

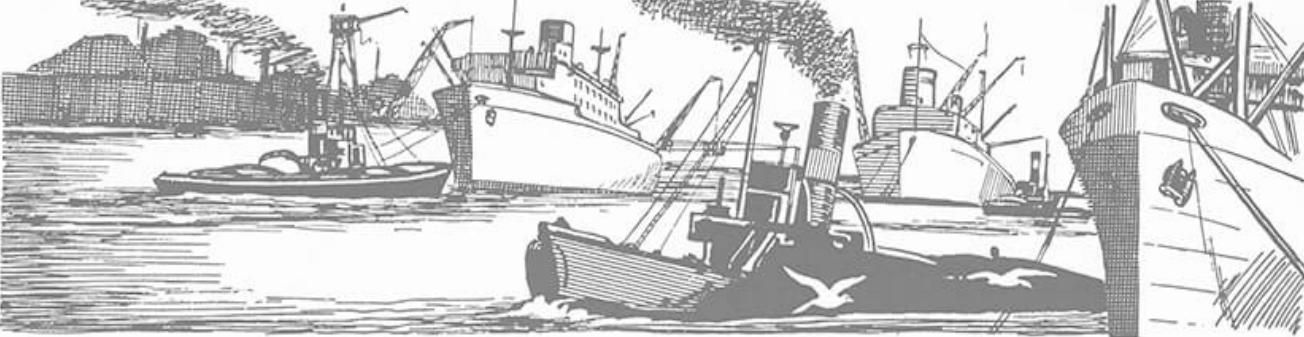
NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1980

Αρ. Φύλλου 1076/835

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ν' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1076/835

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1980

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τό δεκαπενθήμερον

Δ.Ο.Μ. ΚΑΙ ΑΣΙΑΤΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Από την Διεθνή Όμοσπονδίαν Έργατων Μεταφορών ζητείται νά καθορίσει ένα έλάχιστον μισθολόγιον διά τούς άσιατας ναυτικούς που προσλαμβάνονται έπι πλοίων με σημαίας εύκολιας.

Τό νέον μισθολόγιον, τό όποιον προετάθη τό παρελθόν έτος κατά την διάρκεια διασκέψεων τών άσιατικών χωρών-μελών της Δ.Ο.Μ. εις Χόγκ Κόγκ, θά αντιπροσωπεύει τούς μισθούς τών χωρών από τάς όποιας προέρχονται οι ναυτικοί.

Εις τά πλαίσια τής έκστρατείας της κατά τών σημαιών εύκολιας, ή Δ.Ο.Μ. έξαναγκάζει τούς ιδιοκτήτας τών πλοίων υπό σημαιάς εύκολιας νά καταβάλλουν εις τά πληρώματά των τό μέσον μισθολόγιον τών βορειο-Ευρωπαίων ναυτικών.

Τόν παρελθόντα Όκτωβριον, δημως, εις τήν διάσκεψιν τής Στοκχόλμης, οι 'Ασιάται υπεστήριξαν έτι τά κριτήρια διά την καθιέρωσιν ένός διεθνούς μισθολογίου τών ναυτικών δέν ήσαν όρθι, καθώς τά πλοία τών σημαιών εύκολιας έπανδρώνονται ώς έπι τό πλείστον με ναυτικούς από χώρας χαμηλού εισοδήματος. Και έδήλωσαν έτι έναν δέν υπάρχη άναθεώρησης τού διεθνούς μισθολογίου ύπηρχε κίνδυνος διασπάσεως τής Δ.Ο.Μ. και δημιουργίας μιᾶς νέας διμοσηδίας τών έργατων μεταφορών από τάς άσιατικάς χώρας.

Κατόπιν αύτού, ή Δ.Ο.Μ., ή όποια ύποστηριζεται κυρίως από τάς εύρωπαικάς ναυτεργατικάς ένώσεις, συνεφέρησε τήν σύνοδον μιᾶς νέας διασκέψεως διά νά συζητηθή ή άσιατική πρότασις και τήν παραχώρησιν περισσοτέρων δραστηριοτήτων εις τά άσιατικά σωματεία.

Εις τήν διάσκεψιν τού Χόγκ Κόγκ, δημως, ύπεστηριχθή έτι τό μπούκοτάς έναντιον τών πλοίων υπό σημαιάς εύκολιας πρός έξαναγκασμόν τών πλοιοκτήτων νά καταβάλλουν τό εύρωπαικόν μισθολόγιον είναι εις βάρος τών άσιατων ναυτικών, άπεφαίσθη ή σύστασις μιᾶς έπιτροπής, υπό τήν αιγιάλη τής Δ.Ο.Μ., διά νά άσχοληθή με τάς άσιατικάς υποθέσεις. Κύριον έργον τής έπιτροπής θά είναι νά έξετάση τήν δυνατότητα καθιερώσεως ένός ειδικού μισθολογίου διά τούς άσιατας ναυτικούς.

Τά εύρωπαικά ναυτεργατικά συνδικάτα είναι άντιθετα πρός κάθε κίνησιν μειώσεως τού ένιαίου μισθολογίου υπό τής 'Ασιατικής Δ.Ο.Μ. Ισχυρίζονται έτι τά περισσότερα πλοία υπό σημαιάς εύκολιας έλεγχονται από

χος, μηχανικός και ναυκληρος) ή όποια νά καταχωρή τά αποτελέσματα τού έλεγχου εις τό ημερολόγιον, ώστε νά αποδεικνύεται η λειτουργία ή ή μή λειτουργία των κατά τήν συγκεκριμένην χρονικήν περίοδον και διά νά καταπολεμηθή ή «μέθοδος» τών δήθεν έλλειψεων διά νά έπιτυχηνται η άκαιρος απόλυσις, πού φυσικά γίνεται εις βάρος του πλοίου.



ΤΑ ΑΝΤΙΚΙΝΗΤΡΑ

Θά πρέπει νά άπασχολήση άμεσως τό 'Υ. πουργείον Ναυτιλίας ή άκολουθουμένη υπό τού ΟΤΕ τακτική, διότι αι μεθοδευσεις και αι άποφασεις τού 'Οργανισμού Τηλεπικοινωνιών παρεμποδίζουν, τό όλιγάτερον, τήν άσκησην τής ναυτιλιακής έπιχειρησεως από τήν 'Ελλάδα. Συγκεκριμένως, ως μάς καταγγέλλουν, μέχρι πρό τινος, εις περίπτωσιν βλάβης τής συσκευής τού τέλεξ κάποιας έπιχειρησεως — πράγμα σύνηθες — οι ένδιαφερόμενοι μετεβίβαζαν τά τηλεγραφήματά των διά τού τηλεπικοινωνιακού κέντρου Πειραιώς (Καραϊλ και Δημητρίου) μέ χρέωσιν του λογαριασμού τού άριθμου τού τέλεξ πού διαθέτει ή έπιχειρησις. 'Ηδη ο ΟΤΕ κατήργησε τήν διευκόλυνσιν αύτήν τών συνδρομητών τέλεξ και τό τηλεπικοινωνιακόν κέντρον Πειραιώς άποστελει τούς ένδιαφερομένους εις τά τηλεπικοινωνιακόν κέντρον... Όμονοιας. 'Ας παρέμβη συνεπώς τό ύπουργείον Ναυτιλίας διά νά καταργηθή ή έν λόγω άδικαιολόγητος άποφασις τού ΟΤΕ, πού προκαλεί δυσχερείας εις τάς ναυτιλιακάς έπιχειρησεις.



ΘΑ ΚΛΕΙΣΟΥΝ ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ. ΔΙΑ ΤΑ ΥΠΟΣΥΝΤΗΡΟΥΜΕΝΑ

'Ο έπι τών μεταφορών 'Επίτροπος τής Ε.Ο.Κ., κ. Ρίτσαρντ Μπούρκε, άναφερόμενος εις τά ύποσυντηρούμενα πλοία, έτονισεν έτι αι χώραι της Εύρωπαικής Κοινότητος «πρέπει νά όργανωθουν κατά τρόπον έπιτρέποντα τήν άμεσον άναγνώρισιν ένός πλοίου «Substandard» κατά τήν άφιξην του εις λιμένα τής Κοινότητος και νά φροντίζουν πρό τού απόπλου του νά έχη συμμορφωθεί με τάς άπαιτήσεις τών κανονισμών πού έχουν τεθή ήπο τόν ΙΜΚΟ και τό Διεθνές Γραφείον 'Εργασίας».

Πρός τόν σκοπόν αύτόν, ή κ. Μπούρκε συνέστησε τόν έλεγχον τών πιατοποιητικών πλοίων και πληρωμάτος άμεσως μετά τόν κατάπλουν έκαστου σκάφους, ώστε νά καταστούν οι λιμένες τής Ε.Ο.Κ. μια περιοχή εις τήν οποίαν τά ύποσυντηρούμενα πλοία θά εισέρχονται «ύπ» εύθυνη τών».

‘Ως άνεφερεν ό ‘Επιτροπος, σκοπεύει συντομώς νά υποβάλη έπισήμως σχετικήν πρότασιν εις τό έξ ‘Υπουργών Συμβούλιον έν δψει της εισόδου της ‘Ελλάδος εις την Ε.Ο.Κ., μέ την πραγματοποίησιν της όποιας ή Κοινότης θά φθάση νά άντιπροσωπεύτη το 30% τού παγκοσμίου έμπορικου στόλου. Κατά συνέπειαν θά πρέπει νά δοθή ιδιαιτέρα έμφασις εις τά θέματα πουύ άφορούν την ναυτιλίαν.

Εις το σημείον αύτό δέον νά άναφερθή ότι έγητηθή άπό την Βρετανικήν κυβέρνησην όπως, έν δψει της προσεχούς εισόδου της ‘Ελλάδος εις τάς Εύρωπακάς Κοινότητας. Άσκηση πιέσεις πρός την έλληνικήν κυβέρνησην διά νά βελτιώση τά ‘στάνταρντς’ της Ναυτιλίας της.

Έπισημαίνεται ότι, κατόπιν άποφάσεως τού άνωτάτου δικαστηρίου της Κοινότητος, οι κανόνες του Συμφώνου της Ρώμης ισχύουν και διά την ναυτιλίαν — ένα τομέα εις τόν όποιον μέχρι πρό τινος έκαστη χώρα μέλος της Ε.Ο.Κ. ήδύνατο νά άκολουθη άνεξάρτητον πολιτικήν.

ΑΠΙΣΤΕΥΤΟΝ

Μάς καταγγέλλεται ότι πλοιάρχος ύπό ‘Ελληνικήν σημαίαν σκάφους έγκατελειψε

τό πλοίον και τήν πλοιαρχίαν, αφού άφησε ένα σημείωμα πρός τόν υποπλοίαρχον μέ τόν όποιον τού άνηγγειλλε ότι είναι άσθενής. Προηγουμένως όμως είχε φροντίσει νά άπολύσει και τόν υιόν του, τόν όποιον είχε παρακαλέσει νά ναυτολογήση έπι τού πλοίου και έπι πλέον είχε ζητήσει άπό την πλοιοκτήτην έταιριαν διά τάς ανάγκας τού πλωματού. ‘Άλλα έκεινο πού έχει ιδιαιτέρων σημασίαν είναι τό γεγονός ότι ό έν λόγω πλοιάρχος έγκατελειψε τό πλοίον καθ’ τήν στιγμήν τό σκάφος εύρισκετο εις τήν μίαν λεκάνην διαύλου και έπρόκειτο νά εισέλθη εις τήν έπομένην και ό υποπλοίαρχος άντελθη θή τήν άπουσιαν τού πλοιάρχου θάντον έζητησεν άρηγίας.

Ασφαλώς πρόκειται περί πρωτοφανούς περιπτώσεως, η όποια όμως, καθ’ ήμάς, είναι ένδεικτική διά τό πού έδηγούμεθα: ‘Όταν είς πλοιάρχος συμπεριφέρεται κατ’ αύτον τόν τρόπον τί νά άναμένη κανείς πλέον άπό τόν συρφετόν πού έχει συγκεντρωθή εις τά πλοία; Δι’ δ’ φρονούμεν ότι τό ‘Υπουργείον άφειλε νά ξέταση μέ τήν μεγαλυτέρων αυτηρότητα τήν περιπτώσιν αύτήν, και τό αυτό καθήκον έχει και ή ‘Ενωσις Πλοιάρχων διά νά προστατεύση τό κύρος τών πραγματικών μοχθούντων πλοιάρχων και μελών της.

Ειμεθα εις τήν διάθεσιν οίουδήποτε διά τήν παροχήν περισσοτέρων πληροφοριών έπι τού προκειμένου.

ΟΡΩΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

‘Επικροτούμεν τήν άποφασιν τού κ. ‘Υπουργού νά άνατεθή εις το ‘Ανακριτικόν Συμβούλιον Ναυτικών Ατυχημάτων ή διενέργειας άπ’ εύθειας τακτικής άνακρισεως πρός διαπίστωσιν τών αιτίων και τών συνθηκών τής αυτάνδρου βιθίσεως τού φορτηγού ‘Μαρία Μπακολίτσα’, τήν 1ην Μαρτίου, εις άποστασιν τεσσαράκοντα μιλών άπό τόν λιμένα Κωνστάντζας τής Ρουμανίας. ‘Επικροτούμεν έπισης και τήν γενομένην έπι τού θέματος αύτού άνακρινώσιν εις τήν όποιαν ύπογραμμίζεται ότι ή άνάθεσις εις τό ΑΣΝΑ τής άπ’ εύθειας διενέργειας τακτικής άνακρισεως έγενε τό λόγω τής σοβαρότητος και τής ίδιομορφίας τού ναυτικού αύτού άτυχήματος, ώστε, προσθέτομεν ήμετις, νά πάση ή άνευθυνολογία τών πάσης φύσεως ‘ειδικών’, πού οπεύδουν νά έμφανισθούν άπό τών στηλών τού άθηναϊκού τύπου εις κάθε ναυτικόν άτυχημα και νά διατυπώσουν κάθε ειδους άπονοήματα πού θίγουν εις τό σύνολον τής τήν ‘Ελληνικήν Ναυτιλίαν.

Παραλλήλως όμως έπισημαίνεται και μία παραδειψις, σημαντικωτάτη, καθ’ ήμάς, τού ‘Υπουργείου, εις τό θέμα τού άτυχήματος τού δεξαμενοπλοίου ‘Αιρόνης Σερενέντη’ εις τήν Πύλον. ‘Απεκαλύφθη ήδη ότι τό ‘Υπουργείον είχε εις τήν διάθεσιν του μίαν έπιστολήν τού Γενικού Διευθυντού τής WEST OF ENGLAND MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION (LONDON) κ. BESSEMER CLARK εις τήν όποιαν ύπεγραμμίζεται ότι οι ασφαλισταί ούδεμίαν σημασίαν έδωσαν εις τάς φήμας — προβληθείσας έντονων και ύπο τών κρατικών μέσων ένημερώσεως — περί έλλειψεως φορτίου εις τό σκάφος και έτονίζετο ότι ήμετις (οι ασφαλισταί) είμεθα βέβαιοι ότι τό πλοίον ήτο πλήρες φορτίου κατά τήν άφιξην του εις τήν Πύλον. Τό ‘Υπουργείον δχι άπλως δέν έδωσε εις τήν δημοσιότητα τήν έν λόγω έπιστολήν — πού έθετε τά πράγματα εις τήν θέσιν των και άπεστομων τούς ‘ειδικούς’ τών άθηναϊκων έφημεριδων και τών κρατικών μέσων ένημερώσεως — άλλα άντιθέτως τήν έκρατησης μυστικήν. Διατί: ‘Η Ναυτιλία, ή γενικώτερα προστασία τής όποια είναι έργον τού ‘Υπουργείου, πού είναι λαλίστατον διά τού ‘ψύλλου πήδημα’, άξιωνε μίαν σαφή άπαντησιν.

ΑΦΕΛΛΗΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ‘ΖΗΤΟΥΝΤΑΙ’

Κινδύνους άφελληνισμού τής ‘Εμπορικής μας ναυτιλίας, κατηγγειλαν εις τήν Βουλήν, οί κ.κ. Γρ. Κασιμάτης, Α. Φιλιππούπολος, Κ. Παπαχρήστος και Α. Φωτήλας τού ΠΑΣΟΚ, άναπτυσσόντες τήν σχετικήν έπερώτησίν των. Ειδικώτερον έτονίσαν ότι δημιουργούνται σοβαρά προβλήματα, άτινα δηγούντων εις τόν άφελληνισμόν τής ναυτιλίας μας και έχει δημιουργηθῆ, έν καθεστώς άντικινήτων πού άποτελείται άπό τούς χαμηλούς μισθούς κλπ.

Καί δσον άφορά εις τά άντικινήτρα διά τήν προσέλευσιν τών νέων πρός τήν θάλασσαν, έχουσι λεχθή πολλά και κατά κόρον, ώστε νά έχαγεται τό συμπέρασμα ότι τό φαινόμενον είναι παγκόσμιον και πλήττει κυρίως τάς άνεπτυγμένας χώρας με τό τρομερόν κατ’ άναγκην συμπέρασμα, ότι τό μέλλον της παγκοσμίου ναυτιλίας άνηκει εις τάς πτωχάς άναπτυσσόμενας χώρας με τάς άφθονους έργατικάς χειράς, αίτινες άναζητούν διέξοδον και λύσιν τήν θάλασσαν. Φυσικά ή διεργασία αύτη θά είναι βραδεία πλήν τά πρώτα συμπτώματα ένεφανίσθησαν. Τό περίφημον 40/20 τής ‘Ούνκταντ’ είναι τό πρώτων νέφος.

Τώρα δσον άφορά εις τούς χαμηλούς μισθούς τούς οποίους άνεφερον οί κ.κ. Βου-

**ΕΘΝΙΚΗ
ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**
ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ
ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ
ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Καταθέσεις ύψηλότοκες σέ ξένο συνάλλαγμα

Πλήρη άσφαλεια τῶν χρημάτων τους

Δάνεια στεγαστικά μέ πολύ εύνοικούς όρους
μέχρι 2.000.000 δρχ.

‘Αποκτήσετε τό σπίτι σας στήν ‘Ελλάδα
μέ τό

ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ
ΤΗΣ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

λευταί τοῦ ΠΑΣΟΚ, δις μάς ἐπιτραπή νά τούς παραπέμψωμεν εἰς τάς εἰσόδους τῶν ναυτιλιακῶν γραφείων όπου εἰς τάς «μικράς αὐτοκολλήτους ἀγγελίας «ZHTOYNTAI» ἀνεγνώσαμεν διτοῦ:

«Ζητεῖται θαλαμηπόλος διά φορτηγόν κλπ. μισθός Δρχ. 65.000».

«Οπερ σημαίνει διτοῦ ἡ ἐλλειψις ἐλληνικῶν πληρωμάτων δέν είναι θέμα μισθοδοσίας, δισσον ἀπομαστεύσων ἐλλήνων οἰτινές είναι διατεθειμένοι ν' ἀκολουθήσουν τὸ ναυτικόν ἐπάγγελμα ἔγκαταλείποντες τὸν εύδαιμονισμόν τῆς Ἑρῆς».

Ο ΑΦΑΝΗΣ ΝΑΥΤΗΣ

Εἰς σύσκεψιν γενομένην εἰς τὸ Γενικόν Επιτελείον Ναυτικού, εἰς ἥν μετέσχων ἀρμόδιοι παράγοντες, ἀπεφασίσθη δῶπων αἱ ἐφετεῖναι ἔορταὶ τῆς Ναυτικῆς ἐβδομάδος διεξαχθοῦν μεταξὺ 6 — 13 Ιουλίου. Ἡ ἐβδομάδα αὕτη ἔχει ἀπό πολλῶν ἐτῶν καθιερωθῆ ὡς ἐκδήλωσις καὶ προβολὴ τῆς ναυτικότητος τῆς φυλᾶς μας καὶ τῆς ἐπιδόσεως τοῦ «Ἐλληνοῦς εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα».

Τοῦτο μάς δίδει τὴν εὐκαιρίαν νά ἀναφερθῶμεν καὶ πάλιν εἰς τὸ μνημεῖον τοῦ «Ἀφανούς ναύτου» τῆς Σύρου, διπέρ, καίτοι πρό πολλοῦ ἔτοιμον, ἀναμένει τὰ ἐπίσημα ἀποκαλυπτήρια.

Τάς δαπάνας ἀνεγέρσεως τοῦ μνημείου τούτου ἐκάλυψεν ὡς γνωστόν ἡ οἰκογένεια Ν. Ι. Γουλανδρή καὶ μικρόν μερός τούτων ἐρανικά εἰσφοραὶ τῶν ναυτικῶν τῆς Σύρου.

Ἐσχάτως ὁ συνεργάτης μας κ. Γ. Φρέρης ἀνεκίνησεν τὸ θέμα τῶν ἀποκαλυπτηρίων καὶ διεμαρτυρήθη διά τὴν καθυστέρησιν ὡς τελείως ἀδικαιολόγητον. Ὁ Δήμαρχος Ἐρμουπόλεως ἔξειστης παροφοριῶν αἴτινες τοῦ ἐδόθησαν παρηρμηνεύσεν ὡρισμένας σκέψεις τῆς κ. Χάρο Γουλανδρή μὲ συνέπειαν νά ἀνταλλαγοῦν τηλεγραφήματα, εἰς ἃ τονίζεται διτοῦ ἐπιθυμία τῆς οἰκογένειας Ν. Γουλανδρή είναι ἡ κατά τὸ δυνατόν συντομώτερον τελετὴ τῶν ἀποκαλυπτηρίων.

Ἡ προσεχῆς «Ναυτική ἐβδομάδα» είναι ἡ καλλιέρα εὐκαιρία τῆς τελέσεως τῶν. Ἀπευθυνόμεθα εἰς τὸ Γεν. Ἐπιτ. Ναυτικοῦ, διπέρ ἔχει καὶ τὴν πρωτοβουλίαν διά τὰς ἔορτάς τῆς Ναυτικῆς ἐβδομάδος δῶπων ἐπέμβη δῶμοῦ μετά τοῦ ὑπουργείου Ε.Ν. ἵνα λήξει οὕτω μία ἀπαράδεκτος ἐκκρεμότης καὶ ἀποδοθῆ ἐπί τέλους ὁ ἀρμόζων φόρος τιμῆς πρός τὸν ἀφανῆ Συριανόν ναύτην.

ΠΥΛΟΣ ΚΑΙ ΣΟΥΖΕΣ

Μία προοδευτική κάμψις τῶν προσεγγίσεων πλοίων εἰς τὴν Πύλον παρατείρει κατά τὰ τελευταῖα ἑτη, διγνωστὸν πού ὄφειλομένη, πού ὄπωσδήποτε πρέπει νά ἀπασχολήσητο τὸ «Υπουργείον Ε.Ν. Οὕτω τά καταπλεύσαντα εἰς Πύλον πλοία, σχεδόν ἀπαντά πρός ἀνεφοδιασμόν καὶ ἀλλαγήν πληρωμάτος, ἀνῆλθον τὸ 1977 εἰς 793, τὸ 1978 εἰς 733 καὶ τὸ 1979 εἰς 607. Μεταξύ τῶν 1977 καὶ 1979 ἐσημειώθη μία μείωσις τῶν κατάπλων κατά 23,46%. Τό πράγμα καθίσταται κάπως περίεργον, ἐάν ἀναλογισθῇ κανεὶς τὴν μεγάλην κίνησιν τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, ἀπό τὴν ὅποιαν διῆλθον 84.000 πλοία κατά τὸ χρονικὸν διάστημα 5 Ιουνίου 1975, διετέλειούργησεν, μέχρι τέλους τοῦ 1979. Διδοῦτος γνωστόν, ἡ ἐπαναλειτουργία τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ ὡς καὶ ἡ ἐκβάθυνσις καὶ διαπλάτυνσις τῆς διαδραματίζουν ἀποφασιστικό ρόλον διά τὴν Ἐλλάδα, εἰς τὴν προσπάθειάν της δῶπων ἀναδειχθῇ διαμετακομιστικὸν κέντρον διεθνούς ἀκτινοβολίας, ὡς καὶ διά τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐθνικῆς ναυτιλιακῆς της ὑπόδομῆς εἰς πλειστους δουσις τομεῖς (ἐπισκευαί, ἀνεφοδιασμός κλπ.).

Αὐτονότοτος, λοιπόν, ἡ σημασία τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ διά τὴν χώραν μας, ἡ ὅποια πρέπει νά προσελκύῃ πάντοτε τὸ ιδιαιτερον ἐνδιαφέρον μας, λαμβανομένου ὑπ' ὅψιν διτοῦ

εύρισκεται εἰς τούς πόδας μας. Ἀρκεῖ νά ἀναλογισθῇ κανεὶς τὸ ἀμέριστον ἐνδιαφέρον πού ἐπιδεικνύει ἡ μακρυνή ἱστορία διά τὸ Σουέζ, πού τὸ βλέπει ὡς μίαν θαλασσίαν δόδον, διευκολύνουσαν τὸ ἐξωτερικὸν τῆς ἐμπόριον. Οὕτω εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔπους ὁ Ἰάπων «Υπουργός Μεταφορῶν κ. Οὐζαμπούρος Τσιάκι είχεν δηλώσει διτοῦ ἡ ἱστορία κυρρενησιαὶ προετοίμαζεν τὴν χορήγησιν τεχνικῆς καὶ οἰκονομικῆς βοηθείας εἰς τὴν Αίγυπτον πρός τὸν σκοπόν διευρύνσεως τῆς Διώρυγος.

«Ἀνάλογον ἐνδιαφέρον ἐπιδεικνύουν καὶ αἱ διεθνεῖς ἑταιρεῖαι πετρελαιοῦ δηπων ἡ Σέλλα καὶ ἡ Β.Ρ., αἱ ὅποιαι εύρισκονται εἰς ἐπαφήν με τὰς Αίγυπτιακὰς Ἀρχὰς διά τὴν διεύρυνσιν τῆς Διώρυγος. Τὰ ὑφιστάμενα σχέδια προβλέπουν ἐκβάθυνσιν ἀπό 38 εἰς 55 πόδας, ὡς καὶ διαπλάτυνσιν ἰκανήν νά ἔχεισθαι τὴν διπλήν διαδρομήν τῆς Διώρυγος. Αἱ ψηφαὶ τιμᾶι τοῦ πετρελαιού, πού κατέστησαν τὸ κόστος τῶν καυσίμων τὸ κυριαρχοῦν εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων, ὀδηγοῦν εἰς τὴν εὔρυτέραν δυνατήν ἀξιοποίησιν τῆς ὑδατίνης δῦο τοῦ Σουέζ. Ἰδού, λοιπόν, ἐνας πρόσθετος παράγων πού ἐπιβάλλει τὴν ταχυτέραν δυνατήν προπαρασκευήν τῆς Ἐλλάδος, πού ἔναν δεόντων προετοίμασθη. Θά ἀποκομίσῃ τεράστια συναλλαγματικά ὀφέλη, ἐπωφελουμένη τῆς γεωγραφικῆς τῆς θέσεως καὶ τοῦ Ἐλληνοκτήτου δύκου, πού διαπλέει τὴν διώρυγα.

ΤΟ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 1 ΠΡΟΒΛΗΜΑ

«Ο «Υπουργός Συντονισμοῦ κ. Κ. Μητσοτάκης ὁ διμιλών κατά τὴν ἐναρκτήριον συνεδρίασιν τοῦ 2ου Πανελλήνιου «Εξαγωγικού Συνεδρίου, πού ὠργανώθη μέ πρωτοβουλίαν τοῦ Πανελλήνιου Συνδέσμου «Εξαγωγέων, εἶπε πολλά τὰ ἐνδιαφέροντα διά τὴν ἐθνικήν μας

οἰκονομίαν καὶ τὰς ἔξαγωγάς της, ἀπό τὰ διαμετακομίσθαι τὰ κάτωθι δύο:

α) «Ἡ ἐνίσχυσις τῶν ἔξαγωγῶν είναι ὁ πρώτος στόχος, ἀφ' οὐ συνδέεται μὲ τὴν λύσην τοῦ προβλήματος τοῦ ἴσοις ημέρων, πού είναι ἀσφαλῶς τὸ ὑπ' ἀριθμ. 1 πρόβλημα μας.

β) Δια νά ἔξαγωμεν πρέπει πρώτον νά παράγωμεν. Καὶ τὸ ἐρώτημα είναι ἐάν ἡ θεαματική ὁδος τῶν ἔξαγωγῶν ἐντός τῆς 10ετίας πού μάς ἔρχεται, εἰς τὴν ὁποίαν προσβλέπομεν, ἡμπορεῖ νά τροφοδοτηθῇ ἀπό τὴν Ἐλληνική παραγωγήν. Καὶ ἡ ἀπάντησις τοῦ κ. «Υπουργοῦ εἰς τὸ ἐρώτημα πού ἔθεσεν ὁ ἴδιος εἰς τὸν ἔαυτον τοῦ ἡτο: «Φοβούμαι διχ. Ἡδη πολλοὶ καὶ κλάδοι τῆς Ἐλληνικῆς βιομηχανίας ἔχουν ἔξαντλήσει τὰ ὅρια δυναμικότητός τους».

Είναι ἀναμφισβήτητον διτοῦ ἡ νέα δεκαετία περὶ τῆς ὁποίας ὁμίλησεν καὶ ὁ κ. Κ. Μητσοτάκης, ἀπό πλευρᾶς ισοζυγίου ἐξωτερικῶν πληρωμῶν ἀρχίζει μὲ δυσμενεῖς προϋποθέσεις καὶ σοβαρά προβλήματα. «Ἀλλ' αἱ πρόσφατοι αὐταὶ ύπευθυνοὶ διαποτώσεις τοῦ κ. «Υπουργοῦ Συντονισμοῦ, πού δέν είναι καὶ πολὺ αἰσιόδοξοι, ὀδηγοῦν ἀυτομάτως τὴν σκέψην ὅλων μας εἰς τὰς ἐναλλακτικὰς λύσεις, ἔδην ὑπάρχουν. Καὶ διά τὴν Ἐλλάδα χάρις εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ τούς ἀνθρώπους της, εύτυχως ὑπάρχουν.

Είναι αἱ δεκάδες χιλιάδων κεναὶ θέσεις πού αὐτήν τὴν στιγμήν ὑπάρχουν εἰς τὰ πλοία, ἀναμένουσα εἰς μάτην τούς συμπατριώτας μας διά νά τὰς καλύψουν, καταλαμβανόμεναι ἀπό ἀλλοδαπούς. Τὸ «Υπουργείον Ε.Ν. μόλις πρὸ ἡμερῶν ἀνεκοίνωσεν διτοῦ ἡ δύναμις τῆς ὑπὸ Ἐλληνικήν σημαίαν ναυτιλίας ἀνῆλθεν τὴν 31ην Ἰανουαρίου ἐ.ε. εἰς 3.963 πλοία, ὀλικῆς χωρητικότητος 49.187.143 κόρων, ἔναντι 3.771 πλοίων — 35.198.066 κόρων τῆς ἀντιστοίχου ἡμερομηνίας κατά τὸ 1979. Τί νά τὴν κάνωμεν αὐτήν



**INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.**

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON	BALBOA / PANAMA CITY
CABLE: TONIO COLON	CABLE: TONIO PANAMA
TELEX: 3485072	TELEX: 3480042 - 3282068
TELEPHONE: Colon 45-0127	TELEPHONE: Panama 23-9920
45-0137, 45-0128	MAILING ADDRESS: P.O.Box 6-4000
MAILING ADDRESS: P.O.Box 443	El Dorado
Colon, R. Panama	Panama, R. Panama
PROVISIONS DECK SUPPLIES DUTY - FREE LIQUORS	CHARTS & NAUTICAL AIDS ELECTRIC APPLIANCES DUTY - FREE WAREHOUSE
RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16	
24 HOUR SERVICE	
COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED	

τήν αὐξησιν, όταν δέν την αξιοποιούμε έπ' ώφελεία τού δύετάου συναλλαγματικού μας προβλήματος; Τό Γενικόν Συμβούλιον της Βρεταννικής Ναυτιλίας είς τελευταιαν ἔκθεσιν του υπεγράμμισεν, ότι έαν συνεχισθή μείωσις τού ἐμπορικού στόλου τού "Ηνωμένου Βασιλείου, αἱ δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις ἀπό πλευρᾶς συναλλαγματικούς διά την Βρεταννικήν οἰκονομίαν θά είναι σοβαραί, που ἡδη ἥρχισαν νά φαίνωνται. Ἐμεινά ἔχομεν ἀντιθέτον, εύνοϊκον αὔξητικον φαινόμενον, πού παραμένει ἀναξιοπόίητον, παρά την δραματικήν συναλλαγματικήν μας στενότητα. Πολύ ὄρθως τό Κράτος είχε και ἔχει κατά νοῦν τήν ἔξυγιανσιν τού ἐμπορικού μας ισοζυγίου. Ὁφειλει νά ἐπιμείνη πάρα τάς δυσκολίας πού ἀντιμετωπίζει είς τάς ἐπιδύξεις του. Μέ μόνην δύως την ἐπιμονήν δέν λύεται τό πρόβλημα, διότι πλήν τῶν ἑσωτερικῶν λόγων, ὀφειλούμενων είς τάς στασιμότητας τῶν ἐπενδύσεων και τῆν βαθμίαιαν ἔξαντλησιν τῶν περιθωρίων προσφορᾶς βιομηχανικῶν προϊόντων είς τάς ἔξωτερικάς ἀγοράς, προστίθενται και αἱ εύνοικαί συνθήκαι ζητήσεως προϊόντων είς τήν ἀλλοδαπήν. Ἀπαιτεῖται νέα ἔξαγωγική προσπάθεια ἀλλής μορφής. Ἡ ἔξαγωγή ὑπηρεσιῶν, διότι τοιάτι είναι ή ναυτολόγησις είς τά πλοία μας. Ὁπως διά τάς ἐπενδύσεις και τάς ἔξαγωγάς πασχίζει τό Κράτος νά θεσπίσῃ ἐλκυστικά κίνητρα, ἀς πράξη τό ίδιον και διά την Ναυτιλίαν. Μέ ημιμέτρα ή μεμονωμένας και ἀσυνδέους λύσεις δέν λύεται τό πρόβλημα, πού έαν ἐπιλυθή, θά είναι ή υπ' ἀριθμ. 1 λύσις ἀμέσου ἀπόδοσεως είς τό υπ' ἀριθμ. 1 πρόβλημα. Ἀλλά θά είναι λύσις και είς τό δύεταν πρόβλημα τής ἐλλείψεως πληρωμάτων. Πρωτίστως, λοιπόν, είς τό Κράτος ἐναπόκειται νά πείση τούς "Ἐλληνας ὅπως ὁδεύσουν είς τά πλοία, συμπαροματούντος βεβαίως και τούς ἐφοπλισμού.

ΔΙΑΤΙ ΕΞΑΙΡΟΥΝΤΑΙ:

Αἱ ἐπισκευαὶ τῶν πλοίων ἐν "Ἐλλάδι και ὁ ἀνεφοδιασμός τής Ναυτιλίας μας δι' "Ἐλληνικῶν προϊόντων περιελήφθησαν είς τούς κοινούς στόχους Κράτους και "Ἐνώσεως "Ἐλλήνων "Ἐφοπλιστῶν διά την ἐντός τού 1980 αἰσθητήν αὐξησιν τής ναυτιλιακής συναλλαγματικής ροής πρός την χώραν.

Ἡ ικανοποίησις τής ἐπιδύξεως αὐτής κατά πολὺ θά πρωθεύσητο ἀπό μιαν πλήρη στατιστικήν παρακολούθησιν τῶν δύο αὐτῶν παραναυτιλιακῶν δραστηριοτήτων, ἡ ὥποια μέχρι τώρα, ἀγνωστον διά ποιὸν λόγον, δέν γίνεται. Συγκεκριμένως είς τήν γενικήν ναυτιλιακήν κηνησιν τῶν λιμένων τῆς χώρας, τήν ἀπεικονίζουμένην κατ' ἔτος εἰς τήν Στατιστικήν Ἐπετηρίδα τής "Ἐλλάδος, ὡς ρητώς ἀναφέρεται, δέν περιλαμβάνονται τά κατα-

πλέοντα πλοῖα δι' ἐπισκευήν, ἀνεφοδιασμόν κλπ.

Εἶναι πλέον ἡ βέβαιον ὅτι μόνον ἡ στατιστική πληροφόρησις δύναται νά ὅδηγήσῃ τό Κράτος εἰς ἔναν σωστόν προγραμματισμόν ὑποδομῆς και ἀναπτύξεως διά τούς δύο αὐτούς τομεῖς, ὁ ὥποιος, μέ την σειράν του, θά ὑποβοηθήσῃ τήν ιδιωτικήν πρωτοβουλίαν ὥπως κλιμακώσῃ τήν συναφή ἐπιχειρηματικήν της δραστηριότητα ἐπ' ὧφελεία τῆς έθνικῆς μας οἰκονομίας. "Ἄς μη νομισθῇ ὅτι πρόκειται περὶ παρωνυχίδος. Μόνον εἰς τήν Πύλον τά προσεγγίσαντα κατά τό 1979 πλοῖα ὑπερβέθησαν τά 600, τά πλειστά τῶν ὥποιων κατέπλευσαν δι' ἀνεφοδιασμόν.

Εἰς τά πλαίσια τής ἀναληφθείσης στατιστικῆς προσπαθείας τού YEN είναι ἐπιβεβλημένον, ὥπως περιληφθοῦν και οι δύο αὐτοί στόχοι, ἀπό τούς ὥποιους πολλά προσδοκά-κα ἡ ἔθνική μας οἰκονομία.

"Ἀλλώς τε τή τελευταία ἐγκύκλιος τού "Ὑπουργείου E.N. διά τής ὥποιας ὥριζεται ὅτι δέν ἀπαιτεῖται ἐλευθεροκοινωνία διά τά πλοῖα τά προσεγγίζοντα είς λιμένας τῆς χώρας πρός ἀνεφοδιασμόν (καύσιμα — τροφοφόδια), ἀναμένεται νά συμβάλῃ είς τήν αὔξησιν τῶν κατάπλων πλοίων πρός ἀνεφοδιασμόν.

NAYTIKA ATYXHMATA

"Ημεροήσια ἐφημερίς δημοσιεύει σειράν δρθρών, ὅτινα ἀναφέρονται είς τά θαλάσσια ἀτυχήματα, παραθέτουσα ἀριθμούς, στατιστικάς και λοιπά στοιχεία. "Ἐντυπωσιακόν στοιχείον ἐκ τής δῆλης ἀρθρογραφίας αἱ σκέψεις τού πλοιάρχου κ. "Άλεκου Βιντζηλαίου, διστις τοποθετεῖ τήν αιτίαν τῶν ἀτυχημάτων ὡς προερχομένην ἀπό τήν "στεριάν". "Ιδού τί λέγει ὁ κ. Βιντζηλαίος:

"Ἡ πρωταρχική αἵτια — λέει — τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων ἔκινανται ἀπό τήν κακή σύνθεση τῶν πληρωμάτων. Δηλαδή, τό πλοϊο ἐπανδρώνεται μὲν ναύτες πού δέν είναι σέ θέση ὅταν βρεθούν μπροστά στόν κίνδυνον νά ἀντιδράσουν σωστά. Δέν είναι σέ θέση νά προετοιμάσουν τού καράβη, νά τοποθετήσουν στήν κανονική θέση το φορτίο, νά ἐλέγχουν κάθε τι πού θά μπορούσε νά δημιουργήσει τήν δυσκολία. Δέν ξέρουν πώς σβήνει μιά μικρή φωτιά ἡ δέν μπορούν νά κατεβάσουν τίς βάρκες ὅταν φτάσει ἡ κρίσιμη στιγμή. "Ἡ κακή σύνθεση ὑπάρχει γιατί σήμερα ἀπουσιάζουν οι σωστά ἐκπαιδευμένοι ναυτικοί. "Ἡ ἐκπαίδευση ἐπρεπε νά γινόταν μὲ βάση τό σημερινό πλοϊο μέ τά σημερινά μέσα και τίς ἀνάγκες του.

"Γιά παράδειγμα, ἀν παρουσιαστεῖ βλάβη σέ ἔνανταρ κανένας ἀπό τό πλήρωμα δέν είναι σέ θέση νά τό ἐπισκευάσει, γιατί οι νέοι πού ἀποφοιτοῦν ἀπό τίς σχολές ἐμπορ-

πλοιάρχων δέν ἀποκτούν ποτέ τέτοιες εἰδικότητες.

"Τήν εὔθυνη γι' αὐτή τήν κατάσταση φέρνει ἔξ ολοκλήρου ὁ κρατικός φορέας. "Ο φορέας πού ἀδιαφορεῖ γιά τήν ἐφαρμογή τῶν κανονισμῶν. Πού ἀδιαφορεῖ διν γίνονται γυμνάσια στά καράβια δημοσίες ἐκείνοι τής καθέλκυσης τῶν λεμβών πού είναι ἀποφασιστικῆς σημασίας.

"Γιά νά μειωθούν τά ἀτυχήματα θά πρεπει νά γίνονται συχνές ὑποχρεωτικές διαλέξεις στά πληρώματα, θά πρεπει δσοι ἀποφασίζουν νά μπαρκάρουν νά δέχουν πραγματική ἀγάπη γιά τό ἐπάγγελμα ώστε νά γίνονται πραγματικοί ναύτες. "Οταν κάποτε κατορθώσουμε νά ἀνεβάσουμε τήν ποιότητα τῶν πληρωμάτων, τότε σίγουρα οι ἀπώλειες τής ναυτιλίας μας θά μειωθούν κατακόρυφα.

"Ἄλλα γιά νά στραφούν πρός τήν θάλασσα οι νέοι δινθρωποί πού ἔχουν πραγματικές δυνατότητες νά γίνουν καλοί ναυτικοί πρέπει τό κράτος νά τούς δώσει κίνητρα, γιατί σήμερα μέ τίς συνθήκες πού ἔπικρατούν τό δύνειρο ἀκόμα και τού ἀληθινού ἐπαγγελμάτια ναυτικού είναι νά παρατήσει τό καράβι διν γίνεται νά παρίτερα. "Ο χρόνος συντάξεως είναι μεγάλος. Μεγάλη και ἡ ἐπιστία ὑπηρεσία στά βαπόρια και τά πετρελαιοφόρα. "Ο ναυτικός ζητάει σήμερα τό ἐπίδομα τού ἀνθυγειον ἐπαγγελμάτος. Θέλει περισσότερη και σωστή ιατρική περιθαλψη γιά τον έαυτό του και τήν οικογένειά του. Ζητάει νά ἔχει σωθούν οι μισθοί συμβάσεως μέ τόν πραγματικό μισθό. Ζητάει νά τόν ἀντιμετωπίζουν οι τελωνειακοί και οι "Αρχές, μέ ἐμπιστοσύνη και με εύγενεια. Μά πάνω ὅπλα δύλει νά νοιάσει και αύτός σάν πραγματικός "Ελληνας πολίτης. Θέλει νά ψηφίζουν δολοί οι ναυτικοί τού κόσμου. Μόνο οι "Ελλήνες καταδικάζονται σέ στέρηση τῶν πολιτικῶν τους δικαιωμάτων ἀπό τήν στιγμή πού ἀποφασίζουν νά μπαρκάρουν. Αύτά τά κίνητρα θά δέχονται κοντά στή θάλασσα νέο αἷμα. "Ανθρώπους μορφωμένους ἀποφασιμένους, ικανούς..."

Τάς ἐκτεθείσας ἀπόφεις τού κ. Βιντζηλαίου εύρισκομεν κατά τό μεγαλύτερον ποσοστό ὅρθας και ἀξιοπαρατηρήσους. Και δέν ἔχει καθόλου διδικον, δέν κατορθώύττει "ὅτι δέν πιστεύει πώς τό πλοϊο ἀπό μόνο του συθύνεται γιά δλες τίς θαλάσσιες τραγωδίες".

"Ημεῖς ἔξαγομεν τό συμπέρασμα δτι ἡ ἐλληπής ναυτική ἐκπαίδευσις είς δλας τάς εἰδικότητας μετέχει τῶν εύθυνών, διότι είς τό κατώφλιον τού 21ου αιώνος ἐκπαιδεύομεν νέους ἀκολουθούντες συστήματα ἀπηρχαμένα, ἀλλά και είς τήν ἐλλειψιν ἔξειδικευμένου διδακτικού προσωπικού.

H THLEPIKOINOMIA

Εἰς τό "Εύγενείδειον "Ιδρυμα" ἐγένετο τό Συνέδριον Τηλεπικοινωνιακῶν βελτιώσεων, είς τό όποιον συμμετέχουν ἐκπρόσωποι τῶν συναφῶν πρός τάς τηλεπικοινωνίας παραγόντων. "Ἐπι κεφαλῆς δλων ὁ OTE, δστις είναι και ὁ κυριωτέρος φορεύς τής έπικοινωνιακῆς δραστηριότητος.

Συνεζητήθη τό κυριως θέμα τής ἐφαρμογῆς τού συστήματος NAVISTAR, διά τού διποίου ἡ ταχεία ἐπικοινωνία μέ τά ἀπανταχοῦ τής "Ὑδρογείου ποντοπλοούντα ἐλληνικά σκάφη θά καθίσταται ἐφικτή χωρίς ἀνωμαλίας, οὕτω δέ τόσον τά πλοϊα, δσον και τό "Εθνικόν Κέντρον, θά εύρισκοντο είς συνεχή και εύκολον ἐπαφήν. Είναι βεβαίως γνωστόν — και περιττεύει πάσα δεξαρσίας — δτι ὁ OTE — διά τῶν μέσων τά όποια σήμερον διαθέτει — κατορθώνει νά ἀνταπεξέρχεται — ἐστω και πλημμελώς.

Μόνον διά τούς γνωρίζοντας τά πράγματα ἡ ἔξυπηρτησις 4.000 και πλέον πλοίων ἀποτελεῖ ἀθλον. "Ο παράκτιος Ραδιοτηλεγραφικός σταθμός Ἀθηνῶν είναι ὁ μεγαλύτερος είς δγκον διεξαγομένης ἀνταποκρίσεως. Δέν είναι δέ μόνον τά "Ἐλληνικά σκάφη τά δ-

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, Steinamm 97, Teleph. 24 28 75 / 76,

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

Branch Offices at:

2800 Bremen,	Am Wall 128/134	Teleph. 3 16 71,	Telex: 02 44375
2850 Bremerhaven,	Columbusbahnhof 11,	Teleph. 4 54 13-4	
2880 Brake,	Am Pier,	Teleph. 33 50,	
2970 Emden,	Neptunstrasse 15,	Teleph. 2 50 61	Telex: 02 728 04
2940 Wilhelmshaven,	Rheinstrasse 37,	Teleph. 2 64 04,	Telex: 02 5327

2300 Kiel and 2212 Brunsbuttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

ποια έξυπηρετεί.

Δυστυχώς με τά ύπαρχοντα τεχνικά μέσα δέν είναι δυνατή ή κάλυψις όλοκληρου τής 'Υδρογείου'. Μέγα κενό παραμένει, δημοσιεύεται, δημόσια διασκολωτέραν, δημόσια δύνατον την μετά τού παρακτίου μας έπαφην.

'Η διά τού δορυφορικού συστήματος άνταπόκρισις θά καλύπτει έπι 24ώρου βάσεως όλοκληρον τής 'Υδρογείου πρός δλας τάς κατευθύνσεις, ούτω δέ ή ταχύτης και ή εύκολια έπαφης θά έπιδράσουν εύνοικώς τόσον διά τούς πλεοντας δσον και διά τά έδω ναυτιλιακά γραφεία. Ή καλή άρχη ένενετο. 'Ας μή παραμείνωμεν εις τούς λόγους και δς υλοποίησωμεν τό ταχύτερον δυνατόν τάς ληφθείσας κατά τό συνέδριον άποφάσεις.

ΟΙ ΕΦΟΔΙΑΣΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τώρα πού έλλειν τό 2ον Πανελλήνιον 'Ε. Εξαγωγικόν Συνέδριον, πού μέ τόσην έπιτυχιαν ώργανωσεν ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος 'Εξαγωγών, θέλομεν νά έλπιζωμεν διτε εις τήν προσεχή άναλογον ώργανωσιν δχι μόνον τόσα συμμετέχουν και οι έφοδιασταί τών πλοίων, άλλα και διτε αυτή θά άσχοληθή ειδικώτερον μέ τόν έφοδιασμόν δι' 'Ελληνικών προϊόντων, άγροτικών και βιομηχανικών, τής ναυτιλίας μας. Τούτο πρέπει νά ένταχθη εις τά πλαίσια τής έπιθετικής έξαγωγικής πολιτικής, τής όποιαν έζητησεν ο Πρόεδρος τού Π.Σ.Ε. κ. Γ. Αβραμίδης. 'Η πρώτη εις τόν κόδιον Ναυτιλία μας δέν είναι μία άγορά εύκαιριακού χαρακτήρος, άλλα μόνιμος και δυναμική, μέ πολλαπλασιαστικάς δυνατότητας διά τήν αύξησην τών έξαγωγών μας έν τώ συνόλω των. Διότι η Ναυτιλία μας ώς γέφυρα μεταξύ Πατρίδος και τού έν διασπορά 'Έλληνισμού, πολλά δύναται νά συνεισφέρει ώστε νά διέλθη δι' αυτής σημαντικόν τμήμα τών νέων έξαγωγών μας.

ΠΥΛΟ—ΓΡΑΦΙΑ

Συνεχίζεται εις τόν ήμερήσιον τύπον ή Πυλογραφία, άναφερομένη εις τάς συνεπείας τού άτυχήματος του δεξαμενοπλοίου

"Άιρενς Σερεναίηντ".

Παραθέτομεν:

"Χωρίς τήν άπαραίτητη σοβαρότητα άντιμετωπίζεται άπο τούς άμμοδιους τό θέμα τής άπορρυπάνσεως τού κόλπου τής Πύλου, ένω έξακολουθεί νά είναι άνυπαρκτη ή ένημέρωση τών κατοίκων".

Και παρακάτω:

"Υστερα άπο δημοσίευμα άθηναϊκής έφημερίδας οι ίπευθυνοι έμείωσαν άπο 1.500 σε 1.000 δραχμές τό ήμερομίσθιο τών έργατών μέ απότελεσμα οι περισσότεροι ν' άρνηθούν νά έργασθούν. 'Επισής ζητείται ή χωρίς άλλη κομιστέρηση άνελκυση τού ναυαγίου γιατί συνεχίζεται ή διαρροή τού πετρελαίου ένω το βαρέλια στά όποια ρίχνουν τό πετρέλαιο έχουν τοποθετηθεί στό κεντρικότερο σημείο τής πόλης και έχουν δημιουργήσει έστια μολύνσεως".

Τά παραπάνω καταγγέλλονται σέ μακροσκελές τηλεγράφημα τής 'Επιτροπής 'Αγώνος τών Πυλίων πού συγκροτήθηκε άπο έκπρωσης τών Συλλόγων και Σωματείων τής πόλης. Τό ίδιο τηλεγράφημα καταγγέλλει «ώς υποποτά τά σχέδια διαφόρων συμφεροντολόγων πού δέν διστάζουν ούτε έμπρος στήν καταστροφή τής Πύλου».

Ούδετερις βεβαιώς άμφισθητει τό δικαίωμα τών Πυλίων νά ίδουν τό ταχύτερον δυνατόν, τά παράλια των και τόν λιμένα καθαρά άπο πάσης ... κηλίδος. 'Όταν ήμως εις μίαν τοιαύτην προσπάθειαν άναμιγνύονται ήμερομίσθια και άπαιτήσια, ώς ή 'ταχυτέρα άνελκυσιος τού Ναυαγίου' τό πράγμα ηρχισε νά προδίδει άδηρτησιμόν.

'Η πλοιοκτήτρια έταιρια, εις ήν άνηκεν τό βυθισθέν δεξαμενόπλοιον έπραξε και πράττει πάν τό δυνατόν διά τήν ταχυτέραν άπορρύπαντον τής θαλασσίας περιοχής. 'Εκ τού ναυαγίου.... διαρρέει είς τόνος περίπου πετρελαίου ήμερησίως και καταβάλλονται προσπάθειαι διπώς σταματήση ή διαρροή. 'Όλα τά λαμβανόμενα μέτρα άπο πάσης άποφεως άφογα και τεχνικώς παραδεδεγμένα.

Τώρα δσον άφορά εις τήν ταχυτέραν άνελκυσιον τού ναυαγίου αύτά τά πράγματα — τουλάχιστον διά τούς έχοντας στοιχειώδεις γνώσεις ναυτικών πραγμάτων δέν είναι εύ-

κολον έγχειρημα. Χρειάζεται πολλή προεργασία και τεχνικά δυνατότητες και αυτά δέν γίνονται έντος δεκαημέρου.

'Εκείνο πού πρόχει είναι ή άπορρύπανσις, δλα τά άλλα θά γίνουν. 'Άς μή λησμονώμεν διτε πρόκειται περί σκάφους 105.000 τόνων. Δέν πρόκειται περί «τρεχαντηρίου».

ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

'Ενδιαφέροντα τά δσα έλεχθησαν κατά τήν δην Συνάντησιν τών Τουριστικών Παραγόντων, τήν όποιαν ωργάνωσεν ο Σύνδεσμος τών Τουριστικών Γραφείων, πολλά τών όποιων άνεφερόντο εις τήν θαλασσίαν τουριστικήν δραστηριότητα. 'Επισημαίνομεν τά λεχθέντα διά την παραπρομένη συμφόρησιν έκ τού συγχρόνου κατάπλου πλειόνων κρουαζιεροπλοίων εις ώρισμένους λιμένας. Τό θέμα είναι σοβαρώτατον, καταλήγον συνήθως εις τήν πλημμελή άποεπιβίβασιν και ουχί και τόσον εύχαριστον παραμονήν τών τουριστών εις τούς λιμένας αύτούς. Μέ τήν συμφόρησιν τών κρουαζιεροπλοίων ήσχοληθημεν και κατά τό παρελθόν, μέ τήν βεβιαίτητα διτού τό 'Υπουργείον Ε.Ν. Θά άνελάμβανεν σχετικήν πρωτοβουλίαν διά τήν έξευρεσιν ικανοποιητικών λύσεων. Τό πρόβλημα καθίσταται άξιτερον εις δσους λιμένας ή διακίνησης τών έπιβατών τών κρουαζιεροπλοίων, γίνεται διά πλωτών μέσων διπώς εις τήν Μύκονον, τήν Δήλον και άλλαχού. Πέραν δημάς τών συνεννοήσεων, τό YEN διά τών Λιμενικών 'Αρχών, πρέπει νά λάβη πρακτικά μέτρα, ώστε ή άποεπιβίβασις νά γίνεται μέ τάξιν και άσφαλειαν, προσέτι δέ νά ληφθη μέριμνα διά τήν έπάρκειαν και καταληλότητα τών πλωτών μέσων, εις δσους λιμένας τά κρουαζιερόπλοια δέν παραβάλλουν.

'Ιδιαιτέρως συνιστώμεν τήν προσοχήν τού YEN διά τήν Μύκονον και τήν Δήλον, δημοι αι κατά τόπους Λιμενικά 'Αρχαί φθείλουν νά συνδράμουν τά πλοία πρός έξυπηρέτησιν τών έπιβατών. 'Ενα τοιούτον μέτρον είναι ή συνεχής ραδιοτηλεφωνική έπικοινωνία, μέσω VHF, μεταξύ πλοίων και άποβάθρας, ώς και ή έπαγρύπνησις διά τήν παροχήν βοη-

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

θείας εν περιπτώσει κινδύνου εις τούς μεταφερομένους άπό και πρός τα άρροδα ήγκυροβολημένα κρουαζιερόπλοια. Διά νά δώσωμεν ένα μέτρον κρίσεως, ύπενθυμίζομεν ότι κατά τὸν Μάιον τοῦ παρελθόντος έτους εἰς τὸν λιμένα τῆς Μυκόνου εύρισκοντο άρροδα ταυτοχρόνως 8 κρουαζιερόπλοια, ἀπαντα διλιγόνωρον παραμονήν.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΤΩΝ ΑΚΤΩΝ

Δέν είναι πολὺς δ καιρός που έπέρασε από τὴν τρομακτικὴν ἔκρηξιν τοῦ m/s «ΑΝΟΡΜΙΤΗΣ» που συνεκλόνισεν τὴν Σούδαν και ἐπικολούθησεν τὸ δεύτερον συγκλονιστικὸν ἀτύχημα τῆς Πύλου, τὸ ὅποιον ἡδύνατο νά ἔχῃ ἀπροσμετήτους συνεπειὰς εἰς τὴν ἐγγύης περιοχὴν. Τὸ σημαντικῶταν ἀτύχημα τῆς Πύλου πρέπει νά ἀποτελέσῃ τὴν ἀφορμὴν διὰ τὴν προσαγωγὴν τῶν δρῶν ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας εἰς περιοχὰς ὅπου παραπρετεῖται μεγάλη ναυτιλιακὴ κίνησις και μάλιστα εἰς σκάφη μεταφέροντα εὐφλεκτὰ και ἐκρηκτικὰ φορτία, δημοσίες είναι ή περιοχὴ τοῦ Σαρωνικοῦ, Περάματος, Ἐλευσίνος και θισμίας, δημοσίες είναι ἔγκατεστημένα τρία διύλιστηρια και αἱ δεξαμεναὶ τῶν ἐταιριῶν πετρελαιοειδῶν.

Σήμερον αἱ προηγμέναι χώραι ἀκολουθοῦν δύο συστήματα. Εἰς τὸ πρῶτον ἐγκαθιστοῦν εἰς τὰς περιοχὰς πυκνῆς κινήσεως ναυτιλιακά μέσα ὑποβηθοῦντα τοὺς Πλοιάρχους δημόσιας ναυσιπλοΐας ἐάσφαλεία. Εἰς τὸ δεύτερον σύστημα τὰ πλοια τίθενται ὑπὸ τὸν ἐλεγχὸν κέντρων ἐλέγχου τῆς ναυσιπλοΐας, πού δυνατόν νά τοὺς παρέχουν δόηγίας ὡς πρὸς τὴν πορειὰν και τὴν ταχύτητά τῶν. Πολλαὶ χώραι, δημοσίες ή Γαλλία, ἀκολουθοῦν μικτὸν σύστημα. Πέραν δημοσίας τῆς προαγωγῆς ή τοῦ ἐλέγχου τῆς ναυσιπλοΐας τὸ μέγα πρόβλημα τίθεται ἐπὶ τοῦ πρακτέου ὅταν τὸ ἀτύχημα ἐπισυμβῇ. Ἐδώ τὸ βάρος οἱ ξένοι τὸ ἔχουν ρίψει εἰς τὴν δύναμιν ἐπεμβάσεως, συγκειμένων ἀπό ὄρθολογικῶς κατανεμημένα ρυμουλκά ισχυρᾶς ἐλκτικῆς δυνάμεως, ἐτοιμα δι' ἀμεσον ἐπέμβασιν εἰς τὴν περιπτωσιν ἀτυχήματος, μέ πρώτην ἐπιδιώξειν τὴν διάσωσιν τῶν κινδυνεύοντων και δευτέραν τὴν ἀπομάκρυνσιν τοῦ ἐπικινδύνου πλοίου ἀπό τὰς ἀκτὰς.

Δέν αἰθεροβατοῦμεν γνωρίζοντες τὰς δυσχερείας μάς πλήρους ὄργανώσεως τῆς ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας εἰς ἐπικαίρους περιοχάς. Πάντως ή ἀρχὴ πρέπει νά γίνη τὸ ταχύτερον κατὰ τὸ προηγούμενον πολλῶν ἄλλων χωρῶν. Είναι μία μεγάλη ἀνάγκη που δέν ἐπιδέχεται ἀνάβολη. Μία δλυσος χερσαίων σταθμῶν ραντάρ εἰς προσφόρους θέσεις θά ἀπέτελει ἔνα σημαντικόν βοήθημα διὰ τοὺς Πλοιάρχους και τοὺς Πλοηγούς τῆς μείζονος θαλασσίας περιοχῆς τοῦ Σαρωνικοῦ. Παλαιότερον η προσαγωγὴ τῶν δρῶν ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας εἰς τὴν περιοχὴν αὐτὴν είχεν ἀποτελέσει ἀντικείμενον ιδιαιτέρας μερίμνης τοῦ YEN.

ΕΚΠΟΜΠΗ ΤΟΥ BBC

Ἐπαναλαμβάνεται, ὡς ἐγγνώθη, ἀπό τῶν μέσων Ἀπριλίου ἡ διακοπεῖσα πρὸ ἐτῶν ἐκπομπὴ τοῦ BBC πρὸς τοὺς Ἑλληνας ναυτικούς ὑπὸ τὸν τίτλον «Θάλασσα και Θαλασσονοί». Ή ἐκπομπὴ θά μεταδίδεται τὴν ἐσπέραν ἐκάστου Σαββάτου και θά ἐπαναλαμβάνεται τὴν ἐσπέραν τῆς Κυριακῆς και, ὡς ἐγγνώθη, κατὰ τὴν ἐναρκτήριον ἐκπομπὴν θά μεταδοθοῦν μηνύματα τοῦ Ὑπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Ἐμμ. Κεφαλογιάννη και τῶν ἐκπροσώπων τῶν ναυτικῶν ὄργανώσεων. Είναι βέβαιον ὅτι λόγῳ τῆς ἐμβελείας τῶν ραδιοσταθμῶν τοῦ BBC, ἡ ἐλόγη ἐκπομπῆς θά ἀκούεται εἰς πολλὰς περιοχὰς τοῦ κόσμου και ὡς ἐκ τούτου θά ἀποδειχθῇ χρησιμωτά εἰς τὸν τόμεα τῆς ἐνημέρωσεως τῶν ταξιδεύοντων ναυτικῶν μας, οἱ ὅποιοι θά ἔχουν οὕτω τὴν δυνατότητα νά παρακολουθοῦν συστηματικῶτερον τὸ θέματα πού τούς ἐνδιαφέρουν, δεδομένου ὅτι, ὡς δημοκρινίσθη, θά μεταδίδωνται δλαι αἱ ναυτεργατικαὶ εἰδήσεις ὡς και αἱ σημειούμεναι ἔξελλεις εἰς τὴν ἐλληνικήν Έμπορικήν Ναυτιλίαν.

* * *

Νεώτεραι πληροφορίαι ἀναφέρουν ὅτι ἀπεφασίσθη, τελικῶς, ἡ σύστασις κοινῆς ναυτιλιακῆς ἑταίριας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Ιντερνάσιοναλ Γιουνάιτεντ Σίππιγκ ἐντ' Ἰνβέστιμεντ Κο.», μὲ ἀρχικὸν κεφάλαιον 50 ἑκατομ. δολαρίων. Ο.Π.κό. μέσω τῆς ἑταίριας «Γουόρλτ-Γουάιντ», θά μετέχῃ κατὰ 55% και ἡ κινεζικὴ κυβέρνησις μὲ 45%. Δέν ἐγγνώσθη πού θά ἔδρεύει ἡ νέα ἑταίρια, ἀλλ' ἀνεκοινώθη ὅτι θά ἔχῃ γραφεῖα εἰς Χόγκ Κόρκ και Βερμούδας.

ΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΥΠΕΡ ΤΟΥ NAT

Εἰς πρόσφατον συνεδρίασιν τῆς Βουλῆς (17.3.80), κατὰ τὴν συζήτησιν ἐπερωτήσεως στρεφομένης κατὰ τοῦ Ὑπουργοῦ Έμπορικῆς Ναυτιλίας, οἱ ἐπερωτῶντες βουλευταὶ ἀνεφέρθησαν, μεταξὺ δλλων, και εἰς τὸν πρόστο NAT ἐργοδοτικήν εἰσφοράν και ἡρώτησαν τοὺς λοιποὺς βουλευτάς και τὸν κ. Ὑπουργόν «έάν γνωρίζουν ἐπιχειρήσιν εἰς τὴν Ἐλλάδα πού νά πληρώνει ὁ ἐργοδότης 11% δταν είναι δεδομένον δτι τὸ κατώτερον ποσοστὸν πού πληρώνει ὁ οἰσοδήποτε ἐπιχειρηματίας, τὸ οἰδήποτε κουτσομάραζο, είναι 18%. Διսτυχώς, δ κ. Κεφαλογιάννης δέν δέδωσε τὴν πρέπουσαν ἀπάντησιν και ἔτοι η Βουλή ἔμεινε μέ τὴν ἐντύπωσιν δτι πράγματι ἐργοδοτική εἰσφορά πρὸς τὸ NAT περιορίζεται μόνον εἰς τὸ 11% πού προβλέπει ὁ νόμος, ἐνώ εἰς τὴν ούσιαν ἡ ἐφοπλιστική εἰσφορά πρὸς τὸ NAT είναι κατὰ πολὺ υψηλότερα και ἐπάν σημείωσιν δέν είναι μόνον 11%, ὡς ἀνέφεραν οἱ ἐπερωτώντες βουλευταί. Διότι ὁ ἐφοπλιστής καταβάλλει εἰς τὸ NAT εἰσφοράς ἐφ' δλης τῆς συνθετεως, εἰς ταύτας δέ περιλαμβάνονται και αἱ εἰσφοραὶ τῶν ἀλλοδαπῶν, οἱ ὅποιοι, ἐφ' δσον ούδεν ἀ-

πολαμβάνουν ἀπό τὸ NAT, δέν υποχρεούνται και εἰς τὴν καταβολὴν εἰσφορᾶς, ὡς ἐδέχθησαν ἡδη τὰ δικαστήρια. Συνεπώδης, δ κ. Ύπουργός θά ἡδύνατο νά ἐρωτήσῃ με τὴν σειράν του έπων γνωρίζουν καμπίαν ἐπιχειρήσιν εἰς τὴν Ἐλλάδα εἰς τὴν ὁποίαν ὁ ἐργοδότης καταβάλλει, ἐπι πλέον τῶν ειδικῶν του εἰσφορῶν και τὰς εἰσφοράς ἐκείνων οἱ δημοσίοι ούδεν δικαιούνται ἀπό τὸν οἰκείον ἀσφαλιστικὸν ὄργανον.

ΑΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ

Μετά τὴν τελευταῖαν αὐξησιν τῶν συντάξεων τοῦ NAT κατὰ 23% ἀναδρομικῶς ἀπό 1ης Ὁκτωβρίου 1979, η ἀνωτάτη σύνταξις τῶν ναυτικῶν μας διαιροφώνεται εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν 34.583 δρχ., (καὶ μὲ χρονοεπίδομα εἰς 43.229. δρχ.) και ἡ κατωτάτη εἰς 7.853 δρχ. μηνιαίως. «Ἐπίσης τὰ ἐφ' ἀπαξ, τὰ παρεχόμενα ἀπό τὰ Ταμεία Προνοίας, κυμαίνονται τῶν μέν αἰδωματικῶν ἀπό 502.000 - 1.991.000 δρχ., τῶν δέ κατωτέρων πληρωμάτων ἀπό 309.000 - 1.300.000 δρχ. Υπολογίζεται δτι ἡ προκύψασα διαφορά τῶν συντάξεων ἀπό τὴν αὐξησιν κατὰ 23% θά καταβληθῇ ἐντός τοῦ πρώτου δεκαημέρου τοῦ Ἀπριλίου, εἰναὶ η σύνταξις τοῦ Μαΐου, πού θά καταβληθῇ περὶ τὴν 25ην Ἀπριλίου, θά περιέχῃ κανονικῶς και τὴν αὐξησιν τοῦ 23%.

ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ·ΦΑΝΤΑΣΜΑ

Παρῆλθεν ἡδη ἀρκετός χρόνος ἀπό τῆς ἡμέρας τῆς αύτάνδρου καταβυθίσεως τοῦ ἐλληνικοῦ «Μαρία Μπακολίτσα» ὀλίγα μόλις μίλια ἔδωθι τοῦ λιμένος τῆς Κωνσταντζῆς. «Η εἰδησίς ἀνεγράφη εἰς τὸν τύπον και παραδόξως ἔκτοτε ἡ σιγὴ ἐκάλυψε τὰ πάντα.

Εἰς τὴν αὐτανδρὸν δημοσίες ταύτην ἀπώλειαν ἐγείρονται μερικὰ ἐρωτηματικά:

1. Είναι δυνατόν νά καταβυθίσῃ ἐν σκάφος διχῶς ν' ἀφήσει ούδεν ἔχον; Μία σωσίβιον κουλούρων; «Ἐν κενόν ἔχοντον κιβώτιον, μίαν σωσίβιον σχεδίαν, ἡτις ἔκ προσομίου ὑποτίθεται ὅτι εύρισκεται εἰς τὸ ἀνώτατον σημείον τοῦ πλοίου και δέν είναι προσδεδέμενη; Μίαν κηλίδα πετρελαίου ἔστω. Τίποτε δέν ἀπέμεινεν, ἀπλῶς τὸ σκάφος ἐβυθίσθη ὡς συμπαγῆς δγκος μη ἀφῆσας ούδεν ἔχον.

2. Τὸ σῆμα τοῦ κινδύνου ἐξεπέμφθη, πλήν χριστίανος νά πακολουθήσουν στοιχεία ἀτυχημάτος, στίγμα κλπ. Πράγμα δπερ ἐνισχύει τὴν ὑπόνοιαν δτι τοῦτο ἐξεπέμθη διά τοῦ αὐτομάτου πομποῦ κινδύνου.

3. «Ἐφ' δσον η θέσις τοῦ πλοίου ἡ περίπου γνωστή η ἔρευνα καθίστατο και εύκολωτέρα και δυνατή.

«Ολα αὐτά, συνιστοῦν μίαν είκόνα περιεργον και κατά κάποιον τρόπον ἐνισχύουν μιαν φοβεράν υπόψιαν, ἡτις είναι διάχυτος εἰς τοὺς ναυτιλιακούς κύκλους.

Προβάλει τὸ ἐρωτήμα μήπως τὸ ἀτυχές σκάφος — πιθανόν λόγῳ ὁμίχλης — ἐνεβολίσθη ἀπό ἀγνωστον πλοίον, δπερ κατά τὰ διεθνή νόμιμα ὀφειλεν νά ἀναφέρει τὸ γεγονός, πράγμα δπερ δέν ἐπράξεν και διατί δέν τὸ ἐπράξεν;

«Ο 'Υπουργός Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάννης ανεκοινώνει δτι η ὅλη ὑπόθεσις λόγω τοῦ περιέργου τῶν συνθηκῶν, ύφ' ἀσυνέβητο ἀτύχημα, ἀνετέθη πρός διερεύνησιν εἰς τὸ Συμβούλιον ναυτικῶν ατυχημάτων.

«Ἄς ελπίσωμεν δτι η ἔρευνα δέν θά καταναλώσῃ πολὺν χρόνον. Οι ἀτυχείς οίκειοι τῶν ἀπολεσθέντων ναυτικῶν μας ἀγάνωσιν.

ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΠΕΙΡΑΤΑΙ

«Ἀλλά και γενικώτερον ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν ναυταπατῶν, ἀνεκοινώθη ὑπὸ Σαουδαραβίος ἐκπροσώπου δτι ἔχει φθάσει ἡδη εἰς ἀνησυχητικὸν σημεῖον. Δέν πρόκειται πλέον περὶ τῶν «ρομαντικῶν» πειρατείων τοῦ 18ου αἰώνος, ἀλλά περὶ ἀπατῶν ἐκσυγχρονισμέ-

ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ · ΤΡΑΝΖΙΤ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΣΙΓΑΡΑ · ΟΥΙΓ'ΣΚΥ · ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΠΟΤΑ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ · ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ

ΜΠΩΝΚΕΡΣ

‘Ακτή Μιαούλη 97, Πειραιά

ΤΗΛ ΕΦΩΝΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ: 4512.147 — Παραγγελιών: 4518.564

Τέλεξ (προσωρινόν): 2192

νων, τάς όποιας ενεργούν άτομα άνέτως έγκατετημένα είς τά πολυτελή γραφεία των και χρησιμοποιούντα μοντέρνας μεθόδους διά νά έξαπατήσουν τάς τραπέζας και τάς ναυτιλιακάς έταιρίας και νά υποκλέψουν τά φορτία. Έντον τών δέκα τελευταίων έτων, περίπου 40 πλοία έχαφαν ισθησαν είς τήν θάλασσαν τής Κίνας ή είς τήν Μεσόγειον ύπο μυστηριώδεις συνθήκας. Τά φορτία των έξεφορτώθησαν είς λιμένας κειμένους έκτός τής προδιαγεγραμμένης πορείας των, καλυπτόμενα ύπο πλαστών φορτωτικών. Έν συνεχεία τό πλοίον βυθίζεται ή άλλασσει μορφήν (χρώμα, δύναμα και σημαίαν) και έξαφανται.

Διά τήν καταπολέμησιν τού φαινομένου, ο αύτός έκπρόσωπος τής Σαουδικής Αραβίας έπροτεινεν όπως χρησιμοποιηθούν κοντέντερ με 4 θύρας είς τρόπον ώστε οι άπατεώνες νά μή γνωρίζουν έκ ποίας θύρας θά άνοιχθούν ύπο τών τελωνειακών άρχων. Εις άπαντησιν τών ένδοιασμάτων περί τού επί πλέον κόστους τό δύοπον θά συνεπήγει μάτιοιά τηρητοποίησαις, έδηλωθη δή τά προτεινόμενα κοντένερς δέν θά παρουσιάσουν άλλην διαφοράν άπο τά κλασικά τοιαύτα έκτος τού δή θά είναι άλιγον βαρύτερα. Πάντως ή Σαουδαραβική Κυβερνήσια σύτε τήν χρηματοδότησιν άναλαμβάνει διά τήν κατασκευήν τών κοντένερς τού προτεινόμενου τύπου ούτε είς τήν μίσθωσίν των θά έχη άναμιξιν. Γενικώτερον παραπρετείται δή παρά τό ένδιαφέρον τής προτάσεων ταύτης, τό γεγονός δή θά έπειτα τήν άντικατάστασιν τών ύφισταμένων χώρων διά κοντένερς, θά ηγείνεται τό κόστος πολύ περισσότερον τού 15% δηπεράχικώς ύπελογίσθη.

ΕΦΙΣΤΑΤΑΙ Η ΠΡΟΣΟΧΗ

"Ολοι οι ίδιοκτηται ύπαρχοντων ώς και ναυπηγουμένων τάνκερς και μικτών σκαφών, άπασχολουμένων με τήν μεταφοράν φορτίων πετρελαίου οι όποιοι επιμυσούν νά συνεχίσουν τήν δραστηριότητά τους μετά τήν 1ην 'Ιανουαρίου 1981, ήμερομηνίαν ένάρξεως έφαρμογής τών έν περιλήψει κανονισμών, θά πρέπει νά συμμορφωθουν με τάς προϋποθέσεις πού περιλαμβάνονται είς τό συνημμένον έντυπον τού IMCO, δηπεράχησης πρέπει νά συμμορφωθούν και πρός τάς προϋποθέσεις διά τό πηδάλιον, τά δργανα ναυσιπλοίας, τά surveys κλπ.

Έφισταται η προσοχή είς τό γεγονός δή παρά δλον δή ή έπικυρώσιας τών άνωτέρω κανονισμών ύπο τού άπαιτουμένου άριθμού Κρατών νά μή έχει έπιτευχθη μέχρι τότε (1/6/81) έν τούτοις οι διατάξεις αύται έχουν ήδη τεθή είς έφαρμογήν είς τήν Αμερικήν διά κανονισμών τής COAST GUARD οι όποιοι και έκυρωθησαν τήν 1ην 'Ιανουαρίου 1980 και σχέδον δλαι αί χώραι πού έμπορεύονται πετρέλαιον έδηλωσαν δή θά έχουν συμπληρώσει τήν άπαιτουμένην νομοθεσίαν των πριν άπο τήν έπισημον ήμερομηνίαν τής ένάρξεως τούτων, ήτοι πριν άπο τήν 1ην 'Ιανουαρίου 1981.

Τά άνωτέρω μέτρα είναι φυσικόν νά έπηρεάσουν δλούς τούς ίδιοκτητας πλοίων άνω τών 20.000 τον. D.W., οι όποιοι, προκειμένου νά συνεχίσουν τήν έμπορικήν δραστηριότητά τους, θά έπιβαρυνθούν μέ σημαντικάς δαπάνας και σέ πολλές μάλιστα περιπτώσεις θά πρέπει ν' άντιμετωπίσουν τό ένδεχόμενον μεγάλων μετατροπών τών πλοίων των και αί όποιας θ' άπαιτησουν άρκετόν χρόνον και δαπάνας πλέον τού ένός (1) έκατομμού δολαρίων.

ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

«ΔΙΑΛΥΣΕΩΝ-ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ»

Μία νέα προσπάθεια νά πεισθή ή E.O.K. περί τής άνάγκης έφαρμογής τού προγράμματος «διαλύσεων-ναυπηγήσεων» άνελθη έποι Τού Διεθνούς Ναυτιλιακού Φόρουμ, τού όποιού έκπρόσωποι επεσκέφθησαν τόν Bio-

μηχανικόν 'Επιτροπήν τής Κοινότητος, κ. Νταβινίον και έξεθεσαν τάς άποψεις των.

Ο κ. Νταβινίον δέν ύπεβαλε έπισημον πρότασιν περί έφαρμογής τού προγράμματος είς τό έξι 'Υπουργών Συμβούλιον τής Κοινότητος, άλλ' έπεφυλαχθή νά έπανελθη άφον συγκεντρώση περισσότερα στοιχεία. Εις τό σημείον άκριβώς αύτό - τής συγκεντρώσεως τών στοιχείων - έλπιζει τό Φόρουμ νά βοηθήση.

Τά μιούθησης τού προγράμματος ύπο τίνων χωρών-μελών τής Κοινότητος μεμονωμένως, έπισημαίνει τό Φόρουμ, θά συνεπάγεται ποικίλας έπιπλοκάς, έξι αιτίας τών κανονισμών περί άνταγωνισμού τής E.O.K. Συνεπώς, ή μόνη πρακτική λύσις θά ήτο ή ιούθετησης του παρ' άλλων τών μελών τής E.O.K., παρά τάς άντιδρσεις τίνων χωρών και ίδιαιτέρως τής Γερμανίας και τής Δανίας.

"Ενα βασικόν πλεονέκτημα τού προγράμματος είναι ούτι ή ναυτιλία θά άπαλλαγή άπο τά παραλίκια πλοία. 'Επι πλέον, θά μειωθή ή πλεονάζουσα χωρητικότης και θά έξασφαλισθή άπασχόλησης διά τά ναυπηγεία που διέρχονται περίσσον κρίσεως. Τέλος, με τήν έφαρμογήν τού προγράμματος θά έκλεψουν τά ύποσυντηρούμενα πλοία, τά οποία ήση πέπι τό πλείστον είναι παραλίκια.

Έναν τό πρόγραμμα σιοθετηθή άπο τήν E.O.K. και τήν Ιαπωνίαν, λέγει τό Φόρουμ, τούτο θά ένθαρρυνη και άλλας χώρας νά άκολουθησουν τό παράδειγμά των.

Μία γενικώτερα κίνησης πρός τήν κατεύθυνσιν αύτήν θά έχη ή άποτελεσμα όχι μόνον τήν ποιοτικήν βελτίωσιν τού παγκοσμίου έμπορικού στόλου άλλα και τήν αείσησην τού βαθμού προστασίας τού περιβάλλοντος, δεδομένου δή τά ναυπηγούμενα είναι άντικατάστασιν τών διαλυσμένων πλοίων θά κατασκευάζωνται ουμφάνων πρός τάς νεωτέρας άπαιτήσεις τής Συμβάσεως περί άφαλείας τής άνθρωπην ζωής έν θαλάσση, τού IMKO, και τών διεθνών κανόνων περί προστασίας τού θαλασσίου περιβάλλοντος.

Ο κ. ΠΑΟ ΕΙΣ ΤΗΝ KINAN

Πενθήμερον έπισκεψιν είς τήν Κίναν έφραγματοποίησεν, είς τήν Κίναν έφραγματοποίησεν, είς τά μέσα Μαρτίου, ή μεγαλύτερος έφοπλιστής τού κόσμου, σέρ Y.K. Πάο. Συνεζήτησε με τό πρόσδερον Χούντο τό ένδεχόμενον τής συνεργασίας διά τήν σύστασιν ναυτιλιακής έταιρίας και μεγάλης ναυπηγικής μονάδος είς τήν Κίναν.

Η έπισκεψις τού κ. Πάο έφραγματοποίησεν είς τά πλαίσια τής πολιτικής τού «άνοιγματος πρός τήν Δύσην» πού άκολουθει ή Κίνα τά τελευταία είτη διά τήν άναβιώσιν τής οικονομίας τής.

Ο έμπορικός της στόλος άναπτυσσεται μέ άλματώρη ρυθμόν και ύπαρχουν τεράστια περιθώρια έμπορικης συνεργασίας με τάς χώρας τού O.O.S.A. Κατά τήν περίοδον 1977/78, οι Κινέζοι ήγόρασαν πλοία συνολικού d.w. άνω τών 2 έκατομ. τον. και προβλέπουν δή τό 1985 ο στόλος των θά ύπερβαίνει τά 15 έκατομ. τον.

Μέχρι στιγμής, οι άγοραι των περιαριζόντος, κυρίως είς τούτην την περιοχήν, και μπάλκ κάριερ πικρού και μεσαίου μεγέθους. Τώρα, δη-

μως, θά χρειασθούν μεγαλύτερα σκάφη διά τήν έξυπηρέτησιν τών ηγεμόνων έξαγωγών των είς οιδηρομεταλλεύματα και γαλάνθρακας και ίσως έκει νά έντοπιζεται τό ένδιαφέρον τού κ. Πάο.

Την έπινθυμίζεται δή πρό διμήνου ή κ. Πάο είχε παρομοίας συζητήσεις με τόν πρόεδρον τού Μεξικού. Έκει προέτεινε τήν σύστασιν κοινής ναυτιλιακής έταιρίας ή οποία θά έκμεταλλεύται δεξαμενόπλοια πάσχολούμενα είς τάς μεταφοράς τών Μεξικανικών πετρελαίων.

Ο κ. ΤΑΝΓΚ ΗΓΟΡΑΣΕ ΤΗΝ OOCHL

Μέ μίαν βελτιωμένην προσφοράν τών 420 πεννών κατά μετοχήν, ή ύπ' άριθ. 2 μεγαλεφοπλιστής τού Χόγκ Κόγκ κ. K.Y. Τάνγκ ήγόρασε τήν Βρετανικήν "Οριεντ Οβεραρχ Κοντένερ Χόλντιγκς", θυγατρικήν έταιρίαν τού Όμιλου Φέρνες Γουίδου. Προηγουμένην προσφορά έκ 360 πεννών κατά μετοχήν είχεν άπορριφθη.

Μέ τήν τιμήν τών 420 πεννών δή έκάστην μετοχήν ή κ. Τάνγκ θά πρέπει νά πληρώση τό ποσόν τών 113 περίπου έκατομν. λιρών Άγγλιας διά νά άποκτήση τόν έλεγχον τής OOCHL. Παραλλήλως, ύπεσχεθη νά διατηρήση τήν Βρετανικήν σημαίαν είς τά πλοία τής έταιρίας.

ΤΙ ΠΤΑΙΟΥΝ:

Εις τήν Σουηδίαν, τό ναυτεργατικόν συδικάτον είχεν μπούκοτάρει τό πλοίον "Μανχάταν-Πρίνσις", μη έπιτρέπον ν' άποπλεύση τού λιμένος Οξελούντη πρίν ή καταβάλη άναδρομικώς 2 περίπου έκατομν. κορωνών είς τό πλήρωμά του, έπι τώ τέλει ήπως οι μισθοί τού έξισθων μέ τά μισθολογικά έπιπεδα τής ΔΟΜ. Παρ' άλα τάυτα οι πλογοί τού λιμένος παρέσχον τάς ύπηρεσίας των οικειοθελών και τό πλοίον άπεπλευσεν κανονικώς.

Η στάσις αύτη τών πλοηγών προεκάλεσε τήν άγανάκτησιν τού Συνδικάτου, ή Πρόεδρος τού όποιου έδηλωσεν δή οι πλογοί «ύπερβησαν πάν μέτρον και άπι η πρόσ τημωρίαν τών θά λάβουν τό έξης μέτρον: θά μπούκοτάρουν άπο σήμερον πάν πλοίον έπι τού όποιου θά έπιβαίνη πλοηγός έκ τών άνωτέρων.

Και αύτά μέν άποτελούν έσωτερικάς Σουηδικάς διενέξεις, αί όποιαι άλιγον μάς ένδιαφέρουν. Διερωτώμεθα θώμας τί πταίσουν τά πλοία τά άποι είναι ύποχρεωμένα νά πλεύσουν είς τόν λιμένα αύτόν, διά νά ένθαρταινται τά συνεπείας τών τοιούτων διενέξεων:

ΑΜΕΡΙΚΑΝΟ-ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ

Άνεκοινώθη δή ο Πρόεδρος τής έπι τής Ναυτιλίας Κοινοβουλευτικής 'Επιτροπής τών H.P.A., ή γνωστός βουλευτής Τζών Μάρφι, κατέθεσεν πρότασιν διακοπής τών ναυτιλιακών συμφωνιών μετά τής ESSD και άποκλεισμόν έπομένως τών σοβιετικών πλοίων έκ τών άμερικανικών λιμένων. Ή 'Επιτροπή, πρίν άποφασίσει σχετικώς θ' άκουση τούς έκπροσώπους τών 'Υπουργείων 'Ε.

MONTEVIDEVIDEO — URUGUAY

UNIVERSAL SHIPPING AGENCY LTD.

SHIP AGENTS — STEVEDORES — BROKERS

DIRECTOR: MATHEOS MICHAEL ELEFTHERIOU

COLON 1567
Montevideo - Uruguay

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

σωτερικών, Έμπορίου και Αμύνης.

Ανεκουνώθη επίσης άρμοδιώς διτής ο Πρόεδρος Κάρτερ είχεν αντιμετωπίσει σοβαρών τό θέμα τού κλεισμάτων τών άμερικανικών λιμένων εις τά σοβιετικά πλοιά, άλλα τελικώς άπεφάσισεν όπως μή δώση τοιαύτην συνέχειαν, άρκούμενος εις τά ήδη ληφθέντα σοβαρά μέτρα μειώσις έξαγωγής σιτηρών, διακοπή έξαγωγής ύλικου ύψηλης τεχνολογίας κλπ). Διά τούτο άλλωστε και δέν απεφασίσθη η πρόωρος καταγγελία τής μετά τής Ρωσίας ναυτιλιακής συμφωνίας τού 1972, ήτις λήγει εις τό τέλος του 1980 και ήτις άφελης τήν ΕΣΣΔ εις τήν διείσδυσιν τών πλοίων της εις τάς μετά τρίτων χωρών μεταφοράς τών ΗΠΑ.

Ως πρός τήν στάσιν τών λιμενεργατών σημειούται ότι οι φορτεκφορτωταί τού λιμένου Τσάρλεστον έδειχθησαν μόνοι των και άνευ δικαστικής έπεμβασεως νά έκφρωσουν σοβιετικό πλοίον τό όποιον μετέφερε 21.000 τόννους μεταλλεύματος χρωμάτου διά λογαριασμόν Άμερικανικής έταιριας. Παρατηρείται όμως ότι ή έταιρια αυτή παράγει τό 50% τών σιδηροχρωμάτων ειδών και διτής ο κύριος προμηθευτής της εις χρωματομετάλλευμα είναι ή Ρωσία.

Τέλος ώς πρός τάς σοβιετικάς προμηθείας δημητριακών ύπουραμιζεται διτής μετά τό Άμερικανικό έμπαργκο, ή ΕΣΣΔ έπετυχεν αύξηση άπο 1 έκατον. εις 2 έκατον. τόννων τάς άγοράς αίτου έκ τής Αργεντινής, ένω παραλήλως ήγγρασεν έξι Αργεντινής, 1.500.000 τόννους άραβοσίτου, 600.000 τόννων λινελαίου και 20.000 τόννους ήλιελαίου.

• DIATI KAI O PLOIARΧΟΣ:

Διαφωνούμε ριζικώς με τήν άποφασιν τού Υπουργείου Ναυτιλίας νά άσκηθη πειθαρχική διάκεισης έναντι του πλοιάρχου τού φορτηγού «Σπάρταν», τό όποιον μετέφερε φορτιούν άπο τήν τουρκοκρατουμένην Άμμοχωστον, με τό έρωτημα τής στερήσεως της άδειας τού ναυτικού έπαγγέλματος. Ο πλοιάρχος άπλως έξετελεσ τάς έντολάς της πλοιοκτητήριας έταιριας και μόνον άγγοντες παντελώς τάς συνθήκας έργασίας των Έλλήνων πλοιάρχων θά ήτο δυνατόν νά εισηγηθούν τήν τιμωρίαν του. Δι' ό και ή σχετική άποφασις πρέπει νά άνακληθη, διότι έναν άκολουθη ή συλλογιστική, ή οποία φαίνεται διτής έπεκράτησε έν προκειμένω, θά έπρεπε νά τιμωρήθη και τό υπόλοιπον πλήρωμα.

• ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ

Τά χαρακτηριστικά βασικά μεγέθη τού παγκοσμίου στόλου τών δεξαμενοπλοίων, παρέχει ή έξαμηνια στατιστική τού Τζών Τζάκομπη.

Τήν 31ην Δεκεμβρίου 1979 τό σύνολον τών πετρελαιοφόρων έφθανε τά 3.320 πλοία (άνω τών 10.000 τον. d.w.) συνολικού τοννάς 327.475.707 τον. d.w. Έκ τούτων 1.825 πλοία συνολικού τοννάς 194.915.560 τον. d.w. άνηκουν εις άνεξαρτήτους έφοπλιστας. Εναντί τού ρεκόρ του 3.564 πλοίων (322.475.707 τον.

d.w.) τού 1977 ή διαφορά έγκειται εις 244 σκάφη, 4.5 περίπου έκατομ. τόννων. Τό 1979 ύπηρε τό έτος καθ' ό εστιμεωθησαν αι ολιγώτεραι παραδόσεις πετρελαιοφόρων τής τελευταίας δεκαετίας, φθάσασι μόλις τά 7 έκατομ. τόννων έναντι τών 44 έκατομ. τού 1975. Τέλος τήν 31ην Δεκεμβρίου ύπηρχον παραγγελίαι διά τήν ναυπήγησον 270 πετρελαιοφόρων 16.457.700 τον. d.w.

Ο παγκόσμιος στόλος τών μικτών σκαφών άπετελείτο τήν 31 Δεκεμβρίου 1979 έκ 409 σκαφών 47.061.132 τον. d.w. Αι παραγγελίαι άνεσφέροντα εις 23 πλοία τής κατηγορίας αύτης 2.216.300 τον. d.w.

Ο παγκόσμιος στόλος τών υγραεριοφόρων κατά τήν αύτην ήμερομηνίαν περιελάμβανε 52 σκάφη 4.747.200 κ.μ. μεταφοράς υγροποιημένων φυσικών αερίων και 121 σκάφη 5.214.500 κ.μ. μεταφοράς υγροποιημένων αερίων πετρελαίου. Αι παραγγελίαι τών πρώτων έφθανον τά 17 σκάφη 2.174.600 κ.μ. και τών δευτέρων τά 19 σκάφη 913.800 κ.μ.

Τέλος τό τοννάς τών παροπλισμένων δεξαμενοπλοίων έφθανον εις τό τέλος τού έτους τά 54 σκάφη 7.200.000 τον. d.w. ένω αι πωλήσεις πρός διάλυσιν, μειωθείσαι σημαντικώς νά μεταφέρη εις τήν έλληνικήν τά βαρβαρικά περί ύποταγής προστάγματα τού Πέρσου βασιλέως, έκριθη ύπο τού Θεμιστοκλέους άναφερόμενον, περί τού διληγόσουσ έκινουν διερμηνέως, διστις τολμήσας νά μεταφέρη εις τήν έλληνικήν τά βαρβαρικά περί ύποταγής προστάγματα τού Πέρσου βασιλέως, έκριθη ύπο τού Θεμιστοκλέους άξιος τής εσχάτης τών ποινών: «Έρμηνέα γάρ ούτα συλλαβών, διά ψηφισμάτος άπεκτεινεν, διτής φωνήν έλληνικήν βαρβάροις προστάγμασιν έτολμησε χρήσαι».

Και αιτά μέν συνέβαινον εις τήν άρχαιότητα. Συμφωνούμεν όμως με τόν έπιστολογράφον μας διτής ή χρήσιται τών συγκομμένων τίτλων, γενικευθείσα ύπο τόν συνεχώς πολυπλοκώτερον διοικητικόν όργανισμόν μας, έχει δημιουργήσει άληθη κυκεώνα, έντος τού όποιου ματιών άγνωστα ζεύμεθα ν' άνακαλύψωμεν τούς όργανισμούς, τάς ύπηρεσιας, τά κόμματα και τάς παντοίας άλλας έννοιας ζηταίρεις, η πλοκή τών γραμμάτων τής άλφαβητου ύποκρύπτει. Εις τό τέλος θά καταλήξωμεν νά γράψωμεν — και νά ούλωμεν — μόνον δι' έπιτημσεων και βραχυγραφών. Δείγμα όραγε τού έπιταχυνούμενου ρυθμού τής άγχωδους έποχης μας: ή δείγμα γήρατος τής γλώσσης μας: «Ο άειμνοτός Ροΐδης πρό έκατον περίπου έτων έγραφεν διτής: «Ως έκ τού μήκους τών έδοντων γνωρίζεται ή ήλικια τών ιππων, ούτω έκ τού μήκους τών λέξεων δύναται νά θρισθή και ή τών γλώσσων, πλήγ μόνης τής διαφοράς διτής άντι μακροτέρων γίνονται βραχύτεροι έφ' διον ή γλώσσα γηράσκει».

Έπιθυμούμεν νά πληροφορηθώμεν άπο πάντα άρμοδιον τί άκριβώς συμβαίνει και διατί καθυστερεῖ ή μετακίνησί της.

• Η ΕΣΤΙΑ ΤΩΝ NAYTIKΩΝ

Τής «Έστια τών ναυτικών» είναι δημιούργημα τής Π.Ν.Ο. Τούτο έπετεύχθη χάρις εις τάς εισφοράς τών έλληνων έργαζομένων ναυτικών και διοπτός δι' ό δημημοργήθη

Tó Σχόλιον τοῦ 15θημέρου

Φίλος τής στήλης αύτής, αφορμήν λαβών έκ τού σχολίου μας διά το «Μονογράμματον Λεξικόν» γράφει παραπονούμενος διά τήν άλογιστον χρηματοποίησιν τών συντομογραφών εις τά σύγχρονα κείμενα, διά τών όποιων ή γλώσσα μας δέν καθίσταται μόνον γριφώδης και άκατανότητος, άλλα υιοθετούσα και τάς πάσης φύσεως έννοιας βραχυγραφίας, πτωχώνται και βαρβαρίζει.

Υπερβολικός, έστω, ο τελευταίος ούτος χαρακτηρισμός, μάς έθυμισε τό ύπο τού Πλουτάρχου εις τόν βίον τού Θεμιστοκλέους άναφερόμενον, περί τού διληγόσουσ έκινουν διερμηνέως, διστις τολμήσας νά μεταφέρη εις τήν έλληνικήν τά βαρβαρικά περί ύποταγής προστάγματα τού Πέρσου βασιλέως, έκριθη ύπο τού Θεμιστοκλέους άξιος τής εσχάτης τών ποινών: «Έρμηνέα γάρ ούτα συλλαβών, διά ψηφισμάτος άπεκτεινεν, διτής φωνήν έλληνικήν βαρβάροις προστάγμασιν έτολμησε χρήσαι».

Και αιτά μέν συνέβαινον εις τήν άρχαιότητα. Συμφωνούμεν όμως με τόν έπιστολογράφον μας διτής ή χρήσιται τών συγκομμένων τίτλων, γενικευθείσα ύπο τόν συνεχώς πολυπλοκώτερον διοικητικόν όργανισμόν μας, έχει δημιουργήσει άληθη κυκεώνα, έντος τού όποιου ματιών άγνωστα ζεύμεθα ν' άνακαλύψωμεν τούς όργανισμούς, τάς ύπηρεσιας, τά κόμματα και τάς παντοίας άλλας έννοιας ζηταίρεις, η πλοκή τών γραμμάτων τής άλφαβητου ύποκρύπτει. Εις τό τέλος θά καταλήξωμεν νά γράψωμεν — και νά ούλωμεν — μόνον δι' έπιτημσεων και βραχυγραφών. Δείγμα όραγε τού έπιταχυνούμενου ρυθμού τής άγχωδους έποχης μας: ή δείγμα γήρατος τής γλώσσης μας: «Ο άειμνοτός Ροΐδης πρό έκατον περίπου έτων έγραφεν διτής: «Ως έκ τού μήκους τών έδοντων γνωρίζεται ή ήλικια τών ιππων, ούτω έκ τού μήκους τών λέξεων δύναται νά θρισθή και ή τών γλώσσων, πλήγ μόνης τής διαφοράς διτής άντι μακροτέρων γίνονται βραχύτεροι έφ' διον ή γλώσσα γηράσκει».

είναι έπωφελής, ίδιαιτέρως διά τούς ναυτικούς τών έπαρχιων οίτινες εύρισκουν κατάλυμα εις εύπρεπες και πολιτισμένον περιβάλλον, καταβάλλοντες έναντι τών παρεχόμενων ύπερεσιών εύτελες ποσόν.

Προβάλλει δημως έν έρωτημα εις τό όποιον άπαιτούμεν μίαν άπαντησιν: Δηλαδή οι συνταξιούχοι ναυτικοί τών έπαρχιων οί διερχόμενοι έκ της Πειραιώς δικαιούνται τού εύεργετήματος τής διαμονής εις τήν Έστιαν διαρκούσης τής παραμονής των εις τήν πρωτεύουσαν και Πειραιά:

Διότι μάς κατηγγέλθη διτής συνταξιούχος τού Ν.Α.Τ., λόγω βαρείας άναπτηρίας έλθων έξ έπαρχης ως χρήζων ιατρικής έξετάσεως και θεραπείας δέν έγένετο δεκτός εις αύτην και τού έδηλωθη διτής ή «Έστια» είναι μόνον διά τούς έν ένεργεια ναυτικούς.

Έρωταται θινεν, αυτός ή άτυχησας ναυτικός δέν είχε καταβάλλει είσφοράς καθ' όν χρόνον είργαζετο. Δέν έχει δικαιώματα; Και έάν Βεβαίως ή κανονισμός τής «Έστιας τών Ναυτικών» δέν έχει προβλέψει διά τούς συνταξιούχους, έπιτακτική καθίσταται ή άναγκη διά το σημείον αύτό τροποποιηθή.



c.riganatos (shipbrokers)

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

24, AKTI POSSIDONOS
P. O. BOX 523 E.H.S.
TELEX: 21.2605 RIGA
TEL.: 4121.289, 4127.328
CABLES: «RIGACHART»
PIRAEUS

‘Η ναυλαγύορά

Εις άνοδον αἱ μεταφοραὶ γαιανθράκων. Ζωηρά ἡ ζῆτησις τονάζ. Οἱ ναῦλοι ἀπό τὸ Χάμπτον Ρόδς διά τὴν Εύρώπην ἔφθασαν τὰ 13,75 δολ. εἰς τὰ μέσα Μαρτίου, ἔναντι δολ. 11,30 πρό τινος. "Ηδη οἱ ναυλωταὶ καλούνται πά πληρώσουν μέχρι τὰ 16 ἔως 18 δολ. κατά τόντον.

Αἱ μεταφοραὶ πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν εἰναι. ἐπισῆς, σταθεραι. Φορτίον τῶν 50.000 τον. ἐκλεισθεῖ από τὸ Νταβάντ, πλησίον τῆς Νέας Ὁρλέανης, δι' Ἰαπωνίαν εἰς τὰ 19,75 δολ. ὁ τόνυος.

Καθώς αἱ τιμαὶ τοῦ πετρελαίου αὔξανουν, ἡ ζήτησις γαιανθράκων ἀναμένεται νὰ σημειώσῃ κατακόρυφον ἀνδρὸν τὰ προσεχῆ ἔτη. Η ἑταῖρα παραγωγῆς ἡλεκτρισμοῦ τοῦ Ταϊβάν, ἐπὶ παραδείγματι, ἀνέλαβε υἱα εἰσαγάγη 21 ἑκατ. τον. γαιανθράκων ἀπό τὴν Βρεταννικὴν Κολομβίαν ἐντὸς 25ετίας, μὲ ἐναρξῆ τὸ 1982. Βρεταννικά καὶ ιαπωνικά συμφέροντα, ἐπίσης, ὑπέγραψαν προσθέτους συμβάσεις δι' ηγεμόνεμα εἰσαγωγάς γαιανθράκων ἀπό τὴν Αὐστραλίαν.

Πρός τό παρόν, διά τὴν μεταφοράν τοῦ προίστοντος χρησιμοποιούνται τά συμβατικά μπάλκι κάρρειρ, ἀλλὰ πιοτεύεται δῆ συντόμως θά τεθούν παραγγελίαι δι' εἰδικά ἀνθρακοφόρα ακάφη.

Τό αμερικανικό ύπουργειον Γεωργίας προβλέπει ότι αι σοβιετικά άγοραι δημητριακών από τάς Ήνωμένας Πολιτείας, κατά τήν περίοδον 1980-81 πού άρχιζει τόν προσεχή 'Οκτώβριον, θά κυμανθούν μεταξύ 6 και 8 έκατον, τόννων. Αι άγοραι αύτα θά πραγματοποιηθούν βάσει τής αμερικανο-σοβιετικής δετούς συμφωνίας ή όποια λήγει τό 1981.

Ἐν τῷ μεταξύ ἐκφράζονται ἀμφιβολίαι κατά τόσον ἡ συμφωνία αὐτῇ, ποῦ καλύπτει ἔνα σοβαρώτατον μέρος τῶν σοβιετικῶν ἀναγκῶν εἰς οιτηρά, θά ανανεωθῆ. Πολλά θά ἔχαρτηθούν ἀπό τας ἐξελίξεις εἰς τὸ Ἀφγανιστάν.

Η άμερικανική συγκομιδή σίτου το 1980 υπολογίζεται νά κυμανθή μεταξύ 1.980 και 2.244 εκατομ. μπούσελς, αναλόγως τών καιρικών συνθηκών που θά επικρατήσουν. Υπό ευνοϊκά συνθήκας τά αποθέματα εις το τέλος της περιόδου 80-81 θα φθάσουν τά 1.100 εκατομ. μπούσελς, έναντι 974 εκατομ. της προηγουμένης σαιζόν. Αντιθέτως, υπό δυσμενείς συνθηκας, τά αποθέματα θά περιορισθούν εις 836 εκατομ. μπούσελς, μέ αποτέλεσμα διαδόχων τών τιμών.

Διά την περίοδον 1980-81 προβλέπεται ότι αι αμερικανικοί έξαγωγαί σιτου θα ανέλθουν εις 1.350 έκατον, μπούσες, σε υγρίσει με 1.325 έκατον, του 1979-80. Αι εσόδειαι της Αυστραλίας και της Ινδίας και αι πρός έξαγωγήν διαθέσιμοι ποσότητες από τάς άλλας παραγωγικάς χώρας θα αποτελέσουν καθοριστικούς παραγόντας τών αμερικανικών, Εξαγωγών.

Παρέλυσεν ο λιμήν του Σάντος άπό την άπεργιαν 12.500 λιμενεργατών. Ός άνεκοινώσει το Βραζιλιανόν ύπουργειον Μεταφορών, στην 21ην Μαρτίου 43 πλοια έτελουν έν αναμονή εντός και έκτος του λιμένος και ανεμένετο νά καταπλεύσουν έτερα 12 την επομένην.

Μετά έν έτος περίπου ικανοποιητικής άπαισχολήσεως, τά μεγάλα τάνκερς παροπλίζονται έκ νέου. Πρώτη ή Μόμπιλ «Οίλ έθεσεν υπό παροπλισμόν εις Μπρουνέι τό 227.486 τον. «Μόμπιλ Ρέιβεν» διά νά άκολουθηση ή ζέλλα μέ τό 235.600 τον. «Σαγκίττα».

Αἱ ἄλλαι ἔταιρια ἀναμένεται συντόμως νά
στραφοῦν πρὸς τὴν αὐτὴν κατεύθυνσιν, κα-

Θως αι προοπτικαι βελτιωσεωι των ναυλων εις το έγγυς μελλον ειναι άνυπαρκτοι πρός το παρόν.

Τό τοννάς δεξαμενοπλοίων πού εύρισκεται εις τόν Περσικόν Κόλπον ἐν ἀναμονῇ ἐξερέσεως φορτίου ηγέηθι ἐντός μηνός από 3,6 εἰς 13-14 ἑκατον. τον. Τόν μεγαλύτερον ὄγκον τῆς χωρητικότητος αὐτής ἀντιπροσωπεύουν τά σούπερ-τάνκερ και οἱ κρατούντες ναῦλοι (γύρω τών 29 μονάδων τῆς Γουόρλανκεϊ) είναι κατά 12 περίπου μονάδας κατώτεροι τών ἀπαιτουμένων διὰ τὴν καλύψιν τών διαχειριστικῶν δαπανῶν ἐνός σούπερ-τάνκερ.

“Ηδη, ἀπό τοῦ Φεβρουαρίου, ἐπισημαίνεται αὐξησις τοῦ ἀργούντος τοννάς τῶν δεξαμενοπλοίων κατά 200.000 τον. d.w. εἰς τὰ 14 ἑκατομ. τον. Ἀλματώδης ἀναμένεται ἡ αὐξησις κατά τοὺς μῆνας Μάρτιον καὶ Ἀπρίλιον.

Ἐν τῷ μεταξύ, τὸ Διεθνές Ναυτιλιακόν Φόρουν προβλέπει ὅτι ὅντες πρόκειται νά ε-

Φορούσαν προβετή στη σειρά προκειται να επελθή ισορροπία μεταξύ προσφόρων και ζητήσεως δεξαμενοπλοίων πρό του 1983-84. Εις έπιρρωσιν, τό ναυλομεσαϊκόν γραφείον Γκάλιμπραιτή Ράιτον, του Λονδίνου, αναφέρει ότι αἱ μεγάλαι ἔταιρια πετρελαίου διεκίνουν πρό τετραετίας 17-18 έκατομ. βαρέλια πετρελαίου ἡμερησίως ἀπό τάς χώρας τοῦ ΟΠΕΚ πρό τετραετίας, ἐνώ σήμερον δέν υπερβαίνουν τά 12 έκατομ. βαρέλια ἡμερησίως.

Εις τὴν ἀγοράν τῶν μεγάλων δεξαμενο-
πλοίων οἱ ναῦλοι διατηροῦνται εἰς τὰ χαμη-
λά ἐπίπεδα πέριξ τῶν 30 μονάδων τῆς Γου-
όρλατσκοί καὶ ἀρκετά σκάφη ἀναμένοντα
εἰς τὸν Ἀραβικὸν Κόλπον είναι ἡμίπαρωπλι-
σμένα.

Εις τὴν Καραϊβικὴν ἐσόμειωθη κάποια

VLCC: Η ΚΡΙΣΙΣ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ

Οι πλοιοκτήται δεξαμενοπλοίων, έπειτα από μίαν μικράν περίοδον άνακουφίσεως, ήτης έσημεωθή περί τό τέλος τού παρελθόντος έτους, άντιμετωπίζουν και πάλι μίαν δύσκολον περίοδον. Πράγματι, ένων περί τά δέλη τού 1979 ένων τόσον διά τά VLCC δύσον και διά τά ULCC είχον σημειωθή ναύλοι, οιτίνες έξησφάλιον δικαιάν ισορροπίαν και έπετρεπον τήν κάλυψιν τών οικονομικών δαπανών, άπό τών άρχων Φεβρουαρίου έπιληθε κάθετο πτώσις.

Διά μίαν εἰσέτι φοράν ἡ προσφορά είναι πλεονάζουσα ἐν σχέσει μὲ τὴν ζῆταις. Ἡ κατάστασις αὐτῇ, ἔχειγεται ἐκ τοῦ γεγονότος διὰ αἱ καταναλώταις χώραι οὐχὶ μόνον ἐπανέφερον εἰς ἴστροπτιὰν τὰ οπαδέματα των, ἀλλὰ καὶ ὁ χειμῶν ὑπῆρξεν ιδιαιτέρως ἦπιος. Καὶ ὡς παραδείγματα ἀναφέρουμεν:

Έν τοι καὶ αἱ παραστήματα αναφέρομεν.
Ἐν σκάφῳ VLCC τὸ όπιον πρό μηνός ἀ-
κόμη ἀπεκόμιζε ναῦλο WS 3α διά ταξίδιον
Περαικοῦ· Εύρωπης ἡδη εἰς τάς ἀρχάς Μαρ-
τίου ἐπεύχαγε μόδις 29 μονάδας τῆς WS
καὶ ἐν σκάφῳ ULCC διά ταξίδιον Περαικοῦ·
Ιαπωνίας ἐπιπει εἰς τάς 28 μονάδας τῆς WS.
Οι ναῦλοι ούτοι δέν ἡδύναντο νά καλύψουν
τὸ σύνολον τῶν σταθερῶν δαπανών. Ἀφή-
νοντες δέ τάς οἰκονομικάς ύποχρεώσεις. Δεν
είναι, λοιπόν, παράδοξον ὅτι μέγας ἀριθμός
ἐφοπλιστῶν σκέπτονται νά ἑπαναφέρουν τά
πλοια των εἰς τά ἄγκυροβολία ἀργίας. Αἱ
προοπτικαὶ διά τοὺς προσεχεῖς μῆνας είναι
ἀκόμη σκοτεινότερα καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν
τῆς σχέσεως Περιοκός Κόλπος — Εύρωπη,
τινές προβλέπουν μίαν εἰσέτη πτώσιν διά τα
VLCC μεχρι WS 20, ἐνώ κατά τό 1979 είχον
ημειώθη ναῦλοι WS 45 ἀκόμη καὶ 50.

Ό μόνος τομεύς, διτις φαίνεται σταθερώτερος είναι έκεινος που άφορά χωρητικότητας κατωτέρας των 150.000 τόννων d.w., ιδίως εις την γραμμήν Καραϊβικής - ΗΠΑ, πράγμα τό όποιον δέν πρέπει να προκαλεῖ έκπληξην.

Ενώ, λοιπόν, είχε κατορθωθεί ή άπορρόφησε τής υπέρχωρητικότητος τάυτης, τής όποιας θύματα ήσαν τά VLCC και ULCC με την μεθόδιο της μικράς ταχύτητος (9 - 10 κόμβων) ητης άντιπροσωπεύει ήδη μιαν έφεδρειαν 15 - 20 έκατομμυρίων τόνων dw, ένω σημαντικά χωρητικότητές χρησιμοποιούνται ώς πλωτά δεξαμεναί - άποθηκαι (*Iapavia* 7 έκατομ. τόν. d.w. κατά τό 1979) και πολύαριθμά σκάφη απεστάλησαν εις τά διαλυτήρια, η πλεονάζουσα χωρητικότης πίπτει έκ νέου με όλοκληρον τό βάρος της έπι τής άγοράς.

Υπενθυμίζομεν διτι περι τα μέσα του 1978 η πλεονάδουσα χωρητικότης εις τόν τομέα των VLCC και ULCC — δηλαδή τά άνω των 150.000 τόννων dw. μέχρι 500.000 τόννων dw αντιπροσώπευε 32.000.000 τόνους dw. Εις το τέλος του 1979 έπροκειτο άκομη περι 15.000.000 τόννων dw.

Λοιπόν την 18ην παρελθόντος Φεβρουαρίου, άφαιρουντες την χωρητικότητα, ήτις έχρησιμοποιείτο ως πλωτή άποθηκή -δεξαμενή-, τα άδρανούντα σκάφη, έβλεπον νά ένισχυνται αι γραμμαί των έντος έβδομαδος διά 450.000 τόννων dw διά νά φθάσουν εις τό επίπεδον των 8 έκατομ. τόννων dw ήτοι 56 δεξαμενόπλοια και 4 OBO.

Ας μη λησμονώμεν ότι εκτός τών σκαφών, άπινα απεστάλησαν πρός διάλυσιν παρεδόθησαν νεδετεκτα 11.000.000 των dw όπερ σημαίνει ότι ή παγκόσμιος χωρητικότης δεξαμενοπλοίων εύρισκετο κατά τόν παρελθόντα 'Ιανουάριον είς τό ύψος τών 376 000.000 τόννων dw.

Έξ αλλου και έτερος παράγων, διστις κινδυνεύει νά ύπεισελθη εις την άπορρόφησιν της υπερχωρητικότητος τών έτων 78 και 79 ήτο το άδιέξοδον της Διώρυγος του Σουεζ. Έτσι δέδινε νά εκβαθυνθεί. "Ηδη η θαλασσία αύτη άρτηρια έπιπτρέπει τήν διέλευσιν σκαφών 70.000 τόννων dw έν πλήρει φόρτω και εξεδαμενοπλοίων κενών μέχρι 250.000 τον. Ή αλλά λιαν προσεχώς μονάδες μέχρι 350.000 τον. dw θά δύνανται νά διασχίζουν επλήρες φορτίον τήν δώρυγα, ένω αλλά άτω τών 250.000 τόννων dw θά δύνανται νά πλέχονται με μερικόν φορτίον. Η προσπιθαί αύτη μοιραίως θά έχει τάς έπιπτώσεις της πι της πορειάς τής τελευταίας ταύτης κατηγορίας σκαφών.

"Επειτα άπό μίαν μελέτην τοῦ Lloyd's, τὸ εγονός δὴ τὸ ἐπιτρέπεται ἡ διέλευσις διά τῆς διώρυγος σκαφῶν 250.000 τόννων dw. ὅ-ού μετά τῶν 150.000 τόννων γκρός ἐντὸς λαισίου κυκλικοῦ ταξίδιου μέσω Σουέζ ἀν- προσωπεύει διά τὴν Εὐρώπην μίαν προμή- ειναν κατὰ 10% ἀνωτέραν ἔκεινης ἐν σχέσει ρός τὴν σημειώνην, ἥτις ἀκολουθεῖ τὴν ὄ- δον διά μέσου τοῦ Ἀκρωτηρίου καὶ τούτῳ θα σήμαινε μίαν μείωσιν ζητήσεως VLC τῆς ἀξεως τῶν 5.000.000 ἑκατομ. τόννων dw. 'Α- ὁ τότε καὶ ἡδη, χάρις εἰς ἔνα εἰδικὸν τιμο- γίον, ὀλονέν καὶ περισσότερον δεξαμενό- λοια διέρχονται κενά τὴν διώρυγα μὲρυθ- ὅν 7 - 8 ἑκατομ. τόννων dw κατά μῆνα. Τέ- ος τινές εἰδικοὶ ὑπολογίζουν δὴ ἡ ἐκβάθυν- σης τῆς διώρυγος θὰ προκαλέσει κατά τά- σσοσεχὴ ἑπτὸν μίαν πτώσιν τῆς ζητήσεως VL- C, τουλαχίστον 15 ἑκατομ. τόννων dw, ἐνώ ζητησίς δεξαμενοπλώιας "μετρίου σημεί- ώνς" θὰ αὔξηθη κατά 6 ἑκατομ. τὸν dw.

· Ή δεκαετηρίς τοῦ 80, τὴν ὥποιαν ἡδη ἡρ-
σαμεν δέν διαφαίνεται λαμπρά διά τά
LCC.

ΠΑΡΑ ΤΟ «ΕΜΠΑΡΓΚΟ»

Οι Ρώσοι ύπερκαλύπτουν τάς ἀνάγκας των εἰς δημητριακά

Η αμερικανική κυβέρνησης παραδέχεται σιωπηρώς ότι ή προσπάθεια της νά σταματήσῃ τάς φορτώσεις δημητριακών πρός την Σοβιετικήν "Ενωσιν άπετυχεν. Αναγνωρίζει, έπισης, ότι τά έσοδα τῶν αμερικανῶν ἀγροτῶν θά μειωθοῦν κατακορύφως τό τρέχον ἔτος καὶ ἡ προοπτική αὐτῆς ἀνησυχεῖ ιδιαιτέρως τοὺς ὄργανωτάς τῆς προεκλογικῆς ἐκστρατείας τοῦ προέδρου Κάρτερ.

Τό αμερικανικόν ύπουργειον Γεωργίας λέγει ότι παρά τό «έμπαργκο» αἱ συνολικαὶ εἰσαγωγαὶ δημητριακῶν τῆς Ρωσίας κατά τήν περίοδον 1979-80 δυνατόν νά φθάσουν τό ρεκόρ τῶν 30 έκατομ. τόννων — περίπου διπλάσιαι τῆς προηγουμένης σαιζόν καὶ κατά 12 έκατομ. τον. ἀνώτεραι τοῦ 1977-78.

Πρό διμήνου, οἱ αμερικανοὶ προέβλεπον ότι η Ρωσία θά δυσκολευθῇ νά ἔξεύρῃ ἔστω καὶ 25 έκατομ. τον. δημητριακῶν πρός εἰσαγωγὴν κατά τό τρέχον ἔτος, ἀλλὰ μετά τίνας ἔβδομάδας ἀναθεώρησαν τήν πρόβλεψιν τῶν εἰς τά 28 έκατομ. τον. καὶ ἡδη πιστεύουν ότι αἱ σοβιετικαὶ εἰσαγωγαὶ γεννημάτων θά φθάσουν τά 30 έκατομ. τόννων.

Ιό περίεργον είναι ότι ή Ἀργεντινή, μιὰ ἀπό τάς ὀλίγας ἔξαγωγικάς χώρας, δέν ἔχει ἐφέτος ἀρκετά ἔξαγωγήμα πλεονάσματα δημητριακῶν διά νά καλύψῃ τό κενόν τῶν 10 έκατομ. τον. πού προκύπτει εἰς τό πρόγραμμα τῶν σοβιετικῶν ἀγορῶν μετά τό αμερικανικόν «έμπαργκο». Ἐστω καὶ ἔναν οἱ Ρώσοι ἀγοράσουν τό σύνολον τοῦ πρός ἔξαγωγήν ἀράβοσίτου τῆς Ἀργεντινῆς, αὐτό δέν ύπερβαίνει τά 4-5 έκατομ. τόννων. Ἀπό ποῦ, λοιπόν, θά προμηθεύθουν τά σιτηρά οἱ σοβιετικοί;

Οι Ρώσοι ἔχουν ἡδη ἔξασφαλίσει ἑνα μέρος ἀπό τάς Ἕνωμένας Πολιτείας — βάσει τῆς δευτοῦς συμφωνίας μεταξύ τῶν διοι χωρῶν, η ὅποια δέν ἐπηρεάζεται ἀπό τό «έμπαργκο».

Ἀλλ' ἡ ποσότης αὐτῆς — πιθανόν 5 έκατομ. τον. — καὶ αἱ ἄλλαι μικροποσότητες πού ἔχει ἀγοράσει η Ρωσία ἀπό μικροτέρας ἔξαγωγικάς χώρας δέν ἐπαρκούν. Ή μόνη ἔξηγησις είναι ότι οἱ Ρώσοι ἔχουν ἔξασφαλίσει σημαντικάς ποσότητας αμερικανικῶν δημητριακῶν μέσω τρίτων. Τήν ἀποψιν δέ αὐτήν ὑποστηρίζει καὶ τό αμερικανικόν ύπουργειον Γεωργίας, τό ὅποιον ὑπολογίζει τάς ἀγοράς αὐτάς μεταξύ 4 καὶ

9 έκατομ. τόννων.

Καθώς οἱ σοβιετικοί διατίθενται νά πληρώσουν τιμάς ύψηλοτέρας τῆς τρεχούσης ἀγορᾶς προκειμένου νά ἔξασφαλίσουν τάς ποσότητας δημητριακῶν, πού χρειάζονται ἀπό ἐπαναπλήσεις, τό 1980, προβλέπεται ἔξαιρετικῶς εύνοικόν διά τούς μεγάλους σιτεμπορικούς οίκους. Τό αὐτό, δημοσ., δέν είναι δυνατόν νά λεχθῇ καὶ διά τούς ἀμερικανούς καλλιεργητάς, τῶν ὅποιων τά ἔσοδα ἀναμένεται νά μειωθοῦν εἰς 25 δισεκ. δολλάρια ἔναντι 33 έκατομ. δολ. τού προηγουμένου ἔτους.

Πάντως, οἱ σοβιετικοί ισχυρίζονται ότι τά ἀποθέματά των, προστιθέμενα εἰς τάς ποσότητας πού ἐλπίζουν νά ἔξασφαλίσουν ἀπό τήν διεθνή ἀγοράν, θά είναι ύπερκαρκῆ διά τήν κάλυψην τῶν ἀναγκῶν των. Ως γεγονός ἐλπίζουν ότι μέ τήν ληξιν τῆς περιόδου θά ἔχουν ἀποθέματα τῆς τάξεως τῶν 18 έκατομ. τόννων.

Ἐπιπροσθέτως, ἀναμένουν ότι ή ἐφετεινή εἰρινή ἔσοδεία των θά είναι καλή. Λι πρώται πληροφορίαι είναι ἄκρως αἰσιόδοξοι. Οι χειμερινοὶ μῆνες, κρίσιμοι πάντοτε διά τήν Ρωσικήν παραγωγήν, ὑπῆρξαν εὐνοϊκοί. Υπάρχει δέ ἀρκετό κιόν διά νά προστατεύσῃ τά φυτά ἀπό τούς καταστρεπτικούς παγετούς τοῦ Μαρτίου.

Μέχρι στιγμῆς είναι ἀγνωστον εἰς ποια ἐπίπεδα θά φθάσῃ η σοβιετική ἔσοδεία δημητριακῶν καὶ κατά πόσον θά ἐπηρεάσῃ τάς υπερποντίους μεταφοράς. Αἱ ἡδη πραγματοποιηθεῖσαι ἀγοραί, πάντως, προϊωνίζουν ηγημένην ζήτησιν τοννά, τουλάχιστον διά τό ἀμεσον μέλλον καὶ μέχρι τής ἐνάρξεως τῶν θερινῶν μηνῶν.



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

‘Η άλλη λογραφία μας

Η ΓΡΑΜΜΗ ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΚΥΚΛΑΔΩΝ

‘Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Μέ εκπλήξη διαβάσαμε στά «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» έπιστολή τού κ. ‘Αλέξανδρου Λ. Χειμάριου, Διευθυντή τού Ε/Γ·Ο/Γ «ΛΗΜΝΟΣ», όποιος διαμαρτύρεται γιατί ή έταιρια μας «Α.Ν.Ε. ΝΑΞΟΥ Α.Ε» φρόντισε νά μήν διακοπούν καθόλου τά δρομολόγια τού πλοίου της «ΝΑΞΟΣ», έως ότου μπήκε στή γραμμή Πειραιά-νήσων Κυκλάδων και τό δεύτερον πλοίο τής έταιριας μας, τό «ΠΑΡΟΣ».

Ισχυρίζεται ό κ. Χειμαρίος ότι «χωρίς νά υπάρχει άνάγκη» και «μόνον γιά λόγους συναγωνισμού» έκτελούσαμε τόν Φεβρουάριο τού 1980 τά δρομολόγια και στή συνέχεια... μας καρφώνει(!) μέ τό: «είναι λαϊκής βάσεως έταιρια και φαίνεται πώς έχει πολλά χρήματα γιά χάσιμο».

Ό κ. Χειμαρίος έπισης κόπτεται γιά τήν Εθνική Οικονομία και διερωτάται «δύναται ό οισσήπτε νά σπαταλά αλόγιστως καύσιμα τά όποια έξασφαλίζονται μέ τόση δυσκολία και τόσες προσπάθειες και θυσίες δύλων μας».

Απαντούμε:

‘Η «Α.Ν.Ε. ΝΑΞΟΥ» είναι λαϊκή έταιρια και πρώτο ιδρυτικό σκοπό έχει τήν καλύτερη συγκοινωνιακή έξυπηρέτηση τών 3.000 περίπου μετόχων της και τού Κυκλαδίτικου λαού γενικώτερα. Έπομένως είναι ύποχρεωμένη χειμώνα - καλοκαίρι νά έκτελεί δύλα τά δρομολόγια τής γραμμής Πειραιά - νήσων Κυκλάδων και όχι έπειδη τά κέρδη τό χειμώνα μειώνονται νά έγκαταλείπεται τή γραμμή και νά μήν πραγματοποιεί τά δρομολόγια, όπως γιά εύνοήτους λόγους πράττουν οι έφοπλοι τέτης τής άκτοπλοιας.

Τό φέρρυ-μπώτα «ΝΑΞΟΣ» λόγω τής μορφής τής λαϊκής έταιριας δέν έχει τό δικαιώμα από τούς μετόχους νά άφήνει άκαλυπτη τήν άκινησία τού ένδος μηνός (πού κρατάει συνήθως ή έτησια έπιθεώρησή του). Πόσο μάλλον τήν άκινησία τών 2 και 3 μηνών.

Άλλοι ποιοι είναι οι κύριοι πού κόπτονται γιά τήν κατανάλωση πετρελαίου; Και πότε τό Κράτος έδωσε τό «πράσινο» φώς στους έφοπλοιστές νά σταματάνε τά δρομολόγια γιά νά γίνεται οίκονομία στά καύσιμα; Γιατί τό «ΛΗΜΝΟΣ» και μιά σειρά άλλα πλοία καλύπτουν άνελλιπώς τά δρομολόγια τους τούς χρυσοφόρους καλοκαιρινούς μήνες και τό χειμώνα, πού δέν έχει τόσο παραδάκι ούτε πού νοιάζονται γιά τίς συγκοινωνιακές άναγκες τών νησιών;

Τό δέν «ύπάρχει άνάγκη» γιά δεύτερο πλοίο στή γραμμή αυτό τό κρίνει τό «Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας». Τό ίδιο «Υπουργείο» θά κρίνει άν γίνονται σπατάλες στά καύσιμα. Πολύ πρόσφατα (16/3/80) μιλώντας στό συνέδριο τού Συνδέσμου ταξιδιωτικών γραφείων ό γενικός γραμματέας τού «Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας» κ. Σαρλής μίλησε γιά τήν άναγκαιότητα διατήρησης τής πριμοδότησής τών υγρών καυσίμων στήν άκτοπλοια, πού έπιτελει συγκοινωνιακό ρόλο. Κάτι παραπάνω γνωρίζουν έπομένως οι άρμόδιοι γιά τήν κοινωνική άποστολή τών έταιριών λαϊκής βάσης, όπως είναι ή «Α.Ν.Ε. ΝΑΞΟΥ».

Τό «ΛΗΜΝΟΣ» κατά νόμο δέν μπορούσε νά παρατείνει τά δρομολόγια του πέραν τής 10ης Φεβρουαρίου 1980, έως άντιθετα τό «ΝΑΞΟΣ» βάσει τού Πρωτοκόλλου τής Γενικής Έπιθεώρησες τού «Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας», είχε δικαίωμα νά συνεχίσει τά δρομολόγια του έως τίς 28.2.80 και στή συνέχεια νά σταματήσει γιά τήν Έτησια Έπιθεώρησή του. Πρίν λήξει ή προθεσμία τού άνωτέρου πρωτοκόλλου και συγκεκριμένα

στίς 16/2/80 δρομολογήθηκε τό «ΠΑΡΟΣ».

Σέ συμφωνία επίσης τής «Ενώσεως Άκτοπλοικών Πλοίων μέ ήμερομηνία 19.11.79, μετά τού Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ύπηρχε δεσμευτική παράγραφος γιά νά μήν μείνει νά γραμμή χωρίς πλοίο και δύον άφορά τήν έταιρία μας, άναφέρει ή συμφωνία «Έφορον δρομολογήθει τό Ε/Γ·Ο/Γ «ΠΑΡΟΣ» θα δύναται ή «Α.Ν.Ε. ΝΑΞΟΥ» νά τό έναλλάξη άμοιβαίως μετά τού Ε/Γ·Ο/Γ ΝΑΞΟΣ».

Αύτό άκριβως έπραξε ή έταιρία μας και δύχι οι «οισσήπτες» όπως ισχυρίζεται ή έπιστολογράφος, όποιος έπρεπε νά γνωρίζει τό δρόμο τής συμφωνίας.

Τέλος θό γιά τό θέμα τού «συναγωνισμού» καλύτερα νά μήν τό συζητούμε, γιατί τό 90% τών έπιβατων πού διακινούνται μετά πλοία τής έταιρίας μας, είναι και μέτοχοι τής «Α.Ν.Ε. ΝΑΞΟΥ». Ποιός λοιπόν συναγωνίζεται ποιόν. Έμεις πάντας είμαστε ύποχρεωμένοι νά διακινούμε τούς μετόχους, με τά πλοία τους!

Σέ τί λοιπόν άποσκοπούσε μετά άπο τά έκτεθέντα ή έπιστολή τού κ. Χειμαρίου;

Μέ τιμή

Τό Δ/κό Συμβούλιο τής Α.Ν.Ε. ΝΑΞΟΥ Α.Ε. Πειραιεύς, 18 Μαρτίου 1980.

Η Άλλη Πλεύρα

‘Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»

Σάν τακτικός άναγνωστης τού περιοδικού σας και σάν ναυτικός, πλοίαρχος και άρχιπλοιάρχος, θά ήθελα νά έκφρασω κι έγω ωρισμένες μου ίδεες και άντιλήψεις έπι θεμάτων πολλές φορές θιγέντων στίς ένδιαφέρουσες στήλες σας. Παρακαλώ έπιτρέψατε μου μόνο νά διατηρήσω τήν άνωνυμία γιά νά μήν έχω κανένα έπακόλουθον στή δουλειά μου, δύως θά δήτε άπο τά παρακάτω:

Θαλάσσια άτυχήματα. Πολλά άκουνται τελευταίως άπο ύπευθυνα και μή πρόσωπα, περιοδικά και έφημερίδες διαφόρων έθνικοτήτων, ειδήσεις, σχόλια σχετικά με τήν έξαρσην τού άριθμού τών άτυχημάτων έπι άλλην ικανότητας ένωνται στήλες σας τά σφραγίσματα δηλαδή), ένων κανονικά θά ήθελε τουλάχιστον δύο ήμέρες, δύλα νά πηγαίνανε καλά και άμφιβάλλω έπισης δην προσφέρουσε νά γίνη μιά τέτοια δουλειά στή Καλαμάτα.

Έαν κανείς άπο τούς νηογνώμονας θελήσει νά έφαρμόσει τούς κανόνας και κανονισμούς τότε έρχεται ή πλοιοκτήτης και τού λέει: «Γιά δές πρόσεξε καλά μή με μανούβραρες έμένανε, γιατί άλλαζω τήν κλάση αύριο πρωι-πρωι..». Ό νηογνώμων γιά νή μή χάση τό πελάτη ύποχωρει στίς περισσότερες περιπτώσεις, τής νοστροπίας ταυτίζομένης μέ εκείνη τού μπακάλη. Και σάς έρωτώ, είναι σοβαρά πράγματα αύτά γιά μιά Αρχή, τόσης σπουδαίας γιά τήν άσφαλτιαν τού πλοίου και τού πληρώματος; Αποτέλεσμα τά γνωστά τραγικά άτυχήματα.

Και ένω σεις θρηνείτε τά θύματα μέ συγκινητικά πολλές φορές λόγια στή μιά σελίδα τού περιοδικού σας, στήν άλλη καμαρώνετε

CABLES: «NAFTIKA»

TELE: 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

TROPHODOSIAI

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

σέ όλους μας καλλίτερα άπο δι. τι άλλο.

Τό ένα έκ τών «πραγμάτων» αύτών, τό πλέον γνωστόν και σοβαρόν, τό όποιον γίνεται αιτία καταβυθίσεως, προσαρράξεως, άναφλέξεως σκαφών χωρίς ούτε νά ραγίση μύτη, δέν θά άναφέρω επί τού παρόντος. Γνωστά πράγματα. Δυστυχών. Έκείνο άμως πού μπορεί κανείς νά άναφέρη είναι δι. για τού άλλου είδους τίς άπωλειες, δέν φταίει ούτε νά πολυχρωμία τού πληρώματος πού ώς μέτρον κατά τήν όποιαν οι διμερείς συμβάσεις έπιδώκονται, ούτε τά πλοία και δό κόσμος πού είναι μέσα. Είναι οι νηογνώμονες πού άφηνουν τά βαπόρια και ταξιδεύουν έλαια Θεού.

Είναι κοινόν μυστικόν, κύριε Διευθυντά, τό τί συμβαίνει με τούς κατά τόπους έπιθεωράτας τού Lloyd ABS, Bureau Veritas, κ.τ.λ. Θεωρούμεν μεγάλη δουλειά νά καταφέρουμε τό Surveyor νά περάση τά μηχανήματα και νά έκδωση τά σχετικά πιστοποιητικά, δέσω και δάν τέν δάχουμε άγγιξει γιά τήν τακτήν έπιβαλλομένη έπιθεωρήσιν. Ό surveyor έν συνεχεία θά πάρη τό σχετικό φακελλάκι άπο τό πλοιοκτήτην, διότι έπέρασε τό Safety equipment, ένω ούτε βάρκα πέφτει στή θάλασσα, διότι δάν πέσαση θά βουλιάξη, ούτε πυρκαϊδάς μάνικες ύπαρχουν στά κουτιά τους, κ.τ.λ. Διότι έξεδωσε πιστοποιητικόν Load Line, ένω δέν έπάρχει δεύτερος μουσαμάς τής προκοπής, οι δέ μπουλμέδες μεταξύ τών κυτών, πού ούποτίθεται δι. είναι στεγανοί διά τήν έξασφάλισην τής πλευστότητος εις περιπτώσιν διαφρούρησης (έλεγε ό συγχωρεμένος ό κ. Γεράσιμος Μηλιαρέσης) δέν κρατάνε ούτε μινεράλι. Διότι τέλος έπέρασε τό Cargo Gear Quadrantial θμοίου έκεινου πού έδόθη εις τό παλιό πλοίον στήν Καλαμάτα πέρυσι και πού ή δήλι διαδικασία διήρκεσε μία ώρα (ισα-ισα τά σφραγίσματα δηλαδή), ένων κανονικά θά ήθελε τουλάχιστον δύο ήμέρες, δύλα νά πηγαίνανε καλά και άμφιβάλλω έπισης δην πρόματα, τά όποια είναι κυρίως ύπευθυνα γιά τίς καταστροφές αύτές ούδεις ποτέ δέν έχει άναφέρει κι άς είναι γνωστά

Τότε έρχεται η πρόσεξη καλά μή με μανούβραρες έμένανε, γιατί άλλαζω τήν κλάση αύριο πρωι-πρωι..». Ό νηογνώμων γιά νή μή χάση τό πελάτη ύποχωρει στίς περισσότερες περιπτώσεις, τής νοστροπίας ταυτίζομένης μέ εκείνη τού μπακάλη. Και σάς έρωτώ, είναι σοβαρά πράγματα αύτά γιά μιά Αρχή, τόσης σπουδαίας γιά τήν άσφαλτιαν τού πλοίου και τού πληρώματος; Αποτέλεσμα τά γνωστά τραγικά άτυχήματα.

Και ένω σεις θρηνείτε τά θύματα μέ συγκινητικά πολλές φορές λόγια στή μιά σελίδα τού περιοδικού σας, στήν άλλη καμαρώνετε

για τό περιβόητο ναυτιλιακό συνάλλαγμα, τροπάριον τό όποιον, ένω για τους άσιδες στεριανούς και μερικούς (ή μᾶλλον πολλούς) χαραμοφάρδες είναι ή πιό χαρμόσυνη μελώδια που μπορεί νά άκουσουν, για τόν ναυτικό δέν έχει καμμίαν άπηχησιν, διότι δέν έχει κανένα κέρδος από τήν συναλλαγματοφόρον αύτήν έκστρατείαν. Οι νηογνώμονες, λοιπόν, και δχι οι ναυτικοί θά πρέπει νά θεωρούνται ήθικοι αύτουργοι αύτων τών άπωλειων που καλούμεθα νά θρηνήσουμε κάθε τόσο. Οι 'Αρχές' είναι αύτές που πρέπει νά λαμβάνουν μέτρα άνεπιρέσατα διά τήν προστασίαν τού θαλασσοπόρου οίκογενειάρχου.

Έλλειψις Πληρωμάτων. "Οχι μόνον ή έλλατωσις τής στρατιωτικής θητείας, άλλα και η τελεία άκομη κατάργησίς της δέν προκειται νά φέρη τό «ποιθούμενο» απότελεσμα. Οι λόγοι και έδω είναι απλοί: 'Ο κάθε νέος σήμερα, άνεξάρτητα από τόπο διαμονής του, δέν διαλέγεται τό επάγγελμα τού ναυτικού διότι δέν έχουν τήν οίκονομηκήν άναγκη τήν όποιαν είχαμε έμεις στήν ήλικιά τους και η όποια άναγκη και μόνον μάς ώθησε στό επάγγελμα αύτο τής έξι άποστάσεως έπικοινωνίας με τά άγαπητά μας πρώσωπα, δύον και δά ό προσφιλέστατος, σεβαστός, και καθ' όλα Κύριος Α. Λαιμός προσπαθεί έξυμνών μέ τά ωραιότερα χρώματα τού λόγου, όποτε τού δίδεται ή εύκαιρια. 'Από τήν πλοιοκτησία μέχρι τούς ναυτικούς πράκτορας και μεσίτας, μέχρι τόν τελευταίον έκ ζούγκλας καθαριστήν, τό όλον θέμα τού τότε πανίγεια necessere est vivere non est neccesse είναι πόσα βγάζεις. Γιά μισθό κουβεντιάζουν οι άξιωματικοί σήμερα μεταξύ τους στά VHF. Γιά τί είδους κρένια έχουν τά βαπόρια τους και άλλες ναυτικές πληροφορίες συναφείς με τή δουλειά τους ούδεις λόγος. Ναυτούνες, νοικοκυρά και έκτιμησεις όλα άνηκουν στό παρελθόν.

Σέ πειράζει νά βλέπης τήν άδιαφορία και άνευθυνότητα κάτω στήν κουβέρτα. Άγανακτείς και άπογοητεύεσαι με τήν άχαριστιά και κακομοιριά τών περισσοτέρων έκ τών πλοιοκτητών μας.

Η μόνη πηγή έξασφαλίσεως ναυτικών θάημπορούσε νά ήτο τά παιδιά έμας τών ναυτικών. Μία στατιστική, μεταξύ ίδια τών πλοιαρχών και μηχανικών, θά σάς έδειχνε

αρκετά καθαρά τό τί σκεπτόμαστε γιά τά παιδιά μας. «Ότι άλλο, έκτός από ναυτικός» είναι ή έπικρατούσα φρασεολογία.

Οι άλλοι και ήμεις.... Στά στεριανά έπαγγέλματα, στήν 'Αμερική, Εύρωπη και πρό πάντων στήν 'Ιαπωνία, οι έργαζόμενοι είναι συνήθως ύπερήφανοι γιά τήν έταιρία που έργαζονται και τό θεωρούν τημή τους τά παιδιά τους θά άκουλουσθησουν τόν ίδιο δρόμο. Κι' έδω πάλι μία στατιστική ίδια μεταξύ 'Αρχιπλοιάρχων και 'Αρχιμηχανικών θά δείξη ότι ή πραγματικότης είναι τελείως διαφορετική άπο έκεινή που θά καθένας θως νά νομίζει.

Έχετε, παρακαλώ, ξανακούση νά προάγεται κανείς (στήν περίπτωση μας από πλοιοπλοίαρχον εις άρχιπλοιάρχον) και νά τού κόβεται ό μισθός κατά τό ήμισυ και πλέον; Νά είναι άναγκασμένος νά περνά τόσον περιορισμένα και θά έλεγα στερημένα, δύον ούδεποτε διεννοείτο όταν έταξιδευε όλα του τά χρόνια;

"Άς αφήσουμε τό θέμα συμπεριφοράς, πού οι κ. πλοιοκτήτης, έπειδή καταλαβαίνουν ότι άλλοι θέλουν νά βγούν, νά ζήσουν στή στεριά, ένω στό βαπτόρι άκουγαμε όλο φιλοφρονήσεις και γλυκόλγα, μόλις βγούμε έξω, είναι σάν νά τούς έχουμε σκοτώσει τό πατέρα. Ζούμε σέ μία άβεβαιότητα, πού δχι γιά τό παιδί σου δέν μπορείς νά προγραμματίσεις, μά ούτε γιά τήν ίδια σου τήν αύριο. Πολύ ωραία!!!

Σάς εύχαριστω
Σ.Τ. Πλοιαρχος Ε.Ν.

Νέα Υόρκη 7 Μαρτίου 1980

ΔΙΑ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Κύριε Διευθυντά,

Στό τεύχος τής 1ης Μαρτίου 1980 σέ σχόλιο σας με τίτλο «ΣΥΝΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ» γράφετε γιά τό θέμα τής έγκαιρου ύπογραφής από τούς άρμοδους φορείς τής τελευταίας αύξησεως, ώστε οι ναυτικοί νά μήν πάρουν τήν αύξηση μετά από μακράν άναμονή, όπότε ή αύξηση θά έχει έξανεμποτεί λόγω τής καθημερινής άνοδου τών τιμών.

Προσωπικά, άλλα και έρμηνευοντας τά αισθήματα πολλών άλλων συναδέλφων, σάς

εύχαριστώ γιά τό πραγματι ειλικρινές ένδιαφέρον σας πρός τούς απομάχους τού κύματος. Έπιτρέψτε μου θμως έπι τή εύκαιρια, νά διατυπωσώ από τίς στήλες σας μίαν απόριαν.

Κανείς μας, δχι μόνο από τούς συνταξιούχους άλλα και από τούς ένων ενέργεια ναυτικούς, δέν καταλαβαίνει γιατί, άφου από τόν πιό υπεύθυνο και άρμοδιο και υπόλογο γιά τούς ναυτικούς φορέα, δηλαδή τό Δ.Σ. τού Ν.Α.Τ, ένεκριθη και υπεγράφη ή αύξηση τού 23%, θά πρέπει, προκειμένου νά ύλοποιηθεί — όπως γράφεται — ή απόφαση, νά περάσει από γραφειοκρατικό μηχανισμό, μέ αποτέλεσμα νά καθυστερεί ή καταβολή τής αύξησης τών ΔΙΚΩΝ ΜΑΣ ΧΡΗΜΑΤΩΝ, γιατί πέρα από τόν λόγο πού μπορεί νά έχουν οι πλοιοκτήτης μέλη τού Δ.Σ. τού Ν.Α.Τ και μία τυπική ύπογραφή από τόν Υπουργό έπι τής Έμπορικής Ναυτιλίας σάν προϊσταμένου τού Ν.Α.Τ, ποιοι είναι οι άλλοι γραφειοκρατικοί μηχανισμοί πού πρέπει νά άνακατευτούν σέ μία υπόθεση πού κανείς άλλος έκτος τών ναυτικών και πλοιοκτητών δέν βάζουν δεκαράκια;..

Μήτως είναι και αυτό ένα από τά περίφημα «κίνητρα» γιά τήν προσέλκυση στό ναυτικό επάγγελμα νέων άνθρωπων;... Γιατί, όπωσδήποτε αυτά τά πράγματα συζητιούνται πάντα στούς κύκλους τών ναυτικών και κάθε άλλο πρά διαφημιστικό slogan πυπορούν νά αποτελέσουν!!

Μετά την
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΠΙΠΙΤΣΟΥΛΗΣ
Συνταξιούχος Μηχανικός
Τσακάλωφ 62 — Πειραιές
Πειραιεύς, 17 Μαρτίου 1980.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

'Αξιότιμε Κύριε Κωττάκη,

Μεγάλο έπιτευγμα έχαρακτηρίσεις δι πρόσδορος τής ΠΕΠΕΝ τήν ένσωμάτωσιν τών έπιδομάτων διακυβερνήσεως και διοικήσεως είς τόν βασικόν μισθόν τών πλοιαρχών, διατυπανίζοντας δτι έφθασε τάς 47.000 δραχμάς προσθέτοντας και τάς Κυριακάς.

Ξέχασε θμως νά μάς γνωρίση έάν και ο συνταξιοδοτικός μισθός αύξηθηκε άναλογως, δάν και είς τό περιοδικόν τής ΠΕΠΕΝ μη-

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

νός Δεκεμβρίου άναφέρει ότι ο κεντρικός στόχος της ένσωματώσεως αυτής είναι νά προσετρέψει κατά τόν συνταξιοδοτικόν ύπολογισμόν.

'Επ' αὐτού τού σημείου καλείται ο 'Αγαπητός μας πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ νά μᾶς κατατοπίσῃ συγκρεκριμένα ποίους θά ώφελήση ή ένσωμάτωσι, τούς πλοιάρχους ή το NAT. 'Εάν ο σκοπός του ήταν νά πιάσῃ τούς μισθούς της πιάσασ, τότε γιατί δεν έπειδικώς τό ίδιο άποτέλεσμα και για τίς δλλες ειδικότητες τών Πλοιάρχων.

Είναι εις δλλους γνωστόν οι τεράστιες ζημιές που έχουν αφήση στό NAT διάφοροι έφοπλισται άπό τά ναυτολόγια. Μήπως, κύριες Πρόεδρες, καλούμεθα νά πληρώσωμεν έν μέρει τήν ζημίαν αυτή οι πλοιάρχοι.

'Από το περιοδικό τής ΠΕΜΕΝ διάβασα διά το δυνατοδοτικός μισθός είναι κατώτερος και αύτού άκομη τού μισθού τής συμβάσεως χωρίς τάς προσαυξήσεις διά τάς ή ποίας πληρώνομεν NAT. Βάσει ποίου κανόνος ύπολογίζεται ο μισθός αυτός και γιατί νά μην ύπολογισθή πιστό άπλλα και εύκολα έπι τού βασικού δπως και οι κρατήσεις τού NAT. Πιστεύω τίς άπορες μου νά έχουν και δλλοι συνάδελφοι που έχουμε τήν άτυχία νά μήν είμεθα τακτικοί, άν δχι μόνιμοι θαμώνες τής Ένωσεως άλλα άπλως μέλη.

Είναι δυνατόν νά μᾶς δώσετε μία έκήγηση πάνω στά άνωτέρω και άκομη γιά τό νέο χαράτσι πού θεσπίσατε και τό δύνομάσατε Οικογενειακό έπίδομα, ποίοι τό δικαιούνται, πότε και πώς θά τό παίρνουν. Μήπως είναι και αύτό κάτι παρόμοιο τής Ναυτικής Εστίας, ή ή ποίας κατά τήν διάρκεια τού βιου τής έκτος άπό τά ένοικία τών άκινήτων και τούς μισθούς τού προσωπικού της δέν έχει τίποτα δλλο προσφέρει. 'Εάν πράγματι ένδιαφέρετο ή «Ναυτική Εστία» γιά τούς ναυτικούς τό προσωπικό της έπρεπε νά ήταν δμισθο και νά προήρχετο άπό τάς τάξεις τών συνταξιούχων, άρκετοι άπό τούς άπομάχους τού κύματος θά έδεχοντο εύχαριστως. 'Έχω τήν γνώμην διά μέ λίγη καλή θέληση πολλά ήταν δυ-

νατόν νά γίνουν πάνω στό συνταξιοδοτικό και κυρίως εις τήν ιατρική περίθαλψιν, ή διά ποία εύρισκεται σε νηπιακή κατάστασι διά μίαν χώραν πού έχει τήν πρώτην ναυτιλίαν στόν κόσμο. 'Η πληθώρα τών έπιστολών διαμαρτυρίας έναντιον τού «Οίκου Ναύτου» είς τόν τύπον και ά τρόπος συμπεριφοράς τού προσωπικού έπιστομονικού και μή, καθώς και ή έσωτερη ήμφανσι τών ιατρείων δουκικού κυριαρχεί κανάντα τού ταϊγάρου και τής στάχτης τό έπιβεβαίωνουν.

Διατελώ μετά τιμῆς
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝ. ΚΟΥΚΟΥΔΑΚΗΣ
Πλοιάρχος Μ.Β. "WORLD NAVIGATOR"

Παναμά 3 Μαρτίου 1980

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

'Αγαπητέ κ. Διευθυντά,

Παρακαλουθώ τήν άλληλογραφία πού έχουν άνοιξει οι κ.κ. ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ και ΠΟΔΙΑΔΗΣ με άφορμή τίς αύξημένες υπερωρίες Υποπλοιάρχου.

'Όχι γιά συμπαράσταση στόν συνάδελφο ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗ, πού προσωπικά δέν γνωρίζω, άλλα γιά τήν ύποστηριξη τής άλληειας τών δσων γράφει, θάθελα νά προσθέσω τό παρακάν περιστατικό!

Στό ΚΕΣΕΝ μπαίνει ένα πρωτά στήν αιθουσα διδασκαλίας ένας κύριος συνοδευόμενος άπό τόν Διοικητή και τόν Διευθυντή Σπουδών. Μᾶς τόν σύστησε ο Διοικητής. «Άπο δώ δ συνάδελφός σας κ. ΠΟΔΙΑΔΗΣ».

'Ο «Συνάδελφος» ένημερώθηκε χαμηλώτον από τόν Διευθυντή και τόν Καθηγητή γιά θέματα σχετικά με τά μαθήματα, έρριξε μιά ματιά στά δργανα τής αιθουσας και άπεχώρησε.

Ρώτησα τόν Καθηγητή με ποιά είδιστη πού έγινε τό σύστημα στό ΚΕΣΕΝ ή κ. ΠΟΔΙΑΔΗΣ. Καί ή άπαντηση πού πήρα. «Οι έφοπλιστές χρηματοδοτούν τήν ναυτική έκπαιδευση, έχουν

λοιπόν κάθε λόγο νά ένδιαφέρονται κατά πόσο τά χρήματά τους πιάνουν τόπο».

Δυστυχώς δέν είναι μοναδική η περίπτωση πού πρώην Πλοιάρχοι και τώρα έφοπλιστές ή άρχιπλοιάρχοι είναι ένεργα μέλη και παιζουν καθοριστικό ρόλο στήν στάση και τήν πολιτική τής ΠΕΠΕΝ. 'Αν θέλουμε νά υπηρετήσουμε σωστά τήν Έλληνική Ναυτιλία πρέπει ή ΠΕΠΕΝ νά μείνει στούς πλοιάρχους τής θάλασσας, γιά νά μπορέσει νά παρεμβληθεί ούσιαστικά μεταξύ καπετάνιου και έφοπλιστή γιά τό καλό ΟΛΩΝ. Δέν είναι δμοιρο συσχετισμού ή άδυναμία τής ΠΕΠΕΝ νά παρεμβληθεί μεταξύ καπετάνιου και έφοπλιστή, με τήν άνασφάλεια και τά πολλά άτυχήματα στά έλληνικά πλοία, μιά πτυχή πού κανείς μέχρι τώρα θέλησε νά θίξει.

Εύχαριστώ
Γ. ΚΟΚΚΙΝΑΚΗΣ
Πλοιάρχος Ε.Ν.

Ἐν πλώ 14 Μαρτίου 1980

ΕΥΧΑΡΙΣΤΕΙ

Κύριε Διευθυντά

Είτο τεύχος τών Ναυτικών Χρονικών τής 1ης Μαρτίου 1980 διάβασα τό σχόλιον σας σχετικώς με τήν παρέμβασιν τού Προέδρου τής ΠΕΠΕΝ κ. 'Ελ. Καπνίση σχετικά με τήν αύξησην τών συντάξεων και ως συνταξιούχος έπιστημώ νά εύχαριστησο τόν κ. 'Ελ. Καπνίση δι' αύτην τού την βοήθειαν και είμαι βέβαιος δι' αύτην τού πολλοί δλλοι συνταξιούχοι θά αισθάνωνται δπως κι' έγώ.

Παρακαλώ δημοσιεύσατε τήν παρούσαν.

Διατελώ
Μετά τιμῆς
ΕΥΑΓ. ΛΙΒΑΝΙΟΥ
Πλοιάρχος Ε.Ν. Συνταξιούχος

Κηφισιά, 4 Μαρτίου 1980

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ίδρυθείς ύπό σημαινόντων

Έλληνων πλοιοκτητών πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου έπι κοινής βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο μέρος τού Έλληνικού έμπορικου στόλου.

Συνολική άξια άσφαλισμένων πλοίων ἀνω τῶν 11.500.000.000 δολλαρίων.

Διά πληροφορίας άποτείνεσθε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τούς ἐν Λονδίνῳ άντιπροσώπους των:

Thos.R.Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London EC3A8DA. Telephone: 01-283 4646.

Telex: 885271 Cables: MUTUALITY LONDON.

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ ΑΡΙΘΜ. 14 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 - 451.9264 - 452.8092
TELEX: 21-3847 - ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

ΠΡΟΣ ΑΝΑΒΙΩΣΙΝ ΤΗΣ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ ΤΩΝ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

‘Η νέα σύμβασις της Λομέ μεταξύ ΕΟΚ και άναπτυσσομένων χωρών Δαμόκλειος Σπάθη διά τήν ναυτιλίαν μας

Η ΕΛΛΑΣ ΠΡΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΥΠΟΧΩΡΗΣΕΩΣ

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

‘Από της 1ης Μαρτίου έ.ξ. έτεθη εις ισχύν ή πανηγυρικώς ύπογραφείσα την 31ην Οκτωβρίου 1979 εις τήν Λομέ, πρωτεύουσαν τού Τόγκο, δευτέρα Σύμβασις συνεργασίας μεταξύ 58 άναπτυσσομένων χωρών της Αφρικής, της Καραϊβικής και τού Ειρηνικού (ΑΚΕ) αφ' ένός και της Εύρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητος αφ' έτερου. Η ύπογραφείσα Σύμβασις, έκπνεουσα την 28ην Φεβρουαρίου 1985, ρυθμίζει βασικώς τάς οικονομικάς, χρηματοδοτικάς και έμπορικάς σχέσεις μεταξύ τών δύο δύμών, προβλέπουσα μάλιστα και ναυτιλιακήν συνεργασίαν, με τήν όποιαν θά άσχοληθεύμει διεξοδικώτερον εις τήν συνέχειαν τού παρόντος. Της ύπογραφής προηγήθησαν μακραί και έπιπονοι διαπραγματεύσεις, αι όποιαι δόλοκληρώθησαν την 27ην Ιουνίου 1979. Ως γνωστόν ή ύπογραφή τής πρώτης Συμβάσεως της Λομέ έγενετο την 28ην Φεβρουαρίου 1975 μέ 46 τότε Κράτη της ΑΚΕ, ή δέ ισχύς της ηρέστο από της 1ης Απριλίου 1976, λήξασα την 28ην Φεβρουαρίου 1980.

Συμβιβασμός συμφερόντων

‘Η νέα Σύμβασις μεταξύ ΕΟΚ και ΑΚΕ είναι εις τήν ουσίαν ένας συμβιβασμός συμφερόντων, ένας συγκερασμός άπόψεων και θέσεων, ό όποιος δέν δύναται νά θεωρηθή δικαιοποιεί πλήρως έκαστην πλευράν. ‘Όπως ύπευθυνώς έτονίσθη τόσον ή πρώτη, δύον και ή δευτέρα Σύμβασις της Λομέ, χωριστά ή και δύον λαμβανόμενα, δέν δύναται νά θεωρηθούν διτή έπιλυσην τη προβλήματα άναπτυξεως τών Κρατών της ΑΚΕ.

Ούδεις από τά ένδιαφερόμενα μέρη ισχυρίσθη κάτι τέτοιο. Δύνανται όμως νά θεωρηθούν ως δύο σταθερά βήματα εις τήν δύον τής συνεργασίας μεταξύ ΕΟΚ και ΑΚΕ.

Τά 58 Κράτη της ΑΚΕ μέ τήν έναρξην τών διαπραγματεύσεων διά τήν άνανέωσιν τής Συμβάσεως ήλπιζον διτή η ΕΟΚ θά έκανε πολύ περισσότερα διά νά τη βοηθήση νά άναπτυχθούν οικονομικώς και κοινωνικώς. Παρόλα ταύτα, ώς έπισήμως διεκπρώθη από έκπροσώπους τών χωρών της ΑΚΕ, τό έπιτευχθέν άποτελεσμα δύναται έν πάση περιπτώσει νά θεωρηθή ώς ίκανοποιητικόν ή, άκριβετερον, ώς το έλάχιστον απόδεκτον, λαμβανομένης υπ' δψιν τής δυσκόλου διεθνούς οικονομικής καταστάσεως. Άλλα και από πλευρᾶς ΕΟΚ διά τού στόματος τής παραστάσης εις τήν ύπογραφήν τής Συμβάσεως Προέδρου τού αιρετού Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου κυρίας Σιμόνε Βέιλ άνωμολογήθη τό ύφιστάμενον σήμερον δυσμενές διεθνές κλίμα έντός τού όποιου διεξήχθησαν αι διαπραγματεύσεις διά τήν άνανέωσιν τής Συμβάσεως, χαρακτηρίζομενον, ώς είπεν, από τά πολλά προβλήματα πού άντιμετωπίζει ο κόσμος, από τήν έπισφαλή διεθνή ισορροπίαν και από την άπειλουμένην εύημερίαν και συνεπώς κοινωνικήν πρόδοσην της Εύρωπης.

‘Η σκιαγραφθείσα διεθνής κατάστασις και ίδαιτέρως ή ένεστώσα θέσις τής Εύρωπης, έχουν σημασίαν διά νά γίνουν καλύτερον καταληπταί αι συνθήκαι ύπο τάς όποιας ή νέα Σύμβασις ένεκανίσας νέους τομείς συνεργασίας, μεταξύ τών όποιων και αι θαλάσσιοι μεταφοραί, πού παρουσιάζουν ίδαιτερον ένδιαφέρον δι' ήμας τούς ‘Ελληνας κατόπιν μάλιστα τής θριστικής έντάξεως εις τήν ΕΟΚ.

‘Η Κοινή Δήλωσις περί ναυτιλίας

Τά θέματα τής ναυτιλιακής συνεργασίας μεταξύ ΕΟΚ και ΑΚΕ, τά ρυθμίζει ή Κοινή Δήλωσις διά τής Ναυτιλίαν (Παράρτημα 19 τής Συμβάσεως), ή όποια αποτελεί και τό πρώτον έπισημον κείμενον τού είδους εις τάς σχέσεις ΕΟΚ και Τρίτου Κόσμου. Έντευθεν, λοιπόν, τό ίδαιτερον ‘Ελληνικόν ένδιαφέρον διά τήν άνανεωθείσαν Σύμβασιν τής Λο-

μάν και τήν συμμετοχήν των εις τάς μεταφοράς διά τής κατανομής τών χύδην φορτίων. Δικαιολογημένος, λοιπόν, δι προβληματισμός από τάς έξελιξεις πού δύναται νά έχη τό έπισημον αύτό άντικειμενον.

Διότι ή ένδεχομένη ύλοποίσις τής γενομένης άναγνωρίσεως τών φιλοδοξιών τών άναπτυσσομένων έκ μέρους τής ΕΟΚ, σημαίνει άντιστοιχον ναυτιλιακήν συρρίκνωσιν άπο τό διεθνές προσκήνιον.

Τό κείμενον τούτο, αλήθης Δαμόκλειος σπάθη διά τόν έμπορικόν μας στόλον, δέν έχει στατικόν χαρακτήρα, καθ' δσον ή έπομενη υπ' αριθ. 2 παραγράφος τής Κοινής Δηλώσεως περί Ναυτιλίας, άναφερομένη εις τά δσα δρίζονται έν παραγράφω 1, διαλαμβάνει:

“2. Διά τούς σκοπούς αύτούς τά συμβαλλόμενα μέρη διαδικούν τήν έτοιμοτητά των δημόσιων έξετάσουν έντός τών κόλπων τού Συμβουλίου τών ‘Υπουργών τής Συμβάσεως, θέματα κοινού ένδιαφέροντος εις τόν τομέα αύτόν”.

‘Επομένως ή ΕΟΚ δχι μόνον άνεγνώρισεν έπισήμως πλέον τήν έπιδιωξιν τών άναπτυσσομένων διά μείζονα συμμετοχήν των εις τάς χύδην μεταφοράς, άλλα και άπεδέχθη διαδικασίαν ύψηλού μάλιστα έπιπεδου, δι που κάθε έγιρόμενον ναυτιλιακόν πρόβλημα δύναται νά παραπέμπεται πρός έξετασιν.

Αι διαγραφόμεναι έξελιξεις

‘Ανεξαρτήτως τών λόγων πού ώδηγησαν τήν ΕΟΚ εις τάς παραχωρήσεις αύτάς, τό δημιουργόμενον διά τήν ναυτιλίαν μας πρόβλημα είναι πρωταρχικόν. Η συγκρότησις και ή μορφή έκμεταλλεύσεως τού έμπορικού μας στόλου, άπέχουσα κατά πολύ τών προγιένενων τεχνολογικών μορφών συγχρόνου ναυτιλιακής δραστηριότητος τών βιομηχανικών χωρών, έναν άνταγωνιστήν πρέπει νά φοβάται και ένα προστατευτισμόν άσφαλώς θά άντιμετωπίση, αύτόν πού θά προέλθη από τήν άναπτυξην τών έμπορικών στόλων τών άναπτυσσομένων και τήν κατανομήν τών χύδην φορτίων μέ τήν όποιαν συνδιάζεται ή ναυτιλιακή των άναπτυξης. Αύτό που ύπεστόσαν αι ναυτιλίαι τών προηγμένων χωρών από ήμας, ύπαρχει κίνδυνος, έπαναλαμβανομένης τής Ιστορίας, νά τό ύποστουμε και ήμεις από τούς άναπτυσσομένους μέ τά χαμηλόδυσθα πληρώματα.

Μετά τήν άρραφη άντιδρασιν τών προηγμένων χωρών (Ομάδα Β) εις τήν 5ην Διάσκεψιν τής ΟΝΤΑΔ εις Μανίλαν, ή Σύμβασις

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

Λομέ II άναμφισβήτητως διανοίγει έάν δχι τήν θύραν, όπωσδήποτε τόν ενδοτικόν διάλογον διά τήν ίκανοποίησιν τών ναυτιλιακών έπιδιώξεων τών άναπτυσσομένων. Έπιβεβλημένη θεν, ή 'Ελληνική έπαιγρύπνησις διά τήν άντιμετωπίσιν δχι ένός ύποθετικού ή μεγιστοποιουμένου κινδύνου, άλλα μᾶς ύφισταμένης πραγματικότητος.

'Επ' εύκαιριού ύπενθυμίζεται ότι εις τήν διακήρυξην τής 'Ομάδος Β (Χώραι τού ΟΟΣΑ) τήν γενομένην κατά τήν διάσκεψιν τής Μανίλας, διετοπώθη άνεπιφυλάκτως η αποφιάς διά τήν κατανομή τών χύδην φορτίων είναι άντιθετος πρός τό ελέυθερον άνταγνωνισμόν, ο οποίος άποτελεί τό κύριον χαρακτηριστικόν εις τήν ναυλαγοράν τών χύδην φορτίων.

'Υπενθυμίζεται ωσάντως διά πάρα τήν καταψήφισην υπό τής 'Ομάδος Β, ένεκριθη άπό τήν 5ην διάσκεψιν τής UNCTAD ή 'Απόφασις 120 (V), ή άναφερομένη εις τήν συμμετοχήν τών άναπτυσσομένων χωρών εις τάς παγκοσμίου θαλασσών μεταφοράς, ώς και εις τήν άναπτυξιν τών έμπορικών των στόλων. Ως γνωστόν ή έν λόγω άπόφασις έψηφισθη μονομερώς άπό τάς χώρας τού Τρίτου Κόσμου, γνωστάς ώς γκρούπ τών 77, χάρις εις τήν πλειωφφίαν τήν διεθετον εις τήν διάσκεψιν, ένω αι Σοσιαλιστικά Χώραι άπεσχον.

Εις αύτήν τήν λεπτήν φάσιν εύρισκετο ή κατανομή τών χύδην φορτίων δταν ήλθεν ή 2α Σύμβασις τής Λομέ διά να διαταράξει τό παραδήποτε ήρεμούντα υδάτα. Όπως και νά τό κάνουμε, ή Κοινή Δήλωσις περί Ναυτιλίας άποτελεί μίαν προώθησιν τών θέσεων τών άναπτυσσομένων και έναν τριγμόν εις τήν μέχρι τούδε όμοθυμίαν τών άνεπτυγμένων Χωρών ('Ομάδας Β).

Η 'Ελληνική άνησυχία

'Η προαναφερθείσα έπίμαχος περικοπή τής Κοινής Δηλώσεως ΕΟΚ — ΑΚΕ εύλογως άνησυχησεν τήν 'Ελληνική πλευράν, πού εύρεν τήν εύκαιριαν νά ζητήση σχετικάς έγγησησις κατά τάς ναυτιλιακάς συνομιλίας πού διεκήθησαν τήν 17η Σεπτεμβρίου π.δ. εις τήν Πειραιά μεταξύ ήμετέρων παραγόντων και έκπροσώπων τής ΕΟΚ. Ειδικώτερον, είχεν ύποστηριχθή διά ή Κοινή Δήλωσις ώς πρός τά χύδην φορτία ήτο άντιθετος, δσον άφορά εις τήν ΕΟΚ, πρός τήν κοινή θέσιν τής 'Ομάδος Β, εις τήν Μανίλαν. Πρός διασκέδασιν τών 'Ελληνικών άνησυχών ο συμμετέχων εις τάς συνομιλίας Κοινοτικός έκπροσώπος κ. Erdmenger παρέσχεν τήν έγγησιν, δπως άνεγγνώσαμεν τουλάχιστον, διά οι διαπραγματεύσεις διά τήν νέαν Σύμβασιν Λομέ έληξαν σχεδόν ταυτοχρόνως με τάς έργασίας τής 5ης Διασκέψεως τής UNCTAD

εις τήν Μανίλαν και μή δντων γνωστών τών άποτελεσμάτων αύτης, έτέθη ή σχετική πρόβλεψις εις τήν έν λόγω Κοινήν Δήλωσιν περι θαλασσίων μεταφορών.

Εις τό σημείον αύτό άπαιτεῖται μία άναδρομή. Τά ύποστηριχθέντα άπό 'Ελληνικής πλευράς ύπηρεαν ταύτοσημα πρός σσα σχεδόν ταυτοχρόνως είχεν δηλώσει ο άρμοδωτας παράγων τής ΕΟΚ, ο 'Επιτροπος αύτης διά τήν Ναυτιλίαν κ. Richard Burke. Άξιζει νά τά ένθυμημούμε. Είχεν επει, λοιπόν, ο άξιωματούχος αύτός τής ΕΟΚ διά μεταφορά χύδην φορτίων παρουσιάζουν διά τήν 'Ελλάδα πολύ μεγαλυτέραν σημασίαν άπό τάς τακτικά γραμμάς. Και, προσέθεσεν, διά άπο τής άποφεως αύτης είναι άναγκαιον, δπως και κατά τά προσεχή έτη διατηρηθή ή έντυπωσιακή ένότη πού έπειδειαν τά Κράτη - μελή τού ΟΟΣΑ κατά τήν 5ην Διάσκεψιν τής UNCTAD εις τήν Μανίλαν, δτε άντιμετώπιζον τήν έπιδωξιν τών άναπτυσσομένων διά τήν αύτοδικαν συμμετοχήν εις τάς μεταφοράς τών χύδην φορτίων τών Χωρών πού προμηθεύουν τάς πρώτας υλας. Ή Κοινότης, έτονισεν ό κ. R. Burke, πρέπει νά είναι ίκανη ωστε νά συμβάλη εις τήν τήρησιν μιάς σταθεράς στάσεως υπό τών Χωρών τού ΟΟΣΑ έπι τού θέματος αύτου. Εις τό σημείον αύτό άνοιγοντες μίαν παρένθεσιν παρατηρούμεν διά αύτη πρέπει νά είναι, δπως δλλως τε και είναι, ή άποφιάς τής 'Ελλάδος, διότι εις τήν θόμβυμαν και σταθεράν στάσιν τής 'Ομάδος Β, στηρίζει ή Χώρα μας τάς έλπιδας της διά τήν άπομάκρυνσιν έκ τών χειλέων τής τού πικρού ποτηρίου τής κατανομής τών χύδην φορτίων.

Tό «ναι μέν, άλλά....» τής ΕΟΚ

Εις τήν μέχρι έδω καθ' διά ορθήν θέσιν τής ΕΟΚ προσεκολλήθη και ένα «άλλα», πού διά τήν ναυτιλίαν μας έχει σημασίαν. Τό προσέθεσεν ό κ. Burke εις τήν συνέχειαν τών δηλώσεων του: «Ταυτοχρόνως είμαι βέβαιος διτι είναι δίκαιον όπως έξετασθούν οι ισχυρισμοί τών άναπτυσσομένων διά εις τήν πράξιν ή έισοδος εις τήν ναυλαγοράν τών χύδην μεταφορών δέν είναι τόσον εύκολος, δσον νομίζομεν».

'Ανεξαρτήτως τών λόγων πού ύπαγορεύουν τήν ήττιαν πολιτικήν τής ΕΟΚ έναντι τών άναπτυσσομένων και δέν είναι δλλοι άπό τήν μεγάλην έξαρτησιν τής εις πρώτας υλας και ένέργειαν άπό τόν Τρίτον Κόσμον, γεγονός παραμένει διτι ή Κοινότης διά λόγους γενικωτέρας πολιτικής δέν θέλει νά κλείστη τήν θύραν εις τό έπιμονον αίτημα τών άναπτυσσομένων διά τήν ναυτιλιακήν τών άναπτυξιν και τήν συμπαροματούσαν κατανομήν τών χύδην φορτίων. Κάπου έδω πρέπει νά άνα-

ζητηθούν αι ρίζαι τής Κοινής Δηλώσεως διά τήν ναυτιλίαν μεταξύ ΕΟΚ και ΑΚΕ.

Αύτό τό «ναι μέν, άλλά....» τής ΕΟΚ έναντι τών έν αναπτύξει Χωρών, πού έπανελήφθη άπό τόν κ. Burke, δέν είναι κάτι τό νέον. 'Εχει μίαν προϊστορίαν. Τό άνευρισκομεν εις τό πρώτον σημαντικόν κείμενον τής ΕΟΚ διά τά προβλήματα τής ναυτιλίας, τήν περιώνυμον έκθεσιν τής 'Επιτροπής Περιφερειακής Πολιτικής, Περιφερειακού Προγραμματισμού και Μεταφορών τού Εύρωπα Κοινοβουλίου, τήν ύποβληθείσαν εις αύτό πρό τριετίας, ήτις και ένεκριθη δι' αποφάσεως του. Πρόκειται περι τής έκθεσεως Seefeld: έλκουση τήν προσωνυμίαν της έκ τού γενούτος διτι ή Δυτικο-Γερμανός αυτός βουλευτής ήτο δια παροπέτρη τής 'Επιτροπής πού τήν συνέταξεν.

'Από τότε ή ΕΟΚ άναγνωρίζει διτι ή ένδεχομένη κατανομή τών χύδην φορτίων θά ήξενεν τό παγκόδιμον θαλάσσιον μεταφορικόν κόστος και άπεστηριζεν διτι έπρεπε νά άποσαφηνισθη πρός τούς άναπτυσσομένους διτι αι παραδοσιακαί ναυτιλιακαί Χωραι έξασφαλίζουν κατά πολύ χαμηλοτέρους ναύλους, ένων άπό τήν δλλην πλευράν θα τούς έδημιούργει προβλήματα έπιδοτήσεως τής ναυτιλίας τών άπό τούς ίσχνούς προϋπολογισμούς των. 'Άλλα' ή ΕΟΚ δέν παρεγγνώριζεν τήν πραγματικότητα καθ' ήν αι άναπτυσσομεναι κάτιοι παρείχον τό 60% τών παγκοσμίων άγαθών, έν τούτοις ή συμμετοχή τών εις τήν μεταφοράν αύτών ήτο πολύ κάτω τού 10%.

Αύτό τό «ναι μέν, άλλά....» τής Επιτροπής τού Εύρωπα Κοινοβουλίου τό είχεν συνοψισει ως άκολουθως: «Πρόδηλον, λοιπόν, διτι είναι άπέρ τών συμφερόντων τής Κοινότης διά τήν διατηρησιν τής μεγαλυτέρας δυνατής έλευθερίας εις τήν ναυτιλίαν. Είναι, δμως, βέβαιον διτι εις τάς Χωράς με μικροτέραν μέχρι τούδε συμμετοχήν εις τάς θαλασσίας μεταφοράς, δέν θα είναι δυνατόν νά τούς άρνηται κανείς συνεχώς τήν προσπέλασιν τών εις αύτάς με μόνην τήν έπικλησιν τών δογμάτων τής μη διακρίσεως ομαδίας». Και ή 'Επιτροπή άπό τριετίας κατέληγεν διτι «...πρέπει νά ύποδειχθη διτι ή ΕΟΚ οφείλει νά έπιζητηση και μάλιστα ως ένα κατεπείγον ζήτημα, μάλιστα θέσιν, ή δπως έπιστρεψη τήν πολιτικήν άναπτυξεως εις φάρσαν, ούτε άπό τήν δλλην πλευράν νά θυσίαση τά συμφέροντα τής Εύρωπα Κοινοτίας εις τήν βωμόν τής βοηθείας πρός τούδε άναπτυσσομένου».

Εύδιάκριτος, λοιπόν, ή άμφιταλάντευσις τής ΕΟΚ έναντι τού κρισιμωτάτου διά τήν έλληνική ναυτιλίαν έπιμδον αιτήματος τών άναπτυσσομένων διά τήν κατανομήν τών χύδην φορτίων, ή δπως έπιστρεψη τήν πολιτικήν άναπτυξεως εις φάρσαν, ούτε άπό τήν δλλην πλευράν νά θυσίαση τά συμφέροντα τής Εύρωπα Κοινοτίας εις τήν βωμόν τής βοηθείας πρός τούδε άναπτυσσομένου».

Εύδιάκριτος, λοιπόν, ή άμφιταλάντευσις τής ΕΟΚ έναντι τού κρισιμωτάτου διά τήν έλληνική ναυτιλίαν έπιμδον αιτήματος τών άναπτυσσομένων διά τήν κατανομήν τών χύδην φορτίων, ή δπως έπιστρεψη τήν πολιτικήν άναπτυξεως εις φάρσαν, ούτε άπό τήν δλλην πλευράν νά θυσίαση τά συμφέροντα τής Εύρωπα Κοινοτίας εις τήν βωμόν τής βοηθείας πρός τούδε άναπτυσσομένου».

Διατί κάμπτεται ή ΕΟΚ

'Ως έχουν τά πράγματα δέν είναι σκόπιμον ούτε λυσιτελές, νά άντιδράσωμεν μόνον διά δογματικής έπιχειρηματολογίας, πού ήδη ή ΕΟΚ, ώς έπιδαμεν εις τήν έκθεση Seefeld, τήν θεωρεί ως στείραν και άκαρπον. 'Η άντιδραση τής 'Ελλάδος πρέπει νά είναι ένεργητική, νά συμπλένει και νά προβάλη εις τήν πραγματικήν των έκτασιν τά έπαπειλούμενα έπιπορικά συμφέροντα τής ΕΟΚ άπό ένα ύψηλον μεταφορικόν κόστος.

Φαίνεται διτι ή Κοινότης μετά μακράν άμφιταλάντευσιν άρχιζει νά κάμπτεται πρό τής τρομεράς τής έξαρτησεως άπό τό έξωτεροκόν έπιτασθείσαν άπό τήν Σοβιετικήν διείσδυσιν εις 'Αφρικήν, Μέσον 'Ανατολήν και Κεντρικήν 'Ασιάν, ώς και άπό τήν έπιδείνωσιν τής διεθνούς καταστάσεως.

'Η Σύμβασις Λομέ II άποτελεί σαφή ένδει-

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

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

**TRANSCO
TAX FREE CARS**

Transco NV, Noorderlaan 95 - 2030 Antwerp - Belgium

Tel: 35.31.44 or 35.31.59

Telex: 35207 Trans b - Cable: Transit Cars Antwerp

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

Ειν περί της άνεπιθυμήτου διά την Ναυτιλίαν μας πορείας τών ναυτιλιακών έπιδιώξεων τών άναπτυσσομένων. 'Η Κοινότης δέν είναι δυνατόν νά έπιθυμή τήν έξελιξιν αύτήν, ἀλλ' είναι προφανές δτι πειθαναγκάζεται από τήν πορείαν τών πραγμάτων. 'Άς ληφθή ύπ' όψιν δτι η ΕΟΚ δχει μίαν έξαρτησιν έκ του έξωτερικού εις πρώτας υλας γενικώς κατά 75%, εις ένεργειαν δέ κατά 55%.

'Η συμβολή τής ναυτιλίας μας

'Ο εύρυτερος ρόλος τής 'Ελλάδος ύπο τάς διαιροφθούμενάς συνθήκας πρέπει νά γίνη κατανοτής έντος τών κόλπων τής ΕΟΚ. 'Η μεταφορική ικανότης τής Ναυτιλίας μας άποτελεί τό αντίβαρον τού αίτηματος τών άναπτυσσομένων, έγιεις τήν άνασχεσιν πρός το άκριβόν κόστος τών θαλασσών μεταφορών, συνιστά μίαν έγγυησιν διά τάς Χώρας τής ΕΟΚ, δτι αύται θά έπιθιώσουν άνταγνωστικώς εις τόν έπιμοχθον και όπωσδήποτε έπισφαλή έμπορικον των ρόλον. 'Έναν ρόλον πού συνίσταται εις τήν είσαγωγήν πρώτων υλών διά νά έπανεξαχθούν ώς βιομηχανικά προϊόντα. Αύτή είναι ή βασική οικονομική δραστηριότης τών Εύρωπαικών Κοινότηών, ἀλλ' τήν όποιαν και άποζούν. Τό έπιπεδον ζωής τών Χωρών τής ΕΟΚ έξαρται από τήν άνταγνωστικότητα τών βιομηχανιών των εις τάς παγκοσμίους άγοράς. 'Αλοίμονον έάν είναι τό μεταποιητικόν της αυτό κύκλωμα ύποχρεωθή ή Κοινότης νά καταβάλη τούς δυσθεωρήτους ναυλους, τους όποιους θά άπαιτούν αι άντιοκονομικαί τεχνητάι ναυτιλίαι τών άναπτυσσομένων.

Αποκαλυπτικά έν προκειμένων ύπηρξαν τά σα έλέχθησαν προσφάτως εις τήν Βελγικήν Βουλήν κατά τήν έπικύρωσιν τής Συνθήκης Προσχρήσεως τής 'Ελλάδος εις τήν ΕΟΚ, πού έγένετο τά μέσα τού λήξαντος Μαρτίου. Συγκεκριμένως κατά τήν διεξαγχθείσαν συζήτησιν ύπεγραμμίσθη η συμβολή τού 'Ελληνικού Έμπορικον στόλου εις τήν άναπτυξιν τού έξωτερικού έμποριου τής

Κοινότητος. 'Άς άναζητήσουν τήν φιλοσοφίαν τών Βελγικών αύτών σκέψεων δσοι εχουν έπωμισθή τήν εύθυνην τής προστασίας τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας, διά νά τήν προσαρμόσουν και τήν συνδυάσουν πρός τά Κοινοτικά συμφέροντα, ώστε ή χώρα μας νά προλάβη νέας παραχωρήσεις τής ΕΟΚ εις τό ύπο άναμοχλευσιν πρόβλημα τής κατανομής τών χύδην φορτίων. 'Άρκει νά γίνη κατανοητόν από 'Έλληνικής πλευράς, δτι τούτο έν τή ούσια έξελισσεται εις ναυτιλιακήν διελκυστίνδα μεταξύ 'Ελλάδος και 'Αναπτυσσομένων μέ έπαμφοτερίζοντα κρίσιμα συμφέροντα τής ΕΟΚ, δχι μόνον έμπορικά, ἀλλά και στρατηγικά, δοθείστης τής άβεβαιότητος τής διεθνούς οικονομικής και πολιτικής καταστάσων. Και νά μη λησμονήστη δτι ή Σύμβασις Λομέ II μεταξύ ΕΟΚ και ΑΚΕ μετά τούς πρώτους και έν πολλοίς ύπερβολικούς πανγυρισμούς τής Μανίλας, έγκαθιστά, δσον άφορά εις τήν Ναυτιλίαν μας, μίαν πηγήν άνησυχίας, πού εύχόμεθα νά άποδειχθή παροδική.

Δι' δσοις διερωτώνται περί τού πόθεν αι άνησυχια, ή άπαντησις δύναται νά δοθή ἀπό μίαν βαθυτέραν άνάλυσιν τής άναγκης πουύ ύπηγρευσεν τήν άνανέωσιν τής Συμβάσεως τής ΕΟΚ μέ τάς 58 Χώρας τού Τρίτου Κόσμου, ώς και τού ναυτιλιακού κινήματος τών άναπτυσσομένων.

Εις τό σημείον αυτό ύπενθυμίζομεν δτι ή κατευθυντήριος άρχη τής ΕΟΚ είναι αύτη έχει άμεσον οικονομικόν συμφέρον νά βοηθηση τάς Χώρας τού Τρίτου Κόσμου, ἀπό τάς όποιας έξαρτάται περισσότερον, ἀπ' δτι αι λοιπάι μεγάλαι βιομηχανικάι δυνάμεις. 'Εντεύθεν αι δολιχοδρομήσεις της εις τάς ναυτιλιακάς άπαιτησεις τών άναπτυσσομένων. 'Άλλα περί αύτών ίσως άσχοληθούμε μίαν άλλην φοράν.

'Η Έλληνική Θέσις

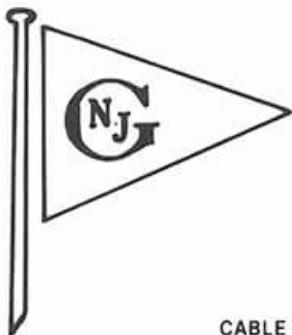
Πρίν κλείσουμε τό σημερινόν μας σημείωμα οφείλουμε μίαν διευκρίνησιν ἐπί δσων έ-

γράφησαν μέχρι στιγμής. Και τούτο διότι αύτομάτως έρχεται εις τήν σκέψιν δλων μας, ποία πρέπει νά είναι ή τελική μας θέσις δναντί τών ναυτιλιακών έπιδιώξεων τών άναπτυσσομένων. Διά νά γίνουμε σαφέστεροι θέτομεν τό άκολουθον έρωτημα εις τόν έσατόν μας: Πρέπει ή χώρα μας, εύρισκομένη σήμερον ἀπό πλευράς έπιπεδου ζωῆς και κοινωνικής προόδου μεταξύ άνεπτυγμένων και άναπτυσσομένων, νά άντιτάσσεται μονίμως εις τήν ναυτιλιακήν πρόσδον τού Τρίτου Κόσμου; Δέν νομίζομεν δτι μάς ταιριάζει ένας δχι και τόσον άνθρωπινος ρόλος. 'Η θέσις μας δύναται νά συνοψισθή ώς άκολούθως. Αι άναπτυσσόμεναι χώραι φυσικόν είναι δτι πρέπει νά έχουν τήν δυνατότητα δημιουργίας στόλου δεξαμενοπλοίων και χύδην έρημών φορτίων. Τούτο δμας ἐπ' ούδενι λόγω πρέπει νά γίνη ή δλλως συνδυασθή, μέ τήν καθιέρωσιν τής κατανομής εις τάς μεταφοράς χύδην φορτίων, πράγμα πού θά έχη σοβαράς οικονομικάς έπιπτώσεις έφ' δλων τών χώρων, περιλαμβανομένων και τών άναπτυσσομένων.

'Εξ άλλου δέν πρέπει νά γίνεται άποπροσανατολισμός τών έν άναπτύξει χωρών ἀπό τήν σωστήν άναπτυξιακήν των κατεύθυνσιν, μέ ύπερεκτίμησιν τών οικονομικών τών ώφελιών ἀπό μίαν ένδεχομένην στροφήν των πρός τήν ναυτιλιακήν δραστηριότητα. Διότι τότε άλλοιμονον είσι τήν άνθρωποπότητα, ώς σύνολον, έάν τά 2 δισεκατομμύρια τών άνθρωπων τού Τρίτου Κόσμου πιστεύσουν δτι ή οικονομική και κοινωνική τών πρόδοδος δύναται νά έπιπευχθή μέ μόνην τήν στροφήν των πρός τήν ναυτιλίαν. Εις μίαν τοιαύτην περίπτωσιν τό μεταφορικόν κόστος θά καθιστατο άκριβότερον και αύτού τού χρυσού και άντιν πρόσδον θά είχαμε καθολικήν άπισθοδρόμησιν.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΜΑΖΑΡΑΚΗΣ

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

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



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



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



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



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

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

British Shipbuilders

The World's most versatile marine group.

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

ENA KAΘE TOΣO

'Η ναυαρχίδα τοῦ Μωχαρέμπεη

ΤΟΥ Κ. Γ. ΦΡΕΡΗ

Τό σημερινό μου κείμενο μπορεῖ νά θεωρηθεί σάν συνέχεια σημειώματός μου μέτιτλο «ANATOMIA MIAΣ ΚΗΛΙΔΟΣ» πού δημοσιεύτηκε στό προηγούμενο τεύχος τών «Ν.Χ.».

Σέ κείνο τό κείμενο παρουσιάσαμε τή σοβαρή πλευρά τοῦ θέματος. Σήμερα θά δείξουμε τήν εύθυμη, πλευρά, μιά πού τό εύθυμο και τό σοβαρό συνυπάρχουν. Ανώμαλη βέβαια ή συμβίωση δυό επερκλίτων εννοιών, άλλα ξεπηγάζει από τή Σωκρατική φιλοσοφία πού παραδεχόταν πώς τό καλό και τό κακό έχουν τήν ίδια ρίζα. Βγήκαν από τόν ίδιο απόρο, μόνο πού στήν άνάπτυξη τους διακλαδώθηκαν και κάθε κλαδί πήρε και τό δικό του δρόμο.

*

Γιρίζουμε λοιπόν και πάλι στό κόλπο τοῦ Ναυαρίνου. Στό ύγρο του παλκοσένικο παίχτηκε μία θαλασσινή τραγωδία, μέτανθρωπίνες θυσίες και ίλικές καταστροφές. Παίχτηκε δώμας και ή τιμή, ή άξιοπρέπεια και ή ύπόληψη ένός άνθρωπου και σέ προέκταση, κι αυτή ή ύπόσταση τής ναυτιλίας μας και τού καλού της ονόματος. Αύτό είναι τό πο μελανό σημείο τής μαύρης πετρελαιοκηλίδας, πού ξεχύθηκε από τά σωματικά τού άπυκήσαντος σκάφους. «Ολα τ' άλλα είναι παραμύθια, λόγια και άνευθυνολογίες, γνωρίσμα κι αύτό τών άνθρωπων, πού παρασύρονται εύκολα από τίς πρώτες έντυπωσεις.

*

Τό κακό ξεκινάει από μιά κατάδυση στόν ύγρο τάφο πού σκεπάζει τό κουφάρι τού δεξαμενοπλοίου. «Ένας από τούς δύτες πού κατέβηκαν στά άνηλια βύθη περιεργάστηκε τά άσταλενία λείφανα πού άπομειναν. Τά φωτογράφησε, τά βιντεογράφησε, τά άγγιξε, τά πασπατέψε και άνεβηκε ξανά στήν έπιφανεια.

Είπε πολλά, τόσα πολλά, πού ο συρμός τών λεχθέντων άποτελεί ένα καινούργιο κλάδο τής φιλολογίας. Καταδυομένη φιλολογία τήν ονομάζω. Αύτα πού είπε έγω δέν

τ' άκουσα. Τά διάβασα στής έφημερίδες.

«Η άληθεια είναι πώς ο κόσμος τοῦ βυθοῦ κρύβει πολλά μυστικά. Είναι φαντασμαγορικός, καταπληκτικός. Η μαγεία τών χρωμάτων και τού ύποβρυχίου τοπίου, συνεπαρύνουν, τό άνθρωπινο δύ πού τά παραβάζει. «Ένας σιωπηλός για τό άνθρωπινο αύτι κομος.

Ο Γάλλος πλοιαρχος Κουστώ πλούτισε παραβάζοντας αύτόν τόν κόσμο χρησιμοποιώντας μέσα τής πιό προηγμένης τεχνολογίας. Ο κόσμος αύτός έχει δίκους του νομους, δίκες του ιδιοτροπίες. Δείγματα τής δουλειάς τοῦ Κουστώ είχαμε τήν εύκαιρια νά δούμε σέ μικρές και μεγάλες θύθοντας.

Στά βάθη τοῦ κόλπου τοῦ Ναυαρίνου, ένθα άναπαυόνταν ένα πλοϊο γραμμής, τρείς δίκροτες φρεγάτες, είκοσιδυό κορβέττες, δεκαεννιά πάρωνες καθώς και πέντε πυροπλικά, ένας από τούς δύτες άνακαλύψε πώς τό καμένο δεξαμενόπλοιο άναπαυέται πάνω στή.... τουρκική ναυαρχίδα. Άλλα δύπως λέει ο ναυάρχος Κοδριγκτών, στήν ιστορική ναυμαχία ο τουρκοαιγυπτιακός στόλος είχε δύο ναυαρχίδες την τουρκική τοῦ Καπετανίου και τήν Αύγυπτιακή τοῦ Μωχαρέμπεη. Καὶ οἱ δύο κάρηκαν και βιθίστηκαν.

Κι έδω είναι τό μεγάλο θάυμα! Ή μεγάλη άνακαλύψη! Πού πρέπει νά προκαλέσει τό ένδιαφέρον τοῦ ύπουργειον Πολιτισμού και Έπιστημών, έτσι γιατί νά γίνουν τέσσερα τά έμπλακέντα είς τήν ύποθεσιν τής Πύλου ύπουργεια. Γιατί τό νά άνακαλύψεις ο δύτης δι τέ δέν ύπηρχε πιά πετρέλαιο στό σκάφος, μιά πού τό μεγαλύτερο μέρος είχε καιί, και έξερθει και τό ύπολοιο χύθηκε στή βάλασσα δέν ήταν άναγκη νά γίνει τέτοια βουτιά σέ βάθος είκοσι εξη ή όργυιων. Τό νά δει τό κατάστρωμα τοῦ σκάφους κυματιστό σάν φυσαρμόνικα, τέτοια φωτιά και τόσο ύψηλές θερμοκρασίες πού άναπτυχθηκαν, κάθε παραμόρφωση δέν φυσική. Νά δει δύμως και νά άναγνωρίσει τήν τουρκική ναυαρχίδα είναι κάτι πού εύκολα δέν καταπίνεται....

Δέν κατάφερα νά μάθω άν ή κατάδυση έγινε μέτα κλασσικό σκάφανδρο πού τροφοδο-

τείται ξέχωρα μέτα φρέσκο άτμοσφαιρικό άέρα πού στέλνεται μέτα σωλήνα, ή στή σφουγγαράδικη διάλεκτο «μαρκούτσι». Στή περίπτωση δώμας πού δύτης χρησιμοποίησε αύτόνομο σκάφανδρο τροφοδοτούμενο μέτα μποτίλλιες πού περιέχουν μίγμα άέρος και «ήλιου» τότε πολλά έξηγούνται. Γιατί τό «ήλιον» εύγενές άεριον άντικαθιστά τό δάκτωτού άτμοσφαιρικού άέρα και έξασφαλίζει τόν δύτη από τά συμπτώματα τής πιεσεως και τής άλλοιωσεως πού προκαλεί στό αίμα τό δάκτωτο.

Μαζί δώμας μ' αύτό τό πλεονέκτημα τοῦ «ήλιου» συνυπάρχει και τό μειονέκτημα, γιατί ή εισπονή του σέ μεγάλα βάθη προκαλεῖ «παραισθήσεις». «Έτσι τώρα μπορούμε εύκολα νά έξηγήσουμε διτή η παραίσθηση άναπαράστησε τή τουρκική ναυαρχίδα.

Είνι άληθεια για νά γελάς δταν άκους τέτοια και πρό πάντων νά τραβάς τίς τρίχες σου δταν διαβάζεις τέτοια σοβαρά πράγματα. Καὶ γιατί δχι; Αφού μπορεί οι γείτονες φίλοι μας νά έγειρουν άξιώσεις και επί τών ναυαγίων τής άρμάδας τους πού δπως φαίνεται δέν έκαλύπτετο από καμμάσ ασφάλεια και πιθανόν κατά τούς διεθνείς κανονισμούς — πού τόσο σέβονται — νά τούς άνηκουν. Θές νάχουμε κι' άλλο μπλεξίματα;

Διατηρώ δρισμένες έπιφυλάξεις άν αύτά είπωθηκαν από τόν δύτη ή γεννηθηκαν στό μυαλό τών έντυπωσιογράφων, έκείνον πού δέν μάς είπωθηκε ήταν ο λιμήν νηολογήσεως τής ναυαρχίδος, άλλα τά πολεμικά σκάφη τέτοιο ένδεικτικό δέν φέρουν.

Πάντως για νά κλείσουμε τό σημερινό μας σημείωμα είμαι υποχρεωμένος νά σεβαστώ τό λαϊκό σοφό:

— Νά φτύσω απάνω, φτύνω τά μούτρα μου — νά φτύσω κάτω φτύνω τά γένεια μου...

‘Άλλα και οι στίχοι τοῦ Κωστή Παλαμᾶ:

«Νά μιλήσω: Θά δακρύσουν πονεμένοι.

«Νά μιλήσω: Θά γελάσουν πόσοι άνιδεοι, πόσοι ένοι.

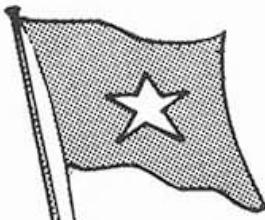
‘Ός τόσο πέφτεις ή αύλαία. Ή τραγωδία τής Πύλου έτελείωσε. Σέ λιγο οι άκτες, οι άμμουδέις, τ' άκρογάλια θάνοι δπως πρώτα, δλα θά ξαναμπούν στή θέση τους. ‘Αν κάτι δέν διορθώνεται είναι οι δυό ζωές τών ναυτικών μας πού χάθηκαν.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

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

Δέν προεκάλεσεν ούσιαστικάς ζημίας

Η ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΗΛΙΣ ΤΟΥ «ΑΙΓΑΙΝΣ ΣΕΡΕΝΕΙΝΤ»

Είς την Πύλον δέν ύπηρξεν ούσιαστική ζημία του θαλασσίου περιβάλλοντος από την ρύπανση πού προεκάλεσε τό αύχημα του δεξαμενοπλοίου «Αίρηνς Σερενέιντ». Τούτο προκύπτει από σαφή δήλωσιν του πλοιάρχου Γκάρνετ, είδικου του διεθνούς οργανισμού «Τοβαλόπι» όποιος διηγήθηνε τό έργον του καθαρισμού της πετρελαιοκήλιδος είς την θαλασσίαν περιοχήν και τάς άκτας του κόλπου του Ναυαρίνου. Ως γνωστόν, ο οργανισμός «Τοβαλόπι», άναλαμβάνει τόν καθαρισμόν τών πετρελαιοκήλιδων, όπουδηποτε είς την ύδρογειον, πού προκαλούνται από τάνκερς συμβεβλημένα μετ' αυτού, ήτοι τό 97% τού παγκοσμίου στόλου τών πετρελαιοφόρων.

Είς την άνωτέρα δηλωσιν προέβη ό πλοιαρχος Γκάρνετ κατά την διάρκειαν «πρές κόνφερανς» οργανωθείσης υπό τον Όμιλο Τσάκου, διά την έντημέρων τών ειδικευμένων ναυτιλιακών συντακτών έπι του συντελεσθέντος έργου. Ο κ. Γκάρνετ ήτο έπι κεφαλής της προσπαθείας καθαρισμού της πετρελαιοκήλιδος είς την περιπτώσιν του άτυχηματος τού «Τόρρευ Κάνουν» και, έν συνεχεία, έπι έπτα έτη, συνεργάζεται με τόν «Τοβαλόπι» άσχοληθείς τουλάχιστον με 75 περιπτώσεις ρυπάνσεως από πετρελαιοφόρα, μεταξύ τών όποιων περιλαμβάνονται και τα περιστατικά του αύπερ-τάνκερ «Άμφορο Καντίζ», είς τάς άκτας της Βρετανίας και τού Γαλλικού «Μπετελγκέζ», είς Μπάντρι Μπάτη της Ιρλανδίας.

Κατά τόν κ. Γκάρνετ τό σοβαρώτερον πρόβλημα πού έδημοιοργήθη είτην Πύλον διά την θέμασα απορρυπάνσεως είναι ότι είχε νά αντιμετωπίση τρία διαφορετικά είδη ρυπάνσεως, έκαστον των όποιων άπητε διάφορον τρόπον περισυλλογής από την θάλασσαν, αλι τά μισοκαμμένα κατάλοιπα πετρελαιίου πού έσχημάτιζαν ένα ημιστερεόν στρώμα β) τά κατάλοιπα τού πετρελαιού πού δέν έπερασθησαν από τό πύρ και έσχημάτιζαν ένα κολλώδη πολτόν και γ) τά κατάλοιπα τών μπωκέρων πού διέρρευσαν από τό βυθισθέν πλοϊόν. Είς ώρισμενα περιπτώσεις προσεκύνειν ή άναγκη καταπολέμησεως και τών τριών ειδών ρυπάνσεως ταυτοχρόνως, πράγμα πού έδημοιοργήθη προσθέτον δυσχέρειας.

Ένα μέρος της πετρελαιοκήλιδος ώθηθη υπό τών άνεμων πρό την νησίδα της Σφακτηρίας, αλλ' έν συνεχεία παρεσύρθη έξωθι τού κόλπου του Ναυαρίνου πρό την άνοικτην θάλασσαν και ούτω έπεφυχθή ένας σοβαρώτας κινδυνός, δεδομένου ότι ένα μέρος της κηλίδος έκαιετο άκομη και είτη την υπηρία υπάρχον απόθηκη πετρελαιού.

Υπήρξε ρύπανσις, άλλα δέν προεκάλεσεν ούσιαστην ζημιάν είτη τό θαλασσίον περιβάλλον. Πάντως, τό 99% τού πετρελαιού πού ύπηρξεν είτη τού κόλπου του Ναυαρίνου έχει συγκεντρωθή. Έπισης, συγκεντρώνεται μάσωντας τό πετρελαιού πού έκαολουσθεί νά διαρρέη από τό βυθισμένον σκάφος. Βεβαίως, παραμένουν μελανά κηλίδες είς τούς προβλήτας, τούς βράχους της περιοχής και είς ώρισμενας άκτας, άλλα θά έξαλεψθησούν συν τώ χρώμα.

Είτη την θάλασσαν δέν έχρησμαποιήθησαν χημικά μέσα απορρυπάνσεως δια νά αποφεύχθη ή κινδυνός σοβαράς και μακροχρονίου βλάβης τού θαλασσίου περιβάλλοντος. Έχρησμαποιήθησαν μόνον συσκευά πού μετεφέρθησαν είτη τόν «Ελλάδα», από δόλον τόν κοσμον, μερίμνη τής πλοιοκτητρίας επιτρίας του αποχώραν σκάφους.

Ήτο άλλιθινόν εύτυχημα ότι η πορεία τών άνεμων ήτο τοισιάτη πού άδηγησε τήν κηλίδα εκτός τού κόλπου είτη την άνοικτην θάλασσαν, διά τη διακριτική έκει από την θαλασσοσταράχην.

Άκολούθως ό κ. Γκάρνετ έξηρε τήν συνεργασίαν πού είχε με τούς έκπρωσης των αρχών και ίδιαιτέρως με τόν διευθυντήν Προστασίας τού Θαλασσίου Περιβάλλοντος πλοιάρχον κ. Σαλβανόν και τόν διοικητή της Μονάδας Πολλαπλής χρηματόπιτης τού υπουργείου Ναυτιλίας, πλωτάρχην κ. Περίδην. Παρετήρησεν, έπισης, ότι τα μέσα τόποι διαθέτειν τό κράτος διά την άντιμετωπίων τών περιστατικών ρυπάνσεως είναι έπαρκη και ειργάσθησαν απόδοτος. Κυρίως, δώμας, τα έχειρισθησαν απότελεσματικώς οι άνθρωποι πού τό έπινδρωντον. Πάντως, ύπεγράμμισεν, είτη καμιαν χώραν τού κόσμου δέν ύπάρχουν διά τά δριτά και

κατάλληλα μεσα διά την καταπολέμησην τών ρυπάνσεων.

Τέλος, ο πλοιαρχος Γκάρνετ έξηρε τήν σημαίαν τού άνθρωπου παράγοντος είς τό πλαισια τού καθαρισμού της πετρελαιοκήλιδος, και τήν συμβολήν της πλοιοκτητρίας έταιρίας. Είπε, συγκεκριμένως, ότι είς τάς 75 περιπτώσεις ρυπάνσεως με τάς όποιας έχει άσχοληθη μεχρι σήμερον, μόνον είς τρεις προσεφέρθησαν μονοι οι πλοιοκτητρίαι νά βοηθήσουν είτη την απορρύπανσην. Μία δέ έξ αυτών ήτο και τό «Αίρηνς Σερενέιντ», δη που οι πλοιοκτητρίαι δέν έφεισθησαν δαπανών και προσωπικού προκειμένου νά αντιμετωπισθή με τόν καλύτερον δυνατόν τρόπον δίκινδυνος τής ρυπάνσεως.

καλύψωμε «κάποιο μυστικό», έζητησαμε από τό ύπουργειον Ναυτιλίας νά πληροφορηθή σχετικώς από τόν Πύλον, ήμεις δέ έπεδωσαμεν είς τούς άρμοδιους άνακοινων τών ειδικών σχετικών με τήν τύχην τού φορτίου. Έπισης, είς τό ύπουργειον έσταλη από τό «κλάμπ» Προστασίας και Αποζημώσεως «West of England» έπιστολή, είς τήν όποιαν ύπεγραμμίζοντο τά έξης: «Είναι έν γνώσει μας ότι είς τόν τύπον άνευράφρασαν διάφοροι φήμαι ότι τό πλοίον κατά την άφιξην τού είς τήν Πύλον δέν ήτο πλήρες φορτίου. Αι φήμαι αύται πιθανόν να είναι απότελεσμα τών άρχικων έπιθεωρήσεων, αι οποίαι, λόγω της πυρκαϊάς και τών εκρήξεων, έθερρησαν δι απέδιδομεν είς τάς φήμας αύτας, διότι είμεθα βέβαιοι ότι αι δεξαμενα τού σκαφούς ήσαν κενά. Από τήν ιδικήν μας πλευράν, ούδεμιαν σημασίαν αποδίδομεν είς τάς φήμας αύτας, διότι είμεθα βέβαιοι ότι τό πλοίον ήτο πλήρες φορτίου κατά την άφιξην τού είς τήν Πύλον».

Κλείων τήν συζήτησιν, ο κ. Παν. Τσάκος, ο οποίος είς τήν άρχην τής συζήτησεως δέν παρέλειψε νά εύχαριστηση τούς ειδικευμένους ναυτιλια-



Είτη τήν συζήτησιν πού ήκολούθησε ύπεβληθη τό έρωτημα κατά πόσον θά έπρεπε ό «Τοβαλόπι» και τό «κλάμπ» νά προβούν είς άνακοινώσεις διά την έντημέρωσαν τού ευρύτερου κοινού, είς τό όποιον ό κ. Γκάρνετ ήπηντησεν ως έξης: «Δέν είχομεν τίποτε νά κρύψωμεν. Τά γεγονότα είναι γνωστά. Καθ' έκαστην, μετά τό πέρας τών προσπαθειών μας έγενετο άναφορά πρό τό ύπουργειον Ναυτιλίας έπι τών άποτελεσμάτων τής ήμερας και τό προγράμματος τής έπομενης. Ή ένημερώνοντο έπισης και οι πλοιοκτητρίαι. Ή ένημερώσαν τού ευρύτερου κοινού δέν ήτο ίδικη μας ύποθεσις. Τό περιεργόν, παρετήρησεν ό κ. Γκάρνετ, «είναι ότι ούδετε δημοσιογράφος μας έπλησσαν, ως άρμοδιοις διά τόν καθαρισμού τό κηλίδον, διά νά πληροφορηθή τήν έξελιξην τών προσπαθειών μας. Είναι μόνον έζητηση τήν γνώμην μας έναν τό σκάφος μετέφερε πράγματι τό φορτίον πού άνεφερεν ή πλοιοκτητρία έταιρία...».

Είτη τό σημείον αυτό ό κ. Γκάρνετ παρετήρησεν δι αι ή έργασια του ήτο ό καθαρισμός τού θαλασσίου περιβάλλοντος από τόν κηλίδα και δχ ο έλεγχος τού φορτίου. Παρά τάυτα, ύπελογισεν ότι τό πετρελαιού τό όποιον έκατη άπολογίζεται από 15 έως 40 χιλ. τόννοι. Έάν δέ ύπολογίσωμεν ότι τήν μεγάλη πετρελαιοκήλιδα που έπεσμαν άργοτερον με πάχος μόλις ήμισεος έκαστοτού, αιτη περιεχει δύνατον τών 30.000 τον. πετρελαιού. Λαμβανομένης δέ όπι δύνην της ποιστήσης τού πετρελαιού πού μετέφερε τό «Αίρηνς Σερενέιντ» (light crude), με ύψηλόν βαθμόν πτητικότητος (τό 35-40% έξατμιζεται δια έλθη εις έπαφην με τόν άέρον), είναι λογικον νά συμπεράνωμεν ότι τό σκάφος μετέφερε τό φορτίον τού όποιον άναφερεται.

Άκολούθως, έκπρωση πού έχει με τούς έκπρωσης των αρχών και ίδιαιτέρως με τόν διευθυντήν Προστασίας τού Θαλασσίου Περιβάλλοντος πλοιάρχον κ. Σαλβανόν και τόν διοικητή της Μονάδας Πολλαπλής χρηματόπιτης τού υπουργείου Ναυτιλίας, πλωτάρχην κ. Περίδην. Παρετήρησεν, έπισης, ότι τα μέσα τόποι διαθέτειν τό κράτος διά την άντιμετωπίων τών περιστατικών ρυπάνσεως είναι έπαρκη και ειργάσθησαν απόδοτος. Κυρίως, δώμας, τα έχειρισθησαν απότελεσματικώς οι άνθρωποι πού τό έπινδρωντον. Πάντως, ύπεγράμμισεν, είτη καμιαν χώραν τού κόσμου δέν ύπάρχουν διά τά δριτά και

κους συντακτας διά τόν χειρισμόν τού δόλου θέματος από τά ναυτιλιακά περιοδικά, άφησε νά διαφανή η πικρία του διά τήν θέσιν τήν όποιαν έλαβον έπι τού προκειμένου μία μερίς τού ήμερησίου και περιοδικού άθηνακού τόπου και τά κρατικά μέσα ένημερώσεως.

HELLAS - MAR. S.R.L.

SHIPBROKERS - CHARTERERS

(P + I CLAIMS ALL MATTERS)

SHIPPING AGENTS

HEAD OFFICE BUENOS AIRES

ATTEND ALL ARGENTINIAN PORTS

GEN. DIR. CON. VALAOURIS

TELEX: 18724 ELLAS AR

TELEGR. HELLSMAR BAIRRES

PHONES 310483, 311384, 321616,

313397, 329735

AOH 474660

(Ship Supplies Dept)

IMPORT - EXPORT

SAN MARTIN 1119

BUENOS AIRES - ARGENTINA

Διενεργείται τήν 31ην Μαΐου 1980

Η ΝΕΑ ΑΠΟΓΡΑΦΗ

Διά της ύπ' αριθ. 15495/Β. 389/19.8.78 κοινής άποφάσεως τών "Υπουργών Συντονισμού και Έμπορικής Ναυτιλίας βασιζομένης εις τό Ν.Δ. 3627/1956 περί "Οργανισμού Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας" καθιερώθηκε οπως ή δημογραφή τού ναυτεργατικού δυναμικού διενεργείται εις τακτά χρονικά διάστημα και συγκεκριμένα τήν 20ην Σεπτεμβρίου έκαστου έτους. Η πρώτη άπογραφή ως γνωστόν έπραγματοποιήθη τήν 30ην Νοεμβρίου 1978.

"Επειδή κατά τήν πρώτην άπογραφήν πρόκεινται δυσχέρεια με άπροβλεπτες καθυστερήσεις δέν κατέστη δυνατόν νά πραγματοποιηθή ή κατά νόμον νέα άπογραφή τόν Σεπτέμβριον 1979 καί άπεφασθη, διά νά μή μεσολαβήση μεγάλο χρονικό διάστημα μεταξύ τών δύο άπογραφών θως αύτη πραγματοποιηθή τήν 31ην Μαΐου 1980.

"Η άπογραφή τής 31ης Μαΐου 1980 θά γίνηθε βασικώς κατά τόν αύτον τρόπον πού έγινε και η άπογραφή τής 30ης Νοεμβρίου 1978. Διά τήν καλλιτέραν δύναται διεξαγωγή ταύτης έπισημαίνονται τά κάτωθι:

"Η άπογραφή θά περιλάβει τό έν έργασια εύρισκομενον (ναυτολογημένον) ναυτεργατικού δυναμικού δηλ. πούς "Έλληνας και άλλοδαπούς ναυτικούς που υπηρετούν εις τά ύπο έλληνική σημαίαν πλοια και εις τά "Έλληνόκτητα συμβεβλημένα μετά τού ΝΑΤ, χωρητικότητος 100 κ.ο.χ. και άνω.

"Υπόχρεοι διά τήν συμπλήρωσιν τών άπογραφικών δελτίων δάλια πλοια τά όποια εύρισκονται έν ένεργεια θά είναι οι Πλοίαρχοι.

Διά τά πλοια πού δέν εύρισκονται έν ένεργεια (άργια, παροπλισμό, ύπο κατάσχεσιν, διάλυσιν κλπ.) θά συνταχθή σχετικού άπογραφικού δελτίον, άνεξαρτήτως έάν τό πλοιον είναι έπανδρωμένον ή όχι. Εις τήν περίπτωσιν αύτήν τό δελτίον άπογραφής θά συνταχθή άπο τούς πλοιοκτήτας ή έπρασωπούς των και θά σημειώνεται εις αύτό ή περιοχή εις τήν όποιαν ναυλοχεί τό πλοιον.

Οι Πλοίαρχοι θά συμπληρώσουν τό άπογραφικόν δελτίον τής 31ης Μαΐου 1980, είτε τό πλοιο των εύρισκεται εις λιμένα, είτε εν πλω και θά άπεικονίζει τήν κατάστασιν άπο πλευράς πληρώματος τήν ήμερομηνίαν ταύτην.

Εις περίπτωσιν κατά τήν όποιαν τό πλοιον των εύρισκεται εις λιμένα πού έδρευει Λιμενική "Άρχη" ή Προξενικόν Λιμεναρχείον, τά άπογραφικό δελτία θά πρέπει νά παραδοθούν εις τά άνωτέρω "Άρχης" έπι άποδείξει και θά γίνεται πρός τούτο σχετική έγγραφη εις τό ήμερολόγιον τού πλοιο.

Τέλος τό πλοιον εύρισκεται είτε έν πλω είτε έν λιμένι ή δέν ύπαρχει Λιμενική "Άρχη" ή Προξενικόν Λιμεναρχείον ή δέν προβλέπεται νά καταπλεύση σύντομα εις τοιούτον λιμένα τό άπογραφικό δελτίον θά ταχυδρομείται έπι άποδείξει εις τήν "Υπηρεσίαν Στατιστικής YEN, II Μεραρχίας 18 θος δροφος Πειραιά, ή δέ σχετική ταχυδρομική άποδείξεις θά πρέπει νά τεθή ύπ' ζωνής πρώτης Λιμενικής ή Προξενικής "Άρχης" λιμένος κατάπλου τού πλοιού ή όποια θά θεωρηση και τήν σχετική έπι τού προκειμένου ήμερολογιακήν έγγραφήν.

Τέλος τό άπογραφικόν δελτίων θά πρέπει νά γίνεται με άκριβειαν και κατόπιν προσεκτικής άναγνώσεως τών άδηγιων αι όποιαι συμπεριλαμβάνονται εις αύ-

τά. Εις τά δελτία θά άναφερεται όλο τό πλήρωμα άνεξαρτήτως άπο τήν κανονικήν ή μη ναυτολόγησην του

"Ιδιαιτέρως έπισημαίνεται διτιά τά παρεχόμενα στατιστικά στοιχεία είναι έμπιτευτικού χαρακτήρος και δέν πρόκειται νά χρησιωποιηθούν διά άπολύτως κανένα άλλον λόγον πέραν τής στατιστικής. Τούτο διασφαλίζεται άπο ειδικήν διάταξην τού Ν.Δ. 3627/56 περί "Οργανωσης τής Ε.Σ.Υ.Ε.

"Η άπογραφή είναι ύποχρεωτική και τυχόν άρνησης ή παράλειψις έκπληρωσεως τών σχετικών ύποχρεώσεων, συνεπάγεται ποινικά και πειθαρχικά κυρώσεις.

"Ο έφοδιασμός τών άπογραφών πλοιάρχων μέση άπογραφικά δελτία θά πραγματοποιηθή μερίμνη τής "Ένωσεώς μας" διά τών πλοιοκτητριών έταιριών ή έκπροσώπων τών

πλοιών και έπικουρικώς διά:

α) τών Λιμενικών "Άρχων Εσωτερικού" Εξωτερικού και τών παραλίων Προξενικών "Άρχων.

β) τής Πανελλήνιου Ένωσεως Πλοιάρχων Ε.Ν. και

γ) τών άντιπροσώπων εις τό έξωτερικόν τής Πανελλήνιου Ναυτικής Όμοσπονδίας.

Οι πλοιοκτητής ή έκπροσώποι τών πλοιών θά παρακληθούν νά άποστείλουν εις τήν υπηρεσίαν Στατιστικής YEN τό πρώτον πενθήμερον τού μηνός Ιουνίου 1980 κατάστασιν τών πλοιών πού έκπροσωπούν, κεχωρισμένως τά έλληνικά και έλληνόκτητα συμβεβλημένα μετά τού ΝΑΤ, καθώς και στοιχεία τού άρμοδιού ημιπλήλου διά παροχήν οιασδήποτε πληροφορίας πού θά χρειασθή ή Στατιστική "Υπηρεσία Y.E.N.

"Επίσης πρός άντιμετώπισιν περιπτώσεων άπωλειας ταχυδρομηθέντων άπογραφικών δελτίων τάν έλλαδι γραφεία τών πλοιών θά παρακληθούν νά διαθέτουν κατάστασιν πληρώματος τής 31.5.80 ή όποια εις τήν περίπτωσιν αύτήν θά ζητηθή άπ' εύθειας άπο τήν Στατιστική "Υπηρεσίαν.

ΜΕ ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ

Έπεκτείνεται ή άσφαλιστική προστασία τών ναυτικών μας

Οι ναυτικοί πλέον θα καλύπτωνται άσφαλιστικώς και κατά τών κινδύνων ανικανότητος ή θανάτου έξι άτυχημάτων κατά τό ταξίδιον τής μεταβάσεως πρός συνάντησην τού πλοιού ή τής έπιστροφής εις τόν τόπον τής μονίμου κατοικίας τών δι' οιουδήποτε μεταφορικού μέσου. Τούτο προβλέπεται ύπο Π.Δ. τό όποιον κατηρτίσθη ύπο τού "Υπουργείου Ναυτιλίας, ύπεγράφη ύπο τού Προδρομού τής Δημοκρατίας και έσταλη πρός δημοσίευσην εις τήν "Έφημεριδα τής Κυβερνήσεως. Ως είναι γνωστόν μέχρι τούδε έκαλυπτοντο άσφαλιστικώς οι ύψισταμενοί άτυχημάτων κατά τά ταξίδια μεταβάσεως εις τό πλοιον και έπιστροφής εις τόν τόπον τής μονίμου κατοικίας μόνον διά τού άεροπορικού μέσου και τό ύψισταμενον κενόν άντεμετωπίζετο νομολογιακώς κατά περίπτωσιν μέ άποφάσης τής "Αναθεωρητικής Έπιτροπής τού ΝΑΤ, ή όποια ύπο τού προεδρίαν τού σημερινού Γενικού Γραμματέως τού YEN κ. Παύλου Σαρλή, είχε άποδεχθη και τά άτυχημάτων τά έπισυμβαίνοντα και διά τών λοιπών μεταφορικών μέσων. Έπ' εύκαιρια τής έφαρμογής τού άνωτέρω Π.Δ. δίκαιον και ορθόν είναι νά άντιμετωπισθούν και αι περιπτώσεις τών ναυτικών έκεινων οι όποιοι εις τό παρελθόν ύπηρεν θύματα δυστυχημάτων και δέν έτυχον προστασίας λόγω τού ύψισταμενον νομοθετικού κενού.

Τό εν λόγω Π.Δ. έχει ώς έξης:

"Αρθρον 1

"Η ύπο τού ΝΑΤ παρεχούμενη άσφαλιστική προστασία τών κατά τάς έκαστες διατάξεις ύπογραμμένων εις τήν άσφαλισην αύτού ναυτικών καλύπτει έφ' έξης και τούς κινδύνους άνικανότητος και θανάτου αύτών έξι άτυχημάτων έπισυμβαίνοντας διατάξεις και της ίδιας πρωτοβουλίας εις έτερον λιμένα είτε πρός ναυτολόγησην έπι έτερου πλοιού είτε δι' οιουδήποτε έτερον λόγον, 2) ή ναυτικός ή όποιος αφίχθεις εις τόν λιμένα κανονικού προσροπού τού, άνευ νομίμου αίτιας δέν μεταβαίνει άμελτη πρός ναυτολόγησην έπι τού μεθ' ού συνεβλήθη και άναγραφούμενου εις τήν οίκειαν άδειαν τής "Άρχης πλοιού.

"Αρθρον 2

Δέν καλύπτεται διά τούς κινδύνους ατυχημάτος κατά τήν μετάβασιν 1) ή ναυτικός ή όποιος άθετων τήν έκ τής συμβάσεως ναυτικής έργασιας ύποχρεωσεων του, μεταβαίνει έξι ίδιας πρωτοβουλίας εις έτερον λιμένα είτε πρός ναυτολόγησην έπι έτερου πλοιού είτε δι' οιουδήποτε έτερον λόγον, 2) ή ναυτικός ή όποιος αφίχθεις εις τόν λιμένα κανονικού προσροπού τού, άνευ νομίμου αίτιας δέν μεταβαίνει άμελτη πρός ναυτολόγησην έπι τού μεθ' ού συνεβλήθη και άναγραφούμενου εις τήν οίκειαν άδειαν τής "Άρχης πλοιού.

"Αρθρον 4

Κατά τά λοιπά, ώς πρός τήν άναγνώσιν τού διά τού παρόντος θεσπιζούμενου δικαιώματος άπονομής συντάξεως, τόν ύπολογισμόν αυτής κλπ. ισχύουν αι οικείαι περί συνταξιοδοτήσεως τών ναυτικών λόγω άτυχημάτος γενικαί διατάξεις.

Κατά τό χρονικόν διάστημα τό όριζόμενον ύπο τού προηγουμένου άρθρου, ο ναυτικός

Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

Διαφοροποιημένον τιμολόγιον διά τά έπισκευαζόμενα

Ένεκριθη ύπό τοῦ Ο.Α.Π. ή θέσπισις διαφοροποιημένου τιμολογίου επί έπισκευαζόμενων πλοίων και άλλων πλωτών ναυπηγμάτων, άναλόγως τῆς περιοχῆς έξυπηρτησεώς των, τροποποιουμένων τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου 6 τοῦ ἀρθρου 5 τοῦ οίκειου κανονισμοῦ ως ἀκολούθως:

«5. Δικαιώματα πρυμνοδοτήσεως ή παραβολῆς έπισκευαζόμενων ή μετασκευαζόμενων ή ἐπίσκευαζόμενων πλοίων/πλωτών ναυπηγμάτων, ύπολογίζονται επί τοῦ ὀλικοῦ μῆκους τούτων δι' ἔκαστον ἀγγλικόν πόδα καὶ δι' ἔκαστην ἡμέραν ἐπισκευῆς ως ἀκολούθως:

5/1. Διά τά έξυπηρτούμενα εἰς θέσεις λιμενοβραχίοντος Ακροκεράμου (Δραπετσώνα) και Λιμενοβρυχίου και Λιμένα Ηρακλέους.

Ημέραι	Πρυμνο- δετημένα	Παραβεβ- λημένα
Από 1 έως 16	0,53	1,59
Από 16 έως 30	0,70	2,28
Από 31 έως 68	1,50	4,50
Από 61 έως 90	1,70	5,10
Από 91 έως 360	3,33	10,00
Από 361 καὶ ἄνω	6,66	20,00

5/2. Διά τά έξυπηρτούμενα εἰς θέσεις Έπισκευαστικῆς Βάσεως Περάματος:

Ημέραι	Πρυμνο- δετημένα	Παραβεβ- λημένα
Από 1 έως 15	0,80	2,40
Από 16 έως 30	1,15	3,45
Από 31 έως 60	2,26	6,76
Από 61 έως 90	2,55	7,65
Από 91 έως 360	5,00	15,00
Από 361 καὶ ἄνω	10,00	30,00

5/3. Διά τά έξυπηρτούμενα εἰς θέσεις περιοχῆς Κυνοσούρας και Αμπελακίων:

Ημέραι	Πρυμνο- δετημένα	Παραβεβ- λημένα
Από 1 έως 15	0,10	0,53
Από 16 έως 30	0,25	0,76
Από 31 έως 60	0,50	1,50
Από 61 έως 90	0,57	1,70
Από 91 έως 360	1,11	3,33
Από 361 καὶ ἄνω	2,22	6,66

5/2. Ως ελάχιστον ἀρχικόν χρονικόν δριον ύπολογισμού τῶν εἰς τὰ προηγούμενα ἐδάφια 5/1/1-3 προβλεπομένων δικαιωμάτων λαμβάνεται τὸ πενθήμερον ἀδιαιρέτως.

5/3. Πλοία/πλωτά ναυπηγήματα εἰς θέσεις έξωθεν ἐτέρου εἰς δευτέραν ή τρίτην καὶ περαιτέρω σειράν πρός τό κρηπίδωμα, ἐπιβαρύνονται μὲ τὰ δικαιώματα παραβολῆς τῆς ἀντιστοίχου περιοχῆς, μειωμένα κατά ποσοστόν 50%.

5/4. Μέ τὰ δικαιώματα τοῦ ύπεδαφίου 5/1/1 (περιοχῆς Ακροκεράμου — Λιμένος Ηρακλέους) μειωμένα κατά ποσοστόν

50% ἐπιβαρύνονται καὶ ἀπαντά τὰ πλοία/πλωτά ναυπηγήματα τά ἐπισκευαζόμενα η μετασκευαζόμενα κ.λ.π. εἰς τά ιδιωτικά ναυπηγεία τά λειτουργούντα προσωρινώς ἐντός τῆς λιμενικῆς περιοχῆς τοῦ Ο.Α.Π., προκειμένου δέ περι διαλυμένων πάσης φύσεως ναυπηγημάτων, μειωμένα κατά ποσοστόν 70% ἐπί τοῦ ἀρχικοῦ ὀλικοῦ μῆκους αὐτῶν, ἀπό τῆς ἡμέρας ἐνάρξεως τῶν ἐργασιῶν διαλύσεως καὶ δι' ὅσον διαρκεῖ αὐτή.

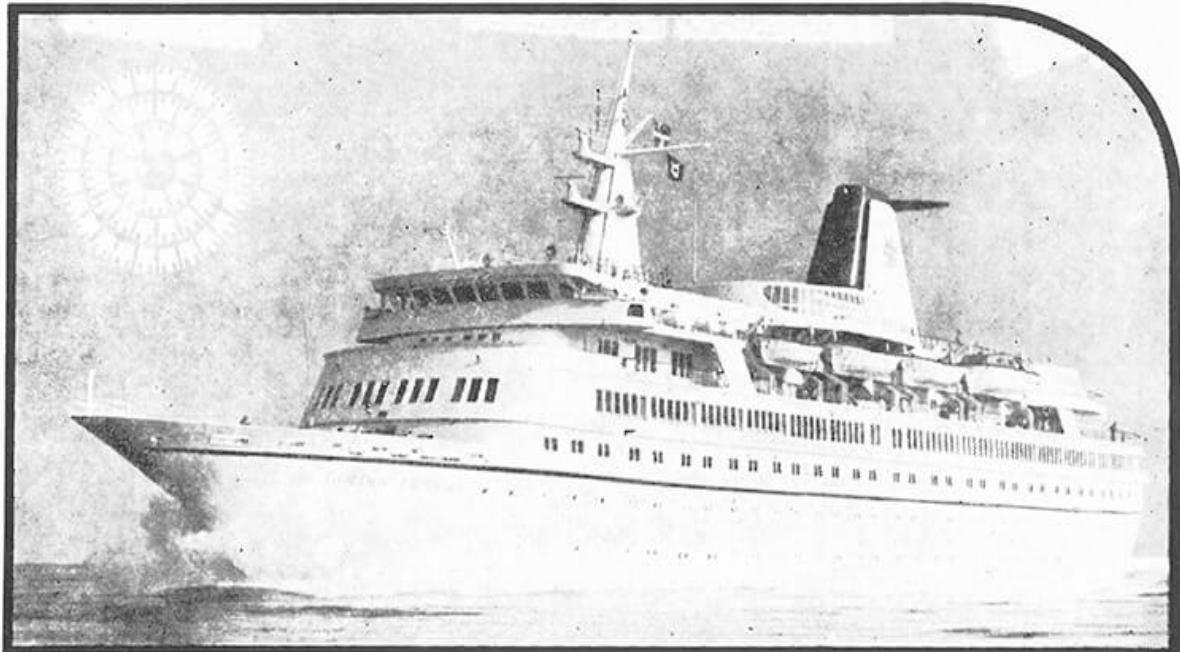
5/5. Η παραμονή ἀργούντων πλοίων/πλωτῶν ναυπηγημάτων εἰς περιοχάς ιδιωτικῶν ναυπηγείων τῆς λιμενικῆς περιοχῆς τοῦ Ο.Α.Π., ἀπαγορεύεται ἀπολύτως, τυχόν δέ κατά παράβασιν παραμένοντα, ὑπόκεινται εἰς πᾶσαν περίπτωσιν εἰς τὰ δικαιώματα τά προβλεπόμενα ύπό τοῦ ύπεδαφίου 5/1/1, μειωμένα κατά ποσοστόν 50%.

B' Η διάταξις τοῦ ἐδαφίου 5/4 τοῦ ἀρθρου 5 ώς αὗτη ἐθεσπίσθη διά τῆς ύπ' ἀριθ. 560/27-6-79 πράξεως Δ.Σ. (ΦΕΚ 671/13-8-79 Τ.Β.) δι' ἣς ἐτροποποιήθη ὁ «Κανονισμός και Τιμολόγια δικαιωμάτων ἐπί πλοίων/πλωτῶν ναυπηγημάτων» μεταφέρεται αὐτούσια ως ἐδάφιον 5/2 τοῦ ἀρθρου 8 τοῦ αὐτοῦ ώς ἀνω Κανονισμού.

Γ. Μεταβατικά Διατάξεις:

1. Η ἐφαρμογή τῆς παρούσης ἀρχεται μετά 30 ημέρας ἀπό τῆς δημοσιεύσεως τῆς ἐγκριτικῆς Υπουργικῆς Αποφάσεως εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

2. Ειδικῶς διά τά ναυπηγήματα, περι ὧν ή παρ. 3 τῶν Μεταβατικῶν διατάξεων τῆς ύπ' ἀριθ. 560/79 πράξεως τοῦ Δ.Σ./Ο.Α.Π., τά ὅποια θά εὑρεθοῦν κατά τὴν ἔναρξην ἐφαρμογῆς τῆς παρούσης έξυπηρτούμενα εἰς θέσεις τῆς περιοχῆς Κυνοσούρας — Αμπελακίων, τά δικαιώματα ἐπισκευαζόμενων πλοίων ἀρχονται ὑπολογίζομενα ἀ-



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

πό την βάσιν της κλιμακος, της ήμερας έναρξεως έφορμογής της παρουσίας λαμβανομένης ως πρώτης ήμερας, άνεξαρτήτως τού προγενεστέρου χρόνου παραμονής τούτων εις τάς θέσεις εις ας έξυπηρετούνται.

Παραχώρησις Χώρου

Ένεκριθη ύπό του Ο.Α.Π. η παραχώρησις εις τούς κληρονόμους Μιχ. και Θ. Έλευθερίου ή Ζέρβα της χρήσεως χώρου, έπιφανειας 1.985 τετρ. μέτρ. με μέτωπον πρός θάλασσαν 49 μέτρα κειμένου έμπροσθεν τού ναυπηγείου των εις τήν περιοχή Αμπελάκιον Σαλαμίνος. Η παραχώρησις γίνεται μέχρι 21 Ιανουαρίου 1981 και με τούς ισχύοντας δρους, έπι πλέον δέ τούτων:

α) Τό ετήσιον μίσθιμα καθορίζεται βάσει τών τιμών μονάδος τού ένιαίου, κατά περιοχήν, τιμολογίου.

β) Τό μίσθιμα δέν δπως καταβληθεί εις δύο ίσοπόδους δόσεις.

Πρόσχωσις

Ο Ο.Α.Π. έδωσε τήν έγκρισίν του εις τήν ΑΕ «Ναυπηγεία Σαλαμίνος» διά τήν πρόσχωσιν θαλασσίας έκτάσεως και κατασκευής λιμενικών έργων εις Αμπελάκια Σαλαμίνος ύπό τούς κάτωθι δρους:

— Θά έφαρμοσθή ή μελέτη, που έχει έγκριθη άπό τάς άρμοδιας άρχας.

— Τά έργα θά έκτελεσθούν ύπό την έπιβλεψιν τής τεχνικής ύπηρεσίας τού Ο.Α.Π., ή δποια θά είδοποιεται έγκαιρως ύπό της έταιριας πρό της έκτελέσεως τών διαφόρων σταδίων αύτῶν.

Ο Ο.Α.Π. και τά Ποσειδώνια

Εις 10 δρχ. άνα τετραγωνικόν μέτρον ήμερσίων ώρισθη τό ύπό της έταιριας «έκθεσις Ποσειδώνια ΕΠΕ» καταβληθσόμενον μίσθιμα εις τόν Ο.Α.Π. διά τήν χρήσιν χώρων τού κεντρικού έπιβατικού σταθμού πρός διοργάνωσιν τής διεθνούς ναυτιλιακής έκθεσεως «Ποσειδώνια 80».

Η διάθεσις τής χρήσεως χώρων τού σταθμού δι' έθνικούς, κοινωνικούς και οικονομικούς σκοπούς γίνεται έναντι μισθώματος 13 δρχ. διά τούς έστεγασμένους και 10 δρχ. διά τούς άκαλύπτους άνα τετραγωνικόν μέτρον ήμερσίως. Αι τιμαί αύται θά ισχύσουν διά τό τρέχον έτος, διά δέ τό 1981, καθωρίσθη άπό τούδε διτό τό μίσθιμα διά τήν χρήσιν χώρων τού έπιβατικού σταθμού θά είναι 16 δρχ διά τούς έστεγασμένους και 12 δρχ. διά τούς άκαλύπτους.

Θά πρέπει νά σημειωθή διτό ή άναπροσαρμογή τού μισθώματος άπό πλευρᾶς Ο.Α.Π. ώδηγησεν εις δικαστική διαμάχην τά δύο συμβαλλόμενα μέρη (Ο.Α.Π. και έκθεσεως Ποσειδώνια) τού δευτέρου ύποστηριζοντος διτό ή σχετική σύμβασης δέν προβλέπει άναπροσαρμογήν τού μισθώματος.

Σύντομα

Συνεστήθη έκ τριών ύπαλληλων τού Ο.Α.Π. έπιτροπή διά τήν έπιμελείαν τής φορτώσεως, μεταφορᾶς και άπορριψεως

ΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ 1979

Αι χαμηλότεραι από 14ετίας

Τό σύνολον τών νεοτεύκτων έμπορικων πλοίων πού παρεδόθησαν άπό τά ναυπηγεία ολοκλήρου της Υδρογείου έμειωθη τό 1979 εις 14,3 εκατόν τον. γκρός και άντιπροσωπεύει τήν χαμηλότεραν παραγωγήν άπό τού 1966, λέγει τό Λόδις' Ρέτζιστερ. Αι παραδόσεις τού 1978 άνεφέροντο εις 18,2 εκατόν τον. γκρός.

Η Ιαπωνία διατηρεί τήν ηγετικήν της θέσην εις τάς παγκοσμίους ναυπηγήσεις, με παραγωγήν 4,7 εκατόν τον. γκρός. Η όποια ή όποια άντιπροσωπεύει τό 32,9% τού συνόλου. Κατά τό 1978, αι παραδόσεις τών Ιαπωνικών ναυπηγείων άνηρχοντο εις 7,1 εκατόν τον. γκρός.

Εις τήν δευτέραν θέσην αι Ηνωμέναι Πολιτείαι εσπειρισθαν περόπαρα παραγωγής, με 182 πλοία, 1,3 εκατόν τον. γκρός. Αι Ηνωμέναι Πολιτείαι, ή Γαλλία (τρίτη) και ή Βραζιλία (πέμπτη) ήσαν αι μόναι εκ τών δέκα μεγάλων ναυπηγικών χωρών πού ηγεησαν την παραγωγήν των κατά τό 1979. Η Μεγ. Βρετανία εις τήν τετάρτη θέσην με κάμψιν της ναυπηγής της παραγωγής άπο 691.404 τό 1978 εις 441.927 τον. γκρός τό 1979.

Τά νεοτεύκτα πλοία αυτά ένεγραφησαν εις τά έξης ηνηλιόγια: Ιαπωνία (1,8 εκατόν τον. γκρός), Λιβερία (1,4 εκατόν), Μεγ. Βρετανία (863.282), Νορβηγία (742.878), Βραζιλία (639.168) και Έλλας (595.870).

Μόνον 9 πλοία άνω τών 100.000 τον. γκρός έπεραθησαν τό 1979. Τρία κατεσκευάσθησαν εις τάς Ηνωμέναι Πολιτείας, δύο εις τήν Βραζιλίαν και άνα ένεις τήν Γαλλίαν, τήν Πορτογαλίαν, τήν Ιαπωνίαν και τήν Μεγ. Βρετανίαν. «Απαντά ήσαν τάντοντας.

Έν συγκρίσει με τό 1978, τό τονάζ τών δεξαμενοπλοίων που έναυπηγήθησαν τό 1979 — 4,1 εκατόν τον. γκρός — έμφανιζει μείωσιν 706.580 τον. γκρός. Η κατηγορία των σκαφών αυτών άντιπρο-

σηπευει τό 28,9% τού συνόλου, έναντι 26,6% τού 1978 και 37,1% τού 1977. Αι κυριώτεραι χώραι καταδεκτές τάνκερς κατά τό παρελθόν ήσαν ή Ιαπωνία, αι Ηνωμέναι Πολιτείαι και ή Μεγ. Βρετανία.

Αι παραδόσεις τών μπάλκ κάρριερς — 2,7 εκατόν τον. γκρός — έμειωθησαν κατά 2,4 εκατόν τον. και άντιπροσωπεύουν μόλις τό 19,2% τού συνόλου, έναντι 28,6% τού 1978. Εις τήν κατηγορίαν αυτήν περιλαμβάνονται και 385.514 τον. μικτών σκαφών, εις τά όποια υπήρχον και δύο πλοία άνω τών 75.000 τον. γκρός. Η Ιαπωνία, ή Βραζιλία και ή Σουηδία ήσαν αι κυριώτεραι χώραι ναυπηγήσεως μπάλκ κάρριερς.

Αι παραδόσεις σκαφών γενικού φορτίου άνεφέροντο εις 4.205.274 τον. γκρός τό 1979 και ήσαν κατά 272.817 τον. κατώτεραι τού προηγουμένου έτους. Άντιπροσωπεύουν τό 29,4% τού συνόλου. Η Ιαπωνία, ή Γερμανία και ή Μεγ. Βρετανία ήσαν αι χώραι διπού έναυπηγήθησαν τά περισσότερα σκαφών γενικού φορτίου.

Τά περισσότερα πλοία — κοντέινερς παρεδόθησαν άπο δύο χώρας. Έπι παγκοσμίου συνόλου 1.109.833 τον. γκρός, 376.280 τον. έναυπηγήθησαν εις τήν Ιαπωνίαν και 219.847 τον. εις τήν Νότιον Κορέαν.

Τό παρελθόν ήσαν παρεδόθησαν 82 σκάφη μεταφοράς ύγραερίων και χημικών προϊόντων, έκ τών όποιων τά 53 πρωρίζονται διά τήν μεταφοράν ύγραποιμένου φυσικού αερίου. Τά μεγαλύτερά άπο τά σκάφη αυτά ήσαν τρία σδέλφα πλοία τών 83.730 περίπου τον. γκρός έκσατον ή χωρητικότητος 126.750 κυβ. μέτρων ύγραποιμένου φυσικού αερίου. Αι κυριώτεραι χώραι ναυπηγήσεως των ήσαν αι Ηνωμέναι Πολιτείαι, ή Γαλλία και ή Ιαπωνία.

εις Σχιστό ή άλλαχου τών άχρηστων και μή έμπορευσίμων άδιαβρόχων καλυμμάτων τών εύρισκομένων εις άποθήκην άχρηστου ύλικου.

● Απερρίφθη τό αίτημα τού Συλλόγου ιδιοκτητών φορτηγών Αύτοκινητων Τελωνείων και Έλευθερίας Ζώνης Πειραιώς διά παραχώρησιν τής χρήσεως χώρου τού Όργανισμού, έπιφρανεις 25 τετρ. μέτρ., πρός διαμόρφωσιν του διά τήν προστασίων τών αύτοκινητιστών έκ τών δυσμενών κλιματολογικών συνθηκών.

● Ένεκρίθη ή παράτασις τού χρόνου παραμονής εις έπισκευαστικά κρηπιδώματα, καθ' ύπερβασιν τού άνωτάτου δρίου, διά τήν πληρωμή διαφόρων τών έργασιων εις τά

πλοία: Έπιβατηγό «Λητώ» έπι 20 ήμέρας έπιβατηγό-όχηματαγωγό «ΕΛ Γκρέκο» έπι 30 ήμέρας, έπιβατηγά «ΑΛΚΥΩΝ» έπι 15 ήμέρας, «ΙΟΣ» έπι 20 ήμέρας, «Κάπταν Κωνσταντίνος» έπι 30 ήμέρας και Α/Α «ΚΟΥΤΟΥΡΙΑΡΗΣ ΣΙΙ» έπι 30 ήμέρας.

● Κατηρτίσθη ύπό τού Ο.Α.Π. σχέδιον

Προεδρικού διατάγματος μέ τό δρίον ούριζεται ως άνωτάτον δρίον ήλικιας προσλήψεως εις θέσεις μαθητευομένων τεχνιτών τού Όργανισμού τό 20ον έτος και ώς κατώτατον τό 16ον έτος τής ήλικιας των.

● Κονδύλια, συνολικού ύψους 25.514.000 δρχ. ένεκριθησαν ύπό τού Ο.Α.Π. διά τήν

πληρωμή διαφόρων έργων έκτελεσθέντων εις τόν λιμένα.

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ»

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

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171 245082

GROPELINGER HEERSTR. 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25.94.41

TELEGRAMS: «SHIPCHANDLER BREMEN»

P. O. BOX: 210266

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Αμερικανική Νομολογία

• Ασφάλισις ναυλωτού διά ζημιάς εις τό πλοϊον ἐκ τῆς ἐκφορτώσεως. — Ανασφάλιστον μέχρι 10.000 δολλαρίων διά ἐκάστην ζημιάν. — Πλειόνες ὁμοιογενεῖς ζημιά. — Οὐχὶ ἐπανεὐλημμένη ἐφαρμογή τοῦ ἀνασφαλιστού εἰς ἐκάστην ζημιάν. Η ἐκφόρτωσις ἔνια ἐνέργεια. — Ασφαλεία τοῦ ἀσφαλιστηρίου ἐρμηνεύεται εἰς βάρος τῶν ἀσφαλιστῶν.

Η ἀκριβῆς ἔννοια τῶν δρων ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου ἀπησχόλησεν προσφάτως τὸ Περιφερειακὸν Δικαστήριον τῆς Νέας Υόρκης. Οἱ ἐνάγοντες ἐζήτησαν ν' ἀποζημιωθοῦν ἀπό τὴν ἀσφαλιστικὴν ἑταρίαν διά ζημιάς προσγενομένας εἰς τό πλοϊον διαρκούσης τῆς ἐκφορτώσεως. Κατά τοὺς δρους τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαιοῦ, ἡ ἀσφαλιστικὴ ἑταρία συνεφώνησεν νά ἀποζημιώσῃ τοὺς ἐνάγοντας, ναυλωτούς τοῦ πλοϊον, διά πᾶν ποσόν διπερ οὐτοὶ ὑπό τῇ ἴδιοτητά των ταύτην θά ὑπεχρεούντο νά καταβάλουν εἰς τὸ πλοϊον ὡς καὶ πᾶν ποσόν εἰς διατεκτικάντον λόγῳ δικαστικῶν ἔξδων καὶ δαπανημάτων προκληθέντων ἐκ τῆς ἀσφαλίσεως. Τό ἀσφαλιστηρίον ἐκτός ἄλλων προέβλεπεν διτὶ ἡ ἀσφαλιστικὴ ἑταρία δέν θά είχεν εὐθύνην δι' ἀξίωσιν (συμπεριλαμβανομένων τῶν δικαστικῶν ἔξδων τῆς ἀποκρούσεως τῆς ἀπατήσεως) δὲν μή αὐτῇ ἡτο τῆς τάξεως τῶν 10.000 δολλαρίων καὶ διτὶ ἡ ἑταρία θά ηὐθύνετο διά πᾶν ὑπέρ τὰ 10.000 δολλάρια ποσόν.

Τό πλοϊον εἰς δὲ πληνέχθησαν αἱ ζημιάι. είχεν φορτίον παλαιοῦ χάλυβος καὶ ἐξεφόρτιον εἰς Μπίρκενχεντ μεταξύ 30 Ιουνίου καὶ 8 Ιουλίου 1979 μέσω κάδου ἀρπαγῆς. Ούτοι, ἐφωδιασμένοι μέ πολλαπλάς ἀρπάγας, ἐρρίπτοντο μεθ' ὅρμης ἐπί τῶν ἀκαλύπτων ἀνω τημάτων τῶν δεξαμενῶν ζυγοσταθμίσεως τοῦ πλοϊον καὶ προξενησαν τουλάχιστον 200 ὄπας ἡ κοιλώματα εἰς τά ἀνω μέρη τῶν δεξαμενῶν, δηλαδή τό δάπεδον τῶν κυτῶν.

Δέν ἡμεροβιθεῖτο διτὶ οἱ ναυλωταὶ ηὐθύνοντο ἔναντι τῶν πλοϊοκτητῶν διά τάς ἐκ τῆς ἀνωτέρω αἰτίας ζημιάς. Πράγματι, οἱ πλοϊοκτήται προσέφυγον εἰς διαιτησίαν ἡτις ἔκρινεν τοὺς ναυλωτάς ὑπευθύνους διά τάς ἐν λόγῳ ζημιάς καὶ ἐν τῇ παρούσῃ δικῇ οἱ ναυλωταὶ ἐζήτουν ν' ἀποζημιωθοῦν διά τό ποσόν διπερ ὑπεχρεώθησαν νά καταβάλουν εἰς τοὺς πλοϊοκτήτας.

Οἱ ἐνάγοντες ισχυρίσθησαν διτὶ τά ποσά τῆς ἀποζημιώσεως καὶ τά ἐτοῦ τοῦ λόγου τούτου δικαστικά ἔξοδα ἀτίνα ὑπεχρεώθησαν νά καταβάλουν, ἀπέρρεον δὲν μιᾶς ἐνέργειας — τῆς ἐκφορτώσεως τοῦ φορτίου — καὶ ἀπετέλουν «μιαν ἀπώλειαν, ἀτύχημα ἡ καταστροφήν» ὑποκειμένην εἰς μιαν ἔκπτωσιν δολλαρίων 10.000.

Οἱ ἀσφαλισταὶ, ἐξ ἄλλου, ισχυρίσθησαν διτὶ μία ἐκάστη ρίψις τοῦ κάδου ἀπετέλειχωριστήν ἀμέλειαν ἀπορρέουσαν ἐκ κεχωρισμένων ἀτυχημάτων καὶ ἐπομένων ἡ ἐκπτωσις τῶν 10.000 δολλαρίων ἡτο ἐφαρμοστέα εἰς μιαν ἐκάστην ζημιάν, ἐπειδή δέ αἱ

ἐν λόγῳ ζημιάι κεχωρισμένως δέν ὑπερβαίνων μία ἐκάστη τό ποσόν τῶν 10.000 δολλαρίων, ἡ ἀσφαλιστικὴ ἑταρία δέν ηὐθύνετο.

Μολονότι συνομολογοῦντες οἱ ἀσφαλισταὶ διτὶ ἡ νομολογία τῆς Πολιτείας τῆς Νέας Υόρκης δέχεται διτὶ δοσάκις ἡ ἀσφαλιστηρίος σύμβασις διετυπώθη κατά τρόπον ἀμφιβολοῦ ἡ πολυσήμαντον, αἱ ἀσφαλισταὶ ἐμηνεύονται εἰς βάρος τοῦ ἀσφαλιστοῦ καὶ ὑπέρ τοῦ ἡσφαλισμένου, ισχυρίσθησαν διτὶ ἡ ἐκφρασις τῆς ἀσφαλιστηρίου συμβάσεως ἡτο σαφῆς καὶ διτὶ συνέτρεξαν πλειόνα τοῦ ἐνός «γεγονότα, συμβάντ» ἡ ἀτυχήματα». Οἱ ἀσφαλισταὶ προέβαλον διτὶ ὁ κάδος ἀρπάγη ἐρρίπτετο ἐπανιλιμένως καὶ ἐκ προθέσεως εἰς διάστημα εννέα ἡμέρων. Ἐκάστη ζημιά — εἰπον — προεκλήθη ἀπό κεχωρισμένην ἐνέργειαν καὶ διτὶ ἐπαφῆ με τό δάπεδον τοῦ κύτους.

Ἐν ἀπούσια δρισμοῦ τῶν δρων τῆς ἀσφαλιστηρίου συμβάσεως, τό Δικαστήριον ἀπέβλεψεν εἰς τὴν νομολογίαν τῶν δικαστηρίων τῆς Νέας Υόρκης. Παρετηρήθη διτὶ τὸ Ἐφετείον τῆς Νέας Υόρκης νιοθέτησεν λειτουργικήν προσέγγισιν προστατεύονταν τάς ἐννόμους προσδοκίας τοῦ ἡσφαλισμένου ἡτο «πύρρχει ἐν μόνον ἀτύχημα ἀν ὑπῆρξεν ἐν μεμονωμένον συμβάν, λαμβάνον χώρων ἀνευ προμελέτης ἡ ἀμελείας».

Τό Ἐφετείον εύρεν διτὶ ἡ τοιαύτη προσέγγισις εἰς τό θέμα είναι πρακτική διότι ἀνταποκρίνεται κατά τό πλείστον πρός διτὶ ὁ μέσος ἀνθρωπος προσδοκᾶ, διτὶ σιμφωνεῖ ἀσφαλίσιν καὶ ἀναγινώσκει τόν κατά ἀτύχημα περιορισμόν ἐν τῷ ἀσφαλιστηρίῳ συμβολαιοῦ. Ἐν δψει τῆς τοιαύτης συλλογιστικῆς, τό Δικαστήριον ἐν τῇ προκειμένη περιπτώσει ἡθέτησεν ν' ἀποφασιστικήν προφίλων πρός τό ἐρώτημα ἐάν ὁ ἀσφαλισμένος ἡδύνατο ἡ συμβασικῶς καὶ εὐλόγως νά προσδοκᾶ διτὶ ζημιά ἐπερχομένη εἰς τό δάπεδον τοῦ κύτους κατόπιν ἐπανελημμένης ρίψεως τῆς κάδου κατά τὴν ἐκφόρτωσιν, θά συνίστα μιαν ἡσφαλισμένην περίπτωσιν ἡ συμβάν κατά τό ἀσφαλιστηρίον.

Τό Δικαστήριον παρετηρήσεν διτὶ δέν ἡτο παράλογον διά τῶν ναυλωτῶν ὡς ἡσφαλισμένον δυνάμει θαλασσίου ἀσφαλιστηρίου συμβολαιοῦ, νά συμπεράντη διτὶ ἡτο κεκαλυμμένος δι' οἰανδήποτε ζημιάν ἦν θά

ἐκαλεῖτο νά πληρώσῃ εἰς τόν πλοϊοκτήτην, ἀπορρέουσαν ἐκ τῆς φορτοεκφορτώσεως τοῦ φορτίου καὶ διαρκούσης ταύτης. Ὑπεστηρίχθη εἰς τήν παρούσαν δίκην διτὶ εἰς τήν ὑ' δψιν περίπτωσιν τό φορτίον ἐκ τῆς φύσεως αὐτοῦ ἀπήτει τήν ἐπί χρονικόν διάστημα συνεχῆ ἀποκομιδήν, μέχρις διτού συμπληρωθῆ ἡ ἐκφόρτωσις, τῆς τοιαύτης ἐκφορτώσεως, ἀποτελούσης ἐνοποιημένην καὶ συνεχῆ λειτουργίαν μέχρις πλήρους ἐκφορτώσεως. Ούτω, κατά τό Δικαστήριον, τό συμβάν ἡ τό γεγονός ἡτο συνεχής διαδικασία ἐκτεινομένη εἰς χρονικήν περίοδον ἡμερών καὶ τό ἀτύχημα ἡτο ἡ ἐπανειλημμένη χρησιμοποιησία τοῦ μηχανισμοῦ ἀνυψώσεως, ήτις ἔβλαψε τό δάπεδον τῶν κυτῶν κατά τήν διάρκειαν τῆς ἐκφορτώσεως ἡ δέ μεμονωμένη ζημιά ἡτο τό σύνολον τῆς δαπάνης τῶν ἐπισκευῶν. Ἐκρίθη διτὶ ἡ αὐτή ἀμελής ἐνέργεια, ἡτο ἡ συνεχής χρήσης τῶν κάδων κατά τήν συνεχῆ διαδικασίαν τῆς ἐκφορτώσεως ἡτο ἡ πρόσφορος αἰτία τῆς ζημιάς.

Τό Δικαστήριον ἔκρινεν διτὶ ἀν πρόθεσις τῶν ἀσφαλιστῶν ἡτο νά θεωρήσουν ἐκάστην ἀποκομιδήν φορτίου ὡς κεχωρισμένην ἐνέργειαν καὶ ὡς κεχωρισμένως ἡσφαλισμένον συμβολαιόν ἐν περιπτώσει ζημιάς, τότε έλχον καθήκον νά ἐκφράσουν τοῦτο σαφῶς εἰς τό ἀσφαλιστηρίον. Τό Δικαστήριον ἐν τούτοις προσέθεσεν διτὶ ἡ ἀποψίς τῶν ἀσφαλιστῶν δέν ἡτο ἐντελῶς ἀστήρικτος, ίδια ἐν δψει τοῦ γεγονότος διτὶ τό ἀσφαλιστηρίον, περιείχεν ἀλλοτε ρήτραν προβλέπουσαν διτὶ ἡ ἔκπτωσις (τῶν 10.000 δολλαρίων) θά ἐφαρμόζεται κεχωρισμένως εἰς ἐκάστην φόρτωσιν. Ἀλλά πάλι δέν ἡτο σαφές, είπεν τό Δικαστήριον, ἀν ἡ «φόρτωσις καὶ ἐκφόρτωσις» ἀνεφέρετο εἰς τό σύνολον τοῦ φορτίου ἡ τή συστατικά αὐτοῦ μέρη, καθὼς ἐν δικαστον ἀντέον ἀπεκομίζετο ἐν τή διαδικασία τῆς ἐκφορτώσεως καὶ δέν ἡζθησαν ἐνώπιον τοῦ Δικαστήριον ἀποδείξεις περί τής προθέσεως τῶν μερῶν, διτὶ διέγραψαν τήν τοιαύτην ρήτραν τοῦ συμβολαιοῦ.

Ἐν συμπεράσματι, τό Δικαστήριον ἔκρινεν διτὶ μολονότι ἡ ἐμηνεία ἡν προβάλλονταν οἱ ἐνάγοντες ἡσφαλισμένοι πιθανόν νά μή είναι ἡ μόνη εὐλογίας, συνίστα πάντως τό διτὶ ούτοι ὑπεχρεώντο ν' ἀποδείξουν κατά τό δίκαιον τής πολιτείας τῆς Νέας Υόρκης καὶ ἐθεώρησεν διτὶ ἀδικιούντο εἰς ἀποζημιώσιν συμφώνως τῷ ἀσφαλιστηρίῳ συμβολαιώι.

“Οσον ἀφορά τά δικαστικά ἔξοδα (τῆς μεταξύ πλοϊοκτητῶν καὶ ναυλωτῶν δίκης) ἔκρινεν διτὶ μολονότι ἡ ἐμηνεία δέν συμμορφοῦται πρός τήν σύμβασιν, μή λαβών τήν ἔγγραφον συγκατάθεσιν τῶν ἀσφαλιστῶν πρίν ἡ ὑποβληθῆ εἰς δικαστικά ἔξοδα, ούτος δικαιοῦται εἰς ἀποζημιώσιν παρά τῶν ἀσφαλιστῶν, δσάκις ούτοι παρέβησαν τήν συμβατικήν τῶν ὑποχρέωσιν νά ὑπερασπίσουν τήν δίκην. Ἐκρίθη διτὶ ἡ ἐσφαλμένη καὶ ἐντελῆς ἀρητσίς εὐθύνης ἐκ μέρους τῶν ἀσφαλιστῶν, παρείχεν εἰς τόν ἡσφαλισμένον ναυλωτήν τό δικαίωμα ν' ἀποζημιώθη διά τά δικαστικά ἔξοδα τῆς δίκης τῶν πλοϊοκτητῶν διά τάς ζημιάς εἰς τό πλοϊον.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη — Πειραιεύς
Τηλ.: 4516.439

Ἐνοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

Τό Ισόγειον M2 300 καὶ ὁ ἡμιόροφος M2 300.

Ship. Repairs in South Africa

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

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

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

Port Elizabeth
Repair facilities available.

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

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

GREECE
Seagold Maritime

Filonos 98B — Piraeus
Tel: 4519719 — 4519794

Tlx: 21 1185 SEA GR.

FRANCE

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

GERMANY

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

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

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

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

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

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

Representation for
Dorman Long Swan
Hunter (Pty) Ltd.

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

NORWAY (except West
Norway)

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

WEST NORWAY

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

BRAZIL

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

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

Representation for
Dorman Long Vanderbijl
Corporation Ltd.
ENGLAND

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

NORWAY

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



DORMAN LONG SWAN HUNTER (PTY) LTD.

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

DORMAN LONG VANDERBIJL CORPORATION LTD.

Telex: 6-2328 SA. Tel: 35-0303. Cables: 'Dorlonsa' Durban
(Also at East London and Port Elizabeth.)

Jonsson S9462

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΣΥΣΤΗΜΑ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Γιά νά άποτραπούν στό μέλλον τραγωδίες σάν εκείνη του πετρελαιοφόρου 'Αμόκο Καντίζ, δύο Βρετανικές έταιρες άνεπτυξαν ένα νέο σύστημα άδηγήσεως. Οι έταιρες Τζών Χειστί Λτδ. του Γκρήνοκ, κοντά στη Γλασκώβη, και Μπράουν Μπράδερς και Σία Λτδ. του 'Εδιμβούργου, χρόνια τώρα φημίζονται για την διεθνή ηγετική τους θέση στον τομέα της ναυπηγικής. Τό νέο σύστημα άδηγήσεως σχεδιάστηκε για νά άνταποκριθεί στις πράξεις πού διαμορφωνονται τώρα από τόν Διαπικερνητικό Συμβούλευτικό Όργανοισμό για θέματα Θαλάσσης (IMCO), τού όποιοι οι διαβουλεύσεις ένταθηκαν μετά από μια σειρά γεγονότων πού δρχισαν μέ την βλάβη στό σύστημα άδηγήσεως τού 'Αμόκο Καντίζ και τελείωσαν μέ την ρύπανση της θάλασσας όταν τό σουπερτάκερ έδωκει στά ανοιχτά τών άκτων τής Γαλλίας. Τό νέο σχέδιο είχε ήδη άρχισει νά έτοιμαζεται πρίν από την τραγωδία τού 'Αμόκο Καντίζ. Γνωστό σάν Χειστί Μπράουν Σπλίτ Στήριγκ Γκήρε, τό σύστημα θά ύποστει έκτεταμένες θαλάσσεις δοκιμών σέ ένα από τους στόλους πετρελαιοφόρων τής Σέλλ ή μέσα στό 1980. Οι προτάσεις τού IMCO πρόκειται νά έπικυρωθούν τό Μάιο και θά πρέπει νά έχουν άνακονωθεί μέχρι τότε πού τό σύστημα θά είναι έτοιμο γιά τό έμποριο. Ο 'Ιννες Μάκ 'Οουεν τής έταιριας Τζών Χειστί λέει: «Φαίνεται ότι ο IMCO θά καθορίσει πολύ άυστηρές προδιαγραφές ώστε μια απλή βλάβη στό υδραυλικό σύστημα τού πλοίου νά μήν έμποδίζει την γρήγορη άποκατάσταση τής ίκανότητας άδηγήσεως. Πιστεύουμε ότι τό σύστημα μάς θά άνταποκριθεί και μέ τό παραπάνω σ' αύτες τίς προδιαγραφές.

Άντιθεται μέ τά περισσότερα θαλάσσια συστήματα άδηγήσεως τό σύστημα Χειστί - Μπράουν είναι χωρισμένο σέ δύο άνεξάρτητα ύποσυστήματα μέ δύο υδραυλικούς κριούς τό καθένα. Στήν περίπτωση άπλής βλάβης τό μή έλαττωματικό ύποσύστημα θά διατηρει τόν έλεγχο τού πηδαλίου και θα έπιτρέπει στό πλοίο νά συνεχίζει τήν πορεία του. «Αν ύπάρχει ολοκληρωτική βλάβη στό σύστημα άδηγήσεως, τό πηδάλιο μπορεί νά άκινητοποιηθεί σέ μια σταθερή θέση, πράγμα πού θά έπιτρέπει στό πλοίο νά διαγράφει κύκλους ή προσκευάζεται και δέν θά τό άποφέτη νά πάφεται πάνω στούς βράχους ή προσκευάζεται μέ τό 'Αμόκο Καντίζ». Ένα άλλο σημαντικό χαρακτηριστικό τού νέου συστήματος είναι ότι άλλα έξαρτήματα είναι άπολύτως άσφαλη. 'Ακόμη κι' άποθουν κάποια βλάβη, ή φυσιολογική λειτουργία τού συστήματος άδηγήσεως δέν θά έπερεσται. Τό σύστημα σχεδιάστηκε έτσι ώστε νά μπορεί και έκ τών ύστερων νά τοποθετείται σέ άποιοδήποτε μηχανισμό κινήσεως και ο. κ. Μάκ 'Οουεν πιστεύει ότι θά ύπάρξει νί αύτό

παγκόσμιο ενοιαφερον. Πιστεύεται επισής ότι εάν είχε χρησιμοποιηθεί αύτό τό σύστημα στό 'Αμόκο Καντίζ, τό πλήρωμα του θά είχε κατορθώσει νά τό κυβερνήσει έλεγχοντας άπολυτα τό πηδάλιο και ή καταστροφή δέν θά είχε συμβει ποτέ.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ NAYTIKΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΚΟΜΠΙΟΥΤΕΡ

Οι Υπηρεσίες Ναυτιλιακών Πληροφοριών (YNP) τού Νηογνώμονος Λόυντ και τού Τύπου τού Λόυντ Λονδίνου συμπλήρωσαν τήν πρώτη φάση ένός προγράμματος πού άποβλέπει στήν έξελιξη ένός συστήματος πού συγκεντρωνει τά σημεία κακής λειτουργίας τών διαφόρων τημάτων και μηχανισμών ένός σκάφους και τά προφοδοτεί σέ κομπιούτερ. Τό άρχικο αύτό στάδιο άφορα ειδικά τίς άλικες άπωλεις και τά σοβαρά άτυχηματα

Σήμερα ύπάρχουν διαθέσιμες ύπηρεσίες σχετικές μέ τήν παροχή πληροφοριών για αύτά τά άτυχηματα μέσω μαγνητοταινών ή διαγραμμάτων κομπιούτερ. Γιά νά άντιμετωπισθούν οι ποικίλες άνάγκες έκεινων πού θά χρησιμοποιούν τό σύστημα έχει ένωσματωθεί σ' αύτό σύστημα έπιλογης συγκεκοιμένων στοιχείων τού πλοίου. Στατιστικά στοιχεία και στοιχεία κατασκευής θά παρέχονται από τόν τύπο τού άτυχηματος, τήν γεωγραφική θέση, τήν σημαία, τόν τύπο τού σκάφους, τό φορτίο, τόν ιδιοκτήτη, τό τοννάκ και άποιονδηποτε συνδυασμό αύτών και άλλων στοιχείων. Τό σύστημα, πού χρειάζονται τρία χρόνια γιά τήν έξελιξη τού χρησιμοποιεί τίς πληροφορίες τόσο τών YNP όσο και τού Τύπου Λόυντ τού Λονδίνου και ένημερωνται καθημερινά. Περιλαμβάνει στοιχεία σοβαρών ναυτιλιακών άτυχημάτων άνδρομικά μέχρι 1 Ίανουαριον 1978, και άλλα τά άναφερθεντα άτυχηματα τάνκερ από 1 Ίανουαριον 1979.

Θά συμπληρώσει τήν ύφισταμενή ύπηρεσία τού άρχειου YNP, πού γίνεται μέ τό χέρι, όπου τηρούνται βιβλία καταχωρίσεων πολλών χρόνων. 'Από τό κέντρο τών YNP στό Σίτου τού Λονδίνου παρέχονται σέ πελάτες σέ όλο τόν κόσμο στοιχεία σχετικά μέ ιδιαίτερες περιπτώσεις πλοίων και τίς κινήσεις τους, γιά νέες ναυπηγήσεις και άλλες ναυτικές πληροφορίες. Ή προσθήκη τώρα τού νέου συστήματος παροχής στοιχείων ναυτικών άτυχημάτων προσφέρει ύπηρεσίες ναυτιλιακών πληροφοριών σέ εύρεια κλίμακα μέ κομπιούτερ.

NAYTIKIA ΜΕΣΩ ΔΟΡΥΦΟΡΩΝ

Πρίν άκομα άνοιξει έπισημα στίς 3 Ίανουαριον 1980 ή 26 Διεπίθηνης 'Έκθεση Σκαφών Αναψυχής, ένας έκθετης, ή 'Έταιρια Τόμας Ούωκερ και Υίος του Μπέρμιγχαμ, πήρε παραγγελία άξιας 1 έκ. λιρ. τή μεγαλύτερη στά

140 χρόνια τής ιστορίας της. Ή παραγγελία άφορούσε 1.000 συστήματα ναυτιλίας μέσω δορυφόρων Σάτ-Νάβ τής έταιριας, πού χαρακτηρίζονται σάν έπαναστατικά, και έγινε άπο κοινού από τήν ITT Ντέκκα τών Ήνωμένων Πολιτειών και τής Ντέκκα Μαρίν τού Καναδά. Τό σύστημα Σάτ-Νάβ 801 συνδέεται και δέχεται σήματα δορυφόρων Τράνσιτ τού Ναυτικού τών Ήνωμένων Πολιτειών, πού άρχικά έξελιχθηκε γιά νά τροφοδοτεί τά άδρανη συστήματα ναυτιλίας γιά τόν στόλο ύποβρυχών Πολάρις τών Ήνωμένων Πολιτειών. Στοιχίζει λιγώτερο από 1.500 λιρ. και προσφέρει τά πλεονεκτήματα Τράνσιτ — πολύ γνωστά στούς χειριστές έμπορικών πλοίων — και στούς ιστιοπλόους άνοικτής θαλάσσης. Τό σύστημα Τράνσιτ σχηματίζει ένα «κλουβί», σχεδόν κυκλικών πολικών τροχιών 1.075 χιλιομέτρων έπανω από τή γη. Κάθε δορυφόρος πραγματοποιεί κύκλο τής γής κάθε 107 λεπτά. Τό Σάτ-Νάβ δέχεται αύτόματα μετρήσεις μιάς περιόδου 10-15 λεπτών κατά τήν όποια περνά κάθε δορυφόρος και έπιτρέπει τόν άκριβή προσδιορισμό τής θέσης κάθε σκάφους μέ μέγιστο περιθώριο λάθους ± 0,20 ναυτικό μίλι. (370 μ.) Ή μονάδα δίνει 16 καλά στίγματα κάθε 24 ώρες. Άναμεσα στίς διελεύσεις τών δορυφόρων, δημονέονται μετρο-κομπιούτερ δίνει συνεχείς ναυτιλιακές πληροφορίες.

'Αντιθέτα μέ άλλα συστήματα ναυτιλίας, ή ναυτιλία μέσω δορυφόρων χρειάζεται σήματα από μιά μόνο πηγή κάθε φορά. Γιά τήν λειτουργία τού Σάτ-Νάβ 801 χρειάζονται: ένδειξη τήν ώρα πού τό σκάφος φεύγει από τό λιμάνι, ή θέση του κατά προσέγγιση (στά πρώτα 95 χλμ.), ή πορεία, ή ταχύτητα, ή ήμερημηνία και ή ώρα Γκρήνουντ. Ζυγίζει μόνο 4,5 χιλγρ., οι διάταξεις τού συστήματος είναι 330 X 150 X 114 χλστ. και προσαρμόζεται εύκολα σέ κονσόλα όργανων, έναερία ή από πρόβολο (μπουλέμ) Είναι έφωδιασμένο μέ συνεχείς ρεύμα 12 Βόλτ και χρειάζεται 25 Βάτη ή και λιγώτερα. Τή λειτουργία του μαθίνει κανείς σέ λιγώτερο από δύο ώρες.

H ESSO · SAF

Κατά τάς δημοσιευθείσας πληροφορίας ή ESSO SAF (Γαλλία) διαθέτει 8 μεγάλα δεξαμενόπλοια μέσης συνολικής μεταφορικής ίκανότητος 250.000 τόννων, τά όποια συνεπλήρωσαν 77,6 δισεκ. τοννομιλίων καλύπταντα τά 82% τών είσαγωγών πετρελαίου διά τάς άναγκας τής έσωτερικής άγοράς. Διά τό 1981 προβλέπεται η αύξησης άποδοσεως τών πλοίων είς 270.000 τόννους διά τού έξοπλισμού τών διά συστήματος προφυσίου πρό τής έλικος έπιτρεπούσης τήν σύτην ταχύτητα μέ μειωμένην πποδύναμων. Ή έτσια οίκονομία ύπολογιζεται είς 20.000 τόννους καυσίμων.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING
AND FORWARDING AGENTS

HEAD OFFICE AT LIMASSOL - TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS



ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

• Εύρυτατον πρόγραμμα έξοικονομήσεως καυσίμων και βελτιώσεως της ένειν άποδοσεως των πλοίων της έξαγγέλλει ή "Έξον. Τό ποσόν των 200 έκατον δολ. διατίθεται διά την άντικατάστασιν των άτμοστροβίλων εις τα σύντερ—τάνκερς διά δηζελομηχανών. Περίπου είς 25 άπο τη σκάφη αυτά θά άντικατασταθούν αι μηχαναί.

• 'Η νέα διακλάδωσις της διώρυγος του Σουέζ, η όποια παρακάμπτει το Πόρτ Σάιδ και έρχεται εις την Μεσόγειον, παρεδόθη εις την ναυσιπλοΐαν διά νά χρησιμοποιηθή κυρίως άπο μεγάλα τάνκερς. Ή κατασκευή του διαύλου έπερατωθή έντος 15μηνών μέ κόστος 50 έκατομ. δολαρίων. "Έχει μήκος 16 μιλών. Μέ τόν νέον διαύλον, ο χρόνος του διάλου της Διώρυγος προβλέπεται να μειωθή άπο 15 είς 12,5 ώρας.

• 'Η κατανάλωσις γαλάνθρακος εις τάς χώρας της ΕΟΚ άναμενεται νά διπλασιασθή έντος 20ετίας — άπο 305 έκατομ. τον. τό τρέχον έτος είς 580 έκατομ. τον. τό έτος 2000. Εις τό διάστημα αύτό αι εισαγωγαί άπο χωρας έκτος της ΕΟΚ θά τετραπλασιασθούν.

• 'Η άνακαλύψις νέων κοιτασμάτων πετρελαίου και φυσικών άεριών εις τό Μεξικόν καθισταί τάς χώραν αύτην την έκτην πλουσιωτέρων χώρων του κόσμου εις άποθέματα ύδρογονανθράκων. Μόνον τάς άποθέματα πετρελαίου άνερχονται είς 45,8 δισεκ. βαρέλια. Μέ την παρούσα παραγωγήν των 2 έκατομ. βαρελίων ήμερησίως τάς άποθέματα αύτά άρκουν δι' 64 έτη.

• Μεταξύ τής έλληνικής έταιρίας "Πραντάξ" και τών ναυπηγείων Κόκεριλ του Βελγίου υπεγράφη σύμβασις διά την μετασκευήν ένός πλοίου—κοντέινερ εις σκάφος ειδικόν διά την μεταφοράν χυμών φρούτων. Θά χρησιμοποιηθή εις την γραμμήν Έυρώπης — Βραζιλίας. Οι χυμοί θά συσκευάζονται εις τόν τόπον προορισμού.

• Αι παγκόσμιοι παραγγελίαι διά νεότευκτα πλοία ηγήθησαν κατά 20% άπο τού Απρίλιο του 1979 είς 60 έκατομ. τον. d.w., άναφέρει ο ναυλομετατικός οίκος "Έγκαρ Φόρρεστερ, τού Λονδίνου.

• 'Η έπιτροπή της Εύρωπαϊκής Κοινότητος συνεψώνει με 12 χώρας νά κρατήσουν τάς έξαγωγάς χάλυβος πρός τήν E.O.K. εις τά έπιπεδα τού 1979 και κατά τό τρέχον έτος.

• 'Αποζημίωσις υψους 9 έκατομ. λιρών 'Αγγλίας κατεβλήθη εις την Σουηδικήν κυβέρνησιν άπο τό Διεθνές Ταμείον 'Αποζημιώσεως διά Ρυπάνσεις έκ Πετρελαίου, δι' οικολογικάς ζημίας προκληθείσας από ρύπανσιν πού προεκάλεσε σοβιετικόν τάνκερ εις τάς νήσους τού Σουηδικού άρχιπελαγούς. Τό άνωτέρω ποσόν άντιπροσωπεύει μόλις τό τεταρτον τών δαπανών τής Σουηδικής κυβέρνησης διά τόν καθαρισμόν τών πετρελαιοκηλίδων — και τούτο διότι ή Ρωσία δέν μετέχει εις τό Ταμείον, πράγμα πού έπεισε την άναγκαστικήν έκποιησιν πολλών σκαφών.

ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

Η Διώρυξ

Αὔξησης τού όγκου τών διαπλεόντων τήν διώρυγα τού Σουέζ σκαφών, κατά 50%, προβλέπεται μετά τόν 'Οκτώβριον, δταν θά έχη περατωθεί τό πρώτον στάδιον διευρύνσεως και έκβαθύνσεως τού διαύλου τό όποιον έκκοστισ 1,2 δισεκ. δολλάρια.

Ζωτική πηγή συναλλάγματος διά τήν Αιγύπτον — τά έσοδά της άναμενεται νά διπλασιασθούν σχεδόν και νά πλησιάσουν τό δισεκ. δολ. έφετος μετά τήν περάτωσιν τού σχεδίου — ή διώρυξ θά προσελκύση μεγαλυτέρων κίνησιν, κυρίως δεξαμενοπλοίων.

Η διάνοιξης ένός νέου διαύλου προσπέλασιων, η όποια παρεδόθη εις τήν ναυσιπλοΐαν πρό τού 15θημέρου, θά έπιτρέψη τήν κίνησην πρός άμφοτέρας τάς κατευθύνσεις κατά τό έν-τρίτον τού μήκους τής διώρυγος και θά συμβάλλη θετικώς εις τήν αὔξησιν τών διερχομένων πλοίων.

Πρός τό παρόν, ή μήκους 101 μιλών διώρυξ έχει βάθος 53 ποδών και δύνανται νά τήν διασχίσουν έμφορτα τάνκερς μέχρι 60.000 τον. και ύπο έρμα μέχρι 200.000 τον. μετά το πέρας τών έργασιών τού πρώτου σταδίου άναπτύξεως τής, τον. 'Οκτώβριον, θά διέρχωνται μέσω αύτής έμφορτα τάνκερς τών 150.000 τον. και άφορτα τών 340.000 τον.

Οι άναφέρουν αι άρχαι τής Διώρυγος, τά διόδια τροποποιούνται κατά καιρούς ώ-

στε νά έξυπηρετείται ή διεθνής ναυτιλία χωρίς σοβαράς έπιβαρύνσεις. Τόν παρελθόντα 'Ιούλιον τά τέλη διελεύσεως ηγήθησαν διά τά μικρότερα σκάφη άλλα παρέμειναν σταθερά διά τά μεγαλύτερα.

Δέον νά σημειωθή διά μετά τήν έπαναλειτουργίαν της Διώρυγος, τό 1974, ή διακίνησις τών Εηρών φορτίων ηγήθη σημαντικώς ένω έμειώθη διά διέλευσις τών πετρελαιοφόρων. Ούτω, τό 1979, διεκινήθησαν μέσω τής Διώρυγος 260 έκατομ. τον. Εηρών φορτίων και 70 έκατομ. τον. πετρελαίου. Συγκριτικώς, τό 1966, πρό τού 'Αραβο-Ισραηλινού πελέμου, είχον διακινηθεί 66 έκατομ. τον. Εηρών φορτίων και 200 έκατομ. τον. πετρελαίου.

ΔΑΝΙΑ

'Η σημερινή θέσης της ναυτιλίας της

Η διεθνής ναυτιλιακή κρίσις τών τελευταίων έτών έμειώσει τήν ρευστότητα τού έμπορικου στόλου τής Δανίας κατά 560 και πλέον έκατομ. δολλάρια, άναφέρει ή Δανική κυβέρνησις. Αύτό άδηγησεν εις αὔξησιν τών οφειλών, τήν πληρωμήν υπερδύκων ποσών διά τόκους και τήν άναγκαστικήν έκποιησιν πολλών σκαφών.

Τόσον αι μικρά δσον και αι μεγάλαι ναυτιλιακαί έπιχειρήσεις έπληγησαν άπο τάς δυσμενείς έξελίξεις. Πάντως, αι έταιριαί αι διαθέτουσαι πλοία άνω τών 10.000 τον. γκρός ύπεστησαν άλιγατέρας ζημίας.

Μεταξύ 1971 και 1978 τά χρέοι των πλοιοκτητών ηγήθησαν άπο 5,1 είς 8,4 δισεκ. κορώνας (1,6 δισεκ. δολλάρια) και αι πληρωμαί τόκων άπο 214 είς 738 έκατομ. κορωνών. Ωρισμέναι ναυτιλιακαί έπιχειρήσεις έχρεωκόπησαν και τίνες δλλαι — μεταξύ τών δοπών και μεγάλαι έταιριαί — άντιμετωπίζουν παρομοίαν τύχην.

Ο άριθμός τών σκαφών πού άπαρτίζουν τόν έμπορικόν στόλου τής Δανίας — τόν ύπο άριθμόν 3 συναλλάγματούδον φορέα τής Χώρας — έμειώθη άπο 973 είς 821 μεταξύ 1974 και 1979, καθώς πολλά σκάφη, κυρίως μικρά, έκποιησαν εις τήν άλοδασην. Πάντως, ή χωρητικότης τού στόλου, χάρις εις τήν πολιτικήν πού ήκολούθησεν ο μεγαλύτερος πλοιοκτήτης τής χώρας, Α.Π. Μόλλερ, και τίνες δλλαι έταιριαί, ηγήθη άπο 5,1 έκατομ. τον. γκρός τό 1979.

Τά συνολικά και τά καθαρά έσοδα τής ναυτιλίας, η όποια άπασχολεί άνω τών 26.000 άτόμων, ήσαν 10,4 και 4,8 δισεκ. κορώνες άντιστοίχως, τό παρελθόν έτος. Επίσης, ή Δανική ναυτιλία άποτελεί τόν πυρήνα ύπαρξεως τών ναυπηγείων τής χώρας δου περάζονται 28.000 έργατοτεχνίται και ύπαλληλοι.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Μείωσης τού έμπορικου στόλου

Συμφώνως μέ τάς στατιστικάς, αιτινες έ-



**SOLEMARE
SHIPPING Co. SHIPBROKERS**

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- SHIPMANAGERS
- INSURANCE BROKERS
- CHARTERERS

δημοσιεύθησαν από το Όμοσπονδιακόν 'Υπουργείον Μεταφορών, ό δυτικογερμανικός έμπορικός στόλος ύπό έθνικήν σημαίαν άνηρχετο την 31 Δεκεμβρίου 1978 εις 1.979 σκάφη χωρητικότητος 8.490.000 τόννους γκρός, έναντι 1.599 σκαφών χωρητικότητος 7.870.000 τόννους γκρός της 31/12/79.

'Η μείωσης αυτής οφείλεται κυρίως εις τα δεξαμενόπλοια. Εις δτι άφορά τα σκάφη στερεού φορτίου ή έξελιξης ήτο διάφορος. 'Η χωρητικότητας των διαφόρων φορτηγών έμειωθη κατά 370.000 τόννους dw, ένων ή χωρητικότητας «κοντέινερ» η ίδια έχει κατά 340.000 τόννους γκρός. 'Η χωρητικότητας φορτηγών χύδην φορτίου έμειωθη κατά 180.000 τόννους γκρός και τέλος ο άριθμος των έπιβατηγών σκαφών έμειωθη κατά 9 μονάδας.

'Εξ αλλου οι Δυτικογερμανοί έφοιλισται έξεμεταλλεύθησαν ύπό ξένας σημαίας 137 σκάφη χωρητικότητος 1.430.000 τόννους γκρός, ητοι έσημειώσαν μίαν αύξησην 610.000 τόννους γκρός ένα συγκρίσει με το παρελθόν έτος.

Η ΚΟΜΕΚΟΝ

Η άνάπτυξης του στόλου της

Μεταξύ των άρχων του 1977 και 1979 ή χωρητικότητας του έμπορικου στόλου των χωρών της Κομεκόν η ίδια έχει κατά δύο φοράς ταχύτερον του συνόλου του Παγκοσμίου Έμπορικού στόλου. 'Ο στόλος των δεξαμενοπλοίων της όμαδος των όκτω χωρών μελών της Κομεκόν ένισχυθη κατά τρόπον έντατη. Τούτο προκύπτει από τα «στατιστικά στοιχεία ναυτιλίας» άτινα έδοθησαν εις την δημοσιότητα από το Ίνστιτούτον Nautiliakón Μελετών» της Βρέμης.

'Αρχάς 1979, ή χωρητικότητας των όκτω τούτων χωρών έφθανε τους 20,19 έκατομ. τόννους γκρός. Τούτο σημαίνει μίαν αύξησην 2,53 έκατομ. τόννων ήτοι 14,3% έπι πλέον έκεινής των προηγουμένων έτων. Το σύνολον του παγκοσμίου έμπορικου στόλου έφθανε κατά την ίδιαν χρονικήν περίοδον έναν δύον αύξησης της τάξεως των 27,31 έκατομ. τόννων γκρός, ητοι έσημειώσεις αύξησην 7,9%. Τά σύνολον του παγκοσμίου έμπορικου στόλου ήτιμει κατά τάς όχρας του 1979, 371,74 έκατομ. τόννους γκρός. Παρομοία σχέσης αύξησης δότων συγκρίνομεν την εις δεξαμενόπλοια χωρητικότητα της Κομεκόν μετά της χωρητικότητας φορτηγών ξηρού χύδην φορτίου με μίαν αύξησην 1.06 έκατομ. τόννων γκρός έπι 6,32 έκατομ. τόννους γκρός ήτοι τό ποσοστόν αύξησης άνηλθεν εις 20,1%, ή χωρητικότητας ξηρού χύδην ένισχυθη κατά 1,47 έκατομ. τόννους γκρός (άνελθούσα σύτω εις 13,37 έκατομ. τόννους γκρός) ήτοι αύξησης 11,8%. 'Η συμμετοχή του πετρελαιού τών 8 χωρών η ίδια έχει 29,8% εις 31,3%. 'Η συμμετοχή των δεξαμενοπλοίων εις το συνολικόν παγκοσμίου τοννάζ άνηρχετο εις τάς όχρας του 1979 εις 46,6%.

Τό διαρρέουσαν έτος έχαρακτηρίσθη ως δέτος έντατικών προσπαθειών της Όμοσπονδιακής Γερμανικής Κυβερνήσεως με στόχον την βελτίωσιν της άνταγωνιστικής θέσεως των γερμανικών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων. 'Ιδιως έκει οπου ο άνταγωνισμός παρακάμ-

πεται — πχ μέ το σύστημα άνταγωνισμού τών Κρατικών στόλων των Ανατολικών χωρών. 'Έκει ένισχυσε την δραστηριότητά της.

• Ούτω μετά την υιοθέτησην κοινής στάσεως των χωρών μελών της EOK έπι τού θέματος τού κώδικος συμπεριφοράς τών 'Ηνωμένων 'Εθνών, ή διαδικασία της έπικυρώσεως έτεθη εις ψηφοφορίαν. 'Έκτος τούτων, ή τροποποίησης τού Διατάγματος έπι τού 'Εξωτερικού έμπορου έλαβεν ύπ' δψιν την ύποχρέωσην νά την άναγγειλει, δπως είχε ήδη είσαχθη εις την Κοινήν 'Αγοράν ήπι της 1 'Ιανουαρίου 1979. Τούτο ύπογραμμίζει τό τμήμα ναυτιλίας τού Όμοσπονδιακού 'Υπουργείου Μεταφορών εις την έτησιαν έκθεσιν του.

'Εξ αλλου αι διαπραγματεύσεις με άντικείμενον την σύναψην μιάς ναυτιλιακής συνθήκης μετά της Βραζιλίας έτερματισθησαν με θετικά άποτελέσματα. Προστει κατορθώθη κατά τάς συζητήσεις, διμερείς ή πολυμερείς μετά τών ΗΠΑ και ΕΣΣΔ καί εν τω πλαισίω της πέμπτης Παγκοσμίου Διασκέψεως της Μανίλας νά έκπροσωπήσει τά ναυτιλιακά συμφέροντα της Όμοσπονδιακής Γερμανίας κατά τρόπον άποτελεσματικόν.

'Εις τάς παγκοσμίους ναυλαγοράς μία έπανοδος έλαβε χώρων το 1979 έτονταν ή γενική σταθεροποίησης των οίκονομικών συνθήκων των γερμανικών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων δέν είχε έπελθη άκομη. 'Έν τω συνόλω της ή ρωγμή μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως έμειωση πάντων τους κατά τρόπον καλλίτερον τού προβλεφθέντος. 'Η αύξησης των ναύλων και ή ύποχρώσης της παροπλισμένης χωρητικότητας έβελτίωσαν τό κλίμα έπενδυσεων εις την ναυτιλίαν. Ούτω, το τμήμα ναυτιλίας, τού ύπουργειον μεταφορών κρίνει την κατάστασαν τού 1979 λαμβάνει ύπ' δψιν του το γεγονός ήτι άπο τά μέσα τών έτων 70 ή έπιβράδυνσις της αύξησης και ή ύπερχωρητικότητας ήτις ύψισταται, ωδήγησαν εις μίαν μή εύνοικήν κατάστασιν εις τόν τομέα της άπασχολήσεως και τών ναύλων. Προστίθενται τά ύψηλά έπιτοκία άτινα δέον νά καταβληθούν ένεκεν τών χρηματοδοτήσεων αίτινες παρεχωρήθησαν διά νέας ναυπηγήσεις κατά την περίοδον ύψηλων εύκαιριών. Αι συνέπεια της πτώσεως της τιμής τού δολαρίου είναι έπίσης σημαντικα. 'Η αύξησης τών έξδων έκμεταλλεύσεως ιδίως λόγω τών μαζικών αύξησηων της τιμής τού πετρελαίου κατέστησαν δυσκολωτέραν τήν έχυγνίασιν τών γερμανικών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων.

'Τό 'Υπουργείον Μεταφορών ύποδεικνύει έξ αλλου ήτι τό έτος 1979 χαρακτηρίζεται ώς έτος προσπαθειών της Γερμανικής Κυβερνήσεως διά την βελτίωσιν της δυσκόλου άνταγωνιστικής θέσεως της Γερμανικής ναυτιλίας.

'Η βελτίωσις της έπενδυτικής ίκανότητος της Δυτικογερμανικής ναυτιλίας μέ χαρακτηριστικόν στοιχείον άρνητικών έπιρρων ήτο άπαραίτητος πρός διατήρησιν της άνταγωνιστικής της ίκανότητος. Τούτο τονίζεται εις τήν έκθεσιν. 'Η Δυτικογερμανική Κυβέρνησης θένει άπειράσιαν, τόν 'Ιανουαρίου τού 1979 τήν έφαρμογήν νέων Κανονισμών έπιδοτήσεων πρός τάς ναυπηγήσεις. Διά τό πρόγραμμα ναυπηγήσεων τού 1979 αι έπιδοτήσεις άνηλθον εις 175 έκατομ. μάρκα. Χάρις εις αύτάς νέαι ναυπηγήσεις αίτινες ά-

νηρχοντο εις τό ποσόν τού 1,4 δισεκ. μάρκων έδοθησαν άποκλειστικώς εις γερμανικά ναυπηγεία και έξετελέσθησαν. Αι έπιδοτήσεις άνηρχοντο εις 12,5% τών δαπανών ναυπηγήσεως.

'Τά ύπο ομηίαν εύκολιας γερμανικά πλοια δέν έχουν περισσότερα άτυχηματα έκεινων τών ύπο έθνικήν σημαίαν. Τούτο είναι τό άποτελέσμα έρευνης ήτις έγένετο ύπο της 'Ενώσεως Γερμανών έφοιλιστών διάμιαν περίοδον τριών έτων (1976—1979). Αι έρευναι άπειρειαν διά μίαν φοράν εισέτι, οτι τά πλοια ύπο έλευθερον νηολόγιον, άλλα ύπο γερμανικήν διαχείρισιν άντέχουν εις την σύγκρισιν με τά ύπο έθνικήν σημαίαν πλοια.

'Τά άτυχηματα άναφέρονται κυρίως εις συγκρύσεις, προσαράξεις και πυρκαίας. Κατά μέσον δρον, ήπι εκατόν σκαφών ή συχνότης άτυχημάτων διά μονάδας ύπο γερμανική σημαίαν είναι 3,4 και διά τά ύπο ομηίαν εύκολιας εις 3,0.

'Και καταλήγει ήτι η 'Ενωσης Γερμανών έφοιλιστών καταβάλλει προσπαθείας διά την αύξησην άσφαλειας ένθαλάσσα και ήτι αύται δέν πρέπει νά περιορίζονται μόνον εις την σημαίαν, άλλα νά έπεκτείνονται και εις την άπομάκρυνσιν τών μονάδων SUBSTANDARD, κατηγορία πλοιών εις την οποίαν δέν άνηκουν τά ύπο έθνην σημαίαν γερμανικά πλοια.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Παραγγελία κρουαζιεροπλοίου

'Η «Χόλλαντ-Άμερικα Λάιν» άνηγγειλε την πρόθεσιν νά παραγγείλη ένα κρουαζιεροπλοίον χωρητικότητος 1.200 έπιβατών. 'Ηδη έζητηθησαν προσφοράι από Εύρωπα και Ιαπωνικά ναυπηγεία. Τό νέον σκάφος θά είναι περίπου 30.000 τον. γκρός. 'Η άποφασις έληφθη λόγω της βελτίωσεως της άγοράς τών κρουαζιεροπλοίων κατά τά τελευταία έτη και της άναγκης άντικαστάσεως παρηλίκων τινων πλοιών της έταιρίας.

'Η «Χόλλαντ-Άμερικα» ήτο εις τό παρελθόν μία έκ των μεγαλυτέρων έταιριών παγκοσμίων εις έπιβατηγά πλοιά γραμμής, άλλη ύπεστη σοβαράς ζημιάς και έστραφη εις τάς κρουαζιέρεας.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ

Πρός τά μεγάλα τάνκερς

'Η Σοβιετική 'Ενωσης προτίθεται νά άρχισει την ναυπηγήσην μιάς νέας σειράς VLCC περι τά τέλη τού έτους, δταν τερματισθή ή ναυπηγήσης τού τελευταίου της κλάσεως 'Κριμαία'.

'Σημειώνομεν έπισης ήτι η χωρητικότητας τού Σοβιετικού στόλου δεξαμενοπλοίων άνερχεται σήμερον εις έν έκατομμύριον τών d.w.

'Τά σκάφη της κλάσεως 'Κριμαία' είναι τά πρώτα Ρωσικά VLCC, τά οποία πληρούν τούς διεθνείς κανόνας ρυπάνσεως θαλάσσης οίτινες τό πρώτον καθορίσθησαν τό 1973.

GEORGE NICOLAOU LTD.

Shipbrokers

15 BEVIS MARKS, LONDON EC3A 7JA

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Ε.Π.Ε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΣ

ΤΗΛΕΦ. 4179.091 · ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: «ΓΕΝΙΚΟΛΑΟΥ»

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

NAYTILIAKAI



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

'Υπό τήν κυανόλευκον'

Εις τό "Υπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας υπεβλήθησαν αίτισεις διά τήν έγγραφήν εἰς τό Έλληνικόν Νηολόγιον βάσει τού ᄀρθρου 13, τών κάτωθι σκαφών:

1. «Ρέα Σή» φορτηγόν (πρώην ιαπωνικόν «Yushin Maru») νεοαγορασθέν, 2.995 τόν. γκρός τού 1969 άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Παρσούτ» (κ. Παν. Θανόπουλος).

2. «Άντωνιος» μπάλκ κάρριερ (πρώην παναμαϊκόν «Breuster») νεοαγορασθέν, 9.843 τόν. γκρός, τού 1967, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Αιόλος» (κ. Γεώργ. Προκοπίου).

3. «Ολύμπιαν Ρήφερ» φορτηγόν (πρώην άγγλικόν «Wild Auk») νεοαγορασθέν, 9.709 τόν. γκρός τού 1971 άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Αστριντ» (κ. Άλεξ. Πούλμαν).

4. «Δήμητρα» δεξαμενόπλοιον (πρώην νορβηγικόν «Wingull») νεοαγορασθέν, 2.873 τόν. γκρός, τού 1971, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Σημπρήζ» (κ. Ιωάν. Δημητριάδης).

5. «Αιγαίον Αίλαντ» ψυγείον (πρώην «Mandowin») σημαία Σιγκαπούρης) νεοαγορασθέν, 3.516 τόν. γκρός τού 1966, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Στρατεζίκ» (κ. Σπ. Λαδάς).

6. «Άντζε ο ρκτικ» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανόν «World Champion») νεοαγορασθέν, 11.430 τόν. γκρός, τού 1969, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Πρέσσος». (Γ. & Ν. Αγγελάκης Σίππιγκ Κόμπουν)

7. «Τατάϊ φορτηγόν (πρώην νορβηγικόν «Neptun Hercules») νεοαγορασθέν, 1.911 τόν. γκρός, τού 1965, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Ιρά» (κ. Ιωάν. Βασιλείου).

8. «Μανούλα» φορτηγόν (πρώην παναμαϊκόν «Tamaris») νεοαγορασθέν, 2.589 τόν. γκρός τού 1963, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Σάντα Μαργαρίτα» (κ. Αντώνιος Ατάλας).

9. «Αιγαίον Πόλισμα» φορτηγόν (πρώην λιβεριανόν «Alpha Carrier») νεοαγορασθέν, 1.706 τόν. γκρός τού 1964, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Ντίνος Ναβιγκέσιον», (κ. Σπυρ. Λαδάς)

10. «Αιγαίον Στάρ» φορτηγόν (πρώην λιβανικόν «Alpha Transporter») νεοαγορασθέν, 1.708 τόν. γκρός, τού 1965, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Χρίστιαν» (κ. Σπυρ. Λαδάς).

11. «Γκάζ Ατλαντικ» ύγραεριοφόρον (πρώην ιταλικόν «Amedeo Avogadro») νεοαγορασθέν, 2.986 τόν. γκρός τού 1965, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Άλ. Μόνα» (κ. Παν. Αγγελής).

12. «Άλταϊρ» μπάλκ κάρριερ (πρώην νορβηγικόν «Listai») νεοαγορασθέν, 16.973 τόν. γκρός, τού 1970, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Μεριντιόναλ» (κ. Κων. Ταυριδάκης).

13. «Σεμίρα» μπάλκ κάρριερ (πρώην παναμαϊκόν «Cesira») νεοαγορασθέν, 11.928 τόν. γκρός, τού 1965, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Ζαντόκ» (κ. Συμ. Παληός).

14. «Ράμπιχ Μπαϊρ» δεξαμενόπλοιον (πρώην γαλλικόν «Erika») νεοαγορασθέν, 69.016 τόν. γκρός, τού 1978, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Ούαίτ Αντζελ» (κ. Ιωάν. Λάτσης)

15. «Φάμιλος Αντζελ» φορτηγόν

(πρώην «Siam Bay» σημαία Σιγκαπούρης), νεοαγορασθέν, 9.854 τόν. γκρός τού 1963, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Χρυσαλίς» (κ. Φίλ. Δερδεβάνης).

16. «Ματίνα» φορτηγόν 2.911 τόν. γκρός τού 1963 άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Βενούζ» (κ.κ. Μεν. Παγουλάτος — Δημ. Καπετάνιος).

Καθελκύσεις νεοτεύκτων

Τήν 14ην Φεβρουαρίου καθειλκύσθη εἰς Πούλα, άπό τά Γιουγκοσλαυκά ναυπηγεία Ούλγιανικ, τό δεύτερον γιαδίς σειράς τεσσάρων άδελφών σκαφών πολλαπλής χρήσεως, τών 24.500 τόν. d.w., παραγγελθέντων ύπο τού Όμιλου «Κονκάρ». Πρόκειται περί σκαφούς λίαν υψηλών προδιαγραφών, πλήρως αύτομαποιημένου, τό δρόποιον θά δύναται νά μεταφέρῃ παντός είδους γενικά και χύδην φορτία ώς και κοντέινερς. Μηχανή B & W, ισχύος 11.200 ίππων, προσδίδουσα ύπηρειασικήν ταχύτητα 17 μιλών. Τό νεότευκτον σκάφος, διπέρ ώνωμάσθη «Κόνκαρ Νηρεύς», θά παραδοθή τόν 'Ιούνιον και θά ύψωση τήν ελληνικήν σημαίαν.

Άγοραπωλησία

— Ηγοράσθησαν άντι συνολικού ποσού 1,7 έκατομ. δολαρίων τά ύπο σημαίαν ά-

κτῆς έλεφαντοστού φορτηγά «Helena» 4.912 τόν. γκρός, 7.013 τόν. d.w. και «Voula» 5.123 τόν. γκρός 7.095 τόν. d.w. τού 1960.

— Επωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Στάρ Θησεύς» 18.470 τόν. γκρός 27.890 τόν. d.w. τού 1968 άντι δολ. 11 έκατομμυρίων.

— Είς νοτιοαμερικανικά συμφέροντα έπωλήθη τό λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Ατλας Εξπλόρερ» 32.225 τόν. γκρός, 63.172 τόν. d.w. τού 1965. Τιμή γύρω τών 7 έκατομ. δολαρίων.

— Ήγοράσθη και παρελήφθη τό άμερικανικόν πολωνικόν δεξαμενόπλοιον «Geres» 18.033 τόν. γκρός, 29.389 τόν. d.w. τού 1962. Μετωνομάσθη «Ασφαλτ Τρέιντερ». Σημαία Ελληνική.

— Επωλήθη εἰς άλλοδαπούς τό φορτηγόν «Μοτόρια» 8.602 τόν. γκρός τού 1956 και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Continental Express».

— Τό δηζελοκίνητον σαουδαραβικόν μικτόν σκάφος «Saleem» 4.760 τόν. γκρός, 7.291 τόν. d.w. τού 1962 ήγοράσθη, παρελήφθη και μετωνομάσθη «Αλφα». Σημαία Ελληνική.

Μετονομασία

Εις «Βίλ ντ' Οριεντ» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Υμνος» 6.053 τόν. γκρός τού 1978.

— Τό μπάλκ κάρριερ «Αιτζιαν Νύμφη» 22.260 τόν. γκρός τού 1966 μετωνομάσθη «Νύμφη Κ.».

— Μετωνομάσθη «Τόρμ Τζέσι» τό φορτηγόν «Αϊούθια» 9.838 τόν. γκρός τού 1960.

— Είς «Μπάλκ κάρριερ» μετωνομάσθη τό κυπριακόν φορτηγόν «Ακακία» 1.599 τόν. γκρός τού 1964.

— Τό φορτηγόν «Ανθούλα» 2.166 τόν. γκρός τού 1950 μετωνομάσθη «Μαριέττα».

— Μετωνομάσθη «Ρίο Βίκτορο» τό μπάλκ κάρριερ «Κάππα Βίκτορο» 10.885 τόν. γκρός τού 1958.

— Τό φορτηγόν «Γκούντ Βαϊκινγκ» 2.999 τόν. γκρός τού 1970 μετωνομάσθη «Βαϊκινγκ».

— Είς «Δέσποι Κ.» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Μαρίνα» 1.788 τόν. γκρός τού 1948.

— Τό μπάλκ κάρριερ «Κρήταν Μπέιμπιτο» 35.724 τόν. γκρός τού 1966 μετωνομάσθη «Μίνορις Χόουπ».

— Μετωνομάσθη «Πακτωλός» τό φορτη-

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

γόν «Αριάδη Π.Α.» 7.052 τον. γκρός τού 1959.

Αί διαλύσεις

Τό φορτηγόν «Ναυαρίνο Γκλόρου» 3.329 τον. γκρός τού 1955 έπωλήθη εἰς διαλυτάς τού Ταιβάν αντί δολ. 195 κατά τον. έλ. έκτοπισματος.

— Εἰς διαλυτάς τού Ταιβάν έπωλήθη ἐπίσης αντί δολ. 235 κατά τον. έλ. έκτοπισματος τό κυπριακόν φορτηγόν «Ντόνα Μαρή» 10.483 τον. γκρός τού 1958.

— «Επωλήθη εἰς διαλυτάς τού Ταιβάν καί θά διαλυθή εἰς Καοσιούγκ τό φορτηγόν «Θήρα» 6.155 τον. γκρός τού 1960.

— Ισπανοί διαλυτάι ήγόρασαν μέσω γερμανών ἀγοραστών τό κυπριακόν φορτηγόν «Αθενη» 3.921 τον. γκρός τού 1946.

Εἰς γερμανούς ἀγοραστάς έπωλήθη καί ἐπανεπωλήθη εἰς διαλυτάς τού Ταιβάν τό φορτηγόν «Δήμος» 4.486 τον. γκρός τού 1954.

— Τό φορτηγόν «Ζηνοβία» 8.393 τον. γκρός τού 1958 έπωλήθη εἰς γερμανούς ἀγοραστάς αντί δολ. 190 κατά τον. έλ. έκτοπισματος καί έπανεπωλήθη εἰς διαλυτάς τού Ταιβάν εἰς τά δολ. 225 κατά τον. έλ. έκτοπισματος.

— Επωλήθη εἰς πακιστανούς διαλυτάς τό φορτηγόν «Φοίνιξ» 3.269 τον. γκρός τού 1948.

— Επωλήθησαν πρός διάλυσιν τά φορτηγά «Ολύμπιος Ήρα» 2.511 τον. γκρός τού 1957 καί «Ολύμπιος Ήφαιστος» 1.595 τον. γκρός τού 1946.

— Ισπανοί διαλυτάι ήγόρασαν τό φορτηγόν «Κονκρόντια Φίόρδ» 5.818 τον. γκρός τού 1955.

— Τό φορτηγόν «Μαργκάρετ» 3.334 τον. γκρός τού 1963 έπωλήθη πρός διάλυσιν.

— Επωλήθη πρός διάλυσιν τό παναμαϊ-

κόν φορτηγόν «Σειρίος I» 2.339 τον. γκρός τού 1949.

Παραλαβαί καί παραδόσεις

Παρελήφθη τό ἀγορασθέν παναμαϊκόν μπάλκ κάρριερ «Granel Holly» 10.327 τον. γκρός τού 1967 καί μετωνομάσθη «Κωνσταντίνος». Σημαία Έλληνική.

— Τό ἀγορασθέν ύπό σημαίαν Σιγκαπούρης φορτηγόν «Delta» 9.890 τον. γκρός τού 1962 παρελήφθη, ύψωσε τήν κυανόλευκον καί μετωνομάσθη «Φάμιλου Δέλτα».

— Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Λήδα II» καί ύψωσε τήν κυανόλευκον τό ἀγορασθέν ι-σπανικόν φορτηγόν «Pedro Menendez» 9.381 τον. γκρός τού 1967.

— Μετωνομάσθη «Ολύμπικ Ραΐνημπού» καί ύψωσε τήν κυανόλευκον τό παραληφθέν, λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Oceanic Erin» 43.744 τον. γκρός τού 1975.

— Υψωσε τήν κυανόλευκον καί μετωνομάσθη «Πέρτη» τό ἀγορασθέν λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Paula» 119.730 τον. γκρός τού 1970.

— Παρελήφθη τό ἀγορασθέν λιβεριανόν φορτηγόν «Jupiter Explorer» 11.002 τον. γκρός, τού 1968 καί μετωνομάσθη «Σάν Δημήτρη». Υψωσε τήν Έλληνικήν σημαίαν.

— Εἰς «Ντέρμπη» μετωνομάσθη καί ύψωσε τήν κυπριακήν σημαίαν τό ἀγορασθέν παναμαϊκόν φορτηγόν «New Triumph» 7.264 τον. γκρός τού 1966.

— Μετωνομάσθη «Καρίνα» καί ύψωσε τήν κυανόλευκον τό ἀγορασθέν γαλλικόν μπάλκ κάρριερ «Cetra Carina» 41.914 τον. γκρός τού 1967.

— Τό ἀγορασθέν ἀγγλικόν μπάλκ κάρριερ «Finish Wasa» 14.921 τον. γκρός, τού 1966 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Γεώργιος». Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Παρεδόθη εἰς τούς ἀγοραστάς του τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων μπάλκ κάρριερ

«Μαριάννα» 14.027 τον. γκρός τού 1962. Μετωνομάσθη «Μαρία Μπακολίτσα».

— Εἰς «Πέτρος Β.» μετωνομάσθη τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων μπάλκ κάρριερ «Μαρίνα Γκραντέ» 15.347 τον. γκρός τού 1963.

— Τό ἀγορασθέν σουηδικόν φορτηγόν «Hondo» 10.663 τον. γκρός τού 1966 παρελήφθη, μετωνομάσθη «Σίφνος» καί ύψωσε τήν κυανόλευκον.

— Παρελήφθη τό ἀγορασθέν λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Cape Pacifico» 15.591 τον. γκρός, τού 1963. Μετωνομάσθη «Φόρουμ Γκρείς». Σημαία Έλληνική.

— Υψωσε τήν κυανόλευκον καί μετωνομάσθη «Τιμέπετο» τό ἀγορασθέν γερμανικόν φορτηγόν «Safir» 1.599 τον. γκρός τού 1970.

— Μετωνομάσθη «Αντιγόνη» τό παραληφθέν αύστραλιανόν μπάλκ κάρριερ «Stirling Range» 13.602 τον. γκρός τού 1968. Σημαία Έλληνική.

— Τό ἀγορασθέν φινλανδικόν φορτηγόν «Fleur» 4.204 τον. γκρός τού 1968 παρελήφθη καί ύψωσε τήν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Ιαμήνη».

— Παρελήφθη καί μετωνομάσθη «Φοίβος» τό ἀγορασθέν ἀγγλικόν φορτηγόν «City of Exeter» 9.014 τον. γκρός τού 1974. Σημαία Έλληνική.

Θά γίνη ή ἐπίσκεψις τοῦ «Υπουργοῦ εἰς Λονδίνον

Ἐγγώσθη διτή ή ἐπίσκεψις τοῦ «Υπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Έμμ. Κεφαλογιάννη εἰς τό Λονδίνον, διά συνομιλίας μετά τών εκεί Έλληνων έφοπλιστών, θά πραγματοποιηθή τήν 14 — 16 Απριλίου. Ή ἐπίσκεψις αὕτη γίνεται κατόπιν προσκλήσεως τῆς νέας διοικήσεως τοῦ Κομιτήτ, ή όποια αἴτησην έπιστησ πρόσκλησιν καί εἰς τόν Γενικόν Γραμματέα τοῦ «Υπουργείου κ. Π. Σαρλήν νά ἐπισκεφθῇ μετά τού κ. Υπουργοῦ τό Λονδίνον.

Προηγουμένως ὁ κ. Σαρλής θά μεταβῇ εἰς Βόνην καί Παρίσι διά συνομιλίας ἐπί τῶν διμερῶν ναυτιλιακῶν σχέσεων καί ἀκολούθως θά μεταβῇ εἰς Λονδίνον διά νά μετάσχῃ τών συνομιλιών πού θά ξέχη ἐκεὶ ή κ. Κεφαλογιάννης. Εἰς τάς συνομιλίας τού Λονδίνου θά συζητηθούν τά γενικώτερα ναυτιλιακά προβλήματα καί εἰδικώτερον ή αὐξησις τού εἰσερέοντος εἰς τήν χώραν ναυτιλιακού συναλλάγματος, τά προβλήματα τῶν πληρωμάτων καί τῆς συνθέσεως, θέματα ἐκπαιδεύσεως, οι διμερεῖς συμβάσεις, η ἀναδρομικότης εἰσπράξεως τῆς ηγέμονός εἰσφορᾶς υπέρ τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικής Έκπαιδεύσεως κ.λ.π.

Ο κ. Κεφαλογιάννης θά συνοδεύεται ἀπό τόν Διευθυντήν Όκεανοπόρου Ναυτιλίας πλοιάρχον κ. Σπ. Πλυτανόπουλον καί ὁ κ. Σαρλής ἀπό τόν πλωτάρχην κ. Χασιώτην.

Αναξιόχρεως ή «Πέρλα»

Ως ἐγράφαμεν, τό κρουαζιερόπλοιον «Λά Πέρλα» είχε κατασχεθεί εἰς τό Λίβερπουλ τή αἵτησε τής ναυλωτρίας ἐταιρίας Κρουίζ Κλάμπ, ἀφού ἔξετεσε τήν πρώτην μόνον ἐκ τῶν 6 προγραμματισμένων κρουαζιερών, λόγω τῆς σωρείας τῶν παραπόνων τῶν ἐπιβατών, παραπονουμένων διά τήν κακήν διατροφήν καί τάς ἀπαραδέκτους συνθήκας τῆς ἐπί τού πλοίου ζωῆς. Η Cruise Club ἀφού εἰδοποίησε τήν πλοιοκτήτριαν Perilus-Cruises Ltd. τής Λεμεσού διτή ἐπρόκειτο περί διαρρήξεως τῆς μεταξύ τῶν συμβάσεως, ἐπέτυχε τήν κατάσχεσιν καί προσέφυγε εἰς τό Δικαστήριον ζητούσα ἀπόζημιωσιν 1 ἑκατ. λιρών.

Ἐκ τῆς πρώτης ἀκροαματικῆς διαδικασίας ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου ἀπεδείχθη διτή τό χρέος τῆς πλοιοκτήτριας ἀνέρχονται εἰς 6.5 ἑκατ. λιρῶν καί διτή τήν δήλωσιν τού συμβούλου δύο δανειστριών τραπεζών, ἡ ἐταιρία αὕτη ἡτού ἐντελώς ἀναξιόχρεως. Ή μόνη λύσις θά ἥτο ή πώλησις τού σκάφους, τό όποιον θά ήδύνατο νά χρησιμοποιηθῇ κατά τό θέρος εἰς κρουαζιέρας τής Μεσογείου. Ή πώλησις του ἐνδέχεται ν' ἀποφέρῃ τίμημα 1,8 ἑκατ. λιρῶν, ἐνώ διπλαίσιον δέν θά ἐπετύχησε πλέον τῶν

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



360.000 λιρών. Έξ αλλού οι καθυστερούμενοι μισθοί του πληρώματος, όμοιω με τάς δαπάνας παλιννοστήσεως είς Ελλάδα 170 ναυτικών, άνέρχεται είς 124.715 λιρών.

Κατόπιν τούτων, ο Πρόεδρος τοῦ Δικαστηρίου διέταξε τήν πώλησιν τοῦ πλοίου και τήν κατά προτεραιότητα πληρωμήν τών καθυστερουμένων μισθών και τών δαπανών παλιννοστήσεως.

Παγκόσμιος Ήμέρα Ναυτιλίας

Υπό τοῦ IMCO άπεφασίσθη δύνας ή Παγκόσμιος Ήμέρα Ναυτιλίας έορτασθή τήν 26ην Σεπτεμβρίου 1980 με θέμα «Ναυτική Έκπαίδευσις δι' ασφαλέστερα πλοία και καθαρότερους ώκεανούς».

Έγγυησις 16 έκατομ. δολλαρίων

Ως γνωστόν τό έλληνικόν δεξαμενόπλοιον «Πριγκήπισσα Αννα Μαρία», 70.271 τ. DW, άνήκον εἰς τήν Ατλαντική Μαριτάιμ Τράνσορπτ τοῦ συγκροτήματος N.I. Γουλανδρή, ναυλωμένον ύπό τής Τεξάκο διά μεταφοράν άκαθάρτου πετρελαίου ἐκ τών νήσων Caiman εἰς Neches τοῦ Τέξας, έξωκειλε παρά τό άκρωτήριον Σάν Αντόνιο τῆς Κούβας. Κατά τούς Κουβανούς ή άπωλεια πετρελαίου ύπηρξε τής τάξεως τών 2 περίπου έκατ. γαλλονίων ή τών 6.7.000 τόννων. Τό φορτίο μετεφορτώθη ἐπί τοῦ δεξαμενοπλοίου «Σιτάλα», 74.322 τ. DW, άνήκοντος εἰς τήν Σέλλ άλλα ναυλωμένου ύπό τής Τεξάκο. Διά νά έπιτραπή ού πόπλους εἰς τό «Πριγκήπισσα Αννα Μαρία» ως καί εἰς τό «Σιτάλα» μετά τοῦ φορτίου του, ή Κουβανική Κυβερνήσιος έζήτησε έγγυησην 16 έκατ. δολλαρίων, διά τήν κάλυψιν τών έκ τής ρυπάνσεως ζημών, πράγμα διόπειλεσες άντικείμενον διαπραγματεύσεων μετά τοῦ άντιπροσώπου τής πλοιοκτητηρίας και τών άσφαλιστών της.

Γαμήλια βοηθήματα

Ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάννης δένειμε τήν παρελθούσαν Πέμπτην γαμήλια βοηθήματα έκ 15.000 δρχ. εἰς 239 θυγατέρας ναυτικών πού έτέλεσαν τούς γάμους της κατά τήν διάρκειαν τού 1979. Διά τά έν λόγω βοηθήματα διετέθη ἀπό τήν Έστιαν Ναυτικών συνολικόν ποσόν 3.585.000 δρχ.

Η έκτακτος ένισχυσις

Θά συνεχισθή μέχρι τής 10ης Απριλίου ή καταβολή τής έκτακτου ένισχυσεως πού παρέχεται ἀπό τόν Οίκον Ναύτου εἰς ωρισμένας κατηγορίας ναυτικών ἐπί ταῖς έορταῖς τοῦ Πάσχα. Η έν λόγω οικονομική ένισχυσις καταβάλλεται εἰς τούς διαμένοντας εἰς τήν περιοχήν πρωτεύουσης ἀπό τόν Οίκον Ναύτου Πειραιώς (Τσαμαδού καί Υψηλάντου) κατά τάς έργασίμους ήμέρας ἀπό 8.30 — 2.30 καί εἰς τούς διαμένοντας εἰς τάς έπαρχιας ἀπό τάς κατά τόπους λιμενικάς ἀρχάς.

Νέα γραφεία τοῦ Ο.Ν.

Διά τήν καλυτέραν έξυπηρέτησιν τών ναυτικών ἀπεφασίσθη η ίδρυσις Έπαρχιακών

ΝΕΑ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΤΗΣ «ΕΜΠΡΟΣ ΛΑΪΝΣ»



Η «Εμπρός Λάϊνς» ύπεγραψε Συμβόλαιο με τά Ιαπωνικά Ναυπηγεία Ναϊκάι (άνηκοντα εἰς τό γκρούπ Χιτάτο), διά τήν ναυπήγησιν ένοςς έξειδικευμένου μπάλκ κάρρερ, με όμιλόν ένος δευτέρου, χωρητικότητος 27.000 τόννων, πλήρως αύτοματοποιημένου, έξοπλισμένου με γερανούς τών 25 τόννων. Μηχανάι νέου τύπου B & W, χαμηλής καταναλώσεως, ταχύτης 15 μιλών. Παράδοσις έντός τού έπομένου έτους. Εἰς τήν φωτογραφίαν, ο διευθυντής τής «Εμπρός Λάϊνς», κ. Γεώργιος Δρακόπουλος, έν μέσω τών έκπροσώπων τών ναυπηγείων, μετά τών όποιων ύπεγραψε τό συμβόλαιον διά τήν παραγγελίαν.

Γραφείων τοῦ Οίκου Ναύτου εἰς Αστυπάλαιαν, Κυλλήνην, Λιμενάρια Θάσου, Μεσολόγγι, Νάξον, Πάτμον, Σαμοθράκην καί Σκύρον. Επίσης διά τόν αὐτόν λόγον προήχθησαν εἰς Παραρτήματά τά Έπαρχιακά Γραφεία τοῦ Οίκου Ναύτου Σκοπέλου, Αλεξανδρουπόλεως, Ισθμίας, Μαραθοκάμπου, Πρεβέζης, Σίφνου, Τήνου καί Φούρνων.

Διακοπή άσφαλισεως

Διακόπτεται ἀπό σήμερον 1ην Απριλίου ή άσφαλισις εἰς τό NAT τών Ελλήνων ναυτικών οι διόποι ύπηρετούν εἰς πλοία ύπό έννας σημαίας μή συμβεβλημένα μετά τού ιδρύματος. Η προθεσμία διά τήν άναγνώρισην τής τοιαύτης ύπηρεσίας έληγεν άρχικώς

τήν 31ην Δεκεμβρίου 1979, ἀλλά μέ Π.Δ. πρετάθη μέχρι τής 31.3.80 καί, ως διημερισθή, δέν πρόκειται νά παραταθή έκ νέου.

Ο διαγωνισμός N. Καββαδία

Παρετάθη μέχρι τής 31ης Αύγουστου ή προθεσμία διά την συμμετοχήν εἰς τόν λογοτεχνικόν διαγωνισμόν τόν όποιον έχει προκρύψει τό Υπουργείον Ναυτιλίας, έν συνεργασία με τάς έφοπλιστικάς Ένωσεις και τάς ναυτεργατικάς όργανωσεις, εἰς μηνή μηνή Nik. Καββαδία (Μαραμπού). Εἰς τον έν λόγω διαγωνισμόν δύνανται νά μετάσχουν μόνον «Ελληνες ναυτικοί μέ πεζή ή ποιήματα έμπνευσιμένα ἀπό τήν θάλασσαν, και τήν ναυτικήν ή νησιωτικήν ζωήν».

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

141, FILONOS STREET, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: LAURELSHIP PIRAEUS

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

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ
ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΓΡΗΣΙΣ

Ο κ. Ευάγγελος Αθηναίος δέν έχει άσφαλώς άναγκην παρουσιάσεως εις τό άναγνωστικόν καὶ τόν των «Ναυτικών Χρονικών», τό όποιον ἀπό μακρού τηρεῖ ἐνήμερον ἀφ' ἔνος μὲν ἐπὶ τῆς ἐρμηνείας καὶ τῆς νομολογικῆς ἐπεξεργασίας τῶν σχέσεων τῆς ναυτικῆς ἐργασίας καὶ ἀφ' ἔτερου ἐπὶ τῶν θρύλων καὶ τῶν θεσμῶν τῆς ναυτιλίας.

Ἡ ἄρτι ὅμως κυκλοφορήσασα διατριβὴ του «Περὶ θαλασσίας περιηγήσεως», ἡ ὁποία τοῦ ἐξησφάλισεν ἐπαξιώς τῆς διδακτορίαν εἰς τήν Πάντειον Ἀνωτάτην Σχολήν Πολιτικών Ἐπιστημών, είναι ἔργον χρῆζον ιδιαιτέρου ἐξάρσεως. Πρώτον μὲν διὰ τὴν πρωτοτυπίαν τοῦ θέματος τὸ ὅποιον διὰ πρώτην φοράν μελετᾶται ἐνιαίως ἐξ ὅλων αὐτοῦ τῶν πλευρῶν, ιστορικῶν, κοινωνικῶν καὶ νομικῶν. Καὶ δεύτερον δι' αὐτήν ταύτην τὴν δυσπρόσιτον ἐπιστημονικήν ἐρευνάν, τὴν διαθέτουσαν μὲν πηγάς, στερουμένην ὅμως σχετικῆς βιβλιογραφίας.

Παρὰ τάς δυσκολίας αὐτάς, ὁ κ. Αθηναίος ἐπέτυχε νά μάς δώσῃ μίαν σφαιρικήν εἰκόνα τοῦ ἀντικείμενου τῆς μελέτης του. Διαιρεῖ τό βιβλίον εἰς τρία μέρη. Εἰς τὸ πρώτον, τὸ ὅποιον διατίθεται διὰ τὴν ιστορικὴν καὶ κοινωνικὴν θέωρησιν τῆς θαλασσίας περιηγήσεως, παρέχει λίαν ἐνδιαφερούσας πληροφορίας διὰ τὰς ἐρευνητικὰς καὶ ψυχαγωγικὰς περιηγήσεις τῆς ἀρχαιότητος καὶ τῶν μέσων χρόνων διὰ νά φθασῃ εἰς τὴν σύγχρονον μορφήν καὶ ὄγράνων τῆς, ἐνώ εἰς ίδιον κεφάλαιον ἐξετάζει τὰς κοινωνικάς βάσεις τοῦ περιηγητισμοῦ καὶ τὴν συμβολὴν του εἰς τὴν πολιτιστικήν ἀνάπτυξιν. Τὸ δεύτερον μέρος διατίθεται εἰς τὴν ἀπό πλευρᾶς δημοσίου δικαίου ἀντιμετώπισιν τῶν περιηγητικῶν πλόων καὶ ἐξετάζει εἰδικώτερον τὸν συσχετισμόν αὐτῶν πρός τὸ ἀκτοπλοϊκὸν προνόμιον. Τὸ τρίτον μέρος διατίθεται εἰς τὴν ἐξ ἀπόψεως ἰδιωτικού δικαίου νομοθετικήν ρύθμισιν τῆς συμβάσεως θαλασσίας περιηγήσεως τῆς ὁποίας ἀναλύονται συστηματικῶς αἱ μέθοδοι, τὰ στοιχεῖα, αἱ μορφαὶ καὶ αἱ συνέπειαι.

Καὶ εἰς τὰ τρία μέρη είναι φανερά ἡ ἀγάπη πρὸς τὴν ναυτικὴν ιστορίαν, ἡ νομική κατάρτιαις καὶ ἡ συναίσθησις τῆς ἐπιστημονικῆς εὐθύνης τὴν ὁποίαν διαθέτει ὁ συγγραφεὺς. Χάρις εἰς τὰς ἀρετὰς αὐτὰς τὸ «Η θαλασσία περιηγήσεις» δέν είναι ἀπλῶς πρωτότυπον ἀλλ' είναι συγχρόνως καὶ χρήσιμον καὶ ἀναγκαῖον σύγγραμμα δι' ὀλόκληρον τὸν ναυτιλιακὸν κόσμον.

Ε.α.α.

ΠΕΝΘΗ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Κ. ΤΟΓΙΑΣ

Εἰς βαθύτατον γῆρας — εἶχε παραμείνει μία ἀνάμνησις διὰ τὴν ἀλλοτε ζωηράν κίνησιν τῆς ἀκτοπλοϊκῆς Ναυτιλίας — ὁ κ. Ευάγγελος Τόγιας ἐξεμέτρησε τὸ ζῆν. Ὑπῆρξεν εἰς ἀπό τοὺς στηλοβάτας τῆς ἀκτοπλοίας, δράσας ἀποτελεσματικῶς εἰς τὴν ἐξυπέρτησιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν καὶ προσδώσας εἰς τὴν ἑταῖριαν Τόγια, εἰς λαμ-

ΓΙΑ ΣΥΜΦΕΡΟΥΣΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Στήν καρδιά τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πειραιᾶ πενταόροφο κανούργιο κτίριο πολυτελῶν γραφείων 500 μ² πωλεῖται ἵδωρες για γραφεία ἐφοπλιστικῆς ἑταῖρίας. Εύκαιρια.

Πληροφορίες κ. Ρουχωτῶν τηλ. 3246468 πρωΐ καὶ 8018883 ἀπόγευμα.

πράν διά τὴν ἀκτοπλοίαν ἐποχήν, αἴγλην καὶ θετικήν ἐξυπρέτησιν τοῦ ἀκτοπλοούντος κοινοῦ.

Ἡ τύχησεν ὁ ἀείμνηστος Εύαγγελος Τόγιας νά ἐπιζήσῃ ὅλων τῶν ἰδικῶν του. Δέν ἔχασεν ὅμως ποτέ καὶ διά τὰ ναυτιλιακά πράγματα. Ἡ Μοῖρα τὸν ἑταῖρον κληρονόμου

μιᾶς παρελθούσης ἐποχῆς. Γαῖαν ἔχεις ἐλαφράν, ἀγαπητέ Καπετάν Βαγγέλη.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» ἀμέσως, μέ τὸν ἀλημόνητον νεκρόν συνδεόμενα ἀπευθύνουν τά θερμά των συλλυπητήρια πρός τούς συγγενεῖς τοῦ θανόντος.



ΑΥΞΑΝΟΥΝ ΟΣΗΜΕΡΑΙ

Tá ἀτυχήματα τῶν VLCC

Ἡ ἡλικία βασικός παράγων

Ἡ ἀπώλεια τοῦ 239.000 τον. Ισπανικοῦ δεξαμενοπλοίου «Mariia 'Αλεξάνδρα», τὸ ὅποιον ὑπέστη ἐκρηξίν καὶ ἐβυθίσθη ἔξωθι τῶν ἀκτῶν τῆς Δυτικῆς Αφρικῆς πρὸς 20ημέρου, ἐντείνει τούς φόβους περὶ μελλοντικῆς αὐξήσεως τῶν ἀτυχημάτων εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν σκαφῶν αὐτῶν.

Ἡ βύθισις τοῦ «Mariia 'Αλεξάνδρα», ἡ ὁποία ἐκόστισε τὴν ζωὴν τουλάχιστον 36 ἀτόμων, ἀκόλουθει ἔνα 18ημέρων κατά τὴν διάρκειαν τοῦ ὅποιον ἐλαύει χώραν μία σειρά σοβαρῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων, χωρὶς προηγούμενον εἰς τὴν ιστορίαν διά τὴν ἀσφάλειαν τῶν γιαντιαίων σκαφῶν πού διαπλέουν τούς ωκεανούς.

Τὸ λόιδ' τοῦ Λονδίνου, ὁ μεγαλύτερος ἀσφαλιστικὸς ὄργανος εἰς τὸν κόσμον, χαρακτηρίζει τὸ 1979 ως τὸ χειρότερον ἑτοῖς ἐν καιρῷ εἰρήνης εἰς διλακάς ἀπωλείας. Απωλεύθησαν 156 πλοῖα συνολικῆς ἀξίας 749,8 ἑκατόντα δολαρίων.

Ἐξ αὐτῶν 27 ἦσαν τάνκερς καὶ ἑτερα 17 μπάλκ καρρίερς ἡ μικτά. Πέντε τάνκερς ἦσαν ἄνω τῶν 200.000 τον. d.w., συγκρουσθέντα ἔξωθι τοῦ Τομάγκο τὸ παρελθόν ἑτοῖς.

- Τό 150.000 τον. «Ιντεπεντέντα», τό μεγαλύτερον σκάφος τοῦ Ρουμανικοῦ στόλου, τό ὅποιον ὑπέστη πυρκαϊάν μετά ἀπό σύγκρουσιν μὲ ἐλληνικὸν φορτηγόν, ἔξωθι τῆς Κωνσταντινουπόλεως, τόν παρελθόντα Νοέμβριον.
- Τό 292.000 τον. ἐλληνικόν «Ατλαντική Εμπρες» καὶ τό ἐπίσης ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας λιβεριανόν «Αιτζιαν Κάπταιν», 210.000 τον. d.w., συγκρουσθέντα ἔξωθι τοῦ Τομάγκο τὸ παρελθόν ἑτοῖς.
- Τό 320.000 λιβεριανόν «Ενεργεν Ντητερμινέστιον», πού ὑπέστη σειράν εἰκρήξεων εἰς τὸν Ἀραβικὸν Κόλπον τὸν Δεκέμβριον.
- Τό 212.000 τον. λιβεριανόν «Ατλας Τιτάν» ἡτο ἐπίσης θῦμα εἰκρήξεων, ἔξωθι τῆς Λισσαβώνος τὸν Μάιον.
- Ἀπό ἐκρηξίν, τέλος, κατεστράφη καὶ ἐχαρακτηρίσθη τεκμαρτή διλακή ἀπωλεία τό ἐλληνικόν «Ανδρος Πάτρια» παρά τὰς ἀκτὰς τῆς Ισπανίας τόν Δεκέμβριον τοῦ 1978, μέ ἀπώλειαν 28 ἀτόμων.

Οἱ ἐμπειρογνόμονες ὑπολογίζουν ὅτι τά 3.500 δεξαμενόπλοια πού ὑπάρχουν σήμερον ἐν ὑπηρεσίᾳ, τά τέσσαρα—πέμπτα δέν ἔχουν σύστημα ἀδρανούς ἀερίου διά τὴν πρόληψιν τῶν εἰκρήξεων ὅταν ταξιδεύουν ὑπό έρμα η ἡμέμφορτα.

Τό «Mariia 'Αλεξάνδρα», ὅμως, καθὼς καὶ ἀρκετά ἀπό τά προαναφεύτα σούπερ—τάνκερς πού ἀπωλέσθησαν, ἡτο ἐφωδιασμένον μέ τά πλέον σύγχρονα μέσα ἀσφαλείας καὶ διέθετε σύστημα ἀδρανούς ἀερίου.

METRA ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Τό 1978, ὁ IMKO ἐπέβαλε αὐστηροτέρους κανονισμούς διά τὴν ἀσφάλειαν τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ ὥρισε ὑποχρεωτικήν τὴν ἐγκατάστασιν συστημάτων ἀδρανούς ἀερίου εἰς ὅλα τά τάνκερς ἄνω τῶν 20.000

τον. d.w. Οι κανονισμοί αύτοί θά τεθούν ἐν σχεδιώ πάρα πολλούς χρόνους μέσα στην προϋπόθεσην ότι θα έπικυρωθούν ἀπό τάς 90 χώρας—μέλη τοῦ Διεθνοῦ Όργανου συμφώνου. Ήδη ωριμέναι χώραι, ώς αἱ Ἡνωμέναι Πολίτειαι καὶ ἡ Μεγάλη Βρεταννία, καθὼς καὶ αἱ μεγάλαι ἑταῖραι πετρελαίου ἐπιβάλλουν τοὺς κανονισμοὺς αὐτούς.

Ἄλλα, προειδοποιούν οἱ γνωρίζοντες τὰ πράγματα, θά χρειασθοῦν ἵσως ἔτη διὰ νά συμμορφωθοῦν πλήρως μὲν τοὺς κανονισμούς δλα τά τάνκερς ποὺ καλύπτονται ὑπό σημαίας εὐκολίας, αἱ ὅποιαι εἰναι γνωσταὶ διὰ τὴν χαλαρότητα ποὺ ἐπιδεικνύουν εἰς τὴν τήρησιν τῶν διεθνῶν ναυτιλιακῶν κανονισμῶν.

Ο Γενικός Γραμματεὺς τοῦ IMKO ἐδή-

λωσε τελευταῖος: «Δέν δυνάμεθα νά εἰπωμεν διὶ τοῦ ἐλήφθησαν δλα τά δέοντα μέτρα, ἀλλά τά γνωστά προβλήματα ἀντιμετωπίζονται καὶ ἐπιλύονται». Ἀλλά, προσέθεσε, «τό 80% τῶν θαλασσίων ἀτυχημάτων ὀφείλεται εἰς ἀνθρώπινα σφάλματα».

Μολονότι αἱ περισσότεραι ἑταῖραι πετρελαίων βελτιώνουν τά ἐπίπεδα ἐκπαιδεύσεως τῶν πληρωμάτων των διὰ νά περιορίσουν τάς πιθανότητας ἀνθρωπίνων σφαλμάτων εἰς τό ἐλάχιστον δυνατόν, οἱ φόβοι ἐξακολουθοῦν νά υπάρχουν. Ἐπί πλέον, ἐκφράζεται ἡ ἀμφιβολία μήπως, ἐξ αἰτίας τῆς κρίσεως, ἀρκετοὶ πλοιοκτῆται ἔχουν περιορίσει τὴν συντήρησιν τῶν πλοίων των εἰς τό ἐλάχιστον. Κατά πολλοὺς δέ το τελευταῖον δέν εἶναι ἀμφιβολία, ἀλλά βεβαιότης.

Η ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ «ΜΑΡΙΑ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑ»

«Αγνωστα παραμένουν τά αἴτια τῆς βυθίσεως τοῦ ἐλληνικοῦ μπάλκ κάρριερ «Μαρία Μπακολίτσα», τό ὅποιον θεωρεῖται πλέον βέβαιον διὶ ἀπωλέσθη αὐτανδρον εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν τὴν 1ην Μαρτίου.

Τό σκάφος εἶχεν ἀποπλεύσει ἀπό Βιτόρια τὴν 8ην Φεβρουαρίου μέ φορτίον 22.000 τον. σιδήρου (εἰς χελώνας) διὰ Κωνστάτζαν καὶ προστήγασεν εἰς λάς Πάλμας τὴν 20ην Φεβρουαρίου διὰ πετρέλευσιν. Κατά τὴν 12ωρον παραμονήν του ἐκεί, διενηργήθη ἐπιθεώρησις καὶ ἀνεκοινώθη ὅτι τό πλοίον εύρισκετο γενικῶς εἰς λάκην κατάστασιν.

«Ἀκολούθως, ἀπέπλευσε διὰ τὸν προορισμὸν του καὶ τὴν πρωῖαν τῆς 1ης Μαρτίου διῆλθε τά στενά τοῦ Βοσπόρου κατευθυνούμενον εἰς Κωνστάτζαν. Τὴν 8ην πρωῖαν τῆς 1ης διὰς ἡμέρας ἐπεκοινώνησε μέ τά γραφεῖα τῶν πλοιοκτηῶν εἰς Πειραιᾶ διὰ νά ἀναφέρῃ ὅτι ἀνεμένετο νά καταπλεύσῃ εἰς Κωνστάτζαν ὄλιγον πρό τοῦ μεσονυκτίου. Μεταξύ 8ων 21 καὶ 21.30 ἐπεκοινώνησε μετά τοῦ ἐλληνικοῦ δεξαμενοπλοίου «Γκάλλαντ

Σῆχορς» πού εύρισκετο εἰς τὴν περιοχὴν καὶ ἐζήτησε πληροφορίες σχετικάς μέ τὸν καρόν. Περὶ τὴν 22av ὥραν ἐξέπεμψε σῆμα κινδύνου, τό ὅποιον ἐπανελήφθη χωρίς, ὅμως, νά δίεται τό στίγμα τοῦ πλοίου. Τό σῆμα ἐλήφθη ἀπό τοὺς παρακτίους σταθμούς τοῦ Μπουργκάς καὶ τῆς Λίμνου. «Ἐκτοτε, οὐδέν ἡκούσθη περὶ τῆς τύχης τοῦ σκάφους καὶ τοῦ πληρώματος του.

Τὴν νύκτα ἐκείνην ἡ ὄρατότης ἡτο περιωρισμένην εἰς τά 1.4 μίλια καὶ ἐπεκράτουν μέτριοι διάνεοι 3.4 μποφώρ. «Ἡ θερμοκρασία εἰς τὴν περιοχὴν ἡτο κάτω τοῦ μηδενός. «Ἐρευναὶ ἀπό θαλάσσης καὶ ἀρροστοῦ ἀπέβησαν ἀκαρποί. Οὐδέν ἔχνος τοῦ σκάφους ἡ ναυαγίου ἐπεσημάνθη.

Πιστεύεται διὶ τοῦ «Μαρία Μπακολίτσα» ὑπέστη διαρροήν καὶ λόγω τοῦ εἰδους τοῦ φορτίου του ἐβυθισθη ἐντός ὄλιγων λεπτῶν, ὅπως ἀποδεικνύεται καὶ ἀπό τό γεγονός ὅτι ὁ ἀσύρματος δέν ἐπρόφθασε κάν νά δώση τό στίγμα. Πάντως καὶ ἡ ἀποψίς αὐτῆ δέν εἶναι δυνατόν νά ἐπιβεβαιωθῇ.

Πιστεύεται διὶ τοῦ «Μαρία Μπακολίτσα» ὑπέστη διαρροήν καὶ λόγω τοῦ εἰδους τοῦ φορτίου του ἐβυθισθη ἐντός ὄλιγων λεπτῶν, ὅπως ἀποδεικνύεται καὶ ἀπό τό γεγονός ὅτι ὁ ἀσύρματος δέν ἐπρόφθασε κάν νά δώση τό στίγμα. Πάντως καὶ ἡ ἀποψίς αὐτῆ δέν εἶναι δυνατόν νά ἐπιβεβαιωθῇ.

ΑΙΓΑΙΟΝ ΤΟΠΙΚΟ: Ήδη ἀνεκοινώθη εἰς τὴν Κόμπε, τό σκάφος ὑπέστη ζημίας εἰς τά καλύμματα τῶν κυτῶν τὴν 23ην Μαρτίου συνεπεία κακοκαιρίας.

ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΚΟΜΝΗΝΟΥ: Αποπλέον ἐκ Λένινγκραντ τὴν 20ην Μαρτίου ἐδέχθη πρόσκρουσιν ὑπό σοβιετικοῦ παγοθραυστικοῦ καὶ ὑπέστη ἐλαφράς ζημίας εἰς τὴν πρύμνην.

κά ἐλάσματα καὶ τόν τελικόν ἀξονα. Τὴν 23ην Μαρτίου ἀπέπλευσε διὶ Ἐλλάδα.

ΑΝΤΖΙ: Ήδη ἀνεκοινώθη εἰς Κοσίν τὴν 20ην Μαρτίου, τό σκάφος ἔχει ζημίας εἰς τὴν βοηθητικήν δηζελομηχανήν No.2

ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (λ.): «Ηγκυροβόλησεν ξεωθι τοῦ Ράς ἀλ Καιμά, τὴν 17ην Μαρτίου μέ ζημίας εἰς τούς λέβητας. Εξητήθη ἐπιθεώρησις.

ΑΠΟΛΛΩΝ: Από Σαλβαδόρ, ἀφίχθη εἰς Κορούννα τὴν 10ην Μαρτίου διά μικράς ἐκτάσεως ἐπισκευάς καὶ ἀπέπλευσε τὴν ἐπομένην διὰ Γδύνια.

ΑΠΟΛΛΩΝ XI (κρουαζιερόπλοιον): Μέ 250 ἐπιβάτας, προσέκρουσεν ἐπί προβλήτος εἰς τόν λιμένα τῆς Ρόδου, τὴν 24ην Μαρτίου, ὑποστάν ζημίας εἰς τὴν πρώραν. Ετερματίσθη ἔνα μέλος τοῦ πληρώματος του. Τό σκάφος ἐπεθεωρήθη καὶ ἔν συνεχεία ἀπέπλευσε διά Πειραιᾶ μέ τούς ἐπιβάτας του, πραγματοποιούν ἀλλαγὴν τοῦ δρομολογίου του.

ΑΤΑΛΤΙΣ ΦΑΙΗΘ: Απώλεσ τή δεξιάν του ἀγκυραν ἔχωθι τῶν Βραζιλιανῶν ἀκτῶν, τὴν 27ην Φεβρουαρίου, μέ τημῆα τῆς ἀλύσου τῆς, κατά τή διάρκειαν ταξίδιον του ἀπό «Ἐμδεν εἰς Πουέρτο Μάντριν. Δέν ὑπῆρχον προσποτικά ἀνελκύσεως τῆς.

ΓΟΥΡΛΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II: Προστήραζεν εἰς τό 417,8 κιλομέτρον τοῦ ποταμοῦ Παρανᾶ, τὴν 17ην Μαρτίου, κατά τὸν ἀπόπλου του ἐκ Ροζάριο. Ανελκυσθέν τὴν ἐπομένην, συνέχισε τό ταξίδιον του διά Παρανάκου.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ: Εἰς Κωνστάντζαν ὑπό ἐκφότωσιν. Πυρκαϊδεὶς τό κύτος No. 5, τὴν 15ην Μαρτίου, ήτις ἐξητώθη καὶ εἰς τά κύτη No. 4 καὶ 3. Τό πύρ κατεστάλη καὶ ἐσύνεχισθη ἡ ἐκφότωσις τοῦ ἐκ 4.400 τον. βάμβακος φορτίου του.

ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΗΘ: Από Καλκούτα διά Χιούστον, συνεκρούσθη εἰς τόν ποταμόν Μισσισιππή, τὴν 10ην Μαρτίου, μετά τοῦ δηζελοπλοίου «Νιού Ντάν», ὑποστάν ζημίας εἰς τά ἐλάσματα τοῦ προστέγου. Τέσσαρα ἐλάσματα τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς καὶ 12 νομίες χρήζουν ἀντικαταστάσεως. Απαιτούνται, ἐπίσης, διάφοροι ἀλλαὶ ἐπισκευαί.

ΕΝΤΥ (κ.): Κατά τὴν προσόρμισην του εἰς Νέαν Ορλεάνην προσήραξεν, ἀλλ' ἀπεκολήθη καὶ ἐπλευσεν εἰς ἔτερον προβλήτα αὐθημέρων (10 Μαρτίου). Τὴν μεθεομένην ἀπέπλευσε διά Περού.

ΕΥΒΟΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ: Εἰς Χάβρην τὴν 24ην Μαρτίου ἐζήτησεν ἐπιθεωρησιν λόγω ζημιῶν εἰς τό κύτος. Ετελέσθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαί μέ προσποτικήν νά πραγματοποιηθοῦν μόνιμοι ἐπισκευαί ἐντός τριμήνου.

ΘΗΤΑ ΣΤΑΙΗΝΛΕΣ (χημικόν τάνκερ): Προσήραξεν ἐμφόρτον ἐντός τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης τὴν 18ην Μαρτίου. Ανειλκύσθη τή βοηθεία ρυμουλκῶν τῆς Κοινοπραξίας.

ΙΑΚΩΒΟΣ Κ.: Επεθεωρήθη ἐν δεξαμενή εἰς Χαλκίδα τὴν 11ην Μαρτίου πρός διακρίβωσιν ζημιῶν ἐκ προσαράξεως τὴν 27ην πα-

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

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

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

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

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

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

ρελθόντος Νοεμβρίου, εν πλώ από Χαλκίδα διά Ζουάρα μέ φορτίον τοιμέντου. 'Ανελήφθησαν έπισκευαί.

ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ: 'Εξωθι Τοιταγκόγκ, τήν 17ην Μαρτίου, ύπεστη ζημιάς έκ προσκρούσεως ύπο τού παναμαϊκού δηζελοπλοίου «Μεϊπλ Γούντ».

ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ: Εις Μάλαγα τήν 17ην Μαρτίου, ἐκτελούντο προσωριναί έπισκευαί εἰς τήν μηχανήν ύπο τού πληρώματος, διά νά δυσθήνη νά πλεύσῃ εἰς Φώλευ πρός τέλεσιν μονίμων έπισκευών. Τήν έπομένην άπεπλευσε διά Φώλευ.

ΚΑΛΥΨΩ II: 'Υπέστη ζημιάς εἰς τό πηδάλιον τήν 4ην Μαρτίου και ἐδέξαμενίσθη εἰς Ντακάρ τήν 12ην Μαρτίου πρός έπιθεώρησιν.

ΚΑΤΡΙΖΑ: 'Αφίχθη εἰς Λέγκορν τήν 18ην Μαρτίου με ζημιάς εἰς τά χιτώνια τῶν κυλίνδρων No. 1 και 6, ὡς καὶ ἀλλας ζημιάς εἰς τήν μηχανήν. 'Ανελήφθησαν έπισκευαί.

ΚΟΡΙΝΘΙΚ: 'Αφίχθη εἰς Νταμάμ, ἀπό 'Αμβέρσαν, τήν 14ην Μαρτίου, με ζημιάς εἰς τόν στραφαλόφορον ἀξόνα.

ΚΡΟΝΟΣ: Λόγω ζημιών εἰς τό σύστημα ψύξεως τής μηχανής τό σκάφος εύρισκετο ἐξωθι τού Κεμπέκ τήν 1ην Μαρτίου με τήν μηχανήν ἑκτός λειτουργίας. Συγκρατούμενον ύπο ρυμουλκών, ἐπεσκεύσασε τάς ζημιάς τήν ιδίαν ήμέραν καὶ συνέχισε τό ταξίδιον του διά Θρή Ρίβερ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ: Πυρκαϊά ἐκραγεῖσα ἐπί τού σκάφους τήν 11ην Μαρτίου κατεστάλη αὐθιμέρον, ἀφού προεκάλεσε τόν θάνατον τού πλοιάρχου καὶ τού ναυκλήρου. Κατεστράφησαν ὀλοσχερώς ή γέφυρα καὶ τά ἐνδιαιτήματα τοῦ πληρώματος. Τό μηχανοστάσιον ἐφαίνετο ἀνέπαφον. Τό σκάφος, τό ὄπιον μετέφερε 7.410 τον. ἀλεύρου, ἔχει κίσιν ἀριστερά. Διερευνώνται τά αἵτιον τῆς πυρκαϊᾶς.

ΛΕΑΝΔΡΟΣ (ρό—ρο): 'Εξ ἀγνώστου αἵτιας ύπεστη διαρροήν εἰς τό λιμένα Λαττάκια, τήν 14ην Μαρτίου καὶ ἐπεκάθησε τοῦ βυθοῦ με κλίσιν 35° δεξιά. Οι ναυλώται προέτεινον εἰς τάς λιμενικάς ἀρχάς νά ἀναλάβουν τήν ἀνέλκυσίν του τό συντομώτερον δυνατόν. Τό σκάφος είχεν ἀποπλέυσει ἐκ Λεμπσοῦ τήν 10ην Μαρτίου διά Λαττάκια. Παρεχεθή ἡ ἀδεια ἀνέλκυσέως του. 'Εδηλώθη Γενική 'Α-βαρία.

ΛΟΥΣΥ (λ.): 'Από 'Αμβούργον διά Χάμπτον ρόδες, ἀπώλεσε τήν ἀγκυράν του εἰς τόν ποταμόν 'Ελβα, λόγω βλάβης τής μηχανής, τήν 21ην Μαρτίου. Τήν έπομένην ἀπέπλευσε διά τόν προορισμόν του, μετά ἑκτέλεσιν έπισκευών εἰς τήν μηχανήν ύπο τού πληρώματος.

ΜΑΡΙΑ: 'Απέπλευσεν ἀπό Μπιλμπάο τήν 14ην Μαρτίου δι' ἀλγερίου μέ γενικόν φορτίον. Λόγω κακοκαιρίας ἐπέστρεψεν εἰς τόν

λιμένα ἀπόπλουν του καὶ ὅταν ἀπεπλευσεν ἐκ δευτέρου, τήν ιδίαν ήμέραν, ἔξωκειλεν ἐπί ἀμμώδους βυθοῦ. 'Ανειλκύσθη τά μεσάνυκτα με τήν βοήθειαν δύο ρυμουλκών καὶ παρέμεινεν εἰς Μπιλμπάο. Δύτης έπιθεώρησε τό σκάφος καὶ ἀνέφερεν ὅτι δέν ύπαρχουν ζημιάι εἰς τόν πυθμένα.

MENITEΣ: Προσέκρουσεν ἐπί προβλήτος εἰς Καζαμπλάνκα, τήν 19ην Μαρτίου, ύποστάν ὀδοντώσεις ἀνωθεν τής ισάλλου γραμμής, ἔξωτερικώς τού κύτου No. 5.

NTA Υ' ΝΑΜΙΚ ΣΕ' Ι' ΛΟΡ: 'Υποστάν ζημιάς ἔκ κακοκαιρίας μεταξύ 1ην καὶ 3ης Μαρτίου, ἀφίχθη εἰς Νέαν 'Υδρκη τήν 5ην Μαρτίου ὅπου ἐπεθεωρήθη καὶ ἐτελέσθησαν ἔπισκευαί, αἱ ὄποιαι περιελάμβανον τήν ἀντικατάστασιν μιάς σωσιβίου λέμβου μετά τής ἔξαρτησεως της. Τό σκάφος ἀπέπλευσε τήν 8ην Μαρτίου διά Φόρτ Λάντερντειλ.

PIO ΣΑΝ: 'Από Χάμπτον ρόδες ἀφίχθη εἰς Μπιλμπάο τήν 12ην Μαρτίου με φορτίον γαιανθράκων. 'Ενώ ἡτο παραβεβλημένον, λόγω σφορδάς θαλασσοταραχῆς, ἔθραυσθησαν τά πρυμνήσια του τήν νύκτα τής ἐπομένης καὶ ὑπέστη ζημιάς εἰς τήν κλίμακα ἐπιβιβάσεως. Τήν 21ην Μαρτίου, ἀπέπλευσε διά Χάμπτον ρόδες, ἀφού ἐξεφόρτωσεν.

ΣΑΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ: 'Επειθεωρήθη εἰς Μπαλμπόα πρός διακριβώσιν ζημιών πού ύπεστη ἐκ συγκρούσεως μετά χιλιανού πλοίου μετά τήν διέυλευσιν του ἀπό τήν διώρυγα του Παναμά, τήν 10ην Μαρτίου. Ζημιάι εἰς τά ἀλάσματα τής δεξιᾶς πλευράς καὶ διαρροαί εἰς τό κύρος No. 6, τό ὄποιον περιείχε φορτίον φωσφάτων. 'Ανελήφθησαν προσωριναί ἔπισκευαί, με πρόθεσην τελέσεως μονίμων τοιούτων εἰς τήν Ιαπωνίαν μετά τήν ἐκφόρτωσιν. Τό σκάφος κατημυθύνετο εἰς Κίναν.

ΣΑΣΑ: 'Απέπλευσεν εξ 'Ανκόνας τήν 12ην Μαρτίου διά Τρίπολιν (Λιβύης) με 1.160 τον. τοιμέντου εἰς σάκκους. 'Ολιγον μετά τόν ἀπόπλουν του συνεκρούσθη ἔξωθι τού λιμένος μετά τού δηξελοπλοίου 'Τσιγκλομένη', ἐνώ ἐκυβερνάτο ἀκόμη ύπο τού πλοηγού. 'Υπεστη ζημιάς εἰς τά ἐξωτερικά ἀλάσματα δεξιά. Τό πλήρωμα σώνων.

ΣΙΛΙΑ: Προερχόμενον εξ 'Αμβέρσης, προσήραξεν εἰς τόν ποταμόν Σηκουάνα τήν πρωιάν τής 20ης Μαρτίου. 'Ανειλκύσθη τήν μεσημβρίαν τή βοήθεια ρυμουλκού καὶ ἐπλευσεν εἰς Ρουέν. Τό σκάφος μετέφερε γενικόν φορτίον. 'Η προσάραξης ὠφειλετο εἰς βλάβην τού πηδαλίου. Τήν 21ην Μαρτίου ἀπέπλευσε διά Λάγος.

ΣΟΦΙΑ Κ.: 'Ολιγον μετά τόν ἀπόπλουν του ἐκ νινεκράν, τήν 23ην Μαρτίου, ἐδέχθη πρόσκρουσιν ύπο 'Ιταλικού σκάφους εἰς τήν πρύμνην, ύποστάν ἐλαφράς ζημιάς. Τό ἐλληνικόν σκάφος συνέχισε τό ταξίδιον του διά

Ρουέν.

ΣΟΦΙΑ ΠΑΠΠΑ (τέως «Σταυράκης»): 'Υπό ἔρμα, ἔξωθι τών ἀκτών τής Λιβύης, εξήτησε βοήθειαν λόγω βλάβης εἰς τήν μηχανήν. Τό ναυγοσωστικόν «'Αστέρι» ἀνέλαβε τήν ρυμουλκήσιν του εἰς Πειραιά, τήν 13ην Μαρτίου, βάσει συμφωνητικού Λόδης.

ΣΤΕΛΛΑ ΣΟΛΑΡΙΣ: (κρουαζιερόπλοιον): Παραβεβλημένον εἰς Λέγκορν, τήν 25ην Μαρτίου, με 433 ἐπιβάτας, ἐδέχθη πρόσκρουσιν ύπο φορτηγίδος ύποστάν ζημιάς εἰς τά ἐξωτερικά ἀλάσματα τής ἀριστεράς πλευρᾶς. Τήν ιδίαν ήμέραν ἀπέπλευσε διά Πειραιά.

ΤΕΜΕΡΑΙΡΕ: 'Από Σάντος διά Μουσκάτ, ύπεστη σήμα κινδύνου καὶ διαρροήν εἰς τά κύτη No. 4 καὶ 5, τήν 16ην Μαρτίου. 'Εξεπεμψε σήμα κινδύνου καὶ τό πλήρωμα ἐγκατέλειψε τό σκάφος, παραληφθέν ύπο τού προσδράμοντος μεταλλοφόρου/πετρελαιοφόρου «Ντόσεριβερ» σώνων. Τό ἐλληνικόν πλοίον ἐβυθίσθη τήν πρωιάν τής 14ην εἰς πλάτος 28° 04' νότιον καὶ μῆκος 21° 30' δυτικόν.

ΤΗΘΥΣ: 'Ως ἀνεκοινώθη τήν 15ην Μαρτίου, τό σκάφος ἀπώλεσε, λόγω κακοκαιρίας, τήν βάρους 7.300 χιλιογράμμων ἀγκυράν του με 140 μ. ἀλάσσου εἰς Μπετζάια, εἰς υδάτα βάθους 108 μέτρων. Δέν ύπηρχον δυνατότητες ἀνέλκυσέως της.

ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ: Μέ φορτίον 45.000 τον. σίτου ἀπό Καλάμα (Ούασιγκτων) διά Πόρτλαντ, προσήραξεν εἰς τόν ποταμόν Κολούμπια τήν 8ην Μαρτίου, κατόπιν προσκρούσεως ἐπί βράχου, ἀποκλείσαν τήν κυρίως διάυλον τού ποταμού ἐπί πενθήμερον. 'Από τήν πρόσκρουσιν προεκλήθη σήμα μῆκους 60 ποδῶν καὶ πλάτους 6 ποδῶν εἰς τήν δεξιάν πλευράν. Διαρροή εἰς κύτος κενόν φορτίου, ἀλλά τό φορτίον παρέμεινεν ἀνέπαφον. 'Ανειλκύσθη τήν 13ην Μαρτίου ἀφού ἐσφραγίσθη προσωρινώς τό σήμα καὶ ἡντηθήσαν μερικώς τά υδάτα από τό κύτος No. 1. Τό σκάφος ἐρρυμουλκήθη εἰς ἐπισκευαστικήν μονάδα.

ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ: 'Από 'Αμβούργον διά Καράται, ύπεστη πυρκαϊά εἰς τά κύτη No. 1 καὶ δύο, τήν 15ην Μαρτίου, εἰς πλάτος 17° 0' βρείον καὶ μῆκος 40° 10' ἀνατολικόν. Λόγω κινδύνου ἐκρήξεως, μέρος τού πληρώματος ρυμουλκού. 'Αργότερον ἐγένετο ἐκρήξις καὶ τό ρυμουλκόν προσέδεσε τό κινδυνεύον σκάφος, ἐπί τού ὄποιου παρέμενεν ὁ πλοιάρχος καὶ ἐτερα πέντε μέλη τού πληρώματος. Αἱ ἐκρήξεις ἐσυνεχίσθησαν καὶ ἡνάγκασαν τό υπόλοιπον πλήρωμα νά ἐπιβιβασθή τού ρυμουλκού. Τελικώς ἐρρυμουλκήθη εἰς ἀβάθη υδάτα καὶ προσηράχθη. Τό πυρ κατεστάλη διά κατακλύσεως τών κυτών διά θαλασσίου υδατος.

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

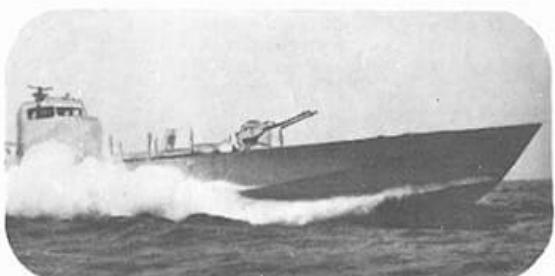
SEAGOLD MARITIME INC.
98B Filinos Street,
Piraeus, Greece
Tel: 4519794 - 4519719
Telex: 21-1185 SEA GR

HELLENIC SHIPYARDS Co



SKARAMANGA YARD

ADVANCED SHIPBUILDING TECHNOLOGY



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



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

500,000-ton GRAVING DOCK

Length 420m - Breadth 75m - Depth 9.5m

250,000-ton GRAVING DOCK

Length 327m - Breadth 53.6m - Depth 9.25m

Both used for shiprepairs and/or newbuildings

*

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

*

BUILDING BERTH FOR SHIPS UP TO 37,000-dwt

*

OFFICES & AGENTS AT HOME & ABROAD

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

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

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

Η ναυλαγορά

Η συνεχιζόμενη ζήτησης τοννάδια τήν μεταφοράν δημητριακών εις την Ρωσίαν και τό διοιγμό τών Μεγάλων Λιμνών έσταθεροποίησαν περαιτέρω τήν όγοράν τών ξηρών φορτίων, με υποτέλεσμα τήν άνοδον τών ναύλων εις διαφόρους τομείς. Καί έφθασαν νά πληρώνονται πάλιν τά 17 δολ. φίο από τόν Κόλπον δι' Ολλανδίαν τά μπάλκ κάρριερς τών 70—75.000 τον. διά φορτίον σιτηρών, ένα φορτίον τών 68.000 τον. έκλεισθη εις τά 18,25 δολ. φίο διά τήν αυτήν κατεύθυνσιν μέ φορτωσιν Απρίλιον. Διά τήν Ιαπωνίαν, φορτίον τών 44.000 τον. έξησφάλισε δολ. 24,75 φίο (φόρτωσις Απρίλιον/Μαΐοι).

Εις τήν περιοχήν τών Μεγάλων Λιμνών ναύλοι ίκονοποιητικοί έπικρατούν. Πρό έβδομαδός τά 34 δολ. φίο έπληρωντο εις μπάλκ κάρριερς διά φορτώσεις σιτηρών πρός Αμβέρσαν—Αμβούργον ρέιντζ μέ 27 δολ. διά τό ύπολοπον τής χωρητικότητός των από Αγ. Λαυρέντιον.

Τήν ηγεμένην ζήτησην χωρητικότητος άντικατοπτρίζουν οι ναύλοι διά τά σιδηρομεταλλέυματα και τούς γιανθρακάς οι όποιοι παρά τήν εισοδήλων τών μικτών σκαφών εις τά ξηρά φορτία λόγω τής χωρητικότητος τών πετρελαιοφόρων, ακολουθώντας πορείαν άνοδικήν.

Αἱ χρονοναυλώσεις δι' όπλα ταξίδια καί διά περιοδον ἀποδίδουν μισθώματα λίαν ικανοποιητικά, εἰς δόλα το μεγέθη τών μπάλκ κάρριερς. Οι Ρώσοι κύριοι ναυλωτοί, καθὼς και οι έταιροι παρογωγῆς χάλβως.

Η καλή όγορά τών μπάλκ κάρριερς ἐπέδρασε συμποθητικώς εις τά τουμπεκέρες, τά πλέον σύγχρονα τών όποιων ἀπασχολούνται λίαν ἀποδοτικώς.

Κατό τομεῖς, ή όγορά τού 150ημέρου εμφανίζεται ως κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα, από Μεγ. Λίμνας μέ συμπλήρωσιν Αγ. Λαυρέντιον, δι' Αμβέρσα — Αμβούργον ρέιντζ 16.000/26.000 τον., δολ. 34/27 φίο, όψιμον μόνον 16.000 τον. από Μεγ. Λίμνας δολ. 46 φίο, Απρίλιος/Μάϊος. Από Αγ. Λαυρέντιον διά Τίλιπουρι, 45.000 τον. 5%, δολ. 17,90 φίο, Απρίλιον/Μάϊος. Από Νόρδερν ρέιντζ διά Καρθαγένην και Σεβίλην, 23/24.000 τον., δολ. 29,50 φίο, Απρίλιον. Δι' Αγ. γκιαν, 17.000 τον., δολ. 24,75 φίο, Μάρτιον/Απρίλιον. Διά Μαλαισίαν, 20.000 τον., δολ. 45 φίο, Απρίλιον. Διά Κίναν, 35.000 τον., δολ. 41 μέ 4.000 τον. γκρές φόρτωσιν και 3.000 τον. δολ. 18,25 φίο, Απρίλιον. Δι' Αλεξανδρείαν, 27.000 τον., δολ. 45 μέ 4.000 τον. φόρτωσιν και 1.000 τον. έκφρτωσιν. Μάρτιον. Δι' άνατ. άκτην Μεσογείου, 19/20.000 τον., δολ. 56 φίο μέ 3 ήμέρας φόρτω-

σιν και 750 τον. έκφρτωσιν, Μάρτιον/Απρίλιον. Δι' Ιαπωνίαν, 26.000 τον., δολ. 28 φίο, Μάρτιον/Απρίλιον. Έτερον, 44.000 τον., δολ. 25,75 φίο, Απρίλιον/Μάϊος. Διά Νοτ. Κορέαν, 30.000 τον., δολ. 32,5 φίο, Απρίλιον.

Χονδράλεισαρα, από Κόλπον διά Β. Γαλλίαν, 15.500 τον., δολ. 542.000 φίο, Μάρτιον.

Ορυζά, από Κόλπον διά Μπάρα, 12.000 τον., δολ. 73 φίο, Μάρτιον/Απρίλιον. Δι' Αγ. Δομινικον, 5.800 τον., δολ. 27 φίο, απότ.

Παλαιοσίδηρα, από Κόλπον διά Ν. Κορέαν, 20.000 τον., δολ. 46 φίο, Μάρτιον/Απρίλιον. Από Νέα Υόρκην διά Τεργέστην, 22.000 τον. δολ. 36 φίο, Μάρτιον.

Σιδηρομεταλλέυματα διά Ολλανδίαν, 120.000 τον., δολ. 6,35 φίο, Απρίλιον.

Γαϊάνθρακες, από Χάμπτον ρόδες δι' Ιαπωνίαν, 55.000 τον., δολ. 19,50, Απρίλιον/Μάϊος. Διά Τάραντα, 70.000 τον., δολ. 11,50, Απρίλιον. Δι' Ιταλίαν, 30.000 τον., δολ. 14,75, Απρίλιον.

Φωσφάτα, από Τάμπα δι' Ιμπρινχάμ, 23.000 τον., δολ. 25 φίο, αμεσος φόρτωσις.

Κωκετρελαϊφόρων, ακολουθώντας πορείαν άνοδικήν.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα, από Βραζιλίαν διά Σιγκαπούρην/Ινδονησίαν, 12.300 τον., δολ. 570.000 φίο, Μάρτιον/Απρίλιον.

Σιδηρομεταλλέυματα διά Αμερική, λιμένας Ατλαντικού βορ. Χάττερας, 55.000 τον., δολ. 9 φίο, Απρίλιον. Από Πόντ Ουμπε διά Ρότερνταμ, 150.000 τον., δολ. 8,75 φίο, Μάρτιον/Απρίλιον. Από Τουμπαράδο διά Τάραντα, 160.000 τον., δολ. 7,95 φίο, Απρίλιον.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Γεννήματα, από Βανκούβερ διά Κίναν, 33.500 τον., δολ. 36,50 μέ 4.000 τον. γκρός φόρτωσιν και 3.000 τον. δολ. έκφρτωσιν, Απρίλιον. Από Αμερική, λιμένας Βορ. Ειρηνικού δι' Ιαπωνίαν, 30.000 τον., δολ. 27,75 φίο, Απρίλιον. Δι' Ιντσόν, 24.000 τον. (αίτος), δολ. 39,50 μέ 5 ήμέρας φόρτωσιν και 1.200 τον. δολ. έκφρτωσιν, Απρίλιον/Μάϊος. Από Άγκυρα Μπήτης διά Ταιβάν, 30.000 τον., δολ. 38 φίο, μέ 4 ήμέρας φόρτωσιν και 1.500 τον. έκφρτωσιν, Απρίλιον.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ — ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Γεννήματα, από άνατολ. πολιτείας τής Αύστραλιας διά Μπάραν, 200.000 τον. σίτου μέ έναρξην

φορτώσεων Μάιον/Ιούνιον, δολ. 73, όψιμον όπο Δυτ. Αύστραλιαν δολ. 70 μέ 1.250 τον. δολ. έκφρτωσιν. Από Μπρισμπάρη δι' Ιαπωνίαν, 25.000 τον., δολ. 33 φίο, Μάρτιον/Απρίλιον.

Σιδηρομεταλλέυματα διά Ολλανδίαν, 140.000 τον., δολ. 12,25 φίο, Μάρτιον.

Τσιμέντα, από Βορ. Κορέαν διά άνατολ. άκτην Ινδίας, 12.000 τον., δολ. 42,25 φίο, Απρίλιον.

Φωσφάτα, από Ναυπόρου διά Νέα Ζηλανδίαν, 25.000 τον., δολ. 15,50 φίο, Μάρτιον.

ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ — ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

Ο ύδρεα, από Ούμ Σαΐδ διά δυτ. άκτην Ινδίας, 16.000 τον., δολ. 21,50 φίο, Μάρτιον.

Θειόν, από Μπαντάρ Χομενί, ή Κάρυκ Αίλαντ διά δυτ. άκτην Ινδίας, 11.500 τον., δολ. 20,75 φίο, Μάρτιον/Απρίλιον.

Φωσφάτα, από Ναυπόρου διά Νέα Ζηλανδίαν, 8.200 τον., δολ. 20,25 φίο, Μάρτιον. Έτερον, 9.500 τον., δολ. 20,35 φίο, Απρίλιον.

ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

Φωσφάτα, από Καζαμπλάνκα διά Κίναν, 25.000 τον., δολ. 35,50 μέ 2.000 τον. δολ. έκφρτωσιν, Μάρτιον.

Σιδηρομεταλλέυματα διά Τάραντα, 80.000 τον., δολ. 6,05 φίο, Απρίλιον.

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΔΟΥΝΑΒΙΣ

Λιπάνη ματα, από Κωνσταντζίαν διά δυτ. άκτην Ινδίας, 11.500 τον., δολ. 40 φίο, Απρίλιον.

KONTINENT

Γεννήματα, από Αμβέρσαν διά δυτ. Ιταλίαν, 11.000 τον. κρήθη, δολ. 19 φίο, Μάρτιον/Απρίλιον. Από Ρουέν διά Μαρόκο, 10.500 τον. σίτος, δολ. 18,10 φίο, Μάρτιον.

Σάκχαρις, από Δουνκέρκην διά Τουρκίαν, 10.500 τον., δολ. 35 φίο, αμεσος φόρτωσις.

ΒΑΛΤΙΚΗ ΚΑΙ ΛΕΥΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Γαϊάνθρακες, από Πολωνίαν διά Μπιλμπάο, 50.000 τον., δολ. 8 φίο, Μάρτιον.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Απρίλιον, ταξίδιον Βραζιλίας, δολ. 13.900 ήμερησιών (42,460 τον., τού 1966).

Παράδοσις Σιγκαπούρην, αμεσος, ταξίδιον Αραβικού Κόλπου μέσω Ιαπωνίας, δολ. 9.350 ήμερησιών (18.666 τον., τού 1971).

Παράδοσις Κολόμπο, Απρίλιον, ταξίδιον μέσω Ινδονησίας μέ έπαναπαράδοσιν Γιβραλτάρ, δολ. 7.500 ήμερησιών (18.875 τον., τού 1969).

Παράδοσις Μουσκάτ, αμεσος, ταξίδιον Ιαπωνίας μέσω Μαρμαγκός, δολ. 14.000 ήμερησιών (53.999 τον., τού 1972).

Παράδοσις Μομπάσα, Μάρτιον, ταξίδιον Κόντινεντ

COMPLETE SHIPPING SERVICES BY:

Your Man in MANILA (Philippines)



OWNERS' PROTECTIVE AGENTS - SHIP'S AGENTS - WELL TRAINED CREWS - SHIP REPAIRS -
PROVISIONS - DECK & ENGINE STORES - SHIP'S LAUNDRY - FERRY SERVICES - BROKERAGE

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

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

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

PETER N. TOUNDJIS
70 BOHOL AVENUE, QUEZON CITY,
METRO MANILA, PHILIPPINES.
TELEPHONES: 977051 / 4 (24 HOURS) 990991
AOH: 990564, 593121
TELEXES: ITT 7422018, RCA 7227321 EGE PH.
EASTERN (WUI) 3229 GRECO PN
CABLES: ELGRECO, MANILA

μέσω Νοτ. Αφρικής, δολ. 11.200 ήμερησίως (26.431 τον., τού 1974).

Παράδοσις Κίναν, άμεσος, ταξίδιον Κόντινεντ, δολ. 14.500 ήμερησίως (35.841 τον., τού 1977).

Παράδοσις Ματαντί, άμεσος, ταξίδιον Κόντινεντ μέσω Νοτ. Αφρικής, δολ. 10.000 ήμερησίως (27.375 τον., τού 1968).

Παράδοσις Κέιπ Τάουν, Μάρτιον/Απρίλιον, ταξίδιον Αγγλίας/Κόντινεντ, δολ. 7.500 ήμερησίως (16.707 τον., τού 1972).

Παράδοσις Μπανιόλι, άμεσος, κυκλικόν ταξίδιον Ατλαντικού, δολ. 12.500 ήμερησίως (46.646 τον., τού 1968).

Παράδοσις Πιομπίνο, Μάρτιον/Απρίλιον, κυκλικόν ταξίδιον Κόλπου, δολ. 16.000 ήμερησίως (58.902 τον., τού 1967).

Παράδοσις Άλεξανδρειαν, Μάρτιον/Απρίλιον, ταξίδιον Ρουμανίας, δολ. 5.999 ήμερησίως (11.800 τον., τού 1957).

Παράδοσις Πορτογαλίαν, άμεσος, κυκλικόν ταξίδιον Βορείου/Νοτίου Αμερικής, δολ. 12.000 ήμερησίως (36.862 τον., τού 1976).

Παράδοσις Κόντινεντ, άμεσος, κυκλικόν ταξίδιον Ατλαντικού, δολ. 12.250 ήμερησίως (46.646 τον., τού 1968).

Παράδοσις Τάουν, άμεσος, κυκλικόν ταξίδιον Μεγ. Λιμνών, δολ. 9.000 ήμερησίως (26.603 τον., τού 1968).

Παράδοσις Αγγλίαν, άμεσος, ταξίδιον Αραβικού Κόλπου, δολ. 8.350 ήμερησίως (16.800 τον., τού 1970).

Παράδοσις Νέαν Όρλεάνην, Μάρτιον/Απρίλιον, δολ. 6.700 ήμερησίως πλέον δώρων δολ. 77.500 (14.869 τον., τού 1972).

Παράδοσις ρειντζ, Μάρτιον, ταξίδιον δυτ. Ιταλίας μέσω Χάμπτον ρόδων, δολ. 18.500 ήμερησίως (76.845 τον., τού 1974).

Παράδοσις ρίβερ Πλέιτ, Απρίλιον, ταξίδιον Αγγλίας/Γιβραλτάρ ρειντζ, δολ. 13.000 ήμερησίως πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας (34.443 τον., τού 1960).

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Ταξίδια 3—6 μηνών, παράδοσις Κέιπ Πάσερο, άμεσος, δολ. 8.750 ήμερησίως (24.750 τον., τού 1979).

Ταξίδια 6 — 9 μηνών, παράδοσις Ατλαντικόν, Μαίον, δολ. 9.000 ήμερησίως (28.724 τον., τού 1972).

Ταξίδια 7 μηνών, παράδοσις Κόντινεντ, Απρίλιον, δολ. 2.75 κατά τον. d.w. (160.736 τον., τού 1977).

Ταξίδια 9—12 μηνών, παράδοσις Κόντινεντ, Απρίλιον, δολ. 4 κατά τον. d.w. (91.000 τον., τού 1972).

Ταξίδια 12 μηνών, παράδοσις Απω Ανατολήν, Απρίλιον/Μαίον, δολ. 9.000 ήμερησίως (28.000 τον., τού 1972).

Ταξίδια 5-7 έτών, παράδοσις Οκτώβριον/ Δεκέμβριον 1980, δολ. 4 κατά τον. d.w. (115.945 τον., τού 1973).

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Παρά την σχετικών ηύξημένην ζήτησιν χωρητικότητας, οι νούλοι τών δεξαμενοπλοίων δέν έσημειώσαν ουσιοτεστικήν βελτίωσιν κατά τό διαρρέουσαν 15θήμερον. Τα VLCC έξηκολούθησαν νά πληρώνονται γύρω τών W 30 όπό τον Αραβικόν Κόλπον διό δυτικά κοτευθύνσεις καί έλαφρώς ποραπάνω διά την "Απω Ανατολήν". Μόνη διέξοδος διά την άντιμετώπισην της καταστάσεως φαινεται καί πάλι ο παροπλισμός τών μεγάλων σκαφών, ό όποιος ηρχιος πραγματοποιούμενος είς εύρειαν κλίμακα.

Είς την Καραϊβικήν καί την Μεσαγγειον ναύλοι ελαφρώς βελτιωμένοι έπικληρώθησαν αποραδικώς, όλλα τούτο δέν είναι άρκετον διά τών προσδώση τόνων αισιοδοξίας είς την άγοράν. Αι προβλέψεις είναι ότι, τουλάχιστον κατά τους έσηρινούς καί θερινούς μήνας η άγορά διατηρηθεί είς χομπλά έπιπεδα.

Ένδεικτικοι τίνες ναυλώσεις:

"Από Περσικόν Κόλπον διά Αγγλίαν/Κόντινεντ, 240.000 τον., W 29 (μειωμένη ταχυτης), Μάρτιον.

"Από Ίνδονησίαν διά δυτ. αισιοδοξίας είς την άγοράν. Αι προβλέψεις είναι ότι, τουλάχιστον κατά τους έσηρινούς καί θερινούς μήνας η άγορά διατηρηθεί είς χομπλά έπιπεδα.

"Από Ράς Λανσύφ διά Νεάπολιν, μέρος φορτίου 53.000 τον., W 135, Μάρτιον.

"Από Ζουειτίνα διά Σάρχο, μέρος φορτίου 70.000 τον., W 90, Μάρτιον.

"Από Κεύχαν διά Μπουργκάς, 67.000 τον., W 129, Μάρτιον. Διά Ιταλίαν, 80.000 τον., W 87.5, Απρίλιον.

"Από Ράς Σιδέρη διά Τεργέστην, 60.000 τον., W 100, Μάρτιον.

"Από Μεσόγειον διά άμερικ. λιμένην

"Ατλαντικού/ Κόλπου, μέρος φορτίου 78.000 τον., W 100, Μάρτιον. Έτερον, 97.000 τον., W 75, Μάρτιον. Από Διατηρηθεί Αγγλίαν/Κόντινεντ/ Μεσαγγειον, 260.000 τον., W 32.5, όψιμον άμερικ. Κόλπου/Καραϊβικήν, W 33, όψιμον άνατ. άκτην Νοτ. Αμερικής W 35, Απρίλιον.

"Από Λιβύην διά άμερικ. λιμένας Κόλπου/ Ατλαντικού, μέρος φορτίου 65.000 τον., W 100, Μάρτιον.

"Από Καραϊβικήν διά Νόρδερν ρειντζ, 78.000 τον., W 85, Απρίλιον. Διά Κόλπου, μέρος φορτίου 60.000 τον., W 129.5, Μάρτιον. Έτερον, μέρος φορτίου 30.000 τον., W 275, Μάρτιον.

"Από Μαρακάσ διά άμερικ. λιμένας Κόλπου/ Ατλαντικού, 48.000 τον., W 115, άμεσος φόρτωσις.

"Καθαρά, όποιο Αραβικόν Κόλπον διά Φιλιππίνες, 93.000 τον., W 225, όψιμον άνατ. Αφρικήν W 250, Μάρτιον. Από Κίναν διά Αγγλίαν/Κόντινεντ/άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, μέρος φορτίου 16.000 τον., W 240, όψιμον δυτ. άκτην ΗΠΑ, W 275, Μάρτιον. Από Μεσαγγειον/Καράται διά Ιαπωνίαν, 29.000 τον., W 325, Μάρτιον. Από Κόντινεντ διά Μεσαγγειον, 23.000 τον., W 240 Μάρτιον. Από Αμβούργον διά Μαρόκον, 28.000 τον., W 280, άμεσος φόρτωσις.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Ταξίδια 12 μηνών, δολ. 5.825 κατά τον. d.w. (σκάφος 86.000 τον. d.w.)

3-1 συνεχή ταξίδια είς τάς άκτας της Πορτογαλίας, δολ. 19.500 ήμερησίως, (σκάφος 19.250 τον., τού 1956).

Ταξίδια 2 έτών, δολ. 3.36 κατά τον. d.w., όψιμον έτος δολ. 4.20 (σκάφος 121.250 τον.).

τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΝΑΔΑ

ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΟΗΣ: Νέαν Ύρκην 21.000 τον. παλαιοσιδήρων (έξιρρυμένων μηχανήματων και όποριμάτων μετάλλου) Τεργέστην δολ. 36 φίλ. με 2.500/1.500 τον. φορτεκφόρτων, Μάρτιον — Απρίλιον.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.: Αμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορείων Χάττερας) 17.000 τον. γεννημάτων Γλασκώβην δολ. 24.75 φίλ. με 3.000 τον. έκφρτων. Μάρτιον 20 — Απρίλιον 7.

ΑΣΤΕΡΙΟΝ: Βαλτικόρην 25.000 τον. γεννημάτων "Αμστερνταν" δολ. 18.75 φίλ. Μάρτιον 20—27.

ΑΝΑΓΕΣ ΧΑΠΠΙΝΕΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων Τίλμουρο δολ. 27.50 φίλ. με 8.000 τον. έκφρτων. Μάρτιον 20-25.

ΤΙΝΑ ΛΕΝΤΟΥΔΗ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 15.500 τον. σύγιας Γαλλίαν, δολ. 142.000, όψιμον άμερικ. λιμένας Ατλαντικού. (Βορείων Χάττερας) δολ. 512.500 φίλ. με 1.500 τον. έκφρτων Μάρτιον 14 — 20.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: Αμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορείων Χάττερας) 20.000 τον. γεννημάτων Μαλασιών δολ. 45, φίλ. με 1.000 τον. έκφρτων. Απρίλιον 10—18.

ΒΑΛΙΑΝΤ: Αμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορείων Χάττερας) 12.000 τον. γεννημάτων Μάλταν δολ. 34, φίλ. με 1.500 τον. έκφρτων Απρίλιον.

ΡΙΟ ΝΤΕ ΖΑΝΕΙΡΟ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 5.800 τον. θρύλης είς άσκους Δομινικανήν Δημοκρατίαν δολ. 27, φίλ. με 1.250/1.000 τον. φορτεκφόρτων. έτοιμος φόρτωσις.

ΜΟΣΧΑ Δ.: Βραζιλίαν 12.300 τον. d.w. (661.500 κ.π.) φορτίου γεννημάτων Σιγκαπούρην ή Ινδονησίαν δολ. 570.000, φίλ. με 2.000/1.000 τον. φορτεκφόρτων. Μάρτιον 28 — Απρίλιον 7.

ΑΚΡΙΤΑΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 21.500 — 23.500 τον. γεννημάτων άνατολ. άκτην Μεξικού δολ. 18, φίλ. με 1.000 τον. έκφρτων. Μάρτιον 22 — Απρίλιον 4.

ΘΕΟΔΩΡΑ (λιβ.): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 75.000 τον. γεννημάτων Ολλανδίαν δολ. 17, φίλ. Απρίλιον 16—25.

"SINGAPORE"

‘Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων καί τροφίμων τών έλληνικών πλοιών.

DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE - 4

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.

ΚΑΙ ΤΗΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELLAS) LTD.

NAYTILIAKA XHMIIKA

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537

TELEX NO. RS 21376

24 HRS SERVICE

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

P. O. BOX 1293

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"

SINGAPORE

ΑΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ: Χάμπτον ρόδις 55.000 τον. γαιανθάκων Ιαπωνίαν δολ. 19,50 έλ. έκφρωτικών, τέλος Απρίλιου — όρχος Μαιου.

ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 20.280 τον. για νημάτων Λιοσβέζανα, δολ. 525.000 κατ' άποκοπήν φίο. Μαρτίου.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΤΜΠΟΡ (λιβ.): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 32.000 τον. γεννημάτων Άνκώνα δολ. 26,50. φιοτ. Απρίλιου 1—20.

ΜΠΑΡΑΧΟΝΑ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 14.700 τον. αραβοδίτος Δωματικούν Δημοκρατίαν δολ. 19,50. φίλων δεύτερων λιμένων έκφρωτων 75 σέντης δέρπα, μέ 4.000 τον. γκρος φόρτων. 2.000 τον. έλ. έκφρωτων. Ιανουάριον 10—15.

HRA: Τάμπαν 22.000/23.000 τον. φωσφάτων Ιμμινχάρ. δολ. 25 φίο. μέ 10.000/8.000 τον. φορτοεκφόρτων. άμεσος φόρτωσης.

NENA: Αμερ. λιμένας Κόλπου 54.000 — 55.000 τον. γεννημάτων Αμβρόσιουν. δολ. 20. φιοτ. τέλος Μαρτίου όρχας Απρίλιου.

ΠΛΑΤΩΝΙΚ (μικτόν): Πάλουν 55.000 τον. οιδημπρεματαλλεύματος Νόρδερ ρέιντς, δολ. 9. φιο. Απρίλιου.

ΝΟΡΘ ΧΑΤΓΝΕΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 19.000 — 20.000 τον. άνατολικής άκτης Μεξικού δολ. 18,50 φίο. μέ 1.000 τον. έκφρωτων Μαρτίου 25—31.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ Αμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορειας Χάττερας) 22.000 τον. γεννημάτων Γλασκώβην δολ. 28. φίο. Απρίλιου 7—18.

ΑΣΩΜΑΤΟΣ Λος Αντζελες 14.000 τόν. d.w. βαμβακούπορος Δανιαν (60 ποδ.) δολ. 700.000 φίο. μέ 2.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτων. Μαρτίου 25 — Απρίλιου 5.

ΤΡΕΙΤΝ ΟΣΕΑΝ: Χάμπτον ρόδις 55.000 τον. γαιανθάκων Ιαπωνίαν. δολ. 22,25. έλ. έκφρωτικών, τέλος Μαρτίου — όρχας Απρίλιου.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ: Αμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 30.000 τον. γεννημάτων Ιαπωνίαν. δολ. 27,75. φιο. Απρίλιου 1—10.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, KONTINENT

ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑΪΤ: Αμέριδαν 10.000 — 11.000 τον. κρήτης δυτ. Ιταλίαν. δολ. 19. φιο. μέ 2.500/2.500 τον. φορτοεκφόρτων. Μαρτίου — Απρίλιου.

ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ: Ρουέν 10.500 τον. σίτου Μαρόκου δολ. 18,10. φιο. μέ 3.500/750 τον. φορτοεκφόρτων. Μαρτίου.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: Ούμ Σάιδ 16.000 τον. λιπασμάτων δυτ. άκτην Ίνδιας δολ. 21,50 φίλων άνατολ. άκτην δολ. 21,85. φιο. μέ 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτων. Μαρτίου 15—30.

ΜΑΡΙΛΑΚΙ (κ.): Μπαντάρ Χορείνη ή Χάρηξ Αίλαντ 11.500 τον. θέσιο χύμα δυτ. άκτην Ίνδιας. δολ. 20,75. φίλων άνατοληκήν άκτην δολ. 21,10 φίο. μέ 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτων. Μαρτίου 25 — Απρίλιου 5.

ΡΙΟ ΜΑΡ (λιβ.): Άλ Παλές 24.000 τον. σίτου Αιγαίου δολ. 22. φιο. μέ 4.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτων. Μαρτίου 28 — Απρίλιου 5.

ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΛΙΦ: Ανατολ. άκτην Γουατεμάλας 5.300 τον. ζαχέρεως άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού δολ. 18,50. φιο. μέ 700/1.500 τον. φορτοεκφόρτων. Μαρτίου 29 — Απρίλιου 5

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΚΟΥΑΦΑΙΤΗ (λιβ.): 46.646 τον. d.w. (1.942.000 κ.π. 14 μιλ. 45 τόν. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1968) δολ. 12.500 ήμερησιώς, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Μπανόλι άμεσος; εν κυκλικόν ταξίδιον Βορείου ή νοτίου Αμερικής.

ΚΕΙΠ ΜΑΝΔΑΡΙΝ: 19.162 τον. d.w. (854.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 30 τόν. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1972) δολ. 6.850 ήμερησιώς, παράδοσης συνέχεια προηγουμένου ταξίδιου Μαρτίου έπαναπαράστιση Σκώ — Κέιπ Πάσσερο. εν κυκλικόν ταξίδιον Άγ. Λαυρεντίου.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: 36.862 τον. d.w. (1.645.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τόν. φιούελ διλ τού 1976) δολ. 12.000 ήμερησιώς, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Λειζέζ Μαρτίου 13—20. έπαναπαράστιση Σκώ — Κέιπ Πάσσερο ρέιντς, μέσω άμερικ. λιμένων Ατλαντικού (Βορειας Χάττερας) Κόλπου. νοτίου Αμερικής.

ΜΑΡΙΑ: 26.359 τόν. d.w. (14 μιλ. 35 τόν. φιούελ διλ και 2

τον. ντηζελ διλ τού 1965) δολ. 9.500 ήμερησιώς, παράδοσης Λιβρηπούλ τέλος Μαρτίου. εν κυκλικόν ταξίδιον Βορ. Ατλαντικού.

ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν): 58.902 τον. d.w. (2.871.700 κ.π. 14 μιλ. 51 τόν. φιούελ διλ. τού 1967) δολ. 16.000 ήμερησιώς. εν κυκλικόν ταξίδιον άμερικ. λιμένων Κόλπου, παράδοσης Πιούπιν Μαρτίου 20 — Απρίλιου 5.

ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ: 25.321 τον. d.w. (1.071.010 κ.π. 13 μιλ. 36 τόν. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1964) δολ. 9.700 ήμερησιώς. εν κυκλικόν ταξίδιον άμερικ. λιμένων Ατλαντικού (Βορειας Χάττερας) παράδοσης άποκλεστον εις Πόρτο Μάργερι άναδρομικώς από 17 Μαρτίου. έπαναπαράστιση Μεσο-γειον ούχι άνατολ. της Ελλάδος.

ΑΡΙΑΝΑ: 40.476 τον. d.w. ((14 1/2 μιλ. 49 τόν. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ. τού 1973) δολ. 12.000 ήμερησιώς. εν κυκλικόν ταξίδιον Βορείου ή νοτίου Αμερικής, παράδοσης διαπλέοντας Κέιπ Πάσσερο άναδρομικώς από Μαρτίου 11. έπαναπαράστιση Πάσσερο — Σκώ ρέιντς.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 40.201 τον. d.w. (14 1/2 — 15 μιλ. 43 τόν. φιούελ διλ τού 1979) δολ. 12.000 ήμερησιώς, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Μπιλμπάρο άναδρομικώς από 13 Μαρτίου. έπαναπαράστιση Κέιπ Πάσσερο — Σκώ ρέιντς. εν κυκλικόν ταξίδιον Βορείου ή νοτίου Αμερικής.

ΑΟΚΡΙΣ: 28.636 τον. d.w. (1.169.000 κ.π. 15 μιλ. 37 τόν. φιούελ διλ τού 1973) δολ. 12.000 ήμερησιώς. συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών. παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Νορβηγίαν Μαρτίου 21—31. έπαναπαράστιση Ελλάδα. μέσω άμερικ. λιμένων Ατλαντικού (Βορειας Χάττερας).

ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ: 27.036 τον. d.w. (1.155.000 κ.π. 15 μιλ. 39 τόν. φιούελ διλ τού 1977) δολ. 10.000 ήμερησιώς. ταξίδιο 12 μηνών. παράδοσης Τζακάρταν Μαρτίου ταξίδιον βορ. Ατλαντικού.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΣ (εις τάμι ταύτηρο): 36.797 τον. d.w. (1.645.298 κ.π. 15 μιλ. 38 τόν. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1977) δολ. 12.000 ήμερησιώς. παράδοσης Κόντινεντ άμεσος. έπαναπαράστιση Σκώ — Κέιπ Πάσσερο ρέιντς. εν κυκλικόν ταξίδιον βορ. Ατλαντικού.

ΝΙΚΟΣ Ν.: 18.875 τον. d.w. (14 μιλ. 24 τόν. φιούελ διλ τού 1969) δολ. 7.500 ήμερησιώς. παράδοσης Κολόμπο Απρίλιου 5 — 15. έπαναπαράστιση διαπλέοντας Γιβραλτάρ μέσω Ινδονησίας.

ΛΕΒΑΝΤΗΣ: 34.443 τον. d.w. (13 1/2 μιλ. 33 τόν. φιούελ διλ τού 1960) δολ. 13.000 ήμερησιώς πλέον δολ. 2.000 δι υπερωρίας. παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Ρίβερ Πλέι Απρίλιου 2 — 18. έπαναπαράστιση μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Αγγκλιαν. Γιβραλτάρ — Σκώ ρέιντς.

ΑΛΜΕΑ: 18.678 τον. d.w. (14 μιλ. τού 1960) δολ. 7.650 ήμερησιώς. παράδοσης Κέιπ Πάσσερο ρέιντς. εν κυκλικόν ταξίδιον βορ. Ατλαντικού.

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 CHARTER.
RER • GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING WITH I-
 ITALIAN CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • CHARTERING, SA-
 LE 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 SHIOPWNER'S ASSOCIATION

NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

μερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Κολόμπο Μαρτίου, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ, μέσω Μπαγκόκ.

ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ: 27.489 τον. d.w. (14 μίλ. 30/31 τον. φιούελ διά του 1967) δολ. 10.500 ήμερησίως, διεσος παράδοσις Ρότερνταμ, έπαναπαράδοσις Αθεν - Σιγκαπούρην ρείντζ, μέσω βορ. Ειρηνικού.

ΙΑΣΩΝ: 16.800 τον. d.w. (17 - 17.1/2 μίλ. 33 τον. φιούελ διά του 1970) δολ. 8.350 ήμερησίως παράδοσις Αγγλίαν άμεσος, έπαναπαράδοσις Περισκόν Κόλπον.

ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: 27.375 τον. d.w. (14 1/2 μίλ. 30 τον. φιούελ διά του 1968) δολ. 10.000 ήμερησίως, παράδοσις Ματάντι άμεσος, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ, μέσω νοτιού Αφρικής.

ΣΑΞΕΣΟΡ: 17.680 τον. d.w. (900.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 25 τον. φιούελ διά του 1958) δολ. 6.500 ήμερησίως, πλέον 85.000 λίρες δώρων παράδοσις Κουαγκάμα Μάρτιου, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν. Κόντινεντ.

ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ: 40.501 τον. d.w. (14 μίλ. 40 τον. φιούελ διά του 1966) δολ. 12.000 ήμερησίως, παράδοσις Κόντινεντ Μάρτιου, έπαναπαράδοσης Λίβερπουλ.

ΣΟΦΙΑ Μ.: 28.660 τον. d.w. (15 μίλ. 36 τον. φιούελ διά του 1970) δολ. 8.750 ήμερησίως, πλέον δολ. 260.000 δώρων έποιμος παράδοσις Ραζάριο, έπαναπαράδοσις Κέιμ Πάσσερο-Σκάρ ρείντζ.

ΕΥΓΕΝΙΑ: 13.741 τον. d.w. (τού 1967) δολ. 6.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 12.000 ήμερησίως, παράδοσις Κόντινεντ Μάρτιου, έπαναπαράδοσης Βορ. άκτην νοτιού Αμερικής.

ΑΖΗΜΙΝΑ: 70.000 τον. (τού 1966) δολ. 6.40, παράδοσις Αζημύρουν τέλος Μάρτιου, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν, μέσω θαύματος Κόλπου ή Χόμπτον Ρόδης.

ΠΕΤΑΛΟΝ (λιβ.): 65.415 τον. d.w. (15 μίλ. 60 τον. φιούελ διά του 1976) δολ. 12.500 ήμερησίως, ένα κυκλικόν ταξίδιον βορ. άτλαντικού, παράδοσις Βορ. άκτην νοτιού Ατλαντικού, παράδοσις Κόντινεντ Μάρτιου 20-30.

ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ: 15.775 τον. d.w. (809.000 κ.π. 14 μίλ. 24 τον. φιούελ διά και 2 τον. ντηζελ διά του 1963) δολ. 8.250 ήμερησίως, παράδοσις Ταμπικό Μάρτιου 28 - Απρίλιου 10, έπαναπαράδοσης Κέιμ Τάουν - Μομπάνια ρείντζ.

ΠΑΝΑΓΙΑ: 7.203 τον. d.w. (387.000 κ.π. 11 μίλ. 9 τον. φιούελ διά και 1 1/2 τον. ντηζελ διά του 1968) δολ. 4.000 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Κέιμ Πάλμας (Λιβερία) Μάρτιου 28 - Απρίλιου 3, έπαναπαράδοσης Λιασσαβάνα-Αμβούργον ρείντζ.

ΝΕΦΕΛΗ: 9.503 τον. d.w. (420.000 κ.π. 13 μίλ. 16 τον. φιούελ διά του 1969) δολ. 6.300 ήμερησίως, πλέον δολ. 15.000 δώρων, παράδοσις κατά την άφιξην είς πλοηγήκον σταθμόν Φος Μάρτιου 25-31, έπαναπαράδοσης Αδεν-Κολόμπο ρείντζ.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ: 23.200 τον. d.w. (32 π. 2 ίντσ. 15 μίλ. 29 τον. φιούελ διά του 1978) δολ. 10.000 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Φλώινγκον άναδρομικός Μάρτιου 18, ταξίδιον 4-6 μηνών.

ΦΑΙΔΡΑ: 25.330 τον. d.w. (1.240.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 36 τον. φιούελ διά και 2 τον. ντηζελ διά του 1966) δολ. 10.000 ήμερησίως, δύο κυκλικά ταξίδια Αυστραλίας, παράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, τέλος Μάρτιου.

ΧΑΤΖΙΑΝΝΑ: 33.230 τον. d.w. (1.391.000 κ.π. 14 μίλ. 34 τον. φιούελ διά και 2 τον. ντηζελ διά του 1965) δολ. 10.000 ήμερησίως, ταξίδια 12 μηνών, παράδοσις Ταιβάν τέλος Μάρτιου, έπαναπαράδοσης Λιασσαβάνα-Αμβούργον ρείντζ.

ΧΑΤΖΙΑΝΝΑ (είς τάμι τοάρτερ): 33.230 τον. d.w. (1.391.000 κ.π. 14 μίλ. 34 τον. φιούελ διά και 2 τον. ντηζελ διά του 1965) δολ. 13.500 ήμερησίως, παράδοσις "Απω Ανατολή" τέλος Μάρτιου, έπαναπαράδοσης Μουσκάτ, μέσω άμερικ. λιμένων βορ. Ειρηνικού διά Περισκόν Κόλπου.

ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: 21.980 τον. d.w. (923.000 κ.π. 14 μίλ. 31 τον. φιούελ διά του 1968) δολ. 11.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 30.000 δώρων, ένα έπαναπαράδοσης Βαρείων Ριού Ιανέντρου, παράδοσις μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Νόλα, έπαναπαράδοσης Βραζιλίας.

ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ: 32.885 τον. d.w. (1.434.699 κ.π. 15 μίλ. 33 τον. φιούελ διά και 2 τον. ντηζελ διά του 1963) δολ. 12.500 ήμερησίως, παράδοσις Μαύρην θάλασσαν άμερος, έπαναπαράδοσης Περισκόν Κόλπον ή Μουσκάτ, μέσω ΗΠΑ.

ΦΡΙΕΣ Δ.: 18.716 τον. d.w. (889.581 κ.π. 14 μίλ. 29 τον. φιούελ διά και 2 τον. ντηζελ διά του 1968) δολ. 7.500 ήμερησίως, ένα κυκλικόν ταξίδιον βορ. άτλαντικού, διεσος παράδοσις μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Ρουέν τέλος Μάρτιου.

ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ: 26.670 τον. d.w. (τού 1975) δολ. 10.000 ήμερησίως, ένα κυκλικόν ταξίδιον βορ. άτλαντικού, διεσος παράδοσις μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Ρότερνταμ, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν. Κόντινεντ, Γιβραλτάρ, Άμβούργον ρείντζ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ: 26.310 τον. d.w. (32 π. 6 ίντσ. 1.160.000 κ.π. 15 μίλ. 32 τον. φιούελ διά και 2 τον. ντηζελ διά του 1977) δολ. 11.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δύ' υπερωρίας, παράδοσις Άλεξανδρειαν άναδρομικώς από 13 Μαρτίου, έπαναπαράδοσης μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Έλλαδα, ένα κυκλικόν ταξίδιον άμερικ. λιμένων Ατλαντικού (Βορειώς Χαττερας).

ΑΝΤΑΙΟΣ (είς τάμι τοάρτερ): 28.851 τον. d.w. (35 π. 1.213.390 κ.π. 15 μίλ. 35 τον. φιούελ διά και 2 τον. ντηζελ διά του 1971) δολ. 12.800 ήμερησίως, παράδοσις Κόντινεντ τέλος Μαρτίου, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ Μουσκάτ μέσω Περισκού Κόλπου.

ΤΖΕΙΝΤ: 15.241 τον. d.w. (τού 1974) δολ. 7.300 ήμερησίως, διεσος παράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ μέσω Περισκού Κόλπου.

ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'Υ (λιβ.): 47.572 τον. d.w. (1.942.000 κ.π. 14 μίλ. 40 τον. φιούελ διά και 3 τον. ντηζελ διά του 1968) δολ. 14.000 ήμερησίως, παράδοσις Ρότερνταμ άναδρομικώς από 22 Μαρτίου, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Ιαπωνίαν Ειρηνικού.

ΠΑΝΑΓΙΑ: 15.741 τον. d.w. (1.644.000 κ.π. 15 μίλ. 33 τον. φιούελ διά του 1977) δολ. 14.500 ήμερησίως, διεσος παράδοσης Κίναν, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 21.385 τον. d.w. (972.000 κ.π. 15 μίλ. 33 τον. φιούελ διά του 1977) δολ. 10.100 ήμερησίως διεσος παράδοσης Ινδίαν, έπαναπαράδοσης μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Αγγλίαν, Γιβραλτάρ - Άμβούργον ρείντζ.

ΤΖΟΑΝΝΑ: 36.928 τον. d.w. (1.644.000 κ.π. 15 μίλ. 33 τον. φιούελ διά του 1977) δολ. 15.000 ήμερησίως, παράδοσης διαπλέοντας Γιβραλτάρ Μαρτίου 25-31, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Ιαπωνίαν Ειρηνικού.

ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ: 15.411 τον. d.w. (716.000 κ.π. 13 1/2 μίλ. 22 1/2 τον. φιούελ διά και 1 1/2 τον. ντηζελ διά του 1971) δολ. 6.900 ήμερησίως, παράδοσης Ιράν Απρίλιου, έπαναπαράδοσης Τυνησίαν, ένα κυκλικόν ταξίδιον Βορ. άτλαντικού.

ΑΥΓΙΣ: 28.562 τον. d.w. (35 π. 1/4 ίντσ. 1.398.682 κ.π. αυμπεριλαμβανέμενων 122.974 των πλευρικών δεξαμενών, 15 μίλ. 37 τον. φιούελ διά και 2 τον. ντηζελ διά του 1972) δολ. 14.150 ήμερησίως, αυμπεριλαμβανέμενων υπερωριών, παράδοσης διαπλέοντας Μαζί Μαρτίου τέλος - Απρίλιου 7, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω νοτιού Κορέας και Περισκού Κόλπου (έξιορθωμένων 1ρων).

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ: 12.800 τον. d.w. (τού 1956) δολ. 5.900 ήμερησίως, έποιμος παράδοσης Ράγκον, έπαναπαράδοσης Ανατολ., Αφρικήν.

ΑΛΚΜΑΝ: 24.329 τον. d.w. (1.196.973 κ.π. 14 μίλ. 29 τον. φιούελ διά και 2 τον. ντηζελ διά του 1977) δολ. 10.100 ήμερησίως, παράδοσης Σαρδηνίαν Μαρτίου 24-30, έπαναπαράδοσης μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Σιγκαπούρην - νότιον Ιαπωνίαν ρείντζ, ταξίδια 3 1/2 - 4 1/2 μηνών.

ΜΑΡΙΑ Ζ.: 17.900 τον. d.w. (826.000 κ.π. 14 μίλ. 25 τον. φιούελ διά του 1968) δολ. 7.150 ήμερησίως, παράδοσης Γένοβαν Μαρτίου - Απρίλιου έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω νοτιού Κορέας και Βραζιλίας, Μαύρης θαλάσσης.

ΕΛΛΗΝΗΣ Ζ.: 16.769 τον. d.w. (14 μίλ. τον. φιούελ διά του '96) δολ. 9.000 ήμερησίως, έποιμος παράδοσης Βορ. Κορέαν, έπαναπαράδοσης Κέιμ Πάσσερο, μέσω Μαύρης θαλάσσης.

ΣΑΛΑΜΠΟ: Μεσόγειον 19.000 τον. Αγγλίαν, Κόντινεντ, καθάρα, W 270, όψιμο Μεσόγειον W 300, Μαρτίου 23.

ΜΕΣ. ΦΙΛΙΑ: Καραϊβικήν 67.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 116, Μαρτίου 16.

ΜΙΧΑΗΛ Κ. (λιβ.): "Ινδονησίαν 95.000 τον. μέρος φορτίου Ιαπωνίαν, W 107.5, Μαρτίου 19.

ΖΟΥΛΑ Κ.: Περισκόν Κόλπον 42.000 τον. Μομπάσον W 190, Μαρτίου 19.

ΖΩΗ (λιβ.): "Αγγλίαν 77.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου W 92.5, όψιμο υπόλοιπον πλήρες φορτίου 90.000 τον. W 50, Μαρτίου 26.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ: 74.480 τον. d.w. (15.25 μίλ. 60 τον. φιούελ διά και 2.5 τον. ντηζελ διά του 1966) δολ. 5, ταξίδια τριών έτων, Αύγουστον - Οκτώβριον.

ΑΤΟΜΙΚ: Καραϊβικήν 70.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, W 86, Μαρτίου 20.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΟΥΑΤΖΟΥ (λιβ.): Καραϊβικήν 60.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου W 165, όψιμον διερήματος Ατλαντικού Κόλπου W 170, όψιμον διερήματος Αμερικής W 205, Μαρτίου 26.

ΛΑΚΩΝΙΑΝ (λιβ.): Καραϊβικήν 98.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου W 92, Μαρτίου 25.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΤΙ (λιβ.): "Ανατολ. άκτην Μεξικού 52.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου W 214, Μαρτίου 26.

ΕΒΜΙΤΣ: Λα Σαλίνα 30.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 350, Μαρτίου 28.

ΑΛΑΣΚΑΝ ΤΡΕΠΤΙΝΕΙΟ: Αλευρούδειαν 19.000 τον. Καθαρά 1-Ιατοίλιαν W 320, Μαρτίου 29.

ΡΑΓΝΟ: Ακτοπλοϊκόν Αγγλίας, Κόντινεντ 19.000 τον. καθαρά W 290, Μαρτίου 26.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (λιβ.): Καραϊβικήν 43.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου W 205, Μαρτίου 29.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (λιβ.): "Ανατ. άκτην Μεξικού 53.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου W 200, Μαρτίου 27.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ II: Καραϊβικήν 30.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 275, Μαρτίου 31.

ΣΚΥΡΟΣ (μικτόν): Διυτ. Αφρικήν 90.000 τον. W 100, Απρίλιου 3.

που, W 170 όψιμον υπόλοιπον πλήρες φορτίου 62.000 τον. W 50, Μαρτίου 17.

ΘΙΑΚΙ: Καραϊβικήν 27.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, W 265, Μαρτίου 26.

ΦΑΝΤΑΖ Λ.: Φόρπορ 42.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου W 235, Μαρτίου 20.

ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μικτόν): 117.999 τον. d.w. (τού 1975) ταξίδια 12 μηνών, δολ. 4.30, Απρίλιον.

ΑΣΤΟΡΙΑ: Ανατολ. άκτην Μεξικού 50.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου W 182,5, όψιμον θερμαινόμενον W 190, Μαρτίου 20.

ΘΑΝΑΣΗ Α.: Περόδι 54.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου W 159, Μαρτίου 25.

ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ: Ινδονησίαν 60.000 τον. Ταπωνίαν W 187,5, Μαρτίου 23.

ΟΚΛΑΧΟΜΑ (λιβ.): Διυτ. Αφρικήν 93.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου W 105, Μαρτίου 25.

ΕΛΛΕΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (λιβ.): Νιγηρίαν 92.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου W 102,5, έναν φορτών Καμπίνα W 105, Μαρτίου 28.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ: Σιντιρέ 50.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιγκόρων W 125, Μαρτίου 21.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ (μικτόν λιβ.): Μεσόγειον 60.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 105, Μαρτίου 22.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕΤΙΜ (λιβ.): Ακτοπλοϊκόν Μεσογείου 75.000 τον. μέρος φορτίου, W 95, διεσος φορτών.

ΚΗΦΕΣ: Καραϊβικήν 26.000 τον. καθαρό έκουαντόρ W 400, Μαρτίου 20.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ: Σιντιρέ 50.000 τον. μέρ

SEAGROUP, INC.

BROKERS AND AGENTS

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

TELEPHONE: 212-980-0500 — CABLE: SEAGROUPINC

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

----- ♦♦♦♦ -----

General Agents for:

CERES HELLENIC SHIPPING ENTERPRISES LTD.

CABLES: SHIPCERES PIRAEUS — TELEX: 21 2257

----- ♦♦♦♦ -----

UNISEA, LTD.

CABLE: UNISEA LONDON — TELEX: 25624

----- ♦♦♦♦ -----

CERES JAPAN SHIPPING K. K.

CABLE: CERESEAT TOKYO — TELEX: 0222-4067



ΑΒΑΝΣ	60	6640	ε. Πειραιά 9/3	AΙΓΑΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	68	9070	α. Γιοκοχάμα 11/3 διά Γιοκαΐται
ΑΒΑΞ	62	10405	ε. Π. Χάρκουρτ 9/3	AΙΓΑΙΣ ΓΟΥΙ'ΣΝΤΟΜ	72	11184	ε. Μαπούτο 9/3
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	10753	δ. Σάδι 16/3	AΙΓΑΙΣ ΕΛΑΝΤ	60	11185	α. Αμβέρσαν 16/1 διά Ρίγα
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΔΗΝΤΕΡ δ.	69	104616	είς Ράς όλ. Καιμάρχ 11/2	AΙΓΑΙΣ ΕΛΑΝΙΚ	76	12498	α. Σιγκαπούρην 15/3 διά Ίνδονησίαν
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ δ.	68	51073	ε. Λισσαράνα 9/3	AΙΓΑΙΣ ΕΡΟΙ'Κ	74	12498	δ. Σουέζ 13/3 διά Μέση Ανατολή
ΑΓΑΘΗ	74	6017	ύπό παραλαβήν	AΙΓΑΙΣ ΙΩΝΙΚ	76	12498	α. Αύγουστα 9/3 διά Γιβραλτάρ
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	α. Ροζάριο 13/2 διά 'Αβδάνα	AΙΓΑΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ	76	12498	α. Δομητίο 19/1 διά Λουδίντα
ΑΓΑΠΗ	69	10006	α. Κίγκαστον 9/2	AΙΓΑΙΣ ΚΑΠΤΑΙΝ	78	9463	α. Μπαντρά Χομεΐνι 25/2
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	δ. Γιβραλτάρ 12/3 διά 'Αμβούργον	AΙΓΑΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	ε. Ναγκόρια 7/3
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15595	μετών. «ΣΩΜΑΡ ΧΑΝΑΝ»	AΙΓΑΙΣ ΛΙΝΚ	74	18963	δ. Έλαινόρες 29/2
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	ε. 'Αμβούργον 7/3	AΙΓΑΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	ε. Ναγκόρια 9/3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405	α. Καλικούτ 2/3 διά Μαντράς	AΙΓΑΙΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498	ε. Νασσαρού 26/2 διά Τάμπα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Γένοβα 16/3	AΙΓΑΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	74	12498	α. 'Ησον Λόντον 7/3 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	50	3499	είς μεσογειακός μεταφοράς	AΙΓΑΙΣ ΜΑΤΣΙΚ	74	12498	α. Μπαχρέν 18/3 διά Αύστραλιαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ.(δ.)	69	90890	δένοντας ράς όλ. Καιμάρχ 19/3	AΙΓΑΙΣ ΜΠΑΛΑΤΙΚ	77	12498	ε. Μπάραν 3/3
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	α. 'Ησον Λόντον 29/2	AΙΓΑΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	α. 'Αμβέρσαν 21/3 διά Ρουέν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΛΑ	59	5728	άργει είς Χαλκίδα όπλο 17/6/77	AΙΓΑΙΣ ΜΠΛΑΙ'Ζ	72	11185	α. Κολόμπιο 13/1 διά Νταμάρ
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	9812	ε. Σιγκαπούρην 14/3	AΙΓΑΙΣ ΜΠΡΕΙ'ΒΕΡΥ	71	15205	ε. Μπαντρά Χομεΐνι 15/2
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΟΤΟΣΤΑΤΗΣ	68	9435	ε. Τζ'νταν 8/3	AΙΓΑΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ	76	12498	α. Γιοκοχάμα 3/3 διά Κρίστομπαλ
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	65	10625	ε. Τζ' «κάρτων 7/3	AΙΓΑΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	ε. Μορμουγκάδα 16/3
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	ε. Σακά 9/3	AΙΓΑΙΣ ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ	75	12498	δ. Παναμά 9/3 διά 'Οναχάμα
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	ε. Γένοβα 14/3	AΙΓΑΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	δ. Παναμά 5/3 διά 'Οζάκα
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	α. Σιγκαπούρην 2/1 διά Βιετνάμ	AΙΓΑΙΣ ΠΑΤ'ΙΔΟΤ	78	9463	ε. 'Ιαπωνίαν 27/2
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	δ. Κωνιπούλιν 3/3 διά 'Οδησσόν	AΙΓΑΙΣ ΠΑΤ'ΙΩΝΗ	69	9199	ε. Τζένταν 27/2
ΑΓΙΑ ΕΥΘΗΜΙΑ	52	3840	είς μεσογειακός μεταφοράς	AΙΓΑΙΣ ΠΡΑΪ'ΝΤ	70	9178	α. Σαρζό 27/2
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	54	8120	είς μεσογειακός μεταφοράς	AΙΓΑΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	ε. Τόκογιάμα 18/2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10617	α. Π. 'Ελλιζεμπέτ 8/2 διά Εύρωπην	AΙΓΑΙΣ ΠΡΟΓΡΚΕΣ	71	15204	α. Κόριπτε 19/1 διά Ένσενάντα (Μεξ.)
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10246	α. Ντρόμπιαν 18/3 διά Μαπούτο	AΙΓΑΙΣ ΣΕΥ'ΛΟΡ	78	9567	α. Μαπούτο 17/3 διά Γιοκοχάμα
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10323	α. Μοριουκόδη 17/3 διά Βορ. Κορέαν	AΙΓΑΙΣ ΣΚΟΟΥΠ	71	11185	α. Κότκα 5/3 διά 'Αλεξανδρείαν
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	ε. 'Αμπιτζάν 2/3	AΙΓΑΙΣ ΣΩΝΙΚ	73	12498	α. Κ. Τάουν 18/3 διά 'Ιράν
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	58	3690	ύπό παραλαβήν	AΙΓΑΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9078	ε. Κακογάδα 5/3
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	67	11610	ε. Τόκιο 6/3	AΙΓΑΙΣ ΣΤΟ'ΙΚ	71	11208	α. Μπαντρά Χομεΐνι 21/2
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ε. Σιγκαπούρην 14/3 διά ίνδονησίαν	AΙΓΑΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	α. Ντάρμπιαν 23/2
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	είς μεσογειακός μεταφοράς	AΙΓΑΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ	70	9025	δ. Σουέζ 16/1 διά Μπάραν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	56	6156	είς Πύλον όπλο 26/6	AΙΓΑΙΣ ΦΑΙΘ	69	9199	ε. Σιγκαπούρην 17/3 διά Μπαγκόκ
ΑΓΙΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	58	7560	ύπό παραλαβήν	AΙΓΑΙΣ ΦΕΙ'ΙΜ	69	8928	ε. Λάγος 8/3
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	α. Πειραιά 28/12 διά Κούβα	AΙΓΑΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	8927	ε. Γιοκοχάμηδα 7/3 διά Μομπάσα
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (μ.)	71	72326	α. Πιουρόπορτ 8/3	AΙΓΑΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	α. Μπιζέρια 19/3 διά Ραβέννα
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	α. Άγ. Βικέντιον 4/1 διά Μαύρην Θάλ.	AΙΓΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20095	δ. Παναμά 3/1
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	5886	α. Μασσαλίαν 11/3 διά Πειραιά	AΙΓΥΠΤΟΣ	45	3805	α. Θέσσαλα 17/3 διά Γουόρρι
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ε. Ταρτούς 10/1	ΑΙΗΒΟΝ	66	14359	α. Τζέμπουτι 4/3 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	άργει είς 'Ηράκλειον	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	α. Πειραιά 20/2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	δ. Πάσιδι 19/3	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ	67	3017	ε. Ταρτούς 27/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4529	α. Πειραιά 27/12	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15665	δ. Σουέζ 23/1
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	4033	α. Γκίζον 23/2 διά Καμερούν	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	α. Αγιουσταν 2/3 διά Χόμπιτον ρόδς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	είς μεσογειακός μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ	60	6980	ε. Τρίπολιν (Λιβύης) 9/2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	είς Πύλον όπλο 20/7/78	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	ε. Πόρι Πιρί 18/1
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	ε. Μαρακόδην 10/2	ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΙ'ΝΤ	60	8368	ε. 'Εβονμασούθ 17/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	71	11857	α. Π. Χάρκουρτ 23/2	ΑΙΟΛΙΑΝ ΖΑΝ	63	11502	ε. Κοσιν 8/2
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229	ε. Κόρ. Αμπουάλ 6/3	ΑΙΟΛΙΑΝ ΖΗ	58	9292	ε. Τζένταν 16/2
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	77	1573	α. Σ. Κίτιας 6/2 διά Μόνασερατ	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	9627	ε. Ταϊταγκόρ 25/2
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ III	43	1845	είς Πειραιά όπλο 6/10/78	ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	δ. Παναμά 3/3 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ VI	47	2775	δ. Σουέζ 7/3 διά 'Ερυθρών Θάλ.	ΑΙΟΛΟΣ	71	10006	δ. Γιβραλτάρ 19/3 διά Θέσσαλα
ΑΓΙΟΙ ΚΝΙΚΙ	63	12273	α. 'Αμπιτζάν 28/2 διά Βραζιλίαν	ΑΙΟΛΟΣ K	66	40787	ύπό παραλαβήν
ΑΓΡΑΔΟΣ	63	9153	α. Κ. Τάουν 16/3 διά 'Αμβούργον				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32687	ε. Νέαν 'Υρκην 5/3				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ	58	5037	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 11/3				
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	α. Καντζ 12/3 διά 'Αβδάνα				
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	63	1582	ε. Ριγέκα 20/3				
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΙΟΥ	77	10459	α. Χιούντον 11/3				
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	68	14342	α. Μπορντάτ 4/1				
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	67	6842	δ. κυνίπολιν 5/1				
ΑΔΡΙΑΝΟΣ	61	6950	ε. Γένοβα 10/2				
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	α. Ράς Τανόρα 15/3				
ΑΕΤΟΣ	72	3065	ε. Βενετία 20/3				
ΑΕΤΟΣ	57	1674	είς Πύλον όπλο 17/7				
ΑΖΑΛΕΑ	64	5931	ε. Σ. Σουδάν 8/3				
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	ε. Βομβάνη 8/3				
ΑΗΑΝΑ ΠΑΝΟΥΡΗΣ	56	4884	α. Πειραιά 11/1 διά Χαλκίδα				
ΑΗΑΝΑ ΠΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	ε. Ταρτούς 21/1				
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ε. Σιγκαπούρην 9/3				
ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΚΟΜΗΝΗΟΥ	56	13555	α. Θρή ρίβερς 7/12				
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (δ.)	58	15940	α. Πειραιά 2/2 διά Π. Σάδι				
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	3039	α. Λαττάκιο 5/1				
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑ'Υ	56	7369	είς Πειραιά όπλο 3/3 (έπισκευα)				
ΑΘΕΝΣ ΓΟΥΑΙΗ	58	5596	δ. Σουέζ 18/3 διά 'Ακαμά				
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙ ΤΗΝ	54	5148	άργει είς Καλαμάτα όπλο 10/10				
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	4903	ε. Δ. Γκούλετ 18/3				
ΑΘΕΡΑΣ	69	9268	ε. Σιγκαπούρην 19/2				
ΑΘΗΝΑ (δ.)	72	106332	ε. Πειραιά 16/2				
ΑΘΗΝΑ	68	8905	α. Πειραιά 30/1 διά Γιβραλτάρ				
ΑΘΗΝΑ	65	1657	ε. Κάλιαρι 5/2				
ΑΘΗΝΑ ΖΑΣΕΙΡΑΚΗ	68	16223	δ. Κυνίπολιν 14/3				
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	ε. Νέαν 'Υρκην 5/3				
ΑΘΗΝΑΙ II	57	5010	ε. Μπ. 'Άρες 4/3				
ΑΘΗΝΑΙ Ι'Σ	58	9279	α. Σιγκαπούρην 26/2 διά 'Ιαπωνίαν				
ΑΘΗΝΑΙ ΖΡΑΙ'ΖΟΝ (δ.)	58	12943	ε. Βομβάνη 18/3				
ΑΘΗΝΗΚ (μ.)	67	48747	α. Νέαν 'Ορλεάνην 27/2				
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3381	είς μεσογειακός μεταφοράς				
ΑΘΛΟΝ	79	10120	ε. Μ. Μασσακανούν 6/3				
ΑΘΩΛΛ ΦΟΡΡΕΣ	67	17418	ε. Χάμπτον ρόδς 11/3				
ΑΘΩΣ	69	10008	δ. Σουέζ 29/1 διά 'Ιράν				
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12868	α. Νέαν 'Ορλεάνην 4/3				
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12176	α. Σιγκαπούρην 1/3 διά Κό—Ται—Μίνχ				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ	66	3516	ύπό παραλαβήν				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ	57	3169	άργει είς Χαλκίδα όπλο 5/7/78				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΑΡ	64	1706	ύπό παραλαβήν				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΑΡ	65	1708	άργει είς Χαλκίδα όπλο 5/7/78				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	α. Γιοκοχάμα 11/3 διά Ναγκόρια				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΤΑΝΤ	68	9079	ε. Χακοντάνες 26/1				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	δ. Γιβραλτάρ 20/3 διά Καντζ				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	ε. 'Ησον Λόντον 15/3				

ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877	δ. Γιβραλτάρ 4/1 διά Λά Παλλίς
ΑΛΑΣΚΑΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	54	11631	ε. Φός 29/2
ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	α. Λά Παλλίς 23/2
ΑΛΒΙΩΝ	62	13122	ε. Τζέντα 8/3
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	ε. Πειραιά 17/3
ΑΛΕΚΑΚΟΣ	48	2296	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	9296	α. Ρόττερνταμ 10/3 διά Δουνικέρκην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	67	3861	α. Πουνταρένας 25/2 διά 'Ακαζούτλα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	ε. Α'υγούστα 16/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	1222	α. Σάφι 26/2 διά 'Ωστεντ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	α. Ρουέν 22/2 διά 'Αλγέριον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22560	α. Νταμάρ 18/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	α. Δρέπανον 28/2 διά Σ. 'Αραβίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	άργει εἰς Πειραιά δάπ 20/4/78
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	56	3178	α. Πειραιά 28/2 διά 'Ιταλίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.	58	3834	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	78	15688	δ. Κωνιόλιν 3/3 διά Μ. Θάλασσαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡΕΪΤ (δ.)	70	103012	α. Πειραιά 13/3 διά Μπαχρέιν
ΑΛΕΞΗΣ Γ.	54	2488	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	α. Λάς Πάλμας 27/2
ΑΛΦΑΙΑ	74	23757	α. Όρλεάνην 12/3 διά Λισσαβώνα
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 28/2
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΙΤ	62	9055	δ. Γιβραλτάρ 9/3 διά Χιούστον
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ	62	9055	α. 'Αμβέρσαν 22/3 διά Ρ. 'Ιανέριο
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΖΗ	58	9878	ε. Ν. Μαγκαλόρε 13/3
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	60	8294	ε. Ρουέν 15/3
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	5772	δ. Γιβραλτάρ 16/3 διά Λάγος
ΑΛΙΚΗ	59	12996	α. Λ. 'Αντζέλες 28/1 διά Μπουσάν
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	δ. Σουέζ 16/3 διά Κολόμπο
ΑΛΙΜΟΣ	54	1789	άργει εἰς Πειραιά δάπ 20/6/78
ΑΛΙΟΥΣΑ	69	8909	δ. Γιβραλτάρ 7/3 διά Λάγος
ΑΛΚΑΖΑΡ	65	9677	ε. Μπάραν 10/3
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	α. Νέαν 'Ορλεάνην 3/2 διά 'Αλγερίαν
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	ε. Σαύδα 17/3
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	δ. Π. Σάδι 21/3
ΑΛΚΜΗΝΗ	67	5476	α. Λάγος 4/2 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	δ. Σουέζ 14/3 διά Τζακάρτα
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	δ. Γιβραλτάρ 15/3 διά Φλώριδα
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	ε. Μπάραν 1/3
ΑΛΚΥΩΝ	62	6155	α. Πειραιά 13/2 διά Τουρκίαν
ΑΛΜΑ	79	10788	α. Ρίο 'Ιανέριο 24/2 διά Μόντρεαλ
ΑΛΜΑΡ	69	10490	α. Βουβάν 16/3 διά Σιγκαπούρην
ΑΛΜΕΑ	60	10778	δ. Μοριουνκόδ 10/3
ΑΛΜΠΑΚΟΡΕ	62	1505	δ. Παναμάρ 8/3
ΑΛΜΠΑΜΙΣΙΟΝ	64	18000	ε. Βρέμην 6/3
ΑΛΜΠΑΦΟΡΟ	69	12404	α. Π. Νούρ 20/2 διά 'Αμπιτζάν
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1507	ε. Μπαλπάρ 14/3
ΑΛΜΠΙΣ	55	5564	ε. Τσιμιταβέκια 12/3
ΑΛΝΤΕΑ	53	5497	ε. Π. Χάρκουρτ 9/3
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	ύπό παραλογήν
ΑΛΤΕΡ	68	26644	ύπό παραλογήν
ΑΛΤΙΣ	79	11000	ε. 'Ωκλαντ 19/3
ΑΛΥΣΙΑ	64	10275	δ. Γιβραλτάρ 13/3

ΑΛΦΑ	62	7291	ε. Γκουαγιακί 3/3
ΑΛΦΑ	71	1599	ε. Χάρφα 21/3
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	δ. Σουέζ 13/3
ΑΛΦΑΡΝΤ	57	3826	ε. Μπαρμπιάντος 20/2
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Φρημάντλ 17/1 διά Μπάραν
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	ε. Γιοκοχάρα 9/3
ΑΜΑΒΟΥΣ (δ.)	66	105095	α. Μπρούνει Μπαΐ 10/12
ΑΜΑΙΑ	78	10302	ε. Μη. 'Αύρες 13/3
ΑΜΑΙΑ II	67	1765	α. 'Αμβέρσαν 12/2 διά 'Αλγερίου
ΑΜΑΙΝΤΑ	58	51644	α. 'Αμβέρσαν 27/2 διά Μπουκάναν
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	79	11000	εις Κούρε ύπο συμπλήρωσιν
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ε. Πειραιά 10/3
ΑΜΕΟΥΣΤ	78	13889	α. 'Αμβούργος 1/3 διά Καναδά
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	ε. Μερμουγκόδ 14/3
ΑΜΟΡΓΟΣ	70	31093	α. Χάμπτον Ρόδς 22/2 διά Βραζιλίαν
ΑΜΠΟΥΚΙΡ ΦΟΡΤ	55	3370	δ. Π.Σαΐτ 11/3 διά Μεσσηνίου
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	α. Λισσαβώνα 18/3 διά Πειραιά
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	δ. Παναμάρ 5/3 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	δ. Γιβραλτάρ 20/2
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	ε. Ασληποργκ 17/3
ΑΝΑΓΓΕΑ ΑΡΗΣ	80	13889	α. 'Οξάδα 8/3
ΑΝΑΓΓΕΑ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	ε. Κουβέιτ 15/3
ΑΝΑΓΓΕΑ ΓΟΥΙ'ΙΝΤΟΜ	74	13348	α. Μη. 'Αύρες 28/2 διά Μοντεβίδεο
ΑΝΑΓΓΕΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Μηλύθ 17/3 διά Π. 'Εσκιβέλ
ΑΝΑΓΓΕΑ ΛΑΚ.	68	9118	δ. Μπρούναμπούτελ 2/3 διά Βίσμαρ
ΑΝΑΓΓΕΑ ΛΙΜΠΕΤΤΑ	76	13633	ε. Βατιμύρην 14/3
ΑΝΑΓΓΕΑ ΜΑΙΤ'	78	13889	α. Λός 'Αντζέλες 25/2 διά Πρίνς Ρούπερτ
ΑΝΑΓΓΕΑ ΝΤΙΑΖΕΝΣ	71	9049	ε. 'Αμπιτζάν 2/3
ΑΝΑΓΓΕΑ ΠΙ'ΙΣ	74	13631	α. Τζέντα 14/3 διά Αύστραλιαν
ΑΝΑΓΓΕΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	δ. Παναμάρ 4/3 διά Ούμπε
ΑΝΑΓΓΕΑ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	38820	δ. Κωνιόλιν 3/3 διά Κωνσταντζάν
ΑΝΑΓΓΕΑ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	δ. Τσαγκουράμας 12/3 διά ΗΠΑ
ΑΝΑΓΓΕΑ ΤΡΑ'ΙΟΜΟ	76	13633	δ. Παναμάρ 28/2 διά Φρημάντλ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΕΛΙΤΥ	78	13883	ε. 'Άδελαίδα 23/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. Μονφακόδης 9/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	α. Φός 18/2 διά Λα Σκίρα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	α. 'Ειβοννιάδου 4/3 διά ΗΠΑ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Ν. Υ. 14/3 διά Σκωτίαν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΠΥ	74	13633	α. Τάμπα 1/3 διά 'Ασσάμπ
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ε. Καράτοι 18/3
ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ	68	9416	δ. Μπρούναμπούτελ 16/2 διά ΗΠΑ
ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ	68	10183	ύπο παραλογήν
ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	57	2148	εις Πειραιά δάπ 23/6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	δ. Κωνιόλιν 11/3 διά Ρουμανία
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	79	15688	εις Ρίο 'Ιανέριο ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	εις Πειραιά δάπ 4/11 (έποκευα)
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ.	58	5402	α. Κορίντο 1/3 διά Χιλήν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ.	67	53448	α. Καντίζ 8/3 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ	77	4713	ε. Τζαγκουράμας 11/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11435	ε. Π. όφ Σπαίνη 8/3

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
- Amphitripon
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

ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	62	12392	α. Σόλβεσμποργκ 20/3	ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	ε. Γαγ. Φραγκιάκον 6/2
ΑΝΑΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2621	α. 'Αμβέρσαν 20/3 διά Κλαιπέντα	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	64	10335	δ. Γιβραλτάρ 22/2
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	α. Θεσσαλία 11/3 διά Στεττίνον	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10003	α. Σ. Τζάν 6/3 διά Π. Καμπέλο
ΑΝΔΡΕΙΑ	66	2999	ε. Σιγκαπούρην 19/3	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	60	8409	ε. Ταρτούς 12/1
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	ε. Μπόρα 14/3	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	69	9072	α. Λιβύδρο 8/3 διά Γένοβα
ΑΝΔΡΟΣ	65	15404	ε. Ταμπικο 13/3	ΑΡΓΥΡΩ	59	9868	ε. Αΐδη 8/3
ΑΝΔΡΟΣ	58	5085	δ. Κυνίπολιν 8/3	ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	8775	δ. Σουέζ 8/3 διά Γένυπο
ΑΝΔΡΟΣ	64	1657	δ. Ρόττερνταμ 6/3 διά Βαλτιμόρην	ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΡΥ	77	1587	ε. Πουαν Νουάρ 10/3
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ.	67	3831	α. Ρόττερνταμ 6/3 διά Βαλτιμόρην	ΑΡΓΩ ΠΑΤΑ'ΟΝΗΡ.	76	1578	ε. Φόρντ ντε Φράνς 4/3
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Ράς Τανούρα 27/2	ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ.	76	1579	α. Στάλιον 28/2 διά Σαπέλε
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	99849	α. Γιουροπόρτ 18/3 διά Σεμπέτιμπα	ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	α. Χιούστον 29/2
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Όφ. Σπάιν 8/2 διά Τζαμάικα	ΑΡΓΩ ΦΑΙΗΘ.	76	1579	δ. Γιβραλτάρ 17/3 διά Πρέστον
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	ε. Γιουροπόρτ 13/3	ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	δ. Π. Σαδ 10/3
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗΜ	73	32781	α. Ρόττερνταμ 18/3 διά Βαλτιμόρην	ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Μόμπιλ 3/3
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΓ'ΟΝ	70	105855	α. Σιγκαπούρην 29/2 διά Ταϊβάν	ΑΡΕΤΗ Σ	62	9139	ε. Ακαμπιτα 29/2
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	ε. Ράς Τανούρα 14/2	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	62	15405	ε. Ν. Υ. 14/3
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	ε. Τήτη 29/2 διά Χάρτων Ρόδης	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	α. Όλακα 4/3 διά Γουαμπό
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΕΑΣ (δ.)	69	98883	α. Ράς Τανούρα 9/2 διά Π. ά Πιέρ	ΑΡΗΣ	70	9888	ε. Στεττίνον 6/3
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	α. Γιοκοχάμα 25/2 διά Περσικόν	ΑΡΗΣ	51	2491	δ. Κωνίπολιν 31/1 διά Μ. Θάλασσαν
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Κολούμπια Ρίθερ 22/2 διά Ιαπωνίαν	ΑΡΗΣ VI	55	1216	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΕΛ ΝΤ' ΑΖΟΥΡ	57	8093	ε. Σιγκαπούρην 25/1	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	16000	ε. Σύρον 4/3
ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	33060	δ. Σουέζ 14/2	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	64	6962	α. Βαρκελώνην 7/3 διά Βαλπαράιζο*
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	α. Ντουμπάι 25/2 διά Ίταλιαν	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	ε. Μαρακάδιο 11/2
ΑΝΕΜΟΣ	60	3847	α. 'Αιμέρσα 12/3 διά Πειραιά	ΑΡΙΑΔΗΝΗ Ε. (δ.)	62	25672	α. Σπαλάτον 16/2
ΑΝΕΜΟΣ Κ.	67	2560	ε. 'Αννάμια 19/3	ΑΡΙΑΔΗΝΗ ΠΑ	59	7052	ιδέ «ΠΑΚΤΩΛΟΣ» ως μετωνυμόθη
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	ε. Μπουενεβεντούρα 29/2	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Πειραιεύς 8/3
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	ε. Κοστή 12/2	ΑΡΙΑΝΑ	57	5231	δργεί εις Χαλκίδα ώπο 30/10/77
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	δ. Κωνίπολιν 7/3 διά Μαύρην Θάλασσαν	ΑΡΙΕΑ	62	12038	ε. Πειραιά 1/3
ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ	56	7962	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΡΙΕΣ	60	7839	δ. Σουέζ 21/3 διά Ταϊγκόκγ
ΑΝΘΩΣ	78	11000	α. Ν. 'Υόρκη 7/3 διά 'Ερμεθράν Θάλασσαν	ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	72	129260	α. Σ. Σεμπαστιάν 4/2
ΑΝΘΟΥΑΛΑ	59	3354	ε. Παραμαρίμπο 7/2	ΑΡΙΕΤΤΑ	65	19750	ε. Γιοκοχάμα 3/3
ΑΝΘΟΥΑΛΑ	50	2116	ιδέ «ΜΑΡΙΕΤΤΑ» ως μετωνυμόθη	ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20685	ε. Φιλαδέλφεια 13/3
ΑΝΙΤΑ	76	4617	α. Δουλίνιον 20/3 διά Βρέμην	ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΑ	76	16438	ε. Καριούγκ 7/2	ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	α. Καζαμπλάνκα 2/3
ΑΝΝΑ	60	14840	ε. Βαλτιμόρην 5/3	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	11374	ε. Γένοβα 1/3
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	α. Λειζέρος 4/3 διά Μαίδιμ	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	9481	δ. Μόμπιλ 6/3
ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	α. Νταβό 1/3 διά Εύρωπην	ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	α. Χόγκ Κόρκ 18/3 διά Τζιμπούτι
ΑΝΝΑ Κ.	62	11503	ε. Ιμινχάμ 17/1	ΑΡΙΣΤΕΥΣ	71	3740	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΑ Π.	57	9448	ε. Λάγος 28/2	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	ε. Μαπούτο 16/3
ΑΝΝΙΚΑ Ν.	69	11726	ε. Σιγκαπούρην 28/2 διά Ιαπωνίαν	ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	α. Ντάρμπιταν 20/3 διά Ταϊβάν
ΑΝΝΙΤΑ	64	11075	ε. Τρινκούματ 13/3	ΑΡΙΩΝ	73	13623	α. Ντάρμπιταν 20/3 διά Ταϊβάν
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	α. Μπ. 'Αύρες 19/2 διά Λένινγκραντ	ΑΡΚ	61	11915	μετωνυμόθη «ΜΑΡΤΗΣ»
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	α. Μπάραρ 12/3	ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	δ. Σουέζ 13/3 διά Νταμάρ
ΑΝΝΟΥΛΑ II	60	6086	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	εις Πειραιά ώπο 14/12/76
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	α. Φιλαδέλφεια 8/3 διά Ρόττερνταμ	ΑΡΚΑΔΙΑ ΣΚΑΥ'	58	6357	δ. Γιβραλτάρ 28/2 διά Τρίπολιν
ΑΝΤΑΡ	70	16973	ε. Όκλαντ 16/3	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	64	12229	α. Ν. Υ. 26/2 διά Σύμρην
ΑΤΖΕΑΡΚΤΙΚ.	69	11430	ύπο παραλαβήν	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΗΘ.	58	10173	α. Σιγκαπούρην 8/2 διά Ινδονησίαν
ΑΝΤΖΕΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	11474	α. 'Ηράκλειον 26/1	ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	65	12229	α. Σ. Ναζάρη 13/3 διά Μπαγιόν
ΑΝΤΖΕΑ	69	2985	ε. Σπέτζια 13/3	ΑΡΚΑΖΗ	69	3251	ε. Χόγκ Κόρκ 18/3 διά Τζιμπούτι
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	α. Ρόττερνταμ 4/3 διά Ν. Όρλεανην	ΑΡΚΤΙΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	4856	α. Ρόττερνταμ 29/2 διά Αλγερίον
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	ε. Βρέμην 23/2	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	δργεί εις Χαλκίδη ώπο 17/8
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΓΙΝΓΚΣ	58	9585	δ. Σουέζ 12/3 διά Μπάραν	ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	α. Αιβούργον 6/3 διά ΗΠΑ
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	ε. Λά Παλίς 10/3	ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	α. Γιοκοχάμα 6/3 διά Χιροσίμα
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. 'Αμβέρσα 4/3 διά Λουζίανα	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	α. Ν.Υ. 5/3 διά Αρούμπα
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ'	70	3969	α. Φου 13/3 διά Πολωνίαν	ΑΡΜΠΕΛΑ	75	22559	ύπο παραλαβήν
ΑΝΤΖΕΠΑΣΙΦΙΚ	68	10008	ύπο παραλαβήν	ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙV	57	10376	δ. Γιβραλτάρ 18/3 διά Π.Σαΐδ
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24915	α. Χιούδαντ 3/3	ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	67	44708	α. Ράς Γκαριμπ 19/2
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15404	ε. Γκήλογκ 12/3	ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23100	α. Μπλιμπόδ 13/3
ΑΝΤΙΓΩΝΗ	76	23149	ε. Μπαντάρ Χομενί 18/2	ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	α. Γένοβα 10/3 διά Γιβραλτάρ
ΑΝΤΙΓΩΝΗ	68	13580	α. Τάν 29/2 διά ΗΠΑ	ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Μαντράς 21/2 διά Καλκούτα
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	α. Βανκούβερ 2/3	ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ)	72	3908	α. Τέμα 19/3 διά Τακοράντι
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Όκλαντ 4/1 διά Μπάραν	ΑΡΤΕΜΩΝ	66	66259	α. Κόρπους Κριστί 1/3 διά Μπόννυ
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	13862	δ. Παναμά 2/3	ΑΡΤΖΥΛ (δ.)	57	5452	α. Άδε Πλάμας 18/3 διά Κόνακρου
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	α. Σιγκαπούρην 19/2 διά Ποντάγκ	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	66	43433	α. Ν. Όρλεανη 6/3 διά Κοατζακόλακος
ΑΝΤΩΝΙΑ	59	4532	ε. 'Ειβούμπο 25/2	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	ε. Πιουροπόρο 13/2 διά Καμσάρ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	ύπο παραλαβήν	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	15929	εις Π. Γουαλέρ 23/12
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10205	δ. Σουέζ 29/12	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	22103	α. Αιβούργον 28/2 διά ΗΠΑ
ΑΝΤΩΝΥ	64	16323	α. 'Αιμέρσα 20/2 διά ΗΠΑ	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛΑ	59	10142	α. Άδ Παλίς 8/3 διά Νταμό
ΑΟΥΡΙΓΚΑ	56	5912	α. 'Αλεξάνδρειαν 29/1 διά Κούβα	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	9013	ε. Πειραιά 15/3
ΑΠΕΕ	67	2777	ε. Ανδιάντη 18/3	ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ	66	16142	α. Βανκούβερ 6/3 διά Αλγερίαν
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	73	16397	ε. Σεβίλην 19/3	ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	65	27229	α. Αιμέρούργον 15/3 διά ΗΠΑ
ΑΠΙΚΟ	63	9733	α. Βανκούβερ 2/3	ΑΡΧΟΝΤΙΣΑ ΚΑΤΙΓΚΟ (μ.)	76	75134	α. Ντουμπάι 13/3 διά Κορ δλ Αμάγια
ΑΠΟΛΛΩΝ	64	9995	ε. Ρόττερνταμ 23/3	ΑΣΗΜΙΝΑ	66	42253	α. 'Αιμέρσαν 1/3 διά ΗΠΑ
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	δ. Σουέζ 17/3 διά Ιράν	ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	65	35001	ε. 'Αιμέρσαν 21/3
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13120	δ. Παναμά 1/2	ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	53	4787	α. Ρουέν 3/3 διά Καζαμπλάνκα
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	51	3782	ε. Στεττίνον 20/3	ΑΣΠΙΣ	60	8786	α. Λάς Πάλμας 3/3 διά Νιγηρίαν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	61	10893	δ. Σουέζ 10/3 διά Τζένταν	ΑΣΠΙΣ (δ.)	58	9278	δ. Ντόβερ 17/3 διά Λάδος
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	54	7321	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΣΤΕΡΙ	56	18657	α. Σαντάνα 27/2 διά Μπέλεμ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α.	67	16210	α. Ντουμπάι 2/3 διά 'Αμστερνταμ	ΑΣΤΕΡΙΩΝ	65	6151	α. Ρόττερνταμ 5/3
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	α. Κοστή διά Μότζι	ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16702	α. Ρόττερνταμ 1/3 διά Κωνσταντζάν
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6456	ε. Αντζελές 3/3	ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13121	α. Γιβραλτάρ 11/3 διά ΗΠΑ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. I.	58	5043	δ. Κωνίπολιν 23/1 διά Όδησσον	ΑΣΤΕΡΟΙΝΤ	60	6236	δ. Γιβραλτάρ 20/3
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. II.	51	2758	α. Θεσσαλονίκη 10/2 διά Τρίπολιν	ΑΣΤΗΡ	74	13633	δ. Μανίλα 12/3
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. III.	60	9486	ε. Μπ. 'Αύρες 3/3	ΑΣΤΗΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	Πειραιά 15/3 διά Τενερίφη
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	α. Στεττίνον 29/1 διά Αβάνα	ΑΣΤΡΑ	64	2304	α. Ντεμεράρα 3/3 διά Τρίνινταντ
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ	54	9450	ε. Τζέντα 17/3	ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	ε. Λός Αντζελες 15/2
ΑΡΓΙΑ	63	10240	ύπο παραλαβήν	ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	68	44646	ε. Σιγκαπούρην 20/3

TELEGRAPHIC ADDRESS: STAMATIOU
TELEX: 18080 AR

GEORGE A. STAMATIOU
(ex TAKIS CONTOGEORGIS)
IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER
WAREHOUSE AND OFFICES
BUENOS AIRES, VENEZUELA 691

PHONE: 33-0867, 33-3836

NIGHT: 33-3188

ΑΣΤΡΟ	52	1559	ε. Άνκόνα 3/3
ΑΣΤΡΩΝ	52	1939	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	α. Έψυχους 15/3 διά Μάλτα
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	47	1115	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΦΑΛΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (δ.)	55	12345	ε. Πειραιά 12/3
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	62	18033	ε. Πειραιά 29/2
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Ναυγόνα 15/2 διά Δ. Αντζέλες
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	α. Ρίο Ιανέρο 13/3 διά Αμβούργον
ΑΤΕΝΙ	60	5788	ε. Λισσαβώνα 14/3
ΑΤΖΙΔΙΤΥ	59	10505	ε. Ντόρμπαν 20/3
ΑΤΖΙΔΙΤΥ	49	6607	άργει είς Χαλκίδα ώπο 6/3/78
ΑΤΛΑΝΤΙΔΑ	60	8070	α. Ντόρμπερ 10/3 διά Αζόρες

ΑΤΛΑΝΤΙΚ Α'ΙΛ	71	1448	α. Κ. Τόουν 7/3 διά Μπανάνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΙΝΤ	54	15987	ε. Ν. Όρλεάνην 7/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	α. Παντζάγκ 7/3 διά Αμβέρσαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40455	ε. Πειραιά 25/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΡΕΣ (δ.)	68	87329	άργει είς Πειραιά ώπο 16/5/77
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ'	77	5868	ε. Λάγος 6/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	58	4717	δ. Γιβραλτάρ 20/3 διά Βρέμην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΑΜΣΑΝ	69	16229	α. Ν. Όρλεάνην 12/3 διά Μασίο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	α. Πειραιά 20/3 διά ΗΠΑ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	δ. Παναμά 9/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	ε. Ν. Όρλεάνην 11/3
ΑΤΑΝΤΙΚΑ	64	10280	δ. Π. Σαιδ 13/3 διά Καζαπλάνκα
ΑΤΑΝΤΙΚΟΣ	57	4486	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΑΝΤΙΣ	77	35706	α. Τακόμα 29/2 διά Πούγκετ Σούντ
ΑΤΑΝΤΙΣ	63	6246	α. Μπαγόνα 13/3 διά Μπιλμπάρο
ΑΤΑΝΤΙΣ	60	5788	ε. Πειραιά 5/3
ΑΤΑΝΤΙΣ ΣΚΑΪ'	62	5430	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	α. Ιμινχάν 17/3 διά Ρουμανία
ΑΤΑΝΤΙΣ ΦΑΙΗΘ	69	3784	ε. Πουέρτο Μαντρύν 12/3
ΑΤΑΣ ΡΙΒΕΡ	61	2998	δ. Π. Σαιδ 12/3
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	ε. Ν. Όρλεάνην 12/3
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	ε. Μαντράς 18/3
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	ε. Τής Μπάι 6/2
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	7221	ε. Λάγος 29/2
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	ε. Ν. Όρλεάνην 9/3
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	α. Τζένταν 8/3 διά Π. Κελάγκ
ΑΥΔΙΣ	72	16402	α. Ρίο Ιανέρο 2/3
ΑΥΔΙΣ	78	11000	α. Μορμουνκάδα 12/3 διά Ιαπωνίαν
ΑΥΡΑ (δ.)	67	44708	α. Ράς Τανούρα 10/3
ΑΥΡΑ	59	8929	α. Καράτοι 15/12 διά Ιαπωνίαν
ΑΥΡΑ	54	4023	δ. Γιβραλτάρ 7/3 διά Βηρυττόν
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888	ε. Λάγος 22/2
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	ε. Καδίμα 6/3
ΑΦΟΒΟΣ	58	7323	ε. Πειραιά 23/1
ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΪΟΛΕΤ	66	2966	ε. Π. Εσκιβέλ 11/3

ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΪ'ΟΝ	58	8331	ε. Λειδέρας 16/3
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Ν. Όρλεάνην 25/2
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	α. Αβίλες 15/2 διά Ταρτούς
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.	67	3619	α. Π. ντε Μπούκ 19/3 διά Πειραιά
ΑΦΡΟΞΣΑ (δ.)	56	16944	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΦΡΟΣ	68	3340	δ. Παναμά 10/3
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	61	13017	α. Γένοβα 28/1 διά Κάμπαρ
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	α. Πειραιά 16/3 διά Βόλον
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	ε. Πειραιά 16/3 διά Βόλον
ΒΑΪ'ΚΙΝΤΚ	70	2999	ε. Φλάσιγκ "Ησα 13/3
ΒΑΛΕΝΤΙΝ	63	1164	δ. Μάλτα 10/3 διά Μαρόκο
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ	66	4073	ύπο παραλαβήν
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8432	ε. Ταμπικό 5/3
ΒΑΛΙΑΝΤ	60	9088	α. Ντόρμπαν 22/2 διά ΗΠΑ
ΒΑΤΟΡΙΑ	67	14845	ε. Ταρτούς 16/1
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	69	9268	α. Ντόρμπαν 20/2 διά Ταιβάν
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	60	13459	α. Τζακάρτα 22/1
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	58	7686	α. Ρουέν 19/3 διά Αλγερίαν
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6029	α. Ταϊρέστον 6/2 διά Βίλμπικτον
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	α. Βαλτιμόρην 17/1 διά Χόμπιτον Ρόδος
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16400	α. Λαντοκρόνα 3/3 διά Σκάνκεν
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12369	α. Θεούτα 14/3 διά Νεάπολιν
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	10198	ε. Σιγκαπούρην 8/3
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV	51	1704	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	40043	είς Πειραιά ώπο 22/12 (έπισκευα)
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	α. Μπιζέρτα 11/3 διά Αστάρτη
ΒΑΣΙΛΙΩ	53	1365	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18708	α. Γιβραλτάρ 12/2 διά Κοσταζακόλλος
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	ε. Μπαχ 3/3
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ	59	3139	ε. Τόμπα 11/3
ΒΕΛΟΣ	75	15981	α. Σετουμπάλ 2/3 διά Ν. Όρλεάνην
ΒΕΝΗ	58	13871	ε. Γένοβα 6/2
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	69	104616	δέωθι Ντουμπιάδι 9/3
ΒΕΡΓΙΝΑ	78	5084	α. Αμβέρσαν 6/3 διά Αλεξανδρείαν
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Αμβούργον 16/2 διά Καραϊβικήν
ΒΕΡΝΑ	61	4364	α. Σαιδ 20/3
ΒΕΤΑ	72	3246	ε. Λάγος 8/3
ΒΗΤΑΚΑΛΜ	57	9722	είς Πειραιά ώπο 25/12/78
ΒΗΤΑΚΑΡΡΙΕΡ	59	13381	ε. Μπεντί 13/2
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	ε. Σιγκαπούρην 13/3
ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	60	12487	α. Τέμπρε 19/2 διά Γκουαγιακή
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	α. Λισσαβόνα 23/2
ΒΙΛΕΑΜΙΝΑ	59	2503	ε. Αλεξανδρείαν 20/3
ΒΙΛΛ ΝΤ' ΟΡΙΕΝΤ	78	6053	ε. Λιβύφρων 19/3 διά Βαρκελώνην
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	α. Αμβέρσαν 5/3 διά Λά Γκουαδίρα
ΒΙΝΤΣΕΝΖΙΑ	78	14568	ε. Αμβούργον 19/3
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	53	2536	α. Τζέντα 4/3
ΒΙΠΚΕ	71	6717	ύπο παραλαβήν

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

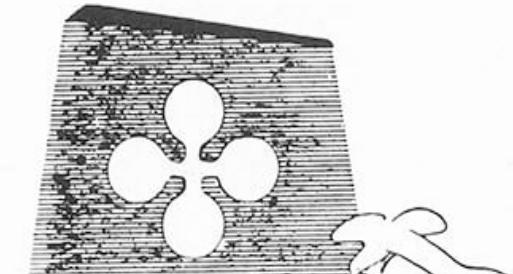
MV ΖΕΥΣ

MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ

MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ

MV ΩΚΕΑΝΟΣ

MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



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

ΒΙΡΑ	56	7841	α. Ρίο Ιανέριο 27/2 διά Βενετίαν						
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	ε. Γιοκοχώμα 27/2						
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7058	α. Ν. Όρλεάνην 28/2 διά Αφρικήν						
ΒΙΣΜΑΡ	79	16000	ε. Σορέλ 24/1						
ΒΟΜΑΡ	71	16313	ε. Χιουστον 8/2						
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	71	31464	ύπο παραλαβήν						
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	ε. Π. Καμπέλο 18/2						
ΒΟΥΑ	58	8301	α. Αύγουσταν 11/3 διά Γιβραλτάρ						
ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	ε. Πουέρτο λό Κρούζ 24/2						
ΒΥΖΑΝΤΑΙ'Ν ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	68	2757	α. Λάς Πλάμας 2/3 διά Γιβραλτάρ						
ΒΥΖΑΝΤΑΙ'Ν ΕΝΤΕΡΠΡΑΖ	61	1550	α. Τόλ Μποϊ 7/3 διά Νουσκότ						
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΩΝΑΡΧΗΣ	59	9374	δρογεί εἰς Πειραιά δόπ 5/2						
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	52095	ε. Π. ντε Μπούκ 15/3						
ΒΥΤΙΝΑ	75	14983	α. "Αματερνταν 16/3 διά Μπρούνουμπούτεκ						
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	31952	α. Παλέρμο 28/1 διά Γιβραλτάρ						
ΓΑΛΑΤΑΣ	56	9059	δ. Κωνιτόκιν 3/3 διά Μ. Θλάσσαν						
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	α. Σύρος 8/2						
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	ε. Βαλτιμόρην 7/3						
ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ Κ.	70	6441	α. Άγιον Νικόπι 23/2						
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	δ. Παναμά 27/2						
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ	76	16037	ε. Ρουέν 17/3						
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	δ. Σουέζ 20/3 διά Νταμάρ						
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝΣ	67	15421	α. Αμπέρυρον 11/3						
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	α. Λάγος 12/3						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	ε. Μελίλι 5/3						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773	α. Μαντράλ 13/2 διά Μοριουγκάδο						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13714	α. Μόντρεάλ 8/3 διά 'Άβανα						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	εις μεσογειακάς μεταφοράς						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	ε. Σουέζ 9/3						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. ΣΦΗΚΑΣ(δ.)	63	28430	εις μεσογειακάς μεταφοράς						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	60	10748	εις Κερμέκ δόπ 29/12						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	57	6508	α. Κολόμπι 16/3 διά Τζέντα						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	49	3676	εις Πειραιά δόπ 15/5/79						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	8763	δ. Σουέζ 20/2						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	α. Αμπέρεαν 15/3 διά 'Άλγεριαν						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ(δ.)	58	16605	εις μεσογειακάς μεταφοράς						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	ε. Σιδένιον 26/2 διά 'Ισπανίαν						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9067	ε. Μαπούτο 27/2						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΥΛΛΑΣ	70	18634	α. Ροζάριο 28/2 διά Μπαχ. Μπλάνκα						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	9946	α. Νιούστορ 9/3 διά Χάμπτον Ρόδς						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ε. Μαδέρα 17/3						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	δ. Παναμά 12/1						
ΓΕΩΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ	64	17487	ε. Πειραιά 1/3 διά Γιβραλτάρ						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	19061	ε. Ριγιέα 18/3						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	αργεί εἰς Πειραιά δόπ 10/1/71						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	67	16309	ε. Πόχαγκ 6/3						
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	δ. Παναμά 24/2 διά 'Εκουαντόρ						
ΓΙΑΝΙΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2895	ε. Ντακάρι 9/3 διά Καν						
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	αργεί εἰς Σακίδια δόπ 2/2						
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	ξέωθι Σάτ δλ 'Αρδην 5/2						
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	εις Ούλανδ 3/2 (έπισκεψι)						
ΓΙΑΝΝΗΣ	67	4704	ε. Κορούνα 21/3						
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	α. Σφέδ 7/2 διά 'Άλγεριον						
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	α. Χάντλαντ 23/2 διά Ν. Κορέαν						
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	57	2676	ε. Φλάμουβ Μπαιν 8/3						
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	44742	ε. Τόραντ 22/2 διά Τομρούκ						
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	ε. Μάλτα 8/3 διά Κή Σουέστ						
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19294	ε. Τζέντα 13/3						
ΓΙΑΝΝΗΣ Π. Β.(δ.)	68	80003	δ. Νιούστορ 25/2 διά Κόρ δλ 'Αμαγια						
ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΥΑΛΑΣ	70	9087	ε. Ρουέν 4/3 διά 'Ιταλίαν						
ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Μπριούμπαιν 31/1 διά Περού						
ΓΙΑΝΕΥΑΣ(δ.)	65	28945	ε. Βούρδων 19/3						
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	ε. Λίβερπουλ 11/3						
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10721	α. Χόρβρην 1/3 διά Λενίνγκραντ						
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΓΓΝΤ	67	13091	α. Λάς 'Αντελέσ 25/2 διά Γιοκοχάμα						
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	21422	α. Κακούρκαδα 5/3 διά Μιζουσίμα						
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Αρχούς 28/2 διά Αυβέρων						
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4374	α. Γόνυντα 18/3 διά Νορβηγία						
ΓΙΟΥΝΠΙΤΕΡ	52	8129	αργεί εἰς Πειραιά δόπ 13/11/76						
ΓΙΟΥΡΚΟ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	69	4025	ε. Μπορώντα 12/3						
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ	64	7435	ε. Μπρανκίλα 1/3 διά Π. ά Πίτρ						
ΓΙΟΥΡΓΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Ταρτούς 24/2						
ΓΙΟΥΡΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	α. Χιροσίμα 4/2						
ΓΙΟΥΡΚΕΜΙ (δ.)	73	1969	εις μεταφοράς 'Εκουαντόρ						
ΓΙΟΥΡΟΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Π. 'Αντελέσ 26/2 διά 'Ισπανίαν						
ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ	65	6547	δ. Π. Σαΐδ 5/3 διά Λαττάκια						
ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8846	ε. Τζένταν 12/3 διά Ίρακ						
ΓΙΟΥΡΟΣΑΝ	65	9572	δ. Σουέζ 11/3						
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	ε. Φρημάντη 8/2 διά Μπαντάρ 'Αμπας						
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	ε. Φρημάντη 10/3 διά Μπαντάρ Χομενί						
ΓΙΟΥΡΟΣΠΙΡΙΤ	59	5027	ε. Σιγκαπούρη 11/3 διά Κορέα						
ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	ε. Ν. Σουετζιντόνερ 14/3 διά 'Ισπανίαν						
ΓΙΟΥΡΟΤΣΑΜΠΙΟΝ	62	9516	ε. Χάλιφας 9/3 διά 'Άβανα						
			ΓΙΟΥΡΟΦΙΝΑ (δ.)	67	2439	εις Γουόρρι 10/8			
			ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ	66	3821	α. Λάγος 1/3 διά Σ. Πέντρο ('Ακ. 'Ελεφ.)			
			ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9289	ύπο παραλαβήν			
			ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	67	2920	ε. Ρουέν 26/3			
			ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34794	α. Κομπέ 24/1 διά 'Ινοσίμα			
			ΓΚΑΖ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	ύπο παραλαβήν			
			ΓΚΑΙ'Υ ΦΙΝΤΕΙΤΥ	56	3998	δ. Μπρούνομπουτελ 7/3 διά Λάγος			
			ΓΚΑΛΙΣΣΑ	66	12429	εις Μανζανίλα (Μεξ.) από 4/12 (ΕΠΩΛΗΘΗ)			
			ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ (δ.)	64	45855	δ. Κωνίπολιν 19/3			
			ΓΚΑΛΦ ΣΤΑΡ (δ.)	52	10607	α. Ράς Τανούρα 29/2			
			ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	ύπο παραλαβήν			
			ΓΚΙΑΚΑΣ	79	10000	α. Σιγκαπούρην 29/2			
			ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30617	α. Γιουροπόρτ 22/3 διά Μπέλφαστ			
			ΓΚΛΟΜΠΑ ΜΑΡΙΝΕΡ	58	8058	εις Μασδάου 10/2/79			
			ΓΚΛΟΜΠΑ ΤΡΕΙ'ΝΤ	60	8058	ε. Μπέλβαστ 13/3			
			ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48747	ε. Ρότερνταν 21/3			
			ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3181	ε. Μπιζέρτα 6/3			
			ΓΚΟΑΝΤ ΚΟΡΑΛ	62	9443	α. Χονοκούλού 4/3 διά 'Ισπανίαν			
			ΓΚΟΑΝΤ ΚΡΑΝΟΣ	64	7735	α. Κάνινα 19/3 διά Ντάρμπιταν			
			ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΡΙΑ	73	16439	δ. Γιβραλτάρ 29/2 διά ΗΠΑ			
			ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΓΚΑΛ	76	13036	α. Βανκούβερ 10/3 διά Μαρόκο			
			ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Ιμινχάμ 19/3 διά ΗΠΑ			
			ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	α. Μπιζέρτα 27/2 διά ΗΠΑ			
			ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	δ. Παναμά 25/2			
			ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΙ'Τ	59	2993	ε. Ντουμπάτι 20/3			
			ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	δ. Παναμά 15/3			
			ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΑΙΡΙ	72	12919	δ. Πόρταρου 19/2			
			ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΔΡΝΤ	72	12919	δ. Παναμά 3/3			
			ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	δ. Γιβραλτάρ 3/3 διά ΗΠΑ			
			ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	α. Λάγος 10/3			
			ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥ	77	14531	α. Όρλεάνην 8/3			
			ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	78	14531	ε. Μπονευεντόνια 15/2			
			ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	δ. Παναμά 8/3			
			ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	α. Φιλοδέλφεια 10/3 διά Γιοκοχάμα			
			ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ε. Χιούστον 2/3			
			ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙ'Σ	74	13036	α. Γκαλβεστον 8/2			
			ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΛΙΣ	69	11148	α. Χόγκ Κόγκ 18/3 διά Σιγκαπούρην			
			ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥ	77</td					

ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	α. Χάλιφαξ 4/2 διά Κούβα	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	εις μεσογειακά μεταν. ωρά
ΓΚΡΟΤΕΝΤΥΚ	62	7215	α. Ταυτικό 16/3 διά Κριστουμπαλ (ΕΠΩΛΗΘΗ)	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II	52	6906	ε. Πειραιά 14/3
ΓΛΑΡΟΣ (δ.)	68	90905	άργει εις Πειραιά όπω 21/4/77	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)	65	32714	α. Χιούστον 28/2
ΓΛΑΣΚΩΒΗ	68	8915	έξωθι Βομβάνη όπω 25/2	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9389	α. Ντώρμπαν 1/3 διά Περσικόν
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	Σιγκαπούρην 9/3	ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	67	10737	ε. Τοιβιταρέκια 18/3
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΛΟΥ	62	12103	έξωθι Μαντράς όπω 23/2	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	51	2198	εις Λάγος όπω 5/1
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	12948	ε. Ναγκόγια 9/3	ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΙΧΑΛΙΝΟΥ (δ.)	62	25717	ε. Φρήνορ (Μπαχ.) 11/3 διά Ν.Υ.
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	17159	ύπο παραλαβήν	ΔΗΛΩΣ	70	8825	ε. Βερακρούζ 10/3
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ	62	12040	α. Κολούμπια Ρίβερ 4/3 διά Σιγκαπούρην	ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	ύπο παραλαβήν
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΝΗ	66	22198	ε. Τζένταν 18/2	ΔΗΜΗΤΡΑ Α.	56	4828	α. Πειραιά 16/3 διά Ρουμανία
ΓΟΛΙΑΘ	62	7327	ε. Ιμινγκάν 7/3	ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8804	ε. Πειραιά 12/3
ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	δ. Γιβραλτάρ 6/3 διά Αννάμπα	ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	α. Πειραιά 14/3 διά Βόλον
ΓΟΡΓΩ	58	7061	α. Ραβέννα 1/3 διά Ταρτούς	ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	α. Κοπεγχάγην 4/3 διά Άλγεριον
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	άργει εις Πειραιά όπω 13/4/77	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	α. Χάμπτον Ρόδς 7/3
ΓΟΥΓΙΝΕΑ ΓΚΑΛΦ	54	3985	α. Π. Νουάρ 12/3 διά Μαγιούμπα	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	11362	α. Κάιρος 5/2 διά Βανκούβερ
ΓΟΥΓΙΝΤΦΡΩΣΤ	62	1427	δ. Σουέζ 2/3	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	α. Ζαλέρνο 26/3 διά Αβίλες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19261	α. Λειξόες 15/3	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ.Φ.	63	18826	α. Μουσαΐρης 6/3 διά Αυστραλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	78	19451	δ. Γιβραλτάρ 2/1/3 διά Πειραιά	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	α. Φιλαδέλφειαν 29/2 διά Βισαρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	δ. Γιβραλτάρ 20/3 διά Κωνσταντζαν	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38094	ε. Τάμπα 2/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19265	δ. Κωνιτόλιν 12/2	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	ε. Ν. Όρλεανην 7/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	δ. Γιβραλτάρ 17/1 διά Κωνσταντζαν	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ε. Καρδίτσα 17/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	δ. Παναμε 19/1	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.	63	7787	α. Αυβέρσαν 28/2 διά Τρίπ. Λιβύης
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Λιβέρπολ 14/3	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	61	9404	α. Χάμπτον Ρόδς 10/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΞ	74	19264	ε. Λισσαβώνα 9/3	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	58	2674	ε. Θεσσαλονίκη 28/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19264	α. Μπράκες 11/3 διά ΗΠΑ	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Χ.	52	2823	ύπο παραλαβήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19393	εις Ρίβερ Παρόνα 19/3	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	52	4430	δ. Π. Σαΐδ 18/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Άλ Πλάτα 12/3 διά Νεκοτσέα	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	58	3441	ε. Χιούστον 26/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ (δ.)	74	18305	ε. Νιού Χάρφες 8/3	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ζ.	56	3851	ε. Βούρδην 3/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	ε. Π. Λιμρών 2/3	ΔΗΜΟ	60	3955	ε. Αβάνα 27/2
ΓΡΟΥΒΑΙΝΤΕΡ (δ.)	75	18265	-δ. Γιβραλτάρ 19/3 διά Ρόττερνταμ	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	α. Σιγκαπούρην 7/3 διά Λάγος
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΙΛΑΝΤ (δ.)	65	35642	α. Φόρς 12/3 διά Ράς Λανούφ	ΔΗΜΟΣ ΘΕΩΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	δ. Κωνιτόλιν 19/3 διά Μαύρην Θάλασσαν
ΓΟΥΟΔΑΤΕΡ	54	4389	α. Θέουτα 25/2	ΔΙΑΚΛΗΣ	63	8877	ε. Δουνκέρκην 14/3
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	α. "Νοτ Λόντον 17/3 διά Βενεζουέλα	ΔΙΑΜΑΝΤ	58	3622	δ. Μπρούναμπούτελ 29/2
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ.	57	9312	ε. Βομβάνη 17/3	ΔΙΑΜΑΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	60	5442	ε. Μπουεναβεντούρα 27/2
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	ε. Πειραιά 25/10	ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	α. Κοστα 19/3 διά Κολόμπο
ΔΑΦΝΗ	74	19451	α. Βανκούβερ 11/3	ΔΙΑΜΑΝΤΟ	60	8414	ε. Αυβέρσηγον 20/3
ΔΑΦΝΟΣ	60	8088	α. Ν. Όρλεανην 24/2	ΔΙΑΣ	71	16379	ε. Καροϊούγκ 1/2
ΔΕΑΦΟΙ	65	20793	α. Δάντσιχ 29/2 διά ΗΠΑ	ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	δ. Σουέζ 18/3
ΔΕΜΑΡΓ	64	8226	α. Αυβέρσαν 13/3	ΔΙΦΙΦΟΒΟΣ (μ.)	64	42314	ε. Αυβέρσαν 10/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11415	ε. Βομβάνη 4/3	ΔΙΡΦΥΣ II	59	7801	δ. Μπρούναμπούτελ 6/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	ε. Κωνσταντζαν 16/3	ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	ε. Χιούστον 8/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ε. Γκουεντα 2/1	ΔΙΩΝΗ	54	2949	άργει εις Πειραιά όπω 5/10/78
				ΔΟΡΥ	54	4784	ε. Τεργέστην 14/3

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

ΠΡΟΓΣΤΑΜΕΝΟΙ

(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 ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ.
- 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

ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	α. Άλεξανδρειαν 15/3 διά ΗΠΑ	ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	ε. Ραβάννα 15/2
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	α. Χόβηνγ 14/3 διά Λένινγκραντ	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ	78	9231	α. Κελάρκ 20/3 διά Τεργεστην
ΔΡΟΜΩΝ	64	1657	ε. Βενετία 15/3	ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9135	α. Π. Έβεργκλείντς 22/2 διά Κόστα Ρίκα
ΔΡΥΣ	65	20201	α. Αμέρειραν 19/3 διά Λένινγκραντ	ΕΛΛΗΝΟΡΑ	66	9186	α. Κάντλα 2/1 διά Ταινάμπο
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	8501	δ. Γιβραλτάρ 20/2 διά Λαττάκια	ΕΛΛΗΝΟΠΟΝΤΟΣ	72	16207	δ. Γιβραλτάρ 20/3 διά Κωνσταντζαν
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	ε. Μαντράς 12/3
ΔΩΡΙΕΥΣ	58	8431	ε. Ρουέν 19/3	ΕΛΑΜΑΝΙ	66	8953	α. Κεμπλέ 20/3 διά Ιταλίαν
ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΩ	70	18662	α. Λός "Αντζελες 8/2 διά Κασσιούγκ	ΕΛΑΜΙΝΑ (μ.)	66	54857	α. Σιγκαπούρην 6/3 διά Ίνδιαν
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	δ. Π.Σαΐδ 21/3	ΕΛΑΜΠΕΑ III	69	12203	α. Τένταν 28/2 διά Γιοκοχάνα
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΙΔΗΝ	78	16326	α. Μόνπιλ 12/3	ΕΑΝΙΚΟ	54	2807	α. Αύγουσταν 12/3 διά Δυρράχιον
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΓ'ΓΜ	72	16398	ε. Τομπά 6/3	ΕΑΝΤΑΙΑ	65	8085	α. Ναγκόρια 13/2 διά Μη. "Άρες
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	α. Σιγκαπούρην 9/3 διά Περσικόν	ΕΑΝΤΕ	58	5044	α. Σεπτέμβ 12/3 διά Σουριγκάδ
ΔΩΡΟΣ	56	8772	ε. Σιγκαπούρην 26/2	ΕΑΝΩΝΑ	69	6162	α. Π. Νούρ 25/2 διά Λιμνερέβιλ
ΕΒΗ	74	15956	ε. Τομπά 6/3	ΕΑΛΟΣΑΝ	65	18111	α. Σιγκαπούρην 3/3 διά Κίναν
ΕΒΙΑ	61	10029	ε. Άμερειραν 19/3	ΕΑΛΟΥΝΤΑ	63	3387	ε. Τζιμπούτι 7/12
ΕΒΒΑΡ	76	16398	δ. Μπρούνιμποτελ 10/2 διά Άθανα	ΕΑΛΠΑΝ	67	5487	δ. Σουέζ 20/3 διά "Ακαμπα
ΕΒΡΟΣ	62	20372	ε. Ωληπανού (Ν.Υ.) 20/3	ΕΑΛΠΑΔΑ	66	9918	α. Αύγουσταν 30/11 διά Παναμά
ΕΒΡΟΣ	63	15819	α. Δάντοια 25/1 διά Τουμπαράδο	ΕΑΛΠΙΔΑ	56	8377	α. Λάς Πάλμας 14/2 διά Νιγηρίαν
ΕΔΕΣΣΑ	64	8742	α. Λόρδς "Αντζελες 19/2 διά Κασσιούγκ	ΕΑΛΠΙΣ (δ.)	58	12239	ε. Ντώρμπατον 12/3
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Κολμπό 12/3	ΕΑΛΠΙΣ	71	9885	ε. Ματάντζας (Βεν.) 15/2
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	ε. Π. Ελίζαμπεθ 27/2	ΕΑΣΑΣΚ.	56	3762	ε. Λουδάντα ώπο 1/11/77
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	62	8425	ε. Π. Κελάρια 19/3 διά Πασσιρ Γκουντάγκ	ΕΑΣΦΛΕΩ	63	4555	δ. Κων/πολίν 2/3 διά Μάρην Θάλασσαν
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	56	10405	ε. Ταρτούς 19/2	ΕΜΒΙΤΣ (δ.)	60	23144	α. Αντεν 15/3 διά Αίγυπτον
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δ.)	63	36455	δργεί εις Πειραιά ώπο 17/2/77	ΕΜΙΛΑ	58	3810	υπό παραλαβήν
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	54	7835	ε. Πειραιά 15/3	ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	εις θέσιν 19.37 Β.— 37.17 Α. 10/12
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23665	εις Σιμονούσκι 4/11	ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΚΟΜΗΝΟΣ	65	28007	υπό παραλαβήν
ΕΙΡΗΝΗ Σ.Κ.	56	5237	ε. Αννδράσιος 'Άνκορ. 5/3	ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΜΑΡΚΟΥ	60	8675	α. Μη. "Άρες 10/3 διά Νεκοτάσα
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	24698	ε. Τζιμπούτι 8/3	ΕΜΠΡΟΣ	78	9100	δ. Σουέζ 8/3
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	57	9975	ε. Θεσσαλονίκη 2/3	ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	α. Σιγκαπούρην 25/2 διά Ταιβάν
ΕΚΑΙΑΡ	63	13841	ε. Ρουέν 5/3	ΕΝΤΕΡΠΡΑΓΙΖ	57	9132	ε. Ματούτο 17/3
ΕΚΤΟΝ	62	11428	δ. Κωνιπολίν 19/3 διά Κωνσταντζαν	ΕΝΤΗΒΩΡ	57	8764	α. Κοτονό 23/2
ΕΚΤΩΡ	70	16258	ε. Βαρκελώνην 3/3 διά Λαττάκια	ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Ναγκόρια 1/3 διά "Ακασούτλα
ΕΛΑΦΙ	68	19495	ε. Σαντάντερ 1/3 διά Πρόβιτνεν	ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	δ. Γιβραλτάρ 14/2 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	α. Κουζίτ 21/2 χ. π. Μπράρων	ΕΠΟΣ	77	9786	α. Καμπέλο 11/1 διά Κιουρασόδο
ΕΛΑΓΓΑΝΗ	70	12791	α. Ντώρμπατον 2/3 διά Ν. Κορέαν	ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	63	31051	ε. Ν.Υ. 13/2
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ	66	10659	α. Βανκούβερ 11/3 διά Παναμά	ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	7447	α. Άλεξανδρειαν 20/3
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ Ι	64	10652	ύπο παραλαβήν	ΕΡΜΗΣ	72	15951	δεωθι Πόρτ "Ελίζαμπεθ 20/3
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	δ. Κωνιπολίν 14/3	ΕΡΜΗΣ	78	1250	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΝ ΠΑΠΠΑΣ	57	1962	α. Σιγκαπούρην 20/2 διά Β. Κορέαν	ΕΡΜΙΟΝΗ	73	8957	α. Τζιμπούτι 12/3 διά Ρεύνιον
ΕΛΕΝΑ	56	8939	ε. Ραβίνα 23/2	ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33986	ε. Ρότερνταν 23/3
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7672	ε. Βαρκελώνην 3/3 διά Λαττάκια	ΕΡΟΪΚ'	64	29396	δεωθι Φρίπορτ (Μπαχ) 16/3
ΕΛΕΝΗ Α.	45	3755	ε. Πειραιά 6/3 διά Θεσσαλονίκη	ΕΡΟΪΚ ΣΥΔΩΡ	57	2074	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	ε. Πειραιά 6/3 διά Θεσσαλονίκη	ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	63	12758	ε. Καζαππλάνκα 25/2
ΕΛΕΝΗ Κ.	55	4132	ε. Ταρτούς 21/2	ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	72	10194	ε. Βακαϊάδα 8/3
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	53	8985	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΣΣΕΣ	57	6021	ε. Τοτανκόγκ 6/2
ΕΛΕΝΙΑ	63	5206	ε. Ντώρμπατον 7/2	ΕΥΑ	59	11894	α. Φιλαδέλφειαν 11/3 διά Ματάντζας
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	60	8401	δ. Ντόβερ 28/2 διά Καρντένας	ΕΥΑ	73	3700	α. Αμιτζάν 2/3 διά Σάν Πέντρο ("Ακ. Ελεφ.)
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	11464	α. Μπιλάρδο 14/3 διά Πασάγγες	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	60	8717	ε. Πειραιά 3/2
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	ε. Μινάρδο 6/3	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	α. Άμερειραν 5/12 διά Άλγεριον
ΕΛΕΥΣΙΣ	65	9694	ε. Τόρρε "Ανουσιάτα 8/3	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Κ.	67	29424	ε. Ν. Όρλεάνην 12/3
ΕΛΙΑΖΑ	62	1859	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	ε. Πειραιά 13/3
ΕΛΙΚΟΝ	58	12025	δ. Παναμά 12/3	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	ε. Ταρτούς 23/12
ΕΛΙΑΖΑ (δ.)	72	15285	ε. Είβονδανθ 17/3	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	α. Κόμπε 24/2 διά Ρόττερνταμ
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	48	1989	δ. Παναμά 12/3	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.Ι.	55	8584	α. Μη. "Άρες 13/3 διά Μοντεβίδεο
ΕΛΑΚΑΝΤΙΑ (δ.)	72	1947	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΥΑΛΗ	59	7059	α. Χόβρην 4/3 διά Άλεξανδρειαν
ΕΛΑΚΙΝΑ	57	6504	α. Σούσο 2/3 διά Κωνσταντζαν	ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38304	ε. Αμβέρσαν 14/3
ΕΛΛΑΣ	77	5466	ε. Αύγουστον 20/2	ΕΥΒΟΙΤΟΣ ΓΚΑΛΑ	63	8519	ε. Γάνδην 19/3
ΕΛΛΑΣ	56	4380	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	ε. Γλασκώβην 22/3
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ε. Σιγκαπούρην 6/3	ΕΥΓΕΝΙΑ Β.	52	3312	δ. Π. Σαΐδ 13/3
ΕΛΛΕΝΙΚ Α'ΙΝΤΗΑΛ	72	8987	ε. Ν. Όρλεάνην 5/3	ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16700	ε. Λάγος 8/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΟΡ	78	17172	ε. Ν. Υ. 9/3 διά Άλεξανδρειαν	ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	59	1180	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΑΟΡΥ	56	7510	α. Π. Ελίζαμπεθ 13/3 διά Λονδίνον	ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	61	8999	ε. Μαυρικίου 5/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ	62	6846	α. Κ. Τάουν 5/3	ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	α. Ν.Υ. 14/3 διά "Ακαμπα	ΕΥΕΛΠΙΣ	51	3210	α. Ράς όλ Καθημητ 1/2 διά Σουέζ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΣΠΛΑΟΡΕ	78	17172	α. Φιλαδέλφειαν 12/3 διά Ν.Υ.	ΕΥΗ Α.	67	14569	ε. Αδελάΐδα 4/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕ'ΤΟΡ	78	17172	ε. Ξενώθ Βούργαρη 11/3	ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Φρημάντη 27/2
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	δ. Σουέζ 15/3	ΕΥΘΑΛΙΑ	70	12873	α. Λάς Πάλμας 19/3 διά Σαβόνα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	8927	α. Σμυρνα 12/3 διά Χάμπτον Ρόδες	ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Ρεσίφε 8/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	61	7293	ε. Ντώρμπατον 19/3	ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	α. Μη. "Άρες 18/2 διά Άθανα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΚΕ'ΤΟΡ	72	8987	ε. Αλεξανδρειαν 21/3	ΕΥΠΛΟΙΑ	68	16005	ε. Κόμπε 6/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	α. Λισσαράβια 8/3 διά Μούρπο	ΕΥΠΟ ΓΟΛΙΗΒ	61	12351	α. Ντεμερόρα 14/3 διά Τρίνινταντ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	62	6659	α. Τάγκα 10/3	ΕΥΠΟ ΜΑΙΡΗ	57	10687	α. Λάς Πάλμας 26/2 διά Π. Χάρκουρτ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	α. Τεργεστην 18/3 διά Ντώρμπαν	ΕΥΠΟ ΣΕΥ'ΥΛΟΡ	60	10611	ε. Τής 19/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	71	10327	α. Κορίν 16/3 διά Ν.Υ.	ΕΥΡΙΔΙΚΗ	57	4949	δ. Παναμά 1/2
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	δ. Γιβραλτάρ 13/3 διά Καβάλα	ΕΥΡΗΠΟΣ	56	2672	α. Αλεξανδρειαν 16/3 διά Τουρκίαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	ε. Ντώρμπατον 17/3 διά Ν. Όρλεάνην	ΕΥΡΥΑΛΗ	71	5298	εις Βόσπορον ώπο 27/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	α. Ν. Όρλεάνην 12/3 διά Βιρττούτον	ΕΥΡΥΛΟΣ	73	10713	ε. Τένταν 13/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΥ'	62	6846	α. Τζένταν 13/3	ΕΥΡΩΝΗ ΙΙ	59	8222	ε. Ρόττερνταν 12/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΩΡΙΤ	57	7063	α. Μούρπαδα 2/3 διά "Ακαμπα	ΕΥΤΕΡΗΝΗ	60	8242	α. Λισσαράβια 26/1 διά Λουάντα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	α. Ήράκλειον 26/2 διά Σαβάννα	ΕΥΤΕΡΗΝΗ	55	7632	ε. Ρουέν 11/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	α. Σαβάννα 13/3 διά Βαλτιμόρην	ΕΥΤΥΧΙΑ	65	1593	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510	α. Μούρπαδα 18/3 διά Λονδίνον	ΕΥΧΑΡΙΣ	65	10344	ε. Τάδνα 11/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	ε. Καλκούτα 20/2	ΕΦΑΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	58	9963	ε. Π. Χάρκουρτ 14/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	α. Πειραιά 15/3 διά Θεσσαλονίκην	ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57186	α. Οζάκα 9/3 διά Άθανα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΗΘ	72	10327	ε. Ρίβερ Μισισιπάπην ώπο 10/3	ΕΦΗ	61	3840	δ. Γιβραλτάρ 17/3 διά Φρίπορτ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	α.Κ. Τάουν 20/3	ΕΦΗΜΑΡ	57	8677	α. Αλεξανδρειαν 17/3 διά "Αρχόντας
				ΕΦΗΦ	55	5008	εις μεσογειακάς μεταφοράς

PHONES: 675-4321, 323-0064

TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:

"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO.

PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Δουνκέρκην 20/3 διά Χάρην
ΖΑΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Λάς Πάλμας 21/2 διά Κωνστάντζαν
ΖΑΝΑΝ ΟΤΟ Α.	59	9830	μετωνομάσθι «ΦΙΣΚΑΡΠΤΟ»
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	ε. Λονδίνον 14/3
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ.(δ.)	65	34501	ε. Π. όφ Σπαίνη 21/2 (έπισκευαι)
ΖΕΑ	60	3325	προσήρ. εις Κέφκεν (Τουρκία) 29/1
ΖΕΑ ΣΙΑΒΕΡ	53	4994	α. Παρανύχουα 1/3 διά Ισπανίαν
ΖΕΑ ΣΚΑΪ'	58	4169	ε. Τρίπολι Λιβύης 26/2 διά Βεγγαζήν
ΖΕΥΣ	60	11687	ε. Πειραιά 15/3
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	δ. Κωνίτον 16/3
ΖΙΝΙ	76	11348	α. Σύρος 5/3 διά Δυτ. Αφρικήν
ΖΙΡΙΑ	71	4635	δ. Π. Ελιζαμπέθ 7/3
ΖΥΓΟΣ	76	19166	δ. Κωνίτον 5/3
ΖΩΡΖ	65	4323	ε. Πειραιά 8/3
ΗΒΗ	79	15200	α. Γκήλογκ 14/1 διά Ρωσίαν
ΗΓΚΛ	52	2674	δ. Σούεξ 14/3
ΗΛΙΑΣ	47	3575	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	60	14591	α. Ναγκόγια 29/2 διά Λός Αντζελες
ΗΛΙΑΣ Κ.	64	18123	ε. Ριό Γκράντη 4/3
ΗΛΙΟΣ	62	10750	α. Ν. Ορλέανην 23/2
ΗΝΙΟΧΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	70	2708	εις άκτοπλοικάς μεταφοράς
ΗΝΙΟΧΟΣ ΕΞΠΡΕΣ II	67	2926	εις άκτοπλοικάς μεταφοράς
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15420	ε. Ήστχαι 2/3
ΗΡΑ	79	15200	α. Αμβέρσαν 1/3 διά Χιούστον
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723	δ. Γιβραλτάρ 20/3 διά Λεονδίνον
ΗΡΑΚΛΗΣ	53	5691	ε. Μπάραρ 16/3
ΗΡΩ	65	23390	ε. Στρουμπάλ 5/3
ΗΣΤΓΟΥΙΤ'ΝΤ	68	10625	ε. Γάνδην 18/3
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	δ. Παναρά 12/3 διά Ισπανίαν
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	δ. Παζάλ 18/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ	73	44746	ε. Χάμπτον Ρόδδ 4/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΩΞΑ (δ.)	77	76088	α. Ζουετίνα 7/2 διά Καύμαν "Αιλ.
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	14545	ε. Ριό Γκράντη 7/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	14545	δ. Σούεξ 18/3 διά Ντουμπάι
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.)	68	52400	α. Τής 4/2 διά Σ. Ράιντην Πόιντ
ΘΑΝΑΣΗ Σ. (δ.)	65	32060	α. Κουίντερα 14/2 διά Π. Μπαγιούβρα
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	8484	ε. Ρουέν 7/3
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	α. Μπροτώ 13/3 διά Πόλμ Μπήτς
ΘΑΣΟΣ Α'ΙΑΛΑΝΤ	76	9444	α. Ταγκαρουάραμας 12/3 διά Μέρσευ
ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ.	58	9585	α. Αμπιτζάν 27/2 διά Ντακάρ
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	α. Σίλκαν 22/2 διά Σουερμπάνια
ΘΕΚΟΣ	78	16354	δ. Θέρανται "Αιλ. 18/3 διά Σιγκαπούρην
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	α. Σακάντια 25/2 διά Κόπτε
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	19674	α. Πόρτλαντα (Με.) 5/3
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33663	ε. Πόρτ "Αρβουρ 8/3
ΘΕΟΔΟΡΩΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10750	α. Θέσσαλη 7/2 διά ΗΠΑ
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10630	ε. Χούλ 22/3
ΘΕΟΔΗΠΤΟΣ	65	41672	α. Δουνκέρκην 8/3 διά Χάμπτον Ρόδδ
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	α. Μιζουδίμα 23/12 διά Κέδρος "Αιλ.
ΘΕΟΜΗΤΟΡ	67	29711	δ. Κωνίτον 19/2 διά Κωνστάντζαν
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	50556	ε. Ράς Τανόρα 28/2
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	10591	α. Στεττίνιον 14/2 διά Νορβηγίαν
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24740	ε. Χάμπτον Ρόδδ 23/2
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	61	9378	ε. Κολόμπο 20/3
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	57	9153	α. Μπεντι 8/12
ΘΕΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	α. Λάς Πάλμας 20/3 διά Μπ. "Αύρες
ΘΕΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Ντώρμπαν 26/2 διά Τζακάρτα
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	22156	α. Χάβρην 13/3 διά Μόμπιλ
ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	ε. Σαβάννα 29/2 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΘΕΡΙΣΟΣ	62	3244	εις Σέτε από 9/2/79
ΘΕΡΜΑΙ'ΚΟΣ	58	9882	α. Σαντάντερ 29/2 διά Μη. "Αύρες
ΘΕΡΜΑΙ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10460	ε. Ροζέριο 9/3
ΘΕΡΜΟΠΥΑΙ (δ.)	55	8992	ε. Πάρτηντον 21/3
ΘΕΡΜΟΠΥΑΙ II (δ.)	55	8998	ε. Ριό Ιανέριο 12/3
ΘΕΤΙΣ	74	35513	α. Αυβέρσαν 21/3 διά Ν. Ορλέανην
ΘΗΡΑ	55	2741	α. Πειραιά 18/3 διά Κωνστάντζαν
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	14100	α. Λίβερπουλ 6/3 διά Κή Γουέστ
ΘΗΣΕΥΣ	74	3735	εις Πειραιά από 5/12
ΘΗΣΕΥΣ	56	2651	εις Πειραιά από 1η. (επισκευαι)
ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	εις Πειραιά από 1η. (επισκευαι)
ΘΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	51417	α. Γιουροπόρτ 25/2 διά Μεθίλ
ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	48935	α. Τής 22/3 διά Μάγκοταν
ΘΙΡΑΣΙΑΝ ΝΑΝΑ	62	9455	ε. Πειραιά 11/3
ΘΙΡΑΣΙΑΝ ΣΙΡΛΕΑ'Υ' (δ.)	63	33924	α. Π. ο Πιέρ 9/3 διά Ν. Υ.
ΘΙΡΑΣΙΑΝ Σ.Α.	58	11201	α. Πειραιά 15/3 διά Ντακάρ
ΘΙΡΑΣΙΑΝ Κ.	61	14032	α. Πρόβιντενς 27/2 διά Έλλαδα
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15806	ε. Μπάχια Μπλάνκα 9/3 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΙΑΠΕΤΟΣ	63	16320	δ. Παναμά 6/3
ΙΑΣΩΝ	70	11498	ε. Βρέμην 20/3
ΙΖΑΜΠΕΑ	78	60653	α. Βαρκελώνη 16/3 διά Σκικντά
ΙΖΩΜΠΕΑ	57	9745	ε. Κοσίν 26/2
ΙΘΑΚΗ	68	9066	δ. Άντοφαγκάστα 1/3 διά Τοκοπίλα
ΙΘΑΚΗ ΣΥ'ΛΟΡ (δ.)	59	12299	ε. Αγ. Φραγκίσκον 13/3 διά Λός Αντζελες
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	4261	α. Φρημάντη 11/3 διά Μαύρην Θάλασσαν
ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	δ. Σάντος 2/3 διά Βικτώρια
ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	ε. Ν. Ορλέανην 11/3
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	α. Μπαρανκίλα 2/3 διά Καρθαγένην
ΙΛΕΝΑ	76	16267	α. Αύγουσταν 22/2
ΙΛΙΟΝ ΧΟΟΥΤΙ	62	8501	υπό παραλαβήν
ΙΝΓΚΑ	58	3860	α. Λέρνακο 18/3 διά Αλεξάνδρειαν
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	δ. Σούεξ 21/3
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ	77	10710	ε. Σιγκαπούρην 13/3
ΙΝΤΕΡΑΚΤΙΒΙΤΥ	57	10207	ε. Σιγκαπούρην 21/2
ΙΝΤΕΡΧΑΡΜΟΝΥ	53	3646	δ. Σούεξ 6/3 διά Ερυθρόν Θάλασσαν
ΙΝΟ	54	6050	α. Συγκαπούρην 26/2 διά Β. Κορέν
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	δ. Σούεξ 21/3 διά Τζένταν
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΤΕΡ (δ.)	65	30571	α. Γένοβα 12/3 διά Γιβραλτάρ
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	6482	α. Ναγκόγια 1/3 διά Πουνταρένας
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'	58	4585	ε. Μαπούτο 29/2
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	ε. Ν. Ορλέανην 12/3
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	εις Πειραιά από 7/1/79 (έπισκευαι)
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Όρισταν 28/1 διά Μιζουράτα
ΙΠΠΟΑΥΤΟΣ	72	7006	α. Σιγκαπούρην 3/3
ΙΡΑΝΤΑ	57	4893	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	α. Μαπούτο 16/2 διά Λάς Πάλμας
ΙΡΙΣ	54	6042	α. Ελεσμερ Πόρτ 20/3 διά Κ. Τάουν
ΙΡΙΣ	72	4999	α. Ν. Ορλέανην 4/2 διά Σαπέλε
ΙΣΜΗΝΗ	68	4204	υπό παραλαβήν
ΙΤΑΛΙΑ	46	6727	α. Βαλτιμόρην 11/3 διά Ν.Υ.
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	δ. Π. Σαΐδ 8/3
ΙΩ	58	7230	ε. Λισαβόνα 14/3
ΙΩΑΝΝΑ ΣΙ	79	5800	δ. Γιβραλτάρ 8/1 διά Π. ο Πίτρ
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	ε. Χιούστον 24/2
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Λεϊσεος 20/3
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	α. Σέτε 8/3 διά Σούεξ
ΙΩΑΝΝΗΣ	63	8380	α. Λός Αντζελες 9/3 διά Μανζανίλο
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	εις Λατάκια από 6/12
ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	52	1454	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	α. Αυβούργον 4/3 διά Αργεντινήν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	ε. Αλεξάνδρειαν 26/2
ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	55	8799	ε. Π. Σαΐδ 25/2
ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	68	44646	ε. Σιγκαπούρην 20/3
ΙΩΝ	71	11506	α. Μόμπιλ 7/3 διά Χιούστον
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	α. Ν. Ορλέανην 1/3
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30301	α. Γκλάνταν 18/3 διά Ισπανίαν
ΚΑΒΑΚΟ	53	5326	έργει εις Χαλκίδα από 28/11/78
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	α. Αλγκεθίρας 6/3 διά Κή Γουέστ
ΚΑΒΟ ΑΡΤΕΜΙΔΙ	59	11540	ε. Στεττίνον 21/3
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ	67	10365	α. Τζένταν 29/2 διά Μπαντάρ Αμπάς
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10365	ε. Τσιταγκόνη 18/3
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	α. Γιβραλτάρ 16/3 διά Ρουέν
ΚΑΒΟ ΚΑΜΠΑΝΟΣ (δ.)	56	12780	ε. Π. ντέ Μπούκ 15/3
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	α. Πουέν α Πίτρ 9/2
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	ε. Πειραιά 18/3
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12653	α. Ν. Ορλέανην 11/3 διά Κένυα
ΚΑΒΟ ΞΙΦΑΣ	61	21305	ε. Πειραιά 12/3
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12609	α. Τζένταν 23/2 διά Ίραν
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	α. Πειραιά 21/12 διά Ιταλίαν
ΚΑΘΩΡΙΝ (δ.)	60	13335	ε. Ρότερντρα 20/3
ΚΑΘΩΡΙΝ	63	8895	ε. Σάφι 13/3
ΚΑΘΩΡΙΝ Λ.	70	16285	α. Μόζι 20/2 διά Φιλιππίνες
ΚΑΙΤΗ	65	23391	ε. Βαλτιμόρην 8/3
ΚΑΛΑΜΟΣ	56	2299	ε. Σάρπινες 13/3

AEGEAN OCEANIC S.A.

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

ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	ε. Πιούπινο 19/3	ΚΕ'ΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	δ. Παναμά 23/2
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑ'Υ	60	4240	α. Κ.Τάσον 20/3	ΚΕ'ΙΠ ΜΑΝΔΑΡΙΝ	72	10990	α. 'Άλεξανδρειαν 11/3
ΚΑΛΙΣ ΣΤΑΡ	60	4240	α. 'Ωκλαντ 12/3 διά 'Ισπωνίαν	ΚΕ'ΙΠ ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ'	71	9964	α. Ρότερνταμ 30/1 διά Μουρμάνοκ
ΚΑΛΛΗ	57	8778	α. Τέρνταν 22/2 διά Μπάραν	ΚΕ'ΙΠ ΠΡΑΪΝΤ	73	8927	α. Μελβούρνην 4/3 διά Κίναν
ΚΑΛΛΙΔΡΟΜΟΣ	71	4295	α. Πειραιά 10/3 διά Καθάλα	ΚΕ'ΙΠ ΡΙΟΝ	71	9229	α. Γιοκοχάμα 8/3 διά Λ. 'Αντζελες
ΚΑΛΛΙΞΕΝΟΣ	60	9959	α. Σιγκαπούρην 30/1	ΚΕ'ΙΠ ΣΤΡΟΒΙΛ	58	13700	ε. Π. 'Ειάζαμπεθ 21/3
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	76	16432	δ. Παναμά 15/2	ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	δ. Κωνίπολιν 19/2 διά Μαύρη Θάλασσαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	68	4706	εις Ρίο Χάινα από 1/9/79	ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	58	8656	α. Μαπούτο 17/3
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	α. Γιοκοχάμα 18/2 διά Λός 'Αντζελες	ΚΕΝΤΜΑ	78	9231	α. Σ. Πέντρο ('Ακ. 'Ελ.) 19/2 διά Χάιφα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΙΟΥ	71	9074	ε. Ν. 'Ορκεάνη 11/3	ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	8780	ε. Βουβάνην 1/3
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	α. Σ. Τζών 15/2 διά Κούμπα	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	59	24333	ε. Λ. 'Αντζελες 28/2
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	55	6216	άργει εις Πειραιά από 23/8/77	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	58	3708	α. 'Άλεξανδρειαν 18/3 διά Ρουμανίαν
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	12331	α. Μάλαγκα 18/3 διά Δότερνταμ	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	41	1580	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ	69	4267	α. Κοπέρ 8/3 διά 'Αλγέριον	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΓΟΥ'ΙΝΤ	70	13907	α. Αύγουστα 10/3 διά Μανφρεντόνια
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	α. Κοπέρ 4/3 διά 'Αλγέριον	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΗ	78	10700	δ. Σουέζ 12/2 διά Μη. 'Αμπας
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	εις λουστάν από 1/9/77	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	α. Μπιλμπάσ 18/2 διά 'Αβδάνα
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (δ.)	59	13022	ε. Μπαρμπάντος 4/3	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	α. Κεμπέκ 19/2 διά Κούμπα
ΚΑΛΥΨΩ	69	5997	δ. Κωνίπολιν 16/3 διά Μ. Θάλασσαν	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	55	4060	ε. Τρίπολην (Λιβύης) 14/3
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	54	5526	α. Λάς Πόλμας 7/3	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'ΙΣ	58	3825	α. Π. Σάιδ 19/3
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Βαλαρού 11/3	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	59	5857	ε. Λιβύρνο 17/3 διά 'Άλεξανδρειαν
ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.)	58	11926	δ. Παναμά 5/3	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΣΗ	53	3524	α. Π. Σάιδ 19/3
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	α. Ρεάθε 12/3	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	53	3577	δ. Κωνίπολιν 19/3 διά Κωνσταντζαν
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	α. Μαντράς 19/3 διά Καλκούτα	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3993	δ. Σουέζ 11/3
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	δ. Κωνίπολιν 10/3 διά 'Οδησσον	ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	α. 'Άλεξανδρειαν 10/3
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	ε. 'Αστντόν 16/3	ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	α. Ρεάθε 2/3
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	α. Λάς Γκουέλ 27/2	ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870	δ. Γιβραλτάρ 28/1 διά ΗΠΑ
ΚΑΠ ΜΠΟΝ	65	5263	α. Τενέριφη 7/3 διά Λάγος	ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	33445	δ. Γιβραλτάρ 11/2 διά Βιρτζόν διλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ ΥΛΩΝΑΣ	57	2707	ε. Κάλιαρι 19/3	ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	α. Δουνκερκήν 19/3 διά Τυνιδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	62	4576	δ. Γιβραλτάρ 11/3 διά 'Οράν	ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	ε. Σάντα Φε 14/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΙΟΣ	77	10459	ε. Σιγκαπούρην 12/3	ΚΙΓΚΣΟΝΟΡ	64	17050	α. Γιοκοσούκα 9/3 διά Λ. 'Αντζελες
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	α. Πενσαρόδα 27/2 διά 'Άλεξανδρειαν	ΚΙΚΑ	70	16196	α. Όλμπαν (Άνσι.) 11/3 διά Ρωσιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ ΙΙ	73	9219	ε. Λιβύρνο 14/3	ΚΙΚΗ	57	9723	ε. Μπιρράρην 16/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	δ. Σουέζ 22/3	ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΙΟΥ	67	11174	δ. Θέρσταιν διλ. 5/3 διά Μπριούπαιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24686	α. Μπάχη. Μπλάνα 11/3 διά 'Ιράν	ΚΙΚΜΟ ΣΤΟΡΚ	58	8322	ε. Μονρόβια 20/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	59	11147	α. 'Οζάκα 24/2 διά Ναχόντκα	ΚΙΜΩΔΟΣ	59	12180	ε. Γένοβη 9/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	68	15355	ε. Τερνάτον 10/3	ΚΙΜΩΔΟΣ	64	7891	ε. Μοντεβίδεο 13/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	ε. Τσάρλεστον 14/3	ΚΙΤΣΑ Σ.	58	5770	α. Μαντράς 11/3 διά Σεύχελες
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ	77	8746	α. Καράτος 7/3	ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	α. Σαντάνα 18/2 διά Μανάους
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Λ. (δ.)	62	39169	α. Νέπολιν 19/3 διά Σιντι Κρέιρ	ΚΛΑΡΙΤΑ	59	5024	ε. Θεσσαλονίκη 28/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	ε. Μπάρων 13/3	ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	α. Μάλαγκα 14/3 διά Καστέλον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΕΥΛΑΣ	58	9724	α. Κολόπου 5/3 διά Μπαχρέν	ΚΛΑΥΔΙΑ	66	9854	ε. Ντάρμπιαν 24/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	ε. Σιγκαπούρην 20/3	ΚΛΑΥΓ'ΝΤΦΕΡΘ	64	4128	α. Βρέστην 1/2 διά Κούβαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΟΣ	68	23372	δ. Κωνίπολιν 15/3	ΚΛΕΑΝΟΗΣ	76	16366	δ. Γιβραλτάρ 15/3 διά Κή Γουεστ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048	δ. Παναμά 11/3	ΚΛΕΙΩ Κ.	58	8791	εις Ταρτούς 23/12
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	α. Ρουέν 21/2 διά ΗΠΑ	ΚΛΕΟΠ (δ.)	62	6262	α. Βρέμην 14/3
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	10884	ιδέ «ΡΙΟ ΒΙΚΤΟΡΥ»	ΚΛΕΟΠΑ Κ.	59	21187	ε. Κολόμπο 15/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΙΝ	67	13858	υπό παραδοθήν	ΚΛΕΙΔΑ Ζ.	63	34358	α. Ρ. Σουκέρ 11/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΑΥΠΤΗΣ	63	5296	ε. Ραβέννα 16/2	ΚΛΕΩΝ (δ.)	59	16063	α. Αμοτερνταμ 15/3 διά Ν. Όρλεάνην
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΡΕΦΟΣ	57	8766	εις Μπακούτης από 19/10	ΚΟΜΑΡΑ	56	5645	α. 'Άλεξανδρειαν 7/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	19019	ε. Τεργυστήν 24/2	ΚΟΜΜΕΝΣΜΕΝΤ	59	5684	δ. Παναμά 27/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	δ. Παναμά 6/3 διά 'Ισπωνίαν	ΚΟΜΕΤ	72	9824	α. Σύρον 29/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ	76	37841	α. Ναγκόνγα 9/3 διά Λός 'Αντζελες	ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Αδελαΐδα 20/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩΜΟΣ	69	9731	α. Βαρκελώνη 3/1 διά Ταρτούς	ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10034	ε. Π. Σάιδ 14/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩ	62	3144	ε. Π. Δελ 16/3	ΚΟΝΙΤΣΑ	75	34298	ε. Αμβούργον 18/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΓΝΟΣ	66	9806	α. Μόμπιλ 9/3 διά Ντουμπάτη	ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. 'Αντζελες 27/2 διά Γιοκοχάμα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	α. Ντράμη 6/2 διά Καράτοι	ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. Ρότερνταμ 24/1 διά Σέβεν διλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	13531	α. Σάφι 6/3 διά ΗΠΑ	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219	α. Αμοτερνταμ 19/3 διά Χάνποντον ρόδς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΗΣ	61	9350	ε. Χάιδα 14/3	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	δ. Γιβραλτάρ 14/3 διά 'Αλιτσεφάκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	α. Ν. 'Ορλεάνην 12/3 διά Πολωνίαν	ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Αμβούργον 27/2 διά Τουμπαράδο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	60	9163	δ. Ρότερνταμ 2013 διά 'Αμεριζούργον	ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	68	22838	δ. Ρίτσαρντς Μπάιν 6/3 διά Ιταλίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	76	123648	ε. Ρότερνταμ 27/2 διά Πειραιών	ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	εις Πούλα υπό συμπλήρωσην
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	α. Αμπου Ντάμη 19/3 διά Τζένταν	ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΙΟΥΤ	70	24693	δ. Κωνίπολιν 9/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13388	α. Λάς Πόλμας 3/2 διά Λένινγκραντ	ΚΟΝΚΡΝΤ (δ.)	66	42164	α. Εάκροβος ρίβερ 17/2 διά Λομέ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖΑ	66	19595	α. Γκήλογκ 29/1 διά Ρωσίαν	ΚΟΝΚΡΝΤΙΑ ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	δ. Γιβραλτάρ 8/3 διά Νέαν Ύόρκην
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (δ.)	70	15098	α. Κοραμάδη 17/3	ΚΟΝΚΡΝΤΙΑ ΙΟΝ.	63	7484	α. Λ. Πάλμας 15/3 διά Γένοβα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΑΧΙΛΗΣ	69	9038	ε. Σιγκαπούρην 13/3	ΚΟΝΚΡΝΤΙΑ ΛΑΓΟ	61	5005	α. Πειραιά 20/3
ΚΑΡΑ'ΙΣΚΑΚΗΣ	65	16903	ε. Ταλκαρούνδο 9/3	ΚΟΝΚΡΝΤΙΑ ΤΑΡΕΚ	58	6480	α. Νέαν Όρλεάνην 6/3
ΚΑΡΑΠ	65	11940	α. Κόμπη 6/3 διά Χροσίμα	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΤΑΤΖ.	57	11912	δ. Ρότερνταμ 12/3
ΚΑΡΕΝ	76	4617	α. Σάφι 12/3 διά Λάγος	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΦ	62	10451	ε. Γάνδην 16/3
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	δ. Π. Σαιδ 21/3	ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	4211	α. Μελβούργον 15/3 διά Χόγκ Κόγκ
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΙΦ	64	3885	δ. Παναμά 3/3 διά Εργνικόν	ΚΟΡΙΝΘΙΩΣ	59	10914	ε. Νταμάδη 14/3
ΚΑΡΙΝΑ ΒΑΤΗΣ	73	23688	α. Λός 'Αντζελες 29/2 διά Κασσιούρι	ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	ε. Σουέζ 22/3
ΚΑΡΙΝΑ	67	41914	ύπο παραδοθήν	ΚΟΡΖΑ'ΙΡ	62	15000	ε. Γένοβα 8/3
ΚΑΡΙΝΑ	56	4870	ε. Λάγος 6/3	ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	α. Τζένταν 24/2 διά Μπάραν
ΚΑΡΙΟΒΑ	75	29314	ε. 'Ανναπόλις 'Ανκορ. 10/3	ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	64	34921	δ. Παναμά 14/3
ΚΑΡΟΙΝΑ	66	5881	ύπο παραδοθήν	ΚΟΣΜΙΚ	48	1594	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΡΟΙΝΑ Π.	73	13324	ε. Σιγκαπούρην 3/3 διά Τζένταν	ΚΟΥΗΝΗ ΣΗ	55	4565	δ. Κωνίπολιν 12/2 διά Κωνσταντζαν
ΚΑΡΟΣ	47	8288	εις Πειραιά διπό 29/5/78 (άργει)	ΚΟΥΗΝΙΖΥ	60	9423	α. Καλκούτα 2/3 διά Σιγκαπούρην
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	α. Κολούμπια Ρίβερ 6/2 διά Κίνα	ΚΟΥΜΟΥΛΟΥΣ	50	7392	α. Λομπίτο 16/11 διά Λουάνταν
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Σάντος 12/3	ΚΡΑΝΤΩΡ	47	1534	εις Πειραιά 8/9
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ε. Μπαντρά 24/2	ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6084	ε. Χάρκουρτ 15/3
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2466	ε. Ρότερνταμ 22/3	ΚΡΕΙΤΖ' ΧΑΡΡΥ	57	2013	α. Χάρτελεπούλ 12/3 διά Καλκιρί
ΚΑΡΥΣΤΟΣ	78	5080	ε. Γιβραλτάρ 14/3 διά Καναδά	ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1788	ε. Σεβίλην 17/3
ΚΑΣΟΣ	76	14983	δ. Γιβραλτάρ 13/3 διά ΗΠΑ	ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	61	3866	ε. Μοντεβίδεο 6/3
ΚΑΣΟΣ	56	3105	άργει εις Χαλκίδα από 31/7/79	ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΕ'ΙΜΠΥ	66	35724	τέσ 'ΜΙΝΟΡΙΣ ΧΟΟΥΠ'
ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15125	ε. Ρεντί 7/3	ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	3914	δ. Σουέζ 16/2 διά Μπάραν
ΚΑΣΤΡΟ	68	30294	ε. Αύβερσαν 28/2	ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	α. Κόμπη 8/3 διά Μπουσάν
ΚΑΣΤΩΡ	65	1225	α. Μασαλάδη 12/3 διά 'Ισκεντερούν</				

ΚΥΠΡΟΣ (δ.)	69	119666	ε. Κολόμπο 20/3	ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Σαβάννα 6/3 διά Λάγος
ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	α. Τακοράντι 28/2 διά Κορκουμπίν	ΜΑΝΙΑ	68	2918	δ. Γιβραλτάρ 20/3 διά "Αμπερντήν
ΚΥΡΑ	63	10032	δ. Σουέζ 11/3 διά Κολόμπο	ΜΑΝΙΝΑ III	61	6309	ε. Βούμπαν 17/3
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	26493	ε. Σύρον 4/3	ΜΑΝΟΣ Π.	69	2967	ε. Λοιρέ 1/3
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	α. Μονρόβια 22/2 διά "Αμπιτζάν	ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	δ. Γιβραλτάρ 27/2 διά Π. Σάδι
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ	63	13092	ε. Σουδίμπα 7/3	ΜΑΝΟΥΛΑ	63	2589	ύπό παραλαβήν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	α. Τενερίφη 13/3 διά Μη. "Άυρες	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	2987	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε.	66	8943	α. Τακοράντι 26/2 διά "Αμπιτζάν	ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ	77	16267	α. Ντάρμπαν 20/3 διά Ν. "Ορλεάνην
ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑ	52	2178	ε. Μονφαλκόνε 9/2	ΜΑΝΤΩ Ι. (δ.)	72	17432	ε. Ντουντι 19/3
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	55	4850	ε. Τεργυστίνη 13/2	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Βανκούβερ 16/2
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ	77	9879	ε. Σιγκαπούρην 11/3 διά Τζένταν	ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ	71	9372	α. "Αμπου Ντιμπι 15/3 διά "Αύστραλιαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	67	10327	ύπό παραλαβήν	ΜΑΟΥΝΤ ΘΡΥΣ	68	18525	α. Ρίτσαρνς Μπαιν 5/3 διά Ρότερνταμ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ.	60	6808	α. "Αμβέρσαν 13/2 διά "Άλγεριον	ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Σαρζάχ 22/1 διά Μπάραν
ΚΩΣ	56	3129	α. Λιβύρον 21/8 διά Πειραιά	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	77	19678	α. Βανκούβερ 8/3
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	9084	α. Κοστι 28/2 διά Σιγκαπούρην	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	δ. Παναμά 12/3 διά Ρωσίαν
ΚΩΣΤΑΣ	60	1995	ε. Τοιμιτάβεκα 21/3	ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	68	57204	α. Νάρβικ 20/3 διά Δουνκέρκην
ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	εις Θεάνην 37.28 Β. — 42.08 Δ. 8/2	ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Ρότερνταμ 29/2 διά ΗΠΑ
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	δ. Γιβραλτάρ 28/2 διά Φλώιρηγκ	ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	δ. Σουέζ 9/12
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΣ	61	13271	ε. "Άλεξανδρεια 23/12	ΜΑΡΑΘΩΝ	60	3838	ε. Πειραιά 27/2
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Βαλτιμόρειον 11/3 διά Ρουμανία	ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΙΤΙΚ	62	8967	α. Λός "Αντζελες 25/2 διά Νικήμα
ΚΩΣΤΗΣ	54	4878	ε. "Άλεξανδρειαν 15/3	ΜΑΡΑΚΑΝΤΑ (δ.)	69	99279	ξέωθι Ντουμπάι 29/2
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	ε. Καλδό 12/2
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΟΗΣ	65	14088	α. Κολούμπια ρίβερ 5/3 διά Μεξικόν	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	α. Κιουρασόδο 18/3
ΛΑΓΚΑΔΑ	76	5915	α. Ταρτούς 12/2	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	ε. Νέαν "Ορλέανην
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ'	68	4350	α. Πειραιάδ 16/3 διά Χαλκίδα	ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	α. Νέλσον 27/2 διά Ισπανίαν
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ	68	4350	α. Φόνες 7/3 διά Ντιγκυπού	ΜΑΡΗΣ ΧΑΝΤΣΜΑΝ	72	40626	α. Χάμπτον ρέδς 9/3
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	α. "Άμβερσαν 19/3 διά "Άλγεριον	ΜΑΡΙ	74	8925	ε. "Ελινινποργκ
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	ε. Βαρκελώνη 17/2	ΜΑΡΙ	58	4222	α. Χάρην 10/3 διά Πειραιά
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	α. Λάγος 4/3 διά Βραζιλίαν	ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ε. Κωνστάντζαν 1/3
ΛΑΙΤΩΝ	66	2794	ε. Κάλιαρι 7/3	ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	α. Τερνέστην 7/2 διά Μπάνιας
ΛΑΙΤΩΝ ΦΩ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΑ	65	15765	δ. Παναμά 8/3
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	εις Πειραιά 24/2 (έπισκεψια)	ΜΑΡΙΑ	70	9101	ε. Νταμάρι 14/3
ΛΑΚΥ	56	8660	δ. Σουέζ 10/3	ΜΑΡΙΑ	59	5379	ε. Φόνες 12/3
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	α. Κοτονά 5/2 διά Κούβα	ΜΑΡΙΑ	57	3513	α. Μπιλιμπό 17/3 διά "Άλγεριον
ΛΑΚΩΝ	69	8825	δ. Παναμά 14/3	ΜΑΡΙΑ	60	3458	ε. Πειραιά 14/3
ΛΑΚΩΝΙΚΗ (δ.)	65	34185	δ. Παναμά 2/3	ΜΑΡΙΑ Α.	62	3199	ε. Κιοτζά 29/2 διά Βεγγαδήνη
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	78	11162	ε. "Άλεξανδρεια 20/3	ΜΑΡΙΑ Γ.Δ.	74	15938	ε. Κωνίτολιν 4/12 διά Βατουμι
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩΤΗΣ	62	8819	ε. Έσπερος 8/3	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	60	6978	ε. Νέαν "Ορλέανην 13/3
ΛΑΝΚΑΣΤΕΡ	58	4949	ε. Γλασκώβην 16/3	ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΙΑΙΝΑ Σ.	68	1599	δ. Σουέζ 20/3 διά Σ. "Αραβίαν
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	α. Ν. "Ορλέανην 28/2 διά Αιθερπούλ	ΜΑΡΙΑ ΖΑΒΕΛΛΑ (δ.)	64	33058	ε. Σιγκαπούσην 29/2 διά "Ινδονησίαν
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	εις Σπέτζι 20/2 διά Σκικντα	ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ε. Μαντράρις 13/3
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	α. Λ. Πόλμας 14/3 διά Νοβρωσίσκην	ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	α. Μασσαλίαν 22/1
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8816	ε. Άμπιτζαν 24/2	ΜΑΡΙΑ Λ.	58	5746	α. Ντακάρ 6/1 διά Κούβα
ΛΕΔΕΑ	63	17879	δ. Κωνίπολιν 25/2	ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ε. Γένοβα 24/1
ΛΕΤΙ'Κ ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	α. Καράτοι 17/3	ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	υπό παραλαβήν
ΛΕΑΔΑ	59	5379	ε. Ταγγέρην 27/2	ΜΑΡΙΑ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑ	62	14027	δ. Βόσπορον 1/3 διά Ρουμανία (Έβυθ.)
ΛΕΝΑ	61	9191	ε. Γιβραλτάρ 11/3	ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	α. Μίλερ Μπαι 7/3 διά Πόρσγκρουν
ΛΕΝΤΟΥΔΗΝ ΚΙΚΗ	63	8427	ε. Λομπίτο 29/2	ΜΑΡΙΑ ΖΥΑ	67	9365	ε. Γένοβα 25/1
ΛΕΝΤΟΥΔΗΝ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	61	8627	ε. Μοντρός 2/2	ΜΑΡΙΑ Π.	65	1484	α. Μπαγνόν 5/3 διά ΗΠΑ
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	ε. Τεργυστήν 1/3	ΜΑΡΙΑ ΠΙΑΣΣΕ	59	2722	ε. Καζαμπλάνκα 8/3
ΛΕΣΧΗ	65	2411	α. Λ. Πόλμας 5/3 διά Π. Χάρκορπ	ΜΑΡΙΑ ΣΟΦΙΑ	61	9068	δ. Κωνίτολιν 4/3
ΛΕΥΘΕΡΟ	62	14027	α. Κολόμπιτο 23/1 διά Κουντάλορε	ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙ'Θ (δ.)	66	42799	α. Ντάρμπαν 19/3 διά ΗΠΑ
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	ε. Ριο Ίανερο 10/3 διά Σ. Σεμπάστιαν	ΜΑΡΙΑΜ (δ.)	66	41477	ε. Τζένταν 4/3
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	δ. Π. Σαΐδ 11/3	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Καλδό 15/2 διά Ταλάρα
ΛΕΩΝ	75	15684	ε. Μανιά 16/3	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	62	14047	Ιδε «ΜΑΡΙΑ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑ»
ΛΕΩΝ	72	2311	ε. Τεργυστήν 12/3	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	78	5700	εις Πειραιά 21/1 (έπισκεψια)
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Μπάραν 28/2	ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν.Α.	62	11229	α. Τζένταν 16/3 διά Ντά ές Σαλάμ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Αίλιας Γκραίν 22/3 διά "Άργυρη Τέρρη	ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	α. Σάντος 11/3 διά Βούμπαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	α. Πειραιά 15/3	ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ	57	5176	άργει εις Πειραιά από 19/2/78
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	δ. Γιβραλτάρ 18/3 διά κίνα	ΜΑΡΙΒΙ	62	23805	α. Λισσαβόνα 6/3 διά Χάμπτον ρέδς
ΛΗΓΚ	61	8658	α. Κουβέτι 17/3 διά Κολόμπο	ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ	62	10892	α. Μορμουγκάδο 21/3 διά Κωνστάντζαν
ΛΗΔΑ	63	8566	δ. Γιβραλτάρ 20/3 διά "Ειβονμαουθ	ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Γ.	52	1145	α. Ριγέκα 29/2 διά Μάλτα
ΛΗΔΑ II	(%)	% = -	δ. Σουέζ 22/3	ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Κοπεγχάνην 15/3 διά Κάροχαμ
ΛΗΜΝΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	78	5722	εις Π. "Άλεγκρες από 27/5/77	ΜΑΡΙΕΒΑ	67	3953	α. Πειραιάδ 3/3 διά Χαλκίδα
ΛΗΤΟ (δ.)	67	44646	α. Νέαν "Ορλέανην 22/2	ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Τενερίφη 5/3 διά Σάντος
ΛΙΒΟΡΝΟ	51	4633	άργει εις Πειραιά από 13/2/76	ΜΑΡΙΕΤΤΑ	50	2166	ύπό παραλαβήν
ΛΙΖΑ	52	4995	α. Πειραιά 20/3 διά Βιρτζίνια	ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	α. Πειραιά 18/3 διά Λιβύην
ΛΙΛΗ Χ. (δ.)	53	3723	α. Ισκεντερόν 24/2 διά Λεμεσόν	ΜΑΡΙΚΑΤ	60	6235	α. Βρέμην 4/3 διά Τρίπολιν
ΛΙΛΙΑΝ	67	48719	α. Φόρα 14/3 διά Ράς Λάνουφ	ΜΑΡΙΚΕΑΝΑ (μ.)	71	7235	α. Τουρμπάνον 5/2 διά Γιοκοχάμα
ΛΙΜΑΣΟΛΑΣ (δ.)	69	104008	ε. Μιταγίδην 15/3	ΜΑΡΙΑΝ Λ.	68	14569	δ. Κωνίτολιν 9/3 διά Μαύρην Θάλ.
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	ε. Φρήπορτ (Μπαχ) 10/3	ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (δ.)	68	67558	α. Πειραιά 18/3 διά Τουρκίαν
ΛΙΝΑ	66	2975	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	ε. Σάντοβαλ 14/1
ΛΙΝΔΟΣ	62	11034	α. Τζένταν 27/2	ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	75	14523	Ιδε «ΠΕΤΡΟΣ Β.» ως μετων.
ΛΙΝΚ ΛΟΒ.	62	8937	α. Σιγκαπούρη 26/2 διά Χό—Τοϊ—Μίχν Σίτυ	ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	75	14523	δ. Σουέζ 21/3
ΛΙΝΚ ΤΡΑΣΤ	61	6950	α. Πούραδ 1/3 διά Π. Τζέντιλ	ΜΑΡΙΝΑ Π.	65	19566	α. Αύγουσταν 26/2 διά Ν. "Ορλέανην
ΛΙΝΚ ΦΑΙΗΘ	60	8420	ε. Καράτοι 18/3	ΜΑΡΙΝΑ Π.	61	7638	α. Σαβόννα 15/3 διά Κατάνια
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	61	8951	ε. Σιγκαπούρη 7/3	ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	65	36066	α. Πειραιάδ 33/3 διά Ιταλίαν
ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4770	α. Λομπάτο 8/12 διά Μοχαμέντες	ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	α. Σακάντιες 27/2 διά "Αμβούργον
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	ε. Α'λεξανδρειαν 20/3	ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	α. Μορμουγκάδο 3/3 διά Ισπανίαν
ΛΙΨ	68	9650	δ. Παναμά 12/2 διά "Άλγερια	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	ε. Λ. "Αντζελες 19/2
ΛΟΓΙΑΙΔΑ	69	9045	α. Κολόμπιτο 17/3 διά Σιγκαπούρην	ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	ε. Αργτροσάν (Ν. Α'στ) 7/3
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	δ. Σαΐδ 1/3 διά Χόγιαντερ	ΜΑΡΚΑΛΑΝ	68	14771	α. Τζένταν 6/3
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	α. Καζαμπλάνκα 3/3	ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Χέν Πόντ 13/3 διά Ισπανίαν
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	δ. Π. Σαΐδ 18/3	ΜΑΡΚΟΣ	69	2932	ε. Σπέτζια 5/3
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ε. Σαΐδαν 4/3	ΜΑΡΚΟΣ Μ.Φ.	62	9979	α. Λισσαβόνα 15/3 διά Ρουέν
ΛΟΥΣΗ	52	4755	α. Μορπάδα 8/3	ΜΑΡΠΑΙ (δ.)	59	20827	α. Βαρκελώνη 16/3 διά Γένοβα
ΛΟΥΣΙΟΣΙΟΣ	73	63287	ε. "Αμβέρσαν 23/2 διά Χόμπτον ρέδς	ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Βανκούβερ 25/2
ΛΟΥΣΥ	74	16006	ε. "Αμβέρσαν 12/3	ΜΑΡΟΥΚΟ	57	8899	α. Στεττίνον 15/3 διά Λάγος
ΛΥΔΙΑ	74	9712	α. Σ. Ναζάρι 13/3 διά Καζαμπλάνκα	ΜΑΡΣ	48	3368	άργει εις Χαλκίδα από 1/11/78
ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Λεμεσόν 19/3 διά Θεσσαλονίκην	ΜΑΡΤΙΝΑ	58	4414	ε. Λονδίνον 23/3
ΛΥΡΑ	67	41914	ε. Χάμπτον ρέδς 13/3				

ΜΕΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	εις Ρ. Ιανέριο ύπό συμπλήρωσιν	ΜΟΛΙΣΤΑ	74	33073	α. Αματερνταν 15/3
ΜΕΛΑΝΟΥ Κ.	63	6460	α. Ντώριμαν 9/3 διά Λάγος	ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)	69	47958	α. Φρημάντλ 29/2 διά Μπαντάρ Μασάρ
ΜΕΛΙΝΑ	66	1599	α. Αμβέρσαν 11/3 διά Σετουμπάλ	ΜΟΜΠΙΛΙΣΗ (μ.)	67	54502	ε. Λαμπούαν 18/2
ΜΕΛΙΤΗ	75	35489	ε. Ν. Όρλεάνην 12/3	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Άγυουστα 12/3 διά Σιντι Κρέρ
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ε. Τόκιο 27/2	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	56	12355	α. Σιλικατ 19/1 διά Τζακόρτα
ΜΕΛΠΟ	60	8497	εις Πειραιά 30/11 (έπισκεψι)	ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	α. Κοκούρα 21/2 διά Ν. Όρλεάνην
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	ε. Άρούμπα 26/11	ΜΟΣΚΑ	57	2926	ε. Πειραιά 5/3
ΜΕΛΤΕΜΙ II	63	9269	ε. Ρουέν 18/3 διά Ιταλία	ΜΟΣΧΑ Δ	56	8823	α. Δρέπανον 15/2 διά Νιγηρία
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	δ. Βατιμόριον 6/3 διά Βίσμαρ	ΜΟΥΑΤΙ ΦΡΟΣΤ	58	4037	α. Καζαμπλάνκα 9/3 διά Ρωσία
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	δ. Λαττάκιον 29/1	ΜΟΥΝΤΣΤΕΡΑΙ' ΝΤΣ	60	9365	ε. Εωθι Ν. Μαγκαλόρε (ΕΠΩΔ)
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	ε. Καζαντάνκα 19/3	ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Μπόγουντ 11/3 διά Βερακρούζ
ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	63	12407	ε. Πειραιά 1/3	ΜΠΑΖΙΑ III	65	18459	α. Τενερίφη 20/3 διά Μη. Αύρες
ΜΕΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙ'Ζ	57	10389	ε. Γιβραλτάρ 27/2 διά Κωνστάντζαν	ΜΠΑΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	1599	ε. Σετουμπάλ 17/3
ΜΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	66	9826	δ. Μπρουνόμπούτελ 3/3 διά Λάγος	ΜΠΑΑΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	60	6158	ε. Φρινπόρτ (Μπαχ) 2/3
ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	72	9218	δ. Μπόγουντ 6/1	ΜΠΑΡΑΧΟΝΑ	68	10016	α. Νέαν Όρλεάνην 29/2
ΜΕΝΤ ΦΡΗΖΕΡ	61	6124	δ. Π. Σάδι 11/3	ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	α. Κοκούρια πίβερ 23/2 διά Ιαπωνίαν
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΠΙΕΡ	62	14483	α. Μόδι 3/3 διά Ακαπνά	ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12270	ε. Ν. Όρλεάνην 7/3
ΜΕΝΤΚΕΙΤ'Π	62	9092	δ. Γιβραλτάρ 22/3 διά Λονδίνον	ΜΠΙΑ	75	7246	α. Τρίπολιν (Λιβύης) 13/3
ΜΕΝΤΜΑΡΕ	55	3883	δ. Π. Σάδι 14/3	ΜΠΙΑΝΚΑ	53	6000	α. Λ. Πάλμας 19/2 διά Π. Χάρκουρτ
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΠΙΕΡ	62	11940	ε. Τζένταν 13/3	ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4485	ε. "Αντεν 16/3
ΜΕΝΤΣΤΑΡ	62	11082	ε. Βενετία 4/3 διά Ελλάδα	ΜΠΛΑΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	ε. Βουβάνην 3/3
ΜΕΝΤΤΖΟΥ'	57	3709	δ. Παναμά 19/2	ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΕΡΑΚΗΣ	75	28082	ε. Αλεξάνδρειαν 19/3	ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ'	58	8547	μετων. «ΜΠΛΟΥ ΛΑΪ - ΟΝ»
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ Α'ΙΣ	62	1524	δ. Π. Σάδι 12/3	ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ'	51	2967	εις Τέρα 4/1/78
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΦΡΙΟ	61	1399	δ. Κωνιόπολιν 3/3 διά Οδρεσόν	ΜΠΟΥΣ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	72	3621	α. Ντούμπιδι 20/3 διά Καρπάτοι
ΜΕΡΚΙΟΥΡ	62	9951	ε. Τιμόπολις 11/1 διά Ταλάρα	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-			
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	ε. Τής 22/3	PANTZA (δ.)	64	32756	α. Ν. Όρλεάνην 3/3
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	69	17485	ε. Σουέζ 18/3	ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	α. Καρβαγένην 14/3
ΜΕΣ. ΑΝΑΤΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	ε. Όκλαντ 21/3	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	Μόμπιλ 27/1 διά "Άλγεριον
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17355	α. Φρήπορτ (Μπαχ) 5/3 διά Κιουρασό	ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	α. Αμβέρσαν 22/3 διά Λορέ
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	α. Ρεοίφε 18/2	ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	α. Π. Σάδι 21/3
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	α. Πούλο Μπρούκομ 15/3 διά Μπελάβαν	ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥΓ'ΙΣ	54	6103	δουνκέρκην 30/1 διά Φλώσιγκ
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	δ. Θέρανταν διά 21/2 διά Αυστραλίαν	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	ε. Μ. Καμπούς 15/3
ΜΕΣ. ΛΑΜΠΙΣ (δ.)	72	17355	α. Νεπάλον 18/3 διά Μελίλι	ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	6267	α. Αμβέρσαν 20/3 διά "Άλγεριον
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17355	ε. Ρεοίφε 11/3	ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	α. Π. Πάλμας 14/3
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17485	ε. Αύγουστον 13/3	ΜΠΡΑΒΟΕΞΠΟΡΤΕΡ	77	3827	ε. Ν. Όρλεάνην 24/2
ΜΕΣ. ΟΡΗΜ (δ.)	72	17355	α. Πούλο Μπρούκομ 20/3 διά Ν. Ζηλανδία	ΜΠΡΑΒΟΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	59	4026	ε. Γκουνιακάλ 29/2
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17355	α. Πούλο Μπρούκομ 18/3 διά Ινδονησίαν	ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΪ'	69	2979	α. Νορεούντιπον 3/3 διά "Άλγεριον μετων. «ΜΙΝΟΡΙΣ ΛΑΚ»
ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17355	α. Πούλο Μπρούκομ 2/3 διά Τίμα	ΜΠΡΕΝΤΑ	69	13053	α. Σάροχ 15/3
ΜΕΣ. ΤΟΛΗ (δ.)	65	51412	α. Μπέλγικομ 10/3 διά Ινδονησίαν	ΜΠΡΗΖ (μ.)	64	35082	ε. Χάμπτον ρόδος 11/3
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	δ. Παναμά 11/3	ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	α. Ντώριμαν 12/2 διά ΗΠΑ
ΜΕΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ	60	7896	ε. Σιγκαπούρην 9/3	ΜΥΚΑΛΗ II	77	16267	ε. Βενετία 20/3
ΜΕΤΕΩΡΑ	79	43957	δ. Σάρος 15/3 διά Αύγουστον	ΜΥΚΗΝΑΙ II	54	5240	ε. ΜΥΚΗΝΑΙ 2/3
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	ε. Τιμόπολις 2/ διόπτην	ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Πειραιά 20/3
ΜΗΑΟΣ IV	53	3429	ε. Ν. Όρλεάνην 25/2 διά Αρούμπα	ΜΥΡΝΑ	58	4954	δεωθι Ντώριμαν 4/3
ΜΗΑΟΣ V	54	3724	δ. Σουέζ 19/3	ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5511	ε. Μπαρμπιάντος 13/3
ΜΗΑΟΣ Α'ΙΑΝΤ	79	10991	ε. Αλεξάνδρειαν 3/2	ΜΥΡΤΙΑ	63	3499	εις Πειραιά 23/9/79
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	ε. Αμπούργον 21/3	ΜΥΡΤΙΑ Β.	67	5113	α. Τάραντα 6/3 διά Δάντοις
ΜΗΤΕΡΑ ΣΤΕΛΛΑ	54	15119	δ. Γιβραλτάρ 9/3 διά Γαλάται	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	α. Αμβέρσαν 22/2 διά "Άλγεριον
ΜΙΛΕΝΑ Α.	45	3401	ε. Κυνίπολιν 26/12	ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	α. Σιγκαπούρην 28/2 διά Λάγος
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9081	ε. Σιγκαπούρην 15/2	ΜΥΣΤΡΑΣ	63	21329	ε. Τενερίφη 17/3
ΜΙΜΙ (δ.)	65	38294	ε. Ν. Όρλεάνην 28/2				
ΜΙΜΗ Μ.	76	3964	μετων. «ΑΣΙΑΝ ΚΑΙΠΠΕΡα				
ΜΙΜΟΖΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	57	5288	α. Κ. Τάουν 19/3 διά Ρεύμιον				
MINA	67	12843	δ. Μπρούνομπούτελ 9/3				
MINERVA	57	4365	α. Βενετία 5/3 διά Μπαρέτα				
MINI ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	α. Ν. Όρλεάνην 9/3				
MINI ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	δργει εις Πειραιά 9/8/78				
MINI ΛΑΙΤΝΕΡ	71	1598	δ. Παναμά 5/3				
MINI ΛΑΙΤΟΝ	70	1582	δ. Χιούστον 28/2				
MINI ΛΑΙΤΟΝΕΣ	72	1563	ε. Μπαλιμπότα 21/2				
MINI ΛΑΙΤ	70	1587	ε. Ν. Όρλεάνην 26/2 διά Μπράουνοβιθ				
MINI ΛΑΚ	69	1595	ε. Πειραιά 9/2 διά Ιταλίαν				
MINI ΛΑΜΑ	70	1591	ε. Π. όφ Σπαϊν 3/3				
MINI ΛΑΜΠ	70	1590	α. Κίγκοτον 11/3 διά Τόμπα				
MINI ΛΑΝΣ	69	1569	α. Λαττάκιο 4/2				
MINI ΛΑΝΤ	70	1592	α. Μπρακίλα 8/3 διά "Αγ. Δομίνικο				
MINI ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	α. Κατάνια 22/2 διά Λαττάκια				
MINI ΛΑΠ	70	1592	ε. Πειραιά 10/3				
MINI ΛΑΡΚ	69	1582	δργει εις Πειραιά από 18/10/78				
MINI ΛΑΣ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάνην 8/3				
MINI ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	α. Μονάδαν 17/2 διά Τοιτσιριβίτοι				
MINI ΛΕΙΤ'ΜΠΟΡ	71	1563	α. Προύκρερο 29/2 διά Λαράρς				
MINI ΛΕΙΤ'	70	1582	α. Πειραιά 26/2 διά Τούρκια				
MINI ΛΕΙΤΗΣ	69	1570	α. Θέστα 15/2 διά Ν. Όρλεάνην				
MINI ΛΗΓΚ	70	1592	δ. Παναμά 8/3				
MINI ΛΗΝΤ	70	1592	α. Σπέτζια 26/2 διά Λαττάκια				
MINI ΛΗΝΤΣΕΝΤ	74	1578	ε. Χιούστον 12/3				
MINI ΛΗΦ	71	1581	α. Βίλμποκτ 26/2				
MINI ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σπέτζια 4/3 διά Μεσσαλίαν				
MINI ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	ε. Τζένταν 6/3 διά Γκιάδων				
MINI ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	δ. Παναμά 14/3 διά Μπουεναβεντούρα				
MINI ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Κατάνια 8/2				
MINI ΛΙΝΤΟ	71	1564	α. Κατάνια 28/2 διά Λαττάκια				
MINI ΛΙΦΤ	70	1582	ε. Μπιζέρτα 19/3				
MINI ΛΙΟΥΦ	71	1583	ε. Πόρτα Καστρί 27/2				
MINI ΛΟΤ	71	1584	ε. Χιούστον 5/3				
MINI ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	δ. Παναμά 9/3				
MINI ΛΟΥΜ	74	1577	ε. Ντεμεράρα 12/3				
MINI ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ε. Αλεξάνδρειαν 19/3				
MINI ΛΟΥΣ	71	1594	ε. Ν. Όρλεάνην 4/3 διά Ντεμεράρα				
MINI ΛΥΜΦ.	75	1578	ε. Χιούστον 12/3				
MINI Α.Δ.	71	1594	ε. Ντεμεράρα 1/3				
MINI ΔΟΝΤ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάνην 11/3				
MINIΣΗ	63	1151	ε. Σπέτζια 12/3 διά "Άλγεριον				
MINΟΡΙΣ ΧΟΟΥΠ	66	35724	α. Λ. "Αντέλες 10/3 διά Φούκουγιάδα				
MINΤΕΝ	64	4776	ύπο παραδοθήν				
MINΩΣ	75	28082	δ. Κωνιόπολι 14/1				
MINΩΤΑΥΡΟΣ	57	4535	ε. Σύρου 12/3				
MIRAMAR (δ.)	56	8590	α. Καρθάγενην 12/3 διά Βαλένθια				
MIRENE	68	4998	ε. Μπουεναβεντούρα 19/2				
MIS ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Ρ. Γκράντε 23/2 διά Σάντος				
MΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛΑ	74	28082	ε. Ρότερνταν 6/3 διά Αζόρες				
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	3861	δ. Κωνιόπολι 14/1				
ΜΙΧΑΗΛΑ (δ.)	65	28313	ε. Σύρου 12/3				
ΜΙΧΑΗΛΑ Κ.	54	4265	ε. Σιγκαπούρην 9/3				
ΜΙΧΑΗΛΑΚΗ Λ.ΕΜΟΣ (δ.)	71	113522	ε. Τζεμέπλ Ντονέ 16/3 διά Σ. Κρουσά				
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Μάλτα 27/2 διά Γιβραλτάρ				
ΜΙΧΑΛΑΗΣ (μ.)	72	55204	ε. Ν. Όρλεάνην 5/3				
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	δ. Μπρούνομπούτελ 11/3 διά Βίσμαρ				
ΜΙΧΑΛΗΣ	61	10532	α. Πειραιά 11/2 διά Κωντάντζαν				
ΜΙΧΑΛΗΣ</							

ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	δ. Παναμά 18/2	ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ	66	3941	προσήρ. 28.10. B — 15.25. Δ 2/9
ΝΙΚΟΣ	47	7654	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΣΕΑΝΟΠ	64	10349	ε. Τζαρόπα 23/2
ΝΙΚΟΣ	53	7283	ύπο παραλαβήν	ΟΥΑΓ'Τ ΡΟΟΖ	60	7504	ε. Ν. Μαγκαλόρε 19/3
ΝΙΚΟΣ	55	2303	α. Σάρπης 16/3 διά Λιβύρον	ΟΥΑΓ'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ Α.	56	8362	α. Καλκούτα 19/3 διά Σιγκαπούρην	ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	α. Πειραιά 16/2
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	α. Ράς ές Σιδέρη 11/3 διά Τεργυδότην	ΟΥΓ'ΝΣΤΟΝ	70	15579	ε. Ταρτούς 21/2
Ν. Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	δ. Γιβραλτάρ 10/3	ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	δ. Παναμά 22/2
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	δ. Π. Σάδι 15/3	ΟΥΡΑΝΙΑ Κ	63	15377	ε. Παλέρμο 19/3
ΝΙΚΟΣ Μ.	54	1931	α. Ν. Όρλεάνη 24/2 διά Ρόττερνταμ	ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞ	50	1796	εις Κόρντιφ 26/8/77
ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	α. Νίκαια 14/2 διά Μπετζάνα	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	εις Π. Σάδι 14/3/77
ΝΙΚΟΣ Π.	58	3385	α. Σάν Πέντρο ('Ακ. Ελ.) 25/2 διά Σινές	ΟΥΡΑΝΟΣ	55	4763	εις Σιγκαπούρην 15/6/78
ΝΙΚΟΤ	67	3315	ε. Γάνδην 17/3	ΟΥΧΕΝΦΕΛΣ	59	10363	α. Νεόπολιν 8/3 διά Πιούμπινο
ΝΙΚΥ	58	9087	εις Π. Σάδι 10/2/79	Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	α. Λ. Άντζελες 23/2 διά Κασιοπούγκ
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	ε. Βοστώνη 3/2 διά "Αρούμπα	ΠΑΙΑΝ	60	9317	ε. Σαλίνα Κρους 28/2
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	ε. Κριστούπατλ 7/3	ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052	ύπο παραλαβήν
ΝΟΝΙ	68	5430	α. Λάρνας 11/3 διά Ντουάρλα	ΠΑΛΑΔΙΑ	65	9054	α. Ν. Όρλεάνη 6/3
ΝΟΡΦ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	εις Άλεξανδρειαν 11/4/78	ΠΑΛΑΜ Β. (δ.)	58	21489	α. Π. ντε Μπούκ 6/3 διά Ιταλίαν
ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ'	66	25820	ε. Άλεξανδρειαν 17/3	ΠΑΛΑΜ ΤΡΕΥ'ΝΤΕΡ	63	5149	ε. Μαυρίκιον 19/1
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	ε. Μπαχρέν 16/3	ΠΑΛΑΜΙΣ	58	7695	α. Τσαμασίνα 13/3 διά Κ. Τάουν
ΝΟΡΦ ΧΑΐ'ΝΕΣ	62	15110	ε. Π. Καμπόλι 21/2	ΠΑΛΑΜΥΡΑ	58	7945	ε. Λαγος 5/3 διά Ρ. Ιανέριο
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	ε. Ριο Ίανεριο 1/3	ΠΑΝ ΑΥΡΑ	62	2750	ε. Σπέτζια 19/3
ΝΟΤΑ Κ	70	6235	ε. Σιγκαπούρην 27/3	ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	10163	ύπο παραλαβήν
ΝΟΤΗΣ	55	5096	δ. Π. Σάδι 6/3	ΠΑΝΑΓΗ Κ.	59	8953	δ. Σουέζ 2/3
ΝΟΤΗΣ	55	3956	εις Αμπιτζάν 4/9	ΠΑΝΑΓΙΑ	68	10000	ε. Σιγκαπούρην 16/2
ΝΟΥΦΑΡΟ (δ.)	60	16491	ε. Κριστούπατλ 7/3	ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ	63	10318	α. Δουνκέρκην 25/2 διά Λάγος
ΝΤΑΛΙΑ Α	45	3487	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	ε. Σιγκαπούρην 18/3 διά "Ιράν
ΝΤΑΜΙΑΝ	64	6460	α. Λ. Πάλμας 30/1 διά Λάγος	ΠΑΝΑΓΙΑ Π	68	8718	ε. Άλεξανδρειαν 17/2
ΝΤΑΝΙΕΛ	67	3868	α. Λάργος 22/2 διά Κ. Πάλμας	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΑ	59	2670	α. Νίκαια 22/2 διά Τζιτζελί
ΝΤΑΝΟ ΑΛΕΚΟΣ	58	9028	ε. Πειραιά 19/2	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η	71	3646	ε. Σάν Πέντρο ('Ακ. Ελ.) 3/3
ΝΤΑΝΟ ΑΝΤΙΚΑΙΕΙΑ	58	7396	α. Αθαληπρόγκ 10/3 διά Μούρμανακ	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	58	8764	α. Τοιβατάβεκια 3/3 διά Λάγος
ΝΤΑΝΟ ΣΤΑΡ	59	10609	ε. Μασσαλίων 21/3	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ	66	13015	α. Καράτοι 17/3
ΝΤΑΝΟ ΤΡΕΥ'ΝΤΕΡ	61	13054	ε. Γλασκώβην 22/12	ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16207	α. Σηπτέλι 8/2
ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ Ι	47	2193	ε. Καράτοι 17/3	ΠΑΝΑΓΟΥΛΙΚΟΝ	60	7688	ε. Άλεξανδρειαν 19/3
ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ ΣΕΥΛΩΡ (δ.)	58	11486	ε. Νέαν Ύφρην 8/3	ΠΑΝΓΚΡΙ ΙΙ	70	2995	α. Πόρτ Τόρρες 11/3
ΝΤΑΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.)	61	22256	ε. Αμορέντον 19/3	ΠΑΝΔΩΡΑ	61	10873	α. Φριτόδουν 4/3 διά Μπορτιώ
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΓ'ΝΤ	74	14523	ε. Χιούστον 28/2	ΠΑΝΕΑ	66	4156	ε. Ελεούμερ Πόρτ 18/2 διά Λάγος
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	ε. Π. Νουάρ 4/3 διά Βαλτιμόρην	ΠΑΝΘΕΟ	67	3870	ε. Πειραιά 10/3
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	ε. Λάργος 7/3	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Λινκόλν 20/12
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	ε. Μόμπιλ 5/3	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	α. Σύρου 8/3 διά Κωνσταντίναν
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	ύπο παραλαβήν	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	60	3840	δ. Σάδι 30/1
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	63	7700	ε. Λαττάκια 28/2	ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΪΜ (δ.)	64	33642	α. Γένοβα 16/3 διά Μπάνιας
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13092	ε. Φιλαδέλφειαν 11/3 διά Τόκιο	ΠΑΝΣΕΠΤΟΣ	64	7537	δ. Γιβραλτάρ 18/3 διά Μαντράς
ΝΤΕΝΙΣ Μ	59	6134	ε. Καράτοι 17/3	ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ	74	14790	ε. Ρότερνταμ 5/3
ΝΤΕΝΙΣ Β	51	3952	εις Όκλου 6/12	ΠΑΝΤΑΝΑΣΑΣ	49	1849	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΗΦΑΐ'ΑΝΤ	60	19988	α. Π. Ελίζαμπεθ 18/2 διά ΉΠΑ				
ΝΤΙΚΙΝΤΥ	57	8485	α. Ν. Όρλεάνη 6/3				
ΝΤΙΝΑ ΝΕΝΤ	54	5251	ε. Χόγκ Κόγκ 18/3				
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	37670	α. Κόρπους Κριστί 7/2				
ΝΤΙΝΤΙΕΡ	62	6981	α. Π. Νουάρ 12/3 διά Σ. Πέντρο ('Ακ. Ελ.)				
ΝΤΟΔΑΛΥ	59	8588	α. Ν. Μαγκαλόρε 24/2 διά Ραγκούν				
ΝΤΟΔΑΛΥ	55	4887	α. Ριγκέα 2/3 διά Τριπολίν				
ΝΤΟΔΑΦΙΝ	55	2472	άργει εις Πειραιά 15/5/77				
ΝΤΟΔΑΦΙΝ II (δ.)	59	12463	ε. Τέρρε 23/2				
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	6980	α. Αρχούς 14/3				
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΝΤΟΝΑ ΜΑΝΟΥΕΛ	61	9922	α. Βενετία 12/3 διά Καστηλάνκα				
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	70	17782	α. Μπέλεμ 4/3 διά Πούντο Κόρντον				
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	α. Τζιμπούτι 12/3 διά Σουφραπόνια				
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17782	α. Αρούμπα 28/2				
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. Σιγκαπούρην 16/3 διά Τοιταγκόκ				
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	ε. Κόρπου 8/3				
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	α. Γένοβα 13/3 διά Σουδίτινα				
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	ε. Φός 15/3				
ΝΥΜΦΗ Κ	66	22260	α. Αμερέσιαν 22/2 διά Νέαν Όρλεάνην				
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976	α. Ν. Όρλεάνην 18/2				
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	δ. Π. Σάδι 17/3				
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	63	11120	α. Αρχεία 19/2 διά Ρακολάντα				
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΒΙΡΤΣΟΥ	78	19364	ε. Κακογάδα 6/3				
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	10834	δ. Σουέζ 5/3 διά Μόντρεαλ				
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΡΕΐΤΖ	72	20512	δ. Γιβραλτάρ 5/3 διά Χιούστον				
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡΣΠ	78	19344	ε. Σουόδαν 13/3				
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	21883	ε. Λένινγκραντ 12/2				
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΕΐ'ΝΤΕΝ	72	20510	α. Αγ. Βικέντιον 10/2 διά Ινστόν				
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΝΕΤΣΙΝΥ	78	19346	α. Ριγκέα 24/1 διά Ν. Όρλεάνην				
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΕΣΤΙΖ	78	19364	α. Φριμάντα 17/3 διά "Ιράν				
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤ	72	20510	α. Χιούστον 5/3 διά Σάντο Μάρτα				
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	79	19343	ε. Μπαντάρι 11/2				
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	56	4380	α. Π. Σάδι 13/3				
ΟΛΥΜΠΙΑΝ	62	10981	ε. Πειραιά 19/1 (έπισκευα)				
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	επόπαραθήν				
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	α. Πειραιά 17/3 διά Λάρυμνα				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	ε. Σιγκαπούρην 8/3 διά Περσικόν				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	64	38598	ε. Σετούμπα 6/3				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	65	38607	α. Παλέρμου 29/2 διά Γιβραλτάρ				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	ε. Νέαν Ύφρην 9/3				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	ε. Χάρμπον ρόδη 6/3				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΐ'ΝΜΠΟΟΥ (δ.)	75	43744	ε. Ντουσμάτι 3/2 διά Ρ. Τανούρα				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Ζουετίνα 28/2 διά Φιλαδέλφειαν				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	δ. Π. Σάδι 14/3 διά Ρωσίαν				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΥΟΥΠ	73	15478	δ. Κωνιόπολις 23/2 διά Νοβερωσίσκων				
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ	62	2649	ε. Τρίπ. Λιβύης 11/3				
ΟΛΥΨΙΑ	72	11946	ε. Ντουμάτι 19/3				
ΟΜΑΛΟΣ	57	8833	εις Πειραιά 6/3/78				
ΟΜΕΡ	58	2556	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1879	ε. Μασσαλίων 8/2/78				
ΟΝΕΣΤΥ	76	10858	α. Τζένταν 13/12 διά Μπάραν				
ΟΝΗΣΙΔΙΟΣ	63	24992	α. Αμερέσιαν 2/3				
ΟΝΤΕΤΤΕ	60	4089	α. Ντεμερά 27/2 διά Τρίνινταν				
ΟΡΑΐ'ΟΝ	63	14595	εις Μη. Αύρες 8/3 (έπισκευα)				
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Γκήλογκ 7/3 διά Σιγκαπούρην				
ΟΣΕΑΝ	62	10530	ε. Λίβερπολι 16/3				
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	ε. Πιουρόπολι 13/3 διά Κωνσταντίναν				
ΟΣΕΑΝ ΓΚΛΟΡΥ .							

ΠΗΑΕΥΣ .	66	23706	ε. Πειραιά 19/2		ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .	57	8532	δ. Π. Σάδι 15/3 διά Ρόπτερντημ
ΠΗΑΕΣ .	50	2282	ε. Καβάλα 4/3		ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	α. Μπαντάρ Μασάρ 7/3
ΠΗΑΙΟ .	69	10016	α. Ν. "Υόρκην 21/2 διά Κή Γουέστ		ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	α. Μονάχοκλες 19/1 διά Διβραλάταρ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ .	67	29506	α. Τενερίφη 13/3 διά Λένινγκραντ		ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	65	39011	α. Νέαν' Ήρκον 3/2 διά 'Αρούμπιτα
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α .	62	6299	δ. Σουέζ 29/2 διά 'Ιράκ		ΣΑΙΝΤ ΖΩΡΤΖ (δ.)	75	24408	ε. Κιουρασάδ 8/3 (επισκευα)
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ .	52	2445	δ. Κωνίπολιν 19/3		ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.)	69	99137	α. Κολόμπο 18/3 διά Σιγκαπούρην
ΠΗΤΕΡ Α .	56	6198	ε. Τσιτιταξίδη 21/3		ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	ε. Βενετία 13/3
ΠΙΝΔΑΡ .	61	13336	α. Πειραιά 14/3		ΣΑΛΑΜΠΟ (δ.)	56	12666	α. Σάρρος 1/3 διά 'Αμπιτζάν
ΠΙΝΔΑΡΟΣ .	72	20045	α. "Αμβούργον 13/3 διά ΗΠΑ		ΣΑΜΗ .	60	8361	α. Κολόμπο 9/3
ΠΙΝΔΑΣ (μ.) .	63	10617	α. Καντίλα 19/2		ΣΑΜΜΕΡ .	68	4598	α. Π. Χάρκορπτ 8/3
ΠΙΣΤΙΣ .	64	37792	α. Σετουμπάλ 9/3		ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	ε. Λάγος 10/3
ΠΙΣΤΙΣ (δ.) .	73	13631	ε. Μανιλέ 3/2		ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	δ. Θρόνταντ διά 11/3
ΠΙΣΤΙΣ .	55	13560	α. Ν. "Ορλέανην 9/3		ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑΪ'*	71	6189	α. Ντακάρ 7/3 διά 'Αμπιτζάν
ΠΙΣΤΙΣ .	66	8160	α. Κισαράδου 22/1 διά Μπουασάν		ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	α. Ταλαχούμον 29/2 διά Παναμά
ΠΙΤΡΙΑ .	55	3768	είς Λουάντα 1/11/7		ΣΑΜΟΣ .	66	17208	α. Λ. Πόλαμα 11/3 διά Μπ. "Αυρες
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ .	72	9350	ε. Ρ. "Ιανέριο 10/3		ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1506	α. Πειραιά 13/3 διά Χαλκίδας
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ .	71	3551	ε. Πειραιά 26/2		ΣΑΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	8922	ε. Σιγκαπούρην 19/3 διά 'Ιαπωνιαν
ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΝ .	72	3446	ε. Λάγος 11/3		ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	δ. Μπρούναμποτελ 5/3
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ .	69	3654	ε. Ταρτούς 14/2		ΣΑΜΟΣ ΣΗ .	65	5651	α. 'Αμπέραν 26/2
ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΪ' .	72	3446	ε. Πόρτ ο Ή Πρίνς 1/2		ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΪ'*	54	8517	α. Βενετία 1/3 διά Λαττάκια
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ .	70	3654	α. Λιθόρο 5/3 διά 'Αλγέριον		ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	α. Βανκούβερ 26/1
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ .	73	9350	ε. Πειραιά 5/3		ΣΑΜΠΕΜΕ (δ.)	65	2916	υπό παραλίθην
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.) .	67	48747	α. Λινούλιν 19/2 διά Μελβούρνην		ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	α. Μπαρανκίλια 27/2 διά Μαρακάιμπο
ΠΛΕΙΑΣ .	63	10736	α. Τής 6/3 διά Ν. "Ορλέανην		ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	α. Λ. "Αντζέλες 22/2 διά Γιοκοχώρα
ΠΛΕΙΑΣ .	64	6341	α. Μαπούτο 29/2 διά Νεαπόλιν		ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	ε. Γιοκοχώρα 9/3
ΠΛΟΤΙΝΟΣ .	65	10679	α. Ντράμπαν 29/2 διά Μπάραν		ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	δ. Π. Σάδι 6/3
ΠΟΕΤΙΚ (μ.) .	66	33291	α. Τάραντα 17/3 διά Γιβραλτάρ		ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	ρεάφι = 3/
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.) .	55	10374	ε. Σάντος 12/3		ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	α. 'Αμπέραν 15/3 διά Βομβάνην
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ .	70	17179	ύπο παραλίθην		ΣΑΝ ΡΑΙΖ .	60	10224	α. Κόμπε 3/3 διά Σιμζιού
ΠΟΛΥΔΩΡΑ .	64	7832	α. Ναυγόδια 23/2 διά Παναμά		ΣΑΝ ΤΖΩΝ .	79	10600	ε. Ήση Λόντον 2/3
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ .	53	8499	α. Ρούεν 3/3 διά 'Αλεξανδρείαν		ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	71	9084	ε. Ρίτσαρδης Μπλα 18/3
ΠΟΛΥΞΕΝΗ .	62	17953	α. Αύγουστον 17/1		ΣΑΝ ΤΖΙΩΡΤΖΙΟ ΙΙΙ .	61	8153	ε. Γιοκοχώρα 6/3
ΠΟΛΥΞΕΝΗ .	58	8314	δ. Σουέζ 26/2 διά 'Ιράκ		ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ .	61	5723	α. Σαβάννα 21/2 διά Μαΐδημ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ .	57	8565	είς Σιγκαπούρην 26/11		ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ .	79	10996	α. Νιούπορτ 18/3 διά Ντεμεράρα
ΠΟΛΥΣ (δ.) .	65	40284	α. Π. "Εβρεγκάλιτς 4/3		ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	α. Μπαρανκίλια 5/3 διά Βρεζίλιαν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ .	43	14425	όργει εἰς Πειραιά από 15/3/75		ΣΑΝΚΑΡΙΜΙΤ	78	10996	α. Μπραμπάτον 1/3 διά Χαλιφαδ
ΠΟΛΥΤΡΟΠΟΣ .	75	13036	α. Λ. "Αντζέλες 28/2		ΣΑΝΜΑΡΙΑ .	78	10994	ε. Φ. Σπαινη 10/3
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ .	77	16014	α. Βενετία 15/2 διά Μάλτα		ΣΑΝΤΑ ΠΟΛΑ .	68	11364	δ. Π. Σάδι 16/3 διά 'Αμστερνταμ
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ .	64	2961	ύπο παραλίθην		ΣΑΝΤΙΑΤΚΟ .	57	9144	ε. Καζαμπλάκια 16/3
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.) .	67	45229	α. Χιούστον 28/2		ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ .	72	9983	α. Κολούμπα μίσθιο 31/1 διά 'Ιαπωνιαν
ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ .	61	12808	ε. Γκουαγιάκιλ 8/3		ΣΑΝΤΟ ΠΑΙΓΝΗΡ .	78	9773	ε. Ν. "Ορλέανην 22/2
ΠΟΠΗ Π .	62	11272	ε. Μπ. "Αύρες 20/3		ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ .	78	13646	ρέπτερντημ 22/3
ΠΟΡΟΣ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ .	77	10558	α. Χόγκ Κόγκ 20/3 διά Σιγκαπούρην		ΣΑΝΤΟΣ .	61	8198	ε. Ταύρεστον 12/3
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ .	55	5033	ε. Φούνες 8/3		ΣΑΞΕΣΟΡ .	58	11946	α. Π. Νουάρ 26/2 διά Σαλβαντόρ
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ .	68	9650	α. Φαλμπούτ 18/2 διά Πειραιά		ΣΑΟΥΘΓΟΥΙ'ΝΤ .	63	15981	ε. Βαρκελώνην 7/3
ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.) .	64	34707	ε. Μπάχια Νίπε 26/2		ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ	72	16402	ε. Μπλαμπού 11/3
ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ .	53	5690	όργει εἰς Πειραιά από 21/2/78		ΣΑΠΦΟ .	63	17876	δ. Γιβραλτάρ 6/3 διά ΗΠΑ
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ .	66	22593	ύπο παραλίθην		ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ (δ.)	68	51382	υπό παραλίθηνη
ΠΡΟΟΔΟΣ .	59	9633	ε. Σιγκαπούρην 14/2		ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ	58	1791	ε. Ταμπικο 23/3
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ .	58	4225	δ. Κωνιόλιν 26/12		ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	79	5801	α. Χάρβεν 18/3
ΠΡΟΣΩ .	70	9865	δ. Π. Σάδι 21/3		ΣΑΡΩΝΙΚ ΣΗ .	63	8999	α. Ταραγκόνα 22/2 διά Λομπίτο
ΠΡΟΤΕΥΣ .	68	34640	ε. Λ. "Αντζέλες 3/3		ΣΑΡΩΝΙΚ ΣΚΑΪ'*	61	6334	δ. Γιβραλτάρ 6/3 διά Λάγος
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ .	68	37419	α. Παναμά 11/3 διά 'Ιαπωνιαν		ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ .	78	10299	α. 'Αλεξανδρείαν 5/2
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ .	72	16402	ε. Μπάρι 19/3		ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ .	57	9001	ε. Λομπίτο 20/9/77
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ .	75	16163	ε. Όλακο 10/3		ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ .	71	8894	δ. Κωνίπολιν 8/3
ΠΥΘΙΑ .	72	10351	ύπο παραλίθην		ΣΕΛΑΣ .	63	10947	α. Σιγκαπούρην 7/3 διά Π. Κελάγκ
ΠΥΘΕΥΣ .	63	22201	α. Νουάρ 31/1 διά Αύστραλιαν		ΣΕΛΕΣΤΙΑΔΙΑ .	62	6172	υπό παραλίθηνη
ΠΥΓΡΟΣ ΣΤΑΡ .	65	1559	ε. Τζένταν 12/3		ΣΕΛΕΥΚΙΑ (δ.) .	69	92383	ε. Ρ. Τανουρα 16/2
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.) .	57	12875	ε. Πειραιά 10/3		ΣΕΜΕΛΗ .	63	10076	δ. Γιβραλτάρ 7/1 διά ΗΠΑ
ΠΩΛΙΝΑ Κ .	70	14609	α. Μελάι 4/3 διά Γιβραλτάρ		ΣΕΜΙ .	66	11906	ε. Σιγκαπούρην 9/3 διά Μπουασάν
ΠΡΑΓΙΝΟ (δ.) .	59	12413	ε. Χόβρην 19/3		ΣΕΜΙΡΑ .	65	11928	ύπο παραλίθηνη
ΠΡΑΓΙΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ .	63	5249	α. Μαυρικίου 15/3		ΣΕΝΑΝΤΟΑ .	74	16273	ε. Λάγος 7/12
ΠΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΓ' - Ι (δ.) .	77	18325	α. Ράς Τανούρα 13/3		ΣΕΟΥΤΑ .	55	3526	δ. Λαύρι ντρ ρόν 10/3
ΠΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ .	78	69016	ύπο παραλίθηνη		ΣΕΡΡΑΙ .	73	30058	α. Χαμπτον ρόδη 12/3
ΠΡΑΦΑΝΗ Μ .	70	2999	ε. Λάδης 27/2		ΣΕΣΤΟΣ ΜΠΑΗΙ .	61	16561	α. Λα Πάλιος 20/2 διά Κλαιπέντα
ΠΡΕΑ .	54	7336	ε. Μπέρια 19/3		ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ .	69	12061	α. Λισσαβώνα 15/3
ΠΡΕΑ .	71	9025	α. "Ελλημπορικ 5/3 διά Μπουκάναν		ΣΗ ΓΚΛΟΡΥ .	60	7746	α. Πυλόν 2/1 διά Κούβα
ΠΡΕΑ .	56	4275	ε. Πειραιά 18/3		ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ .	59	9165	α. Κουβέιτ 11/3 διά Μπάραρ
ΠΡΕΑ .	61	4152	α. Πειραιά 15/3 διά Νιγηρία		ΣΗ ΗΓΚΑ .	77	9422	α. Π. Λινούκλ 23/2 διά Π. Πιρί
ΠΡΕΑ ΣΗ .	69	2995	υπό παραλίθηνη		ΣΗ ΛΑΙΤ'ΟΝ .	77	8746	α. Καράτοις 16/3
ΠΡΕΓΓΙΝΑ Σ .	77	9417	α. Χόβρην 20/3 διά Λάγκουάρια		ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ .	72	9824	α. Ρενιόντ 10/3
ΠΡΕ' ΙΝΦΡΟΣΤ .	60	4820	ε. Τέντων 6/3		ΣΗ ΡΕΙΤΖΝΤΖΕΡ .	59	10075	α. Φιλαδέλφειαν 3/3
ΠΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ .	56	12131	είς Γκάλφ ο Φάτες από 21/1		ΣΗ ΣΟΥΑΝ .	77	9370	α. Νιούκαστ 4/2 διά 'Αγγλιαν
ΠΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ .	60	8109	α. Μορμουγκάδα 7/3 διά Κόντινεντ		ΣΗ ΣΤΑΡ .	76	9784	δ. Σουέζ 13/3 διά Γκιζάν
ΠΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥΤ .	65	11841	α. Βανκούβερ 19/2		ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΕΡ .	64	1906	α. Λιθόρον 2/3
ΠΡΗΓΚΑΛ ΣΑΤΑΡ .	63	14961	α. Λαττάκιο 29/1		ΣΗ ΤΑΙ'ΝΤ .	71	9810	α. Ντόρναν 2/2 διά Ταιβάν
ΠΡΑΛΑΓΤ'ΑΝΤ .	77	23548	α. Μπ. "Αύρες 13/3 διά Ρωσίαν		ΣΗ ΦΑΛΚΟΝ .	77	9422	δ. Σουέζ 15/3 διά Κίναν
ΠΡΗΜΗ .	61	2981	α. Πειραιά 15/3 διά Ραβέννα		ΣΗΓΟΥΑΙΗ ΚΟΥΗΝ .	64	2961	ύπο παραλίθηνη
ΠΡΗΝΟΥΛΑ .	62	9771	α. Γόνια 17/3		ΣΗΝΗΙ (μ.) .	65	33287	α. Γιουρούροπ 1/2 διά Μπωμόντιν
ΠΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ .	62	7069	α. Π. Κανάβεραλ 10/3 διά Καναδά		ΣΗΝΤΕΙΑ ΜΑΡΙΗΝΑ .	57	14484	α. Ντουμπότ 20/3 διά 'Ανκόνα
ΠΡΗΦΕΡ ΠΡΙΝΣΕΣ .	67	7596	α. Κουβέιτ 16/3 διά Καναδά		ΣΗΝΧΟΡΣ .	53	9603	υπό παραλίθηνη
ΠΙΒΑ .	63	10299	α. Ν. 'Ορλέανη 18/3		ΣΙΓΑΝΤΟ Α .	69	6518	δ. Κωνίπολιν 2/3 διά Κωνστάντζαν
ΠΙΒΙΚΤΟΥ .	58	10885	ύπο παραλίθηνη		ΣΙΓΚΡΙ .	61	12485	α. Γόνια 12/3 διά Νιγηρίαν
ΠΙΚΡΑΝΤΕ .	69	2998	δ. Σουέζ 4/3 διά 'Ερυθρών Θάλ.		ΣΙΩΝΙΑ .	68	10016	α. Σάν ντανίο 26/2
ΠΙΚΡΑΝΤΕ .	64	19985	α. Τάμπα 12/3 διά Χιούστον		ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΘΕΝΕΣ .	73	9948	α. Μόμπια 8/3 διά Σεεμπρούγκε
ΠΙΠΡΑΒΟ .	60	13471	α. Γκάρτης 27/2		ΣΙΛΑΒΕΡ Α'ΙΑΝΤ .	58	8574	α. Σύρον 2/3 διά Στιλίδα
ΠΙΠΡΑΝΚΟ .	70	2746	α. Λάγος 29/2 διά Μονρόβια		ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ .	78	11272	α. Λονδίνον 21/3 διά Λ. Καύν
ΠΙΝΤ' ΟΡΟ .	61	5584	α. Λ. Πόλαρς 25/2		ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΚΑΙΡΟΥ .	56	6660	ε. Αμπελάρρα 22/3
ΠΙΝΤΕΤΖΑΝΕΙΤΡΟ .	58	2140	είς Ρόπτερνα 23/9/79		ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΙ'ΝΤ .	77	11272	α. Γκουαγιάκιλ 11/3 διά Μάλτα
ΠΙΟ ΣΑΝ (μ.) .	67	4931	α. Πειραιά 23/2 διά Γιβραλτάρ		ΣΙΛΑΒΕΡ ΗΓΚΑ .	78	11272	δ. Κωνίπολιν 26/2 διά Κωνστάντζαν
ΠΙΟΝ .	67	37311	α. Μπιλητόδιο 12/3		ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ .	75	9881	ε. Ραβένη 2/3
ΠΙΟΖΑΡΙΑ ΙΤΟΣ .	59	3413	α. Πειραιά 16/3 διά Συμύρηνη		ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ .	54	7311	ε. Λόρδης 2/3
ΠΙΟΖΑΡΙΟ .	58	8920	ε. Κόπτη 7/3		ΣΙΛΑΒΕΡ ΛΑΙΤ' .	56	6642	ε. Τζένταν 20/1
ΠΙΟΚΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ .	71	9077	α. 'Αυβέραν 21/3 διά 'Αλγέριον		ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ .	69	9305	ε. Τής 2/3
ΠΙΣΑΝΑ ΔΑΝΑ .	73	11160	α. Κούπη 28/2 διά Χακάτοι		ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΠΕΡΝΤ .	56	6663	ε. Άσας Πόλαρς
ΠΙΣΤΕΡΤΑΜ .	78	11348	δ. Σουέζ 2/3 διά Καράτοι		ΣΙΛΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ .	55	6545	α. Χόγκ Κόγκ 18/3 διά Καοσιούγκ
ΠΙΟΥΓΙΑΛ ΣΗ .	45	3863	α. Λ. Πόλαρς 10/2 διά Λάγος		ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΤΙΥ .	60	10631	α. Σιγκαπούρην 16/3 διά 'Αμβούργον
ΠΙΟΥΓΙΑΛ ΣΚΑΥΤ .	68							

ΣΚΑΠΜΠΡΗΖ	71	9085	α. Σιγκαπούρων 11/2 διά Κίναν	TANIA	57	3605	ε. Ήρακλειον 26/2
ΣΚΑΠΤΡΕ'ΙΝΤ (δ.)	60	21230	ε. Φιλαδέλφειαν 11/3	TANIT (δ.)	75	4525	α. Νέαν Υόρκην 3/2 διά "Αλγερίου
ΣΚΑΥΦΡΟΣ	63	1280	ε. Λάγος 16/12	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	9078
ΣΚΑΥΡΙΩΝ	69	9057	α. Ρουέν 19/3	ΤΑΡΑ	61	3943	ε. Μαλτα 15/3
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	58	12492	ε. Πειραιά 2/2	ΤΑΡΕΚ	53	4097	ε. Κάλιαρι 8/3
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	άργει εἰς Χαλκίδα 12/7/78	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	δ. Παναμάδ 5/3
ΣΚΟΠΕΑΣ ΣΗ	57	1368	α. Καζαμπλάνκα 15/3 διά Κέντρα	ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	21498	δ. Μάλτα 2/13 διά "Οδησσόν
ΣΚΟΠΗ	56	10043	δ. Σουέζ 20/2	ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΒΕΡ	73	19420	α. Αγύούσταν 18/2 διά Ν. "Ορλεάνην
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Φρημάντα 12/2 διά Ναχόντια	ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	65	10979	α. Ναγκόνια 14/2 διά Μπουεναβεντούρα
ΣΚΥΜΝΟΣ	62	9648	ε. Μπόραν 15/3	ΤΑΣΙΑ (δ.)	68	11025	α. Βανκούβερ 21/2
ΣΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	53	6319	ε. Βρέμην 21/3	ΤΑΣΙΑ	62	63989	υπό παραλαβήν
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	67	50606	δ. Γιβραλτάρ 13/2 διά "Άρεζο	ΤΑΣΟΣ Κ.	60	14150	δ. Π. Σάδι 3/3
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	α. Πειραιά 19/2 διά Χαλκίδα	ΤΑΣΟΣ Ν.	67	3726	α. Καζαμπλάνκα 10/5
ΣΗΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	ε. Λάρος 1/3	ΤΑΤΑΙ'	65	4507	ε. Μάλμο 12/3
ΣΗΝΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	α. Φάλμουθ 13/3 διά Λάγος	ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	1911	ύπο παραλαβήν
ΣΟΒΕΡΕΙ'Ν ΡΟΥΜΠΥ	58	4253	ε. Βενετία 19/3	ΤΑΤΙΑΝΑ Δ.	75	73526	α. Χέν Πόιντ 5/3 διά "Ιαπωνίαν
ΣΟΒΕΡΕΙ'Ν ΣΤΑΡ	66	8534	ε. Γενοβά 17/3	ΤΑΤΡΙΝΑ	61	6316	α. Μπ. "Αύρες 8/3 διά "Αμβούργον
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	α. Άμβερσαν 20/3 διά Βρέμην	ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	α. Μουτσούρες 28/2 διά Δ. "Αντζελες
ΣΟΥΑΖΙ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8940	ε. Μπαβάγκαρ 4/3	ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ε. Νέαν "Ορλεάνην 9/3
ΣΟΥΑΝ ΔΕ'ΙΚ (δ.)	61	20433	δ. Γιβραλτάρ 26/2 διά "Αμπιτζάν				
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΣΟΥΖΑΝ	65	21451	α. Ροάριο 11/3 διά Μπ. "Άυρες				
ΣΟΥΖΑΝ	68	7701	α. "Ακαπτο 11/2 διά Σουέζ				
ΣΟΥΖΥ Ζ.	64	4464	δ. Τένταν 16/3 διά Σουέζ				
ΣΟΥΖΥΝΤ ΜΑΡΙΑ	57	9753	εἰς Παναμαϊκά συμφέροντα				
ΣΟΥΖΥΝΤ ΣΑΡΠΑΙΖ	56	10271	δ. Κων/πολίν 19/3 διά Μαύρ. Θάλ. (ΕΠΩΛ)				
ΣΟΥΖΥΝΤ ΤΟΝΙΑ	61	7585	α. Πειραιά 13/3 διά Πέτραν				
ΣΟΥΛΑ Κ. (δ.)	59	25136	α. Σιγκαπούρην 6/3 διά Ράς Τανούρα				
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	ε. Μπελαβάν 7/3				
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	ε. Μαντράς 4/3				
ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4489	α. Ταρδεστόν 5/3 διά Σ. Τζών				
ΣΟΦΙΑ	53	2605	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΣΟΦΙΑ Κ.	71	15696	α. Λ. Πάλμας 15/2				
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Γάνδην 5/3 διά Χιούστον				
ΣΟΦΙΑ Μ.	77	16432	α. Ντεμεράρα 7/3 διά Τρίνινταν				
ΣΠΑΡΤΑΝ	62	2980	α. Βαρκελώνην 8/3 διά Λατισίδια				
ΣΠΑΡΤΟ	67	11993	α. Π. "Ελίζαμπετ 25/2 διά "Ιαπωνίαν				
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11492	ε. Ν. "Ορλέανην 4/3				
ΣΠΕΤΣΕΣ Α'ΙΔΑΝΤ	70	8174	α. Βαλτιμόρην 22/2 διά Μπωμόντ				
ΣΠΙΛΙΟΣ	67	15841	υπό παραλαβήν				
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Της 10/3 διά Μεθίλ				
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	72	103291	α. Φιουστίνον 19/3				
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17485	α. Λάνος 5/3 διά Λουάντα				
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	ε. Φρήπορτ (Μπαχ.) 12/3				
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	17485	α. Μαντάρ Μασάρ 15/3 διά Ρόττερνταμ				
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	α. Τένταν 2/3 διά Ρεντί				
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	ε. Κακινάντα 30/1				
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17485	α. Καράτα 15/3 διά Περσίκον				
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17485	α. Μαντάρ Μασάρ 24/2 διά Κασσιούνκ				
ΣΤΑΜΥ	72	30315	α. Χιροχάτα 7/3 διά Σιδήνευ				
ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	άργει εἰς Πειραιά	ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11846	ε. Σιγκαπούρην 17/3
ΣΤΑΡ	64	1584	α. Ταραγκόνα 26/2 διά "Άνναμπα	ΤΕΛΑΜΩΝ	54	7853	ε. Λάγος 23/2
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	ε. Ν. "Ορλέανην 5/3	ΤΕΛΑΝΚΑ	56	3865	ε. "Αιμπούργον 5/1 διά "Αλγερίαν
ΣΤΑΡ ΓΚΕΙ'ΖΕΡ	68	16611	α. Βανκούβερ 9/3	ΤΕΛΑΟΥΡΑ	55	3825	ε. Βομβάνη 31/1
ΣΤΑΡ ΔΕΑΤΑ	68	16612	ε. Ν. "Ορλέανην 11/3	ΤΕΛΕΝΔΟΣ	67	12162	α. Χογκ Κόκ 15/3
ΣΤΑΡ ΔΕΛΦΙΑΝ	70	19199	α. Βανκούβερ 9/3	ΤΕΜΕΡΑΡΕ	56	8995	εβδομάδη εἰς 28.6. N. 21.04 Δ. 21/3
ΣΤΑΡ ΘΗΣΕΥΣ	68	18470	α. Κουνδράν 2/3	ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΑΡ ΙΩΝΙΑΝ	69	19165	ε. Σκουμπής 7/3	ΤΕΤΗ Ν.	69	9885	α. Γιοκοχάμα 26/2 διά Λάγος
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Μπράνουνβιλ 8/3	ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	ε. Τάνι 21/3
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	α. Βανκούβερ 14/3 διά Αύστραλιαν	ΤΖΑΝΙΣ Λ.	68	14569	δ. Κονι/πολίν 11/3
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ε. Μπριούπαιη 18/3	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ'Υ'	72	9081	ε. Βομβάνη 31/1
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	ε. Μπριούπαιη 14/3	ΤΖΕΙ'ΝΤ	74	8915	ε. "Αντοφαγκάστα 4/1 διά "Ικικ
ΣΤΑΡ ΛΑΪΤ'	61	13184	α. Άμβερσαν 19/3 διά Ν. "Υόρκην	ΤΖΕΑΔΑ	62	9571	ε. Μόμπιλ 10/3
ΣΤΑΡ ΛΑΚΟΝΙΑΝ	71	19206	α. Πιοκοχάμα 5/3 διά Δ. "Αντζελες	ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	δ. Σουέζ 5/1
ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	α. Βανκούβερ 8/3	ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΑΟΡΥ	62	16563	ε. Ρουέν 14/3
ΣΤΑΡ ΝΤΟΡΙΑΝ	70	19171	α. Πόρσιγκρουν 3/3 διά Παναμά	ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	δ. Κονι/πολίν 3/3
ΣΤΑΡ ΟΦΡΕΥΣ	69	19024	α. Ντόρμπαν 13/3 διά Κορταν	ΤΖΙΝΙ	61	11125	ε. "Ηστ Λόντον 19/3
ΣΤΑΡ ΠΕΡΣΕΣ	68	18469	α. Τάμπη 10/3	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ	64	9940	α. Π. "Εμπεδόκλε 14/3 διά "Αβίλες
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Φρημάντα 18/2 διά Βανκούβερ	ΤΖΙΟΑΝΝΑ	77	19253	α. Σιγκαπούρην 10/3 διά "Ιαπωνίαν
ΣΤΑΡ ΠΡΑ'ΙΝΤ	62	15649	α. Φιλαδέλφειαν 6/3 διά Παναμά	ΤΖΙΟΑΝΝΑ	69	15895	ε. Μονφαλκόνε 20/2
ΣΤΑΡ ΠΡΩΤΕΥΣ	68	18470	α. Βανκούβερ 26/2	ΤΖΟΥΑΙΑ Δ.	68	14569	δ. Σουέζ 18/3
ΣΤΑΡ ΡΟΝΤΙΑΝ	70	19210	α. Καζαμπλάνκα 16/3	ΤΖΟΥΝΙΟΡ	77	3827	ε. Ρόττερνταμ 26/2
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	ε. Μπορντάν 9/3	ΤΖΩΝ (δ.)	66	39520	α. Ρουέν 23/2 διά Μπόνου
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	α. Μπιλμάρα 28/3	ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	α. Μονφαλκόνε 11/3 διά Γιβραλτάρ
ΣΤΕΛΙΟΣ ΙΙ (δ.)	65	37865	ε. Χιούστον 6/3	ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16380	ε. Τζακάρτα 6/3
ΣΤΕΛΙΟΣ ΙΙ	56	3369	δ. Σουέζ 19/3 διά Σ. "Αραβίαν	ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Μαράκε 28/2 διά Σ. Χουάν
ΣΤΕΛΛΑ	57	8898	α. Μαντράς 28/2	ΤΖΩΝ ΛΕΩ	72	5303	ύπο παραλαβήν
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	α. Τένταν 10/1 διά "Ιράκ	ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	α. Καλκούτα 14/3 διά Σιγκαπούρην
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	ε. Καρντέλινθο 9/3	ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. Λισσαβόνα 11/3
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Μασαλίδιαν 19/3 διά Ρόττερνταμ	ΤΖΩΝ Π.	68	4716	δ. Π. Σάδι 11/3
ΣΤΗΛΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	65	7606	ε. Ντώρμπαν 18/3	ΤΖΩΝΗ	53	2731	υπό παραλαβήν
ΣΤΟΛΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	11849	α. Σάντος 22/2 διά Φορταλέζα	ΤΖΩΡΤΖ	65	19750	ε. Μανφρενίδια 21/9
ΣΤΟΛΑ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	α. Τζάκσονβιλ 1/2 διά "Εκουαντόρ	ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	α. Κόμπε 4/3 διά Σήρνες
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	α. Ν. "Ορλέανην 18/2	ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	α. Χόβρην 8/3 διά Ν. "Υόρκην
ΣΤΡΥΜΟΝ	69	16229	δ. Γιβραλτάρ 16/3 διά Μαντάρ "Αμπάς	ΤΖΩΡΤΖ Α..	75	14786	ε. Πειραιά 18/3 διά Αντρούσαν
ΣΤΥΛΙΔ. (δ.)	61	16417	α. Ν. Υόρκην 20/2 διά Μαρούπιτο	ΤΖΩΡΤΖ Φ.	58	3778	ε. Βάρκελωνην 10/3
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	ε. Δρέπανον 5/3
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	3274	ε. Αλμέρις 17/2				
ΣΥΝΑΛΗΘΕΙΑ	52	5610	α. Μασαλίδιαν 15/3 διά Π. Σάδι				
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5709	ε. Ταρτούς 29/1				
ΣΥΝΑΥΤΙΔΙΑ	56	6617	α. Μάλαγκα 7/1 (ΕΠΩΛ. πρός ΔΙΑΔ.)				
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	6617	ε. "Άμβερσαν 23/3				
ΣΥΝΕΤΟΣ	65	17792	α. Πειραιά 22/2 διά Ν. "Ορλεάνην				
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΣΥΡΑ	77	16380	α. Πιοκοχάμα 29/2 διά Μαπούότ				
ΣΥΡΙΑ	78	5466	εἰς μεταφ. Βόλου - Ταρτούς				
ΣΥΡΟΣ	64	5237	ε. Μάλτα 5/3				
ΣΥΡΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	78	5202	ε. Λά Παλίς 18/3				
ΣΥΡΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	78	5720	άργει εἰς Πειραιά ώπο 28/12/79				
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	α. Καράτοι 20/3				
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	72	4467	α. Ροάριο 29/1 διά Κούβα				
ΣΩΤΗΡ	62	21099	α. Χάρηπον 28/2 διά Βραζιλίαν				
Τ Φ Α ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	ε. Σιγκαπούρην 11/3	ΤΡΙΠΩΝ	63	11056	α. Καλκούτα 14/2 διά Κολόμπο
Τ Φ Α ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6500	α. Γιοκοχάμα 3/3 διά Μ. Αμπντουλά	ΤΡΙΠΟΔΗ	48	4030	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΪΤΚΕΡ ΜΠΑΙΗ	73	8843	α. Ντώρμπαν 11/2	ΤΡΟΙΤΑΝ	53	4584	ε. Ντεμέράρα 6/3
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ	57	9294	α. Πειραιά 8/2 διά Βραζιλίαν	ΤΡΟΤΕΝΕΔΛΣ	60	9255	α. Καλκούτα 17/3 διά Ρόττερνταμ
ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	ε. Λάγος 11/3	ΤΡΟΠΙΚ. (δ.)	66	45255	α. Τέμα 4/3 διά Τακοράντι
ΤΑΚΙ							

ΤΥΠ	68	8255	δ. Π. Σάδι 14/3 δι' "Οσκό	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ε. Μπαντζούλ 18/3
ΤΥΠ (δ.)	62	7891	ε. Μελίνη 5/3	ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ	61	1194	ε. Βουβάνη 19/3
ΤΥΧΗ	59	4161	δ. Σουέζ 26/2 δι' "Ερυθράν Θάλ.	ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1097	α. Βουβάνη 16/3 διά Κουβέτι
ΤΥΧΗ	49	2979	δ. Σουέζ 16/3	ΦΡΙΞΟΣ Δ	68	10544	α. Π. Χάρκοφ 14/3
ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	α. Αρούμπα 27/2 διά Καρπίτο	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	δ. Σουέζ 22/11
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	εις Σουέζ 27/6/78	ΦΡΟΣΩ	70	18328	ε. Βανκούμπερ 3/3
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	100589	εις Σουέζ 3/12/78	ΦΡΟΣΩ Κ	70	9069	α. Μασσαλίαν 23/1
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	δ. Κωνίπολιν 9/3 διά Νοβαροσίσκην	ΦΡΟΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40417	α. Αύγουσταν 2/3 διά Ν. Όρλεανην
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.)	78	45330	ε. Πόρτλαντ (Όρεγκον) 18/3	ΦΡΟΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	77	19253	α. Φιλαδέλφειαν 29/12 διά Ροστόκ
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	ύπό παραλαβήν	ΦΡΟΤΕΙΝΗ Δ. Η.	70	11169	α. Μπρουνσμπούτελ 23/ διά Κούβα
ΦΑΙΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	ε. Κολομπια ρίθερ 13/3	ΦΡΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	δ. Κωνίπολιν 11/3 διά Κωνσταντζαν
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ε. Σιγκαπούρην 5/3	ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	ε. Λονδίνον 20/3
ΦΑΙΑΞ	70	11489	α. "Ηστ Λόντον 21/2 διά Βενεζουέλα	ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	α. "Αμβέρσαν 6/1 διά Γιβραλτάρ
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	α. "Ωλιμπαν (Αυστρ.) 25/2 διά Μπαντάρ Άμπας	ΧΑΛΚΑΣ ΕΞΠΡΕΣ	63	19543	εις Πειραιά δόπο 22/8 (έπισκευα)
ΦΑΙΔΡΑ	72	3172	ε. Ισακεντερούν 5/3	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	ε. Μπεντί 19/2
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	δ. Μπρουνσμπούτελ 12/3 δι' "Ασσάμπ	ΧΑΡΙΣ	65	5038	ε. Ρότερντραν 21/3
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	ε. "Άλεξανδρειαν 19/3
ΦΑΙΔΩΝ II	58	4885	δ. Π. Σάδι 8/3	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	δ. Παναμά 13/2
ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	α. Γιοκοχάμα 29/2 διά Φιλιππίνες	ΧΙΑΝ Α'ΙΓΑΛΑΝΤ	69	10016	ε. Μανόύτο 10/2
ΦΑΙΗ III	57	6334	α. Πειραιά 13/3 διά Ρότερντραν	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	α. Λός "Αντζελες 4/3 διά Γιοκοχάμα
ΦΑΙΡΓΟΥΙΝΤ	64	16299	ύπό παραλαβήν	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121	α. Δάντοιχ 12/3 διά Λάγος
ΦΑΙΡΓΟΥΙΝΤΣ	69	9631	α. Μπιζέρτα 16/3 διά Γιβραλτάρ	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	α. Γιβραλτάρ 15/3 διά "Οράν
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	ε. Βρέτην 20/3	ΧΙΑΝ ΚΑΙΤΤΑΙΝ	67	10086	α. Ούμ Σάδι 14/3
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	60	13789	δ. Γιβραλτάρ 18/3	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	δ. Μπρουνσμπούτελ 23/2 διά ΗΠΑ
ΦΑΜΙΛΛΑ ΑΝΤΖΕΑ	63	9854	ύπό παραλαβήν	ΧΙΑΝ Σ'ΥΛΑΡ	68	10121	ε. Γιοκοχάμα 10/3
ΦΑΜΙΛΛΑ ΓΙΟΥΝΤΙΤ	65	10116	α. Κ. Τσουν 5/3 διά Λίβερπουλ	ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ε. Ν. Όρλεανην 12/3
ΦΑΜΙΛΛΑ ΔΕΛΤΑ	62	9890	δ. Σουέζ 16/2 διά Περσικόν	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	α. Ρότερντραν 20/3 διά Καράτσι
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	α. Κακογάδα 6/3	ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	69	10016	δ. Μπρουνσμπούτελ 4/3 διά Νιγηρίαν
ΦΑΝΗΣ	55	3382	εις Τζουνί άπο 30/5/77	ΧΙΟΣ	58	9483	α. Μπάραν 15/3
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	α. Μπουκαρπότ 29/2 διά "Αρούμπα	ΧΙΟΣ ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	62	2200	εις Πειραιά (έπισκευα)
ΦΑΟΥΣΚΑΝΓΚΕΡ	65	8999	α. Βανκούμπερ 12/3	ΧΙΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ	70	13240	α. Γιβραλτάρ 27/2 διά ΗΠΑ
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Λισσαβώνα 13/3	ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	61	11587	α. Σιγκαπούρην 20/2 διά Κίναν
ΦΕΙΛΙΣΤΥ	50	5317	άργει εις Πειραιά	ΧΙΟΥΜΑΝΤΙ	70	13241	δ. Σουέζ 21/3
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	62	10186	ε. Σάν Λορντίζο (Άργ.) 13/3	ΧΛΟΗ	75	16421	δ. Σουέζ 16/2 διά Ήράν
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	δ. Γιβραλτάρ 17/3	ΧΟΛΛΑΝΤ	61	4877	α. Μπαρανκίλα 5/3 διά Σάντα Μάρτα
ΦΙΛΙΑ	60	5523	ε. Μπάραν 15/3	ΧΟΛΑΣΤΕΝΚΑΜΠ	59	3999	α. "Αμβέρσαν 1/3 διά "Αγ. Δομίνικο
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	ε. Τσιμτα 9/3	ΧΟΛΑΣΤΕΝΛΑΝΤ	59	3988	ε. Δουνκέρκην 17/3
ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10180	ρ. Ρουέν 7/3	ΧΟΛΑΣΤΕΝΣΑΝΤ	58	3821	α. Μπιλαμπό 6/3 διά "Αγ. Δομίνικο
ΦΙΛΙΝ ΝΟΥΑΡ (δ.)	67	54480	α. Φιλαδέλφεια 9/2 διά Έσκραβος Ρίθερ	ΧΟΡΙΖΟΝΑ	58	9261	ε. Μαντράς 11/3
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	δ. Γιβραλτάρ 24/2 διά "Ανατολ. Γερμανίαν	ΧΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ	69	9073	ε. Χόρβιτς 8/3
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΟΧΕΝΦΕΛΔ	67	9433	δ. Σουέζ 12/3 διά Μαχαγιάνκα
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Ο. ΜΑΚΕΔΩΝ (δ.)	70	113081	α. Κευχάν Τέρμ. 6/2 διά Μέγαρα	ΧΡΗΣΤΟΣ Α.	70	2997	δ. Σουέζ 6/2 διά Βουβάνη
ΦΙΛΟΘΕΗ	61	9789	α. Σιγκαπούρην 10/3 διά Κίναν	ΧΡΙΣΤΑΝΤΑΝ ΤΡΕΙ'ΙΝΤΕΡ	70	4145	α. Δουνκέρκην 15/3 διά Μίνα άλ Φαχάλ
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	α. Φιλαδέλφειαν 4/3 διά Έσκραβος Ρίθε	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8368	ε. Λάγος 9/3 διά Γουσόρι
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	δ. Παναμά 13/2	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Λονδίνον 17/3 διά Λάγος
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	α. "Αμβέρσαν 29/3 διά Χιούστον	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ. II (δ.)	61	10434	ε. Πειραιά 26/2
ΦΛΟΡΥ	58	2874	εις Γκάντια 9/8	ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	α. Τζένο Τέρρ. 9/12
ΦΛΩΡΑ Κ	78	15364	α. Λονδίνον 8/3 διά Λάγος	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ.	58	10244	δ. Γιουροπόρτ 21/2 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΦΛΩΡΑ Κ	60	9685	α. Μη. "Αύρες 24/1 διά Άβανα	ΧΡΥΣΑΝΘΩΝ	64	2717	ε. Βενετίαν 20/3
ΦΛΩΡΑ Ν	73	17519	α. Μπάχια Μπλάκα 6/3 διά Ρωσία	ΧΡΥΣΑΝΘΩΝ	57	1328	α. Ακαμπα 2/3 διά Ιταλίαν
ΦΛΩΡΑ ΙΙ	60	5044	ε. Τέμπη 8/3	ΧΡΥΣΑΝΘΩΝ Γ. Λ.	71	16246	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΟΙΒΟΣ	74	9014	ύπό παραλαβήν	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	α. Τρίπολιν (Λιβύης) 6/3 διά Βεγγάζην
ΦΟΙΒΟΣ	58	5065	α. Μανόύτο 16/3 διά Κουβέτι	ΧΡΥΣΟΥΛΑ	57	2361	δρει εις Πειραιά
ΦΟΙΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	α. Ράς Τανύλα 17/3	ΧΡΥΣΟΥΛΑ II	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΟΙΝΙΕ	69	11489	ε. Καμπόλι 18/2	ΧΡΥΣΟΥΛΑ Κ.	54	3720	α. Ταρτούς 20/1
ΦΟΙΝΙΕ	48	3269	εις Καράτσι (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)	ΨΑΡΑ	56	8524	δ. Σουέζ 7/3 διά Έρυθράν Θάλασσαν
ΦΟΙΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13763	ε. Λός "Αντζελες 29/2	ΨΗΛΗ	65	12369	ε. Βανκούμπερ 9/3
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΙ'Σ	63	16141	ύπό παραλαβήν	ΟΚΕΑΝΙΣ	76	18080	ε. Σπέτζια 19/3
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	6894	ε. Κόμπη 10/3	ΟΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ε. Ναγκόρια 10/3
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ	66	2999	α. Σόρεχαν 20/3 διά "Αματερνταμ	ΟΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ε. Σίδεν 1/2
ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	57	10371	δ. Κωνίπολιν 18/3	ΟΚΕΑΝΟΣ	67	28021	δ. Μπρουνσμπούτελ 14/2
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	ύπό παραλαβήν	ΟΜΕΓΑ ΚΑΖΟΣ	61	5201	δ. Κωνίπολιν 16/3 διά Κωνσταντζαν
ΦΟΥΡΚΕΡΟ	59	3775	δ. Κωνίπολιν 21/3	ΟΜΕΓΑ ΛΕΡΟΣ	60	5760	ε. Πάτρα 31/1
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	εις θέσιν 18.40 Β. - 38.56 Α. 16/3	ΟΤΟ ΓΚΑΛΦ	72	1339	ε. Σαρτζά 15/3 διά Ούμ Σάδι
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	α. Π. Κελάνδη 2/1 διά Ρότερντραν				
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	α. Ρότερντραν 22/3				
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ	69	13543	α. Τενερίφην 7/3				

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΟΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ : «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΩ ΝΟΜΩ:

Έκδοτης - Διευθυντής

Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

Σεμέλης 3, Έκαλη

Έπι της ώλης

ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Αίγαλεω 47, Κορυδαλλός

Υπεύθυνος Τυπογραφείου

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΔΑΜΑΚΗΣ

Κύπρου 99, Νίκαια

Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 - Πειραιεύς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 1200



Tá ύπό ξένας σημαίας

ΑΓΑΠΗ	64	5916	α. Βοστώνην 12/2 διά Ν. Όρλεάνην υπό παραδόθην
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.π.)	53	1838	α. Κολόνπι 9/3 διά Τουρκία
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β' (δ.)	56	20153	ε. Τελούκ Σεμάγκα 2/3
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	50	2167	δ. Σουεζ 15/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (κ.)	67	1979	ε. Μπαριτάντος 13/2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV(η)	61	6038	ε. Κολόνπι 1/3
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (η)	73	18328	δ. Γιβραλτάρ 8/3 διά ΗΠΑ
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	ἀργεὶ εἰς Πειραιά ἀπό 14/6/77
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (η)	51	2430	δ. Παναμά 15/3
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	δ. Παναμά 1/3 διά Ειρηνικόν

ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	δ. Παναμά 22/2
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	26926	α. Χιούστον 25/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'	59	8724	α. Τζένταν 3/3 διά Μπάραν
ΑΘΛΟΣ	60	10733	δ. Σουεζ 11/3 διά 'Ιράκ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646-	ε. Λός 'Αντζελες 26/2
ΑΙΓΚΟΝ'	71	27958	α. Χιούστον 26/2
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΑΪ'	76	11084	α. Δουνκέρκην 7/2 διά Ταιβάν
ΑΙΜΙΔΙΑ (κ.)	52	2517	ἀργεὶ εἰς Πειραιά
ΑΙΓΑΙΗΝΗ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)	69	6200	α. Μάλαγκα 14/3 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΙΓΑΙΗΝΗ ΝΟΣΤΑΛΤΖΙΑ (κ.)*	69	6038	δ. Παναμά 11/3
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΓΑΙΑΝΤ (μ.)	72	57802	ε. Γιοκοχάμα 5/3
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. "Αγ. Φραγκίσκον 23/1 διά Ίνδονησίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57802	σ. Σένιπας Τέρμ. 30/1 διά Φιλιππίνες

ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	α. Χάμπτον Ρόδς 6/3
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	68	25433	ε. 'Αννόπολης Άνκορ. 10/3
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΤ'ΙΣ	68	25433	α. Μπανιόλι 18/3 διά Γιβραλτάρ
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'	68	25433	α. Πιουροπόρ 22/3 διά ΗΠΑ
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	α. 'Αμπέρσαν 2/3
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	25155	α. 'Ειδεν 13/3 διά Κωνσταντζαν
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	ε. Ν. Όρλεάνην 5/3
ΑΚΡΟΠΛΙΩΣ (κ.)*	37	5272	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΑΜΕΙ'Ν (η)	62	10403	α. Λας Πάλμας 25/2 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΛΕΑ	73	8824	ε. Τακόμα 12/3
ΑΛΕΑΚ (κ.)	53	4702	ε. Θέουτα 8/3
ΑΛΕΑΕΤΙΓ' (δ.)	70	51615	σ. Σιγκαπούρην 19/3 διά Ταϊπέ
ΑΛΕΕΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)	47	2097	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΕΑΝΔΡΟΣ Κ. (κ.)	51	2593	εἰς Πειραιά ἀπό 20/5/79
ΑΛΕΕΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗ (δ.)	77	126621	α. Μίλφ. Χάρφεν 17/3 διά Μπρούνεμπουτελ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	ε. Ντιώρμπαν 17/3
ΑΛΙΜΟΣ (η)*	44	2740	ἀργεὶ εἰς Αντίκυρα
ΑΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2404	ε. Τζένταν 13/3
ΑΛΑΚΜΑΝ*	66	27985	α. Μπάχια Μπλάνκα 27/2 διά Ρωσίαν
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ')	65	37888	ε. Φιλαδέλφεια 11/3
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ε. Σιγκαπούρην 17/3 διά Χόγκ Κόγκ
ΑΛΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ (Λιβ.)	64	1706	εἰς Ρίβερ Στούρο ἀπό 17/9
ΑΛΦΑ ΚΟΝΒΕΥ'ΟΡ (Λιβ.)	66	2309	εἰς Πειραιά ἀπό 11/9
ΑΛΦΑ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (Λιβ.)	65	1708	εἰς Ρίβερ Στούρο ἀπό 29/7

ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)*	74	36911	α. Ναγκόγια 7/3 διά Σιογκάμα
ΑΜΠΕΡ (κ.)*	62	10344	α. Χάμπτον Ρόδς 9/3 διά Καναδά
ΑΜΠΙΛΙΤΥ (κ.)	51	996	α. Πειραιά 10/1 διά Βηρυτόν
ΑΝΑΣΑ (κ.)	53	7570	α. Πειραιά 24/2 διά Τζένταν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΙΑΝΤ	67	21457	α. Σοκάντης 15/2 διά Σόντος
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Σεμπετίμπη Τέρρ. 10/2 διά Γιοκοχάμα
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	α. Βίλα Κοντούσιουν 1/3
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	α. Σιγκαπούρη 8/3 διά Κίναν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753	α. Κολούμπια 5/2 διά Κίναν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	α. Μπάχια Μπλάνκα 8/3 διά Κίναν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	ε. Ν. Όρλεάνην 9/3
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΔΑ	68	21418	ε. Γιοκοχάμα 9/3
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	ε. Χάρποντ 20/3 διά Περσικόν
ΑΝΕΜΗ (κ.)*	56	5680	ε. Κολόνπι 18/2
ΑΝΘΑ (κ.)	64	11034	δ. Γιβραλτάρ 21/3
ΑΝΘΟΥΑ Ι. (κ.)	65	1204	ε. Τριπολίν Λιβύης 10/3
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	ε. Λισσαβώνα 20/3
ΑΝΝΑ (κ.)	47	2503	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	ἀργεὶ εἰς Χαλκίδα ἀπό 11/7/79
ΑΝΤΩΝΙΑ (κ.δ.)	59	19801	μετωνομάσθη -ΚΟΡΑΛ-
ΑΝΤΙΓΟΝΗ ΤΣΙΡΗ	56	3990	α. Ντουμπάτη 17/3 διά Ντιώρμπαν
ΑΝΤΚΛΙΟ (δ.)*	59	16047	δ. Παναμά 2/3
ΑΝΤΝΟΙΟΣ (η)	53	8202	ε. Τελούκ Αιμπάνη 14/3 διά Κωνσταντζαν
ΑΝΤΝΟΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	δευτή Ράς 10/2 διά Καιμάριον 14/3
ΑΝΤΝΟΙΟΣ ΙΙ (κ.)	55	1501	α. Αμβέρσαν 21/12 διά Καζαμπλάνκα
ΑΝΤΟΝΥ ΙΙΙ	77	38514	ε. Ν. Όρλεάνην 12/3
ΑΞΙΟΣ (η)	57	2299	α. Τάραντα 13/3 διά Τζένταν
ΑΟΥΡΟΡΑ (δ.κ.)*	56	12447	ε. Βαρκελώνην 17/3

ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	α. Ροζάριο 4/3
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	δ. Κωνιόπολις 9/2
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Β. (κ.)	47	3371	ε. Πειραιά 18/3
ΑΡΑΧΘΩΣ ΓΚΛΟΥΡΥ*	57	9852	δ. Π.Σαΐδ 15/3 διά Λαττάκια
ΑΡΑΧΘΩΣ ΜΠΡΙΤΖ (η)	56	5230	ε. Τρίπολη (Λιβύης) 27/2
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	64	28313	εξωθή Ντουμπάτη 17/3
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ*	78	9998	α. Μπαρνάκια 10/3
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ*	80	10200	δ. Σουεζ 16/3 διά Κουβέιτ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ			
ΩΝΑΣΗ (δ.)	76	125465	δ. Ντουμπάτη 4/2 διά Κιουρασάο
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΜΑΔΑ ΜΕΝΤΑΛΑΙ'ΝΕΡ (κ.)	66	1404	α. Πειραιά 18/3 διά Θεσσαλονίκη
ΑΡΟ (κ.)*	68	2571	α. Ράιντχαμ Ντόκ 17/3 διά Σόνδην
ΑΡΠΑ ΣΑΝ (η)	57	5992	δ. Π. Σαΐδ 12/3 διά Τρίπολην

ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	62	1087	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	ε. Βιλελμαχόφεν 23/2
ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	35280	α. Μπωμόντ 30/1
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70482	ε. Τεργέστην 15/3
ΑΣΤΗΡ ΙΙ (η)	68	48559	ε. Φρήνορπτ (Μπαχ.) 10/2
ΑΣΤΡΟΣ	75	14523	ε. Σιγκαπούρη 19/2
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	μετωνομάσθη «ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ»
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΠ (δ.)	74	128398	α. Τζένταν 8/3
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	ε. Σέδουθ Ράιντιγκ Πόιντ 26/2
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ	65	24314	α. Ν. Όρλεάνην 9/3
ΑΤΡΥΤΟΝ	57	10398	α. Ν. Όρλεάνην 29/2 διά Γκάλβεστον εἰς Μουριάννα ἀπό 25/9/78

ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	ε. Πειραιά 8/1
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	65917	α. Κάρυκ 'Αιλ. 11/3 διά Χαλουπ 'Αιλ.
ΒΕΕΣΚΑ'Υ' (κ.)*	62	8587	ε. Πάτραν 25/2
ΒΕΕΣΤΑΡ (κ.)*	60	8368	δ. Κωνιόπολιν 26/2
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑ'ΤΑΜΟΝΤ (κ.)*	64	1396	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΕΡΩΝΑ (κ.)	54	1991	α. Πειραιά 3/3 διά Χαλκίδα
ΒΙΟΛΑΝΤΟ (δ.)	72	119795	α. Τάτσα 'Αιλ. 21/2 διά Φίναρντ
ΒΡΟΝΤΑΔΑΣ (η)	56	8615	ε. Μογκαντίδιο 13/3
ΒΥΖΑΝΤΑΙ'Ν ΗΓΚΛ (κ.)	58	1882	ε. Καρθαγένην 13/2

ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	α. Ρεσίφ 9/3
ΓΑΛΗΝΗ	55	9418	α. Σύρου 8/2
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)*	67	37699	δ. Π. Σαΐδ 18/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	δ. Γιοκασί 8/3 διά Ρουμού
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ. (η)	65	4636	ε. Χιούστον 27/2
ΓΙΟΔΑΝΤΑ Κ. (η)	56	2158	α. Βούκοβερ 1/3 διά Μασσαλίαν
ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΣ (κ.)	69	12087	α. Κολούμπια Ρίβερ 22/2 διά Ιαπωνίαν
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	53	4983	δ. Σουεζ 7/2 διά Βιετνάμ
ΓΙΦΥΡΟΠΙΑΝ ΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	53	8504	δ. Θεούτα 2/3 διά Ριάνερ
ΓΚΑΖ ΠΑΥΓΝΙΤΟΥ (δ.η.)	62	4137	α. Θεούτα 20/1 διά Μπάραν
ΓΚΑΖ ΠΑΥΓΝΙΤΣΑΙΩΝ (η)	65	4183	α. Λάρνακα 15/2 διά Καρέα
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (η.η.)	66	2691	α. Αγίερσαν 22/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	α. Τζάκαρ 3/3 διά Αμπιτζάν
ΓΚΟΥΑΡΥΧΑ (κ.)	60	4068	ε. Τζένταν 12/3
ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΑΡΕΡ (κ.)	67	2997	α. Ντακάρ 3/3 διά Αμπιτζάν
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'Υ'ΑΟΡ (κ.)	74	3279	α. Τζένταν 22/2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ (η.)	70	10236	α. Τακόμερ 22/2 διά Καρέα
ΓΚΡΕ'Γ ΚΑΛΑΜΠΑΡ (κ.)	56	1477	α. Λάγος 11/3 διά Γουέρρι
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	α. Βαλτιμόρων 23/2 διά Καζαμπλάνκα
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (η)	57	9433	ε. Σιγκαπούρη 17/3
ΓΟΥΕΣ			

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΓΖΥ (δ.)*	67	47344	ε. Φρέηπορτ (Μπαχ.) 28/2	ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	66	57027	α. Σιντι Κρέιρ 9/3 διά "Ελ. Αγκαρι
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΙΤΖ	76	22893	α. Μαρόύτο 8/3 διά Μπαντάρ Χομενί	ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	ε. Σουές 22/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΕΣΤ	77	22893	ε. Τσαμπέρικο 1/3	ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	51	7797	δργει εις Πειραιά από 31/8/74
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	α. Λόρδ "Αντζελες 23/1 διά Κόμπε	ΜΑΡΙΤΣΑ III (η.)	65	10596	α. Μπ. "Άυρες 24/1 διά "Αβάνα
ΕΛΛΑΣ 2 (κ.)	52	8255	δ. Π.Σαΐδ 15/3	ΜΑΡΙΩ	65	17238	α. Γιβραλτάρ 12/2 διά Σέβεν "Αιλ.
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)*	65	1113	εις Σουές από 1/3	ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ Ι (κ.)	55	2261	μετωνομασθή «ΕΛΠΙΝΙΚΗ»
ΕΝΑΜΕΔ (κ.)	60	5513	α. "Αλεξανδρείαν 12/3 διά Πολωνίαν	ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	4639	α. Μαρούτο 16/2 διά Μπάραν
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)*	56	9212	δ. Σουές 23/2 διά "Ιράκ	ΜΕΛΙΘΗ (δ.)	57	11652	δργει εις Πειραιά από 11/7/5
ΕΡΤΥ (κ.)	52	9592	α. Ν. "Ορλεάνην 12/3 διά Περού	ΜΕΛΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	δ. Ντουμπάι 20/2 διά Γιουροπόρτ
ΕΡΤΙΝΑ I (η.)	61	10032	ε. Τζένταν 21/1 διά "Ιράκ	ΜΕΝΤ ΤΡΕΙΤ'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	εις Κουβέιτ από 24/6/78
ΕΡΜΗΣ Κ. (η.)*	54	2360	α. Τριπολίν (Λιβύης) 9/2	ΜΕΡΑΚ (κ.)	55	2549	α. Βόλον 6/2 διά Στυλιάδα
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	72	129260	α. Φατέχ Τέρρ. 30/1 διά Γκάλαβεστον	ΜΕΡΡΥΑΛΤ (η.δ.)	66	71337	α. Βαντινάδα Τέρμιν. 26/2 διά Περσικόν
ΕΥΓΕΝΙΑ I (η.δ.)	54	11208	ε. Πλατάνιον 19/1	ΜΕΡΞΙΝΔΙ (η.)	61	9194	δ. Παναμά 1/2 διά Κούβα
ΕΥΓΕΝΙΑ II (δ.)	70	96775	α. Ιμνωμχαν 17/3 διά Σκαραμαγκά	ΜΕΣΙΣ .	69	9650	α. Δάντανη 22/2 διά Κιέλον
ΕΥΔΟΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	5331	ε. Ντώρμπαν 13/3	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)	73	17355	α. Πούλον Μπούκορ 7/3 διά Ινδονησίαν
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	α. Πειραιά 15/3 διά "Αλεξανδρείαν	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	α. Σάρροχ 28/2
ΕΥΔΑΙΑΛΙΑ (η.)	59	8830	δ. Σουές 10/3	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΟΓΑ (δ.)	76	75125	α. Φρέηπορτ 15/1 διά Φορκάντος
ΕΥΔΙΜΕΝΗ	79	29875	ε. Χώμπιτον Ρόδις 7/3	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)	77	76149	α. Φρς 4/3 διά Σιντι Κρέιρ
ΕΥΔΟΙΑ (κ.)*	48	3675	ύπο παραλαβήν	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΥΨΙΣ (δ.)	77	76149	δ. Γιβραλτάρ 11/3 διά Ν. "Ορλεάνην
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Χώμπιτον Ρόδις 12/3	ΜΗΑΟΣ II (κ.)	59	3809	δ. Π.Σαΐδ 1/3 διά Μεσσηγειον
ΕΥΠΟ ΑΡΑΜΙΣ (κ.)	57	10741	δ. Μπρούνωμπουτελ 3/3 διά Ροστόκ	ΜΙΝΑ Φ.	58	8733	α. Πειραιά 5/3 διά Κωνσταντζαν
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	75	57136	δ. Γιβραλτάρ 17/3 διά Φρέηπορτ	ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (η.)	71	1562	α. Λαττάκιο 4/2
ΕΦΗ (η.)	59	4381	δ. Κωνιτόνιον 17/11	ΜΙΝΙ ΛΗΗ (η.)	71	1562	α. Ν. "Ορλεάνην 21/2
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	α. Καυνάν "Αιλ. 7/3 διά Ν. "Ορλεάνην	ΜΙΝΙ ΛΙΔΥ (η.δ.)	70	1781	α. Π. "Εβρυργκλέιντς
ZAK (η.)	62	10028	δ. Σουές 19/3 διά Κολόμπο	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (η.)	71	1562	ε. Χιούστον 3/3
ΖΑΧΑΡΟΥΛΑ (κ.)*	61	1841	εις Λεισές από 15/7/788 (επισκευαι)	ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ (η.)	71	1584	α. Π. Καλέρ 9/3 διά Ν. "Ορλεάνην
ΖΕΑ ΜΠΗΤΣ (η.)	59	8835	δ. Σουές 16/2	ΜΙΝΙ ΛΟΤΣΙΚ (η.)	70	1592	α. Βίλμυκτον 2/3 διά Π. "Εβρυργκλέιντς
ΖΕΥΣ I (η.)	60	17447	ύπο παραλαβήν	ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (η.)	70	1584	α. Ντεμεράρα 2/3 διά Τρινιντάν
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	ε. Ν. "Ορλεάνην 27/2	ΜΙΝΩΝ ΜΠΟΥΛΑ	58	13257	α. Πειραιά 8/3 διά Κωνσταντζαν
ΖΗΝΟΒΙΑ Δ. (η.)	64	3947	δ. Παναμά 20/2	ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68630	ε. Λός "Αντζελες 12/3
ΖΩΗ (δ.)	67	43231	ε. Τής 22/3 διά ΗΠΑ	ΜΙΣ ΝΑΝΑ (κ.)	61	1952	εις Γαριπούκι από 9/2/79
ΗΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (η.)*	57	9433	α. Σιγκαπούρην 17/12 διά Μπάραν	ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	69030	ε. Συγκαπούρη 9/3
ΘΑΛΕΙΑ IV (η.)*	57	2349	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	α. Καζαμπλάνκα 15/3 διά Βραζιλίαν
ΘΑΡΡΟΣ (η.)	63	3293	α. Ν. "Ορλεάνην 7/3 διά Π. Καμπέλο	ΜΠΑΡΙΜΑΡ (κ.)*	55	4550	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΑΣΟΣ (δ.) ΣΥΚ.	74	51501	α. Μπορντώ 13/3 διά Πλάτη Μητής	ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)	63	25340	ε. Φλόσιγκ 15/3
ΘΕΟΔΩΡΑ	72	69874	δέωθ Τέμπη Μπατ 9/3	ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	3068	δ. Σουές 18/3 διά Τένταν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)	61	8943	ε. Στεπάνη 14/2 διά Νορβηγίαν	ΜΠΑΧΑΖΑ (κ.)*	73	3209	δ. Σουές 20/3 διά Τένταν
ΘΟΔΩΡΟΣ II (κ.)	60	3847	ε. "Ηράκλειον 9/3	ΜΠΟΝΑΣΤΑ ΡΟΥΣΟΣ	47	1591	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	ε. Π. Α. Πίερ 11/3	ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (η.)	64	16073	εις Μόνυ από 10/10
ΙΑΜΑ*	68	27989	ε. Αμβούργον 20/3	ΜΠΡΑΒΟΑΤΟΝΑ (η.)	55	5233	δ. Παναμά 9/3
ΙΝΤΕΡΑΣΙΑ (κ.)	47	2879	α. "Αλεξανδρείαν 5/3 διά Ελλάδα	ΜΠΡΙΣΤΟΛ (κ.)	64	8403	α. Ντώρμπαν 6/3 διά Ανκόλα
ΙΝΤΕΡΣΠΙΡΙΤ (κ.)	59	4668	δ. Σουές 17/3	ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	δ. Γιβραλτάρ 21/2 διά Καζαμπλάνκα
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	67	20959	ε. Ανκόνα 1/3				
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	66	20959	ε. Τάμπα 13/3				
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)*	52	1575	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ.)	60	4067	α. Ραβέννα 25/2 διά Ταρτούς				
ΚΑΒΑΛΑ*	56	18015	α. Σαβάννα 29/2 διά Τάμπα				
ΚΑΛΙΑ (κ.)	52	2775	ε. Τρίπολιν (Λιβύης) 4/3				
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8252	δ. Π. Σαΐδ 17/3				
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	α. Μπέρια 17/2 διά Νακόλα				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	α. Γένοβα 13/3 διά Καντζ				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)*	54	10905	δργει εις Πειραιά από 23/10/78				
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΜΕΜΟΡΙΣ (η.)	61	9516	δ. Σουές 12/2				
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ η.*	56	8203	ε. Π. Λίμον 23/2				
ΚΑΣΚΙΩΤΟΣ (κ.)	54	1598	δργει εις Πειραιά από 26/3/78				
ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	ε. Θεσσαλονίκη 6/2				
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	59	9493	α. Σ. Πέντρο (Ακ. "Ελέφ.) 3/3 διά Θεσσαλίκην				
ΚΑΣΤΩΡ (κ.)	63	8871	δ. Γιβραλτάρ 17/3 διά "Αβάνα				
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ε. Ραβέννα 31/1 διά Μιζουράτα				
ΚΕΝΤΑΥΡΑ (δ.)	69	51627	ε. Κύρη 22/3				
ΚΕΧΑΡΙΤΩΜΟΝΗ (κ.)*	58	11765	α. Μπάραν 14/3				
ΚΛΕΙΩ (η.)	56	1743	μετανομάσθη "ΜΑΝΤΗ"				
ΚΟΡΑΙΑ (κ.)	48	1562	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	ε. Φρέηπορτ (Μπαχ.) 13/3				
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	δργει εις Πειραιά από 8/2/79				
ΚΟΣΜΙΚ (κ.)	53	1598	δργει εις Πειραιά από 24/3/76				
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΑΤΖ (κ.)*	55	1863	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)*	42	3129	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	ε. Ταρτούς 8/1				
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	ε. Όλμπουν (Ν.Υ.) 13/3				
ΚΥΝΙΑ*	69	11315	ε. Γιοκοχάμα 4/3				
ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	ε. "Ηράκλειον 8/3 διά Ραβέννα				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	35676	ε. Κοατζακόλας 24/2				
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	δ. Παναμά 12/3				
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	δργει εις Πειραιά από 1/3/74				
ΛΑΚΟΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ε. Μπόνι 28/1				
ΛΑΜΑ*	59	7919	ε. "Αμέρειαν 22/3				
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	64	37338	ε. Κοατζακόλας				
ΛΑΡΑ (κ.)*	56	6921	ε. Τρίπολιν (Λιβύης) 3/3				
ΛΑΡΑ (η.)	65	9091	α. Σορδλ 25/1 διά Φιλαδέλφειαν				
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	εις Πειραιά από 20/10				
ΛΕΜΠΛΟΝ (κ.)	60	4068	δ. Σουές 18/3				
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	α. Πειραιά 29/1 διά Ιταλίαν				
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. "Αλεξανδρείαν 19/3				
ΛΗΗΤΣ (κ.)	61	7012	ε. Ταρτούς 20/1				
ΛΙΑΛΑ (η.)	50	2734	εις Αμπιτζάν από 2/1/78				
ΛΙΝΑ Υ. (η.)	52	5762	ε. Βούβαντη 29/1 (ΕΠΩ. ΔΙΑΛ.)				
ΛΙΡΚΕΥ' (η.)	59	9879	ε. Μαντράς 6/3				
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗ η.*	68	39617	ε. Μορόβια 11/3				
ΛΟΥΚΙΑ (κ.)*	59	6354	δ. Μπρούνωμπουτελ 31/1 διά Ροστόκ				
ΛΟΥΣΥ (η.)	54	2557	ε. Μαυρικίου 29/1				
ΜΑΓΔΑ (κ.)	59	16840	α. Σαντανά 3/3 διά "Αρούμπα				
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)*	75	136991	ε. Ζωντάνη 27/2				
ΜΑΙΤΣΤΡΟΣ	69	16840	δ. Παναμά 2/3 διά Ειρηνικόν				
ΜΑΝΑΓΚΡΟ (κ.)*	43	1593	δργει εις Βρινθόποιον από 19/3/79				
ΜΑΝΤΟΥΛΑ (η.)	52	2352	εις Αμπιτζάν από 13/4/78				
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Μπελιγκάχιδη 12/2				
ΜΑΡΙΑ Π. (η.)*	55	3003	ε. Τρίπολιν (Λιβύης) 4/3				
ΜΑΡΙΑΣΕΛΑΝΤΑ (κ.)*	58	9507	α. Μομπάδα 15/3 διά Βιρτού				
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	ε. Ρός Τανούρα 25/2				
ΜΑΡΙΚΑ Ι. ΛΕΜΟΥ (κ.)	61	5376	δ. Σουές 4/3				
ΜΑΡΙΚΑ Μ. (κ.)*	57	5943	εις Καστέλον από 7/11				
ΜΑΡΙΛΑΚΙ (κ.)	53	5471	ε. Τζένταν 20/1				
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)	67	43649	ε. Γιοκοχάμα 9/3 διά "Οναχάμα				
ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ (δ.)	64	38568	ε. Γουαντι Φειράν 11/3				

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	64	30581	α. Ν. Όρλεανην 1/3		ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.δ.)	58	12982	ε. Περιατά 11/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ	65	15178	ε. Πειραιά 28/2 διά 'Αργεντινήν		ΣΗΦΑΡΕΡ*	56	8267	εις Ταματαβές ώπο 13/5/76
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕΤ'ΙΜ (δ.)*	65	47493	α. Παλέρμου 15/3 διά 'Ράς ές Σιδέρου		ΣΗΦΑΡΕΡ*	56	8785	ε. Καράτσι 16/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	α. Κολόμπο 12/3		ΣΗΦΟΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	α. Λάς Πάλμας 15/3 διά Λάγος
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΖΕΥΣ (κ.)*	56	1581	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Κολούμπια Ρίβερ 19/2 διά Γιοκοχώμα
ΟΣΕΑΝ ΛΑΤ'ΙΟΝ (δ.)	70	79001	α. Τεργέστην 7/2 διά Ράς ές Σιδέρου		ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	α. Ρίο Γκράντες 22/2 διά Αλγερίαν
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	ε. Βατιμόρων 14/3		ΣΙΝΟΣ	77	4719	ε. 'Αμπιτζάν 29/2
ΟΣΤΡΙΑ II	71	20571	δ. Κων/πολιν 12/2		ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1096	α. Κιότζια 8/3 διά Π. Νογκάρο
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ II (κ.)*	38	2499	όργει εις Πειραιά ώπο 12/4/76		ΣΚΑΪ'* (κ.)	57	6494	ε. 'Αμπιτζάν 25/2
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)	73	20354	ε. "Αγ. Βικέντιον 10/2		ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)*	57	3070	εις 'Αμπιτζάν ώπο 8/9/75
ΠΑΛΛΥΡΑ (δ.)	67	47081	α. Ν. Όρλεανην 11/3		ΣΚΥΡΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	58	8640	δ. Σουέζ 11/3 διά Βουμβάνη
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (η.)*	59	3906	α. Πειραιά 15/3 διά Θεσσαλονίκη		ΣΚΥΡΟΣ (κ.)*	54	1227	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.)	58	5223	ε. Μαντράς 7/3		ΣΟΝΙΑ - ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	66	1689	δ. Π. Σαΐδ 17/3 διά Θεσσαλονίκη
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Σκάνδα Φάδου 15/3 διά Κεμπρέ		ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Χιούστον 11/3
ΠΑΣΙΦΙΚ ΡΑ'ΙΝΤ *	60	8721	α. 'Αιμβέρσαν 22/1 διά 'Αβνα		ΣΗΝΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Μάλτα 10/2 διά Κή Σουέστ
ΠΑΣΙΦΙΚΟ	66	24309	α. Σάν Πέντρο ('Αργεντ.) 6/3		ΣΥΠΡΟΣ (κ.)	48	2377	δ. Π. Σαΐδ 18/3
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	76	125947	δ. Ντουμπάντ 11/2 διά Κόρ-άλ-'Αμαργία		ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Τζένταν 8/3 διά Βομβάνη
ΠΑΤΡΙΣ (δ.κ.)	61	12820	ε. Σιγκαπούρην 12/3		ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άργει εις Πειραιά
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κ.)*	58	6354	α. Σαρόνα 19/3 διά Σαουθάμπτον		ΣΤΕΡΝΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (π.)*	58	8531	δ. Σούα 13/3
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	77	15950	α. Σετουμπάλ 29/2 διά Κ. Χένρυ		ΣΤΟΛΤ ΦΙΛΙΑ (δ.)	60	12191	έξωθι Καράτσι 18/3
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	ε. Ν. Όρλεανην 1/3		ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70508	α. Τεργέστην 25/12
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	α. 'Αιμβέρσων 20/3 διά ΗΠΑ		ΤΑΥΓΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Λισσαβώνα 29/2
ΠΕΤΡΟΛΑ Δ (π.)*	50	3515	εις Πειραιά 7/10		ΤΕΝΑΣΤΙΤΥ (κ.)	59	5510	ε. Αύγουστα 5/3
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ (δ.κ.)	56	11920	α. Λάρνακα 20/3		ΤΕΝΙΑ (κ.)	53	1362	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΤΡΟΣ (δ.)	65	41255	α. Ν.Υ. 12/3		ΤΕΡΕΖΑ*	61	18484	α. Κολούμπια Ρίβερ 17/1 διά "Απω Άνατολ.
ΠΛΑΓΙΑΣ*	64	4463	δ. Μπρούναμπουτελ 1/3 διά Βέντοπολς		ΤΖΕ'ΙΝΤ (κ.)	56	6500	ε. "Αν. Φραγκίουν 13/3
ΠΛΩΤΟ	68	35191	ε. Ρίο 'Ιανέριο 10/3		ΤΖΕΝΗ	59	9585	ε. 'Ηση Λόντον 19/3
ΠΟ'ΙΝΤ ΚΑΗΑΡ (μ.)	72	57102	α. Πουροπόρτ 15/3 διά Τουμπαράδο		ΤΖΟΥΛΙΔΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)*	55	5425	εις Σαβόνα ώπο 29/5
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	ε. Σιγκαπούρην 2/3 διά Λός 'Αντζελες		ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)	57	3178	ε. Π. Σουδάν 14/3
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	ε. Νταπάρι 17/3		ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)*	54	7930	άργει εις Πειραιά ώπο 12/3/77
ΠΟΡΤΟ ΦΡΙΟ (κ.)*	48	1271	δ. Π. Σαΐδ 9/1		ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	α. Ν. Όρλεανην 16/2
ΠΟΣΕΙΩΝ Κ. (π.)	56	3597	εις Κατάκωλον ώπο 28/7/79		ΤΟΞΟΝΗΣ (δ.κ.)	60	12944	α. Ν. Όρλεανην 9/3
ΠΟΥΝΤΟ ΜΠΑΝΚΟ*	59	13053	ε. Δάντσιχ 12/3		ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	δ. Παναμά 4/3 διά Κίναν
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	άργει εις Πειραιά ώπο 28/6/79		ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5309	άργει εις Χαλκίδα ώπο 18/9/77
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ε. Γκλάντστον 14/3		ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	α. Βενετίαν 19/3 διά Βεννάζην
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)*	64	27376	ε. 'Αιμβέρσαν 13/2 διά Φλώινηκ		ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	δ. Παναμά 1/2
ΠΡΟΒΙΤΕΝΣ (π.)	59	12020	ε. Βενετίαν 16/3		ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1999	α. Πειραιά 12/3 διά Λεμεσόν
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)*	74	124724	ε. Ρόττερνταν 10/3		ΤΡΙΤΩΝ	77	15552	α. Καλκούτα 14/2 διά Κολόμπο
ΡΑΣΑΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	α. Κιότζια 3/3 διά Βεγγάζην		ΥΒΟΝΗ ΙΙ (π.)*	64	10009	ε. Ν. Όρλεανην 4/3
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (η.)*	58	8074	ε. Κ. Τάουν 19/3		ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕΓ'ΓΜΠΕΡ*	61	14500	α. Πικοχάμα 24/2 διά Παναμά		Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	105784	άργει εις Μπρούνευ ώπο 4/1/77
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	α. Τουμπαράδο 29/1		ΦΑΑΚΟΝ ΙΙΙ (π.)*	36	1990	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)*	68	1243	α. Κόρκ 29/2 διά 'Οράν		ΦΑΝΑΡΙ (δ.)*	67	44720	ε. Ταϊταγκόδ 17/3
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (Σιγκ.)	57	12812	α. Χάιφα 1/3		ΦΑΝΗ (η.)	67	4307	δ. Παναμά 14/3 διά 'Ακαζούτλα
ΡΙΜΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	5058	α. Μανόύτι 17/3 διά Μπ. 'Αμπας		ΦΑΟΥΝΑ (κ.)	66	1443	ε. Ρότσεστερ 13/3
ΡΙΟ ΕΛΑ	70	16147	α. Σιγκαπούρην 19/2 διά Κίναν		ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	3870	δ. Σαΐδ 18/3 διά Ραβέννα
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	ε. 'Αιμβέρσαν 22/3		ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	9030	άργει εις Σιγκαπούρην ώπο 13/9/79
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	α. Ντάς 'Αιλ. 14/2 διά Βραζιλίαν		ΦΕΛΙΣΙΑ Β.	78	15950	α. Κολούμπια Ρίβερ 12/2
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ XII (κ.)	51	4788	α. Λάς Πάλμας 20/9		ΦΙΒΙ (κ.)	50	13074	δ. Μπρούναμπουτελ 6/3
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	ε. Νεάπολιν 20/3		ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	12495	ε. Καντάλα 18/2
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	64	47493	α. Μπωμόντ 15/2		ΦΙΛΩΡΙΝΑ ΣΤΕΙ'ΙΤ (π.)*	43	6338	εις Ταμπικό ώπο 12/7
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)*	61	10444	α. Λάς Πάλμας 27/2 διά Κωνσταντίναν		ΦΟΔΕΛΕ ΙΙ (κ.)	57	7714	ε. Καμπάνα 9/11
ΣΑΝ ΡΑ'ΙΖ (κ.)	59	2948	ε. Ντουμπάτι 18/2		ΦΟΙΝΙΞ ΣΤΑΡ (δ.)	57	15406	α. Πειραιά 18/3
ΣΑΝ ΣΥΡΙΔΩΝ ΙV (κ.)	53	2652	δ. Π. Αγίας 4/3		ΦΟΡ ΦΛΑΓΚ (η.)*	43	8794	μετανομασθή "ΛΑΜΑ"
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	ε. Σακάντιε 6/3		ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι (κ.)	66	1444	ε. Πούλ 5/3
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	ε. Τζουμάχος Τέρμ. 20/2		ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Μπόρμπερς Πόιντ 6/3
ΣΑΝΝΑΚ (κ.)	66	3314	ε. Σάο Τόμ 19/12		ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	δ. Σιγκαπούρην 3/3 διά Ισπανίαν
ΣΑΝΝΙΤΕΡΝΤ (κ.)*	70	2653	ε. 'Αγαδί 3/2 διά 'Ααιουν		ΧΟΛΥ ΣΤΑΡ (κ.)	57	9049	α. Καράτσι 25/2
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ε. Νουάρτ 10/2		ΧΟΥΝΤΑ ΛΑΚ (κ.)*	66	2985	ε. Ντερμπιταν 19/3
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (η.)*	65	12102	ε. Ούρκα 27/10 διά Μπάραρον		ΧΟΥΝΤΑ ΠΕΡΑ (κ.)*	67	3020	α. Ντερμπιταν 15/3
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	ε. Πειραιά 9/3		ΧΟΥΝΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)*	49	5209	α. Λεμεσόν 14/3
ΣΑΟΥΘΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11329	ε. Λάγος 6/3 διά 'Αμπιτζάν		ΧΡΥΣΑΛΙΣ (κ.)	65	12074	ε. Ρόττερνταν 21/3
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	58	18183	ε. Σιλκαν 16/2 διά Τελούκ Σεμάνκα		ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	α. Κόριτον 18/2 διά Περοϊκόν
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	ε. Τζακάρτα		ΧΡΥΣΗ'ΙΣ (π.)	59	4378	ε. Φιλαδέλφεια 20/2
ΣΗ ΛΑΚ (κ.)	61	8701	α. Γιοκοχάμα 6/3 διά Γκουαγιακίλ		ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 (κ.)	59	8950	ε. Ραγκούν 3/3
ΣΗ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	71	11055	δ. Παναμά 15/3		ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 (κ.)	63	9850	α. Ταϊταγκόκ 24/1 διά Σιγκαπούρην
ΣΗ ΠΕΡΑ (κ.)	61	8701	δ. Γιβραλτάρ 29/2 διά Τάμπα		ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (η.)*	44	14540	εις Νταμά (διποθήκη)
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	α. Χιούστον 3/3					
ΣΗΤΡΕ'ΙΝ ΒΑΛΤΙΜΟΡ	73	18067	ε. Τζένταν 15/3					



NAFTIKAKHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 476

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

1st April 1980

THE NUMBER ONE PROBLEM

At the recent Panhellenic Export Congress, the Minister of Coordination, Mr. C. Mitsotakis, remarked that the prospects for increasing our exports during the next decade are dim because Greek industry has reached its full potential and no new investments are coming in to expand its capacity.

This bodes ill for our balance of payments which is already in a bad state and leads us to think what else we could do to improve our balance of payments.

The obvious answer is to increase our invisible earnings and one of the main contributors to this source of revenue is shipping. And this brings us back to the number one problem of Greek shipping which is how to replace the large number of foreigners working on our ships with Greeks.

What good does it do to watch our fleet grow daily in size unless it is manned by Greeks who will send their earnings home instead of Asiatics who support their families in their own countries?

Just as the state provides incentives for exports and investments it should introduce such incentives for young Greeks to take up sea careers. Half-measures are not enough. The State and the owners should embark on a systematic and organised campaign to recruit new blood for our ships. It has now become more imperative than ever.

MARINE ACCIDENTS

A daily paper has published a series of articles on marine accidents with figures, statistics, etc. An interesting view is that of Captain A. Vintzileos who attributes the cause of accidents to the complete lack of proper training for our seamen ashore, before they ever set foot on a ship.

He says: "Our ships are manned by seamen who have no idea how to react to danger. They do not know how a cargo should be safely stowed, how to put out a small fire or even how to lower a lifeboat".

He lays the blame on the state for its complete indifference to applying regulations and making sure that lifeboat drill and the lowering of lifeboats is done regularly on our ships.

He says also that if accidents are to be reduced, a regular lecture programme should be instituted for crews with compulsory attendance and that those youngsters who choose a sea career should be imbued with a true love for the sea and a desire to become good seamen.

Finally, he lists those incentives which he thinks will encourage more people to join our ships. They include a shorter time period to make them eligible for pensions, hard-lying bonuses, better medical care for him and his family, more consideration and courtesy from customs officials and the authorities in general and a conviction that he is a true Greek citizen with the right to vote. Such incentives, he says, would introduce new blood to our ships.

We find Capt. Vintzileos's comments very valid and noteworthy and we might add that

our training programmes are indeed archaic and inadequate, mainly due to the fact that there is a serious shortage of specialised teaching personnel.

THE GHOST SHIP

Several weeks have gone by since the total loss with all hands of the Greek ship "Maria Bakolitsa" off the port of Constanza. The loss was reported by the press and since then the affair has been blanketed by complete silence. Nevertheless, there are some questions that need to be answered.

1. How is it possible for a ship to sink without leaving a trace such as a life ring, a wooden crate, a life raft on deck which presumably was not tied down? Even a small oil slick. Nothing was found.

2. A distress signal was sent but no details on the ship's position followed. This leads one to believe that the distress signal was triggered by the automatic alarm.

3. Since the ship's position was known, this made the search easier to conduct.

All these circumstances have given rise to the suspicion among shipping circles that the vessel might have been holed by a collision in fog and that the ship which rammed it did not stand by to offer assistance.

The Minister of Mercantile Marine, Mr. Kefaloyannis, has ordered an investigation and it is to be hoped that its findings will not take too long to be made public, if only to ease the minds of the relatives of the unfortunate crew.

DE - HELLENIZATION

The danger of our merchant fleet becoming de-hellenised was sounded in Parliament by three PASOK deputies who dwelt on the problems which were leading to this sta-

te of affairs. They claimed that the employment of foreigners on Greek ships at low wages was acting as a disincentive for the employment of Greek seamen as a result of which our merchant ships were being de-hellenised.

As far as disincentives are concerned, it is a well-known fact that the reason young Greeks do not choose to go to sea is that they can find well-paying jobs ashore. This is a common feature of all advanced countries and it leads us to the terrible conclusion that in future, world shipping will fall into the hands of poor and developing countries with plenty of manpower to spare. This process, of course, will be a slow one, but the clouds have already begun to gather with the notorious UNCTAD formula of 40-40-20.

The PASOK deputies should take a stroll in Piraeus and read the wanted ads in the windows of shipping offices. One of them says: "Steward required for cargo ship - Salary: Drs. 65,000".

This of course means that the shortage of Greek crews is not due to low wages.

AMERICAN — SOVIET AFFAIRS

It has been announced that the Chairman of the U.S. Congressional Committee on Maritime Affairs, Congressman John Murphy has proposed that maritime agreements with the Soviet Union should be suspended and that Soviet vessels should not be allowed to call at U.S. ports.

It also appears that at one point President Carter had seriously considered closing American ports to Russian ships but had subsequently decided to content himself for the time being with other measures against the Soviets (the banning of grain exports and high technology equipment). For this reason it was decided not to cut short the maritime agreement of 1972, due to expire at the end of 1980, by which Soviet ships were able to carry third country cargoes to and from U.S. ports.

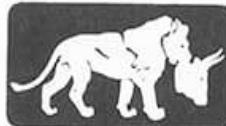
As for the stand dockers are taking it is to be noted that Charleston dock workers agreed to unload a Russian ship carrying 21,000 tons of chrome ore for an American company that produces 50% of the country's ferro-chrome products and obtains the greater part of its raw material from Russia.

With regard to the grain embargo it appears that the USSR has been able to increase its purchases of grain from the Argentine from one million to two million tons of wheat and has also bought 1,500,000 tons of corn, 600,000 tons of linseed oil and 20,000 tons of sunflowerseed oil.

THE SCRAP AND BUILD PLAN

A new effort to convince the EEC of the necessity to apply the scrap and build plan has been undertaken by the International Shipping Forum, representatives of which have called on the EEC's industrial commissioner, Mr. Davignon.

Mr. Davignon has not yet submitted this plan to the EEC Council of Ministers but has



ANODIA ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:
ΜΠΟΥΡΜΑΓΙΣΤΕΡ & ΓΟΥΕΤΝ ΕΛΛΑΣ Ε.Π.Ε.
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889

promised to revert when he has collected more data. The Forum hopes to be able to provide him with such data.

The adoption of the plan by some of the EEC countries individually would cause difficulties in line with EEC regulations on competition, the Forum points out. Consequently, the only practical solution would be for all the EEC countries to apply the plan in spite of objections from such countries as Germany and Denmark.

One basic advantage of the plan is that EEC shipping will rid itself of obsolete ships. At the same time, the tonnage surplus will be reduced and work will be created for shipyards which are going through a serious crisis. Finally, substandard ships, most of which are over-age, will disappear.

The Forum says that if the plan is accepted by the EEC and by Japan, this would encourage other countries to follow suit.

A more general adoption of the plan would not only improve the quality of world tonnage but would also help to protect the environment since the new ships to be built would conform to IMCO regulations and to international rules against sea pollution.

THE I.T.F. AND ASIATICS

The ITF is being asked to set a minimum wage scale for Asiatics employed on convenience-flag ships. The proposal was made at a meeting of Asian member-countries of the ITF at Hong Kong last year and the wage scale in question would correspond to average wages in the countries concerned.

In line with its campaign against convenience-flag ships, the ITF is forcing the owners of such ships to pay their crews the average of North European seamen.

Last October, however, at the Stockholm conference, the Asians maintained that the standards for setting an international wage scale were not right since the great majority of convenience-flag ships are manned by seamen from low-income countries. They declared that if the international wage scale was not reviewed, the ITF was in danger of being split through the formation of a separate Federation to cover transport workers from Asian countries.

Consequently, the ITF, which is supported mainly by European maritime unions, agreed to hold another conference at which the Asian proposal would be discussed and at which also, greater freedom of action would be granted to the Asian unions.

At the Hong Kong conference, where the point was made that the boycotting of convenience-flag ships with the aim of imposing the European wage scale was proving harmful to Asiatics, it was decided to appoint a committee, under ITF auspices, to occupy itself with Asian affairs. The main task of the committee will be to examine whether a special wage scale can be introduced for asiatics.

The European unions are opposed to any reduction in the fixed wage scale by the Asian ITF. They claim that most convenience-flag ships are controlled by Europeans and that the greater part of the ship's crew is composed of seamen who are of the same nationality as the owner. Consequently, the wage scale must correspond to the European cost of living.

A compromise solution, proposed by the Indian unions, is that Asiatics should receive lower wages and that the difference should be paid into an ITF welfare fund. The application of such a system to British ships employing Asiatics is already being discussed.

However, the fixing of an average Asiatic

wage scale could prove a difficult proposition since, if the wages of Australian, New Zealand and Japanese seamen are taken into account, the average would not differ greatly from the European wage scale, unless only the underdeveloped Asian countries were taken into account. Moreover, the seamen employed on convenience-flag ships all come from such countries.

SWEDISH WRATH

A dockers' union in Sweden had boycotted the ship "Manhattan Prince" and would not allow it to sail from the port of Oxelosund unless about two million Swedish crowns had been paid to crew to bring their wages in line with the ITF wage scale. In spite of this, the port's pilots agreed to take the ship out of port and the vessel sailed without delay.

The Swedish union bosses blew their tops and vented their wrath by ordaining that any ship piloted by the pilots who took out the "Manhattan Prince" would henceforth be boycotted.

These internal Swedish altercations do not concern us overmuch, but it seems to us a bit thick if ships putting in at this port are boycotted for reasons that have nothing to do with them.

THE SEAMENS HOME

The Seamen's Home was set up by the Panhellenic Seamen's Federation with contributions from seamen and its object is to accommodate seamen whose homes are in the provinces in comfortable surroundings and at low cost.

The question that now arises is whether pensioned seamen who live in the provinces can be put up at the Seamen's Home when they come to Piraeus.

The question cropped up recently when a pensioner in need of medical treatment, came to Piraeus from his provincial home and tried to stay at the Home. He was refused with the excuse that the Home was only open to working seamen.

It seems unfair to us to make this distinction since, presumably, the retired seaman has paid his contributions through the years and is just as entitled to enjoy the comforts of the Home as his younger colleagues.

WHY THE MASTER?

We disagree entirely with the decision of the Ministry of Mercantile Marine to impose penalties on the Master of the "Spartan" which loaded a cargo in Turkish-held Cyprus. The master was merely carrying out the orders of the ship's owners and only a person entirely ignorant of a master's duties could think of punishing him. The decision must be withdrawn, otherwise, if the logic behind is to be pursued, the entire crew should be punished as well.

BBC BROADCAST

From mid-April the BBC's Greek-language programme for seamen will be resumed after an interruption of many years. It will be broadcast every Saturday evening and will be repeated on Sunday evenings. The first programme will contain messages from the Minister of Mercantile Marine and union chiefs. The programme will be relayed by the BBC's world-wide network and it will prove useful in keeping our seamen abreast of developments in the field that concerns them.

SHIPCHANDLERS

Now that the 2nd. Panhellenic Export Congress has ended it is to be hoped that shipchandlers will make their appearance at the next one and that one of the subjects on the agenda will be the supply of Greek ships with Greek products, both agricultural and industrial. Greek ships are not a fly-by-night market but a permanent and dynamic outlet for Greek goods in themselves, as well as being the bridge across which these goods can be carried to expatriate Greeks in all parts of the world.

THE "SALEM" AFFAIR

It is reported that the master and first engineer of the "Salem" have been deported from Dakar to Monrovia where, in all probability they will be charged with respect to the sinking of the ship off Senegal on January 17, after its cargo had been sold in South Africa.

This news comes to us from the two Scotland Yard inspectors who conducted an investigation in Durban and came to the conclusion that no South African can be held liable for the fraud. It is obvious that the sale of the oil cargo in South Africa cannot be proved and consequently the charges against the master and engineer of the "Salem" will be difficult to support. Nevertheless, the investigation is continuing and is being directed towards the partners of the ship's owners.

In a related development, many people are wondering what has happened to the 9,908 ton "Christina B.", owned by the Panamanian "Tiger" company, which sailed from Rostock to Port Harcourt in Nigeria and was confiscated last November in Abidjan by the shippers. In spite of this, the ship sailed from Abidjan and was later seen in Bridgetown, Barbados. Since then, it has disappeared. It seems the ship unloaded part of its cargo somewhere, valued at half a million pounds.

MODERN PIRACY

Piracy these days is a far cry from the swashbuckling buccaneers of days of yore. It is conducted by villains who are comfortably ensconced in lavish offices and who use up-to-date methods to defraud banks and shipping companies. Within the last ten years about forty ships have disappeared in the China Sea or in the Mediterranean under mysterious circumstances. Their cargoes were unloaded in out-of-the-way ports and covered by forged bills of lading. Subsequently, the ships were scuttled or subjected to a change of flag and name, leaving no trace.

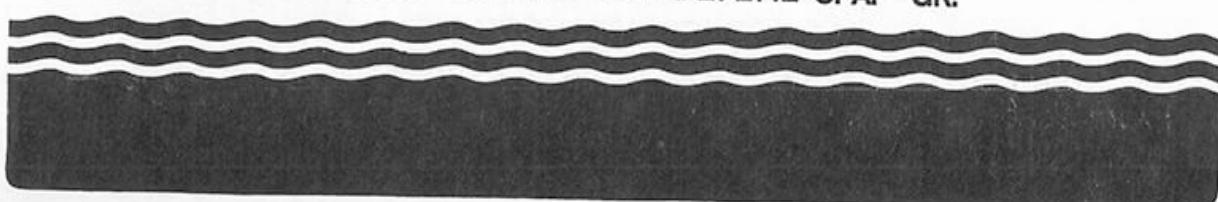
One method suggested by a Saudi Arabian shipper by which one aspect of piracy could be defeated is the introduction of containers with four doors, so that the crooks would not know which door would be opened by the customs. These containers would not differ from normal ones with the exception that they would be a little heavier. However, it has been generally observed that since such an innovation would also entail the conversion of existing container space, the original estimate of a 15% extra cost would be exceeded by far.



CHANDRIS
CHANDRIS
CHANDRIS
CHANDRIS

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.





We didn't get to be Number 1 by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.

FRANK B. HALL & CO. OF NEW YORK, INC.
WALL STREET PLAZA, NEW YORK, N.Y. 10005
International Insurance Brokers and Average Adjusters

