

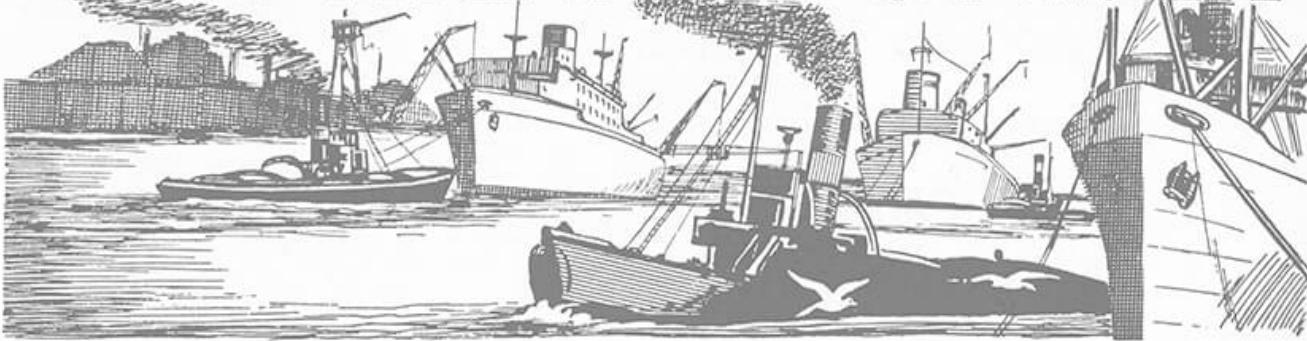
# NAYTIKA XRONIKA



1η Μαρτίου 1980

Αρ. Φύλλου 1074/833

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ν' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1074/833

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1980

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:  
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:  
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

## Τό δεκαπενθήμερον

ΝΕΟΣ ΑΡΧΗΓΟΣ Λ.Σ.



Μετά τήν ύποβληθείσαν τήν 19ήν Φεβρουαρίου παραίτησιν τού κ. Σκιαδᾶ, 'Αρχηγός τού Λιμενικού Σώματος έτοποθετήθη ό 'Αρχιπλοιάρχος κ. 'Ιωάννης Χρυσανθακόπουλος, μέχρι τούδε Γενικός Διευθυντής τής Γενικής Διευθύνσεως Πλοίων, ό όποιος προήχθη εις 'Υποναύαρχον.

Μετά τήν έπιλογήν τού κ. Χρυσανθακόπουλού ως 'Αρχηγού όποχωρού μετά ένα μήνα, προαχθέντες και τεθέντες έκτός όργανικών θέσεων, ό μέχρι τούδε 'Υπαρχηγός κ. Νικ. Κλειώσης και ό Γενικός Διευθυντής τής Γενικής Διευθύνσεως Λιμένων και Παραλίων κ. Βασ. Τζαβάρας. 'Η έπιλογή τού νέου 'Υπαρχηγού θά γίνη μεταξύ τών 'Αρχιπλοιάρχων κ.κ. 'Ιωάνν. Κοντογεώργη, Γεωργ. Οικονόμου και Παρ. Τσογκίδη και τών προαχθησιμένων εις 'Αρχιπλοιάρχους διά τήν κάλψιν τών κενών θέσεων που έδημιουργήθησαν πλοιάρχων κ.κ. Θεμ. Πλακοκεφάλου, Σπυρ. Δόλλα και Παν. Κορακά. Τό σχετικόν Π.Δ. διά τήν προαγωγήν των άνωμένετο νά δημοσιευθή τήν παρελθούσαν Τετάρτην. 'Επίσης δι' έτέρων Π.Δ. προάγονται εις τόν βαθμόν τού άντιπλοιάρχου κ.κ. Ρήγας, Δ. Γιαννακόπουλος και Δ. Καλαντζής, εις τόν βαθμόν τού άντιπλοιάρχου οι πλωτάρχαι κ.κ. Β. Σταυρόπουλος, Α. Μπαλκάτσος και Π. Κα-

λιγείτων και εις τόν βαθμόν τού πλοιάρχου οι κ.κ. Γ. Γιαννακόπουλος, Β. Λαμπρινίδης και Μ. Μπαλαμούτης.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» άπευθύνουν μίαν ούστασιν εις τόν νέον 'Αρχηγό τού Λιμενικού Σώματος: Νά μεριμνήση, χωρίς χρονοτριβήν, διά τήν έκχωρους ουσιαστικών άρμοδιοτήτων εις τόν 'Υπαρχηγόν τού Σώματος. Τό μέχρι τούδε φαινόμενον νά άποτελεί ό 'Υπαρχηγός άπλως ένα δικασμητικόν πρόσωπον δέν πρέπει νά συνεχισθή, διότι ύπαρχηγός ή δημιουργηθείσα κατάστασις διαιωνισθή, τούτο θά άποβη εις βάρος τού Σώματος.

• Ο κ. Χρυσανθακόπουλος έγεννήθη τό έτος 1924 εις Κάτω Ποταμάν Αίγαλειας. Είναι πιτυχιούχος τής Νομικής και κατετάγη εις τό Λιμενικόν Σώμα τό 1948. 'Υπηρέτησε εις διάφορους κεντρικάς και περιφερειακάς υπηρεσίας τού ΥΕΝ και διετέλεσε Διευθυντής τών Διευθύνσεων Μελετών-Προγραμματισμού, Ναυτικής Έκπαιδεύσεως και Διοικητικού. Τό 1975 έτοποθετήθη προξενικός λιμενάρχης Λονδίνου και τό 1977, ότε προήχθη εις 'Αρχιπλοιάρχον, έτοποθετήθη Γενικός Διευθυντής τής Γενικής Διευθύνσεως Προσωπικού Πλοίων και κατόπιν Γενικός Διευθυντής τής Γενικής Διευθύνσεως Πλοίων, θεσιν την όποιαν κατείχε μέχρι τής έκλογής του ώς 'Αρχηγού τού Λιμενικού Σώματος.

'Υπηρχον πληροφορίαί διτί ή νεοεκλεγείσα διοίκησις τής «Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας» τού Λονδίνου πρόκειται νά καλέσει τόν ύπουργόν Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάννην νά έπισκεψή τό Λονδίνον διά συνομιλίας μετά τών έκει 'Ελλήνων έφοπλιστών. 'Υπενθυμίζεται διτί ό κ. Κεφαλογιάννης είχε έπισκεψή τό πρό διετίας τό Λονδίνον και πάλιν κατόπιν προσκλήσεως τού «Κομιτή», θεωρεῖται δέ βέβαιον διτί έπαν πραγματοποιηθή τό ύπουργικόν ταξίδιον αι συνομιλίαι πού θά διεξαχθούν θά άφορούν κυρίως εις τό θέμα τής αύξησεως τής συναλλαγματικής συνεισφορᾶς τής Ναυτιλίας, άναμένεται δωμάς διτί θά γίνη συζήτησις και διά τό προβλήματα τής Ναυτιλίας και κυρίως διά τό καιριώτερον έξ αύτών, δηλαδή τής έλλειμέως πληρωμάτων και διά τούς τρόπους άντιμετωπίσεως των.

### ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΙΣ ΤΗΣ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ

Εύχαριστος είδησις ή έξαγγελθείσα μένει άπογραφή τού ναυτεργατικού μας δυναμικού διά τήν 31ην Μαΐου 1980. Πολλά και χρήσιμα τά έξαγόμενα συμπεράσματα άπο τήν άπογραφή τού σκοπόν έχει, ώς έτονος ισθητή, τήν άποκτησιν στατιστικών στοιχείων, σχετικών με τήν έξελιξην και τήν σύνθεσιν τού ναυτεργατικού δυναμικού, πού έπανδρωνει τήν ναυτιλίαν μας. Είς τό σημείον αυτό θά ήθελαμε νά προσθέσωμεν διτί ένα σημαντικόν ποσοστόν ναυτικών διαφεύγει τής άπογραφής. Πρόκειται διά τούς έπαγγελματίας ναυτικούς, τούς ύπηρετούντας εις σκάφη κάτω τών 100 κ.ο.χ., έχοντα ώς μόνιμον άγκυροβόλιον τούς διαφόρους λιμένας τής χώρας. 'Ένδεικτικών αναφέρομεν τά άλιευτικά, τά ίδιωτικά σκάφη αναψυχής, τά έπαγγελματικά αναψυχής πού άνερχονται εις 1.033, τά έπιβατηγά τοπικών γραμμών, ρυμουλκά κλπ. Πρόκειται περί αρκετών χιλιάδων ναυτικών ένεργεια, πού καλόν είναι νά γνωρίζωμεν τήν στατιστικήν των άπεικόνισιν, πού άλλως τε δέν είναι ένη πρός τήν μεγαλυτέραν ναυτιλίαν. Διότι σύνθησες είναι τό φαινόμενον τής μεταποίησης τών πληρωμάτων άπο τά άγκυροπούντα μικρά σκάφη εις τά μεγαλύτερα και τάναπαλιν. 'Εξ άλλου οι πολυάριθμοι ναυτικοί πού ύπηρετούν έν 'Ελλάδι εις σκάφη κάτω τών 100 κ.ο.χ., έξυπηρετούν άξιολόγους κλάδους τής έθνικής οίκονομιας (άλιεια, θαλάσσιος τουρισμός), πού έμπιπτουν εις τήν σφάραν τού ένδιαφέροντος τού 'Υπουργείου Ε.Ν., ώς πλουτοπαραγωγικού τοιούτου.

### Η ΕΙΣΡΟΗ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ

Τό 'Υπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας έζήτησε άπο τήν 'Ενωσιν 'Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων και τήν 'Ενωσιν 'Εφοπλιστών 'Ακτοπλοικών 'Επιβατηγών Πλοίων νά τού γνωστοποιήσουν τρόπους βελτισμούς τών ύπαρχουσών σήμερον συνθηκών διά νά έπιστρεψή τή έπιδωκομένη άπο τήν κυβέρνησην αύξησης τού εισρέοντος εις τήν χώραν ναυτιλιακού συναλλάγματος. 'Επισής τό 'Υπουργείον ζητεῖ νά πληροφορηθή τά ύπαρχοντα προβλήματα, τά όποια άποτελούν άντικίνητρον και έμποδίζουν τήν αύξησην τής συναλλαγματικής ροής άπο τήν δραστηριότητα τής Ναυτιλίας.

'Ορθή ή ένέργεια, άλλα καθυστερημένη. 'Επι σειράν έτών ύπεγραμμίζετο πρός κάθε κατεύθυνσην ή άναγκη διαφόρων ρυθμίσεων διά νά διευκολυνθή ή αύξησης τού είσερχομένου εις τήν χώραν ναυτιλιακού συναλλάγματος, άλλα ουδέν είχε γίνει. Λόγου Χάριν, ή

"Ενωσις Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων πρός τήν όποιαν άπευθύνεται τώρα το 'Υπουργείον διά νά ύποδειξη μέτρα διά τήν αεύποιν τού ναυτιλιακού συναλλαγματος, έχει ζητήσει έπανειλημένων και έπιμονών τήν έξισωσιν τών έφοπλιστών μας εις το θέμα τής άπαλλαγής έκ του φόρου διά τήν άγοράν άκινήτων εις τήν χώρων. Οι διαμένοντες εις τό έξαρτερικόν έχουν αύτό τό δικαίωμα. Οι άσκούντες τήν ναυτιλιακήν των δραστηριότηταν άπο τον Πειραιά, και έχοντες και ούσιαστικήν άναγκην άγορών άκινήτων διά την στέγασην τών έπιχειρήσεων των, άλλα και δι' έπενδύσεις, όχι. Ούτω χάνεται πολύτιμον συναλλαγμα, και έπειδη πιστεύομεν διά τό ζήτημα θά έπισημανθή και πάλιν άπο τήν 'Ενωσις Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων θέλομεν νά έλπιζωμεν διά τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας θά μίσθετηση αύτήν τήν φοράν τό μέτρον και θά πείση τά άρμόδια 'Υπουργεία διά τήν θεσμοθέτησιν του.

Βεβαίως δέν είναι τό μοναδικόν. 'Υπάρχει σειρά άλλη μέτρων τά όποια δύνανται εύκλωλας νά ληφθοῦν και άπο αύτο τούτο τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας, χωρίς τήν μεσολάβησην άλλων ήπουργείων. 'Αναφέρθεται κυρίως εις τήν άνευ οχήσεων έξυπηρτησιν τών διερχομένων έξ 'Ελλάδος πλοίων μόνον δι' άλλαγάς πληρώματος, και έφοδιασμόν εις τροφοεφόδια και καύσιμα, άλλα και εις διλλα μέτρα τά όποια θά ύποδειξουν αι οικείαι 'Ενώσεις Έφοπλιστών.

### ΑΣΥΜΦΟΡΟΣ Η ΕΞΟΜΟΙΩΣΙΣ

'Επισημαίνεται διά καθ' ή στιγμήν ή κυβέρνησης έπιδικει τήν αεύησην τού εισέρεοντος εις τήν χώρων συναλλαγματος άπο τήν δραστηριότητα τής Ναυτιλίας, τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας λαμβάνει μέτρα έπι τών όποιων έχει έκφρασθεί ή άντιθεσις τού έφοπλισμού και είναι βέβαιον διά θά άδηγησουν εις άποτελέσματα άντιθετα τών έπιδιωκμένων άπο τούς κυβερνητικούς χειρισμούς. Συγκεκριμένως, δι' άποφάσεως τού 'Υπουργού Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάννη, άπο τής 1ης Μαΐου δέν θά έπιτρέπεται ή έγγραφη εις τά έλληνικά νηολόγια και κατά τάς κοινάς διατάξεις πλοίων ήλικιας μεγαλυτέρας τών 17 έτών. Τό μέτρον προεκάλεσε τήν άμεσον άντιδρασην τής 'Ενώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, ή όποια εις σχετικόν τηλεγράφημά της πρός τον κ. Κεφαλογιάννην έπισημαίνει διά έπανειλημένων εις τό παρελθόν ή Ε.Ε.Ε. είχεν έχειησει εις τό 'Υπουργείον τήν άντιθεσιν τής εις τόν περιορισμόν τής ήλι-

κίας τών πλοίων τών έγγραφομένων κατά τάς κοινάς διατάξεις εις τά νηολόγια. 'Ηδη, τονίζεται εις τό τηλεγράφημα, μέ τήν καθιέρωσιν γενικώς τών 17 έτών ως όρου ήλικιας τών πλοίων έξομοιώνονται αι διατάξεις τού δρομού 13 μέ τάς διατάξεις τού κοινού νηολογίου και ύπογραμμίζεται διά τό μέτρον βάλλει εύθεως κατά τού θεσμού τής ναυτικής έταιριας, τόν όποιον θά καταστήση άνενεργόν και έπι πλέον είναι άναστατικόν τής προσπαθείας διά τήν αεύησην τού συναλλαγματος πού εισέρθει εις τήν χώρων άπο τήν έγενει ναυτιλιακήν δραστηριότητα. 'Εν τέλει ή Ε.Ε.Ε. ζητεί νά μή έφαρμοσθή τό μέτρον άπο 1ης Μαΐου, όπως προβλέπει ή σχετική άπόφασις, και νά άναστατή έπι' άριστον.

'Υπενθυμίζεται διά τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας, παρά τήν σαφή άντιθεσιν και τών δύο παραγόντων τής Ναυτιλίας, τουτέστιν και τών έφοπλιστών και τών ναυτικών, έπροχρησης εις τήν κατάργησην τού δικαιώματος της άσφαλσεως τών 'Ελλήνων ναυτικών τών έργαζομένων έπι πλοίων ύπο δένεας σημαίας και μή συμβεβλημένων μετά τού ΝΑΤ. 'Υπενθυμίζεται έπίσης ή έμμονή τού 'Υπουργείου, παρά τήν άντιθεσιν τού έφοπλισμού, εις τήν προώθησην τού νομοσχεδίου περί ιδιοποιεσμένων φορτίων, ή περί ίδιων μόνου, όπως είχε άποκληθή, τό όποιον τόσον θόρυβον έδημοιούργησε εις βάρος τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας και τό όποιον τελικώς «έκρατηθη» διά νά διατυπωθούν αι άπαιτούμεναι έν προκειμένω διατάξεις — έναν τελικώς άποδειχθή διά άπαιτούνται — έν συνεργασία μετά τού έφοπλισμού. 'Οθεν, άυτομάτως προκύπτει τό συμπέρασμα διά τό 'Υπουργείον θά καρποφόρηση πρό της ληφεως οιουδήποτε μέτρου άναφορμένου εις τήν Ναυτιλίαν νά έχη και τήν σύμφωνον γνώμην τού έφοπλισμού. 'Άλλως και ή προσπάθεια διά τήν αεύησην τής συναλλαγματικής συμβολής τής Ναυτιλίας και τής ούσιαστικής συνδέσεως της μέ τήν οικονομίαν τής χώρας δέν θά καρποφόρηση.

### ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ

'Από τά ταξιδεύοντα πάπιολλα πλοία μας έξαπεστάλη πρός τούς έδω ιθύνοντας και άρμοδιους τό κάτωθι τηλεγράφημα:

'Βρισκόμαστε άπομνωμένοι και άποκλεισμένοι από τά σπίτια μας έπι δύο συνεχείς μήνες για τό λόγο διά ή κυβέρνηση και ή διοίκηση τού ΟΤΕ άρνούνται άδικαιολόγητα νά ικανοποιήσουν τά δικαια αιτήματα τών έργαζομένων ραδιοτηλεγραφητών στούς Παράκτιους Σταθμούς. Στούς άνθρωπους αύτούς πού νύχτα-μέρα έξυπηρτεούν όλους τούς έ-

ληνες ναυτεργάτες κάτω από άθλιες συνθήκες δουλειάς. 'Ολοι οι ποντοπόροι ναυτικοί ζητάμε άπο τούς ύπευθυνους φορείς νά έπιδειξουν τήν άναλογη κατανόηση για τήν άμεση έπιλυση τών αιτημάτων τών άπεργών, ώστε νά τεθεί τέλος στήν άπομνωσή μας άπο τόν κόσμο και τίς οικογένειες μας.»

### ΤΙ ΠΤΑΙΕΙ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟΝ;

'Η περίπτωσις τού ύπο 'Ελληνικήν σημαίαν φορτηγού «ΤΟΦΑΛΟΣ» πρέπει ως Κράτος και ως ναυτιλία νά μάς άπασχολήση σοβαρότερον. Μπορεί νά είναι μία μεμονωμένη περίπτωσις άπαραδέκτου, ως άνεγράφη, καταστάσεως τόσον θμώς άπο πλευράς άξιοπλοιας τού σκάφους, δύον και άπο συνθήκας διαβίωσεως τού πληρώματος, δέν παύει νά άποτελή ένα ισχυρότατον ράπισμα κατά τής ναυτιλίας μας. Και τό ράπισμα τό δέχονται και παρειά μή πταίσουσαι. 'Εννοούμεν τήν άλοτητη τού έφοπλιστικού μας κόσμου, θησαυρούς κατ' ούδεν πταίει διά νά δέχεται, ώς σύνολον, τοιαύτας μομφάς. Διότι έν τελευταία άναλύσει, όλος αυτός ή θόρυβος πού έγινεν εις τήν Γαλλίαν, συνοδευθείς μάλιστα και άπο 4λεπτον τηλεοπτικήν προβολήν τού πλοίου, ώς και άπο έρανον τού πληθυσμού τού Σαιν Μαλό υπέρ τού άναξιοπαθούντος πληρώματος, άντανακλά εις βάρος τής ναυτιλίας μας και τών φορέων της. 'Ας μή λησμονούμεν τήν καλλιεργουμένην διεθνή γενικωτάρων προκατάληψιν κατά τού 'Ελληνικού πλοίου, τήν όποιαν θμώς δέν πρέπει νά τροφοδοτούμε και έμεις. Νομίζομεν διά ή ίδιος ή έφοπλισμός πρέπει νά ζητήση τήν προστασίαν του άπο τό ύπευθυνον 'Υπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας έναντι τοιούτων φαινομένων, τά όποια σούν μεμονωμένα και έχαν είναι, δέν παύουν νά ύπονομεύουν τήν διεθνή του θέσιν.

'Εάν εις τήν κατακραυγήν τών ναυτικών άτυχημάτων προσθέσωμεν και αυτό πού καταμαρτυρεί ή διεθνής ειδησεογραφία διά τό ΤΟΦΑΛΟΣ, τότε δέν πρέπει νά είμεθα και πολλοί αισιόδοξοι διά τό μέλλον.

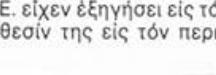
'Άλλως τε, ώς είναι γνωστόν, ό άγων τού Τρίτου Κόσμου διά τήν κατανομήν τών χύδην φορτίων «περπατάει» και πρός τό παρόν αι έπλιδες μας έχουν έναποτεθή εις τήν μειονοψήφιαν τής ΟΥΝΚΤΑΝΤ (τό γκρούπ Β).

'Διά νά ξακολουθήσωμεν νά έχωμεν τήν ύποστηριξιν άυτήν και μάλιστα τής ΕΟΚ, πρέπει νά άπαλλαγούμε άπο άναλογα πρός τό ΤΟΦΑΛΟΣ περιστατικά.

'Κάποιος θμώς άρμόδιος θά καρποφέρει νά δώση μίαν άπαντησιν εις τό έρωτημα πώς τό πλοίον αυτό, ύπό 'Ελληνικήν σημαίαν, ηδύνατο νά ταξιδεύει έπι τόσον καιρόν, χωρίς νά γίνη άντιληπτή ή κατάστασις πού τού καταμαρτυρούν. Τί λέγει τό 'Υπουργείον Ε.Ν. έπι αύτού;

### ΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΤΩΝ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ

'Η Διεθνής τών Μεταφορών δημιουργεί ζήτημα μέ τό θέμα τών είσφορών τών άλλοδαπών πρός τό ΝΑΤ και συνιστά ήδη τήν έκδοσιν έγκυκλιου πρός τούς «Ελλήνας έφοπλιστάς και τούς πλοιάρχους τών έλληνικών πλοίων νά μή παρακρατούν άπο τούς ύπηρετούντας έπι αύτών άλλοδαπούς είσιφοράς ύπέρ ΝΑΤ. 'Έκ τών πραγμάτων η άξιωσις θά ικανοποιηθή, μάλιστα άρκεταί ναυτιλιακά έπιχειρήσεις άπο άρκετού χρόνου δέν καταρκούν άπο τούς άλλοδαπούς είσιφοράς ύπέρ ΝΑΤ, ένω εις άρκετάς περιπτώσεις ήξιώσαν με τήν παρέμβασιν τής ΔΟΜ, τήν έπιστροφήν είσιφορών πρός τό ΝΑΤ, τούτο δέ σημαίνει: Πρώτον, διτί οι ύπηρετούντες έπι τών έλληνικών πλοίων άλλοδαπούς θά λαμβάνουν άποδοχάς μεγαλυτέρας τών έλληνων συναδέλφων των, και, δεύτερον, διτί οι έφοπλιστάι θά καταβάλουν έφεξης έξ ίδιων τάς



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.



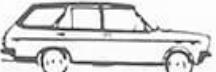
**TRANSCO  
TAX FREE CARS**

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.



πρός το NAT εισφοράς των, δεδομένου ότι αἱ εισφοραὶ καταβάλλονται ἐφ' ὀλοκλήρου τῆς συνθέσεως. Τουτέστιν, μὲ τὴν πρὸ ἑτῶν ἀνότον ἐνέργειαν τῆς μισθολογικῆς ἔξισώσεως τῶν ἀλλοδαπῶν πρός τοὺς "Ἐλληνας ναυτικούς, βλάπτονται ἡδη τὰ συμφέροντα καὶ τῶν ναυτικῶν μᾶς ἀλλὰ καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν ὁποίων τὸ ὑψος τῆς πρὸς τὸ NAT ἐργοδοτικῆς εἰσφορᾶς ὑπερακοντίζεται εἰς τὰ ὑψη, ὑπολογιζομένη εἰς 30% καὶ πλέον.

Καθ' ἡμάς, ὁ μόνος τρόπος διὰ τὴν ἔξιδον ἀπὸ τὸν φαῦλον κύκλον, ὁ ὄποιος ἔχει δημιουργῆθη ἐκ τῆς μισθολογικῆς ἔξισώσεως τῶν ἀλλοδαπῶν πρός τοὺς "Ἐλληνας ναυτικούς, εἶναι ἡ ἐφαρμογὴ τῶν διμερῶν συμβάσεων τὰς ὅποιας ἔχει συνάψει ἡ "Ἐνωσις Ἐφοπλιστῶν μέ τάς ναυτεργατικάς ἔνωσεις ἀσιατικῶν χωρῶν. Υπογραμμίζονται διὰ τὸ μέτρον θά ὠφελήσῃ κυρίων τοὺς ναυτικούς μας, ἀφοῦ θά ἀπαλλαγοῦν ἀπὸ τὴν πανσπερμίαν τῶν ἔνενων πού ναυτολογοῦνται σήμερον ἐπὶ τῶν ἐλληνοκτήνων πλοίων (οἱ ναυτικοί μας γνωρίζουν καλύτερον ἀπὸ κάθε δλλον πόσην σημασίαν ἔχει αὐτὸ διὰ τὴν ζωὴν ἀλλὰ καὶ τὴν διεκπεραίωσιν τῆς ἐργασίας εἰς τὸ πλοῖον) καὶ ἐπὶ πλέον θά δημιουργηθῇ ἔνα κεφαλαίον ἀπὸ τὴν ὑποσχεθεῖσαν ἀπὸ τὴν "Ἐνωσιν Ἐφοπλιστῶν εἰσφορῶν διὰ κάθε ὑπηρετοῦντα ἀλλοδαπόν, πού θά διατεθῇ ὑπέρ τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν (στεγαστικά δάνεια κλπ.).

Διά νά γίνη δημαρχότης, δηλαδή νά προχωρήσωμεν εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διμερῶν συμβάσεων, πρέπει νά ἔγκαταλεψή καὶ ὁ Υπουργός Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάννης τὴν πολιτικήν τοῦ Ποντίου Πιλάτου, πού ἔχει ἐφαρμόσει μέχρι τοῦδε εἰς τὸ ζήτημα αὐτό, παρὰ τὸ γεγονός διὰ τὸν ἀμφισβητεῖ ὅτι ὑφίσταται ὁρίζατον πρόβλημα πληρωμάτων διά τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν ἐλληνικῶν πλοίων.

• Ἐπί τοῦ θέματος τῶν πρὸς τὸ NAT εἰσφορῶν τῶν ἀλλοδαπῶν ὑπενθυμίζεται διτοῦ Ἐφετείον Πειραιῶς διὰ τῆς ὑπ' ἀριθμ. 29/1978 ἀπόφασέως του δέδεχθη ὅτι ἐφ' ὅσον τὸ NAT δέν παρέχει παροχάς εἰς τοὺς ἀλλοδαπούς ναυτικούς, οἱ τελευταῖοι δέν ὑποχρεοῦνται εἰς εἰσφοράς ὑπέρ τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ἱδρύματος τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν.

#### Η Δ.Ο.Μ. ΣΥΝΙΣΤΑ

• Η Διεθνής Ὀμοσπονδία Μεταφορῶν (ΔΟΜ) συνέστησε πρὸς τοὺς "Ἐλληνας Ἐφοπλιστάς καὶ τοὺς πλοιάρχους τῶν ἐλληνικῶν πλοίων νά μή παρακρατοῦνται εἰσφοραὶ ἀπὸ τοὺς ἀλλοδαπούς ναυτικούς πού ὑπηρετοῦν εἰς τὰ πλοῖα τοὺς.

Σημειούται ὅτι τὸ Ἐφετείο Πειραιῶς μέ τὴν ὑπ' ἀριθ. 29/78 ἀπόφασή του δέδεχθη ὅτι ἐφ' ὅσον τὸ NAT δέν δίδει παροχές εἰς τοὺς ἀλλοδαπούς αὐτούς δέν ὑπόκεινται εἰς εἰσφοράς ὑπέρ τοῦ N.A.T.

#### ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ

Μέ δυσκόλως ἀποκρυπτομένην εἰρωνείαν ὁ Γάλλος σχολιαστής ἐκφράζει τὴν ἀπορίαν του διατί ἐπιμένουν πολλοὶ ὅπως τὰ ὑπὸ ἔνενα σημαίας Ἑλληνικά πλοία, ἐπανέλθουν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον, ἵνα τοιουτορόπως βελτιώσουν αἱ συνθῆκαι ἀσφαλείας τοῦ πλοίου καὶ διαβιώσεως τοῦ πληρώματος.

Διά νά ὑποστηρίξῃ τὴν ἀπορίαν του χρησιμοποιεῖ τὸ παράδειγμα τοῦ πλοίου "Τόφαλος", 9.978 τον. d.w. ναυπηγήσεως τοῦ 1951, τὸ ὄποιον ἐπειδὴ ἀκριβῶς οὔδεμίαν σχέσιν ἔχει μὲ σημαίας εύκαιριας, ἀφοῦ ἐφοδιάζεται εἰς τὸν Πειραιᾶ καὶ φέρει σημαίαν ἐλληνικήν, ἔρχεται ν' ἀποδείξῃ ὅτι πολλά σκάφη μῆ πληροῦντα τοὺς ὄρους ἀσφαλείας τελουν ὑπὸ παραδοσιακάς σημαίας. Διότι ποιῶν σημαίαν περισσότερον ἀρχαίαν καὶ παραδοσιακήν δύναται τις νά φαντασθῇ ἀπὸ τὴν ἐλληνικήν;

Τὸ πλοίον, λοιπόν, τοῦτο, ἔφθασε τὴν 30

"Ιανουαρίου εἰς τὸ Σαΐν-Μαλό διὰ νά ἐκφορτώσῃ φορτίον φυσικοειδῶν. Ἐξηκριβώθη λοιπὸν ὅτι οἱ 34 ἀνδρες τοῦ πληρώματός του, περιλαμβάνοντος Ἰνδούς, Πακιστανούς καὶ Σομαλούς ἔζη ὑπὸ ἀπαραδέκτους συνθῆκας ὑγειεινῆς καὶ διατροφῆς, ἐνῶ καὶ αὐτὸ τούτο τὸ σκάφος ἡτο κάτω τῶν ἀναγνωρισμένων ὅρων ἀσφαλείας. Οἱ ἐπισκεφθέντες αὐτὸ ἄρμόδιοι ἐπιθεωρηταὶ διεπιστώσαν δέκα ἔννεα (ἀρ. 19) παραβάσεις καὶ ἐπισκευάς, αἵτινες ὀφειλον νά πραγματοποιηθοῦν πρὶν ἡ τῶν ἐπιτραπή ὁ ἀπόλους. Παραλλήλως ὑφίστατο διαμάχη μὲ θέμα τὴν κανονικὴν πληρωμὴν τῶν μελών τοῦ πληρώματος, πρᾶγμα ὅπερ ἐρρυθμίσθη εύτυχῶς χάρι εἰς τὴν παρέμβασιν τῆς παραληπτρίας ἐταιρίας, ἡτις ἐπὶ πλέον ἐφωδίασε τὸν πλοιάρχον μὲ προκαταβολήν διὰ τὴν προμήθειαν τροφίμων καὶ ἀντικατάστασιν τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου βεβλαμμένων τοιούτων.



#### ΠΕΡΙ «ΣΑΛΕΜ» ΣΥΝΕΧΕΙΑ

Φαίνεται διτοῦ ἐπιβεβαιοῦνται αἱ κατά τοῦ πλοιάρχου Δημητρίου Γεωργούλη κατηγορίαι διτοῦ ἐβύθισε τὸ Λιβεριανὸν πετρελαιοφόρον "Σαλέμ" 213.928 τον. d.w., ἀνοικτά τῆς Σενεγάλης, ἀφοῦ ἐξεφόρτωσε τὸ ἑκατόντα 193.000 τόννων φορτίον τοῦ εἰς τὴν Νότιον Αφρικήν. Ὁ ἴδιος κατά τὰς ἀνακοινώσεις τοῦ Y.E.N. ἡτο ἀνεμεμιγμένος εἰς παρομοίαν ὑπόθεσιν, μικροτέρας δημαρχός κλιμακος, τοῦ Κυπριακοῦ φορτηγοῦ "Ἀλέξανδρος Κ.". Τὸ πλοῖον τοῦτο, 4.070 τον. d.w. εἶχε φορτώσει εἰς τὸν Πύργον Βουλγαρίας φορτίον σιδηρομπετόν μὲ τὸ ὄποιον ἔφθασε εἰς τὸν Πειραιᾶ κατά τὰ τέλη τοῦ 1978. Τὸ Μάϊον τοῦ 1979, μολονότι κατεσχημένον ἀπέλευσε παρανόμως ἐκ Πειραιῶς καὶ ἐκτοτε ἐξέφανοθη, βιθισθέν ὡς φαινεται, ἀφοῦ ἐπωλήθη τὸ φορτίον του εἰς τὸν Λίβανον. Τὸ σκάφος, νηογήσεως τοῦ 1951, ἡτο ἡσαυλισμένον μετά τοῦ φορτίου του ἀντί ποσοῦ 2 ἑκατομ. δολαρίων.

"Ηδη ὑπὸ τῆς ἀρμόδιας Λιβεριανῆς Υπηρεσίας διενεργεῖται ἀνάκρισις διὰ τὴν βύθισιν τοῦ "Σαλέμ" κατά τοῦ Δ. Γεωργούλη, ὁ δοποίος δημαρχός δέν εἶναι γνωστόν ἐάν συνελήφθη εἰς τὸ Ντακάρ διὰ ἕκδοθή πρὸς τὸν Λιβερίανον ή "Ἐλλάδα. Δυσκολίας πάντως ἀντιμετωπίζει ἡ "Υπηρεσία αὕτη ὡς πρὸς τὴν πε-

τρελαιοκηλίδα ἡν ἐδημιούργησε ἡ βύθισις τοῦ "Σαλέμ", διότι ἡ κηλίς αὕτη μέχρι τῆς παρελθούσης ἐβδομάδος δέν εἶχε ἀνακαλυφθεῖ. Εἰδικῶς ὡς πρὸς τὴν διενεργουμένην ἀνάκρισιν ἀνεκοινώθη ὅτι ἡ ἐξέτασις τοῦ ἰδίου τοῦ ναυαγίου θά γίνη ἐνδεχομένως μέσω εἰδικῶν συσκευῶν τηλεοράσεως, δεδομένου διτοῦ τὸ βάθος τοῦ ναυαγίου εἰς τὰ 4.300 μέτρα δέν ἐπιτρέπει τὴν ἐπιθεώρησίν του ὑπὸ κανονικοῦ βυθοσκάφους.

"ΕἼ δὲλλο τὸ συγκρότημα τῆς Σέλλη, ἀφοῦ ἡγειρεί ἀγωγήν κατά τῆς ἐταιρίας "Οξεφορντ-Σίπιν" τῆς Μονρόβιας ὡς πλοιοκτητρίας τοῦ "Σαλέμ" καὶ τοῦ Διευθυντοῦ τῆς Μ. Φρέντερι Σουντάν, ἐκίνησε διαδικασίαν καὶ κατά τῶν φυσικῶν καὶ νομικῶν προσώπων, τὰ ὅποια παρελαβον τὸ φορτίον τοῦ "Σαλέμ", ἐάν καὶ ἐφ' ὅσον τοῦτο ἐξεφόρτωθη πράγματι ἀνοικτά τοῦ Ντώρμπαν. Ὁνδματα δέν ἐγγνωθησαν λόγῳ τῆς μιστικότητος ἡτις καλύπτει εἰς τὴν Νότιον Αφρικήν τὰς ὑποθέσεις πωλήσεως πετρελαίων. Παραλλήλως ἡ Σέλλη προσπαθεῖ νά διαλευκάνῃ τὰς σχέσεις μεταξύ τῆς "Οξεφορντ-Σίπιν" καὶ τῆς "Σιπομέδη" τῆς Ζυρίχης, ἡτις θεωρητικῶς ἐμφανίζεται ὡς ναυλωτρία τοῦ σκάφους καὶ ἡτις εἰς τὴν πραγματικότητα δέν διαθέτει ἄλλο σημεῖον ἀναγνωρίσεως πέραν ἐνός γραμματοκιβωτίου.

"Ἄπο τῆς πλευρᾶς του τό Κουβέιτ, δέν δημιεῖ διόλου ἀδιάφορον εἰς τὴν ἰδέαν διτοῦ φορτίου ὅπερ ἐφορτώθη διά λογαριασμὸν τῆς Ἰταλίκης "Ποντόδηλ", ἡτις εἶναι ἀναμεμιγμένη εἰς τὴν ὑπόθεσιν, μέσω τῆς θυγατρικῆς τῆς ἐταιρίας "Ποντόδηλ-Σήη" τῆς Λωζάνης, ἡτις εἶναι ἡ ὁγοράστρια τοῦ φορτίου τοῦ "Σαλέμ" εἰς τὸ Κουβέιτ καὶ ἡτις τὸ ἐπώλησε δολίγας ἡμέρας βραδύτερον πρὸς τὴν Σέλλη. Σημειωτέον διτοῦ ιταλοί εἶχουν δυσκολίας μέ τούς προμηθευτάς πετρελαίου τῆς Μέσης Ἀνατολής, δεδομένου διτοῦ ἀπὸ τινῶν ἐβδομάδων ἡδη ἡ Σαουδική Ἀραβία ἀνέστειλε τὰς παραδόσεις πρὸς τὴν Εθνικήν Ἰταλικήν ἐταιρίαν ENI μετά τὴν κοινωνιολόγησην εἰς τὸ Ἰταλικὸν Κοινοβούλιον τῶν πληροφορίων περὶ πληρωμῆς φιλοδωρημάτων.

Οὕτω ἀπό πλευρᾶς Κουβέιτ, Ποντόδηλ καὶ Σέλλη, δέν διατηροῦν πλέον ἀμφιβολίας περὶ τῆς ἐκφορτώσεως τοῦ πετρελαιοφορτίου εἰς τὴν Νότιον Αφρικήν καὶ περὶ τῆς σκηνοθεσίας τοῦ ναυαγίου.

"Ἐγγνωσθή τέλος διτοῦ τὸ διά τὴν διώξιν τῆς

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



σημου, άπο την Νέαν Ζηλανδίαν μέχρι την Σενεγάλην. Οι μισθοί και οι όροι έργασίας είναι κατώτεροι των έπιπεδών της ΔΟΜ, μολονότι ο πλοιοκτήτης δηλώνει ότι είναι σύμφωνοι πρός τη σιχύωντα έν Έλλαδι.

Σχετικώς μέ το θέμα τού πληρώματος τού έν λόγω πλοίου, έγνωσθη ότι κατόπιν διαπραγματεύσεων της ΔΟΜ μετά της πλοιοκτητρίας έταιριας, 100 περίπου "Έλληνες ναυτικοί τού «Λά-Πέρλα» Ελλαδόν τούς καθυτηριμένους μισθούς των και έπανεπατρισθησαν δερπορικώς. Αι διαπραγματεύσεις συνεχίζονται τώρα διά τούς 35 διαφόρων διλλών έθνικοτήτων άνδρας τού πληρώματος, πρό της τακτοποίησεως των όποιων δέν πρόκειται νά άρθη το κατά τού πλοίου μπου. κοτάς της ΔΟΜ.

### Η ΣΧΟΛΗ ΠΡΟΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

Ο θεαμός της ναυτικής προπαίδευσεως πρέπει νά άπασχολήση τούς άρμοδίους ιδιαιτέρως, διότι καθόλου καλά δέν πηγαίνει. Πρόκειται περί της Δημοσίας Σχολής Ναυτικής Προπαίδευσεως Πρεβέζης, ή όποια παρά τάς έκτεταμένας έγκαταστάσεις της, μόλις και μετά βίας κατορθώνει νά λειτουργήση διά μίαν περίοδον κατ' έτος, με μαθητάς διψήφιους άριθμού. Και νά σκεφθή κανείς ότι είναι ή μοναδική εις την Χώραν, καλύπτουσα διλλάς τάς ειδικότητας Κατωτέρων Πληρωμάτων, ήτοι μηχανής-καταστρώματος, μαγειρών και θαλαμηπόλων. Ή τελευταία άπογραφή μάς δεδιείν ότι ο μεγαλύτερος άριθμός έννων ναυτικών, οι όποιοι ύπαρτευτούν επί "Έλληνικών πλοίων περιελαμβάνεται εις θεσίες κατωτέρου προσωπικού. (Ναυτόπαιδες 61,2%, βοηθοί θαλαμηπόλων 61%, καθαρίσται 65,2%, βοηθοί μαγειρών 40,7% διά νά περιορισθούμε εις τάς ειδικότητας των άποφοιτούντων της Σχολής Πρεβέζης).

Είναι άπελπιστον τό φαινόμενον ότι μία διόλκηρος Έλλάδας δέν μπορει νά λειτουργήση μίαν και μόνον σχολήν Κατωτέρων Πληρωμάτων, που άποτελούν τό 51,4% των Έλλήνων, οι όποιοι ύπαρτευτούν εις τά ύπο την κυανόλευκον πλοία.

Ἐν τώ μεταξύ τό Κεφάλαιον Ναυτικής Έκπαίδευσεως καταβάλλει τάς δαπάνας της φυτοζωόσης Σχολής Προπαίδευσεως, ένων έχει διλλας έπιτακτικάς άναγκας. Ή εύκολος λύσις είναι τό κλείσιμον της Σχολής. Τό δύσκολον είναι ή έκπλήρωσις τού σκοπού διά τόν όποιον έδημιουργήθη, που έξυπηρετεί καιρίας άναγκας της Ναυτιλίας μας. Κάτι, λοιπόν, πρέπει νά γίνη, διά νά σχηματισθή ή τελική γνώμη περί τού βιωσίμου ή μή τού θεσμού της Ναυτικής Προπαίδευσεως έν Έλλαδι.

### ΘΑ ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΝ ΦΟΡΟΝ;

Ο έπι της ναυτιλίας άρμοδιος κρατικός έκπρόσωπος της Λιβερίας, έπεβεβαίωσε την πληροφορίαν, ότι ή χώρα του προτίθεται ν' αύξηση διά πρώτην φοράν τά τέλη φορολογίας έπι της χωρητικότητος των εις τό Λιβεριανόν νηολόγιον έγγεγραμμένων πλοίων, τά όποια είχον καθορισθεί άπο της έν έτει

1949 δημιουργίας τού νηολογίου εις 0,10 τού δολλαρίου κατά κόρον διλικής χωρητικότητος.

Η πραγματική άντιστοιχία τού 0,10 τού διστούς 1949, θά έπρεπε σήμερον νά είναι τουλάχιστον 1 δολλάριον. 'Άλλ' ή Λιβεριανή κυβέρνησης δέν προτίθεται νά έπιφέρη τόσον άποτομον αὔξησην, άρκουμένη εις λογικώτερα έπιπέδα. Είναι άληθες ότι η χώρα έχει άναγκην κεφαλαίων, ένων αι συναλλαγματικά εις πράξεις της έκ της φορολογίας τών ύπο την ομιλίαν της πλοίων είναι σχετικώς μικρά, μή υπερβαίνουσαι τά 14 έκατ. δολλαρίων έπιπέδα. Μολονότι ή Λιβερία έχει έπηρεασθεί έκ της αὔξησης τού κόστους τών εις πετρέλαιον εισαγωγών της και έκ της άνεργίας, δέν πιστεύει ότι η ύψωσης της φορολογίας τών πλοίων άποτελεί πανάκειαν. Πολλά μᾶλλον καθ' δύον ή μέν μικρά ύψωσης έλαχιστην θά έπεφερεν αὔξησην τών εις πράξεις της, δέ μεγάλη ύψωσης θά έχωθη τούς πλοιοκτήτας πρός δλλας σημαίας. Συζητήσεις διεξάγονται ήδη μετά τών κυριωτέρων πλοιοκτητών ύπο Λιβεριανής σημαίας την έξειρευσην έννος άποδεκτού δρίου αὔξησης. Σημειούται δέν πάτη από την 1977, χίλια πλοία μετεφέρθησαν ύπο δλλας σημαίας και ύπολογοίζεται ότι πολλά άκόμη θά άκολουθησουν έάν ή αὔξησης της φορολογίας είναι σημαντική.

Ο αύτος κρατικός έκπρόσωπος έβεβαίωσεν ότι ή αὔξησης της φορολογίας δέν άποτελεί μέσον περιορισμού τών πλοίων "sub-standard". Πολύ περισσότερον δέν άποτελεί ύποχρωσην εις τάς πιέσεις τών δλλων ύπο άναπτυξιν χωρών διά τόν περιορισμόν τών σημαίων εύκολιας.

Σημειούται τέλος ότι εις τάς μετά τών πλοιοκτητών συζητήσεις έπιδικάται παραλλήλως ή έγκατάστασης εις την Λιβερίαν έπιχειρήσεων συνδεσμών με τήν ναυτιλία, κατά τό παράδειγμα της Σιγκαπούρης. Ίδιατέρως ή Λιβεριανή Κυβέρνησης έπιμειτην έγκατάστασιν βάσεως διαλύσεως πλοίων εις την Μονρόβιαν, τήν δημιουργίαν έπιχειρήσεων άνεφοδιασμού εις καύσιμα, ναυτικών άσφαλειών, έφοδιασμού πλοίων κλπ.

### ΠΡΟΣΟΧΗ

Δέν άμφισθητώμεν ότι πρόθεσις δλων άνεξιρέτως τών μελών τού Δ.Σ. τού NAT είναι ή διαφύλαξης τών συμφερόντων τού Ταμείου διά νά είναι πάντοτε εις της θέσιν νά έξυπηρετη τόν υψιστον τού σκοπού διά τόν όποιον έδημιουργήθη και έξακολουθεί νά λειτουργή, τουτέστιν νά έξασφαλίζη τά γηρατεία τών ναυτικών μας. Φοβύμεθα, δμως, ότι εις ώρισμένας περιπτώσεις και εις τά πλαίσια της προσπάθειας διά τήν περιφρούρησην τών συμφερόντων τού NAT, σημειούνται ύπερβολαι πού δηγούν εις έμμεσον και ούχι άμεσως άντιληπτόν κλονισμόν τού θεσμού πλαισίου ύπο τό όποιον άνεπτυχθη και ήδρωθη ή Ναυτιλία μας.

Πρό ήμερων, λόγου χάριν, άπεφασίσθη εις μίαν περίπτωσην όφειλής εισφορών έκ ναυτολογίου νά ύποβληθη μηνυσίς έναντιον τών έκπροσώπων τού πλοίου και ταυτοχρό-

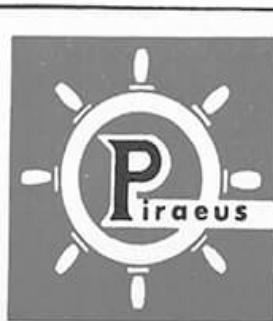
νως και έναντιον τού διορίσαντος αύτούς, μαλιστα, δημος κατηγγέλθη, έξ αφορμής τής περιπτώσεως αύτης ήκουσθησαν και μερικά πράγματα τά όποια, καθ' ήμας έπρεπε νά άποκρουσθούν άμεσως άπο τούς έκπροσώπους τού έφοπλισμού. Άνεφερθη, δηλαδή, συμφώνως πρός τά καταγγελλόμενα, ότι οι έφοπλισται διορίζουν ως έκπροσώπους τών πλοίων των τούς κλητήρας τών γραφείων των και δλλα ήχηρά παρόμοια πού δηγούν εις τό συμπέρασμα, δημ ή άνωτέρω περίπτωσις δέν θά είναι ή μοναδική και δημ ή άκολουθησουν και δλλαι, ως συμβαίνει συνήθως εις την Έλλαδα διαν "πάρουμε φόρα" και είναι άγνωστον πού θά καταλήξει. Δέν ύποστηριζομεν, βεβαιώς, δηδ θά πρέπει νά έξασφαλίζωνται τά συμφέροντα τού NAT, — άντιθέτως, θεωρούμε ιερά τά χρήματα τού Ταμείου — άλλας έφ' δύον τό "Ιδρυμα έχει εις τήν διάθεσίν του σειράν μετρών διά τήν έξασφαλίσιν τών άπατησέων του, νομίζομεν ότι δέν πρέπει νά καταφεύγωμεν εις μέσα, τά όποια ένδεχεται νά κλονίσουν τό θεσμικού πλαισίου της Ναυτιλίας. Προσοχή λοιπόν.

### ΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Άμβλυνεται έλαφρώς ή έπιδρασις ήν δισην έπι της ναυλαγοράς τών σιτηρών και έπι τών θαλασσών μεταφορών γενικώτερον, τόσον ή άποφασις τού Προέδρου Κάρτερ περί περιορισμού τών άμερικανικών έξαγωγών πρός Ρωσίαν, δύον και ή άπεργία τών φορτοεκφορτωτών της άνατολικής άκτης τών ΗΠΑ.

Διοτι άφ' έννος μέν ή άμερικανική Κυβέρνησης έξηγόρασ τά περικοπείσας ποσότητας σιτηρών (χωρίς πάντως νά καθορισθή άκομη ή τιμή ή όποια θά πληρωμή εις τούς έξαγωγικούς οίκους) και άφ' έτερου, δηδι ίδιαφάνονται εις τόν άριζοντα και δλλαι δυνατότητες έξαγωγής. Μία τοιαύτη είναι ή πρόθεσις της Ιαπωνίας, δημ άγοράση και άποθηκεύση συμπληρωματικάς ποσότητας άμερικανικού σίτου, ώς έχει κάμει ήδη εις τόν τομέα τού πετρελαίου. Περισσότεραι πληροφορίαι δέν ύπαρχουν, διερωτώνται δμως οι ένδιαφερόμενοι κύκλοι, έάν ή Ιαπωνία έχει τόν δυνατότητα ποιαύτης έναποθηκεύσεων, έκτος έάν έπαναλάβη τό προηγούμενον τής χρηματοποίησεως ώς άποθηκών τών δεξαμενοπλοίων. Παρατηρείται πάντως ότι η πρός Ιαπωνίαν μεταφορά τού σίτου άπατει πολύ περισσότερα πλοία άπο θά πρός Εύρωπην ή Ρωσίαν.

Έξ άλλου δύον άφορά τήν άπεργίαν τών Άμερικανικών φορτοεκφορτωτών, παρατηρείται ότι τό Συνδικάτον της άκτης τού Ειρηνικού άνεκοίωσεν ότι δέν προτίθεται ν' άκολουθηση τό Συνδικάτον της Ανατολικής Ακτής εις μπούκοτάς του. Είναι γνωστόν, βεβαιώς, ότι δλλαι ποσότητες σιτηρών έξαγονται διά τής δόσου ταυτής, πλήν είναι έξ ίσου γνωστόν ότι τά πλοία της Σοβιετικής ναυτικής έταιρίας "Άπω Ανατολής (Φέσκο-Λάιν)" παρουσιάζουν έκει μεγάλην δραστηριότητα. Άπόκειται έπομένων εις τούς Άμερικανικών έξαγωγεις νά προσανατολισθούν πρός τήν άποφυγήν διενεργείας τών μετα-



**PIRAEUS CHARTERING CO. LTD.**  
SHIP BROKERS



51. AKTI MIAOULI  
PIRAEUS  
GREECE

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

φορών των ύπο Σοβιετική σημαίαν, διά τόν φόβον μήπως τά σοβιετικά πλοία καταστούν και έκει άντικείμενον μπουκοτάζ.

## H NAYLAGORA

Ως πρός τήν ναυλαγοράραν ειδικώτερον, παρατηρείται ότι δέν πρέπει ν' άναμενόνται σοβαρά διαταραχάι από τής μιᾶς ήμερας εις τήν άλλην. Βεβαίως οι Σοβιετικοί διά τήν μεταφοράν τών 17 έκατον. τόννων, τους δόπιους χάρουν ήδη, είχον έκ τών προτέρων χρονοναυλώσει πολλά πλοία δι' έπιστρων περιόδον. Τώρα φυσικά δέν θ' άποφασίσουν νά άποδώσουν δλα αύτά τά πλοία εις τήν άγοράν, και πρός τό παρόν δέν άφησαν έλευθερα ειμήν 5-6 πλοία. Καθώς μάλιστα δέν λείπει ή έργασία και εις τούς δλλους τομείς τών χύδην μεταφορών, οι έφοπλισταί συνεκρατήθησαν και ούτω ο ναύλος τής τυπικής μεταφοράς Κόλπου-Κόντινεντ, άφου έπεσε από τά 17 δολλάρια εις τά 14 κατά τά πρώτα ναυλώσεις μετά τήν άποφασίσαν Κάρτερ, έπανηλθεν εις τά 15 και τά 15,75, πράγμα διπέρ δεικνύει διτί τό άρχικον σόκ τής ναυλαγοράς άπερροφήθη και άπεισθηθή ήμαλώς.

Τό μόνον παράδοσην είναι διτί οι Σοβιετικοί έδωσαν πρός πώλησιν δύο ίδικά των μεγάλα μπάλα κάρριερς (τό «Γιάλτα» 73.683 τον. d.w. και τό «Γιάουσα» 49.480 τον. d.w.). Διερωτώνται, λοιπόν, οι άρμόδιοι κύκλοι τί νά σημαίνει ή έμφανισις τών Ρώσων ως πωλητών εις μίαν άγοράν εις ήν έθεωρούντο κατά παράδοσιν ώς άγορασται. Και δίδουν τήν έξηγησιν διτί τούς είναι εύκολωτερον νά έπαναφέρουν εις τήν άγοράν τά ξένα πλοία, τά οποία έχουν ναυλώσεις οί ίδιοι, παρά νά θέσουν εις τήν άγοράν αύτήν τά ίδικά των πλοία, τά οποία συναντούν λόγω τής σημαίας των πολλάς δυσκολίας. Πράγματι τά Σοβιετικά πλοία άφ' ένός μέν υφίστανται μπούκοτάζ εις τούς λιμένας τής Αμερικής και τής Αίγυπτου και άφ' έτερου δέν δύνανται νά προσεγγίσουν ούτε εις τήν Φορμόζαν ούτε εις τήν Νότιον Κορέαν, ένων άκομη ήπαρχει κίνδυνος ν' άκολουθήσουν και άλλαι ηώραι τό παράδειγμα τών Η.Π.Α.

φορεί ήδη είς μίαν έκθεσιν έπι τών προοπτικών τών δεξαμενόπλοιων και ήτις θά διοθή συντόμως εις τήν δημοσιότητα.

Η έκθεσις αύτη προβλέπει ύψηλούς ναύλους διά τά ύψηλης τεχνολογίας δεξαμενόπλοια μεταφοράς υποπροϊόντων διά χωρητικότητας 80-90.000 τόννων. Εις τήν περίπτωσιν τών VLCC, τά έπιπεδα τού «σπότ θ' άρχισουν ν' άποδίδουν ένα παραδεκτόν κέρδος. Παραδεχόμενοι διτί τό 1979 δέν ήτο καλός χρόνος διά τήν ναυλαγοράν τών τάνκερς, ώς είχε προβλεψθή, ή έκθεσις έπιστρωμαίνει τρία σημεία, άτινα σκοπεύουν πρός ένα τέρμα τών κακών έτων.

Πρώτον: Ούσιαστικός ύπηρξεν ο τερματισμός τού άφοπλισμού εις παγκοσμίαν κλίμακα. Οι άριθμοι ή μιλούν: 53 έκατομ. τόννοι παραπλισμένης χωρητικότητος τό 1978 (Ιούλιος). Εικοσι εξ έκατομ. τόννοι τόν Ιανουαρίου τού 1979. Σήμερον 10 έκατομ. τόννοι dw. ήτοι μόνον 3% έπι τού συνολικού τοννά 370 έκατομ. τόννων d.w.

Δεύτερον: Η έκθεσις τονίζει τήν αεηδίσιν τών νέων ναυπηγήσεων. Από 15 1/2 έκατομ. τόννοι είς 22 1/2, διπέρ δηλοί διτί ή έμπιστοσύνη τών έφοπλιστών άποκατεστάθη.

Τρίτον: Αι τιμαί τών ναύλων ηύξθησαν διά σκάφη δλων τών μεγεθών.

Μικρά σκάφη καθαρών προϊόντων πετρελαίου έπιτυγχάνουν ναύλους κατά τρεις φοράς ύψηλοτέρους έκεινών τού 1978 και τά VLCC έβελτίωσαν τήν θέσιν του. Οι ναύλοι διά τά σκάφη ταῦτα άνηλθον έπι τίνα χρόνον από τό 30 τής κλίμακος εις 50.

Η έκθεσις άναφέρει έπισης διτί οι ναύλοι διά τήν μεταφοράν άργου πετρελαίου και διά σκάφη 80-175 χιλιάδων τόννων — άνηλθον και οί πλοιοκτήταις άποκομίζουν ήδη άρκετά κέρδη. — Η εύρεια πρόβλεψις διά τήν ίσφεσιν ίσως νά μή εύρισκεται έν δψει και πιθανόν νά είναι μικροτέρα. Τούτο άναγνωρίζει ή έκθεσις. Η δραστηριότητος τού βιομηχανικού κόσμου θά συνεχισθή και ή ζήτησις πετρελαίου θά συνεχισθή, συναντωμένη ούτω μέ τήν βιομηχανική δραστηριότητα.

Και καταλήγει μέ τήν πρόβλεψιν διτί τό 1980 θά σημειώση μίαν βελτίωσιν εις δλους τούς τομείς τής ναυλαγοράς τών δεξαμενόπλοιών.

Η έκθεσις διαβλέπει έν τέρμα εις τήν πενταετή κυκλική ίσφεσιν.

## ΠΡΟΒΛΕΨΙΣ ΔΙΑ ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

Θά ύπάρχει ισορροπία μεταξύ ζητήσεως και προσφοράς διά τά δεξαμενόπλοια κατά τό τρέχον έτος μέ πλεονάσματα παραμένονται εις βάρος τών VLCC, άλλα μέ σοβαράς έλλειψεις εις τήν κατηγορίαν τών μικροτέρων χωρητικοτήτων. Η είδησις αύτη κυκλο-

χος κατά τάς συζητήσεις τού Διοικητικού Συμβουλίου τού NAT διά τήν έγκρισιν τής αύξησεως τών συντάξεων. Μέ γνώμονα τήν εύθύνην, τό συμφέρον τού NAT, διπέρ είναι και συμφέρον τών συνταξιούχων, άλλα και τήν σκοπιμότητα, εις μίαν στιγμήν πού ή μεγάλη ναυτιλία μας χρειάζεται ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ άνθρωπινον δυναμικόν, συνηγόρησε ώς ύγιης συνδικαλιστής διά τό δίκαιον τού συντάξεων.

Οι ένεργεια ναυτικοί βοηθούν τούς συναδέλφους έν απόμαχία. Ιανος ή σκέψις διτί και αύτοί άργα ή γρήγορα θά «παροπλισθούν», άλλα κυρίως ή άνθρωπων πού δέν έχουν άλλον πόρον ζωής παρά έκτος τήν σύνταξιν των, νά έπεδρασε ίσχυρώς εις τά συνασθήματά των. Η στήλη συγχαίρει τόν κ. Καπνίσην διά τήν τοιαύτην άξιοπρεπή και ύγια συνδικαλιστήν στάσιν του έναντι τών άδυνάτων.

## ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΙΚΑ

Τό Διοικητικόν Συμβούλιον τού NAT ένεκρινε, ώς είναι γνωστόν, τήν αύξησην τών συντάξεων κατά 23%, συμφώνως πρός τό ΝΔ 152/1964, μέ άναδρομικήν ίσχυν από 1ης Οκτωβρίου 1979, ήμερομηνίαν άφ' ήσχυει και ή έσχάτως ύπογραφείσα Συλλογική Σύμβασις διά τά άνω τών 4.500 τόννων σκάφη.

Διά τήν ύλοποίησιν τής άποφάσεως ταύτης, λόγω τών γραφειοκρατικών συνθηκών θά χρειασθή χρόνος άρκετός, εις ήμέρας κατά τάς όποιας ή καθημερινή άνοδος τών τιμών έξανεμίζει τήν άξιαν τών δοθειών παροχών. Η στήλη αύτη έποβάλλει τήν εύχήν, δημόσιος δόλκηρος ή διαδικασία τών ύπογραφών τών άμοδίων ύπουργών, γίνει μέ ταχύν ρυθμόν, ώστε και οί άπομαχοι τού κύματος νά αισθανθούν ποιάν τινά άνακοψισιν.

Πιστεύεται διτί ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάννης θά ένστερνισθή τάς ύποδειξεις μας και θά συντελέση ώστε ή αύξησις νά καταβληθή τουλάχιστον πρό τών έορτών τού Πάσχα. Θά είναι μία χειρονομία, τήν δημόσια οι συνταξιούχοι τού NAT δεδόντως θά έκτιμήσουν.

## ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Φήμαι κυκλοφορούν διτί εις τά σχηματαγγάλα άτινα έκτελούν τάς γραμμάς νήσων τού Αίγαιου τά φορτωνόμενα όχηματα δέν προσδένονται δι' άλλεσων ώς διατάξεις περί άσφαλειας έπιτάσσουν. Πολλάκις διά τήν παραλίψιν ταύτην προβάλλονται δάφοροι δικαιολογίας δημόσιας πλοίων, ώστε και οί άπομαχοι τού κύματος νά αισθανθούν ποιάν τινά άνακοψισιν.

Και δόλκηρον δχημα μέ ύψηλόν τό έπικεντρον βάρος στηρίζεται έπι τών τεσσάρων τροχών τού οί δημόσιοι «φηγνώνονται» διά τέμαχίν ξύλου, ένων άιλύσεις με τάς όποιας τό πλοίον είναι ύποχρεωτικών έφωδιασμένων .... σκουριάζουν άχρησιμοποίητοι. Τήν εύθύνην έδω δέν υπέχει ο πλοιοκτήτης, άλλα ούπεύθυνος πλοιαρχος, υπάρχος, ύποπλοιαρχος κλπ. οίτινες είναι ύποχρεωμένοι «χάριν άσφαλειας ζωής έπιβανόντων, φορτίου και πλοίου» νά τηρούν άνευ άβελτηριας και σχολαστικώς, τά δέ ύπεύθυνα λιμενικά δργανα νά μή έπιτρέπουν τόν άπολουν ένων δέν βεβαιωθούν προηγουμένων διτί έπερηθησαν δλοι οι κανόνες άσφαλους πλού.

Η αίσιοδοξία τής καλοκαιρίας και τής ήρεμου θαλάσσης δέν νά μή λαμβάνωνται ύπ' δψει. Δέν είναι μόνον ο διατοιχισμός συνεπεία θαλασσοταραχής, δστις δυνατόν νά άνατρέψη δχημα.

Ίδιαιτέρως είς τά μικρά σχηματαγγάλα ή τήρησις τών κανόνων δέν νά είναι αύστηροτέρα και πάσα παράλειψις ή άντιλογία νά έπιστρηψη αύστηροτάτες κυρώσεις.

'Εάν έπιδειχθή καλή θέλησις έξ δλων τών ένδιαφερομένων πλευρών και συνειδοτοποιηθεί διτί ή άνθρωπην ζωή — τουλάχιστον είς

CABLES: «NAFTIKA»

TELEX: 6-2421 SA

P.O.BOX 763. DURBAN. 4000  
PHONE: 372761/2/3  
A/H 376067

## Argonaut Suppliers

220/224 POINT ROAD. DURBAN 4001

## DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

TROPODOSIAI

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA EΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

τόν τόπον μας — έχει κάποιαν άξιαν, όλα θά λειτουργήσουν άσφαλώς και εύρυθμως.

### ΕΥΟΙΩΝ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ «ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ»

Μετά δύο δεκαετίας από τούδε θά παρατίμενενέπων μιάς θεαματικής στροφής πρός τά άνω τών μπάλκ κάρριερ και δύος ιδιαιτέρων τών μεγάλων σκαφών του τύπου αυτού.

Η πρόβλεψης αυτή είναι τό συμπέρασμα μιᾶς σειράς συζητήσεων και ανταλλαγής γνωμάνων μεταξύ έκπροσώπων ναυτιλιακών κύκλων εις συνάντησην, ητος έγενετο έσχατως εις Λονδίνον.

Έπι τε κεφαλής ο γνωστός έκδότης τών «Lloyd's Shipping Economist» κ. Μάικλ Ράκτλιφ.

Τόσον αυτός δύον και οι ύπόλοιποι δύοληται έτονισαν διτος ένας σημαντικός παράγων εις μίαν βελτιωμένην ναυλαγοράν διά ξηρά φορτία, θά είναι ή αύξουσα ζήτησης άνθρακος, ητος θά είναι τό άποτελεσμα της έλλειψης και τού ύψηλου κόστους του πετρελαίου. «Περί τα άρχας τού 21ου αιώνος τά μπάλκ κάρριερ θά έκποτίσουν από τά θαλάσσας τά δεξαμενόπλοια» — έτονισεν ο κ. Ράκτλιφ.

Έν γενικαίς γραμματίς δύοι οι δύοληται ουνεφώνησαν διτος ή άναμενομένη αυτή βελτιώσις εις τά χύδην φορτία δέν θά σημειωθή πρό της διετίας 1981-82 λόγω της παρούσης οικονομικής υφέσεως.

Είς τών θαλάσσαν είπεν διτος πιστεύει αι μεταφοράς άνθρακος παρουσιάζουν τήν πλέον έλπιδοφόρον προοπτική διά τήν δεκαετίαν του 1980.

Ο μέλλων νά μεταφερθή διά θαλάσσης δύκος άνθρακος θά διπλασιασθή τό 1985 ένταντι τού μεταφερθέντος τό 1970, θά διπλασιασθή έπισης και ή ποσότης τών τόνων — μιλίων.

Άκολούθως έτεροι δύοληται συνεφώνησαν διτος τά μεγαλύτερα κέρδη από τήν αύξουσαν μεταφοράν άνθρακος θά έπιτευχθούν από τά μεγάλα μπάλκ κάρριερ. Ο δόκτωρ «Άλκεμα», Εμπορικός Δήμης τής Σέλλα Κόλ Ίντερνάσιοναλ τομέως, είπεν διτος ή δέλπιζει διτος ή διά θαλάσσης διακινηθείσα ποσότης άνθρακος, ητος τό παρελθόν έτος έφθασεν τά 155 έκατομ, τόνων, θά φθάση κατά τό 1985 τά 270 έκατομ, και θά έγγιση τά 700 έκατομμύρια εις τά άρχας του 2100.

Έτερος δύολητης είπεν μεταξύ τών δύολων «δέτι κατά τήν προσεχή πενταετίαν θά κυριαρχήση εις τήν ναυλαγοράν τό ναυλούσυμφωνον μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακος και μέγα μέρος τούτων θά άφορα εις τά μπάλκ κάρριερ μεγάλης χωρητικότης».

Μία από τάς αίτιας τής προβλεπούμενης αύξησης τής παγκοσμίου διακινήσεως άνθρακος είναι τό γεγονός διτος ή παγκόσμιος βιομηχανία χάλυβος, διά τήν όποιαν άνθρακ άποτελει τήν μεγαλυτέραν ένεργειακήν πηγήν, άναμενεται διτος ή θά άναζωγονθή τήν προσεχή δεκαετίαν.

Ο Γερμανός έκπροσωπος κ. Βάλτερ Μαΐντεμούλερ, μέλος τού Board of exploration and Bergan of Dusseldorf, είπεν διτος ή μέτα τάς πλέον συντηρητικάς έκτιψης μία έπισηδια αύξησης 3% εις τήν παγκόσμιον παραγωγήν χάλυβος προβλέπεται διτος ή κατά τό έτος 1990 θά φθάση τό 1.000.000.000 τόνων και θά έχει σημαντικήν έπιπτωσην εις τά χύδην μεταφοράς, πρώτον διότι μία τόσον θεαματική αύξηση τής παραγωγής χάλυβος θά έχει ως άποτελεσμα αύξησην τής ζητήσεως εις τά μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος από τήν σημερινήν ποσότητα τών 200 έκατομ, μετρικών τόνων εις 470 έκατομμύρια, άρχομένην τό έτος 1990, ήτοι ποσοστόν αύξησης 71%. Έπιπροσθέτως έπειδή παρατηρείται στροφή εις τήν παραγωγήν μακράν τών μεγαλυτέρων παραγωγικών χωρών τού προϊόντος (Η.Π.Α. - Ιαπωνία - Εύρωπη) πρός

τάς ύπο άναπτυξιν χώρας, συνοδευούμενη από μίαν πτώσιν παραγωγής σιδηρομεταλλεύματος εις τάς χώρας παραγωγής χάλυβος, μεγάλη θά είναι ή μερίς τής διά θαλάσσης μεταφοράς τών σιδηρομεταλλεύματων, ητος θά γίνεται από άπομεμακρυσμένας περιοχάς.

### ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ

Εις 30 δολ. τό βαρέλιον άνερχεται σήμερον ή μέση την πετρελαίου μετά τάς τελευταίας άλυσιδωτάς αύξησης τών Χωρών τού ΟΠΕΚ. Ής γνωστόν πρώτη η Σαουδική Αραβία ηγήσεν και μάλιστα άναδρομικώς από την Ιανουαρίου τήν τιμήν κατά δύο δολάρια τό βαρέλιον τού έλαφρού πετρελαίου, που άνηλθεν εις 26 δολ. Τήν έμιμηθησαν τό Κουβεΐτ πού άνεβασε τήν τιμήν εις 27,50 δολ. τό βαρέλιον και έπικολούθησαν αι αύξησης τών λοιπών Χωρών τού ΟΠΕΚ. Τέλος, η Κρατική Βρετανική έταιρια παραγωγής πετρελαίου ηγήσεν τήν τιμήν τού πετρελαίου τής Βρετανίας Θαλάσσης κατά 4 δολ. τό βαρέλιον, που άνερχεται σήμερον εις 33,75 δολ., διά νά εύθυγραμμισθή, ως άλεχθη, μέτας της Λιβύης και της Αλγερίας, που άποτελούν τούς «ίερακας» τού ΟΠΕΚ. Ή νέα αύξησης τού πετρελαίου, όπωσδήποτε έπηρεζει τό κόστος έκμεταλλεύσεως τών πλοίων.

Έξ αλλο, συμφώνως πρός τάς έκτιψης τών περισσότερων έμπειρογνωμόνων, τά παγκόσμια απόθεματα πετρελαίου άνερχονται σήμερον εις 5 δισεκ. βαρέλια, αι δέ προβλέψεις τών είναι διτος ή ρυθμός τής ζητήσεως πετρελαίου θά κάμπτεται, διότι αι ύψηλότερα τιμάι άδηγούν εις τήν οικονομίαν.

Ή αποψίς αυτή στηριζούμενη εις οικονομικά δέδομενα είναι λογική. Πέραν τούτων υπάρχουν δύμως και οι άσταθμοι παράγοντες τών διεθνών πολιτικών έξελίξεων και τού άβεβαιου μέλλοντος πουύ έπηρεάζουν τήν παγκόσμιον όγοράν πετρελαίου και έντατοκοπούν τήν ναυλαγοράν.

### ΠΟΛΛΑ ΤΑ ΡΟ-ΡΟ

Δραματική ή αύξησης τού παγκοσμίου στόλου τών ρό-ρό κατά τά τελευταία ετή. Τά 60% τού τοννάζ κατεσκευάσθησαν τά τελευταία τρία ετή. Και μετά τήν παραλαβήν τών παραγγελθέντων θά αύξηθη άκομη κατά τό εν τρίτον.

Η άρχη τής αύξησεως όφειλεται εις τά φορτηγά ρό-ρό, διά νά φθάσωμεν εις τά έπιβατηγά.

Εις 942 σκάφη ύπολογίζονται τά ρό-ρό κατά τό 1980, τόν. 6,6 d.w. και άκομη 483 σκάφη έπιβατηγά. Έπισης 211 σκάφη τελούν ύπο παραγγελίαν (20 έκατομ. τόν.) και 63 έπιβατηγά-άυτοκίνητα (60.000 τόν. γκρός). Τά πλείστα έξυπηρετούν μεταφοράς τής Μέσης Ανατολής διά νά άνακουφίσουν τήν συμφόρησην τής κινήσεως τής περιόδου 1970. τόσον έκει, σσον και Νότ. Αμερικήν.

When you reach Thessaloniki remember Alexander



# ALEXANDER

SHIPPING & TRADING CO. LTD.

Director: N. M. SAMARAS

- brokerage
- shipping &
- forwarding agents

Ανατολ. Αφρικήν, Ινδίαν κλπ.

### ΟΥΔΕΝ ΚΑΚΟΝ ΑΜΙΓΕΣ ΚΑΛΟΥ

Άντιστρέφομεν τήν άρχαιαν ρήσιν. Αίτια ή έπιτελους λήξασα απέργια τών τραπεζικών. Δέν θά άσχοληθώμεν μέτα τά αίτια, διπά τήν προεκάλεσαν ούτε μέτας διαφοράς, ούτε μέτας εύθυνας. «Άλλοι οι άρμοδιοι.

Θά άσχοληθώμεν άμως μέτον λιμένα Πειραιώς, εις τόν όποιον ήσαν όραται αι έπιπτώσεις τής άπεργιας.

Κενοί οι έμπορικοι προβλήτες. Πτώσις κάθετος κάθε έμπορευματικής κινήσεως, όπερ δηλοι πτώσιν τών εισαγωγών και έξοικον μησημονιανού πολυτίμου συναλλάγματος. Οικονομία άναγκαστική, διότι δέν ήκολουθήσαμεν τό λαϊκόν σοφόν: «τών φρονίμων τά παιδιά πρίν πεινάσουν μαγειρεύσουν».

Βεβαιώς ή άπεργια τό «παρατράβηξε» και πλήττει δικαίους και άδικους.

«Άλλ» ω τού θαύματος! δέν δηληξεν τό θησαυροφυλάκιον τής Τραπέζης τής Ελλάδος, και τά άποθεματοποιηθέντα άγαθά έμφανιζονται εις τό φώς τής ήμέρας.

Άσφαλως, ο άναλυτης τού οικονομικού τούτου φαινούμενου θά ήδυνατο νά είπη διτος ή άπεργια — και μάλιστα τών τραπεζικών — γίνεται δηλον άντιπληθωριστικόν. «Έξ ού και «ούδεν κακόν άμιγές καλού».

### Η ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΗΛΙΣ ΤΟΥ «ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ»

Μαύρη πετρελαιοκηλίς πολλών χιλιάδων τόνων ήπλωθη εις τήν Καραϊβικήν μέχρι τού κόλπου τού Μεξικού, κατόπιν τής προσαράεως τού έλληνικού δεξαμενοπλοίου «Πριγκήπισσα Αννα Μαρία» 70.271 τόν. d.w. επί τών υφάλων τής δυτικής άκρας τής Κούβας. Τό πλοίον μετέφερε 56.000 τόνους άκαθάρτου πετρελαίου διά τό Τέξας, τό δέ άτυχημα συνέβη μόλις είχε άφησει τήν νησίδα Κάλυμαν-Μπράκ, 130 μίλια νοτιών τής Κούβας. Ή κηλίς ύπο μορφήν πυκνής μάζης μεταποίεται δυτικά πρός τά στενά τού Γουικάταν και τού Κόλπου τού Μεξικού, τού όποιου άπειλει τάς άκτας. Κουβανικά συνεργεία διασώσεως προσπαθούν νά άνελκύσουν τό σκάφος έκ τού όποιου έκχυνεται τό πετρελαίου διά τίνος ρωγμής εις τά ύφαλα.

### ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΟΤΕ

Πολλαπλώς έξυπηρετει τήν ναυτιλιακήν μας ύποθεσιν ή πρωτοβουλία τού ΟΤΕ, διότις ουνεννοήσει μέτας διά Εκπαιδευτικάς Αρχάς, έπισκεπτώνται τό καλωδιακόν του σκάφους «Θαλής ο Μιλήσιος», οι μαθηταί τών Γυμνασίων και Λυκείων τής περιοχής Πρωτευούσης. Τό πλοίον ήγκυροβολημένον εις κατάλληλον και προσιτήν θέσαν τής μαρίνας Παλαιού Φαλήρου, έχει προετοιμασθή διά τήν ύποδοχήν τών έπισκεπτών-μαθητών, πολλοί τών όποιων διά πρώτην φοράν έχουν

τήν εύκαιριαν μιάς ώργανωμένης ξεναγήσεως έπι πλοίου. Η πειθαρχημένη έμφανσις τού πληρώματος, πού μέ επικεφαλής τόν Πλοιαρχον και τόν Α' Μηχανικόν, μέ πραστητα και ύπομονήν άπαντούν εις τά πολλά έρωτάματα τών μαθητών, παρέχει μίαν σωστήν είκόνα περί τού πλοίου και τής ναυτικής έργασίας. Συγχαρητήρια, λοιπόν, εις τό ΟΤΕ διά τήν ωραίαν πρωτοβουλίαν του, πού είθε νά εύρη και άλλους μιμητάς, διότι τοιαύται ένεργεια ήπωσδήποτε έξυπηρετούν τήν έθνικήν προσπάθειαν διά τήν στροφήν τών νέων πρός τήν θάλασσαν.

### ΟΙ ΛΙΜΕΝΟΦΥΛΑΚΕΣ

Τού μέτρου τού χιλιοδράχμου έπιδόματος λόγω υπερωριών, διπερ έδόθη εις τούς δάδρας τών σωμάτων άσφαλειας κλπ., έξηρέθησαν οι 3.000 λιμενοφύλακες.

Η τοιαύτη έξαρσεις και δίκοις είναι και, πικρίαν γεννά εις τούς άστυνομεύοντας λιμένας, άκτας και δρόμους λιμενοφύλακας, οιτίνας κάτω άπό τάς πλέον δυσμενείς και άντιξους καιρικάς συνθήκας έκτελούν εύρκων τό καθήκον των.

Πλειστάκις εις τόν τόπον τούτον «διιλύζομεν τόν κώνωπα και καταπίνομεν τήν κάμηλον» η μέ δάλους λόγους «πνιγόμαστε σέ μια γουΐα νερό» κατά τό λαϊκόν σοφόν.

Πιστεύομεν διτί τό Y.E.N. θά έξαντλήση σλας του τάς προσπάθειας ίνα ή Κυβερνητική Οίκονομική Έπιτροπή μη φανή τόσον φιλάργυρος δι' άλιγα ψιχία, ώστε νά μήν ύψισταται άνισότης και πικρία μεταξύ άνθρωπων, οίτινες προσφέρουν τό δίας υπηρεσίας και άμειβονται δυσαναλόγως.

«Επειδή οι λιμενοφύλακες ώς έκ τής θέσεώς των, δέν είναι έπιτρεπτόν νά διαμαρτυρηθούν διά τήν άδικιαν, αι στήλαι αύται γίνονται θερμή συνήγορος τών δικαίων των.

### ΤΑ ΕΝΣΗΜΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ

Άπο καιρού έχει έφαρμοσθή θεσμός τής ύποχρεωτικής άσφαλισεως τών έπιβατών τών άκτοπλοιών σκαφών. Έχει καθορισθή τό άσφαλιστρον. Εις τά εισιτήρια έπικολλάται τό ένσημων άσφαλισεως ή δέξια τού δοπίου είναι έσοδον τού NAT.

Οὕτω πάς «Ελλην ή άλλοδαπός έπιβάτης άσφαλιζεται έναντίον κινδύνων θαλασσίου άτυχήματος. Εις τήν έφαρμογήν και τήν πρακτική δόμως τά πράγματα παρουσιάζονται κάπως περιπελεγμένα. Αίφνης:

«Αναχωρεῖ διά Σάμον τό "Αλφα σκάφος με 500 έπιβάτας. "Ολοι έφωδιάσθησαν δι' εισιτηρίου μέ έπικολλημένον τό ένσημων τού καταβληθέντος ύποχρεωτικού άσφαλιστρου.

Έρωτάται: Τηρείται κατάλογος έπιβατών τού πλοίου τούτου, ή δεστον άναγράφεται έπι τού διπλούτου εισιτηρίου τό θόνοματεπώνυμον τού έπιβάτου, ώστε εις περίπτωσιν άτυχήματος και θανάτου τού έπιβάτου οι συγγενείς αύτού νά δύναται εύκόλως νά άπαιτησουν τήν άποζημίωσιν. Τηρείται δηλαδή ή τακτική διτίς έφαρμόζεται εις τάς άεροπορικάς πτήσεις; Νομίζομεν διτί δχι. Μέ δάλους λόγους Passenger's List δέν συντάσσεται. Τί θά συμβῇ λοιπόν εις έν άπευκταίον άτυχημα;

Έρωτάται έπισης: Πόσα εισεπράχθησαν μέχρι τούδε άπό τής έφαρμογής τού μέτρου και ποιά άρμοδια ύπηρεσία τού NAT άσχολείται μέ τόν θεσμόν τούτον.

Έφοδιάσθησαν δλα τά κατά τόπους πρακτορεία, ύποπρακτορεία μέ τά άναγκαιούντα ένοημα; Διότι πρό καιρού διεπιστώσαμεν, διτί άντι ένσημου άνεγράφετο έπι τού εισιτηρίου: «Υπέρ NAT Δρχ... Ό σχολιάζων έχει κάθε λόγον νά πιοτεύει διτί δλα γίνονται εύρυθμως έκτός τού Passenger's List. Και έπ' αύτού θά ήθελαμεν μιάν διευκρίνισιν τού άρμοδιου φορέως ειτε NAT λέγεται, ειτε Y.E.N.

## Τό Σχόλιον τού 150ημέρου

Δέν γνωρίζω έάν περιήλθεν εις χείρας σας τούδιον 192 σελίδων μέ τον τίτλον «Λεξικόν μονογραμμάτων λέξεων». Πρόκειται περί ένός πρωτοτύπου λεξικού, εις τό οποίον θ συγγραφεύ έχει μετά πολλής έπιμελείας περιλάβει περί τάς 6 χιλιάδας βραχυγραφών η άλλως τίτλων παρισταμένων διά τών άρχικών τών άπαρτιζουσών αύτούς λέξεων, οπως π.χ. τό Y.E.N., τό N.A.T., ο O.T.E. κλπ.

Εις τόν άποκαλυπτικόν αύτόν πίνακα συναντώμενεν βεβαίως πολλάς γνωστάς έπωνυμίας, δημοσίας και ιδιωτικάς, άλλα και πάρα πολλάς άγνωστους, οπως τό δίκην σιδηροδρομικού συρμού Π.Ο.Π.Ε.Π.Δ.Ο.Π. (Πανελλήνιος Όμοσποδία Προσωπικού Έταιριών Έμπορίας Πετρελαιοειδών και Διυλιστηρίων Όρυκτελαίων-Πετρελαιών) η τό άπιθανον έκεινον Ο.Α.Α.Ε.Ε. (Όργανισμός Αραράτων Αγωνιστών Έλληνικού Έθνους)! Άλλα και εις τόν ναυτιλιακόν τομέα οι γρίφοι δέν είναι άλιγωτεροι δημοσίες εις τό δυσπρόφερτον Ν.Α.Ο.Φ.Θ.Π. (Ναυτικός Αλιευτικός Όμιλος Φίλων Θαλάσσης Πειραιώς) η τό πολυσήμαντον Ε.Ε.Ε., μέ τό οποίον έκφράζεται μιά τουλάχιστον δεκάς ονομασιών άπό τήν «Ενωσιν Έλληνων Έφοπλιστών μέχρι τήν Έλληνική Εύαγγελική Έκκλησιάν.

Συνεπής πρός τό είδος τής έργασίας του θ συγγραφεύς σημαίνεται εις τό έξωφυλλον μόνον μέ τά άρχικά E.I.B., τών οπών τήν έξηγησιν άναζητούντες εις τό λεξικόν άνευρομεν τόν κ. Εύτυχιον Ιωάν. Βαρδουλάκην, τόν οποίον και θερμώς εύχαριστούμεν, διότι χάρις εις τόν Αριάδνειον μίτον τόν οποίον μάς προσφέρει, θά δυνηθώμεν και ήμεις νά έπωφεληθώμεν τού Αριστοφανείου λόγου: «Σοφού παρ' άνδρός, έν βραχεῖ πολλούς... συντέμενοι λόγους».

Υ.Γ. Έσκεψθημεν διά πρώτην φοράν νά ύπογράψωμεν διά τών άρχικών μας, άλλα εις τό Μονογράμματον Λεξικόν δέν άνευρωμεν άτυχώς τήν έρμηνειαν των.

### KOINH ETAIRIA

Το σέρ Y.K. Πάο, πρόεδρος τής Γουώρλντ Γουάιντ Σίππινγκ τού Χόγκ Κόγκ και πρόεδρος τής Ίντερτάνκο, άνεκοίνωσεν έτοι έλαβεν εύνοϊκήν άπαντησιν τού Προέδρου τού Μεξικού εις τήν πρότασιν του περί δημιουργίας κοινής Έταιριας έκμεταλλεύσεως 20-30 πετρελαιοφόρων τών 250.000 τον. d.w. διά τάς έξαγωγικάς μεταφοράς τού Μεξικανικού πετρελαιού. Τό κόστος έκαστου τών πλοίων ύπολογίζεται τής τάξεως τών 50-60 έκατομ. δολλαρίων, η δέ συμμετοχή τής Γουώρλντ Γουάιντ τής τάξεως τού ένος δισεκ. δολλαρίων. Δέν έγγνωσθησαν εισέτι τά ναυπηγεία τά οποια θά άναλάβουν τήν κατασκευήν τού στόλου τούτου.

### ΕΝΙΣΧΥΣΙΣ ΜΑΘΗΤΩΝ

Μίαν ώραίαν πρωτοβουλίαν άναλαβε ή "Ενωσισ Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων. Συγκεκριμένως άπεφάσισε τήν οικονομικήν ένισχυσιν τών οικογενειών τών μαθητών και μαθητριών τών δημοσίων ή ιδιωτικών ναυτικών σχολών, τών οποίων οι πατέρες είναι ναυτικοί και έργαζονται εις πλοία έταιρων που άνηκουν εις μέλη τής Ένωσεως ή οι γονείς των έργαζονται ως ύπαλληλοι εις μάν έτοι τών άνωτέρω έταιρων. Η οικονομική ένι-

## 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

Panama 23-9920

MAILING ADDRESS:

P.O.Box 6-4000

El Dorado

Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS

ELECTRIC APPLIANCES

DUTY - FREE WAREHOUSE

σχυσις πού θά παρέχεται θά άνέρχεται είς 1.500 δρχ. μηνιάως δι' έκαστον μαθητήν ή μαθήτριαν.

### ΘΑ ΕΚΠΟΙΗΘΕΙ

Τό ανώτατον ναυτικόν δικαστήριον διέταξε τήν έκποιήσιν του Ινδικού φορτηγού «Αλεξάνδρο Ν.» 25.274 κ.χ. τό όποιον είχε κατασχεθεί είς τό «Ειβομάσουθ τήν 20/8/79 αιτήσει τής ΔΟΜ. Κατά τάς δηλώσεις έκπροσώπου της ΔΟΜ ή πωλησις του πλοίου θά προχωρήση κανονικώς έφ' θόσον ή πλοιοκτήτρια Ινδική έταιρια δέν συγκατατεθεί νά καταβάλη τό ποσόν των 61.000 λιρών, τών καθυστερουμένων άποδοχών τών 40 άξιωματά.

## Η ναυλαγορά

Η Σοβιετική "Ενωσις προσπαθεῖ νά άκυρώσει ναυλώσεις ή διαφορετικά νά ρίψη τό ναυλωθέν ύπ' αὐτής τοννάζ διά τήν μεταφοράν δημητριακών είς τήν διεθνή άγορά. Τούτο είναι συνέπεια τού επιβληθέντος «έμπαργκο» ύπό τού προέδρου Κάρτερ, κατόπιν τής είσιβολης τών σοβιετικών είς τό 'Αφγανιστάν.

Οι ναυλομεσίται άναφέρουν διτή ή προσπάθεια αὐτή τών Σοβιετικών προξένησεν τόν πανικόν τών πλοιοκτήτων, οίτινες προσπαθούν νά έξειρουν δσο τό δυνατόν ταχύτερον άπασχόλησιν διά τά πλοία των, φθορούμενοι διτή οι Ρώσοι θά πλημμυρίσουν τήν άγοράν μέ τήν πλεονάζουσαν ύπ' αὐτών ναυλωμένην χωρητικότητα.

Ίδιατέρως σημειούνται διτή ή ΕΣΣΔ βαθμιάως προσφέρει πλοία πρός ναύλωσιν έν τή προσπαθεία της νά άκυρώση ναυλώσεις ύπ' αὐτής γενομένας έπικαλουμένη τήν ρήτραν τής force majeure, ητις συναντά όλονταν καί αύξανομένην δντίδρασιν. Τό άποτέλεσμα — λέγουν οι ναυλομεσίται — ήτο διτί δλλα πλοία πιεστικά άναζητούν έργασίαν. Οι ναύλοι μεταξύ ΗΠΑ (Κόλπος) — Εύρωπης κυμαίνονται είς τά 14 δολλάρια κατά τόννον, ήτοι 2,50 δολλάρια κατώτεροι έκείνων τής άρχης τού έτους. Συγχρόνως βραχείας περιόδους χρονοναυλώσεις έπεσαν κατά 1.000

κών καί άνδρων τού πληρώματος.

### ΤΟ «ΑΘΗΝΑ Β.»

Προειδοποίησις (writ) είς τόν ίστόν τού δωδεκαετούς ήλικιας 'Ελληνικοῦ φορτηγού «Αθηνά Β.» προειδοποιεῖ διτή τό σκάφος άνειλκύσθη από τήν άκτην τού Μπράιτον. Τό λιμενικόν συμβούλιον ειδοποίησεν διά τάς δαπάνας, αίτινες προηλθον έκ τής προσαράξεως τού σκάφους, λόγω θυελλώδους καιρού.

Τό ναυαγοσωτική έταιρια ήγρόφασε τό ναυάγιον όντι 5.000 λιρών, ώς έστι από τούς πλοιοκτήτας, τήν Κάμπα Μαριτάιμ τού Πειραιώς. Τό σκάφος ήθεωρήθη «παράγωγος ήλικη άπωλεια» από τούς άσφαλιστάς.

• 2.000 δολλάρια ήμερησίως διά σκάφη τών 30.000 τόννων. Έπικρατεῖ ήμως ή έντυπωσις διτή οι ναύλοι ήσως έκαμφθησαν ύπό τάς συνθήκας προσφοράς — ζητήσεως, άλλα ύπό τήν δαμόκλειον σπάθην τού πλεονάζοντος Σοβιετικού τοννά, οι άνεξάρτητοι πλοιοκτήται διέχουν έλπιδας δλλης διεξόδου.

• Έν τώ μεταξύ ή ναυλαγορά δεξαμενοπλοίων είναι δραστηρία, άλλα δέν ύπάρχουν ένθαρρυντικά σημεία διά τούς έφοπλιστάς. Κάθε άναταραχή είς τήν ναυλαγοράν θά έπηρεση πρός τά κάτω τούς ναύλους. Καί αύτά συμφώνως πρός τάς προβλέψεις τών ναυλομεσιτών.

• • •  
Διερωτώνται αύτοί οι σιτεμπορικοί οίκοι πού θά διαθέση δ. κ. Κάρτερ τά 17 έκατον τον. δημητριακών, τά όποια άπηγόρευσε νά έχαχθούν είς τήν Ρωσίαν. Πρόκειται — λέγουν οι 'Αμερικανοί — νά έκχωρθούν τά 4 έκατον. σίτου είς τάς τρίτας χώρας καί πρώτον τό Πακιστάν. Τά 13 ήμως έκατον. τον. άραβοσίτου θά διοχετευθούν, έπι πιστώσει βέβαια, είς τρίτας χώρας τής 'Αφρικής καί τής Νοτιονατολικής 'Ασίας.

• Ή έναποθήκευσις άκριβως παρουσιάζει δυσχερείας. Η ύγρασία θά βλάψη τόν άραβοσίτον. Καί οι σιτεμπορικοί οίκοι δέν βλέ-

πουν παρά τήν άποχώρησιν τών Σοβιετικών στρατευμάτων όπό τό 'Αφγανιστάν ή μίαν κακήν έσοδείαν τής 'Αμερικής, ητις θά έπετρεπε τήν διάθεσιν τού άραβοσίτου είς δλλας χώρας. Παραμένει ήμως καί τό πρόβλημα τής άπασχολήσεως δλων τών προναυλωθέντων ένων πλοίων άπό τήν Μόσχαν. Αι άποζημιώσεις προϋποτίθενται.

• • •

Τάσεις άπαγορεύσεως φορτώσεως είς σοβιετικά πλοία είς τούς ήμερησικούς λιμένας. Περί τά 1.500-1.600 πλοία προσήγγιζον είς 40 ήμερησικούς λιμένας έπηρίσιως, περισσότερον διά τήν παραλαβήν δημητριακών καί μία δλλη τεσσαρακοστή λιμένων διά τήν φόρτωσιν-έκφορτωσιν «γενικών φορτίων». Έναν τά Σοβιέτ δέν άποσύρουν τά στρατεύματά των όπό τό 'Αφγανιστάν, αι υφιστάμεναι συμφωνίαι θά άκυρωθούν είς μίαν περίοδον 90 ήμερών. Δέν άποκλείεται τούτο άπό 'Αμερικανικής πλευρᾶς.

• Ήδη, λόγω τής άπεργιας τών 'Αμερικανών λιμενεργατών, τά Σοβιέτ διέκοψαν τάς προσεγγίσεις τών πλοίων των είς τούς 'Αμερικανικούς λιμένας. Παρατηρεῖται πάντως μία διαπόρθμευσις φορτών μέσου Ρότερνταμ καί 'Αμβέρσας, άλλα καί ή άπόλυτος προσωπικού τών πρακτορείων είς τούς ήν λόγω λιμένας. Τά φορτία έξ Αργεντινής θά μεταφέρωνται κατ' έυθείαν πρός τούς Ρωσικούς λιμένας.

• • •

Τά Σοβιέτ ναυλώουν πλοϊα 25-50.000 τόν. τάιμ τσάρτερ διά τήν μεταφοράν έξ 'Αργεντινής είς τήν Βαλτικήν ή Μαύρην Θάλασσαν όρχας Μαρτίου, δημητριακών. Έπισης είς τήν 'Απω Ανατολήν Μάρτιον διά τήν μεταφοράν σιτηρών έξ Αύστραλιας. Καί ής συνέπεια τού «έμπαργκο» από τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας οι ναύλοι διά ύπερωκεάνια ταξίδια έπεσαν κατά 2 δολ., άλλα ήν συνεχεία άνελαβον. Άπο τήν Αύστραλιαν έχουν τά Σοβιέτ λαμβάνειν 2,26 έκατον. τον. δημητριακών, δχι ήμως είς άντικατάστασιν τών 17 έκατομ. τον. τής 'Αμερικής.

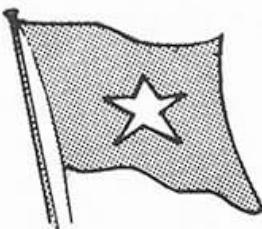
• • •

• Ο ναύλος διά σκάφη 50.000 τόν. μεταξύ Κόλπου καί Εύρωπης έκινείτο γύρω τών 15,75 δολ. Πολλά καί τά τάιμ τσάρτερ. Σκάφος 27.000 τόν. d.w. γύρω τών 7.500 δολ. ή.

TELEPHONE:

WHITEHALL 3 - 7733 - 50

TWX 710-581-3755



CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

" RCA 222654 "

" WU 62 - 725 "

# Orion & Global Chartering Co., Inc.,

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N.Y. 10006

μερησίως διά χρονοναύλωσιν ένός έτους, ένω συζητεῖται και διά δύο έτη.

Μεταφοράς γεννημάτων οι Ρώσοι προβλέπουν άπο την 'Αργεντινήν διά Μ. Θάλασσαν και άπο την Αυστραλίαν.

Λέγεται ότι αι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι θά πωλήσουν δημητριακά εις τάς 'Ανατολικά χώρας. 'Η Αμερική πάντως, θά έπιτρέψη την έξαγωγήν πρός την Ρωσίαν τών όπων έκατομ. τον. δημητριακών, διά τά όποια είναι συμβατικώς δεσμευμένη.

Αι πρώται ναυλώσεις διά την μεταφοράν έξ 'Αργεντινής δημητριακών εις Ρωσίαν έκλεισθησαν. Εις σκάφος 28.000 τον. διλ 5/25, Μαρτίου παράδοσις, 7.500 δολ. ήμερησίως και διά σκάφος 50.774 τον. d.w. δολ. 11.000 ήμερησίως, ένα ταξίδιον, άπο Πλέιτ, κυκλικόν ταξίδιον.

Οι χαμηλοί ναύλοι τών πετρελαίων φέρουν τά μικτά σκάφη πρός τά ξηρά φορτία. 'Η ζήτησις διά γαιάνθρακας και μεταλλεύματα άποτρέπει τά σκάφη αύτά νά στραφούν και πρός δημητριακά. Αι χρονοναύλωσεις έπισης διετηρούνται σταθεραι, όπως και ο άραβόσιτος άπο την Νότιον 'Αφρικήν.

Σχετικώς μέ την συνεχιζομένην αὔξησιν τών τιμών τού πετρελαίου δ. κ. Λάϊτκες, διευθυντής της Διεθνούς 'Ενώσεως 'Ενεργείας έδήλωσε τά έξης: 'Αμφιβάλλω άν η ά-

γορά κρατήση τήν νέαν τιμήν. 'Η προσφορά και ή ζήτησις δέν είναι τόσον τεταμένη δημος τό τελευταίον έτος, δην και ή παραγωγή χωρών της «ΟΠΕΚ» είναι 30,5 έκατομ. βαρέλια ήμερησίως, έναντι τών 31 έκατομ. τού 1979. Δέν δύναμαι νά ύποστηριξα τήν άντοχήν της άγοράς εις τήν νέαν τιμήν. 'Η άγορά διέρχεται μίαν χαμηλήν περίοδον, ή όποια διά τά πολύ μεγάλα πλοία δυνατόν νά είναι ζημιογόνος.

Προβλέπει ο ΟΟΣΑ τών Παρισίων, λόγω και τής άνατιμήσεως τού πετρελαίου, εις μηδέν αὔξησιν κατά τό 1980 τών κυρίων βιομηχανικών χωρών, ένα έλλειμμα κατά 65 δισεκ. δολ. τών τρεχόντων λογαριασμών, ρεκόρ άνεργίας και πληθωρισμόν ἀνω τών 10%.

Αι προβλέψεις στηρίζονται εις σχετικά δεδομένα μέχρι της 13ης 'Ιανουαρίου.

Κατά Δεκέμβριον αι προβλέψεις άνεφεροντο εις έλλειμμα 31,5 δισεκ. δολ. και αὔξησιν κατά 1%. Αι προβλέψεις αύτά άνεφεροντο εις τιμάς πετρελαίου κατά Νοέμβριον 1979.

Βάσει τών τελευταίων έκτιμήσεων ή τιμή τού πετρελαίου θά αὔξηθη κατά 30% έναντι τού 1979. Αι τελευταίαι θμως άνατιμήσεις φέρουν τάς τιμάς εις αὔξησιν περί τά 50%.

Τά σούπερ τάνκερς δέχονται τόν άντικτυπον τών νέων τιμών πετρελαίου, αίτινες καθωρισθησαν άπο την 'Οπέκ'. 'Η κατανάλωσις έχει περιορισθή πως, έναντι τού 1979, άπο 30,5 έκατομ. βαρ. της σήμερον, κατωτέρα τών 31 έκατομ. βαρ. τού 1979. 'Η άγορά γενι-

κώς άντιδρά εις τάς νέας τιμάς. Και ο άντικτυπος εις τάς ναυλώσεις τών μεγάλων πλοίων είναι έμφανής.

\*\*\*

Συσσωρεύονται τά VLCC σκάφη εις τόν Περσικόν Κόλπον (30 σκάφη, 7,5 τον. φορτίου). Και ως συνέπεια τής άπραξιας αύτής οι ναύλοι έξεπεσαν εις τά W 29,50. Οι έφοπλισται άντιμετωπίζουν τό πρόβλημα τής οιασδήποτε ναυλώσεως, ίνα ίδουν τά σκάφη τών πρός παροπλισμόν εις τά Εύρωπακά υδάτα.

\*\*\*

Εις τήν Βαγδάτην έντός τού 1980, πρό τού 'Ιουνίου, πρόκειται νά συνέλθη ή ΟΠΕΚ. Αι έξ κύριαι παραγωγοί πετρελαίου, κατά προτασιν τού Σειχή Γιαμανί, θά συζητήσουν σχέδιον μακράς διαρκείας, διά τήν ένοποιησιν τών τιμών τού πετρελαίου.

\*\*\*

Τό σχέδιον Νταβινιόν διά τήν πρότασιν «Διαλύσεων - Ναυπηγήσεων» πλοίων δέν φαίνεται νά τεθή εις έφαρμογήν. 'Απεριφθη άπο τήν Εύρωπακήν 'Έπιτροπή εις τάς Βρυξέλλας. Τό σχέδιον προέβλεπε τήν διάλυσιν πλοίων δύο έκατομ. τον. και τήν ναυπήγησην ένός έκατομ. τον. έντός τριετίας. 'Αντιρρήσεις προεβλήθησαν άπο τήν 'Αγγλίαν. Γενικώς ή 'Έπιτροπή εις τάς Βρυξέλλας δέν έφανη διατεθειμένην νά προχωρήσεις τήν πραγματοποίησιν τών προταθέντων.

When performance counts,  
you can count on MEDOV in Italy



"MEDOV"

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.P.A.

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER 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 BALTIMARITIME CONFERENCE

ITALIAN SHIP OWNERS ASSOCIATION

NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

# Η άλληλογραφία μας

## Η ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΤΩΣΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Διαβάζοντας τά «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» της 15ης Ιανουαρίου είδα τίς άνησυχίες παραγόντων της ναυτιλίας μας γενικά, οι οποίοι άρθρογραφούν σχετικά για τό δύσηνηρο σήμερα ναυτεργατικό πρόβλημα.

Όλοι έρομοι πώς ήσαν τά πράγματα της ναυτιλίας μας τά παληά χρόνια και οι οποίοι διαβάσει αύτά πού γράφει στό ίδιο τεύχος τών «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» ή παλήρος συνάδελφος Γιώργος Φρέρης θά καταλάβει περισσότερα.

Δεν λέω, άπο τότε έχουν βελτιωθή πολλά πράγματα. Μά ύπάρχουν άκομη πολλά ζαβά στήν ναυτιλία μας. «Οπως χαρκτηριστικά γράφει ο γραμματεύς της Π.Ν.Ο. Καί Σαΐτης, τό ναυτεργατικό πρόβλημα δέν έχει δημιουργηθή άπο τούς «Ελλήνες ναυτικούς, άλλα άπο την ναυτιλιακή πολιτική, πού άπο χρόνια δέν έχει άσκηθει σωστά.»

Οι ναυτικοί δέν έφυγαν μόνοι τους άπ' τά βαπτήρια, άλλα οι έφοπλισταί τούς διδιώκαν μέ τόν τρόπο τους. Και άφού είδαν πόσο κακό έκαναν είς έστους σπεύδουν είς έπιχρηματίες ναυτικής έκπαιδεύσεως, είς προσέλκυσιν νέων είς τό ναυτικό έπαγγελμα και είς δημιουργίαν δλο και περισσότερων σχολών. Μά δλα αύτά είναι μάταια δέν τό καταλαβαίνουν; Τά πράγματα είναι πιο άπλα:

— Πρέπει νά δοθούν οίκονομικά κίνητρα τέτοια πού νά έπανελθη στίς τάξεις ένεργειας δλο αύτό τό θαυμάσιο παληό δημψυχο ήλικο μας, πού έφιασε τήν σημερινή μεγάλη ναυτιλία μας.

— Πρέπει νά βελτιωθούν οι συντάξεις τών ναυτικών.

— Πρέπει τό Ν.Α.Τ. νά δίνη στεγανοτικά δάνεια στούς ναυτικούς μέ χαμηλό έπιτοκίο.

— Πρέπει νά βελτιωθή ή ιατροφαρμακευτική περιθαλψία τών ναυτικών και τών οίκογνων των.

— Πρέπει νά δοθούν οίκογνενειακά έπιδοματα γιά τήν σύζυγο και τά παιδιά.

— Πρέπει νά θεωρηθή τό ναυτικό έπαγγελμα βαρύ, έπικινδυνο και άνθυγεινό γιατί είναι.

Πρέπει κάποτε νά σταματήση ή διμισθία και ή βασικός μισθός νά γίνη ή μέσος δρος τών πράγματα καταβαλλομένων στόν ναυτικό γιατί μόνο τότε θά βελτιωθή και ή σύνταξις αύτού.

Και δταν γίνουν αύτά, τότε δχι μόνο θά κρατηθούν στό έπαγγελμα οι παληοί ναυτικοί, άλλα θά έρθουν άπο κοντά και τά νέα παιδιά άπο μόνα τους. Χωρίς διαφήμιση, χωρίς νά τό γράφουν τά σπίτα, δτι τό ναυτικό έπαγγελμα είναι ωραίο και έπικερδές, ένω δέν είναι ούτε ωραίο, ούτε καθόλου έπικερδές.

Αύτά τά χρήματα πού παίρνει σήμερα ένας ναύτης, ένας λιπαντής, ένας καμαρότος, μπορεί κάλιστα νά τό πάρη στήν στεριά και τό βράδυ νά πάνη σπίτι του.

Γιατί λοιπόν νά έρθη στό καράβι;

Άλλα και οι μισθοί τών άξιωματικών δέν είναι καθόλου ίκανοποιητικοί, έστω και γιά τά ήλινηκά πράγματα, δεδομένου δτι ή ναυτικός έργαζεται 9 μήνες τόν χρόνο περίπου.

Δυστυχώς ή ναυτικός συνάντησε και συναντά μά άστοργία άπο τούς έφοπλιστάς, πού παρεγγώρισαν και παραγνωρίζουν, δτι στό θαῦμα τής ναυτιλίας μας έχει ένα σημαντικό μερίδιο ή ναυτεργατικός κόσμος πού έκανε τόσες θυσίες και πότισε μέ τόν τίμιο ίδρωτα του τόν χώρο τής σκληρής δουλειάς του. Και τώρα ή έφοπλιστής στρέφει περιφρονητικά τά νώτα στούς θαυμάσιους «Ελ-

ληνες ναυτεργάτες ζητώντας τήν έπικύρωση τών διμερών συμβάσεων γιά τήν άποκτηση φθηνού ναυτεργατικού δυναμικού στερώντας έτοι τήν πατρίδα άπ' τό πολύτιμο συνάλλαγμα τών Έλληνων ναυτεργατών.

«Οχι δέν συμφωνώ μέ τήν άπογραφή πού έγινε και λέει δτι δέν ύπάρχουν άρκετοι «Ελλήνες ναυτεργάτες. Έάν έξετάσουμε πόσα φυλλάδια έξεδόθησαν άπ' τό 1965 έως τά σημερα, βλέπομε δτι οι ναυτικοί αύτοί ήσαν άρκετοι γιά τήν έπανδρωση τής ήλινηκής ήμαρδας. Άλλα τά παιδιά αύτά ήλθον, είδον και άπηλθον. Γιατί δραγες!...»

Γιατί είδαν δτι τό ναυτικό έπαγγελμα είναι βαρεία δουλειά. «Οπως βαρεία είναι και ή καλογερική!...»

Γιατί είδαν τίς συνθήκες έργασίας, τό μέλλον τους, τίς άποδοχές τους και έκριναν πώς δέν έχει τόν κόπο νά φένε τά νειάτα τους και τήν θυμοφρία τους στά καράβια.

Και έάν πρός τό παρόν ύπάρχει έλλειψης κατωτέρων πληρωμάτων, Γ' Μηχανικών και άνθυποπλοιάρχων, δ. σύντομα θά ύπάρχει και στούς πιό πάνω βαθμούς έλλειψης, δταν τελειώσομε έμεις οι παληοί πού άκομη βολοδέρνοντας νά πάρωμε σύνταξη.

Και τότε νά είσθε βέβαιοι, κύριοι, θά άρχιση ή πτώσιας τής Έλληνηκής ναυτιλίας.

Ναυτεργατικός συνδικαλισμός δέν ύπάρχει ή δέν τόν άφηνουν νά ύπάρξει π.χ. ΠΕΜΕΝ και οι ίδιοι οι έφοπλιστές πρέπει νά δούν τήν άλθεια και νά διορθώσουν δσο είναι καιρός τά ήλιθεια και νά πάρεται τόν παρελθόντος έναντι τών ναυτικών. Διάβασα τήν νέα συλλογική σύμβαση ποντοπόρων και άπογοητεύτηκα.

«Απ' δι ζητούσε ή ΠΕΜΕΝ γιά τούς μηχανικούς δέν έδόθη τίποτα. Μέ πίκρα και παρόπον βλέπω γιά πολλοστή φορά, πσο άδικημένος κλάδος είναι οι μηχανικοί τών καραβιών.

Γιατί δλη τήν άστοργία τους οι έφοπλιστές, πάνω στούς μηχανικούς τήν δείχνουν πάντα. Δέν λέω δτι έμαστε τό πάν μέσα στά καράβια. Υπάρχει μά ιεραρχία και ή καθενας προσφέρει τή δουλειά του. Τονίζω μόνο δτι ή τήν ικανότητα και τήν έπαγγελματική εύσυνειδησία ένός έμπειρου μηχανικού, πολλά άφελεται τό καράβι και ή έφοπλιστής. Και είναι έπιεββλημένη μά καλύτερη μεταχειρίστη ή αύτόν.

Έφτιασαν τίς δημόσιες σχολές. «Απ' τή μιά οι πλοιάρχοι ήτη τήν άλλη οι μηχανικοί. Πήγαν δυο φίλοι σ' αύτές ή ένας γιά πλοιάρχο, δ. δλλος γιά μηχανικός. Ίδια προσόντα, ίδια χρόνια σπουδών. Βγήκε ή ένας δόκιμος μηχανικός, δ. δλλος δόκιμος πλοιάρχος και πάρινον ίδιο μισθό, ίδιες ύπερωρίες. Έγι-

ναν τρίτοι και έχουν ίδιο μισθό, ίδιες ύπερωρίες έπισησης. Έγιναν δεύτεροι οι φίλοι μας και πάλι δλα τά ίδια. Τέλος ή ένας έγινε έπι τέλους πλοιάρχος και ή άλλος Α' μηχανικός.

«Έδω άρχιζει η θεοποίησης τού πλοιάρχου: Βασικός μισθός πλοιάρχου 74.008 δρχ. άντιστοιχος Α' μηχανικού 52.200 δρχ. ήτοι διαφορά 21.808 δρχ. Τροφοδοσία πλοιάρχου 220 δρχ. άντιστοιχος Α' μηχανικού 180 δρχ. ήπως δλα τό πλήρωμα.

Πρώτο θεού δέν έχω καμιά προκατάληψη γιά τούς πλοιάρχους, άπεναντίας είμαι πολύ φίλος μέ δσος γνωρίζω. Άλλα είναι άδιανότη νά ύπάρχουν τέτοιες διαφορές άμοβης μεταξύ των, πού φέρουν άγανάκτηση δικαίωμα.

Εις τόν πλοιάρχο δίδουν ένα ποσόν γύρω στής 3.000 δρχ. γιά τόν διάπλου τού PANA-MA CANAL και τών μεγάλων λιμνών τών Καναδά. «Οχι μόνο δίκαιο ήταν αύτό άλλα τό θεωρώ πολύ γελοιο ποσόν, γιατί έξερω τί εύθυνη και τί κούραση τραβά στής περιπτώσεις αυτές. Παράλληλα δμως άγανάκτω, πώς δέν δώσων τίποτε γιά τήν ίδια δουλειά στόν Α' μηχανικό.

Μηπως αύτός δέν έχει εύθυνη, ή είναι δυνάτων νά άφηση μόνο του κάτω τόν Β' μηχανικό δταν γίνονται έκατοντάδες κινήσεις, μέ δμεσο κίνδυνο σέ μά έμπλοκη νά βγή τό καράβι έξω, κάνοντας παρέα στής άγελάδες, πού βόσκουν άμεριμνα. Πλήθος έπιδομάτων σκέφτηκαν νά δώσουν στόν πλοιάρχο και τά ένσωμάτωσαν στήν τελευταία σύμβαση στόν βασικό μισθό του δπου έφτασε τίς 74.008 δρχ.

Πώς δμως δέν σκέφτηκαν νά δώσουν στήν Α' μηχανικό έπίδομα ψυκτικών έγκαταστάσεων, άφού έπιελεται τήν καλή λειτουργία τών ψυκτικών μηχανών τών τροφίμων και AIR CONDITIONS.

Πώς δέν σκέφτηκαν νά δώσουν τεχνικό έπίδομα, άφού είναι ύποχρεωμένος στά ήλινηκια καράβια μας νά κάνη τόν ήλεκτροσυγκολλητή, τόν τορναδόρο, τόν άγυγονοκολλητή, τόν υδραυλικό και πολλές φορές τόν ήλεκτρορόλογο.

Πώς δέν σκέφτηκαν νά δώσουν τεχνικό έπίδομα, χημικού γιά τήν συντήρηση διά χημικών τών λεβήτων κυρίων μηχανών, ήλεκτρομηχανών και λοιπών συσκευών τής μηχανικής έγκαταστάσεως. Δηλαδή τί έπι τέλους είναι ή Α' μηχανικός, σκλάβος τού καραβιού;

Και δτοι καράβων τήν στιγμή πού έγινα ναυτικός και δή μηχανικός. Και έρωτώ:

Γιατί σήμερα ένα παιδί νά φοιτήση στήν σχολή μηχανικών και νά μήν πάνη στήν διπλανή πόρτα γιά πλοιάρχος, δπου θά έχει τά άνωτέρων καλά έναντι τού μηχανικού;

Και αύτό δυστυχώς γίνεται, δπως παρακολουθώ τήν κίνηση τών δημοσίων σχολών.

Σέ λίγα χρόνια δμως θά φωνάζουν οι έφοπλιστές, δέν βρίσκουμε μηχανικούς, νά πάρωμε Κορέατες. Άλλα πρός τή χρειάζονται δλα αύτά τά έπιδομάτα τόσο στόν πλοιάρχο δσο και στόν μηχανικό; Νομίζω πώς είναι πιό σωτό και πιό τίμιο νά καθιερωθή γι' αύτούς έ.

## ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΤΡΑΝΖΙΤ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΣΙΓΑΡΑ - ΟΥΓΙΣΚΥ - ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΠΟΤΑ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ - ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ

ΜΠΩΝΚΕΡΣ

ΑΚΤΗ Μιαούλη 97, Πειραιά

ΤΗΛΕΦΩΝΑ

Διευθύνσεως: 4512.147 — Παραγγελιών: 4518.564

Τέλεξ (προσωρινόν): 2192

νας στάνταρ μισθός πού νά καλύπτη τήν άμοιβή δλων τών ύπηρεσιών πού είναι έπιφορτισμένοι νά διεκπεραιώσουν διό την φύση τής ειδικότητάς των καί τού βαθμού τους. Αύτά, κύριοι, καί πολλά άλλα είναι τά αίτια τής άπροθυμίας τών νέων στήν δακηση τού ναυτικού έπαγγέλματος καί έρχεται έπι τραχάδην ο άφελληνισμός τῆς ναυτιλίας μας πού θά βλάψει τούς έφοπλιστάς καί τήν πατρίδα μας πάρα πολύ.

Αύτούς πού δέν θά βλάψει, είναι οι ναυτικοί πού θά άφησουν τό χάρο καί τόσο σκληρό αύτό έπαγγελμα, με τούς τόσο σκληρούς έργοδοτές.

Εύχαριστώ διά τήν Φιλοξενία  
ΧΡΗΣΤΟΣ ΝΙΚ. ΣΑΡΑΝΤΗΣ  
Α' Μηχανικός Μ/V TOXON  
Whyalla, Αυστραλίας, 14 Φεβρουαρίου 1980.

### ΤΟ Δ/Π «TRANWORLD SAILOR»

Άγαπητέ κ. Διευθυντά,

Σάν τακτικοί άναγνώστες τού περιοδικού σας πού έκπροσωπεί δλη τήν 'Ελληνική ναυτική οικογένεια καί δραστηριότητα, έξεπλάγημεν μέ τό περιεχόμενον τών σχολίων σας, τής άπο 15/1 καί 1/2 έκδόσεώς σας, σχετικώς με τά συμβάντα εις τό υπό τήν ήμετέραν διαχείρισιν, υπό έλληνική σημαία Δ/Π TRANSWORLD SAILOR.

'Απορούμεν πώς καταχωρούνται σχεδόν χωρίς κανένα έλεγχο, πληροφορίες πού άφιστανται τής πραγματικότητος καί έκθετουν ναυτιλιακά έταιρίας, χωρίς ούσιαστικό λόγο.

Καί διά νά γίνουμε πιό σαφεῖς, άναφερόμεθα εις τήν παράγραφο τού δρυθρού σας, τού άπο 15/1 φύλλου σας, πού λέτε:

«ΒΑΣΙΚΩΣ ΚΑΤΕΚΡΑΤΗΘΗΣΑΝ (ΤΑ ΠΛΟΙΑ) ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΣΟΒΑΡΩΝ ΕΛΛΕΙΨΕΩΝ ΑΦΟΡΩΣΩΝ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙ-ΠΛΟΙΑΣ»

'Επ' αύτού, σάς γνωρίζουμεν δτί τό Δ/Π TRANSWORLD SAILOR ήτο μόλις πρίν 15 ημέρας (άπο τού συμβάντος) εις Πειραιά, δπου καί έδειμενισθη, καί έπερασεν τό γνωστον εις αύστηρότητα έλεγχον τών 'Ελληνικών 'Αρχών, εύρεθη δέ χωρίς ούσεμιαν έλειψιν ή παράλειψιν.

Εις Σουηδία δύο (2) έπιθεωρητές μετά άπο πολύωρων έρευναν τών πάντων κατέληξεν δτί τό πλοίον έπρεπε νά άντικαστηση μία (1) κουλόυρα (σωσισίο) τό όποιον έθεωρησαν δτί δέν ήταν άρκετά καινούργιο.... πράγματι τό έν λόγω σωσισίο άντεκατεστάθη καί ή ύπόθεσις τού άνασφαλούς (!) πλοίου έληξεν.

"Οσον άφορά τόν ισχυρισμόν τού δτί τό πλήρωμα ήτο άπο μακρού άνεξόφλητον, καί έδω έχουμε νά σάς πούμε δτί τόσον τό άνωτέρω πλοίο δσον καί τά λοιπά ύπο διαχειρίσιν πλοία μας, έξοφλουνται πλήρως άνα δίμηνον, τό έν λόγω δέ πλήρωμα είχε λαμβάνειν μόνον 12 ήμερων μισθόν (1-12 Δεκεμβρίου) καί φυσικά έπιδομα άδειας, υπερεναύσιου, κλπ., τά όποια πληρώνονται μέ τήν άπόλυτον τού ναυτικού καί δχι κατά τήν τακτικήν δίμηνον έξοφλησιν.

'Η προκύπασα διαφορά ήταν έκεινη μεταξύ τής παλαιάς καί νέας Συλλογικής Συμβάσεως πού ως γνωστόν δέν είχεν δημοσιευ-

θεί άκομα στίς άρχες τού Δεκεμβρίου, 1979.

Παρά ταῦτα, διά νά είμεθα έν τάξει μέ δλους καί δλα, έμεις έκαλέσαμε τόν άντιπροσωπο τής Π.Ν.Ο. διά νά έπιληφθή τής δλης καταστάσεως καί νά άποκρουότης έξωφρες νικές άπαιτησεις τών έκπροσώπων τής Ι.Τ.Φ. πού ούτε λίγο ούτε πολύ ήσαν δ φορές μεγαλύτερες από έκεινες πού ή Π.Ν.Ο. έδεχθη δτί έπρεπε νά καταβληθούν.

Καί προχωρούμε εις τήν δημοσίευσίν σας τού άπο 1/2 φύλλου σας:

Κατ' άρχη τό πλοϊο μας δέν ύπεστη τό μπούκοτάζ εις ΚΑΡΛΣΧΑΜ άλλα εις UDDEVALLA, ούτε και διέφυγεν τού λιμένος μέ πλήρωμα 4 άνδρων τών υπολοίπων έγκαταλειφθέντων εις τήν Έπρα...

Τό πλοίον μας έχον δραγανική σύνθεσιν 21 άνδρων άνεχωρησεν από τήν UDDEVALLA μέ 24 άνδρες.....

Ούσιαστικά τό μπούκοτάζ τού πλοίου μας διήρκεσεν 24 ώρες, δσον δηλαδή νά άφιχθη έπιτοπίας τόσον δάντιπρόσωπος μας δσον καί δάντιπρόσωπος τής Π.Ν.Ο. ολίγας δέ μόνον ώρας μετά τήν άφιξην των τό πλοίον έλευθερώθη και έσυνέχισεν κανονικά έκφρωτων έπι διήμερον μετά τό πέρα τής δποίας άνεχωρησεν κανονικά καί νομότυπα.

Κατόπιν τούτων άπορούμεν νά μάθουμε ποία ή πηγή τών πληροφοριών σας καί σέ τί άποσκοπεί ή πολεμική καί συκοφάντησης τού έλληνικού πλοίου, ή τόσον έπιθυμητή εις τούς άνταγωνιστάς μας, χωρίς προηγουμένων νά έλεχθη ή έγκυρότης τών πληροφ-



## A. & C. ANASTASSIOU SHIPMANAGEMENT LTD.

33, AKTH MIAOULI  
PEIRAIYES

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4520 448  
4528 819  
4511 020  
413 0682

ΤΕΛΕΞ: 21 1188 ANAS GR  
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘ. ANASTASS PIRAEUS

### ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

#### 1) ΛΟΝΔΙΝΟ:

PROPONTIS (U.K.) LTD.  
150 SOUTHAMPTON ROW,  
LONDON WC1 5AT  
TEL.: 8372 622 (3 LINES)  
TLX: 24155 PROP GR

#### 2) ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ:

AEGEAN MARITIME AGENCIES INC.  
17 BATTERY PLACE,  
NEW YORK, N.Y. 10004  
TEL: (212) 248.4185  
TLX: ITT 421499 Egeo UI

## ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Κύριοι,

Διά τής παρούσης έπιθυμούμεν, όπως φέρωμεν εις γνώσιν ύμων, δτί άπεφασίσαμεν τήν έγκατάστασιν έν 'Ελλαδί τής έταιρίας μας καί δτί μᾶς άνετέθη άπο τούς Πλοιοκτήτας ή έκπροσώπησις τών κάτωθι πλοίων:

M.T. "CHRISTINA II"	DWT. 81.778
M.T. "COSMAS"	DWT. 61.565
M.T. "MARIONGA"	DWT. 65.713
M.T. "THONASSIS A."	DWT. 62.460
M.T. "YANGOS"	DWT. 20.330

Τοιουτοτρόπως άπο 1.2.1980 πλαισιούμενοι μέ άλλα σχεδόν τά βασικά γνωστά στελέχη τής PROPONTIS SHIPPING S.A., πιστεύομεν, δτί άφ' ένός θά συνεχίσωμεν τήν πολυετή ιστορίαν τών άειμνήστων έμπνευστῶν καί άφ' έτερου θά άνταποκριθούμεν καλλίτερα εις τά μελλοντικά σχέδια μας εις τόν τομέα τής Ναυτιλίας.

Έπλιζοντες, δτί θά συνεχίστητε μέ τήν αύτήν προθυμίαν τήν συνεργασίαν καί μέ τήν έταιρίαν μας, ώς έπράξατε μέχρι σήμερον μέ τήν PROPONTIS SHIPPING S.A.

Διατελούμεν μεθ' ύπολήψεως  
Διά τήν A. & C. ANASTASSIOU  
SHIPMANAGEMENT LTD.,  
ΝΙΚ. ΔΡΑΚΟΣ  
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

ριών.

Σάς εύχαριστούμεν διά τήν φιλοξενίαν.

Διά τήν TRANSWORLD BULKERS INC.  
NIK. X. ΒΑΦΕΙΑΣ

'Αθηναι, 13 Φεβρουαρίου 1980

**Σημ. Ν.Χ.: Τά άναγραφέντα εἰς τά τεύχη 15/1 και  
1/2/80 διά τό πλοϊον «Transworld Sailor» έλήφθησαν  
άπο τό Γαλλικόν περιοδικήν «Zouvrâl nte lâ  
Marin Marsoant».**

### ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΙΚΑ

Κύριε Διευθυντά,

Άναφέρομαι εἰς τόν νόμο 792/78 περί τροποποίησεως και συμπληρώσεως διατάξεων τής περί NAT νομοθεσίας και ειδικώτερον εἰς διάφορά τό χρονοεπίδομα εἰς τάς άκολούθους περιπτώσεις:

Τό έτος 1974 μέτο ΝΔ 152 δρόμον 20 τό NAT εἰς άναγνώρισιν τών ύπηρεσιών πού προσέφεραν κατά τόν Β' Παγκόσμιον Πόλεμον οι ναυτικοί, οι ύπηρετησαντες εἰς έμπορικα πλοϊα προσάρχησε κατά 50% τήν ύπηρεσιών τήν κτηθείσαν μεταξύ τών έτων 1941 και 1942.

Ήταν δικαία ή προσάρχησης, διότι ή προσφόρα τών άνθρωπων έκεινων εἰς τήν ναυτιλίαν και γενικώτερον εἰς τόν άγνων τού έθνους ύπήρξε πολύτιμη. Τά πληρώματα τότε κατά τό μέγιστον μέρος προήρχοντα από ναυτικές νησιώτικες οικογένειες ή κάθε μιά από τίς όποιες προσέφερε ένα ή και περισσότερα προσφιλή της πρόσωπα εἰς τόν βω-

μόν τής πατρίδος.

"Όταν στήν άρχη τού πολέμου ταξιδεύαμε άνεξάρτητοι μέχρι νά όργανωθούν νησομπές και άργοτερα μέσα στίς νησοπομπές φορούσαμε τό σωσίβιο πρίν πάμε γιά υπνο και πολλές φορές στίς έπικινδυνες περιοχές νησιαράδα και ποδήματα, βρεμένοι, δηρυπνοί, οι δέ έπιζησαντες τού πολέμου απετέλεσαν τόν πυρήνα τής μεταπολεμικής ναυτιλίας.

"Ολες έκεινες οι θυσίες, δλοι έκεινοι οι άγωνες έχεχασαν και τώρα τό NAT μέτον νόμο 792/78 έξαιρει τού χρονοεπίδομα τόν προσάρχησην τής ύπηρεσίας τής πολεμικής περιόδου, τήν στιγμή πού δέχεται ώς συντάξιμον ύπηρεσίαν τίς τωρινές άδειες και τίς άσθενειες πού χωρίς άμφιβολία οι περισσότερες θά είναι ψευδαθένειες.

"Η δευτέρα μου παρατήρησης άφορά είς τήν ύπηρεσίαν τών άρχιπλοιάρχων και άρχιμηχανικών, τήν όποιαν ό νόμος 792/78 έξαιρει τού χρονοεπίδοματος.

"Ο άνωτέρω νόμος έγινε τό 1978 και έχει άναδρομικήν ισχύν, δέν κάμνει καμμίαν διάκρισιν μεταξύ έκεινων πού βγήκαν στήν σύνταξη πρίν άκόμα ύπογραφή, δηλαδή πρίν τό 1978, και τών μεταγενεστέρων. Έδω είναι ή άδικία διότι ύπάρχουν πολλοί άρχιπλοιάρχοι και άρχιμηχανικοί πού βγήκαν στήν σύνταξη πρίν τό 1978 μέτο 28-30 χρόνια ύπηρεσία και παίρνουν τήν ίδια σύνταξη μέτον νέους συναδέλφους των πού βγάινουν τώρα στήν σύνταξη μέτο 23 χρόνια ύπηρεσίαν εἰς νεαρωτάτην ήλικιαν.

"Πρέπει έδω νά προσθέσω διτί οι παλαιότεροι ναυτικοί, έγγωρισαν και έζησαν τήν θάλασσα ύπο πολύ δυσμενείς συνθήκας και είναι ή άδικία νά μή τυγχάνουν τής ίδιας μετα-

χειρίσεως μέτον νέους.

"Όταν τό 1932 ήμουν ναυτόπαις έπαιρνα μισθό μιά λίρα και πέντε σελλήνια, πού ήταν τό μισθολόγιο και τοιουτοτρόπως συνολικά άποδοχαί, διότι δέν ύπηρχαν τότε ούτε ύπερωριες, ούτε έξτρα, ούτε άδειες, ούτε ύπερενιαύσιες άδειες ούτε έπιδόματα, ή δέ έργασιά ήταν 12ωρος γιά τίς βάρδιες. Από τά χρήματα αύτά πλήρωνα 5 σελλήνια άπομαχικά και μούμενα μιά λίρα, τήν έποχή πού στήν Αγγλία είχαν 12 σελλήνια τό ζευγάρι τά δρυβιά και μιά λίρα ή φορεσιά τής δουλειάς, πανταλόνι και σακάκι.

"Τά άπομαχικά πού πληρώναμε τότε ήταν ένα ούσιωδες μέρος τών άποδοχών μας, πού τόχαμε μεγάλην άνάγκη και τά πληρώναμε άπο τό ύπερεμά μας. "Έτσι κρατήθηκε ή ναυτιλία και τό NAT.

"Δυστυχώς οι κόποι έκεινοι τώρα δέν λένε τίποτα και άκόμα ύπηρεσίες μας μέτο πληρωμένα τά άπομαχικά έξαιρούνται τού χρονοεπίδοματος γιατί είναι άρχιπλοιάρχων. 'Αλλά άφου τό NAT, βρίσκει δίκαιο νά τίς έξαιρεσι, δέν καταλαβαίνω γιατί δέν εύρισκει έπισησης δίκαιον νά μᾶς έπιστρέψη τά άπομαχικά πού είσεπραξε άπο τίς ύπηρεσίες πού έξαιρεται τού χρονοεπίδοματος.

"Ο νόμος 792/78 έχει πολλές άτελειες και άσφαλειες διά τούτο ύπηρξε άφορμή νά γεννηθούν πολλά και δίκαια παράπονα έκ μέρους τών συνταξιούχων ναυτικών. 'Αλλά και στό ίδιο τό NAT έπεφερε σύγχυσιν, πράγμα πού έφαντ κατά τήν άναπροσαρμογήν τών συντάξεων. Οι συχνές άλλαγές εἰς τήν νομοθεσίαν μπρέδεψαν πολύ τά πράγματα κατά τρόπον, πού τό NAT εύρισκομενον εἰς άδυναμίαν νά λύση τίς παρουσιαζόμενες διαφορές

## A. & C. ANASTASSIOU SHIPMANAGEMENT LIMITED



33, AKTI MIAOULI  
PIRAEUS - GREECE

Telephones: 4520 448  
4528 819  
4511 020  
4130 682

Telex: 21 1188 ANAS GR  
Telegrams: ANASTASS PIRAEUS

### AGENTS:

#### 1) LONDON:

PROPONTIS (U.K.) LTD.  
150 SOUTHAMPTON ROW,  
LONDON WC1 5AT  
TEL.: 8372 622 (3 LINES)  
TLX: 24155 PROP GR

#### 2) NEW YORK:

AEGEAN MARITIME AGENCIES INC.  
17, BATTERY PLACE,  
NEW YORK, N.Y. 10004  
TEL.: (212) 248.4185  
TLX: ITT 421499 Egeo UI

## ANNOUNCEMENT

Dear Sirs,

We are pleased to announce that as of the 1st of February 1980, we have taken over the management of the vessels listed below:

M.T. "CHRISTINA II"	DWT. 81.778
M.T. "COSMAS"	DWT. 61.565
M.T. "MARIONGA"	DWT. 65.713
M.T. "THANASSIS A."	DWT. 62.460
M.T. "YANGOS"	DWT. 20.330

Having behind us the spiritual drive of those who originally created this business and a lot of enthusiasm we believe we will make a very successful continuation in the years ahead.

Yours truly  
For A. & C. ANASTASSIOU  
Shipmanagement Ltd.  
N. DRAKOS  
Director

τῶν συντάξιούχων τούς παραπέμπει εἰς τό Συμβούλιον 'Επικρατείας.

'Αλλά τό Συμβούλιον 'Επικρατείας δέν είναι λύσις. Διότι δέν είναι δυνατόν γιά συντάξιούχο, ίδιως ἐπαρχώτη νά ταλαιπωρεῖται ἐπί μήνες εἰς τήν πρωτεύουσα, νά ύποβάλλεται στού κόσμου τά ξέδος καί τελικά νά περιμένη αόφαστο ίσως μετά τόν θάνατο του.

Πιστεύω διότι ή περί τών συντάξεων νομοθεσία τού NAT δέχει άναγκην σοβαράς μελέτης. Πρέπει νά μελετηθή μέ βασικά κριτήρια τά έτη υπηρεσίας εἰς τό ναυτικό ἐπάγγελμα, τά προσόντα τού ναυτικού καί τά ποσά που εισέφερε εἰς τό ταμείον. 'Επίσης πρέπει νά ἀπλουστεύονται κατά τρόπον πού νά τήν καταλαβαίνουν καί οι ἐνδιαφερόμενοι ναυτικοί καί δχι μόνον οι δικηγόροι, χωρίς τεχνάσματα καί κίνητρα πού ἐπιβαίνουν εἰς βάρος τών συντάξεων τών πραγματικών ἐπαγγελμάτων ναυτικών.

Σάς εύχαριστω

Μετά τιμῆς

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΦΗΚΑΡΗΣ

Πειραιεύς, Φεβρουάριος 1980

### ΟΙ «ΒΑΡΚΕΣ»

Κύριε Διευθυντά,

Μέ μεγάλη ικανοποίηση διάβασα τό άρθρον τού κ. Κ.Σ. ΧΑΛΚΙΑ μέ τίτλο «ΒΑΡΚΕΣ», δημοσιεύθηκε εἰς τό τεῦχος τής 1/1/80 καί τό δόποιο είναι ἀπάντησης τής ίδικής μου ἐπιστολῆς ύπό τίτλο ή ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΜΕΝΗ ΕΚΚΛΗΣΙΑΣ.

Κατ' ἀρχήν εύχομαι τό παράδειγμα τού κ. ΧΑΛΚΙΑ ν' ἀκολουθήσουν καί δάλοι συνάδελφοι διαφωνοῦντες ή μή. Διά τίς έύλινες βάρκες πού ἀναφέρει ὁ ἀρθρογράφος, ίσως διά τά πλοϊα ἔκειναι καί διά τού ναυτικούς τής ἐποχῆς ἔκεινης νά ἡτο ἡ καλυτέρα λύσις, διά τά σημειρινά δώματα δεδομένα ἀς μήν κάνουμε συζήτηση.

'Υπενθυμίζω διότι είς τήν ἐπιστολήν μου ἔκεινη, εἰς τήν όποια τά «Ναυτικά Χρονικά», δημοσιεύθηκε εἰς τό τίτλο ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΜΕΝΗ ΕΚΚΛΗΣΙΣ (τά εύχαριστώ πολύ τόσον διά τόν τίτλο δόσον καί διά τήν μετέπειτα σωστή τοποθέτηση των) ἀνέφερα διότι καί οι κλειστές βάρκες δέν είναι ή τέλεια ἀσφάλεια, ἀλλά δύπωσδήποτε κάποια ἀσφάλεια. Δέν είμαι ἔγως ὁ εἰδικός πού θά ύποδειξω τήν τελειότερη ἀσφάλεια, ή ἀπλή λογική δώματα λέει. Κάθε τί τό παλέο ἀντικαθίσταται MONON, ὅταν κάτι καλύτερο καί ἀποτελεσματικότερο ἀνακαλυφθεί. Καί οι ἀνοικτές βάρκες είτε έύλινες είτε συνθετικές έχουν πρό πολλού ἀντικατασταθεί ἀπό τίς κλειστές.

Πράγματι, δύως καλώς ἀντελήθη διότι ΧΑΛΚΙΑΣ, ύπηρετώ σε VLCC, ἀλλά έχω και θητεία σε φορτηγά, ἀς μήν διαχωρίζουμε δ-

μως τά πλοϊα στό θέμα τών σωστικών μέσων. Καί διά νά γίνω περισσότερο ἀντιληφτός «Κατά τήν γνώμη μου ή τελειότερη ἀσφάλεια είναι τό σωστικό ἐκείνο μέσον, πού θά ἐμπνέη ἀπόλυτη ἐμπιστοσύνη εἰς τό πλήρωμα, ώστε νά παραμένη μέχρι τέλους μέτον πλοιάρχο καί δέν ἔχει σημασία ἀν αύτο λέγεται κλειστή βάρκας ή, τιδηπότες ἀλλο». Πιστεύω διότι πιθανόν νά ύπηρεν πλοϊα που χάθηκαν, διότι δέν βοηθήθηκαν δοσ θά δημιεύεται πάντοτε κατά τήν γνώμη μου — είναι ή ἀρχή τού κακού. Φέρει εἰς τό πλήρωμα τήν βιασύνη καί τό ἀγχος τής ταχυτέρας ἀπομακρύνσεως ἀπό τό κινδυνεύον πλοϊα καί κατά συνέπεια τήν αὐτοκαταστροφή. Οι ἀριθμοί δέν ἀπατούν. Οι ἀπώλειες τού 1979 σέ ψυχές καί πλοϊα ἀποδεικνύουν ἐν μέρει διότι τά πληρώματα δέν ἔχουν ἐμπιστοσύνη στίς ἀνοικτές βάρκες. Ή 'Ελληνική Ναυτιλία φέρεται πρώτη παγκοσμίως στήν στατιστική τών ναυτικών ἀτυχημάτων (Ναυτικά Χρονικά 15/12/79 ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ) θέσις πού ούτε μᾶς κολακεύει ούτε μᾶς ταιριάζει. Θέσις δώματα διά τήν όποιαν ύπευθυνο δέν είναι αύτοί πού έκαναν τήν στατιστική.

Σάς εύχαριστω πολύ διά τήν φιλοξενία,

Μετά τιμῆς

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΝΕΡΗΣ

Πλοιάρχος, S/T NAFKRATIS

'Ἐν πλώ, 18 Ιανουαρίου 1980.

### ΠΕΡΙ ΥΠΕΡΩΡΙΩΝ ΣΥΝΕΧΕΙΑ

ΑΞΙΟΤΙΜΕ Κύριε Διευθυντά,

Ἐπιτρέψατε μου καί πάλιν νά ζητήσω τήν φιλοξενίαν τών στηλών τού ἀγκρίτου περιοδικού σας, μέ σκοπόν νά ἀπαντήσω στήν ἐπιστολήν τής 4/1/80 τού κ. Ποδιάδη, πού φιλοξενείται στό τεῦχος σας τής 15ης Ιανουαρίου 1980.

"Οσοι βέβαια θά διάβασαν τά δσα ἔγραφα, καί διαβάζοντας τώρα τά δσα γράφει διότι Ποδιάδης, πιστεύων ἀπό μόνον τους νά ἔβγαλαν τό σχετικόν συμπέρασμα.

"Ο κ. Ποδιάδης ἀφ' ἐνός ἀφού μᾶς ἔκανε μιά σχετική περιγραφή τής βιογραφίας του, πράγμα πού δέν τού τό ζητήσαμε, μόνος του φάσκει καί ἀντίφασκει, διότι παρεξηγήθηκε πού τόν ἀποκαλέσαμενον 'Αρχιπλοίαρχον, καί ἀπό τήν ἀλλην πλευράν γράφει μόνος του, διότι είχε δεκαετή ὑπηρεσίαν σέ γραφείο χωρίς νά μᾶς διευκρινίζει τί δουλειά ἔκανε στό γραφείο πού είργαζετο.

Κατόπιν ἐπικαλείται τά δσα ἔγραφε κάποτε σε συνάδελφός του κ. Δωρῆς τό 78, ἀλλά ἐ-

ρωτώ τόν κ. Ποδιάδην γιατί δέν ἀπήντησε στήν μετέπειτα ἐπιστολήν μου τής 6ης Μαρτίου 1979 διότι δέν τόν σύμφωναν τά δσα ἔγραφα.

Σχετικώς μέ τό δνομα τού πλοίου κάνω γνωστόν διότι δέν τό βρίσκω στής στήλες τών «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» πού γράφει τά δνομάτα τών πλοιών καί τίς κινήσεις των. Δέν ξεύρω πού φέρεται η παράλειψης τού ὄνοματος τού πλοίου, ἐκτός ἀν ἀπό καιρό είχε πωληθεί καί γι' αύτό δέν τό γράφουν. 'Αλλά ώς τάνκερ τού 60 είναι ἀρκετό γιά δσους ζησαν τά τάνκερ νά ξεύρουν τά προβλήματά τους, διότι ώς μᾶς κάνει γνωστόν διότι Ποδιάδης μόνο σε φορτηγά καί πλοια γραμμής έκανε ἀπό διότι μᾶς λέει, ἐκτός ἀπό τίς φωτογραφίες πού τά δέλεπε στό γραφείο, πού έργαζόταν νόμιζε διότι ζούσε τήν πραγματικότητα.

Στό μόνο σημείον τής ἐπιστολής του πού μᾶς διευκρινίζει τήν πραγματικότητα είναι διότι τό πλοίον ἔκανε ταξίδια Καραϊβικής. 'Ο πότες ἐμεῖς πού τά δζισαμε ἀπό κοντά καί ώς 'Υπ/ροχοι καί ώς Πλοιάρχοι ἔμαστε σε θέσιν νά κρίνωμεν ἀν είχε δικίο διότι Τουτουδάκης. Τώρα ἀν καὶ συντάξιούχος διότι Ποδιάδης γιά νά πάρη μία ιδέα ἀς πάν κανένα ταξίδια Καραϊβική μέ τό ΡΟΔΟΣΤΟ καί ἐκεῖ διόποδεινή πώς πρέπει νά γίνονται οι δουλειές, χωρίς νά πληρώνεται ο κόσμος καί νά ύποδειξη στόν συνάδελφον Πλοιάρχον πώς νά μήν ύπογράφει παράλογα τά ὅβερτραιμς.

Τώρα δόσο γιά τό θέμα πού δυσκολεύτηκε νά συσχέτισε σχετικά μέ τόν μισθών τών Πλοιάρχων, ἔχει βέβαια δικίο, ἔτσι γίνεται συνήθως, ἀμα δέν τούς συμφέρει ἀλλά καί τό 92.000 θά ἔγινε τελευταίως καί δχι τότε πού διότι Τουτουδάκης ἔπαιρνε 130.000, διότι τώρα μέ τό 92.000 τού Πλοιάρχου οι Τουτουδάκης θά παίρνουν ἀπό 160.000 καί πάνω. Καί ἔρωτώ ποία ή θέσις τού διότι Ποδιάδη στό θέμα αύτό.

Στήν ἐπιστολήν του μᾶς ύποδεικνύει διότι Ποδιάδης νά κάνωμεν χρήσιν τού περιοδικού τής ΠΕΠΕΝ τήν «Πλοιαρχική Ήχώ». Δέν χρειαζόμεθα ύποδειξεις ἀπό Προέδρους 'Εφοπλιστικών Έταιριών. Τό περιοδικό είναι δικό μας, κ. Ποδιάδη, καί δχι στούς ἔφοπλιστας καί τί χρήσιν θά τού κάνωμεν είναι δική μας δουλειά. Καί μιά περί ΠΕΠΕΝ κακώς δικό μας. Καπνίσης σάς ἀνέθεσε νά προσφωνήσετε, μάλλον νά ἀντιφωνήσετε ἐκ μέρους τών συντάξιούχων, διότι δέν μπορεῖ ένας Πρόεδρος 'Εφοπλιστικής Έταιριάς νά κάνωμεν ἐμεῖς, πού παλεύομεν ἀκόμη μέ τά κύματα, διότι νομίζω τά δσα είπε διότι Ποδιάδης θά πάρετε νά τά πή ένας συνάδελφος πού μόλις βγήκε ἀπό τό πλοίο, καί δχι ένας ΠΡΩΗΝ, πού ἀπό δεκατίας ἀφήσει τά πλοια καί τόν βοήθησε διότην

## «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 ΑΜΕΣΩΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ  
GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Τιμαί λογικαί - 'Εξυπηρέτησις καθ' όλον τό 24ωρον

TELEPHONE: 39252 WITH EXTNS.  
AFTER OFFICE HOURS: 446873

ΔΙΑΤΙΘΕΤΑΙ BENZINAKATOI ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

CABLE ADDRESS:  
"SHIPDAWOOD" MADRAS

νά γίνη και έφοπλιστής. Νά γίνη και τόν συγχριώμεν, άλλα δέν έχει καμιά δουλειά μαζί μας πού άγωνιζόμαστε άκομη στόν ύγρο στίβο χαροπαλεύοντας με τά κύματα ένω οι σάν τον κ. Ποδιάδη άπολαμβάνουν την κοσμήτην ζωήν και τούς τίτλους τού Προέδρου 'Εφοπλιστικής Έταιρίας. "Ας τό χωνέψουν ώριαμενοι, ή ΠΕΠΕΝ άνηκει στούς Πλοιάρχους τής θάλασσας. Οι πρώην δέν τούς άρνούμεθα σάν πρώην συναδέλφους, άλλα δχι νά καθοδηγούν τις τύχεις μας, και νομίζω ότι είναι ένα θέμα που πρέπει νά λυθή μιά διά παντός. Διότι σήμερα δχωμεν και 'Υπουργούς πρώην Πλοιάρχους, άλλα δλλη ή τύχη αύτών και δλλη ή δική μας.

Καί στίς τελευταίες γραμμές τού κ. Ποδιάδη άπαντω: "Ολοι οι συνάδελφοι, άγαπητέ Κε, είναι καλοί και δξιοι. Βέβαια θά υπάρχουν και οι μέτριοι δπως σ' δλα τά έπαγγέλματα, άλλα δν είναι αίτιοι οικονομικών έπιπτώσεων και ίδιως άπωλειας ΑΝΘΡΩΠΩΝ ΥΠΑΡΞΕΩΝ αύτό το γνωρίζετε καλύτερα έσεις οι ΤΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ γιά τά πόσα γίνονται πίσω άπό την πλάτη τού Πλοιάρχου, και μετά τά ρίχνετε δλα στόν Πλοιάρχον. Έξαλλου δν θυμάτε δ κ. Ποδιάδης αυτή ήτο και ή διαφορά μας με τόν κ. Δωρήν. Νά έχουν εύθυνες έναντι τού νόμου και οι ΤΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ και δχι μόνον δ Πλοιάρχος, και νά δήτε πόσο θά άλλάξη ή κατάστασις. "Αν θέλει δ κ. Ποδιάδης νά τού έξιστορήσω πολλά θέματα πού Πλοιάρχοι έπειτα θέματα δχι διότι ήσαν άκατάλληλοι, άλλα διότι δέν υπέκυψαν στούς έκβιασμούς τών τού γραφείου δηλ.

'Αρχιπλοιάρχων και 'Αρχιμηχανικών, ή δτι τιμωρήθησαν άπό τόν νόμον διά πράξεις δλλων.

Νομίζω δτι άπήντησα δεόντως στόν κ. Ποδιάδη. Καί τού κάνω γνωστόν δτι έμεις τά διάφορα μας προβλήματα τά συζητάμε στήν αίθουσα τού σωματείου μας, πίνοντας τό καφεδάκι, και δχι στά γραφεία και στήν "Ενωσιν 'Εφοπλιστών.

Εύχαριστών διά τήν φιλοξενίαν, και διά έκαστοτε εύγενή συμπαράστασιν σας νά άκουγεται η φωνή τών έργαζομένων στήν θάλασσα.

Διατελώ

Μετά τιμῆς

Γ. ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ - Πλοιάρχος Ε.Ν.

'Αθήναι, 20 Ιανουαρίου 1980

**Σημειώσις:** Παρακαλώ μία διευκρίνησις. 'Εκει πού γράφω δτι ό κ. Ποδιάδης κακώς άντεψώντας τόν κ. Πρόεδρον δταν στήν έσορτήν τής Πρωτοχρονιάτικης Πίττας τών Πλοιάρχων. Νομίζω λοιπόν δτι είναι δξιον παρατηρήσεως ΠΩΣ ένας Πρόεδρος 'Εφοπλιστικής Έταιρίας, και πρώην έπι δεκαετίαν ύπαλληλος γραφείου, μιά και δέν θέλει νά καλείται 'Αρχιπλοιάρχος, έθεωρήθη κατάλληλος στήν γιορτή τών Πλοιάρχων, έπαναλαμβάνω τών Πλοιάρχων, και έλαβε τόν λόγο και νά μᾶς συμβουλεύει γιά τό μέλλον μας. Δέν νομίζετε δτι ήτο σφάλμα τής διοικήσεως τής 'Ενώσεως μας;

Παρακαλώ θερμώς δπως τά άνωτέρω δη-

μοσιευθούν ώς σημείωσις μέ τήν έπιστολήν μου. Σάς εύχαριστώ.

### ZHTEI EΡΓΑΣΙΑΝ

'Αγαπητή κ. Διευθυντά,

Πρωτίστως θέλω νά έκφρασω τά πλέον θερμά συγχαρητήρια γιά τήν τόσο θαυμάσια έκδοση τού περιοδικού σας. Συντροφιά μου πολλών έτών τά "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" μ' έκαναν νά νοιώσω σάν παλιός ναυτικός. 'Η είδησεογραφία του άποτελει άσυναγώνιστο στοιχείο στόν χώρο τών ναυτικών έκδοσεων.

Μέσω αύτών τών στηλών ηθελα τήν συμπαράστασή σας και άγάπη στήν έξεύρεση έργασίας σέ κάποια ναυτιλιακή έργασια. Νέος στήν ήλικια, άπεφοίτησα άπό τήν Ναυτιλιακών 'Επιχειρήσεων και 'Εμπορικών Βιομηχανικών 'Επιχειρήσεων τού Business Centrer of Athens. Είμαι γνώστης τής 'Αγγλικής Γλώσσας και έχω έμπειρια σέ λογιστήριο ναυτιλιακής έπιχειρήσεως. Τηλ. 7776.227 6-8 μ.μ. κ. Γ. Μωύσολγον.

Παρακαλώ κύριε Διευθυντά, θά ηθελα νά δημοσιεύστε αύτήν τήν μικρή μου άγγελία. 'Η εύγνωμοσύνη μου θά είναι παντοτινή γιά σᾶς.

Εύχαριστώ θερμώς,

Διατελώ μετά τιμῆς  
ΜΩΥΣΟΓΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

'Αθήναι, 11 Φεβρουαρίου 1980

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



**CAPE TOWN FAROS & C<sup>o</sup>. 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

ΠΡΟΓΣΤΑΜΕΝΟΙ

(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 ΠΡΟΤΟΝΤΩΝ.
- 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

"Eva káthe tóso

## Ο «ΤΟΦΑΛΟΣ»

Τοῦ κ. Γ. ΦΡΕΡΗ

Θέμα λυπηρό πού γράφεται μέ αγανάκτηση καί άδια. Πόσο πού καλύτερο θάταν νά γραφα γιά τόν έχασμένο λαϊκό ήρωα — τόν Τόφαλο — τόν γιγαντόσωμο έκεινο άνδρα, τόν μυώδη, πού τά χέρια του ήταν δαγκάνες καί μπορούσαν νά συναγωνιστούν τήν σημερινή «μπουλντόζα». Τόν δνθρωπο πού λύγιζε σίδερα καί σήκωνε βάρη άπιθανα. Δυστυχώς τόν λαϊκό άθλητή Τόφαλο, τόν έφαγε ή λήθη καί τόν καταχώνιασε χρόνος. Ή σημερινή κοινωνία σπατάλης δημιούργησε καινούργιους ήρωας πάρα πολλούς, άστονύχδες, σαλταδόρους, άδιστακτους. Λεφτά! Θέλω λεφτασά! Κι άπο κεί καί μπρός «ό σκοπός άγιαζει τά μέσα» κι δποιον πάρει ο Χάρος.

\*

Ό σημερινός μας ήρωας — συνονόματος — τού λαϊκού, πού διασκέδαζε καί γέμιζε μέ έθνική ύπερηφάνεια τούς «Έλληνες, γιά τή δύναμη του, ούτε μάς διασκέδαζει ούτε μάς γεμίζει άπό έθνική ύπερηφάνεια. Αντίθετα μάς γεμίζει κατασχύνη καί ντροπή. Και σάν συνονόματος τού λαϊκού Τόφαλου, τό ύπο έλληνική σημαίαν «TOFALOS G.» έλιγεις τά σίδερα τής ναυτιλίας μας, πλήττοντάς την σε στιγμές δύσκολες, πού έχρησι καί φίλοι έχουν ριχτή πάνω της λέξη και θέν' νά τήν κατασπαράξουν.

\*

Έξ αρχής δηλώνων δτι δέν είμαι ούτε αύτόπτης, ούτε αύτήκοος μάρτυς τών δυνών αυνέβησαν είς Σαίν Μαλό τής Γαλλίας, δπου κάποια μέρα τού μήνα πού πέρασε φουντάρισε τό «TOFALOS G.» γιά νά έφερτασε φυστίκια. Έτσι λένε στήν άπλη γλώσσα τίς άραχίδες. Τά χαρακτηριστικά τού «TOFALOS G.» δέν δικαιολογούν τ' δνομά του.

Ναυπηγήσεως 1951 (29 χρονών στήν άνθησή του!). Χωρητικότητος 7.902 τόνων. Αφεντικό του; Δέν τό γνωρίζω. Ούτε μ' ένδιαφέρει νά μάθω. Τί συνέβη; Τί έγινε; δέν ξέρω. Τή πρώτη είδηση γιά αύτήν τήν ιστορία τή διάβασσα σάν πρώτο σχόλιο σε σοβαρή έφημερίδα τής Αθήνας. Γράφει:

«ΜΙΑ ΠΛΩΤΗ ΔΥΣΦΗΜΗΣΗ

Ο «ΤΟΦΑΛΟΣ» παρά τό δνομά του, δέν ήταν παρά ένα πλωτό άπολειφάδι, ένα πλωτό

φέρετρο. Μέ φαγωμένες λαμαρίνες, μέ ανύπαρκτα μέσα έπικοινωνίας, χωρίς ναυαγωστικές βάρκες, χωρίς δργαία πλεύσεως, χωρίς κάν έναν ύποτυπωδή άσύρματο — μέ τό πολυεθνικό του πλήρωμα πεινασμένο καί άπληρωτο — τό πλοιού αύτό τών «έλληνικών συμφερόντων» πού μετέφερε πρόσφατα ζωοτρόφες στό λιμάνι Σαίν Μαλό τής Γαλλίας, τρόβηξε πάνω του τίς κάμερες τής γαλλικής τηλεόρασης καί έγινε άντικείμενο δλου τού γαλλικού Τύπου... Κι έμβροντητοι οι έταροι μας Γάλλοι είδαν καί γνώρισαν τό «θαύμα τής έλληνικής έμπορικης Ναυτιλίας» καί τρόμαξαν!

Άν δώμας, έν όνδματι τής αινησης τού ναυτιλιακού συναλλάγματος τό ύπουργειο Ναυτιλίας έπιτρέπει νά ποντοπορούν αύτοί οι πλωτοί δυσφημιστές τού έλληνικού στόλου καί, άν, έν όνδματι τής συνεργασίας μέ τόν έφοπλισμό, έπιτρέπονται οι πλόες σε σκυλοπνίχτες — είναι βέβαιο ότι, καί τό ναυτιλιακό συναλλαγμά δέν πρόκειται νά αύξηθει (κατά τίς έπισημες προσδοκίες), καί ή έμπορικη ναυτιλία μας θά γίνει ή άποδιοπούπαια τού εύρεος οικονομικοπολιτικού χώρου τής Ε.Ο.Κ. — στόν όποιο ένταχθήκαμε!»

Άφου λοιπόν τό διάβασα κι έβγαλα τά συμπεράσματά μου, δέν άμφεβαλα πώς κάτι τό σοβαρό συνέβηκε. Πώς νά τό διασταρώσω; Πώς νά μάθω;

\*

«Ενα μάτσο γαλλικές έφημερίδες, δχι Παριζιάνικες, ώστε νά μπερδευτώ καί νά σκεψτώ πώς μια είδηση φουσκώνει άναλογα μέ τήν άπσταση πού πάρονται χώρα τό γεγονός. Οι γαλλικές έφημερίδες ήταν τοπικές, τού Σαίν Μαλό καί συγκεκριμένα ή «Ouest-FRANCE» Φωτογραφικό ρεπορτάζ άπιθανο καί ίδιατερο ή φωτογραφία πού δείχνει τά σαπισμένα κρέατα, τά κοκκάλα καί τή σαπίλα καί θυμίζει κατάλοιπα «Αουαβίτς... Λεζάντα: «Τό χαλασμένο κρέας έξεφορτώθηκε. Οι ναύτες φορούσαν μάσκες γιά νά προφύλαχθούν άπ' τή δυσωδία».

Παραθέτω σε πολύ σύντομη περίληψη τίτλους καί κείμενα:

«ΤΟΦΑΛΟΣ» ΜΙΑ ΘΛΙΒΕΡΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΟΥ ΕΓΙΝΕ ΑΞΙΟΠΕΡΙΕΡΓΟ»

Άλλη φωτογραφία, πλήθη Γάλλων σπρώ-

χνονταν νά δούν τήν κατάντια. Λεζάντα τής φωτογραφίας:

«Τό Σαββατοκύριακο τό Έλληνικό Φορτηγό προσείλκυσε πολλούς περιέργους. Μερικοί από τούς έπισκεπτες αύθρημητα έκαναν μιά χειρονομία. Ό Δήμος (Σαίν Μαλό) πήρε θέση μέ άποφασή του πού ψηφίστηκε από τό Δημοτικό Συμβούλιο».

Και αύτά άφορούν τό φωτογραφικό ρεπορτάζ. Σάν σάλτσα μπεσαμέλ δρχεται ή απόφαση τού Δημοτικού Συμβούλιου τού Σαίν Μαλό. Καταπέλτης ένός Δήμου πού άνηκει σε χώρα μέ τήν όποια γινήκαμε έταιρο. Χώρα μέ ναυτική παράδοση. Και ίδου ή απόφαση τού Δημοτικού Συμβούλιου:

«Άγανακτισμένοι από τίς άνεπιτρεπτες συνθήκες κάτω από τίς όποιες ζούν τά μέλη τού πληρώματος τού πλοίου «ΤΟΦΑΛΟΣ», τό Δημοτικό Συμβούλιο καταδικάζει τοιαύτας μεθόδους, οι όποιες άποκαλύπτουν μία σκανδαλώδη έκμετάλλευση τών άνθρωπων καί άποδεικνύουν μίαν περιφρόνηση ούχι άλιγωτερο σκανδαλώδη διά τήν άνθρωπην άξιοπρέπεια.

Άπαιτε άπως ο πλοιοκτήτης προβή έπειγόντων στίς άπαραίτητες έπισκευές, διά τήν άσφαλειαν τού πληρώματος καί έξασφαλίσει συνθήκας υγιεινής διατροφής καί ένδιαιτήσεως, ειώς τάς όποιας δλοι οι άνθρωποι έχουν δικαίωμα.

Ζητει τήν έπεμβαση τών διεθνών όργανων, δπως ή «Επιτροπή άνθρωπων δικαιωμάτων, ίνα έξασφαλισθή ή προστασία τών ναυτικών μετά τήν άναχώρησιν τού πλοίου έκ Σαίν Μαλό, ίνα άποφευχθούν άντιπονα δπως έκεινα πού γνωρίζομεν είς παρομοίας περιπτώσεις. Τέλος, τό Συμβούλιον εύχεται δπως ή «Έλλας προσχωρήσει είς δηλους τούς άργανισμούς άσφαλειας τής Εύρωπαικής Κοινότητος είς δι, ή αφορά τό ναυτικό δίκαιον».

Έδω νομίζω πώς πρέπει νά κλείση ή χαρούζα τών σαπισμένων κρεάτων. Νοιώθω την άναγκη νά πάρω άσφαλτο καί βάλω τελεία δίχως παύλα γιατί πιθανόν νά έπανελθουμε.

«Ολα τά ντοκουμένα καί οι φωτογραφίες βρίσκονται στα χέρια μου καί είναι στή διάθεση του YEN καί τής EEE έάν καί έφ' δον μού ζητηθούν.

\*

Καημένε Τόφαλε, λαϊκέ άθλητή καί ήρωα πού βρίσκεται ή σκόνη σου; Πόσο θάθελα νά ζούσες, νά βούταγες μέ τίς χερούλες σου καί τά μούσκουλά σου τούς μπίζνεσμεν. Αύτη θάπρεπε νάταν ή ποιηή γιά τούς τυχαίους δυσφημιστές τής μεγάλης ναυτιλίας μας.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



## Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

SOUTH AFRICA

DURBAN - HEAD OFFICE

19th Floor Ross House (West)  
22/23 Victoria Embankment  
Durban 4001, SOUTH AFRICA  
P.O. Box 2110, CABLES "PANDORA"  
Tel: 376545 Telex: 6:2550 SA

JOHANNESBURG - PANDORA CHARTERING

12th Floor, Total House,  
209 Smit Street, Braamfontein  
2001 JOHANNESBURG, SOUTH AFRICA  
P.O. Box 32341, Braamfontein 2017  
Tel: 392765 Telex: 4-29064 SA

GREECE - PIRAEUS

SEAGOLD MARITIME INC.  
98B Filinos Street,  
Piraeus, Greece  
Tel: 4519794 - 4519719  
Telex: 21-1185 SEA GR

## ΤΟ «ΚΑΤΗΓΟΡΩ»

### ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Τοῦ κ. Π.Α. ΛΑΙΜΟΥ

Τά χρόνια και ειδικώς άπό τό τέλος τού Βου Παγκοσμίου Πολέμου δταν ή ανέχασις της Ελληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας έγινε τόσο σημαντική, τό Ελληνικό Πλοίον και ό Ελληνας Πλοιοκτήτης, κατηγορούνται συνεχῶς διά σωρείαν κακών πράξεων και παρανομιών. Συγκεκριμένως, έχει γίνει «τῆς μόδας» νά άποδιδονταν εις τήν Ελληνικήν Ναυτιλίαν, δλες τίς παράνομες και ένοχες πράξεις τών ξένων έφοπλιστών, τών διεθνώς ένεργούντων πειρατών τής θαλάσσης και δλων τών άλλων κακοποιών.

Κατηγορούμεθα διά τά κάτωθι:

α) "Οτι τά πλοϊα μας είναι κατωτέρας «στάθμης» και οι συνθήκες διαβιώσεως δέν φθάνουν τά διεθνή κμέτρα και σταθμά".

β) "Οτι χρησιμοποιούμε «σημαίες εύκολιας».

γ) "Οτι είμεθα πρότοι στίς Ναυτικές άπολεις και άβαριες.

δ) "Οτι τά πλοϊα μας και οι Ελληνες Πλοιοκτήτες λαμβάνουν μέρος εις τίς Ναυτικές άπατες, κλοπές φορτίων, και τά γνωστά διεθνή, Ναυτικά σκάνδαλα.

ε) Άκομα και στήν Ελλάδα, κατηγορούμεθα διά οι Έφοπλισταί χαίρουν ιδιατέρας συμπαραστάσεως άπό τό Κράτος, διά πάροντον ειδικούς εύνοικούς δρους και φορολο-

γικές εύκολιες και άπαλλαγές κλπ. κλπ.

Δέν είναι καθόλου δύσκολον νά παρουσιάσωμε συντριπτικά στοιχεία και έπιχειρήματα διά νά καταρρίψωμε τίς κατηγορίες αύτές. Μπορούμε νά φέρωμε έκατοντάδες παραδειγμάτων και συγκρίσεων μέ δλλες Ναυτιλίες, μπορούμε έπισης άκομη και νά θίξωμε Κράτη και Εθνικές Ναυτιλίες, έν τούτοις, θά προσπαθήσωμε νά προβάλλωμε τίς άποψεις μας, νά δώσωμε στατιστικώς, περιπτώσεις και άριθμους, διά νά δείξωμε και νά άποδείξωμε συντριπτικώς, διά οι άνωτέρω κατηγορίες δέν έχουν σωστήν βάσιν, ούτε στηρίζονται στήν άληθειαν.

α. Ή έξελιξις τής Ελληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας κατά τά τελευταία 30 χρόνια ήτο τόσο ραγδαία, που ίνομάσθηκε άπό ορισμένους διεθνεῖς κύκλους, ΤΟ ΘΑΥΜΑ τού αίδωνος μας. Τό Ελληνικόν πλοϊον έξελίχθη, άπό τό παλήρ, «κουρασμένο» πλοϊο που άγοράσθηκε άπό κάποια Αγγλικήν Έταιρεια Τακτικών Γραμμών, εις τό μοντέρνο, τεχνικώς τέλειον μεγαθήριον τής σήμερον.

Τά Ελληνικά πλοϊα σήμερα είναι, εις τήν μεγάλην πλειοψηφίαν των, μοντέρνα, άρτιών ναυπηγημένα μέ ύψηλον έπιπεδον προδιαγραφάς και μέ ώραιότατα, μελετημέ-

να ένδιαιτήματα. Είναι δέ παγκοσμίως γνωστόν διά τό φαγητό και ή περιποίησις τών ναυτικών είναι έξαιρετικά διότι, δπως οι έξοι ναυτικοί τουλάχιστον λέγουν: «Ο Ελληνας ναυτικός τρώει και περνά καλά».

Βεβαίως υπάρχουν και μερικά πλοϊα, παλλά, κακοσυντηρημένα. Συγκεκριμένως, σέ δρισμένες γραμμές δπως στήν Μεσόγειο, Έρυθρά Ωάλασσα και Άνατολική Αφρική, μπορεί νά βρή κανείς πλοϊα τά όποια είναι παλαιά και τά ένδιαιτήματά των είναι κατώτερα τών μέτρων και σταθμών που θά ίθελαμε. Παρ' δλα αύτά, μετά τό τελευταίο, Νομοσχέδιο τό όποιον άπαγορεύει τήν έγγραφήν πλοϊον πλαιστέρων τών 17 έτών εις τά Ελληνικά Νηολόγια, ή κατηγορία τών πλοϊον πλαισιούτων μειούται δραματικώς. Συγκεκριμένως, τά Ελληνικά Νηολόγια είναι τά μόνα άπό τά παραδοσιακά, Ναυτιλακά Κράτη, που έθεσπισαν τέτοιαν νομοθεσίαν.

Οσον άφορά τίς συνθήκες διαβιώσεως επί τών «κακών», δς πούμε, Ελληνικών Πλοϊον, μήπως έρευνησε κανείς και συνέκρινε ταντίστοιχον πλοϊον τής π.χ. Ισπανίας; Ιταλίας άκομη και τό τής Μ. Βρετανίας; Άν βεβαίως προχωρήσωμε και σέ σημαίες δπως π.χ. τού Πακιστάν, Ινδίας, Μαλδίβες, Σιρκαπούρης κλπ. κλπ. τότε θά συμπεράνωμε όπωσδήποτε διά τά «κακά», Ελληνικά πλοϊα είναι άσυγκρίτως άνωτερα άπό κάθε άποψιν τών πλοϊον τών σημαιών που άναφέραμε.

β. Όσον άφορά τό θέμα τών Σημαιών Εύκαιριας, δς μού έπιτραπή γά άναφέρω διά ο Ελληνας πλοιοκτήτης έμαθε τίς «ση-

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 Νέο 'Υόρκη:**

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

**στό Τόκιο:**

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

**στή Σιγκαπούρη:**

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



**έταιρίες μας είναι:**

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

**στόν 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

μαίες εύκαιριας» άπό τους παλαιοτέρους, παραδοσιακούς, ξένους πλοιοκτήτες οι οποίοι είχαν πλοιά σε σημαίες Bahamas, Βερμούδας, Παναμᾶ κλπ. προτού άκομη οι Έλληνες άρχιζαν νά αγοράζουν τά πλοιά Liberty, άμεσως μετά τό τέλος του Πολέμου.

Αν άναλύσουμε τήν πραγματικήν ιδιοκτησίαν τών πλοίων υπό σημαίαν π.χ. Λιβερίας, θά δούμε ότι, ή Αμερική, τό Hong Kong ή Ιαπωνία, ή Ιταλία και άκομη και άλλες Ευρωπαϊκές Ναυτιλίες, εύρισκονται μπροστά άπό τήν Έλληνικήν σε χωρητικότητα υπό σημαίαν Λιβερίας. Τό ίδιο συμβαίνει και με τήν σημαίαν Σιγκαπούρης.

Τό AMOCO CADIZ, Λιβερίανό, δέν άνηκε σε Έλληνες, Τό δύο άδελφά πλοιά του BERGE ISTRA, Λιβερίανη σημαία, δέν άνηκουν σε Έλληνες. Τό STAR CLIPPER τό όποιον έκτιπησε τήν γέφυρα εις τό Cothenburg μέ σημαντικές, άπωλεις ζωῆς, Λιβερίανό, δέν είναι Έλληνικών συμφερόντων. Τέλος, τό SALEM, Λιβερίανό, δέν άνηκε σε Έλληνες.

Επί τού θέματος, αύτοῦ, συμπληρωματικό, μπορούμε νά παρουσιάσουμε, άριθμους και στατιστικές, οι όποιες άποδεικνύουν καθαρά ότι, ή άλλην ιδιοκτησία τών πλοίων υπό σημαίαν Σιγκαπούρης, Γιβραλτάρ, Παναμᾶ, κ.α. δέν είναι Έλληνική.

γ) Δέν υπάρχει καμιά άμφισθλία ότι τό Έλληνικόν Πλοίον είναι ύψηλά εις τήν «Λίστα» τών Ναυτικών Ατυχημάτων. Αύτό πρέπει νά τό περιμένη κανείς. Διότι δέν θά πρέπει νά είναι τό Bangladesh ή ή Έλβερια ή άκομη τό Βέλγιο, ή Όλλανδια πρώτοι εις τήν Ναυτικά Ατυχημάτα. Η Έλληνική Εμπορική Ναυτιλία είναι ή Πρώτη στόν κόσμο, έάν υπολογίσωμε τά Έλληνικής ιδιοκτησίας πλοιά υπό Λιβερίανη σημαία, συνεπώς, είναι φυσικώτατον νά άκομη κανείς διά άτυχημάτα σε Έλληνικά Πλοιά πιό συχνά άπό, έπι παραδείγματι, σε Αμερικανικά. Και όπως άναφεραμε ούτε τό AMOCO CADIZ ούτε τό BERGE ISTRA η τό STAR CLIPPER η τό SALEM είναι έλληνικά.

Έδω θά έπιθυμούσαμε πολύ νά άναφερωμε κάτι τό όποιον ήσως νά δημιουργήση άντιρράσεις όχι εύνοικές: Αύτοι είναι ή κακή δημοσιότης πού δίδεται σε κάθε άτυχημα Έλληνικού Πλοίον άπό τόν διεθνή τύπο και τήν τηλεόραση και δυστυχώς και άπό τόν Έλληνικό τύπο. Τό άποτελεσμα αύτης τής κατάτάσσεως είναι ότι οι «κακές πράξεις» ή ή άπολεια ήνος έλληνικον πλοίον προβάλλεται έντονως παγκοσμίως, με δλα τά άλεθρα άποτελεσματα πού έχει ή δυσφήμησις αύτη. Έχομε συνήθεις χρόνια τώρα, νά άκομη και νά βλέπωμε νά χρωματίζεται μέ τά πιό «σκοτεινά» χρώματα, κάθε άπωλεια ή συμβάν έλληνικον πλοίον.

δ) Έρχομεθα τώρα εις τήν γνωστήν υπόθεσιν τών Ναυτικών Απατών και με μεγάλην λύπην πρέπει νά δηλώσωμεν ότι, ή Διεθνής Τύπος και ή Τηλεόρασης είναι οι «Ενοχοί, διότι έπιπρίπτουν σκοπίμως κατηγοριαν βαρείαν εις τό Έλληνικόν πλοίον και τόν Έλληνα πλοιοκτήτην. Σέ ένα τελευταίο πρόγραμμα τής Αγγλικής Τηλεοράσεως σχετικόν τό θέμα αύτό, οι περισσότερες φωτογραφίες και ή άνταπόκρισις έδειχνε συνεχώς τό λιμάνι του Πειραιώς και ένω κατά τήν διάρκειαν τού προγράμματος μόνον ένα Έλληνικόν Πλοίον άνεφέρθη, ή υπανιγμός τού Πραγράμματος ήτο άδιαφευστος; διτό τό Έλληνικόν Πλοίον είναι τό «ένοχον» σε γενικές γραμμές.

Έάν διαβάση κανείς τά άποτελέσματα και τίς στατιστικές μιάς μεγάλης και σοβαρής Έρευνής πού έγινε άπό τήν FERIT (Far East Regional Investigation Team) και άπό άλλους παράλληλους Οργανισμούς, θά βγάλη τό άδιασειστο συμπέρασμα: «Οτι ή μεγαλύτερη, ή συντριπτική πλειονψηφία τών Ναυτικών Απατών έλαβον χώραν εις τό γνωστόν Τρίγωνο — Hong Kong, Μανίλα, Σιγκαπούρη και άφορούν άπολυτα, πλοιά πού δέν έχουν καμιάν σχέσιν μέ τήν Έλληνικήν σημαίαν ή με Έλληνες πλοιοκτήτες (ιδέ Seatrede «Έκδοσις Δεκεμβρίου 79 και Ιανουαρίου 80).

«Ας μου έπιτραπή νά άναφερωμε σάν έπιλογο και τήν τελευταίαν περίπτωσιν τού SALE, τού μεγάλου, διεθνούς σκανδάλου τό όποιον δέν έχει καμιάν σχέσιν μέ τό Έλληνικό Πλοίο ή με Έλληνικά συμφέροντα.

Έρευνώντας προσεκτικά τά πρακτικά και τήν προέλευσιν τών περισσότερων Ναυτικών άπατών πού άφορούν πλοιά και τά φορτία των, συμπεραίνουμε ότι:

1. Στίς περισσότερες περιπτώσεις οι Έλληνες Πλοιοκτήτες έχασαν πολλά χρήματα μέ τό νά χρονοναυλώσουν τά πλοιά των σε άπατηλούς και «κακούς» χρονοναυλωτές οι όποιοι έξαφανίζονται τελικώς χωρίς νά πληρώσουν ένοικον/ναύλον.

2. Σέ δλες σχεδόν τίς περιπτώσεις πού άφορούν Έλληνικά πλοιά, ή άπατη, έγινε άπό τόν φορτωτή ή τόν παραλήπτη ή και τούς δύο ή τόν χρονοναυλωτή, οι όποιοι έχουν συνήθως τήν βάσιν των εις τήν Έγγυς Ανατολήν ή άλλες «σεβαστές» πόλεις τής Εύρωπης και όχι στήν Έλλάδα.

3. Μερικές περιπτώσεις Έλληνικών Πλοίων πού «έποιλθαν» τό φορτίον των άφοι έπηραν Δικαστήκην άποφασιν στήν Έλλάδα ή άλλου, άφορούν τήν κλασικήν και πασίγνωστη περίπτωση τού «φτωχού». μοναδικού—πλοίον τό όποιον άκομη εις Έφοπλιστήν ο όποιος έχει άναγκες, υποθήκη κ πρός άποληρωμήν κλπ και ή όποιος στήν άπόγνωσι του, άφοι ο χρονοναυλωτής του έξαφανίζεται χωρίς, νά τού πληρώση ναύλον, στήν άπόγνωσι του και διά νά άποφύη τελείαν καταστροφήν, πηγαίνει στό Δικαστήριο, παίρνει άδεια άνάλογη και «πουλάει» τό φορτίον.

ε) Έρχομεθα τώρα στό θέμα τής φήμης και γενικά τού δύναμος πού έχει έλληνας Πλοιοκτήτης στήν πατρίδα του. Είναι δυστυχώς άποκαρδιωτικόν τό γεγονός ότι ή συμβολή τού Έλληνα πλοιοκτήτη στόν Έθνικόν Πλούτον, δέν άναγνωρίζεται δεόντως.

Η Έλληνική Ναυτιλία άνεπτύχθη και έμεγαλούργησε έξω άπό τά έθνικά πλαίσια. Έγινε ένας διεθνής Γίγας. Έγινε έπι πρεσβευτής τής Έλλαδος σε δλο τόν κόσμο. Έδωσε στήν πατρίδα μας ούσια, φήμη και σημασία.

Νομίζουμε ότι δέν χρείαζεται νά έξηγησωμε σε λεπτομέρειες και νά δώσωμε στατιστικά στοιχεία και οικονομικούς όρισμούς διά τήν συμβολήν τής Έλληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας εις τήν πατρίδα μας. Άπλως άναφέρομε ότι ή Ναυτιλία είναι ή πιό ΟΥΣΙΩΔΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ και μάλιστα πιό ουσιώδης και θετικός άπό τόν Τουρισμόν. Διότι, ένω ή Τουρισμός φέρνει στό Κράτος μας έκατον μύρια δολάρια, τό δφελος άπό τόν τουρισμό δέν είναι τελείως «καθαρόν» δφελος. Η Έλλας πρέπει νά έργασθη «σκληρά», νά προετοιμασθη παντοιτρόπως διά τόν τουρισμό. Πρέπει νά

δημιουργηθῇ ή άπαιτουμένη δόμη διά νά δυνηθούμε νά «τραβήξωμε» και νά συγκρατήσωμε τόν «ικανοποιημένον» τουρίστα. Πρέπει νά δημιουργηθούν δρόμοι, ξενοδοχεία, μέσα και εύκολες σημαντικές, διά νά κερδίσωμε τόν ένοιο συναγωνισμόν.

Άπό τήν άλλη πλευρά ή Ναυτιλία δέν χρειάζεται τήν Κρατική άρωγη και οικονομική συμπαράστασι. Η Ναυτιλία δίδει. Τίποτα δέν ζητάει πιώ.

Οι ιδιοκτήτες τών άλλων, ξέων Ναυτιλίων έχουν πάρα πολλά βοηθήματα και κρατικές έγγυήσεις: Οι Βρετανοί και Νορβηγοί πλοιοκτήτες λαμβάνουν τήν γνωστή Ναυτηρική Έπιχορήγησι, και άλλες σημαντικές βοηθίες άπό τό Κράτος, δανειοδοτήσεις μέ χαμηλά έπιτοκία κλπ. πού οι Έλληνες έφοπλιστές ούτε ένοιερούνται.

Οι Πακιστανοί αύτή τήν στιγμή κατασκευάζουν έξι πλοιά στήν Ιαπωνία μέ ένα δάνειο \$ 100.000.000 τό όποιον είναι έγγυημένο άπό τήν Πακιστανική Κυβέρνηση, μέ 30 χρόνια άποληρωμαί και 10 χρόνια καθυστέρησιν (moratorium) μέ 2% έπιτοκιον. Η εύκολια αύτή είναι πρωτάκουστη στούς διεθνεῖς έμπορικούς κύκλους.

Η Κυβέρνησης τού Βελγίου και τελευταίως και τής Όλλανδίας, έγγυωνται 15χρονα δάνεια μέ 3% έπιτοκίον εις τούς έφοπλιστές των μέ τόν σκοπόν, τήν ναυπήγησην πλοίων εις τά ναυπηγεία των.

Ας έλθωμε τώρα στούς Έλληνες Πλοιοκτήτες: Μήπως γνωρίζει κανείς πόσα δάνεια ή έγγυησεις παίρνουν άπό τής Έλληνικές Τράπεζες ή τούς Κρατικούς Οργανισμούς μας; Τό ποσοστόν είναι μηδαμόν.

Τί κάμενε λοιπόν έλληνας Έφοπλιστής; Άπλως βρίσκει μόνος του δανειοδοτήσεις εις τήν διεθνή άγορά, βάζει τήν έυπνάδα του, τήν δύναμί του, τήν προσωπικότητά του, τήν προσωπική του έγγυηση τής περισσότερες φορές, στήν προσπάθειά του νά έπιτυχη τού σκοπού του. Και μέ αύτό τόν τρόπο κατώρθωσε νά γίνη τό μεγάλο και φωτεινό παράδειγμα τής Διεθνούς Ναυτιλίας και βεβαίως ο μεγαλύτερος συντελεστής τού Έλληνικού Προϋπολογισμού.

Προσφέρει άνω άπό 1,5 δισεκατομμύρια δολλάρια έτησίως συνάλαγμα στήν Έλλάδα.

Δίδει έργασίαν σέ 150.000 ναυτικούς και εις τό προσωπικό άνω τών 500 Ναυτιλίων Γραφείων και Έταιρων εις τόν Πειραιά. Και συμφώνως μέ τούς υπολογισμούς τού Προέδρου τής Ένωσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, ή Έλληνική Ναυτιλία δίδει έργασίαν και «ζωήν» σέ άνω τών 100.000 άνθρωπων (άν υπολογίση κανείς οίκογένειες κλπ. κλπ.) πού είναι τό 1/12 τού πληθυσμού τής Έλλαδος.

Συνεπώς άν μελετήσωμε τά άνωτέρω, πρέπει νά συμπεράνωμε ότι: Είναι πλέον καιρός νά πάρη ή Έλληνική Εμπορική Ναυτιλία και ή Έλληνας Πλοιοκτήτης τήν άμβολουσα θέσι τους και τήν άναγνώρισι τους, πρότον εις τόν έθνικόν τούμε, στή πατρίδα μας και βεβαίως δι ε θ ν ω ς, παρ' δλον οτι έμεις οι Έλληνες δέν έχομε καμιάν άμφιβολίαν διτό εις τόν Παγκόσμιον στήβον, οι Έλληνες Πλοιοκτήτες κατώρθωσαν μέ τήν έργασίαν των, μέ τήν προσωπικότητά των νά δημιουργήσουν και νά διατηρήσουν τό δόνομα πού άνομάσθηκε τό ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΘΑΥΜΑ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ  
Λονδίνον 7/2/1980

# We've got the ships of the '90s. From everyone's point of view.



**JOHN PARKER, BRITISH SHIPBUILDERS.** "Among our families of designs, shipowners will find the most economical solution to their transport problems - be it in bulk carriers, general cargo, reefers, containers or tankers. Our designs are not only 'market friendly' but are equipped with the latest fuel-saving engine types. As always we build for high quality and in-service reliability. And, we have the right financial packages; and guarantees on delivery by our workforce. British Shipbuilders are geared to take you into the 90s - starting right now."



**LORD INVERFORTH, CHAIRMAN OF BANK LINE.** "The fact that we have built consistently in the UK always causes comment. But delivery performance has on the whole been excellent and the quality of liner produced has been absolutely top class. It is fair to say that when we sell Bank Line ships after 15-16 years, they are much sought after because of their pedigree and their standard of upkeep."



**JOHN CHALMERS, CONFEDERATION OF SHIPBUILDING AND ENGINEERING UNIONS.** "State ownership has brought together everyone concerned in building ships - it's a team effort. We now are an industry in harmony, dedicated to first class workmanship and deliveries on time. And we are all working together - management and trade unions - to improve the industry's productivity."



**CAPTAIN GEOFFREY TULLY, SHIP'S MASTER.** "I don't think you can beat a British built ship. Mine is a very fine vessel with excellent cargo handling gear. She is well balanced with nice handling at sea. This class of vessel is definitely the best in the Line. They are of good general design and are comfortable to sail in, which produces a happier crew."

Find out more about the ships of the '90s.

## British Shipbuilders

The World's most versatile marine group.

Contact John Parker, Marketing Department, British Shipbuilders, 243 Knightsbridge, London SW7 1DG. Tel: 01-589 3488. London Telex: 917060. Hong Kong Telex: 63384. Piraeus Telex: 213051.

## ΘΕΜΑ ΛΕΠΤΟΤΑΤΟΝ

# Ai vautiliakai sunergasai! Ellinwn kai Zenwn

## Xreiazei megalh prososxh

Ai sunergasai i diwkwn mas kai Zenwn eis ton vautiliakon tomea exou makkron istoriwn, allkai poikila mofdas. Th éntopiswmen tñn prosoxh mnas eis to parón dmosiwm eis ta filodexena kai tosos prosetiká eis tas topothetiseis twn épi ton 'Ellinikwn vautiliakon pragmatwn 'Nautika Xroniká' eis tñn pléon sunykekrimenwn parousiasin twn, dhl. ñtan h vautiliakai sunergasai, óloklerwamén h kai m, proslambarnei émfavni charaktro kai to koinwn (oi tritoi, katá tñn voimikhn gylwsan, oí épi-báta, oí vauwlata) kaloúntai vá éxuprethetouñ ápo étaipias 'Ellinikás kai Zenas (sunyhetostata aná zéugos) pou diafetrouñ ápo koinou mian gramañi, polakkis kai me koinou tamenion (sunypraxi), me to plioin tñs h káthe sunypratoussa.

Autó tó telexataion fainomvnen tó éntopiswmen tó telexataia autá éti tñs épiavtigou vautiliakai mas. Den eivai monadik h periptwsei, allkai d kámmw mian ékkivnissin tñs meleptis mas me tñ épiavtigou (óxh-mataigwag stmeron) kai h káttwn ñmporoumen katópion vá anéchthmou kai eis periptwsei ñllas (fotrigwn klpt.)

Beibáias mia sunergasai ñmetéras me ñllodapet (sunyhtas geitonas) vautiliakai épixeirou den eivai kai bsaresson fainomvnen. Diá vá sunergasathouñ dño diaforetiké ñthnikotitos vautiliakai étaipri eis mian gramañi smaiñi tñtou koina sunyferónta kai koinou ñphelos apó ton ékmetállesin tñs gramañi. Tó telexataion touto proballei scheidón ws anágyk, ñtan mla épixeirou eis diafeteti eis mian gramañi éxawterikou en mónon plioin, opote den ñmporei pará vñ échxi dño h treis anáwkhresies drosologias tñn ébdomada. Oí épi-báta tñn ñllas ñmeporouñ diafeyouñ moiraias kai h megalh maza tñn épiavtaw kai tñn autokinhtaw, ñtan ñfawouñ eis 'Aygwna h Brindisiou, diá vñ pherouen éna paradeigma, paírnon to plioin pou feuygei dia tñn proorismouñ twn aúthmeron. H palaia wraia époxh tñs

prososxh paráhlouen anépistrepeti. Sunykekrimenou eis tñ dño paradeigmata pou éfeprauen, kaneis den meinei eis tos lumenas autou kai den xronotribetí upoloygi eis tñ tñtarton tñs wraas akómti kai feuygei pro s tñ éswterikou tñs Eúroptas.

Poiikiá ñmoua vautiliakai sunyergasai 'Ellinwn kai Zenwn, kuriws ñmoua — kai autá épistemaioumen — eivai ekéina pou prokúptouen apó tñn éllawiou h tñn kínndoun vñ prokúpou éllawiou isorropou tñs éxunperthseis twn sunyferóntouñ tñn sunyergazoménon eis tñs wraas, wste vñ apobávñ h sunyergasai eis ñphelos mónon tov énós kai malista tov énou, éstou kai katá éna pososotón anánsuhatikón pántas.

'Epithymoumen vñ eimétha sunykekrimenou eis tñs paratopriou mas. Eis tñn gramañi p.x. Patrón-Kerkyras-Brindisiou eivai ó b' xemwán éphéto (1979-80) pou tñn xemwánou oí sunypratontes édromológhouen éena plioi, tñ dño d' 'Elliniká tñs éteras sunypratouss 'Etaipias emeivai dreména kaboðlon tñn xemwánou. 'Episés eis tñn gramañi Patrón-Aygwnos, ñpou dño óxhmatagwagá, en 'Ellinikou kai ñen énou, sunyergazontai (allkai autotélas ékastron) tñ ñphros, tñn xemwánou éphéto diafetihou eis tñn gramañi tñn énou, tñ 'Ellinikón d' ápæasurh d' vñ épanéthlou tñ kaloúai (kai tñ dño exou tñn autón praktopóreus).

'Hmoperi tó präyma vñ eivai tuxaiou, den dídomen eis autó touto tñ geyenos idiaitèran smaias. Dídomen ñmoua tñn áxian, òti genikwtéron prépei tó parousiathen fainomvnen vñ maz prøblimatish. Tó énou épiavtigou ñrchiou kai paliou vñ ginetai pro ñploima d' ñmou tñs 'Ellinias. 'H wraia — prøsphatos d' — eikóna vñ eúriiski eis tos énou ñmoua (idíwia Bevetias, 'Aygwnos klpt.) tñ 'Elliniká touroistika kai óxhmatagwagá katá pevtáda (kai mónon en m' 'Ellinikón épi pénte) pararaméni akómti, allkai mónon eis tñn aíximh tñs kínndou, dñlaði tó

théros mónon. En tñ metaxu ñlthan kai oí skanðinavoi. Grampi apó to ñlþriou danikí apó 'Aygwna prós Patras kai 'Alekandriou, grampi tñra souvdiou apó Kópou Notoiouliai prós Patras kai Taros — ánaferométha eis ñsas sunyvalioun eis tñn tomea tñs 'Adriatikis kai tov ioniu, kai touto dñoti ékkinhsa men tñs paratopriou eis tñs me paradeigmata.

Dén ñpárkei amphiwolia òti ekástou vautiliakai épixeirou eis tñn épikrátois tñs kai autó ñrga h grampi ñtai tñ dñxi. 'Etoi muiraiou eivai òti aí sunypratouss vautiliakai étaipri vñ apobéithi òti eivai áphýsikoi. Tñra me tñn eisodón mas eis tñn EOK th eivai énas peirasmou. Dén maz katéxei ñema ñenias, allkai blépoouen òti autás, aí émpafai eis touláxistou, sunyergasai dén prókeita vñ apobávou. Kai to pròblhma dén eivai mónon tñn idiatikou épixeirou, ñsos eivai mónon kai ñema ñthnikis smaias. 'Efeto, dñ vñ épanéthlou eis tñ sunykekriouen paradeigmá mas, périz to ñpou ñgráphouen tñs paratopriou eis tñ sunyferóntouñ tñn sunyergazoménon eis tñs wraas, ñsos eivai dñmou kai ñema ñthnikis smaias. 'Efeto, dñ vñ óxhmatagwagón tñs 'Ellinikis 'Etaipias dén éferev 'Ellinikou smaias kai eis tñn lñmava Bevetias me élaixias éxaireseis.

Tñra, autá tñ ñpou eis tñn égryphouen dñtai tñn épibatigou vautiliou exou tñn ñtai kai dia tos lñlou kladou tñs vautiliakai mas diafetihou. 'Aploas tñ epistemaioumen, dñtai, épanalampánon, érkhmeda eis tñn EOK kai kataallagou me énou dñtai prépevi ñtai smaias kai sunygratioum ñpou tñ prøgma deiknouen tñ ñtibetou kai iasou vñ tñn meiowin mas h kai tñn éxaphanisoum mas. 'As sunypráouen — éan tñ sunypráouen — aí 'Ellinikai épixeirou eis tñn vautiliou, ñtai ñtai apófeyouen dñtai tñz ézegy me tos lñlou énou, tñ ñpou eis tñ prøsphatos diafetihou kai autó, gínontai me katoian, vñ eítpouen, émportikota, ñn mñ ñpologoum vñ kerdioumen énou peletaien — allkai tñ ñtia sképetetai kai ó ñtou tñs sunyergasai. 'H époxh vñ éxegelásoumen tos lñlou 'koutofrägouen' éperaoue.

K. N. TRIANTAFYLLOU

COMPLETE SHIPPING SERVICES BY:

# Your Man in MANILA (Philippines)

  
EL GRECO  
SHIPPING ENTERPRISES

OWNERS' PROTECTING AGENTS - GENERAL 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)

## 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) 63329 GRECO PN  
CABLES: ELGRECO, MANILA

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

"Οπως προκύπτει από διεθνή στοιχεία

# ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΜΑΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΡΙΣΙΜΟΝ ΕΘΝΙΚΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Αἱ ἀντιδράσεις ΕΟΚ καὶ ἀσφαλιστῶν

Τοῦ κ. ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΜΑΖΑΡΑΚΗ, πρώην Υπαρχηγοῦ Λ.Σ.

Μεγάλα καράβια, μεγάλες φουρτούνες δύνανται να λέγει και ή λαϊκή θυμωσοφία. Αύτή είναι ή κυριαρχούσα σκέψις πού άναπτηδά πάρο μίαν άνασκότησην τής ναυτιλιακής μας καταστάσεως καὶ από μερικούς άριθμους, βασικούς δύναμες, πού μάς έδωσε τό 1979 καὶ μάς συνοδεύουν κατά τό 1980. Ο πρώτος άριθμός, αναφέρομενος εἰς τήν έκπληκτηκήν εἰς δύκον δύναμιν τής ναυτιλίας μας, συνιστά τά "μεγάλα καράβια" καὶ δεύτερος, δ' άτυχής, τά υπερμέτρως πολλά ναυτικά άτυχήματα, πού άποτελούν τίς "μεγάλες φουρτούνες". Αύτό είναι τό δίπτυχο τού σημερινού μας θέματος.

## Τό ναυτιλιακόν μας ἐπίτευγμα

Εἰς 3.827 πλοία, ἀντιπροσωπεύοντα 37.352.597 κ.ο.χ. ἀνήλθεν ἡ ὑπό τήν Έλληνικήν σημαίαν ναυτιλία τήν ίνην Ιουλίου 1979, συμφώνως πρός τούς τελευταίους στατιστικούς πίνακας τού Λόγου Ρέτζιστερ ὑπό Σίππιν, καταλαβούσα τήν 3ην διεθνή θέσιν, μετά τήν Λιβερίαν καὶ τήν Ιαπωνίαν. Η ναυτιλία μας καλύπτει τό 9,04% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος (413.021.426 κ.ο.χ.), ἔναντι 8,37% πού έκαλυπτεν τόν Ιουλίου τού 1978. Η χωρητικότητής τής ΕΟΚ ἀνέρχεται εἰς 73.071.849 κ.ο.χ. Εάν προστεθεῖ εἰς αὐτήν καὶ ὑπό Έλληνικήν σημαίαν τοιαστά, ἔχομεν ἔνα σύνολον ἔξ 110.424.446 κ.ο.χ., εἰς τό ποσόν, ποσοστόν ἔκ 33,83%, ἀποτελεῖ τήν Έλληνικήν συμμετοχήν.

Ἐναντί τής ίνης Ιουλίου 1978, η σημαία μας ηύκηθε κατά 3.397.000 κ.ο.χ. (ποσοστόν αὐξήσεως 10%), σημειώσασα εἰς ἀπολύτους ἀριθμούς τήν ύψηλοτέραν διεθνή αὔξησιν. Η ποσοσταία αὐξήσις τής παγκοσμίου χωρητικότητος, ἔναντι τού 1978, ἀνήλθεν εἰς 1,7%. Υπενθυμίζεται σχετικώς ὅτι ή Έλληνική αὔξησης τού 1978 ἔναντι τού 1977 ἦτο ύψηλοτέρα, ἀνελθούσα εἰς 4.439.000 κ.ο.χ.

Τήν ίνην Ιουλίου 1979 ἡ Ιαπωνική χωρητικότητας (39.992.925 κ.ο.χ.), δεύτερα εἰς τήν παγκοσμίου κατάταξιν, υπερείχεν τής Έλλαδος κατά 2.640.328 κ.ο.χ.. Η διαφορά αὕτη πρέπει νά έχει μειωθή κατά πολὺ, διότι συμφώνως πρός τήν στατιστικήν τών Ναυτικών Χρονικών, ἡ ὑπό τήν Γαλανόλευκον χωρητικότητας ἀνήλθεν τήν 31ην Δεκεμβρίου 1979 εἰς 38.570.128 κ.ο.χ.

Πλέομεν πλησίστοι πρός τυπικήν κατάληψιν τής δευτέρας θέσεως, διότι ούσιαστικώς ή Έλληνόκτητος χωρητικότης είναι ή πρώτη εἰς τόν κόσμον. Τό ἐπίτευγμα τών αἰώνων, διά τό ποσόν δικαίως ὁ κάθε "Έλλην ύπερφανεύεται. "Οταν βλέπεται κανείς τά μεγάλα κράτη νά ἀγωνίζωνται μέ δλας τάς πλουσίας δυνάμεις των, διά νά ἀναπτύξουν τούς ἐμπορικούς των στόλους, εύλογως μένει κατά πληκτος ἀπό τό κατόρθωμα τών "Έλλήνων. "Ανευ κρατικής οίκονομικής βοηθείας, πολλάκις δέ καὶ τής προσηκούσης συμπαραστάσεως καὶ κατανοήσεως, ή ναυτιλία μας, μόνη εἰς τόν ἀδυσώπητον διεθνή ἀνταγωνισμόν, ἐπέτυχεν τό ἀπίστευτον, νά κυριαρχή σήμερον εἰρηνικώς τών ἀκεανών.

Τίποτε εἰς τόν κόσμον αὐτόν δέν ἐπιτυγχάνεται χωρίς προσπάθεια καὶ πρό παντός χωρίς αίμα. "Ἄς είναι αἰώνια ή μνήμη καὶ ἀπέραντος ἡ θετική εύγνωμοσύνη πρός δοσούς έχασαν τήν ζωήν των, χάριν τού ναυτικού μεγαλείου τής Πατρίδος.

## Τά ναυτικά άτυχήματα

Εἰς τό σημείον αὐτό δέν πρέπει νά μείνωμεν μέ σταυρωμένα τά χέρια καὶ μόνον μέ τάς εύχας. Μοιραίως ή μεγάλη ναυτιλία μᾶς ἀδημιούργησεν πολυποίκιλα τεράστια προβλήματα. Καὶ πρώτον ἄπ' δλα τήν χαίνουσαν πληγήν των πολλών ναυτικών άτυχήματων, δουσιάς, χρόνον μέ χρόνον, ἐδραιωνόμεθα εἰς τά θλιβερά διεθνή πρωτεία. Αύτό μάς έδειξε καὶ τό 1979. Τά ἀπαραδέκτως πολλά ναυτικά άτυχήματα πρέπει νά μάς συνεγέρσιν ώς "Εθνος διά νά ἀντιμετωπίσωμεν μέ μέθοδον καὶ ψυχραίμιαν τήν τραγωδίαν τών θαλασσών πού πλήττει τήν ναυτιλία μας.

Είναι γεγονός διτί ή ναυτιλία μας ξεκινά μέ μίαν δουλείαν, δχι δσχετον κατά κάποιον ποσοστόν μέ τά σημειούμενα ναυτικά άτυχήματα. "Εχει συγκριτικώς μεγάλην ήλικιαν, πού θά καταφανή περισσότερον μέ τήν ἔναρξην τής ισχύος τής Συνθήκης Προσχωρήσεως μας εἰς τήν ΕΟΚ. "Εναντί ποσοστόν 62% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, ήλικιας κάτω τών 10 ετών, ή Έλλας ἀντιπαρατάσσει μόνον 35,98%. Εάν ή σύγκρισις γίνη μέ τάς ναυτιλίας τών προηγμένων Χωρών τότε τά πρόγραμα καθίστανται περισσότερον ἀπογοητευτικά. Η εύκολος ή λύσις είναι νά ἀπαλλαγούμε ἀπό τά υπερήλικα πλοία. "Ισως αύτό γίνεται καὶ μέ μία μολυβδοκονδυλία. Πρέπει δημάς νά προσέξουμε διά νά μή μείνουμε ναυτιλιακώς δστεγο.

Διότι δόποις έχει παλῷ σπίτι καὶ τό γκρεμίσει, χωρίς προηγουμένως νά ἔξασθαι τό νεόδημτον, μοιραίως παραμένει δστεγος. "Εάν ως "Εθνος πιστεύουμε διτί αὐτό μάς συμφέρει, δις τό πράδωμεν. Αί ἀκραία δημάς λύσεις δέν είναι καὶ αι καλύτεραι. "Υπάρχει καὶ διάσιος δρόμος τής Καμήλας, ή χρυσή μεσότης. Αύτή πού θά ἔξασθαι καλύτερον, ἔξ ίσου τήν πολύτιμων ζωήν τών ναυτικών μας ἀλλά καὶ τήν εύρεσιν ναυτικής ἐργασίας. Οι ίδιοι οι ναυτικοί, διότι αὐτοί ζούν εἰς τά πλοία, γνωρίζουν καλύτερον παντός δλ-

λου πού εύρισκεται ή μεσότης αὐτή. Εις τό κάτω-κάτω αὐτοί πρώτον κινδυνεύουν, ἔχοντες καὶ ίδιον λόγον νά τήν διαλαήσουν. Πρέπει δημάς νά σημειωθή διτί ή ήλικια τού πλοίου δέν ἀποτελεῖ τό μόνον ἀσφαλές κριτήριο διά τήν ἀσφάλειαν τού πλοίου, δημάς τουλάχιστον γίνεται σήμερον διεθνώς παραδεκτό.

Η καλή καὶ ἐπιμελημένη συντήρησις τού πλοίου, ή δγυρυπόνος ἐποπτεία τοῦ Γραφείου διά τήν ἔξασθαις τής καλής λειτουργίας του, ή προσοχή κατά τήν συγκρότησιν τών πληρωμάτων, ή ἔκσυγχρονισμένη ναυτική ἐκπαίδευσις, οι ἐποικοδομητικοί δλεγχοι καὶ ἐπιθεωρήσεις τών πλοίων ύπο τών Αρχών, ή χρήσις βελτιωμένων σωστικών μέσων κλπ., ἀποτελούν μέτρα προάγοντα τήν ἀσφάλειαν τής ναυσιπλοΐας, πού ἀπομεώνουν κατά πολὺ τούς κινδύνους τών σχετικώς μεγάλης ήλικιας πλοίων.

## Τό ἀνθρώπινον σφάλμα

Τό ἀνθρώπινον σφάλμα ως βασική αίτια τών ναυτικών άτυχήματων ἔτυχεν παγκοσμίου ἀναγνωρίσεως καὶ εἰς αὐτό σκοπεύουν αι διεθνεῖς προσπάθειαι. "Επιστέγασμα τών προσπαθειών αὐτών ἀποτελεῖ δη σιθετικήθεισα ύπο τοῦ ΙΜΚΟ κατά τό 1978, Διεθνής Σύμβασις «περί προτύπων ἐκπαίδευσεως, πιστοποιητικών ικανότητος τών ναυτιλλομένων καὶ τηρήσεως φυλακών καὶ Αγγλιστί «International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers» (STCW). Η Σύμβασις αὐτή θεωρεῖται μία τών σημαντικωτέρων τού ΙΜΚΟ καὶ δη μόνη πού δσχολείται ἀποκλειστικώς μέ τήν ἀνύψωσιν τού ἐπαγγελματικού ἐπιπέδου τών ναυτικών. Ίδιον τί ἔδήλωσεν σχετικώς δη θετικός Γραμματεύς τοῦ ΙΜΚΟ κ. Σριβάσταβα: "Επειδή δη ἀνθρώπινος παράγων είναι τόσον σημαντικός διά τήν ἀσφάλειαν τής ναυσιπλοΐας καὶ τήν πρόληψιν τής ρυπάνσεως τής θαλάσσης, είναι ζωτικής σημασίας δημάς η Σύμβασις αὐτή τεθή ἐν ισχύι τό συντομώτερον δυνατόν».

For your Agency in Northern Germany

**GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.**

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

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

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

Branch Offices at:

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

2300 Kiel and 2212 Brunsbuttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

Τό ανθρώπινον σφάλμα ώς αίτιον τών δλικών όπωλειν έχει άπασχολήσει γενικώτερον και τον Ναυτασφαλιστικόν κόσμον. 'Ανατρέχομεν εις την έκθεσιν πρός τήν προτελευταίαν έτησιαν διάσκεψιν της Διεθνούς Ένωσεως Ναυτασφαλιστών, τήν ύποβληθείσαν ύπο τού κ. Κέννεθ Κρέμπερ, μέλους της 'Επιτροπής Ποντοπόρων Πλοίων της 'Ένωσεως και Πρόεδρου της 'Επιτροπής Προληφεως 'Ολικών 'Απωλειών τού 'Αμερικανικού 'Ινστιτούτου Ναυτασφαλιστών. 'Η έκθεσις - μελέτη τού 'Αμερικανού ειδικού άφ' ού άναφέρεται εις την πλημμελή λειτουργίαν τών υπηρεσιών τού πλοίου, ώς και εις τήν άνεπαρκή έκπαιδευσιν, τήν γλωσσική άσυνεννοησίαν, τήν κόπωσιν και τήν φυσικήν κατάστασιν τών ναυτικών καταλήγει ώς άκολουθως: 'Τό γενικόν συμπέρασμα είναι προφανές. Αι ηγέτημέναι διλκιά άπωλειαν δέν θέφειλονται κατ' άνάγκην εις πτωχόν έξοπλισμόν τών πλοίων ή άναχρονιστικά δργανα ναυσιπλοίας, άλλα τό πιθανώτερον, είναι άποτελεσμά άνεπαρκών ποιοτικών πληρωμάτων και εις πολλά περιστάσεις, κακής διαχειρίσεων.'

### 'Η Ναυτική έκπαιδευσις

'Άλλα και ή 4η Διεθνής Διάσκεψις διά τήν 'Ασφαλειαν τών Δεξαμενοπλοίων (INTASAF-CON 4) πού συνήλθεν τήν 1ην και 2αν Νοεμβρίου 1979 εις το Μπράιτον της 'Αγγλίας, τελούσα ύπο τήν αιγίδα τού Διεθνούς Ναυτιλιακού 'Επιμελητηρίου κατέληξεν εις τό συμπέρασμα διτι άπαιτεται καλυτέρα ναυτική έκπαιδευσις και βελτίωσις τών σχέσεων πλοιοκτησίας - ναυτικών, έδαν πρόκειται νά σταματήσῃ ή άνησυχητικός και συνεχώς αύξανόμενος άριθμός τών άτυχημάτων τών δεξαμενοπλοίων.

'Ωσαύτως κατά τό Συμπόσιον διά τήν άσφαλειαν τής ναυσιπλοίας τό δργανωθέν ύπο τού Διεθνούς Ναυτιλιακού Φόρουμ τών 'Εταιριών Πετρελαίου (OCIMF), είχεν ύποστηριχθή διτι αι βασικαί αίτια τών ναυτικών άτυχημάτων είναι ή κακή ναυτοσύνη και ή κακή έκπαιδευσις.

### 'Η γλωσσική άσυνεννοησία

Τέλος πρό δλίγων, μόλις έβδομάδων ό άποχωρών Πρόεδρος τού 'Ινστιτούτου 'Ασφαλιστών Λονδίνου κ. Κίθ Γουλιαμς άπαντών εις σχετικήν έρωτησιν, κατά τήν έτησιαν σύνοδον τού 'Ινστιτούτου, είπεν διτι οι 'Ασφαλιστώι άποδίδουν τά πολλά σοβαρά ναυτικά άτυχημάτα εις τό συνοθύλευμα τών πληρωμάτων, πού πολλές φορές φθάνουν και τάξ έξ (6) έθνικότητος έπι ένός και μόνον πλοίου. 'Η κατάστασις αύτή, προσέθεσεν δι. κ. Κ. Γουλιαμς, δημιουργή γλωσσική άσυνεννοησίαν μέ έπακρούθον άλλοτε νά μή καταλαβαίνουν και άλλοτε νά άντιλαμβάνωνται λάθος τάς διαταγάς πού τούς δίδονται, μέ άποτελεσμα σοβαράς έπιπτώσεις έπι τής άσφαλειας τού πλοίου.

Εις τό σημείον αύτό δις ένθυμηθούμε διτι συμφώνως μέ τήν άπογραφήν τών πλοίων μας, 30,9% τών ύπηρετούντων έπι τών ύπο 'Ελληνικήν σημαίαν πλοίων, είναι άλλοδαποι. Αύτο είναι ό γενικός δείκτης. Τά ποσο-

στά δημως τών ξένων κατά ειδικότητα είναι διά πολλάς έξ αύτών, ύψηλά, πράγμα πού θηράσθηποτε δυσχεράνει περισσότερον τήν συνεννόησιν. 'Ιδού μερικά έξ αύτών: Ραδιοτηλεγραφήται 29,8% Ναύληροι 11,1% 'Αρχιθερμαστά 19,2% Ναύται 59,7% Θερμαστά 57,4% Λιπαντάι 40,6% Καθαριστά 65,2%

### Αι Διεθνεῖς άπωλειαι

Τόσον τό 1978 δσον και τό 1979 χαρακτηρίζονται άπο πλευράς ναυτικών άτυχημάτων ώς τά χειρότερα έναν καιρώ είρηνης εις τήν παγκόσμιον ναυτιλιακήν ίστορίαν.

Αι άπωλειαι τού 1979 έκαλυψαν τό 0,56% τής παγκοσμίου χωρητικότητος, έναντι 0,35% τού 1978.

Ειδικότερον αι άπωλειαι πλοίων κατά τό 1979 άνηλθον εις 2,3 έκατομ. κ.ο.χ., αι δέ διλκιαί άπωλειαι ύπολογίζονται εις 156 πλοία, 1.987.398 κ.ο.χ., καίτοι πιθανολογείται διτι ωρισμένα ναυτικά άτυχημάτα θά διακανονισθούν ώς διλκιά άπωλειαι, όποτε οι άριθμοι ούτοι θά άνελθουν άκόμη. Αι προβλέψεις περί τών προκληθεισών ζημιών άναβιβάζονται εις τό ύψος-ρεκόρ τών 326.774.252 Λ.Α. Τά άπολεσθεντά κατά τό 1978 άνηλθον εις 473 πλοία, διλκιής χωρητικότητος 1.710.813 κ.ο.χ., ήτοι περισσότερα τού 1977, διτι είχον άπωλεισθη 345 πλοία, 1.156.109.

### Αι Ελληνικαι άπωλειαι

Συμφώνως πρός στοιχεία τού Intelligence Department τών Λόδυδ'ε, εις τόν πίνακα τών 156 άπολεσθεντων πλοίων κατά τό 1979 άξιας, κατά περιπτώσιν, δινώ τών 500.000 λιτών 'Αγγλίας, ή 'Ελλάς διά μίαν άκόμη φορά καταλαμβάνει τήν πρώτην θέσιν μέ 38 πλοία.

Παραθέτομεν τόν σχετικόν πίνακα, χάριν συγκριτικής ένημερωσεως:

'Ελλάς	38	πλοία
Παναμάς	27	"
Λιβερία	16	"
Η.Π.Α.	14	"
Ιαπωνία	5	"
Γαλλία	4	"
Δυτ. Γερμανία	4	"
Κύπρος	4	"
Δανία	3	"
Ιταλία	3	"
Νορβηγία	3	"
Ν. Κορέα	3	"
Πολωνία	3	"
Σιγκαπούρη	3	"
Γιουγκοσλαβία	2	"
Ρουμανία	2	"
Φιλιππίναι	2	"
Φινλανδία	2	"
'Αργεντινή	1	"
Βέλγιον	1	"
Βουλγαρία	1	"
Βραζιλία	1	"
Ινδία	1	"
Ινδονησία	1	"
Ισπανία	1	"

Καναδάς	1	"
Κίνα	1	"
Μαρόκον	1	"
'Ολλανδία	1	"
Πακιστάν	1	"
Πορτογαλία	1	"
Σουηδία	1	"
Τουρκία	1	"
Φαρσάι	1	"
'Αγγλώστου 'Εθνικότητος	2	"

Σύνολον 156 "

Συμφώνως πρός τήν Στατιστικήν 'Ατυχημάτων τών Ναυτικών Χρονικών (15-1-1980, σ. 119), κατά τό 12μηνον Νοεμβρίου 1978 - Οκτωβρίου 1979 ή 'Ελλάς έκαλυψεν τό 55,07% τού παγκοσμίως διλκιών άπολεσθεντος τοννά. ('Απολεσθέντεν 'Ελληνικόν 1.016.387 κ.ο.χ., άπολεσθέντεν παγκόσμιον 1.845.509 κ.ο.χ.). 'Εφιαλτικός πράγματα άριθμοι, λαμβάνων τάς διαστάσεις κρισίμου έθνικου προβλήματος. Τραγική συνέχεια τού έσουσιου καταθλιπτικού 1978 κατά τό όποιον ή 'Ελλάς, πάλι πρώτη εις τόν θλιβερόν άπολογισμόν, σίχεν άπολεσει 87 πλοία, άντιπρωσεωντα 782.291 κ.ο.χ., άπολεσάσα τό 2,4% τής χωρητικότητός της, τό ύψηλότερον ποσοστόν δι' δλας τάς σημαίας. Τό 46% τής παγκοσμίως άπολεσθείσης χωρητικότητος κατά τό 1978, έκαλυφθη άπο τήν 'Ελληνικήν σημαίαν.

'Ανατρέχοντες παλαιότερον βλέπομεν βάσει έπισήμων κειμένων τής ΕΟΚ (Οικονομική και Κοινωνική 'Επιτροπή, Βρυξέλλαι 1977) διτι κατά τήν περίοδον 1971 ές και 1977 ό μεσος δρος διλκών άπωλειων τής Κοινότητος είχεν άνελθει εις 0,13% έπι τής συνολικής της χωρητικότητος, έναντι τού πολλαπλού 0,64% τής 'Ελλάδος και 1,25% τών σημαίων εύκαιριας (Λιβερία, Παναμάς, Σιγκαπούρης, Κύπρος).

### Τά δεξαμενόπλοια

'Η 'Ελλάς διαθέτουσα τήν 31η Δεκεμβρίου 1979 307 δεξαμενόπλοια διλκής χωρητικότητος 11.482.696 κόρων, έχει ιδιαιτέρων εύασθησίαν διά τήν κατηγορίαν τών σκαφών αύτών, τά όποια άντιμετωπίζουν τήν έντεινον μένην διεθνώς άσυτηρότηταν έν τον γεγονότος διτι τά άτυχημάτα των, άλλα και άλοκληρος ή διαγωγή τών έν θαλάσση συνδέονται διμεσα μέ τήν ρύπανσιν τού θαλάσσιου περιβάλλοντος. 'Ας μή κρυπτώμεθα διά τήν έπικρατούσαν κακήν προδάθειν τών δένων έναντι τού 'Ελληνικού δεξαμενοπλοίου. 'Ολιγά ήμεραι είναι πού άπηγορεύθη ή προσέγγισις ένδος δεξαμενοπλοίου μας εις μίαν Εύρωπακήν Χώραν, ώς άπόρροια τής κακής αύτής προκαταληψεως. 'Ατυχώς ή 'Ελληνική σημαία και είς τόν τομέα τών δεξαμενοπλοίων έχει και πάλι τά θλιβερά ποσοστά πρωτεία εις ναυτικά άτυχημάτα τόσον ώς πρός τόν άριθμόν τών πλοίων, δσον και έπι τής συνολικής μεταφορικής της ίκανότητος, έκπεφρασμένης εις deadweight tons (d.w.t.). Τούτο προκύπτει άπο μίαν έμπεριστωταμένην μελέτην τής Βρετανικής 'Ομάδος διά τήν 'Ασφαλειαν τών δεξαμενοπλοίων (United Kingdom Tanker Safety Group), ύποβληθείσαν εις τήν 'Επιτροπήν Ναυτικής 'Ασφαλειάς τού IMKO.

Κατωτέρω παρατίθεται ό σχετικός πίνακας τών κατά σημαίαν έπισυμβάντων σοβαρών ναυτικών άτυχημάτων δεξαμενοπλοίων κατά τήν ένδεκαετή περίοδον 1968—1978. Αι έπιλεγείσαι σημαίαι περιλαμβάνουν τάς χώρας μέ έμπορικοις στόλους δινώ τών 10 έκατομ. κ.ο.χ. (έξαιρουμενης τής Σοβ. 'Ενωσης), δημοσίαι αύταί ένεφανίζοντο εις τούς στατιστικούς πίνακας τού Λόδυδ'Ρέτζιστερ δφ Σίππινγκ έτους 1978.

'Ως σοβαρά άτυχημάτα είναι τών άνωτέρω πίνακα καθορίζονται τά συμβάντα τών δεξαμενοπλοίων, άπο τά όποια προήλθεν έν ή πε-

## 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

## ΠΙΝΑΞ

Σοβαρών ναυτικών άτυχημάτων και όλικων άπωλειών δεξαμενοπλοίων κατά σημαίαν, περιόδου 1968 έως και 1978

Σημαία	Σοβαρά άτυχήματα				'Ολικαί άπωλειαι			
	'Αριθμός (Δ/Ξ)	D.W.T.	Ποσοστόν τοις %		'Αριθμός (Δ/Ξ)	D.W.T.	Ποσοστόν τοις %	
			έπι συνολικ. άριθ. πλοίων (Δ/Ξ)	έπι συνολικ. D.W.T.			έπι συνολικ. άριθ. πλοίων (Δ/Ξ)	έπι συνολικ. D.W.T.
ΕΛΛΑΣ	95	4.051.543	3,9	3,6	24	752.078	1,0	0,7
Γαλλία	13	1.360.312	1,3	1,4	0	0	0,0	0,0
'Ηνωμένον Βασίλειον	68	4.420.202	1,8	1,7	5	183.558	0,1	0,1
Η.Π.Α.	63	2.034.913	2,0	2,0	4	99.774	0,1	0,1
'Ιαπωνία	18	1.728.894	0,9	0,8	4	296.143	0,2	0,1
'Ιταλία	13	927.362	1,2	1,6	4	193.015	0,4	0,3
Λιβερία	235	13.863.911	3,0	2,2	56	2.247.043	0,7	0,4
Νορβηγία	57	4.186.585	2,1	1,9	6	344.615	0,2	0,2
Παναμάς	45	1.487.682	2,9	2,0	17	398.502	1,1	0,5
Λοιπά χώρα	145	8.066.104	1,7E	1,9	31	1.469.563	0,4	0,4
ΣΥΝΟΛΟΝ	752	42.127.508	2,2E	1,9	151	5.984.291	0,4	0,3

E = Το μέγεθος του στόλου κατ' έκτιμησιν

ρισσότερα έκ των άκολουθων γεγονότων:

- Βλάβη καθιστώσα το σκάφος άναξιο-πλούν
- Απώλεια ζωῆς
- Ρύπανσις
- Ακυβερνησία συνεπαγομένη ρυμούλ-κησιν ή βοήθειαν άπό την ξηράν.
- Ολική άπωλεια

Δέν είναι δάσκον νά μηνημονεύθη διτι ή έκθεσις διεπίστωσεν μίαν σημαντικήν συ-σχέτησιν μεταξύ της ήλικιας των δεξαμενο-πλοίων και τού ποσοστού των σοβαρών άτυ-χημάτων. Ούτω τό ποσοστού διτι ή δεξαμενόπλοια ήλικιας άνω των 15 έτών ήτο 3,2%, ένω διτι ή κάτω των 4 έτών, μόλις 1,5%.

## ΑΙ ένει αντιδράσεις

Ο αύξανόμενος ρυθμός των 'Έλληνικών ναυτικών άτυχημάτων είναι πλέον ή βέβαιον διτι θά δημιουργήσει σοβαράτα προβλήματα διτι την ναυτιλίαν μας έντος των κόλπων της ΕΟΚ. "Ηδη άπειριφράτως έτοντισθη άπό άρμοδιώτατον παράγοντα της Commission διτι ή Κοινότητης δοκιμάζει έναν Βαθμόν ήν-συχίας άπό τάς μεγάλας άπωλειας της 'Έλ-λάδος, ώς και άπό τάς συναφείς έκθεσεις των διαφόρων Διεθνών 'Οργανώσεων και 'Οργανισμών.

Έξ αφορμής της έπικειμένης έπικυρωσεως υπό της 'Έλλαδος της SOLAS 1974, άλλα και έκ της βεβαιότητος διτι συντόμως θά ύπο-χρεωθούμε είς την κύρωσιν της δλλης βασι-κής Συμβάσεως του IMKO περί έκπαιδεύσεως, πιστοποιητικών κλπ των ναυτικών, της γνωστής ώς STCW, καλόν είναι νά έχωμεν ύπ' ψυν μας διτι είς τά πλαίσια της έφαρμο-ζομένης ναυτιλιακής πολιτικής της ΕΟΚ πε-ριλαμβάνεται δχι μόνον ή ταχίστη δυνατή κύρωσις των Συμβάσεων 'Ασφαλείας του IM-KO, άλλα και ή έξ α ο φά λι σι εις διτι τά Κράτη μέλη πράγματι θά συμμορφούνται και θά έφαρμόζουν τάς διατάξεις των Συμβάσεων αυτών.

Έπομένων με την διτι διατάξειν μας ένταξιν είς την Εύρωπαϊκήν Κοινότητα τά πράγματα άλλαζουν, διτι αύτό πρέπει, δσο έχομεν άκο-μη καιρόν, νά πρετοιμάζεια και πρός την κατεύθυνσιν αυτήν (1).

Τέλος ή ναυτιλία μας διτι μή λημονονή την πρό έβδομάδων προειδοποίησιν τού άποχω-ρούντος Προέδρου τού 'Ινστιτούτου 'Ασφα-λιστών τού Λονδίνου κ. Κιθ Γουΐλιμας. Είναι γενική, έκφραζουσα τά ναυτασφαλιστικόν πνεύμα τού Λονδίνου. "Άλλως τέ έχομεν πι-κράν γεύσιν τού κλίματος τούτου άπό τά έ-πασφαλιστρά έπι τών φορτίων των μεταφε-ρούμενών ύπό 'Έλληνικών πλοίων ήλικιας δ-νώ των 15 έτών.

Είπεν, λοιπόν ο έπιφανής ένος ναυτα-σφαλιστής:

"Οι άσφαλισται άλιγα δύνανται νά πρά-ξουν άπό τεχνικής σκοπιάς διά νά σταματή-σουν τάς συγκρούσεις και τάς βυθίσεις των πλοίων. Δύνανται δμως και άφειλουν νά έ-φαρμόσουν άσφαλιστικούς περιορισμούς κατ' έκεινων των πλοιοκτήτων, οι ίποιοι κα-ταφανώς άλιγωρούν διά τά μέτρα άσφα-λειάς και τούς κανονισμούς έπιδιώκοντες τίας οικονομίαν και οι ίποιοι δίδουν έλαχι-στην προσοχήν είς την έκπαιδευσιν των ή-ξιωματικών και τού πληρώματος, ώς και είς τά στάνταρντ". Σαφεστάη η προειδοποίη-σις, πού φρόνιμον είναι νά μήν άγνωσθη. Δέν είναι ήπερβολή διτι ή προϊόντα διόγκωσις των άπωλειών της ναυτιλίας μας, θά μάς δ-δηγήση είς ναυτιλιακόν άδιεξοδον.

## Η βάσις τού προβλήματος

Μέχρις ένός δρίου τά πολλά έλληνικά ναυτικά άτυχημάτα έχουν κάποιαν έρυ-νείαν, ώς σχετιζόμενα με την δύναμιν της ναυτιλίας μας, τρίτης είς τόν κόσμον. 'Ακόμη ή ναυτιλία μας συγκροτούμενη κυρίως άπό πλοία τράμπις, κινείται είς τό πλέον έπικιν-δύνους θαλασσίας δόδους, προσέτι δέ ώς άυ-νολόν, περιλαμβανομένων και τών τάνκερς, προσεγγίζει είς τούς πλέον άπομεμαρκυ-σμένους λιμένας, κυρίως τού Τρίτου Κό-

σμου, δπου συχνάκις αι λιμενικαί εύκολαι εί-ναι ύποτυπωδεις και συνεπώς αι πιθανότη-τες άτυχημάτων μεγάλαι. Τέλος, και ή μέση ήλικια τών πλοίων μας (κάτι ήνωτέρα τών 12 έτών) δέν παύει νά είναι άπό τάς ύψηλοτέ-ρας διεθνώς. "Όλα αύτά άποτελούν τάς έξ αντικειμένους δυσκολίας, αι ίποιοι παρ-σαν καλήν θέλησιν, δέν δύνανται νά έπηρε-σθούν αίσθητώς. 'Εκείνο πού δυνάμεθα και άφειλουμε νά πράξωμεν είναι δημάρτημα παρ-όλο μας τό βάρος είς τόν άνθρωπον παρά-γοντα, βασική αιτία τών ναυτικών άτυχημάτων. Πρέπει νά συλληφθή τό πρόβλημα είς τήν βάσιν του. 'Ο ήντηπος τών ναυτικών άτυχημάτων εύρισκεται είς τήν έπαρκη και έκ-συγχρονισμένην έκπαιδευσιν, άλλα και είς τήν μετεκπαίδευσιν ή δλλως διαρκή ήνημέ-ρωσιν, πού θά λάβη έρυτατάς διαστάσεις με την προσεχή διεθνή έφαρμογή της STCW. 'Άλλα και άπό πλευράς πλοιοκτη-σίας δέν είναι άλιγα δσα άπαιτούν άπ' αιτήν δχι μόνο οι 'Άσφαλισται, άλλα και αι διάφο-ροι Διεθνείς Ναυτιλιακαί Συναντήσεις, 'Ενώ-σεις και 'Οργανισμοί.

Τό Κράτος, άπό πλευράς του, διά νά έπη-ρεση σύμενως τήν άσφαλισιν τής ναυτι-πλοίας και νά συντελέση είς τόν περιορι-σμόν τών ναυτικών άτυχημάτων, έχει κατε-πείγουσαν ήνάγκην:

α) Αιτίας έργανσεως τών Τεχνικών του Υπηρεσών.

και β) Αναπτύξεως τού ναυτεκπαίδευτη-κού μας συστήματος είς τήν έκτασιν και τάς ήνάγκας τής 'Έλληνικής ναυτιλιακής πρα-ματικότητος.

Μέ τό πρώτον θέμα ήσχολήθημεν έκτε-νώς είς προγενέστερον σημείωμά μας (1). "Οσον άφορά είς τήν ναυτικήν έκπαιδευσιν, ή κρισιμότης τού άσφαλισμάτος συνίσταται είς τό έάν ή Χώρα μας δύνανται νά σηκώση τό βάρος μάς συγχρόνου και έπακι-δεύσεως, δημάρτη τήν άπαιτούν αι δύο ναυτι-λιακαί μας χιονοστιβάδες: 'Ο δγκος τής ναυ-τιλίας μας άπό τήν μίαν πλευράν, τά ήπερβο-λικά άτυχημάτα της άπό τήν δλλην. Τερά-στιον τό πρόβλημα, μή έπιδεχόμενον ήναβο-λής, έάν ή 'Έλλας έπιθυμη νά έξασφαλίση τά συναλλαγματικά, οίκονομικά και λοιπά γενι-κώτερα ήνθικά άφέλη πού τής προσφέρει ή σημερινός δγκος τής ναυτιλίας της.

## ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΜΑΖΑΡΑΚΗΣ

**HELLAS - MAR. S.R.L.**  
SHIPBROKERS - CHARTERERS  
(P + I CLAIMS ALL MATTERS)  
SHIPPING AGENTS  
HEAD OFFICE BUENOS AIRES  
ATTEND. ALL ARGENTINIAN PORTS  
GEN. DIR. CON. VALAOURIS  
  
TELEX: 18724 ELLAS AR  
TELEGR. HELLASMAR BAIRÉS  
PHONES 310483, 311384, 321616,  
313397, 329735  
AOH 474660  
(Ship Supplies Dept)  
IMPORT - EXPORT  
SAN MARTIN 1119  
BUENOS AIRES - ARGENTINA

## Σχετική άρθρογραφία:

(1) «Ποια ή θέσις και τά προβλήματα τής ναυ-τιλίας μας και τί πρέπει νά γίνη». «Ναυτικά Χρονικά» τής 1/12/1979, σ. 17.

# Kai paliin ai sigmaiai eukoliai

Ως είναι γνωστόν, τόν παρελθόντα μήνα και ύπό την αιγίδα της «Ούνκαντ» συνήλθον εις την Γενεύην άντιπροσώποι 47 χωρών, αίτινες έκληθησαν ύπό της γραμματείας τού ένα λόγω όργανισμου, διά νά άποφασίσουν έπι τού θέματος της προοδευτικής έξαφανίσεως άπο τούδε και μέχρι τού 1991 τού καθεστώτος τών λεγομένων έλευθερων νηολογίων.

Τά έλευθερα νηολόγια ή έπι τό κοινότερον «σημαία εύκολιας» κατανέμονται εις έπιτα κυρίως χώρας ή και άναφέρομεν όμοι με την χωρητικότητα τήν οποίαν έλεγχουν:

ΛΙΒΕΡΙΑ	157.000.000	τόννων
ΠΑΝΑΜΑΣ	35.000.000	"
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	13.000.000	"
ΚΥΠΡΟΣ	3.040.000	"
ΧΟΓΚ-ΚΟΓΚ	2.000.000	"
ΜΠΑΧΑΜΑΙ	100.000	"

Γενικώς έν τώ συνόλω ό στόλος, δστις καλύπτεται ύπό σημαίας εύκολιας, έγγιζει τά 214 έκατον. τόννων δηλαδή περίπου το 1/3 τού παγκοσμίου έμπορικου στόλου.

Όσον άφορά εις τάς χώρας αίτινες θεωρούνται δτι χρησιμοποιούν τά έλευθερα νηολόγια, αύται άνέρχονται κυρίως εις τέσσαρας αίτινες έλεγχουν τό 75% τού στόλου τούτου. Τάς άναφέρομεν:

ΗΠΑ συμμετοχή 30,4%  
ΧΟΓΚ-ΚΟΓΚ 19,8%  
ΕΛΛΑΣ 14,2%  
ΙΑΠΩΝΙΑ 10,5%

Μεταξύ τών έτων 1978-1979 ό άριθμός τών έλεγχομένων ύπό τών Έλλήνων πλοίων ύπό ξένας σημαίας έμειώθη. Πολλά έκ τών πλοίων τούτων ύψωσαν τήν Έλληνικήν σημαίαν, ή χωρητικότης πλοίων ύπό ξένην σημαίαν ή άνηκουσα εις τό Χόγκ-Κόγκ ηγέθη κατά μέγα ποσοστόν (9 έκατομ. τόννοι), πράγμα όπερ έξησφάλισε εις τήν μακρινήν χώραν τής Απω Ανατολής τήν δευτέραν

θέσιν μετά τάς ΗΠΑ. Σύμφωνα πάντοτε κατά τήν «ΟΥΝΚΤΑΝΤ» αι άναφερθείσαι άνωτέρω χώραι κρατούν έπισης και έλεγχουν τό 83% τών ύπό σημαίας εύκολιας δεξαμενοπλοίων.

Μέ τοιαύτα συμπεράσματα ό ηθεις όργανισμός συνιστά τήν έξαλειψιν τών έλευθερων νηολογίων, έπικαλείται ως έπιχειρημα δτι ή έξαλειψις των θά ένισχυσή τάς έμπορικούς στόλους τών ύπό άναπτυξιν χωρών και θά έχη μίαν ένεργειτήν έπιδρασιν εις τάς συνθήκας έργασίας και άσφαλειάς τής παγκοσμίου ναυτιλίας.

Η πρώτη τών συνεπειών τούτων ήμεστηθή κατά τό συνέδριον τού Μεσογειακού Ινστιτούτου Μεταφορών, δπερ έγένετο εις τήν Μασσαλίαν. Τήν άμφισθήτησιν ύπεστήριξεν ό άντιπροσωπος τών Δυτικογερμανών Έφοπλιστών κ. RATHJEN, δστις ύπεστήριξεν δτι ή έξαλειψις τού καθεστώτος τών σημαίων εύκολιας δυνατόν νά έχη άντιθετο άποτελεσμα τού προσδοκούντοντος και τελικώς θά έπωφελθούν αι Σοσιαλιστικάι χώραι, τών όποιων αι συνθήκαι ναυτιλιακής έκμεταλλεύσεως είναι κατά πολύ πλεονεκτικώτεραι έκεινων τών ύπό άναπτυξιν χωρών κυρίως εις δι, ή άφορά εις τό μισθολόγιον.

Όσον άφορά εις τό δεύτερον σκέλος — δηλαδή τό θέμα βελτιώσεως τών συνθηκών άσφαλειας και έργασίας — τούτο άφορά εις πλοία ιύποσυντηρούμενα, άτινα είναι πολυάριθμα και τά όποια καλύπτονται άπο τοιαύτας σημαίας.

Είναι ίμως σημαντικόν νά γίνεται διάκρισις μεταξύ πλοίων ύπό σημαίας εύκολιας και πλοίων ύποσυντηρουμένων, διότι οι πλοιοκτήται τών πρώτων είναι κυρίως Αμερικανοί και Δυτικογερμανοί και άπο τεχνικής πλευράς τά πλοία αύτά πληρούν τούς κανόνας τού IMKO και τά πληρώματά των χρησιμοποιούνται σύμφωνα με τούς κανονισμούς, αίτινες έφαρμόζονται εις τάς βιομηχανικάς χώρας.

Είς τήν πραγματικότητα ή ρεαλιστική προ-

σέγγισις τού προβλήματος τών σημαίων εύκολιας δέν δύναται νά άπομονωθή τού γενικωτέρου οικονομικού προβλήματος. Όπως ύπεγράμμισεν δτι Αμερικανός έκπρόσωπος οι έμπορικοί στόλοι τών ύψηλού βιομηχανοκοινωνικού έπιπέδου χωρών δέν είναι συναγωνιστικοί λόγω τού ύψηλού κόστους έκμεταλλεύσεως τών ύπό την έθνικήν σημαίαν των πλοίων διά τήν έξασφάλισιν τών ύγρων και ηρώων φορτίων, τών όποιων δόγκος ύπερβαίνει κατά πολύ τήν μεταφορικήν τών ίκανότητα.

Ύπό τό ίδιον πνεύμα και δτι ο Δυτικογερμανός έκπρόσωπος προσδιώρισεν δτι ή "Ενωσίς τών Δυτικογερμανών έφοπλιστών συγκεντρώνει κυρίως τάς προσπαθείας της εις τήν άρθροιγκήν έκμεταλλεύσειν τού πλοίου και εις τήν μείσων τού πληρώματος μέ σκοπόν τήν άνταγωνιστικότητα τών ύπό γερμανικήν σημαίαν σκαφών, άτινα καταβάλλουν εις τά πληρώματά των μισθούς άνωτέρους κατά τό 1/3 έκεινών τών βρετανών συνδέλλων των. Άλλα παρά τάς μακροχρονίου προσπαθείας των οι Δυτικογερμανοί έφοπλισταί δέν έχουν δυστυχώς δλλην λύσιν πλήν έκεινης τής έκμεταλλεύσεως δλοέν περισσότερον αύξανομένων πλοίων ύπό καθεστώς έλευθερας νηολογήσεως. Ούτω — είπεν δι. κ. RATHJEN — 300 γερμανικά πλοία χωρητικότητας 3.700.000 τόννων εύρισκονται ύπό τό καθεστώς τούτο και συνεχώς αύξανονται. Είς τούς άμροδίους κύκλους τής Εύρωπαικής Έπιτροπής έχουν συνειδητοποιηθή γενικώς οικονομικά αίτια, άτινα εύρισκονται τήν αύξανομένην ροπήν πρός τάς σημαίας εύκολιας και φαίνονται άποφασισμένοι νά μή στέρξουν πρός μίαν τοιαύτην συστηματικήν πολιτικήν πρός έξαλειψιν τών σημαίων εύκολιας.

Εύρισκουν εύκολωτερον στόχον τά μή πληρούντα τούς δρούς άσφαλειας ύποσυντηρουμένα πλοία μέ τήν υιοθέτησιν σειράς κοινοτικών μέτρων, τά όποια θά έπιτρέπουν αύστηρότερον έλεγχον τής έφαρμογής τών κανόνων άσφαλειας εις τούς λιμένας τής EOK εις ούς προσεγγίζουν τοιαύτα σκάφη.

# RIGOS CHARTERING INC. SHIPBROKERS

## Tanker Chartering Bunkering Agents

CAPT. E. N. RIGOS  
GEORGE N. RIGOS  
TRINE S. STIANSEN  
CATHERINE PIEROT CHEN  
PETER SHAKALIS

211 EAST 43RD STREET  
SUITE 1001  
NEW YORK, N.Y. 100017  
PHONES: (212) 599-2510  
TLX: RCA 220479  
ITT 429457  
CABLES: RIGOSTANK NEW YORK

# ΠΡΟΣ ΜΕΙΩΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

## Η ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΠΡΟΧΩΡΕΙ

Κατά τούς ύπολογισμούς του Γαλλικού έπι της Ναυτιλίας 'Υπουργείου εις τα νεώτερα πλοία όπου ναυπήγονται αι δαπάναι έπανδρωσεως θά κυμαίνονται μεταξύ 15—18% του διου κόστους της έκμεταλλεύσεως. Δέν είναι, κατ' άκολουθαν, έκπληκτικόν, ότι ή μεγάλη τώρα προσπάθεια έγκειται εις την μείωσην των δαπανών έκμεταλλεύσεως των πλοίων.

Παρά τα κρατούντα τώρα εις τα ναυτεργατικά συνδικάτα, οι έφοπλισταί άπαντούν ότι δέν έπιδιώκεται νά αποδώσουν την αύτην έργασιαν μέση λόγιαστους άνθρωπους. Πρόκειται, έξι άντιθέτου, εις την προσπάθειαν της μειώσεως του δύκου της έργασίας και των περι αύτην έργασιών, ίνα, ώς έκ τουτου, έπιτευχθή ή μείωσις του προσωπικού. Ή προσπάθεια διέρχεται από μίαν άναδιοργάνωσιν των καθηκόντων ένός έκαστου και ή ίσοια διευκολύνεται από την έπιτυχίαν του αύτοματου. 'Αντικετωπίζεται ή έπιτυχία νέων μεθόδων ύπηρεσίας έπι των πλοίων και των μέσων έπικευσης και συντηρήσεως του διου έξοπλισμού των πλοίων.

Μία δέρευνα της σχετικής προσπαθείας καθ' δλον τόν κόσμον φέρεται πρός τό συμπέρασμα της έπανδρωσεως των πλοίων μέ βασικον πλήρωμα 18 προσώπων.

Εις τήν 'Ιαπωνίαν, ή Κυβέρνησης σκέπτεται νά παραχωρήση έπιχορηγήσεις διά παραγγελίας πλοίων, χαρακτηρίζομένων ώς «Ξέτρα συγχρονισμένων». Βάσει ήδη μελετών, ο τύπος του νέου πλοίου θά είναι έπινδρωμένος με πλήρωμα 18 προσώπων άντι 25—30.

Εις τήν Νορβηγίαν ή πρώτη σχετική προσπάθεια έλαβε χώραν εις μικρά μεταλλοφόρα. Καὶ κατεδίχθη θτι είναι δυνατήν ύπο δρους ίκανοποιητικούς με δλας τά προβλέψεις αφαλείας πλοήρωμα 13 προσώπων άντι 17. Εις τήν Σουηδίαν άξιοπρόσεκτοι είναι τρεις σχετικαί προσπάθειαι. Συζητήσεις σχετικαί με τούς μηχανικούς κατέληξαν εις συμφωνίαν. Διά πλοία μάς έγκατεστημένης δυνάμεως κατωτέρως τών 12 χιλ. ππων, τό πλήρωμα του μηχανοστασίου περιορίσθη εις 1 άρχιμηχανικόν, 1 δεύτερον και 2 ύποδεεστέρους. Καὶ τό πλήρωμα αύτό θά δύναται νά άπασχολήσαι και εις τό κατάστρωμα. Ή δευτέρα σουηδική προσπάθεια άναφερεται εις τήν περίπτωσιν δι πλοίων ρό—ρό τών 12.200 τον. τού ομίλου Μπρόστρομ. Τά πλοία αύτά είναι έφωδιασμένα με πλήρωμα 16 προσώπων, θτινα δύνανται νά άπασχολούνται εις τήν μηχανοστασίου δσον και τού καταστρώματος. Τέλος, η τελευταία προσπάθεια τής Σουηδίας, άναφέρεται εις 20 πλοία χωρητικότητος πλέον τών 1.600 τον. γκρός, τά ίσοια διά ταξίδια Βαλτικής και Βορ. Θαλάσσης έπειτον άποστασεις χωρίς ραδιοτηλεγραφήτην.

Εις τήν Γαλλίαν δέν έφθασαν άκομη εις έξηκριβωμένας προτάσεις δσον άφορά εις τό πλήρωμα διά τό μέλλον. 'Εν τούτοις διά τόν χαρακτηρισμόν ένός πλοίου, λεγομένου «παραγωγικού» και οίκονομικού εις ένεργειαν» ή προσπάθεια βαίνει πρός τήν αύτην κατεύθυνσιν, τόσον δσον άφορά εις τό κατάστρωμα και εις τήν κατανομήν των καθηκόντων άπο Έρημας και θαλάσσης.

Εις τήν 'Ομόσπονδον Γερμανικήν Δημοκρατίαν, σχέδιον έθνικόν άνεκοινώθη πρό έξαμηνον. 'Αναφέρεται εις τόν καθορισμόν ένός πλοίου — κοντίνευρ, πλήρωμα αύτοματοποιημένου, όπερ και θέπιτρέπητη νά τό έδο πλίσουν με πλήρωμα ούχι πέραν τών 12 προσώπων. Τό κόστος τής μελέτης βαρύνει τό Κράτος κατ' άναλογιαν 50—75% τών δαπανών διά τήν προσπάθειαν. 'Η έταιρια Χάμπαγκ—Λλόδη συνεφώνησε σχετικών με

χου τής μηχανής (2) έλιξ μεταβλητού βήματος με γεννήτριαν κινουμένην δι' άξονος (3) ένσωματουμένον σύστημα έλεγχου και (4) άναλυσις τών τάσεων τών βασικών μηχανημάτων.

Συντήρησις: (1) Σύστημα θερμάνσεως διά θερμού υδατος άντι άτμου (2) κεντρικόν σύστημα ψύξεως διά καθαρού υδατος (3) φίλτρον καυσίμων άντι συστήματος διαχωρισμού έλασίου κλπ.

### ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ:

Τά άκολουθα είναι άναγκαια διά νά καταστή δυνατή ή φυλακή δι' ένδος άξιωματικού:

Χειρισμοί: (1) κεντρικόν σύστημα έλεγχου άπο τήν γεφύραν (2) αύτόματον σύστημα λειτουργίας βοηθημάτων ναυσιπλοίας (3) πηδάλιον με λαβήν (ώς τού άεροπλάνου) διά τόν καθορισμόν τόσον άπο μέρους τών έφοπλιστών, δσον και τών πληρωμάτων.

Οι έφοπλισταί δέον νά έπιτυχουν τήν συγκατάθεσιν τών ναυτικών, ίνα ή δλη προσπάθεια μή φθάση νά έξειλιχθή εις βάρος τών προβλημάτων άσφαλείας, δηλαδή εις βάρος τής προστασίας τής ζωής τών έπιβαινόντων τού πλοίου.

Τά πληρώματα έξι άλλου δέον νά κατανοήσουν τήν άναγκην οίκονομιάν, αίτινες δέν δύνανται μόνον νά διενεργηθούν άπο τήν τεχνολογίαν. Δέν είναι δυνατόν νά περιορισθή έπ' άπειρον ή ταχύτης τού πλοίου διά νά περιορισθή ή κατανάλωσις καυσίμου. Δέν είναι δυνατή ή έπ' άπειρον λεπτή γραμμή τής τρόπιδος τού πλοίου ή τότε θά φθάσωμεν εις τά «πλοία ταχύτητος έξαιρετηκή», όπότε θά καταλήξωμεν εις τήν άνυπαρξίαν χώρων διά τά έμπορεύματα....

### ΙΑΠΩΝΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΙΣ

Τά 'Ιαπωνικά ναυπηγεία Νίππον Κόκαν ίσχυρίζονται θτι είναι δυνατή ή ναυπήγησης ένός βελτιωμένου τόπου μπάλκ κάρριερ τών 61.000 τον., έπι τού δόπου θά άπασχολήται πλήρωμα 7 μόνον άτόμων.

Τά καθήκοντα τών έπτα μελών τού πληρώματος καθορίζονται ως έξης:

α) Φυλακή: Πλοιάρχος (1)

Ναυτίλοι ή άξιωματικοί (3)

β) Συντήρησις: Μηχανικός (1)

ΆΕ' καταστρώματος (1)

γ) Έκπρετησης: Μαγειροκαμπαρότος (1)

Τά μελέτη τής μειώσεως τού πληρώματος ένός μπάλκ κάρριερ «πάναμα» έβασισθη εις τά άκολούθους προϋποθέσεις:

1) Οι συμβατικοί ρόλοι τού πληρώματος και ή άπασχόλησης του άλλασουν.

2) Τό πλήρωμα άπασχολεται μόνον εις τήν χρησιμοποίησην έφωδιασμού άναγκαιού διά τήν δμαλήν λειτουργίαν τού πλοίου τού και τήν άπαραίτητον έλαχίστην συντήρησην. (Τούτο προαπαιτει τήν άπαρχην έπαρκούς προσωπικού έηρας διά τήν συντήρησην τού πλοίου ένι λιμένιν).

3) Σύστημα έλεγχου ή βοηθείας έπι ναυσιπλοίας δέον νά εύρισκεται εις έκαστον λιμένα προσεγγίσεως, διαύλον, κλπ. και νά ύπαρχουν έπισης άλλα συστήματα συμπαραστάσεως πρός το πλοίον.

4) Διά τάς έπικοινωνίας, ή χρήσης τηλεπικοινωνιών δορυφόρων, δπως τό σύστημα «Μάρισατ», θά έπιτρέψη τήν άπ' εύθειας συνομιλίαν διά τηλεφώνου.

Αι λειτουργίαι αι άπαιτούμεναι διά τήν κίνησιν τών έμπορικων σκαφών άνελύθησαν συστημάτικας. Οι κυρώτεροι παράγοντες διά τήν έπιτυχίαν τού συστήματος και τά άναγκαια μέτρα διά τήν μείωσην τού άριθμού τού πληρώματος περιλαμβάνουν τά κάτωθι:

### ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ:

Δι' αύτόματον έλεγχον τού συστήματος προώσεως, δίεται ιδιαιτέρα έμφασις εις τήν μείωσην τών έργασιών συντηρήσεως. Τά άναγκαια μέτρα διά τήν έκτελεσιν χειρισμών και τήν συντήρησην είναι:

Χειρισμοί: (1) Πρόγραμμα συνεχούς έλεγ-

### ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη — Πειραιεύς

Τηλ.: 4516.439

Ένοικιάζονται μέ πλήρη κλιματισμόν:

Τό Ισόγειον Μ2 300 και ο ήμιοροφος Μ2 300.

# lonely on top again

Reconditioning of Diesel Engine Parts is not a job you should entrust to beginners.

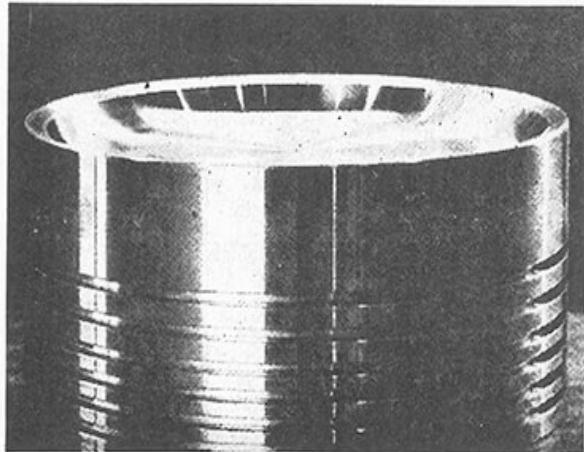
This kind of job needs more

It needs Top People with Top Experience.

It also needs a Top method, such as the IVALDI & GENERALE method. What's more, it needs Top Quality. Combine all of this and you have what NAFSI is providing with each and every piece.

Anyway NAFSI is a Top Name in Greece.

The only thing where we are not on Top, is our price. Try it.



RECONDITIONING DEPARTMENT

**NAFSI** S.A.

PERAMA YARD, FREE ZONE

TEL: 44.13.224 - 44.10.320 - 44.10.620 - 44.10.720

TELEX: 21-3344 NFI GR-CABLE: "NAFSI" PIRAEUS GREECE

# Ο λιμήν του Πειραιώς

## Αί έπισκευαί

Κατά τούς ύπολογισμούς των άρμοδιωτέρων τεχνικών κύκλων διά την άνάπτυξην της έπισκευαστικής βάσεως είς την περιοχήν Περάματος και Σαλαμίνος θά χρειασθούν 10.000 μέτρα κρηπιδώματων και προβλήτων. Τέσσαραι έπιπλαν δεξαμεναί πλωταί τών 6.000, 12.000 και 30.000 τόν. άνυψωτικής ικανότητος, έξι ρυμουλκά, άριθμός φορτηγίδων, άνυψωτικός γερανός 150 τον. και 20 γερανοί έπι τών κρηπιδώματων. Σύνολον έπισκευαστικής ικανότητος διά 2.500 πλοιαί έτησίων, έναντι τών 1750 πού τώρα δυνατόν νά έξινηρετηθούν είς την περιοχήν Πειραιώς-Περάματος.

Προστίθεται είς τάς άνωτέρω παρατηρήσεις ή συμβολή του Νεωρίου της Σύρου. Είναι πολύτιμος διά την συναλλαγματική μας δυσκολίαν.

## Ο χρόνος έπισκευων

Παρετάθη ό χρόνος παραμονής είς έπισκευαστικά κρηπιδώματα, καθ' ύπέρβασιν του άνωτάτου όριου τών 90 ήμερων τών κάτωθι πλοίων:

α. Έπιβατηγού πλοίου «ΑΛΚΥΩΝ» έπι 30 ήμέρας άπό της λήξεως του άνωτάτου όριου.

β. Φορτηγού «CHAREB» έπι 15 ήμέρας.  
γ. Έπιβατηγού «ΣΤΕΛΛΑ ΜΑΡΙΣ II» έπι 18 ήμέρας.

Η παράτασις έδόθη ύπό την προϋπόθεσιν διά τη θά συνεχισθούν αι έργασιαi έπισκευής μέ έντατικον ρυθμόν.

Τό χρονικόν διάστημα, πού μεσολαβεῖ άπό της λήξεως του έγκεκριμένου χρόνου παραμονής μέχρι καταβολής τών δικαιωμάτων της καθ' ύπέρβασιν του άνωτάτου όριου παρατάσεως χαρακτηρίζεται διά τά πλοια ως αύθαίρετον και χρεώνονται μέ τά άντιστοχα δικαιώματα της παραγράφου 6/1 του άρθρου 5 του οίκειου κανονισμού.

## Η γραφειοκρατία

Έτος καταπολεμήσεως τής γραφειοκρατίας είς τόν Ο.Α.Π. έχει χαρακτηρισθή τό 1980.

Μέ σχετικήν έγκυκλιόν του ό ανώτατος συντονιστής τού Όργανισμού κ. Εὐάγ. Φλώκος καλεῖ διό τό ύπαλληλικόν πρωσπικόν, άλλα και τούς συναλλασσομένους μέ τόν Όργανισμόν νά άνταποκριθούν ένεργως και γονίμως είς την προσπάθειαν διά άπλουστευσεις είς τά άκροτα παντού διά της έργασίας βραχυκυλώνται, ένοχλει και φορτίζεται περισσότερον άπό δοσον χρειάζεται διά την καλήν και άποτελεσματικήν λειτουργίαν τής υπηρεσίας και την ταχείαν έξυπηρτησιν τών συναλλασσομένων.

Διά πρώτην φοράν είς παρομοίαν έπιδιώξιν θεσπίζονται κίνητρα διά τά προτάσεις έκεινας, αι δοποίαi θά κριθούν όλοκληρομέναι και έφαρμόσιμοι.

Έλπιζομεν διά ο κ. Φλώκος, ό δοποίος εύθυς ώς άνελαβε τά καθήκοντά του είς τόν Ο.Α.Π. έθεσεν ώς πρωταρχικόν στόχον τήν καταπολέμησιν τής γραφειοκρατίας, δέν θά άρκεσθη είς την έγκυκλιόν του αυτήν και θά έπιδιώξη μέ ζέσιν νά έπιτευχθή ο στόχος αυτός, άνακουφίζοντας έτοι και την υπηρεσίαν και τούς συναλλασσομένους, ένω ταυτοχρόνως θά γίνη ένα θετικόν βήμα πρός τήν κατεύθυνσιν τής συμπιέσεως τού λειτουργικού κόστους τού λιμένος.

## Μέτρα τού Ο.Α.Π. διά τάς έπισκευαάς

Εις τά πλαίσια τής έπιδιώξεως διά τήν αυξήσιν τού εισέροντος είς τήν χώραν μας ναυτιλιακού συναλλαγμάτος έπραγματοποήθη είς τόν Ο.Α.Π. σύσκεψις, κατά τήν δοποίαi άνεξητήθησαν τρόποι έπαυξήσεως τής δυναμικότητος τής ναυπηγεοπισκευα-

στικής δραστηριότητος είς τήν λιμενικήν περιοχήν.

Κατά τήν σύσκεψιν αύτήν άπεφασίσθη ή ληψις τών έξης μέτρων:

- Αύξησις, σταδιακώς, τῶν έπισκευαστικών θέσεων άπο 88, πού λειτουργούν σήμερον είς 160. Υπολογίζεται διά έφ' δοσον λειτουργήσουν δλαι αι έπισκευαστικά θέσεις τό εισέρον συναλλαγμα θά αύξησθη άπο 60 έκατομ. δολλάρια είς 110 έκατομ. δολλάρια.

- Συνεστήθη έπιτροπή έκ παραγόντων τού Ο.Α.Π. και τού Κεντρικού Λιμεναρχείου διά τήν άναθεώρησιν τού Κανονισμού Προσορμήσεως και παραβολής έν συσχετισμῷ μέ τόν κανονισμόν Δεξαμενών και τήν έφαρμογήν νέων τιμολογίων.

- Ανετέθη είς τάς υπηρεσίας τού Ο.Α.Π. νά μελετήσουν τήν περίπτωσιν ειδικής υπηρεσίας διά τόν συντονισμόν δλων τών λιμενικών έξυπηρτήσεων.

- Λειτουργία χάρτου άποτυπώσεως μέ τάς έπισκευαστικά θέσεις τού λιμένος διά τόν καλύτερον συντονισμόν τής δραστηριότητος και παρακολούθησιν τού ρυθμού τών έπισκευαστικών έργασιών.

- Απεσος άπομάκρυνσις τού ναυαγίου «Σοφία» πού θά έπιτρέψη τήν έκτελεσιν έκει έπισκευαστικών έργασιών.

## Τη κίνησις τόν Νοέμβριον

Ηύδημένη ήτο ή έμπορευματική και ή έπιβατική κίνησις τού λιμένος Πειραιώς τόν παρελθόντα Νοέμβριον, έν συγκρίσει πρός τήν άντιστοχον κίνησιν τού ίδιου μηνός τού 1978, ένω αι κατάπλοι ήσαν δλιγώτεροι.

Συγκεκριμένως ή έμπορευματική κίνησις ήτο μεγαλυτέρα κατά 8,79% και ή έπιβατική κατά 23,9%, ένω τά καταπλεύσαντα σκάφη ήσαν δλιγώτερα κατά 6,35%.

Άναλυτικώτερον ή κίνησις τού λιμένος τόν Νοέμβριον τό 1979, έναντι τού Νοέμβριον τό 1978 έμφανίζεται ως έξης:

### a. Ναυτιλιακή:

—Κατέπλευσαν 1.488 πλοια, καθαράς χωρητικότητος 3.067.051 κόρων, έναντι 1.589 πλοιών, χωρητικότητος 2.386.797 κόρων.

—Έδεξαμενίσθησαν είς τάς δεξαμενάς τού Ο.Α.Π. 56 πλοια, έναντι 54 πλοιών.

—Έπεσκευασθήσαν είς τήν λιμενικήν περιοχήν 86 πλοια, έναντι 70 πλοιών.

—Υδροβοτήθησαν πλοια και λοιπά πλωτά μέσα μέ 89.773 κυβ. μέτρ. δύνατος, έναντι 113.447 κυβ. μέτρων.

### β. Έμπορευματική:

Φορτεξεφορτώθησαν 859.594 τόν. έμπορευμάτων, έναντι 790.171 τόν. Έκ τών έμπορευμάτων αύτών 115.931 τόν. διεκινήθησαν έντός έμπορευματοκιβωτίων, έναντι 91.267 τόνων.

### γ. Έπιβατική:

Διεκινήθησαν έκ τού λιμένος 192.180 έπιβατοι (έξωτερικού 25.520 και έσωτερικού 166.660), έναντι 155.151 έπιβατών (έξωτερικού 16.424 και έσωτερικού 138.727).

## Τιμολογιακά

Αύξανονται κατά 20% τά τιμολόγια δεξαμενών, παραβολής και προσορμήσεως τού Όργανισμού Λιμένος Πειραιώς, πλήν τού τιμολογίου παραβολής και προσορμήσεως τών άκτοπλοικών σκαφών, τό δόποιον αύξανεται κατά 15%.

## 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

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

GROEPINGER HEERSTR. 254

TELEGRAMS: «SHIPCHANDLER BREMEN»

28 BREMEN 21

P. O. BOX: 210266

## 'Η σύμβασις με τήν PLACON

Υπεγράφη τήν 21ην Φεβρουαρίου ή σύμβασις μεταξύ τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς καὶ τῆς βρετανικῆς εταιρίας PLACON LTD. θυγατρικῆς τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Λονδίνου, συμφώνως πρός τήν δροσίαν θά μετακαλούνται εἰς τόν Πειραιᾶ στελέχη τοῦ βρετανικού δραγανισμοῦ διά τήν παροχήν τεχνικῆς βοηθείας εἰς ώρισμένους εὐπαθεῖς τομεῖς λειτουργίας τοῦ πειραικού λιμένος.

Τό πρότον κλιμάκιον βρετανών έμπειρων μόνων ἀφίχθη τήν 25ην Φεβρουαρίου εἰς τόν Πειραιᾶ, υπολογίζεται δέ δτι τό ἔργον τῶν τεχνικῶν συμβούλων θά δόλοκληρωθῇ ἐντός 20 ἑβδομάδων.

Η σύμβασις τεχνικῆς βοηθείας ἔχει ἐγκριθῆ καὶ χρηματοδοτεῖται ἀπό τό ύπουργειον Συντονισμοῦ.

Τήν σύμβασιν ὑπέγραψαν ἀπό πλευρᾶς Ο.Α.Π. ὁ γενικός διευθυντής κ. Διον. Τζαμαλούκας καὶ ἀπό πλευρᾶς PLACON ὁ κ. Κένγουορντ.

## 'Ο χρόνος ἐπισκευῶν

Ἐτροποποιήθη ὁ κανονισμός καὶ τιμολόγια δικαιωμάτων ἐπί πλωτῶν ναυπηγμάτων εἰς τήν λιμενική περιοχήν τοῦ Ο.Α.Π. ὡς ἀκολούθως:

Εἰς ἔξαιρετικάς περιπτώσεις, ίδια δέ ἐπι εὐρείας ἐκτάσεως μετασκευῶν ἡ ἐπισκευῶν, λεπτομερῶς ἀναγραφομένων εἰς σχετικήν αἰτησιν διαθέσεως ἡ παρατάσεως παραμονῆς εἰς ἐπισκευαστικήν θέσιν καὶ ἀπαιτουσῶν ὑπέρβασιν τοῦ ἀνωτάτου ὄριου χρόνου παραμονῆς, δύναται τό διοικητικόν συμβούλιον τοῦ 'Οργανισμοῦ, δι' ἀπο-

φάσεώς του, νά δρίζῃ, κατά περίπτωσιν, μεγαλύτερον χρόνον ἐπισκευῆς ἡ μετασκευῆς, μή δυνάμενον ἐν πάσῃ περιπτώσει νά ὑπερβῇ τάς 45 ἡμέρας.

## Εύνοική ἡ πορεία τοῦ λιμένος

Ἀνοδικήν πορείαν θά ἀκολουθήσῃ καὶ κατά τό 1980 ὁ λιμήν τοῦ Πειραιῶς, ἐάν ληφθοῦν ὑπόψιν τά ἐπιτεύγματα τοῦ 1979 καὶ ἡ εύνοική ἔξελιξις τήν ὥρισμένα είχαν ώρισμένα ἐπί τῶν βασικωτέρων θεμάτων, πού ἐπηρεάζουν τήν ὀμαλήν λειτουργίαν τοῦ λιμένος, ἐτόνισαν ὁ πρόδρος καὶ ὁ ἀνώτατος συντονιστής τοῦ Ο.Α.Π. κ.κ. Στρατήγης καὶ Εύάγγ. Φλάκος κατά τήν διάρκειαν συνεντεύξεως πρός τούς ἐκ-

προσώπους τοῦ τύπου.

Ἐπίσης ἐτόνισαν δτι θά ἐνταθοῦν αἱ προσπάθειαι, ἐντός τοῦ 1980, μὲ ἀντικειμενικόν σκοπόν τήν περαιτέρω βελτίωσιν τῶν συνθηκῶν λειτουργίας καὶ ἐκμεταλλεύσεως τοῦ λιμένος καὶ διά τήν δημιουργίαν τῶν ἀπαραίτητων προϋποθέσεων διά τήν προσέλκυσιν ἐμπορευματικῆς καὶ ιδιαιτέρως διαμετακομιστικῆς κινήσεως.

Ἐξ ἀλλοῦ τό οἰκονομικόν ἔλλειμμα προβλέπεται νά περιορισθῇ εἰς 50-60 ἑκατομ. δρχ.

Ἀνέφεραν ἐπίσης δτι ἡ ἐκτέλεσις τοῦ προγράμματος ἐπενδύσεων τοῦ Ο.Α.Π. ἡ κολούθησε, τό 1979, ἐπιταχυνόμενους ρυθμούς. Τό ποσοστόν ἀπορροφήσεως τῶν προγραμματισθεισῶν ἐπενδύσεων ἔφθασε τό 86%.

## ΑΙ ΟΛΙΚΑΙ ΑΠΩΛΕΙΑΙ ΤΟΥ 1979

Συμφώνως μὲ στοιχεία τῆς 'Ενώσεως Ναυτασφαίστων τοῦ Λίβερπουλ, αἱ παγκόσμιαι ὀλικαὶ ἀπώλειαι τοῦ 1979 ἀνεφέροντο εἰς 279 σκάφη, 2.264.970 τον. γκρός.

Ο μέγιστος δύκος τοῦ ἀπολεσθέντος τονάζ (74,23%) ἐκαλύπτετο ἀπό τάς σημαίας τῆς Κύπρου, τῆς Έλλάδος, τῆς Λιβερίας καὶ τοῦ Παναμᾶ. Κατωτέρω αἱ ὀλικαὶ ἀπώλειαι τῶν τεσσάρων αὐτῶν σημαιῶν κατά τά τελευταῖα 5 ἑτη.

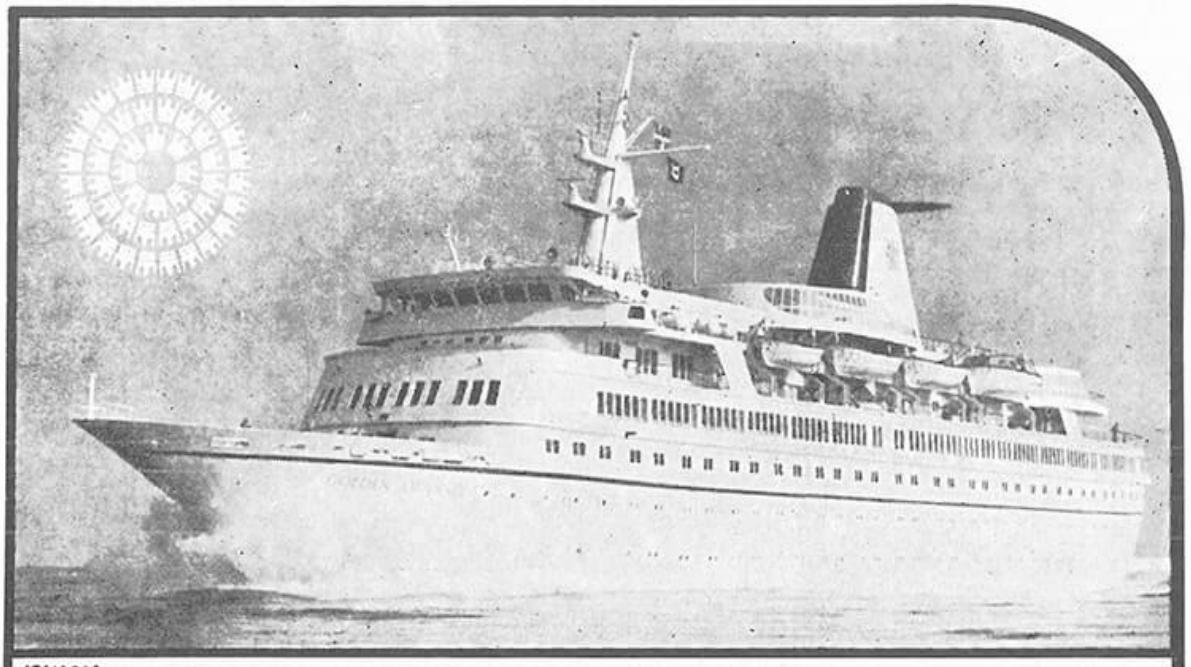
Ἐλληνική: 1975, 25 πλοια (225.118 τον. γκρός); 1976, 25 πλοια (225.268 τον. γκρός); 1977, 32 πλοια (187.147 τον. γκρός); 1978, 74 πλοια (565.681 τον. γκρός); 1979, 73 πλοια 626.447 τον. γκρός). Χαρακτηριστική είναι ἡ αὐξησης τῶν ἀπωλειῶν τῆς ἐλληνικῆς σημαίας κατά τά τελευταῖα δύο ἑτη.

Λιβεριανή: 1975, 20 πλοια (273.882

τον. γκρός); 1976, 20 πλοια (362.014 τον. γκρός); 1977, 16 πλοια (346.026 τον. γκρός); 1978, 8 πλοια (180.017 τον. γκρός); 1979, 15 πλοια (782.037 τον. γκρός). Ένων ἐνεφάνισαν σοβαράν βελτίωσιν τό 1978, τό παρελθόν ἐτος αἱ ἀπώλειαι τῆς λιβεριανῆς σημαίας ηγ. Εήθησαν κατακορύφως ἀπό ἀπόψεως τον. νάζ.

Παναμαϊκή: 1975, 37 πλοια (164.825 τον. γκρός); 1976, 52 πλοια (208.151 τον. γκρός); 1977, 45 πλοια (222.095 τον. γκρός); 1978, 48 πλοια (206.538 τον. γκρός); 1979, 52 πλοια (204.954 τον. γκρός).

Κυπριακή: 1975, 10 πλοια (59.428 τον. γκρός); 1976, 20 πλοια (104.735 τον. γκρός); 1977, 16 πλοια (48.269 τον. γκρός); 1978, 25 πλοια (74.250 τον. γκρός); 1979, 24 πλοια (67.841 τον. γκρός).



**ROYAL CRUISE LINE**  
81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553  
**m/s GOLDEN ODYSSEY**  
**year round luxury cruises**

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΑΙ ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Ο «ΟΟΣΑ» τών Παρισισών, δ Οίκονομικός Όργανος είς τόν διποίον συμμετέχουν αι χώραι: Αυστραλία, Καναδάς, Ε.Ο.Κ. Φινλανδία, Ιαπωνία, Νορβηγία και Σουηδία άπεφασισε και έκοινοποίησε τάς κάτωθι άποφάσεις τον έναν σχέσει με τήν Ναυπηγικήν Βιομηχανίαν:

Αι κύρια μετατροπαί από 1ης Δεκεμβρίου, έναν σχέσει με τάς προηγουμένας άποφάσεις, είναι αι έξης:

Η προκαταβολή διά μίαν ναυπήγησιν περιορίζεται από 30% είς 20% και ο χρόνος έξοφλήσεως τού δανείου από 7 έτη είς 8 1/2.

Τόκος ο αύτός 8% έτησιώς. Κάποια έλαστικότης είς τόν τόκον προβλέπεται, άναλογως τών έκαστοτε κρατούντων είς τήν Κοινήν Αγοράν. Οι άναθεωρηθέντες σύτω δροι θά έχουν έφαρμογήν είς τάς μετασκευάς τών σκαφών.

## ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΠΑΡΑΓΓΕΛΛΟΥΝ ΜΗΧΑΝΑΣ Β & W

Πρό τινων μηνών, ύπεγράφη συμφωνία μεταξύ τών «Έλληνικών Ναυπηγίων» τού Σκαραμαγκά και τής Δανικής έταιρίας δηζελομηχανών Β & W διά τήν προμήθειαν δέ πρωστηρίων μηχανών τού νέου, έξαιρετικώς οίκονομικοῦ, τύπου 6L67GFCA και 18 βιοθητικών μηχανών Β & W Χόλεμπι, ώς και τά έξαρτήματα και τό σχέδιον τού μηχανοστασίου από τό ναυπηγικόν τμῆμα τής Β & W. Συνολική άξια τής παραγγελίας περίπου 100 έκατομ. κορώναι Δανίας.

Καθώς η ζήτησις διά τάς νέας μηχανάς Β & W είναι υψηλή, τά Έλληνικά Ναυπηγεία έπωληθήσαν μιᾶς όψιον διά έτερας πρωστηρίους τέσσαρας μηχανάς και 12 βιοθητικάς τήν διποίαν δριστικοποίησαν. Ή νέα παραγγελία, μαζί μέ έξαρτήματα τού μηχανοστασίου, έγγιζε τά 60 έκατομ. κορώνων.

Απαντά τά άνωτέρω θά χρησιμοποιηθούν είς τήν ναυπήγησιν τών 10 τάνκερ μεταφοράς παραγγώγων πετρελαίου πού έχει παραγγείλει είς τά ναυπηγεία Σκαραμαγκά διμοίος Νιάρχου.

## Η «ΜΑΚ ΓΚΡΕΚΟΡ» ΕΓΚΑΘΙΣΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΔΡΑΝΟΥΣ ΑΕΡΙΟΥ

Ο «Ομίλος Κ.Μ. Λεμού άνέθεσεν είς τήν έταιρίαν «Μάκ Γκρέγκορ» τήν έγκατάστασιν συστημάτων άδρανούς άερίου είς 6 τάνκερ μέ όψιον 4 άκρομη τάνκερ. Ή μετασκευή θά

πραγματοποιηθή έναν Έλλαδι και ή «Μάκ Γκρέγκορ» θά άναλάβη τήν έπιθεώρησιν, τόν σχεδιασμόν και τήν έπιβλεψιν τής έγκαταστάσεως άλοκλήρου τού συστήματος. Αι συσκευαί άδρανούς άερίου και οι άγωγοι θά είναι Γαλλικής κατασκευής.

Η άνωτέρω παραγγελία άκολουθει τήν έπιτυχη έγκατάστασιν είς τό δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Ολύμπια Σάν II», τού Όμιλου Όναση, ητις έπραγματοποιηθή τόν παρελθόντον είς τά Ναυπηγεία Ελευσίνος. «Ηδη τελούν ύπο διαπραγμάτευσιν και δλαι παραγγελία.

## ΑΙ ΔΗΖΕΛΟΜΗΧΑΝΑΙ

Κατά 28% έσημειώθη μείωσις τών δηζελομηχανών κατά τό παρελθόν έτος, λόγω τής ναυπηγικής κρίσεως.

Τό σύνολον τών μηχανών πού έγκατεστάθησαν κατά τό 1979 άνηλθεν από 12,5 έκατομ. ίππους είς 9 έκατομ.

Τό τρίτον τών μηχανών έλεγχεται από τήν Σούλτζερ. Η μεγαλύτερα άναλογία προέρχεται από τάς Ιαπωνικής κατασκευής μηχανών Σούλτζερ.

Η ύψωσις τών μπώνκερ ύπερχεωσε τούς έφοπλιστάς νά στραφούν πρός τάς χαμηλοτέρας ιπποδυνάμεις. Τά 63% τών μηχανών, πού έποντεθήσαν είναι χαμηλοτέρας ιπποδυνάμεως. Τά 31% είς ύψηλοτέρας ή και ύψηλης ιπποδυνάμεως μηχανάς. Αι μηχανάι έπισης άτμοστρόβιλοι ύπεστησαν μείωσιν κατά 6%. Δέκα τέσσαρα πλοία άνερχονται τά τοποθετήσαντα τοιαυτάς μηχανάς, έναντι τών 32% κατά τά προηγούμενα έτη.

Εις τάς χαμηλάς ιπποδυνάμεις Σούλτζερ μηχανάς από 52,1% έμειώθη ή συμμετοχή τής Σούλτζερ είς 48,1% τό 1979. Τήν B&W τουναντίον ημέρηθε είς τά 29,1%. Η Πήλστικ μετέχει μέ 41,6% είς τάς μεσης και ύψηλης άποδόσεως μηχανάς. Αι δύο έπομεναι μεγάλαι βιομηχανίαι έρχονται ή Μ.Α.Ν. και ή Μ.Α.Κ. τής Δυτ. Γερμανίας.

## ΠΡΟΤΙΜΑΤΑ Η ΣΟΥΛΤΖΕΡ

Ίδιαιτέρων προτίμησιν είς τάς βραδυστρόφους μηχανάς Σούλτζερ έπιδεικνύουν οι έφοπλισται, οι όποιοι μετασκευάζουν τά πλοία τών από στροβιλοκίνητα είς δηζελοκίνητα.

Ός άνεκοινώθη ύπο τής έταιρίας Σούλτζερ, ένα σύνολον 15 μηχανών, συνολικής ίσχυος 402.400 ίππων χαλινωτηρίου, είχε παραγγελθή μέχρι τέλους Δεκεμβρίου διά τήν

μετασκευήν άκτω σκαφών — επτά μεγάλων πλοίων-κοντέινερς και ένός σούπερ-τάνκερ — τά όποια άναφερονται όνομαστικώς και μέ τόν τύπον τής μηχανής πού θά έγκαταστήσουν:

1. «Κασούγκα Μαρού», χωρητικότητος 2.326 κοντέινερς τών 20 ποδών, τής έταιρίας N.Y.K. (Δύο μηχανάι Μιτσουμπίσι-Σούλτζερ τύπου 8RND90M).

2. «Κιτάνο Μαρού», χωρητικότητος 1.838 κοντέινερς, τής έταιρίας N.Y.K. (Δύο μηχανάι τού ίδιου τύπου).

3. «Κάρντιγκα Μπαίη», χωρητικότητος 2.961 κοντέινερς, τής Βρετανικής έταιρίας OCL. (Δύο μηχανάι τού ίδιου τύπου).

4. «Λίβερπουλ Μπαίη» (ώς τό προηγούμενον).

5. «Κουουλούν Μπαίη» (ώς τό προηγούμενον).

6. «Τόκιο Μπαίη» (ώς τό προηγούμενον).

7. «Οζάκα Μπαίη» (ώς τό προηγούμενον).

8. «Μόσκλιφ», σούπερ-τάνκερ 272.700 τον. d.w. τής Νορβηγικής έταιρίας Μόσβολντ. (Μηχανάι Σουμιτόμο-Σούλτζερ, τύπου 8RLA90).

## ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΟΝ ΤΟ ΑΝΑΛΙΣΚΟΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΑ

Τό Ιαπωνικόν Υπουργείον Μεταφορών συμπεραίνει δτι η οίκονομία καυσίμου είς σκάφος 120.000 τον. μέ μπώνκερ γαιάνθρακα θά άποφέρη οίκονομία δύο έκατομ. δολ. έτησίως έναντι τού κόστους καυσίμου πετρελαίου. Τό κόστος ναυπηγήσεως ένός τοιούτου σκάφους θά είναι 22-23 τοις έκατον, άκριβότερον, άλλα τό Υπουργείον ύποστηριζει δτι η έξτρα δαπάνη θά καλυφθή έντός 5ετίας άπασχολήσεως τού σκάφους.

Η μελετή περιλαμβάνει δύο τύπους 120.000 τον. σκάφων μέ γαιάνθρακα. Αμφότερα θά πρωθυπόνται μέ άτμοστροβίλους 23.500 ίππων και ταχύτητος 15,2 μιλ. Τό ένα θά καταναλίσκη κονιορτοποιημένον γαιάνθρακα και τό έτερον γαιάνθρακα ύπο τήν συνήθη του μορφήν.

«Αν και είς τόνος γαιάνθρακος στοχίζει κατά προσέγγισιν δολ. 28, έν συγκρίσι μπρός τά 160 δολ. διά μπώνκερ C, ο γαιάνθρακας άποδίδει 6.600 κάλορις τόν τόννον και τό πετρέλαιον 10.280 θερμίδας. Διά νά άποδώσων τόσας θερμίδας δσας είς τόνος μπώνκερ C θά στοιχίση 66 δολ. κατά τήν μελέτην, γεγονός δπερ σημαίνει οίκονομίαν 60% περίπου.

Τό καταναλίσκον γαιάνθρακα σκάφος θά

**scac maritime**   
for 45 years on service to  
**Shipowners**  
...in 75 french and overseas ports

200 agencies and subsidiaries in 50 countries:  
an extensive network of marketing and logistic services covering french and foreign trade.

Marketing  
Everywhere efficient and dynamic canvassing in daily contact with shippers.

Logistic  
General liner agency, port agents, containers movement control...

Stevedoring through our own facilities expert in handling containers, general cargo, dry bulk, ro-ro and heavy lifts.

**SCAC Transport International.** 30, QUAI NATIONAL 92806 PUTEAUX-FRANCE. TÉL. 776.41.00 - TÉLEX 611 400 F

ἀπασχοληθή, ώς παράδειγμα, είς τὴν γραμμήν Αύστραλίας — Ἰαπωνίας. Καὶ λαμβανόμενου ὑπὸ φύν τοῦ ταξίδιού κυκλικοῦ 30 ἡμερών καὶ ὑπολογίζοντες 11 1/2 μῆνας ταξίδιων, θά πραγματοποιηθῇ οἰκονομία μὲν κονιορτοποιημένον γαιάνθρακα 1,89 ἑκατομ. δολ. καὶ 1,95 ἑκατομ. δολ. ὑπὸ τὴν συνήθη μορφήν του.

Τὸ κύριον πρόβλημα είναι ἡ σχεδίασις τοῦ πλοίου. Ο δύκος τοῦ λέβητος θά είναι τριπλάσιος καὶ δύκον δεντραίον, χωρίς τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ἀνάγκαιῶν βοηθητικῶν καὶ τῆς ἀνάγκης εὐρύτητος τοῦ μηχανοστασίου καὶ τοῦ σκάφους, καθὼς καὶ τῶν ἐγκαταστάσεων ἀναλώσεων τοῦ γαιάνθρακος.

### «ΝΑΥΣΙ»

#### A) Ἀριθμητικός ἀπολογισμός τοῦ 1979 (μερικά στατιστικά στοιχεῖα).

Ἴδιαίτερα σημαντική ἦταν ἡ αὔξηση τῆς δραστηριότητας τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως τῆς ΝΑΥΣΙ, ποὺ ἐπιτεύχθηκε κατὰ τὴν διάρκεια τοῦ 1979. Ἐτοι, ὁ κύκλος τῶν ἔργων τῆς αὔξηθηκε πάνω ἀπὸ 34%, ώς πρός αὐτὸν τοῦ 1978, ποὺ καὶ αὐτὸς εἶχε παρουσιάσει αὔξηση κατά 22% περίπου, ώς πρός τὸν τοῦ 1977.

Περισσότερα στοιχεῖα, δοσ ἀφορᾶ τὴν δραστηριότητα τῆς ΝΑΥΣΙ κατά τὸ 1979, σὲ σχέση μὲ τὴν τοῦ 1978, δίνονται στὸ πίνακα ποὺ ἀκολουθεῖ.

### ΠΙΝΑΚΑΣ

Έτος	Ἀριθμ. Πλοίων πού ἔ- ξυπηρε- τήθηκαν	Όληκή χωρητικ. πλοίων πού ἔξυ- πηρετήθηκαν	Μέση χωρητικ. πλοίων πού ἔξυ- πηρετήθηκαν
		TDW	TDW
1978	385	6.915.000	17.961
1979	405	8.661.066	21.385
Μετα- βολ. %	5,20	25,25	19,07

Ἄπο τὸ παραπάνω πίνακα στατιστικῶν στοιχείων προκύπτουν τά ἀκόλουθα συμπεράσματα:

α) Ἡ κατά 35% περίπου αὔξηση τοῦ κύκλου ἔργων τῆς ἐπιχειρήσεως είναι ἔξαιρετικά σημαντική, ἴδιαίτερα ἀν ληφθεῖ ὑπὸ δψψη ἡ παγκόσμια οἰκονομική συγκυρία.

Ἡ μεγάλη αὐτὴ αὔξηση τοῦ κύκλου ἔργων τῆς ΝΑΥΣΙ ὀφείλεται ἐν μέρει καὶ στὴν ἀμεση ἀπόδοση τῶν νέων ἐπενδύσεων τῆς, ποὺ ὀλοκληρώθηκαν στὰ τέλη τοῦ 1978 καὶ σήμαναν αὔξηση τοῦ παραγωγικοῦ τῆς δυναμικοῦ.

Ἐτοι, ἀποδεικνύεται ἐμπρακτα, ἡ ὄρθοτη τῶν ἐπενδύσεων ἔγιναν στὸ κατάλληλο χρόνο, στούς κατάλληλους τομεῖς, καλύπτοντας ζωτικές ἀνάγκες καὶ συμβάλλοντας στὴν αὔξηση τῆς παραγωγικότητας, δψψη σημειώνεται καὶ παρακάτω.

ἌΕΙΖΕΙ νά παρακολουθήσει κανείς τὴν ἔξιλην τῆς ἐπιχειρήσεως, τόσο ἀπὸ πλευρᾶς τεχνικῶν δυνατοτήτων, δοσ καὶ οἰκονομικῶν ἀποτελεσμάτων, ἀπὸ τὴ δημιουργία τῆς μεχρι σήμερα.

β) Ἡ μέση ἀξία ἔργων τῶν πλοίων αὐξήθηκε κατά 28% περίπου, γεγονός ποὺ είναι ἀποτέλεσμα τῆς πολιτικῆς τῆς ἐπιχειρήσεως ποὺ ἀποβλέπει στὴν ὀλοκληρωμένη ἐξυπηρέτηση τοῦ πλοίου, ἀλλὰ ἐπίσης καὶ τῆς ἐμπιστοσύνης ποὺ δείχνουν οἱ πελάτες πρός τὴν ἑταῖρια, ὥστε νά τῆς ἐμπιστεύονται ὅλο καὶ μεγαλύτερες (συνθετότερες κλπ.) δουλειές.

γ) Ἡ μέση χωρητικότητα πλοίου πού ἔξυπηρετήθηκε ἀπὸ τὴ ΝΑΥΣΙ αὔξηθηκε κατά 20% περίπου, γεγονός ποὺ ἀποδεικνύει ὅτι ὅλο καὶ μεγαλύτερα πλοία ἐπισκευάζονται ἀπὸ τὴν ἐπιχειρήση.

δ) Ἡ κατά 10% περίπου μείωση τῶν ἡμερῶν ἔργων τῶν πλοίων ὀφείλεται στὴ καθιέρωση πενθήμερης ἐβδομάδας ἔργων.

B) Σημαντικά γεγονότα πού συνέβησαν  
μέσα στὸ 1979

Ἐνδεικτικά καὶ μόνο ἀναφέρονται στὴ συ-

νέχεια ὀρισμένες εἰδικές ἔργασίες πού διεκπεραιώθηκαν ἀπὸ τὴν ἑταῖρια μέσα στὸ 1979.

α) Τοποθέτηση Bow-thruster σὲ ἀμερικανικό πλοίο ἐφοδιασμοῦ (supply vessel).

β) Ἐκτεταμένες ἐπισκευές καλυμάτων ἀμπαριών τύπου Mac Gregor.

γ) Ἐλεγχοὶ διαρροῆς στούς αὐλούς ψυγείων ἡ λεβήτων, μὲ τὴ βοήθεια εἰδικῶν ἐπισημονικῶν μεθόδων πού πρόσφατα ἐφαρμόζει τὸ Διαγνωστικό Κέντρο τῆς ἑταῖριας.

Τὸ Διαγνωστικό Κέντρο διεκπεραιώσεις ἐπίσης με τίς σύγχρονες μεθόδους του καὶ πολλές δλλες διαγνώσεις — ἐλέγχοις — ἐπισκευές (ἐλεγχοὶ — ἐπισκευή ἀντλιῶν καυσίμου, ἐπισκευή ἐγχυτήρων καὶ ἀντλιῶν καυσίμου, ἐλέγχος — ρύθμιση χρονισμοῦ μηχανῶν Diesel, εύθυγαμμίσεις, ἐλέγχος — ἐπισκευή ρυθμιστῶν στροφῶν WOODWARD κλπ.).

δ) Ἐδραση κυρίων καὶ βοηθητικῶν μηχανῶν Diesel καὶ μηχανημάτων καταστρώματος σὲ πλινθία ἐποικικῶν ρητινῶν EPOCAST 36. "Οπως είναι γνωστό ἡ ὑποκατάσταση τῶν μεταλλικῶν πλινθίων μὲ χυτεύσιμα ἐποικιά, συντομεύει ἔξαιρετικά τὸ χρόνο ἐπισκευής. Ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ EPOCAST 36 ἔχει βεβαῖα ἐπιτυχία καὶ γίνεται μὲ τὴν Ἑγκρίσι τοῦ Νηογνώμωνα.

Τὸ EPOCAST είναι Γερμανικῆς προελεύσεως καὶ διανέμεται στὴν Ἑλλάδα ἀπόκλειστικά ἀπὸ τὴ ΝΑΥΣΙ, σύμφωνα μὲ εἰδική σύμβαση.

ε) Διάφορες ἔργασίες μετασκευών, μεταξύ τῶν ὁπίων ἀναφέρονται οἱ ἐκτεταμένες μετασκευές Bulk carriers σὲ πλοϊα μεταφορᾶς τοιμέντου.

στ) Κατασκευή καὶ τοποθέτηση πλατφόρμων αὐτοκινήτων γιά αὔξηση τῆς μεταφορικῆς ικανότητας πλοίου.

Ἡ ἔργασία ἔγινε σύμφωνα μὲ σχέδια τῆς Mac Gregor, ποὺ παρακολούθησε μὲ ἀντιπρόσωπο τεχνικό της, ὀρισμένες φάσεις τῆς ἔργασίας.

ζ) Πολλά μέρη μηχανῶν Diesel (κεφαλές

# HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Οργανισμός ἰδρυθείς ὑπό σημαινόντων  
Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου  
ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο  
μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.  
Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων ἄνω τῶν 11.500.000.000  
δολλαρίων.

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τοὺς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ἢ εἰς τοὺς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους των:  
Thos.R.Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London EC3A8DA. Telephone: 01-283 4646.  
Telex: 885271 Cables: MUTUALITY LONDON.

έμβολων, καπάκια κυλίνδρων, βαλβίδες, σταυροί κλπ.) άνακαινίστηκαν στό τμήμα άνακαινίσεων της έπιχειρήσεως, με την έγκριση τών Νησιωνάδων. "Άξονες έπενδύθηκαν με άνοξειδωτο χάλυβα (stainless steel gladding), με ειδική μέθοδο.

η) Πολλές ήλεκτρικές μηχανές, μικρής και μεγάλης ισχύος, άνακαινίστηκαν σύμφωνα με τις πρωτοποριακές και παγκόσμια παραδεκτές μεθόδους AYRODEV, γνωστής 'Αγγλικής έταιρίας.

θ) Διάφορες έπιτοπεις μηχανουργικές κατεργασίες, πού διεκπεραιώθηκαν από τό έξαιρετικά έξειδικευμένο τμήμα έπιτοπων κατεργασιών της έταιρίας.

ι) Συρραφές σπασμένων ή ραγισμένων μεταλλικών μερών.

"Άλλα σημαντικά γεγονότα, πού συνέβησαν στο 1979, άναφέρονται ένδεικτικά παρακάτω:

α) Καθιέρωση έβδομαδας 42,5 ώρων έργασίας, πέντε ήμερών.

β) Το έπισημα έγκαίνια των νέων έγκαταστάσεων.

γ) Η παρουσίαση σε διάλεξη σε γνωστό ξενοδοχείο της 'Αθήνας τών δυνατοτήτων τού Διαγνωστικού Κέντρου της έταιρίας και τών μεθόδων AYRODEV για την άνακαινίση ήλεκτρικών μηχανών.

δ) Η ύπογραφή συμβάσεως συνεργασίας με τή γνωστή έταιρία ύπερτροφοδοτών μηχανών Diesel NAPIER. Σύμφωνα με τή σύμβαση, η NAYSI όριζεται έξουσιοδοτημένη έπισκευαστρία έταιρία ύπερτροφοδοτών NAPIER στήν 'Ελλάδα.

ε) Η σύναψη συμφωνίας συνεργασίας με τή έταιρία DOXFORD για έπισκευή μηχανών DOXFORD.

στ) Η ύπογραφή συμβάσεως εύρειας συνεργασίας με τή έταιρία BURMEISTER AND WAIN (B + W). Η σχετική σύμβαση προβλέπει:

— συνεργασία στό τομέα έπισκευής μηχανών Diesel B + W.

— συνεργασία στό τομέα της άνακαινίσεως μηχανών B + W.

— συνεργασία στό τομέα άνταλλαγής πα-

λαιών μερών μηχανών B + W με δλλα άνακαινίσμένα ή καινούργια.

Σύμφωνα με την παραπάνω σύμβαση, τεχνικοί τής NAYSI θά έκπασευτούν από τήν B + W. Η Δανική έταιρία θά παρέχει στή NAYSI κάθε σχέδιο, τεχνική πληροφορία κλπ. γιά όποιαδήποτε μηχανή B + W.

ζ) Η έπισκευη μηχανικών τής NAYSI στή MASSEY COGGINS, στό Λιβερπούλ, για ένημέρωσή του πάνω σε τεχνικά θέματα, δσο άφορά την έφαρμογή τών μεθόδων AYRODEV γιά άνακαινίση ήλεκτρικών μηχανών.

η) Η προετοιμασία τής έπιχειρήσεως γιά μηχανοργάνωση. "Ηδη έχουν γίνει τά πρώτα σημαντικά βήματα πρός τή κατεύθυνση αύτη. "Υπολογίζεται ότι ή έπιχειρηση θά περάσει στή μηχανογράφηση γιά δοκιμαστική έφαρμογή μέσα στο 1980. Ο Η/Υ θά χρησιμοποιηθεί τελικά σε όργανωτικές, οικονομικές, έμπορικες και τεχνικές έφαρμογές.

Θεωρείται βέβαιο πώς με τή χρησιμοποίηση Η/Υ από την έπιχειρηση ή παραγωγικότητα και ή ποιότητα τών προσφερομένων υπηρεσιών θά βελτιώθων σημαντικά.

Α'έινι νά αναφέρθει στό σημείο αύτη ότι η NAYSI έχει συνάψει συμφωνία γιά έπισημη συνεργασία (παροχή τεχνικής βοήθειας) με 13 γνωστές έταιριες τού έξωτερικού, πού άναφέρονται στή συνέχεια:

— VALDI E GENERALE (άνακαινιση μερών μηχανών Diesel).

— MASSEY COGGINS (μεθόδοι AYRODEV γιά άνακαινίση ήλεκτρικών μηχανών).

— LIPS (έπισκευές — κατασκευές έλικων).

— H. A. SPRINGER (EPOCAST — έποξικές ρητίνες γιά έδραση μηχανών).

— KRAMTECHNIK (συρραφή σπασμών ή ραγισμένων μεταλλικών μερών).

— WAUKESHA — LIPS (στεγανοποιητικά συστήματα τελικών άξονων).

— SULZER (έπισκευές μηχανών SULZER).

— DOXFORD (έπισκευές μηχανών DOXFORD).

— B + W (έπισκευές μηχανών B + W και άνακαινίση μερών μηχανών B + W).

— HOWALDSWERKE (στεγανοποιητικά

συστήματα τελικών άξονων).

— THERMILOCK (συγκόλληση με τήν άλουμινοθερμική μέθοδο, σπασμένων χαλυβίνων βαρέων κομματιών).

TECHNODIAGNOSIS (ήλεκτρονική διάγνωση λειτουργίας και καταστάσεως μηχανικών έγκαταστάσεων).

— NAPIER (έπισκευές ύπερτροφοδοτών).

Τά παραπάνω δίνουν κατά κάποιο τρόπο τουλάχιστον, τή τάση τής έπιχειρήσεως γιά τεχνολογική έξελιξη και πλήρη έξυπηρέτηση τού τομέα τών έπισκευών πλοίων.

### Πολιτική — προοπτικές — στόχοι

α) Η έκπαίδευση άνωτερου και μέσου τεχνικού προσωπικού τής έταιρίας στή Δανία από τή B + W, δπως προβλέπει ή σχετική σύμβαση. Τήν έκπαίδευση αύτή στή Δανία θά άκολουθησει έπιμορφωση τού προσωπικού στήν 'Ελλάδα, από τούς ήδη καταπομένους τεχνικούς. Η έκπαίδευση αύτή θά είναι βέβαια συνεχής, δπως συνεχής είναι και ή έκπαίδευση σε μηχανές DOXFORD, SULZER, σε ρυμιστές στροφών WOODWARD σε ύπερτροφοδότες NAPIER, στήν ήλεκτρονική διάγνωση καταστάσεως και λειτουργίας μηχανικών έγκαταστάσεων κλπ. Η έπιχειρηση σάν έξουσιοδοτημένη έπισκευάστρια έταιρία τών B + W, DOXFORD, SULZER και NAPIER φέρει αύξημένη εύθύνη έναντι τού πελάτη και τών κατασκευαστριών έταιριών.

β) Η συνέχιση τής προετοιμασίας τής έπιχειρήσεως γιά μηχανοργάνωση, πού θά άλλοκληρωθεί με τήν άγορά τού Η/Υ. Είναι φανερό ότι ή μηχανογραφική παρακολούθηση τών δραστηριοτήτων τής έπιχειρήσεως προϋποθέτει βασική άναδιάρθωσή τής (και άλλαγή νοστροπίας άκομη), πού έχει ήδη άρχισει.

γ) Η περαιτέρω προώθηση τών έργασιών τής έταιρίας σ' διόρους τούς τομείς.

δ) Η συνέχιση τής έκπαίδευση του προσωπικού, ώστε νά άφομοιώνεται ή τεχνολογία πού άποκτάται, νά βελτιώνεται ή ποιότητα τών ύπηρεσιών πού προσφέρονται και νά μειώνεται τό κόστος.



## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΞ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΙΑ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΓΡΑΜΜΗΣ

M/S «ΑΘΗΝΑΙ II» και τού M/S «ΜΥΚΗΝΑΙ II»

διά Βραζιλίαν, Ούρουγουάην, Αργεντινήν

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 126 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: Σκανδιναϊκόν Πρακτορείον 'Εγγύς Ανατολής Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35·39, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ • ΤΗΛ. 4521111 (ΔΕΚΑ ΓΡΑΜΜΑΙ)

# 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".
- Έκπροσωπεῖ τό 'Ελληνικόν Δημόσιον διά τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν  
τῶν ύπό 'Ελληνικήν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατά κινδύνων πο-  
λέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεῖ τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν τῶν 'Ελληνικῶν ἐμπορικῶν  
πλοίων κατά κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- Θά διαχειρίζεται τά ἀσφάλιστρα 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

# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΟΥΔΕΜΙΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΙΣ ΔΙΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΩ ΤΩΝ 17 ΕΤΩΝ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐκδοθείστης δυνάμει τῆς εἰς τὸ ἄρθρον 64 τοῦ νόμου 959/1979 «περὶ ναυτικῆς ἑταιρίας» περιεχομένης ἔξουσιοδοτήσεως, ἐπεξετάθη ἡ ἀπαγόρευσις νηολογήσεως πλοίων μεγαλυτέρας τῶν 17 ἑτῶν, ἐπί νηολογήσεως χωρούσης δυνάμει τῶν κοινῶν διατάξεων, δηλονότι οὐχὶ δυνάμει τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ ν.δ. 2687/1953 εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ δροίου ἔχει ἡδη ἀπαγορεύθη ἡ νηολογήσις πλοίων ἥλικις μείζονος τῶν 17 ἑτῶν.

Ἐπομένως μετά τὴν ἀνωτέρω 'Υπουργικήν 'Απόφασιν ἀποκλείεται δόλοσχερώς ἡ ἐγγραφὴ εἰς τὸ Ἑλληνικόν νηολόγιον πλοίων ἥλικις μείζονος τῶν 17 ἑτῶν, ἀδιάφορον ἀνὴρ νηολόγησις κατὰ τάς κοινᾶς διατάξεις ἡ κατά τὸ ἄρθρον 13 τοῦ ν.δ. 2687/1953.

'Από ἀπόφασεως ἥλικις τοῦ πλοίου, τὸ Ἑλληνικόν νηολόγιον ἔκλεισεν δριστικῶς τὴν θύραν εἰς τὰ λεγόμενα παρήλικα πλοία. Βεβαίως τὸ δριόν τῶν 17 ἑτῶν εἶναι δεκτικὸν πολλῆς συζητήσεως. Γεγονός παραμένει διτὶ τὸ πρόσφατον τοῦτο μέτρον ἀντιτίθεται πρός τὴν παραδοσιακὴν συγκρότησιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἐκ τοῦ λεγομένου second hand tonnage, προσιτοῦ εἰς τὴν ἐνωσιν ἐπὶ μέρους μικρῶν κεφαλαίων καὶ προσωπικῆς ἔργασίας ναυτιλούμενων. Εἰς αὐτὴν δοφεῖται δὲ πυρήν, θά ἐλέγομεν, ὁ μέγας πυρήν, τῆς δημιουργίας τῆς μεγάλης Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Κάθετος ἐπομένως πτῶσις τῆς εἰς τὸ Ἑλληνικόν νηολόγιον ἐγγραφῆς δέοντος ἀναμένεται μέ δλας τάς λοιπάς ἐπιπτώσεις, ὡν κυρία θά είναι ἡ μείωσις τοῦ ναυτιλιακοῦ συνανταλάγματος, καθ' ἣν στιγμὴν καταβάλλονται ἐντονοὶ προσπάθειαι αὐξήσεώς του.

'Αλλά καὶ εἰς τὴν ναυτικήν ἑταιρίαν κατηνέχθη σφοδρὸν πλῆγμα. Τὴν ναυτικήν ἑταιρίαν τοῦ ν. 959/1979 ἐχρησιμοποίησαν οἱ θέλοντες νά ύψωσουν τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν ἐπὶ πλοίων ἥλικις μείζονος τῶν 17 ἑτῶν, ἀφοῦ δὲν ἦδονταν νά νηολογήσουν ταῦτα κατά τὸ ἄρθρον 13 τοῦ ν.δ. 2687/53. Τώρα ἀπεκλείσθη καὶ ἡ δυνατότης αὗτη. Ἐπομένως εἰς τί ὠφελεῖ ἡ ναυτική ἑταιρία; Μήπως διὰ τὴν νηολόγησιν πλοίων νεωτέ-

ρων τῶν 17 ἑτῶν; 'Αλλά εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς, οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἔχοντες πλέον τὴν προϋπόθεσιν τῆς ἥλικιας, θά προτιμήσουν τὸ ἄρθρον 13 τοῦ ν.δ. 2687/53.

Τό μέτρον διπερ εἰσήγαγεν ἡ ἀνωτέρω 'Υπουργική 'Απόφασις καὶ γενικῶς τὸ δριόν ἥλικιας τῶν πλοίων εἶναι ἀγνωστὸν εἰς ἀλλας ναυτιλιακάς χώρας. Αὐτὴν τὴν στιγμὴν, τὴν συγκοινωνίαν μεταξὺ Γαλλίας καὶ Μεγάλης Βρετανίας εἰς τὴν Μάγχην, ἐκτελοῦν πλοῖα λαβόντα μέρος εἰς τὸ δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον, δημοσίευσιν μεταφέρουν αἱ εἰς περίοπτον μέρος ἐντοιχισμέναι εἰπιγραφαί. Εἶναι δέ τὰ πλοῖα ταῦτα

εἰς ἀρίστην κατάστασιν, δημοσίευσιν μεταφέρουν αἱ εἰπιγραφαί. Εἶναι δέ τὰ πλοῖα ταῦτα

πρόσφορος ἡ στιγμὴ λήψεως τοῦ τέμνοντος τούτου μέτρου ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Σοβαραὶ συζητήσεις διεξάγονται ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου πρός δημιουργίαν σχεδιασμοῦ ἐπιτρέποντος τὴν ἀνανέωσιν τῶν παρολίκων πλοίων διὰ διαλύσεως αὐτῶν καὶ ναυπηγήσεως νέων καὶ διάφοροι γίνονται μελέται πρός ἐξεύρεσιν τῆς ἀναλογίας διαλυμένων καὶ ναυπηγηθησούμενων μονάδων. Αὐτὴν ἐπομένως τὴν στιγμὴν εἶναι τὸ διλιγόντερον ἄστοχος ἡ δημιουργία κλειστού νηολογίου.

## Ἀμερικανική Νομολογία

### • Μεταφορά πραγμάτων διά θαλάσσης.

— Βλάβη καὶ ἀπώλεια αὐτῶν. — Περιορισμός τῆς εὐθύνης τοῦ μεταφορέως εἰς 500 δολλάρια κατά δέμα. — Προϋποθέσεις ἐφαρμογῆς τοῦ περιορισμοῦ. — 'Επιστησὶς τῆς προσοχῆς τοῦ φορτωτοῦ, παροχὴ δυνατότητος καταβολῆς μείζονος ναύλου καὶ ἀναγραφῆς τῆς μείζονος ἀξίας τῶν πραγμάτων εἰς τὴν φορτωτικήν. Τά πραγματικά περιστατικά ἐφ' ὃν ἡ κατωτέρω ἀπόφασις είχον ως ἔξης: 'Η ἑταιρία Τζένεραλ Ἐλέκτρικ συνεφώνησε μετά τῆς Κυβερνήσεως τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας νά ἐγκαταστήσῃ τέσσερας ἡλεκτρικές μονάδας παραγωγῆς, κινουμένας διά ἀεροιστροβίλων. Τά ἐπί μέρους μηχανήματα παρηγέλθησαν εἰς τάς Ηνωμένας Πολιτείας καὶ ἐπρεπε νά φορτωθοῦν πρός μεταφοράν καὶ συναρμολόγησην ἐν Σαουδικῇ Ἀραβίᾳ. 'Η Τζένεραλ Ἐλέκτρικ συνεβλήθη μετά τῶν μεταφορέων Μπίγκ Λίφτ Σίπλιγκ Κο διά τὴν φορτωσιν καὶ συνιψθη σύμβασις ναυλώσεως μέ το πλοίον «ΛΕΓΙΝΤΥ ΣΟΦΙ». Τά πράγματα ἀποτελούμενα ἀπό ἀεροιστροβίλους, διεγέρτην, θάλαμον ἐλέγχου καὶ πλατφόρμαν ἐφορτώθησαν εἰς Τσάρλεστον τῆς Νοτίου Καρολίνας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος. Κατά τὸν διάπλουν τό πλοίον συνήντησε τρικυμιώδη θάλασσαν, οἱ ἀεροιστροβίλοι ἐλύθησαν, ωλίσθησαν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος καὶ συνεκρούσθησαν μέ τὸν θάλαμον ἐλέγ-

χου καὶ τὸν διεγέρτην. 'Ο θάλαμος ἐλέγχου ἐπεσεν εἰς τὴν θάλασσαν καὶ οἱ ἀεροιστροβίλοι καὶ διεγέρτης υπέστησαν ζημίας ἐκ τῶν δροίων προέκυψεν ἀξίωσις ἀποζημιώσεως δολλαρίων 517.000.

'Ο μεταφορεὺς καίτοι ἀρνούμενος τὴν εὐθύνην του, προέβαλεν τὸν ισχυρισμὸν διτὶ ἡ εὐθύνη του περιορίζεται εἰς 500 δολλάρια συμφώνως πρός τοὺς δρους τῆς συμβάσεως τὴν δροίαν συνήψε μέ τὴν Τζένεραλ Ἐλέκτρικ, ητις σύμβασις ἐνεσωμάτωσε δι' ἀναφορᾶς τοὺς δρους καὶ συμφωνίας τῆς προτύπου φορτωτικῆς τοῦ μεταφορέως.

'Η φορτωτική περιεῖχεν ρήτραν διόποια δηρίζεν διτὶ οἱ Κανόνες τῆς Χάγης ως εἰσήχθησαν εἰς τάς Ηνωμένας Πολιτείας διά τοῦ νόμου περὶ μεταφορᾶς πραγμάτων διά θαλάσσης, θά τυγχάνουν ἐφαρμογῆς ἐπὶ τῆς συμβάσεως. Τό ἄρθρον 4 παραγ. 5 τοῦ νόμου προβλέπει διτὶ οὔτε διαφορεύεις σύντομον περιορισμὸν τοῦ πλοίου σύμβασις ναυλώσεως μέ το πλοίον «ΛΕΓΙΝΤΥ ΣΟΦΙ». Τά πράγματα ἀποτελούμενα ἀπό ἀεροιστροβίλους, διεγέρτην, θάλαμον ἐλέγχου καὶ πλατφόρμαν ἐφορτώθησαν εἰς Τσάρλεστον τῆς Νοτίου Καρολίνας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος. Κατά τὸν διάπλουν τό πλοίον συνήντησε τρικυμιώδη θάλασσαν, οἱ ἀεροιστροβίλοι ἐλύθησαν, ωλίσθησαν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος καὶ συνεκρούσθησαν μέ τὸν θάλαμον ἐλέγ-

χου καὶ τὸν διεγέρτην. 'Ο θάλαμος ἐλέγχου ἐπεσεν εἰς τὴν θάλασσαν καὶ οἱ ἀεροιστροβίλοι καὶ διεγέρτης υπέστησαν ζημίας ἐκ τῶν δροίων προέκυψεν ἀξίωσις ἀποζημιώσεως δολλαρίων 517.000.

Κατά τὸν δροῖον 9 τῆς φορτωτικῆς μεταφορᾶς δηλώνων ωρίζετο διτὶ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτίον μεταφέρεται συμφώνως

TELEGRAPHIC ADDRESS: STAMATIOU

TELEX: 18080 AR

PHONE: 33-0867, 33-3836

NIGHT: 33-3188

**GEORGE A. STAMATIOU**

(ex TAKIS CONTOGEORGIS)

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

BUENOS AIRES, VENEZUELA 691

πρός τούς Κανόνας της Χάγης. Ο μεταφορές έπικαλουμένος τόν περιορισμόν της εύθυνης του είς 500 δολλάρια προέβαλεν διτή Τζένεραλ Έλεκτρικ δέν είχεν άναγράψει έπι της φορτωτικής την άξιαν τού φορτίου.

Η Τζένεραλ Έλεκτρικ προέβαλεν διτή ή διάταξης ή περιορίζουσα τήν εύθυνην τού μεταφορέως δέν έτυχανεν έν προκειμένω έφαρμογής, διότι δι μεταφορεύς δέν παρέσχεν εις αὐτήν τήν δυνατότητα έπιλογής ναύλου, δόπτε θά ήδυνατο έπιλεγουσα ύψηλότερον ναύλον νά παραμερίση τόν περιορισμόν της εύθυνης είς 500 δολλάρια. Ή βάσις τού ίσχυρισμού τούτου ήτο διτή δι μεταφορεύς δέν δύναται νά περιορίση τήν εύθυνην του, έκτός έάν παράσχη εις τόν φορτωτήν τήν δυνατότητα έπιλεγων ύψηλότερον ναύλον, ν' άναγράψη έπι της φορτωτικής την άξιαν τών πραγμάτων.

Ένωπιον τού άμερικανικού δικαστηρίου ύπεβλήθη αίτησις τού μεταφορέως κατά τήν συνοπτικήν διαδικασίαν έπι σκοπῷ διπώς περιορισθή ένδεχομένη εύθυνη τού μεταφορέως είς 500 δολλάρια κατά δέμα κατά τήν διάταξιν τού διρθου 4 παράγραφος 5 τού νόμου περί μεταφοράς πραγμάτων διά θαλάσσης.

Τό Δικαστήριον άπέρριψε τήν αίτησιν και ξεκίνησε διτή κατ' άρχην δει νά παρατη-

ρηθή διτη ούδεμία ρήτρα της φορτωτικής ή σχολείτο μέ τόν περιορισμόν της εύθυνης τού μεταφορέως και ούδαμον της φορτωτικής ή της συμβάσεως ναυλώσεως άνεγράφετο δι περιορισμός της εύθυνης είς 500 δολλάρια. Ούτε έπίσης ύπηρχεν άναφορά εις τό διρθον 4 παράγραφος 5 τού νόμου περί μεταφοράς πραγμάτων διά θαλάσσης.

Έπιπροσθέτως, εις τό έντυπον της φορτωτικής δέν ύπηρχεν προκαθωρισμένος χώρος είς δην νά δύναται δι φορτωτής ν' άναγράψη τή δηλουμένην άξιαν τών πραγμάτων ούτε καί άνεφέρετο τί σχετικόν πρός τό δικαίωμα τού φορτωτού ν' άναγράψη τήν άξιαν τών πραγμάτων.

Ύπο τάς άνωτέρω κρίσεις, τό Δικαστήριον έθεώρησεν ή έπι μέρους τού μεταφορέως έπικλησις τού διρθου 4 παράγραφος 5 τού νόμου περί μεταφοράς πραγμάτων διά θαλάσσης δέν ήδυνατο νά εύσταθηση και διτή ή έναλλακτική λύσις της δηλώσεως μεγαλυτέρας άξιας τών πραγμάτων και άναγραφής ταυτής έν τή φορτωτή καταβαλλομένου μείζονος ναύλου έάν άπαιτεται, είχεν νόμημα μόνον δην δι φορτωτής είχε τήν δυνατότητα νά έπιλεξη μεταξύ διαφόρων ναύλων και τής άναγραφής της ύψηλοτέρας άξιας τών πραγμάτων έν τή φορτωτική.

Κατά τήν διάρκειαν τής δίκης, έκ τής πλευρᾶς τού μεταφορέως έγένετο μνεία διαφόρων άποφάσεων Αμερικανικών Δικαστηρίων εις τάς δοπίας έγινεν δεκτόν τό δικαίωμα τού μεταφορέως νά περιορίση τήν εύθυνην του κατά τάς άνωτέρω διατάξεις τού νόμου περί μεταφοράς πραγμάτων διά θαλάσσης.

Τό Δικαστήριον δμως έθεώρησεν διτή εις τάς άναφερθείσας περιπτώσεις έπεστήθη ή προσοχή τού φορτωτού (διά ρήτρας ή ρητρών της φορτωτικής) έπι τού διτή έν περιπτώσει βλάβης ή άπωλείας τών πραγμάτων, ή εύθυνη θά περιορίζεται είς 500 δολλάρια κατά δέμα η μονάδα. Εις άλλας έκ τών έπικληθεισῶν περιπτώσεων είχεν δοθῆ εις τόν φορτωτήν εύλογος δυνατότης νά δηλώση μεγαλυτέραν άξιαν τών πραγμάτων.

Εις τήν προκειμένην περίπτωσιν τό Δικαστήριον έκρινεν διτή ύπό τά πραγματικά περιστατικά τής δίκης, δέν παρεσχέθη εις τήν Τζένεραλ Έλεκτρικ εύλογος δυνατότης νά δηλώση τήν άξιαν τών πραγμάτων μείζοντα 500 δολλαρίων, ή δέ προσπάθεια τού μεταφορέως νά περιορίση τήν εύθυνην τού έθεωρήθη άτελέσφορος, και άπερριφθη ή έν τή συνοπτική διαδικασία αίτησις.



# 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**

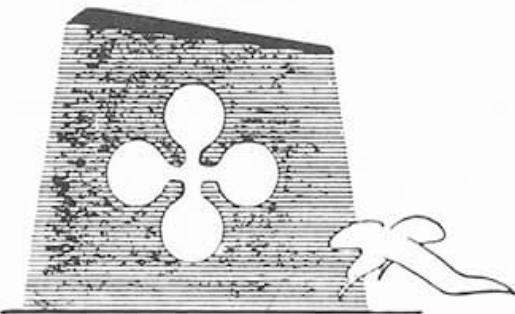
**MV ΖΕΥΣ**

**MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ**

**MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ**

**MV ΩΚΕΑΝΟΣ**

**MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ**



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



## ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

• Η Αύστραλία θά μπούκοτάρη τά σοβιετικά κρουαζιερόπλοια πού προσεγγίζουν είς τούς λιμένας της, έάν οι Ρώσοι δέν άποσύρουν τά στρατεύματά των άπό το Αφγανιστάν μέχρι της 31ης Μαΐου, έδήλωσεν δύο πουργός Μεταφορών της Αύστραλιας. Τό παρελθόν έτος τά Ρωσικά κρουαζιερόπλοια έπραγματοποίησαν 40 προσεγγίσεις είς Αύστραλιανούς λιμένας διά νά παραλάβουν ψηφάτα διά κρουαζιέρας είς τόν Νότιον Ειρηνικόν.

• Τό 1985, ή Νότιος Κορέα θά χρησιμοποιήσει 5 έκατον τον. άνθρακος έπησίας διά τήν παραγωγήν ήλεκτρικής ένεργειας. Τελευταίως, ύπεγραψε συμφωνίαν μέ τήν Σέλλα (Καναδά), διά τήν προμήθειαν 400.000 τον. γαιανθράκων έπησίως. Παρομοία συμφωνία, διά 350.000 τον. έπησίως, είχεν ύπογραφή καί τό παρελθόν φθινόπωρον.

• Η B.P. Αυστραλίας έπειβεβαίωσε τήν πρόθεσήν της νά άγοραστο τό 50% ένός άνθρακωρυχείου είς τήν περιοχήν Μίλμερραν, τού Κουνήνσλαντ. Τά άποθέματα τού όρυχείου ύπολογίζονται είς 1,6 δισεκ. τον. γαιανθράκων.

• Δέκα έννεα ποντοπόρα τάνκερς της Λαϊκής Κίνας συνεβλήθησαν μέ τόν Όργανισμόν «ΤΟΒΑΛΟΠ», δό όποιος έχει συστήθη άπό τούς ιδιοκτήτας δεξαμενοπλοίων διά τήν άπό κοινού άντιμετώπιον τών ρυπάνσεων τής θαλάσσης διά πετρελαίου. Ό έ λονδίνων έδρεύων άργανισμός παρέχει άποζημιώσεις, μέσω τών P καί I clubs, διά ζημιάς έκ ρυπάνσεως καί δαπάνας καθαρισμού τών πετρελαιοκήλων. Σήμερον μετέχουν είς αύτον 6.700 περίον τάνκερς, συνολικής χωρητικότητος 193.600.000 τον. γκρός.

• Αί Ιαπωνικάι έξαγωγαι προϊόντων χάλυβος έμειώθησαν κατά 0,2% είς 31,50 έκατον. τον. τό παρελθόν έτος, έναντι 31,55 έκατον. τον. τό 1978. Αντιθέτως, αί είσαγωγαι προϊόντων χάλυβος η έξηθησαν κατά 86,1%, είς τά 2,55 έκατον. τον., έναντι 1,37 έκατον. τον. τό 1978, άναφέρει ή Ιαπωνική Όμοσπονδία Σιδήρου καί Χάλυβος.

• Αί τελευταίαι αύξησεις τού πετρελαίου

διόγκωσαν τό έλλειμμα τών δλιγώτερον άνεπτυγμένων μή πετρελαιοπαραγωγών χωρών είς άνω τών 40 δισεκ. δολλαρίων τό 1979. Καί τούτο θά υπέβη, προφανώς, τά 50 δισεκ. δολλάρια τό τρέχον έτος. Τό 1973 τό έλλειμμα τών χωρών αύτών άνηρχετο είς 8 δισεκ. δολλάρια.

### ΓΑΛΛΙΑ

#### Διά τό άποδοτικώτερον καί οίκονομικόν πλοϊον

Άνταγωνισμόν ίδεών διά τήν ναυπήγησην ένός πλοίου οίκονομικού καί άποδοτικού προεκήρυξε τό Γαλλικόν Υπουργικόν Συμβούλιον. Μεταξύ Φεβρουαρίου καί 'Οκτωβρίου θά διαρκέστη η υπόβολή σχεδίων. Ναυπηγικαί καί έφοπλιστικαί όργανώσεις καλούνται νά συμμετάσχουν.

Ο άρμόδιος Υπουργός έδήλωσεν: «Πρέπει νά άντιδράσωμεν άποφαστιστικώς είς τάς άνυμαλίας αίτινες προκύπτουν άπό τάς κρίσεις. Τό πλοϊον πρέπει νά είναι παραγγικόν καί οίκονομικόν».

Τό κόστος ένεργειας διά τά πλοϊα — κοντέινερς ίδιαιτέρως φθάνει ηδη είς τά 50% τού κόστους έκμεταλλεύσεως. Δέν πρέπει νά άγνοήσωμεν τό γεγονός ότι τό κόστος έπανδρωσεως φθάνει τά 15-18%, ούτε τά έξοδα συντηρήσεως καί λιμενικά δικαιώματα, τά όποια είναι σημαντικά.

Αί οίκονομιαί δέν πρέπει νά ένταχθούν είς τήν παραγωγικότητα τού πλοίου.

Τρείς είναι αι κύριαι προτάσεις τού Υπουργείου: Άναζήτησις μέσων περιορισμού τών δαπανών ένεργειας. Άναζήτησις μέσων έξοικονομήσεως τού προσωπικού πλοίων, τών λιμενικών καί τής έπι τών πλοίων έργασίας (φόρτωσις, έκφόρτωσις). Οίκονομία είς τήν άποδοσιν τού πρωστηρίου μέσου.

Η πρώτη φάσις τού διαγωνισμού άναφερεται είς τήν άποδοχήν τών σχεδίων άπο

τούς έφοπλιστάς.

Η δευτέρα φάσις διά τούς έπιλέκτους τού διαγωνισμού είς τήν λεπτομερεστέραν άναλυσιν τών σχεδίων.

Ολαι οι προκριθείσαι διά τό πρώτον στάδιον μελεταί θά τύχουν ένός βραβείου 100 χιλιάδων φράγκων.

Διά τά σχέδια τού δευτέρου καί τρίτου βαθμού τά 50-60% τών δαπανών θά άναληφθούν άπό τό Κράτος. Σύνολον δαπάνης προβλέπεται 10 έκατομ. φράγκων.

#### Τό Κράτος έπεμβαίνει

Έντύπωσαν καί ζωηράν συζήτησιν προεκάλεσεν ή άποφασίς τής Γαλλικής Κυβερνήσεως νά μή έπιτρέψη τήν παραγγελίαν είς τήν Ιαπωνίαν τεσσάρων Γαλλικών πλοίων κοντέινερς, 950 έμποροκιβωτίων, 27.000 τον. d.w., παρά τήν μεγάλην διαφοράν τιμών άπό 80 έκατομ. φράγκων κατά σκάφος διά τήν Ιαπωνικήν πλευράν έναντι τών 130 έκατομ. φράγκων διά τήν ναυπήγησιν τών αυτών πλοίων είς τά Γαλλικά ναυπηγεία, τιμή σημειωτέον ήτις έκάλυπτε καί τήν παρεχομένην άπό τό Κράτος ένισχυσιν πρότα ναυπηγεία.

\*\*\*

Από τήν άποφασίν αυτήν τής Γαλλικής Κυβερνήσεως προεκλήθη ή έπιθεσίς τής έταιρίας — μιάς άπό τάς σημαντικώτερας. Προκειται περί της Ντελμάς-Βιελέ, ήτις επρόκειται νά παραγγείλη τά τέσσαρα πλοία κοντέινερς τών 26.000 τόννων. Τά πλοϊα θά άπελαμβανον τής κρατικής έπιχορηγήσεως. Τώρα ή ένδιαφερομένη έταιρία θά στερηθῇ τής έπιχορηγήσεως.

Η Ντελμάς άπειλεί ότι θά άποσύρη τήν προγενεστέραν παραγγελίαν της είς τά ναυπηγεία «Ασλόμ-Ατλάντικ» τού Σαιν Ναζάιρ.

Η Κυβέρνησις άμως δέν φαίνεται νά ύποχωρει. Νόμος σχετικός προβλέπει τήν πρότιμησιν τών έθνικών ναυπηγείων.

### GERMANIA

#### Δέν προβλέπεται 12μελές πλήρωμα

Δέν πιστεύουν πλέον οι Γερμανοί έφοπλισταί ότι τό «πλοϊον τού μέλλοντος» μέ τό 12μελές πλήρωμα, είναι δυνατόν νά πραγματοποιηθῇ τό 1982. Ακόμη καί έάν τό σχετικόν πρόγραμμα έπιτυχη, πρέπει νά παρέλθουν πολλά άκόμη έτη πρίν ή ή Γερμανική ναυτιλία αποκτήση μεγάλον άριθμόν πλοίων μέ μειωμένην σύνθεσιν, διά νά καταστή δυνατή ή περαιτέρω άρθρογιστική έπανδρωσίς των. Πάντως ή πείρα τού πληρώματος τών 18 άνδρων, άποκτησία επί 4 κοντέινερς τής Χάπαγκ-Λόύδ, άπεδειξεν ότι τό πείραμα πρέπει νά επεκταθῇ καί είς άλλας ναυτιλιακάς έπιχειρήσεις.

Έξ αλλού τά συνδικάτα έδήλωσαν άφ' ένος μέν ότι δέν τίθεται ζήτημα άποδοχής

PHONES: 675-4321, 323-0064

TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:

"SMYRNIODI" BALTIMORE

## JAMES SMYRNIODIS

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO.  
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

περαιτέρω μειώσεως τού σημερινού 25μελούς πληρώματος εἰς 12μελές καί ἀφ' ἔτερου διτὶ εἶναι ἀντίθετα πρός τὴν ναυτολόγησην ξένων πληρωμάτων.

## ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

### Τά ναυπηγεία

Τά Γερμανικά ναυπηγεία παρέδωσαν τό 1979 ἑκατόν τεσσαράκοντα δύο πλοῖα, 432.000 τον. γκρός, ὅξις 2.3 δισεκατομ. μάρκων (1.23 δισεκατομ. δολ.). Μείωσις κατά 40% ἐναντί τοῦ προηγουμένου έτους. Νέαι δύμως παραγγελίαι διά φορτηγά, πλοῖα κοντέινερς καὶ ρό-ρό ἀνεκοινώθησαν.

Προβλέπεται διτὶ θά συνεχισθή ἡ ζήτησης σκαφών, κυρίως λόγω τῶν ἐνισχυμένων μεταφορῶν δημητριακῶν, γαιάνθρακος καὶ μεταλλευμάτων. Ή παραγωγικότης τῶν ναυπηγείων — τώρα 70% — θά αὔξηθη.

Αἱ ἐπιχορηγήσεις, αἱ παρεχόμεναι ἀπό τά ξένα κράτη, παρεμποδίζουν τὴν ἀνάπτυξιν.

εκμεταλλεύσεως ἀφορούν εἰς τὰς 7 ὑφισταμένας ἐπιχορηγουμένας ἑταῖριας, εἰς 30 ἑταῖριας ἐνδιαφερούμενας διά τὴν μεταφοράν σιτηρῶν εἰς τὴν Σοβιετικήν "Ἐνωσιν καὶ 12 ἑταῖριας ἀπασχολουμένας εἰς μεταφοράς χύδην φορτίων.

Τό στρατιωτικόν μέρος τοῦ προϋπολογισμοῦ προβλέπει πιστώσεις 214 ἑκατομ. δολ. λαρίων διά τὴν ναυπηγήσην 2 ἐμπορικοῦ τύπου σκαφῶν, ἐφοδιασμένων μὲν στρατιωτικὸν ἔξοπλισμόν.

"Η Διοίκησις προβλέπει ἐπίσης δάνεια ἐπὶ τῆ ναυπηγήσει καὶ ὑποθηκικάς ἀσφαλείας διά τὴν χρηματοδότησιν τῶν ναυπηγησέων. Τό ὑψος τῶν πιστώσεων αὐτῶν φθάνει τό 1.500 ἑκατομ. δολλαρίων.

Τέλος διά τό πρόγραμμα ἐρεύνης καὶ ἀναπτύξεως ἡ Διοίκησις ζητεῖ πιστώσεις 18.700 ἑκατομ. δολλαρίων ἐναντί τῶν 16.300 τοῦ τρέχοντος έτους. Ός γνωστόν τό πρόγραμμα τοῦτο ἀναφέρεται εἰς τὴν ἀνάπτυξιν καὶ ἐκμετάλλευσιν προκεχωρημένων τύπων σκαφῶν, εἰς ἔγκαταστάσεις ἐρευνῶν καὶ εἰς προκεχωρημένας μεθόδους ἔξοικονομήσεως ἐνέργειας.

τού θά δέχεται ναύλους μέχρι 12,5% κατέτερους τῶν καθειλκύσθησαν 117 ἐμπορικά πλοῖα, 2.037.000 τον. γκρός ή 2.869.000 τον. d.w. κατανεύδημενα ὡς κάτωθι:

α) Ἀπό τά ναυπηγεία Μιτσούμπισι καθειλκύσθησαν 39 σκάφη, 556.718 τον. γκρός (776.810 τον. d.w.).

β) Ἀπό τά ναυπηγεία Ισικατζίμα — Χαρίμα καθειλκύσθησαν 19 σκάφη, 471.500 τον. γκρός (662.640 τον. d.w.).

γ) Ἀπό τά ναυπηγεία Χιτάτσι καθειλκύσθησαν 15 σκάφη, 228.047 τον. γκρός (397.846 τον. d.w.).

δ) Ἀπό τά ναυπηγεία Καβασάκι καθειλκύσθησαν 10 σκάφη, 205.380 τον. γκρός (301.182 τον. d.w.).

ε) Ἀπό τά ναυπηγεία Μιτσούζι καθειλκύσθησαν 11 σκάφη, 179.915 τον. γκρός (222.775 τον. d.w.).

στ) Ἀπό τά ναυπηγεία Σούμιτσο καθειλκύσθησαν 5 σκάφη 194.600 τον. γκρός (270.180 τον. d.w.) καὶ

ζ) Ἀπό τά ναυπηγεία Νίππον Κόκαν καθειλκύσθησαν 18 σκάφη, 141.696 τον. γκρός (237.189 τον. d.w.).

Ἐκ τοῦ ἀνωτέρου συνόλου, 41 σκάφη, 663.362 τον. γκρός (901.176 τον. d.w.) καθειλκύσθησαν διά λογαριασμόν Ιαπώνων καὶ 76 σκάφη, 1.374.000 τον. γκρός (1.967.000 τον. d.w.) δι' ἀλλοδαπούς ἐφοπλιστάς.

## ΙΑΠΩΝΙΑ

### Κατά τοῦ ἀθέμιτου ἀνταγωνισμοῦ

Τό ιαπωνικόν "Υπουργείον" Ἐμπορίου προτείνει νομολογίαν διά τῆς ὥστας θά ἐπιβάλλωνται ποιναὶ εἰς τὰς ναυτιλιακάς ἑταῖριας πού δέχονται ἔξαιρετικῶς χαμηλούς ναύλους.

"Η ἀπόφασις αὐτῆ ἐλήφθη μετά τὴν ἀνακίνωσιν τῆς γνωστῆς ἀμερικανικῆς ἑταῖριας «Σῆ Λάντ Σέρβις Ίνκ.» διτὶ ἀπό τῆς ἀνοίξεως προτίθεται νά ἀποχωρήσῃ τῆς κόνφερανς Βορείου Αμερικῆς. Καὶ πολλοὶ φοβοῦνται διτὶ ἡ «Σῆ Λάντ» θά κηρύξει πόλεμον ναύλων.

Παραλλήλως, δῆμως, τό νέον νομοσχέδιον ἀποσκοπεῖ καὶ εἰς τὴν περιστολή τῆς δραστηριότητος τῶν σοβιετικῶν πλοίων γραμμῆς, τά ὥστα ἀνταγωνίζονται ἀθεμίτως τὴν Ιαπωνικήν ναυτιλίαν.

Κατά τούς Ιάπωνας, ἐκπρόσωπος τῆς «Σῆ Λάντ» φέρεται ὡς δηλώσας διτὶ ἡ ἑταῖρια

## ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### Τά ναυπηγεία τῆς

Κατά τό τελευταίον τρίμηνον τοῦ 1979, παρεδόθησαν ἀπό τά Βρεταννικά ναυπηγεία 15 ἐμπορικά πλοῖα, συνολικῆς χωρητι-

## BROSTRÖMS

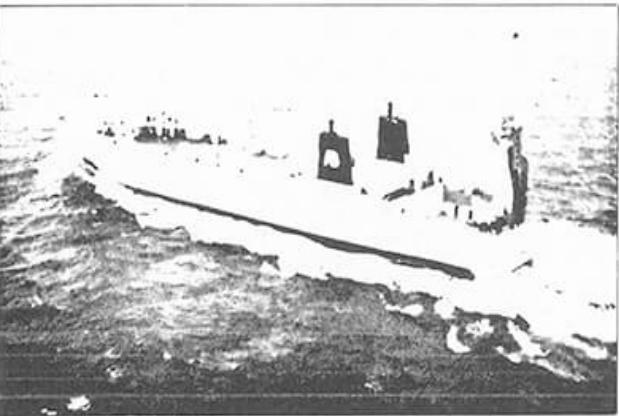
*Always at  
your service*

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

κότητος 206.139 τον. γκρός, έναντι 9 ακαφών, 204.859 τον. γκρός της άντιστοίχου περιόδου τού 1978. Αἱ παραδόσεις όλοκλήρου τού 1979 άνεφέροντο εἰς 54 σκάφη, 547.378 τον. γκρός, έναντι συγκρίσει με 55 πλοιά, 714.020 τον. γκρός τού 1978.

Αἱ τεθεῖσαι κατά το 1979 παραγγελίαι νεοτεύκτων ήσαν σχεδόν τετραπλάσιαι τού προηγουμένου έτους. Συγκεκριμένως, παραγγέλθησαν εἰς τὰ Βρεταννικά ναυπηγεία 29 πλοιά, 313.487 τον. γκρός καὶ ἀξίας 253 έκατομ. λιρών, έναντι συγκρίσει με 17 πλοιά, 86.588 τον. γκρός τού 1978, ἀξίας 80 έκατομ. λιρών.

Οὕτω, τήν 31ην Δεκεμβρίου, τό σύνολον τῶν παραγγελῶν εἰς τὴν Βρεταννίαν άνεφέρετο εἰς 71 πλοιά, 655.754 τον. γκρός, ἀξίας 573 έκατομ. λιρών. Ἐξ αὐτῶν, 30 πλοιά, 235.550 τον. γκρός καὶ ἀξίας 217 έκατομ. λιρών προωρίζοντο διά ξένα νηολόγια.

Σημειώτεον δι τὸ λήγοντος τού ἔτους, ἐτέλουν ὑπό διαπραγμάτευσιν ἔτερα 13 σκάφη τά όποια ἐκλείσθησαν τελικώς, ἀλλά τά σχετικά συμβόλαια υπεγράφησαν εἰς τάς ἀρχάς τοῦ νέου ἔτους καὶ συνεπώς δέν περιελήφθησαν εἰς τάς παραγγελίας τού 1979.

Γενικώς, οἱ ἐκπρόσωποι τῶν Βρεταννικῶν ναυπηγείων φαίνονται αἰσιόδοξοι διά τό μέλλον καὶ πιστεύουν δι τὴν μακρά κρίσις τῶν ναυπηγείων ἔφθασε εἰς τό τέλος τῆς καὶ ἀναμένονταν καλύτερα ἡμέραι διά τὴν παγκόσμιον ναυπηγικήν βιομηχανίαν. Μέχρι στιγμῆς, δῆμως, ἡ ζήτησις νεοτεύκτων υπολείπεται σοβαρώς τῆς προσφοράς ναυπηγικῶν ἐσχαρῶν καὶ ὁ ἀνταγωνισμός συνεχίζεται δέκτατος.

## Τό ἄργον τοννάζ

Τό 4% τού ὑπό τὴν βρεταννικήν σημαίαν τοννάζ ἔτελει ὑπό παροπλισμόν λήγοντος τού 1979, έναντι 2% τοῦ παγκοσμίου συνόλου.

Παρά ταῦτα, οἱ Βρεταννοί ἐκφράζουν ικανοποίησιν δεδομένου δι τὸ ἔντος τοῦ παρελθόντος ἔτους τό ἄργον τοννάζ τῆς Ναυτιλίας τῶν ἐμειώθη κατά 54% καὶ εἰς τό τέλος τοῦ ἔτους άνεφέρετο μόνον εἰς 16 πλοιά, 1,7 έκατομ. τον. d.w.

Κατά τὴν αὐτὴν ἐποχήν, ἐτέλουν παγκοσμίως ἐν ἀργίᾳ 411 πλοιά, 11,1 έκατομ. τον. d.w., έναντι 593 πλοιών (31,2 έκατομ. τον. d.w.) εἰς τάς ἀρχάς τού 1979 καὶ τοῦ ρεκόρ τῶν 763 πλοιών, (57 έκατομ. τον. d.w. τὸν Ιούνιον τού 1978).

Σύμφωνα μὲ στοιχεῖα τοῦ Γενικοῦ Συμβουλίου Βρεταννικῆς Ναυτιλίας, ἐπί τοῦ συνόλου τῶν 11,1 έκατομ. τον. πού εὑρίσκοντο

ὑπό παροπλισμόν εἰς τά τέλη τοῦ ἔτους, τά 8,4 έκατομ. τον. άνεφέροντο εἰς δεξαμενόπλοια.

## NORVΗΓΙΑ

### "Ασχημον, ἀλλά οἰκονομικόν"

Κατά τό σεμινάριον τῆς Ανωτάτης Τεχνικῆς Σχολῆς τού Τρόντχαμ, ἐλέχθη δι τά πλοιά τῆς δεκαετίας τού 1980 θά είναι ἀσχημόν, ἀλλά οἰκονομικά. Τούτο χάρις εἰς τά «οἰκονομικόν», σχήμα τῶν, κατά τό όποιον θά ἔχουν πρύμνην τελείως σφαιροειδή. Πράγματι αἱ εἰς τάς δεξαμενάς δοκιμαὶ ἀπέδειξαν δι τοῦ μία ἀλλαγή τοῦ δύκου μεταξύ πρώτων καὶ πρύμνης δύναται νέα ἐπιτρέψη σοβαράν μειωσιν τῆς ἀντιστάσεως πρώσεως τῆς τάξεως τῶν 20-30%. Εξ ἀλλου τά υφαλού τοῦ σκάφους θά είναι πολὺ περισσότερον λεια, διότι δύναται ἐξ αὐτοῦ νά προέλθῃ σοβαρά οἰκονομία καυσίμων.

Τελικῶς διεπιστώθη δι τοῦ σήμερον δέν δύναται τις νά σκεπτεῖται, δι πῶς ἀλλοτε, τὴν ώραίν ἐμφάνισην τοῦ σκάφους. Ἐκείνο τό όποιον ἐνδιαφέρει είναι δι τὴν οἰκονομία τῶν μέσων πρώσεως. Τό σύγχρονον πλοίον θά ἔχη πρώρων καὶ πρύμνην σφαιροειδής, θά είναι στενόν ἐμπρός καὶ πλατύ όπίσω, θά είναι δηλαδή ἀσχημόν, ἀλλά θά είναι οἰκονομικόν.

### 'Η Θέσις τῶν πλοίων

Τό Υπουργείον Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας τῆς χώρας μελετά τὴν ἰδρυσιν Κέντρου εἰς τό όποιον δλα τά νορβηγικά πλοια θά γνωστοποιούν τό ἀκριβές στίγμα τῶν. Τό Κέντρον θά συγκεντρώσῃ τάς λαμβανομένας πληροφορίας καὶ θά τάς καταχωρῇ συστηματικῶς, παρεμβαίνον διασκός σημειούται σιαδήποτε παράλειψις γνωστοποιήσεως τῆς θέσεως τοῦ πλοίου. Σημειούται δι τοῦ σήμερον τά νορβηγικά πλοια ἀναφέρουν τὴν θέσην τῶν εἰς τὴν κεντρικήν Αμερικανικήν AMVER, ἀλλά κατά τὴν νορβηγικήν ἀποντόν τό σύστημα τούτο πάσχει ἐκ τοῦ γεγονότος δι τοῦ ούδεμια προβλέπεται ἀντίδρασις ἐν περιπτώσεις ἐλλείψεως εἰδήσεων.

### Tά Κέρδη τοῦ Μπέργκεσεν

Τό ἑταίρια τοῦ Σίγκ Μπέργκεσεν ἀπεκόμισε κέρδη κατά 1979, κορ. Νορβηγικάς 385 έκατομ. (79 έκατομ. δολ.) πρό τόκων καὶ ἀποβέσεων, έναντι 380 έκατομ. κορ. τού 1978.

Τό υψηλοίς τῶν καυσίμων καὶ ἡ ἀπώλεια τοῦ «Μπέργκε Βάνγκα», καθώς αἱ ἐπισκευαί

πολλῶν σκαφῶν περιώρισαν τά κέρδη.

Τρία σκάφη ἐπωλήθησαν μέν κέρδος (κορ. 19 έκατομ.). Δύο σκάφη διά τὴν μεταφοράν δημοσιογραφικού χάρτου ήγορασθησαν καὶ δύο 75.000 κυβ. μέτρων ύγραεριοφόρα παρελήφθησαν ἀπό τὴν Φινλανδίαν.

Εἰς τό τέλος τού 1979 ὁ στόλος Μπέργκεσεν περιελάμβανε 13 μεγάλα τάνκερ, 3,50 έκατομ. τον., 8 μικτά 1,2 έκατομ. τον. 3 δι. ἀρια 75.000 κυβ. μέτρων ἔκαστον, δύο διά δημοσιογραφικού χάρτην, ἑνα Φορτηγόν 14.700 τον. d.w., ἐν ὅλω 27 σκάφη, σύνολον 4,9 έκατομ. τον.

Ἐχουν παραγγελθή 11 σκάφη διαφόρων τύπων.

## ΡΩΣΙΑ

### Πρός τά σοῦπερ-τάνκερς

Τή Σοβιετική "Ενωσις πρόκειται νά ἀρχισῃ τὴν κατασκευὴν μιᾶς σειρᾶς σοῦπερ-τάνκερς εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς, δι τὸν περισταθῆ ναυπηγησις καὶ τοῦ τελευταίου σκάφους τῆς σειρᾶς τύπου «Κριμαία».

Τή κατηγορία αὐτή περιλαμβάνει δέ τάνκερς τῶν 150.000 τον. φορτίου, πλήρως συμμορφούμενα μέ τούς διεθνεῖς κανονισμούς κατά τῆς ρυπάνσεως πού υιοθετήθησαν τό 1973.

Τή νέα σειρά τῶν VLCC, ή πιθανῶς ULCC, θά κατασκευασθῇ εἰς Ρωσικά ναυπηγεία, ἀλλά τό πρακτορείον «Τάξ», πού ἀνέφερε τὴν εἰδησιν, δέν ἔδωσε περισσότερα πληροφορίας περὶ τοῦ μεγέθους τῶν ἡ ἀλλων ἀδιαιτέρων χαρακτηριστικῶν τῶν μελετωμένων τάνκερς.

## ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

### Ἐπισκευαί τῆς «"Εσσο»

Εἰς 65 έκατομ. δολ. ύπολογίζεται τό κόστος τῶν ἐπισκευῶν πλοίων τῆς Αμερικανικής "Εσσο, αἵτινες ἀνετέθησαν εἰς τά δύο ἐπισκευαστήρια τῆς Σιγκαπούρης Κέππελ καὶ Χιτάται. Τρία μεγάλα δεξαμενόπλοια θά ύποστοῦν τάς ἐπισκευάς.

Ἐπίσης η "Εσσο συνεβλήθη διά ποσόν 20 έκατομ. δολ., μέ τό ἐπισκευαστήριον τῆς Μιτσούπια εἰς τὴν Σιγκαπούρην διά τάς ἐπισκευάς 10 σουπερτάνκερς, αἵτινες θά διενεργηθοῦν ἐντός ἔτους.

## "SINGAPORE"

Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικῶν καὶ τροφίμων τῶν ἐλληνικῶν πλοίων.

## DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

### Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE - 4

ANTIPROSOPOI TΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.

KAI TΗΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELLAS) LTD.

NAYTILIAKA XHMIIKA

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537

TELEX NO. RS 21376

24 HRS SERVICE  
TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

P. O. BOX 1293

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"  
SINGAPORE

# BUNKERS in the **ARABIAN GULF?**

**SAVE time and money!!**

**STEM NOW!!! and...**  
get your bunkers on passing  
**Ras Tanura - Dammam Roads**



Contact: **ASALIMI BUNKERING SERVICES**  
c/o **HELLARABIA**  
**SHIPPING & COMMERCIAL CORP. S.A.**  
1, Skouze Str., PIRAEUS,  
Telex: 21 3621 ANKO GR  
Telephones: 4131081 (5 lines), 4515715  
A.O.H. 2915246, 2920917

**Let us have your Enquiry!!!**

# NAYTIKIKA



## ΕΙΔΗΣΕΙΣ

### 'Υπό τήν κυανόλευκον'

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

1. «Πρωτοστάτης» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανόν «Flying Eagle»), νεοαγορασθέν, 16.163 τον. γκρός, τού 1975, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Πρωτοστάτης» (κ. Ιωάνν. Λαμπρινούδάκη).

2. «Τιμέστι» φορτηγόν (πρώην γερμανικόν «Safie») νεοαγορασθέν, 1.599 τον. γκρός, τού 1970, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Πύγκα» (κ. Θωμ. Δεμεσερής).

3. «Αντιγόνη» μπάλκ κάρριερ (πρώην αυστραλιανόν «Stirling Range») νεοαγορασθέν, 13.580 τον. γκρός, τού 1968, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Αντιγόνη» (κ. Στέφ. Στραβελάκης).

4. «Αιόλος Κ.» μπάλκ κάρριερ (πρώην ρωσικόν «Yalta») νεοαγορασθέν, 40.787 τον. γκρός, τού 1966, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Νάσιοναλ Ιντιπέντενς» (κ. Δημ. Ράπτης).

5. «Γκούντ Οσεαν» μπάλκ κάρριερ (πρώην νορβηγικόν «Solhol») νεοαγορασθέν, 21.388 τον. γκρός, τού 1966, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Οσεαν Βίκτορυ» (κ. Νικ. Μουνδρέας).

6. «Εφεσος» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανόν ύπό τό αύτό δύνομα) 57.186 τον. γκρός τού 1975, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Δελφοί» (Ανδριακή ΝΕΠΕ).

7. «Σαμέμε» ύγραιριοφόρον (πρώην δανικόν «Dona Clausen») νεοαγορασθέν, 2.916 τον. γκρός, τού 1965, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Σόμαλι Λίβεστοκ» (κ. Ιωάνν. Κοντάρας).

8. «Γκάζ Μέντα» ύγραιριοφόρον (πρώην ιταλικόν «Gerolamo Cardano») νεοαγορασθέν, 3.998 τον. γκρός, τού 1965, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Άλια» (κ. Παν. Αγγελλής).

9. «Μαρίνα Γκραντέ» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανόν «Astros») 14.523 τον. γκρός, τού 1975, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Αδριατίκ Μαρίν Κάρριερ» (Ντομινάντε Ναβεγκασίον).

10. «Εμμα Μεθενίτη» μπάλκ κάρριερ (πρώην άγγλικόν «British Wasa») νεοα-

γορασθέν, 12.216 τον. γκρός, τού 1969, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Γκλενμόρε» (κ. Στυλ. Παρλιάρος).

### Αἱ παραγγελίαι

Ἐνα τάνκερ τῶν 55.800 τον. d.w. παρηγέλθη εἰς τά Ιαπωνικά ναυπηγεία 'Οσίμα ύπό τῆς ἐν Νέα Ύόρκη ἐδρευσάντης ἐλληνικής έταιρίας «Νάσιοναλ Σίπιπικ & Τρέιντιγκ Κο.». Κύρια χαρακτηριστικά: μήκος 219,6 μ., πλάτος 32,2 μ. καὶ βύθισμα 11,7 μ. Πρωστήριος μηχανῆς: Σουμιτόμο-Σούλτζερ τύπου 6RND65M, ισχύος 14.400 ἵππων, προσδίδουσα ύπηρεσιακήν ταχύτητα 15,2 κόμβων. Θά ναυπηγήθη ύπό τήν ἐπιβλεψιν τού ἀμερικανικοῦ νηογνώμονος καὶ θά παραδοθῇ περι τά μέσα τού 1981.

— Ή Ελληνικῶν συμφερόντων έταιρια «Ἐπος Μαρίν» παρήγγειλεν εἰς τά ναυπηγεία Χιτάτσι ἐνα μπάλκ κάρριερ τῶν 59.460 τον. d.w., μέ παράδοσιν Νοεμβρίου 1981. Θά ἐφοδιασθῇ μέ μηχανῆς Σούλτζερ κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, ισχύος 14.400 ἵππων καὶ θά ἀναπτύσσῃ ταχύτητα ύπηρεσιακήν 14,9 κόμβων.

### Καθέλκυσις πυραυλακάτου

Εἰς τά Ελληνικά Ναυπηγεία θά γίνη σήμερον ἡ καθέλκυσις τῆς δευτέρας πυραυλακάτου, ἀπό τήν σειράν τῶν ἔξι σκαφῶν τού τύπου αὐτού πού ναυπηγούνται εἰς τά Ναυπηγεία τού Σκαραμαγκά διά λογαριασμόν τού Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ.

— Ηγοράσθη γύρω τῶν δολ. 6.1 ἑκατομ. τό δηζελοκίνητον ἀγγλικόν τουηντέκερ «City of Exeter» 9.014 τον. γκρός, 15.088 τον. d.w. τού 1974.

— Επωλήθη ἀντί DM 4,6 ἑκατομ. τό φορτηγόν «Ἀρκασή» 3.251 τον. γκρός 4.493 τον. d.w. τού 1969.

— Αντί δολ. 4.700.000 ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Globtik Saturn» 43.497 τον. γκρός, 83.438 τον. d.w. τού 1964 μέ μηχανᾶς Σούλτζερ 20.700 ἵππων.

— Έπωλήθη εἰς κινεζικά συμφέροντα εἰς τά δολ. 6.000.000 τό μπάλκ κάρριερ «Κάτε Ν.Λ.» 18.723 τον. γκρός, 34.056 τον. d.w. τού 1965.

— Τό δηζελοκίνητον ἀγγλικόν μπάλκ κάρριερ «Cast Beaver» 30.294 τον. γκρός, 51.666 τον. d.w. τού 1968 μέ μηχανᾶς B & W 13.200 ἵππων ἡγοράσθη ἀντί δολ. 8.650.000 μέ τριετές τάμι τσάρτερ εἰς τούς πωλητάς εἰς τά δολ. 11.000 ἡμερησίως.

— Ήγοράσθη καὶ παρελήφθη τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν κοντέινερ «Spindrift» 6.717 τον. γκρός, 8.602 τον. d.w. τού 1971. Μετωνομάσθη «Βίπκε», «Ύψωσε τήν κυανόλευκον».

— Ήγοράσθη ἀντί 7,5 ἑκατομ. δολαρίων τό δηζελοκίνητον ἀνατολικογερμανικόν δεξαμενόπλοιον «Schwarzheide» 42.126 τον. γκρός, 78.500 τον. d.w. τού 1964, μέ μηχανᾶς MAN 22.800 ἵππων.

— Τό μικτόν σκάφος «Ἀρχόντισσα Κατίγκω» 42.253 τον. γκρός, 85.414 τον. d.w. τού 1972, ἐπωλήθη εἰς ἀγοραστάς τού Λονδίνου συμπεριλαμβανομένου ύπολοίπου τάμι τσάρτερ γύρω τῶν 14 μηνῶν εἰς τά δολ. 5.30.

— Αντί δολ. 1.150.000 ἐπωλήθη μεταξύ Έλληνων τό φορτηγόν «Γαλατάς» 9.043 τον. γκρός, 13.713 τον. d.w. τού 1956 ύπό τήν προϋπόθεσιν ἐπιθεωρήσεως.

— Τό δηζελοκίνητον ιταλικόν μπάλκ κάρριερ «Positano» 13.299 τον. γκρός, 19.807 τον. d.w. τού 1961 μέ μηχανᾶς MAN 8.100 ἵππων ἡγοράσθη εἰς τά 3,25 ἑκατομ. δολαρίων συμπεριλαμβανομένου διετούς τάμι τσάρτερ εἰς τά δολ. 5.650 ἡμερησίως.

— Αντί δολ. 5.900.000 ἡγοράσθη τό δηζελοκίνητον νορβηγικόν μπάλκ κάρριερ «Sohlholz» 21.388 τον. γκρός, 35.900 τον. d.w. τού 1966 μέ μηχανᾶς B&W 11.500 ἵππων.

— Επωλήθη εἰς παναμαϊκά συμφέροντα καὶ παρεδόθη τό φορτηγόν «Αρτα» 1.875 τον. γκρός τού 1955. Μετωνομάσθη «Pacific Mulia».

— Επωλήθη εἰς ἀλλοδαπούς καὶ παρεδόθη τό φορτηγόν «Σανάντων» 3.813 τον. γκρός τού 1963. Μετωνομάσθη «Ernam».

— Ήγοράσθησαν καὶ παρελήφθησαν τά λιβανικά φορτηγά «Eurabia Moon» καὶ «Eurabia Sky» 3.840 τον. γκρός 4.800 τον. d.w. τού 1960 καὶ 1961. Μετωνομάσθησαν «Πάνορμος» καὶ «ΕΦΗ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΩΣ». «Ύψωσαν τήν καυνόλευκον».

— Τό φορτηγόν «Αλφα ΕΞΠΡΕΣ» 3.220 τον. γκρός, τού 1973 ἐπωλήθη εἰς ἀγγλικά συμφέροντα καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Stena Shipper».

— Ήγοράσθη τό παναμαϊκόν φορτηγόν «Elminer» 5.760 τον. γκρός, τού 1960 καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Ωμέγα Λέρος». Σημαία «Έλληνική».

— Ήγοράσθη καὶ παρελήφθη τό παναμαϊκόν φορτηγόν «Blue Albawre» 3.646 τον. γκρός τού 1953. Μετωνομάσθη «ΙΝΤΕΡΧΑΡΜΟΝΙ». Σημαία «Έλληνική».

— Τό ύπο σημαίαν Σιγκαπούρης δηζελοκίνητον μπάλκ κάρριερ «Timur Endurance» 11.434 τον. γκρός, 16.302 τον. d.w. τού 1962, μέ μηχανᾶς Σούλτζερ 6.300 ἵππων, ἡγοράσθη εἰς τά 2,6 ἑκατομ. δολαρίων.

## AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING  
AND FORWARDING AGENTS

HEAD OFFICE AT LIMASSOL - TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

— Ήγοράσθη αντί 6,5 έκατομ. δολλαρίων τό δηζελοκίνητον άγγιλικόν μπάλκ κάρριερ «Scotstoun» 16.165 τον. γκρός 25.198 τον. d.w. τού 1968 με μηχανάς Σουλτζερ 11.200 ήππων. Η προηγούμενη άγορά παρ' Έλλήνων αντί 6,2 έκατομ. δολλαρίων έματαιώθη.

— Επωλήθη εις άγοραστάς «Απω' Ανατολής» γύρω τού ένδος έκατομ. δολλαρίων τό παναμάκιον φορτηγόν «Αστήρ II» 5.496 τον. γκρός, 7.189 τον. d.w. τού 1962.

— Τό δηζελοκίνητον γιουγκοσλαβικόν φορτηγόν «Durmitor» 9.580 τον. γκρός 14.072 τον. d.w. τού 1960 ήγοράσθη καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Ασπύρ». «Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Άντι 6.565.000 δολλαρίων με διετές τάιμ τσάρτερ εις τούς πωλητάς εις τά δολ. 8.500 ήμερησίως, ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον νορβηγικόν μπάλκ κάρριερ «Leal» 15.542 τον. γκρός, 24.730 τον. d.w. τού 1968.

— Τό δηζελοκίνητον ρωσικόν μπάλκ κάρριερ «Xauza» 28.467 τον. γκρός, 49.473 τον. d.w. τού 1967 ήγοράσθη θόμού μετά τού «Yalta» τήν άγορά τού όποιου έγραψαμε εις προηγούμενον τεύχος, αντί 14 έκατομ. δολλαρίων.

— Γύρω τών 4,5 έκατομ. δολλαρίων ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Magenta» 13.316 τον. γκρός, 23.924 τον. d.w. τού 1969.

— Ήγοράσθη έπίσης τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν φορτηγόν «World Supreme» 10.233 τον. γκρός, 16.693 τον. d.w. τού 1966 γύρω τών 3.300.000 δολλαρίων.

— Τό δηζελοκίνητον άγγιλικόν ρό-ρόφερρον «Free Enterprise I» 2.607 τον. γκρός, 457 τον. d.w. τού 1962 ήγοράσθη παρά τής έταιριας Βεντούρη. Τό σκάφος θά έκτελη πλόας μεταξύ Πειραιώς-Κυκλαδών.

— Παρ' Έλλήνων έπίσης τό δηζελοκίνητον ίαπωνικόν μπάλκ κάρριερ «Subaru Maru» 19.133 τον. γκρός, 30.085 τον. d.w. τού 1975 με μηχανάς Πήλαστικ 12.000 ήππων.

### Παραλαβαί καὶ παραδόσεις

Τό άγορασθέν ίαπωνικόν μπάλκ κάρριερ «Sakua Maru» 7.006 τον. γκρός τού 1972 παρελήφθη, μετωνομάσθη «Ιππόλυτος» καὶ υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Παρελήφθη έπίσης τό δηζελοκίνητον ίαπωνικόν μπάλκ κάρριερ «Michigan» 4.503 τον. γκρός τού 1966. Μετωνομάσθη «Ζανέτη», Σημαία Έλληνική.

— Παρεδόθη εις τούς άγοραστάς του τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων κυπριακόν φορτηγόν «Λευτέρης» 8.640 τον. γκρός τού 1958. Μετωνομάσθη «Σκύριαν Σπίριτ». Ή κυπριακή διεπιτρήθη.

— Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Mariva P.» καὶ υψωσε τήν κυανόλευκον τό ύπό σημαίαν Βενεζουέλας φορτηγόν «Manaire III» 7.838 τον. γκρός τού 1961.

— Τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων φορτηγόν «Μπέσσου» 8.592 τον. γκρός τού 1961 παρεδόθη καὶ μετωνομάσθη «Γεωργία Φ.».

— Παρελήφθη τό ύπό σημαίαν Σιγκαπούρης μπάλκ κάρριερ «Aventicum» 13.388 τον. γκρός τού 1968 καὶ υψωσε τήν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Αίρηνς Φάντασμα».

— Παρεδόθησαν τά πωληθέντα μεταξύ

Έλλήνων φορτηγά «Μαργκό» καὶ «Μαριέττα Ε.» 8.951 τον. γκρός τού 1962 καὶ 1961 καὶ μετωνομάσθησαν «Λίνκ Λόβ» καὶ «Λίνκ Χάρμονι» αντιστοίχως.

— Μετωνομάσθη «Αθηνᾶ» τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων φορτηγόν «Ακρι» 9.023 τον. γκρός τού 1968.

— Παρελήφθη τό άγορασθέν κυπριακόν φορτηγόν «Victoria Roth» 5.201 τον. γκρός τού 1961 καὶ μετωνομάσθη «Ωμέγα Κάσος». «Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Τό άγορασθέν κορεατικόν φορτηγόν «Korean Diamond» 7.385 τον. γκρός, τού 1962, παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Γολιάθ». «Υψωσε τήν κυανόλευκον.

### Μετονομασία

Εις «Αμαλία» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Αντζή» 1.849 τον. γκρός, τού 1961.

— Τό κυπριακόν μπάλκ κάρριερ «Νικόλαος Μαλεφάκης» 11.632 τον. γκρός, τού 1960, μετωνομάσθη «Ρουμπίνι» καὶ υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Τό κυπριακόν μότορσιπ «Κατερίνα Έλ. 498» τον. γκρός, τού 1956, μετωνομάσθη «Κώστας» καὶ υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Εις «Κονκόρντια Ιον» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Ιον», 7.484 τον. γκρός, τού 1963.

— Μετωνομάσθη «Χρήστος Α.» τό φορτηγόν «Φράκνης» 2.997 τον. γκρός, τού 1970.

— Τά λιβεριανά δεξαμενόπλοια «Αϊτζιαν Κένταυρος» 51.627 τον. γκρός, τού 1969, «Αϊτζιαν Σέϋλορ» 117.342 τον. γκρός, τού 1975 καὶ τό μπάλκ κάρριερ «Αϊτζιαν Νέπτουν» 32.644 τον. γκρός, τού 1967, μετωνομάσθησαν εις «Κένταυρος», «Ταύγετος» καὶ Νέπτουν Κ.» αντιστοίχως.

— Μετωνομάσθη «Εύγενια Ι» καὶ υψωσε τήν παναμαϊκή σημαίαν τό δεξαμενόπλοιον «Εύγενια ΙΙ» 11.208 τον. γκρός, τού 1954.

— Τό κυπριακόν φορτηγόν «Βέντσιουρ Σή» 2.807 τον. γκρός, τού 1954, μετωνομάσθη «Ελένικο». «Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Εις «Γκόλντεν Σουάν» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Γκόλντεν Λάνς» 11.148 τον. γκρός τού 1969.

— Μετωνομάσθη «Ηρακλής» τό φορτηγόν «Κεφαλλόνιαν Αμπίσιον» 5.691 τον. γκρός, τού 1953.

### Αἱ διαλύσεις

«Επωλήθη εις διαλυτάς τοῦ Ταιβάν τό φορτηγόν «Ελένη Μ.» 8.446 τον. γκρός, τού 1958. Τιμή δολ. 192 κατά τον. έλ. έκτοπίσματος.

— Εἰς διαλυτάς τοῦ Ταιβάν έπωλήθη έπισης αντί δολ. 180 κατά τον. έλ. έκτοπίσματος, τό φορτηγόν «Ελντιά» 6.215 τον. γκρός, τού 1955.

— Τό κυπριακόν φορτηγόν «Περικλῆς» 1.860 τον. γκρός τού 1947 έπωλήθη εις πακιστανούς διαλυτάς εις τά δολ. 118 κατά τον. έλ. έκτοπίσματος.

— Επωλήθη εις διαλυτάς τοῦ Ταιβάν τό δεξαμενόπλοιον «Σαΐντ Αννα» 21.159 τον. γκρός, τού 1957, αντί δολ. 177 κατά τον. έλ. έκτοπίσματος.

— Εἰς διαλυτάς τοῦ Ταιβάν έπωλήθη τό φορτηγόν «Πρόδοσ Κ.» 9.325 τον. γκρός τού 1959 καὶ θά διαλυθῇ εις Κασιούνγκ.

— Τό κυπριακόν φορτηγόν «Νικόλας Κ.» 5.485 τον. γκρός, τού 1956 έπωλήθη εις διαλυτάς τοῦ Κασιούνγκ.

— Επωλήθη πρός διάλυσιν τό φορτηγόν «Μαριγά» 6.091 τον. γκρός, τού 1947.

— Τό φορτηγόν «Μακεδονία» 3.810 τον. γκρός τού 1955, έπωλήθη πρός διάλυσιν.

— Επωλήθη πρός διάλυσιν τό φορτηγόν «Γιουρουσέλορ» 9.018 τον. γκρός, τού 1952.

— Τό φορτηγόν «Γιώργης» 1.892 τον. γκρός, τού 1953, έπωλήθη πρός διάλυσιν.

— Ισπανοὶ διαλυτάς ήγόρασαν εις τά δολ. 124 κατά τον. έλ. έκτοπίσματος τό φορτηγόν «Συναρμονία» 5.748 τον. γκρός τού 1952.

— Επωλήθη εις πακιστανούς διαλυτάς τό φορτηγόν «Νορντείβ» 8.570 τον. γκρός, τού 1959. Τιμή δολ. 65 κατά τον. έλ. έκτοπίσματος, ώς έστι με ζημίας εις νήσον πλησίον τού Καράτσι.

### Τό νέο Δ.Σ. τῆς Έλληνικῆς Επιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας Λονδίνου

Κατηρητήθη εις σώμα τό νέον Διοικητικόν Συμβούλιον τῆς Έλληνικῆς Επιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας Λονδίνου, τό όποιον προέκυψε ἀπό τάς άρχαιρεσίας τῆς 12 Φεβρουαρίου 1980.

Ειδικώτερον τό νέον Δ.Σ. τῆς προσεχοῦ διετίας (12.2.80 - 12.2.82) κατηρητίσθη ώς ἔ-ξης:

Δ. Χανδρῆς πρόεδρος, Ι.Α. Χατζηπατέρας καὶ Μ. Κ. Περατικός αντιπρόεδροι, Γ. Μπισμπας καὶ Ν.Σ. Βλασσόπουλος αναπληρωταί αντιπρόεδροι καὶ σύμβουλοι οἱ κ.κ. Γ. Ανδριανόπουλος, Ν. Αποδιακός, Ε.Κ. Καραμαλής, Ίσα. Καρούσης, Κ. Ι. Καρράς, Αντ. Κούλουθρος - Εμπειρίκος, Ε.Γ. Εμπειρίκος, Ι.Δ. Φαφαλίδης, Κ. Φραντζής, Ν.Ι. Χατζηπατέρας, Γ. Ναταλίδης, Δ.Ν. Ιγκλέσης, Γ.Α. Λεμός, Α.Κ. Λός, Ι.Μ. Λύρας, Ν.Ε. Μάρκου, Δ.Α. Νομίκος, Σ.Μ. Πολέμης καὶ Ι. Βαρδαβάς.

### Εἰς τό Ναυτικόν Επιμελητήριον

Κατά τάς διεξαχθεῖσας άρχαιρεσίας διά τό Δ. Συμβούλιον τοῦ Ναυτικού Επιμελητηρίου έξελέγησαν οἱ κάτωθι:

— Έκ τῆς Ποντοπόρου Φορτηγοῦ Ναυτιλίας Εηροῦ καὶ ύγρου φορτίου ἐκ πλοίων διλκῆς χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 3.000 κόρων οἱ 18 κ.κ. Ι. «Άλαφούζος», Ν. Βερνίκος, Ι. Γκούμας, Ν. «Επιφανειάδης», Ν. Εύθυμιος, Α. Καραγεώργης, Κ. Κομνηνός, Γ. Μαράτος, Αγ. Μαρούλης, Αθ. Μαρτίνος, Αθ. Μαρκόπουλος, Ν. Νομικός, Αντ. Ξυλας, Π. Παναγιωτόπουλος, Στυλ. Τριανταφυλλάκης, Κ. Φαφαλίδης, Γ. Φραγκίστας καὶ Γ. Χατζηελευθεριάδης.

— Έκ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας πλοίων τακτικῶν γραμμῶν οίασδηποτε χωρητικότητος οἱ 3 κ.κ. Θ. «Αρβανιτάκης», Β. Κούτσης καὶ Β. Λογοθέτης.

— Έκ τῆς μεσογειακοῦ φορτηγοῦ ναυτιλίας Εηροῦ καὶ ύγρου φορτίου ἐκ πλοίων 500-3.000 κοχ. εις τά όποια περιλαμβάνονται καὶ τά άλιευτικά ἀνοικτῆς θαλάσσης οἱ 4 κ.κ. Φ. Γεωργόπουλος, Γ. Κουρεμένος, Εμμ. Κουτσοφίδης καὶ Δ. Λεβεντάκης.

— Έκ τῆς έπιβατηγοῦ ναυτιλίας (ύπερωκε-

## GEORGE NICOLAOU LTD.

### TELEPHONE:

01 - 283 - 4885, 4886

### TELEGRAMS: GENICOLAOU

LONDON

TELEX No. LONDON 886862

GENICO G

### Shipbrokers

15 BEVIS MARKS, LONDON EC3A 7JA

### ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Ε.Π.Ε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΣ

ΤΗΛΕΦ. 4179.091 - ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: «ΓΕΝΙΚΟΛΑΟΥ»

### ΑΣΦΑΛΕΙΑ

### ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

### ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

### ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ανείων, μεσογειακών και περιηγητικών πλοίων) οι κ.κ. Ζαννής Ξενίδης και Κ. Ρίγγας.

—'Εκ της επιβατηγού άκτοπλοικής ναυτιλίας οι κ.κ. Γερ. Στρίντζης και Παντ. Σφηνιάς.

—'Εκ της άκτοπλοιούσης φορτηγού ναυτιλίας ξηρού και ύγρου φορτίου έκ πλοίων μέχρι 500 κοχ. ή κ. Κ. Λαδογιάννης.

—'Εκ των ναυαγοσωστικών, ρυμουλκών και λοιπών βοηθητικών της ναυτιλίας πλοίων άνεξαρτήτου χωρητικότητος ή κ. Κ. Βερνίκος, και

—'Εκ των έπαγγελματικών σκαφών άναψυχής ή κ. Π. Τσάφος.

### 'Η δίκη διά την σύγκρουσιν τού «Εύρυαλη»

'Ανεβλήθη διά την 14ην Μαρτίου ή δίκη τού πλοιάρχου και τού ύποπλοιάρχου τού έλληνικού φορτηγού «Εύρυαλη», οί όποιοι κατηγορούνται δι' έγκληματικήν άμελειαν κατά τήν σύγκρουσιν τού πλοίου των μέ το ρουμανικόν τάνκερ «Ιντεπεντέντα», εις τήν Κωνσταντινούπολιν, τόν παρελθόντα Νοέμβριον. Διά τόν ύποπλοιάρχον, ή πρόεδρος τού δικαστηρίου είπεν διτέ δέν συντρέχει λόγος νά παρίσταται εις τάς συνεδριάσεις τού δικαστηρίου, άλλ' ή πλοιάρχος τού «Εύρυαλη», κ. Αλ. Αδαμόπουλος πρέπει νά παραμείνη εις τάς φυλακάς μέχρι τήν δίκην. 'Εν τώ μεταξύ, άνεκοινώθη διτέ ομάδας έμπειρογνωμόνων θά έξετάση τά αίτια τής συγκρούσεως.

### ΤΟ «ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΚΑΪ»

Ποιος θά πληρώσῃ: "Αγγλοι βουλευταί ή ρώτησαν σχετικώς τόν άρμόδιον 'Υπουργόν

διά τάς ζημιάς, πού προεκάλεσεν ή καταβύθισις τού φορτηγού μας «Αιόλικός Ούρανός» εις τήν νήσον Ούδετη, δέξωθι τού Πόρτλαντ τόν παρελθόντα Νόδεμβριον.

Πρέπει νά έχωμεν μίαν άπαντησιν, έτονισαν οι έπερωτήσαντες βουλευταί. 'Η Αγγλική Κυβέρνησις πρέπει νά πληρώση τάς ζημιάς και νά εισπράξη τάς άποζημιώσεις ήπο τάς 'Έλληνικής άρχας. 'Η Ελληνική Ναυτιλία είναι ύπευθυνος. Δηλητηριώδη ήξει διέρρευσαν από τό ναυαγήσαν πλοίον.

• • •

Διαμαρτυρίας έπισης άπευθύνουν και οι κάτοικοι τών νήσων Σέλαντ διά τήν έκχυσιν πετρελαίου από τάς 'Έλληνικής ιδιοκτησίας τάνκερς «Σένικ» και «Μιχάλης». Οι βουλευταί τών υπέβαλον τάς διαμαρτυρίας.

### Τά έπιδόματα «Οϊκου Ναύτου»

Διτέ άποφάσεως τού Δ.Σ. τού Οϊκου Ναύτου, τά χορηγούμενα εις τούς ήσαφαλισμένους τού έπιδόματα ηγήθησαν διά τό τρέχον έτος ώς έξης:

—'Επίδομα φυσιολογικού τοκετού ήπο 10.000 εις 12.500 δρχ.

—'Επίδομα τοκετού διά χειρουργικής έπεμβασεως ήπο 20.000 εις 25.000 δρχ.

—'Επίδομα μητρότητος ήμέσου ήσαφαλισμένης ήπο 10.000 εις 12.500 δρχ.

—'Επίδομα άσθενείας ήγγάμου ήπο 10.000 εις 12.500 δρχ. και ήγάμου ήπο 8.000 εις 10.000 δρχ.

—'Επίδομα έφ' άπαξ έξόδων κηδείας ήπο 18.000 εις 22.000 δρχ.

—Βοήθημα διά βρέφη πού γεννώνται ζώντα και άποθηνήσουν μετά τήν γέννησίν των ήπο 9.000 εις 11.000 δρχ.

• Επίδομα λουτροθεραπείας ήπο 6.000 εις 8.000 δρχ.

### ΑҮξηση εισφορῶν διά τά Ταμεῖα Προνοίας

Νά ένημερώσουν τά ναυτιλιακά γραφεία, πρακτορεία, δργανώσεις καθώς και τούς πλοιάρχους τών πλοίων πού καταπλέουν εις τήν περιφέρειάν τους διά τήν κράτησιν τών νέων εισφορών τών ναυτικών ύπερ τών Ταμείων Προνοίας 'Αξιωματικών και Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε.Ν. ζητεί τό ΥΕΝ ήπο τά προξενικά Λιμεναρχεία, τάς προξενικάς άρχας, τά Κεντρικά Λιμεναρχεία και Λιμεναρχεία.

Συμφώνως πρός ήποφασιν τών Δ.Σ. τών ΤΠΕΝ ήποάνονται ήπο 1.1.80:

—Κατά 25% αι εισφοράι τών ναυτικών ύπερ τού Ταμείου Προνοίας 'Αξιωματικών Ε.Ν. και ειδικώτερον ήπο 1.544 δρχ. εις 1.930 δραχμάς.

—Κατά 30% αι εισφοράι τών ναυτικών ύπερ τού Ταμείου Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων και ειδικώτερον ήπο 890 δρχ. εις 1.156 δρχ. τόσον δι' αύτούς πού ύπρετούν εις πλοιάρια και πλοία εις τά όποια ή μισθοδοσία γίνεται εις δραχμάς ώς και εις πλοία τών όποιων ό υπολογισμός τών εισφορών πραγματοποιείται εις δραχμάς μετατρεπομένας κατά τήν καταβολήν εις ήλεύθερο συνάλλαγμα ήπι Λονδίνου ή Νέας Υόρκης.

Πρωθείται ήδη διαδικασία διά τήν ύπογραφήν τής σχετικής ήποφασεως τών ήποδίων 'Υπουργών.

### Ναυτικά λύκεια

Διά σχεδίου Π.Δ. τό όποιον πρωθείται ή-

## A. & C. ANASTASSIOU SHIPMANAGEMENT LIMITED



33, AKTI MIAOULI  
PIRAEUS - GREECE

Telephones: 4520 448  
4528 819  
4511 020  
4130 682

Telex: 21 1188 ANAS GR  
Telegrams: ANASTASS PIRAEUS

#### AGENTS:

1) LONDON:  
PROPONTIS (U.K.) LTD.  
150 SOUTHAMPTON ROW,  
LONDON WC1 5AT  
TEL.: 8372 622 (3 LINES)  
TLX: 24155 PROP GR

#### 2) NEW YORK:

AEGEAN MARITIME AGENCIES INC.  
17, BATTERY PLACE,  
NEW YORK, N.Y. 10004  
TEL.: (212) 248.4185  
TLX: ITT 421499 EGEU UI

## ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

• Ανακοινούμε, ότι ήπο 1ης Φεβρουαρίου 1980  
αναλάβαμε τήν διαχείρισιν τών πλοίων

M.T. "CHRISTINA II"	DWT. 81.778
M.T. "COSMAS"	DWT. 61.555
M.T. "MARIONGA"	DWT. 65.713
M.T. "THANASSIS A."	DWT. 62.460
M.T. "YANGOS"	DWT. 20.330

τά όποια μέχρι τούδε διεχειρίζετο ή έταιρία PROPONTIS SHIPPING S.A.  
Παρακαλούμεν όπως διά πάν ζήτημά σας έπικοινωνείτε πλέον μαζί μας

πό το Υπουργείον Ναυτιλίας προβλέπεται ή  
ϊδρυσις εις τὸν Πειραιά δημοσίων ναυτικών  
λυκείων πλοιαρχών, μηχανικών καὶ άσυρμα-  
τιστῶν.

### ΑΙ συμβάσεις ρυμουλκῶν καὶ τῶν ναυαγοσωστικῶν

Δι' ἀποφάσεων τοῦ 'Υπουργοῦ Ναυτιλίας  
κ. Κεφαλογιάννη, δημοσευθεισῶν εἰς τὴν 'Ε-  
φημερίδα τῆς Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 147  
β' / 15.2.80 καὶ ΦΕΚ 161 β' / 19.2.80 ἀντιστοί-  
χως) ἐκυρώθησαν αἱ συλλογικαὶ συμβάσεις  
ἔργασίας τῶν πληρωμάτων ρυμουλκῶν λιμέ-  
νων ἑσωτερικοῦ καὶ ναυαγοσωστικῶν.

### Τὸ «ΝΑΥΤΙΚΟ ΣΑΛΟΝΙ 'ΑΘΗΝΩΝ '80»

'Η μεγάλη ἔκθεση «ΝΑΥΤΙΚΟ ΣΑΛΟΝΙ  
'80», θά γίνεται γιὰ δεύτερη συνεχή χρονιά στὸ  
Ζάππειο, στὸ διάστημα 1-9 Μαρτίου 1980.

Τὴν ἔκθεση θά ἔγκαινιάσει, καὶ φέτος (29  
Φεβρουαρίου ὥρα 20.00), ὁ 'Υπουργός 'Εμ-  
πορικῆς Ναυτιλίας, κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑ-  
ΛΟΠΑΝΗΣ.

'Η καταπληκτική ἔπιτυχία τῆς πρώτης —  
περιουσῆς — διοργανώσεως τῆν καθιέρωσε  
πλέον σάν θεσμό, τόσο στὴν 'Ελληνικὴ  
πραγματικότητα, δσο καὶ στὸ Εὐρωπαϊκό καὶ  
Διεθνές περιβάλλον γενικότερα.

Τὰ ἀντικείμενα τῆς ἔκθεσεως εἰναι:  
— Σκάφη (έλληνικα καὶ εἰσαγόμενα) καὶ ὁ  
ἔξοπλισμός τους (τρεχαντήρια - φουσκωτά -  
γουϊντσέρφιγκ - βάρκες κλπ.).

— Μηχανές σκαφών (έσω-έξωλεμβιες).  
— 'Εξοπλισμός καταδύσεων καὶ ψάρεμα.

— Ναυταθλητισμός καὶ εἰδή θάλασσας.  
'Εξ ίσου πλούσια μὲ τά ἔκθεματα, εἰναι καὶ  
τά δώρα ποὺ θά μοιρασθοῦν στοὺς ἐπισκέ-  
πτες.

'Η μεγάλη ἔκθεση «ΝΑΥΤΙΚΟ ΣΑΛΟΝΙ Α-  
ΘΗΝΩΝ '80» γίνεται μὲ πρωτοβουλία τοῦ  
Σ.Ε.ΚΑ.ΠΛΑ.Σ. καὶ ὄργανώνεται ἀπό τὴν ΓΕ-  
ΝΟΡ Ε.Π.Ε.

### ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΛΕΙΩΣΗΣ

Μετά τριάκοντα ἑπτά ἑτῶν πραγματικήν  
εύδοκιμον ὑπηρεσίαν ὁ ὑποναύαρχος Νικό-  
λαος Κλειώσης ἀποχωρεῖ τῶν τάξεων τοῦ  
Λιμενικοῦ Σώματος, τοῦ ὅποιου μέχρι τοῦ  
δε ἡτο ὑπαρχηγός.

Κατετάγη εἰς τὸ Λιμενικόν Σώμα ὡς λι-  
μενοφύλαξ κατά τὸ 1947 ἐγγραφεῖς ταυτο-  
χρόνως καὶ εἰς τὴν Νομικὴν Σχολὴν τοῦ  
Πανεπιστημίου Ἀθηνῶν, τῆς ὅποιας εἶναι  
πτυχιούχος. Βασικὸν ἀπόχης δεῖγμα τῆς  
ἐργατικότητος καὶ τῆς ισχυρᾶς ἐπιθυμίας  
τοῦ κ. N. Κλειώσης πρός μάθησην εἶναι τὸ δῆ-  
τι κατώρθωσεν ἐργαζόμενος νά σπουδάσῃ  
καὶ νά γίνη ἐπιστήμων.

Κατά τὸ αὐτό ἔτος 1947 εἰσῆλθεν εἰς τὴν  
Σχολὴν τῶν Δοκίμων ἐξ ἡς ἀπεφοίτησεν  
ὡς σημαιοφόρος τοῦ Λ.Σ. καὶ ἐκτοτε, ὡς  
διακεκριμένον στέλεχος τῶν ἀξιωματικῶν  
αὐτοῦ, ἀφερώθη εἰς τὴν διακονίαν τῆς Με-  
γάλης μας Ναυτιλίας. Ήσχολήθη καθ' ὅ-  
λον τὸ μακρόν διάστημα τῆς σταδιοδρομίας  
τοῦ μέ δύος τοὺς τοις τομεῖς τῆς ναυτιλιακῆς  
δραστηριότητος, διατελέσας ἐπ' ἀρκετόν  
καὶ Προξενικός Λιμενάρχης Ἀμβέρσης καὶ  
διεκριθῇ διὰ τὴν ἀριστότητα καὶ τὴν βαθύτη-  
τα μεθ' ἡς ἐνέτρυψεν εἰς τὴν μελέτην τῶν ἐ-  
κάστοτε ναυτιλιακῶν προβλημάτων, ἀλλὰ  
καὶ τὴν ἀποφασιστικότητα μεθ' ἡς ἀντιμε-  
τώπιζεν αὐτά, κατακτήσας ἐπαξίως τὰ ἀ-  
νωτατα ἀξιώματα τοῦ Λ.Σ., τὸ ὅποιον ἐτί-  
μησεν ἐν παντὶ καὶ πάντοτε.

Ὕμάτησεν ὃσον δύλιος τὸ πλοϊον καὶ  
τοὺς ἀνθρώπους του. Μέ iδιατερον ἐνδια-  
φέρον, δικαιοσύνην καὶ στοργὴν ἥσχολείτο  
μέ δι, τι ἀφορᾶ τὰ προβλημάτα τοῦ προσωπι-  
κοῦ τῶν πλοιών, διότι ἀνεγνώριζε καὶ ἐπί-  
στενεν εἰς τὴν μεγάλην συμβολὴν αὐτῶν εἰς  
τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἡ-

τις κατέστη ἡ πρώτη τοῦ κόσμου, κινούμε-  
νος δῶμας πάντοτε ἐπὶ σταθερᾶς γραμμῆς  
ἐντός τῶν πατροπαραδότων Ἑλληνῶν πλαι-  
σίων καὶ σεβασμοῦ πρός τὴν ἔθνικήν μας  
σημαίαν.

Ἐγγενής καὶ προσηνής πρός ὅλους, εἰχε  
κατακτήσει τὴν συμπάθειαν ὅχι μόνον τῶν  
συναδέλφων του, παρ' ὧν ἔξετιπτο ιδιαιτέ-  
ρως καὶ τοῦ κατωτέρου προσωπικοῦ τοῦ  
Λ.Σ., ἀλλά καὶ δὲν τῶν ἀνηκόντων εἰς  
τὴν Ναυτιλιακήν Οἰκογένειαν.

Ἀποχωρῶν τῆς ὑπηρεσίας ὁ πρώτος τῆ  
τάξει τῶν συνυπηρετούντων τῆς αὐτῆς σει-  
ρᾶς συναδέλφων του ὑποναύαρχος κ. N.  
Κλειώσης, καταλείπει μίαν εὐγενὴ καὶ πα-  
ραδειγματικήν παράδοσιν διὰ τοὺς χειρίσ-  
μενους τὰ ναυτιλιακά προβλήματα τῆς χώ-  
ρας μας.

Τὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», τῶν ὁ-  
ποίων ὁ κ. N. Κλειώσης ὑπῆρξε φίλος καὶ  
κατά καιρούς συνεργάτης, εὐχόνται εἰς τοῦ  
τοῦ ύγειαν καὶ πᾶσαν εὐτυχίαν εἰς τὸν ιδιω-  
τικόν του βίον, πεπεισμένα ὅτι ἡ ἐκ τῆς μα-  
κρᾶς θητείας αὐτοῦ εἰς τὸ Λ.Σ. καὶ τῆς βα-  
θείας μελέτης τῶν ναυτιλιακῶν προβλημά-  
των πολύτιμος πεῖρα του θά συνεχίσει νά εί-  
ναι χρήσιμος διά τὴν ἑλληνικήν Ναυτι-  
λιαν.

### ΕΚΔΟΣΕΙΣ

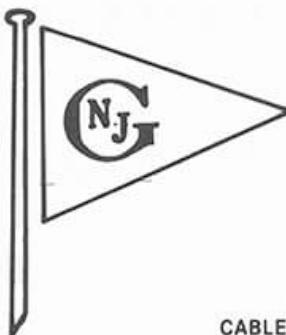
ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ

«ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΘΕΜΑΤΑ»

Μέ ένα ἀκόμη τόμον πολυτίμων κρίσεων  
καὶ παρακαταθηκῶν ἐπλούτισε τὴν βιβλιο-  
γραφίαν μας ὁ ἀδιαφιλονίκητος ιστορικός  
τῆς Ἑμπορικῆς μας Ναυτιλίας κ. 'Ανδρέας Γ.  
Λαϊμός.

Τριάκοντα ἐν ἀρθρα, δοκίμια, σχόλια καὶ

## 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

συνεντεύξεις, τά όποια έδημοσιεύθησαν κατά καιρούς εἰς τόν τύπον και ἀναφέρονται εἰς τούς ἄγνων τῆς ναυτιλίας μας κατά τήν κρίσιμον περίοδον τῆς πενταετίας 1974-79, ἀποτελούν τὸ υλικόν τοῦ νέου τούτου. Ὁ τόμος οὗτος ἔρχεται νά συμπληρώσῃ τάς ὑπό τόν ἴδιον τίτλον προηγηθείσας τρεῖς ἐργασίας διά τῶν ὁποίων ὁ συγγραφεὺς, βαθύς γνωστης ὅχι μόνον τῆς ἱστορίας, ἀλλὰ καὶ τῶν συγχρόνων προβλημάτων τῆς ναυτιλίας μας, ἔξεφρασ τάς γνώμας καὶ τάς ἀπόψεις του ἐπί τοῦ συνόλου σχεδόν τῶν γενικῶν καὶ ειδικῶν ζητημάτων, τά όποια ἀπασχόλησαν τό πλοιον, τόν ναυτικόν καὶ τόν ἐφοπλιστήν, μέντον λόγον τήν Ἑλληνικήν ναυτιλίαν.

### ΚΩΣΤΑ Θ. ΓΡΑΜΜΕΝΟΥ

BANK FINANCE FOR SHIP PURCHASE

Εἰς τήν ἐκδοσιν αὐτήν, ὁ γνωστός εἰς τούς διεθνεῖς οἰκονομικούς κύκλους τῆς Ναυτιλίας κ. Κώστας Θ. Γραμμένος, ἀφοῦ προβαίνει εἰς μίαν σύντομον ἀνάλυσιν ναυτιλιακῆς ἀγορᾶς, ἐπισημαίνει τούς παράγοντας πού πρέπει νά ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν διά τήν πραγματοποίησιν μιᾶς ἀγορᾶς καὶ, ἀκολούθως, ἔξετάζει τάς μορφάς τραπεζικῶν χρηματοδοτήσεων δι' ἀγορᾶς πλοίων, δίδοντας ἰδιαίτεραν βαρύτηταν εἰς τόν τύπον τοῦ συμφωνητικού τοῦ ναυτιλιακού δανείου. Τέλος, ἀφοῦ ἔξετάζει τάς διακυμάνσεις τῶν τιμῶν τῶν μεταχειρισμένων σκαφῶν ἀναλόγως τῆς ναυλαγορᾶς καὶ τῶν τιμῶν τῶν διαλύσεων καὶ καταλήγει εἰς τό συμπέρασμα διτού οἱ κίνδυνοι τῶν δανειοδοτήσεων δύνανται νά περιορισθοῦν σημαντικῶς ἀπό τήν ὀρθολογικήν πολιτικήν πιστοδότησεων καὶ τήν ἀνάλυσιν τῶν πιστώσεων. Περιεκτικόν, εἰς ἀπλήν, εὐληπτον γλώσσαν, τό βιβλίον αὐτό τοῦ κ. Γραμμένου είναι χρήσιμον εἰς πάντα ἀσχολούμενον μέντον τάς δανειοδοτήσεις δι' ἀγορᾶς πλοίων.

## ΠΕΝΘΗ

ΧΡΥΣΑΝΘΗ ΜΙΧΑΗΛ ΛΕΜΟΥ



Απεβίωσεν πλήρης ἡμερών (95 ἔτῶν) καὶ ἐκδεύθησε εἰς Νέαν Υόρκην τήν 22αν Φεβρουαρίου 1980 ἡ σεπτή δέσποινα ΧΡΗΣΑΝΘΗ ΜΙΧΑΗΛ ΛΕΜΟΥ, τό γένος Ἰωάννου Φράγκου.

Φύσις εύασθητος, φιλόστοργος σύζυγος καὶ θαυμασία μήτηρ ἡ Χρυσάνθη Μιχ. Λεμού ἡνάλωσεν τόν ἐνάρετον βίον τῆς εἰς τήν ἔξαρτον ἀνατροφήν καὶ τήν μόρφωσην τῶν τεσσάρων τέκνων της, ἀτίνα ηγήσθησεν νά ἴδη ἐπίλεκτα μέλη τῆς Κοινωνίας καὶ τόν υἱόν της κ. Κώσταν Μιχ. Λεμόν τάνερχόμενον τάς ἀνωτάτας βαθμίδας τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

"Οσοι είχον τήν ἀγαθήν τύχην νά γνωρίσουν τήν Χρυσάνθην Μιχ. Λεμού θά ἐνθυμούνται πάντοτε τήν εὐγένειαν καὶ τήν καλωσύνην της.

### ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Ο Πειραιεύς καὶ ίδιαιτέρως ἡ Ναυτιλούμενη Ἑλλάς θρηνοῦν τήν ἀπώλειαν ἐνός ἐκλεκτού τέκνου των, τοῦ Γεωργίου Ἀνδριανοπούλου, δοτίς ὑπόρετης μέδαλιπάτων ἐνδιαφέρον ἐπί μακράν σειράν ἐτῶν τήν πόλιν δου έγεννηθη καὶ ἔζησε καὶ τήν Ναυτιλίαν καὶ τούς ἀνθρώπους της.

Ο Γεωργίος Ἀνδριανόπουλος, γόνος παλαιάς Πειραικής οἰκογενείας, ὑπηρέτης

τήν πόλιν τοῦ Πειραιώς ώς Δήμαρχος, τόν λιμένα ώς Πρόδεδρος τοῦ Ο.Δ.Π., τήν Ναυτιλίαν ώς Ὑπουργός αὐτῆς καὶ τήν ἀθλούμενην τέλος Ἐλλάδα ώς ἀθλητής. Καταλείπει ἔνα δόνομα πλήρες σεβασμοῦ καὶ βαθείας ἐκτιμήσεως. "Αμεμπτος ἐν παντί ὑπῆρξεν ἡ σταδιοδρομία του ώς Πειραιώτου, ώς Ἑλληνος, ώς πολιτικού. Τάς καλυτέρας ἀφήνει ἀναμνήσεις τής μακράς σταδιοδρομίας του.

Τάς Ναυτικά Χρονικά, συνδεόμενα μέδεσμούς ἀγάπης καὶ βαθείας ἐκτιμήσεως μέτόν ἀλησμάνητον «Γιώργον», συλλυπούνται τήν οικογένειάν του καὶ ίδιαιτέρως τόν ἀνεψιόν του ὑφουργόν τών Ἑξατερικών κ. Ἀνδριανόπουλον.



## Θαλάσσια ἀτύχημα

### Τό ἀτύχημα τοῦ «'Ιρένες Σερενέϊντ»

Συνεκλόνισε τό πανελλήνιον ἡ πυρκαϊά ἐπί τοῦ δεξαμενοπλοίου «'Ιρένες Σερενέϊντ», εἰς τόν ὄρμον τοῦ Ναυαρίνου τό παρελθόν Σαββατοκύριακον, ἡ οποία ἐκδίστησε τήν ζωήν δύο ναυτικών μας καὶ ἐκινδύνευσε νά προκαλέσῃ σοβαρωτάτην ρύπανσιν εἰς τάς ἀκτάς τής δυτικῆς Πελοποννήσου.

Τό 105.460 τον. d.w. τάνκερ τῆς ἑταίριας «Τσάκος Σίπιγκ» κατηγορύνεται ἀπό Σευχάν διά Τεργέστην μέ φορτίον 101.019 τον. ἀργού πετρελαίου. Τήν ἐσπέραν τοῦ Σαββάτου (23 Φεβρουαρίου) ἀφίχθη ἔξωθι τής Πύλου πρός παραλαβὴν τροφεοφόδιων. Ἐκεῖ, κατά τήν ρίψιν τῆς ἀγκύρας, προεκλήθη ἐκρήξεις — προφανῶς ἀπό σπινθήραν εἰκασίας — ἐκ τῆς τριβῆς τῆς ἀλύσου — ἐκ τῆς ὁποίας ἐφονεύθησαν ὁ ύποπλοιάρχος Γεωργίος Πολυδωράτος καὶ ὁ λοιστρόμος Σπύρος Μποζίκης, οἱ οποίοι εύρισκοντο εἰς τό πρωαίον τμῆμα τοῦ σκάφους. Ἀποτέλεσμα τής ἐκρήξεως ἡτο νά ἐκδηλωθῇ πυρκαϊά, ἡ οποία μετεδόθη εἰς ὀλόκληρον τό σκάφος. Ἡκολούθησαν νέαι ἐκρήξεις, μέ ἀποτέλεσμα τήν διαρροήν ση-

μαντικών ποσοτήτων πετρελαίου εἰς τήν θάλασσαν.

Εἰς τόν τόπον τοῦ ἀτυχήματος ἐσπευσαν ἀμέσως αἱ τοπικαὶ ἀρχαὶ, ὁ Γεν. Γραμματεὺς τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας καθώς καὶ οἱ ἀρχιπλοιάρχος καὶ ἀρχιμηχανικός τῆς ἑταίριας Τσάκου, οἱ οποίοι ἐπελήφθησαν τοῦ ἔργου τῆς καταστολῆς τοῦ πυρός καὶ ἐκκενώσεως τοῦ τάνκερ ἀπό τό ὑπόλοιπον πλήρωμα — πράγμα πού ἐπετεύχθη μέ πλήρη ἐπιτυχίαν. Παραλλήλως, μετεφέρθησαν εἰς τήν περιοχήν τά εἰδικά διά τήν περιουλογήν πετρελαίου ἀπό τήν θάλασσαν σκάφη τύπου «πιράνχας», διά τῶν ὅποιων ἀπετράπη ἡ ρύπανσις τῶν ἀκτῶν.

Τό σκάφος συνέχισε καιόμενον τήν ἐπομένην ἡμέραν, μέχρις δου ἐβιβίσθη εἰς βάθος 40 μέτρων. Είναι δύγνωστον ἐάν ύπάρχει ἀκόμη πετρελαίον εἰς τάς δεξαμενάς του, όποτε θά χρειασθῇ ἡ ἀντλίσις του πρός ἀποφυγήν μελλοντικῆς ρύπανσεως τῆς περιοχῆς, ἡ ἐάν δόλκηρον τό φορτίον ἐκάπη πρό τής βυθίσεως τοῦ σκάφους.

### Η ΤΕΛΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΤΟΥ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

### Διά τήν βύθισιν τοῦ «'Αργώ Μέρτσαντ»

### ΤΕΡΑΣΤΙΑ Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

Οι ιδιοκτήται τοῦ λιβεριανοῦ δεξαμενοπλοίου «'Αργώ Μέρτσαντ», τό ὅποιον ἐβυθίσθη ἔξωθι τῶν ἀνατολικῶν ἀκτῶν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τόν Δεκέμβριον τοῦ 1976, ἀφοῦ προεκάλεσε μίαν ἐκ τῶν σοβαρωτέων ρύπανσεων εἰς τήν περιοχήν, ἐκρήξην ὃν πρέπει διά τήν πλημμελή συντήρησην τοῦ σκάφους, γεγονός πού τούς ἀφήνει ἐκτεθειμένους εἰς ἀπαιτήσεις ἐκατομμυρίων δολλαρίων.

Ἡ ἀνωτέρω ἀπόφασις, ἐκδοθεῖσα υπό δικαιοδικού δικαστού τῆς Νέας Υόρκης, σημαίνει διτού ἡ «Κοντινένταλ 'Ινσιούραν» θά ἀπαιτήσῃ ἀπό τήν πλοιοκτήτριαν ἐταιρίαν «Θήβαι Σίπιγκ Κο.» ἐπιστροφήν τῶν 2,2 ἑκατομ. δολλαρίων πού ἐπλήρωσεν εἰς τήν ἀποτέλεσμα τοῦ φορτίου B.P. ώς ἀποζημίωσιν.

Οι πλοιοκτήται είχον ζητήσει τήν ἀπαλλαγήν των ἀπό δικαιοδικήν ἀξίωσιν, βάσει τοῦ ἀμερικανικοῦ δικαιοδικού νόμου περὶ εύθυνης τοῦ πλοιοκτήτου, ἐάν ἀπεδεικνύετο δ-

τι τό σκάφος ἡτο εἰς καλήν κατάστασιν εἰς τήν ἀρχήν τοῦ ταξιδίου.

'Αλλ' ὁ δικαστής ἀπεφάνθη διτού «τό 'Αργώ Μέρτσαντ» ἐτύγχανε πλημμελεστάτης διαχειρίσεως. 'Υπήρχον σοβαραὶ ἐλλείψεις καὶ τό πλοιον ἡτο ἀνασφαλές».

«Μολονότον ἐνένοντο συχναὶ ἐπιφανειακαὶ ἐπισκευαὶ, δέν ὑπῆρξε συστηματική προσπάθεια συντήρησεως τοῦ ἐφθαμμένου καὶ παρολίκου σκάφους. Οι πλοιοκτήται δέν είχον ἀκόμη φροντίσει διά τόν ἐφοδιασμόν του μέ συγχρόνους χάρτας».

Τό 18.743 ἐλληνικής πλοιοκτησίας τάνκερ ἐξώκειλεν ἐπί ἀμμώδους βυθοῦ εἰς ἀπόστασιν 27 μιλών νοτιών τοῦ Νάντακετ, τήν 15ην Δεκεμβρίου 1976, κατά τήν διάρκειαν κακοκαιρίας, μέ πλήρες φορτίον 7,3 ἑκατομ. γαλλονίων βαρέος βιομηχανικοῦ πετρελαίου, ἀπό Βενεζουέλαν διά Σάλεμ.

Τάς ἐπομένας πέντε ἡμέρας ὀλόκληρον τό φορτίον ἐξεχύθη εἰς τόν 'Ατλαντικόν, προτού τά τρία τεμάχια τοῦ ναυαγήσαντος

τάνκερ βυθισθούν. Αἱ προσπάθειαι αντλήσεως τοῦ πετρελαίου από τὸ προσπραγμένον τάνκερ ἀπέτυχον λόγω τοῦ ἐπικρατοῦντος ψύχους, τὸ διόποιον ηὔξανε τὴν πυκνότητα τοῦ φορτίου. Οὕτω, ἐδημιουργήθη μία κηλίς μῆκους 200 μιλίων καὶ πλάτους μέχρις 60 μιλίων, ἡ ὁποία συνίστα τὴν μεγαλυτέραν μέχρι τοῦδε ρύπανσιν εἰς τὰς ἀμερικανικὰς ἀκτὰς.

Ἐπί ἀρκετάς ἡμέρας, ἡ μαύρη κηλίς ἀνέμεντο νά πληξῃ τὰ πλούσια ἀλίπεδα τῆς περιοχῆς Τζώρτζες Μπάνκ καὶ δή κατά τὴν περίοδον τῆς ἀναπαραγωγῆς. Δύο διλοὶ ἀλιέων τῆς Νέας Ἀγγλίας κατέθεσαν ἀγωγῆν διά ζημιάς 120 ἑκατομ. δολαρίων ἐνατίον τῶν πλοιοκτητῶν.

'Αλλ' ἡ πετρελαιοκηλίς ἥλλαξε κατεύθυνσιν καὶ παρέκαμψε τὰ ἀλίπεδα καὶ ἀπεφύγη ἡ κίνδυνος τεραστίων ζημιῶν. Ἐν πάσῃ περιπτώσει, αἱ ἀμερικανικαὶ ἄρχαι εἶχον δαπανήσει, ἐν τῷ μεταξύ, ἀνὰ τῶν 5 ἑκατομ. δολαρίων εἰς προληπτικά μέτρα.

Εἰς τὸ δίκαιστριον, ὃ πλοιάρχος τοῦ «Ἀργός Μάστερ» ἀνέφερεν δὴ ἡ ἀμερικανικὴ ἀκτοφυλακὴ τὸν ἐπιλογόφορόσεν, ἐκ τῶν ὑστέρων, διτὶ εὑρίσκετο 24 μίλια ἑκτός πορείας.

Εἴπεν διτὶ ἡ γυροσκοπικὴ πυξίς δὲν ἐλειτούργει καλῶς καὶ δὲν ἔχρησιμοποιεῖτο κατά τὴν στιγμὴν τῆς προσαράξεως. 'Ο Ναυτιλιακός 'Ἐπιτρόπος τῆς Λιβερίας, κατόπιν αὐτοῦ, ἀφήρεσ τὸ δίπλωμα τοῦ πλοιάρχου καὶ ἀνεκάλεσε προσωρινῶς τὰ διπλώματα ἑτέρων δύο ἀξιωματικῶν.

Ἐπὶ μῆνας μετά τὸ ἀτύχημα, ἐκατομμύρια γαλλόνια πετρελαίου ἐπλανώντο εἰς τὸν 'Ατλαντικόν. Τὸ περιστατικὸν τοῦ «Ἀργός Μέρτσαντ» προεκάλεσε τὴν ἐπέμβασιν τοῦ ἀμερικανικοῦ Κογκρέσου, τὸ διόποιον ἐζήτησε τὴν ἐπιβολὴν αὐστηρῶν ποινῶν διὰ τὰ προκαλούντα ρύπανσιν τῶν ἀμερικανικῶν ἀκτῶν τάνκερς.

•

#### ΠΩΣ ΕΧΑΘ ΤΟ «ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΚΑΪ»

Μία καταγγελία ἀξία προσοχῆς: 'Ο κ. Μουστάκας, διευθυντής τῆς «Οσεαν Φράιτερς», ἡτὶς διεχειρίζετο τὸ βυθισθέν τὴν 4ην Νοεμβρίου, μετά τὴν σύγκρουσιν με Γερμανικὸν κόστερ, διεμαρτυρήθη διότι ἡ βύθισις τοῦ ἐλληνικοῦ καὶ ἡ ἀπώλεια τοῦ σκάφους ἀξίας 12 ἑκατομ. δολ. καὶ τοῦ φορτίου του περὶ τὰ 30 ἑκατομ. δολ., ὀφείλεται εἰς μόνον τὸ γεγονός διτὶ τὸ σκάφος ἡτο 'Ελληνικόν.

Τόσον αἱ Γαλλικαὶ δύον καὶ αἱ Ἀγγλικαὶ ἄρχαι, προβάλλουσαι τὸν φόβον τῆς διαρροῆς τοῦ πετρελαίου, ἡγνόσαν τὰς παραδεγμένας ἄρχας καὶ δὲν προσεπάθησαν νά διασώσουν τὸ πλοίον. Ἐπέδειξαν ἐναὶ πάλι τὸν πετρελαίου πνεῦμα.

Τὸ 18 μηνῶν 'Ιαπωνικῆς κατασκευῆς 16.000 τον. σκάφος «Αἰολιαν ΣκάΪ» ναυλωμένον ἀπό τὴν R + W, μέ το No 1 κύτος τραυματισμένον ἀπό τὴν σύγκρουσιν, 15 μίλ. ἔξω τῶν Γαλλικῶν ἀκτῶν, τὴν 3ην Νοεμβρίου τὴν 4.15 τῆς πρωΐας, θά ἡδύνατο νά πλεύσῃ μετά τὰς ἴδιας του δυνάμεις ἐντὸς 1.5 ὥρας μετά τὴν σύγκρουσιν πρός τὰς Γαλλικάς ἀκτάς, ἀλλὰ τούτῳ τοῦ ἀπηγορεύθη ἀπό τὰς ἔκει ἄρχας.

Τὸ «Αἰολιαν ΣκάΪ» ἐρρυμουλκήθη ἀπό Γαλλικὸν ναυαγοσωτικὸν 10 ὥρας μετά τὴν σύγκρουσιν, ἐνώ διαρροή ἐσημειούτο εἰς τὰ κύτη 1 καὶ 2. Ἀδεια ρυμουλκήσεως τοῦ πλοίου δέν ἔδοθη καὶ δέν ἐγένετο δεκτόν οὐτε εἰς τὸ Σαουθάμπτον, Πόρτσουθ καὶ Πόρτλαντ. Τελικῶς ἐβιθίσθη τὸ σκάφος τὴν 6ην τῆς 4ης Νοεμβρίου, 26 ὥρας μετά τὴν σύγκρουσιν.

Ο μόνος κίνδυνος ἐκ τοῦ διαρρέοντος πε-

τρελαίου ἐνέκειτο ἀπό τὰς 600—700 τον. μπώνκερς, ἀπό τὰ κύτη 3 καὶ 4. Χημικά φορτωμένα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἡσαν ἐπικίνδυνα μετά τὴν βύθισιν τοῦ σκάφους. 'Εάν παρείχετο βοήθεια, «εἰμεθα πεπεισμένοι — λέγει ὁ κ. Μουστάκας — διτὶ τόσον τὸ μικρᾶς ἡλικίας πλοίον καὶ τὸ φορτίον του, διπερ πειρελάμβανε ἡλεκτρικά εἰδη, ὀχήματα καὶ μηχανάς, θά περιεσώζοντο πλήρως».

## Τό δεκαπενθήμερον

ΑΘΑΝΑΣΙΑ: 'Αφίχθη εἰς Γιοκοχάμα τὴν 15ην Φεβρουαρίου με ζημίας ἐκ κακοκαρίας. 'Εξητήθη ἐπιθεώρησις.

ΑΘΗΝΑ Β.: 'Ανειλκύθη τῇ βοηθείᾳ ρυμουλκών, τὴν 19ην Φεβρουαρίου καὶ ὡδηγήθη εἰς προβλῆτα. Δέν παρετηρήθησαν ζημιαὶ (ἰδέ τεύχη 1 καὶ 15.2.80). 'Ακολούθως ἔξωκειλεν ἐκ νέου ἐπὶ λασπώδους βυθοῦ, εἰς ἀπόστασιν 300 περίπου μέτρων ἀπό τὰς ἔγκαταστάσεις τοῦ ἐργοστασίου ὃπου ἐπρόκειτο νά διαλυθῆ. Τὴν ίδιαν ἐσπέραν ἀνειλκύθησθη καὶ πάλιν καὶ ἐπλεύρισε εἰς προβλῆτα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΗΓΙΣ: 'Αποπλέυσαν ἐκ Γουαλαρού τὴν 9ην Φεβρουαρίου διά Τζέντα, προσήγγισεν εἰς 'Αδελαΐδα τὴν 11ην Φεβρουαρίου δι' ἐπισκευάς εἰς τὰ μηχανήματα ψύξεως. Τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε διὰ τὸ προορισμόν του.

ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ: 'Αποπλέοντος τοῦ λιμένος 'Αχους τῆς Σουηδίας, τὴν 13ην Φεβρουαρίου, ἐμφόρτον, με πιλότον, προσήραξεν εἰς ἀπόστασιν ἡμίσεος μιλίου ἔξωθι τοῦ λιμένος. Διαρροαὶ εἰς τὴν ἀριστεράν δεξαμενήν καυσίμων καὶ εἰς τὴν κεντρικήν δεξαμενήν Νο. 4. 'Υπεγράφη συμφωνητικὸν «πο cure-pou» με παγοθραυστικόν/ρυμουλκόν διά τὴν ἐνέλκυσιν του. Τὸ σκάφος ἀνειλκύθη τὴν 15ην Φεβρουαρίου καὶ ἐρρυμουλκήθη εἰς 'Αχους, ὃπου διαρρέοντα τινά σημεία ἐσφραγίσθησαν ὑπὸ δυτῶν. 'Ακολούθως ἐπλεύσεν εἰς ναυπηγείον διά περατέρω ἐπισκευάς. Αἱ ἄρχαι ἔξεδδωσαν ἐνταλμά κατά τοῦ πλοίου διά ρύπανσιν τῆς θαλασσίας περιοχῆς.

ΑΡΤΕΜΙΣ: Πρόσκρουσις ἐπὶ προβλῆτος εἰς Γένοβαν τὴν 31ην Ιανουαρίου. 'Απητείτο ἀντικατάστασις ἐνός ἐλάσματος τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς τῆς πρώτας καὶ μερικὴ ἀντικατάστασις ἐτέρων δύο ἐλάσματων. 'Επισκευαί ἀνέληφθησαν εἰς Γένοβαν.

ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (π.): 'Από Ροστόκ διά Σομαλίαν, με φορτίον τοιμέντου, συνεκρούσθη μετά τοῦ Σουηδικοῦ μπάλκ κάρρορε 'Ινγκριν Γκόρθον, εἰς τὸ 9ον χιλιόμετρον τοῦ διαύλου τοῦ Κιέλου τὴν 16ην Φεβρουαρίου. 'Αμφότερα ὑπέστησαν ἐλαφράς ζημίας καὶ συνέχισαν τὸ ταξίδιον των.

ΒΥΖΑΝΤΑΙΝ ΗΓΚΑ (κ.): 'Από Πόρτ ντε Μπούντ την 13ην Φεβρουαρίου με ἀνωμαλίας εἰς τὴν μηχανήν. Τὸ σκάφος ἀναμένεται νά καταπλεύσῃ εἰς Λονδίνον τὴν 7ην Μαρτίου.

ΓΚΟΛΝΤ ΚΡΑΝΟΣ: Εἰς Μομπάσα τὴν 13ην Φεβρουαρίου, ὑπέστη πυρκαϊά εἰς τὸ κύτος No. 4 κατά τὴν διάρκειαν ἐκφορτώσεως δεμάτων ἐκ γιούτης. Τὸ πῦρ ἐτέθη ὑπὸ ἐλεγχον.

ΓΚΡΕΙΣ ΚΑΛΑΜΠΑΡ (κ.): Προσήραξεν εἰς τὴν λεκάνην τοῦ Λάγος τὴν 8ην Φεβρουαρίου. 'Ανελκυσθέν, ἐπλευσεν εἰς Γουώρου τὴν ἐπομένην.

ΓΚΡΟΤΕΝΤΥΚ: 'Ανειλκύθη τῇ βοηθείᾳ ρυμουλκών (ἰδέ τεύχη 1 καὶ 15.2.80), ἀφοῦ προηγουμένων ἔξεφορτώθη τὸ καταστραφέν φορτίον τοῦ κύτου No. 6. 'Ακολούθως ἐπλεύσεις καὶ ἐσυνεχίσθη ἡ ἐκφόρτωσις.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ: Εἰς Γιοκοχάμα τὴν 18ην Φεβρουαρίου, ἐξετέλει ἐπισκευάς εἰς ζημίας πού προεκλήθησαν ἀπό πυρκαϊά εἰς τὴν συσκευήν ἀνυψώσεως γερανού τὴν 13ην Ιανουαρίου.

ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ: Συνεκρούσθη μετά τοῦ 'Ολλανδικοῦ δεξαμενοπλοίου «Ντιλόμα» ἐξωθι τῶν ἀμερικανικῶν ἀκτῶν τὴν 16ην Φεβρουαρίου. 'Ακολούθως, ἀμφότερα ἐπλευσεν εἰς τὰ ἀγκυροβόλια των.

ΜΑΙΝΑΛΟΝ: 'Αφίχθη εἰς Γδύνια τὴν 12ην Φεβρουαρίου καὶ ἐπλευσεν εἰς ἐπισκευαστικήν βάσιν διά 4ετή ἐπιθεώρησιν. 'Εδεξαμενίσθη τὴν ἐπομένην καὶ παρετηρήθη κάμψις τῶν ἐλασμάτων τοῦ πυθμένος ἔξωτερικῶν τῆς δεξαμενῆς ἐρματος No. 3 ἀριστερά. 'Επισκευαί ἐπερατώθησαν τὴν 23ην Φεβρουαρίου.

ΜΑΝΤΩ Ζ: Εἰς Κιουρασσό τὴν 13ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημίας εἰς τὴν πρωτηίον μηχανήν. 'Ανελκυσθησαν ἐπισκευαί.

ΜΟΛΙΣΤΑ: 'Από ἀμερικανικὸν Κόλπον διά Ρόττερντα, ἐμφόρτον, προσήραξεν διλόγον μετά τὸν ἀπότλου τοῦ τῆς 13ην Φεβρουαρίου. Ρυμουλκά ἀνέλαβον προσπαθείας ἀνελκύσεως του.

Ν.Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ: 'Ως ἀνεκοινώθη εἰς Κόμπε τὴν 4ην Φεβρουαρίου, οἱ πράκτορες τῶν πλοιοκτητῶν ἐζήτησαν ἐπιθεώρησιν τοῦ σκάφους ἐπί ζημιῶν ἐκ κακοκαιρίας.

ΟΛΥΜΠΙΑ (τέως «Στρυμών»): Προσήραξε νοιοδυτικῶν τῆς 'Αμοργοῦ, τὴν 13ην Φεβρουαρίου, ἐπὶ βραχωδῶν ἀβαθῶν ὑδάτων, ὑποστάν διαρροὴν εἰς διάφορα σημεία. Τὸ ρυμουλκόν «Αστέρι» προσεφέρθη νά ἀναλάβῃ τὴν ἀνέλκυσιν του βάσει συμφωνητικοῦ Λόδεύς ἀνοικτοῦ τύπου. Τὸ σκάφος εύρισκετο ἐν πλάνῳ Ταρτούψ διά Θεσσαλονίκην ὑπὸ έρμα. Καθὼς ἡ ἀνέλκυσις του ἦτο δυσχερής, τὸ πλήρωμα ἐγκατέλειψε τὸ πλοίον καὶ διεκομίσθη εἰς Πειραιά

ΣΕΡΕΝΕ ΜΕΤ: 'Ἐν δεξαμενή, εἰς 'Αμβέρσαν. Οἱ ἔκει πράκτορες τοῦ σκάφους ἀνέφερον διτὶ προορίζεται πρός διάλυσιν.

ΣΤΟΛΤ ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ: Οἱ διαχειρισταί τοῦ ἀληγονικοῦ τάνκερ «Στόλτ Καπρικορν», τὸ διποίον παραμένει ἡγκυροβολημένον εἰς Λά

## TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS  
AND BUNKERS

CABLES: "TAKISHIP"  
TELEX: 121529 AR TAKIS  
AV. CORRIENTES 538  
BUENOS AIRES

TEL: 394-5612  
394-3992  
394-3891  
394-3548  
394-2129  
PRIV.: T. Contogeorgis 44-3059  
E. Andresen 86-7115

Πλάτα άπο μηνών, με ζημιάς, έδηλωσαν διτι θεωρείται όλικη άπωλεια.

**ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ** (τέως «Αίτζιαν Σεύλορ»): Είναι λισσαβώνα την 18ην Φεβρουαρίου, σε έπιθεωρητής τών πλοιοκτητών έξιτησεν έπιθεωρησιν λόγω προσαράξεως τού σκάφους εις τόν ποταμόν Τάγον, την 16ην Φεβρουαρίου.

**ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ:** 'Ανειλκυθή ύπο ρυμουλκών την 15ην Φεβρουαρίου (ιδέ τεύχος

15.2.80). 'Ακολούθως έρρυμουλκήθη εις Φρήπορτ (Μπαχάμας) δου έπειθεωρητή ύπο δυτών. Δέν παρετηρήθησαν ζημιάι εις τό φορτίον.

**ΧΡΥΣΑΝΘΗ:** Προσαράξαν εις πλάτος 17° 08' βόρειον καὶ μῆκος 41° 47' ανατολικόν, την 12ην Φεβρουαρίου, έξιτησεν τήν βοήθειαν τών παραπλεόντων σκαφών. 'Ανειλκυθήσαν τήν έπομένην έπλευσεν εις Γκιζάν.

## Η ναυλαγορά

Εύνοικόν διασηράφεται τό μέλλον τών μπάλκ κάρπερ. 'Εντονος ή ζήτησις τονάζ τόσον εις τό δυτικόν δουν καὶ τό ανατολικόν ήμισφαίριον. Οι σοβιετικοί έπωντήθων εις τήν άγοράν χρονοναυλώντες ακάφη διά τήν μεταφοράν δημητριακών ύπο τήν 'Αργεντινήν καὶ τήν Αυστραλίαν. Οι Κινέσιοι συνέχισαν τάς ναυλώσεις μπάλκ κάρπερες διά φορτίον σιτηρών ύπο τών άμερικανών Κόλπων' εις τάς άρχας τής έβδομάδος σκάφους τών 25.874 τον. έκλεισθη πρός 10.400 δολ. ήμερησιώς μέταρθρου Χιούστον, Μάρτιον, διά ταξίδιον Κίνας. Τά πάνωναρη διά τό Κόντινεντ έπληρωντο 15,75 δολ. φίο ἀπό τόν Κόλπον.

'Ανεδος, έπισης, εις τούς ναύλους διά τήν Ιαπωνίαν. Διά τό πρώτον 15θήμερον τού Μαρτίου έπληρωθησαν 26 δολ. φίο, ένώ διά φόρτωσιν Μαρτίου / Απρίλιου ναύλος κατά 1 δολ. ψύφλοτερος έπληρωθη εις σκάφους τού ίδιου μεγέθους. 'Ακολούθως έπληρωθησαν τά 28 δολ. φίο διά φόρτωσιν 'Απρίλιου.

'Η ζήτησις δέν περιωρίζεται μόνον διά φορτωσεις δημητριακών. Κίνησις δεξιλογούν ένεφνισεν καὶ ο γαιόνθρωπος. Σκάφους τών 55.000 τον. έπληρωθή τόν καλόν ναύλον τών 20,50 δολ. φίο ἀπό Μόρπιο διά Ιαπωνίας ούχισης κατά 2,60 δολ. έναντι τών πρός μηνός ναυλών.

"Έτερον ένθαρρυντικάν στοιχείον συνιστά ἡ σταθερά ζήτησις διά χρονοναυλώσεις περιόδου. Σκάφους τών 26.359 τον. έκλεισθη πρός 8.100 δολ. ήμερησιώς διά δύο έτη.

Κατά περιοχάς, ή κίνησης τής ναυλογοράς κατά τό διαρρεύσαν 15θήμερον είχεν ώς κάτωθι:

### ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΝΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα, ἀπό Μόντρεαλ διά Πορτογαλίαν. 14.500 τον., δολ. 29 φίο. Μάρτιον. 'Από Νόρδερν ρέιντζ, διά Καντίζ—Πασάγιες ρέιντζ, 21.000 τον., δολ. 20,50 φίον, Φεβρουαρίου. Διά Σιγκαπούρην ή Τζακάρτα, 15.000 τον., δολ. 39,25 φίον, Μάρτιον. 'Από Κόλπον διά Όλλανδιαν, 68.000 τον., δολ. 15,25 φίον, Φεβρουαρίου/Μάρτιον. 'Έτερον, 50.000 τον., δολ. 15,75 φίον, Φεβρουαρίου/Μάρτιον. Διά Αίγαυπτον, 25.000 τον., δολ. 32,50 φίον, Μάρτιον. Διά Βουλγαρίαν, 22.700 τον., δολ. 35 φίον, Φεβρουαρίου. Διά Ιαπωνίαν 50.000 τον., δολ. 26 φίον, Μάρτιον. 'Έτερον, 50.000 τον., δολ. 28 φίον, 'Απρίλιον. Διά Κίναν, 46.000 τον., δολ. 35 μέ 4.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιον.

Χον δράλεις ερα, ἀπό Κόλπον διά Δανίαν, 11.500 τον., δολ. 31,25 φίον, Φεβρουαρίου. 'Από δύο λιμένας Κόλπου διά Καλλάο και Γκουαγιακίλ, 11.000 τον., δολ. 525.000 φίον, Φεβρουαρίου.

'Η λιόποροι, ἀπό Μπαϊ Καμώ διά Πορτογαλίαν, 13.000 τον., δολ. 500.000 φίον, Φεβρουαρίου/Μάρτιον.

Όρυζα, ἀπό άμερικ. Κόλπον διά Μπάρα, 12.000

τον., δολ. 71 φίος, Φεβρουαρίου/Μάρτιον.

Σιδηρομετάλλη εις μα, ἀπό Σέβεν 'Αιλαντίς διά Χιούστον, 30.000 τον., δολ. 8,50 φίο, Φεβρουαρίου.

Γαϊνθρακες, ἀπό Χάμπτον ρόδη διά Ιαπωνίαν, 56.000 τον., δολ. 18,99, Μάρτιον. Διά Κασιούγκ, 55.000 τον., δολ. 21, Μάρτιον.

Σάκχαρις, ἀπό 'Αγ. Δομίνικον διά άμερικ. Κόλπον, 5.900 τον., δολ. 11 φίο, σπότ.

Λιπάσματα, ἀπό Ντόναλντονσβιλ διά Πουντρένας, 5.500 τον., δολ. 27,50 φίος, Φεβρουαρίου.

### ΝΟΤΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Δημητριακά, ἀπό Νεκοτέα με συμπλήρωσιν Μπάχια Μπλάνκα διά Ρόττερνταμ και 'Αμβούργον, 16.900 τον., δολ. 32,25 μέ 2.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιον.

Σιδηρομετάλλη εις μα, ἀπό Πουέρτο 'Ορνταζ διά Δυτ. Ιταλίαν, 24.000 τον., δολ. 18 φίο, τέλος Φεβρουαρίου. 'Από Τουμπαράδο διά Γκιζόν, 90.000 τον., δολ. 39 φίο, Μάρτιον.

Σιδηρομετάλλη εις χελώνας, ἀπό Βιτόρια διά Ρόττερνταμ και 'Ιμπινχαμ, 16.200 τον., δολ. 29 φίο, Φεβρουαρίου / Μάρτιον.

Σάκχαρις 'εις χελώνας, ἀπό Τουμπαράδο διά Ρόττερνταμ και 'Ιμπινχαμ, 15.000 τον., δολ. 17,25 φίο, Μάρτιον.

### ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Γεννήματα, ἀπό Βρετ. Κολομβίαν / άμερικ. ἀκτήν Βρετ. Ειρηνικού διά Ιαπωνίαν, 17.142 τον. (σίτος), δολ. 32 μέ 5 ήμέρας γκρός φόρτωσιν και 2.400 τον. ἐλ. έκφόρτωσιν, 'Απρίλιον. 'Από Βρετ. Κολομβία διά Κίναν 27.500 τον., δολ. 32 φίο, Μάρτιον. 'Από άμερικ. λιμένας Βρετ. Ειρηνικού διά Ταιβάνη, 32.000 τον., δολ. 30 φίο, Μάρτιον. Διά Νοτ. Κορέαν, 23.000 τον., δολ. 34,50 μέ 5 ήμέρα γκρός φορτ. και 1.200 τον. ἐλ. έκφόρτωσιν, Μάρτιον. Διά Νοτ. Ιαπωνίαν, 51.000 τον., δολ. 21,90 φίο, Μάρτιον.

Θερινό, ἀπό Βανκούβερ ή Πόρτ Μαύντη διά άνατολ. ἀκτήν Ινδίας, 14.000 τον., δολ. 53 φίοτ, Μάρτιον.

Παλαιοσιδηρομετάλλη, ἀπό δυτ. ἀκτήν ΗΠΑ διά Νοτ. Ιαπωνίαν, 16.000 τον., δολ. 30 φίο, Μάρτιον.

Σάκχαρις ἀπό Μπουεναβεντούρα διά Πόρτογαλον ή Μαρόκο, 15.000 τον., δολ. 34 φίοτ, Φεβρουαρίου.

### ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ — ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Σιδηρομετάλλη 'εις χελώνας, ἀπό Κουνίνα διά Κίναν, 20.000 τον., δολ. 30 φίο, Μάρτιον.

Τσιμέντα, ἀπό Βόρειον Κορέαν διά άνατ. ἀκτήν Ινδίας, 20.000 τον., δολ. 41,50 φίος, Μάρτιον/ 'Απρίλιον.

### ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ — ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

Γεννήματα, ἀπό Νοτ. Αφρικήν διά Σιγκαπούρην, 14.000 τον. (φραβόσιτος), δολ. 27,75 μέ 2.000 τον. γκρός φορτ. και 2.000 τον. ἐλ. έκφόρτωσιν, Μάρτιον. Διά Βενεζουέλαν, 14.000 τον. (φραβόσιτος), δολ. 33,50 μέ 2.000 τον. γκρός φόρτωσιν και 1.000 τον. ἐλ. έκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου/Μάρτιον. Διά τρεις Ιαπωνικούς λιμένας, 14.000 τον. (φραβόσιτος), δολ. 30,25 μέ 2.000 τον. γκρός φόρτωσιν και 2.500 τον. ἐλ. έκφόρτωσιν. 'Απρίλιον.

Σάκχαρις, ἀπό Μαυρίκιον διά Αγγλίαν, 11.500 τον. Λ.Α. 22 φίοτ, Φεβρουαρίου.

Μεταλλικά μετάλλη εις μα, ἀπό Κείν Τάουν — Μανούτο ρέιντζ διά άνατ. ἀκτήν ΗΠΑ, 26.000 τον., δολ. 26,50 φίοτ, Μάρτιον.

Θερινό, ἀπό Ούμ Κάρρ διά δυτ. ἀκτήν Ινδίας, 11.000 τον., δολ. 21 φίοτ, Μάρτιον.

Φασφάτα, ἀπό Ακαμπα διά δυτ. ἀκτήν Ινδίας, 13.000 τον., δολ. 20,50 φίοτ, Μάρτιον.

Σάκχαρις, ἀπό Ντόρμπριαν διά Γάνδην, 12.500 τον., δολ. 50,25 φίοτ, Φεβρουαρίου/Μάρτιον.

### ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

Σιδηρομετάλλη εις μα, ἀπό Νουαντιμπού διά Τάραντα, 72.000 τον., δολ. 435.000 φίο, τέλος Φεβρουαρίου.

### ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΣ

Κριθή, ἀπό Λά Παλλίς διά Τζεντα, 10.000 τον., δολ. 36,50 φίοτ, Μάρτιον.

### KONTINENT

Κριθή, ἀπό Ρουέν διά Αμβέρσαν διά Δυτ. Ιταλίαν, 12.000 τον., δολ. 16,50 φίο, Φεβρουαρίου/Μάρτιον. 'Από Βρ. Γαλλίαν διά Λά Κορούνα, 13.000 τον., δολ. 11,75 φίο, σπότ.

Γαϊνθρακες, ἀπό Ρόττερνταμ διά δυτ. Ιταλίαν, 50.000 τον., δολ. 6,80 φίο, Φεβρουαρίου.

### ΒΑΛΤΙΚΗ ΚΑΙ ΛΕΥΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Ούρα, ἀπό Πολωνίαν διά δυτ. ἀκτήν Ινδίας, 10.000 τον., δολ. 44 φίοτ, Μάρτιον.

### ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Παράδοσις Ιαπωνίαν, άμεσος, ταξίδιον Κόντινεντ μέσω Αύστραλίας, δολ. 6,95 κατά τον. d.w. (σκάφος 16.500 τον., τού 1958)

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Μάρτιον, κυκλικόν ταξίδιον Δυτ. Αφρικής/Καρπαΐκης/Ρίβερ Πλέιτ, δολ. 6.950 ήμερησίως (SD14 τού 1971).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Μάρτιον, ταξίδιον Γιβραλτάρ — Αμβούργον ρέιντζ μέσω δυτ. ἀκτής ΗΠΑ, δολ. 8,50 κατά τον. d.w. μηνιάσιας (56.800 τον., τού 1967).

Παράδοσις Σαγκάνη, Φεβρουαρίου/Μάρτιον, ταξίδιον Αραβικού Κόλπου, δολ. 8.600 ήμερησιώς (17.900 τον., τού 1967).

Παράδοσις Νταμπιέρ, άμεσος, ταξίδιον Ιαπωνίας, δολ. 2,40 κατά τον. d.w. μηνιάσιας πλέον δύορον δολ. 260.000. Όψιμον τών ναυλωτών κυκλικόν ταξίδιον Αύστραλίας ἔν συνεχεία, πρός δολ. 3 κατά τον. d.w. μηνιάσιας (169.623 τον., τού 1973).

Παράδοσις Φίλιππινές, Μάρτιον, κυκλικόν ταξίδιον Μαρμαγκάδας, δολ. 18.200 ήμερησιώς (94.500 τον., τού 1969).

Παράδοσις Μουσκάτ, Φεβρουαρίου, ταξίδιον δυτ. ἀκτής ΗΠΑ - Βρετ. Κολομβίας μέσω Νοτ. Αφρικής, δολ. 8.050 ήμερησιώς (30.243 τον., τού 1970).

Παράδοσις Αντεν, Φεβρουαρίου/Μάρτιον, ταξίδιον Αγγλίας/Κόντινεντ/Μεσογείου μέσω Νοτ. Αφρικής,

# LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

141, FILONOS STREET, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: LAURELSHIP PIRAEUS

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

δολ. 9.400 ήμερησίως (29.998 τον., τού 1979).

Παράδοσις Σάφι, Φεβρουάριον/Μάρτιον, ταξίδιον Κίνας, δολ. 6.250 ήμερησίως (19.829 τον., τού 1966).

Παράδοσις Μεσόγειον, Μάρτιον, κυκλικόν ταξίδιον 'Ατλαντικού, δολ. 7.250 ήμερησίως (26.595 τον., τού 1974).

Παράδοσις Άμβούργον, Φεβρουάριον, κυκλικόν ταξίδιον 'Ατλαντικού, δολ. 6.800 ήμερησίως (26.650 τον., τού 1972).

Παράδοσις Μπορντιώ, Φεβρουάριον/Μάρτιον, ταξίδιον Ιταλίας, δολ. 5.300 ήμερησίως (SD 14 τού 1970).

Παράδοσις άμερικ. Κόλπον, Φεβρουάριον/Μάρτιον, ταξίδιον Νοτίου Κορέας, δολ. 11.100 ήμερησίως πλέον δολ. 250.000 δώρων (46.628 τον., τού 1969).

Παράδοσις Νόρφλοκ, σπότ, ταξίδιον δυτ. Μεσογείου δολ. 9.400 ήμερησίως πλέον δολ. 2.250 μηνιαίως δι' ύπερωρίας (21.824 τον., τού 1978).

Παράδοσις Κή Γουεάτ, Φεβρουάριον/Μάρτιον, ταξίδιον Κίνας, δολ. 10.500 ήμερησίως (28.562 τον., τού 1972).

Παράδοσις Άμβούργον — Βρέστης ρέιντζ, δολ. 0.55 άνα κυβ. πόδα (8.000 τον. d.w. τού 1978).

Παράδοσις Βαρ. Ειρηνικόν, Μάρτιον, ταξίδιον Ισπωνίας, δολ. 11.50 κατά τον. d.w. (76.500 τον., τού 1978).

#### ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Ταξίδια 6 μηνών, παράδοσις άκρωτ. Καλής Έλειπσης, Φεβρουάριον/Μάρτιον, δολ. 9.300 ήμερησίως πλέον δώρων δολ. 107.500 (33.915 τον., τού 1973).

Ταξίδια 12 μηνών, δολ. 6.600 ήμερησίως (φρήντομ II, τού 1979).

Ταξίδια 2 έτών, δολ. 9.400 ήμερησίως, όψιον τρίτων έτος, δολ. 10.000 ήμερησίως (37.170 τον., τού 1973).

#### ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Τό διαρρεύσαν 150θήμερον σι ναύλοι των δεξαμενοπλοίων έσημειωσαν θεαματική καμψίν. Από τάς 40 - 42 μονάδας τῆς κλίμακας η Σουόρλοκεϊλ πού έκλειστον τά VLCC από τὸν Περισκόν Κόλπον διά δυτικάς κατευθύνσεις, έπεισαν εἰς τάς 34 μονάδας περι τά μέσα τού μηνός διά νά φθάσουν τάς 29 μονάδας όγρότερον. Έν τῷ μεταξὺ ένας τερπότος δύκος χωρητικότητος έχει συσσωρευθεὶς εἰς τόν Περισκόν Κόλπον και πολλοί πλοιοκτήται άνασητούν έστω και εύθηνά φορτία διά νά δυνηθούν νά φέρουν τά σκάφη των εἰς τήν Εύρωπην πρός παροπλισμόν.

Τάς τελευταίας ήμέρας τού μηνός ή κίνησις ήτο ζωηρωτέρα πως, ἀλλ' οι ναύλοι διετηρούντο εἰς χαρηλά έπιπεδα, γύρω τών W 30 διά ταξίδιο μέ μειωμένην ταχύτητα και W 32 διά κανονικήν ταχύτητα. Κάποια έντονωτέρα ή ζήτησις εἰς Μεσόγειον, όπου ναύλοι σχετικώς καλύτεροι επληρώνοντο.

Πάντως, έσυνεχισθή ή έλλειμματική προσφορά διά τά σκάφη μετρίου και μικρού μεγέθους τά όποια έξα-

κολουθούν νά έπιτυγχάνουν έξαιρετούς ναύλους, εἴτε διά ἀπλό ταξίδιο είτε διά χρονοναυλώσεις περιόδους.

#### Χαρακτηριστικά τινές ναυλώσεις:

Από Π ε σ ι κ ὄ ν Κ ό λ π ο ν, διά Νότιον Κορέαν, μέρος φορτίου 70.000 τον., W 110, Μάρτιον. Διά Ίνδιαν, μέρος φορτίου 50.000 τον. (2-3 συνεχή ταξίδια, W 225 Φεβρουάριον. Διά Έλλαδα, 340.000 τον., W 25. (βραδεία πλεύσις), Μάρτιον. Διά Αγγλίαν/Κόντινεντ, 245.000 τον., W 29.5/31.5, (βραδεία/κανονική πλεύσις), Μάρτιον. Έτερον, 245.000 τον., W 30/32. Διά Καύμαν "Αίλαντς, μέρος φορτίου 290.000 τον., W 28. Φεβρουάριον. Διά Καραϊβικήν, 214.000 τον., W 34.75/36.75, Φεβρουάριον. Διά Μωχαμέντια, 75.000 τον., W 92, Μάρτιον.

Από Ί ν δ ο ν η σ ι σ ν, διά Σιγκαπούρην, μέρος φορτίου 57.000 τον., W 267.5, Μάρτιον. Διά Ιαπωνίαν, 83.000 τον., W 143, Μάρτιον.

Από Δ υ τ. Α φ ρ ι κ ή ν, διά Γαλλίαν, μέρος φορτίου 50.000 τον., W 154, Μάρτιον. Διά άμερικ. Κόλπον, 118.000 τον., W 61.25, όψιον άνατ. άκτην Αγγλίας, W 66.25, Μάρτιον.

Από Κ α ρ ι β ι κ ή ν, διά άμερ. λιμένας Κόλπου/Άτλαντικού, 28.500 τον., W 272.5, Φεβρουάριον. Έτερον, μέρος φορτίου 39.000 τον., W 200, Φεβρουάριον.

Από Α γ γ λ ί α ν διά Σκανδιναυικόν, μέρος φορτίου

25.000 τον., W 230, Φεβρουάριον. Διά άμερικ. λιμένας Κόλπου/Ατλαντικού/Καραϊβικήν, μέρος φορτίου 130.000 τον., W 52.5, Φεβρουάριον. Έτερον, μέρος φορτίου 50.000 τον., W 105, Φεβρουάριον.

Από Φ ρ ή π ο ρ τ, διά άμερικ. Κόλπον, 55.000 τον., W 137.5, Φεβρουάριον.

Από Μ π ο ν α ι ρ διά Μπαχάμας, 85.000 τον., W 79, Φεβρουάριον.

Από Μ ε σ ο γ ι σ ο ν διά Μπ. "Αίρες, 70.000 τον., W 79, Μάρτιον. Διά άμερικ. Κόλπον/Άτλαντικον/Καραϊβικήν, μέρος φορτίου 121.000 τον., W 66.5, Μάρτιον. Έτερον, μέρος φορτίου 76.000 τον., W 87.5/91.5 (βραδεία/κανονική πλεύσις), όψιον ύπολοιπον φορτίου μέχρις 96.000 τον., W 45, Φεβρουάριον. Έτερον, μέρος φορτίου, 110.000 τον., W 68.75, Μάρτιον.

Από Κ έ υ ι χ α ν διά Φός, μέρος φορτίου 212.000 τον., W 66.5, Μάρτιον.

Κ α θ α ρ α, ἀπό Αραβικόν Κόλπον διά Ίνδιαν/Αντεύ/Ανταλό, Αφρικήν, 30.000 τον., W 270, Μάρτιον. Άπο Καραϊβικήν διά Αγγλίαν/Κόντινεντ/Σκανδιναυιαν/Μεσόγειον, 30.000 τον., W 332.5, Φεβρουάριον. Άπο Αμερικήν διά Τζένταν, 28.000 τον., W 170, Φεβρουάριον. Άπο Καραϊβικήν διά άμερικ. λιμένας Κόλπου/Άτλαντικού, 30.000 τον., W 332, Φεβρουάριον.

## τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

#### ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΣΙΦΟΝΟΣ: Μισσισιπήν 16.100 τον. d.w. (997.000 κ.π.) φορτίο χονδραλεύρων και σίτου Μαρακάιμπο δολ. 419.250 φίο, Φεβρουάριον 25 -

ΚΑΒΟΜΑΤΑΙΑΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων Μομπάσα, δολ. 38.50, φίο, μέ 1.500 τον. έκφρτωσιν, Φεβρουάριον 25 - Μαρτίου 3.

ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΑ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 40.000 τον. γεννημάτων Ιαπωνίαν, δολ. 25, φίο, Φεβρουάριον 22-29.

ΑΛΚΥΟΝΙΑ: Άμερικ. λιμένας Άτλαντικού (βορείων Χότερες) 16.500 τον. γεννημάτων Σιγκαπούρην, Τζακάρταν, δολ. 39.25 ένα λιμένα έκφρτωσεως δολ. 40.25 δύο, φίο, μέ 2.000 τον. έκφρτωσιν Σιγκαπούρην, 1.500 τον. Τζακάρταν, Φεβρουάριον 20-29.

ΛΟΥΣΣΙΟΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 75.000 τον. γεννημάτων Αμερικαν - Αμβούργον ρέινζ, δολ. 16, φίο, Μαρτίου 5-15.

ΑΘΗΝΙΚ (μικτόν): Πόρτ Καρτί 80.000 τον. οιδηρομεταλλεύματος Χιούστον, δολ. 8.50, φίο, Φεβρουάριον 20-29.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 11.500 τον. χονδραλεύρων Δανίων δολ. 31.25, φίο, μέ 4.000/1.500 τον. φορτεκόφτωσιν, Φεβρουάριον 18-29.

ΖΕΦΥΡΟΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 22.000 -22.700 τον. γεννημάτων Βουλγαρίαν δολ. 35, φίο, μέ 1.500 τον. έκφρτωσιν Φεβρουάριον 19-26.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ετ. Στραβελάκη): Άμερικ. λιμένας Κόλπου 12.000 τον. δρύζης εἰς σάκους Μπάρα, δολ. 71, φίο, μέ 1.000/750 τον. φορτεκόφτωσιν Φεβρουάριον - Μάρτιον.

ΙΚΑΡΟΣ: Βιτώρια 16.200 τον. χελώνες οιδηρού Ρότερνταμ και Ιμινχάμ (3.500 τον. "Ιμινχάμ" δολ. 29, φίο, μέ 2.700/2.500 τον. φορτεκόφτωσιν Ρότερνταμ, 1.500 τον. έκφρτωσιν "Ιμινχάμ", Φεβρουάριον 27 - Μαρτίου 11.

ΓΑΡΟΥΦΑΛΑ: Άμερικ. λιμένας Άτλαντικού (βορείων Χότερες) 15.500 τον. γεννημάτων Σιγκαπούρην ή Τζακάρταν δολ. 39.25 ένα λιμένα έκφρτωσεως δολ. 40.25 δύο, φίο, μέ 2.000

## AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23

CABLES: SHIPSAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

## COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-930 7561

τον, έκφρωσιν σύγκαπούρην, 1.500 τον. Τζακάρταν, Μαρτίου 12-22.

**ΟΙΝΟΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ:** Μόντρεαλ 14.500 τον. γεννημάτων Πορτογαλίας δόλ. 29, φίδι, μέ 1.500 τον. έκφρωσιν, Μαρτίου 10-21.

**ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΛΙΦ:** Ντονάλντσονβιλ 5.500 τον. λιπαριμάτων είς σάκκων Πουντρένας, δόλ. 27,50 φίδι, μέ 2.500/800 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 20-25.

**ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ:** Αμερικ. λιμένας Κόλπου 55.000 τον. γεννημάτων Αμβέρσαν — Αμβούργον ρέιντζ, δόλ. 15,75, φίδι, Μάρτιον.

## ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

**ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ:** Λόγκ Μπήτς 20.000 τον. γεννημάτων δυτ. άκτην Μεξικού, δόλ. 22, φίδι, μέ 1.000 τον. έκφρωσιν, Φεβρουαρίου 12-25.

**ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ:** Βανκούβερ ή Πόρτ Μούντι 14.000 τον. θείου, άνατολικήν άκτην Ίνδιας, δόλ. 53, φίδιον δυτ. άκτην δόλ. 53,35, φίδι, μέ 7.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 19-30.

## ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ KONTINENT

**ΓΚΡΑΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ:** Αμβέρσαν, Ρότερνταμ, Αμστερνταμ, Σλούσικι, Τερνέζεν 20.000 τον. λιπαριμάτων χύμα δυτ. άκτην Ίνδιας δόλ. 40, όψιν άνατολικήν άκτην έξαιρουμένης Καλκούτας δόλ. 40,35, φίδι, μέ 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 18-2.

**ΠΟΕΤΙΚ (μικτών):** Ρότερνταμ 50.000 τον. γαιανθράκων δυτ. Ιταλίαν, δόλ. 6,80 φίδι, Φεβρουαρίου 24-28.

**ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ:** Αμβέρσαν ή Γάνδην 8.000 — 8.200 τον. οίσιου Αγκερίαν δόλ. 28,25 φίδι, μέ 2.000 τον. φορτώσιν 500 τον. έκφρωσιν, Μαρτίου 3-10.

## ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

**ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ:** Βόρ. Κορέαν 13.500 τον. ταιμέντων άνατολ. άκτην Ίνδιας δόλ. 42, όψιν δυτ. άκτην δόλ. 42,35, φίδι, μέ 1.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 20-29.

## ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΩΡΩΝ

**ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ:** Ρουέν 12.000 τον. οίσιου Καζαμπλάνκαν δόλ. 14, φίδι, μέ 3.500/1.250 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 13-20.

**ΜΑΡΚΟΣ Μ.Φ.:** Ρουέν 14.500 τον. οίσιου Λείζερς ή Λισσαβώνα δόλ. 13,50, φίδι, μέ 3.500/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν Φεβρουαρίου 15-18.

**ΘΑΡΡΟΣ (π.):** Δομινικανήν Δημοκρατίαν 5.000 τον. ζαχαρέως χύμα άμερικ. λιμένας Κόλπου δόλ. 9,75, φίδι, μέ 700/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 20-27.

**ΜΠΑΪΟΥ ΓΟΥΑΙΗΝ:** Ακαμπταν 11.500 τον. φωσφατών χύμα δυτ. άκτην Ίνδιας δόλ. 20,50, όψιν άνατολ. άκτην Ίνδιας δόλ. 20,85 φίδι, μέ 3.500 τον. φορτώσιν, 1.000 τον. έκφρωσιν, Φεβρουαρίου 14-24.

**ΟΑΥΓΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΖΙΤ (λιβ.):** Κέιπ Τάουν - Μαπούτο ρέιντζ 26.000 τον. μεταλλεύματος και γενικού φορτίου άμερικ. λιμένας άνατολικής άκτης, δόλ. 26,50, φίδι, μέ 4.000/6.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιον.

**ΣΑΝΠΑΐΖ:** Ντάρμπουν ή Ήστ Λόντον 14.000 τον. άραβοδιτού Σιγκαπούρην δόλ. 27,75, μέ 2.000 τον. γκρός φόρτωσιν, 2.000 τον. έλι, έκφρωσιν, Μαρτίου 1-15.

**ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ:** Γαλλίαν 13.000 τον. κρήτης Κορούναν, δόλ. 11,75, όψιν Καρταγέναν δόλ. 13,75, φίδι, μέ 3.500/2.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιον.

**ΑΡΕΤΗ:** Ακαμπταν 13.000 τον. φωσφατών χύμα δυτ. άκτην Ίνδιας δόλ. 20,50, όψιν άνατολικήν άκτην Ίνδιας δόλ. 20,85, φίδι, μέ 3.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 11-31.

**ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ:** Δομινικανήν Δημοκρατίαν 5.900 τον. ζαχαρέως χύμα άμερικ. λιμένας Κόλπου, δόλ. 11 φίδι, μέ 700/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν, έτοιμος φόρτωσιν.

**ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτών):** Λάσορ Μαχάναν 76.000 τον. αιθρομεταλλεύματος Ρότερνταμ δόλ. 805 φίδι, Φεβρουαρίου 29 — Μαρτίου 7.

## ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

**ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.:** 23.760 τον. d.w. (1.197.000 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 170.000 τών πλευρικών δεξαμενών, 14 μίλ. 28 τόν. φιούελ δύλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ δύλ τού 1963) δόλ. 6.800 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών. Ων κυκλικών ταξίδιον άμερικ. λιμένας Κόλπου, παράδοσις Καζαμπλάνκαν άνδροικης άπολ Ίανουαριου 31, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου είς Μπορντώ — Αμβούργον ρέιντζ.

**ΡΙΟ ΕΛΑ (λιβ.):** 26.844 τον. d.w. (1.118.00 κ.π. 15-15 1/2 μίλ. 38-39 τον. φιούελ δύλ και 2 τον. ντηζέλ δύλ τού 1970) δόλ. 9.750 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών παράδοσις διπλέοντας Σιγκαπούρη Φεβρουαρίου 17-22, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου είς Μπορντώ — Αμβούργον ρέιντζ.

**ΚΑΡΑΒΟΑ (είς τάιμ πόρτερ):** 53.366 τον. d.w. (2.518.000 κ.π. συμπεριλαμβανομένων τών πλευρικών δεξαμενών, 15 μίλ. 50 τον. φιούελ δύλ και 3 τον. ντηζέλ δύλ τού 1975) δόλ. 11.950 ήμερησίων, παράδοσις Αμβέρσαν έτοιμος, έπαναπαράδοσις διπλέοντας Κέιπ Πάσσερο, έν κυκλικόν άμερικ. λιμένας

νων Κόλπου και Κωνσταντίνας.

**ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΛ:** 22.825 τον. d.w. (1.012.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 30 τον. φιούελ δύλ πλέον 1 1/2 τον. ντηζέλ δύλ τού 1961) δόλ. 8.000 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την διφίξιν είς πλοηγικόν σταθμόν Ινάγκονα Φεβρουαρίου 15-29, έπαναπαράδοσις Ταϊβάν, Ιαπωνίαν, νότιον Κορέαν, όψιν ναυλωτών, έν κυκλικόν ταξίδιον δυτ. Αφρικής.

**Μ.Γ. ΤΣΑΓΓΑΡΗΣ:** 46.628 τον. d.w. (14 μίλ. 45 τον. φιούελ δύλ τού 1969) δόλ. 11.100 ήμερησίων, πλέον δόλ. 250.000 δύρον, παράδοσις άμερικ. λιμένας Κόλπου Φεβρουαρίου 20 — Μαρτίου 5, έπαναπαράδοσις νότιον Κορέαν.

**ΔΗΜΟΣ ΤΩΝ ΣΠΑΝΙΑΣ:** (φρήντο τού 1977) δόλ. 7.250 ήμερησίων, παράδοσις Μπαγκόκ Φεβρουαρίου 20 — 29, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εξ Ντακάρ — Νιούαλα δέντριν.

**ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ:** 21.500 τον. d.w. (14 1/2 μίλ. 27-28 τον. φιούελ δύλ. τού 1977) δόλ. 7.450 ήμερησίων, πλέον δόλ. 190.000 δύρον, παράδοσις Κέν Ούέστ Φεβρουαρίου 18-25, έπαναπαράδοσις Τέμα.

**ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ:** 17.900 τον. d.w. (30 π. 7 ίντο. 820.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 25 τον. φιούελ δύλ και 1 3/4 τον. ντηζέλ δύλ τού 1967) δόλ. 8.600 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εξ Σαγκάν Φεβρουαρίου 21 — Μαρτίου 2, έπαναπαράδοσις διπλέοντας Μουσάκι, μέσω Περιοχή Κόλπου.

**ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΐΝ:** 19.829 τον. d.w. (843.000 κ.π. 13 1/2 μίλ. 24 τον. φιούελ δύλ και 2 τον. ντηζέλ δύλ τού 1966) δόλ. 6250 ήμερησίων, παράδοσις κατά την διφίξιν είς πλοηγικόν σταθμόν Σφί Φεβρουαρίου 20 — Μαρτίου 5, έπαναπαράδοσις δυτ. διπλέοντας Σάφι Φεβρουαρίου 21 — Μαρτίου 10, έπαναπαράδοσις Μουσάκι, μέσω Περιοχή Κόλπου.

**ΑΥΓΑΙΣ ΒΙΚΤΩΡΕΣ:** 17.900 τον. d.w. (30 π. 7 ίντο. 820.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 25 τον. φιούελ δύλ και 1 3/4 τον. ντηζέλ δύλ τού 1967) δόλ. 6.600 ήμερησίων, διπλέοντας Αδεν, μέσω άμερικ. λιμένων Σάθασσης, Περιοχή Κόλπου.

**ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ:** 17.000 τον. d.w. (29 π. 3 ίντο. 754.000 κ.π. 14 μίλ. 27 τον. φιούελ δύλ δύλ τού 1972) δόλ. 7.100 ήμερησίων, πλέον δόλ. 1.500 μηνιαίων δύτ υπερωριών, παράδοσις διπλέοντας 1300ν άνατολικών μεσοπομβών Φεβρουαρίου 17-28, έπαναπαράδοσις Μπότσον Τερέποντ — Γκαλάρεσ ορέιντζ.

**ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΝΤ:** 16.250 τον. d.w. (851.000 κ.π. 16 μίλ. 28 τον. φιούελ δύλ και 2 1/2 τον. ντηζέλ δύλ τού 1964) δόλ. 4.910 ήμερησίων, πλέον δόλ. 1.500 μηνιαίων δύτ υπερωριών, παράδοσις διπλέοντας Σάντο Ντομινγκού Φεβρουαρίου 18-22, έπαναπαράδοσις Σάουθμονεστ Πάολο — Μόμπιτζ ή Σάουθ Φεβρουαρίου 24 — Μαρτίου 1, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εξ Πολωνίαν.

**ΜΟΤΣΑΙΟΥ ΦΕΣΤΙΒΑΛ (λιβ.):** 33.960 τον. d.w. (1.577.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 42 τον. φιούελ δύλ δύλ τού 1976) δόλ. 11.000 ήμερησίων, παράδοσις Ιαπωνίαν άμερικος, έπαναπαράδοσις διπλέοντας Κέιπ Πάσσερο μεσοπομβών Μαύρη Θαλάσσης.

**ΙΑΜΑΙΣ (λιβ.):** 57.650 τον. d.w. (2.405.000 κ.π. 15 μίλ. 60 τον. φιούελ δύλ τού 1968) δόλ. 5.45, τοξίδια 12 μηνών.

**ΣΗ ΡΕΤΤΖΕΤ:** 17.170 τον. d.w. (767.000 κ.π. 15 μίλ. 19-20 τον. φιούελ δύλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ δύλ τού 1959) δόλ. 6.000 ήμερησίων, παράδοσις Σάντο Ντομινγκού Φεβρουαρίου 18-22, έπαναπαράδοσις Πάολο — Μόμπιτζ ή Σάουθ Φεβρουαρίου 24 — Μαρτίου 1, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εξ Πολωνίαν.

**ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ:** 25.295 τον. d.w. (32 π. 3 ίντο. 1.071.000 κ.π. 15 μίλ. 36 τον. φιούελ δύλ και 2 τον. ντηζέλ δύλ τού 1964) δόλ. 7.200 ήμερησίων, έν κυκλικόν ταξίδιον δυτ. Αφρικής, παράδοσις Πόρτ Μάργκερα έτοιμος — άμερικος, έπαναπαράδοσις Σάουπαντ Ρέιντζ.

**ΚΑΙΤΗ:** 39.014 τον. d.w. (14 1/2 μίλ. 40 τον. φιούελ δύλ τού 1965) δόλ. 8.500 ήμερησίων, παράδοσις Κόντινεντ άμερικος, έπαναπαράδοσις Γιβραλτάρος — Αμβούργον ρέιντζ.

**ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ:** 27.170 τον. d.w. (1.643 κ.π. 15 μίλ. 40 τον. φιούελ δύλ τού 1973) παράδοσις Ειρηνικόν Μαρτίου 1 — 15 τοξίδια 2 έτών, δόλ. 9.400 ήμερησίων, διπλέοντας Σαθάναν, έπαναπαράδοσις Βραζίλιαν.

**ΝΕΣΤΩΡ:** 46.775 τον. d.w. (14 1/2 μίλ. 45 τον. φιούελ δύλ δύλ τού 1968) δόλ. 13.000 ήμερησίων, παράδοσις Μουσάκι Μάρτιου, δόλ. 9.200 ήμερησίων, διμερούς παράδοσις Σαθάναν, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν, μέσω Μαρμάνγκα.

**ΕΛΜΙΝΑ:** 94.500 τον. d.w. (13 1/2 μίλ. 65 τον. φιούελ δύλ τού 1969) δόλ. 18.200 ήμερησίων, παράδοσις Φιλιππίνων άρχειο Μαρτίου, έπαναπαράδοσις Ποχάγκ.

**ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΥΛΑΣ 6SD14 τού 1970:** δόλ. 5.300 ήμερησίων παράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Μπορντώ Φεβρουαρίου 28 — Μαρτίου 2, έπαναπαράδοσις Ιταλίαν.

**ΦΑΚΟΝ:** 22.823 τον. d.w. (1.074.999 κ.π. 14 1/2 μίλ. 26 τον. φιούελ δύλ τού 1977) δόλ. 9.200 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων 1.500 μηνιαίων δύτ υπερωριών, έν κυκλικόν ταξίδιον Αγγλίαν, Κόντινεντ, παράδοσις κατά την διφίξιν είς πλοηγικόν σταθμόν Σαθάναν Φεβρουαρίου 23 — 27, έπαναπαράδοσις άμερικος λιμένας άνατολικής άκτης, Κόλπου.

**ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (SD14 τού 1971):** δόλ. 6.950 ήμερησίων, παράδοσις Γιοκάχαμών Μαρτίου 8-14, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν, έν κυκλικόν ταξίδιον δυτ. Αφρικής, Καραϊβικήν, Ρίβερ Πλέι.

**ΔΙΡΦΥΣ II:** 11.550 τον. d.w. (28 π. 7 ίντο. 572.000 κ.π. συμπεριλαμβανομένων τών ντήρη τάνκς, 12 1/2 μίλ. 16 τον. φιούελ δύλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ δύλ τού 1959) δόλ. 4525 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις είς πλοηγικόν σταθμόν άνατολος. Γερμανίας ή Πολωνίας Φεβρουαρίου 20-25, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Νταρντών — Ντουάλα ρέιντζ.

**ΑΣΤΕΡΙΩΝ:** 22.235 τον. d.w. (14 μίλ. 25 τον. φιούελ δύλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ δύλ τού 1972) δόλ. 8.150 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων παράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Φλόσνγκ Φεβρουαρίου 19, έπαναπαράδοσις Κέιπ Πάσσερο, μέσω Κωνσταντίνας.

**ΑΥΓΙΣ:** 28.562 τον. d.w. (35 π. 0 1/4 ίντο. 15 μίλ. 37 τον. φιούελ δύλ και 2 τον. ντηζέλ δύλ τού 1972) δόλ. 8.500 ήμερησίων, παράδοσις διπλέοντας Μουσάκι Φεβρουαρίου 27 — Μαρτίου 12, έπαναπαράδοσις νότιον Ιαπωνίαν, μέσω Μαρμάνγκα.

**ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ (είς τάιμ πόρτερ)** 26.074 τον. d.w. (15 μίλ. 30 τον. φιούελ δύλ δύλ τού 1963) δόλ. 7.550 ήμερησίων, παράδοσις διπλέοντας 36ον θόρ. μεσημβρινόν Φεβρουαρίου, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ, μέσω Σάφι.

**ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ:** 25.321 τον. d.w. (15 μίλ. 36 τον. φιούελ δύλ τού 1966) δόλ. 12.500 ήμερησίων, παράδοσις Αδελαΐδα Μαρτίου, έπαναπαράδοσις Κέιπ Πάσσερο, μέσω Αυστραλίας και Μαύρης Θαλάσσης.

## ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

**KIKI:** 26.227 τον. d.w. (14 μιλ. 36 τόν. φιούελ διλ τού 1970) δολ. 10.000 ήμερησίως, δμεσος παράδοσις Κίναν, έπαναπαράδοσις Κέιπ Πάσερο, μέσω Αύστραλιας και Μαύρης Θαλάσσης.

**KΥΘΗΡΑ:** 23.338 τον. d.w. (14 14 1/2 μιλ. 30 τόν. φιούελ διλ τού 1966) δολ. 7.975 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άνωχρωσην του πιλότου εἰς ληθ Φεβρουαρίου 23-28., έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Κέιπ Πάσερο, ταξίδιον 30-40 ήμερών.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΒΩΝ (Λιβ.):** 26.690 τόν. d.w. (15 μιλ. 40 τόν. φιούελ διλ τού 19657 δολ. 7.500 ήμερησίως δμεσος παράδοσις διαπλέοντας Κέιπ Πάσερο, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Κέιπ Πάσερο, ἐν κυκλικού ταξίδιον Ρίβερ Πλέιτ.

**ΕΒΜΑΡ:** 28.000 τόν. d.w. (τού 1976) δολ. 7.500 ήμερησίως, ἐν κυκλικού ταξίδιον Ρίβερ Πλέιτ παράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ Μαρτίου 5-25.

**ΣΑΝΤΑ ΠΟΛΛΑ:** 18.420 τόν. d.w. (14 μιλ. 27 τόν. φιούελ διλ τού 1968) δολ. 7.700 ήμερησίως, παράδοσις κατά την διαχείριση εἰς πλοηγικόν σταθμὸν νοτίου Κορέας δμεσος έπαναπαράδοσις Ἀγγλίαν Κόντινεντ.

**ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ:** 54.270 τόν. d.w. (15 15 1/2 μιλ. 53 τόν. φιούελ διλ τού 1975) δολ. 16.000 ήμερησίως παράδοσις Ιαπωνίαν Μάρτιον, ἐν κυκλικού ταξίδιον Αύστραλιας.

**ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ:** 37.960 τόν. d.w. (14 μιλ. 36 τόν. φιούελ διλ τού 1965) δολ. 12.300 ήμερησίως, παράδοσις Ιαπωνίαν Μαρτίου 10, έπαναπαράδοσις Ρίβερ Πλέιτ, μέσω ἀμερικ. λιμένων δυτ. ὄκτης.

### ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΟΛΙΔΑ

**ΤΟΥΛΙΠ Β.:** Ἀνατολ. ὄκτην Μεξικού 34.000 τον. Κεμπέκ, W 260, Φεβρουαρίου 15.

**ΑΝΔΡΙΑΤΙΚΗ:** Μεσόγειον 50.000 τον. Αδεν. W 135, δμεσος φόρτωσις.

**ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (Λιβ.):** Περισκόν Κόλπον 280.000 τον. Βιλελμύρφεν W 34, Φεβρουαρίου 13.

**ΕΛΑΜΙΝΑ (μικτόν):** Ίνδονηριον 55.000 τον. μέρος φορτίου Φιλιππίνων, W 300, δμεσος φόρτωσις.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (Λιβ.):** Ίνδονηριον 58.000 τον. Ιαπωνίαν, W 125, δμεσος φόρτωσις.

**ΠΑΣΑΔΕΝΑ (Λιβ.):** Κωνσταντζίν 60.000 τον. μέρος φορτίου Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, W 125, Φεβρουαρίου 10.

**ΜΟΜΠΛΙΣΗ (μικτόν):** Ίνδονηριον 56.000 τον. μέρος φορτίου Χαβάην, W 175, όψιον ύπόλοιπον πλήρες φορτίον τη 105, Φεβρουαρίου 21.

**ΘΙΣΛ ....:** Τής 73.000 τον. μέρος φορτίου Ρόττερνταμ, W 105, Φεβρουαρίου 14.

**ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ:** Περισκόν Κόλπον 50.000 τον. Ίνδιαν W. 235, Φεβρουαρίου 25.

**ΓΙΑΝ ΣΥΛΛΑΣ:** Περισκόν Κόλπον 48.000 τον. Ίνδιαν W. 235, 2/3 συνεχή ταξίδια, Φεβρουαρίου 24.

**ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ:** Σίντι Κρέιρ 70.000 τον. μέρος φορτίου, Νεάπολιν, W 95, Φεβρουαρίου 13.

**AITZIAN ΣΗ (μικτόν λιβ.):** Ίνδονηριον 85.000 τον. μέρος φορτίου ἀμερικ. λιμένας δυτ. ὄκτης, W 113, Φεβρουαρίου 17.

**ΓΟΥΟΡΑΤΝ ΝΟΟΥΛΕΤΖ (λιβ.):** Περισκόν Κόλπον 85.000 τον. Δάρ. ές Σαλδάμ W 285, Φεβρουαρίου 15.

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΝΟΡ (λιβ.):** Περισκόν Κόλπον 200.000 τον. μέρος φορτίου ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον W 35, Φεβρουαρίου 24.

**ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ:** Ἀνατολ. ὄκτην Μεξικού 48.000 τον. μέρος φορτίου ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, W 170, Φεβρουαρίου 13.

**ΦΑΝΑΡΗ (λιβ.):** Αραβικόν Κόλπον 90.000 τον. Τοιαγκόγκ W 105, Φεβρουαρίου 27.

**ΠΕΤΡΟΛΑ 17:** Ακτοπλοϊκόν Μεσογείου 18.000 τον. νόφθας, WS 239, Φεβρουαρίου 26.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΤΣ (Λιβ.):** Εκουαντόρ 55.000 τον. μέρος φορτίου Καραϊβικήν, W 135, Φεβρουαρίου 26.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (Λιβ.):** 269.532 τον. d.w. 15 μιλ. 134 τόν. φιούελ διλ τού 1976 δο. 1.31 συνέχεια προηγουμένου ταξίδιου, Μάιον.

**ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (Λιβ.):** Ίνδονηριον 105.000 τον. μέρος φορτίου, δμερικ. λιμένας δυτ. ὄκτης Αθήνας W 82, Φεβρουαρίου 20.

**ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.Λ.:** Καραϊβικήν 60.000 τον. μέρος φορτίου ἀμερικ. λιμένας δυτ. ὄκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 110, Φεβρουαρίου 14.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (Λιβ.):** Φρήπορτ 56.000 τον. ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, W 125, Φεβρουαρίου 16.

**MIMI:** Μπαχάρας 54.000 τον. μέρος φορτίου, ἀμερικ. λιμένας Κόλπου W 125, Φεβρουαρίου 16.

**ΛΙΛΗ Χ.:** Δυτ. Αφρικήν 100.000 τον. όψινος W 51.5, Φεβρουαρίου 22.

**ΛΑΚΟΝΙΑΝ (Λιβ.):** Νιγηρίαν 60.000 τον. μέρος φορτίου ἀμερικ. λιμένας δυτ. Ατλαντικού, Κόλπου, Καραϊβικήν 60.000 τον. μέρος φορτίου, W 125, όψινον ύπολοιπον πλήρες φορτίον 100.000 τον. W 62.5, Φεβρουαρίου 17.

**ΘΙΣΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ:** Τής 58.000 τον. μέρος φορτίου Γιουρο-πόρτη, W 130, Φεβρουαρίου 22.

**ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΥ (Λιβ.):** Φρήπορτ 56.000 τον. ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, W 125, Φεβρουαρίου 16.

**ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ:** Άραβοι 77.000 τον. μέρος φορτίου Αμβέρ-σαν, W 100, δμεσος φόρτωσις.

**ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.:** Μεσόγειον 24.000 τον. καθαρά Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, W 250, Φεβρουαρίου 23.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (Λιβ.):** Μπαχάρας 53.000 τον. μέρος φορτίου ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, W 110, Φεβρουαρίου 21.

**ΑΣΤΟΡΙΑ:** Καραϊβικήν 50.000 τον. μίνινουρ ἀμερικ. λιμένας δυτ. Ατλαντικού, ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, W 122.5, Φεβρουαρίου 20.

**ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιβ.):** Ἀνατολ. ὄκτην Μεξικού 69.000 τον. μέρος φορτίου, Πουέρτο Ρίκο, W 95, Φεβρουαρίου 24.

**ΟΚΑΛΧΟΜΑ (Λιβ.):** Κάμπας 50.000 τον. μέρος φορτίου, ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, W 140, Φεβρουαρίου 20.

**ΛΑΜΥΡΑ (Λιβ.):** Ἀνατολ. ὄκτην Μεξικού 60.000 τον. μέρος

φορτίου ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, W 135, Φεβρουαρίου 23.

**ΦΙΛΙΚΟΝ Π.:** Ίνδονηριον 82.000 τον. Ιαπωνίαν W 145, Φεβρουαρίου 23.

**ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ:** Ίνδονηριον 60.000 τον. Ιαπωνίαν W 165, Φεβρουαρίου 23.

**ΓΙΩΤΑ Ε.:** Ίνδονηριον 57.000 τον. μέρος φορτίου Σιγκαπούρην, W 267.5, Φεβρουαρίου 25.

**ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. (μικτόν):** Τανίς 57.000 τον. Φιλιππίνας, W 267.5, Φεβρουαρίου 24.

**ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ:** Δυτ. Αφρικήν 125.000 τον. Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, W 52.5, Φεβρουαρίου 26.

**ΝΤΟΡΙΣ:** Δυτ. Αφρικήν 130.000 τον. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, W 52.5, Φεβρουαρίου 26.

**ΑΣΤΡΕΑ:** Περισκόν Κόλπον 85.000 τον. Ιαπωνίαν W 110, Μάρτιον.

**ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιβ.):** Δυτ. Αφρικήν 95.000 τον. μέρος φορτίου, Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, W 65, Φεβρουαρίου 25.

**ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ:** Ές ζιδέρ 130.000 τον. Λαβερά W 55, Φεβρουαρίου 23.

**ΝΤΟΡΙΚ:** Αλγερίαν 80.000 τον. Γένοβα W 80, Φεβρουαρίου 24.

**ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μικτόν):** Μπιλμπάρ 99.000 τον. Ιταλίαν μέρος φορτίου, W 50, Φεβρουαρίου 22.

**ΡΑΓ'ΝΟ:** Λιβύην 18.000 τον. νάφθας Τής, W 262.5, Φεβρουαρίου 21.

**ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ:** Αραβικόν Κόλπον 20.000 τον. μέρος φορτίου, Καροϊούγκ W 400, δμεσος φόρτωσις.

**ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μικτόν):** Καραϊβικήν 55.000 τον. μέρος φορτίου, Αγγλίαν, Κόντινεντ, W 180, Φεβρουαρίου 26.

**ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (Λιβ.):** Αραβικόν Κόλπον 250.000 τον. Ἀγγλίαν, Κόντινεντ κλπ. W 29.5, Μάρτιον 1.

**ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ:** Περσι 52.000 τον. μέρος φορτίου ἀμερικ. λιμένας δυτ. Ατλαντικού, Καραϊβικήν, W 150, Μάρτιον 1.

**ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν):** Καραϊβικήν 23.000 τον. μέρος φορτίου Βραζιλίαν, W 240, Φεβρουαρίου 22.

**ΓΙΩΤΑ Ε.:** Ίνδονηριον 57.000 τον. μέρους φορτίου Σιγκαπούρην, W 267.5, Μάρτιον 25.

**ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μικτόν):** Μεσόγειον 70.000 τον. Μπουένος Αύρες, W 79, Μάρτιον 1.

**ΕΛΕΚΤΡΑ (Λιβ.):** Ακτοπλοϊκόν Μεσογείου 50.000 τον. W 127.5, Φεβρουαρίου 27.

**ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΗ (μικτόν):** Αγγλίαν 130.000 τον. μέρος φορτίου, ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, Καραϊβικήν W 52.5, Φεβρουαρίου 28.

**ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ:** ἀμερικ. λιμένας δυτ. ὄκτης 33.000 τον. μέρος φορτίου, Ἀγγλίαν Κόντινεντ, W 170, Μάρτιον 3.

**ΣΤΕΛΙΟΣ II:** Ἀνατολ. ὄκτην Μεξικού 69.000 τον. μέρος φορτίου ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, W 130, Φεβρουαρίου 24.

### «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 · ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΟΝΟΥ 4176.658 · ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ : «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΟ ΝΟΜΟΥ:

Έκδότης - Διευθυντής

Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

Σεμελής 3, Έκδλη

Ἐπί τῆς Οὐλῆς

ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Αιγάλεω 47, Κορυδαλλός

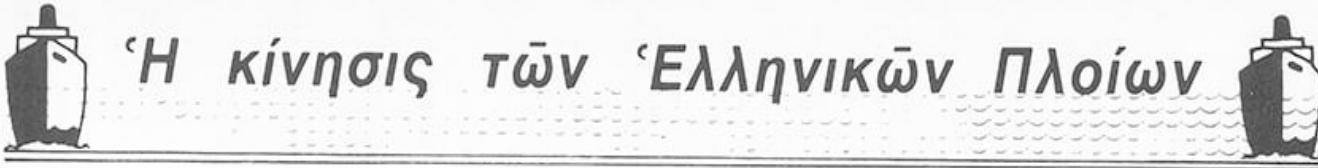
Υπεύθυνος Τυπογραφείου

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΔΑΜΑΚΗΣ

Κύπρου 99, Νίκαια

Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 - Πειραιεύς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 1200



ΑΒΑΝΣ	60	6640	ε. Ρόπτερνταμ 15/2				
ΑΒΑΕΣ	62	10405	δ. Μπρούνομπούτελ 30/1 διά Λάργος				
ΑΒΕΝΠΙ (δ.)	62	10753	ε. Μορμουγκάδο 12/2				
ΑΒΙΝ ΟΓΓΛ ΛΗΝΤΕΡ δ.	69	104616	δέωθι Ράς ή Καιμάχ 11/2				
ΑΒΙΝ ΟΓΓΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ δ.	68	51073	δ. Πόρτ Σαΐδ 21/1 διά Κωνσταντζαν				
ΑΓΑΘΩΝ	74	6017	ύπο παραλαβήν				
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	ε. Ροζάριο 1/2				
ΑΓΑΠΗΝ	69	10006	ε. Ταμπικο 10/1				
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	ε. Μορμουγκάδο 14/2				
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15595	α. Φιλαδέλφειαν 1/2 διά 'Αρούμπα				
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	α. Μορμουγκάδο 22/12 διά 'Ινδονησίαν				
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405	ε. Κολικού 29/1				
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Μπ. 'Αύρες 30/1				
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	50	3499	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (δ.)	69	90890	ε. Ντουμπάτι 28/1				
ΑΓΓΕΛΙΑΝΗ	63	10200	ε. 'Ακαμάτι 25/1				
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛΑ	59	5728	άργει εις Χαλκίδα ἀπό 17/6/77				
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	9812	ε. Σουδίμπατ 10/2				
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	68	9435	δ. Κωνσταντίν 24/1 διά Μαύρην Θάλασσαν				
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΦΑΡΕΦΙΜ	65	10625	δ. Σουέζ 3/2				
ΑΓΓΗΝΟΡ	71	9875	ε. Καλκούτα 8/2 (έπικευα)				
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	α. Γένοβα 27/1 διά Γιβραλτάρ				
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9384	α. Σιγκαπούρην 2/1 διά Βιετνάμ				
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	δ. Γιβραλτάρ 21/1 διά Βραζίλιαν				
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	3840	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΝΗ	54	6820	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10617	α. Π. Ελίζιμπεθ 2/2 διά Γιουροπόρτ				
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10246	α. Μπάραρον 30/1				
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10323	ε. Τσαϊγκόκ 12/2				
ΑΓΙΑ ΣΚΕΨΗ	68	9031	α. Ραγκούν 2/2 διά 'Αμπιτζάν				
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	67	11610	ύπο παραλαβήν				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8399	ε. Σιγκαπούρην 28/1 διά Κίναν				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	α. Ντωρμπάταν 14/2 διά Σιγκαπούρην				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	56	8156	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	α. Πειραιά 28/12 διά Κούβα				
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (ω.)	71	72326	α. Μπωμόντ 27/1				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	α. 'Αγ. Βικέντιον 4/1 διά Μ. Θάλασσαν				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	5888	ε. Θεσσαλονίκι 18/12				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ε. Ταρτούς 10/1				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2885	άργει εις 'Ηράκλειον				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	α. Κ. Τάσον 13/2 διά 'Αρούμπα				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4529	α. Πειραιά 27/12 διά Σ. Αροβία				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	4033	α. Λατακία 3/9				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	εις Κουβέιτ ἀπό 20/7/78				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	α. Γκαλιβέρτον 3/1				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	ε. Άγος 21/1				
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝ	62	9229	ε. 'Ιδοι 21/1				
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	77	1573	α. Σ. Κίτις 8/2 διά Μόντσερατ				
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ III	43	1845	εις Πειραιά ἀπό 6/10/78				
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ VI	47	2775	α. Π. Σάδι 14/1				

ΑΓΚΝΙΚ II	63	12273	α. Χάρηρην 8/2 διά Ντακάρ				
ΑΓΓΑΛΟΣ	63	9153	ε. Τζένταν 30/1				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32687	α. Νέαν 'Ορλεάνην 4/2				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ	58	5037	δ. Κων/πολίν 27/1				
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	α. Μπάραρον 9/2				
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	63	1582	ε. Βηρυτόν 31/12				
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10459	ε. Σδουτον 1/2				
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	68	14342	α. Μπορντώ 4/1				
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	67	6842	δ. Κυνιμπόλιν 5/1				
ΑΔΡΙΑΝΟΣ	61	6950	ε. Γένοβα 10/2				
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ε. Αύγουστα 29/1				
ΑΕΤΟΣ	72	3065	δ. Σ. Σάδι 7/2 διά Φός				
ΑΕΤΟΣ	57	1674	εις Πύλον ἀπό 17/7				
ΑΖΑΛΕΑ	64	5931	α. Ποροπόρτορ 8/2 διά Π. Σουδάν				
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	δ. Γιβραλτάρ 2/2 διά Μαντράς				
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΗΣ	56	4884	α. Πειραιά 11/1 διά Χαλκίδα				
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	α. 'Υμουντέν 10/1 διά Ταρτούς				
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ε. Γκοκόχαμ 15/2				
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΜΝΗΝΟΥ	56	13555	α. Θρή πιέρθης 7/12				
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (δ.)	58	15940	ε. Πειραιά 30/1 (ΕΠΩΛ)				
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	3039	α. Λατακία 5/1				
ΑΘΕΝ ΣΚΑΪ'	56	7369	εις Πειραιά ἀπό 3/5 (έπικευα)				
ΑΘΕΝΣ ΓΟΥΑΗ	58	5596	ε. Ρίο ιανέριο 5/2 (έπικευα)				
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ	54	5148	άργει εις Καλαμάτα ἀπό 10/10				
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	4903	δ. Γιβραλτάρ 7/2				
ΑΘΕΡΑΣ	69	9268	α. Μελβαύρνην 11/12 διά Κίναν				
ΑΘΗΝΑ (δ.)	72	106032	δ. Γιβραλτάρ 10/2 διά Περαιών				
ΑΘΗΝΑ	68	8905	α. Πειραιά 30/1 διά Γιβραλτάρ				
ΑΘΗΝΑ	65	1657	δ. Κάλιαρ 5/2				
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	δ. Κωνιτόλιν 3/2				
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	α. Πειραιά 26/1 διά Βηρυτόν				
ΑΘΗΝΑΙ II	57	5010	α. Βαλέντια 12/2 διά Ρ. Ιανέριο				
ΑΘΗΝΑ Γ' ΙΣ	58	9279	εις Μπάραρον ἀπό 20/11				
ΑΘΗΝ. ΟΡΑΙ' ΖΟΝ (δ.)	58	12943	α. Ρόπτερνταν 11/2				
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	δ. Γιβραλτάρ 3/2 διά Νέαν 'Ορλεάνην				
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΘΟΛΩΝ	79	10120	α. Χόκι Κόρχ 6/2 διά 'Οκλαντ				
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	δ. Βέρτην 12/2				
ΑΘΩΣ	69	10008	δ. Σουέζ 29/1 διά 'Ιράν				
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12868	α. Μίλφ Χάρφεν 5/2 διά Νέαν 'Ορλεάνην				
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12176	α. Ράς Τανόνια 15/1				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΣΠΡΕΣ	57	3169	άργει εις Χαλκίδα ἀπό 5/7/78				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΘΗΝΙΚ.	76	12498	ε. Ντουμπάτι 10/2				
ΑΙΓΑΙΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ	68	9079	ε. Χακοντάτε 26/1				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	ε. Ναγκόνια 3/2				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	α. Μπρούμπατην 24/11 διά Ναχόντκα				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	68	9070	α. Ντώρμπατ 2/2 διά 'Ιαπωνίαν				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΓΝΙΣΤΟΜ	72	11184	α. Λάγος 7/2				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΕΛΑΝΤ	60	11838	α. 'Αμβέρσαν 18/1 διά Ρίγα				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	ε. Σιγκαπούρην 1/2				
ΑΙΓΑΙΟΣ ΕΡΟΤ' ΙΚ	74	12498	ε. 'Οραντζ 26/1				

ΑΛΑΜΠΡΑ .....	64	7877	δ. Γιβραλτάρ 4/1 διά Λα Παλλίς
ΑΛΒΙΩΝ .....	69	15808	α. Βαλιτμόρη 8/1 διά Ρωσίαν
ΑΛΒΙΩΝ .....	62	13122	δ. Π. Σάδι 4/1 διά Κωσταντζάν
ΑΛΒΟΡΔΑ .....	77	5868	α. Τσιταβέκια 9/2 διά Καράρα
ΑΛΕΚΑΚΟΣ .....	48	2296	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ .....	65	9296	δ. Ρότερνταν 15/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ .....	67	3861	δ. Παναμά 18/1 διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ .....	59	3782	ε. Όριστανο 6/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ .....	65	1222	α. Ρουέν 12/2 διά Καζαμπλάνκα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ .....	71	7402	ε. Ρουέν 13/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ .....	75	22560	ε. Σαβάνα 2/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ .....	60	10392	ε. Μανφρέντονια 15/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ .....	55	3986	δργεί εις Πειραιά πάντα 20/4/78
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ .....	56	3178	δ. Γιβραλτάρ 30/1 διά Τύνιδα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α .....	58	3834	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ .....	78	15688	ε. Χάμπτον ρόδς 8/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗ .....	44	7207	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕΓΚΡΕΤΤ(δ.)	70	103012	α. Φατέχ Τέρμινα 9/1
ΑΛΕΞΗΣ Γ .....	54	2488	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΗΘΕΙΑ .....	62	4991	δ. Δάντοις 9/2
ΑΛΘΑΙΑ .....	74	23757	ε. Μαδέρα 7/2
ΑΛΙΑΚΜΩΝ .....	68	16229	α. Σεβίλη 4/2 διά Χάμπτον ρόδς
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΙΤ .....	62	9055	ε. 'Άλεξανδρεια 11/2
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ .....	62	9055	α. Βαλιτμόρη 2/2 διά 'Ανατολ. Γερμανία
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΖ .....	58	9878	ε. Συγκοπώρην 6/2
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ .....	60	8294	ε. Σάο Τόμ 23/12
ΑΛΙΑΡΤΟΣ .....	56	5772	ε. 'Άλεξανδρεια 7/2
ΑΛΙΚΗ .....	59	12996	α. Λός 'Αντζελες 28/1 διά Μπουσάν
ΑΛΙΚΗ Ι. Π .....	70	10011	ε. Στεττίνον 8/2
ΑΛΙΜΟΣ .....	54	1789	δργεί εις Πειραιά πάντα 20/8/78
ΑΛΙΟΥΣΑ .....	69	8909	δ. Γιβραλτάρ 6/1 δι 'Αλγέριον
ΑΛΙΚΑΖΑΡ .....	65	9677	δ. Σουέζ 2/1 διά Μπάραρ
ΑΛΚΑΙΟΣ .....	75	11284	α. Ν. 'Ορλεάνην 3/2 δι 'Αλγέρια
ΑΛΚΑΝ .....	77	14530	α. Σάφι 10/1 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΛΚΜΗΝΗ .....	79	10996	α. Πενάγκ 11/2 διά Συγκοπώρην
ΑΛΚΜΗΝΗ .....	67	5476	α. 'Αμβέρσαν 11/2 διά Δάγος
ΑΛΚΥΟΝΙΑ .....	70	11870	α. 'Εμδεν 7/2 διά Λαντ' 'Εντ
ΑΛΚΥΟΝΙΣ .....	73	13631	α. Γιοκοχάμα 1/2 διά 'Ακαμπτα
ΑΛΚΥΩΝ .....	68	17374	ε. Πειραιά 10/1
ΑΛΚΥΩΝ .....	62	6155	ε. Πειραιά 7/2
ΑΛΜΑ .....	79	10788	εις Ρ. Ιανέριο υπό συμπλήρωσιν
ΑΛΜΑΡ .....	69	10490	α. 'Αμβύρων 5/2 δι 'Ινδιαν
ΑΛΜΕΔA .....	60	10778	α. Τοιατάγκον 12/2 διά Ταδάνα
ΑΛΜΠΑΚΟΡΕ .....	62	1505	α. Τάρπη 4/2 διά Κριστόπολη
ΑΛΜΠΑΜΙΣΣΙΟΝ .....	64	18000	α. Νέαν 'Ορλεάνην 3/2
ΑΛΜΠΑΦΟΡΟ .....	69	12404	ε. 'Αμπιτζάν 12/
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ .....	62	1507	δ. Παναμά 13/1
ΑΛΜΠΙΣ .....	55	5564	α. Σ. Λορέντζο (Άργ.) 2/2 δι 'Ιταλίαν
ΑΛΝΤΕΑ .....	53	5497	δ. Κουνίολην 9/2
ΑΛΟΧΑ .....	76	11275	ε. 'Αμβούργον 7/2
ΑΛΤΕΡ .....	68	28644	υπό παραλαβήν
ΑΛΤΙΣ .....	79	11000	α. Μ. Μαουγκουάνι 1/2 διά Ταύμπα
ΑΛΥΣΙΑ .....	64	10275	ε. Μπάραρ 11/2
ΑΛΦΑ .....	71	1599	ε. Χάρι 11/2 διά Πειραιά
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.) .....	67	46248	α. Αγ. Βικέντιον 10/12
ΑΛΦΑΡΝΤ .....	57	3826	α. Ντεμεράρα 19/1 διά Τρινιτάντ

ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.) .....	70	98983	α. Κάρυκ διλ. 25/1 διά Ρότερνταμ
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗ .....	73	32781	ε. Λός 'Αντζελες 8/2
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΤ'ΟΝ .....	70	105855	δ. Σουέζ 5/2 διά Περισκόν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.) .....	69	99849	δ. Σουέζ 5/2 διά Περισκόν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.) .....	72	79746	ε. Άμβρεσαν 15/2
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΕΑΣ (δ.) .....	69	98983	α. Ράς Τανόύρα 9/2
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.) .....	70	107091	ε. Γιοκοχάμα 22/1
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ .....	77	20676	δ. Παναμά 15/12
ΑΝΕΑ ΝΤ' ΑΖΟΥΡ .....	57	8093	ε. Σιγκαπούρην 25/1
ΑΝΕΜΟΣ (μ.) .....	63	33060	δ. Σουέζ 14/2
ΑΝΕΜΟΣ .....	76	8376	δ. Π. Σάδι 7/2
ΑΝΕΜΟΣ .....	60	3847	α. Πειραιά 29/1
ΑΝΕΜΟ Κ .....	67	2560	ε. Τριπολίν Λιβύης 27/2
ΑΝΕΜΟΝΗ .....	79	10996	α. Χόγκ Κόγκ 25/1 διά Πόχαγκ
ΑΝΖΙ (δ.) .....	61	22053	ε. Κορίν 12/2
ΑΝΘΕΜΙΟΣ .....	70	10006	ε. Μπάραρ 9/2
ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ .....	56	7962	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΘΩΣ .....	78	11000	α. Π. όφ Σπαιν 9/2 δι 'ΗΠΑ
ΑΝΘΟΥΛΑ .....	59	3354	α. Σ. Κίττη 29/1 διά Μόντσερατ
ΑΝΘΟΥΛΑ .....	50	2116	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΙΤΑ .....	76	4617	α. Ντάρμπαν 8/2 διά Δουβλίνον
ΑΝΝΑ .....	76	16438	δ. Παναμά 3/1 διά Κασσιούγκ
ΑΝΝΑ .....	60	14840	α. Βενετία 1/2 διά Ραβέννα
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ .....	74	8915	α. Ρουέν 14/2 διά Λεζίσες
ΑΝΝΑ Κ. (δ.) .....	60	12256	α. Κοραμάρ 5/2
ΑΝΝΑ .....	62	11503	α. Ιμινχάν 17/1
ΑΝΝΑ Π .....	57	9448	δ. Κωνίπολιν 26/1 διά Κωνιτάνζαν
ΑΝΝΙΚΑ Ν .....	69	11726	ε. Μπάραρ 25/1
ΑΝΝΙΤΑ .....	64	10705	ε. Ρουέν 28/1
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ .....	65	19758	ε. Ρούτριο 1/2
ΑΝΝΟΥΛΑ .....	71	9826	ε. Κολόμπο 2/11
ΑΝΝΟΥΛΑ II .....	60	6086	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΑΙΟΣ .....	71	16379	α. Σάρογ 8/2 διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΤΑΡ .....	70	16973	α. Δουνκέρκην 18/1 διά Τέξας
ΑΝΤΖΕΑΤΑΝΤΙΚ .....	70	11474	α. 'Ηράκλειον 26/1 δι 'Ακαμπτα
ΑΝΤΖΕΑ .....	69	2985	ε. Άλεξανδρειαν 7/2
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΛΟΥΡ .....	67	24829	α. Νέαν 'Ορλεάνην 10/2
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΡΕΧΗΣ .....	71	30193	ε. Μπάραρ 13/2
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΟΥΙ'ΝΓΚΣ .....	58	9585	ε. Λιασσαβάνα 23/12
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΠΑΥΕΡ .....	59	9584	ε. Βριτούπολι 31/12
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ .....	77	34130	α. Δουνκέρκην 3/1
ΑΝΤΖΕΑΙΝΑ ΔΕΓΚΡΕΤΤ .....	70	3969	δ. Σάδι 9/2 δι 'Ολλανδίαν
ΑΝΤΖΗ .....	61	1765	τέλε 'ΑΜΑΛΙΑ' ως μετωνυμάθη
ΑΝΤΖΟΥΑΕΤΤΑ .....	78	24915	δ. Παναμά 26/1 διά Κατζακόδακος
ΑΝΤΙΓ' ΚΟΥΑ .....	66	15404	α. Λ. 'Αντζελες 30/12 διά Γιοκοχάμα
ΑΝΤΙΦΩΝΗ .....	76	23149	α. Φρημάτιλ 1/2 διά Μπαντάρι
ΑΝΤΙΦΩΝΗ .....	68	13580	υπό παραλαβήν
ΑΝΤΙΟΝΗ .....	78	10996	ε. Πουντάρενας 21/1
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ .....	72	11931	α. Ολμπανού (Αντρ.) 4/1 διά Μπάραρ
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ .....	63	13862	δ. Γιβραλτάρ 27/1 διά Περισκόν
ΑΝΤΩΝΙΑΣ ΓΑΝΝΗΣ Η .....	74	5932	α. Κακούστα 12/2 διά Σιγκαπούρην
ΑΝΤΩΝΙΑ .....	59	4532	α. Λάς Πάλμας 12/2
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ .....	59	10205	ε. Σαβάνα 7/2
ΑΝΤΩΝΥ .....	64	16323	ε. 'Αμβέρσαν 10/2
ΑΟΥΡΕΛΙΑ .....	56	5912	ε. Άλεξανδρειαν 14/1
ΑΟΥΡΓΙΚΑ .....	67	2777	ε. Αντνότ 7/2
ΑΠΕΞ .....	73	16397	α. Χάρην 1/2 διά Χάμπτον ρόδς
ΑΠΗΝΙΟΤΗΣ .....	63	9733	ε. 'Ακαζουτα 25/1
ΑΠΙΚΟ .....	64	9995	υπό παραλαβήν
ΑΠΟΛΛΩΝ .....	70	18662	α. Χάμπτον ρόδς 30/12 διά Ρουμανία
ΑΠΟΛΛΩΝ .....	72	13120	δ. Παναμά 1/2
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ .....	51	3782	εις Βενετία 6/10
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ .....	61	10893	ε. Γενίαν 14/2
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ .....	54	7321	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α .....	67	16210	α. Μπάραρ 8/2
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ .....	59	8837	ε. Τέλνταν 16/1
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ .....	72	17899	α. Κολούμπια ρίβερ 19/1 διά Κορέαν
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. I .....	61	6456	δ. Κωνίπολιν 23/1 δι 'Οδησσόν
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. II .....	58	5043	ε. Ακαμπτα 31/1
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. III .....	51	2758	δ. Σάδι 15/1 διά Θεσσαλονίκην
ΑΠΟΡΑΜΙΣ .....	60	9486	ε. Λουνάντα υπό 18/10
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ .....	54	9450	ε. Στεττίνον 29/1 δι 'Αβάναν
ΑΡΓΙΑ .....	63	10240	υπό παραλαβήν
ΑΡΓΙΚΟΝΤ .....	68	24877	ε. Ρίο Ιανέριο 28/1
ΑΡΓΙΚΟΝΤ .....	64	10335	ε. Λιβόριο 4/2
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ .....	77	10003	α. Χάρην 26/1 διά Λά Γκουάρια
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΛΑΦ .....	60	8409	ε. Ταρτούς 12/1
ΑΡΓΟΛΙΣ .....	69	9072	α. Ντάρμπαν 28/1 δι 'Ιταλίαν
ΑΡΓΟΣ .....	69	9868	δ. Παναμά 30/12 διά Κίναν
ΑΡΓΥΡΟ .....	59	8775	ε. Λ. Παλάς 27/1
ΑΡΓΩ ΒΑΛΩΡ .....	78	1587	α. Ητζχαμ 2/2 διά Σαπέλε
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΡΥ .....	77	1587	δ. Παναμά 6/2
ΑΡΓΩ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ .....	76	1578	α. Εμπεδούκλε 8/2 διά Πρέστον
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ .....	76	1579	ε. Π. όφ Σπαιν 9/2
ΑΡΓΩ ΣΤΑΛΛΕΝΤΖ .....	78	1587	α. Ντακάρ 14/1 διά Σαπέλε
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘΩ .....	76	1579	δ. Σουέζ 11/2 δι 'Ακαμπτα
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ .....	77	1579	δ. Σάδι 8/2
ΑΡΕΤΗ .....	73	13831	α. Δουνκέρκην 27/1 διά Μεξικόν
ΑΡΕΤΗ Σ .....	62	9139	ε. Μανόύτ 12/2
ΑΡΕΘΟΥΣΑ .....	62	15405	ε. Κωνιτάνζαν 30/1
ΑΡΕΘΟΥΣΑ .....	63	9778	δ. Παναμά 9/1
ΑΡΗΣ .....	70	9868	ε. Ρότερνταμ 7/2
ΑΡΗΣ .....	51	2491	δ. Κωνίπολιν 31/1 διά Μαύρην Θάλ.
ΑΡΗΣ VI .....	55	1216	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΑΔΗΝΗ .....	79	16000	εις Ροστόκ υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΙΑΔΗΝΗ .....	64	9962	α. Βαρκελώνη 10/12 διά Γενόβα
ΑΡΙΑΔΗΝΗ .....	69	9038	α. Μπαρανκίλι 1/2 διά Καρθαγένην
ΑΡΙΑΔΗΝΗ Ε. (δ.) .....	62	25672	α. Πειραιά 13/1 διά Σύριαν
ΑΡΙΑΔΗΝΗ ΠΑ .....	59	7052	εις Πειραιά υπό 21/1 (έπισκευα)
ΑΡΙΑΝΑ .....	73	23134	α. Γιοκοχάμα 18/1 διά Κορέα
ΑΡΙΑΝΑ .....	57	5231	δργεί εις Χαλκίδα υπό 30/10/77
ΑΡΙΕΑ .....	62	12038	ε. Κωνιτάνζαν 6/2
ΑΡΙΕΑ .....	60	7839	δ. Π. Σάδι 25/1
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.) .....	72	129260	α. Σ. Σεμπαστόν 10/12
ΑΡΙΕΤΤΑ .....	65	19750	α. Π. Έλιζαμπεθ 21/1 δι 'Ιαπωνίαν
ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ .....	73	20685	α. Ταρδέστον 30/1 διά Βρέστον
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ .....	72	3822	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ .....	68	10009	ε. Καζαμπλάνκα 31/1
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ .....	63	11374	ε. Νέαν 'Υόρκη 9/2
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ .....	57	9481	ε. Κοατζακόκος 13/12
ΑΡΙΣΤΕΥΣ .....	69	10009	α. Βομβάν 2/2 δι 'Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΕΥΣ .....	71	3740	εις μεσογειακάς μεταφοράς

ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ .....	57	10609	α. Βούβάνη 12/2 διά Κολόμπο	ΒΑΣΙΛΗΣ .....	62	10198	α. Ντιώριταν 14/2 διά 'Ηση Λόντον
ΑΡΙΩΝ .....	73	13623	δ. Μπρούνομπουτελ 3/1 διά Ροστόκ	ΒΑΣΙΛΗΣ IV .....	51	1704	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΚ .....	61	11915	εις Μανζάνιλο (Μεξ.) από 31/12	ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ .....	57	10189	επωαλήθ εις άλλοδαπος
ΑΡΚ ΜΙΝΟΣ .....	76	5999	δ. Π. Σάδι 6/2	ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.) .....	65	40043	εις Πειραιά 22/12 (έπισκευα)
ΑΡΚΑΔΙΑ .....	54	8825	εις Πειραιάς όπο 14/12/76	ΒΑΣΙΛΩ .....	52	2582	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΚΑΔΙΑ ΣΚΑ'Υ .....	58	6357	α. Λεϊ 9/2 διά 'Αμβέρσαν	ΒΕΓΚΑ (δ.) .....	78	18708	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ .....	64	12229	δ. Π. Σάδι 3/1 διά Κωνσταντίναν	ΒΕΓΚΕΖΑΚ .....	59	3143	ύπο παραλαβήν
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘΗ .....	58	10173	α. Σιγκαπούρη 8/2 διά 'Ινδονησίαν	ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΑΕ .....	59	3139	ε. Κριστόπουλ 20/1
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ .....	65	12229	α. 'Αμβούργον 24/1 διά Χάλιφας	ΒΕΛΟΣ .....	75	15981	δ. Παναμά 30/1
ΑΡΚΑΖΗ .....	75	8825	α. Σαντόντερ 21/1 διά Κοραθάγενην	ΒΕΝΗ .....	58	13871	α. Γκρεντζαουθ 14/2
ΑΡΚΑΖΗ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	62	4856	ε. Ελανινούρη 26/1	ΒΕΝΟΥΣ (δ.) .....	69	104616	ε. Γένοβα 6/2
ΑΡΜΟΝΙΑ .....	73	23144	άργει εις Χαλκίδα όπο 17/8	ΒΕΡΓΙΝΑ .....	78	5084	ε. Ράδι Τανόύρα 8/2
ΑΡΜΟΝΙΑ .....	61	9443	ε. Λισσαβώνα 24/1	ΒΕΡΓΩ (μ.) .....	72	57527	ε. Αλεξανδρεία 8/2
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.) .....	67	45376	α. Κολόμπη 7/2	ΒΕΡΝΑ .....	61	4364	ε. Αύγουστον 10/2
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.) .....	63	33108	ε. Χιούστον 27/1	ΒΕΤΑ .....	72	3246	ε. Ρόττερνταμ 1/2
ΑΡΜΠΕΛΛΑ .....	75	22559	ε. Χιούστον 27/1	ΒΗΤΑΚΑΛΜ .....	57	9722	α. Αγρίπαρον 14/2 διά Λάγος
ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙV .....	57	10376	ύπο παραλαβήν	ΒΗΤΑΚΑΡΡΙΕΡ .....	59	13381	εις Πειραιά 25/12/78
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.) .....	67	44708	δ. Παναμά 28/1	ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ .....	56	8773	δ. Σουεζ 2/2 διά 'Ινδιαν
ΑΡΤΕΜΙΣ .....	79	23100	α. Κόμπη 1/12 διά Μ. 'Αμπιντούλα	ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.) .....	60	12487	ε. Χάντια 30/1
ΑΡΤΕΜΙΣ .....	62	15718	α. Χιούστον 1/2	ΒΙΚΥ ΛΑΜ .....	57	3951	ε. Τερέρ 24/1 διά Γκουαγιακή
ΑΡΤΕΜΙΣ .....	77	11982	ε. Γένοβα 27/12 (έπισκευα)	ΒΙΛΕΛΜΙΝΑ .....	59	2503	ε. Λονδίνον 7/2 διά Λισσαβώνα
ΑΡΤΕΜΙΣ .....	72	3908	ε. Μαντράς 23/1	ΒΙΝΤΓΚΑΡΕΝ .....	60	4364	ε. Αύγουστον 14/2 διά Βρέμην
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΙΔΗ(δ) .....	77	66259	α. Σαφί 10/2 διά Λισσαβώνα	ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ .....	78	14568	δ. Π. Σάδι 8/2
ΑΡΤΕΜΩΝ .....	57	5452	δ. Γίβραλτάρ 3/2	ΒΙΟΛΕΤΤΑ .....	53	2536	ε. Π. Σουδάν 8/2
ΑΡΤΖΥΛΑ (δ.) .....	66	43433	α. Πειραιά 8/2 διά Θεσσαλονίκη	ΒΙΠΚΕ .....	71	6717	υπό παραλαβήν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ .....	76	30149	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 11/2	ΒΙΡΑ .....	56	7841	α. Αυγούστου 25/1
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ .....	63	15929	α. Γιουρούπορτ 13/2 διά Κάμπαρ	ΒΙΡΓΙΝΙΑ .....	68	31093	ε. Νικούπερ 11/2 διά Κούρας
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III .....	63	22103	ε. Χιούστον 31/1	ΒΙΡΓΙΝΙΑ M .....	58	7058	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 8/2
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ .....	60	10142	α. Παλέρμο 11/1 διά Γίβραλτάρ	ΒΙΣΜΑΡ .....	79	16000	α. Λιβορνό 31/12 διά Γίβραλτάρ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ .....	59	9013	ε. Χιούστον 31/1	ΒΟΜΑΡ .....	71	16313	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 14/12
ΑΡΧΙΜΗΝΗΣ .....	66	16142	δ. Παναμά 8/1 διά 'Ιαπωνίαν	ΒΟΡΡΑΣ (δ.) .....	71	31464	ύπο παραλαβήν
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ .....	65	27229	ε. 'Αμβούργον 1/2 διά Νέαν 'Ορλεάνην	ΒΟΡΡΑΣ .....	55	3736	δ. Κων/πολίν 30/1 διά Πειραιά
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.) .....	76	75134	α. Νίτσι διά 2/1 διά Βραζίλιαν	ΒΟΥΓΑ .....	58	8301	άργει εις Χαλκίδα όπο 2/10/77
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΟ (μ.) .....	72	42253	α. 'Αυστερντας 28/1 διά Γίβραλτάρ	ΒΡΟΝΤΗ (μ.) .....	64	33245	δ. Παναμά 8/2
ΑΣΗΜΙΝΑ .....	66	35001	α. Νάρβικ 15/2 διά 'Αμβέρσαν	ΒΥΖΑΝΤΑΙΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.) .....	68	2757	ε. Σαντόν 22/1 διά Λουάντα
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ .....	53	4787	α. Τενερίφην 10/2 διά Πειραιά	ΒΥΖΑΝΤΑΙΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ .....	61	1550	ε. Αγαδίρ 7/2
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ .....	60	8786	ε. Ταραγκόνα 1/2	ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ .....	59	9374	άργει εις Πειραιά διόπ 5/2
ΑΣΠΙΣ .....	58	9278	ε. Δάντον 31/1	ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.) .....	67	52095	α. Μπωμόντ 29/1
ΑΣΠΙΣ (δ.) .....	56	18657	α. Ρ. 'Ιανέρο 19/1 διά Σαλβαντόρ	ΒΥΤΙΝΑ .....	75	14983	α. Φρεντρικόνταν 29/1 διά Φιλαδέλφειαν
ΑΣΤΕΡΙ .....	65	6151	α. Βενετία 12/1 διά Πειραιά				
ΑΣΤΕΡΙΩΝ .....	68	16702	α. Ρόττερνταν 22/1				
ΑΣΤΕΡΙΩΝ ΔΙΕΡΩΝ .....	72	13121	α. 'Αμβούργον 10/2 διά Κωνσταντίναν				
ΑΣΤΗΡ ΙΝΤ .....	60	6236	α. Πειραιάς 5/2 διά Βηρυτών				
ΑΣΤΗΡ .....	74	13633	δ. Παναμά 6/1 διά 'Ιαπωνίαν				
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ .....	68	13580	α. Τενερίφην 26/1 διά 'Οδησσόν				
ΑΣΤΡΑ .....	64	2304	α. Βερακρόνη 1/12 διά 'Αβάνα				
ΑΣΤΡΑΠΗΝ (μ.) .....	63	33375	α. Λ. 'Αντζελες 11/2				
ΑΣΤΡΕΑ (δ.) .....	68	44646	α. Πιουροπόρτ (2 διά Σουεζ				
ΑΣΤΡΟ .....	52	1559	ε. Πειραιά 21/1				
ΑΣΤΡΟΝ .....	52	1939	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ .....	60	3890	α. Πειραιάς 10/2 διά Ρόττερνταν				
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ .....	47	1115	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΣΦΑΛΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (δ.) .....	55	2343	α. 'Αυστερντας 5/2 διά Νεόπολιν				
ΑΣΩΜΑΤΟΣ .....	71	9466	α. Μ. Μαρούκανοι 4/1 διά Σαγκάνην				
ΑΤΑΛΑΝΤΗ .....	66	6235	α. Τακοράντι 5/2 διά Ν. Αμερικήν				
ΑΤΕΝΗ .....	60	5788	ε. Μεντέντη 18/1				
ΑΤΖΙΑΤΗ .....	59	10505	ε. Κουβέλι 3/2				
ΑΤΖΙΑΤΗ .....	49	6607	άργει εις Χαλκίδα όπο 6/3/78				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΔΑ .....	60	8070	α. Λ. 'Αντζελες 8/2 διά Χάβρην				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ Α'ΓΑ .....	71	1448	α. Κ. Ταδών 1/2 διά Μπανάνα				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΤ'ΝΤ .....	54	15987	ε. Φιλαδέλφειαν 3/2				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ .....	69	16229	α. Σιγκαπούρην 6/2 διά Σούραμπανία				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.) .....	66	40455	α. 'Αμβέρσαν 29/1 διά Γίβραλτάρ				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΡΕΣ (δ.) .....	68	87329	άργει εις Πειραιάς όπο 16/5/77				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ' .....	77	5868	α. 'Αμβέρσαν 16/2 διά Ρόττερνταν				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ .....	58	4717	α. Πειραιάς 9/2 διά βρέστην				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΔΖΜΑΝ .....	69	16229	α. Ρουέν 8/2 διά ΗΠΑ				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΣ .....	69	16229	α. Νέαν 'Ορλεάνην 9/2				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ .....	69	16229	ε. Μανζανίλο 16/1				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ .....	69	16229	α. Νέαν 'Ορλεάνην 24/1				
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ .....	64	10280	ε. Κοστίν 17/1				
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ .....	57	4486	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΤΛΑΝΤΙΣ .....	77	35705	ε. Κόρπουντς Κρίστι 31/10				
ΑΤΛΑΝΤΙΣ .....	63	6246	α. Βενετία 21/1 διά Μεσσίνα				
ΑΤΛΑΝΤΙΣ .....	60	5788	ε. Νεκόταν 10/1				
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑ'Υ .....	62	5430	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ .....	68	10182	α. Σιγκαπούρην 30/1				
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΦΑΙΘΗ .....	69	3784	δ. Νότιβερ 10/2 διά Π. Μαντρύν				
ΑΤΛΑΣ ΡΙΒΕΡ .....	61	2998	α. Δρέπανον 26/1				
ΑΤΟΜΙΚ (δ.) .....	67	45321	α. Πειραιάς 17/1 διά Λιβύην				
ΑΤΡΕΒΙΔΑ .....	68	12936	α. Ρόττερνταν 7/2 διά Μπελαβάν				
ΑΤΡΕΥΣ .....	74	13633	ε. Τήσι 6/2				
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ .....	60	7221	α. 'Αμβέρσαν 14/2 διά Νιγηρίαν				
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ .....	72	9301	α. Σ. Τζών 29/1 διά Αδ Γκουάρια				
ΑΤΤΙΚΟΣ .....	76	16366	ε. Γκήλογκ 15/1				
ΑΥΛΙΣ .....	72	16402	α. Ρ. Γκράντες 4/2				
ΑΥΛΙΣ .....	78	11000	α. Σίδηνον 30/1 διά 'Αμπου Ντάμπι				
ΑΥΡΑ (δ.) .....	67	44708	ε. Τζένταν 26/1				
ΑΥΡΑ .....	59	8929	ε. Καράτοις 15/12				
ΑΥΡΑ .....	54	4023	ε. Καζαπιτάνκα 4/2				
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ .....	60	9888	ε. Ταραγκόνα 1/2				
ΑΦΟΒΟΣ .....	68	35477	δ. Κυνιόκοιν 5/11 διά Κωνσταντίναν				
ΑΦΟΒΟΣ .....	58	7323	α. Πειραιάς 23/1				
ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΤ'ΟΛΕΤ .....	66	2966	α. Βαλτιμόρων 1/2 διά Χιούστον				
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑ'ΤΟΝ .....	58	8331	α. Λάς Πόλιας 28/1				
ΑΦΡΟΔΙΤΗ .....	78	19253	α. Νέαν 'Ορλεάνην 12/2				
ΑΦΡΟΔΙΤΗ B. (δ.) .....	65	37073	α. Νέαν 'Ορλεάνην 11/2				
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π. .....	67	3619	ε. Μπαγιόν 4/2				
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.) .....	56	16944	ε. Πειραιάς 25/1				
ΑΦΡΟΣ .....	68	3340	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΧΙΛΛΕΙΔ (δ.) .....	61	13017	α. Σιγκαπούρην 16/1 διά Κίναν				
ΑΧΙΛΛΕΥΣ .....	65	21506	α. Γένοβα 26/1 διά Κάμπαρ				
ΑΧΙΛΛΕΥΣ .....	61	16486	α. Τζένταν 12/2				
ΒΑΛΕΝΤΙΝ .....	63	1164	δ. Κωνίπολιν 10/1 διά Τουάψ				
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ .....	66	4073	ύπο παραλαβήν				
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ .....	63	8432	α. Παραμούριο 6/1				
ΒΑΛΛΙΑΝΤ .....	60	9088	ε. Μαντρός 18/1				
ΒΑΠΟΡΙΑ .....	67	14845	δ. Γίβραλτάρ 10/1 διά Ταρτούς				
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ .....	69	9268	ε. Ντώριαν 9/2				
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.) .....	60	13459	α. Μπαλκίπανταν 22/12 διά Τζακάρτα				
ΒΑΣΙΛΙΑΚΗ .....	58	7686	ε. Λισσαβώνα 5/2				
ΒΑΣΙΛΕΙΑ .....	74	6029	α. Ταράλεστον 6/2 διά Βίλμπρικτον				
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ .....	64	30582	α. Βαλτιμότηντον 17/1 διά Χάρμποντ ρόδες				
ΒΑΣΙΛΗΣ .....	79	16400	α. Τάμπα 3/2 διά Λαντοκόδον				

ΤΑ Ε. (δ.)	64	34794	α. Κόμπε 24/1 δι' Ιννοσήμα	ΔΑΦΝΗ	74	19451	ε. Όζάκα 2/2
ΤΕΜΕΝΤ.	65	3998	ύπο παραλαβήν	ΔΑΦΝΟΣ	60	8088	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 10/2
ΤΥΠΦΙΝΕΛΙΤΥ	56	8224	ε. 'Ιμπινχάμ 13/2	ΔΕΛΦΟΙ	65	20793	ε. Δάνταις 8/2
ΝΙΣΣΑ	66	12429	α. Μανζανίλο (Μεξ.) 4/12	ΔΕΜΑΡΓ	64	8226	ε. 'Ειβονμασούθ 12/2
ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ (δ.)	64	45855	α. Σιγκαπούρην 15/12 δι' Έλλαδα	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11415	α. Πειραιά 28/1 διά Κωνσταντζαν
ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	52	10607	ε. Καράται 29/1	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	ε. Γκουάντα 2/1
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣΣ	69	1436	ύπο παραλαβήν	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ε. Τζάν 26/8
ΓΚΙΚΑΣ	79	10000	εις Γιοκοχάμα ύπο συμπλήρωσιν	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II	58	2474	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30617	ε. Μπέλφαστ 14/2	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)	52	6906	α. Πειραιά 10/2 διά Καζαμπλάνκα
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	58	8058	εις Μασσάουα από 10/2/79	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	65	32714	α. Χάρπιτον ρόδες 9/2 δι' 'Αρούμπα
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΙ'ΝΤ	60	8058	α. Βούβάλην 1/2 διά Βεραβάλ	ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	66	9389	α. Π. Καμπέλο 17/1 δι' ΗΠΑ
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48747	α. Νέαν 'Ορλεάνην 25/1	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	67	10737	α. Ρεσίφε 4/2
ΓΚΡΟΚΟΛΑ	71	3181	α. Καζαμπλάνκα 12/2 δι' 'Ειβονμασούθ	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	51	2198	εις Λάγος όπος 5/1
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΚΟΡΑΛ	62	9443	ε. 'Αγ. Βικέντιον 1/2	ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΙΧΑΛΙΝΟΥ (δ.)	62	25717	ε. Μπορντώ 1/2
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΚΡΑΝΑΟΣ	64	7735	ε. Μομπάσαν	ΔΗΝΟΣ	70	8825	α. Χόρηρην 11/2 διά θεραρκούζ
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ				ΔΗΜΗΤΡΑ Α.	56	4828	δ. Κονιτόκιν 24/12
ΣΤΡΙΑ	73	16439	ε. Τοιβιταβέκια 31/1	ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8804	δ. Γιβρατάρ 18/12 διά Νέαν 'Ορλεάνη
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	α. Μπαλμπάδ 2/1 διά Κορίντο	ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	α. Πειραιά 10/2 διά 'Αμβέρσαν
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	δ. Γιβρατάρ 3/2	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α. ΔΕΜΟΣ	73	35545	α. Ρ. Χαίνα 6/1 διά Σ. Χουάν
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	ε. Μπεζέρα 8/2	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	11382	α. Αμπέρσαν 25/1 διά Μπουκάναν
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ	68	11148	ε. Παραμάριον 27/1	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	ε. Αγιτζέν 22/2
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΛΑΙΤ'	59	2993	α. Κ. Τάουν 12/2	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	18826	α. Σιγκαπούρην 20/11
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	13027	α. Βανκούβερ 9/2	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	α. 'Αμβέρσαν 1/2 διά Βαλτιμόρην
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΛΑΝΣ	69	11148	μετων. «ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΣΟΥΑΝ»	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38094	ε. Βοστώνην 5/2
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Λ. 'Αντζελες 8/2	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	ε. Μόντρεαλ 5/1 δι' 'Αλγερίον
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΝΙΚΟΛΑΖ	66	11536	α. Σιγκαπούρην 16/1	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.	63	7787	ε. Άμβούργον 14/2
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΝΤΟΦΙΝ	77	16432	α. Σαντάνα 31/12 διά Ταχιμπάνα	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	61	9404	ε. Βερμούδας 1/2 διά Σ. Τζών
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	δ. Παναμά 21/1 διά Ειρηνικόν	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	58	2674	α. Κοπέρ 8/2 δι' 'Αλεξανδρείαν
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Τέλλα 23/1 δι' ΗΠΑ	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ. Χ.	52	2823	ύπο παραλαβήν
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	ε. Βαλενθία 11/2	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	52	4430	α. Πειραιά 9/2
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΣΟΥΑΝ	69	11148	ε. Φιλαδελφειαν 11/2	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	58	3441	α. Χιούστον 28/1 διά Κλαιπέντα
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΣΟΥΟΡΠΤ	72	12919	α. Π. Καμπέλο 27/12	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ζ.	63	10523	α. Βορμπάνη 1/12 διά Ντουμπάν
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Βανκούβερ 10/2	ΔΗΜΗΤΡΟΣ	61	9404	α. Χάλιφες 27/10 δι' 'Αβάνα
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	75	13036	δ. Κωνίπολιν 23/1 διά Κωνσταντζαν	ΔΗΜΗΤΡΟΣ Γ.	58	2674	α. Βερμούδας 1/2 διά Σ. Τζών
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥ	77	14531	α. Λ. 'Αντζελες 7/12 διά Γιοκοχάμα	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ. Χ.	52	2823	α. Κάρινς 5/2 διά Βανκούβερ
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	78	14531	ε. Χιούστον 31/1	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ι.	52	4430	α. Πειραιά 9/2
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΑΣΙ	68	10397	ε. Π. Καμπέλο 10/1	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ι.	58	3441	α. Χιούστον 28/1 διά Κλαιπέντα
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	ε. Σηάττλ 29/1 διά Μεξικόν	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ι.	63	10523	α. Βορμπάνη 1/12 διά Ντουμπάν
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	δ. Παναμά 9/1 διά Γκαζαούετ	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ζ.	63	7787	α. Άμβούργον 14/2
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΤΣΕΙ'Σ	74	13036	ε. Π. Καμπέλο 10/1	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	61	9404	ε. Βερμούδας 1/2 διά Σ. Τζών
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΦΛΙΣ	69	11148	ε. Σιγκαπούρην 9/2 διά Π. Κελάρη	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	58	2674	α. Καπέρ 8/2 δι' 'Αλεξανδρείαν
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	δ. Παναμά 28/1	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	ύπο παραλαβήν
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ	77	14531	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 4/2	ΔΗΜΟΣ ΘΑΞΩΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	α. Πειραιά 28/1 διά Χιούστον
ΓΚΡΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ	75	13036	ε. Τεργεστην 30/1	ΔΙΑΔΙΚΗΣ	63	8877	α. Χούντερ 9/2 διά Βρινθήσιον
ΓΚΟΥΑΙΑΣ	67	20173	δ. Παναμά 9/2	ΔΙΑΜΑΝΤ	58	3622	ε. Μπρούναμποτελ 11/1 διά Κλαιπέντα
ΓΚΟΥΝΤ ΒΑΙΚΙΝΓΚ	70	2993	ε. Γουάρι 25/11	ΔΙΑΜΑΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	60	5442	α. Π. Κορτές 27/1 διά Π. Λιμόν
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙ'ΝΤ	70	11527	δ. Παναμά 23/1	ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	ε. Ξάνθης 7/1
ΓΚΟΥΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	62	2654	ε. Ρόττερνταμ 13/2	ΔΗΜΟΣ	60	3955	α. Ξάλιφες 27/10 δι' 'Αβάνα
ΓΚΟΥΝΤ ΓΑΙ'ΟΝ	64	10141	α. Νέαν 'Ορλεάνην 4/2	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	54	4486	ε. Πειραιά (έπισκεψια)
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙ	65	20765	ε. Μπ. Χομενί 10/1	ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	δ. Παναμά 14/1 διά Μπαγκόνικ
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ	63	8628	ε. Ροζέριο 8/2	ΔΙΑΓΛΩΜΟΙ	76	19166	α. Βερμούδας 1/2 διά Σαίν Τζών
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59198	α. Χάρηρην 6/2	ΔΙΗΦΟΒΟΙΟ (μ.)	64	42314	ε. Αλεξανδρείαν 9/2
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	56	8750	ε. Σάντος 29/1	ΔΙΡΦΟΥΣ ΙΙ.	59	7801	α. 'Αμβέρσαν 11/2 διά Νάρβικ
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	62	8943	δ. Σουνές 16/2 διά Μομπάδα	ΔΙΩΝΗΝ (δ.)	67	44646	α. Θέσουτο 9/2 διά Ρουέν
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ	63	10141	δ. Κωνίπολιν 18/1 διά Τουάψη	ΔΙΩΝΗΝ	54	2949	α. Αύγουσταν 7/1
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ'ΤΟΡ	56	8805	δ. Ρουέν 22/12 δι' 'Αλεξανδρείαν	ΔΟΡΥ	54	4784	δργει εις Πειραιά 5/10/78
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ	66	21388	ύπο παραλαβήν	ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	δ. Παναμά 9/2 δι' Αγιόποντον
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΙ'ΛΟΤ	70	2605	ε. Αλεξανδρείαν 8/2	ΔΡΟΜΟΝ	64	17487	α. Χιούστον 9/1
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	60	4470	ε. Πειραιά 8/2	ΔΡΟΜΩΝ	64	1657	ε. Πειραιά 18/1
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ	75	3842	δ. Γιβρατάρ 29/1 διά Φλώαικ	ΔΡΥΣ	65	20201	ε. Ρουέν 8/2
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	9079	ε. Σιγκαπούρην 22/1 δι' Ινδιάν	ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	8501	ε. Ρουέν 28/1
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 12/2	ΔΩΔΩΝΗΝ (δ.)	54	11313	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	58	8920	α. Δάνταις 9/2 διά Λάδος	ΔΩΡΙΕΙΣ	58	8431	α. Τοιβιταβέκια 2/2
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	62	8631	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 12/2	ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΩ	70	18662	α. Α. 'Αντζελες 8/2 διά Καροσιούγκ
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ	58	7054	ε. Νορεσούντην 5/2	ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	δ. Σουέν 25/1 δι' 'Υεμένην
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	73	6415	ε. Ρουέν 12/2	ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΙΝ	78	16326	δ. Κωνίπολιν 20/1 διά Κωνσταντζαν
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	εις Πειραιά 18/9	ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ.	72	16398	ε. Καζαμπλάνκα 2/1
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (μ.)	67	38513	α. Νέαν 'Ορλεάνην 3/2	ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	δ. Ράς Τανούρα 20/1
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9954	ε. Μάντα 18/1	ΔΩΡΟΣ	56	8772	ε. Βιζακαπανάμ 17/1 (ΕΠΩΛ)
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	3639	α. Χιούστον 12/1				
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΑΝΤ	60	7222	δ. Παναμά 4/2				
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ	69	2993	ε. Βαρκελάνην 8/2 διά Μελίλα				
ΓΚΟΥΝΤΓΟΥ'ΙΣ	56	6778	δ. Γιβρατάρ 28/1 διά Νοβορωσίακην				
ΓΚΡΑΝΑ ΚΑΠΑΡΙΑ	57	2870	ε. Λιβρόρα 21/1 δι' Αννάμπα				
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ'	63	15373	δ. Παναμά 15/1				
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΣΕΝΤ	69	22998	ε. Κωνσταντζαν 14/1				
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23570	ε. Γιοκοχάμα 3/2				
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'ΙΤ'	62	15389	ε. Κωνσταντζαν 7/1				
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306	δ. Κωνίπολιν 1/1 διά Νοβορωσίακην				
ΓΚΡΗΚΗ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	ε. Χαλφάδε 4/2 διά Κούβα				
ΓΚΡΟΤΕΝΤΥΚ	62	7215	ε. Ταμπίκο 19/1				
ΓΛΑΡΟΣ (δ.)	68	90905	όργει εις Πειραιά 21/4/77				
ΓΛΑΣΚΩΒΗ	68	8915	δ. Σουεζ 24/1 διά Βορμάνη				
ΓΛΥΦΑΚΟΣ	68	16229	ε. Μαυρίκιον 12/2				
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΑΟΥ	62	12103	α. Μόδι 21/1 διά Κελεούγκ				
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	12948	α. 'Ησα Λόντον 29/1				
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	17159	όποια παραλαβήν				
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ	62	12040	ε. Βιζακαπανάμ 21/1 διά Σιγκαπούρην				
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΝΗ	66	22198	α. Σαλδάλια 7/1 δι' Ιαπωνίαν				
ΓΟΛΙΑΘ	62	7327	όποια παραλαβήν				
ΓΟΜΑΖΑ	71	4713	α. Σαβάννα 8/2 διά Ρόττερνταν				
ΓΟΡΓΟΣ	58	7061	α. Πειραιά 9/2 δι' Ιαπωνίαν				
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	όργει εις Πειραιά 13/4/77				
ΓΟΥΙ'ΝΕΑ ΓΚΑΛΦ	54	3985	ε. Α'Μπέρασ 7/2 διά Ντουάρδα				
ΓΟΥΙΝΤΠΡΟΦΟΣ	62	1427	ε. Λεμεσόδε 8/2 διά Βιρτούτον				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19261	ε. Βαλτιμόρην 7/2				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	78	19451	δ. Κωνίπολιν 20/1 διά Κωνσταντζαν				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑ	75	19451	ε. Νιούπορ 15/2 δι' ΗΠΑ				</td

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΟΥ .....	56	7510	α. Μορπάσιαν 2/2 διά Ντάρ ες Σαλάμη	ZANET .....	66	4503	α. Χάθηρην 28/1 διά Πειραιά
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΓΚΡΕΙΤΣ .....	62	6846	α. Ντάρ ες Σαλάμη 12/2 διά Τάγκα	ZANNΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ .....	74	30168	α. Αυβούργον 21/11 διά Βραζιλίαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΓΟΥΑΙΗΒ .....	71	10328	α. Νέδην Όρλεάνην 6/2	ZΑΠΑΝ ΟΤΟ Α .....	59	9830	α. Σιγκαπούρην 16/1 διά Π. Κελάγκ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ .....	78	17172	α. Ντουμπάι 13/2 διά Καράται	ZΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ .....	61	10965	δ. Π.Σαΐδ 11/2 διά Γάνδην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΙΝΝΟΒΕΙΤΟΡ .....	78	17172	α. Νέαν Υόρκην 3/2 διά Πειραιά	ZΑΧΑΡΙΑΣ Τ. (δ.) .....	65	34501	ε. Κόρπους Κρίστι
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΑΡΡΙΕΡ .....	72	8987	ε. Σ. Τάνω 11/2	ZΕΑ .....	60	3325	προσήρ. εις Κέφκεν (Τουρκίας) από 29/1
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΔΗΝΤΕΡΕΡ .....	62	8927	α. Λιοσσάβανα 8/2 διά Ντάρ ες Σαλάμη	ZΕΑ ΣΙΛΒΕΡ .....	53	4998	ε. Λογιτείο 20/1
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΛΩΡΕΔΑ .....	61	7293	δ. Γιβραλτάρ 25/1	ZΕΑ ΣΚΑΪ' .....	58	4169	δ. Π. Σαΐδ 11/2
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ .....	72	8987	α. Χιούστον 1/2 διά Καντίς	ZΕΥΣ .....	60	11687	α. "Ηστ Λόντον 6/2 διά Αλμέρια
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ .....	60	7297	α. Ρόττερνταμ 13/2 διά Λονδίνον	ZΕΦΥΡΟΣ .....	77	16366	α. Αυβούργον 31/1 διά Κή Γουεστ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΑΥΓΟΝΗΡ .....	62	6659	ε. Ζένταν 10/2	ZΗΝΟΒΙΑ .....	58	8393	ε. Σουεζ 22/9
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΑΤΡΙΟΤΟ .....	62	9667	α. "Αλεξανδρείαν 10/2 διά Πειραιά	ZΙΝΙ .....	76	11348	α. Λάς Πάλμας 10/2
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΡΑΪΝΤ .....	71	10327	ε. Καράται 10/2	ZΙΡΙΑ .....	71	4635	δ. Γιβραλτάρ 23/1 διά Π. Μαντρύν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΑΝ .....	72	10327	α. Τάμπα 10/2	ZΙΡΚΟΝ .....	59	8335	άργει εις Πειραιά από 27/6
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΗ .....	72	11201	α. Π. Σουδάν 11/2 διά "Ασσάμη	ZΥΤΟΣ .....	76	19166	α. Πόρτλαντ (Βικ.) 5/2 διά Ρωσίαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΗΜΑΝ .....	66	10643	δ. Κωνιπολίς 22/1 διά Κωνσταντίναν	ZΩΡΖ .....	65	4323	α. Γουαρρί 22/12
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΚΑΪ' .....	62	6846	ε. Χώμπιτον ρόδς 9/2	HΒΗ .....	79	15200	α. Γκήλογκ 14/1 διά Ρωσίαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΠΙΡΙΤ .....	57	7063	η. Ντάρ ες Σαλάμη 13/2	HΓΚΑ .....	52	2674	ε. Πειραιά 31/1
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΠΛΕΝΤΑΡ .....	59	9550	α. Κολόμπι 13/2	HΛΙΑΣ .....	47	3575	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΤΑΡ .....	71	10328	ε. Νέαν Όρλεάνην 12/2	HΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ .....	60	14591	α. Σιγκαπούρην 3/2 διά Μπαντζαρμασίν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΟΡΤΣ .....	56	7510	ε. Μαπούτο 14/2	HΛΙΑΣ Κ .....	64	18123	ε. Χιούστον .
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ .....	72	8987	ε. Κολόμπι 11/2	HΛΙΟΣ .....	62	10750	ε. Ν. Όρλεάνην 7/2
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ .....	71	8987	ε. Κολόμπι 9/2	HΝΙΟΧΟΣ ΕΞΠΡΕΣ .....	70	2708	εις άκτοπλοικάς μεταφοράς
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΦΑΙΗΘ .....	72	10327	ε. Νέαν Όρλεάνην 9/2	HΝΙΟΧΟΣ ΕΞΠΡΕΣ II .....	67	2926	εις άκτοπλοικάς μεταφοράς
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΧΗΡΟ .....	57	7068	ε. Τεργεστον 8/2 διά Ν. Αφοικήν	HΠΕΙΡΟΣ (δ.) .....	60	15420	α. Λισσαβώνα 10/2 διά Ν. Υόρκην
ΕΛΛΕΡΟΣ .....	52	2778	α. Πειραιά 19/1 διά "Αλεξανδρείαν	HΡΑ .....	79	15200	ε. Γλασκώβην 9/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ .....	78	9231	α. Μπάραν 8/2	HΡΑΚΛΕΙΟΝ .....	54	4723	δ. Γιβραλτάρ 11/2 διά Π. Σαΐδ
ΕΛΛΗΝΙΔΑ .....	66	9135	α. Κόρκ 23/1 διά Λιβερπούλ	HΡΑΚΛΗΣ .....	53	5891	ε. Ντάρμπιταν 3/1 διά Περσικόν
ΕΛΛΗΝΗΡΑ .....	66	9186	ε. Τουτικόρι 5/1	HΡΟ .....	65	23390	ε. Λισσαβώνα 8/2
ΕΛΛΗΝΙΣΠΟΝΤΟΣ .....	72	16207	ε. "Ιτέα 30/1	HΣΤΓΟΥΙ'ΝΤ .....	68	10625	ε. Αυτιτζόν 25/1
ΕΛΛΟΡΑ (μ.) .....	67	41660	ε. Ίντσαν 23/1	HΣΠΟΡΤ .....	67	27018	α. Ζένταν 4/1 διά Περσικόν
ΕΑΜΑΝΙ .....	66	8953	ε. Σιγκαπούρην 6/2	HΦΑΙΣΤΟΣ .....	66	21374	δ. Π. Σαΐδ 17/1 διά Κωνσταντίναν
ΕΑΜΙΝΑ (μ.) .....	66	54857	ε. Σιγκαπούρην 1/2	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ .....	73	44746	ε. Αυβεράσιαν 25/1
ΕΑΜΠΕΛΑ ΔΙΙ .....	69	12203	ύπο παραλήψη	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.) .....	77	76088	α. Πειραιά 28/1
ΕΑΝΙΚΟ .....	54	2807	ε. Γκάντια 12/1	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ .....	78	14545	α. Ν. Όρλεάνην 4/2 διά Ρ. Ιανέριο
ΕΑΝΤΑΝΙΑ .....	65	8085	ε. Γιοκοχώμα 3/2	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ .....	77	14545	ε. Τάμπα 6/2
ΕΑΝΤΑΝΙΑΝ .....	58	5044	εις Σαμφύντα 19/11	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.) .....	68	52400	α. Τής 4/2 διά Σάουθ-Ράιντιγκ-Πόιντ
ΕΑΝΟΝΑ .....	69	6162	α. Κακάι 24/1 διά Ντάκρο	ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.) .....	65	32060	δ. Παναμά 4/2
ΕΑΝΟΣΕΑΝ .....	65	18111	δ. Γιβραλτάρ 11/2 διά Ντάκρο	ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ .....	53	8484	α. Ρουέν 16/1 διά Λατιάκια
ΕΑΟΥΝΤΑ .....	63	3387	ε. Τζιμπούτι 7/10	ΘΑΣΟΣ (δ.) .....	58	12532	α. Αυβέρασιαν 1/2 διά Πάλμη Πήτης
ΕΑΠΑΝ .....	67	5487	ε. "Αμέρεραν 17/2	ΘΑΣΟΣ ΑΤ'ΑΝΤΑΝ .....	76	9444	α. "Ηστ Λόντον 11/1
ΕΑΠΙΔΑ .....	66	9918	ε. Αγύούσταν 30/1	ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ .....	58	9585	ε. Π. Χάρκορτ 9/2
ΕΑΠΙΔΑ .....	56	8377	α. Δάς Πάλμας 14/2	ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.) .....	57	12629	α. Σίλικαν 25/1 διά Τζακάρταν
ΕΑΠΙΣ (δ.) .....	58	12239	δ. Σουεζ 2/2 διά "Ιράν	ΘΕΟΚΟΣ .....	78	16354	ε. Μ. Μαουγκανού 8/2
ΕΑΠΙΣ .....	71	9885	ε. Νέαν Υόρκην 6/2 διά Λά Γκουάρια	ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ .....	68	35477	α. Ρίτσαρντς Μητρ. 20/1
ΕΑΣΔΑ ΣΚ. .....	56	3762	εις Λουάντα 1/1/77	ΘΕΟΔΕΤΜΩΝ (δ.) .....	60	19674	α. Ν. Υόρκην 5/2 διά "Αρούμπα
ΕΑΣΦΛΕΘ .....	56	5087	ε. Σαζόνα 11/2 διά "Ακαμπά	ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.) .....	65	33663	ε. Ν. Όρλεάνην 10/2
ΕΒΜΙΤΣ (δ.) .....	60	23144	ε. Τόκιο 18/1 διά Σινένεύ	ΘΕΟΔΟΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ .....	68	10750	α. Δάς Πάλμας 2/2 διά Μ. Θάλασσαν
ΕΜΙΑ .....	58	3810	ύπο παραλήψη	ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ .....	73	10630	α. Τάμπα 2/2 διά Ουντικαστούκη
ΕΜΜΑ .....	69	12216	ε. Δάς Κουάλετ 7/1	ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ .....	65	41872	α. Χάμπτον Ρόδς 7/2 διά Γαλλίαν
ΕΜΜΑΝΟΥΗΑ ΚΟΜΗΝΟΣ .....	65	28007	δ. Γιβραλτάρ 2/2 διά Λένινγκραντ	ΘΕΟΜΑΝΑ .....	65	40473	α. Μιζουίμα 23/12 διά Κέδρος "Αίλ.
ΕΜΜΑΝΟΥΗΑ ΜΑΡΚΟΥ .....	60	8675	ε. Μοργουάρδο 5/2	ΘΕΟΜΗΤΟΡ .....	67	29711	δ. Π. Σαΐδ 15/2
ΕΜΠΡΟΣ .....	78	9100	ε. Χιούστον 2/2	ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.) .....	68	50556	δ. Σουεζ 15/2 διά "Ερυθρόν Θάλασσαν
ΕΝΑΤΟΝ .....	67	9548	ε. Ντάρμπιταν 7/2 διά Ταϊβάν	ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ .....	61	10591	α. Στεπτίνον 31/1 διά Νορβηγίαν
ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ' .....	57	9132	α. Κουβέτι 6/2 (ΕΠΩΛ)	ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.) .....	62	24740	ε. Γιβραλτάρ 5/2 διά "Αρούμπα
ΕΝΤΗΒΟΡ .....	57	8764	ε. Λα Γκουάλετ 7/1	ΘΕΟΤΟΚΟΣ .....	61	9378	α. Κόλμπον 12/2 διά Μομπάσα
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ .....	70	10006	δ. Κολόμπι 10/2	ΘΕΟΦΑΝΟΣ .....	65	19153	α. Μπαγκάνα 10/1 διά Κούβαν
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ .....	59	11761	ε. Μπερλατάρ 2/2 διά Θεσσαλονίκη	ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ .....	63	15929	α. Αύγούσταν 10/1 διά Κούβαν
ΕΠΟΣ .....	77	9786	α. Π. Καμπέλο 11/1 διά Κιουρασάδ	ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ .....	77	16380	ε. Μλωμόντ 27/1
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.) .....	63	31051	ε. Μόμπιλ 29/1	ΘΕΟΦΟΡΟΣ .....	62	22156	α. Βίλμιγκτον 6/2 διά Τάμπα
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ .....	58	7447	ε. Αυβούργον 2/2	ΘΕΟΧΑΡΗΣ .....	71	9999	α. Ύμουλτεν 29/1 διά Μετέντας
ΕΡΗΜΗΣ .....	72	15951	ε. Λέιθ 20/1	ΘΕΡΙΣ .....	62	3244	εις έπει ο 9/2/29
ΕΡΗΜΗΣ .....	78	1250	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΘΕΡΜΑΤΑΚΟΣ .....	57	9882	α. Ρόττερνταμ 15/2 διά Αυβούργον
ΕΡΗΜΟΝΗ .....	73	8957	δ. Γερμανίουργον 10/2	ΘΕΡΜΑΤΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ .....	77	10460	α. Σαζάννα 30/1 διά Μη. "Αύρες
ΕΡΟΙ'Κ .....	67	33980	ε. Γιουροπόρτ 30/1	ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.) .....	55	8992	ε. Πάρτιγκτον 16/2
ΕΡΟΤΙΚ ΣΕΥΛΑΟΡ .....	64	29396	ε. Π. Αρβούραν 14/2	ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ ΙΙ (δ.) .....	55	8998	δ. Σκώ 2/1
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ .....	63	2074	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΘΕΤΙΣ .....	74	35513	α. Στεπέ ο 9/2/29
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ .....	63	12758	α. Βηρυτούν 30/12	ΘΗΡΑ .....	55	2741	α. Μονρόβια 2/2
ΕΣΣΕΡΑΝΤΖΑ .....	72	10194	α. Αντζέκες 12/1	ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	60	6155	ε. Καρδιούν 4/1
ΕΣΣΕΣ .....	57	6021	ε. Τσιταγκόν 8/2	ΘΗΣΕΥΣ .....	79	14100	α. Χάμπτον Ρόδς 31/1 διά Ίρλανδαν
ΕΥΑ .....	59	11894	α. Σιμπονιάκ 30/1 διά Γιβραλτάρ	ΘΗΣΕΥΣ .....	74	3735	εις Πειραιά άπο 5/6/79
ΕΥΑ .....	73	3700	α. Νόντην 4/2 διά Λόριεντ	ΘΙΑΚΙ (δ.) .....	56	2651	εις Πειραιά άπο 5/12 (έπισκευα)
ΕΥΑΓΓΕΙΑ .....	60	8717	ε. Πειραιά 3/2	ΘΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.) .....	66	2222	εις Πειραιά άπο 10/11 (έπισκευα)
ΕΥΑΓΓΕΙΑ Κ .....	64	2763	α. "Αμέρεραν 18/1	ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.) .....	66	51417	ε. Ρόττερνταμ 16/2
ΕΥΑΓΓΕΙΑΣΤΡΙΑ .....	67	29424	ε. Κοραμάρδ 27/12	ΘΙΑΚΗ ΣΕ'ΥΛΑΡ (δ.) .....	59	12299	α. Τένευ Τέρμ. 31/1
ΕΥΑΓΓΕΙΟΣ ΔΕ .....	67	12757	ε. Σαράνταρ 27/12	ΘΙΑΚΑΡΟΝ ΡΗΦΕΡ .....	68	4261	α. Σάν Νικολας ("Αργ.") 7/2 διά Καμπάνα
ΕΥΑΓΓΕΙΟΣ ΔΕΜΟΣ .....	74	6942	ε. Ταρτούν 23/12	ΘΙΑΚΟΣ .....	70	10886	ε. Γδύνια 9/2
ΕΥΑΓΓΕΙΟΣ ΔΕΜΟΣ .....	60	14609	ε. Λάγος 29/1	ΘΙΚΙΝΟΣ .....	69	11498	ε. Μπιλιμπόδα 12/2
ΕΥΑΓΓΕΙΟΣ ΔΕΜΟΣ .....	61	10006	ε. Π. Σάδι 6/2	ΘΙΕΝΑ .....	76	16267	δ. Κουνιπολίν 9/2 διά Μ. Θάλασσαν
ΕΥΑΓΓΕΙΟΣ ΔΕΜΟΣ .....	68	16005	α. Ροσάριο 5/2 διά Κούβα	ΘΙΟΝ ΧΟΟΥΠ .....	62	8501	ύπο παραλήψη
ΕΥΠΟΛΙΔΗ .....	61	12351	α. Βανκούβερ 5/2 διά Ιαπωνίαν	ΘΙΝΑΡΕΝ .....	58	3860	ε. Λείσες 11/2
ΕΥΠΟΛΗ .....	57	10687	α. Τασγουάρδας 2/2 διά Γουιάνα	ΘΙΟΝΑΡΕΝΤ .....	65	8931	α. Δά Παλλίς 26/1 διά Τρίπολιν
ΕΥΠΟΛΗ .....	60	10611	α. Σετουμπάτα 26/1	ΘΙΝΕΓΚΡΙΤΥ .....	77	10710	ε. Μπαρανκίλα 4/2
ΕΥΤΕΡΠΗ .....	55	7632	ε. Τζιμπούτι 28/1	ΘΙΕΡΧΑΡΜΟΝΥ .....	57	10207	δ. Σουεζ 27/1 διά Βιενέναμ
ΕΥΤΕΡΠΗ .....	56	1593	εις Αυγούσταν 1/2 διά Μουδανία	ΘΙΟ .....	53	3646	ε. Σουεζ 27/1
ΕΥΤΥΧΙΑ .....	65	10344	ε. Ταρτούν 15/11	ΘΙΟΝ ΚΑΡΡΙΕΡ .....	73	15488	ε. Π. Σάδι 15/2
ΕΥΧΑΡΙΣ .....	58	9963	α. Μπουενός Άρες 1/2 διά Κοτονού	ΘΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΤΕΡ (δ.) .....	65	30571	α. Δός "Αντζέλες 10/2 διά Μπαλμπόδα
ΕΦΔΙΜΟΣ ΤΖΟΥΝΙΟΡ .....	79	10000	α. Γιοκοχώμα 1/2 διά Μπαγκόδ	ΘΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ .....	65	6482	α. Νταμά 31/1 διά Μπαχρέν
ΕΦΕΣΣΟΣ 60 .....</							

ΙΤΑΛΙΑ .....	46	6727	δ. Κωνιτοπολίς 12/2	ΚΑΡΛΟΒΑ .....	75	29314	α. "Αμέρερσαν 9/2 διά Χάμπτον Ρόδς
ΙΧΘΕΙΣ .....	77	19166	α. Νιούκαστλ 11/2 διά Ρωσίαν	ΚΑΡΟΙΝΑ .....	66	5681	ύπο παραλαβήν
ΙΩ .....	58	7230	δ. Ξεωθι Βομβάτης 3/1	ΚΑΡΟΙΝΑ Π. ....	73	13324	ε. Καλκούτα 5/1
ΙΩΑΝΝΑ ΣΙ .....	79	5800	δ. Γιβραλτάρ 8/1 διά Π. α Πιέρ	ΚΑΡΟΣ .....	47	8288	εις Πειραιά διόπ 29/5/78 (άργει)
ΙΩΑΝΝΑ .....	65	10232	δ. Γιβραλτάρ 6/2	ΚΑΡΠΑΘΟΣ .....	55	5879	ε. Τενερίφην 11/2
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.) .....	61	22075	α. Μπιλύπα 1/2 διά Λειέσες	ΚΑΡΡΑΣ .....	68	25084	α. Κολούμπια Ρίζερ 6/2 διά Κίναν
ΙΩΑΝΝΗΣ .....	68	9631	δ. Π.Σάδι 24/1	ΚΑΡΥΑΝΤΑ .....	73	34067	α. Βανκούμπερ 26/1
ΙΩΑΝΝΗΣ .....	63	8380	α. Χόγκ Κόγκ 8/2 διά Κόμπε	ΚΑΡΥΑΤΙΣ .....	70	10886	δ. Σουεζ 10/2 διά Μπαντάρ Χομενί
ΙΩΑΝΝΗΣ .....	59	3162	ε. Λαττάκιος 6/12	ΚΑΡΥΑΤΙΣ .....	57	2466	α. "Αμέρερσαν 15/2 διά 'Αννάμπα
ΙΩΑΝΝΗΣ Δ. ....	52	1454	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΡΥΣΤΟΣ .....	78	5080	α. Άπα Παλλής 1/2 διά 'Αλεξανδρειαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ .....	68	16227	ε. Ν. Όρλεάνην 7/1	ΚΑΣΟΣ .....	76	14983	ε. Μομπιά 2/2
ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ .....	77	14275	α. "Άλεξανδρειαν 4/2	ΚΑΣΟΣ .....	56	3105	άργει εις Χαλκίδα ἀπό 31/7
ΙΩΑΝΝΗΣ ΕΥΑΣ .....	55	8799	α. Κολόμπια 5/2 διά Ρόττερνταμ	ΚΑΣΠΙΑΝΑ .....	59	15125	α. Μορρωγκάδη 15/1 διά Κωνσταντίζαν
ΙΩΛΚΟΣ (δ.) .....	68	44646	δ. Σουεζ 3/2	ΚΑΣΤΡΟ .....	65	1225	α. Πειραιώς 2/2 διά 'Ιταλίαν
ΙΩΝ .....	71	11506	α. Παρανάγκουα 24/1 διά Γαλλίαν	ΚΑΣΤΖΩΡ .....	50	7544	α. "Άλεξανδρειαν 9/1
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ .....	76	16023	α. Γκαλβεστον 25/1	ΚΑΣΤΖΡΙΑΝΗ ΙΙ .....	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ .....	69	30301	α. Νιούκαστλ 12/2 διά 'Ιαπωνίαν	ΚΑΤΕ .....	66	2953	α. "Αμέρερσαν 6/2
ΚΑΒΑΚΟ .....	53	5326	όργει εις Χαλκίδα ἀπό 28/11/78	ΚΑΤΕΡΙΝΑ .....	76	3824	α. Ν. Όρλεάνην 3/1
ΚΑΒΟ ΑΛΥΚΩΝ .....	61	10934	ε. Μάλτα 8/2 (έπισκευα)	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α. ....	61	2499	α. "Αμέρερσαν 25/1
ΚΑΒΟ ΑΡΤΕΜΙΔΙ .....	59	11540	ε. Πειραιά 28/1	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.) .....	66	40852	α. Λ. Τσάρλς 7/1
ΚΑΒΟ ΠΙΟΣΩΝΑΣ .....	67	10365	α. Ρουέν 1/2 διά 'Ιράν	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.) .....	58	2580	α. Πειραιώς 16/1 διά 'Ισθμια
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ .....	68	10365	α. Κολούμπια Ρίζερ 10/2 διά 'Ιαπωνίαν	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ .....	77	8750	α. Σιγκαπούρη 31/1 διά Μπ. 'Αύρες
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ .....	60	10934	α. Τζένταν 5/2 διά Π. Σουδάν	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. ....	56	8856	εις Κασιούδης ἀπό 31/12 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)
ΚΑΒΟ ΚΑΜΠΑΝΟΣ (δ.) .....	56	12780	ε. Άπα Γκουλέτ 7/2	ΚΑΤΙΑ .....	63	1594	ε. Χούλι 14/2
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.) .....	69	50998	ε. Π. α Πιέρ 14/1	ΚΑΤΙΕ .....	60	10187	ε. Δουβλίνον 7/2
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.) .....	66	53908	α. Άπα Σκίρε 13/1 διά Φιλαδέλφειαν	ΚΑΤΡΙΖΑ (δ.) .....	68	13135	ε. Καρθαγένην 10/2
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ .....	77	12653	δ. Σαιδ 2/1 διά Ρωσίαν	ΚΑΤΡΙΝ .....	73	31814	μετωνυμάθη "ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ"
ΚΑΒΟ ΞΙΦΑΣ .....	61	21305	α. Πειραιά 10/2 διά Κωνσταντίζαν	ΚΑΤΥ .....	63	5417	α. Κριστομπαλ 18/1 διά 'Ιαπωνίαν
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ .....	76	12609	α. Δουνικέρκην 9/2 διά 'Ιράν				
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ .....	55	2730	α. Πειραιά 21/12 διά 'Ιταλίαν				
ΚΑΘΡΙΝ (δ.) .....	60	13335	α. Π. όφ Σπάιρη 19/1 διά ΗΠΑ				
ΚΑΘΡΙΝ .....	63	8895	α. Πειραιά 9/2 διά 'Ιταλίαν				
ΚΑΘΡΙΝ Λ. ....	70	16285	α. Πόρτλαντ (Βικ) 10/1 διά 'Άδελαΐδαν				
ΚΑΙΤΗ .....	65	23391	ε. Λισσαβώνα 30/1				
ΚΑΛΑΜΟΣ .....	56	2299	α. Χόβρην 8/2 διά Καζαμπλάνκα				
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.) .....	67	34498	α. Χόμπιτον Ρόδς 8/2 διά 'Ιταλίαν				
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑ'Υ .....	60	4240	δ. Άρεναν 27/1 διά Γκουαναϊκή				
ΚΑΛΙΣ ΣΤΑΡ .....	60	4240	ε. Φρομάντη 30/1 διά Ν. Ζηλανδίαν				
ΚΑΛΛΗ .....	57	8778	ε. Μάλτα 10/2				
ΚΑΛΛΙΔΡΟΜΟΣ .....	71	4295	α. Καζαμπλάνκα 4/2				
ΚΑΛΛΙΞΕΝΟΣ .....	60	9959	α. Συγκαπούρην 30/1 διά Χό-Ται-Μίνχ				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ .....	76	16432	ε. Σ. Τέων 30/1 διά ΗΠΑ				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ .....	68	4706	εις Ρίο Χάινα ἀπό 1/9				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α. ....	69	11329	α. Μπαγκός 29/1 διά Χόγκ Κόγκ				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ .....	71	9074	α. Άπα Γκουλέτ 28/1 διά Σφέδες				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ. ....	74	15938	ε. Σ. Τέων 22/1				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ. ....	55	6216	όργει εις Πειραιά ἀπό 23/8/77				
ΚΑΛΛΙΠΟΙΟΣ (δ.) .....	59	12331	ε. Πειραιά 1/2				
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ .....	69	4267	ε. Πειραιά 10/1 (έπισκευα)				
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ .....	69	4267	α. Θέσσαλη 2/2 διά 'Ιακεντερούν				
ΚΑΛΜΑΡ .....	51	6199	εις Λουάντα 1/9/77				
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (δ.) .....	59	13022	α. Μπελίζ Στις 1/2 διά Χιούστον				
ΚΑΛΥΨΩ .....	69	5997	δ. Σουεζ 9/2				
ΚΑΛΥΨΩ Ν. ....	54	5526	α. Λάγος 9/1				
ΚΑΜΑΤΕΡΗ .....	78	14568					
ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.) .....	58	11926					
ΚΑΜΠΟΣ .....	71	13116					
ΚΑΜΠΟΣ (δ.) .....	58	12633					
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.) .....	53	15882					
ΚΑΠ ΙΤΕΑ .....	71	4960					
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ .....	74	3600					
ΚΑΠ ΜΠΟΝ .....	65	5263					
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ .....							
ΜΥΛΩΝΑΣ .....	57	2707	ε. Πειραιά 4/2				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ .....	62	4576	α. "Άλεξανδρειαν 29/1				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ .....	77	10459	ε. Νταμάρ 12/2				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ .....	68	24801	δ. Γιβραλτάρ 25/1 διά Κή Γουετ				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ ΙΙ .....	73	9219	ε. Συγκαπούρην 28/1 διά Τελόκ 'Αυερ				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ .....	59	8313	ε. Δάντσιος 3/1				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ .....	68	24668	ε. Ροζάριο 9/2				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ .....	59	11147	ε. Σιμωνοδέσι 3/2				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι .....	68	15355	α. "Αμβούργον 7/2 διά Γκιζόν				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ .....	69	10839	ε. Μπ. "Άγρες 25/1				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ .....	77	8746	α. Λονδίνον 8/2 διά Καλκούτα				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ. (δ.) .....	62	39169	ε. Φδς 27/1				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ .....	58	6359	α. Τάμπούτι 11/11				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΞΥΛΑΣ .....	58	9724	ε. Καλκούτα 19/1				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ .....	67	16098	δ. Παναμά 1/1 διά Κασιούδην				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ .....	68	23372	α. Γδυνία 31/1 διά ΗΠΑ				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ .....	66	16048	ε. Π.Σάδι 2/2				
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ .....	72	16366	α. Καζαμπλάνκα 13/2				
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ .....	58	10884	ε. Λισσαβώνα 11/2				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ .....	67	13858	ύπο παραλαβήν				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΥΠΤΗΣ .....	63	5296	α. Μονφαλόκον 19/10				
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΡΕΩΣ .....	57	8766	εις Μπαγκόκ 19/10				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ .....	65	19019	α. Υόρκην 7/2 διά Γιβραλτάρ				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ .....	71	30193	ε. Ρόττερνταμ 30/1 διά Γιβραλτάρ				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ .....	76	37841	ε. Λόρδς "Αντζελες 27/1				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ .....	69	9731	α. Βαρκελώνην 3/1 διά Ταρτούφ				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩ .....	62	3144	ε. Βενετία 3/1 διά Τρίπολιν				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΓΝΟΣ .....	66	9806	α. Π.Χάρκουτρ 5/2				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ .....	58	1763	α. Νταμάρ 6/2 διά Καράτσι				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΖ .....	68	13531	α. Λεμεσόδην 7/2 διά Πειραιά				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΗΣ .....	61	9350	α. Ρόττερνταμ 7/2				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ .....	78	10372	α. "Άλεξανδρειαν 11/2				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ .....	60	9163	ε. Βομβάνη 7/1				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π. ....	76	123648	ε. Ρόττερνταμ 16/2				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ. ....			δ. Π. "Αρένας 31/1 διά Ντουρμπά				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ. ....	61	13338	α. Λάς Πάλμας 3/2				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖΑ .....	66	19595	α. Γκήλογκ 29/11 διά Ρωσίαν				
ΚΑΠΤΑΙΝ Χ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (δ.) .....	70	15098	α. Ν. Όρλεάνην 4/2				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΙΧΑΛΗΣ .....	69	9038	ε. Τζένταν 14/1				
ΚΑΡΑ' ΣΚΑΚΗΣ .....	65	16903	α. Βανκούμπερ 17/1 διά Χιλή				
ΚΑΡΑ .....	65	11940	α. Κολούμπια Ρίζερ 7/2				
ΚΑΡΕΝ .....	76	4617	α. "Αμβούργον 10/2 διά Παναμά				
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ .....	62	15961	α. "Άλεξανδρειαν 11/2 διά Έλλαδα				
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΑΙΦ .....	64	3885	ε. Ν. Ύόρκην 7/2				
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ .....	73	23688	α. Πάλουσ 24/1 διά Γκάλβεστον				
ΚΑΡΙΝΑ .....	67	41914	ύπο παραλαβήν				
ΚΑΡΙΝΑ .....	56	4870	α. Ριγιέκα 31/1 διά Ραβέννα				

ΚΟΣΜΙΚ	48	1594	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΙΝΚ ΦΑΙΝΗ	60	8420	α. Χόγκ Κόγκ 6/2 διά Κορέαν
ΚΟΥΗΝ ΣΗ	55	4565	α. Τρίπολιν (Ιάβων) 8/1 διά Πειραιά	ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	61	8951	ε. Βιζακαπανών 11/2
ΚΟΥΙ'ΝΣΥ	60	9423	ε. Κακίνα 2/2	ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4770	δ. Λομπίτο 8/12 διά Μοκαμέντες
ΚΟΥΜΟΥΛΟΥΣ	50	7392	α. Λουμπίτο 16/11 διά Λουάντα	ΛΙΤΟΧΩΡΟ	57	3135	εις Καλαμάτα 25/4/79
ΚΡΑΝΤΟΡ	47	1534	εις Πειραιά ἀπό 8/9	ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	ε. Αλεξανδρειαν 9/2
ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6084	α. Βιζακαπανών 11/12 διά Ίνδονησίαν	ΛΙΨ	68	9650	δ. Βανκούβερ 28/1 διά 'Αλγερίαν
ΚΡΕ'ΙΖ ΧΑΡΡΥ	57	2013	ε. Λισσαβώνα 11/1 (ἐπισκευαί)	ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	δ. Σουεζ 10/2 διά Σρί Λάνκα
ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1788	α. Βίκο 30/1 διά Σκίκντα	ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Φρημάντη 11/2
ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	61	3866	α. Θεούτα 13/12 διά Καρθαγένην	ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	α. Καζαμπλάνκα 3/2
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΕ'ΙΜΠΥ	66	35724	α. Πόρτο Βέζεμ 14/1 διά Χάμπτον Ρόδες	ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	εις Μπερμπερός ἀπό 10/10/74
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	δ. Σουεζ 16/2 διά Μπάραν	ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Βακαγιάδα 17/1 διά Βίλιμπεκτον
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΝ (δ.)	74	42470	α. Ν. 'Ορλεάνην 5/1	ΛΟΥΣΗ	52	4755	α. Σφάλ 2/10 διά Τουρκίαν
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΝΤ	78	10832	α. Ντουμπάι 2/2 διά Κόμπης	ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	δ. Νάρβικ 8/2 διά 'Αιμέρεσαν
ΚΡΗΤΗ ΔΑΝΤ (δ.)	73	42470	α. Ράς Σουεκίρ 24/12 διά Σαντάνταν	ΛΟΥΣΥ	74	16006	δ. Σουεζ 15/2 διά Μομπάσαν
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'ΙΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Κόμπη 1/2 διά Μπουσάν	ΛΥΔΙΑ	74	9712	α. 'Ματ Λόντον 2/2 διά 'Αγγλαν
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Κόμπη 19/1 διά Σιογκάμα	ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Ρόττερνταμ 16/2
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	ε. Βακαμάσιο 2/2	ΛΥΡΑ	67	41914	ε. Νάρβικ 12/2
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	81054	α. Λάς Πάλμας 29/12 διά Δυτ. Αφρικήν	ΛΥΡΙΚ	64	29375	δ. Παναμάρ 2/1/2
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	α. Μάλαγκα 9/2	ΛΩΡΕΤΤΑ	68	4071	ε. Βελστον 4/2
ΚΡΙΟΣ	59	16875	δ. Κωνίπολιν 24/1 διά Κωνστάντζαν	Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Χιούστον 25/1
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	ε. Κωνίπολιν 31/1	ΜΑΓΙΑ	66	2023	εις Μπαρμπάντος ἀπό 30/8
ΚΡΙΟΣΟΣ	59	5051	α. Κουβέιτ 27/12	ΜΑΕΣΤΡΑΛΕ	57	9118	α. Π. Σουόδαν 8/2
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	α. Μπάραν 7/2	ΜΑΘΙΟΣ	62	8975	α. Λάς Πάλμας 11/2 διά Ρόττερνταμ
ΚΡΟΝΟΣ	47	3526	δ. Κωνίπολιν 23/1	ΜΑΘΙΟΣ	53	2025	δ. Π. Σαΐδ 6/2
ΚΡΟΥΣΕ'ΙΝΤΕΡ	58	1596	α. Μονρέβια 10/2 διά Ντακάρ	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	δ. Γιβραλτάρ 5/2 διά Ν. Ορλεάνην
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	ε. Μπρούναμπουτελ 16/1	ΜΑΙΑΝΔΟΛ	72	2945	ε. Γδουνία 12/2
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΙΡ	65	17783	α. Μπάχια Μπάλμα 29/1 διά Κίναν
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	ε. Λεϊ 9/2	ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Ν. 'Ορλεάνην 30/1
ΚΥΘΩΝ	52	5153	όργει εις Χαλκίδα ἀπό 30/6/79	ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	ε. Σέτε 27/2
ΚΥΘΩΝ	57	13867	α. Ν. 'Ορλεάνην 4/2	ΜΑΙΡΟΥΑ	63	14203	δ. Γιβραλτάρ 27/1 διά 'Αλγερίον
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	62	4784	α. Βαρκελώνη 7/2 διά Ντακάρ	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μ.)	67	38286	ε. Βαλιτιόρην 5/1 διά 'Αρούμπα
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	57	5102	ε. Τακόραντ 9/2	ΜΑΚΡΑ	73	8957	α. Πιοκοχάρδα 30/1 διά Μομπάσα
ΚΥΜΑ	71	16400	ε. Χιούστον 3/2	ΜΑΛΒΙΝΑ	58	2966	δ. Γιβραλτάρ 16/1 διά 'Ανναμπα
ΚΥΝΙΑ	60	7758	α. Τενερίφην 3/2 διά Σάντος	ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ	58	10586	α. Γένοβα 7/2 διά Νάντιορ
ΚΥΠΡΙΑ	71	11801	α. Δάντονις 15/1	ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	ε. 'Αιμέρεσαν 14/2
ΚΥΠΡΟΣ (δ.)	69	119666	α. Ράς Τανόύρα 3/2	ΜΑΝΘΩΣ	77	5874	α. Π. Χάρκουρτ 1/2
ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	ε. Λάγος 9/2	ΜΑΝΙΑ	68	2918	α. Βρέστην 14/2 διά Τρίπολιν
ΚΥΡΑ	63	10032	δ. Π. Σάδι 8/2	ΜΑΝΙΝΑ ΙΙΙ	61	6309	ε. 'Αλεξανδρειαν 1/2
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	26493	δ. Κωνίπολιν 7/2 διά Κωνστάντζαν	ΜΑΝΟΣ Π.	69	2967	α. Π. Χάρκουρτ 9/2 διά Αμπιτζάν
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	ε. Σάτιρα 7/2 διά Άμπιτζάν	ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	α. Ντόρντρεχτ 16/2 διά Βρέμην
ΚΥΡΙΑΚΟΥΔΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	α. Ν. 'Ορλεάνην 3/2	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	2987	εις Τρίπολιν (Ιιβάνον) ἀπό 27/6/79
ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑ	52	2178	ε. Πειραιά 31/1	ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ	77	16267	α. Σαβίννα 4/2 διά Ντώρμπαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	55	4850	ε. Βαλέντια 25/1	ΜΑΝΤΩΝ Υ (δ.)	72	17432	ε. Κιουρασάδ 22/1 (ἐπισκευαί)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ	77	9879	α. Μελβούρνη 12/2	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	ε. Βανκούβερ 10/2
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	67	10327	ύπο παραλαβήν	ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ	71	9372	α. Τζένταν 5/2 διά Ντουμπάται
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ.	60	6808	α. Αμπρόβαν 13/2 διά 'Αλγερίου	ΜΑΟΥΝΤ ΟΘΡΥΣ	68	18525	ε. Π. Σουόδαν 14/1
ΚΩΣ	56	3129	α. Λιβύρον 21/4 διά Πειραιά	ΜΑΟΥΝΤ ΟΥΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Σαρζά 22/1 διά Μπάραν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	9084	ε. Κοσιν 6/2	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	77	36264	α. Τάμπη 7/2 διά Βανκούβερ
ΚΩΣΤΑΣ	60	1995	όργει εις Χαλκίδα ἀπό 24/2/78	ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	68	57204	δ. Παναμάρ 4/2
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	εις θέσην 37.28 B. — 42.08 Δ. ἀπό 8/2	ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	ε. Υμουνίτεν 1/2
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	ε. Βενετία 11/2	ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	α. Ν. Ορλεάνην 21/2/79
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΣ	61	13271	ε. Αλεξανδρειαν 23/12	ΜΑΡΑΘΩΝ	60	3838	δ. Σουεζ 9/12
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Πειραιά 11/2 διά ΗΠΑ	ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΤΚ'	62	8967	ε. Αλεξανδρειαν 1/2
ΚΩΣΤΗΣ	54	4878	δ. Σουεζ 25/1	ΜΑΡΑΚΑΝΤΑ (δ.)	69	99279	α. Ρόττερνταμ 10/1 διά Λάς Πάλμας
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	α. Αγ. Φραγκίσκον 16/1 διά Χιλήν
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΣ	65	14088	ε. Κολούμπια Ρίβερ 21/1	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	α. Φιλαδέλφειαν 5/2 διά Ρόττερνταμ
ΛΑΓΚΑΔΑ	76	5915	α. Αμπέρεσαν 26/1 διά Ταρτούς	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	α. Ν. Ορλεάνην 21/1
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙΑ'	68	4350	α. Θεούτα 12/2 διά Μιλάδο	ΜΑΡΕΣΩΛ	53	3334	εις Καζαμπλάνκα 14/2/79
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ	68	4350	α. Θεούτα 11/1 διά 'Αβράνα	ΜΑΡΗΣ ΧΑΝΤΣΜΑΝ	72	9623	α. Ναμέρ 29/1 διά Νέλσον (Ν.Ζ.)
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	ε. Γάνδην 9/2	ΜΑΡΙ	74	40626	α. Χάρητην 30/1 διά Νιούκαστλ
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	ε. Σφέδ 8/1	ΜΑΡΙ	58	8925	ε. Ν. 'Ορλεάνην 8/2
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	α. Σιγκαπούρην 16/12 διά Μπαγκόκ	ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	4222	α. Πειραιά 6/2 διά Χαλκίδα
ΛΑΙ'ΙΟΝ	66	2794	ε. Αμπέρεσαν 5/2	ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	18569	ε. Πειραιά 20/1
ΛΑΙ'ΙΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΑ	65	47544	α. Τεργέστην 7/2 διά Μπάνιας
ΛΑΚΜΟΣ	61	5843	α. Αλεξανδρειαν 3/2 διά 'Ελλάδα	ΜΑΡΙΑ	70	9101	α. Γλασκώβην 12/10
ΛΑΚΥ	56	8660	α. Μάλτα 9/2	ΜΑΡΙΑ	59	5379	α. Τσιτταγκόνη 30/12 διά Σιγκαπούρην
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	α. Μονρέβια 30/1 διά Κοτονού	ΜΑΡΙΑ	57	3513	δ. Σουεζ 20/10 διά Γκιζάν
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Ν. Χόφεν 12/2	ΜΑΡΙΑ	60	3458	α. Ακαμπί 22/1 διά Χοντίντα
ΛΑΚΩΝΙΚ (δ.)	65	34185	δ. Παναμάρ 26/1	ΜΑΡΙΑ Α.	62	3199	ε. Τσιτάζια 10/2
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	78	11162	δ. Γιβραλτάρ 11/2 διά Χάλιφαξ	ΜΑΡΙΑ Γ.	74	15938	δ. Κωνίπολιν 4/12 διά Βατούμ
ΛΑΜΠΤΡΟΣ ΤΣΑΓΓΙΩΤΗΣ	62	8819	δ. Παναμάρ 5/2	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟ	60	6978	α. Αμπέρεσαν 30/1 διά Σ. Ντομίγκο
ΛΑΝΚΑΣΤΕΡ	58	4949	εις θύμανο 25/9	ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΛΙΝΑ Σ.	68	1599	α. Σουάδιτα 11/1 διά Σουεζ
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	α. Αμπιτζάν 30/1	ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	64	33058	ε. Μπαχρέδην 11/2
ΛΑΟΥΡΑ	65	15999	ε. Σπέτζα 11/2	ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	α. Αμβούργον 12/2 διά Βρέμην
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	α. Μελίλι 24/1 διά Μπ. Αύρες	ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20282	α. Μασσαλίαν 22/1
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8816	α. Κολόμπι 30/1 διά Ταμασίνα	ΜΑΡΙΑ Λ.	58	5746	α. Ντακάρ 6/1 διά Κούβα
ΛΕΔΕΑ	63	17879	α. Λάς Πάλμας 1/2 διά Ρωσία	ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ε. Γένοβα 24/1
ΛΕΙΤ'Κ ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	α. Καρότα 8/2 διά Σιγκαπούρη	ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	α. Αμπέρεσαν 12/1 διά Μπαγκλαντές
ΛΕΛΑ	59	5379	α. Θεούτα 20/1 διά Καλαμάτα	ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	ε. Γένοβα 25/1
ΛΕΝΑ	61	9191	α. Κρότον 25/1 διά Αστόντον	ΜΑΡΙΑ Ζ.	68	11361	α. Τόμπα 7/2 διά Σαντ Ναζαίρ
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ	63	8427	α. Αμπέρογον 1/2 διά Αγκόλδαν	ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	ε. Πειραιά 31/1
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	61	8627	ε. Λέιο 2/2	ΜΑΡΙΑ Π.	65	1484	ε. Πειραιά 2/2
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	δ. Π. Σάδι 8/2 διά Ιταλίαν	ΜΑΡΙΑ ΠΙΑΣΣΕ	59	2722	ε. Καράτοι 23/1
ΛΕΣΛΗΝ	65	2411	α. Καλάι 24/1	ΜΑΡΙΑ ΣΟΦΙΑ	61	9068	ε. Εμπεδόχλ 8/2
ΛΕΥΘΕΡΟ	62	14027	α. Κολόμπο 23/1 διά Κουνταλόρε	ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙ Θ (δ.)	66	42799	ε. Γιουροπόρτ 10/2 διά Ζαΐρ
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	α. Ριο Ιανέριο 6/2 διά Μπέλεμ	ΜΑΡΙΑΜ (δ.)	66	41477	ε. Αύγουστα 29/1
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	α. Αμπέρος 14/2 διά Τζένταν	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ε. Γκότενπουργκ 11/1 διά Λάντις 'Εντ
ΛΕΩΝ	75	15884	δ. Παναμάρ 15/1	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	62	14047	α. Καντίς 10/1 διά Σαβάνα (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΛΕΩΝ	72	2311	α. Αλεξανδρειαν 21/1	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	78	5700	εις Καλαμάτα 1/1 διά Σαντόντον
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Μπρούνομπουτελ 4/2	ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν.Α.	62	11229	ε. Ντάρες 1/2 διά Σαντόντον
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Ρόττερνταμ 26/1 διά Τρίπολιν	ΜΑΡ			

ΜΑΡΙΟΝ .....	67	33586	δ. Παναμά 8/2 διά Ισπωνίαν	MINI ΛΙΖΑΡΝΤ .....	72	1562	ε. Τρίπολιν (Αιβύης) 18/1
ΜΑΡΙΤΣΑ .....	68	29324	δ. Π.Σαΐδ 1/2 διά Κωνσταντίζαν	MINI ΛΙΔΔΑΚ .....	70	1598	ε. Τζένταν 11/2
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ .....	72	17510	δ. Παναμά 10/2	MINI ΛΙΜΠΡΑ .....	70	1592	ε. Ντεμερόδρα 1/2
ΜΑΡΚΑ Α. ....	75	14785	α. Μπρισμπάιν 12/2	MINI ΛΙΝΚ .....	71	1592	α. Σαβόνα 5/2 διά Κατανία
ΜΑΡΚΑΛΑΝ .....	68	14771	δ. Π. Σαΐδ 10/1	MINI ΛΙΝΤΟ .....	71	1564	ε. Λαττάκια 2/1/12
ΜΑΡΚΙΖ .....	75	28082	α. Τακόμα 4/2	MINI ΛΙΦΤ .....	70	1582	ε. Λαττάκια 3/1
ΜΑΡΚΟΣ .....	69	2932	α. Μασσαλία 12/2 διά Άλεξανδρειαν	MINI ΛΟΟΥΦ .....	71	1563	ε. Μπαρανκίλα 7/1
ΜΑΡΚΟΣ Μ.Φ. ....	62	9979	ε. Γάνδην 10/2	MINI ΛΟΤ .....	71	1584	α. Προγκρέσο 30/1 διά Μπράουνοβιλ
ΜΑΡΛΙ (δ.) .....	59	20827	ε. Πειραιά 7/1	MINI ΛΟΤΟΥΣ .....	70	1591	α. Ν. Όρλεανην 25/1
ΜΑΡΟΥΔΙΩ .....	78	19974	δ. Παναμά 1/2 διά Ούμπε	MINI ΛΟΥΓ .....	74	1577	α. Κάνες 19/1 διά Έλλαδα
ΜΑΡΟΥΚΩ .....	57	8899	ε. Νάντη 3/1/1	MINI ΛΟΥΝΑΡ .....	71	1592	α. Βαλένθια 2/2 διά Άλεξανδρεια
ΜΑΡΣ .....	48	3368	όργει εἰς Χακίδα ἀπό 1/11/78	MINI ΛΟΥΞ .....	71	1594	ε. Λεή Ταράρ 13/1
ΜΑΡΤΙΝΑ .....	58	4414	δ. Σουεζ 13/2	MINI ΛΥΜΦ .....	75	1578	α. Τάμπα 3/2 διά Μπαλμπά
ΜΑΡΥΑΙΖ .....	68	2983	α. Ταρεβίεδα 30/1 διά Πόρτο Τόρες	MINI ΛΟ .....	71	1594	α. Ν. Όρλεανην 7/2
ΜΑΡΥΛΙΖΑ .....	70	15806	α. Ν. Όρλεανην 7/2	MINI ΛΩΝΤ .....	70	1592	ε. Ν. Όρλεανην 1/2
ΜΑΡΩ .....	73	32510	ε. Βανκούμερ 30/1	MINIΣΗ .....	63	1151	α. Αμέρεσσαν 1/2 διά Μοσταγκάνεμ
ΜΑΣΣΑΛΙΑ .....	64	1968	εις μεσογειακός μεταφοράς	MINΤΕΝ .....	64	4776	ύπο παραλογήν
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ .....	64	9390	ε. Ντακάρ 3/2	MINΟΣ .....	75	28082	α. Γιουροπόρτ 16/2
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ .....	69	22391	δ. Γίβραλταρ 10/2 διά Ν. Όρλεανην	MINΩΤΑΥΡΟΣ .....	57	4535	α. Μανούτο 10/11 διά Μαδαγασκάρην
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ .....	71	18643	ε. Χάλιφας 24/1	ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.) .....	56	8590	ε. Κάρτιφ 8/2
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.) .....	62	12197	ε. Π. Κάιζερ 6/2	ΜΙΡΕΝ .....	68	4998	α. Ν. Όρλεανην 12/2
ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΥ II (μ.) .....	66	32645	δ. Αννάπολι 7/2	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ .....	66	22217	ε. Παρανάκουρα 3/2
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ .....	58	7894	α. Βιττόρια 21/12 διά Βένοβα	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΝΑ .....	74	28082	ε. Ν. Όρλεανην 2/2
ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΙΔΗΣ .....	58	5562	ε. Λάγος 24/1	ΜΙΤΣΑ Κ. ....	57	3861	δ. Κωνιπολί 14/1
ΜΑΤΑ .....	53	4347	α. Βούρμαν 14/2 διά Μπαντάρ 'Αμπας	ΜΙΧΑΝΑ Κ. ....	54	4265	α. Άλεξανδρεια 3/2
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ .....	65	10554	α. Ρουέν 1/2 διά Πειραιά	ΜΙΧΑΝΑΚΗΣ .....	71	113522	α. Τζεμέλη Ντανά 10/1 διά Σ. Κρουά
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.) .....	65	34185	ε. Ταρπόν 21/12	ΜΙΧΑΝΑΣ (μ.) .....	68	23067	δ. Κωνιπολίν 6/1 διά Μαύρην Θάλασσαν
ΜΑΤΘΙΛΔΑ .....	65	7696	δ. Μπρούνομπούτελ 23/1 διά Νιγηρία	ΜΙΧΑΛΗΣ .....	69	55204	ξέωθι Μάκλη Φλάγκα ἀπό 5/2
ΜΑΤΟΥΜΠΑ .....	58	10462	ε. Μόμπιτ 30/1	ΜΙΧΑΛΗΣ .....	61	10532	α. Γένοβα 6/2 διά ΗΠΑ
ΜΕΓΑΛΑΚ .....	62	10435	ε. Βιζαντοπόντια 13/2	ΜΙΧΑΛΗΣ .....	70	2867	δ. Κωνιπολί 14/1
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II .....	65	14264	δ. Κωνιπολίν 18/1 διά Βατούμ	ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ .....	78	16726	ε. Γαλάται 6/2
ΜΕΓΑΣ (δ.) .....	67	43231	ε. Φός 4/2 διά Θεσσαλονίκην	ΜΙΧΑΙΛΟΣ ΕΥΛΑΣ .....	61	12662	α. Νόρντενχαρ 1/1
ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.) .....	66	39617	ε. Αύγουστον 30/1	ΜΟΛΙΣΤΑ .....	74	33073	εις Μισισοπόπητ ἀπό 14/2
ΜΕΙΤ' ΖΩΡ ΜΠΑΖΙΑ .....	78	15688	εις Ρίο 'Ιαννέριο ύπο συμπλήρωσιν	ΜΟΜΠΙΠΑΙΤΑ (δ.) .....	69	47958	ε. Μέντα ά. Αχαντί 1/2
ΜΕΙΔΑΝΘ Κ. ....	63	6460	ε. Τασόλαν 8/2 διά Μομπάσα	ΜΟΜΠΙΠΑΙΤΗ (μ.) .....	67	54502	ε. Γιοκοχάμα 2/2
ΜΕΙΔΑΝΑ .....	66	1599	α. Α'μπέρσαν 6/2 διά Μομπάσα	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.) .....	73	61172	α. Λιβόρνο 9/2 διά Σίντι Κρέρ
ΜΕΙΔΗ .....	75	35489	α. Χάμπτον Ρόδς 7/2 διά Βέλγιον	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.) .....	56	12355	α. Κιλαδαν 19/1 διά Τζακάρτα
ΜΕΙΔΙΩΝ .....	68	10017	α. Κάιρης 13/2 διά Ιαπωνίαν	ΜΟΝΤΑΝΑ .....	73	19831	ε. Μπουσάν 26/1
ΜΕΙΔΟΥ .....	60	8497	εις Πειραιά 12/2 διά 30/11 (επισκευα)	ΜΟΣΚΑ .....	57	2926	όργει εἰς Χακίδα ἀπό 21/3/79
ΜΕΙΔΕΜΙ II .....	76	24743	ε. Α'μπέργρον 25/1 διά Αρούμπα (ΕΠΩΛ.)	ΜΟΣΧΑ Δ. ....	56	8823	δ. Σαΐδ 22/1
ΜΕΙΕΛΑΔΑ .....	63	9269	ε. Πειραιά 28/1	ΜΟΤΟΡΙΑ .....	56	8602	μεταν. «ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΕΞΠΡΕΣ»
ΜΕΙΕΛΑΔΑΣ .....	69	12748	ε. Βίσμαρ 30/1	ΜΟΥΛΥΤΡΟΣ .....	58	4037	ε. Αγαδήρ 7/2
ΜΕΙΕΛΑΔΑΣ Θ. ....	68	2296	α. Μπιζέρτα 17/1 διά Λατάκια	ΜΟΥΝΤΣΕΡΑΕΙΤΣ .....	60	9365	εις Συγκαπούρην 27/1 διά Π. Κελάρκ
ΜΕΙΝΙΤΕΣ .....	59	12255	ε. Καζαμπόλια 14/2	ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ .....	77	5509	α. Μπόγιουντ 10/1 διά Βανκούμερ
ΜΕΙΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ .....	63	12407	δ. Σαΐδ 7/2 διά Κωνιτάντζαν	ΜΠΑΖΙΑ III .....	65	18459	δ. Κωνιπολίν 13/1 διά Κωνιτάντζαν
ΜΕΙΝΤ ΕΝΤΕΡΠΑΙΖ .....	57	10389	δ. Παναμά 11/2	ΜΠΑΛΤΙΚ ΣΤΑΡ .....	65	1599	α. Πετερχέντ 9/2 διά Σεβίλην
ΜΕΙΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ .....	66	9826	α. Γουνιά 8/2	ΜΠΑΡΑΧΟΝΑ .....	68	0	ε. Θεούτα 6/2
ΜΕΙΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ .....	72	9218	ε. Μπόγιοντ 6/1 διά Νιουμπάι	ΜΠΑΡΡΥ .....	66	14359	α. Αντεν 18/1 διά Ιαπωνίαν
ΜΕΙΝΤ ΦΡΗΖΕΡ .....	61	6124	α. Φλωριών 29/1 διά Νιουμπάι	ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.) .....	59	12270	α. Αμοτερνταμ 4/2 διά Νιντήν
ΜΕΙΝΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ .....	62	14483	ε. Χονδρούλοι 8/2	ΜΠΕΣΣΥ .....	61	8428	τέσ. «ΕΛΩΡΓΙΑ Φ.» ως μετανομασθή
ΜΕΙΝΤΚΕΝΙΠ' .....	62	9092	ε. Ντάρες-Σαλάδη 25/1	ΜΠΙΑ .....	75	7246	α. Σπέτζια 2/2 διά Τρίπολιν
ΜΕΙΝΤΜΑΡΕ .....	55	3883	ε. Ξάβρην 9/2	ΜΠΙΑΝΚΑ .....	53	6000	ε. Θεσσαλονίκην 12/1
ΜΕΙΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ .....	62	11940	δ. Σουεζ 13/2 διά Τζένταν	ΜΠΙΑΝΚΟ .....	60	4485	δ. Πόρτα Σαΐδ 6/2
ΜΕΙΝΤΣΤΑΡ .....	62	11082	ε. Βενετίαν 11/2	ΜΠΛΑΟΥ ΜΟΥΓΑΙΝΗΒ .....	60	8573	ε. Τζένταν 10/2
ΜΕΙΝΤΖΟΥ' .....	57	3709	δ. Παναμά 20/1 διά Ειρηνικόν	ΜΠΛΑΟΥ ΜΕΝΤ .....	62	5218	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΜΕΡΑΚΑΗΣ .....	75	28082	α. Γλαυκόβυθην 8/2 διά Άλεξανδρειαν	ΜΠΛΑΟΥ ΜΠΑΙΓ' .....	63	9657	α. Σιγκαπούρην 1/12 διά Π. Κελάρκ
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΑΓΣ .....	62	1524	δ. Σειδές 6/2 διά Κόπερ	ΜΠΛΑΟΥ ΣΚΑΥ' .....	58	8547	εις Τέμα ἀπό 4/1/78
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΦΡΙΟ .....	61	1399	δ. Σουεζ 31/1 διά Χοντέντια	ΜΠΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ .....	51	2967	α. Ντώρμπαν 10/2 διά Μαυρίκιον
ΜΕΡΚΙΟΥΡ .....	62	9951	ε. Λάγος 6/1	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-ΡΑΝΤΖΑ (δ.) .....	72	3621	ε. Ντώρμπαν 12/2 διά Μαυρίκιον
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.) .....	74	61172	α. Ν. Όρλεανην 8/2	ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.) .....	64	32756	α. Ν. Όρλεανην 17/1 διά Φρήπορτ (Τέξας)
ΜΕΣ ΑΙΓΑΛΗ (δ.) .....	69	17485	α. Χόκι Κόρδ 30/1 διά Νεάπολιν	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ .....	70	113425	ε. Ράντανόρα 20/1
ΜΕΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣ (δ.) .....	70	17485	α. Μελβούρνη 13/2 Αύτεταν	ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ .....	59	16935	ε. Φιλαδέλφεια 11/2
ΜΕΣ ΓΗ (δ.) .....	71	17355	ε. Ριο 'Ιαννέριο 4/2	ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ .....	61	6132	ε. Όθέντο 9/2
ΜΕΣ ΘΕΑ (δ.) .....	73	17355	ε. Πούλο Μπούκοι 8/2	ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥΓ'ΙΣ .....	54	6155	ε. Άλεξανδρεια 7/2
ΜΕΣ ΙΔΕΑ (δ.) .....	72	17118	δ. Θέρσπαταν 'ΑΙΛ. 4/2	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ .....	53	6483	α. Δουνκέρκην 30/1 διά Φλώσιγκ
ΜΕΣ ΛΑΜΨΙΣ (δ.) .....	72	17355	ε. Νεάπολιν 8/2 διά Στέτες	ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ .....	51	6267	α. Αμέρεσσαν 6/2 διά Άλγεριον
ΜΕΣ ΜΙΝΤΕ (δ.) .....	71	17355	ε. Ρεσοί 1/2	ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ .....	59	6132	ε. Ντακάρ 29/1
ΜΕΣ ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.) .....	70	17485	δ. Π.Σαΐδ 7/2 διά Ιταλίαν	ΜΠΡΑΒΟΕΞΠΟΡΤΕΡ .....	77	3827	ε. Εσκιέλα 4/2
ΜΕΣ ΠΡΑΠΤΙΣ (δ.) .....	71	17355	ε. Φρηπόρτ (Μπαχ.) 6/2 διά Σιγκαπούρην	ΜΠΡΑΒΟΤΡΕΙΝΤΕΡ .....	59	4026	α. Ν. Όρλεανην 10/2
ΜΕΣ ΠΝΟΗ (δ.) .....	72	17355	ε. Γιοκάσι 22/1 διά Πούλο Μπούκου	ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ' .....	69	2979	ε. Αμέρησαν 14/2
ΜΕΣ ΤΟΛΜΗ (δ.) .....	65	51412	δ. Ντουμπάτη 21/1	ΜΠΡΕΝΤΑ .....	69	13053	ε. Ααλμποργκ 16/1
ΜΕΣ ΧΑΡΑ (δ.) .....	73	17355	α. Γιουρόπορτ 16/2 διά Κιουρασό	ΜΠΡΗΖ (μ.) .....	64	35082	α. Σάρρος 18/1
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ .....	60	7896	ε. Σιγκαπούρη 10/1 διά Β. Κορέδα	ΜΥΘΙΚ (μ.) .....	67	39617	α. Ν. Όρλεανην 3/2
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.) .....	79	43957	ε. Σάρρος 5/2 διά Παραλίαν	ΜΥΚΗΝΑΙ ΙΙ .....	77	16267	α. Ντώρμπαν 12/2 διά ΗΠΑ
ΜΕΤΣΩΒΟΝ (δ.) .....	80	45000	ε. Σαλλού Βόε 27/1 διά Ν. Όρλεανην	ΜΥΚΟΝΟΣ .....	54	5240	ε. Σάντος 8/2
ΜΗΑΟΣ IV .....	53	3429	δ. Σουεζ 15/2 διά Ερυθράν	ΜΥΡΝΑ .....	67	12277	α. Λάς Πάλμας 13/2 διά Πειραιά
ΜΗΛΟΣ V .....	54	3724	ε. Αλεξανδρειαν 19/12	ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ .....	58	4954	α. Τζένταν 8/2 διά Ρεύνιον
ΜΗΛΟΣ ΑΓΓΑΝΤ .....	79	10991	ε. Λάγος 30/1	ΜΥΡΤΙΑ .....	77	5511	ε. Μπόγιοντ 7/2
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ .....	60	22634	δ. Παναμά 30/1	ΜΥΡΤΙΑ Β. ....	67	5113	ε. Λαττάκια 30/12
ΜΗΤΕΡΑ ΣΤΕΛΛΑ .....	54	15119	δ. Κωνιπολίν 26/12 διά Κωνιτάντζαν	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ .....	57	9345	ε. Αμέρεσσαν 14/2
ΜΙΛΕΝΑ Α .....	45	3401	δ. Κωνιπολίν 17/12	ΜΥΡΤΟΣ .....	70	9085	α. Μδουντ Μασυκανού 28/12 διά Κίναν
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ .....	68	9081	ε. Ναγκόδια 27/1	ΜΥΣΤΡΑΣ .....	63	21329	δ. Μπρούνομπούτελ 4/1 διά ΗΠΑ
ΜΙΜΙ (δ.) .....	65	38294	ε. Βοστώνη 11/2	Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ .....	67	11025	ε. Γιοκοχάμα 13/2
ΜΙΜΗ Μ .....	76	3964	δ. Παναμά 29/12	Ν.Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	78	11850	ε. Γιοκοχάμα 14/2
ΜΙΜΟΖΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ .....	57	5288	ε. Ακαμάτη 27/1 διά Σουεζ	ΝΑΒΕΖΑ .....	59	3246	δ. Σαΐδ 15/6 διά Ιταλίαν
ΜΙΝΑ .....	67	12843	ε. Φλαδέλφεια 7/2 διά Βίσμαρ	ΝΑΓΟΣ .....	71	2997	ε. Λάς Πάλμας 13/2 διά Ρότερνταμ
ΜΙΝΕΡΒΑ .....	57	4365	ε. Κοπέρ 8/2	ΝΑΤΙΑΝΤ .....	75	35561	α. Βιλέμοχαφέν 23/1 διά Ρίτσαρντς Μπούη
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ .....	70	1591	ε. Ταμπικό 1/2 διά Αλείκ Τσάρλες	ΝΑΝΤΙΝΑ .....	70	5879	ε. Λιβόρνο 18/1 διά Τρίπολιν
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ .....							

NENA .....	66	3762	ε. Στεττίνον 14/2	OΛΥΜΠΙΑΣ .....	58	5271	ε. Δουνκέρκην 16/2
NENH .....	69	2988	α. Ν. "Ορλέανην 11/2	OΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	α. Σιγκαπούρην 11/2 διά Ράς Τανούρα
NEOTHS .....	71	9082	α. Νιόρδες Σαλάμ 7/2 διά Μπάραν	OΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΟΡΥ (δ.)	64	38598	α. Γκάλβεσον 24/1
NEPTOYNIA .....	65	27960	α. Αιανκασάκι 29/1 διά Ούλαν	OΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	65	38807	ε. Παλέρμο 21/1
NESTOR ΓΚΑΟΡΥ .....	68	25755	α. Κολούμπια Ρίβερ 19/1 διά Πακιστάν	OΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Εβεργκλέιντς 9/2 διά "Αρούμπα
NESTOR ΣΠΙΡΙΤ .....	57	6527	α. Στεττίνον 29/1 διά Νιγηρίαν	OΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ .....	69	15688	α. Μαπούτο 22/1 διά Βατιλιμόρην
NEFEAH .....	63	8213	α. Γκιζόν 4/2 διά Κανα/πολίν	OΛΥΜΠΙΚ ΡΕΤ'ΝΜΠΟΟΥ (δ.)	75	43744	υπό παραλαβήν
NEFEAH .....	68	24894	δ. Κωνιόλιν 10/2 διά Μαύρην Θάλασσαν	OΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Σπέτζα 12/2 διά Γιβραλτάρ
NEFEAH .....	69	5709	δ. Π.Σαΐδ 19/1	OΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ .....	72	15498	α. Νιούκαστλ 14/2 διά Ρωσία
NEFOZ II .....	71	9093	α. "Ολυμπιαν 29/1	OΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ .....	73	15478	δ. Γιβραλτάρ 3/1 διά N. "Ορλέανην
NIHA ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	ε. Κορίνθ 8/2	OΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ .....	62	2649	α. Ναύλιον 24/12 διά Κωνσταντίνου
NIHREY .....	56	9942	ε. Πειραιά 8/2	OΛΥΜΠΙΟΣ ΗΡΑ .....	57	2511	εις Κάλιαρι 10/5
NIHRIS .....	77	18080	δ. Π. Σαΐδ 10/2	OΛΥΜΠΙΟΣ ΗΦΑΙΣΤΟΣ .....	46	1595	φρεγκ εις Πειραιά ἀπό 12/2/79 (ΔΙΑΛ.)
NIHSOS ΙΘΑΚΗ .....	53	4969	δ. Μπρούνομποτελ 16/12 διά "Αλγέριον	OΛΥΝΘΙΑ .....	72	11946	α. Αμβέρσαν 15/2 διά Περούκόν
NIHSOS ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ .....	47	3247	εις "Αννάδην 17/11/77	ΟΜΑΛΟΣ .....	57	8833	εις Πειραιά ἀπό 6/3/78
NIHSOS ΚΕΡΥΡΑ .....	56	3979	ε. Πειραιά 5/2	ΟΜΕΡ .....	58	2556	εις μεσογειακάς μεταφοράς
NIHSOS ΜΥΚΟΝΟΣ .....	61	5693	α. Ρίο "Ιανέριο 9/2	ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ .....	53	1878	εις Μασσαλίαν ἀπό 8/2/78
NIHSOS ΡΟΔΟΣ .....	57	3190	δ. Κωνιόλιν 1/2 διά Μ. Θάλασσαν	ΟΝΕΣΤΥ .....	76	10858	ε. Τέζναν 13/12 διά Μπάραν
NIHSOS ΣΑΜΟΣ .....	56	5137	ε. Λυσεκίλ 6/2	ΟΝΗΣΙΔΑΣ .....	63	24992	ε. Γκότενιμπουργκ 15/2 (έπισκεψια)
NIHSOS ΣΚΥΡΟΣ .....	61	6306	ε. Μπάραν 7/2	ΟΝΤΕΤΤΕ .....	60	4089	α. Κάννες 22/12 διά Κούβα
NIENMPDPOURGK .....	64	4566	α. Χάρδην 4/21 διά Φ. ντε Φράνς	OΡΑΙ'ΟΝ .....	63	14595	ε. Ροζάριο 13/2
NIKAIΑ .....	73	19831	δ. Παναμά 26/1 διά Ταιήνων	ΟΡΕΣΤΙΑ .....	72	11946	α. Μπάραν 5/2
NIKE .....	59	4071	α. Καρντελέζε 9/2 διά Βενετία	ΟΣΕΑΝ .....	62	10530	α. Αδημποργκ 14/1 διά Χάλιφαξ
NIKH .....	71	9075	α. Ντουλόπι 21/10	ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	α. Λάς Πάλμας 8/2 διά Γιβραλτάρ
NIKHTAS Φ .....	62	6171	ε. Γκάροτον 30/1	ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΟΡΥ .....	79	14884	ε. Λάγος 11/2
NIKOΛΑΟΣ .....	64	6163	ε. Λάγος 28/1	ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ .....	61	16622	α. Μορμουγκάδ 10/2 διά Ιαπωνίαν
NIKOΛΑΟΣ .....	54	3495	ε. Σουεζ 2/1/1	ΟΣΕΑΝ ΡΕΙ'ΝΤΖΕΡ .....	72	14675	α. Ντώρμπατ 17/2 διά Ρίτσαρντς Μπαίην
NIKOΛΑΟΣ .....	53	2822	δ. Σουεζ 2/1 διά Βιενένω	ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ .....	-	15355	α. Λάς Πάλμας 7/2 διά N. "Ορλέανην
NIKOΛΑΟΣ A .....	68	10239	α. Ρουέν 1/4/2	ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ .....	66	11153	ε. Κωνσταντίναν 20/1
NIKOΛΑΟΣ A .....	52	7304	δ. Κωνιόλιν 24/10	ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΟΝ .....	63	11893	α. Βανκούβερ 22/1 διά Ίνδιαν
NIKOΛΑΟΣ ΚΟΝΤΑΡΑΣ .....	79	5300	εις Π. "Άλενκρέ ύπο συμπλήρωσιν	ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	70	63425	ε. N. "Ορλέανην 28/1
NIKOΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ .....	73	17298	ε. Βαλτιμόρων 3/2 διά Ισπανίαν	ΟΣΕΑΝ ΦΡΗΖΕΡ .....	57	4712	δ. Σουεζ 17/2 διά Χοντέντια
NIKOΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ .....	58	3566	α. Πειραιά 3/2 διά Βάρνα	ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ .....	66	3941	προσράξειν εις 28/10 Β. — 15.25 Δ. ἀπό 22/9
NIKOΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Πειραιά 11/1	ΟΣΕΑΝΟΤ .....	64	10349	α. Σιμονόσει 4/2 διά Βανκούβερ
NIKOΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ .....	75	29004	ε. Ραβένα 23/1	ΟΥΑΙ'Τ ΡΟΟΖ .....	60	7504	ε. Ντράμα 1/2
NIKOΣ .....	47	7654	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΥΑΙ'Τ ΣΑΡΚ .....	52	1592	εις μεσογειακάς μεταφοράς
NIKOΣ .....	53	7283	ύπο παραλαβήν	ΟΥΑΝΤΑΝ .....	70	1519	ε. Πειραιά 11/2
NIKOΣ A .....	55	2303	α. Καμπέλο 11/1 διά N. "Ορλέανην	ΟΥ'ΙΝΣΤΟΝ .....	70	15579	α. Χάμπτον Ρόδες 5/2 διά Συρίαν
NIKOΣ B. (δ.) .....	56	8362	ε. Τζένταν 3/1	ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ .....	71	11055	ε. Ταύρεστον 9/2
N. I. ΒΑΡΑΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	α. Βαλτιμόρων 3/2 διά Λαύριον	ΟΥΡΑΝΙΑ Κ .....	63	15377	ε. Χάμπτον Ρόδες 12/2
NIKΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	ε. Πειραιά 26/1	ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞ .....	50	1796	εις Κάρντιαν ἀπό 26/8/77
NIKΟΣ M. .....	54	1931	α. Μπωμόντ 4/1	ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ .....	49	1597	εις Σιγκαπούρην ἀπό 14/3/77
NIKΟS N .....	69	10445	δ. Σουεζ 9/2 διά Σ. "Αραβίαν	ΟΥΡΑΝΟΣ .....	55	4763	εις Σιγκαπούρην ἀπό 15/6/78
NIKΟT .....	58	3385	α. Τάραντα 21/1 διά Σκικντά	ΟΥΧΕΝΦΕΛΔ .....	59	10363	α. Πόρτ Έλιζαμπεθ 8/2 διά Ντώρμπαν
NIKY .....	58	9087	α. Νικαία 25/1 διά Μπεζέδια				
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ .....	57	5279	α. Ρουέν 12/2 διά Καζαμπλάνκα				
ΝΙΤΣΑ (δ.) .....	71	16400	εις Π. Σαΐδ ἀπό 10/2/79				
ΝΟΝΙ .....	68	5430	ε. Χερβόν 13/2				
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ .....	54	7701	εις "Άλενδρειαν ἀπό 11/4/78				
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ .....	66	25820	α. Τζένταν 10/1 διά Αύστραλιαν				
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ .....	61	15092	δ. Ντουμπάτ 20/11				
ΝΟΡΘ ΧΑΙΤΙΝΕΣ .....	62	15110	ε. N. "Ορλέανην 9/2				
ΝΟΣΤΟΣ (δ.) .....	60	21199	α. Πλά Κρούζ 18/1 διά Σαλβαντόρ				
ΝΟΤΑ K .....	70	6235	α. Μπατάγκι (Ινδονησ.) 24/2				
ΝΟΤΗΣ .....	55	5096	α. Καλούπαρ 18/1 διά Π.Χάρκουρτ				
ΝΟΤΗΣ .....	55	3956	εις "Αμπιτζάν 4/9				
ΝΟΥΦΑΡΟ (δ.) .....	60	16491	α. N. "Υόρκην 8/2 διά Αρούμπα				
ΝΤΑΛΙΑ Α .....	45	3487	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΝΤΑΜΙΑΝ .....	64	6460	α. Λάς Πάλμας 30/1 διά Λάγος				
ΝΤΑΝΙΑ .....	67	3868	ε. Λάγος 13/1				
ΝΤΑΠΟ ΑΛΕΚΟΣ .....	58	9028	ε. Σαδόνα 2/2				
ΝΤΑΠΟ ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ .....	58	7396	δ. Γιβραλτάρ 8/2 διά Σουρινάμ				
ΝΤΑΠΟ ΣΤΑΡ .....	59	10609	α. Χαλιφάσ 18/1				
ΝΤΑΠΟ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ .....	61	13054	ε. Γλασκώνην 22/12				
ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ Ι .....	47	2193	δ. Σουεζ 13/2				
ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ ΣΕΛΥΟΥ (δ.)	58	11486	ε. Ν. Χάβεν 12/2				
ΝΤΑΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.) .....	61	22256	α.Σ. "Αννα Μπαι 29/11				
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ .....	63	7700	α. Σάντος 5/2 διά Λαττάκια				
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ .....	61	13092	υπό παραλαβήν				
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΥ' .....	63	13092	α. Γκάμπτο 20/1				
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ .....	74	14523	ειτενουμάσθη "ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ"				
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ .....	77	15320	ε. Τάμπα 2/2				
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ .....	77	15320	α. Λονδίνον 9/2 διά Λάγος				
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ .....	77	15320	α. N. "Ορλέανην 10/2				
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝ .....	68	13553	α. Γάνδην 7/2 διά Χιούστον				
ΝΤΕΝΙΣ Μ .....	59	6134	δ. Π.Σαΐδ 18/11 διά Ελλάδα				
ΝΤΕΝΙΣ Β .....	51	3952	εις "Ωκλαν 6/12				
ΝΤΗΦΑΙ'ΑΝΤ .....	60	19988	ε. Π. Ελιζαμπεθ 10/2				
ΝΤΙΓΚΝΙΤ .....	57	8485	α. Σαζόνα 9/1 διά Κούβα				
ΝΤΙΝΑ ΝΕΝΤ .....	54	5251	α. Πειραιά 25/12				
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.) .....	66	37670	δ. Γιβραλτάρ 22/1 διά Κόρπους Κρίστι				
ΝΤΙΝΤΙΕΡ .....	62	6981	ε. Βάλβις Μπαι 15/2				
ΝΤΟΛΛΥ .....	59	8588	ε. Ν. Μαγκαλόρε 12/2				
ΝΤΟΛΦΙΝ .....	55	4887	ε. Πειραιά 2/2				
ΝΤΟΛΦΙΝ II (δ.) .....	59	2472	δργει εις Πειραιά ἀπό 15/5/77				
ΝΤΟΜΙΝΙΚ .....	62	6980	δ. Παναμά 10/2				
ΝΤΟΜΙΝΙΚ .....	62	1197	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΝΤΟΝΑ ΜΑΝΟΥΕΑ .....	61	9922	α. Ρουέν 13/2 διά Ρότερνταμ				
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.) .....	70	17782	ε. Μπ. "Άρες 7/2				
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ .....	57	9553	ε. Βούμπλαν 22/1				
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.) .....	71	17782	α. Βοστάνην 3/2 διά Άμοριαν Μπαι				
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ .....	78	15229	ε. Κολοκουπία Ρίβερ 7/2				
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΙΟΝΙΟΥ .....	69	8928	ε. Σιγκαπούρην 17/1 διά Κίναν				
ΝΤΟΡΙΣ (δ.) .....	66	45289	δ. Γιβραλτάρ 5/2 διά Άρεού				
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10 .....	76	68567	ε. Τεργέστην 4/1				
ΟΔΥΣΣΕΥΣ .....	74	15978	ε. N. "Ορλέανην 11/2				
ΟΔΥΣΣΕΥΣ .....	64	19140	ε. Τζένταν 10/2				
ΟΔΥΣΣΕΥΣ .....	63	11120	ε. Μπ. "Άρες 23/1				
ΟΔΥΣΣΕΥΣ .....	66	2999	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΟΒΕΝΤΙΚ (μ.) .....	73	73492	δ. Ντουμπάτ 12/12 διά Κούρασσο				
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΒΙΡΤΣΟΥ .....	78	19364	ε. "Αμβούργον 17/2				
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ .....	62	10834	ε. Βενετία 30/1				
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΡΕΙΤΖ .....	72	20512	δ. Κωνιόλιν 9/2 διά Όδησσον				
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡΖΠ .....	78	19344	ε. Μπαχρέδην 12/2				
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ .....	66	21883	ε. "Αιμβέρσαν 1/2				
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΕΤ'ΝΤΕΝ .....	72	20510	ε. "Αγ. Βικέντιον 25/1				
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ .....	78	19346	δ. Γιβραλτάρ 14/1 διά Ρίγα				
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΕΣΤΙΤΖ .....	78	19364	ε. Π. Σουδάν 12/2				
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤ .....	72	20510	ε. Πειραιά 28/1 διά Κόπον ΗΠΑ				
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΡΕΝΤΣΙΠ .....	79	19343	ε. Φρημάντλ 24/1 διά Μπαντάρ Χομενί				
ΟΙΛΑΝΔΑ .....	56	4380	ε. Ρότερνταμ 14/2 διά "Άλενδρειαν				
ΟΙΛΥΜΠΙΑΝ .....	62	1098					

ΠΕΛΩΣ .....	55	7737	ε. Γιβραλτάρ 14/2	ΡΗΝΗ .....	62	9771	α. Πορτμπαντάρ 5/2 διά Μπεντί
ΠΕΜΑ .....	60	4824	α. Χόσφα 4/2 διά Ραβέννα	ΡΗΝΟΥΛΑ .....	70	9069	α. Τζένταν 28/1 διά Μπάραν
ΠΕΡΑ (δ.) .....	67	57794	δ. Κων/πολιν 6/2	ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ .....	62	7596	α. Σάντος 14/2 διά Π. Κανόβερα
ΠΕΡΓΑΜΟΣ .....	72	10410	δ. Χαμπτον ρόδς 8/2 διά Πολωνία	ΡΗΦΕΡ ΠΡΙΝΣΕΣ .....	67	8233	α. Ντώρμπαν 6/2 διά Μη. "Άυρες
ΠΕΡΙΚΛΗΣ .....	60	6134	δ. Γιβραλτάρ 13/2 διά Μπιλμπάρ	ΡΙΒΑ .....	63	10299	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 13/2
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.) .....	67	38915	ε. Σιγκαπούρην 28/1	ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ .....	69	2998	α. Σεβίλην 12/2 διά Καντίζ
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.) .....	76	45330	ε. Τάραντα 6/2	ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ .....	64	19985	ε. Μπρούνομπουτελ 28/1
ΠΕΡΛΑ Α'ΙΑΝΤ .....	64	10865	δ. Γιβραλτάρ 13/2 διά ΗΠΑ	ΡΙΟ ΜΠΡΑΒΟ .....	60	13471	α. Δάντοιχ 5/2 διά Κίλον
ΠΕΡΑ ΜΠΑΙ'Υ .....	71	9623	ύπό παραλαβήν	ΡΙΟ ΜΠΡΑΒΟ .....	70	2746	α. Πλότσας 31/1 διά Λάγος
ΠΕΡΛΑ .....	53	5835	α. Λάς Πάλμας 10/2	ΡΙΟ ΜΠΡΑΝΚΟ .....	61	5584	α. Στεττίνον 14/2 διά Μπατά
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.) .....	75	76005	δ. Ντουμπάν 3/1 διά Βραζιλίαν	ΡΙΟ ΝΤ' ΟΡΟ .....	58	2140	εἰς Ρόττερνταν 23/9
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.) .....	63	30511	α. Νέαν 'Ορλεάνην 4/2	ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'ΙΡΟ .....	57	4931	ε. Πειραιά 19/1
ΠΕΡΤΣ (δ.) .....	70	119730	ύπό παραλαβήν	ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.) .....	67	37311	α. Τζένα Τέρμη 13/1
ΠΕΤΡΑ .....	76	23149	α. Μορμουγάκι 15/2 διά 'Ιαπωνίαν	ΡΙΟΝ .....	59	3413	α. Νέαν 'Υδρην 2/ διά Καζαμπλάνκα
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.) .....	56	11973	ε. Πειραιά 29/12	ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ .....	58	8920	ε. Μπελαθίν 30/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.) .....	55	11859	α. Πειραιά 13/2 διά 'Ιαπωνίαν	ΡΟΖΑΡΙΟ .....	71	9077	δ. Παναμά 1/2.
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.) .....	57	12257	εἰς Τζένταν (άποθηκη)	ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ .....	73	11160	α. Κολούμπια ρίβερ 8/2 διά 'Ιαπωνίαν
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.) .....	54	12107	α. Πειραιά 13/2 διά Λιβύην	ΡΟΣΑΝΑ .....	78	11348	π. Σάδι 27/1 διά Κωνστάντζαν
ΠΕΤΡΟΛΑ 19 (δ.) .....	58	20582	ε. Τζένταν 13/2	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ .....	45	3863	α. Λ. Πάλμας 10/2 διά Λάγος
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.) .....	56	17212	ε. Πειραιά 7/2	ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ .....	68	4207	α. 'Αμβούργον 15/1 διά Κρίστομπαλ
ΠΕΤΡΟΛΑ 26 (δ.) .....	63	53141	ε. Πειραιά 5/2	ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΚΑ'Υ .....	69	4121	α. 'Αλεσούντ 8/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 27 (δ.) .....	64	50885	ε. Τζένταν 6/2	ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ .....	64	4464	α. 'Αμβούργον 18/2 διά Βρέστην
ΠΕΤΡΟΛΑ 30 .....	56	2796	δ. Σουέζ 18/2	ΡΟΥΜΑΝΙΑ .....	54	3616	α. Πειραιά 9/ διά Σμύρνην
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.) .....	66	43399	α. Πειραιά 9/2 διά Αγυπτον	ΡΟΥΜΠΙΝΙ .....	60	11632	α. Πειραιά 1/ διά Δυρράχιον
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.) .....	57	21977	ε. Πειραιά 13/2	ΡΟΥΜΠΙΝΙ .....	52	2606	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.) .....	50	16485	α. Πειραιά 10/2 διά Μέγαρα				
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.) .....	51	16440	ε. Τζένταν 11/2				
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.) .....	60	26467	α. Ράι Τανόρια 14/2				
ΠΕΤΡΟΛΑ 40 .....	58	1781	ε. Πειραιά 1/2				
ΠΕΤΡΟΛΑ 80 .....	71	1599	δ. Π. Σάδι 1/2				
ΠΕΤΡΟΜΑΡΑΔΑ'ΙΤ .....	57	8776	α. Σάντα Φέ 8/2 διά Μη. "Άυρες	ΣΑΒΒΑΣ (δ.) .....	59	20514	ε. Πούλο Μπούκομ 23/1
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΣΤΑΡ .....	61	8220	α. Ρ. 'Ιανέρο 6/2 διά Χάδιφ	ΣΑΙΓ'ΖΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ .....	64	7606	ε. Καράτσι 14/2
ΠΗΛΕΥΣ .....	68	23706	δ. Π. Σάδι 16/2 διά Βαλένθια	ΣΑΙΓ'ΝΙ .....	57	9038	α. Νέαν 'Ορλεάνην 10/2
ΠΗΛΕΑΣ .....	50	2282	α. Άλεξανδρειαν 29/1 διά Πειραιά	ΣΑΙΓΝ ΑΝΤΩΝΥ (δ.) .....	68	53160	α. Ντουμπάδι 29/12 διά Π. ο Πιέρ
ΠΗΛΑΙΟ .....	69	10016	α. Αυγιτζάν 15/1 διά Ντακάρ	ΣΑΙΓΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	57	8532	α. Μορμουγάκι 13/2 διά Μπεντί
ΠΗΝΕΑΛΟΠΗ .....	62	29506	α. Νέαν 'Ορλεάνην 9/2	ΣΑΙΓΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.) .....	63	31248	α. Τζένταν 10/2 διά Περσικόν
ΠΗΝΕΑΛΟΠΗ Α .....	62	6299	α. Δουνκέρκην 16/2 διά 'Ιράκ	ΣΑΙΓΝ ΝΙΚΟΛΑΣ .....	66	16186	α. Μονφαλάνε 19/1 διά Γιβραλτάρ
ΠΗΝΕΑΛΟΠΗ ΙΙ .....	52	2445	δ. Κων/πολιν 30/1 διά Ρεύν	ΣΑΙΓΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.) .....	65	39011	α. Νέαν 'Υδρην 3/2 διά 'Αρουσμπα
ΠΗΝΕΑΛΟΠΗ ΙΙΙ .....	56	6198	ε. Λεμεσόν 11/2	ΣΑΙΓΝ ΤΩΡΤΖΙ (δ.) .....	75	24408	ε. 'Αγ. Φραγκικον 6/2
ΠΗΤΕΡ Λ .....	61	13336	α. Λ. Πάλμας 17/2 διά Λεννιγραντ	ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.) .....	69	99137	ε. Κάρυν διλ. 15/2
ΠΙΝΔΑΡ .....	72	20045	δ. Παναμά 5/2 διά 'Αμβούργον	ΣΑΛΑΜΙΣ .....	63	9579	δ. Παναμά 14/1
ΠΙΝΔΑΡΟΣ .....	63	10617	α. Βομβάν 6/2 διά Κολόμπο	ΣΑΛΑΜΠΟ (δ.) .....	56	12666	α. Αύγουσταν 28/1 διά Κοτονού
ΠΙΝΔΑΣ (μ.) .....	64	37792	ε. Σετουπάτα 28/1	ΣΑΜΗ .....	60	8361	δ. Σουέζ 15/2
ΠΙΣΤΙΣ .....	73	13631	α. Χιδά 14/1 διά Σιγκαπούρην	ΣΑΜΜΕΡ .....	68	4598	α. Σαλέρνο 26/1 διά Νάντην
ΠΙΣΤΙΣ(δ.) .....	55	13560	α. Νέαν 'Ορλεάνην 11/2	ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ .....	70	5951	α. Δουνκέρκην 16/2 διά Βαλτικήν
ΠΙΣΤΙΣ .....	66	8160	α. Κιασαράδο 29/1 διά Μπουσάν	ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ .....	71	8628	α. Καράτσι 12/2
ΠΙΣΤΙΣ .....	55	3768	εἰς Λουάντην 11/17/7	ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ .....	71	6189	δ. Ντόβερ 11/2
ΠΙΤΡΙΑ .....	72	9350	α. Τάμπα 5/2 (ΕΠΩΛ)	ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ .....	71	8647	δ. Παναμά 26/1
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΕΥ .....	71	3551	α. Ντακάρ 8/2 διά Τάραντα	ΣΑΜΟΣ .....	66	17208	ύπό παραλαβήν
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΥΟΥ .....	72	3551	ε. Αμβέρσαν 13/2	ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ .....	69	1506	δ. Κων/πολι 24/1
ΠΙΤΡΙΑ ΖΑΝ .....	72	3446	α. Μπιλμπάρ 29/1 διά Πασάγιες	ΣΑΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ .....	73	8922	α. Ρόττερνταν 25/1 διά Λιβύην
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ .....	69	3654	α. Ντεμπέραδρα 26/12 διά Τρίνινταν	ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ .....	61	6598	δ. Σουέζ 14/2 διά 'Ιράν
ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑ'Υ .....	72	3446	ε. Πειραιά 2/12	ΣΑΜΟΣ ΣΗ .....	65	5651	δ. Μπρούνομπουτελ 5/2 διά Κλαιπέντα
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ .....	70	3654	α. Ρόττερνταν 7/2 διά 'Οράν	ΣΑΜΟΣ ΣΚΑ'Υ .....	54	8517	α. Ντακάρ 5/2 διά 'Αμπιτζάν
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ .....	73	9350	ε. Βαλερού 13/2 (ΕΠΩΛ)	ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ .....	65	5775	ε. Βενεζέρη 30/1
ΠΙΑΤΟΝΙΚΗ(μ.) .....	67	48747	α. Αμβούργον 19/2 διά Τής	ΣΑΜΠΙΜΕ ΣΤΟΡΜ .....	65	2916	α. Βανκούβερ 28/1
ΠΛΕΙΑΣ .....	63	10736	ε. Σεύλεδης 15/2 διά Μομπάσα	ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ .....	72	11506	δ. Παναμά 11/2
ΠΛΕΙΑΣ .....	64	6341	α. Μαπούτο 15/2	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	75	29260	δ. Παναμά 11/2
ΠΛΩΤΙΝΟΣ .....	65	10679	ε. Σάντος 1/2	ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ .....	72	11505	α. Καλκούτα 10/2 διά Σιγκαπούρην μετων. «ΕΡΝΑΜ»
ΠΟΕΤΙΚ (μ.) .....	66	33291	ε. Ρόττερνταν 16/2	ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΥ .....	63	3812	α. Καροσιούν 8/2 διά Τσαμάρκη
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.) .....	55	10374	α. Ρ. 'Ιανέρο 15/1	ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ .....	68	11002	α. Ρ. 'Ιανέρο 8/2 διά Ρεσίφε
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ .....	70	17179	ύπό παραλαβήν	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	57	8952	ε. Είβονασσού 1/52
ΠΟΛΥΔΩΡΑ .....	64	7832	α. Μηδόραν 8/1	ΣΑΝ ΡΑ'ΙΖ .....	60	10224	ε. Σηπτέλι 27/1
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ .....	53	8499	α. Ασττάκιον 13/1	ΣΑΝ ΣΑΝ .....	79	10600	ε. Μαπούτο 12/12
ΠΟΛΥΞΕΝΗ .....	62	17953	α. Αυγούσταν 17/1	ΣΑΝ ΣΩΝΤΖ .....	71	9084	α. Τζένταν 10/2 διά 'Ιράν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ .....	58	8314	δ. Π. Σάδι 27/1	ΣΑΝ ΣΤΙΩΡΤΖΙΟ ΙΙΙ .....	61	8153	α. Π. Ελίζαμπεθ 28/1 διά 'Ιαπωνίαν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ .....	57	8585	ε. Σιγκαπούρην 28/11	ΣΑΝ ΣΟΥΑΝ .....	61	5723	α. Μαπούτο 14/2 διά Νακάλα
ΠΟΛΥΣ (δ.) .....	65	40284	εἰς θέστιν 27/35 8 — 91/35 Δ 18/1	ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ .....	79	10996	ε. Φιλαδέλφειαν 9/2
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΑΡΕΔΗ .....	43	14425	άργει εἰς Πειραιά άπο 15/3/75	ΣΑΝΤΚΟΥΑΖΙΡΑ .....	79	10000	ε. Κασμπλάνκα 4/2
ΠΟΛΥΤΡΟΠΟΣ .....	75	13036	ε. Μαντανίδο (Μεξ.) 3/1	ΣΑΝΚΑΡΙΜΠ .....	79	10996	α. Σ. Τζόν 18/1 διά Λιβερπούλ
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ .....	77	16014	ε. Βενετία 29/1	ΣΑΝΝΑΡΙΑ .....	78	10994	ε. Σ. Θηλί 19/1
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ .....	64	2961	ύπό παραλαβήν	ΣΑΝΤΑ ΠΟΛΑ .....	68	11364	ε. Αμβούργον 19/2
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.) .....	67	45229	α. Χιούστον 3/2 διά 'Ιαπωνίαν	ΣΑΝΤΑΓΙΑΚΟ .....	57	9144	α. Γιοκοχάμα 3/2 διά Πόχαγκ
ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	61	12808	δ. Παναμά 8/2	ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ .....	72	9983	α. Βρέστην 9/2 διά Μπορτώ
ΠΟΠΗ Π .....	62	11272	α. Λάρνακα 1052	ΣΑΝΤΟ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ .....	78	9773	α. Κολούμπια ρίβερ 31/1 δι' 2 Ιαπωνίαν
ΠΟΠΟΣ ΑΙΛΑΝΤ .....	77	10558	α. Χόργκ Κόγκ 8/2 διά Κεσσελούγκ	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ .....	78	13464	ε. Ταγνέρην 25/1
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ .....	55	5033	α. Φάλμωσθ 18/2 διά Πειραιά	ΣΑΝΤΟΣ .....	61	8198	ε. Νόρντεχαμ 16/2
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ .....	68	9650	α. Χάμπτον ρόδς 12/2 διά 'Αβδα	ΣΑΝΤΟΣ .....			α. Σάντος 6/2 διά Νέαν 'Υδρκην
ΠΡΙΚΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.) .....	64	34707	έξωθι Κούβας 31/1	ΣΑΞΕΣΟΡ .....	58	11946	α. Καζαμπλάνκα 14/2 διά Πολωνίων
ΠΡΙΒΙΜ ΣΤΑΡ .....	53	5690	άργει εἰς Πειραιά δόπι 21/2/78	ΣΑΥΟΓΙΟΥ'ΓΝΤ .....	63	15981	ε. Μπουζάρης Μητρί 15/2
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ .....	66	22593	ύπό παραλαβήν	ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ .....	72	16402	δ. Σάδι 1/ διά Ρωσίαν
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ .....	59	9633	α. Τουτικόριν 2/ διά Κολόμπο μετων. «ΕΥΓΕΝΙΑ Υ.»	ΣΑΠΦΟ .....	63	17876	δ. Γιβραλτάρ 24/12 διά Κωνστάντζαν ύπό παραλαβήν
ΠΡΟΟΔΟΣ .....	58	4225	δ. Κων/πολιν 2/ διά Γαλάτοι	ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ .....	58	1791	α. Π. οφ Σπαινή 7/2 διά Βενεζουέλα
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ .....	70	9865	δ. Παναμά 31/12 διά 'Ιαπωνίαν	ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ .....	79	5801	α. Όβέντα 8/2 διά Π. Τζέντιλ
ΠΡΟΣΩ .....	68	34640	α. Γιοκούδαμα 7/2 διά Μίζουσάμα	ΣΑΡΑΝΙΚ ΣΗ .....	63	8999	δ. Γιβραλτάρ 14/2
ΠΡΩΤΕΥΣ .....	68	37419	ε. Ρίτσαρτον Μπατί 27/1	ΣΑΡΑΝΙΚΟΣ .....	78	10299	ε. Κερπέτη 21/12
ΠΡΩΤΟΧΑΛΤΟΣ .....	68	9585	α. Γιοκούδαμα 28/1 διά 'Ασσαμπ	ΣΑΡΑΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ .....	57	9001	α. Αυγέρσαν 16/1 διά Λαττάκια
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ .....	56	9218	εἰς Καροσιούν (πρός διάλογον)	ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ .....	71	8894	ε. Μπιζέρη 22/1
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ .....	72	16402	α. Λ. Αντιζελές 1/2 διά Γιοκοχάμα	ΣΕΛΑΣ .....	63	10947	ε. Τσιταγκόν 15/2
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ .....	75	16163	ύπό παραλαβήν				

ΣΗΜΗΝΗ ΜΕΝΤ .....	70	2982	ε. 'Αμβέροαν 8/1		ΣΤΑΡ (δ.) .....	56	10287	όργει εἰς Πειραιάδ
ΣΗΜΗΝΗΤ ΑΜΕΡΙΚΑ .....	77	14484	α. Κουβέτη 18/2 δι' 'Ιταλίαν		ΣΤΑΡ .....	64	1584	α. Πειραιά 18/12 δι' 'Αλγέριον
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ .....	57	9603	ύπο παραλαβήν		ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ .....	72	18876	ε. Πειραιά 4/2
ΣΗΧΟΡΣ .....	53	6518	α. Λ. Πόλμας 5/11 διά Κούβα		ΣΤΑΡ ΓΚΕΙ'ΖΕΡ .....	68	16611	δ. Παναμάδ 5/2 διά Σάν Νιτένκο
ΣΙΓΑΝΤΟ Α. Σ .....	69	12485	α. Ρόττερνταμ 17/2 διά Γουνία		ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ .....	68	16612	δ. Γιβραλτάρ 23/1 διά Π. 'Εβεργκλέιντς
ΣΙΓΚΡΙ .....	61	5239	α. Γκουκλέτ 9/1 διά Βεγγαδήν		ΣΤΑΡ ΔΕΛΦΙΑΝ .....	70	19199	δ. Παναμάδ 9/2 διά Λ. 'Αντζελες
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ .....	68	10016	δ. Κων/πολιν 8/1 διά Άκασούλα		ΣΤΑΡ ΘΗΦΕΥΣ .....	68	18470	α. Βανκούβερ 18/1
ΣΙΛΒΕΡ ΑΓΓΛΑΝΤ .....	73	9948	δ. Κων/πολιν 20/1 διά Ρουμανία		ΣΤΑΡ ΙΟΝΙΑΝ .....	69	19165	ε. Ναγκόρια 2/2
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ .....	58	8574	α. Τροντχέμ 9/1 διά Τρίνινταν		ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ .....	77	19886	α. Λείεσες 19/1 διά ΗΠΑ
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΡΟΥ .....	78	11272	α. Ντεσέρδρε 9/1 διά Λάργος		ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΔΑ .....	73	14667	δ. Παναμάδ 30/12 διά 'Ιντσόν
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΙ'ΝΤ .....	77	11272	α. Κ. Τάουν 24/1 διά Ν. 'Αμερικήν		ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΟΡ .....	73	14667	α. Βανκούβερ 7/2 διά Ν. Ζηλανδίαν
ΣΙΛΒΕΡ ΉΓΚΑ .....	78	11272	δ. Παναμάδ 7/2		ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ .....	77	19886	α. Βανκούβερ 10/2 διά 'Ιαπωνίαν
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ .....	75	8981	α. Σιγκαπούρην 5/2 διά 'Ιταλίαν		ΣΤΑΡ ΛΑ'ΙΤ .....	61	13184	α. Παναμάδ 11/2 διά Σαβάννα
ΣΙΛΒΕΡ ΚΟΟΥΣ .....	54	7311	α. Χόγκ Κόγκ 30/1 διά Λάργος		ΣΤΑΡ ΛΑΚΩΝΙΑΝ .....	71	19206	α. Κίτιμα 31/1
ΣΙΛΒΕΡ ΛΑ'ΙΤ .....	56	6642	ε. Τζένταν 20/1		ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ .....	74	14667	ε. Γλασκώθην 15/2
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ .....	69	9305	ε. Μανούτο 14/2		ΣΤΑΡ ΟΡΦΕΥΣ .....	69	19024	α. 'Αμβερόγιον 5/2 διά Χουέλβα
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΕΡΝΤ .....	55	6663	δ. Σουέζ 9/2 δι' 'Ακαμπα		ΣΤΑΡ ΠΕΡΣΕΥΣ .....	68	18469	ε. Λιβρόνο 12/2
ΣΙΛΒΕΡ ΠΟΡΤ .....	56	6617	δ. Γιβραλτάρ 11/2		ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ .....	73	18892	α. Γκήλογκ 10/2 διά Βανκούβερ
ΣΙΛΒΕΡ ΟΣΖΑΝ .....	55	6545	ε. Τζένταν 26/1		ΣΤΑΡ ΠΡΑΤ'ΙΝΤ .....	62	15649	α. 'Αμβέροαν 15/2 διά Νέαν 'Υόρκην
ΣΙΛΒΕΡ ΣΤΙΥ .....	60	10631	δ. Σουέζ 11/1 διά Μπαγκόκ		ΣΤΑΡ ΠΡΩΤΕΥΣ .....	68	18470	ε. Λ. 'Αντζελες 14/2
ΣΙΛΙΑ .....	68	3035	α. Π. Σάιδ 8/2 διά Ρίντχαμ Ντόκ		ΣΤΑΡ ΡΟΝΤΙΑΝ .....	70	19210	δ. Παναμάδ 8/2 διά βαρκελώνην
ΣΙΛΚ .....	56	5042	α. Π. Χάρκουρτ 28/1 διά Λομέ		ΣΤΑΣΙΑ .....	70	16644	α. Νέαν 'Ορλεάνην 1/2
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ .....	63	9341	α. Μομπάν 14/2 διά Κολδουπο		ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.) .....	76	163810	α. Κάρυκ διά. 16/1 διά Μπιλμπό
ΣΙΝΤΥ .....	70	18272	α. Ντέρκαρπ 15/2 διά Μομπάν		ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ .....	73	8953	α. Λ. Τσάρλς 2/1
ΣΙΦΝΟΣ .....	72	16018	α. Κίνκστον 4/7		ΣΤΕΛΙΟΣ II .....	56	3369	ε. Θεσσαλονίκη 13/12 δι' 'Αλγέριον
ΣΙΦΝΟΣ .....	58	13878	α. Γιβραλτάρ 18/10 διά Χάμπτον ρόδων		ΣΤΕΛΛΑ .....	57	8898	α. Βούβλιαν 15/2 διά Κολόμπο
ΣΙΦΝΟΣ .....	66	10663	ύπο παραλαβήν		ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ .....	55	8021	ε. Τζένταν 10/1 δι' 'Ιράν
ΣΚΑΠΟΥΓΙ'ΙΔΑ .....	76	19150	α. 'Αδελαΐδα 14/2 διά Περιοκόν		ΣΤΕΝΙΕΣ .....	59	6678	ε. Πειραιάδ 28/1
ΣΚΑΠΟΥΓΙ'ΙΝΤ .....	70	9077	ε. Ντέρκαρπ 16/2		ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ .....	73	8953	α. Σιγκαπούρην 29/1 διά Χόνκ Κόργ
ΣΚΑΠΛΕ'ΙΚ .....	53	3899	άργει εἰς Πειραιάδ 26/5					
ΣΚΑΠΛΑΙΟΥΝΤ (δ.) .....	61	22018	ε. 'Αρουράτ 2/2					
ΣΚΑΠΛΙΜΠΡΖ .....	71	9085	α. Σιγκαπούρην 11/2 διά Κίναν					
ΣΚΑΠΤΡΕ'ΙΝΤ (δ.) .....	60	21230	ε. Μπότγουντ 13/2					
ΣΚΑ'ΥΦΡΟΣ .....	63	1280	ε. Λάργος 16/12					
ΣΚΛΗΡΙΟΝ .....	69	9057	δ. Παναμάδ 9/2 διά Λονδίνον					
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.) .....	58	12492	ε. Πειραιάδ 2/2					
ΣΚΟΠΕΛΟΣ .....	48	3745	άργει εἰς Χαλκίδα 12/7/78					
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ .....	57	1368	ε. Ρόττερνταμ 19/2					
ΣΚΟΠΗ .....	56	10043	α. Γουνία 4/2 διά Κίελον					
ΣΚΟΡΠΙΟΣ .....	77	19166	α. Φρημάντλ 12/2 διά Ναχόντια					
ΣΚΥΜΝΟΣ .....	62	9648	δ. Σουέζ 2/2					
ΣΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΝ .....	53	6319	α. 'Αμβερόν 5/2 διά Κων/πολιν					
ΣΚΥΡΟΣ (μ.) .....	67	50806	δ. Γιβραλτάρ 13/2 δι' 'Αρζού					
ΣΚΥΡΩΝ .....	64	17487	ε. Πειραιάδ 1/12 (έπισκεψα)					
ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ .....	62	8771	α. Μόμπιλ 5/2 διά Χιούστον					
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣ .....	63	2211	ε. Λάργος 15/11					
ΣΩΒΕΡΕ'ΙΝ ΡΟΥΜΠΥ .....	58	4253	δ. Π. Σάιδ 11/2					
ΣΩΒΕΡΕ'ΙΝ ΣΤΑΡ .....	66	8534	α. Βενετία 30/1 διά Δυρράχιον					
ΣΟΝΙΝΤ .....	68	11659	ύπο παραλαβήν					
ΣΟΥΑΖΙ ΓΟΥΟΡΙΟΡ .....	60	8940	ε. Μπόραν 2/2					
ΣΟΥΑΝ ΛΕΙ'Κ (δ.) .....	61	20433	ε. Νεόπολιν 9/2					
ΣΟΥΕΡΤΕ .....	63	4803	εις μεσογειακά μεταφοράς					
ΣΟΥΖΑΝ .....	65	21451	δ. Σουέζ 28/1					
ΣΟΥΖΑΝ Υ .....	64	4464	α. Μπορτρώ 18/1 δι' 'Ακαμπα					
ΣΟΥΖΗΝΤ ΜΑΡΙΑ .....	57	9753	ε. Τακλούτα 23/9					
ΣΟΥΖΗΝΤ ΣΑΡΠΙΑΖ .....	56	10271	α. Θέουτα 10/2					
ΣΟΥΖΗΝΤ ΤΟΝΙΑ .....	61	7585	ε. Πειραιάδ 12/2					
ΣΟΥΛΑ Κ. (δ.) .....	59	25136	α. Σουάμπατα 30/1 διά Ταιβάν					
ΣΟΥΛΑ Κ. .....	58	10635	α. Καράται 21/1					
ΣΟΥΝΙΟΝ .....	68	13894	ε. Τζένταν 25/1					
ΣΟΥΦΙΑ .....	60	4489	α. Ταρτούς 12/1					
ΣΟΦΙΑ .....	60	8251	έπωληθη εἰς Παναμαϊκά συμφέροντα					
ΣΟΦΙΑ .....	53	2805	εις μεσογειακά μεταφοράς					
ΣΟΦΙΑ Κ. .....	71	15696	α. Λ. Πόλμας 15/2 διά Λένινγκραντ					
ΣΟΦΙΑ Κ. .....	78	15364	ε. Λάνος 3/2					
ΣΟΦΙΑ Μ. .....	77	16432	ε. Μανδούσ 8/1					
ΣΠΑΡΤΑΝ .....	62	2980	α. Αμμόχωστον 22/1 διά Μιζουράτα					
ΣΠΑΡΤΟ .....	67	11993	ε. Ντακάρ 11/2					
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.) .....	58	11492	α. 'Αμβερόγιον 15/2 διά Ν. 'Ορλεάνην					
ΣΠΕΤΣΕΣ ΑΓΓΛΑΝΤ .....	70	8174	α. Θέουτα 10/2 διά Φιλαδέλφειαν					
ΣΠΙΛΙΟΣ .....	67	15841	ύπο παραλαβήν					
ΣΠΥΡΟΣ (δ.) .....	65	31296	α. Μόγκοταν 8/2					
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.) .....	72	103291	α. Αμπού άλ Μπουκού 30/1 διά Φιουμιτάνο					
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.) .....	70	17485	α. Φλώσιγκ 9/2 διά Λάργος					
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.) .....	64	41260	ε. Κόρπους Κρίστι 14/11					
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.) .....	70	17485	α. Ζευμπρούγκε 19/1 διά Π. Κέρπον					
ΣΤΑΛΔ Ζ .....	68	22118	δ. Π. Σάιδ 28/1					
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ .....	56	8878	α. Βιζακαπανάτη 30/1 διά Κακινάντα					
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.) .....	70	17485	ε. Καράται 18/2					
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.) .....	70	17485	ξεωθι. Ντέρκαρπ 3/2					
ΣΤΑΜΥ .....	72	30315	δ. Παναμάδ 1/2					

T Φ Α ΠΡΟΓΚΡΕΣ .....

T Φ Α ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ .....

ΤΑ'ΙΓΚΕΡ ΜΠΑΙΗ .....

ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ .....

ΤΑΚΗΣ Η. .....

ΤΑΚΙ .....

ΤΑΚΤΙΚ (δ.) .....

ΤΑΛΑΒΕΡΑ .....

ΤΑΜΑΡΑ .....

ΤΑΝΑΓΡΑΙΔΑ .....

ΤΑΝΙΑ .....

ΤΑΝΙΤ (δ.) .....

ΤΑΙΑΡΧΗΣ .....

ΤΑΡΑ .....

ΤΑΡΕΚ .....

ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ .....

ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ .....

ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΑΕ'ΙΝ .....

ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΒΕΡ .....

ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ .....

ΤΑΣΙΑ (δ.) .....

ΤΑΣΙΑ .....

ΤΑΣΟΣ Κ. .....

ΤΑΣΟΣ Ν. .....

ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.) .....

ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. .....

ΤΑΤΡΙΝΑ .....

ΤΑΥΡΟΣ (δ.) .....

ΤΑΥΡΟΣ .....

## ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

SHIPBROKERS

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

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

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 - 480.5611, ΤΕΛΕΞ: 885651 RANDK G

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

ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11846	α. Χόκη Κόκη 13/2 διά Μόδι	ΦΑΙΡΓΟΥΐΓΝΤΣ	69	9631	α. Τούμπα 5/2 διά Ναυγόγια
ΤΕΛΑΜΩΝ	54	7853	α. Λ. Πάλμας 13/2 διά Λάνος	ΦΑΛΑΚΩΝ	78	13889	α. Βρέμην 5/2
ΤΕΛΑΝΚΑ	56	3865	α. 'Αμβούργον 5/1 δι' Άλγεριαν	ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	60	13789	α. Νέαν 'Ορλεάνην 9/2
ΤΕΛΑΟΥΡΑ	55	3825	ε. Βούβανη 31/1	ΦΑΜΙΛΛΑ ΓΙΟΥΝΤΥ	65	10116	ε. Μαυρίκιον 14/1
ΤΕΛΕΝΔΑΟΣ	67	12162	α. Ντουμπάντα 13/2 διά Νταμάρ	ΦΑΜΙΛΛΑ ΔΕΣΤΑ	62	9890	υπό παραλαβήν
ΤΕΜΕΡΑΡΕ	56	8995	ε. Ντακόρ 25/1	ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	ε. Τόκιο 6/2
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΑΝΗΣ	55	3382	είς Τζουνί 30/5/77
ΤΕΤΗ Ν.	69	9885	α. Νιούκαστα 27/1 δι' Ιαπωνίαν	ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	α. Πόρτομουσθ 11/2 δι' Αμουσιάν Μπιάν
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	ε. Σαβάννα 5/2	ΦΑΟΥΣΚΑΝΤΙΚΕΡ	65	8999	α. Γκουαγιακίλ 14/2 διά Βανκούβερ
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569	υπό παραλαβήν	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	α. Βουλώνιαν 2/2 δι' ΗΠΑ
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΑ'Υ'	72	9081	α. Ρότερντρον 2/2	ΦΕΙΛΙΣΤΥ	50	5317	άργει είς Περαιώ
ΤΖΕ'ΙΝΤ	74	8915	δ. Παναμά 13/2	ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	62	10186	α. Μανόύτο 2/2
ΤΖΕΛΑ	62	9571	α. Κ. Τάουν 8/2 διά Βαλπαραίζο	ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Βιλελμοχάρφεν 11/2
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	α. Χόβρην 24/1 διά Κοατζακούλκος	ΦΙΛΙΑ	60	5523	α. Νιώρημπαν 9/2 δι' Ίράκ
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΑΟΡΥ	62	16563	δ. Σουεζ 5/1	ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	α. Μίρι 6/2 διά Σέρια
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	ε. Τεργέστην 30/1	ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10180	α. Κολόμπα 13/2 διά Σουεζ
ΤΖΙΝΙ	61	11125	α. Πειραιά 27/1 διά Βρινδήσιον	ΦΙΛΙΠ ΝΟΥΑΡ (δ.)	67	54480	α. Φιλαδέλφειαν 9/2 δι' Έσκριβος ρίβερ
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ	64	9940	δ. Μπρούνιμπούτελ 3/2	ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	δ. Π. Σαΐδ 17/2 δι' 'Αν. Γερμανίαν
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	α. Ρουέν 15/1 δι' Άλγεριον	ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869	α. Μπ. 'Άρες 10/2 δι' Ιαπωνίαν	ΦΙΛΟΘΕΗ	61	9789	α. Κέύκαν Τέρρη. 6/2 διά Μέγαρα
ΤΖΟΥΑΝΑ Α.	68	14569	α. Νέαν 'Ορλεάνην 1/2	ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	ε. Μαντράς 3/1
ΤΖΟΥΝΙΟΡ	77	3827	α. Π. 'Αρθρου 28/1	ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	α. Φιλαδέλφειαν 25/1 δι' 'Εσκράβος ρίβερ
ΤΖΩΝ (δ.)	66	39520	δ. Ρότερντρον 18/2	ΦΙΟΙΣΒΟΣ	71	19747	δ. Σαΐδ 9/2 διά Λονδίνον
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	δ. Π. Σάιδ 16/2 δι' Ιταλίαν	ΦΙΛΟΡΥ	58	2874	είς Γκάντια 9/8
ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16380	α. Κολούμπια ρίβερ 5/2 δι' Ιανδονησίαν	ΦΙΛΟΡΑ Κ.	78	15364	α. Π. Νουάρ 1/2 διά Γάνδην
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	ε. Λάγος 26/1	ΦΙΛΟΡΑ Κ.	60	9685	α. Μπ. 'Άρες 24/1 δι' Αβάνα
ΤΖΩΝ Κ.	72	5303	υπό παραλαβήν	ΦΙΛΟΡΑ Ν.	73	17519	ε. Ρούμπια 5/2
ΤΖΩΝ ΛΕΩ	56	8818	ε. Χάλντια 3/2	ΦΙΛΟΡΑ II	60	5044	ε. ΜΠ. 'Άρες 9/2
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	α. 'Αμβρεσ 1/2 διά Σέβην διλ.	ΦΙΟΒΟΣ	58	5065	ε. Μπαντρά Χοενίν 1951
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	α. Ράγκον 9/2 διά Μπαγκόκ	ΦΙΟΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	α. Ρότερνταμ 6/2 διά Περαιώκ
ΤΖΩΝ Π.	68	4716	υπό παραλαβήν	ΦΙΟΝΙΣ	69	11489	α. 'Ηστ Λόντον 1/2
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	ε. Μαρφεντόνια 21/9	ΦΙΟΝΙΣ	48	3269	άργει είς Καράτα 19/11/76
ΤΖΩΝΗ	65	19750	δ. Παναμά 9/1 διά Νάντη	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13763	α. Λ. 'Αντζελες 1/2 διά Μανζανίλο
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	ε. Βιλεμπάρτον 1/2	ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'ΙΣ	63	16141	υπό παραλαβήν
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	α. Γουόρρη 22/12	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	6894	ε. Σιγκαπούρην 24/1
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	ε. Πειραιά 8/2	ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑΪ'	66	2999	α. Κόκο 3/2 διά Γουόρρη
ΤΖΩΡΤΖ Φ.	58	3778	α. Σφάξ 9/2 διά Μπουργκάς	ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	57	10371	ε. Ρουέν 12/2
ΤΖΩΡΤΖΙΑ	77	11348	δ. Παναμά 16/2 διά Λονδίνον	ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	υπό παραλαβήν
ΤΗΘΥΣ	53	5690	α. Π. Νουάρ 5/1	ΦΟΥΡΚΕΡΟ	59	3775	α. Πειραιά 7/2 διά Κωνσταντίαν
ΤΗΘΥΣ	73	3717	ε. Σουεζ 5/10	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	α. 'Αμβούργον 15/2 δι' 'Εσμπιτζεργκ
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	58	6492	α. Ζαβόνα 9/2 δι' Όράν	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	δ. Κελάρκ 2/1 διά Ρότερνταμ
ΤΗΛΟΣ	67	12142	ε. Μόντρεαλ 10/12	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	α. Ναυγόγια 30/1 διά Τζιμπούτι
ΤΗΝΟΣ	67	10849	α. Κουβέντη 9/2 διά Ν. Κορέαν	ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	69	13543	α. Μηβέρσον 10/2
ΤΙΜΗ	68	8825	δ. Γιβραλτάρ 14/2 διά Πειραιά	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ε. Βομβάνην 14/2
ΤΙΜΠΕΙΣΤΙ	70	1599	δ. Παναμά 13/2 διά Νάντη	ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ	61	1194	ε. Μπαχρέν 18/2
ΤΙΝΑ (δ.)	76	16381	ε. Βιλεμπάρτον 1/2	ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1097	α. Νέαν 'Ορλεάνην 24/1
ΤΙΝΑ	73	3094	α. Μπρά 2/2	ΦΡΙΞΟΣ Δ.	68	10544	δ. Σουεζ 22/11
ΤΙΝΑ ΛΕΝΤΟΥΔΗ	61	11621	α. Σάντον 12/2 διά Μασσαλίαν	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Κασιούγκ 12/1
ΤΙΝΙ Π.	70	3025	ε. Ταρτούς 2/1	ΦΡΟΣΩ	70	18328	ε. Πορτούνα 9/2 δι' Εύρωπην
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	α. Χιούστον 3/2	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	α. Π. Σαΐδ 9/2 δι' ΗΠΑ
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	α. Βενετία 9/2 διά Πειραιά	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40417	α. Πωλίδη 27/1
ΤΟΛΜΗ	71	4979	ε. 'Αλεξανδρειαν 5/2	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	77	19253	α. Φιλαδέλφειαν 29/12 διά Ροστόκ
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	α. Ντακάρ 13/1	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Λ.	70	11169	α. Μπρούνιμπούτελ 23/1 διά Κούβα
ΤΟΜ	59	8766	δ. Κυνιόκην 7/12 διά Γαλάτοι	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.	76	33107	α. Σίλενη 8/2 διά Ρωσίαν
ΤΟΜΜΥ	61	3142	ε. Δάνται 14/2	ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. Σαντάνα 31/1
ΤΟΝΥ	62	6246	ε. Συγκαπούρην 30/1	ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	δ. Σουεζ 2011 δι' Ασσάμη
ΤΟΞΟΝ	77	15981	δ. Σουεζ 14/2 διά Βιζακαπανάμ	ΧΑΛΑΚΗ (δ.)	66	41108	α. 'Αμβέρσον 6/1 διά Γιβραλτάρ
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	α. Ρεάσιφ 13/1	ΧΑΛΚΙΚ ΕΞΠΡΕΣ	63	19543	είς Πειραιά (επισκευα)
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	α. Χονούκολιον 13/2 διά Μπάμπερ Μπιάν	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	α. Καράτοι 18/2 δι' Αγγλίαν
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 13/2	ΧΑΡΙΣ	65	5038	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΟΡΟ	69	8256	δ. Γιβραλτάρ 3/12 διά Συρίαν	ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	α. 'Αλεξανδρειαν 29/1 δι' Έλλαδα
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	α. Φιλαδέλφειαν 12/2	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	α. Νέαν 'Ορλεάνην 8/2
ΤΟΥΑΠΙ Β. (δ.)	62	22272	ε. Βρέμην 17/2	ΧΙΑΝ Α'ΙΓΑΝΤ	69	10016	ε. Μανόύτο 10/2
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	ε. Σ. Μαλί 30/1	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	ε. Βανκούβερ 6/2
ΤΟΦΑΔΟΣ Γ.	51	7902	ε. Πειραιά 2/2	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	α. Καλκούτα 20/1 διά Σιγκαπούρην
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΘ	57	9045	α. Π. Πάλμας 29/1 διά Λομέ	ΧΙΑΝ ΣΕΥΡ	69	10016	ε. 'Αλεμποργκ 13/2
ΤΡΑΝΣΓ. ΣΕΥ'ΛΑΡ	59	3865	δ. Π. Σάιδ 16/2 διά Μεσόγειον	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	α. Νιώρημπαν 1/2 δι' Ιαπωνίαν
ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	66	11275	ε. Φρήπορτ (Μπαχ) 20/2	ΧΙΑΝ ΣΕΥ'ΛΑΡ	68	10121	α. Τζεράκον 3/1 διά Βαλτιμόρην
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	16786	α. Λ. Πλάτα 9/2 δι' Ιταλίαν	ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ε. Λ. 'Αντζελες 6/2 διά Κονεγκάνην
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΕΝΤΒΟΡ (μ.)	61	24457	α. Εσκράβος ρίβερ 21/1 δι' ΗΠΑ	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	α. 'Αμβέρσον 12/2 διά Ρότερνταμ
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	α. Π. όφ Σπαιν 1/2 διά Ρ. Ιανέριον	ΧΙΟΣ	58	9483	α. Κουβέντη 12/2 διά Μπάραν
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΛΑ'ΙΤ	66	25327	α. Α'γυούταν 29/1	ΧΙΟΣ ΑΙΝΙΑΤΖΗΣ	62	2200	είς Πειραιά (επισκευα)
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 8/2	ΧΙΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ	70	13240	α. Σπέτζια 15/2 δι' Ανάντηα
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	ε. Αντιζέλεας 6/2	ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	61	11587	α. Βιζακαπανύ 14/2 διά Β. Κορέαν
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	ε. Φλαδέλφειαν 23/12	ΧΙΟΣ ΠΑ'ΙΛΟΤ	70	13241	α. Σ. Μάικλ 24/1
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	α. Κρητηνίαν 6/2	ΧΙΟΥΜΑΝΤΙ	57	8487	ε. Καζαμπλάνκα 29/1
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31178	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 6/2	ΧΛΟΗ	75	16421	δ. Σουεζ 16/2 δι' Ίράκ
ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	65	6991	α. Αμβούργον 21/1 διά Ροστόκ	ΧΟΛΑΝΤ	61	4877	α. Φρέντικαντ 5/2 διά Π. όφ Σπαιν
ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	65	3524	είς Πειραιά 21/11	ΧΟΛΑΣΤΕΝΚΑΠ	59	3999	ε. Γύναια 13/2
ΤΡΙΑ	57	8476	α. Ανάντη 1/2	ΧΟΛΑΣΤΕΝΑΝΤ	59	3988	α. Καζαμπλάνκα 14/2
ΤΡΙΑΣΗ	57	8486	ε. Αμβέρσαν 11/2	ΧΟΛΑΣΤΕΝΑΝΤ	58	3821	α. Σ. Μάικλ 12/2 διά Μπρεερχάρφεν
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Φρημάντη 13/2 δι' Αμβούργον	ΧΟΡΙΖΟΝΑ	58	9261	α. Χόκη Κόκη 25/1 διά Β. Κορέαν
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΟΥΕΡ	77	13663	α. Γδόνια 5/2 διά Βαλτιμόρην	ΧΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ	69	9073	α. Ρουέν 13/2 δι' Ιταλίαν
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	α. Κεμπέκ 25/10	ΧΟΧΕΝΦΕΣΖ	67	9433	α. Δουνκέρκην 17/2
ΤΥΡ	68	8255	ε. Καλκούτα 5/2	ΧΡΗΣΤΟΣ Α.	70	2997	δ. Σουεζ 6/2 διά Βομβάνην
ΤΥΡ (δ.)	62	7891	α. Μελίλι 7/12 δι' Άλγεριαν	ΧΡΙΣΤΑΝΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	70	4145	ε. Βρέμην 17/2
ΤΥΧΗ	59	4161	ε. Ταρτούς 9/1	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	α. Γδόνια 14/2 διά Δυτ. Αφρικήν
ΤΥΧΗ	49	2979	α. Δρέπανον 22/1	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Χιούστον 31/1
ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	ε. Αρούμπα 30/1	ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΤΙΚ.	61	10434	ε. Μπορντώ 3/2
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	ε. Σουέτα 27/6/78	ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (δ.)	66	41946	α. Τζένα Τέρρη 9/12
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΥΡ	56	100589	είς Σουέτα 3/12/78	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ.	58	10244	ε. Πιουροπόρτ 17/2
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ε. Μπ. 'Άρες 13/2				

# Tá ύπο ξένας σημαίας

ΑΓΑΠΗ .....	64	5916	δ. Παναμά 7/1	ΑΤΑΛΑΝΤΗ .....	72	11000	α. Γιοκοχάμα 4/2
ΑΓΑΠΗ II (κ.) .....	53	1838	ύπο παραλαβήν	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.) .....	74	128398	ε. Φρέρπορτ (Μπαχ.) 8/1
ΑΓΓΑΙΑ ΕΡΥΘΑΝΗ (δ.π.) .....	56	20153	α. Πεντάγκ 30/1 δι' ΗΠΑ	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΖ (δ.) .....	68	40962	ε. Φιλαδέλφειαν 23/1
ΑΓΓΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Ψ (δ.) .....	56	20140	α. Π. Μπούκων 5/2 δι' Ινδονησίαν	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ .....	65	24314	δ. Π. Σουδάν 2/2 δι' ΗΠΑ
ΑΓΓΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.) .....	55	2056	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΤΑΛΑΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (δ.) * .....	65	32225	α. Καντίζ 28/1 δι' Αύγυστον
ΑΓΓΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.) .....	50	2167	δ. Σουεζ 7/2 δι' Ερυθράν	ΑΤΡΥΤΟΝ .....	57	10398	εἰς Μουριάνα 25/9/78
ΑΓΓΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (κ.) .....	67	1979	α. Ταμπικό 20/1 δι' Αΐβανα				
ΑΓΓΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV(π.) .....	61	6038	ε. Π. Βεντράς 8/2				
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.) .....	73	18328	δ. Γιβραλτάρ 11/2 διά Ριγιέκα				
ΑΕΛΛΩ (δ.) .....	57	20745	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14/6/77	ΒΑΛΑΝΙ (κ.) .....	68	1593	ε. Πειραιά 8/1
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.) * .....	51	2430	α. Νέαν 'Ορλέανην 14/2	ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.) * .....	76	65917	α. Μ. Σαούντ 21/1 δι' Ιαπωνίαν
ΑΖΕΛΙΑ (κ.) .....	54	1202	δ. Παναμά 6/2	ΒΕΕΣΚΑ'Υ (κ.) * .....	62	8587	α. Γδύνια 20/1 διά Ροστόκ
ΑΘΕΝ (κ.) .....	46	3921	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 12/2/79	ΒΕΕΣΤΑΡ (κ.) * .....	60	8368	ε. Τζένταν 13/2
ΑΘΗΝΑ (μ.) .....	64	30682	δ. Παναμά 7/2	ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑ'ΙΑΜΟΝΤ (κ.) * .....	64	1396	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.) .....	61	26926	ε. Φιλαδέλφειαν 4/2	ΒΕΡΩΝΑ (κ.) .....	54	1991	ε. Τρίπολην (Λιβύης) 2/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΟΥΡΩΡΑ (κ.δ.) * .....	56	12447	μετών. «ΑΟΥΡΩΡΑ-	ΒΙΟΛΑΝΤΟ (δ.) .....	72	119795	α. Αϊλ. όφ. Γκραίην 12/1 διά Μπ. Μασάρ
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ * .....	59	8724	δ. Μπρούνωμποτελ 12/2 διά Μπάραν	ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (π.) .....	56	8615	δ. Κιελών 16/2 διά Σομαλία
ΑΘΩΣ .....	60	10733	ε. Κάλουντηποργκ 4/2	ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΓΚΡΑ (κ.) .....	58	1882	ε. Καρθαγένην 13/2
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ .....	67	28646	γ. Γιοκοχάμα 5/2				
ΑΤ'ΚΟΝ * .....	71	27958	δ. Π. Σάδι 6/2 δι' Έμρεν				
ΑΤ'ΔΙΑΝΤ ΣΚΑ'Υ .....	76	11084	ε. Ντάρμπαν 7/2 διά Ταϊβάν				
ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.) .....	52	2517	άργει εἰς Πειραιά				
ΑΤ'ΓΡΗΝΗΣ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.) * .....	69	6200	α. 'Αμπιτάν 30/1 διά Βενετία				
ΑΤ'ΓΡΗΝΗΣ ΝΟΣΤΑΤΖΙΑ (κ.) * .....	69	6038	δ. Παναμά 7/2				
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'ΙΑΝΤ (μ.) .....	72	57802	α. Δ. 'Αντζέλες 6/2 διά Μπουσάν				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.) .....	69	51627	δις «ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ» ως μετών.				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝΟΥ .....	67	32644	δις «ΝΕΠΤΟΥΝ Κ.» ως μετών.				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.) .....	74	60930	α. "Αγ. Φραγκίσκον 23/1 δι' Ινδονησίαν				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ (δ.) .....	75	117342	δις «ΤΑΥΓ' ΕΤΟΣ» ως μετών.				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μ.) .....	73	57802	α. Κούρη 17/1 διά Σιγκαπούρην				
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ .....	68	25433	ε. Ρότερνταμ 17/2				
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡ .....	68	25433	α. Νέαν 'Ορλέανην 23/1				
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕ'ΙΣ .....	68	25433	α. Ροζάριο 8/2				
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'Υ .....	68	25433	α. Παρανάγκουα 9/2 διά Βετόρια				
ΑΚΟΥΑΤΖΑΡΜ .....	68	25168	α. Νέαν 'Ορλέανην 4/2				
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ .....	68	25155	ε. Σουνιώσκι 9/2				
ΑΚΡΩΝ .....	72	62701	ε. Πειραιά 3/2				
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.) * .....	37	5272	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΚΤΗ (δ.) .....	56	10370	ιδε «ΣΤΑΡ» σημ. 'Ελλην.				
ΑΛΑΜΕ'ΙΝ (π.) .....	62	10403	ε. Σαντόντερ 17/1				
ΑΛΕΑ .....	73	8824	α. Δ. 'Αντζέλες 7/2 διά Γκουαγιακίλ				
ΑΛΕΚ (κ.) .....	53	4702	ε. Ντακάρ 14/1				
ΑΛΕΝΤΕ'ΙΑ (δ.) .....	70	51615	ε. "Αγ. Φραγκίσκον 13/2				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.) * .....	47	2097	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Δ. (κ.) * .....	51	2593	εἰς Πειραιά 20/5				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ....	77	126621	δ. Ντουμπάι 2/2				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ * .....	58	4877	ε. 'Εικατ 12/2				
ΑΛΙΜΟΣ (π.) * .....	44	2740	άργει εἰς Αντίκαρα				
ΑΛΙΝΤΑ (κ.) .....	57	2404	α. Μασσαλίαν 6/2				
ΑΛΚΑΝΤΑΝ .....	66	27985	α. Μπωμάν 26/1				
ΑΛΚΥΟΝ ΜΕΝΤ (δ.) .....	65	37888	δ. Π. Σάδι 24/1				
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.) .....	67	46401	ε. Γκουάρδι 29/1				
ΑΛΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ (Αι.β.) .....	64	1706	εἰς Ρ. Στούρο ἀπό 17/9				
ΑΛΦΑ ΚΑΝΒΕ'Υ'ΟΡ (Αι.β.) .....	66	2309	εἰς Πειραιά ἀπό 11/9				
ΑΛΦΑ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (Αι.β.) .....	65	1708	εἰς Ρ. Στούρο ἀπό 29/7				
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.) * .....	74	36911	α. Ρ. Τανούρα 15/2				
ΑΜΠΙΕΡ (κ.) .....	62	10344	ε. Βοστόνην 11/2				
ΑΜΠΙΛΙΤΥ (κ.) .....	51	996	α. Πειραιά 10/1 διά Βηρυτόν				
ΑΝΑΣΣΑ (κ.) * .....	53	7570	α. Τζένταν 18/1				
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΑΝΤ .....	67	21457	ε. Γιοκοχάμα 1/2				
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.) .....	73	115135	α. Βερτόνην 22/1				
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ .....	68	21420	α. Τενέρφην 13/2 διά Μ. Μπλάνκα				
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	69	21420	α. Μ. Μπλάνκα 6/2 διά Κίναν				
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ .....	73	13753	α. Κολούμπια ρίβερ 5/2 διά Κίναν				
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ .....	68	21426	ε. Ροζάριο 8/2				
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ .....	72	13732	α. Μπουνιμπούρη 17/1 διά Σαβάννα				
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ .....	68	21418	α. Δ. 'Αντζέλες 7/2 διά Γιοκοχάμα				
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.) .....	74	129796	α. 'Ιμινχάμ 4/1 διά Περσικόν				
ΑΝΕΜΗ (κ.) * .....	56	5660	ε. Κολόμπι 18/2				
ΑΝΘΙΑ (κ.) .....	64	11034	α. Ντόβερ 3/2 δι' Αΐβανα				
ΑΝΘΟΥΑΙ Ι. (κ.) .....	65	1204	α. Πειραιά 10/1 διά Βηρυτόν				
ΑΝΚΟ (κ.) .....	64	1141	α. Λισσαβώνα 13/2 δι' Αζόρες				
ΑΝΝΑ (κ.) .....	47	2503	ε. Γκαλιπάρι 17/1 διά Ταϊβάν				
ΑΝΝΟΥΑ ΤΣΙΡΗ (κ.) .....	58	2874	άργει εἰς Καλίδια ἀπό 11/7				
ΑΝΣΟΝ (κ.δ.) .....	59	19801	ε. Ρεσίφε 10/2				
ΑΝΤΙΓΩΝΗ ΣΤΙΡΗ .....	56	3990	α. Κουρτεζ 5/2 διά Μπάραν				
ΑΝΤΚΑΙΖΟ (δ.) * .....	59	16047	ε. Μάικα 16/2 διά Ν. 'Ορλέανην				
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (π.) .....	53	8202	ε. Ταρτού 24/12				
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.) .....	73	129665	δ. Ντουμπάι 18/2 διά Σούννα				
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙ (κ.) .....	55	1501	α. 'Αμβέρσαν 21/12 διά Καζαμπλάνκα				
ΑΝΤΩΝΙΟΣ III .....	77	38514	α. 'Αμβέρσαν 11/2 διά Π. 'Ορντάς				
ΑΕΙΟΣ (π.) .....	57	2299	δ. Σουεζ 13/2 διά Τζένταν				
ΑΠΟΛΛΩΝ * .....	68	27989	α. Δ. Πάλμας 10/2 δι' 'Αργεντινήν				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.) .....	54	1220	δ. Κωνίπολιν 9/2				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Β. (κ.) .....	47	3371	δ. Π. Σάδι 6/2				
ΑΡΑΧΟΣ ΓΚΑΡΟΥ' .....	57	9852	α. Τζένταν 2/12 διά Κορέαν				
ΑΡΑΧΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (π.) * .....	56	5230	α. Ριγέκα 13/2 διά Τριπόλιν				
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.) .....	64	28313	α. Ντάρμπαν 28/1 δι' Ιταλίαν				
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ * .....	78	9998	α. Μασσαλίαν 13/2 διά Βενεζουέλα				
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ. ....	76	125465	α. Ντουμπάι 4/2 διά Κιουρασόδ				
ΑΡΚΟ (κ.) .....	66	1163	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΡΜΑΔΑ ΜΕΝΤΛΑ'ΙΝΕΡ (κ.) .....	66	1404	α. Πειραιά 9/2 διά Θεσσαλονίκη				
ΑΡΟ (κ.) .....	68	2571	ε. Κάλιαρι 10/2				
ΑΡΠΑ ΣΑΝ (π.) .....	57	5992	α. Ντώρμπαν 16/2 διά Τριπόλιν				
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.) .....	62	1087	ε. Αμετέρνατ 18/2				
ΑΡΧΩΝ (δ.) .....	74	56988	ε. Αμετέρνατ 18/2				
ΑΡΧΩΝ (δ.) .....	66	35280	α. Μπωμάν 30/1				
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.) .....	71	70482	α. Ράς Τανούρα 1/2				
ΑΣΤΑΚΟΣ (μ.) .....	68	48559	ε. Φρέρπορτ (Μπαχ.) 10/2				
ΑΣΤΗΡ ΙΙ (π.) .....	62	5482	α. Σιγκαπούρων 7/2 δι' Ινδονησίαν				
ΑΣΤΡΟΣ .....	75	14523	ε. Ριάντερντ Μπαή 6/2				

ΕΥΝΙΚΗ .....	77	29875	α. Αμβούργον 7/2 διά Χάρμπον Ρόδος	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)*	76	75125	α. Φρήπορτ (Μπαχ.) 15/1 διά Φορκάντος
ΕΥΠΟ ΑΡΑΜΙΣ (κ.) .....	57	10741	δ. Σάδι 15/2 διά Ροστόκ	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)*	77	76149	α. Μπλιμπόδι 4/2 διά Π. ντέ Μπούκ
ΕΦΕΣΟΣ (δ.) .....	75	57136	δ. Γιουροπόρι 12/2	ΜΗΔΟΣ II (κ.) .....	59	3809	α. Ράς Τανούρα 10/1 διά Τεργέστον
ΕΦΗ (π.) .....	59	4381	δ. Κυνίπολιν 17/11	ΜΙΝΑ Φ. ....	58	8733	δ. Σουτζ 11/2
ΕΦΥΡΑ (δ.) .....	65	35406	δ. Πόρτλαντ 4/2 διά Τρίνινταντ	ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (ητ.) .....	71	1562	α. Κύκκοτον 25/1 διά Παναμά
ZAK (π.) .....	62	10028	ε. "Ειβονάδου 16/2	ΜΙΝΙ ΔΗ (η.) .....	71	1562	α. Τζένταν 27/12
ΖΑΧΑΡΟΥΛΛΑ (κ.)* .....	61	1841	είς Λείξες από 15/7/78 (έπικευα)	ΜΙΝΙ ΔΙΛΥ (π.δ.) .....	70	1781	α. Π. Έβεργκλειντς 5/2
ΖΕΥΣ I (π.) .....	60	17447	ύπο παραλαβήν	ΜΙΝΙ ΔΙΝΤ (η.) .....	71	1562	α. Ν. Όρλεάνην 30/1 διά Μπρέουντοβιλ
ΖΕΥΡΥΞ ΙΙ .....	77	18838	ε. Δουνκέρκην 18/1	ΜΙΝΙ ΔΟΡΥ (η.) .....	71	1584	α. Ν. Όρλεάνην 9/2
ΖΗΝΟΒΙΑ Δ. (π.) .....	64	3947	ε. Γκουαγιάκιλ 4/2	ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (η.) .....	70	1592	α. Χιούστον 20/1
ΖΩΗ (δ.) .....	67	43231	ε. Ταρόύς 3/1 διά Ίταλίαν	ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (η.) .....	70	1584	α. Ν. Όρλεάνην 9/2
ΗΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.)* .....	57	9433	ε. Σιγκαπούρην 17/12 διά Μπάραν	ΜΙΝΩΝ ΜΠΟΥΑ .....	58	13257	δ. Π. Σαΐδ 23/1 διά Κωνστάντζαν
ΘΑΛΕΙΑ IV (η.)* .....	57	2349	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΙΝΩΝΤΑΡΟΣ (δ.)* .....	75	68630	α. Μπάραν 13/2
ΘΑΡΡΟΣ (η.) .....	63	3293	α. Ν. Όρλεάνην 1/2	ΜΙΣ ΝΑΝΑ (κ.) .....	61	1952	είς Γιαρίπικας από 9/2/79
ΘΑΣΟΣ (δ.) ΣΥΓΚ. ....	74	51501	α. Ράς Τανούρα 12/2	ΜΙΧΑΗΛ (δ.) .....	65	28313	α. Χιούστον 2/2
ΘΕΟΔΩΡΑ .....	72	69874	α. Νταμπέρ 6/2 διά Ρόττερνταμ	ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.) .....	75	60930	α. "Αγ. Φραγκίσκον 31/12 διά Σιγκαπούρην
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.) .....	61	8943	δ. Σαΐδ 6/2	ΜΙΧΑΛΗΣ .....	74	8825	α. Ρεάθερ 1/2
ΘΩΔΩΡΟΣ II (κ.) .....	60	3847	α. Πειραιά 8/2 διά Θεσσαλονίκην	ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ .....	76	18953	δ. Παναμά 19/1
ΘΥΕΛΛΑ (μ.) .....	66	40933	α. Χούντ Πόλιν 11/2 διά Ν. Όρλεάνην	ΜΠΑΡΙΜΑΡ (κ.)* .....	55	4550	α. Καρθαγέννην 11/2
ΙΜΑ* .....	68	27989	ε. Δάντοιχ 2/2 διά Βιτόρια	ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)* .....	63	25340	α. Λός "Αντζέλες 28/1 διά Σάν Χοσέ
ΙΝΤΕΡΑΣΙΑ (κ.) .....	47	2879	ε. Βενετία 5/2	ΜΠΑΡΟΥ (κ.) .....	60	3068	ε. Χαλκίδα 30/1
ΙΝΤΕΡΞΠΙΡΙΤ (κ.) .....	59	4668	δ. Σουέζ 11/2	ΜΠΑΧΖΑ (κ.) .....	73	3209	δ. Π. Σαΐδ 11/2 διά Ραβέννα
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ .....	67	20959	ε. Άγιμέρσαν 6/2	ΜΠΟΝΑΤΑΣ (κ.)* .....	47	1591	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ .....	66	20959	α. Τάμπα 1/2 διά Ρόττερνταμ	ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (η.) .....	64	16073	είς Μόνι από 10/10
ΙΟΣ (κ.) .....	51	3386	ε. Μάλτα 26/11	ΜΠΡΑΒΟΛΤΟΝΑ (η.)* .....	55	5233	ε. Χιούστον 26/1
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)* .....	52	1575	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΠΡΙΣΤΟΛ (κ.) .....	64	8403	ε. Ραγκούν 2/2
ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ.) .....	60	4067	α. Ακαμπα 21/1 διά Σουέζ	ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.) .....	75	117340	δ. Ντουμπάι 3/2
ΚΑΒΑΛΑ* .....	56	16015	α. Τάμπα 12/2	ΝΑΓΟΣ .....	61	9037	ε. Πουνταρένας 29/1
ΚΑΛΙΑ (κ.) .....	52	2775	α. Βενετία 18/12	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.) .....	75	115207	α. Τζουδίμαχ Τέρρη. 11/1
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.) .....	52	8252	α. Σουέζ 13/2 διά Καράτοι	ΝΕΔΑ (κ.) .....	61	1458	δ. Σουέζ 10/2
ΚΑΠΑΛ (κ.) .....	55	1599	α. Μπέρια 17/2 διά Νακάλα	ΝΕΔΩΝ (κ.)* .....	55	3709	ε. Ντουμπάι 14/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ .....	63	16984	ε. Γένοβα 20/1	ΝΕΔΩΝ (κ.) .....	58	10139	δ. Κωνιπολίν 13/2 διά Χιούστον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)* .....	54	10905	άργει είς Πειραιά από 23/10/78	ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. ....	67	32644	α. Αμβέρσαν 20/1 διά Ν. Όρλεάνην
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΜΕΜΟΡΙΣ (η.) .....	61	9516	ε. Πειραιά 9/2	ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.) .....	58	24152	δ. Αρουμπα 20/1 διά Ν. Όρλεάνην
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ π. ....	56	8203	ε. Παναμά 10/2	ΝΙΚΗΤΑ ΡΟΥΣΟΣ .....	76	35567	άργει είς Πειραιά από 23/12/73
ΚΑΣΚΙΩΤΟΣ (κ.) .....	54	1598	άργει είς Πειραιά από 26/3/78	ΝΙΚΟΛΑΙ (η.) .....	57	10748	δ. Γιβραλτάρ 3/2 διά Βαλτιμόρην
ΚΑΣΟΣ (κ.) .....	53	2806	δ. Σεράδη 2/2 διά Θεσσαλονίκη	ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.) .....	57	1535	ύπο παραλαβήν
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ .....	59	9493	ε. Θεσσαλονίκη 6/1	ΝΙΚ. ΜΑΛΕΦΑΚΗΣ (κ.) .....	60	11632	α. Πειραιά 8/2 διά Ραβέννα
ΚΑΣΤΩΡ (κ.) .....	63	8671	ε. Σιγκαπούρην 13/2	ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.) .....	68	88521	ιδέ "ΡΟΥΜΠΙΝΗ" σημ. Έλληνική
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.) .....	57	3457	α. Ραβέννα 3/1 διά Μιζουράτα	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π. (κ.)* .....	57	4981	α. Χάρην 2/2 διά Φορκάντος
ΚΑΤΙΝΑ (κ.) .....	59	4537	ε. Αμβέρσαν 18/2 διά Υμούντεν	ΝΙΚΟΣ Α. (η.) .....	56	2163	α. Θέουτα 23/1 διά Σαπέλε
ΚΕΛΛΥ Α. (η.)* .....	58	1001	ε. Καρθαγένην 25/1 διά ΔΙΑΛΥΣΣ	ΝΙΚΟΣ ΝΑΣΟΣ (κ.) .....	59	9312	α. Αύγουσταν 29/8 διά Λάγον
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ 66) .....	69	51627	ε. Ντώρμπαν 18/2	ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (η.)* .....	67	4016	α. Σιγκαπούρην 31/1 διά Βιτσέναμ
ΚΕΧΑΡΙΤΟΜΕΝΗ (κ.)* .....	58	11765	ε. Τουτικόριν 18/1 διά "Άντεν	ΝΙΧΟΝ ΑΛΦΑ (κ.) .....	65	13458	ε. Ν. Όρλεάνην 19/1
ΚΛΕΙΟ (π.) .....	56	1743	ε. Λιοσιαθώνα 16/12	ΝΟΡΔΕΡΝ Α'ΙΣ (κ.) .....	60	4100	α. Πουνταρένας 29/1
ΚΟΡΑΛ (κ.)* .....	48	1562	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΤ'ΑΝΤ .....	67	22817	α. Τζουδίμαχ Τέρρη. 11/1
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.) .....	67	43122	α.Ν. Όρλεάνην 27/1	ΝΟΡΟ ΕΜΠΕΡΟΡ* .....	67	25873	δ. Σουέζ 10/2
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.) .....	51	7126	άργει είς Πειραιά από 8/2/79	ΝΟΡΟ ΣΗ (η.)* .....	57	3220	ε. Ντουμπάι 14/2
ΚΟΣΜΙΚ (κ.) .....	53	1598	άργει είς Πειραιά από 24/3/76	ΝΟΡΟΓΟΥΝ' ΙΝΤ .....	70	12063	δ. Κωνιπολίν 13/2 διά Χιούστον
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΛΑΤΖ (κ.)* .....	55	1863	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΟΡΝΤΧΑΦΕΝ (κ.)* .....	65	1236	α. Αμπιτζάν 6/2 διά Λάγος
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛΑ (κ.)* .....	42	3129	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΟΤΟΣ (κ.) .....	50	2741	ε. Μπότον (Λίνκ) 18/2
ΚΥΘΗΡΑ .....	70	16043	ε. Ταρπόν 8/1	ΝΤΑ ΤΑΜΟΝΤ (κ.) .....	57	9791	ε. Βούβλην 24/12
ΚΥΜΔ (δ.) .....	56	24234	α. Ν. "Υόρκην 6/2 διά 'Αρούμπα	ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.) .....	60	12605	ε. Βούβλην 6/2
ΚΥΝΙΩ* .....	69	11315	ε. Ούλανδην 15/2	ΝΤΑΝΤΗ (κ.) .....	61	6977	α. Αντνότ 8/1
ΚΥΡΑ ΚΙΤΣΕΝΑ (κ.) .....	51	2133	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ .....	57	9692	ε. Σιγκαπούρην 2/2 διά Β. Κορέαν
ΚΥΡΟΣ (κ.) .....	56	2784	ε. Ήράκλειον 21/12	ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ .....	56	8558	δ. Γιβραλτάρ 9/2 διά ΗΠΑ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.) .....	64	35676	α. Χιούστον 12/	ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.) .....	58	10483	ε. Μαντράς 12/2
ΛΑΒΙΝΙΑ Β. .....	77	15949	ε. Βανκούβερ 10/2	ΝΤΟΝΑ (κ.) .....	60	28855	ε. Αλεξάνδρειαν 9/2 διά Ράς Σουκείρ
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.) .....	53	11230	άργει είς Πειραιά από 1/3/74	ΝΤΩΝΙΑΣ (η.)* .....	46	3153	ε. Π. Σαΐδ από 4/8/75
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.) .....	67	49339	α. Φρήπορτ (Μπαχ.) 10/1 διά Τρίνινταντ	ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.) .....	49	2879	ε. Πειραιά 6/2
ΛΑΜΑΔΑ* .....	59	7919	α. "Αστόντ 3/2	ΟΙΟΝΟΣΣΑΙ ΑΛΦΑ (κ.) .....	70	14095	ε. Σιγκαπούρην 11/2
ΛΑΜΥΡΑ (δ.) .....	64	37338	α. Ν. "Υόρκην 21/1	ΟΙΚΑΛΑΟΜΑ (δ.) .....	63	51518	α. Χούβι 31/12 διά Κιουρασόδο
ΛΑΡΑ (κ.) .....	56	6921	ε. Τεργέστην 3/2	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.) .....	72	106123	α. Αίλ. όφ Γκραίην 1/2 διά Σίντι Κρέπι
ΛΑΡΑ (π.) .....	65	9091	α. Σορέλ 25/1 διά Φιλαδέλφεια	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.) .....	69	97468	α. Χάρηρην 16/2
ΛΑΣ (κ.) .....	51	1544	ε. Πειραιά 20/10	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΚΚΡΟΝΤ (δ.) .....	70	98726	ε. Καύμαν "Αίλ 7/1
ΛΕΜΠΙΔΑΝΟΣ (κ.) .....	60	4068	δ. Σαΐδ 24/1	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΚΡΟΠΩΝ (δ.) .....	70	97206	ε. Κάρηγ "Αίλ. 2/2
ΛΕΤΑ (κ.) .....	55	1000	α. Πειραιά 29/1 διά Ιταλίαν	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΘΕΜ (δ.) .....	70	98566	δ. Ντουμπάι 13/2 διά Γιουροπόρ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ. ....	67	28648	ε. Αμοτράντος 17/2	ΟΛΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.) .....	60	96627	δ. Ντουμπάι 15/2 διά Κάρυκ "Αίλ.
ΛΗΗΤΣ (κ.) .....	61	7012	ε. Ταρπόν 20/1	ΟΛΑΝΤΒΕΡ (δ.) .....	67	96679	ε. Σουέζ 10/2 διά Λαβάν
ΛΙΛΑ Δ. (π.) .....	50	2734	ε. Αμπιτζάν από 2/1/78	ΟΛΑΝΤΒΕΡ ΖΣΠΙΡΕ'ΙΣΩΝ(δ.) .....	72	106123	ε. Αντνότ 20/2
ΛΙΝΑ Υ. (π.) .....	52	5762	ε. Βούβλην 29/1	ΟΛΑΝΤΒΕΡ ΠΑΓΡΑΙΑΝ (δ.) .....	65	38607	ε. Σουέζ 11/2 διά Λαβάν
ΛΙΡΚΕΥ' (π.) .....	59	9879	ε. Τζένταν 30/1	ΟΛΑΝΤΒΕΡ ΓΚΕΙΤ'Μ (δ.) .....	64	32380	ε. Ν. Όρλεάνην 24/1
ΛΙΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ. ....	68	39617	α. Χάρηρην 13/1 διά Ιστανάν	ΟΛΑΝΤΒΕΡ ΠΡΑΪΤ'Ν (δ.) .....	65	32478	α. Π. Αρθουρ 26/1
ΛΟΥΚΙΑ (κ.)* .....	59	6354	ε. Μπράτλαν 13/2 διά Λέβαντ	ΟΛΑΝΤΒΕΡ ΓΚΡΕΙΤ'Σ (δ.) .....	65	32407	δ. Παναμά 17/1 διά Κιουρασόδο
ΛΟΥΣΥ (π.) .....	54	5471	ε. Καρτέλον 7/11	ΟΛΑΝΤΒΕΡ ΜΠΑΝΝΕΡ(δ.) .....	72	128561	α. Λάδι Μπαϊ 15/2
ΛΟΥΣΙΑ (δ.) .....	67	43649	δ. Σουέζ 11/2	ΟΛΑΝΤΒΕΡ ΜΠΟΝΤ (δ.) .....	72	128027	ε. Κουβέλι 15/2
ΛΟΥΜΠΙΤΕΛΛΑ (δ.) .....	64	38568	ε. Αύγουσταν 25/1	ΟΛΑΝΤΒΕΡ ΜΠΡΗΖ (δ.) .....	76	126990	α. Μπούλεν Μπαϊ 21/12
ΛΟΥΠΑΙΤΑΡΟΛ (δ.κ.) .....	54	11744	ε. Ρόττερνταμ 15/2	ΟΛΑΝΤΒΕΡ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.) .....	73	128561	α. Γιουροπόρτ 14/11
ΛΟΥΠΙΕΡΑ (δ.) .....	66	57027	ε. "ΕΛ" Αγκαρί 18/1	ΟΛΑΝΤΒΕΡ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.) .....	64	32379	α. Φιλαδέλφεια 9/2 διά Κιουρασόδο
ΛΟΥΠΙΡΙΜΑ (δ.) .....	61	30236	ε. Σουέζ 6/2	ΟΛΑΝΤΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.) .....	66	15668	α. Θεούτα 8/1 διά Λ. Τσάρης
ΛΟΥΡΙΑΣ (κ.δ.) .....	51	7797	άργει είς Πειραιά από 31/8/74	ΟΛΑΝΤΒΕΡ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (δ.) .....	66	15629	δ. Θεούτα 12/2 διά Μπ. "Άρες
ΛΟΥΤΣΑ (π.) .....	65	10596	α. Μπ. "Άρες 24/1 διά Άβανα	ΟΛΑΝΤΒΕΡ ΦΑΕΩΝ (δ.) .....	65	15577	δ. Θεούτα 12/2 διά Μπ. "Άρες
ΛΟΥΤΣΑ (π.π.) .....	65	17238	ε. Γιβραλτάρ 12/2 διά Σεβέν	ΟΛΑΝΤΒΕΡ ΦΕΙ'ΙΜ (δ.) .....	65	15777	δ. Θεούτα 13/2 διά Μπ. "Άρες
ΛΕΓΑΛΟΧΑΡΗ Ι (κ.) .....	55	2261	ε. Πειραιά 6/1	ΟΛΑΝΤΒΕΡ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.) .....	65	15498	δ. Θεούτα 22/1 διά ΗΠΑ
ΛΕΜΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.) .....	56	4639	ε. Μαρούπορι 15/2	ΟΛΑΝΤΒΕΡ ΖΕΥΣ (κ.)* .....	56	1581	α. Αύγουσταν 30/1 διά Άβανα
ΛΕΜΙΤ (δ.) .....	57	11652	άργει είς Πει				

ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	76	125947	δ. Νιούμπι 11/2 διά Κόρι αλ. Αμάγια	ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)*	57	3070	εις Αμπιτζάν από 8/9/75
ΠΑΤΡΙΣ (δ.κ.)	61	12820	α. Πειραιάς 2/2 διά Βοϊβάνη	ΣΚΥΡΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	58	8640	α. Αμβούργον 9/2 διά Νορκόπικ
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κ.)*	58	6354	δ. Μπρούνομπουτελ 4/12 διά Λουάντα	ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	α. Σουσα 19/1 διά Μητράρι
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κ.)	77	15950	α. Ν. Όρλεανην 8/1	ΣΩΝΙΑ - ΣΩΦΙΑ Σ. (κ.)	66	1689	α. Νταμάρι 12/2
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	ξέωθι Λάγος 4/12	ΣΩΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Μανούτιο 13/1
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	α. Αμβέρσαν 31/1 διά Ρόττερνταμ	ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Μάλτα 10/2 διά Κή Γουεστ
ΠΕΤΡΟΛΑ Δ 50 (π.)	50	30515	ε. Πειραιάς 7/10	ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	48	2377	α. Πειραιάς 22/1
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ Δ (δ.κ.)	56	11920	δ. Κωνίπολης 6/2 διά Κωνιστάντζαν	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	δ. Π. Σαΐδ 2/2
ΠΕΤΡΟΣ (δ.)	65	41255	ε. Φριπόρ (Μπραχ) 9/2	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	όρεις εις Πειραιά
ΠΛΑΓΙΑΣ*	64	4463	α. Κίελον 14/2	ΣΤΕΡΝΑΙΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (π.)*	58	8531	α. Σάντος 10/2 διά Τύνιδα
ΠΛΩΤΩ	68	35191	ε. Βαλτιμόρην 6/2	ΣΤΟΑ ΦΙΛΙΑ (δ.)	60	12191	δ. Σουέζ 16/2
ΠΟΙ'ΝΤ ΚΑΗΑΡ (μ.)	72	57102	ε. Ν. Όρλεανην 6/2	ΣΥΜΦΩΝΙΚ (μ.)	72	70508	α. Τεργέστην 25/12
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	ε. "Αγ. Φραγκίσκον 22/12	ΤΑΥΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	ε. Λισσαβώνα 17/2
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	α. Π. Πίερ 12/1	ΤΕΝΑΣΙΤΗ (κ.)	59	5510	α. Δουνκέρκην 11/2 διά "Ακαμπα
ΠΟΡΤΟ ΦΡΙΟ (κ.)*	48	1271	δ. Π. Σαιδ 9/1	ΤΕΝΙΑ II (κ.)	53	1362	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597	εις Κατάκωλον 28/7	ΤΕΡΕΖΑ*	61	18484	α. Κολούμπια Ρίβερ 17/1
ΠΟΥΝΤΟ ΜΠΑΝΚΟ*	59	13053	ε. Ν. Όρλεανην 14/1	ΤΖΕΙ'ΝΤ (κ.)	56	6500	ε. Μπουεναβεντούρα 23/10
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	όργει εις Πειραιά διά 28/6/79	ΤΖΕΝΗ	59	9585	ε. Νιούκαστλ 22/1
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Τζένταν 25/12 διά Νιγκάτα	ΤΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)*	55	5425	εις Σαρδίνα από 29/5
ΠΡΙΚΙΠΟΣ (δ.)*	64	27376	α. Αμβέρσαν 13/2 διά Φλώσιγκ	ΤΖΩΝΙΚΥ Κ. (κ.)	57	3178	α. Σπαλάτον 14/2 διά Τζιμπούτι
ΠΡΟΒΙΝΤΕΝ (π.)	59	12020	α. Ροβέννα 9/1 διά Γιρραλτάρ	ΤΖΟΡΤΖΥ (κ.)*	54	7930	όργει εις Πειραιά διά 12/3/77
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)*	74	124724	ε. Τζεπτάν Νιαντ 13/1	ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	ε. Ν. Όρλεανην 14/2
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	ε. Τζέλα 31/1	ΤΟΞΩΤΗΣ (δ.κ.)	60	12944	α. Αματέρνταμ 8/2 διά Ν. Όρλεανην
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)	58	8074	ε. Πουάρ 10/2	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Ρεάθε 7/2
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕ'ΙΜΠΕΡ*	61	14500	α. Συγκαπούρην 7/2 διά Ιαπωνίαν	ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5309	όργει εις Χαλκίδα διά 18/9/77
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	α. Τενερίφην 17/1 διά Τουμπαρό	ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	α. Μπιλμπόδη 27/1 διά Βηρυττόν
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.)*	68	1243	α. Δές Πάλμας 16/2	ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	δ. Παναμά 1/2
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (Σιγκ.)	57	12812	α. Σεβίλην 12/2 διά Κοντίζ	ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1999	α. Ιδρούσις 11/2 διά Μπιλμπόδη
ΡΙΜΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	5058	α. Νιούμπι 3/2 διά Μπαρόν	ΤΡΙΤΩΝ	77	15552	ε. Π. Καίσερ 12/2
ΡΙΟ ΕΛΛ	70	16147	ε. Βιζακαπανάν 13/2 διά Συγκαπούρην	ΥΒΟΝΗ II (π.)	64	10009	δ. Π. "Αρένας 20/1 διά Βαλπαραίζο
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	ε. Τουτικορίν 31/2	ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	α. Νιάς "Αιλ. 14/2 διά Βραζιλίαν	Φ. Α. ΝΤΑΙΒΙΒΙΣ (δ.)*	71	105784	όργει εις Μπρούνευ από 4/1/77
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ XII (κ.)*	51	4788	α. Λάς Πάλμας 20/9 διά Γκιζόν	ΦΑΛΚΟΝ III (π.)*	36	1990	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	α. Λιβόρην 9/2 διά Σέτε	ΦΑΝΑΡΙ (δ.)*	67	44720	δ. Σουέζ 17/2
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	64	47493	α. Τζένταν 10/2 διά Περσικόν	ΦΑΝΗ (π.)	67	4307	α. Τοάρλεστον 6/2 διά Σαβάννα
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)*	61	10444	α. Πάσαγιες 11/1 διά Βιτόρια	ΦΑΟΥΝΑ (κ.)	66	1443	α. Πειραιάς 2/2 διά Μαντούδη
ΣΑΝ ΡΑ'Ζ (κ.)	59	2948	ε. Νιούμπι 18/2	ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	3870	δ. Π.Σαΐδ 6/2
ΣΑΝ ΣΤΥΡΙΔΩΝ IV (κ.)	53	2652	α. Ν. Υόρκην 3/2 διά Αρούμπα	ΦΕΛΙΣΙΑ Κ. (κ.)	60	9030	όργει εις Συγκαπούρην από 13/9/79
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	α. Κάρυκ "Αιλ. 30/1 διά Ταιμπά	ΦΕΛΙΣΙΑ Β.	78	15950	α. Κολούμπια Ρίβερ 12/2
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	α. Γένοβα 28/12 διά Περισκόν	ΦΙΒΙ (κ.)	50	13074	α. Τάμπη 20/12 διά Σ. Κρουά
ΣΑΝΝΑΚ (κ.)*	66	3314	ε. Σ. Τόμ 19/12	ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	12495	α. Γουοκόχαρα 2/2 διά Ινδίαν
ΣΑΝΝΙΜΠΕΡΝΤ (κ.)*	70	2653	ε. "Άγαδρ 3/2	ΦΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙ'Τ (π.)	43	6338	εις Ταμπικό από 12/7
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	α. Αμβέρσαν 29/1	ΦΟΔΕΛΕ ΙΙ (κ.)	57	7714	ε. Καμπόνα 9/11
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)*	65	12102	α. "Οάκο 27/10	ΦΟΙΝΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	57	15406	ε. Πειραιάς 14/2
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	ε. Μπωμόντ 29/1	ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ (π.)*	43	8794	α. Κιότσια 28/1 διά Τριπολίν
ΣΑΟΥΘΓΟΥΙΝΤ	70	11329	ε. Λάγος 13/1	ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι (κ.)	66	1444	
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	58	18183	α. Συγκαπούρην 10/2 διά Μπ. "Αύρες	ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Χονολουλού 12/1 διά Ινδονησίαν
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	α. Σιλικάν 23/1 διά Σουμάτρα	ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	ε. Σέρια 19/1
ΣΕΙΡΙΟΣ I (π.)*	49	2339	ε. Καστέλον 29/1	ΧΟΑΥ ΣΤΑΡ (κ.)*	57	9049	ε. Καράτσι 26/1
ΣΗ ΛΑΚ (κ.)	61	8701	α. Συγκαπούρην 5/2 διά Β. Κορέαν	ΧΟΟΥΠ (κ.)	56	8783	μετωνυμόσθητη «ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ»
ΣΗ ΠΑΤΙΟΝΗΡ	71	11055	α. Ρόττερνταμ 6/2 διά Γιρραλτάρ	ΧΟΥΝΤΑ ΛΑΚ (κ.)	66	2985	μομπάδα 3/2 διά Μπαντάρ Χομενίνι
ΣΗ ΠΕΡΛ (κ.)	61	8701	ε. Γένοβα 31/1	ΧΟΥΝΤΑ ΠΕΡΛ (κ.)	67	3020	δ. Σουέζ 7/2
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	α. Θέσουτα 6/2 διά Κή Γουεστ	ΧΡΥΣΑΙΣ (κ.)	65	12074	δ. Γιρραλτάρ 12/2 διά Σαβόνα
ΣΗΤΡΕΙ'Ν ΒΑΛΤΙΜΟΡ	73	18067	α. Σαρέζ 13/2	ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.)	58	8232	εις Καράτσι (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)
ΣΗΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.δ.)	58	12982	α. Αύγουσταν 8/1 διά Πειραιά	ΧΡΥΣΗ (δ.)	71	113780	α. Κόριτσαν 18/2 διά Περσικόν
ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.)*	56	8267	εις Ταματάβε από 13/5/76	ΧΡΥΣΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	66	41066	δ. Π. Σαΐδ 31/1 διά Μεσόγειον
ΣΗΦΑΡΕΡ*	56	8785	ε. Καράτσι 16/2	ΧΡΥΣΗΝ'ΙΣ (π.)	59	4378	α. Ρεθίννα 1/2 διά Βεγγαλίην
ΣΗΦΟΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	α. Π. Χόρκουτ 11/2 διά Λάγος	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 (κ.)	59	8950	δ. Σουέζ 15/2 διά Μπούρμα
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Κολούμπια Ρίβερ 4/2	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 (κ.)	63	9850	α. Τσιταγκόχ 24/1 διά Συγκαπούρην
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	ε. Μπ. "Αύρες 31/1				
ΣΙΝΟΕ	77	4719	ε. Λάς Πάλμας 12/2 διά Λάγος				
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1096	ε. Πειραιάς 14/2				
ΣΚΑΪ' (κ.)	57	6494	α. Κολόμπια 28/1 διά Αυτιτζάν	ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)*	44	14540	εις Νταμάρι (άποθηκη)



# **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

# NAFTIKA CHRONIKA

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 474

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

1st March 1980

### THE MINISTER IN LONDON

We are informed that the newly-elected board of the Greek Shipping Cooperation Committee in London will invite the Minister of Mercantile Marine, Mr. E. Kefaloyannis, to visit London for talks with Greek shipowners in the British capital. It is to be recalled that Mr. Kefaloyannis went to London two years ago, again at the invitation of the Committee, and it is considered certain that if he goes again the talks will revolve around the subject of increasing the foreign exchange revenues from shipping in Greece. Another matter to be discussed will probably be the acute shortage of Greek crews and how this problem is to be met.

### RADIO OFFICERS

It is sad but true. Greek radio officers are being turned out of Greek ships and replaced by Filipinos, Koreans and others. Meanwhile, Greek radio officers are faced with unemployment while the wages of these foreign radio officers, estimated at about \$20,280,000 per annum, are lost to Greece.

In view of the promise by the shipowners to increase the foreign exchange revenues from shipping, this is a matter that should be looked into.

Greek ships cannot do without foreign crewmen at the present time, but the post of radio officer is an important one and should not be treated lightly. We should apply the same rule as on British ships which require that the ship's master and radio officer should be of British nationality. All that is needed is a law that should be passed quickly by parliament.

### COMPLETING THE CENSUS

We are glad to hear that a new census of Greek seamen has been scheduled for May 31, 1980. Many useful conclusions will be drawn from this census which aims at gathering data on the men who man our ships. At this point, we would like to remark that a good number of seamen escape the census. These are the men who serve on ships below 100 grt. registered at various ports throughout the country. These ships include fishing vessels, yachts which number 1,033, local passenger ships, tugboats, etc. These vessels employ several thousands of seamen and it would be a good thing if their exact number could be ascertained. Indeed, many of them leave these small ships and seek employment on larger vessels and, in any case, whether they do it or not, they are still making a valuable contribution to the country's economy and should not be ignored.

### AN EXAMPLE

With ill-concealed irony, a French commentator expresses his wonderment at why many insist that Greek-owned foreign-flag ships should revert to the Greek flag in order to improve their safety conditions and the living conditions of their crews.

He uses as an example the case of the ship "Tofalos", built in 1951, of 9,978 dwt. which is based in Piraeus and flies the Greek flag, to prove that many ships flying traditional flags do not fulfil safety requirements.

This ship, which arrived at Saint-Malo on January 30, to unload a cargo of nuts, was found wanting with respect to safety requirements and its crew of 34, which included Indians, Pakistanis and Somalis, lived in unacceptable conditions of hygiene and victualing. The inspectors who boarded the ship found nineteen points of contravention against regulations and repairs that had to be carried out before the ship could be allowed to sail. There was also a dispute with regard to the wages paid to the crew which was fortunately settled by an advance made to the master by the consignees which enabled him also to replace those food stores that had to be replaced.

### QUICK ACTION

The Ministry of Mercantile Marine is to be commended on the quick action it took in the case of the "Irene Serenade", the tanker which caught fire and sank at Pylos. Both the Secretary-General of the Ministry, Mr. Paul Sarlis, and the new Coastguard chief, Rear-Admiral Chryssanthacopoulos took charge of the operations, Mr. Sarlis at Pylos and the Admiral at the Ministry, with the utmost speed and efficiency.

At the same time we should castigate certain Greek newspapers which, before the investigation into the affair had been completed, made certain innuendoes concerning the ship's cargo without taking into account the reputation and status of the ship's owners.

### FOREIGN EXCHANGE INFUX

The Ministry of Mercantile Marine has asked the Association of Mediterranean Cargo Ship Owners and the Association of Coastal Passenger Ship Owners to suggest ways and means of increasing the influx of foreign exchange from shipping. The Ministry has also asked to be apprised of existing problems which might be an obstacle to this end.

The procedure is correct but it comes a little late. For many years ways and means of increasing the flow of foreign exchange into the country from shipping have been stressed to no avail. For instance, the Association of Mediterranean Cargo Ship Owners had asked that it be granted the same tax exemption as applies to members of the Association of Greek Shipowners for the purchase of real estate in the country. Shipowners residing abroad have this privilege. Those who operate from Piraeus and need to buy real estate for their offices or to make investments, do not have it. Thus, valuable foreign exchange that might be attracted is lost. It is to be hoped they will repeat their request and that this time it will be granted.

Of course, this is not the only measure that can be taken. There are many more the Ministry could take without the need for permission from other ministries or a higher au-

thority. One of them is to make it easy for Greek ships to call at Greek ports to change crews or take on supplies without bureaucratic and other obstructions.

### THE "ZENOBIA" AFFAIR

The Swedish ferry "Zenobia" carried out its first and presumably last voyage from the Yugoslav port of Koper to Syria with a great deal of trouble and was finally forced to unload its cargo of trucks at the port of Volos. The ship had been withdrawn from the Volos-Tartous line and was inaugurating a new line from Yugoslavia to Syria. On the way, the ship called at Patras and picked up 12 Greek trucks heading for Syria.

Trying to round Cape Matapan, the "Zenobia" met heavy seas. The trucks on board shifted and gave the ferry a heavy list which was later reduced.

The master wanted to continue on the voyage to Syria but the truck drivers on board insisted that he change course and put in at Piraeus. Finally, he took the ship to Volos instead.

The Greek press treated the incident in its proper context but we shudder to think of what the foreign press would have done had the "Zenobia" been a Greek and not a Swedish ferry.

### NAT CONTRIBUTIONS

The ITF has recommended to Greek shipowners that NAT contributions should not be collected from foreigners employed on Greek ships. This recommendation will be followed and, indeed, many shipping companies have not collected NAT contributions from foreign crewmembers for some time now.

However, it should be noted that the result of this is that the foreigners serving on Greek ships will be higher paid and that the owners will still have to pay their share of the contribution since it is assessed for the entire complement regardless of nationality.

The only way out of this impasse, to our mind is to abolish the requirement that foreigners should receive the Greek wage scale and that their wages should be fixed according to bilateral agreements between the owners and the unions in their country of origin. If this is accepted it will mean that foreign crews on Greek ships will be of one nationality and not a mixture as at present and that the owners will be able to save enough money to contribute towards housing loans and other benefits for Greek seamen.

But before this can happen, the institution of bilateral agreements must be accepted by the Ministry and that Mr. Kefaloyannis' initiation of Pontius Pilate in washing his hands off the affair cannot continue.

### WHY BLAME EVERYONE?

The case of the Greek-flag cargo ship "Tofalos G." should be seriously looked into. It could be an isolated case of bad conditions with regard to safety and living conditions

for the crew but it does not cease to be a hard blow against the prestige of Greek shipping. And it is a blow which affects everyone in Greek shipping, even if they are not to blame.

The 4-minute viewing on French television and the collection among the people of Saint-Malo to relieve the sufferings of the crew reflect upon all of us. Also, we should not forget the world-wide prejudice against Greek ships which is assiduously cultivated by our enemies and should not be added to by ourselves.

We believe the Ministry of Mercantile Marine should take steps to prevent such cases in the future which, even though isolated, tend to undermine our position.

### THE ITF RECOMMENDS

The International Transport Federation (ITF) has recommended to Greek shipowners and the masters of Greek ships not to retain contributions from foreign seamen serving on board their ships.

It is to be noted that the Superior Court of Piraeus has accepted that since these foreign seamen do not get anything in return from NAT, they are not required to make these contributions.

### INCREASE IN TAXES?

Confirmation comes from Liberia that this country intends to increase the tax on ships registered in Monrovia which was set at ten cents per ton in 1949.

Taking inflation into account, this ten cents should now be at least one dollar. But the Liberian government does not intend to introduce such a large increase and will probably content itself with a smaller figure.

It is true that the country is in need of capital funds and that its earnings from the shipping tax do not exceed \$14 million per annum. Nevertheless, an increase in this tax would not solve the country's financial problems which have been accentuated by rising fuel costs and unemployment. Also, too high a rise might cause shipowners to transfer their ships to other registries. Discussions are under way with the owners to reach a compromise solution. It is to be noted that from 1977, a thousand ships have been transferred from Liberian registry and that more will follow if the tax rise is too steep.

The Monrovia government is also interested in setting up ancillary industries in Liberia, following the example of Singapore such as a fuel supply station, a shipbreaking yard, marine insurance offices, etc.

### THE FREIGHT MARKET

It is observed that not many changes are to be expected in the freight market from one day to another. Of course, the Soviets had time-chartered many ships for a year to carry the 17 million tons of grain they have now lost. But so far, they have only released five to six ships from their commitments. As there is sufficient employment at present in other sectors of bulk transport, owners have managed to hold their own so far and thus the Gulf-Continent rate, having fallen from \$17 per ton to \$14 during the first fixings after the Carter announcement, have now risen to \$15 and \$15.75 which proves that the first shock of the market has been absorbed.

The only peculiar thing is that the Soviets have offered for sale two of their large bulk carriers (the "Yalta" of 73,683 dwt. and the "Yaoutsu" of 49,480 dwt.) which has made people wonder why the Russians are appearing as sellers on a market where they have traditionally been buyers. The explanation seems to be that it is easier for them to use chartered ships than their own which meet with difficulties on account of their flag. Indeed, Soviet ships are being boycotted in American and Egyptian ports and cannot call at Taiwan or South Korea, while there is the danger that they may be boycotted elsewhere as well.

### THE PIRAEUS MARKET

The following are a selection of fixtures transacted recently through Piraeus shipbroking offices:

#### SINGLE VOYAGE:

**ANEMO K.**: min./max. 3,317/3,800 metric tons concrete iron, Chioggia to Tripoli (Libya), \$24 per metric ton fios, L/D 9 total days, (Feb. 10-20). Acct: Primary Industries.

**KRITON**: 10,000 metric tons 5% moloo bagged cement, Varna to Basrah, \$38 per metric ton fios, L/D 1,000/800, (Feb. 25-March 3). Acct: Cemex.

**EVRIDICE**: (8,000 d.w.t., 455,000 cu. ft. bale); Up to full cargo cotton in bales, Cartagena (Colombia) to 1 port China, \$ 510,000 lumpsum fios, 15 total days, dem. \$4,850 per

day (Jan. 1-15). Acct: Andina.

**AFOVOS**: 10,500/11,000 metric tons chrome ore, Durres to Rotterdam or Dordrecht, \$14.25 per metric ton fios, L/D 2,000/5,000, dem. \$3,000 per day (Dec. 25-Jan. 3). Acct: Marc Rich.

**LISSABON** (7,200 d.w. tons, 321,000 du ft bale): Full cargo agricultural products, 1 port Luanda - Dakar range to 1 port Bordeaux-Hamburg range, \$200,000 lumpsum fios, 17 total days, dem. \$3,000 per day (Dec. 22-30). Acct: Huyton-London.

**KRETAN GLORY**: 5,400 metric tons 3% less bulk fertilizers, Tampa to Montevideo, \$42.50 per metric ton fios, L/D 4,000/1,000 dem. \$ 3,000 per day (Jan. 10-25). Acct: Nestor-Montevideo.

**MARIA DEL CORO**: min/max. 5,350/5,450 metric tons steels and generals, Antwerp to Piraeus and Halkis, DM 49.95 per metric fios, 10 total days, dem. DM 6,750 per day (Jan. 19-23). Acct: RMS.

**ELLINIDA**: min/max. 13,850 metric tons heavy grain in bulk, Port Cartier to Algeria \$41 fios per long ton basis 1/1, L/D 4 days/500 tons, dem. \$7,000 per day (Jan. 31-Feb. 2). Acct: Gramac.

**ACE HERO**: 10,000 metric tons 5% pulpwood logs, Durban to Marin, \$ 52.50 per metric ton, L/D 1,500/1,000, dem. \$ 7,000 per day (Feb. 15-25). Acct: Enle.

**LAMBROS TSAGLIOTIS**: min 10,000 metric tons cottonseed meals/expellers, Acajutla to Aalborg + Odense + Stockholm, \$ 470,000 lumpsum fio, L/D 13 total days, dem. \$ 5,300 per day (Feb. 5-15). Acct: Intertradex.

**ELEUSIS**: 14,300 metric tons various cargoes, Providence to Algeciras - Trieste - Ancona, \$555,000 lumpsum fios, L/D 20 total days, dem. \$ 6,000 per day (Feb. 4-5). Acct: Steelmet.

**ELMARE**: 5,500 metric tons 5% bulk phosphate, Casamblanka to Porto Empedocle, \$12.75 per metric ton fios, L/D 3.5 total days, dem. \$3,200 per day (Feb. 14-18). Acct: Montedison.

### THESSALONIKI FIXTURE:

"Alexander Shipping Co. Ltd. of Thessaloniki report their following fixture:

**SUN POLLUX**: 11,000 cbm 10% moloo logs, 1 sp Chile to 2 sp Greece (Thessaloniki and Lefkandi), \$57.50 per cbm fios basis 1/1, L/D 2,500/2,000 cbm, dem. \$5,000 per day (Feb. 20-March 10). Acct: Greek charterers.



S.S. ELLINIS

M.V. ROMANZA

S.S. ITALIS

S.S. REGINA PRIMA

S.S. BRITANIS

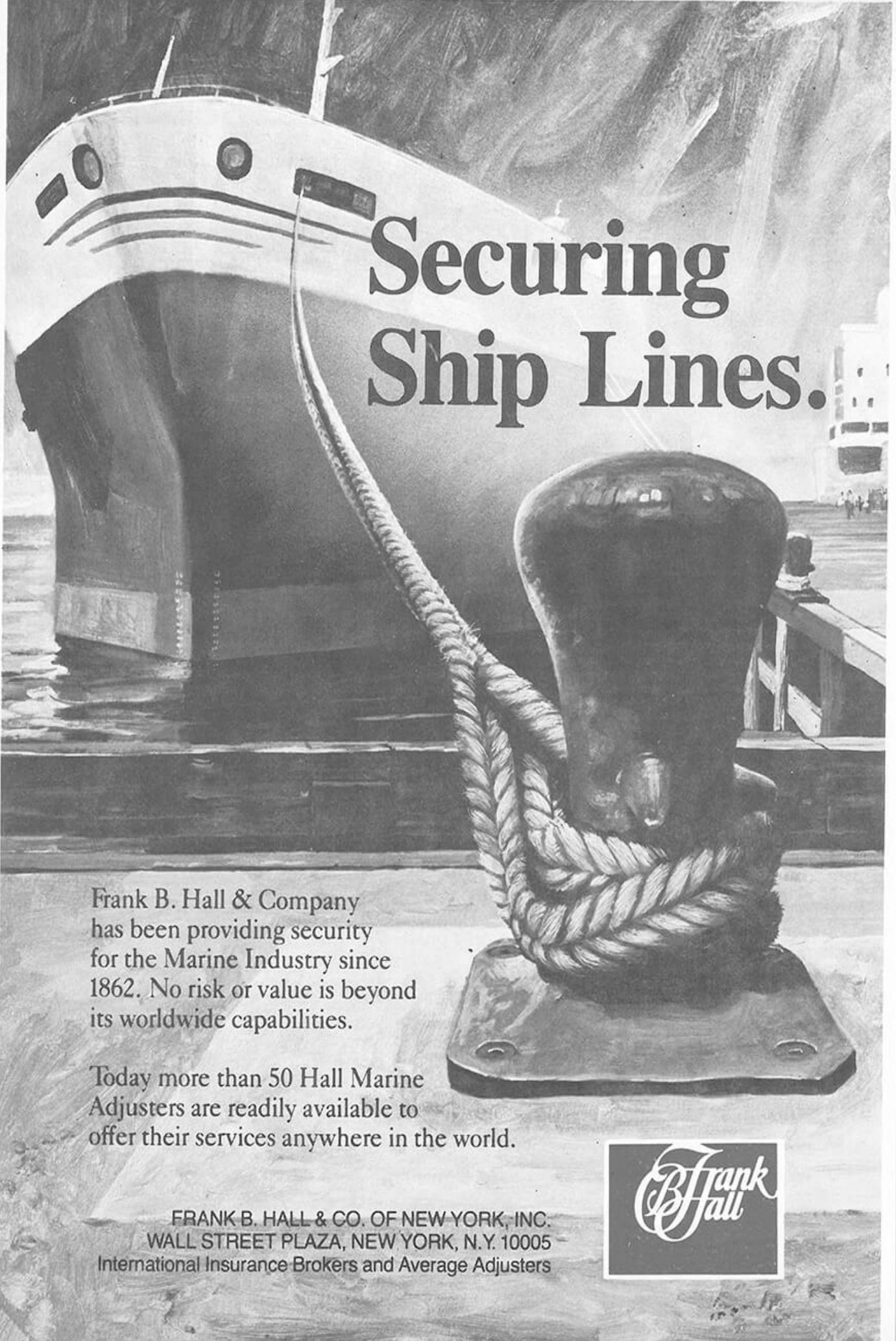
S.S. ARIANE II

S.S. AMERIKANIS

M.V. THE VICTORIA

95, AKTI MIAOULI STR. · PIRAEUS (37) - TEL. 4126757/8/9  
TELEGRAMS: « CHANDRIPAS » PIRAEUS - TELEX: 21-2142 CPAP - GR.





# Securing Ship Lines.

Frank B. Hall & Company has been providing security for the Marine Industry since 1862. No risk or value is beyond its worldwide capabilities.

Today more than 50 Hall Marine Adjusters are readily available to offer their services anywhere in the world.

FRANK B. HALL & CO. OF NEW YORK, INC.  
WALL STREET PLAZA, NEW YORK, N.Y. 10005  
International Insurance Brokers and Average Adjusters

