸν. εἰς τὸ σύντομον χρονικὸν διάστημα ποὺ ἀπομένει μέχρι τὴν ληξιν τοῦ τρέχοντος ἔτους.

ΤΙ ΠΤΑΙΟΥΝ ΟΙ NAYTIKOΙ

Ἐτέθη ὑπ' ὅψιν μας ἡ ἑκῆς περίπτωσις: Διὰ τὸ ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Μινέρβα II», ἀφοῦ ἔξωφθληθσαν αἱ πρὸς τὸ NAT εἰσφοραὶ, ἐζητήθη καὶ ἐδόθη τὴν 30.10.78 πιστοποιητικόν μὴ ὄφειλῆς διὰ τὴν ἀλλαγὴν σημαίας. Τὴν 4.11.78 ἐστάλη εἰς τὴν Τζέντα, διότι εὑρίσκετο τὸ πλοῖον, τηλεγράφημα μὲν ἐντολὴν νὰ κλείσῃ τὸ ναυτολόγιον καὶ νὰ ἀποσταλῇ εἰς τὸ NAT πρὸς ἐκκαθάρισιν. Παρὰ ταῦτα τὸ ναυτολόγιον ἐκλεισε τὴν 22.1.79, ἀφοῦ ἀπέλυθη μὲ τὴν ἡμερομηνίαν αὐτῆν τὸ πλήρωμα, καὶ ἡδη ἔχει δημιουργηθῆ πρόβλημα σχετικῶς μὲ τὴν ἀσφαλίσιν τῶν ναυτικῶν αὐτῶν ἀπὸ τῆς 30.10.78, ὅτε τὸ πλοῖον διεγράφη τῶν 'Ελληνικῶν Νησογίων, μέχρι τῆς 22.1.79, ὅτε ἐκλεισε τελικῶς τὸ ναυτολόγιον.

Ποίος εἶναι ὁ ὑπεύθυνος τῆς τοιαύτης ἀνωμαλίας εἰς βάρος τοῦ πληρώματος καὶ πῶς θά καλυφθοῦν οἱ ναυτικοὶ αὐτοὶ ἀσφαλιστικῶς; 'Η λύσις, καθ' ἡμάς, πέραν τῶν κυρώσεων, αἱ ὄποιαι πρέπει νὰ ἐπιβληθοῦν εἰς τοὺς ὑπευθύνους τῆς ἀνωμαλίας, εἶναι νὰ χορηγηθοῦν ἀπὸ τὸν πλοιοκτήτην πιστοποιητικά ὑπτρεσίας εἰς τὸ πλήρωμα τὰ ὄποια νὰ ἀποδεχθῆ τὸ NAT, ἐπὶ τῇ καταβολῆ φυσικά τῶν ἀντιστοίχων εἰσφορῶν ἐκ μέρους τοῦ πλοιοκτήτου, ὁ ὄποιος δέον νὰ ἔχῃ παρακράτηση καὶ τὰς εἰσφοράς τοῦ πληρώματος.

Η ΑΤΟΠΟΣ ΑΓΩΓΗ

'Απεδείχθη τελικῶς ὅτι ματαίως εἶχαμε ἐλπίσει ὅτι θά ἀπεσύρετο ἡ ἀγωγὴ πλοιοκτητρίας ἐταρίας κατὰ τοῦ NAT ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς εἰσπράξεως ἐργοδοτικῆς εἰσφορᾶς ὑψους 11%. Αἱ ἐλπίδες ὅτι θά ἀπεσύρετο ἡ ἀγωγὴ — ἡ ὄποια εἶχε χαρακτηρισθῆ ὑπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν ἀτοπος — εἶχαν στηριχθῆ εἰς τὸ γεγονός ὅτι ἡ ἀπόφασις διὰ τὴν αὐξησιν τοῦ ὑψους τῆς ἐργοδοτικῆς εἰσφορᾶς πρὸς τὸ NAT εἶχε ληφθῆ μὲ τὴν σύμφωνην γνώμην τοῦ ἐφοπλισμοῦ, εἰς τὰ πλαίσια τῆς γενικωτέρας προσπαθείας διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν ἀσφαλιστικῶν παροχῶν πρὸς

τοὺς ναυτικούς μας καὶ τὴν δημιουργίαν κινήτων διὰ τὴν προσέλευσιν περισσοτέρων 'Ελλήνων εἰς τὸ ναυτικόν ἐπάγγελμα

Ἡ ἀγωγὴ συνεζητήθη εἰς τὸ Μονομελές Πρωτοδικεῖον Πειραιῶς καὶ ἡ ἀπόφασις, ἡ οποία ὑπόκειται εἰς ἐνδικα μέσα, ἀναμένεται νὰ ἐκδοθῇ ἐντός δύο - τριῶν μηνῶν. Κατὰ τὴν συζήτησιν ἐζητήθη ἀπὸ τὸ NAT ἡ ἀπόρριψις τῆς ἀγωγῆς ὡς ἐνεργητικῶς ἀνομμοποιῆτο, διότι αἱ ὑπὸ τῆς νομοθεσίας τοῦ NAT προβλέπομενα εἰσφοραὶ 11% τῆς πλοιοκτησίας ἐπὶ τοῦ μισθοῦ τῆς συλλογικῆς συμβάσως εἶναι ἀπέιρως μικρότεραι τῶν ὑπὸ τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως προβλεπομένων (9%), διότι ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη δέον νὰ ὑπολογισθοῦν ἐπὶ τῶν πράγματι καταβαλλομένων ἀποδοχῶν καὶ δχ ἐπὶ τοῦ μισθοῦ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως.

Σημειούται ὅτι τὸ NAT, ἀνέξαρτή τως τῆς ἐκβάσεως τῆς δίκης, μελετᾶ ἡδη μέτρα διά τὴν διασφάλισιν τῶν συμφερόντων τοῦ Ταμείου, ἐπὶ τῇ βάσει τῆς δημιουργησίσης ἡδη πραγματικότητος ἐκ τῆς αὔξησεως τῶν εἰσφορῶν τῆς πλοιοκτησίας εἰς 11% μὲ τὴν συγκατάθεσιν τοῦ ἐφοπλισμοῦ.

ΠΕΡΙ ΜΙΑΝ ΤΡΑΠΕΖΑΝ

Εἰς τὴν «Εστίαν» τῆς 19ης Ιουνίου ἐδημοσιεύθη ἡ κάτωθι ἐπιστολή:

ΚΑΚΟΔΑΙΜΟΝΙΑ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

Κύριες Διευθυντά,

'Εδημοσιεύθη, πρὸ ἡμερῶν, εἰς φιλοκυβερνητικὴν ἐφημερίδα, ἡ πληροφορία ὅτι ἐπίκειται μεταβολὴ εἰς τὰς διοικήσεις Τραπέζων καὶ 'Οργανισμῶν. 'Αυτούς, ἡ πληροφορία διεψεύσθη ὑπὸ «ἄρμοδιων κυβερνητικῶν κύκλων», μολονότι θά ἡτο εὔχης ἔργον νὰ ἡτο ἀληθῆς, καθ' ὅ ἐπιβεβλημένη. Τὸ διατὶ τυχάνει αὐτονότονον διότι, ἀπλούστατα, εἰς ὥρισμένους 'Οργανισμούς καὶ Τραπέζας, κυρίως δὲ εἰς τὴν Ἐμπορικὴν Τράπεζαν, ἡ νέα διοικησίς ἔχει σαφῶς ἀποτύχει, καὶ διὰ τοὺς γνωρίζοντας τὰ πράγματα ἡ ἀποτυχία αὐτῆς εἶναι ἀποτέλεσμα τοῦ 'Ισολογισμοῦ τῆς Τραπέζης, τὰ κέρδη τῆς ὄποιας εἶναι πολὺ ὀλιγάτερα ἐναντὶ τοῦ προηγουμένου ἔτους, καὶ δῆ εἰς ἐποχὴν καθ' ἣν εἰς ἀλλας Τράπεζας σημειούνται θεαματικά ἀποτέλεσματα.

Ποὺ ὄφείλεται ἡ κακοδαίμονία τῆς 'Εμπορικῆς Τραπέζης; Εἰς τὸν μικρότερον δύκον τῶν συναλλαγῶν ποὺ ἐπραγματοποίησεν αὐτῆς, εἰς τὴν ἀποδιοργάνωσιν τῶν κυριοτέρων διευθύνσεων τῆς Τραπέζης, εἰς τὸν ἀπορροσατολόδον τοῦ προσωπικοῦ καὶ πρὸ πάντων, εἰς τὰς συνεχεῖς παραχωρήσεις ὑπὸ τῆς διοικήσεως τῆς Τραπέζης πρὸς τὴν ἀριστεράν διοίκησιν τοῦ συλλόγου τῶν ὑπαλλήλων, αἱ ὄποιαι ἔχουν δημιουργῆσει τραγελαφικά καταστάσεις, μὲ ἀμεσον ἐπιπτώσιν εἰς τὴν ἐξέλιξιν τοῦ προσωπικοῦ καὶ τὸ λειτουργικόν κόστος τῆς Τραπέζης. Συγκεκριμένως, βάσεις τῶν εἰσηγήσεων τοῦ συλλόγου ἐδημιουργήθη τὸ καταπληκτικόν φαινόμενον τῆς προαγωγῆς κατὰ δύο ἡ τρεῖς βαθμούς, ἐντὸς τοῦ ἰδίου ἔτους, σημαντικοῦ ἀριθμοῦ ὑπαλλήλων, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἀντροπήν τῆς ιεραρχίας καὶ τῆς πρωθητε-

ως ἀκαταλλήλων προσώπων, ἐνώ παραλλήλως, οὐδὲμια ἀναλαμβάνεται προσπάθεια διὰ τὴν προώθησιν νέων ἐργασιῶν τῆς Τραπέζης. 'Οχι δέ μόνον τούτο, ἀλλά καὶ διὰ τὰ προγράμματα ποὺ είχον καταρτισθῆ ἐπὶ τῆς προγενεστέρας τῆς κρατικοποιησεως διοικήσεως, διὰ τὴν ἐξελιξιν τῆς Τραπέζης, ἀπεσύρθησαν, δέν προβλέπεται δέ τίποτε τὸ νέον εἰς ἀντικαταστασιν αὐτῶν.

Τὰ ξεύρει, ἄρα γε αὐτά ἡ Κυβέρνησις, ἡ ἀπλῶς ἀδιαφορεῖ, ἐπειδὴ οὕτως ἔξυπηρετούνται καὶ οἱ κομματικοὶ τῆς σκοποῖ;

Μετά τιμῆς
ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΣ

Τό Σχόλιον τοῦ 150ημέρου

Εἰς ἄλλον τεῦχος καὶ εἰς ἀλλας στήλας τά 'Ναυτικά Χρονικά' ἔγραψαν διὰ τὴν περὶ τῶν Οίνουσῶν καὶ τῶν Οίνουσίων ἐφοπλιστῶν, ἀνταπόκρισιν τῶν 'Τάιμς τῆς Νέας Υόρκης'.

Εἰς τὴν ὥραιαν ἐκείνην περιγραφήν, ὁ ἔνος ἀνταποκριτῆς μᾶς ἀφηγεῖται, σύν τοῖς ἀλλοῖς, καὶ τὴν σκηνὴν καθ' ἣν ὁ κυβερνήτης τοῦ μικροῦ σκάφους, διόπειτε τὴν συγκοινωνίαν Χίου-Οίνουσῶν, παρέχει τὴν ιδικήν του ἐξήγησιν περὶ τῶν θεαματικῶν ἐπιτυχιῶν τῶν συμπατριωτῶν του.

'Αντι ἀλλας ἀπαντήσεως, λέγει μᾶς ἐφερεν ἀπὸ τὴν καμπίναν του μίαν μικράν πέτραν, εἰς τινα ωραγμην τῆς ὄποιας εύρισκετο ἀπεξηραμένος σβῶλος ὑποδάνθου μελιτος καὶ ἐπ' αὐτοῦ μία νεκρά μέλισσα. Μᾶς τὴν ἐπέδειξε: 'Μόνο στὴν 'Αγνούσα ή ζωή είναι τόσο σκόληρή πού καὶ οἱ μέλισσες κάνουν τὸ μέλι τους πάνω στὰ βράχια. 'Αλλά πιο γλυκό μέλι δέν θά βρεῖς πουθενά στὸν κόσμο'.

Δέν ἔχομεν οὐδένα λόγον ν' ἀμφιβάλλωμεν διὰ τὴν ἀκρίβειαν οὐτε τῆς σκηνῆς οὐτε τῆς μεταφορικῆς σημασίας τῆς. Διότι ἡ μέλισσα ἐθεωρεῖτο σύμβολον τῆς συστηματικῆς ἐργασίας καὶ τῆς φιλοποίης ἀπὸ τὸν καιρόν του 'Ησιόδου'. Τὸν δέ 'Ησιόδον δυνάμεθα θαυμάσαι νά ἐπικαλεσθῶμεν διὰ τὰ ἔργα τῶν τεκνῶν τῆς «μελισσοτρόφου». 'Αγνούσας, παραπούντες ἐλαφρῶς τὸν γνωστὸν στίχον του: 'Εξ ἔργων δ' ἀνδρες πολυναῦται τ' ἀφνοὶ τε'. Δηλαδή μὲ τὴν ἐργασίαν τῶν ἀποκτούντων οἱ ἀνθρωποι πολλά καράβια καὶ γίνονται πλούσιοι.

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

141, FILONOS STREET, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: LAURELSHIP PIRAEUS

TEL.: 4531.586 - 4516.945 TELEX: (21) 3070

Η ναυλαγορά

Πόσον θά διαρκέση η εύφορια της ναυλαγορᾶς είναι δύγνωστον, άλλ' ή ζήτησις μπάλκ κάρριερς διετηρήθη εἰς υψηλά έπιπεδα καθ' όλον τὸν Ἰουνίον. Ἐλλειψεις διαθεσίμου τοννάς εἰς τὴν περιοχήν τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς καὶ τού ἀμερικανικού κόλπου, οἱ ναυλωταὶ ἡναγκάζονται νά μισθωνούν σκάφη εὐρισκόμενα εἰς τὴν Εὐρώπην, τὸν Ἰνδικὸν Ὡκεανὸν καὶ τὸν Περσικὸν κόλπον. Τὸ αὐτὸ πρόβλημα ἀντιμετωπίζονται καὶ οἱ φορτωταὶ τῶν Μεγάλων Λιμνῶν. Κατ' ἐπέκτασιν, οἱ ναυλωταὶ τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς, τῆς Ἀπωνοῦ, καὶ τῆς Αὔστραλίας ἡναγκάσθησαν νά πληρώσουν υψηλοτέρους ναύλους διά νά καλύψουν τὰς μεταφορικὰς τῶν ἀνάγκας. Ήπωσδήποτε, εἰς τὴν περαιτέρω βελτίωσιν τῆς ἀγορᾶς συνέβασται καὶ ἡ ἐντονος δραστηρίης τῶν Ρώσων, οἱ οποῖοι ἐναύλωσαν μεγάλον ἀριθμόν μπάλκ κάρριερς ἀπό 25.000 τὸν. μέχρι Πάναμα.

Καὶ εἰσερχόμεθα εἰς τὸν Ἰουλίον - τὸν μῆνα κατὰ τὸν οπίον η ἀγορά παρουσιάζει καθίζισιν κατά παράδοσιν - ύπό τοὺς καλυτέρους οἰώνους. Ἡ γενικὴ πεποίθησις εἴναι ὅτι ἡ καλὴ ναυλαγορά διά τὰ μπάλκ κάρριερς θά διατηρηθῇ τουλάχιστον μέχρι τέλος τοῦ ἔτους.

Ἀπὸ τῆς 1ης Ὁκτωβρίου 1978 μέχρι τῆς 10ης Ἰουνίου ἐ.ξ., η Σοβιετική "Ενωσις" είχε φορτώσει 4,6 ἑκατομ. τὸν ἀραβοσίτου, 1,8 ἑκατομ. τὸν σίτου καὶ 881.900 τὸν. σόγιας ἀμερικανικῆς προελεύσεως, συμφώνως πρὸς τὸ "Ὑπουργείον Γεωργίας τῶν Η.Π.Α. "ΕἪ ἄλλου, ἐκπρόσωπος τῆς "Σοβφράχτ" εἶπεν ὅτι ἐντὸς τοῦ Ἰουλίου θά φορτωθούν διά τὴν Ρωσίαν 2.015.000 τὸν. ἀμερικανικῶν δημητριακῶν, ἐναντὶ 2 περίπου ἑκατομ. τὸν. τοῦ λίγοντος μηνός. Δέν καθώρισεν, ὅμως, τὰς κατὰ εἰδὸς ποσότητας τῶν φορτίων αὐτῶν.

"Ἐν τῷ μεταξύ, τὸ ἀμερικανικὸν ὑπουργείον Γεωργίας καὶ ἡ Ὀμοσπονδιακή Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ λέγουν ὅτι τὸ Ρωσικόν πρόγραμμα φορτίων δημητριακῶν καθυστερεῖ καὶ τὸ σύνολον τῶν 2 ἑκατομ. τόννων διά τὸν Ἰουνίον δέν θά ἐπιτευχθῇ, παρὰ τὰς μαζικὰς ναυλώσεις ὑπερτριάκοντα σκάφων (πλέον τοῦ ἑκατομ. τόννων) ύπό τῶν Σοβιετικῶν.

Οἱ ναυλομεσίται ἐκφράζουν τὴν ἄποψιν ὅτι οἱ Ρώσοι ἔχουν, πρὸς τὸ παρόν, καλύψει τὰς ἀνάγκας τῶν εἰς τοννάς. "Ἄλλ' ἔάν αἱ προβλέψεις περὶ σοβαράς κάμψεως τῆς Ρωσικῆς παραγωγῆς δημητριακῶν ἀποδειχθοῦν ἀκριβεῖς, ὑπάρχουν πιθανότητες ἀνανεώμενου Ρωσικοῦ ἐνδιαφέροντος διά ναυλώσεις εἰς ἀπωτέρας ἡμερομηνίας.

Θερμοί, ἔχοις ἀνεμοί, οἱ οποῖοι ἐπεκράτουν εἰς τὴν Σοβιετικήν "Ἐνωσιν τὰς τελευταίας ἐβδομάδας προεκάλεσαν σημαντικάς ζημίας εἰς τὰ δημητριακά. Ἐναντὶ τοῦ περισσοῦ ρεκόρ παραγωγῆς ἐξ 8,7 δισεκ. μπούσελς, ἡ ἐφετεινή συγκομιδὴ τῆς Ρωσίας ἀναμένεται νά πέσῃ εἰς τὰ 6,24 δισεκ. μπούσελς. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆν αἱ Ρωσικαὶ εἰσαγωγαὶ θά είναι ηὗξημέναι κατά τὴν προσεχῆ περίοδον καὶ προβλέπεται ὅτι ἡ ζήτησις θά προκαλέσῃ τὴν περαιτέρω ἀνατίμωσην τῶν σιτηρῶν. "Ηδη, εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ Σικάγου, ἡ τιμὴ τοῦ σίτου διά παράδοσιν Ἰουλίου ἐφθασε τὰ 4,68 δολ. τὸ μπούσελ, ἐναντὶ 3,20 δολ. πού ἐπωλεῖτο τὸν Ἀπρίλιον.

Μεγάλαι αἱ ἀγοραὶ δημητριακῶν τῆς Ρωσίας ἀπό τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Τοῦτο τεκμαίρεται ἀπό τὰς πολλὰς χρονοναυλώσεις μπάλκ κάρριερες.

"Ἡ ἐφετεινή ἐσοδεία τῆς Ρωσίας κυμαίνεται ἀπό 170 μέχρι 210 ἑκατομ. τόννων κάτω τῶν προβλεφθέντων 226,8 ἑκατομ. τὸν. Διά

τὸ 1978 ἡ συγκομιδὴ ἀνήλθεν εἰς 237,2 ἑκατομ. τὸν.

"Η Σοβιετική "Ενωσις ἡγόρασε προσφάτως 700 τόννους ἀμερικανικού ἀραβοσίτου. Οὕτω, κατά τὸ τρίτον ἐτος τῆς ἀμερικανο-σοβιετικῆς συμφωνίας, τὸ ὅποιον λήγει τὴν 30ην Σεπτεμβρίου, αἱ Ρωσικαὶ ἀγοραὶ ἔχουν ἀνέλθει μέχρι στιγμῆς εἰς 8,5 ἑκατομ. τὸν. ἀραβοσίτου καὶ 2,7 ἑκατομ. τὸν. σίτου. Τὸ σύνολον τῶν ἀγορῶν μέχρι τέλους τῆς περιόδου ἀναμένεται νά φθάσῃ τὰ 15 ἑκατομ. τὸν. νων.

Εἰς 5 ἑκατομ. τὸν. ὑπόλογιζεται ἡ ἐσοδεία ἀραβοσίτου εἰς τὴν Ἀργεντινήν.

Πρός ἐξαγωγὴν προβλέπονται φορτία 4,6 ἑκατομ. τόννων. Σόγια ἐπίσης 2,8 ἑκατομ. προορίζονται πρός ἐξαγωγὴν. Μέρος αὐτῶν διά τὴν Ρωσίαν.

"Ἐχοντες καλύψει, κατά μέγιστον ποσοστὸν τὰς μεταφορικὰς τῶν ἀνάγκας διά δημητριακά εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Ἀτλαντικοῦ, οἱ Ρώσοι στρέφονται τῷρα εἰς ἀνάζητσιν τοννάς - εἰς δυνατόν μὲν μεσον ταράδοσιν - εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Ἀπωνοῦ, διά φορτώσεις ἀπό τὴν Αὔστραλιαν. Ὡς ἐγγνώσθη, οἱ σοβιετικοὶ ἡγόρασαν κατά τὸ τελευταῖον διῆμην 930.000 τὸν. Αὔστραλιανοῦ σίτου, ἀναβιβάζοντες οὕτω τὸ σύνολον τῶν ἐξ Αὔστραλίας ἀγορῶν τῶν εἰς 1,6 ἑκατομ. τόννους κατά τὴν περίοδον 1978/79, ἐναντὶ 446.700 τὸν. τῆς προηγουμένης περιόδου. Τὸ γεγονός αὐτὸν ἀναμένεται νά ἔχῃ ἀνατιμητικήν ἐπιδράσιν ἐπὶ τῶν ναύλων τῆς περιοχῆς Ἀπωνοῦ. "Ηδη, ἀναφέρεται ἡ ναυλώσις σκάφους τῶν 37.800 τὸν., μὲν παράδοσιν Ἰαπωνίαν, πρός 9.500 δολ. ἡμεροπίας, διά τὴν μεταφοράν αὔστραλιανοῦ σίτου εἰς Ναχότκα.

Κατά τὸ πρότυπον τῆς ὑφισταμένης συμφωνίας μεταξύ Ἀμερικῆς καὶ Ρωσίας δύον ἀφορά τὰς μεταξύ τῶν μεταφοράς ἡ αὐτή συμφωνία συνήθη μεταξύ Ἀμερικῆς καὶ Κίνας. Ἀπὸ τῶν πρώτων ἡμερών τῆς ἐπαναλήψεως τῶν διπλωματικῶν σχέσεων ἡ συμφωνία αὐτὴ ἐπετεύχθη.

Προβλέπεται ὅπως αἱ μεταφοραὶ μεταξύ τῶν δύο χωρῶν διενέργουνται ἐν τρίτον ἀπό Κινεζικὰ πλοία, ἐν τρίτον ἀπό Ἀμερικανικά καὶ τὸ λοιπὸν ἐν τρίτον μέντοι.

Ὦριμένοι ἐνδιαφέρομενοι σιτεμπορικοὶ οἵοι αἱ ἀντίθεται εἰς τὴν ἀνάτερω συμφωνίαν, διότι ἡ Κίνα δέν ἀνέλαβε τὴν ὑποχρέωσιν ἀγορᾶς ὠρισμένων ποσῶν δημητριακῶν ἀπό τὴν Ἀμερικήν. "Ο ναύλος διά Ἀμερικανικά πλοία διά τὴν Μ. Θάλασσαν ἀνήρχετο εἰς 18,25 δολ. ὁ τόννος.

Εἰς τὰς μεταφοράς σιδηρομεταλλευμάτων, ὅπου κατά τὸ τρέχον ἐτος ἐσημειώθη ἀξιόλογος δραστηριότης καὶ ἀπησχολήθησαν ἐπικερδῶς τὰ μεγάλα μικτὰ σκάφη, ἐπικρατεῖ τῷρα ἡ κλίμα ἀβεβαιότητος. "Ἐκφράζονται φόροι ὅτι ἡ ἐνεργειακή κρίσις θά ἀναστείλῃ τὴν βαθμαίαν ἀνάκαμψιν τῆς παραγωγῆς χάλυβος καὶ θά περιορίσῃ τὴν ζήτησιν σιδηρομεταλλεύματος. Πρός τὸ παρόν, πάντως, ἡ ζήτησις τοννάς ἔξακολουθεῖ, μέντοις ἰκανοποιητικούς.

"Ο Ρώσος διά τὰς οἰκονομικά - ἀριστοῦχος τοῦ Νόμπελ - Βασίλης Λεοντίεφ ἐδήλωσεν εἰς τὴν διεθνῆ διάσκεψιν τῶν Λιμένων ὅτι περὶ τὸ ἐτος 2000, τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον θά τετραπλασιασθῇ. θά φθάνῃ τὰ 18 δισεκατομ. τὸν. Ἡ Εὐρώπη θά ἐμφανίσῃ τὴν μεγίστην αὐξησιν εἰς τὸ υγρά φορτία, ἡ Α-

φρική εἰς τὰ ξηρά χύμα φορτία καὶ ἡ «Σταχτοπούτα» τῆς Μέσης Ἀνατολῆς τὴν μεγίστην ὀλῶν τῶν περιοχῶν αὐξησιν.

Μετά 8-10 ἐτος τὸ ἐνεργειακὸν πρόβλημα θὰ προσλάβῃ τεραστίας διαστάσεις, ἔάν αἱ καταναλώτριαι χώραι δέν συνειδητοποιήσουν τὴν ἀνάγκην περιστολῆς τῆς καταναλώσεως πετρελαίου, εἰπεν ὁ ὑπουργός πετρελαίου τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, Σεΐχης Γιαμανί, προσθέτων ὅτι ἡ χώρα του δέν προτίθεται να αὐξήσῃ τὴν παραγωγὴν τῆς πέραν τῶν 8,5 ἑκατομ. τὸν. διανομής πετρελαίου μέχρι τὸ διάστημα τῆς οἰκοδόξης τῆς Αραβίας.

Ἡ ἀνοδος τῶν τιμῶν τῶν μεταχειρισμένων σκαφῶν ἐσυνεχίσθη καὶ κατά τὸν Ἰουνίον. Καθώς δέ τα μισθώματα διά χρονοναυλώσεις διετηρήθησαν σταθερά, διαπιστοῦται μία δύσις ὑπερβολικῆς αἰσιοδοξίας ἐκ μέρους τῶν ἀγοραστῶν δύον τὸ αφορά εἰς τὰς μελλοντικὰς τάσεις τῆς ἀγορᾶς.

Πρός τὸ παρόν, πάντως, οἱ αἰσιόδοξοι δικαιούνται ἐκ τῶν πραγμάτων. Περί τα μέσα τοῦ μηνὸς οἱ Ρώσοι ἐπέδειξαν ἐντονον δραστηριότητα, ναυλώνοντες 25-30 μπάλκ κάρριερς διά ἡ δύο ταξίδια ἀπό τον Κόλπον. Τά δεξαιμενόπλοια, ἐπίσης, ἐπετύχανον λικανοποιητικά μισθώματα διά βραχυπροθέσμους περιόδους, δικαιολογούντα τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἀγοραστῶν. "Ιδού τινές χαρακτηριστικαὶ ναυλώσεις τοῦ Ἰουνίου:

— Πάναμα μπάλκ κάρριερ τῶν 70.000 τὸν. d.w. ἐκλείσθη διά 12 μῆνας εἰς τὰ 4,90 δολ. κατά τόννον μηνιαίως.

— Διά 12μηνον, ἐπίσης, ἐναυλώθη μπάλκ κάρριερ τῶν 29.000 τὸν. d.w., κατάλληλον διά τὰς Μεγάλας Λίμνας, πρός 6.150 δολ. ἡμεροπίσσως.

— Δηζελοκίνητον τάνκερ τῶν 118.000 τὸν. d.w., ἐμισθώθη διά 12 μῆνας πρός 3,55 δολ. κατά τόννον μηνιαίως καὶ, τέλος,

— Δηζελοκίνητον τάνκερ τῶν 150.000 τὸν. d.w., ἐχρονοναυλώθη διά 18/24 μῆνας πρός 2,225 δολ. τὸν. μηνιαίως.

"Ἐντυπωσιακήν ἀνοδον ἐνεφάνισαν, ἐπίσης, αἱ τιμαὶ τῶν διαλύσεων. Τάνκερ τῶν 30.000 τὸν. ἐλαφάρου ἐκτοπίσματος ἡγοράσθη ἀπό τὸ διαλυτά τοῦ Ταιβάν εἰς τὴν ἐξαιρετικῶν ὑψηλήν τιμὴν τῶν 187 δολ. κατά τόννον, ἐνώ μικρόν φορτηγόν·ψυγείον ἐπέτυχε περὶ τὰ 155 δολ. κατά τόν. ἐλαφροῦ ἐκτοπίσματος. Οἱ αἰσιόδοξοι ἐκφράζουν τὴν ἀπόψιν ὅτι πρὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους αἱ τιμαὶ τῶν διαλύσεων θά ὑπερβοῦν τὸ προηγούμενον ρεκόρ τῶν 212 δολ., ὅπερ ἐσημειώθη κατά τὴν περίοδον τοῦ "μπούμ" τοῦ 1973-74.

Κατά τὸ Βρεταννικόν Συμβούλιον τῆς Ναυτιλίας τὸ ἀργούν εἰς τὸ τέλος Ἀπριλίου παγκοσμίως τοννάς ἀνήρχετο εἰς 551 πλοία 27,4 ἑκατομ. τὸν. φορτίου ἐναντὶ 763 σκαφών 57 ἑκατ. τὸν. κατά Ἰουνίον 1977 καὶ 543 τὸν. φορτίου 32,3 πρό διετίας.

Τά συνήθη φορτηγά ἀργούνταν ἀνήρχοντο εἰς 571 σκάφη, 5,36 ἑκατ. τὸν. ἐναντὶ 417 τὸν. φορτίου 14,5 ἑκατομ. πρό διετίας.

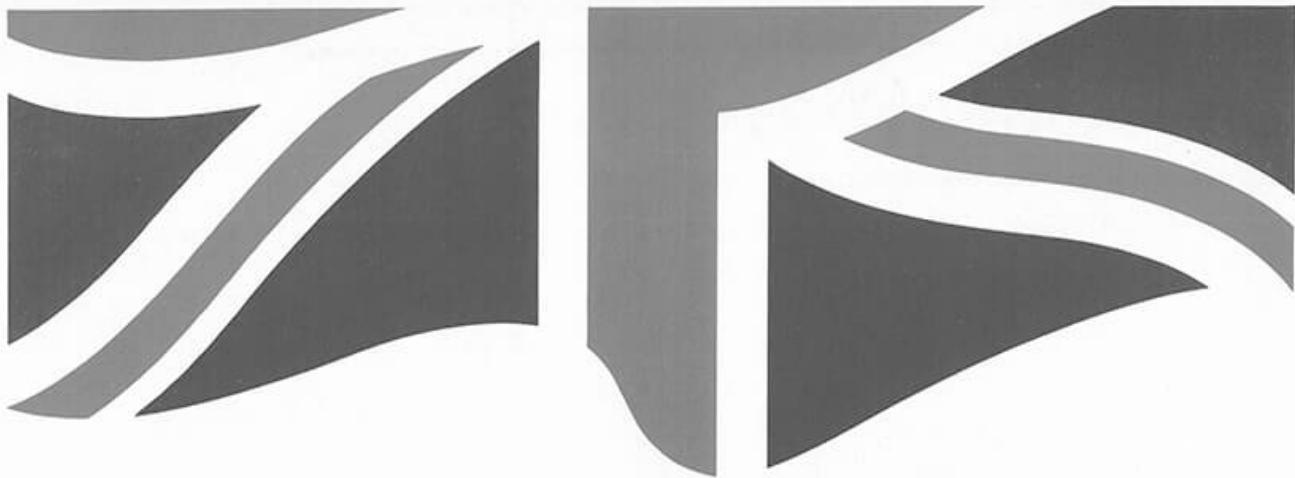
ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεύς

Τηλ. 4516.439

Ἐνοικιάζονται μέ πλήρη κλιματισμόν:

Τό Ισόγειον M2 300 καὶ ὁ ἡμιόροφος M2 300.



18 British drydocks united in a new strike free deal!

Tyne Shiprepair Group — a new name combining the experience of famous yards with a fresh outlook on the problems of today — offers you an even better service resulting from recent Agreements with all employees.

1	No Strikes. No strikes or interruptions of normal working, which means completion of the work on time. Your ship is out of drydock and back to sea without a day wasted.	4	Mobile Workforce. Quick communication and mobility of the 3,500 employees in the Tyne yards cut costs.
2	Ship's Crew Working. Ships can be repaired by their normal maintenance crews.	3	Efficiency. The new agreements have cut costs by 10%.

It works!

And it's going to keep on working.

Tyne Shiprepair Group: British owned, British based and the biggest shiprepainer in Britain: Brigham & Cowan Ltd; Brigham & Cowan (Hull) Ltd; T.W. Greenwell & Co. Ltd; The Mercantile Dry Dock Co. Ltd; The Middle Docks & Engineering Co. Ltd; John Readhead & Sons Ltd; Wallsend Dry Docks Ltd; Wallsend Slipway Engineers Ltd; Wallsend Slipway Shiprepairers Ltd.

Head Office: 29 Corstophine Town, South Shields, Tyne & Wear. NE33 1RZ
Telephone: 0632 560161 Telex: 537759

Agents for Greece: Shipping Spares, Repairs & Supplies Ltd., Piraeus.
Telephone 413/3902 Telex 212282 SSRS GR

TYNE SHIPREPAIR GROUP

A Member of British Shipbuilders



The biggest in Britain

‘Η ἀλληλογραφία μας

ΟΙ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ

Κύριε Διευθυντά,

Απαντώντας σέ σχόλιον τών «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» της 15-5-1979 σχετικά με τούς «ψιθύρους» γύρω από τό θέμα τών δεξαμενών στις δεξαμενές τού Ο.Λ.Π., έχω την τιμή νά σᾶς γνωρίσω τά έξης πρός ένημέρωση τού άναγνωστικού σας κοινδύ:

1. Οι «ψιθύροι», από όπουδήποτε καιί ἄν προέρχονται, ένοχλούν όπωσδήποτε τή Διοίκηση τού Ο.Λ.Π., δέν παύουν δύμας νά είναι «ψιθύροι» και χρειάζεται, ἐπί τέλους, ὅ τόπος μας τή λεβεντιά τής έπωνυμίας και τής ευθαρσούς καταγγελίας ύποπτων συναλλαγών ἡ διεφθαρμένων ύπαλληλων.

2. Ως πρός τούς «ψιθύρους» περί «ταρίφας», στούς όποιους άναφέρεται τό σημειώμα σας θά ηθελα νά τονίσω ότι οι ίδιοι οι ένδιαφέρομενοι θά πρέπει ἀφ' ἐνός μέν νά σπεύδουν νά καταγγέλουν έπωνυμώς ἡ τουλάχιστον νά ένημερώνουν έμπιστευτικά τή διοίκηση τού Ο.Λ.Π. σέ κάθε περίπτωση χρηματισμού τυχόν ἀσυνείδητων όργάνων γιά τήν ἀχρήστευσή τους και τόν παραδειγματικό κολασμό τους, ἀφ' ἑτέρου δέ νά ἀποκλείουν κάθε «τρίτον» ἀναρμόδιο παράγοντα, πού προσφέρεται, δῆθεν, νά μεσολαβήσει ἡ νά παράσχει όποιαδήποτε, ἀλλής μορφής, έξυπηρέτηση γιά τήν ἐπίσπευση τού δεξαμενισμού τών πλοίων τους, δταν, μάλιστα, ὅλες οι ύπηρσιακές ἔνέργειες σχετικά μέ τούς δεξαμενισμούς τών πλοίων ἀπό τήν ύποβολή τής αἰτήσεως μέχρι και τόν πργραμματισμό τού δεξαμενισμού και οι μεταβολές τού προγράμματος λαμβάνουν ευρεία δημοσιότητα και βρίσκονται στή διάθεση κάθε ἀνδιαφερομένου, ώστε νά καθίσταται τελείως ἀδικαιολόγητη όποιαδήποτε μεσολάβηση τρίτου.

3. 'Ἐπί τή εύκαιρια σᾶς γνωρίζουμε ότι ἡ Διοίκηση τού 'Οργανισμού γιά νά βελτιώσει τίς συνθήκες ἐκμεταλλεύσεως τών δεξαμενών τού Ο.Λ.Π. και νά αύξησει τήν ἀποδοτικότητά τους, μετριάζοντας ἔτοι τά παράπονα, πού δημιουργούνται ἀπό τή μεγάλη ζήτηση και τήν ἀνεπάρεια δεξαμενών στήν περιοχή γιά δεξαμενισμούς, έχει ἐτοιμάσει νέο σχέδιο Κανονισμού τών δεξαμενών, μετά ἀπό συνεργασία και μέ τούς ἔκπροσώπους τών ἀνδιαφερομένων.

4. Τέλος, σχετικά μέ τήν πρότασή σας νά τεθεί ειδικά γιά τούς ύπαλληλους τών δεξαμενών ἡ ἐφαρμογή τό «πόθεν ἔσχες», σας γνωρίζουμε ότι, σύμφωνα μέ τό N. 1811/1951 «περί Κώδικος Καταστάσεως Δημοσίων Διοικητικών ύπαλληλων (ἀρθρ.75, παρ.3) - πού ισχύει και γιά τούς ύπαλληλους τού Ο.Λ.Π. - δόλοι οι ύπαλληλοι, ὅφειλουν νά δηλώνουν στήν Προσταμένη τους ἀρχή τήν περιουσιακή τους κατάσταση, τόσο τή δική τους δόσο και τής συζύγου και τών τέκνων τους, καθώς και κάθε μεταβολή πού σημειώνεται σ' αὐτήν, κατά τή διάρκεια τής ύπτηρείας τους. 'Ακόμα, ἀπό τήν παρ. 4 τού ίδιου ἀρθρου παρέχεται ἡ εύχερεια στή Διοίκηση νά ἐπιλαμβάνεται ἔρευνης γιά τήν ἔξακριβωση τής πηγής τών πόρων, σε περιπτώσεις πού η ὅλη διαβίωση τού ύπαλληλου η κτήση κινητών η ἀκίνητων ἐμφανίζεται δισανάλογη πρός τό υψού τών ἀποδοχών του και τήν ἐν γένει περιουσιακή του κατάσταση.

Μέ τιμή
ΑΒΕΡΚΙΟΣ ΚΑΡΑΛΗΣ
'Ανώτατος Συντονιστής Ο.Λ.Π.

Πειραιεύς 18/Ιουνίου 1979

* 'Ο κ. Καραλής δι' ἐγκυκλίου του ἐκάλεσε δόλους τούς ύπαλληλους τού Ο.Λ.Π νά ύποβαλλουν ἐντός 15θημέρου εις τήν ἀρμοδίαν ύπηρεσίαν τού 'Οργανισμού δηλώσεως διά τήν περιουσιακή κατάστασιν τών ίδιων και τών μελών τών οικογενειών των.

♦♦♦

ΕΚΦΡΑΖΟΥΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗΝ

'Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

"Όπως ὅπωσδήποτε γνωρίζετε κατά μήνα 'Ιανουάριο τάπωλέσαμεν φορτηγόν M/V "YPOPTERARCHOS KATSOUFRIS" προσαράξαν πλησίον SAFI (MORROCO). Τό πλοίον ήτο ἀσφαλισμένο εις τήν 'Ιταλία. 'Ιταλοί ἀσφαλισταί (Γενούς και ἀλλαχοῦ) μέσω τών κ.κ. (GIUSEPPE DE SPIRT, BENETIAS).

Είμαι ύποχρεωμένος διά λόγους ἡθικῆς τάξεως νά ἀναφέρω τήν ταχύτητα κινήσεων τώσον τών μεσιτών κ.κ. (GIUSEPPE DE SPIRT, BENETIAS) δύον και τόν τεχνικού

προσωπικού τών ἀφαλιστών (Ναυπηγός CANEPA) διά ἐπιθεωρήσεως εις δυσχερέστατα γεωγραφικά σημεία, συντάξεις ἀναφορών, ρυθμίσεις ἀπαιτήσεων (ADJUSTMENT), πλήρους συνεργασίας και καταννοήσεως, και περιατέρω ταχυτάτη πληρωμή τής ἀπαιτήσεως (CLAIM).

Τήν 5η Ιουνίου η πληρωμή ἔχει ἐκτελεσθή. Τά ἀνωτέρω φαντάζομαι νά ἀποτελούν θέμα ἐμπορικού ἐνδιαφέροντος διά τόν ναυτικόν κόσμο τού Πειραιά.

Διατελώ μεθ' ὑπολήψεως
διά BYZANTINΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ
Ι. Σ. ΚΑΤΣΟΥΦΡΗΣ
(Πλοιοκτήτης, Διευθυντής)
Πειραιεύς 13 Ιουνίου 1979

♦♦♦

ΣΥΓΧΑΙΡΟΥΝ

Θερμότατα συγχαρητήρια διά τήν νέαν τυπογραφικήν ἐμφάνισιν τών "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ" εις τά όποια εὐχόμεθα ἀκόμη μεγαλυτέρων ἐπιτυχίαν εις τόν ύπέρ τής ΈΔ-ΛΗΝΙΚΗΣ Εμπορικής Ναυτιλίας ἀγώνα των.

Μετά τιμής
διά τήν "Ενωσιν Εφοπλιστών" Επιβ. Πλοίων

'Ο Πρόεδρος
Κ. ΡΙΓΓΑΣ 'Ο Γεν. Γραμματεύς
B. ΚΑΒΟΥΝΙΔΗΣ

♦♦♦

ΠΡΟΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΙΝ

Κύριε Διευθυντά,

Τήν 9.6.79 ἀπό τήν ητερόσημη τής EPT στό δελτίον ειδήσεων τών 21.00 ἀκόυσαμε ότι «εἰς τήν γραμμήν Βόλου-Ταρτούς ἐδρομολογήθη τό φέρρυ μπότ «Ελλάς», τό διόποιον είναι νεότευκτον και τό μεγαλύτερον εις τόν κόσμον.

Δέν γνωρίζουμε ἀνή εἰδηση αὐτή ἀποσκοπούσε σε διαφήμιση η σέ ἐνημέρωση ἀλλά είμαστε σε θέση νά γνωρίζουμε ότι τό φέρρυ μπότ «Ελλάς» σύτε νεότευκτον είναι ἀλλά ούτε καί τό μεγαλύτερο στόν κόσμο.

Τό ἐν λόγω φέρρυ μπότ ήταν τής γνωστής Σουηδικής ἐφοπλιστικής έταιρίας Στένα Λάιν ναυπηγήθην στά ναυπηγεία τής πόλεως Πουσάν τής Νοτίου Κορέας τό έτος 1977 μέ τό δόνομα "Στένα Παϊονήρ" και ήταν ἐγγεγραμμένο στό νηολόγιο Λονδίνου. Τό παλιό δόνομά του καθώς και τό λιμάνι νηολογίου του διακρίνονται ἐμφανῶς κάτω ἀπό τό φρεσκοβιβλίον νέο δόνομα «Ελλάς», διά τόυς ἀμφιβάλλοντας.

"Οσον ἀφορά τό μέγεθός του, σᾶς παραπέμπουμε στήν "Εκδοσιν τού 1979 διά τά φέρρυ, στήν όποια ἀναφέρονται 47 F/B μεγαλύτερά του σε διαστάσεις, 201 F/B μεγαλύτερα του σε κόρους ὀλικής χωρητικότητας και μερικές ἐκατοντάδες (ἐδώ δέν είχαμε τόν χρόνον νά τά μετρήσουμε) μεγαλύτερά του σε δυνατότητα μεταφορᾶς ἐπιβατών.

"Η σύγκρισις εις ἀριθμόν ἐπιβατών ἔγινε βάσει τού ἀριθμού τών καμπινών και κλινών τού F/B «Ελλάς». "Ἄς ληφθή ύπ' ώψιν δέ ότι ἀπό τήν ΈΔ-ΛΗΝΙΚΗ Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων δέν τού ἔχοργηνήθη πιστοποιητικόν καταλληλότητος μεταφορᾶς ἐπιβατών και πρός τό παρόν τούτο δέν μεταφέρει ἐπιβάτες.

"Κατόπιν αὐτῶν, κ. Διευθυντά, γιά τήν σωτή ἐνημέρωση, γιά τήν ἀποκατάσταση τής ἀλήθειας φρονούμε ότι πρέπει τώρα νά ἀνακοινωθούν τά ὄρθα στοιχεῖα, γιά νά μην θεωρηθῇ ἐσκευμένον ἔνα λάθος, πού ἐμείς πιστεύουμε ότι ἔγινε στόν, ὑπό τήν πίεση τού χρόνου, ἐλλιπή ἐλεγχο τών πληροφοριών σας.

"Γιά περισσότερες πληροφορίες πάντοτε στήν διάθεσή σας.

Μετά τιμής
'Αργ. Ιντερνάσιοναλ
Βόλος, 12 Ιουνίου 1979

CABLES: «NAFTIKA»

TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2110

PHONE: 376545

A/H 376067

Argonaut Suppliers (pty) Ltd.

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

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

TROPHODOSIAI

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

Η ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Διατηρούμεν τήν θέσιν μας

ΣΚΑΦΗ 4.795, ΤΟΝΝΩΝ ΓΚΡΟΣ 52.067.274

Έπιλαμβανόμεθα τής καθιερωμένης έξαμηνιαίας άνασκοπήσεως τής δυνάμεως τής Ναυτιλίας μας, ύπο τήν Κυανόλευκον και τάς γνωστάς σημαίας «εύκολίας».

Δύο είναι τά κύρια άποφασιστικά γεγονότα τοῦ διαρρεύσαντος έξημήνου: Τό μέν, έγκαταλείπονται πλέον τά ένεα νηολόγια — αἱ γνωσταὶ σημαῖαι «εύκολίας» — τό δέ, αἱ εύρυταται εἰς τήν κατάλληλον περιόδον ἀθρόαι ἀγοραὶ μεταχειρισμένων σκαφῶν ἀπό τούς ἐφοπλιστάς μας, εἰς τιμάς ὅπωσδήποτε χαμηλάς, ὥπως ἀποδεικνύεται ἀπό τάς ἔξειλίεις. Τήν φοράν αὐτήν οἱ ἐφοπλισταὶ μας ἐπέτυχον. "Αγνωστον, βεβαίως, είναι τό πῶς θά ἔξειλιθη ἡ ἀγορά τῶν ναύλων καὶ τό ὅριον εἰς τό ὅποιον θά ἔξιχθον τά μπωνκερ. Γεγονός πάντως είναι ὅτι πολλά, πάμπολα, ἡγοράσθησαν καλά καὶ μεγάλα σκάφη εἰς τιμάς, ὥπως ἀποδεικνύεται, χαμηλάς. Οἱ ναύλοι τώρα ὑπερκαλύπτουν τά διατεθέντα κεφάλαια· τά ἔξυπηρετοῦν.

Καὶ ή Ναυτιλία μας καθ' ἣν στιγμὴν οἱ στόλοι ὅλων τῶν μεγάλων παραδοσιακῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν ἐμφανίζουν σοβαράν συρρίκνωσιν, διατηρεῖ τήν προέχουσα θέσιν τῆς. Πληθωρική εἰς χωρητικότητα καὶ μέ αἰσθητῶς βελτιωμένην καὶ τήν ποιοτικήν τῆς θέσιν. Ό μέσος ὅρος τῆς ἡλικίας είναι ηδη ἀνώτερος καὶ τοῦ πρό ἔτου ἀκόμη. Τά 71,28% καλύπτει ἡ Κυανόλευκος. Οἱ ἐφοπλισταὶ μας ἀπέσχον ἀπό τά ναυπηγεῖα. "Εξαιρέσεις είναι αἱ νέαι παραγγελίαι διά τινα, μικρά σχετικῶς, δεξαμενόπλοια.

Δέν ἔλειψαν, βεβαίως, τά προβλήματα διά τήν Ναυτιλίαν μας, τήν τόσον μεγάλην εἰς τοννά. Καὶ τό κυριώτερον τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ. 'Ολίγοι οἱ ναυτεργάται μας πρό τοῦ ὄγκου τής Ναυτιλίας. Καταφεύγομεν κατ' ἀνάγκην εἰς τούς ξένους ὥπως, πρό ήμων, ἐπραξαν καὶ πράττουν οἱ "Ἄγγλοι, οἱ Νορβηγοί καὶ οἱ Γερμανοί ἀκόμη.

Πολλά, βεβαίως, καὶ τά ἐπί μέρους προβλήματα τῆς Ναυτιλίας μας, τῶν ὅποιων ἡ ἐπίλυσις προέχει. "Εχομεν, πάντως, νά τονίσωμεν ὅτι ἡ ἐκ τῶν πλοίων μας συναλλαγματική πρόσοδος δυνατόν θά ἡτο νά αὐξηθῇ, ἀν ἡ ναυπηγοεπισκευαστική μας βιομηχανία ἔχωρει μέρυθμόν ἀνάλογον πρός τήν διόγκωσιν τῆς δυνάμεως τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου.

Ίδού, ἐν συνεχείᾳ, ἡ λεπτομερής ἀνάλυσις τῶν ἀριθμῶν τής στατιστικῆς μας ὑπηρεσίας. Είναι πράγματι, ἐν τυπωσιακοῖ:

Η ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΒΩΣΙΣ

ΤΑ ΚΑΘΕΛΚΥΣΘΕΝΤΑ

Τά καθελκυσθέντα κατά τό ὑπό ἀνασκόπων ἔξαμηνον σκάφη ἀνήλθον εἰς 12, συνολικής χωρητικότητος 167.814 τον. γκρός, ἐναντὶ 33 σκαφῶν, 432.338 τον. γκρός τοῦ ἀντιστοίχου ἔξαμηνου τοῦ 1978, 70 σκαφῶν, 1.190.711 τον. γκρός τοῦ 1977 καὶ 40 σκαφῶν. 1.385.384 τον.

γκρός τοῦ 1976. Ἐκ τῶν καθελκυσθέντων αὐτῶν σκαφῶν τά 8, 135.923 τον. γκρός ήσαν μπάλκ κάρριερ καὶ τά 4 φορτηγά, 31.891 τον. γκρός. "Απαντα ἐνεγράφησαν εἰς τό Έλληνικόν Νηολόγιον.

ΤΑ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΑ

Τά ἀγορασθέντα ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς μεταχειρισμένα σκάφη, μπάλκ κάρριερ, φορτηγά ἔηρού φορτίου, μικτά καὶ δεξαμενόπλοια, ἀνήλθον εἰς 114, συνολικῆς χωρητικότητος 2.023.343 τον. γκρός, ἐναντὶ 120, 1.370.821 τον. γκρός τοῦ ἀντιστοίχου ἔξαμηνου τοῦ 1978 καὶ 155 σκαφῶν, 1.873.172 τον. γκρός τοῦ 1977.

"Ἐκ τῶν ἀγορασθέντων αὐτῶν σκαφῶν τό 85,27%, ἐνεγράφη εἰς τό Έλληνικόν Νηολόγιον, τό 7,67% εἰς τό Λιβεριανόν, 2,88% εἰς τό Παναμαϊκόν καὶ 4,18% εἰς τό Κυπριακόν. Οἱ ἀντιστοίχοι ἀριθμοί διά τοῦ 1978 ήσαν: 78,09%, 11,09%, 1,45% καὶ 9,37%.

"Η κατανομή τῶν κατ' εἰδος καὶ σημαίας, ὑπό τάς ὁποίας ἐνηλογήθησαν, ἔχει ὡς κάτωθι:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Μπ. Κάρριερς Πλοιά T. γκρός	Φορτηγά ¹ Πλοιά T. γκρός	Μικτά Πλοιά T. γκρός	Δεξ/πλοια Πλοιά T. γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	24 434.579	55 365.111	1 50.606	13 875.084
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	-	-	-	3 155.145
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	2 42.151	2 16.047	-	-
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	1 12.087	12 51.434	-	1 21.099
Σύνολον	27 488.817	69 432.592	1 50.606	171.051.328

ΤΑ ΠΩΛΗΘΕΝΤΑ

Τά πωληθέντα εἰς ἀλλοδαπούς ἐλληνικής πλοιοκτησίας σκάφη ἀνήλθον εἰς 64 συνολικῆς χωρητικότητος 1.112.530 τον. γκρός καὶ ήσαν περισσότερα εἰς ἀριθμὸν πλοίων καὶ τοννάζ τοῦ ἀντιστοίχου ἔξαμηνου τοῦ 1978 κατά 22 σκάφη καὶ 621.999 τον. γκρός. Οἱ ἀριθμοί τοῦ 1977 ήσαν 28 σκάφη, 585.013 τον. γκρός. "Η κατανομή τῶν κατ' εἰδος καὶ σημαίας ἔχει ὡς ἀκολούθως:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Μπ. Κάρριερς Πλοιά T. γκρός	Φορτηγά ¹ Πλοιά T. γκρός	Μικτά Πλοιά T. γκρός	Δεξ/πλοια Πλοιά T. γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	10 166.869	26 146.526	2 94.486	9 307.278
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	-	2 13.798	1 72.259	5 266.790
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	-	1 7.597	-	-
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	-	7 35.445	-	-
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ	-	1 1.482	-	-
Σύνολον	10 166.869	37 204.848	3 166.745	14 574.068

ΤΑ ΔΙΑΛΥΘΕΝΤΑ

Τά διαλυθέντα, παρήλια σκάφη κατά τό ληξαν ἔξαμηνον ἀνήλθον εἰς 126, 1.416.493 τον. γκρός, ἐναντὶ 118 σκαφῶν, 1.837.317 τον. γκρός τοῦ ἀντιστοίχου ἔξαμηνου τοῦ 1978 καὶ 81 σκαφῶν, 1.249.168 τον. γκρός τοῦ 1977 καὶ ἀναφέρονται εἰς μπάλκ κάρριερ, φορτηγά ἔηρο φορτίου, μικτά καὶ δεξαμενόπλοια, ὡς κατωτέρω, κατά κατηγορίας πλοίων καὶ σημαίας:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Μπ. Κάρριερς Πλοιά T. γκρός	Φορτηγά ¹ Πλοιά T. γκρός	Μικτά Πλοιά T. γκρός	Δεξ/πλοια Πλοιά T. γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	9 106.561	68 456.423	3 46.490	15 508.495
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	1 10.714	1 12.063	-	3 53.046
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	-	3 9.901	-	1 63.573
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	-	20 140.072	-	-
ΛΙΒΑΝΙΚΗ	-	2 9.155	-	-
Σύνολον	10 117.275	94 627.614	3 46.490	19 625.114

Η πορεία των διαλύσεων από τού 1969 μέχρι και τού α' έξαμήνου 1979 έμφανηται εις τόν κάτωθι πίνακα:

Έτος	1969	Διελύθησαν	153 σκάφη	1.100.814 τον. γκρός
"	1970	"	78 "	543.499 "
"	1971	"	105 "	688.406 "
"	1972	"	125 "	923.768 "
"	1973	"	112 "	734.820 "
"	1974	"	112 "	845.532 "
"	1975	"	107 "	1.515.169 "
"	1976	"	114 "	2.042.554 "
"	1977	"	136 "	2.047.458 "
"	1978	"	212 "	3.196.860 "
"	1979 α' έξαμ.	"	126 "	1.416.493 "

ΤΑ ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΑ

Τά άπολεσθέντα έκ διαφόρων άτυχημάτων σκάφη, άνηλθον εις 28, συνολικής χωρητικότητος 154.958 τον. γκρός και ήσαν ολιγότερα έναντι τού άντιστοιχου έξαμήνου τού 1978 κατά 14 σκάφη και 131.103 τον. γκρός. Οι άντιστοιχοι άριθμοι διά το 1977 ήσαν 23 σκάφη, 198.741 τον. γκρός. Η κατανομή των κατ'

είδος και σημαίας έχουν ως κάτωθι:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Μπ. Κάρριερς		Φορτηγά		Δεξ/πλοια	
	Πλοια	Τ. γκρός	Πλοια	Τ. γκρός	Πλοια	Τ. γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	1	10.984	14	70.587	1	12.360
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	-	-	-	-	1	35.676
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	-	-	1	3.146	-	-
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	-	-	10	22.205	-	-
Σύνολον	1	10.984	25	95.938	2	48.036

Η ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΣΤΕΡΑ ΑΝΑΛΥΣΙΣ

Η άπο τού 1949 μέχρι σήμερον έξελιξις τού έλεγχομένου παρ' Ελήνων τοννά, άναφερομένη εις τά έπηνδρωμένα με έλληνικα πληρώματα σκάφη, πλήν των ύπο άμερικανικήν και έλληνικήν σημαίαν έλληνικών συμφερόντων έμφανεται εις τόν κάτωθι παρατιθέμενον πίνακα:

ΕΤΗ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	ΠΑΝΑΜΑ	ΛΙΒΑΝΟΥ	ΚΥΠΡΟΥ	ΣΙΓΚΑΠ
1949	1.301.512	50.016	1.025.726	-	-	-
1950	1.264.977	133.655	1.147.680	-	-	-
1951	1.238.868	396.115	1.668.025	-	-	-
1952	1.175.996	696.212	1.769.687	-	-	-
1953	1.139.609	1.309.620	1.847.601	-	-	-
1954	1.242.075	2.397.896	1.736.413	-	-	-
1955	1.270.221	3.236.550	1.729.236	-	-	-
1956	1.444.904	4.687.244	1.722.549	-	-	-
1957	1.575.899	6.414.910	1.903.253	-	-	-
1958	2.274.925	7.224.562	1.805.054	36.112	-	-
1959	3.892.392	6.366.303	1.691.779	202.808	-	-
1960	5.574.621	4.773.032	1.247.642	376.068	-	-
1961	6.519.185	4.903.567	732.789	720.660	-	-
1962	7.008.726	4.753.619	616.552	894.031	-	-
1963	7.503.563	6.033.505	661.491	799.905	-	-
1964	7.266.723	7.785.596	646.648	755.706	31.578	-
1965	7.198.394	9.663.181	784.440	704.587	159.062	-
1966	7.517.807	10.407.220	803.689	611.717	317.409	-
1967	7.665.297	12.382.836	827.440	353.995	536.223	-
1968	8.738.673	13.340.923	834.130	212.119	679.265	-
1969	10.564.264	14.333.333	891.441	99.938	991.307	-
1970	12.849.778	15.803.492	751.947	64.700	1.399.702	-
1971	14.562.299	17.038.260	743.994	38.307	1.705.059	-
1972	18.660.519	17.284.136	780.460	23.488	2.319.622	-
1973	21.831.877	17.080.723	761.322	20.495	2.930.546	-
1974	22.740.935	19.079.747	692.382	10.620	2.844.359	-
1975	25.108.441	19.880.814	772.072	14.852	2.444.458	77.799
1976	28.660.875	18.752.865	802.030	14.852	2.319.757	34.209
1977	33.752.076	16.251.225	836.003	14.852	1.981.146	28.525
1978	36.314.066	13.829.998	655.001	14.852	1.603.738	80.026
1979 α' έξ.	37.112.049	12.690.840	678.999	5.697	1.501.145	78.544

Αι κατά τό διαρρεύσαν έξαμηνον παρατηρηθείσαι αύξομειώσεις εις τήν έλληνικής πλοιοκτησίας δύναμιν, έν συγκρίσει με τό 1978, έχουν ως κάτωθι:

ΑΙ ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΥΠΟ ΤΗΝ KYANOLEYKON

Ένεγράφησαν κατά τήν διάρκειαν τού α' έξαμηνου τού 1979, εις τήν ύπο τήν Έλληνικήν σημαίαν δύναμιν, τής Ναυτιλίας μας, 162 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 2.863.115 τον. γκρός, έναντι 199 σκαφών, 2.248.926 τον. γκρός τού άντιστοιχου έξαμηνου τού 1978 (μειώσις 37 σκαφών, αύξησις δύμας τού τοννάζ κατά 614.189 τον. γκρός). Οι άριθμοι διά τό 1977 και 1976 ήσαν 343 σκάφη, 3.857.574 τον. γκρός και 196 σκάφη, 2.558.652. Η κατά κατηγορίας πλοίων σύνθεσίς των, έχει ως κάτωθι:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα	8	τ.γκρός	135.923
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-78	3	"	50.504
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	16	"	346.890
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	19	"	342.074
Φορτηγά νεότευκτα	4	"	31.891
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-78	6	"	59.587
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	19	"	113.060
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	38	"	245.708
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-55	3	"	19.062
Φορτηγά πολέμ. και προπολ. ναυπηγ..	1	"	3.683
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75	3	"	143.621
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-78	1	"	18.707
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	16	"	1.126.817
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	6	"	177.850
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1946-55	1	"	10.607
'Επιβατηγά, 'Οχηματαγωγά, τουριστικά	5	"	18.222
Διάφορα	13	"	18.909
Σύνολον σκάφη	162	"	2.863.115

Διεγράφησαν, έξ αδλου, κατά τό αύτό χρονικόν διάστημα, 193 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 2.065.132 τον. γκρός, έναντι 205 σκαφών και 2.115.493 τον. γκρός τού άντιστοιχου έξαμηνου τού 1978, 133 σκαφών, 1.204.986 τον. γκρός τού 1977 και 80 σκαφών, 1.041.382 τον. γκρός τού 1976, κατενέμοντο δε, κατά κατηγορίας πλοίων, με τήν κάτωθι σύνθεσιν:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	6	τ.γκρός	117.941
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	12	"	136.606
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1946-55	2	"	29.864
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-78	1	"	10.200
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	4	"	8.301
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	77	"	525.932
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-55	41	"	225.265
Φορτηγά πολέμ. & προπολ. ναυπηγ..	7	"	23.361
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75	2	"	94.486
Μικτά ναυπηγήσεως 1956-65	1	"	17.743
Μικτά ναυπηγήσεως 1946-55	2	"	28.747
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	7	"	497.746
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	14	"	265.803
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1946-55	5	"	74.954
Διάφορα	12	"	8.183
Σύνολον σκάφη	193	"	2.065.132

Ο όνομαστικός κατάλογος τών άνωτέρω μεταβολών έχει ως κάτωθι:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

Α' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Εθνος	16.726	παρελήφθη
Οπρεαν Μάρινερ	14.100	παρελήφθη
Μαουντ Παρνάς	19.678	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Σκάφη 3	50.504	

Γ' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άθολλ Φόρεστ	17.418	ήγοράσθη έξ Αγγλίας

Άιρηνς "Εξταζο	11.682	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Αιτωλία	16.017	ήγοράσθη έκ Δανίας
"Αλμπαφορθ	12.404	ήγοράσθη έξ Αγγλίας
Γκούντ Λήντερ	59.198	ύπεστειλε τήν λιβεριανήν
Δώρικ Κάρριερ	12.705	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Κάριν Βάτης	23.688	ήγοράσθη έκ Σιγκαπούρης
Κόνιτσα	34.298	ήγοράσθη έκ Σουηδίας
Μαρίτσα	29.324	ήγοράσθη έκ Νορβηγίας
Μοντάνα	19.831	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Νίκαια	19.831	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Πατρίτσια	14.724	ήγοράσθη έκ Νορβηγίας
Πελοπίδας	22.186	ήγοράσθη έξ Ιρλανδίας
Σάντο Βίκτωρ	9.983	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Σέρραι	30.058	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Φρήντομ Α.Σ.	13.543	ήγοράσθη έξ Αγγλίας
Σ κά φ η 16	346.890	

Δ' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άμφιόπη	19.377	ήγοράσθη έκ Παναμά
Άπτλιώτης	9.733	ύπεστειλε τήν λιβεριανήν
Άρεθούσα	9.778	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Γκόλντ Κόραλ	9.443	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Δρόμων	17.487	ύπεστειλε τήν λιβεριανήν
Έροϊκ	29.396	ύπεστειλε τήν λιβεριανήν
Ήλιας Κ.	18.123	ύπεστειλε τήν λιβεριανήν
Ίονιαν Μάρινερ	13.516	ύπεστειλε τήν λιβεριανήν
Ίονιαν Σκίππερ	13.517	ύπεστειλε τήν λιβεριανήν
Καρίμπιαν Κάρριερ	15.961	ήγοράσθη έξ Αγγλίας
Λύρικ	29.379	ύπεστειλε τήν λιβεριανήν
Μεντιτεράνεαν Κάρριερ	14.483	ήγοράσθη έξ Αγγλίας
Μύρων	17.487	ύπεστειλε τήν λιβεριανήν
Νεπτούνια	27.960	ύπεστειλε τήν λιβεριανήν
Πυθεύς	22.201	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Ρίο Λίντο	19.985	ήγοράσθη έκ Ολλανδίας
Σάουθ Γουίντ	15.981	ήγοράσθη έξ Ιταλίας
Σόνικ	28.327	ύπεστειλε τήν λιβεριανήν
Τζιοβάννα	9.940	ύπεστειλε τήν λιβεριανήν
Σ κά φ η 19	342.074	

Ε' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άμαζών	9.800	καθειλκύσθη Κούρε
Ίωάννα	5.800	καθειλκύσθη Πόρτο 'Αλέγκρε
Μήλος "Αίλαντ	10.991	καθειλκύσθη Ι.Η.Ι.
Νικόλαος Κοντάρας	5.300	καθειλκύσθη Πόρτο 'Αλέγκρε
Σ κά φ η 4	31.891	

ΣΤ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έλλας	5.466	ήγοράσθη έξ Αγγλίας
Θαλασσινή Κυρά	14.548	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Κάβο Ματαπάς	12.653	ήγοράσθη έκ Παναμά
Κάβο Πειρατής	12.609	ήγοράσθη έκ Παναμά
Κάρυστος	5.080	ήγοράσθη έκ Κύπρου
Μοντάλτο	9.231	ήγοράσθη έκ Παναμά
Σ κά φ η 6	59.587	

Ζ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άθανάσιος	2.999	ύπεστειλε τήν λιβεριανήν
Άλεξάνδρα Τ.	7.402	ήγοράσθη έκ Νορβηγίας
Άρισταίος	3.822	ήγοράσθη έξ Αγγλίας
Άριστεύς	3.740	ήγοράσθη έξ Αγγλίας
Άτλαντικ "Αίλ	1.448	ήγοράσθη έξ Ολλανδίας
Άτρεβίδα	12.936	ήγοράσθη έκ Δανίας
Γκούντ Πάιλοτ	2.605	ήγοράσθη έκ Ιαπωνίας
Ήνιοχος "Εξπρές Νο.2	2.926	ήγοράσθη έκ Νεοζηλανδίας
Κέιν Ρίον	9.229	ήγοράσθη έξ Αγγλίας
Κορίνθιαν Ρήφερ	4.211	ήγοράσθη έκ Νορβηγίας
Κρατίνος	6.084	ήγοράσθη έκ Σιγκαπούρης
Λωρέττα	4.071	ήγοράσθη έκ Φινλανδίας
Μάουντ Δίρφις	9.372	ήγοράσθη έξ Αγγλίας
Νικόλαος Α.	10.239	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Νίκος Ν.	10.445	ήγοράσθη έκ Παναμά
Σάμηρ Σάν	8.628	ήγοράσθη έξ Ιαπωνίας

Σαρώνικ Ρήφερ	4.281	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Τζέμινι	5.450	ήγοράσθη έκ Δανίας
Φαΐδρα	3.172	ήγοράσθη έκ Νορβηγίας
Σ κά φ η 19	113.060	

Η' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άθηνά	10.662	παρέμεινεν εἰς τήν δύναμιν
Άιρηνς "Αίντηλ	9.280	ήγοράσθη έξ Αγγλίας
Άις Μέρτσαντ	5.310	ήγοράσθη έκ Νορβηγίας
Άις Πάιλοτ	5.295	ήγοράσθη έκ Νορβηγίας
Άλκυών	6.155	ήγοράσθη έξ Όλλανδίας
Άνδρος	1.657	ύπεστειλε τήν κυπριακήν
Βέρα Ζ.	4.464	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Βυζαντίν "Εντερπράϊζ	1.550	ήγοράσθη έκ Μαρόκου
Γκούντ Γκάρντιαν	2.654	ήγοράσθη έκ Φινλανδίας
Γκούντ Λάιον	10.141	ήγοράσθη έξ Αγγλίας
Γκρέιτ Τζώρτζ	5.065	ύπεστειλε τήν κυπριακήν
Δεσποίνα	3.627	ήγοράσθη έκ Πολωνίας
Έλειστρια I.	10.652	ήγοράσθη έκ Πολωνίας
Έλευσίς	1.859	ήγοράσθη έκ Κύπρου
Εύβοϊκός Γκάλφ	8.519	ήγοράσθη έξ Αγγλίας
Εύριδίκη	4.949	ήγοράσθη έξ Αγγλίας
Εύρυπλή	5.298	ήγοράσθη έξ Ισπανίας
Εύρωπη II	8.242	ύπεστειλε τήν κυπριακήν
Ίαννανα	10.232	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Κάπταιν Γλύπτης	5.296	ήγοράσθη έξ Ελβετίας
Κλειώ Κ.	6.262	ήγοράσθη έκ Δανίας
Κονκόρτια Τάτζ	6.480	ήγοράσθη έκ Νορβηγίας
Μελάνω Κ.	6.460	ήγοράσθη έκ Δανίας
Νικήτας Φ.	8.403	ήγοράσθη έξ Αγγλίας
Ντέκο Ναβιγκέιτορ	7.700	ήγοράσθη έξ Ιαπωνίας
Όλυμπιος "Ηρα	2.511	ήγοράσθη έξ Ισπανίας
Παλλάδια	9.045	ήγοράσθη έκ Φινλανδίας
Παναγία Έλεούσα	10.318	παρέμεινεν εἰς τήν δύναμιν
Περικλής	6.134	ήγοράσθη έξ Όλλανδίας
Ράις Τρέιντερ	5.149	ήγοράσθη έξ Αυστραλίας
Ρήφερ Κουήν	7.596	ήγοράσθη έξ Αγγλίας
Ροδάνθη Α.	8.656	ήγοράσθη έκ Γερμανίας
Ροζάρια Ντός	8.920	ήγοράσθη έξ Ελβετίας
Σαΐνι	9.038	ύπεστειλε τήν κυπριακήν
Σάν Τζιώρτζιο III	8.153	ήγοράσθη έξ Αγγλίας
Σή Χόρς I	1.754	ύπεστειλε τήν παναμαϊκήν
Τάσος Τσίρης	2.651	ύπεστειλε τήν κυπριακήν
Τζέλα	9.571	ήγοράσθη έξ Αγγλίας
Σ κά φ η 19	245.708	

Θ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946-55

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγια Θαλασσινή	8.120	ύπεστειλε τήν παναμαϊκήν
Κεφαλλόνιαν "Αμπίσιον	5.691	ήγοράσθη έκ Γερμανίας
Νίνια Μέντ	5.251	ύπεστειλε τήν κυπριακήν
Σ κά φ η 3	19.062	

Ι' ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΠΟΛΕΜ. ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλκηστης	3.683	ήγοράσθη έκ Λιβάνου
Σ κά φ ος 1	3.683	

ΙΑ' ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ταύρος	18.707	ύπεστειλε τήν λιβεριανήν
Σ κά φ ος 1	18.707	

ΙΓ' ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άβιν "Οιλ Λήντερ	104.616	ήγοράσθη έκ Σαουδαραβίας

Άστρεα	44.646	ύπέστειλε τήν λιβεριανήν
Βένους	104.616	ηγοράσθη ἐκ Σαουδαραβίας
Διώνη	44.646	ύπέστειλε τήν λιβεριανήν
Δώριος	43.231	ύπέστειλε τήν λιβεριανήν
Κίκη 'Αγαμέμνων	52.870	ύπέστειλε τήν λιβεριανήν
Κιρστίν Τασία	84.996	ηγοράσθη ἐκ Παναμά
Κόνκορντ	42.164	ηγοράσθη ἐκ Ρωσίας
Κύπρος	119.666	ηγοράσθη ἐξ Αγγλίας
Λιλή	48.719	ηγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Μπουένα Σουέρτε	113.425	ηγοράσθη ἐκ Σουηδίας
Περοεύς	76.005	ύπέστειλε τήν λιβεριανήν
Σαλαμίς	99.137	ηγοράσθη ἐξ Ιαπωνίας
Σκοπάς	57.017	ύπέστειλε τήν λιβεριανήν
Τζέσση Ε.	44.681	ηγοράσθη ἐκ Γερμανίας
Φιντέλιο	46.382	ύπέστειλε τήν λιβεριανήν
Σ κάφη 16	1.126.817	

Αιγίς Φιούρυ	13.058	έπωλήθη συμφέροντα σιγκ.
"Αιρηνης Τζόου	7.890	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Θερμοπύλαι	15.932	έπωλήθη ιταλικά συμφέροντα
Κίμωλος	7.317	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
Κώστας Κ.	10.022	έπωλήθη κινέζους άγοραστάς
Μαγκρίτ Β.	11.290	έπωλήθη ισπανούς διαλυτάς
Μήτσος	10.984	έβυθισθη
Ντάπο Σκάύ	16.664	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Σούζυ	7.869	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Τέτα	8.505	έπωλήθη ιαπωνας διαλυτάς
Τζήν	9.916	έπωλήθη γιουγκ.άγοραστάς
Σ κάφη 12	136.606	

ΙΔ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γιώτα Ε.	34.794	ηγοράσθη ἐξ Αγγλίας
Ειρήνη Μ.	36.455	ηγοράσθη ἐκ Δανίας
Ζέφυρος	32.721	ύπέστειλε τήν λιβεριανήν
Θανάσης Α.	32.065	παρέμεινεν εἰς τήν δύναμιν
Θράσιαν Σίρλευ	33.924	ηγοράσθη ἐκ Νορβηγίας
Τύρ	7.891	ηγοράσθη ἐκ Γαλλίας
Σ κάφη 6	177.850	

ΙΕ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946-55

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκάλφ Στάρ	10.607	παρέμεινεν εἰς τήν δύναμιν
Σ κάφη 1	10.607	

ΙΣ' ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ - ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ - ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άττικα	6.497	ηγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Έλλας	5.429	ηγοράσθη ἐκ Σουηδίας
Ήπειρος III	1.723	ύπέστειλε τήν κυπριακήν
Νήσος Χιος	3.159	ηγοράσθη ἐκ Φινλανδίας
Σκόπελος	1.414	ηγοράσθη ἐκ Σουηδίας
Σ κάφη 5	18.222	

Ζ' ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλεξανδρος	112	ηγοράσθη ἐξ Ἀλλοδαπῆς
"Αστάρτη (δ.)	3.079	ηγοράσθη ἐξ Ιαπωνίας
Βερνίκου Νίεμι	218	ηγοράσθη ἐκ Γαλλίας
Δήλος	500	ύπέστειλε τήν κυπριακήν
"Ελιξ (δ.)	1.597	ηγοράσθη ἐκ Νορβηγίας
Κεματένε (δ.)	1.599	ηγοράσθη ἐκ Κύπρου
Λέων	999	ηγοράσθη ἐκ Κύπρου
Μίνο	857	ηγοράσθη ἐξ Αγγλίας
Μπασίρ Β. (δ.)	1.971	ηγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Πειραιεύς Ι (δ.)	975	ηγοράσθη ἐκ Νορβηγίας
Πειραιεύς ΙΙ (δ.)	909	ηγοράσθη ἐκ Νορβηγίας
Τάιντ (δ.)	1.568	ηγοράσθη ἐκ Κύπρου
Τάνιτ (δ.)	4.525	ηγοράσθη ἐκ Νορβηγίας
Σ κάφη 13	18.909	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

Α' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αιγάπη	21.132	έπωλήθη κινέζ.συμφέροντα
Άλβιών	15.808	έπωλήθη ίνδικά συμφέροντα
Έλούντα	29.037	έπωλήθη άγοραστάς Χ.Κόγκ
Μάννα	14.171	έπωλήθη κορεάτας άγοραστ.
"Οσαν Ναβιγκέϊτορ	13.855	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ρολάκο Μπάλκ	23.938	έπωλήθη σαουδαραβικά συμ.
Σ κάφη 6	117.941	

Β' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγιος Νικόλαος	17.159	έπωλήθη ισπανούς διαλυτάς

Γ' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946-55

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
'Ακούρ	17.362	έπωλήθη γιουγκ. διαλυτάς
'Ελευθερία	12.502	έπωλήθη πρός διάλυσιν

Σ κάφη 2

Δ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-78

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αριστάγγελος	10.200	ύψωσε τήν λιβεριανήν
Σ κάφη 1	10.200	

Ε' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αμάλθεια	2.673	ύψωσε τήν κυπριακήν
'Ατρεύς	1.598	έπωλήθη ιταλικά συμφέροντα
Κάντοναντ	1.598	έβυθισθη
Πέρσα	2.432	όλική άπωλεια

Σ κάφη 4

ΣΤ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αγάπη	6.169	ύψωσε τήν λιβεριανήν
'Άγιος 'Ανδρέας	7.837	έπωλήθη κορεάτας διαλυτάς
'Άγιος Ραφαήλ	8.852	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
'Αέτιος	3.220	ύψωσε τήν παναμαϊκήν
Αίγις Μάιτ	8.135	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
"Αιρηνης Ντιούτη	10.051	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
Αϊτζιαν Μάρινερ	11.063	έπωλήθη Πακιστανούς
'Αλιάκμων Πάουερ	7.949	έπωλήθη κορεάτας διαλυτάς
'Αλιάκμων Προγκρές	8.192	έπωλήθη κορεάτας διαλυτάς
'Αλμπιρέ	3.817	έβυθισθη
'Αριστείδης Ξυλάς	6.452	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
'Αρχάγγελος Π.	9990	έπωλήθη γιουγκοσ.διαλυτάς
Αύταδελφος	8.136	έπωλήθη διαλυτάς "Απω 'Αν.
Βιταγούιντ	8.411	έπωλήθη άγορ. "Απω 'Ανατ.
Βόρι	7.612	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Γιουρογούαινηβ	8.375	όλική άπωλεια
Γιουρομάστερ	9.545	ύψωσε τήν κυπριακήν
Γιουροτρέιντερ	8.504	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
Γιώργης	5.943	ύψωσε τήν κυπριακήν
Γκρέις	8.561	έπωλήθη διαλυτ.Κασσιούνγκ
Γουέσταρ	9.433	ύψωσε τήν παναμαϊκήν
Γουόρρι 'Εξπρές	10.062	έπωλήθη συμφέροντα σιγκ.
Δανάος	4.595	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Δέσποινα Η.	7.422	έβυθισθη
Δήμητρα	10.846	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
Δήμητρα	3.221	έβυθισθη
Δημήτρης Κ.	1.784	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
"Εκτωρ	8.674	έπωλήθη διαλυτάς "Απω 'Αν.
"Ελένα I	11.575	ύψωσε τήν κυπριακήν
"Ελλυ Β.	2.419	έπωλήθη συμφέροντα "Ονδ.
"Ελμάρε	4.234	ύψωσε σημαίαν Μάλτας
"Ελπίς Ν.	1.031	παρέμεινεν υπό τήν κυπριακ.
Εύθυμης	10.162	έπωλήθη συμφέρ. Κουβέητ
"Ηλίας Κ.	3.681	έπωλήθη διαλυτάς "Απω 'Αν.
"Ησταρ	9.433	ύψωσε τήν παναμαϊκήν
Θεώνη Σ.	2.296	έπωλήθη γερμανούς διαλυτ.
"Ιρις	8.479	έβυθισθη
Κατίνα	2.850	ύψωσε τήν κυπριακήν
Κέιπ Αβάντι	10.995	έπωλήθη ἀλλοδαπούς

Κουρδόνες	3.621	έπωλήθη συμφέροντα σιγκ. ύψωσε τήν κυπριακήν
Κρέστ Λάιον	6.921	έβυθισθη
Λάδων	3.407	έπωλήθη όνδουριανά συμφ.
Λοβάτσα	1.990	έπωλήθη άγοραστ."Απω 'Αν.
Μάστερ Δάσκαλος	9.162	έπωλήθη κορεάτας διαλυτάς
Ματρώζος	9.168	έπωλήθη συμφέροντα Σιγκ.
Μαχητής	9.168	έπωλήθη διαλυτ.Καοσιούνγκ
Μέντ 'Εντήβορ	8.246	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Μέρακ	6.558	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Μήλος Τρέιντερ	4.711	ύψωσε τήν παναμαϊκήν
Μιμίνα	9.200	έπωλήθη κορεάτας διαλυτάς
Μιμόζα	8.782	έβυθισθη
Μινέρβα II	1.194	έπωλήθη σαουδαρ.συμφέρ.
Μπολμάρεν	6.499	δέν παρελήφθη
Μπουμπουλίνα Γουαΐηβ	6.553	έπωλήθη κουβανούς
Νάχοστ Πάιλοτ	2.308	έβυθισθη
Νέδα	8.181	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Παρασασός	8.184	όλική άπωλεια
Παυλίνα	9.732	έπωλήθη συμφέρ.Κουβέιτ
Πλαγιάς	4.463	ύψωσε τήν λιβεριανήν
Πόλα	7.989	έπωλήθη πακιστανούς διαλ.
Ρίοντον	3.611	ύψωσε τήν παναμαϊκήν
Σαγγιτάριους	7.751	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Σαΐν Μικαέλ	10.550	έπωλήθη γιουγκοσλ.διαλυτ.
Σαρωνίς	1.129	έπωλήθη ιταλικά συμφέροντα
Σή Κλάουντ	8.766	έπωλήθη διαλυτάς "Απω 'Αν.
Σή Τσάλλεντερ	8.766	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Σή Χόρς I	1.754	ύψωσε όνδουριανή σημαίαν
Σουάν	5.402	έπωλήθη κινέζους άγοραστ.
Στέρναλ Τρέιντερ	8.584	ύψωσε τήν παναμαϊκήν
Στόρκ	4.537	έπωλήθη κινέζους άγοραστ.
Τάρο	4.699	έπωλήθη ιταλούς
Τήνος	4.719	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Τορένια	8.077	άπεκοπη
Τρίνιτο	9.924	έπωλήθη κορεάτας διαλυτάς
Φραγκίσκος	9.489	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Φρίο Ντόλφιν	2.359	ύψωσε τήν κυπριακήν
Χάμπουργκ 'Εξπρές	9.772	έπωλήθη συμφέροντα Σιγκ.
Σ κάφη 77	525.932	

Ζ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946-55

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγια Μαρίνα	8.796	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άγνικόλας	1.501	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Άθενς Σάν	5.062	έπωλήθη κινέζους διαλυτάς
Άκιανα	7.423	έπωλήθη διαλυτάς Χ. Κόγκ
Άλιάκμων Αιγίς	3.003	ύψωσε τήν παναμαϊκήν
Άλικη	8.453	έπωλήθη κολομβιανούς διαλ.
Άναστασία Β.	5.571	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Άραμον	5.021	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Άρχων Μιχαήλ	1.923	έπωλήθη κουβετιανά συμφέρ
Άττικόν	6.160	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Βαλμάς	8.347	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Βορράς	2.266	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Βουνίτσο	2.400	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γιούνιτο	8.603	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Γκόντεν Τρίνιτο	6.583	έπωλήθη κορεάτας διαλυτ.
Έλειστρια VI	6.534	έπωλήθη διαλυτ.Καοσιούνγκ
Έλένη Τ.	4.294	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Έλμελα	4.759	έπωλήθη πακιστανούς διαλ.
Έτερνιτο	9.718	έπωλήθη ισπανούς διαλυτάς
Εύγενία Κ.	2.977	έπωλήθη ιταλούς διαλυτάς
Θωμάς Κ.	7.226	έπωλήθη πακιστανούς διαλ.
Κοτρώνας Βίλατζ	1.863	ύψωσε τήν κυπριακήν
Λάγος 'Εξπρές	6.207	έπωλήθη διαλυτ.Καοσιούνγκ
Λάμπρος Λ.	8.697	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Λίμπανον	4.320	έπωλήθη πακιστανούς διαλ.
Μαθίδης Νικόλας	2.730	έπωλήθη όνδουριανά συμφ.
Ναυσικά	7.051	έπωλήθη ιταλούς διαλυτάς
Νταμάσκους	4.356	έπωλήθη πακιστανούς διαλ.
Ντέμις	7.831	έπωλήθη γιουγκ.διαλυτάς
Όμηρις	2.907	όλική άπωλεια
Όρεοί	7.909	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Πάτρας	2.615	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Ποθητή	8.647	έπωλήθη πακιστανούς διαλ.
Ρένα	5.944	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Ρώ	8.186	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Σαΐντ Τζώρτζ	4.507	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Σάν	4.710	έπωλήθη κινέζους διαλυτάς
Σιλβέρ Μπήτς	6.974	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Τενερίφη	8.369	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Τέρπανδρος	2.990	έπωλήθη άλλοδαπούς
Τιτάν	1.832	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Σ κάφη 41	225.265	

225.265

Η' ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΠΟΛΕΜ. ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
"Αγιος Φανούριος VII	2.416	έπωλήθη πρός διάλυσιν
"Αλκηστής	3.683	ύψωσε τήν κυπριακήν
"Αριστοτέλης	4.666	έπωλήθη ισπανούς διαλυτάς
Ζωή	1.266	έπωλήθη διαλυτάς Καράτσι
Θεαγένης	4.739	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Ντίξι	1.578	έβυθισθη
Ροδάνθη Α.	5.013	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Σ κάφη 7	23.361	

Θ' ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Διαμαντής Πατέρας	44.031	έπωλήθη άγοραστάς Ν. Αμερ
Θίσλ Στάρ	50.455	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σ κάφη 2	94.486	

Ι' ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νταύναμικ	17.743	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Σ κάφη 1	17.743	

ΙΑ' ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946-55

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ελείστρια VII	16.207	έπωλήθη ισπανούς διαλυτάς
Ρήγκαλ	12.540	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Σ κάφη 2	28.747	

ΙΒ' ΔΞΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
"Ανδρος 'Απόλλων	99.460	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
"Ανδρος Πάτρια	99.460	έπωλήθη ισπανούς διαλυτάς
Μεσσηνιακή 'Αρμονία	21.504	έπωλήθη άγοραστάς Σιγκ.
'Ολυμπικ Σή	104.616	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
'Ολυμπικ Σκάύ	104.616	έπωλήθη άγοραστάς ΗΠΑ
Σκάπνορντ	23.409	έπωλήθη ξένα συμφέροντα
Τζέσσος Ε.	44.681	έπωλήθη ιταλικά συμφέρ.
Σ κάφη 7	497.746	

ΙΓ' ΔΞΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγια Τριάς	25.117	έπωλήθη έλβετικά συμφέρ.
Άλεξάνδρα	36.271	έπωλήθη μεξικανικά συμφέρ.
Άλλαίανς	28.175	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Ζάκινθος	25.211	έπωλήθη έλβετικά συμφέρ.
Ίωάννα Β.	12.230	έπωλήθη ισπανούς διαλυτάς
Ίωσή Β.	13.316	έπωλήθη ισπανούς διαλυτάς
Κλυτία	22.092	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Κοσμάς	12.360	όλική άπωλεια
Μιχαήλ Καρράς	22.092	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Ναυσικά	11.508	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Νάτκρεστ Ι	13.491	έπωλήθη ιταλικά συμφέρ.
Πέτρος Χατζηκυριάκος	20.592	έπωλήθη κορεάτας διαλυτάς
Στάρ	10.370	παρέμεινεν ύπο τήν λιβεριαν
Φλήτ Τρέιντερ	12.978	έπωλήθη συμφέροντα 'Αργ.
Σ κάφη 14	265.803	

ΙΔ' ΔΞΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946-55

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
"Αγιος Γεώργιος	19.673	έπωλήθη ισπανούς διαλυτάς
"Ινδονησία	8.633	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
"Ιόνιαν Τσάλλεντζερ	22.531	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Μανουέλα	11.022	έπωλήθη ισπανούς διαλυτάς
Μαριάννα V	13.095	έπωλήθη ισπανούς διαλυτάς
Σ κάφη 5	74.954	

Σ κάφη 41

ΙΕ' ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγια Βαρβάρα	496	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άη Δημήτρης	499	έπωλήθη άλλοδαπούς
Βασιλείος	424	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γεώργιος	332	έπωλήθη άλλοδαπούς
Δημήτρης	500	όλική άπωλεια
Έλειστρια	869	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μαρία Πρέκα	492	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μαρία Πρέκα II	418	όλική άπωλεια
Μάρκι	791	έπωλήθη άλλοδαπούς
Τόλμη	362	έπωλήθη άλλοδαπούς
Τρίτων	499	έβυθισθη
Χάππο Μπάνκερ (δ.)	2.501	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σ κάφη 12	8.183	

Από τάς άνωτέρω μεταβολάς προέκυψε μείωσις 31 σκαφών, αυξησίς δύμας τού τοννάτ κατά 797.983 τον. γκρός, αιτίνες ύπολογιζόμεναι εις τήν ύπάρχουσαν τήν 31ην Δεκεμβρίου 1978 δύναμιν μάς δίδουν σημειωνήν τοιαύτην ύπό τήν KYANOLEYKON, άπο:

3.837 σκάφη, 37.112.049 τον. γκρός

Η δύναμις αυτή κατά κατηγορίας πλοίων, έχει τήν κάτωθι σύνθεσιν:

Μπάλκ κάρριερ νεότευκτα	8	τ. γκρός	135.923
Μπάλκ κάρριερ ναυπηγήσεως 1976-78	119	"	2.034.857
Μπάλκ κάρριερ ναυπηγήσεως 1966-75	371	"	7.020.741
Μπάλκ κάρριερ ναυπηγήσεως 1956-65	235	"	3.493.398
Μπάλκ κάρριερ ναυπηγήσεως 1946-55	2	"	29.106
Μπάλκ κάρριερ πολεμικής ναυπηγ.	1	"	14.425
Φορτηγά νεότευκτα	4	"	31.891
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-78	111	"	980.060
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	386	"	2.459.414
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	741	"	4.947.093
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-55	293	"	1.179.094
Φορτηγά πολεμ. καὶ προπολεμ. ναυπηγ.	27	"	78.223
Μικτά ναυπηγήσεως 1976-78	3	"	188.970
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75	37	"	2.049.167
Μικτά ναυπηγήσεως 1956-65	8	"	277.616
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-78	9	"	718.589
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	114	"	6.108.242
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	163	"	3.958.194
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1946-55	17	"	223.159
'Υπερωκεάνια	7	"	130.418
'Επιβατηγά-όχηματα γαγά-τουριστικά	314	"	608.714
Διάφορα	867	"	444.755
Σύνολον σκάφη	3.837	"	37.112.049

Η ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ

Η συνεχισθείσα καὶ κατά τό λήξαν έξαμηνον τού 1979 ἀπροθυμία ἔγγραφῆς σκαφών εἰς τό νηολόγιον τής Μονροβίας ἀφ' ἐνός καὶ ἀφ' ἑτέρου ἥ μεταγραφή σκαφών της εἰς τό Ελληνικόν Νηολόγιον, ἐπέφερον τήν περαιτέρω μείωσιν τής υπό τήν λιβεριανήν σημαίαν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας δυνάμεως. Αἱ ἔγγραφαι ύπελειφθησαν τῶν διαγραφῶν, ἀνέλθουσαι εἰς 6 σκάφη καὶ 179.976 τον. γκρός, ἐναντὶ 17 σκαφῶν, 361.659 τον. γκρός τού 1977, κατανέμονται δέ με τήν κάτωθι σύνθεσιν κατά κατηγορίας πλοίων:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-78	1	τ. γκρός	9.998
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	1	"	4.463
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1979	1	"	59.882
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	2	"	95.263
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	1	"	10.370
Σύνολον σκάφη	6	"	179.976

Αἱ διαγραφαὶ, ἔξ ἀλλου, κατά τό αὐτό χρονικόν διάστη μα ἀνήλθον εἰς 42 σκάφη καὶ 1.319.134 τον. γκρός, ἔχοντα τήν κάτωθι, κατά κατηγορίας πλοίων σύνθεσιν:

Μπάλκ κάρριερ ναυπηγήσεως 1966-75	1	τ. γκρός	59.193
Μπάλκ κάρριερ ναυπηγήσεως 1956-65	12	"	230.802
Μπάλκ κάρριερ ναυπηγήσεως 1946-55	1	"	10.714
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	1	"	2.998
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	5	"	40.471
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75	3	"	169.034
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-78	3	"	170.328
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	8	"	433.428
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	6	"	176.722
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1946-55	2	"	25.444
Σύνολον σκάφη	42	"	1.319.134

Ο όνομαστικός κατάλογος τῶν άνωτέρω μεταβολῶν έχει ὡς κάτωθι:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

Α' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-78

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άρισταγγελος	9.998	ύπέστειλε τήν κυανόλευκον
Σκάφη 1	9.998	

Β' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Πλαγιάς	4.463	ύπέστειλε τήν κυανόλευκον
Σκάφη 1	4.463	

Γ' ΔΞΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ολύμπικ Στάρ	59.882	ήγοράσθη ἐκ ναυπηγ. Βάρνας
Σκάφη 1	59.882	

Δ' ΔΞΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλεντεϊλ	51.614	ήγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Μαρίλια	43.649	ήγοράσθη ἐκ Νορβηγίας
Σκάφη 2	95.263	

Ε' ΔΞΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άκτη	10.370	παρέμεινεν ύπό τήν λιβερ.
Σκάφη 1	10.370	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

Α' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκούντ Λήντερ	59.193	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σκάφη 1	59.193	

Β' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Μίνωαν Τσήφ	10.714	έπωλήθη διαλυτάς "Απω Άν.
Σκάφη 1	10.714	

Δ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άθανάσιος	2.998	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σκάφη 1	2.998	

Ε' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Βίκτωρ	4.059	έπωλήθη ξένα συμφέροντα

Εύρυμέδων	10.232	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Τίλκον Τάκ	4.378	ύψωσε τήν παναμαϊκήν
Νότος	12.063	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Τιτίκα II	9.739	έπωλήθη κουβετιανά συμφέρ
Σ κάφη 5	40.471	

ΣΤ' ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Λώρελ Ρήδ	72.259	έπωλήθη ιαπωνικά συμφέρ.
Μόμπιλση	54.502	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σαιντ Κρίς	42.273	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σ κάφη 3	169.034	

Ζ' ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-78

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Μεσσηνιακή 'Ακτή	18.707	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Μεσσηνιακή 'Ανατολή	18.707	έπωλήθη ξένα συμφέροντα
Σπειώ	132.914	έπωλήθη γαλλικά συμφέρ.
Σ κάφη 3	170.328	

Η' ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αστρέα	44.646	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Διώνη	44.646	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Δώριος	43.231	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Κίκη 'Αγαμέμνων	52.870	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Περσέως	76.005	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σιβάνα	68.631	έπωλήθη ξένα συμφέροντα
Σκοπάς	57.017	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Φιντέλιο	46.382	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σ κάφη 8	433.428	

Θ' ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ζέφυρος	32.721	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Λακώνικ	34.185	ύψωσε τήν κυανόλευκον
'Ολυμπικ Φάλκον	27.602	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Σάμος Στάρ	30.543	έπωλήθη κινεζικά συμφέρ.
Σπύρος	35.676	δίλική άπωλεια
Στόλτ Ζεύς	15.995	έπωλήθη άγοραστάς N. Y.
Σ κάφη 6	176.722	

Ι' ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946-55

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαριρόζα II	12.991	έπωλήθη γιουγκ. διαλυτάς
Σαιντ Νίκολας II	12.453	έπωλήθη ισπανούς διαλυτάς
Σ κάφη 2	25.444	

Από τάς άνωτέρω μεταβολάς προέκυψε καθαρά μείωσις 36 σκαφών και 1.139.158 τον. γκρός ήτις άφαιρουμένη άπό τήν ύπαρχουσα τήν 31ην Δεκεμβρίου 1978 δύναμιν, μᾶς δίδει σημειρινήν τοιαύτην ύπο τήν ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ σημάιαν από:

301 σκάφη, 12.690.840 τον. γκρός

Η δύναμις αὕτη κατά κατηγορίας πλοίων, έχει τήν κάτωθι σύνθεσιν:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-78	15	τ. γκρός	327.417
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	71	"	1.652.818
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	20	"	307.076
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1946-55	1	"	8.880
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-78	4	"	26.317
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	11	"	118.161
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	17	"	140.920
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-55	1	"	9.423
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75	21	"	1.420.154
Μικτά ναυπηγήσεως 1956-65	2	"	61.568
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-78	11	"	1.010.636
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	75	"	6.339.709
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	44	"	1.230.466
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1946-55	3	"	33.672
Διάφορα	5	"	3.623
Σ υνόλον σκάφη	301	"	12.690.840

Η ΠΑΝΑΜΑΤΙΚΗ

Αι σημειωθείσαι αύξομειώσεις κατά τό ύπο άνασκόπησιν έξαμνον

εις τήν παναμαϊκήν σημάιαν, έλληνικής πλοιοκτησίας δύναμιν, προσέφερον εις τό νηολόγιόν της μικράν αὔξησιν εις άριθμόν πλοίων και τονάζ ώς έν ανάλυσει κατωτέρω παραθέτομεν:

Τά έγγραφέντα κατά τό άνηλθον εις 15 σκάφη, 128.302 τον. γκρός, έχοντα τήν κάτωθι σύνθεσιν κατά κατηγορίας πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	3	τ. γκρός	58.224
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	10	"	64.384
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-55	1	"	3.003
Διάφορα	1	"	2.691
Σ υνόλον σκάφη	15	"	128.302

Τά διαγραφέντα κατά τό αύτό χρονικόν διάστημα άνηλθον εις 12 σκάφη και 104.304 τον. γκρός με τήν κάτωθι κατά κατηγορίας πλοίων σύνθεσιν:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	3	τ. γκρός	6.962
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-55	7	"	33.270
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	1	"	63.573
Διάφορα	1	"	499
Σ υνόλον σκάφη	12	"	104.304

Ο όνομαστικός κατάλογος τών άνωτέρω μεταβολῶν έχει ώς κάτωθι:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

Α' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ζεύς I	17.447	ήγοράσθη έκ Παναμά
Μπόννυ Κάρριερ	16.073	ύπεστειλε τήν λιβεριανήν
'Ονησιλος	24.704	ήγοράσθη έκ Σιγκαπούρης
Σ κάφη 3	58.224	

Β' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Αγιος Νικόλαος IV	6.038	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Γεώργιος Γ	4.636	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Γουέστναβ	9.433	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
'Ηστανβ	9.433	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Μόλλου	5.109	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Νόρθ Σή	3.220	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Ρόδον	3.597	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Στέρναλ Τρείντερ	8.531	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
'Υδρόν II	10.009	ήγοράσθη έξ Ιαπωνίας
Χρυσηΐς	4.378	ύπεστειλε τήν λιβεριανήν
Σ κάφη 10	64.384	

Γ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946-55

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκάζ Πρόγκρες (δ.)	2.691	ήγοράσθη έξ Ολλανδίας
Σ κάφη 1	2.691	

Δ' ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Ασπασία	2.062	ύψωσε τήν λιβεριανήν
Δόξα	3.146	έβυθισθη
Σή Χόρς	1.754	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σ κάφη 3	6.962	

Β' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946-55

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
'Άγια Θαλασσινή	8.120	παρέμεινεν ύπο τήν κυανόλ.
'Επορεός V	4.448	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Κάπταιν Τζών Τσάβαρης	7.597	έπωλήθη άγγλικά συμφέρ.
Μάρτιγκνου	3.239	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Παλδημήτριος	2.214	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Πέγκασους III	5.275	ύψωσε τήν κυπριακήν

Σπύρος	2.377	ύψωσε τήν κυπριακήν
Σ κάφη 7	33.270	

Γ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκόλντεν Σπραίϋ	63.573	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Σ κάφη 1	63.573	

Δ' ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Κίτι	499	ύψωσε όνδουριανήν σημαίαν
Σ κάφη 1	499	

Από τάς άνωτέρω μεταβολάς προέκυψε καθαρά προσθήκη 3 σκάφων και 23.998 τον. γκρός ήτις προστιθέμενη εις τήν ύπαρχουσα τήν 31ην Δεκεμβρίου 1978 δύναμιν, μᾶς δίδει σημερινήν τοιαύτην ύπο τήν ΠΑΝΑΜΑΤΙΚΗΝ σημαίαν από:

153 σκάφη, 678.999 τον. γκρός

"Η δύναμις αυτή κατά κατηγορίας πλοίων έχει τήν κάτωθι σύνθεσιν:		
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	1	τ.γκρός 18.328
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	7	" 101.893
Μπάλκ κάρριερς πολεμικής ναυπηγ.	1	" 14.540
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	2	" 5.706
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	33	" 170.171
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-55	19	" 63.022
Φορτηγά πολεμικής ναυπηγήσεως	7	" 26.881
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	2	" 55.165
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1946-55	1	" 11.209
'Υπερωκέανεια	5	" 114.312
'Επιβατηγά, όχηματα γωγά, τουριστικά	4	" 27.006
Διάφορα	71	" 70.766
Σύνολον σκάφη.....	153	" 678.999

Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ

Αι προσθαφαιρέσεις αι σημειωθείσαι κατά τό διαρρεύσαν έξαμηνον εις τό κυπριακόν νηολόγιον έπεφερον τήν περαιτέρω μείωσιν τής ύπο τό Νηολόγιον τής Μεγαλονήσου έλληνοκτήτου δυνάμεως ώς κατωτέρω άναλύεται:

"Ένεγράφησαν 32 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 154.674 τον. γκρός, μετά τήν κάτωθι σύνθεσιν κατά κατηγορίας πλοίων:		
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	1	τ.γκρός 12.087
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	6	" 13.046
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-55	16	" 93.914
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-55	3	" 9.449
Φορτηγά πολεμ.και προπολ. ναυπηγ.	1	" 3.683
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	1	" 21.099
Διάφορα	4	" 1.396
Σύνολον σκάφη.....	32	" 154.674

Διεγράφησαν, έξ αλλού, κατά τό αύτό χρονικόν διάστημα 57 σκάφη συνολικής χωρητικότητος 257.267 τον. γκρός έχοντα τήν κάτωθι σύνθεσιν κατά κατηγορίας πλοίων:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-78	2	τ.γκρός 8.420
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	2	" 2.941
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	19	" 112.543
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-55	17	" 85.320
Φορτηγά πολεμ. και προπολ. ναυπηγ.	4	" 24.222
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	2	" 12.708
'Επιβατηγά, όχηματα γωγά, τουριστικά	1	" 1.723
Διάφορα	10	" 9.390
Σύνολον σκάφη.....	57	" 257.267

Ο όνομαστικός κατάλογος τών άνωτέρω μεταβολών έχει ώς κάτωθι:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

Α' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Γιούρομπρηζ	12.087	ήγοράσθη έξ Ιαπωνίας
Σ κάφη 1	12.087	

Β' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Σάνμπερντ	2.653	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον

Σπύρος Γ. II	1.404	ήγοράσθη έξ Όλλανδίας
Φορτούνα I	1.444	ήγοράσθη έξ Γερμανίας
Φρίο Κύκνος	1.540	ήγοράσθη έξ Δανίας
Χούντα Λάκ	2.985	ήγοράσθη έξ Λιβερίας
Χούντα Πέρλ	3.020	ήγοράσθη έξ Φιλιππίνων

Σ κάφη 6

13.046

Γ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
"Αννα Λ	3.847	ήγοράσθη έξ Βραζιλίας
Βεσπέρα	11.575	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Γιουρομάστερ	9.545	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
"Ελπίς Ν	1.031	παρέμεινεν ύπο τήν κυπριακ.
Κατίνα	2.850	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Λάρα	6.921	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Λήντς	7.012	ήγοράσθη έξ Αγγλίας
Μαρίκα Μ	5.943	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Μήλος II	3.809	ήγοράσθη έξ Αγγλίας
Ντάντη	6.977	ήγοράσθη έξ Αγγλίας
Ντέζανμαρ	3.847	ήγοράσθη έξ Βραζιλίας
Ντόλφιν Λουκία	6.364	μετεφέρθη άπο τά δεξαμεν.
Ντόλφιν Πατρίταια	6.364	μετεφέρθη άπο τά δεξαμεν.
Σνόου Φρόστ	2.280	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Τζέιντ	6.500	ήγοράσθη έξ Παναμά
Χόλου Στάρ	9.049	ήγοράσθη έξ Όλλανδίας

Δ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946-55

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Κοτρώνας Βίλατζ	1.863	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Σπύρος V	2.377	ύπεστειλε τήν παναμαϊκήν
Χούντα Στάρ	5.209	ύπεστειλε τήν παναμαϊκήν

Σ κάφη 3

9.449

Ε' ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλκηστις	3.683	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Σ κάφη 1	3.683	

ΣΤ' ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
"Αίρηνς Φιντέλιτο	21.099	ήγοράσθη έξ Λιβερίας
Σ κάφη 1	21.099	

Ζ' ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ντρήμ Θρή	299	ήγοράσθη έξ Νορβηγίας
Ντρήμ Ούαν	299	ήγοράσθη έξ Νορβηγίας
Ντρήμ Τού	299	ήγοράσθη έξ Νορβηγίας
Χρήστος Θ	499	ήγοράσθη έξ Ιαπωνίας

Σ κάφη 4

1.396

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

Α' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-78

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Βέντους	4.210	έπωλήθη αύστριακά συμφέρ.
Μπόρα	4.210	έπωλήθη αύστριακά συμφέρ.
Σ κάφη 2	8.420	

Β' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
"Αλαμαρ	12.299	έπωλήθη πρός διάλυσιν

Άραγκον	10.033	έπωλήθη διαλ. Καοσιούνγκ
Άριών	7.911	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Γιούνιφορς	8.636	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γκρείτ Τζώρτζ	5.065	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Έλαιαντ	8.220	έπωλήθη διαλ. Καοσιούνγκ
Έλμπέλα II	6.953	έπωλήθη άλλοδαπούς
Έλσταρ	8.216	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Εύρωπη II	6.953	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Ζέμπρας Φόρτσιουν	1.657	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Μαρία Μάρε	1.176	έπωλήθη ξένα συμφέροντα
Μάτι	9.392	έπωλήθη διαλ. Πακιστανούς διαλ.
Μπέσου Γ.	1.595	όλικη άπωλεια
Μπράδερς Λάκ	3.407	έπωλήθη ιταλούς διαλυτάς
Ναβισέϋλορ	5.109	ύψωσε τήν παναμαϊκήν
Νίκος III	2.914	έπωλήθη διαλυτάς πακισταν.
Σαΐν	9.038	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Τάσος Τσίρης	2.651	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Υποπτέραρ. Κατσουφρής	1.318	όλικη άπωλεια
Σ κάφη 19	112.543	

Δ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946-55

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άκτιβιτο	3.304	όλικη άπωλεια
Άλεξανδρος Σκούταρης	8.280	έπωλήθη άγοραστ. "Απω Άν.
Άρης	9.561	έπωλήθη διαλυτάς "Απω Άν.
Βασίλης Πατέρας	9.242	έπωλήθη άμερικ. διαλυτάς
Γιουροστάρ	6.714	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Κρόνος I	6.183	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Μαρίζα W	1.501	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Μίνώα	1.980	έπωλήθη ξένα συμφέροντα
Ντίνα	5.251	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Πανόντι	3.932	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Παπαφώτης	8.219	έπωλήθη ιπανούς διαλυτάς
Πέτρος	1.585	όλικη άπωλεια
Ρόθενς	8.106	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Σή Ράιντερ	1.373	έβυθίσθη
Σή Ρόβερ	1.522	έβυθίσθη
Τζόιντ Βέντσιουρ	7.066	όλικη άπωλεια
Φωτεινή II	1.501	όλικη άπωλεια
Σ κάφη 17	85.320	

Ε' ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλμα	9.097	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Δαναός	4.672	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Έτεοκλῆς II	7.141	έπωλήθη ιταλούς διαλυτάς
Μαριγώ	3.312	έπωλήθη διαλυτάς πακισταν.
Σ κάφη 4	24.222	

ΣΤ' ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ντόλφιν Λουκία	6.354	μετεφέρθη στά φορτηγά
Ντόλφιν Πατρίσια	6.354	μετεφέρθη στά φορτηγά
Σ κάφη 2	12.708	

Ζ' ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ, ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ, ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ήπειρος 3	1.723	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σ κάφης 1	1.723	

Η' ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα Πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Βουλκάν	639	όλικη άπωλεια
Δέσποινα Σ.	494	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ζέμπρας Στάρ	500	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Μάϊκ IV	947	έβυθίσθη
Μάστερ Μιχαήλ (δ.)	3.490	έβυθίσθη
Ντέμι	655	ύψωσε όνδουριανήν σημαίαν
Πάλμ Γκέρλ	882	έπωλήθη άλλοδαπούς
Πρόδρομος II	495	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ρόνυ Σ.	855	έβυθίσθη
Τζέμινι	433	έβυθίσθη
Σ κάφη 10	9.390	

"Από τάς άνωτέρω μεταβολάς προέκυψε καθαρά μείωσις 25 σκαφών και 102.593 τον. γκρός ήτις άφαιρουμένη άπό τήν ύπαρχουσαν τήν 31ην Δεκεμβρίου 1978 δύναμιν, μάς δίδει σημειερινήν τοιαύτην ύπο

τήν ΚΥΠΡΙΑΚΗΝ σημαίαν άπό:

498 σκάφη, 1.501.145 τον. γκρός

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	3	τ.γκρός	50.948
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	9	"	102.714
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1946-55	1	"	13.066
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	21	"	60.175
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	105	"	459.313
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-55	122	"	394.693
Φορτηγά πολεμ.καὶ προπολ. ναυπηγ.	18	"	59.281
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	8	"	134.984
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1946-55	3	"	28.212
Έπιβατηγά, οχηματαγωγά, τουριστικά	15	"	81.848
Διάφορα	193	"	115.911
Σ υνολον σκάφη	498	"	1.501.145

Ο ΛΙΒΑΝΟΣ

Μετά τήν διαγραφήν τών φορτηγών "Αντώνης 6.259 τον. γκρός του 1948 και Εύσταθιος 2.896 τον. γκρός του 1943 πωληθέντων πρός διάλυσιν ή έλληνική πλοιοκτησία ύπό τήν Λιβανικήν σημαίαν παραμένει ιε:

3 σκάφη, 5.697 τον. γκρός

έχοντα τήν κάτωθι κατά κατηγορίας πλοίων σύνθεσιν:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	1	τ.γκρός	2.274
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	2	"	3.423
Σ υνολον σκάφη	3	"	5.697

Η ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

"Η ύπό τήν σημαίαν τής σιγκαπούρης έλληνική πλοιοκτησία, μετά τήν διαγραφήν τού φορτηγού "Ανδρέας 1.482 τον. γκρός του 1970 πωληθέντος εἰς άλλοδαπούς παραμένει μέ:

3 σκάφη, 78.544 τον. γκρός

έχοντα τόν κάτωθι σύνθεσιν κατά κατηγορίας πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	1	τ.γκρός	20.354
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-55	1	"	6.689
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	1	"	51.501
Σ υνολον σκάφη	3	"	78.544

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΩΝ ΕΞ ΣΗΜΑΙΩΝ

Μείωσιν 92 σκαφών και 430.407 τον. γκρός έσημεώσαν ή ύπο τάς έξ σημαίας δύναμις τής έλληνικών συμφερόντων Ναυτιλίας κατά τό α' έξαμηνον τού 1979 και παραμένει μέ:

4.795 σκάφη, 52.067.274 τον. γκρός

κατανέμεται δέ ώς άκολούθως:

Σημαία	Πλοία	Τ. Γκρός
Έλληνική	3.837	37.112.049
Λιβεριανή	301	12.690.840
Παναμαϊκή	153	678.999
Κυπριακή	498	1.501.145
Λιβανική	3	5.697
Σιγκαπούρης	3	78.544
Σ υνολον	4.795	52.067.274

"Η σύνθεσις τής χωρητικότηος ταύτης, κατά κατηγορίας πλοίων και ήλικιαν έχει ώς κάτωθι:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα	8	τ.γκρός	135.923
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-78	134	"	2.362.274
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	447	"	8.763.189
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	271	"	4.005.081
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1946-55	4	"	51.052
Μπάλκ κάρριερς πολεμ.καὶ προπολ. ναυπηγ.	2	"	28.965
Φορτηγά νεότευκτα	4	"	31.891
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-78	115	"	1.006.377
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	421	"	2.645.730
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	898	"	5.720.920
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-55	436	"	1.652.921
Φορτηγά πολεμ. καὶ προπολ. ναυπηγ.	52	"	164.385
Μικτά ναυπηγήσεως 1976-78	3	"	188.970
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75	58	"	3.469.321
Μικτά ναυπηγήσεως 1956-65	10	"	339.184
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-78	20	"	1.729.225
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	190	"	12.499.452
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	217	"	5.378.809
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1946-55	24	"	296.252
Ύπερωκεάνεια	12	"	244.730
Έπιβατηγά, οχηματαγωγά, τουριστικά	333	"	717.568
Διάφορα	1.136	"	635.055
Σ υνολον σκάφη	4.795	"	52.067.274

Ship Repairs in South Africa

Cape Town
Sturrock Graving Dock
Length 360 m
Width 45,1 m
(Other docking facilities available)

Durban
Prince Edward
Graving Dock
Length 352 m
Width 33,5 m
(Other docking facilities available)

East London
Princess Elizabeth Graving Dock
Length 198,5 m
Width 27,2 m

Port Elizabeth
Repair facilities available.

Representation for
Dorman Long Swan
Hunter (Pty) Ltd and
Dorman Long Vanderbijl
Corporation Ltd.

U.S.A.

J. A. McQuilling, Midland
Marine Brokerage Inc., One
Penn Plaza, New York, N.Y.
10001. Telex: 232081.
Cables: Midmarbok New
York. Tel: 212-736-2666.

GREECE

Martec Shipping & Agencies Ltd.
19, Aghiou Spyridonos Str.
Piraeus - Greece
Tel: 4130577 - 4131678
Telex: 213163 MART GR.

FRANCE

Asmarine, 40 Avenue Hoche,
75 Paris (8). Telex: 29542.
Cables: Asmarineco - Paris.
Tel: 622 27-27, 267-07-61.

GERMANY

Dietrich D. Zoepffel, Neuer
Wall 46, 2 Hamburg 36.
Telex: 02 15005. Cables:
Shipcontract. Tel: 330436/37.

SWEDEN & FINLAND

Aktiebolaget August Leffler
& Son, P.O. Box 2556,
(Packhusplatsen 6), S-403
17 Gothenburg. Telex:
21100 Leffler S. Cables:
Leffler Gothenburg. Tel:
031-175100, 031-172020.

HOLLAND

B. V. Bureau Inspector,
P.O. Box 228, (Coornhert-
straat 75), Vlaardingen.
Telex: 22502. Cables:
Inspector. Tel: 010-348188.

DENMARK

J. H. Olsen, Sct. Anne Plads
10, DK-1250 Copenhagen.
Telex: 16862 OLE DK. Cables:
Anchorole. Tel: Office (01)
13 12 62. Private Gentofte 763.

ITALY

International Marine Service
Via B. Blumestihl 71, 00135.
Rome. Cables: Marineservice
Rome. Tel: 3497895. After
hours 344544.

SCOTLAND

Walter C. Jones & Co. Ltd.,
93 Hope Street, Glasgow.
Telex: 778249. Cables:
Tweendeck, Stock Glasgow.
Tel: 041-221-1250. After
hours 041-639-3538.

Representation for
Dorman Long Swan
Hunter (Pty) Ltd.

ENGLAND

Swan Hunter Limited,
Armadores House, Bury Street
London EC3. Telex: 887543.
Cables: Swan Hunter London.
Tel: 01-283-3811.

NORWAY (except West Norway)

Halfdan Tangen A/S,
P.O. Box 213, 4601 Kristiansand S. Telex: 16311. Cables:
Halfdan. Tel: 22929, 29604.
After hours 17100.

WEST NORWAY

Birger Gjestland A/S,
P.O. Box 219, Bergen. Telex:
Bergen 2041. Cables:
Scandreps. Tel: 14048.
After hours Bergen 71637.

BRAZIL

Howard Smeet Consultores
Maritimos Ltda., Av. Erasmo
Braga 299-8, P.O. Box 1279,
Rio de Janeiro. Telex: Rio
031635. Cables: Hasmee Rio
Tel: 41.6222, 42.2310.

JAPAN

Aall & Co. Ltd.,
Port P.O. Box 900
Kobe 651-01.
Cables: Aalltek Kobe.
Telex: J78822.
Tel: 562-2349.

Representation for
Dorman Long Vanderbijl
Corporation Ltd.

ENGLAND

Walter C. Jones & Co. Ltd.,
H. Q. S. Wellington, Temple
Stairs, Victoria Embankment,
London WC2R2PN. Telex:
264863. Cables: Tweendeck.
Tel: 01-836 5338 & 5339.
After hours 01-590 6393
(Mr. Martin) 95 51514
(Mr. Wilson).

NORWAY

Halfdan Tangen A/S,
P.O. Box 213,
4601 Kristiansand S, Norway.
Telex: 16311. Cables: Halfdan.
Tel: 22929, 29604.
After hours 17100.



DORMAN LONG SWAN HUNTER (PTY) LTD.

Telex: 57-7981 SA. Tel: 55-4129. Cables: 'Dorlonsa', Cape Town.

DORMAN LONG VANDERBIJL CORPORATION LTD.

Telex: 6-7328 SA. Tel: 35-0313. Cables: 'Dorlonsa' Durban.

(Also at East London and Port Elizabeth.)

Jonsson S9462

‘Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

‘Ο Πειραιεύς άσφυκτια

Η άλματώδης έξελιξις της τεχνολογίας είς τάς θαλασσίας μεταφοράς, χαρακτηρίζουμένη άπό την έντονον μοναδοποίησην τῶν φορτίων, έχει οδηγήσει τούς συμβατικούς λιμένας εἰς τάς άναγκαιάς προσαρμογάς διά τὴν έξυπηρέτησιν τῶν κοντέινερς. Τὸ ίδιο πράγμα συμβαίνει καὶ μὲ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, δους βεβαιώς ἡ κατάστασις, συγκριτικῶς πρὸς τάς ραγδαῖς έξελιξεις, κάθε ἄλλο ἀπό ικανοποιητική δύναται νὰ θεωρηθῇ.

Οἱ λειτουργοῦντες σήμερον εἰς τὸν λιμένα διά τὴν έξυπηρέτησιν τῶν κοντέινερς δύο τερματικοὶ σταθμοὶ (Προλιμένος καὶ Ἰκονίου), χαρακτηρίζονται ἀπό μεγάλην ἀνεπάρκειαν διαθέσιμων χώρων, ἄλλα καὶ ἀπό σοβαράν ἔλλειψιν συγχρόνων ἀνύψωτικῶν καὶ προωθητικῶν μηχανημάτων.

Τὸ πρόβλημα αὐτὸν προϊόντος τοῦ χρόνου καὶ τῆς αὔξανομένης κινήσεως, καθίσταται ὁρίστηρον. Διάφοροι προσωριναὶ λύσεις διά τὴν ἐπιμήκυνσιν τῶν κρηπιδωμάτων καὶ τὴν αὔξησιν τῶν ἀποθηκευτικῶν χώρων καὶ εἰς τοὺς δύο τερματικούς σταθμούς, σχεδόν καρκινοβαθοῦν.

Εἶναι ἀνημοσιβήτητον δὴ ὅριστηκή λύσις εἰς τὰ προβλήματα διακινήσεως τῶν κοντέινερς εὐρίσκεται εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ νέου τραπεζοειδοῦς προβλήτος, δυτικῶς τοῦ λιμένος Ἡρακλέους, μὲ προβλεπομένην ἀνάπτυξιν κρηπιδωμάτων 2.500 μέτρων, μὲ βάθη θαλάσσης 14 μέτρων καὶ μὲ διατεθησομένην χερσαίαν ἐπιφάνειαν 750.000 τετραγωνικῶν μέτρων. Ἡ περά-

τωσις τοῦ ἔργου τούτου προβλέπεται νὰ ἔχῃ ὁλοκληρωθῆ ἐντός τοῦ 1982.

Εἰς ὅμως σημείον θέλομεν νὰ ἐπισύρουμεν τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμόδιων: “Ολα αὐτά τὰ πολύδαπαν ἔργα ποὺ προγραμματίζονται διά τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς κινδυνεύουν νὰ καταστοῦν ἀχρήστα, ἐάν δὲν ἀντιμετωπισθῇ ἀπὸ τοῦδε τὸ πρόβλημα τῆς κυκλοφορίας τῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων τῶν μεταφερόντων τὰ ἐμπορευματοκιβώτια ἀπὸ καὶ πρὸς τὴν μείζονα περιοχὴν τοῦ λιμένος.

Διά νὰ σχηματισθῇ μία εἰκὼν τοῦ σοβαρωτάτου τούτου προβλήματος, παραθέτομεν τὴν σχετικήν κίνησιν ἀπὸ τὸ 1969, δὲ κατέπλευσαν εἰς τὸν Πειραιᾶ τὰ πρώτα πλοῖα - κοντέινερς, μέχρι καὶ 1978.

Κίνησις ἐμπορευματοκιβώτιων εἰς λιμένα
Πειραιῶς

Έτος	Ἐμπορευματοκιβώτια τῶν 20' (TEM)	Διακινηθέντα ἡμιπορία δι' ἐμπορευματοκιβώτ. εἰς τόννους
1969	5.000	40.000
1970	12.000	100.000
1971	18.000	160.000
1972	24.000	220.000
1973	36.000	270.000
1974	47.000	320.000
1975	64.000	430.000
1976	79.000	635.000
1977	94.000	750.000
1978	118.000	940.000

Ἐντός μιᾶς, δηλαδὴ, 10ετίας, ἡ κίνησις τοῦ λιμένος Πειραιῶς εἰς ἐμπορεύματα διακινηθέντα δι' ἐμπορευματοκιβώτιων, εἰς τόννους, ηὗξη-

θη κατά 2.350%.

Αἱ πιθαναὶ, μάλιστα, προβλέψεις διά τὸ 1982 ἀναβιβάζουν εἰς 210.000 μονάδας (TEM) τὴν συνολικήν κίνησιν τῶν ἐμπορευματοκιβώτων διά τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς.

Γεννάται δημος τὸ ἐρώτημα τί θά γίνη μὲ τὸ κυκλοφοριακὸν. Τὴν λύσιν τοῦ ἀπειλητικοῦ τούτου προβλήματος δὲν δύναται νὰ τὴν δώσῃ μόνος ὁ Ο.Δ.Π., διότι ἀνάγεται εἰς τὴν γενικοτέραν Κυβερνητικὴν εἰδύνην, μὲ πρῶτον ἀνησυχῶντα τὸ Υπουργείον Ἐπιπορικῆς Ναυτιλίας. Αἱ ἐνδιαφερόμεναι παραγωγικαὶ τάξεις, ἀλλὰ καὶ οἱ Τοπικαὶ Ἀρχαὶ τοῦ μείζονος Πειραιῶς, εὐλόγως ἀνησυχοῦν, διότι ὁ λιμὴν κινδυνεύει ἀπὸ ἀσφυξίαν.

Ἄτυχῶς ἡ προσπέλασις πρὸς τὸν λιμένα διέρχεται ἀπὸ τὸ ἀστικὸν ὄδικον δίκτυον, ποὺ προϋπήρχεν τῆς εἰσαγωγῆς καὶ ἀναπτύξεως τῶν κοντέινερς. Τὸ Υπουργείον Ἐπιπορικῆς Ναυτιλίας ἔχον δώμας ὃς δεδουλεύει τὴν σημειωρινὴν κυκλοφοριακὴν συμφόρησιν, πῶς ἀντιμετωπίζει τὴν κατάστασιν, ποὺ συνεχῶς θετεῖται πρὸς τὰ πλεκτατικά λιμενικά ἔργα ποὺ ἔκτελει ὁ Ο.Δ.Π., πιεζόμενος ἀπὸ τὴν ἔξελιξιν; Πολὺ φοβούμεθα διὰ τὰ πράγματα ὃδεσσιν μόνα των, εἰς τὴν τύχην των.

‘Υπό ἀναμόρφωσιν τὸ καθεστώς ἐκμεταλλεύσεως κρηπιδωμάτων δι’ ἐπισκευάς πλοίων

Καὶ αἱ δύο συσκέψεις, αἱ δόποιαι ζηγίναν τὴν 19ην Ἰουνίου ἡ μία εἰς τὸν Ο.Δ.Π καὶ ἡ δευτέρα εἰς τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας, μὲ θέμα τὴν μεταβολὴν τοῦ καθεστώτος, τὸ δόποιον διέπει τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐπισκευαστικῶν κρηπιδωμάτων τοῦ λιμένος, δὲν κατέληξαν εἰς ἀποφάσιση.

Κατὰ τὴν σύσκεψιν εἰς τὸν Ο.Δ.Π οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστικῶν ὄργανων, τῶν ναυπηγούμηχάνων, τῶν ἐμποροβιομηχανικῶν ἐπιμελητηρίων Ἀθηνῶν καὶ Πειραιῶς, τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς Ἔνωσεως καὶ τῶν Ἑλλήνων σιδηροβιομηχάνων ἀνεγνώρισαν τὴν προσδευτικότητα, ἡ οποία εἰσάγεται ἀπὸ τὸν Ο.Δ.Π εἰς δ.τι ἀφορά τὴν ἀποδοτικότεραν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐπισκευαστικῶν κρηπιδωμάτων καὶ τὴν καλυτέραν ἐξυπηρέτησιν τῆς ναυτιλίας μας εἰς ἐπισκευαστικάς καὶ κατασκευαστικάς ἐργασίας, ἀλλὰ διετύπωσαν ἀντιρρήσεις καὶ ἐπιφυλάξεις ἐπί ώρισμενών σημείων τοῦ σχεδίου κανονισμού, τὸ δόποιον κατήρτισεν διμάδα ἐργασίας τοῦ Ο.Δ.Π.

Εἰδικότερον μὲ τὸν ὑπὸ ἀναμόρφωσιν κανονισμὸν εἰσάγονται δύο κανινοτομίαι μὲ τὰς δόποιας θεσπίζονται:

• ‘Ἀνώτατος χρόνος παραμονῆς τοῦ πρὸς ἐπισκευήν πλοίου εἰς τὴν ἐπισκευαστικήν βάσιν. Ο προτεινόμενος ὑπὸ τῆς ἐπιτροπῆς ἀνώτατος χρόνος παραμονῆς τοῦ πλοίου ἀνέρχεται εἰς 90 ἡμέρας. Ἀπὸ τοὺς ἐπισκευαστάς καὶ τοὺς ἐφοπλιστάς ὁ χρόνος αὐτὸς θεωρεῖται ὑπερβολικός διὰ μικροεπισκευάς καὶ ἀνεπαρκέστατος διὰ κατασκευάς καὶ μετασκευάς. Εζητήθη νά υπάρχῃ σαφής διάκρισις ὡς πρὸς τὸν χρόνον παραμονῆς σκαφῶν τῶν δύο τελευταίων περιπτώσεων, ἀλλὰ καὶ νά καθορισθοῦν ώρισμενοι ἐπισκευαστικοὶ θέσεις εἰς τὰς δόποιας νά ἐκτελοῦνται μετασκευαστικαὶ καὶ κατασκευαστικαὶ ἐργασίαι.

• ‘Ἡ υπόχρεωσις προαναγγελίας ἐπισκευῆς τοῦ πλοίου καὶ υπογραφῆς σχετικῆς συμβάσεως μεταξύ τοῦ Ο.Δ.Π καὶ τῆς ἐνδιαφερομένης ναυτιλιακῆς ἑταίριας, προκειμένου περὶ τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως Περάματος.

Ἡ προτεραιότης, διὰ τὴν χορήγησην θέσεως καθορίζεται κατὰ σειράν ἡμερομηνίας κατάπλου τοῦ ναυπηγήματος εἰς τὴν λιμενικὴν περιοχὴν λαμβανομένων ἐκ παραλλήλου ὑπὸ δύψιν καὶ τῶν ιδιαίτερων τεχνικῶν χαρακτηριστικῶν ναυπηγήσεως τούτων (βύθισμα, πλάτος, μήκος κλπ.) καὶ κατὰ τὴν ἀκόλουθον σειράν.

— Ἐπιβατηγά ἀκτοπλοϊκῶν ἡ ἀλλών τακτικῶν γραμμῶν.

— Ἐπιβατηγά πλοῖα - πλωτά ναυπηγήματα ἀλλών κατηγοριῶν.

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



—Φορτηγά πλοια - πλωτά ναυπηγήματα λοιπών κατηγοριών.

—Λουπά ναυπηγήματα.

· Η μή έμφασις του ένδιαφερομένου πρός έξασφάλισην έπισκευαστικής θεσεως έπι τρεις έργασίμους ήμερας άπό της άφιξεως του ναυπηγήματος συνεπάγεται την άπολειαν της προτεραιότητος. Εις την περίπτωσιν αυτήν άπαιτεται ή υποβολή νέας αίτησεως. Η προτεραιότητης αιτησεως ύποβληθείσης μετά την άφιξην του ναυπηγήματος άρχεται μετά παρέλευσιν τριών έργασίμων ήμερων άπό της υποβολής της. Ως ήμερομηνία άφιξεως ναυπηγήματον καταπλέοντων πρός έκτελεση φορτοεκφορτωτικών έργασιν και ένα συνεχεία έπισκευαστικών τοιούτων, λαμβάνεται ή έπομενη του πέρατος της έκφορτώσεως.

Η έξασφαλισθείσα διά συμβάσεως έπισκευαστική θέσις είς την Βάσιν άπωλυται έάν το πλοίον ή το πλωτόν ναυπηγήματα έξι οιουδήποτε λόγου, έστω και μή διεύλιμουν είς ύπαπτότητα της πλοιοκτητρίας, δέν καταπλέυση είς την συμφωνηθείσαν θέσιν έντος χρονικού διαστήματος τριών ήμερων άπό της συμφωνηθείσης ήμερομηνίας κατάπλου και διά ΟΑΠ έλευθερούται άζημιος πάσης περαιτέρω ύποχρεώσεως, δυνάμενος νά διαθέτη την θέσιν είς έτερας πλοιοκτητρίας.

Επί τον τελευταίον τούτου έξητήθη άπό τους έκπροσώπους των παραγωγικών τάξεων ή προθεσμία των τριών ήμερων νά γίνη τουλάχιστον πέντε ήμερων.

Ανεξαρτήτως, πάντως, της οίασδήποτε μεταβολής την όποιαν ήδελν έπιφερε ή διά ΟΑΠ ή τό υπουργείον Ναυτιλίας τό θέμα του αιγανιδιασμού των έκπροσώπων των συναλλασσομένων τάξεων μένα πολυελίδιον κείμενον έπι τον δόποιον θά έπρεπε νά διατυπώσουν τάξις άποψεις τον θά πρέπει νά έπισημανθη.

Διατί τόση σπουδή δι' ένα κείμενον, τό δόποιον θά έπρεπε βεβαιώς νά είχε συνταχθή πρό πολλούν και νά μη διδεται ή δυνατότητας είς τους άνθρωπους της πείρας και της πράξεως νά διατυπώσουν έμπειρατομένας άποψεις; "Αλλοστε ο νέος κανονισμός θά ρυθμίζει έπι πολλά έτη τάξις σχέσεις είς τόν έπισκευαστικόν τομέα και έπομενως δέν συγχωρούνται σφάλματα ή κενά.

Είναι άναγκη, λοιπόν, πρίν διά ΟΑΠ προχωρήση είς τήν έγκρισην του τελικού κειμένου του κανονισμού νά άκουσθούν αι άποψεις τών υπερχομένων είς τήν έπισκευήν, κατασκευήν και μετασκευήν κλάδων και νά ληφθούν σοβαρώς ύπ' ψιν, διότι θά είναι άποτέλεσμα σαφούς γνώσεως τών συνθηκών της άγοράς και άπορροια μαρκάριας έμπειριας.

Άξιοπρόσεκτος πάντως είναι ή πρότασις του

προέδρου της Πανελλήνιου Ένωσεως Σιδηροβιομηχάνων κ. Κ. Δήμου νά συναπαθή έπιτροπή, ή όποια νά παρακολουθή την δρθότητα έφαρμογής του κανονισμού και νά οπλισθή με άρμοδιότητας, ώστε νά διδη λύσεις είς άνακυπτοντα προβλήματα. Τό δρυγανον αυτό θά είναι πλέον εύλικτον είς τάξις άποφάσεις του άπό τάξις παγίας διατάξεις ένός κανονισμού, τόν όποιον θά κληθούν νά έφαρμόσουν αι υπηρεσίαι και οι συναλλασσομένοι.

ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΙΕΣ έπι διατάξεων περί κοντέινερς

Έπιτροπή έξι υπαλλήλων του ΟΑΠ, ή όποια συνεκροτήθη διά νά μελετήση θέματα, άνακυπτοντα κατά την έφαρμογή κειμένων διατάξεων, αι διοπούν άφορούν είς κοντέινερς και είς τιμολογιακήν μεταχειρίσιν πλοίων και φορτίου, κετέλης, μετά άπό έρευναν, είς τά κατωτέρω συμπεράσματα:

• Πλοίον, τό δόποιον φέρει κυψέλας ύποδοχής έμπορευματοκιβωτίων θεωρείται ώς πλοίον κοντέινερς, άνεξαρτήτως της φορτοεκφορτώσεως τούτου δι' ίδιων μηχανικών μέσων ή διά τής γερανογεφύρας ή διά πλωτού γερανού.

• Πλοία δινού κυψελών, έφ' δσον τά κύτη των προσφέρονται διά την ύποδοχήν κοντέινερς και διακινούν μόνον κοντέινερς, υπάγονται άναμφιβόλως είς την κατηγορίαν τών πλοίων κοντέινερς.

• Ό χαρακτηρισμός του πλοίου, πού γίνεται έπι τον δηλωτικού ύπο της άρμοδιας του ΟΑΠ ύποθεσίας είναι καθαρός ένδεικτικός και έπιβοηθητικός ύπο την έννοιαν διή η υπηρεσία λαμβάνει ύπ' ψιν της, είτε τά είς την διάθεσήν της εύρετημα τέως Λόγδας και άλλων διεθνών δραστηριοτήτων, είτε ένεργει κατά την δηλωσιν τού πράκτορος. Κατόπιν τούτου δι' της τιμολογιακή κατάστασης ένος πλοίου, τό δόποιον μεταφέρει κοντέινερς στηρίζεται έπι τον τρόπον έργασιας (καθέτου ή δρίζοντιον διακινήσεως) και τών χαρακτηριστικών τών κυτῶν του.

• Πλοία διακινούντα μικτά φορτία (κοντέινερς και γενικά έμπορεύματα) είναι δυνατόν νά χαρακτηρισθούν πλοία κοντέινερς ύπο τάξις έξης προϋποθέσεις:

a) — 'Εφ' δσον τά κύτη τών πλοίων αύτων προσφέρονται διά την ύποδοχήν έμπορευματοκιβωτίων και έξυπηρετούνται είς τούς ειδικούς σταθμούς έμπορευματοκιβωτίων τού λιμένος.

β) — 'Εφ' δσον τά πρός έκφρωσιν έμπορευματοκιβωτίων ύπερβαίνουν τά 50.

Προβλήματα άναπτυσσομένου Κεντρικού Λιμένος Containers

Είναι ο τίτλος μελέτης τήν όποιαν ύπεβαλεν ο κ. Γ. Κλαδᾶς, Αναπληρωτής Γενικός Διευθυντής τού ΟΑΠ, είς τό διοργανωθέν είς τό "Ιδρυμα Εύγενιδον άπό 21-23/5/79 Συμπόσιον Όργανωσες Τερματικού Έγκαταστάσεως Μοναδοποιημένου Φορτίου.

Είς την άνωτέρω μελέτην ο κ. Κλαδᾶς, βαθύς γνώστης τού διοικού κυκλώματος τών λιμενικών έργασιων είς την σύγχρονον βιομηχανίαν μεταφορών, άναντει τα προβλήματα τά δοιά ο λιμήν τού Πειραιών αι άντιμετωπίζει έκ της εισβολής τών Containers με τοιαύτην μεθοδοκότητα, σαφήνειαν και άπλοτητα ώστε νά γίνωνται πλήρως καταληπτά. Μέ την ταυτόχρονον δέ παράθεσιν στατιστικών στοιχείων ο άναγνώστης ύποβοθεῖται είς την συναγωγήν άδιασειστων συμπεράσμάτων.

Τά «NAYTIKA XRONIKA» έκτιμοντα τήν χρησιμότητα τής μελέτης πρός κατανόησιν τών προαναφερθέντων προβλημάτων τού πρότου λιμένος τής Χώρας, θά χωρήσουν είς την δημοσίευσιν ούσιωδων άποσπασμάτων αι τής προσεχούς, τεύχους των.

Σύντομα

Έκπτωτον κηρύσσει ο ΟΑΠ τό έργολάβον κατασκευής τού κρηπιδώματος Z-Z είς νηοδόχον Κερατοπόργου, καθ' δσον ούτος δέν ήδυνθη νά περατώση τό άνατεθέν έργον, παρά τήν δοθεῖσαν παράτασιν.

• Αποταμεύμενα έξι έκποιησεως άζητητων έμπορεύματα δέν δύνανται νά παραμείνουν έν άποταμεύσει είς τάξις άποθηκας τού ΟΑΠ πέραν τών 60 ήμερων. Μετά τήν έκτηνην τού χρονικού αύτού διαστήματος και έφ' δσον δέν έχουν παραληφθεί τά έμπορεύματα έκποιουνται έκ νέου ως άζητητα, τό δέ έκπλειστηρίασμα έκπιπτεται υπέρ τού Όργανισμού.

• Διά 25 έτη παρεχώρησεν ο ΟΑΠ είς τήν Πλοηγική Υπηρεσίαν χώρον 1.000 τετρ. μέτρων περίπου, έναντι συμβολικού μισθώματος 1.000 δρχ. δι' δλον τών χρόνων τής παραχωρήσεως. Ο χώρος εύρισκεται είς την νηοδόχον φορτηγίδων.

• Ένεκριθη η μελέτη μηχανημάτων τού ΟΑΠ. • Μικροκατασκευαί είς κτιριακάς έγκαταστάσεις τού ΟΑΠ θά έκτελεσθούν έντος τού 1979, προϋπολογιμού δαπάνης 35 έκατ. δραχμών.

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



SHIPPING ENTERPRISES

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

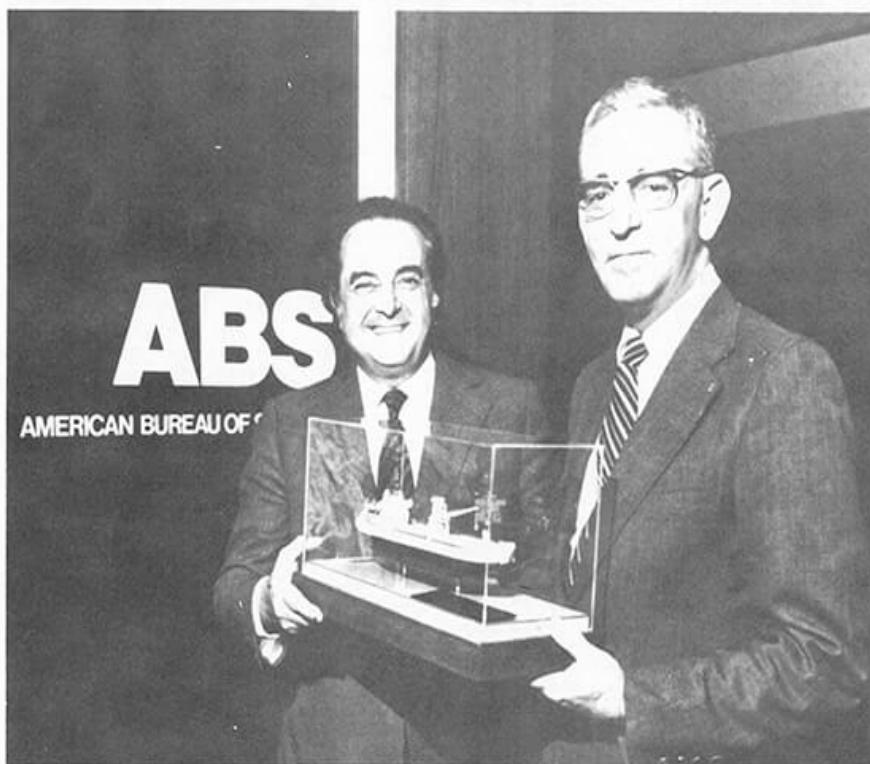
ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ ΑΡΙΘΜ. 14 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 · 451.9264 · 452.8092

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

Ο κ. Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ



Κατά την διάρκειαν ειδικής τελετής, ή όποια έλαβε χώραν εις τά κεντρικά γραφεία του Αμερικανικού Μηχανικού Νηογνώμονας, στην Υόρκην την 22αν Μαΐου, ο κ. Γεώργιος Π. Λιβανός (άριστερά) πρόσδρος της έταιριας «Σέρες», έδωρισεν εις τόν πρόσδρον τού Αμερικανικού Νηογνώμονος, κ. Γουΐλλιαμ Ν. Τζόνστον (δεξιά), μία μινιατούρα τού μίνι μπάλκ κάρριερ «Μίνι Λαίηντν» τό όποιον, καθώς και 55 άκομό μίνι μπάλκ κάρριερ τά όποια έναυπηγήσεν ο «Ομίλος τού κ. Γ. Π. Λιβανού εις τά Ιαπωνικά ναυπηγεία Χακοντάτε, φέρει την κλάδιν τού Αμερικανικού Νηογνώμονος. Τά πλοϊα αυτά είναι χωρητικότητος 3.100 περίπου τόν. d.w., και λόγω τού χαμηλού των βυθίσματος (16 πόδες) είναι κατάλληλα διά την ναυσιπλοίαν εις ποταμούς και διά την έξυπηρέτησαν λιμένων περιωρισμένου βάθους. Απασχολούνται, κυρίως εις τάς περιοχάς της Καραϊβικής, τού Αμερικανικού Κόλπου και τού Μισσισιππή, της Μεσογείου και της Έρυθράς Θαλάσσης. Ο κ. Γεώργιος Π. Λιβανός είναι μέλος τού Αμερικανικού Νηογνώμονος, συμμετέχει δέ εις τό Συμβούλιον τών διευθυντών και την Έπιτροπήν της Διοικήσεως.

Γενικές έργασίες

Η «ΝΑΥΣΙ» σήμερα, διαθέτοντας τόν πιο σύγχρονο μηχανικό έξοπλισμό και έμπειρο τεχνικού προσωπικού, είναι άπολυτα ίκανή νά έπισκεψάζει πλοία από 100 μέχρι 200.000 DWT. έκτελώντας:

- Κάθε είδους έπισκευές σε κύριες μηχανές, ντήζελ ή στροβίλους, περιλαμβανομένης και τής άντικαταστάσεως πτερυγίων στροβίλων.

- Κάθε είδους έπισκευές σε λέβητες, περιλαμβανομένης και τής άντικαταστάσεως αύλων.

- Κάθε είδους έλασματουργικές έργασίες.

- Έπισκευές όλων τών βοηθητικών μηχανημάτων, έναλλακτών θερμότητας και μηχανημάτων καταστρώματος.

- Κάθε είδους ύδραυλική / σωληνουργική έργασία.

- Ευλουργικές έργασίες.

- Ήλεκτρολογικές έργασίες.
- «Ολες τίς έργασίες δεξαμενισμού (τελικοί ή ξενες, πηδάλια, στεγανοποιητικά συστήματα χρονών, σταθεροποιητές, άγιοξύλα κλπ.), σε πλοϊα μέχρι 40.000 DWT. (ό περιορισμός τίθεται από τήν χωρητικότητα τών δεξαμενών τού Όργανισμού Λιμένος Πειραιώς).

- Έλεγχους με τήν βοήθεια ύπερθηχων.
- Έπισκευές ρυθμιστών στροφών.
- Έπισκευές άντλιών καυσίμου και έγχυτήρων.
- Χυτεύσεις όρειχάλκου και λευκού μετάλλου.
- Έλεγχος έξαρτισμού φορτώσεων και έκδοση πιστοποιητικού γιά τήν καλή κατάστασή του.
- Σύνθετες έργασίες από τήν ναυτιλία και τήν βαριά βιομηχανία ξηράς, γενικά.

Ειδικές έργασίες

Έκτός από τίς άνωτέρω γενικές έργασίες έπισκευής, ή «ΝΑΥΣΙ» έκτελει και τίς άκολουθες έξειδικευμένες έργασίες:

- Έπι τόπου άνακαίνιση στροφαλοφόρων άξονων.

- Έπι τόπου άνακαίνιση διαφόρων μερών. Οι έργασίες αύτές διεκπεραώνονται επί τόπου με ειδικά σχεδιασμένο και κατασκευασμένο φορτό μηχανικό έξοπλισμού.

Η «ΝΑΥΣΙ» αναλαμβάνει έπισης:

- Άνακαίνιση μερών μηχανών ντήζελ.
- Έπισκευές ηλεκτρικών μηχανών σύμφωνα με τίς μεθόδους τής έταιριας «AYRODEN».

- Ήλεκτρική διάγνωση μηχανικών έγκαταστάσεων.

- Έπισκευή βαρέων σπασμένων χαλυβδίνων έξειδικημάτων.

- Έδραση κυρίων και βοηθητικών μηχανών σε πλινθία από έποξικές ρητίνες.

- Συρραφή σπασμένων ή ραγισμένων μεταλλικών μερών.

- Δυναμική ζυγοστάθμιση περιστρεφομένων μερών.

- Είναι έξουσιοδητημένη έπισκευάστρια έταιρια γιά μηχανές Σούλτζερ και Ντόξφορντ.

- Η LIPS NAFSI S.A., τέλος, είναι θυγατρική έταιρια τής παγκοσμίως γνωστής Όλανδικής έταιριας έλικων LIPS B.V. και τής «ΝΑΥΣΙ Α.Ε.». Η δραπετότητές της, που φέρουν τήν έγγυηση τής LIPS είναι:

- Έπισκευή έλικων κάθε μεγέθους, περιλαμβανομένης και τής άλλαγης βήματος.

- Χύτευση και κατασκευή καινούργιων έλικων.

Έπι πλέον, ή «ΝΑΥΣΙ» είναι άποκλειστικός άντιπροσωπος στήν Ελλάδα τής LIPS B.V. και WAUKESHA - LIPS B.V. που κατασκευάζει στεγανοποιητικά συστήματα χρονών τελικών άξονων.

«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 τό 24ωρον

TELEPHONE: 39252 WITH EXTNS.
AFTER OFFICE HOURS: 446873

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOI ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

CABLE ADDRESS:
"SHIPDAWOOD" MADRAS

μηχανών, όσυτα άπολεσθείς χρόνος ώς και ή αξία των έκ του λόγου τουτού καταναλωθέντων καυσίμων, θ' άφαιρούνται έκ του χρονονάλου. Τινές έκ των έκπτώσεων τούτων έγένοντο δεκταί έκ των προτέρων υπό των πλοιοκτητών, άλλαι δέ μετά συζητήσαν έγένοντο ύστερως δεκταί.

Το 1975, οι ναυλωταί προέβαλον άξιωσιν έν σχέσει πρός μειούμενην ταχύτητα τού πλοίου «ΝΑΝΦΠΙ» οι πλοιοκτήται διώς δέν έδεχθησαν την άξιωσιν και προέτειν την υποβολήν αὐτής εἰς διαιτησίαν. Δέν έδθη δώμας συνέχεια υπό τών ναυλωτών και ή άξιωσίς των παρέμεινεν έν υπώντας μέχρι Σεπτεμβρίου 1977.

Τόν Ιούλιον και τόν Σεπτέμβριον τού 1977 οι ναυλωταί έντρηγησαν έκπτώσεις έν σχέσει πρός τών χρονονάλων και τών τριών πλοίων, μέ τάς όποιας δέν έπεισαν την άξιωσιν προσφαίρεσει άδικαιολογήτως ποσόν δολαρίων 46.000 άπό τών όφειλόμενον την ίνη «ΝΑΝΦΠΙ». Οι πλοιοκτήται άπερριψαν την άξιωσιν ταύτην και τήν 21ην Σεπτεμβρίου έκοινοποίησαν δήλωσιν προσφυγής εἰς την διαιτησίαν δυον άφορά τό έγκυρον τών έκπτώσεων και δυον άφορά θέμα άρχης, κατά πόσον δηλοντή οι ναυλωταί έδικαιουντο νά προβαίνουν μονομερής εἰς προσφαίρεσιν έκ του χρονονάλου, μη άπο κοινού συμφωνήσαντων ποσών. Παρό ταύτα οι ναυλωταί έντρηγησαν την προσφαίρεσιν άπό τών χρονονάλων τών όφειλόμενον την ίνη «ΝΑΝΦΠΙ».

Κατά τάς άρχας «Οκτωβρίου 1977 οι πλοιοκτήται διέταξαν τούς πλοιάρχους τών πλοίων, ν' άρνηθούν νά υπογράψουν φορτωτικάς έπιστημειωμένας «προπληρωθείς ναύλος» και νά έπιμεινον δυός δλαί αι φορτωτικάι περιάλβων δρον ένσωματώσεως τών δρων τών χρονοναύλων. Οι ναυλωταί διεμπαρτυρήσαν διά τάς τοιαύτας διαταγάς πρός τούς πλοιάρχους και έζητησαν ν' άποσυρθούν αι έν λόγω διαταγαί. Οι πλοιοκτήται άπηγνησαν διώς δάλων τάς δημηγίας πρός τούς πλοιάρχους, άν τοις κατεβάλλοντο άμεσως τά προσφαίρεσαν ποσά.

Τήν 5ην «Οκτωβρίου οι ναυλωταί έγνωρισαν διά τού τηλεύπου διώς θεωρούν την ουμπεριφοράν τών πλοιοκτητών ως ύπαναχώρησιν έκ τών συμβάσεων και διώς θεωρούν ταύτας τερματισθείσας. Θά έδει νά τοινισθή έδω διώς λόγω τής ναυτιλιακής κρίσεως τά ναυλοσύμφωνα ήσαν έπωφελή διά τούς πλοιοκτήταις και διυμενή διά τούς ναυλωταί, οι οποίοι έπομένων είχον συμφέρον νά τερματισθούν τά ναυλοσύμφωνα. Πάντως ητέον διώς δέν ήτο άσυνήθης ή στάσις τών ναυλωτών, οιτινες είχον άριστην έμπορικην φήμην και ήσαν έποικοι νά πληρώσουν τών χρονονάλων πλήρωσις, έάν τών όφειλον. Τελικώς, δυνάμει «συμφωνίας κυρίων» τά τρία πλοία παρέμειναν είς την ύπηρεσιαν τών ναυλωτών, κατεβάληθησαν τά έν άμφισητήσει ποσά οι ναυλωταί έδεχθησαν νά μη προβαίνουν είς προσφαίρεσις άνευ τής συγκαταθέσεως τών πλοιοκτητών και ήρθησαν αι πρός τούς πλοιάρχους διαταγαί.

διστε νά έκδιδωνται φορτωτικάι μέ προπληρωθέντα ναύλον ώς και προηγουμένως.

Μέθ' διώς διένεξης παρεπέμψθη είς διαιτησίαν και ή έπιδιαιτητής άπεράνθη υπέρ τών ναυλωτών, άλλα γενομένης αιτήσεως διετυπωσεν έρωτήματα πρός τό Δικαστήριον. Τό πρότον έρωτήμα ήτο κατά πόσον οι ναυλωταί είχον έγκυρος θεωρήσει τερματισθείσαν τήν συμβάσιν χρονοναύλωσεως τήν 5ην «Οκτωβρίου 1977 και τό δεύτερον έρωτήμα ήτο κατά πόσον οι ναυλωταί έδικαιούντο νά προσφαίρουν ποσά έκ του χρονονάλου άνευ τής συγκαταθέσεως τών πλοιοκτητών, ποσά όφειλόμενα είς έγκυρους άξιωσεις κατά τόν δρον 11 τού ναυλοσύμφωνον η ποσά άποτελούντα συμψηφιστέας άνταξιωσεις.

Όταν διώς διένεξης ήλθεν ένώπιον τού δικαστού Κέρρη έκριθη διώς διώς τό πρότον έρωτήμα ή άπαντησις έπερπεν νά είναι άρνητη και θά έπερπεν ή υπόθεσις νά άναπεμφθη είς τό έπιδιαιτητήν. Εις τό δεύτερον έρωτήμα, δι δικαστής άπηγνησεν καταφατικώς.

Η υπόθεσις ήχηθη μετά ταύτα ένώπιον τού Έφετείου και τό Έφετείον έκρινεν μεταξύ άλλων διώς οι ναυλωταί έδικαιούντο νά προσφαίρουν έκ του ναύλου άνευ τής συγκαταθέσεως τών πλοιοκτητών έγκυρους άξιωσεις των δηλοντή έποικος της συμβάσεως ποσών καλοπίστως και εύλογως υπόλογης θεμένων δυνάμει τού άρθρου 11 τού ναυλοσύμφωνον.

Μετά ταύτα άδεια τού Έφετείου ή υπόθεσις ήχηθη ένώπιον της Βουλής τών Λόρδων, διώς τελικών έκριθη διώς διόση σκοπός τής συμβάσεως ήπό τής πλευράς τών ναυλωτών ήτο ή χρησιμοποιήσης τών πλοίων πρός διεξαγογήν τού έμποριον των μετά τών Μεγάλων Αινών, ή άπειλή τών πλοιοκτητών (αι πρός τούς πλοιάρχους διαταγαί) έάν έπραγματοποιεί θά είχεν καταστρεπτικάς συνεπείας διά τό έμποριον τούτο. Η άπειλή τών πλοιοκτητών άπετέλει παραβάσιν άγουσαν είς τό θεμέλιον τής συμβάσεως και έπομένως οι ναυλωταί έδικαιούντο νά θεωρήσουν ώς τερματισθείσας τάς συμβάσεως χρονοναύλωσεως. Άπερριψθη έπομένως η έφεσης τών πλοιοκτητών.



Η ΣΥΝΟΔΟΣ ΤΗΣ ΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΟΥ IMCO ΕΠΙ ΤΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ Η ΣΥΝΟΔΟΣ ΤΗΣ ΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΟΥ IMCO ΕΠΙ ΤΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ ΕΥΘΥΝΗΣ ΔΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΔΩΝ ΚΑΙ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΣ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

ΡΑΚΤΙΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Εις δύο συνόδους, τάς υπό άριθ. 39 και 40, λαβούσας χώραν είς Λονδίνον, άπό 29/5 έως 1/6 και άπό 4/6 έως 8/6, η Νομική Επιτροπή τού IMCO συνεζήσεν τά δύο θέματα, έφ' ών είχε προηγηθή σχετική προεργασία. Τά θέματα ταύτα ήσαν: 1) Αστική εύθυνη διά την μεταφοράν έπικινδύνων ύδων, έκτος πετρελαιοειδῶν και 2) έκτασις δικαιοδοσίας έπεμβασεως τού παρακτίου Κράτους είς τήν παροχήν έπιθαλασσίου άρωγης.

Είναι γνωστόν διώς είς τήν προηγουμένην υπό άριθ. 38 σύνοδον είχεν άποφασισθή ή υπό ειδικής ύποεπιτροπής κατάρτιοις προσχεδίου έπι τού πρώτον θέματος. Η ύποεπιτροπή αυτή άποτελουμένη άπό έκπροσώπους 6 χωρών, μεταξύ τών όποιων και ή Έλλας, είχε καταρτίσει τρία έναλλακτικά σχέδια προβλέποντα: α) άλληλέγγυον εύθυνην πλοιοκτήτου και φορτωτού περιοριζόμενην μέχρι τού άνωτάτου δρίου τού προβλεπούντον υπό τού κοινού δικαιου (ιεθνούς συμβάσεως η τού έθνικον νόμον) β) εύθυνην τού πλοιοκτήτου περιοριζόμενην μέχρι τού κατά τ' άνοτέρου δρίου και πέραν αυτής άποκλειστικῶς τού φορτωτού και γ) άποκλειστικήν εύθυνην τού φορτωτού εύθυνον έξ ολοκλήρου έναντι τών τριών και δυναμένου νά στραφή κατά τού πλοιοκτήτου διά τό μέχρι τού άνωτάτου δρίου ποσόν.

Έπι τών σχεδίων αυτών δέν έπετεύχθη συμφωνία, ύποβληθείσης έκ της Γαλλίας και τέταρτης λύσεως στηρίζουμένης κυρίων έπι τής πλοιοκτήτου περιοριζόμενην πόνον πίνακος τών έπικινδύνων ύδων.

Έπι τού σχεδίου αυτών θέματος, τής έπεκτάσεως δηλαδή τού δικαιούματος έπεμβασεως τού παρακτίου Κράτους πρός παροχήν έπιθαλασσίου άρωγης, η συζήτησις έγενετο έπι σχέδιον καταρτισθέντος ήπό τριμερούς έπιτροπής έξ αντιπροσώπων τής Γαλλίας, τού Μεξικού και τής Ούραγουάνης.

Τό σχέδιον βασίζεται έπι τών τριών άκολουθων άρχων: α) ύποχρέωσις τού πλοιού παντός πλοίου ύψισταμένου άτυχημα διώς είδοποιει άμεσως τό παράκτιον Κράτος. Βιβέκατασις τού δικαιούματος τού παρακτίου Κράτους πρός έπεμβασιν χωρίς τούς περιορισμούς τού άμεσου και σοβαρού κινδύνου και γ) δικαίωμα τού παρακτίου Κράτους διώς έπιβάλη άμεσως κατά τήν κρίσιν τού μέτρα διασωσεως.

Και έπι τού σχεδίου αυτών δέν έπετεύχθη συμφωνία, δεδομένου διώς αι περισσότεραι ναυτικά χώρα πήλεσαν μάλλον νά συζήτησουν τάς γενικάς άρχας τού θέματος παρά τά συγκεκριμένα άρθρα τού σχεδίου.

Έπισον δέν διεράνη διάθεσις τής Νομικής Επιτροπής δώπων προχωρήση είς τήν άναθεώρησιν τών ποσών άποζημώσεως τά όποια προβλέπονταν αι συμβάσεις τού 1969 και 1971 (1.500-2.000 Φρ. Πουανκαρέ κατά τόννον) και τά όποια έχουν σοβαρώς έξασθενεισι λόγω τού πληθωρισμού.

Τελικώς άπεραφασίθη διώς είς τό τέλος τού 1982 συγκλήθη διάσκεψις τριών τουλάχιστον έβδομαδων, ητις θ' άσχοληθη μέ τό θέμα τής μεταφοράς έπικινδύνων ύδων και συμπληρωματικώς μέ τό θέμα έπεκτάσεως τής συμβάσεως τού 1969.

ΠΡΟΣΟΝΤΟΥΧΟΣ Η ΜΗ

Τό Μονομελές Πρωτοδικείον Πειραιώς έξεδικασε τό έτος 1977 άγογην μή προσοντούχου ναυτικού δόποιος άπελθη έκ τίνος πλοίου προκειμένου ν' άντικατασταθή διά προσοντούχου ναυτικού. Ως είναι γνωστόν κατά σχετικόν δρον τών έγκριτικῶν πράξεων έάν ναυτικός μή προσοντούχος άπολυτη έκ τού πλοίου προκειμένου ν' άντικατασταθή διά προσοντούχου άπολυτον δέν δικαιούται τής κατά τόν Κ.Ι.Ν.Δ. άποζημώσεως άλλα μόνον τών έξδων παλιννοστήσεως.

Τό άνωτέρω Πρωτοδικείον Πειραιώς διά τής υπό άριθ. 1628/1977 άποφάσεως έκρινεν διώς ο σχετικός δρος τής έγκριτικής πράξεως είναι άκυρος διότι κείται έκτασις τής έξουσιοδοτήσεως τού νόμου.

Τή καθ' ής ή άνωτέρω άπόφασις πλοιοκτήτρια έταιρεια έφεοιβαλε τήν άνωτέρω άπόφασιν και τό Έφετείον Πειραιώς διά τής υπό άριθ. 143/1979 άποφάσεως τού έξηφαντος τής Πρωτόδικον άπόφασιν και έκρινεν διώς ο σχετικός δρος τής έγκριτικής πράξεως διά προβλέπων δηλαδή τήν άνευ άποζημώσεως άπολυτον τού μή προσοντούχου ναυτικού προκειμένου ν' άναπληρωθή διά προσοντούχου τοιούτου, είναι ισχυρός και κείται έντος τής έξουσιοδοτήσεως τού Ν.Δ. 2687/1953.

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

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ

Δικαίου Ναυτικής 'Εργασίας

ΤΟΥ Κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

**ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ
ΔΕΝ ΚΑΤΑΒΑΛΛΕΤΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ
ΕΙΣ ΑΠΟΛΥΣΙΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΗ ΠΡΟ-
ΣΟΝΤΟΥΧΟΥ ΕΙΣ ΠΛΟΙΑ ΝΗΟΛΟΓΗ-
ΘΕΝΤΑ ΚΑΤΑ ΤΑΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΑΡ-
ΘΡΟΥ 13**

Κατ' απόφασιν τού 'Εφετείου Πειραιώς εί-
ναι έγκυρος και σύμφωνος πρός τό Σύνταγ-
μα όρος έγκριτικής πράξεως νηολογήσεως
πλοίου κατά τό άρθρον 13 τού Ν.Δ.
2687/1953 κατά τόν οποίον είναι δυνατή ή ά-
πολυσία ναυτικού μή προσοντούχου άνευ ά-
ποζημιώσεως, προκειμένου νά άντικαταστα-
θή διά προσοντούχου.

"Η περίπτωσις αφορά ναυτικόν όποιος έ-
ναυτολογήθη ώς β' μηχανικός, χωρίς νά έχῃ
τό άντιστοιχον δίπλωμα, έπι πλοίου τό ο-
ποιον ύπηργετο εις τάς άνωτέρω ειδικάς δια-
τάξεις.

'Ο έναγων ναυτικός ύπηργετησεν έπι τού ά-
νωτέρω πλοίου όπι διμήνων περίπου και ήτο
γνωστόν εις τήν έναγομένην έταιριαν θι έ-
στερείτο τών άπαιτουμένων προσόντων.

Τό δικαστήριον ώς πρός τήν λύσιν τών
συμβάσεων τού έν λόγω ναυτικού έκρινε θι
ή άπολυσις τούτου, λόγω άντικαταστάσεως
του διά προσοντούχου. 'Ελληνος ναυτικού,
δέν συνιστά καταγγελίαν τής συμβάσεως ύ-
πο τού πλοιάρχου και ή άπολυόμενος έκ τού
λόγου τούτου, δικαιούται μόνον έξόδων πα-
λιννοστήσεως και ή άποζημιώσεως λόγω
καταγγελίας.

'Η άνωτέρω κρίσισ τηρίζεται έπι τών ύπ'
άριθ. 54064/72 κοινής αποφάσεως τών Υ-
πουργών 'Εθνικής Οικονομίας και Ναυτιλίας
έκδοθεισης βάσει τού άρθρου 13 τού Ν.Δ.
2687/1953 εις τήν οποίον ορίζεται, πλήν άλ-
λων, θι έπιτρέπεται εις τήν έναγομένην, ή
ναυτολογήσιος 'Ελλήνων ναυτικών μεταξύ
τών οπίων και μηχανικών, μή κεκτημένων
τών προβλεπομένων ύπο τών οικείων διατά-
ξεων προσόντων, και ή άπολυσις τούτων,
λόγω άντικαταστάσεως διά προσοντούχων,
δέν συνιστά καταγγελίαν τής συμβάσεως ύ-
πο τού πλοιάρχου.

Κατά τήν έννοιαν τών διατάξεων τού άρ-
θρου 13 τού N. 2687/53 ώς αύθεντικών ήρμη-
νειθή μεταγενεστέρως, ή διοικησις εις τάς
έκδιομένας έγκριτικάς πράξεις, δύναται νά
περιλαμβάνη οιονδήποτε όρον κατά παρέκ-
κλισιν άπο τών ισχουσών διατάξεων άκομη

καὶ δημοσίας τάξεως, τοιούτων, έξυπηρετι-
κών τού σκοπού τόν όποιον έπιδιώκει καὶ ή
όποιος άποβλεπει εις τήν διά παροχής πά-
σης φύσεως διευκολύνσεων, προσέλκυσιν
πλοίων πρός νηολόγησιν των ύπο 'Ελληνι-
κής οημαίαν, έπι τώ τέλει τής οίκονομικής ά-
ναπτύξεως τής Χώρας.

Κατόπιν τών άνωτέρω όρος περιληφθείς
εις τήν έγκριτικήν πράξιν πλοίου περί άντι-
καταστάσεως μή προσοντούχου ναυτικού, ύ-
πο προσοντούχου άνευ άποζημιώσεως είναι
έγκυρος και σύμφωνος πρός τό Σύνταγμα.

ΜΙΣΘΟΣ
**Ο ΣΥΜΨΗΦΙΣΜΟΣ "Η ΟΧΙ ΤΟΥ BONUS
ΕΞΑΡΤΑΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΗΓΗΘΕΙ-
ΣΑΝ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ"**

Κατ' απόφασιν τού 'Εφετείου Πειραιώς
έφ' οσον εις τήν άντικη συμφωνίαν ναυτο-
λογήσεως τού ναυτικού περιελήφθη όρος
καταβολής BONUS έπι πλεον τών άλλων ά-
ποδοχών και έπιπροσθέτων συνεφωνήθη
συμψηφισμός ή άχι πρός μέλλουσαν αύξη-
σιν τών Συλλογικών Συμβάσεων ή οποιαδή-
ποτε συμφωνία είναι ισχυρά έρμηνευομένη
κατά τάς άρχας τής καλής πίστεως, λαμβα-
νομένων ύπ' οψιν και τών συναλλακτικών ή-
θων.

Η προκειμένη ύπόθεσις αφορά εις διαφο-
ράν ναυτικού όποιος έναυτολογήθη ώς Γ'
μηχανικός και ύπεργραψε άντικην συμβασί-
ναυτολογήσεως, ή οποία περιέλαβε σχετικά
μέ τήν καταβολήν τού BONUS τόν έξης ή-
ρον:

«Τό ώς άνω δώρον τών πλοιοκτητών συμ-
ψηφίζεται αύτοδικαίως πρός πάσαν άπαιτη-
σιν παρελθούσαν ή μέλλουσαν κατά τής έ-
ταιριάς».

Κατά τάυτα, έκ τού ώς άνω ειδικού όρου
τής συμβάσεως καθίσταται φανερόν θι πρό-
θεσιν τών συμβληθεισών μερών ήτο δηπά τό
ώς άνω ποσόν θά συμψηφίζεται πρός πάσαν
τυχόν διαφοράν εις τό μέλλον δυναμένην νά
προκύψη έκ τής τυχόν χορηγηθούσομένης
αύξησεως διά νεωτέρας Συλλογικής Συμβά-
σεως.

Έν πάση περιπτώσει, κατά τό σκεπτικόν
τής αύτής ή αποφάσεως πάντοτε, συμφωνία
περί καταβολής άμοιβής πέραν τού κυρίως
συνομολογηθέντος και ύπο τής οικείας Συλ-
λογικής Συμβάσεως προβλεπομένου μισθού
είναι ισχυρά και έγκυρος, ώς άγουσα εις εύ-

μενέστερον διά τόν έργαζόμενον άποτέλε-
σμα. 'Εάν ωμας, ή τοιαύτη έπιπρόσθετος ά-
μοιβή θά έξακολουθή καταβαλλομένη καὶ
μετά τήν διά νεωτέρας Συλλογικής Συμβά-
σεως αὔξησιν τών νομίμων άποδοχών ή θά
συμψηφίζεται εις τήν αὔξησιν αύτήν, έξαρ-
τάται άπο τό περιεχόμενον τής άντικης
συμφωνίας ή όποια έλαβε χώραν κατά τήν
ναυτολόγησιν τού ναυτικού.

ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΥΠΟ ΛΗ- ΣΤΩΝ ΩΣ ΑΤΥΧΗΜΑ

Δι' αποφάσεως τού 'Εφετείου 'Αθηνών έ-
χαρακτησίθη ώς έργατικόν άτυχημα τραυ-
ματισμός Α μηχανικού έξ αιφνίδιας έπιθεσ-
μας ληστών κατά τήν διάρκειαν μεταβάσεως
του πρός συνάντησιν τού πλοίου.

Εις τήν συγκεκριμένην περίπτωσιν ό ναυ-
τικός έταξιδευσε δαπάνην τής έταιριας άε-
ροπορικώς πρός συνάντησιν τού πλοίου είς
λιμένα τής 'Αμερικής.

Έις τήν συγκεκριμένην περίπτωσιν ύπο τού
λιμένος καθ' όδόν ύπεστη έπιθεσιν ύπο
τρώων ληστών οι οποίοι τόν έκτύπησαν διά
σιδηράς σωλήνος εις τήν κεφαλήν.

Έις τών πραγμάτων ύπεστη κρανιοεγκε-
φαλικήν κάκωσιν και έγκεφαλικήν διάσεισιν
συνεπεία τών όπίων έκτοτε παρουσίασε
βαρύ μεταδιασεισικόν σύνδρομον μετά ίλ-
λιγών και ζάλης και άπωλειας τής άκοής
κατά 100% δεξιά και 70% άριστερά.

Ούτω τό δικαστήριον έδέχθη άνικανότητα
κατά 70% πρός άσκησιν τού ναυτικού έπαγ-
γελμάτος ύπο τού έναγοντος, ώς και πάσης
έτερας κοινωνικώς και οίκονομικώς ισοδυ-
νάμου πρός αυτό έργασίας και θι συντρέ-
χουν αι κατά τήν έννοιαν τού N. 551/1914
προϋποθέσεις τού έργατικού άτυχηματος
εις τήν περίπτωσιν αύτήν.

ΕΞΑΝΑΓΚΑΣΜΟΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΔΙΑ ΠΑ- ΡΑΔΟΣΙΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣ- ΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Κατ' απόφασιν τού Πρωτοδικείου Πει-
ραιώς ο άπολυθείς πλοιάρχος ύποχρεούται
νά παραδώση τά έγγραφα τού πλοίου και έν
γένει τούς λογαριασμούς διαχειρίσεως τού-
του, εις τόν άντικαταστάτην του.

Προκειμένου νά άναγκασθή ο πλοιάρχος
νά παραδώση τά έγγραφα τού πλοίου εις
τόν άντικαταστάτην του ή πλοιοκτήτρια έται-
ρία ή κολούθησης τής διαδικασίαν τών άσφα-
λιστικών μέτρων έπ' απειλή χρηματικής ποι-
νής και προσωπικής κρατήσεως.

Ειδικώτερον, ο πλοιάρχος τά έγγραφα τού πλοίου εις
και ή άντιδική απελύθη τού πλοίου εις λιμέ-
να τής 'Αμερικής χωρίς νά παραδώση τά πα-
ραστατικά έγγραφα συναλλαγών τού πλοίου. 'Επαναπατρισθείς και πάλιν ήρηθη
τήν παράδοσιν τών άνωτέρω έγγραφων εις
τήν έταιριαν, ώς και νά λογοδοτήση διά τήν
διαχείρισιν του.

Κατά τάυτα, τό δικαστήριον δι' αποφάσε-
ως έπ' απειλή χρηματικής ποινής και κρατή-
σεως έπεβαλε τήν παράδοσιν τών άνωτέρω
έγγραφων ώς και άπόδοσιν λογοδοσίας, δ-
πως πραγματοποιηθούν έντος 5 ήμερών.

TELEGRAPHIC ADDRESS: STAMATIUO

TELEX: 18080 AR

GEORGE A. STAMATIOU

(ex TAKIS CONTOGEORGIS)

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

BUENOS AIRES, VENEZUELA 691

PHONE: 33-0867, 33-3836

NIGHT: 33-3188

HELLENIC SHIPYARDS Co



SKARAMANGA YARD

ADVANCED SHIPBUILDING TECHNOLOGY



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



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

500,000-ton GRAVING DOCK

Length 420m - Breadth 75m - Depth 9.5m

250,000-ton GRAVING DOCK

Length 327m - Breadth 53.6m - Depth 9.25m

Both used for shiprepairs and/or newbuildings

*

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

*

BUILDING BERTH FOR SHIPS UP TO 37,000-dwt

*

OFFICES & AGENTS AT HOME & ABROAD

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

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

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

Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει ό κ. E. N. Αθηναϊός

Από τα τέλη του 11ου αιώνα μ.χ. είναι γνωστό διάτη οι Βυζαντινοί παρεχώρησαν δχι μόνον διάφορα ναυτιλιακά προνόμια, άλλα και λιμενικές διευκολύνσεις μέσα στόν Κεράτιο κόλπο, στις διάφορες Ιταλικές ναυτικές πόλεις.

Κατά γενική παραδοχή τών ιστορικών οι παραχωρήσεις αυτές υπήρχαν ή κυριότερη αιτία, δχι μόνον της ναυτικής παρακμής του Βυζαντίου άλλα και της πολιτικής.

Κατά πρότο λόγο άπ' τις παραχωρήσεις εύνοηθηκαν οι Ιταλικές πόλεις Βενετία, Γένοβα, Πίζα και Αμάλφι, οι όποιες άπεκτησαν δικές τους σκάλες μέσα στό λιμάνι της Κωνσταντινούπολεως και πέρα άπ' αυτό, τελωνειακές άτελειες, αποθήκες και άνεπτυξαν παροικίες, τά μέλη τών δοπιών είχαν και τό προνόμιο της έτεροδικίας.

Αποκορύφωμα τών παραχωρήσεων αυτῶν υπήρξε τό Χρυσόβουλον του 1082, πολιτειακή πράξη μέτη την οποία άνεγνωριθησαν έπισημως τά προνόμια αυτά.

Αρχή της παραχωρήσεως υπήρξε η ύποχρέωση τοῦ Ἀλεξίου Αύτοκράτορα του Βυζαντίου πρός τους Ἐνετούς γιά την συνδρομή τους κατά την άποκρυψη της ἐπιθέσεως τών Νορμανδῶν ἐναντίον τῆς Βασιλεύουσας.

Όπως και νά ξένουν τά πράγματα οι Ιταλικές πόλεις άπετέλεσαν κράτος έν κράτει μέσα στήν Κωνσταντινούπολη και δως είναι φυσικό στό λίγο χώρο πού έχουμε, δέν είναι δυνατόν νά έχετάσουμε ούτε τις ἐπιπτώσεις πού προέκυψαν, ούτε τις έκτασεις τού φαινομένου. Έμείς

άναζητούμε διτί δέν έχει γραφεῖ ή άκομη διτί γράφεται στίς ύποσημεώσεις άρκει νά έχει κάποιο ένδιαφέρον και νά παρουσιάζει κάποια θελητικότητα.

Έτσι λοιπόν άνακαλύπτουμε διτί άπό τήν έπιμειξια μεταξύ τών Λατίνων τής Κωνσταντινούπολεως πού είχαν έγκατασταθεῖ έκει, και τών Ἑλλήνων, είχε δημιουργηθεῖ μιά ίδιαιτερη κατηγορία πολιτών πού είχαν τήν ονομασία «Γασμούλοι». Και μέχρι έδω, δέν θα είχε ίδιαιτερη σημασία τό γεγονός, άν οι προερχόμενοι άπ' αυτούς τούς μικτούς γάμους δέν είχαν μιά ίδιαιτερη έφεση στά θαλάσσια έργα.

Οι Γασμούλοι ή διλλως Βασμούλοι ή σύμμικτοι ή διγενεῖς ήταν ναυτικοί με έχεχωριστή έπιδοση και έπανδροναν δχι μόνον τά πλοιά του έμπορικου ναυτικού του Βυζαντίου, άλλα και τά πλοιά τών Ιταλικών ναυτικών πόλεων. Έπισης έχρησιμοποιούντο ώς πληρώματα του αυτοκρατορικού στόλου και είχαν διακριθεῖ γιά τις πολεμικές ναυτικές άρτες τους.

Και δταν άναφέρεται κανείς στό ναυτικό τών Βυζαντινῶν δύσκολα μπορεῖ νά τό διακρίνει σε πολεμικό και έμπορικό. Ο λόγος είναι διτί τό μεγαλύτερο μέρος τών θαλασσών μεταφορῶν ίδιαιτερα τού σίτου πού ήταν άπαραίτητος γιά τήν διατροφή τών κατοίκων τῆς Βασιλεύουσας

διενεργούντο μέτ εύθύνη τού κράτους.

Τό μεγαλύτερο μέρος τών έμπορικῶν Βυζαντινῶν πλοίων ήταν πλοιά τού αυτοκρατορικού στόλου. Ισως είναι και δι κύριος λόγος πού ή έμπορική ναυτιλία τῶν Ιταλικῶν πόλεων άνεπτυχθή μέσα στό ίδιο τό λιμάνι τής Κωνσταντινούπολεως ένω δι Βυζαντινός στόλος συρρικνώθηκε.

Η ίδια σύγχυση πού έπικρατεῖ στή διάκριση του πολεμικού και έμπορικου στόλου τού Βυζαντίου έμφανιζεται και στήν κατά περίπτωση διάκριση του πολεμικού και έμπορικου πλοίου.

Έτσι τό «Χελάδιον» σέ πολλούς συγγραφεῖς δέν είναι ζεκαθαρισμένο άν είναι πολεμικό ή έμπορικό πλοίο.

Δικαιολογημένη ίσως ή σύγχυση άφοι χρησιμοποιήθηκε στήν ίδια έκταση και ώς έμπορικο και ώς πολεμικό.

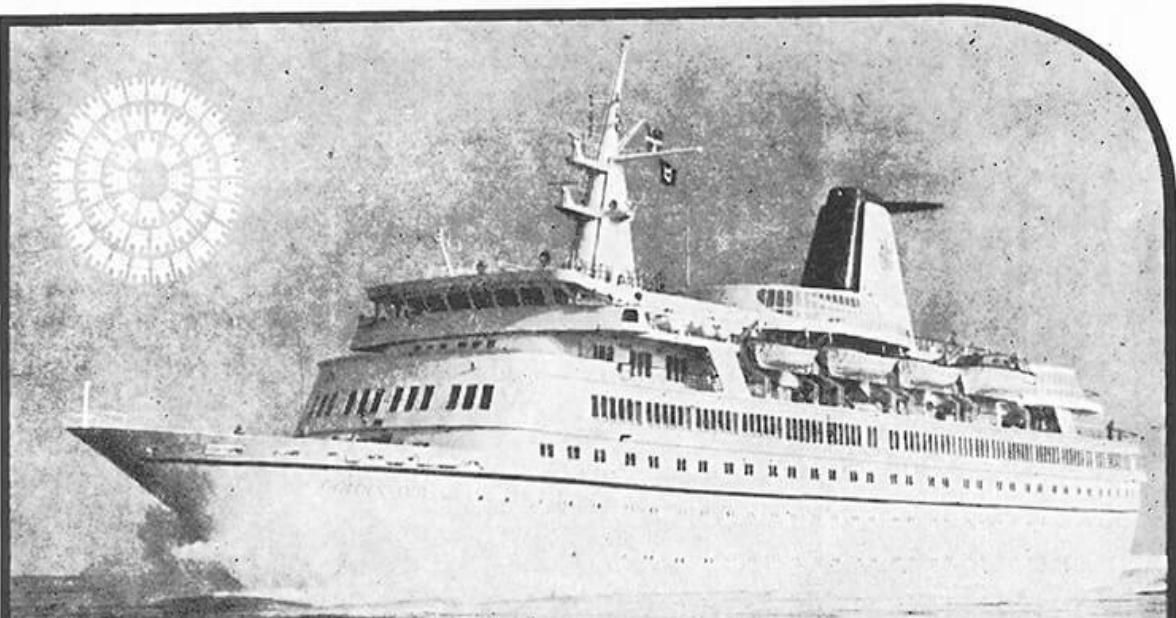
Ο δρος Χελάδιον προέρχεται από τό «έγχελυς» ή «χέλιος» γιατί είχε έπιμηκες σχήμα και ήτο εύκινητον.

Τό Χελάδιον ήταν και έχρησιμοποιείτο ώς έμπορικον πλοίον. Παράλληλα χρησιμοποιήθηκε ώς άπλιταγωγό και άργοτερα ώς περιπολικό γιά νά καταλήξει σε καταδρομικό και καθαρώς πολεμικό πλοίον μικρότερον δμως τού δρόμωνος.

Ένας βαθμοφόρος τού πλοίου ό κελευστής πού σάν βαθμός ύπάρχει και σήμερα στό πολεμικό ναυτικό έντοπιζεται πρώτα στό έμπορικό ναυτικό τών Βυζαντινῶν και άργοτερα στό πολεμικό.

Ο κελευστής κανόνιζε μέτ επιφωνήματα τό ρυθμό γιά τήν κίνηση τών κουπιών δδινε τά κελεύσματα γιά τό άνεβασμα και τό κατέβασμα τών πανιών και γενικός μετέφερε τίς διαταγές τού πλοιάρχου.

Άργοτερα στά πολεμικά Βυζαντινά πλοιά μέτ ρυθμικούς κτύπους στό λεγόμενο μετρονομικό χειρέμβολο τό δροιο καρατούνσε έκανόνιζε τήν ταχύτητα τού ρυθμού, μεγάλη στά ταξίδια και στής μάρες, μικρή στους έλιγμούς. Πολλές φορές στόν ρυθμό συνόδευε τών κελευστή ό τριπραύλης ό όποιος έπαιζε ώδη σε άναλογο ρυθμό.



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

m/s GOLDEN ODYSSEY

year round luxury cruises

SEAGROUP, INC.

BROKERS AND AGENTS

505 PARK AVENUE, NEW YORK, N.Y. 10022

TELEPHONE: 212-980-0500 — CABLE: SEAGROUPINC

TELEX: RCA 234926 SEAG UR, ITT 427147 SEAG,
WUI 66306 SEAGRP, WUD 640344 SEAGROUP
NYK, TWX 710-581-4257

----- ♦♦♦♦ -----

General Agents for:

CERES HELLENIC SHIPPING ENTERPRISES LTD.

CABLES: SHIPCERES PIRAEUS — TELEX: 21 2257

----- ♦♦♦♦ -----

UNISEA, LTD.

CABLE: UNISEA LONDON — TELEX: 25624

----- ♦♦♦♦ -----

CERES JAPAN SHIPPING K. K.

CABLE: CERESEAT TOKYO — TELEX: 0222-4067



ΔΑΝΙΑ

Νέος τύπος πλοίου του Μόλλερ

Φαίνεται ότι τό έφοπλιστικόν συγκρότημα Μόλλερ εύρε τόν τρόπον ν' αντιμετωπίσῃ τήν κρίσιν μέ τό νέου τύπου σκάφος, τό όποιον είναι συγχρόνως φορτηγόν όχηματα γεγονόν, πλοίον καθέτου χειρισμού τού φορτίου και πλοίον ψυγείον.

"Εξ τοιαύτα σκάφη έχει παραγγείλει ήδη εις τά ναυπηγεία τού Λίντο (άνηκοντα εις τό συγκρότημα) έξ ών τό πρώτον παρεδόθη προσφάτως. Τά πλοία αυτά προορίζονται διά τήν σύνδεσιν τών γραμμών Μέσης και Απο-Ανατολής.

Τά κύρια χαρακτηριστικά τών πλοίων αύτών είναι τά άκολουθα:

Μήκος ολικόν 182,30 μ., πλάτος 26,43 μ., βάθος 16,50 μ., βύθισμα 9,76 - 11,85 μ. φορτίον 20.000 - 30.000 t. d.w. άναλόγως κλειστού ή άνοικτου σελτερντέκ. Χωρητικότης δεξαμενών εις μπάλας 34.000 κ.μ., εις χύμα 38.000 κ.μ. Δύναται νά παραλάβῃ 840 έμπορευματοκιβώτια, άνεφερτο εις φορτώσεις έμπορευματοκιβώτια, άποτελούντων τό 60% τής συνολικής διακινήσεως κοντέινερς μεταξύ τών Ήνωμένων Πολιτειών και Εύρωπης, κατά παράβασιν τού νόμου Σέρμαν περί μονοπωλίων.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Αύστηραι ποιναι

Όμοσπονδιακός δικαστής τών Ήνωμένων Πολιτειών έπειτας χρηματικήν ποινήν ύψους 6,1 έκατομ δολλαρίων εις έπτα μεγάλας ναυτιλιακάς έπιχειρήσεις και 13 στελέχη των, μέ τήν κατηγορίαν παρανόμου καθορισμού ναύλων μεταξύ Ήνωμένων Πολιτειών και Εύρωπης, κατά παράβασιν τού νόμου Σέρμαν περί μονοπωλίων.

Ο παράνομος καθορισμός τών ναύλων άνεφερτο εις φορτώσεις έμπορευματοκιβώτια, άποτελούντων τό 60% τής συνολικής διακινήσεως κοντέινερς μεταξύ τών Ήνωμένων Πολιτειών και Εύρωπης. Μόνον κατά τό 1974 αι έν λόγω έπτα έταιριαί έπραγματοποίησαν έσοδα τής τάξεως τού ένος δισεκ. δολλαρίων.

Τό δικαστήριον έπεδίκασεν εις τά 13 στε-

λέχη τό άνωταν προβλεπόμενον υπό τού νόμου ποσόν τών 50.000 δολλαρίων. Εις τέσσαρας έταιριας - τήν Βρετανικήν «Άτλαντικ Κοντέινερ Λάιν», τήν Γερμανικήν «Χάπαγκ-Λόύδ» και τάς άμερικανικάς «Σή-λάντι Σέρβισες» και «Γιουνάιτεντ Στέιτς Λάινς» - έπειβληθη ή ποινή τού ένος έκατομ δολλαρίων δι' έκαστην, ένω η Βρετανο-Ολλανδική «Ντάρτ Κοντέινερ-λάιν» και αι Άμερικανικά «Σήτρειν Λάινς» και «Άμερικαν «Έξπορτ Λάινς» υποχρεωθήσαν νά καταβάλλουν 800.000, 450.000 και 250.000 δολλαρίων άντιστοίχως, ώς πρόστι-

ΙΑΠΩΝΙΑ

Έπιχορήγησις ναυπηγήσεων

Ένεκριθη υπό τής Ιαπωνικής Βουλής τό σχέδιον νόμου τό όποιον προβλέπει τήν έπανάληψιν τής έπιχορηγήσεως τής ναυτιλίας. Ό νέος νόμος έπιπτρέπει εις τούς έφοπλιστάς, οιτινες ναυπηγούν πλοία βάσει τού Κυβερνητικού προγράμματος ναυπηγήσεων, δηως άπολαύουν έκπτώσεως τού τόκου κατά 3,5% διά τά κοντέινερς, 3% διά τά τράμπι και 2,5% διά τά πετρελαιοφόρα. Αι έκπτώσεις αύται ύπολογίζεται ότι έπιφερουν μείωσιν κατά 20% περίπου τού κόστους τής συνολικής κατά πλοίον έπενδύσεως. Διά τού αυτού νόμου έξουσιοδοτείται η Τράπεζα Αναπτύξεως, δηως καταβάλλη άπο τούδε τ' άναγκαια ποσά διά πλοία παραγγελθέντα εις έκτελεσιν τού 35ου Κυβερνητικού προγράμματος. Αι έπι τής βάσει τού προγράμματος τούτου παραγγελίαι έχουν φθάσει ήδη τάς 40.000 τόν. d.w. έπι άνωτάτου όριου 700.000 τόν. d.w.

SUEZ CANAL TRANSITS

KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A. will serve your vessels with her experienced staff who have been employed in the past in various Shipping Offices in Suez and Port Said, and through official Agents can offer you.....

- Smooth and without delay Transits even if funds do not arrive at Port Said on time.
- Clearance of the accounts and collection of Receivables from previous calls in Egypt.
- Collection of accounts in a period of 3 months and on the same time the return of any balance due to Owners.
- Looking after the supply of bunkers, lubricants, provisions also crewing facilities.

24 hours service

KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A.

8, Pireos Street, Athens 101
GREECE

Telex: 216965 SSNE GR
Phones: 5233429/5234154/5236673
A.O.H. 4924987

BANKERS: GRINDLAYS BANK LTD., PIRAEUS.



Παρά ταῦτα τόσον άπο πλευρᾶς Υπουργείου δοσον και άπο πλευρᾶς Ένωσεως Έφοπλιστῶν, πολλαὶ τών αίτησεων αύτών θεωρούνται έκτος πραγματικότηος ή ύποπτως κερδοσκοπικά χωρίς οίκονομικάς ή έπιχειρηματικάς βάσεις.

Μέ βάσιν τήν έπιχορήγησιν τού 10% τού κόστους ναυπηγήσεως διά τάς αίτησεων κατασκευάς, θ' άπαιτηθούν 380 έκατομ. μάρκα, ένω αι διαθέσιμοι πιστώσεις δέν υπερβαίνουν τά 175 έκατομ. μάρκαν, έξαρκούντων μόνον διά 60 περίπου πλοία 240.000 τόν. γκρός.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Υποχώρησις

Κρίσιν διέρχεται η Βρεταννική Ναυτιλία ίδια τέρας. Έπισημάνεται από άνακοινώσεις του άρμοδιου Βρεταννικού Συμβουλίου. Έντος της τελευταίας τριετίας η Ναυτιλία έχασε το 20% της μεταφορικής ικανότητος. Κατά μήνα Απριλίου η Ναυτιλία άπωλεσεν 40 σκάφη 2.75 έκατον τον. d.w., με σύνολον διά το 1979 (4 μήνες) 4,5 έκατον τον. d.w. Και ή δύναμις της Βρεταννικής Ναυτιλίας υπεβιβάσθη κάτω τών 40 έκατον. τον. d.w. έναντι τών 50 έκατον. τον. τού 1975.

Καί κατά τόν κ. Ρόπνερ, Πρόεδρον του Βρεταννικού Συμβουλίου της Ναυτιλίας ή υποχώρησις αυτή θα έχη δυσαρέστους συνεπειας εις την έθνική οικονομίαν. Τό εισόδημα έκ της Ναυτιλίας θά έμφανηση έλλειμμα 300 έκατον. λιρών, τό πρώτον άπο τού 1974.

Οι έφοπλισταί θά προέλθουν εις σχετικάς συζητήσεις με τά ναυτεργατικά συνδικάτα, χωρὶς όμως νά έχη χαραχθῆ και σχέδιον τι πρός έπανόρθωσιν των ζημιών. Η άνεργια είναι τό έπακολούθημα. Πρώτη θίγονται οι μη "Αγγλοι ναυτικοί, οι άπασχολούμενοι έπι Βρεταννικών πλοίων.

Οι άπασχολούμενοι "Αγγλοι άξιωματικοί εις τό τέλος Απριλίου διαπιστούνται κατά 5% ολιγώτεροι, άπο 36.000 εις 32.000. Τών άλλοδαπών κατά 25% εις 11.500.

Πάντως ωρισμένοι έφοπλισταί έστραφθησαν πρός τάς μέ χαμηλότερα έξοδα έπανδρώσεων σημαίας ευκολίας. "Οχι όμως ολίγοι έξεποιθαν και πλοία των.

"Ας σημειωθή όμως δη αί άξια τών πλοίων ηγήθησαν τελευταίως. Άναφέρεται σχετικώς δη ή Κιούναρ έπώλησης σκάφους άντι 8,42 έκατον. λιρών δηπερ ήδη έπανεπωλήθη άντι 9 έκατον. λιρών.

Υπολογίζεται έπισης δη κατά μήνα Μάιον σκάφη Βρεταννικά 750 χιλ. τόν. έπωληθησαν. Τινά έξ αύτών διά λόγους οικονομικούς και άλλα λόγω ήλικιας.

Πρός μείωσιν τών πληρωμάτων

Τήν μείωσιν τής όργανηκής συνθέσεως τών Βρεταννικών πλοίων έπροτεινε ο νέος πρόεδρος του Γενικού Συμβουλίου Βρεταννικής Ναυτιλίας, κ. Ντέιβιντ Ρόπνερ, εις τήν έτησιαν γενικήν συνέλευσιν τών πλοιοκτητών, πρός βελτίωσιν τής συναγωνιστικότητός των.

Μέχρι τούδε, τά πληρώματα δέν άπετέλουν σοβαρόν πρόβλημα διά τήν Βρεταννικήν Ναυτιλίαν, καθώς τό μισθολόγιον των ήτο σαφώς κατώτερον τών άλλων χωρών τής Βορείου Εύρωπης. Τώρα, όμως, οι άνταγωνισταί περιορίζουν δραστικώς τήν σύνθεσιν τών πλοίων των, ένω παραλλήλως ζένεται ο άνταγωνισμός άπο τάς χώρας χαμηλού μισθολογίου τής "Απω Ανατολής.

Διά νά τονίση τό πρόβλημα ή κ. Ρόπνερ άνεφερεν δη ωρισμένοι Εύρωπαϊκοί χώραι συζητούν τήν έπανδρωσιν σκαφών, πού μέ τούς Βρεταννικούς κανονισμούς άπαιτούν πλήρωμα 30 άτόμων, διά 16 άτόμων. Προσέθεσε δη δη εις τίνας τύπους σκαφών τό μισθολόγιον άντιπροσωπεύει τό 50% τών συνολικών δαπανών διαχειρίσεως.

Ο κ. Ρόπνερ έδηλωσε πρός τούς συναδέλφους του δη έχει ήδη έπαφάς μέ τούς υπευθύνους τής κυβερνήσεως πρός συζητησιν τού έν λόγω προβλήματος, καθώς και μέ τάς ναυτεργατικά ένώσεις.

Η Θέσις τής έταιριας «Λ.Ο.Φ.»

Η έταιρια «Λόντον & Οθεροΐζ Φρειντερς» έπιζει νά εισπράξη τουλάχιστον 16 έκατον. δολλάρια άπο την πώλησην τεσσάρων σκαφών τύπου SD14, διά τά όποια άναζητεί άγοραστάς.

Παραλλήλως, η έταιρια, τής όποιας ή θέσις ίσχυροποιηθή άπο τού παρελθόντος έτους, έρευνά τήν άγοράν δι' έπενδύσεις εις την προσδοφόρους τύπους σκαφών.

Εις τήν έτησιαν έκθεσί του, ο πρόεδρος τής έταιριας, κ. Μανώλης Κουλουκουντής, παρετήρησε: "Δέν προσβλέπω εις τά SD14 άποδοτικά πλοία — ώς γεγονός η πρόθεσί

μας, πρός τό παρόν, είναι νά έκποιησαμεν τά πλοία αύτά και νά τά άντικαστησαμεν μέ πλέον άποδοτικούς τύπους."

Άκολούθως ή κ. Κουλουκουντής άνεφερεν δη, λόγω τής άνατιμησεως τών μεταχειρισμένων σκαφών, ή άξια τού στόλου τής έταιριας ηγήθη κατά 50% έντος τού λήξαντος οικονομικού έτους.

«Θά έξακολουθήσαμεν έκμεταλλεύσμενοι τά πλοία μας κατά τόν έπωφελέστερον δυνατόν τρόπον και θά έλεγχωμεν συνεχώς τήν σύνθεσιν τού στόλου μας ώστε νά πραγματοποιώμεν τάς έκαστοτε άναγκαίας άλλαγάς», είπε.

Δυσκολίαι εις τήν P & O.

Ένώπιον τής Γενικής Συνελεύσεως τής έταιριας P and O. ο Πρόεδρος αύτης λόρδος Ινττού, έδηλωσεν δη ή έταιρια δέν διαθέτει πλέον έπαρκες πόρους διά νά συνεχίση συγχρόνως τήν δραστηριότητα αύτης εις άμφοτέρους τούς τομείς τής ναυτιλίας και τών πετρελαίων. Αι δυσκολίαι προέρχονται λόγω τών ύψηλών δανειακών υποχρεώσεων τού συγκροτήματος, εις άς ήναγκάσθη νά προβή διά τήν χρηματοδότησιν τού προγράμματος άναπτυξεως τών έτων 1973-75.

Τό συγκρότημα προτίθεται νά πωλήση πρός τάς Η.Π.Α. διά τά έπι πετρελαίων συμφέροντά του. Έπισης νά μειώση τούς στόλους τόσον τών μπάλκ-κάρριερ δον και τών πλοίων γενικού φορτίου. Ός πρός τάς γενομένας έπενδύσεις εις τόν τομέα τών υγραιεροφόρων έγένετο παραδεκτόν, δη η πρόρεξαν λίγα υψηλά, δι' αύτό θά έπιδιαχθή η μείωσίς των, διαπραγματευομένης ήδη τής πωλήσεως ένός τοιούτου πλοίου.

Εις έρωτησιν έάν είναι άλλθής ή πληροφορία τού τύπου καθ' ήν τό συγκρότημα χρειάζεται μηνιαίως εισπράξεις 500.000 δολλαρίων, διά νά καλύψη τάς δαπάνας έκμεταλλεύσεως και τάς άποσβέσεις, ο Πρόεδρος άπήντησε δη η πληροφορία δέν ήτο μακράν τής άλλθείας.

**ΤΑΚΤΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT**

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΤΕЛЕΞ : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

NAUTIKAI



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό τήν κυανόλευκον

Εις τό Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας υπεβάθμησαν αιτήσεις διά τήν έγγραφήν εἰς τό Έλληνικόν Νηολόγιον σκαφών, βάσει τού άρθρου 13:

1. «Λ ο ο υ ρ α», φορτηγόν (πρώην άλλανδικόν «Breevechit») νεοαγορασθέν, 1.599 τον. γκρός, τού 1965, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Παντόριαν» (κ. Κων. Κόκκινος).

2. «Α ρ γ κ ο ν ω τ» φορτηγόν (πρώην άγγλικόν «Hazelbank»), νεοαγορασθέν, 10.335 τον. γκρός, τού 1964, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Άλιανκα Μπαΐη» (κ. Κων. Τσεβδός).

3. «Ο σ ε ά ν ω τ» φορτηγόν (πρώην άγγλικόν Irisbank) νεοαγορασθέν, 10.349 τον. γκρός, τού 1964, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Όρμοντ Μπαΐη» (κ. Κων. Τσεβδός).

4. «Τ ή ν ο ς» φορτηγόν (πρώην δανικόν «Alameda»), νεοαγορασθέν, 10.849 τον. γκρός, τού 1967, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Αφρομάρ» (κ. Θεόδ. Αρβανιτάκη).

5. «Α τ λ α ν τ ί ζ» μπάλκ κάρριερ (πρώην άγγλικόν «Hamlet Beatrice») νεοαγορασθέν, 35.706 τον. γκρός, τού 1977, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Φίραλ» (κ. Αριστ. Αλαφούζος).

6. «Λ ι τ ζ» φορτηγόν (πρώην «Star of Kuwait» κουβετιανόν) νεοαγορασθέν, 9.650 τον. γκρός, τού 1968, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Λίτζη» (κ. Άλεξ. Παλαιοκρασσάς).

7. «Π ο ι ν έ ν τ ε ζ» φορτηγόν (πρώην κουβετιανόν «Shamaly») νεοαγορασθέν, 9.650 τον. γκρός, τού 1968, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Πουνέντες» (κ. Άλεξ. Παλαιοκρασσάς).

8. «Α χ ι λ ά ε τ» δεξαμενόπλοιον (πρώην άγγλικόν «Border Chieftain») νεοαγορασθέν, 13.017 τον. γκρός, τού 1961, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Κοσέντινο» (κ. Λεων. Χαλκούσης).

9. «Κ α π ε τ ά ν Γ ιώρ γ ης II» μπάλκ κάρριερ (πρώην ιαπωνικόν «Washington Rainbow») νεοαγορασθέν, 9.219 τον. γκρός, τού 1973, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Μυθικός Πλούτος» (κ. Διον. Σοφός).

10. «Α ζ ο ύ μ α» φορτηγόν (πρώην δανικόν ύπό τό αύτό δνομα) νεοαγορασθέν, 8.439 τον. γκρός, τού 1966, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Φέντσερτσ» (κ. Δημ. Μιχαλάκης).

11. «Σ ο υ έ ρ τ ε» φορτηγόν (πρώην άγγλικόν «City of Gloucester») νεοαγορασθέν, 4.803 τον. γκρός, τού 1963, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Λάιονχερτ» (κ. Νικ. Παπουστούσης).

12. «Γ κ ρ α i t s i a n Λ ή t z e n t» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανόν ύπό τό αύτό δνομα), 22.998 τον. γκρός, τού 1969, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Λήτζεντ» (κ. Χρ. Κουλούρης).

13. «Σ t á s i a» μπάλκ κάρριερ (πρώην άγγλικόν «Vancouver City») νεοαγορασθέν, 16.644 τον. γκρός, τού 1970, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Νόρθση» (κ. Γεώργ. Κόττης).

14. «M p i o» ρό-ρό (πρώην σουηδικόν «Merzario Nubia») νεοαγορασθέν, 7.246 τον. γκρός, τού 1975, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Σήχοκ» (κ. Ιωάν. Σαμαρτζῆς).

15. «Γ ρ ύ λ ο ο ς» φορτηγόν ναυπηγούμε-

νον, 4.050 τον. γκρός, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Πακτωλός» (κ. Γεώργ. Κωνσταντακόπουλος).

16. «Ε π i κ o u r i o c» Α π o l a l o w n φορτηγόν ναυπηγούμενον 4.050 τον. γκρός, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Πακτωλός» (κ. Γεώργ. Κωνσταντακόπουλος).

17. «Φ a m i l a u G i o u n i t u» φορτηγόν (πρώην άγγλικόν «Ergenbank») νεοαγορασθέν, 10.116 τον. γκρός, τού 1965, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Φάμιλλου Γιούνιτου» (κ. κ. Φίλ. Δερδεβάκης και Μιχ. Βεργίτης).

18. «Σ χ i n i a c» φορτηγόν (πρώην άγγλικόν «Beesbank») νεοαγορασθέν, 10.115 τον. γκρός, τού 1965, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Εύμπριζ» (κ. Αγγ. Ευσταθίου).

Αί καθελκύσεις

Ένα δεξαμενόπλοιον τών 79.990 τόν. d.w. (45.000 τόν. γκρός) καθειλκύσθη εἰς Όπαλμα, τήν 28ην Απριλίου, διά λογαριασμόν τής Έλληνικών συμφερόντων έταιρίας «Μετρόπολιταν Γουόρλντ Μαριτάιμ Κορπ.» Θά έφοδιασθή με μηχανή Σούλτζερ τύπου GRND90, ισχύος 17.400 ίππων και θά άναπτυσση ύπτηρειακήν ταχύτητα 15,6 κόμβων. Θά διαθέτει, έπισης, χωριστάς δεξαμενάς έρματος. Παραδίδομενον έντος τού Αύγουστου θά ύψωση τήν Έλληνικήν σημάιαν.

Αγοραπωλησία

Ηγοράσθη παρ' Έλλήνων εἰς τά δολ. 2.010.000 τό δηζολοκίνητον ισπανικόν φορτηγόν μπάλκ κάρριερ «Minas Conjurado», 15.608 τον. γκρός, 26.025 τον. d.w., τού 1961,

μέ μηχανάς Σούλζερ 7.300 ίππων.

— Επωλήθη εἰς μεξικανικά συμφέροντα τό δεξαμενόπλοιον «Άλεξάνδρα», 36.271 τον. γκρός, 54.000 τον. d.w. τού 1964. Τιμή γύρω τών δολ. 3.750.000.

— Έλληνες τοῦ Λονδίνου ήγόρασαν γύρω τών δολ. 10.500.000 τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Belladonna Venture» 22.560 τον. γκρός, 40.999 τον. d.w. τού 1975.

— Άντι συνολικού ποσού 4.5 έκατομ. δολαρίων ήγόρασθησαν τά άτμοκίνητα άγγλικά δεξαμενόπλοια «Cadogan» και «Cadwaleder», 54.080 τον. γκρός έκαστον, 105.500 τον. d.w. ναυπηγήθεντα τό 1967.

— Ηγοράσθη έπισης τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Cosmos Gienah», 14.531 τον. γκρός, 25.769 τον. d.w. τού 1965.

— Επωλήθη μεταξύ Έλλήνων τό δεξαμενόπλοιον «Γαλαξία», 18.588 τον. γκρός, 29.247 τον. d.w. τού 1961, άντι ποσού γύρω τών 1.3 έκατομ. δολαρίων.

— Τό δεξαμενόπλοιον «Μεσσηνιακή Άρμονια» 21.504 τον. γκρός, 34.622 τον. d.w. τού 1966 έπωλήθη εἰς άγοραστάς Σιγκαπούρης άντι 3.6 έκατομ. δολαρίων.

— Ηγοράσθη παρ' Έλλήνων τό δηζελοκίνητον άγγλικόν σελτερντέκερ «Sig Ragne» 11.857 τον. γκρός, 18.623 τον. d.w. τού 1971, με μηχανάς Σούλτζερ 9.900 ίππων εἰς τά δολ. 5.5 έκατομμαρία.

— Επωλήθη μεταξύ Έλλήνων και παρεδόθη τό δεξαμενόπλοιον «Κίγκ Άλεξάντερ Δέ Γκρειτ», 103.012 τον. γκρός τού 1970. Μετωνόμασθη «Άλεξάντερ».

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη έπισης τό μπάλκ κάρριερ «Γέμελος» 11.082 τον. γκρός, τού 1962 και παρεδόθη. Μετωνόμασθη «Μέντοπαρ».

— Επωλήθη άλλοδαπούς και παρεδόθη τό φορτηγόν «Άγια Μαρίνα» 8.796 τον. γκρός, τού 1954. Μετωνόμασθη «Brazen Eagle».

— Είς άλλοδαπούς έπωλήθη έπισης τό φορτηγόν «Δημήτρης Κ.», 1.784 τον. γκρός, τού 1956.

— Τό λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Σάμος Στάρ» 30.543 τον. γκρός, τού 1964 έπωλήθη εἰς κινεζικά συμφέροντα και παρεδόθη. Μετωνόμασθη «Βοτί».

— Επωλήθη εἰς σαουδαραβικά συμφέροντα τό μπάλκ κάρριερ «Ρολάκο Μπάλκ», 23.938 τον. γκρός τού 1966.

— Επωλήθησαν μεταξύ Έλλήνων και παρεδόθησαν τά δεξαμενόπλοια «Χριστιάνα Τρανσοσεάνικ» 11.556 τον. γκρός τού 1956 και «Σοφία Τρανσοσεάνικ» 13.560 τον. γκρός τού 1955. Μετωνόμασθησαν «Άρις» και «Πίστις» άντιστοιχως.

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ»

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

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

GROPELINGER HEERSTR. 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: «SHIPCHANDLER BREMEN»

P. O. BOX: 210266

ΚΑΘΕΙΛΚΥΣΘΗ ΤΟ «ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΑΜΦΙΩΝ»



Τό τελευταίον μιάς σειράς 19 μπάλκ κάρριερ τών 37.000 τον. καθειλκύσθη εις Σκαραμαγκά, τήν 7ην λήξαντος μηνός, άπό τάς έσχάρας τών «Ελληνικών Ναυπηγείων». Ωνομάσθη «Γουόρλντ Άμφιων» και άνήκει εις έταιρίαν έλεγχομένην ύπό τού Όμιλου Νιάρχου. Κατά τήν παράδοσιν του θά ύψωση τήν κυανόλευκον.

—Τό δηζελοκίνητον άγγιλικόν σελτερντέ-κερ «Gela» 9.571 τον. γκρός, 14.313 τον. d.w. τού 1962 μέ μηχανάς B & W 7.500 ιππων, ήγοράσθη παρ' Έλλήνων γύρω τών 1.45 έκατομ. δολλαρίων συμπεριλαμβανομένου 12μήνου περίπου τάιμ τσάρτερ εις τά δολ. 3.800 ήμερησίως.

—Ηγοράσθη παρ' Έλλήνων γύρω τών 1.6 έκατομ. δολλαρίων, τό δηζελοκίνητον ιταλικόν μπάλκ κάρριερ «Aurora» 14.444 τον. γκρός, 24.410 τον. d.w. τού 1961.

—Γύρω τών δολ. 615.000 ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον άγγιλικόν φορτηγόν «Plain-sman» 8.630 τον. γκρός, 11.953 τον. d.w. τού 1959. Παραλαβή Λίβερπουλ.

—Έπωλήθη μεταξύ Έλλήνων τό μπάλκ κάρριερ «Δήμητρα» 9.417 τον. γκρός, 16.659 τον. d.w. τού 1968. Τιμή γύρω τών 3.25 έκατομ. δολλαρίων.

—Τό ύπό σημαίαν Σιγκαπούρης δηζελοκίνητον φορτηγόν «Ocean Interpid» 10.530 τον. γκρός, 16.000 τον. d.w. τού 1962, ήγοράσθη παρ' Έλλήνων γύρω τών δολ. 1.200.000.

—Ηγοράσθη και παρελήφθη τό δηζελοκίνητον ζλλανδικόν φορτηγόν «Medina» 1.222 τον. γκρός 1.829 τον. d.w. τού 1965. Μετωνομάσθη «Άλεξάνδρα». Σημαία Έλληνική.

—Γύρω τών 7 έκατ. δολλαρίων, ήγόρασαν Έλληνες, τό άτμοκίνητον παναμαϊκόν δεξαμενόπλοιον «Kulu» 103.291 τον. γκρός, 221.792 τον. d.w. τού 1971 μέ μηχανάς 33.400 ιππων.

—Έπωλήθη γύρω τών 750.000 δολλαρίων τό φορτηγόν «Μπάρμπα Χρήστος», 10.013 τον. γκρός, 15.536 τον. d.w. τού 1955.

—Τό δηζελοκίνητον άγγιλικόν φορτηγόν «Ernebank» 10.116 τον. γκρός, 15.876 τον. d.w. τού 1965, μέ μηχανάς Ντόξφορντ 6.640 ιππων ήγοράσθη παρ' Έλλήνων γύρω τών 2 έκατομ. δολλαρίων.

—Έλληνες ήγόρασαν έπιστρης τό ειδικόν διά τήν μεταφοράν ξυλείας λίβερπουλ μπάλκ κάρριερ «Yancey» 6.136 τον. γκρός, 10.447 τον. d.w. τού 1972. Τιμή γύρω τών 2.000.000 δολλαρίων.

—Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Φαίδρα», 15.565 τον. γκρός, 25.331 τον. d.w. τού 1966.

—Ηγοράσθη και παρελήφθη τό παναμαϊκόν μπάλκ κάρριερ «F.S.B.O.I» 17.447 τον. γκρός 31.262 τον. d.w. τού 1960. Μετωνομάσθη «Ζεύς I» και παρέμεινεν ύπό τήν παναμαϊκή σημαίαν.

—Τό δεξαμενόπλοιον «Ηλίας» 12.239 τον. γκρός τού 1958, έπωλήθη μεταξύ Έλλήνων και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Ελπίς».

—Ηγοράσθη, παρελήφθη και ύψωσε τήν κυανόλευκον, τό δηζελοκίνητον γερμανικόν φορτηγόν «Nordwind» 8.656 τον. γκρός, 11.620 τον. d.w. τού 1958. Μετωνομάσθη «Κένταυρος».

—Έπωλήθη εις ιταλικά συμφέροντα και παρεδόθη τό κυπριακόν φορτηγόν «Άμαρι» 1.224 τον. γκρός τού 1968. Μετωνομάσθη «Diego de Blasio».

—Ηγοράσθη παρ' Έλλήνων και παρελήφθη τό δηζελοκίνητον ιαπωνικόν φορτηγόν «Kintai Maru» 6.038 τον. γκρός, 6.973 τον. d.w. τού 1969. Μετωνομάσθη «Αίρηνς Νοσταλγία». Υψωσε τήν κυανόλευκον.

—Τό δηζελοκίνητον φινλανδικόν φορτηγόν «Ipiio», 2.499 τον. γκρός, 3.600 τον. d.w. τού 1961 ήγοράσθη, παρελήφθη και ύψωσε τήν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Κατερίνα A».

—Έπωλήθη εις σαουδαραβικά συμφέροντα και παρεδόθη τό δεξαμενόπλοιον «Θεόδωρος B» 23.651 τον. γκρός τού 1959. Μετωνομάσθη «Jeddah Bunker».

—Ηγοράσθη και παρελήφθη τό δηζελοκίνητον λιβερπουλόν φορτηγόν «Al Rahim» 8.843 τον. γκρός, 15.095 τον. d.w. τού 1977. Μετωνομάσθη «Κονκόρντια Γκλόρι». Σημαία Έλληνική.

—Γύρω τών δολ. 1.250.000 έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Ασπιλος», 9.303 τον. γκρός, τού 1959.

—Παρ' Έλλήνων τού Λονδίνου ήγοράσθη γύρω τών δολ. 7.400.000 τό δηζελοκίνητον άγγιλικόν μικτόν σκάφος «Vega Stingray» 42.095 τον. γκρός, 69.643 τον. d.w. τού 1967.

—Τό φορτηγόν «Νόρθ Μαρτινόνες» 8.646 τον. γκρός, 12.701 τον. d.w. τού 1959 έπωλήθη μεταξύ Έλλήνων γύρω τών 850.000 δολ. λαρίων.

—Αντί ποσού γύρω τών 6 έκατομ. δολλαρίων συνολικώς ήγοράσθησαν παρ' Έλλήνων τά δηζελοκίνητα άγγιλικά φορτηγά «Go-

Η νέα Ναυτιλιακή Έταιρεία τού κ. Θεοφίλου Α. Βάτη

CELESTIAL MARITIME CORP.

SUITE 1006, 17 BATTERY PLACE, NEW YORK, N.Y. 10004
TEL: 3632090, TLX: (ITT) 429214 CELM UI - (RCA) 233480 CELM UR
CABLE: "CELESMAR" NEW YORK

έγκατεστάθη και λειτουργεῖ άπό 1ης Απριλίου 1979 εις Νέαν Υόρκην. Παραλλήλως, και ύπό τήν διεύθυνσιν τού κ. Δημητρίου Α. Βότση, έγκατέστησε εις τήν Ελλάδα τήν Ναυτιλιακήν Έταιρεία:

FILIA MARITIME AGENCY S.A.

Κ. Παλαιολόγου 5 (βος δροφος), ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τ. Τ. 37
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4110896 και 4118615/6, TELEX: 21-3324 FILI GR, ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ.: "FILIAMAR"

NEON ΑΠΟΚΤΗΜΑ ΤΩΝ κ.κ. ΥΙΩΝ Λ. ΝΟΜΙΚΟΥ

wanbank» και «Maplebank» 10.365 τον. γκρός, έκαστον, 16.171 τον. d.w. ναυπηγηθέντα τό 1968 και 1967.

— Έπωλήθησαν είς νορβηγικά συμφέροντα, άντι 11 και 10,5 έκατομ. δολλαρίων άντι-στοίχως, τά μικτά σκάφη «Αννίτα Καρρά» και «Καπετάν Καρράς», 42.196 τον. γκρός έκαστον, 85.129 τον. d.w. μέ μηχανάς MAN 17.500 ιππων, ναυπηγηθέντα τό 1972 και 1971.

— Τό ιταλικόν άτμοκίνητον σκάφος «Ombra» 72.335 τον. γκρός, 139.401 τον. d.w. μέ μηχανάς 28.000 ιππων ήγοράσθη είς τά δολλαρία 6.500.000.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Τσιγιόντα» 17.713 τον. γκρός, 29.492 τον. d.w. τού 1965. Τιμή δολ. 4.700.000.

— Έπωλήθη είς άγγλικά συμφέροντα και παρεδόθη τό παναμαϊκόν φορτηγόν «Φοίνιξ», 1.400 τον. γκρός, τού 1972. Μετωνομάσθη «Phoenix Trader».

— Τό έλληνικών συμφερόντων SD14 «London Bombardier» 9.210 τον. γκρός, 15.139 τον. d.w. τού 1973, έπωλήθη είς πελάτας τής έταιριας Έλικων, γύρω τών 4 έκατομ. δολλαρίων. Τό σκάφος παραλαμβάνεται και μετονομάζεται «Άκαρανία».

— Ήγοράσθησαν παρ' Έλλήνων τά δηζελοκίνητα χιλιανά φορτηγά «Σάγαρ» 8.943 τον. γκρός, 13.005 τον. d.w. τού 1961 και «Sircay» 9.879 τον. γκρός, 14.186 τον. d.w. τού 1959. Τιμή γύρω τών 870.000 και 750.000 δολλαρίων.

— Ήγοράσθη και παρελήφθη τό δηζελοκίνητον ολλανδικόν δεξαμενόπλοιον «Neeltje Broere» 639 τον. γκρός, 1.260 τον. d.w. τού 1964. Μετωνομάσθη «Κίρκη». Σημαία Έλληνική.

◊

Παραλαβαί και παραδόσεις

Παρελήφθη τό άγορασθέν ύπό σημαίαν Σιγκαπούρης μπάλκ κάρριερ «Straassburg», 24.704 τον. γκρός τού 1963, και υψωσε τήν παναμαϊκήν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Όντσοσιλος».

— Τό άγορασθέν παναμαϊκόν φορτηγόν «Dona Juana» 10.445 τον. γκρός, τού 1969, παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Νίκος Ν.» Ύψωσε τήν κυανόλευκον.

— Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Κεφαλλονιανών Γουαΐνη» και υψώσε τήν έλληνικήν σημαίαν τό άγορασθέν ισπανικόν φορτηγόν «Cabo Santa Marta», 4.535 τον. γκρός, τού 1957.

— Μετωνομάσθη «Γκούντ Γκάρντιαν» και υψώσε τήν έλληνικήν σημαίαν τό άγορασθέν φινλανδικόν φορτηγόν «Hebe», 2.654 τον. γκρός τού 1962.

— Τό άγορασθέν κυπριακόν φορτηγόν «Hera» 5.080 τον. γκρός, τού 1978 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Κάρυστος». Ύψωσε τήν κυανόλευκον.

— Τήν κυανόλευκον υψωσεν έπίσης τό παραληφέν φινλανδικόν φορτηγόν «Athu» 4.071 τον. γκρός, τού 1968. Μετωνομάσθη «Λωρέττα».

— Παρελήφθη τό παναμαϊκόν φορτηγόν «Jumairah» 12.609 τον. γκρός τού 1976 και μετωνομάσθη «Κάβο Πειραιεύς». Σημαία Έλληνική.

◊

Εις πλειστηριασμόν

Μετά πενταετή άπραξίαν έπ' άγκυρα είς τόν ποταμόν Μισσισιπήν τό έλληνικόν τάνκερ «Γαλαξίας», 29.247 τόν. τού 1961, έπροκειτο νά έκπλειστηριασθή είς Νέαν Όρλεάνην.

Τό σκάφος είχε κατασχεθή διότι δέν έξετέλεσε τό ταξίδιόν του από Μεξικόν διά Δ. Γερμανίαν.

◊

Μετωνομασία

Μετωνομάσθη «Πασαδένα» τό λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Σκύρων II», 45.127 τον.



Τό προσφάτως άγορασθέν έπιβατηγόν όχηματαγωγόν «Σκόπελος», 1.588 τον. γκρός τού 1965. Έδρομολογήθη είς τήν γραμμήν Βορείων Σποράδων ύπό τής «Άκτοπλοίας Υιών Λουκᾶ Νομικοῦ» άπό τής 10ης Ιουνίου. Δύναται νά μεταφέρη 670 έπιβάτας και 150 αύτοκίνητα I.X. μέ ταχύτητα 16 μιλών.

γκρός, τού 1967. Παρέμεινεν ύπό τήν λιβεριανήν.

— Είς «Ούρανός» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Κονκάρντια Σκαύ» 4.763 τον. γκρός, τού 1955.

— Τό κυπριακόν φορτηγόν «Γκρέιτ Άλεξάντερ» 2.360 τον. γκρός τού 1954 μετωνομάσθη «Ερμής Κ.» και υψώσε τήν παναμαϊκήν σημαίαν.

— Μετωνομάσθη «Ρεβέκκα» τό φορτηγόν «Αγάπη III», 2.920 τον. γκρός τού 1953.

Αἱ διαλύσεις

— Επωλήθη πρός διάλυσιν τό κυπριακόν φορτηγόν «Πλανόντι» 3.932 τον. γκρός, τού 1948.

— Τό φορτηγόν «Ροδάνθη Α.» 5.013 τον. γκρός, τού 1924, έπωλήθη πρός διάλυσιν.

— Πρός διάλυσιν έπωλήθη έπίσης τό φορτηγόν «Γιούνιτου», 8.603 τον. γκρός τού 1954.

— Επωλήθη είς ισπανούς διάλυτας, μέσω γερμανικού οίκου, γύρω τών 100-111 δολλαρίων κατά τόν. έλ. έκτοπισμάτος τό δεξαμενόπλοιον «Ανδρος Πάτρια» 99.460 τον. γκρός, τού 1970.

— Διάλυτα τού Ταιβάν ήγόρασαν, γύρω τών δολ. 142 κατά τον. έλ. έκτοπισμάτος, τό φορτηγόν «Αριστείδης Ξελάδ», 6.552 τον. γκρός, τού 1957.

— Τό φορτηγόν «Μέρακ» 6.558 τον. γκρός, τού 1957, έπωλήθη είς διάλυτας τού Ταιβάν μέσω ισπανικού οίκου, γύρω τών δολ. 143.75 κατά τον. έλ. έκτοπισμάτος.

— Είς διάλυτας τού Ταιβάν έπωλήθη έπίσης τό φορτηγόν «Ρένα», 5.944 τον. γκρός τού 1950. Τιμή δολ. 145 κατά τον. έλ. έκτοπισμάτος.

— Επωλήθη είς πακιστανούς διάλυτας τό κυπριακόν φορτηγόν «Νίκος III» 2.832 τον. γκρός τού 1960.

— Τό κυπριακόν φορτηγόν «Νάγια», 7.341 τον. γκρός τού 1949, έπωλήθη είς κινέζους διάλυτας.

— Επωλήθη πρός διάλυσιν τό φορτηγόν «Λιζπόα», 9.371 τον. γκρός, τού 1949.

— Διάλυτα τού Πακιστάν ήγόρασαν τό φορτηγόν «Ανδρέας Σ.» 3.150 τον. γκρός, τού 1950.

— Τό κυπριακόν φορτηγόν «Τέμι» 3.343 τον. γκρός, τού 1950, έπωλήθη πρός διάλυ-

τας τό φορτηγόν «Σπίκα», 1.593 τον. γκρός, τού 1947.

— Τό φορτηγόν «Νόρδλορ» 2.462 τον. γκρός, τού 1948, έπωλήθη πρός διάλυσιν.

— Έπωλήθη πρός διάλυσιν τό λιβεριανόν φορτηγόν «Νότος» 12.063 τον. γκρός, τού 1958.

— Είς ισπανούς διάλυτας έπωλήθη τό φορτηγόν «Επίμονος», 8.458 τον. γκρός, τού 1953.

— Επωλήθη είς γιουγκοσλαύους διάλυτας τό φορτηγόν «Παναγής Σ.», 7.906 τον. γκρός, τού 1958.

— Τό λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Βορράς» 11.485 τον. γκρός, τού 1958, έπωλήθη πρός διάλυσιν.

— Είς διάλυτας τού Ταιβάν έπωλήθη τό φορτηγόν «Νένα», 7.267 τον. γκρός, τού 1951.

◊

Παρελήφθη τό «Νήσος Χίος»

Τό άγορασθέν ύπό τής «Ναυτιλιακής Έταιρίας Χίου» Φινλανδικόν έπιβατηγόν / όχηματαγωγόν «Καπέλαν παρελήφθη προσφάτως της Φινλανδίας και άναμένεται νά τεθή ύπηρεσία έντός τού θέρους είς τήν γραμμήν Ραφήνας - Λιμένος Μεστών, Χίου.

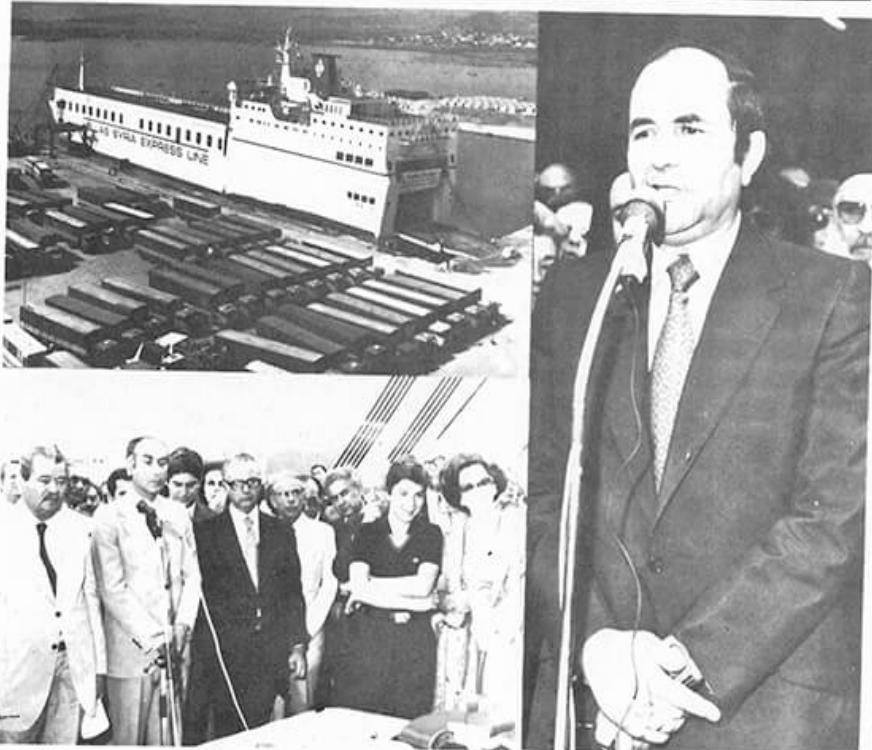
Τό νεοαγορασθέν σκάφος, τό όποιον θά ένομασθη «Νήσος Χίος», είναι ναυπηγήσεως τού 1967, ολικής χωρητικότητος 3.500 κόρων. Έχει δύο μηχανάς Σουλτζέρ 7.000 ιππων και άνωπτισε ύπηρεσιακήν ταχύτητα 17-18 μιλών. Διαθέτει χώρον διά 40 φορτηγά αύτοκίνητα (τά 20 νταλίκες) ή 220 αύτοκίνητα ίδιωτηκής χρήσεως. Δύναται νά μεταφέρη 1.200 έπιβάτας, έξι ών οι 110 είς καρπίτσας και οι ύπολοποι είς σαλόνια μέ ανακλινόμενα άεροπορικά καθίσματα. Τό δρομολόγιον θά πραγματοποιήται έντός 5,5 ώρων, ή δέ έκφρασωσις τών αύτοκινήτων είναι δυνατή έντός 10λεπτου.

◊

Τό ύπερωκεάνειον «Φράνς» έπωλήθη είς Νορβηγόν έφοπλιστήν

Τό ύπερπολυτελές ύπερωκεάνειον «ΦΡΑΝΣ» έπωλήθη άντι 18 έκατομ. δολλαρίων, ένω ή ωραίοτερη συλλογή Γαλλικών έπιπλων τού καραβιού έφθασεν είς άστρονο-

«ΕΛΛΑΣ»: τό νέον άποκτημα τοῦ όμίλου Σούτου έδρομολογήθη εἰς τήν γραμμήν Βόλου - Συρίας



Παρουσία τῶν ύπουργῶν Έμπορικῆς Ναυτιλίας, κ. Έμμ. Κεφαλογιάννη, Συγκοινωνιών, κ. Α. Παπαδόγγονα καὶ Κοινωνικῶν Υπηρεσιῶν, κ. Δοξιάδη, ἐτελέσθησαν τὰ ἔγκαινα τῶν δρομολογίων τοῦ ὄχηματαγωγοῦ «ΕΛΛΑΣ», τῆς ἑταῖρας «Σούτος Έλλας Φέρρου Σέρβισες», εἰς τὴν γραμμήν Βόλου - Συρίας. Παρέστησαν, ἐπίσης, ὁ Γεν. Γραμματεὺς τοῦ Υ.Ε.Ν., κ. Π. Σαρλῆς, ὁ ἀρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος κ. Α. Σκιαδᾶς, αἱ τοπικαὶ ἀρχαὶ τοῦ Βόλου καὶ πλῆθος ἄλλων προσκεκλημένων.

Μετά τὸν ἀγίασμόν, ὁ πλοιοκτήτης κ. Νικ. Σούτος ἀνεφέρθη εἰς τὰς προσπαθείας τῆς ἑταιρείας διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς γραμμῆς Βόλου - Συρίας. Ἐντὸς διαστήματος ὅκτὼ μόλις μηνῶν, ἡ «Σούτος Έλλας Φέρρου Σέρβισες» μετέφερε 16.000 μεγάλα φορτήγα αὐτοκίνητα (TIR) καὶ κατέστησε τὸν Βόλον σημαντικὸν διαμετακομιστικὸν κέντρον τῆς Εὐρώπης πρὸς τὴν Μεσημέρινην, μὲν εὐεργετικά ἀπίπτωσις διὰ τὴν ἔθνικὴν μας οἰκονομίαν.

Τὸ «Ελλάς» εἶναι ναυπηγήσεως τοῦ 1977 ἀλλά μετασκευασθή τελευταῖς εἰς τὴν Γερμανίαν διὰ νά ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς μεταφορικάς ἀνάγκας τῆς γραμμῆς. Τὸ κόπτος ἀγοράς καὶ μετασκευῆς τοῦ ἀνήλθεν εἰς 20 ἑκατομ. δολλάρια. Ἐτερον ἀδελφὸν σκάφος ἀνεμένετο νά καταπλεύσῃ εἰς Βόλον πρὸς ἡμέρων διά νά τοποθετηθῇ ἐπίσης εἰς τὴν ίδιαν γραμμήν. «Εκαστον ἔχει μεταφορικὴν ἴκανότητα 130 αὐτοκινήτων (TIR) καὶ 160 ὀδηγῶν εἰς ἀνετα ἐνδιαιτήματα. Ως ἀνέφερεν ὁ κ. Σούτος, μελετάται ἡ πρόσκλησις ἐτέρων δύο ὁμοίων σκαφῶν εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον, ὥστε νά ἔξασφαλισθῇ ἡ ἀπρόσκοπτος ἔξυπηρτησις τῆς γραμμῆς.

μικά ὑψη λατά τὴ διάρκεια δημοπρασίας.

Τὸ ύπερωκεάνειον καὶ ἡ συλλογὴ ἀνήκον εἰς τὸ Σαουδάραβα πολυεκατομμυριοῦχο Χαράμ 'Οζέχ.

Ἡ συμβολαιογραφικὴ πράξις μεταβιβάσεως τοῦ πλοίου ἐγένετο εἰς Παρισίους καὶ ὁ νέος ἰδιοκτήτης τοῦ ύπερωκεάνειού εἶναι ὁ Νορβηγός ἐφοπλιστής Κνούτ Ούτσταϊν Κλόστερ. Τὸ «ΦΡΑΝΣ» τὸ ύπερωκεάνειον μέτο μεγαλύτερο μῆκος εἰς τὸν κόσμον, ἡτο δεμένον εἰς τὸ λιμένα τῆς Χάβρης ἐπὶ πέντε ἡμέρας.

Γραμμὴ Έλλάδος-Σ. Αραβίας

Κατά τὴν πρόσφατο ἐπίσκεψη ἐκπροσώπου τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας στὴ Σαουδικὴ Αραβία πρός διερεύνηση τοῦ θέματος τῆς συνδέσεως τῶν δύο χωρῶν μὲ τακτικὴ γραμμὴ Φέρρου-μπώτ ἢ Ρό-ρό πλοιών, οἱ Σαουδαραβεῖς ἐτόνισαν ὅτι ἀνεξαρτήτως τῆς υπογραφῆς ἡ δχι συμφωνίας συνδέσεως, θά ἐβλεπαν εύχαριστως τὴν ἐκδήλωση τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας καὶ ἀπό τίς δύο χώρες ἡ μεμονωμένα ἡ διά μικτῶν ἐπιχειρήσεων πρός ἐγκαθίδρυση μιᾶς τέτοιας γραμμῆς τὴν ὄποιαν ἡ Κυβέρνηση τῆς Σαουδικῆς Αραβίας θά διευκολύνει.

Διά τὴν ἀσφάλειαν τῶν πλοίων

Κατά τὴν συνεδρίασιν τῆς Κοινοβουλευτι-

τομεῖς ἐπηρεάζοντας ἀμέσως ἡ ἐμμέσως τῆς ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου.

Ἴδιαιτέρᾳ ἐμφασὶς δίδεται εἰς τὸν ἀνθρώπινον παράγοντα καὶ ἐπιβάλλεται ἡ τήρησις τῶν κανόνων διά τὴν κανονικὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων καὶ τῆς σωτήρης καὶ ἀρτίαν ἐκπαιδεύσιν τῶν πληρωμάτων.

Ἐπίσης ἐπιδιώκεται ἡ ἔξασφαλίσις ὅρων μὲ σκοπὸν τὴν κατοχύρωσιν ἀνέτου καὶ ευρύθμου ἐργασίας εἰς τὰ πλοία, πράγμα πού ἔχει ἀμέσων σχέσιν μὲ τὴν ἀσφάλειαν τῶν. Οἱ ὅροι ἐργασίας καὶ διαβίωσεως εἰς τὰ πλοία, ἡ τροφοδοία, ἡ κοινωνικὴ πρόνοια, ἡ διάρκεια τῆς ἐργασίας, ἀκόμη καὶ ἡ συνδικαλιστικὴ ἐλευθερία τῶν πληρωμάτων σ... διάζεται μὲ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου καὶ επιβάλλεται ἡ θέσπισις καὶ ἐφαρμογὴ τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τῶν κανονισμῶν διατάξεων.

Ἡ σύμβασις προβλέπει ἐπίσης τὸν συνεχῆ καὶ ἀποτελεσματικὸν ἐλεγχὸν διὰ τὴν τρητοὺς τῶν ἀνωτέρω υποχρεωσεῶν ἀπό τὰ πλοία καὶ ἐπιτάσσει τὴν λήψιν ἀνάγκαστικῶν μέτρων διά τὴν ἐφαρμογὴν τῶν.

Δέον νά τονισθῇ ἴδιαιτέρως ὅτι ἡ κυρομένη ΔΣ καλύπτει διατάξεις 15 ἄλλων διεθνῶν συμβάσεων ναυτικῆς ἐργασίας πού ἔχουν σχέσιν μὲ τὴν ἀσφάλειαν, τὴν ἐνδιαιτησιν, τὸν συνδικαλισμόν, τὰς συλλογικάς διαπραγματεύσεις, τὴν τροφοδοσίαν, τὴν ἐπάνδρωσιν, τὴν ιατρικὴν περιθαλψιν, τὸν ἐλεγχὸν καὶ τὴν πρόληψιν τῶν ἀτυχημάτων, τὸν ἀσφάλισιν, τὰ ἀποδεικτικά ναυτικῆς ικανότητος, τὰς συμβάσεις ναυτολογήσεως, τὴν παλιννόστησιν, κλπ.

Τὸ νέον ναυλολόγιον τῆς ἀκτοπλοΐας

Μετά τὴν δημοσίευσίν του εἰς τὴν ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως τῆς 25.6.79, ἐτέθη ἀπό τῆς ἐπομένης εἰς ἐφαρμογὴν τὸ νέον ναυλολόγιον διὰ τὰ ἐπιβατηγά καὶ ὄχηματαγύγα ἀκτοπλοϊκά σκάφη, βάσει τοῦ ὅποιου αὐξάνεται κατά 30% ὁ ναῦλος τῶν ἐπιβατῶν καὶ ἰδιωτικῶν αὐτοκινήτων καὶ κατά 10% τῶν φορτηγῶν καὶ λεωφορείων.

Ο νέος Γενικός Διευθυντής NAT

Ἀνέλαβε τὰ καθήκοντά του ὁ νέος Γενικός Διευθυντής τοῦ NAT ἀρχιπλοιαρχὸς κ. Γεωργίος Οίκονόμου.

Η 50ετηρίς τοῦ Ο.Λ.Π.

Ἐπὶ τῇ συμπληρώσει 50 ἑταῖρων, τὸ προσχέδιον ἔτος, ἀπό τῆς ιδρύσεως τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς, ἡ διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. θά ὀργανώσῃ ἐκθεσιν εἰς τὴν ὅποιαν θά παρουσιάσθῃ ἡ ιστορία τοῦ λιμένος - καὶ παραλήπτως θά ύπογραμμισθῇ ἡ συμβολή τῶν ἀφανῶν πρωτοπόρων τῆς προκοπῆς τοῦ λιμένος. Ἡ ἐκθεσις θά περιλαμβάνῃ παλαιά ἐργαλεῖα ἡ ἀλλὰ ἀντικείμενα σχετικά μὲ τὶς λιμενικές ἐργασίες, φωτογραφίες, σχέδια,

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ Ε.Ν. ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΙ

ΑΝ ΘΕΛΕΤΕ ΝΑ ΤΑΚΤΟΠΟΙΗΣΕΤΕ
ΣΩΣΤΑ ΤΟ ΦΑΡΜΑΚΕΙΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
ΣΑΣ ΝΑ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΤΕ ΚΑΙ ΝΑ ΑΝΑΝΕΩΣΕΤΕ ΤΟ STOCK ΤΩΝ ΦΑΡΜΑΚΩΝ
ΠΟΥ ΕΧΕΤΕ ΕΤΣΙ ΩΣΤΕ ΕΥΚΟΛΑ, ΝΑ ΔΙΝΕΤΕ ΤΟ ΚΑΤΑΛΛΑΛΟ ΦΑΡΜΑΚΟ
ΣΤΗΝ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΗ ΑΣΘΕΝΕΙΑ, ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΤΕ ΜΟΥ ΣΤΟ ΤΗΛ.: 4521330
Κ. ΔΡΙΣΔΑ

ΕΝΑ ΣΩΣΤΑ ΕΝΗΜΕΡΩΜΕΝΟ ΦΑΡΜΑΚΕΙΟ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ ΜΠΟΡΕΙ Α-
ΚΟΜΗ ΝΑ ΣΩΣΗ ΚΑΙ ΤΗ ΖΩΗ ΤΟΥ ΝΑΥ-
ΤΙΚΟΥ ΟΤΑΝ ΑΥΤΗ ΚΙΝΔΥΝΕΥΕΙ.

χάρτες, έγγραφα, βιβλία, παλαιούς Κανονισμούς, τιμολόγια και γενικά κάθε γραπτή μαρτυρία που άναφέρεται εἰς τὸν Ο.Λ.Π. ἀλλά και εἰς τὸ προηγούμενον καθεστώς ('Επιτροπεία Λιμένος Πειραιώς, Μωλικόν Ταμείον κλπ.), καλούνται δέ δολοί (σωματεία, ιδρύματα, ἔργαζόμενοι εἰς τὸν Ο.Λ.Π., συνταξιούχοι και ιδιωται) οἱ όποιοι έχουν εἰς τὴν κατοχήν των ἀντίστοιχα ἀντικείμενα πού ἐπιθυμούν νά τὰ προσφέρουν μόνον διά τὴν 'Ἐκθεσιν, νά ἐπικοινωνήσουν μέ τὸ Τμῆμα Δημοσίων Σχέσεων τοῦ Ο.Λ.Π., II Μεραρχίας 2, Πειραιεὺς, τηλ. 417.0144 (ἀρμόδιος κ. Ιωάν. Χατζημανωλάκης), ἀπό 9-13.

Τιμητική διάκρισις

Ἡ διοίκησις τῆς 'Ἐνώσεως 'Ἐφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοιών, εἰς εἰδικήν δεξιώσιν πού ἐδόθη τὴν παρελθούσαν Τρίτην εἰς τὸν Ναυτικὸν "Ομίλον, ἀνεκτήρες επιτίμων πρόεδρον τῆς τὸν κ. Σπ. Μαρκαντώνικον, διά τὰς ὑπηρεσίας τάς όποιας προσφέρει κατά τὴν διάρκειαν τῶν τελευταίων 15 ἑτῶν ὡς Πρόεδρος τῆς 'Ἐνώσεως.

Ἐθεμελιώθη τὸ νέον κτίριον Οἶκου Ναύτου

Ο 'Υπουργός Ναυτιλίας κ. Ἐμμ. Κεφαλογιάννης ἐθεμελίωσε τὴν παρελθούσαν Τετάρτην τὸ νέον κτίριον τοῦ Οἴκου Ναύτου τὸ ὅποιον θά ἀνέγερθε ἐπί ιδιοκτήτου οἰκοπέδου τοῦ NAT εἰς τὴν Πλατείαν Τερψιθέας. Τὸ κτίριον θά είναι ὁκταόροφον μέ συνολικὸν ὀφέλιμον χώρον 7.400 τ.μ. και αἱ οἰκοδομικαὶ ἔργασια θά περατωθούν ἐντὸς 18 μηνῶν. Εἰς τὸ κτίριον θά στεγασθοῦν τὰ πολυϊατρεῖα καὶ αἱ διοικητικαὶ ὑπηρεσίαι τοῦ Οἴκου Ναύτου και ὁ κ. Κεφαλογιάννης ὑπεγράμμισε κατά τὴν θεμελίωσιν οἵτις ἡ ἔναρξις λειτουργίας τοῦ νέου κτίριου συνδυάζεται μέ επαναστατικάς μεταβολάς ἀναφορικῶν μέ

τὴν ὄργανωσιν, τὸν τεχνικὸν ἔξοπλισμόν, τὸν πληρότητα τῶν ἔργαστηρίων και τὴν μέριμναν διά τὴν προληπτικὴν ὑγιεινὴν τῶν ναυτικῶν μας και τῶν οἰκογενειῶν των. Σημειώνται οἵτι εἰς τὸ δῶμα τοῦ νέου κτίριου τοῦ Οἴκου Ναύτου θά λειτουργή παιδικός σταθμός, ὃπου αἱ σύζυγοι τῶν ναυτικῶν μας θά ἀφήνουν τὰ τέκνα των κατά τὴν διάρκειαν τῆς ἔξετάσεως τῶν ὑπὸ τῶν ιατρῶν η κατά τὴν διενέργειαν τῶν ἔργαστηριακῶν ἔξετάσεων. 'Ο κ. Κεφαλογιάννης ὑπεγράμμισε ἐπίσης οἵτι η θεμελίωσις τοῦ νέου κτίριου δέν ἀποτελεῖ μίαν μεμονωμένην ἔνέργειαν ἀλλά ἐντάσσεται εἰς τὰ πλαίσια ἐνός εὐρυτέρου προγράμματος διά τὴν βελτίωσιν τῆς προστασίας τῶν ναυτικῶν και τῶν οἰκογενειῶν των, τὸ ὅποιον ἔχει ηδη ἀρχίσει.

Τὴν στιγμὴν αὐτὴν συνεχίζονται αἱ ἔργασιαι διά τὴν ριζικὴν ἀνακαίνισιν τοῦ Νοσηλευτικοῦ Ίδρυματος Ε.Ν. εἰς τὰ Μελίσσια μέ στόχον τὴν δημιουργίαν ἐνός σύγχρονου γενικοῦ νοσοκομείου 210 κλινῶν και παραλήλως προωθεῖται τὸ στάδιον τῆς προκρήξεως τῆς μελέτης διά τὴν ἐπέκτασιν τῆς δυναμικότητος εἰς 600 κλίνας. Ἐπίσης εύρισκεται εἰς τὸ τελικὸν στάδιον σχέδιον Π.Δ. διά τοῦ ὅποιον θά τεθῇ ἐπὶ νέων βάσεων τὸ εἶδος και αἱ προϋποθέσεις παροχῆς ιατροφαρμακευτικῆς περιθάλψεως μέ πολλάς βελτίωσεις και κυρίως μέ ιδιαιτέρων μέριμναν διά τὴν προστασίαν τῆς ὑγείας τῶν τέκνων τῶν ναυτικῶν μας. Τέλος εἰς τὸ τελικόν στάδιον εύρισκεται και ἡ μελέτη διά τὴν πλήρη ἀναδιοργάνωσιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Οἴκου Ναύτου.

Εἰς τὸ νέον κτίριον τοῦ Οἴκου Ναύτου θά ύπαρχουν τὰ ἔξης τημάτα: 'Οδοντιατρικόν, χειρουργικόν, ἐνεσιοθεραπείας, καρδιολογικόν, γυναικολογικόν, νευρολογικόν, ὄρθοπεδικόν, δερματολογικόν, ώτορινολαρυγγολογικόν, γαστρεντερολογικόν, βασικοῦ μεταβολισμοῦ, ὄφθαλμολογικόν, μικροβιολογικόν, βιοχημικόν, παιδιατρικόν, ἀκτινολογικόν.

κόν και διαθερμιοθεραπείας και παθολογικόν.



Οι δόκιμοι τῶν Σχολῶν

Σύμφωνα μέ τὸν Κανονισμὸν 'Ἐκπαίδευσεως τῶν Ανωτέρων Δημοσίων Σχολῶν Ε.Ν. οἱ δευτεροετεῖς Δόκιμοι Μηχανικοί και πρωτοετεῖς Πλοιαρχοί και Ραδιοτηλεγραφοτῆς υποχρεούνται νά ἐκτελέσουν θερινὸν ἐκπαιδευτικὸν πλούν.

Λόγω τοῦ δι τὸ Γ/Π «ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ», δέν μπορεῖ νά καλύψει τὶς ἀνάγκες δὲλων τῶν δοκίμων προβλέπεται δισ τὸ δυνατὸν μεγαλύτερος ἀριθμός δοκίμων νά ἐκτελέσει θερινὸν ἐκπαιδευτικὸν πλούν δι' ἐμπορικῶν πλοίων.

Γιά τὴν ναυτολόγηση εἰς ἐμπορικὰ πλοῖα πρωτοετῶν πλοιάρχων και δευτεροετῶν μηχανικῶν ούδεμία συνήθω δυσκολία προκύπτει. Τουναντίον η ναυτολόγηση πρωτοετῶν ραδιοτηλεγραφητῶν συναντά δυσχέρειες καθ' δσον πολλές ναυτιλιακές ἑταιρειῶν δὲν δέχονται νά τοὺς ναυτολογήσουν ἐπικαλούμενες διάφορα ἐπιχειρήματα.

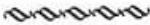
Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθέντων και λαμβανομένου ὑπόψη η ἐκτέλεση θερινῶν ἐκπαιδευτικῶν πλόων ἀπό τούς ως ἀνω δοκίμους είναι ἀπαραίτητος προϋπόθεση γιά τὴν προαγωγή τους εἰς τὴν τελευταία τάξη, παρακαλούμε όπως ἐνήμερώσετε σχετικά τούς ἐφοπλιστὰς γιά τὴν καταβολή κάθε προσπαθείας γιά τὴν ναυτολόγηση δοκίμων τῶν ΑΣΔΕΝ ἐπί πλοίων των και ιδιαιτέρως πρωτοετῶν ραδιοτηλεγραφητῶν.

Μέ ἐντολή 'Υπουργού
'Υποναύαρχος ΛΣ ΚΛΕΙΩΣΗΣ Ν.

Διά τὴν ἀσφάλειαν

Τὰ πληρώματα πρέπει νά είναι εύχαριστη μένα ἀπό τὴν σύμβασιν τοῦ ΙΜΚΟ τοῦ 1974, τὴν ἀναφερομένην εἰς τὰ τῆς ἀσφαλείας

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED



'Οργανισμός ἰδρυθείς ὑπό σημαινόντων

'Ελλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου

ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τὸ μεγαλύτερο

μέρος τοῦ 'Ελληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

**Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων ἄνω τῶν 11.500.000.000
δολλαρίων.**

Διά πληροφορίας ἀποτελείνεσθε εἰς τοὺς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εἰς τοὺς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους των:

Thos R. Miller & Son, 14 - 20 St. Mary Axe, London EC3A 8DA. Telephone: 01-283 4646.

Telex: 885271 Cables: MUTUALITY LONDON.

των, ήτις τίθεται ήδη εἰς έφαρμογήν ἐν ἔτος μετά τὴν ύπογραφήν της καὶ ἀπό τὴν Ρουμανίαν.

Τὸ πρώτον κεφάλαιον τῆς Συμβάσεως ἀναφέρεται εἰς τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν διαφόρων τύπων πλοίων καὶ τὴν ἐκδοσιν τῶν σχετικῶν πιστοποιητικῶν.

Τὸ δεύτερον κεφάλαιον ἀφορᾶ τὰς διαφόρους ἐγκαταστάσεις τοῦ πλοίου, ἡλεκτρολογικάς, πυροσβεστικάς κλπ.

Ἐν συνεχείᾳ ἡ Σύμβασις ἀναφέρεται: εἰς τὰ ναυαγοσωστικά μέσα, τὴν ραδιοτηλεγραφίαν, τὴν ἀσφάλειαν ναυσιπλοίας, τὴν φόρτωσιν καὶ τὰ ἀτομοκίνητα πλοία.

φ

Ἡ μεταφορά ἀγάθων διὰ θαλάσσης

Μεταξὺ θης καὶ θης λήξαντος μηνός, διεξῆχθε εἰς τὸ Λάς Πάλμας τῶν Καναρίων Νήσων διεθνές σεμινάριο διὰ τὴν μεταφοράν ἀγάθων διὰ θαλάσσης, συμμετέσχον δὲ εἰς αὐτό δῶν τῶν 250 συνέδρων ἀπό 9 Εὐρωπαϊκάς χώρας.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ σεμιναρίου ἀνελύθησαν αἱ Νομοθετικαὶ ἑξελίξεις ἐν σχέσει μὲ τὴν εὐθύνην τοῦ θαλασσίου μεταφορέως καὶ συνεζητήθη τὸ περιεχόμενον τοῦ πρωτοκόλλου τοῦ Βίσμπι καὶ κυρίως τῶν κανόνων τοῦ Ἀμβούργου.

Ὀμιλήθαι τοῦ σεμιναρίου ἡσαν ὁ καθηγητής Φραντσέσκο Μπερλινιέρι τοῦ Πανεπιστημίου τῆς Γενούης, ὁ καθηγητής Ιάν Ράιπεργκ τοῦ Πανεπιστημίου τῆς Στοκχόλμης, ὁ καθηγητής Γουιλλιάμ Τίτλεϋ τοῦ Πανεπιστημίου Μάκ Γκίλλ, τοῦ Μόντρεαλ καὶ ἄλλοι διαπρεπεῖς Νομίκοι.

Ἡ Ἐλλάς ἔξεπροσωπήθη ὑπὸ τοῦ δικιγγοροῦ κ. Παύλου Ἀβραμέα, διστὶς ὑπῆρξε καὶ ἐκ τῶν κυρίων ὅμιλητῶν μὲ θέμα τὴν ἐκτασιν τῆς εὐθύνης τοῦ θαλασσίου μεταφορέως κατὰ τὸ πρὸ τῆς φορτώσεως καὶ μετά τὴν ἐφόρτωσιν στάδιον, καθὼς καὶ ὑπὸ τῶν δικηγόρων κ.κ. Τερ. καὶ Γερ. Μολέφετα τῆς ἐταιρίας «Θεοναμάρις Μαριτάμ», τοῦ Νικ. Σκορίνη καὶ τῆς δίδος Κατ. Στάμου.

φ

‘Ομιλία τοῦ Ἰνστιτούτου Ναυτικῆς Τεχνολογίας

Εἰς τὴν αἰθουσαν συνεδρίων Πολεμικοῦ Μουσείου Ἀθηνῶν, ἐν μέσῳ πολυπληθούς ἀκροατηρίου, ἐπραγματοποιήθη τὴν 4ην Ιουνίου διάλεξις τοῦ Ἰνστιτούτου Ναυτικῆς Τεχνολογίας. Ὁμιλήτης ὁ Πλοιάρχος Λ.Σ. κ. Δ. Ὁρφανός. Διευθυντής τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων, διστὶς ἀνέπτυξε τὸ πολύπλοκον θέμα τῶν καταμετρήσεων πλοίων ὑπὸ τὸ φῶς τῶν σημερινῶν διαδικασιῶν καὶ τῶν διαγραφομένων προσπικῶν.

ΠΕΝΘΗ

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΤΑΓΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

Μόλις τώρα πληροφορούμεθα τὸν θάνατον ἐπιφανοῦς δημογενοῦς, ἐγκατεστημένου ἀπὸ μαρκοῦ εἰς τὸν Παναμᾶ, τοῦ Ἀντωνίου Ταγαροπούλου.

Ἡ ἐβδομηκονταετής δραστηριότης τοῦ εἰς τὸν Παναμᾶ σέ διαφόρους τομεῖς τόσο ἐπιχειρηματικοῦς δισ καὶ κοινωνικούς δισ καὶ ἡ φιλανθρωπικὴ τοῦ δρᾶσις ἔξειται μεγάλων συγκινητικῶν ἀπό τὶς ἐκδηλώσεις τοῦ λαοῦ δισ καὶ τὸν Ἀρχὸν εἰς τὴν ἀπόλεια τοῦ. Πατριάρχης τῆς Ἐλληνικῆς δημογενείας τοῦ Παναμᾶ ἀφήνει ἰδιαίτερο εἰς τὴν οἰκογένειαν τοῦ δισαναπλήρωτο κενό καὶ ὑποχρέωσις εἰς τοὺς δισδόχους τοῦ ἀποφασισμένους νά διατηρήσουν κατὰ δύναμη τὴν ιστορική του παράδοση στὴ χώρα.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», συνδέομενα ἀπό δεκαετιαρίδων μὲ τὸν ἀλησμόντον καλὸν Ἐλληνα ἀπευθύνουν δῖστο καὶ καθυστερημένα τὰ θερμά τῶν συλλυπητήρια εἰς τὴν οἰκογένειαν τοῦ ἀγαπητοῦ μας ἀποβιώσαντος φίλου.



ΑΛΘΕΑ: Προσήραξεν εἰς τὰς ἑκβολάς τοῦ ποταμοῦ Τάγου τὴν 24ην Ιουνίου καὶ ἀνειλκύσθη τὴν ἐπομένην. Δέν ύπηρχον ἐμφανεῖς ζημιαί.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ.: Ἀπό Ρόττερνταμ, ἀφίχθη εἰς τὴν Καντίζ τὴν 18ην Ιουνίου μέ ανωμαλίας εἰς τὴν μηχανήν.

ΑΡΤΕΜΩΝ: Ἀφίχθεν εἰς Μπουένος Ἀργετοῖς τὴν 19ην Ιουνίου, ἀνέφερε διαρροήν εἰς τὸ κύτος Νο. 1. Ἐδεξανείσθη τὴν 23ην καὶ ἐπιθεωρήθη. Διεπιστώθη ρῆγμα εἰς τὰ διπύθμενα καὶ χαλάρωσις τῶν σημείων συρραφῆς τῶν ἐλασμάτων τοῦ πυθμένος. Ἐπισκευαί ἀναμένετο νά περατωθούν τὴν 27ην Ιουνίου.

ΑΡΧΙΡΟΔΟΝ ΝΟ. 170-03 (φορτηγίς): Καθ' ὃν χρόνον ἐσύρετο ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Κρήτη» ἀπό Τζέντα διὰ Λατάκια, ἐβιθίσθη εἰς τὴν Ἐρυθράν Θάλασσαν τὴν 22αν Ιουνίου.

ΑΣΤΟΡΙΑ: Μέ φορτίον 40.000 τόν. πετρελαίου, προσέκρουσεν ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων διαύλου εἰς «Ἐμδεν προκαλέσαν ἐκτεταμένην ρύπανσιν εἰς τὴν περιοχήν. Τὸ σκάφος ὑπέστη σοβαρὰς ζημίας.

ΓΛΑΥΚΗ (Λ.): Ως τὴν 22αν Ιουνίου ἀνέφερε ἀπώλεσεν ἀμφοτέρας τὰς ἀγκύρας του. Τὴν ίδιαν ημέραν προσήγγισεν εἰς Σάν Νικόλαος λόγω ἐκτάκτου ἀνάγκης.

ΕΛΠΙΣ Ι (κ.): Κατὰ πληροφορίας ἐκ Τραπάνι, τὸ 1426 τὸν γκρός σκάφος προσέκρουσεν ἐπὶ βράχου καὶ ἐβιθίσθη ἐξωθι τῶν Σικελικῶν ἀκτῶν, εἰς πλάτος 37° 59' καὶ μῆκος 12° 25' ἀνατολικόν, τὸν παρελθόντα Ιανουάριον. Αἱ τοπικαὶ ἀρχαὶ κατηγόρησαν τὸ σκάφος ὡς λαθρεμπορικὸν καὶ ἐφυλάκισαν ἐπτά μέλη τοῦ πλορωμάτος του.

ΕΡΜΗΣ: Λόγω βλάβης τῆς μηχανῆς προσήραξεν εἰς Θρήνοβερ τὴν 24ην Ιουνίου. Ἐπιστεύετο ὅτι θά ἀνειλκύετο δι' ιδίων του μέσων.

ΕΥΔΟΚΙΑ: Ἐβιθίσθη εἰς πλάτος 34° 04' βόρειον καὶ μῆκος 24° 06' ἀνατολικόν, τὴν 12ην Ιουνίου (ἰδε τεῦχος 15.6.79), εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς περιοχῆς τοῦ Κέιπ Τάουν, κατόπιν σφοδρᾶς κακοκαιρίας. Ἀπωλέσθησαν ἐξ μέλη τοῦ πλορωμάτος του, περιλαμβανομένου τοῦ πλοιάρχου.

ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ (Λ.): Ὑπέστη ζημίας λόγω συγκρούσεως μετά τοῦ Ἰνδικοῦ δηζελοκινήτου Ο.Β.Ο. «Μαχάρσι Κάρβε», εἰς Φλώσιγκ τὴν 21ην Ιουνίου.

ΙΩΛΚΟΣ: Εἰς Σασέμπο τὴν 13ην Ιουνίου, οἱ ἐκπρόσωποι τῶν πλοιοκτητῶν ἐζήτησαν ἐπιθεωρήσιν ἐπὶ ζημιῶν εἰς τοὺς λέβητας. Ανειλήφθησαν μόνιμοι ἐπισκευαί.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ: Ἀπό Πειραιᾶ διὰ Βιετνάμ. Ἕγκυροβολημένον εἰς Τζέντα, ἐδέχθη πρόσκρουσιν ὑπὸ τοῦ Σαουδαραβικοῦ δηζελοπλοίου «Ἀλχιζάζι» καὶ ἐν συνεχείᾳ προσέκρουσεν ἐπὶ προβλήτος ὑποστάν δοντώσεις εἰς τὴν πρώσαν.

ΚΥΠΡΟΣ: Ὑπό φόρτωσιν εἰς Σάν Αντίοχο, ἐκάθησεν ἐπὶ τοῦ βυθοῦ τὴν 11ην Ιουνίου. Διεκόπη ἡ ἐκφόρτωσις καὶ μετά κουφισμόν κατέστη δυνατή ἡ ἀνέλκυσί του, τὴν μεθεπομένην. Ἡρχισεν ἡ ἐπαναφόρτωσις καὶ παραλήλως ἐπιθεωρήθη ὑπὸ δύτου δοτις ἀνέφερεν ὅτι δέν ύπηρχον ζημιαί εἰς τὸν πυθμένα ἀλλά μόνον εὐρέθη σχοινίον ἐμπλεγμένον εἰς τὴν ἐλικα. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 14ην Ιουνίου, ἀλλά παρετηρήθη ὑπερθέρμανσις τῆς μηχανῆς καὶ ἐπέστρεψεν εἰς Σάν Αντίοχο.

Θαλάσσια ἀτυχήματα

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΗ: Ὑπέστη θραύσιν τοῦ στροφαλοφόρου ἀξονος τῆς πρωτηρίου μηχανῆς, τὴν 31ην Μαΐου, κατὰ τὴν διάρκειαν ταξίδιου του ἀπό Ἀμβούργον εἰς Βορ. Καρολίνα. Ἐπιθεωρήθη εἰς Σαίν Τζώνς καὶ ἀνειλήφθησαν ἐπισκευαί.

ΛΑΤΩ: Ἀπό Μεσόγειον διὰ Δάνταιχ, μέ φορτίον ἀσφάλτου εἰς δοχεία. Τὴν 11ην Ιουνίου ὁ πλοιαρχὸς ἀνέφερεν ὅτι τὸ σκάφος προσήραξεν εἰς πλάτος 54° 48' βόρειον καὶ μῆκος 14° 22' ἀνατολικόν, ἐπὶ βραχώδους βυθοῦ. Ἐσημειώθη διαρροή εἰς τὰ διπύθμενα καὶ δύο κύτη. Ἀνελήφθη προσπάθεια κουφισμοῦ τοῦ πλοίου πρὸ πάσης προσπάθειας ἀνελκύσεως του. Ἐπιθώρησις ὑπὸ δυτῶν ἀπεκαλύψεων ἐκτεταμένας ζημίας εἰς τὰ υφαλα. Κάμψις τοῦ στροφαλοφόρου ἀξονος.

ΛΕΒΑΝΤΗΣ: Ὑποστάν ζημίας εἰς τὴν πρωτηρίου μηχανήν, τὴν 12ην Ιουνίου, ἀφίχθη εἰς Μάλταν τὴν 18ην δι' ἐπισκευαί.

ΜΑΡΙΧΕΡΟΝ (π): Συνεκρούσθη μετά λιβεριανοῦ δεξαμενοπλοίου «Μπρούς Μπιντάν» εἰς Πλατζόυ (Σουμάτρα) τὴν 14ην Ιουνίου. Τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας παναμαϊκόν τάκερ ήτο κενόν, ἐνώ τὸ λιβεριανὸν μετέφερε φορτίον πετρελαίου. Τὴν σύγκρουσιν ἥκολούθησε πυρκαϊαὶ καὶ προσάραις ἀμφοτέρων τῶν σκαφῶν. Τὸ «Μαριχέρον» ὑπέστη ἐκρηκτίν εἰς τὰς δεξαμενάς 3 καὶ 4 καὶ κατεστράφησαν ὀλοσερωτὰς τὰ ἐνδιαιτήματα. Τὸ πλήρωμα σών. Προσπάθειαι ἀνελκύσεως του μέχρι τὴν 23ην Ιουνίου ἀπέτυχον. Ἐπεσημάνθη διαρροή. Ἐσφραγίσθησαν τὰ διαρρέοντα σημεῖα καὶ τὴν 25ην Ιουνίου ἀνειλκύσθη τῇ βοηθείᾳ ρυμουλκῶν τοῦ λιμένος καὶ ἡγκυροβόλησεν.

ΜΕΓΑΛΑΚ: Προσήγγισεν εἰς Πόρτ Λούϊ (Μαρίκιον) τὴν 15ην Ιουνίου, λόγω, εἰσροής ὑδάτων εἰς τὴν πρωράιαν δεξαμενήν ζυγοσταθμίσεως. Ἐτελέσθησαν πρόχειροι εἰπωταί. Τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε δι' Ιαπωνίαν.

NOPNTE'ΙΝΤΕΡ: Προσήραξεν ξέωθι τοῦ λιμενού Καράται, τὴν 21ην Ιουνίου, ἐπὶ ἀμμώδους βυθοῦ. Λόγω τῶν ἐπικρατουσῶν μουσώνων ἐξεφράζοντο φόβοι ὅτι θά ἔχεικείλη περισσότερον πρός τὴν ξηράν.

ΝΤΑΠΟ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ: Ἀπό Πουέρτο Όρτανζ διὰ Λίβερπουλ, μέ φορτίον 16.000 τόν. σιδηρομεταλλέυματος, προσήραξεν εἰς τὸ 18ην χιλιόμετρον τοῦ ποταμοῦ Όρινόκο τὴν 14ην Ιουνίου, ἐπὶ ἀμμώδους βυθοῦ. Ή προσάραις ἀφείλετο εἰς κακήν δρατότητα. Μετά πολλαπλάς ἀνεπιτυχεῖς προσπαθείας ἀνειλκύσθη τελικῶς τὴν 20ην Ιουνίου μέ τὴν βοηθείαν ρυμουλκῶν.

ΟΡΦΕΥΣ: Μέ φορτόν 22.181 τόν. τοιμέντου χύδην, ἀπό Πειραιᾶ διὰ Γιέμπο, προσήραξεν εἰς πλάτος 24° 36' βόρειον καὶ μῆκος 37° 08' ἀνατολικόν, ὑποστάν ρῆγμα καὶ διαρροήν. Ἀργότερον τὸ σκάφος ἡρχισε βυθιζόμενον καὶ ἐγκατελείφθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος την 23ην Ιουνίου. Ή διάσωσις τοῦ πλοίου θεωρεῖται ἀδύνατος.

ΡΗΓΚΑΛ ΣΟΥΟΡΠΤ: Μέ φορτίον παλαιοισδήρου συνεκρούσθη λόγω ὁμίχλης ἔξωθι τῶν ἀκτῶν τῆς Μασαχουσέτης τὴν 18ην Ιουνίου καὶ ἐβιθίσθη μετ' ὀλίγον. «Ἀπαντά τὰ 38 μέλη τοῦ πληρώματος διεσώθησαν ὑπὸ τοῦ ἑτέρου σκάφους. «Ἐξον Ταέστερ», τὸ ὄπιον ὑπέστη ἐλαφροτέρας ζημίας.

POMANTIK (λ.): Συνεκρούσθη ξέωθι τοῦ λιβεριανοῦ δεξαμενού συγκαπούρης μετά τοῦ λιβεριανοῦ δεξαμε-

νοπλοίου «Σίρλευ» την 15ην Ιουνίου, ύποσταν ζημίας εις τά έλλασματα. Έτελέσθησαν πρόσχειροι έπισκευαί και την έπομενην άπεπλευσε δι' Ιαπωνίαν με φορτίον σιδηρομεταλλεύματος.

ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ: Από Μπαντίρμα διά Ρούκορν, προσήγγισεν εις Βρέστον μέν άνωμαλίας εις την πρωστήριον μηχανήν. Έκειθεν άπεπλευσε την 19ην Ιουνίου διά τόν προορισμόν του, άφιχθεν την μεθεομένην.

ΣΑΟ ΠΑΟΥΛΟ: Υποστάν ζημίας εις την

μηχανήν τόν Ιανουάριον, παρωπλίσθη έκτοτε εις τόν κόλπον τού Ρίο Ιανέρο. Οι πλοιοκτήται προτίθενται νά προβούν εις έπισκευάς μελλοντικώς.

ΣΚΥΡΩΝ (λ.): Κατά τήν άφιξήν του εις Φρήπορτ (Μπαχ.), προσήραξεν εις τήν είσοδον τού λιμένος την 23ην Ιουνίου και άνειλκύσθη τήν έπομενην με τήν βοήθειαν ρυμουλκών. Ζημιαί ασήμαντοι. Τήν 25ην άπεπλευσε διά Νέαν Όρλεάνην.

Η ναυλαγορά

Η κρατούσα, άπο τετραμήνου περίπου, εύφορη εις τήν ναυλαγορά τῶν μπάλκ κάρρυρες δέν πρέπει νά χαρακτηρίζεται πλέον ως προσωρινόν φαινόμενον, ἀλλά ώς τό πρώτον στάδιον ἐνός «μπούμπ» εις τόν τομέαν αὐτόν τῆς ναυτιλίας. Οι ναυλωταί, κυρίως οι μεγάλοι σιτεμπορικοί οίκοι, μη προβλέποντες κάμψιν τῶν ναυλῶν εις τό έγγυς μέλλον, εύνουν τάς χρονοναυλώσεις περιόδου διά νά καλύψουν τάς άναγκας των. Χαρακτηριστικαί αἱ ἀκόλουθοι ναυλώσεις υπό σιτεμπορικῶν οίκων: σκάφος τῶν 25.500 τον., ἐμπορεύθη διά 12-14 μῆνας πρός 4.500 δολ. ήμερησίων· ἔτερον τῶν 60.490 τον., ἐκλείσθη διά 16-20 μῆνας εις τά 5.40 δολ. καί, τέλος, πλέον ἐνδιαφέροντας είναι η ναυλώσις σκάφους τῶν 63.400 τον. διά 5 ἑτη, πρός 4.80 δολ.

Η παρούσια τῶν Ρώσων καὶ εἰς τήν Απωλεύτην συνέβαλε εις τήν θεαματικήν ἀνδον τῶν ναυλῶν τῶν μπάλκ κάρρυρες εις τήν περιοχήν. Σκάφος τῶν 35.000 τον. ἐμπορεύθη εις τά 9.500 δολ. με παράδοσιν Ιαπωνίαν καὶ ἐπαναπάραδοσιν Ναζότκα, μέσω Αυστραλίας. Οι Κινέζοι, ἀπρόθυμοι νά πληρώσουν τά σοι πλοιοκτήται ζητοῦν, περιορίζονται εις τάς πλέον ἀναγκαῖς ναυλώσεις. Η τακτική των αὐτής ιστως ἀργότερον ἀποδειχθῇ πρός δομέλος τῆς ἀγορᾶς.

Βελτιωμένη ἐμφανίζεται καὶ η θέσις τῶν τουντέκερες. Τά «φρηγοί» καὶ τά SD 14 ναυλώνονται σήμερον διά 12μηνον ἀνω τῶν 4.500 δολ. ήμερησίων. Προτιμώνται, πάντως, τά νεώτερα, οικονομικότερα σκάφη.

Κατά τομεῖς, η κίνησις τῆς ἀγορᾶς πίχειν ως κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα, άπο Μεγ. Λίμνας δι' Ακαμπα, 14.000 τον. δολ. 50 φίοτ., Ιουνίου/Ιουλίου. Μέση μυπλήρωσιν Αγ. Λαυρέντιον, δι' Αγγλίαν, 23.000 τον. δολ. 23.75/16.75 φίοτ., Ιουλίου. Από Αγ. Λαυρέντιον διά Ροστόκ, 23.000 τον., δολ. 19.25 φίοτ., Ιουνίου. Από Κόλπον διά Νορβηγίαν, 26.000 τον., δολ. 21 φίοτ., Ιουλίου. Δι' Ολλανδίαν, 70.000 τον. δολ. 16.75 φίοτ., Ιουνίου/Ιουλίου. Διά Χάιφα 31.000 τον. δολ. 24.50 φίοτ., Ιουνίου.

Σιδηρομεταλλεύματα εις τά μετάλλα εις τά μαργαριταρία, άπο Πόρτ Καρτρίε καὶ Σέβεν «Αίλαντς διά Πόρτ Τάλμποτ 100.00 τον. δολ. 7 φίο., Ιουνίου/Ιουλίου. Από Σέβεν «Αίλαντς δι' Αγγλίαν, 90.000 τον. δολ. 6.25 φίο., Ιουνίου. Διά Μιντσάνο, 130.000 τον., δολ. 13 φίο., Ιουλίου. Από Πόρτ Καρτρίε διά Χάνσαπορτ, 85.00 τον. δολ. 8.25 φίο., Ιουλίου. Διά Τάραντα, 100.000 τον., δολ. 6.25 φίο., τέλος Ιουλίου..

Γατάνθη οι μαργαριταρία, άπο Κόλπον δι' Ιαπωνίαν, 45.000 τον., δολ. 17 φίο., σπότ.

Φωσφατά, άπο Κόλπον διά Δυτ. ἀκτήν Ινδίας, 17.000 τον., δολ. 49.50 φίοτ., Ιουνίου.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα, άπο Μπάχια Μπλάνκα δι' Ιαπωνίαν, 39.000 τον. δολ. 42 με 2.000 τον. γκρός φόρτωσιν και 5.000 τον. ἐλ. έκφ. Ιουλίου.

Σιδηρομεταλλεύματα, άπο Πουέρτο Όροντας δι' Αμερ. Κόλπον, 58.000 τον., δολ. 5 φίο., ἀμφότερως. Από Τουμπαράδο διά Γκιζόν, 85.000 τον. δολ. 10.55 φίο., Ιουλίου. Δι' Ιαπωνίαν, 200.000 τον. δολ. 9.65 φίο., Ιουλίου. Ετερον 130.000 τον., δολ. 13.50 φίο., Ιουλίου.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ ΚΑΙ ΒΙΣΚΑΪΚΟΣ

Φακές, άπο Λατάκια, δι' ἀνατ. ἀκτήν Ινδίας, 10.000 τον. δολ. 40.30 φίοτ., Ιουνίου/Ιουλίου.

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΔΟΥΝΑΒΙΣ

Ο υρέα, άπο Κωνσταντζα διά δυτ. ἀκτήν Ινδίας, 10.000 τον., δολ. 37.50 φίοτ., Ιουνίου.

KONTINENT

Ο υρέα, άπο Αμβέρσαν/Ρόττερνταμ/Αμστερνταμ διά δυτ. ἀκτήν Ινδίας, πέντε φορτία (τῶν 21.000, 12.500, 15.500, 14.000 και 14.500 τον.), δολ. 42.50 φίοτ., Ιουνίου/Ιουλίου.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ταξίδιον Περσικοῦ Κόλπου, παραδ. Ιαπωνίαν σπότ., δολ. 5.000 ήμερησίως (σκάφος 16.641 τον.).

Ταξίδιον Χόγκ Κόρκ, μέσω Νέας Ζηλανδίας, παραδ. Μανίλα, σπότ., δολ. 4.600 ήμερησίως (14.902 τον., τοῦ 1971).

Ταξίδιον Μπορντώ-Αμβούργον ρέιντς μέσω Νοτ. Αφρικής, παράδοσις Κοσίν, Ιουνίου, δολ. 6.400 ήμερησίως (28.360 τον., τοῦ 1959).

Ταξίδιον Κέιπ Πάσερο-Αμβούργον ρέιντς, μέσω Ρίτσαρτς Μπαΐη, παράδοσις «Άντεν, Ιουλίου, δολ. 9.000 ήμερησίως, (41.748 τον., τοῦ 1969).

Κυκλικόν ταξίδιον Μουσκάτ, μέσω Ανατολής, παράδοσις Μουσκάτ, ἀμεσος, δολ. 8.400 ήμερησίως (28.472 τον., τοῦ 1977)

Κυκλικόν ταξίδιον μέσω άμερ. Κόλπου, παράδοσις Μεσόγειον, ἐπαναπαράδοσις Κέιπ Πάσερο, δολ. 13.500 ήμερησίως (51.488 τον., τοῦ 1967).

Κυκλικόν ταξίδιον Καραβικής, παράδοσις Ταραγκόνα, ἀμεσος, ἐπαναπαράδοσις Αγγλίαν/Αμβέρσαν/Αμβούργον ρέιντς, δολ. 5.650 ήμερησίως (17.350 τον., τοῦ 1970).

Κυκλικόν ταξίδιον άμερ. Κόλπου, παράδοσις Κόντινεντ, ἐπαναπαράδοσις Κέιπ Πάσερο, δολ. 16.000 ήμερησίως (66.157 τον., τοῦ 1976).

Κυκλικόν ταξίδιον Ατλαντικοῦ, παράδοσις Κόντινεντ, Ιουνίου/Ιουλίου, δολ. 11.000 ήμερησίως (40.110 τον., τοῦ 1977).

Ταξίδιον Δυτ. Αφρικής, παράδοσις Ροστόκ, Ιουνίου, δολ. 9.650 ήμερησίως (27.126 τον., τοῦ 1977).

Ταξίδιον Κόντινεντ/Μεσογείου/Βαλτικής, παράδοσις άμερικ. Κόλπου, Ιουνίου/Ιουλίου, δολ. 15.000 ήμερησίως πλέον δολ. 200.000 μπάλλαστα μπόνους, (72.539 τον.).

Ταξίδιον Ιταλίας, παράδοσις Ρεκαλάδα, ἀ-

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Οι Σοβιετικοί Όργανοισμοί Έμπορικής Ναυτιλίας SOVFRACHT (ναυλώσεις πλοίων υπό σοβιετικήν η ἄλλην σημαίαν) καὶ SOVIN-FLOT (συντονισταί δὲ πλοίων τῶν τακτικῶν ναυτιλιακῶν γραμμῶν τῆς Ε.Σ.Σ.Δ. ως τῶν πρακτορείων των εις τό τό ξεωτερικόν) συνεβλήθησαν εἰς μίαν ἐταιρίαν υπό τήν έμπορικήν ἐπωνυμίαν

V/O SOVFRACHT

μέ κεντρικά γραφεῖα εἰς 1/4 Zhdanov, Μόσχαν.

Ο δργανισμός SOVFRACHT, υπό τήν νέαν του δομήν, ἐνῶ θά συνεχίσῃ νά πραγματοποιῇ δὲ πλοίων τάς ναυλώσεις (chartering), ἀνέλαβε ἐπί πλέον καὶ τό ἔργον τού γενικοῦ υπευθύνου δι' δὲ πλοίων τά πρακτορεία τοῦ ξεωτερικοῦ πού ἀντιπροσωπεύουν τίς σοβιετικές πλοιοκτήτριες ἐταιρίες.

Οι ἐν Ελλάδι Πράκτορες τῶν

Σοβιετικῶν Πλοιοκτητῶν

ΤΡΑΝΣΜΕΔ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.

II Μεραρχίας 13,

Πειραιεύς.

μεσος, δολ. 7.300 ήμερησίως πλέον μπάλλαστ μπόνους δολ. 160.000 (23.070 τον. τού 1962).

ΧΡΟΝΟΝΑΥΔΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Ταξίδια 3-5 μηνών, δολ. 14.250 ήμερησίως (60.548 τον., τού 1970).

Ταξίδια 6-9 μηνών, δολ. 7.800 ήμερησίως, (28.647 τον., τού 1972).

Ταξίδια 11-13 μηνών, δολ. 5.500 ήμερησίως πλέον δύορον δολ. 195.000 (22.312 τον., τού 1974).

Ταξίδια 12-14 μηνών, δολ. 7.450 ήμερησίως (31.883 τον., τού 1965).

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΑΙΟ

Τουλάχιστον 12 συνέπετρά τάνκερς έναυλώθησαν την παρελθόνταν έβδομαρά από μεγάλας έταιριας πετρελαίων, διά φόρτωσιν από τόν Περισκόπων Κόλπον. Έν τούτας, οι ναῦλοι συνέχισαν την κατιύσαν. Η B.P. έναυλωσε 4 VLCC εις τά W 36,5 διά δυτικάς κατευθύνσεις, ένω οι ανέζάρτητοι ναυλωταί έφαίνοντο διατεθειμένοι νά πληρώσουν περισσότερα, ώς άποδεικνύεται από την ναυλώσιν σκάφους τών 330.000 τον. εις τά W 39.

Έν αυτοί πλοιοκτήται δέν προβούν εις νέας παραχωρήσεις δέν άποκλείεται κάποια βελτίωσις των ναυλών εις τό έγγυς μέλλον. Οι ναυλωμεστικές, πάντως, αισιοδοξούν.

Εις τάς περιοχάς της Καραϊβικής και της Μεσογείου ή ινδηλή έγησης τοννάς παρέσηρε τούς

ναύλους πρός τά άνω. Φορτιον 48.000 τον. έπλρωθή W450 από Καραϊβικήν δι' άμερικ. άκτην Ατλαντικού.

Η προχειρινή, δημιας, άποφασις τών χωρών της ΟΠΕΚ νά αύξησουν την άνωτάτην τιμήν τού άργού πετρελαίου εις τά 23 δολ. άνα βαρέλιον ένδεχεται νά ξηγή έπιπτώσεις εις την άγορά τών τάνκερς, καθώς πολλαί χώραι θά άναγκασθούν νά έφαρμόσουν μέτρα λιτότητος και νά περιορίσουν τάς είσαγωγές των πετρελαίου.

Κατατέληκε, τινές γαραπτηριστικά ναυλώσις τού διαρρέψαντος 15θημέρου.

Από Περσικόν Κόλπον δι' Αγγλίαν/Κόντινεντ, 225.000 τον., W 39,5, Ιούνιον, Ετερον, 260.000 τον., μέρος φορτιού, W 36,5, Ιούνιον.

Από Δυτ. Αφρικήν δι' Ιταλίαν, 60.000 τον., W 180, Ιούνιον.

Από Καραϊβικήν δι' Αμερικ. Κόλπον, μέρος φορτιού, 50.000 τον., W 290, Ιούνιον. Ετερον, 48.000 τον., (δι' άκτην Ατλαντικού), W 450, Ιούνιον Τρίτον, 30.000 τον., W 475, Ιούνιον.

Έν δομεστογειακόν ακόν, 40.000 τον., (διό συνεχή ταξίδια), W 242,5, Ιούνιον.

Καθαρά από Μεσόγειον δι' Αγγλίαν/Κόντινεντ, 20.000 τον., W 325, Ιούνιον. Από Καραϊβικήν δι' Αμερικ. Κόλπον, 30.000 τον., W 290, Ιούνιον. Από Περού διά Βραζιλίαν, 30.000 τον., W 440, Ιούλιον.

νημάτων Βενεζουέλαν δολ. 25,50 φίο, μέ 1.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου 21-26.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπον, 14.000 τον. φωσφάτων χύμα, δυτ. άκτην Ίνδιας δολ. 50, δψιόν άνατολικήν άκτην δολ. 50,35, φίο μέ 8.000/1.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουλίου 10-30.

ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ: Αμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορειώς Χάττερας) 30.000-30.800 τον. γεννημάτων Κονστάντζαν, δολ. 26, φίο, φόρτωσις πέντε ημέρας Νόρφολκ, τέθωσας ημέρας εις άλλους λιμένας, μέ 4.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουλίου 16-26.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ V: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 22.500 τον. γεννημάτων Άλεξανδρειαν ή Πόρτ Σάιδ, δολ. 32,25, φίο μέ 1.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουλίου 13-28.

ΤΕΣΣΑΡΑ ΣΚΑΦΗ (έτ. Ζέφυρος): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων έκσαστον, άνατολικήν άκτην Μεξικού δολ. 18,25, δψιόν δυτ. άκτην δολ. 26, φίο, μέ 1.000 τον. έκφρτωσιν, δυο πλοία, Ιουλίου 25. Αύγουστου 20 και έτερα δύο Αύγουστου 25-Σεπτεμβρίου 20.

ZAK (π.): Νότιον Βραζιλίαν 729.700 κ.π. γεννημάτων Αδριατικήν δολ. 415.000 φίο, μέ 3.000/1.500 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουλίου 10-20.

ΝΟΡΟ ΧΑΤΝΕΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων άνατολ. άκτην Μεξικού, δολ. 17 φίο, μέ 1.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου 25-Ιουλίου 7.

ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ (λιβ.): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 33.000 τον. γεννημάτων Ιαπωνίαν, δολ. 27,50 φίο, Αύγουστου 1-15.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΘΕΟΦΙΛΟΣ I. ΒΑΤΗΣ: Αμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 25.000 τον. γεννημάτων Φίλιππινας, δολ. 36, φίο, μέ 4.000/1.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουλίου 1-15.

ΣΚΑΦΟΣ (έτ. Ζέφυρος): Σάν Φραγκίσκο 20.000 τον. γεννημάτων δυτ. άκτην Μεξικού, δολ. 20,50 φίο, μέ 1.000 τον. έκφρτωσιν Αύγουστου 25-Σεπτεμβρίου 20.

ΦΙΛΙΠΠΟΙ (λιβ.): Καλιφόρνιαν 20.500 τον. παλαιοποιητικών Ιαπωνίαν, δολ. 25, φίο, Ιουλίου 5-20.

ΕΞ ΑΓΓΑΙΑΣ, ΚΟΝΤΙΝΕΤ

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ: Αμβέρσαν, Αμβούργον ρέιντς 14.800 τον. λιπασμάτων χύμα δυτ. άκτην Ίνδιας, δολ. 42, δψιόν άνατολικήν άκτην δολ. 42,35 φίο, μέ 3.000/1.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουλίου 1-10.

ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ: Αμβέρσαν, Ρότερνταμ, Αμστερνταμ 15.500 τον. λιπασμάτων δυτ. άκτην Ίνδιας, δολ. 42,50 φίνιον, άνατολικήν άκτην δολ. 42,85 φίο, μέ 3.000/1.000 τον. φορτοεκφρτωσιν Ιουνίου 20-30.

ΑΚΜΗ: Αμβέρσαν, Ρότερνταμ, Αμστερνταμ 21.000 τον. λιπασμάτων χύμα δυτ. άκτην Ίνδιας δολ. 42,50 φίο, μέ 3.000/1.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουνίου 19-25.

ΕΝΑΤΟΝ: Όψιν ΕΚΤΟΝ: Αμβέρσαν, Ρότερνταμ, Αμτερνταμ 14.500 τον. λιπασμάτων χύμα δυτ. άκτην Ίνδιας, δολ. 42,50 φίο, μέ 3.000/1.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουνίου 1-15.

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ: Λαττάκια 10.000 τον. διπρίων εις σάκους άνατολικήν άκτην Ίνδιας, δολ. 40,30, ένα λιμένα έκφρτωσιν, δολ. 40,55 δυο, φίος, δολ. 3.750 διά σταλίας, Ιουνίου 25-Ιουλίου 10.

ΡΕΑ: Σέτε 14.300 τον. d.w. (767.000 κ.π.) φορτιού γεννημάτων Άλεξανδρειαν ή Πόρτ Σάιδ δολ. 15,35, φίο μέ 3.000/1.500 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουνίου 21-26.

ΕΚ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ & ΤΟΥΡΚΙΑΣ

ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ: Κωνσταντζαν 10.000 τον. λιπασμάτων εις σάκους δυτ. άκτην Ίνδιας δολ. 37,50 φίος, μέ 1.200/650 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουνίου 22-30.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ: Μπρισμπάην 15.000 τον. σίτου Ντουμπάι, δολ. 36, μέ 1.500/1.500 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουλίου.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΚΕΤΤΙ ΚΑΜΑΡΙ: Λά Παλίς 15.000 τον. σίτου Τεργέστην δολ. 15,25 φίο, μέ 4.000/2.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, έτοιμος φόρτωσις.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: Χάβρην 15.000 τον. σίτου Γένοβαν Μπαρλέτα ρέιντς δολ. 15, φίο, μέ 4.000/2.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, έτοιμος φόρτωσις.

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ: Ντόρμπαν 25.000 τον. γαλανθράκων Δουγκέρην, δολ. 19,40 φίο, μέ 4.000/2.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουνίου 15-18.

ΠΕΤΙΝΙΚΟ: Πολωνίαν 70.000 τον. γαλανθράκων Ρέντκαρ δολ. 6, φίο, μέ 10.000/10.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουλίου 1-10.

ZΗΤΟΥΝΤΑΙ

‘Αρχιθαλαμηπόλος και θαλαμηπόλος μέ προϋπηρεσία, γιά μεγάλη θαλαμηγό. Σύμβαση έργασίας γιά 1 ή και 2 έτη.

Μισθός λίαν ίκανοποιητικός
Πληροφορίες: 9 π.μ. έως 2 μ.μ. στά τηλέφωνα
32.30.168 και 32.33.413

ΑΕΔΑ: Καζαμπλάνκαν 7.500 τον. φωσφάτων χώμα. δοτ. άκτηνή Ινδίας δολ. 39,25, όψιμον άνατολ. άκτην δολ. 39,60, γκρός φόρτωσης βάσει κλίμακος, 1.000 τον., έλ. έκφρτωσιν, Ιουνίου 19-23.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΔΩΣΕΙΣ

ΑΛΒΙΩΝ: 21.172 τόν. d.w. (503.000 κ.π. 121/2 μιλ. 23 τόν. φιούνελ διλ. και 1 τόν. ντηζέλ διλ. τού 1962) δολ. 3.350 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπεροριών, παράδοσις 'Ακαμπα Ιουνίου 8-18, έπαναπαράδοσις Πολονίαν.

ΑΚΡΟΝ: 24.310 τόν. d.w. (1.067.000 κ.π. 13 μιλ. 26 τόν. φιούνελ διλ. και 11/2 τόν. ντηζέλ διλ. τού 1959) δολ. 7.300 ήμερησίως παράδοσις Καζαμπλάνκαν άμεσος, έπαναπαράδοσις Πολονίαν, δεν κυκλικόν ταξίδιον 'Αγ. Αθανασίου.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.: 11.750 τόν. d.w. (13 μιλ. 26 τόν. φιούνελ διλ. 4.400 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχώρησην του πλούτου εις Κόρκ Ιουνίου 19-25, έπαναπαράδοσις Τυνησίαν, μέσω Κόντινεντ.

ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ: 28.619 τόν. d.w. (1.198.000 κ.π. 15 μιλ. 37 τόν. φιούνελ διλ. τού 1971) δολ. 6.750 ήμερησίως, παράδοσις 'Ιαπωνίας άμεσος, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικού Κόλπου.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ: 16.251 τόν. d.w. (749.708 κ.π. 141/2 μιλ. 28 τόν. φιούνελ διλ. τού 1978) δολ. 4.400 ήμερησίως, παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγήκον σταθμόν Ταΐβαν Ιουνίου 11-12, έπαναπαράδοσις άμερικ. λιμένας Κόλπου, Καραϊβαϊκην.

ΣΤΑΡ ΔΕΛΦΙΑΝ: 29.020 τόν. d.w. (15 μιλ. 42 τόν. φιούνελ διλ. τού 1970) δολ. 7.800 ήμερησίως, παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγήκον σταθμόν 'Ιαπωνίας Ιουνίου, έπαναπαράδοσις Μπότον - Γκάλβεστον ρέιτς, μέσω νότο-άντολικής Ασίας.

ΣΠΑΡΤΟ: 20.920 τόν. d.w. (888.000 κ.π. 13 μιλ. 34 τόν. φιούνελ διλ. και 2 τόν. ντηζέλ διλ. τού 1967) δολ. 6.250 ήμερησίως, παράδοσις Σιγκαπούρην Ιουνίου 14-17, έπαναπαράδοσις δυτ. Αφρικήν, μέσω Ιαπωνίας και άνατολ. Αφρικής.

ΑΑΚΥ (εις τάμι τάστερ): 26.212 τόν. d.w. (1.209.000 κ.π. 15 μιλ. 37 τόν. φιούνελ διλ. τού 1974) δολ. 7.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 160.000 δώρων, έποικος παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγήκον σταθμόν Παρανάγκουα, έπαναπαράδοσις Ιταλίαν.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.: 23.851 τόν. d.w. (13-14 μιλ. 28 τόν. φιούνελ διλ. τού 1966) δολ. 5.600 ήμερησίως, παράδοσις νότιον - Ιαπωνίαν άμεσος, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν Κόντινεντ, δυτ. Μεσόγειον, μέσω Μεγ. Αιγαίνων.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.: 9.568 τόν. d.w. (4490.000 κ.π. 14 μιλ. 18 τόν. φιούνελ διλ. και 2 τόν. ντηζέλ διλ. τού 1961) δολ. 3.450 ήμερησίως παράδοσις μετά την άναχώρησην του πλούτου εις Λάγος Ιουνίου 5-15, έπαναπαράδοσις Πολονίαν, μέσω Κρέμει.

ΦΡΙΞΟΣ Δ.: 18.420 τόν. d.w. (14 μιλ. 27 τόν. φιούνελ διλ. τού 1968) δολ. 5.750 ήμερησίως, ταξίδια 3-41/2 μηνών, παράδοσις Σκό μέσα Ιουνίου.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ: 38.772 τόν. d.w. (14 μιλ. 40 τόν. φιούνελ διλ. τού 1966) δολ. 9.650 ήμερησίως, εν κυκλικόν ταξίδιον Βορείου Αντλαντικού, παράδοσις Κόντινεντ Ιουνίου - Ιούλιον.

ΝΕΦΕΑΗ (εις τάμι τάστερ): 26.240 τόν. d.w. (2.155.660 κ.π. 15 μιλ. 42 τόν. φιούνελ διλ. και 21/2 τόν. ντηζέλ διλ. τού 1968) δολ. 11.150 ήμερησίως, δύο κυκλικά ταξίδιον βορ. Αντλαντικού, παράδοσις Κέιπ Πάσσερο - Ιούλιον - Ιούλιον.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥ: 26.645 τόν. d.w. (141/2 μιλ. 34 τόν. φιούνελ διλ. τού 1973) δολ. 7.700 ήμερησίως, πλέον δολ. 180.000 δώρων, παράδοσις άμερικ. λιμένας Κόλπου Ιούλιον, έπαναπαράδοσις Κέιπ Πάσσερο - Σκό μέσα Ιουνίου.

ΠΙΡΙΑΜΟΣ (λιβ.): 60.548 τόν. d.w. (2.620.000 κ.π. 14-141/2 μιλ. 44 τόν. φιούνελ διλ. και 2 τόν. ντηζέλ διλ. τού 1970) δολ. 14.250 ήμερησίως, παράδοσις Κόντινεντ Ιουνίου, ταξίδια 3-5 μηνών.

ΑΙΓΑΙΣ ΤΟΚ: 18.666 τόν. d.w. (13-13 1/2 μιλ. 28-29 τόν. φιούνελ διλ. πλέον 1 1/2 - 2 τόν. ντηζέλ διλ. τού 1971) δολ. 5.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίος δι' υπεροριάς, παράδοσις διαπλέοντας Σιμονοσέκι, άμεσος, έπαναπαράδοσις νότιον Αφρικής.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ: 34.000 τόν. d.w. δολ. 8.000 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ άμεσος, έπαναπαράδοσις Ιούλιον, μέσω Νοτίου Αφρικής.

ταξίδιον μέσω νοτιού Αφρικής ή άνατολ. άκτης νοτιού Αμερικής, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Ιαπωνία - Σιγκαπούρην ρέιτς δολ. 5.500 άναδρομικώς άπ. Ιαπωνίαν.

ΣΤΑΜΥ: 60.469 τόν. d.w. (15 μιλ. 47 τόν. φιούνελ διλ. τού 1972) δολ. 14.400 ήμερησίως, εν κυκλικόν ταξίδιον άμερικ. λιμένων Κόλπου, παράδοσις Κόντινεντ Ιουνίου - Ιούλιον, έπαναπαράδοσις Κέιπ Πάσσερο.

ΝΕΣΤΩΡ: 46.775 τόν. d.w. (14 μιλ. 45 τόν. φιούνελ διλ. τού 1968) δολ. 11.000 ήμερησίως 1-2 κυκλικά ταξίδια βορ. Αντλαντικού, παράδοσις Κόντινεντ Ιουνίου - Ιούλιον.

ΑΝΝΑ: 25.800 τόν. d.w. (τού 1960) δολ. 7.500 ήμερησίως, εν κυκλικόν ταξίδιον βορ. Αντλαντικού, παράδοσις Κέιπ Πάσσερο Ιουνίου - Ιούλιον.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ: 68.780 τόν. d.w. (2.676.000 κ.π. 15 1/2 μιλ. 57-58 τόν. φιούνελ διλ. και 2 τόν. ντηζέλ διλ. τού 1967) δολ. 13.500 ήμερησίως, εν κυκλικόν ταξίδιον βορ. Αντλαντικού, παράδοσις Κόντινεντ Ιουνίου - Ιούλιον, έπαναπαράδοσις Σκώ - Κέιπ Πάσσερο ρέιτς.

ΑΝΑΓΚΕΑ ΓΚΛΑΡΟΥ: 22.312 τόν. d.w. (14 1/2 μιλ. 27 τόν. φιούνελ διλ. τού 1974) δολ. 5.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 195.000 δώρων, ταξίδια 11-13 μηνών, παράδοσις Ιούλιαρπο Ιουνίου.

ΦΑΙΑΣ: 16.800 τόν. d.w. (τού 1970) δολ. 6.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίος δι' υπεροριάς, παράδοσις με την άφιξην του πλούτου εις Δομικανικήν Δημοκρατίαν έποικος, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην του πλούτου εις άμερικ. λιμένας Κόλπου.

ΠΙΟΥΝΤΙΤΥ (εις τάμι τάστερ): 14.902 τόν. d.w. (669.000 κ.π. 13 1/2 μιλ. 18 τόν. φιούνελ διλ. και 1 1/2 τόν. ντηζέλ διλ. τού 1971) δολ. 4.600 ήμερησίως, έποικος παράδοσις Σκώ - Ζηλανδίας.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ: 34.000 τόν. d.w. δολ. 8.000 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ άμεσος, έπαναπαράδοσις Ιούλιον, μέσω Νέας Ζηλανδίας.

ΕΚΤΩΡ: 29.707 τόν. d.w. (15 μιλ. 38 τόν. φιούνελ διλ. τού 1970) δολ. 6.450 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέον-

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

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

MTS ΙΑΣΩΝ

MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ

TSS ΑΤΛΑΣ

MV ΕΡΜΗΣ

MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ

MTS ΟΡΦΕΥΣ

MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ

MTS ΑΠΟΛΛΩΝ 11

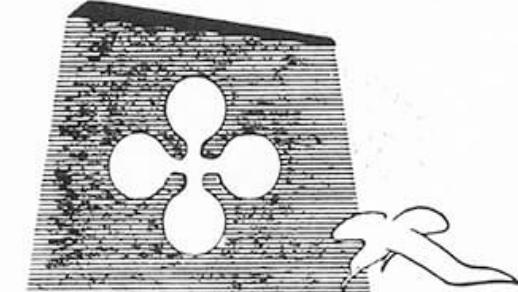
MV ΖΕΥΣ

MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ

MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ

MV ΩΚΕΑΝΟΣ

MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



Κρουαζιέραι: Αίγαιον, Μεσόγειος, Καραϊβική,
Μεξικόν, Κεντρική Άμερική και Άφρική

τας "Άδεν διμεσος, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ, μέσω Ρίτσαρντς Μπαι".

ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΤΙΝΤ: 18.994 τόν. d.w. (τού 1970) δολ. 7.800 ήμερησίως, διμεσος παράδοσις Αμβέραν, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικού Κόλπου.

ZHNO: 16.641 τόν. d.w. (747.000 κ.π. 14 μιλ. 26 τόν. φιούελ διλ. τού 1968) δολ. 5.800 ήμερησίως, παράδοσις Έπονιας Ιαπωνίαν, έπαναπαράδοσις Περσικόν Κόλπου.

ΑΙΓΑΙΣ ΤΟΠΙΚΗ: 18.994 τόν. d.w. (15 μιλ. 34 τόν. φιούελ διλ. τού 1974) δολ. 5.800 ήμερησίως, παράδοσις Ιαπωνίαν Ιούνιον, έπαναπαράδοσις νότιον Αφρικήν.

ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.: 35.068 τόν. d.w. (τού 1965) δολ. 8.550 ήμερησίως, παράδοσις "Άδεν Ιουνίου 23-30, έπαναπαράδοσις δυτικήν Ιταλίαν, μέσω νοτίου Αφρικής.

ΑΣΩΜΑΤΟΣ: Φρήντου τού 1971, δολ. 4.000 ήμερησίως παράδοσις Ιαπωνίαν Ιουνίου 15-30, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ.

HAIOΣ: 16165 τόν. d.w. (15,5-16 μιλ. 33-36 τόν. φιούελ διλ. τού 1962) δολ. 5.800 ήμερησίως, παράδοσις Βαλτικήν, Ιουνίου 20-25, έπαναπαράδοσις Καράτσι Σιγκαπούρην ρέιντς.

ΠΙΣΤΙΣ: 22.249 τόν. d.w. (14,5 μιλ., 27 τόν. φιούελ διλ. τού 1973) δολ. 6.300 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Σιγκαπούρην, Ιουνίου 15-25, έπαναπαράδοσις δυτ. Αστραπής Λαγκόκ.

ΖΕΦΥΡΟΣ: 28.710 τόν. d.w. (35π.0,5 ιντ., 1.332.500 κ.π. 14,5 μιλ. 36 τόν. φιούελ διλ. και 2 τόν. ντήζελ διλ. τού 1977 δολ. 4.800 ήμερησίως πλέον δολ. 1.750 μηνιαίως δι' υπεροριας, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πλήθους εις Σηρφορ, Ιουνίου 22-28, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ, ένα κυκλικόν ταξίδιον Βορ. Ατλαντικού Ιουνίου 22-28.

ΑΡΜΟΝΙΑ: 40.404 τόν. d.w. (14 1/2 μιλ. 45 τόν. φιούελ διλ. τού 1973), δολ. 9.250 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ Ιουνίου, έπαναπαράδοσις δυτ. Ιταλίαν, μέσω Αφρικής.

ΑΛΒΙΩΝ: 26.936 τόν. d.w. (1.261.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τόν. φιούελ διλ. και 2 τόν. ντήζελ διλ. τού 1969) δολ. 7.200 ήμερησίως, πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπεροριας, παράδοσις διαπλέοντας Μούτσιουρ Ιουνίου 20-28, έπαναπαράδοσις Ερυθρών Θάλασσαν.

ΚΑΣΠΙΑΝΑ: 28.360 τόν. d.w. (13 μιλ. 25 τόν. φιούελ διλ. και 2 τόν. ντήζελ διλ. τού 1959), δολ. 6.400 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Κοστίν, Ιουνίου 18-25, έπαναπαράδοσις Μπορντό, Αμ-

βούργον ρέιντς, μέσω νοτίου Αφρικής.

MONTANA: 33.648 τόν. d.w. (1.079.000 κ.π. 14 1/2 - 15/ μιλ. 40 τόν. φιούελ διλ. και 2 τόν. ντήζελ διλ. τού 1973), δολ. 8.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπεροριας, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πλήθους εις Ρόττερνταμ Ιουνίου 20-24, έπαναπαράδοσις άμερικ. λιμένων Ατλαντικού (Βορείως Χάττερας).

ΑΡΕΘΟΥΣΑ: 23.070 τόν. d.w. (1.195.000 κ.π. 14 μιλ. 26 τόν. φιούελ διλ. και 1 1/2 τόν. ντήζελ διλ. τού 1962), δολ. 7.300 ήμερησίως, πλέον δολ. 160.000 δύρον, έποιμος παράδοσις, Ρεκαλάντα, έπαναπαράδοσις Ιταλίας.

KIKΑ: 27.197 τόν. d.w. (23 π. 9 ίντα. 1.116.719 κ.π. 14 μιλ. 36 τόν. φιούελ διλ. και 2 τόν. ντήζελ διλ. τού 1970), δολ. 6.700 ήμερησίως, παράδοσις Βούμπαν Ετοιμος, έπαναπαράδοσις 48 ώρας μετά τόν άπλοπου έκ Κονσταντίας, μέσω Ινδίας.

KΩΡΩΝΙΑ: 19.163 τόν. d.w. (31 π. 3 1/4 ίντα. 936.000 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 80.476 τόν. πλευρικών δεξαμενών, 15 μιλ. 29 τόν. φιούελ διλ. και 1 1/2 τόν. ντήζελ διλ. τού 1970), δολ. 6.500 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπεροριών παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πλήθους εις Μπιλμπάν Ιουνίου 16-22, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πλήθους εις Βουμάνη - Σιγκαπούρη ρέιντς, μέσω Πολωνίας.

ΑΛΚΥΩΝΙΑ: 19.163 τόν. d.w. (31 π. 3 1/4 ίντα. 936.000 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 80.476 τόν. πλευρικών δεξαμενών, 15 μιλ. 29 τόν. φιούελ διλ. και 1 1/2 τόν. ντήζελ διλ. τού 1970), δολ. 7.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπεροριών παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πλήθους εις Λούμπου Ιουνίου 15-20, έπαναπαράδοσις "Άδεν - Σιγκαπούρη ρέιντς (έως Περσικού Κόλπου τότε διαπλέοντας Χόρ άλ. Αμάγια, μέσω Αιγαίου).

ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ: 28.647 τόν. d.w. (1.182.284 κ.π. πλέον 121.440 τόν. πλευρικών δεξαμενών, 14 1/2 μιλ. 27 τόν. φιούελ διλ. και 2 τόν. ντήζελ διλ. τού 1972) δολ. 7.800 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπεροριας, παράδοσις Ρόττερνταμ, Ιουνίου 18-22, ταξίδια μέσω νησών.

ΙΚΑΡΟΣ: 17.350 τόν. d.w. (720.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 27 τόν. φιούελ διλ. και 1 1/2 τόν. ντήζελ διλ. τού 1970), δολ. 5.650 ήμερησίως, παράδοσις Ταρραγκών διμερος, έπαναπαράδοσις, Αγγλίας - Αμβέρσαν - Αμβούργον ρέιντς, ένα κυκλικόν ταξίδιον άμερικ. λιμένων Κόλπου, Ατλαντικού (Βορείως Χάττερας).

AMAZON: 16.917 τόν. d.w. (31 π. 2 ίντα. 747.000 κ.π. 14 μιλ. 22 τόν. φιούελ διλ. και 1 τόν. ντήζελ διλ. τού

1979), δολ. 6.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντος Γιβραλτάρ άναδρομικός από 12 Ιουνίου, έπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ - Αμβούργον ρέιντς, ένα κυκλικόν ταξίδιον άμερικ. λιμένων Κόλπου.

ΑΛΘΕΑ: 42.616 τόν. d.w. (1.742.000 κ.π. 15 μιλ. 46 τόν. φιούελ διλ. τού 1974), δολ. 8.375 ήμερησίως, ταξίδια 12 μηνών, διμερος παράδοσις Ατλαντικού.

Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ (εις τάιμ τσάρτερ): 31.306 τόν. d.w. (1.356.000 κ.π. 14 μιλ. 35 τόν. φιούελ διλ. και 2 τόν. ντήζελ διλ. τού 1963), δολ. 8.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 180.000 δύρον, παράδοσις Ρίβερ Πλέιτ Ιουνίου - Ιούλιον, έπαναπαράδοσις Μεσογείου.

ΘΕΤΙΣ: 70.921 τόν. d.w. (15 1/2 μιλ. 55 τόν. φιούελ διλ. και 2 1/2 τόν. ντήζελ διλ. τού 1974) δολ. 4.60 παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πλήθους εις νότιον Ιαπωνίαν, Ιουλίου 5-12, έπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ - Αμβούργον ρέιντς.

ΤΡΙΤΩΝ: 17.127 τόν. d.w. (752.960 κ.π. 14 μιλ. 25 τόν. φιούελ διλ. και 1 3/4 τόν. ντήζελ διλ. τού 1963), δολ. 4.200 ήμερησίως, παράδοσις Γλύνια, Ιουνίου 25-26, έπαναπαράδοσις Μπονένιας Αγριες:

ΜΑΡΙ: (SD) 14, 14 1/2 μιλ. 25 τόν. φιούελ διλ. τού 1974), δολ. 4.725 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πλήθους εις Λάγος Ιουνίου 28-Ιουλίου 10, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πλήθους εις Πολωνίαν, μέσω νοτίου Βραζιλίας.

ΑΝΝΑ Π.: 11.100 τόν. d.w. (27 π. 13 μιλ. 27 τόν. φιούελ διλ. τού 1957), δολ. 4.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 30.000 δύρον, παράδοσις Ρεκαλάντα άρχας Ιουλίου, έπαναπαράδοσις Ιταλίαν.

ΕΛΙΚΩΝ: 12.675 τόν. d.w. (617.800 κ.π. 12 1/2 μιλ. 15-16 τόν. φιούελ διλ. και 1 1/2 τόν. ντήζελ διλ. τού 1958), δολ. 4.950 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Φλόσινγκ Ιουνίου 20-22, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πλήθους εις Πόιντ Νούρ, μέσω λιμένων.

ΜΑΡΙΤΣΑ (ex. ORUNDA): 54.250 τόν. d.w. (2.261.000 κ.π. 14-14 1/2 μιλ. 40 τόν. φιούελ διλ. και 2 1/2 τόν. ντήζελ διλ. τού 1968), δολ. 13.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπεροριας, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πλήθους εις Ρόττερνταμ Ιουνίου 25-30, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Κέιπ Πάσσερο, ένα κυκλικόν ταξίδιον άμερικ. λιμένων Κόλπου, Ατλαντικού (Βορείως Χάττερας).

ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (εις τάιμ τσάρτερ): 20.670 τόν. d.w. (968.000 κ.π. 15 1/2 μιλ. 34-35 τόν. φιούελ διλ. και 2

*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 SHIOPWNS ASSOCIATION

NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

τον, ντήζελ διλ τού 1974 δολ. 7.000 ήμερησίως, παράδοσις βορ. Ισπανίας Ιουλίου 10-23, έπαναπαράδοσις δυτ. Αφρικήν, μέσω βορ. Γαλλίας.

ΕΒΡΟΣ: 28.227 τον. d.w.(1.175.000 κ.τ. 14 1/2 -15 μιλ. 35 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντήζελ διλ τού 1963), δολ. 7.000 ήμερησίως, παράδοσις "Από Ανατολήν, τέλος Ιουνίου, έπαναπαράδοσις Ναυτχόντκα, ἐν κυκλικών ταξιδίων βορ. Ειρηνικού.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝΑ ΔΗΗΤΕΡΣΙΠ: 35.250 τον. d.w. (1.623.877 κ.π. 14 μιλ. 37 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ) δολ. 10.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 2.000 μηνιαίας δι' υπερορίας, ἐν κυκλικών ταξιδίων βορείου Ειρηνικού, παράδοσις νότιον Κορέα Ιουλίου, έπαναπαράδοσις νότιον Κορέαν ή νότιον Ιαπωνίαν διπλών ναυλωτών.

ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ (φόρτωσιν τού 1977): δολ. 6.250 ήμερησίως, παράδοσις διπλώντας Μουσκάτ Ιουνίου 25-30, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ, μέσω νοτίου Αφρικής και Μεγ. Αιγαίνου.

ΣΤΑΡ ΡΟΝΤΙΑΝ: 29.020 τον. d.w.(1.256.000 κ.π. 15 μιλ. 42 τον. φιούελ διλ τού 1970), δολ. 10.000 ήμερησίως, παράδοσις δυτ. ἀκτής Μεξικού διμεσος, έπαναπαράδοσις άμερικ. λιμένας άνατολικής ἀκτής δψιών Πουέρτο Ρίκο δολ. 10.500, Κόντινεντ δολ. 11.000.

ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ: 26.557 τον. d.w. (15 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1978), δολ. 6.600 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχρησην τού πιλότου εἰς άμερικ. λιμένας Κόλπου.

ΑΙΓΑΙΤΕΡΗΣ II: 13.000 τον. d.w. (653.000 κ.π. 12 1/2 μιλ. 20 1/2 τον. φιούελ διλ και 1.7 τον. ντήζελ διλ τού 1968), δολ. 4.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερορίων, παράδοσις διπλώντας Ούδαντ, Ιουνίου 29-Ιουλίου 9, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ, ἐν κυκλικών ταξιδίων άνατολ. ἀκτής νοτίου Αμερικής.

ΧΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ: 14.939 τον. d.w. (676.079 κ.π. 13 μιλ. 18 τον. φιούελ διλ, και 1 1/2 τον. ντήζελ διλ, τού 1969), δολ. 4.740 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχρησην τού πιλότου εἰς Βενετίαν, Πόρτο Μάργκερυ Ιουνίου 27-Ιουλίου 7, έπαναπαράδοσις Κίναν.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III: 25.524 τον. d.w. (1.098.983 κ.π. πλέον 96.404 τον. πλευρικών δεξαμενών, 14 - 14 1/2, 34-35 τον. φιούελ διλ τού 1970), δολ. 6.450 ήμερησίως παράδοσις Γένοβα Ιουλίου 2-25, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ, άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορειώς Χάττερας) ή Κόλπου, άνατολ. ἀκτής νοτίου Αμερικής, ταξιδία 12-14 μηνών.

ΝΕΑ ΤΥΧΗ: 28.649 τον. d.w. (15 μιλ. 38-40 τον. φιούελ διλ και 2 1/2-2 1/2 τον. ντήζελ διλ, τού 1978), δολ. 6.200 ήμερησίως, πλέον δολ. 115.000 δύρων, παράδοσις κατά την άφιξην εἰς πλοηγικούν σταθμών Βαγκούμπερ, Ιουνίου 2-7, έπαναπαράδοσις Σαφτ.

ΦΑΙΑΣ: 16.800 τον. d.w. (780.000 κ.π. 16 1/2 μιλ. 33-35 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1970), δολ. 8.000 ήμερησίως, παράδοσις κατά την άφιξην εἰς πλοηγικούν σταθμών άμερικ. λιμένων Κόλπου τέλος Ιουνίου, έπαναπαράδοσις διπλώντας Μουσκάτ, μέσω Περούκοι Κόλπου.

ΙΠΡΙΑΜΟΣ (εἰς τάμια τούρτερ): 60.548 τον. d.w. (2.620.000 κ.π. 14-14 1/2 μιλ. 44 τον. φιούελ διλ τού 1970) δολ. 14.500 ήμερησίως, ἐν κυκλικών ταξιδίων βορείου Ατλαντικού, διμεσος παράδοσις Κόντινεντ.

ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ (λιβ.): 18.801 τον. d.w. (14 μιλ. 28-29 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1969), δολ. 6.050 ήμερησίως, ταξιδία 5-7 μηνών, παράδοσις βορ. Ισπανίας Ιουνίου 25-Ιουλίου 5, έπαναπαράδοσις Ατλαντικού.

ΣΥΡΑ: 27.012 τον. d.w. (15 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ τού 1977), δολ. 9.000 ήμερησίως, ἐν κυκλικών ταξιδίων Περού, παράδοσις άμερικ. λιμένας Κόλπου, Ιουνίου 30-Ιουλίου 13, έπαναπαράδοσις άμερικ. λιμένας Κόλπου. Ατλαντικού (βορειώς Χάττερας).

ΣΚΑΠΠΙΜΠΡΖ: 15.085 τον. d.w. (702.074 κ.π. 13 μιλ. 18 1/2 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1971), δολ. 4.700 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερορίων, παράδοσις δταν και δτου είναι έπουμον εἰς Κονσταντζάν Ιουνίου 29-Ιουλίου 12, έπαναπαράδοσις δταν και δτου είναι έπουμον εἰς Κίναν.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (λιβ.): Καραϊβικήν 43.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας ἀκτής Ατλαντικού, Γουορλάντσεκέλ 220, Ιουνίου 14.

ΠΩΣΤΑ E: Καραϊβικήν 50.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας ἀκτής Ατλαντικού, Γουορλάντσεκέλ 200, Ιουνίου 9.

ΑΤΑΛΑΣ ΕΞΠΑΟΡΕΡ (λιβ.): Καραϊβικήν 41.500 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας ἀκτής Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 206, Ιουνίου 9.

ΑΒΙΝ ΟΤΑ ΤΡΕΠΤΝΕΡ: Μπαγάμας 65.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 160, Ιουνίου 10.

ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν): Μαύρην Θάλασσαν 45.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας ἀκτής Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 106, Ιουνίου 10.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (λιβ.): Περούκον Κόλπου 20.000 τον. μέρος φορτίου Καραϊβικήν, Γουορλάντσεκέλ 42,5, δψιών "Από Ανατολήν Γουορλάντσεκέλ 45, Ιουνίου 17.

ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ: Περούκον Κόλπου 95.000 τον. Μαύρασιαν, Γουορλάντσεκέλ 100, Ιουνίου 12.

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ: Περούκον Κόλπου 65.000 τον. μέρος φορτίου Αμπιτζάν, Γουορλάντσεκέλ 140, Ιουνίου 17.

ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β: Φλόττα 65.000 τον. μέρος φορτίου, Ιμιγκούν, Γουορλάντσεκέλ 122,5, Ιουνίου 15.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ: Καραϊβικήν 63.000 τον. άμερικ. λιμένας ἀκτής Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 200, Ιουνίου 11.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Α.: Καραϊβικήν 63.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 200, Ιουνίου 12.

ΑΓΡΗΤΗΣ ΛΑΝΤ: Περούκον Κόλπου 65.000 τον. μέρος φορτίου Αμπιτζάν, Γουορλάντσεκέλ 140, Ιουνίου 17.

ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β: Φλόττα 65.000 τον. μέρος φορτίου, Ιμιγκούν, Γουορλάντσεκέλ 122,5, Ιουνίου 15.

ΑΓΓΕΛΙΟΣ: Καραϊβικήν 63.000 τον. άμερικ. λιμένας ἀκτής Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 178, Ιουνίου 15.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΤΜΣ (λιβ.): Ανατολ. ἀκτής Μεξικού 53.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 210, Ιουνίου 14.

ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν): Ρωσικής λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 45.000 τον. Ιταλίαν, Γουορλάντσεκέλ 200, Ιουνίου 10.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝY (λιβ.): Φρήπορτ 62.000 τον. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 178, Ιουνίου 13.

ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μικτόν): Μεσόγειον 50.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 15, Ιουνίου 17.

ΣΗΝΙΚ (μικτόν): Μεσόγειον 58.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 130, Ιουνίου 17.

ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ: Σκίντα 42.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 240, Ιουνίου 25.

ΟΣΕΑΝ ΛΑΤΟΝ (λιβ.): 148.586 τον. d.w. (14,5 μιλ. 66,5 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1970), δολ. 2.225, ταξιδία 18-24 μηνών, Ιουλίον.

ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μικτόν): 117.999 τον. d.w. (του 1977), δολ. 3.55, ταξιδία 6 μηνών, Ιουνίου.

ΖΑΚΥΝΘΟΣ: Πουέρτο Όρντας 42.000 τον. Κιουρασό, Γουορλάντσεκέλ 320, και ἐν συνεχείᾳ, ἀπό Πουέρτο Όρντας διά Πιορκάουν, Γουορλάντσεκέλ 305, Ιουνίου 20.

ΙΟΥΡΟΠΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ (μικτόν λιβ.): Μεσόγειον 90.000 τον. μέρος φορτίου, Μπαχάμας, Γουορλάντσεκέλ 90, Ιουνίου 21.

ΑΘΗΝΙΚ (μικτόν): Μεσόγειον 65.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 116, Ιουνίου 24.

ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ: Μεσόγειον 125.000 τον. Καραϊβικήν Γουορλάντσεκέλ 82,5, Ιουνίου 25.

ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ: Ακτοπλοϊκόν Μεσογείου 130.000 τον. Γουορλάντσεκέλ 105, δύο συνεχή ταξιδία, Ιουνίου 15.

ΑΣΙΑΤΙΚ (μικτόν λιβ.): Ακτοπλοϊκόν Μεσογείου 141.000 τον. Γουορλάντσεκέλ 100, Ιουνίου 17.

ΜΑΡΙΑ: Βόρ. Αφρικήν 80.000 τον. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλάντσεκέλ 140, δψιών δύο συνεχή ταξιδία άκτοπλοικά Μεσογείου, Γουορλάντσεκέλ 150, Ιουνίου 20.

ΚΙΤΚ ΚΑΔΜΟΣ: Καραϊβικήν 55.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 205, Ιουνίου 15.

ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ: Καραϊβικήν 34.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 357,5, Ιουνίου 20.

ΤΡΕΠΤΝ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ: Ανατολ. ἀκτής Μεξικού 51.000 τον. μέρος φορτίου, Ισπανίαν, Γουορλάντσεκέλ 85, Ιουνίου 15.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ Υ: Δυτ. Αφρικήν 118.000 τον. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 100, Ιουνίου 13.

ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μικτόν): Περούκον Κόλπου 43.000 τον. μέρος φορτίου, Δάνοινγκ, Γουορλάντσεκέλ 220, δψιών μέγιστον βιθισμένων Σουέζ, Γουορλάντσεκέλ 190, Ιουνίου 22.

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ: Περούκον Κόλπου 53.000 τον. Μοιλάσσα, Γουορλάντσεκέλ 180, Ιουνίου 18.

ΤΡΕΠΤΝ ΟΣΕΑΝ (μικτόν): Καραϊβικήν 50.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεκέλ 290, Ιουνίου 25.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ: Μεσόγειον 26.000 τον. μέρος φορτίου καθαρά, Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλάντσεκέλ 330, Ιουνίου 25.

ΦΟΙΝΙΕ ΣΤΑΡ (λιβ.): Αρζού 20.000 τον. μέρος φορτίου, Βιετνάμ, Γουορλάντσεκέλ 320, Ιουνίου 25.

ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β: Δυτ. Αφρικήν 30.000 τον. μέρος φορτίου, Ιταλίαν, Γουορλάντσεκέλ 320, Ιουνίου 25.



Orion & Global Chartering Co., Inc.

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N.Y. 10006

ΤΑΥΡΟΣ: Αγγλιαν, Κόντινεντ, 31.000 τον. Σκανδιναϊαν, Γουορλάντσεϋ 315, Ιουνίου 28.

ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν): Μεσόγειον, 50.000 τον. μέρος φορτίου, Σουηδίαν, Γουορλάντσεϋ 225, Ιουνίου 27.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: (όψιον ΜΕΣΟΛΟΙΓΠ) 128.360 τον. d.w. (τού 1956), τάμι τοάρτερ 12 μηνών, δολ. 2,45, Σεπτέμβριον.

ΑΣΤΡΕΑ: Δυτ. Αφρικήν 64.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεϋ 175, όψιν ύπολοπον πλήρες φορτίου 86.000 τον., Γουορλάντσεϋ 75, Ιουνίου 26.

ΤΟΥΑΠΤ Β.: Βαλτικήν 35.000 τον. Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουορλάντσεϋ 210, Ιουνίου 14.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ: Τις 55.000 τον. Χάρην, Γουορλάντσεϋ 155, Ιουνίου 15.

ΝΕΔΙ: Τις 55.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλάντσεϋ 122,5, Ιουνίου 21.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ: 31.120 τον. d.w. (15,5 μιλ. 40 τον. φιούελ διλ. 2,5 τον. ντήξελ διλ. τού 1974), δολ. 11 τάμι τοάρτερ 11 μηνών, καθερα, Ιούλιον.

ΑΘΗΝΙΑΝ (λιβ.): Άνατολ. άκτην Μεζικού 37.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεϋ 345, Ιουνίου 21.

ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ: Έκουαντόρ 52.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεϋ 305, Ιουνίου 25.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ: Σιντί Κερί 130.000 τον. μέρος φορτίου, Τεργέστην, Γουορλάντσεϋ 105, Ιουνίου 20.

ΘΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Σούλλος Βός 77.000 τον. μέρος φορτίου, Τέτνευ, Γουορλάντσεϋ 145, Ιουνίου 19.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΟΥΑΕΤΖ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 84.000 τον. Φιλιππίνας, Γουορλάντσεϋ 140, Ιουνίου 23.

ΤΡΕΤΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ: Καραϊβικήν 66.000 τον.

μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, άκτης Ατλαντικού, Γουορλάντσεϋ 205, μέσος δρος Γουορλάντσεϋ 125, Ιουνίου 23.

ΕΥΑΝΘΙΑ: Καραϊβικήν 60.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεϋ 225, Ιουνίου 24.

ΓΚΙΩΝΑ: Καραϊβικήν 55.000 τον. Αγγλιαν, Κόντινεντ Γουορλάντσεϋ 170, Ιουνίου 19.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π. ΛΙΒΑΝΟΣ: Περσικόν Κόλπον 250.000 τον. Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουορλάντσεϋ 37,5, Ιουνίου 27.

ΜΙΜΗ: Καραϊβικήν 59.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Γουορλάντσεϋ 225, Ιουνίου 23.

ΜΙΧΑΗΑ (λιβ.): Άνατολ. άκτην Μεζικού 32.000 τον. μέρος φορτίου Πουέρτο Ρίκο, Γουορλάντσεϋ 375, Ιουνίου 23.

ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου, 50.000 τον. μέρος φορτίου, Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουορλάντσεϋ 160, Ιουνίου 28.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΜΠΙΣΙΟΝ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 210.000 τον. Μεσόγειον, Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουορλάντσεϋ 42,5, Ιουνίου 26.

ΜΑΡΙΑ Κ. (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 85.000 τον. μέρος φορτίου Τατλάνδην, Γουορλάντσεϋ 125, Ιουνίου 23.

ΠΑΡΟΣ: Βαλτικήν 19.000 τον. Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουορλάντσεϋ 430, δύο συνεχή ταξίδια, έναρξης Ιουνίου 20.

ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ: 63.100 τον. d.w. (14,5 μιλ. 58 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήξελ διλ τού 1963), δολ. 5,35, ταξίδια 12 μηνών, Ιούλιον.

ΤΟΑΜΗΡΟΣ: 58.385 τον. d.w. (14,5 μιλ. 56 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήξελ διλ τού 1963) δολ. 5,70, ταξίδια 12 μηνών, Ιούλιον.

ΦΟΙΝΙΞ ΣΤΑΡ (λιβ.): Λαβερά 22.800 τον. νάφθας, μέρος φορτίου, Ταρραγκόνα, Γουορλάντσεϋ 450, Ιουνίου 20.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (λιβ.): Καραϊβικήν 55.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, άκτης Ατλαντικού, Γουορλάντσεϋ 250, Ιουνίου 24.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ: Καραϊβικήν 63.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεϋ 300, Ιουνίου 27.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Λ.: Καραϊβικήν 63.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεϋ 300, Ιουνίου 27.

ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ: Καραϊβικήν 25.000 τον. μέρος φορτίου Μανάους, Γουορλάντσεϋ 490, Ιουλίου 3.

ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΤΜ: Μπαζάμας 58.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεϋ 255, Ιουνίου 21.

ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μικτόν): Ινδονησίαν 80.000 τον. δυτικ. άκτην, Γουορλάντσεϋ 120, Ιουνίου 24.

ΑΝΑΓΚΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ: Δυτ. Αφρικήν 44.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλάντσεϋ 230, Ιουνίου 27.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ (λιβ.): Μεσόγειον 87.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλάντσεϋ 142,5, Ιουνίου 28.

ΣΑΟΥΟΕΡΝ ΚΡΟΣ: Μαύρην Θάλασσαν, 50.000 τον. Πιούκοσλανιαν, Γουορλάντσεϋ 185, Ιούλιον.

ΕΛΛΕΣΙΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (λιβ.): Μεσόγειον 79.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεϋ 141, Ιουνίου 28.

ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (λιβ. μικτόν): 155.375 τον. d.w. (τού 1971), δολ. 2,30 τάμι τοάρτερ 12 μηνών, Ιούνιον-Ιούλιον.

ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ: Μεσόγειον 20.000 τον. καθαρά Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουορλάντσεϋ 355, Ιουνίου 25.

ΤΙΦΟΣΟ (λιβ.): Καραϊβικήν 65.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλάντσεϋ 225, Ιουνίου 26.

«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 ΝΟΜΟΥ:		
'Εκδότης - Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ Σεμελης 3, Έκαλη	'Επι τής θλης ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ Αιγάλεω 47, Κορυδαλλός	'Υπεύθυνος Τυπογραφείου ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΔΑΜΑΚΗΣ Κύπρου 99, Νίκαια
Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 - Πειραιεύς		
ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 1.000		

‘Η κίνησις τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων

ΑΒΑΝΣ	60	6640	α. Μάλτα 8) διά Πειραιά	ΑΙΓΑΙΟΣ ΙΣΤΠΑΝΙΚ	76	12498	δ. Π. Σάδι 15/6 διά Μασσεγίου
ΑΒΑΕ	62	10405	δ. Μπρούνουμποτελ 12)5 διά Λέγος	ΑΙΓΑΙΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ	78	9600	ε. Σιγκαπούρη 10/6 διά Μπάραν
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	10753	ε. Θρί Ρίθερ 18/5	ΑΙΓΑΙΟΣ ΚΙΝΓΚΝΤΟΜ	71	15387	ο. Μόντρεαλ 23/5 διά Μπουργκάς
ΑΒΙΝ ΟΙΔ ΛΙΝΤΕΡ δ.	69	104616	δ. Ντουμπάτι 3)6 διά 'Ελλάδα	ΑΙΓΑΙΟΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	ε. Κιούραζον 31/5
ΑΒΙΝ ΟΙΔ ΤΡΕΝΤΕΡ δ.	68	51073	ε. Ν. Ορλέανη 14/6	ΑΙΓΑΙΟΣ ΛΙΝΚ	74	18963	ο. Γιουρούπορτ 7/6 διά Λουλέα
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	ε. Ν. Ορλέανη 11/6	ΑΙΓΑΙΟΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	ε. Σιμονόσκει 6/6
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	ε. Γιοκοχάρα 5/6 (ΕΠΩΛ.)	ΑΙΓΑΙΟΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498	δ. Παναμάριο 13/5 διά Λά Γκουάρδα
ΑΓΑΠΗΝ	69	10006	δ. Α'δελάδι 11/5 διά Φραμάντλ	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	74	12498	α. Ν. 'Υρκη 31/5 διά Γκιζόν
ΑΓΑΠΗ ΙII	53	2918	ετων. -ΡΕΒΕΚΚΑ-	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΑΤΖΙΚ	74	12498	κ. Κ. Τάουν 5/6 διά Βραζιλίαν
ΑΓΓΕΛΑ ΔΑΙΡΗ	64	12561	δ. Κων/πολιν 30/5 διά Μαύρην Θαλ.	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑΛΑΤΙΚ	77	12498	ε. Βαλτιμόρη 10/6
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	55	15595	ε. Ν. Υόρκη 10/6 διά Χόθικ	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	ο. Λομπίτο 25/11 διά Λουάντα
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	ε. Σαιν Νο/ρζ 30/5	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΛΕΙΖ	72	11185	δ. Παναμ/ρ 2/6 διά Βενεζουέλα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	ε. Ούλων 27/5	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΡΕΙΒΕΡΥ	71	15205	ε. Ίντινα Κόρμποτ 13/6
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Λας Πόλμας 4/6 διά Χάιφα	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ	76	12498	ο. Νταμάρι 7/6
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	50	3499	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	ε. Όλακα 1/6
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (δ.)	69	90890	ε. Μπαχρέιν 6/6	ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ	75	12498	ο. Βακαματορού 5/6 διά Τόκιο
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	58	2667	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	α. Ναγκόνια 25/5 διά Ταϊμπά
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	α. Χόγκ 24/4 διά Β. Κορέα	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΑΛΟΤ	78	9600	ε. 'Αδελάδι 2/5 διά Μπαραράν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛΑ	59	5728	αργεί εις Χαλκίδα	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΑΤΟΝΗΡ	69	9199	ο. Ντώρμπαν 27/5 διά Κονάκρι
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	ε. Αμπερνην 13/6	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑΙΤ	70	9178	ο. Μουτσάρης 1/6 διά Μούκο
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	ε. Θάντερ Μπαιν 14/6	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	δ. Σουέζ 12/6
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	ε. Αμπαντάν 5/6	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΟΓΡΚΕΣ	71	15204	δ. Π. Σάδι 10/6 διά 'Ελλάδα
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙI	70	18628	ε. Σιγκαπούρην 13/5	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΕΥΑΟΡ	78	9600	ε. Σιγκαπούρη 2/6 διά Ελλάδα
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	3840	α. Αλεξάνδρειαν 7/6 διά Ρουμανία	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΗΜΑΝ	78	9600	οργεί εις Μπιλάνιδο
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	54	8120	ε. Πειραιας 18/2	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΚΟΥΟΠ	71	11185	ο. Ριο Γκράντε 10/5 διά Ταϊλάνδη
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10678	δ. Παναμ/ρ 19/5 διά Καλάδο	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΩΝΙΚ	73	12498	δ. Σουέζ 12/6
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10246	α. Ρίον Γκράντε 2/6 διά Πολωνίαν	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9078	ο. Λαυρίου 16/5 διά Κωνσταντίνων
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗΝ	58	3690	ύπο παραλήθην	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΤΟΤ'ΙΚ	71	11208	δ. Παναμ/ρ 17/2 διά Κίνα
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10323	εις Κοοιν 10/6	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΤΟΡΜ	66	21220	ο. Ντώρμπαν 27/5
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	67	11610	α. Αδελάδι 12/6 διά Β. Κορέα	ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΑΙ'ΦΟΥΝ	68	16702	ε. Πειραια 21/5
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ε. Μπουεναβεντούρα 29/5	ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	ο. Π. Ελιζάμπετ 15/6 διά Κ. Τάουν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΡΕΙΝΤ	70	9025	ε. Λάγος 27/4
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	56	6156	α. Μασσαλίαν 6/6	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΑΙΝΟ	69	9199	ε. Σιγκαπούρη 17/11 διά 'Αγκόλα
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	α. Μορμουγκάδο 6/6 διά Κωνσταντίνων	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΕΙ'Μ	69	8928	ε. Μπάρ 8/6
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	ε. Πειραια 12/6	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	8927	ε. Γένοβα 29/3 διά Κούθα
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	ε. Λάγος 7/6	ΑΙΓΑΙΟΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	δ. Κωνιπολιν 12/6
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	5886	δ. Π. Σάδι 17/5	ΑΙΓΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20095	ε. Ταιχούγκι 1/6
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	α. Π. Πάλμας 9/6 διά Ρόττερνταμ	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	45	3805	όργεί εις Πειραιά από 6/6
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	άργει εις Ηράκλειον	ΑΙΒΗΒΟΝ	66	14359	ο. Λός Αντζέλες 30/5 διά Γιοκοχάμα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	ε. Πειραια 10/6	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	4043	ε. Χάμπτον πρόδ. 11/6
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	4033	ε. Πόρτ ντε Μπούκ 16/5	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Α	60	6808	ε. Γιράρταρ 25/4 διά Εύρωπην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ	67	3016	ε. Μπατόν Ρούς 25/6
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	εις Κουβένταν από 20/7/178	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16000	δ. Σουέζ 11/6 διά Κατάρ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	α. Ταϊβάτεια 14/6 διά Γενόβα	ΑΙΓΑΙΑΝΤ Φ ΜΑΡΜΑΡΑ	60	6980	ε. Αμπιτζάν 22/5
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229	α. Καντζ 5/6 διά Βαλκαρία	ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΝΤ	60	8368	ε. Αμπιτζάν 23/5
ΑΓΙΟΣ ΣΥΠΙΡΙΟΝ	77	1573	α. Ν. Ορλέανη 17/5 διά Αστόντ	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ε. Ριο Γκράντε 9/6
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ III	43	1845	εις Πειραιά από 6/10	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗΝ	58	9292	ο. Π. Ελιζάμπετ 14/6 διά 'Αμπιτζάν
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ VI	47	2775	ε. Πειραια 28/4 (εποκευα)	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΚΑΥ	78	10175	ε. Ταγκουμάρα 26/5
ΑΓΚΝΙΚ II	63	12273	ε. Ριο Γκράντε 8/6	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	9627	ε. Μπ. Αυρες 2/6
ΑΓΛΑΟΣ	63	9154	α. Αμβέρραν 8/6 διά Ματαράνι	ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	ο. Ντώρμπαν 9/6 διά Ταιβάν
ΑΓΡΑΜΠΕΛΗ	67	5113	α. Ντακάρ 29/5 διά Αμπούργον	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	60	9923	δ. Μπρουσμπούτοντ 11/5 διά 'Αθανά
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32687	α. Χάμπτον ρόδ. 7/6 διά Αραύμπα	ΑΙΤΗΡΗΝ ΣΕΡΝΕΤΑ (δ.)	65	56804	ύπο παραλήθην
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ	58	5037	α. Μάλτα 12/6 διά Καράρα	ΑΙΤΗΡΗΝ ΣΗΝ	65	6898	ο. Κουονιακίλ 7/6 διά Καλάδο
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	α. Τζένταν 15/5 διά Μπ. Αμπάς	ΑΙΤΗΡΗΝ ΓΚΡΕΙ'Σ	56	6898	θέστα 19/4 διά Αθανά
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	63	1582	ε. Μπόσταν (Αινάκ) 12/6	ΑΙΤΗΡΗΝ ΕΚΣΤΑΖ	69	11682	ο. Ολάκιν 25/6 διά Κοικοχάμη
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10459	ε. Πουέρτο Καμπέλο 30/5	ΑΙΤΗΡΗΝ ΝΟΣΤΑΤΑΖΙΑ	69	6038	ο. Ολάκιν 28/5 διά Τελόκ 'Ανερ
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	68	14342	α. Τζιμπούταν 18/3 διά Κίνα	ΑΙΤΗΡΗΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	10183	ο. Βοστώνη 25/5 διά 'Ινδιαν
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	67	6842	ε. Ρόττερνταμ 13/4 διά Κουύβα	ΑΙΤΗΡΗΝ ΣΑΝ	66	3034	δ. Μπρουσμπούτοντ 9/5 διά 'Άλγερια
ΑΔΡΙΑΝΟΣ	61	4907	ε. Λομπίτον 23/4	ΑΙΤΗΡΗΝ ΣΑΞΕΣ	65	20119	ε. Ν. Υόρκη 25/5
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	άργει εις Πειραιά από 10/1	ΑΙΤΗΡΗΝ ΣΕΡΝΕΤΑ (δ.)	65	56804	ε. Σάρος 12/5 διά Λιβύην
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	α. Τενερίφη 25/5 Κλεψ	ΑΙΤΗΡΗΝ ΣΗΝ	65	3034	δ. Μπρουσμπούτοντ 11/5 διά Ταρτούς
ΑΕΤΟΣ	72	3069	ε. Καρατία 13/6	ΑΙΤΗΡΗΝ ΣΙΝΖΕΡΙΤ'	59	17948	ε. Δάντοιας 29/5
ΑΕΤΟΣ	57	1674	α. Πασάτζες 2/6 διά Λαττάκια	ΑΙΤΗΡΗΝ ΣΚΑΥ'	67	3046	ε. Δάντοιας 17/6
ΑΖΑΛΕΑ	64	5931	α. Λάγος 28/5 διά Ντουάλα	ΑΙΤΗΡΗΝ ΤΑΡΓΚΕΤ	63	10836	δ. Π. Σάδι 3/5 διά Κωνσταντίνων
ΑΖΟΥΜΑ	66	8439	α. Σιγκαπούρην 10/5 διά Κορέαν	ΑΙΤΗΡΗΝ ΤΡΑΣΤ	69	6054	δ. Κωνιπολιν 10/5 διά Ρουμανίαν
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΗΣ	56	4884	ε. Ρευνιόν 8/6	ΑΙΤΗΡΗΝ ΦΡΕΝΤΣΗΠ	65	8914	δ. Κουονιακίλ 30/5 διά Αμπιτζάν
ΑΗΔΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	α. Βλήμιγκτον 8/6 διά Σ. Τζών	ΑΙΤΗΡΗΝ ΧΑΡΜΟΝΥ	71	4995	ε. Βενετία 8/6
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ε. Αμβέρραν 16/6	ΑΙΤΗΡΗΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	64	5310	υπο παραλήθην
ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΚΟΜΗΝΟΥ	56	13555	ε. Μοντεβίδεο 11/6	ΑΙΤΗΡΗΝ ΣΠΑΙ'ΛΟΤ	64	5295	υπο παραλήθην
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (δ.)	58	15940	α. Πειραιά 28/5 διά Συρία	ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	60	11042	ε. Αμβέρραν 15/6
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	2999	ε. Διέπηπον 30/5	ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΡΤΚΕΤ	68	3960	ε. Μαρακάμποντο 19/5
ΑΘΕΡΑΣ	56	7369	ε. Πειραια 3/5	ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΙΩΝ	77	38484	ε. Αμπιτερντον 3/6
ΑΘΗΝΑ	58	5596	α. Κόρη 5/6	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	67	32508	ε. Αμπούργον 13/6
ΑΘΗΝΑ Β.	68	1943	ε. Κιότα 4/6	ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦΗ	66	22362	ε. Σάν Νικόλας (Αργ.) 11/6
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	α. Κόμων Μπαιν 4/6 διά Ρίγων	ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΦΕΡ	64	6482	ε. Μασσαλίαν 30/5 διά Τριπολίν
ΑΘΗΝΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	72	106623	ε. Πειραια 31/5	ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΥ	66	22362	ε. Ν. Όρλεάν 11/6
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	α. Ν. Υόρκη 6/6 διά Πειραιά	ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	65	18451	ε. Χουέλα 18/5 διά Κόπον ΗΠΑ
ΑΘΗΝΑΙ ΙI	53	3575	ε. Λαττάκια 31/5	ΑΙΤΖΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ	59	2165	ο. Πάρκορ Καρόπαν 24/5
ΑΘΗΝΑΙ ΙΙ	57	5010	ε. Λαντόνιας 11/6	ΑΙΤΖΙΑΝ ΗΟΜΙΛΟΣ	71	16017	α. Μάλτα 9/6 διά Ισπανίαν
ΑΘΗΝΑΙ ΙΙΙ	58	9279	ε. Μπ. Αύρες 1/6	ΑΙΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	ο. Αμβέρραν 7/6
ΑΘΗΝΑΙ ΟΡΑΙΩΝ (δ.)	58	12943	δ. Σουεζ 30/5 διά Βορέανην	ΑΙΚΡΑΤΑ	57	6205	ε. Καζαμπλάνα 31/5
ΑΘΗΝΗΚ (μ.)	67	48747	α. Χιούστον 21/5	ΑΙΚΡΙ	77	16080	ε. Λανδίνιαν 15/6
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	ε. Πειραιά 18/5	ΑΙΚΡΙΤΑΣ	70	16224	ο. Τάμπα 2/6 διά Ιταλίαν
ΑΘΩΝ	78	10120	εις Κούρε ύπο συμπλήρωσιν	ΑΙΚΡΙΤΑΣ	78	13884	δ. Σουεζ 24/5 διά Μπόραν
ΑΘΩΛΑ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	ε. Γιοκοχάρα 1/6	ΑΙΚΡΙΤΑΣ	71	9868	ε. Κόρλαχαν 19/5 διά Ρωαίαν
ΑΘΩΣ	69	10008	α. Μαρακάσιου 1/6 διά Ντουσούθ	ΑΙΚΡΟΝ	59	14722	ε. Καζαμπλάνα 5/5
ΑΙΓΑΙΟΙ (δ.)	59	12868	ε. Πειραιά 21/5	ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ε. Βρέμπτη 12/6 διά Γκοτενμπουργκ
ΑΙΓΑΙΟΙ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	59	12176	ε. Ράς Τανούρα 26/5	ΑΙΚΤΑΙΑ	75	23785	ε. Ρόττερνταμ 31/5 διά Ρίθερ Πλέιτ
ΑΙΓΑΙΟΙ ΕΞΠΡΕΣ	57	3169	άργει εις Χαλκίδα από 5/7	ΑΙΚΤΙΑΝ	60	3188	ε. Δουβλίνο 11/6 διά Ιταλίαν
ΑΙΓΑΙΟΙ ΑΘΗΝΗΚ	76	12498	ε. Σαγκάνη 15/5	ΑΙΚΤΙΒΙΤΥ	60	9927	ε. Σάρος 2/6 διά Λαττάκια
ΑΙΓΑΙΟΙ ΑΙΔΑΝΤ	68	9079	ε. Σουραμπάδια 6/5	ΑΙΚΤΙΟΝ	76	11206	ο. Κόπει 17/5 διά Μπόραν
ΑΙΓΑΙΟΙ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	ε. Λομπίτο 17/5	ΑΙΚΤΙΟΥΜ (δ.)	64	33316	ε. Σάρος 8/6 διά Αγυούσταν
ΑΙΓΑΙΟΙ ΑΣΤΟΜΙΚ	74	12498	ε. Κολούμπια ρίθερ 1/6 διά Αυστραλίαν	ΑΙΔΑΜΠΡΑ	64	7877	ε. Καλόκαιρα 15/6
ΑΙΓΑΙΟΙ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	68	9070	ε. Σιγκαπούρη 30/5	ΑΙΔΙΩΝ	62	13120	ε. Μίνα Καρμούς 11/6 διά Σουεζ
ΑΙΓΑΙΟΙ ΓΟΥΣΤΩΝΤΟΜ	72	11184	δ. Παναμά 20/4 διά Χαινάκγκ	ΑΙΔΟΡΑΔΑ	77	5868	ε. Γένοβα 10/6
ΑΙΓΑΙΟΙ ΕΙΣΤΖΕΝΤ	78	9600	εις Μπιλάντο ύπο συμπλήρωσιν	ΑΙΕΑΚΟΣ	48	2296	ε. Σιγκαπούρη 6/5 διά Ιταλίαν
ΑΙΓΑΙΟΙ ΕΛΑΝΤ	60	11838	ε. Σουραμπάδια 16/5 διά Παντζάκ	ΑΙΕΚΟΣ	57	10389	ε. Πειραιά 12/2
ΑΙΓΑΙΟΙ ΕΛΛΕΝ							

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	60	3847	εις Πειραιά από 112)77 (έπισκευαι)	ΑΝΕΜΟΝΗ	78	11000	ε. Σιγκαπούρην 6)6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3781	εις Πειραιά (έπισκευαι)	ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	α. Χόκ-Κόκ 2)6 διά Σιγκαπούρην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	1222	α. Βρέμην 23)5 διά Σκίκντα	ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	ε. Ρεσίφε 31)5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Γ.....	71	7402	ε. Λάγος 3)5	ΑΝΘΩΝΙΑ	56	7962	ε. Αλεξάνδρειαν 8)6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	έργει εις Πειραιά από 20)4	ΑΝΘΩΣ	78	11000	εις Κουΐρ υπό συμπλήρωσιν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	ε. Άλμέρια 5)6 διά Σφάξ	ΑΝΘΟΥΛΑ	53	4247	δ. Σουέζ 7)6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	56	3178	ε. Πόρτ Σαΐδ 2)5	ΑΝΘΟΥΛΑ	59	3354	α. Κάννες 14)3 διά Κούθα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.....	58	3834	ε. Καράτα 29)5	ΑΝΘΟΥΛΑ	50	2116	δ. Σουέζ 12)6
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΔΙΡΗΣ	78	15688	εις μεσον. μεταφοράς	ΑΝΙΤΑ	76	4617	ε. Οζάκα 5)6 διά Ναγκόγια
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ ..	44	7207	ύπο παραλαβήν	ΑΝΝΑ	76	16438	ε. Μη. Σαπούρ 5)5
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	70	103012	εις μεσον. μεταφοράς	ΑΝΝΑ	60	14840	ε. Πειραιά 10)6 διά Θεούτα
ΑΛΕΞΗΣ Γ.....	54	2488	ε. Αλεξάνδρειαν 5)6	ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	α. Λαττάκιο 18)5
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	ε. Κοσταζακόδολος 15)5	ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	ε. Χιούστον 29)5
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	δ. Γιβραλτάρ 11)6 διά Κούστα	ΑΝΝΑ Κ.	62	11053	ε. Όρλεάντ 8)6 διά "Αγ. Βικέντιον
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	α. Ρινιέκο 14)6 διά Ταραγκόνα	ΑΝΝΑ Μ.	58	6618	εις Τρίπολιν (Λιβάνου) από 4)11
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΙΤ	62	9055	ε. Άμβούργον 15)6	ΑΝΝΑ Π.	57	9448	α. Πάλμας 30)5 διά Γουόρρι
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	58	9878	α. Ρόττερνταμ 15)6 διά Άμβούργον	ΑΝΝΙΤΑ	64	11075	α. Όζάκα 5)6 διά Ναγκόγια
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙΟΝΗΡ	57	8192	ε. Ρόττερνταμ 30)5	ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ (μ.)	72	42093	ε. Ρόττερνταμ 22)5
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ ..	60	8294	α. Γιβραλτάρ 8)6 διά Καναδά	ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	ε. Σιγκαπούρην 16)5 διά Σαλήφ
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	6020	δ. Γιβραλτάρ 20)5 διά Κούθα	ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	ε. Μη. Σαπούρ 28)5
ΑΛΙΚΗ	59	15012	ε. Μαπούτο 24)5	ΑΝΝΟΥΛΑ II	60	6086	δ. Κων/πολιν 11)5 διά Πειραιά
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.....	70	10011	α. Μη. Αύρες 4)6 διά Ρόττερνταμ	ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	α. Θεούτα 15)6 διά ΗΠΑ
ΑΛΙΜΟΣ	54	1789	εις Πειραιά από 20)6	ΑΝΤΕΑ	69	2985	δ. Π. Σαΐδ 10)6 διά Εύρωπην
ΑΛΙΟΥΣA	69	9072	ε. Ν. Ορλέανη 11)6	ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24282	ε. Μη. Αύρες 12)6
ΑΛΛΑΖΑΡ	65	9677	ε. Μπάραρον 26)5	ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	α. Σουνιούακ 24)5 Ριο Ιανέριο
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ε. Βορμάνη 24)5	ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΓΟΥΙΝΓΚΣ	58	9585	α. Ρ. Ιανέριο 22)5 διά Μπαχ. Μπλάνκα
ΑΛΚΜΗΝΗ	67	5476	ε. Σάντερλαντ 14)6 διά Κόνακρη	ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΠΑΥΟΥΡ	59	9584	α. Μπάραρον 7)6
ΑΛΚΟΡ	57	1743	άργει εις Πειραιά από 13)2	ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Σαδέμπο 11)5 διά Αύστραλιαν
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	ε. Λουμούρο (Μαλαισία) 13)6	ΑΝΤΣΕΛΙΝΑ ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ	70	3969	α. Λάρνακα 13)6 διά Μπράιλα
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Ταιταγκόκ 29)5	ΑΝΤΖΗ	61	1765	ε. Βενετίαν 14)6
ΑΛΚΥΩΝ	62	6155	α. Ντώρμπαν 8)6	ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15404	α. Ντακάρ 7)6
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	66	37888	άργει εις Πειραιά	ΑΝΤΙΓΩΝΗ	76	23149	ε. Σάν Ντιέγκο 15)6
ΑΛΜΕΑ	60	11117	α. Μοντεβίδεο 2)6 διά Σεμπετίμπα	ΑΝΤΙΟΝΗ	78	10996	α. Μπάραρον 11)6
ΑΛΜΟΝΤ Β. (δ.)	58	12628	α. Πειραιά 5)6 διά Χάιφα	ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Σιγκαπούρην 27)5 διά Έλλαδα
ΑΛΜΠΑΚΟΡΕ	62	1505	δ. Παναρό 28)5	ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	13862	ε. Βαρκελώνην 4)5
ΑΛΜΠΑΜΙΣΙΟΝ	64	18000	α. Θεούτα 8)6 διά Μη. Αύρες	ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η	74	5932	α. Σαδόνα 22)5 διά Π. Νουάρ
ΑΛΜΠΑΦΟΡΟ	69	12404	α. Βανκούερ 31)5 διά Ιαπωνίαν	ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	15934	α. Σεβίλην 12)6 Καζαμπλάνκα
ΑΛΜΠΑΦΙΡΓΚΟ	62	1507	α. Μπάρον 30)6	ΑΝΤΩΝΙΑ	59	4532	ε. Αμβέρσαν 3)6
ΑΛΜΠΙΣ	55	5564	α. Σάν Νικολας ('Αργ.) 30)5 Βενετίαν	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ	59	10205	α. Μαυρίκιον 11)6 διά Ντώρμπαν
ΑΛΝΤΕΑ	53	5497	α. Λάγος 17)4 Ντουάρα	ΑΝΤΩΝΥ	64	16323	ε. Πειραιά 28)4
ΑΛΟΧΑ	76	11275	ε. Βρέμην 15)6	ΑΟΥΡΕΛΙΑ	56	16323	α. Πειραιά 26)5 διά Κούθα
ΑΛΤΙΣ	78	11000	εις Κούρη υπό συμπλήρωσιν	ΑΟΥΡΓΙΚΑ	67	2777	ε. Μπρεμενχάρφεν 14)6
ΑΛΤΟΝΑ	59	8873	εις Πουέρτο Σάντα Μαρία 6)5	ΑΠΕΣ	73	16397	α. Σιγκαπούρην 13)6 διά Ίράν
ΑΛΥΣΙΑ	64	10275	ε. Μπάραρον 29)5	ΑΠΟΛΟΔΗΣ	63	9733	α. Άμβούργον 26)5 διά Καναδά
ΑΛΦΑ ΕΠΙΡΡΕΣ	73	2940	δ. Π. Σαΐδ 31)5 διά Φλελίσσουες	ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Δουνικέρκην 26)5 διά Περικόν
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	α. Νεάπολην 7)6 διά Γιβραλτάρ	ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13120	δ. Σουέζ 16)5 διά Μπάραρον
ΑΛΦΑΡΝΤ	57	3826	α. Ντεμέραρη 7)6 διά Παναρά	ΑΠΟΛΛΩΝ	51	3782	α. Χάιφε 26)3
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Κηλούγκ 7)6 διά Ιαπωνίαν	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	61	10893	ε. Μασαλίαν 13)6
ΑΜΑΖΩΝ	79	9800	δ. Γιβραλτάρ 12)6 διά Άζορες	ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	54	7321	α. Άλεξάνδρειαν 9)6 διά Π. Σαΐδ
ΑΜΑΛΙΑ	78	10302	ε. Μόντρεαλ 12)6 διά Βιτόρια	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α	67	16210	ε. Βαλτιμώρην 11)6
ΑΜΑΛΙΑ II	67	51644	α. Ντακάρ 28)5 διά Μπορτνώ	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	59	8837	α. Παραγάουνα 26)5
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5614	ε. Αμπούρην 14)6	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	ε. Ίντρον 29)5
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	άργει εις Πειραιά	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ	61	6456	δ. Παναρά 11)6
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	α. Πειραιά 25)5 διά Ιησούτες	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. II	51	2758	α. Σφάδ 30)5
ΑΜΙΑΛΑ	72	13631	α. Μπ. Αύρες 31)5 διά Σιγκαπούρην	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. III	60	9486	ε. Μη. Αύρες 10)6
ΑΜΟΡΓΟΣ	70	35868	α. Γηλούχος 7)6 διά Ιαπωνίαν	ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	α. Χάρηρη 23)3 διά Αθάνα
ΑΜΠΟΥΚΙΡ ΦΟΡΤ	55	3370	δ. Δάντα 10)4 διά Βιτόριου	ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ	54	9450	ε. Μπάραρον 28)5
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	α. Πειραιά 12)6	ΑΡΑΕΟΣ	56	1965	εις Πόρτ Ελιζαμπέθ από 13)5
ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ	57	8727	α. Μασείο 31)5 διά Μασσαλίαν	ΑΡΓΙΚΟΝΤ	64	10335	υπό παραλαβήν
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	δ. Σουέζ 23)5	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	77	10003	α. Κ. Τάουν 13)6
ΑΜΦΙΟΠΗ	62	19377	ε. Σάντος 7)6	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	8409	α. Σιγκαπούρην 17)4 διά Β. Κορέαν
ΑΜΦΙΤΡΙΤΥ	78	11000	α. Κ. Τάουν 1)6 διά Μη. Αύρες	ΑΡΓΟΛΙΣ	69	9072	α. Λάγος 27)5 διά Ντουάρα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	α. Αδελαΐδα 29)5 Βαλαρού	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	68	24877	ε. Φερρόλ 24)5 (έπος.)
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	78	11000	εις Αίοι υπό συμπλήρωσιν	ΑΡΓΟΣ	69	9868	α. Ούντεβαλο 2)5 διά Αθάνα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΙΟΝΤΟΜ	74	13348	ε. Ταιμάτα 4)6	ΑΡΓΥΡΟ	59	8775	α. Φρητάουν 22)5 διά Γκαλέστον
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	ε. Α' μπούτα 20)5	ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	δ. Κων/πολιν 21)5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9142	ε. Βόλον 25)5 διά Ρουμανίαν	ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587	ε. Ποζουσόλι 21)5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ε. Ναγκόγια 3)6	ΑΡΓΩ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	78	30800	εις Σακά υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΙΤ	78	13889	ε. Βαλτιμόρη 8)6	ΑΡΓΩ ΓΕΕΠΟΡΕΡ	78	33000	εις Αριάδες υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΙΟΜΦ	76	13633	ε. Γιελάντα 19)5	ΑΡΓΩ ΠΑΙΩΝΗΡ	76	1587	εις Σακά υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΕΛΙΤΥ	78	13883	εις Αίοι υπό συμπλήρωσιν	ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1587	δ. Γιβραλτάρ 4)6 διά Σκίκντα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΙΠΩΝ (δ.)	64	35333	ε. Κεμπάκ 10)6 διά Χιροσίμα	ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1579	ε. Ιμπέρια 8)6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Μπριουσμάρη 15)6	ΑΡΓΩ ΦΑΙΗΟ	76	1579	δ. Π. Σαΐδ 15)6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	ε. Αμπανάτ 15)5	ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΓ	77	1579	δ. Γιβραλτάρ 12)6 διά Μπιλμάρο
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	δ. Παναρά 28)5	ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Σαρπίνες 13)6 για Μπιλμάρο
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ε. Ταϊταγκόκ 12)6 διά Καλούπτα	ΑΡΕΤΗ Ζ	57	8529	α. Κολόμπι 15)6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΔΗΣ	57	2148	ε. Σπέτζα 29)5	ΑΡΕΤΗ Σ	62	9139	ε. Ντουλούψ 26)5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	δ. Κων/πολιν 5)6	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	62	15405	α. Γαλάται 24)5 Μη. Αύρες
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	79	15888	εις Ρ. Ιανέριο υπό συμπλήρωσιν	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	δ. Κων/πολιν 14)4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ.....	59	7965	ε. Δρέπανος 6)5 Μίνα Καμπούς	ΑΡΗΣ	70	9868	α. Ούντεβαλο 8)2 διά Αθάναν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ι.....	58	5402	ε. Αμπανάτ 15)5	ΑΡΗΣ VI	51	2491	δ. Σουέζ 3)5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ	67	53448	δ. Τέμπτα 13)6 διά Γουρούπορτ	ΑΡΗΔΑΝΗ	64	9962	δ. Παναμά 11)6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙΙ	77	4713	ε. Παναρά 21)5	ΑΡΗΔΑΝΗ E	69	9038	α. Χόκ-Κόκ 13)6 Κ. Τάουν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙV	69	15869	δ. Κων/πολιν 12)6	ΑΡΗΔΑΝΗ Ε (δ.)	62	25672	ε. Μπιζέρτα 13)6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ	62	11435	ε. Ντεμέραρά 14)6 διά ΗΠΑ	ΑΡΗΔΑΝΗ ΠΑ.	59	7052	ε. Μπεντι 25)5
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2621	δ. Σάντος 1)6 διά Ματαντί	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	δ. Σουέζ 6)6
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	εξωθ. Γκόλαντ 12)6	ΑΡΙΑΝΑ	57	5231	άργει εις Χαλκίδα από 30)10
ΑΝΔΡΕΙΑ	66	2999	ε. Αρμέριο 10)5	ΑΡΙΕΑ	62	12038	δ. Μόζι 13)5 Καλδο
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	ε. Λάγος 8)6 διά Κόνακρην	ΑΡΙΕΣ	60	7839	α. Σάρι 10)6 διά Κελκον
ΑΝΔΡΟΣ	65	15404	ε. Αδελαΐδαν 3)6 διά Κ. Κέμπλα	ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	72	129260	α. Σάν Σεμπαστάν 27)5

ΑΡΠΑ ΣΑΝ	57	5992	ε. Πειραιά 11)6	ΒΕΡΝΑ	61	4364	α. Λαττάκια 30)5
ΑΡΤΑ	55	1875	α. Σαδόνα 26)4	ΒΕΤΑ	72	3246	α. Μπορντώ 14)5 διά Κόνακρα
ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙV	57	10376	α. Ράγκουν 13)6 Μονρόβια	ΒΗΤΑΚΑΛΜ	57	9722	εις Πειραιά από 2)12
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	67	44708	α. Φρεγάντλ 2)6 διά Περαιών	ΒΗΤΑΚΑΡΡΙΕΡ	59	13381	α. Πειραιά 29)5 διά Μη. Έιρες
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23100	εις Μίζουσα ύπό συμπλήρωσιν	ΒΗΤΑΜΑΡ	56	8995	α. Λισσαβώνα 11)5 διά Αμβούργον
ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	α. Τζένταν 6)6 διά Ίνδιαν	ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	48	3930	α. Αλεξάνδρειαν 10)6
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Μη. Έιρες 28)4 διά Ραβέννα	ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	δ. Π. Σάιδ 1)6
ΑΡΤΕΜΙΣ	72	3908	ε. Άμβούργον 15)6 Βεντστολίς	ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	60	12487	α. Μόντρεαλ 13)6 διά Χάλιφας
ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	ε. Μονρόβιος 9)5	ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	α. Λαττάκια 31)5 διά Π. Σάιδ
ΑΡΤΖΥΑ (δ.)	66	43433	α. Ν. Όρλεάνη 14)6	ΒΙΛΕΛΜΙΝΑ	59	2503	δ. Γιβραλτάρ 14)6 διά Π. Σάιδ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Άμστερνταμ 27)5 διά ΗΠΑ	ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	ε. Κ. Τάουν 13)6
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	α. Ταϊράλεστον 27)5 Τουάφ	ΒΙΝΤΖΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Χόνκ-Κόνκ 14)6
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	μετωνυμίσθι -ΔΑΝΙΗΛ-	ΒΙΟΔΕΤΤΑ	53	2536	δ. Πόρτ Σάιδ 13)6
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙΙ	63	22103	ε. Γένοβα 3)6	ΒΙΡΑ	56	7841	α. Λειψασίδη 13)5 διά Ταρτούς
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	ε. Καράτοι 8)6	ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	δ. Παναμά 23)5 διά Ιαπωνίαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	ε. Ν. Όρλεάνη 8)6	ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7058	ε. Γλασκώβην 12)6
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	ε. Βενετίαν 14)6	ΒΙΣΜΑΡ	79	16000	εις Βίσμαρ ύπό συμπλήρωσιν
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ	65	27229	δ. Γιβραλτάρ 9)6 Κωνσταντίνου	ΒΟΜΑΡ	71	16133	α. Ντόρμπιταν 31)5 διά Ρίτσαρντς Μπαιν
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	δ. Ντουμπάι 25)5 Κόρ. ἀλ. Αμάγιο	ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	δ. Κων/πολιν 18)5
ΑΡΧΟΝΤΙΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	α. Γιβραλτάρ 6)6 διά Μονρόβια	ΒΟΥΛΑ	58	8301	όργει εἰς Χαλκίδα ώπό 2)10)77
ΑΖΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Σακάντε 9)5 διά Αυστραλίαν	ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	δ. Παναμά 10)6 διά Ειρηνικόν
ΑΣΠΑ	66	2794	α. Γουόρερ 29)4 διά Λάγος	ΒΥΖΑΝΤΙΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	68	2757	ε. Λισσαβώνα 14)6
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	53	4787	δ. Κων/πολιν 7)6 (ΕΠΟΔ.)	ΒΥΖΑΝΤΙΑΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	61	1550	ε. Κεσμπιάνκα 7)6
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	53	13415	όργει εἰς Πειραιά	ΒΥΖΑΝΤΙΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ε. Πειραιά 5)2
ΑΣΠΑΣΙΑ Π. ΔΕΜΟΥ	72	20506	α. Είνονουάσ 22)5	ΒΥΤΙΝΑ	75	14983	α. Αιμέρροσ 7)6 Ντιμπρότ
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	α. Λαγος 11)6 διά Γουόρρι	Γ. Π. ΚΟΣΜΑΣ	57	922	α. Σαδόνα 6)6 διά Αθάνα
ΑΣΠΙΔΟΣ	59	9303	ε. Ρούεν 30)5	ΓΑΒΒΡΙΑ	53	5616	ε. Κάρντιν 15)6
ΑΣΤΙΣ	58	9278	α. Μπάραν 30)5	ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	31952	α. Φλαδέφεντς 17)5 διά Αρούμπα
ΑΣΤΙΣ (δ.)	56	18657	ε. Ριγένα 27)5	ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	61	18588	όργει εἰς Ν. Όρλεάνην ώπό 7)12)74
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	ε. Άμβούργον 14)6	ΓΑΛΑΤΑΣ	56	9059	ε. Αιμιτζάν 15)5
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13121	ε. Ιμμινχάμ 14)6	ΓΑΛΛΗΝΗ	60	10186	ε. Μπάραν 30)4
ΑΣΤΕΡΟΙΝΤ	60	6236	α. Ταϊράλεστον 13)6 διά Πειραιά	ΓΑΡΟΦΑΛΙΑ	60	12006	α. Κολόμπι 13)6
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Κ. Τάουν 29)5 διά Ιαπωνίαν	ΓΕΜΕΛΑΣ	62	11082	μετων. -ΜΕΝΤΣΤΑΡ-
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	α. Λάς Πάλμας 5)6	ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	δ. Παναμά 13)6
ΑΣΤΟΡΙΑ (δ.)	64	33847	α. Σάνταβα 29)5 διά Σλάγκεν	ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	76	16037	ε. Γλασκώβην 11)6
ΑΣΤΟΡΙΑ	60	16967	ε. Αθάνα 7)2 (έπισκεψι)	ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	ε. Μόντρεαλ 12)6
ΑΣΤΡΑ	64	2304	α. Μπαρμάντος 12)6	ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΟΗΝ	67	15421	α. Ν. Υόρκη 12)5 διά Νιού Χάρφεν
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	δ. Παναμά 12)6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	α. Ριγέκα 4)5 διά Θεσ/νική
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	68	44646	ε. Φιλαδέλφειαν 7)6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ	58	7894	εις Μοκαμέντες ώπό 5.5.78
ΑΣΤΡΟΝ	52	1939	ε. Πειραιά 13)5	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13714	α. Ρόττερνταμ 10)6 διά κόλπον ΗΠΑ
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	α. Πειραιά 11)6 διά Χαλκίδα	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	α. Κιότζια 24)3 διά Τρίπολιν
ΑΣΦΑΛΤ ΜΕΡΤΖΑΝΤ (δ.)	55	12345	α. Φιλαδέλφειαν 26)5 Κιουρούσακ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	α. Σφράζ 24)4 διά Σουετίνια
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Τζιμπούτι 3)4 διά Σαγκάνην	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. ΣΗΦΚΑΣ (δ.)	63	28430	εις μεσογ. μεταφ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	α. Τενέριφη 14)6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	60	10748	α. Ρίο Ιανέριο 26)5 διά Ντουάρτα
ΑΤΖΙΑΤΥ	59	10505	δ. Γιβραλτάρ 4)6 διά Ρουέν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	57	6508	δ. Μπρούνισμπούτελ 14)5 διά Ντουάρτα
ΑΤΖΙΑΤΥ	49	6607	όργει εἰς Χαλκίδα ώπό 6)3	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	49	3676	ε. Ρουέν 28)5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΑ	60	8070	α. Κ. Τάουν 7)6 Φιλαδέλφειαν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	8763	ε. Λάγος 3)6
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ Α'ΓΑ	71	1448	ε. Κέιπ Τάουν 22)5	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	ε. Τάουν 16)6
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	74	128399	α. Τζεμπέλη Ντανά 14)6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (δ.)	58	16605	εις μεσογ. μεταφ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΤ'ΙΝΤ	54	15987	ε. Καντίς 3)6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	α. Καλκούτα 29)5 Βουβάνη
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	α. Κολούμπια 10)6 διά Ταιβάν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΙΑΣΙΟΣ	68	9067	α. Λειζέσ 3)4
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40455	α. Γιβραλτάρ 13)6 διά Αλκεβίθρας	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΥΑΛΣ	70	18634	α. Σ. Νικόλας (Άργ.) 26)5 Ιαπωνία
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	68	87329	αρνεῖ εἰς Πειραιά ώπό 16)5)77	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	9946	δ. Σουεζ 12)5 Γουαμπά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑΥ'	62	5430	α. Πειραιά 5)6 διά Χαλκίδα	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ε. Λισσαβώνα 14)6
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ'	77	5868	α. Ρ. Ιανέριο 12)5 διά Λουάντα	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	ε. Τάουν 16)6
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	58	4717	ε. Τζέντα 10)6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	19061	ε. Χιούστον 5)6
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΖΜΑΝ	69	16229	δ. Κων/πολιν 16) διά Βατόυμ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	όργει εἰς Πειραιά ώπό 10)1)71
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΣ	69	16229	α. Φορταλέζα 9)6 Ρεσίφε	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. ΛΕΜΟΣ	67	16309	ε. Μπαντάρ Σπούρ 27)5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	α. Λ. Αντέλεσ 4)5 Κασσιόπη	ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	δ. Παναμά 10)6
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	α. Δ. Γκουνέτ 23)5	ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	ε. Ροζάριο 7)6
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ	64	10280	α. Μουτάρα 29)5 Βενεζουέλα	ΓΙΑΝΝΗΣ Η. (μ.)	68	44742	α. Χασ/ Ιγκνάθιο 10)6 διά Βιτόρια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ	57	4486	α. Βαρκελώνη 5)6 διά Αλγερίαν	ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	ε. Παρανάγκουα 29)5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	77	35706	όπωρ παραλαθήν	ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19294	α. Ντρόμπιταν 2)6 διά Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	6246	α. Μπανόνια 3)5	ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΗΣ	68	80003	ε. Ράς Τανόρα 26)5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	α. Σχιζαπούρη 7)6 διά Μαύρην Θάλ.	ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Μούντη Μασυγκανού 19)5 Μανίκα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΦΑΙΘΟ	69	3784	δ. Κουν/πολιν 22)5 διά Γαλάται	ΓΙΑΝΝΗΣ Σ.	57	2676	όργει εἰς Πειραιά ώπό 13)11)76
ΑΤΑΛΑΣ ΡΙΒΕΡ	61	2998	ε. Ταραγκόνα 31)5	ΓΙΑΝΕΥΑΣ (δ.)	65	28945	ε. Καρβαγέντην 21)2
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	α. Ν. Όρλεάνη 21)5	ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10721	α. Καζμπιάνκα 30)5 διά Νορθηγίαν
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	ε. Βουδάπεστ 10)6	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΙΤ.	67	13091	α. Καρβαγέντην 12)6 διά Καζαμπλάνκα
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Της 12)6 διά Μεγ. Λίμνες	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ.	65	21422	δ. Μπρούνισμπούτελ 26)5 διά Κόλπου ΗΠΑ
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	7221	ε. Σουραμάδης 22)5	ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	ε. Τζέντα 5)6 διά Ιαπωνίαν
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Τζόρτζας 7)6 διά Καμπελό	ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	δ. Σουεζ 8)6
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	ε. Λιβόριο 12)6	ΓΙΟΥΡΚΟ ΑΙΝΚ	53	4743	α. Μονφαλέντης Έκουαντόρ
ΑΥΔΑΚΙ	68	9033	α. Ρίο Γκράντε 27)5 διά Γύνια	ΓΙΟΥΡΚΟ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	69	4025	ε. Ράς Τανόρα 29)5 διά ΗΠΑ
ΑΥΛΙΣ	72	16402	δ. Παναμά 11)6 διά Καρόπους Κριστί	ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ	64	7435	ε. Λαγός 26)5
ΑΥΛΙΣ	78	11000	εις Αιόλι ύπό συμπλήρωσιν	ΓΙΟΥΡΓΟΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	α. Σ. Νικόλας 6)6 διά Αίρες
ΑΥΡΑ (δ.)	67	44708	ε. Μένα Αμπντούλα 26)5 διά Φρεμάντλ	ΓΙΟΥΡΓΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	α. Ρίο Ιανέριο 30)5 διά Βαλταράζο
ΑΥΡΑ	59	8929	ε. Βουβάνη 3)6	ΓΙΟΥΡΓΟΚΕΜΙ (δ.)	73	1969	ε. Μαρσαλίτες 9)6 διά Αλεξάνδρειαν
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888	ε. Μπλέφαστ 14)6 διά Αρχους	ΓΙΟΥΡΓΟΝΗΤΕΡ	72	17971	ε. Σούντε 15)6 διά Βιτόρια
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	ε. Ροζάριο 24)5	ΓΙΟΥΡΓΟΛΑΗΝΤΕΡ	65	6547	α. Καζμπιάνκα 30)5 διά Νορθηγίαν
ΑΦΟΒΟΣ	58	7323	ε. Ουντεβάλ 2)6	ΓΙΟΥΡΓΟΜΑΣΤΕΡ	61	9545	α. Καρβαγέντην 12)6 διά Καζαμπλάνκα
ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΙΟΛΕΤ	66	2966	ε. Σαν Χουάν 12)6	ΓΙΟΥΡΜΟΡΕΠΕΡΙ	57	10687	δ. Μπρούνισμπούτελ 26)5 διά Κόλπου ΗΠΑ
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙΟΝ	58	8331	ε. Τρίπολιν 25)5 διά Πειραιά	ΓΙΟΥΡΟΜΕΡΤΣΑΝΤ	72	4467	ε. Τζέντα 5)6 διά Κίναν
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Μπ. Σανούρ 27)5	ΓΙΟΥΡΟΣΑΝ	65	9572	α. Πειραιά 2)6 διά Γιβραλτάρ
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	α. Γκότενμπουρης 2)6	ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	ε. Χιούστον 28)5 διά Αθάνα
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.	67	3619	ε. Κολόμπιο 12)6	ΓΙΟΥΡΟΣΠΙΡΙΤ	59	5027	ε. Σίδνευ 15)6 διά Αίρες
ΑΦΡΟΣ	68	3340	α. Τερέστη 12)6 διά Αλεξάνδρειαν	ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	ε. Καρβαγέντην 24)4 διά Αθάνα
ΑΧΑΙΟΣ	55	8584	ε. Λάγος 1)3	ΓΙΟΥΡΟΤΣΑΜΠΙΟΝ			

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	ε. Αντέζες 11/6		68	9417	ε. Τόκιο 25/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	α. Ακαδούτλα 28/5		56	4828	ε. Ταραγκόνα 28/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΙΤ	59	2993	ε. Κ. Τάουν 7/6		58	8804	ε. Μοντεβίδε 9/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	δ. Παναμά 10/5 διά Μαζατλάν		55	5397	α. Αμέρεραν 15/6 διά Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΝΣ	69	11148	α. Γκάλιεστον 26/5		77	3977	ε. Κοατζάκοαλκος 22/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΑΝΤΟΝΑ	56	8208	α. Μομπάρα 13/6 διά Ντουμπάι		73	35545	α. Νάρθικ 13/6 διά Γάνδην
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	δ. Παναμά 13/6		68	11362	ε. Καλκούτα 17/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	δ. Παναμά 22/5		58	18826	ε. Σιγκαπούρη 29/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΦΙΝ	77	16412	εις Κοατζάκοαλκος 21/4		71	9646	δ. Σουέζ 29/5 διά Ντουμπάι
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	15027	δ. Π. Σάιδ 6/6		71	38094	δ. Γιβραλτάρ 26/5 διά Τάνιδα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Βανκούμερ 29/4 διά Κίνα		63	10523	δ. Σουέζ 5/6 διά Τοιταγκόγκ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΓΛΗΤΟΣ	77	14530	ε. Ν. Όρλεάνην 1/6		63	7787	ε. Σετέπιον 12/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΖΙΖΟΥ	76	13027	ε. Πουέρτο Καμπούν 30/5		61	9404	α. Νταμάρ 7/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	78	16500	εις Μουρόραν ύπο συμπληρωμαν		58	2674	α. Πειραιά 4/6 διά Αλγερίου
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΡΠΤ	72	12919	δ. Παναμά 8/6 διά Ιαπωνίαν		52	4430	δ. Π. Σάιδ 5/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗΠΗ	72	12919	α. Τεμπλαντόρ 14/5 διά ΗΠΑ		58	3441	ε. Χιουστον 23/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	δ. Κουν/πολιν 16/5 διά Τουάμ		56	3851	ε. Νότχα 8/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Βανκούμερ 24/5 διά Κίναν		71	16226	ε. Τέντα 28/4 διά Κίνα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	δ. Σουέζ 23/5		60	3955	ε. Μπαρανκίλα 1/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	δ. Παναμά 12/6		54	4486	εις Πειραιά (έπισκευαι)
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙΣ'	74	13036	ε. Μαρακάμπο 4/6		77	9437	α. Εσπεραν 19/5 διά Καλάο
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΛΙΣ	69	11148	α. Πουνταρένας 20/5 διά Ακαδούτλα		58	16277	α. η νέτη Μπούν 10/5 διά Σάροχ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	α. Ν. Όρλεάνη 11/6 διά Βερακρούζ		58	3622	α. Φιλοδέλφεια 5/5 διά Χάλιφρε
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	ε. Π. Καμπέλο 12/5		56	εις Γδύνια ώπο 25/778	εις Γδύνια ώπο 25/778
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΤΖΟΝ	75	13036	α. Βανκούμερ 3/6 διά Παναμά		60	8414	ε. Μπέρια 13/6
ΓΚΟΥΛΑΙΔΑ	67	20173	α. Πένκο 31/3 διά Αντόνιο		71	16379	ε. Ιντιάνα Χαρμπορ 13/6
ΓΚΟΥΝΤ ΒΑΐ'ΚΙΝΓΚ	70	2993	α. Λιθερπούλ 1/6 διά Φλώριην		76	19166	ε. Ρίο Γκράντε 6/6 διά Γαλλίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΪ'ΝΤ	70	11527	α. Αμέρεραν 16/6 διά Μπάρον		46	3851	ε. Μεροίνα 31/5
ΓΚΟΥΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ	62	2654	εις Γιβραλτάρ		64	42314	ε. Ρόττερνταμ 15/6 διά Λουλέα
ΓΚΟΥΝΤ ΑΙΩΝ	64	10141	δ. Κουν/πολιν 28/4 διά Κωνσταντζαν		59	7801	ε. Λάγος 3/6
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	65	20765	α. Ντώρμπαταν 10/5 διά Ταιβάν		67	44646	ε. Ιμπηγχαν 2/5
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ	63	8628	δ. Π. Σάιδ 28/3		54	2949	όργει εις Πειραιά ώπο 5/10/78
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59198	α. Υπουντεν 9/5 διά Ρίτσαρντς Μπαιν		54	4784	α. Τεργέστην 26/4 διά Τρίπολιν
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	56	8750	δ. Π. Σάιδ 25/5		72	19162	ε. Ρόττερνταμ 11/6
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	62	8943	ε. Λείσες 12/6		64	17487	δ. Κων/πολιν 29/5
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ	63	10141	α. Μπ. Αύρες 3/6 διά Π. Καμπέλο		64	1657	δ. Π. Σάιδ 15/6
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	56	8805	ε. Μονρόβια 26/5		65	20201	α. Λιοσβάνη 8/6
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΙΑΤΟΤ	70	2605	γ. Μονρόβια 10/6		53	8501	ε. Δουνκέρκην 28/5
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΙΟΝΗΡ	60	4470	δ. Σουέζ 31/5 διά Μηαγκλαντές		54	11313	εις μεσού μεταφ.
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ	75	3842	ε. Στέπτιον 9/6		58	8431	α. Αγυούσταν 9/6 διά Γάνδην
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	9079	ε. Γάνδην 9/6		70	18662	ε. Ρόττερνταμ 29/5 διά Άργεντινή
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	α. Αμέρεραν 14/6 διά Λουάντα		69	12705	ύπο παραλαβήν
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	58	8920	α. Γιβραλτάρ 15/4 διά Κούθα		78	16326	α. Ντουμπιάν 17/4 Μίνα Καμπούς
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	62	8631	ε. Δουνκέρκην 28/5		72	16398	α. Λείσες 4/6
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΑΕΡ	58	7054	ε. Αλεξανδρείαν 13/6		67	43231	ε. Σιγκαπούρην 28/5 διά Χόγκ-Κόγκ
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ	73	6415	ε. Βομβάνη 3/6		56	8772	ε. Ρουέν 2015
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (μ.)	67	38513	α. Βαλτιμόρην 26/5 διά Ρουμανίαν		58	9381	ε. Σιγκαπούρην 9/4
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΐ'ΤΕΡ	60	8940	δ. Παναμά 3/4 διά Αθάνα		60	23144	ε. Πειραιά 1/6
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9954	δ. Παναμά 6/6 διά Αλγερίαν		74	15956	α. Σαβάννα 15/6
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	3639	ε. Όρλεάνη 7/6		61	10029	α. Καντίλ 22/6 διά Αθάνα
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΑΝΤ	60	7222	α. Γιβραλτάρ 13/6 διά Αλεξανδρείαν		76	16398	α. Ντώρμπαταν 30/5 Ταιβάν
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ	69	2993	α. Τάραντα 11/6 διά Μπάνιοιλ		62	20372	α. Σουνιούσκι 15/6 διά Βιτόρια
ΓΚΟΥΝΤΟΥΣ	56	6778	α. Πειραιά 13/3		63	15819	α. Τάκομα 20/4 Ταιβάν
ΓΚΡΑΙΣΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2870	α. Γκράτον 2/6 διά Αλγερίου		64	16726	α. Τάσουνδα 14/6
ΓΚΡΑΙΣΑΝ ΑΙΔΑΣ	57	8764	ε. Σεργίου 7/6		63	36455	α. Κολόμπη 20/5 διά Ντουάλα
ΓΚΡΑΙΣΑΝ ΒΑΛΟΡ	57	9132	ε. Μπαγκόκ 20/ 5		63	8213	α. Τοιταγκόγκ 13/6 διά Ραγκούν
ΓΚΡΑΙΣΑΝ ΑΑΐΤ	63	15373	ε. Ταμπικο 25/5		54	7835	όργει εις Πειραιά ώπο 17/2/77
ΓΚΡΑΙΣΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22998	α. Ντώρμπαταν 1/6		66	23665	α. Πειραιά 26/5 διά Μέγαρα
ΓΚΡΑΙΣΑΝ ΤΕΜΠΛΑ	66	23570	α. Γιοκόχαμα 31/5 Μπλαγκόκ		66	36455	α. Ντώρμπαταν 30/5 διά Βραζίλιαν
ΓΚΡΑΙΣΑΝ ΦΛΕΐ'Μ	62	15389	ε. Αλεξανδρείαν 12/6		63	8213	ε. Σιμονοσάκι ώπο 4/11
ΓΚΡΕΐ'Σ Α.	71	16306	α. Κεμπάτο 30/5 διά Ρίγα		54	7835	ε. Ρόττερνταμ 19/5 (έπισκευαι)
ΓΚΡΟΤΕΝΤΥΚ	68	7215	α. Τάμπα 30/5		66	24698	ε. Μίζουσμα 6/6
ΓΛΑΡΟΣ (δ.)	68	90905	όργει εις Πειραιά ώπο 21/4/77		57	9975	ε. Ρουέν 15/5
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	ε. Γάνδην 3/6		56	11258	ε. Αστόντ 14/6
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΑΔΟΥ	62	12103	ε. Ντάμαρ 8/6		63	13841	α. Εσπεραν 11/6 διά Νουμέα
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	12948	ε. Κ. Τάουν 15/6		62	11428	α. Λ. Πάλμας 12/6 διά Τής
ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	δ. Λάγος 29/5 διά Αμπιτζάν		70	16258	ε. Τέντα 12/6
ΓΟΡΓΟ	58	7061	δ. Σουέζ 12/6		68	19495	δ. Γιβραλτάρ 12/6 διά ΗΠΑ
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	όργει εις Πειραιά ώπο 13/4/77		62	3762	δ. Παναμά 13/6 διά Βαρκελώνην
ΓΟΥΙ'ΝΕΑ ΓΚΑΛΦ	70	8764	α. Λάς Πάλμας 6/6 διά Ντουάλα		64	10652	όργει παραλαβήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19261	α. Ροάριο 31/5		59	9237	α. Πειραιά 11/6 διά Σουέζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	78	19451	α. Βαλτιμόρη 8/6 Ρουμανίαν		56	8939	ε. Λάγος 10/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΣΑ	75	19451	α. Κολούμπια 8/6 Ρίβερ 8/4		62	7672	α. Βίλα Κοντιτούδων 1/6 διά Αθάνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	ε. Σπαλάτον 13/6		62	3755	δ. Κων/πολιν 25/4 διά Ρουμανίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	ε. Βανκούμερ 3/6		55	4132	ε. Σαβάννα 13/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	δ. Π. Σάιδ 2/6 διά Κωνσταντζαν		53	8985	εις μεσού μεταφ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Κάριερ 10/5 διά Ιαπωνίαν		58	8446	α. Αιγαίουσταν 30/5 διά Βραζίλιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΤΕΟΥΣ	77	19264	α. Ταμπάκο 6/6 διά Βερμούδες		63	5206	ε. Πόρτο φ Σπαιν 8/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Πειραιά 1/6		62	1859	ε. Βενετία 29/5 διά Βεγγαζήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	α. Π. Κάιζερ 13/6 διά Κιουρασάο		57	12037	ε. Αγ. Φραγκίσκον 14/6
ΓΡ. ΠΡΟΥΒΑΝΤ(δ.)	75	18265	α. Βοστόνη 8/6 διά Κιουρασάο		67	10794	εις Πειραιά ώπο 26/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΙΑΝΤ (δ.)	65	35642	α. Φόρτ ο φ Θρέσ 26/5 διά Κιουρασάο		71	11005	α. Αδελαΐδαν 11/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΩΤΕΡ	54	4389	α. Αμέρεραν 19/5 διά Βιρτούτον		65	9694	α. Λ. Αντέζες 10/6 διά Ακαδούτλα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΙΝΣ (δ.)	62	24749	α. Φιλαδέλφειαν 26/5 διά Λουάντα		62	1859	ε. Βενετία 29/5 διά Βεγγαζήν
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	ε. Θεούτα 21/5 Μτ. Αύρες		58	12025	ε. Αγ. Φραγκίσκον 14/6
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ	57	9312	ε. Μαντράς 17/5		58	8370	ε. Νεόπολιν 9/6 διά Γιβραλτάρ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	ε. Κολόμπια 13/6		48	1989	εις Πειραιά 26/5 (έπισκευαι)
ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	α. Ν. Ύρκη 13/6 διά Φιλαδέλφειαν		72	1947	ε. Λάγος 6/6
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ε. Εμδεν 26/5		57	6504	ε. Τρίπολιν (Λιβάνου) 30/5
ΔΑΦΝΟΣ	60	8088	α. Αρρχούς 6/6 διά Σάρπομπορυκ		57	5466	ε. Μπρεμεράφεν 1/6
ΔΕΛΦΟΙ	65	20793	ε. Ν. Όρλεάνη 12/6		56	4380	ε. Αλεξανδρείαν 14/6
ΔΕΜΑΡΓ	64	8226	ε. Τάουν 7/6		70	18734	ε. Βόλον 14/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11415	ε. Σητέλια 11/6		72	8987	α. Ν. Όρλεάνη 9/6 Μπωμόντ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	ύπο παραλαβήν		78	17700	ε. Κουβέτ 10/6
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Λας Πάλμας 13/6		56	7510	ε. Πειραιά 4/6
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	α. Ρουέν 7/3 διά Ανόμπα		62	6846	α. Ν. Ύρκη 14/6 διά Ν. Όρλεάνη
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II	52	6906	α. Πειραιά 14/6 διά Ντακάρ		71	10328	ε. Χιουστον 4/6
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)</td							

ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΑΤΩΝΗΡ	62	6659 α. Λάρνακα 14/6 διά Βηρυτόν	ΕΥΕΛΠΙΣ	51	3210 δ. Σάιδ 28/5
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ.	62	9667 ε. Ντούρμπαν 12/6	ΕΥΗ Λ.	67	14569 α. Μη. "Άιρες 8/6 δι' Οδησσόν
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΡΑΤΤΝ	71	10327 α. Κουβέιτ 14/6 διά Μπάραν	ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631 α. Μπάραν 24/5
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327 δ. Σουεζ 10/6 δι' Ακαμπα	ΕΥΘΑΛΙΑ	70	12873 δ. Γιβραλτάρ 15/6 διά Λιθερπουλ
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗ	72	11201 ε. Ντούρμπαν 12/6	ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006 θ. Θεούτα 29/5 Μόντρεαλ
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643 α. Πειραιά 14/6 διά Θεσσαλίην	ΕΥΝΟΙΑ	70	10006 α. Ρ. Ιανέριο 28/5 Βιτόρια
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΚΑΥ	62	6846 α. Ν. Υόρκη 13/6 διά Σ. Τζών	ΕΥΠΛΟΙΑ	68	16005 α. Ντουλάν 11/6
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063 α. Βρέμην 13/6 διά Μομπάν	ΕΥΠΟ ΓΟΥΑΙΒ	61	12351 ε. Γλασκώθην 14/6
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550 α. Πειραιά 12/6 δι' ΗΠΑ	ΕΥΠΟ ΣΕ'ΥΛΟΡ	60	10611 α. Πειραιά 11/6 διά Γιβραλτάρ
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328 ε. Νταρμπαν 11/6	ΕΥΡΙΔΙΚΗ	57	4949 υπό παραλαβήν
ΕΛΛΗΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510 α. Μπάρ 13/6 διά Ραβέννα	ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672 υπό παραλαβήν
ΕΛΛΗΝΙΚ ΤΣΑΛΑΕΝΤΖΕΡ	72	8987 α. Πειραιά 2/6 διά Μπράουνσβιλ	ΕΥΡΥΑΛΗ	71	5298 ε. Μη. "Άιρες 12/6
ΕΛΛΗΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987 δ. Σουεζ 11/6	ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713 α. Λιβερπουλ 16/6 διά Καλκούτα
ΕΛΛΗΝΙΚ ΦΑΙΘΙΟ	72	10327 α. Υόρκη 2/6 διά Τζέντα	ΕΥΡΩΠΗ	59	8222 ε. Ασίδεος 13/6 διά Μοκαμέντες
ΕΛΛΗΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068 α. Μομπάν 3/6 διά Νακάλα	ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242 δ. Π. Αρένας 4/6 διά Ν. Αμερικήν
ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778 δ. Σάιδ 4/5	ΕΥΤΕΡΠΗ	55	7632 α. Τζέντα 12/6
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9135 ε. Άμπου Ντάμι 30/5	ΕΥΤΥΧΙΑ	56	1593 ε. Βενετία 12/6
ΕΛΛΗΝΟΡΑ	66	9186 ε. Μασαλιάν 7/5 Διτ. Αφρικήν	ΕΥΧΑΡΙΣ	58	10344 α. Μουσούρη 1/5 διά Περού
ΕΛΛΗΝΙΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207 ε. Ρότερνταν 10/6	ΕΦΗ	58	9963 ε. Ταραγκόνα 26/5
ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660 α. Π. "Ορντάς 28/5 δι' Αμβούργον	ΕΦΜΑΡ	57	2556 δ. Σουεζ 12/6
ΕΛΜΑΝΙ	66	8953 α. Ρουέν 14/5 διά Μιλγουώκη	ΕΦΦΗ	55	8677 α. Μασαλιάν 17/5 διά Δυτ. Αφρική
ΕΛΝΤΑΝΙΑ	65	8085 ε. Ίλδιο 29/5	ZANNET	58	5008 δ. Γιβραλτάρ 15/5 διά Νιγηρία
ΕΛΝΤΕ	58	5044 δ. Γιβραλτάρ 13/6 διά Λιθερπουλ	ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168 α. Χαμπτον ρόδης 9/6 Σουηδίαν
ΕΛΝΤΙΑ	55	6515 α. Μαπούν 27/5 διά Π. Σουδάν	ΖΑΠΑΝ ΟΤΑ	59	9830 υπό παραλαβήν
ΕΛΩΝΑ	69	6162 δ. Π. Χόρκρουτ 5/6	ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965 ε. Άλεξανδρειαν 15/6
ΕΛΩΣΕΑΝ	65	18111 ε. Γκουλέτ 6/6	ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ.δ.	65	34501 α. Μπωμόντ 28/5
ΕΛΩΥΝΤΑ	63	3387 α. Άνκονα 12/5 διά Π. Σάιδ	ΖΕΑ	60	3325 α. Αστόντ 27/5
ΕΛΠΑΝ	67	5487 α. Λ. Πάλμας 5/6 διά Λάγος	ΖΕΑ ΣΙΛΒΕΡ	53	4998 ε. Μπάραν 7/6
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918 ε. Φόρ 13/6	ΖΕΑ ΣΚΑΥ	58	4169 α. Ταραγκόνα 28/5 διά Συρίαν
ΕΛΠΙΔΑ	56	8377 α. Πειραιά 14/6 διά Χαλκίδα	ΖΕΥΣ	60	11687 ε. Μπανακάρ 4/6
ΕΛΠΙΔΑ	46	3214 όργει εἰς Πειραιά πάνω 2/6/178	ΖΕΦΥΡΟΣ (δ.)	64	32721 α. Σιγκαπούρην 11/6 Π. Κελάγκ
ΕΛΠΙΣ (δ.)	58	12239 δ. Π. Σάιδ 3/6 διά Ρότερνταν	ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366 ε. Λιβερπουλ 14/6
ΕΛΠΙΣ	71	9885 δ. Σουεζ 4/6	ΖΕΦΥΡΟΣ	56	4428 ε. Γουάρρι 6/5
ΕΛΠΙΣ	56	3762 εἰς Λουαντα (πάνω 1)11/77	ΖΗΝΟΒΙΑ	58	8393 α. Αυθέρσαν 22/5 δι' Αλγερίου
ΕΛΠΙΣ Κ.	57	8773 α. Πόρτ φ Σπαίνη 28/5 διά Αγκόλα	ΖΗΝΩ	68	9416 α. Γιοκοχάμα 4/6 Μιζουσίμα
ΕΔΑΣ ΣΚ.	56	5087 δ. Κων/πολίν 20/5	ZINI	76	11348 α. Άμπιτζαν 16/5 διά Γαλλίαν
ΕΔΑΦΕΔΟ	63	4555 α. Τζέντα 6/6	ΖΙΡΙΑ	71	4635 α. Αυθέρσαν 9/6 διά Π. ω Πρίνς
ΕΜΙΑ	58	3810 ε. Πειραιά 25/4 (έποκευα)	ΖΙΡΚΟΝ	59	8335 ε. Άλεξανδρειαν 16
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΟΣ	65	28007 ε. Σιγκαπούρην 28/5	ΖΥΓΟΣ	76	19166 α. Αύγουσταν 27/5 διά Μη. "Άιρες
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ	60	8675 ε. Μπάρη 16/6	ΖΩΗ Γ.	57	6065 ε. Πουέρτο Παντρέ 31/5
ΕΜΠΡΟΣ	78	9100 ε. Λευκούδην 12/6	ΖΩΡΖ	65	4323 ε. Βαλένθια 6/6
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548 ε. Νεόπολιν 14/6	ΗΓΚΑ	52	2674 α. Θεούτα 30/5 διά Γουόρρι
ΕΠΙΚ (μ.)	58	30380 α. Ναγκόνια 19/4 Μπουσάν	ΗΛΙΑΣ (δ.)	58	12239 μετων. «ΕΛΠΙΣ»
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006 α. Λ. Αντζέλεν 19/5 Κορίντο	ΗΛΙΑΣ	47	3575 εἰς μεσογ. μετωφ.
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761 α. Ν. "Ορλέανη 19/5 Καλαμάτα	ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	60	14591 α. Μορμπουγκάο 17/5 διά Ιαπωνίαν
ΕΠΟΣ	77	9786 α. Πουέρτο Καμπέλο 30/4 Μπαρόχαν	ΗΛΙΑΣ Κ.	64	18123 α. Ν. "Ορλέανη 7/6
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	63	31051 α. Νανάρα 28/5	ΗΛΙΟΣ	62	10750 α. Ρ. Γκράντε 11/5 διά Γεύνια
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	7447 α. Άλεξανδρεια 9/6 δι' Αμβούργον	ΗΝΙΟΧΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	70	2708 υπό παραλαβήν
ΕΡΜΗΣ	72	15951 α. Κούμα Μπαίν 11/6 δι' Ιταλίαν	ΗΝΙΟΧΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	67	2926 ε. Πειραιά 13/6
ΕΡΜΗΣ	78	1250 ε. Σπλέτα 7/5	ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15420 δ. Παναμή 7/6
ΕΡΜΙΟΝΗ	61	9068 ε. Μερινα 8/5	ΗΡΑ	79	15200 εἰς Σακάι υπό συμπληρωσιν
ΕΡΜΙΟΝΗ	73	8957 α. Ταρεμάνους 10/4 διά Χανιάνκα	ΗΡΑΙΟΝ	55	7062 α. Καζαμπλάνκα 10/6
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980 α. Αμβέρσαν 11/6 διά Γιβραλτάρ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723 δ. Γιβραλτάρ 9/6 Π. Σάιδ
ΕΡΟ'ΙΚ	64	29396 όργει εἰς Πειραιά πάνω 9/7/75	ΗΡΩ	65	23390 α. Σάντος 25/5 διά Κυνηστάνζαν
ΕΡΟ'ΙΚ ΣΥΓΓΟΡ	57	2074 ε. Μπαντζούλ 26/5	ΗΣΤΤΟΥΙΤ	68	10625 ε. Λάγος 12/6
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	63	12758 α. Ροάριο 13/6 διά Μη. "Άιρες	ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018 ε. Κόμπη 2/6 διά Χροσίμα
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	72	10194 ε. Γενόβα 1/6	ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374 ε. Σάν Νικολας (Άργ.) 6/6
ΕΣΣΕΣ	57	6021 α. Τέμα 4/6 διά Λουαντα	ΗΦΑΙΣΤΟΣ	60	6723 α. Σάντος 3/6 διά Τεργέστην
ΕΥΑ	59	11894 α. Λιβερπουλ 2/6 Πόρτ Καρτίε	ΟΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ	73	44746 ε. Λ. Αντζέλεν 30/5
ΕΥΑ	73	3700 α. Αμβέρσαν 14/6 διά Λάγος	ΟΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)	77	76088 α. Τέμπηλ Μπαιν 21/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	60	8717 α. Τής 13/6 διά Τζένταν	ΟΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (δ.)	77	76140 όργει εἰς Χόλμεστραντ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763 ε. Καστέλον 26/5	ΟΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.)	68	52400 α. Τής 29/5 διά Χόρην
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Κ.	67	29424 α. Καράτοι 28/5	ΟΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	32060 ε. Σιγκαπούρην 11/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757 α. Άλικάντε 18/5 Πειραιά	ΟΑΝΑΣΗΣ Μ.	57	4374 α. Λιοσσώνα 9/6 διά Καζαμπλάνκα
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609 ε. Θέσσαλη 15/6	ΟΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	8484 α. Λαττάκια 31/5
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	49	4713 εἰς Αίγιον πάνω 21)7/78	ΟΑΣΣΟΣ (δ.)	58	12532 α. Σ. Χουάν 9/6 διά Βερακρού
ΕΥΑΛΗ	59	7059 α. Αμβούργον 6/6 δι' Αλεξανδρειαν	ΟΑΣΣΟΣ ΑΙΔΑΝΤ	76	9444 α. Τζιμινχαν 9/6 διά Περαικόν
ΕΥΑΝΟΙΑ (δ.)	66	38304 α. Τής 17/5 διά Π. Αθρούρ	ΟΕΑΝΤΩ Α.Σ.	58	9585 ε. Σιμπενίκ 13/6
ΕΥΒΟΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8519 α. Γδύνια 27/4 Π. Χάρκορυτ	ΟΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629 ε. Ν. Γουεστμίνστερ 13/6
ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854 ε. Κόρνερ Μπρούν 27/5	ΟΕΚΟΣ	78	16354 ε. Χόμπην ρόδης 15/6
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16700 ε. Λάγος 9/6	ΟΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	19674 α. Τής 10/6 διά Π. Ορντάς
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	59	1180 μετωνυμάθη "ΑΙΓΑΙΝΑ-	ΟΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33663 α. Τζανασθιλ 12/6 διά Τρινινταντ
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999 Τακοράντη 1/6 διά Γάνδυν	ΟΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10750 α. Βιζακαπανάν 26/5 Τουτικορίν
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061 δ. Π. Σάιδ 9/6			
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198 εἰς μεσογ. μετωφ.			

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23
 CABLES: SHIPSAEAEAN, PIRAEUS
 TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.
 TELEPHONE: 41.25.271

COLOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
 TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1
 TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
 TELEPHONE: 01-930 7561

ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10630	α. Κολόμπο 14/6 διά Αύστραλιαν	K. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	α. Κουβέιτ 7/5 Μπραντάρ Άμπας
ΘΕΟΛΗΤΙΟΣ	65	41872	α. Γιοκοχάμα 5/6 διά Καλιφόρνια	K. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30301	δ. Κωνίτοπον 23/5 διά 'Οδησσον
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	Βανκούμερ 24/5 διά Ιαπωνίαν	ΚΑΒΑΚΟ	53	5326	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 28/11
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	67	29711	α. Παρανάκουα 17/5 διά Ριγιέκα	ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	α. Χιούστον 3/5 διά Ν. Υόρκην
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	50556	α. Γιβραλτάρ 9/6 διά ΗΠΑ	ΚΑΒΟ ΑΡΤΕΜΙΔΙ	59	11540	α. Πειραιά 14/6 διά Πολωνίαν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	10591	α. Δουνκέρκην 2/6 διά Μάλμε	ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	α. Αυθέρρων 7/6 διά Λάγος
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	61	9378	ύπό παραλαβήν	ΚΑΒΟ ΚΑΜΠΑΝΟΣ (δ.)	56	12780	α. Πειραιά 9/6 διά Τυνίδα
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	57	9153	ε. Τζέντα 1/5	ΚΑΒΟ ΚΩΔΩΝΕΣ	58	10192	ε. Κολόμπο 23/5
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	α. Ν. Όρλεαν 10/4	ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	α. Μπαρμπάδος 27/5 διά Ζαΐρ
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Λ. Αντζέλες 17/5 Κοσιούγκ	ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	δ. Ντουμπάν 4/6 διά Κουρασσό
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	22156	δ. Κων/πολίν 7/6	ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12653	δ. Π. Σαΐδ 9/6 διά Ρόπτερνταμ
ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	ε. Μπαγκόλ 11/6	ΚΑΒΟ ΕΙΩΝ	61	21305	δ. Κων/πολίν 5/6
ΘΕΡΙΣΟΣ	62	3244	μπάστα 1/2	ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12609	α. Σινκαπούρην 28/5 διά Πάλεμπογκ
ΘΕΡΜΑΤΙΚΟΣ	58	9882	ε. Αυθέρρων 14/6	ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	ε. Μπλιμπάς 9/6
ΘΕΡΜΑΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10460	α. Σ. Τζών 10/6	ΚΑΒΟ ΣΤΑΡΑΣ	57	9176	ε. Ντακάρ 14/8
ΘΕΡΜΟΠΙΔΑΙ (δ.)	55	8992	α. Ήπαχτα 13/6 διά Χάρην	ΚΑΘΩΡΙΝ	63	8895	ε. Ειβονιάδουθ 13/6
ΘΕΡΜΟΠΥΔΑΙ II (δ.)	55	8998	α. Σάντος 9/5 Βιτόρια	ΚΑΘΩΡΙΝ Λ.	70	16285	ε. Ροζάριο 14/6
ΘΕΤΙΣ	74	35513	α. Τακόμα 13/6 διά Ιαπωνίαν	ΚΑΙΡΟ	53	4648	έξωθι Καράτοι 27/5
ΘΗΡΑ	55	2741	εἰς μεσού. μεταφ.	ΚΑΙΤΗ	65	23391	α. Κομά Μπαι 16/5 διά Ρουμανία
ΘΗΡΑ	60	6155	ε. Μοντρόιλα 31/5	ΚΑΛΑΜΟΣ	56	2299	εἰς μεσογειακάς μεταφ.
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	14100	Κόρπους Κριστί 26/5	ΚΑΛΑΙΣ ΣΚΑΥ	60	4240	ύπό παραλαβήν
ΘΗΣΕΥΣ	74	3735	ε. Τζέντα 2/6	ΚΑΛΑΙΣ ΣΤΑΡ	60	4240	ύπό παραλαβήν
ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	α. Λομπίτο 29/4 Σόγιο	ΚΑΛΛΗ	57	8778	ε. Σιγκαπούρην 24/5
ΘΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	51417	α. Ίμπινχαν 15/6	ΚΑΛΛΙΑΡΧΟΣ	51	4755	δ. Σουέτ 14/6 διά Γκιζάν
ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	48935	ε. Σκάτο Φλόου 14/6	ΚΑΛΛΙΔΡΟΜΟΣ	71	4295	ε. Ρουέν 25/5
ΘΡΑΣΙΑΝ ΣΙΡΑΞ (δ.)	63	33924	μπέλινχαρ 5/6 διά Ινδονησίαν	ΚΑΛΛΙΜΑΧΟΣ	60	8321	α. Τζένταν 27/5
ΘΩΜΑΣ Α.	58	11201	ε. Πειραιά 6/6	ΚΑΛΛΙΕΕΝΟΣ	60	9959	ε. Τριπολίν (Λιθάνου) 21/5
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	α. Ν. Όρλεαν 25/4	ΚΑΛΛΙΟΠΗ	76	16432	α. Μόντρεαλ 5/6 Ντουλούθ
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15806	α. Λομπούλ 4/6	ΚΑΛΛΙΟΠΗ	68	4706	α. Χάμπτον ρόδς 5/6 Ρ. Χάινα
ΙΑΣΩΝ	70	11498	δ. Σάλιδ 8/6 διά Ρόπτερνταμ	ΚΑΛΛΙΟΠΗ	53	2815	δ. Παναμά 10/6
ΙΖΟΜΠΕΑ	57	9746	έξωθι Τριπόλεως (Λιθίνης) ἀπό 19/4	ΚΑΛΛΙΟΠΗ	58	2556	εἰς μεσονειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΚΗ	68	9066	ε. Λισαβόνα 10/6	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	ε. Αλμπιρογκ 2/6
ΙΩΑΚΗ ΚΑΘΑΡΑ	62	6758	ε. Μπλάρ 1/6 διά Εύρυπην	ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	71	9074	α. Ηση Λοντον 4/6 διά Βενεζουέλα
ΙΩΑΚΗ ΣΤΕΛΟΡ (δ.)	59	12299	ε. Π. Καρτί 14/6	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	δ. Πούντα Αρένας 25/5
ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	α. Σπάτα 11/6 Ταραγκόνα	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	55	6216	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 23/8???
ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	α. Ντώρμπαν 7/5 διά Κάτιον	ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	12331	α. Χάιφα 16/6
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	ε. Σιγκαπούρην 8/6	ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ	69	4267	α. Μηλιμπάς 10/6
ΙΛΕΝΑ	76	16267	α. Σαδόνα 7/6 διά Ν. Όρλεαν	ΚΑΛΛΙΣΤΟ	56	5382	ε. Λιβερπούλ 3/6
ΙΝΓΚΑ	58	3860	μάλτα 12/6 διά Βηρυτόν	ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	ε. Π. Καμπέλο 25/5
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	ε. Πειραιά 28/5	ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	εἰς Λουδίατα ἀπό 1/11???
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ	77	10710	ε. Πενάγκ 14/6	ΚΑΛΥΜΝΟΣ (δ.)	59	13022	α. Νασάου 9/6 διά Πάλμ Μητής
ΙΝΤΕΡΑΚΤΙΒΙΤΥ	57	10207	δ. Π. Σάλιδ 10/6	ΚΑΛΥΨΩ	69	5997	δ. Κων/πολίν 19/5 διά Μ. Θάλ.
ΙΝΩ	64	6050	α. Ραβέννα 21/5 διά Τρίπολιν	ΚΑΛΥΨΩ Ν.	54	5526	δ. Λας Πάλμας 31/3 διά Π. Χάρκουρτ
ΙΟΝ	63	7484	ε. Λάγος 27/5	ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	δ. Παναμά 13/6
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	δ. Σουέδ 12/6	ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.)	58	11926	α. Γιοκοχάμα 2/6
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	α. Αντέν 3/6	ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	63	12633	α. Ματσουρε 13/6 διά Κίναν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	ε. Μπ. Αύρες 13/6	ΚΑΝΑΝΤΙΑΝ ΦΑΡΜΕΡ	63	9579	α. Θάντερ Μπαι 23/5 Κολομπία
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΟΕΡ	65	6482	δ. Παναμά 1/6	ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	α. Πειραιά 8/6 διά Τανάύ
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ	58	4585	έξωθι Καράτοι 9/6	ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	α. Αμβούργον 23/5 διά Βεγγάζην
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ	63	13517	ε. Μαρακάσιο 25/5	ΚΑΠ ΜΠΟΝ	65	5263	α. Άλεξανδρειαν 28/5 διά Έλλαδα
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	α. Αμπιτζάν 22/5 διά Βενεζουέλα	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ	56	9692	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 8/3???
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	εἰς Πειραιά ἀπό 11/4	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΥΩΝΑΣ	57	2707	α. Πειραιά 11/6 διά Θεα/νίκη
ΙΟΣ	57	1976	ε. Κιότζα 25/5	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	62	4576	ε. Τενερίφην 11/6
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	δ. Σάντος 10/6 διά Μπ. Αύρες	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459	α. Μαουντ Μαγκανού 24/5
ΙΡΑΝΤΑ	57	4893	δ. Κων/πολίν 10/6	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	δ. Σουέτ 27/5
ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	ύπό παραλαβήν	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	ε. Ντώρμπαν 6/6
ΙΡΙΣ	54	6042	α. Ντώρμπαν 21/5 Γκρέιντζασούθ	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	50	5120	έξωθι Τζέντας 16/6
ΙΡΙΣ	72	4999	ε. Ρεύνιον 9/4	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ II	73	9219	ύπό παραλαβήν
ΙΤΑΙΑ	46	6727	δ. Χόμπων ρόδς 12/6 διά Ν. Όρλεαν	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ (μ.)	71	42129	δ. Ντόθερ 12/6
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	α. Βαλτιμόρην 11/6 διά Ελλάδα	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	ε. Κολόμπο 11/6
ΙΩ	58	7230	δ. Σουέδ 5/6	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	α. Φλαδελφεινα 17/4 Κωνστάντζαν
ΙΩΑΝΝΑ	79	5800	εἰς Π. Αλέγκρε ύπό συμπλήρωσιν	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	59	11147	ε. Φλαδελφειαν 11/6
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	δ. Παναμά 15/5 διά Αλγέριον	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	68	15355	δ. Παναμά 5/5 διά Κίναν
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Αλεξανδρειαν 15/6 Ράς Σουκέρ	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ	77	8746	α. Αμβέρρων 9/6 διά Σιγκαπούρην
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	δ. Μπρουνσμπούτερ 27/4 διά Ρίγα	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ. (δ.)	62	39169	ε. Τεργεστην 10/6
ΙΩΑΝΝΗΣ	63	8380	ε. Τζέντα 17/5	ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	ε. Τζέντα 4/6
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 11/3	ΚΑΠΕΤΑΝ ΞΥΛΑΣ	58	9724	α. Ρόττερνταμ 7/6 διά Καράτοι
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΑ-				ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	α. Ντώρμπαν 23/5 διά Αγγλίαν
ΚΟΥΣΗΣ (δ.)	64	35269	α. Π. ντέ Μπούκ 14/6 διά Αύγουστα	ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	δ. Γιβραλτάρ 28/5 διά Κωνστάντζαν
ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	52	1454	εἰς μεσού. μεταφ.	ΚΑΠΕΤΑΝ ΦΑΡΡΟΣ	66	16048	α. Βανκούμερ 14/5 Κίναν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	δ. Γιβραλτάρ 6/6 διά Λά Κουλέτ	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	α. Αμβούργον 21/5 Σιάκαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	α. Βερμίν 8/6	ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	10884	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 25/3???
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΥΛΑΣ	55	8799	ε. Σαδόνα 12/6	ΚΑΠΠΑ ΣΑΜΠΙΟΝ	61	5584	ε. Γάνδην 5/6
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	68	44646	ε. Σασέμπο 28/5	ΚΑΠΤΑΙΝ Β.	54	6934	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 6/5???
ΙΩΝ	71	11506	έξωθι Κεμπέκ 2/6				

"SINGAPORE"

'Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων και τροφίμων των έλληνικων 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

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

P. O. BOX 1293

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"

SINGAPORE

ΚΑΠΤΑΝ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	59	8401	ε. Ἀμέθεροαν 12)6	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. Ρωτηρηται 11)6
ΚΑΠΤΑΝ ΓΛΥΠΤΗΣ	63	5296	δ. Παναμά 12)6	ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	όργει εις Στόρπτ από 23)7)75
ΚΑΠΤΑΝ Δ. ΓΡΕΓΟ	57	8766	ε. Σιγκαπούρην 8)6 διά Πολωνίαν	ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΙΩΝΗΡ.	68	22836	ο. Αμβώργον 23)5 διά ΗΠΑ
ΚΑΠΤΑΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	19019	ε. Χάμπτον ρόδς 8)6 διά Ρωσίαν	ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	ο. Βίλλα Κοντιπιόσον 7)6 διά Βέλγιον
ΚΑΠΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Ροζέριο 9)6	ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.)	66	42164	υπό παραλαβήν
ΚΑΠΤΑΝ ΙΩΑΝΝΗΣ	76	37841	ε. Χεύ Πίντ 21)5 διά Π. Τάλμποτ	ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΓΚΛΟΡΥ	77	8843	ο. Ν. Υόρκη 5)6 διά Τέξτον
ΚΑΠΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	69	9731	ε. Μορμπουγάδ 8)6	ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΛΑΓΟ	61	5005	ο. Χάμπτον ρόδς 9)6
ΚΑΠΤΑΝ ΛΕΟ	62	3144	ε. Μπαλέτα 4)6	ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΣΚΑΥ'	55	4763	μετων. -ΟΥΡΑΝΟΣ-
ΚΑΠΤΑΝ ΛΥΓΝΟΣ	66	9806	ε. Τέντραν 12)4 Σαγκάνη	ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΤΑΡΕΚ	58	6480	ε. Βοιμάνη 29)5
ΚΑΠΤΑΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	ε. Σουέζ 8)6	ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΤΑΤΖ.	58	6480	ο. Κουβέιτ 8)6 Μίνα ἀλ Φαχάλ
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	ε. Τάμπη 14)6 διά Πασκαγκούλα	ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΦΙΟΡΔ	55	5818	εις Βρυτόν
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΠΗΣ	61	9350	ε. Κίελον 12)6	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	57	11912	ε. Σάντος 11)6
ΚΑΠΤΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	δ. Παναμά 12)4 διά Τοικύτα	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	δ. Κων/πολίν 17)5 διά Μαύρην Θάλ.
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ	60	9163	δ. Μοντεθέδο 8)6 διά Ρόττερνταμ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	4211	ο. Μη. "Αύρες 11)6
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.				ΚΟΡΙΝΘΙΚ	59	10914	ο. Κ. Τάουν 5)6 διά Ντώρμπαν
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	ε. Φατέχ Τέρμ 3)4 διά Μπονάρ	ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	ο. Μάλτα 6)6 διά Βρυτόν
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338	ε. Κολούμπια ρίβερ 13)6	ΚΟΡΞΑΙΡ	62	15000	ο. Μπαρανκίλι 31)5 διά Μαρακάιμπο
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖΑ	66	19595	ε. Σίδνευ 8)6 διά Κίναν	ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ο. Μιλανάδ 10)6
ΚΑΠΤΑΝ Χ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (δ.)	70	15098	ε. Ρόττερνταν 15)6	ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	64	34921	ο. Παναμά 30(5 διά Ειρηνικόν
ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ	58	6359	ε. Κ. Τάουν 6)6 διά Μούχο	ΚΟΣΜΙΚ	48	1594	εις μεσογειακάδ μεταφοράς
ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ	65	16903	ο. Αμβώργον 13)6 διά Χουέλθα	ΚΟΥΝΗ ΣΗ	55	4565	ο. Τριπολίν (Λιβάνου) 18)5 διά Αλεξανδρειαν
ΚΑΡΑ	65	11940	ε. Κολόμπο 14)6	ΚΟΥΤΖΙΝΖ	60	9423	ο. Ραγκούν 11)6 διά Μομάσσα
ΚΑΡΕΝ	76	4617	ε. Αμπερντην 14)6	ΚΟΥΜΟΥΛΟΥΣ	50	7392	ο. Μη. "Αύρες 7)4 διά Ρόττερνταμ
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	δ. Π. Σάδ 8)6	ΚΡΑΝΤΩΡ	47	1534	ο. Μπαντάρ Σαχπούρ 27)5
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΛΙΦ	64	3885	ε. Καρθαγέντην 25)5 Π. Κορτές	ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6084	υπό παραλαβήν
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	ε. Άγ. Φραγκικού 9)6	ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1788	ε. Αμέθεροαν 12)6
ΚΑΡΙΝΑ	56	4870	ε. Περιάρι 12)6	ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	61	3866	δ. Γιεραλτάρ 13)6 διά Ανάμπα
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	δ. Π. Σάδ 14)6 διά Εύρωπη	ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΕΙΜΠΥ	66	35724	ε. Κοκούρα 4)6
ΚΑΡΟΙΝΑ Π.	73	13324	ε. Καλκούτα 22)5	ΚΡΗΤΑΝ ΡΗΦΕΡ	62	6749	εις θέσιν 46 46 Β—06 58 Δ. 16)6
ΚΑΡΟΣ	47	8288	εις Πειραιά ώπα 29)5)78	ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	ε. Σέτε 19)5
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	δ. Κων/πολίν 10)5 διά Κωνσταντζαν	ΚΡΗΤΗ	66	26270	ο. Ν. Ορλέανη 31)5
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	δ. Παναμά 7)6	ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	54	1996	εις Τανκρόντι όποι 17)6)77
ΚΑΡΡΑΣ	44	2742	ε. Ν. Ορλέανην 29)5	ΚΡΗΤΗ ΤΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	δ. Κων/πολίν 3)6 διά Μαύρην Θάλ.
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Μπάσια Μπλάνκα 7)6 διά Ιαπωνίαν	ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10700	ε. Χόγκ-Κόγκ 12)6
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ε. Γιοκοχάμα 4)6	ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ο. Τέντα 6)6 διά Ράς Τανούρα
ΚΑΡΥΤΣΟΣ	57	2466	ε. Αμβώργον 8)5 διά Όραν	ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΤ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ο. Γιοκοχάμα 22)5 διά Κουβέιτ
ΚΑΣΤΟΣ	78	5080	ε. Ρόττερνταν 9)6	ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ο. Πέναγκ 13)6 διά Όναχάμα
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ.	49	3422	εις μεσογειακάδ μεταφοράς	ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	78	10700	εις Ναγκασάχι υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΤΕ Α.	66	2953	ε. Μπλέρια 13)6	ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ο. Τέντα 7)5
ΚΑΤΕ Ν.Δ.	65	18723	ε. Μπ. Αμπάς 18)5	ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ (δ.)	73	61054	ε. Ντουμπάι 19)5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	ε. Καρθαγέντην 17)5	ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Σάρος 12)6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499	δ. Αμέθεροαν 15)6 διά Τρίπολιν	ΚΡΙΟΣ	59	16875	ο. Κ. Τάουν 27)5 διά Ιαπωνίαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	66	40852	ε. Ν. Ορλέανην 30)5	ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	ε. Αμέθεροαν 2)6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	δ. Κων/πολίν 9)5 Μ. Θάλ.	ΚΡΩΝΟΣ	67	6911	ο. Γκοτενμπουργκ 1)6 διά Γκουάρια
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Μομάσσα 11)6	ΚΡΩΝΟΣ	47	3526	εις Πέραμα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	56	8856	ε. Φόνες 30)5	ΚΡΟΥΣΕΙΝΤΕΡ	58	1596	ε. Δουβλίνο 9)6
ΚΑΤΙΑ	63	1594	ε. Καζαμπλάνκα 3)6 διά Π. Τόρρες	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	ε. Ντουμπάι 11)6
ΚΑΤΙΕ	60	10187	δ. Κων/πολίν 11)5 Μαύρην Θάλ.	ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	εις μεσογειακάδ μεταφοράς
ΚΑΤΡΙΖΑ (δ.)	68	13135	ε. Καρβανέντην 12)6	ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	ο. Ροζέριο 9)6 διά Παρανάγουα
ΚΕΑ	58	13968	ε. Ντουμπάι 6)6 διά Ντώρμπαν	ΚΥΘΗΡΑ	52	5153	ε. Μασσαλίαν 13)6
ΚΕΑ	55	2683	ε. Αμπιτάν 21)5	ΚΥΘΩΝΟΣ	57	13867	δ. Παναμά 11)5 διά Ειρηνικόν
ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΔΕΣ	72	14651	ε. Κόμη 8)6	ΚΥΘΩΝΟΣ	62	4784	ο. Τεργέστην 12)6 διά Πειραιά
ΚΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	ε. Σαντάντερ 11)6	ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	5102	ο. Βαλεντία 5)6 διά Ντακάρ
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ε. Π. ντέ Μπούκ 8)6	ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16400	ο. Ν. Χάρεν 12)6 διά Χόδικ
ΚΕΙ'Π ΜΑΝΔΑΡΙΝ	72	10990	ε. Σαβάννα 11)6 διά Ν. Ορλέανη	ΚΥΜΑ	60	7758	ο. Μη. "Αύρες 12)6 διά Πειραιά
ΚΕΙ'Π ΠΡΑΤ'ΝΤ	73	8927	ε. Νταμάρ 6)6	ΚΥΝΘΙΑ	71	11801	ε. Κουβέιτ 4)6
ΚΕΙ'Π ΡΙΟΝ	71	9229	ε. Χάμπτον ρόδς 12)6	ΚΥΠΡΟΣ (δ.)	69	119666	ο. Πειραιά 31)5 διά Σασούδ. Αραβίαν
ΚΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΩΝ	58	13700	ε. Λάγος 10)5	ΚΥΡΑ	63	10032	ο. Πειραιά 30)5 διά Ιταλίαν
ΚΕΛΤΙΚ ΤΡΕΙΤ'ΙΝΤΕΡ	65	3524	ε. Βουλάνη 4)5	ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΟ	67	26493	ε. Αγ. Φραγκικού 11)6
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΥΟΥΜ	75	16307	ε. Ριγέκα 7)6	ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	ο. Ν. Ορλέανην 7)6 διά Γάνδην
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	58	8656	επό παραλαβήν	ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ο. Κων/πολίν 11)6
ΚΕΡΑΖΟΥΣ	59	8780	ε. Ντώρμπαν 4)6	ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ III	47	1115	εις μεσογειακάδ μεταφοράς
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	59	24333	ο. Ν. Ορλέανην 3)6 διά Ιταλίαν	ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΖΑ	52	2178	ε. Πειραιά 14)6
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	41	1580	εις μεσογειακάδ μεταφ.	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	62	14150	ο. Μορμουγάδο 10)6 διά Κωνσταντζαν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙ-ΣΙΟΝ	53	5691	δ. Κων/πολίν 17)5 διά Κωνσταντζαν	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	55	4850	ε. Τεργέστην 13)6 διά Λαττάκια
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΗ	78	10700	ε. Αμέθεροαν 16)6	ΚΩΝΣΤΑΦΛΟΡΑ	53	5921	ε. Κουβέιτ 22)5
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	ε. Σιγκαπούρη 30)5 διά Χαιφόγκ	ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	ο. Αλεξανδρειαν 4)6
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	55	4060	ε. Πειραιά 16) διά Αλγέριον	ΚΩΣΤΗΣ	54	4878	ο. Τεργέστην 18)5 Μόντρεαλ
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	57	4535	ε. Ρόττερνταν 11)6	ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	όργει εις Χαλκίδα όποι 24)2)78
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ:	53	3524	δ. Κων/πολίν 20)4	ΚΩΣΤΙΑ ΠΡΩΗΣ	65	14088	ο. Μπεντί 2)6 διά Γαλλίαν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ:	53	3577	εις μεσογειακάδ μεταφ.	ΛΑΓΚΑΔΑ	76	5915	ο. Γουόρκιγκστον 31)5 διά Πόρταμουθ
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	52	2736	δ. Βόλον 26)5 διά Θεσσαλίη	ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ	53	5921	ε. Σ. Τάων 11)6 (έποκευα)
ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	ε. Βίλλα Κοντιπιόσον 7)6	ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ	68	20823	ο. Ν. Ορλέανη 13)6 διά Ιταλίαν
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	ε. Σάντος 2)6 διά Μανάους	ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	δ. Π. Σάιτ 17)11
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870	δ. Π. Σάδ 15)6	ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	ο. Θέσια 9)6 διά Δουνκέρκην
ΚΙΓΚ ΑΔΕΑΝΤΕΡ ΔΕ				ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	ο. Μη. "Αύρες 25)4 διά Ιαπωνίαν
ΓΚΡΕ'Ι (δ.)	70	103012	μετων. «ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ»	ΛΑΙΩΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	εις μεσογειακάδ μεταφοράς
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	33445	ο. Μπιούρντ 22)5	ΛΑΙΚΟΣ	61	5643	ε. Πειραιά 20)5
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	δ. Κων/πολίν 30)5 διά Μαύρην Θάλ.	ΛΑΙΟΥΡΑ	56	8660	ο. Λείσερς 28)5 διά Ρόττερνταμ
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	ο. Βανκούβερ 13)5 διά Κίναν	ΛΑΙΡΥΡΑ Λ.	65	1599	ε. Μουσσάρι 31)5
ΚΙΓΚ ΣΚΝΟΡΟΦ	64	17050	ο. Α. Αντίζελες 13)6 διά Γκουαγιακόδ	ΛΑΤΩ	52	16306	ε. Ν. Ορλέανη 13)6 διά Λάγος
ΚΙΚΑ	70	16196	ε. Βούλανη 15)4	ΛΑΒΩΝΤΗΣ	60	3880	εις μεσογειακάδ μεταφοράς
ΚΙΚΗ	57	9723	ε. Κ. Τάουν 1)5 Μπάραν	ΛΑΒΩΝΤΗΣ	60	8816	ο. Μπεντί 2)6 διά Γαλλίαν
ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	11714	ε. Σάντος-Φέ 6)6	ΛΕΔΕΑ	63	17879	ο. Ρόττενταν 8)6
ΚΙΚΟ ΣΤΟΡΚ	58	8322	ε. Σάντος 13)5 Λουάντα	ΛΕΓΓΑΒΟΣ	74	12959	ε. Κεμπέκ 6)5
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	ε. Μάλη Σιλάδα 4)6 διά Αμβώργον	ΛΕΣΣΑΗ	65	2411	ο. Αντέν 20)5 διά Βρυτόν
ΚΙΝΑΡΟΣ	49	8328	ε. Π. Σάδ 11)6	ΛΕΥΘΕΡΩ	62	14027	ο. Φαλμουθ 10)6 διά Θέσια 20)3
ΚΙΡΣΤΗΝ ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	84996	ε. Ντεμπέραρ 14)6 διά ΗΠΑ	ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	14047	ο. Ρεάλει 3)6
ΚΙΤΣΑΣ	58	5770	δ. Μπρουνόμπουτελ 22)6	ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	ο. Ντώρμπαν 27)5
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΑΙΡΗ	77	17300	εις Ριάνερό				

ΑΗΔΑ	63	8566	α. Αμβέρσαν 15) διά Λάγος είς Πόρτο Άλεγκρο	MΑΡΙΓΩ Μ.Φ.	61	10694	είς Αλεξανδρείαν όπτο 9) 1 (έπιοι.)
ΑΗΜΝΟΣ ΑΙΔΑΝΤ	78	5722	β. Φιουστίσιον 116 διά Περαιών	MΑΡΙΓΩΡ. .	69	10839	ε. Πειραιά 30) 4
ΑΗΤΟ (δ.)	67	44646	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 13) 2) 78	ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Χάιφε 15) διά Ιταλίαν
ΑΗΤΩ	51	4633	ε. Ν. Ύόρκη 13) 6	ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	61	8951	β. Βρέμην 12) διά Ρόττερνταμ
ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	δ. Ν. Ύόρκη 13) 6	ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	δ. Κων/πολις 13) 6
ΛΙΖΑ	53	3723	ε. Σάφι 13) διά Γαλλιαν	ΜΑΡΙΚΑ Τ.	60	6235	δ. Γρενάδα 1) διά Π. ἀ Πιέρ
ΛΙΔΑ (δ.)	67	48719	υπό παραλαθήν	ΜΑΡΙΑΥΝ Α.	68	14569	δ. Παναμά 1) 6
ΛΙΔΑΝ	55	8368	α. Ντάρμπλαν 4) 6 διά Τζέντα	ΜΑΡΙΜΠΑΛΚΑ (δ.)	68	67558	ε. Κίρε 31) 5
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	β. Χιούστον 27) 5	ΜΑΡΙΝΑ .	60	4116	δ. Τόρρες 22) 5 διά Ραθέννα
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	64	1927	είς Πειραιά ἀπό 14) 3	ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	63	15347	δ. Ρ. Γκράντε 11) διά Παρανάγουα
ΛΙΝΑ	66	2975	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΝΑ Α.	65	19566	α. Τακόμα 10) 4 διά Δίνα
ΛΙΝΔΟΣ	62	11034	ε. Μπ. Αύρες 11) 6	ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	α. Θεούτα 26) 5 διά ΗΠΑ
ΛΙΝΚ ΤΡΑΞΤ	61	6950	ε. Αλεξανδρείαν 9) 6	ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	υπό παραλαθήν
ΛΙΝΚ ΦΑΙΘΟ	60	8420	δ. Γιβραλτάρ 16) 6	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ.	72	17510	α. Σαβάννα 13) διά Φιλαδέλφειαν
ΛΙΣΣΑΒΟΝ	56	4770	α. Ροζάριο 1) διά Γκράντε	ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	ε. Ταινιτάβεκι 31) 5
ΛΙΤΟΧΟΡΟ	57	3135	είς Καλαμάτα 2) 4	ΜΑΡΚΑΛΑΝ	68	14771	δ. Σουέζ 14) διά Μηδεραν
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	ε. Αλεξανδρείαν 15) 6	ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Ανάκνα 29) 5 διά Ραθέννα
ΛΙΨ	68	9650	υπό παραλαθήν	ΜΑΡΚΟΣ	69	2932	α. Σαρτά 5) διά Μη. Αμπάς
ΛΟΓΙΑΣΤΥ	69	9045	ε. Τζέντα 26) 5	ΜΑΡΚΟΣ Μ.Φ.	62	9979	α. Καρβανέην 13) 6
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	ε. Σιγκαπούρην 8) 6	ΜΑΡΠΑΙ (δ.)	59	20827	α. Πούλο Μπούκοι 21) 5
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 1) 6	ΜΑΡΟΥΔΙΟ.	78	19974	ε. Χαμπτον ρόδς 8) 6
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	είς Μπέρμπερα ἀπό 10) 10) 74	ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8899	η. Μπιλμπον 12) 6
ΛΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ	63	9804	α. Καρατοί 1) διά Ιαπωνίαν	ΜΑΡΣ	48	3368	α. Πειρ. 11) 11 διά Χαλκίδα
ΛΟΥΚΑΣ Ν	72	13637	ε. Ροζάριο 5) 6	ΜΑΡΣΙΑ	72	8944	α. Σ. Τζέν 5) 6
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	ο. Ρόττερνταμ 5) διά Βιτόρια	ΜΑΡΤΖΟΡΙ Υ.	56	8274	είς Πειραιά ἀπό 14) 9
ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Θέσσαλο 29) 5	ΜΑΡΤΙΝΑ	58	4414	α. Αμβούργον 15) διά Ακαμπο
ΛΥΓ ΑΡΙΑ	67	4016	ε. Βατιμόρην 5) 3	ΜΑΡΥΛΙΖ.	68	2983	α. Καντίζ 13) 6
ΛΥΔΙΑ	74	9712	ε. Της 11) 6	ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	δ. Γιβραλτάρ 30) 5
ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Λεμεσόν 9) 6 διά Ήρακλειον	ΜΑΡΩ	73	32510	β. Βιλελμοχάφεν 7) Ιούσκαστλ
ΛΥΔΙΑ	69	5222	ε. Λιγυρίτης 9) 6 διά Ντουνάλα	ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΥΡΙΚ	64	29375	όργει εἰς Πειραιά	ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	α. Σόχη-Κούν 13) διά Ντάρεν
ΛΩΡΕΤΤΑ	68	4071	α. Νόρτντεχαμ 8) 6	ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Αντοφαγάστα 11) 5 Γκουανιακόν
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ο. Σασσεπτο 1) διά Δανκούδερ	ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18643	α. Ν. Ορλέανην 26) 5
ΜΑΓΙΑ	66	2023	δ. Ρόττερνταμ 14) 5 διά Αθάνα	ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12197	β. Κίγκατον 10) 6
ΜΑΕΣΤΡΑΛΕ	57	9118	ε. Χάλντια 1) 3	ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΥ ΙΙ.	66	32845	α. Σακάτ 27) 5 διά Ούλαν
ΜΑΘΙΟΣ .	62	8975	α. Όξελουσσον 28) 5 διά Αλεξανδρείαν	ΜΑΣΤΕΡΓΟΡΓΗΡΗΣ	58	7894	β. Ρεσίφε 29) 5
ΜΑΘΙΟΣ .	53	2025	δ. Π. Σάιδ 4) διά Μεσσηγίουν	ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ	58	5562	ε. Σάντος 90) 6
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	α. Γενόβες 13) διά Ν. Ύόρκην	ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	α. Καρατοί 4) 6
ΜΑΙΑΝΔΟΝ	72	2945	ε. Σέπτε 17) 5	ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	10462	ε. Γέννια 14) 6
ΜΑΙΡ	65	17783	ο. Σασσεπτο 1) διά Δανκούδερ	ΜΕΓΑΛΑΑΚ	62	10435	α. Ντώρμπατ 9) 6 διά Ιαπωνίαν
ΜΑΙΡΗ .	68	22391	δ. Ρόττερνταμ 14) 5 διά Αθάνα	ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ΙΙ.	65	14264	ε. Μπιλμπον 9) 6
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	ε. Χάλντια 1) 3	ΜΕΘΩΔΙΚ (μ.)	66	39617	ε. Τάρατο 16) 6
ΜΑΙΡΟΥΑ .	63	14203	α. Αγ. Φραγκίουν 25) 4	ΜΕΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	ε. Ρ. Ιανέριο υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μ.)	55	3865	ο. Ρόττερνταμ 19) 5 διά Τριπολίν Λιθύης	ΜΕΛΑΝΘΩ Κ.	63	6460	δ. Σουέζ 11) 6
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μ.)	67	38286	δ. Γιβραλτάρ 8) διά Πιούτινο	ΜΕΛΙΤΗ	75	35489	α. Ν. Ορλέανη 3) 6
ΜΑΚΡΑ .	73	8957	α. Κόμπε 4) 6	ΜΕΛΙΤΟΝ	68	10017	ε. Σάφι 7) 6
ΜΑΛΑΒΙΝΑ	58	2966	ο. Καστελόν 25) 5 διά Μπετζάια	ΜΕΛΠΟ	60	8497	ε. Βούρθην 9) 6
ΜΑΛΑΕΣΣΙΝΑ	58	10586	ε. Ρινίκεα 2) 6	ΜΕΛΕΤΙΜΙ ΙΙ.	63	9269	α. Γκλασκαυθν 5) 6 Βουλώνη
ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	δ. Μπ. Αύρες 7) 6	ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	β. Λαττάκιο 24) διά Αλγέριον
ΜΑΛΤΕΖΑΣ Σ	55	5811	ε. Πόρτο Αγκούνα 26) 5	ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	α. Ρ. Ιανέριο 26) 5 διά Μπ. Αύρες
ΜΑΝΟΒΟΣ	77	5874	α. Βενετία 13) διά Βιτόρια	ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	63	12407	ε. Κάνταλ 3) 6
ΜΑΝΙΑ	68	2918	ε. Πειραιά ἀπό 28) 9) 8	ΜΕΝΤ ΦΡΗΖΕΡ	61	6124	α. Π. Ελίζαμπεθ 5) 6 Περσικόν
ΜΑΝΙΝΑ ΙΙΙ	61	6309	α. Κων/πολις 13) διά Κωνστάντζαν	ΜΕΝΤΙΤΕΡ.ΚΑΡΠΙΕΡ	62	14483	α. Αγ. Φραγκίουν 1) διά Ούμπε
ΜΑΝΟΣ Π.	69	2967	ο. Ντακάρι 21) 5 Π. Χάρκουρτ	ΜΕΝΤΚΕΠΙ	62	9092	ε. Ειδοναουσού 11) 6
ΜΑΝΟΥΕΑ Δ	53	5603	α. Ρεσίφε 21) 5 διά Βιτόρια	ΜΕΝΤΜΑΡΕ	55	3883	ε. Κοζαμπλάνκα 29) 5
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	2987	ε. Θεα/νίκη 16) 3	ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΠΙΕΡ	62	11940	ε. Τζένταν 10) 6
ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ	77	16267	α. Ν. Ορλέανη 11) 6	ΜΕΝΤΣΤΑΡ	62	11082	υπό παραλαθήν
ΜΑΝΤΟ Β (δ.)	72	17432	ο. Ήπιχαμ 12) διά Π. Ορντάζ	ΜΕΝΤΤΖΟ'Υ'	57	3709	α. Γκέρλα 31) 5
ΜΑΝΟΥΝ ΑΙΘΩΣ	77	12526	ε. Μαρακάπιο 24) 5	ΜΕΡΑΚΗΣ .	75	28082	δ. Κων/πολιν 2) διά Βατούμ
ΜΑΝΟΥΝ ΔΙΡΟΥΣ	71	9372	ε. Τζέντα 3) 6	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΑΙΣ.	62	1524	ε. Λάγος 29) 5
ΜΑΝΟΥΝ ΘΡΥΣ	68	18525	δ. Έσκαμιν 12) 5	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΚΑΥ	64	1584	ε. Πειραιά 15) 1
ΜΑΝΟΥΝ ΟΑΥΜΠΟΣ	78	17149	ε. Χάμπον 12) 6	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΦΡΙΟ	61	1399	α. Κ. Τάουν 17) 5 διά Σπετείμα Τέρου.
ΜΑΝΟΥΝ ΠΑΡΝΑΣΣ	77	19678	α. Γιοκοχάμα 29) 5 Λ. Αντζελες	ΜΕΡΙΠΩΝ	62	10257	α. Π. Αντζελες 24) 5 διά Ιαπωνίαν
ΜΑΝΟΥΝ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	α. Αμβέρσαν 16) διά Λάγος	ΜΕΣΑΙΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. Μίνα Δ φεχάλ 18) 5 Ιασοδάνων
ΜΑΝΟΥΝ ΠΗΛΙΔΟΣ	74	33147	δ. Μπράνουμπον 14) διά Νάρθικ	ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	69	17485	α. Σιγκαπούρη 9) 6
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	α. Ν. Ορλέανη 28) 5	ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛΗΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	ε. Σιγκαπούρη 9) 6
ΜΑΡΑΘΩΝ	60	3838	δ. Π. Σάιδ 3) 5	ΜΕΣ. ΑΡΕΠΗ (δ.)	70	17355	α. Κιουραδού 16) διά Αμπιτζάν
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΤΚ	62	8967	α. Καμπέλο 25) 5 Π. Ορντάζ	ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	α. Σάντος 8) 6 διά Μπελέφ
ΜΑΡΑΚΑΝΤΑ (δ.)	69	99279	α. Μένα άλ. Αχαριά 13) διά Ιταλίαν	ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ε. Πούλο Μπούκον 11) 6
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	α. Μαρακάπιο 17) 5 διά Αγγλίαν	ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17118	α. Σιγκαπούρη 6) 6 Μ. Μόρεαμπου
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	57	1962	ε. Τάουν 20) 4	ΜΕΣ. ΛΑΜΠΣΙΣ (δ.)	72	17355	α. Ν. Ορλέανη 29) 5
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	α. Βενετία 1) διά Γιβραλτάρ	ΜΕΣ. ΛΙΝΤΕ (δ.)	71	17355	ε. Β. Βασιλίδη 3) 6
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	δ. Γιβραλτάρ 28) 3 διά Κούβα	ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17485	ε. Ρόττερνταμ 15) 6
ΜΑΡΓΑΡΙΤΕ	53	3334	α. Καζαμπάνα 14) 2	ΜΕΣ. ΟΡΗΜ (δ.)	72	17355	α. Φρόρτη (δ.) Μπούρα (δ.)
ΜΑΡΓΚΟ	62	8937	ε. Χούκ-Κόγκ 15) διά Σουραμπάνια	ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17355	α. Λαττάκιο 16) διά Σπετέντα
ΜΑΡΕΒΑ Α.Σ.	63	10076	α. Σιγκαπούρην 20) 4 διά Καράβαν	ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17355	α. Ταϊταγκόκ 12) διά Συνκαπάνη
ΜΑΡΗΣ ΧΑΝΤΣΕΜΑΝ	72	40626	α. Λ. Αντζελες 22) διά Σουνάριαν	ΜΕΣ. ΤΟΛΜΗ (δ.)	65	51412	δ. Σουέζ 14) διά Ντουαράδη
ΜΑΡΙΑ	59	5379	ο. Αμβούργον 9) 6 διά Τουρκίαν	ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	α. Γιουροπ. 31) διά Λάγος
ΜΑΡΙΑ	57	3513	α. Της 5) 6 διά Αγγλίον	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	7896	α. Σιγκαπούρη 3) διά Καράτοι
ΜΑΡΙΑ	60	3458	δ. Σουέζ 12) διά Γκιάν	ΜΗΑΙΟΣ III.	49	2979	δ. Σουέζ 26) 5
ΜΑΡΙΑ Α.	62	3199	ε. Τασσαρία 1) 6	ΜΗΑΙΟΣ IV.	53	3429	δ. Σουέζ 24) 5
ΜΑΡΙΑ Γ.Δ.	74	15938	δ. Παναμά 8) 6	ΜΗΑΙΟΣ Α'ΙΓΑΝΤ.	79	10991	δ. Παναμά 29) διά Καρθαγένην
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟΣ	60	6978	α. Σ. Μικάλε 27) 5 διά Βάρνα	ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	α. Σαβόνια 28) διά Σπέτζα
ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΛΙΝΑ Σ	68	1599	δ. Π. Σάιδ 14) διά Μεσσηγίουν	ΜΗΤΕΡΑ ΣΤΕΛΛΑ	54	15119	α. Σ. Μάκειδας 6) διά Σποτώνην
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	64	33058	α. Γιοκασία 25) διά Ινδονεζίαν	ΜΙΛΕΝΑ Α.	45	3401	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	δ. Ελίζαμπεθ 29) 5 διά Κ. Τάουν	ΜΙΛΙΜΗ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9081	α. Ίμιανχαν 13) διά Δαγκάνη
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	α. Ροζάριο 9) 6 διά Μπαζ. Μπλάνκα	ΜΙΜΙ (δ.)	65	38294	α. Ν. Ορλέανη 1) 6
ΜΑΡΙΑ Λ.	58	5746	ε. Ρ. Ιανέριο 24) 5 Μπαρέλτα	ΜΙΜΙ Μ.	76	3964	δ. Π. Σάιδ 22) 5
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	α. Μορμούγκαδ 13) διά Κωνστάντζαν	ΜΙΜΙ ΛΑΙΤΕΡΝ.	70	1582	ε. Ν. Ορλέανη 6) 6
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΤ Ι' (δ.)	73	13631	δ. Σουέζ 12) διά Συνκαπώρην	ΜΙΝΙ ΛΑΙΤ.	69	1595	ε. Σαβάννα 3) 6
ΜΑΡΙΑΜ (δ.)	66	42799	α. Φος 27) 5 διά Σκελιάν	ΜΙΝΙ ΛΑΚ.	70	1591	ε. Παναμά 1) 6
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	66	41477	ε. Ν. Ύόρκη 16) 5	ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ.	70	1590	ε. Β. Βασιλίδη 30) 5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	73	17432	ε. Ρόττερνταμ 16) 6	ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ.	70	1569	εργει εἰς Πειραιά ἀπό 18) 10
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	62	14047	ε. Ρο. Ιανέριο 11) 6	ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ.	70	1569	εργει εἰς Πειραιά ἀπό 18) 10
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	78	5700	ε. Πόρτο Άλεγκρε υπό συμπλήρωσιν	ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ.	70	1591	ε. Ταϊτό 31) Ταρτούς
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν.Α.	62	11229	ε. Τζέντα 6) 6	ΜΙΝΙ ΛΕΙΤ.	70	1591	ε. Π. Κάιζερ 13) διά Ν. Ορλέανη
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ	58	9299	α. Δάγος 23) διά Γουόρρι	ΜΙΝΙ ΛΕΙΤΗ.	70	1591	ε. Π. Κάιζερ 13) διά Ν. Ορλέανη
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ	62	14622	δ. Ν. Ύόρκη 10) 6	ΜΙΝΙ ΛΕΙΤΜΠΟΡ.	71	1563	ε. Χιούστον 6) 6
ΜΑΡΙΒΙΚ	62	23805	ε. Βαλτιμόρη 10) 6	ΜΙΝΙ ΛΕΙΝ.	70	1582	εργει εἰς Πειραιά ἀπό 6) 11
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Δ.	62	10892	α. Βομβάνη 8) διά Σιγκαπούρην	ΜΙΝΙ ΛΕΙΣ.	69	1570	εργει εἰς Πειραιά ἀπό 27) 1

MINI ΔΗΝΤ	70	1592 α. Ἀλεξάνδρεια 9/6	NEΒΑ	63	7280 α. Γκουαγιακιλ 29/5 Ριο Ίανεντρο
MINI ΔΗΤΖΕΝΤ	74	1578 ε. Κίγκστον 6/6	ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕΥ	78	33191 α. Νιούκαστλ 11/6 διά Ιαπωνίαν
MINI ΔΗΦ	71	1584 ε. Ταϊκουνόρας 23/5	ΝΕΔΙ (δ.)	65	35324 α. Άμβερσαν 14/6
MINI ΔΙΖΑΡΝΤ	72	1562 α. Ἀλεξάνδρεια 15/6	ΝΕΗΝ Π. (δ.)	57	12483 α. Γένοβα 11/6 διά Αύγουσταν
MINI ΔΙΑΛΑΚ	70	1598 α. Τζένταν 9/6 Μίνα Καμπούς	ΝΕΜΑ	58	7425 α. Φιλαδέλφειαν 11/5 διά Σορέλ
MINI ΔΙΑΥ	70	1581 α. Θεούτα 13/4 διά Μαιάνι	ΝΕΜΕΑ	78	11000 α. Αγ. Βικέντιον 6/6
MINI ΔΙΜΠΡΑ	70	1592 ε. Πειραιά 30/5 διά Ιταλιαν	ΝΕΝΑ	74	39866 α. Λονδίνον 14/6 Χάμπτον ρόδες
MINI ΔΙΝΚ	71	1592 ε. Κάλιπρι 12/6	ΝΕΝΗ	66	3762 α. Σεττίνον 16/6 διά Όλλανδιαν
MINI ΔΙΝΤ	71	1562 ε. Εσκουιθέλ 7/6	ΝΕΟΤΗΣ	71	9082 α. Λάγος 11/6
MINI ΔΙΝΤΟ	71	1564 ε. Πειραιά 12/6	ΝΕΠΤΟΥΝ	54	7968 α. Κοινβέτ 11/6 διά Βραζιλίαν
MINI ΔΙΦΤ	70	1582 ὄργει εἰς Πειραιά ἀπό 20/8)78	ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960 α. Σεττίνον 16/6 διά Όλλανδιαν
MINI ΔΙΟΥΦ	71	1563 ε. Ντενεράρα 8/6 Τρίνιντατ	ΝΕΣΤΩΡ	68	25755 α. Μπραζ 14/6
MINI ΔΙΡΥ	71	1598 α. Κίγκστον 25/5 Ν. Ὀρλεάνη	ΝΕΣΤΩΡ ΓΚΛΟΡΥ	57	6527 α. Λ. Πόλμας 13/5 Ρουμανία
MINI ΔΟΤ	71	1584 δ. Παναμή 8/6 διά Ειρηνικόν	ΝΕΦΕΛΗ	68	24894 δ. Κων/πολιν 27/4 Νοθωραϊσκην
MINI ΔΟΤΖΙΚ	70	1592 α. Ν. Ὀρλεάνη 7/6 Ντενεράρα	ΝΕΦΕΛΗ	69	5709 δ. Κων/πολιν 26/5
MINI ΔΟΤΟΥΣ	70	1591 α. Πειραιά 9/6	ΝΕΦΟΣ II	71	9093 α. Ν. Ὀρλεάνη 3/6
MINI ΔΟΥΜ	74	1577 α. Ν. Ὀρλεάνη 12/6 Σάντο Ντομίγκο	ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471 ε. Κοστί 15/6
MINI ΔΟΥΝΑΡ	71	1592 ε. Πειραιά 5/6	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942 δ. Σούελ 12/5
MINI ΔΟΥΣ	71	1594 α. Ν. Ὀρλεάνη 14/6 Ντενεράρα	ΝΗΡΗΣ	77	18080 ε. Βανκουβέρ 2/6
MINI ΔΥΜΦ	75	1578 ε. Ντενεράρα 7/6	ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4969 εξωθι Γκότλαντ 12/6
MINI ΔΩ	71	1594 ε. Ν. Ὀρλεάνη 11/6	ΝΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	47	3247 εις Αννάμια ἀπό 17/11)77
MINI ΔΩΝΤ	70	1592 ε. Πειραιά 12/6	ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	56	3979 ὄργει εἰς Αμβούργον ἀπό 20/3
MINI ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1584 ε. Σαδάννα 15/6	ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΗ (δ.)	53	9814 α. Πειραιά 30/5 διά Σπαλάτον
MINΙΣΗ	63	1151 ε. Πόρτ ντε Μπούντ 31)5	ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693 ε. Σάντος 7/6
ΜΙΝΟΣ	75	28082 α. Λονδίνον 17/6 διά Χιούστον	ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190 ε. Πειραιά 15/5
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	56	8590 α. Ρειφε 10/6	ΝΗΣΟΣ ΣΑΜΟΣ	56	5137 ε. Σάντος 11/6
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998 ε. Μπαρμπάντος 31)5	ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	61	6306 α. Λομπίτο 9/5 διά Λουάντα
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217 α. Χόγκ-Κόγκ 19/5 διά Κολομβία	ΝΙΚΑΙΑ	73	19831 α. Βίλα Κονστιτούώνος 30/5 Μη. Αὔρες
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΛΑ	74	28082 δ. Γιβραλτάρ 1/6 διά ριθέρ Σ. Λώρενς	ΝΙΚΕ	59	4071 δ. Κων/πολιν 28/5 Κωνστάντζαν
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	3861 α. Κοπέρ 13/6 διά Ραβέννα	ΝΙΚΗ	71	9075 δ. Ρότερνταμ 5/5
ΜΙΧΑΗΛ Β.	53	2822 ε. Ρούεν 27/5	ΝΙΚΗ Ρ.	62	6171 δ. Π. Σαΐδ 12/6
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	54	4265 α. Πειραιά 6/6 διά Ιταλιαν	ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163 δ. Κάνταλ 14/5 διά Βιετνάμ
ΜΙΧΑΗΛ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	71	113522 δ. Ντουμπάι 24/5	ΝΙΚΟΛΑΟΣ	54	3495 ε. Πειραιά 18/5
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067 ε. Κασσιούπηκ 30/4	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	10239 ύπο παραλαβήν
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204 α. Σούλου Βές 30/5 Ν. Ὀρλεάνη	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	52	7304 δ. Κων/πολιν 17/4 Κωνστάντζαν
ΜΙΧΑΛΗΣ	61	10532 ε. Χαμίνα 2/6	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ.Λ.	69	9083 ε. Νεκότασε 6/6
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	2535 ε. Πειραιά 25/2 (έπισκ.)	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.	61	6752 δ. Σήνερς 15/6 διά Πειραιά
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	167226 α. Λονδίνον 18/5 διά Μη. Αὔρες	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΝΤΑΡΑΣ	79	5300 εις Πόρτο Αλέγκρε ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΣΥΛΑΣ	61	12662 ἐδωλθι Καρότα 3/5	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	73	17298 ε. Μόντρεαλ 11/5
ΜΟΛΙΣΤΑ	74	33073 α. Σέβεν διά 12/6 διά Μόμπιλ	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566 ε. Σαδόνα 13/6 διά Τζένταν
ΜΟΜΠΙΛΑΤΑ (δ.)	69	47958 α. Μ. Αμπντουάλ 24/5 Βαγγαρέι	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162 ε. Μπαχ Μιλάνα 13/6 Κωνστάντζαν
ΜΟΜΠΙΛΑΣ (μ.)	67	54502 ε. Κάρκυ διά 31/5	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004 ε. Σιγκαπούρη 21/4 διά Αργεντινή
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172 α. Τεργέστην 24/5 έλ. Μπρέγκα	ΝΙΚΟΣ	47	7654 εις μεσογ. μεταφ.
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	56	12355 α. Τζακάρτα 12/5	ΝΙΚΟΣ	53	7283 ύπο παραλαβήν
ΜΟΝΤΑΙΤΟ	78	9231 ύπο παραλαβήν	ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΑΙΝΟ.	71	65347 εις Πόρτο Αλέγκρε ύπο συμπλήρωσιν
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831 ε. Ρότερνταμ 13/6	ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201 ε. Ν. Ορλεάνη 13/6
ΜΟΝΤΕΧΡΗΣΤΟ	78	9231 α. Τζιμπούτη 26/5 διά Σαγκάνη	ΝΙΚΟΣ Μ.	54	1931 ε. Πειραιά 7/6 διά Ιταλιαν
ΜΟΣΚΑ	57	2926 ε. Σετούμπαλ 4/6	ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445 ε. Κακογκάδα 5/6
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823 α. Μπάρ 13/6 διά Νιγηρίαν	ΝΙΚΟΣ Π.	58	3385 ε. Βαλένθι 23/5
ΜΟΤΟΡΙΑ	56	8602 ε. Κ. Τάουν 29/1	ΝΙΚΟΤ	67	3315 ε. Ρότερνταμ 2/6 Πόρτ Σουδάν
ΜΟΥΛΑΤΗ ΦΡΟΣΤ	58	4037 α. Αμπούνον 6/6	ΝΙΚΥ	58	9087 ε. Ντάρμπιταν 11/6
ΜΟΥΝΤΣΕΡΕΠΕΙΝΤΣ	60	9365 α. Ντορπάνη 11/6	ΝΙΝΗ	62	28651 εις Πόρτο Αλέγκρε ύπο 15/6)75
ΜΟΥΤΣΙΝΑ	77	5509 α. Σάντα Μάρτα 29/5 Π. Λίμον	ΝΙΖΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279 ε. Π. Σαΐδ 10/2
ΜΠΑΖΙΑ ΙΙΙ	65	18459 α. Κομώ Μπαι 13/6 διά Βραζιλίαν	ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400 ε. Φρήρηρ 26/5 διά Ρ. Πλέι
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	1599 ε. Σετούμπαλ 4/6	ΝΟΝΙ	68	5430 ε. Πειραιά 12/4 διά Τουρκίαν
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΦΡΗΣΕΡ	60	6158 ε. Τόκιο 1/6	ΝΟΝΙ	53	4097 ε. Ταϊτιαβέκια 26/5 Π. Χάρκουρτ
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013 ε. Σίγκαπούρην 2/6 (ΕΠΩΔ.)	ΝΟΝΠΑΛ ΛΟΥΝΑ	62	6383 ε. Μπάραραν 10/6
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359 ε. Γιοκούχαμα 20/5	ΝΟΝΠΑΛ ΤΕΛΟΥΣ	62	6442 ε. Θεούτα 12/6 διά Γαλάται
ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12270 α. Ρειφε 18/5	ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ	64	7701 εις Αλεξάνδρειαν ἀπό 11/4)78
ΜΠΕΣΣΥ	61	8426 α. Μόντρεαλ 1/6 διά Ντουλούθ	ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	25820 ε. Χόμπτον Ρόδες 1/5 Θεά/νικη
ΜΠΙΑ	75	7246 ύπο παραλαβήν	ΝΟΡΟ ΧΑΙΝΕΣ	62	8646 ε. Πειραιά 2/6
ΜΠΙΑΝΚΑ	53	6000 α. Μελέραστ 6/6 διά Δουνκέρκην	ΝΟΡΝΤΕΙΒ	59	15110 ε. Πειραιά 21/5 διά Βερακρούς
ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4485 α. Τζένταν 19/6 διά Χοντέντα	ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199 ε. Στρατην 6/6 διά Νιγηρίαν
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573 α. Σίγκαπούρην 3/6 διά Περσικόν	ΝΟΤΗΣ	55	5096 ε. Στεττίνον 6/6 διά Νιγηρίαν
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218 εις Καρθαγένην ἀπό 10/4	ΝΟΥΦΑΡΟ (δ.)	60	16491 ε. Π. Σαΐδ 23/5
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ	58	8547 ε. Μπρουνουπότελ 20/11 διά Κούβα	ΝΟΥΦΑΡΟ	55	5396 δ. Παναμά 5/6
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ	51	2967 εις Τέμα ἀπό 4/1178	ΝΤΑΛΙΑ Α.	45	3487 εις μεσογειοκάς μεταφοράς
ΜΠΟΥΝΑ ΕΣΠΕ-			ΝΤΑΜΙΑΝ	64	6460 ε. Λάγος 13/5
ΡΑΝΤΖΑ (δ.)	64	32756 ε. Γκαλδεστον 16/5	ΝΤΑΝΙΑΣ	67	3868 ε. Κουν/πολιν 23/5 διά Μαύρην Θάλ.
ΜΠΟΥΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425 ε. Πειραιά 31/5	ΝΤΑΝΟ ΑΛΕΚΟΣ	58	9028 ε. Ντενέραρα 11/6
ΜΠΟΥΝΑ ΦΟΡΤΥΝΑ	79	16935 α. Λάγος 7/6 διά Σουηδίαν	ΝΤΑΝΟ ΑΝΤΙΚΛΑΙΑ	58	7396 ε. Σαντάνα 30/5 διά Γανδήν
ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΕΞ	50	4375 ε. Ζευπρούκης 13/6 διά Ντάρμπαν	ΝΤΑΝΟ ΣΤΑΡ	59	10609 ε. Λίθερπούλ 5/6 διά Κικέρνες
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132 α. Σευπρούκης 13/6 διά Ντάρμπαν	ΝΤΑΝΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	61	13054 προστρατεύεις εις Ορινόκο 14/6
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155 α. Σίγκαπούρην 5/6 διά Ντάρ-ές-Σαλόδη	ΝΤΑΝΥΑΜΙΚ Ι.	47	2193 εις Ραβέννα 21/4
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥΣ	54	6103 δ. Σ. Σιδί 14/6	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΣΥΕΑΡΟ (δ.)	58	11486 ε. Κεμέπεκ 20/5
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483 ε. Βουβάνη 13/6	ΝΤΑΦΟΝΤΙΛ Β. (δ.)	61	22256 ε. Ν. Ορλεάνη 6/6 διά Χιούστον
ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	6267 ε. Μπεντί 15/5	ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	63	7700 ύπο παραλαβήν
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132 ε. Πειραιά 14/5	ΝΤΕΛΑΙΔΗ ΜΙΡΑΚΛ	61	13092 α. Μη. Αὔρες 9/6 διά Μεξικόν
ΜΠΡΑΒΟΑΛΤΗΝΤΟΝΑ	55	5233 α. Κίγκστον 12/6	ΝΤΕΛΑΙΔΗ ΣΚΑΥ	63	13092 ε. Κόμπε 1/6
ΜΠΡΑΒΟΕΞΠΟΡΤΕΡ	77	38287 α. Φιλαδέλφεια 10/6 διά Ν. Ὀρλεάνη	ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΙΝΤ	74	14523 ε. Λάγος 12/6 διά Κτημέ
ΜΠΡΑΒΟΤΡΕΙΝΤΕΡ	59	4026 α. Ακαζούλα 31/5	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320 ε. Χιούστον 6/6
ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	3241 ὄργει εἰς Πειραιά ἀπό 30/12)77	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320 ε. Ν. Ορλεάνη 15/6
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ	69	2979 α. Ντόρτρεχτ 30/5	ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320 ε. Λάγος 11/6 διά Κτημέ
ΜΠΡΕΝΤΑ	69	13053 εις Ν. Υόρκην ἀπό 26/11 (έπισκευαι)	ΝΤΕΝΙΑΣ Μ.	59	6134 ε. Κεζαμπτάνκι 10/6
ΜΠΡΗΖ (μ.)	64	35082 α. Σίγκαπούρη 30/3 Κελάκ	ΝΤΗΦΑΙΑΝΤ	60	19988 ε. Παρανάγου 25/5
ΜΥΟΙΚ (μ.)	67	39617 α. Τάμπα 2/6 διά Χάρην	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485 ε. Τζένταν 6/6
ΜΥΚΑΛΗ ΙΙ	77	16267 ε. Π. Αρθρουρ 30/5	ΝΤΙΝΑ ΜΕΝΤ	54	5251 ε. Π. Σαΐδ 9/6
ΜΥΚΗΝΑΙ ΙΙΙ	54	5240 α. Γιβραλτάρ 16/6 διά Πειραιά	ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	37670 ε. Τζιμινχάμ 4/6 διά Γιθράλταρ
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277 ε. Πειραιά 31/5	ΝΤΟΛΑΥ	59	8588 ε. Μποντεβίδεο 1/6
ΜΥΡΙΝΑ	71	3653 α. Κομπαρθερκάχων 11/6	ΝΤΟΝΑ ΕΥΤΕΝΙΑ (δ.)	70	17782 ε. Κουν/πολιν 13/6
ΜΥΡΝΑ	58	4954 δ. Νότσερ 7/5 διά Γουόρερ	ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	4887 δ. άργει εἰς Πειραιά ἀπό 15.5.77
ΜΥΡΝΙΔΙ	77	5511 α. Αιμθύργον 9/6 Νιουφάουντλαντ	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	54	5383 ε. Τέλενταν 10/6 διά Π. Σουδάν
ΜΥΡΤΙΑ	63	3499 ε. Πειραιά 12/6	ΝΤΟΝΑ ΣΦΙΑ	59	12463 ε. Αμπτερνταμ 17/5
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345 ε. Τρίπολιν (Λιβάνου) 26/5 Κωνστάντζα	ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	1197 εις μεσογειακάς μεταφ.
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085 ε. Κόμπη 1/6	ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567 ε. Λας Πάλμας 4/6 διά ΗΠΑ
ΜΥΡΩΝ	64	17487 ὄργει εἰς Πειραιά	ΝΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976 ε. Ριο Ίανερο 9/6 διά Μασέιο
ΜΥΣΤΡΑΣ	63	21329 α. Ν. Ορλεάνη 21/4	ΝΟΔΥΣΣΕΙΥΣ	64	19140 ε. Μίζουρατο 13/4
ΜΩΡΗΑΣ	62	9455 α. Μπαγκόκ 2/6 διά Ταϊβάν	ΝΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999 ε. Κοβέντας 31/5 διά Τρινιντάντ
Ν. Γ. ΔΙΒΑΝΟΣ	67	11025 α. Χιουστόν 2015 Γκαλθέστον	ΝΟΕΝΤΙΚ (μ.)	73	15229 ε. Χάμπτον ρόδες 19/4 διά Ιαπωνίαν

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑДЕΡ	66	21883	α. Ντακάρ 29/5 διά Μη. Αύρες	ΠΕΛΑΣΓΟΣ	52	2822	ε. Πειραιά 27/2
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΕΙΝΤΕΝ	72	20510	ε. Λιοσσοβώνα 24/5	ΠΕΛΑΣΓΟΣ	62	1012	εις μεσογ. μεταφοράς
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝY	78	19346	α. Π. Αντζέλες 3/6 διά ίντον	ΠΕΛΛΑ	78	11000	α. Σιγκαπούρην 8/6
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΕΣΤΙΖ	78	19364	ε. Π. Κελάρης 13/6	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ	65	34446	ε. Πειραιά 7/6
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ	72	20510	ε. Λιοσσοβώνα 29/5	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ	67	22186	α. Φιλαδέλφειαν 2/6 Κωνστάντζαν
ΟΙΓΑ Κ.	66	3024	α. Βενετία 29/5	ΠΕΜΑ	60	4824	ε. Γκαέτα 7/6
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	79	20000	δ. Παναμά 9/6	ΠΕΡΓΑΜΟΣ	67	57794	δ. Π. Σαΐδ 2/6 διά Κωνστάντζαν
ΟΙΛΑΝΔΙΑ	56	4380	α. Π. Σάιδ 30/6	ΠΕΡΙΚΛΗΣ	72	10410	ε. Φρεμάντλ 14/6
ΟΙΛΥΜΠΙΑΝ	62	10981	α. Σουδάν 31/5 διά 'Αντεν	ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.)	60	6134	ε. Νάντην 2/6
ΟΙΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	α. Ρόττερνταμ 16/6 διά Βρέμην	ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	67	38915	δ. Γιθραλάτρ 10/6 διά Κωνστάντζαν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	α. Ντούμπιτα 8/6 διά 'Ελλαδα	ΠΕΡΙΚΛΗΣ	76	45330	α. Σιγκαπούρην 11/6 διά Πειρούκ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥΡ (δ.)	64	38598	α. Ν. Ορλέανην 6/6 διά 'Αρούμπα	ΠΕΡΑ Α'ΙΓΑΛΑΝΤ	64	10865	ε. Κακινάντα 25/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	65	38607	α. Φός 7/6 διά Τομπούκ	ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	63	10868	ε. Νάντην 1/6 (επωλήθη)
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	ε. Ανέβα Μπαιν 2/6	ΠΕΡΑΑ	53	5835	α. Λ. Πάλμας 20/5 διά Χαλκίδα
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	α. Κερμέκ 25/5 διά 'Οδησσαν	ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	75006	α. Ν. 'Υρκη 16/5 διά 'Αρούμα
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	δ. Σουέζ 4/6	ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	30511	α. Ρ. Τανούρα 31/5 διά Τραμαντάν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	α. Ν. Ορλέανην 17/4	ΠΕΤΓΙΚΟ	67	39305	α. Χάμπτον ρόδς 8/6 Ρόττερνταμ
ΟΙΛΥΜΠΙΟΣ ΑΘΗΝΑ	61	3226	δ. Π. Σάιδ 4/6 διά Ραθέννα	ΠΕΤΡΑ	76	23149	δ. Παναμά 23/4 Α. 'Αντζέλες
ΟΙΛΥΜΠΙΟΣ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	46	1595	α. Καλιρί 10/5	ΠΕΤΡΟΑ 9 (δ.)	56	11973	ε. Πειραιά 6/6
ΟΙΛΥΜΠΙΟΣ ΗΡΑ	57	2511	ε. Πειραιά 12/2	ΠΕΤΡΟΑ 11 (δ.)	55	11859	ε. Πειραιά 7/6
ΟΙΛΥΘΙΑ	72	11946	α. Λωνσετόν 31/5 διά Πόρακρουν	ΠΕΤΡΟΑ 16 (δ.)	57	12257	εις Τζέντα από 19/1
ΟΙΜΑΟΣ	57	8833	εις Πειραιά από 6/3/78	ΠΕΤΡΟΑ 17 (δ.)	54	12107	α. Πειραιά 14/6 διά Ιταλίαν
ΟΙΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1879	εις Μασσαλίαν από 8/2/78	ΠΕΤΡΟΑ 19 (δ.)	58	20582	α. Τέντα 7/6 διά Ρ. Τανούρα
ΟΝΕΣΤΥ	76	10858	δ. Π. Σάιδ 24/4 διά Βεγγάζην	ΠΕΤΡΟΑ 23 (δ.)	56	16944	ε. Πειραιά 26/5
ΟΝΤΕΤΤΕ	60	4089	δ. Παναμά 20/5 διά 'Αθάνα	ΠΕΤΡΟΑ 24 (δ.)	56	17212	ε. Τζέντα 27/5
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (δ.)	76	119821	α. Τασγκουαρέμας 21/5 διά Περαικόν	ΠΕΤΡΟΑ 26 (δ.)	63	53141	α. Πειραιά 7/6 διά Αιγαυπτον
ΟΡΑΙΟΝ	63	14959	ε. Κομώ Μπαιν 12/6	ΠΕΤΡΟΑ 27 (δ.)	64	50885	α. Πειραιά 11/6 διά Αιγαυπτον
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	ε. Σαν Ντιέκο 14/5 διά Ιαπωνίαν	ΠΕΤΡΟΑ 30	56	2796	α. Πειραιά 7/6 διά Τζένταν
ΟΡΦΕΥΣ	61	13553	α. Πειραιά 12/6 διά Γένυπτο	ΠΕΤΡΟΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Τζέντα 12/6
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	εις Τογιάμα υπό συμπλήρωσιν	ΠΕΤΡΟΑ 32 (δ.)	57	21977	ε. Πειραιά 5/6
ΟΣΕΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	79	15000	εις Τογιάμα υπό συμπλήρωσιν	ΠΕΤΡΟΑ 33 (δ.)	50	16485	ε. Πειραιά 11/6
ΟΣΕΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ (μ.)	74	72688	ρ. Ρ. Τανούρα 26/5	ΠΕΤΡΟΑ 34 (δ.)	51	16440	δ. Σουέζ 12/6 διά Τζένταν
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	α. Κιότζια 6/6 διά Γιθραλτάρ	ΠΕΤΡΟΑ 36 (δ.)	60	26467	δ. Σουέζ 8/6 διά Ερυθράν Θάλ.
ΟΣΕΑΝ ΡΕΙΝΤΖΕΡ	72	14675	α. Μπάραν 11/6	ΠΕΤΡΟΑ 40	58	1781	δ. Σαΐδ 12/5
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙΝ	66	11153	α. Βιζακλαπάντων 12/6 Καλκούτα	ΠΕΤΡΟΑ 40	71	1599	ε. Πειραιά 12/6
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11893	α. Ν. Ορλέανην 13/5 διά Μπουργκάζ	ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΣΤΑΡ	61	8220	α. Σαβόνα 15/6 διά Σάντος
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	70	63425	δ. Κυνί/πολιν 23/5 Κωνστάντζαν	ΠΗΛΑΙΣ	66	23706	α. Βόλον 17/6 διά Νιγηρίαν
ΟΣΕΑΝ ΦΗΡΖΕΡ	57	4712	δ. Γιθραλτάρ 1/6 διά Βρέστην	ΠΗΛΑΙΣ	50	2282	άργει εις Πειραιά από 30/1)178
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ	66	3941	α. Ντορντρέχη 15/5	ΠΗΛΑΙΣ	69	10016	α. Μπριούμπαιν 10/5 διά Μπάραν
ΟΣΕΑΝΩΤ	64	10349	υπό παραλαβήν	ΠΗΛΙΟ	67	29506	α. Σπαλάτον 19/5 διά ΗΠΑ
ΟΥΑΙΤ ΡΟΟΖ	60	7504	ε. Τέμα 4/6	ΠΗΝΕΑΛΟΠΗ	62	6299	ε. Ν. Όρλεανη 12/6
ΟΥΑΙΤ ΣΑΡΚ	52	1592	εις μεσογ. μεταφ.	ΠΗΝΕΑΛΟΠΗ Α	52	2445	δ. Κυνί/πολιν 12/6 διά Ρουμανίαν
ΟΥΙ'ΝΣΤΟΝ	70	15579	εξωθι Καράτοι 24/5	ΠΗΝΕΑΛΟΠΗ ΙΙ	56	6198	ε. Μη. Αὔρες 9/6
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Νόρθιν 14/6 διά Γλασκώθην	ΠΗΤΕΡ Α.	61	13336	δ. Γιθραλτάρ 21/6 διά Βαρκελώνην
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4190	εις Τριπολίν (Λιβύης) από 4/12	ΠΙΝΑΔΑΡ	72	20045	α. Κολούμπια ρίθερ 15/5 διά Ίραν
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	50	1796	εις Κάρντιφ από 26/8)77	ΠΙΝΑΔΑΡΟΣ	63	10617	δ. Ρόττερνταμ 17/6
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	εις Π. Σάιδ 14/3)7	ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Καλκούτα 10/6 διά Σιγκαπούρην
ΟΥΡΑΝΟΣ	55	4763	υπό παραλαβήν	ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	55	13560	υπό παραλαβήν
ΟΥΧΕΦΕΔΑΣ	59	10363	α. Μαλτά 14/6 διά Ζουετίνα	ΠΙΣΤΙΣ	66	8160	ε. Σιγκαπούρην 27/5
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	α. Αιθέρροαν 2/6 διά Μη. Αύρες	ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	55	3768	εις Λουδίνια από 11/1)77
ΠΑΙΑΝ	60	9317	δ. Παναμά 1/6 διά Μανζανίλο	ΠΙΤΡΙΑ	73	1317	εξωθι Ασσάριν 25/9
ΠΑΙΛΑΔΙΑ	65	9054	υπό παραλαβήν	ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΕΥ	72	9350	ε. Μπάραν 9/6
ΠΑΙΛ Β. (δ.)	58	21489	α. Φός 31/5 διά Αλάγκα	ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	71	3551	α. Αιθέρροαν 14/6 διά Λάγος
ΠΑΙΛ ΤΡΕΙΤΕΡ	63	5149	α. Καράτοι 7/6 διά Μομπάσαν	ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΝ	72	3551	α. Πειραιά 13/6 διά Θεα/νηκή
ΠΑΙΛΜΙΣ	58	7695	δ. Σουέζ 3/6 διά Υεμένην	ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654	ε. Γάνδην 2/6
ΠΑΙΛΜΥΡΑ	58	7945	ε. Πειραιά 10/6	ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΥ	72	3446	α. Καρθαγένην 24/5 διά Άλγεριον
ΠΑΙΜΠΟΛΑ	58	2750	δ. Τάουν 1/6	ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙ	70	3654	α. Κριστοπόλα 1/6 διά Καρθαγένην
ΠΑΙΝ ΑΥΡΑ	62	10163	επό παραλαβήν	ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	δ. Χάρητη 31/5
ΠΑΙΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Λάγος 10/6	ΠΙΑΤΩΝΙΚ (μ.)	67	48747	ε. Μονρόδια 10/6
ΠΑΙΑΓΗΣ Κ.	59	10000	α. Ντραμπάνα 2/6 διά Ιαπωνίαν	ΠΛΕΙΑΣ	63	10736	ε. Μόκι 17/5
ΠΑΙΑΓΑ Α.	51	5170	ε. Τάραπα 2/6	ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	α. Σευχέλες 12/6 Ντάρ-ές-Σαλάμ
ΠΑΙΑΓΑ ΙΩΑΝΗΣ	68	4400	α. Μογκαντίσιο 8/4 Μομπάσαν	ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	33291	δ. Κυνί/πολιν 12/6 διά Μαύρην Θάλ.
ΠΑΙΑΓΑ ΓΕΛΟΥΣΑ	63	10318	δ. Π. Σάιδ 4/6	ΠΟΛΥ	55	6595	εις Λεμεσόν από 22/8)77
ΠΑΙΑΓΑ ΓΟΥΡΙΩΝ	56	10523	α. Κ. Τάουν 24/5 διά Ακαμπα	ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (δ.)	55	10374	α. Δα Γκουέτ 6/6
ΠΑΙΑΓΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	59	3906	ε. Τάραπα 5/6	ΠΟΛΥΔΩΡΑ	64	7832	ε. Μπαντάρ Σαχτούρ 28/5
ΠΑΙΑΓΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	58	10659	ε. Ν. Μαγκαλόρε 6/6	ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	8499	ε. Ρουέν 28/4 διά Ταρτούς
ΠΑΙΑΓΑΤΗΣ Α.	59	2670	α. Καστελόν 10/4 διά Μπετζάια	ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953	α. Αύγουστο 18/4 διά Γιθραλτάρ
ΠΑΙΑΓΑΤΗΣ Η.	71	3646	α. Επιτζάν 30/Φ4	ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	58	8314	ε. Αντεν 26/4
ΠΑΙΑΓΑΤΗΣ ΣΥΑΣ	58	8764	α. Λαττακία 2/6	ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	57	8565	α. Ν. Ορλέανη 30/5 Μπαρανκίλα
ΠΑΙΑΓΑΤΗΣ Σ. Ζ.	66	13015	α. Τέρναν 5/5 διά Τασλάνα	ΠΟΛΥΞΙΣ (δ.)	65	40284	α. Μαδέρια 8/6 διά Ν. Ορλέανη
ΠΑΙΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16207	ε. Ρόττερνταμ 14/6	ΠΟΛΥΤΗΜΑΝΙΔΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	άργει εις Πειραιά από 15/4)75
ΠΑΙΑΠΟΛΙΚΟΝ	60	7688	δ. Μπρούναμπούτελ 19/5 διά Γύνιανία	ΠΟΛΥΤΗΡΟΣ	75	13036	δ. Παναμά 29/5 διά Ειρηνικήν
ΠΑΙΝΚΡΙ ΙΙ	70	2995	ε. Πειραιά 14/6	ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	δ. Μπρούναμπούτελ 1/6 διά Έμεδεν
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	10873	α. Γιθραλτάρ 21/5 Παρανάγκουα	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	α. Π. Λα Κρούζ 29/5
ΠΑΝΕΛ	66	4156	α. Θέσσαλον 10/6 διά Λάγος	ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	δ. Παναμά 31/5
ΠΑΝΓΕΟ	67	3870	α. Ράβεννα 15/5 διά Βεγγάζην	ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Μπαρανκίλα 4/6 διά Καρθαγένην
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Μπριούμπαιν 7/6 διά Κορέταν	ΠΟΡΟΣ	57	8776	άργει εις Χαλκίδα από 9/11
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΙΜ (δ.)	64	33642	ε. Ν. Βόρει 2/6	ΠΟΡΟΣ ΑΙΑΝΤ	62	5220	ε. Ντρόμπαν 2/6
ΠΑΝΕΣΤΟΣ	64	7537	ε. Λίθερπουλ 5/6	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	53	3701	ε. Τέων 116
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790	δ. Παναμά 24/4 διά 'Αθάνα	ΠΟΥΝΕΤΕΣ	68	5033	μετανούσα 'ΤΑΜΑΡΙΑ'
ΠΑΝΤΑΝΑΣΑΣ	77	21194	ε. Λίθερπουλ 9/6	ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	68	5690	άργει εις Πειραιά από 9/1)2
ΠΑΝΑΚΑΡΟΛΟΣ	49	1849	εις μεσογειακάς μεταφ.	ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	63	35491	α. Νιούκαστλ 4/5 διά Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΚΟΣΤΑΣ	58	9603	δ. Λονδίνον 19/5 διά Ντάρ-ές-Σαλάμ	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	ε. Κολόμπο 23/5
ΠΑΝΑΛΕΣΗΣ	57	8992	ε. Θέσσαλον 19/5 διά Λάγος	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	52	3312	ε. Πειραιά 25/10
ΠΑΝΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	ε. Δουνκέρκην 18/5 διά 'Αλγερίου	ΠΡΟΩΔΟΣ	58	4225	ε. Σπαλάτον 11/6
ΠΑΝΑΠΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	ε. Τεργάστη 14/4	ΠΡΟΩΔΟΣ Κ.	59	9329	άργει εις Πειραιά από 26/1
ΠΑΝΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	ε. Αμπιτζάν 19/5	ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Θρί ριθερ 24/5 (ΕΠΩΛ.)
ΠΑΠΗΝΗΣ Π.	51	6791	ε. Αλεξανδρεια 22/5	ΠΡΟΤΕΣ	68	34640	δ. Κυνί/πολιν 16/5
ΠΑΠΥΡΟΣ	74	13036	ε. Τεμπλάνταρ 28/5	ΠΡΟΤΕΥΣ	68	37419	ε. Αννάπολις άνκορ. 12/6

ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	ε. Λιοσσαώνα 8/6	ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΡΥ	56	6660	ι. Κοπεγχάγη 7/6 διά Μός
ΡΗΑΙΑΝΤ	77	9774	σ. Αμπιτζάν 15/5 διά Ματάντι	ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΒ	57	8476	σ. Αντιόντ 24/5
ΡΗΗΝ	62	9771	ε. Λάρος 10/6	ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΝΤ	77	11272	ε. Αμπερντάντ 12/6
ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	ε. Θρή ρίθερς 30/5	ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	σ. Ελάτ 7/6 διά Μαυρίκιον
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	σ. Αλεσσούντ 28/5 διά P. Ιανέρο	ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	σ. 'Ηστ Λόντον 4/6 δι' Αργεντινήν
ΡΙΒΑ	63	10299	σ. Συγκαπούρη 4/6 διά Ντουμπάι	ΣΙΛΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ	54	7311	σ. Π. Χάρκουρτ 30/4
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2998	ε. Π. Χάρκουρτ 13/5	ΣΙΛΒΕΡ ΛΑΙΤ	56	6642	δρυεί εἰς Πειραιά ἀπό 23/2
ΡΙΟ ΑΙΝΤΟ	64	19985	σ. Θέστα 30/4 Βιτόρια	ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΙΥ	69	9305	δ. Γιβραλτάρ 11/6 διά Νιουφάουντλαντ
ΡΙΟ ΜΠΡΑΒΟ	60	13471	α. Μη. Αύρες 7/6	ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΕΡΝΤ	55	6663	ε. Ντάρ ές Σαλάμ 10/6
ΡΙΟ ΜΠΡΑΒΟ	70	2746	σ. Αιμθύργον 8/6 δι' Αλγερίου	ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6582	σ. Λομπότ 17/5 διά Λουάντα
ΡΙΟ ΝΤ' ΟΡΟ	58	2140	εις Χάρλικεν ἀπό 26/5/78	ΣΙΛΒΕΡ ΠΟΡΤ	56	6617	ε. Σάν Λορέντζο 9/6
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕΙΡΟ	57	4931	δ. Παναδ 25/5	ΣΙΛΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6545	δ. Κων/πολιν 7/6
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	σ. Ξαμπότον 4/6 διά Κωνστάντζαν	ΣΙΛΒΕΡ ΣΑΝ	58	5043	ε. Πειραιά 30/3 (ἐπισκευα)
ΡΙΟΝ	59	3413	α. Πειραιά 31/5 διά N. Υόρκη	ΣΙΛΒΕΡ ΣΗΓΚΑΛ	55	6605	ε. Μπαρχέν 10/6
ΡΟΔΑΝΟΗ Α.	58	8656	ε. Ντώρμπαν 17/5	ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	ε. P. Γκράντε 11/6
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	α. Φρήπορτ 11/6 διά Παναμά	ΣΙΛΙΑ	68	3035	α. Αλεξάνδρειαν 9/6
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ	58	8920	ε. Κ. Τάουν 15/6	ΣΙΛΚ	56	5042	ε. Πειραιά 19/5
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	α. N. Όρλεάν 4/6 διά Πολωνίαν	ΣΙΝΖΕΡΙΤΥ	63	9341	ε. Μπάραν 30/5
ΡΟΖΕΑΕΝ	54	2676	σ. Φρητάουν 8/6	ΣΙΝΤΥ	70	18287	ε. Γκάλθεστον 25/5
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	ε. Πειραιά 6/6	ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	α. N. Όρλεάν 18/5
ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	δ. Σαΐδ 12/6	ΣΙΦΝΟΣ	58	13878	α. Μη. Αύρες 18/4 διά Πειραιά
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3616	α. Λανδίνον 13/6 δι' Αλεξάνδρειαν	ΣΙΦΝΟΣ	62	3097	ε. Μοντεβίδεο 14/6
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	52	2606	ε. Σαΐδον 13/6	ΣΙΚΑΠΟΥΓΙΑ	76	19150	α. Συγκαπούρη 6/6
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	ε. Συγκαπούρην 13/6	ΣΙΚΑΠΟΥΙΝΤ	70	9077	δ. Σουεζ 29/5
ΣΑΙΝ'ΝΙ	57	9038	ε. Μπεντι 30/4	ΣΙΚΑΠΛΕΙΚ	53	3899	δ. Ντόθερ 13/4
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ (δ.)	57	21159	ε. Μόρπιλ 29/5	ΣΙΚΑΠΛΟΥΝΤ (δ.)	61	22018	α. N. Υόρκη 2/6 διά Βενεζουέλα
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (δ.)	68	53160	α. Κολόμπο 13/6 διά Ντουμπάι	ΣΙΚΑΠΜΠΡΖ	71	9085	ε. Αλεξάνδρειαν 9/6
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8532	δ. Π. Σαΐδ 19/5	ΣΙΚΑΠΝΤΕΙΑ	76	19451	α. Λ. Πάλμας 5/6
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	63	31248	α. Ντώρμπαν 3/6 διά Περαικόν	ΣΙΚΑΠΡΕΙΝΤ (δ.)	60	21230	α. Αντζέλες 10/6 διά Π. Λά Κρούζ
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	ε. Έκαντερεύον 30/5	ΣΙΚΙΑΘΟΣ	50	4367	δ. Κων/πολιν 14/6
ΣΑΙΝΤ ΣΥΠΙΔΩΝ (δ.)	65	39011	φ. Φός 28/5	ΣΙΚΗΡΙΩΝ	69	9057	α. Μουρίκιον 21/5 διά Τόκιο
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖ (δ.)	75	24408	εξωθι Αρούμπας 5/6	ΣΙΚΟΝΑΣ (δ.)	66	57017	άργει εἰς Ίτεάν
ΣΑΙΛΑΜΙΣ (δ.)	69	99137	ύπο παραλόθη	ΣΙΚΟΝΕΛΟΣ (δ.)	58	12492	α. Δουθλίνον 6/6 διά Κλαιπέντα
ΣΑΙΛΑΜΠΟ (δ.)	56	12666	δ. Π. Σαΐδ 9/6 δι' Αμπερνταμ	ΣΙΚΟΝΕΛΟΣ	48	3745	άργει εἰς Πειραιά
ΣΑΙΜΜΕΡ	68	4598	δ. Γιβραλτάρ 9/6 διά Π. Χάρκουρτ	ΣΙΚΟΝΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	ε. Αιμθύργον 15/6
ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	α. Σουεζάμποντ 11/6	ΣΙΚΟΝΕΛΟΣ ΣΚΑΥ	61	2774	α. Λιθόρω 8/5 δι' Αλγέριον
ΣΑΙΜΟΣ	66	17208	α. N. Όρλεάν 25/4	ΣΙΚΟΝΗ	56	10043	α. Ρόττερνταμ 16/6 δι' Αλιμποργκ
ΣΑΙΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1506	α. Πειραιά 6/6 δι' Αγγίλαν	ΣΙΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Μη. Αύρες 13/6 διά Ραβέννα
ΣΑΙΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	8922	α. Αλεξάνδρειαν 10/6 διά Λαττάκια	ΣΙΚΥΜΝΟΣ	62	9648	ε. Μοντεβίδεο 15/6
ΣΑΙΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	ε. Μοντεβίδεο 12/6	ΣΙΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΒ	53	6319	εξωθι Καράτοι 9/6
ΣΑΙΜΟΣ ΣΗ	65	5651	α. Σαρζά 29/5 διά M. Καμπούς	ΣΙΚΥΡΟΣ (μ.)	67	50606	εις Πειραιά ἀπό 18/4
ΣΑΙΜΟΣ ΣΚΑΥ	54	8517	ε. Αιμθύργον 15/6	ΣΙΚΥΡΟΝ	64	17487	α. Πειραιά 8/6 δι' ΗΠΑ
ΣΑΙΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	α. Τέντα 29/5 διά Τζιμπούτι	ΣΙΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	α. Τάμπα 2/5 διά Μεροίνα
ΣΑΙΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δ.)	68	1571	δ. Ρόττερνταμ 15/6 Κοπεγχάγην	ΣΙΒΕΡΕΙΝ ΡΟΥΜΠΥ	58	4253	εις Ριγιέκα 11/4
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΥ	63	3812	εις μεσογειακός μεταφοράς	ΣΙΒΕΡΕΙΝ ΣΤΑΡ	66	8534	ε. Πειραιά 4/6
ΣΑΝ ΝΙΚΗΣ (δ.)	64	16417	ε. Σάντος 11/6	ΣΙΝΙΚΙ	62	28327	άργει εἰς Πειραιά
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	α. Αλεξάνδρειαν 30/5	ΣΙΟΥΑΖΙ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8940	α. Ελίζαμπεθ 2/6 διά Γαλλίαν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	15338	ε. Ντώρμπαν 10/6 διά Συγκαπούρην	ΣΙΟΥΑΝ ΛΕΪΤ' (δ.)	61	20433	α. Μπαλάσ Τέρμ 22/5 δι' Έκουαντόρ
ΣΑΝ ΖΩΝ	79	10600	ε. Γιοκούδαμα 1/6	ΣΙΟΥΕΡΤΕ	63	4803	α. Βρέμην 19/5 διά Λενίνγκραντ
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	71	9084	ε. Λ. Αντζέλες 4/6	ΣΙΟΥΖΑΝ	65	21451	ε. Αλεξάνδρειαν 12/6
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖΙΟ ΙΙΙ	61	8153	ε. Χοντέντα 2/6	ΣΙΟΥΖΥ Ι.	64	4464	ε. Ρόττερνταμ 16/6 δι' Αμβρέσαν
ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ	61	5723	α. Π. Γκράντε 31/5	ΣΙΟΥΖΥ ΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	57	9753	α. Ντακάρ 3/6 δι' Αμπιτζάν
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10000	εις Κόμπη ύπο συμπλήρωσιν	ΣΙΟΥΖΥ ΙΝΤ ΣΑΡΠΑΙΖ	56	10271	ε. Λα Γκουλέτ 14/6
ΣΑΝΓΚΟΥΑΣΙΚΑ	79	10000	εις Κόμπη ύπο συμπλήρωσιν	ΣΙΟΥΖΥ ΙΝΤ ΤΟΝΙΑ	61	7585	ύπο παραλόθη
ΣΑΝΜΑΡΙΑ	78	11000	ε. Ντεμεράρα 12/6	ΣΙΟΥΖΥ ΙΦΤ ΣΗΓΚΑΛ	53	2959	ε. Ντακάρ 6/1
ΣΑΝΤΑ ΠΟΛΑ	68	11364	ε. Ντώρμπαν 8/6	ΣΙΟΥΛΑ Κ.	59	25136	δ. Σουεζ 12/6
ΣΑΝΤΑΓΙΑΚΟ	57	9144	α. Μπουένος Αύρες 5/6 διά Βαλπαραίζο	ΣΙΟΥΝΙΟΝ	60	10635	α. Ντώρμπαν 28/5 Μη. Αύρες
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	ύπο παραλόθη	ΣΙΦΙΑ	60	4489	ε. Λάρνακα 13/6 διά Λαττάκια
ΣΑΝΤΟ ΠΑΙΩΝΗΡ	78	9773	ε. N. Όρλεάν 3/6	ΣΙΦΙΑ	60	8251	ε. Ρουέν 23/5
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13600	α. Σπέτζα 9/6 διά Κατανία	ΣΙΦΙΑ	53	2605	εις μεσογ. μεταφοράς
ΣΑΝΤΟΣ	61	8198	ε. Μη. Αύρες 13/6	ΣΙΦΙΑ Β.	57	2013	ύπο παραλόθη
ΣΑΝΞΕΖΟΡ	58	11946	δ. Γιβραλτάρ 28/5 διά Κωνστάντζαν	ΣΙΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Λονδίνον 12/6 διά Λάγος
ΣΑΟ ΠΑΥΓΑΟ	59	5852	ε. Πανεύρο 9/1	ΣΙΦΙΑ Μ.	77	16432	α. Αλεξάνδρειαν 19/5 δι' Αύστραλιαν
ΣΑΟΥΓΟΥΓΟΥΝΤ	63	15981	ύπο παραλόθη	ΣΙΦΙΑ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑΝΙΚ (δ.)	55	13560	μετων. «ΠΣΤΣ»
ΣΑΟΥΕΡΕΡ ΚΡΟΣ (δ.)	63	31214	α. Τοβιθέακια 15/6	ΣΙΠΑΡΤΑ	58	8365	α. Αμπιτζάν 28/3 Λουάντα
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΖ	72	16402	α. Νεάπολιν 14/6 διά Γιβραλτάρ	ΣΙΠΑΡΤΑΝ	62	2980	ε. Τάνι 12/6 διά Νορβηγίαν
ΣΑΠΦΩ	63	17876	α. Ταιμίου 4/6 διά Γκουαγιακίλ	ΣΙΠΑΡΤΟ	67	11993	α. Καράτοι 30/5
ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ	58	1791	α. Ταιμίκο 29/5	ΣΙΠΕΤΣΑΙ Σ.	58	11492	α. Βομβάνη 12/6 δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	ύπο παραλόθη	ΣΙΠΕΤΣΕΣ ΑΙΓΑΛ	70	8714	δ. Γιβραλτάρ 2/6 Λα Γκουάρια
ΣΑΡΩΝΙΚ ΣΗ	63	8999	α. Πειραιά 10/5 διά Γιβραλτάρ	ΣΙΠΥΟΡΣ (δ.)	65	31296	α. Τήρη 4/6 διά Μεθίλ
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	61	6334	ε. Ανκόνα 25/5	ΣΙΒΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17485	α. Αμπερνταμ 8/6 δι' Αργεντινήν
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	78	10299	α. Λιόρδον 27/5 διά Μιζουράπα	ΣΙΒΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	α. Λάς Πόλμας 2/6
ΣΑΣ	40	9001	εις Λουμπούτο από 29/9/77	ΣΙΚΑΚΑΡΑ (δ.)	70	17485	α. Ελίζαμπεθ 2/6 διά Γαλλίαν
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	5360	αργει εἰς Πειραιά από 16/2/77	ΣΙΒΑΡΤΑΝΟ	62	11993	α. Καράτοι 30/5
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	70	8894	α. Βαλόρα 22/5 δι' Ίρδη	ΣΙΒΑΤΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	α. Βομβάνη 12/6 διά Εκουαντήν
ΣΕΙΛΑΣ	63	106970	ε. Ράσανά 31/5	ΣΙΒΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17485	α. Σουδίμα 9/6 διά Βενετία
ΣΕΙΛΕΣΤΙΑΛ	62	10947	ε. Αμβέρσα 9/6	ΣΙΒΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	30315	ε. Σάντος 8/6
ΣΕΙΜΙ	66	6172	ύπο παραλόθη	ΣΙΒΑΡΙΚΩΡΙΑ	72	18876	α. Μάλτα 18/5
ΣΕΙΝΑΝΤΟΑ	74	16273	ε. Σιγκαπούρη 23/5	ΣΙΒΑΡΙΚΖΕΡ	68	16611	ε. Άλμερια 10/6
ΣΕΙΟΥΤΑ	55	3526	δ. Γιβραλτάρ 12/6 διά Καζαμπλάνκα	ΣΙΒΑΡΤΑ ΔΕΑΤΑ	68	16612	δ. Παναμά 5/6
ΣΕΙΡΡΑΙ	73	30058	ύπο παραλόθη	ΣΙΒΑΡΤΑ ΔΕΛΦΙΑΝ	70	19199	δ. Παναμά 9/5 δι' Όζακαν
ΣΕΙΡΙΦΟΣ (δ.)	59	12330	ε. Πειραιά 6/6	ΣΙΒΑΡΙΟΝΙΑΝ	69	19165	α. Κούις Μπαϊ 5/6 δι' Ιαπωνίαν
ΣΕΙΡΙΦΟΣ	63	4017	α. Καζαμπλάκα 22/4	ΣΙΒΑΡΙΟΝΙΑΝ	71	19886	α. Κ. Τάουν 15/5 διά Χαινάκην
ΣΕΙΣΤΟΣ ΜΠΑΙΗ	61	16561	α. Παρανάκου 17/5 δι' Ιαπωνίαν	ΣΙΒΑΡΙΟΝΙΑΝ	73	14667	α. Γλαντότον 3/6 διά Κίτιματ
ΣΗ ΓΚΑΡΤΙΑΝ	69	12061	ε. Μπιλμάρ 17/5	ΣΙΒΑΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ε. Βανκούμερ 13/6
ΣΗ ΓΚΛΟΡΥ	59	8766	ε. Λεμεσός 8/4	ΣΙΒΑΚΑΤΩΡ	73	19886	α. Γκλαντότον 2/6 Μπλέινγκαρημ
ΣΗ ΓΚΛΟΡΥ	60	7746	α. Αντέν 29/3 διά B. Κορέαν	ΣΙΒΑΚΑΤΩΡ	77	18866	α. Σαβάννα 13/6
ΣΗ ΕΠΛΑΟΡΕΡ	59	9165	ε. Ακαζόύλα 23/5	ΣΙΒΑΡΙΑ	61	13184	α. Μπράκε 7/6 διά N. Υόρκην
ΣΗ ΗΓΚΛΑ	77	9422	α. Κολόμπο 14/5 διά Π. Νούάρ	ΣΙΒΑΡΙΑΣ	70	19201	α. Σάντοθαλ 4/6 διά Βουλώνην
ΣΗ ΛΑΤΟΝ	77	8746	α. Σ. Τόμας ντε Καστίλα 9/5	ΣΙΒΑΡΙΟΣ Γ. Δ. (δ.)	76	16644	ε. Όκλαντ 13/6
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	ε. Δουθλίδην 12/6	ΣΙΒΑΡΙΟΣ II (δ.)	65	37865	α. Κάρρυ άλ. 7/6
ΣΗ ΠΑΥΟΥΕΡ							

ΣΥΝΕΤΟΣ	65	17792	α. Θέουτα 19/5 Μην. Αύρες	ΤΡΟΠΟΓΟΥΝΤ	73	23678	μετων. «ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ»
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	α. Αλεξάνδρειαν	ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	α. Χούντ Πόιντ 7/6
ΣΥΡΑ	77	16380	α. Ντώρμπιταν 31/5 Χιούστον	ΤΣΑΙ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	58	6867	α. Κ. Τάουν 7/6 διά Ρεύμιον
ΣΥΡΟΣ	64	5237	α. Έλληνιμποργκ 29/5 διά Σάντος	ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	δ. Σουεζ 13/6 διά Π. Σουδάν
ΣΥΡΟΣ ΑΙΔΑΝΤ	59	5202	ε. Ν. Όρλεάν 12/6	ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Ρόττερνταμ 5/6
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	ύπο παραλαβήν	ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ε. Ντουμπάι 12/6
ΣΩΤΗΡ	62	21099	ε. Γένοβα 2/5	ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	δ. Γιθραλτάρ 22/5 διά Κωνσταντίναν
Τ ΦΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	α. Βάλον 30/5 διά Ταρτούς	ΤΥΡ (δ.)	68	8255	ε. Βρέμην 14/6
Τ Φ Α ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6500	α. Μπρεμερχάφεν 15/6 διά Τζένταν	ΤΥΧΗ	59	4161	είς μεσογ. μεταφορές
ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	3356	ύπο παραλαβήν	ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	α. Ν. Ύρκη 14/6 διά Αρούμπα
ΤΑΚΗΣ ΛΑΕΞΑΚΟΣ	57	9294	ε. Ρεσίφ 31/5	ΥΔΡΑΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	είς Σουεζ από 27/6)78
ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	ε. Πειραιάς 5/6	ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΥ	56	100589	είς Σουεζ από 3/12)78
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	α. Σ. Σεμποσιάν 23/5	ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	δ. Παναμά 29/3
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	ε. Μην. Αύρες 28/5	ΥΜΝΟΣ	78	6400	ε. Σίδνεϋ 13/5
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	α. Μοντεβίδεο 9/6 διά Μην. Αύρες	ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.)	78	45330	α. Λ. Αντζελες 23/5 Μπουσάν
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7131	α. Αλεξάνδρειαν 13/6 διά Αμπούργον	ΦΑΙΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	α. Κορίντο 8/4 Χόγκ—Κόγκ
ΤΑΝΙΑ	57	3605	α. Λεμεσόν 7/6 διά Σητεία	ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ε. Ντώρμπιταν 11/6
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	ύπο παραλαβήν	ΦΑΙΑΞ	70	11489	ε. Π. Καμπέλο 24/5
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	α. Τζακάρτα 31/5 διά Σουραμπάγια	ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	α. Λ. Πάλμας 3/6
ΤΑΡΑ	61	3943	ε. Αμπέροαν 7/6	ΦΑΙΔΡΑ	72	3172	ε. Γδύνια 14/6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	α. Σάντος 18/5 Γκάλβεστον	ΦΑΙΔΡΑΝ II	58	4885	δ. Π. Σάτια 14/6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	21498	α. Γκλαντστον 19/5	ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	ε. Τόκιο 4/6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΙΝ	73	19420	α. Βρέμην 12/6 διά Ρόττερνταμ	ΦΑΙΗ III	57	6334	δ. Κυνήγοιν 27/4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΕΡ	65	10979	δ. Παναμάς 4/6 διά Κίναν	ΦΑΙΛΚΕΝΦΕΣ	67	9442	ε. Μασαλίαν 1/6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΙΡΓΚΣ	68	11025	ε. Μονρόβιος 8/6	ΦΑΙΛΚΟΝ	78	13889	δ. Παναμάς 17/5 διά Σιμιζού
ΤΑΣΟΣ Κ.	60	3726	δ. Σουεζ 28/5	ΦΑΙΛΚΟΝ	74	8896	ε. Σαουθάμπτον 23/2
ΤΑΣΟΣ Ν.	67	4507	ε. Μαπούτο 28/5	ΦΑΙΜΙΛΙΥ ΓΙΟΥΝΤΙ	60	13789	α. Κ. Τάουν 3/6
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	δ. Π. Άρεντας 28/5 διά Ειρηνικόν	ΦΑΝΗΣ	55	3382	ύπο παραλαβήν
ΤΑΤΙΑΝΑ Δ.	75	14785	δ. Παναμάς 3/5 διά Κίνα	ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	είς Τζουνι από 30/3)77
ΤΑΤΡΙΝΑ	61	6316	α. Μην. Αύρες 16/6 διά Χάρθιτς	ΦΑΟΥΣΚΑΝΤΚΕΡ	65	8999	δ. Ρόττερνταμ 10/6 διά Μπορντώ
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	ύπο παραλαβήν	ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ II	53	4347	δ. Σουεζ 2/5 διά Βηρυτών
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	α. Αλεξάνδρειαν 14/6	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Ιντσόν 5/6
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11846	α. Μασαλίαν 9/6	ΦΕΙΛΙΣΤΥ	50	5317	είς Πειραιά από 10/6)78
ΤΕΛΑΜΩΝ	54	7853	ε. Π. Χάρκουρτ 26/5	ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙΚΣ	69	12748	α. Αμπούργον 7/6 Βρέμην
ΤΕΛΑΝΚΑ	56	3865	ε. Βρέμην 14/6	ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ε. Νητρόποιτ 13/6
ΤΕΛΑΟΥΡΑ	55	3825	δ. Γιβραλτάρ 11/6 διά Αλγερίου	ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	62	10186	ε. Μπιλμπότ 31/5
ΤΕΛΕΝΔΟΣ	67	12162	α. Κόμπης 2/6 διά Χόγκ-Κόγκ	ΦΙΛΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΖΥ (μ.)	75	62498	α. Γιβραλτάρ 25/4 διά Γκάλβεστον
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	είς μεσογ. μεταφοράς	ΦΙΛΙΑ	58	10566	ε. Αμπιτζάν 5/4
ΤΕΤΗ Ν.	69	10009	ε. Κ. Τάουν 15/6	ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	α. Ράς Τανούρα 31/5
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	δ. Κων/πολιν 12/6	ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10180	δ. Γιβραλτάρ 3/6 Ρουέν
ΤΖΑΝΙΣ Δ.	68	14569	α. Θέουτα 20/5 διά Καναδά	ΦΙΛΟΙΨΟΣ Δ.	57	2484	α. Βενετία διά Βάστο
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΖΗ	72	9081	δ. Παναμάς 5/5 διά Σαγκάπαν	ΦΙΛΟΦΕΘΕΝ	61	9789	είς Μπάραν 24/4
ΤΖΕΤ'ΝΤ	74	8915	ε. Τζένταν 7/5	ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	ε. Ρόττερνταμ 7/6
ΤΖΕΑ	62	9571	ύπο παραλαβήν	ΦΙΦΟ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	ε. Ρόττερνταμ 16/6
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	α. Αμπέροαν 3/6 διά Μήλον	ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	α. Μην. Σαχούρη 2/6
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	62	16563	δ. Γένοβα 12/6 διά Μήλον	ΦΙΛΟΥΡΥ	58	2874	δ. Παναμάς 6/6 Χάλην
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	δ. Κων/πολιν 12/6	ΦΙΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Χιούστον 6/6
ΤΖΙΝΙ	61	11125	α. Λίθερπούλ 31/5 Μάλμο	ΦΙΛΩΡΑ Κ.	60	9685	ε. Αλεξάνδρειαν 7/6
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ	64	9940	ύπο παραλαβήν	ΦΙΛΩΡΑ Ν.	73	17519	α. Μουτσούρη 1/6 Κελούγκ
ΤΖΙΟΑΝΝΑ	77	19253	α. Χάμπιπον ρόδος 30/4 Ρουμανία	ΦΙΛΩΡΑ ΙΙ.	60	5044	ε. Ρόττερνταμ 14/6 Ρίθερ Πλέι
ΤΖΙΟΑΝΝΑ	69	15869	ε. Ν. Ύρκην 15/6	ΦΙΟΙΝΙΣ	69	11489	α. Π. διρ Σπαιν 8/6
ΤΖΟΥΑΙΑ Δ.	68	14569	ε. Σασέμπιο 22/4 (επικ.)	ΦΙΟΙΝΙΣ	48	3269	δργεί είς Καράτοι από 19/11)76
ΤΖΟΥΝΙΟΡ	77	3827	α. Χάμπιπον ρόδος 9/6 διά Αίτην	ΦΙΟΙΝΙΣ I.	76	10256	ε. Ρόττερνταμ 21/3
ΤΖΩΝΙΔΗ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	ε. Ρόττερνταμ 4/6	ΦΙΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13763	ε. Π. Καμπέλο 30/5
ΤΖΩΝΙΔΗ ΓΡΕΓΟΣ	78	16380	α. Φιλαδέλφειαν 31/5 διά Ινάσον	ΦΟΥΡΥΚΕΡΟ	59	3775	α. Αύγουστον 16/6 διά Ραθέννα
ΤΖΩΝΙΔΗ Κ.	65	15364	ε. Ρουέν 23/5	ΦΡΑΝΚ	70	2997	είς Βρέμην από 3/6)78
ΤΖΩΝΙΔΗ ΛΕΩ	56	8818	ε. Σιγκαπούρην 4/6	ΦΡΑΝΚΙ	54	3470	α. Μομπάς 6/6 Καράτοι
ΤΖΩΝΙΔΗ ΥΡΑΖ	71	20045	ε. Γκιλούρκ 12/6	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	ε. Κακινόντα 28/5
ΤΖΩΝΙΔΗ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	α. Π. Καμπέλο 15/5 διά Λά Γκουάρια	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	δ. Σουεζ 2/6 διά Ακαμπα
ΤΖΩΝΙΔΗ Π.	53	2731	ε. Δουσλίνιο 10/6	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΒ	79	9418	ε. Τένταν 14/5 Χαΐνκαγκ
ΤΖΩΝΙΔΗ Π. ΓΟΥΑΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	66	39520	α. Φιλαδέλφειαν 30/5 διά Κιουράσσο	ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	69	13543	ύπο παραλαβήν
ΤΖΩΝΙΔΗ ΖΩΝΗ	65	19750	ε. Βίλλα Κοντοπούλου 7/6	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	α. Μόμπα 9/6 διά Αλγερίαν
ΤΖΩΡΤΖ ΖΩΡΤΖ	79	14100	α. Λονδίνον 8/5 Βραζίλιαν	ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ.	61	1194	ε. Πειραιάς 22/5
ΤΖΩΡΤΖ ΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	δ. Μπρουνόμπουτελ 23/5	ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1097	α. Κόρκ 24/5 διά Αλγερίον
ΤΖΩΡΤΖ Φ.	58	3778	α. Λά Γκουάρλετ 9/6 διά Τουρκίαν	ΦΡΙΜΠΟΥΡΓ	69	4436	ε. Ρόττερνταμ 2/4
ΤΖΩΡΤΖΙΑΝΑ	77	11348	α. Τύνιδα 21/5 διά Ακ. Εκεφαντ.	ΦΡΙΞΟΣ Δ.	68	10544	α. Γδύνια 12/6
ΤΗΘΥΣ	53	5690	α. Αλεξάνδρειαν 6/6	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Σιγκαπούρην 26/5 Μπάραν
ΤΗΘΥΣ	73	3717	α. Σαδόνας 11/6 διά Αλγερίου	ΦΡΟΣΥΝΗ	56	9539	δργεί είς Πειραιά
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	58	6492	ε. Λάγος 18/2	ΦΡΟΣΟ	70	18328	ε. Λιρκέν 8/6
ΤΗΛΟΣ	67	12142	α. Σιγκαπούρην 10/6 διά Ντώρμπιαν	ΦΡΟΣ Κ.	70	9069	α. Ντώρμπιαν 6/6 διά Σάντος
ΤΗΝΟΣ	67	10849	ύπο παραλαβήν	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40417	α. Αύγουστον 15/4
ΤΗΝΟΣ	68	8825	α. Νεκατόδηα 7/6 διά Χάλην	ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	α. Αύγουστον 15/4
ΤΙΜΗ	71	5042	ε. Μπαθναγάκρ 6/6	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.Ε	70	11169	α. Τένταν 11/6
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Τέιμπι Μπαιν 11/5 διά ΗΠΑ	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.Λ.	76	33107	α. Βανκούβερ 3/5 Κίνα
ΤΙΝΑ ΔΕΝΤΟΥΔΗ	73	3094	ε. Γιβραλτάρ 12/6	ΧΑΙΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. Μουρμάνον 25/5 διά Ροστόκ
ΤΙΝΑ ΔΕΝΤΟΥΔΗ Δ.	70	11621	α. Θέουτα 25/5 διά Μην. Αύρες	ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	α. Γκότενμπουργκ 31/5
ΤΙΝΙ Π.	70	3025	ε. Σ. Μικαέλ 12/6 Σόρεχαν	ΧΑΛΑΚΗ (δ.)	66	41108	α. Τάουν 16/6 διά Βρέμην
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	α. Ρόττερνταμ 13/6	ΧΑΛΑΚΗΣ ΕΞΠΡΕΣ	63	19543	α. Ήπιον 16/6 παραλαβήν
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	α. Σ. Νικολας (Άργ.) 6/6	ΧΑΛΑΡΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	α. Λάγος 3/6 διά Σάντος
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	71	4979	δ. Μπρουνόμπουτελ 1/6 διά Στεττίνον	ΧΑΡΙΣ	65	5038	α. Τάραντα 1/6 διά Κατανία
ΤΟΜΜΥ	63	31526	δ. Κων/πολιν 31/5 διά Μάυρην Θάλ.	ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	δ. Ντόθερ 8/6
ΤΟΝΙ ΤΟΝΙ	61	3142	δ. Κων/πολιν 11/1 διά Κωνστάντζαν	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	α. Σιγκαπούρην 1/6 διά Περιοικόν
ΤΟΝΙΝ ΤΟΝΙ	62	25327	α. Πειραιάς 1/6 διά ΗΠΑ	ΧΙΑΝ ΑΙΔΑΝΤ	69	10016	α. Σιγκαπούρην 11/6 διά Βενετίαν
ΤΡΕΙΝ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	ε. Πειραιάς 1/6	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΝ	68	10121	ε. Π. Καμπέλο 17/5
ΤΡΕΙΝ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	δ. Γιβραλτάρ 3/6 Μπόνου	ΧΙΑΝ ΣΕΦΥΡ	69	10016	ε. Λ. Τάρρας 21/5
ΤΡΕΙΝ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	ε. Τάραντα 22/5 Γιβραλτάρ	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	α. Ήτα Λόντον 29/5 διά Ισπανίαν
ΤΡΕΙΝ ΡΙΖΟΛΑΒ (δ.)	65	43214	ε. Τεργεστόν 2/5 διά Γιβραλτάρ	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ε. Γκουάμας 17/4
ΤΡΕΙΝ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31178	δ. Ντουμπάι 9/6 διά Κάρυκ δύλ.	ΧΙΑΝ ΣΕΥΔΑΡ	68	10121	α. Λινκόλν 6/6 διά Μπάραν
ΤΡΕΙΝ ΧΟΝΟΡ (δ.)	61	27673	α. Αντεύον 10/6 διά Σιγκαπούρην (ΔΙΑΛ.)	ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	α. Κολόμπο 6/6 διά Αύστραλιαν
ΤΡΕΙΝ ΝΤΕΡ	62	9901	ε. Τουρκού 28/4 διά Ροστόκ	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	α. Σιγκαπούρην 22/5 διά Ταϊθάν
ΤΡΙΑΣ ΙΙΙ	67	3642	ε. Μπιζέρτα 31/5	ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	69	10016	α. Καλκούτα 1/

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ.	58	10244	ε. Καθάλα 18)5
ΧΡΥΣΑΝΟΥ	64	2717	ο. Αμβούργον 1)5 διά Τουρκίαν
ΧΡΥΣΑΝΟΥ Γ. Δ.	71	16246	ε. Νταμάρι 10)6
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	ο. Αύγουστον 28)3 διά Τρίπολιν
ΧΡΥΣΟΥΛΑ II	49	3422	εις μεσον. μεταφόρας
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Κ.	54	3720	ο. Σαδόνα 9)6 Λά Νουέλες
ΧΩΚ	76	10256	εις Ρόττερνταμ 8)2

ΨΑΡΑ	56	8524	ε. Ραγκούν 6)6
ΨΗΛΗ	65	12369	ο. Κολόμπο 2)6 διά Ιαπωνίαν
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	ε. Αμβούργον 14)5
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ε. Κούρε 12)6
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ο. Σίδνευ 13)6 διά Λασούτοκα
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	δ. Κων/πολιν 21)4 Μαύρην Θάλ.
ΩΤΟ ΓΚΑΛΦ	72	1339	ο. Κουθέλι 3)6 διά Σαρζά

Τά ύποξένας σημαίας



ΑΓΑΠΗ	64	5916	ε. Ντακάρ 12)5
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	ύπο παραλαθήν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	9813	δ. Σουέζ 13)6 διά Νταμάρι
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9436	ε. Μπ. Αύρες 4)6
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	ε. Χιούστον 27)5
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	ε. Συγκαπούρην 10)5 διά Ίνδονησίαν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	48	4308	όργει εἰς Λεμεσόν 7)10
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	56	20140	ο. Τελούνη Σεμέραγκ 1)6 Σιλικατ
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	ο. Λεμεσόν 31)5 διά Θεα/νικη
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (κ.)	67	1979	ε. Μπραμπάντον 27)5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV(π.)	61	6038	ε. Τέξτον 6)6 διά Ιταλίαν
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ε. Ρόττερνταμ 15)6
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	όργει εἰς Πειραιά 14)6)77
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	δ. Παναμάρι 27)5
ΑΘΕΩΝ (κ.)	46	3921	όργει εἰς Πειραιά από 12)2
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	ο. Αντοφαγάκοδα 4)6
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	26926	ο. Ν. Όρλεάνη 7)6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΟΥΡΩΡΑ (κ.δ.)	56	12447	όργει εἰς Πειραιά από 3)7)75
ΑΘΗΝΗΝΤΗΜΟΚΡΑΣΥ (κ.δ.)	51	8675	ο. Έργαλη 28)5 διά Λάργος
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ	59	8724	ο. Τεμπλ Μπαιν 24)5 διά Λάργος
ΑΘΟΛΟΣ	60	10733	ε. Ν. Όρλεάνη 27)5
ΑΙΓΑΙΑΝΕΡΗΝ Μ.			
ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	67	28646	ε. Μπάχ Μπλάνκα 2)6
ΑΙΚΟΝ	71	27958	ο. Καραϊσ 7)5 Μπάχ. Μπλάνκα
ΑΙΔΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	δ. Παναμάρι 9)6
ΑΙΔΑΝΤ Κ. (π.)	49	1502	ε. Περαιώ 31)5
ΑΙΔΑΝΤ ΣΚΑΥ	76	11084	ο. Τζάκαρτα 2)6 Σουραμπάγια
ΑΙΔΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	ο. Χάμπλτον 22)5
ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.)	52	2517	όργει εἰς Πειραιά από 6)2)74
ΑΙΡΗΝΗΣ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.δ.)	69	6200	ο. Λ. Πάλαμας 13)6
ΑΙΡΗΝΗΣ ΣΥΜΦΩΝΥ (κ.)	66	8943	ε. Χάρφα 8)6
ΑΙΡΗΝΗΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.δ.)	61	21099	ε. Σ. Σεμπαστιάν 25)5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΑΝΤ (μ.)	72	57802	ο. Ντουμπάι 28)5 διά Ανακόρτες
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	71	57830	ε. Αμβέρσαν 15)6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΝΤΑΙΝ (δ.)	68	92682	ο. Τζεπτάν Μπαιν 24)5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	69	51627	ε. Συγκαπούρην 5)6 διά Ντουμπάι
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644	ο. Γάνδην 11)5 διά Αμέρσαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ (δ.)	75	117340	ο. Μίναν διά Φαγάλ 3)6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	56	8257	ο. Ντουμπάι 7)6 διά Μπέρια
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ο. Αγ. Φραγκίσκον 2)6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕΥΑΙΟΡ (δ.)	75	117342	δ. Ντουμπάι 10)6 διά Ντάς διά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57802	ο. Ν. Όρλεάνη 21)5
ΑΙΚΑΚΙΑ (κ.)	64	1199	όργει εἰς Φόρσουντ 20)7)78
ΑΙΚΟΥΑΓΚΕΚΗΝ	68	25433	ε. Τάρμη 14)6
ΑΙΚΟΥΑΓΚΑΡΟΥ	68	25433	ε. Ροάριο 13)6
ΑΙΚΟΥΑΓΚΡΕΙΣ	68	25433	ε. Σασέπταν 31)5 διά Μίζουσιμα
ΑΙΚΟΥΑΜΠΕΑ	67	25168	ε. Ροάριο 10)6
ΑΙΚΟΥΑΤΖΟΥ	68	25433	ο. Α. Αντέλεσ 6)6 Ρ. Ιανέρο
ΑΙΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	ε. Μπ. Σαπούρ 15)4
ΑΙΚΟΥΑΦΑΙΗΝ	68	25155	ο. Μπάχια Μπλάνκα 29)5 διά Ρόττερνταμ
ΑΙΚΡΟΝ	72	62701	δ. Γιβραλτάρ 9)5 διά Α'φρικήν
ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)	37	5272	εις μεσον. μεταφοράς
ΑΙΚΤΗ (δ.)	56	10370	όργει εἰς Πειραιά
ΑΙΛΑΜΕΙΝ (π.)	62	10403	όργει εἰς Πειραιά από 5)4
ΑΙΛΑΜΟΣ (Σ.γ.)	53	6821	όργει εἰς Πειραιά
ΑΙΛΕΑ	73	8824	ο. Ρόττερνταμ 14)6
ΑΙΛΕΚ (κ.)	53	4702	ο. Ντακάρ 31)5
ΑΙΛΕΝΤΕΙΤΛ (δ.)	70	51615	ο. Μ. άλ. Φαγάλ 19)5 Χονολουλού
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)	47	2097	εις μεσον. μεταφ.
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ. (κ.)	51	2593	ο. Πειραιά 20)5
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	ο. Τέιμπλ Μπαιν 25)5 Περαιώκ
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	ε. Έλατ 9)6
ΑΙΛΙΜΟΣ (π.)	44	2740	όργει εἰς Αντίκυρα
ΑΙΛΙΤΑ (κ.)	57	2404	δ. Σουέζ 13)6
ΑΙΛΚΑΜΑΝ*	66	27985	δ. Κων/πολιν 25)5 διά Βατούμ
ΑΙΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ο. Ρές Τανούρα 27)5
ΑΙΛΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ (Λ.β.)	64	1706	ο. Πειραιά 13)6 Σελεύον
ΑΙΛΦΑ ΚΟΝΒΕΥΟΡ (Λ.β.)	66	2309	ο. Φελίξτον 10)6 Μεσούγειον
ΑΙΛΦΑ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (Λ.β.)	65	1708	ε. Κίνγκς Λύν 14)6
ΑΙΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	ο. Κομπές 28)5 Μ. διά Άχμαντι
ΑΙΜΠΙΕΡ (κ.)	62	10344	ε. Συγκαπούρην 11)5
ΑΙΑΣΣΑ Κ. (κ.)	53	7570	ο. Πειραιά 23)5 Τζένταν
ΑΙΔΡΟΣ ΑΙΔΑΝΤ	67	21457	ο. Ρόττερνταμ 9)6
ΑΙΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	ο. Υμουίντεν 12)6 διά Βιτόρια
ΑΙΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	ο. Σάνταφα 11)6 διά Μπ. Αύρες
ΑΙΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	ε. Σιμούδη 1)6
ΑΙΔΡΟΣ ΜΕΤΟΡ	73	13753	ε. Σικούσα 25)5 Ταρκούνη
ΑΙΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	ο. Γιοκοχάμα 25)5 Ταρκούνη
ΑΙΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	δ. Παναμάρι 9)6 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΙΔΡΟΣ ΧΙΛΣ	68	21418	έξιμο Κόρδοτοι 26)5
ΑΙΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	ο. Ρόττερνταμ 27)5 Κούα Ίμπος
ΑΙΕΜΗ (κ.)	56	5660	ο. Χάρφα 5)6 Πόρτ ντε Μπούκ
ΑΙΝΟΙΑ (κ.)	64	11034	ο. Μόντρεαλ 26)4 διά Αβάνα
ΑΙΝΚΟ (κ.)	64	1141	ο. Μαδέρα 13)6 διά Λισσαβώνα
ΑΙΝΝΑ (κ.)	47	2503	εις μεσον. μεταφ.
ΓΑΛΑΤΕΙΑ			
ΓΑΛΙΝΗ			
ΓΑΡΜΗΝΗΣ (μ.)	67	37699	ο. Μπέλνυχα 12)6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	2731	δ. Σουέζ 6)6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	ε. Συγκαπούρην 6)6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ. (π.)	65	4636	ο. Ταμπικο 24)5 Ματάνας
ΓΙΟΛΑΝΤΑ Κ. (π.)	56	2158	ε. Καντίζ 26)5
ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΣ (κ.)	69	12087	δ. Παναμάρι 10)5 Χαϊνάκη
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΛΙΜΠΕΤΡΥ Κ.	57	4983	ε. Γκήλογκ 29)5
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΦΡΗΝΤΟΜ Κ.	53	8504	έξωθι Καράτοι 17)4
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	ο. Αγύνωσταν 13)5
ΓΚΑΖ ΠΑΙΤΩΝΗΡ (δ.π.)	65	4183	ο. Αγύνωσταν 26)5 διά Ρ. Ιανέρο
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	ο. Αλέανδρειαν 10)6 διά Αγγλίαν
ΓΚΑΜΟΠΑΛ ΜΕΝΤ	62	8530	ε. Νουακότ 18)4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	δ. Γιβραλτάρ 12)6 διά Αλγερίου
ΓΚΟΥΝΤ ΕΣΥ'ΛΟΡ (κ.)	67	2997	δ. Σάφι 12)6
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕΥ'ΛΟΡ (κ.)	74	3279	ο. Αύρες 14)5
ΓΚΡΑΙΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	ο. Ταραγκόνα 29)5 διά Γιβραλτάρ
ΓΚΡΕΙΤΣ ΚΑΛΑΜΠΑ (κ.)	56	1477	δ. Π. Χάρκουρτ 20)5
ΓΚΡΕΙΤΣ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	54	2889	μετων. «ΕΡΜΗΣ Κ»
ΓΚΡΕΙΤΣ ΜΟΡΙΣ (κ.)	59	5051	ε. Αλέανδρειαν 1)5
ΓΛΑΥΚΗ			
ΓΛΑΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.)	64	15240	ε. Ροάριο 7)6
ΓΛΑΥΦΑΔΑ ΣΑΠΙΡΙΤ (κ.)	62	12302	ο. Ρ. Γκράντε 4)6 διά Μανιλά
ΓΟΥΕΣΤΝΑΒ (π.)	57	62040	ο. Γδύνια 6)6 διά Λάγος
ΓΟΥΕΣΤΝΑΒ ΟΙΝΤ	57	9433	ύπο παραλαθήν
ΓΟΥΕΣΤΝΑΒ ΟΙΝΤ	70	11329	δ. Λάγος 12)6 Π. Νοιύρ
ΓΟΥΝΤΙΤΡΟΣ (κ.)	62	1427	ε. Χούλ 15)6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19393	ο. Μ.δ. Φαχάλ 18)5 Μπαχρέιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΛΟΤΖΥ (δ.)	64	30330	ε. Λ. Αντέλες 12)6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΙΝΤΝΕΞ (δ.)	69	41477	ο. Τόμπα 23)5 διά Εταζίμα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	67	22817	ο. Σαβόνα 5)6 διά Χάμπον ρόδες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΔΟΣ	67	22347	ο. Αγύνωσταν 16) διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕΤΟΡ	68	22782	ο. Γιβραλτάρ 8)6 διά Οδησσόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΜΠΟΡ	68	23347	ο. Σάντος 17)5 διά Βιτόρια

EFFICIENCY • PARALIA • BOSTON

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΤΣΑΡ	67	23347	α. Ροζάριο 2/6 δι' Ιταλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	ε. Μασσαλίαν 315
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Ρόττερνταμ 16/6 Ροζάριο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΤΥ	67	22817	α. Πειραιά 7/6 διά Κάμπαρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΥΑΖΤ (δ.)	69	41477	ε. Τζέντα 12/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	α. Χωμπτόν ρόδς 5/6 διά Γαλλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	71	56800	δ. Γιβραλτάρ 29/5 Κόρπ. Κριστι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΑΒ (δ.)	72	114710	ε. Κόρ αλ. Αμάγια 11/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Φουκουγιάμα 14/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΧΟΡ (δ.)	78	126261	ε. Πειραιά 6/2 (έπιοκ)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	ε. Μονρόβια 3/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΡΟ (δ.)	70	100175	α. Γένοβα 12/6 Διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	εις Πειραιά 4/2 (έπιοκευα)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	72	102326	εις Πειραιά 14/8/78
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	δ. Π. Σάδι 13/6
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	ε. Βαλτιμόριον 2/6
ΔΗΛΑΟΣ	59	9493	ε. Ντώρμπαν 10/6
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1655	δ. Π. Σάδι 31/5 διά Τουρκίαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)*	56	8789	α. Καράτσι 23/5 Περσικόν
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967	εις μεσογ. μεταφ.
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (π.)	52	7855	εις Άμπιτζην 3/8/77
ΔΙΟΝΥΣΟΣ II (κ.)	54	2716	εις Γλασκώθην 12/3/78 (έπιοκ.)
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)*	68	50999	α. Λιοσαβάνια 12/5 Σεπτεμβρί
ΔΩΤΩ	68	35191	α. Φιλαδέλφειαν 28/5 Τάμπα
ΕΒΡΟΣ (π.)	57	2282	όργει εις Πειραιά 4/9/77
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	δ. Ντουμπάδη 12/6 Διά Εύρωπην
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	δ. Ντουμπάδη 8/6 διά Ελλάδα
ΕΙΡΗΝΗΩ (π.δ.)	65	42377	α. Ν. Ορλέανη 28/5
ΕΚΤΟΡ (κ.)*	72	4922	α. Μασσαλίαν 18/5 Λιβύρον
ΕΛΕΙΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	α. Λιβύρον 5/6 διά Αλεξανδρείαν
ΕΛΕΙΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	ε. Αλεξανδρείαν 13/6
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	64	31331	α. Νόρθπορτ 11/6
ΕΛΕΚΤΡΑ (κ.)	54	6701	α. Θεσσαλία 8/6 διά Λάγος
ΕΛΕΝ*	67	27989	δ. Κων/πολιν 2/6
ΕΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	8219	δ. Π. Σάδι 24/5
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17042	α. Χωμπτόν ρόδς 14/6
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)*	74	132034	δ. Ντουμπάδη 8/6 διά Ρόττερνταμ
ΕΛΑΚΑ	60	10519	α. Μασσέον 7/5 διά Σαλβαντόρ
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)*	67	24766	ε. Ρ. Γκράντε 5/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)*	67	47344	α. Φιλαδέλφειαν 29/5 διά Αρόύμπα
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΤΖ	76	22893	α. Φουκουγιάμα 22/5 Καραϊσουγκ
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΕΤ	77	22893	α. Βανκούβερ 20/5 Μανίλα
ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	α. Σιγκαπούρη 21/5 διά Ιαπωνία
ΕΛΛΗ 2 (κ.)	52	8255	δ. Π. Σάδι 11/6
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)*	65	1113	α. Αμβέρσαν 29/5 Βηρυτόν
ΕΛΜΙΝΑ (κ.)	61	10444	α. Πόρσυχρουν 27/5 Ρόττερνταμ
ΕΝΑΡΞΙΣ (κ.)	56	9212	δ. Κων/πολιν 14/4 διά Κωνσταντζαν
ΕΝΤΥ (κ.)	52	9592	α. Σάντος 8/6 διά Αλεξανδρείαν
ΕΡΓΙΝΑ I (π.)	61	10032	δ. Π. Σάδι 30/5 Κωνσταντζαν
ΕΡΜΗΣ Κ. (π.)*	54	2360	ε. Πειραιά 8/6
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ε. Ντουμπάδη 29/5

ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	72	129260	ε. Ρόττερνταμ 14/6
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	70	96775	δ. Ρόττερνταμ 28/2 διά Σκαραμαγκά
ΕΥΔΟΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	5331	δ. Ντώρμπαν 24/5
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	3541	ε. Πειραιά 28/5
ΕΥΛΟΓΙΑ (κ.)	48	3675	ύπο παραλαβήν
ΕΥΠΟ ΑΡΑΜΙΣ (κ.)	57	10741	δ. Γιθαλτάρ 23/5 διά Πολιωνίαν
ΕΦΕΣΩΣ (δ.)	75	57136	α. Μπαχρέβιν 14/5 διά Νομιέα
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	α. Πουάν ά Πιέρ 4/6 Φιλαδέλφειαν
ΖΑΓΟΡΑ (κ.)*	56	1437	εις Ντακάρ άπο 1/8/78
ΖΑΚ (π.)	62	10028	ε. Κ. Τάουν 8/6
ΖΑΧΑΡΟΥΛΑ (κ.)*	61	1841	εις Λειζερος άπο 15/7/78
ΖΕΥΣ I (π.)*	60	17447	ύπο παραλαβήν
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	δ. Παναμά 28/5
ΖΗΝΟΒΙΑ Δ. (π.)	64	3947	ε. Μπλέμερ 27/5
ΖΩΗ (δ.)	67	43231	ε. Πειραιά 11/6
ΗΒΗ Η. (κ.)*	57	8505	α. Πειραιά 12/6 διά Ιταλίαν
ΗΣΤΝΑΒ (π.)*	57	9433	α. Τζέντα 24/4
ΟΑΛΕΙΑ IV (π.)*	57	2349	εις μεσογ. μεταφ.
ΟΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	ε. Π. Καμπέλο 25/5
ΟΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501	ε. Κάρκυ αλ 3/6
ΟΕΜΟΣ (π.)*	64	1988	α. Βαλένθια 17/2 Βαρκελώνην
ΟΕΩΔΩΡΑ	72	69874	α. Ρόττερνταμ 3/4
ΟΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	α. Πόρτλαντ (Με) 4/6 διά Κουρασάο
ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ	59	4381	όργει εις Πειραιά άπο 6/4 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΙΑΚΩΝ ΠΟΛΥ*	66	7463	α. Ν. Όρλεάνη 30/5
ΙΜΑ*	68	27989	α. Σουινουσί 29/4 διά Βραζιλίαν
ΙΝΤΕΡΑΜΙΤΥ (κ.)	39	4996	εις μεσογ. μεταφ.
ΙΝΤΕΡΑΣΙΑ (κ.)	47	2879	ε. Αλεξανδρείαν 2/6
ΙΝΤΕΡΣΠΙΡΤ (κ.)	59	4668	δ. Σάδι 15/6
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	67	20959	δ. Παναμά 25/5
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΙΟΝΗΡ	66	20959	α. Κολουμπία Ρίθερ 12/5 διά Ρωσιαν
ΙΟΣ (κ.)	51	3386	όργει εις Πειραιά άπο 7/12
ΙΩΑΝΗΣ (κ.)*	52	1575	ε. Βηρυτόν 15/4
ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	α. Τάκασονθ 12/6 διά Καναδά
ΚΑΛΗΝΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	α. Π. Αρθουρ 15/5
ΚΑΛΙΑ (κ.)	52	2775	ε. Ραβένα 18/4
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8252	δ. Κων/πολιν 26/5
ΚΑΠΑΛΑ (κ.)	55	1599	ε. Τζένταν 9/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	ε. Σαδάνα 15/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	όργει εις Πειραιά άπο 23/10
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΜΕΜΟΡΙΣ (π.)	61	9516	δ. Παναμά 2/6 διά Έλ. Σαλβαντόρ
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ π.*	56	8203	α. Μόμπιλ 15/5
ΚΑΡΟΛΟΣ (κ.)*	54	2336	όργει εις Πειραιά άπο 14/8/76
ΚΑΣΚΙΩΤΟΣ (κ.)	54	1598	όργει εις Πειραιά άπο 26/8
ΚΑΣΣΩΣ (κ.)	53	2806	α. Βαλένθια 6/6 Μιζουράτα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	ε. Παλέρμου 16/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΠΑ. (κ.)*	56	1333	όργει εις Πειραιά άπο 5/11
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	α. Σφέδ 29/5
ΚΕΛΛΥ Α. (π.)*	58	1001	α. Βαρκελώνην 5/6 διά Τύνιδα
ΚΛΕΙΩ (π.)	56	1743	ε. Σέτε 13/5

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

ΚΟΡΑΛ (κ.)*	48	1562	α. Χιούστον 27/5	ΠΟΡΠΤΧΑΦΕΝ (κ.)	65	1236	ε. Αλεξανδρείαν 10/6
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	α. Πόρτλαντ (Με) 7/6 δι' Ἀρούμπα	ΠΟΡΦΟΚ (δ.)	59	20915	α. Μπούλεν Μπαι 22/4 διά Τέξας
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	ε. Πειραιά 8/2	ΠΟΤΟΣ	50	2741	ε. Π. Χάρκουρτ 10/5
ΚΟΣΜΙΚ	53	1598	όργη εἰς Πειραιά ἀπό 14/3/76	ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ (κ.)	57	9791	ε. Ἀκμάτα 26/5
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΑΤΖ (κ.)	55	1863	α. Ρήγεκά 29/5 Λαττάκιο	ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	ε. Αστάντ 11/6
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΣ (κ.)	55	2996	α. Λ. Πλάμας 26/5 Σύντελε	ΝΤΑΝΤΗ (κ.)	61	6977	δ. Σουέζ 14/3
ΚΡΕΩΝ (κ.)	56	1802	α. Πειραιά 14/6 διά Ραθέννα	ΝΤΕΖΑΝΜΑΡ (κ.)	60	3706	α. Γενοβά 9/6 διά Λιθώνη
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)*	42	3129	εἰς μεσού. μεταφ.	ΝΤΟΑΦΙΝ ΛΟΥΚΙΑ (κ.)*	59	6354	α. Στετζά 25/5 διά Τριπολίν
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	α. Λ. Νικόλα 27/6 διά Βιενέμη	ΝΤΟΑΦΙΝ ΟΛΙΒΙΑ (δ.κ.)*	60	12805	α. Ρόττερνταμ 9/6 διά Σάρροχ
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	όργη εἰς Πειραιά ἀπό 19/10/74	ΝΤΟΑΦΙΝ ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κ.)*	58	6354	δ. Μπρουνωμπούτελ 9/5 δι' Ἀγκόλα
ΚΥΝΟΙΑ*	69	11315	ε. Ντηρότ 12/6	ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9692	ε. Βουβάνη 8/6
ΚΥΡΑ ΚΙΤΣΕΝΑ (κ.)	51	2133	εἰς μεσού. μεταφ.	ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8558	α. Κολόμπο 21/5 Κ. Τάουν
ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	ε. Καράρα 14/6	ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	10483	ε. Πειραιά 4/2 (ἐπισκ.)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	35676	α. Χιούστον 22/5	ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (η.δ.)	55	11209	δ. Σουέζ 9/6
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)*	51	2430	α. Βοστόνη 17/4	ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	ε. Σουέζ 14/6
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	α. Φιλαδέλφειαν 6/6 διά Βρέμην	ΝΤΟΡΠΙΚ (δ.)*	66	45289	δ. Γερμανικάρτα 9/6 διά Κόρπους Κρ.
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥΡΥ (δ.)	53	11230	όργη εἰς Πειραιά ἀπό 13/3/74	ΝΤΩΝ (κ.)*	46	3153	εις Π. Σάιδ ἀπό 4/8/77
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	α. Σετουμπάλ 24/5				
ΛΑΜΒΑ*	59	7919	δ. Μπρουνωμπούτελ 23/5 διά Γιβραλτάρ				
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	α. Λέικ Τσάρξ 24/5				
ΛΑΡΑ (κ.)*	56	6921	ε. Λάγος 11/6 διά Ντακάρ				
ΛΑΡΑ (π.)	65	9091	ε. Βαλπαράζο 9/6				
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	α. Βαλένθια 15/5 δι' Ἀλγέριον				
ΛΑΣΙΑ (κ.)	48	8388	όργη εἰς Πειραιά				
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	α. Καλιρί 5/6 διά Διάρυπον				
ΛΕΥΤΕΡΗΣ (κ.)	58	8640	α. Δάντοις 2/6				
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	ε. Όζακα 4/6				
ΛΗΝΤΣ (κ.)	61	7012	α. Πειραιά 30/5				
ΛΙΛΑ (π.)*	50	2734	εἰς Αμπιτάν 2/1/78				
ΛΙΝΑ Υ. (π.)*	52	5762	ε. Π. Καμπέλο 24/5				
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΛΑΚΟΥΖΗΣ μ.	68	39617	ε. Π. Σάιδ 11/6				
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	ε. Μαυρικίου 12/6				
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16840	ε. Ριό Γκρέντε 26/5				
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	εἰς μεσονεάκας μεταφ.				
ΜΑΔΟΥΡΙ (κ.)*	66	2186	α. Λιβόρο 8/6 διά Τρίπολιν				
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΣ (μ.)	75	136991	δ. Ντουμπάν 12/6 Μποναΐρ				
ΜΑΙΣΤΡΟΣ	69	18923	ε. Ντύρμπαν 11/6				
ΜΑΝΑΓΚΡΟ (κ.)*	43	1593	ε. Βρινένθιον 19/3				
ΜΑΝΤΟΥΑΙ (π.)	52	2352	εἰς Αμπιτάν 14/4/78				
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Συγκαπούρην 30/5 Ντουμπάι				
ΜΑΡΙΑΕΛΕΝΑ Τ. (κ.)*	58	9507	α. Μανούτο 22/5 διό πντε Μπούκ				
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	α. Π. Αρθούρ 2/6 διό διτ. Ἀφρικήν				
ΜΑΡΙΚΑ Μ. (κ.)*	57	5943	εἰς Πειραιά (ἐπισκευα)				
ΜΑΡΙΛΑΚΙ (κ.)	53	5471	α. Βόλοι 24/5 διά Νιγηρίαν				
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)	67	43649	δ. Γιβραλτάρ 15/6				
ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ (δ.)	64	38568	ε. Ράς Σουκέρ 30/5				
ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	58	1228	ε. Αλγέριον 16/4				
ΜΑΡΙΝΑ Τ. (κ.)	57	8903	εἰς Πειραιά 21/4/77				
ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΔ (δ.κ.)	54	11744	α. Λ. Γκουλέτ 26/5 διά Μπιζέρτα				
ΜΑΡΙΠΕΡΑΔ (δ.)	66	57027	α. Πειραιά 14/6 διό πύλον				
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	α. Αλεξανδρέιαν 3/6 Ράς Σουκέρ				
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	51	7797	όργη εἰς Πειραιά ἀπό 31/8/74				
ΜΑΡΙΧΕΡΟΝ (δ.π.)	59	12281	Προσφράειν εἰς Μουσί ράθερ 12/6				
ΜΑΡΙΩ	65	17238	α. Σάντος 29/5 διά Ραθέννα				
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	α. Ν. Ορλεάνη 10/6				
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ Ι (κ.)	55	2261	δ. Γιβραλτάρ 6/6 διά Βενετίαν				
ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	α. Υόρκι 23/5 δι' Αρούμπα				
ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	4639	α. Λ. Πάλμας 1/6 Λουάντα				
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	όργη εἰς Πειραιά ἀπό 1/7/75				
ΜΕΛΑΝΤΙΝ (π.)	57	1742	α. Τρίπολιν (Λιβύης) 8/3 Ταρτούς				
ΜΕΛΠΟ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	α. Φωλεύ 5/6 διά Μπραϊν				
ΜΕΝΤ ΤΡΕΙΤΕΡ (κ.)	56	3903	εἰς Κουβέιτ διό 24/6/78				
ΜΕΡΑΚ (κ.)	55	2549	ε. Θεανίκη 16/3				
ΜΕΡΣΗΝΙΔΙ (π.)	61	9194	α. Μπουενός Αύρες 9/6 Λάς Πάλμας				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)*	73	17355	α. Ρόττερνταρ 12/6				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	ε. Φιλαδέλφειαν 13/6				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)	76	75125	α. Βενετία 14/6 διά Γιβραλτάρ				
ΜΕΣΣΗΝΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)	77	76149	εἰς Αμπούρηον 3/5 (ἐπισκ.)				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)	77	76149	α. Ν. Ορλεάνη 21/12				
ΜΗΝΟΣ ΙΙ (κ.)	59	3809	δ. Σουεζ 23/5				
ΜΗΝΩΔΑΝ ΜΠΟΥΛΑ	58	13257	ε. Μαντράρ ρόδες 16/5				
ΜΗΝΟΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68630	ε. Λ. Ανζέλες 2/6				
ΜΙΣ ΝΑΝΑ (κ.)*	61	1952	α. Γιαρίμικα 9/2 διά Πειραιά				
ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	65	28313	α. Χόμπτον ρόδες 16/5 δι' Αρούμπα				
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.)	75	60930	α. Αγ. Φραγκίκον 10/5 Ντουμπάι				
ΜΙΧΑΗΑΣ	74	8825	α. Ρεσίφε 31/5				
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	α. Καραϊτού 30/5 διά Σινγκόμα				
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)	63	25340	α. Αλμπορού 11/6 διά Γκαλφράθ				
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	3068	α. Πούλα 1/6 διά Αννάμπα				
ΜΠΑΧΖΑ (κ.)*	73	1219	δ. Σουέζ 12/6				
ΜΠΕΤΤΙ (κ.)	55	2263	δ. Σουέζ 14/6 διά Τζέντα				
ΜΠΟΝΑΤΖΑ (κ.)*	47	1591	εἰς μεσού. μεταφ.				
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)*	64	16073	α. Γιβραλτάρ 3/5 διά Μπουργκάς				
ΜΠΡΙΣΤΟΛ (κ.)	64	8403	α. Τζιμπούτι 6/5 διά Κίναν				
ΝΑΓΟΣ	61	9037	δ. Ναναγία 30/5				
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ε. Γιουρούποτ 16/6				
ΝΕΑ Κ. (π.)	61	1458	α. Σουραμπάνι 29/5 Γιοκοχάμα				
ΝΕΑΟΣ (κ.)*	55	3709	ε. Ντουμπάν 7/6				
ΝΕΑΣΟΝ (κ.)*	58	10139	ὑπό παραδίθην				
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	όργη εἰς Πειραιά ἀπό 14/8/75				
ΝΗΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	εἰς Πειραιά ἀπό 23/12/73				
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Ν. Ορλεάνην 7/6				
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	α. Καλλιρί 13/6 διά Μπουργκάς				
ΝΙΚ ΜΑΛΕΦΑΚΗΣ (κ.)*	60	11632	ε. Ταρτούς 19/3				
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	68	86521	α. Γιουρούποτ 15/6 διά Φορκάντος				
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (κ.)	56	5485	α. Π. Σάιδ 15/6				
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)*	57	4981	α. Βενετία 2/6 διά Πάτραν				
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	α. Βαρκελώνην 24/4 διά Τρίπολιν				
ΝΙΚΟΣ ΝΑΣΟΣ (κ.)	59	9312	δ. Π. Σάιδ 14/6 διά Μπριστόλ				
ΝΙΧΟΝ ΑΛΦΑ (κ.)	65	13458	α. Σιγκαπούρη 28/5 δι' Ιαπωνίαν				
ΝΟΡΑΕΡΝ ΑΙΣ (κ.)	60	4100	α. Τάμπο 14/6 δι' Αλεξανδρείαν				
ΝΟΡΑΕΡΝ ΝΑΙΑΝΤ	67	22817	α. Χιούστον 8/5				
ΝΟΡΟ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	ε. Βαλτιμόρην 12/6				
ΝΟΡΟ ΣΗ (π.)	57	3220	α. Ριγέκα 15/6 διά Τρίπολιν				
ΝΟΡΘΟΓΟΥΝΤ	70	12053	ε. Λάγος 31/5				
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56						
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)	58						
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕΙΜΠΕΡ*	61						
ΡΗΓΚΑΛ ΣΟΥΩΡΝΤ	61						
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71						
ΡΗΤΟΡΙΚ ΤΕΙΤΕΡ (κ.)*	68						
ΡΙΜΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58						
ΡΙΟ ΕΛΛ.	70						

PARALIA • BOSTON • ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΣ

ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	ε. Ροδάριο 13 6
ΡΟΔΩΝ (π.)*	56	3597	α. Πειραιά 27 3 Περιοκόν
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	ε. Σευπλαστών 8 5
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	α. Π. Βέσσαρης 22 5
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘΗ (κ.)	56	1380	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 16 10
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ	72	11506	δ. Π. Σάδιο 10 6
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29560	α. Σπέτζια 16 5
ΣΑΜΤΖΩΝ ΛΑΙΟΝΗΡ	72	11506	α. Κακούγκα 31 5 διά Σάν Χοσέ
ΣΑΝ ΡΑΙΖ (κ.)	59	2948	α. Ντόρμπαν 15 5 Μαυρικίου
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	ε. Ράς Τανούρα 11 5
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	α. Τέιμπλ Μπαιν 25 5
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)*	66	3314	α. Θεούτα 15 5 διά Σάπελες
ΣΑΝΜΠΕΡΝΤ (κ.)*	70	2653	ε. Νουακότ 17 5
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ε. Αμβέρσαν 12 6
ΣΑΝΠΑΙΖ V (π.)*	53	3656	εἰς Λομέ 11 7 8
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)*	65	12102	δ. Σουέζ 13 6 διά Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	ε. Μοντεβίδεο 15 6
ΣΑΟΥΓΓΟΥΙΝΤ	70	11329	α. Αμβέρσαν 25 5 διά Ρόττερνταμ
ΣΑΟΥΓΓΕΡΝ ΚΟΥΓΚΕΡΟΥ (δ.)	58	18183	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 22 3 7 9
ΣΑΟΥΓΓΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	δ. Σάδιο 19 3 Μεσογείου
ΣΕΓΚΟΛΕΝ (κ.)	59	1597	δ. Σουέζ 4 2 Β. Κορέαν
ΣΕΙΡΙΟΣ I (π.)	49	2339	α. Τέιμπλ Μπαιν 16 4
ΣΕΛΕΥΚΙΑ (δ.)	69	92382	α. Ντόρμπαν 24 5 Ρ. Ιανέρο
ΣΗ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	71	11055	ε. Υπουρίντεν 19 2
ΣΗ ΤΣΑΜΤΙΟΝ (κ.)*	55	4550	ε. Μπέλφαστ 13 6
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	12061	ε. Μπέλφαστ 13 6
ΣΗΤΡΕΙ'Ν ΒΑΛΤΙΜΟΡ	73	18067	ε. Γένοβα 15 6
ΣΗΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.δ.)	58	12982	α. Μ. Αχαντί 2 6 διά Μπάραν
ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.)	56	8267	εἰς Ταματάθε ἀπό 13 5 7 8
ΣΗΦΑΡΕΡ*	56	8785	ε. Ν. Μαγκαλόρε 31 5
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	α. Λάγος 15 5 διά Σάπελες
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Μπ. Αύρες 3 6 διά Ρόττερνταμ
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	ε. Χιούσταν 27 5
ΣΙΝΟΕ	77	4719	ε. Βίγκο 11 6 διά Αμβέρσαν
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1096	α. Σαύδαν 11 6 διά Σαγκούντο
ΣΚΑ'Υ (κ.)	57	6494	α. Μπάραν 5 6
ΣΚΑ'Υ ΦΡΟΣΤ (κ.)	63	1280	ε. Λάγος 30 5
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)*	57	3070	ε. Αμπιντάν 8 9
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	ε. Τένταντ 12 6
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ (κ.)	63	2280	δ. Παναμά 20 5
ΣΟΝΙΑ - ΣΦΙΦΑ Σ. (κ.)	66	1689	ε. Πειραιά 26 5
ΣΠΑΡΤΑΚΟΣ (κ.)	58	1095	εἰς μεσογ. μεταφ.
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Λ. Ταύρλες 13 5
ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	44	4136	όργει εἰς Πειραιά ἀπό φ1 9 7 5
ΣΠΥΡΟΣ V (κ.)*	48	2377	δ. Π. Σάδιο 28 5
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	α. Αμβέρσαν 12 6
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	δ. Παναμά 5 5
ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	ε. Κιότζια 14 5
ΣΤΕΛΛΑ Κ. (κ.)	50	1518	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 25 2 7 7
ΣΤΕΡΝΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (π.)*	58	8531	ε. Χάλντια 11 5
ΣΤΟΙΚ (μ.)	71	70334	α. Αγούστα 20 5 Μιλάζο
ΣΤΟΛΤ ΦΙΛΙΑ (δ.)	60	12191	ο. Ν. Ορλέανην 9 6
ΣΥΜΗ (π.)	53	5339	α. Άκοζούτλα 21 5
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70508	ε. Σιγκαπούρην 11 6
ΤΕΜΑ (κ.)*	65	2379	ε. Χόγκ—Κόγκ 27 5 (ΕΠΩΛ.)
ΤΕΝΙΑ II (κ.)	53	1362	εἰς μεσογ. μεταφ.
ΤΕΡΕΖΑ*	61	18484	ε. Ν. Όρλεάνην 5 6
ΤΖΕΙΝΤ (κ.)	56	6500	α. Κελλάρι 27 2
ΤΖΕΝΗ	59	9585	α. Σιγκαπούρην 4 6 διά Νταμάρ
ΤΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	5425	ε. Σαύδαν 29 5
ΤΖΟΝΝΥ Κ. (κ.)	57	3178	ε. Άλεξανδρειαν 19 5
ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)*	54	7930	όργει εἰς Πειραιά 12 2 7 7
ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	α. Γιβραλτάρ 6 6 Μπωμόντ
ΤΟΞΟΤΗΣ (δ.κ.)	60	12944	ε. Αμβούργον 13 6
ΤΟΥΛΑ (κ.)	53	8190	ε. Τένταντ 6 6
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	δ. Παμάνα 26 5 διά Μπουσάν
ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5309	όργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 18 9 7 7
ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	α. Ντακάρ 7 5 Νουακότ
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	α. Ν. Όρλεάνην 13 6
ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1999	α. Βαλένθια 2 6 διά Τριπολίν
ΤΡΙΤΩΝ	77	15552	α. Ν. Όρλεάνην 19 5
ΥΒΟΝΗ II (π.)	64	10009	ε. Γκουαγιακάλ 23 5
ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	εἰς μεσογ. μεταφ.
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	105784	όργει εἰς Μπρουνέι Μπαιν ἀπό 4 1 7 7
ΦΑΕΘΩΝ (κ.)	51	995	α. Άλεξανδρειαν 3 5
ΦΑΛΚΟΝ III (π.)	36	1990	εἰς μεσογ. μεταφ.
ΦΑΝΑΡΙ*	67	44720	δ. Π. Σάδιο 6 6 διά Κωνσταντζαν
ΦΑΝΗ (π.)	67	4307	ε. Χιούσταν 18 5
ΦΑΟΥΝΑ (κ.)	66	1443	α. Αμβέρσαν 15 6 Βαρκελώνην
ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	3870	δ. Π. Σάδιο 8 6
ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	9030	όργει εἰς Σιγκαπούρην ἀπό 13 9 7 6
ΦΕΛΙΣΙΑ Β	78	15950	δ. Παναμά 29 4 διά Ιντερόν
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	12495	ε. Χιμέλι 6 6
ΦΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙΤ (π.)	43	6338	εἰς Ταμπικό 12 7
ΦΟΔΕΛΕ II (κ.)	57	7714	εἰς Σάν Νικολάος (Άργ.) ἀπό 18 12
ΦΟΙΝΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	57	15406	δ. Γιβραλτάρ 11 6
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚ (π.)*	43	8794	ε. Τένταντ 11 6
ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι (κ.)	66	1444	δ. Γιβραλτάρ 14 6 Σεβίλην
ΧΑΒΑΤΑΝ ΣΑΗ (δ.)	74	48928	α. Σέρια 19 4 διά Χονοκούκού
ΧΑΒΑΤΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	εἰς θέσην 22 9 Β— 17 7 8 Α 14 5
ΧΕΛΜΟΣ (κ.)	58	1570	α. Πλάμας 24 3 Μπάτα
ΧΟΛΥ ΣΤΑΡ (κ.)	57	9049	δ. Σουέζ 13 6 διά Κουθέτι
ΧΟΟΥΠ (κ.)	56	8783	α. Μοναράκονες 7 6 διά Γιβραλτάρ
ΧΟΥΝΤΑ ΛΑΚ (κ.)*	66	2985	α. Π. Σουόδαν 28 5
ΧΟΥΝΤΑ ΠΕΡΑ (κ.)*	67	3020	δ. Π. Σάδιο 8 6
ΧΟΥΝΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)*	49	5209	ε. Π. Ελ/ζαμπεθ 10 6
ΧΡΗΣΤΟΣ (κ.)*	51	4440	α. Αύγουστα 31 5 Κιότζια
ΧΡΥΣΑΛΙΣ (κ.)	65	12074	ε. Αμβέρσαν 8 6 Ρόττερνταμ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.)*	58	8232	εἰς Κουθέτι ἀπό 21 10
ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	δ. Ντουμπάντ 16 5
ΧΡΥΣΗΓΙΣ (π.)*	59	4378	α. Λάτσι 30 4 διά Γαλάτοι
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 (κ.)	59	8950	ο. Κ. Τάουν 7 6 διά Εύρωπην
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 (κ.)	63	9850	ε. Τένταντ 10 6
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)*	44	14540	εἰς Νταμάρ (άποθήκη)

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ 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



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Α.Ε.



ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΞ ΟΛΟΚΛΗΡΟΥ ΚΑΤΑΤΕΘΕΝ \$ 4.217.520

‘Η μεγαλυτέρα ‘Ελληνική ‘Ασφαλιστική ‘Εταιρεία
ἀποκλειστικῶς ἀσχολουμένη μὲ ἀσφαλείας πλοίων καὶ ἀεροσκαφῶν



Ε ΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

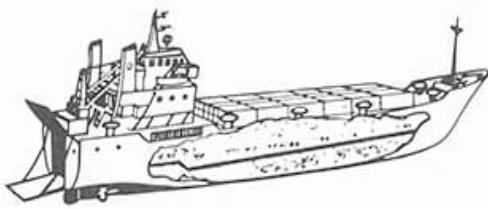
‘Οδὸς Σταδίου ἀριθ. 24 (132)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 3226.957 - 3236.404 - 3233.284 - 3233.376

TELEX: ΑΘΗΝΑΙ 216175 - 214128 - 214157

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: “HELSHIPAIR”

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



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

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

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

PIRAEUS · LIMASSOL

Every 15 days from England. Salonika by inducement.

TRIPOLI · BENGHAZI

Every 15 days from England. Tobruk and Marsal-brega by inducement.

FROM KING'S LYNN/FELIXSTOWE EXPERIENCE

SERVICE

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

RELIABILITY

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

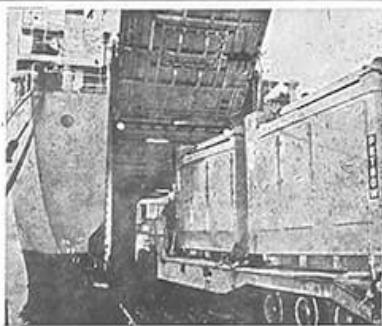
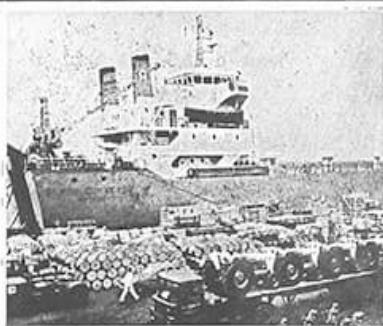
FLEXIBILITY

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

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

SAFETY

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



ARGHIRIS MARITIME (LEBANON) S.A.L.

Rue du Port, Imm. de la Sté Ginancière et Immobilière du Port de Beyrouth.

Telephones: 221960/1/2/3/4/5 - Telexes: 20615. Cables: ARGHIRIS - P.O.Box 11-2398, Beirut, Lebanon.

ARGHIRIS HELLAS LTD.

87, Akti Miaouli, Piraeus, Greece.

Telephone: 451.11.56. 451.11.34. Telex: 21.2800

ARGHIRIS SHIPPING LTD.

21-24 Chiswell Street, London EC1Y 4TY

Telephone: 01-628 2827 Telex: 886682



Arghiris Lines

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

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 459

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

1st July 1979

CROSSROADS

There is no contesting the fact that Greece's geographical position is at the crossroads of the great axis that links Europe to the Middle East and North Africa.

The Volos-Syria line now also handles Balkan exports to the Middle East and thousands of Bulgarian lorries are using it this year. The growth outlook of this line is very promising.

However, the problem we have to face is how we are going to develop this lucrative traffic when we have neither the port nor the highway infrastructure it needs. We do not even have the administrative machinery to lay down the policies to be followed and put them into effect.

A foreign shipping journal had this to say on the subject:

"Besides the absence of a national policy on transport, there is no single port administration in Greece".

Presumably, the journal in question discriminates between the autonomous administration of one sector, such as that of ports and harbours, and the overall supervision exercised by the appropriate Ministry.

The journal concludes that "there is no doubt that Greece is in an exceptionally favourable geographical position to attract trade to and from the Middle East. But Greece's harbours must be able to handle this traffic and its external and internal communications must improve if its role as a transit point is to be fulfilled".

We do not suppose there are any objections to these observations which are very much to the point.

PESSIMISTIC FORECASTS

The Chase Manhattan Bank's shipping expert in London, Mr. Peter Douglas, has expressed the view that shipowners are being over-optimistic with regard to the freight market. Prevailing rates for dry cargo vessels, he says, are substantially higher than is warranted by the supply and demand situation.

New orders for ships could have disastrous consequences for owners, he maintains, because the addition of newbuildings to the world's fleet would widen the gap between supply and demand and would destroy the chances of a steady recovery.

For a balance to be maintained, Mr. Douglas reckons that a 5% annual increase in world transport requirements is needed both during the current year and for the next two years, so that the supply of dry cargo ships can be absorbed.

This balance would be upset even if only a few newly built bulk carriers were placed into service every beyond those that are already on order.

Quoting figures, Mr. Douglas said that the surplus of Panamax bulk carriers today is 15% higher than in 1974, since the volume of these ships has increased by 40% during the past five years, while the demand has increased by only 25%. The situation of bulk carriers in the 25,000 - 40,000 ton range is even worse. Their tonnage has increased by 60% while demand has increased by only 30%.

During the six months ended on March 31, more than 50 newly built bulk carriers have

been delivered and, on the basis of orders all over the world, during the next two years, three to four new ships will be delivered every month.

The steep rise in freight rates, he says, has prevented owners from scrapping their old ships. But without a high rate of scrapping, it is difficult to imagine a continuing boom in the freight market in view of the low rate of increase in world trade.

As far as tankers are concerned, Mr. Douglas said that since the supply of oil was not meeting the demand, more use would be made of coal. And although this would benefit the dry cargo carriers it would be unrealistic to suppose that any serious changes could be expected before the next three to five years.

Meanwhile, the demand for tankers could be unfavourably affected by the possibility of reduced production in the Middle East. The tonnage now laid up could easily rise from the present figure of 22 million tons to 50 million tons in the few months before the end of the year.

THE ECONOMICS OF SHIPPING

The radical transformation of the economics of shipping is recommended by a British banker, if the industry is to cope with the sharp fluctuations of the freight market which are also affecting the cost of building.

The ideal situation for shipping company, he maintains, would be for it to have long-term obligations and medium-term or short-term loans. In fact, however, most companies depend on seven or eight-year credits provided by the shipyards or by banks.

There is no shortage of capital from commercial banks or finance houses but owners should provide a fuller financial report to their creditors.

From 1970 to 1978, he said, \$120 billion were spent on building in the western world. Of this amount, \$100 billion were uncovered

and, as a result of the 1974 crisis, an important slice of this sum remained unpaid or has been covered by the sale of ships that have already been amortised.

"Shipping today is suffering from excessive debts and the lack of self-owned capital. If the freight market remains at present levels, future needs will become more difficult to meet," he said.

In 1979, about \$9.9 billion will have to be paid for newbuildings and during the next ten years, the annual expenditure is estimated at not less than \$15 billion.

Shipping's most serious problem is where to find \$2-3 billion annually, needed to pay for these investments.

INTERPRETING THE CODE

The research department of Lambert Brothers of London has published a study by the former Maritime Commissioner of UNCTAD, Dr. Stormy, entitled "40:40:20 distribution of cargoes in the Code of Conduct."

According to this study, the provisions of the Code with regard to the distribution of cargoes apply to all general cargoes carried by shipping companies inside or outside the Conferences. The Code has already been ratified by 33 of the developing countries and will be applied as soon as it has been ratified by the EEC countries. The only exceptions are military cargoes. The writer believes that this is the interpretation of the provisions of Article 2, Paragraph 17 of the Code, otherwise it would be easy for shipping companies to provide transport services outside the conferences and so defeat the Code's basic aim.

THE FUTURE OF CONVENIENCE FLAGS

Convenience flags will die out as sea transport throughout the world will become con-

ANNOUNCEMENT

The Soviet Mercantile Marine Organisation V/O SOVFRACHT (chartering of vessels of Soviet or Other flags) and V/O SOVINFLOT (co-ordinators of all regular cargo Liners and general agents of all Soviet Ship Owning Companies) have merged into one enterprise under the style of

V/O SOVFRACHT

1/4 Zhdanov Street 103759 Moscow.

V/O SOVFRACHT, under its new structure will not only continue its chartering operations but will also undertake the task of general agency activities as previously performed by V/O SOVINFLOT.

From TRANSMED SHIPPING S.A.

Sole Agents for Greece of
Soviet Ship Owning Companies,
II Merarchias Ave. 13,
Piraeus.

centred in the hands of a few countries in the next twenty years, according to UNCTAD's maritime director, Mr. Adid Al-Yadir.

Speaking at a conference organised by the Council of British Shippers in London, Mr. Al-Yadir said that the failure of the developed countries to support the proposal for the redistribution of power in the world transport of bulk cargoes at the Manila conference will not prevent the developing countries from trying to achieve their ambitions.

The developing countries are determined to achieve an international agreement, he said, but if the maritime countries are unwilling then the third world countries will have no alternative but to go it alone.

The speaker then observed that the acceptance of UNCTAD's Code of Conduct for liners was a vindication of UNCTAD's policy in this respect. It will increase the participation of the developing countries in world transport which is now confined to 8.6% in the liner trade and 7% in bulk cargoes.

The development of flags of convenience, he went on, which is an attempt by the owners of developed countries to exploit cheap registers and crews in developing countries, is undoubtedly standing in the way of further development. He said that the working group in UNCTAD which is concerning itself with the subject of convenience flags — which now account for one third of world tonnage — is to meet again in the near future. By the year 2000, he said, the flag of convenience will be a relic of the past.

Mr. Al-Yadir's views were also supported by the chairman of Germany's Hapag-Lloyd who pointed out that shipping is heading for a period of greater international codification where the United Nations and the OECD will play a regulatory role.

has fluctuated as much as 38%. This alone makes a global wage scale impossible even if only the dollar and pound were involved.

RESISTANCE TO THE ITF

As we know, the International Shipping Federation has many good reasons to oppose the ITF's policies among which is the application of the notorious "blue ticket" system.

Owners who agree to pay their crews the ITF-imposed wage scale are issued this "blue ticket" by the ITF and are presumably free from the threat by having their ships boycotted by dockers and others harbour unions.

Recently, there has been a tendency among many shippers to insert a "blue ticket clause" in their charterparties to the effect that the crew of the ship concerned is covered by an ITF-approved collective agreement and is not paid less than the ITF wage scale.

Understandably, such clauses greatly strengthen the ITF's position and this is why the International Shipping Federation is opposed to them and is seeking the support of BIMCO, the Baltic and International Maritime Conference, which has fortunately so far refused to accept these clauses in its charterparty forms.

For shippers to stop pressing owners in this respect they must realise that resistance to the ITF's demands is a protection of their own interests. Because if the ITF's terms are accepted, it will mean that either a ship's

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



CAPE TOWN FAROS & CO. PTY. LTD.

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

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

59 CARLISLE STREET PAARDEN EILAND CAPE TOWN - 7405 SOUTH AFRICA

· ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 ·

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ «ΦΑΡΟΣ»

I. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

Δ. ΔΙΒΑΡΗΣ - M. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΙ

(ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ)

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

J. CRAWFORD

- ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ.
- ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ.
- ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ.
- 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

running costs will rise or that the alternative solutions of a flag of convenience will disappear. In both cases, costs will rise and in the end, the shippers will have to foot the bill.

SCRAP AND BUILD

The "Scrap and Build" plan is becoming more and more popular among leading maritime countries since it gives employment to their shipyards and gets rid of obsolete tonnage.

The plan has already been discussed among EEC circles in Brussels. The proposal calls for the scrapping of two million tons of shipping per year in 1980 and 1981 and the building of one million tons in replacement at EEC yards.

EEC shipping will thus become more competitive and will give 50% more work to the yards. The cost is estimated at \$85 million in subsidies for the scrapped tonnage which will consist of ships that are more than sixteen years old.

The shipyards in the 9 EEC countries will build 2.4 million gross tons compared with 4.4 million built in 1975. This attractive pro-

ject has been proposed by Mr. Davignon. The "Scrap and Build" plan is a British idea.

THE CHINESE FACTOR

After an interruption of thirty whole years, the leading liner companies in the U.S. are resuming their voyages to China. An agreement covering maritime affairs has been signed in Peking and the first voyages to China have already begun while the first Chinese ships have put in at American ports.

Moreover, an agreement similar to the one signed with the Soviet Union has come into effect with regard to grain cargoes from America.

American industry and shipping attach great importance to trade with China — a country that has so many needs to fill.

On the other side of the coin, Greek shipping will lose almost entirely a good customer who, until lately, provided employment for a large number of Greek ships. Not to be overlooked, either, is the growing Chinese merchant fleet which now stands in the region of eight million dwt.

GREEK SHIPPING Holding the Lead

4,795 SHIPS - 52,067,274 GROSS TONS

Two main developments have market the past six months on the Greek shipping scene: The first is the move away from flags of convenience and the second is the large number of purchases of second-hand ships by Greek owners at low prices. This time our owners were on to a good thing. We cannot tell how the freight market will behave in the near future and what ceiling will be reached with regard to bunker prices. But the fact remains that many large and good ships have been bought at low prices and that freight levels at the present time are high enough to serve the capital outlays.

And while the fleets of traditionally maritime countries are steadily shrinking, the Greek merchant fleet is still holding the lead with a voluminous tonnage and an improved quality. The average age of Greek-owned ships is less than it was a year ago and 71.28% of Greek-owned tonnage is now registered in Greece. Our owners have avoided placing orders with shipyards with the exception of some new orders for a few, relatively small tankers.

There were problems, it is true. The chief one, being that of crews. We have resorted to foreign crews just as others have done before us, the British, the Norwegians and the Germans.

There are other problems which need urgent solutions. One of these is our ships repair industry which, if it could keep pace with the growth of our tonnage, could become the most important source of the country's foreign revenues.

Here are the figures for the first half of 1979:

THE GREEK FLAG

During the first six months of 1979 there was a total reduction of 31 ships but a total increase of 797,983 grt. in Greek flag registries. The present strength is as follows:

Type of Ship	No.	GRT
Newly built bulk carrier	8	135,923
Bulk carrier built 1967-78	119	2,034,857
1966-75	371	7,020,741
1956-65	235	3,493,398
1946-55	2	29,106
Warbuilt bulk carrier	1	14,425
Newly built cargo	4	31,891
Cargo built 1976-78	111	980,060
1966-75	386	2,459,414
1956-65	741	4,947,093
1946-55	293	1,179,094
Warbuilt & prewar cargo	27	78,223
Combined Carrier built 1976-78	3	188,970
1966-75	37	2,049,167
1956-65	8	277,616
Tanker built 1976-78	9	718,589
1966-75	114	6,108,242
1956-65	163	3,958,194
1946-55	17	223,159

THE LIBERIAN FLAG

During the first half of 1979 there was a total reduction of 36 vessels and 1,139,158 grt. which brings the present strength under the Liberian flag to 301 ships and 12,690,840 grt. as follows:

Type of Ship	No.	GRT
Bulk carrier built	1976-78	15
1966-75	71	1,652,818
1956-65	20	307,076
1946-55	1	8,880
Cargo built	1976-78	4
1966-75	11	118,161
1956-65	17	140,920
1946-55	1	9,423
Combined carrier built	1966-75	21
1956-65	2	61,568
Tanker built	1976-78	11
1966-75	75	6,339,709

1956-65	44	1,230,466
1946-55	3	33,672
Various	5	3,623
TOTAL.....	301	12,690,840

THE PANAMANIAN FLAG

Type of Ship	No.	GRT
Bulk carrier built	1966-76	1
1956-65	7	101,893
Warbuilt bulk carrier	1	14,540
Cargo built	1966-75	2
1956-65	33	170,171
1946-55	19	63,022
Warbuild cargo	7	26,881
Tanker built	1956-65	2
1946-55	1	11,209
Ocean liner	5	114,312
Various	71	70,766
TOTAL.....	153	678,999

THE CYPRUS FLAG

Type of Ship	No.	GRT
Bulk carrier built	1966-75	3
1956-65	9	102,714
1946-55	1	13,066
Cargo built	1966-75	21
1956-65	105	459,313
1946-55	122	394,693
Warbuilt & prewar cargo	18	59,281
Tanker built	1956-65	8
1946-55	3	28,212
Passenger, cruise, ferry	15	81,848
Various	193	115,911
TOTAL.....	498	1,501,145

THE LEBANESE & SINGAPORE FLAGS

Three cargo ships totalling 5,697 grt. were registered in the Lebanon and one bulk carrier, one cargo ship and one tanker totalling 78,544 grt. were registered in Singapore.

TOTAL STRENGTH UNDER SIX FLAGS

Greek Flag	3,837 ships	37,112,049 grt.
Liberian Flag	301 ships	12,690,840 grt.
Panamanian Flag	153 ships	678,999 grt.
Cyprus Flag	498 ships	1,501,145 grt.
Lebanese Flag	3 ships	5,697 grt.
Singapore Flag	3 ships	78,544 grt.
TOTAL.....	4,795 ships	52,067,274 grt.

as follows:

Type of Ship	No.	GRT
Newly built bulk carrier	8	135,923
Bulk carrier built 1976-78	134	2,362,274
1966-75	447	8,763,189
1956-55	271	4,005,081
1946-55	4	51,052
Warbuilt bulk carrier	2	28,965
Newly built cargo	4	31,891
Cargo built 1976-78	115	1,006,377
1966-75	421	2,645,730
1956-65	898	5,720,920
1946-55	436	1,652,921
Warbuilt & prewar cargo	52	164,385
Combined carrier built 1976-78	3	188,970
1966-75	58	3,469,321
1956-65	10	339,184
Tanker built 1976-78	20	1,729,225
1966-75	190	12,499,452
1956-65	217	5,378,809
1946-55	24	296,252
Ocean Liner	12	244,730
Passenger, cruise, ferry	333	717,568
Various	1,136	635,055
TOTAL.....	4,795	52,067,274

THE PIRAEUS MARKET

The following are a selection of fixtures transacted recently through Piraeus shipbroking offices:

SINGLE VOYAGE

HYDROHOS: 31,000 metric tons 5% molo
bulk HSS, U.S. Gulf to Haifa, USD34.50 per metric
ton, fiost, L/D 4 days/5,000, (June 15-25). Acct:

Zim.

EUROPEAN MARCHIONES: 12,000 metric tons 5% moloo bagged cement. Constanza to Port Said, USD 7.50 per metric ton fios, L/D 1,200/1,000 (July 1-10). Acct: Soplex.

ZEFYROS (6,500 d.w.t.): Up to full cargo bulk ammonium sulphate. Kherson to Belawan. USD 230,000 lumpsum fiot, L/D 1,000/1,000, (June 20 July 5). Acct: Seiran.

SILVER ARROW: 14,000 tons 5% moloo bagged rice. U.S.Gulf to Persian Gulf. USD 66 per metric ton fios, L/D 1,000/750, (June 6-July 9). Acct: American charterers.

SOFIA: 10,000 metric tons min/max bagged urea. Gdansk to Lagos. USD 42.50 per metric ton fios, L/D 1,000/21 days, (June 15-20). Acct: CCC - Hamburg.

SUNNYMED (7,334 d.w.t.): Full cargo generals. Antwerp and 1 port Spanish Med., to Persian Gulf USD 325,000 lumpsum fios, 12 total days, (June 12-16). Acct: Intra S.A.

GEORGE F.: 5,200 metric tons 5% moloo colemanite. Bandirma to Dunkirk, USD 17.50 per metric ton fiot, L/D 1,000/1,500, (June 8-18). Acct: ZUG.

AIKATERINI K.: 4,750 metric tons bulk soda ash. Baton Rouge to Puerto Cabello. USD 28.50 per metric ton fiot, L/D 2,000/800, (June 20-30). Acct: Allied.

DIDO: min/max 5,000 metric tons bulk magnesite. Kymassi to Paradip, USD 39.75 per metric ton fiot L/D 1,000/700, (June 12-20). Acct: Financial Mining of Athens.

AIKATERINI K.: 4,750 long tons bulk sugar. Port Lisas (Trinidad) to U.S. Gulf. USD 16 per metric ton fiot, L/D 700/1,500 (June 7-15).

RENA: 6,000 metric tons magnesite. Gerakini to Paradip, USD 37.50 per metric ton fiot, L/D 1,000/750, (May 28-June 8). Acct: Philbros.

EUROSKY: 30,000 metric tons bulk wheat. U.S.Gulf to Santa Marta. USD 20 per metric ton fiot, L/D 4,000/1,500, (May 24-31). Acct: Montoya.

DINOS M.: 55,000 long tons 5% iron ore. Puerto Ordaz to Italy. USD 13.35 per long ton fiot, 5 total days, (June 21-28). Acct: Italian charterers.

ELKINA: 7,000 metric tons bagged beans. Mobile to Angola. USD 60 per metric ton fios, L/D 1,000/500, (July 6-13). Acct: Arbella S.A.

ELDIA: 5,500 metric tons bagged soda ash. Varuna to Puerto Cabello. USD 36.75 per metric ton fios, L/D 800/800, (June 22-28). Acct: Balfour MacLaine.

ELMARE: 6,000 metric tons 5% moloo bulk compound fertilizers. Antwerp to Tripoli. USD 30 per metric ton fiot, L/D 2,000/700, (June 4-8). Acct: Uniferts.

DONA AMALIA: 5,000 metric tons bagged super phosphate. Barreiro to Lagos. USD 45 per metric ton fios, L/D 750/15 days, (June, 6-13). Acct: CCC.

THANASIS M.: 6,834 metric tons bulk wheat. Ruen to Portugal. USD 14.15 per metric ton fiot, L/D 3,000/1,250, (June 20-23). Acct: Andre.

EUROLOGGER: 10,000 - 11,000 long tons oo manganese ore bulk. Takoradi to Dagenham. USD 23 per long ton fiot, L/D 1,500/2,000 (June 20-28). Acct: Caemi.

ELAFI: Full cargo scrap (31,500 - 32,500 long tons). New York and Boston to Bilbao. USD 20.25 per metric ton fios, L/D 15 total days, (June 23-30). Acct: H. Nev.

AGIOS DEMETRIOS (12,479 d.w.t.): Full cargo bagged fertilizers. Russian Black Sea to Nigeria. USD 364,000 lumpsum fios, L/D 22 total days, (July 5-15). Acct: CCC.

SKOPE: 14,000 metric tons 10% moloo bulk wheat. Bordeaux - Hamburg range to Alexandria. USD 21 per metric ton fiot, L/D 3,000/1,500, (June 22-28). Acct: Continental Grain.

BLUE SKY: min/max 10,000 metric tons bagged lentils. Lattakia to 1-2 ports East coast India. USD 40.30 per metric ton fios, L/D 800/750, (July 1-12). Acct: Indian Government.

TIME CHARTER

EUROBREEZE (18,980 d.w.t., built 1969, ro-ro car-bulkier, 755.881/739,460 cu ft G/B, 13.5 knots on 27 tons ifo (180) plus 1.5 tons d.o.), USD 7,250 per day plus USD 1,500 per month for overtime, delivery Hsinkang (June 20-July 20), redelivery Americas or W. Africa, trip (K.K.K.).

SILVER WIND (16,500 d.w.t., built 1977, tween, 700,000 cu ft bale, 15 knots on 25 tons ifo 1,500" plus 1 ton. d.o.): USD 5,000 per day, delivery Hamburg (early June) redelivery Caribs, trip (K.N.S.M.).

SILVER ARROW (as above, built 1978): USD 5,050 per day, delivery Mediterranean, (early June) redelivery U.S. Gulf, trip (Spanish charterers).

SILVER GLORY (8,700 d.w.t., built 1956, 420,000 bale, 15 knots on 23 ton ifo 1500" plus 1.5 tons d.o.): USD 4,750 per day, delivery passing Skaw (early June), redelivery West Africa, trip (Scandinavian charterers).

NENI: (4,835 d.w.t., built 1969, 11.5 knots on 8.5 tons ifo 200"), USD 3,400 per day, delivery West Italy or Spanish Med chopt (May 30 - June 5), redelivery Nigeria (Saima).

MARIA: (4,570 d.w.t., built 1960, abt 11.5 knots on 9 tons d.o.): USD 2,900 per day, delivery Escoumains (April 30 - May 8), redelivery U.K./Ireland/Continent/Antwerp-Hamburg range, trip (C.C.C.).

ADAMANTIOS S.: (7,635 d.w.t., built 1958, 343,381 cu. ft bale, 11.5 knots on 10 tons ifo 1,000"), USD 2,200 per day, delivery Mersina (May 4-8), redelivery Tunisia, trip (Cotunavi).

GRACE: (13,172 d.w.t., built 1958, 12-12.5 knots on 20 tons ifo 1,500" plus 1.5 tons d.o.), USD 3,225 per day, delivery Karachi (April 23-28), redelivery West Africa, chopt redelivery East Africa USD 3,125 per day, trip (Somax).

SOULA K.: (16,375 d.w.t., tween, built 1958, 13 knots on 18 tons ifo 1,000" plus 2 tons d.o.), USD 4,900 per day plus 68,000 ballast bonus, delivery Recalada (June 10-20), redelivery West Med., trip (ICIC).

FILIA: (9,500 d.w.t., tween, built 1960, 502,000 cu. ft. bale, 14 knots on 20 tons ifo 1,000" plus 1 ton d.o.), USD 3,075 per day, delivery Italy (May 10-20), one Great Lakes round trip (Pagnan).

GIORGOS K.: (4,601 d.w.t., built 1967, single 11 knots on 8.5 tons ifo 400"), USD 2,600 per day, delivery Olbia (April 14-21), redelivery Warri, trip (Unimarine).

GIORGOS K.: (particulars as above), USD 2,400 per day, delivery Abidjan or San Pedro (May 20 - June 5), redelivery Adriatic, trip via Ivory Coast (Sivomar).

SEA POWER: (12,141 d.w.t., built 1954, tween, 11 knots on 13.5 tons ifo 1,500"), USD 3,250 per day, delivery Quelimane (May 21 - June 5), redelivery Cont./Westmed, trip via East Africa (Portuguese charterers).

GORGO: (9,626 d.w.t., built 1958, tween, 15 knots on 20 tons ifo 1,000" plus 1.5 tons d.o.), USD 4,200 per day, delivery Stettin (May 14-18), redelivery West Africa or passing Muscat, trip via Poland (Pheia).

SILVER PORT (as above): USD 3,800 per day, delivery Recalada (June 5-12), redelivery Italy, trip (Italian charterers).

SILVER BAY (German neo-liberty, built 1969): USD 4,500 per day, 13-15 months time charter (American charterers).

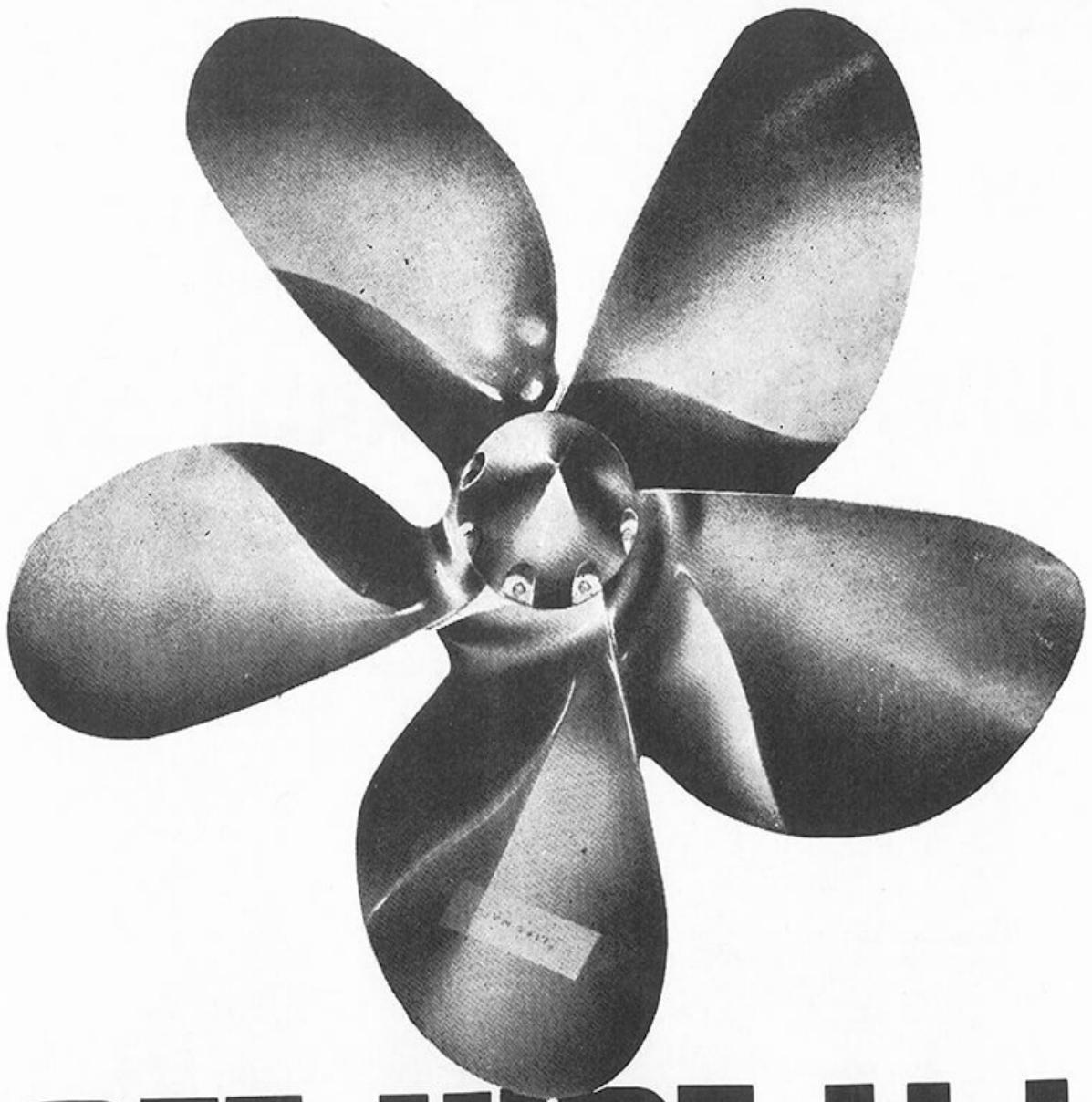
ARISTOFILOS (16,000 d.w.t., built 1957, tween 750,000 cu ft bale, 13 knots on 22 tons ifo 1500" plus 2 tons d.o.): USD 3,700 per day, delivery Bangkok (early July), redelivery Cuba, trip (Cuban charterers).

SAMOS PROGRESS (SD14, built 1973): USD 4,500 per day, 7 months time charter 1 month mol-chopt (COMAR).

TASSOS N. (6,792 d.w.t., built 1967, single, 8,656 cu.m. bale, 13.5 knots on 14 tons ifo 400"), USD 4,100 per day, delivery Flushing (July 2-10), redelivery Bombay, trip (Continental Lines).

AVAX (16,200 d.w.t., built 1962, 714,320 cu ft bale, 12.5 knots on 22 tons ifo 1,500"), USD 5050 per day, delivery Port Harcourt (June 18-26), redelivery Poland, trip via Brazil (Rolimpex).

DIMITRIOS B. (13,362 d.w.t., built 1961, tween, 662,677 cu ft bale, 13 knots on 20 tons ifo 800"), USD 3,825 per day, delivery Durban/Port Elizabeth range (June 25-30), redelivery Gibraltar/Hamburg range, chopt Westmed/Adriatic, trip (C.M.S.).



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

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