

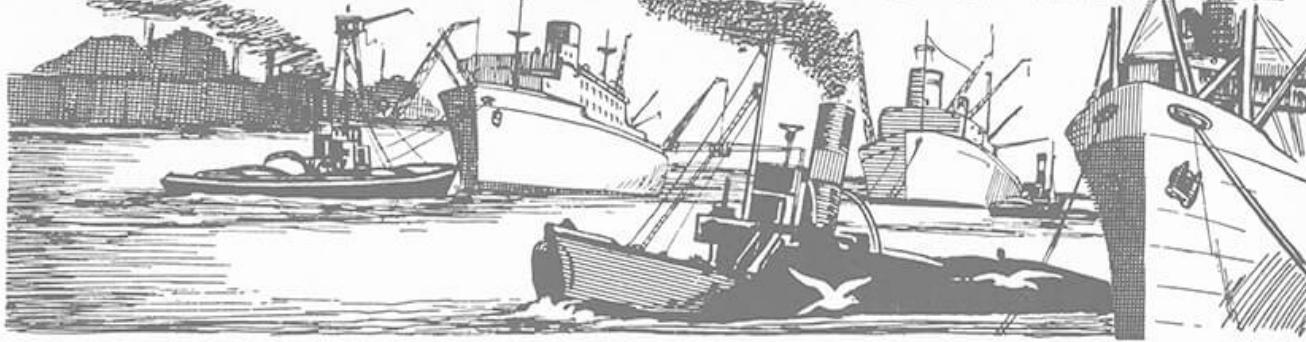
NAYTIKA XPONIKA



15η Μαρτίου 1980

Αρ. Φύλλου 1075/834

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ν' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1075/834

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1980

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τό δεκαπενθήμερον

ΑΙ ΕΥΘΥΝΑΙ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΗΓΕΣΙΑΣ

Η πραγματοποιηθείσα άλλαγη εἰς την 'Η. γεσίαν τού Λιμενικού Σώματος εἰς άλλας έποχάς θά ήδυνατο νά θεωρηθή ώς ένα σύνθετος γεγονός, άνευ γενικωτέρας τινός σημασίας. Σήμερον δύμας τα πράγματα έχουν δρόην μεταβληθή και ή εύθυνη τού νέου 'Αρχηγού είναι μεγίστη έναντι τής ναυτιλίας, τής έθνικής οικονομίας και τής Πατρίδος γενικώτερον. Ούδενός άμφισβητούμεν τάς άγαθάς προθέσεις. 'Επιθυμούμεν δύμας νά συνοψιώσωμεν μερικά άπο της κρίσιμα προβλήματα πού άντιμετωπίζει σήμερον τό 'Υπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

Η ύπέρμετρος διόγκωσις τής ναυτιλίας μας με τά τεράστια προβλήματα πού συνεπάγεται η πρωταρχικός της ρόλος εἰς τάς παγκοσμίους μεταφοράς, ή οριστική ένταξης τής χώρας εἰς την ΕΟΚ, ή βραδεία άλλα σταθερά κίνησις τών χωρών τού Τρίτου Κόσμου διά την κατανομήν τών χύδην φορτίων, ή άναζωρυπούμενος ναυτιλιακός προστατευτισμός, τά έντεινόμενα μέτρα διεθνούς έλεγχου τής άσφαλειάς τής ναυσιπλοΐας, τό καλλιεργούμενον γενικώτερον κλίμα δυσποτίας έπι τής Ικανότητος και άξιοπιστίας τής ναυτιλίας μας ή σταθερά έδραιώσις μας εἰς τήν κορυφήν τών ναυτικών άποχημάτων, άποτελούν μερικάς άπο τάς έξωστρεφείς πτυχάς τής ναυτιλίας μας. 'Άλλα καί εἰς τό έσωτερον ή έκκλησις τής κυβερνήσεως πρός τήν ναυτιλίαν όπως έντος τού διανυούμενου έτους αύξηθούν αισθήτως αι πρός τήν έθνικήν μας οικονομίαν συναλλαγματικαί είσροαί, άποδεικνύουν τό βάρος πού έχει έπωμισθη τό 'Υπουργείον Ε.Ν. διά νά προαγάγη τήν σύνδεσιν τής ναυτιλίας μέ τήν έθνικήν οικονομίαν.

'Εξ άλλου ή διαμετακομιστικός ρόλος τής χώρας μεταξύ Εύρωπης-Μέσης-'Ανατολής υπαγορεύουν τήν θέσπισιν μιάς ένιαίας έθνικής λιμενικής πολιτικής, πού προϋποθέτει σοβαράν υπηρεσιακήν όργανώσιν και προπαρασκευήν. 'Έξ ίσου σοβαραί και έκτεταμενοί είναι αι έκτελεστικαί άρμοδιότητες τού Λιμενικού Σώματος, πού έπιβάλλουν διοικητικήν άναδιάρθρωσιν, άναδιοργάνωσιν και έκσυγχρονισμόν, κατευθύνσεις ένειαν πρός τάς ήρεμους έποχάς τού παρελθόντος.

Τέλος τό έμψυχον ύλικον τής ναυτιλίας μας, εἰς άλας του τάς φάσεις, ήτοι προσέλκυσις, έκπαιδευσις, μετεκπαίδευσις, προπαγώγη τών δρων και συνθηκών έργασίας και κοινωνικής προστασίας τών ναυτικών μας, συνθέτει ένα άλλο τεράστιον πλέγμα προ-

βλημάτων πού δύν έπιδεχονται άναβολής.

Τό Λιμενικόν Σώμα πού έπανδρώνει και τάς 'Υπηρεσίας τού ΥΕΝ όφειλει νά καταβάλη ήπερανθρώπους προσπαθείας διά νά άνταπεξέλθη εἰς τάς εύθυνας του. Αύτό άπαιτούν αι περιστάσεις, πού υπαγορεύουν τήν θρολογικήν τεχνικο-επιστημονικήν, άναπτυξιν τής διοικητικής δομής τού 'Υπουργείου, ώστε νά δύναται τούτο αυτοδυνάμως νά άνταπεξέρχεται εἰς τόν δύκον και τήν ποικιλίαν τών προβλήματων πού τό κατακλύζουν. 'Η έποχή τών διοικητικών έραστεχνησών έπέρασεν άνεπιστρεπτή.

'Η πρώτη ναυτιλία τού κόσμου θέλει άναλογου δομής έκσυγχρονισμένον διοικητικόν δργανόν, ικανόν νά τήν προστατεύη και νά κατευθύνη τούς ζωοδότας κρουούνς της πρός τήν χώραν.

'Η έπιτυχία τού νέου 'Αρχηγού, πλήν τής εύρυθμου και παραγωγικής λειτουργίας τών Κεντρικών και Περιφερειακών 'Υπηρεσιών τού ΥΕΝ, θά κριθή και άπο τήν συμβολήν του είς τήν έμπρεπουσαν άναπτυξιν τής διοικητικής μηχανής τού 'Υπουργείου.

ΤΑ ΑΝΤΙΚΙΝΗΤΡΑ

Θέτουμεν όπ' όψιν τού 'Υπουργείου, τό δόποιον ένδικαφέρεται διά τήν έξουδετέρων τών άντικινήτρων πού έμποδιζουν τήν αδησίαν τού ναυτιλιακού συναλλάγματος, μίαν άκομη περίπτωσιν, ή όποια, κατά τούς άμεσων ένδιφερομένους, τούς έφοπλιστάς, άλλα και καθ' ήμας, άποδεικνύει ότι πρέπει νά γίνουν άκομη πολλά άπο της διοικητικού φορέα τής Ναυτιλίας διά νά έπιτευχθή ο στόχος πού έθεσεν ο κ. Πρωθυπουργός διά τήν άσχον κατά ένα έπι πλέον δισεκατομμύριον δολλαρίων τής συναλλαγματικής συνειφοράς τής Ναυτιλίας πρός τόν τόπον.

Πρόκειται συγκεκριμένως διά τήν τακτικήν πού άκολουθει ή 'Επιθεώρησις 'Εμπορικών Πλοίων νά έπιθεωρητή τά πρός άπόπλουν σκάφη τήν τελευταίαν στιγμήν, γεγονός πού προκαλεί καθυστέρησιες εἰς τά πλοια, δεδομένου διά έπιβαλλεται αιφνιδίως ή έκτελεσις διαφόρων έργασιών.

'Από έφοπλιστικής πλευράς τονίζεται διά ούδεις έχει άντιρρησιν νά συμμορφωθῇ πρός τάς ήποδειξίες τής 'Επιθεωρήσεως, άσχετως έναν τό πλοιον φέρει τήν κλάσιν του, άρκει αύτα νά γίνωνται έγκαιρως διά νά μη προκαλείται καθυστέρησης εἰς τά πλοια. Πρός τόν σκοπόν αύτον ήποδεικνύεται ή όρ-

γάνωσις άπόπλου τών καταπλεόντων εἰς τήν λιμενικήν περιοχήν πλοίων ώστε αι έπιθεωρήσεις νά γίνωνται έγκαιρως καί δχι τήν τελευταίαν στιγμήν. Σημειώνομεν διά υφίστανται ύποψιαί διά γίνονται καταγγελίαι περί δήθεν έλλειψεων εἰς πλοία διά νά έπιτυχάνεται άκριβώς ή καθυστέρησης τού άπόπλου των, μάλιστα εἰς ώρισμένας περιπτώσεις διεπιστώθησαν και έσκεμμέναι βλάβαι ή ζημιά.

ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΝ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

'Εγγάσθη διά παρεσχέθη έκ νέου άπο κυβερνητικής πλευράς ή διαβεβαίωσις διά δέν πρόκειται νά θήγη τό φορολογικον καθεστώς τής Ναυτιλίας. Συγκεκριμένων έγγασθη διά 'Υπουργός Συντονισμού κ. Μητσοτάκης είχε νέα ποικιλωνίαν μετά τού 'Υπουργού Οικονομικών κ. Κανελλοπούλου διά νά μή θηγούν αι διατάξεις τών Νόμων 27 και 29 πού άφορούν τήν άναμόρφωσιν τών συντελεστών τού φόρου και τής εισφοράς τών πλοίων μετά τήν ληξιν τής πενταετίας άπο τής ίσχυος των, ώς και διάταξις τού Νόμου περί ΝΑΤ ή όποια άφορά τάς εισφοράς τών έφοπλιστών πρός τό 'Ιδρυμα, αίτινες και θά παραμείνουν εἰς τό έπιπεδον τού 11%.

ΕΠΕΔΟΘΗ Η ΠΡΟΣΚΛΗΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟΝ Κ. ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ

'Επεδόθη εἰς τόν κ. Κεφαλογιάννην ή πρόσκλησις τού Κομμίττη νά έπισκεψθη τό Λονδίνον διά συνομιλίας με τούς έκει έφοπλιστάς μας. 'Η ήμερομηνία τής έπισκεψεως δέν καθωρίσθη εισέτι.

'Υπενθυμίζεται διά ο κ. Κεφαλογιάννης διά προσκλητή άπο τούς ύπουργούς Ναυτιλίας και 'Εργασίας τής Αίγυπτου νά έπισκεψθη έπισημώς τό Κάιρον άλλα και εἰς τήν περίπτωσιν αύτήν ή ήμερομηνία τής έπισκεψεως δέν έχει καθορισθή.

ΟΙ «ΕΙΔΙΚΟΙ»

Αύτό τό φαινόμενον τής πληθώρας τών «ειδικών» πού ένεφανίσθησαν έξ αφορμής τού άτυχήματος τού πετρελαιοφόρου «Αίρηνς Σέρενειντ» εἰς τήν Πύλον και άσχολούνται με θέματα τά όποια είναι δχι άπλως έντελως άγνωστα άλλα και άπολύτως άκατανότα διά άυτούς δέν νομίζουμεν διά παραπτεῖται εἰς άλλο μέρος τού κόσμου. Μέ μίαν προχειρότητα πού δέν έχει προηγούμενον μερικοί έξ αύτών, και κυρίως άπεσταλμένοι τών κρατικών μεσών ένημερώσεως, ήρχισαν νά ένσπειρουν άμφιβολίας εἰς τήν κοινήν γνώμην διά δήθεν τό δεξαμενόπλοιον δέν

μετέφερε την άναφερομένην ποσότητα άργους, έπικαλουμένοι δι' αυτό διάφορα έπιχειρήματα πού δέν άντεχουν είς την παραμικράν βάσανον. Μεταξύ δλλων μάλιστα άνεφερθη ότι: ένδεχομένων το φορτίον είχαν έκφορτωθη κατά τόν πλούν τού σκάφους μέχρι της Πύλου χωρίς ούδεις έτεν τών κ.κ. «ειδικών» νά σκεφθῇ διτι κατά μήκος της διαδρομῆς τού πετρελαιοφόρου δέν ύπάρχουν έγκαστασίες διά την έκφορτωσιν τοιούτου φορτίου και διτι μέ μίαν απλήν μέτρησιν θά ήδυντο νά άποδειχθῇ διτι τό σκάφος δίγνυσε κανονικῶς την άπόστασιν μεταξύ τού τόπου φορτωσεως και τής Πύλου και διτι δέν ύπηρε ούδεμια καθυστέρησις δικαιολογούσα ένα παρόμιον έγχειρημα, τό ποιον έν πάση περιπτώσει δέν θά ήτο δυνατόν νά παραμείνει άγνωστον είς τό πλήρωμα.

Λέγεται, χωρίς τούτο νά δύναται νά άποδειχθῇ, διτι ή σχετική σπερμολογία ήρχισε μετά από υπονοίας πού έξεφρασε κάπιοις παράγων, πάντως ούχι έκ μέρους τών άσφαλιστών πού θά είχον κάθε λόγον νά προβάλλουν άμφισθητεσις άφου αύτοι θά πληρώσουν διά τό άτυχημα, άλλα νομίζουμεν διτι ή εύθυνη διά την διεύρυνσιν τών σπερμολογιών βαρύνει έξι ίσου και τό «Υπουργείον Ναυτιλίας και τήν πλοιοκτήτριαν έταιριαν: Τό «Υπουργείον, διότι δέν παρενέβη άμεσως διά νά παράσχη, έπι τή βάσει τών τεχνικών δεδομένων, σχετικάς διευκρινήσεως, και τήν πλοιοκτήτριαν έταιριαν, ή όποια δέν προέβη είς κατηγορηματική διάψευσιν τών σχετικών πληροφοριών έπι τή βάσει τών στοιχείων πού κατείχε. Καθ' ήμας, ένας άπλος μαθηματικός υπόλογισμός, πού θά ήμπορούσε νά τόν κάμην και ένας μαθητής τού δημοτικού σχολείου άκόμη, θά άπεδείκνυε διτι τό πλοίον μετέφερε πράγματι άλλοκληρον τό φορτίον του. Τέλος, νομίζουμεν, διτι εύθυνη φέρει και τής «Ενωσις Ελλήνων Εφοπλιστών, ή όποια διά νά πάση ή δικαιολόγητος θόρυβος είς βάρος τής Ελληνικής Ναυτιλίας, ώφειλε, καθ' ήμας, νά δηλώση πρός κάθε κατεύθυνσιν διτι είναι άνεπίτρεπτος ή έξαγωγή οίουδήποτε συμπεράσματος πρό τού πέρατος τής διεισγάμενης προανακρίσεως και τών έρευνών τών ειδικών. «Επίσης ή «Ενωσις Ελλήνων Εφοπλιστών ώφειλε νά ύπομνηση πρός τήν κυβέρνησην διτι είναι άνεπίτρεπτος ή προχειρότης και ή μέ έλλειψιν οίουδήποτε αίσθηματος έυθύνης άντιμετωπίσι τού θέματος άπό τά κρατικά μέσα ένημερώσεως.

Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΘΟΡΥΒΟΣ

Ο διεθνής ειδήσεογραφικός θόρυβος μέ επίκεντρον τήν ναυτιλίαν μας συνεχίζεται.

Καί μάλιστα διευρύνεται, περιλαμβάνων και δλλους τομείς. Αυτούς δέν λειπουν αι αιτίαι, ώστε τό Έλληνικόν δνομα νά εύρισκεται πάντοτε είς τό προσκήνιον. Πλήτης γνωστής ύποθέσεως τού έλληνικού φορτηγού «ΤΟΦΑΛΟΣ Γ.», ή όποια έδωσεν άφορμήν είς μίαν γενικωτέραν δυσφήμησιν τής ναυτιλίας μας, είς δλλην περίπτωσιν προευλακίσθι είς Πειραιά είς «Έλλην δι' έξαπατησιν ένός έμπόρου τού ΟΜΑΝ, άπό τόν όποιον έλαβεν 592.000 δολ. μέ τήν ύπόσχεσιν μεταφορᾶς 12.600 τόννων τοιμέντου διά τού άνυπάρκτου πλοίου «Γκεόργκ Χάν». Έξι δλλους άπό τά «ψιλά» τών έφημερίδων έπλοροφήθημεν τήν βύθισιν 35 μίλια Β.Α. τών Όθωνών τού μικρού Παναμαϊκού πλοίου «ΠΑΝ», Ιταλικής πλοιοκτησίας, μέ πλήρωμα θμω 4 «Έλληνας, τό ποιον μετέφερεν 1.200 λαθραία κιβώτια σιγαρέττων άπό τό Δυρράχιον, προκειμένου νά τά παραδώση έν πλώ, άγνωστων είς ποίους. Τέλος τό Έλληνικόν σκάφος «ΝΟΡΤΟΥΛΑ», 500 τόννων, μέ πλήρωμα 9 «Έλληνας και έναν Ιταλόν, γνωστόν λαθρέμπορον, κατελήφθη άπό τήν Ιταλικήν άστυνομίαν 40 μίλια άπό τό άκρωτρίον Παλινούρο, ένω μετέφερε 1.000 κιβώτια μέ λαθραία σιγαρέττα. Τό σκάφος άδηγήθη είς τό Σαλέρνο.

Τό δύο τελευταία έπεισδια άναφέρονται είς τήν μακράν άλυσον τού πρός Ιταλίαν λαθρεμπορίου σιγαρέττων, τό ποιον πρός δόξαν τών Έλλήνων άρμοδίων διενεργείται μέ Έλληνικά πληρώματα πλοίων, ύπό «Έλληνικήν ή ένην σημαίαν, μονίμως ναυλοχούντων είς Έλληνικούς λέμνας. Πρόκειται περί πιάς άπαραδέκτου σσον και δυσεξηγήτου καταστάσεως, ή όποια, ούτε λίγο ούτε πολύ, έμφανίζει τούς «Έλληνικούς λιμένας ως δρημητήρια διεθνούς λαθρεμπορίου, μέ άτυχώς πολλά θύματα «Έλληνας ναυτικούς, που σηπονταν είς τάς Ιταλικάς φυλακάς. Δέν γνωρίζουμεν ποια είναι αι έπιστομοι άπόφεις τού Έλληνικού Κράτους έπι τού φαινομένου τούτου, διά τό ποιον έν είναι βέβαιον: διτι και αύτο, άπό τής σκοπιάς του, συμβάλλει είς τήν δυσφήμησιν τής Ναυτιλίας μας.

Έάν είς δλλον άπό τό πλέγμα τού διεθνούς θορύβου προσθέσωμεν και δσα περί τών ναυτικών άτυχημάτων μάς καταλογίζουν και τά δσα περί ιδιοποιήσεως φορτίων προσπαθούν νά μάς προσάψουν, τότε έχομεν μίαν πλήρη εικόνα τού δυσμενούς κλίματος έντός τού όποιου άγωνίζεται η ναυτιλία μας διά νά έπιζησθη ως παγκόσμιος μεταφορέυς. Εύρισκομέθα πρό μάς συγκλινούσης συστηματικής ύπονομεύσεως τής διεθνούς μας πίστεως και φερεγγυότητος, ή όποια έάν τελικώς άπολεσθη, τότε όριστικώς θά χαθῇ και ή ύπόθεσις τής ναυτιλίας μας. Και

πάντα ταύτα συμβαίνουν είς μίαν έποχήν, καθ' ήντη η ναυτιλία μας καλείται νά δώση τό δπαν διά νά έπιβιώση η χώρα μας συναλλαγματικών. Είναι καιρός δλλοι, άρμδοι και ένδιαφερόμενοι, δπως άπό κοινού άντιμετωπίσουν τήν διαμορφωμένην κατάστασιν, διά νά εύρουν τά μέτρα άμυνης, πού δέν πρέπει νά βραδύνουν.

Η ΥΠΟΘΕΣΗ «ΣΠΑΡΤΑΝ

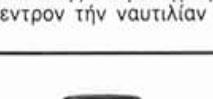
Η Ναυτιλία και ιδιαιτέρως η έλληνική στηρίζει άναμφιβόλως τήν δραστηριότητά της είς τάς άρχας τού διελεύθερου μετορίου και ώς έκ τούτου είναι φυσικόν η Έλλας νά άντιτίθεται είς οιονδήποτε περιορισμόν τών έν λόγω άρχων και άπό θοποθεντούτο πεπιβαλλόμενον, έκτος βεβαιώς τών περιορισμών πού έπιβαλλονται άπό διεθνείς οργανισμούς ή και διά έθνικούς λόγους. Υπό τήν έννοιαν αύτην, δηλαδή τών περιορισμών άπό διεθνείς οργανισμούς και διά έθνικούς λόγους, συμφωνούν και έπικροτούμε τήν άποφασιν τού ύπουργειου Εμπορικής Ναυτιλίας διά τήν άναλησην τής έγκριτικής πράξεως νηλογήσεως κατά τό δρόμον 13 τού φορτηγού «Σπάρταν», τό ποιον, κατά παράστασι διεθνών άποφασών, τοιεστίν τών Ηνωμένων Εθνών, και διαταγών τής κυπριακής και τής έλληνικής κυβερνήσεως, μετέφερε φορτίον, άπό τόν κατεχόμενον ύπό τών Τούρκων λιμένα τής Αμμοχώστου τής μαρτυρικής Κύπρου, άγαθών άνηκότων νομίμων είς Έλληνας τό γένος, «τά όποια, ώς άναφερεται είς τής σχετικήν άποφασιν, ύπεξαιρούνται μέ τήν ύποστηριξιν ένηης δυνάμεως, παρανόμως και διά τής δυνάμεως τών δηλων ένασκούσης τήν έξουσιαν είς τήν περιοχήν τής παραγωγής τών άγαθών». Επί πλέον τών άνωτέρω οι πλοιοκτήται τού έν λόγω σκάφους έπωφελήθησαν άθεμίτως έκ μεταφορᾶς μή έκτελουσμένης ύπό τών λοιπών Έλληνων έφοπλιστων λόγω συμμορφώσεως τών εις τάς διαταγών τής έλληνικής κυβερνήσεως και τής Κυπριακής Δημοκρατίας, οι όποιοι παραλλήλως ύφιστανται τάς συνεπίεις τής δυσφημήσεως πού προκαλεί είς πάροδος τού έντομαστος τής Έλληνικής Ναυτιλίας ή συμμετοχή έλληνικού πλοίου είς παρανόμους ένεργειας.

Σημειώνεται διτι και έτερον ύπό τό Έλληνικήν σημαίαν πλοίον είχε κλεισθή διά μεταφοράν άπό τήν τουρκοκρατουμένην Κύπρον, άλλά οι πλοιοκτήται είδοποιηθέντες άπό τού Υπουργείου Ναυτιλίας διέταξαν άλλαγήν πορείας και ούτω δέν προσήγγισε τελικώς τήν Αμμόχωστον.

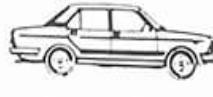
Έαν αντιθέσει πρός τά άνωτέρω περιστατικά θά πρέπει νά άναφερθη και ή ύπερηφανος άπαντησις πού έδωσεν έλληνη ναυτιλίακη έπιχειρησις είς διαταγήν διά τήν μεταφοράν φορτίου είς τήν τουρκοκρατουμένην Κύπρον. Συγκεκριμένως, η έταιρια «Παίριους Τσάρτερινγκ» τού άμιλου Λελάκη, ή όποια έλαβε διαταγήν διά τήν μεταφοράν φορτίου 10.000 τόννων άπό Τάμπα διά λογαριασμόν τού «τουρκοκυπριακού θμοσόδου κράτους» άπηντησε: «Έλαβαμε τήν διαταγήν σα διά φορτίον 10.000 τόννων άπό Τάμπα άλλά δέν δυνάμεθα νά σας εύχαριστησωμέν δι' αύτο. Και φιλικώς σας συνιστούμε νά άποφεύγετε νά άπευθύνεσθε είς έλληνικάς ναυτιλιακάς έπιχειρησεις διά τήν μεταφοράν παρομοίων φορτίων».

Ο ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Τά προβλήματα τής ναυτιλίας πού ώς έκ τής φύσεώς των ύπαγονται είς τήν συναρμοδιότητα πλειστων Υπουργείων, είναι συνήθως έκεινα πού καρκινοβατούν. Ένα άπό τά θέματα αύτά είναι και ή έφοδιασμός τών πλοίων μας, πού κατά γενομένους ύπολογισμούς δύναται νά συνεισφέρει είς τήν χώραν μεγάλα ποσά συναλλαγματος, έαν γίνη ή άναλογος έθνική προσπάθεια. Εύτυχως έ φοδιασμός τών πλοίων περιε-



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.



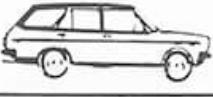
**TRANSKO
TAX FREE CARS**

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.



λήφθη είς τάς συμφωνηθείσας ρυθμίσεις μεταξύ 'Ενώσεως Ελλήνων 'Εφοπλιστών και τής Κυβερνήσεως διά τήν αὐξήσιν τής εισροής συναλλάγματος ἐν τής ναυτιλίᾳ.

Ειδικώτερον συνεφωνήθησαν τά κάτωθι:

—Βελτίωσις τῶν ἀναστατωτικῶν γραφειοκρατικῶν διατυπώσεων.

—Προώθησις μέτρων καλυτέρας ὄργανώσεων τῶν ἐπιχειρήσεων 'Εφοδιαστῶν.

—Βελτίωσις τῆς ποιότητος καὶ τιμῶν τῶν 'Ελληνικῶν προϊόντων.

Διά νά ύλοποιηθοῦν τά συμφωνηθέντα πρέπει νά κινηθοῦν καὶ οἱ τρεῖς φορεῖς, ἤτοι Κράτος, 'Εφοπλισταὶ καὶ 'Εφοδιασταὶ Πλοίων, διότι πρέπει νά καταλήξουν εἰς ρυμίσεις κοινῶν ἀπόδεκτάς. 'Εξ δων ἔχομεν ύπ' δψιν καὶ οἱ ἐφοδιασμοὶ πλοίων ἔχουν κινήσει ούρανόν καὶ γγην διά νά ἀντιληφθῇ τὸ 'Υπουργεῖον Οικονομικῶν διτι πρέπει νά χωρήσῃ εἰς τήν ἀπλούστευσιν τῶν Τελωνειάκων διατυπώσεων, δσον ἀφορᾶ εἰς τήν διαδικασίαν τοῦ ἐφοδιασμοῦ τῶν πλοίων δι' εἰδῶν IN TRANSIT καὶ ἔγχωρίων.

Αἱ συνταγεῖσαι πρό τοῦ 1978 προτάσεις καὶ προίσματα ὑπό μιᾶς 'Ομάδος 'Εργασίας τοῦ 'Υπουργείου Οικονομικῶν οὐδεμίαν ἔξελιξιν ἔλαβον. Πέραν δύμας τῆς γραφειοκρατίας, ἡ Ε.Ε.Ε. θέτει καὶ ἀλλὰ δύο θέματα διά νά ἀναπτυχθῇ ὁ Ἑλλάς ἐφοδιασμός τῶν πλοίων μας. Καλυτέραν ὄργανωσιν τῶν ἐπιχειρήσεων 'Εφοδιαστῶν καὶ βελτίωσιν τῆς ποιότητος καὶ τῶν τιμῶν τῶν 'Ελληνικῶν προϊόντων.

Ἐπομένως, ὑπό τήν πλήρη ἀυτήν μορφήν πρέπει νά ἔξετασθη τό δόλον πλέγμα τοῦ 'Εφοδιασμοῦ τῶν πλοίων μας, διά νά ἐντοπισθοῦν αἱ δυσχέρειαι καὶ ἀκολούθως ἐπιλυθοῦν. Τώρα τό πρόβλημα είναι ἀπό ποιον 'Υπουργεῖον πρέπει νά ἀρχίσῃ ἡ μελέτη καὶ ἡ ἐπίλυσις τοῦ κυκλώματος 'Εφοδιασμός Πλοίων, εἰς τό δόπιον ἐμπλέκονται πλείονα συναρμόδια 'Υπουργεῖα. Καὶ εἰς τό σημεῖον αὐτό τό βάρος τοῦ συντονισμοῦ καὶ τῆς πρωτοβουλίας πίπτει εἰς τό YEN, δψως ἔγινεν καὶ μέ το Γνωμοδοτικὸν Συμβούλιον Ναυπογειουσκευαστικής Βιομηχανίας.

Διότι ἔαν, παρ' ἐλπίδα, τό σοβαρώτατον τοῦτο πρόβλημα λάβει τήν μορφήν τῆς ἀποστολῆς 'διαβιβαστικῶν ἐγγράφων' μεταξύ τῶν διαφόρων 'Υπουργείων, τότε καλόν εἶναι νά διαγράψωμεν κάθε εύοίων προσπικήν ἀναπτύξεως τοῦ συναλλαγματοφόρου κλάδου τοῦ ἐφοδιασμοῦ τῶν πλοίων.

NEAI ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Ἐπήλθε συμφωνία διά τάς συλλογικάς συμβάσεις τῶν πληρωμάτων τῶν μεσογειακῶν ἐπιβατηγών καὶ τουριστικῶν σκαφῶν καὶ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγών. 'Η ἐπιτευχθεῖσα συμφωνία μεταξύ 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν 'Επιβατηγῶν Πλοίων καὶ τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας διά τά πληρώματα τῶν μεσογειακῶν ἐπιβατηγῶν καὶ τουριστικῶν σκαφῶν προβλέπει αὐξήσιν:

—Τῶν ἀποδοχῶν κατά 20%.

—Τοῦ ἀποδήματος Κυριακῶν ἀπό 16 εἰς 17%.

—Τοῦ ἀντιτίμου τροφῆς ἀπό 145 εἰς 180 δρχ. τήν ἡμέρα.

—Τῆς ἀδείας ἀπό 42 ἡμέρας εἰς 45 ἑτησίως.

—Τῶν ὥρων ἐβδομαδιαίας ἐργασίας ἐν πλῷ καὶ ἐν λιμένι πού ἀπό 1.1.80 εἶναι 42, εἰς 40 ἀπό 1.9.80.

Ἐπίσης ἡ νοσηλεία τῶν ἀξιωματικῶν θά γίνεται εἰς τήν Α' θέσιν καὶ τῶν πληρωμάτων εἰς τήν Βα' θέσιν, παραλήλως δέ συνεφνήθη νά ἔξετασθοῦν καὶ διάφορα κλαδικά αιτήματα. 'Η νέα σύμβασις θά είναι ισχύος ἀπό 1.1.80 - 31.12.80.

Ἐπίσης ἡ συμφωνία διά τά πληρώματα τῶν ἐπιβατηγῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων διά τήν ὥραν ὑπεγράφη σχετικόν μνημόνιον προβλέπει:

—Αὐξήσιν τῶν ἀποδοχῶν κατά 15% ἀπό 1.1.80.

—Τό ἐπίδομα ἀκριβείας πού παρέχεται εἰς

τό κατώτερον πλήρωμα καὶ εἰς τούς δοκίμους καθορίζεται εἰς 2.000 δρχ. καὶ ἐνσωματούται εἰς τόν βασικόν μισθόν.

—Τό ἐπίδομα τροφῆς καθορίζεται εἰς 180 δρχ. ἡμερησίως.

—Τό ἐπίδομα ίματισμοῦ καθορίζεται διά τούς ἀξιωματικούς εἰς 2.000 δρχ. μηνιαίως καὶ ἐνσωματούται εἰς τόν βασικόν μισθόν καὶ διά τά κατώτερα πληρώματα εἰς 1.000 δρχ. μηνιαίως.

—Αἱ ώραι ἐργασίας καθορίζονται ἀπό 1.1.80 εἰς 42 καὶ ἀπό 1.9.80 εἰς 40.

—Τό ἐπίδομα Κυριακῶν αὔξανεται ἀπό 16 εἰς 17%.

—'Η ἀδεια συμφωνεῖται νά χορηγήται κατά τήν ἀπόλυτην τοῦ ναυτικοῦ.

—Τά εἰδικά ἐπίδοματα πού προβλέπονται ἀπό τό δρθρον 19 τής προηγουμένης συλλογικῆς συμβάσεως προσαυδάνονται κατά 15% καὶ τά ἐπίδοματα διοικήσεως πλοιάρχου καὶ μηχανικοῦ Α' ἐνσωματούνται εἰς τόν βασικόν μισθόν.

—'Η νοσηλεία τῶν ἀξιωματικῶν θά γίνεται εἰς τήν Α' θέσιν καὶ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων εἰς τήν Βα' θέσιν.

—'Η νέα σύμβασις θά είναι ισχύος ἀπό 1.1.80 - 31.12.80.

—'Εν ἐκκρεμότητι παραμένει τό θέμα τῆς συλλογικῆς συμβάσεως τῶν πληρωμάτων τῶν μεσογειακῶν φορτηγών πλοίων. Μετά τό ἀδιέξοδον εἰς τό δόπιον ἔχουν περιέλθει αἱ σχετικαὶ διαπραγματεύσεις, ἡ Διεύθυνσις 'Εργασίας τοῦ YEN συνεκάλεσε κοινὴν σύσκεψιν τῶν ἐκπροσώπων τῶν δύο μερών εἰς τό 'Υπουργεῖον, δέν ἐλήφθησαν δύμας ἀποφάσεις ἐπειδή ὁ Πρόεδρος τής 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Φοργήγων Πλοίων κ. Λεβεντάκης ἀπουσίας εἰς τό έξωτερικόν. Νέα σύσκεψις θά πραγματοποιηθῇ ἐντός τῶν ἡμερών.

ΤΑ «ΚΟΣΤΕΡΣ»

—'Η διοίκησις τής Πανελλήνιου 'Ενώσεως Πλοιοκτητῶν ἀκτοπλοϊκῶν Φορτηγών

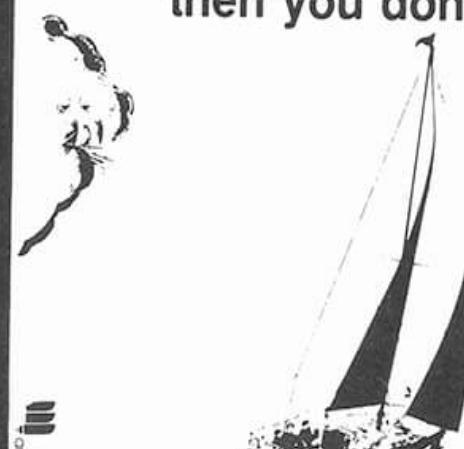
Πλοίων, ἡ ὅποια θεωρεῖ ὅτι τά «κόστερα» ἔχουν ἐγκαταλειφθῆ ἀπό τό 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας εἰς τήν τύχην των — ἀποψιν μὲ τήν ὅποια συμφωνούμενη ἀπολύτως — ἐζήτησε ἀκρόσαιν ἀπό τόν κ. Κεφαλογιάννην διά νά τοῦ ἐκθέση τά προβλήματα πού ἀπασχολοῦν τά σκάφη τής κατηγορίας αὐτῆς, τά δοπιαί είναι καίρια καὶ πολλά καὶ διακυβεύουν τήν υπαρξήν των. Τά «κόστερα» είναι σκάφη πού προσφέρουν πολλά εἰς τήν 'Εθνικήν Οικονομίαν ἀλλά καὶ εἰς τό 'Εθνος, δι' ὃ διά τοῦ Κεφαλογιάννης ὅφειλει δχι ἀπλῶς νά προχωρήσῃ εἰς τάς ἐπιβαλλομένας ρυθμίσεις διά νά καταστή δυνατόν νά ἐπιβάσουν τά σκάφη αὐτά ἀλλά καὶ νά ἀναζητήσῃ τούς υπευθύνους οἱ ὅποιοι μὲ τήν ὀλιγωρίαν των δημοσίων τά «κόστερα» νά περιέλθουν εἰς τήν σημερινήν δυσχερή θέσιν των.

—'Η διοίκησις τής ἀνωτέρω πλοιοκτητικῆς 'Ενώσεως δι' ἐγκυκλίου πρός τά μέλη τῆς καὶ τούς πράκτορας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν φορτηγών συνιστά νά μή δέχωνται ναύλους χαμηλοτέρους τῶν κατωτέρω διά τήν μεταφοράν τοιμέντων: 'Από τό ἐργαστάσιαν τοιμέντων Βόλου πρός Χίον-Μυτιλήνην 330 δρχ. τόν τόνον, Κυκλάδας 320 δρχ. καὶ Δωδεκάνησον 360 δρχ. 'Από τό ἐργαστάσιον τοιμέντων Βόλου πρός Χίον-Μυτιλήνην 330 δρχ. τόν τόνον, Κυκλάδας 340 δρχ. καὶ Δωδεκάνησον 370 δρχ. Καὶ ἀπό τό ἐργαστάσιον τοιμέντων Δρεπάνου πρός Χίον-Μυτιλήνην 350 δρχ. τόν τόνον, Κυκλάδας 340 δρχ., Δωδεκάνησον 370 δρχ., νήσους τοῦ 'Ιονίου καὶ λιμένας τής 'Ηπείρου (πλήν Κερκύρας) 250 δρχ. καὶ Κέρκυραν 300 δρχ. Τό μέτρον συνιστάται διά νά μή ύπαρχη διαφοροποιημένον ναυλολόγιον τό ὅποιον δημιουργεῖ προβλήματα εἰς τάς πλοιοκτητικάς ἐπιχειρήσεις.

ΔΙΑΤΗ Η ΕΞΑΙΡΕΣΙΣ

—Εύλογως διαμαρτύρεται ἡ διοίκησις τής Πανελλήνιου 'Ενώσεως Πλοιοκτητῶν ἀκτοπλοϊκῶν Φορτηγών Πλοίων διά τήν ἔξαίρε-

If you use sails
then you don't need us.



Because we
can offer
you great economy
by transforming your

DIESEL OIL system to a FUEL OIL one.

To achieve this we have ELECTRICAL FUEL OIL
HEATERS and the whole operation will be done in
the shortest space of time.

Our expertise and many years of experience
guarantee for you one excellent service.

LACONIS

General Ship Repair

Technical Manager

D. Mantzoureas Tel. 41.27.157 & 95.83.394



σιν τών ύπηρετούντων έπι τών «κόστερες» στρατευσίμων άπό το μέτρον της μειώσεως τής στρατιωτικής ύπηρεσίας πού έθεσπούσθη διά τους ύπηρετούντων εις τά πλοιά των άλλων κατηγοριών. Και οι 'Υπουργοί' Εθνικής Αμύνης και 'Εμπορικής Ναυτιλίας εις τούς όποιους έτεθη τό πρόβλημα όφειλουν νά δρουν την τοιαύτην έξαρεσιν διά λόγους ίσης μεταχειρίσεως και κυρίως έπειδη τά σκάφη τής κατηγορίας αύτης είναι έκεινα πού χρησιμοποιούνται κατ' έξοχήν εις τάς περιπτώσεις έθνικής άναγκης και τούτο είναι άπολύτως γνωστόν εις τούς δύο 'Υπουργούς. 'Αναμένομεν συνεπώς τήν ικανοποίησιν τού αίτηματος χωρίς τάς συνήθεις εις παρομοίας περιπτώσεις καθυστερήσεις.



ΜΙΑ ΘΑΥΜΑΣΙΑ ΙΔΕΑ

'Ο πρόεδρος τής Πανελλήνιου 'Ενώσεως πλοιάρχων κ. 'Ελευθέριος Καπνίσης δημοσιεύει δρόμον με τίτλον «Οι καλοί λογαριασμοί — Ποῦ είναι τό ένα δισεκατομμύριον δολαρία;» εις τό τέυχος τού μηνός Φεβρουαρίου τού περιοδικού τής 'Ενώσεως «Πλοιαρχική 'Ηχώ».

Τό δρόμον τού κ. Καπνίση είναι άξιοπρόσεκτον και άναφερεται εις τήν έσχατην ύποσχεσιν τής Ε.Ε.Ε. διτι κατά τό τρέχον έτος τής θα κατορθωθή ή πρόσθετος εισροή 1 δισεκατομμυρίου δολαρίων ποσόν σημαντικόν διά τήν σημερινήν κατάστασιν τής οικονομίας. Και συνεχίζων τονίζει διτι: «'Εμεις θά περιμένουμε, με ειλικρινή χάρα, δηπως δύοι οι 'Έλληνες τήν πραγματοποίησην τής ύποσχεσεως τών έφοπλιστών, κρατώντας γιά μάς δρισμένες σκέψεις και κάποιους συλλογισμούς».

Μεταξύ τών δλλων άναφερε διτι: «Τό λιγότερο 80.000 ναυτικοί και δύοι πιστεύω, δύοι άνειαιρέτως, έχουν σέ διάφορες τράπεζες τού έξωτερικού καταθέσεις κατά μέσο δρο, τό λιγότερο, 5.000 λίρες ήτοι 951.351.351 δολαρία. Περίπου ένα δισεκατομμύριο.

'Ιδού λοιπόν, τό αιτούμενο και άπαιτούμενο δισεκατομμύριο, χωρίς περιστροφές, δικολαβισμούς και τά παρόμιο πού τώρα μένει δεσμευμένο στής ένεντρας τράπεζες.

Και ποιά άνταλλάγματα θά ζητούσαν οι ναυτικοί γιά νά εισαχθή αύτό τό συνάλλαγμα στήν 'Ελλάδα;

1. 'Ελευθερία εισαγωγής και έξαγωγής —

ύπάρχει μέ ωρισμένες προϋποθέσεις δηπως και στούς έφοπλιστάς.

2. 'Επιτόκιον ίσον με τών ξένων Τραπεζών και γιά κατάθεση σε ξένο συνάλλαγμα.

'Ακολουθει ή ηθική πλευρά τού θέματος, πού άναφερεται σέ διάφορα μέτρα διά τήν καλήν μεταχείρισιν τού ναυτικού άπό λιμενικά και τελωνειακά δργανα.

Κυρίως δημάσ στήν συνταξιοδοτική μεταχειρίσι και τήν άντισυνταξιοδοτικήν πολιτική, ήτις άκολουθειται άπό τούς έφοπλιστάς.

Περαίνων προβαίνει εις τήν έξης βαρυσήμαντον δήλωσιν: «'Όμως οι θιύνοντες τής οικονομίας, δης σκεψήν και τόν δλλον παραγοντα. Όχι γιά νά φέρουμε έμεις τό δισεκατομμύριο. 'Άλλα γιά νά φέρουμε και έμεις εν α δλλοι δισεκατομμύριο.

Την πρότασις τού κ. Καπνίση, ήτις ίδιαιτέρως τήν τιμά και ών ναυτικόν και συνδικαλιστήν ήγετην, χρήζει προσεκτικής μελέτης, έκ μέρους τών οικονομικών έγκεφάλων. Είναι και έλκυστική και ίδιαιτέρως άδαπανος διά τήν χώραν μας.

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Αι γενόμεναι αύξησεις εις τήν τιμών τού πετρελαίου κατά τόν Ιανουάριον, έπεφερον άναθεώρησιν τών οικονομικών προβλέψεων διά τό 1980, τόσον εις τάς Χώρας τής ΕΟΚ, δησον και τού ΟΟΣΑ γενικώτερον.

Ούτω δη πρόεδρος τής 'Επιτροπής Εύρωπαϊκών Κοινοτήτων κ. Ρόμη Τζέκινς έδηλωσεν προσφάτως δητι δη ρυθμός άναπτυξέως τής ΕΟΚ κατά τό 1980 θά είναι κάτω τού 2%, πού είχε προβλεφθή κατά τό τέλος τού 1979. 'Άκομη έδηλωσεν δητι δη μεν πληθωρισμός θά άνελθη εις 11,5%, άντι τού προβλεφθέντος άρχικώς 9%, δη δελλείμμα τού έμπορικού ισοζυγίου τής ΕΟΚ άναμενεται νά άνελθη εις 20 δισεκατομμύρια. Ούτω δημιουργούνται περαιτέρω δυσχερή προβλήματα εις τήν έμπορικην πολιτικήν τών διαφόρων κρατών με προσπάθειαν διατηρήσεως τής έλευθερίας τού έμπορίου ένων μέσω προστατευτικών τάσεων και τήη άνενομένης συμμετοχής τών άναπτυσσομένων χωρών εις τό διεθνές έμποριον βιομηχανοποιημένων άγαθών.

'Άλλα διά νά κλείσωμεν τό παρόν με τάς προβλέψεις διά τό διεθνές έμποριον, πού άμεσως συνδέεται με τήν διαμόρφωσιν τής ναυλαγοράς άναφερομεν τά κάτωθι: 'Η άπω τών σημαντικών έξαγωγικών άγορών τής Δύσεων εις τό Ίραν και τήν Σοβιετικήν 'Ένωσιν, θά μειώση τήν άναπτυξήν τού παγκοσμίου έμπορίου. Τούτο θά άντισταθμισθή έν μέρει άπό τό δινογμά έξαγωγικών εύκαιρων εις τή Κίναν. Πάντως θά άπαιτησθούν πολλά έπι διά μίαν πλήρη άντισταθμισιν, διότι ή Κίνα είναι πολύ προσεκτική εις τάς εισαγωγάς της άφ' ένδος μέν διά νά άποφύγη τήν εισβολήν πληθωρισμού, άφ' έτερου δέ διά νά μήν υπεχρεωθή εις τήν Δύσιν.

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

ρών, έναντι 5,1% πού άνηλθεν εις τό τέλος τού 1979.

'Εξ δλλου διά τάς χώρας τού ΟΟΣΑ ά μέν πληθωρισμός θά άνελθη εις 10%, έναντι τού προβλεφθέντος 9% κατά τόν παρελθόντα Δεκέμβριον, τό δέ έλλειμμα τού ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών έφετος θά αύξηθη κατά 30 δισεκ. δολλαρίων, διά νά άνελθη εις τό έπιπεδον τών 65 δισεκ. δολ. περίπου.

'Υπογραμμίζεται σχετικώς δητι αι τελευταίαι αύξησεις τών τιμών τού πετρελαίου (τού παρελθόντος 'Ιανουαρίου) άναβιβάζουν τήν μέσην αύξησειν τού πετρελαίου κατά τό 1980 εις 50%, έναντι τής μέσης τήν πετρελαίου κατά τό 1979.

Αι αύξησεις τών τιμών τού πετρελαίου και τά δημιουργούμενα προβλήματα κυριαρχούν εις τήν άντησην τήν έπιπεδον έκβεσιν τού «Συμβούλιου τών Οικονομικών Συμβούλων» πρός τόν Πρόεδρον τών Η.Π.Α., ή ποία μεταξύ δλλων διαλαμβάνει και τά άκολουθα:

'Ο επιβραδυνόμενος ρυθμός οικονομικής άνδου εις τάς βιομηχανικάς χώρας άπό τού 1973, διφέλιδονς κυρίως εις τάς άντησεις τών τιμών τού πετρελαίου και ή μείωσις τού ρυθμού αύξησεως τού διεθνούς έμπορίου κατά τήν ίδιαν περίοδον, συνέτεινον εις τό νά έπιπεδωνται αι δυσχέρειαι προσαρμογής τών είσαγωγικών και έξαγωγικών κρατών εις τάς διαρθρωτικάς μεταβολάς πού έπιβάλλει τό διεθνές έμποριον. Ούτω δημιουργούνται περαιτέρω δυσχερή προβλήματα εις τήν έμπορικην πολιτικήν τών διαφόρων κρατών με προσπάθειαν διατηρήσεως τής έλευθερίας τού έμπορίου ένων προστατευτικών τάσεων και τήη άνενομένης συμμετοχής τών άναπτυσσομένων χωρών εις τό διεθνές έμποριον βιομηχανοποιημένων άγαθών.

'Άλλα διά νά κλείσωμεν τό παρόν με τάς προβλέψεις διά τό διεθνές έμποριον, πού άμεσως συνδέεται με τήν διαμόρφωσιν τής ναυλαγοράς άναφερομεν τά κάτωθι: 'Η άπω τών σημαντικών έξαγωγικών άγορών τής Δύσεων εις τό Ίραν και τήν Σοβιετικήν 'Ένωσιν, θά μειώση τήν άναπτυξήν τού παγκοσμίου έμπορίου. Τούτο θά άντισταθμισθή έν μέρει άπό τό δινογμά έξαγωγικών εύκαιρων εις τή Κίναν. Πάντως θά άπαιτησθούν πολλά έπι διά μίαν πλήρη άντισταθμισιν, διότι ή Κίνα είναι πολύ προσεκτική εις τάς εισαγωγάς της άφ' ένδος μέν διά νά άποφύγη τήν εισβολήν πληθωρισμού, άφ' έτερου δέ διά νά μήν υπεχρεωθή εις τήν Δύσιν.



ΝΑΥΠΗΓΙΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Σήμερον ούδενα έκπλήσσει τό γεγονός, δητι έν πλοίον τό δηποίον πωλείται εις τήν Ιαπωνίαν άντι 80 έκατομ. φράγκων, δέν δύναται νά πωληθή άπό τά γαλλικά ναυπηγεία εις τήν τιμών κατωτέρων τών 200 έκατομ. Και τούτο διότι ή Ιαπωνική ναυπηγική πολιτική έπιπρεψεν καθαρά και αύστηρά κατάργησις τού ένός τρίτου τής παραγωγικής άποδόσεως, παροπλισμός τού έπιτερου τρίτου και συστηματοποίησης τού υπολοίπου τρίτου ύπο τόν έλεγχον τών τραπεζών και τού κράτους, εις τούς κόλπους ένός καρτέλ, άποκοπούντος εις τήν άρθρολογικήν κατανομήν τού ύπο ναυπηγησιν τοννάδων πρός έπιτευξιν ίψωσης τών τιμών.

Παραπονούνται οι Γάλλοι, δητι τοιούτον τί δέν έπιχειρήθη εις τάς Γαλλικά ναυπηγεία. Διότι ή ναυπηγική πολιτική τής χώρας έπιπρεψεν άσσοφής και άμφιβολος, ως ύπηρξεν και έναντι τής ναυτιλίας γενικώτερον. 'Η δραστηριότης τών ναυπηγείων περιωρίσθη διά λόγους οικονομικούς, ένων ή μείωσις τού προσωπικού άνεκόπτη διά λόγους πολιτικούς και κοινωνικούς. Διεσώθησαν ούτω οι έργαζομενοί, άλλα δέν διεσώθησαν τά ναυπηγεία, τά δηποία με παραγωγικήν ύποσασθολησιν και έργατικήν ύπερπροσφοράν άφειλουν νά βαστάσουν τό βάρος δλων τών δαπανών των μέ έντελων άνεπαρκή άριθμον έ-

τησίων παραγγελιών. Αποτέλεσμα: ή κάθετος ύψωσις τού κόστους κατασκευής.

Αλλά καί τώρα άκμη τό Ιαπωνικόν παράδειγμα έξακολουθεῖ νά ισχύη. Τά Γαλλικά ναυπηγεία ούτε νά κλείσουν έπιτρέπεται ούτε νά περιπλακούν είς συστήματα άδυνηρα δύναται τής Μ. Βρεταννίας και τής Ιταλίας.

Διότι πολύ περισσότερον άπ' δύον φαντάζεται κανείς θά υπάρχει συντόμως έλλειψις ναυπηγικής παραγωγικότητος. Η ζήτησις πλοίων θά σημειώσει θεαματικήν ανδούς διατάσσεται τό πεπαλαιωμένον ύλικον κατηγοριών διλοκήρων τού ύπαρχοντος τοννάς, έπιταχυνόμενον έκ τής τιμής τών καυσίμων, θ' απατήσης άναποφεύκτων τήν άντικατάστασιν και ανανέωσιν ή τόν έκσυγχρονισμόν, ό όποιος έπι τόσα έτη καθυστέρησεν. Ήδη οι Ιάπωνες περιχαρακώμενοι είς τάς ίδικάς των ποσοστιαίας κατανομάς και έπαγρυπνούντες έπι τής ύψωσεως τών παγκοσμίων τιμών άρνούνται παραγγελίας διά παράδοσιν τό δεύτερον έξαμηνον τού 1982. Μετά δυσκολίας άνταποκρινόμενοι είς τήν ζήτησιν τών τυποποιημένων τάνκερς και μπλάκερς είς τά όποια ύπερέχουν, θά άφησουν κατά πάσαν πιθανότητα είς τά Ευρωπαϊκά ναυπηγεία νά διεκδικήσουν τούς έξειδικευμένους τύπους σκαφών, είς τιμάς περισσότερον προστηρούμενας πρός τάς ίδικάς των συνθήκας παραγγής.

Τ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Κατά τάς στατιστικάς τού Γραφείου Τζέικοπς ό παγκοσμίος στόλος τών τάνκερς είς τό τέλος τού 1979, άνήρχετο είς 3.320 σκάφη, δνω τών δέκα χιλιάδων τον., 327.881.991 τον. d.w. έναντι 3.325 σκαφών, 327.404.864 τον. d.w. τού 'Ιουνίου 1979.

Η Λιβερία πρώτη μέ 102,5 έκατομ. τον. d.w., πλοια 762. Η Ιαπωνία δευτέρα μέ 30 έκατομ. τον. d.w. (189 σκάφη). Η Αγγλία μέ 24,8 έκατομ. τον. (247 πλοια). Η Νορβηγία μέ 24,4 έκατομ. τον. (166 πλοια). Η Ελλάς μέ 22 έκατομ. τον. (300 πλοια). Η Αμερική μέ 15,7 έκατομ. τον. (307 σκάφη) και ή Γαλλία μέ 15,4 έκατομ. τον. d.w. (83 πλοια).

Τά έντος τού β' έξαμηνου 1979, παραδόθησαν τάνκερς άπό τά ναυπηγεία άνηλθον είς 3,6 έκατομ. τον. d.w. (47 σκάφη). Καθ' δικόν τό 1979 παρεδόθησαν νεότευκτα σκάφη 7 έκατομ. τον. d.w. έναντι τών 44 έκατομ. τού 1975.

Αι παραγγελίαι δεξαμενοπλοίων, λήγοντος τού 1979, άνήρχοντο είς 132 σκάφη, 8,3 έκατομ. τον. d.w.

Η ΤΙΜΗ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Κατά τάς έκτιμησεις τού οίκου Πλατού, διπλασιασμός τής τιμής τού πετρελαίου έντος τού 1979 θά έπηρέση άσφαλώς τήν άναπτυξή τής οικονομίας και τών διεθνών συναλλαγών και άνακλαστικώς θά έπηρέση και τόν τομέα τών θαλασσών μεταφορών.

Η έπιδρασης αύτη δέν θά περιορισθή μόνον είς τήν ναυλαγοράν τών πετρελαιομεταφορών, λόγω μειώσεως τής ζητήσεως πετρελαίου, άλλα θά έπεκταθή και είς τής άγοράν τών ξηρών φορτίων διά τής μεσολαβήσεως τού στόλου τών πλοιών μικτών μεταφορών.

Ως πρός τήν έξελιξην τής τιμής τού πετρελαίου έντος τού 1980 πιστεύεται διτί θά έξαρτηθή τόσον έκ τής πολιτικής δύον και τής οικονομικής καταστάσεως. Γενικώς υπόλογιζεται διτί μία μικρά αύξησης θά έπιφερη μειώσιν 50 έκατομ. τόννων είς τήν ζήτησιν τών μη κομμουνιστικών χωρών. Συγχρόνως ή παραγωγή έκτος τής χωρών τού ΟΠΕΚ θά αύξηθη κατά 50 έκατομ. τόννων. Έάν τού πραματοποιηθή αι χώρα τού ΟΠΕΚ θά ήδυναντο νά μειώσουν τήν παραγωγή τών κατά 50 έκατομ. τόννων, ώστε ή αγόρα νά μη παρουσιάση αύξησην τημής. Ασαφής παράγων παραμένει ή έξαγωγή πετρελαίου τής ΕΣΣΔ.

Γενικώς πάντως δύναται τις νά άναμένη δεδικαιολογημένως μικρά μεταβολάς είς τήν τιμήν τού πετρελαίου, έκτός φυσικά πολιτικών άναταραχών, αίτινες ούδολως είναι άπιθανοι.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΙΝ ΙΣΟΡΡΟΠΙΑΣ

Τρόποι έπιταχύνσεως τής ισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως τοννάς και ικανοποιητικής απασχολήσεως τών ναυπηγείων παγκοσμίως συνεζητήθησαν είς Λονδίνον, τήν 4η Μαρτίου, όποι τό Διεθνές Ναυτιλιακόν Φόρουμ.

Ως έπεισμάνθη, παρά τήν αισιοδοξίαν πού έπικρατεί άπό τού παρελθόντος έτους, ή κρίσις είς τήν ναυτιλίαν και τήν ναυπηγικήν βιομηχανίαν άκρη ούστανται. Η συνέλευσις συνεφώνησεν διτί, διά τό συμφέρον δλών, τά λάθη τού 1973, τά όποια ωδήγησαν είς τόν πληθωρισμόν χωρητικότητος και τήν ύπερπαραγωγήν τών ναυπηγείων, δέν πρέπει νά έπαναληφθούν.

Ειδική έπιτροπή θά συναντηθή μέ έκπρωσώπους τών κυβερνήσεων διαφόρων ναυτιλιακών χωρών διά νά άνταλλάξη ούποψεις έπι τών διαφόρων προβλημάτων πού άντιμετωπίζει ή διεθνής ναυτιλία.

Η έπιτροπή έπροκειτο νά συναντηθή τήν 11ην τό πρέχοντος μηνός μέ έκπρωσώπους τής κυβερνήσεως τής Δυτικής Γερμανίας και έν συνεχεία μέ τόν ναυτιλιακόν έπιτροπον τής Ε.Ο.Κ., κ. Έπιεν Νταβινίδον. Έντος τού μηνός θά λάβουν, έπισης, χώρων συζητήσεις μέ έκπρωσώπους τών κυβερνήσεων τής Βρετανίας, τής Δανίας και τής Νορβηγίας.

Εις τήν διάσκεψιν έλαβον μέρος πλοιοκτήται, ναυπηγοί, τραπεζίται και έκπρωσώποι έταιριν πετρελαίου άπό 17 χώρας. Παρέστησαν, έπισης, παρατηρηταί άπό τόν Ο.Ο.Σ.Α., τόν ΙΜΚΟ, τήν «Ιντερτάνκο» και έκπρωσώποι διαφόρων έθνικών έφοπλιστικών ένώσεων. Η έπομπη διάσκεψις τού Διεθνούς Ναυτιλιακού Φόρουμ έχει προγραμματισθή διά τόν 'Οκτώβριον.

ΚΑΤΑ ΤΗΣ Δ.Ο.Μ.

Μία έξαιρετικώς ένδιαφέρουσα άπόφασις έξεδόθη ύπό τού δικαστηρίου τού Νάρβικ, διά τής όποιας κατεδικάσθη τό Νορβηγικόν συνδικάτον έργατων θαλάσσης, άλληλεγγύως μετά τού συνδικάτου έργατων μεταφοράς και τής οικείας έργατικής δμοσπονδίας, όπως πληρώσουν είς τήν έταιριαν «Σκάραουπο τού Χόγκ-Κόγκ, πλοιοκτήταιν τού πλοίου «Ναβάλα» άποζημιώσιν δολλαρίων 297.000 διά ζημίας προξενηθείσας είς τό πλοίον συνεπεία μπούκοτάζ άσκηθέντος κατ' αύτού είς τόν λιμένα τού Νάρβικ.

Τό σπουδαίον τής ύποθέσεως δέν είναι διτί τό Νορβηγικόν συνδικάτον θά πληρώση διν τόσον μεγάλον ποσόν, διότι ή πλούτος τών Σκανδιναϊκών σωματείων είναι γνωστός. Λέγεται μάλιστα διτί τό συνδικάτον τούτον κατέχει τό έν έβδομον περίπου τού νορβηγικού μεμορικού στόλου. Τό σπουδαίον δμως είναι ή καταδίκη πράξεως μπούκοτάζ άσκηθείσας κατά τής προτροπήν τής Δ.Ο.Μ και στρεφομένης κατά τής σημαίας τού Χόγκ-Κόγκ, ήτης είναι σημαία Βρεταννική.

Τό σπουδαίον τής ύποθέσεως διτί ή δμως έπιζομενόν νά λάβη έν μάθημα διά τάς πολλάς της αύθαιρεσίας. Ο έλληνικός εφοπλισμός, ό όποιος τάς έχει γνωρίσει είς άρκετάς περιπτώσεις, θά δύναται νά τής έπισειτε τού λοιπού διτί «ύπάρχουν δικαστήρια και είναι Νάρβικ».

Τό ιστορικόν έχει ώς έξης: Τό μεταλλευματοφόρον «Ναβάλα» 121.034 τ. d.w., άνηκον είς τήν ώς άνω έταιριαν έφθασεν είς τό Νάρβικ τό ίουλιον τού 1979 διά νά φορτώση οιδηρομετάλλευμα. Κατόπιν πιέσεως τού ναυτεργατικού συνδικάτου, ισχυριζόμενου διτί τό πλήρωμα τού σκάφους δέν έλαμβανε τούς ύπό τής Δ.Ο.Μ προβλεπομένους βασικούς μισθούς, οι φορτεκφορτωταί τού λιμένον ήρηνθησαν νά φορτώσουν τό πλοίον. Η φορτωσίς έπειτεύχθη μόνον δταν τό Δικαστήριον διέταξε τήν διακοπήν τού μπούκοτάζ, τό όποιον είχεν έν τώ μεταξύ στοιχίσει τήν ώς άνω ζημίαν είς τήν έταιριαν.

ΑΙ ΣΗΜΑΙΑΙ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

Η ύποθέσις τού «Σαλέμ» παρέσχε τήν εύκοριαν είς τόν διευθυντήν τής «Ούνκτάντ» κ. Αντίμα 'Αλ Ζανέρ νά έπιτεθή κατά τών «σημαιών εύκολίας». Τό σκάνδαλον — είπε — τού «Σαλέμ» άπεικονίζει τό είδος τών καταχρήσεων αι όποιας συνεχίζονται είς τήν ναυτιλίαν άπό μακρού μέ τάς «σημαιάς εύκολίας».

Η «Ούνκτάντ» ώς γνωστόν, έστραφη κατά τών σημαιών αύτών, άλλα δέν συνήντησε κατά τήν τελευταίαν διάσκεψιν είς Μανίλαν τήν ύποστηριξιν τών Ναυτικών χωρών τής Δύσεως.

Τό σκάνδαλον τού «Σαλέμ» θά διεγείρη — είπεν ο άρμόδιος τής «Ούνκτάντ» — τό ένδιαφέρον τών Ναυτικών χωρών διά τούς κινδύνους νά έπιτρέπουν είς τήν παγκόσμιον



PIRAEUS CHARTERING CO. LTD.
SHIP BROKERS

51. AKTI MIAOULI
PIRAEUS
GREECE



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

Ναυτιλίαν νά άποφεύγη τήν έθνικήν και τήν διεθνή δικαιοδοσίαν».

Τό ζήτημα τών σημαιών εύκολιας θά έπανελθη πρός συζήτησην τόν Σεπτέμβριον.

ΤΑ KROUZIEROPLIOIA

'Από τά άνακοινωθέντα στοιχεία τού EOT προκύπτει ότι κατά το 1979 έσημώθη μικρά αύξησις τών διά κρουαζιερόπλοιων αφιχθέντων τουριστών εις τήν χώραν, ένω άντιθέτως έμειωθή ή ποσοστιαία άναλογια αύτών όπι τού συνόλου τού πρός τήν 'Ελλάδα τουρισμού.

Συγκεκριμένων κατά το 11μηνον 'Ιανουαρίου - Νοεμβρίου 1979 αφιχθησαν διά κρουαζιερόπλοιών 557.509 τουρίσται, έναντι 537.140 κατά τήν άντιτοιχον περίοδον τού 1978, σημειωθείσης ούτω αύξησεως κατά 3,8%.

'Εξ αλλού οι διά κρουαζιερόπλοιών αφιχθέντες κατά τήν περίοδον αύτήν τού 1979 έκαλυψαν τό 9,8% τών συνολικών αφιχθέντων τουριστών εις τήν χώραν (5.666.238), έναντι 10,9% τής ίδιας περιόδου τού 1978.

Τέλος ή παγκόσμιος τουριστική κίνησις κατά το 1979 παρουσίασεν μίαν αύξησιν κατά 4%, άνελθούσα εις 270 έκατομ. τουρίσταις οι οποίοι έταξισαν έκτος τής χώρας διαμονής των. Τούτο άνεκτινόθη ύπο τής 'Ελβετικής 'Ομοσπονδίας Τουρισμού, βάσει στοιχείων τού Παγκοσμίου 'Οργανισμού Τουρισμού.

TOURISTIKΑ

Ηύεμένη — κατά τούς ειδικούς — προβλέπεται έφετος διά τήν χώραν μας ή τουριστική κίνησις.

Αι σχετικά προετοιμασίαι διά τήν ύποδοχήν τών έκατομμυρίων. Εξων ψησκεπτών

τής χώρας μας ήρχισεν ήδη πρό πολλού.

Τό έλληνικόν κρουαζιερόπλοιον καλείται νά παίξει πρωτεύοντα ρόλον εις τήν ταύτην βιομηχανίαν τού τουρισμού.

Γεγονός είναι ότι άντιμετωπίζει σοβαρούς άνταγωνιστάς και διών ιδαιτέρως τό Σοβιετικόν πλοϊον. Γνωστάι είναι αι προσφερόμεναι χαμηλαί και έλκυστικα τιμαί μέ τήν παράλληλον συνεργασίαν γραφείων και όργανσιμών ταξειδίων τών Δυτικοευραπαϊκών χώρων. "Άλλος σοβαρός άντιπαλος τού 'Έλληνικού κρουαζιερόπλοιου τό άεροπλάνον είτε ταστρέρ είτε τακτικής γραμμής, διότι η χώρα μας είναι εύκόλως προστιθ και άπο θαλάσσης και άπο άερος.

Η δυναμικότητα εις χωρητικότητα κλινών — έπιβασης τών κρουαζιερόπλοιών μας εύρισκεται εις ύψηλόν έπιπεδον και έχουσα τήν πρώτη θέσιν, ώς έδημοσιεύσαμε εις προηγούμενον τεύχος μας.

"Έλπιζομεν ότι και κατά τήν έφετεινή περίοδον θά έπιτυχει καλλίτερα οικονομικά άποτελέσματα και άφέλη.

TΩΝ ΦΡΟΝΙΜΩΝ...

"Η άνοιξης εύρισκεται έπι θύραις. Τά παροπλισμένα κατά τούς χειμερινούς μήνας έπιβατηγά μας σκάφη θά έγκαταλείψουν δσονούπω τά άγκυροβολιά των. Εις τούτο θά συντελέση τό πρώμον έφετεινόν Πάσχα όμοι μέ τό συμπίπτον έφετος Πάσχα τών Δυτικών Χωρών, όπότε και άναμένεται ή κάθοδος τών πρώτων τουριστών.

Τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας καλείται ζητώντας έγκαιρως και μέ γνωμόνα τάς προσφερθείσας ύπηρεσιάς τών άκτοπλοικών σκαφών καθορίσει τούς πλόας διά τήν θερινήν σαιζόν.

Πρέπει νά πρυτανεύση πνεύμα δικαιοσύνης και πρό πάντων σύνεσις εις τάς κινήσεις

αυτών ώστε νά άποφευχθή σπατάλη καυσίμων. Οι καιροί είναι δύσκολοι. Μία έπι άρθρολογική βάσεως κατανομή, έκει τουλάχιστον διόπου άπειναν έλευθερα γραμμαί — διότι αι πλεισται καλύπτονται άπο τοπικά έταιριας — πρέπει μετά έμπεριστατωμένη μελέτην νά γίνη έν πρόγραμμα, ώστε και τάς άναγκας τού έπιβατηγού κοινού νά καλύπτει, και τήν ροήν τού πετρελαίου νά τιθασεύση. 'Επαναλαμβάνομεν οι συναλλαγματικοί μας καιροί 'ου μενετοί'.

DIA TO YEN

Θέλομεν νά έλπιζωμεν ότι τό 'Υπουργείον E.N. Θά είναι έκ τών πρώτων πού θά έπωφεληθεί άπο τό τεθέν εις έφαρμογήν σύστημα τού Shipping Information Services τού Λόδδος Ρέτζιστερ όφ Σίππιν και τού Λόδδος όφ Λόντον Πρές, διά τού διοίου παρέχονται πληροφορίαι πάσης φύσεως, μέσω ήλεκτρονικού υπολογιστού, διά τά έπισυμβάνταν ναυτικά άτυχηματα. 'Οπως άνεκοινώθη τό έγκαινιασθέν σύστημα παρέχει πληροφορίας διά τά σοβαρά ναυτικά άτυχηματα πού έλαβον χώραν άπο 1ης 'Ιανουαρίου 1978 και δι' άλλα τά άναφερθέντα άτυχηματα άπο 1ης 'Ιανουαρίου 1979. 'Αξίζει νά ένθυμηθη κανείς τήν διαφοράν τών 416 πλοίων, πού προέκυψεν κατά τήν διενεργηθείσαν άπογραφήν τής 30ης Νοεμβρίου 1978, πλείστα τών όποιων είχον βιθισθή, ένω ταῦτα έφεροντο ώς έν ζωή, διά νά άντιληθή τήν άνεκτιμητού ξένων τών νέων πληροφοριών τών Λόδδος διά τό 'Υπουργείον μας.

Τό εύχαριστον είναι ότι αι δυνάμεινα νά παρασχεθούν πληροφορίαι καλύπτονται έναν εύρυταν κύκλον στοιχείων, άναλόγως τών ύπηρεσιακών άναγκων τών ένδιαφερομένων (κατά σημαίαν, κατά γεωγραφικάς περιοχάς, κατά τύπους πλοίων, κατά χωρητικότητα, κατά ιδιοκτήτην κλπ.).

OXI KAI TA LAOPREMPORIKA

"Ορθώς τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας διέταξε νά μή γίνη δεκτή ή αίτησις έκπροσώπου ένος άπο τά λαθρεμπορικά σκάφη τά όποια έχουν δρμητήριον τήν Πρέβεζαν, μέ τήν δ. ποίαν έζητει τήν άσφαλτιν τού πληρώματός του εις τό NAT. Κατά τάς σχετικάς πληροφορίας πρόκειται δι' ένα σκάφος ύπο σημαίαν 'Ονδούρας και ή άπόρριψις τής αίτησεως έγνετο διότι έθεωρήθη — όρθιτατα — διτό τό έν λόγω τού σκάφος δέν συμβάλλει εις τήν άναπτυξήν τής έθνικής μας παραγωγής.

'Επ' εύκαιρια θέλομεν νά έρωτησωμεν άλλα και νά έχωμεν μίαν σαφή άπαντην άπο τό 'Υπουργείον: Διατά έπιτρέπεται εις τά λαθρεμπορικά σκάφη, τά όποια τόσα προβλήματα προκαλούν και εις τόν τόπον άλλα και εις τά πληρώματά των, τά όποια προσελκύονται λόγω τού μεγάλου κέρδους πού έξασφαλίζουν, νά χρησιμοποιούν ώς δρμητήριον τήν Πρέβεζαν; 'Ο τυχόν ισχυρισμός διτό τό κράτος δέν γνωρίζει τήν τοιαύτην δραστηρίστητα τών έν λόγω σκαφών έκ προοιμίου δέν γίνεται άποδεκτός. 'Αναμένομεν, λοιπόν, μίαν σαφή άπαντησιν.

H NOMOΦΕΣΙΑ ΤΟΥ IKA ΙΣΧΥΕΙ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟ NAT

Τό Τριμελές 'Εφετείον Πειραιώς, μέ τήν ύπ' άριθ. 1070/1979 άπόφασίν του δέχεται διτί ισχύουν και έπι τού NAT αι διατάξεις περί έλαχιστης άσφαλτικής προστασίας τού IKA (άρθρον 5 τού A.N. 1864/1951). 'Η άνωτέρω άπόφασις, έκδοθείσα μετ' έφεσιν τού NAT κατά τής ύπ' άριθ. 595/1976 άποφασίεως τού Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς διτί ής είχε έπιδικασθη εις έναγόυσαν χήραν ναυτικού άποζημίωσις 89.000 δρχ. λόγω μή παροχής εις αύτήν ύπο τού NAT συντάξεως διότι ο σύζυγός της έχων άπερδεκαπενταετή ναυτικήν ύπηρεσίαν δέν πληρούσε τήν

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

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

CANDIA COMPANY S.A.

7 Platonos Street, Piraeus 37 · Greece
Telex: 212125 - 213521 - 213522 Phone: 411.0011 (6 Lines)

Bankers: CITIBANK, Piraeus, London and Paris Branches

REPRESENTATIVES IN THE U.K.

MITCHELL COTTS & CO. LTD

Shipping Agencies Division

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

REPRESENTATIVES IN FRANCE

CIE. CHARLES LE BORGNE

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



προϋπόθεσιν τής ένδος έτους ύπηρεσίας κατά τήν τελευταίαν πενταετίαν, δέχεται έπισης: Πρώτον, ότι αἱ διατάξεις τής δόλης περὶ NAT νομοθεσίας ἀναφορικώς μὲ τάς καθειρωμένας ἐλαχίστας χρονικάς προϋποθέσεις πρός συνταξιοδότην τῶν ναυτικῶν εἶναι ἀντισυνταγματικαὶ καὶ συνεπῶς μῇ ἐφαρμοστέαι δεδομένου ὅτι αὗται, ἀπαιτοῦσαι μείζονα ἐλαχίστην ναυτικὴν ὑπέρεσίαν πρός συνταξιοδότην τῶν ἀντιστοίχων διατάξεων τοῦ IKA παραβιάζουν τά περὶ Ισθότηος τῶν πολιτῶν διατάξεις τοῦ Συντάγματος, καὶ, δεύτερον, ὅτι ἡ διάταξις τοῦ ἀρθρου 4 τοῦ N. 3741/1976 ποὺ καταργεῖ τάς δίκας περὶ ἐφαρμογῆς τῶν περὶ ἐλαχίστης ἀσφαλιστικῆς προστασίας τοῦ IKA εἶναι ἀντισυνταγματική.

Θεωρείται δτι ή έν λόγῳ ἀπόφασις τοῦ Τριμελοῦς Ἐφετείου Πειραιῶς ὅδηγε εἰς ἀνατροπήν τῆς δλῆς περὶ NAT νομοθεσίας, δι' ὃ καὶ ἀπέφασιςθή δπως ἀσκηθή ἀνάρεσις ὥστε τὰ δημιουργούμενα θέματα νά τεθοῦν ἐνώπιον τοῦ Ἀνωτάτου Δικαστηρίου τῆς χώρας;

Υπενθυμίζεται ότι το «Εφετείον Αθηνῶν, διά τῆς ὑπ’ ἀριθ. 3011/1976 ἀποφάσεως του εἰχει λύσει τα ζητήματα πού δημιουργεῖ ἡ ἀπόφασις τοῦ «Εφετείου Πειραιώς καὶ μάλιστα πρὸ τῆς ἐκδόσεως τοῦ Ν. 374/1976.

Η ΑΠΕΡΓΙΑ ΤΩΝ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗ- ΤΩΝ ΤΟΥ ΟΤΕ

Συνεχίζεται μέ εναλλαγάς ή άπεργια τών Ραδιοτηλεγραφητών τού Παρακτίου τού ΟΤΕ. Χιλιάδες μηνύματα και τηλεγραφήματα παραμένουν άνεπιδοτα, και ή μεγάλη «άρμαδα» τών 4.000 πλοίων παραμένει άποκεκομένη άπό το Εθνικόν Κέντρον. 'Εν άπομονώσει οι θαλασσινοί μας και άγνωνία τόσον αύτών δυον και τών έδω οικείων των. Πολύτιμον συνάλλαγμα έξαγεται διότι ή ανταπόκρισις τουλάχιστον τών ναυτιλιακών έταιρων διεξάγεται μέσω τών ξένων τηλεπικοινωνιακών κέντρων και παρακτίων εις μίαν στιγμήν πού και τό ένα δολλάριον είναι πολύτιμον.

που και το ένα συλλαριόν είναι πολύτιμον.
Συμφέρονταν τόσον τών ναυτιλούμενών μας, όσον και τών πλοιοκτητών, διακυβεύονται και έν πολλοίς και αύτή ή άσφαλεια τών θαλασσοπλούντων παρά τό γεγονός, διτηρείται φυλακή διά την άσφαλειαν της ναυ-

Γεγονός είναι ότι ώς καταγγέλλουν οι άπεργοι ό γιγαντιαῖος μας στόλος δέν δύναται νέ έξιπτρηθή εύκόλως με τά ήδη υπάρχοντα μέσα και χρειάζεται έπειγουσα ἀνακαίνισις και σύγχρονος τεχνικός έξοπλισμός, ώστε δύος αύτώς δ στόλος νά δύναται άνα πάσσων στιγμήν ή απέκοινωνε εύχερως ιετό το έπειτακον Έθνικού Κέντρου.

Χωρίς νά ύπεισερχόμεθα εις τάς ύφιστα-
μένας διαφοράς μεταξύ άπεργών και διοική-
σεως τοῦ ΟΤΕ νομίζομεν δτὶ πρέπει νά έξευ-
ρομενόντας την αύριαν

ρεθή κάποια λύσις.
Δύσκολον νά συλλάβη κανείς τήν σημασίαν τής Ναυτιλίας μας διά τήν χώραν μας. 'Εκουράσθημεν πλέον νά τό τονιζώμεν, παρά τό γεγονός δτι ούδεις άλλος κλάδος τής Εθνικής μας οικονομίας προσφέρει τόσα πολλά εις τόν τόπον μας δσσον η Ναυτιλία. Καιρός είναι νά γίνη τούτο συνείδησις τού 'Ελληνικού λαού και ιδιαιτέρως έκεινων οίτινες ώς έκ τής θέσεώς των είναι εύκολώτερον νά άντιληφθουν δτι τούτο δέν είναι μόνον άλπιθεια, άλλα άξιωμα το δόπιον δέν επιδένεται άπλετειν. Είναι ούτω πολύδεικτον

εσχετικά αποδείξειν. Είναι αυτόποιεστικόν.
"Ελπίζομε διτα ταχέων θά λάβη τέλος ή
διαμάχη καὶ ἀντιδικίᾳ μεταξὺ ἔργαζομένων
εἰς τούτον τὸν νευραλγικὸν τομέα καὶ τοῦ
ἔργοδου, δοσίς εἰς τὴν περίπτωσιν είναι
Κρατικὴ Ἔταιρία κοινῆς ὀφελείας. "Ας πρι-
τανεύσου σύνεσσι καὶ αἰσθημα εύθυνης.

ΝΕΟΣ ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ

Η αδυναμία είς τήν όποιαν έχει περιέλθει
ό παράκτιος σταθμός του ΟΤΕ ΑΘΗΝΑΙ ΠΑ-

ΔΙΟ SVA διά νά έξυπηρετήση τήν συνεχώς αύξανομένην 'Ελληνικήν ναυτιλίαν είναι γνωστή, διά την όποιαν κατά καιρούς πολλά έχουν γραφή άπό πλείστους δύσους 'Ελληνας άσυρματιστάς. Μία ακίτις φωτός διεφάνη άπό προσφάτους άνακοινώσεις τού 'Υφηπουργού Συγκοινωνιών κ. Γ. Μουτσίου, συμφώνως πρός τάς όποιας πρωθείται τό πρόγραμμα δημιουργίας τής καταλλήλου ύποδομής διά την βελτίωσιν τής παρεχομένης υπό τού ΟΤΕ τηλεπικοινωνιακής έξυπηρετήσεως τών πλοίων.

Διά τούν είναι λόγω προγράμματος προβλέπεται ή δημιουργία νέου παρακτίου σταθμού είς την Όλυμπιαν, ό διποιος θά κοστίσται 2,5 δισεκατομμύρια δραχμών καί θά όλοκληρωθή ή κατασκευή του έως το 1986.

Συνθήσιμως πάρει δραματικών πληγών ή μέ-

Συμφωνώς προς ούτα ανεκοινωθήσαν ο νέος παράκτιος της Ολυμπίας θά έχουπρετή τάς έπικοινωνίας με τά πλοιά τά εύρισκομενα έκτός τών Ελληνικών χωρικών ύδωτων, ένω διά τά πλοιά πού κινούνται έντός τών Ελληνικών ύδωτων ή έπικοινωνία θά γίνεται μέσω του παρακτίου σταθμού Παλλήνης.

“Οπως έγγνωσθη, ο παράκτιος σταθμός Λουύτσας πού λειτουργεί σήμερον, θα άρχηστευθῇ με τὴν λειτουργίαν τοῦ νέου αεροδρομίου τῶν Σπάτων.

“Άς έλπιζωμεν εις μίαν πραγματοποίησιν τού έξαγγελθέντος προγράμματος τού ΟΤΕ, εύχομενοι μάλιστα σπώ αχρίς έξυπηρτήσεως της ναυτιλίας συντομευθύνον αι προβεσμάτια. Διότι αι άναγκαι τών πλοίων μας διά μίαν άπρόσκοπτον έπικοινωνίαν των με τήν Πατρίδα δουν έπανεγκατεστάθσαν αι έφοροι πλοιαστικά μας έπιχειρήσεις, είναι άνευ προηγουμένου μεγάλαι. Σήμερον δταν τό κράτος άπευθύνει έκκλησεις πρός τήν ναυτιλίαν διά τήν μεγιστοποίησιν τής συναλλαγματικής τής συνεισφοράς, δέν είναι νοντόν νά μήν έξασφαλίζη τόσον εις τά πλοία δσον και εις εις τούς ναυτικούς πού τά έμψυχώνουν και τά κινούν, τήν δυνατότητα τής τηλεπικοινωνίας. Αι περιστάσεις άπαιτουν όπως η τηλεπικοινωνιακή έξυπηρέτησις τών πλοίων συνελεσθή τό ταχύτερον. πολύ ποδ τού 1986.

Από πλευράς μας συνιστώμενε είς την "Ε-
νωσιν Έλλήνων Εφοπλιστών δημοσίαν περιλά-
βη το θέμα αύτό μεταξύ των επειγόντων που
πάπαιτον την ταχυτέραν δυνατήν ρύθμισιν.
Δεν είναι ύπερβολικόν νά λεχθῇ δτὶ πλειστά-
κις τηλεγραφήματα ύψιστης σημασίας διά τό
πλοϊον, νά λαμβάνωνται μέ μεγάλην καθυ-
στέρησιν, λόγω της ύπερβολικής συμφορή-
σεων που ἐπικρατεῖ είς τὸν παράκτιον ΑΘΗ-
ΝΑΙ ΠΑΙΑΙ ΣΒΑ

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΕΙΣ ΤΟ ΝΑΤ

Τά πράγματα είς τό NAT δέν είναι καθόλου ρόδινα, παρά τάς ύπερανθρώπους πράγματι προσπαθείας πού καταβάλλει τό προσωπικόν, τό όποιον δέν καλύπτει ουτε τά δύο τρίτα της δραγανικής συνθέσεως τών υπαλλήλων του Ίδρυματος. "Εκαστος ύπαλληλος έχει έπιφορτισθή με δύο-τρία άντικείμενα και είναι αύτονόποντος δηλί κατάστασις αύπτη δύνανται μια συνεγιασθή έπι πολὺ εί-

Ίαι δέ καθημεριναὶ αἱ κρίσεις ἀπελπιδίας πού καταλαμβάνουν τούς ὑπαλλήλους ἐπειδὴ δῆ δύνανται νά ἔχουπηρετήσουν τούς συναλλασσόμενους. Χαρακτηριστικὸν τῆς καταστάσεως πού ἐπικρατεῖ λόγῳ τῆς ἀλείψεως ὡς ὑπαλλήλων καὶ τῆς ἀπασχολήσεως τῶν ὑπηρεσιῶν μὲ πρόσθετο ἀντικείμενα ὅπως εἶναι ἡ ἀσφάλισις τῶν ἐπιβατῶν καὶ ἄλλα εἰναι τὸ γεγονός ὅτι ἀπαιτεῖται χρονικὸν δάσητημα ἔξ καὶ ἐπτά μηνῶν διε νά διαβιβάσθων ἀπό τὸ Ταμείον εἰς τὴν Μηχανολογίαν στικήν *Υπηρεσίαν*, εἰς ἀπόστασιν ἐπτά-όκτώ μέτρων, τά ἐντάλματα καταβολών εἰσφορῶν πρός τὸ NAT ἐκ ναυτολογών καὶ οὕτω εἰς τάς οἰκείας καρτέλλας οἱ ἐνδιφερόμενοι παρουσιάζονται ως ὁφέλιοντες ἐνώ ἔχουν προβῇ ἀπό ἀρκετού χρόνου εἰς τὴν τακτοποίησιν τῶν ὑποχρεώσεών των.

Αναφέρουμε ένα τομέα. Η ίδια κατάσταση επικρατεί και είς άλλα τμήματα του NAT, όπου πενθυμίζομεν δε διτή το προηγούμενον Δ.Σ. Είχε απόφασισεν νά προχωρήσει είς απόφαση σιστική διαβήματα διά τήν ρύθμισην του θέματος της προσλήψεως του άναγκαιούντος προσωπικού εις τό NAT, έκτοτε ομως τό θέμα παρεπέμφθη είς τάς καλλένδας. Σημειώνουμεν διτή έναν όψει της καταστάσεως πού έχουμε δημιουργηθεί ουδέποτε δικαιούοταν νά αναζητήσει νά επιπρέπη εύθυνας εις τό προσωπικόν του NAT, τό όποιον, έπαναλαμβάνομεν, έχει καταληφθή ύπό απέλπισίας διά τόν δύγκων τός έσωσις πού δημιουργείται.

Έπαναλαμβάνομεν ότι το πρόβλημα τής έπανδρωσεως του NAT διά τού απαραίτητου προσωπικού είς τάς νομιθετημένας άπό μακρού θέσεις είναι πολιτικόν. Οφείλει συνεπώς ό κ. Κεφαλογιάννης νά άξιώση άπο τούς εν τη κυβερνήσει άρμοδιους συναδέλφους του ή και άπό τόν Πρόεδρον τής Κυβερνήσεως άκομη τήν έξαρτεσιν τού NAT — όπως έχει γίνει μέχρι τούδε εις τάσους δλλους τομείς — άπο τήν πατρόγερουσιν τών προσλήψεων. Παραλλήλως οφείλουν νά θέσουν το πρόβλημα τόσον αι 'Ενωσεις τών 'Εφοπλιστών όσον και αι ναυτεργατικοί οργανώσεις.

Η ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

Ειναι ομολογουμένων λεπτόν το έργον των Ἐπιτροπῶν ἐπιλογῆς τεχνικῶν βιβλίων διά τάς βιβλιοθήκας των πλοιών. Διότι παρά την φαινομενική του ἀπλότητα, έχει νά υπερπρόδηση τάς δυσκολίας τῆς ἐπιλογῆς και προτιμήσεως εἰς ἔνα τομέα δου και προσφορά ύπαρχει σημαντική και ἀνταγωνισμός ύπολογίσιμος.

Διά τον λόγον αύτὸν ἡ ὁδός ἦν ἡ κολούθησε ἐν μέρει ἡ τελευταίως συνελθούσα ἐπιτροπὴ ἐπιλογῆς, φαίνεται βασικῶς ἡ ὄρθοτέρα καὶ σκοπωτέρα. Καθορίσασα ποιὰ κατείδος τεχνικά βιβλία (τόσον γενικά ἔγχειριδια δοσον καὶ εἰδικώτερα τεχνικά βιβλία), εἶναι ἀπαραίτητα νά υπάρχουν ἐπί τοῦ πλαισίου, ἀφίνει ἐλεύθερον τὸν διαχειριστὴν τοῦ πλαισίου νά ἐπιλέξῃ ἐπί τῶν κυκλοφορούντων ἔργων τὸν συγγραφέα τὸν δόποιν κρίνει καλλιτέρων. Αιτιολογούσα μάλιστα ἡ Ἐπιτροπὴ τὴν ἀπόφασιν τῆς ὅπτως ἀναφέρεται τόδοι

When you reach Thessaloniki remember Alexander



ALEXANDER SHIPPING & TRADING CO. LTD.

Director: N. M. SAMARAS

- brokerage
 - shipping &
 - forwarding agents

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

εις τήν δημιουργίαν κινήτρων πρός συγγραφήν άρτιών τεχνικών βιβλίων άνταποκρινομένων πρός τάς άπαιτήσεις τής άλματώδους τεχνολογικής έξελιξεως σσον και εἰς τήν δυνατότητα της συνεχούς άνανεώσεως τής βιβλιοθήκης τού πλοίου.

Προκειμένου περί καθαρώς έπαγγελματικών — και ούχι σχολικών — βιβλίων ώς είναι τά της βιβλιοθήκης τών πλοίων, ή έλευθερία αυτή της έπιλογής πρέπει νά καθιερώθη ώς βασική και άπολυτος. Διότι διευρύνουσα τήν άγοραν διαθέσεως, διευκολύνει πράγματι τήν συγγραφήν άξιολόγων τεχνικών ναυτικών έργων, έπιτρέπει τήν άναλυσιν και έπεξεργασίαν έξειδικευμένων τεχνικών θεμάτων και έξιπηρετεί τόν έκσυγχρονισμόν τής ναυτικής βιβλιογραφίας.

ΤΑ «ΕΝ ΟΙΚΩ (ΤΟΥ NAYTOΥ) ΜΗ ΕΝ ΔΗΜΩ»

Μᾶς καταγγέλλεται ότι είς τό ύποκατάστημα 'Αθηνών τού «Οίκου τού Ναύτου» ή συμπεριφορά ένιων — εύτυχως — ύπαλληλων δέν είναι ή άρμόδουσα πρός τούς περιθαλπομένους ναυτικούς μας.

Έχομεν βασίμους λόγους νά πιστεύωμεν τά καταγγελθέντα. Αίφνης άπο ήσφαλισμένων έζητήθη κατάλογος τών συμβεβλημένων μετά τού ίδρυμάτος iατρών διαφόρων ειδικοτήτων τής περιοχής 'Αθηνών και ή άρμόδιος ύπαλληλος κατά τρόπον σκαίον άπήντησεν ότι "... Καταλόγους θά μοιράζουμε τώρα! Σωθήκανε δέν έχουμε".

Λυπούμεθα, διότι ούν λόγω ύπαλληλος, άγνωστος καθ' άλα είς ήμας, θά έπρεπε νά σκεφθή, άκομη και διά τήν δικαιολόγησιν τής έλλειψεως πολυγραφημένων καταλόγων, με εύγενειαν, προσήνειν και στοργήν είς τήν αίτησιν.

Δυστυχώς τό έχομεν τονίσει πλειστάκις, ότι χρειάζεται πλήρης άναδιάρθωσις τού Ο.Ν. τόσον διοικητικών δσον και ούσιαστικών. 'Ο άνελκυστήρα τού Ο.Ν. 'Αθηνών κατέστη ένεργοβόρος με τό «'Ανέβα — κατέβα» διότι έκανταντέρες άσθενεις, ή οίκειοι, τών άσθενών άνεβοκατεβαίνουν, καθημερινώς και δημιουργούνται «ούραι».

Χρειάζεται όμως νά είπωμεν ότι θά πρέπει νά ύπαρχη και κάποια συνείδησις είς τούς ήσφαλισμένους διότι μέ κάθε «ψύλλου πήδημα» καταφεύγομεν είς τόν Ο.Ν., ώσάν νά έπροκειτο περί έσαχτης άνάγκης. Εμεθα άληθως φαρμακοβόροι και είς φάρμακα νομίζουμεν ώς πανάκειαν και διά τήν έλαφροτέραν περίπτωσιν πράγμα δηπερ και δυσχερείας είς τήν άπηρεσιν δημιουργεῖ και ή έξιπηρέτησις χωλαίνει, ώστε οι άληθως χρήζοντες περιθάλψεως νά γίνωνται θύματα έ-

κείνων πού θεωρούν ώς περίπατον πρωτινόν τήν προσέλευσιν είς τό ίδρυμα.

MAKABRION XIOUMOR

Ό «Οίκος τού Ναύτου» είς μακροσκελή άνακοινώσιν τού θίγει θέματα, τά όποια άφορούν τούς ύπ' αύτού περιθαλπομένους ναυτικούς, συνταξιούχους και ένεργεια.

Είς τήν παράγραφον δημως τήν άναφερομένην είς τά έξοδα κηδείας — τά όποια ηγέθησαν κατά 4.000 δραχμάς, δηλαδή άπο 18.000 είς 22.000 — διαβάζομεν τήν παράγραφον (β) ήν και αύτουσίν παραθέτομεν.

5. ΓΙΑ ΕΞΟΔΑ ΚΗΔΕΙΑΣ

α) Τή ληξιαρχική πράξη θανάτου.

β) Τό διάτρητο άπο τήν 'Εφορία πρωτότυπο δελτίο παροχής ύπηρεσιών τού Γραφείου Τελετών, ή δέν ύπάρχει Γραφείο Τελετών, άποδείξεις διαφόρων πού έλαβαν μέρος γιά τήν τέλεση τής κηδείας έπι τών όποιων πρέπει νά έπικολλάται κινητό χιμο δημοσίου 2%, καθώς και δήλωση — βεβαίωση τού Ν.Δ. 105/69 με τήν όποια νά δηλώνει δικαιοπάροχος ότι δέν έπάρχει Γραφείο Τελετών.

Γιά νά πληρωθούν άπο τόν ΟΙΚΟ ΝΑΥΤΟΥ οι ήσφαλισμένοι τά έξοδα τών άνωτέρω περιπτώσεων, δηλαδή: ιατροφαρμακευτικής και νοσοκομειακής περιθάλψεως, τό έπιδομα τοκετού καθώς και τά έξοδα κηδείας, θά πρέπει νά στέλνουν στόν Οίκο Ναύτου τά σχετικά δικαιολογητικά πού άναφέραμε πάρα πάνω μαζί με τήν αίτηση τους, στήν όποια θά πρέπει νά γράφουν άπαραίτητα: τό έπωνυμο, τό δόνομα, τήν ειδικότητα, τόν άριθμό ΜΟΝ τού βιβλιαρίου άσθενειάς τους, τόν τόπο έκδοσεώς του, τήν ήμερομηνία λήξεως τού δικαιωμάτου προστασίας τους ώς και τήν ήμερομηνία τής τελευταίας άπολύσεως και τήν αίτια αύτής, δταν πρόκειται γιά τόν ίδιο ναυτικό. Τήν αίτηση αύτή με τά δικαιολογητικά θά πρέπει νά τήν στέλνουν στόν ΟΙΚΟ ΝΑΥΤΟΥ/Τμήμα Προστασίας ('Υψηλάντη 123 Πειραιά), ή στό ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ ΑΘΗΝΩΝ/Γραφείο Προστασίας (Σατωριβάνδου 20, 'Αθήνα) δν τό βιβλιάριο άσθενειάς τους είναι τού ΠΟΝΙ/ΑΘΗΝΩΝ, γιά τόν σχετικό δλεγχο και τήν προβλεπομένη διαδικασία άναγνωρίσεως τών έξοδων σύμφωνα με τό Κρατικό Τιμολόγιο, μετά τήν όποια θά γίνεται ή άποστολή στούς ήσφαλισμένους Ο.Ν. τών άντιστοίχων ποσών, με ταχυδρομική έπιταγή.

Μέ άλλους λόγους δη ναυτικός και είς τόν θανάτον του ή οίκειον του έχει περιπτειώδηπλούν. 'Εν πάση περιπτώσει ή παρά-

γραφος αύτη άποτελεί μνημείον γραφείον.

EINAI SKANDALON

Μᾶς καταγγέλλουν ότι αί άποδοχαί τών έπι συμβάσει ύπαλληλων τών προξενικών λιμεναρχείων τάς όποιας καταβάλλει τό NAT ύπερβαίνουν είς άρκετάς περιπτώσεις τάς άποδοχάς αύτών τούτων τών προξενικών λιμεναρχών και είς μίαν περίπτωσιν τάς άποδοχάς τού "Ελληνος πρεσβευτού τού διαπιστευμένου είς τήν χώραν εις τήν όποιαν υπηρετεί και ού ως ειρηται ύπαλληλος. Δέν γνωρίζουμεν έάν η καταγγελία είναι άληθης, έάν δημως ούτω έχουν τά πράγματα τούτο άποτελεί σκάνδαλον. Διά τόν λόγον αύτόν ή εύρυτρων ναυτιλιακή κοινή γνώμη πρέπει νά ένημερωθή διά μίας ύπευθυνού άνακοινώσεως. Τά χρήματα τού NAT είναι ιερά και ού έφοπλισταί και ού ναυτικοί μας ού όποιοι στηρίζουν τό NAT με τάς καταβολάς των πρέπει νά γνωρίζουν και πώς διατίθενται αύτά τά χρήματα.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΑΙ ΚΑΙ ΒΙΚΙΝΓΚΣ

Ζήτησις πιεστική 'Ελλήνων ναυτικών. "Ελλειψις δημως άνησυχαστική με σοβαράς συναλλαγματικάς έπιπτώσεις. Τό χρυσωρυχείον παράγει διά λογι/μόν Κορετανών, Κινέζων, Φιλιππίνων, Πακιστανών. 'Εκατομμύρια δολλάρια διανέμονται είς τούς άλλοδαπούς ναυτικούς.

Λύσις τού προβλήματος παρ' δλα τά λαμβανόμενα εύεργετικά μέτρα δέν διαφαίνεται είς τόν δρίζοντα. Παγία ή έλλειψις. Τό μόνον παρήγορον σημείον είς δλην αύτήν τήν ιστορίαν, είναι, διό δέν είναι μόνον φαινόμενον 'Ελληνικόν. Τό ίδιον και είς άνωτέραν ίσως κλίμακα παραπρεταί και είς τάς δάλλας παρασιακά ναυτικά χώρας τής Δύσεως.

Φθάνει κανείς είς τό σημείον νά πιστεύει διό τό μέλλον τής παγκοσμίου ναυτιλίας θά έχαρταί από τάς έργατικάς χείρας τών ύπο άναπτυξιν χωρών. 'Η έποχή τών Άργοναυτών και τών Βίκινγκς άνήκει είς τό παρελθόν. Επλούτισαν από τήν θάλασσαν και 'έστεριωσαν" είς τήν ξηράν. Κοινωνικόν φαινόμενον δξιον μελέτης και προσοχής.

ΠΑΟ ΚΑΙ ΤΑΝΓΚ, ΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ

Τό Χόγκ Κόγκ άμφισθετή τήν πρωτοκαθεδρίων μεταξύ τού παγκοσμίου 'Εμπορικού Ναυτικού. Οι δύο κύριοι έκπροσωποί του, οι Κινεζικής καταγωγής έφοπλισταί, οι κ.κ. Πάο και Τάνγκ τείνουν διά τών νέων των κατακτήσεων νά καταστούν οι μεγαλύτεροι έφοπλισταί τού κόσμου.

Ο κ. Τάνγκ έπιδιώκει ήδη νά δημιουργήση μίαν αύτοκρατορίαν, παγκοσμίου προβολής. Τελευταίως ύπεβαλε μίαν προσφοράν διά τήν έξαγοράν τής μεγάλης Βρεταννικής έταιριάς «Φέρνες Ούιθε». Προσέφερε 222 δικατομ. δολ., ήτοι 360 δολ. κατά μετοχήν. "Άς σημειωθή διό ο κ. Τάνγκ ήγόρασεν ήδη τά 5,03 τών μετοχών τής «Φέρνες» άντι 241 λιρών κατά μετοχήν.

Ο δημιούργος τού κ. Τάνγκ ήδη έγκατεστάθη είς τόν λιμένα τού Φελιξτόου, τό μεγάλο αύτό λιμενικόν συγκρότημα τής Βρεταννίας. Τώρα στρέφεται πρός τήν Φέρνες. Αύτή ύπό τόν κ. Τάνγκ θά παραμείνη Βρεταννική. Τής σημαίας, δλλως τε, τής 'Αλβιόνος κάμνει ήδη χρήσιν ο κ. Τάνγκ και είς τό Χόγκ Κόγκ. Διά τής άποκτήσεως τής «Φέρνες» ο κ. Τάνγκ είσερχεται πλέον είς τήν χορείαν τών έταιριών μεγάλου άνοιγματος πρός τάς τακτικάς γραμμάς.

"Άς σημειωθή έπίσης διό ο κ. Τάνγκ κατέχει τά 33% τής 'Ντάρτ Κοντέινερς Σίπε'. Ήτις διατηρεί γραμμάς είς τόν Βορ. 'Ατλαντικόν, δυτική άκτη. Και ο κ. Τάνγκ, έξαγοράζων και τήν Φέρνες, δημιουργεῖ μίαν άνευ

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

προηγουμένου έφοπλιστικήν άκτινοβολίαν τού Χόγκ Κόγκ πρός διάδοχον την Ύδρογειον.

ΠΕΡΙ ΚΑΜΗΛΩΝ ΚΑΙ ΚΩΝΩΠΩΝ

Αι σοβιετικά κάμηλοι καλούνται νά πληρώσουν τά ξέδα της Σοβιετικής εισβολής εις Αφγανιστάν. Εις δάλλην στήλην γράφομεν σχετικώς μέ την άνακονωσιν τού Πρακτορείου Τάξης.

Τά συμπαθή τετράποδα, τέκνα της έρημου, λιτοδίαιτα άρκουμενα εις την ύποτυπώδη χλόγη τών ρωσικών στεπών εύρισκουν έπιτέλους την θεσιν των. Ο άριθμός των πού άνερχεται εις 88.000 άτομα θά διπλασιασθούν έντος τακτού χρόνου.

Τό φοβερό τούτο δύλον, διπερ άντιπαρατάσσεται εις το «έμπαργκο» τού άμερικανικού προέδρου Κάρτερ, πιθανόν νά έχει έπιπτωσιες επί της διεθνούς ναυτιλίας, ήτις θά άποστερηθή της μεταφοράς τών 11 έκατον.

Η ναυλαγορά

Βελτιωμένοι οι ναύλοι διά σιτηρά άπό τόν άμερικανικό. Κόλπον κατά τόν Φεβρουάριον, έν συγκρίσει μέ τόν προηγούμενον μήνα. Ο μέσος ναύλος διά τήν Όλλανδιαν ήτο δολ. 15,48 (φίο), έναντι δολ. 14,83 (φίο) τού Ιανουαρίου. Διά τήν Ιαπωνίαν δολ. 25,44 (φίο) τόν Φεβρουάριον, έναντι δολ. 22,56 (φίο) τού Ιανουαρίου.

Ένωρις θά άρχιση η ναυσιπλοΐα εις τάς Μεγάλας Λίμνας έφετος. Τήν 24ην Μαρτίου τίθεται εις λειτουργίαν ό διαυλος τού Αγίου Λαυρεντίου μεταξύ τού Μόντρεαλ και τής λίμνης "Ηρη, καθώς και ή διώρυξ τού Γουέλαντ που συνδέει τάς λίμνας "Ηρη και 'Οντάριο.

Η έναρξις τής περιόδου ναυσιπλοΐας εις τήν περιοχήν τών Μεγάλων Λιμνών άναμενεται νά συμβάλλη εις τήν περαιτέρω σταθεροποίησην τής άγοράς διά τά σκάφη έρηρού φορτίου. "Ηδη έπραγματοποιήθησαν αι πρώται ναυλώσεις.

ΤΑ ΣΙΤΗΡΑ ΤΗΣ Ε.Σ.Δ.

Κατά τάς δηλώσεις τού Άμερικανικού "Υ-

σιτηρών, άτινα έπειγόντως χρειάζεται ή Σοβιετική "Ένωσις και μέρος τών όποιων θά διετίθετο διά κτηνοτροφά.

Γεγονός δημας είναι διτά τά συσσωρευθέντα νέφη εις τόν διεθνή όριζοντα έσταθεροποιήθησαν και δέν είναι άρατή ή έπιδεινωσις. Ας τό εύχηθώμεν ώστε και αι κάμηλοι νά γιλιώσουν όπό τήν έπιφυλασσομένην δι' αύτάς σφαγήν, οι άνθρωποι τήν άνθρωποσφαγήν και ή ναυτιλία νά έπανεύρει ταχέως τά άπολεσθέντα φορτία, άν και καθ' δλας τάς υπαρχούσας ένδειξεις αι περιπλοκαί τού «έμπαρκον» έλαφρως μόνον έπεδρασαν έπι τήν ναυλαγορά.

Έκεινο δημας πού έκ τών προεκτεθέντων προκύπτει είναι διτά ίσχυει πάντοτε τό γνωστόν «διϋλιζομεν τόν κώνωπα και καταπίνομεν τήν κάμηλον», πλήν εις τήν περίπτωσιν τής παρούσης έμπλοκης άντιστρέφεται και γίνεται καταπίνομεν τόν κώνωπα (Άφγανιστάν) και διϋλιζομεν τήν κάμηλον (έμπαργκο).

πουργείου Γεωργίας, ή Ρωσία θά δυνηθή ίσως νά εισαγάγη 28 περίπου έκατομ. τόννους σιτηρών κατά τήν διάρκειαν τού οικονομικού έτους, διπερ λήγει τόν προσεχή Όκτωβριον. Τούτο σημαίνει διτά θά εισαγάγη 3 έκατομ. τόννων περισσότερα σιτηρά άπό δσα αι ΗΠΑ είχον προβλέψει κατά τήν άναγγελίαν τού «έμπαργκο», τό όποιον άπεφασισεν δι Πρόεδρος Κάρτερ τήν 15 Ιανουαρίου. Ή διαφορά έγγειται άπό προμηθείας τάς δημοίας ή Ε.Σ.Δ. δύναται νά κάμη είτε άπ' εύθειας έκ χωρών δπως ή 'Αργεντινή, ή όποια ήρνήθη νά συμμορφωθή πρός τήν άποφασιν τών ΗΠΑ, είτε έμμεσως διά μεσολαβήσεως τρίτων χωρών.

Καθ' ά δινεκοίνωσεν ό 'Άμερικανός 'Υπουργός, αι ΗΠΑ έχουν άναλαβει διεθνή έπιχειρήσην πρός έντοπισμόν τών διαρροών, αι όποια είνδεχεται νά θέσουν είς κίνδυνον τήν έπιτυχίαν τού ίδικου των «έμπαργκο». 'Άνεκοινώσεν έξ δάλλου διτά ήδη τό 'Υπουργείον του ήγόρασε 7.500 τ. άραβοσίτου περιλαμβανομένους είς τά 8 έκατομ. τών δημητριακών, τά όποια αι ΗΠΑ άφειλον νά παραδώσουν πρός τήν Σοβιετικήν "Ένωσιν και τά δημας δέν έπερεάσθησαν μέν ύπό τού «έμ-

Τό Σχόλιον τού 15θημέρου

Μετά άρκετά έτη ζημιογόνου έκμεταλλεύσεως και μετά τετραετή έν συνεχεία άργιαν, τό δλλοτε οπερήφανον ύπερωκεάνιον «Φράνς» φίνεται διτά εύρε έπι τέλους άγραστην έπιζοντα διτά θά τό κάμη ν' άποκερδαίη άξιοπρεπώς τόν δρότον του. Πρόκειται περι τής Νορβηγικής Καραϊβικής Γραμμής ή όποια τό προορίζει διά τάς κρουαζιέρας της εις τήν Καραϊβικήν. Καθ' δλας δέ τάς ένδειξεις τό πλοίον θά καταστή και πάλιν άποδοτικόν ύπό τήν διεύθυνσιν τών Νορβηγών άγραστων, αύτών τών ψυχρών έπαγγελματιών — δημας πικροχόλως σχολιάζονται — οι δημας διαχειρίζονται τάς ύποθεσεις τών με τήν αύτήν περίσκεψιν και άφοσιωσιν τήν όποιαν ή Γάλλοι δέν δύνανται νά άφιερώσουν παρά μόνον εις τήν κουζίναν των.

'Άλλα τά βάσανα τής παλαιάς ναυαρχίδος δέν τελείωνουν έδω. Διότι ή άγοράστρια έταιρία τό μετωνόμασεν είς «Νορβηγία», προκαλέσασα ούτω τήν μήνιν τής συναδέλφου της Νορβηγικής έταιριας τών Βασιλικών Κρουαζιέρων Καραϊβικής, ήτις διαβέτουσα τό κρουαζιερόπλοιον «'Ασμα τής Νορβηγίας», ίσχυρίσθη διτά πρόκειται περι άπομησεως τού ίδικού της ίδιματος και προσέφυγεν εις τά 'Αμερικανικά δικαστήρια.

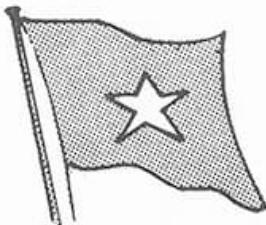
Η άμφιβολος αύτη δικαστική έπιδωξις έντιμηταπίσθη μέ πολύν σκεπτικισμόν είς τούς ένδιαφερομένους ναυτικούς κύκλους. Διότι άσχέτως διν οι μέν πιστεύουν διτά πρόκειται περι έκδικήσεως και πικρίας και οι δλλοι περι άπλού διαφημιστικού κόλπου, ούδεις πιστεύει διτά πρόκειται περι παραπομπήσεως τού ίδιματος.

Τό άυτό φίνεται διτά έπιστευσεν και ό 'Άμερικανός δικαστής. Διότι παρά τάς άμφιβολίας του άπερριψε τελικώς τήν άγωγήν. «Τό άδικως άπολύσαι δισώτερον τού άδικως άπολέσαι» έλεγον οι άρχαιοι.

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

πάργκο» άλλα δέν κατέστη δυνατόν νά παραδοθούν έξι όλοκλήρους ένεκα της γνωστής άντιδράσεως τών φορτοεκφορτωτών της 'Ανατολικής Ακτής και τού Κόλπου τών ΗΠΑ.

Ο Πρόεδρος Κάρτερ μετά τά δημητριακά άπηγρέυσεν τήν έξαγωγήν πρός τήν Ρωσίαν και τών φωσφάτων. Τούτο δημαρτύρησε προκαλεί δυσχερείας εις τήν Μόσχαν. Θά προμηθεύεται τά φωσφάτα από το Μαρόκο. Τά φωσφάτα χρησιμεύουν ώς λίπασμα. 'Άξια τών 'Αμερικανικών φωσφάτων 400 έκατομ. δολ. διά τό 1980.

Οι Ρώσοι ήγόρασαν άπό τήν 'Αργεντινήν 1,5 έκατομ. τον. άραβοσίτου και δύο έκατ. τον. σίτου. Αύτά μετά τήν άπαγρέυσην τής έξαγωγής άπό τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας.

Έν τώ μεταξύ άγγελλεται δτή ή προοπτική διά τήν χειμερινήν Ρωσικήν παραγωγήν δημητριακών φαίνεται καλή.

Το μυστικόν όπλον τής Μόσχας, πρός άντιμετώπισην τού μπούκοτάζ τών δημητριακών άπό τήν 'Αμερικήν, άποκαλύπτεται. Αι κάμηλοι είναι ή πηγή διά τό κρέας. Δέν χρειάζεται ή έναποθήκευσις τροφής δι' αύτάς. Θά αύξηθη ή άριθμός των έντος δεκαετίας. Θά διπλασιασθή ή τών 88 χιλιάδων.

Εις 770 πάουντς ύπολογίζεται τό κρέας και τό πάχος άπό έκαστην κάμηλον. Τά άλλα ζώα και τά όρνιθοειδή — λέγουν οι Ρώσοι — έξαρτώνται άπό τά δημητριακά.

Καί λέγουν οι δυτικοί έμπειρογνώμονες: Τό κρέας τής καμήλου άποτελεί ποσοστόν τής δλης άναγκαστούσης ποσότητος κρέατος. Δέν κρίνεται έπαρκες.

Τά μικτά σκάφη έπανέρχονται εις τάς με-

ταφοράς ξηρών φορτίων, μετά τήν πτώσιν τών ναύλων τών τάνκερς και τήν συνεχιζόμενην ζήτησιν διά μεταφοράς οιδηρομεταλλεύματος και γιαινθράκων. Τά Ο.Β.Ο. στρέφονται και πρός τά σιτοφορτία, πολλοί δέ έκφράζουν φόβους δτή ή παρουσία των δυνατών νά ανατρέψῃ τήν ύγια ζήτησιν μπάλκ κάρριερ εις τήν περιοχήν τού βορείου 'Ατλαντικού.

ΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ ΤΩΝ TANKERS

Αι προοπτικαί διά τά σούπερ-τάνκερς κατά τούς προσεχείς μήνας είναι μάλλον δυσμενείς. Οι ναύλοι κυμαίνονται τώρα γύρω τών 30 μονάδων τής Γουόρλντστακέιλ και, κατά προχειρούς έκτιμήσεις, υπόλοιπονται 12-15 μονάδες διά νά καλύψουν τάς διαχειριστικάς των δαπάνας.

Η βελτίωσις τής άγοράς κατά τό 1979 έπετρεπε τήν πλήρη κάλυψιν τών διαχειριστικών έξόδων διά τό μεγάλα αύτά σκάφη και μέρους τού χρεωλυσίου. Ή οι άποτέλεσμα, τό άργον τοννάζ τών τάνκερς έμειώθη με ταχύτατον ρυθμόν διά νά φθάση τά 8 μόνον έκατομ. τοννών εις τό τέλος τού έτους.

Έν συνεχεία, δτήν ή ζήτησις διά μεταφοράς πετρελαίου έκαμφθη τόν 'Ιανουάριον και Φεβρουάριον, χωρίς νά αύξηθη άντιστοιχίας τό άργον τοννάζ, οι ναύλοι έλαβον τήν κατιούσαν και έδημησιργήθη συμφόρησις χωρητικότητος προσφερομένης πρός ναύλωσιν εις τήν περιοχήν τού 'Αραβικού Κόλπου. Ούτω, ένω εις τάς άρχας Φεβρουαρίου τό «σπότ» τοννάζ εις τόν Κόλπον ύπελογίζεται εις 3,6 έκατομ. τόννους, λήγοντος τού μηνός ειχε φθάσει τά 13-14 έκατομ. τον. 'Ο κύριος δύκος άνεφέρετο εις τάνκερς άνω τών 200.000 τον. d.w..

Κατά συνέπειαν, άναμένεται δτή θά παρέλθη άρκετόν διάστημα έως ότου άποκατασταθή ή ίσορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτη-

σεως τοννάζ, πράγμα πού κρίνεται άναγκαιον διά τήν άνοδον τών ναύλων.

Τόν παροπλισμόν άναζητούν τά μεγάλα τάνκερς. Τά 50 έκατομ. τον. και πλέον πιθανόν νά παροπλισθούν ύπο τούς κρατούντας ναύλους. Διά πολλούς μήνας τού έρχομένου θέρους τά μεγάλα σκάφη θά παραμείνουν άργοντα.

'Υποδεικνύεται δι' ειδικού άπεσταλμένου άπό τόν κ. Κάρτερ εις τήν Σαουδικήν 'Αραβίαν, δπως κρατήση τήν παραγωγήν της εις 9,3 έκατομ. βαρέλ. ήμερησίων και τούτο διότι ή 'Αμερική θέλει νά κρατήση τά άποθεμάτα της εις 1 δισεκ. βαρέλια μέχρι τέλους τού 1980, ώς άσφαλειαν διά τήν πρόβλεψιν άπαγορευεως τής έξαγωγής και περιοπής τής παραγωγής.

Λόγω αύξησεως τής παραγωγής τών έκτος τής «Όπεκ» χωρών, τής κρίσεως εις τάς χώρας τής Δύσεως, τού δχι ψυχρού χειμώνος και τών μεγάλων άποθεμάτων, ή ζήτησις πετρελαίου άπό τάς χώρας τής «Όπεκ» θά περιορισθή. Ή ζήτησις θά πέση άπό 31,2 έκατομ. βαρέλια ήμερησίων εις τά 27 βαρέλια το 1980. Τό άγοραστικόν ένδιαφέρον θά μειωθή.

Η 'Ιντερτάνκο εις τήν έτησιαν άνασκόπησίν της προβλέπει καλήν ναυλαγοράν διά τά τάνκερς, ύπο τήν προϋπόθεσιν τής προσφοράς φορτίων εις τά αύτά έπιπεδα τού παρελθόντος έτους. Ή παραγγελία έκατόν σκάφων τών 80.000 τον. δέν άποτελεί άπειλή διά τήν σταθερότητα τής ναυλαγοράς. Ή έκβαθυνσις δημας τού λιμένος τής Λουζιάνας



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

91, Akti Miaouli - Piraeus

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

έμφανίζει μίαν άπειλήν διά τάς περί άπασχολήσεως προβλέψεις.

Ό κ. Πάο, πρόεδρος τής Ιντερτάνκο είναι αισιόδοξος. 'Υποδεικύει, πάντως, περιορισμούς εις τήν Ιαπωνικήν ναυπηγικήν δραστηριότητα.

'Ο άριθμός τών αφίξεων δεξαμενοπλοίων και μικτών σκαφών εις τούς λιμένας τού 'Αραβικού Κόλπου κατά τούς πρώτους 9 μήνας τού 1979 ήτοντα κατά 11% κατώτερος τῆς άντιστοιχου περιόδου τού 1978. Τούτο όφειλετο, κυρίως, εις τήν μείωσιν τῆς παραγωγής τού Ίραν. Τό τελευταίον τρίμηνον, πάντως, ή κίνησις έπανθηλθε εις τά έπιπεδα τού 1978, καθώς αι δυτικαί βιομηχανικαί χώραι προσεπάθουν νά δημιουργήσουν έπαρκη άποθέματα διά τήν χειμερινήν περίοδον.

"Οσον αφορά εις τάς αφίξεις ύγραεριοφόρων εις τόν 'Αραβικόν Κόλπον, αύται ένεφρισαν αύξησιν κατά 23% τού 1979 έναντι τού προηγουμένου έτους. Προβλέπεται δέ διτά θά ύπαρξη περαιτέρω αύξησις τῆς διακινήσεως ύγροποιημένων φυσικών άεριών και άεριών πετρελαίου άπο τόν 'Αραβικόν Κόλπον, τόσον κατά τό τρέχον δσον και κατά τά άμεσως προσεχή έτη.

ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΜΕΙΩΜΕΝΗ ΑΥΞΗΣΙΣ

'Η πλεονάζουσα χωρητικότης ή όποια θά διατηρηθεί άκομη έπι άρκετά έτη δέν θά έμποδίση παραγγελίας νέων σκαφών.

Αύτό είναι τό συμπέρασμα δύο Δυτικογερμανικών 'Ινστιτούτων οικονομικών έρευνών — τού Μονάχου και τού 'Αμβούργου άντιστοιχως.

'Εν συνεργασία συνεπλήρωσαν μίαν μελέτην έπι τού παγκοσμίου θαλασσίου έμπορου και έπι τών έπιπτώσεων εις τήν ναυπηγικήν δραστηριότητα.

"Από τάς γραμμάς τών έξαγεται τό συμπέρασμα διτά τήν τρέχουσαν δεκαετίαν δέν νά άναμενεται μία ήπιωτέρα αύξησις τών θαλασσίων μεταφορών έν συγκρίσει πρός τό παρελθόν. 'Ενώ κατά τήν περίοδον 1962-

1976 ή αύξησις τών μεταφορών άνηλθεν πέραν τού 165%, μεταξύ τών έτών 1976-1990 ή αύξησις θά κυμαθή πέρι τών 60%. 'Εν τούτοις, αι παραγγελίαι διά νέα σκάφη θά είναι σημαντικαί. 'Ο πλεονασμός θά ύπαρξη τό 1980 μέ δέξιεσιν εις τούς τομείς τών πλοιών γενικού φορτίου πλοιών και έκεινων τών μπάλκ-κάρριερς, τομείς εις τούς όποιους κατά τό 1981 θά έκδηλωθη ζήτησις νέων μονάδων ύψους 18,5 έκατ. τόννων γκρός.

Περί τό 1985 θά έκδηλωθη μία νέα άνάγκη νεοναυπηγήτου χωρητικότητος ήτις ύπολογιζεται εις 147,8 έκατομ. τόννους. Αύτη κατανέμεται ώς έξης:

45,2 έκατομ. τον. δεξαμενόπλοια
3,5 έκατομ. τον. μικτά
26,5 έκατομ. τον. μπάλκ
72,6 έκατομ. τον. γενικού φορτίου.
—240,3 έκατομ. τον. δεξαμενόπλοιων
— 39,3 έκατομ. τον. μικτά
— 91,8 έκατομ. τον. μπάλκ
—140,6 έκατομ. τον. γενικού φορτίου.

ΑΥΞΗΣΙΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ

'Ο Οίκος Πλατού, εις τήν τελευταίαν τριμηνιαίαν έπιθεώρησιν αύτού, άναγραφει διτά τόννας τών παραγγελών εις τάνκερς και μπάλκερς ηγήθη κατά 9 έκατομ. τόννων έντος τού δευτέρου έξαμηνου τού 1979.

"Ένα μέρος τών νέων αύτών παραγγελιών άπορροφούν τά πετρελαιοφόρα τών 25-75.000 t. d.w. μέ 95 νέας παραγγελίας συνολικού τόννας 4 έκατομ. τόννων. Μικρότερον ένδιαφέρον σημειούται διά τά σκάφη τών 80.000 t. d.w., ένω αι παραγγελίαι πετρελαιοφόρων τής τάξεως τών 70-250.000 t. d.w. δέν συνεκέντρωσαν ειμή 23 πλοία έναντι τών 50 τού πρώτου έξαμηνου.

Πάντως, αι νέαι παραγγελίαι αφορούν κυρίως εις μπάλκ κάρριερ, τά όποια περιλαμ-

βάνουν 102 πλοία τών 50.000 t. d.w. και δινω, συνολικού τόννας, 8,5 έκατομ. τόννων, καθώς και 13 μικτά συνολικού τόννας 1,4 έκατομ. τόννων.

Πλέον τού 60% τών νέων παραγγελιών άπερρόφησαν τά Ιαπωνικά ναυπηγεία. 'Ητοι 71 δεξαμενόπλοια 25-70.000 t. d.w. έπι συνόλου 146 δεξαμενόπλοιων, 6 δεξαμενόπλοια τών 10-20.000 t. d.w. έπι συνόλου 89 τοιούτων σκαφών και 63 μπάλκ κάρριερς έπι συνόλου 114.

"Από άποψεως προθεσμών παραδόσεως σημειούται διτά έκ μέν τών πετρελαιοφόρων 25-70.000 t. d.w. τό διν τρίτον θά παραδοθή έντος τού 1980 και διν τρίτον μέχρι τού 1981, ένω διά τά πετρελαιοφόρα 70-200.000 t. d.w. προβλέπεται διτά τό σύνολον σχεδόν θά παραδοθή μέχρι τέλους τού 1981. 'Εκ τών 9 έκατομ. τόννων τών μπάλκ κάρριερς μόνον 2,3 έκατομ. θά παραδοθούν τό 1980 και δι 6 έκατομ. τό 1981.

"Ως πρός τό σύνολον τών παραγγελιών τού διτού σημειούται διτά διναντί τών 10 μόνον έκατομ. τόννων τού 1978, αι συνολικά παραγγελίαι τού 1979 έφθασαν τά 30 έκατομ. τόννων, έξι ων 13 έκατομ. πετρελαιοφόρων και 11,5 έκατομ. μπάλκ κάρριερς και μικτών. Εις τό τέλος τού διτού τό καρνέ τών ναυπηγείων περιελάμβανε περί τά 44 έκατομ. τόννων, έξι ων 20 έκατομ. πετρελαιοφόρων και 14,5 έκατομ. μπάλκ κάρριερ και μικτών.

Τέλος, κατά τόν 'Ιανουάριον τού νέου έτους πολύ άλιγα παραγγελίαι έσημειώθησαν. Μολονότι τά Ιαπωνικά ναυπηγεία προσέφερον τιμάς αι όποια δέν παρουσιάζουν ύψηλην αύξησιν, δέν έξεδηλωθη έμφανές ένδιαφέρον τών έφοπλιστών, οι όποιοι ένω κατά τό 1979 είχον δειξει σαφώς τήν προτίμησιν των πρός τά σκάφη μεταφοράς προιόντων πετρελαίου, τά δεξαμενόπλοια μέσου μεγέθους και τά μεγάλα μπάλκ κάρριερ, τώρα φαίνονται διστάζοντες πρός ποιον τύπον νά στρέψουν τήν προσοχήν των.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

1.3 million tons ago...

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

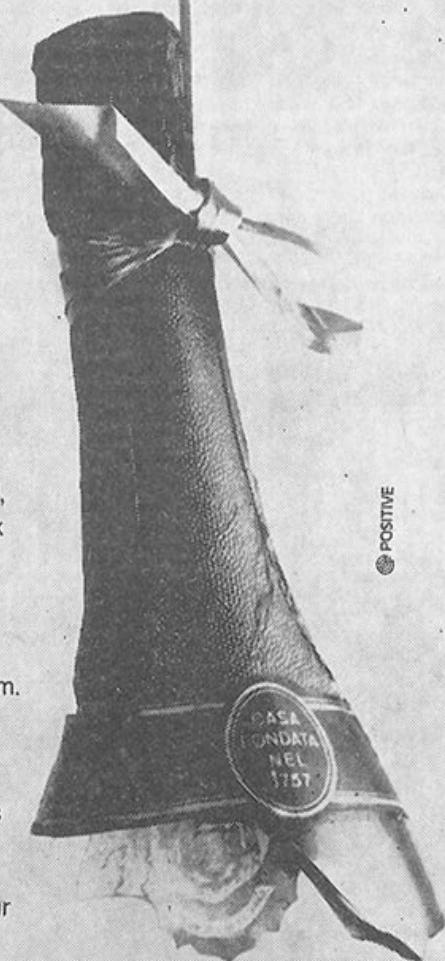
It was a very good year...

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

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

Still a good year. Tough one too.

© POSITIVE



AEGIS SHIPPING COMPANY
established 1957

‘Η ἀλληλογραφία μας

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ ΔΙΕΞΟΔΙΚΗ

Κύριε Διευθυντά.

Σχετικά μέ τό δημοσίευμα, πού καταχωρίσθηκε στό τεύχος τής ίνης Φεβρουαρίου 1980 τού περιοδικού σας, μέ τίτλο «Εις τόν Οίκον τού Νάυτου», σάς γνωρίζουμε τά δέξια:

‘Η ασφαλισμένη είς τόν Οίκον τοῦ Ναύτου, ΝΙΚΟΛΑΟΥ Ἀθανασία μετέβη στό ἔωθερικό γιά νοσηλεία ἐγχείρηση, κατόπιν προεγκρίσεως τοῦ ΔΣ/ΟΝ, πάσχουσα ἐκ στεφανιαῖς νόσους, διαταραχῶν τοῦ ρυθμοῦ καὶ ἐπιμόνου στηθαγχικού συνδρόμου.

Μετά τήν έπιστροφή της έκ του έξωτερικού ('Αγγλία), ό σύζυγος της κ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ, ύπεβαλε στήν 'Υπηρεσία μας τά κατωτέρω παραπατικά δαπανών'.

αραιάτου ουσιών:
α. Τά εισιτήρια μεταβάσεως και έπιστροφής της άσθενούς και του ίδιου, για ποσό 23.922 δρχ. Από τό ποσό αύτό καταβλήθηκαν από τόν Οίκο Ναύτου 11.961 δρχ. Διαπάνη εισιτηρίων μεταβάσεως και έπιστροφής της άσθενούς. Ή διαπάνη του εισιτηρίου του συνοδού συζύγου της, δέν κατεβλήθηκε, ασθ' δύον στήν ιατρική γνωμάτευση της Υ.Ο.Ν. δέν αναφέρεται, διτί ή άσθενής είχε ιανάγκη συνοδού, δηπώς προβλέπεται από ίσι σχήμασες διατάξεις.

β. Τρεῖς ἀποδείξεις τοῦ HOTEL SEVENTY
LINE γιά δαπάνη 413 λιρῶν Ἀγγελίας, δηλ. 4.626 δρχ. ἡ ὁποία ἀφόρα ἔξοδο διαμονῆς
ὑἱοῦ τοῦ κ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ, στὸ ἀνωτέρω
ενοδοχεῖο. Ἡ καταβολὴ τῆς δαπάνης αὐ-
τῆς, δέν προβλέπεται ἀπό τις ισχύουσσες δια-
δείξεις τοῦ ἀρθρου 6 τοῦ Π.Δ. 923/1975.

γ. 'Απόδειξη τού Νοσοκομείου EALING, AMMERSMITH και HOUNSLAW A.H.A., ά ποσό 1425,40 λιρών 'Αγγλίας, δηλ. 9.507 δρχ., γιά δαπάνη νοσηλείας - χρεγονήσεως της. Από την δαπάνη αυτή, παρά τό γεγονός, ότι δέν υπήρχε άνάλυση τού λογαριασμού, έληφθησαν τά αιτούμενα στοιχεία τού ιστορικού του Νοσοκομείου γιά την άνευνη και άπεδόθη στον κ. Νικολάου το ποσό των 52.850 δρχ., στό όποιο, έκτός της δαπάνης γιά ήμερησίο νοσήλιο, πού ίσχυει τήν περιοχή Αθηνών, άνάλογα με τήν διουμένη θέση νοσηλείας, αύξημένο κατά 0%, περιλαμβανονται και έξοδα χειρουργίου, άμοιβη χειρουργού, άμοιβη ναρκωτού έξοδα ναρκωσεως, ούμφωνα με τήν ίσχυσα κρατική, γιά τήν συγκεκριμένη περίωση διατίμηση, αύξημένα επίσης κατά 0%.

5. Απόδειξη (συγκεντρωτική) της ROYAL STGRADUATE MEDICAL SCHOOL (Βασι- ης Μεταπτυχιακής Ιατρικής Σχολής) γιά σύ 2.497 λιρών 'Αγγλίας, δηλ. 209.350 Χ, για έπαγγελματικές ύπηρεσίες των κα- πτωνών, DENTAL, GOOWIN, MIRLKOSE και HALL

Επειδή Είτης άποδειξεως αύτης δέν προτείται τό είδος τών παρασχεθεισών ιατρικών ύπηρεσιών άναλυτικώς, άλλα έκ του ιατρικού του Νοσοκομείου φαίνεται, ότι χειρόγονος και άνανθισθησιολόγος ήταν οι καθηγητές DENTAL και DR. HALL, άντιστοιχα, οι οποίοι περιλαμβάνονται στήν άνωτέρω άποδη και για τούς οποίους έχει καταβληθεί ριθελπομένη άπο τις ιαχύουσες διατάξιμοις, δημόσιας άνωφέρεται εις τήν παράφο (γ), ζητήθηκε άπό τόν ένδιαφερόμενο προσκομισει άνάλυση τού λογαριασμού ου, προκειμένου ή άρμοδια ΥΠΗΡΕΣΙΑ νά έστη έκ του ποσού τών 2.497 λιρών, τήν άπο τού χειρουργού DENTAL και τού άναστολούγον DR. HALL και νά τού καταβάλια μέν τις παρακλινικές και έργαστηρια έετέσεις τό 100% τής πραγματοποιη-

θείσης δαπάνης, διά δέ τις ύπόλοιπες τό 50%, όπως άκριβώς καθορίζεται ύπό του θρ- θου 6. Π.Δ. 923/1975.

Έκ των άνωτέρω προκύπτει ότι δέν έχει ά-
κομή πραγματοποιηθεί ή πλήρης έκκαθάρι-
ση του λογαριασμού νοσηλειών έξωτερικού
της άνωτέρω ασφαλισμένης μας έπακριβώς,
λόγω μή προσκομίσεως μέχρι σήμερα τών
αιτιθέντων στοιχείων, τα οποία είναι άπα-
ραίτητα για την τακτοποίηση της ύφισταμε-
νής έκκαθάρισης.

Έπειδη δώμας άπό βεβαίωση τού Νοσοκομείου προκύπτει ότι σύστημα τού Νοσοκομείου είναι, νά μη χορηγεί άναλυση δαπανών νοσηλείας έγχειρησεως και λοιπών ιατρικών πράξεων και αμοιβών, έναπομένουσα λύση είναι, έφ' οσον ούτε δ' αφαίρισμένος είναι δυνατόν νά προσκομίσει άναλυση τού λογαριασμού, ούτε ή 'Υπηρεσία είναι δυνατόν νά προβει, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, σε έκκαθάριση τού λογαριασμού αυτού, νά εισαχθεί τό θέμα στό ΔΣ/ΟΝ, τό οποίο σαν συλλογικό δργανό, θά αποφασίσει, σχετικά μέ την δυνατότητα ποσοσταίας καλύψεως τής δαπάνης αυτής, κατ' έξαρτεση τών ύψισταμένων διατάξεων.

Μέ τιμή
ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΛΗΣ

Πειραιές 4 Μαρτίου 1980

TO WHOM IT MAY CONCERN

Άγαπητέ κ. Κωττάκη,

“Οπως είναι γνωστόν δέν άνηκα εις τόν κλάδον τών πλοιάρχων. Διάλεξα καὶ ἀκολούθησα ἀλλή εἰδικότητα, ὅμως τὰ πρώτα μου βῆματα πάνω στίς «κουβέρτες» τών βαπτοριών ἦταν βήματα «δοκίμου» πλοιάρχου, ἐτοι τό λέγαμε τότε. Γνώρισα τὸ ματσακόνι, τὴ μπογιά, τὴ σκαλωσιά, τὸ σκούπισμα τῶν ἀμπαριών ἀκόμη καὶ ὑπαίθριων... σταῦλων.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟΝ

Αἰσθανόμεθα τὴν ὑποχρέωσιν νά εὐχαριστήσωμεν δημοσίως και νά ἐκφράσωμεν τὴν εὐγνωμοσύνην μας εἰς τὸν Ἐφοπλιστὴν κ. Ἰωάννη Λάτση ἄνευ τῶν προσωπικῶν και δρατηρίων ἐνεργειῶν τοῦ ὁποίου τὸ πλοϊ μας BIOLETTA θά ἐκρατεῖτο ἀκόμη «αἰχμάλωτο» εἰς τὴν Τζένταν Σαουδικῆς Ἀραβίας ἀπό τὰς ἐκεὶ τοπικὰς ἀρχὰς δι' ἀνγυστῶν ἀκόπων ρεύμα.

Τό ύπό Έλληνικήν σημαίαν πλοϊο μας ΒΙΟΛΕΤΤΑ κατεσχέθη ύπό τῶν τοπικῶν ἀρχῶν τῆς Τζέντα εἰπὶ 20ήμερον διότι κατά τὴν ἐκφόρτωσιν ἀνευρέθη εἰς τὸ ἀμπάρι τοῦ πλοίου ἔνας Σουδανός λαθρεπιβάτης νεκρός, ὁ ὅποιος εἶχε κρυφτῇ καὶ πέθανε ἀπὸ ἀσφυξίᾳ κατά τὴν διάρκειαν ἀπολυμάνσεως τοῦ φορτίου πού γίνεται συνήθως ἀπὸ τάς τοπικάς ἀρχάς τοῦ ΠΟΡΤΣΟΥΔΑΝ μετά τὴν φόρτωσιν φορτίου γεωργικῶν προϊόντων.

Ολαί αι ἐπανειλημμέναι ἑνέργειαι μας μέσω τοῦ YEN και Ὑπουργείου Ἐξωτερικῶν καθώς και τῆς Πρεσβείας τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας στήν Αθήνα δέν ἔφερον κανένα ἀποτέλεσμα. Μόνον αἱ προσωπικαὶ ἑνέργειαι τοῦ κου Ιωάννου Λάτση, πού εὑρίσκετο τότε εἰς Τζέντα και εἰς τὸν δρόποιον ἀπευθυνθήκαμε εἰς τὴν ἀπόγνωσίν μας μετά 15νθήμερον περίπου, ἔφερον ἀποτέλεσμα και ἀπελευθερώθη τὸ πλοῖο μας, τὸ πλήρωμα τοῦ δρόποιου εύρισκετο εἰς πολὺ δυσχερῆ θέσιν τελείως ἀπομονωμένο εἰς τὸ ἀγκυροβόλιον τῆς Τζέντα και συνεχῶς φρουρούμενοι ἀπό ἐνόπλους.

Ἐπίσης εὐχαριστοῦμεν θερμῶς τὸν ἄρμόδιο σ' αὐτά τὰ θέματα τοῦ YEN Πλοίαρχο Λ.Σ. κ. Πλυτζανόπουλο ὁ ὅποιος ἔδειξε ἀμέριστο ἐνδιαφέρον καὶ αἱ ἐνέργειαι τοῦ ὅποιου ἦσαν ἀμεσαι πρός τὸ 'Υπουργεῖον μας Ἐξωτερικῶν.

Διά τήν Πλοιοκτήτριαν Ἐταιρίαν
Ο ἐκπρόσωπος
ΣΤΕΛΙΟΣ Δ. ΜΕΛΕΤΗΣ

Οι ίταλοί πλοίαρχοι και μηχανικοί είσι τό Συνέδριο τους μεταξύ των άλλων παρουσίασαν σοβαρές μελέτες άναφερόμενες είς τά παρακάτω θέματα:

—Προσέλκυσις νέων είς τήν θάλασσαν

—Έξέταση τής έμπορικής και τεχνικής πλευράς τού ναυτικού έπαγγέλματος.

—Άναλυση τρόπων διαβιώσεως είς τήν θάλασσαν.

—Ναυτική έκπαίδευση. Σύγχρονοι μέθοδοι και φορείς αύτών.

—Έπαγγελματική άνασφάλεια τού ναυτικού.

—Άσφάλεια ναυσιπλοΐας.

—Παγκόσμια κρίση στό ναυτικό έπαγγελμα.

—Παγκόσμια υφεση - Ναυτιλία - Μεταφοραι - Ναυτηγική κρίση.

—Ναυτική συνείδηση. Κάμψις αύτης.

—Άφυντιση τής ναυτικότητας τού άνθρωπου.

Σημειώνων πώς αύτό τό τελευταίο θέμα έχετάσθηκε άπό ΠΕΝΤΕ διμιλητές - εισηγητές, τόση είναι ή σημασία τήν όποιαν άπεδωσαν είς αύτο.

Όλα τά παραπάνω μέ συνεκίνησαν κατά κάποιο τρόπο, κι ένων σάν άπομαχος βρίσκομαι άναγκαστικά φουνταρισμένος στό άγκυροβόλιο μου, σίγουρος και άσφαλης, θά ήθελα δημοσίας ή αγαπητή μου Πανελλήνιος "Ενωσιας Πλοιάρχων νά μπή έπικεφαλής μάς παρόμοιας τέτοιας κινήσεως και νά προσετομάσει μέ υπομονή και ύπευθυνότητα ένα Συνέδριο πού άς τού δώσουμε τόν προσωρινό τίτλο «Συνέδριο ναυτιλιακών μελετών».

Στή Ναυτιλία δέν πρέπει μόνο νά προσφέρουμε τή δουλειά μας και τίς ζωές μας, άλλα και τίς πνευματικές μας ίκανότητες γιά μά καλλιτέρευση και βελτίωση μάς ίδιομορφίας ζωής δημοσίας είναι ή ζωή τού ναυτικού και οι ίδιομορφίες τού ναυτικού έπαγγέλματος. Θάναι μά πρόσθετη προσφορά άπό τήν όποια πολλά τά άγαθά πού θά προκύψουν και στό τέλος θάναι και μά επίδειξη πνευματικής ίκανότητας, νάχουμε και μείς τόν πρώτο λόγο στά ναυτιλιακά θέματα συνεχώς προσφέροντες.

Και γιά νά τελειώνουμε άς ξεκαθαρίσουμε τά πράγματα κι άς τό πούμε καθαρά:

—Τό YEN, τώρα μάλιστα πού μπήκαμε στή μεγάλη Εύρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα βρίσκεται πολύ μακριά τού σκοπού «δι' Όν

συνεστήθη». Δέν τού άρνούμεθα τίς πολλές και πολύτιμες ύπηρεσίες πού στό παρελθόν προσέφερε στή ναυτιλία μας. Τώρα οί καιροί άλλαζαν. Καινούργιες οίκονομικές και κοινωνικές άλλαγές βγήκαν στήν έπιφάνεια. Ή πολλά τού δομή μάλλον τροχοπεδεῖ. Τό YEN δέν θά πή μόνο άστυνόμευση λιμένων και ναυτιλίας, θά πρέπει νά μεταβληθεῖ σέ επιτελείο νέων ιδεών, νέων γνώσεων, καινούργιων έφαρμογών.

—Η E.E.E., πού ύποτίθεται δτί έχει μείζονα λόγο άφού έκπροσωπει σοβαρά οίκονομικά συμφέροντα τών μελών της πρέπει νά άνανθεωρήσει τή στρατηγική της. Δέος οί άνταγνωστές μας Εύρωπαιοί έταιροι. Πάντοπλοι έμεις σέ ψυχή, θάρρος και ρίσκα, άλλα τό ύλικο μας λίγο άπηρχαιωμένο. Στούς καιρούς μας και σέ κείνους πού έρχονται τό SECOND HAND δέν φτάνει. "Έχει έφετίσις.

Τί μένει λοιπόν; Έμεις ή ψυχή τών βαπτοριών, νά γίνουμε πρόμαχοι δχι μόνο τών θεμάτων τών έπαγγελματικών μας συμφερόντων, άλλα και φορείς μάς έξορμήσεως γιά μά Εθνική ναυτιλία μέ τόσο εύρυ φάσμα έπιπτωσεων στήν Εθνική μας οίκονομιά, ύποσταση και έπιβίωση.

—Ας τό κουβεντιάσουμε λοιπόν και άς ταράξουμε τό τέλμα.

ΦΙΛΙΚΩΤΑ
ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

*Αθήναι, 10 Μαρτίου 1980.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Κύριες Διευθυντά,

Θά άναφερθώ σέ δύο θέματα τά όποια τούς τελευταίους μήνες έχουν άπασχολήσει τόν Ναυτικό κόσμο.

1ον. Αύξησις τού χρόνου θαλασσίας ύπηρεσίας διά τήν άποκτησιν διπλωμάτων Αξιωματικών Ε.Ν.

Δεχόμεθα τήν αύξηση αύτή σάν μέτρο σωστό και μεγίστης σημασίας γιά πολλούς και διαφόρους λόγους, άλλα διαφωνούμε σέ ένα σημείο αύτήν τήν στιγμή: ύπάρχει ένα σημαντικός άριθμός Αξιωματικών και Δοκίμων, οι οποίαι είχαν είσαχθει στίς Σχολές Ε.Ν. και έγγνωρίζαν έκ τών προτέρων πώς θά μπορούσε κάθε νέος νά γίνη Αξιωματικός Άταξεως (κυκλοφορούσαν διαφημιστικά φυλλάδια γεμάτα ύποσχεσεις και άπατηλά δνει-

ρα), διότι τό δνειρο κάθε νέου είναι σέ όποιοδήποτε έπαγγελμα νά άνελθη στήν ύψηλοτέρα δυνατή θέση.

Αιφνιδιώς ψηφίζεται νόμος διά τήν αύξηση τού χρόνου θαλασσίας ύπηρεσίας (περίπου διπλασία άπό δ.τι άπαιτείτο παλαιότερα) τού δρόμου ή έφαρμογή άρχιζει 18-6-80 άδιαρθρώντας τελείως τίς προηγούμενες διατάξεις (ειδικά τών Δημοσίων Σχολών).

2ον. Μείωσις θητείας ναυτικών, σωστός και εύπρασδεκτος νόμος. Εύχαριστούμε τούς κ.κ. ύπουρογούς διά τήν πράξη τους αύτη, άλλα συμβαίνει και έδω τό παράξενο γεγονός, ή ισχύς τού νόμου θά άρχισει νά έφαρμοζεται γιά αύτούς οι όποιοι είναι κλάσεως 82 και νεώτεροι δηλαδή γιά αύτούς, οι όποιοι έχουν είσαχθει στίς Σχολές Ε.Ν. αύτην τήν χρονική περιόδο. Κάνοντας έναν παραλληλισμό δύο νόμων βλέπουμε δυστυχώς τά κενά τά όποια ύπάρχουν στήν νομοθεσία μας.

Ο μέν πρώτος νόμος, ο όποιος βλάπτει τά συμφέροντά μας έφαρμοζεται ταχύτατα. Ο δέ δεύτερος, ο όποιος μᾶς εύνοει θά έφαρμοσθεί μετά άπό ένα μεγάλο χρονικό διάστημα.

Άπο τίς πολλές συζητήσεις πού έχα μέ άρκετούς συναδέλφους μου έβγαλα τό λυπτό συμπέρασμα δτί οι δύο νόμοι και είδικώτερα ο πρώτος θά δημιουργήσουν περισσότερα προβλήματα στήν Ε.Ν. μέ τήν άπωλεια πολλών Αξιωματικών, διότι οι περισσότεροι σκεπτόμεθα νά άπαρνηθούμε τό ναυτικό έπαγγελμα, τό άποιο κάποτε πρίν λίγα χρόνια ξεκίνησαμε μέ πλήρη ένθυσιασμό και νεανική όρμη και τώρα μᾶς πνίγει τό παρόπονο και ή άγανάκτηση.

Κατά τήν γνώμη μου γιά νά λυθή τό σοβαρό αύτό πρόβλημα πρέπει ή ισχύς τού νόμου νά άρχισει γιά αύτούς οι όποιοι θά είσαχθούν στίς Σχολές Ε.Ν. τήν νέα χρονική περίοδο και θά γνωρίζουν έκ τών προτέρων τί άπαιτείται γιά νά άποκτησουν διπλώματα Γ', Β', Α' τάξεως.

Μετά τιμῆς
Τάσος Παπαδόπουλος
Γ' Μηχανικός
Υγείας 50 - ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ

Κορυδαλλός, 2 Φεβρουαρίου 1980

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

'Από τά προβλήματα τοῦ Ο.Λ.Π.

Η ΕΚΜΗΧΑΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΙΣ ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΝ ΚΟΣΤΟΣ

Αἱ λιμενεργατικαὶ ἔξελίξεις εἰς τάς χώρας τῆς Ε.Ο.Κ.

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

Τά προβλήματα τοῦ Ο.Λ.Π λόγω τοῦ δεσπόζοντος ρόλου τοῦ λιμένος Πειραιῶς εἰς τό ἔξωτερικόν ἐμπόριον τῆς χώρας ἀπασχολοῦν διναφερούμενον, πού εἴτε ἀμέσως, εἴτε ἐμμέσως ἐπηρεάζονται ἀπ' αὐτά. Ἀκόμη καὶ ὁ τιμαριθμός εἰς τό ἔσωτερικόν, ἀλλά καὶ αὐτή ἡ ἀνταγωνιστικότης τῶν ἔξαγωγίμων προϊόντων μας ἔχουν ἀμεσον σχέσιν μὲ τό λιμενικόν κόστος, πού δλαι αἱ χώρα με μεγάλην θαλασσίαν διακίνησιν τῶν ἔξωτερικῶν των ἀνταλαγῶν, προσπαθοῦν πάντοτε νά τό ἔχουν ὑπό ἔλεγχον. Εὖλογον ἐπομένως τό ἐνδιαφέρον καὶ ἡ εὐαισθησία τῶν παραγωγικῶν τάξεων, ἀλλά καὶ τοῦ εύρυτερού κοινοῦ, διά τά προβλήματα τοῦ ἑθνικοῦ λιμένος καὶ τάς λύσεις πού ἐκάστοτε προτείνονται διά τήν ἀντιμετώπισιν των.

Τά προβλήματα τοῦ Πειραιῶς

Τά ωριστάμενα ἀρκούντως σοβαρά προβλήματα τοῦ λιμένος Πειραιῶς ἐπιτείνονται σήμερον ἀπό δύο ἑκτάκτους καταστάσεις. Ἡ μία, γενικωτέρα, ἀναφέρεται εἰς τήν προσφοράν τῆς χώρας δπως διαδραματίση μείζονα διαμετακομιστικόν ρόλον μεταξύ Εὐρώπης καὶ τῶν πλουσίων πετρελαιοεξαγωγικῶν χωρῶν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Δικαία, λοιπόν, ἡ φιλοδοξία τοῦ Πειραιῶς δπως ἐπιδιώξῃ πρωταρχικήν συμμετοχήν εἰς τόν νέον αὐτόν ρόλον τῆς χώρας, πού διά νά ἴκανοποιηθῇ προϋποθέτει ρεαλιστικόν προγραμματισμόν καὶ ἔξεύρεσιν ἐπαρκῶν οἰκονομικῶν πόρων, διά τούς δποίους δέν φαίνονται καὶ πολλαὶ ἐλπίδες.

Ἡ δευτέρα ἔκτακτος κατάστασις πού συμπιέζει τόν Πειραιᾶ συνίσταται εἰς τήν εύρυτέραν δυνατήν ἔξεύρεσιν θέσεων διά τά χρήζοντα ἐπισκευῆς πλοία, πρός υποβοήθησιν τῆς μεταγγίσεως συναλλάγματος ἀπό τήν μεγάλη μας ναυτιλίαν πρός τήν ἑθνικήν οἰκονομίαν, πού ἔχει ἀπόλυτον ἀνάγκην.

Τό κακόν τοῦ τερατουργικοῦ υπερσυγκεντρωτισμοῦ πού παρατηρεῖται εἰς τήν χώραν μας, με τήν ἀφύσικον, τήν ἀνευ προηγουμένου πληθυσματικήν συγκέντρωσιν τοῦ λεκανοπεδίου τῆς Ἀττικῆς, ἔχει τάς προεκτάσεις του καὶ εἰς τόν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, πού δλονέν καὶ περισσότερον περιζώνεται ἀπό τήν ἀστικήν δόμησιν καὶ τήν κυκλοφοριακήν συμφόρησιν, πού εὐθέως πλέον τόν ἀπειλοῦν. Διά τήν γενικωτέραν κατάστασιν τοῦ λιμένος ἔγραψαμεν ἀλλοτε (1). Σήμερον μέ ἀφοριμήν ώρισμένας λιμενεργατικάς ἔξελίξεις εἰς τάς χώρας τῆς Ε.Ο.Κ, θά ἀσχοληθοῦμε μέ τά προβλήματα πού δημιουργεῖ ἡ ἐκμηχάνισις τῆς φορτοεκφορτωτικῆς ἐργασίας, ως πρός τήν διαμόρφωσιν τοῦ λιμενικοῦ κόστους.

Εἰς τάς χώρας τῆς Ε.Ο.Κ.

Αἱ ἐπαναστατικαὶ μεταβολαὶ εἰς τά συ-

στήματα θαλασσίων μεταφορῶν ἐπεξετάθησαν καὶ εἰς τόν Πειραιᾶ, χαρακτηριζόμενον ἀπό μίαν ἀλματώδη αὐξησιν τῆς ἐμπορευματικῆς του κινήσεως εἰς κοντένερα, περὶ τῆς δόπιας τά «Ναυτικά Χρονικά» ἔχουν παράσχει κατά καιρούς ἀναλυτικά στοιχεῖα. Τό πρόβλημα τῆς κοντενεροποίησεως εἰς τάς θαλασσίας μεταφοράς ἔχει ἐπιδράσει δυσμενώς ἐπί τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀπασχολουμένων λιμενεργατῶν εἰς τούς λιμένας τῶν ἀνεπτυγμένων χωρῶν. "Ἐτσι παρατηρεῖται τό διεθνές φαινόμενον συμφώνως πρός τό δποιον ἐνῶ αὐξάνει ἡ κατ' δγκον κίνησις τῶν λιμένων, δ ἀριθμός τῶν λιμενεργατῶν δχι μόνον δέν αὐξάνεται ἀναλόγως, ἀλλ' ἀντιθέτως μειώνεται. Χαρακτηριστικός ἐν προκειμένῳ είναι δ ὑπεύθυνος πίνακας τῆς Ε.Ο.Κ, πού ἐδημοσιεύθη εἰς τήν 'Επισήμον 'Εφημερίδα της (Journal Officiel des Communautés Européennes) δι' ἑπτά χώρας τῆς Κοινότητος. "Οπως προκύπτει ἀπό τόν πίνακα παρατηρεῖται συνεχῆς μείωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν λιμενεργατῶν, μέ τάσιν σταθεροποίησεως κατά τά τελευταῖα ἔτη, κυρίως λόγω ἐπελθούσης ἀναπροσαρμογῆς τοῦ λιμενεργατικοῦ δυναμικοῦ πρός τά νέας τεχνικάς μεταφορῶν καὶ φορτοεκφορτώσεως.

Παραθέτομεν ἀυτούσιον τόν πίνακα:

ΒΕΛΓΙΟΝ		
'Αμβέρσα	Γάνδη	
1960	14.147	878
1970	11.934	953
1975	12.002	879
1976	11.678	771
1977	11.147	—
1978	10.795	750
1.7.1979	10.000	—

ΓΑΛΛΙΑ		
1965	16.000	
1974	14.500	
1979	14.500	
ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ		
1965	28.000	
1970	26.000	
1975	26.000	
1976	26.000	
1977	26.000	
ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ (Χωρίς τό Μπέλφαστ)		
'Εθνικόν σύνολον		
Τέλος 1965	63.783	25.309
Τέλος 1975	31.884	9.825
Τέλος 1977	29.105	8.516
Τέλος 1978	28.034	8.105

ΜΠΕΛΦΑΣΤ		
Cross Channel	Deep Sea	
1961	1.100	1.000
1976	190	371

(1) Ἐντός τοῦ προσεχοῦς μέλλοντος θά μειωθοῦν εἰς 420.

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ»

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

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

GROPELINGER HEERSTR. 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: «SHIPCHANDLER BREMEN»

P. O. BOX: 210266

ΙΤΑΛΙΑ (Μόνιμοι λιμενεργάται)	
1973	19.797
1974	21.798
1975	21.544
1977	19.900
31.12.78	19.290

ΟΛΛΑΝΔΙΑ		
Ρόπτερνταμ	"Αμστερνταμ	
1960	13.815	5.064 (τό 64)
1970	14.887	3.643
1975	14.592	2.716
1976	13.706	2.542
1977	13.149	2.561
1978	13.241	2.385
1.1.1979	13.076	2.480(1.9.78)
1.4.1979	13.073	—

'Η βιομηχανοποίησης των μεταφορών

Η έξιηγησης του δέκαμπρου τουτου φαινούμενου, ένων δηλαδή από την μίαν πλευράν αύξανεται ή έμπορευματική κίνησης, διεξαγομένη σήμερον υπό τάς συγχρόνους τεχνολογικάς μορφάς διακινήσεώς της, από την άλλην νά μειώνεται δ' άριθμός των λιμενεργατών, διφείλεται εις την διά τεχνικών μέσων αύξησης της παραγωγικότητος.

Είναι η συνέπεια της έξελιξεως εις τά μοναδοποιημένα φορτία, πού μεταθέτει τό βάρος από τόν συμβατικόν λιμενεργάτην εις τόν χειριστήν τών συγχρόνων μηχανολογικών μέσων. Είσηλθομεν πλέον εις τήν έποκήν «τής βιομηχανοποίησεως τής μεταφορᾶς» πού άπαιτει προσοντούχον έξειδικευμένον λιμενεργάτην, έκεινον πού διά νά δημιουργήθη πρέπει νά τύχη προηγουμένως μιᾶς έπιψελημένης έκπαιδεύσεως.

'Άλλ' ή κάμψις εις τόν άριθμόν των άπασχολουμένων εις τήν βιομηχανίαν τών λιμένων είναι γενική, πέραν τών λιμενεργατών. Τούτο προκύπτει και από τήν έφετεινήν έκθεσιν τού Βρεταννικού Συμβουλίου 'Εθνικών Λιμένων, τήν πολύβληθεσιν εις τόν ΥΠουργόν Μεταφορῶν, ή δποία άναφρει δι οι άπασχολούμενοι εις τόν κλάδον από 130.000 κατά τό 1966, κατήλθον εις 76.000 τό 1976 μέ πρόβλεψιν δπως κατά τό 1985 μειωθούν έτι περαιτέρω ώστε νά διακυμανθούν γύρω από τούς 55.000. Μάλιστα ή έκθεσις ύπογραμμίζει δι η προϊούσα κάμψις εις τήν άπασχολησιν δμού μέ τήν περίσειαν τών πάλαιοτέρων φορτοεκφορτωτικών μηχανημάτων, συνθέτουν τό κύριον πρόβλημα τών Βρεταννικών λιμένων διά τό μέλλον.

Ο λιμήν τού Πειραιώς διέρχεται τήν φά-

σιν μεταπτώσεώς του από τήν διακίνησιν τών γενικών έμπορευμάτων συμβατικού χειρισμού, εις τήν διακίνησιν διά κοντείνερς. Ούτω τά διακινηθέντα μέ κοντείνερς γενικά έμπορεύματα από 40.000 τόννοι κατά τό 1969, άνηλθον εις 940.000 τόννους κατά τό 1978, σημειώσαντα μίαν αύξησην κατά 2.350% έν συγκρίσει μέ τό 1969, δτε τά πρώτα πλοία κοντείνερς κατέπλευσαν εις τόν Πειραιά. Ή αύξησης συνεχίσθη, διότι κατά τό 10μηνον 'Ιανουαρίου-Όκτωβρίου 1979 τά διακινηθέντα μέ κοντείνερς έμπορεύματα άνηλθον εις 996.281 τόννους. Μέ τήν άποπεράτωσιν τού τερματικού σταθμού τού λιμένος 'Ηρακλέους (εις τό 'Ικόνιον), άναμενεται νέα έξαρσης εις τήν κίνησιν κοντείνερς εις τόν λιμένα Πειραιώς. Έκ παραλήλου ού ΟΛΠ δαπανά κατ' έτος σημαντικά ποσά διά τόν μηχανολογικόν έξοπλισμόν τού λιμένος, πού σημαίνει υποκατάστασιν συμβατικής λιμενεργατικής έργασίας ύπό τών συγχρόνων μηχανικών μέσων, πράγμα τό δποίον συμβάλλει εις τήν αύξησην τής παραγωγικότητος, προσμετρουμένης μέ τήν μέσην ώριαίν απόδοσιν έκάστον λιμενεργάτου.

Είς τήν προοδευτικήν μηχανοποίησην τής φορτοεκφορτωτικής έργασίας διφεύλεται, έν πολλοῖς, τό γεγονός δι η ηγεμόνη έμπορευματική κίνησης τού 1979 άντιμετωπίσθη μέ τό αύτό έργατικόν προσωπικόν πού διέθετεν ού ΟΛΠ κατά τό 1978. Έπομένων πρόκειται περι μιᾶς έξελιξεως άναμενομένης, ώς τό άποτέλεσμα τής ηγεμόνης λιμενεργατικής παραγωγικότητος, συνεπεία τής κοντείνεροποίησεως και τού βελτιουμένου μηχανολογικού έξοπλισμού τού λιμένος. Και μάλιστα έδω εις τόν ΟΛΠ έχομενη ηγεμόνη έμπορευματική κίνησην άντιμετωπισθείσαν μέ τόν αύτόν άριθμόν λιμενεργατών, ένων εις τάς χώρας τής ΕΟΚ η ηγεμόνη κίνησης συνοδεύεται μέ μειώσιν τού προσωπικού, άκριβώς λόγω τών νέων μορφών διακινήσεως τών έμπορευμάτων και τής πλήρους μηχανοποίησεως τής φορτοεκφορτωτικής έργασίας. Αύτή είναι η διεθνής λιμενική έξελιξης, πού συγκρατεῖ τό λιμενικόν κόστος και πρόσγει τήν άνταγωνιστικότητα τών λιμένων και πρός αύτην πρέπει νά κατατείνη και ού ΟΛΠ έάν έργω έπιθυμη νά διαδραματίση μείζονα ρόλον ώς διαμετακομιστικός λιμήν.

Τό έκτοπιζόμενον προσωπικόν

Ο έκσυγχρονισμός και η πρόοδος τού λιμένος θά διακυβεύθη έάν δέν συμβαδίζη μέ μίαν άνακατανομήν τού έκτοπιζόμενου από τά μοναδοποιημένα φορτία και τήν

μηχανοποίησην τής φορτοεκφορτώσεως λιμενεργατικού προσωπικού πρός άλλας κατευθύνσεις πού «πονάει» ο λιμήν. Και αι κατευθύνσεις αύται είναι τόσον χρονικά, δσον και έδαφικα. Είς τάς πρώτας καταλέγομεν τήν άνετον έξασφάλισιν άμοχειριών και τάς λοιπάς ωρας, πλήν τών πρωίνων, πρός ταχυτέραν έξυπηρέτησην τών πλοίων. Είς τάς δευτέρας έμπιπτε ή έξασφάλισις άμοχειριών και διά τά σκάφη έσωτερικού εις «Άγιον Γεώργιον κλπ. Ή συνεπεία τής μηχανοποίησεως τού λιμένος άνακατανομή τού πλεονάζοντος προσωπικού έν ούδεμια περιπτώσει πρέπει νά γίνη άφορμή διά νά θιγούν κέκτημένα δικαιώματα τών ήδη έργαζομένων εις τόν λιμένα. Ούδεις λησμονεῖ δι οι άνθρωποι αύτοι διά τού τιμίου ίδρωτος τών ύπηρεαν οι δημιουργοί τής άναπτυξεως τού Πειραιώς. Δικαιούνται στοργής και άναγνωρίσεως πού ούδεις δύναται νά τούς τήν άρνηθη.

Άλλως άμως έχει τό θέμα διά τούς νεοπροσλαμβανομένους, οι ούποιοι δέν είναι και άλιγοι. Ούτω έξ επισήμου γνωστοποίησεως έπληρηφορήθη η Βουλή δι έντος τού 1979 έγιναν δόκιμοι 508 έλευθεροι λιμενεργάται και δι η σημερινή δύναμις τών έλευθερών έργατων τού ΟΛΠ άνέρχεται εις 311, έκ τών ούποιον οι 296 είχον προσληφθή έντος τού 1977.

Αί άνάγκαι τού ΟΛΠ

Έντευθεν άμως προκύπτει τό έρωτημα πού εύλόγως άναμενει μίαν ύπευθυνον άπαντησιν, έάν και κατά πόσον ού ΟΛΠ έχει πλέον άνάγκην νά συνεχίζη, κατά τήγ πεπατημένην, τήν πρόσληψην άνειδικευτών έργατων, τούς ούποιους η προϊούσα μηχανοποίησης τής φορτοεκφορτωτικής έργασίας δλονέν και άλιγωτερον τούς χρειάζεται. Δέν γνωρίζομεν ποιαί σκέψεις έπρυτάνευσαν κατά τήν πρόσφατον δοκιμοποίησιν 508 έλευθερών έργατων, διότε έαν πρόκειται μόνον περι άνειδικευτών, τότε ού ΟΛΠ θά έρισκεται εις δξείαν άντιθεσιν δχι μόνον μέ τάς διεθνείς λιμενικάς έξελιξεις, άλλα και μέ τόν έαυτόν του. Διότι έχον ού ΟΛΠ πρόβλημα άπορροφησεως τού πλεονάζοντος προσωπικού λόγω ύποκαταστάσεως του από τά μηχανικά μέσα, έπεχειρησεν άυτεπαγγέλτως, δπως τουλάχιστον άνεγνώσαμεν εις τόν τύπον, συμπλήρωσαν τού κανονισμού έργασίας τών έργατων, ώστε νά παρέχεται η εύχερια άποσπάσεως μονίμων έργατων εις άλλας, πέραν τών φορτοεκφορτώσεων, έργασίας τού λιμένος και άναλόγως τών λειτουργικών άναγκων αύτού. Ποίαν άμως πρακτικήν άξιαν ώς πρός τήν συγκράτησιν τού λιμενικού κόστους θά έχη η έστα και άρθολογική άνακατανομή τού πλεονάζοντος προσωπικού, έάν από τήν άλλην πλευράν συνεχίζεται η άθροα είσοδος εις τόν ΟΛΠ άνειδικευτών, τούς ούποιους, άμως, ού λιμήν δέχει άνάγκην;

Ένων άντιθέτως ού ΟΛΠ έχει μεγίστην άνάγκην εις έξειδικευμένους χειριστάς μηχανικών μέσων, λαμβανομένων ύπων δχι ού μηχανολογικός έξοπλισμός, ύπό τήν πίεσιν τών πραγμάτων, συνεχώς θά αύξανεται. Δέν είναι μόνον η προσεχής λειτουργία τού νέου τερματικού λιμένος 'Ηρακλέους πού άπαιτει πρόσθετον ειδίκευμένον προσωπικόν, άλλα και δέν έντεινόμενος μηχανολογικός έξοπλισμός τού λιμένος, διά τόν ούποιον ού Προϋπολογισμός Έπενδύσεων τού ΟΛΠ προβλέπει 437 έκατομ. δραχμών διά τό 1980.

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.
SINCE 1935
ASSOCIATED TO
S.A. FINANCIERA Y COMERCIAL
J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)
TELEGR. ARGOSHIP
TEL.: 98 07 49
A.O.H. 78 29 05
TELEX 398 925 JRWS UY 925

SOLIS 1533
MONTEVIDEO - URUGUAY

Εις τό σημείον αύτό δέν είναι άσχετον νά άναφερθούμε εἰς πρόσφατον δήλωσιν τού Προέδρου τῆς Ένωσεως τῶν Ἐπιχειρήσεων τοῦ λιμένος "Αμβούργου κ. Βίλχελμ Φός, δυτικού είπεν διά τὸ 1950 τὸ ποσοστό τῶν ἀνειδικεύτων λιμενεργατῶν τοῦ "Αμβούργου ἀνήρχετο εἰς 40%, τώρα κατῆλθεν εἰς τὸ 10% τοῦ συνόλου τοῦ λιμενεργατικοῦ δυναμικοῦ τοῦ λιμένος.

"Άλλως τε ή οικονομική κατάστασις τοῦ ΟΛΠ οὐδέ σκέψιν περὶ προσλήψεως μη ἀπολύτως ἀναγκαίου προσωπικοῦ δικαιολογεῖ, ἐάν ἀναλογισθῇ κανεὶς διά τὸ 68,5% τῶν τακτικῶν ἑσόδων τοῦ ΟΛΠ καλύπτουν αἱ δαπάναι ἀμοιβῆς τοῦ προσωπικοῦ.

Η ἐκπαίδευσις

"Ο Πειραιεὺς ἔχει μίαν σημαντικήν καθυστέρησιν ἀναπροσαρμογῆς πρός τὴν σύγχρονον τεχνολογίαν τῶν παγκοσμίων θαλασσών μεταφορῶν, αἱ δοποῖαι κυριαρχοῦνται ἀπό τὰ κοντεῖνερς καὶ τὰ λοιπά μοναδοποιημένα φορτία. Ἀνάλογος καθυστέρησις ἐστιμειώθη καὶ εἰς τὴν προετοιμασίαν τοῦ καταλλήλου ἀνθρώπινου δυναμικοῦ. Διότι ἡ διακήρυξις τῶν κοντεῖνερς δὲν ἀπαιτεῖ μόνον μέσα καὶ ἐγκαταστάσεις, ἀλλά καὶ ἐκπαίδευμένον προσωπικόν διά τὸν χειρισμόν δὲν τὸν συντήρησιν καὶ ἐπισκευήν των. Αὐτὴν τὴν ἀνάγκην είναι προφανές διτὶ ἐπιδιώκει νά καλύψῃ τὸ ἐκπαίδευτικόν πρόγραμμα τοῦ ΟΛΠ, τὸ δοποῖον μάλιστα προβλέπει καὶ τὴν ἀνέγερ-

σιν ιδίου ἐκπαιδευτικοῦ κτιρίου. Πρόκειται περὶ δρῆς κατευθύνσεως, ἡ δοποίᾳ ἐπιτυγχάνουσα εὑκταῖον θά διά τὸ ἀποτελέση ἐνα γενικώτερον ἐκπαιδευτικόν κέντρον καὶ διά τὰ στελέχη τῶν λοιπῶν μεγάλων λιμένων. Θά είναι μία θετική προσφορά τοῦ ἐθνικοῦ ἐπινείου πρός τὴν χώραν διά τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ λιμενεργατικοῦ μας δυναμικοῦ καὶ ἀπαρχῆ μᾶς κάποιας λιμενικῆς πολιτικῆς ἐπί ἐθνικῆς κλίμακος. Κάτι πού ἡ χώρα ἐπιμόνως ζητᾷ, μετά τὴν διοικητικήν ὑπαγωγήν τῶν λιμένων ὑπὸ τὸν αὐτὸν φορέα. Διότι τὸ πρόβλημα τῆς προσαρμογῆς πρός τὰς τεχνολογικάς ἔξελίξεις τῆς συγχρόνου θαλασσίας μεταφορᾶς ὑπάρχει καὶ διά τούς λοιπούς μεγάλους λιμένας τῆς χώρας. Ἀνενδιάστως τὸ πρόβλημα είναι ἐθνικόν, ἀφοῦ ποσοστόν ἀνω τοῦ 90% τοῦ διγού τοῦ ἑξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας διενεργεῖται ἀπό θαλάσσης.

Αἱ τελευταῖαι αὐξήσεις τῶν τιμολογίων

"Άλλα μιά καὶ ἡ κεντρική ἰδέα τοῦ σημερινοῦ μας σημειώματος ἀναφέρεται εἰς τὸ λιμενικόν κόστος, διά τὸ δοποῖον ἰδιαίτεραν ἐύαισθησίαν ἐπιδεικνύει δὲ ἐμποροβιομηχανικός κόσμος τῆς χώρας, ἀλλά καὶ ἀπὸ ἐπισήμου πλευρᾶς ἀφειδῶς διδονται αἱ ὑποσχέσεις περὶ συμπλέσεώς του, πρὶν κλείσουμε τὸ παρόν, θά ηθέλαμε νά εἰπούμε δύο λόγια καὶ διά τὴν τελευταίαν γενικήν αὐξήσιν δὲν τῶν τιμολογίων τοῦ ΟΛΠ κατά 20%. "Ἄς έχουν ὑπ' δψιν των οἱ οἰκονομικοὶ μας ὑπεύθυνοι διτὶ βάσει τῶν

τελευταίων διαθεσίμων στατιστικῶν στοιχείων τῆς ΕΣΥΕ, ἀναφερομένων εἰς τὸ 1977, αἱ ἀπό θαλάσσης εἰσαγωγαὶ ἐκάλυψαν κατ' δγκον τὸ 93,79% τοῦ συνόλου τῶν εἰσαγωγῶν τῆς χώρας. Ἐπομένως ἔαν αἱ αὐξήσεις τοῦ ΟΛΠ εὑρουν μιμητάς καὶ τούς ἄλλους λιμένας τῆς χώρας, τότε κάποιος ἀπό τοὺς κοστολόγους τοῦ "Υπουργείου Ἐμπορίου ἄς κάμην τούς λογαριασμούς του διά νά εὑρη τάς ἐπιπτώσεις ἐπί τοῦ τιμαρίθμου, μόνον ἀπό τάς αὐξήσεις τοῦ λιμενικοῦ κόστους. Καὶ νά σκεφθῇ κανεὶς διτὶ ἡ Ἑλλάς είναι μία χώρα κατ' ἔχοχήν εἰσαγωγική, εἰς τὴν δροιαν αἱ ἔξαγωγαὶ τῆς καλύπτουν μόλις τὸ 1/3 τῶν εἰσαγωγῶν τῆς.

"Ολοὶ δύνειρεύμεθα τούς Ἐλληνικούς λιμένας, μέ πρῶτον τὸν Πειραιᾶ, ώς τὴν Πύλην τῆς Εὐρώπης. Πρός τὸν παρόν ἄς προσγειωθῶμεν εἰς τὴν πραγματικότητα καὶ νά προσέξουμε ὥστε νά μή καταστήσουμε τούς λιμένας βασικήν Πύλην τοῦ υψηπετούς τιμαρίθμου, μέ ἄλλα λόγια τοῦ πληθωρισμοῦ. Διότι αὐτός είναι ποὺ ταλαντεῖ τώρα τὴν χώραν καὶ τὸν Λαόν της.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΜΑΖΑΡΑΚΗΣ

Σχετική ἀρθρογραφία

(1) «Τό ἐγκριθέν ρυθμιστικόν σχέδιον Πρωτευούσης καὶ οἱ λιμένες τῆς 'Αττικῆς», N.X. 15-10-1979, σ. 13.

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 SHIOPWNER AND CHARTERER • GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING WITH ITALIAN CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • CHARTERING, SALE AND PURCHASE BROKERS SPECIALISED IN CRUISE, F/B AND RO/RO VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • TRAVEL AND TOUR OPERATORS

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29

Phone 541361/5 L 268532/3 L Telex 270046 271460 Cables MEDOV

OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE

ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION

NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

**'Έκει όπου τό πετρέλαιον παραμένει εύθηνόν
ΑΙ ΑΡΑΒΙΚΑΙ ΧΩΡΑΙ ΖΗΜΙΩΝΟΥΝ ΑΠΟ
ΤΑΣ ΧΑΜΗΛΑΣ ΤΙΜΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ
ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΓΧΩΡΙΟΝ ΑΓΟΡΑΝ**

Αι Αραβικαί πετρελαιοεξαγωγικαί χώραι, αι όποιαι προεκάλεσαν τήν άνά τόν κέδουν κατακόρυφον αύξησην τῶν ένεργειακῶν δαπανῶν, κατά τήν τελευταίαν 10ετίαν, άρχιζουν νά συνειδητοποιοῦν τήν άνάγκην αύξησεως τῆς τιμῆς τού αερίου, τού πετρελαίου καί τού ήλεκτρισμού ἐντός τῆς έπικρατείας των.

Άντιμετωπίζουσαι άνησυχητικήν αύξησην τῆς καταναλώσεως ένεργειας λόγω σπατάλης, βελτιώσεως τῶν δρων διαβιώσεως καί ἐπιβλητικῶν προγραμμάτων ἀναπτύξεως, αι Αραβικαί χώραι διαπιστώνουν τώρα τήν ἀλόγιστον διασπάθισιν ένεργειας ἀπό τούς κατοίκους των.

«Άπαιτεται άναμφρωσις τῶν τιμῶν η-τις θά δόδησης εις πλέον ἀποδοτικήν χρήσην τῆς ένεργειας, ἐπισημαίνει ὁ πρόεδρος τού Όργανισμού Αραβικῶν Πετρελαιοεξαγωγικῶν χωρῶν πού ἐδρεύει εις τό Κουβέιτ, Ἀχμάντ ἀλ Σααντί.

Ο κ. Σααντί καί ἀλλοι ἀρμόδιοι λέγουν διτή άποφασις αύξησεως τῶν τιμῶν εις τάς πετρελαιοπαραγωγούς χώρας δέν θά είναι εὔκολος διότι οι Αραβες καταναλωταί ἔχουν συνηθίσει νά πληρώνουν ἔξαρετικῶς χαμηλάς τιμάς διά τήν βενζίνην καί τόν ήλεκτρισμόν. Ἀλλά προειδοποιοῦν διτη πρέπει συντόμως νά ληφθοῦν μέτρα διά νά ἀντιμετωπισθῇ η σπατάλῃ η όποια δυνατόν νά ἔχῃ ἐπιπτώσεις εις τό ἀναπτυξιακόν πρόγραμμα τῶν Αραβικῶν χωρῶν καί νά μειώσῃ τό ποσοστόν τού ἔξαγομένου πετρελαίου.

ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΙΣ

Εις πρόσφατον ὅμιλαν του, ὁ Υπουργός

πετρελαίου τού Κουβέιτ προειδοποίησεν διτη η χώρα καταναλίσκει τό 10% τῆς συνολικῆς παραγωγῆς της εις πετρελαίου. «Ἐάν η τάσης αὐτή συνεχισθῇ», εἶπε, «τό έτος 2000 θά καταναλίσκωμεν τό 50% τῆς συνολικῆς μας παραγωγῆς. Πρέπει νά ἀντιμετωπίσωμεν τάς συνεπείας αὐτῆς τῆς μεγάλης αύξησεως».

Ο ύπουργός προσέθεσεν διτη τό Κουβέιτ ζημιώνει ηδη περί τό ἐν δισεκ. δολλαρίων ἑτησίως λόγω τῆς διαφορᾶς μεταξύ τῶν διεθνῶν καί τῶν ἐγχωρίων τιμῶν διά τά παράγωγα τού πετρελαίου.

Οι οίκονομολόγοι τού Όργανισμού Αραβικῶν πετρελαιοεξαγωγικῶν χωρῶν ύπολογίζουν διτη διλαί αι μεγάλαι πετρελαιοπαραγωγοί χώρατού Αραβικού Κόσμου ἀντιμετωπίζουν παρόμοια πρόβληματα. Μία μελέτη τού Όργανισμού, η όποια ὑπεβλήθη πρός τούς ύπουργούς πετρελαίων τῶν Αραβικῶν χωρῶν, τῶν παρελθόντα Μάρτιον, ἐπισημαίνει διτη η Σαουδική Αραβία, τό Ίράκ καί το Κουβέιτ ἐπωμίζοντα τεραστίας ἐπιχορηγήσεις διά νά διατηρήσουν τεχνητῶς τάς ἐγχωρίων τιμάς εις χαμηλά ἐπίπεδα.

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑΙ ΤΙΜΑΙ

Η μελέτη ἀνέφερεν διτη η τιμή ἐνός βαρέλιον διυλισμένων προϊόντων πετρελαίου ἡ το 4,96 δολ. εις τήν Σαουδικήν Αραβίαν, 6,22 δολ. εις τό Ίράκ καί 6,68 δολ. εις τό Κουβέιτ. Συγκριτικῶς, τό ίδιον βαρέλιον κοστίζει 52,31 δολ. εις τήν Δυτικήν Γερμανίαν, 59,92 δολ. εις τήν Έλβετίαν καί 44,54 δολ. εις τήν Γαλλίαν.

Κατά τόν κ. Σααντί, η ἑτησία αύξησης καταναλώσεως ένεργειας εις τάς Αραβικάς πετρελαιοπαραγωγούς χώρας ἀνήλθεν εις 11% κατά μέσον δρον τήν 10ετίαν τού 1970, ἐνώ εις τάς βιομηχανικάς χώρας τῆς Δύσεως η κατανάλωσης ἐμφανίζει κάμψιν. Οι ειδικοί τού ὄργανισμού Αραβικῶν πετρελαιοεξαγωγικῶν χωρῶν λέγουν διτη η κατάστασης θά ἐπιδεινωθῇ λόγω τῶν τεραστίων ἀναπτυξιακῶν προγραμμάτων εις τάς Αραβικάς χώρας, τά όποια προϋποθέτουν μεγαλύτεραν κατανάλωσιν πετρελαίου διά βιομηχανικούς σκοπούς.

«Τό 60-70% τού Αραβικού κόσμου δέν έχει ήλεκτρισμόν καί ὑπάρχουν σχέδια κατασκευής μεγάλων βιομηχανικῶν μονάδων, αι όποια θά ἀναλίσκουν σημαντικά ποσότητας ένεργειας», λέγει ὁ κ. Σααντί. Τό πρόβλημα διά τάς πετρελαιοπαραγωγούς χώρας, εἶπεν, είναι νά κάμουν δρθολογικώτεραν χρήστιν τῆς παραγωγῆς των καί, παραλλήλως, νά περιορίσουν τήν κατανάλωσην ένεργειας.

«Δέν χρειαζόμεθα μεγάλα αύτοκινητα, τά όποια ἀναλίσκουν τεραστίας ποσότητας βενζίνης», ἐτοίνεσεν. «Ο μόνος τρόπος διά νά ἀποτρέψωμεν τήν χρήστιν των είναι νά αύξησωμεν τήν τιμήν τῆς βενζίνης. Αι τιμάι τού ήλεκτρικού ρεύματος πρέπει, ἐπίσης, νά αύξησθούν διά νά ἀποτρέψωμεν τήν σπατάλην εις τόν κλιματισμόν καί φωτισμόν. Πρέπει νά στραφώμεν εις οίκονομικώτερα μέσα μαζικής διακίνησεως. Εἰμεδα ἐκτός εποχῆς».

Και κατέληξεν: «Ἐάν συνεχίσωμεν νά ἔχαγωμεν πετρελαίου ἐνώ η κατανάλωσης μας ἔξακολουθεῖ νά αύξανη μέ τόν παρόντα ρυθμόν, τό έτος 2000 θά ἔχωμεν ἔξαντλήσει τό ήμισυ τῶν γνωστῶν ἀποθεμάτων πού διαθέτωμεν. Τινές Αραβικαί χώραι ἔνδεχεται εις τό τέλος νά φάσουν νά εἰσάγουν πετρελαίου ἀντί νά ἔχαγουν».



PAPACHRISTIDIS MARITIME INC.

MONTREAL CANADA

Άντιπροσωπεύεται εις τήν Έλλαδα ύπό τής:

THALATTA STEAMSHIP CORPORATION

Οδός Κολοκοτρώνη 98

Πειραιεύς τ.τ. 8

Τηλ.: (1) 417-2121

Τέλεξ: (601) 21 3110 THAL GR

ΕΠΙΚΑΙΡΑ ΘΕΜΑΤΑ

'Ανατομία μιᾶς κηλίδος

Τοῦ κ. ΓΕΩΡΓ. ΦΡΕΡΗ

Θά έπιχειρήσωμεν την άνατομίαν μιᾶς κηλίδος ήτις έδημουργήθη εἰς τὸν ιστορικὸν κόλπον τοῦ Ναυαρίνου.

Τὸ ἔγχειρόμα μας δέν εἶναι δύσκολον, ἀπλῶς εἶναι σύνθετον διότι δέν εἶναι ἡ μεγάλη κηλίδη πετρελαίου μόνον, ἀλλὰ ἡ ἀλλη, ἡ σοβαράτερα, τὴν όποιαν ἐνορχηστρωμένην έδημουργησαν ἀνεύθυνοι εἰδοσεολόγοι. Δέν τοὺς καταλογίζομεν οὐτε δόλον οὐτε κακῆν πρόθεσιν. Ἀπλῶς ἐν τῇ βιασύνῃ τοὺς νά δημιουργήσουν θόρυβον καὶ ἐντυπώσεις ἔξυκωσαν γεγονότα καὶ ἔχεγαν φανταστικὰ συμπεράσματα τῶν όποιων αἱ ἐπιπλόσεις διὰ τὸ σύνολον τῆς ναυτιλίας μας δυνατῶν νά εἶναι βαρεῖαι καὶ ἀπό ηθικῆς καὶ ἀπό υλικῆς πλευρᾶς. Τὰ «Κάστρα δέν πέφτουν» ἀπό τοὺς ἔξα τῶν τειχῶν ἀλλὰ ἀπό τοὺς ἔντος. Αὐτὸς εἶναι ιστορικὴ διαπίστωσις. Καὶ οἱ ἀνθρωποι τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων, οἱ ἐπιχειρηματίαι τῆς ναυτιλιακῆς βιομηχανίας αἰσθάνονται δύνην καὶ πικράν διότι γίνονται στόχοι μὲν ἀνεξελέγκτους καὶ προχείρους αυλαγούσιούς αἴτινες μόνον κακόν προσκομίζουν.

Δέν χρειάζεται νά ἐπαναλάβωμεν τὸ ιστορικὸν ἔνδον κλασικοῦ ναυτικοῦ ἀτυχήματος, ὡς εἶναι ἐκεῖνο τοῦ δεξαμενοπλοίου «Ἀίρενς Σερενέιν». Ἀρκετά ἀνέγραψεν ὁ ημερησίος τύπος.

Δυστυχῶς ὅμως ἡ πληροφόρησις τοῦ 'Ελληνικοῦ κοινοῦ γίνεται κατά τρόπον ἀντιδεοντολογικόν τοῦ δημοσιογραφικοῦ ἐπαγγέλματος, δοθεντὸς διὰ οἱ ναυτιλιακοὶ συντάκται πίπτουν συνήθως τύματα φιλόρων καὶ ἀνευθύνων πληροφοριῶν. Οὐδέτε κατά νοῦν ἡ σκέψις διὰ μερικά ἀνεπίτρηπτα ἄτινα ἔγραψαν οὐφείλονται εἰς δόλον ἡ φθόνον ἡ σκέψημένην κακότη.

'Από τὴν δῆλην αὐτῆν θαλασσίαν τραγωδίαν καθ' ἥν ἡ ναυτικὴ οἰκογένεια θρηνεῖ τὴν ἀπώλειαν δύο ἀνθρωπίνων ὑπάρχεων, τὴν ρύπανσιν ἐλληνικῶν ἀκτῶν καὶ τὴν ἀπώλειαν ἔνδον σκάφους — αὐτή εἶναι ἡ ἱεράρχησις τῶν ζημιῶν — ἔξαγεται ἐν συμπέρασμα τὸ όποιον πρέπει ἐπί τέλους νά μᾶς φρονιματίσῃ. Ἐνώπιον τοῦ δύκου τοιαύτης ναυτιλίας εἰμέθα ἀπάρασκευοι — ίδιως ἀπό πλευρᾶς κράτους — νά συνειδητοποιήσωμεν τί σημαίνει ναυτιλία διὰ τὴν χώραν μας.

Μερικά συμπεράσματα καὶ ἐρωτηματικά καὶ σχόλια τοῦ ημερησίου τύπου ἀφήνουν αἰχμᾶς αἱ ὄποιαι εἰς χείρας τῶν ἔχθρων αὐτοῦ τοῦ δπλου μας εἶναι διὰ τὸ πρέπει καὶ θαυμάσιον δύρον πού δέν ἀνέμενον, διά νά βάλλουν ὀλονέν καὶ περισσότερον ἐναντίον τῆς. Περισσότερα προσοχή θά ἔχειάστε χωρὶς μέ τοῦτο νά νομισθῇ διὰ τὸ πρέπει νά τεθῇ φίμωτρον εἰς τὸν τύπον δταν ὑπάρχουν ἀπόδειξις μᾶς ἐγκληματικῆς ἐνεργείας.

"Ολαι αὐταὶ αἱ σκέψεις μοῦ ἐγένησαν ἀπό τὰς περιγραφάς ἐρωτήματα ὡς τοῦτο: «Ἐξεφανίσθη τὸ πετρέλαιον», «Τί ἔγινεν τὸ πετρέλαιον?», «Οἱ δύται δέν ἀνέύρον πετρέλαιον εἰπανάναζητούσαν στόχον, πλὴν ὁ στόχος εἶναι ἀνύπαρκτος.

Ἡ 'Εταιρία «TSAKOS SHIPPING AND TRADING» εἰς ἥν ἀνήκε τὸ ἀτυχῆσαν σκάφος εἶναι μία σχετικῶς νέα ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις ἡ ὄποια σημειοῦ μίαν ἀνδικήν πορείαν διαχειρίζομένη εἰκοσι σκάφη καὶ ναυπηγεσικευαστικά κέντρα εἰς Ἀργεντινήν καὶ Οὐρουγουάνη. Εἰς τὴν δευτέραν μάλιστα τὸ δυνατὸ Τσάκος εἶναι συνώνυμον τῆς 'Ελλάδος καὶ τοῦ ἔπιχειρηματικοῦ ἐλληνικοῦ δαιμονίου. Ἀν ἡτο δυνατόν νά παρατεθοῦν δλαι αἱ λεπτομέρειαι τῆς ἀντιδράσεως καὶ τῆς πλήρους εὐθύνης καὶ τακτικῆς ἡ ηκούσιθησεν ἡ ἐταιρία ἀπό τῆς πρώτης στιγμῆς αἱ ἥν ἐσημάνθη ὁ συναγερμός διὰ τὸ ἐπι-

λον! Καὶ ἀντιμετώπισις τοπικῶν δυσχεριῶν, ὡς π.χ. τοῦ τόπου εἰς δν δέον νά ριπτωνται τὰ κατάλοιπα τοῦ πετρελαίου, πίσσης κλπ. Ζητεῖται τόπος καὶ ούδεις ἀρμόδιος συγκινεῖται. Εύρεθη ὁ τόπος καὶ χρειαζεται κοινὴ ἀπόφασις τριῶν ὑπουργῶν διά νά ἐπιτραπῇ ἡ χρήσις.

Εἰς τὴν ὑπόθεσιν τοῦ «AMOKO KANTIZ» ἡ πλοιοκτησία δέν ἀνεμίχθη εἰς τὴν ἀπορρύπανσιν. Αἱ γαλλικαὶ ἀρχαὶ ἀνέλαβον τὴν εὐθύνην τῆς δλης διεργασίας. Εἰς τὸ τέλος ἡ γειρε ἡ Γαλλικὴ Κυβέρνησις τάς ἀπαιτήσεις τῆς καὶ διά τὰς προξενηθείσας ζημίας καὶ τὰ δαπανηθέντα ποσά.

Εἰς τὴν ἰδικήν μας περίπτωσιν ὁ πλοιοκτήτης ἀναλαμβανει τὴν εὐθύνην του, ἐνδιαφερόμενος διά τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ζημίας καὶ ἀντιμετωπίζει ἐμπόδια καὶ ριπάς.

Διά τοῦτο ἐξ ἀρχῆς εἰπομεν διὰ ἡ κηλίς τῆς Πύλου εἶναι αὐθεντος δι' ὁ καὶ προσεπαθήσαμεν νά τὴν διαχωρίσωμεν. 'Η πετρελαιοκήλης μέν ἐντός ὀλίγου θά ἔχῃ ἐξαφανισθῇ ἡ καὶ ἡ ἀποτελέσματα αυτῆς. Τὴν ὀλλην κηλίδα δμας δη ἐκμεταλλευθοῦν οἱ ἀναγνωσταί μας οίτινες εἶχουν κάθε συμφέρον νά μή χάσουν τὴν εύκαιριαν ἐφ' δσον ἡ μείς προθύμως καὶ ἀφελῶς τὴν προσφέρομεν. Καὶ τὸ θέμα εἶναι: Μέ τι ἀπορρυπαντικό καθαρίζεται;

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

ΠΡΟΣΚΛΗΣΙΣ

ΕΤΗΣΙΑΣ ΤΑΚΤΙΚΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΕΩΣ

Τὴν διά τῆς ὑπ' ἀριθ. 311/80/15-2-1980 ἡ μετέρας ἐγκυκλίου δρισθείσα ἐτησία Τακτική Γενική Συνέλευσις τῶν Μελῶν τῆς 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοίων, κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου, ἀναβάλλεται λόγω ἐκτάκτων συνθηκῶν καὶ τῶν συνεχίζομένων διαπραγματεύσεων μετά τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Όμοσπονδίας διά τὴν σύναψιν νέας συλλογικῆς συμβάσεως τῶν ἐργαζομένων ἐπί τῶν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοίων.

Κατόπιν τούτου καλοῦνται τά Μέλη τῆς 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοίων, συμφώνως τῷ ἀρθρῳ 9 τοῦ Καταστατικοῦ αὐτῆς, εἰς ἐτησίαν Τακτικήν Συνέλευσιν γενησομένην τὴν 19ην Μαρτίου 1980, ημέραν Τετάρτην καὶ ώραν 19.00 εἰς τὰ ἐν Πειραιεῖ καὶ ἐπί τῆς δδού Μπουμπούλινας 5 (7ος δροφος) γραφεῖα αὐτῆς, μέ θέματα 'Ημερησίας Διατάξεως:

1. "Ἐκθεσις περπραγμένων 1979.
2. "Ἐκθεσις 'Εξέλεγκτικῆς 'Επιτροπῆς
3. "Ἐγκρισις 'Ισολογισμοῦ 1979.
4. "Ἐγκρισις Προϋπολογισμοῦ 1980.
5. "Ψηφοφορία δι' ἀπαλλαγῆν Διοικητικοῦ Συμβουλίου ἀπό πάσης εὐθύνης.
6. Αίτησις — 'Ανακοινώσεις.

Ἐν περιπτώσει μή ἐπιτεύξεως ἀπαρτίας κατά τὴν πρώτην Συνέλευσιν αὐτῆς θέλει ἐπαναληφθῆ τὴν 26ην Μαρτίου 1980, ημέραν Τετάρτην, εἰς τὸν αὐτὸν τόπον καὶ χρόνον.

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 28η Φεβρουαρίου 1980

Ο Πρόεδρος
Δ.Ν. ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ

Ο Γεν. Γραμματεύς
Γ. ΚΟΥΡΕΜΕΝΟΣ

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

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η ΜΕΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ Ε/Ο «ΚΡΗΤΗ» ΤΗΣ ΑΝΕΚ

Τό ανώτατο δριό της χρησιμοποιήσεως μιᾶς έπενδυσεως είναι ο πλέον άγαπητός και έπιδιωκόμενος στόχος παντός πλοιοκτήτου, άλλα τούτο δεν είναι πάντοτε εύκολον. Η ικανότης της πλήρους χρήσεως τού δγκου π.χ. ένός σκάφους ρό·ρό διπέρ καλύπτει μίαν γραμμή και τού όποιου το φορτίον διακυμαίνεται εις δύκον και τύπον δυνατον νά παρουσιάζει προβλήματα και δλως ιδιαίτερων, έναν ή γραμμή την όποιαν έκετελει συμβαίνει νά παρουσιάζει τουριστικόν ένδιαφέρον. Κατά την έποχην τών διακοπών και έορτών το κυρίως φορτίον του πιθανόν νά είναι αύτοκίνητα ίδιωτικής χρήσεως και οι έπιβάται αύτών, άλλα δύο ή αίχμη αύτη παρέλθει, τότε άλλασσει τό φορτίον και τά κομψά Ι.Χ. γίνονται πανύψηλα φορτηγά όχηματα, άτινα και άποτελούν τό έκτος έποχής κύριον φορτίον.

Η ΑΝΕΚ πλοιοκτήτρια τού όχηματαγού «ΚΡΗΤΗ» σκάφους μήκους 135 μέτρων μεγίστου πλάτους 22 και 5.938 τόννων γκρός, ητις έξυπηρετει τάς άναγκας τών Κρητών παραγών όπωροκηπευτικών προϊόντων εις τάς μεταφοράς μεταξύ Κρήτης - Πειραιώς, άντιμετώπισε μέ δρόμα κριτήρια τό πρόβλημα τούτο. Η έπιλυσις του κατέστη δυνατή διά της έγκαταστάσεως ένυψουμένων πλατφορμών έκτος τού κυρίου γκαρά, τούτο δε ούξανει τό θερινόν φορτίον τού «ΚΡΗΤΗ» κατά 72 αύτοκίνητα ένω ή κυρία δυναμικότης φορτίου βαρέων και μεγάλων όχημάτων δεν παραβλάπτεται κατά τούς μήνας της μικράς κινήσεως μικρών έπιβατηγών αύτοκινήτων.

Η μετατροπή αύτη έγινε εις τό πρωραΐνον τμήμα τού σκάφους. Η πρόσθετος έπιφάνεια, 680 τετραγωνικών μέτρων κατεσκευάσθη δι' έννεα έπιπέδων πάρκιν εις τά όποια περιλαμβάνονται δύο διαβάσεις εισόδου - έξόδου δεξιά και άριστερά τού πλοίου, άτινα δχουν μήκος 35 μέτρων και έχουν δινοιγμα τό πλάτος τών 21 μ. τού σκάφους.

Μέ την πλατφόρμαν εις τό κατώτατον σημίον ή κυρία θύρα εύρισκεται 2 μέτρα δάνω αύτης και 2,4 μέτρα και διαν γίνη ή στοιβασία κάτω τού κυρίου καταστρωμάτος έν μέγιστον 4,2 μέτρων. Η φορτωτική ικανότης κατά άξονικόν τόννον εύρεια διά αύτοκίνητα 1.500 χιλιογράμμων, άτινα δύνανται νά σταθμεύσουν 3 εις τό έμπροσθιον μέρος και τρία εις τό διπισθεν εις έκαστον τμήμα της πλατφόρμας.

Αί πλατφόρμαι, αίτινες κυλίονται μέ καθέτους δόργούς άνυψουνται διά συρμάτων ένενεργοποιουμένων δι' ύδραυλικού συστήματος και διαν θατέρχονται σταθεροποιούνται επί κινών, οίτινες είναι έφοδιασμένοι διά μονίμων στριγμάτων.

Η μετατροπή άνετεθή εις τήν έταιριαν ΜΑΚ - ΓΚΡΕΓΚΟΡ (γραφείο Πειραιώς) ήτις άντιμετώπισε θαρραλέως τούς άνταγωνιστάς της.

Η Μάκ - Γκρέγκορ θά προμηθεύση τούς κυλίνδρους έλεως και τόν άναγκαιούντα ήλεκτρικόν και ύδραυλικόν έφοδιασμόν. δοσίτη περιλαμβάνει τήν κυρίως ύδραυλικήν έγκατάστασιν και τούς μηχανισμούς έλεγχου. Παραλλήλως ή πλατφόρμα, αί χαλύβδιναι κατασκευαί, περιλαμβανομένης τής συναρμολογήσεως, έλεγχου και τής έπι τού πλοίου έγκαταστάσεως άνετέθησαν εις τήν «ΝΑΥΣΙ». Πειραιώς, γνωστών ναυπηγού-έπισκευαστικόν συγκρότημα τού Πειραιώς: "Απασαί αί έργασιαί θά γίνουν ύπο τήν έπιπτείαν τών μηχανικών τής Μάκ - Γκρέγκορ.

Η ΑΝΕΚ, έδρα τής όποιας είναι τά Χανιά Κρήτης είναι μία έταιρια λαϊκής βάσεως. Έδημουργήθη τό 1967, κατόπιν τής θαλασσίας τραγωδίας τού όχηματαγωγού «ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ» ήτις συνέβη τόν Δεκέμβριον τού 1966 καθ' ήν ως γνωστόν άπωλεσθησαν 264 άνθρωπιναι υπάρχεις.

Ψυχή και νοῦς τής συστάσεως τής ΑΝΕΚ ή μητροπολίτης Ειρηναίος μέ έκλεκτόν έπιπτείον ειδικών συνεργατών. Τό άρχικον κε-

φάλαιον συνελέγη διά τής έγγραφης 5.100 μελών.

Η ΑΝΕΚ δοικεῖται από Συμβούλιον έκλεγμένον ύπο τών μετόχων και διά θητείαν τεσσάρων έτών έξαιρεσει τεσσάρων μονίμων μελών, ώς ή Μητροπολίτης Ειρηναίος, εις οίκονομολόγος και οι Δημάρχοι Χανίων και Ρεθύμνου. Σήμερον ή ΑΝΕΚ κατέκτησε τήν έμπιστοσύνην τού Κρητικού λαού και κατέχει τέσσαρα σκάφη έπι πλέον δέ το 50% εις έτερον σκάφος. Σημειώνει άνοδικήν συνεχών πορείαν συνεχούς αύξησεως τών κερδών της και εύημερει.

Ο στόλος της άποτελείται από τό «ΚΥΔΩΝ» χωρητικότητος 10.714 τον. γκρός, «ΚΑΝΤΙΑ» και «ΡΕΘΥΜΝΟΝ» άμφοτέρα 5.788 τον. γκρός έκαστον. Τό κατά 50% ύπ' αύτης έλεγχόμενον πέμπτον σκάφος, είναι τό «ΖΑΚΡΟΣ» 9.957 τον. γκρός. "Απαντά τά σκάφη ήγοράθησαν κατά διαστήματα έντος τής χρονικής περιόδου 1968-1978. Τό «ΚΥΔΩΝ» και τό «ΖΑΚΡΟΣ» ήσαν δεξιεύνοπλοια κατά τό 1953 και άμφοτέρα μετατράπησαν εις όχηματαγωγά εις Πειραιά. Τό πρώτο τό 1969 και τό δεύτερον τό 1971. Τά ύπολοιπα τρία άπαντα ναυπηγήσθησαν 1971, εις έπι περιλαμβάνεται και τό «ΚΡΗΤΗ», ήγοράθησαν ώς έναυπηγήσθησαν ήτοι Ε/Ο.

ΑΙ ΜΗΧΑΝΑΙ Β & Ζ

"Από τήν «Μπουρμέστερ και Γουείν» θά άγοράσθη ή κ. Πάο τάς μηχανάς διά τά 18 σκάφη έκ τών παραγγελθέντων 24, τά όποια θά παραλαβή ούτος έντός τού 1980-81. Έπίσης ή συμπατριώτης του κ. Ταύο τάς μηχανάς διά τά 11 σκάφη έκ τών 20 παραγγελθέντων, παραδοτέων κατά τόν αύτόν χρόνον.

Η Β & Ζ ισχυρίζεται ιστή αί χαμηλής καταναλώσεως μηχαναί της προετιμήθησαν άπο τούς έφοπλιστάς τού Χόγκ Κόγκ. Αί μηχαναί θά κατασκευασθούν εις τά μηχανουργεία τής Μιτσούϊ και τής Χιτάτσι.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ NOTIOU AMERIKΗΣ A. E.

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: Σκανδιναυικόν Πρακτορείον Εγγύς Ανατολής Α.Ε.

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

‘Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

Η χρησιμοποίησις μέσων ναυτιλιακῶν ἑταριῶν

Υόπο τοῦ Ο.Λ.Π. καθωρίσθησαν αἱ προϋποθέσεις καὶ οἱ δροὶ ύπό τούς ὁποῖους εἰναι ἀπόδεκτὴ ἡ παρά τῶν ναυτιλιακῶν ἑταριῶν δωρεάν προσφορά εἰς τὸν λιμένα χρησιμοποιήσεως ἴδιοκτήτων αὐτῶν ἡ μισθωμένων ύπό τούτων παρά τρίτων ἀνυψωτικῶν καὶ προώθητικῶν μηχανημάτων:

Οἱ δροὶ καὶ αἱ προϋποθέσεις εἰναι:

—Ἡ Ἑγκρίσις θά παρέχεται ἐκάστοτε δι-ἀποφάσεως τοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ εἰς ἐ-κάστην ναυτιλιακὴν ἑταρίαν, κατόπιν ἔγ-γραφου αἰτήσεως τῆς καὶ σχετικῆς ἐπὶ ταῦ-της εἰσηγήσεως τῆς Ὑπηρεσίας ἐκμεταλ-λεύσεως τοῦ Ο.Λ.Π.

—Τὰ μηχανῆματα αὐτά, καθ' δλον τὸ χρονικὸν διάστημα τῆς εἰς τὴν λιμενικὴν περιοχὴν χρησιμοποιήσεως τῶν θά πρέπει να εἰναι ἡσφαλισμένα παρά τῶν ναυτιλια-κῶν ἑταριῶν, πρός κάλυψην τῆς ἀστικῆς εὐθύνης, τόσον ἐναντὶ τρίτων, δσον καὶ τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ τῶν χειριστῶν αὐτοῦ, διά τὰς περιπτώσεις ποὺ εἰς τὸν χειρισμὸν τῶν μη-χανημάτων τούτων διατίθενται χειρισταὶ τοῦ Ὑπηρεσίου.

—Διά τὴν χρησιμοποίησιν τῶν μηχανη-μάτων τούτων δέν θά παρέχεται ύπό τοῦ Ο.Λ.Π. οὐδεὶς ἔκπτωσις ἐπὶ τῶν ισχυόντων τιμολογίων, οὐδὲ ἄλλη ἀντιστοίχια.

—Ἡ ἐπάνδρωσις τῶν μηχανημάτων θά γίνεται διά χειριστῶν τοῦ Ο.Λ.Π., πλὴν τῶν περιπτώσεων ἀπασχολήσεως ἐπὶ πλοίων ρό-ρο καὶ, ἐλλείψει τούτων, ἀπό τὰς ναυτι-λιακάς ἑταρίας.

—Εἰς τὰς περιπτώσεις διαθέσεως χειρι-στῶν τοῦ Ο.Λ.Π., καὶ ἐφ' δσον τὰ μηχανῆ-ματα αὐτά ἀπασχολοῦνται εἰς ἐργασίας, ποὺ ύποχρεοῦνται, κατά τὰς ισχυόντας τι-μολογιακάς καὶ κανονιστικάς διατάξεις νά διενεργήσῃ τὸ πλοῖον δι' ἰδίων αὐτοῦ μέσων, ὡς αἱ ἐργασίαι ἐπὶ πλοίον καὶ προ-κυμαίας ἐπὶ πλοίον δχηματαγωγῶν (ρό-ρο) οἱ χειρισταὶ θά βαρύνουν τὸ πλοῖον. Ἐφ' δσον δμως ἀπασχοληθοῦν εἰς ἐργα-σίας προκυμαίας (προώθησις - μετατοπί-σεις κοντένερς κλπ.) τὰς δροίας ύποχρεοῦνται κατά τὰς κειμένας τιμολογιακάς διατάξεις νά προσφέρῃ ὁ Ο.Λ.Π., οἱ χειρι-σταὶ θά βαρύνουν τὸ Ο.Λ.Π.

—Κατά τὸν χρόνον ποὺ τὰ μηχανῆματα αὐτά, ἐλλείψει μηχανικῶν μέσων τοῦ Ο.Λ.Π. θά ἀπασχολοῦνται εἰς ἐργασίας ἐπὶ τῆς προκυμαίας (προώθησις-μετατοπίσεις κοντένερς κλπ.) τὰς δροίας κατά τὰς κει-μένας τιμολογιακάς διατάξεις ύποχρεοῦνται νά διενεργήσῃ ὁ Ο.Λ.Π. δι' ἰδίων αὐτοῦ μηχανικῶν μέσων τὰ καύσιμα θά παρέ-χωνται δωρεάν ύπό τοῦ Ὑπηρεσίου.

Παρατεταμέναι μετασκευαί-ἐπισκευαί

Εἰς δλως ἔξαιρετικάς περιπτώσεις, ἵδια δέ ἐπι εὐρείας ἑκτάσεως μετασκευῶν ἡ ἐπι-σκευών, πλοίων καὶ πλωτῶν ναυπηγημά-των, λεπτομερῶς ἀναγραφούμενων εἰς σχε-τικήν αἴτησιν παρατάσεως παραμονῆς εἰς

ἐπισκευαστικήν θέσιν τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ ἀπαι-τουσῶν ύπέρβασιν τοῦ ἀνωτάτου δρίου χρόνου παραμονῆς τῶν 135, δύναται τὸ διοικητικὸν συμβούλιν τοῦ Ὑπηρεσίου νά χορηγῇ, κατά περίπτωσιν, μεγαλύτερον χρόνον ἐπισκευῆς ἡ μετασκευῆς ύπό τὴν προϋπόθεσιν δτι, κατά τὸ προηγούμενον διάστημα, τὸ πλοῖον ἔχαρακτηρίσθη ύπό τῆς ἀρμοδίας ἐπιτροπῆς τοῦ ἀρθρου 12 ως ἐπισκευαζόμενον μέντον ἐντατικὸν ρυθμόν.

Εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτάς ἐφαρμόζεται τὸ τιμολόγιον «αὐθαιρέτου παραμονῆς» μειωμένον κατά 50%.

Ο διαδραμών χρόνος ἀπό τῆς λήξεως τῆς τελευταίας παρατάσεως μέχει τῆς ἐπο-μένης τῆς ἡμερομηνίας ἐκδόσεως τῆς ἔγ-κριτικῆς ἀποφάσεως τοῦ διοικητικοῦ συμ-βουλίου τοῦ Ὑπηρεσίου λογίζεται ώς χρόνος παραμονῆς ἄνευ ἐγκρίσεως. Διά τὸ χρονικὸν τούτο διάστημα καταβάλλονται ύπό τῶν ύποχρέων πλήρη δικαιώματα «αὐ-θαιρέτου παραμονῆς».

Οἱ ἐνδιαφερόμενοι δέον νά ύποβάλλουν ἀμέσως αἴτησιν παρατάσεως παραμονῆς εἰς ἐπισκευαστικήν θέσιν.

Τὰ ἀνωτέρω καθορίζονται μέντον διά-ταξιν τοῦ κανονισμοῦ τιμολογίων δικαιωμάτων ἐπὶ πλωτῶν ναυπηγημάτων εἰς τὴν λιμενικὴν περιοχὴν Ο.Λ.Π.

Μειωμένη ἡ κίνησις τὸν Δεκέμβριον

Μειωμένη ύπηρξεν ἡ κίνησις τοῦ λιμένος Πειραιῶς τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον, ἐν συγκρίσει πρός ἐκείνην τοῦ μηνὸς Δεκέμ-βριον 1978.

Εἰδικότερον οἱ κατάπλοι ήσαν όλιγωτε-ροι κατά 12,13%, τά φορτοεκφορτωθέντα ἐμπορεύματα όλιγωτερα κατά 4,03% καὶ οἱ διακινηθέντες ἐπιβάται όλιγωτεροι κατά 7,4%.

Αναλυτικότερον ἡ κίνησις τοῦ λιμένος τὸν Δεκέμβριον 1979 ἐναντὶ τοῦ Δεκέμ-βριον 1978 ἐμφανίζεται ώς ἀκολούθως:

α. Ναυτιλιακή:

—Κατεύπλευσαν 1.310 πλοῖα, καθαρᾶς χωρητικότητος 2.206.350 κόρων, ἐναντὶ 1.491 πλοίων μέ χωρητικότητα 2.151.587 κόρων.

—Ἐδεξαμενίσθησαν εἰς τὰς δεξαμενάς τοῦ Ο.Λ.Π. 60 πλοῖα, ἐναντὶ 37.

—Ἐπεσκευάσθησαν εἰς τὴν λιμενικὴν περιοχὴν 67 πλοῖα, ἐναντὶ 68.

—Ὑδροδοτήθησαν πλοῖα καὶ λοιπά

πλωτά μέσα μὲ 79.380 κυβ. μέτρ. θάτος, ἐναντὶ 99.629 κυβ. μέτρ.

β. Ἐμπορευματική:

Φορτοεξεφορτώθησαν 748.423 τόννοι ἐμπορευμάτων, ἐναντὶ 779.871 τόννων. Ἐκ τῶν ἐμπορευμάτων τοῦ Δεκέμβριον π.δ. 96.913 διεκινηθήσαν ἐντός ἐμπορευματοκι-βωτίων, ἐναντὶ 91.084 τον. τοῦ Δεκέμβριον 1978.

γ. Ἐπιβατική:

Διεκινήθησαν ἐκ τοῦ λιμένος Πειραιῶς 168.824 ἐπιβάται (ἔξωτερικοῦ 16.498 καὶ ἐ-σωτερικοῦ 152.326), ἐναντὶ 182.350 ἐπιβα-τῶν (ἔξωτερικοῦ 18.383 καὶ ἐσωτερικοῦ 163.967).

Αἱ συμβάσεις τῶν ναυπηγείων

Ο Ο.Λ.Π. δέν ἀπεδέχθη σχετικόν αἴτημα τοῦ Συνδέσμου Ἰδιοκτητῶν καὶ Ἐργοδο-τῶν Ναυπηγείων Πειραιῶς καὶ ἐμμένει εἰς τὴν διά συμβάσεων ρύθμισιν θεμάτων, ἀ-φορώντων εἰς τὰς ναυπηγεοπισκευαστικάς ἐπιχειρήσεις Περάματος, αἱ δροῖαι συμβάσεις θά περιλαμβάνουν, μεταξύ ἄλλων, καὶ τοὺς ἔχης δροὺς:

—Ἡ διάρκεια τῆς συμβάσεως παραχω-ρήσεως τοῦ χώρου μέχρι δέκα ἑτη.

—Τὸ ἐτήσιον μίσθιμα θά καθορίζεται βάσει τῶν τιμῶν τοῦ ισχύοντος ἐκάστοτε ἑ-νιαίου, κατά περιοχήν, τιμολογίου.

—Παροχὴ ἀδείας προσχώσεως μέχρις 20 μέτρα κατόπιν χορηγήσεως ἀδείας ύπό τῶν συναρμοδίων ἀρχῶν.

—Δέν θά τεθῇ δρος καθ' δν παρέχεται ή εὐχέρεια εἰς τὸν Ο.Λ.Π δπως, ἐντός τριμή-νου ἀπό τῆς σχετικῆς εἰδοποιήσεως, δια-λήγη τὴν σύμβασιν παραχωρήσεως τοῦ χώ-ρου.

“Οσοι ἐκ τῶν κατεχόντων χώρους δέν θά δεχθοῦν τὴν σχετικήν σύμβασιν θά θεω-ροῦνται ύπό τοῦ Ο.Λ.Π ώς αὐθαιρέτως κα-τέχοντες τούτους.

Τὰ μεθορμιζόμενα

Ἐκ τοῦ Ὑπηρεσίου Λιμένος Πειραιῶς διεκρίνεται δτι προκειμένου περί πλοίων μεθορμιζόμενων ἐκ Κυνοσούρας εἰς ἐτέραν ἐπισκευαστικήν θέσιν δέν προ-σμετράται δλασσών τῶν τριῶν μηνῶν χρόνους παραμονῆς τούτων εἰς Κυνοσού-ραν. Ἀντιθέτως προσμετράται δ ἐπί πλέον τῶν τριῶν μηνῶν χρόνους, εἰς τρόπον ὥστε τὸ συνολικὸν χρονικὸν διάστημα παραμο-νῆς τοῦ πλοίου, εἰς ἀμφοτέρας τὰς θέσεις, νά μήν ύπερβαίνει τούς ἔξ μηνας.

Κατά συνέπειαν τυχόν δημιουργηθέντα αὐθαιρέτα δικαιώματα δέν δφείλονται μέ-χρι καὶ τὴν 10ην Ιανουαρίου 1980, δφεί-λονται δμως, καὶ δή ἀναδρομικῶς, κανο-νικά τοιαῦτα.

FOR YOUR AGENCY IN SOUTH AFRICA

MENTOR SHIPPING AGENCY(PTY)LTD

AT

DURBAN, EAST LONDON, PORT ELISABETH, CAPE TOWN.

ALL ENQUIRIES TO:
P. O. BOX 2981
DURBAN 4000

TELEPHONES: 325712/3/4
CABLES: MASPORT
TELEX: 6-0204 SA

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Έλληνική Νομολογία

Πολυμελές Πρωτοδικείον Πειραιώς
'Αριθ. 2190/1979

Πρόεδρος: ο κ. Γ. Νικολόπουλος
Εισηγητής: Ο Πρωτοδίκης κ. Δ. Χαρίσης
Δικηγόροι: Οι κ.κ. Χρ. Κοσκινᾶς, 'Αθ.
Λαμπρινός

• Σύμβασις περί μεταφορᾶς πραγμάτων διά θαλάσσης.—Ρήτρα ἐν φορτωτικῇ ἀρμοδιότητος ἀλλοδαποῦ δικαστηρίου.—'Εγκυρος.—Δεσμεύει καὶ τὸν καθ' ὑποκατάστασιν τοῦ ζημιαθέντος ἐνάγοντα ἀσφαλιστὴν ἡ ἐκδοχέα τῆς ἀπαιτήσεως.—'Επικουρική στήριξις τῆς ἀγωγῆς ἐπὶ τοῦ ἀδικήματος.—'Ανάγκη νά ἐκτίθενται συγκεκριμένα περιστατικά ἀδικοπραξίας τοῦ πλοιάρχου ἡ τῶν λοιπῶν προστηθέντων, δυνάμενα νά θεμελιώσουν αὐτοτελῶς ἀδικοπραξίαν τοῦ μεταφορέως.

'Επειδή, ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 42, 43 καὶ 44 Κ. Πολ. Δ. προκύπτει διτὶ δι' ἔγγραφου συμφωνίας δυναμένης νά περιλαμφῇ καὶ εἰς τοὺς ἐντύπους δρους τῆς φορτωτικῆς, δύναται νά ἀποκλεισθῇ δικαιοδοσία τῶν ἐλληνικῶν δικαστηρίων πρὸς ἐκδίκασιν ψισταμένων ἡ μελλουσῶν νά ἀνακύψουν ἐκ τίνος ὥρισμένης ἐννόμου σχέσεως περιουσιακῶν διαφορῶν καὶ νά καθορισθῇ ὡς ἀρμόδιον διά τὴν ἐπίλυσιν αὐτῶν ἀλλοδαπὸν δικαστήριον, διπερ οὖτα καθίσταται ἀποκλειστικῶς ἀρμόδιον ἐκτός ἐάν ἡ τῆς συμφωνίας προκύπτει τό ἀντίθετον (Α.Π. 196/1979 ΝοΒ 22.1063, 'Εφ. 'Αθ. 3078/1977 ΝοΒ 26.736, 'Εφ. Κρ. 53/1975 Ε.Ν.Δ. 3.521). 'Η συμφωνία δέ αὐτὴ δεσμεύει καὶ τὸν εἰς τὴν θέσιν τοῦ δικαιούχου τῆς ἀπαιτήσεως ὑπεισερχόμενον ἐκδοχέα ἡ ἀσφαλιστὴν ('Εφ. 'Αθ. 4830/1977 εἰς Δικαιοσύνην 19.720, 'Εφ. Κρ. 53/1975 ἐνθ. ἀν. Πολ. Πρωτ. Πειρ. 1581/1973 εἰς Ε. Εμπ. Δ. 1974-428). 'Ἐν τῇ ὑπό κρίσιν ἀγωγῇ ιστορεῖται διτὶ διά τοῦ ὑπό ἐλληνικῆν σημαίαν φορτηγοῦ πλοίου τῆς ἐναγομένης 'L' καὶ δυνάμει τῆς ὑπό στοιχεῖα SZ-22/14.7.1977 φορτωτικῆς ἐκομίσθη ἐκ τοῦ λιμένος SINGAPORE εἰς JEDDAH τῆς Σ. 'Αραβίας φορτίον ἔλειας, διπερ παρεδόθη εἰς τοὺς παραλήπτας ἐλλιπές καθ' ὥρισμένη ποσότητα, ἀξίας 8.382,05 δολλαρίων. Τὸ φορτίον ἡτο ἡσφαλισμένον κατά τῶν κινδύνων τῆς μεταφορᾶς καὶ ἡ ἐνάγουσα, ὡς ἐκπροσωποῦσα τὴν κατανομαζομένην ἀσφαλίστριαν, κατέβαλε τὸ ποσόν τοῦτο εἰς τοὺς παραλήπτας ὑποκατασταθεῖσα οὖτως, καθ' ἄισχυρίζεται, εἰς τὰ δικαιώματα αὐτῶν αὐτοδικαίως, ἀλλως βάσει ἐκχωρήσεως τῶν ἀξιώσεων τῆς κατὰ τὴς ἐναγομένης. Τούτοις ἀκολούθως διώκεται διπερ ὑποχρεωθῇ ἡ ἐναγομένη ἵνα καταβάλῃ εἰς τὴν ἐνάγουσαν ..382,05 δολλάριο Η.Π.Α. νομιμοτόκως ἀπό τῆς ἐπιδόσεως τῆς ἀγωγῆς. 'Η ἐναγομένη διά τῶν προβάλλει τὴν ἐντασιν τῆς ἐλλείψεως διεθνοῦς δικαιοδοσίας τῶν ἐλληνικῶν δικαστηρίων ἐπὶ τῆς ὑπό κρίσιν διαφορᾶς ὡς ἐκ τῆς ὑπάρξεως ρήτρας ἐν τῇ φορτωτικῇ πε-

ρὶ ἐπιλύσεως πάσης ἐξ αὐτῆς διαφορᾶς παρά τοῦ Πρωτοδικείου τοῦ Τόκιο 'Ιαπωνίας. 'Η νόμιμος αὕτη ἐντασις τῆς ἐναγομένης ἀποδεικνύεται καὶ οὐσία βάσιμος ἐκ τῆς ἐν κεκυρωμένῳ φωτοαντιγράφῳ μετ' ἐπισήμου ἀποσπασματικῆς μεταφράσεως εἰς τὴν ἐλληνικήν προσαγομένης ὡς ἀνω φορτωτικῆς, ἐν τῷ 2ω δρῳ τῆς δροὶς δριζεται διτὶ «πᾶσα διαφορά προκύπτουσα ἀπό αὐτῆς τὴν φορτωτικήν θά διέπεται ὑπὸ τοῦ 'Ιαπωνικοῦ δικαίου.....καὶ οἰαδήποτε τοιαύτη διαφορά θά ἀποφασίζεται ἀπό τὸ Πρωτοδικείον τοῦ Τόκιο ἐν 'Ιαπωνίᾳ». Είναι, διτεν, ἀπορριπτέα ἡ ἀγωγή κατά τὴν κυρίαν βάσιν τῆς δι' ἐλλειψιν διεθνοῦς δικαιοδοσίας τοῦ Δικαστηρίου, κατ' ἄρθρον 4 Κ. Πολ. Δ.

'Ἐπειδή, εἰς τὴν ἐξ ἀδικοπραξίας ἐπικουρικήν βάσιν τῆς ἀγωγῆς, δι' ἣν υφίσταται διεθνῆς δικαιοδοσία τοῦ Δικαστηρίου ἐκ τοῦ διτὶ ἐν τῇ ὑπερθεν ρήτρα τῆς φορτωτικῆς δέν περιλαμβάνονται καὶ ἐξ ἀδικοπραξίας διαφοραὶ μετά τῆς ἐναγομένης ('Εφ. Πειρ. 450/1979 Πειραική νομολογία 1.290) καὶ δι' ἣν υφίσταται πρός τούτοις καὶ κατά τόπον ἀρμοδίου τῆς ὡς ἐκ τῆς νηολογήσεως τοῦ ἀνωτέρω πλοίου ἐν Πειραιεῖ, ἐνθα θεωρεῖται υφίσταται περιουσία τῆς ἐναγομένης (ἄρθρον 40 παρ. 1 Κ. Πολ. Δ., Πολ. Πρωτ. Πειρ. 724/1975 Εμ. Εμπ. Δ. 1976—602), ίστορεῖται διτὶ ἡ ἐναγομένη εὐθύνεται διά τὴν ἐν τῇ ἀγωγῇ ζημιαν «καθ' διτὶ διενήργησε μεταφοράν διά πλοίου ἀναξιοπλόου, ἄτε μη διαθέτοντος τὰ κατάλληλα μέσα προστασίας τοῦ φορτίου καὶ πλοιάρχον καὶ πλήρωμα ἰκανούς νά ἀσκήσουν τὰ αὐτοῖς ἀνήκοντα καθήκοντα ἐπιμελείας κατά τὴν φόρτωσιν, ἐναποθήκευσιν, ψύλαξιν, μεταφοράν, ἐκφόρτωσιν καὶ παράδοσιν τοῦ φορτίου, ἀλλως ἡ ρηθείσα ζημια ὀφείλεται εἰς ὑπαίτιον καὶ παράνομον συμπεριφοράν τῆς ἐναγομένης καὶ τῶν ῥηθέντων προσώπων καὶ παντός ἐν γένει βοηθοῦ ἐκ πληρώσεως τῆς παροχῆς αὐτῆς». Οὗτως ἔχουσα ἡ ἐν λόγῳ βάσις τῆς ἀγωγῆς είναι ἀόριστος καὶ ἀπορριπτέα διότι δέν ἐκτίθενται συγκεκριμένα περιστατικά ἀδικοπραξίας τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πληρώματος ἡ τῶν λοιπῶν προστηθέντων παρά τῆς ἐναγομένης καὶ δη̄ περιστατικά δυνάμενα νά θεμελιώσουν αὐτοτελῶς ἀδι-

κοπραξίαν, πέραν τῶν συμβατικῶν ὑποχρεώσεων τῆς ἐναγομένης πρός ἀσφαλῆ φύλαξιν τοῦ φορτίου καὶ μεταφοράν του δι' ἀξιοπλόου πλοίου (Α.Π. 967/1973 ΝοΒ 22.505). 'Οράτε καὶ ἄρθρα 134, 135 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ.). Ταῦτα δέ ἀνεξαρτήτως τοῦ διτὶ ἐνάγουσα δέν ἐκθέτει κατά τρόπον δεκτικόν δικαστικῆς ἐκτιμήσεως διά τινα λόγον ὑποκατεστάθη αὐτῇ εἰς τὰ δικαιώματα τῶν παραληπτῶν, ἀφοῦ δέν είναι αὐτή ἀσφαλίστρια τοῦ φορτίου καὶ ἀπέζημισε τούς παραλήπτας «διά λογαριασμόν» τῆς ἀσφαλίστριας, οὐδ' ἐκθέτει παντάπαι τὰ περιστατικά τῆς ἐπικαλουμένης ἐκχωρήσεως τῶν ἀξιώσεων τῶν.

'Ἐπειδή, μετά ταῦτα, πρέπει ν' ἀπορριφθῇ ἐν τῷ συνδόλῳ τῆς ἡ ὑπό κρίσιν ἀγωγῆ καὶ νά καταδικασθῇ ἡ ἐνάγουσα εἰς τὴν ἐν μέρει δικαστικήν δαπάνην τῆς ἐναγομένης, συμψηφιζομένης τῆς λοιπῆς λόγω τῆς εὐλόγου ἀμφιβολίας τῆς ἐναγομένης περὶ τὴν ἐκβασιν τῆς δίκης ἐν δψει καὶ τοῦ διτὶ ἡ ἀπόρριψις τῆς ἀγωγῆς κατά τὴν κυρίαν βάσιν τῆς ἡρητοῦ καὶ ἐκ τῆς προβολῆς τῆς σχετικῆς ἐνστάσεως παρά τῆς ἐναγομένης (179 Κ.Πολ. Δ.).

Μονομελές Πρωτοδικείον Πειραιῶς
'Αριθ. 797/1979 "

Δικαστής: Ο Πρωτοδίκης κ. Δημ. Χαρίσης
Δικηγόροι: Οι κ.κ. Αθ. Λαμπρινός, Νικ. Δόμβρος

• Σύμβασις πρακτορεύσεως πλοίου.—'Αξιώσεις ἐκ δαπανῶν.—Δέν ύπάγονται εἰς τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 289 § 3 καὶ 291 τοῦ κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου περὶ ἐνιαυσίας παραγραφῆς.

'Ἐπειδή ἡ ἐντασις τῆς ἐναγομένης περὶ ἐνιαυσίου παραγραφῆς τῆς ἐπιδικού ἀπαιτήσεως κατά τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 289 παρ. 3 καὶ 291 τοῦ ΚΙΝΔ, κατά τὰ εἰδικῶτερον εἰς τὰς προτάσεις τῆς ἐκτιμήσεων, είναι μη νόμιμος καὶ ἀπορριπτέα διότι ἐν προκειμένῳ, κατά τὰ ἐν τῇ ἀγωγῇ ἐκτιμένα, ὑπόκειται ἀπαίτησις, οὐχί ἐκ χορηγήσεως τροφίμων καὶ ὑλικῶν εἰς τὸ πλοίον ὡς ὑποστηρίζει ἡ ἐνιαυσία ἀλλά, ὡς εἰρηται, ἐκ μισθώσεως ἐργασίας καὶ συμβάσεως ἐντολῆς, ητις δέν ύποκειται εἰς τὴν παραγραφήν τῶν διατάξεων τούτων ἡ ἀλλων (Κ. 'Αρβανίτης εἰς Ε. Εμπ. Δ. 1968 514-515).

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟ ΑΦΡΙΚΗ

C. MARTALAS SHIPPING (PTY) LTD.



SHIPBROKERS - LINER & SHIPPING AGENTS - CHARTERING

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

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

Telex 57-0131, Cables: COMARSHIP - COMARCHART

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

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

Telex 6-0718SA, Cables: COMARSHIP

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

• Ό Σαουδάραψ υπουργός πετρελαίων, σείχης Γιαμανί, ισχυρίζεται διτή ή κυριώτερά αιτία της σοβιετικής είσβολης εις τό Αφγανιστάν είναι αι πετρελαιοπηγαί και αι μελλοντικά άναγκαι τής Ρωσίας εις πετρέλαιον.

• Ήδη μένη χρήσις γαιανθράκων διά τήν παραγωγήν ήλεκτρισμού εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας δυνατόν νά ύποκαταστήσει 2 έκατομ. βαρέλια πετρελαίου ήμερησίως τό 1990, μέ έλαχιστην αύξησην τής ρυπάνσεως τού περιβάλλοντο, λέγει άρμοδιος έπιτροπή συσταθείσα ύπό τού προέδρου Κάρτερ. Ή σημερινή κατανάλωσις πετρελαίου εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας άνερχεται εις 5,5 έκατομ. βαρέλια ήμερησίως.

Σήμερον αι Ήνωμένας Πολιτείει παράγουν 100 έκατομ. τον. γαιανθράκων έπιστριψίως, ύπολογίζεται δέ ή παραγωγή αύτή νά αύξηθη εις 220 έκατομ. τον. τό 1985.

• Ο Όργανισμος Πετρελαιοεξαγωγικών χωρών έξετάζει τήν δυνατότητα κατασκευής μεγάλης έπισκευαστικής βάσεως εις μίαν χωραν-μέλος τού άργανισμού κειμένων εις τήν λεκάνην τής Μεσογείου. Ήδη, ύπό τήν αίγιδα του ΟΠΕΚ κατασκευάσθη καί λειτουργεί από έτων ή μεγάλη έπισκευαστική βάση τού Μπαχρέιν δους έπισκευάζονται καί δεξαμενίζονται σούπερ-τάνκερς.

• Αι έταιρια πετρελαίων πραγματοποιούν τεράστια κρήδη εις βάρος τής Σαουδικής Αραβίας, λέγει ο Σείχης Γιαμανί, άγοράζουσαι πρός 24 δολάρια τό βαρέλιον καί πωλούσαι πρός 28 δολ. Διά τόν λόγον αύτόν προτείνει τήν αύξησην τής τιμής τού προϊόντος.

• Έξ αιτίας τών προσφάτων αύξησεων τών τιμών τού πετρελαίου, τό μικτόν έμπορικόν έλλειμμα τών άναπτυσσομένων χωρών θά αύξηθη από 20 δισεκ. δολ. τού 1979 εις 80 δισεκ. δολ. το 1980, έπισημαίνει άμερικανός έμπειρογνώμων.

• Λόγω τού ίδιαιτέρως ψυχρού χειμώνος, αι είσαγωγαι πετρελαίου καί παραγώγων εις τήν Σουηδίαν η ξένηθησαν εις τά 36 έκατομ. κυβ. μέτρων τό 1979, έναντι 32,75 έκατ. κυβ. μέτρων τού 1978. Τά ποσά πού ή Σουηδία πληρώνει δάλα τήν άγοράν πετρελαίου — τά όποια έπιβαρύνουν άνησυχητικώς τό ισοζύγιον πληρωμών τής χώρας — άναμένεται νά διπλασιασθούν τό 1980.

• Γαλλική έταιρια πετρελαίων ύπεγραψε σύμβασην ύψους 90 έκατ. λιρών Άγγλιας διά τήν κατασκευήν διυλιστηρίου εις Μωρίσιους.

• Τό γερμανικόν πυρηνοκίνητον μεταλλοφόρον «Οττό Χάν» ένδεχεται νά μετατραπή εις μουσείον, κατόπιν σχετικής προτάσεως. Τό 16.870 τον. γκρός σκάφος άπειρηθή τής ένεργειού ύπηρεσίας εις τάς άρχας τού 1979 διτή ούδεις προσεφέρετο νά άναλαβή τάς δαπάνας τού νέου άντιδραστηρούς πού έχρειάζετο καί τήν διαχείρισίν του.

• Κατά τό παρελθόν έτος, τά ναυπηγεία τής Ανατολικής Γερμανίας παρέδωσαν 59 νεότευκτα σκάφη, χωρητικότητος 500.000 περίπου τόννων. Έξια 2,3 δισεκ. δολάρια. Από

δεύτερον στάδιον αι δυνατότητες αύταί θά αύξηθούν εις 300.000 καί 500.000 τον. άντιστοίχως. Ανάδοχος μεγάλη Όλλανδική έταιρία. Ήδη ύπεγράφη εις τό Ραμπάτ τό σχετικόν συμβόλαιον.

• Η πολιτική άσταθεια εις τήν Σαουδικήν Αραβίαν περικλείει σοβαρούς κινδύνους διά τήν Δύσιν, λέγει τό περιοδικόν «Λόδης Σίππιγκ 'Εκόνομιστ». Εάν ή Σαουδική Αραβία, ισχυρίζεται, διακόψη τάς έξαγωγάς της πρός τάς μεγάλας βιομηχανικάς χώρας, ή οικονομική δραστηριότης θά ύποστη κάμψιν χειροτέραν έκείνης τού 1930.

• Η Ίνδονησία θά έξαγαγ 25.000 τον. γαιανθράκων εις τό Μπανγκλαντές κατά τό πρέχον έτος, άλλ' άπερριψε παραγγελίες από τήν Ιαπωνίαν, τήν Νότιον Κορέαν καί τό Ταιβάν, λόγω περιωρισμένης παραγωγής.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Νέα σημαία

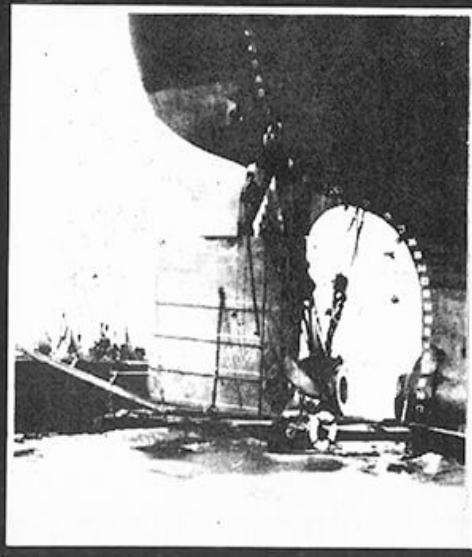
Mία νέα σημαία γεννάται: ή Αύστραλιανή. Μέχρι τούδε τά αύστραλιανής ίδιοκτησίας πλοία έφεραν τήν Βρετανικήν σημαίαν. Ή νέα νομοθεσία προβλέπει τό Αύστραλιανόν νηολόγιον. «Είμεθα άνεξάρτητοι — έδηλωσεν ο κ. Χάντ Αύστραλιανός Υπουργός έπι τών Μεταφορών — καί τά πλοία μας πρέπει νά διακρίνωνται άπό τά 'Αγγλικά».

ΓΑΛΛΙΑ

Ai παραγγελίαι

Η ναυτική έταιρία Delmas-Vieljeux κατέληξε εις συμφωνίαν μετά τών Γαλλικών ναυπηγείων τού Άτλαντικού, διά τήν ναυπήγησιν εις Σαΐν-Ναζαίρ, 4 πλοίων κοντέινερς μέ μικράν κατανάλωσιν καυσίμων. Τά σκάφη θά παραδοθούν τό 1982 καί άλλ' είναι έφωδιαμένα διά δηλομηχανών SEMT-Pielstick PC-4 κατασκευαζομένων έπισης εις Σαΐν-Ναζαίρ. Τά κύρια χαρακτηριστικά τών σκαφών είναι: «Ολικόν μήκος 175 μέτρα, πλάτος 28 μ., βάθος 16,10 μ., βύθισμα 11,40 μ., DW 26.400 τ., άριθμός κοντέινερς 950 TEU, ιπποδύναμις 12.000, ταχύτης 18 κόμβοι. Ίδιαιτέρως νεωτεριστικάι λύσεις πρός περιορισμόν τής καταναλώσεως θά δοθούν εις τήν μορφήν τής πρώρας, τήν ταχύτητα περιστροφής τής έλικος καί τό συγκρότημα τών μηχανών.

Western Eagle GEARED FOR ACTION round-the-clock



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

Our reputation is staked on the expertise and efficient service of our workforce, having successfully undertaken repairs to more than a thousand vessels since our incorporation in 1973. We also stock a comprehensive range of parts for Sulzer Marine Diesel Engines.

Agent for Sulzer Brothers Ltd. Switzerland.

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

Western Eagle
(Private) Ltd.

P.O. Box 614, Telex 85494 West Print O.H., Singapore 9110
Tel: 270 9977, Cable: Westmagni Terex, R.C. 2516.

Πρέπει νά σημειωθεί ότι αἱ ἀρμόδιαι κρατικαὶ ύπηρεσιαι τῆς Γαλλίας θά παράσχουν πρός το ναυπηγείον τό μέγιστον τῆς ἐπιχρηματησεως, ήτις ἐδόθη κατά το παρελθόν ετος διά τὴν ναυπηγησιν τοιούτων πλοίων. Ο παραγγελίας δυμας ἐπιμένει δημας τύχει τῆς αὐτῆς βοηθείας ἐπενδύσεως, ής τυχάνουν καὶ οἱ Γάλλοι ἐφοπλισταὶ χωρίς νά τοῦ ζητηθῇ αὔξησις τῶν ίδων του κεφαλίων. Ἐλπίζεται ότι αἱ ἀρμόδιαι ύπηρεσιαι θά συμφέρουν καὶ ἐπ' αὐτοῦ διά νά μή ματαιωθῇ μία παραγγελία ή όποια θά ἔξασφαλίσῃ ἐργασίαν εἰς το ναυπηγείον κατά τά ἑτη 1980-81.

Σημειούται ότι ή ἑταιρία Delmas είχε παραγγείλει δύο τοιαύτα σκάφη εἰς τὴν Ἰαπωνίαν ἀντί 80 ἑκατομ. φράγκων δι' ἕκαστον, ἀλλ' ή παραγγελία τελικώς ηκυρώθη ἐλλείφει τῆς κρατικῆς ἀδειας εἰσαγωγῆς. Ή τιμή την όποιαν ἀπέδεχθη τώρα ἀπό τά Γαλλικά ναυπηγεία θά είναι ἀνωτέρα τῆς Ἰαπωνικῆς κατά 15% τουλάχιστον.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Ο Ἀμερικανικός Νηογνώμων

Ο Ἀμερικανικός Νηογνώμων ἐκυκλοφόρησε φυλλάδιον ἀναφέρομενον εἰς τὴν δραστηριότητα του. Ἀπό αὐτό καταφαίνεται ἡ σταθερά του ἀνάπτυξις.

Οὕτω τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1979 ήσαν καταχωριμένα, με κλάσιν τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος, 15.470 σκάφη, διαφόρων τύπων, 107.147.349 τον. γκρός. Τά ἐλληνικῆς ἰδιοκτησίας σκάφη ἔρχονται εἰς τὴν πρώτην γραμμή, με 812 τὸν ἀριθμόν, μετά τὸν στόλον τοῦ Παναμᾶ με 853 σκάφη καὶ τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, ἀριθμούντα 8.730 σκάφη.

Ἄς σημειωθῇ ὅτι ἐντός μιᾶς 10ετίας τά φέροντα κλάσιν τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώ-

μονος σκάφη ἀνήλθον ἀπό 59.050.187 τον. γκρός τοῦ 1970 εἰς 107.187.349 τον. γκρός εἰς τὸ τέλος τοῦ 1979.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Ναυπηγεῖα καὶ ναυτιλία

Ἐπικερώς ἀπασχολεῖται, ἀπό τῆς ἐνάρξεως τοῦ τρέχοντος οἰκονομικοῦ ἔτους 1979-80, ἡ Ἰαπωνική ναυπηγική βιομηχανία. Ἐξαρτάται δυμας πάρα πολὺ ἀπό τὰς διεθνεῖς δεξελίεις καὶ ἥδη αἱ ἀνωμαλίαι εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν ἀνέκοψαν τὸν ρυθμόν τῶν παραγγελιῶν.

Ἐκπρόσωπος τοῦ ύπουργείου Μεταφορῶν ἐδήλωσε: «Τό μέλλον εἶναι δύσκολον νά προβλεφθῇ, καθὼς ἐπηρεάζεται ἀπό τὰς διεθνεῖς πολιτικοκοινωνικά ἀνακατατάξεις καὶ, ἐν δψει παρομοίων καταστάσεων, δὲν ἀναμένεται σταθερά ἀνάκαμψις εἰς τὴν ναυτιλίαν».

Κατά τό προηγούμενον οἰκονομικόν ἔτος (Ἀπρίλιος 1978-Μάρτιος 1979), 40 Ἰαπωνικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ἐπιχορηγούντο ἀπό τὴν κυβέρνησιν. Αἱ συνολικαὶ τῶν ζημιῶν αἱ ἀνήλθον, κατά τό ἔτος αὐτό, εἰς 71,1 ἑκατομ. δολλαρία. Ἀλλά, κατά τό ἐπόμενον ἔξαμηνον αἱ ίδιαι ἑταιρίαι εἰνεφάνισαν κέρδη 15,2 ἑκατ. δολλαρίων.

Αἱ ἔξι μεγάλαι Ἰαπωνικαὶ ἑταιρίαι τακτικῶν γραμμῶν (ἴσπαισι ἐπιχορηγούμεναι) καὶ ἡ Σάνκο (μή ἐπιχορηγουμένη) ἀναφέρουν βελτιωμένα ἀπότελεσματα καὶ ἐπλίζουν ἡ τάσις αὐτή νά συνεχισθῇ καὶ κατά τό λήγον εἰς τὸ τέλος Μαρτίου ἔξαμηνον.

Ἐνας βασικός παράγων τῆς αὔξησεως τῶν ἑσόδων τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων εἶναι ἡ ὑποτίμησις τοῦ γενέντοντού δολλαρίου, γεγονός πού συνέβαλεν εἰς τὴν αὔξησιν τῶν ἔξαγωγῶν σιδήρου, χάλυβος καὶ

αὐτοκινήτων.

Μεγάλην ὥθησιν εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τῆς Ἰαπωνικῆς «τράμπ» ναυτιλίας, ἔδωσε τό σοβιετικόν πρόγραμμα εἰσαγωγῶν δημητριακῶν μεταξύ Σεπτεμβρίου 1978 καὶ Ὁκτωβρίου 1979, καθὼς καὶ αἱ ηγέημέναι εἰσαγωγαὶ γαιανθράκων εἰς τὴν Ἰαπωνίαν.

Παράγοντες τῆς Ἰαπωνικῆς ναυτιλίας προβλέπουν διά τό 1980 δέν θά είναι ἔξι του καλόν διά τὴν ναυτιλίαν. Πέραν τῶν συνεχῶν διογκουμένων διαχειριστικῶν δαπανῶν καὶ τῶν αὐξανομένων τιμῶν τῶν πλοίων, ύπάρχει τό πρόβλημα τῆς πλεονασμούς χωρητικότητος, τοῦ ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὰς τακτικάς γραμμάς ἀπό «ἀστούδαιτερ» καὶ τὰς ἀναπτυσσομένας χώρας καὶ ἡ «Δαμόκλειος σπάθη» τῶν προτάσεων τῆς «Οὐνκταντ» περί κατανομῆς τῶν φορτίων.

Τό ἀμερικανικόν «έμπαργκο» καὶ ἡ κάμψις τῆς ναυλαγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων συνιστοῦν ἀνησυχητικά φαινόμενα διά την Ἰαπωνικήν «τράμπ» ναυτιλίαν. Ἐπιπροσθέτως, ύπάρχει τό πρόβλημα τῆς αὔξησεως τῶν τιμῶν τῶν καυσίμων καὶ ἡ δυσχέρεια ἐξυρέσεως τῶν.

Πάντως, τό σοβαρώτερον πρόβλημα διά τούς πλοιοκτήτας είναι ἡ αὔξησις τῶν δαπανῶν ἐπανδρώσεως αἱ ὄποιαι είναι διπλάσιαι τῶν Βρεταννικῶν καὶ ύπερτριπλάσιαι τῶν διλῶν Ἀσιατικῶν χωρῶν.

Κατά τό παρελθόν ἔτος, τά Ἰαπωνικά ναυπηγεῖα, ἐπωφελούμενα τῆς ὑποτίμησεως τοῦ γενέντοντού δολλαρίου, κατώρθωσαν νά προσελκύσουν παραγγελίας 204 σκαφῶν ἀπό τὴν κυβέρνησην. Συνολικής αξίας 3,27 δισ. δολλαρίων.

Αἱ παραγείλαι, δυμας, ἐμφανίζουν κάμψιν ἀπό τοῦ Ἰανουαρίου καὶ ἐντεύθεν, καθὼς δέ συζητεῖται ἡ αὔξησις τοῦ Ἰαπωνικοῦ χάλυβος κατά 10% — γεγονός πού θά αὔξηση τό συνολικόν ναυπηγικόν κόστους κατά 4% — ἐκφράζονται φόβοι περαιτέρω κάμψεως τῶν παραγγελιῶν νεοτεύκτων ἀπό τὴν ἀλλοδαπήν.

Δισκολίαι εἰς τό προσωπικόν

Πρέπει νά σημειωθῇ ὅτι σημαντικά δυσχερεῖας ἀντιμετωπίζει ἥδη ἡ Ἰαπωνική βιομηχανία ναυτικῶν κατασκευῶν εἰς τὸ τομέα τοῦ προσωπικοῦ. Μία πρόσφατος ἀπεργία τῶν ἑργατῶν εἰς τό ναυπηγείον Σασέμπο, ἀπέδειξεν διά τελικῶν οἱ ἑργάται τῆς ναυπηγοβιομηχανίας θεωροῦν δισβάστακτον καὶ σκληρό τό ἀνορθωτικόν ναυπηγικόν πρόγραμμα τῆς κυβέρνησης. Τό πρόγραμμα τοῦτο, ἐφαρμοσθέν ὡς γνωστόν ἀπό τοῦ 1978 ἐπέβαλε μισθολογικήν μείωσιν 15%, πάγματον ἀπόδοχων, ἀναστολήν τῶν ἐπιδόματων, αὔξησην τῆς ἔβδομαδιαίας ἐργασίας καὶ ἀναπροσαρμογήν ἐνός τμήματος τοῦ προσωπικοῦ. Οἱ ἐπαχθεῖς δυμας δροὶ οὗτοι ἥρχισαν νά φαίνονται ἀπόχεστεροι μέ την βελτίωσιν τῆς ναυπηγικῆς ἀγορᾶς. Καὶ είναι χαρακτηριστικόν διά τά περισσότερα τῶν μεγάλων ναυπηγείων ἥρχισαν νά ἐλαφρύνουν τὴν ἐφαρμογήν των λαμβάνοντα «κοινωνικά» μέτρα. Οὕτω ἡ Μιτσούποιτις ἐμείωσε τάς μισθολογικάς περικοπάς, ἡ Χιτάτσι ηγέησε τάς ύπερωρίας καὶ ἡ Ισικαβατζίμα-Χαρίμα ἀπεδέχθη νά περιορίσῃ τάς περικοπάς τῶν ἐπιδόματων καὶ τῶν κοινωνικῶν παροχῶν.

Τό μεγαλύτερον δυμας πρόβλημα δημιουργεῖται εἰς τὴν στρατολόγησιν νέου προσωπικοῦ. Διότι ἀπέδειχθῇ ὅτι είναι δυσχερές νά προσελκύσῃ προσωπικόν ύψηλοῦ ἐπιπέδου ἐφ' δοσον διά νά ἔξασφαλισθῇ ἡ ἐκμετάλλευσις θυσιάζονται οἱ μισθοί. Ἐπί 38 σπουδαστῶν τῆς Σχολῆς Ναυτικῆς-Μηχανικῆς τοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Τόκιο, μόνον διά εισέλθουν εἰς τὴν ναυπηγοβιομηχανίαν, τῶν λοιπῶν προτιμώντων τούς κλάδους τῆς σιδηροβιομηχανίας ή τῆς ἡλεκτρομηχανικῆς. Τούτα σημαίνει διά τή ναυπηγική βιομηχανία τῆς χώρας ἔχει χάσει σοβαρόν μέρος τοῦ παλαιοῦ γοήτρου τῆς. Αἱ ἐκ τῶν περικοπῶν δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις διθασαν μέχρι τῶν γραφείων ἐρεύνης καὶ



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

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE:

TONIO PANAMA

TELEX:

3480042 - 3282068

TELEPHONE:

368633

Panama 23-9920

MAILING ADDRESS:

P.O.Box 6-4000

EI Dorado

Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS

ELECTRIC APPLIANCES

DUTY - FREE WAREHOUSE

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

τών έμπορικών ύπηρεσιών, αι όποιαι δυσκόλων πλέον άνευρίσκουν νέα ικανά στελέχη. Η υπερφάνεια νά άνηκη τις εις ένα οίκον παγκοσμίου φήμης και πρωτοπορίας έπαυσε πλέον ν' άποτελεί φιλοδοξίαν και κίνητρον.

KINA

Πρός τήν Αμερικήν

Μηνιαίαν τακτικήν γραμμήν οι Κινέζοι ήρχισαν ήδη έκτελούντες μεταξύ Κίνας και Ήνωμα Πολιτειών. Θά μεταφέρουν τά Κινεζικά πλοια έμπορεύματα άπό την Κίναν και θά παραλαμβάνουν βασικώς δημητριακά άπό την Αμερικήν. Αναλόγως τοῦ φορτίου τά Κινεζικά πλοια θά προσεγγίζουν εις τούς Δυτικούς και Ανατολικούς λιμένας τών Ήνωμένων Πολιτειών.

Πλοια «κοντέΐνερς» θά χρησιμοποιήσουν οι Κινέζοι. Επιτροπή ήδη Κινέων είδικών έπεσκεφθησαν τούς Αμερικανικούς λιμένας.

Ας σημειωθή τέλος διτή η παραγωγή γαιάνθρακος εις την Κίναν άνηλθον εις 620 έκατομ. τον. το 1979 και θά φθάση τά δύο δισεκ. εις τό τέλος τής 100ετηρίδας. Πρώτοι πελάτες οι Ιάπωνες.

KOMEKON

Δύναμις τού στόλου της 29.282.000 τον. γκρός

«Κομεκόν» είναι ή περιληπτική λέξις ή ύπονούσα τό σύνολον τών ύποτεταγμένων εις τήν Μόσχα κομμουνιστικών χωρών. Μέ

τήν λέξιν αύτήν ύπονοείται και ο έμπορικος στόλος τών έντιγα χωρών, τής Ανατολικής Γερμανίας, τής Πολωνίας και τής Βουλγαρίας. Οι στόλοι τής Νοτιοσλαβίας και τής Ρουμανίας έχουν όπωσδήποτε άνεξαρτητή, παρά τό κομμουνιστικό καθεστώς των.

Καί συμποσούται τό τοννάς τών συνεργαζομένων μέ τήν Μόσχαν και τόν στόλον της εις 29.182.000 τον. γκρός. Ρωσία 22.900.000 τον., Πολωνία 3.580.000 τον., Ανατολ. Γερμανία 1.552.000 τον. και Βουλγαρία 1.140.000 τον. γκρός.

Πλήρης ή συνεργασία τών άνωτέρω στόλων. Έκει όπου δέν άπασχολείται Ρωσικόν πλοιον, θά έμφανισθή τό πλοιον, τής έντημένης άπό τήν Μόσχαν σκάφος. Αί τακτικά γραμμαί είναι συντονισμέναι. Τινές έξυπηρετούνται διά συνδεδυασμένων δρομολογίων.

Αύτά τά ναυπηγεία τής Γερμανίας τής Πολωνίας και τής Βουλγαρίας συντονίζουν τήν ύπερ τής Ρωσίας παραγωγήν των.

Ας σημειωθή διμάς διτή ο στόλος τής Κομεκόν έμφανίζει αύξησιν κατά τάς στατιστικάς τού Λόδυς Ρέτζιστερ. Μικράν πάντως. Τής Ρωσίας είναι ή μεγαλύτερα, 638.000 τον. γκρός έντος έτους.

Άδηλον, βεβαίως, άν οι άριθμοι τού Λόδυς' είναι οι άκριβεις. Γεγονός πάντως διτή η Ρωσία και ή Πολωνία έμφανίζουν σημαντικήν ναυπηγικήν και ναυτιλιακήν δραστηριότητα. Διαφυλάσσουν διά τά πλοιον των τήν μεγαλύτεραν έθνικήν κίνησιν και προσπαθούν νά μετέχουν διά τών πλοιον των εις την κίνησιν τών ξένων χωρών. Η Ρωσία πάντως διατηρεί ώριμένας τακτικά γραμμάς, ένώ σημειούται και συρρικνωσίς είς τίνας. Τού Βορείου πάντως Ειρηνικού και Ήνωμένων Πολιτειών τελευταίως διεκό-

πη.

Δέν παύουν διμάς οι έφοπλισταί τής Δύσεως, προεξαρχόντων τών Γερμανών και τών Αμερικανών νά διαμαρτύρωνται διά τήν διείσδυσιν εις τάς γραμμάς των τών ρωσικών πλοίων και διά τήν έκπτωσιν τών ναυλολογίων.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η παγκόσμιος ναυπηγική

Η παγκόσμιος παραγωγή τών ναυπηγείων κατέπεσεν εις τά 14 έκατομ. τον. γκρός κατά τό 1979. Είναι ή κατωτέρα παραγωγή άπό 12ετίας και συγκρίνεται μέ τήν παραγωγήν τών 34,2 έκατομ. τον. γκρός τού 1975.

Έδιπλασιάσθησαν διμάς αι παραγγελίαι κατά τό άπελθόν έτος. Έφθασαν τά 17 έκατομ. τον. γκρός. Είναι τό άνωτερον ποσόν τής τελευταίας πενταετίας και διά πρώτην τώρα φοράν αι παραγγελίαι είναι άνωτερη τής παραγωγής.

Η Ιαπωνία προπορεύεται, τά ναυπηγεία τής ηγέησαν τάς παραγγελίας κατά 2,8 έκ. τον. γκρός, ένώ αι παγκόσμιαι παραγγελίαι ηγέησαν κατά 2,5 έκατομ. τον. γκρός. Η πολωνία, ή Νότιος Κορέα και ή Νοτιοσλαβία ηγέησαν τάς παραγγελίας των κατά τό 1979. Η Βρεταννία είδε τήν παραγωγήν τής μειωμένην άπό 1,24 έκατομ. τον. εις 0,76 έκατομ. τον. Άπο τετάρτη κατά τό 1977 κατέπεσεν εις τήν ένδεκάτην θέσιν παγκοσμίως. Κατά σειράν: Η Ιαπωνία μέ 9,3 έκατομ. τον. γκρός. Βραζιλία μέ 2,5 έκατομ. τον. Πολωνία 1,7 έκατομ. τον. γκρός. Αμερική 1,6 έκατομ. τον. και Ισπανία 1,5 έκατομ. τον. γκρός. Τών τάνκερς ή παγκόσμιος ναυπήγησαν ηγέ-

σ' όλο τόν κόσμο...

The Thenamaris Group

στό Λονδίνο:

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

στή Νέα Υόρκη:

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

στό Τόκιο:

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

στή Σιγκαπούρη:

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



έταιρίες μας είναι:

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

στόν Πειραιά:

Thenamaris Maritime Inc.
107 - 109 Filinos str.
P. O. Box 167
PIRAEUS - GREECE
Tel: 45-31-144 - 146 - 149 - 165
166 - 442 - 459 - 478 - 493
Telex: 213112 - 13 - 14 - 15 - 16
Cables: THENAMARIS PIRAEUS

Εήθη κατά τό έν τρίτον.

NΟΡΒΗΓΙΑ

'Η μετασκευή τοῦ «Φράνχο»

Τό ναυπηγείον Χάπαγκ-Λόύδ Βέρφτ, τό όποιον άνελαβε νά μεταποίηση το «France» εις «Norway» έπρεπε νά μεταμορφώσει έν οπερακένειον τῆς γραμμῆς Ατλαντικού εἰς κρουαζιέρπλοιον καί πλωτόν ξενοδοχείον 2.400 έπιβατών.

Πρός τούτο έπεδωλώθησαν 4 κυρίως στόχοι: 'Η άνωτέρα δυνατή οίκονομία καυσίμων, ή άνωτέρα δυνατή έλικτη ικανότης εἰς τούς λιμένας, ή ένοποίησις εἰς μίαν θέσιν τῶν δύο θέσεων τοῦ παλαιού πλοίου καί η ταχυτέρα δυνατή πληροφόρησις τῶν έπιβατών ἐνός σκάφους μήκους 311 μέτρων. Διά τὴν έπιτευξιν τῶν σκοπών αὐτῶν τό έν έκ τῶν δύο μηχανοστασίων τοῦ πλοίου διετέθη μόνον διά τάς έγκαταστάσεις κλιματισμοῦ καί τὴν παρασκευήν γλυκέος υδατος, ένω μέ τό έτερον μηχανοστάσιον τό σκάφος έξησφάλισε ίπποδύναμιν 30.000 καί ταχύτητα 16-17 κόμβων. Εἰς τὴν πρώτην καί πρώτην έγκαταστάθησαν πέντε βοηθητικοί έλικες διά τούς χειρισμούς τῶν λιμένων. Τό δλον σκάφος δηρέθη εἰς δύο τμήματα πρός διευκόλυνσιν τῆς έπιβιβάσεως τῶν έπιβατών, οδηγούμενών εἰς τάς θέσεις τῶν δι'έγχρωμων συμβόλων καί ἐνδείξεων. Εἰς έκαστην πλευράν ἀνά μία «λεωφόρος» 50 μέτρων ἀποτελούνται κεντρικά ἀρτηρίας κυκλοφορίας. Δεδομένου διό μόνον δι λιμήν τοῦ Μαΐαμι δύναται νά δεχθῇ τό πλοίον, εἰς τούς λοιπούς λιμένας προβλέπεται ή έπιβιβασίς τῶν 2.400 έπιβατών εἰς διάστημα δύο περίπου ώρων διά τῆς χρησιμοποίησεως ἀκάτων τῶν 400 θέσεων καθαρουμένων συγχρόνων εἰς τό πρωριῶν καί πριμαίον τμῆμα καί έξιπρετουμένων διά συστήματος θυρῶν καί έξεδρών εἰς άμφοτέρας τάς πλευράς τοῦ σκάφους.

Μεταξύ τῶν ἔντυπωσιακῶν παροχῶν τάς δύοις τό διαθέτη τό «Norway» είναι τά πολλά ήλιδουστα καταστρώματα, οί χώροι περιπάτου, αἱ δεξαμεναὶ κολυμβήσεως, τό γιγαντιαῖον ἀμφιθέατρον, αἱ πολυπληθεῖς αἴθουσαι ψυχαγωγίας κλπ. Τό πλήρωμα τοῦ θ' ἀποτελεῖται ἐξ 800 ἀτόμων, ἐξ ὧν οἱ μέν ἀξιωματικοὶ θά είναι ἀποκλειστικῶς νορβηγοί, τό δέ προσωπικόν διαμερισμάτων ἐξ εἰκοσι τουλάχιστον θέντοτήτων.

Μολονότι τό σκάφος ήγοράσθη ἀντί 18 έκατον δολλαρίων, τό μετά τὴν διασκευήν

κόστος του θά φθάση τά 80 έκατον δολλαρίων. 'Η έταιρία δώμας πιστεύει διτί ἀξίζει τὸν κόπον καί τὴν δαπάνην, διότι θά καταστῆ μοναδικόν εἰς τό είδος του, ώστε νά προσελκύσῃ κίνησιν ικανήν νά τό ἀποσβέσῃ εἰς 7 ἑτη, μετά τά όποια, παρά τά 18 ἑτη του, θά ἔξακολουθή νά θεωρήται νέον ἀκόμη εἰς τόν τομέα τῶν κρουαζιέρων.

Ναυπηγήσεις

Τεσσαράκοντα τρεῖς παραγγελίας (2,3 έκατον τον. d.w.) έδωσαν οἱ Νορβηγοὶ εἰς έκειναν ναυπηγεία, ἐνώ τά Νορβηγικά ναυπηγεία έλαβον μόνον παραγγελίας διά 616.000 τον. d.w. ώς καὶ δι' ἔνα ύγραερόπλοιον 47.000 κυβικών μέτρων.

Οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ ύπεργραψαν τό παρελθόντος έτος συμβόλαια διά τὴν ναυπηγησιν 79 πλοίων ἐκ τῶν όποιων 43 χωρητικότητος 2,3 έκατον τόννων d.w. Θά ναυπηγηθούν εἰς τό έξωτερικόν. 'Επίσης δύο κρουαζιέρόπλοια 47.000 τον. γκρός καὶ ύγραεροφόρα 150 χιλιάδων κυβικών μέτρων θά ναυπηγηθούν εἰς τό έξωτερικόν.

Οἱ άριθμοί τοῦ παρελθόντος έτους οἵτινες ἀναφέρονται εἰς παραδοθέντα εἰς τούς Νορβηγούς σκάφη ἀναβιβάζουν τὴν χωρητικότητα τούτων εἰς 1,1 έκατον τόννων d.w. ἐκτός τῶν ύγραεροπλοίων 160.000 κ.μ.

Ἐνώ τό 1978 παρηγέλθησαν μόνον ἐπτά πλοῖα μπάλκ ἀνω τῶν 50.000 έκαστον διά ἀντιοίχος ἀριθμός διά το 1979 ἡτο 102. 'Επεσμάνθη ἐπίσης κατά τό παρελθόντος μία αὔξουσα δραστηριότης συμβολαίων διά μπάλκ. Παρηγέλθησαν 14 πλοία τοῦ τύπου τούτου συνολικῆς χωρητικότητος 1,2 τόννων d.w. καὶ παρεδόθησαν ἀπό τά ναυπηγεία 10 πλοία συνολικῆς χωρητικότητος 900.000 τόννων d.w.

Περί τό τέλος τοῦ 1979 διαταγαί παραγγελίων νορβηγών ἐφοπλιστῶν οἵτινες δέν είχον εἰσέτι ἐκτελεσθῆ ἀναφέρονται εἰς 104 πλοία χωρητικότητος 3,9 έκατον τόννων d.w. ἐν κρουαζιέρόπλοιον 47.000 τόννων καὶ ύγραερόπλοια 202.000 κυβικών μέτρων.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ

Τό έμπαργκο θά πληρώσουν αἱ κάμηλοι

Ἡ Σοβιετική Ἐνωσίς ἀπεκάλυψε τό μυστικόν της ὅπλον τό όποιον θά χρησιμοποιήσει διαρκοῦντος τοῦ έμπαργκο αιτηρῶν, ὅπερ ἐπεβλήθη ὑπό τῶν Η.Π.Α. Πράγματι τό πρακτορεῖον «ΤΑΣΣ» ἀνέκοινωσεν διτί αἱ κά-

μηλοὶ ἀποτελοῦνταν μίαν ἀξιόλογον πηγήν παραγωγῆς κρέατος. Δέν ύφισταται ἀνάγκη ἐναποθηκεύσεως τροφῶν διά τὴν συντήρησίν των καὶ προσθέτει διτί περισσότερα καμηλοτροφεῖα θά ιδρυθούν εἰς τὴν τουρκομανικήν δημοκρατίαν, ώστε τό ύπάρχον σήμερον δυναμικόν τῶν 88.000 ζώων νά διπλασιασθῇ ἐντός 10 ἑτη.

Αἱ κάμηλοι βόσκουν διόλκηρον τό έτος εἰς τάς έρημους τρεφόμεναι ἀπό τὴν χλόην καὶ ἡ παραγωγή κρέατος καὶ λίπους καμηλοῦ τοπικῆς ράσας είναι ... ύψηλή.

Ἄπο τοστον ζώων θά παράγονται 350 χιλιόγραμμα κρέατος καὶ λίπους.

Τόσον δὲ παραγωγή βοείου κρέατος καὶ ορνιθοεδών ἔχαρταται ἐκ δημητριακῶν.

Ἐπιπροσθέτως τό γάλα τῆς καμηλοῦ καὶ τά ύποποροίντα αὐτοῦ έχουν θεραπευτικά ιδιότητας διτί ἀσθενείας στομάχου καὶ πνευμόνων, ἔτσι τουλάχιστον ισχυρίζονται οἱ Σοβιετικοὶ ἐπιστήμονες.

Οἱ δυτικοὶ περὶ τὴν γεωργίαν ἐμπειργνώμονες ισχυρίζονται διτί τό κρέας τῆς καμηλοῦ συμμετέχει κατά ἐλάχιστον ποσοστὸν εἰς τὴν συνολικήν παραγωγήν κρέατος τῆς Σοβιετικής Ἐνώσεως καὶ ἀνήκει εἰς ἀλλας καπηλορίας κρέατος, αἵτινες περιλαμβάνονται εἰς τὴν παραγωγήν κρέατος ἵππου καὶ κονίκλων. Οἱ δυτικοὶ παρατηρηταὶ λέγουν διτί τό κρέας τῆς καμηλοῦ τοῦ όποιου ή γεύσαις δημοιάζει πρός ἐκείνην τῶν ἄγριων ζώων είναι ἔν σημαντικόν εἶδος εἰς τὰς τοπικάς Σοβιετικάς δημοκρατίας. Ή κάμηλος είναι ἔνα χαριτωμένον ζώων, εἰπεν, εἰς δυτικοὺς εἰδήμων, πού είναι κατάλληλον διά τὸν Ρωσικὸν Βορράν.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Βαίνει μειούμενος

Κατά 22% ἐμειώθη τό 1979 ή χωρητικότης τοῦ Σουηδικού ἐμπορικού στόλου. Τώρα 613 πλοῖα, 4.305.000 τον. γκρός, 6,84 έκατον τον. d.w. Έπωλήθησαν 58 σκάφη εἰς τὴν ένην, 1.700.000 τον. γκρός, ἐνώ 60 σκάφη, 560.000 τον. γκρός προσετέθησαν, ἐκ τῶν ὅποιων 27 σκάφη, 280.000 τον. γκρός ἐναυπηγήθησαν εἰς τὰ Σουηδικά ναυπηγεία. Τά πετρελαιοφόρα κατήλθον εἰς 116 σκάφη, 2.134.000 τον. γκρός. Τά φορτηγά ἐμειώθησαν κατά 12%, σκάφη 18, τον. γκρός 534.000. Τά ρό-ρό ηγέηθησαν κατά 51% (50 μονάδες, 460.000 τον. γκρός). Καὶ τέλος τά ψυγεία κατά 42% ἐμειώθησαν (14 σκάφη, 158.000 τον. γκρός ὀλιγώτερα).

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

17 docks and 1,000 services
in 6 yards in the U.S.A.

Trust your ship with Bethlehem.

BethShip



Represented in Greece by:
N. Bogdanos Marine Bureau,
85 Akti Miaouli, Piraeus
Phone 452-0228 • Telex: 212976

NAYTILIAKAI



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

'Υπό τήν κυανόλευκον'

Είς τό 'Υπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας υπεβάθησαν αίτησεις διά τήν έγγραφήν εἰς τό 'Ελληνικόν Νηολόγιον, βάσει τοῦ άρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφών:

1. «Αγιος Γιάννης» φορτηγόν (πρώην «Elena Altomare» σημαία Βενεζουέλας), νεοαγορασθέν, 7.560 τον. γκρός, τοῦ 1958, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Τιτάνους» (κ.κ. I. Λεμός καὶ Υιοί Σίππινγκ Κόμπανι Λτδ.).

2. «Νήριτος» δεξαμενόπλοιον (πρώην άνατολικούερμανικόν «Schwarzheide») νεοαγορασθέν, 42.126 τον. γκρός, τοῦ 1964, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Νήριτος» (κ. Εύαγ. Κοριαλός).

3. «Φαίργουιντ» μπάλκ κάρριερ (πρώην παναμαϊκόν «Alexandra») νεοαγορασθέν, 16.299 τον. γκρός, τοῦ 1964, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Φείβερ» (κ. Δημ. Κονδύλιος).

4. «Κάστρο Βέρο» μπάλκ κάρριερ (πρώην άγγλικόν ύπό τό αύτό δνομα) νεοαγορασθέν, 30.294 τον. γκρός, τοῦ 1968, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Μίντ» (Ρήγκαλ Μαρίν Ινκ.).

5. «Φοιβος» φορτηγόν (πρώην άγγλικόν «City of Exeter») νεοαγορασθέν, 9.014 τον. γκρός, τοῦ 1974, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Μοναδόρα» (κ. Εύαγ. Ξύστρης).

6. «Μιχαήλ» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανόν ύπό τό αύτό δνομα) 28.313 τον. γκρός, τοῦ 1965, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Μαρσιμέντο» (Άνδριακή ΝΕΠΕ).

7. «Κατερίνα Ε.» μπάλκ κάρριερ (πρώην άγγλικόν «Westoceane») νεοαγορασθέν, 14.370 τον. γκρός, τοῦ 1970, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Εύχαπινες» (κ. Δημ. Εύθυμιος).

8. «Αιρηνης Μάτζικ» φορτηγόν (πρώην γαλλικόν «Anjou») νεοαγορασθέν, 8.718 τον. γκρός, τοῦ 1968, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Βενέτικο» (κ. Παντ. Εύθυμιαδής).

9. «Αντζεπούφικ» μπάλκ κάρριερ (πρώην παναμαϊκόν «Crown Rose») νεοαγορασθέν, 10.008 τον. γκρός, τοῦ 1968, άνήκον εἰς τήν έταιρίαν «Σητεία» (Γ. καὶ Ν. Αγγελάκης Σίππινγκ Κόμπανι Α.Ε.).

Αι παραγγελίαι

Τέσσαρα τάνκερα τῶν 80.000 τον. d.w. παρηγέλθησαν ύπό τού δύμιον Πάππα εἰς τά Ισπανικά ναυπηγεία «Αστάνο», τοῦ 'Ελ Φερρόλ. Συνολική τιμή 8 δισεκ. πεσότες. Απαντά θά παραδοθούν έντός τοῦ 1981.

Νεαί άγοραί τῶν Αφών Κομνηνού

Παρά τῶν κ.κ. 'Αφών Κομνηνού ήγοράσθησαν τά τύπου «πάναμαξ» ρωσικά μπάλκ κάρριερ «Yalta» 72.789 τον. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1966 καὶ «Yauza» 49.473 τον. d.w., τοῦ 1967, άντι συνολικής τιμῆς 14 έκατον. δολλαρίων. Τό πρώτον ήδη παρελήφθη καὶ άνωμάσθη «Αιολος Κ.», ἐνώ τό δεύτερον, παραλαμβανόμενον έντός τοῦ 'Απριλίου, θά άνωμασθη «Αλκαίος Κ.». Αμφότερα ένεγράφησαν εἰς τά έλληνικά νηολόγια.

Άγοραί πλοίων ψυγείων

Παρά τῶν κ.κ. 'Αφών Ρουβέλα ήγοράσθησαν τά άδελφά πλοία ψυγεία «Inga Polaris», ναυπηγήσεως τοῦ 1969 καὶ «Anna Polaris», ναυπηγήσεως τοῦ 1968, 4.250 τον. d.w. (225.200 κυβ. ποδῶν). Τιμή 4.25 έκατομ. δολ. έκαστον. Αμφότερα παρελήφθησαν καὶ ώ-

νομάσθησαν «Ρόγιαλ Σκάου» καὶ «Ρόγιαλ Σή». Η πώλησις ἐγένετο μέσω τοῦ μεσιτικού γραφείου Βλαχούλη.

Άγοραπωλησίαι

Ηγοράσθη τό δηζελοκίνητον νορβηγικόν φορτηγόν «Neptun Hercules» 1.911 τον. γκρός, 3.115 τον. d.w. τοῦ 1965. Τιμή γύρω τῶν 1.1 έκατον. δολλαρίων.

— Αντί ποσού γύρω τῶν 6 έκατομ. δολλαρίων ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον άγγλικόν μπάλκ κάρριερ «Westoceane» 14.370 τον. γκρός, 23.288 τον. d.w. τοῦ 1970 με μηχανάς Πήλατικ 12.000 ίππων.

— Μεταξύ 'Ελλήνων έπωλήθη γύρω τῶν 3 έκατομ. δολλαρίων τό μπάλκ κάρριερ «Μαζέστικ» 10.554 τον. γκρός τοῦ 1965.

— Ήγοράσθη καὶ παραλαμβανόμενον θά ύψωση τήν παναμαϊκήν σημαίαν, τό θύλανδικον μπότοριπ «Rochab» 787 τον. γκρός, 1.029 τον. d.w. τοῦ 1960.

— Τό δηζελοκίνητον παναμαϊκόν τουηντέκερ «Dalla» 8.831 τον. γκρός, 11.961 τον. d.w. τοῦ 1961, ήγοράσθη εἰς τά δολ. 1.500.000, βάσις ώς έστι εἰς Λονδίνον.

— Επωλήθη αντί ποσού γύρω τῶν 18 έκατομ. δολλαρίων τό μπάλκ κάρριερ «Κάπταιν Ιωάννης» 37.784 τον. γκρός, 71.999 τον. d.w. τοῦ 1976.

— Ελληνες τοῦ Λονδίνου ήγόρασαν εἰς τά 7.6 έκατομ. δολλαρία, τό δηζελοκίνητον παναμαϊκόν μπάλκ κάρριερ «Eastern Emerald», 10.178 τον. γκρός, 15.850 τον. d.w. τοῦ 1957, με μηχανάς MAN 11.200 ίππων.

— Μεταξύ 'Ελλήνων έπωλήθη τό φορτηγόν «Ιωάννης Α.» 8.665 τον. γκρός, 13.171 τον. d.w. τοῦ 1959, εἰς τά 900.000 δολλαρία.

— Εἰς κινεζική συμφέροντα έπωλήθη τό τουηντέκερ «Άλοχα» 11.275 τον. γκρός, 16.214 τον. d.w. τοῦ 1976.

— Αντί 6 έκατομ. δολλαρίων έκαστον τό ήγοράσθησαν τά δηζελοκίνητα γαλλικά κοντένερ «Medorfea» καὶ «Medariana» 13.098 τον. γκρός, 17.679 τον. d.w. τοῦ 1972/1973 αντί δολ. 6 έκατομ. έκαστον.

— Ήγοράσθη εἰς τά δολ. 1.300.000 με διμεσον παραλαβήν εἰς Πειραιά, ώς έστι τό δηζελοκίνητον φινλανδικόν μπάλκ κάρριερ «Stavfjord» 10.340 τον. γκρός, 15.962 τον. d.w. τοῦ 1958 με μηχανάς MAN 5.340 ίππων.

— Επωλήθη εἰς ίνδονησιακά συμφέροντα καὶ παρεδόθη τό φορτηγόν «Βασίλης Κατσίκης» 10.189 τον. γκρός τοῦ 1957. Μετωνομάσθη «Jaursinghwala».

— Τό φορτηγόν «Ελεν» 7.286 τον. γκρός τοῦ 1963, έπωλήθη εἰς σαουδαραβικά συμφέροντα καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Al Shehabia».

— Εἰς παναμαϊκά συμφέροντα έπωλήθη καὶ παρεδόθη τό φορτηγόν «Σοφία» 8.251



PARALIA CORPORATION
Steamship Agencies

Phone: (617) 426-3143 Cable: Paralia Telex: 94 0656 141 Milk Street, Boston, Mass. 02109
Representing: OWNERS-CHARTERERS-OPERATORS// Serving: TANKERS-FREIGHTERS-CRUISE SHIPS



“Αποψις τοῦ προβλήτος έκφορτώσεως ἀλατος στό Πόρτασμουθ N.H. Ξεχωρίζουν τά 2 μοναδικά κρένια πού έκτελούν τήν έκφορτωσιν μέ 6.000 τόννους ήμερησίως.

Τό MV CORSAIR ήταν ἀπό τά τελευταία βαπτίρια πού έκφορτωσαν τό είδος αὐτό τού φορτίου καὶ χρειάσθηκε νά ραντίσουν τούς παγωμένους δρόμους τής περιοχής μας, σ' αὐτή τή χειμερινή περίοδο.

Οι ναυτικοί πράκτορες PARALIA CORPORATION, ήταν οι έπιμελέποντες τήν όμαλη καὶ οίκονομηκή έξελιξη τής παραμονής τού πλοίου στό Πόρτασμουθ.

τον. γκρός, τού 1960. Μετωνομάσθη «Union Lisbon».

Παραλαβαί και παραδόσεις

Παρεδόθη εις τους άγοραστάς του τό πωληθέν μεταξύ 'Ελλήνων φορτηγών «Ζίρκον» 8.335 τον. γκρός, τού 1959. Μετωνομάσθη «Ζέα Μπήτς». «Υψωσε τήν παναμαϊκή σημαίαν.

—Παρελήφθη τό άγορασθέν iαπωνικόν μπάλκ κάρριερ «Zinwa Maru» 12.203 τον. γκρός τού 1969. Μετωνομάσθη «Έλμπελα III». «Υψωσε τήν κυανόλευκον.

Μετονομασία

Τό μπάλκ κάρριερ «Ντέλφικ Σκάου», 13.092 τον. γκρός τού 1963, μετωνομάσθη «Κυριακούλα».

—Εις «Πατρέλη» μετωνομάσθη τό μπάλκ κάρριερ «Πάπυρος» 13.036 τον. γκρός τού 1974.

—Μετωνομάσθη «Εύγενια Β.» τό φορτηγόν «Προμηθεύς», 3.312 τον. γκρός, τού 1952.

—Εις «Αουρόρα», μετωνομάσθη τό κυπριακόν δεξαμενόπλοιον «Άθηνιαν 'Αουρόρα» 12.447 τον. γκρός, τού 1956.

—Τό κυπριακόν φορτηγόν «Χόσουπ» 8.783 τον. γκρός τού 1956, μετωνομάσθη «Γκούντ Χόσουπ».

Αι διαλύσεις

Τό φορτηγόν «Αίτζιαν Χάρμονυ» 2.238 τον. γκρός, τού 1959 έπωλήθη εις 'Ισπανούς διαλυτάς και θά διαλυθή εις Γκιζόν.

—Έπωλήθη εις διαλυτάς τού Ταιβάν τό φορτηγόν «Κατερίνα Σ.» 8.856 τον. γκρός τού 1956.

—'Αντί δολ. 174 κατά τόν. έλ. έκτοπισμάτος έπωλήθη εις διαλυτάς τού Ταιβάν τό κυπριακόν φορτηγόν «Ιος» 3.386 τον. γκρός, τού 1951.

—Έπωλήθη εις διαλυτάς "Απω Ανατολής τό φορτηγόν Πρωτόμαχος, 9.218 τον. γκρός τού 1956.

—Τό παναμαϊκόν φορτηγόν «Κέλλυ Α.» 995 τον. γκρός τού 1958 έπωλήθη πρός διάλυσιν.

—Έπωλήθη εις πακιστανούς διαλυτάς τό κυπριακόν φορτηγόν «Χρυσάνθη» 8.232 τον. γκρός τού 1958.

Προσαγωγαί λιμενικών

Μέ Προεδρικόν Διάταγμα πού έδημοσιεύθη εις τήν 'Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως προτίχθησαν οι κάτωθι άξιωματικοί Λ.Σ.:

—Εις τόν βαθμόν τού άρχιπλοιάρχου οι πλοιάρχοι: Πλακοκέφαλος Θεμ., Δόλας Σπυρ., και Κορακάς Παν.

—Εις πλοιάρχους οι άντιπλοιάρχοι: Ρή-

γας Παντ., Γιαννακόπουλος Δημ. και Καζαντής Δημ.

—Εις άντιπλοιάρχους οι πλωτάρχαι: Σταυρόπουλος Βασ., Μπαρκάτσας Αναστ. και Καλογείτων Παν.

—Εις πλωτάρχας οι υπόπλοιάρχοι: Γιαννόπουλος Γεώργ., Λαμπρινίδης Βασ. και Μπαλαφούτης Μιχ.

—Εις υπόπλοιάρχους οι άνθυποπλοιάρχοι: Κοντογιάννης Ιωάν., Μανός Διαμ., Χαβατζόπουλος Παν., Καβαλλάρης Γεώργ., Γεωργακόπουλος Δημ., Μακρής Ιωάν., 'Αρκουδής Ιωάν., Οικονομάκης Νικ., Νασίας Απόστ., Τσιρώνης Γεώργ., Γιαννακόπουλος Εύάγ., Πολύμερος Ιωάν., Λιβάνιος Απόστ. και Μποφίλιος Μιχ.

Τέλος προήχθη εις τόν βαθμόν τού άνθυποπλοιάρχου Λ.Σ. (ΕΥ) ο σημαιοφόρος Πιρπρής Γεώργιος.

Προσφορά βιβλιαρίων τῆς Κτηματικής

Εις ειδικήν τελετήν πού έγινε εις τήν 'Εθνικήν Κτηματικήν Τράπεζαν ό 'Υπουργός Ναυτιλίας κ. 'Εμμ. Κεφαλογιάνης άπενειμε συμβολικών πέντε βιβλιαρία λογαριασμών τού Στεγανοτικού Ταμειαυτηρίου τῆς Κτηματικής Τραπέζης εις συνάλλαγμα άπο σύνολον 870 βιβλιαρίων, τά όποια προσέφερε εις ίσαριθμην ναυτικούς ή έταιρον Καραγεώργεων.

—Έκτος τού λογαριασμού τών 870 βιβλιαρίων, πού άνοιξε ή έταιρια ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ έζήτησαν νά άνοιχθούν λογαριασμοί οι κ.κ. Γ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ διά 186 ναυτικούς, Α. ΛΕΑΛΑΚΗΣ διά 20.000 δολλάρια (50 δολλάρια δι' έκαστον ναυτικόν), ΠΕΡ. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ διά 169 ναυτικούς, ΛΟΥΚΑΣ ΧΑΤΖΗΙΩΑΝΝΟΥ διά 750 και ΑΡΙΣΤ. ΑΛΑΦΟΥΖΟΣ διά 600.

Τεχνικά βιβλία διά τά πλοια

—Η 'Επιτροπή ή όποια είχε συσταθή με τήν συμμετοχήν έκπρωσώπων τού υπουργείου Ναυτιλίας, τής 'Ενωσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών, τού Ναυτικού 'Επιμελητηρίου 'Ελλάδος και τής ΠΝΟ διά τήν έπιλογήν τών καλυτέρων βιβλίων πού θά έπιλουτίσουν τάς βιβλιοθήκας τών πλοίων έπεράτωσε ήδη τό έργον της. Η 'Επιτροπή προτείνει 25 τεχνικά βιβλία και είσηγεται νά έφοδιασθούν διά αύτών δλα τά έλληνικά πλοια. Δέκα άπο τά έν λόγω βιβλία προέρχονται άπο τάς έκδοσεις τού 'Ιδρυματος Εύγενιδος και ή 'Επιτροπή συνιστά τήν χρησιμοποίησήν των ένων διά τά ύπολοιπα είσηγεται νά είναι έλευθερα η έπιλογή των διά νά ύπαρξε άνταγωνισμός και άμιλλα μεταξύ τών συγγραφέων. Ήδη τό υπουργείον Ναυτιλίας με έγκυκλιον του πρός τάς έφοπλοιστικά 'Ενωσεις ζητεί νά ένημερώσουν σχετικώς τά μέλη των διά

τόν έφοδιασμόν τών βιβλιοθηκών τών πλοίων διά τών άνωτέρω τεχνικών βιβλίων.

Οι Νορβηγοί ζητούν νά ένημερωθούν

—Η 'Ενωσις Νορβηγών 'Εφοπλιστών έζήτησε, ώς έγνωσθη, άπο τήν 'Ενωσιν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών πληροφορίας διά τήν ναυτιλιανήν και φορολογικήν νομοθεσίαν πού ίσχει εις τήν 'Ελλάδα ώς και διά θέματα άναφερόμενα εις τήν συλλογικήν σύμβασιν τών 'Ελλήνων ναυτικών, τήν σύνθεσιν πληρώματος εις τά έλληνικά πλοια κλπ. Ήδη, ώς έγνωσθη, η 'Ενωσις 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών παρέσχε τάς ζητηθείσας άπο τούς Νορβηγούς πληροφορίας.

Νέοι κανονισμοί τῆς Διώρυγος Σουέζ

—Από 19 - 21 Μαΐου θά πραγματοποιηθή εις τό Κάιρον συνάντησης έκπρωσώπων τού INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING και τού SUEZ CANAL AUTHORITY πρός συζήτησην θεμάτων τά όποια άναγονται εις τούς νέους κανονισμούς ναυσιπλοίας εις τήν περιοχήν τής Διώρυγος πού έπιβάλλονται μετά τήν διαπάντων και τήν έκβαθυνσίν της. Εις τήν έν λόγω συνάντησιν είχε κληπτηριακή η πρόεδρος τής 'Ενωσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών κ. 'Αντ. Χανδρής, ο ίδιος δημοσίως έτερας άπασχολήσεώς του κατά τήν άνωτέρω ημερομηνία έδηλωσε ιδί τέν θά παραστήση.

Νέα γραμμή ιπταμένων σκαφών

Κατά τήν προσεχή θερινήν περίοδον ή 'Ελλάς θά συνδεθή μετά τής 'Ιταλίας μέ ταχύτατα ιπτάμενα σκάφη.

Συμφωνία προβλέπουσα τήν γραμμήν ταύτην υπεγράφη μεταξύ τού όμιλου ADRIATICA και ΕΛΜΕΣ αίτινες ήδη διαχειρίζονται τήν γραμμήν όχηματαγωγών έπιβατηγών μέ άφετηριαν τό Βρινδήσιον και τήν SNAV έταιρίαν ιπταμένων πλοίων τής Μεσσήνης.

—Η νέα γραμμή θά άρχιση άπο τής 31ης Μαΐου και θά έκτελη ημερησίως έν δρομολόγιον μεταξύ Βρινδήσιου-Κερκύρας μετ' έπιστροφής. Η άπόστασης μεταξύ Βρινδήσιου και Κερκύρας θά καλύπτεται έντονας 3 ώρων.

—Κατά τούς μήνας αιχμής — δηλαδή 'Ιούλιον και Αύγουστον — προγραμματίζονται δύο δρομολόγια, έκ τών όποιων τό έν μέ άνανταρησην έξ 'Οτραντό οπερ θά συντομεύση τήν θαλασσίαν διαδρομήν εις δύο και ήμισυ ώρας.

—Διά τήν νέαν ταύτην σύνδεσιν θά χρησιμοποιηθή έν σύγχρονον ΑΛΙ-TZOYMPΟ της οειδής RH6-120 οπερ θά είναι έφωδιασμένο μέ τά πλέον σύγχρονα τεχνικά μέσα όπως π.χ. μέ ήλεκτρονικούς σταθεροτήρας εις τρόπον άστεια τά πλούν νά διδεται ή μεγίστη σταθεροτής εις τό σκάφος. Τό ισχυρότατον τούτο πλωτόν κατασκεύασμα θά άναπτυσση ταχύτητα 37 κόμβων (περίπου 70 χλμ.) τήν ώραν και θά έχη μεταφορικήν δυνατότητα 170 έπιβατων εις άναπτυκτάς πολυθρόνας δημιουργήσεως τού άεροσκάφους, κατανεμούμενας εις τρία σαλόνια έφοδιασμένα μέ αιρ-κοντίσιον. Θά λειτουργή έπιστης ήπιρησία ή πατάστημα ειδών TRANSIT.

—Η νέα γραμμή ήτης λόγω τής χρησιμοποίησεως τοιούτου ταχυτάτου μέσου και ή μικρός χρόνος διαδρομής θά προσελκύση ένα εύρυ φάσμα έπιβατών, τουριστών, έκδρομεων και έπισκεψών των ένος 24ώρων εις τούς λιμένας τούς ίδιους θά συνδέται και προστίθεται εις τήν λίαν γνωστήν ύφισταμένην γραμμήν Ε/Ο τής ΕΛΜΕΣ και ADRIATICA ήτης έξυπηρετεί τό Βρινδήσιον - Πάτρας μέσω Κερκύρας και ήγουμενίτσης.

Κανονισμός διά τά ιπτάμενα

Καρητίσθη άπο τό υπουργείον Ναυτιλίας και άπεστάλη εις τό Ναυτικόν 'Επιμελητηρίου 'Ελλάδος και τήν ΠΝΟ διά νά έκφέρουν τάς άποψεις των ή κανονισμός έργασίας έπι

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, Steinadamm 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,	Nepfstrasse 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

ΚΑΘΕΙΛΚΥΣΘΗ ΕΝΩΡΙΤΕΡΟΝ

Η ΔΕΥΤΕΡΑ ΠΥΡΑΥΛΑΚΑΤΟΣ

Εις τά «Έλληνικά Ναυπηγεία» τοῦ Σκαραμαγκά

τών ύδροπτερύγων έπιβατηγών πλοίων διά τού όποιου καθορίζονται τά καθήκοντα τού πληρώματος καί γενικώς τό σύστημα έργασίας ἐπ' αὐτών διά νά έξασφαλίζεται ἡ όρθη καί ἀσφαλής ἐκπλήρωσις τῆς ποστολῆς των εἰς τάς θαλασσίας συγκοινωνίας. 'Ἐπίσης ὁ κανονισμός καθορίζει καί τήν ιεραρχίαν τών μελών τού πληρώματος τών σκαφών τῆς κατηγορίας αὐτῆς.

H.E. Martin καί συνεργάται

Οι γνωστοί στούς ναυτικούς κύκλους τῆς Αμερικής ἀνεξάρτητοι ἐπιθεωρήται καί τεχνικοί σύμβουλοι κ.κ. H.E. MARTIN καί A. L. O'BRIEN σέ συνεργασία μέ τούς παλαιούς "Ελληνες πλοιάρχους E.N. κ.κ. B. ΜΙΧΑΗΛΙΔΗ καί A. ΣΤΑΧΤΙΑΡΗ ἀπέφασισαν τήν ἴδρυσιν γραφείου εἰς τόν Πειραιά (Σκούζε 12-3ος δροφος) μέ σκοπόν τήν διεκπεραίωσιν σοβαρών ναυτικών ἐπιθεωρήσεων (HULL & MACHINERY) καί ἐπισκευήν ζημιών προερχομένων ἐξ ἀτυχημάτων ἐπί παγκοσμίου βάσεως (Surveys and damage claims on a world wide basis) συμπεριλαμβανομένης τῆς πλήρους προπαρασκευής ἔκστους ἀτυχήματος πρός υποβολήν εἰς τούς 'Ασφαλιστάς καί τούς ἀντιρρωτούς των.

Περιτόν νά τονισθή ἡ σημασία τῆς σωστῆς προπαρασκευής καί παρουσιάσεως μιᾶς ἀπαιτήσεως πρός τούς 'Ασφαλιστάς.

— ΕΚΔΟΣΕΙΣ —

'Αντιπλοιάρχου Γ.Ε. ΣΠΑΡΤΙΩΤΗ
«Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
ΕΙΣ ΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ.»

Διά τήν ναυτικήν μας χώρα, ἡ ὁποία διά τής εισόδου της εἰς τήν Ε.Ο.Κ. εἰσφέρει εἰς αὐτήν ἐμπορικόν στόλον ἵσον σχεδόν πρός τόν υπόλοιπον στόλον της, τά δημιουργούμενα ναυτιλιακά προβλήματα είναι φυσικόν νά προκαλούν ἀμέριστον καί ὑψηλὸν τό ἐνδιαφέρον — ἡ τάς ἀνησυχίας — τών περί τάς θαλασσίας μεταφοράς ἀσχολουμένων. Πολλώ μᾶλλον καθ' ὅσον ἡ ναυτιλιακή πολιτική τῆς Εύρωπαϊκής Κοινότητος, τυχούσα μέχρι τημέρον περιθωριακής μόνον ρυθμίσεως, ἔχει μείνει ἐκτός τής κοινής γνωσθεως. Διά τόν λόγον ἀυτόν ἡ Ἑλληνική βιβλιογραφία ἐνήμερώσεως τοῦ ναυτιλιακού κόσμου επί τών θεσπιζομένων, ἀποφασιζομένων ἡ συζητουμένων ναυτιλιακῶν μέτρων ἐν τώ πλαισίῳ τῆς Ε.Ο.Κ., προσφέρει ἔργον ἀναγκαίον καί πολύτιμον.

"Ἐν τοιούτον ἔργον καί δή ἐκ τών πληρεστέρων, ἀποτελεῖ ἀσφαλῶς καί ἡ μελέτη τοῦ 'Αντιπλοιάρχου Λ.Σ. κ. Γεωργίου Σπαρτιώτη ὑπό τόν ἐπικεφαλίδι τίτλον, τής ὥσπειας ὠρισμένα κεφάλαια εἰχον τήν τε εύχαριστην νά φιλοξενήσουν εἰς συνεχείας αἱ στήλαι μας.

Μέ βαθεῖαν γνωσιν τοῦ ἀντικειμένου καί στενήν παρακολούθησιν τών ἔξειδεων, διαγραφεύς ἐπέτυχε νά δώσῃ μίαν ὀλοκληρωμένην εἰκόνα τῆς Ε.Ο.Κ καί τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας. 'Αναλύων τό θέμα εἰς τάς τρεις αὐτού βασικάς ἐνότητας ('Ἑλληνική ναυτιλία - Ναυτιλία Ε.Ο.Κ - Ἑλληνική ναυτιλία ἐντός τῆς Ε.Ο.Κ) διαπιστώνει τάς ἐκ τῆς ἐντάξεως

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη — Πειραιεύς
Τηλ.: 4516.439

Ἐνοικιάζονται μέ πλήρη κλιματισμόν:

Τό Ισόγειον Μ2 300 καί ὁ ἡμιόροφος Μ2 300.



Τήν 1ην Μαρτίου καθειλκύσθη εἰς τά «Έλληνικά Ναυπηγεία» ἡ δευτέρα πυραυλάκατος, ἀπό τήν σειράν ἔξι σκαφών τού ἰδίου τύπου, πού τό Πολεμικόν μας Ναυτικόν ἀνέθεσε τήν ναυπηγίαν των εἰς τά Ναυπηγεία τοῦ Σκαραμαγκά, 3 1/2 μῆνας ἀπό τήν καθέλκυσιν τῆς πρώτης (10 Νοεμβρίου 1979). Τό γεγονός αὐτό ἐπεβεβαίωσε τήν ἔξαγγελίαν τών Ναυπηγείων ὅτι, τά σκάφη αὐτά θά καθελκύνωνται ἐνωρίτερον ἀπό τό τετράμηνον πού ἀρχικά είχε προβλεφθῇ.

Εἰς τήν τελετήν τῆς «καθελκύσεως-ονομασίας» παρέστησαν μέλη τῆς Κυβερνήσεως, 'Αρχηγοί καί 'Υπαρχηγοί τῶν 'Ενόπλων Δυνάμεων, 'Ανώτατοι καί 'Ανώτεροι 'Αξιωματικοί τῶν τριῶν διπλῶν καί τοῦ Λιμ. Σώματος.

Μετά σύντομον προσφώνησον τοῦ 'Αντιπροέδρου τῆς 'Εταιρίας τῶν Ναυπηγείων κ. Χρ. Καλδή καί ἀγιασμόν, ἡ ἀνάδοχος τοῦ σκάφους, Μαρία Παπαδάκη, κόρη ἐνός ἐκ τῶν ἐργατοχνιτῶν πού είργασθη εἰς τήν κατασκευήν τοῦ σκάφους, ἐπιβαίνουσα μικράς πλατφόρμας πού μετέφερε γερανός, προσήγγισε τό σκάφος καί σπασε τήν πατροπαράδοτον φίλην σαμπάνιας.

Πρέπει νά σημειωθῇ ὅτι ἡ πυραυλάκατος διά λόγους ὑψηλῶν τεχνικῶν ἀπαιτήσεων ἐναπηγήθη εἰς κλειστόν κτίριον πού κατεσκευάσθη ἀποκλειστικῶς διά τόν σκοπόν αὐτόν. Μετά τό πέρας τῆς ναυπηγήσεως μετεφέρθη ὄλισθαινόντας εἰς κατάλληλον ἐσχάραν πάνω εἰς μικράν δεξαμενήν (ποντόνι) τοῦ Πολεμικού Ναυτικού προσορμισμένον εἰς τήν δεξαμενήν τῶν 500.000 τόννων. Κατόπιν ἡ δεξαμενή ἐξαντλήθηκε καί ποντόνι καί πυραυλάκατος ἐκάθησαν εἰς τόν πυθμένα τῆς μεγάλης δεξαμενῆς.

ΜΕΓΑΛΟ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑ

'Η πυραυλάκατος αὐτή, πού θεωρεῖται ὅτι ἀποτελεῖ ἕνα ἀπό τά πλέον σύγχρονα ὄπλα εἰς τήν θάλασσαν κατεσκευάσθη βάσει τών σχεδίων τοῦ γαλλικού ναυπηγείου τοῦ Χερβούργου τῆς C.M.N., ἀπηχόλησε ειδικά ἐκπαιδευμένους "Ἐλληνας τεχνικούς τῶν ναυπηγείων Σκαραμαγκά, οἱ ὅποιοι μέ τήν συμπαράστασιν τῶν τεχνικῶν ἀξιωματικῶν καί προσωπικού τοῦ Πολεμικού μας Ναυτικού — καὶ χωρίς καμμίαν ἀλλήν βοήθειαν — ἐφεραν εἰς πέρας τό τεχνικόν αὐτό ἐπίτευγμα, τό ὅποιον κατέπληξε ἀκόμα καί ἀλλοδαπούς ἐμπειρους τεχνικούς, εἰδικούς περί τήν κατασκευήν σκαφών. 'Αρκεῖ νά ἀναφερθῇ ὅτι ἡ κοπή καί συγκόλλησις τῶν διαφόρων τημάτων ἔγινε μέ υπολογισμόν χιλιοστοῦ. Χαρακτηριστικόν ἀλλωστε τοῦ πολυπλόκου τῆς κατασκευῆς είναι τό γεγονός ὅτι ἡ πυραυλάκατος ἔχει καλωδιώσεις συνολικού μήκους 40 χιλιομέτρων.

Παράλληλα τά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά ἀποδεικνύουν ὅτι μέ τόν ἄρτιον ἐξοπλισμόν καί μέ τό ἐμπειρον τεχνικού προσωπικού ἔχουν τήν δυνατότητα νά καλύψουν πλήρως τάς κατά θάλασσαν ἀμυντικά ἀνάγκας τής χώρας, δεδομένου ὅτι είναι εἰς θέσιν νά ναυπηγούν σύγχρονα καταδρομικά καί ὑποβρύχια.

συνεπείας καί ἐπιπτώσεις εἰς δόλους τούς το-
μεῖς καί δή ἐπί τού ναυτεργατικού δυναμι-
κού, τῆς ἐγκαταστάσεως ξένων ἑταῖρων,
τῆς ἀκτοπλοΐας, τῆς τουριστικής ναυτιλίας,
τῆς φορολογίας καί τῆς χρησιμοποιησεως
τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας, τόσον ὑπό τό θεσπι-
σμένον ἡδη καθεστώς δοσον καί ὑπό τάς δια-

φαινομένας ἔξελιξεις καί προοπτικάς. Κατα-
λήγει δέ εἰς τήν διατύπωσιν γενικών συμ-
παραστάτων συναγομένων ἐκ τῆς διερευνήσε-
ως τῶν ζητημάτων καί τῶν βασικών χαρα-
κτηριστικῶν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

'Η ἀφθονία τῶν δυσευρέτων στατιστικῶν
στοιχείων, πινάκων καί διαγραμμάτων διά

τών όποιων θεμελιώνει τάς άπόψεις του ό συγγραφέος, διευκολύνει τόν άναγνώστην εις τήν έναργεστέραν κατατόπισιν και τήν καλυτέραν κατανόησιν τού θέματος.

N. X. KΡΟΝΤΗΡΗ

"NAFTILOS ASTRO-FIX TABLES"

'Εξεδόθη καὶ ἐκυκλοφόρησεν ὁ τόμος τῶν πινάκων H.O.249, τῆς πενταετίας 1980-1985. Οἱ πίνακες οὐτολέκδιόμενοι κατόπιν τῆς ἀδείας τῆς ἀρμοδίας Ναυτικῆς Ὑπηρεσίας τῶν ΗΠΑ ἀντικαθιστοῦν τούς πίνακας H.O. 249-Vol.1, εἶναι δέ συμπληρωμένοι καὶ κατάλληλοι διὰ τήν θαλασσίαν ναυτιλίαν. Εἰς τόν τόμον περιλαμβάνονται καὶ λύσεις τῶν προβλημάτων ναυτιλίας τῆς χρήσει κοινοῦ ἡλεκτρονικοῦ ύπολογιστοῦ. Σημειούται διὰ τῆς προγενεστέρας ἐκδοσίς τῆς πενταετίας 1975-

1980 είχε σημαντικήν κυκλοφορίαν εἰς τά ἑλληνικά ἐμπορικά πλοῖα.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Εἰς τό κυκλοφορῆσαν 1ον τεύχος τοῦ νέου ἑτούς 1980 τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ναυτιλιακοῦ Δικαίου, ἦν ἐκδίδει ὁ δικηγόρος κ. Ἰάκ. Σέργης, δημοσιεύεται ἐν ἀρχῇ ἐνδιαφέρουσα καὶ ἐπίκαιος μελέτη τοῦ δικηγόρου κ. I. Παπαβασιλείου ὑπὸ τόν τίτλον «Ο ρόλος τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας εἰς τήν E.O.K.». Ἐν συνεχείᾳ δημοσιεύονται 22 δικαστικά ἀποφάσεις καὶ 6 γνωμοδοτήσεις τοῦ S.N.K. ἐπὶ συμβάσεις θαλασσίας μεταφορᾶς, ναυτικῆς ἐργασίας, ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης, ποινικοῦ καὶ πειθαρχικοῦ δικαίου, ναυτικῆς ἀσφαλίσεως, ναυπηγήσεως καὶ ἐπισκευών πλοίου, πτωχεύσεως καὶ ναυτικῶν πρακτών.



Θαλάσσια ἀτυχήματα

ΑΔΑΜΑΣ: 'Από "Αγιον Νικόλαον διὰ Πειραιᾶ, μέ φορτίον μεταλλεύματος, ύπεστη διαρροήν εἰς τό μηχανοστάσιον καὶ προσήραξε πλοϊόν τοῦ "Ηρακλείου τήν νύκτα τῆς 20ης Φεβρουαρίου. Τό πλήρωμα παρελήφθη σῶν υπὸ ἔτερου ἐλληνικοῦ σκάφους.

ΑΛΜΠΑΜΙΣΙΟΝ: 'Από ἀμερικανικόν Κόλπον διὰ Φρίντρικσταντ, μέ φορτίον σόγιας, προσήραξεν εἰς τόν λιμένα προορισμού τού τήν 24ην Φεβρουαρίου. Τήν ἐπομένην ἀνελκύσθη ἀλλά προσέκρουσεν εἰς προβλήτη, ύποστάν ἡμιάς εἰς τήν πρώραν. Ἐτελέσθησαν προσωρινά ἐπισκευαί καὶ τήν 4ην Μαρτίου ἀπέπλευσε διὰ Βρέμην.

ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ: Εἰς Γκουαγιακιλή τήν 25ην Φεβρουαρίου μέ ζημίας εἰς τήν No. 3 βοηθητικήν μηχανήν. Ἐπισκευαί ἀνεμένετο νά περατωθούν τήν μεθεοπέμπνην.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (π.): 'Υπέστη πυρκαϊάν εἰς τόν κόπλον τοῦ "Αγίου Γεωργίου (Κερατούνη) τήν 27ην Φεβρουαρίου. Τό πύρ κατεστάλη μετά τίνας ὥρας υπὸ τού πληρώματος.

ΑΡΙΕΤΤΑ: Ως ἀνεκοινώθη εἰς Κόμπε τήν 3ην Μαρτίου, τό σκάφος εύρισκετο εἰς Καβασάκι καὶ οἱ πράκτορες τῶν πλοιοκτητῶν ἐζήτησαν ἐπιθεώρησιν ἐπί ζημιῶν ἐκ κακοκαρίας.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 'Υπό ἐκφόρτωσιν εἰς Μαδράς, ύπεστη ἐλαφράς ζημίας ἐκ προσκρούσεως φορτηγίδος τήν 21ην Φεβρουαρίου. Τήν ἰδίαν ἡμέραν ἀπέπλευσε διὰ Καλκούταν.

ΒΕΕΣΚΑ'Υ (κ.): 'Από Ροστόκ διὰ Αιθιοπίαν, μέ 8.500 τον. τσιμέντου, ἡγκυροβόλησεν δέκαθι τῶν Πατρῶν δι᾽ ἐπισκευάς εἰς τήν μηχανήν. Τήν 25ην Φεβρουαρίου ἐξερράγη πυρκαϊά εἰς λέβητα, ἥτις κατεστάλη μετά διώρον. Τρία ἄτομα ἐτραυματίσθησαν ἀπό τήν δ-

κρητιν τοῦ λέβητος.

ΒΙΡΓΙΝΙΑ: Εἰς Γιοκοχάμα τήν 29ην Φεβρουαρίου, ἐζητήθη ἐπιθεώρησις λόγω ζημιῶν εἰς τήν μηχανήν.

ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ: Συνεκρούσθησες οι Φλώσιγκ, τήν 23ην Φεβρουαρίου, μετά τού ἐπιστάς ἐλληνικοῦ φορτηγού «Κυρά», ύποστάν ἐλαφράς ημιάς εἰς τό πρόστεγον. Δέν ἀπροστόντη προσωρινά ἐπισκευαί.

ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ: 'Από Ροστόκ διὰ Λάγος, μέ γενικόν φορτίον, κατά τήν πλευρίσιν τού εἰς σταθμόν ἐνεφοδιασμοῦ καυσίμων εἰς Χόλτενου, τήν 24ην Φεβρουαρίου, προσέκρουσεν ἐπί τού παραβεβλημένου Γερμανικοῦ δηζελοπολίου «Σίλκε Πόλαξ». Τό ἐλληνικόν σκάφος ύπεστη ἀσημάντους ημιάς εἰς τήν πρώταν.

ZAXARIAΣ Τ.: 'Από Βραζιλίαν διά Νέαν Ύόρκην, δημφορτον, ἀφίχθη εἰς Τρίνινταν τήν 22αν Φεβρουαρίου μέ μειωμένην ταχύτητα λόγω ημιάων εἰς τήν μηχανήν. Οἱ πλοιοκτῆται ἐσκόπευσαν νά ἐκτελέσουν προσωρινάς ἐπισκευαίς ἵνα δυνηθῇ τό τάνκερ νά πλεύσῃ εἰς Νέαν Ύόρκην πρός ἐκφόρτωσιν. 'Υπελογίζετο διὰ αἱ ἐπισκευαί θά διήρκουν 10-14 ημέρας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΥΛΑΣ: Μέ 10.890 τον. γενικοῦ φορτίου, προσήραξεν εἰς τήν διώρυγα τού Σουεζ τήν 22αν Φεβρουαρίου. 'Ανελκυσθέν τήν μεθεοπέμπνην τή βοηθεία ρυμουλκοῦ τής διώρυγος, ἡγκυροβόλησεν δέκαθι τού Πόρτ Σαιδ τήν 25ην Φεβρουαρίου ἐν ἀναμονή παραλαβῆς καυσίμων. Τό σκάφος κατημύνετο ἀπό Κακινάντα εἰς Ρόττερνταμ.

ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟΝ (κ.): 'Υπό ἐκφόρτωσιν εἰς Μπουργκάς, μέ φορτίον 5.500 δεμάτων βάμβακος ἀπό Αίγυπτον, ύπεστη πυρκαϊά

εἰς τό κύτος No. 3, τήν ἐσπέραν τής 17ης Φεβρουαρίου. 'Εκ τῶν προσπαθειῶν καταστάλης τού πυρός διά θαλασσίου ὑδατος ἐβράχη ύπερ τό ήμισυ τού φορτίου, ἐνώ παρετηρήθη καὶ κλίσις τού πλοίου 9-10° δεξιά. Τήν 26ην Φεβρουαρίου ἀνεκοινώθη διὰ θά επερατοῦτο ἡ ἐκφόρτωσις τού βεβλαμένου καὶ μή φορτίου.

ΚΕΙΡΙΠ ΠΡΑΙΤΙΝΤ: 'Από Νιούκαστλ διά Κίναν. Τήν 22αν Φεβρουαρίου ἀνεκοινώθη εἰς Μελβούρνην διὰ τό σκάφος ἐπλεύρισεν εἰς τόν ποταμόν Γάρρα με ζημίας εἰς τήν γεννήτριαν. Διωρίσθη ἐπιθεωρήτης.

ΚΥΡΑ ΚΙΤΣΑΙΝΑ (κ.): 'Ως ἀνεκοινώθη εἰς Πόρτ Χάρκουρτ τήν 22αν Φεβρουαρίου, τό κυπριακόν δηζελόπλοιον «Κυρά Κίτσαινα», τό ποιόν ἡγκυροβολημένον δέκαθι τού λιμένος, ἐβυθίσθη τήν 31ην Δεκεμβρίου λόγω διαρροής εἰς τά θύαλα.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ: Τήν 22αν Φεβρουαρίου εύρισκετο δέκαθι τού Σάν Χουάν (Πουέρτο Ρίκο) μέ ρηγμα εἰς τά ἐξωτερικό ἐλάσματα τού κύτου No. 3, τό ποιόν ύπεστη λόγω κακοκαρίας κατά τήν διάρκειαν προσφάτου ταξιδίου του ἀπό Φιλαδέλφειαν εἰς Ρόττερνταμ. 'Ως ἀνεκοινώθη, δὲν μέλος τού πληρώματος παρεσύρθη ύπο τής κακοκαρίας καὶ ἀπωλέσθη. 'Επειθεωρήθη ἐμφόρτον εἰς Κιουρασό τήν 25ην Φεβρουαρίου καὶ διεπιστώθη διὰ ἐχρήζεν ἐκτεταμένων ἐπισκευών.

ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II: 'Αποπλέον ἐκ Λαυρίου τήν 24ην Φεβρουαρίου, ύπο έρμα, προσήραξεν ἐπιβαθμούς ἀκτῆς, παρασράθησεν ύπο ισχυρών ἀνέμων. 'Εζητήθη ἡ βοήθεια ρυμουλκοῦ καὶ τήν ἐπομένην ἀνειλκύσθη ύπο τού ρυμουλκοῦ «Στάρλετ» κατόπιν ύπογραφής συμφωνητικοῦ λόγδης. Διενηρήθη ἐπιθεωρησις πρός διακρίβωσιν τών ζημιῶν.

ΜΕΛΤΕΜΗ: Μέ φορτίον 38.000 τον. ἀργοῦ πετρελαίου, ἔξωκειλεν εἰς τόν διάυλον τού Μαρακάιμπο τήν 20ην Φεβρουαρίου. Μετά ἀνεπιτυχείς προσπαθείας, ἀνελκύσθεως του τή βοηθεία τριών τοπικών ρυμουλκών, ἀνειλκύσθη τελικῶς τήν μεθεοπέμπνην, ἀφοῦ ἐξεκρήστησες 2.487 τόνους τού φορτίου του εἰς φορτηγίδα. 'Ακολούθως ἐπλευσε εἰς Αρούμπα, χωρίς ἐπαναφόρτωσιν τών 2.487 τον. φορτίου.

ΟΡΑΙΟΝ: 'Αφίχθη δέκαθι τού λιμένος τής Μπάχια Μπλάκα τήν 25ην Φεβρουαρίου μέ ζημίας εἰς τήν μηχανήν. 'Επιθεωρησις ἀπεκάλυψεν διαρροήν εἰς τόν τελικόν δέκοντας καὶ ύπερθέρμανον τού δέκοντος τής έλικος. 'Η ζημία προεκλήθη ἀπό πρόσκρουσιν ἐπί άγγισμάων ἀντικείμενου.

ΣΑΝΤΑ ΠΟΛΑ: 'Επειθεωρήθη εἰς Κασιούγκ τήν 22αν Φεβρουαρίου λόγω ζημιῶν πού ύπεστη ἐκ προσκρούσεως του ἐπί Νοτιοκορεατικοῦ πλοίου εἰς Μπουσάν τήν 17ην Φεβρουαρίου. Παρετηρήθησαν δόντωσεις μήκους ἐνός μέτρου εἰς τά δεξιά πλευρικά.

KOCKUMS
MALMÖ-SWEDEN

Σειρήνες Πλοιων
Κατασκευης των Φημισμένων
Σουηδικών Ναυπηγειών ΚΟΚΟΥΜΣ
Αντιπροσωπεια & Παρακαταθηκη
ΜΠΟΥΡΜΑΙΤΣΕΡ & ΓΟΥΕΤΙΝ ΕΛΛΑΣ Ε.Π.Ε.
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΑΛΗ 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889

«BOMBAY»

NEGRIS

Overseas Suppliers - Shipchandlers

G.P.O. BOX 87, BOMBAY 400038, INDIA · CABLES: NEGRISCLEO
Phones: 261068 · 268656 · A.O.H. 211534 · Telex: 011-5718 XIOS

λάσματα. Δέν άπητείτο δεξαμενισμός ούτε
άμεσοι έπισκευαι.

TZANAN OTTO A: Κατόπιν αιτήσεως τών
πλοϊοκτητών, έδειξαν στην Επειθεωρήθη λόγω ζημιών εις τόν τελικόν ά-
ξονα και τό πηδάλιον.

Η ναυλαγορά

Υπό τούς καλύτερους οιώνους διά τό μπάλκ κάρ-
ριερ άρχεται ή έσοριν περιόδος. Σταθερά ή ζήτησις
διά τάιμ — ταστρέρ, τόσον διά ταξίδια δσον και διά
περιόδων. Μισθώματα ικανοποιητικά πληρώματος, ί-
διοιτέρω εις τήν περιοχήν τής "Απω Ανατολής, όπου
τό πάνωντας υπερέβησαν τάς 20.000 δολ. ήμερησιων
εις τίνας περιπτώσεις.

Τό επικείμενον τών Μεγάλων Λιμνών προσέδωσεν έ-
να νέον τόνον ζωρότητος εις τήν περιοχήν τού Βο-
ρείου Ατλαντικού. Διά τό φορτία σιτηρών όπο τόν Κόλ-
πον, ναύλοι θελητιών πληρώνονται πρός δλας τός
κατευθύνσεις. Περιστέρω άνοδος άνομένεται κατό τάς
προσεχεις έβδομαδάς.

Ζήτησις ζωηρά, έπισης, τοννάζ διά τήν μεταφοράν
γιανθράκων και σιδηρομεταλλεύματος άνοιγμα μέ-
νευόλους άνοδικος, παρό τήν εισβολήν τών Ο.Β.Ο. εις
τό φορτία αύτά.

Βελτιωμένη πως έμφανιζεται καί ή ζήσις τών μικράς
ήλικιος, συγχρόνων τους ητεκερ, ένων διά τό σκάφη
κάτω τών 10.000 τόννων ή ζήτησις παραμένει στατι-
κή.

Κατό περιοχάς, ή ζήτησις τού διαφρεύσαντος
150ημέρου είχεν ώς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΝΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα Μεγάλας Λίμνας μέ συμπλήρωσιν
"Άγ. Λαυρέντιον διά Γάνδη — Άμβούργον ρείντζ, σύ-
νολον 25.000 τον., δολ. 31/24 φίο. Άπο Όλμπαν διά
Μαρόκο, 20.000 τον., δολ. 32 φίοτ. Μάρτιον. Άπο
Νόρδερν ρείντζ διά Αγγλίαν, 40.000 τον., δολ. 18 φίοτ.
Μάρτιον. Διά Δουνέρκρην, 14.000 τον., δολ. 25.275
φίοτ. Μάρτιον. Διά Κίναν, 30.000 τον., δολ. 38 μέ
4.000 τον. γκρός φόρτωσιν και 3.000 τον. έλ. έκφόρ-
τωσιν. Μάρτιον. Άπο Κόλπον διά Αγγλίαν, 55.000 τον.,
δολ. 17 φίοτ. Μάρτιον. Διά Γιουρούπορτ, 72.000 τον.,
δολ. 15 φίοτ. Μάρτιον. Διά Βηρυττόν, 25.000 τον.,
δολ. 32 φίοτ. Μάρτιον. Διά Ιαπωνίαν, 50.000 τον., δολ.
24.50 φίοτ. Άπριλιον. Διά Βενεζουέλαν, 22.400 τον.,
δολ. 24.25 φίοτ. Μάρτιον. Διά Ταιβάν, 27.000 τον.,
δολ. 40.50 φίοτ μέ 5 ήμέρας φόρτωσιν και 1.500 τον.
έκφρτωσιν.

Γα ι άνθρωποι εις, άπο Χάμπτον ρόδς διά Τάραν-
τα, 65.000 τον., δολ. 715.000. Μάρτιον. Διά Ιαπω-
νίαν, 55.000 τον., δολ. 19.30. Μάρτιον. Έτερον,
55.000 τον., δολ. 19.50. Άπριλιον. Άπο Μόμπι και
Χάμπτον ρόδς διά 2 λιμένας Δανίας, 70.000 τον., δολ.
14.20. Μάρτιον.

Γα ι άνθρωποι εις, άπο Νέαν Υόρκην και / ή Βο-
στώνην διά Δυτ. Ιταλίαν, 17.000 τον., δολ. 25 φίο.
Μάρτιον. Άπο Νόρδερν ρείντζ διά Φός, 18.100 τον.,
δολ. 27.65 φίο. Μάρτιον.

Θείον, άπο Γκάλβεστον διά Άμβρεσαν, 40.000

TZE'INT: "Από Νότιον Αφρικήν, άνεφ-
ρεν άνωμαλίας εις τήν μηχανήν νοτίων τού
Πουέρτο Μόντ. Ζημία εις τόν κύλινδρον No.
4 έπεσκευάσθη ύπό τού πληρώματος και τό
σκάφος άνεμένετο νά φθάση εις Βαλπαραί-
ζο ή Κοκουίμπο τήν 1ην Μαρτίου.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΣ

Βωξίτης, άπο Ίτεα διά Τάραντα, 19.000 τον.,
δολ. 5.50 φίο, άμεσος φόρτωσις.

MAYRH ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΔΟΥΝΑΒΙΣ

Ούρεα, άπο Κωνστάντζαν διά δυτ. άκτην Ινδίας,
20.000 τον., δολ. 39 φίοτ. Μάρτιον.

KONTINENT

Γεννήματα Ρουέν διά Σαβόνα, 14.500
τον. (σίτος), δολ. 17.25 φίοτ. Μάρτιον. Άπο Γάνδην διά
Άλγεριαν, 5.000 τον. (σίτος), δολ. 28.80 φίο. Μάρ-
τιον.

AI XRONONAYLOSEIS

Παράδοσις Ιαπωνίαν Μάρτιον, κυκλικόν ταξίδιον Ει-
ρηνικού, δολ. 17.000 ήμερησιώς (σκάφος 53.574 τον.,
τού 1975).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Μάρτιον, ταξίδιον
Αγγλίας/Κόντινεντ, δολ. 9.000 ήμερησιώς, όψιμόν έπα-
ναπαράδοσις Μπότον — Γκάλβεστον ρείντζ, δολ.
8.400 ήμερησιώς (21.062 τον., τού 1977).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Μάρτιον, ταξίδιον Κωνστάν-
τζας μέ έπαναπαράδοσιν Κέιπ Πασέρο, δολ. 19.500 ή-
μερησιώς (57.357 τον., τού 1965).

Παράδοσις Μιζουσίμα, Μάρτιον, ταξίδιον μέσω άνατ.
και δυτ. άκτης Μεξικού μέ έπαναπαράδοσιν άμερικ.
Κόλπον διά άνατολ. άκτην Μεξικού, δολ. 14.400 ήμερη-
σιώς (40.404 τον., τού 1976).

Παράδοσις Ταιβάν, Μάρτιον, κυκλικόν ταξίδιον ά-
μερ. άκτης Βορ. Ειρηνικού μέ έπαναπαράδοσιν Ιαπω-
νίαν, δολ. 13.000 ήμερησιώς πλέον δολ. 1.500 μη-
νιαίως διά υπερωρίας (36.860 τον., τού 1976).

Παράδοσις Μπανγκόκ, Μάρτιον, ταξίδιον Δυτ. Αφρι-
κής μέσω Ιαπωνίας, δολ. 7.200 ήμερησιώς, όψιμόν έ-
παναπαράδοσις Καραϊβικήν, δολ. 6.800 ήμερησιώς
(σκάφος 14.956 τον., τού 1977).

Παράδοσις Σιγκαπούρην, Μάρτιον, ταξίδιον Ιαπω-
νίας μέσω Ανταράλιας, δολ. 8.950 ήμερησιώς (23.568
τον., τού 1976).

Παράδοσις Σιγκαπούρην, σπότ, ταξίδιον Ρουμανίας
μέ έπαναπαράδοσιν Κέιπ Πασέρο, δολ. 23.000 ήμερη-
σιώς (60.548 τον., τού 1970).

Παράδοσις Βιζακαπανάμ, Μάρτιον, ταξίδιον Αύ-
τραράλιας και Μάυρης Θαλάσσης μέ έπαναπαράδοσιν
Κέιπ Πασέρο, δολ. 12.500 ήμερησιώς, (33.653 τον.,
τού 1974).

Παράδοσις Τσάλνα, Μάρτιον, ταξίδιον Κωνστάντζας
μέσω Ινδίας δολ. 6.975 ήμερησιώς (18.679 τον., τού 1960).

Παράδοσις Σουεζ, Μάρτιον, ταξίδιον Ιαπωνίας, δολ.
14.000 ήμερησιώς (66.950 τον., τού 1973).

Παράδοσις Μουσάκα, Μάρτιον, ταξίδιον Ιταλίας μέ-
σω Νοτ. Αφρικής, δολ. 9.000 ήμερησιώς (26.310 τον.,
τού 1977).

Παράδοσις Σαντάντερ, Μάρτιον, ταξίδιον Ιαπωνίας
— Σιγκαπούρης ρείντζ, δολ. 8.450 ήμερησιώς (29.707
τον., τού 1970).

Παράδοσις Γιβραλτάρ, Μάρτιον, κυκλικόν ταξίδιον
Ατλαντικού, δολ. 6.100 ήμερησιώς (18.616 τον., τού 1977).

Παράδοσις Βίγκο, Μάρτιον, ταξίδιον μέσω
Αγγλίας/Κόντινεντ/Ινδίας μέ έπαναπαράδοσιν Κολόμ-
πο, δολ. 6.500 ήμερησιώς (SD 14 τού 1969).

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON E.C.3
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 - 480.5611, ΤΕΛΕΞ: 885651 RANDK G.

ST. CLARE HOUSE 30 / 33, MINORIES
ΛΟΝΔΙΝΟΝ EC3N 1DT

RETHYMNISS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON, E.C.3
TEL.: 01 - 480.5611, TELEX: 885651 RANDK G

ST. CLARE HOUSE 30 / 33, MINORIES
LONDON EC3N 1DT

Παράδοσις Κωνσταντζαν, Μάρτιον, ταξίδιον Κίνας, δολ. 9.600 ήμερησίων (32.700 τον., τού 1966).

Παράδοσις Γλασκώβην, Μάρτιον, κυκλικόν ταξίδιον 'Ατλαντικού με έπαναπαράδοσιν Κέιπ Πάσερο, δολ. 7.400 ήμερησίων (26.320 τον., τού 1978).

Παράδοσις Κόντινεντ, Μάρτιον, κυκλικόν ταξίδιον Πλειτ., δολ. 11.950 ήμερησίων (55.808 τον., τού 1970).

Παράδοσις Κόντινεντ, Μάρτιον, κυκλικόν ταξίδιον Ρίταρντς Μπαιη, δολ. 4.10 κατά τον. d.w. μηνιάίων (123.132 τον., τού 1974).

Παράδοσις Ρόττερνταμ, Μάρτιον, ταξίδιον μέσω Χάμπητον ρόδης και Κωνσταντζαν με έπαναπαράδοσιν Κέιπ Πάσερο, δολ. 12.400 ήμερησίων (44.000 τον.).

Παράδοσις Τρόντχαιμ, Μάρτιον, ταξίδιον Δυτ. Αφρικής, δολ. 3.950 ήμερησίων (5.693 τον., τού 1968).

Παράδοσις Ποκωνίαν, σπότ, ταξίδιον μέσω 'Εμδεν και Ρουμανίας με έπαναπαράδοσιν Κέιπ Πάσερο, δολ. 10.500 ήμερησίων (46.646 τον., τού 1968).

Παράδοσις Γδύνια, σπότ, κυκλικόν ταξίδιον 'Ατλαντικού, δολ. 4.950 ήμερησίων (17.903 τον., τού 1959).

Παράδοσις Πόρτ οφ Σπαιη, Μάρτιον, ταξίδιον Κίνας, δολ. 6.700 ήμερησίων (15.050 τον., τού 1969).

Παράδοσις άμερ. Κόλπον, Μάρτιον, ταξίδιον Βραζιλίας, δολ. 10.500 ήμερησίων (25.600 τον., τού 1965).

Παράδοσις άμερικ. Κόλπον, Μάρτιον, κυκλικόν ταξίδιον Περού, δολ. 10.500 ήμερησίων 636.937 τον., τού 1972.

Παράδοσις Παρανάγκουα, Μάρτιον, ταξίδιον Πολωνίας, δολ. 5.750 ήμερησίων (15.180 τον.).

Παράδοσις Μοντεβίδεο, Μάρτιον, ταξίδιον Πολωνίας μέσω Τουμπαράδο, δολ. 17.000 ήμερησίων (69.769 τον., τού 1966).

Παράδοσις δυτ. άκτη Νοτ. Αμερικής, Μάρτιον, ταξίδιον Αμβέρσας — Αμβούργου ρέιντς μέσω Χιλής, δολ. 8.450 ήμερησίων (20.193 τον., τού 1969).

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Ταξίδια 4 — 7,5 μηνών, παράδοσις Γιβραλτάρ, Μάρτιον, δολ. 8.550 ήμερησίων (26.597 τον., τού 1978).

Ταξίδια 12 μηνών, παράδοσις Κόντινεντ, Μάρτιον, δολ. 10.600 ήμερησίων (35.868 τον., τού 1976).

Ταξίδια 12 μηνών, παράδοσις 'Απω Ανατολήν, Α-πρίλιον, δολ. 6.10 κατά τον. d.w. μηνιάίων (60.425 τον., τού 1975).

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Εις τά χομάλά έπιπεδα τού Φεβρουαρίου διετηρήθη ή ναυλαγορά τών τάνκερς κατό τό πρώτον 150ήμερον τού Μαρτίου. Ή συσσώρευσις μεγάλου άριθμου σκαφών εις τόν Περσικόν Κόλπον έν αναμονή διαταγών δέν έπετρεψε τήν βελτίωσιν τών ναύλων εις τήν περι-

χήν, πορά τάς ηγεμένας, σχετικώς, φορτώσεις. Η ναύλωσις δύο VLCC εις τά W 32 και 32.5 (βραδεία πλεύσις) διά τήν Ιαπωνίαν συνιστά έλαφρόν βελτίωσιν έναντι τής προηγουμένης έβδομάδος, όλλα γενικώς οι προσπικάι τού άμεσου μέλλοντος διά τά μεγάλα τάνκερα δέν είναι αισιόδοξοι. Μία σχετική βελτίωσις τών νυύλων ένδεχεται νά σημειωθή μόνον κατόπιν μαζικού παροπλισμού.

Είς τήν περιοχήν τής Καραϊβικής ή κατάστασις καλυτέρα πως. Οι ναύλοι έπανηθλον εις τά έπιπεδα τών πρώτων ήμερων τού Φεβρουαρίου, όλλα και έκει έπικρατεί άβεβαίότης διά τά μέλλον. Πάντως, τά μικρότερον σκάφη έξακουσθούν νά εισπράττουν ίκανοποιητικούς ναύλους.

Ένδεικτικαί τίνες ναύλωσις:

'Από Περισικόν Κόλπον διά Ιαπωνίαν, 220.000 τον., WS 32.5 (βραδεία πλεύσις), Μάρτιον. 'Ετερον, 220.000 τον., W 32/34 (βραδεία/κανονική πλεύσις), Μάρτιον. Διά 'Απω Ανατολήν, 92.000 τον., W 97,5 Μάρτιον. Διά Μεσογείου, μέρος φορτίου 90.000 τον., W 65,5 Μάρτιον.

'Από Ινδονησία διά Ιαπωνίαν, 92.000 τον., W 110/120 Μάρτιον.

'Από Κεϋχάν διά Ιαπωνίαν, μέρος φορτίου 115.000 τον., W 97, Μάρτιον.

'Από Λιβύη διά Μπιλμπάο, μέρος φορτίου 70.000 τον., W 97,5 Μάρτιον. Διά Μπαχάμας, μίνιμου 82.000 τον., W 92,5 Μάρτιον. Διά Ελλάδα, 115.000 τον., W 116 Μάρτιον.

'Από Αρχείο διά Ιαπωνίαν, μέρος φορτίου 100.000 τον., W 45 Μάρτιον.

'Από Κάιμαν διά άμερ. Κόλπον, μέρος φορτίου 75.000 τον., W 115 Μάρτιον.

'Από Καραϊβική διά άμερ. Κόλπον, μέρος φορτίου 55.000 τον., W 140 Μάρτιον. 'Ετερον, 79.000 τον., W 95 Μάρτιον. 'Ετερον, 38.000 τον., W 202,5 Μάρτιον. Διά Ιταλίαν, μέρος φορτίου 55.000 τον., W 107,5 Μάρτιον.

'Από Μεσόν διά Ιαπωνίαν, μέρος φορτίου 80.000 τον., W 90 θύμιον Μεσογείου W 100, θύμιον υπόλοιπον φορτίου μέχρι 130.000 τον., W 55 Μάρτιον. Διά άμερ. Ιαπένας Ατλαντικού/Κόλπου, 85.000 τον., WS 82,5 Μάρτιον.

Καθαρό αράπο σιγκαπούρη διά Οικιάνουα, 30.000 τον., W 250 Μάρτιον. 'Απο Κόντινεντ διά Μεσογείου, 30.000 τον., W 200 Μάρτιον. 'Απο Καραϊβική διά Χαρήν, 27.000 τον., W 400 Μάρτιον.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Σκάφος 33.950 τον. d.w., τού 1974 διά 2—4 έβδομάδος ώς άποθήκη, δολ. 19.000 ήμερησίων.

Σκάφος 26.700 τον. d.w., τού 1958, ταξίδια 12 μηνών δολ. 16 κατά τον. d.w. μηνιάίων.

τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ': 'Αμερικ. Ιαπένας Κόλπου 36.000 τον. γεννημάτων Ανάκων - Βενετίαν ρέιντς, δολ. 945.000, δολ. 35.000 έπειτα δύο λιμένων φορτώσεως, δολ. 18.000 έπειτα δύο λιμένων έκφρωσεως, φίο. Μαρτίου 14-25.

ΖΕΦΥΡΟΣ II (Λ.β.): 'Αμερικ. Ιαπένας Κόλπου 28.000-31.000 τον. γεννημάτων Ταϊβάν, δολ. 39.75 φίο, με 1.500 τον. έκφρωσην. Φεβρουαρίου 27-Μαρτίου 5.

ΣΚΥΡΩΝ: 'Αμερικ. Ιαπένας Κόλπου 22.000 τον. γεννημάτων Βίγκο ή Πασάγιες δολ. 22,50 φίο, με 4.000 τον. έκφρωσην. Μαρτίου 14-20.

ΚΕΥΠ ΜΑΝΔΑΡΙΝ: 'Αμερικ. Ιαπένας Κόλπου 19.000 τον. άραβοσιτού είτε σάκκους Δάρ-ές-Σαλάμα, δολ. 77,95, με 1.000 τον. γκρός φορτωσιν, 500 τον. έλ. έκφρωσην, Απριλίου 28-Μαΐου 6.

ΕΛΠΙΔΑ: 'Αμερικ. Ιαπένας Κόλπου 15.000 τον. γεννημάτων Μαρόκου δολ. 31, φίο, με 750 τον. έκφρωσην, τέλος Φε-

βρουαρίου - Μάρτιον.

ΓΑΛΑΤΕΙΑ (Λ.β.): Μασέο ή Ρεοίφε 14.000 τον. ζαχάρεως χύμα άμερικ. Ιαπένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, δολ. 22 φίο, με 750 τον. φορτωσιν με μηχανικό μέσα 1.500 τον. έκφρωσην.

ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ: 'Αμερικ. Ιαπένας Κόλπου 44.000 τον. γεννημάτων, 'Αμβέρσαν-Αμβούργου ρέιντς, δολ. 16 φίοτ. Φεβρουαρίου 23-Μαρτίου 2.

ΜΑΡΚΟΣ Μ.Φ.: 'Αμερικ. Ιαπένας Κόλπου 14.000 τον. χονδραλέυρων ή και γεννημάτων 'Ακαμπαν δολ. 39 φίο, με 1.000 τον. έκφρωσην, Μαρτίου 24-Απριλίου 4.

ΠΗΛΕΑΣ: 'Αμερικ. Ιαπένας Κόλπου 14.000 τον. γεννημάτων Δανίαν δολ. 28,25 φίο, με 3.000 τον. έκφρωσην, Φεβρουαρίου 27-Μαρτίου 5.

ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (Λ.β.): Χάρηπον Ρόδης 45.000 τον. γαιανθράκων Τάρατο δολ. 14,50 θύμιον Πιούμπιν δολ. 15,15, έλ. έκφρωσηκών, Μαρτίου 4.

ΛΥΡΑ: Χάρηπον Ρόδης 55.000 τον. γαιανθράκων Ιαπωνίαν

δολ. 19, έλ. έκφρωτωκών, Μάρτιον.

ΠΑΣΙΘΕΑ (μικτόν): Πόντα ντε Ούμπου 150.000 τον. οιδρομεταλλεύματος 'Ολλανδίαν δολ. 8 φίο, με 40.000/25.000 τον. φορτωσησφρότων, Μαρτίου 15.

ΛΑΕΡΤΗΣ: Βραζιλίαν 11.400 τον. γεννημάτων (57 π.) Ινδονησίας δολ. 45,60, φίο, με 2.000/1.000 τον. φορτωσησφρότων, Μαρτίου 10-20.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ: 'Αλμπαν 20.000 τον. γεννημάτων Γλασκώβην δολ. 26,50 φίο, με 3.000 τον. έκφρωσην, Μαρτίου 1-7.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΜΙΧΑΛΗΣ: Μισσισιππήν 72.000 τον. γεννημάτων Γιουροπόρτ, δολ. 15, φίο, Μαρτίου 4-10.

ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ: 'Αμερικ. Ιαπένας Κόλπου 14.500 τον. γεννημάτων Ίρκ δολ. 55, φίο, με 1.250 τον. έκφρωσην, Μαρτίου 15-27.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ: 'Αρερικ. Ιαπένας Κόλπου 22.400 τον. γεννημάτων Πουέρτο Καμπέλο δολ. 24,25 φίο, με 1.000 τον. φορτωσησφρότων, Μαρτίου 13-18.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ: 'Αμερικ. Ιαπένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων Πουέρτο Καμπέλο δολ. 24,25 φίο, με 1.000 τον. φορτωσησφρότων, Μαρτίου 14-20.

ΧΙΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ: 'Αμερικ. Ιαπένας Ατλαντικού (Βορειώς Χάπτερας) 19.500 τον. άραβοσιτού Αίγυπτων δολ. 33,75 θύμιον φορτωσησφρότων 'Αλμπαν δολ. 35, θύμιον δεύτερον λιμένα έκφρωσης 75 σέντης δέτρα, με 1.000 τον. έλ. έκφρωσην, Μαρτίου 10-20.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ: 'Αμερικ. Ιαπένας Κόλπου 55.000 τον. γεννημάτων Σηφοφρ δολ. 24 φίο, με 8.000 τον. έκφρωσην, Μαρτίου 15-22.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ: 'Αμερικ. Ιαπένας Κόλπου 26.000-27.200 τον. γεννημάτων Ταιβάν δολ. 40, φίο, με 1.500 τον. φορτωσησφρότων Μαρτίου 12-22.

ΦΛΟΙΣΒΟΣ: 'Αμερικ. Ιαπένας Κόλπου (Βορειώς Χάπτερας) 30.000 τον. γεννημάτων Κίναν δολ. 38, με 4.000 τον. γκρός φορτωσησφρότων Αίγυπτων δολ. 3.000 τον. έλ. έκφρωσην, Μαρτίου 15-22.

ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΡΟΥ: 'Αμερικ. Ιαπένας Κόλπου (Βορειώς Χάπτερας) 21.000 τον. γεννημάτων Βαλεντίνος και Σεβίλη δολ. 24,20, θύμιοι 1-2 φίο, με 3.500 τον. έκφρωσην, Μαρτίου 15-22.

ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (μικτό): Χάρηπον Ρόδους 55.000 τον. γειανθράκων Ιαπωνίαν δολ. 19,30, έλ. έκφρωτωκών, μέσα Μαρτίου.

ΝΑΓΟΣ (Λ.β.): 'Αμερικ. Ιαπένας Κόλπου 12.000 τον. γεννημάτων Βενεζουέλαν δολ. 360.000 φίοτ κατ' άποκοπήν, Μαρτίου 10-15.

ΣΥΝΕΤΟΣ: 'Αμερικ. Ιαπένας Κόλπου 29.000 τον. γεννημάτων Κυνστάντιν δολ. 30,50 φίο, με 4.000 τον. έκφρωσην, Μαρτίου 15-25.

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β. (Λ.β.): 'Αμερικ. Ιαπένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων δυτ. άκτην 'Αγγλίας δολ. 900.000 φίο, κατ' άποκοπήν, Φεβρουαρίου 29.

ΣΥΝΕΤΟΣ: 'Αμερικ. Ιαπένας Κόλπου 29.000 τον. γεννημάτων Κυνστάντιν δολ. 30,50 φίο, με 4.000 τον. έκφρωσην, Μαρτίου 15-25.

ΕΚ ΑΓΓΕΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΤΖΩΝ ΓΡΕΟΣ: Γλαδότον 25.000 τον. άλουμινας σοβιετικούς λιμένας Μαύρης Θαλάσσης, δολ. 54 φίο, με 15.000 τον. φορτωσην, 1.000 τον. έκφρωσην, Μαρτίου 21-Απριλίου 4.

ΕΚ ΑΓΓΕΛΙΑΣ, ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ: Ρουέν 14.500 τον. οίτου Σαβόναν δολ. 17,25 φίο, με 3.000/2.000 τον. φορτωσησφρότων, Μαρτίου 3-10.

ΜΕΛΤΕΜΙ ΙΙ: Ρουέν 14.000 τον. οίτου δυτ. Ιταλίαν (συμπεριλαμβανομένων Νήσων), δολ. 15,75 φίο, με 3.500 τον. φορτωσην, 2.500 τον. έκφρωσην, Μαρτίου 7-17.

ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΕΥΛΟΡ: Φανόν 5.000 τον. οίτου Αλγερίαν, δολ. 28,80 φίο, με 2.000/500 τον. φορτωσησφρότων, Μαρτίου.

ΕΚ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΚΕΧΡΕΑ: Κωνστάντιν 20.000 τον. γαιανθράκων χύμα δυτ. ά-

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Shipbrokers

15 BEVIS MARKS, LONDON EC3A 7JA

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Ε.Π.Ε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦ. 4179.091 - ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: «ΓΕΝΙΚΟΛΑΟΥ»

κτήνη ίνδιας δολ. 39, όψιμον άκτηνή ίνδιας, δολ. 39,35 φιοτ, με 2.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτων, Μαρτίου 22-31.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΣΟΥΕΡΤΕ: Ντώρμπιτ 7.700 τον. άραβοσίτου Μπέιρα-Νακάλα δολ. 23,50, με 2.000 τον. γκρός φόρτων, 600 τον. έκφόρτων, Μπέιρα, 500 τον. Νακάλα, διμερούς φόρτωσις.

ΑΙΓΑΙΣ ΑΤΟΜΙΚ: Νότιον Αφρικήν 18.000 τον. άραβοσίτου τρεις λιμένων Ιαπωνίας, δολ. 29,50, βάσις τρεις λιμένων έκφρτωσης, 2.000 τον. γκρός φόρτωσις, 2.500 τον. έκφόρτων, Μαρτίου 10-30.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ: Ούμη Κάρα τον. θείου χύμα διυτ. άκτηνή ίνδιας, δολ. 21,35, φιοτ, με 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτων, Μαρτίου 1-10.

ΚΟΡΙΝΘΙΚ: Ούμη Κάρα 13.700 τον. λιπαρομάτων χύμα, διυτ. άκτηνή ίνδιας δολ. 20,60 όψιμον άνατολικήν άκτην δολ. 20,85, φιοτ, με 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτων, Μαρτίου 20-Απριλίου 3.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΦΩΛΔΑ Κ.: 13.640 τον. d.w. (13-13 1/2 μιλ. 21 τον. φιούελ διλ τού 1960) δολ. 5.400 ήμερησίως, παράδοσις Κούβαν Μαρτίου 3-12, έπαναπαράδοσις Πολωνίαν.

ΑΡΙΑΔΗΝΗ: 15.050 τον. d.w. (691.000 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 54.050 τον. ντρίπλας 13 1/2 μιλ. 18-19 τον. φιούελ διλ και 1 τον. γκάζ διλ τού 1969) δολ. 6.700 ήμερησίως, παράδοσης 24 ώρας μετά τών απόπλουν εις Πόρτ οφ Σπένι, Μαρτίου 7-31, έπαναπαράδοσις Κίναν.

ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ: 26.359 τον. d.w. (1.330.061 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 105.549 τών πλωτικών δεξαμενών, 14 1/2 μιλ. 32 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντρίπλας διλ τού 1977) δολ. 8.100 ήμερησίως, πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, τοξείδια δύο έτων, παράδοσης όψιμων παγκοσμίων, Απρίλιον-Μάϊον.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ (είς τάμι τοάρτερ): 41.700 τον. d.w. (1.936.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 40 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντρίζελ διλ τού 1969) δολ. 14.000 ήμερησίως, παράδοσης Αμερικ. λιμένων Κόλου Μαρτίου 1-10, έπαναπαράδοσης Πορτογαλίαν.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΝΗΣ: 27.503 τον. d.w. (15 μιλ. 37 τον. φιούελ διλ τού 1967) δολ. 11.000 ήμερησίως, παράδοσης Ταιβάν άρχων Μαρτίου, έπαναπαράδοσης Βόσπορον, μέσω Αύστραλίας και Μαύρης Θάλασσης.

ΤΖΟΑΝΑ: 27.059 τον. d.w. (14 μιλ. 34 τον. φιούελ διλ τού 1969) δολ. 7.350 ήμερησίως, παράδοσης Έκλαδος Λέτος Μαρτίου - άρχων Απριλίου, τοξείδια 2 έτών.

ΝΙΚΑΙΑ: 33.634 τον. d.w. (15 μιλ. 45 τον. φιούελ διλ τού

1973) δολ. 13.000 ήμερησίως, παράδοσης Ταιβάν Μαρτίου 5-15, έπαναπαράδοσης Κέιπ Πάσερο-Σκώ ρείνιζ, μέσω Αύστραλίας.

ΡΙΟ ΣΑΝ (μικτόν): 73.650 τον. d.w. (15 μιλ. 74 τον. φιούελ διλ τού 1967) δολ. 12.750 ήμερησίως, ένων κυκλικών ταξιδίων βρ. Ατλαντικού, παράδοσης Κόντινεντ μέσω Μαρτίου.

ΤΟΞΟΤΗΣ: 33.122 τον. d.w. (35 π. 11 ίντο. 1.466.411 κ.π. 16 μιλ. 41 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντρίζελ διλ τού 1974) δολ. 12.500 ήμερησίως, παράδοσης Βιζακαπανάμ Μαρτίου 2-8, έπαναπαράδοσης Κέιπ Πάσερο, μέσω Αύστραλίας. Μαύρης θάλασσης.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΤΝΤ: 26.389 τον. d.w. (12 μιλ. 29 τον. φιούελ διλ τού 1954) δολ. 9.000 ήμερησίως, διμερούς παράδοσης Φιλαδέλφειαν, έπαναπαράδοσης Κέιπ Πάσερο.

ΓΕΩΡΓΙΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ: 26.557 τον. d.w. (31.877 κ.π. 15 μιλ. 37-38 τον. φιούελ διλ τού 1978) δολ. 8.500 ήμερησίως, τοξείδια 4-7 1/2 μηνών, παράδοσης Γιβραλτάρ άμερος.

ΓΟΥΟΡΠΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ: 36.840 τον. d.w. (37 π. 3 ίντο. 1.645.298 κ.π. 15 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντρίζελ διλ τού 1976) δολ. 13.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης Ταιβάν 8-20, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν, ένων κυκλικών ταξιδίων βρ. Ειρηνικού.

ΣΙΛΙΑ: 5.693 τον. d.w. (250.000 κ.π. 10 μιλ. 10 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντρίζελ διλ τού 1968) δολ. 3.950 ήμερησίως, παράδοσης κατά την άφιξην εις πλοηγικών σταθμών Τροντχείμ Μαρτίου 6-10, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου είς δυτ. Αφρικήν.

ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.: 22.020 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 32 τον. φιούελ διλ τού 1969) δολ. 7.200 ήμερησίως, παράδοσης και έπαναπαράδοσης Κέιπ Πάσερο 1-7, μέσω Ρίβερ Πλέιτ, Μαύρης θάλασσαν.

ΑΚΥΟΒΑΙΑΙΟ (λιβ.): 46.646 τον. d.w. (1.942.622 κ.π. 14 μιλ. 45 τον. φιούελ διλ τού 1968) δολ. 10.500 ήμερησίως, παράδοσης Πολωνίαν έπισημας, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Κέιπ Πάσερο, μέσω Έμδεν ή Ρουμανίας.

ΛΟΓΙΑΛΤΥ: 15.110 τον. d.w. (12 1/2 μιλ. 19 τον. φιούελ διλ τού 1969) δολ. 7.000 ήμερησίως, παράδοσης Σιγκαπούρη Μαρτίου 10-20, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ, μέσω Αύστραλίας.

ΕΚΤΟΡ: 29.707 τον. d.w. (1.240.000 κ.π. 15 μιλ. 36-37 τον. φιούελ διλ τού 1970) δολ. 8.450 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης Σαντάντερ Μαρτίου 3-10, έπαναπαράδοσης Ταιβάν-Τόκιο ρείνιζ, μέσω άμερικ. λιμένων άνατολ. άκτης.

ΣΟΥΛΑ Κ.: 16.338 τον. d.w. (13 μιλ. 17 τον. φιούελ διλ τού 1958) δολ. 5.700 ήμερησίως, παράδοσης Σιγκαπούρη Μαρτίου, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ.

ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ: 22.000 τον. d.w. (τού 1978) δολ. 8.000 τον. ήμερησίως, παράδοσης Κόντινεντ, Μαρτίου, έπαναπαράδοσης Μουσκότ, μέσω Αραβικού Κόλπου.

ΣΤΕΛΛΑ: 14.240 τον. d.w. (τού 1957) παράδοσης Σιγκαπούρη Μαρτίου 1-10, έπαναπαράδοσης δυτ. Αφρικήν, δολ. 5.800 ήμερησίως.

ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ: 21.062 τον. d.w. (τού 1977) δολ. 9.000 ήμερησίως παράδοσης Ιαπωνίαν Μαρτίου 10-25, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν, Κόντινεντ, όψιμον έπαναπαράδοσης Μηδόστον-Γκλέβεστον ρείνιζ δολ. 8.400 ήμερησίως.

ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ: 57.357 τον. d.w. (2.425.000 κ.π. 15 μιλ. 58 πολ. φιούελ διλ τού 1965) δολ. 19.500 ήμερησίως, παράδοσης Ιαπωνίαν Μαρτίου 8-13, έπαναπαράδοσης Κέιπ Πάσερο, μέσω Κωνσταντίνζας.

ΒΙΤΑΚΑΡΙΕΡ: 20.070 τον. d.w. (895.000 κ.π. 15 μιλ. 58 πολ. φιούελ διλ τού 1959) δολ. 7.100 ήμερησίως, παράδοσης Ίνδιαν Μαρτίου 18-28, έπαναπαράδοσης Κωνσταντίνζαν.

ΑΛΜΕΑ: 18.679 τον. d.w. (14 μιλ. τού 1960) δολ. 7.975 ήμερησίως παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εἰς Τσάλων Μαρτίου 1-10, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εἰς την Κωνσταντίνζαν, μέσω Ίνδιας.

ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ΙΙ: 24.577 τον. d.w. (1.078.000 κ.π. 14-14 1/2 μιλ. 36-37 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντρίζελ διλ τού 1965) δολ. 10.500 ήμερησίως, παράδοσης άμερικ. λιμένων Κόλπου Μαρτίου 18-Απρίλιο 5, έπαναπαράδοσης Βραζιλίαν.

ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ: 42.603 τον. d.w. (1.923.000 κ.π. 14 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ τού 1967) δολ. 10.500 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης δισπλέοντας Γιβραλτάρ Μαρτίου 15-Απρίλιο 15, τοξείδια 12-14 μηνών.

ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΟΡ: 23.780 τον. d.w. (14 μιλ. 29 τον. φιούελ διλ τού 1963) δολ. 7.375 ήμερησίως, πλέον δολ. 230.000 δύρων, παράδοσης Ρίβερ Πλέιτ Μαρτίου 9-20, έπαναπαράδοσης Κέιπ Πάσερο-Σκώ ρείνιζ, μέσω Μαύρης θαλάσσης.

ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ: 41.000 τον. d.w. (τού 1966) δολ. 9.750 ήμερησίως, τοξείδια 12 μηνών, παράδοσης Ατλαντικόν Μάιον-Ιουνιον.

ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ: 15.050 τον. d.w. (τού 1970) δολ. 7.300 ήμερησίως, παράδοσης Ταιβάν Απρίλιον, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν Ταιβάν ρείνιζ, μέσω Μαύρης θαλάσσης.

ΑΜΕΒΟΥΣΤ: 22.450 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 27-28 τον. φιούελ διλ τού 1978) δολ. 7.950 ήμερησίως διμερούς παράδοσης Αμερικήν Βούργρων, ένων κυκλικών ταξιδίων βρ. Ατλαντικού, όψιμον διν.

CAPTAIN M. GEORGOULIS - CAPTAIN D. LYMPEROPOULOS

61 VAS. CONSTANTINOU, P.O. BOX 24 PIRAEUS. TELEX: 21 2859 ATPA GR. TEL.: 4531102/4. CABLES: ATPACHELLAS

WORLD - WIDE MARINE SUPPLIES



U.S.A.

Boston
Hub Nautical Supply Co.

New York
Baker, Carver & Morrell, Inc.

Philadelphia
Baker, Carver & Morrell

Norfolk
Peltz Brothers Inc.

Baltimore
R.S. Stern Inc.

Savannah
Southern Marine Supply Co.

Tampa
Florida Ship Supply Inc.

Mobile
Galanos Ship Supply Company

Houston - Nola
Texas Marine & Industrial Supply Co

San Francisco - Los Angeles
United Maritime Ship Suppliers Inc.

Portland (Ore)
American Pacific Corp

CANADA

Vancouver
United Maritime Suppliers Inc.

Montreal
Majestic Ship Suppliers Ltd.

Saint John (N.B.)
Seahorse Maritime Ltd.

SOUTH AMERICA

Curacao, Bonair
John Henderson (Curacao) Co. Ltd.

Aruba
Marine Supply Services (Aruba) Inc.

Trinidad
S. Haug Ltd.

Vitoria
Vitoria Ship Supplies Ltd.

Paranagua
Abastecimientos a Navegacion Ltda

EUROPE

United Kingdom
Burnyeat Limited

Portugal
Soinave

Spain

Provimar S.A.
Marseilles

Uniship

Malta
Salvo Grima & Sons Limited

Italy
Canciola

Norway
Nynerod Skipshandel AS

GERMANY
City Ship Stores

ASIA

Dubai - Abu Dhabi
Rais Hassan Saadi Co.

Kuwait
Friends Shipchandlers

Mauritius
International Ship Suppliers

India
Ranjit Shipping Private Ltd.

Malaysia, Singapore
Wan Hai Marine Supplies (Mi)

Philippines

Ei Greco Shipping Enterprises

Hong Kong
Dairy On Co. Ltd

Taiwan
Shimizu Ship Supply Ltd

Japan
John Motoyoshi Co. Ltd.

AUSTRALIA

Shipstores Australia (Pty) Ltd

AFRICA

Durban
Freights Supply Company (Pty) Ltd

Port Elizabeth
Demas Bros Ship Chandlers

Cape Town
Cape Point Ship Chandlers

Mombasa
Mahomedali Nazerali Co. Ltd

Port Said
Seven Seas Trading Agency

Also: ANGLO — IRISH LINEN (cabin - linen). Deliveries at all U.K. - Continent ports:
DIPLOMATIC MARINE INC. (RAM - NEK).

κλικον ταξίδιον Ειρηνικού δολ. 10.450 ήμερησιώς.
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μικτόν): 69.769 τον. d.w. (12 1/2 μιλ. 54 τον. φιούελ διλ τού 1966) δολ. 17.000 ήμερησιώς, παράδοσις μετά την άναχωρήσην του πιλότου εις Μοντεβίδεο Μάρτιον, έπαναπαράδοσης Πολυνίαν μέσω Τουμπαρού.

ΟΚΕΑΝΟΣ: 50.000 τον. d.w. (τού 1967) δολ. 12.000 ήμερησιώς, παράδοσις άμερικ. λιμένας Κόλπου Μάρτιον, έπαναπαράδοσης Βραζιλίαν.

ΡΟΖΑΡΙΟ: 15.136 τον. d.w. (13 μιλ. 19 τον. φιούελ διλ τού 1971) δολ. 6.250 ήμερησιώς, παράδοσις 12 ώρας ξενιθι 'Αυβέρρα Μάρτιον, έπαναπαράδοσης Πορτογαλίαν.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ: 36.937 τον. d.w. (1.645.000 κ.π. 15 1/2 μιλ. 40 τον. φιούελ διλ τού 1972) δολ. 10.500 ήμερησιώς, παράδοσις άμερικ. λιμένας Κόλπου Μάρτιον 15-30, έπαναπαράδοσης άμερικ. λιμένας Κόλπου, μέσω Περού.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΤΤΟΡ (λιβ.): 45.082 τον. d.w. (1.820.000 κ.π. 14 μιλ. 37 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1968) δολ. 10.300 ήμερησιώς, πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης Πιομπίνο Μάρτιον 6-21, έπαναπαράδοσης Σιγκαπούρην - Ιαπωνίαν ρέιντζ.

ΧΙΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ: 21.206 τον. d.w. (τού 1970) δολ. 7.000 ήμερησιώς, παράδοσης διαπλέοντας Γιβραλτάρ έπιμος, έπαναπαράδοσης Σουέζ μέσω άμερικ. λιμένων Κόλπου και 'Ερυθράς θάλασσας.

ΧΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ: (SD14 τού 1969) δολ. 6.500 ήμερησιώς, παράδοσης διεπιλέοντας Βίγκο Μάρτιον 4-10, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Κοκόμπο, μέσω Αγγλίας, Κόντινγεντ, Ίνδιαν.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.: 20.193 τον. d.w. (803.000 κ.π. 14 μιλ. 24

τον. φιούελ διλ τού 1969) δολ. 8.450 ήμερησιώς, παράδοσης διτ. άκτην νοτίου Αμερικής Μαρτιού 25-Άπριλοι 15, έπαναπαράδοσης Αυβέρρα-Αιμάδιοργον ρέινζ μέσω Χάλης.

ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ: 32.700 τον. d.w. (1.570.000 κ.π. 14 1/2-15 μιλ. 40 τον. φιούελ διλ και 1 τον. ντηζελ διλ τού 1966) δολ. 9.600 ήμερησιώς, παράδοσης Κωνσταντίνου Μαρτιού 1-10, έπαναπαράδοσης Κίναν.

ΠΕΤΡΑ: 40.404 τον. d.w. (1.673.000 κ.π. 14 1/2-15 μιλ. 43 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1967) δολ. 14.400 ήμερησιώς, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, παράδοσης μετά την άναχωρήσην του πιλότου εις Μίζουνιμα Μαρτιού 10-18 έπαναπαράδοσης άμερικ. λιμένας Κόλπου ή διατόλ. άκτης Μεξικού, μέων άνωτολ. και δυτικής άκτης Μεξικού.

ΓΙΟΥΡΟΥΣΗ: 26.310 τον. d.w. (1.160.656 κ.π. 15 μιλ. 33 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1977) δολ. 9.000 ήμερησιώς, παράδοσης διαπλέοντας Μουσκάτ Μαρτιού 4-10, έπαναπαράδοσης Σαβόναν, μέσω νοτίου Αφρικής.

ΤΡΙΠΟΛΙΣ (λιβ.): Μπαναϊρ 44.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου W 125, Μαρτιού 1.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (λιβ.): 'Ανατολ. άκτην Μεξικού 57.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 160, Μαρτιού 1.

ΑΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μικτόν λιβ.): Δυτ. Αφρικήν 61.000 τον. μέρος φορτίου, Κωνσταντίνου W 140, διμερος φόρτωσης.

ΣΤΑΒΑΝΤΑ: Δυτ. Αφρικήν 30.000 τον. Κόντινγεντ W 285, Φεβρουαρίου 29.

ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β.: Περσικόν Κόλπον 110.000 τον. μέρος φορτίου, Ίνδιαν, W 65, όψιν ύπολοιπον πλήρες φορτίου 150.000 τον. W 30, Μαρτιού 3.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ (λιβ.): Αμετερνταμ 28.000 τον. καθαρό Τζέν-τον, W 170, Φεβρουαρίου 27.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (λιβ.): 'Αραβικόν Κόλπον 250.000 τον. Αγγλίαν, Κόντινγεντ W 29 (ολόου στήμ) W 31 (φούλ στήμ) Μαρτιού 1.

ΜΕΣ. ΦΡΟΝΤΙΣ (λιβ.): όψιν ΜΕΣ. ΦΥΣΙΣ (λιβ.): Μεσόγειον 145.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου W 44.5, Φεβρουαρίου 22.

Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ: Μεσόγειον 130.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 55, όψιν Αγγλίαν, Κόντινγεντ, Μεσόγειον W 57.5, Φεβρουαρίου 25.

ΘΙΑΚΙ: Σκικντά 35.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου W 177.5, Μαρτιού 2.

ΘΙΣΛ ΕΝΤΗΒΟΡ: Φλοτά 77.000 τον. μέρος φορτίου Μίλφορντ Χόφεν, W 102.5, Μαρτιού 2.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΛΑΤΖΗ (λιβ.): Περού 50.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 125, Φεβρουαρίου 25.

ΑΤΟΜΙΚ: Καραϊβηκήν 55.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου W 110, Μαρτιού 3.

ΕΒΜΙΤΣ: Φρήνπορτ 40.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου W 215, Φεβρουαρίου 29.

ΕΥΑΝΘΙΑ: 'Αρέζο 70.000 τον. Αμέρειαν W 100, άμερις φόρτωσης.

ΛΑΜΥΡΑ (λιβ.): Καραϊβηκήν 50.000 τον. μέρος φορτίου, Αγγλίαν, Κόντινγεντ, Μεσόγειον, W 100, όψιν ύπολοιπον πλήρες

You get
what you
need not
what's available



Supply to all
continental ports



Just tell us what you
need — we deliver promptly.
Sänger supplies numer-
ous ships from all over the
world at every European
port. Our team is known
for their courtesy, accura-
cy and speed. Talk to our
customers — they can tell
you about our service
better than we can.

Friedrich Sänger

**General Shipstore Merchant
Import - Export**

2 Hamburg Freeport

Magdeburger str. 5-7

Phone 33 75 51

Telex 2 161 675

23 Kiel 1 (Sheerhasen)

Mecklenbirger Str. 58

Phone (04 31) 35 033

Telex 29 27 87

Agent for Greece: EV. XENARIOS Ltd. 59, Panepistimiou Ave. - Athens. Box 1116. TELEX: 4225.

Telegrams: ASEXSUPPLIES. TEL.: 3216260 - 6510620 - 6512973 - 4815206

ΑΜΙΑΝΤΟΣ

Κατεργασία ΑΜΙΑΝΤΟΥ έτ. ΑΣΕΞ. Ε.Ε. (Εύαγ. Μ. ΞΕΝΑΡΙΟΣ Ltd.)

ΧΡΥΣΟΤΙΛΟΣ - ΜΕΤΑΛΛΕΙΟΥ (ούχι παλαιός ή έκ ναυαγίων)

TAX. ΘΥΡΙΣ 1116 - ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ 59, ΑΘΗΝΑΙ - ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ASEXSUPPLIES"

TELEX 4225 - ΤΗΛ. 3216.260 - 6510.620 - 6512.973 - 4815.206

Ποιότης C30 ίνώδ. σάκκος 30 κιλών πρός 9 δρχ. τό κιλό
(Νέα σύγχρονος σύνθεσις)

Ποιότης BP τ Μαγν. iv. σάκκος 25 κιλών πρός 13,50 δρχ.
τό κιλό (Νέα σύγχρονος σύνθεσις)

I. Ποιότης έξτρα 513 (ινώδης) σάκκος 23 κιλών πρός 19
δρχ. τό κιλό (Νέα σύγχρονος σύνθεσις)

Ποιότης F33 Φίλτρων ίνώδ. σάκκος 22 κιλών πρός 26,50
δρχ. τό κιλό

II. PANNEAUX D' AMIANTE ΔΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ — ΕΦΟΠΛ. ΕΤΑΙΡΙΕΣ — ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΙ-
ΔΩΝ — TEXN. ΓΡΑΦ. — ΔΙΑΣΤ.: 50X15X2, 1/2 ΕΚ. ΔΡ. 38 Η ΠΛΑΚΑ — 50X15X5 ΕΚ. ΔΡΧ. 72 Η ΠΛΑΚΑ.

III. ΤΑΠΗΣ ΜΟΝΩΤΙΚΟΣ ΑΜΙΑΝΤΟΥ ΔΙΑ PETIRE, ΤΑΡΑΤΣΕΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ. ΠΟΙΟΤΗΣ: BPC ΙΝΩΔ. ΣΑΚΚΟΙ 30 ΚΙ-
ΛΩΝ ΠΡΟΣ ΔΡΑΧΜΕΣ 12. — (ΠΩΛΗΣΙΣ ΧΟΝΔΡΙΚΗ).

φορτίου 65.000 τον. W 73.5, Μαρτίου 4.

ΦΑΝΤΑΖΥ Λ.: Φρήγορη 36.000 τον. μέρος φορτίου Χόλουρουν W 275, Μαρτίου 1.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (λιβ.): Άκτοπλοικόν Μεσογείου 95.000 τον. W 100, όρχος Μαρτίου.

ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ: Καραϊβικήν 60.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου W 110, όψιν ύπολοιπον πλήρες φορτίου 100.000 τον. W 80, Μαρτίου 3.

ΠΑΛΑΜΥΡΑ (λιβ.): Κάδυμαν 75.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου W 94, όψιν ύπολοιπον πλήρες φορτίου 100.000 τον. W 50, Μαρτίου 80.

ΠΑΖΙΦΙΚ: Έρυθρό Θάλασσαν 60.000 τον. Μεσόγειον W 117.5, Μαρτίου 9.

ΜΑΡΙΑ: Αλεγρίαν 80.000 τον. μέρος φορτίου Πόρτο Τόρρες. W 90, Μαρτίου.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ (λιβ.): Φλοτά 76.000 τον. μέρος φορτίου. Κερπέκ W 95, όψιν ύπολοιπον πλήρες φορτίου 92.000 τον. W 75, Μαρτίου 12.

ΜΕΣ. ΦΥΣΙΣ (λιβ.): Σιντι Κερί 150.000 τον. Ιταλίαν, ναύλος δέν ανεκοινώθη. Μαρτίου 7.

ΝΕΦΕΛΗ (λιβ.): Μεσόγειον 40.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 132.5, Μαρτίου 9.

ΕΦΕΣΟΣ (λιβ.): Μεσόγειον 80.000 τον. μέρος φορτίου. Μποχάρα, W 90, Μαρτίου 8.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (λιβ.): Άνατολ. άκτην Μεξικού 42.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, δύο συνεχή ταξίδια, W 185, Μαρτίου 3.

ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.): 152.035 τον. d.w. (τού 1966) 5 ήμερας μίνιμου τόπι ωφέρερ, δολ. 27.500 ήμερησιώς, δμεσος παράδοσις.

ΜΕΣ. ΓΗ: Καραϊβικήν 29.000 τον. καθαρά, άνατολικήν Αφρικήν, W 370, Μαρτίου 6.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (λιβ.): Ινδονησίαν 55.000 τον. Ιαπωνίαν W 190, Μαρτίου 20.

ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΚΩ (μικτόν): Δυτ. Αφρικήν 59.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 120, Μαρτίου 16.

ΛΙΑΝ Χ.: Μεσόγειον 100.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου, ναύλος δέν άνεκοινώθη. Μαρτίου 10.

ΟΚΛΑΧΟΜΑ (λιβ.): Καραϊβικήν 90.000 τον. δυτ. Αφρικήν, W 70, Μαρτίου 6.

ΜΙΜΗ: Καραϊβικήν 70.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλιαν, Κόνινεντ, Μεσόγειον, W 100, Μαρτίου 6.

ΑΘΗΝΙΑΝ (λιβ.): Άνατολ. άκτην Μεξικού 54.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 178, Μαρτίου 9.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.Λ.: Καραϊβικήν 63.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 122.5, Μαρτίου 7.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΤ'Μ (λιβ.): Μποχάρας 62.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 125, Μαρτίου 10.

ΓΕΡΑΝΕΙΑ: Περού 54.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού W 135, όψιν άμερικ. λιμένας δυτ. άκτης W 142, όψιν Κάιμαν W 155, Μαρτίου 12.

ΑΣΤΟΡΙΑ: Μπαχάμας 56.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου W 140, Μαρτίου 10.

ΘΑΣΟΣ (Σινκ.): Αραβικόν Κόλπον 92.000 τον. Απω Άνατολήν, W 97.5, Μαρτίου 8.

ΑΗΤΩ: Γκομπόν 40.000 τον. μέρος φορτίου Σαιντ Κρουά W 207.5, Μαρτίου 12.

ΝΙΚ. Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ: Μεσόγειον 80.000 τον. μέρος φορτίου, Αγγλιαν, Κόνινεντ W 90, όψιν Μεσόγειον W 100, όψιν ύπολοιπον πλήρες φορτίου 130.000 τον. W 55, Μαρτίου 10.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΙΧΑΛΙΝΟΥ: Φρήπορτ 42.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου W 205, έαν φόρτωσις, Καραϊβικήν W 195, Μαρτίου 8.

ΘΥΕΛΛΑ (μικτό λιβ.): Καραϊβικήν 60.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 110, Μαρτίου 10.

ΜΑΡΙΑ Κ. (λιβ.): Ινδονησίαν 80.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας δυτ. άκτης W 125, όψιν ύπολοιπον πλήρες φορτίου 104.000 τον. W 62.5, Μαρτίου 16.

ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μικτόν): Ζουετίνα 68.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου W 102.5, Μαρτίου 6.

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



CABLES:
"FAROSCO"

CAPE TOWN **FAROS & Co.** PTY. LTD.

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

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

59 CARLISLE STREET PAARDEN EILAND CAPE TOWN - 7405 SOUTH AFRICA

— ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 —

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ «ΦΑΡΟΣ»

I. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

Δ. ΔΙΒΑΡΗΣ - M. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΙ

(ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ)

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

J. CRAWFORD

- ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ
- ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ
- ΚΑΤ ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ
- ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ
- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΛΑΙΝΟΣ - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 4125575
- ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ. 365 ΗΜΕΡΑΣ ΤΟ ΕΤΟΣ
- ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

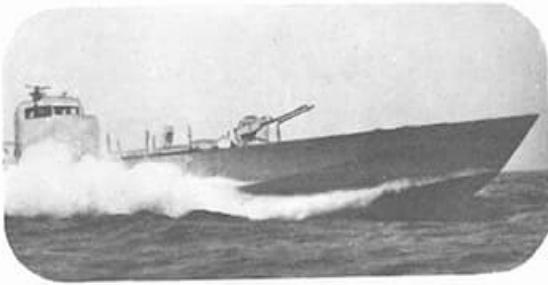
"Εμβλημά μας: ΥΨΗΛΗ ΠΟΙΟΤΗΣ • ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ • ΧΑΜΗΛΑΙ ΤΙΜΑΙ

HELLENIC SHIPYARDS Co



SKARAMANGA YARD

ADVANCED SHIPBUILDING TECHNOLOGY



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



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

500,000-ton GRAVING DOCK

Length 420m - Breadth 75m - Depth 9.5m

250,000-ton GRAVING DOCK

Length 327m - Breadth 53.6m - Depth 9.25m

Both used for shiprepairs and/or newbuildings

*

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

*

BUILDING BERTH FOR SHIPS UP TO 37,000-dwt

*

OFFICES & AGENTS AT HOME & ABROAD

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

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

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

Η κίνησις των ελληνικών πλοίων

ΑΒΑΝΣ	60	6640	α. Αμέρεραν 27/2 διά Πειραιά	ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΗΣ	56	4884	α. Πειραιά 11/1 διά Χαλκίδα
ΑΒΕΑΣ	62	10405	ε. Π. Χάρκουρτ 26/2	ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	ε. Ταρπού 21/1
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	10753	α. Μορμουγάδο 20/2 διά Ράς άλ Καιμάχ	ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	α. Γιοκούάμα 16/2 διά Ναγκόγια
ΑΒΙΝ Ο'ΓΛ ΛΗΝΤΕΡ δ.	69	104616	ε. Ράς άλ Καιμάχ 11/2	ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΚΟΜΗΝΗΟΥ	56	13555	α. Θρή Ρίβερς 7/12
ΑΒΙΝ Ο'ΓΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ δ.	68	51073	δ. Κυνηπόλιν 12/2	ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (δ.)	58	15940	α. Πειραιά 22/2 διά Π. Σαΐδ (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΓΑΘΗ	74	6017	ύπο παραλαβήν	ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	3039	α. Λαττάκια 5/1
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	α. Ροζάριο 13/2 διά 'Αβδάνα	ΑΘΕΝ ΣΚΑΥ'	56	7369	εις Πειραιά όπο 3/5 (έπισκεψι)
ΑΓΑΠΗΝ	69	10006	α. Ταμπικό 14/2 διά 'Αμβέρσαν	ΑΘΕΝΖ ΓΟΥΑΙΗ	58	5596	α. Ρίο 'Ιανέρο 17/2
ΑΓΓΕΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	α. Μορμουγάδο 19/2 διά Κόντινεντ	ΑΘΕΝΖ ΝΤΑΙΗ	54	5148	άργει εις Καλαμάτα όπο 10/10
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15595	α. Φιλαδέλφεια 1/2 διά 'Αρούμπα	ΑΘΕΝΖ ΣΗ	61	4903	δ. Σαΐδ 21/2
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	δ. Π. Σαΐδ 16/2 διά Μεσόγειον	ΑΘΕΡΑΣ	69	9268	α. Σιγκαπούρην 19/2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405	ε. Καλικούτ 29/1	ΑΘΗΝΑ (δ.)	72	106032	ε. Πειραιά 16/2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Σάντος 19/2	ΑΘΗΝΑ	68	8905	α. Πειραιά 30/1 διά Γιβραλτάρ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (δ.)	50	3499	εις μεσογειακός μεταφορός	ΑΘΗΝΑ	65	1657	ε. Κάιτερι 5/2
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	69	90890	α. Ράς Τανούρα 17/2 διά Τελούκ Σεμάγκα	ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	α. Θέσσαλη 10/2
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	ε. Τζέντα 15/2	ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	α. Πειραιά 26/1 διά Βηρυττόν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	59	5728	άργει εις Χαλκίδα όπο 17/6/77	ΑΘΗΝΑΙ II	57	5010	α. Τενερίφην 16/2 διά Ρ. 'Ιανέρο
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	9812	ε. Σουδίμα 10/2	ΑΘΗΝΑΙ ΙΣ	58	9279	α. Μπάσφαρ 31/1
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	68	9435	ε. Βαρκελώνη 19/2	ΑΘΗΝΑ. ΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	58	12943	ε. Βρεστην 17/2
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	65	10625	α. Τζέντα 8/2 διά Πόρτ Κελάγκ	ΑΘΗΝΟΥΛΑ (μ.)	67	48747	δ. Γιβραλτάρ 3/2
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	ε. Καλικούτ 20/2	ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	εις μεσογειακός μεταφορός
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	ε. Φιλαδέλφεια 15/2	ΑΘΔΟΝ	79	10120	α. Όκλαντ 23/2 διά Ναπέρ
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	α. Σιγκαπούρη 2/1 διά Βιενένη	ΑΘΩΔΑ ΦΟΡΡΕΣ	67	17418	α. Κάλοντυποργκ 17/2 διά Σιμιζού
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	α. Λάς Πόλμας 24/2 διά 'Οδησσόν	ΑΘΩΣ	69	10008	δ. Σουέζ 29/1
ΑΓΙΑ ΕΥΦΡΟΜΙΑ	52	3840	εις μεσογειακός μεταφορός				
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	54	8120	εις μεσογειακός μεταφορός				
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10617	α. Μηδάραν 30/1				
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10246	α. Π. Ελάζομπε 8/2 διά Εύρωπη				
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10323	ε. Τσάλνα 18/2				
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	α. Ραγκούν 2/2 διά 'Αμπιτζάν				
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	58	3690	ύπο παραλαβήν				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	67	11610	α. Σιγκαπούρην 28/1 διά Κίναν				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	α. Μαυρίκιον 20/2 διά Σιγκαπούρην				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	εις μεσογειακός μεταφορός				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	56	6156	εις Πύλον όπο 29/6				
ΑΓΙΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	58	7560	υπό παραλαβήν				
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	α. Πειραιάς 28/12				
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (μ.)	71	72326	α. Γιουροπόρτ 1/3				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	α. Βικέντιον 4/1 διά Μαύρην Θάλασσαν				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	5886	ε. Θεσσαλονίκη 18/12				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ε. Ταρτούς 10/1				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	άργει εις 'Ηράκλειον				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	α. Κ. Τάρος 13/2 διά 'Αρούμπα				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4529	α. "Αγ. Βικέντιον 4/1 διά Μαύρην Θάλασσαν				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	4033	α. Λαττάκια 3/9				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εις μεσογειακός μεταφορός				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	εις Κουβέντη όπο 20/7/78				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	α. Γκάλιπερτον 3/1 διά Λάς Γκουάρια				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	α. Π. Χάρκουρτ 23/2				
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229	ε. Ιλόδιο 21/1				
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	77	1573	α. Σ. Κίττες 6/2 διά Μόντερερ				
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ III	43	1845	εις Πειραιά δό 6/10/78				
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ VI	47	2775	δ. Π. Σαΐδ 14/1				
ΑΓΚΝΙΚ ΙΙ	63	12273	α. Χάρηρην 8/2 διά Ντακάρ				
ΑΓΛΑΟΣ	63	9153	ε. Τζένταν 30/1				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32687	α. Ν. 'Ορλέανην 4/2				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ	58	5037	δ. Γιβραλτάρ 21/2 διά Ν. 'Ορλέανην				
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	δ. Σαΐδ 22/2				
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	63	1582	ε. Ρυγίκα 23/2				
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΑΟΥ	77	10459	α. Σουδίμα 9/2 διά Ρόττερνταμ				
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	68	14342	α. Μπορτών 4/1				
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	67	6842	δ. Κωνιτόλιν 5/1				
ΑΔΡΙΑΝΟΣ	61	6950	ε. Γένοβα 10/2				
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ε. 'Αντεν 22/2				
ΑΕΤΟΣ	72	3065	ε. Βενετία 24/2				
ΑΕΤΟΣ	57	1674	εις Πύλον όπο 17/7				
ΑΖΑΛΕΑ	64	5931	δ. Σουέζ 19/2 διά Π. Σουδάν				
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	α. Μαντράς 25/2 διά Βομβάνην				
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12868	α. Μίλφορν Χάφεν 5/2 διά Ν. 'Ορλέανην				
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12176	α. Ράς Τανούρα 15/1				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ	57	3169	άργει εις Χαλκίδα όπο 5/7/78				
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΗΚ	76	12498	α. Ντουμπάτη 10/2				
ΑΙΓΙΣ ΑΤ'ΑΛΑΝ	68	9079	ε. Χακοντάτες 26/1				
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	δ. Σαΐδ 27/2				
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	δ. Π. Σαΐδ 20/2				
ΑΙΓΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	68	9070	α. Ναγκόγια 9/2 διά Ντώρμπαν				
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΙ'ΣΝΤΟΜ	72	11184	α. Ντώρμπαν 2/2 διά Ιαπωνία				
ΑΙΓΙΣ ΕΛΑΝΤ	60	11838	ε. Λάγος 7/2				
ΑΙΓΙΣ ΕΛΕΝΙΚ	76	12498	α. Αυβέρσα 16/1 διά Ρίγα				
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΤ'ΙΚ	74	12498	ε. Σιγκαπούρην 1/2				
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	α. Μόμπιλ 17/2 διά Μίλφ. Χάφεν				
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ	76	12498	δ. Π. Σαΐδ 23/2				
ΑΙΓΙΣ ΚΑΠΤΑΙΝ	78	9463	α. Λορμπίτο 19/1 διά Λουάντα				
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	ε. Τζένταν 15/2				
ΑΙΓΙΣ ΛΙΝΚ	74	18963	α. Λόδς 'Αντζελες 10/2 διά Ναγκόγια				
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	α. Γόνια 28/2				
ΑΙΓΙΣ ΣΥΓΡΙΚ	75	12498	α. Σιγκαπούρην 15/2 διά Μπουσάν				
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	74	12498	ε. Γιοκοχάδα 29/1				
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ	74	12498	ε. Ντώρμπαν 23/2				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΑΤΙΚ	77	12498	α. Κάρναρβον 22/2 διά Μποχρέιν				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	α. Ντώρμπαν 25/1 διά Μπάραν				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΑΙ'Ζ	72	11185	α. Λιβόρνο 4/2 διά Λουάντα				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ	71	15205	α. Κολόμπο 13/1 διά Νταμάρ				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΑΝΝΙΚ	76	12498	α. Ντουμπάτη 11/1				
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	α. Σιγκαπούρην 2/2 διά Τζένταν				
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ	75	12498	α. Μαρακάμπο 23/1 διά Ναγκόγια				
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	ε. Σαΐδαννα 19/2				
ΑΙΓΙΣ ΠΑ'ΙΓΑΟΤ	78	9463	ε. Σιγκαπούρην 22/2				
ΑΙΓΙΣ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	69	9199	ε. Τζένταν 27/2 (έπισκεψι)				
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΤ'ΙΝΤ	70	9178	ε. Σαράζ 27/2				
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	ε. Σιγκαπούρην 9/2				
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204	α. Κόμπη 19/1 διά Ένεσεντά				
ΑΙΓΙΣ ΣΕ'ΥΛΟΡ	78	9567	α. Σιγκαπούρην 14/1 διά Λάγος				
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΥΟΠ	71	11185	α. Όσκαρορχαμ 23/2 διά Κότκα				
ΑΙΓΙΣ ΣΩΝΙΚ	73	12498	ε. Ροζάριο 10/2				
ΑΙΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9078	ε. Σιγκαπούρην 22/2 διά Ιαπωνίαν				
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'ΙΚ	71	11208	ε. Σιγκαπούρην 7/2				
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	α. Ντώρμπαν 23/2 διά Κορέα				
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ	70	9025	δ. Σουέζ 16/1 διά Μπάραν				
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΗΘ	69	9199	ε. Τζένταν 7/2 διά Ιράν				
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'ΙΜ	69	8928	ε. Σιγκαπούρην 8/2 διά Τζακάρτα				

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

ΑΙΓΑΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	8927	α. Μπάραν 2/2
ΑΙΓΑΙΣ ΧΑΡΒΕΣ	72	11225	α. Κόμπε 11/2 διά Τζέντα
ΑΙΓΑΙΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20095	δ. Παναμά 31/1
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	45	3805	ε. Λάς Πάλμας 19/2 διά Σέτε
ΑΙΗΒΟΝ	66	14359	ε. Καζαμπλάνκα 21/2
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	α. Πειραιά 20/2
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.	67	3017	εις Ταρτούς (Συρίας)
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15665	δ. Σουεζ 23/1 διά Μπάραν
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	ε. Βόλον 3/2
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ	60	6980	α. Αυμέρσαν 24/1 διά Τρίπολιν
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	α. Αγ. Φραγκίσκον 23/12
ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΝ' ΙΝΤ	60	8368	α. Κολόμπο 24/2 διά "Ειβονμάρσουθ
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ε. Κοστή 8/2
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	58	9292	ε. Τζέντα 16/2
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	9627	α. Ακαμπά 9/2 διά Τζένταν
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	ε. Ν. Όρλεάνη 10/2
ΑΙΟΛΟΣ	71	10006	υπό παραλαβήν
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	μετωνομάσθη «ΤΟΡΜ ΤΖΕΣΙ»
ΑΙΓΑΙΟΥΘΙΑ	60	9838	

ΑΙΓΑΙΟΥΘΙΑ	65	9280	α. Καλδό 19/1 διά Τίλο
ΑΙΓΑΙΟΥΣ ΕΚΣΤΑΖΥ	69	10259	α. Πύλον 21/1 διά Κωνσταντίζαν
ΑΙΓΑΙΟΥΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	68	8718	υπό παραλαβήν
ΑΙΓΑΙΟΥΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	10183	α. Λάς Πάλμας 19/2 διά Μπροντώ
ΑΙΓΑΙΟΥΣ ΡΑΨΩΝΤΥ	67	29256	ε. Μόμπιλ 18/2
ΑΙΓΑΙΟΥΣ ΣΑΝ	66	3034	δ. Μπρούνομπουτελ 14/2 διά Ταρτούς
ΑΙΓΑΙΟΥΣ ΣΑΞΕΣ	65	20119	ε. Χάμπτον Ρόδς 20/2 διά "Αγγλίαν
ΑΙΓΑΙΟΥΣ ΣΗ	65	3034	δ. Μπρούνομπουτελ 1/2
ΑΙΓΑΙΟΥΣ ΣΙΝΕΡΙΤΥ (δ.)	59	17948	α. Κορούνα 25/2 διά Μάλαγκα
ΑΙΓΑΙΟΥΣ ΣΚΑΪ'	67	3046	ε. Αυμέρσρογκ 29/2
ΑΙΓΑΙΟΥΣ ΤΑΡΓΚΕΤ	63	10836	ε. Ντώρπιταν 9/2
ΑΙΓΑΙΟΥΣ ΤΡΑΣΤ	69	6054	ε. Κωνστολίν 8/2
ΑΙΓΑΙΟΥΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388	ε. Μινιάκι 11/2
ΑΙΓΑΙΟΥΣ ΦΡΕΝΤΣΗΠ	65	8914	δ. Π. Σαΐδ 15/2
ΑΙΓΑΙΟΥΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	71	4995	α. Μάλαγκα 24/1 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΙΓΑΙΟΥΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	64	5310	α. Αυμέρσρογκ 6/2 διά Μπρούνομπουτελ
ΑΙΓΑΙΟΥΣ ΠΑΪΛΟΤ	64	5295	ε. Αυμέρσρογκ 22/2
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΛΙΦ	68	3960	ε. Ν. Όρλεάνη 17/2
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΤ'ΟΝ	77	38484	ε. Σάντος 2/2
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	67	32508	ε. Μάλτα 8/2
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΣΤΙΝΥ	66	4478	υπό παραλαβήν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦΗ	66	22260	μετωνομάσθη «ΝΥΜΦΗ Κ.»
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΘΕΡ	64	7995	ε. Βαλπαράϊο 19/2
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ'	66	22260	ε. Ζαντάρ 25/2 διά Ραβέννα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ'	62	7602	ε. Ιταζά 14/2
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	59	9303	α. Ραβέννα 16/2 διά Λαττάκιο
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	65	18451	α. Μπροντώ 16/1 διά Λόριεντ
ΑΙΤΖΙΑΝΑ	71	16017	ε. Ακαμπά 6/2
ΑΙΓΑΙΟΥΣ			
ΑΙΑΔΗΜΟΣ			α. Π. Λίνκολν 6/1 διά Ρωσίαν
ΑΙΑΡΝΑΝΙΑ			ε. Καρβαγένην 29/1
ΑΙΚΗΣ Σ.			ε. Μερόνια 9/2
ΑΙΚΜΗ			ε. Παναμά 12/1 διά Κίνα
ΑΙΚΜΩΝ			ε. Νέαπολη 8/2 διά Γιβραλτάρ
ΑΙΚΟΥΑΜΑΡΙΝ			α. "Ηστ Λόντον 16/2 διά Ιαπωνίαν
ΑΙΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ			δ. Γιβραλτάρ 14/2 διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΑΙΚΡΑ ΔΡΕΠΑΝΟΝ			ε. Γιβραλτάρ 14/2 διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΑΙΚΡΑ ΡΙΟΝ			α. Αυμέρσαν 19/1 διά Άλγεριον
ΑΙΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ			ε. Μεράνια 31/1 διά Βεγγαζήν
ΑΙΚΡΑΤΑ			δ. Σουεζ 15/2 διά Κολδμπο
ΑΙΚΡΙΤΑΣ			ε. Ν. Όρλεάνην 5/2
ΑΙΚΡΙΤΑΣ			ε. Σ. Τζάν 17/2
ΑΙΚΡΙΤΑΣ			δ. Παναμά 24/1 διά Αθάνα
ΑΙΚΡΟΝ			ε. Λισσαβώνα 23/2
ΑΙΚΡΟΠΟΙΣ			α. Αυμέρσαν 29/2 διά Πρόβιτνες
ΑΙΚΤΑΙΑ			ε. Σιγκαπούρην 20/2 διά Περσικόν
ΑΙΚΤΙΑΝ			ε. "Ειβονμάρσουθ 12/2
ΑΙΚΤΙΒΙΤΥ			δ. Παναμά 16/2
ΑΙΚΤΙΟΝ			ε. Ρεσίφε 14/2
ΑΙΚΤΙΟΥΜ (δ.)			δ. Π.Σαΐδ 16/2
ΑΙΑΛΑΜΠΡΑ			α. Λά Παλλίς 4/1
ΑΙΑΒΙΩΝ			δ. Μπρουναμπουτελ 12/2 διά Μπροντώ
ΑΙΑΒΙΩΝ			δ. Π. Σαΐδ 4/1 διά Κωνσταντίζαν
ΑΙΑΒΟΡΔΑΔΑ			ε. Ταϊβατεκία 9/2 διά Καράρα
ΑΙΑΕΚΑΚΟΣ			εις μεσογειακάδ μεταφοράς
ΑΙΑΕΞΑΝΑΡΑ			α. Αυμέρσαν 1/3
ΑΙΑΕΞΑΝΑΡΑ			δ. Παναμά 15/2 διά Κορίντο
ΑΙΑΕΞΑΝΑΡΑ			ε. Οριστάνο 14/2 διά Μιζουράτα
ΑΙΑΕΞΑΝΑΡΑ			ε. Καζαμπλάνκα 18/2
ΑΙΑΕΞΑΝΑΡΑ Τ.			α. Ρουέν 22/2 διά Άλγερια
ΑΙΑΕΞΑΝΑΡΕΙΑ			δ. Γιβραλτάρ 13/2 διά Αμβούργον
ΑΙΑΕΞΑΝΑΡΟΣ			ε. Μανφρεντόνια 1/2 διά Πάτραν
ΑΙΑΕΞΑΝΑΡΟΣ			όργη εις Πειραιά ώπο 20/4/78
ΑΙΑΕΞΑΝΑΡΟΣ			ε. Πειραιά 22/2
ΑΙΑΕΞΑΝΑΡΟΣ Α.			εις μεσογειακάδ μεταφοράς
ΑΙΑΕΞΑΝΑΡΟΣ Κ.			α. Χάμπτον Ρόδς 16/2 διά Μ. Θάλλασσαν
ΑΙΑΕΞΑΝΑΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ			εις μεσογειακάδ μεταφοράς
ΑΙΑΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ (δ.)			α. Φατέχ Τέρμη 9/1 διά Φός
ΑΙΑΕΞΗΣ Γ.			εις μεσογειακάδ μεταφοράς
ΑΙΑΗΘΕΙΑ			α. Λάς Πάλμας 26/2
ΑΙΑΘΑΙΑ			α. Μαδέρια 18/2 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΙΑΙΑΚΜΩΝ			ε. Ν. Όρλεάνην 18/2
ΑΙΑΙΑΚΜΩΝ ΛΑΙΤ			δ. Μάλτα 26/2
ΑΙΑΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ			α. Βαλτιμόρην 2/2 διά "Αν. Γερμανίαν
ΑΙΑΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ			ε. Σιγκαπούρην 14/2 διά Χόγκ Κόγκ
ΑΙΑΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ			α. Ρεσίφε 12/2
ΑΙΑΙΑΡΤΟΣ			α. Αλεξάνδρειαν 25/2 διά Κούβα

Η ΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

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

MTS ΙΑΣΩΝ

MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ

TSS ΑΤΛΑΣ

MV ΕΡΜΗΣ

MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ

MTS ΟΡΦΕΥΣ

MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ

MTS ΑΠΟΛΛΩΝ 11

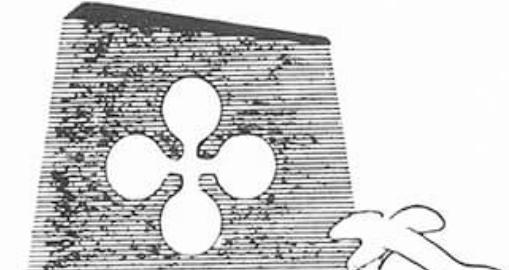
MV ΖΕΥΣ

MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ

MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ

MV ΩΚΕΑΝΟΣ

MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



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

ΑΛΙΚΗ	59	12996	α. Λόδς "Αντζελες 28/1 διά Μπουσάν		ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	ο. Ρότιερνταμ 26/1 διά Γιβραλτάρ
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ε. Σασούθαμπον 29/2		ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ε. Γδύνια 18/2
ΑΛΙΜΟΣ	54	1789	όργει εις Πειραιάς όπο 20/6/78		ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ	68	9416	δ. Μπρούνθαμπούτελ 16/2 διά ΗΠΑ
ΑΛΙΟΥΣΑ	69	8909	δ. Γιβραλτάρ 8/1 διά Αλγέριον		ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ	68	10183	υπό παραλαβήν
ΑΚΑΖΑΡ	65	9677	δ. Σουέζ 2/1 διά Μπάραν		ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	57	2148	εις Πειραιάς όπο 23/6
ΑΙΟΣ	75	11284	α. Ν. "Ορλεάνην 3/2 διά Αλγερίαν		ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	ε. Βαλτιμόρην 19/2
ΑΛΙΜΑΝ	77	14530	ε. Ματάντι 17/2		ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	79	15688	εις Ρίο Τανέριο υπό συμπλήρωσιν
ΑΛΚΗΜΗΝΗ	79	10996	α. Σιγκαπούρην 13/2 διά Ινδονησίαν		ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ.	59	7965	ε. Κουβέτη 28/2
ΑΛΚΗΜΗΝΗ	67	5476	α. "Αμέρεραν 11/2 διά Λάγος		ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Δ.	58	5402	α. Π. Κορτές 21/1
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	α. "Ευδέν 7/2 διά Λάντης "Εντ		ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ.	67	53448	ε. Καντζί 17/2
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	δ. Π. Σαΐδ 28/2		ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙΙ.	77	4713	α. Βανκούβερ 29/1 διά Περού
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	ε. Τζένταν 20/2 διά Ίράν		ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11435	α. Π. όφ. Σπαίην 17/2 διά ΗΠΑ
ΑΛΜΑ	62	6155	α. Πειραιάς 13/2 διά Τουρκίαν		ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	62	12392	ε. Γκουαγιακίλ 2/2
ΑΛΜΑΡ	79	10788	εις Ρίο Τανέριο υπό συμπλήρωσιν		ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2621	ε. Σολβεσμποργκ 16/2
ΑΛΜΕΑ	69	10490	δ. Σουέζ 17/2 διά Ινδίαν		ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	α. Μπουένος "Αύρες 11/1 διά Λενινγκραντ
ΑΛΜΠΑΚΟΡΕ	60	10778	ε. Τούδαν 15/2		ΑΝΔΡΕΙΑ	66	2999	δ. Γιβραλτάρ 14/2 διά Αλγερίου
ΑΛΜΠΑΜΙΣΣΙΟΝ	62	1505	α. Τόμπα 4/2 διά Κριστομπαλ		ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	ε. Σιγκαπούρην 22/2 διά Καλκούτα
ΑΛΜΠΑΦΑΡΘ	64	18000	ε. Φερντρικσταν 24/2		ΑΝΔΡΟΣ	65	15404	ε. Μπάραν 13/2
ΑΛΜΠΑΦΑΡΓΚΟ	69	12404	ε. "Αγιτζάν 1/2		ΑΝΔΡΟΣ	58	5085	δ. Παναμά 8/2
ΑΛΜΠΙΣ	62	1507	ε. Γκουαγιακίλ 21/2 (έπισκεψια)		ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΛΑΝΤ	64	1657	ε. Πειραιάς 25/2 διά Μπουργκάς
ΑΛΝΤΕΑ	55	5564	α. Λόδς Πόλμας 24/2 διά Γένοβα		ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	ε. Ντοντρέχτ 29/2
ΑΛΤΕΡ	68	26644	α. Λόδς Πόλμας 19/2 διά Σ. Πέντρο		ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΑΣ (μ.).	72	119508	α. Γιουρούπορτ 9/1 διά Βραζιλία
ΑΛΤΙΣ	79	11000	υπό παραλαβήν		ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Κάρηγκ "Αιλ. 25/1 διά Ρόττερνταμ
ΑΛΥΣΙΑ	64	10275	ε. Ταύμα 16/2		ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	α. Κάρηγκ "Αιλ. 25/1 διά Ρόττερνταμ
ΑΛΦΑ	71	1599	δ. Ντουμπάντι 19/2 διά Μαρόκο		ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΙ	73	32781	α. Λόδς "Αντζελες 13/2 διά Ρόττερνταμ
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	ε. Λεμεσόσ 25/2		ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΓ'ΟΝ	70	105855	ε. Τζουδίμαχ Τέρμιναλ 13/2
ΑΛΦΑΡΠΤ	57	3826	α. Αγύδιαντας 1/2 διά Κ. Λοπέζ		ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	ε. Ράς Τανόύρα 14/2
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Ντεμεράρα 19/1 διά Τρίνινταν		ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	77476	α. Τήνη 29/2 διά Χάμπτον Ρόδης
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	ε. Κόμπε 22/2		ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΕΑΣ (δ.)	69	98983	ε. Ράς Τανόύρα 9/2 διά Π. ά Πίτερ
ΑΜΑΘΟΥΣ (δ.)	66	105095	α. Μπρουέντ Μπάιν 10/12		ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	ε. Γιοκοχάμα 22/1
ΑΜΑΙΑΙΑ	78	10302	α. Χιούσταν 3/2		ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	ε. Κολούμπια Ρίβερ 12/2
ΑΜΑΙΑΙΑ	61	1765	α. 'Αμβεράσ 12/2 διά Αλγερίαν					
ΑΜΑΙΑΙΑ II	67	51644	α. 'Αμβεράσ 27/2 διά Μπουκάναν					
ΑΜΑΙΝΤΑ	58	5214	α. 'Αμβεράσ 28/2 διά Πειραιά					
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	79	11000	εις Κούρα υπό συμπλήρωσιν					
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	α. 'Ιψηνούτις 15/2 διά Λεμεσόσ					
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	α. 'Αμβωργον 29/2					
ΑΜΙΛΛΑ	72	13831	α. 'Άδελαΐδαν 14/2 διά Σ. Λάνκα					
ΑΜΟΡΓΟΣ	70	31093	ε. Χάμπτον Ρόδης 17/2					
ΑΜΠΟΥΚΙΡ ΦΟΡΤ	55	3370	α. Ντόρμαντ 20/2 διά Μεσογείουν					
ΑΜΣΤΕΡΤΑΜ	52	3653	ε. Ιψηνούτις 25/2					
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	α. Παλέρμω 5/2 διά Γιβραλτάρ					
ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	δ. Γιβραλτάρ 26/2 διά Τουάψ					
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	ε. Μπ. "Αύρες 19/2					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10954	εις Καβάλιαν Χορίμα υπό συμπλήρωσιν					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	ε. Άδελαΐδα 14/2					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΙ'ΣΤΟΝ	74	13348	ε. Ναγκόνια 14/2					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Μπιλύ 2/2 διά Π. Έσκιβελ					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ.	68	9118	α. Τόμπα 26/1 διά Μπροντώ					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Βακαγίαμα 10/2 διά Παναμά					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΪΤ'	78	13889	δ. Παναμά 16/2					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049	δ. Γιβραλτάρ 21/2 διά Α'κτη 'Ελεφαντ.					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ	74	13831	α. 'Άδελαΐδαν 12/2 διά Τζένταν					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	α. 'Άλεξανδρειαν 25/1 διά Ελλάδα					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	38820	δ. Π. Σαΐδ 28/2					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	α. Τσαγκουαράμας 7/2 διά Βραζιλίαν					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΙ'ΟΜΦ	76	13633	α. Τόμπα 16/2 διά Φρημάντλ					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	78	13883	ε. 'Άδελαΐδαν 23/1					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	α. Λιβρόν 23/2 διά Σαλέρνο					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΗΝ (δ.)	64	35333	α. Φόρς 16/2 διά Λά Σκίρα					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Τζεβονίδου 1/3					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. 'Αμβεράσ 15/2 διά Βαλτιμόρην					

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. 10001
PHONES: (212) 599-2510
TLX: RCA 220479
ITT 429457
CABLES: RIGOSTANK NEW YORK

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	α. Ρουέν 21/2
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ ..	77	34130	ε. Αγία Βέρωνας 29/2
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΕΓΚΡΕ'ΙΤ ..	70	3969	ε. Φόδο 29/2
ΑΝΤΖΕΠΑΣΙΦΙΚ	68	10008	ύπο παραλοβήν
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24915	α. Ταμπικό 13/2 διά Ν. Όρλεάνη
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	68	15404	α. Ναούρου 20/2 διά Αθέλαιδα
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	78	23149	α. Φρημάντλ 1/2 διά Μπανάρ Χομεϊνί
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	68	13580	ύπο παραλοβήν
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	ε. Πουνταρένας 21/1
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Όλυμπαν 4/1 διά Μπάσαρν
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	13862	α. Ν. Υόρκην 16/2
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	ε. Σιγκαπούρην 19/2 διά Παντάγκ
ΑΝΤΩΝΙΑ	59	4532	ε. Β' Ειβονουάθ 25/2
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10205	δ. Σουέζ 29/12
ΑΝΤΩΝΥ	64	16323	α. Αγία Βέρωνας 20/2 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	58	5912	α. Πύλων 31/1 διά Κούβα
ΑΟΥΡΙΓΚΑ	67	2777	δ. Ρόττερνταμ 1/3
ΑΠΕΞ	73	16397	ε. Άναπολις Άνκορ. 18/2
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	α. Ακαζούότα 8/2 διά Μπαλμπό
ΑΠΙΚΟ	64	9995	ύπο παραλοβήν
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Χάμπτον Ρόδς 30/12 διά Ρουμανία
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13120	δ. Παναμά 1/2
ΑΠΟΛΛΩΝ	51	3782	εις Πειραιά διά 17/10
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	61	10893	α. Γύδνια 24/2 διά Τζέντα
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	54	7321	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	67	16210	ε. Ντώρμπαν 24/2
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α.	59	8837	α. Κορσέν 11/2
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ ..	72	17899	ε. Ήνταδον 8/2
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6456	δ. Κωνιόπολις 23/1 διά Όδησσον
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. I	58	5043	α. Ακαμπα 10/2
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. II	51	2758	δ. Πόρτ Σαΐδ 15/1 διά Θεσσαλονίκη
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. III	60	9486	εις Λουάντα διά 18/10
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	α. Στεττίν 29/1 διά Αθάνα
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ	54	9450	ε. Σιγκαπούρην 11/2
ΑΡΓΑ	63	10240	ύπο παραλοβήν
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	ε. Άγ. Φραγκίσκου 6/2
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	64	10335	α. Λιβόρνο 11/2
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	77	10003	α. Χάρηρην 26/1 διά Λά Σκουρία
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	8409	ε. Ταρτούς 12/1
ΑΡΓΟΛΙΣ	69	9072	ε. Σπέτζα 25/2
ΑΡΓΟΣ	68	9868	δ. Παναμά 30/12
ΑΡΓΥΡΟ	59	8775	ε. Πειραιά 25/2
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	α. Ήσηχαν 2/2 διά Σαπέλε
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΡΥ	77	1587	δ. Παναμά 8/2 διά Σαπέλε
ΑΡΓΩ ΠΑΙΤΩΝΗΡ	76	1578	α. Στάνλου 28/2 διά Σαπέλε
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	ε. Πόρτ ού Σπάιν 9/2
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	α. Ντακάρ 14/1 διά Σαπέλε
ΑΡΓΩ ΦΑΙΗΝΟ	76	1579	ε. Πειραιά 21/2
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	δ. Π. Σαΐδ 8/2 διά Ποζουόλι
ΑΡΕΤΗ	73	13631	ε. Ταμπικό 18/2
ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9139	ε. Μαρούτο 12/2
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	62	15405	ε. Κωνιόπατσ 30/1
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	ε. Γιοκοχάμα 16/2
ΑΡΗΣ	70	9868	δ. Ρόττερνταμ 7/2
ΑΡΗΣ	51	2491	δ. Κωνιόπολις 31/1 διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΡΗΣ VI	55	1216	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΑΔΗΝ	79	16000	εις Ροστόκ ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΙΑΔΗΝ	64	9962	ε. Γένοβα 25/2
ΑΡΙΑΔΗΝ	69	9038	ε. Καρβαγένην 2/2
ΑΡΙΑΔΗΝ Ε. (δ.)	62	25672	α. Σπαλάτο 16/2
ΑΡΙΑΔΗΝ Π. A.	59	7052	εις Πειραιά διά 21/11 (έπισκευα)
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	δ. Π. Σαΐδ 25/2
ΑΡΙΑΝΑ	57	5231	άργει εις Χαλκίδα ώρα 30/10/77
ΑΡΙΕΑ	62	12038	α. Κωνιόπατσ 9/2 διά Γαλάτοι
ΑΡΙΕΣ	60	7839	ε. Αγία Βέρωνας 21/2
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	72	129260	α. Σάν Σμυτσάν 4/2
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	19750	ε. Σιγκαπούρην 18/2 διά Ιαπωνίαν
ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20685	ε. Σ. Ναζαρ 17/2
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ε. Καζαμπλάνκα 31/1
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	11374	α. Ν. Υόρκην 14/2 διά Ιταλίαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	9481	ε. Κοατζακόλακος 13/12
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	δ. Βομβάην 2/2 διά Ιαπωνίαν

ΑΡΙΣΤΕΥΣ	71	3740	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	α. Βομβάην 12/2 διά Κολομπο
ΑΡΙΩΝ	73	13623	ε. Λάγος 8/2
ΑΡΚ	61	11915	εις Μανζανίλο (Μεξ.) 31/12
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	ε. Μπιλμπάδο 28/2
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	εις Πειραιά ώρα 14/12/76
ΑΡΚΑΔΙΑ	58	6357	ε. Αγία Βέρωνας 23/2 διά Τρίπολιν
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	64	12229	ε. Σιγκαπούρην 8/2 διά Ινδονησίαν
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	10173	ε. Αγία Βέρωνας 24/1 διά Χάλιφας
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8825	α. Σαντάντερ 21/1
ΑΡΚΑΣΗ	69	3251	ε. Ρόττερντας 29/2 διά Αλγερίου
ΑΡΚΤΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	4856	άργει εις Χαλκίδα ώρα 17/8
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ε. Λισσαβώνα 24/1
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	61	9443	α. Κολόμπο 17/2 διά Σιγκαπούρην
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	45376	α. Πόρτλαντ 12/2 διά Αρούμπα
ΑΡΜΠΕΛΑ	75	22559	ύπο παραλοβήν
ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙV	57	10376	ε. Αμβούργον 26/2 διά Χάρρην
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	67	44708	ε. Τζένταν 13/2
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23100	α. Χιούστον 1/2
ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	εις Γένοβα ώρα 27/12 (έπισκευα)
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	ε. Μαντράς 27/2 διά Καλκούτα
ΑΡΤΕΜΙΣ	72	3908	α. Νιόριτρεχτ 27/2 διά Μπρούναμπουτελ
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΦΑΛΛΙΔΗΘ	77	66259	δ. Γιβραλτάρ 3/2 διά ΗΠΑ
ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	ε. Πειραιά 8/2
ΑΡΤΖΥΔ (δ.)	66	43433	ε. Σόουν Ράινιγκ Πόλιν 16/2
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Γιουροπόρτ 13/2 διά Κάμπαρ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	ε. Π. Γουέλερ 23/12
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΙII	63	22103	ε. Αμβούργον 28/2 διά ΗΠΑ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ	60	10142	ε. Λα Παλλί 8/2
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	ε. Χιούστον 7/2
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	δ. Παναμά 8/1 διά Ιαπωνίαν
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ	65	27229	α. Αμβούργον 1/2 διά Ν. Όρλεάνην
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	α. Ντάς "ΑΙ. 21/1 διά Βραζιλίαν
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	ε. Αμβέρσαν 1/3 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ε. Αγία Βέρωνας 29/2
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	53	4787	ε. Ρουέν 22/2
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	ε. Αργκουνέγκουΐν 19/2
ΑΣΠΙΣ	58	9278	α. Δάντον 23/2 διά Λάγος
ΑΣΠΙΣ (δ.)	56	18657	α. Ρίο Ιανέριο 19/1 διά Σαλβαντόρ
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	ε. Ρόττερντας 2/3
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16702	α. Φλώινηκ 19/2 διά Ρόττερνταμ
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13121	α. Αμβούργον 10/2 διά Κωνσταντίζαν
ΑΣΤΕΡΟΙΝΤ	60	6236	ε. Ταρτούς 11/2
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Τόκιο 10/2 διά Μαλαισία
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	ε. Τενερίφην 26/1 διά Οδησσάν
ΑΣΤΡΑ	64	2304	α. Κάνες 29/1 διά Κούβα
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	ε. Λας "Αντζελες 15/2
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	68	44646	δ. Σουέζ 18/2
ΑΣΤΡΟ	52	1559	ε. Αλεξανδρειαν 22/2
ΑΣΤΡΟΝ	52	1939	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	α. Πειραιά 10/2 διά Ιψουίτης
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	47	1115	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΦΑΛΤ ΜΕΡΣΑΝΤ (δ.)	55.	12345	α. Νεάπολην 17/2
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Ναγκόνια 15/2 διά Λας "Αντζελες
ΑΤΑΛΑΝΤ ΑΙΓΑ	66	6235	ε. Μπουένος "Αύρες 19/2
ΑΤΕΝΙ	60	5788	δ. Π.Σαΐδ 27/2
ΑΤΖΙΑΤΥ	59	10505	α. Κουβέτ 3/2
ΑΤΖΙΑΤΥ	49	6607	άργει εις Χαλκίδα ώρα 6/3/78
ΑΤΛΑΝΤΙΔΑ	60	8070	δ. Παναμά 17/2 διά Χάρρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΙΓΑ	71	1448	α. Βάθιβις Μπαιν 23/2 διά Κ. Τάουν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΙΝΤ	54	15987	ε. Φιλαδέλφεια 3/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΟΝ	69	16229	α. Σιγκαπούρην 6/2 διά Σουραμπάγια
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40455	ε. Πειραιά 25/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΡΕΣ (δ.)	68	87329	άργει εις Πειραιά ώρα 16/5/77
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	77	5868	α. Μπιλμπάδο 23/2 διά Λάγος
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΗΡΖΕΡ	58	4717	ε. Βρέστην 17/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229	α. Ρουέν 8/2 διά ΗΠΑ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΣ	69	16229	α. Ν. Όρλεάνην 16/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	ε. Βανκούμπερ 13/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	α. Ν. Όρλεάνην 24/1

COMPLETE SHIPPING SERVICES BY:

Your Man in MANILA (Philippines)



PETER N. TOUNDJIS

70 BOHOL AVENUE, QUEZON CITY,

METRO MANILA, PHILIPPINES.

TELEPHONES: 977051 / 4 (24 HOURS) 990991

AOH: 990564, 593121

TELEXES: ITT 7422018, RCA 7227321 EGE PH.

EASTERN (WUI) 63329 GRECO PN

CABLES: ELGRECO, MANILA

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, Legazpi, San Pablo, Cebu, Bacolod, Iligan, Zamboanga, Davao, Iligan, Subic)

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ	64	10280	α. Κοσίν 20/2 διά Καζαμπλάνκα	ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	71	31464	ύπό παραλαβήν
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ	57	4486	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	δ. Γιβραλτάρ 4/2 διά Π. Καμπέλο
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	77	35706	α. Γκλάντστον 1/2	ΒΟΥΛΑ	58	8301	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 2/10/77
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	63	6246	α. Σέτε 9/2 διά Σαλέρνα	ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	δ. Παναμά 14/2
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788	α. Νεκοτάσα 13/2 διά 'Ελλάδα	ΒΥΖΑΝΤΑ'ΓΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	68	2757	α. Π. Νούάρ 11/2 διά Ντουάλα
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑΥ'	62	5430	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΒΥΖΑΝΤΑ'ΓΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	61	1550	ε. 'Αμβέρσαν 29/2
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ.	68	10182	α. Συγκοπώρην 30/1 διά Νιούπορτ	ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 5/2
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΦΑΙΘΩ	69	3784	δ. Ντόβερ 10/2 διά Π. Μαντρύν	ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	52095	α. Ν. 'Ορλεάνην 20/2
ΑΤΛΑΣ ΡΙΒΕΡ	61	2998	ε. Πειραιά 12/2	ΒΥΤΙΝΑ	75	14983	ε. Φιλαδέλφεια 16/2
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	α. Πειραιά 17/1 διά Λιβύην				
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	δ. Σουεζ 17/2 διά Μπελαβάν				
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	ε. Τήν 8/2				
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	7221	α. 'Αμβέρσαν 14/2 διά Νιούπορτ				
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Σ. Τάων 29/1 διά Λά Γκουδίρα				
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	α. Τέξνταν 24/2				
ΑΥΛΙΣ	72	16402	ε. Ρίο 'Ιανέριο 17/2				
ΑΥΛΙΣ	78	11000	α. 'Αυτον Ντάμπι 26/2 διά Μορμουγκάδο				
ΑΥΡΑ (δ.)	67	44708	ε. Τέξνταν 24/2				
ΑΥΡΑ	59	8929	α. Καρδάτη 15/12 διά Ιαπωνίαν				
ΑΥΡΑ	54	4023	α. Καζαμπλάνκα 15/2				
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888	α. Ταραχόνα 8/2 διά Λάγος				
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	δ. Κωνίτολιν 5/11 διά Κωνστάντζαν				
ΑΦΟΒΟΣ	58	7323	ε. Πειραιά 23/1				
ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΤΟΛΕΤ	66	2966	ε. Χιούστον 8/2				
ΑΦΡΙΚΑΝ ΑΓΓΙΩΝ	58	8331	α. Σάν Πέντρο (Ακ. 'Ελεφ) 8/2 διά 'Οθέντο				
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	ε. Ν. 'Ορλεάνην 19/2				
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	ε. Ν. 'Ορλεάνην 19/2				
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.	67	3619	α. 'Αβίσας 15/2 διά Ταρτούς				
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	ε. Πειραιά 23/2				
ΑΦΡΟΣ	68	3340	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΧΙΛΛΕΣ	61	13017	ε. Ταγ. Φραγκίσκο 15/2				
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	α. Γένοβα 26/1 διά Κάμπαρ				
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	δ. Π.Σαΐδ 24/2				
ΒΑΛΕΝΤΙΝ	63	1164	ε. Πειραιά 20/2				
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ	66	4073	ύπό παραλαβήν				
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8432	ε. Ταμπικ 7/2				
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9088	ε. Μαντράς 18/1				
ΒΑΠΟΡΙΑ	67	14845	ε. Ταρτούς 16/1				
ΒΑΡΑΙΑΝΟΙ	69	9268	α. Ντώρμπαν 20/2 διά Ταϊβάν				
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	60	13459	α. Τζακάρτα 22/1				
ΒΑΣΙΛΙΚΗΣ	58	7686	α. Λισσαβώνα 25/2 διά Ρόττερνταμ				
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6028	α. Τσέρλεστον 6/2 διά Βίλμιγκτον				
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	α. Βατιμόρο 17/1 διά Χόμπτον Ρόδς				
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16400	α. Τάμπα 3/2 διά Λαντσκρόνα				
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12389	α. Ν. 'Ορλεάνην 12/2				
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	10198	α. Ντώρμπαν 13/2 διά 'Ηστ Λόντον				
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV	51	1704	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	40043	είς Πειραιά ἀπό 22/12 (έπισκεψι)				
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΒΑΣΙΛΙΟ	53	13865	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18708	ύπό παραλαβήν				
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	ε. Μπ. 'Άγρες 20/2				
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ	59	3139	α. Διέππη 13/2 διά 'Εκουαντόρ				
ΒΕΝΟΣ	75	15981	α. Ιν'βεργκρόντον 19/2 διά Σετουμπάλ				
ΒΕΝΗ	58	13871	ε. Γένοβα 6/2				
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	69	104616	α. Ράς Τανόύρα 10/2				
ΒΕΡΓΙΝΑ	78	5084	ε. Άγ. Μαρίνα 10/2				
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	ε. Μπ. 'Άγρες 20/2				
ΒΕΡΝΑ	61	4364	α. Λάρνακα 22/2 διά 'Αλεξάνδρειαν				
ΒΕΤΑ	72	3246	α. Λάς Πάλμας 22/2 διά Λάγος				
ΒΗΤΑΚΑΛΜ	57	9722	είς Πειραιά ἀπό 25/12/78				
ΒΗΤΑΚΑΡΡΙΕΡ	59	13381	δ. Σουεζ 2/2 διά 'Ηνδιάν				
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	ε. Χάλντια 30/1				
ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	60	12487	α. Τερρέ 24/1 διά Γκουαγιάκιλ				
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	α. Λισσαβώνα 23/2				
ΒΙΛΕΑΜΙΝΑ	59	2503	α. Ρόττερνταμ 19/2 διά Βηρυττόν				
ΒΙΝΤΚΑΡΕΝ	60	6572	ε. 'Αρχους 24/2				
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Ναγκόνια 9/2 διά Παναμά				
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	53	2536	ε. Τέξνταν 14/2				
ΒΙΤΚΕ	71	6717	ύπό παραλαβήν				
ΒΙΡΑ	56	7841	ε. Νεκοτάσα 13/2				
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	ε. Γιοκάμδα 1/3				
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7058	ε. Ν. 'Ορλεάνην 8/2				
ΒΙΣΜΑΡ	79	16000	ε. Ζαρρέλ 24/1				
ΒΟΜΑΡ	71	16313	ε. Χιούστον 8/2				
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	71						
ΒΟΡΡΑΣ	55						
ΒΟΥΛΑ	58						
ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64						
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΓΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	68						
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΓΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	61						
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59						
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67						
ΒΥΤΙΝΑ	75						
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64						
ΓΑΛΑΤΑΣ	58						
ΓΑΛΗΝΗ	60						
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60						
ΓΑΡΥΦΑΛΑ Κ.	70						
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63						
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	76						
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΠΑΤΑΣ	78						
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝ	67						
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΓΟΡΙΑΣ	66						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΓΟΡΙΟΣ	62						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΓΟΡΙΟΣ Α.	62						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΓΟΡΙΟΣ Β.	52						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΓΟΡΙΟΣ Β. (δ.)	61						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΓΟΡΙΟΣ Β. ΣΦΗΚΑΣ (δ.)	63						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΒΑΛΟΣ	69						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70						
ΓΕΩΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ	64						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΑΡΕΔΗΣ	43						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	67						
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57						
ΓΙΑΝΙΣ ΜΑΡΙΟΣ	69						
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58						
ΓΙΑΝΝΗΣ	63						
ΓΙΑΝΝΗΣ ΕΥΛΑΣ	70						
ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	71						
ΓΙΑΝΝΗΣ Η. Ν.	67						
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	77						
ΓΙΑΝΝΗΣ Π. Β. (δ.)	68						
ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΥΑΛΑΣ	70						
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77						
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (δ.)	65						
ΓΙΟΥΓΑ	68						
ΓΙΟΥΓΙΜΑΡ	61						
ΓΙΟΥΝΙΩΝ ΠΡΑΪΤΝ	67						
ΓΙΟΥΝΙΩΝ ΣΠΙΡΙΤ	65						
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71						
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	57						
ΓΙΟΥΡΚΟ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	69						
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ	64						
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΤΥ	77						
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73						
ΓΙΟΥΡΟΚΕΜΙ (δ.)	73						
ΓΙΟΥΡΟΗΝΤΕΡ	72						
ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ	65						
ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59						
ΓΙΟΥΡΟΣΑΝ	65						
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77						

"SINGAPORE"

'Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων και τροφίμων τῶν έλληνικῶν πλοίων.

DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE - 4

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.

ΚΑΙ ΤΗΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELLAS) LTD.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΧΗΜΙΚΑ

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537

TELEX NO. RS 21376

24 HRS SERVICE
ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

P. O. BOX 1293

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"

SINGAPORE

ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΪ'	74	19702	α. Μπαντάρ 'Αμπάς 15/2 διά Αύστραλιαν
ΓΙΟΥΡΟΣΠΙΡΙΤ	59	5027	α. Τζένταν 24/2
ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	α. 'Οζάκα 18/2 διά Κολούμπια Ρίβερ
ΓΙΟΥΡΟΤΣΑΜΠΙΟΝ	62	9516	α. Χάλιφας 28/1 διά 'Αθένα
ΓΙΟΥΡΟΦΙΝΑ (δ.)	67	2439	εἰς Γουόρι 10/8
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ	66	3821	ε. 'Αμπιτζάν 13/2
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9288	ύπό παραλαβήν
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	67	2920	α. 'Ανδρα 13/3 διά Γαλλία
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34794	α. Κόμπη 24/1 διά 'Ιννοσίμα
ΓΚΑΖΜΕΝΤ	65	3998	ύπό παραλαβήν
ΓΚΑΙ'Υ ΦΙΝΤΕΝΙΤΥ	56	8224	ε. Νορεσούντη 21/2
ΓΚΑΛΙΣΣΑ	66	12429	εἰς Μανάνιο (Μεξ.) 4/12 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ (δ.)	64	45855	δ. Κων/πολίν 21/2 διά Μ. Θάλασσαν
ΓΚΑΛΦ ΣΤΑΡ (δ.)	52	10607	α. Ράς Τανούρα 20/2
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	ύπό παραλαβήν
ΓΚΙΚΑΣ	79	10000	εἰς Γιουκάνια ύπό συμπλήρωσιν
ΓΙΩΝΑ (δ.)	63	36017	α. Χούντ Πόντι 25/2 διά Γκότενμπουργκ
ΓΝ. ΟΜΠΑΛΑ ΜΑΡΙΝΕΡ	58	8058	εἰς Μασσάδα όποι 10/2/79
ΓΚΑΛ. ΥΠΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤ	60	8058	ε. Π. Σαΐδ 25/2
ΓΚΑΛ. ΙΚ (μ.)	67	48747	α. Μένα 'Αχαντί 26/2 διά Κασσιόπυκ
ΓΚΟΓΚΙΔΑ	71	3181	ε. Δουβλίνο 23/2 διά 'Ιταλίαν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΡΑΛ	62	9443	α. 'Αγ. Βικέντιον 12/2 διά Ιτανίαν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΝΟΣ	64	7735	ε. Μεμπάσι 11/2 (έπισκευαι)
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	ε. Ταιβίταβεκία 31/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	ε. Πουνταρένας 28/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	δ. Γιβραλτάρ 12/2 διά Χιούστον
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	ε. Μπιζέρια 8/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ	68	11148	ε. Τόμπα 13/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΤ'Ι	59	2993	α. Ντάρμπιταν 24/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	13027	ε. Λός 'Αντζελες 12/2 διά Μπαλμπά
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΡΟΣ	74	16439	δ. Παναμά 19/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	α. Σακάι 15/2 διά Φουκουνιάμα
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΦΙΝ	77	16432	δ. Παναμά 9/1 διά Ταχιμπάνα
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	δ. Παναμά 21/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	δ. Παναμά 21/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	ε. Σεβίλην 16/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΑΝ...	69	11148	ε. Φιλαδέλφειαν 11/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΠΝΤ	72	12919	ε. Π. Καμπέλο 27/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΗΗΡ	72	12919	α. Βανκούμπερ 16/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	75	13036	δ. Κων/πολίν 23/1 διά Κωνστάντζαν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Άδε 'Αντζελες 7/2 διά Γιοκοχάμα
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	14531	δ. Παναμά 13/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	α. 'Ακαζουάτ 7/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	ε. Σηάτητ 29/1 διά Μεξικό
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	δ. Παναμά 9/1 διά Γκαζουέτ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	ε. Π. Καμπέλο 10/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΛΙΣ	69	11148	α. Χόγκ Κόρκ 15/2 διά Κασσιόπυκ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ...	77	13027	ε. Βενετία 23/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ	77	14531	ε. Ν. 'Ορλεάνην 13/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ	75	13036	δ. Γιβραλτάρ 17/2 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΓΚΟΥΑΙΣ	67	20173	ε. Παναμά 9/2
ΓΚΟΥΝΤ ΒΑ'ΙΚΙΝΓΚ	70	2993	ε. Γουόρι 25/11
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11527	δ. Παναμά 18/2
ΓΚΟΥΝΤ ΓΚΑΡΠΑΝΙΑΝ	62	2654	α. Ρόττερναν 20/2
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΤ'ΟΝ	64	10141	ε. Δουβλίνο 25/2
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	65	20765	α. Μπαντάρ Χοενίν 12/2
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ	63	8628	ε. Ροζάριο 8/2
ΓΚΟΥΝΤ ΔΗΝΤΕΡ	73	59198	α. Χάβριαν 8/2 διά Τερνέύζεν
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	58	8750	ε. Ρίο 'Ιανέριο 20/2
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	62	8943	δ. Σουζ 16/2 διά Μομπάσι
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ	63	10141	ε. Πειραιά 12/2
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	56	8805	ε. Δουνκέρκην 25/2
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ	66	21388	ύπό παραλαβήν
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤ'ΙΑΟΤ	70	2605	α. 'Αλεξάνδρεαν 17/2
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	60	4470	ε. Πειραιά 8/2
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ	75	3842	α. Λός Πάλμας 25/2 διά Μπ. 'Αυρες
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	9079	ε. Κάντλα 29/1
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΡΙΤ	63	8432	α. Ν. 'Ορλεάνην 16/2
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	58	8920	δ. Μπρούναμποւτελ 11/2 διά Λάγος
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	62	8631	α. Ν. 'Ορλεάνην 18/2
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ	58	7054	α. Νορεσούντη 16/2 διά 'Οντενές
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	6415	δ. Γιβραλτάρ 22/2 διά Βενετία
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	εἰς Πειραιά όποι 18/9
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (μ.)	67	38513	α. 'Αινδούρον 28/2
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9954	δ. Παναμά 19/2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	3639	ε. Μαμούνα 19/1
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΝΤ	60	7222	ε. 'Αινδούρον 29/2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ	69	2993	α. Χόλεντ 25/2 διά Λάγος
ΓΚΟΥΝΤΓΟΥ'ΙΣ	56	6778	δ. Γιβραλτάρ 8/2 διά Νοβορωσίκην
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2870	ε. Λίβορνο 24/2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΤ'ΙΤ	63	15373	α. Ρόττερναν 27/2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22998	α. Καζαμπλάνκα 19/2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23570	ε. Λός 'Αντζελες 19/2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'ΙΜ	62	15389	α. Αύγούσταν 5/2 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΓΚΡΕ'ΙΣ Α.	71	16306	ε. Πειραιά 22/2
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	α. Χάλιφας 4/2 διά Κούβα
ΓΚΡΟΤΕΝΤΥΚ	62	7215	ε. Ταϊπέκι 19/1

ΓΛΑΡΟΣ (δ.)	68	90905	άργει εἰς Πειραιά όποι 21/4/77
ΓΛΑΣΚΩΒΗ	68	89195	έξωθι Βομβάδης όποι 25/2
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	α. Μαυρίκιον 12/2 διά Τζακάρτα
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΛΟΥ	62	12103	έξωθι Μαντράς όποι 23/2
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	12948	α. 'Ηστ Λόντον 29/1 διά 'Ιαπωνίαν
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	17159	ύπό παραλαβήν
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ	62	12040	δ. Π.Σαΐδ 22/2 διά Μεσόγειον
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΘ	66	22198	α. Τζένταν 18/2
ΓΟΛΙΑΘ	62	7327	ύπό παραλαβήν
ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	α. 'Αιμέρερσαν 1/3 διά 'Αννάμπα
ΓΟΡΓΩ	58	7061	ε. Ραβέννα 12/2
ΓΟΥΑΙΗ (δ.)	58	12732	άργει εἰς Πειραιά όποι 13/4/77
ΓΟΥΙ'ΝΕΑ ΓΚΑΛΦ	54	3985	α. Ντακάρ 16/2 διά Ντουάλα
ΓΟΥΙ'ΝΤΦΟΡΣΤ	62	1427	α. Λεμεσόδην 8/2 διά Βρυστόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19261	ε. Λεμεσόδην 25/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	78	19451	δ. Κων/πολίν 20/1 διά Κωνστάντζαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΣΑΕ	75	19451	α. Νιούπορτ 15/2 διά ΗΠΑ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19265	δ. Κων/πολίν 12/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟΔ	72	19426	δ. Γιβραλτάρ 17/1 διά Κωνστάντζαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	δ. Παναμά 19/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Σ. Τζών 7/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Ν. 'Ορλεάνην 19/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΣ	77	19264	α. Νιώριμπαν 15/2 διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΧΛΕΣ II	75	19393	α. Μόμπλι 15/2 διά Σάντος
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Τάραντα 12/2 διά 'Ενσανάντα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΟΣ (δ.)	74	18305	ε. Ν. 'Υρκην 20/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	α. Λίμον 26/1 διά Κιουρασόδο
ΓΡ. ΠΡΟΥΒΑ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	75	18265	ε. Πειραιά 6/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΙΛΑΝ (δ.)	65	35642	α. Π. ντε Μπούκ 22/2 διά Ράς Λανούφη
ΓΟΥΟΡΑΤΕΡ	54	4389	α. Θεούτα 25/2 διά Ναουάκοτ
ΓΡΕΦΟΣ	59	9191	ε. Μπεντίτ 24/1
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ.	57	9312	ε. Βομβάδην 12/2
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	ε. Πειραιά 25/10
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ε. Γιοκοχάμα 13/2
ΔΑΦΝΟΣ	60	8088	ε. Ν. 'Ορλεάνην 10/2
ΔΕΛΦΟΙ	65	20793	ε. Δάντοις 8/2
ΔΕΜΑΡΓ'	64	8226	ε. 'Αιμέρερσαν 1/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11415	α. Πειραιά 28/1 διά Κωνστάντζαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	ε. Γκουάντα 2/1
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Σ. Τζών 26/8
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II	58	2474	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)	65	32714	α. Καζαμπλάνκα 19/2 διά Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9389	α. Χάμπτον 9/2 διά Μάλτα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	67	10737	ε. 'Αιμβύργον 28/2 διά Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	51	2198	ε. 'Αιμέρερσαν 1/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΚΑΙ ΜΙΧΑΛΙΝΟΥ (δ.)	62	25717	α. Μπορντή 5/2 διά Κατάπιντα
ΔΗΜΗΤΡΑ Α.	70	8825	ε. Σιγκαπούρην 20/11
ΔΗΜΗΤΡΑ Ζ. Φ.	56	4828	α. Αλεξανδρείαν 23/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8804	α. Ν. 'Υρκην 9/2 διά Μάλτα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ι.Η.	55	5397	ε. 'Αιμβύργον 28/2 διά Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	3977	ε. Ρόττερνταμ 15/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	α. Πιουροπόρη 22/2 διά Χάμπτον Ρόδης
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	11362	α. Κάιρον 5/2 διά Βανκούμπερ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	α. Σάν Πέντρο ('Ακ. 'Ελεφ.) 26/2 διά Σαλέρνο
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	18826	ε. Σιγκαπούρην 18/2 διά Βαλτιμόρην
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	ε. 'Αιμέρερσαν 1/2 διά Βαλτιμόρην
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38094	ε. Βοστώνην 5/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	ε. Αλγκεβίρας 17/2 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ε. Κάντλα 15/1
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.	63	7787	ε. 'Αιμέρερσαν 28/2 διά Λιβύην
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	61	9404	ε. Βερμούδας 1/2 διά Σ. Τζών
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	58	2674	ε. Αλεξανδρείαν 18/2 διά Πιουγκοκάσατα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Χ.	52	2823	ύπό παραλαβήν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	52	4430	ε. Βρέστητη 17/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	58	3441	α. Πειραιά 28/1 διά Χιούστον
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ζ.	56	3851	α. Βουβάην 1/12
ΔΗΜΟ	60	3955	α. Χάλιφας 27/10
ΔΗΜΟΣ	54	4486	εἰς Πειραιά (έπισκευαι)
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	δ. Παναμά 14/1 διά Μπαύρκο
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	ε. Κων/πολίν 22/2 διά Μαύρην Θάλασσαν
ΔΙΑΚΑΛΗΣ	63	8877	δ. Αλεξανδρείαν 22/2
ΔΙΑΜΑΝΤ	58	3622	δ. Μπρούναμποւτελ 11/1 διά Κλαίπεντα
ΔΙΑΜΑΝΤΑΝ	60	5442	ε. Πιλιόν 29/1
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	ε. Κούνι 17/2
ΔΙΑΣ	60	8414	α. Μπούτο 7/2 διά Ρόττερνταμ
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	16379</td	

ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΕΛΑΜΑΝΙ	66	8953	ε. Σιγκαπούρην 6/2
ΔΩΡΙΕΣ	58	8431	α. Ρουέζ 28/2 διά Κορούνα		ΕΑΜΙΝΑ (μ.)	66	54857	ε. Σιγκαπούρην 1/2
ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΩ	70	18662	α. Λός 'Αντζελες 8/2 διά Καροσιούγκ		ΕΑΜΠΕΛΑ III	69	12203	α. Γιοκοχάμα 7/2 διά Τζένταν
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Πειραιά 21/2		ΕΑΝΙΚΟ	54	2807	ε. Γκάντα 12/1
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	1.. 76	δ. Κωνιτόπολις 20/1 διά Κωνσταντζαν		ΕΑΝΤΑΝΙΑ	65	8085	α. Ναγκόρια 13/2 διά Μη. 'Άρες είς Σαμούντα από 19/11
ΔΩΡΙΚ ΦΑΙ'ΙΜ	72	16398	ε. Καζαμπλάνκα 2/1		ΕΑΝΤΕ	58	5044	α. 'Αμπιτζάν 10/2 διά Λιμπρεβίλ
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	α. Ράς Τανούρα 18/2		ΕΑΝΟΝΑ	69	6162	α. Μπάχια Μπλάνκα 29/1 διά Κίνα
ΔΩΡΟΣ	58	8772	ε. Βιζακαπανάνι 19/2 διά Σιγκαπούρην		ΕΛΟΥΝΤΑ	65	18111	ε. Τζιμπούτι 7/12
ΕΒΗ	74	15956	α. Βακαγιάμα 3/2 διά Μιζουσίμα		ΕΛΑΠΑΝ	67	5487	ε. Σέρβρες 29/2 διά 'Ακαμπα
ΕΒΙΑ	61	10029	δ. Μπρούμπουτελ 10/2 διά 'Αβάνα		ΕΛΑΠΔΑ	66	9918	α. Αύγουσταν 30/11 διά Παναμά
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Τζένα 23/2		ΕΛΑΠΔΑ	56	8377	α. Λάς Πάλμας 14/2
ΕΒΡΟΣ	62	20372	α. Δάντοις 25/1 διά Τουμπαράδο		ΕΛΑΠΣ (δ.)	58	12239	δ. Σουέζ 2/2 διά 'Ιράν
ΕΒΡΟΣ	63	15819	ε. Λός 'Αντζελες 11/2		ΕΛΑΠΣ	71	9885	α. Ν. 'Υόρκη 6/2 διά Λευκάδη είς Λουσάντα από 1/1/77
ΕΔΕΣΣΑ	64	8742	α. Κέιπ Τάουν 19/2 διά Κολόμπο		ΕΛΑΣ ΣΚ	56	3762	δ. Σουέζ 17/2 διά 'Ακαμπα
ΕΦΕΝΟΣ	77	16726	έξωθι Π. 'Ελίζαμπετ 24/2		ΕΛΑΣΦΑΛΘ	63	4555	ε. Αδελαΐδα 21/2
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	α. Ν. Τουτικώρ 8/2 διά Μομπάσα		ΕΜΒΙΤΣ (δ.)	60	23144	ύπο παραλαβήν -
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	62	8425	α. Δουνικέρκην 7/2 διά Συρία		ΕΜΙΑ	58	3810	έξωθι Π. Σουάνδην από 10/12
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	56	10405	όργει εἰς Πειραιά διά 17/2/77		ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	υπό παραλαβήν
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δ.)	63	36455	α. Σάβδαν 29/1 διά Βριντσήσιον		ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΚΟΜΗΝΗΣ	65	28007	α. 'Αμπέρσαν 8/1 διά Λεινυγκραντ
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	54	7835	είς Σιμονόδος από 4/11		ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΜΑΡΚΟΥ	60	8875	α. Μορυουκάνδο 25/2 διά 'Ισπανίαν
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23685	α. Λεξίνες 18/2 διά ΗΠΑ		ΕΜΠΡΟΣ	78	9100	δ. Γιβραλτάρ 24/2 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΕΙΡΗΝΗ Σ.Κ.	56	5237	δ. Κωνιτόπολις 8/2 διά Μ. Θάλασσαν		ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	είς Σιγκαπούρην 24/2
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	24698	ε. Χιουστόν 10/2 διά Θεσσαλονίκη		ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ'	57	9132	α. Κουβέιτ 6/2 διά Σουάμπια
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	57	9975	α. Σ. Σαΐδ 23/2		ΕΝΤΗΒΟΡ	57	8764	ε. Κοτούνος 1/2
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	α. Σπέτζια 21/2 διά Πειραιά		ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Κολόμπο 10/2 διά Σιγκαπούρην
ΕΚΤΟΝ	62	11428	α. Σεβίλην 21/2 διά Ταρόπος		ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	δ. Γιβραλτάρ 14/2 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΕΚΤΩΡ	70	16258	α. Αννόπολιν 13/2 διά Κορούνα		ΕΠΟΣ	77	9786	α. Καμπένο 11/1 διά Κιουρασόδο
ΕΛΑΦΙ	68	19495	α. Κουβέιτ 21/2 διά Μπάραν		ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	63	31051	ε. Ν. 'Υόρκην 13/2
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	ε. Ντάρμπαν 24/2		ΕΡΕΧΕΙΟΝ	58	7447	ε. 'Αλεξάνδρειαν 25/2
ΕΛΑΓΙΑΝΝΗ	70	12791	ε. Οζάκα 14/2		ΕΡΗΜΗΣ	72	15951	ε. Λέθι 20/1
ΕΛΕΙ'ΙΣΤΡΙΑ	66	10659	ύπο παραλαβήν		ΕΡΗΜΗΣ	78	1250	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΙ'ΙΣΤΡΙΑ I	64	10652	α. Λισσαβάνα 18/1 διά 'Αβάνα		ΕΡΗΜΙΟΝΗ	73	8957	ε. Γένοβα 23/2
ΕΛΕΙ'ΙΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	ε. Σιγκαπούρην 1/2		ΕΡΜΟΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	ε. Τενερίφην 24/2
ΕΛΕΝ ΠΑΠΠΑΣ	57	1962	α. Τρίπολιν Λιβύης 29/1		ΕΡΟ'ΙΚ ΣΥΞΑΛΟΡ	64	29396	ε. Π. 'Αρθρού 14/2
ΕΛΕΝΑ	56	8939	α. Ντάρμπαν 18/1 διά 'Αμπιτζάν		ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	63	12758	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7672	α. Μπιλαντό 11/1 διά 'Αβάνα		ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	72	10194	α. Βιρτούτο 30/12
ΕΛΕΝΗ Α.	45	3755	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΕΣΣΕΣ	57	6021	α. Λός 'Αντζελες 12/1 διά Γιοκοχάμα
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Αλεξανδρεία 17/1 διά 'Ελλαδα		ΕΥΑ	59	11894	ε. Τσιτακόγλη 6/2
ΕΛΕΝΗ Κ.	55	4132	δ. Παναμά 3/12		ΕΥΑ	73	3700	α. Ρουέζ 13/2 διά Κονάκρι
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	53	8985	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΕΥΑΓΓΕΙΑ	60	8717	ε. Πειραιά 3/2
ΕΛΕΝΙΑ	63	5206	ε. Ντάρμπαν 7/2		ΕΥΑΓΓΕΙΑ	64	2763	α. 'Αμπέρσαν 5/12 διά 'Αλγέριον
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	60	8401	δ. Ντάρμπαν 28/2		ΕΥΑΓΓΕΙΛΙΑ	67	29424	δ. Μπρούμπουτελ 21/2 διά ΗΠΑ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	11464	α. Ν. 'Υόρκην 19/2 διά 'Ισπανίαν		ΕΥΑΓΓΕΙΛΙΑ ΣΤΡΙΑ	67	12757	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	ε. Βανκούβερ 19/2		ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	ε. Γένοβα 23/2
ΕΛΕΥΣΙΣ	65	9694	α. Πρόβιτνετς 12/2 διά Μπριτζπορτ		ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΔΕΜΟΣ	60	14609	ε. Γιοκοχάμα 16/2 (έπισκεψια)
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.Ι.	55	8584	ε. Μοντεβίδεο 18/2
ΕΛΙΖΑ	58	12025	α. Τακόμην 17/2		ΕΥΑΔΗ	59	7059	α. 'Αμπέρσαν 1/3 διά 'Αλεξάνδρεια
ΕΛΙΚΩΝ	58	8370	α. Κακινάντα 15/2 διά Λίβερπουλ		ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38304	ε. Βενετία 22/2 διά Πειραιά
ΕΛΙΣΑ (δ.)	72	15285	α. Τακόμην 17/2		ΕΥΒΟΙ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8519	ε. Μπελαβάν 27/1
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	48	1899	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	δ. Παναμά 7/2 διά Καντίς
ΕΛΙΚΑΝΤΙΑ (δ.)	72	1947	α. Λισσαβάνα 25/2 διά Τύνδα		ΕΥΓΕΝΙΑ Β.	52	3312	ε. Πειραιά 16/2 διά Ρουμανία
ΕΛΙΚΙΝΑ	57	6504	α. Δάντοις 19/1 διά Βηρυττόν		ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16700	α. Λονδίνον 20/2 διά Λάργος
ΕΛΛΑΣ	77	5466	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	59	1180	είς μεσονεαλάκας μεταφοράς
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	56	4380	α. Σ. Σαΐδ 19/2		ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	61	8999	ε. Τζένταν 20/2
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	α. Ντάρμπαν 1652 διά Ντάρμπων		ΕΥΔΑΙΚΙΑ	57	9061	ε. Πειραιά 9/2
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΓΓΗΝΑ	72	8987	ε. Ν. 'Υόρκην 17/2		ΕΥΕΛΠΙΣ	48	3198	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΩΡ	78	17172	δ. Γιβραλτάρ 14/2 διά Νέαν 'Υόρκην		ΕΥΕΛΠΙΣ	51	3210	α. Ράς άλ Καβιντή 1/2 διά Σουέζ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΑΟΡΥ	56	7510	ε. Ντάρμπαν 7/2		ΕΥΗ Α.	67	14569	α. 'Αντεν 6/2
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙΤΣ	62	6846	α. Ντάρμπαν 25/2 διά Π. 'Ελιζαμπεθ		ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	είς Σιγκαπούρην 16/2 διά 'Ινδονησίαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΝ	71	10328	ε. Ν. 'Ορλεάνην 19/2		ΕΥΘΑΛΙΑ	70	12873	ε. Λάργος 29/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΟΡΕΡ	78	17172	δ. Π. Σαΐδ 25/2 διά Νέαν 'Υόρκην		ΕΥΘΥΓΤΗ	73	10006	δ. Γιβραλτάρ 13/2 διά Βραζιλίαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕ'ΙΤΟΡ	78	17172	δ. Τζένταν 23/2 διά Κουβέιτ		ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	α. Μπ. 'Άρες 18/2 διά 'Αβάνα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	ε. Σ. Τζάνι 13/2 διά Πειραιά		ΕΥΠΛΟΙΑ	68	18005	ε. Βανκούβερ 5/2 διά 'Ισπανίαν
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΔΗΤΕΡ	62	8927	δ. Κωνιτόπολιν 3/2 διά Μαύρην Θάλασσαν		ΕΥΠΟ ΓΟΥΑΙΗΝ	61	12351	ε. Ταϊγκουραράδας 15/2
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΛΩΡΕΑ	61	7293	ε. Κέιπ Τάουν 19/2 διά Κοντίς		ΕΥΠΟ ΜΑΙΡΗ	57	10687	α. Λάς Πάλμας 26/2 διά Π. Χάρκουρτ
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	72	8987	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/2 διά Κοντίς		ΕΥΡΙΔΙΚΗ	60	10611	ε. Της 28/1
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	α. Αύβοργουρον 27/2 διά Ντάρμπ-ε-Σαλάμ		ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	57	4949	δ. Παναμά 1/2
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΠΑΤ'ΙΝΗ	62	6659	ε. Τάκος 23/2		ΕΥΡΙΠΟΣ	56	2672	ε. Αλεξανδρεία 24/2
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	ε. Πειραιά 17/2		ΕΥΡΥΑΛΗ	71	5298	είς Βόσπορον από 27/11
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΣΑΝ	71	10327	α. Κολόμπο 23/2 διά Ν. 'Υόρκην		ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	α. Γενεύης 8/2 διά Τζένταν
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΣΗ	72	11201	ε. Χιούστον 12/2		ΕΥΡΩΠΗ ΙΙ	59	8222	δ. Γιβραλτάρ 8/2 διά Λουδάντα
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΣΗΜΑΝ	66	10643	α. Σόουδαν 11/2 διά 'Ασσάμπ		ΕΥΤΕΡΗΝ	60	8242	α. Λισσαβώνα 26/1 διά Λουδάντα
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΣΚΑ'Υ	62	6846	ε. Χάμπτον Ρόδες 9/2		ΕΥΤΕΡΗΝ	55	7632	ε. Ντουάλα 16/1
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΣΠΛΕΤΑΡ	57	7063	ε. Μορόπα 21/2		ΕΥΤΥΧΙΑ	65	1593	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΣΤΑΡ	59	9550	δ. Π. Σαΐδ 24/2 διά Μπράουνσεβιλ		ΕΥΧΑΡΙΣ	65	10344	ε. Ταρτούς 15/11
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΤΟΡΤΣ	56	10328	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/2		ΕΦΑΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	58	9963	ε. Μπ. 'Άρες 1/2 διά Κοτονού
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	α. Μαπούτο 16/2 διά Νακάλα		ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	79	10000	ε. Γιοκοχάμα 1/2 διά Μπαγκόκ
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	72	8987	ε. Καλκούτα 20/2		ΕΦΗ	75	57186	ε. Λισσαβώνα 2/12
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΦΑΙΘ	72	10327	ε. Μόριτζ 13/2 διά Ν. 'Ορλεάνην		ΕΦΗ	61	3840	ε. Πειραιά 15/12
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΧΗΡΟ	57	7068	δ. Γιβραλτάρ 15/2 διά Ν. 'Υόρκην		ΕΦΟΜΑΡ	58	2556	είς Αγύοπανταν από 1/12/77
ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	ε. Μασσαλίαν 24/2		ΕΦΦΗ	57	8677	ε. Ριο Γκράντε 17/2 διά Λισσαβώνα
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ	78	9231	ε. Ραβέννα 15/2		ΖΑΝΕΤ	66	4503	ε. Λεμεσόδον 11/2
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9135	α. Κόρκ 23/1 διά Λίβερπουλ		ΖΑΝΗΝΗ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ε. Δάς Πάλμας 21/2 διά Κωνσταντζαν
ΕΛΛΗΝΟΡΑ	66	9188	ε. Κάντα 3/2		ΖΑΠΑΝ ΖΙΑΝ	59	9830	ε. Κόμπε 26/2
ΕΛΛΗΝΟΣΤΟΝΤΟΣ	72	16207	ε. Ύμουντεν 18/2		ΖΑΡΑΠΟΥΤΣΡΑΣ	61	10965	ε. Π. Σαΐδ 11/2 διά Γανδήν
ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	14660	ε. Ράς Τανούρα 15/2		ΖΑΧΑΡΙΑΤΣΙΑΛ	65	24501	ε. Τάκοντα 15/2

PHONES: 675-4321, 323-0064

TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"YBNIQUID" BALTIMORE

JAMES SMYRNIoudis

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, M. 21231

ΖΕΑ	60	3325	προσήρ. εις Κέφκεν (Τουρκία) 29/1	IΘΑΚΗ ΣΕ'ΥΛΟΡ (δ.)	59	12299	α. Σιγκαπούρην 30/1 διά Π. Κελάγκ
ΖΕΑ ΣΙΛΒΕΡ	53	4998	α. Λορμίτο 6/2 διά Παρανάγκουα	IΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	4261	α. Τζένταν 9/2
ΖΕΑ ΣΚΑ'Υ	58	4169	δ. Π.Σαΐδ 11/2	IΚΑΡΟΣ	70	10866	α. Σάν Πέντρο ('Αργ.) 11/2
ΖΕΥΣ	60	11687	α. "Ηστ Λόντον 6/2 διά 'Άλμερια	IΚΑΡΟΣ	68	11670	α. Γδύνια 18/2
ΖΕΥΦΡΟΣ	77	16366	ε. Χάμπτον Ρόδς 17/2	IΚΤΙΝΟΣ	69	11489	α. Μπιλμπάδο 12/2 διά Μπαρανκίκα
ΖΗΝΟΒΙΑ	58	8393	εις Σουέζ από 22/9	IΛΕΝΑ	76	16267	β. Κωνιόλιν 19/2
ZINI	76	11348	α. Λάς Πόλμας 10/2	IΛΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	62	8501	υπό παραλαβήν
ZIRIA	71	4635	δ. Γιβραλτάρ 23/1 διά Π. Μαντρύν	IΝΓΚΑ	58	3860	ε. Λονδίνο 1/3
ZIRKON	59	8335	μετωνυμάθετη «ΕΑ ΜΠΗΤΣ»	IΝΝΑΡΕΝ	58	8931	α. Λάς Παλλίς 26/1 διά Τρίπολιν
ZYGOΣ	76	19166	α. Πόρτλαντ (Βικ.) 5/2 διά Ρωσίαν	IΝΤΕΓΚΡΙΤΥ	77	10710	ε. Μπαρανκίλα 4/2
ZΩΡΖ	65	4323	α. Ντακάρ 12/2 διά Βίγκο	IΝΤΕΡΑΚΤΙΒΙΤΥ	57	10207	ε. Σιγκαπούρην 21/2
HΒΗ	79	15200	α. Γκήλογκ 14/1 διά Ρωσίαν	IΝΤΕΡΧΑΡΜΟΝΥ	53	3646	δ. Π. Σαΐδ 17/2
HΓΚΑ	52	2674	ε. Πειραιά 31/1	IΝΩ	54	6050	ε. Σιγκαπούρην 10/2
HΛΙΑΣ	47	3575	εις μεσογειακάς μεταφοράς	IΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	δ. Σουέζ 28/2 διά Τζέντα
HΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	80	14591	α. Σιγκαπούρην 3/2	IΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	δ. Παναμά 19/2
HΛΙΑΣ Κ.	64	18123	ε. Χιούστον 27/1	IΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	6482	α. Νταμάρ 31/1 διά Μπαχρέν
HΛΙΟΣ	62	10750	ε. Ν. 'Ορεδάνην 7/2	IΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	58	4585	ε. Ταομασίνα 2/2
HΝΙΟΧΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	70	2708	εις ακτοπλοϊκάς μεταφοράς	IΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	ε. Λιβόρνο 23/2
HΝΙΟΧΟΣ ΕΞΠΡΕΣ II	67	2926	εις ακτοπλοϊκάς μεταφοράς	IΟΝΙΟΝ (δ.)	62	18023	υπό παραλαβήν
HΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15420	α. Λισσαβώνα 10/2 διά Ν. Υόρκην	IΟΝΙΟΝ	70	15387	εις Πειραιά από 7/1/79 (επισκευα)
HΡΑ	79	15200	α. 'Αμβέρσαν 1/3 διά Χιούστον	IΟΣ	57	1976	α. 'Οριστάνο 28/1 διά Μιζουράτα
HΡΑΚΑΕΙΟΝ	54	4723	α. Πειραιά 23/2 διά 'Άλεξάνδρειαν	IΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Αστόντον 22/2
HΡΑΚΑΛΗΣ	53	5691	α. Ντώρμπαν 3/1 διά Περσικό	IΠΠΟΛΥΤΟΣ	72	7006	ε. Χόνγκ Κόρκ 20/2 διά Νιγηρίαν
HΡΩ	65	23390	ε. Σετουμπάν 11/2	IΡΑΝΤΑ	57	4893	εις μεσογειακάς μεταφοράς
HΣΤΤΟΥ'ΙΝΤ	68	10625	ε. 'Αμπιτάν 14/2	IΡΙΣ (δ.)	56	11556	α. Μαπούντο 16/2 διά Λάς Πόλμας
HΣΤΠΟΡΤ	67	27018	α. Μίζουσίμα 29/1 διά Βαλτιμόρην	IΡΙΣ	54	6042	ε. Γκρέντζιμπουθ 25/2
HΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	α. Τζένταν 20/2 διά Μπορουγκάδο	IΣΜΗΝΗ	72	4999	α. Ήρικ' Ορλέανην 4/2 διά Σαπέλε
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ	73	44746	α. 'Αμβέρσαν 20/2 διά Νάρβικ	IΤΑΛΙΑ	68	4204	υπό παραλαβήν
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΩΣΑ (δ.)	77	76088	α. Ζουετίνα 7/2	IΤΗΕΙΣ	46	6727	α. Πειραιά 14/2 διά ΗΠΑ
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	14545	α. Ρίο 'Ιανέριο 20/2	IΩ	77	19166	α. Νιούκαστλ (Άντρ.) 11/2 διά Ρωσίαν
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	14545	α. Τάρτα 19/2 διά 'Αμστερνταμ	IΩΑΝΝΑ ΣΙ	58	7230	α. Βούβάνη 22/2 διά Λισσαβώνα
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.)	68	52400	α. Τής 4/2	IΩΑΝΝΑ	65	10232	δ. Γιβραλτάρ 8/1 διά Πουαντά ο Πίτρ
ΘΑΝΑΣΗ Α. (δ.)	65	32060	δ. Παναμά 4/2	IΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	δ. Γιβραλτάρ 6/2 διά ΗΠΑ
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	8484	α. Λαστάκια 31/1	IΩΑΝΝΗΣ	68	9631	α. Λείξος 25/2 διά Μπιλμπό
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	α. 'Αμβέρσαν 1/2 διά Πάλμ Μπήτς	IΩΑΝΝΗΣ	63	8380	δ. Πόρτ σε Σπαίην 24/1
ΘΑΣΟΣ Α' ΙΓΑΝΤ	76	9444	α. 'Ηστ Λόντον 11/1	IΩΑΝΝΗΣ Δ.	59	3162	α. Ναγκόνια από 6/12
ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ.	58	9585	α. Πόρτ Χάρκορτ 23/2 διά Ντακάρ	IΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	εις Λατάκια από 6/12
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗ (δ.)	57	12629	α. Τζάκαρτα 5/2 διά Σιλακάτ	IΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	ε. Αμβούργον 29/2
ΘΕΚΟΣ	78	16354	ε. Μ. Μαρουκάνου 8/2	IΩΑΝΝΗΣ ΞΥΑΛΑΣ	55	8799	α. Άλεξάνδρεαν 4/2
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	α. Ρίτσαρντς Μπάιν 20/1	IΩΛΚΟΣ (δ.)	68	44646	ε. Μίνα Σαούβ 15/2 διά Μπουσάν (ΕΠΩΛ.)
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	19674	α. Φιλαδέλφεια 18/2 διά 'Αρούμπα	IΩΝ	71	11506	ε. Λόριεντ 8/2
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33683	α. Ν. 'Ορεδάνην 15/2	K. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	α. Γκάλβεστον 25/1
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10750	α. Λάς Πόλμας 2/2 διά Μ. Θάλασσαν	K. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30301	α. Νιούκαστλ (Άντρ.) 12/2 διά Ιαπωνίαν
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10630	α. Τάρπη 2/2	KΑΒΑΚΟ	53	5326	όργει εις Χαλίδα από 28/11/78
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	α. Χάμπτον Ρόδς 7/2 διά Γαλλίαν	KΑΒΟ ΑΛΥΩΝ	61	10934	ε. Μάλτα 8/2 (επισκευα)
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	α. Μίζουσίμα 23/12	KΑΒΟ ΑΡΤΕΜΙΔΙ	59	11540	δ. Σουέζ 23/2
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	67	29711	δ. Π. Σαΐδ 15/2 διά Κωνσταντζά	KΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ	67	10365	δ. Σουέζ 26/2 διά Ίράν
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	50556	ε. Τζένταν 18/2	KΑΒΟ ΓΚΡΟΣΩΣ	68	10365	ε. Κολούμπια Ρίζερ 10/2 διά Ιαπωνίαν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	10591	α. Σεττίνο 14/2 διά Νορβηγίαν	KΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	ε. Πόρτ Σουόδην 13/2
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24740	α. Άλγκεθρας 5/2 διά 'Αρούμπα	KΑΒΟ ΚΑΜΠΑΝΟΣ (δ.)	56	12780	α. Πειραιά 14/2 διά Τύνιδα
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	61	9378	ε. Μομπάσα 20/2	KΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	ε. Πουαντά ο Πίτρ 14/1
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	57	9153	α. Μπενί 8/12 διά Ούμ Σαΐδ	KΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	ε. Φιλαδέλφειαν 13/2
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	δ. Κωνπόλι 16/2 διά Μ. Θάλασσαν	KΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12653	α. Σύρο 4/2 διά Πύλον
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	ε. Ντόρμπαν 26/2 διά Τζακάρτα	KΑΒΟ ΕΙΦΙΑΣ	61	21305	δ. Κωνπόλιν 14/2 διά Κωνσταντζάν
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	22156	α. Βίλμικυτον 6/2 διά Τάμπα	KΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12609	α. Τζένταν 23/2 διά Ίράν
ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	α. Υμουντέν 29/1	KΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	α. Πειραιά 21/12 διά Ιταλίαν
ΘΕΡΙΣΟΣ	62	3244	εις Σέτε από 9/2/79	KΑΘΡΙΠ (δ.)	60	13335	α. Ταμπικο 28/1 διά Βερακρούζ
ΘΕΡΜΑΙ'ΚΟΣ	58	9882	α. 'Αμβέρσαν 26/2 διά Μπ. 'Αύρες	KΑΘΡΙΠ	63	8895	ε. Ρότερνταν 26/2 διά Λά Παλίς
ΘΕΡΜΑΙ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ	77	10460	ε. Σαδάννα 30/1	KΑΘΡΙΠ Α.	70	16285	α. Πόρτλαντ (Βικ.) 10/1 διά 'Άλεξαίδα
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑI (δ.)	55	8992	α. Ήστχαμ 29/2 διά Μίλφορντ Χάφεν	KΑΙΤΗ	65	23391	α. Λισσαβόνα 21/2 διά ΗΠΑ
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑII (δ.)	55	8998	α. Ρίο 'Ιανέριο 11/2 διά Τουμπάρδο	KΑΛΑΜΟΣ	56	2299	ε. Καζαζπάνκα 16/2
ΘΕΤΙΣ	74	35513	δ. Σκάλη 2/1 διά Λενινγκράντ	KΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	ε. Πιούτινο 21/2
ΗΡΑ	55	2741	ε. Αμπιτζάν 11/2	KΑΛΙΖ ΣΚΑ'Υ	60	4240	δ. Πούντα 'Αρνάς 27/1 διά Γκουαγιακίλ
ΗΡΑ	60	6155	ε. Κασισιούκ 4/1 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)	KΑΛΙΖ ΣΤΑΡ	60	4240	ε. Λύττελτον 20/2
ΗΡΗΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	14100	ε. Λίβερπουλ 26/2	KΑΛΛΗ	57	8778	α. Τζέντα 22/2 διά Μπάραν
ΗΣΙΕΥΣ	74	3735	εις Πειραιά από 5/6/79	KΑΛΛΙΔΡΟΜΟΣ	71	4295	ε. Ραβένα 12/2
ΗΣΙΕΥΣ	56	2651	εις Πειραιά από 5/12 (επισκευα)	KΑΛΛΙΕΝΟΣ	60	9959	α. Σιγκαπούρην 30/1 διά Χό-Ται-Μίνχ
ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	εις Πειραιά από 10/11 (επισκευα)	KΑΛΛΙΠΟΗ	68	16432	δ. Παναμά 15/2
ΘΙΣΛ ΒΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	66	51417	ε. Γιουρούπορτ 25/2 διά Μεθίλ	KΑΛΛΙΠΟΗ Ι.	68	4706	εις Ρίο Χάνια από 1/9
ΘΙΣΛ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	48935	ε. Σκάπα Φλού 29/2	KΑΛΛΙΠΟΗ Α.	69	11329	α. Γκοκόδαμα 16/2 διά Λάς Αντζελες
ΘΡΑΣΙΑΝ ΝΑΝΑ	62	9455	ε. Πειραιά 5/2	KΑΛΛΙΠΟΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	71	9074	α. Λά Γκουλέτ 28/1 διά Σφαδέ
ΘΡΑΣΙΑΝ ΣΠΡΑΕ'Υ (δ.)	63	33924	ε. Βοστώνη 20/2	KΑΛΛΙΠΟΗ Λ.	74	15938	α. Σ. Τζών 15/2 διά Κούμβα
ΘΩΜΑΣ Α.	58	11201	δ. Γιβραλτάρ 15/2 διά Ντακάρ	KΑΛΛΙΠΟΗ Λ.	55	6216	δργει εις Πειραιά από 23/8/77
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	ε. Γκιζόν 1/2 διά Βερμούδας	KΑΛΛΙΠΟΙΣ (δ.)	59	12331	δ. Κωνπόλιν 25/2 διά Μ. Θάλασσαν
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15806	α. Λάς Πάλμας 16/2 διά Μπ. 'Αύρες	KΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ	69	4267	ε. Πειραιά 10/1 (επισκευα)
ΙΑΠΕΤΟΣ	63	16320	α. Λάς 'Αντζελες 9/2 διά Πουνταρένας	KΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	ε. Μερόνια 15/2
ΙΑΣΩΝ	70	11498	α. Κόπτη 12/2 διά Μίζουσίμα	KΑΛΜΑΡ	51	6199	εις Λουάντα από 1/9/77
ΙΖΑΜΠΕΑ	78	60653	α. Ρότερνταν 1/3 διά Βρέμην	KΑΛΥΜΝΟΣ (δ.)	59	13022	α. Ταμπικο 14/2 διά Βερακρούζ
ΙΖΩΜΠΕΑ	57	9746	ε. Τζένταν 8/2	KΑΛΥΨΩ	69	5997	ε. Νταμάρ 26/2
ΙΘΑΚΗ	68	9066	α. Βανκούβερ 4/2	KΑΛΥΨΩ Ν.	54	5526	α. Λάγος 9/1

«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

Τιμάι λογικαί - 'Εξυπηρέτησις καθ' όλον τό 24ωρον

TELEPHONE: 39252 WITH EXTNS.
AFTER OFFICE HOURS: 446873

CABLE ADDRESS:
"SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΒΕΝΖΙΝΑΚΑΤΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	δ. Ντουμπάι 22/2 διά Ράς Τανούρα	ΚΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	ε. Ματούτο 19/2
ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.)	58	11926	δ. Παναμά 19/2	ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ε. Γκουάντα 21/1
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	δ. Γιβραλτάρ 22/2 διά Κή Γουέστ	ΚΕΙ'Π ΜΑΝΔΑΡΙΝ	72	10990	α. Σ. Τζών 17/2 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	δ. Ν. Όρλεάνην 27/1	ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΥ'	71	9964	α. Ρότερνταμ 30/1 διά Μουρμάνοκ
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	δ. Κωνίτολιν 17/2	ΚΕΙ'Π ΠΡΑΐ'ΝΤ	73	8927	ε. Μελβούρνη 17/2
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	α. 'Αστροντ 21/2	ΚΕΙ'Π ΡΙΟΝ	71	9229	ε. Συγκαπούρην 21/2 διά Π. Κελάρη
ΚΑΠ ΜΙΖΙΣΤΗ	74	3600	ε. Λά Γκουκέτ 23/2	ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	58	13700	ε. Π. Χάρκουρτ 21/2
ΚΑΠ ΜΠΟΝ	65	5263	ε. Μπουργκάς 4/1	ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	75	16307	ε. Βοστώνη 17/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ				ΚΕΝΤΑΜΑ	58	8656	ε. Ντώρματαν 18/2
ΜΥΑΩΝΑΣ	57	2707	α. Πειραιά 13/2 διά Στρατούν	ΚΕΝΤΑΜΑ	78	9231	ε. 'Αμιτζάν 14/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	62	4576	α. Λιοσσάβια 23/2	ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	8780	ε. Καράτσι 19/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΑΟΣ	77	10459	α. Νταμάρ 15/2	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	59	24333	ε. Τακόμα 20/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	ε. Πενασκόλα 10/2	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	58	3708	ε. Π. Σαΐδ 14/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ II	73	9219	ε. Σιγκαπούρην 18/2	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	41	1580	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	ε. Δάνται 31/1	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΓΟΥΐ'ΝΤ	70	13907	δ. Π. Σαΐδ 19/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	ε. Ροζάρι 9/2	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΗ	78	10700	δ. Σουέζ 12/2 διά Μπαντάρ 'Αμπάς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	59	11147	ε. 'Οζάκα 14/2	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	α. Μπιλιμπά 18/2 διά Αβάνα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	68	15355	ε. Βαρκελώνη 20/2	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	ε. Κερτέκ 14/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	ε. Ρεσίφ 15/2	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΟΡΥ	55	4060	ε. Πειραιά 16/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ	77	8746	δ. Σουέζ 19/2 διά Καλκούτα	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕΪΣ	58	3825	δ. Κωνίτολιν 12/2 διά Μπράιλα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Α. (δ.)	62	39169	α. Ντασόλιν 17/2 διά Σίντι Κερίρ	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	59	5857	ε. Π. Σαΐδ 28/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	ε. Τζιμπούτι 11/11	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΣΗ	53	3524	δ. Κωνίτολιν 19/2 διά Μαύρην Θάλασσαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΥΛΑΣ	58	9724	α. Καλκούτα 20/2 διά Μπαχρέιν	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ'	53	3577	δ. Κωνίτολιν 21/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	δ. Παναμά 1/1 διά Καραϊσούγκ	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3993	ε. Πειραιά 19/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	ε. Φιλαδέλφεια 20/2	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	52	2736	δ. Κωνίτολιν 12/1 διά Κωνσταντζαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048	δ. Γιβραλτάρ 22/2 διά ΗΠΑ	ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	ε. 'Αλεξάνδρειαν 19/2
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	α. Ρουέν 21/2 διά ΗΠΑ	ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	α. Ματαντί 9/2 διά Μπελέμ
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	10884	ε. Φόρς 25/2	ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870	δ. Γιβραλτάρ 28/1 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	ύπο παραλαβήν	ΚΙΓΚ ΚΑΔΩΣ (δ.)	64	33445	δ. Γιβραλτάρ 11/2
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΡΕΤΟΣ	63	5296	ε. Ραβέναν 16/2	ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	ε. 'Αιμέρρων 1/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	19019	ε. Μπαγκάκ όπα 19/10	ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	α. Τάμπρα 2/2 διά Μπαχ, Μπαλάνκα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Τεργεστίν 24/2	ΚΙΓΚ ΣΝΟΡΘ	64	17050	δ. Λός 'Αντζελες 23/12 διά Σαγκάνη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ	76	37841	α. Λός 'Αντζελες 13/2 διά Γιοκοχάμα	ΚΙΚΗ	70	16196	ε. Σιγκαπούρην 24/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	69	9731	ε. Βερκελέων 3/1 διά Ταρτούς	ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	57	9723	ε. Μπάραρ 24/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩ	62	3144	ε. Κοβάδα 27/1	ΚΙΜΚΟ ΣΤΟΡΚ	58	8322	ε. Σάντος 14/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΤΝΟΣ	66	9806	α. Π. Χάρκουρτ 5/2	ΚΙΜΩΛΟΣ	59	12180	ε. Γένοβα 9/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	α. Νταμάρ 6/2 διά Καράτοι	ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	δ. Μπρούνιμπουτελ 17/2 διά Γιβραλτάρ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	ε. Σόρον 10/2	ΚΙΤΣΑ Σ.	58	5770	α. Μαντράς 14/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΗΣ	61	9350	ε. Θεσσαλία 12/2 διά Κωνσταντζα	ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	α. Π. Καμπέλο 23/1 διά ΗΠΑ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	δ. Γιβραλτάρ 17/2 διά ΗΠΑ	ΚΛΑΡΙΤΑ	59	5024	δ. Π. Σαΐδ 24/2 διά Εύρωπη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	ε. Βομβάν 24/2 διά Ρότερνταμ	ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	13492	δ. Φατέχ Τέρμ. 15/2 διά Κοστέλον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.				ΚΛΑΥΔΙΑ	66	9854	δ. Π. Σαΐδ 24/2 διά Εύρωπην
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	α. Ρότερνταμ 27/2 διά Περσικόν	ΚΛΑΥ'ΝΤΦΕΡӨ	64	4128	α. Βρέστην 1/2 διά Κουβά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.				ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	ε. 'Αλεξάνδρειαν 21/2
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	δ. Π. Άρενας 31/1 διά Ντουμπάι	ΚΛΕΙΩ	58	5770	α. Μαντράς 14/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338	α. Λός Πάλμας 3/2 διά Λενινγκραντ	ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	α. Π. Καμπέλο 23/1 διά ΗΠΑ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	66	19595	α. Γκλόγκ 29/11	ΚΛΑΡΙΤΑ	59	5024	δ. Π. Σαΐδ 24/2 διά Εύρωπη
ΚΑΠΤΑΙΝ Χ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (δ.)	70	15098	α. Ν. Όρλεάνην 4/2	ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	63	21187	ε. Κολόμπο 15/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΙΧΑΗΛΗΣ	69	9038	α. Μπαντάρι Χομενί 10/2	ΚΛΕΛΙΑ (δ.)	63	34358	α. Ράς Σουκερ 22/1 διά Σαντάτ
ΚΑΡΑΙ'ΤΣΑΚΑΚΗΣ	65	16903	ε. 'Αγ. Βικέντιον 8/2	ΚΛΕΩΝ (δ.)	59	16063	α. Τενερίφην 9/2 διά Ρότερνταμ
ΚΑΡΑ	65	11940	α. Κολούμπια Ρίθερ 7/2	ΚΟΜΑΡΑ	56	5645	δ. Π. Σαΐδ 17/2 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΚΑΡΕΝ	76	4617	α. Θρόατα 15/2 διά 'Αννάμπα	ΚΟΜΜΕΝΣΜΕΝΤ	59	5684	α. 'Αγ. Βικέντιον 1/2 διά Ταιμόποτε
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	δ. Σουέζ 29/2	ΚΟΜΕΤ	72	9824	δ. Κωνίτολιν 30/1 διά Βάροντα
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΛΙΦ	64	3885	α. Ν. 'Υόρκη 12/2 διά Σάντα Μόρτα	ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Νταμάρ 7/2
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	δ. Παναμά 20/2	ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10034	α. Σάλτος 17/2 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΚΑΡΙΝΑ	67	41914	ύπο παραλαβήν	ΚΟΝΙΤΣΑ	75	34298	ε. Χάμπτον Ρόδες 16/2
ΚΑΡΙΝΑ	56	4617	δ. Γιβραλτάρ 24/2 διά Λάγος	ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	δ. Παναμέ 16/2 διά Ιαπωνίαν
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	α. 'Αιμέρρων 9/2 διά Χάμπτον Ρόδες	ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. Ρότερνταμ 24/1 διά Σέβεν 'Αιλ.
ΚΑΡΟΙΝΑ	66	5681	ύπο παραλαβήν	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	α. Τάραντα 2012 διά Μονρόβια
ΚΑΡΟΙΝΑ Π.	73	13324	ε. Καλκούτα 5/1	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. Ν. Όρλεάνην 4/2
ΚΑΡΟΣ	47	8288	εις Πειραιά όπα 29/5/78 (άρνει)	ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Αιμέρρων 27/2 διά Τουμπαράδο
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	ε. Λιβρόντο 26/2 διά Πειραιά	ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ	68	22838	δ. Γιβραλτάρ 15/2 διά Ρίσαρντην Μπαίν
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	α. Κολούμπια Ρίθερ 6/2 διά Κίναν	ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΙΕΙΔΟΝ	79	16000	εις Πούλα ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Βανκούβερ 26/1	ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΙΟΥΤ	70	24693	α. Ρότερνταμ 24/1 διά Σέβεν 'Αιλ.
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ε. Τζένταν 13/2	ΚΟΝΚΑΡΝΤ ΒΙΚΤΟΡΝ	66	42164	ε. Χοσ 'Ιγκναθίο 31/1
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2466	α. 'Αιμέρρων 15/2 διά Αννάμπα	ΚΟΝΚΟΡΤΙΑ ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	ε. Νεάπολιν 23/2
ΚΑΡΥΣΤΟΣ	78	5080	ε. 'Αλεξάνδρειαν 14/2	ΚΟΝΚΟΡΤΙΑ ΙΑΓΟ	63	7484	ε. Μόρεχεντ 21/2
ΚΑΣΟΣ	76	14983	ε. Σαβόνα 25/2	ΚΟΝΚΟΡΤΙΑ ΤΑΡΕΚ	61	5005	α. Λάς Πάλμας 26/2 διά Βαρκελώνη
ΚΑΣΟΣ	56	3105	ύπρει εις Χαλκίδα όπα 31/7	ΚΟΝΚΟΡΤΙΑ ΤΑΤΖ	58	6480	ε. Ν. 'Υόρκην 15/2
ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15125	δ. Σουέζ 24/2	ΚΟΝΚΟΡΤΙΑ ΦΙΩΡΔ	55	5818	ε. Βούβλων 15/2
ΚΑΣΤ ΜΗΝΒΕΡ	68	30294	ε. 'Αιμέρρων 28/2	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	57	11912	α. Πειραιά 10/1 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)
ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	α. Σαβόνα 19/2	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΦ	62	10451	ε. Σιγκαπούρην 15/1
ΚΑΣΤΡΟ	50	7544	ε. 'Αλεξάνδρειαν 9/1	ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΡΗΘΕΡ	68	4211	ε. Μελβούρνην 22/2
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ III	51	3995	εις Σαρζόν 6/9 (επισκευαί)	ΚΟΡΙΝΘΙΚ	59	10914	ε. Αιμέρρων 18/2 διά Νταμάρ
ΚΑΤΕ Α.	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	α. Σάντος 15/2 διά Πειραιά
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	ε. Σ. Πέντρο Μακρής 15/1 διά Σαβάννα	ΚΟΡΣΑ'ΙΡ	62	15000	ε. Ν. 'Υόρκην 10/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499	α. 'Αιμέρρων 25/1	ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	α. Τζέντα 24/2 διά Μπάραρ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	66	40852	α. Αρουράτα 17/1	ΚΟΣΜΙΚ	64	34921	ε. Ταμπικο 18/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	α. Μπαρότα 1/3 διά Ρότερνταμ	ΚΟΥΗΝ ΣΗ	55	4565	ε. Τριπολίν (Λιβάνου) 8/1 διά Πειραιά
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Κ. Τόσιν 25/2	ΚΟΥΙ'ΝΣΥ	60	9423	ε. Καλκούτα 23/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	ύπο παραλαβήν	ΚΟΥΜΟΥΛΟΥΣ	50	7392	α. Λομποτίο 16/11 διά Λουάντα
ΚΑΤΙΑ	63	1594	α. 'Αιμέρρων 25/2 διά Τενερίφην	ΚΡΑΝΤΩΡ	47	1534	εις Πειραιά όπα 8/9
ΚΑΤΙΕ	60	10187	ε. Ρότερνταμ 29/2	ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6084	α. Σιμπενίκ 26/2 διά Π. Χάρκουρτ
ΚΑΤΡΙΖΑ (δ.)	68	13135	α. Π. ντε Μπού 16/2	ΚΡΕ'ΙΖΥ ΧΑΡΡΥ	57	2013	ε. Λονδίνο 1/3
ΚΑΤΡΙΝ	73	31814	μετωνυμόθετη ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1788	ε. Σκίκντα 25/2
ΚΑΤΥ	63	5417	α. Κολόστρα 18/1 διά Ιαπωνίαν	ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	61	3866	ε. Τάμπα 4/2 διά Μοντεβίδεο
ΚΕΑ	58	13968	ε. Όταρον 5/2	ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΕ'ΙΜΠΥ	66	35724	α. Βέροια 14/1 διά Χόμπιτον Ρόδες
ΚΕΑ	55	2683					

ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	α. Νιούμπα 2/2 διά Κόρμης		ΛΕΣΛΗ	65	2411	α. Καλαι 24/1 διά Κρότον
ΚΡΗΤΗ ΔΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Ράς Σουκείρ 28/1 διά Σαντάτ		ΛΕΥΘΕΡΩ	62	14027	α. Κολόμπο 23/1 διά Κουνταλόρε
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΓΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Νιούμπα 26/2		ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	α. Ρίο Ιανέρο 6/2 διά Μπέλεμ
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. Κουβέτη 28/2		ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	δ. Παντζ 27/2 διά Τζένταν
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΗ	79	10832	α. Κόμπη 16/2 διά Μπουσάν		ΛΕΩΝ	75	15684	δ. Παναμά 15/1 διά Ταιβάν
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Λάς Πάλμας 29/12 διά Δ. Αφρικήν		ΛΕΩΝ	72	2311	δ. Τεργέστην 22/2 διά Άλεξανδρειαν
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	δ. Γιβραλτάρ 24/2 διά Ίαπωνιαν		ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Μπάραν 30/1
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Νέσπολην 20/2 διά Λα Σκίρα		ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Σελλ Χόφεν 25/2 διά Ρότερνταμ
ΚΡΙΟΣ	59	16875	α. Αυγούστα 3/2 διά Μη. "Αυδες		ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	α. Ρότερνταμ 26/1 διά Τρίπολιν
ΚΡΙΤΟΝ	59	7158	α. Καζαμπλάνκα 5/2		ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	α. Σφάδ 30/1
ΚΡΟΙΣΟΣ	59	5051	α. Μπόραν 7/2					
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	α. Αύγούσταν 26/1 διά Αθάνα					
ΚΡΟΝΟΣ	47	3526	δ. Κωνιπολην 8/2 διά Μαυρην Θάλασσαν					
ΚΡΟΥΣΕΣΤ'ΝΤΕΡ	58	1596	α. Αιβέρουλη 1/3 διά Πρέστον					
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	ε. Μπρούναμπουτελ 16/1		ΛΗΓΚ	61	8858	ε. Κουβέτη 20/2
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΛΗΔΑ	63	8566	ε. Κολόμπο 25/2
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	α. Τάνη 1/3 διά Κωνταντάναν		ΛΗΔΑ II	0	% = 8 -	ύπο παραλαβήν
ΚΥΘΗΡΑ	52	5153	δργει εις Χαλκίδη από 30/6/79		ΛΗΜΝΟΣ ΑΙΑΛΑΝΤ	78	5722	εις Πόρτο Αλέγκρε
ΚΥΝΟΣ	57	13867	α. Ν. "Ορλέανη 4/2		ΛΗΤΩ (δ.)	67	44648	ε. Ν. "Ορλέανην 17/2
ΚΥΝΟΣ	62	4784	α. Λάς Πάλμας 16/2 διά Ντακάρ		ΛΙΒΟΡΝΟ	51	4633	άργει εις Πειραιώ διόπ 13/2/76
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	5102	α. Τακοράνη 16/2 διά Βαλένθια		ΛΙΖΑ	53	3723	α. Ν. "Υόρκην 6/2 διά Πειραιά
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16400	ε. Χοβίκ 10/2		ΛΙΛΙΑΝ Χ. (δ.)	67	48719	ε. Ιακωντερούν 6/2
ΚΥΜΑ	60	7758	ε. Μη. "Άυρες 19/2		ΛΙΛΙΑΝ	55	8368	α. Λάς Πάλμας 15/2
ΚΥΝΘΙΑ	71	11801	ε. Πειραιά 20/2		ΛΙΜΑΖΟΛΑ (δ.)	69	104008	ύπο παραλαβήν
ΚΥΠΡΟΣ (δ.)	69	119666	δ. Νιούμπα 24/2 διά Κοσίν		ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	α. Πόρτλαντ (Με.) 12/2 διά Φρήπορτ (Μπαχ)
ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	ε. Λάγος 9/2		ΛΙΝΑ	66	2975	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΡΑ	63	10032	α. "Αμβέρσαν 28/2 διά Κολόμπο		ΛΙΝΔΟΣ	62	11034	δ. Σουεζ 24/2
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΟ	67	26493	δ. Κωνιπολην 6/2		ΛΙΝΚ ΛΟΒ.	62	8937	α. Κακινάντα 19/2 διά Χό-Ταϊ-Μίνχ
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	α. Μονράβια 22/2 διά Αμπιτζάν		ΛΙΝΚ ΤΡΑΣΤ	61	6950	α. Αυτιτζάν 12/2 διά Λομέ
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ	63	13092	δ. Σουεζ 25/2		ΛΙΝΚ ΦΑΙΝΟ	60	8420	α. Χόνκ Κόγκ 6/2 διά Κορέα
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ε. Γάνδην 21/2		ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	61	8951	α. Βιζακαπτάνη 11/2
ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑ	52	2178	ε. Μονφάλιον 9/2		ΛΙΣΣΑΒΟΝ	56	4770	α. Λομπίτη 8/12 διά Μοκαμέντες
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	55	4850	ε. Τεργέστην 13/2		ΛΙΤΟΧΩΡΟ	57	3135	εις Καλαμάτα από 25/4/79
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ	77	9879	α. Άδελαιδα 19/2 διά Ν. Γουΐνεα		ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	α. Αλεξανδρειαν 25/2 διά Τουμπούκ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	67	10327	ύπο παραλαβήν		ΛΙΨ	68	9650	δ. Παναμά 12/2 διά Αλγερίαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ.	60	6808	α. Αμβέρσαν 13/2 διά Αλγερίαν		ΛΟΓΙΑΛΑΤΥ	69	9045	α. Τζένα 13/2 διά Κολόμπο
ΚΩΣ	56	3129	α. Λιβέρνη 21/8		ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Φρημάντη 11/2
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	9084	ε. Κοιν 6/2		ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	α. Καζαμπλάνκα 3/2
ΚΩΣΤΑΣ	60	1995	δργει εις Χαλκίδη από 24/2/78		ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	εις Μινέριμπερα από 10/10/74
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	εις θέσην 37.28 Β. - 42.08 Δ. 8/2		ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13837	δ. Παναμά 14/2
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	α. Βενετία 13/2 διά Τεργέστην		ΛΟΥΣΗ	52	4755	α. Σφέδ 2/10 διά Τουρκία
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΛΛΑΣ	61	13271	ε. Αλεξάνδρειαν 23/12		ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. Αμβέρσαν 23/2 διά Χάμπρον Ρόδος
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	δ. Γιβραλτάρ 15/2 διά Βίλιμπεκτον		ΛΟΥΣΥ	74	16006	δ. Σουεζ 15/2 διά Μομπάσα
ΚΩΣΤΗΣ	54	4878	ε. Σπαλάτον 20/2		ΛΥΔΙΑ	74	9712	ε. Λουδίνην 27/2
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Λισσαβώνα 25/2 διά Πειραιά
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΗΣ	65	14088	α. Κολούμπια Ρίβερ 21/1		ΛΥΡΙΚ	64	29375	δ. Παναμά 21/12 διά Κίναν
ΛΑΓΚΑΔΑ	76	5915	α. Ταρπούς 12/2		ΛΩΡΕΤΤΑ	68	4071	α. Βρέστην 7/2 διά Μπουργκάς
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙΓ'	68	4350	ε. Θέστου 12/2 διά Μιλάζο					
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΣ	68	4350	ε. Φόνες 27/2					
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	ε. Αλγέριον 20/2					
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	ε. Αλεξάνδρειαν 1/2					
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	δένωθι Λάγος 30/1					
ΛΑΙ'ΙΟΝ	66	2794	α. Αμβέρσαν 5/2 διά Αλγέριον					
ΛΑΙ'ΙΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	ε. Πειραιά 24/2					
ΛΑΚΥ	56	8660	δ. Κωνιπολην 18/2 διά Βάρνα					
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΝ	78	9485	α. Κοτανού 5/2 διά Κούβα					
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Σαβάννα 18/2 διά Τζάκονβιλ					
ΛΑΚΩΝΙΚ (δ.)	65	34185	α. Κουντέρο 7/2					
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	78	11162	α. Χάλιφας 20/2					
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩΤΗΣ	62	8819	δ. Παναμά 19/2					
ΛΑΝΚΑΣΤΕΡ	58	4949	εις δουβλίνον από 25/9/79					
ΛΑΩΔΙΚΗ	64	10305	ε. Ν. "Ορλέανη 18/2					
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	α. Σπέτζα 20/2 διά Σκίκντα					
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	α. Νεκατέδα 20/2 διά Μπάχ. Μπλάνκα					
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8816	α. Κολόμπο 30/1 διά Τασμαδία					
ΛΕΔΕΑ	63	17879	α. Λάς Πάλμας 1/2 διά Ριούν					
ΛΕΤΙΚ ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	α. Καράτοι 8/2 διά Συγκαπούρην					
ΛΕΔΑ	59	5379	α. Ρουέν 22/2 διά Ταγγέρην					
ΛΕΝΑ	61	9191	α. Ρουέν 23/2 διά Λιβέρνη					
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ	63	8427	α. Αμβούργον 1/2 διά Αγκόλαν					
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	61	8627	ε. Λιθί 2/2					
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	ε. Ραθέννα 18/2					

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23

CABLES: SHIPSAEAEAN, 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

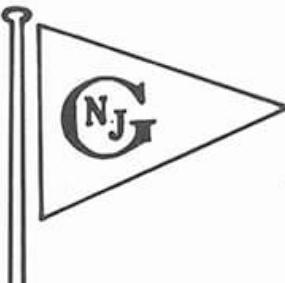
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.

TELEPHONE: 01-930 7561

ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	77	19678	ε. Λός "Αντζέλες 20/2				
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	ε. Κολούμπια Ρίθερ 16/2				
ΜΑΟΥΝΤ ΝΗΑΙΟΝ	68	57204	α. Ρότερνταμ 27/2 διά Νόρβικ				
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Ρότερνταμ 28/2 διά Κόλπον ΗΠΑ				
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	δ. Σουέζ 9/12				
ΜΑΡΑΘΩΝ	60	3838	ε. "Άλεξανδρειαν 1/2				
ΜΑΡΑΘΩΝ ΑΕΓΑ'Κ	62	8967	α. Κουντέρο 4/2 διά Τεκοπίλα				
ΜΑΡΑΚΑΝΤΑ (δ.)	69	99279	εξωτικό Νησιώπα 29/2				
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	α. Σάν "Αντόνιο 4/2 διά Καλάο				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	ε. Κιουράσσο 24/2				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	α. Ν. "Ορλεάνη 21/1				
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ	53	3334	εις Βίγκο όπω 1/3 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)				
ΜΑΡΕΖΟΑ	69	9623	ε. Νέλσον (N.Z.) 8/2				
ΜΑΡΗΣ ΧΑΝΤΣΜΑΝ	72	40626	α. "Αννάδολης" Ανκόρα. 19/2				
ΜΑΡΙ	74	8925	α. Ν. "Ορλεάνη 14/2				
ΜΑΡΙ	58	4222	ε. Ρότερνταμ 28/2				
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ε. Πειραιά 20/1				
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	α. Τεργεστήν 7/2 διά Μπάνιας				
ΜΑΡΙΑ	65	15765	β. Βανκούμπερ 17/2				
ΜΑΡΙΑ	70	9101	α. Βουβάνη 30/1 διά Σιγκαπούρην				
ΜΑΡΙΑ	59	5379	α. Τούταγκούχ 30/12				
ΜΑΡΙΑ	57	3513	δ. Σουέζ 20/10				
ΜΑΡΙΑ	60	3458	α. Καρδίαν 22/1 διά Χοντζίντα				
ΜΑΡΙΑ Α	62	3199	ε. Ταϊτζία 10/2				
ΜΑΡΙΑ Γ.Δ.	74	15938	δ. Κωνιόλιον 4/2 διά Βατούμ				
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟ	60	6978	α. "Αύβερδαν 30/1 διά "Αγ. Δομίνικο				
ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΛΙΝΑ Σ	68	1599	α. Πειραιάς 25/2 διά Χαλκίδα				
ΜΑΡΙΑ ΖΑΒΕΛΛΑ (δ.)	64	33058	δ. Μπαχέριν 11/2				
ΜΑΡΙΑ Κ	70	9063	δ. Σουέζ 24/2 διά Ίνδιαν				
ΜΑΡΙΑ Δ	77	20822	α. Μασσαλίαν 22/1				
ΜΑΡΙΑ Δ	58	5746	α. Ντακάρ 6/1 διά Κούβα				
ΜΑΡΙΑ ΔΕΜΟΥ	67	11001	ε. Γένοβα 24/1				
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η	76	6034	ύπό παραλόβην				
ΜΑΡΙΑ Ι	73	13631	α. Κολόμπο 23/2 διά Μίλνερ Μπαΐη				
ΜΑΡΙΑ Ζ	68	11361	ε. Γένοβα 25/1				
ΜΑΡΙΑ ΣΥΑ	67	9365	α. Τάμπα 7/2 διά Σ. Ναζάρ				
ΜΑΡΙΑ Π	65	1484	δ. Κωνιόλιον 13/2				
ΜΑΡΙΑ ΠΛΑΣΣΕ	59	2722	α. Σαρδίνια 21/2 διά Ήμπερία				
ΜΑΡΙΑ ΣΩΦΙΑ	61	9068	ε. Καράτσι 23/1				
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙ'Θ (δ.)	66	42799	α. Γιουρούπορτ 10/2 διά Ζαΐρ				
ΜΑΡΙΑΜ (δ.)	66	41477	α. Καρθαγένην 15/2 διά Ταραγκόνα				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Γκότεντσουρης 11/1 διά Λόντς "Εντ				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	62	14047	α. Καντίς 10/1 διά Σαβάννα				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	78	5700	εις Πειραιά διό 21/11 (Επικοινωνία)				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν.Δ.	62	11229	α. Βρόμην 21/2				
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	α. Ντώμπιαν 13/2				
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ	57	5176	άργει εις Πειραιά διό 19/2/78				
ΜΑΡΙΒΙΚ	62	23805	ε. Λισσαβάνη 24/2				
ΜΑΡΙΓΟΥΑ	62	10892	α. Βιζακαπανάν				
ΜΑΡΙΓΟΥΑ Γ	52	1145	ε. Λάρνακα 8/2				
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Λισσαβώνα 23/2				
ΜΑΡΙΕΒΑ	67	3953	α. Καέν 19/2 διά Πειραιά				
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Μασσαλία 24/2				
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	α. Πειραιά 22/2				
ΜΑΡΙΚΑ Τ	60	6235	ε. Βρέμην 21/2				
ΜΑΡΙΔΕΝΑ (μ.)	71	72335	α. Τουμπαράδο 5/2 διά Γιοκοχάμα				
ΜΑΡΙΔΥΝ Λ	68	14569	α. Μπριστομπάι 6/2 διά Μάυρην Θάλασσαν				
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (δ.)	68	67558	δ. Γιβραλτάρ 15/2 διά Μοχαμέντια				
ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	α. Σάντοβαλ 4/1				
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	63	15347	ε. Τεργεστήν 12/2 (ΕΠΩΛΗΘΗ)				
ΜΑΡΙΝΑ Π	61	7838	α. Πειραιά 25/2 διά ΗΠΑ				
ΜΑΡΙΝΑ Λ	65	19566	α. Πειραιά 15/2				
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	75	14523	ε. Ταϊτζία 21/2 διά ΗΠΑ				
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	65	36066	α. Πειραιά 1/2				
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	α. Κόμπης 15/2 διά Χακάτα				
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	δ. Π.Σαΐδη 21/1 διά Κωνσταντίναν				
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Λός "Αντζέλες 19/2				
ΜΑΡΚΑ Λ	75	14785	α. Μόλις 17/2 διά Αύστραλιαν				
ΜΑΡΚΑΛΑΝ	68	14771	δ. Π. Σαΐδη 10/1				
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Τακόμα 4/2				
ΜΑΡΚΟΣ	69	2932	ε. "Άλεξανδρειαν 23/2				
ΜΑΡΚΟΣ Μ.Φ.	62	9979	ε. Λισσαβώνα 24/2				
ΜΑΡΛΙ (δ.)	59	20827	δ. Σουέζ 19/2 διά Ερυθρών Θάλασσαν				
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	78	19974	ε. Βανκούμπερ 19/2				
ΜΑΡΟΥΚΟ	57	8899	ε. Στεττίνον 26/2				
ΜΑΡΤΙΝΑ	48	3368	άργει εις Χαλκίδα όπω 1/11/78				
ΜΑΡΥΛΙΝ	58	4414	δ. Π. Σαΐδη 19/2				
ΜΑΡΥΛΙΣ	68	2983	ε. Τορεβέζα 14/2 διά Π. Τόρρες				
ΜΑΡΟ	70	15806	α. Ν. "Ορλεάνη 7/2				
ΜΑΣΣΑΙΑ	73	32510	α. Βανκούμπερ 12/2 διά Ν. "Αφρικήν				
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	1968	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	64	9390	ε. Ντακάρ 3/2				
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	22391	δ. Γιβραλτάρ 10/2 διά Ν. "Ορλεάνην				
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	71	18643	ε. Γύδνια 28/2				
ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΥ ΙΙ (μ.)	62	12197	ε. Κάισερ 6/2				
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ	66	32645	α. Ξάνθην Ρόδης 18/2 διά Γαλλία				
ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΔΛΗΣ	58	7894	ε. Σπέτζια 22/2				
ΜΑΤΑ	53	5562	ε. Λάγος 24/1				
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	4347	ε. Βουβάνη 14/2 διά Μπαντάρ "Αμπάς				
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.)	65	10554	ε. Πειραιάς 15/2				
ΜΑΤΩΙΔΑ	65	34185	ε. Ταρτούς 21/12 (ΕΠΩΛΗΘΗ)				
	65	7896	δ. Μπρούνιμπουτελ 23/1 διά Νιγηρία				
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	10462	α. Μόμπιλ 9/2 διά Πολωνία				
ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10435	ε. Βιζακαπανάν 22/2				
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	ε. Λαύριον 25/2				
ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	α. Φόρς 4/2 διά Θεσσαλονίκη				
ΜΕΘΟΔΙΚΗ (μ.)	66	39617	α. Αύγουστα 8/2 διά Π. Τόρρες				
ΜΕΙΤΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	εις Ριό Ιανέριο ώπο μαυτήρων				
ΜΕΙΑΝΟΣ Κ	63	16460	α. Τσάντα 8/2 διά Μεμπάσα				
ΜΕΙΛΙΝΑ	66	1599	α. Λειζερές 21/2 διά Σετσουμπάλ				
ΜΕΙΛΙΤΗ	75	35489	ε. Γάνδην 24/2 διά ΗΠΑ				
ΜΕΙΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Κάιρνς 13/2 διά Ιαπωνίαν				
ΜΕΙΛΠΔ	60	8497	εις Πειραιά όπω 30/11 (Επικοινωνία)				
ΜΕΙΛΕΤΗΜΙ	76	24743	α. Μαρακάμπιο 22/2				
ΜΕΙΕΛΑΟΣ	63	9269	α. "Αστνότ 22/2				
ΜΕΙΕΛΑΟΣ Θ	68	12748	δ. Μπρούνιμπουτελ 8/2 διά Φιλαδέλφεια				
ΜΕΙΝΙΤΕΣ	59	2296	α. Λαττάκια 29/1				
ΜΕΙΤΑΙΩΝ	63	12407	α. Ρότερνταμ 26/2 διά Καζαμπλάνκα				
ΜΕΙΤΗ	55	12407	β. Σαΐδη 7/2				
ΜΕΙΤΜΑΡΕ	55	3883	α. Γιβραλτάρ 27/2 διά Κωνσταντίναν				
ΜΕΙΤΣΕΜΕΤ ΚΑΡΠΙΕΡ	62	11940	α. Στεττίνον 15/2				
ΜΕΙΤΣΤΑΡ	62	11082	ε. Στεττίνον 15/2				
ΜΕΙΤΤΖΟΥ'Υ	57	3709	δ. Παναμά 19/2				
ΜΕΡΑΚΗΣ	75	17818	δ. Θερόνται "Αιλ. 21/2 διά Αύστραλιαν				
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ Α'ΙΣ	62	1524	ε. Τέρνανταν 23/2 διά Αλεξανδρειαν				
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΦΡΙΟ	61	1399	δ. Σαΐδη 16/2 διά Μεσόγειον				
ΜΕΡΚΙΟΥΡ	62	9951	ε. Λάγος 6/1				
ΜΕΓΑΛΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. Ν. "Ορλεάνη 8/2				
ΜΕΣ ΑΙΓΛΗ (δ.)	69	17485	ε. Νεάπολην 25/2				
ΜΕΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣ (δ.)	70	17485	ε. Γουλιάκτον 20/2				
ΜΕΣ ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17355	α. Ντουάρλα 6/2 διά Π. Τζεντίλ				
ΜΕΣ ΓΗ (δ.)	71	17355	α. Ρεάφε 18/2				
ΜΕΣ ΘΕΑ (δ.)	73	17355	α. Π. Μπούκομ 8/2				
ΜΕΣ ΙΔΕΑ (δ.)	72	17355	δ. Παναμά 19/2				
ΜΕΣ ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	70	17355	δ. Σιγκαπούρην 10/1 διά Β. Κορέαν				
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Τεργεστήν 20/2 διά Σίντι Κρέρ				
ΜΕΤΕΩΡΑ	63	10242	δ. Σουέζ 26/2 διά Σιγκαπούρην				
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Καράτσι 22/1 διά Ανακόρτες				
ΜΗΛΟΣ ΙV	53	3429	δ. Ντουμπάλ 21/1 διά Έρυθρών Θάλασσαν				
ΜΗΛΟΣ V	54	3724	ε. "Άλεξανδρειαν 19/12				
ΜΗΛΟΣ ΑΓΓΑΛΑΝΤ	79	10991	α. Δάγος 30/1				
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	ε. Μπάρα 24/2				
ΜΗΤΕΡΑ ΣΤΕΛΛΑ	54	15119	δ. Κωνιόλιν 26/2 διά Κωνσταντίναν				
ΜΙΛΕΝΑ Α	45	3401	δ. Κωνιόλιν 19/2 διά Μαύρην Θάλασσαν				
ΜΙΜΗ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9081	ε. Σιγκαπούρην 15/2				
ΜΙΜΗ (δ.)	65	38294	α. Βοστώνη 13/2 διά Αρούμπα				
ΜΙΜΗ Μ.	76	3964	δ. Εωσφί Μπαγκόκ 4/2			</td	

ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	ε. Μπαρανκήλα 10/2	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	α. Πειραιά 16/2 διά Ρουμανία
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	α. Προγκρέσο 30/1 διά Μπράουσνιβιλ	ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	6267	α. Αγιάθεαν 16/2 διά Άλνεριόν
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	α. Λ. Τσάρλς 31/1	ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	α. Αγιάθεαν 10/2 διά Νιουάλα
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Κάνες 19/1 διά Έλλαδα	ΜΠΡΑΒΟΞΕΠΟΤΕΡ	77	3827	α. Π. Εσκρέλα 12/2 διά Π. Μπάρος
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	α. Άλεξανδρειαν 18/2	ΜΠΡΑΪΤ ΣΚΑΪ'	59	4026	α. Ν. Ορλέανην 10/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	δ. Παναμά 19/2	ΜΠΡΕΝΤΑ	69	2979	α. Αγιάθεαν 20/2 διά Π. Χάρκουρτ
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	ε. Μπαλιτσά 16/2	ΜΠΡΗΖ (μ.)	64	13053	ε. Ααλμποργκ 16/1 (Επισκευα)
ΜΙΝΙ ΔΩ	71	1594	α. Βίλιγκτον 14/2 διά Μπαχάμας	ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	35082	α. Φός 19/2 διά Σαρδηνία
ΜΙΝΙ ΔΩΝΤ	70	1592	δ. Παναμά 17/2	ΜΥΚΑΛΗ	77	39617	α. Αματερντας 28/2 διά ΗΠΑ
ΜΙΝΙΖΗ	63	1151	α. Άμπεροαν 12/2 διά Μοσταγκάνεμ	ΜΥΚΑΛΗ II	77	16267	α. Ντώρμπιταν 12/2 διά ΗΠΑ
ΜΙΝΤΕΝ	64	4776	ύπο παραλαβήν	ΜΥΚΗΝΑΙ II	54	5240	α. Σάντος 13/2 διά Πειραιά
ΜΙΝΟΣ	75	28082	α. Γιουροπόρτ 16/2	ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Καρθαγένην 19/2 διά Πειραιά
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ	57	4535	α. Μιδάραν 13/2	ΜΥΡΝΑ	58	4954	α. Τζένταν 8/2 διά Ρευνίδν
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	56	8590	α. Γκάρτη 14/2	ΜΥΡΞΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Μπότγουντ 13/2 διά Π. Λ.
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	δ. Παναμά 18/2	ΜΥΡΤΙΑ	63	3499	ε. Πειραιά άπο 23/9
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Ρίο Γκράντη 14/2	ΜΥΡΤΙΑ B	67	5113	α. Λαττάκια 30/12
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ε. Ρόττερνταν 2/3	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	α. Αγιάθεαν 22/2 διά Αλγέριον
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	3861	δ. Κυνήπολιν 14/1	ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	ε. Πιοκοχάμα 15/2
ΜΙΧΑΗΛ	65	28313	δ. Γιβραλτάρ 18/2 διά Ραβέννα	ΜΥΣΤΡΑΣ	63	21329	α. Σ. Νικολας (Άργ.) 15/2
ΜΙΧΑΗΛ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	54	4265	α. Χονολούλου 22/1				
ΜΙΧΑΗΛ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	71	113522	ε. Τζεμπτάλ Ντάνα 10/2 διά Σ. Κρουά	N. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	α. Γιοκοχάμα 16/2 διά Χακάτα
ΜΙΧΑΗΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Μάλτα 17/2	N. I. ΠΑΤΕΡΑΣ	78	11850	α. Ναγκόνια 10/2 διά Λός Αντζελες
ΜΙΧΑΗΛΑΣ (μ.)	72	55204	ε. Μουκλή 19/2	ΝΑΒΕΖΑ	59	3246	ε. Βενετία 21/2
ΜΙΧΑΗΛΗΣ	69	12748	ε. Φιλαδέλφεια 20/2	ΝΑΓΟΣ	71	2997	α. Ρότσατερ 28/2 διά Γένοβα
ΜΙΧΑΗΛΗΣ	61	10532	α. Πειραιά 11/2 διά Κωνσταντίναν	ΝΑΓΙΑΝΤ	75	35561	α. Ρίταρντς Μπάι 16/2 διά Αμβούργον
ΜΙΧΑΗΛΗΣ	70	2867	ε. Μπρουνδμπούτελ 23/2	ΝΑΝΤΙΝΑ	70	5879	α. Σέτε 12/2 διά Λά Νουβέλ
ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Γαλάτσι 13/2	ΝΑΝΟ Κ.	66	1789	δ. Θέουτα 7/2 διά Ταρτούς
ΜΙΧΑΗΛΙΟΣ ΕΥΛΑΣ	61	12662	ε. Πειραιά 9/2	ΝΑΞΟΣ	56	5154	δ. Γιβραλτάρ 24/2 διά Αγιάθεαν
ΜΟΛΙΣΤΑ	74	33073	ε. "Αματερντας 2/3	ΝΑΞΟΣ ΑΓΓΑΝΤ	78	8825	δ. Σουέζ 4/1 διά Ιράν
ΜΟΜΠΙΛΑΤΑ (δ.)	69	47958	ε. Φρημόντη 19/2	ΝΑΞΟΥΣΑ	62	11033	άργει είς Π. Αλέκης
ΜΟΜΠΙΛΑΤΑ (δ.)	67	54502	α. Γιοκοχάμα 10/2 διά Ίνδονησίαν	ΝΑΣΙΟΥΚΑ	59	3265	α. Γιβραλτάρ 25/2 διά Σιγκαπούρην
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ε. Φός 26/2	ΝΑΤΑ	77	9359	ε. Λιτέρες 23/2
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	56	12355	α. Σίλικαν 19/1 διά Τζακάρταν	ΝΑΥΑΡΙΝΟ Π. ΓΚΛΟΡΥ	55	3329	α. Κολδύτο 9/2 διά Ν. Ζηλανδία
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	ε. Κοκούρα 17/2	ΝΑΥΣΙΚΑ	69	5222	δ. Σουέζ 11/2 διά Βιετνάμ
ΜΟΣΚΑ	57	2926	όργει είς Χαϊκάλια άπο 21/3/79	ΝΑΥΣΙΚΑ Λ.	56	3640	α. Σταβάντερ 8/2 διά Πόρτλαντ
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	ε. Δρέπανον 31/1	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845	α. Θέουτα 24/2 διά Ριγιέκα
ΜΟΤΟΡΙΑ	56	8602	ΕΠΩΛΗΘΗ είς άλλοδαπήν	ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16207	α. Λούμπιτο 27/1
ΜΟΥΛΑΤΙ ΦΡΩΣΤ	58	4037	δ. Μπρουνδμπούτελ 15/2 διά Κλαίπεντα	ΝΕΑ ΕΠΙΣ.	78	16478	δ. Παναμά 17/2 διά Κίναν
ΜΟΥΝΤΣΤΕΡΑΙΕΝΤΖ	60	9365	α. Συγκαπούρην 27/1 διά Π. Κελάρκ	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Κορούνα 26/2
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Χάλιφες 20/2	ΝΕΑΠΟΛΙΣ II	64	1587	α. Χάμπτον Ρόβς 6/2 διά Βραζιλίαν
ΜΠΑΖΙΑ III	65	18459	ε. Πειραιά 18/2	ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕΥ'	78	33191	α. Σεβίλην 21/2 διά Άλγεριαν
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	1599	ε. Λισσαρένα 23/2	ΝΕΔΙ (δ.)	65	35324	α. Λός "Αντζελες 7/2 διά Γιοκοχάμα
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΦΡΖΕΡ	60	6158	ε. Θεσσαλία 6/2 διά Αβάνα	ΝΕΛΗ Π. (δ.)	57	12483	δ. Σουέζ 10/2 διά Ράς Σουκέρια
ΜΠΑΡΑΧΟΝΑ	68	10016	ε. Σάν Χουάν 7/2 διά Μαρακάιμπο	ΝΕΜΑ	58	7425	α. Ρουέν 27/2
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	α. Γιοκοσούκα 8/2 διά Βανκούβερ	ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	α. Μπόννα 21/1 διά ΗΠΑ
ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12270	ε. Νάντη 17/2 διά ΗΠΑ	ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Μπ. "Αύρες 15/2 διά Βαλπαραΐο
ΜΠΙΑ	75	7246	α. Σέτε 12/2 διά Λαττάκια	ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Ν. Ορλέανην 19/2
ΜΠΙΑΝΚΑ	53	6000	α. Άδε Πόλμας 19/2 διά Π. Χάρκουρτ	ΝΕΝΗ	66	3762	α. Σεπτίνον 23/2 διά Όλλανδίαν
ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4485	ε. Βρέστην 15/2	ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Ν. Ορλέανην 11/2
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	ε. Τζέντα 14/2 διά Ακαμπα	ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	α. Ντέρ-ές-Σαλάμ 7/2
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	ε. Ούλανδ 31/1
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ'	58	8547	ε. Συγκαπούρην 1/2	ΝΕΣΤΩΡ ΓΚΛΟΡΥ	57	6527	δ. Εωθώ Καράτσι 22/2
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ'	51	2967	είς Τέμα άπο 4/1/78	ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	α. Σεπτίνον 29/1 διά Νιγηρίαν
ΜΠΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	72	3621	ε. Μιζουσίμα 18/2	ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	δ. Κωνίπολιν 13/2
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-			ε. Χιούστον 12/2	ΝΕΦΕΛΗ	69	5709	δ. Σουέζ 18/2
PANTZA (δ.)	64	32756	α. Φιλαδέλφεια 13/2 διά Κόρπους Κρίστι	ΝΕΦΟΣ II	71	9093	α. Όλμπανον 29/1 διά Ιαπωνία
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	α. Ράς Τανούρα 20/1	ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	ε. Κοσίν 8/2
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Άδε Πόλμας 26/2	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	ε. Πειραιά 14/2 διά Θεσσαλονίκη
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	ε. Πειραιά 18/2	ΝΗΡΗΣ	77	18080	δ. Π. Σαΐδ 28/2
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	α. Δουκέρην 30/1 διά Φλώσινκ				

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

ΝΗΡΙΤΟΣ (δ.)	64	42126	ύπο παραλαβήν		ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ	62	2649	α. Ναύπλιον 24/12 διά Κωνσταντζάν
ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4969	ε. Πειραιά 19/2		ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΗΡΑ	57	2511	εις Σούκ όπό 28/11 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)
ΝΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	47	3247	εἰς 'Ανδριάν όπό 17/11/77		ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	46	1595	εις Πειραιά (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	56	3979	ε. Πειραιά 5/2		ΟΛΥΜΠΙΟΣ	72	11946	α. Α'μβροσαν 15/2 διά Περσικόν
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	ε. Βακαραΐδη 20/2		ΟΜΑΛΟΣ	57	8833	εις Πειραιά όπό 6/3/78
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	δ. Κονιόπολιν 1/2 διά Μαύρην Θάλασσαν		ΟΜΕΡ	58	2556	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΗΣΟΣ ΣΑΜΟΣ	56	5137	ε. Ρόττερνταμ 28/2 διά Κουβά		ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1879	εις Μασσαλίαν όπό 8/2/78
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	61	6306	α. Μπόραν 17/2		ΟΝΕΣΤΥ	76	10858	α. Τέρναν 13/12 διά Μπάρα
ΝΙΕΝΜΠΟΥΡΓΚ	64	4566	ε. Φόρτ ντε Φράνς 15/2		ΟΝΗΣΙΟΣ	63	24992	α. Α'μβροσαν 28/2
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	δ. Παναρά 26/1 διά Ταιβάν		ΟΝΤΕΤΤΕ	60	4089	ε. Ντεμεράρα 12/2
ΝΙΚΕ	59	4071	ε. Σπέτζι 24/2		ΟΡΑΤΩΝ	63	14595	ε. Μπάχια Μπλάνκα 26/2
ΝΙΚΗ	71	9075	ε. Ντουκούθ 21/10		ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Μπάρα 5/2
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	62	6171	ε. Γκάρδατον 21/2 διά Λάγος		ΟΣΕΑΝ	62	10530	α. Χιούστον 13/2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	64	6163	ε. Λάγος 28/1		ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	α. Α'μβροσαν 23/2 διά Ρόττερνταμ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	54	3495	ε. Τζέντας 13/2		ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΡΟΥ	79	14884	ε. Λάγος 11/2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	53	2822	δ. Σουέζ 2/1		ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	α. Μορμουγκόδ 10/2 διά Ιαπωνίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	10239	δ. Σουέζ 25/2 διά Ίράν		ΟΣΕΑΝ ΡΕΓ'ΙΝΤΖΕΡ	72	14675	α. Ντόρμπαν 22/2 διά Ρόττερνταμ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΝΤΑΡΑΣ	79	5300	δ. Γιβραλτάρ 21/2 διά Βενετία		ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛΑ	-	15359	α. Λάς Πάλμας 7/2 διά Ν. Όρλεανην
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	73	17298	εἰς Π. Άλεγκρε ύπο συμπλήρωσιν		ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕ'Ν	66	11153	ε. Κωνσταντζάν 20/1
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3568	ε. Σεβίλη 23/2		ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11893	ε. Νιού Μαγκαλόρδ 25/2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	ε. Πειραιά 3/2 διά Βάρνα		ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	70	63425	δ. Γιβραλτάρ 17/2 διά Αύγουστουν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	δ. Παναρά 18/2		ΟΣΕΑΝ ΦΡΗΖΕΡ	57	4712	δ. Σουέζ 17/2 διά Χοντέντα
ΝΙΚΟΣ	47	7654	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		ΟΣΕΑΝΙΚΗ ΚΑΙΦ	66	3941	προσήρ. 28.10.Β.— 15.25 Δ. 22/9
ΝΙΚΟΣ	53	7283	ύπο παραλαβήν		ΟΣΕΑΝΟΤ	64	10349	α. Σιμονούσι 4/2 διά Βανκούβερ
ΝΙΚΟΣ	55	2303	α. Κόρκ 23/2 διά Νιού Ρός		ΟΥΑΙΤ ΡΟΟΖ	60	7504	ξέωβια Κοράτοι 25/2
ΝΙΚΟΣ Α.	56	8362	ε. Παραντί 24/2		ΟΥΑΙΤ ΣΑΡΚ	52	1592	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	α. Πειραιά 28/1 διά Λαύριον		ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	α. Πειραιά 16/2
Ν. Ι. ΒΑΡΑΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	α. Πειραιά 23/2		ΟΥΙ'ΝΣΤΟΝ	70	15579	δ. Γιβραλτάρ 16/2 διά Ταρτούς
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	α. Ν. Υόρκην 20/2 διά Βενεζουέλα		ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΑΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Τσάρκεστον 16/2
ΝΙΚΟΣ Μ.	54	1931	δ. Π. Σαΐδ 21/2		ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ε. Χαρτίπον Ρόδος
ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	ε. Ν. Όρλεανην 16/2		ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	50	1796	εις Κάρντιφ όπό 26/8/77
ΝΙΚΟΣ Π.	58	3385	δ. Νίκαια 25/1 διά Μπετζάδια		ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΝΙΣ	49	1597	εις Π. Σαΐδ όπό 14/3/77
ΝΙΚΟΤ	67	3315	ε. Αγαδίρ 23/1 διά Σουδρή		ΟΥΡΑΝΟΣ	55	4763	εις Σιγκαπούρην όπό 15/6/78
ΝΙΚΥ	58	9087	ε. Ρουέν 12/2 διά Καζαμπλάνκα		ΟΥΧΕΝΦΕΛΣ	59	10363	α. Π. Ελίζαμπεθ 6/2 διά Ντώρμπαν
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	εἰς Π. Σαΐδ όπό 10/2/79					
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	ε. Χόβικ 11/2					
ΝΟΝΙ	68	5430	α. Χάρβρην 14/2 διά Λάγος		Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	ε. Λάς Αντζελες 18/2
ΝΟΡΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	εἰς 'Αλεξανδρείαν όπό 11/4/78		ΠΑΙΑΝ	60	9317	α. Μπουενεβέντούρα 4/2 διά Καλάδο
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	α. Φρημάντη 19/2 διά Αίγυπτον		ΠΑΙΑΔΑΙΑ	65	9054	ε. Φιλαδέλφεια 17/2
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	δ. Ντουμπάν 20/11		ΠΑΙΛ Β. (δ.)	58	21489	α. Ταραγκόνα 11/2 διά Κάλιαρη
ΝΟΡΘ ΧΑΙΤΙΝΕΣ	62	15110	α. Ν. Όρλεανην 15/2		ΠΑΙΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	63	5149	ε. Μαυρίκιον 19/1
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	α. Π. λα Κρούη 18/1 διά Σαλβαντόρ		ΠΑΙΛΜΙΣ	58	7695	ε. Καράτοι 8/2
ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	ε. Σάν Σάμ (Ίνδονησία) 12/3		ΠΑΙΛΜΥΡΑ	58	7945	α. Ντακάρ 8/2 διά Λάγος
ΝΟΤΗΣ	55	5096	δ. Γιβραλτάρ 8/2 διά Σούριναμ		ΠΑΙΜΠΟΛΑ	58	2750	ε. Νταλμούρι 15/2
ΝΟΤΗΣ	55	3956	ε. Λύμπεκ 9/2 διά Σαρδίνια		ΠΑΝ ΑΥΡΑ	62	10163	ύπο παραλαβήν
ΝΟΥΦΑΡΟ (δ.)	60	16491	εἰς Αμπιτζάν όπό 4/9		ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΝΗΣ	73	8953	α. Καντίζ 11/1
ΝΤΑΛΙΑ Α.	45	3487	α. Ν. Υόρκην 8/2 διά Αρούμπα		ΠΑΝΑΓΗΣ Κ.	59	10000	α. Σιγκαπούρην 12/1 διά Χό-Ται-Μίνχ
ΝΤΑΙΑΜΙΑΝ	64	6460	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	α. Δουνκέρκην 25/2 διά Λάγος
ΝΤΑΙΑΝΙΑ	67	3888	α. Λάδας 30/1 διά Λάγος		ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ	63	10318	ε. Μπαγκόκ 13/2
ΝΤΑΠΑΙ ΛΑΕΚΟΣ	58	9028	ε. Λάγος 13/1		ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΥΡΙΩΝ	56	10523	α. Σούα 22/2 διά Σφάδες
ΝΤΑΠΟ ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	58	7396	ε. Πειραιά 19/2		ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	α. Ντεμεράρα 16/2 διά Π. ω Πρένς
ΝΤΑΠΟ ΣΤΑΡ	59	10609	δ. Γιβραλτάρ 8/2 διά Σούριναμ		ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	59	2670	ε. Αμπιτζάν 25/12
ΝΤΑΠΟ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	61	13054	ε. Λύμπεκ 9/2 διά Σαλβαντόρ		ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η...	71	3646	ε. Πειραιά 7/2
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ Ι.	47	2193	δ. Γλαυκώνη 22/12		ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	ε. Ταϊταβέκια 16/2
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΣΥΞΛΟΥΡ (δ.)	58	11486	ε. Κούβετ 28/2		ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16207	δ. Σουέζ 29/2 διά Καράτοι
ΝΤΑΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.)	61	22526	ε. Ν. Σόφεν 12/2		ΠΑΝΑΙΤΩΔΙΚΟΝ	60	7688	ε. Ρεσίφ 29/1
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	63	7700	ε. Άννα Μπαΐη 29/11		ΠΑΝΑΩΡΑ	70	2995	α. Τορεζίδεα 18/2 διά Π. Τόρρες
ΝΤΕΑΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13092	ε. Λαττίδα 28/2		ΠΑΝΑΕΛ	61	10873	α. Κομώ Μπαΐη 21/1 διά Αλγερίου
ΝΤΕΑΦΙΚ ΣΚΑΥ'	63	13092	ε. Σήρποροπ 17/2		ΠΑΝΘΕΟ	66	4156	α. Έλεσμερ Πόρτ 18/2 διά Λάγος
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΙ'ΝΤ	74	14523	μετωνομάσθι «ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ»		ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Π. Λίνκολν 20/12
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Λανδίνον 9/2 διά Λάγος		ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	ε. Πειραιά 7/1
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Ν. Όρλεανην 10/2		ΠΑΝΟΡΜΟΣ	60	3840	δ. Π. Σαΐδ 30/1
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Γάνδην 7/2 διά Χιούστον		ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕ'ΙΜ (δ.)	64	33642	α. Γένοβα 25/2 διά Μπάνιας
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	ύπο παραλαβήν		ΠΑΝΣΕΠΤΟΣ	64	7537	ε. Α'μβροσαν 1/3
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	ε. Τρίπολης (Ιλίβις) 5/2		ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790	ε. Τόμα 4/2
ΝΤΕΝΙΣΣ Β.	51	3952	ε. Όκλαντ όπό 6/12		ΠΑΝΤΑΝΑΣΑ	49	1849	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΗΦΑΙ'ΑΝΤ	60	19988	α. Π. Ελλαζεπ 18/2 διά ΗΠΑ		ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	ε. Μπιλπάδο 15/2 (ηπιοκευα)
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	ε. Ν. Όρλεανην 15/2		ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	ε. Καλκούτα 16/2
ΝΤΙΝΑ ΝΕΝΤ	54	5251	ε. Π. Σαΐδ 25/1		ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ	57	8992	α. Μπιλπάδο 8/2
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	37670	δ. Γιβραλτάρ 22/1 διά Κόρπους Κριστί		ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	δ. Γιβραλτάρ 12/2 διά Όρδην
ΝΤΙΝΤΙΕΡ	62	6981	ε. Βάθιες Μπαΐη 21/2		ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	α. Ταραγκόνα 12/2 διά Σκίνκτα
ΝΤΟΛΛΑΥ	59	8588	ε. Νιού Μαγκαλόρδ 24/2 διά Ραγκούν		ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	α. Λάς Πάλμας 25/2 διά Λάγος
ΝΤΟΛΦΙΝ	55	4887	ε. Ριγέκα 24/2		ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	α. Κόμπη 4/2 διά Πρίν Ρούπερ
ΝΤΟΛΦΙΝ II (δ.)	59	24742	άργει εις Πειραιά όπό 15/5/77		ΠΑΡΑΛΟΣ	62	9636	δ. Μπρουνόμπουτελ 30/1
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	6980	δ. Παναζ 12/2		ΠΑΡΑΓΑ	59	10065	δ. Παναμά 31/1
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ	61	1197	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		ΠΑΡΘΕΝΩΝ	66	11443	ε. Ρουέν 22/2
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	70	73492	ε. Καζαμπλάνκα 22/2		ΠΑΡΘΕΝΩΝ	56	1990	δ. Γιβραλτάρ 24/2 διά Αλγέριουν
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	δ. Λα Πάτα 12/2 διά Παρανάγκουα		ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	ε. Υουνίτεν 6/2
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17782	ε. Βούτην 20/2 διά Ακαμπά		ΠΑΡΟΣ	61	13863	α. Σάν Νιέγκο 28/12 διά Κορέα
ΝΤΟΝΑ ΣΩΦΙΑ (δ.)	78	15229	ε. Βούτην 3/2 διά Αμουάιν Μπαΐη		ΠΑΡΟΣ (δ.)	60	12762	ε. Αμπιτζάν 14/2
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	ε. Σιγκαπούρην 17/1 διά Κίναν		ΠΑΡΟΣ	65	8883	ε. Αγρ. Αύρες 20/2
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	ε. Γένοβα 23/2 διά Σιντι Κέρι		ΠΑΣΙΩΝ	53	1166	ύπο παραλαβήν
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	δ. Γιβραλτάρ 14/1 διά Μπωμόντ		ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	71	80225	ε. Πουροπόρτ 29/2
ΝΟΔΥΣΕΙΑ 10	74	15976	ε. Ν. Όρλεανην 18/2		ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	67	38116	ε. Πειραιά 23/1
ΝΟΔΥΣΕΥΣ	64	19140	δ. Σαΐδ 19/2 διά Έλλαδα		ΠΑΤΡΑΙ	61	10771	ε. Παλέρμο 19/2 διά Σμύρνην
ΝΟΔΥΣΕΥΣ	63	11120	ε. Μπ. Αύρες 23/1		ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	ε. Ρεσίφ 20/1
ΝΟΔΥΣΕΥΣ	66	2999	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		ΠΑΤΡΑΙ'ΚΟΣ	62	11756	ε. Σάντος 14/2
ΘΕΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	δ. Ντουμπάν 12/2 διά Κιουρασό		ΠΑΤΡ			

ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	30511	ε. Φιλαδέλφειαν 20/2	ΠΙΟΝΤΕ ΤΖΑΝΕΙ'ΡΟ	57	4931	α. Πειραιά 23/2 διά Γιβραλτάρ
ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	ύπο παραλαβήν	ΠΙΟΝ (μ.)	67	37311	ε. Χάμπτον Ρόδς 16/2
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Μορμουγκάδο 15/2 διά Ιαπωνίαν	ΠΙΟΝ	59	3413	δ. Γιβραλτάρ 22/2 διά 'Αλγέριον
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	δ. Σουεζ 25/2 διά Τζένταν	ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ	58	8920	ε. Μπελαβάν 30/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	α. Πειραιά 13/2 διά Ιταλίαν	ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ε. "Εμπιτζέρον 24/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	εις Τζέντα (δηθοήκη)	ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Κολομβία Ρίβε 8/2 διά Ιαπωνίαν
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	α. Πειραιά 13/2 διά Λιβύην	ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	δ. Κυνήπολιν 23/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 19 (δ.)	58	20582	ε. Τζένταν 13/2	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	α.Δάς Πάλμας 10/2 διά Λάγος
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	α. Πειραιά 18/2 διά Ιταλίαν	ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	δ. Παναμά 13/2 διά Κεντρ. Αμερική
ΠΕΤΡΟΛΑ 26 (δ.)	63	53141	α. Πειραιά 19/2 διά Αιγυπτίου	ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΚΑ'Υ'	69	4121	α. 'Ααλεσούντ 8/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 27 (δ.)	64	50885	ε. Τζέντα 6/2	ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	α. Αμβούργον 26/2 διά Καζαπτλάνκα
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	55	2796	ε. Τζένταν 19/2	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3616	α. Λαρνάκη 21/2 διά Θεσσαλονίκη
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Πειραιά 9/2 διά Αιγυπτίου	ΡΟΥΜΠΙΝΙ	60	11632	α. Πειραιά 1/2 διά Δυρράχιον
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	ε. Πειραιά 20/2	ΡΟΥΜΠΙΝΙ	52	2606	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	α. Πειραιά 20/2 διά Τζένταν				
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	ε. Πειραιά 25/2				
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	ε. Τζένταν 21/2				
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 1/2				
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 14/2				
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'ΙΤ	57	8776	ε. Μητ. 'Άυρες 16/2				
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΣΤΑΡ	61	8220	α. Ρίο Ιανέριο 6/2 διά Χάιφα				
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	ε. Πειραιά 19/2				
ΠΗΛΕΥΣ	50	2282	α. 'Αλεξανδρείαν 29/1 διά Πειραιά				
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	α. Αμπιτζάν 15/1 διά Ντακάρ				
ΠΗΛΙΟ	67	29506	α. Ν. 'Ορλέανην 9/2				
ΠΗΝΕΑΛΟΠΗ	62	6299	δ. Σουεζ 29/2 διά Ίράκ				
ΠΗΝΕΑΛΟΠΗ Α	52	2445	α. Πειραιά 23/2 διά Π. Σαΐδ				
ΠΗΝΕΑΛΟΠΗ ΙΙ	56	6198	α. Λεμεσόσ 24/2 διά Βηρυττόν				
ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336	α. Λάς Πλάμας 17/2				
ΠΙΝΑΑΡ	72	20045	α. Άιμπέραον 1/3 διά Άιμπεύρον				
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	ε. Κάντιλα 19/2				
ΠΙΝΑΟΣ (μ.)	64	37792	ε. Σετούμπαλ 28/1				
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Χαλά 14/1 διά Σιγκαπούρην				
ΠΙΣΤΙΣ(δ)	55	13560	ε. Ν. 'Ορλέανην 11/2				
ΠΙΣΤΙΣ	66	8160	α. Κισαράζον 22/1 διά Μπουσάν				
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	εις Λουάντα από 1/11/77				
ΠΙΤΡΙΑ	72	9350	ε. Π. Χάρκουτ 23/2				
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ	71	3551	ε. Πειραιά 26/2				
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	72	3551	α. Ρουέν 26/2 διά Λάγος				
ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΝ	72	3446	α. Μπιλέπιον 29/1 διά Πασάγιες				
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654	ε. Π. ω Πρίνς 5/2				
ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑ'Υ'	72	3446	α. Πειραιά 22/2				
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	α. Ρόττερνταν 7/2 διά 'Οράν				
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	α. Π. Λίνκον 19/2 διά Μελβούρνην				
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	ε. Τής Μπαίη 20/2				
ΠΛΕΙΑΣ	63	10736	ε. Μομπάσ 18/2				
ΠΛΕΙΑΣ	64	6341	ε. Μαπούτο 15/2				
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	ε. Σάντος 16/2 διά Μπάραν				
ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	33291	α. Ρόττερνταν 27/2				
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	ε. Ρίο Ιανέριο 19/2				
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	ύπο παραλαβήν				
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	64	7832	α. Μπάραν 6/1				
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	8499	ε. Ρουέν 23/2				
ΠΟΛΥΣΕΝΗ	62	17953	α. Αύγουσταν 17/1				
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ.	58	8314	δ. Π. Ζάπ 27/1				
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ.	57	8565	εις Σιγκαπούρην ἀπό 26/11				
ΠΟΛΥΣ (δ.)	65	40284	ε. Φρήπορ (Μπαζ) 26/1				
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	άργει εις Πειραιά ἀπό 15/3/75				
ΠΟΛΥΤΡΟΠΟΣ	75	13036	ε. Βανκούβερ 15/2				
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Βενετία 15/2 διά Μάλτα				
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	ύπο παραλαβήν				
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	α. Χιούστον 3/12 διά Ίντσον				
ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	δ. Παναμά 6/2				
ΠΟΠΗ	62	11272	ε. Χάιφε 20/2				
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Χάγκ Κόχγ 8/2 διά Κεελούγκ				
ΠΟΡΟΣ ΑΙΓΑΛΗ	62	5220	α. Χάμπτον Ρόδες 18/2 διά Ιαπωνίαν				
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	α. Φλόμουθ 18/2 διά Πειραιά				
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	α. Χάμπτον Ρόδες 12/2 διά Άιβάνα				
ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	64	34707	ε. Μπάχια Νίτς 26/2				
ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	53	5690	άργει εις Πειραιά ἀπό 21/2/78				
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	ύπο παραλαβήν				
ΠΡΟΟΔΟΣ	59	9633	ε. Σιγκαπούρην 14/2				
ΠΡΟΣΠΛΑΘΕΙΑ	70	9865	δ. Κυνήπολιν 26/12				
ΠΡΟΣΩ	68	34640	ε. Γιοκοχάμα 7/2 διά Μιζουάμα				
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	ε. Ρίτσαρντς Μπαι 27/1				
ΠΡΩΤΟΚΑΗΤΟΣ	68	9858	α. Γιοκοχάμα 28/1 διά Άσσαμ				
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	16402	α. Λάς 'Αντζελες 1/2 διά Γιοκοχάμα				
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	ύπο παραλαβήν				
ΠΥΘΙΑ	72	10351	α. Ντιράμπον 7/12 διά Ιαπωνίαν				
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	ε. Πειραιά 17/12				
ΠΥΡΓΟΣ ΣΤΑΡ	65	1559	α. Μάλτα 17/2 διά Τρίπολιν				
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	δ. Π. Σαΐδ 28/12				
ΠΩΛΙΑ Κ.	70	14609	α. Λάς Πλάμας 3/1				
ΡΑΓΙΝΟ (δ.)	59	12413	α. Χουέλβα 17/2				
ΡΑΓΙΣ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	63	5249	ε. Ντώρμπαν 22/2				
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΙ'Υ'Ι (δ.)	77	18325	δ. Σουεζ 27/2 διά Τζένταν				
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	ε. Λάς Πλάμας 17/12				
ΡΑΦΑΗΛ Μ.	54	7336	ε. Μαπούτο 29/1				
ΡΕΑ	71	9025	δ. 'Ελινόνερ 22/2				
ΡΕΑ	56	4275	εις Σαρζάν ἀπό 23/10/78				
ΡΕΑ	61	4152	ε. Πειραιά 9/2				
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	ε. Ν. 'Ορλέανην 13/2				
ΡΕΓΓΙΝΟ ΦΡΙΦΟΣ	60	4820	α. Βρέστον 20/2 διά Τζένταν				
ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ	56	12131	εις θέσην 22.55—Β. 70.10/810				
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	8109	ε. Γκάλα διά Κάτι 21/1				
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	α. Βανκούβερ 19/2				
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ'	63	14961	α. Λαττάκιο 29/1				
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	α. Δάς Πλάμας 10/2 διά Άγρεντινήν				
ΡΗΛΑΓΓΑΝΤ	77	9774	ε. Βενετία 18/2				
ΡΗΜ Ι.	61	2981	δ. Σουεζ 29/2 διά Τζένταν				
ΡΗΝΗ	62	9771	α. Πορτομαντάρ 5/2 διά Μπεντί				
ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	ε. Μπάραν 18/2				
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	α. Σάντος 14/2 διά Π. Κανάβεραλ				
ΡΗΦΕΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	67	8233	ε. Μ. Καμπούς 29/2 διά Ντουμπάν				
ΡΙΒΑ	63	10299	α. Ν. 'Ορλέανην 18/2				
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2998	α. Καντί 13/2 διά Ταρτούς				
ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ	64	19985	ε. Μπρουναμπούτελ 26/1				
ΡΙΟ ΜΠΡΑΒΟ	60	13471	α. Δάνταρ 5/2 διά Κιελόν				
ΡΙΟ ΜΠΡΑΒΟ	70	2746	α. Πλάτας 31/1 διά Λάγος				
ΡΙΟ ΜΠΡΑΝΚΟ	61	5584	α. Δάς Πλάμας 25/2				
ΡΙΟ ΝΤ' ΟΡΟ	58	2140	εις Ρόττερνταν ἀπό 23/9/79				
ΣΑΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	δ. Κων/πολίν 8/1 διά Μαύρην Θάλασσαν				
ΣΑΙΛΒΕΡ Α'ΙΑΝΤ	58	8574	δ. Κων/πολίν 21/2				
ΣΑΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	ε. Ρόττερνταν 2/3				
ΣΑΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΡΥ	56	6660	ε. Στεττίνον 23/12				
ΣΑΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ	77	11272	ε. Πούνταρένας 6/2				
ΣΑΙΛΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	δ. Γιβραλτάρ 20/2 διά Ρουμανίαν				

ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	δ. Π. Σάδι 21/2 δι' Ίταλίαν	ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	ε. Άλεξανδρειαν 15/2
ΣΙΛΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ	54	7311	ε. Κ. Τάουν 22/2	ΣΥΡΑ	77	16380	ε. Κόμπη 10/2
ΣΙΛΒΕΡ ΛΑΪΤ'	56	6642	ε. Τζένταν 20/1	ΣΥΡΙΑ	78	5466	εις μεταφ. Βόλου — Ταρτούς
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ'	69	9305	α. Κ. Τάουν 23/2	ΣΥΡΟΣ	64	5237	δ. Π. Σάδι 23/2
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΕΡΝΤ	55	6663	δ. Σουέζ 19/2 δι' Ακαμπα	ΣΥΡΟΣ	59	5202	ε. Βαλιμόρην 16/2
ΣΙΛΒΕΡ ΠΟΡΤ	56	6617	ε. Άλεξανδρειαν 19/2	ΣΥΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ	78	5720	δργει εις Πειραιά από 28/12/79
ΣΙΛΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6545	α. Σιγκαπούρην 18/2 διά Βιετνάμ	ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	δ. Πανομά 28/12 διά Σαγκάνη
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	ε. Ξωθή Μπαγκός 4/2	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	72	4467	α. Ροζάριο 29/1 διά Κούβα
ΣΙΛΙΑ	68	3035	ε. Λονδίνο 23/2	ΣΩΤΗΡ	62	21099	ε. Χάρηπον ρόδης 20/2
ΣΙΑΚ	56	5042	α. Π. Χάρκουρτ 28/1 διά Λομέ				
ΣΙΝΖΕΡΙΤΥ	63	9341	α. Μούμπασα 14/2 διά Κολόμπο				
ΣΙΝΤΥ	70	18287	α. Ντώρμπαταν 15/2 διά Μουμπάσα				
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	ε. Κίγκοτον 4/7				
ΣΙΦΝΟΣ	58	13878	ε. Κοατζακόλακος 25/1				
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	ύπο παραλαβήν				
ΣΚΑΠΓΟΥΓΙΑ	76	19150	α. Αδελαΐδα 14/2 διά Περαικόν	ΤΦΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	α. Κόμπη 31/1 διά Μπάραν
ΣΚΑΠΓΟΥΓΙΝΤ	70	9077	ε. Ντώρμπαταν 16/2	ΤΦΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6500	α. Μπάραν 12/2
ΣΚΑΠΑΕΤΙΚ	53	3899	άργει εις Πειραιά από 26/5/79	ΤΑΪΓΓΚΕΡ ΜΠΑΙΗ	73	8843	α. Ντώρμπαταν 11/2
ΣΚΑΠΜΑΟΥΝΤ(δ.)	61	22018	ε. Αρούπα 2/2	ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΣΚΟΣ	57	9294	α. Πειραιά 8/2
ΣΚΑΠΝΤΗΡΖ	71	9085	α. Σιγκαπούρην 11/2 διά Κίναν	ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	α. Ραγκούν 26/1 διά Μπαγκόκ
ΣΚΑΠΤΡΕΙΝΤ(δ.)	60	21230	ε. Φιλαδέλφειαν 20/2	ΤΑΚΙ	69	3995	α. Αμβέρσαν 27/2 διά Πειραιά
ΣΚΑΥΦΡΟΣ	63	1280	ε. Λάργος 16/12	ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	δ. Ντούμπατι 31/1
ΣΚΑΛΗΡΙΩΝ	69	9057	ε. Μπέλφαστ 27/2	ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	ε. Αμβέρσαν 21/2
ΣΚΟΠΕΛΟΣ(δ.)	58	12492	ε. Πειραιά 2/2	ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7131	α. Χάρηπα 26/2 δι' Άλεξανδρειαν
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	άργει εις Χαλκίδα 12/7/78	ΤΑΝΙΑ	57	3605	α. Πειραιά 25/2 δι' Ήρακλειον
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	α. Αμβούργον 27/2 δι' Όραν	ΤΑΝΙΤ(δ.)	75	4525	δ. Νέαν Ύρκην 3/2 διά Κιουρασόδ
ΣΚΟΠΗ	56	10043	δ. Σουέζ 20/2	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	δ. Γιβραλτάρ 4/2 δι' Άλγεριον
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Φρημάντα 12/2 διά Ναχόντκα	ΤΑΡΑ	61	3943	α. Μπ. "Άιρες 2/2 δι' Αμβούργον
ΣΚΥΜΝΟΣ	62	9648	ε. Τζένταν 5/2	ΤΑΡΕΚ	53	4097	α. Λαττάκιο 30/12
ΣΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	53	6319	ε. Κυνιτσίουν 18/2	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	α. Κόμπη 9/2
ΣΚΥΡΟΣ(μ.)	67	50606	δ. Γιβραλτάρ 13/2 δι' Αρεζού	ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	21498	α. Ροζάριο 15/2
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	α. Πειραιά 19/2 διά Χαλκίδα	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΙ'Ν	73	19420	α. Αύγουσταν 18/2
ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	ε. Χιούστον 7/2	ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΑΙΒΕΡ	65	10979	α. Ναγκόγια 14/2 διά Μπουεναβεντούρα
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	ε. Λάργος 15/11	ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΙΡΓΚΣ	68	11025	ε. Βανκούβερ 8/2
ΣΟΒΕΡΕΙΝ ΡΟΥΜΠΗ	58	4253	δ. Π. Σάδι 11/2	ΤΑΣΙΑ(δ.)	69	63989	υπό παραλαβήν
ΣΟΒΕΡΕΙΝ ΣΤΑΡ	66	8534	α. Αυτιτζάν 15/2	ΤΑΣΙΑ	62	14150	α. Σιγκαπούρην 7/2 δι' Άλγεριαν
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	ύπο παραλαβήν	ΤΑΣΟΣ Κ.	60	3726	ε. Σαβάννα 25/2
ΣΟΥΑΖΙ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8940	ε. Μπάραρα 2/2	ΤΑΣΟΣ Ν.	67	4507	ε. Δάντοια 26/2
ΣΟΥΑΝ ΛΕΙΠ'(δ.)	61	20433	δ. Γιβραλτάρ 26/2 δι' Αλπιτζάν	ΤΑΤΙΑΝΑ(μ.)	70	73526	α. Νταμπιέρ 24/1 δι' Ιαπωνίαν
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	α. Μπ. "Άιρες 19/2 διά Λέννινγκραντ
ΣΟΥΖΑΝ	65	21451	α. Θέουτα 20/2 διά Μπ. "Άιρες	ΤΑΤΡΙΝΑ	61	6316	ε. Ρουκούσια 13/2 διά Σέρια
ΣΟΥΖΑΝΑ	68	7701	ε. Π. Σάδι 28/1	ΤΑΥΡΟΣ(δ.)	77	18707	α. Γιοκοϊά 13/2 διά Ρόττερνταμ 19/2
ΣΟΥΖΥ Υ	64	4464	δ. Σουέζ 28/2 διά Τζένταν				
ΣΟΥΖΥΝΤ ΜΑΡΙΑ	57	9753	δ. Κωνιτούλιν 17/2 δι' Όδησσον				
ΣΟΥΖΥΝΤ ΣΑΡΠΑΙΖ	56	10271	ε. Παναμαϊκά συμφέροντα				
ΣΟΥΖΥΝΤ ΤΟΝΙΑ	61	7585	δ. Κωνιτούλιν 17/2 δι' Όδησσον				
ΣΟΥΖΑ Κ.(δ.)	59	25136	ε. Πειραιά 12/2				
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	α. Καρδάτα 21/1				
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	ε. Τζένταν 25/1				
ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4489	ε. Τάρτον 12/1				
ΣΟΦΙΑ	53	2605	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΣΟΦΙΑ Κ.	71	15696	α. Πλάκας 15/2 διά Λέννινγκραντ				
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Λάργος 3/2				
ΣΟΦΙΑ Μ.	77	16432	ε. Μανδάου 8/1				
ΣΠΑΡΤΑΝ	62	2980	ε. Καρθαγένην 22/2				
ΣΠΑΡΤΟ	67	11993	α. Π. Ελίζιμπετ 25/2 δι' Ιαπωνίαν				
ΣΠΕΤΣΑΙ(δ.)	58	11492	α. Αμβούργον 15/2 διά Νέαν Όρλεάνην				
ΣΠΕΤΣΕΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	70	8174	α. Θέουτα 10/2 διά Φιλαδέλφειαν				
ΣΠΙΛΙΟΣ	67	15841	ύπο παραλαβήν				
ΣΠΥΡΟΣ(δ.)	65	31296	α. Μόγκαταν 8/2				
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ(δ.)	72	103291	α. Αμπού δ. Μπουκού 30/1				
ΣΤΑΒΑΝΤΑ(δ.)	70	17485	ε. Φιλωγικ 9/2 διά Λάργος				
ΣΤΑΘΕΡΟΣ(δ.)	64	41260	ε. Κόρπους Κρίστι 14/11				
ΣΤΑΚΑΡΑ(δ.)	70	17485	α. Ζευμπρόγκε 19/1 διά Π. Κάρντον				
ΣΤΑΛΛΩ 2	68	22118	δ. Σουέζ 27/2				
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	ε. Κακινάτα 30/1				
ΣΤΑΜΕΝΗΣ(δ.)	70	17485	ε. Σουάμπια 29/2				
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ(δ.)	70	17485	εξωθι Ντώρμπαταν 3/2				
ΣΤΑΜΥ	72	30315	δ. Παναμά 1/2				
ΣΤΑΡ(δ.)	56	10287	άργει εις Πειραιά				
ΣΤΑΡ	64	1584	α. Νίκαια 7/2 διά Τζέτζελι				
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876	α. Πειραιά 14/2 διά Γιβραλτάρ				
ΣΤΑΡ ΓΚΕΙ'ΖΕΡ	68	16611	α. Σαν Ντιέγκο 16/2				
ΣΤΑΡ ΔΕΔΑΤΑ	68	16612	δ. Γιβραλτάρ 23/1 διά Π. Έβερυκλείντς				
ΣΤΑΡ ΔΕΛΦΙΑΝ	70	19199	ε. Λ. Αντίζελες 17/2				
ΣΤΑΡ ΘΗΣΕΥΣ	68	18470	ε. Όζακα 16/2				
ΣΤΑΡ ΙΩΝΙΑΝ	69	19165	α. Όζακα 9/2 διά Νασιάμα				
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Μπράουνσβιλ 8/2				
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΑ	73	14667	ε. Ιντσάν 26/1				
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	α. Βανκούβερ 7/2 διά Ν. Ζηλανδίαν				
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Σαν Ντιέγκο 15/2 διά Μπρισμπάτην				
ΣΤΑΡ ΛΑΪΤ'	61	13184	ε. Σαβάννα 14/2				
ΣΤΑΡ ΛΑΚΩΝΙΑΝ	71	19206	ε. Γιοκούμπαρδ 16/2				
ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	ε. Γκλάντσον 15/2				
ΣΤΑΡ ΝΤΟΡΙΑΝ	70	19171	ε. Γκότινεντουργκ 20/2 διά Πόρσεγκρουν				
ΣΤΑΡ ΟΡΦΕΥΣ	69	19024	α. Χουέλβα 13/2 διά Βραζιλίαν				
ΣΤΑΡ ΠΕΡΣΕΥΣ	68	18469	δ. Γιβραλτάρ 23/2 διά Τάμπα				
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Φρημάντα 18/2 διά Βανκούβερ				
ΣΤΑΡ ΠΡΑΤ'ΝΤ	62	15649	ε. Βανκούβερ 19/2				
ΣΤΑΡ ΠΡΟΤΕΣ	68	18470	α. Βαρκελώνη 23/2 διά Λιβύρνο				
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	ε. Λισσαβάνα 14/2				
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ.(δ.)	76	163810	ε. Μπιλιάντο 25/2				
ΣΤΕΛΙΟΣ II(δ.)	65	37865	α. Λείκ Τσάρδες 22/1				
ΣΤΕΛΙΟΣ ΙΙ	56	3369	α. Καστέλον 30/1 δι' Άλεξανδρειαν				
ΣΤΕΛΛΑ	57	8898	α. Κολόμπο 23/2 διά Μαντράς				
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	α. Τζένταν 10/1 δι' Ιράκ				
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	α. Πειραιά 18/2 διά Χαλκίδα				
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Σιγκαπούρην 29/1 διά Χόγκ Κόγκ				
ΣΤΗΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	65	7606	ε. Μομπάσα 18/2				
ΣΤΟΛ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ(δ.)	58	11849	α. Ρ. Γκράντε 18/2 διά Σάντος				
ΣΤΟΛ ΧΙΠΠΟ(δ.)	60	12832	α. Τζάκσονβιλ 1/2 δι' Εκουαντόρ				
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	α. Νέαν Όρλεάνην 18/2				
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	α. Ταραγκόνα 7/2 διά Νέαν Όρλεάνην				
ΣΤΥΑΖ(δ.)	61	16417	α. Νέαν Ύρκην 20/2 διά Μαρακάιμπο				
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	3274	ε. Αλμέρια 17/2				
ΣΥΝΑΛΗΘΕΙΑ	52	5610	ε. Αύγουστα 9/2 διά Τρίπολιν				
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5709	ε. Ταρτούς 29/1				
ΣΥΝΑΥΤΙΑΙΑ	56	6617	ε. Μάλαγκα 7/1 δι' Αμβέρσαν				
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	6617	ε. Αλεξανδρειαν 18/2				
ΣΥΝΕΤΟΣ	65	17792	α. Πειραιά 22/2 διά Νέαν Όρλεάνην				
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	ε. Άλεξανδρειαν 15/2				
ΣΥΡΑ	77	16380	ε. Κόμπη 10/2				
ΣΥΡΙΑ	78	5466	εις μεταφ. Βόλου — Ταρτούς				
ΣΥΡΟΣ	64	5237	δ. Π. Σάδι 23/2				
ΣΥΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ	78	5202	δργει εις Πειραιά από 28/12/79				
ΣΥΧΙΝΙΑΣ	65	10115	δ. Πανομά 28/12 διά Σαγκάνη				
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	72	4467	α. Ροζάριο 29/1 διά Κούβα				
ΣΩΤΗΡ	62	21099	ε. Χάρηπον ρόδης 20/2				
ΤΦΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778					

ΤΡΕΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	ε. Νέαν Ύόρκην 8/2	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	6894	ε. Σιγκαπούρην 24/1
ΤΡΕΙΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	α. Δ. "Αντζέλες 16/2 διά Γάνδην	ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑΪ'	66	2999	α. Κόκο 3/2 διά Γουαρρί
ΤΡΕΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	ε. Φιλαδέλφειαν 23/12	ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	57	10371	α. Ρουέν 20/2 διά Λεμεσόσ
ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΝΤ (δ.)	63	31178	α. Νέαν Όρλεάνην 8/2	ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	ύπο παραλαβήν
ΤΡΕΙΝΤΕΡ	62	9901	δ. Μπρούνωμπούτελ 16/2	ΦΟΥΡΚΕΡΟ	59	3775	δ. Κωνίπολην 23/2
ΤΡΕΙΝΤΕΡ	65	3524	εις Πειραιά 21/1	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	α. Τάυν 28/2 διά Βομβάνη
ΤΡΙΑ	57	8476	ε. Φόρς 25/2	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	α. Π. Κελάκη 2/1
ΤΡΙΑΣ ΙΙΙ	67	3642	ε. Καρθαγένην 24/2	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.	79	9418	δ. Π. Σαΐδ 24/2 διά Λονδίνον
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	67	34501	α. Νέαν Ύόρκην 13/1 διά Φρήπορτ (Μπαχ.)	ΦΡΗΝΤΟΝ Α.Σ.	69	13543	δ. Γιβραλτάρ 22/2 διά Ραβέννα
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	α. Καλκούτα 14/2 διά Κολόμπο	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ε. Καζαμπλάνκα 23/2
ΤΡΙΠΟΛΗ	48	4030	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ	61	1194	δ. Βομβάνη 14/2
ΤΡΟΙΑΝ	53	4584	α. Λιβερπούλ 2/2 διά Βενεζουέλα	ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1097	α. Κουβέλη 26/2 διά Βομβάνη
ΤΡΟΙΕΝΔΕΛΣ	60	9255	ε. Τοιταγκόκ 26/2	ΦΡΙΞΟΣ Δ.	68	10544	α. Π. Χόρκουρτ 23/2
ΤΡΟΠΙΚ. (δ.)	66	45255	α. Νέαν Όρλεάνην 25/1	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	δ. Σουέζ 22/11
ΤΣΑΙ' ΤΡΕΙΝΤΕΡ	58	6867	α. Μαπούτο 12/2	ΦΡΟΣΩ	70	18328	α. Κασιούγκ 21/1
ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	ε. Αμπέρσαν 22/2 διά Τζένταν	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	α. Μασσαλίαν 23/2
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Γρημάτι 13/2	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40417	α. Πωλίδη 27/1
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Γρημάτι 5/2 διά Βατιμόρην	ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	α. Φιλαδέλφεια 29/12
ΤΣΙΓΩΝΤΑ	65	17713	α. Κεμπέκ 25/10 διά Λαττάκια	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	α. Μπρούνωμπούτελ 23/1 διά Κούβα
ΤΥΡ	68	8255	ε. Κολόμπο 22/2	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Η.	76	33107	α. Πόρτλαντ (Β.Κ.) 13/2
ΤΥΧΗ	62	7891	α. Καρθαγένην 22/2 διά Αλγερίου				
ΤΥΧΗ	59	4161	δ. Σουέζ 26/2				
ΤΥΧΟΣ (δ.)	49	2979	δ. Π. Σάδι 26/2				
ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	ε. Άρούμπα 30/1				
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	εις Σουέζ ἀπό 27/6/78	ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. Σαντάνα 31/1
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΥΡ	56	100589	εις Σουέζ ἀπό 3/12/78	ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	ε. Ασσάμιτ 29/1
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	α. Μπ. "Άρες 15/2 διά Ρωσίαν	ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	α. Αμβέρσαν 6/1 διά Γιβραλτάρ
ΥΜΝΟΣ	78	6400	μεταν. «ΒΙΛΛ ΝΤ' ΟΡΙΕΝΤ»	ΧΑΛΚΙΚΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	63	19543	εις Πειραιά (Επισκευα)
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.)	78	45330	ε. "Αγ. Φραγκίσκον 19/2	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	α. Καράτσι 18/2 διά Αγγλίαν
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	ύπο παραλαβήν	ΧΑΡΙΣ	65	5038	α. Μπέλφαστ 12/1 διά Κούβα
ΦΑДЕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	α. Κόμπε 13/2 διά Τόκιο	ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	α. Αλεξανδρειαν 19/2 διά Ιταλίαν
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	α. "Ηστ Λόντον 20/2 διά Ιτανίαν	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	δ. Παναμά 13/2
ΦΑΙΑΞ	70	11489	α. "Ηστ Λόντον 21/2 διά Βενεζουέλα	ΧΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ	69	10016	ε. Μαπούτο 10/2
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	ε. Όλμπαντ 21/2	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ.	68	10016	ε. Λος Αντζέλες 17/2
ΦΑΙΔΡΑ	72	3172	ε. Ταρτούς 16/2	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	δ. Μπρούνωμπούτελ 13/2
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	ε. Βρέμην 28/2	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	α. Βανκούβερ 13/2 διά Αλγερίαν
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΙΑΝ ΧΑΠΤΑΙΝ	67	10086	δ. Σιγκαπούρην 24/2
ΦΑΙΔΩΝ II	58	4885	ε. Τζένταν 22/2	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	δ. Μπρούνωμπούτελ 23/2 διά ΗΠΑ
ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	ε. Γιοκοχάμα 9/2	ΧΙΑΝ ΣΕΥ'ΛΟΡ	68	10121	δ. Νιώρηναν 1/2 διά Ιτανίαν
ΦΑΙΗ III	57	6334	δ. Π. Σάδι 23/2	ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	α. Γκέραλντον 31/1 διά Βατιμόρην
ΦΑΙΡΓΟΥΝΤ	64	16299	ύπο παραλαβήν	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	δ. Παναμά 18/2 διά Κοπεγχάγην
ΦΑΙΡΓΟΥΝΤΣ	69	9631	α. Ναγκόνια 6/2 διά Τζιμπούτι	ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	ε. Γδύνια 21/2
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	α. Βρέμην 5/2	ΧΙΟΣ	58	9483	α. Κουβέλη 12/2 διά Μπάραν
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	60	13789	δ. Παναμά 14/2	ΧΙΟΣ ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	62	2200	εις Πειραιά (Επισκευα)
ΦΑΜΙΛΥ ΓΙΟΥΝΤΙ	65	10116	ε. Μαυρικίουν 14/1	ΧΙΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ	70	13240	δ. Γιβραλτάρ 25/2
ΦΑΜΙΛΥ ΔΕΔΑΤΑ	62	9890	δ. Σουέζ 16/2	ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	61	11587	α. Σιγκαπούρην 20/2 διά Κίναν
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	ε. Γιοκοσούάκι 16/2	ΧΙΟΣ ΠΑΙΓΛΟΤ	70	13241	α. Σ. Μάικλ. 24/1
ΦΑΝΗΣ	55	3382	εις Τζουνί ἀπό 30/5/77	ΧΙΟΥΜΟΝΤΙ	57	8487	α. Ρότερνταν 28/2 διά Ρουέν
ΦΑΝΤΑΖΥ Λ. (δ.)	74	23123	α. Πόρτρομουν 11/2	ΧΛΟΗ	75	16421	δ. Σουέζ 16/2 διά Ίραν
ΦΑΟΥΣΚΑΝΙΚΕΡ	65	8999	α. Γκουαδαγκιά 14/2 διά Βανκούβερ				
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	α. Βουλάνη 2/2 διά ΗΠΑ				
ΦΕΛΙΣΤΥ	50	5317	ύργει εις Πειραιά				
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	62	10186	ε. Ντακάρ 16/2				
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Μπλήπτο 23/2 διά Ρόττερνταν				
ΦΙΛΙΑ	60	5523	α. Ντώρμπαν 9/12 διά Έράκ				
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	α. Μίρι 6/2 διά Σέρια				
ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10180	δ. Π. Σάδι 25/2				
ΦΙΛΙΠ ΝΟΥΑΡ (δ.)	67	54480	α. Φιλαδέλφεια 9/2 διά Έσκριβος Ρίθερ				
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	δ. Γιβραλτάρ 24/2 διά Αν. Γερμανία				
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ	57	2484	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Ο ΜΑΚΕΔΩΝ (δ.)	70	113081	α. Κεύχαν Τέρρ. 6/2 διά Μέγαρα				
ΦΙΛΟΘΕΗ	61	9789	ε. Μαντρές 20/2				
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	α. Φιλαδέλφειαν 25/1				
ΦΙΦΟ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	δ. Παναμά 13/2				
ΦΙΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ε. Τάυν 29/2				
ΦΙΟΡΥ	58	2874	εις Γκάντια 9/8				
ΦΙΩΡΑ Κ.	78	15384	ε. Λονδίνον 1/3				
ΦΙΩΡΑ Κ.	60	9685	α. Μη. Άρες 24/1 διά Αθάνα				
ΦΙΩΡΑ Ν.	73	17519	α. Ροζέριο 19/2 διά Μπάχ. Μπλάνκα				
ΦΙΩΡΑ II	60	5044	ε. Μοντεβίδεο 21/2				
ΦΙΟΒΟΣ	74	9014	ύπο παραλαβήν				
ΦΙΟΒΟΣ	58	5065	ε. Ντώρμπαν 25/2				
ΦΙΟΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	δ. Σουέζ 23/2 διά Περούκον				
ΦΙΟΝΙΣ	69	11489	α. "Ηστ Λόντον 1/2				
ΦΙΟΝΙΣ	48	3269	εις Καράτσι (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)				
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13763	α. Λος Αντζέλες 1/2 διά Μανζανίλο				
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΤ'ΙΣ	63	16141	ύπο παραλαβήν				
			ΟΚΕΑΝΙΣ	76	18080	α. Χιμέζ 15/2 διά Ιταλίαν	
			ΟΚΕΑΝΙΣ	71	10024	δ. Παναμά 4/2 διά Ιτανίαν	
			ΟΚΕΑΝΙΣ	73	3717	α. Σίδνευ 1/2	
			ΟΚΕΑΝΟΣ	67	28021	δ. Μπρούνωμπούτελ 14/2	
			ΟΜΕΓΑ ΚΑΣΟΣ	61	5201	δ. Σουέζ 29/2 διά Τζέντα	
			ΟΜΕΓΑ ΛΕΡΟΣ	60	5760	ε. Πάτραν 31/1	
			ΟΤΟ ΓΚΑΛΦ	72	1339	α. Μπαχρέν 25/2 διά Σαρζά	

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»		
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ		
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76		
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» - ΠΕΙΡΑΙΑ		
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ : «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.		
ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ:		
Έκδότης - Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ Σεμελής 3, Έκαλη	Έπι της θάλης ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ Αιγάλεω 47, Κορυδαλλός	Υπεύθυνος Τυπογραφείου ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΔΑΜΑΚΗΣ Κύπρου 99, Νίκαια
Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 - Πειραιές		
ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 1200		

Tá ύπο ξένας σημαίας



ΑΓΑΠΗ	64	5916	δ. Παναμά 7/1
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	ύπο παραβλήν
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.π.)	56	20153	α. Καράτι 26/2 διά Τουρκία
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	56	20140	α. Πούλο Μπούκοι 5/2 διά Ινδονησίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ B. (κ.)	50	2167	α. Τζένταν 22/2 διά Χαλκίδα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ K. (κ.)	67	1979	ε. Μπαρμπάντον 13/2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV(π.)	61	6038	ε. Τζένταν 20/2
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ε. Ριγιέκα 16/2
ΑΕΛΛΑΔ (δ.)	57	20745	όργει εἰς Πειραιά δόπο 14/6/77
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (πι)*	51	2430	α. Ν. 'Ορλέανην 14/2
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	δ. Παναμά 6/2
ΑΘΕΝ (κ.)	46	3921	όργει εἰς Πειραιά δόπο 12/2/79
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	δ. Παναμά 7/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΔΙΑΣ.	61	26926	ε. Φιλαδέλφειαν 4/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ*	59	8724	δ. Σουεζ 27/2 διά Μπάραν
ΑΘΛΟΣ	60	10733	ε. Κάλουντμποργκ 4/2
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	ε. Γιοκοχώρα 11/2 διά λός 'Αντζελες
ΑΙ'ΚΟΝ*	71	27958	α. Αυδύρων 26/2
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΚΑΥ*	76	11084	α. Νιώρανδα 7/2 διά Ταιβάνη
ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.)	52	2517	όργει εἰς Πειραιά
ΑΙ'ΡΗΝΗΣ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)**	69	6200	ε. Βενετία 18/2
ΑΙ'ΡΗΝΗΣ ΝΟΣΤΑΛΤΖΙΑ (κ.)**	69	6038	δ. Παναμά 7/2
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙ'ΛΑΝΤ (μ.)	72	57802	α. Δός 'Αντζελες 6/2 διά Μπουσάν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Αγ. Φραγκίσκον 23/1 διά Ινδονησίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57802	α. Κούρε 17/1 διά Σιγκαπούρην
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	α. Ρόττερνταμ 22/2
ΑΚΟΥΑΓΚΑΡΟΥ	68	25433	α. Βαρκελών 23/2 διά Μαΐδη
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΙ'Σ	68	25433	ε. Ρίο Γκράντε 12/2
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ*	68	25433	α. Παρανάγκου 9/2 διά Βιττόρια
ΑΚΟΥΑΤΖΑΡΜ	68	25168	ε. Άμερστον 20/2
ΑΚΟΥΑΦΑΙΝΘ	68	25155	α. Δάντον 26/2 διά 'Εμδεν
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	δ. Γιβραλτάρ 18/2 διά ΗΠΑ
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)*	37	5272	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΑΛΑΜΕΙ'Ν (π.)	62	10403	α. Λάς Πόλας 25/2 διά Δ. Χάρκουρτ
ΑΛΕΑ	73	8824	ε. Κουγαγάκι 19/2 διά 'Αγ. Φραγκίσκου
ΑΛΕΞ (κ.)	53	4702	α. Νικάρι 14/1 διά Κοίρινθον
ΑΛΕΝΤΕΓ'ΙΔ (δ.)	70	51615	ε. 'Αγ. Φραγκίσκουν 15/2 διά Σιγκαπούρην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)*	47	2097	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ. (κ.)*	51	2593	εις Πειραιά δόπο 20/5/79
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ	77	126621	δ. Ντουμπάι 2/2 διά Μίλφ. Χάφεν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	ε. 'Ελαντ 20/2 διά 'Ασσόδηπ
ΑΛΙΜΟΣ (π.)*	44	2740	όργει εἰς 'Αντίκυρα
ΑΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2404	α. Μασσαλία 6/2
ΑΛΚΑΝΤΑ	66	27985	ε. Ματανί 17/2
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	ε. Αύγουστα 6/2
ΑΛΕΞΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ε. Ράς Τανούρα 2052
ΑΛΑΦΑ ΚΑΡΠΙΕΡ (Λιβ.)	64	1706	εις Ρ. Στούρ 17/9
ΑΛΑΦΑ ΚΟΝΒΕ'Υ'ΟΡ (Λιβ.)	66	2309	εις Πειραιά δόπο 11/9
ΑΛΑΦΑ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (Λιβ.)	65	1708	εις Ρ. Στούρ δόπο 29/7
ΑΜΒΡΩΣΙΟΣ (δ.)*	74	36911	α. Ράς Τανούρα 15/2
ΑΜΠΕΡ (κ.)*	62	10344	ε. Βοστώνη 11/2
ΑΜΠΙΛΙΤΥ (κ.)	51	996	α. Πειραιά 25/2 διά Βηρυττόν
ΑΝΑΣΣΑ (κ.)*	53	7570	α. Πειραιά 24/2 διά Τζένταν
ΑΝΑΡΟΣ Α'ΓΑΛΑΝΤ	67	21457	ε. Σάκαντες 11/2
ΑΝΑΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Βερντόν 22/1 διά Τουμπαράδο
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	α. Τενερίφη 13/2
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	α. Μπάνια Μπλάνκα 6/2 διά Κίνα
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753	α. Κολούμπια 5/2 διά Κίναν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΥ	68	21426	ε. Ρόζερο 8/2
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Μπουνιμπούρ 17/1 διά Σαβάννα
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΔΣ	68	21418	α. Δός 'Αντζελες 7/2 διά Γιοκοχώρα
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	ε. 'Ιμπινχάρ 4/1 διά Περσικόν
ΑΝΕΜΗ (κ.)	56	5660	ε. Κολόντα 18/2
ΑΝΓΙΑ (κ.)	64	11034	α. Ντόβερ 3/2 διά 'Αβάνα
ΑΝΓΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204	δ. Π. Σαΐδ 23/2
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	α. Λιασσώβανα 13/2 διά 'Αζόρες
ΑΝΝΑ (κ.)	47	2503	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΑΝΝΟΥΔΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	όργει εἰς Χαλκίδα δόπο 11/7/79
ΑΝΣΩΝ (κ.δ.)	59	19801	ε. Κιουρασόδ 29/2
ΑΝΤΙΓΟΝΗ ΤΣΙΡΗ	56	3990	α. Κουβέιτ 5/2 διά Μπάραν
ΑΝΤΚΑΙΖΟ (δ.)*	59	16047	α. Σ. Μάικα 16/2
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (π.)	53	8202	ε. Τάρτον 24/12
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	δ. Ντουμπάι 18/2 διά Σούκνα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ II (κ.)	55	1501	α. Αμβέρσαν 21/12 διά Καζαμπλάνκα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ III	77	38514	α. Αυδύρων 11/2 διά Δ. Ορντάζ
ΑΕΙΟΣ (π.)	57	2299	δ. Π. Σαΐδ 23/2
ΑΟΥΡΟΡΑ (δ.κ.)*	56	12447	ε. Πειραιά 30/1 διά Ρίο Ιανείρου
ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	α. Λάς Πόλας 10/2 διά 'Αργεντινή
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	δ. Κυνίπολις 9/2
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Β. (κ.)	47	3371	δ. Σουεζ 24/2 διά 'Ερυθρών Θάλασσαν
ΑΡΑΧΩΒ ΣΚΑΥΡΟ*	57	9852	α. Χόγκ Κόνι 20/2 διά Λατάκια
ΑΡΑΧΩΒ ΜΠΡΙΤΖ (π.)*	56	5230	α. Ριγιέκα 13/2 διά Τρίπολιν
ΑΡΓΟΝΙΣ (δ.)	64	28313	α. Σιγκαπούρην 17/2 διά Περσικόν
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ*	78	9998	α. Βαλέντια 15/2
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	δ. Ντουμπάι 4/2 διά Κιουρασόδ
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1183	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΑΡΜΑΔΑ ΜΕΝΤΛΑΪΝΕΡ(κ.)	66	1404	α. Ρόττερνταμ 1/3 διά Πειραιά
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	ε. Έμπεδοκλε 25/2
ΑΡΠΑ ΣΑΝ (π.)*	57	5992	α. Ντώρμπαν 16/2 διά Τρίπολιν

ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	62	1087	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	α. 'Αματστρόντα 23/2 διά Βιλεμπούχεν
ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	35282	α. Μπιωμόντ 30/1
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70482	α. Ράς Τανούρα 8/2
ΑΣΤΑΚΟΣ (μ.)*	68	48559	ε. Φριπόρτ (Μπαχ.) 10/2
ΑΣΤΗΡ II (π.)	62	5482	ε. Σιγκαπούρην 19/2
ΑΣΤΡΟΣ	75	14523	ε. Ρίτσαρντς Μπαιν 6/2
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. Γιοκοχάμδα 4/2
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	ε. Φριπόρτ (Μπαχ.) 8/1
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	α. Φιλαδέλφεια 23/1
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ	65	24314	δ. Π.Σαΐδ 2/2 διά ΗΠΑ
ΑΤΑΛΑΣ ΕΞΠΑΡΟΡΕ (δ.)*	65	32225	ε. Ν. 'Υόρχην 18/2
ΑΤΡΥΤΟΝ	57	10398	είς Μουριάννα δόπο 25/9/78

ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	ε. Πειραιά 8/1
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	65917	α. Μ. Σαούντ 21/1 διά Ιαπωνίαν
ΒΕΕΣΚΑΤ' (κ.)	62	8587	ε. Πάτραν 26/2
ΒΕΕΣΤΑΡ (κ.)	60	8368	δ. Π. Σαΐδ 21/2
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑ'ΙΑΜΟΝΤ (κ.)*	64	1396	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	54	1991	ε. Πειραιά 21/2
ΒΙΟΛΑΝΤ (δ.)	72	119795	α. Ντάς 'Αιλ. 21/2 διά Ρόττερνταμ
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (π.)	56	8815	δ. Κιέλον 16/2 διά Σομαλίαν
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΗΓΚΛ (κ.)	58	1882	ε. Καρθαγένην 13/2

ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	ε. Ντακάρ 5/2
ΓΑΛΗΝΗ	55	9418	ε. Μαγνανίλο (Μεξ.) 14/1
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)*	67	37699	δ. Π. Σαΐδ 19/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	1475	ε. Σουέζ 14/1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	α. Τούμπα 10/2 διά Σιγκαπούρην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ. (π.)	65	4636	α. Λεμεσόδ 24/2 διά Βόλον
ΓΙΟΛΑΝΤΑ Κ. (π.)	56	2158	δ. Μάλτα 13/2
ΓΙΟΥΡΩΜΠΡΗΣ (κ.)	69	12087	ε. Κολούμπι Ρίβερ 12/2
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΛΙΜΠΕΤΡΥ Χ.*	57	4983	ξέωθι Μαντράς 23/2
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΦΡΗΝΤΟΝ Κ.*	53	8504	δ. Σουέζ 7/2 διά Βιενένια
ΓΙΚΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	α. Μελίλι 30/1 διά Αζόκιο
ΓΙΚΑΣ ΠΑ'ΙΩΝΗΡ (δ.π.)	65	4183	α. Λόρνακα 15/2 διά Καλούς Λιμένας
ΓΙΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	26991	α. Λειζέρες 26/2 διά Φωλέν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	δ. Γιβραλτάρ 14/2 διά Ανκόνα
ΓΚΟΥΑΡΟΥΧΑ (κ.)	60	4068	ε. Τζένταν 16/2
ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	67	2997	ε. Καζαπλάνκα 19/2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΥΟΥΠ (κ.)	56	3279	ε. Ν. 'Ορλέανην 13/2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	ε. Τάκομη 9/2
ΓΚΡΕΤ ΚΑΛΑΜΠΑΡ (κ.)	56	1477	α. Λάγος 9/2 διά Γουόρρι
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ε. Αννάπολης 'Ανκόρ. 11/2
ΓΟΥΕΣΤΕΡ ΝΑΒ (π.)	57	9433	ε. Σιγκαπούρην 19/2 διά Μπαγκόκ
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΙ'ΝΤ	70	11329	α. Αμπιτζάν 12/2 διά Λάγος

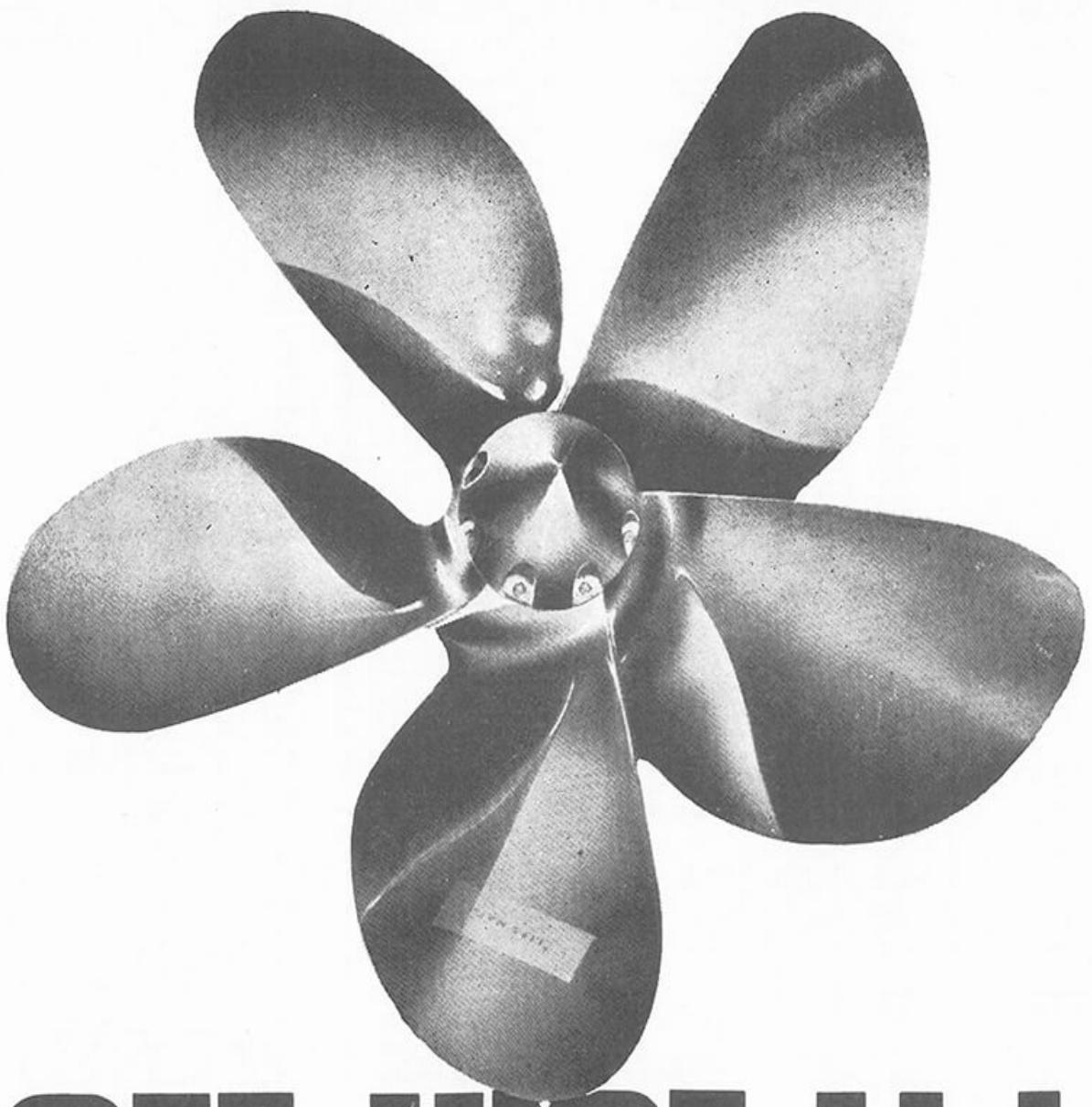
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΑ'ΝΤΝΕΣ (δ.)	67	41477	α. Τζενάλια 16/2 διά Χιούστον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΛΙΤΣΟΛ (δ.)	67	22817	ε. Πειραιά 19/1
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ	68	22782	ε. Θεσσαλονίκη 17/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΜΠΟΡ	68	23347	α. Σήρποπτ 14/2 διά Χιούστον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	67	23347	α. Πειραιά 17/1 διά Κάμαρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	δ. Μόδι 13/2 διά Βανκούμπερ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Πειραιά 30/1 διά ΗΠΑ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΤΥ	67	22817	α. Αμβέρσα 1/2 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΟΔΕΖ (δ.)	69	41477	α. Ράς Τανούρα 20/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΛΙΤΥ(μ.)	70	56799	α. Ράς Τανούρα 21/2

ΕΛΛΙΝΑ (κ.)*	67	24766	ε. "Εμδεν 2/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Ν. Υόρκην 23/1 διά "Αγκόλαν
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ	76	22893	α. Μπάχ. Μπλάνκα 20/2 διά 'Ιράν
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΕΣΤ	77	22893	α. Λός "Αντζέλες 19/2 διά Τσαμπέρικο
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)**	75	60491	α. Δός "Αντζέλες 23/1 διά Κόμπες
ΕΛΛΗ 2 (κ.)	52	8255	δ. Σουέζ 28/2 διά Τζένταν
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	α. Καράτος 7/2 διά Τρίπολιν
ΕΝΑΜΕΑ (κ.)	60	5513	δ. Γιβραλτάρ 21/2 διά "Αλεξάνδρειαν
ΕΝΑΡΕΣΙΣ (κ.)*	56	9212	δ. Σουέζ 23/2
ΕΝΤΥ (κ.)	52	9592	α. Π. όψη Σπαίν 16/2 διά ΗΠΑ
ΕΡΓΙΝΑ I (η.)	61	10032	α. Τζένταν 21/1 διά 'Ιράκ
ΕΡΜΗΣ Κ. (η.)	54	2380	α. Άδ. Γκουλέτ 2/2 διά Τρίπολιν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	72	129260	α. Φατζ Τέρρυ 30/1 διά Γκάλθεστον
ΕΥΓΕΝΙΑ I (η.δ.)	54	11208	ε. Πλατάνου 19/1
ΕΥΓΕΝΙΑ II (δ.)	70	96775	δ. Ντουμπάντ 30/1 διά Ριγιέκα
ΕΥΔΟΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	5331	α. Κουβέτι 22/2 διά 'Αφρικήν
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	α. Πειραιά 22/2 διά Π. ντέ Μπούκ
ΕΥΔΩΡΙΑ (η.)	59	8630	ε. Μπάρ 22/2
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	α. Χιούστον 30/12
ΕΥΛΟΓΙΑ (κ.)*	48	3675	ύπο παραλαβήν
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Αμβούργον 7/2 διά Χάμπτον Ρόδς
ΕΥΠΟ ΑΡΑΜΙΣ (κ.)	57	10741	δ. Π. Σαΐδ 15/2 διά Ροστόκ
ΕΦΕΖΟΣ (δ.)	75	57136	ε. Λισσαβώνα 21/2
ΕΦΘΗ (η.)	59	4381	δ. Κων/πολιν 17/11
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	α. Πόρτλαντ (Με) 4/2 διά Τρίνινταν
ZAK (η.)	62	10028	ε. "Ειβονμάου 16/2
ΖΑΧΑΡΟΥΔΑ (κ.)*	61	1841	εις Λειζένες από 15/7/78 (έπισκευαί)
ΖΕΑ ΜΠΗΤΣ (η.)	59	8335	δ. Σουέζ 16/2
ΖΕΥΣ I (η.)	60	17447	ύπο παραλαβήν
ΖΕΥΦΡΟΣ II	77	18838	α. Δουκέρην 6/2
ΖΗΝΟΒΙΑ Δ. (η.)	64	3947	δ. Παναμά 20/2
ΖΩΗ (δ.)	67	43231	ε. Τεργέστην 25/2
ΗΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (η.)*	57	9433	α. Σιγκαπούρην 17/12 διά Μπάραν
ΘΑΛΕΙΑ IV (η.)*	57	2349	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΑΡΡΟΣ (η.)	63	3293	α. Ν. Ορλέανην 1/2.
ΘΑΣΟΣ (δ.) ΣΙΓΚ.	74	51501	α. Σιγκαπούρην 12/2
ΘΕΟΔΩΡΑ	72	69874	α. Ντουμπέρ 6/2 διά Ρόττερνταμ
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)	61	8943	α. Πειραιά 26/2
ΘΕΩΔΡΟΣ II (κ.)	60	3847	α. Πειραιά 8/2 διά Θεσσαλονίκη
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	α. Χούντ Πόιντ 11/2 διά Ν. Ορλέανην
IMA*	68	27989	α. Δάντσικ 2/2 διά Βιτόρια
ΙΝΤΕΡΑΣΙΑ (κ.)	47	2879	ε. "Αλεξάνδρειαν 18/2
ΙΝΤΕΡΣΠΙΡΤ (κ.)	59	4668	δ. Σειλ 29/2
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	67	20959	δ. Γιβραλτάρ 25/2 διά 'Ανκόνα
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑ'ΙΤΖ ΟΝΗΡ	66	20959	α. Πουροπόρη 26/2 διά Τάρμα
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)*	52	1575	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ.)	60	4067	ε. Ραβέννα 12/2
ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	α. Τάμπα 12/2
ΚΑΛΙΑ (κ.)	52	2775	α. Πειραιά 25/2 διά Τρίπολιν
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8252	ε. Τζένταν 16/2
ΚΑΠΑΛΑ (κ.)	55	1599	α. Μπέρια 17/2 διά Νακάλα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	ε. Γένοβα 20/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)*	54	10905	άργει είς Πειραιά από 23/10/78
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΜΕΜΟΡΙΣ (η.)	61	9516	δ. Σουέζ 12/2 διά Μπάραν
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ π.*	56	8203	ε. Παναμά 11/2
ΚΑΣΚΙΩΤΟΣ (κ.)	54	1598	άργει είς Πειραιά από 26/3/78
ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	δ. Π. Σαΐδ 2/2 διά Θεσσαλονίκη
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	59	9493	ε. "Αμπιτζάν 13/2
ΚΑΣΤΩΡ (κ.)	63	8871	α. Σιγκαπούρην 21/2 διά Π. Κελάγκ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	α. Ραβέννα 3/1 διά Μιζουράτα
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	α. Ύμουλιντ 21/2 διά Τύνιδα
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ 8δ.	69	51627	ε. Λός "Αντζέλες 31/1
ΚΕΧΑΡΙΤΩΜΕΝΗ (κ.)	57	11765	α. Τουτικόριν 18/1 διά "Αντες
ΚΛΕΙΟ (η.)	56	1743	ε. Λισσαβώνα 16/12
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	α. Χιούστον 1 1/2
ΚΟΣΜΑΣ Κ.* (κ.)	51	7126	άργει είς Πειραιά από 8/2/79
ΚΟΣΜΙΚ (κ.)*	53	1598	δ. Αργεί είς Πειραιά από 24/3/76
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΑΤΖ (κ.)*	55	1863	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)*	42	3129	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΒΗΡΑ*	70	16043	ε. Ταρτούς 8/1
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	ε. Ν. Υόρκην 21/2
ΚΥΝΘΙΑ*	69	11315	ε. Ούλαν 15/2
ΚΥΡΑ ΚΙΤΣΕΝΑ (κ.)	51	2133	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	ε. Ηράκλειον 21/12
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	35676	α. Χιούστον 10/2
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	ε. Βανκούβερ 10/2
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΘΟΥ (δ.)	53	11230	άργει είς Πειραιά από 1/3/74
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	α. Φρήπορτ (Μπαχ.) 10/1 διά Τρίνινταν
ΛΑΜΔΑ*	59	7919	α. Αντόντ 22/2
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	64	37338	α. Ν. Υόρκην 21/1
ΛΑΡΑ (κ.)	56	6921	α. Τεργέστην 23/2 διά Τρίπολιν
ΛΑΡΑ (η.)	65	9091	α. Σούρδα 25/1 διά Φιλαδέλφειαν
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	είς Πειραιά από 20/10
ΛΕΜΠΛΟΝ (κ.)	60	4068	δ. Π. Σαΐδ 24/1
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	α. Πειραιά 29/1 διά Ιταλίαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Ρόττερνταμ 23/2
ΛΗΝΤΣΕ Τ. (κ.)	61	7012	ε. Ταρτούς 20/1
ΛΙΔΑ Π. (η.)	50	2734	είς Αμπιτζάν από 2/1/78
ΛΙΝΑ Υ. (η.)	52	5782	ε. Βούρμπαν 29/1
ΛΙΡΚΕΥ' (η.)	59	9879	ε. Τζένταν 30/1
ΑΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΑΚΟΥΣΗ μ.*	68	39617	ε. Γκιζόν 19/2
ΑΟΥΚΙΑ (κ.)	59	6354	δ. Μπρούνιμπουτελ 31/1 διά Ροστόκ
ΑΟΥΣΥ (η.)	54	2557	ε. Μαυρίκιον 29/1
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16840	α. Π. λά Κρούζ 17/1 διά Μανάους
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)*	75	136991	δέωθι Ντουμπάντ 27/2
ΜΑΪ'ΙΣΤΡΟΣ	69	16840	ε. Σάντα Μάρτα 15/1
ΜΑΝΑΓΚΡΟ (κ.)*	43	1593	άργει είς Βρινδήσιο από 19/3/79
ΜΑΝΤΟΥΑ (η.)	52	2352	είς Αμπιτζάν από 13/4/78
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Μπελγκχαν 12/2
ΜΑΡΙΑ Π. (η.)	55	3003	ε. Όρισταν 22/2
ΜΑΡΙΑΕΛΕΝΑ Τ. (κ.)	58	9507	α. Μομάσα 15/2
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	ε. Π. όψη 14/1
ΜΑΡΙΚΑ I. ΛΕΜΟΥ (κ.)*	61	5376	δ. Σειλ 9/2
ΜΑΡΙΚΑ M. ΛΕΜΟΥ (κ.)*	57	5943	ε. Καστέλον 7/11
ΜΑΡΙΑΚΙ (κ.)	53	5471	δ. Τζένταν 22/12 διά 'Ιράκ
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)	87	43849	δ. Σουέζ 11/2
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ (δ.)	64	38568	ε. Σουέζ 25/2

ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΛ (δ.κ.)	54	11744	α. Ρόττερνταμ 15/2 διά Ρεσίφε
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	66	57027	ε. 'Αλ. 'Αγκαμί 4/2
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	δ. Π. Σαΐδ 25/2
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	51	7797	άργει είς Πειραιά από 31/8/74
ΜΑΡΙΤΣΑ III (η.)	65	10596	α. Μη. "Αύρες 24/1 διά "Αβάνα
ΜΑΡΙΩ	65	17238	α. Γιβραλτάρ 12/2 διά Σέβεν "Αϊλ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ I (κ.)	55	2261	ε. Πειραιά 6/1
ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	4639	α. Μπούντο 16/2 διά Μπάραν
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	άργει είς Πειραιά από 1/7/75
ΜΕΛΠΟ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	11370	δ. Ντουμπάντ 20/2 διά Γιουροπόρτ είς Κουβέτη από 24/6/78
ΜΕΝΤ ΤΡΕΙ' ΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	ε. Βόλον 20/1
ΜΕΡΑΚ (κ.)	55	2549	α. Κάρυκ "Αϊλ. 17/2
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (η.δ.)	66	71337	δ. Παναμά 1/2
ΜΕΡΞΙΝΙΔΗ (η.)	61	9194	ε. Δάντασ 18/2
ΜΕΣΙΖ	69	9650	α. Πούλοι Μπούκομ 16/2 διά 'Ινδονησίαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)	73	17355	ε. Σάροχ 23/2
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	α. Φρήπορτ (Μπαχ.) 15/1 διά Φορκάντος
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΑΓΑ (δ.)	76	75125	ε. Π. ντε Μπού 20/2
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)	77	76149	α. Τεργέστην 25/2 διά Ράχες-Σιδέρη
ΜΗΛΟΣ II (κ.)	59	3809	δ. Σουέζ 11/2
ΜΙΝΑ Φ.	58	8733	ε. Λαττάκια 22/2
ΜΙΝΙ ΛΕΣΝ (η.)	71	1562	α. Κίγκοτον 25/1 διά Παναμά
ΜΙΝΙ ΔΗΗ (η.)	71	1562	ε. Ν. 'Ορλέανην 5/2
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (η.δ.)	70	1781	α. Π. Εβερκυλίντες 5/2
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (η.)	71	1562	α. Ν. 'Ορλέανην 30/1 διά Μπράουνοβιλ
ΜΙΝΙ ΔΟΡΥ (η.)	71	1584	ε. Ορλέανην 9/2
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (η.)	70	1592	α. Μπαμπάντος 17/2
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (η.)	70	1584	ε. Ν. 'Ορλέανην 9/2
ΜΙΝΩΝ ΜΠΟΥΑ	58	13257	α. Πειραιά 21/2
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68630	α. Μπάραραν 13/2
ΜΙΣ ΝΑΝΑ (κ.)	61	1952	ε. Γιαρίμπα από 9/2/79
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	α. Χονόλουλο 22/2
ΜΙΧΑΗΛΗΣ	74	8825	ε. Ρειάφεις 1/2
ΜΙΓΑΛΑΤΩΡ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	δ. Παναμά 19/1
ΜΠΑΡΙΜΑΡ (κ")	55	4550	ε. Καρθαγένην 11/2
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)	63	25340	α. Λός "Αντζέλες 28/1 διά Σάν Χοσ
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	3068	εις Χαλκίδα από 30/1
ΜΠΑΖΑ (κ.)	73	3209	δ. Σουέζ 27/2 διά Τέντα
ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)	47	1591	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΠΟΝΙΑ ΚΑΡΡΙΕΡ (η.)	64	16073	ε. Μπόνιαν 10/10
ΜΠΡΑΒΟΑΤΟΝΑ (η.)	55	5233	ε. Ραγκούν 19/2 διά 'Αγκόλα
ΜΠΡΙΣΤΟΛ (κ.)	64	8403	δ. Ντουμπάλ 3/2
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	ε. Ραγκούν 19/2 διά 'Αγκόλα
ΝΑΓΟΣ	61	9037	ε. Πουνταρένας 29/1
ΝΑΥΚΑΡΙΣ (δ.)	75	115207	α. Τζαμίδιας Τέρμη 11/1
ΝΕΑΔΑ (κ.)	61	1458	δ. Σουέζ 10/2
ΝΕΩΔΩΝ (κ.)	55	3709	α. Ντουμπάντ 24/2 διά Καράτοι
ΝΕΣΩΔΩΝ (κ.)	58	10139	δ. Κων/πολίν 16/12 διά Κωνατάντζαν
ΝΕΠΟΥΝ (δ.)	67	32644	α. Αμπέροαν 13/2 διά Χιούστον
ΝΕΦΕΛΗΝ (δ.)	58	24152	ε. Ιμινχάμ 27/2
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άργει είς Πειραιά από 23/12/73
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	ε. Αννάπολης 'Ανκορ.
ΝΙΚΟΙΚΗΣ (κ.)	59	10748	α. Σαλέρνο 15/2 διά Σέτε
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	α. Χάρηρν 2/2 διά Φορκάντος
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	68	86521	α. Θέρηρν 23/1 διά Σαπέλε
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)	57	4981	α. Θέρηστα 29/8 διά Λάγος
ΝΙΚΟΣ Α. (η.)	56	2163	α. Σιγκαπούρην 31/1 διά Βετνάμ
ΝΙΚΟΣ ΝΑΣΟΣ (κ.)	59	9312	ε. Ν. 'Ορλέανην 19/1
ΝΙ			

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΥ (δ.)	64	30581	ε. Φρέηπορτ (Μπαχ.) 18/2	ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.δ.)	58	12982	ε. Πειραιά 11/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ	65	15178	ε. Πειραιά 5/2	ΣΗΝΦΑΡΕΡ (κ.)	56	8267	ε. Ταματάδες άπο 13/5/76
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕ'ΙΜ (δ.)	65	47493	ε. Βοϊστόνης 30/12 διά 'Αρούμπα	ΣΗΝΦΑΡΕΡ'	56	8785	ε. Καράτα 16/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	δ. Παναρέ 28/12 διά Κίναν	ΣΗΝΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	α. Πόρτ Χάρκουρτ 11/2 διά Λάγος
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΖΕΥΣ (κ.)	56	1581	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Κολούμπια Ρίβερ 19/2 διά Γιοκοχάμα
ΟΣΕΑΝ ΛΑΤ'ΟΝ (δ.)	70	79001	α. Τερψήστην 7/2 διά Ράς ές Σιδέρη	ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	ε. Ριό Γκράντε 17/2
ΟΣΖΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	α. Πειραιά 19/2 διά ΗΠΑ	ΣΙΝΟΕ	77	4719	α. Λας Πάλμας 12/2 διά Λάγος
ΟΣΤΡΙΑ II	71	20571	δ. Πόρτ Σαΐ 10/2 διά Κωνσταντζόν	ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1096	ε. Πειραιά 14/2
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ II (κ.)*	38	2499	όργει είς Πειραιά άπο 12/4/76	ΣΚΑ'Ι (κ.)	57	6494	α. Κολόμπια 28/1 διά 'Αμπιτζάν
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (ΣΥΚ.)*	73	20354	ε. Σάν Βισέντες 10/2	ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3070	είς 'Αμπιτζάν από 8/9/75
ΠΑΛΜΥΡΑ (δ.)	67	47081	δ. Γιβραλτάρ 16/2 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΣΚΥΡΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	58	8840	α. 'Αμπιέρον 29/2 διά Βούμβαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (ητ.)	59	3906	ε. Καστέλον 23/12 (έπισκεψα)	ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	ε. 'Αλεξανδρέαν 24/2
ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.)	58	5223	ε. Νιόθ Τουτικόριν 18/2	ΣΟΝΙΑ· ΣΩΦΙΑ Σ. (κ.)	66	1889	α. 'Αμπου Ντάμπι 19/2 διά Πόρτ Σουδάν
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	δ. Κων/πολίν 18/2	ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	ε. Ν. 'Υδρην 15/2
ΠΑΣΙΦΙΚ ΡΑ'ΙΝΤ *	60	8721	α. 'Αμβέρον 22/1 διά 'Αβάναν	ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Μάλταν 10/2 διά Κή Γουεστ
ΠΑΣΙΦΙΚΟ	66	24309	α. Μελίτη 6/2 διά Μη. 'Αυρες	ΣΥΨΡΟΣ Β. (κ.)	48	2377	α. Δάρνακαν 20/2 διά Γαλάται
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚΟ	76	125947	δ. Νιουμπάτη 11/2 διά Κόρ αλ. 'Αμαγιά	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	δ. Πόρτ Σαΐ 2/2 διά Κωνσταντίναν
ΠΑΤΡΙΣ (δ.κ.)	61	12820	δ. Σουέζ 7/2 διά Βουβάνη	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	δργει είς Πειραιά
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κ.)*	58	6354	δ. Μπρούνιουποτες 4/12 διά Λουάντα	ΣΤΕΡΝΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (π.)*	58	8531	δ. Γιβραλτάρ 25/2 διά Τύνιδα
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	77	15950	ε. Ν. 'Ορλεάνην 8/1	ΣΤΟΛΤ ΦΙΛΙΑ (δ.)	60	12191	δ. Σουέζ 16/2
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	είς λάγος όπο 4/12	ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70508	α. Τεργέστην 25/12
ΠΕΤΑΔΟΝ	76	34715	ε. Ν. 'Ορλεάνην 17/2	ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	είς λισσαβώνα 17/2
ΠΕΤΡΟΔΑ 50 (Π.)*	50	3515	είς Πειραιά όπο 7/10	ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	α. Δουνκέρκην 19/2 διά 'Ακαρπα
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ I (δ.κ.)	56	11920	α. Βενετίαν 22/1 διά Κωνσταντζόν	ΤΕΝΙΑ II (κ.)	53	1362	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΤΡΟΣ (δ.)	65	41255	α. Ν. 'Υδρην 19/2 διά Φρέηπορτ (Μπαχ.)	ΤΕΡΕΖΑ*	61	18484	α. Κολούμπια Ρίβερ 17/1 διά 'Απω 'Ανατολ.
ΠΛΑΓΙΑΣ*	64	4463	α. Καζαμπλάνκα 25/2	ΤΖΕΙ'ΙΝΤ (κ.)	56	6500	α. Μπουανεστούρα 9/2 διά Μπαλμπόδα
ΠΛΩΤΟ	68	35191	δ. Ξάμποντ Ρόδες 20/2	ΤΖΕΝΗ	59	9585	ε. Μπάρα 2/2
ΠΟΤ'ΙΝ ΚΑΛΑΡ (μ.)	72	57102	ε. Ν. 'Ορλεάνην 6/2	ΤΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)*	55	5425	είς Σαβάνη αόπο 29/5
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	ε. Αγ. Φρυκίσκον 22/12	ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)	57	3178	δ. Σουέζ 21/2 διά Τζιμπούτι
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	α. Πουάντ α Πέιρ 12/1	ΤΖΟΡΤΖΗ (κ.)*	54	7930	δργει είς Πειραιά όπο 12/3/77
ΠΟΡΤΟ ΦΡΙΟ (κ.)*	48	1271	δ. Πόρτ Σαΐ 9/1	ΤΙΦΟΖΟ (δ.)	74	68831	α. Ν. 'Ορλεάνην 16/2
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (η.)	56	3597	είς Κατάκολον όπο 28/7	ΤΟΣΟΤΗΣ (δ.κ.)	60	12944	α. 'Αμπατερνται 8/2 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΠΟΥΝΤΟ ΜΠΑΝΚΟ*	59	13053	ε. Ν. 'Ορλεάνην 14/1	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Ρεσιφ 7/2
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	όργει είς Πειραιά όπο 28/6/79	ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5309	δργει είς Χαλκίδα όπο 18/9/77
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Τοκουγίμα 7/2 διά Αύστραλιαν	ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	α. Μπιλιάντο 27/1 διά Βηρυττόν
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.δ.)	64	27376	α. 'Αμβέρον 13/2 διά Φλώρικ	ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	δ. Παναμά 1/2
ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (η.)	59	12020	ε. Ν. 'Ορλεάνην 30/1 (ΕΠΩΛΗΘΗ)	ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1999	α. Θέσια 24/2 διά Τριπολίν
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	ε. Γιουροπόρτ 29/2	ΤΡΙΤΩΝ	77	15552	α. Πόρτ φ Σπαινη 19/2 διά Γκάνα
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	ε. Κιότζια 18/2	ΥΒΟΝΗ II (η.)	64	10009	α. Ταύρεστον 18/2 διά Χάμπτον Ρόδς
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)	58	8074	ε. Πουάντ Νούάρ 10/2	ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕ'ΙΜΠΕΡ*	61	14500	α. Σιγκαπούρη 7/2 διά 'Ιαπωνιαν	Φ. Α. ΝΤΑΙΒΙΣΙ (δ.)*	71	105784	όργει είς Μπρούνεύ όπο 4/1/77
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	α. Τενερίφην 17/1 διά Τουμπαρό	ΦΑΑΚΟΝ ΙΙ (η.)	36	1990	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)*	68	1243	α. Κόρκ 29/2 διά 'Ορδαν	ΦΑΝΑΡΙ (δ.)*	67	44720	ε. Τζέντα 19/2
ΡΟΥ ΓΚΡΑΝΤΕ (ΣΥΚ.)*	57	12812	α. Γουρουπόρτ 14/2 διά Αύγουσταν	ΦΑΝΗ (η.)	67	4307	α. Ταύρεστον 8/2 διά Σαβάννα
ΡΙΜΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	5058	α. Ντώρμπον 22/12	ΦΑΟΥΝΑ (κ.)	66	1443	ε. Λίβερπουλ 28/2
ΡΙΟ ΕΑΛ	70	16147	α. Σιγκαπούρη 19/2 διά Κίναν	ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	3870	ε. Πόρτ Σαΐ 28/2
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	α. Σιγκαπούρη 22/2 διά 'Ινδονησίαν	ΦΕΛΙΞΙΑ (κ.)	60	9030	όργει είς Σιγκαπούρην όπο 13/9/79
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	α. Ντάς 'Αιλαντ 14/2 διά Βραζιλίαν	ΦΕΛΙΞΙΑ Β.	78	15950	α. Κολούμπια Ρίβερ 12/2 διά 'Απω 'Ανατολ.
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ XII (κ.)*	51	4788	α. Λάς Πάλμας 20/5 διά Γκιζόν	ΦΙΒΙ (κ.)	50	13074	α. Τάμπα 20/12
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	α. Θεσσαλία 23/2 διά Σέτε	ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	12495	α. Γιοκοχάμα 2/2 διά 'Ινδιαν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	64	47493	δ. Γιβραλτάρ 2/1 διά Σαίν Κρουά	ΦΙΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕ'ΙΤ (η.)	43	6338	είς Ταμπικό αόπο 12/7
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)*	61	10444	ε. Λάς Πάλμας 26/2	ΦΟΑΔΕΛΕ ΙΙ (κ.)	57	7714	ε. Κομπάνια 9/11
ΣΑΝ ΡΑΤ'ΙΖ (κ.)	59	2948	ε. Ντουμπάτη 18/2	ΦΟΙΝΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	57	15406	ε. Πειραιά 14/2
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΙV (κ.)	53	2652	τζέντα 23/2	ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ (η.)	43	8794	ε. Τζέντα 11/1
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	α. Κάρκυ 'Αιλ. 30/1 διά Ταΐμπα	ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι (κ.)	66	1444	α. Ρόττερνταν 1/3 διά 'Αμπατερνται
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΣΑ (δ.)*	75	111171	α. Τζουάμπιτα Τέρμιναλ 20/2	ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	ε. Χονολουλού 26/2
ΣΑΝΝΑΚ (κ.)	66	3314	ε. Σάο Τόμε 19/12	ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	70	51620	ε. Σέρια 19/1
ΣΑΝΜΠΕΡΝ (κ.)*	70	2653	α. 'Αγαδί 3/2 διά 'Αιούν	ΧΟΪΑ ΣΤΑΡ (κ.)	57	9049	α. Καράτας 25/2
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	α. 'Αμβέρσαν 29/1	ΧΟΥΝΤΑ ΛΑΚ (κ.)*	66	2985	ε. Κοραμσάρ 20/2
ΣΑΝΠΙΡΕΒ (η.)	65	12102	α. Όλαζα 27/10 διά Μπάρα	ΧΟΥΝΤΑ ΠΕΡΑ (κ.)*	67	3020	ε. Ντώρμπαν 28/2
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	α. Μπωμόντ 29/1	ΧΟΥΝΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)*	49	5209	δ. Σουέζ 28/2 διά Τζέντα
ΣΑΥΟΥΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11329	α. Χιούστον 10/2	ΧΡΥΣΑΣΙΑ Σ. (κ.)	65	12074	ε. Γενόβα 21/1
ΣΑΥΟΥΓΕΡΝ ΚΟΚΕΡΟΡ (δ.)	58	18183	α. Σιγκαπούρην 10/2 διά Μη. 'Αιρες	ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	α. Κόριτον 18/2 διά Περσικόν
ΣΑΥΟΥΓΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	α. Κιλικάν 23/1 διά Σουσμάτρα	ΧΡΥΣΗ (δ.)	66	41068	δ. Πόρτ Σαΐ 31/1 διά Μεσαργείουν
ΣΕΙΡΙΟΣ Ι (η.)*	49	2339	διάλλυεται είς Καστέλλον	ΧΡΥΣΗ'ΤΣ (η.)	59	4378	δ. Ραβέναν 1/2 διά Βεγγάζην
ΣΗ ΛΑΚ (κ.)	61	8701	α. Σιγκαπούρην 5/2 διά Β. Κορέαν	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 (κ.)	59	8950	δ. Σουέζ 15/2 διά Μπουρά
ΣΗ ΠΑΙΤ'ΟΝΗΡΗ	71	11055	α. Ρόττερνταν 6/2 διά Γιβραλτάρ	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 (κ.)	63	9850	α. Ταιταγκόν 24/1 διά Σιγκαπούρην
ΣΗ ΠΕΡΑ (κ.)	61	8701	ε. Γενόβαν 3/11	ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (η.)	44	14540	είς Νταράμ (απόθηκη)
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	α. Θεσσαλία 2/2 διά Κή Γουεστ	ΣΗΤΕΡΕ'ΙΝ. ΒΑΤΙΜΟΡ	73	19067	





OFF-HIRE Ltd.

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

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

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



LIPS • NAFSI SA

THE PROPELLER PEOPLE

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

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 475

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

15th March 1980

THE TAX SITUATION

The government has once more given assurances that there will be no changes in the taxes on shipowners. The Minister of Coordination, Mr. C. Mitsotakis has consulted with the Minister of Finance, Mr. Canellopoulos, once more to make sure there will be no changes in Laws 27 and 29 concerning the revision of the tonnage tax five years after their application as well as the provisions for owners' contributions to NAT which are to remain at the level of 11%.

NEW COASTGUARD CHIEF

On the occasion of the appointment of a new head of the Coastguard Service we would like to point out a few of the serious responsibilities he will have to face in the course of his duties.

He will have to bear in mind the size and importance of the Greek merchant fleet in terms of world tonnage, Greece's accession to the EEC, the third world attempts to control bulk cargoes, the resurgence of protectionism, the increasing world emphasis on safety at sea, the climate of distrust with regard to the reliability of Greek shipping and our appalling accident rate.

He will also have to deal with the organisational problems arising from our increasing role as a transit point for goods moving between Europe and the Middle East as well as the executive problems of the Coastguard Service which are far removed from the quiet and peaceful days of the past.

Finally, he will have to deal with the crew problem in all its aspects ranging from recruitment to training and promotion and including working conditions and social security for our seamen.

Superhuman efforts will be required from all those who make up the Coastguard Service, including those who are employed in the Ministry of Mercantile Marine.

The world's leading merchant fleet is badly in need of an administrative infrastructure which is able to protect it and channel the fruits of its labours to the national economy.

The success of the new chief will depend largely on his administrative abilities and on how far-reaching his efforts to restructure and stimulate the services under his command will be.

THE "EXPERTS"

Perhaps no other country in the world has produced such a surfeit of experts as those who appeared on the Greek scene following the accident to the "Irene Serenade" in the port of Pylos. With a light-heartedness that knows no precedent, these self-appointed specialists, who include members of the media, have started creating the impression among the public that the tanker was not fully loaded and that somewhere on its way to Pylos it had discharged most of its oil cargo.

None of them stopped to think that there was no place along the line the tanker could have stopped to do this and that there was no delay between its date of departure and date of arrival at Pylos.

Nevertheless, we think it was remiss of the Ministry of Mercantile marine and the ship's owners to refrain from giving assurances from the very start that the ship was indeed fully loaded and that there was no ground for the insinuations that were put forward. The Greek Shipowners' Association should also have reminded the government that it was inexcusable for the state-controlled media to indulge in such practices before the official investigation had been completed.

regular schedules.

The passenger capacity of our cruise ships is very high and it is to be hoped they will operate this year with better results than last year.

CRUISE TRAFFIC

According to figures released by the National Tourist Organisation there was a small rise in cruise passengers to Greece in 1979 but the percentage of cruise passengers compared to the total was slightly less.

From January to November 1979 there were 557,509 arrivals on cruise ships compared to 537,140 in 1978 — an increase of 3.8%. This figure was 9.8% of the total of 5,666,238 arrivals while the percentage in 1978 had been 10.9% of the total.

World tourist traffic in 1979 marked an increase of 4% amounting to 270 million tourists who travelled abroad. This was announced by the Swiss Tourist Federation which based itself on data from the World Tourist Organisation.

THE "SPARTAN" CASE

We believe the Ministry of Mercantile Marine was entirely justified in suspending the registration under Article 13 of the cargo ship "Spartan" which carried a cargo from the Turkish-held port of Famagusta in Cyprus in defiance of United Nations resolutions and orders from the Greek and Cyprus governments and in spite of the fact that other Greek owners had refused to accept this cargo.

Indeed, one Greek firm (Piraeus Chartering owned by the Lelakis Group) which was asked to carry a 10,000 ton cargo from the port of Tampa to Turkish-held Cyprus replied as follows: "We regret we cannot accept this cargo and would like to give you the friendly advice to refrain in future from approaching Greek shipping firms for the transport of similar cargoes."

TOURIST TRAFFIC

Tourist traffic to Greece is expected to increase this year according to expert opinion. Greek cruise ships will no doubt get their share of this increase.

The competition from Soviet cruises ships will nevertheless remain a factor to be reckoned with and so will competition from the airlines, both in terms of charter flights and reg-

SHIP SUPPLIES

An agreement has been reached between the government and the Greek Shipowners' Association on the subject of supplying ships with Greek products as a means of incre-

ANANGEL SHIPPING ENTERPRISES, S.A.

Ακτή Μιαούλη 25
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΛΛΑΓΗ ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ

Από 10ης Μαρτίου λειτουργεῖ τό νέο
Τηλεφωνικό Κέντρο μας μέ αριθμό
4112 511 (10 γραμμές)

asing the country's foreign exchange revenues from shipping.

The agreement calls for a reduction in time-wasting bureaucratic procedures, measures from improving the organisation of supply firms and an improvement in the quality and prices of Greek products.

In order to implement these provisions, the state, the owners and the suppliers must act together to solve all the problems involved. We know for a fact that the suppliers have moved heaven and earth to get the Ministry of Finance to simplify customs procedures for the supply of ships with goods in transit and from the local market.

As long ago as 1978 a work team from the Ministry of finance had made proposals in this respect but nothing has been done about them so far.

We suspect that one of the main stumbling blocks is that several ministries are involved and none of them knows where to start. We should think that the initiative should be taken by the Ministry of Mercantile Marine which should carry it through to the end. Because if we embark on an exchange of documents between the various other ministries any hope of increasing our foreign exchange revenues from this source will be doomed from the start.

THE PIRAEUS MARKET

The following are a selection of fixtures transacted recently through Piraeus shipbroking offices:

SINGLE VOYAGE:

LEFTERO (25,745 d.w.t.): Full cargo of bulk tapioca chips, Ko Sichang to Ghent, \$680,000 lumpsum fios, L/D 14 total days, dem. \$7,000 per day (March 1-25). Acct: C.F.I.D.

LAKY: 11,000 metric tons bagged cement 5% moloo, Varna to Basrah, \$38,30 per metric ton fios, L/D 950/800, dem. \$4,250 per day (Feb. 15-20). Acct: Ceminex.

NOTA K.: 2,500/3,000 cbm logs, New Britain to Monfalcone, \$115 per cbm (part cargo), 7 total days (March 3-15).

MARY K.: 8,250 metric tons steel coils, South France to Corinth, \$15.25 per metric ton fios, L/D 2,500/2,000 (March 7-12).

APOLLON: 4,000 metric tons 5% moloo bulk magnesite, Salvador (Bahia) to Poland, \$37 per metric ton fiot, L/D 1,000/1,500, dem. \$2,000 per day (Feb. 10-25). Acct: Minex (Warsaw).

NAWEZA: min/max. 3,600 metric tons bagged flour (55'), Ravenna to Algeria, \$31 per

metric ton fios, L/D 500/300, dem. \$2,800 per day (Feb. 27-29). Acct: Corticella Industria Molini e Pastifici S.p.A.

TASSOS N. (6,792 d.w.t.): Full cargo sugar in cartons, Malmoe to 1-2 Algeria, \$195,000 lumpsum fios, L/D 600/600, dem. \$3,500 per day net of commission (March 11-13). Acct: Toepfer.

EUROHUNTER: 4,000 metric tons min/max. coffee in bags, San Pedro to 3 Algerian ports, \$65.50 per metric ton sotto palango/free disch., L/D 800/300, dem. \$3,950 per day (Feb. 22 - March 3). Acct: Caltriam.

ELCANDIA (tanker): min/max. 2,850/3,150 metric tons soyabean oil, Lisbon to Tunisia, \$30 per metric ton, L/D 68 hours, dem. \$4,700 per day (Feb. 21-26). Acct: Nidera.

ELCANDIA (tanker): min/max. 3,000/3,150 metric tons crude sunoil bulk, Constanza to Algeria, \$34,25 per metric ton, L/D 100/80 per running hour, dem. \$4,700 per day (March 8-12). Coprosol.

SEAPEARL: 10,000 metric tons TSP, Tampa to Algeria, \$51 per metric ton fio, L/D 1,500/500, dem. \$4,300 per day (March 3-15). Acct: CNAN.

ELMARE (6,831 d.w.t.): Full cargo iron ore in bulk, Nador to Rijeka, \$97,500 lumpsum fiot, L/D 2,500/2,000, dem. \$3,300 per day (March 1-3). Acct: Mineralimpex.

ELENIA: 7,000 metric tons 5% moloo bulk urea, Donaldsonville to Rio Haina, \$20.25 per metric ton fios, L/D 2,500/1,000, dem. \$4,400 per day (March 10-19). Acct: American charterers.

EUROUNITY: 25,000 metric tons 5% bulk wheat, U.S. Gulf to Beirut, \$32 per metric ton frost, L/D 4 days/5,000, dem. \$9,500 per day (March 14-18). Acct: Tradigrain S.A., Geneva.

TIME CHARTER:

ELMANI (14,395 d.w.t., logger/bulker, built 1965, 618,206/597,264 cu. ft. G/B, 13 knots on 22 tons ifo (150 cst) plus 1.5 tons d.o.): \$6,950 per day plus \$ 1,500 per month overtime, delivery Singapore (Feb. 13-18), redelivery West Mediterranean, trip (Broken Hill Propri.).

ELLINA (43,990 d.w.t., built 1967, 1,844,552 cu. ft. grain, 14 knots on 40 tons ifo (1,500") plus 2 tons d.o.): \$11,000 per day plus \$1,500 per month overtime, delivery Esbjerg (Feb. 18-25), redelivery passing Cape Passero, trip (Min. Imp. Exp.)

SEALUCK (11,554 d.w.t., heavy lift liner, built 1961, 614,390/551,480 cu. ft. G/B, 13 knots on 22 tons ifo (180 cst) plus 2 tons d.o.): \$5,450 per day plus \$1,500 per month overti-

me, delivery Chungjin (Feb. 25 - March 10), redelivery Caribbs, option redelivery West Coast South America \$6,450 per day (K.K.K.).

ELMINA (94,465 d.w.t., ore/oil carrier, built 1969, 13.5 knots on 65 tons ifo (180 cst) plus 1.5 tons d.o.): \$18,200 per day, delivery Philippines (March 2-12), redelivery Pohang, trip (Korea Ship. Corp.).

ALEXANDRA (12,616 d.w.t., heavy lift liner, built 1965, 676,360/614,320 cu. ft. G/B, 14 knots on 23 tons ifo (180 cst) plus 2.2 tons d.o.): \$6,200 per day, delivery Flushing (March 3-4), redelivery Mersin or Iskenderun, trip (SGAN).

DINOS M. (69,769 d.w.t., ore/oil carrier, built 1966, 14 knots on 60 tons ifo (180 cst) plus 1.5 tons d.o.): \$17,000 per day, delivery Montevideo (March 6-12), redelivery Poland, trip (Stalexport).

EUROSEA (26,732 d.w.t., geared bulker, built 1977, 1,160,656/1,132,544 cu. ft. G/B, 15 knots on 33 tons ifo (180 cst) plus 2 tons d.o.): \$9,000 per day plus \$ 1,500 per month overtime, delivery passing Muscat (March 1-10), redelivery Savona, trip (Shell coal).

VESSEL (11,800 d.w.t., built 1957, single-decker, 612,400/587,000 cu. ft. G/B, geared): \$5,999 per day, delivery Alexandria (March 20-April 5), redelivery Galatz, trip (Mineralimporexport, Bucharest).

DANIEL (5,638 d.w.t., single, built 1967, 270,000 cu. ft. bale, 12 knots on 11 tons ifo (200") plus 1 ton gasoil): \$2,725 per day, delivery passing Cape Palmas (Liberia), redelivery Continent, trip (Pumice Aggregates).

KRITIAS (14,883 d.w.t., logger/bulker, built 1967, 657,154 cu. ft. bale, 13.5 knots on 24 tons ifo (1000") plus 1.5 tons d.o.): \$5,850 per day, delivery Japan (April 1-21), redelivery Continent (Clover).

KRATINOS (9,700 d.w.t., log carrier, built 1969, 441,000 cu. ft. bale, 13 knots on 18 tons ifo (1000") plus 1.5 tons d.o.): t/c period abt 6-7 months, trading West Africa/Med/Cont, hire \$4,300 per day, delivery Wafrica (March 25-April 25), redelivery Med./Cont. (Sivomar).

ANEMO K. (4,257 d.w.t., log carrier, built 1967, 191,000 cu. ft. bale, 10.5 knots on 8 tons ifo (200") plus 0.6 tons d.o.): 3/3 months period t/c trading Med./Cont., delivery passing Annaba (March 10-20), redelivery Med. Hire: \$2,400 per day.

IRIS (8,525 d.w.t., log carrier, built 1972, 376,200 cu. ft. bale, 12.5 knots, on 17 tons ifo (1000") plus 1.5 tons d.o.): \$4,650 per day, delivery Nigeria (March 2-10), redelivery Italy, trip.





GIANTURIS

GIANTURIS

GIANTURIS

GIANTURIS

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.



πλωτό γέφυρα ΕΛΛΑΣ - Ιταλίας



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

**ΕΓΝΑΤΙΑ – ΑΡΡΙΑ – ΚΑΣΤΑΛΙΑ
ESPRESSO**

Καθημερινές άναχωρήσεις
ἀπό ΠΑΤΡΑ γιά ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ και ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεῖα και

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Άμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341