

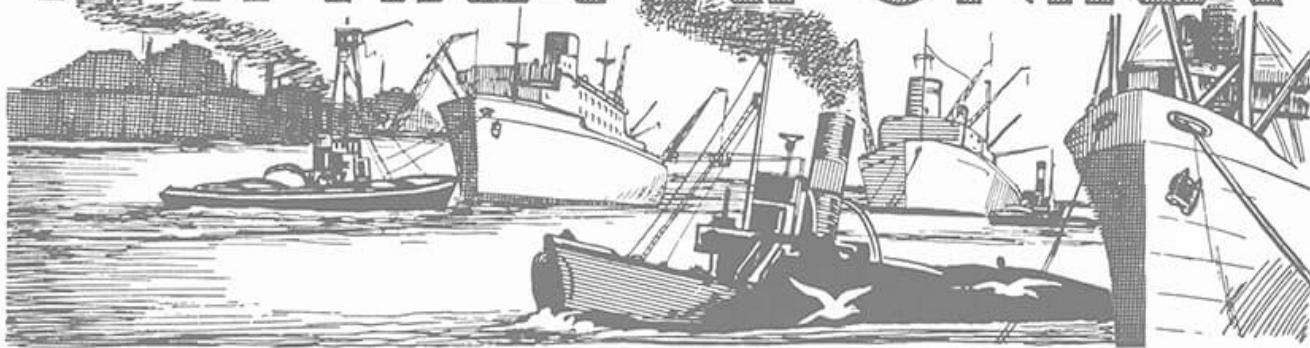
NAYTIKA XRONIKA



15η Ιουλίου 1980

Αρ. Φύλλου 1083/842

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ν' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1083/842

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1980

ΕΚΔΟΤΗΣ - ΔΙΝΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ
ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τό δεκαπενθήμερον

ΤΟ ΘΑΥΜΑ

Προβάλλεται πλέον διεθνώς ή Έλληνική Ναυτιλία. Τά έγκυρότερα δργανα τής παγκοσμίου Κοινής Γνώμης άσχολούνται με τό θ α μ α τής πρός τά θαλάσσια έργα έπικρατησεως τού Έλληνος. Και τούτο, βεβαιώς, υποχρεώσεις μεγαλυτέρας από μέρους μας δημιουργεί. Πρέπει, πράγματι, νά προσέξουμε ίδιατέρως τήν προέχουσαν αυτήν θέσιν μας. Είμεθα πλέον πρωτοπόροι. Πᾶν δ, το καλόν έξαρταταί από ήμας, τήν Διοίκησιν, τόν έφοπλισμόν και τούς ναυτικούς μας, πρέπει άπαρεγκλίτως νά τηρήται και νά υποφεύγεται κάθε τι, πού δυνατόν νά βλάψῃ το καλόν μας δνομα. Διατί νά τό άποκρύψωμεν; Μᾶς θαυμάζουν διά τάς επιδόσεις μας άλλα και μᾶς παρακολουθούν με έκδηλον τήν διάθεσιν τής έπικρίσεως διά τά μή σύμφωνα με τά διεθνώς κρατούντα τυχόν διαπραττόμενα.

Εἰς τόν κολοφώνα τής δυνάμεως της έξηχηθη πλέον ή Έλληνική χωρητικότης. Τό ξένον Κεφάλαιον μετ' έμπιστοσύνης στρέφεται πρός τόν "Έλληνα έφοπλιστήν". Ή προσοχή έπιβάλλεται τώρα. Τελευταίως ή ναυλαγορά τών ξηρών φορτίων έδικασε τούς "Έλληνας έφοπλιστάς, πού έγκαιρως άπεκτησαν τό κατάλληλον τοννάνα. Εύχομεθα οι καλοί ναύλοι νά διατηρηθούν. Θά μᾶς έπιτρέψουν νά έκπληρωσωμεν και τάς άνευλημένας υποχρεώσεις μας. Τό «Ρούλ Μπριτάννια» δυνατόν και δι' ήμας, τήν ναυσίδιον Έλλαδα, νά ξηχη τήν έφαρμογή του. Προσοχή δμως. Μᾶς παρακολουθούν, μᾶς θαυμάζουν, άλλα και ή διάθεσις τής έπικρίσεως δέν λείπει.

Η ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΙΣ

Η γενομένη προειδοποίησης ύπό τού Πρόεδρου τής Ε.Ε.Ε. κ. Α. Χανδρή κατά τό Συνέδριον πού συνεκλήθη έπ' εύκαιρια τών «Ποσειδωνίων 80», δέν ήτο ή στιγμαία έκλαμψις μιας φωτοβολίδος, άλλα ή υπόμνησης μιᾶς άνυπερβλήτου καταστάσεως, πού μονίμως κατατρέχει τήν ναυτιλίαν μας, σχετικώς με τήν έπανδρωσίν της. Είχεν τονίσει, τότε, ο κ. Α. Χανδρής οτι «ή Έλληνική Ναυτιλία πού συνεχώς αύξανεται, δέν δύναται νά λειτουργήση ύπο τάς παρούσας συνθήκας πληρω-

μάτων και έκπαιδεύσεων».

Οι πάντες γνωρίζομεν τάς δυσχερείας τού προβλήματος τούτου, πού θά μᾶς άδηγησης είς ναυτιλιακόν άδιέξοδον, έάν δέν άντιμετωπισθή ώς γενικώτερον έθνικόν θέμα. Και είναι τοιούτου έάν ληφθή ύπ' άψιν ή συναλλαγματική κατάστασις τής χώρας πού συνεχώς έπιδεινούται.

Ούτω, όπως άνεκοινώθη, τό έλλειμμα τού ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών άνηλθεν είς 1.130 έκατομ. δολ. κατά τό πρώτον 4μηνον τού 1980, αύξηθεν κατά 306 έκατομ. δολ. έν σχέσει πρός τό άντιστοιχον 4μηνον τού 1979.

'Εξ δάλου λίαν σημαντικόν είναι τό έλλειμμα τού έμπορικου μας ισοζυγίου κατά τό αύτό 4μηνον τού 1980, κατά τό όπιον αι μέν εισαγωγαί άνηλθον είς 3.488 έκατομ. δολ., αι δέ έξαγωγαί είς 1.312 έκατομ. δολ., καλύψαι σαι τό 37,61% τών εισαγωγών μας. 'Αξιοσημείωτος, τέλος ύπρεδεν ή κάμψη τής τουριστικής κινήσεως κατά τήν περίοδον 'Ιανουαρίου-'Απριλίου 1980 (11,2% έναντι τής άντιστοιχού περιστινής), καίτοι τό τουριστικόν συναλλαγμα ένεφαντεν αύξησιν κατά 19%, άνελθον είς 307 έκατομ. δολ. "Ολαι αύται οι έξειδεις κατευθύνουν τάς άπλιδας μας πρός τήν ναυτιλίαν, είς τήν όπιον παρόσα και έάν λέγωνται, ή ναυτεργατική πρόσοδος, άποτελει τήν σπονδυλικήν στήλην τού ναυτιλιακού μας συναλλαγματος.

Τά πλοια πάντοτε περιμένουν τούς νέους, οι όποιοι συνεχώς άλονεν και περισσοτέρας δυσκολίας συναντούν διά νά εύρουν άπασχόλησην είς τήν ξηράν, συνεπεία τής προϊόντης οικονομικής κάμψεως είς τούς χερσαίους παραγωγικούς κλάδους. Πάρα πολλά έξαρτωνται άπο τό κράτος διά νά άρχιση ή κίνησης πρός τά πλοία και πρό παντός νά συνεχισθή. Μέ σπασμαδικά και άσυνδετα μεταξύ των μέτρα τίποτε δέν δύναται νά έπιευχθεί. 'Απαιτείται καθολική κινητοποίησης και μεθόδευσις τών ένεργειών, ώς και ή άμεριτος έκδηλωσις τής κρατικής μερίμνης πρός τούς ναυτιλιούμενους διά νά άναζωπυρωθή τό ναυτικόν ένστικτον τής Φυλής. 'Εξ ίσου άναλογος πρέπει νά είναι και ή στάσις τής πλοιοκτησίας, έάν θέλη νά ίδη τήν έπιμυμάν της περι 'Έλληνικής έπανδρώσεως τών πλοίων της, πραγματοποιούμενην.



ΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Σημαντικόν είναι τό άπασχολούμενον προσωπικόν ώς και ή είσορη συναλλαγμα-

τος από τάς ναυτιλιακάς έταιριας, αι όποιαι έχουν έγκατασταθή είς τήν χώραν δυνάμει τών διατάξεων τών Νόμων 89/1967, 378/1968, 27/1975 και 814 τού έτους 1978.

"Όπως έγγνωσθη αι κατά τήν 31ην Μαΐου έξ. ύποχρεούμεναι νά ύποβάλουν άρμοδως στοιχεία οικονομικής δραστηριότητος ναυτιλιακάς έταιρια, αι ύπαγόμεναι είς τάς διατάξεις τών άνωτέρω Νόμων, άνηρχοντο είς 751. 'Εξ αύτων μέχρι τού παρελθόντος Μαΐου είχον ύποβάλει στοιχεία 561, έκ τών όποιων προέκυψεν διτι αύται άπησχόλουν 6.066 άτομα, διτι είχον είσαγγει έντός τού 1979 συνάλλαγμα ύψους 939.980.608 έκατομ. δολαρίων και διτι έντός τού αύτού έτους είχον δαπανήσει δι' έξοδα λειτουργίας των 85 έκατομ. δολαρίων.

"Η δραστηριότης τών έγκαταστημένων είς τήν Έλλαδα Ναυτιλιακών έταιριών βάσει τής προμηνησθείσης νομοθεσίας κατά τά έτη 1976 - 1978 έχει ώς άκολούθως:

Έτος	Άριθμός έταιριών	Άπασχολ. προσωπικόν	Εισαχθέν συνάλ. είς δολ.	Έξοδος λειτουργ. είς δολ.
1976	765	5.600	414.400.000	42 έκατ.
1977	802	6.627	623.110.000	70 έκατ.
1978	728	7.031	710.320.000	85 έκατ.

"Εν τώ μεταξύ έκινηθη ή διαδικασία διά τήν ύπαγωγήν 73 άλλοδαπάνω ναυτιλιακών έταιριών είς τό διηρόν 28 τού Νόμου 814/1978, ώς και διά τήν άνακλησιν τής άδειας έγκαταστάσεως 47 άμοινων έταιριών λόγω μή τηρήσεως τών όρων, διά τών όποιων ένεκριθη ή έντι Έλλαδι έγκατάστασίς των.

"Τέλος ύπενθυμίζεται διτι ή "Ενωσις Έφοπλιστών Φορτηγών Μεσογειακών Πλοίων διά τού τελευταίου ύπομνηματός τής πρός τόν κ. 'Υπουργόν Έμπορικής Ναυτιλίας, έπανέλαβεν παλαιότερον αίτημά της όπως έξαιρεθούν τών διατάξεων τών διηρών 28 και 30 τού Νόμου 814/1978 αι έντι Έλλαδι έγκαθιστάμεναι άλλοδαπάνη έταιρια, αι όποιαι τυγχάνουν διαχειρίστρια κλπ. πλοίων άλικης χωρητικότητος 500-1.000 κόρων.



Η ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΑΣΙΣ

"Ός κατ' έπανάληψιν έχει ύποστηριχθή άπο τών στηλών μας, άλλα και έκτενέστατα με σαφήνεια άναπτύσσεται είς τό σχετικόν έγγραφον τού Έμπορικού και Βιομηχανικού Έπιμελητηρίου Πειραιώς πρός τά άρμόδια 'Υπουργεία, ή θέσις τής πολυσυζητουμένης έπισκευαστικής βάσεως, πρέπει νά εύρισκεται έγγυτα τού λιμένος Πειραιώς.

"Η βιωσιμότης μιᾶς έπισκευαστικής βιομηχανίας είναι συνάρτησις τής ναυτιλιακής κι-

νήσεως τοῦ λιμένος, τὸν ὅποῖον αὐτὴ ἔξυπρετεῖ. Ο διαφορισμός οὐτε γίνεται οὐτε καὶ ἐπιτρέπεται, δῆλος προκύπτει ἀπὸ τὴν ἐμπειρίαν τῶν ξένων ἐπισκευαστικῶν κέντρων. "Ενα πρόσφατον παράδειγμα μᾶς δίδει ὁ λιμὴν Λίβερπουλ, ὃντος ἡ σημειουμένη κατὰ τὰ τελευταῖς ἑτη μείωσις τῆς ναυτιλιακῆς του κινησίας, ἐπέφερεν σοβαράν κάμψιν τῶν ἐπισκευαστικῶν ἔργων, μὲν ἀποτέλεσμα νά δόηγηθούν πρός τὸ κλείσιμον τὰ ναυπηγεία ἐπισκευών CBS Engineering Co. τοῦ Λίβερπουλ καὶ J. Gordon Alison and Co. τοῦ Μπίρκενχεντ.

"Ἀρκετός χρόνος ἔχει ἀναλωθῆ ἵεις τὰς ἀπὸ ἑῶν προμελέτας καὶ μελέτας, ἐνῶ ἐν τῷ μεταξύ πολύτιμον συνάλλαγμα διαρρέει ἀπὸ τὴν ἔθνικήν μας οἰκονομίαν πρός τὰ ἔντα ἐπισκευαστήρια.

"Ἡ Ἑλληνικὴ πεῖρα διδάσκει διὰ διατάξεων παραμελετάται, αὐτὸς σημαίνει διὰ ἔχει παραπεμφθῆ ἵεις τὰς Ἑλληνικάς καλλένδας. Ἐάν ὑπάρχῃ σοβαρά διάθεσις πρωθήσεως τοῦ μεγίστου διά τὴν ναυτιλίαν μας, τὴν ἐκβιομηχάνισιν μας καὶ τὴν ἔθνικήν μας οἰκονομίαν προβλήματος τῆς ὄργανώσεως τῆς ναυπηγείας καὶ πειριοχῆς Πειραιῶς, ἀς ὅρισθη ἡ ETBA ὡς ὁ ὑπεύθυνος φορεὺς, δῆλος ἔχει ἀναλάβει ἀνάλογον ἔργον εἰς δεκάδας ἔτερων πόλεων. Ἐκτός ἐάν ὁ Πειραιεὺς ἀπὸ πολιτικῆς σκοπιμότητος ἔχει ὑποβιβασθῆ τῶν ἀλλών πόλεων, ὅποτε εἶναι βέβαιον διὰ τὸ πρόβλημα θά μελετάται ἐπὶ πολλά ἑτα ἀκόμη.

Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

"Ο πληθωρισμός καὶ ἡ κάμψις πού χαρακτηρίζουν τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν, συνεπικουρούμενη ἀπὸ τὰς ἀδιάκόπους αὐξήσεις τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου, ἥρχισαν νά ἐμφανίζουν τὰς ἐπιπτώσεις τῶν εἰς τὸν τουρισμόν. Αἱ δυσμενεῖς αὐταὶ ἐπιδράσεις ἐπεξεῖ-

τάθησαν εἰς δλας τὰς μορφάς μετακινήσεων, εἰς τὰ δοπιαὶ τὸ κόστος μεταφορᾶς ὑπεισέρχεται ἐντονώτερον, δῆλος εἶναι ἡ θαλασσία κυκλικὴ περιήγησις καὶ ὁ ἀτομικὸς τουρισμός διὰ ἀυτοκινήτου Ι.Χ. Εἰσήλθομεν εἰς τὴν ἐποχήν τῆς ἀκριβῆς ἐνεργείας, περὶ τῆς δοπιαὶ ἀπὸ πολλῶν μηνῶν εἶχεν δομήσεις ἡ "Ἐπιτροπή Τουρισμοῦ τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. μὲ τὰς δυσαρέστους προειδοποίησις τῆς. Ὁ Ἑλληνικὸς θαλάσσιος τουρισμός ἀπὸ τοὺς πρώτους ἐδέχθη τούς ἀντικτύους τῆς ἀκριβῆς ἐνεργείας. Συγκεκριμένα στοιχεῖα δέν ἐδόθησαν, ἀλλ' οἱ πάντες γνωρίζουν διὰ ἐφέτος οἱ ἐπιβάται τῶν κρουαζιερόπλοιων μας εἶναι πολὺ ὀλιγώτεροι ἀπὸ πέρυσι καὶ διὰ σημαντικαὶ ὑπῆρχαν αἱ ἀκριβῶσεις, ἰδιαιτέρως ἀπὸ τὴν Ἀμερικανίκη τουριστική ἀγοράν. Ἐξ ἀλλοῦ μειωμένη ἐμφανίζεται καὶ ἡ κίνησις τῶν ἀλλοδαπῶν τροχοφόρων εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς γραμμάς τόσον τοῦ ἐσωτερικοῦ, δοσον καὶ τοῦ ἔξωτερικοῦ.

"Ἡ μείωσις τοῦ πρός τὴν Χώραν μας τουριστικοῦ ρεύματος ἀπεικονίζεται ἀπὸ τὴν κίνησιν τοῦ πρώτου τετραμήνου (Ιανουάριος — Ἀπρίλιος) 1980, πού ἐμφανίζεται ἐφέτος μειωμένη κατά 11,2%, ἀνελθοῦσα εἰς 858.124 ἀτομα, ἔναντι 966.357 τοῦ ἀντιστοίχου 4μήνου τοῦ 1979. Ἰδιαιτέρως ἀπογοητευτική εἶναι ἡ κάμψις τοῦ τουρισμοῦ ἀπὸ τὰς Η.Π.Α., ὁ δοπιος ἐξησφάλιζεν δέν σημαντικὸν ποσοστὸν πελατείας εἰς τὰ κρουαζιερόπλοια μας. Ἡ κίνησις τῶν Ἀμερικανῶν τουριστῶν πρός τὴν Χώραν μας κατά τὸ πρώτον 4μήνου τοῦ 1980 ἡτοῦ μικροτέρα κατά 47,6% ἐν σχέσει πρός τὴν ίδιαν περίοδον τοῦ 1979, ἐνῶ ἡ μείωσις τοῦ ἐφετεινοῦ Ἀπριλίου, ἔναντι τοῦ Ἀπριλίου 1979 ἀνήλθεν εἰς 59,4%

"Τὸ περιεργον εἶναι διὰ ὅπως ἀνέφερεν ὁ ἐπίσημος ἐκπρόσωπος τοῦ EOT, ἡ γειτονική μας Ἰταλία ἐξακολουθεῖ νά παραμένη ἡ πρώτη τουριστική Χώρα τῆς Εὐρώπης, μή παρου-

σιάσασα ἐφέτος μείωσιν τουριστικοῦ ρεύματος, δῆλος αἱ λοιπαὶ Εὐρωπαϊκαὶ Χώραι, εἰς τὰς δοπιαὶ ἡ κάμψις κατά τὸν παρελθόντα Μάιον ἐκυμάνθη μεταξύ 50,9% — 71%. Ὅπενθυμιζούμεν εἰς τούς ἀρμοδίους διὰ τὸ ἐφετεινόν φαινόμενον τῆς Ἰταλίας μέ τὴν κατ' ἔξαρτεσιν ἱκανοποιητική τουριστική κίνησιν, πρέπει νά τούς ἐπισύρῃ τὴν προσοχήν καὶ νά μελετήθῃ διὰ νά ἀντλήσωμεν ἐπωφελῆ συμπεράσματα, ἀλλὰ καὶ διὰ νά ιδούμε πῶς εἶναι δυνατόν νά κατευθύνωμεν δέν μερος τῆς κινησίας αὐτῆς πρὸς τὴν Χώραν μας. Κάπως ἔτσι ἐγένετο εἰς τὸ παρελθόν μέ τὰ πρωτόπορα ἐπιβατηγά — ὅχηματα γωγά «ΕΓΝΑΤΙΑ» καὶ «ΑΠΙΑ», πού καθιέρωσαν τὴν Κέρκυραν καὶ τὰς Πάτρας ὡς τὴν κυρίαν πύλην τῆς Ἑλλάδος πρός τὴν Εὐρώπην. Τώρα δέν μάς λείπουν τὰ σκάφη. Ἀλλοῦ πρέπει νά ναζητήσθον τὰ αἴτια καὶ αὐτά εύρισκονται εἰς τὰ δοσ ἐγκαίρως ὑπέδειξεν ὁ ΟΟΣΑ, πού εἶχεν προειδοποίησε διὰ αἱ παραδοσιακαὶ τουριστικαὶ χώραι κινδυνεύουν νά ίδουν καμπτομένη τὴν τουριστικήν των κίνησην, ἐάν δέν λάβουν διορθωτικά μέτρα, ἀποσκούπινται εἰς τὸ νά διατηρήσουν ἀνταγωγιστικά τὰς τιμάς τῶν ὑπ' αὐτῶν παρεχομένων τουριστικῶν ὑπηρεσιῶν. Ὁ θαλάσσιος τουρισμός εἰς τὴν Πατρίδα μας ἔχει σημερον ἐνέωτωτικόν ἔχθρόν, τὸ ἀπαγορευτικόν κόστος τοῦ πετρελαίου, πού αἱ διεθνεῖς προβλέψεις τὸν βλέπουν νά γίνεται δλονέν καὶ ἀπειλητικότερος. Ἀπό τὴν δλλην πλευράν ἐπίμονος είναι ὁ στόχος μας διά τὴν προσέλκυσιν τουριστῶν τοῦ υπηλῆς τουριστικῆς στάθμης, πού εἰς ἐνα σημαντικὸν ποσοστὸν μόνον τὸ κρουαζιερόπλοιον καὶ τὸ γιώτινγκ δύναται νά μάς τούς φέρῃ. Ἐπομένως τὸ Κράτος σταθμίζοντας τὴν πολιτικήν του ἐναντίον του θαλασσίου τουρισμοῦ, ὁφείλει νά λάβῃ ὑπ' ὅψιν του δχι μόνον τὰς ἐφημέρους εἰσπρακτικὰς του ἐπιδιώξεις, ἀλλὰ καὶ τούς ἀπωτέρους τουριστικούς του στόχους, εἰς τὴν ἐπίτευξιν τῶν ὅποιων ὁ θαλάσσιος τουρισμός καὶ τὰ μέσα πού τὸν ἐξηπηρεοῦν, δύνανται νά διαδραματίσουν ἀποφασιστικόν ρόλον.

ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

"Περὶ τῆς δυσκόλου φάσεως εἰς τὴν ὅποιαν εἰσήλθεν ὁ τουρισμός μας, γενικός καὶ θαλάσσιος, γράφομεν εἰς ἐτέρων στήλην. Διά τοῦ παρόντος ἐπανερχόμενα εἰς τὰ δοσ εἰπεν προσφάτως ὁ Πρόεδρος τοῦ EOT κ. Γ. Δασκαλάκης ἀναφορικῶς μὲ τούς λόγους τῆς παρατηρούμένης ἐφέτος μειώσεως ἀφίξεων Ἀμερικανῶν τουριστῶν εἰς Εὐρώπην καὶ τὴν Χώραν μας φυσικά. Ὁ πρώτος ἀναφερθεῖς ἡτο ἡ προπαγάνδα πού γίνεται εἰς τὰς ΗΠΑ διά τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐσωτερικοῦ τουρισμοῦ. Ἡ προσπάθεια ἐξισορροπήσεως τοῦ Ἀμερικανικοῦ ισοζυγίου ἐξωτερικῶν πληρωμῶν εἰς τὰ πλαίσια καταπολεμήσεως τοῦ πληθωρισμοῦ καὶ τῆς ἐνισχύσεως τῆς διεθνούς θέσεως τοῦ δολλαρίου, ἥγγισεν καὶ τὸν τουρισμόν. Ὁλιγώτεροι Ἀμερικανοί εἰς τὸ ἐξωτερικόν, σημαίνει μικροτέραν διαρροήν δολλαρίων. Ἐκείνο, δημως, πού θέλουμεν νά υπογραμμίσωμεν είναι διὰ δέν πρόκειται ἀπλῶς περὶ προπαγάνδας εἰς τὸ κενόν, ἀλλὰ περὶ συγκεκριμένης πολιτικῆς, συνοδευούμένης εἰς πολλάς περιπτώσεις, ἀπό θετικάς ἐνεργείας, πού ἐπιδρούν ἐπὶ τοῦ μέλλοντος τοῦ Ἐλληνικοῦ κρουαζιερόπλοιού, τουλάχιστον ἐμμέσως, διά τῆς προσφορᾶς Ἀμερικανικῶν προγραμμάτων κρουαζιερών, ἐκτελουμένων διὰ Ἀμερικανικῶν κρουαζιεροπλοίων. Πρόκειται διὰ τὴν ἐξελίξειν τουριστικήν τῶν ΗΠΑ ὅπως ἀναδείξουν τὰς νήσους Χαβάη εἰς κάτι ἀνάλογον τῆς Καραϊβικῆς μὲ κρουαζίερας ὄργανουμένας ἀπό "Αγιον Φραγκίσκον καὶ Λός "Αντζελες. Εἰς τὴν περιοχήν αὐτήν τὰς Αμερικανικές κρουαζιερόπλοια ὑποστηρίζονται ἀπό τὸν νομοθεσίαν τῶν ΗΠΑ, πού ἀπαγορεύει εἰς τὰ δέν πλοία τὴν ἐκτέλεσιν κρουαζιερών ἀποκλειστικῶν μεταξύ Ἀμερικανικῶν λιμένων. Ἡ ἐπέκτασις τοῦ πλούτου εἰς



**INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.**

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE:

TONIO COLON

TELEX:

3485072

TELEPHONE:

Colon 45-0127

45-0137, 45-0128

MAILING ADDRESS:

P.O.Box 443

Colon, R. Panama

PROVISIONS

DECK SUPPLIES

DUTY - FREE LIQUORS

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

CABLE:

TONIO PANAMA

TELEX:

3480042 - 3282068

368633

TELEPHONE:

Panama 23-9920

MAILING ADDRESS:

P.O.Box 6-4000

EI Dorado

Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS

ELECTRIC APPLIANCES

DUTY - FREE WAREHOUSE

επειδή ένονταν λιμένα δέν είναι δυνατή λόγω της όπομονώσεως των νήσων Χαβάι εις τόν Ειρηνικόν.

Έντος του 1980 άνελαβον τάς κρουαζιέρας αύτάς τά 'Αμερικανικά κρουαζιέρπολια «Montegey» και «Oceanic Independence» (άπο 7ης Ιουνίου), τό δέ «Ηνωμέναι Πολιτείαι» άναμένεται νά έμφανισθεί εις τήν περιοχήν εις τάς αρχάς τού έπομένου έτους.

Πέραν δώμας τής έγκαινιαζομένης αύτής άμιγώς 'Αμερικανικής προσπαθείας, σημαντική κίνησις παρουσιάζεται εις τούς λιμένας τών Δυτικών άκτων τών ΗΠΑ, δημοσιολογούνται έξι άλλοδαπαί έταιραι κρουαζιέρπολιών με 11 ακάρη, έπεκτείνουσαι τούς πλόας των πρός τήν Αύστραλιαν, τήν Αλάσκαν, τήν Καραϊβικήν και τούς διαφόρους λιμένας τής Νοτίου 'Αμερικής.

Έτερον χαρακτηριστικόν στοιχείον τής άναντισμονής κίνησεως τών κρουαζιέρπολιών εις τήν περιοχήν αύτήν τού Ειρηνικού άποτελεί ή κίνησις — ρεκόρ τού λιμένος Βανκούβερ, ή όποια κατ' έπισημον άνακοινώνται τών τοπικών Καναδικών αρχών θά ανέλθη εις 160 σκάφη διά τό 1980. Πρός αντιμετώπισιν τής ηλιξμένης κίνησεως διετέθη ποσόν 8,5 έκατον δολαρίων διά τήν κατασκευήν ένός νέου σταθμού κρουαζιέρπολιών άντος τού λιμένος, ίκανου νά έξυπηρτεί τό καθεστώς τού δρομού 13, τό δύοπον πρέπει νά διαφυλαχθή ώς κόρη άφθαλμού.

'Η μετατόπισις τών κρουαζιέρων έγγυς τής μεγάλης 'Αμερικανικής τουριστικής άγοράς, με τόν τρόπον πού έκδηλωνται και άναντισσεται, δέν φαίνεται νά ξηχη προσωρινών χαρακτήρα, πράγμα πού πρέπει νά έμβαλη εις σκέψεις τούς έπιχειρηματικούς μας φορείς και τό Κράτος πού τόσα πολλά στηρίζουν εις τόν θαλάσσιον τουρισμό μας, βασικώς τροφοδοτούμενον από τήν 'Αμερικανικήν πελατείαν. Τά πράγματα δυσκολεύονται, ένω άπό τήν άλλην πλευράν ή οικονομία μας δύο και περισσότερον προσβλέπει εις τούς άδηλους πόρους (ναυτιλία — τουρισμός) διά τήν άντιμετώπισιν τών αύξανομένων συναλλαγματικών μας δυσχερειών. 'Εκείνο πού έχομε νά συστήσωμεν πρός τό 'Υπουργείον Ε.Ν. και τόν ΕΟΤ είναι διτή πρέπει νά άσχοληθούν συστηματικώτερον με τόν παραγωγικόν κλάδον, πού λέγεται «θαλασσίος τουρισμός» πράγμα πού θέλει περισσότεραν οικονομικήν σκέψην και πολυσύνθετον άναπτυξιακήν άντιληψιν εις τούς Κρατικούς φορείς (ύπηρεσίαι — πρόσωπα), πού θά έπιληφθούν τών πολυπλόκων προβλημάτων του.

ΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΠΡΟΣ ΤΟ NAT

Ριζικήν άναμόρφωσιν τού δου κυκλώματος τού ύπολογισμού και τής εισπράξεως τών εισφορών πλοιοκτητών και ναυτικών, προτείνεται τό NAT, με κύριον στόχον τόν διαχωρισμόν τής βεβαιώσεως τής ύπηρεσίας τών ναυτικών και τού ύπολογισμού και τής καταβάλλης τών εισφορών.

Τόπο τού NAT έπισημαίνεται διτή διά τόπος ύπολογισμού τών εισφορών είναι και σήμερον σχεδόν διά τόπος αφ' ής ιδρυθη τό ιδρυμα και διτή αι καθυστέρησις αιτίνες σημειώνται εις τήν έκκαθαρίσιαν τών ναυτολογίων με δυσμενείς έπιπτώσεις εις βάρος τών πλοιοκτητών άλλα και τών ναυτικών άφειλονται εις τάς πολλάς γραφειοκρατικάς διατυπώσεις πού έπειληθησαν έκαστοτε. Διά τήν διόρθωσιν τής ύφισταμένης καταστάσεως προτείνεται ή ριζική άλλαγή τού συστήματος ύπολογισμού τών εισφορών και ζητείται ή συμμετοχή έκπροσώπων τών έφοπλιστών και τών ναυτικών εις συσταθείσαν έπιτροπήν διά τήν άλλην πλοκήρωσιν τής μελέτης και τήν άριστικοποίσιν τού μέτρου, τό διόποιον ουσιαστικών προβλημάτων:

Πρώτον, τήν καθιέρωσιν τού ναυτολογίου ως διοικητικού έγγραφου, ένός καταστίχου διά τήν καταχώρησιν τής ύπηρεσίας τών ναυτικών, και τήν άντικατάστασίν του τακτικών άνα έξαμηνον, και

δεύτερον, τόν καθορισμόν τών εισφορών κατ' άποκοπή κατά μήνα, λαμβανομένων ύπο δψει τών στοιχείων τής συνθέσεως πληρώματος, τής χωρητικότητος κλπ.

Έπειδή τό δεύτερον σκέλος τών σχετικών προτάσεων τού NAT συνδέεται και μέτο καθεστώς τού δρομού 13 και επειδή τό δύο πρόβλημα είναι πολύπλευρον φρονούμενον δη μελέτη τού ζητήματος δέν πρέπει νά περιορισθή εις τά πλαίσια μάς έπιτροπής, άλλα νά λάβη εύρυτεραν έκτασιν ώστε νά διατυπωθούν πολύπλευρα πόλεμεις και νά έξειρεθη ή χρυσή τομή, χωρίς, κυρίως, νά θίγεται τό καθεστώς τού δρομού 13, τό δύοπον πρέπει νά διαφυλαχθή ώς κόρη άφθαλμού.

Τά «Ναυτικά Χρονικά», τά διόποια διά συνεχών δημοσιεύματών επρωτοστάτησαν εις τήν άλλαγην τού συστήματος τής βεβαιώσεως τής ύπηρεσίας τών ναυτικών μας και τού ύπολογισμού τών εισφορών, δημοσιεύουν κατωτέρω ένα σχετικόν σημείωμα μέτο πόλεμεις τού NAT.

ΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΟΥ NAT

Εις τό προαναφερθέν σημείωμα ύπογραμμίζονται τά έξης:

Ο τρόπος ύπολογισμού τών εισφορών (πλοιοκτητών και ναυτικών) είναι και σήμερον σχεδόν διά τόπος αφ' ής ιδρυθη τό NAT.

Είναι γνωστή σέ δουλους τούς ένδιαφερομένους διά άναποδεύκτος καθυστέρησης διά τήν έκκαθαρίσιαν τού ναυτολογίου, παρά τήν μεσολάβησην τής μηχανογραφικής ύπηρεσίας, καθυστέρησης άφειλομένων κυρίως εις τάς βάσεις διαφόρων διατάξεων έπιβαλλομένας λεπτομερειακάς διαφοροποίησεις (ταξίδιων έκμεταλλεύσεως πλοίου κλπ.), τού ύπολογισμού τών εισφορών έκάστου πλοίου.

Άποτελεσμα τής τοιαύτης καθυστέρησης, ύπερβανούσης πολλάκις τό έτος, και τό NAT δέν εισπράττει έγκαιρων τάς εισφοράς και οι πλοιοκτήται ταλαιπωρούνται έκ τής κοινοποίησεως φύλλων έκκαθαρίσεως ναυτολογίων μετά χρόνου μακρόν, τής περίόδου έκμεταλλεύσεως τού πλοίου άπο πολλού ληξάσης. Έπι πλέον λίαν σημαντική καθυστέρησης έπερχεται και διά τήν καταχώρησης τής ύπηρεσίας τού ναυτικού εις τάς μερίδας των, πραγματοποιουμένων μετά πάροδον ικανού χρόνου άπο τού κλεισμάτος τού ναυτολογίου με συνέπειες πολύ γνω-

στέσ σέ δουλους.

Δέον νά όμολογηθή διτή ή καθυστέρησης αύτή άφειλεται και εις τάς πολλάς γραφειοκρατικάς διατυπώσεις πού έκάστοτε έπειληθησαν, αι διόποια διμως θά πρέπει κάποτε νά καταργηθούν.

Έκ τής μελέτης τού δουλου θέματος, κατελήξαμεν εις τό συμπέρασμα διτή μόνον έάν άλλη ή ριζικά ή βάσις ύπολογισμού τών εισφορών θά δινηθή τό NAT νά άνταποκριθή πληρέστερον και πρός τούς έφοπλιστάς άπο πλευράς έγκαιρου και όριστικής τακτοποίησεως τών άφειλών των και πρός τούς ήσαλισμένους ναυτικούς διά τήν ταχείαν ένημέρωσιν τής μερίδας των με τήν κτηθείσαν θαλασσίαν ύπηρεσίαν των.

ΤΗΛΩΜΕΝΕΝ έις τήν σκέψην διτή ή καθιέρωστο άπλως ως διοικητικόν έγγραφον και κατάστιχον καταχώρησεως τής θαλασσίας ύπηρεσίας τών ναυτικών και διχιώς βάσις άλλη Λεπτομερεύς ύπολογισμού τών εισφορών τού καθ' έκάστου ναυτικού, άντικαθιστάμενον τάκτικών άνα έξαμηνον και έάν αι εισφοράι ή ωρίζοντο κατ' άποκοπή κατά μήνα λαμβανομένων ύπο δψει τών στοιχείων συνθέσεως πληρώματος, χωρητικότητος κλπ. καταβαλλόμενα κατά τακτά χρονικά διαστήματα πρός όριστικην έκπληρωσιν τών πλοιοκτήτων πρός τό NAT. Είναι έπειτυχαντο άποτελεσμα ίκανοποιητικόν και διά τό NAT και διά τούς πλοιοκτήτας και διά τούς ναυτικούς — οι τελευταίοι ούτοι θά κατέβαλλον βεβαιώς τάς εισφοράς των άμερη τούδε.

Θά πρέπει άρχηθεν νά ληφθή ύπο δψει διτή τό προτεινόμενον σύστημα καταβολής τών εισφορών πρός τό NAT είναι έπαναστατικόν διότι μεταβάλλει άρδην τά μέχρι σήμερον καθιέρωμένα και έπι πλέον θίγει κάπως και τό δρομον.

Δέον διόποια νά ληφθούν ύπο δψει τά κάτωθι:

α) Μελετάται ώστε τό υψος τού καθορισθησομένου διτή έκαστον πλοίον καταβλητέου ποσού, νά μή άπεχη τού σήμερον καταβαλλόμενου.

β) Ή σημειρήνη έξελιξης τής τεχνικής κατασκευής τών πλοίων (μεγάλη χωρητικότης, αύτοματησμός κλπ.), δημιουργεί μελλοντικούς κινδύνους διά τό NAT ως έδρυμα παροχής συντάξεων εις τούς ναυτικούς, έάν λη-

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

φθη ύπ' όψιν διτή ή έπιδιωκομένη σήμερον και όρθως, μείσωσις τής συνθέσεως τών πλοίων έξι αιτίας τής τεχνικής έξελιξεως, θά έπιφέρει σύν τω χρόνω μειώσιν τών έσδων τού NAT, ένω παραλλήλως διά τών λαμβανομένων ευεργετικών διά τούς ναυτικούς μέτρων, τούτο θά είναι υποχρεωμένον να συνταξιοδοτή άριθμόν δυσανάλογον άσφαλιστικών πρός τούς εισφέροντας έργαζομένους ναυτικούς.

γ) Είναι λογικόν πλοίον μεγάλης χωρητικότης 200, 300 ή 500 χιλιάδων τόννων, άπασχολούν πλήρωμα σσον περίπου και πλοίον 25 ή 30 χιλιάδων τόννων, άλλα άποδίδον άπο πλευρών έκμεταλλεύσεως πολύ περισσότερον, νά έπιβαρύνεται κατά μικρόν ποσοστόν περισσότερον τού μικροτέρου μεγέθους.

δ) Θά άπαλλαγή το πρωσοπικόν τού NAT άπο δγκώδεις και περιπλόκους διαδικασίας είς δς άπασχολείται ήδη διά τών ύπολογιμάν τών ναυτολογίων και θά έπιδοθι είς άλλας έργασιας πού άπαιτει προσωπικόν. Έπισης θά άπαλλαγον αι Ναυτιλιακά Έταιρια άπο τό μάχος τών πρός οριστικοποίησεως τής έξοφλησεως ναυτολογίων, διά της οριστικοποίησεως τής έξοφλησεως ναυτολογίων διά τό συγκεκριμένον ναυτολογίων τού πλοίου και θά είναι έπ' ώφελεια τών ναυτικών, ών ή ύπηρεσια θά καταχωρείται άμα ώς τό ναυτολογίων περιέλθη κατ' εύθειαν είς τά Ναυτικά Μητρώα.

Είναι ύπ' όψιν μας διτή υπάρχουν πολλαί άκομη λεπτομέρειαι αι άποια πρέπει νά ρυθμισθούν ώστε ή σκέψις μας νά καταστή έφαρμόσιμος. Αι ύπηρεσια τού NAT προβαινούν ήδη είς τόν έντοπισμόν αιτών πρός έξερόδιον τής καταλληλότεράς ρυθμίσεως.

"Εν τώ μεταξύ θέτοντας τ' άνωτέρω ένώπιον σας, παρακαλούμεν όπως έχομεν τό ταχύτερον δυνατόν τάς άπόψεις σας, μεριμνήσετε δέ ώπως ή Ε.Ε.Ε. και ή ΠΝΟ δρίσουν έκπρόσωπόν των διά τήν συμμετοχήν τών είς Έπιτροπήν πού θά άσφαλιστηση τό μέτρον τούτο.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Είναι άπολύτως έσφαλμένη ή πρότασις τής ΠΝΟ διά τήν αιτήσιν τών εισφορών πλοιοκτήτου διά τά συμβεβλημένα μετά τού NAT πλοία υπό ξένας σημαίας κατά 10% έπι πλέον, δηλαδή άπο 15% πού είναι σήμερον νά γίνεται 25%. Διότι δι' αύτης και τό NAT θά έχανε έσδων, έαν υιοθετείτο, άλλα κυρίως θά έτιθεντο έμποδια είς τήν έπιχειρηματικήν δραστηριότητα τών έσφολιστών μας, πράγμα πού κατά τήν αντίληψιν πολλών τείνει νά καταστή συνήθεια είς τόν τόπον αιτών δησού τό άλλοπρόσαλλον είναι έκ τών κυρίων χαρακτηριστικών του.

'Η ΠΝΟ βεβαίως έστηριξε τήν πρότασίν της είς πρόθεσιν νά προσελκυσθούν τά έλληνικών συμφερόντων πλοίοι είς τό έλληνικόν νηολόγιον και νά συμβάλλει είς τήν αύξησιν τών έσδων τού NAT και έπι πλέον νά περιορίση τήν ζήτησην έλληνικών πληρωμάτων είς πλοία ύπο ξένη σημαίαν.

'Άλλα, δητώς άπειδείχθη έκ στοιχείων τά δηποία συνεκέντρωσαν αι ύπηρεσια τού NAT, τά συμβεβλημένα μετά τού 'Ιδρυματος πλοία τά άποια κατά τήν αιτήσιν τών εισφορών είς 25% (15% τού πλοιοκτήτου και 10% τών πληρωμάτων) άπο 19% (11 σύν 8%) άνηρχοντο είς 1.362, έμειωθησαν είς τό τέλος τού 1979 είς 617, ήτοι παρουσιάσθη μείωσις κατά 55%. Έκ τών πλοίων αιτών, πού έγκατέλειψαν τό καθεστώς τών συμβάσεων μετά τού NAT, μόνον ποσοστόν έκ 30-35% περίπου άδηγηθη είς τό έλληνικόν νηολόγιον. Έξαλλου άπο τόν έλεγχον τών καταστάσεων τών συμβεβλημένων πλοίων διεπιστώθη δητή ή έπανδρωσίς τών άντιστοιχει είς τήν έπανδρωσίν τών ύπο 'Έλληνικήν σημαίαν πλοίων, δηλαδή τό ποσοστόν τών έπ' αιτών ύπηρετούντων 'Έλληνων άνερχεται είς 70% περίπου και τών ξένων είς 30%.

Σημειούνται δητή έκ τών 602 πλοίων πού ήσαν συμβεβλημένα είς τό τέλος Φεβρουαρίου με τό NAT τά 296 ήσαν ήλικιας άνω τών 17 έτών και τά υπόλοιπα 306 κάτω τών 17 έτών. Δηλαδή, μόνον τά τελευταία είχον τήν δυνατότητα έγγραφης είς τό έλληνικόν νηολόγιον. Άλλα, δητώς άπειδείχθη έκ σχετικών μετρήσεων, μετά τήν αιτήσιν τών εισφορών άπο 19 είς 25%, τό ποσοστόν τών έγγραφέντων είς τό έλληνικόν νηολόγιον μετά τήν διαγραφής είς τών καταστάσεων τών συμβεβλημένων πλοίων άνηρχεται είς 30-35% περίπου και κατ' άναλογιαν έκ τών 306 πλοίων τά άποια θά είχον τό δικαίωμα έγγραφης είς τό νηολόγιον θά ένεγράφοντο 210 περίπου, δηλαδή τό NAT θά είχε μίαν πραγματικήν άπωλειαν άσδων 100.000.000 δραχμών και ή έθινη οικονομία άπωλειαν άναλογου συναλλάγματος.

Θά πρέπει, τέλος, νά ύπογραμμισθη δητή τά συμβεβλημένα πλοία έκτος τών εισφορών πλοιοκτήτου και ναυτικών εισφέρουν και τήν εισφοράν τού N. 29/75, ή άποια τό 1978 είχε άποδώσει 12.388.398 δολλάρια, τό 1979 11.806.750 δολλάρια και τό 1980 (μέχρι 31.5.80) 4.169.682 δολλάρια. Παρατρέπεται, δηλαδή, και έδω μία μειώσις άφειλομένη είς τήν μείωσιν τού άριθμου τών συμβεβλημένων πλοίων λόγω άκριβως τής κατά τά προεκτεθέντα αιτήσεως τών εισφορών άπο 19 είς 25%.

Έκ τών άνωτέρω άποδεικνύεται δητή ή θεσμός τής άσφαλισεως έλληνοκτήτων πλοίων ύπο ξένας σημαίας είς τό NAT ένω διηγκόλυ-

νε τάς έπιχειρηματικάς πρωτοβουλίας και τούς συνδυασμούς τών 'Έλληνων έφοπλιστών, ταυτοχρόνων άπειδείχθη χρήσιμος και διά τόν τόπον. Διά τούς λόγους αιτούς τό καθεστώς δέν πρέπει νά διαταραχθή έπ' ούδενι λόγω.

AI NAYTAPATA

Κατά τήν πρό ήμερων διεξαχθείσαν είς N. 'Υόρκην διήμερον συζήτησιν μεταξύ τών άρμοδίων και ένδιαφερούμενων κύκλων διά τάς ναυταπάτας άνεφέρθη και τό γεγονός δητής τήν ποινικήν διαδικασίαν τών ένόχων παρεμπίπτει και τό γεγονός δητή βάσει τής 'Έλληνικής νομοθεσίας, τής μεταξύ τών 'Ηγεμόνων Πολιτειών και τής 'Έλλαδος συμβάσεως άπογορεύεται ή άμοιβαία έκδοσις τών ύπηκοων των.

Είς τήν άνωτέρω διάσκεψιν παρέστη και άμιλησον δ Κεν. Γραμματεύς τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας κ. Π. Σαρλής.

'Επι τής άμιλίας του κατωτών.

'Ο κ. Σαρλής άνεφέρθη είς τήν ήθικήν τής συγχρόνου κοινωνίας, ητίς και έπειδερας και είς τήν Ναυτιλίαν. Είς τήν σημερινήν έποχήν δέν ύπολογίζεται έάν έχετε ένα ρεκόρ άπατης τών πιστωτών σας ή και άκομη έν άστυνομικόν τοιούτων.

«Αι κοινωνίαί άποδέχονται και άνέχονται, συνάπτουν έργασίας και συναναστρέφονται με υποπτα πρόσωπα, κλέπτας και καταχραστάς. Ακόμη και έντιμα πρόσωπα με οίονδηποτε διά ένα κερδίσουν, χωρίς νά διερωτώνται διά πολλά ζητήματα.

Τήν σήμερον δέν ύπολογίζεται τό ποιόν έκάστου, άλλα ποία είναι ή άπο άποψεως χρημάτων κατάστασις του. Και ή κατάστασις έχειρετερευεσ με τήν σημερινήν θέσιν τών παρακασίων ύποθεσεων.

»Εμφύλιοι πόλεμοι διαρκέσαντες έπι έτη ή άποκλεισμοί έπιβληθέντες είς τίνας χώρας προεκάλεσαν ζωηράν άγοραστηκήν κίνησιν, είς τήν όποιαν δέν θίθεται τό έρωτημα διά τόν ίδιοκτητην τών έμπορευμάτων».

Ο κ. Σαρλής έπεκρινε τήν ναυτικήν βιομηχανίαν διά τήν άπροθυμίαν τής πρός συνεργασίαν διά τήν καταπολέμησην τής ναυταπάτης. 'Άνεφέρθη είς δε περιπτώσεις σημειωθείσας είς τήν 'Έλλαδα. Είς τέσσαρας περιπτώσεις δέν ήδυνθήμεν νά άνεύρωμεν τούς άσφαλιστάς. Είς τάς δλλας δύο ού άσφαλισται τού φορτίου δέν έπειδείξαν ένδιαφέρονταν είς τήν διωξιν τού έγκληματος και έπαναλαμβάνω, δέν παρέσχον τήν συνδρομήν των.

Και συνέχισε: «Οι φορτωταί έγγνωρίζον και είδοποιηθέντων ήδη τάς 'Αρχάς διά τάς διεξαγομένας άνακρισίες».

Και άναφερόμενος δ κ. Σαρλής έτονισεν: «Κατά τήν γνώμην μου ξένας σημαντικός παράγων είς δλας τάς άνωτέρω δε περιπτώσεις διαπιστούται δητή ούτε οι φορτωταί ούτε οι άσφαλισται των ύπεβαλον οίανδήποτε κατηγορίαν κατά τών κατηγορουμένων προσώπων».

IMKO: Η ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΙΣ ΦΟΡΤΙΩΝ

Τό θέμα άπειρ και τήν 'Έλληνικήν διοίκησιν τής Ναυτιλίας συβαρώς άπασχολεί, δηλαδή τό θέμα τής οικειοποίησεως τών φορτίων, ήχθη ένώπιον τού Διακυβερνητικού Συμβούλευτικού Ναυτιλιακού 'Οργανισμού (I.M.C.O.)

Γεγονός ύπό πάντων άναγνωριζόμενον είναι τό δητή τά κρούσματα κλοπής τών φορτίων, έπι διεθνούς έπιπεδου πραγματοποιούμενα, θά έδει ν' άντιμετωπισθούν διά διεθνούς φύσεως μέτρων. Μέτρα έσωτερης ή άφεσης παρουσιάσουν δύο πλευρών δεκτικάς πολλής συζήτησεως. 'Αφ' ένός μέν τό δητή έσωτερης ή ομοθεσία δλων τών πολιτισμένων χωρών προβλέπει ήδη και τιμωρεί τάς τοιαύτης φύσεως πράξεις, άλλα διά τών συνθηκών χρονοβόρων διαδικασιών, αίτινες δέν θά παραμεριθούν και άν αι έν λόγω κο-

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ

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

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

GROEPINGER HEERSTR, 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

P.O.BOX 210266

λάσιμοι πράξεις αλλάζουν νομικόν χαρακτηρισμόν ή άπειληθώσιν κατ' αὐτών αύστηρότεραι ποινιά, αφ' έτέρου δε δι τη ή έσωτερική ποινική νομιθεσία είναι περιωρισμένης τοπικής έφαρμογής και είς έξαιρετικά μόνον περιπτώσεις έκτείνεται καί πέραν τοῦ έθνικού χώρου. Ταύτα πάντα καλώς γνωρίζουν οι δράσται τών εν λόγω παρανόμων πράξεων έχοντες – ώς φαίνεται από την άναλυσιν τών περιπτώσεων – άριστας καὶ πληρεις νομικάς συμβουλίς, ώστε νά περιγράφουν άκινδυνως τάς διατάξεις τοῦ έσωτερικού δικαίου καὶ δή οὐ μόνον τάς ποινικού χαρακτήρος ποιαίτας, ώς προκύπτει από τὸν ἀριστοτελικὸν (θά δέλεγε τις ταχιδακτυλουργικὸν) χειρισμὸν τῆς λειτουργίας τῶν φορτωτικῶν έγγραφων.

Επομένων μόνον διεθνής συνδυασμένη δράσις είναι δυνατόν ν' ἀντεπεξέλθῃ ἐπιτυχώς κατά τών τοιούτων ἐγκληματικῶν πράξεων καὶ εἰς τοῦτο κατατείνει ἡ πρωτοβουλία τοῦ I.M.C.O.

Συνεκροτήθη ύπ' αὐτοῦ ειδική όμας ἐργασίας καὶ ἔγινεν δεκτή ἡ πρότασις τοῦ ἐν Παρισίοις Διεθνούς Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου νά φιλοξενήσῃ τὰς ἐργασίας τῆς Ομάδος. Ἐχει πρό ικανού χρόνου ἀσχοληθῆ τό Διεθνές Ἐμπορικόν Ἐπιμελητηρίου μὲ τὴν μελέτην καὶ τὴν ἐρευναν τῶν ἐν λόγῳ περιστατικῶν.

Ἐτονίσθη ἐκ μέρους τοῦ Ἐπιμελητηρίου ὅτι δέον νά μή ἐπαναπαύεται τις εἰς τό γεγονός ὅτι μόνον ὀλίγα σημαῖαι φέρονται, τό γε νῦν ἔχουν, ἀναμειγμένα εἰς τάς πράξεις ταύτας. Ἀντιθέωτα, καθ' ὃσον λαμβάνονται ἐσωτερικῆς φύσεως μέτρα, θά ἐγκαταλείπονται αἱ «ἀδύμφοροι» πλέον σημαῖαι ὑπέρ ἄλλων σημαῖων, ώστε νά δύναται τις νά είπῃ ὅτι καμμία ναυτιλιακή χώρα δέν θά παραμείνη ἀμόλυντος ἀπό τό μικρόβιον.

Έχεντα τού Διεθνούς Έμπορικού 'Επιμελητηρίου διεκαθείσα ἐπί νομικών και πραγματικών βάσεων κατέληξεν εἰς τήν δημοσίευσιν 'Οδηγού πρός 'Αποτροπήν τῆς Ναυτιλιακῆς 'Απάτης και εἶναι πιθανόν να χρησιμεύσετο τό κυκλοφορήσαν τεύχος ὡς βασικόν ἔγγραφον εἰς τήν 'Ομάδα 'Ἐργασίας.

Δύο θά είναι τα καθήκοντα της Ειδικής Όμάδας Έργασίας. Πρώτον μέν η μελέτη και αναφορά πρός το Συμβούλιον του I.M.C.O. έπι της φύσεως και της συχνότητος των ναυτιλιακών καταδολεύσεων ως και έπι των νομικών διοικητικών και άλλων μέτρων των λαμβανομένων πρός άντιμετωπίους του κακού, δεύτερον δέ η συνταξις συστάσεων πρός τον I.M.C.O. έπι τών ληπτέων μέτρων.

Ὥς τοι μήπως εἴτε ταν ληπτά μέτρων.
Ως πληροφορούμεθα, ότι "Ἐνώσις Ἑλλήνων" Ἐφοπλιστών, αείποτε ζωηρώς ἐνδιαφερομένη διά τὴν καταπολέμησιν τοῦ συγχρόνου τούτου ἐγκλήματος, ἀνέκοινως ἡδη εἰς τὸ "Ὕπουρεγίον" Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὅτι προτίθεται νά συμμετάσχῃ ἐνεργώς εἰς τὴν οιαυτὴν προσπάθειαν, διαδηλώσασα τὴν εποιθήσιν της διτὶ μόνον ἡ ἐπί διεθνούς ἐπι-
έδου ληψίς μέτρων θά ἔχῃ ούσιαστικά ἀπο-
ελέσματα.

ΣΤΡΕΦΕΤΑΙ ENANTION TON

Εις τό έν N. 'Υόρκη συνελθόν σεμινάριον τής Seatrade Academy, ό γνωστός έφοπλιστής "Ερλινγκ Νές, έδήλωσεν διτί ή πολιτική τής Ούνκταντ δέν προστατεύει ούδ' αύτά ταύτα τά συμφέροντα τών ύπο άναπτυξιν χωρών ύπερ τών οποίων έμφανιζεται κοπούεντ

Τό σχέδιον της Ούνκταν περί ἔξαφανίσεως τῶν σημιῶν εὐκολίας, σκοπεῖ νὰ ἐγκαταστήσῃ μιᾶν νέαν παγκόσμιον τάξιν ἐντὸς τῆς ὁποίας θὰ ἐπιτευχθῇ η μεγαλύτερα συμμετοχὴ τῶν ύπου ἀνάπτυξιν χωρῶν εἰς τάς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφοράς, διά τῆς καταργήσεως τῶν σημιῶν εὐκολίας και διά τῆς πολιτικῆς τῆς διακρίσεως τῶν σημιῶν. 'Αλλ' ἔκεινο διπερ χαρακτηρίζει σήμερον τάς ύπου ἀνάπτυξιν χώρας είναι ή Ἑλλειψις κεφαλαίων και ή ἄφθονια ἔργατικων χειριών. Απ-

σμονεῖ λοιπόν ή Οὐνκταντ διτί αἱ μεταφοραι
πετρέλαιοι ἀπαιτοῦν μεγάλα κεφάλαια καὶ
δίλιγας χειράς. Ἀκόμη καὶ αἱ Ἀραβικαὶ χώ-
ραι, αἱ ὄποιαι διαθέουν δχι μόνον τὰ κεφά-
λαια διά τοιαύτας μεταφοράς ἀλλὰ ἀκόμη καὶ
αὐτό τούτο τὸ ἀντικείμενον τῆς μεταφορᾶς,
δηλαδὴ τὸ πετρέλαιον, ἔχουν ηδη κατανοή-
σει διτί τὸ πετρέλαιον μεταφέρεται δι' ὀλοὺς
ουμφερώτερον ἀπό τούς παραδοσιακούς
θαλασσίους μεταφορεῖς.

Έξισον ουταφάρεια. Έξισον ουταφάρεια.
'Εξισον αντιφατική είναι καὶ ἡ πολιτικὴ τῆς ΔΟΜ, ἡ ὁποία τελικῶς στρέφεται κατά τῶν ναυτικῶν τοῦ τρίτου κόσμου ὑπέρ τῶν διποίων ἐμφανίζεται ἐνδιαφερομένη. Διότι αἱ ἀπόδοχαι τῶν ναυτικῶν αὐτῶν, τῶν ὑπηρετούντων εἰς τὰ πλοῖα τῆς Δύσεως, συνιστοῦν κατά κανόνα σημαντικόν τμῆμα τοῦ ἔθνικού εισοδήματος τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν. Ἐάν λοιπὸν ἐπιβληθούν οἱ δροὶ τῆς ΔΟΜ, οἱ ὅποιοι εἰς πολλάς περιπτώσεις ἀξιῶν μισθούς ἀντέρεων τῶν ναυτικῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, οὐδένα πλέον λόγον θα ἔχουν οἱ ἐφοπλισταὶ νά χρησιμοποιοῦν ἔργατικάς χειρας ἐκ τοῦ τρίτου κόσμου καὶ τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν. Καὶ ποιουτοτρόπως αἱ χωραὶ αὐτὰ θά στερηθοῦν μιάς σημαντικῆς πηγῆς τοῦ εισοδήματος των.

Н «INTERKAPKO»

Τό πρώτον Διοικητικόν Συμβούλιον τῆς
Ιντερκάργκο, συνεκροτήθη εἰς σώμα διά-
ῆς ἐκλογῆς ως Προέδρου τοῦ Σουηδοῦ ἐ-
φόπλιστοῦ κ. Κρ. Σαλέν και ως ἀντιπρο-
έδρων τοῦ Νορβηγοῦ ἐφόπλιστοῦ κ. Μ. Βέριν-
γκ και τοῦ "Ἐλλήνος ἐφόπλιστοῦ κ. Ἀντ.
Κανδρῆ.

Ζωηρόν ἐκδηλοῦται τὸ ἔνδιαφέρον ὑπέρ οὐ νέου τούτου Ὀργανισμοῦ εἰς ὀλόκληρον τὸν κόσμον καὶ ίδιαιτέρως εἰς τὰς Σκανδιναϊκὰς χώρας, διότι θεωρεῖται βέβαιον διά τον περιορισθή μόνον εἰς καταπολέμησιν τῶν σχεδίων τῆς UNCTAD περὶ κατανοήσης τῶν χύδην φορτίων, ἀλλά θά ἀπασχοληθῆ μὲ δὴ τὰ προβλήματα τῶν μεταφορῶν πετρεῶν φορτίων, εἰς τὰς ὅπιας φιλοδοξεῖ αἱ παιίη ρόλον ἀνάλογον μὲ τὸν ρόλον τὸν ποιῶν παίζει ή Ἰντερτάνκο εἰς τὰς μεταφορὰς πετρελαίων.

Καθ' ἡ ἐδήλωσεν ὁ νέος Πρόεδρος τοῦ υμβουλίου εἰς τὸν Πειραιά, ἡ ἐφαρμογὴ ὧν σχεδίων τῆς Οὐνκτάν θά είχε κατατροφικά ἀποτελέσματα ἐπὶ τῆς ἀποδοτικότητος τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, τά ὅποια ἐν ἐλική ἀναλύειν θά κληθῆ νά πληρώσῃ ὁ καναλωτής. Είναι προτιμότερον, εἰπεν, ὅπως ἡ Ἡνωμένα "Ἐθνη, αἱ ὑπό ἀνάπτυξιν χώραι αἱ Ἕ Διεθνῆς Τράπεζα, συνεργασθοῦν διά τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἀναγκαίων κεφαλίων διὰ τῶν ὅποιών θά καταστῇ δυνατόν ἡ παρασχεθοῦν εἰς τάς ὑπό ἀνάπτυξιν χώρας τά μέσα καὶ αἱ δυνατότητες συμμετοχῆς τάς διεθνεῖς μεταφοράς. 'Υπό τὸν ὄρον μως ὅτι τούτον θά γίνη κατά ὄρθολογικόν ὄπον, ἐπιτέρεοντα διώπας ἡ σημειρινή ὄργανωσις τῶν μεταφορῶν χύδην φορτίων διατηρήσῃ τάς δραστηριότητας αὐτῆς καὶ τάς οροποτικάς τῆς ἀναπτύξεως τῆς.

ΔΙΑ ΤΟΝ κ. MIX. ΞΥΛΑΝ

Η Έλληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου συνελθούσα εις Γενικήν Συνέλευσιν την 1ην Ιουλίου 1980 και άκουσαστα τού Προέδρου αύτής κ. Δημητρίου Ι. Χανδρή, διτις Ανεψέρθη εις τήν έκ μέρους τού κ. Μιχαήλ Μ. Συλλά, παλαιμάχου και έπιλεκτου έφοπλιστού, ἐπι πολλά ἔτη Αντιπρόεδρου και Μέλους τού Συμβουλίου τού COMMITTEE, γενομένην μεγάλην δωρεάν πρόστιον οκοπόν νά ίδρυθη τό 'Ομήρειον Πνευματικόν Κέντρον, τού όποιουν τά ἔγκαίνια ἐωράτασθον εις Χίον προσφάτως, ἐξέδωσε τό κάτωθι ψήφισμα.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Ιον. Ἀπευθύνει πρός τὸν μεγάλον δωρητὴν κ. Μιχαήλ Μ. Ξυλάν θερμά συγχαρητήρια διά τὴν γενναίαν καὶ εὐγενή αὐτοῦ χειρονομίαν, ἡ οποία ἐξωτερικεύει τὰ ὑψηλά πνευματικό καὶ ἀνθρώπινα ἰδεώδη, τὰ ὅποια ὁ Ι-διος εἰς δῆλην τὴν ἐπαγγελματικήν καὶ ἴδιωτικήν του ζωῆς ἐπέδειξε μὲ τὴν συμπαράστασιν τῆς ἔξαιρέτου συζύγου του κυρίας Στα-ματίας Ξυλᾶ.

20v. Αισθάνεται ύπερηφάνειαν διότι ἐκλεκτὸν μέλος τῆς ἐφοπλιστικῆς κοινότητος Λονδίνου προέβη εἰς χειρονομίαν ἡ ὁποία συνεκίνησε τὴν ιδιαιτέρων πατρίδα του Χίον καὶ δόλον τὸ Πανελλήνιον.

Ζον. Χαιρέται και εύχαριστεί διά τήν γενομένην μεγάλην του δωρεάν ήτις άντανακλά και τιμά όδόκληρον τόν 'Ελληνικόν 'Εφοπλισμόν και άποτελεί φωτεινόν παράδειγμα πρός μίμησιν.

Ο Πρόεδρος
Δ. Ι. ΧΑΝΔΡΗΣ

ΠΟΙΟΝ ΤΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ:

Θά ήτο ένδιαφέρον νά γνωσθούν ποιά άποτελέσματα έπειτα είς τήν έξοδόλησην ληγούμενης ναυτολογίων ή αιφνιδία έφαρμογή άπο τό NAT τών διατάξεων τού διαδρόμου 86 του κωδικοποιημένου νόμου 792/178, βάσει τών όποιων δέν άναγνωρίζεται πλέον ή υπέρρεσια άρχιπλοιάρχων (ή καί άρχιψηχανικών) πού είναι ταυτοχρόνως και έκπροσωποι πλοιοκτητηριών έταιριών αίτινες οφείλουν είς τό NAT άπο ναυτολόγια. Ήμεις δέν νομίζουμε δτί ή τοιαύτη έφαρμογή τής νομοθεσίας έπειτα δλλο άποτελέσμα εκτός άπό τό νά χάσουν ωρισμένοι ναυτικοί μας τήν υπηρεσίαν των άλλα καί τό NAT πόρους καί τό Κράτος κάποιο ποσόν συναλλάγματος, καθ' ήν στιγμήν τόσαι προσπάθειαι καί θυσίαι καταβάλλονται διά τήν έξοικονόμησην αύτού τού πολυτίμου διά τόν τόπον συναλλάγματος. Επίσης, έτερον άποτέλεσμα, ώς είμεθα είς θέσιν νά γνωρίζωμεν, ήτο νά ζητήσουμον ούτω θιγέντες ναυτικοί μας τήν άντικατάστασίν των ώς έκπροσώπων τών πλοιοκτητηριών έταιριών και φυσικά οι άντικαταστάται των ούδεμιαν σχέσιν έχουν μέτο ναυτικόν έπαγγελμα, πράγμα το όποιον ένδεχομένων νά άποβη ζημιογόνον διά τό NAT, άλλα καί διά τό Κράτος. Μέχρι τούδε ύπηρχαν άρκεται αι περιπτώσεις ναυτικών, οι

When you reach Thessaloniki remember Alexander



ALEXANDER

Director: N.M. SAMARAS

- brokerage
 - shipping &
 - forwarding agents

19. Kountouriotoy Str.,
Thessaloniki
Telex: 41 2611 AST
Tel.: 525850 — 536577
Cables: ALEXSHIP

όποιοι ήσαν έκπρόσωποι πλοιοκτητηριών έταιρών, αίτινες διά διαφόρους λόγους ήτύχησαν καὶ διά νά αντιμετωπίσουν τάς ύποχρεώσεις των πρός τό NAT έπανέλαβαν τό ναυτικόν έπάγγελμα. Οι μή ναυτικοί οι δοποίοι διορίζονται τώρα έκπρόσωποι πώς θά έξασφαλίσουν τό άπαραίτητον συνάλλαγμα εις περίπτωσιν άτυχίας τής έταιρίας τήν δοποίαν έκπροσωπούν;

Καθ' ήμας δέν έπιβάλλεται άπλως ή μή έφαρμογή τών σχετικών διατάξεων άλλα ή πλήρης κατάργησίς των, διότι μόνον δυσχερείας προκαλούν καὶ ούδεν διέφελος. 'Επι πλέον έπιβάλλεται νά ληφθῇ μέριμνα ώστε ούδεις ναυτικός τής κατηγορίας αύτης νά χάσῃ τήν υπηρεσίαν του έπειδή τό NAT τώρα ένεθυμήθη διτί ύπαρχουν αἱ ἐν λόγῳ διατάξεις.

ΑΙ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΙΣ

Μία άνασκόπησις τών παραγγελιών πρός ναυτήγησαν κατά τό διαρρεύσαν έξαμηνον τού 1980 έμβαλλει εις άνησυχίαν διά τόν μέλοντα νά έπελθῃ πληρωμισμόν εις τό τοννάς εις ώριμενους τομεῖς.

Εἰς 46 μπάλκ κάρριερς άνέρχονται τά παραγγελθέντα κατά τό έξαμηνον μπάλκ κάρριερς τών 50 χιλ. τον. καὶ ἀνω.

Αἱ παραγγελίαι άνέρχονται εις σκάφη 13 1/2 έκατομ. τον. κατά 10 όλα έκατομ. περισσότερα τών πρό 12 μηνών. Τώρα 105 σκάφη άναφέρονται μεταξύ 50-100 χιλ. τον., ἐνώ 51 έξ αὐτών είναι άνω τών 100 χιλ. τον. d.w. 'Αρκετά καὶ περί τά 130 χιλ. τον. Κατά τό πρώτον έξαμηνον τού 1980, παραδόσεις μπάλκ κάρριερς άνω τών 50 χιλ. τον. Εφησαν τάς 450 χιλ. τον. Κατά τό 1981 έχι ολιγώτερα τών 7,3 έκατομ. τον. d.w. πρόκειται νά παραδοθοῦν.

Εἰς τόν τομέα τών δεξαμενοπλοίων, τό κύριον ένδιαφέρον συνεκεντρώθη εις τήν κατηγορίαν τών 25—70.000 τον. d.w. Κατά τό πρώτον τρίμηνον τού έτους 63 τοιαύτα σκάφη παρηγγέλθησαν. Κατά τό δεύτερον τρίμηνον μόλις 13. Πρό έτους σκάφη 25—70.000 χιλ. τον. παρηγγέλθησαν 71 σκάφη τον. d.w. 3,1 έκατομ. Εἰς τό τέλος τού έξαμηνον 1980, διακόσια πλοιά, 8,5 έκατομ. τον. d.w. έτέλουν ύπό παραγγελίαν. Δύο μεγάλα VLCC τών 275 χιλ. τον. παρηγγέλθησαν ἀπό τό Κουβέιτ εις τήν Ιαπωνίαν καὶ δύο τών 109 χιλ. τον. d.w. εἰς τήν Αγγλίαν ἀπό τήν B.P.

Διά τό α' τρίμηνον 104 σκάφη τάνκερς παρηγγέλθησαν. Διά τό β' τρίμηνον 39 μόνον. "Οσον ἀφορᾶ εις τάς τιμάς. Εἰς τήν Ιαπωνίαν ηγέθησαν κατά 25% ἀπό τών άρχων τού έτους. Μέ τάς τελευταίας τιμάς γιεν καὶ

δολλαρίου ή άνατιμησις άναμενεται. Κατά τούς τελευταίους 18 μῆνας, αἱ τιμαί τών ναυπηγήσεων φέρονται αύξηθεισαι εις ώρισμένας περιπτώσεις κατά 50%. Λόγω τών ηγέθημένων τιμών εἰς τήν Ιαπωνίαν, τά Εύρωπαικά ναυπηγεία άπεβίθησαν συναγωνιστικώτερα.

ΤΟ ΠΕΡΙ ΕΛΑΧΙΣΤΗΣ

Τάς τελευταίας ήμέρας ἐτέθησαν εις κυκλοφορίαν, διγνωστον μέχρι τής στιγμῆς ἀπό ποιαν πηγήν, πληροφορίαι διτί δῆθεν ὁ ἐφοπλισμός ἀντιτίθεται εις τήν προώθησιν τού νομοσχεδίου περί έλαχιστης ἀσφαλιστικῆς προστασίας τού NAT, τό όποιον ἐκκρεμεῖ ἀπό μακροῦ. 'Επειδή δχι μόνον ούδεμιαν σχετικήν πληροφορίαν, ἀλλά ούτε ἐνδεικνύομεν διτί ύφιστατα παρομοία πρόθεσις ή έστω σκέψις καὶ ή ταχεία προώθησις τού ἐν λόγῳ νομοσχεδίου ἀποτελεῖ μόνιμον αἴτημα τής ναυτεργατικῆς τάξεως, ύποβληθέν προσφάτως καὶ εἰς τόν κ. Φικιώρην, καλούμεν πάντα ἀμρόδιον νά διασκεδάσῃ τάς ἐν λόγῳ φήμας ἀλλά καὶ νά ἐντοπίσῃ τάς πηγάς ἀπό τάς όποιας έξεπορεύμησαν.

'Επίσης θέλομεν νά ἐπιστήσωμεν τήν προσοχήν τού κ. 'Υπουργοῦ εις τό ζήτημα τής ταχείας προώθησεως καὶ τού σχεδίου Προεδρικού Διατάγματος διά τού όποιου ἐπέρχονται ἐπαναστατικά καινοτομίαι εις τήν παρεχομένην εις τούς ναυτικούς μας καὶ τάς οικογενείας των περιθαψιν ύπό τού Οίκου Ναύτου. Τό ἐν λόγῳ σχέδιον Π.Δ. εύρισκεται σήμερον εις τό Συμβούλιον Εμπορικού Ναυτικού, τό όποιον ὀφείλει νά περατώσει τήν διαδικασίαν ἐγκρίσεως του εις τόν συντομωτέρον δυνατόν χρόνον, ώστε νά υλοποιηθῇ ταχείας ή πρόθεσις διά τόν έξανθρωπισμόν τής παρεχομένης ύπό τού Οίκου Ναύτου προστασίας.

Ο ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΤΗΣ ΧΙΟΥ

'Επληροφορήθημεν μέ ἐκπληξιν διτί τό διοικητικόν Συμβούλιον τού ΟΤΕ ἀπεφάσισε τήν διακοπήν, ἀπό τής 30ης Ιουλίου, τής λειτουργίας τού παρακτίου σταθμού τής Χίου. Δέν γνωρίζομεν ποια στοιχεία ἐλαβεύτην ὅψιν του τό Δ.Σ. τού 'Οργανισμού Τηλεπικονιωνιών διά νά καταλήξῃ εις τήν τοιαύτην ἀπόφασιν του. Καθ' ήμας, η διατήρησις τού παρακτίου τής Χίου, έπιβάλλεται διά τούς ἔξης λόγους:

Πρώτον, ή κρίσις ή όποια μονίμως ἐπικρατεῖ εις τό Αίγαιον ἐπιβάλλει τήν λειτουργίαν ἐνός ἀκόμη παρακτίου διά τήν ἀσφάλειαν τών πλοίων καὶ τών πληρωμάτων.

Δεύτερον, δέν είναι δυνατή ή κάλυψις όλοκλήρου τού Αίγαιου ἀπό τόν παράκτιον τής Λήμνου.

Τρίτον, έάν δι' οιονδήποτε λόγον τεθῇ ἐκτός λειτουργίας ούτε άνωτέρω παράκτιος, δέν θά υπάρχῃ ούδεμια ἐπικοινωνία εις τό Αίγαιον εις τά μεσαία κύματα.

Τέταρτον, καὶ τό σπουδαιότερον, διότι ὡς έχει ἀποδείξει ή πείρα καὶ ως συνάγεται ἐκ τών υπάρχοντα στοιχείων, ἀπό τόν παράκτιον τής Χίου διεπεραιώθησαν ἐπανειλημμένως σήματα SOS, τά όποια δέν είχον γίνει ἀντιληπτά ἀπό τούς ἀλλούς ἐλληνικούς παρακτίους, γεγονός τό όποιον τόν καθιστά ἀπολύτως ἀπαραίτητον.

Γνωρίζομεν, βεβαίως, διτί ἐνας μεγάλος ἀριθμός Χίων ναυτικών έξυπηρετεῖται ἀπό ἀλλούς παρακτίους, διότι ὁ σταθμός τής Χίου μέ τά μέσα τά όποια διαθέτει δέν είναι δυνατόν νά καλύψει περιοχάς πέραν ἀπό τό Αίγαιον. Οι ναυτικοί, δμως, ποια ταξιδεύουν εις τό Αίγαιον έξυπηρετούνται μέσω Χίου καὶ ή κατάργησις τού παρακτίου τής θά ἐπιδράσῃ ἐπί πλέον δυσμενῶς καὶ εἰς τήν ψυχολογίαν διχό μόνον τών ναυτικών καὶ τών ἐφοπλιστῶν ἀλλά καὶ ὅλων τών κατοίκων τής πρώτης ναυτικῆς μας νήσου, τής ναυτομάνας Χίου.

Φρονούμεν διτί ο κ. Φικιώρης έπιβάλλεται νά ζητήσῃ τήν παρέμβασιν τού συναδέλφου του ἐπί τών Συγκοινωνιών ή καὶ αύτού τού

**ΕΘΝΙΚΗ
ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**
**ΤΟ
ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ**
**ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ
ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ**
Καταθέσεις ύψηλότοκες σέ ξένο συνάλλαγμα
Πλήρη ἀσφάλεια τῶν χρημάτων τους
**Δάνεια στεγαστικά μέ πολύ εύνοϊκούς όρους
μέχρι 2.000.000 δρχ.**
**'Αποκτήσετε τό σπίτι σας στήν 'Ελλάδα
μέ τό**
**ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ
ΤΗΣ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

του τοῦ κ. Πρωθυπουργού, διά νά άνακληθή ή άπόφασις τοῦ ΟΤΕ περί καταργήσεως τοῦ παρακτίου τῆς Χίου. Ή ένέργεια αὐτή άποτελεῖ καθηκον καὶ πρός τὴν Ναυτιλίαν ἀλλά καὶ πρός τὴν πρώτην ναυτικήν μας νῆσον.

ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ

Τὸ πρόβλημα τοῦ πετρελαίου ἀνεπιφύλακτως πλέον ἀναγνωρίζεται ώς ἡ λυδία λίθος τῶν παγκοσίων οἰκονομικῶν καὶ πολιτικῶν ἐξελίξεων. Αὐτὸς εἶναι τὸ συμπέρασμα τῆς οἰκονομικῆς διασκέψεως κορυφῆς τῶν ἐπτά μεγαλυτέρων βιομηχανικῶν Χωρῶν τῆς Δύσεως, πού συνήθισεν προσφάτως εἰς Βενετίαν μὲ τὴν συμμετοχήν τῶν Προέδρων ή τῶν Πρωθυπουργῶν τῶν ΗΠΑ, Γαλλίας, Δυτ. Γερμανίας, Ἡνωμένου Βασιλείου, Ἰτανίας, Ιταλίας καὶ Καναδᾶ. Ἡ ἀπέλευθερωσίς τῆς οἰκονομίας τῶν ἐπτά αὐτῶν χωρῶν ἔκ τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίου ἔξακολουθεῖ νά παραμένῃ ἡ μόνη δυνατή ὑπό τὰ σημερινά δεδομένα, ἀπάντησις εἰς τὴν τελευταίαν πρόκλησιν τοῦ ΟΠΕΚ διά νέαν αὐξήσιν τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου ἀπό 1ης Ιουλίου ἐ.δ. Εἰς τὴν κοινήν δήλωσιν τῶν ἐπτά ἡγετῶν τῆς Δύσεως τονίζεται κυρίως ὅτι κλείς τῆς ἐπιτυχίας πρός ἀντιμετώπισιν τῶν μεγάλων οἰκονομικῶν προβλημάτων εἶναι ἡ ὑπαρξία ἰσορροπίας μεταξύ τῆς παραγωγῆς καὶ τῆς καναλώσεως ἐνέργειας. «Ἄς παρακολουθήσουμε τὴν ἐξέλιξιν τῶν γεγονότων ἀπό πλευρᾶς ΟΠΕΚ, ὡστε νά γίνηται πληρέστερον ἀντιληπτή ἡ ἐννοια τῆς κοινῆς δηλώσεως τῆς Βενετίας, ὡς καὶ ἡ διαμορφουμένη σήμερον κατάστασις εἰς τὴν παγκόσμιον ἄγοράν πετρελαίου, πού ἐπηρεάζει δχι μόνον τὴν ναυλαγοράν τῶν δεξαμενοπλοίων, ἀλλά καὶ αὐτὴν τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων, δοθεντὸς διτοῦ κόστος τῶν καυσίμων, δενταντὶ 13% πρὸ μιᾶς πενταετίας. Ἡ κατάστασις αὐτή ἔχει ἐπιδεινωθῆ, διότι ἀπό τοῦ Φεβρουαρίου μέχρι σήμερον ἐμεοιλάβησαν αἱ αὐξήσεις μετά τὰς Συναντήσεις τῶν Υπουργῶν Πετρελαίου τοῦ ΟΠΕΚ εἰς τὸ Ταϊφή τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας καὶ τὸ Ἀλγέριον (9-6-80).

Ἡ Σαουδικὴ Ἀραβία τὴν 17ην Μαΐου ἐ.δ., ὀλίγον μετά τὴν ἀπόκτησιν διάσκεψιν τοῦ ΟΠΕΚ εἰς τὸ Ταϊφή, ἡ ένεργησεν ἀνάδρομικῶς ἀπό 1ης Ἀπριλίου τὴν τιμὴν τοῦ πετρελαίου ἀπό 26 εἰς 28 δολ. ἀνά βαρέλιον, εἰς τὰ πλαίσια τῶν προσπαθειῶν τῆς διά τὴν ἐνοποίησιν τῶν τιμῶν τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς. Τὸ ἔχειριμά της ἀπέτυχεν, διότι τὴν ἡκολούθησαν εἰς τὴν αὐξήσιν δολοί αἱ λοιπαὶ χώραι τοῦ ΟΠΕΚ, μέ τελικὸν ἀποτέλεσμα νά διαμορφωθῇ ἡ μέση τιμὴ εἰς 31,5 δολ. ἀνά βαρέλιον. Σημειώθητο διτὸς ἡ αὐξήσις αὐτή ὑπό τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, ποὺ διατρέπει τὴν χαμηλοτέραν τιμὴν μεταξύ τῶν Χωρῶν τοῦ ΟΠΕΚ, ἡτοί τριτη κατά σειράν ἀπό τοῦ παρελθόντος Νοεμβρίου, εἰς μίαν ἀπέλπιδα προσπάθειάν της διά τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ἐνοποίησεως εἰς τὸ χαῶδες σύτομα τιμῶν, τό δόποιον ἐπικρατεῖ σήμερον εἰς τὸν ΟΠΕΚ.

Ἡ κατάστασις τοῦ πετρελαίου ἐπεδεινώθη μὲ τὴν τελευταίαν ἀπόφασιν τῆς διασκέψεως τοῦ Ἀπριλίου, καθ' ἣν ἀπέφασίσθη νέα αὐξήσις τῆς τιμῆς τοῦ ἀργόν πετρελαίου μέ κατωτάτην βασικήν τιμὴν τά 37 δολ. δυναμένη νά φθάσῃ μέχρι τὴν 37 δολαρίων ἀνά βαρέλιον, ἀναλόγως τῆς ποιότητος. Ἡ μέχρι τότε κατωτάτη τιμὴ ἡτοί τά 28 δολάρια τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, ἡ δοποὶ πρὸς μεγάλην ἀνακούφισιν τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς ἀνεκοίνωσεν διτὸς δέν συμφωνεῖ μὲ τὴν ἀπόφασισθεῖσαν αὐξήσιν καὶ διτὸς αὐτὴ «ἐπί τοῦ παρόντος» θά πωλήῃ τὸ πετρελαίον τῆς μὲ τὴν παλαιάν τιμὴν, μῇ ἀποκλειστασσα τὸ ἐνδεχόμενον διτὸς περὶ τὸ τέλος τοῦ παρόντος θέρους δύναται νά αὐξήσῃ τὰς τιμάς τῆς κατά 1 η 2 δολλάρια ἀνά βαρέλιον. Περὶ τῶν ἀντί-

κτύπων ἔκ τῶν αὐξήσεων εἰς τὰς τιμάς πετρελαίου ἀρκετά σαφεῖς ὑπῆρχαν οἱ ἐννέα ἡγέραι τῶν Χωρῶν τῆς ΕΟΚ, οἱ ὅποιοι προειδοποίησαν διτὸς ἡ παγκόσμιος ἐνεργειακή κρίσις ἐπιδεινούται καὶ διτὸς αἱ ἐπανειλημμέναι αὐξήσεις τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου ἀπειλούν τὴν διεθνή σταθερότητα. Εἰς τὴν γενομένην προσφάτως κοινήν δήλωσιν τῶν οἱ ἐννέα ἡγέται τῆς ΕΟΚ τονίζουν διτὸς «δέν ὑπάρχει δικαιολογία διά τὴν αὐξήσιν τῆς τιμῆς τοῦ ἀργού πετρελαίου καὶ κατέληξαν εἰς τὴν διαπίστωσιν διτὸς: «Ἄι συνεχεῖς ἀνατιμησεῖς τοῦ πετρελαίου τούς τελευταίους 18 μῆνας ηγέρησαν τὸν πληθωρισμόν καὶ ἔβλαψαν τὴν οἰκονομικήν ἀνάπτυξιν, τὰς ἐπενδύσεις καὶ τὴν ἀπασχόλησιν τῶν χωρῶν, οἱ ὅποια εἰσάγουν πετρελαίου».

Ρευστότης καὶ ἀβεβαιότης εἶναι τὸ τελικόν συμπέρασμα ὡς πρός τὰς διεθνεῖς ἐξελίξεις γύρω ἀπό τὸ πετρελαίον. Ἡ διάσκεψις τοῦ ΟΠΕΚ κατά τὸν Ιούνιον 1979 διεμόρφωσεν τὴν μέσην τιμῆς εἰς 20 δολ. ἀνά βαρέλιον. Ἡ διάσκεψις τοῦ 1980 τὸ ἀφίσην περί τὰ 33 δολ. καὶ τούτῳ προσωρινῶς, ἔκαρπωμενον ἀπό τὴν περατώσαν τῆς πάντοτε μετριοπαθούς Σαουδ. Ἀραβίας.

Καὶ πάντα ταῦτα μέχρι τοῦ προσεχοῦς Σεπτεμβρίου, διτὸς πρόκειται νά πραγματοποιηθῇ ἡ νέα Συνάντησις τῶν Χωρῶν τοῦ ΟΠΕΚ εἰς Βαγδάτην. Αἱ ἐμφανίζομεναι νέαι πολιτικαὶ ἀβεβαιότητες εἰς τὸ διεθνές προσκήνιον, ἡ ἔξαφανισις ἀπό τὴν διεθνή ἀγοράν δύο ἐκατομμυρίων βαρελίων πετρελαίου ἡμερησίως τῶν περισκών ἔξαγωγῶν καὶ τὰ κατά ἔνα ἐκατομμύριο βαρελίων μείωσις τῆς ἡμερησίας παραγωγῆς, λόγω περικοπῶν γενομένων ὑπό μερικῶν χωρῶν τοῦ ΟΠΕΚ, διτὸς αὐτά συνέβαλον εἰς τὴν σταθεράν αὐξήσιν τῶν τιμῶν τοῦ πετρελαίου.

Ἄξιοσμειώτα εἶναι τὰ δσα ἐλέχθησαν ἀπό τὸν Υπουργόν Πετρελαίου τῆς Σαουδαραβίας σειχήη Γιαμανί ποὺ πάντοτε πρέπει νά λαμβάνωνται ὑπὸ δψιν τὸσον ἀπό τοὺς καταναλωτάς, δοσον καὶ ἀπό τοὺς μεταφορεῖς πετρελαίου. Εἶπεν, λοιπόν, ὃ υπέύθυνος αὐτὸς παράγων διτὸς ἡ ἀνατίμησις τοῦ πετρελαίου δέν ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς ἐξελίξεις τῆς ἀγορᾶς καὶ διτὸς ἡ ἀναμενομένη δημιουργία ἀποθεμάτων πετρελαίου ἀπό τὰς καταναλωτὰς Χώρας θά ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν πτώσιν τῆς τιμῆς τὸ φινόπωρον. Καὶ προσέθεσεν διτὸς. Γιαμανί διτὸς ἡ παρούσα ζητησίας εἶναι 28 ἐκατομμύρια βαρελίων ἡμερησίως, ἀλλ' ἀναμένεται διτὸς θά πεσή εἰς τὰ 25 η 26 περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους. Αὔτο διτὸς τὴν ναυτιλίαν σημαίνει ὀλιγώτερα φορτία πετρε-

Τό Σχόλιον τοῦ 15θημέρου

Ὦμιλήσαμεν εἰς τὸ προηγούμενον σχόλιόν μας διά τὰ Λίμπερτος. Φοβούμεθα διμος διτὸς διτὸς μέ τὰ δλίγα ἐκείνα δέν ἔξωφλήσαμεν τὸ χρέος μας ἀπέναντι τῶν ιστορικῶν ἐκείνων σκαφῶν, τὰ ὅποια ἀπετέλεσαν τὸ θεμέλιον τῆς συγχρόνου ἐλληνικῆς ναυτιλίας. Καὶ ἐπιθυμούμεν νά τούς ἀφιερώσωμεν ὀλίγας ἀκόμη γραμμάς, ἀναπολούντες τὰς ἡμέρας τῆς πρώτης τῶν ἐμφανίσεως εἰς τὴν ἐλληνικήν ζωήν.

Κατά τὰς πρώτας μεταπολεμικάς ἡμέρας, εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς μέ τὰ ἐρεπιώμαντα κρηπιδώματα, τὰ συντρίμμια τῶν ἀποθηκῶν καὶ τῶν γερανῶν καὶ τὰ βυθισμένα σκάφη, ἔνα δύκωδες ἐπιβλητικόν φορτηγόν μέ τὴν ἀστερόσεσσαν εἰς τὴν πρύμνην, εἰσπλέει ὥρεμα διά νά φέρη βοήθειαν — τροφάς καὶ φάρμακα — εἰς τὴν πόλιν ἀπελευθερωθεῖσαν πατρίδα. «Τοῦ ἐν «Λίμπερτο».

Ἀργόσχολοι οἱ ἀνεργοί ναυτικοί μας εἰς τὴν αίμασιάν τοῦ λιμένος ἀποθαυμάζουν τὰς γραμμάς καὶ ὑπόλογίζουν τὰ προσόντα του. «Ἀνήσυχοι, ἀνυπόμονοι, φλεγόμενοι, οἱ ἐφοπλισταί μας τὸ ἐπισκέπτονται καὶ συζητούν τὰ προσόντα καὶ τὰ μειονεκτήματα των.

Κατά τούς προσεχεῖς μῆνας, πολλά Λίμπερτος ἐπεσκέφθησαν τὸν Πειραιᾶ. «Ἀλλον καὶ τὰ 14 ἐλληνικά μέ κατενθουσιασμένα τὰ πληρώματα τῶν. Καὶ ἡρχισεν διτὸς μακρός ἀγών διά τὴν πρόσκτησιν τῶν 100 Λίμπερτος καὶ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας. «Ἀγών τραχύς, μέ ένθουσιαμούς δλλά καὶ ἐπιφυλάξεις, μέ πιστὸν ἀλλά καὶ δισταγμούς. «Ἐπισκέψεις εἰς τὴν Ἀμερικήν, κοπιώδεις διαπραγματεύσεις, ἀποφασιστική συμπαράστασις τῆς ἐλληνικῆς Κυβερνήσεως, στοργικὸν ἐνδιαφέρον τῆς Ἀμερικανικῆς Διοικήσεως. Καὶ ἐπί τέλους τὰ 100 Λίμπερτος παραλαμβάνονται. «Υπερανθρώπως ἐμόχθησαν, ἐφοπλισταί καὶ πληρώματα, διά νά ἐκκινήσουν τὸν νέον ἐλληνικὸν στόλον. Νά τὸν ἐπισκευάσουν, νά τὸν συμπληρώσουν νά τὸν νοικοκυρεύσουν.

«Ἐκτοτε διτὸς ιστορία των εἶναι γνωστή. Ητύχησαν, ἐπρόκοψαν καὶ ἐπλήθυναν. Εἰς τοιούτον σημείον ὡστε νά κάμουν ἐπισημάτων τὸν Αμερικανικὸν παράγοντα νά εἴπῃ ἐπιγραμματικῶς διτὸς «ό κόσμος δλόκληρος παρακολουθεῖ μέ θαυμασμόν τὰς ἀποφασιστικάς προσπαθειας τῶν ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων, δπως ἀποκαταστήσουν τὴν χώραν των διά τῆς δημιουργίας μᾶς ισχυρᾶς καὶ δραστηρίας ἐμπορικῆς ναυτιλίας».

λαίους καὶ κατά συνέπειαν μικροτέραν ἀπασχόλησιν τῶν δεξαμενοπλοίων. «Ἀπό τὴν δλλην πλευράν σημαίνει πλέον δρμητική στροφήν πρός τὸν δνθρακα, εἰς τὸν ὅποιον, μέ τὰ σημερινὰ δδομένα, τοποθετεῖται τὸ ἐνεργειακὸν μέλλον, μετά τὸ ἀδιέξοδον τοῦ πετρελαίου εἰς τὸ δόποιον δδηγείται διτὸς ἀνθρωπότης.

Τέλος, τὸ συνεχῶς ἀκριβότερον πετρελαίον τὸ καταστήσει τὴν μείωσην τῆς ταχύτητος πλού δριτικήν, πρός τὴν ὅποιαν πρέπει νά ἔχῃ ὑπὸ δψιν της τὰ προβλήματα, τὰ ὅποια προκύπτουν ἀπό τὴν κακήν ποιότητα τῶν καυσίμων, πού καὶ αὐτά δλονέν διά της καθίστανται δυσκολότερα.

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

Η ναυλαγορά

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Κατά τόν κ. Πουαριέ ντ' "Ανζ τού Οίκου Ντρέφους, όμιλούντα εἰς τήν Ναυτιλιακήν διάσκεψιν τής Μασσαλίας, παρά τήν σημειουμένην θελτιώσιν τῶν θαλασσιών μεταφορών, δέσον νά ληφθῇ ὑπ' ὅψιν διτὶ ὅ δηλη κατάστασιον θα βαίνῃ ἀτονούσα. Τά μεγάλα VLCC θά συναντήσουν μεγαλυτέρας δυσκολίας ἀπασχολήσεως. Τά έρηρού φορτίου σκάφη θά ύποστούν τάς συνεπείας τῆς οικονομικῆς ύφεσεως περὶ τό 1982, ἐνώ καί τά πλοϊακούτερα πληθύνονται εἰς τάς τακτικά γραμμάτα.

Εἰς τό πετρέλαιον: "Αφοῦ τό παρωπλισμένον τοννάζ ἔφθασε ἀπό τά 40 έκατον. τον. d.w. κατ' Απρίλιον τό 1978 εἰς τά 22 έκατον. τον. κατά Ιανουάριον 1979, εἰς τά 8,5 έκατον. τον. d.w. κατά Ιανουάριον 1980, τώρα ύπολογίζεται εἰς 10 έκατον. τον. Τό δίλικόν περίσσευμα τού στόλου τῶν πετρελαιοφόρων (τό σύνολον ἀνέρχεται εἰς 350 έκατον. τον. d.w.) ύπολογίζεται τώρα εἰς 70-75 έκατον. τον. d.w., ἐναντί τῶν 95 έκατον. τον. d.w. τού 1978.

Καί ή ἐξέλιξις αὐτή σημειώνεται εἰς τούς ναύλους διά τά VLCC, τῆς τάξεως τῶν 100.000 - 200.000 τον. d.w., οἵτινες βάσει τού Γουόρλντντεκέλ, ἀπό 175 δολ. τό 1973 καί 65 δολ. τό 1974, κατέπεσαν εἰς τά 30 δολ. τό 1978, μόλις ἀντικρύζεμνων τῶν δαπανῶν κινήσεως. "Εφθασαν ἐν συνεχείᾳ τά 45-50 δολ. τό 1979, διά νά καταπέσουν εἰς τά 30 δολ. Τό οικονομικὸν ισοζύγιον τῆς διαχειρίσεως τῶν ἔφθασε τόν Σεπτέμβριον 1979 (45-50 δολ. τού Γουόρλντντεκέλ) καί αἱ προβλέψεις πρός ίσοσκέλισιν όμιλούν διά τό 1982 μέχρι τού 1985.

"Η βελτίωσις διά τά VLCC δέν ἔσημειώθη λόγω τῶν γεγονότων τού Ιράν, τῆς ἀνατιμήσεως τού πετρελαίου, μειώσεως τῆς οικονομίας διά τά σκάφη VLCC καί τέλος τῆς μή κυριάρχου πλέον θέσεως τῶν ἑταῖρων πετρελαίου. Καὶ ἀπότελεσμα: "Ἐνώ τά μέσης χωρικότητος σκάφη ἔχουν μέλλον ἀσφαλές, τά μεγάλα φαίνονται νά τελοῦν ὑπό μόνιμον κρίσιν.

Τά έρηρού φορτίου σκάφη ἔγγνωρισαν μίαν ύποχωροσίν εἰς τήν ἀργούσαν χωρικότητα. "Από 5-6 έκατον. τον. d.w. κατ' Απρίλιον τό 1979, κατέπεσαν εἰς δέν έκατον. τον. Οι ναύλοι ἔσταθεροποιήθησαν καί ἐβελτιώθησαν. Τό περίσσευμα τού παγκοσμίου στόλου ύπολογίζεται εἰς 16 έκατον. τον. d.w. διά τήν μειωμένην ταχύτητα καί εἰς δέν έκατον. τον. διά τήν ἀργούσαν χωρικότητα.

Διά τά γενικά φορτία τό παρωπλισμένον τοννάζ δύναται νά θεωρεῖται μικρόν. "Ανέρχεται εἰς 3 έκατον. τον. d.w. ἐνώ τό παγκόσμιον σύνολον ύπολογίζεται εἰς 100 έκατον. τον. d.w.. "Ἐν τούτοις ωρισμένοι παράγοντες δύνανται νά μᾶς φέρουν εἰς πλέον ἀνασφάλη συμπεράσματα διά τήν κατάστασιν. Εἰς ωρισμένους τομείς περιορίζονται αἱ μεταφέρομεναι ποσότητες φορτίων, ή παρέμβασις

τῶν στόλων τῆς 'Ανατολῆς ἔνισχυεται, ἐνώ αἱ κατά τομεῖς Διασκέψεις γραμμάτων ἀποσταθεροποιούνται καί ὁ Κώδιξ τῆς Οὔνκταντ ἀποβαίνει ἀνίσχυρος.

"Η κρίσις τῶν θαλασσιών μεταφορῶν ἀναφέρεται εἰς τήν οικονομικήν καί πολιτικήν διεθνῆ κρίσιν. Αἱ δύσκολαι σχέσεις 'Ανατολῆς καί Δύσεως, αἱ ἀνατιμήσεις τῶν πετρελαιών καί οικονομική ὑφεσις εἰς τήν 'Αμερικήν, ἔχουν τάς ἀμέσους συνεπειας τῶν εἰς τήν ναυτιλιακόν τομέα.

Εἰς τόν τομέα τῶν πετρελαιών παριστάμεθα εἰς τήν διαφοράν τῶν ναύλων μεταξύ τῶν μικρών, τῶν μέσων μεγεθών σκαφῶν καί τῶν μεγάλων VLCC (ἀπό 150.000 τον. καί δων). Αὕτα θίγονται ἀμεσώτερον ἀπό τήν κρίσιν. Λόγω τῆς ταχύτερον ἐπελθούσης διαφοροποιήσεως τῆς ναυλαγορᾶς ἔσημειώθη μία συρροή παραγγελών (20 έκατον. τον. d.w.) σκάφη θά παραδοθούν μέχρι τῶν μέσων 1983, αἵτινες καὶ ἀποτελούν κίνδυνον κρίσεως ἀπό τού 1982.

Διά τά διάφορα φορτία τέλος, τομέα ἀμεσώτερον ἀντιδρώντα εἰς τάς οικονομικάς μεταβολάς, ἡ ὑπερπροσφορά ἀναφέρεται εἰς τά πλοιακούτερα καί τούς τομεῖς Αὐστραλίας, Ιαπωνίας, Ήνωμένων Πολιτειών πρός τήν Εύρωπην. Τέλος η ὑφεσις τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειών θά ἔχῃ τάς περιπτώσεις τῆς διά τά πλοιακούτερα καί ρό-ρο.

"Ο κ. Πουαριέ ντ' "Ανζ ἔτονταις διτὶ αἱ δυνατότητες τού γαιανθρακος, αἵτινες δυνατόν νά παράσχουν τά δύο τρίτα τῶν μέσων ἐνεργείας περὶ τό 2000 ἔτος, δέσον νά ύπολογίζονται εἰς τήν ἐνεργειακήν κρίσιν.

Καὶ διν αἱ προβλέψεις ἐπαληθεύσουν τά φορτία τού γαιανθρακος θά πολλαπλασιασθούν κατά 10 ή 15 φοράς καί ὁ ἀναγκαῖον στόλος θά φθάσται τά 500 έκατον. τον. d.w. μέχρι τού 2000 ἔτους.

Αἱ προβλέψεις πάντως δυνατόν νά ἀντικρύσουν τάς καθυστερήσεις εἰς τήν ἐξοπλισμόν τῶν λιμένων, γενικῶς εἰς τά μεταφορικά μέσα. Εἰς τήν Ιαπωνίαν π.χ. κύριον είσαγωγέα γαιανθράκων, δέν ἥρχισεν ἀκόμη η προετοιμασία τῆς στροφῆς πρός αὐτόν.

"Η μόνη σημειωθείσα κίνησις τούς τελευταίους αὐτούς μήνας είναι η πρός διάλυσιν τοιαύτη. 'Από τήν περίοδον τῆς κρίσεως διά τά μεγάλα τάνκερ 30 VLCC ἐπωλήθησαν πρός διάλυσιν ἀπό τού 1974 καί 15 κατά τό 1980. Οι κανονισμοί περὶ ἀδρανούς αέριου καί οι λοιποί τού IMKO, οι ἐντός τού θέρους τού 1981 τιθέμενοι εἰς ἐφαρμογήν, θά φέρουν πρός τήν διάλυσιν πολλά τοιαύτα πλοία. 'Η βελτίωσις τῶν ναύλων ἔξαρτάται καὶ ἐκ τῆς πρός διάλυσιν στροφῆς τῶν παλαιοτέρων σκαφῶν.

"Διά τά μεγάλα τάνκερ οι ναύλοι δέν καλύπτουν τάς δαπάνας κινήσεως τῶν. Σκάφος 280.000 τον. ἔχει δαπάνας ἀντιστοιχούσας πρός τά W 30-32, ἔνα δέ με ἀτμοστροβί-

λους 10 περισσότερον.

Καὶ δέν ἀναμένεται καμμία βελτίωσις. 'Ασταθής ή πολιτική κατάστασις εἰς τήν Μέσην 'Ανατολήν καί ἡ κατανάλωσις πρός τά κάτω.

"Υπέρ τά ἔξήκοντα σκάφη δινω τῶν 175 χιλ. τον. d.w. ήσαν εἰς τόν Περσικόν πρό τίνος διαθέσιμα κατά τάς ἀμέσως ἐπομένας ἐβδομάδας. 'Η ζήτησις λίαν περιωρισμένη, τό 340 χιλ. τον. 'Σταύρος Γ. Λ.' έναυλωθή εἰς τά W 31,5 με πλήρη ταχύτητα.

"Η 'Βαριμά' έζητει ἔνα δέξτρα μεγάλο σκάφος διά τρεις ἐνώ δώδεκα μήνας διά ποθήκην εἰς 'Ελλάδα, με διμεσον παράδοσιν.

"Μπούμι" εἰς τήν παραγωγήν χάλυβος εἰς τήν Ιαπωνίαν. 'Η ἔγχωριος ζήτησις ζωηρά. "Ολαι αἱ βιομηχανία, συμπεριλαμβανομένης καὶ τής ναυπηγικής ζητούν περισσότερον χάλυβα.

Τό φάσμα τῆς ύφεσεως ἀναπτύσσεται εἰς τάς Δυτικάς δυνάμεις. Κυβερνήσεις καὶ ἀμεσώτερον ἐνδιαφερόμεναι ἀπεργάζονται τήν χαλάρωσιν τῆς οικονομίας καὶ δχι τήν ἀνάπτυξιν. Τό δολλάριον τελεί ύπο πίεσιν, λόγω τῶν ἀνατιμώμενων πετρελαίων καὶ τῶν χαμηλῶν ἐπιτοκίων. Τά δλλα νομίσματα καθιστανται περισσότερον ἐλκυστικά.

Κατά τούς 'Αγγούλους παραπηρήτας με δικαιολογημένην ἐπιφύλαξιν σημειούται διτί τό μόνον ἐλπιδοφόρον σημείον τῆς σημερινῆς καταστάσεως είναι η ἐπικρατούσα ἀντιληψις εἰς πολλούς ἐφοπλιστάς παλαιοτέρων δεξαιομενούλων, διτί τό προβλεπόμενον κόστος διά νά φέρουν τό τοννάζ των ἐντός τών προβλεπομένων κανονισμῶν τού IMKO είναι ἀπαγορευτικόν.

Μέγας ἀριθμός σκαφῶν θά τεθούν ἐκτός ύπηρεσίας. Καὶ δι δάλυσις τού ἀντιοκονομικού τοννάζ, θά προκαλέση κάποιαν ισόρροπον κατάστασιν ἐνωρίτερον ἀπό δσον πιθανόν νά ἀνεμένετο.

Ζωηρά η ἀγοραστική ζήτησις περὶ τά μπάλκ κάρριερ. Πολλαί αἱ ἀγοραπωλησίαι. 'Αναφέρεται σχετικῶς η πώλησις τού κυπριακού 'Χρυσαλλίς' 15ετούς ἡλικίας, 18.000 τον. εἰς Σκανδιναվούς ἀντί 4 έκατομ. δολ. Σκάφος 17 χιλ. τον. 9ετούς ἡλικίας ἐπωλήθη ἀντί 5,4 έκατομ. δολ. πρό διμήνου.

Τά μπάλκ κάρριερ έζησαν κατά τούς παρελθόντας μήνας τήν 'χρυσήν' ἐποχήν των. Σκάφος 100 χιλ. τόννων ἡδύνατο νά ἐπιτύχη τάιμι τόστερο 19 χιλ. δολ. ἡμερησίως.

Καὶ πρό διετίας ένα παρόμιον σκάφος είχεν ἀξίαν εἰς τήν ἀγοράν πέντε έκατομ. δολ. (σημερινή τιμή 20 έκατομ. δολ.), ἀλλά ἐκείνον τόν καίρον ή σπότ ἀγορά τῶν ναύλων μολίς ἐκάλυπτε τάς δαπάνας κινήσεως.

Τά τύπου πάναμας σκάφη εἰς περισσότερον ζήτησιν. 'Η ἡμερησία ἀπόδοσις τῶν ή αὐτή σχεδόν με τάς των 100 χιλ. τόννων.

'Ασθενής ναυλαγορά διά τά τάνκερ καὶ ζωηρά διά τά μπάλκ κάρριερ χαρακτηρίζεται η ἔξαμηνος περίοδος τού τρεχ. ἔτους. 'Η εἰς τήνεντός τῶν τελευταίων 15 μηνών μεγάλη ὑψωσι τῶν τιμῶν τού πετρελαίου ἀποδίδεται η τοιαύτη διαφορά τῶν κατευθύνσεων τῆς ναυλαγορᾶς.

Κατά τόν ἐπελθόντα τό 1973-74 τετραπλασιασμόν τῶν τιμῶν τού πετρελαίου, ή ναυλαγορά ήρχισε ἀνατιμώμενη τό θέρος τού 1972 καὶ οι ναύλοι διά τέ τά τάνκερ καὶ τά μπάλκ φορτία ἀνετιμώντο μέχρι τού τέλους τού 1973, ὅταν οι ναύλοι διά τά τάνκερ κατέρρευσαν, ἐνώ τῶν έρηρων φορτίων ήρχισαν νά ἔξασθον περὶ τά μέσα τού 1974.

Τό ἐπικρατήσαν καθ' δλον τό διαρρεύσαν ἔξαμηνον τά W 30 διά τά VLCC τάνκερ ἀνεπαρκές είναι διά νά καλύψῃ τάς δαπάνας κινήσεως τῶν πλοίων αὐτῶν.

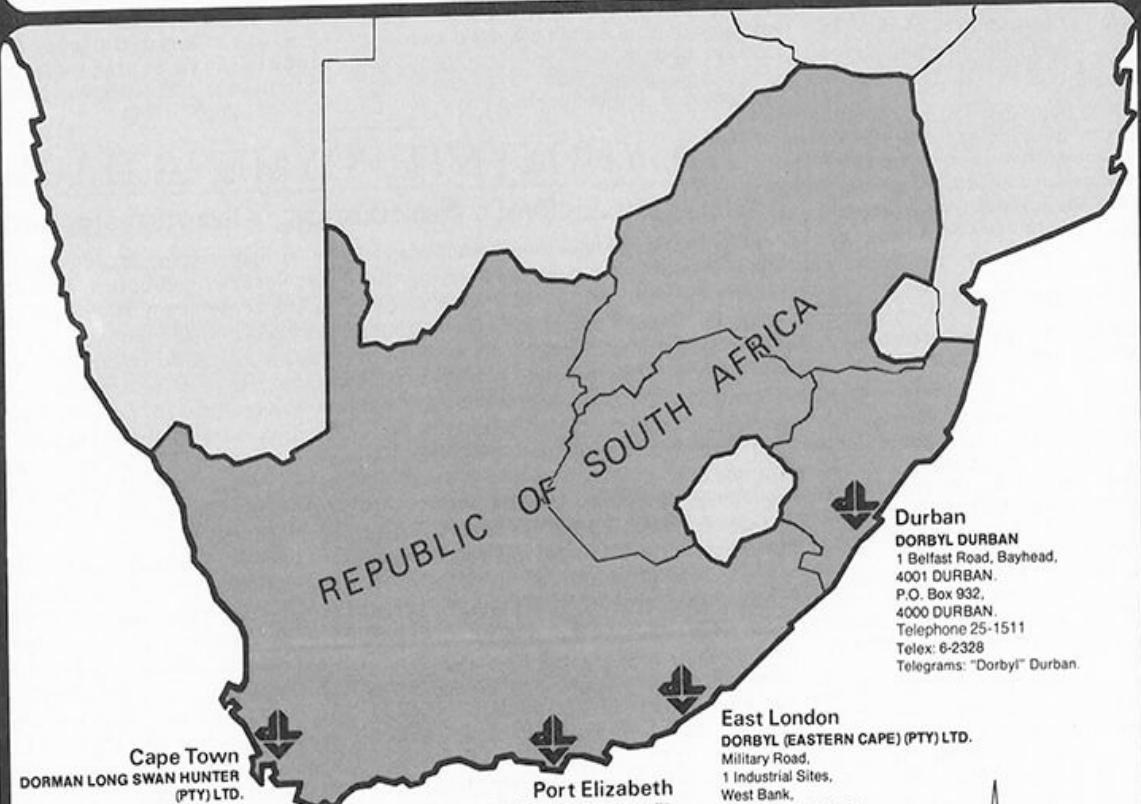
«BOMBAY»

NEGRIS

Overseas Suppliers - Shipchandlers

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

The DORBYL GROUP and SHIP REPAIR in SOUTH AFRICA



Cape Town
**DORMAN LONG SWAN HUNTER
(PTY) LTD.**
Ocean Road,
Table Bay Harbour,
Far End Sturrock Docks,
8001 CAPE TOWN.
P.O. Box 2616.
8000 CAPE TOWN.
Telephone 55-9471.
Telex: 57-7981.
Telegrams: "Dorlonsa" Cape Town.

Port Elizabeth
DORBYL (EASTERN CAPE) (PTY) LTD.
Grahamstown Road,
Deal Party Estate,
6001 PORT ELIZABETH.
P.O. Box 9010.
6012 PORT ELIZABETH.
Telephone 41-2331.
Telex: 74-7566.

Durban
DORBYL DURBAN
1 Belfast Road, Bayhead,
4001 DURBAN.
P.O. Box 932,
4000 DURBAN.
Telephone 25-1511
Telex: 6-2328
Telegrams: "Dorbyl" Durban.

East London

DORBYL (EASTERN CAPE) (PTY) LTD.
Military Road,
1 Industrial Sites,
West Bank,
5201 EAST LONDON.
P.O. Box 373,
5200 EAST LONDON.
Telephone 2-6667.
Telex: 7-5749.



FOR ELECTRICAL REPAIRS CONTACT R.S. TRIVETT & CO. (PTY.) LTD.

CAPE TOWN
cnr. Bridgewater and Powerful Streets,
PAARDEN EILAND 7405 CAPE TOWN.
P.O. Box 312, 7420 PAARDEN EILAND.
Telephone 51-3121.
Telex: 57-7262.
Telegrams: "Trivco - Paarden Eiland".

PORT ELIZABETH.
41 Patterson Road,
North End, 6001 PORT ELIZABETH.
P.O. Box 1603, 6000 PORT ELIZABETH.
Telephone 4-6364.
Telegrams: "Trivco - Port Elizabeth".

DURBAN.
2 Belfast Road,
Maydon Wharf,
Bayhead, 4001 DURBAN.
P.O. Box 29026, 4057 MAYDON WHARF.
Telephone 35-5331.
Telex: 6-2874.
Telegrams: "Trivco - Durban".

DORBYL LIMITED

Jonsson S. 3605/R

Η άλληλογραφία μας

Η ΑΠΟΥΣΙΑ ΑΠΟ ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ

Κύριες Διευθυντά,

Στό τεύχος του περιοδικού σας της 15ης Ιουνίου, δημοσιεύτηκε σχόλιο με τίτλο «Η ΑΠΟΥΣΙΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ», στό όποιο έπισημαίνεται ή απουσία έκπροσώπων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας από το Συνέδριο των «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ».

Όπως γνωρίζετε, τό Συνέδριο αυτό δραγώνωθηκε από ιδιωτικό φορέα και γιά την συμμετοχή σ' αυτό χρειαζόταν πρόσκληση. Προσκλήσεις δημιούργησαν σε ύπηρεσιακούς παράγοντες το YEN, γεγονός που έπισημάνθηκε σε άνυποπτο χρόνο στους όργανωτές του Συνέδριου και πάντως, δχι άδικαιολόγητα, άπεκλειε την έντυπωση διτής πρόκειτο κατά την διάρκεια του FORUM, νά συζητηθούν λεπτομερειακά θέματα, πέρα από τα γενικά, για τα οποία είχαν άναγγελθεί οι εισηγητές.

Ειλικρινά λυπούμαι, διότι συνεζητήθησαν σ' αυτό θέματα, πού άφορούσαν τό YEN και στά όποια θά μπορούσαν νά δοθούν άπαντησεις από τα άρμοδια υπερεσιακά κλιμάκια, διλλά δημόσια άντιλαμβάνεσθε ή μή συμμετοχή τους ύπηρξε έκ τών πραγμάτων δικαιολογημένη.

ΜΙΑ ΠΡΟΤΑΣΙΣ

Πρός τήν «Ενωσιν τών Έφοπλιστών» απεστάλη ή κάτωθι έπιστολή:

Κύριοι,

Υπό τήν ιδιότητα μου ως προέδρου, διευθυντού και διαχειριστού τής Scarimar Shipping Agency S.A. και ως έκπρόσωπος τών πλοιοκτητών εν Έλλασι τών κάτωθι ύπό Έλληνική σημαίαν πλοίων: M/V «Λάκων» φρήντομ, M/V «Τήνος» φρήντομ, M/V «Νάξος» φρήντομ, M/V «Δήλος» φρήντομ, M/V «Πέλλα» φρήντομ MARK II, M/V «Αύλις» φρήντομ MARK II, M/V «Νεμέα» φρήντομ MARK II, S/T «Μιμί» 78.000 τον. d.w. και διά τά ύπό ναυπήγησαν 2 πλοία τύπου φρέντομ, θά ηθελα νά σάς προτείνω τά κάθωθι:

«Ολοί μας γνωρίζουμε διτής οι ναυτικοί, λόγω σημαντικής έλλειψης προσοντούχων καθημερινών παρουσιάζονται πρός έργασιαν μένες άξιωσεις μισθών και ειδικών όρων έργασιας. Πράγμα πού δυσκολεύει πάρα πολύ τήν έργασία μας, διότι άναγκαζόμαστε καθημερινών νά άναπροσαρμόζωμε τούς μισθούς και κατά συνέπειαν δημιουργούνται τεράστια προβλήματα διότι, μέ τήν πρόσληψιν

ναυτικού με μισθών ύψηλότερον τών ήδη ύπηρετούντων εις τά πλοία μας ναυτικών ίδιας ειδικότητος, πρέπει νά στέλνωμε εις τούς Πλοιάρχους Έγκυκλίους διά τήν άναπροσαρμογή τών μισθών. Μέ αυτόν τόν πρόσπον δημιουργούνται αύτομάτως άξιωσεις διτής αύξησεις μισθών από τάς δάλλας ειδικότητας, πού ύπηρετούν εις τά πλοία.

Διά τάυτα προτείνω:

1) «Οπως ή Ε.Ε. ζητήσει διτής Έγκυκλίους της άπο διτά μέλλη της δπως άποστείλουν εις τήν «Ενωσιν τών μισθούς διτών τών ειδικότητων πού ύπηρετούν εις τά πλοία των.

2) «Οπως μέ κάθε χορηγηθείσαν αύξησιν ένημερωνται έγκαιρως ή Ε.Ε.

3) Και τέλος ή «Ενωσις βάσει τών στοχείων πού θά έχη στά χέρια της και έν συνεργασία με τά διάφορα σωματεία ναυτικής ειδικότητος στέλνει εις διτά μέλλη της, κατά διάφορα χρονικά διαστήματα πού θά κρινη άναγκαια τήν άναπροσαρμογή τών μι-

σθών, ένα μισθολόγιον πλαίσιον διά μίαν εύλογον χρονική περίοδον ώστε τά γραφεία νά βαδίζουν έπι κάποιας σχετικής βάσεως.

Μ' αυτόν τόν τρόπον πιστεύω διτής ή δικαιολόγητος και δυσανάλογος διαφορά μισθών μεταξύ τών διαφόρων έταιριών καθώς και απάραλογος άπατήσεις τών ναυτικών θά περιορισθούν εις τό έλάχιστον διότι διλέες οι Έταιρείς θά έχουν κάποια βάσι επί τής άποιας θά βαδίζουν διά τόν καθορισμόν τών μισθών και θά σταματήση κατά κάποιον τρόπον άπο μέν τους ναυτικούς ό εκβιασμός άπο δέ τούς πλοιοκτήτας ό πολλάκις άθεμιτος και άβασιμος άνταγωνισμός λόγω έλλειψεως προσοντούχων ναυτικών ή λόγω άγνοίας τής πραγματικής άγορας και προσφοράς έργασιας.

Εύελπτωσην διτής ή πρότασί μου θέλει τύχει τής προσοχής και άπαντήσεως.

Διατελώ μετ' έξαιρέτου τιμῆς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΒΑΔΕΛΛΗΣ

Πειραιεύς, 2 Ιουλίου 1980.

Υ.Γ. Διά τόν άνωτέρω σκοπόν μπορεί ή Ε.Ε. νά τυπώση τό άναλογον διντυπον και νά τά στείλη εις τά μέλη της ή νά ζητήση άπο τά μέλη της νά τυπώσουν δικά τών έντυπα βάσει σχεδίου σας.

ΤΑ ΥΠΟΣΥΝΤΗΡΟΥΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ

Συνεργασία Διεθνούς Ναυτιλιακής Ομοσπονδίας και I.T.F.

Κατά τήν συνελθούντων εις τής Κοπεγχάγην γενικήν συνέλευσιν τού Συμβουλίου τής Διεθνούς Ναυτιλιακής Ομοσπονδίας συνεζητήθη τό θέμα τών ύποσυντηρούμενών πλοίων και ή γνωσθείσα πληροφορία διτής Ι.T.F. θά προέλθη εις μίαν ριζικήν άναθεώρησην τής πολιτικής της έναντι τών σημαίων εύκολιας και τών πληρωμάτων των. Τόν μηνα αυτό τό θέμα θά συζητηθή εις τήν γενικήν συνέλευσιν τής Όργανώσεως.

Ο σέρ Μπάλτον, νέος πρόεδρος τής «Διεθνούς Ναυτιλιακής Όργανώσεως», έδήλωσεν διτής τά πλοία και οι δροι έργασιας έπειτα από δέον νά έπανεξετασθούν. Αι δύο όργανώσεις, ή Διεθνής Ναυτιλιακή και ή I.T.F. δέον άπο κοινού νά έξερουν τήν βάσιν συνεργασίας εις τήν έφαρμογήν τών κρατικών και συνδικαλιστικών όργανώσεων κανονισμών, οίτινες συνδέονται με τά κράτη, τά συνδικάτα και τούς έφοπλιστάς.

Η «Διεθνής Ναυτιλιακή Όργανώσεως» ύποστηριζει τήν βασικήν της πολιτικήν, ήτις συνίσταται, άνεξαρτήτως σημαίας διπών διτά τά πλοία σέβονται τούς διεθνείς κανονισμούς. Λέν πιστεύει διτής ή I.T.F. δέ-

ον νά περιοριζεται εις τά σημαίας εύκολιας και δέν νομίζει διτής ή μπούκοτάς είναι τό έπαγωγόν μέσον διά νά ρυθμισθούν τά ναυτιλιακά προβλήματα.

Αύτά πρέπει νά συζητηθούν και αι έπιδιξεις τής I.T.F. νά άναθεωρηθούν. Τούτο είναι άναπόφευκτον διά μίαν βιομηχανίαν, ως ή ναυτιλιακή, διεθνή έχουσα τήν δραστηριότητά της. Η καλή συνεργασία επί τοινών έπιδιώξεων θά άποβλέψη εις τήν καλήν πορείαν τής Ναυτιλίας και τών έπι αύτης έργασιμένων.

Ο σέρ Φρέντερικς κύριον θέμα συζητήσεως έτονισεν, είναι αι άποφάσεις τού ΙΜΚΟ έπι τών κανόνων, οίτινες θά καθορίζουν τό πλήρωμα τό έν ύπηρεσία διά τήν άσφαλειαν τού πλοίου. «Αν και ούδεμία σχετική άποφασις δέν έληφθη εισέτι, έλπιζεται διτής ή ΙΜΚΟ θά προέλθη εις σχετικάς άποφάσεις και αυτά θά συζητηθούν κατά τήν προσεχή συνέλευσιν τής Όργανώσεως. Πρέπει αι άποφάσεις αυτάι νά κείνται έντος τής πραγματικότητος. Εις τό κάθε κράτος θά άνηκη βεβαίως τό δικαίωμα τού καθορισμού τού έλαχιστου πληρωμάτος, τού έξασφαλίζοντος τήν άσφαλειαν. Αι κυβερνήσεις θά λάβουν ύπ' άψιν των τάς άποφάσεις τού ΙΜΚΟ, τήν άσφαλειαν πλοίου και πληρώματος.

Η «Διεθνής Σίππικ Φεντερέσιον» άντιμετωπίζει τά προβλήματα πού πρόκειται νά συζητηθούν κατά τά σημαίας προσεχείς διασκέψεις τού Γραφείου Έργασίας, τάς σχετικάς μέ τά ναυτιλιακά προβλήματα.

Συνεζητήθησαν έπισης κατά τήν Διάσκεψιν τής Διεθνούς Ναυτιλιακής Όργανώσεως και τά κάτωθι: «Η έπι τών πλοίων άσφαλεια, ή υγειεινή τών πληρωμάτων και ή άναθεώρησης τών κανόνων έπι τής ιατρικής θεραπείας τών ναυτικών.

Τέλος ή παρακολούθησης τών ταξιδίων τών τάνκερς, και τής άσφαλειας τών πλοίων άνοικτά τών άκτων τής Δυτ. Αφρικής.

Η «Διεθνής Ναυτιλιακή Φεντερέσιον» άντιμετρωπεύει τάς έφοπλιστικάς όργανώσεις 27 χωρών, μέ τά 60% τής παγκοσμίου Ναυτιλίας.

For spare parts and services of M.A.N. Diesel Engines

In Singapore

Please contact M.A.N.'s representatives in Greece:

TANTEX S.A. Athens Office: 61 Iera Odos str.,

phone: 34.56.782, Tlx: 21 4837

Piraeus Office: 126, Kolokotroni str.,

phone: 41.36.849

Προσαρμογή πρός τάς διεθνεῖς τάσεις

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

Προγραμματισμός βάσει της ἀπογραφῆς

Τοῦ κ. ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΜΑΖΑΡΑΚΗ

Εἰς τό προηγούμενον τεῦχος ἡ παρούσα στήλη ἡσχολήθη μέ τήν παρατηρουμένην κατά τά τελευταῖα ἑτη συνεχῆ μείωσιν τοῦ δυναμικοῦ μας εἰς ναυτικούς, ἐπικαλεσθεῖσα καὶ τήν βοήθειαν τῶν σχετικῶν ἀριθμῶν. Μέγα καὶ κρίσμαν τό πρόβλημα αὐτό διά τό μέλλον τῆς ναυτιλίας μας, πού ἀτυχῶς δέν εἶναι τό μοναδικόν. Ὑπάρχει τό ἔξισου δέξι συμφιέσις πρόβλημα τῆς ἀναπτύξεως καὶ ἐκσυγχρονισμοῦ τοῦ ναυτεκπαιδευτικοῦ μας συστήματος, συμφώνων πρός τάς Ἐλληνικάς ἀνάγκας, πού αὐτήν τήν στιγμήν εἶναι πολλαὶ καὶ πρό παντὸς ἐπειγουσα. Αὐτόχρημα πολυσύνθετον πρόβλημα, τό ὅποιον ἀπαιτεῖ μίαν μεθόδευσιν ἐνεργειῶν, ὥστε νά λειψῃ ὁ αὐτοσχεδιασμός, πού κυριαρχεῖ εἰς πολλοὺς τομεῖς τῆς ἑθνικῆς μας ζωῆς. Έάν ως Χώρα ἐπιθυμούμεν τήν πρόσοδον, τότε πρέπει νά ἀποβάλωμεν ἀπό τήν δημοσίαν ζωὴν τήν νοοτροπίαν τῆς προχειρότητος καὶ τοῦ ἀντιαναπτυξιακοῦ ἐμπειρισμοῦ καὶ νά τήν ύποκαταστήσωμεν διά τοῦ ὄρθολογοῦ προγραμματισμοῦ καὶ τῆς συνεπείας τῶν ἐνεργειῶν πρός πραγματοποίησιν τῶν στόχων του.

Ἀξιοποίησις τῶν ἀπογραφῶν

Ἡ θεσμοποίησις τῆς κατά τακτικά χρονικά διαστήματα ἀπογραφῆς τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ ἀποτελεῖ ἓν θετικόν βῆμα πρός ἐπακριβῆ ἀπεικόνισιν τῆς ὑφισταμένης καταστάσεως εἰς τά πλοῖα μας ἀπό πλευρᾶς προσωπικοῦ. Μόνη δύως, ἡ ἀπογραφή δέν ἀρκεῖ. Ἀπαιτεῖται ἡ ἐν συνεχείᾳ μελέτη καὶ ἐπεξεργασία τῶν διαφόρων δεδομένων πού προκύπτουν ἀπό τήν ἀπογραφήν, ὥστε ἡ Διοίκησις νά προχωρήσῃ εἰς τήν μεθόδευσιν τῶν ὄρθων λύσεων τῶν ἀποκαλυφθέντων ἀπό τήν ἀπογραφήν προβλημάτων. Ἔνα παράδειγμα. Τήν 30ην Νοεμβρίου 1978 διεζήχθη ἡ πρώτη υπέρτερα ἀπό μιαν καὶ πλέον εἰκοσαετίαν, ἀπογραφή, ἀπό τήν ὅποιαν ἥλθον εἰς τό φῶς ἐνδιαφέροντα στοιχεία. Ἔνα ἀπ' αὐτά εἶναι καὶ τά διαπιστωθέντα κενά εἰς Ἀξιωματικούς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, πού ἀποτελούν τήν ἐσχάτην τῶν ἐπιδιώξεων μας διά νά διατηρήσωμεν τήν Ἐλληνικότητα τῶν πλοίων, μετά τήν εισβολήν τῶν ἐγχρώμων εἰς τάς θέσεις κατωτέρου πληρώματος.

Τό μέγεθος τῶν ἐλλείψεων μας εἰς Ἀξιωματικούς Γεφύρας, Μηχανῆς καὶ Ἀσυρμάτου, δύως τό ἀπεκάλυψεν ἡ ἀπογραφή, ἀποτελεῖ κατά τήν γνώμην μας ἐναὶ ἀπό τά σημαντικότερα στοιχεία διά τόν ναυτεκπαιδευτικόν μας προγραμματισμόν. Ἐχοντες ἀνά χείρας οἱ ἀρμόδιοι τά σημερινά κενά εἰς θέσεις Ἀξιωματικῶν πού μᾶς ἔδωσεν ἡ ἀπογραφή, πού λέγεται διτι εἶναι πολὺ μεγάλα εἰς προσοντούχους Γ' Πλοιάρχους καὶ Γ' Μηχανικούς, καὶ γνωρίζοντες τήν σημερινήν παραγωγικότητα τῆς Ναυτικῆς μας Ἐκπαιδεύσεως, θά ἡδύναντο ώς ἐπίσημον Κράτος νά ὀμιλήσουν μετά μαθηματικῆς, περίπου, ἀκριβείας διά τάς προσδοκωμένας

έξελίζεις εἰς τό κρίσμαν πρόβλημα τῆς ἐπαρκείας εἰς Ἀξιωματικούς E.N.

Τό ἀτύχημα εἶναι διότι καίτοι παρῆλθον 19 μῆνες ἀπό τήν πρώτην ἀπογραφήν καὶ ἡδη ἥρχισεν ἡ δευτέρα, οὔτε τά κενά αὐτά ἐδόθησαν εἰς τήν δημοσιότητα, οὔτε κανείς ναυτεκπαιδευτικός προγραμματισμός, βάσει τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ἀπογραφῆς, ἐξηγείληθη, ώστε νά γνωρίζωμεν ώς ναυτιλιακή χώρα τό πού βαδίζομεν ἐν προκειμένῳ.

Τί γίνεται ἀλλοῦ

Αἱ σκέψεις αὐταὶ, αἱ τόσον ἀπλαὶ, πού ἔχουν μεγίστην ἐπίδρασιν διά τό μέλλον τῆς ναυτιλίας μας, ὅγνωστοι παρ' ἡμῖν, ἀποτελούν τήν ρουτίναν διά τούς ξένους, πού δοσον ἔξαρταί ἀπ' αὐτούς, προκαθορίζουν τάς ἔξελίζεις, ἀφήνοντες ἐλάχιστα εἰς τήν τύχην καὶ τίποτε εἰς τόν αὐτοσχεδιασμόν καὶ τήν προχειρολογίαν.

Μᾶς ἔρχεται εἰς τόν νοῦν μία τελευταίως ἀνακοινωθεῖσα μελέτη τοῦ Γραφείου Ἐργασίας καὶ Ἐκπαίδευσεως τῆς Ναυτιλιακῆς Διοίκησεως τῶν Η.Π.Α (Maritime Administration), ὡμιλούσα μέ τήν γλαφυρότητα τῶν ἀριθμῶν διά τήν σημερινήν καὶ τήν μέλλουσαν (διά τό 1989) δυναμικότητα εἰς Ἀξιωματικούς Γεφύρας καὶ Μηχανῆς τοῦ Ἀμερικανικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, πού δέν είναι πρώτον δύναμις διπλωμάτων εἰναι ἐφήμερος μέ ἐπικινδύνους προοπτικάς, διότι συμβάλλει εἰς τήν ύποβαθμισμόν τῆς ναυτικῆς ἱκανότητος τῶν στελεχῶν μας, πού ἡδη ἔρχεται ἀντιμέτωπος μέ τρεις δραστικάς ἐνεργείας τούς ἔξωτερικού:

α) Τήν ἔναρξην ἐλέγχου ἀπό τοῦ παρελθόντος Μαΐου τῆς ναυτικῆς ἱκανότητος Ἀξιωματικῶν — λοιπού πληρώματος δύων τῶν ἀλλοδαπῶν δεξαμενοπλοίων τῶν εἰσερχομένων εἰς τά Αμερικανικά όδατα, δυνάμει τοῦ Νόμου τοῦ 1978 «περί Ἀσφαλείας

Τά διεθνή μέτρα

Ἡ ἔτερα, ἐκ τῶν ἐνόντων, λύσις τῆς διύποβασμοῦ τῶν προσόντων ἀπεγνωσμένης ἀπονομῆς διπλωμάτων εἰναι ἐφήμερος μέ ἐπικινδύνους προοπτικάς, διότι συμβάλλει εἰς τήν ύποβαθμισμόν τῆς ναυτικῆς ἱκανότητος τῶν στελεχῶν μας, πού ἡδη ἔρχεται ἀντιμέτωπος μέ τρεις δραστικάς ἐνεργείας τούς ἔξωτερικού:

α) Τήν ἔναρξην ἐλέγχου ἀπό τοῦ παρελθόντος Μαΐου τῆς ναυτικῆς ἱκανότητος Ἀξιωματικῶν — λοιπού πληρώματος δύων τῶν ἀλλοδαπῶν δεξαμενοπλοίων τῶν εἰσερχομένων εἰς τά Αμερικανικά όδατα, δυνάμει τοῦ Νόμου τοῦ 1978 «περί Ἀσφαλείας



TREMCO MARITIME AND TRADING CO. LTD.

LARGEST SUPPLIERS OF
MISR PETROLEUM COMPANY BUNKERS
TO GREEK VESSELS AT EGYPTIAN PORTS
OFFER THEIR EFFICIENT SERVICES
FOR SUEZ CANAL TRANZITTING
OF VESSELS AND OTHER MARINE REQUIREMENTS

ATHENS OFFICE:

9, HADZIYANNI MEXI, ATHENS T.T. 612
Tel: 711480 — 739135 — 723772
A.O.H.: 8814537 — 729462 — 6442898
Telex: 21 4943 TMTG GR

CAIRO OFFICE:

64, AL MONTAZA STR.
HELIOPOLIS, CAIRO
Tel: 861781 — 960622
Telex: 92502 SALAH UN
FOR MR. ELIAS GUINDI

τῶν λιμένων καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων».

β) Τὴν αίτουμένην ἐφ' ἔξῆς ύπό τὸν θαλασσασφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου ἐγγόησιν περὶ τῆς ικανότητος τῶν πληρωμάτων τῶν δεξαμενοπλοίων δι τὸν δύνανται νά χειρισθοῦν τὰ ἐπ' αὐτῶν ἔγκατεστημένα συστήματα ἀδρανοῦς ἄεριον.

γ) Τὴν νιοθετηθεῖσαν ἀπό τὸν IMKO κατά τὸ 1978 Διεθνῆ Σύμβασιν «Περὶ προτύπων ἐκπαιδεύσεως, πιστοποιητικῶν ικανότητος τῶν ναυτιλούμενών καὶ τηρήσεως φυλακῶν» (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers — STCW). Η Σύμβασις αὕτη, ὁμοῦ μὲ τὴν SOLAS 1974, θεωρεῖται ἀπό τὰς σημαντικώτερὰς τῶν Συμβάσεων τοῦ IMKO καὶ ἡ μόνη ποὺ ἀσχολεῖται μὲ τὴν ἀνύψωσιν, διεθνῶς, τοῦ ἐπαγγελματικοῦ ἐπιπέδου τῶν ναυτικῶν. Η STCW διά τὴν ὥποιαν ἑκδηλοῦται ἐντονον διεθνῆς ἐνδιαφέρον ταχείας ἐφαρμογῆς της, ἀποτελεῖ τὴν ὑλοποίησιν τῆς πρωτοβουλίας τοῦ IMKO δἰως προαγάγῃ τὰ ἐπίπεδα ἐκπαιδεύσεως τῶν ναυτικῶν, ὡς καὶ διὰ νά χαράξῃ κοινὴν κατευθυντήριον γραμμήν ὡς πρὸς τὴν τήρησιν τῶν φυλακῶν καὶ τὴν παροχὴν πιστοποιητικῶν ναυτικῆς ικανότητος εἰς τοὺς ναυτικούς.

Τά δύο αὐτά μέτρα θὰ διαμορφωθοῦν εἰς ἔνα διεθνὲς φρενάρισμα κάθε ἔθνικού ἀυτοσχεδιαμοῦ εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, τὰ ὥποια ἐπιβάλλουν ταχεῖαν ἐνεργοποίησιν τῆς Χώρας, ὥστε νά μὴ μᾶς προλάβουν ἀπρεοτυμάστους αἱ ἔξελιξις. Αὐτό σημαίνει δι τὸν πέραν τῶν προσπαθειῶν τῆς καλύψεως τῶν ἀριθμητικῶν κενῶν τῆς ναυτιλίας μας, πρέπει νά κινηθοῦμε συντόμως διά τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τοῦ δόου ναυτεκπαιδευτικοῦ συστήματος. Καὶ ἡ ἔννοια τοῦ ἐκσυγχρονισμοῦ δέν περιλαμβάνει μόνον Νομοθετικάς ή Κανονιστικού χαρακτῆρος ρυθμίσεις, αἱ ὥποιαί εἴναι δέν συνοδεύωνται ἀπό θετικά μέτρα, ὥστε οἱ ἐκπαιδεύμενοι νά ἐμπλουτίζονται μὲ τὰς γνώσεις ποὺ ἐπιβάλλει ἡ ραγδαία ἔξελιξης τῆς ναυτι-

κῆς τεχνολογίας, τότε παραμένουν ἔνα γράμμα κενόν. Ἀκόμη εἰς τὸ διεθνὲς πεδίον πρέπει ἀπό πλευρᾶς μας νά παρακολουθοῦνται ἐνδελεχῶς αἱ ἐργασίαι καὶ πρό παντός αἱ κατευθύνσεις τῆς Ὑποεπιτροπῆς Προτύπων Ἐκπαιδεύσεως καὶ Τηρήσεως Φυλακῶν (STW) τοῦ IMKO, διότι πάντοτε κάτι θά κερδίσωμεν ἐν ὀφελείᾳ τῆς Ναυτικῆς μας Ἐκπαιδεύσεως. Πρέπει νά σημειωθῇ δι τὴν Ὑποεπιτροπήν αὐτήν πᾶν ἀλλοῦ ἡ ἐπαναπάται εἰς τὰς δάφνας τῆς ἐκ τοῦ γεγονότος δι τὴν ἐπεξιγγάσθη τὴν νιοθετηθεῖσαν καὶ ὀλοταχῶς βαίνουσαν πρὸς ἐφαρμογήν προαναφερθεῖσαν Διεθνῆς Σύμβασιν STCW. Ἀντιθέτως εὑρίσκεται εἰς δραστηριοποίησιν, δοθέντος δι τὴν συνεχῶς ἀποδίδεται μεγαλύτερα σημασία εἰς τὸν ἀνθρώπινον παράγοντα διὰ τὴν προαγωγὴν τῆς ἀσφαλείας τῶν πλοίων.

Μόλις πρὸ τοὺς ὅ ἀρμοδιώτερος πάντων κ. Σ. Σριβάσταβα, Γενικός Γραμματεὺς τοῦ IMKO, ἐπανέλαβεν δι τὰ ἀνθρώπινα σφάλματα εἶναι ὁ σημαντικώτερος παράγων προκλήσεως τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων καὶ δι τὸν ὄντα τὸν ἀνθρώπινον παράγων προσοχὴν εἰς τὴν ἐκπαιδεύσιν ἀπό πρότερον. Δι' αὐτοῦ, ἐτόνισεν ὁ κ. Σριβάσταβα, τὸ θέμα τῆς Παγκοσμίου Ἡμέρας τῆς Ναυτιλίας ποὺ καθηρίσθη ἀπό τὸν IMKO δι τὴν έφετος η 26η Σεπτεμβρίου, θά είναι: «Ναυτική Ἐκπαιδεύσις δι ἀσφαλέστερα πλοῖα καὶ καθαρωτέρους ὥκεανούς».

Ἄλλα καὶ ἀπό Ελληνικῆς πλευρᾶς κάτι τὸ ἀνάλογον προκύπτει ἀπό τὴν τελευταίας ἀνακοινωθεῖσαν ἐτησίαν στατιστικήν ναυτικῶν ἀτυχημάτων τοῦ Ὑπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας (Δ/σις Ἐλέγχου Ναυπλοίας) ἑτούς 1977.

Οὗτω ἀπό τὰς 47 σημειωθείσας ὀλικάς ἀπωλείας πλοίων ύπό Ελληνικήν σημαίαν κατά τὸ 1977, αἱ 33 (ποσοστὸν 70,20%) ὀφείλονται εἰς τὸν ἀνθρώπινον παράγοντα. Συγκεκριμένως αἱ ὀλικάς ἀπώλειαι 26 πλοίων (ποσοστὸν 55,30%) ἀποδίδονται εἰς ὑπαιτιότητα τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώ-

ματος καὶ ἑτέρων 7 πλοίων (ποσοστὸν 14,90%) εἰς ὑπαιτιότητα τρίτων.

Nά προετοιμασθῶμεν

Αὐτά ἐν ὀλίγοις διά τὰ διεθνῆ μέτρα εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, τὰ ὥποια ἡ Ἑλλάς με τὰ πολλά πλοῖα τῆς καὶ τὰ μεγάλα κενά εἰς τὴν ἐπάνδρωσίν των, κλιμακηδόν ἐφεξῆς θά ἀντιμετωπίζῃ. Εἶμεθα ὑποχρεωμένοι ἐγκαίρως νά προετοιμασθῶμεν διὰ τὴν νέαν κατάστασιν ποὺ διαμορφώνεται, διότι ὡς διεθνεῖς μεταφορεῖς μέ παραδοσιακήν ναυτιλιακήν υπόστασιν, ἔχομεν πάντοτε ἀνάγκην τῆς καλῆς ἐπαγγελματικῆς φήμης. «Ἄς ισχυροποιηθοῦμε εἰς τὸν τομέα αὐτὸν, διότι δέν θά λειψουν οἱ πρόθυμοι «καλοθεληταί» ποὺ θά ἐπιδιέχουν τὴν δυσφήμισιν μας. Πέραν δώμας τῶν φημῶν καὶ τῆς σπερμολογίας, σκοπεύοντες εἰς τὴν οὐσίαν τοῦ θέματος, νά μὴ τρέφωμεν τὴν παραμικράν ἀμφιβολίαν, διότι η Σύμβασις STCW θά ἐφαρμοσθῇ τὸ συντομώτερον καὶ μάλιστα κατά γράμμα καὶ μέ αὐστηρότητα ἀπό τὰς λεγομένας ἀνεπτυγμένας Χώρας, περιλαμβανομένης καὶ τῆς EOK, ἀπό τὴν οὐσίαν ἐφεξῆς θά ρυμουλκούμεθα εἰς τὰς διεθνεῖς ναυτιλιακάς μας σχέσεις. Η ἀναπόρευτος τυπική κύρωσις ύπό τῆς Ἑλλάδος δι τὸν Διεθνῆς ταύτης Συμβάσεως, ἀνενούσιαστικής τινός προπαρασκευῆς, ὅχι μόνον δέν θά ἐπιλύσῃ τὸ πρόβλημα μας, ἀλλ ἀντιθέτως θά μᾶς δημιουργήσῃ καὶ διεθνεῖς περιπλοκάς. Καὶ τούτο διότι ἡ ἐπίσημος ἀποψίς τῆς EOK δέν περιορίζεται ἀπλῶς εἰς τὴν ταχείαν κύρωσιν δλων τῶν Διεθνῶν Συμβάσεων τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοΐας, ἀλλ ἐπιμένει καὶ εἰς τὴν οὐσιαστικήν ἐφαρμογήν τῶν ἀπό τὰς Χώρας - μέλη δὲ πρὸς τὴν 31ης Δεκεμβρίου 1980.



PAPACHRISTIDIS MARITIME INC.

MONTREAL CANADA

‘Αντιπροσωπεύεται εἰς τὴν Ελλάδα ύπό της:

THALATTA STEAMSHIP CORPORATION

‘Οδός Κολοκοτρώνη 98

Πειραιεύς τ.τ. 8

Τηλ.: (1) 417-2121

Τέλεξ: (601) 21 3110 THAL GR

Η ανάγκη της πληρεστέρας έκπαιδεύσεως των πληρωμάτων έπισημαίνεται διεθνώς καί ἀπό ἄλλους, πλήν τοῦ IMKO καί τῆς EOK παράγοντες δύος είναι οι 'Ασφαλισταί, τό Salvage Association πού καταλογίζει εὐθύνας καί εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων, ἡ Intertanko, τό Διεθνές Ναυτιλιακὸν Φόρουμ τῶν Ἐταιριῶν Πετρελαίου (OCIMF). Χαρακτηριστικά διά τὴν περίπτωσιν είναι τὰ δύο ἀνέφερεν προσάρτως ὁ Γενικός Γραμματεὺς τῆς Mercantile Marine Service Association κ. Γουΐλιαμ Λούκας κατά τὴν ἑτσίαν συνέλευσιν τῆς Ἐνώσεως εἰς Λίβερπουλ, δυστις ὑπεστήριξεν διτὶς ἡ κατάλληλος ναυτικὴ ἐκπαίδευσις είναι ἑκείνη πού δύναται νά μειώσῃ τὸν μεγάλον ἀριθμὸν τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων. Καί προσέθεσεν, λίαν ἐμφαντικῶς, διτὶς ἀνωφέλες νά ἔξοπλίζωνται τὰ πλοῖα μέ δαπανηρότατα καί λίαν περίπλοκα δργανα καί λοιπά μέσα, διτὶς ἐπιβαίνοντες τῶν πλοίων δέν είναι ικανοί νά τὰ χρηματοποιήσουν. Πολλά, ἔξ ἄλλου ἐνδιαφέροντα διά τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν ἔλεχθησαν ἀπό διακεκριμένους ξένους κατά τὸ συγκληθέν ἐλλάδι ναυτιλιακὸν Συνέδριον, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν «Ποσειδώνιων 80». Ἀλλά καί ἀπό πλευρᾶς μας ὁ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς διά τοῦ ἐπισήμου ἐκπροσώπου του ἐπωφελῆθη τῆς περιπτώσεως πού νά τονίσῃ εἰς τὸ Συνέδριον αὐτὸ τὴν ἀνάγκην ταχείας βελτιώσεως τῆς ναυτεκπαιδευτικῆς στάθμης, ὡς καί τῆς ἀναπτύξεως τοῦ δικτύου τῆς Δημοσίας Ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως. Ὅπεραμμισθη, μάλιστα, διτὶς «ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία πού συνεχῶς αὐξάνεται, δέν δύναται νά λειτουργήσῃ ὑπό τὰς παρούσας συνθήκας πληρωμάτων καί ἐκπαιδεύσεως».

Σοβαρωτάτη ἡ ὑπεύθυνος αὐτὴ προειδο-

ποίησις, διλύγον δμως ἀργά διατυπωθεῖσα μέ τὴν συφῆνειν πού ἐπιβάλλετο. Ἐχάθη πολύτιμος χρόνος δι' ἐμβαλωματικάς λύσεις, ἐνῶ ὁ διεθνῆς ναυτιλιακός ὁδοστρωτὴρ ἥρχισεν νά κινήται πρός τὴν κατεύθυνσιν τοῦ ούσιαστικοῦ ἐλέγχου τῆς ἐπαγγελματικῆς ικανότητος τῶν ναυτικῶν.

Ἡ λύσις ἀπό ἡμᾶς

Πολλά καί μεγάλα είναι τὰ προβλήματα τῆς ναυτιλίας μας, ἀλλα δυσεπίλυτα ὀφειλόμενα εἰς ἔξωγενη αἴτια καί ἀλλα δύος τὸ τῆς ἐπανδρώσεως τῆς μέ καλώς ἐκπαίδευμένα ἡμεδαπά πληρώματα, πού ἡ λύσις τῶν ἔξαρταί ἀποκλειστικῶς ἀπό ἡμᾶς. Καί ἐδώ τὸ λόγον τὸν ἔχει κυρίως τό Κράτος. Ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις ἀποτελεῖ τὸν μόνον τομέα πού διφεύλει τοῦτο νά δώσῃ πρός τὴν ναυτιλίαν, διά νά ἔξασφαλίσῃ μετέπειτα περιστότερα τὰ πολλαπλά ὄφελη τῆς, πού δέν είναι μόνον ναυτιλιακά, οἰκονομικά καί κοινωνικά, ἀλλά γενικώτερα. Ἡ ἀριθμητικῶς ἐπαρκής καί ποιοτικῶς ικανοποιητική ἐπάνδρωσις τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, ὡς είναι εὐνόητον, ισχυροποεῖ τὴν στρατηγικὴν σπουδαίότητα τῆς ναυτιλίας μας ὡς παράγοντας ἐθνικῆς ισχύος, βαρύνοντος εἰς τὰς ἔξωτερικὰς μας σχέσεις, περιλαμβανομένων καί αὐτῶν μετά τῆς EOK. Τὸ ἀντίθετον είναι βέβαιον διτὶς ὅδηγει διχ ἀπλῶς εἰς τὸν ἀφελληνισμὸν τῶν πλοίων, ἀλλ' εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἀποσύνθεσιν καί μάλιστα μέ ταχὺ ρυθμόν.

Πέραν δμως τοῦ Κράτους καί ἡ Πλοιοκτησία, ὡς συλλογικὸν δργανον, ἔχει συμφέρον ἀλλά καί καθῆκον, νά ἐπιδιώξῃ ἐπιμόνως τὸν ἐκσυγχρονισμὸν καί τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτικῆς μας ἐκπαίδευσεως συμφώνων πρός τὰ σημερινά ἐπίπεδα τῆς τεχνο-

λογίας, τούς ἀρδαμένους διεθνεῖς ἐλέγχους καί τὰς τρομακτικάς ἀνάγκας τῆς ναυτιλίας μας.

Ἡ ἀπόφασις τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου (Τζόιντ Κομίτην Χούλλ) νά μεταθέσουν ἡδη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τὴν εὐθύνην τῆς καθοδηγήσεως τῶν πληρωμάτων τῶν δεξαμενοπλοίων διά νά χειρίζωνται ἀποτελεσματικῶς τό ἐπ' αὐτῶν ἐγκατεστημένον σύστημα ἀδρανοῦς ἀερίου, δέν πρέπει νά καταλείπῃ ἀμφιβολίας διτὶς ἡ περίοδος τοῦ παιξε — γέλασε μέ τὴν ναυτιλίαν καί τὴν ἐπανδρώσιν τῶν πλοίων τελεώνει. Κινούμεθα ὀλοταχῶς πρός τὴν ἐποχήν τοῦ καλώς ἐκπαίδευμένου ναυτικοῦ, δχι μόνον τοῦ Ἀξιωματικοῦ, ἀλλά καί τοῦ ναύτου καί τοῦ θερμαστοῦ. Ἡ διεθνῆς ἀρπαγὴ μέ τὰς ὀδυνηρὰς συνεπείας τῆς ἀρχίζει νά στρέφεται ἀπ' εὐθείας κατά τοῦ δεξαμενοπλοίου σημερον, κατά παντός πλοίου αὔριον, ἀνευ μεσολαβήσεως τοῦ Κράτους τῆς σημαίας. Ἐντεύθεν τό τραγικόν ἐρώτημα περί τοῦ «πού πάμε» εἰς τό σοβαρότατον καί κατεπίγον πρόβλημα τῆς Ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, πού ἡδη προβάλλει ἀπειλητικόν. Πρέπει νά είναι ἀμεσος δη ναυτεκπαιδευτική μας ἀνάπλασις, καθ' δοσον πᾶσα ἀδράνεια δη βραδυπορεία ἐν σχέσει μέ τὸν ρυθμόν τῶν ἔξελιξεων, σημαίνει ἀπώλειαν πολυτίμου χρόνου. Πᾶς δμως θά γίνη αὐτῇ; Ἀπό πού θά ἀρχίσῃ δη προσπάθεια;

Κράτος — Πλοιοκτησία — Ναυτεργασία, ἀπό κοινοῦ συνεργαζόμενοι, δη δώσουν εἰς τὴν Χώραν τό εὐρύτερον πλαίσιον τοῦ Ναυτεκπαιδευτικοῦ μας συστήματος, εὐπροσαρμόστον πρός τὰς ραγδαίας ἔξελιξεις, ικανοῦ νά ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς ναυτιλίας μας, ἀλλά καί εἰς τὰς ἐπικειμένας διεθνεῖς ὑποχρεώσεις τῆς πού ἡδη ἀπό τοῦ

UNIVERSE SEA MARINE INC.

BUNKERS BROKERS - CONSULTANTS WORLDWIDE SERVICE

ALSO

AGENTS IN GREECE FOR ORIENTAL COMMERCIAL
ESTABLISHMENT OF JEDDAH (O.C.E)
BUNKERS SUPPLIERS AT ALL MAIN
SAUDI - ARABIAN PORTS

Piraeus Office: Filonos 107 - 109

Phones: 4531.583, 4531.478, 4531.479

Telexes: 3602, 3115 UNIV, GREECE

δε είναι γνωσταί.

Ο προγραμματισμός

Πρόδηλον είναι ότι άπαιτεται ένας μακροπρόθεσμος προγραμματισμός εις τόν τομέα της ναυτικής έκπαιδεύσεως, πού νά προβλέπη και νά καθορίζη τήν όργανωτικήν της δομήν, τήν διάρθρωσιν, τήν διδακτέαν ώλην, τά έποπτικά μέσα και λοιπά βιοηθίματα τάς πρακτικάς έφαρμογάς και πρό παντός τήν έπιλογήν τού έκπαιδευτικού προσωπικού, διότι τά πάντα έξαρτώνται από τά πρόσωπα πού έφαρμόζουν τό οιονδήποτε έκπαιδευτικόν πρόγραμμα. Μόνη ή καλή θέλησις εις πολλάς περιπτώσεις δέν άρκει. Η έκσυγχρονισμένη έκπαιδευσις μιᾶς ναυτιλίας ώς είναι ή Έλληνική,

προϋποθέτει μονίμους τούς βασικούς έκπαιδευτάς, περιοδικώς μετεκπαιδευομένους εις τήν άλλοδαπήν, διά νά είναι πάντοτε κοντά πρός τάς συνεχείς έξελιξεις τής ναυτικής τεχνολογίας. Άκομη οι βασικοί αύτοι έκπαιδευτά δέν πρέπει νά άποκοπτωνται από τήν θάλασσαν, όπότε έξελισσονται εις την θεωρητικός, άλλά νά τούς παρέχεται η εύκαιρια νά ταξιδεύουν, ώστε νά ζουν τάς έξελιξεις εις τό πεδίον της έφαρμογής, όπως πράττουν οι πάντοτε μεθοδικοί Ίαπωνες.

"Ενας από τούς μεγάλους έχθρους κάθε έκσυγχρονισμοῦ, έπομένως και τής ναυτικής έκπαιδεύσεως, είναι ή στείρα προσκόλλησις εις τόν τρόπον τού σκέπτεσθαι και τάς συνηθείας τού παρελθόντος, πού πα-

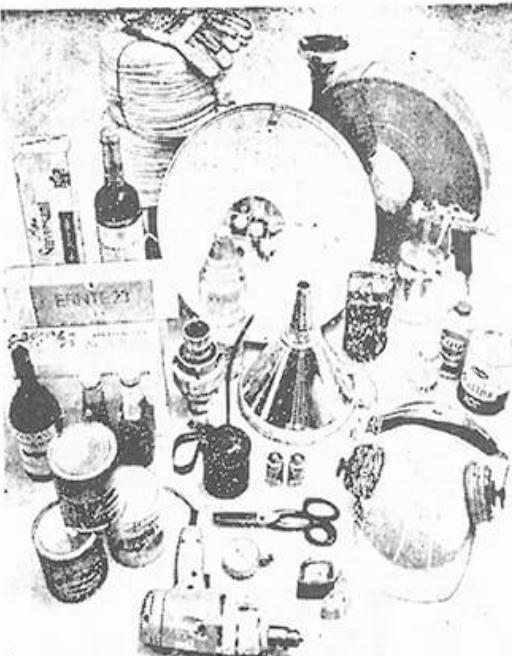
ρεμποδίζουν τήν παρακολούθησιν τών έξελιξεων. Εις τό σημείον αυτό δέν πρέπει νά γίνεται σύγχυσις με τήν παράδοσιν. Άλλο πράγμα είναι ή συνέχισις μιᾶς παραδόσεως εις έναν τομέα, πού περιλαμβάνει δοξασίας, εμπειρίας και τρόπους συμπεριφοράς που αντέχουν εις τό πέρασμα τού χρόνου και είναι έπωφελές νά διατηρούνται και άλλο άρνησις τής προόδου.

"Ας έλπιζωμεν ότι εις τό φλέγον πρόβλημα τού έκσυγχρονισμοῦ και τής άναπτυξεως της Ναυτικής Έκπαιδεύσεως αι άναστολαί και οι δισταγμοί θά υποχωρήσουν πρό τού άνεμου τής άναδημουργίας, πού ή ναυτιλία μας έχει άπόλυτον άναγκην.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΜΑΖΑΡΑΚΗΣ

**You get
what you
need not
what's available**

Supply to all
continental ports



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

Friedrich Sänger

General Shipstore Merchant
Import - Export

2 Hamburg Freeport
Magdeburger str. 5 - 7
Phone 33 75 51
Telex 2 161 675
23 Kiel 1 (Sheerhasen)
Mecklenbirger Str. 58
Phone (04 31) 35 033
Telex 29 27 87

Agent for Greece: EV. XENARIOS Ltd. 59, Panepistimiou Ave. — Athens. Box 1116. TELEX: 4225.
Telegrams: ASEXSUPPLIES. TEL.: 3216260 - 6510620 - 6512973 - 4815206

AMIANTOΣ

Κατεργασία ΑΜΙΑΝΤΟΥ έτ. ΑΣΕΞ. Ε.Ε. (Εύαγ. Μ. ΞΕΝΑΡΙΟΣ Ltd.)
ΧΡΥΣΟΤΙΛΟΣ - ΜΕΤΑΛΛΕΙΟΥ (ούχι παλαιός ή έκ ναυαγίων)

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

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

Ποιότης PM σκόνι σάκκος 29 κιλ. πρός δρχ. τό κιλό (δι' έργοστάσια χρηματοκιβωτίων)

Ποιότης C30 ίνώδ. σάκκος 30 κιλών πρός 10 δρχ. τό κιλό (Νέα σύγχρονος σύνθεσις)

Ποιότης BP τ Μαγν. ίν. σάκκος 25 κιλών πρός 14,50 δρχ. τό κιλό (Νέα σύγχρονος σύνθεσις)

Ποιότης ξέτρα «S» 513 (ινώδης) σάκκος 23 κιλών πρός 24 δρχ. τό κιλό (Νέα σύγχρονος σύνθεσις)

Ποιότης FS33 Φίλτρων ίνώδ. σάκκος 25 κιλών πρός 40 δρχ. τό κιλό.

II. PANNEAUX D' AMIANTE ΔΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ — ΕΦΟΠΛ. ΕΤΑΙΡΙΕΣ — ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΙΔΩΝ — TECHN. ΓΡΑΦ. — ΔΙΑΣΤ.: 50X15X2. 1/2 ΕΚ. ΔΡ. 38 Η ΠΛΑΚΑ — 50X15X5 ΕΚ. ΔΡ. 72 Η ΠΛΑΚΑ.

III. ΤΑΠΗΣ ΜΟΝΩΤΙΚΟΣ ΑΜΙΑΝΤΟΥ ΔΙΑ ΡΕΤΙΡΕ. ΤΑΡΑΤΣΕΣ. ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ. ΠΟΙΟΤΗΣ: BPC ΙΝΩΔ. ΣΑΚΚΟΙ 30 ΚΙΛΩΝ ΠΡΟΣ ΔΡΑΧΜΕΣ 12. — (ΠΩΛΗΣΙΣ ΧΟΝΔΡΙΚΗ).

Η ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Πρώτη παγκοσμίως είς χωρητικότητα

Συνεχίζεται ή ποιοτική της βελτίωσις

ΣΚΑΦΗ 4.785, ΤΟΝΝΩΝ ΓΚΡΟΣ 53.235.030

Η ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Πρώτη παγκοσμίως είς η Έλληνοκτητος Ναυτιλία. Η στατιστική μας προσπάθεια αναφέρεται είς την άνωπτυχείσαν και άνωπτυσσόμενην άξιοθαύμαστον δραστηριότητα του Έλληνος είς τα θαλάσσια έργα.

Το α' έξαμηνον του τρέχοντος έτους έμφανιζε λίαν ένδιαφέροντα σημείο της συνεχιζόμενης έπιτυχως έργωδους προσπάθειας όχι πλέον διά την κατ' όγκον αυξήσιν του Έλληνικού τοννάζ, άλλα την βελτίωσιν πρό παντός της ποιοτικής αύτού καταστάσεως και την έπιτυχή έκμετάλλευσιν των καλών περιστάσεων ύπό τάς όποιας κινείται τώρα ή ναυλαγορά διά την έντροφη φορτία.

Το πλέον ικανοποιητικόν συμπέρασμα όπο τούς κατωτέρω παρατιθεμένους άριθμούς είναι ότι ο Έλληνος Ναυτίλος έκερδισε τόν δύσκολον άγωνα της έπικρατήσεως παγκοσμίως. Οι Greeks έπειβληθησαν. Οι ξενοί μέν άνυπόκριτον θαυμασαμόν σαχολούνται πλέον διά το Έλληνικόν αυτό δημιούργημα, την μεγάλην Ναυτιλίαν.

Και άποδιδει πολλά, πάμπολα το Έλληνικόν πλοίον είς την οίκονομιαν της πατρίδος και τα περισσότερα θά συνεχίσῃ άποδιδον ώρισμένας εφικτός προϋποθέσεις. Δέν έλειψαν βεβαιώς τα προβλήματα, τών όποιων την έπιλυσιν δέν νά άντιμετωπίσουν συντονισμένα ή Έλληνική Διοικοίσ, οι έφοπλισται και οι ναυτικοί. Και τό μέγιστον τώρα πρόβλημα είναι τών πληρωμάτων, τών ίδιων μας καί ή κα τά ριτισίς των, ίνα διοικούν και κατευθύνουν είς τάς τύχας του τό σύγχρονον έλληνικον πλοίον.

Η στατιστική μας προσπάθεια άποκαλύπτει τό ικανοποιητικόν γεγονός της υποχωρήσεως της ύπο την Λιβεριανήν σημαίαν έλληνοκτήτου ναυτιλίας. Και ως διαφαίνεται τό άμεσως προσεχές μέλλον, στροφή πλέον χαρακτηριστική της έμπιστοσύνης του Έλληνος έφοπλιστου πρός την Κυανόλευκον θέλει έκδηλωθη. Και προχωρούμεν έν συνεχεία είς την άναλυσιν τών άριθμών.

Η ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΒΩΣΙΣ

ΤΑ ΚΑΘΕΛΚΥΣΘΕΝΤΑ

Τά καθελκυσθέντα κατά το α' έξαμηνον του τρέχοντος έτους άνηλθον είς 12 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 159.967 τον. γκρός και ήσαν τά αύτά ώς του άντιστοχου έξαμηνον του 1979 (12 σκάφη 167.814 τον. γκρός), έναντι 33 σκαφών, 432.338 τον. γκρός του 1978 και 70 σκαφών 1.190.711 τον. γκρός του 1977. Έκ τών καθελκυσθέντων αύτών σκαφών, τά όποιι ένεγράφησαν είς τό Έλληνικόν νηολόγιον, πλήν ένός φορτηγού 9.998 τον. γκρός, πού ίψωσε την Λιβεριανήν σημαίαν, τά 4 ήσαν μπάλκ κάρριερς 79.298 τον. γκρός και τά 8 φορτηγά 80.669 τον. γκρός.

ΤΑ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΑ

Τά άγορασθέντα έκ της άλλοδαπή μεταχειρισμένα σκάφη, μπάλκ κάρριερς, φορτηγά έντροφη φορτίου, μικτά και δεξαμενόπλοια, άνηλθον είς 141, συνολικής χωρητικότητος 2.134.534 τον. γκρός, έναντι 114, 2.023.343 τον. γκρός του άντιστοχου έξαμηνον του 1979 και 120, 1.370.821 τον. γκρός του 1978.

Έκ τών άγορασθέντων αύτών σκαφών τό 80.99% ένεγραφη είς τό Έλληνικόν Νηολόγιον, τό 12.44% είς τό Λιβεριανόν, 4.76% είς τό Παναμαϊκόν και 1.81% είς τό Κυπριακόν. Οι άντιστοχοι άριθμοι διά το 1979 ήσαν 85.27%, 7.67%, 2.88% και 4.18%.

Η κατανομή των κατ' είδος και σημαία, ύπό τάς όποιας ένησολογήθησαν έχει ώς κάτωθι:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Μπάλκ κάρριερς	Φορτηγά	Μικτά	Δεξαμενόπλοια
	Πλοιά T. γκρός	Πλοιά T. γκρός	Πλοιά T. γκρός	Πλοιά T. γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	43	646.555	66	402.233
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	1	15.871	—	—
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	2	47.110	2	22.503
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	1	10.129	5	28.532
Σύνολον	47	719.665	73	453.268
			1	37.792
			15	642.214
			4	249.572
			—	—
			3	32.023
			—	—
			19	891.786

ΤΑ ΠΩΛΗΘΕΝΤΑ

Είς 86, συνολικής χωρητικότητος 985.522 τον. γκρός άνηλθον τά πωληθέντα είς άλλοδαπής έλληνικής πλοιοκτηρίας σκάφη, και ήσαν περισσότερα είς άριθμον πλοιών, διλιγότερα δημος είς τον. γκρός έναντι τού άντιστοχου έξαμηνον του 1979 (64 σκάφη, 1.112.530 τον. γκρός). Οι άντιστοχοι άριθμοι διά το 1978 ήσαν 42 σκάφη, 490.531 τον. γκρός. Η κατανομή των κατ' είδος και σημαίας έχει ώς κάτωθι:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Μπάλκ κάρριερς	Φορτηγά	Δεξαμενόπλοια
	Πλοιά T. γκρός	Πλοιά T. γκρός	Πλοιά T. γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	15	338.050	51
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	2	38.040	—
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	—	—	5
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	1	12.302	5
Σύνολον	18	389.392	61
		341.339	5
		—	152.408
		—	32.225
		21.468	—
		28.889	1
		—	19.801
		391.696	7
		—	204.434

ΤΑ ΔΙΑΛΥΘΕΝΤΑ

Τά διαλυθέντα, παρήλια σκάφη κατά τό διερεύσαν έξαμηνον, άνηλθον είς 95, 859.998 τον. γκρός, έναντι 126, 1.416.493 τον. γκρός τού άντιστοχου έξαμηνον του 1979 και 118, 1.837.317 τον. γκρός τού 1978 και άναφέρονται είς μπάλκ κάρριερς, φορτηγά έντροφη φορτίου και δεξαμενόπλοια. Η κατανομή των κατά κατηγορίας πλοιών και σημαίας έχει ώς άκολουθως:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Μπάλκ κάρριερς	Φορτηγά	Δεξαμενόπλοια
	Πλοιά T. γκρός	Πλοιά T. γκρός	Πλοιά T. γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	1	14.119	63
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	—	—	3
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	—	—	6
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	1	7.714	14
Σύνολον	2	21.833	86
		352.369	4
		—	315.833
		29.769	—
		29.076	1
		734.820	20.153
		845.532	—
		1.515.169	—
		112	—
		107	2.042.554
		114	—
		136	2.047.458
		212	3.196.860
		215	2.187.353
		95	—
		—	859.998

Η πορεία τών διαλύσεων άπο τού 1970 μέχρι και τού α' έξαμηνον 1980 έμφανεται είς τον κάτωθι πίνακα:

Έτος 1970	Διελύθησαν	78 σκάφη	543.499 τον. γκρός
" 1971	"	105 "	688.406 "
" 1972	"	125 "	923.768 "
" 1973	"	112 "	734.820 "
" 1974	"	112 "	845.532 "
" 1975	"	107 "	1.515.169 "
" 1976	"	114 "	2.042.554 "
" 1977	"	136 "	—
" 1978	"	212 "	3.196.860 "
" 1979	"	215 "	2.187.353 "
" 1980 α'	"	95 "	—
		—	859.998

ΤΑ ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΑ

Τά άπολεσθέντα έκ διαφόρων άτυχημάτων σκάφη, άνηλθον είς 14, συνολικής χωρητικότητος 221.688 τον. γκρός, έναντι 28, 154.958 τον. γκρός και 42, 286.061 τον. γκρός τών άντιστοχών έξαμηνων 1979 και 1978, κατανέμονται δέ κατ' είδος και σημαίας ώς κάτωθι:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Μπάλκ κάρριερς	Φορτηγά	Δεξαμενόπλοια
	Πλοιά T. γκρός	Πλοιά T. γκρός	Πλοιά T. γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	2	30.612	7
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	—	—	1
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	—	—	—
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	—	—	—
Σύνολον	2	30.612	10
		33.458	1
		—	56.604
		4.786	—
		—	96.228
		38.244	2
		—	152.832

Η ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΣΤΕΡΑ ΑΝΑΛΥΣΙΣ

Παραθέτομεν κατωτέρω πίνακα έμφανοντα την έξιλιξιν του έλεγχομένου παρ' Έλλήνων τονάζ, πλήν τών ύπο αμερικανικήν και άγγλικήν σημαίαν έλληνικών συμφερόντων, από τού 1949 μέχρι σήμερον:

ΕΤΗ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	ΠΑΝΑΜΑ	ΛΙΒΑΝΟΥ	ΚΥΠΡΟΥ	ΣΙΓΚΑΠ.	Ν. ΖΗΛ.
1949	1.301.512	50.016	1.025.726	—	—	—	—
1950	1.264.977	133.655	1.147.680	—	—	—	—
1951	1.238.868	396.115	1.668.025	—	—	—	—
1952	1.175.996	696.212	1.769.687	—	—	—	—
1953	1.139.609	1.309.620	1.847.601	—	—	—	—
1954	1.242.075	2.397.896	1.736.413	—	—	—	—
1955	1.270.221	3.236.550	1.729.236	—	—	—	—
1956	1.444.904	4.687.244	1.722.549	—	—	—	—
1957	1.575.899	6.414.910	1.903.253	—	—	—	—
1958	2.274.925	7.224.562	1.805.054	36.112	—	—	—
1959	3.892.392	6.366.303	1.691.779	202.808	—	—	—
1960	5.574.621	4.773.032	1.247.642	376.068	—	—	—
1961	6.519.185	4.903.567	732.789	720.660	—	—	—
1962	7.008.726	4.753.619	616.552	894.031	—	—	—
1963	7.503.563	6.033.505	661.491	799.905	—	—	—
1964	7.266.723	7.785.596	646.648	755.706	31.578	—	—
1965	7.198.394	9.663.181	784.440	704.587	159.062	—	—
1966	7.517.807	10.407.220	803.689	611.717	317.409	—	—
1967	7.665.297	12.382.826	827.440	353.995	536.223	—	—
1968	8.738.673	13.340.923	834.130	212.119	679.265	—	—
1969	10.564.264	14.333.333	891.441	99.938	991.307	—	—
1970	12.849.778	15.803.492	751.947	64.700	1.399.702	—	—
1971	14.562.299	17.038.260	743.994	38.307	1.705.059	—	—
1972	18.660.519	17.284.136	780.460	23.488	2.319.622	—	—
1973	21.831.877	17.080.723	761.322	20.495	2.930.546	—	—
1974	22.740.935	19.079.747	692.382	10.620	2.844.359	—	—
1975	25.108.441	19.880.814	772.072	14.852	2.444.458	77.799	—
1976	28.660.875	18.752.865	802.030	14.852	2.319.975	34.209	—
1977	33.752.076	16.251.225	836.003	14.852	1.981.146	28.525	—
1978	36.314.066	13.829.998	665.001	14.852	1.603.738	80.026	—
1979	38.570.128	12.159.440	791.982	5.697	1.338.181	84.667	—
1980*	40.251.085	10.766.440	879.649	2.274	1.166.417	116.856	52.309

* α' έξαμηνον.

Αι παρατηρηθείσαι αύξουσιες είς την έλληνικής πλοιοκτησίας δύναμιν, κατά το α' έξαμηνον τού 1980, έν συγκρίσι με το 1979, έχουν ως άκολούθως:

ΣΗΜΑΙΑΙ	ΠΛΟΙΑ	ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	+ 42	+ 1.680.957
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	- 34	- 1.393.000
ΠΑΝΑΜΑΤΙΚΗ	+ 3	+ 87.667
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	- 39	- 171.764
ΛΙΒΑΝΙΚΗ	- 2	- 3.423
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ	-	+ 32.189
Ν. ΖΗΛΑΝΔΙΑΣ	+ 3	+ 52.309
Σύνολον	- 27	+ 284.935

ΑΙ ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Ένεγράφησαν είς την ύπο την έλληνικής σημαίαν δύναμιν της Ναυτιλίας μας, κατά την διάρκειαν του α' έξαμηνον 1980 241 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 3.584.671 τον. γκρός, έναντι 162 σκαφών, 2.863.115 τον. γκρός τού άντιστοιχου έξαμηνον τού 1979 και ήσαν περισσότερα κατά 79 σκάφη και 721.556 τον. γκρός. Οι άντιστοιχοι άριθμοι διά το 1978 και 1977 ήσαν 199 σκάφη, 2.248.946 τον. γκρός και 343 σκάφη, 3.857.574 τον. γκρός. Η σύνθεσίς των κατά κατηγορίας πλοίων έχει ως κάτωθι:

Μπάλκ κάρριερες νεότευκτα	4	τ. γκρός	79.298
Μπάλκ κάρριερες ναυπηγήσεως 1976 - 79	4	"	75.446
Μπάλκ κάρριερες ναυπηγήσεως 1966-75	44	"	769.504
Μπάλκ κάρριερες ναυπηγήσεως 1956-65	12	"	151.171
Φορτηγά νεότευκτα	7	"	70.671
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	38	"	257.369
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	40	"	206.614
Φορτηγά ναυπηγήσεως — 55	5	"	12.685
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75	6	"	410.692
Μικτά ναυπηγήσεως 1956-65	1	"	37.792
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-79	2	"	194.963
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	13	"	965.128
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	11	"	262.891
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως — 55	3	"	34.308
Έπιβατηγά - Όχηματαγωγά - Τουριστικά	12	"	28.176
Διάφορα	39	"	27.963
Σύνολον σκάφη	241	"	3.584.671

Διεγράφησαν έξ αλλο κατά το αύτο χρονικό διάστημα, 199 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 1.903.714 τον. γκρός έναντι 193 σκαφών, 2.065.132 τον. γκρός τού 1979 και 205 σκαφών, 2.115.493 τον. γκρός τού άντιστοιχου έξαμηνον 1978, κατενέμοντο δε την κάτωθι κατά κατηγορίας πλοίων σύνθεσιν:

Μπάλκ κάρριερες ναυπηγήσεως 1966-75	11	τ. γκρός	274.526
Μπάλκ κάρριερες ναυπηγήσεως 1956-65	6	"	94.136
Μπάλκ κάρριερες ναυπηγήσεως — 55	1	"	14.119
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-79	9	"	80.134
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	14	"	81.210
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	60	"	403.805
Φορτηγά ναυπηγήσεως — 55	48	"	203.174
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	6	"	408.058
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	9	"	264.213
Υπερωκεάνια	1	"	26.485
Έπιβατηγά - Όχηματαγωγά - Τουριστικά	3	"	31.309
Διάφορα	31	"	22.545
Σύνολο σκάφη	199	"	1.903.714

Ο ίδιον θετικός κατάλογος τών άνωτέρω μεταβολών έχει ως κάτωθι:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΕΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όναμα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ντέζερ Φάλκον	17.100	καθεικυσθη Ναγκασάκι
Ο Σόλε Μίλιο	16.200	καθεικυσθη Μαϊζουρού
Οσεαν Σήγκαλ	15.359	καθεικυσθη Βάρναν
Παντάνασσα	30.639	καθεικυσθη Γαλάται
Σκάφη 4	79.298	

β) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-79

Όναμα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αϊλαντ Σκάρι	11.084	ύπεστειλε την λιβεριανή
Αντώνιου ΙΙΙ	38.514	ύπεστειλε την λιβεριανή
Κατερίνα Κ	15.979	ήγοράθη έκ Παναμά
Τζάννυ	9.869	ήγοράθη έκ Παναμά
Σκάφη 4	75.446	

γ) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όναμα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγγελος Σεραφείμ	10.625	ύπεστειλε την λιβεριανή
Αίολος Κ	40.787	ήγοράθη έκ Ρωσίας
Άιρηνς Ζέλι	15.542	ήγοράθη έκ Νορβηγίας
Άιρηνς Ζέστ	15.542	ήγοράθη έκ λιβεριανή
Άκουαγκεμ	15.433	ύπεστειλε την λιβεριανή
Άκουαγκλόρου	25.433	ύπεστειλε την λιβεριανή
Άκουαγκρείς	25.433	ύπεστειλε την λιβεριανή
Άκουατζου	25.168	ύπεστειλε την λιβεριανή
Άκουαφαίη	25.155	ύπεστειλε την λιβεριανή
Άλεξάνδρα Δύο	13.316	ήγοράθη έκ Λιβερίας
Άλκαιος	28.467	ήγοράθη έκ Ρωσίας
Άλταρι	16.973	ήγοράθη έκ Νορβηγίας
Άναστασία Β	15.869	παρέμεινεν είς την δύναμιν
Άνναμπέλλα	20.959	ύπεστειλε την λιβεριανή
Άντζερπετίκ	11.430	ήγοράθη έκ Λιβερίας
Άντζεσπασίφικ	10.008	ήγοράθη έκ Παναμά
Άντιγόνη	13.580	ήγοράθη έκ Αύστραλιας
Άντιώνιος	9.843	ήγοράθη έκ Παναμά
Βάντα	13.762	ήγοράθη έκ Λιβερίας
Γκούντ Όσεαν	21.388	ήγοράθη έκ Νορβηγίας
Γκραίτοιαν Σπίριτ	22.992	ύπεστειλε την λιβεριανή
Γλυφάδα	14.029	ήγοράθη έκ Λιβερίας
Γουόρλη Νέιμπορ	23.064	ύπεστειλε την λιβεριανή
Έλενα	16.677	ήγοράθη έκ Λιβερίας
Έλμπελα ΙΙΙ	12.203	ήγοράθη έκ Ιαπωνίας
Έμμα Μεθενίτη	12.216	ήγοράθη έκ Αγγλίας
Έππα Βέλη	16.301	ήγοράθη έκ Λιβερίας
Θεανώ	11.967	ήγοράθη έκ Αύστριας
Ίππολύτος	7.006	ήγοράθη έκ Ιαπωνίας
Κάστ Μπήμερ	30.294	ήγοράθη έκ Αγγλίας
Κατερίνα Ε	14.370	ήγοράθη έκ Λιβερίας
Κέιτιν Μάστανγκ	9.853	ήγοράθη έκ Λιβερίας
Κεφαλλονιά Σάν	18.849	ήγοράθη έκ Σιγκαπούρης
Κόρυτον	19.134	ήγοράθη έκ Ιαπωνίας
Κριτίσιας	9.549	ήγοράθη έκ Ιαπωνίας
Μαρίνα Γκραντέ</td		

δ) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αγγελος Μιχαήλ.	9.813	ύπεστειλε την λιβεριανή
Αθήνα.	10.764	ηγοράσθη έκ Γουνέας
Αίρηνς Λύρικ.	13.299	ηγοράσθη έξι Ιταλίας
Άλκορ.	11.434	ηγοράσθη έκ Σιγκαπούρης
Γλυφάδα Σάν.	16.426	ηγοράσθη έκ Νορβηγίας
Νικόλαος Κ.	11.687	ηγοράσθη έκ Παναμά
Ρουμπίνη.	11.632	ύπεστειλε την κυπριακήν
Σεμίρα.	11.928	ηγοράσθη έκ Παναμά
Φαριγούντη.	16.299	ηγοράσθη έκ Παναμά
Φλάγκ Σάππλιερ.	13.408	ηγοράσθη έκ Γερμανίας
Φόρ Φλάγκς II.	10.340	ηγοράσθη έκ Φινλανδίας
Φόρουμ Γκρέις.	14.141	ηγοράσθη έκ Λιβερίας
Σ κά φ η 12.	151.171	

ε) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αγωνιστής.	5.178	καθειλκύσθη Ιαπωνίαν
Αναγγελ Αρης.	10.996	καθειλκύσθη Ιαπωνίαν
Άράν.	10.329	καθειλκύσθη Ναγκόγια
Άριστανάξ.	9.998	καθειλκύσθη Μπρεμερχάφεν
Κόνκαρ Νηρεύς.	16.000	καθειλκύσθη Πούλα
Τζείν II.	9.100	καθειλκύσθη Σάντερλαντ
Τζείν III.	9.100	καθειλκύσθη Σάντερλαντ
Σ κά φ η 7.	70.671	

στ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αγγελος Πρωτοσάτης.	9.435	ύπεστειλε την λιβεριανήν
Άγιος Γιάννης.	7.560	ηγοράσθη έκ Βενεζουέλας
Άιρηνς Μάτζικ.	8.718	ηγοράσθη έκ Γαλλίας
Αίτζιαν "Αίλαντ.	3.516	ηγοράσθη έκ Σιγκαπούρης
Άκμη.	4.158	ηγοράσθη έκ Ιαπωνίας
Άλγκενιμπ.	2.777	ηγοράσθη έκ Γερμανίας
Άναξαμένης.	10.183	ηγοράσθη έκ Κορέας
Άπους.	3.292	ηγοράσθη έκ Γερμανίας
Άταλαντη.	11.000	ύπεστειλε την λιβεριανήν
Βικτωρία.	2.819	ηγοράσθη έκ Μάλτας
Βίπκε.	6.717	ηγοράσθη έκ Λιβερίας
Γιώργης.	9.289	ηγοράσθη έκ Σιγκαπούρης
Γκούντη "Αίλαντερ.	1.804	ηγοράσθη έκ Λιβερίας
Έλλενικ Αντέβεντσιουρ.	13.098	ηγοράσθη έκ Γαλλίας
Έλλεινικ Φρέντοιπ.	13.098	ηγοράσθη έκ Γαλλίας
Ζανέτ.	4.503	ηγοράσθη έκ Δανίας
Ίσιμηνη.	4.204	ηγοράσθη έκ Φινλανδίας
Καθύ.	6.118	ηγοράσθη έκ Λιβερίας
Λήδα II.	9.381	ηγοράσθη έκ Ιαπωνίας
Νιτέλφικ Ρήφερ.	9.709	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Όλυμπιαν Ρήφερ.	9.709	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Πάτμος.	8.813	ηγοράσθη έκ Λιβερίας
Πάύλος XII.	1.999	ύπεστειλε την κυπριακήν
Πεμπάνης.	9.870	ηγοράσθη έκ Γερμανίας
Περσεύς.	2.725	παρέμεινεν εις τα φορτηγά
Πόλα Δύο.	10.233	ηγοράσθη έκ Λιβερίας
Ρέντ Σή.	2.995	ηγοράσθη έκ Ιαπωνίας
Σαΐντ Τζών.	9.767	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Σαμπίρα.	5.746	ηγοράσθη έκ Κορέας
Σέριφος.	12.228	ηγοράσθη έκ Νέας Ζηλανδίας
Σίφνος.	10.663	ηγοράσθη έκ Σουηδίας
Τατάι Κουνήν.	1.677	ηγοράσθη έκ Φινλανδίας
Τατάι Σή.	1.926	ηγοράσθη έκ Φινλανδίας
Τζών Κ.	5.303	ηγοράσθη έκ Παναμά
Τιμπέστι.	1.599	ηγοράσθη έκ Γερμανίας
Φοίβος.	9.014	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Φόρουμ Στάρ.	7.006	ηγοράσθη έκ Ιαπωνίας
Σ κά φ η 38.	257.369	

ζ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγιος Νικόλαος IV.	6.038	ύπεστειλε την παναμαϊκήν
Άγιον Ηρώντης.	7.752	ηγοράσθη έκ Παναμά
Άθηνά.	10.662	παρέμεινεν εις την δύναμιν
Αιγαίον Πολυβός.	1.706	ύπεστειλε την λιβανικήν
Αιγαίον Στάρ.	1.708	ύπεστειλε την λιβανικήν
Άλεξανδρος Π.	9.211	ηγοράσθη έκ Παναμά
Άλφα.	4.760	ηγοράσθη έκ Σαουδαραβίας
Άναστασία.	4.537	παρέμεινεν εις την δύναμιν

Άργυρώ.	3.970	ήγοράσθη έκ Λιβάνου
Άσπύρ.	9.580	ηγοράσθη έκ Γιουγκοσλαβίας
Βυζαντίν "Ηγκλ.	1.882	ύπεστειλε την κυπριακήν
Γεργία.	3.954	ηγοράσθη έκ Λιβάνου
Γίαννα.	3.894	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Δημήτρης.	3.097	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Διάμαντ Κάπταιν.	5.442	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Έφη.	3.840	ηγοράσθη έκ Λιβάνου
Ιωάννης.	3.090	ηγοράσθη έκ Γερμανίας
Κλεοπάτρα II.	4.336	ηγοράσθη έξι Αλγερίας
Μάκης Κ.	8.338	ηγοράσθη έκ Λιβερίας
Μανούλα.	2.589	ηγοράσθη έκ Παναμά
Μαριαδένα.	9.507	ύπεστειλε την κυπριακήν
Μαρλέν.	5.087	ηγοράσθη έκ Γερμανίας
Μαρίνα Π.	7.838	ηγοράσθη έκ Βενεζουέλας
Μαρμαράς.	8.831	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Ματίνα.	2.911	ηγοράσθη έκ Παναμά
Μικήναι.	1.197	ύπεστειλε την κυπριακήν
Νορντχάφεν.	1.236	ύπεστειλε την κυπριακήν
Ούάιτ Ρίβερ.	10.379	ηγοράσθη έκ Λιβερία
Πάνορμος.	3.837	ηγοράσθη έκ Λιβάνου
Πόρτ Λωναί.	7.750	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Σουάν.	5.404	παρέμεινεν εις την δύναμιν
Σπάρταν Ρίφερ.	7.751	ηγοράσθη έξι Αγγλίας
Σπύρος Β.	4.975	ηγοράσθη έκ Φινλανδίας
Σταύρος Κ.	1.229	ηγοράσθη έν νοτ. Αφρικής
Τατάι.	1.911	ηγοράσθη έκ Νορβηγίας
Φάμιλιου "Αντζελ.	9.854	ηγοράσθη έκ Σιγκαπούρης
Φρίο Αϊτζιαν.	3.594	ηγοράσθη έξι Ιταλίας
Ωμέγα Κάσος.	5.201	ηγοράσθη έκ Κύπρου
Ωμέγα Κώς.	1.926	ηγοράσθη έκ Κύπρου
Ωμέγα Λέρος.	5.760	ηγοράσθη έκ Παναμά
Σ κά φ η 40.	206.614	

η) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ - 55

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Γεώργιος.	1.321	παρέμεινεν εις την δύναμιν
Έλνικο.	2.807	ύπεστειλε την κυπριακήν
Ίντερμιτιτ.	3.646	ηγοράσθη έκ Παναμά
Ίντερχάρμον.	3.640	ηγοράσθη έκ Παναμά
Πόρτο Πύλος.	1.271	ύπεστειλε την κυπριακήν
Σ κά φ η 5.	12.685	

θ) ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αίτζιαν Σή.	57.802	ύπεστειλε την λιβεριανήν
Άσιάτικ.	57.482	ύπεστειλε την λιβεριανήν
Πεντέλη.	57.802	ύπεστειλε την λιβεριανήν
Ρητόρικ.	77.049	ύπεστειλε την λιβεριανήν
Ρομάντικ.	77.049	ύπεστειλε την λιβεριανήν
Συμφώνικ.	70.508	ύπεστειλε την λιβεριανήν
Σ κά φ η 6.	410.692	

ι) ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Πατριότικ.	125.947	ύπεστειλε την λιβεριανήν
Ράμπη Μπαι Ζ.	69.016	ηγοράσθη έκ Γαλλίας
Σ κά φ η 2.	194.963	

ιβ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άννα "Αγγελικούση.	115.925	ηγοράσθη έξι Ιταλίας
Έθνικ.	125.947	ύπεστειλε την λιβεριανήν
Ειρήνη Λεμού.	113.780	ύπεστειλε την λιβεριανήν
Έφεος.	57.186	ύπεστειλε την λιβεριανήν
Κυρνίκος Ε.	57.569	ηγοράσθη έκ Παναμά
Λιμασόλ.	104.008	ηγοράσθη έξι Ιαπωνίας
Μέλπω Λεμού.	113.780	ύπεστειλε την λιβεριανήν
Όλυμπη Ρεινυμπόου.	43.744	ηγοράσθη έκ Λιβερίας
Τίτιπορ.	19.922	ηγοράσθη έκ Δανίας

'Υποτάνα	52.189	ηγοράσθη ἐκ Νορβηγίας
Χαράλαμπος	31.149	ηγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Χαράλαμπος Φ.	16.149	ηγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Χρυσάνθη Μ. Λεμού	113.780	ύπεστειλε τὴν λιβεριανήν
Σ κάφη 13.	965.128	

ιγ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άφοδατ Τρέιντερ	18.033	ηγοράσθη ἐκ Πολωνίας
Ζάκυνθος	25.211	παρέμεινε εἰς τὴν δύναμιν
Κίμωλος	35.395	ηγοράσθη ἐξ Αὐστρίας
Λυδία Π.	12.982	ύπεστειλε τὴν κυπριακήν
Ματζέστικ	34.185	ύπεστειλε τὴν λιβεριανήν
Μιχαήλ	28.313	ύπεστειλε τὴν λιβεριανήν
Νήτρος	42.126	ηγοράσθη ἐκ Γερμανίας
Ριό Γκράντε	12.812	ηγοράσθη ἐκ Σιγκαπούρης
Σαΐντ Μαΐρη	12.279	ύπεστειλε τὴν λιβεριανήν
Σάμπλη	13.244	ηγοράσθη ἐκ Σιγκαπούρης
Τρίπολις	28.311	ύπεστειλε τὴν λιβεριανήν
Σ κάφη 11.	262.891	

ιδ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ —55

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλασκαν Τρέιντερ	11.631	παρέμεινε εἰς τὴν δύναμιν
Κάπταιν Γρέγος	10.933	ηγοράσθη ἐκ Γαλλίας
Νόβα Μάρω	11.744	ύπεστειλε τὴν κυπριακήν
Σ κάφη 3.	34.308	

ιε) ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ, ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ, ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άργοναύτης Τ.	766	ναυπηγούμενον
Γκόλντεν Πρίνες	2.883	ηγοράσθη ἐκ Παναμά
Γκόλντεν Σάν.	5.456	ύπεστειλε τὴν κυπριακήν
Γκόλντεν Σκάου	5.003	ηγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Έλ Γκρέκο	6.587	ηγοράσθη ἐξ Ἰαπωνίας
Ίκαρος	1.313	ηγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Κάβο Άζουρο	910	παρέμεινε εἰς τὴν δύναμιν
Κάβο Νότρο	849	ηγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Φλάινγκ Ντόλφιν XI.	142	ναυπηγήθεν
Φλάινγκ Ντόλφιν XII.	142	ναυπηγήθεν
Χρυσή Ήμμος	1.551	ύπεστειλε τὴν κυπριακήν
Χρυσή Ήμμος III.	2.574	ύπεστειλε τὴν κυπριακήν
Σ κάφη 12.	28.176	

ιη) ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άετός	102	ηγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Άλκυών	110	ηγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Άργω	134	ηγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Βασιλής Β.	490	ηγοράσθη ἐξ Λιβάνου
Βερνίκου Νένα	158	ηγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Βυζαντίνιον Εντήβορ(δ)	1.405	ηγοράσθη ἐξ Ἰταλίας
Γιαννάκης Σ.	145	ναυπηγούμενον
Γκάζ Ατλαντικ (δ)	2.986	ηγοράσθη ἐξ Ἰταλίας
Γκάζ Μέντ (δ)	3.998	ηγοράσθη ἐξ Ἰταλίας
Δέλτα Β.	126	ηγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Δέκα Τρία	111	ηγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Δήμητρα (δ)	2.873	ηγοράσθη ἐκ Νορβηγίας
Εύαγγελιστρία II.	425	ύπεστειλε τὴν κυπριακήν
Θήτα Όλιβια (δ)	2.031	ύπεστειλε τὴν κυπριακήν
Ίέραξ	208	ηγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Κρέτα Σάλβορ	247	ηγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Κώστας	498	ύπεστειλε τὴν κυπριακήν
Λέων	306	ηγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Λυδία Μ.	499	ύπεστειλε τὴν κυπριακήν
Μαρία	197	ηγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Μάρκ Χ.	498	ηγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Ναυτίλος	331	ηγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Νικόλαος	496	ηγοράσθη ἐξ Ἰταλίας
Πάλμα	539	ύπεστειλε σημαίαν Ὀνδουράς
Πειραιές	483	ηγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Πετράκης	143	ηγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Πετρόλα	160	ναυπηγούμενον Ὀλλανδίαν
Πετρόλα	160	ναυπηγούμενον Ὀλλανδίαν
Σαμπέμε (δ)	2.916	ηγοράσθη ἐκ Δανίας
Σεκαβίν 1.	138	ηγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Σεκαβίν 2.	139	ηγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Σεκαβίν 3.	116	ηγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Σκάου Μάστερ	962	ύπεστειλε τὴν κυπριακήν
Σκάου Στιούαρτ	500	ύπεστειλε τὴν κυπριακήν
Σκάου Φαιηθ.	937	ήγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Σκορπίος	476	ύπεστειλε τὴν κυπριακήν
Σκύμινα	962	ήγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Τζέτ I.	479	ύπεστειλε σαουδαραβικήν
Τζέτ II.	479	ήγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς

Σ κάφη 39 27.963

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ**α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75**

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άμοργος	35.868	ἐπωλήθη κορεατικά συμφέροντα
Δημητρός Κρητικός	16.226	ἐπωλήθη κινεζικά συμφέροντα
Εύαγγελία Κ.	29.424	ἐπωλήθη κινεζικά συμφέροντα
Εύθαλια	12.873	ἐπωλήθη κορεατικά συμφέροντα
Κάπταιν Ιωάννης	37.841	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κατρίν	31.814	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κρήτη	26.169	ἐπωλήθη νοτιοαμερ. συμφέροντα
Μίνορης Χούπη	35.724	ἐπωλήθη ἀγοραστάς "Απω Ανατ.
Νικόλαος Πατέρας	17.298	ἐπωλήθη κινεζικά συμφέροντα
Ταύρος	17.646	ἐπωλήθη σκανδιναϊκά συμφέροντα
Φρήντερ Α.Σ.	13.543	ἐπωλήθη εύρωπαικά συμφέροντα
Σ κάφη 11.	274.526	

β) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγιος Γεώργιος	16.565	ἐβιθισθη
Αιγίς Έλαντ	11.837	ἐπωλήθη ἀγοραστάς "Απω Ανατ.
Ἄρτεμις	15.781	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κάτε Ν.Λ.	18.123	ἐπωλήθη κινεζικά συμφέροντα
Μαιρ	17.783	ἐπωλήθη κινεζικά συμφέροντα
Μαρία Μπακολίτσα	14.047	ἐβιθισθη
Σ κάφη 6.	94.136	

γ) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ -55

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Μητέρα Στέλλα	14.119	ἐπωλήθη γιουγκοσλαύους διαλυτ.
Σ κάφη 1.	14.119	

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-79

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αιγίς Κάπταιν	9.600	ἐπωλήθη κινεζικά συμφέροντα
Αιγίς Πάιλοτ	9.600	ἐπωλήθη κινεζικά συμφέροντα
Αιγίς Σεϋλορ	9.600	ἐπωλήθη κινεζικά συμφέροντα
Άλσος	11.275	ἐπωλήθη ισραηλινούς
Ἐλλεσπόντ	9.231	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κόνδωρ	10.256	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μιμή Μ.	3.964	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Όνευστο	10.888	ἐπωλήθη ἀγορ. "Απω Ανατολής
Σύρος Αίλαντ	5.720	ἐπωλήθη ἵταλικά συμφέροντα
Σ κάφη 9.	80.134	

ε) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγιος Γεράσιμος	2.432	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Άθηνά Β.	1.955	ἐπωλήθη πρός διάλυσιν
Αιγίς Αίλαντ	9.078	ἐπωλήθη ἀγορ. "Απω Ανατολής
Αιγίς Βέντσιουρ	9.070	ἐπωλήθη ἀγορ. "Απω Ανατολής
Αίτζιαν Ντέστινου	4.478	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Άλφα Ε'Επρές	2.940	ἐπωλήθη ὁγγυλικά συμφέροντα
Βάικινγκ	2.999	ἐβιθισθη
Γεώργιος Ν. Παπαλίδης	9.067	ἐπωλήθη ἀγορ. "Απω Ανατολής
Γλαυκώμη	9.033	Ύψωσε τὴν κυπριακήν
Μίμης Ν. Παπαλίδης	9.067	ἐπωλήθη ἀγορ. "Απω Ανατολής
Μίνι Λάινερ	1.958	Ύψωσε τὴν παναμαϊκήν
Σκρήν Μέντ.	2.982	ἐπωλήθη πρός διάλυσιν
Τόρο	8.256	ἐπωλήθη νορβηγικά συμφέροντα
Τύρ	8.255	ἐπωλήθη νορβηγικά συμφέροντα
Σ κάφη 14.	81.210	

ο) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγγελος Γαβριήλ.	5.728	έπωληθη γιουγκοσλαύους διαλυτάς
Αιτζέν Χάρμουν.	2.238	έπωληθη ισπανούς διαλυτάς
Άναστασία.	7.965	έπωληθη πακιστανούς άγραστας
Άναστασης.	2.148	ύψωσε την παναμαϊκήν
Άνθη Μαρίνα.	7.962	έπωληθη άλλοδαπούς
Άρχαγγελος Μιχαήλ.	9.013	έπωληθη άλλοδαπούς
Βασιλής Κατοίκης.	10.189	έπωληθη ίνδονησιακά συμφέροντα
Γαλατάς.	9.059	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν
Γ.Π. Κούμας.	9.376	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν
Γεώργιος Π.Π.	3.226	έπωληθη άλλοδαπούς
Γιουροπότιρ.	5.009	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν
Γκόλτνεν Λάιτ.	2.993	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν
Γκόλτνεν Μαντόνα.	8.257	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν
Γκρότεντικ.	7.251	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν
Ειρηνικός.	9.975	έπωληθη πακιστανούς
Έλεν.	7.286	έπωληθη σαουδάραβας
Έκενα.	8.939	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν
Έλενη Μ.	8.446	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν
Έμιλ.	3.810	όλική άπωλεια
Έσσεξ.	6.021	έπωληθη διαλυτάς "Απω Άνατολ.
Εύαγγελία.	8.717	όλική άπωλεια
Ζηνοβία.	8.393	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν
Ζίρκον.	8.335	ύψωσε την παναμαϊκήν
Θεοκέπεστη.	8.943	έπωληθη πακιστανούς
Θήρα.	6.155	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν
Κάπιαν Δημ. Γρέγος.	8.766	έπωληθη οιγκαπούρης
Κατερίνα Σ.	8.856	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν
Κώστας Γ.	1.005	παρέμενε υπό την κυπριακήν
Λάνκαστερ.	4.949	όλική άπωλεια
Λόρδος Χάστινγκ.	9.804	έπωληθη γερμανούς διαλυτάς
Μαντινεία.	2.987	έπωληθη άλλοδαπούς
Μαραθών.	3.838	έπωληθη πρός διάλυσιν
Μάρτζορι Υ.	8.274	έπωληθη πρός διάλυσιν
Μέγαλακ.	10.435	έπωληθη άγραστας "Απω Άνατ.
Μοτόρια.	8.602	έπωληθη άλλοδαπούς
Μπολού Μέντ.	5.213	έπωληθη πρός διάλυσιν
Μύρνα.	4.954	έπωληθη διαλυτάς Κασσιούνγκ
Νεότωρ Γκλόρι.	6.527	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν

Νήσος Κέρκυρα.	3.978	έπωληθη άλλοδαπούς
Νικόλαος Κ.	6.749	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν
Νορντέβ.	8.590	έπωληθη πακιστανούς διαλυτάς
Όλυμπια Π.	1.197	ύψωσε την κυπριακήν
Όλυμπιος Ήρα.	2.511	έπωληθη πρός διάλυσιν
Πάνοεπος.	7.537	έπωληθη άνορ. Σιγκαπούρης
Παπαλέξης.	8.992	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν
Πρόδος Κ.	9.325	έπωληθη διαλυτάς "Απω Άνατ.
Πρωτόμαχος.	9.218	ύψωσε την παναμαϊκήν
Ριο Ντ. "Ορο.	2.133	έπωληθη άλλοδαπούς
Σανάντων.	3.821	έπωληθη άλλοδαπούς
Σημένος Πρώτο.	3.829	έπωληθη άλλοδαπούς
Σητεία Σάν.	9.946	έπωληθη άγραστας Σιγκαπούρης
Σκόπελος Σκάου.	2.853	όλική άπωλεια
Σούνιν Μαρία.	9.753	έπωληθη παναμαϊκά συμφέροντα
Σοφία.	8.251	έπωληθη παναμαϊκά συμφέροντα
Συναπτίλια.	6.617	έπωληθη ισπανούς διαλυτάς
Τατρίνα.	6.316	έπωληθη έλβερικά συμφέροντα
Τελάνκα.	3.862	έπωληθη άλλοδαπούς
Τεμεράρε.	8.964	έβυθισθη
Φιλίκιος.	10.180	έπωληθη άλλοδαπούς
Φρούσνη.	9.539	έπωληθη ισπανούς διαλυτάς
Σ κά φ η 60.	403.805	

ζ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ —55

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγιος Φανούριος III.	1.845	έπωληθη πρός διάλυσιν
Άλιμος.	1.789	ύψωσε την παναμαϊκήν
Άλμπατρος.	1.524	έπωληθη άλλοδαπούς
Άρτα.	1.875	έπωληθη παναμαϊκά συμφέροντα
Άσπασια Μ.	4.787	έπωληθη άλλοδαπούς
Άχιλλες Π.	8.482	έπωληθη γιουγκοσλαύους διαλυτάς
Γαβριέλα.	5.616	έπωληθη παναμαϊκά συμφέροντα
Γεώργιος Κ.	3.676	ύψωσε την παναμαϊκήν
Γιουροσέλκορ.	9.018	έπωληθη πρός διάλυσιν
Γιώργης.	2.059	έπωληθη πρός διάλυσιν
Δέσποινα Τ.	1.575	έπωληθη άλλοδαπούς
Δήμος.	4.486	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν
Έννια.	6.515	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν

Instant Relief from IMCO Radio Monitoring from Electro-Nav

... and it won't cost you a bundle.

It's our new EN 2182R Watch Receiver. We designed it to meet or exceed the very latest SOLAS 74/IMCO A.383 round-the-clock distress monitoring directives, and the pertinent requirements of just about every maritime regulatory agency in the world. CEPT, UK Home Office, Scandinavia's PTT, USA's FCC, you name it. And it's available right now, so you can forget about having to apply for additional extensions.

EN 2182R is compact, rugged, reliable, real state of the art. And fully flexible. With normal and muted operation. Integral loudspeaker and built-in two-tone



test generator. Plus provisions for external speakers, alarm indicator and reset controls. And an optional digital clock which automatically lifts mute during silent periods. This watch receiver will mount anywhere, table, bulkhead, or overhead, so it won't get in your way. It operates on both AC and DC; all you do is plug it in and it's ready to go.

The low cost is also a relief. Especially since no unit anywhere near the price of the EN 2182R comes anywhere near its performance. And it comes with a full year's guarantee. So here's an easy way to get rid of a headache — before it starts. Call Electro-Nav today.

Electro-Nav
For everything you need
in marine electronics

Elizabeth, NJ 07201, 840 Bond Street, Tel. (201) 527-0099, (212) 7770, Cable: NAVTELECO, Telex 13-9381, Oakland, CA 94606, 750 Kennedy Street, Tel. (415) 533-1840, Telex 33-8509, London EC1, England, Rococo House, 283/281 City Road, Tel. 011-44-1-250-0781, Telex 185-299785, Washington DC 20005, Bowen Building Suite 532, 815 15th Street N.W., Tel. (202) 347-8231.

Έλπιδα	3.472	έπωληθη γιουγκοσλαύους Ταιβάν
Ευελπίς	3.210	έπωληθη πακιστανούς διαλυτάς
Έφφη	5.008	έπωληθη πρός διάλυσιν
Ηραίον	7.062	έπωληθη γερμαν. συμφέροντα
Καλλιόπη	2.815	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν
Κάρρος	8.288	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν
Κάστωρ	3.995	έπωληθη άλλοδαπούς
Κονκόρντια Φιόρδ.	5.818	έπωληθη ισπανούς διαλυτάς
Κρόνος	3.256	έπωληθη διαλυτάς Χόγκ Κόγκ
Κύθηρα	5.153	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν
Κωνσταντζία	2.718	έπωληθη πακιστανούς διαλυτάς
Κώστα Φλώρα	5.921	έπωληθη άλλοδαπούς
Κωστής	4.878	έπωληθη άλλοδαπούς
Μακεδονία	3.865	έπωληθη πρός διάλυσιν
Μάργκαρετ	3.334	έπωληθη πρός διάλυσιν
Μαριώ	6.091	έπωληθη πρός διάλυσιν
Μπραΐτ Σάν.	3.241	έπωληθη ισπανούς διαλυτάς
Ναυαρίνο Γκλόρι.	3.329	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν
Νέπουν	7.968	έπωληθη ισπανούς διαλυτάς
Νικόλαος	3.495	έπωληθη σαουδάραβας
Νικόλαος	2.822	έπωληθη πρός διάλυσιν
Όλυμπιος Ήφαιστος	1.704	έπωληθη πρός διάλυσιν
Ούρανός	4.763	έπωληθη πρός διάλυσιν
Πάρας	1.166	έβυθισθη
Πλατανά	1.908	έπωληθη άλλοδαπούς
Σίλβερ Όσεαν	6.545	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν
Σκόπελος	3.745	έπωληθη ισπανούς διαλυτάς
Συναρμονία	5.748	έπωληθη ισπανούς διαλυτάς
Συνεργασία	4.248	έπωληθη πρός διάλυσιν
Τελασύρα	3.825	έπωληθη άλλοδαπούς
Τόφαλος Γ.	7.901	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν
Τριπόλη	4.030	έπωληθη πρός διάλυσιν
Φοινίξ	3.269	έπωληθη διαλυτάς πακιστανούς
Φράνκ	3.470	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν
Χανιά II	1.596	έπωληθη ιταλούς διαλυτάς
Σ κά φ η 48	203.174	

η) ΔΞΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλεξάντερ Δέ Γκρειτ	103.012	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν
Ίωλκός	44.646	έπωληθη ξένα συμφέροντα
Κάπταιν Ε. Κυριακού	15.098	έπωληθη ίνδικα συμφέροντα
Μαρακάντα	99.279	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν
Όλγα Κ	53.640	ήκυρωθη ή άγορα
Σελεύκια	92.383	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν
Σ κά φ η 6	408.058	

θ) ΔΞΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγγελα Φ	15.595	έπωληθη σαουδάραβας
Άθανάσιος	15.940	ύψωσε την παναμαϊκήν
Άιρπης Σερενάτα	56.604	όλικη άπωλεια
Γκάλλαν Σήχορς	45.855	έπωληθη βορειοκορεάτας
Ίονιον	18.023	δέν παρελθόφθη
Σaint Άννα	21.159	έπωληθη διαλυτάς Ταιβάν
Σaint Νίκολας	47.493	ύψωσε την λιβεριανήν
Σάουθερν Κρός	31.214	έπωληθη νοτιοαμερ. συμφέροντα
Σέριφος	12.330	ύψωσε την παναμαϊκήν
Σ κά φ η 9	264.213	

ι) ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ιταλίς	26.485	έπωληθη ξένα συμφέροντα
Σ κά φ ος 1	26.485	

ιο) ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ — ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ — ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έσπερος	3.974	έπωληθη άλλοδαπούς
Καλυψώ	19.313	έπωληθη άλλοδαπούς
Μέντ Σάν.	8.022	ύψωσε την κυπριακήν
Σ κά φ η 3	31.309	

ιβ) ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγγελική Κ	499	έπωληθη άλλοδαπούς

Άγγελος Κ	116	έπωληθη άλλοδαπούς
Άθηνά	144	έπωληθη άλλοδαπούς
Άντωνιος	486	έπωληθη άλλοδαπούς
Βασίλειος Σ	547	έβυθισθη
Γκάλφ Στρήμ	957	ύψωσε την κυπριακήν
Δέλτα	385	έπωληθη άλλοδαπούς
Εύαγγελιστρία II	443	έπωληθη άλλοδαπούς
Θάλεια	582	έπωληθη άλλοδαπούς
Κεμαριάδην (δ)	923	έπωληθη άλλοδαπούς
Κεμαρέμη (δ)	1.596	έπωληθη άλλοδαπούς
Κεματένε (δ)	1.599	έπωληθη άλλοδαπούς
Κεμαφροδίτη (δ)	1.599	έπωληθη άλλοδαπούς
Κυλλήν (δ)	1.598	έπωληθη πρός διάλυσιν
Λευκάς	348	έπωληθη άλλοδαπούς
Λευτέρης Δ	471	έπωληθη άλλοδαπούς
Μάρθα	421	έπωληθη άλλοδαπούς
Μαρία Π. (δ)	1.595	έπωληθη άλλοδαπούς
Ναβίνια Φλέιμ	970	ύψωσε την κυπριακήν
Όλυμπιος Αρης	400	έπωληθη άλλοδαπούς
Ολυμπος	276	όλικη άπωλεια
Παναγία	863	έπωληθη άλλοδαπούς
Παναγώτης	499	έπωληθη άλλοδαπούς
Πανορμίτης Σ	498	όλικη άπωλεια
Περικλής	459	έπωληθη άλλοδαπούς
Ράνια Σ	678	ύψωσε την παναμαϊκήν
Ρόδος	410	έπωληθη άλλοδαπούς
Σάμιος	591	έπωληθη άλλοδαπούς
Σάμος Φόρτσιουν (δ)	1.591	έπωληθη άγγλικά συμφέροντα
Σπύρος Κ	574	έπωληθη άλλοδαπούς
Στροβίλι	427	έπωληθη άλλοδαπούς
Σ κά φ η 31	22.545	

Από τάς άνωτέρω μεταβολάς προέκυψε καθαρά προσθήκη 42 σκαφών και 1.680.957 τον. γκρός, ήτις προστιθέμενή είς την ύπαρχουσαν την 31η Δεκεμβρίου 1979 δύναμιν, μάς διδει σημειρινή τοιστήν υπό την KYANOLEYKON, από:

3.944 σκάφη, 40.251.085 τον. γκρός

Η δύναμις αυτή κατά κατηγορίας σκαφών έχει την κάτωθι σύνθεσιν:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα ναυπηγήσεως 1979-79	4	τ.γκρός	79.298
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	136	"	2.362.765
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	439	"	8.059.527
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	239	"	3.512.279
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως -55	2	"	29.412
Φορτηγά νεότευκτα	7	"	70.671
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-79	112	"	987.973
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	445	"	2.970.553
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	730	"	4.749.036
Φορτηγά ναυπηγήσεως -55	231	"	848.066
Μικτά ναυπηγήσεως 1976-79	3	"	188.970
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75	46	"	2.636.889
Μικτά ναυπηγήσεως 1956-65	8	"	297.659
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-79	16	"	1.087.563
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	131	"	7.228.386
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	156	"	3.717.528
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως -55	18	"	234.238
Υπερωκεάνεια	6	"	103.933
Έπιβατηγά Όχηματαγωγά, Τουριστικά	333	"	626.984
Διάφορα	882	"	459.355
Σύνολον σκαφών	3.944	"	40.251.085

Η ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ

Η άπορθυμία έγγραφης σκαφών είς τό Λιβεριανόν Νησόλογιον, ή συνεχιθείσα κατά τό ύπο άνασκόπησιν έξαμνων άφ' ένδος καὶ ή μεταγραφή σκαφών της είς τό Ελληνικόν Νησόλογιον άφ' έτερου επιφέρουσαν την περαιτέρω μείωσιν της Έλληνοντήσου δυνάμεως ύπό τό Νησόλογιον της Μονροβίας.

Αἱ διαγραφαὶ έξ ἀλλου κατά τό αὐτό χρονικόν διάστημα ἀνήλθον εἰς 41 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 322.934 τον. γκρός με την κάτωθι σύνθεσιν κατά κατηγορίας πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-79	3	τ.γκρός	72.491
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	12	"	268.989
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	1	"	9.813
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	3	"	31.061
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	3	"	29.769
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75	6	"	410.692
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-79	1	"	125.947
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	6	"	620.651

Αἱ διαγραφαὶ έξ ἀλλου κατά τό αὐτό χρονικόν διάστημα ἀνήλθον εἰς 41 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 322.934 τον. γκρός με την κάτωθι σύνθεσιν κατά κατηγορίας πλοίων:

Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	5	"	135.313
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως -55.	1	"	11.208
Σύνολον σκάφη.	41	"	1.715.934

Ο όνομαστικός κατάλογος των άνωτέρω μεταβολών έχει ως άκολουθως:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Δανίλα.	15.871	ήγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
Σκάφος 1.	15.871	

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άριστογένης.	9.998	καθειλκύσθη Μπρεμερχάφεν
Σκάφος 1.	9.998	

γ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Όσεαν Μπρήζ.	53.460	ήγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Σάλεμ.	96.288	ήγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Σόλων.	91.954	ήγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Σκάφη 3.	241.702	

δ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άρης.	7.870	ήγοράσθη ἐκ Γαλλίας
Σαΐντ Νίκολας.	47.493	ύπεστειλε κυανόλευκον
Σκάφη 2.	55.363	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αϊλαντ Σκάρι.	11.084	ύψωσε την κυανόλευκον
Αντώνιον ΙΙΙ.	38.514	ύψωσε την κυανόλευκον
Έλλεσποντ Κόνκεστ.	22.893	έπωλήθη ιαπωνικά συμφέροντα
Σκάφη 3.	72.491	

β) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ακουαγκέμ.	25.433	ύψωσε την κυανόλευκον
Ακουαγκλόρου.	25.433	ύψωσε την κυανόλευκον
Ακουαγκρέις.	25.433	ύψωσε την κυανόλευκον

Ακουατζόου.	25.433	ύψωσε την κυανόλευκον
Ακουατάρμ.	25.155	ύψωσε την κυανόλευκον
Ακουαφαιηθ.	14.523	ύψωσε την κυανόλευκον
Αστρος.	22.929	ύψωσε την κυανόλευκον
Γκραίτσιαν Σπίριτ.	23.347	ύψωσε την κυανόλευκον
Γουάρλαν Νέιμπορ.	20.959	ύψωσε την κυανόλευκον
Γιόνιαν Λήντερ.	16.147	έπωλήθη ίνδικά συμφέροντα
Ρίο Έλλ.	18.701	ύψωσε την κυανόλευκον
Στάδιον.	268.989	
Σκάφη 12.		

γ) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγγελος Μιχαήλ.	9.813	ύψωσε την κυανόλευκον
Σκάφη 1.	9.813	

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγγελος Πρωτοσάτης.	9.436	ύψωσε την κυανόλευκον
Άγγελος Σεραφείμ.	10.625	ύψωσε την κυανόλευκον
Άταλάντη.	11.000	ύψωσε την κυανόλευκον
Σκάφη 3.	31.061	

ε) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άτριτον.	10.398	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Έλκα.	10.586	έπωλήθη διάλυτας Ταιβάν
Σηφάρερ.	8.785	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Σκάφη 3.	29.769	

σ) ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αϊτζαν Αϊλαντ.	57.802	ύψωσε την κυανόλευκον
Αϊτζαν Σή.	57.802	ύψωσε την κυανόλευκον
Αισιότικ.	70.482	ύψωσε την κυανόλευκον
Ρητόρικ.	77.049	ύψωσε την κυανόλευκον
Ρομάντικ.	77.049	ύψωσε την κυανόλευκον
Συμφόνικ.	70.508	ύψωσε την κυανόλευκον
Σκάφη 6.	410.692	

ζ) ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πατριότικ.	125.947	ύψωσε την κυανόλευκον
Σκάφη 1.	125.947	

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

SOUTH AFRICA

DURBAN - HEAD OFFICE

19th Floor John Ross House (West)
22/36 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: 4-24064 SA

GREECE - PIRAEUS

SEAGOLD MARITIME INC.
98B Filinos Street,
PIRAEUS, GREECE
Tel: 4519794 - 4519795
Telex: 21-1185 SEA GR

η) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Εθνικός	125.947	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Ειρηνή Λεμού.	113.780	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Έφεσος.	57.136	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Μέλπω Λεμού.	113.780	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σάλευ.	96.228	έβυθισθη
Χρυσάνθη Μ. Λεμού.	113.780	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σ κά φ η 6.	620.651	

θ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άτλας Έξπλόρερ.	32.225	έπωλήθη νοτιοαμερ. συμφέροντα
Μαζέστικ.	34.185	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Μιχαήλ.	28.313	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σάιντ Μαΐρη.	12.279	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Τριπόλις.	28.31	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σ κά φ η 5.	135.313	

ι) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ -55

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Εύγενια.	11.208	ύψωσε τήν παναμαϊκήν
Σ κά φ ο ι 1.	11.208	

Από τάς άνωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε καθαρά μείωσις 34 σκαφών και 1.393.000 τον. γκρός, ήτις άφαιρουμένη ύπο την ύπαρχουσαν την 31ην Δεκεμβρίου 1979 δύναμιν, μάς δίδει σημειώνην τοιαύτην ύπο την ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ σημαίαν, άπο:

250 σκάφη, 10.766.440 τον. γκρός

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

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-79.	12	τ.γκρός	268.854
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.	53	»	1.211.929
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεις 1956-65.	19	»	296.071
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως -55.	1	»	8.880
Φορτηγά νεότευκτα.	1	»	9.998
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-79.	4	»	26.317
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.	8	»	78.994
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65.	13	»	104.006
Φορτηγά ναυπηγήσεως -55.	1	»	9.423
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75.	12	»	846.800
Μικτά ναυπηγήσεως 1956-65.	2	»	61.568
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-79.	11	»	1.010.949
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.	69	»	5.680.999
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65.	38	»	1.125.940
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως -55.	2	»	22.464
Διάφορα.	4	»	3.248
Σύνολον σκάφη.	250	»	10.766.440

Μικράν αύξοντιν εις άριθμόν πλοίων και τοννάζ προσέφερον αἱ σημειωθείσαι κατά τό ύπο άνασκόπησαιν έξαμηνον προσθαφαιρέσεις, εἰς τήν ύπο τήν παναμαϊκήν σημαίαν έλληνόκτητον δύναμιν.

Τά έγγραφέντα άνηλθον εἰς 16 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 164.402 τον. γκρός με τήν κάτωθι κατά κατηγορίας πλοίων σύνθεσιν:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.	1	τ.γκρός	36.362
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65.	1	»	10.748
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.	2	»	12.848
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65.	4	»	23.861
Φορτηγά ναυπηγήσεως -55.	2	»	5.465
Μικτά ναυπηγήσεως 1976-79.	1	»	32.023
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65.	2	»	28.602
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως -55.	1	»	11.208
Έπιβατηγά, Όχηματα γαγά, Τουριστικά.	1	»	2.607
Διάφορα.	1	»	678

Σύνολον σκάφη.

16 » 164.402

Τά διαγραφέντα έξ αλλοι κατά τό αύτο χρονικόν διάστημα άνηλθον εἰς 13 σκάφη. 76.735 τον. γκρός, έχοντα τήν κάτωθι σύνθεσιν κατά κατηγορίας πλοίων:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65.	6	τ.γκρός	26.468
Φορτηγά ναυπηγήσεως -55.	6	»	30.114
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65.	1	»	20.153

Σύνολον σκάφη.

13 » 76.735

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αναστοσία Σούπερ.	36.362	ήγοράσθη ἐκ Παναμά
Σ κά φ ο ι 1.	36.362	

β) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νικόλ Ι.	10.748	ήγοράσθη ἐκ Παναμά
Σ κά φ ο ι 1.	10.748	

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μίνι Λάινερ.	1.590	ύπέστειλε τήν κυανόλευκον
Ρέα Μη.	11.258	ήγοράσθη ἐξ Ιταλίας
Σ κά φ η 2.	12.848	

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αναστόσιος.	2.148	ύπέστειλε τήν κυανόλευκον

"SINGAPORE"

Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων και τροφίμων τῶν έλληνικῶν πλοίων.

DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE - 4

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.

ΚΑΙ ΤΗΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELLAS) LTD.

NAYTILIAKA XHMIIKA

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537

TELEX NO. RS 21376

24 HRS SERVICE

TIMAI LOGIKAI

P. O. BOX 1293

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"

SINGAPORE

Ζέα Μπήτς.....	8.335	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Πρί Ντ' Όρο.....	2.133	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Τίβα Μπ.....	11.245	ήγοράσθη ἐξ Ἰταλίας
Σ κάφη 4.....	23.861	

ε) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ -55

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλιμος.....	1.789	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Ίος.....	3.676	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Σ κάφη 2.....	5.465	

στ) ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ράμπη Μπαϊ 2.....	32.023	ήγοράσθη ἐκ Νορβηγίας
Σ κάφος 1.....	32.023	

ζ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έλιζαμπεθ 1.....	12.662	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Φίδια Μ.....	15.940	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Σ κάφη 2.....	28.602	

η) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ -55

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Εύγενια Ι.....	11.208	ύπεστειλε τήν λιβεριανήν
Σ κάφος 1.....	11.208	

θ) ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ — ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ — ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κίμωλος.....	2.607	ήγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
Σ κάφος 1.....	2.607	

ι) ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαριέττα Ι.....	678	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Σ κάφος 1.....	678	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ**α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγιος Νικόλαος ΙV.....	6.038	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Αιτζιαν Προσπέριτο.....	8.257	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Άστρη ΙI.....	5.482	έπωλήθη ἀγραστάς "Απω Άνατ.
Ζηνοβία Δ.....	3.947	έπωλήθη ἀμερικ. συμφέροντα
Κέλλου Α.....	1.001	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Κλειώ.....	1.743	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σ κάφη 6.....	26.468	

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ -55

Άιλαντ Κ.....	1.502	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Άντνιον.....	8.202	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Λίνα Υ.....	5.762	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Πετρόλια 50.....	3.515	έπωλήθη ισπανούς διαλυτάς
Σειρίος Ι.....	2.339	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Φόρ Φλάγκες.....	8.794	έπωλήθη σασουδάραβας
Σ κάφη 6.....	30.114	

γ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Άγια Έρυθιανή.....	20.153	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Σ κάφος 1.....	20.153	

Από τάς ἀνωτέρω προσθαφιέρεσις προέκυψε καθαρά προσθήκη 3 σκαφών και

173 σκάφη, 879.649 τον. γκρός

ΤΗ δύναμις αὐτη, κατά κατηγορίας πλοίων, έχει τήν κάτωθι σύνθεσιν:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	2	τ.γκρός	54.690
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65.....	8	"	99.957
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως -55.....	1	"	14.540
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	9	"	29.033
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65.....	34	"	208.712
Φορτηγά ναυπηγήσεως -55.....	22	"	57.431
Μικτά ναυπηγήσεως 1976-79.....	1	"	32.023
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	1	"	71.337
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65.....	3	"	70.979
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως -55.....	1	"	11.208
Υπερωκεανία.....	5	"	114.312
Ἐπιβατηγά, Ὀχηματαγωγά, Τουριστικά.....	6	"	38.610
Διάφορα.....	80	"	76.817
Σύνολον σκάφη.....	173	"	879.649

Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ

Την περαιτέρω ύπεβιβάσθη ἡ υπό τό νηολόγιον τής Μεγαλονήσου ἔλληνικής πλοιοκτησίας δύναμις, μετά τάς σημειωθείσας προσθαφιέρεσις κατά τήν διάρκειαν τού α' έξαμηνου τοῦ 1980.

Αἱ ἐγγραφαὶ υπελείθισαν τῶν διαγραφῶν ἀνελθοῦσαι εἰς 13 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 68.668 τον. γκρός, έχουσαν κατά κατηγορίας πλοίων τήν κάτωθι σύνθεσιν:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	1	τ.γκρός	10.129
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	3	"	18.750
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65.....	6	"	29.842
Ἐπιβατηγά, Ὀχηματαγωγά, Τουριστικά.....	1	"	8.022
Διάφορα.....	2	"	1.925
Σύνολον σκάφη.....	13	"	68.668

Αἱ διαγραφαὶ κατά τό αὐτό ἔξαμηνον ἀνήλθον εἰς 52 σκάφη και 240.432 τον. γκρός ὡς κατωτέρω κατά κατηγορίας πλοίων ἀναφέρονται:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65.....	3	τ.γκρός	31.648
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	1	"	1.998
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65.....	14	"	71.522
Φορτηγά ναυπηγήσεως -55.....	14	"	54.550
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65.....	2	"	32.709
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως -55.....	3	"	28.212
Ἐπιβατηγά, Ὀχηματαγωγά, Τουριστικά.....	3	"	9.263
Διάφορα.....	12	"	10.530
Σύνολον σκάφη.....	52	"	240.432

Τὸ ονοματικός κατάλογος τῶν ἀνωτέρω πεταβολών έχει ὡς κάτωθι:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ**α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75**

Ντόβερ.....	10.129	ήγοράσθη ἐξ Ἰαπωνίας
Σ κάφος 1.....	10.129	

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Άρο.....	2.571	ήγοράσθη ἐξ Ἰαπωνίας
Γλασκώβη.....	8.915	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Ντέρμπτη.....	7.264	ήγοράσθη ἐκ Παναμά

Σ κάφη 3..... 18.750

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Θεοσκέπαστη.....	8.943	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Κώστας Γ.....	1.005	παρέμεινεν ὑπό τήν κυπριακήν
Λίνα.....	3.847	ήγοράσθη ἐξ Βραζιλίας
Όλυμπια Ή Νίνος.....	1.197	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Τενάσιτο.....	5.510	ήγοράσθη ἐκ Τανζανίας
Χρήστος Στ. Ἀραπάκης.....	9.340	ήγοράσθη ἐκ Παναμά

Σ κάφη 6..... 29.842

δ) ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ — ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ — ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Μεντιτεράνεαν Σάν.....	8.022	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Σ κάφη 1.....	8.022	

ΔΙΑΦΟΡΑ		
Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκάλοτρήμ.	955	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Ναβίνια Φλέιμ.	970	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Σ κάφη 2.	1.925	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γλυφάδα Σάμμερ.	12.302	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Νικόλ. Μαλεφάκης	11.632	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Φοντέλε II.	7.714	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Σ κάφη 3.	31.648	

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Παύλος XII.	1.998	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σ κάφη 1.	1.998	

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Βυζαντίν Ήγκλ.	1.882	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Γκρείς Κάλαμπαρ	1.477	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Έλενη 2	8.219	έπωλήθη ἄγορ. Χόγκ Κόγκ
Μαριαέλενα Τ.	9.507	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Μαρίκα Μ.	5.943	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Μυκήναι	1.197	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Νικόλαος Κ.	5.485	έπωλήθη διαλ. Κασιούγκ
Νίκος Νάσσας	9.312	έπωλήθη ἄγορ. "Απω Άνατολής
Ναρντχάφεν	1.236	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Ντόνα Μαρή	10.483	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν

	NAYTIKA	XRONIKA
Παπαμωρίς	5.223	έπωλήθη διαλυτάς "Απω Άνατολ.
Σάμος Φαιηθ	1.380	έβυθισθη
Ταύρος II	1.946	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Χρυσάνθη	8.232	διαλυτάς Πακιστάν
Σ κάφη 14	71.522	

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ — 55

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αθεν	3.921	έπωλήθη ισπανούς διαλυτάς
Βέντσιανο Σή	2.807	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Γιουρόπιαν Φρήντομ	8.504	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Διονύσιος II	2.716	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Ειρήνη II	1.157	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Έλλη 2	8.255	έπωλήθη ἄγορ. Χόγκ Κόγκ
Εύαγγελος	1.273	έβυθισθη
Ίος	3.386	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Κυρά Κίτσενα	2.133	έβυθισθη
Κωνοταντής II	4.743	έπωλήθη ισπανούς διαλυτάς
Λάσια	8.388	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Περικλής	1.860	έπωλήθη πακιστανούς διαλυτάς
Πόρτο Φρίο	1.271	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σπίριτ	4.136	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Σ κάφη 14	54.550	

ε) ΔΞΑΜΕΝΟΠΟΙΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άνσον	19.801	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σή Τρέιντερ	12.908	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σ κάφη 2	32.709	

στ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΟΙΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ — 55

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άθηνιαν Νηημόκρασου	8.675	έπωλήθη ισπανούς διαλυτάς
Μαριπατρόλ	11.744	ύψωσε τήν κυανόλευκον

When performance counts,
you can count on MEDOV in Italy



"MEDOV"

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

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

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29

Phone: 541361 (5 L.)/268532 (3 L.) — Telex: 270046/271460 — Cables: MEDOV

OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE

ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION

NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

Μαρισάρφ	7.793	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Σ κά φ η 3	28.212	

ζ) ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ - ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ - ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκόλντεν Σάν	5.456	Ύψωσε την κυανόλευκον
Ηπειρος 2	1.551	Ύψωσε την κυανόλευκον
Ηπειρος 5	2.256	Ύψωσε την κυανόλευκον
Σ κά φ η 3	9.263	

η) ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγια Ειρήνη (δ.)	2.031	Ύψωσε την κυανόλευκον
Άλχιμιστ Χάμπουργκ	993	έπωλήθη γερμανικά συμφέροντα
Άναργυρος	497	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γιολάντα	1.127	έβυθισθη
Εύαγγελιστρια II	425	Ύψωσε την κυανόλευκον
Κατερίνα Ελ.	498	Ύψωσε την κυανόλευκον
Σέριφος	998	Ύψωσε την κυανόλευκον
Σκάου Μάστερ	962	Ύψωσε την κυανόλευκον
Σκάου Στιούάρτ	500	Ύψωσε την κυανόλευκον
Σκάου Φαιήθ	937	Ύψωσε την κυανόλευκον
Σκύμνια	962	Ύψωσε την κυανόλευκον
Σπήντ Γκέιλ	600	Ύψωσε την κυανόλευκον
Σ κά φ η 12	10.530	

Από τάς άνωτέρω μεταβολάς προέκυψε καθαρά μείωσις, 39 σκαφών και 171.764 τον. γκρός, ήτις άφαιρουμένη άπο τήν ύπαρχουσαν τήν 31ην Δεκεμβρίου 1979 δύναμιν, μάς δισει σημειεινήν τοιαύτην ύπο τήν ΚΥΠΡΙΑΚΗΝ σημαίαν, άπο:

411 σκάφη, 1.166.417 τον. γκρός

Η δύναμις αυτή κατά κατηγορίας πλοίων έχει τήν κάτωθι σύνθεσιν:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	4	τ. γκρός	61.077
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	5	"	59.026
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως —55	1	"	13.066
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	23	"	74.450
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	87	"	414.950
Φορτηγά ναυπηγήσεως — 55	97	"	280.622
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	5	"	81.181
Έπιβατηγά, Όχηματαγωγά, Τουριστικά	13	"	80.607
Διάφορα	176	"	101.438
Σ υ ν ο λ ο ν σκάφη	411	"	1.166.417

Ο ΛΙΒΑΝΟΣ

Μετά τήν διαγραφήν, κατά τό διαφρέυσαν έξαμηνον τών φορτηγών «Άλφα Κάρπιερ» 1.711 τον. γκρός, τού 1964 και «Άλφα Τρανσόπορτερ» 1.712 τον. γκρός, τού 1965, τά όποια θύψωσαν τήν κυανόλευκον, ή ύπο τήν ΛΙΒΑΝΙΚΗΝ σημαίαν δύναμις, παραμένει μέ:

1 σκάφος, 2.274 τον. γκρός

Τό φορτηγόν «Άλφα Κονβέϊορ», τού 1966

Η ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Κατά τό ύπο άνασκόπησον έξαμηνον εις τήν ύπο τήν σημαίαν τής Σιγκαπούρης έλληνοκτηνον δύναμιν έσημειώθη ή προσθήκη τού δεξαμενόπλοιον «Ελλεσποντική Γκλόρι» 45.001 τον. γκρός, τού 1975 και ή διαγραφή τού δεξαμενόπλοιον «Ριο Γκράντε», 12.812 τον. γκρός, τού 1957, θύψωσαν τήν κυανόλευκον. Οὕτω ούδεμια μεταβολή εις άριθμόν σκαφών έσημειώθη, αύξησις θώμας τού τοννάζ κατά 32.189 τον. γκρός, και παραμένει μέ:

3 σκάφη, 116.856 τον. γκρός

έχοντα τήν κάτωθι κατά κατηγορίας πλοίων σύνθεσιν.

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	1	τ. γκρός	20.354
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	2	"	96.502
Σ υ ν ο λ ο ν σκάφη	3	"	116.856

N. ΖΗΛΑΝΔΙΑΣ

Τήν ύπο τήν σημαίαν τής Νέας Ζηλανδίας έλληνοκτητος δύναμις ένεφανισθη με τήν έγγραφην εις τό νηολόγιον της τών δεξαμενόπλοιον «Αμοκούρα» 19.867 τον. γκρός, τού 1976, «Κοτούκου» και «Κουάκα» 16.221 τον. γκρός έκαστον ναυπηγήθεντων τό 1975, ήτοι έκπρωσεται μέ:

3 σκάφη, καί 52.309 τον. γκρός

έχοντα τήν κάτωθι σύνθεσιν:

Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-79	1	τ. γκρός	19.867
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	2	"	32.442
Σ υ ν ο λ ο ν σκάφη	3	"	52.309

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΩΝ ΕΠΤΑ ΣΗΜΑΙΩΝ

Μειώσιν 27 σκαφών, αύξησιν θώμας 284.935 τον. γκρός έσημειώσεν κατά τό λήξαν έξαμηνον ή ύπο τάς έπτα σημαίας δύναμις τής Έλληνικών συμφερόντων Ναυτιλίας και παραμένει μέ:

4.785 σκάφη, 53.235.030 τον. γκρός

κατανέμεται δέ ως άκολούθως:

ΣΗΜΑΙΑΙ	ΠΛΟΙΑ	Τ. ΓΚΡΟΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	3.944	40.251.085
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	250	10.766.440
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	173	879.649
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	411	1.166.417
ΛΙΒΑΝΙΚΗ	1	2.274
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ	3	116.856
N. ΖΗΛΑΝΔΙΑΣ	3	52.309
Σ υ ν ο λ ο ν	4.785	53.235.030

Τήν σύνθεσις τής χωρητικότητος ταύτης, κατά κατηγορίας πλοίων και ήλικιαν έχει ώς κάτωθι:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα	4	τ. γκρός	79.298
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-79	148	"	2.631.619
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	499	"	9.407.577
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	271	"	3.967.333
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως —55	5	"	65.898
Φορτηγά νεότευκτα	8	"	80.669
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-79	116	"	1.014.290
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	485	"	3.153.030
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	865	"	5.478.978
Φορτηγά ναυπηγήσεως — 55	351	"	1.195.542
Μικτά ναυπηγήσεως 1976-79	4	"	220.993
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75	58	"	3.483.689
Μικτά ναυπηγήσεως 1956-65	10	"	359.227
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-79	28	"	2.118.379
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	205	"	13.109.666
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	202	"	4.995.628
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως —55	21	"	267.910
Υπερωκεάνια	11	"	218.245
Έπιβατηγά, Όχηματαγωγά, Τουριστικά	352	"	746.201
Διάφορα	1.142	"	640.858
Σ υ ν ο λ ο ν σκάφη	4.785	"	53.235.030

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

ΣΟΥΤΟΣ ΕΛΛΑΣ

ΠΟΡΘΜΕΙΑΚΑΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ Ε.Π.Ε.

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31.12.79 1ης ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ ΑΠΟ 24.11.78 — 31.12.79

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ

ΠΑΓΙΟΝ

"Επιπλα - Μηχαναί - Έγκαταστάσεις	3.229.932	
Μείον άποσβέσεις	363.095	2.866.837
"Έξοδα ίδρυσεως - όργανώσεως	786.638	
Μείον άποσβέσεις	157.328	629.310

ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ

Λογαριασμοί Διαχειρίσεως πλοίων	334.858.027
---------------------------------	-------------

ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΝ

Λογαριασμοί δψεως	3.622.584	
Ταμείον	101.076	
Ζημίαι χρήσεως	681.832	
	<u>342.759.666</u>	<u>342.759.666</u>

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ

ΧΡΕΩΣΙΣ

"Έξοδα διευθύνσεως - φιλοξενίας	2.534.996	
'Άμοιβαι προσωπικού - Τρίτων	13.325.004	
Φόροι - εισφοραί	2.364.609	
"Έξοδα τέλεξ - τηλεφώνων	3.254.590	
Γραφική ύλη - έντυπα	1.862.349	
Διάφορα έξοδα	1.765.821	
'Αποσβέσεις	520.424	
	<u>25.627.793</u>	<u>25.627.793</u>

ΠΙΣΤΩΣΙΣ

Μικτόν κέρδος έκμεταλλεύσεως	24.727.230
Λοιπά δξοδα	218.731
Ζημίαι χρήσεως	681.832

Ο ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΘΗΣ

Ο ΛΟΓΙΣΤΗΣ
ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ

Η ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΣΥΝΕΞΙΖΕΤΑΙ

Οι "Ελληνες και η θάλασσα

Τό ενδιαφέρον αύτό άρθρον έδημοσιεύθη τό πρώτον εις τό περιοδικόν «Surveyor» τοῦ
'Αμερικανικοῦ Νηογνώμονος. Τό άναδημοσιεύομεν ἐν μεταφράσει:

«Οι Μοῦσες ἔδωσαν στοὺς "Ελληνες εὐ-
φία. Οἱ Θεοὶ τούς ἔκαναν μεγάλους ναυτι-
κούς», ἔγραψε δὲ Λατίνος ποιητής "Ορά-
τιος κάπου 20 χρόνια πρὶν ἀπὸ τῇ γέννηση
τοῦ Χριστοῦ, ἀκούγοντας τίς θαυμαστές ἴ-
στορίες γιά τὸν πολιτισμό καὶ τὴν ναυτικό-
τητα τῶν "Ελλήνων ἀπὸ ταξιδεύτες πού ἐ-
πέστρεψαν στὴν Ρώμη. Οἱ Κρῆτες τῆς Μι-
νωϊκῆς ἐποχῆς ἔιχαν μεγάλους στόλους ἀ-
πὸ ἐμπορικῆς καὶ ἐπιβατηγά πλοῖα, ἀσφα-
λιστικές ἐταρίες καὶ ναυτιλιακά γραφεῖα
διασκορπισμένα στὰ κυριότερα ἐμπορικά
κέντρα τῆς ἐποχῆς. Μερικοὶ ἄρχαιοι λόγοι
ἰσχυρίζονται ἀκόμη διτὶ οἱ καταπληκτικοὶ¹
αὐτοὶ ἀνθρωποὶ ἐφτασαν μέχρι τῆς Αμερι-
κῆς, ἐπισημαίνοντας διτὶ πολλά σύμβολα
καὶ σημεῖα τῶν "Ινκας εἶναι διοικοῦ μέχε-
να πού βρέθηκαν στὴν Κνωσσόν. Καὶ ποιός²
τολμᾶ νά ἀμφισβήτησῃ τῇ γνώστῃ ἐκείνῃ
ἰστορία τοῦ πλοίου πού ἔνα πρώινο, περί-
που τρεῖς χιλιάδες χρόνια πρὶν, ἔκινησε
ἀπὸ τῆς Ιωλίκου, πετώντας σάν πουλί πάνω
στὰ κύματα, γιά τὴν μακρινή του ἐκστρα-
τεία. Τό πλοίο ήταν ή "Αργώ", φτιαγμένο
ἀπὸ τῆς καλύτερης ἔυλεια τοῦ Πηλίου, μέ-
πλοιάρχο τὸν πανούργο Ιάσωνα καὶ πλή-
ρωμα τούς ἡρωϊκούς Αργοναύτες. Τό τα-
ξίδι τοῦ Ιάσωνα στὴ μακρινή Κολχίδα θε-
ωρεῖται ή πρώτη ἐκστρατεία θαλασσών ἐ-
ξερυνήσεων πού ἀναφέρει ή ιστορία.

"Αλλά ή ἀναγνώριση αὐτῆς τῆς ἐπιδόσε-
ως τοῦ "Ελληνα στὴ διανόηση καὶ στὰ θα-
λάσσια ἔργα ἀπὸ τὸν "Οράτιο ἀπῆχει ἀ-
πλῶς τίς ἀπόγειες τοῦ ἐπιστημονικοῦ συγ-
γραφέα "Ερατοσθένη ἀπὸ τῆς Αλεξάνδρεια, δὲ ποιος πρὶν δύο αἰώνες περίπου ἐ-
πιβεβαίωνε τῇ σχεδίαση τοῦ πρώτου χάρ-
τη τοῦ κόσμου ἀπὸ τὸν μαθητή τοῦ Θαλῆ τοῦ Μιλήσιου, "Αναξίμανδρο. Ή ἐπίνοιη
τῆς ἐπιστημῆς τῆς Γεωγραφίας, δὲ ποιος ἀ-
ναπτύχθηκε χάρις στίς ἀνακαλύψεις καὶ
τίς ἔρευνες τῶν "Ελλήνων θαλασσοπόδων
καὶ ἐμπόρων τῆς ἐποχῆς ἐκείνης, ἀποτελεῖ
μια ἀνεκτίμητη ὑπηρεσία πρός τὴν ἀνθρω-
πότητα.

Στούς αἰώνες πού ἀκολούθησαν οἱ "Ελ-
ληνες, μέσα ἀπὸ καταστροφές, κατακτή-
σεις, ἐπαναστάσεις καὶ οἰκονομικές ἀντι-
ξούτητες, συνέχισαν νά διαδίδουν τὸν πο-
λιτισμό καὶ τὴν ναυτικότητα τους. "Οπως
χαρακτηριστικά παρετήρησε δὲ πρόδερος
Καραμανλῆς: «Ο ἀρχαῖος μας πολιτισμός
διατηρεῖται μέσα στίς ψυχές μας, τίς πα-
ραδόσεις μας τίς μοιράζεται δλος δέ κό-
σμος καὶ τά πλοῖα μας, χωρίς ἀμφιβολία,
ἀποτελοῦν τὴν ἀθραυστή σπονδυλική στή-
λη τοῦ θενούς».

Αὐτή ή σπονδυλική στήλη, σύμφωνα μέ-
στατιστικές τοῦ Ιουλίου τοῦ 1979, ἔχει συ-
νολική δύναμη 4.795 πλοίων, χωρητικότη-
τος 52.067.274 τον. γκρός, μέ δινον τοῦ 71%
καλυπτόμενο ὑπό τῆς Ελληνική σημαία. Καὶ οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ, πολλοὶ πλοιοκτήτες

πιστεύουν, πιθανόν νά αὐξηθοῦν ἐν δψει
τῆς εἰσόδου τῆς "Ελλάδος στὴν Εὐρωπαϊ-
κή Οἰκονομική Κοινότητα, τὸν "Ιανουάριο
τοῦ 1981. Τότε, δὲ Πειραιάς, πού θεωρεῖται
δὲ μεγαλύτερος τουριστικός λιμένας στὸν
κόσμο, θά ἀναπτυχθῇ σὲ σημαντικό διαμε-
τακομιστικό κέντρο κοντένερς καὶ, πιθα-
νώς, σὲ ἐλεύθερη ἐμπορική ζώνη τῆς ἀνα-
τολικῆς Μεσογείου. "Ηδη, ἀπὸ ἐπιβατικῆς
πλευρᾶς, ἐπισημαίνεται σημαντική ἀνά-
πτυξη. Μόλις τό 1955 τὸ κρουαζιέρπολο οἰ-
«Σεμίραμις» πραγματοποίησε τὴν ἔναρξη
τῶν τουριστικῶν πλόων ἀπὸ τὴν "Ελλάδα
μέ 8.000 ἐπιβάτες τό χρόνο. Σήμερα δὲ "Ελ-
ληνόκτητος στόλος κρουαζιέρπολοιν εί-
ναι δὲ μεγαλύτερος στὸν κόσμο καὶ ὑπολο-
γίζεται διτὶ πάνω ἀπὸ 350.000 δτομα τό
χρόνο πραγματοποιοῦν μέ αὐτά κρουαζιέ-
ρας τριών καὶ πλέον ημερών καὶ ἀλλα
300.000 δτομα πραγματοποιοῦν ημερήσεις
κρουαζιέρες μέ ἀφετηρία τὸν Πειραιά.

Παράλληλα μέ τὴν αὐξηση τοῦ "Ελληνι-
κοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, αὐξήθηκε καὶ δὲ
αριθμός τῶν ἐφοπλιστῶν. Στίς 178 περίποι
παραδοσιακές οἰκογένειες ἀπὸ τὰ βραχώ-
δη νησιά τοῦ Ιονίου καὶ τοῦ Αιγαίου πού
συγκέντρωναν πρὶν καὶ ἀμέσως μετά τό
δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο τό σύνολο
σχεδόν τῆς "Ελληνικῆς Ναυτιλίας στά χέ-
ρια τους, ἔχουν τόρα προστεθεῖ πάνω ἀπὸ
500 νέοι ἐφοπλιστές, διτὶ ποιοὶ στό παρελ-
θόν δέν είχαν σχέση μέ τὴν πλοιοκτησία.
Πολλοὶ ἀπὸ αὐτοὺς τούς νέους ἐπιτυχημέ-
νους ἐφοπλιστές προέρχονται ἀπὸ ἐπαγ-
γέλματα ἀσχετα πρός τὴ θάλασσα, δπως
δικηγόροι, ἐμποροι κλπ. Κάποτε, δὲ "Αρι-

στοτέλης "Ωνάσης, τοῦ δποίου ή θεαματι-
κή ἀνοδος στό διεθνές ναυτιλιακό στερέω-
μα ἔξακολουθεῖ νά ἐμπνέει τούς νεωτέ-
ρους, είχε πει: «Δῶσε σ' ἔνα "Ελληνα ἔνα
ρυπουλόκ καὶ, διν ἔχει λίγο μυαλό, σὲ τρία
χρόνια θά ἔχει ἔνα στόλο».

"Οπως σύντομα ἀντιληφθηκαν οἱ πλοιο-
κτήτες τῆς προηγούμενης γενιάς, ἀλλο
πράγμα οἱ μύθοι καὶ ἀλλο οἱ σύγχρονες ἐ-
πιχειρήσεις. Οἱ καπετάνιοι καὶ οἱ ἄλλοι
ναυτικοὶ ἀπὸ τὰ νησιά πού ἔγιναν πλοιο-
κτήτες, ἐπὶ παραδείγματι, ἔχουν πλαισιω-
θῆτες, πάντα τούς γιούς, τά ἐγγόνια, τά ἀνήγνα
καὶ τούς γαμπρούς οἱ δποίοι, ἐκτός ἀπὸ
τὴν πολύτιμη διάσιθηση πού κληρονόμη-
σαν ἀπὸ τούς προγόνους, ἔχουν πρώτης
τάξεως πανεπιστημιακή καὶ κολλεγιακή
μόρφωση στά ναυτιλιακά. Μεταξύ αὐτῶν
ύπάρχουν ναυπηγοί καὶ μηχανολόγοι οἱ δ-
ποίοι, ἀφού ἐσπούδασαν στό ἔξωτερο τά
τελευταία 20 χρόνια, ἔχουν πλήρως κερδί-
σει τὴν ἐμπιστοσύνη τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλι-
σμοῦ καὶ σήμερα ἐπανδρώνουν τά τεχνικά
τμήματα τῶν ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπι-
χειρήσεων καὶ ἀλλων τεχνικῶν ὄργαν-
ισμῶν, δπως τό γραφεῖο τοῦ "Αμερικανικοῦ
Νηογνώμονος στὴν "Ελλάδα πού ἐπανδρώ-
νεται διοκληρωτικά ἀπὸ "Ελληνες. Λέγει
επ' αὐτοῦ δι Γιάννης Α. Χατζηπατέρας πού
κατάγεται ἀπὸ παλαιά ναυτική οἰκογέ-
νεια: «Η "Ελληνική ναυτική κοινότητα σέ
διο τὸν κόσμο δίνει ιδιαίτερη ἐμφαση στή
μόρφωση τῶν νεωτέρων μελῶν της. Τούς
θέλουν μορφωμένους, γνῶστες πολλῶν
πραγμάτων καὶ μέ διεθνή ἀντιληψη. Μό-
λούμε κάθε γενιά νά είναι τελειότερη. Μό-

Cables: "NAFTIKA"
Telex: 6-2421 SA

P.O. Box 763, DURBAN, 4000
Phone: 372761 2/3
A/H 376067

Argonaut Suppliers

220/224 POINT ROAD, DURBAN 4001

DURBAN

Διευθυντής: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

for all ship requirements

TROPHODOSIAI

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

**Origins of
Greek families of
shipping**

Mainland

Aggelakis	Kazakos
Andrianopoulos	Kyrtzis
Athanasiadis	Lanaras
Callimanopoulos	Latsis
Constantinou	Lelakis
Coumandaros	Matsas
Daifas	Niarchos
Dimopoulos	Panagopoulos
Dracos	Pautaleon
Economou	Papachristidis
Efthymiadis	Papadelis
Efthymion	Papadimitriou
Eleftheriou	Papaioannou
Eugenidis	Pappas
Gourdomichalis	Petropoulos
Hatzis	Sarlis
Karageorgis	Staflopatis
Katsogeorgis	Teryzatos
	Theodoridis
	Tsakalotos
	Tsaviliris
	Tsikopoulos
	Zoulias

Corfu

Tsimbaris

Zákynthos

Theodoracopoulos
Tyroglas

Ithaca

Draoulis
Gratsos
Karavias
Negrépontes
Stathatos
Stavrakas
Vlassopoulos

Cephalonia

Abatielos
Iatrou
Koyviellos
Lykiardopoulos
Mallas
Marchessinis
Mázarakis
Metaxas
Potamianos
Rossolimos
Vergottis
Yanoulatos

Andros

Boulgaris	Louloudis
Cambani	Maris
Coulouthros	Paleocrassas
Dambassis	Polemis
Embiricos	Politis
Goulandris	Rallis
Goumas	Simbouras
Keranis	Tricoglou
Kondilis	Voyadjidis
Kydoniefs	

Syros/Cassos

Coutsodontis	Manthos	Sorotis
Georgopoulos	Marcou	Valmas
Gregos	Mathiasos	Vardavas
Hadjilias	Mayroleon	Vassiliou
Hadjikyriakos	Nicolaou	Vatis
Kalafatis	Papangelopoulos	Vintiadis
Kapotas	Pappadakis	Yannagas
Karelas	Pneumaticos	Zacharis
Kulukundis	Rethymnis	
Lentakis	Sitinas	

Constantinople

Kavounidis
Kedros
Keusseoglou

Asia Minor

Anastassiou
Onassis

Crimea

Chalkias
Georgilis
Hadjipteras
Lemos
Lignos
Lytras
Mavrophilipas

Sámos

Inglessis

Simi

Tsavaris

Skíathos

Andrios
Avgerinos
Fragistas
Giakounis
Trandafylou

Sifnos

Vernikos

Santorini

Alafonzos
Nomikos
Platis
Sigalas

Crete

Colocotronis
Moatsos
Mamidakis
Vardinoyanis
Venizelos

Chios

Andreadis	Galakis	Michalinos	Scaravelis
Angeloussis	Georgiles	Michalos	Seufalos
Angelos	Glyptis	Notias	Stravelakis
Carras	Halcoussis	Pateras	Tsagaris
Chandris	Halkias	Papalios	Tsakos
Chimblis	Kefalas	Peraticos	Tsarnas
Christophorides	Livanos	Perivolaris	Tsimis
Eustathiou	Los	Pittas	Vassiliadis
Fafalios	Lynos	Poutous	Yemelos
Fatsis	Madias	Proios	Xylas
Frangos	Margaronis	Psarros	

νο μ' αύτό τόν τρόπο θά κατορθώσουν οι κληρονόμοι μας νά επιζήσουν τούς άνταγωνισμού — και τών ήλεκτρονικών έγκεφάλων».

Συνεπώς, ποιός θά μπορούσε καλύτερα από τούς ίδιους τούς πρωταγωνιστές νά έχηγηση τήν άναπτυξή, τίς άντιξόστητες και τούς θριάμβους τής Έλληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας. 'Ανάμεσα σ' αύτούς, μία από τις γνωστότερες φυσιογνωμίες τού έλληνικού έφοπλισμού, δι Μανώλης Κουλουκούντης, τονίζει: «Οι πρόγονοι τής συγχρόνου έλληνικής ναυτιλίας είναι οι καραβοκύρηδες που άναπτυχθήκαν πρίν από τήν έπανάσταση τού 1821. 'Όλο τόν καιρό, μέσα στά 400 χρόνια σκλαβιάς που προηγήθηκαν, οι 'Έλληνες άσχολήθηκαν δραστήρια στόν τομέα τών διεθνών μεταφορών. Έκείνες τις έποχές, η πειρατεία έπικρατούσε στή Μεσόγειο και γιαυτό τά πλοια ήταν δηλισμένα. Χάρις στόν πατριωτισμό τών καραβοκύρηδων, δημιουργήθηκε ένας μεγάλος στόλος στήν 'Υδρα και βοήθησε τήν έπανάσταση έπι δύτω χρόνια, μέχρι τήν ήμερα τής άνεξαρτησίας.

«Η σύγχρονη 'Έλληνική ναυτιλιακή ιστορία άρχιζει από αύτό τό σημείο», λέγει δ. κ. Κουλουκούντης. «Στό δεύτερο ήμισυ τού προηγουμένου αιώνα, οι 'Έλληνες πλοιοκτήτες έλεγχαν χίλια ιστιοφόρα πλοια, τά περισσότερα μοναχοβάπτορα. Τότε δ. Παναγής Βαλιάνος, δ φημισμένος 'Έλληνας σιτέμπορος, ναυπήγησε τήν 10ετία τού 1880 δώδεκα άτμοπλοια, κάνοντας τό πρώτο άλμα γιά τή μεταπήδηση από τά πανιά στόν άτμο. 'Ενθάρρυνε και άλλους νά τόν άκολουθήσουν καί, σε πολλές περιπτώσεις, χρηματοδότησε τίς άγορές τους. Σ' αύτή τή μεταβατική περίοδο έμφανισθηκαν δύναμες μέ τόλμη, διορατικότητα και έπιχειρηματικό πνεύμα, που καθιέρωσαν τό έλληνικό πλοίο στίς μεταφορές δημητριακών τής Μαύρης Θαλάσσης και τού Δουνάβεως και άρχισαν τήν έδρυση μιᾶς σειράς 'Έλληνικών ναυτιλιακών γραφείων στό Λονδίνο, τά δύοπα ξεπαίξαν σοβαρό ρόλο στήν άναπτυξή τού 'Έλληνικού έμπορικου στόλου πρίν από τόν πόλεμο τού 1914.

»Η 'Έλληνική ναυτιλία άποδεκατίστηκε από τόν έχθρο κατά τόν Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο και μερικοί έφοπλιστές έξα-

φανίστηκαν από τό προσκήνιο. 'Έν πάση περιπτώσει, κατά τήν περίοδο τού μεσοπολέμου σημειώθηκε μεγάλη πρόσδοση», άναφερε δ. κ. Κουλουκούντης, «και μέ τήν ξεναρχη τού Δευτέρου Παγκόσμιου Πόλεμου ή 'Έλληνική ναυτιλία διέθετε πάνω από 350 ποντοπόρα πλοια. Γιά δέλλη μάρα φορά, στό τέλος τού πολέμου ή 'Έλληνική ναυτιλία βγήκε περισσότερο ζημιωμένη από δύος τούς Συμμάχους και μή ή βοήθεια που έλαβαν οι 'Έλληνες έφοπλιστές από τίς 'Ηνωμένες Πολιτείες μέ τήν πώληση τών 100 «λίμπερτυς» υπό λίαν εύνοϊκούς πιστωτικούς δρους — ένα γεγονός που άποτελεσε τήν άφετηρια τής καταπληκτικής άναπτυξής τής 'Έλληνικής Ναυτιλίας που κορυφώθηκε μέ τό σημειρινό έπιτενγμα τών ύπερτετρακισχιλίων πλοιών — ή έξελιξη θά ήταν άσφαλως διαφορετική».

Χάρις στή μοναδική ίκανότητα τών 'Έλληνων νά άναγνωρίζουν τίς εύκαιριες και νά τίς έκμεταλλεύνονται χωρίς χρονοτριβή, ή συνεχής πρόσδος έφερε τήν έλληνική πλοιοκτησία, υπό τήν γαλανόλευκη και δέλλες σημαίες, στήν πρώτη θέση παγκοσμίως. «Μετά τό Δευτέρου Παγκόσμιου Πόλεμο οι πλέον έξιδερκες 'Έλληνες πλοιοκτήτες συνειδητοποίησαν χωρίς δυσκολία διτι τό πετρέλαιο έπρόκειτο νά ύποκαταστήσει τό γαιάνθρακα ώς βασική πηγή ένεργειας», έχηγε δ. Σταύρος Νιάρχος, μέλος τού 'Αμερικανικού Νηογνώμονος και τής 'Έλληνικής Τεχνικής Έπιτροπής. «Έφ' δον τό πετρέλαιο έπρεπε νά μεταφερθεί, ήταν λογικό νά ύπάρχει μέλλον γιά τά πετρελαιοφόρα σκάφη. Μέ αύτές τίς προϋποθέσεις, ή ναυτιλία μετεβλήθη, άποδεν έπικινδυνο κυνηγητό γιά τήν έξασφαλιση φορτίων, σέ διεθνή έπιχειρηση ύψηλών έπενδυσεων. Τότε έμφανισθησαν και οι τράπεζες. Οι έταιριες πετρελαιών, μέ τίς αύξανόμενες άναγκες τους γιά περισσότερα πλοια, ήταν πρόθυμες νά ναυλώσουν πλοια πρίν άκομη άρχισει ή κατασκευή τους. Και καθώς δοι οι άσχολούμενοι μέ τήν ναυτιλία γνωρίζουν, ύπόγραφαν μακροχρόνιες ναυλώσεις γιά τάκερς που μόλις έλχαν παραγγελθεί. Μέ αύτή τήν έγγυση και ένα έξασφαλισμένο έσοδο από τούς ναύλους, οι τράπεζες και δέλλα πιστοδοτηκά ίδρυματα συμφώνησαν νά προκαταβάλλουν χρήματα γιά τή ναυπήγηση δεξαμενοπλοίων. 'Ετσι άρχισε ή χρηματοδότη-

ση τών νεοτεύκτων πλοιών.

»Σήμερα, δ. Έλληνικός έμπορικός στόλος είναι ένας από τούς πλέον σύγχρονους στόν κόσμο», προσθέτει δ. κ. Νιάρχος. «Οι 'Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν ένα καλό δυναμικό που τούς βοηθά νά βρίσκουν δάνεια άκομη και στής δύσκολες μέρες. 'Αντιθέτα απ' διτι πίστευαν στόν παληό καιρό — διτι, δηλαδή, ένας πλοιοκτήτης δέν μπορούσε νά κοιμηθεί ήταν δέν ήταν έλευθερος χρεών — σήμερα κοιμάται καλά μόνον δταν χρηματοδοτείται καλά».

Ο Πρόεδρος τής 'Έλληνικής Τεχνικής Έπιτροπής τού 'Αμερικαν Μπυρώ και μέλος τού Συμβουλίου τών Διευθυντών τού Νηογνώμονος, Κώστας Μ. Λεμός, θεωρεί διτι τό μέλλον τής 'Έλληνικής ναυτιλίας βρίσκεται σέ καλά χέρια. «Πιστεύω διτι ή νέα γενιά τών 'Έλληνων έφοπλιστών είναι πολύ προοδευτική», λέει δ. κ. Λεμός. «Έχω μεγάλη πίστη στούς νέους. Γνωρίζουν πολλά περισσότερα απ' δσα έμεις στήν ήλικια τους. 'Έχουν μεγάλες προοπτικές διότι άντιμετωπίζουν τά προβλήματα μέρεαστικό τρόπο. Ακούμε συχνά έπικρίσεις γιά μερικές από τίς μεθόδους που άκολουθούν, άλλα έγω προσωπικά πιστεύω διτι τά καταφέρουν θαυμάσια». Ό κ. Λεμός λυπάται μόνο που μερικοί από τούς νέους έφοπλιστές βλέπουν τά πράγματα κυρίως από τή θεωρητική τους πλευρά, δσον άφορά τίς γνώσεις τους γιά τά πλοια. «Τάσσομαι υπέρ τού νά συνεχίσουν οι νέοι μας νά πηγαίνουν στή θάλασσα», συμβολεύει. «Θεωρώ αύτή τήν πρακτική έμπειρια απόλυτα άναγκαία γιά δποιονδήποτε άσχολείται μέ τή ναυτιλία. 'Ενθαρρύνει τήν άναπτυξή νέων ίδεων. Και καθώς κάθε καινούργιο περιέχει τό στοιχείο τού κινδύνου, δσο καλύτερη ή πρακτική έκπαιδευση τόσο μεγαλύτερη ή πιθανότητα τής έπιτυχίας». Νεωτεριστής δ ίδιος — μεταξύ δέλλων συνέλαβε τήν ίδεα νά μεταφέρει τή γέφυρα από τή μέση στήν πρύμνη τού πλοίου, πρό είκοσαετία περίπου — δ. κ. Λεμός έπαναλαμβάνει τό άγαπημένο τού άπόφθεγμα: «Τά πλοια είναι τόσο καλά δσο τά άτομα που τά διοικούν. Μπορείς νά καταστρέψεις μιά Ρόλς Ρόύς σέ λίγα λεπτά μέ ένα κακό μηχανικό ή δδηγό. Τό διό συμβαίνει και μέ τά πλοια, μόνο που είναι πολύ άκριβότερα».

Μεταξύ τών πολλών 'Έλληνων που είναι

«ΙΝΔΙΑ»

Εις τό MADRAS και όλους τούς άλλους λιμένας τής ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΜΕ ΑΜΕΣΟΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ
GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Τιμαί λογικαί — 'Εξυπηρέτησις καθ' όλον τό 24ωρον

Telephone: 39252 WITH EXTNS, After Office Hours: 446873

Cable Address: "SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

μέλη τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογύνωμονος, ύπάρχουν μερικοί τῆς «ἐπομένης» γενιάς που ἐκφράζουν τις ἀπόψεις τους. Ὁ Γρηγόρης Π. Καλλιμανόπουλος, μὲ προοδευτικές ιδέες στὸν τομέα τῆς ναυτικῆς τεχνολογίας, συμφωνεῖ δὴ τὸ «νέο κῦμα» εἶναι διαφορετικό ἀπὸ τὸ «παλόν». «Ἀύτὸ δῆμος δέν συμβάνει σὲ δύους τούς τομεῖς», προσθέτει. «Γιὰ νά είμαστε πιὸ συγκεκριμένοι, δέν ἔχουν τῇ στοργῇ γιά τά πλοιά ποὺ είχαν οἱ πρόγονοι τους. Πολλοί ἔχουν τήν τάση νά βλέπουν τή ναυτιλία καθαρά σάν ἐπιχείρηση, χωρὶς προσωπική ἀνάμιξη. Ἐνας σοβαρός διάλογος μεταξύ τοῦ πλοιοκτήτου καὶ τοῦ πληρώματος εἶναι πάντοτε ἀπαραίτητος. Καὶ ἂς μῇ ἔχεννάμε αὐτούς τούς σπουδαίους «Ἐλληνες ποὺ ἡταν μηχανικοί καὶ πλοιάρχοι πρίν γίνουν πλοιοκτήτες, οἱ δύοιοι ἀντί νά πάνε στὴν ἔξοχή τό Σαββατοκύριακο ἔπαιρναν τό πρώτο ἀεροπλάνο γιά νά ἐπισκεφθῶν τά πλοιά τους στό Ρόττερνταμ ἢ στή Φιλαδέλφεια. Ἡ νέα γενιά δέν υστερεῖ σέ τόλμη, εὐφύτα καὶ είναι ἀξια θαυμασμοῦ. Ἐπίζω δὴ θά ἔσακολουθήσει νά κρατᾷ ψηλά τό λάβαρο τῆς Ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Οἱ παραδοσιακοί ἐφοπλιστές πρέπει νά καλωσορίζουν τούς νεοεισερχόμενους στό ἐπάγγελμα. «Ολοὶ οἱ πλοιοκτήτες ἡταν νέοι κάποτε· κανεὶς δέν ἡταν ἐφοπλιστής ἀπὸ τήν ἐποχή τῆς κιβωτοῦ τοῦ Νίσσε».

Προβλέπουν οι "Ελληνες πλοιοκτήτες νέες περιοχές άναπτυξεως ναυτιλιακής δραστηριότητος στό μέλλον; Στό έρώτημα αυτό διάννησ Γ. Γκούμας παρατηρεί: «Η έμφανιση πολλών νέων χωρών στήν Αφρική, έπι παραδείγματι, και ή έπειγουσα άνάγκη των κυβερνήσεων των νά δημιουργήσουν συνθήκες κάτω από τις δύοις τό έπιπεδο διαβιώσεως του λαου θά βελτιωθεί, θά προκαλέσουν άσφαλως άνακατατάξεις στή διακίνηση των φορτίων. Αυτό, έπισης, θά προσδώσει νέα μορφή στή κατανομή τής ναυτιλίας, διότι οι χώρες τού διπολαρουμένου Τρίτου Κόσμου θέλουν νά έχασφαλίσουν περίπου τό 50% των φορτίων αυτών γιά τά δικά τους πλοια, που δέν τά έχουν τώρα άλλα σκοπεύονταν νά τά άποκτησουν.

»Ἐν τῷ μεταξύ, συνέχισε ὁ κ. Γκούμας, «οἱ Ἑλληνες θά παιζουν ἀσφαλῶς πρωτεύοντα ρόλο στήν ἀνάπτυξη τοῦ ἐμπορίου πρός τις ἀναπτυσσόμενες χώρες, σε ἕκταση ποιού δόλκηρη ἡ ἀνθρωπότης θά διφελθεῖται ἀπό αὐτό. Φιλοδοξούμε να βρούμε νέους τρόπους και μέσαν ἐπεκτάσεως τῶν θαλασσίων μεταφορῶν και ἔχουν προτεί-

σεως τῶν ἀνθρωπίνων ἀναγκῶν. Πιστεύω διτὶ οἱ "Ἐλληνες θά είναι ἀνάμεσα στούς πρώτους που θά ξεπεράσουν ώρισμένους φραγμούς ἀνέγγιχτους ἀκόμη.

«Οι Ελληνες θα στραφούν σέ δποιαδή-
ποτε κατεύθυνση ύπαρχει πιθανότητα νά
άπασχολήσουν τά πλοιά τους. Ή κύρια ά-
πασχόληση τους είναι η «τράμπ» ναυτιλία
και αύτό στήν άπλη γλώσσα σημαίνει ύπη-
ρεσίες ταξι. Τά πλοιά τους είναι έτοιμα νά
πάνε δπου διαταχθούν. Οι Ελληνες δίδα-
ζαν τή ναυτιλία σέ πολλές χώρες πολύ κα-
λά. Πολλοί τους άντεγραψαν. Μερικοί
τους ξεπέρασαν. Άλλα οι Ελληνες άντι-
μετωπίζουν αύτό και κάθε άλλη πρόκλη-
ση, δπως έκαναν γιά χιλιάδες χρόνια τώ-
ρα».

Αναλύοντας τά χαρακτηριστικά τῶν Ἑλλήνων διακρίνει κανείς τὴν εὐγνωμοσύνην πρός τοὺς φίλους. Ἀπό τὸν καιρὸν πού οἱ Ἕνωμένες Πολιτεῖες ἐδώσαν τά «λίμπερτυς» στοὺς πεινασμένους γιά πλοϊα «Ἑλληνες, οἱ ἀνθρώπινοι καὶ οἱ ναυτιλιακοί δεσμοί μεταξύ τῶν δύο χωρῶν διατηροῦνται στενότατοι. Ἀπόδειξη διτὶ ἡ ἕδρα τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νησογνώμονος γιά τὴν περιοχὴν τῆς Μεσογείου είναι στὸν Πειραιά, ἐνώ τελευταίως δημιουργήθηκε γραφεῖο καὶ στὴ Σύρο. Αὐτὰ ἀποτελοῦν ἀναγνώριση τῆς ἐμπιστούντης τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ἀνθρώπων πού διαχειρίζονται τά πλοια τους πρός τὸν Ἀμερικανικό Νησογνώμονα, πού ἀποδεικνύεται ἀπό τὸ γεγονός διτὶ ἡ πλειοψηφία τῶν Ἑλληνικῶν πλοιών ταξινομεῖται τώρα ἀπό τὸ «Ἀμερικαν Μπυρώ ὁφ Σίππιγκ». Ἔνας ἀπό τοὺς λόγους γιαυτῆ τὴν προτίμηση, σύμφωνα μὲ τὸ Γιώργο Π. Λιβανό — δόποιδς τόνισε διτὶ πρόκειται γιά τὴν προσωπική του γνώμη — είναι ἡ πραγματικά δημοκρατική συνεργασία πού ἐπικρατεῖ ἀνάμεσα στὸν Ἀμερικανικό Νησογνώμονα καὶ τοὺς «Ἑλληνες.

«Προτού δὲ ἡ Ἀμερικανικός Νηογνώμων ἐμφανισθεῖ γιὰ μᾶς τούς "Ἐλληνες", ἔχηγεῖ δὲ κ. Λιβανός, μέλος τοῦ Συμβουλίου τῶν Διευθυντῶν τοῦ Ἀμερικαν Μπυρώ καὶ τῆς Διοικούσης Ἐπιτροπῆς, «οἱ πρόγονοι μας ἀναγκάζονται νὰ συνεργάζονται μὲ ξένες δυνάμεις ποὺ κυριαρχούσαν στὶς θάλασσες ἐκεῖνο τὸν καιρὸ καὶ οἱ ἐπαγγελματικοὶ τους σχέσεις ήταν πολὺ τεταμένες. Ἡ νεώτερη γενιά τῶν Ἐλλήνων μάθαινε αὐτές τις Ιστορίες ἀπό τοὺς μεγαλύτερους καὶ ηθελε μία ἀλλαγή.

»'Η εύκαιρια παρουσιάστηκε μετά τό Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, δταν δ' Αμερικανικός Νηογγώμων διεύθυνε τίς έργα-

σίες του και μεταχειρίζοταν δλες τις έθνικές της πραγματικά έπι ίσης βάσεως, σύμφωνα μέ τό πνεῦμα τοῦ Συντάγματος τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς. Είμαστε δλοι πελάτες σε ἓνα ὄργανοισμό πού ηθελε μόνο νά ἔχουπρετήσει τή ναυτιλία, πράγμα πού ἐξακολουθεῖ νά κάνει καστημέρα. 'Υπῆρχαν ἐπιθεωρητές τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος πού είχαν νά ἀντιμετωπίσουν καταστάσεις μή ἀναφερόμενες σε κανένα βιβλίο κανονισμῶν. 'Αλλά είχαν εὐρεῖα ἀντίληψη και ἐνστικτωδῶς χρησιμοποιούσαν τή γνώση και τήν ἐμπειρία τους γιά νά βοηθήσουν στήν ἐπίλυση τῶν προβλημάτων ἐπι τόπου, πάντοτε προσπαθούντες νά συμπαρασταθοῦν στούς πελάτες τους και δχι νά τούς φέρουν ἐμπόδια, διατηρούντες ταυτοχρόνων τά υψηλότερα «σταταρντές». Γιαυτό δ' Ἀμερικανικός Νηογνώμων ἔχει σήμερα τόσους πολλούς φίλους ἀπό τήν Ἑλληνική ναυτιλιακή κοινότητα».

Ο κ. Λιβανός κατέληξε λέγοντας τή γνώμη του — με λίγα λόγια — γιατί οι «Ελλήνες έλεγχουν σήμερα τό μεγαλύτερο έμπορικό στόλο στὸν κόσμο. «Γιατί είναι οι «Ελλήνες πρώτοι; Διότι είναι ίκανοι, είναι τολμηροί, είναι δραματιστές και όνειροπόλοι. Μερικοί μάς ἀποκαλοῦν πάκτες. «Άλλοι άνόητους. «Άλλα δταν οι καιροί ἐπέβαλαν μιά συντηρητική τακτική, ἐνῶ οἱ ἄλλοι τραβιόντουσαν μέσα στὸ καβούκι τους γιά νά ἔπεράσουν τὴν οἰκονομικὴ καταιγίδα, οἱ «Ελλήνες ήταν στὸ προσκήνιο ἐπεκτείνοντας τίς περιουσίες τους, τούς στόλους, τά ναυτιλιακά τους συμφέροντα».

Ο κ. Λιβανός, τοῦ δποίου τά «μίνι-
πλοϊα» αποτελούν παράδειγμα τῆς πρωτο-
ποριακῆς σκέψεως τοῦ «Ελληνα πλοιο-
κτήτη, ἐτόνισε πάντως «ὅτι πρέπει νά ἀπο-
δοθεῖ ιδιαίτερη τιμῇ σε ἑκίνους τούς συμ-
πατριώτες ναυτικούς πού κατάφεραν νά ἀ-
νέβουν τὴν ἱεραρχία τοῦ πλοίου καὶ, ἐνώ
συντηροῦνται τίς οἰκογένειές τους καὶ
σπουδάζουν, δέν σταμάτησαν νά ἐπιδιώ-
κουν τό δνειρο τῆς ἀποκτήσεως ἐνός
πλοίου. Πήγαιναν στή θάλασσα, ἔκαναν
τό μοῦτσο καὶ ἀργότερα ἔβγαιναν γιά νά ἀ-
γοράσουν ἕνα πλοίο. Συνήθως ἀγόραζαν ἔ-
να μεταχειρισμένο πλοίο, κατά κανόνα ἀ-
πό ἄλλες ναυτικές χώρες δπως ἡ Ἀγγλία,
οἱ Ἡνωμένες Πολιτείες, ἡ Ἰαπωνία, ἡ
Νορβηγία ἡ Σουηδία. Παίρνοντας αὐτά
τά πλοῖα πού γιά τούς ἄλλους ἦταν ἀχρη-
στα, δ «Ἐλληνας, πού είχε περάσει δλη του
τή ζωή στή θάλασσα, τά μετέβαλε σε χρή-
σιμα, ἐπικερδή ἐργαλεία. Χρειαζόνταν μό-
νο ἔνα πλοίο γιά νά φτιάξει ἔνα στόλο. «Υ-
πάρχουν ἀκόμη ἑκατοντάδες ἀπό αὐτούς,
ἀπό τά νησιά, ἀπό την ἡπειρωτική Ἐλλά-
δα, ἀπό τη διασπορά, πού φτιάχνουν στό-
λους ἀπό ἔνα, δύο, ἡ τριά πλοια τά δποία
οι «Ἐλληνες ἔκαναν συναγωνιστικά καὶ σέ
πολλές περιπτώσεις καλύτερα ἀπό τά ἀν-
τίστοιχα καινούργια πλοια ἄλλων χωρών.
«Έχουν τήν ικανότητα νά παίρνουν αὐτά
τά πλοια καὶ νά τά κάνουν ἀσφαλή καὶ ἀ-
ποδοτικά.

Καὶ πρόσθετες: «Ἐμεῖς οἱ Ἑλληνες ἔχουμε πολλά ἐλαττώματα πολλές ἀδυναμίες, πολλά σημεῖα πού μποροῦν νά μᾶς ἐπικρίνουν. Ἀλλά γεννηθήκαμε Ἑλληνες καὶ σάν Ἑλληνες γεννηθήκαμε ναυτικοί. Σάν Ἑλλήνας ἀνήκουμε στή θάλασσα. Ποτέ δέν θά ἐγκατείψουμε τήν κληρονομιά μας. Ἡ Ἑλλάδα, οἱ Ἑλληνες καὶ η θάλασσα θά είναι πάντα ἄνα καὶ τό αὐτό».

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

CARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SINCE 1935

ASSOCIATED TO

S.A. FINANCIERA Y COMERCIAL

J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

TELEGR.: ARGOSHIP

TEL.: 98 07 49

A.O.H. 78 29 05

TELEX 398 925 JRWS UY 925

SOLIS 1533
MONTEVIDEO - URUGUAY

‘Ο καθηγητής κ. ΣΤΡΑΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ θέτει ζήτημα έπανόδου του ως κύριος μέτοχος της ‘Εμπορικής Τραπέζης’

Οι δυσμενείς έξειδεις στίς Τράπεζες και τίς άλλες έπιχειρήσεις του όμιλου της ‘Εμπορικής Τραπέζης της Ελλάδος’ κατά τα τελευταία πέντε έτη απέτελεσαν τό κύριο θέμα της όμιλας του καθηγητού κ. Στρατή Ανδρεάδη πρός τους μετόχους της ‘Εμπορικής την 30.6.1980. Ο κ. Ανδρεάδης έπεσθη με τίς συγγενείς της έπιχειρήσεις όφειλεται κυρίως στο έπιβληθέν καθεστώς άναγκαστικής, διορισμένης διοικήσεως, πού οι άλλοι θήσαν τίς κυβερνήσεις ένεργειες εις βάρος τών νομίμων μετόχων της Τραπέζης το 1975-76.

Οι ένεργειες έκεινες έχαρακτηρίσθησαν από τόν όμιλητη σάν βασικό αίτιο της άποθαρρύνσεως κάθε έπενδυτικής δραστηριότητος της ιδιωτικής πρωτοβουλίας καθώς και άναστατικές της κινήσεως του Χρηματιστηρίου Αξιών. Άλλα και ή συνέχιση της σημερινής καταστάσεως, κατά την όποια στομα ξένα πρός τόν όμιλο και χωρίς την άπαραίτητη έπιχειρηματική έμπειρια διευθύνουν μία περιουσία πού δεν τους άνηκε άποτελεί καίριο πλήγμα έναντιον της άρχης της φιλελευθέρας οίκονομίας.

Η δακηση στείρας και κατευθυνομένης από άνευθυνούπευθύνους συμβούλους τών κυβερνήσεων της περασμένης πενταετίας νομιματικής και μόνον — και όχι οίκονομικής — πολιτικής έρχεται σε άντιθεση με την βασική άρχη πού ύπεγράμμισε ο κ. Ανδρεάδης, δηλαδή μέτη άναδο των έπενδυσεων έπιτυγχανέται ο άντιπληθωρισμός, ένων με τήν δακηση στείρου άντιπληθωρισμό δχι μόνον δεν πρωθουνται οι έπενδυσεις, άλλα άντιθετα έντεινεται ή υφεση».

‘Εξ άλλου, σε υποπτες προθέσεις και πονηρές βλέψεις άπειδεσες όμιλητης τίς προσφατες ένεργειες εις βάρος τών συμφερόντων τών μετόχων της μητρικής του όμιλου ‘Εμπορικής Τραπέζης της Ελλάδος. Ως χαρακτηριστικώτερο παράδειγμα άνεφερε τη σκηνοθετημένη μείωση της συμμετοχής της ‘Εμπορικής στήν περιουσιανή αύξηση κεφαλαίου της Ιονικής και Λαϊκής Τραπέζης της Ελλάδος, πού έγινε έπι προφανή ζημία τών μετόχων της ‘Εμπορικής. Ο

κ. καθηγητής άπεκάλυψε διότι ένων ή διορισμένη διοίκηση της ‘Εμπορικής είχε προφασισθεί έλλειψη ρευστότητος γιά την πλήρη συμμετοχή της στήν αύξηση κεφαλαίου της Ιονικής, έκ τών υστέρων άπεκαλύφθη διότι υπήρχαν τεράστια κεφαλαία, υψους 3.400 έκατομμυρίων δραχμών κατατεθείμενα άπο την ‘Εμπορική σε άνταγνωστήριες της Τράπεζες, ένων έξ αλλου είχε χρησιμοποιηθεί ένα περίπου δισεκατομμύριο δραχμές γιά την χρηματοδότηση της Τραπέζης ‘Επενδύσεων, ένωντας 800 μόνον έκατομμυρίων πού άπαιτούντο γιά την διατήρηση του πλήρους έλέγχου της ‘Εμπορικής πάνω στό κεφάλαιο της Ιονικής.

‘Επισπασμένοντας την κακή διαχείριση της περιουσίας τών νομίμων μετόχων της ‘Εμπορικής και τήν είσαγωγή τού πνεύματος σπατάλης στής έπιχειρήσεις τού όμιλου, ο κ. Ανδρεάδης άνεφερε χαρακτηριστικά την υπαρξη τριών παχυλών άμειβομένων συμβούλων στήν μικρή Τράπεζα Πειραιώς, την δημιουργία έξ θέσεων διευθυνόντων συμβούλων στήν άσφαλτική έταιρία ΦΟΙΝΙΞ και, τό κυριώτερο, τήν αύξηση μεταξύ 1979 και 1978 της άμοιβης τών συμβούλων της Βιομηχανίας Φωσφορίκων λιπασμάτων κατά 40%, ένων στό ίδιο διάστημα μειώθηκαν τά κέρδη της έταιρίας κατά 400%.

‘Αναφερόμενος στήν έξακολουθητική ζημία της ‘Εμπορικής άπο τήν κεφαλαιοποίηση τών οφειλών τών Ναυπηγείων Έλευσίνος πρός τήν Τράπεζα, ο διμιλητής έτοντας διότι τά βάρη φέρουν οι μέτοχοι της ‘Εμπορικής, τήν όποιας τό μέρισμα γιά τό 1979 ήταν ίσο πρός έκεινο τού 1978, ένων δλες οι άλλες έλληνικές τράπεζες έδωσαν μερίσματα αύξημένα κατά 10-20%. ‘Αναφερόμενος στήν έλλειψη εύμενών προοπτικών γιά τήν Τράπεζα και τό διμιλό της, ο κ. Ανδρεάδης έδηλωσε διότι η ζημία τών μετόχων άντικατοπτρίζεται και στήν πτώση τής τιμής της μετοχής η ίποια άπο 1.600 περίπου δρχ. τό 1975 τελευταίο έτος τής νόμιμης διοικήσεως της ‘Εμπορικής, ήδη προσφέρεται στό Χρηματιστήριο πρός 1.000 δρχ., ένων στό μεταξύ διάστημα η έπισημος τιμάριθμος άνηλθε κατά

80% περίπου. «Είναι προφανές», έτοντας ό διμιλητής, «διότι η δυσανάλογη αύτή κάμψη όφειλεται στήν έμμεση άλλα σαφή άποδοκιμασία τών έπενδυτών και τών άποταμιευτών πρός την έπιβληθέν καθεστώς άναγκαστικής διοικήσεως στό διμιλό της ‘Εμπορικής». Ιδιαίτερη ζημία ύπεστησαν από τήν μείωση τής τιμής της μετοχής τά άσφαλτικά ταμεία πού τό 1976 ύπεχρεώθησαν νά διαθέσουν 3 δισεκατομμύρια γιά τήν άγορά μετοχών της ‘Εμπορικής, πού σήμερα άποτιμώνται σε 2 μόνον δισεκατομμύρια. Ο κ. Ανδρεάδης άνεφερε διότι θεωρεί διότι οι ζημίες πού ύπεστησαν οι άσφαλτιμένοι και συνταξιούχοι, οι μέτοχοι της ‘Εμπορικής άλλα και άλλοληρη ή έθνικη οίκονομία άπο τήν κρατική παρέμβαση τού 1975-76 και τήν διατήρηση τού σημερινού καθεστώς άφειλονται σε προσωπική έμπαθεια πού δωματέλεσης νά έχει καταστροφικά άποτελέσματα γιά θεαμούς και πρόσωπα ξένα και άθωα.

Ο κ. Ανδρεάδης έπανελαβε δεσμευτική δήλωση το πρός το προσωπικό της Τραπέζης διότι, διότι, απόκατασταθεί η νόμιμη διοίκηση της ‘Εμπορικής, οι έργαζομενοι θά κληθούν να μετάσχουν στήν διοίκηση, καθώς και στά κέρδη της Τραπέζης, σύμφωνα με τίς συγχρονες άρχες της διοικήσεως τών έπιχειρήσεων και πρός έπιτευξη όργανικής ένόπτησης μεταξύ της Τραπέζης και τού προσωπικού της ένων της άναγκας αναδραστηριοποίησεως τού διμιλου. Ο κ. καθηγητής άπειδεσε τόν σημερινό μαρασμό τού διμιλου στής πράξεις και παραλείψεις τών διορισμένων διοικήσεων και έκαλεσε τήν νέα Κυβέρνηση και τόν Πρόεδρο της νά άναλογοισθούν τής συνέπειες άπο τήν συνέχιση τής διατηρήσεως μιάς καταστάσεως πού στήν κοινή συνείδηση έχει πλέον καταδικασθεί.

Ο κ. Ανδρεάδης έκανε έκκληση στούς μετόχους και τούς έργαζομένους της Τραπέζης νά ζητήσουν τόν κολασμό τών ένοχων τών ήθικά και ποινικά κολασίμων ένεργειων πού άνεφερε και έζήτησε τήν κινητοποίησή τους γιά νά καταστήσουν μέ κάθε νόμιμο και θεμιτό τρόπο σαφή στήν Κυβέρνηση τήν άναγκη άποκαταστάσεως τών πραγμάτων στό νόμιμο καθεστώς τους. «Μόνον μέ τήν άποκαταστάση στήν πράξη τής ζημίας πού ύπεστη ή ιδιωτική πρωτοβουλία και ή οίκονομία γενικώτερα είναι δυνατόν νά άναθαρρηση η ή ιδιωτική έπιχειρηματική δραστηριότης», ύπεγράμμισε ο διμιλητής.

complete shipping services by:

Your Man in MANILA (Philippines)



PETER N. TOUNDJIS

70 BOHOL AVE., QUEZON CITY 3008,
METRO MANILA, PHILIPPINES
Telephones: 977051/4 (24 HOURS) 990991, AOH: 990564
Telexes: ITT 7422018 GRECO PM, RCA 7227321 EGE PH,
EASTERN (WUI) 63329 GRECO PN, 63329 ELLIN PN
Cables: ELGRECO, MANILA

OWNERS' PROTECTIVE AGENTS - GENERAL 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

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

Ο λιμήν του Πειραιώς

Η κίνησις του Πειραιώς

"Οπως άνεκοινώθη, μειωμένη ένεφανίσθη ή κίνησις του λιμένος Πειραιώς κατά τόν Μάρτιον 1980, έν σχέσει πρός τόν αύτόν μήνα τού 1979 και είς τόν τρεῖς τομεῖς, ήτοι τόν ναυτιλιακόν, τόν έμπορευματικόν και τόν έπιβατικόν. Αδέξησις έστημεώθη μόνον ώς πρός τήν χωρητικότητα τών προσεγγισάντων πλοίων, πού έχει σχετική μόνον άξιαν. Έξ αλλού και κατά τόν μήνα αύτόν συνεχίσθη ή αδέξησις τών διακινηθέντων δι' έμπορευματοκιβωτίων (κοντέινερς) έμπορευμάτων, πράγμα πού ύπογραμμίζει τήν άναγκην τής ταχυτέρας δυνατής αποπερατώσεως τού νέου τερματικού σταθμού διά πλοΐα κοντέινερς είς τό Νέον Ικόνιον.

Είναι πρόωρον νά έχαγάγη κανείς γενικότερα συμπεράσματα από τήν μειωμένην κίνησιν ένός μηνός, καίτοι ή ναυτιλιακή κίνησις του λιμένος κατά τόν έφετεινόν Μάρτιον ύπελείφθη είς κατάπλους κατά 13,14% τού περυσινού. Όφειλουν διμος οι άρμόδιοι Κρατικοί φορείς νά παρακολουθήσουν τήν κίνησιν τού έθνικού έπινείου έπισταμένως, λόγω τού γενικωτέρου ρόλου πού διαδραματίζει τούτο είς τήν οικονομίαν τού τόπου.

Η φορτοεκφόρτωσις σκράπ

"Ο Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς έρμηνών τάς διατάξεις τής παραγ. I τού 4ον ειδικού τιμολογίου δικαιωμάτων χρήσεως λιμένος έπι φορτοεκφόρτωσεων παλαιών σιδήρων έκ διαλύσεως, έπισκευής ή μετασκευής πλοίων διευκρινίζει διτί ή προϋπόθεσις «τής μή υπάρξεως διαθεσίμων έργατών τού Ο.Α.Π.» διά τήν έγκρισιν τής δι' ίδιων έργατών και μέσων τών παραληπτών έκτελεσεως τοιούτων έργασιών έπι τή καταβολή δικαιομάτος χρήσεως λιμένος άφορη μόνον τάς περιπτώσεις κομήσεως τοιούτων ειδῶν, ώς φορτίων διά πλοίων ή έτέρων πλωτών ναυπηγημάτων ή έτερων λιμένων και ούχι τά προερχόμενα από έπισκευαζόμενα, μετασκευαζόμενα ή διαλυόμενα πλοΐα είς τήν περιοχήν τού λιμένος Πειραιώς.

Τών πρακτορείων

Αύξανονται κατά 30% τά ύπό τών ναυτικών πρακτορείων καταβαλλόμενα είς τόν

ΟΛΠ μισθώματα διά τήν χρήσιν χώρων τού Όργανισμού δπου είναι έγκατεστημένα λυόμενα γραφεῖα (τροχόσπιτα), τά δόποια προορίζονται διά τήν έξυπηρέτησιν τών διά τού λιμένος διακινουμένων έμπορευματοκιβωτίων τών έταιρων.

Ούτω τό τιμολόγιον παραχωρήσεως τής χρήσεως χώρων διαμορφώνται ως άκολουθως:

- Διά χώρων μέχρις 20 τετρ. μέτρ. δρχ. 2.600 μηνιαίως.

Διά χώρων άπό 21-30 τετρ. μέτρ. δρχ. 3.900 μηνιαίως.

Διά χώρων άπό 31-50 τετρ. μέτρ. δρχ. 5.200 μηνιαίως και

Διά χώρων άπό 51-75 τετρ. μέτρ. δρχ. 6.500 μηνιαίως.

Έκσκαφαι είς τά Λιπάσματα

"Υπό τού Ο.Α.Π. έχορηγήθη, κατ' άρχην, είς τήν Α.Ε. Χημικών Προϊόντων και Λιπασμάτων, ή άδεια έκτελεσεως έργασιών ύποθαλασσών έκσκαφων είς περιοχήν τού προβλήτος τού δρμού Σφακείων, δπου προσορμίζονται τά πλοΐα τής έταιρίας.

Η άδεια χορηγεῖται ύπό τήν προϋπόθεσιν διτί ή έταιρια θά ύποβάλη δήλωσιν, μέτην δόποιαν θά άποδέχεται τούς έξης δρους:

Προετοιμασθώμεν

"Όλοι οι λιμένες τής Ευρώπης άπό τού Ρόττερνταμ και κάτω προετοιμάζονται νά δεχθούν τά πολλά φορτία τών γαιανθράκων, τά όποια μέτην αυξησην τών τιμών τών πετρελαίων κατέσησαν μία άναγκη.

Και διερωτώμεθα: Το λιμήν τού Πειραιώς άντιμετωπίζει τήν στροφήν αύτήν πρός τον γαιανθράκα; Τί περιμένομεν νά μάς καταλάβουν τά γεγονότα;

Μισθώματα

"Αναπροσηρμόσθησαν τά μισθώματα πού καταβάλλουν είς τόν Ο.Α.Π. ή Κοινοπραξία Υδροπτερύγων και ή Α.Ε. NAYSI διά τήν χρήσιν παραχωρηθέντος χώρου.

Ούτω τό μηνιαίον μίσθωμα διά τάς άνωτέρω έταιριας προσαυξάνεται κατά 25%.

— Η έκτελεσις τών έργασιών δέν δη-

μιουργεῖ κανένα δικαιώμα είς τήν έταιρίαν, ή δποια είναι ύποχρεωμένη, δταν ή Ο.Α.Π. χρειασθή τόν χώρον διά λογαριασμόν του ή διά τό δημόσιον θά παραδώση τούτον, έντός τακτής προσθεσμίας, δνευ καταβολής ύπό τού Όργανισμού οίασδήποτε άποζημιώσεως.

— Θά έφαρμοσθή ή μελέτη, δπως αύτη θά έγκριθη τελικώς.

— Τά έργα θά έκτελεσθούν ύπό τήν έπιβλεψιν τής τεχνικής ύπηρεσίας τού Ο.Α.Π. είδοποιουμένη έγκαιρως, πρός τούτο, ύπό τής έταιρίας.

— Τά προϊόντα τών έκσκαφων θά άπορπτονται διά φορτηγίδων είς τήν θάλασσαν και είς άποστασιν 1.000 μέτρων νοτίως άπό τό κέντρον τής Ψυταλείας.

Άγωγός διά τά δημβρια

"Ενεκρίθη ή κατασκευή έντός τών έγκαταστάσεων τού Ο.Α.Π. μεγάλου άποχετευτικού άγωγου ύδμβριων ύδατων, ή δποιος θά εκβάλη είς περιοχήν τού λιμένος Άλων.

Η χορήγησις τής σχετικής άδειας γίνεται ύπό τούς έξης δρους:

— Θά τηρηθούν αι διατάξεις τού ν. 743/77 περί προστασίας τού θαλασσίου περιβάλλοντος και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων.

— Θά ληφθη μέρισμα άπό τό ύπουργειον Δημοσίου "Εργών κατά τήν κατασκευήν τού άγωγου, ώστε νά άποκλεισθή άπολύτως τό ένδεχόμενον συνδέσεως παρανύμως είς αύτον άγωγου άκαθάρτων.

— Θά ληφθη μέρισμα κατά τήν κατασκευήν, ώστε νά μή άπορρίπτωνται φερταί όλαι είς τήν θάλασσαν.

— Δέν θά γίνη σύνδεσις τού άγωγου μέτον πάρχοντας άγωγούς, οι δποιοι άποχετεύοντας άκαθαρτα.

— Αι έργασιαί θά γίνωνται μέ ταχύ ρυθμόν και κατά τήμματα διά νά μή δυσχεραίνεται πολύ ή κυκλοφορία.

— Αποκατάστασις τού χώρου μέ δαπάνας τής έργολαβίας.

Μέ τήν κατασκευήν τού άγωγου αύτού θά άντιμετωπίζεται θί κίνδυνος καταστροφών η ζημιών καταστημάτων και οίκιων τής πόλεως άπό τάς πλημμύρας.

Η μελέτη διά τόν λιμένα

"Έντός τού μηνός Ίουλίου θά παραδοθή είς τόν Όργανισμόν Λιμένος Πειραιώς ή μελέτη τής άγγλικής έταιρίας PLACON LTD. διά τήν βελτίωσιν τής λειτουργίας τού λιμένος Πειραιώς.

Η μελέτη έπρόκειτο, συμφώνως πρός τήν σχετικής σύμβασιν, νά παραδοθή μέχρι τέλους Ίουνίου, πλήν δμως αύτη δέν είχεν δλοκληρωθή.

Κατασκευή μώλου

"Ενεκρίθη ύπό τού Ο.Α.Π. ή έκτελεσις έργασιών κατεδαφίσεως τού προστατευτικού τούχου τού προσηγόρου μώλου Κερατούνιου και τοποθετήσεως δεστρόν είς τήν νοτίαν πλευράν τού μώλου διά τήν πρόσδεσιν πλοίων, προοριζόμενων πρός έπισκευήν.

Της έπισης θά έκτελεσθούν έργασιαί κατασκευής δλοκλήρου τού μώλου.

MONTEVIDEO — 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

Ως καθωρίσθησαν ύπό τοῦ 20οῦ πανναυτικοῦ συνεδρίου

ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΔΡΑΣΕΩΣ ΤΗΣ Π.Ν.Ο. ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΕΧΗ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑΝ

Ο κ. ΕΜΜ. ΣΑΪΤΗΣ ΕΠΑΝΕΞΕΛΕΓΗ ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΥΣ

Ο κ. Έμμανουηλ Σαΐτης έπανεξέλεγχη γενικός γραμματεύς της Πανελλήνιου Ναυτικής Όμοσπονδίας διά την προσεχή πενταετίαν. Ή έκλογή τού κ. Σαΐτη έγένετο ύπό τοῦ 20ου Πανναυτικοῦ Συνεδρίου, τό όποιον ανήλθε τή παρελθόντα Τετάρτην και Πέμπτην, 9ην και 10ην Ιουλίου, και καθώρισεν έπισης τους στόχους δράσεως της ΠΝΟ κατά την έπομενην πενταετίαν, που άναφέρονται εις την βελτίωσιν της παρεχομένης κοινωνικοασφαλιστικής προστασίας πρός τους ναυτικούς, με την λήψην ειδικών μέτρων που θα άνεβάσουν τό έπιπεδον άσφαλειας της ναυσιπλοΐας των έλληνικών πλοίων.

Τήν έναρξην των έργασιών τού Συνεδρίου τής ΠΝΟ έκηρυξεν διά την Υπουργό Ναυτιλίας κ. Ι. Φικιώρης, διά όποιος ύπεγράμμισε τό διαίτερον και άδιάπτωτον ένδιαφέρον της κυβερνήσεως και τού Υπουργείου ναυτιλίας υπέρ των ναυτικών μας. Ο κ. Υπουργός:

• Έτονισε διά εις τό τομέα της προνοίας των ναυτικών υλοποιείται ένα εύρυ πρόγραμμα καινοτομιών και βελτίωσεων, πως είναι τό νομοσχέδιον περί έλαχιστης άσφαλιστικής προστασίας, τό Προεδρικόν Διάταγμα διά την παρεχομένην περίθαλψην ύπό τού Οίκου Ναύτου ή όποια τίθεται έπι νέων βάσεων, λαμβανομένης ειδικής μερίμνης διά τά τέκνα των ναυτικών, διά τά δοποία καθιερώνεται και ή προληπτική υγειενή, τό νομοσχέδιον περί άναδιοργανώσεως τού Οίκου Ναύτου ώστε νά άνταποκρίνεται εις την ύψηλην άποστολήν του και τάς έκαστοτε περιστάσεις κλπ.

• Ανεφέρθη εις τά μέτρα τά όποια έληφθησαν διά την ικανοποίησην σειράς αίτημάτων των ναυτικών, ώς είναι ή έπικυρωσίς Διεθνών Συμβάσεων, ή πρόληψης των έργατικών άντυπων των εις τά πλοία, ή βελτίωσης τού έπιπεδου της ναυσιπλοΐας κλπ.

Ο κ. Υπουργός ύπεγράμμισε διά αι προσπάθεια τού ΥΕΝ διά την άντιμετώπισιν των προβλημάτων των ναυτικών είναι συνεχείς και διαβεβαίωσε διά θά συνεχισθούν μέντοντερον ρυθμόν. Καταλήγων διά Φικιώρης διαβεβαίωσε διά μίαν άκομη φορά τούς έκπροσώπους των ναυτικών διά τό ΥΕΝ άναγνωρίζει και έκτιμα την έθνικήν προσφοράν των ναυτικών μας και είναι πάντοτε κοντά τους εις κάθε δίκαιον αίτημα και είς κάθε έπιδιωξιν διά την βελτίωσην των δρων έργασιας και της ζωής εις τά πλοία.

Βάσις ή τριμερής συνεργασία

Προηγουμένως ώμιλησε διά γενικός γραμματεύς της ΠΝΟ κ. Έμμ. Σαΐτης, διά όποιος:

• Ύπεγράμμισε διά μέσα στά πέντε χρόνια που πέρασαν διά διοίκηση της ΠΝΟ κινήθηκε με γνώμονα τά πραγματικά και ούσιαστικά συμφέροντα των έλληνων ναυτικών, άγωνιστηκε νά έπιτυχη δοες μπορούσε περισσότερες βελτίωσεις, δοες έπετρεπαν διά Έλλη-

ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ

2 DIESEL GENERATORS
B & W 625 — MTBH — 40
BHP 510, KW 340, R.P.M. 514
VOLT 440 A.C., PHASES 3
Τηλέφωνα: 4529979, 4522011
κ. ΠΑΠΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

Εις τής έμπορικής μας ναυτιλίας νά παρακολουθεῖ και ή ποιοτική της βελτίωση. Γιατί μόνο έτοι μπορεί νά άξιοποιηθεί καλύτερα τό έξαρτο άνθρωπινο δυναμικό και νά ενισχυθεί ή ούσιαστη συμβολή του στήν διεύρυνση τού ρόλου τής ναυτιλίας μας μέσα στόν έθνικό, στόν Ευρωπαϊκό και τό διεθνή χώρο.

Οι στόχοι δράσεως τής ΠΝΟ

Κατά τήν δευτέραν ήμέραν τού Συνεδρίου έγένετο ή έκλογη τού γενικού γραμματέως και καθωρίσθη τό πρόγραμμα τής μελλοντικής δράσεως τής ΠΝΟ που άποβλεπε:

• Εις την έπισπευσιν ψηφίσεως τού νομοσχέδιου περί έλαχιστης άσφαλιστικής προστασίας, με τό όποιον έπισης ρυθμίζονται:

• Η λειτουργία τού θεσμού τών οίκογενειακών έπιδομάτων,

• ή άναγνωρίσις ώς συνταξίμου χρόνου άσθενείας και στρατεύσεως,

• οι προϋποθέσεις διά τήν διαδοχικήν άσφαλισιν καί

• ή έπετασίς άμροδιοτήτων και σκοπών τής Εστίας Ναυτικών.

• Εις την σύστασιν Ταμείου Επικουρικής Άσφαλισεως Ναυτικών.

• Εις την δημιουργίαν φορέως διά τήν χορήγησιν στεγαστικών δανείων εις τούς ναυτικούς.

• Εις την έπισπευσιν τού πορίσματος τής Όμαδος Έργασίας τών Υπουργείων Εσωτερικών και Έμπορικής Ναυτιλίας διά τήν καθιέρωσιν τής διαδικασίας άσκησεως ύπο τών ναυτικών τού έκλογικού δικαιώματος των.

• Εις τόν χαρακτηρισμόν τού ναυτικού έπαγγέλματος ώς βαρέος και άνθυγιενού.

• Εις την προστασίαν τών ναυτικών άπό άφερεγγύους και άσυνεπεις πλοιοκτήτας.

• Εις την έπιτεύγματος τής ΠΝΟ ύπηρξαν ξιόλογα άφοι ή ναυτικός μπορεί νά πάρει σύνταξη άπό το 50ν έτος τής ζωής του, μετά άπο 22 χρόνια θαλάσσια άπορεσία.

• Ανέφερε διά ώς πρός τούς στόχους τής μελλοντικής δράσεως τής διοίκησεως τής ΠΝΟ ή κρατικός φορέας είναι ήδη ένημερωμένος γύρω άπό τά προβλήματα μας και πιστεύουμε διά θά προχωρήση στήν έπιλυσή τους, άναγνωρίζοντας κατ' άντικειμενική κρίση, και τή σκοπιμότητά τους άλλα και τήν εύρυτερη συμβολή τών έλληνων ναυτικών στήν άναπτυξή τής Έλληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας. Μέ τό διδού προσδευτικό πνεύμα δωμας πρέπει νά άντιμετωπίσει τά προβλήματα αυτά και ή έργοδοσία.

• Ύπεγράμμισε διά οι σημερινές συνθήκες στό χώρο τής εύρυτερης οίκονομικής δράσεως, έχουν καθιερώσει τίς κοινές προσπάθειες σάν τή σωτότερη μεθολογία γιά τήν έπιτεύγματος τού καλύτερου άποτελέσματος. Παράλληλα ή σύγχρονη οίκονομική άντιληψη άλλα και οι κοινωνικοί άγωνες, έξισωσαν, μεταξύ τών συντελεστών τής παραγωγής, τήν έργασία και τό κεφάλαιο. Υπό τό πρίσμα αυτό, ή ΠΝΟ θεωρεί έπιβεβλημένη τήν τριμερή και έπι λίσις δρούς, συνεργασία στόν χώρο τής Ναυτιλίας, κάτι πού άλλωστε πηγάζει και ήπο τίς άρχες τού Διεθνούς Γραφείου Έργασίας και τών δλλων διεθνών συνδικαλιστικών Όργανων. Όφειλα δέ νά ύπογραμμίσω διά ή συνεργασία αύτη, ένω δέ άποδυναμώνει τόν χαρακτήρα, τόν δυναμισμό και τά περιθώρια τών συνδικαλιστικών μας άγωνων, γιατί βασίζεται στήν άρχη τής άμοιβαιότητος, συμβάλει στή διεύρυνση τών δυνατοτήτων γιά μά καλύτερη πάντοτε και ήπωσδήποτε πιό άλογηρωμένη ναυτιλιακή πολιτική, πρός διεύρυνση τής έθνικής οίκονομιας γενικώτερα.

" HELIT "

Shipping Agency
PATRAS, GREECE
72, Othon Amalia Ave.
Tel. (061) 278.309 / 276.187
Cables: Stamatelo
TELEX: 312.292 ELIT GR
STAMATELOS & SAMIKOS

TEXNIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΤΟΛΜΗΡΟΝ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΝ ΕΓΧΕΙΡΗΜΑ ΑΠΟ ΕΛΛΗΝΑΣ ΤΕΧΝΙΚΟΥΣ

"Ελληνες τεχνικοί άνελαβαν και σφεραν είς πέρας έπισκευαστικήν έργασίαν είς τό 'Ελληνικόν μπάλκ κάρριερ «Οσεαν Ρείντζερ» 26.086 τον. d.w. πού εύρισκετο έπι 43 ήμέρας ήγκυροβολημένον 18 μίλια άνοικτά από τόν λιμένα Πόρτ—Σάιδ, με κατεστραμμένη τήν έξωτερικήν άριστερήν πρωραία πλευρά του, μετά από έμβολισμόν πού έδεχθη άπο κινεζικόν πλοϊ.

Οι "Ελληνες τεχνικοί έπειταχαν νά έπισκευάσουν τό κατεστραμμένο τμήμα στό No.1 κύτος είς βάθος 13 μέτρων κάτω από τήν έπιφανειά τής θαλάσσης τοποθετώντας ένα νέον μεγάλον τημήμα έλασματος, ώστε τό πλοϊο νά δυνηθῇ άκινδυνως νά πλεύση είς Πειραιά.

Η δλη έπιχειρησις ή όποια κατηγορύνετο από τόν τεχνικόν και μέτοχον τής 'Εταιρίας NAFSCO HELLAS LTD., πού άνελαβε τό έργο, κ. Στεφ. 'Ανταράκη, παρουσίαζε άρκετες δυσκολίες διότι πέραν τού διτί τό κατεστραμμένο τμήμα τού πλοϊου εύρισκετο κάτω από τήν "ίσαλο γραμμή", αι έργασίαι έκτελούντο μετά ίδια τεχνικά του μέσα, δεδομένου διτί έπεκράτουν δυσμενείς καιρικαὶ συνθήκαι πού δέν έπέτρεπον τήν πλεύρισν πλωτού συνεργειού, γεγονός τό δοποίον έκαθίστα άρκετά δύσκολον και έπιπονον τήν δλην διεξαγήγην τής έργασίας.

Έργον τοιαύτης μορφής και έκτασεως έκτελείται διά πρώτη φοράν από "Ελληνες τεχνικούς, ύποστηριζει δι. κ. 'Ανταράκης, και τό πρώτον πού καταχωρεῖται είς τόν 'Αγγλικό Νηογνώμον LLOYD'S Συμφώνως με δήλωσιν τού έπιθεωρητή πού έπεβλεψε τάς έργασίας έπισκευής.

Ένδεικτικό τών δυσχερειών πού παρουσίαζε ή έπισκευή τό το γεγονός διτί ούδεμια 'Ελληνική ή ξένη 'Εταιρία, είς τάς όποιας άπετάνθη ή πλοιοκτήτης, δέν έπροθυμοποιήθη ν' άναλαβή τό έργον.

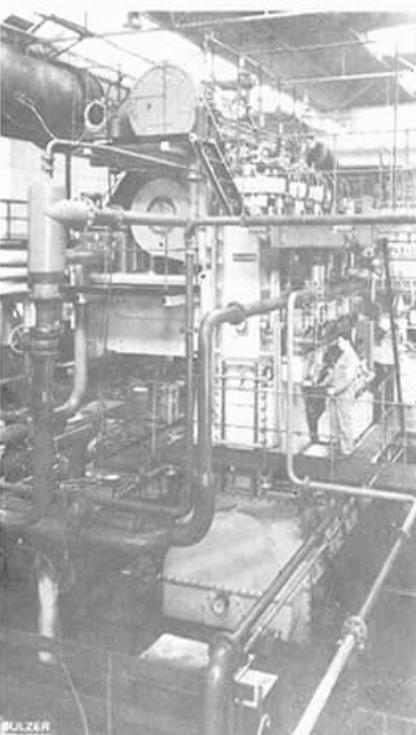
Μία θμάς τεχνικών μεταξύ τών όποιων και δύτες τεχνικοί, έχρειασθη 38 ήμέρας έργασίας διά τήν έπισκευήν τού ρήγματος, τό δοποίον λόγω τής μεγάλης του έκτασεως άπτει ναυπηγικήν κλίνην. Διά νά καταστή δυνατή ή έπισκευή ήντληθσαν από τό No. 1 κύτος 3.500 τόννοι υδατος, ένω κατεσκευάσθησαν σιδηροδοκοί πού έτοποθετήθησαν είς

τό κατεστραμμένον σημείον έπι τού καταστρώματος καθώς και είς τήν άριστερήν έξωτερικήν πλευράν τού κύτους είς τούς όποιους και έστηριχθη ένα ένιαίον έλασμα περίπου 150 τ.μ. κλείνοντας έτοι τό ρήγμα τού πλοϊου πού είχε προκληθή από τόν έμβολισμόν.

Τό πλοϊον, έμφορτον σιδήρου, κατέπλευσε είς τόν Πειραιά διά μικροεπισκευάς και σύντομα άναχωρεί διά τόν προορισμόν του.

AI MHXANAI SOULTZEP

Τό ένδιαφέρον πού έπιδεικνύεται διά τήν νέαν σειράν μηχανών RL τής Σούλτζερ άπο-



Μηχανή Σούλτζερ τύπου 4RLA56 ισχύος 5.360 ίππων.

δεικνύουν αι πρόσφατοι παραγγελίαι διά τόν τύπον αύτόν. Αι τεθείσαι έντός τού πρώτου τετραμήνου τού 1980 παραγγελίαι άναφέρονται είς:

— Μίαν μηχανή 6RL56, πού θά κατασκευασθή είς τά 'Ελβετικά έργοστάσια τής 'Εταιρίας, ισχύος 9.000 ίππων είς τάς 170 στροφάς άνά λεπτόν. Θά χρησιμοποιηθή διά τήν πρώσων ένός πρόντακτ κάρριερ τών 20.000 τον. πού θά ναυπηγηθή είς τήν 'Ιταλίαν.

— 'Εννέα μηχανάς 6RLA66, ξε ισχύος 11.100 ίππων είς τάς 124 στροφάς άνά λεπτόν και τρεις ισχύος 11.850 ίππων είς τάς 136 στροφάς άνά λεπτόν. Μία θά κατασκευασθή είς τήν 'Ελβετίαν και άκτω είς τήν 'Ιαπωνίαν.

— Τρεις μηχανάς RLA66 με ισχύ 12.950 ίππων είς τάς 124 στροφάς άνά λεπτόν. Θά κατασκευασθούν είς 'Ιαπωνίαν.

— Μίαν μηχανήν 6RLA56 με ισχύ 14.700 ίππων είς τάς 106 στροφάς άνά λεπτόν πού θά κατασκευασθή είς Νορβηγίαν και

— Μίαν μηχανήν 5RLA76 ισχύος 14.400 ίππων είς τάς 122 στροφάς άνά λεπτόν, κατασκευασθησμένην είς 'Ιαπωνίαν.

Μέ τήν συνεχίζομένην έπιτυχίαν τών τύπων RLA90 και RLA56, αι άνωτέρω παραγγελίαι συνέβαλον είς τό να αύξηθη ή συνολικός άριθμός τών ύπο παραγγελιών μηχανών τής οίκογενείας RL είς 100, λήγοντος τού Απριλίου 1980. Αι παραγγελίαι αύται κατανέμονται ως κάτωθι:

Άριθ. μηχανών	Τύπος	Ιπποδύναμις
47	RLA90	950.750
1	RLA76	15.600
1	RLB76	14.400
12	RLA66	141.750
38	RLA56	296.045
1	RLB56	9.000

100 μηχανάι συνολ. ισχύος 1.428.545 ίππων.

Τό παρελθόν έτοις ή έταιρία Σούλτζερ παρέσχεν είς τήν Λαϊκήν Κίναν τήν δδειαν (license) κατασκευής ναυτικών μηχανών πρώσεως Σούλτζερ και ήδη τρία κινεζικά έργοστάσια άσχολούνται με τήν κατασκευή μηχανών τών τύπων RND....M και RL.

RIGOS CHARTERING INC.

SHIPBROKERS

Tanker Chartering • Dry Cargo Chartering
Bunkering Agents

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

211 EAST 43RD STREET, SUITE 1001
NEW YORK, N.Y. 10017
PHONES: (212) 599-2510
TLX: RCA 220479, ITT 429457
CABLES: RIGOSTANK NEW YORK

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Αγγλική Νομολογία

• Φορτωτική.—Πώλησης κινητού πράγματος.—Μερική ζημία του φορτίου.—Μνεία εν τῇ φορτωτικῇ μετά τὴν φόρτωσιν.—Κατά πόσον ἡ φορτωτική εἰναι «καθαρά».—Ἐρευνα ἀν οἱ ἀγορασταὶ δικαιοῦνται ν' ἀπορρίψουν τὸ φορτίον.—

Οἱ πωληταὶ ἐπώλησαν εἰς τοὺς ἀγοραστάς 12.000/13.000 τόνους λευκῆς ἢ καὶ καθαρισμένης ζαχάρεως εἰς σάκκους ιούτης τοσφί εἰλεύθερον ἐκφορτωτικῶν εἰς Μπανταρσαπούρ, Ἰράν, μὲν φόρτωσιν Μάρτιον/Απρίλιον 1975. Ἡ σύμβασις ἐνεσωμάτω τοὺς κανόνας διὰ καθαρισμένην σάκχαριν τῆς Ἐνώσεως Ζαχάρεως, οἵτινες μεταξὺ ἄλλων προέβλεπον διτι:

22. Αἱ ἀσφάλειαι θά καλύπτουν τὴν τιμολογιακήν ἀξίαν πλέον 2% διὰ ἀσφαλιστηρίου Λόδου ἢ ἀσφαλιστηρίου ἀσφαλιστικῆς ἑταῖριας πρότης τάξεως. Ἡ θαλασσία ἀσφάλισις θά συμφωνηθῇ κατά τοὺς δρους τοῦ Ἰνστιτούτου τῶν Ἀσφαλιστῶν ἢτοι ἀσφάλισις τοῦ φορτίου κατά παντός κινδύνου συμπεριλαμβανομένων τῶν ρητῶν περὶ ἀσφαλίσεως κατά τῆς ἀπεργίας. Ἐπι συμβάσει τοσφί τὸν κινδύνον φέρουν οἱ ἀγορασταὶ ἀφ' ἡς τὸ φορτίον φθάσῃ τὴν πλευράν τοῦ πλοίου δι' οὐ πρόκειται νά ἔξαχθῃ. Ὁ ἀγοραστής θά καλύψῃ θαλασσίους καὶ πολεμικούς κινδύνους τά δέ ἀσφαλιστήρια συμβόλαια θά είναι πρός προστασίαν τοῦ πωλητοῦ μέχρις οὐ εἰσπράξει οὗτος τὸ τί-

μημα.

‘Ο δρος 5 τοῦ Ἰνστιτούτου διά ἀσφάλισιν φορτίων (δλοι οἱ κίνδυνοι) προβλέπει:

‘Η παρούσα ἀσφάλισις δρᾶ εἰς πάντας τοὺς κινδύνους ἀπωλειας ἢ ζημίας τοῦ ἡσφαλισμένου πράγματος, ἐν οὐδεμιᾷ δμως περιπτώσει θά καλύπτῃ ἀπώλειαν ἢ ζημίαν προξενθείσαν μὲν ἐγγὺς αἰτίαν τὴν καθυστέρησιν ἢ ἐγκείμενον ἐλάττωμα ἢ τὴν φύσιν τοῦ ἡσφαλισμένου πράγματος.

‘Η σύμβασις προέβλεπεν καταβολὴν τοῦ τιμήματος μετρητοῖς ἐναντίοις ἐμφανίσεως φορτοτικῶν ἐγγράφων εἰς Νέαν Υόρκην καὶ διαιτησίαν Λονδίνου.

Οἱ πωληταὶ ἐναύλωσαν τὸ πλοῖον «ΓΑΛΑΤΕΙΑ» ἵνα μεταφέρῃ τὴν ζαχάρην ἀπό Κάντλα τῶν Ἰνδίων εἰς Ἰράν δυνάμει ναυλοσυμφώνου τοῦ δόπιου οἱ σημαντικώτεροι δροὶ εἰχον ὡς ἔξης:

16. Ἀποδείξεις ὑποπλοιάρχου θά ὑπογράφωνται δι' ἕκαστον μέρος τοῦ φορτίου φορτωνόμενον ἐπί τοῦ πλοίου. 44. Ὁ πλοιαρχὸς θά ἐκδώσῃ ἀποδείξεις ὑποπλοιάρχου ἀναγνωριζούσας τὴν ἐπί τοῦ πλοίου παραλαβὴν τοῦ φορτίου. Ἐπ' ἀνταλαγῇ πρός τάς ἀποδείξεις ὑποπλοιάρχου θά ἐκδίδωνται φορτωτικαὶ παραχρήμα αιτήσει τοῦ φορτωτοῦ ὑπό τοῦ πλοιαρχὸν μετά τό πέρας τῆς φορτωσίας τοῦ φορτίου ἐπί τοῦ πλοίου. Τοῦ φορτίου ἀπαξ γενομένου δεκτοῦ ἐπί τοῦ πλοίου δι πλοιαρχὸς θά ἐκδώσῃ ἀποδείξεις ὑποπλοιάρχου καὶ φορ-

τωτικήν καθαράν. Ἡ «ΓΑΛΑΤΕΙΑ» κατέπλευσεν εἰς Κάντλα τὴν 20/3/1975 καὶ ἤρξατο ἡ ἐκφόρτωσις τοῦ φορτίου. Μετά τέσσαρας ἡμέρας μὲ τὸ πλοῖον ἐν μέρει φορτωμένον, ἐξερράγη πυρκαϊά καὶ 200 τόννοι φορτίου ζαχάρεως ὑπέστησαν ζημίας ἐκ τοῦ πυρός ἢ τοῦ χρησιμοποιηθέντος πρός κατάσβεσιν αὐτοῦ, ὅπερας. Τό βλαβέν φορτίον ἐξεφορτώθη, ἀλλ' ἐκρίθη ἄχρηστον. Τό ὑπόλοιπον φορτίον ἐξεφορτώθη ἀσφαλῶς.

Δύο φορτωτικαὶ είχον ἐκδοθῆ τὴν 6/4/1975 καὶ οἱ ἀγορασταὶ ἐδέχθησαν, ταύτας δσον ἀφορᾶ τό ὑπόλοιπον (μή βλαβέν) φορτίον. “Οσον ἀφορᾶ τούς 200 τόνους ἡ ἐκδοθείσα φορτωτική περιείχεν τὴν φρασίν:

“...βάρος, διαστάσεις, ποιότης περιεχόμενο η ἀξία ἀγνωστα”

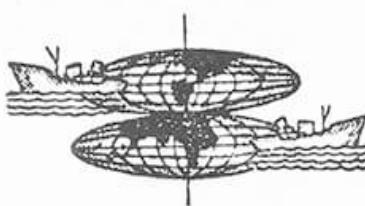
διά γραφομηχανῆς δέ είχεν προστεθῆ:

«Τό ύπο τῆς παρούσης φορτωτικῆς καλυπτόμενον φορτίον ἐξεφορτώθη

«εἰς Κάντλα βλαβέν ύπο πυρός ἢ και ὅδας διά δέ τό ἐν λόγῳ φορτίον «ἐδηλώθη γενική ἀβαρία.

Οἱ ἀγορασταὶ ἀπέρριψαν τὴν φορτωτικήν ταύτην ἢτις ἀπερρίφθη καὶ ὑπό τῆς Τραπέζης τῶν πωλητῶν δταν ἐνεφανίσθη ὑπό τῶν φορτωτῶν δυνάμει τῆς συμβάσεως προμηθείας φόμπτ, ἀλλά καὶ ὑπό τῶν ἀγοραστῶν δταν ἐνεφανίσθη εἰς αὐτούς ύπό τῶν ἀγοραστῶν.

Ἡ διένεξις παρεπέμφθη εἰς διαιτησίαν καὶ ἡ Δευτεροβάθμιος Διαιτητική Ἐπιτροπή τῆς Ενώσεως Ζαχάρεως ἔκρινεν διτι:



YOUR AGENTS AT JEDDAH PORT

TELEX NUMBER: 401162 ATASA SJ
CABLE ADDRESS: "ATASA JEDDAH"
TELEPHONES: OFFICE: 25216 - 22518 - 44039
A.O.H.: 53531 - 20215 - 28100

ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES LTD.

Shipping Agents, Stevedores, Bunker Supplies,
Salvage and Towing Operations

BEST SERVICE, QUICK DESPATCH, COMPETITIVE RATES, MOST EXPERIENCED AGENTS AND STEVEDORES FOR LINERS, CHARTERED AND TRAMP, RO/RO, LASH AND CONTAINER VESSELS.

GENERAL AGENTS FOR HELLENIC LINES LIMITED

HEAD OFFICE: JEDDAH
P.O. BOX 205

SUB-AGENCIES: YENBO - GIZAN

ATHENS: ATASA LIMITED

P.O. BOX 65,
PALEO PSICHICO,
ATHENS.
TEL.: 6726077/8
6723959
A.O.H. 6825881 - 6812357
CABLES: "ATASASHIP"
TELEX: 21 4623 ALFA GR

LONDON: BLUE RIBBON LTD.

COTTS HOUSE,
CAMOMILE STREET,
LONDON EC3A 7BJ
TEL.: 01-6234024/7
01-2836726
01-2832293
A.O.H.: 01-3682788
CABLES: "BLUERIB EC3"
TELEX: 8812043 RIBBON G

DIRECTORS

ANDREAS ELLINAS
MICHAEL ELLINAS
PETER PETRIDES

MANAGERS

EMMANUEL THEODOSIOU
MICHAEL TSIOUTIS
CHARALAMPOS ELLINAS
ANDREAS IOSSIFAKIS
STYLIANOS KALABOYAS

ASS MANAGERS

MICHAEL STAVROU
GEORGE ELLINAS
IOANNIS ELLINAS
NICOLAOS PAPADOPoulos
IOANNIS IOANNOU

τόν κίνδυνον της άπωλειας τού φορτίου ξεφερον οι πωληταί διετύπωσεν δμως τά κάτωθι νομικά έρωτήματα πρός τό Δικαστήριον:

(1) Έάν οι πωληταί δικαιοῦνται νά πληρωθούν τής άξιαν τῆς ζαχάρεως ή άλλων νά διεκδικήσουν άποζημιώσιν διότι οι άγορασται ήρνήθησαν νά δεχθούν τό φορτίον και νά δεχθούν και νά έξοφλήσουν τά φορτωτικά έγγραφα.

(2) Έάν οι άγορασται έξεπλήρωσαν τάς υποχρεώσεις των έν σχέσει πρός τήν άσφαλτισιν τού φορτίου;

(3) Έν άποφατική άπαντήσει εις τό προηγούμενον έρωτημα, έάν διά τήν μή άσφαλτισιν τού φορτίου, δικαιοῦνται οι πωληταί και είς ποίαν άποζημιώσιν;

Η ύπόθεσις ήχθη ένώπιον τού Δικαστηρίου και ο δικαστής Ντόναλντσον έκρινεν διότι ή άπαντησει εις τά έρωτήματα έδει νά είναι υπέρ τών πωλητῶν. Η πρακτική δοκιμασία άν φορτωτική μέ τό άνωτέρω περιεχόμενον γίνεται γενικώς δεκτή ύπό τών Τραπέζων, ώς καθαρά φορτωτική, δέν τυγχάνει έφαρμογής διότι οι άγορασται και δύο Τράπεζαι άπερριψαν αύτήν.

Η φορτωτική δέν έδημιούργει άμφιβολίας περί τής καταστάσεως τού φορτίου κατά τόν χρόνον τῆς φορτώσως, δέν έβεβαιόν διότι οι φορτωται είχον οίανδήποτε άξιωσιν έναντι τού φορτίου και έπομένως ή φορτωτική έπέρασεν έπιτυχως τήν δοκιμασίαν τῆς «καθαρότητος».

Η φορτωτική, καίτοι άσυνήθους τύπου, ήτο έμπορεύσιμος έν τούτω, δτι δρθώς άναγνωσκομένη και κατανοούμενη ούδεμίαν έξεφραζεν άμφιβολίαν δσον άφορά τό γεγονός διότι τό φορτίον έφορτώθη έν προφανώς καλή καταστάσει. Έάν οι άγορασται έπεδιώκον δχι μόνον «καθαράν» φορτωτικήν άλλα και τού «συνήθους τύπου» ξπρεπε νά προβλέψουν τούτο έν τή συμβάσει.

Η φορτωτική άπετέλει άποδειξιν περί τής φορτώσεως τού φορτίου και τής συμβάσεως δυνάμει τής δποίας θά μετεφέρετο τούτο και δέν έπαινεν νά είναι φορτωτική διότι έξ ανάγκης έδει νά έκφορτωθή τούτο (τό φορτίον) λόγω άτυχηματος έπισυμβάντος μετά τήν φόρτωσιν.

Η έν τή φορτωτική μνεία δέν έπεδρα δυσμενῶς έπι τών δικαιωμάτων τού κομιστού τής φορτωτικής έναντιον τού πλοίου.

Η φορτωτική δέν άπεβαλε τήν ίσχυν τής διότι έξεδόθη τήν δην Απριλίου, διότι δέν ύπηρχεν ύποχρέωσις έκδόσεως φορτωτικής μόλις συνεπληρώντο ή φόρτωσις ένός κύτους. Τό άπαιτούμενον ήτο έκδοσις φορτωτικής έντός εύλογου χρόνου άπο τής περατώσεως τής φορτώσεως.

Η φορτωτική δέν ήτο έπιληψιμος διότι περιείχεν τόν δρον «βάρος, διαστάσεις, ποσότης, κατάστασις, περιεχόμενα και άξια, άγνωστα». Τούτο ήτο έντοπος δρος και αί ός άνω λέξεις μέρος τής φορτωτικής. Έκ τών λέξεων τούτων δέν προκύπτει άντιφασις και δέν καθιστούν αύται τήν φορτωτικήν «μή καθαράν».

Οι άγορασται άφειλον νά δεχθούν τήν φορτωτικήν και νά καταβάλουν τήν άξιαν.

Έπειδη συνομολογείται διτι οι άγορασται παρέλειψαν νά άσφαλίσουν τό φορτίον ώς είχον ύποχρέωσιν, ύποχρεούνται νά καταβάλουν εις τούς πωλητάς άποζημιώσιν ίσην πρός τό ποσόν διπερ ούτοι θά εισέπραττον κατά τούς δρους τής άσφαλίσεως ήτις έπρεπε νά είχεν συναφθῆ.

Ο δρος 5 τών «Ορων τού Ινστιτούτου τών Ασφαλιστών (τού Λονδίνου) ούδεν άλλο πράττει ή νά καταστήση σαφές διτι άσφαλτισις «κατά πάντων τών κινδύνων», δέν καταργεί τήν έξαιρεσιν τήν περιεχομένην εις τό άρθρον 55 παραγρ. 2γ τού περι θαλασσίας Ασφαλίσεως Νόμου τού 1906. Έπι πυρκαϊάς, οι άσφαλτισται ύποχρεούνται εις άποζημιώσιν, έκτος έάν άπεδείκνυντο ή πυρκαϊά άφειλεται εις έγκειμενον έλάττωμα τού άσφαλτισθέντος πράγματος. Οι πωληταί δικαιοῦνται νά διεκδικήσουν λόγω άποζημιώσεως τό ποσόν διπερ θά εισέπραττον άπο τούς άσφαλτιστάς.

Οι πωληταί έχουν άκόμη ύπέρ αύτών τό γεγονός διτι τό φορτίον έτέλει διλοσχερῶς εις κίνδυνον τών άγοραστών άφ' ής έφθασε εις τήν πλευράν τού πλοίου, ή δέ αιτία τής ζημίας ήτο δλως άσχετος πρός έγκειμενον έλάττωμα.



ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

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

MTS ΙΑΣΩΝ

MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ

TSS ΑΤΛΑΣ

MV ΕΡΜΗΣ

MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ

MTS ΟΡΦΕΥΣ

MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ

MTS ΑΠΟΛΛΩΝ 11

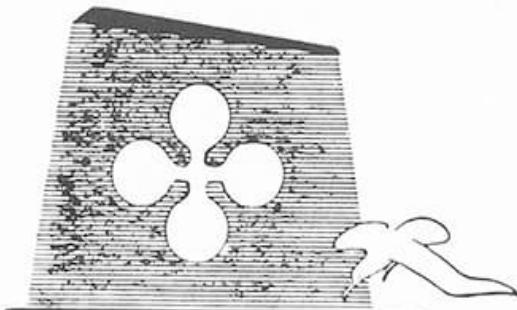
MV ΖΕΥΣ

MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ

MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ

MV ΩΚΕΑΝΟΣ

MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

• Πενταετή ναυπηγική κρίσιν προβλέπουν οι Σουηδοί κατασκευαστάι ναυτικών μηχανών πρωτεσών (άτμοστροβίλων) Στάλ-Λαβάλ. Μόνον διά τα μπάλκ κάρριερ προβλέπουν νά υπάρξῃ κάποια ζήτησης σ' ένωρίτερον, ένω αι παραγγελίαι των τάνκερ θά έξαρτηθούν εξ ολοκλήρου από τόν ρυθμόν διαλύσεων.

• Τό 1979, η Σοβιετική "Ενωσις κατέστη ή δευτέρα πετρελαιοεξαγωγική χώρα εις τόν κόσμον μετά τήν Σαουδικήν "Αραβίαν, μέ σύνολον έξαγωγών 164 έκατον. τον. (3,3 έκατομ. βαρέλια ήμερησίων). Τά εσδούα από τάς πωλήσεις αυτάς άνηλθον εις 22 δισεκ. δολλάρια — 7,4 έκατομ. ύπερ τό 1978 — και συνέβαλον θετικώς εις τήν μείωσιν τού έλλειμματος τού ισοζυγίου πληρωμών έξωτηρικού τής χώρας.

• Η Σοβιετική "Ενωσις παρήγγειλεν έννέα σκάφη πολλαπλής χρήσεως, ειδικά διά τήν ναυσιπλογίαν εις τήν Αρκτικήν, εις ναυπηγεία τής Φινλανδίας. Πρόκειται περί σκαφών τών 20.000 τον., μέ ίκανότητας παγοθραυστικού. Συνολικόν κόστος 188,2 έκατομ. λιρών Αγγλίας. Θά παραδοθούν μεταξύ 1982 και 1983.

• Αι άνακρισεις διά τήν αύτανδρον άπωλειαν τού Νορβηγικής ιδιοκτησίας λιβεριανού μεταλλοφόρου πετρελαιοφόρου "Μπέργκε Βάνγκα" έπερατώθησαν, χωρίς νά έντοπισθούν τελικώς τά αίτια πού προκάλεσαν τήν άπωλειαν τού 297.912 τον. d.w. σκάφους.

Τό "Μπέργκε Βάνγκα" κατημυθύνετο από Βραζιλίαν εις Ιαπωνίαν μέ πλήρες φορτίον σιδηρομεταλλεύματος, διέ άπωλέσθη μυστηριώδως. Εικάζεται ότι τής βιθύσεως του προηγήθη έκρηξης, άλλ' ούδεν είναι βέβαιον. Σημειωτέον διέ άδελφόν σκάφος, τό "Μπέργκε Ιστρα", έβυθισθη πρό τετραστίας, κατά τήν έκτελεσιν τού ίδιου ταξιδίου, εις τήν αύτήν περιοχήν. Δύο έπιζησαντες ναυτικοί άνέφερον διέ τής βιθύσεως του προηγήθη έκρηξης, άλλά δέν ήδην ήθησαν νά παράσχουν περισσότερα στοιχεία.

• Έπτα χώραι τού Αραβικού Κόλπου συνεψώνησαν τήν σύστασιν άσφαλτικού «κονσόρτσιου», τό όποιον θά άσφαλτίζει και θά άντασφαλτίζει πλοία προσεγγίζοντα εις τήν περιοχήν. Εις τό «κονσόρτσιου» θά μετέχουν 31 άσφαλτικά έταιροι από τό Κουβέιτ, τό Ίράκ, τό Μπαχρέιν, τά Ήνωμενα Αραβικά Εμιράτα, τό Όμαν, τό Κατάρ και τήν ιουδαϊκή Αραβία.

• Τό νέον συμφωνητικόν Λόδδ' (Lloyd's Open Form 1980) ύπεγράφη διά πρώτην φοράν, εις τάς άρχας τού τρέχοντος μηνός, μεταξύ τής Ελληνικής Κοινοπραξίας Ρυμουλκών και τής Σέλλ, διά την άνελκυσιν τού δεξαμενοπλοίου τού "Ακαμάιαν" πού είχε προσαράξει έξωθι τού λιμένος τού Πειραιώς μέ μέρος φορτίου 13.000 τον. Ή άποτελεσματικότης τού νέου συμφωνητικού θά δοκιμασθῇ διά πρώτην φοράν εις τήν διαιτησίαν και ο ναυτιλιακός κόσμος άναμενει μέ άνυπομονησίαν τό άποτέλεσμα.

• Αύστηρα μέτρα προτίθεται νά ζητήση ά-

τους διέ ύπεστη ζημίας έκ πυρκαϊάς και πάλιν. Τό σκάφος είναι ήσφαλισμένον άντι 10 έκατομ. δολλαρίων.

• Η σοβιετική παραγωγή πετρελαίου διφθασε εις έπιπεδα ρεκόρ τόν Μάιον, μέ μεσην ήμερησίων παραγωγήν 12,1 έκατομ. βαρελίων, έναντι 11,95 έκατομ. βαρελίων τού παρελθόντος μηνός. Σταθερά αύξησης τής παραγωγής έπισημαίνεται έπι άλσοκληρον 12μηνον.

• Εις τά πλαίσια ένός γενικωτέρου προγράμματος αναπτύξεως τής παραγωγής γαιανθράκων εις τόν Καναδά, συνολικής δαπάνης 2 δισεκ. δολλαρίων, ή κυβέρνησης ένεκρινε τό ποσόν τών 255 έκατομ. δολλαρίων διά τήν βορειοανατολικήν περιοχήν τής Βρετανικής Κολομβίας, 212 έκατομ. Θά διατεθούν διά τήν βελτίωσιν τών σιδηροδρόμων και τού σιδηροδρομικού δικτύου, 39 έκατομ. διά τήν άναπτυξιν λιμένος φορτώσεως γαιανθράκων εις Ρίντλεϋ "Αίλαντ και 4 έκατομ. διά τό δύσκολον δίκτυον.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

'Αντιτίθεται ή Κυβέρνησης

Κατά τάς δηλώσεις τού Υφυπουργού Ναυτιλίας κ. Σ. Νεμίρωφ, ή Αμερικανική Κυβέρνησης άντιτίθεται εις τάς διατάξεις τού γυνωστού νομοσχεδίου Τζών Μάρφι, δι' ών προβλέπεται έπιχορηγησις έκμεταλλεύσεως πλοίων ναυπηγηθέντων εις τό έξωτερικόν ή πλοίων άγορασθέντων εις τό έξωτερικόν και μεταφερθέντων ύπο άμερικανικήν σημαίαν. Αι διατάξεις αυταί θά είχον λίαν δυσμενεῖς έπιπτωσεις τόσον έπι τής άνεργίας και έπι τού έλλειμματος τού ισοζυγίου πληρωμών τής χώρας. Τοιαύτη έπιχορηγησις θά ήτο έπιτρεπτή μόνον ύπο τόν δρον άμεσου παραγγελίας δλλων πλοίων εις άμερικανικά ναυπηγεία.

'Αντιθέτος έπισης είναι ή Κυβέρνησης εις

Please give us your problems at

KARACHI

We look after them

"NOVELTY SHIPPING & TRADING CO. LTD."

shipping agents • shipbrokers
general contractors • shipchandlers

6/5-8 AL YOUSUF CHAMBERS, P.O.BOX 978

KARACHI — PAKISTAN

TEL.: 219.219, TLX: 25566 NOVEL PK, CABLES: ALBHADUR

CHAIRMAN: BAHADUR KHAN

DIRECTOR: SYED SAMI AHMAD

Exclusive Representatives for all Europe
our Associates:

NEARCHOS SHIPPING AND COMMERCIAL CO. LTD.

1, Skouze Str., PIRAEUS — GREECE

TEL.: 4510583 - 4518832 - 4531661 - 4527685

TLX: 21 1416 - 21 3837 NEAR GR — CABLES: SEAPATH

τάς διατάξεις τού έν λόγω νομοσχεδίου δι' ὧν προβλέπεται: ή ὑποχρέωσις ἐγκρίσεως ἐκ μέρους τοῦ Π.Ν. τῶν σχεδίων ναυπηγήσεως ἐπιχορηγουμένων πλοίων, ή ἀπούστευσις τῶν κριτηρίων ἔθνικότητος τῶν ἐπιχορηγουμένων ἐταιριῶν καὶ ἡ μεταφορά ὠρισμένων ἀρμοδιοτήτων τῆς Ὀμοσπονδίας τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς ὑπό τὸ νέον "Υφυπουργεῖον Ναυτιλίας (τοῦ "Υπουργεῖου Ἐμπορίου).

Συμφόρησις εἰς Χάμπτον-Ρόουντς

Μεγάλη καθυστέρησις παρατηρεῖται εἰς τούς λιμένας τοῦ Χάμπτον Ρόουντς, δύον 40-50 πλοίων ἑτέλουν ἐν ἀναμονῇ φορτώσεως γαιανθράκων. Ὁ λιμὴν οὗτος εἶναι ὁ μεγαλύτερος εἰς κίνησιν γαιανθράκων λιμὴν τοῦ κόσμου, ἀλλά λόγω τῆς ηὔξενης κινήσεως ἐνεφάνισε τελευταίως συμφόρησιν.

Πρόσθετος δυσχέρεια ἐμφανίζεται ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι εἶναι δύσκολον νά δεξερεθῇ κατάλληλος θέσις διὰ τὴν ἀναμονὴν τῶν πλοίων. Τά πλείστα τούτων προέρχονται ἐξ Εὐρώπης ἀλλά ἀρκετά καὶ ἐξ Ἰαπωνίας.

Ἡ ἔξαγωγή γαιανθράκων ἔκ τῶν ὡς δύναμιν ἔφθασε τὸ 1978 εἰς 15.397 τόνους. Κατά τὸ 1979 παρεπηρήθη μεγάλη αὔξησις καὶ ἀκόμη μεγαλυτέρα ἀναμένεται διά τὸ 1980.

Πρός τὴν δηζελομηχανήν

Μέ καθυστέρησιν 40 περίπου ἑτών, οἱ ἀμερικανοὶ στρέφονται πρός τὴν δηζελομηχανήν. Ἔνω σήμερον ἀνά τοῦ 70% τῶν σκάφων τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου (περίπου 23.000 πλοία) εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ δηζελομηχανάς, ἀπό τὰ 570 ἐμπορικά σκάφη ὑπό τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν τὸ 95% κινοῦνται μὲ ἀτμοστροβίλους.

Αἱ πλέον σύγχρονοι δηζελομηχαναὶ, μὲ στροβιλοφόρτων, ἀναλάσκουν κατά 35% περίπου διλγύτερον καύσιμον ἀπό τοὺς ἀτμοστροβίλους καὶ δύνανται νά χρησιμοποίησουν εὐθηνότερον καὶ πλέον παχύρευστον πετρέλαιον πού εἶναι κατ' οὐσίαν "ρευστή δασφαλοτος".

Ἡ χρησιμοποίησις τῆς δηζελομηχανῆς σημαίνει οἰκονομίαν τουλάχιστον ἐνός ἑκατομ. δολαρίων ἑπτάσιως δι' ἐν φορτηγόν σκάφος τῶν 35.000 τον., μολονότι ἡ ταχύτης θά μειωθῇ κατά 30%.

Μία ἐκ τῶν πρώτων ἀμερικανικῶν ἐταιριῶν πού ἐστράφησαν πρός τὰ δηζελοκίνητα πλοία εἶναι ἡ "Σῆ-Λάντ". Τό 1978 παρήγ-

γειλε 12 δηζελοκίνητα πλοῖα-κοντέινερ (ἐξ εἰς τὴν Ἰαπωνίαν καὶ ἐξ εἰς τὴν Νότιον Κορέαν) μὲ συνολικὸν κόστος 580 ἑκατομ. δολλάρια. Ἀλλαὶ ἐταιρίαι ἡ κολούθησαν τὸ παράδειγμά της καὶ ἀπό τὰ 72 σκάφη πού τελοῦν σήμερον ὑπό παραγγελίαν εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα, τὰ 52 θά ἔχουν δηζελομηχανάς.

Μεταξύ τῶν πρωτοπόρων ἀναφέρεται καὶ ἡ Μόμπιλ, ἡ οποία ἐγκάριως ἀντελήφθη τὴν τεραστίαν οἰκονομίαν πού παρέχει ἡ μηχανή ντζελ. Τό 1979 μετεσκεύασε εἰς τὴν Ἰαπωνίαν τὸ σούπερ-τάνκερ «Μόμπιλ Χωκ» καὶ, ὡς ἀνέφερε προσφάτως, ἐντός 12μῆνου ἐπέτυχε οἰκονομίαν 2,8 ἑκατομ. δολαρίων. Ὑπολογίζεται ὅτι ἔαν ἡ ἐκμεταλλεύσιμος ζωὴ τοῦ σκάφους εἶναι 20 ἔτη, τὰ ἐπόμενα 18 ἔτη θά ἔξοικον μήποτε 2,1 ἑκατομ. βαρέλια πετρελαίου, σημερινῆς ἀξίας 50,9 ἑκατομ. δολαρίων. Οἱ ἀριθμοὶ εἶναι τόσον ἐντυπωσιακοί, ὥστε ἡ διοίκησης τῆς Μόμπιλ ἀπεφάσισε νά διαθέσῃ 40 ἑκατομ. δολλάρια διά τὴν μετασκεύην ἐπέρινων τεσσάρων στροβιλοκίνητων τάνκερων εἰς τὴν Ἰαπωνίαν.

Παραλλήλων, ἡ Στάνταρντ "Οἴλ τῆς Καλιφορνίας παρήγειλεν ἐξ δηζελοκίνητα τάνκερ τῶν 35.000 τον. εἰς Ἰαπωνικά ναυπηγεῖα.

Ἡ μετάβασις ἀπό τὸν ἀτμοστροβίλον εἰς τὴν δηζελομηχανήν δέν θά εἶναι εὔκολος διά τοὺς ἀμερικανούς δεδομένου ὅτι ὑπάρχει σοβαρά ἐλλειψις εἰδικευμένων δηζελομηχανικῶν. Ἀλλά πιστεύεται ὅτι τὸ ἐμπόδιον αὐτό θά ἐπερασθῇ ἐντός τῶν προσεχῶν ἔτων.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἡ ἐταιρία "Ἀλλις Τσάλμερς ἀνέλαβε νά κατασκεύάζῃ δηζελομηχανάς εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, βάσει ἀδείας τῆς Ἐλβετικῆς ἐταιρίας Σούλτζερ. Αἱ πρώται μηχαναὶ ἀναμένεται νά παραδοθοῦν μεταξύ τοῦ 1982 καὶ 1984.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Ἡ Λόντον - "Οβερσήζ

Καθ' ὃ ἀνεκοίνωσεν ὁ Πρόεδρος τῆς Λόντον τοῦ "Οβερσήζ Φράίτερς, κ. Μανώλης Κουλουκουντής, ἐκτός τῶν παραγγελθέντων κατ' Ἀπρίλιον δύο δεξαμενοπλοίων τῶν 56.000 τον. d.w. εἰς Ἰαπωνίαν, ἡ θυγατρική ἐταιρία Γουέλς "Οβερσήζ Φράίτερς, εἰς τὴν ὥποιαν τὸ συγκρότημα μετέχει κατά 51%,

εύρισκεται εἰς συνεννοήσεις μετά ἰαπωνικοῦ ναυπηγείου διά τὴν ναυπήγησιν ἐνός μπάλκ κάρριερ τῶν 27.000 τον. d.w. μέ παράδοσιν τὸ τέλος 1981.

Τὸ συγκρότημα δέν ἔχει πρόθεσιν νά πωλήσῃ ἀλλὰ σκάφη ἐκ τοῦ σημερινοῦ στόλου του. "Ηδη διαθέτει 4 μπάλκ κάρριερ τύπου B-26 κατασκευής τῶν ναυπηγείων "Οστιν-Πίκερσγκιλ, τὰ όποια τοῦ ἀνήκουν. Τρία ἐπάντιαν είναι χρονοναυλωμένα μέ iκανοποιητικούς δροὺς μέχρι τὸ τέλος τοῦ ἔτους, καθώς ἐπίσης καὶ τὸ δεξαμενόπλοιον «Λόντον Κόνιντενς» τῶν 35.000 τον. d.w.

'Ο κ. Κουλουκουντής ἐδήλωσεν ἐξ ἀλλου διά τὸ ὑπόλοιπον τοῦ ἔτους δέν προβλέπει βελτίωσιν ἐναντίο τοῦ πρώτου ἔξαμηνου. Τὰ ἀποτελέσματα τῆς τρεχούσης χρήσεως ὑπάρχει κίνδυνος νά είναι παρόμοια μετά τοῦ δευτέρου ἔξαμηνου τοῦ παρελθόντος ἔτους, τὸ όποιον ἐκλεισε μέ ελλειμμα 124.000 λιρῶν.

NΟΡΒΗΓΙΑ

Ἡ ἀνανέωσις τοῦ στόλου.

Ἡ ὄμας ἐργασίας ἡτις εἶχε συσταθῆ διά τὴν μελέτην τοῦ θέματος τῆς χρηματοδοτήσεως τῶν νορβηγικῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν, ἀνεκοίνωσεν ὅτι ἡ ἀποκατάστασις τοῦ νορβηγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου εἰς τὰ ἐπίπεδα τοῦ 1974-75 θά ἐστοίχιζε 7-8 δισεκ. κορωνῶν.

Ἡ ὄμας αὐτῆς περιλαμβάνουσα ἐκπροσώπους τοῦ Κράτους καὶ τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων, δέχεται ὅτι ὁ νορβηγικός ἐφοπλισμός θά ἡδύνατο νά ἐπωφελθεῖ τῶν ἔξινων κεφαλαίων, ἔαν ἡ σχετική νομοθεσία τῆς χώρας προσημόζετο πρός τὰς ἔνας νομοθεσίας, πράγμα διπερ τὸ θά είχε καὶ τὸ πρόσθετον πλεονέκτημα ἀποφυγῆς τῆς ἀνάγκης προσφυγῆς πρός ξένας σημαίας.

Πρός τὴν ἀποφίλην αὐτὴν φαίνεται συμφωνοῦσα καὶ ἡ Κυβερνητική θέσις, ἐκπρόσωπος τῆς Οργάνωσης τοῦ Ευρωπαϊκοῦ Συνδέσμου, δέχεται ὅτι πρέπει νά ἐξευρεθοῦν τὰ κεφάλαια διά τὴν ἀνανέωσιν τοῦ ἔθνικον στόλου καὶ ὅτι τὸ γεγονός ὅτι κατά τὸ παρελθόν ἔτος αἱ παραγγελίαι τοῦ νορβηγικοῦ ἐφοπλισμοῦ ἐφθασαν περίπου τὰ 10 δισεκ. κορωνῶν, δεικνύει τὴν ζωητικότητα τοῦ κλάδου τούτου τῆς οἰκονομίας.

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

NAUTIΛIAKAI



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

'Υπό τήν κυανόλευκον'

Εις τό 'Υπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας υπεβλήθησαν αιτήσεις διά τήν έγγραφήν εις τέλη Ελληνικών Νηλούδιον, βάσει τού άρθρου 13, τών κάτωθι σκαφών:

1. «Σ. αν Τ. ζ. ώ ν μπάλκ κάρριερ (πρώτη λιβεριανόν «Grand Justice») νεοαγορασθέν, 10.329 τον. γκρός τού 1967, άνηκον εις τήν έταιριαν «Άλκυών» (κ. Πολ. Κυνηγός).

Παραλαβή νεοτεύκτου τάνκερ

Τό 80.840 τον. d.w. δεξαμενόπλοιον «Ιωνία» παρεδόθη προσφάτως από τά ναυπηγεία Χιτάτοι εις τούς πλιοκτήτας του (κ.κ. Υιούς N. I. Γουλανδρή). Τό νεοτεύκτο σκάφος είναι έφωδιασμένον με μηχανήν B & W, τύπου 6L67GFC, ισχύος 15.000 ίππων, με στροβιλοφυσητήρα σταθεράς πιέσεως, έπιτυχάνουσαν οίκονομίαν καυσίμων 7% περίπου έναν συγκρισμεί με παλαιότερου τύπου μηχανάς της ίδιας ισχύος. Τό «Ιωνία» άνταποκρίνεται πλήρως εις τάς νεωτέρας άπαιτήσεις τού ΙΜΚΟ διά τήν πρόληψην τής ρυπάνσεως και διαθέτει χωριστάς δεξαμενάς ξρυμάτος, σύστημα άδρανους άεριους και σύστημα έπλυσεως δι' άρρυν πετρελαίου. Εις διμόρφον κατάστασιν τό σκάφος έχει βύθισμα μόλις 12,22 μ.

Εις τά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά

Τήν 14ην Ίουλου έλαβε χώραν άπό τάς έσχαράς τών Ναυπηγείων Σκαραμαγκά ή καθέλκυσις τού δευτέρου έκ τών τριών περιπολικών καταδιωκτικών σκαφών, δωρηθέντων εις τό Πολεμικόν Ναυτικόν ύπό τού κ. Εύγενίου Παναγοπούλου τής Νέας Υόρκης. Ανάδοχος ή Κα. Εύη. Παναγοπούλου.

Η όνομασία έγινε ταυτοχρόνως με τήν ονομασίαν τής πυραυλακάτου P26 και παράδοσιν τής P24 τήν Δευτέραν 14 Ίουλου και ώρα 6 μ.μ.

'Αγορά φέρρου μπώτ

Διαπραγματεύσεις διεξάγονται διά τήν άγοράν παρ' Έλληνων τού 1922 τον. γκρός 'Αγγλικού φέρρου-μπώτ «Καισάρια» τού 1960 τής γραμμής Γουεϊμάδουθ - νήσων Τσάννελ. Θά χρησιμοποιήθη εις τάς έλληνικάς συγκοινωνίας.

Πωλήσεις 'Ελληνικών πλοίων εις άλλοδαπούς

Τέσσαρα άδελφά σκάφη τών 4.750 τον. d.w. ναυπηγηθέντα εις Ρουμανίαν τό 1971-72 έπωλήθησαν παρ' Έλληνων εις συμφέροντα τής Σιγκαπούρης άντι 1,3 έκατομ. δολλαρίων έκαστον. Πρόκειται περί τών «Πίτρια Ραήνημπου» «Πίτρια Γκάλαξη», Πίτρια Σάνη» και «Πίτρια Σκάκι».

Συμφέροντα τής Σιγκαπούρης ήγόρασαν, έπισης τό 8.180 τον. γκρός ναυπηγήσεως 1954 φορτηγόν «Καλυψώ Ν.» «ώς έστι» εις Λαύριον, άντι 840.000 δολλαρίων.

"Απασαι αι άνωτέρω πωλήσεις έπραγμα-

— Μεταξύ 'Ελλήνων έπωλήθη εις τά 1,5 έκατομ. δολλάρια τό φορτηγόν «Πανγκρί II» 2.995 τον. γκρός, 5.716 τον. d.w. τού 1970.

— Τό δηζελοκίνητον δανικόν μπάλκ κάρριερ «Casuarina» 16.640 τον. γκρός, 26.551 τον. d.w. τού 1973 ήγοράσθη εις τά δολ. 9.500.000.

— Έπωλήθη άντι δολ. 750.000 τό φορτηγόν «Ελκίνα» 6.534 τον. γκρός, 8.650 τον. d.w. τού 19576.

— Τό δηζελοκίνητον Όλλανδικόν φορτηγόν «Mercurious» 7.566 τον. γκρός, 6.937 τον. d.w. τού 1966 ήγοράσθη γύρω τών 1,7 έκατομ. δολλαρίων.

— Έπωλήθη εις άγοραστάς Νέας Υόρκης τό μπάλκ κάρριερ «Mariá» 15.765 τον. γκρός, 25.943 τον. d.w. τού 1965. Τιμή δολ. 5.500.000.

— Άντι 5,3 έκατομ. δολλαρίων ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον ιαπωνικόν μπάλκ κάρριερ «Fairwinif» 6.894 τον. γκρός, 11.406 τον. d.w. τού 1978 μέ μηχανάς MAN 6.000 ίππων.

— Τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Amoco Challenger» 28.222 τον. γκρός, 53.280 τον. d.w. τού 1962 ήγοράσθη εις τά 4,5 έκατομ. δολλαρίων.

— Ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον παναμαϊκόν φορτηγόν «Castus» 7.718 τον. γκρός, 11.607 τον. d.w. τού 1967 άντι δολ. 2.500.000.

—

— Έπωλήθη εις σκανδιναυικά συμφέροντα γύρω τών δολ. 4.000.000, τό κυπριακόν μπάλκ κάρριερ «Χρυσαλίς», 12.074 τον. γκρός, 18.009 τον. d.w. τού 1965.

— Έλληνες τού Λονδίνου ήγόρασαν άντι δολ. 21,8 έκατ. τό δηζελοκίνητον ύπο σημαίαν Σιγκαπούρης μπάλκ κάρριερ «Ikan Bawal» 42.275 τον. γκρός 75.596 τον. d.w. τού 1976 μέ μηχανάς B & W 20.500 ίππων.

— Τό δηζελοκίνητον χιλιανόν μικτόν σκάφος τού «Valparaiso» 58.213 τον. γκρός 127.777 τον. d.w. τού 1971 ήγοράσθη άντι 19 έκατομ. δολλαρίων.

— Έπωλήθη εις κινεζικά συμφέροντα τό λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Οστρια II» 20.571 τον. γκρός, 38.264 τον. d.w. τού 1971.

— Είς κινεζικά συμφέροντα έπωλήθη έπισηση τό μπάλκ κάρριερ «Πήλιο» 29.506 τον. γκρός 50.789 τον. d.w. τού 1967. Τιμή 9 1/2 έκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ 'Ελλήνων έπωλήθη εις τά 9,6 έκατομ. δολλαρίων, τό μπάλκ κάρριερ «Δώρικ Αρρώ» 18.662 τον. γκρός, 30.761 τον. d.w. τού 1970.

— Άντι 5,5 έκατομ. δολλαρίων έπωλήθη μεταξύ 'Ελλήνων τό μπάλκ κάρριερ «Φρίεδος Δ.» 10.544 τον. γκρός, 18.420 τον. d.w. τού 1968.

— Ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Wonder Ventur» 9.369 τον. γκρός, 16.265 τον. d.w. τού 1973 άντι δολ. 5.650.000.

— Έπωλήθη γύρω τών 12,4 έκατομ. δολλαρίων εις κινεζικά συμφέροντα τό δηζελοκίνητον μπάλκ κάρριερ «Καλλιόπη» 16.432 τον. γκρός 28.957 τον. d.w. τού 1976.

— Είς συμφέροντα 'Αργεντινής έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Θεοφόρος» 22.156 τον. γκρός, 41.768 τον. d.w. τού 1962. Τιμή δολ. 5.250.000.

— Άντι 1,55 έκατομ. δολλαρίων ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον νιγηριανόν τουηντέκερ «Niger Star» 11.148 τον. γκρός, 15.881 τον. d.w. τού 1958 μέ μηχανάς Σουλτζέρ 7.700 ίππων.

Παραλαβαί και παραδόσεις

Παρελήφθησαν τά άγορασθέντα φινλανδικά φορτηγά «Michael» 1.926 τον. γκρός, τού 1967 και «Andrew» 1.677 τον. γκρός τού 1966 και υψωσαν τήν κυανόλευκον. Μετωνυμάσθησαν «Τατάι Σή» και «Τατάι Κουήν» αντιστοίχως.

— Παρεδόθη εις άγοραστάς τό πωληθέν μεταξύ 'Ελλήνων μπάλκ κάρριερ «Στάρ Πρωτεύς» 18.470 τον. γκρός, 27.890 τον. d.w. τού 1968 και μετωνυμάσθη «Αιόλιαν Κάρριερ».

— Παρεδόθη έπισηση τό πωληθέν εις άλλοδαπούς φορτηγόν «Αρκασή» 3.251 τον. γκρός, τού 1969 και υψωσε τήν γαλλικήν σημαίαν. Μετωνυμάσθη «Burdigala».

— Παρελήφθη τό ουστριακόν μπάλκ κάρριερ «Woermann Ubangi» 11.845 τον. γκρός τού 1969. Μετωνυμάσθη «Θεανώ». "Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Ηγόρασθη τό κυριοτόνον τό άγορασθέντα ιαπωνικόν μπάλκ κάρριερ «Subaru Maru» 19.133 τον. γκρός τού 1975.

— Τό άγορασθέν λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Golden Mistral» 14.029 τον. γκρός τού 1969 παρελήφθη, μετωνυμάσθη «Αίρηνς Ζέστο», και υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Παρελήφθη και υψωσε τήν κυανόλευκον τό λιβεριανόν φορτηγόν «Cathy» 6.118 τον. γκρός τού 1971. Παρέμεινεν ύπο τό αύτο δύναμη.

— Παρελήφθη έπισηση τό ρωσικόν μπάλκ

A' ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

Διά θέσιν Βοηθού 'Αρχιμηχανικού ήλικιας 30-35 έτών μέ προϋπηρεσίαν ώς A' Μηχανικός εις άτμοστροβίλους TANKERS, ύπο Ναυτιλιακής 'Εταιρίας έπεκτεινούσης τάς δραστηριότητάς της.

· Αποταθείτε: Διευθυντήν Προσωπικού,

Τ.Θ. 127, Πειραιεύς

Τηλ.: 4112611 έσωτ. 220

κάρριερ «Yauza» 28.467 τον. γκρός του 1967. «Υψωσε την κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Αλκαίος Κ.»

— Παρεδόθη εις τούς άγοραστάς του τό πωληθέν μεταξύ 'Ελλήνων φορτηγών «Αργολίς» 9.071 τον. γκρός του 1969. Μετωνομάσθη «Ανάβυσσος».

Μετονομασίαι

Εις «Πόρτο Μεθώνη» μετωνομάσθη τό δεξαιμενόπλοιον «Γιουροφίνα», 2.439 τον. γκρός του 1967.

— Μετωνομάσθη «Γκούντ Γουόριορ» τό φορτηγόν «Σούάζι Γουόριορ» 8.940 τον. γκρός, τού 1960.

— Τό φορτηγόν «Κωνσταντίνος Μ.» 6.808 τον. γκρός τού 1960 μετωνομάσθη «Κώστας».

Αι διαλύσεις

'Επωλήθη εις διαλυτάς τού Ταιβάν άντι δολ. 197,50 κατά τον. έλ. έκτοπίσματος τό φορτηγόν «Λιβόρνο» 4.995 τον. γκρός, τού 1952.

— Εις διαλυτάς τού Ταιβάν έπωλήθη έπισης τό φορτηγόν «Ιταλία» 6.727 τον. γκρός τού 1946.

— 'Αντι δολ. 207 κατά τον. έλ. έκτοπίσματος έπωλήθη εις διαλυτάς τού Ταιβάν τό δεξαιμενόπλοιον «Γιάννης Π.Β.» 80.003 τον. γκρός τού 1968.

— 'Έπωλήθησαν συνολικώς, άντι ποσού γύρω τών δολ. 162,50 κατά τον. έλ. έκτοπίσματος εις πακιστανούς διαλυτάς, τά φορτηγά «Δέσπω Κ.» 1.788 τον. γκρός τού 1948, «Ζαχαρούϊά Κ.» 2.297 τον. γκρός τού 1948 και «Δήμητρα Κ.» (ex «Ελενορ») 1.589 τον. γκρός τού 1945 κυπριακόν.

Τά συμβεβλημένα

Κατά τόν. 'Ιούνιον ύπεγράφησαν εις τό NAT συμβάσεις άσφαλίσεως τών πληρωμάτων τών κάτωθι πλοίων έλληνικής ιδιοκτησίας ύπο ξένας σημαίας:

— «Τένια II», κυπριακόν, 1.333 τον. γκρός, άπο 26.1.80, έκπρόσωπος κ. Ίωάν. Κουτρουμπής.

— «Ντάφνεμαρ», παναμαϊκόν, 5.816 τον. γκρός, άπο 4.9.79, έκπρόσωπος κ. Παν. Χαλδαιός.

— «Σκύριαν Σπίριτ», κυπριακόν, 8.695 τον. γκρός, άπο 9.1.80, έκπρόσωπος κ. Γεώργ. Γιακουμόπουλος.

— «Τζέμινι» (prώην «Νίκος»), κυπριακόν, 1.600 τον. γκρός, άπο 1.2.80, έκπρόσωπος κ. Ίωάν. Πιπεράκης.

— «Μαίρη Σ.», λιβεριανόν, 16.149 τον. γκρός, άπο 19.2.80, έκπρόσωπος κ. Γεώργ. Φραγκίστας.

— «Πάγκετ», άγγλικόν, 16.269 τον. γκρός, άπο 19.2.80, έκπρόσωπος κ. Γεώργ. Φραγκίστας.

— «Μαρίκα I. Λαιμοῦ», κυπριακόν, 5.285 τον. γκρός, άπο 2.2.80, έκπρόσωπος κ. Βασ. Λαιμός.

— «Αναστασία Σούπερ», παναμαϊκόν, 43.060 τον. γκρός, άπο 19.3.80, έκπρόσωπος κ. Παν. Τσαγκαίος.

— «Αττική», παναμαϊκόν, 1.385 τον. γκρός, άπο 20.4.80, έκπρόσωπος κ. Ομηρ. Λέκκας.

— «Ελυακή», κυπριακόν, 909 τον. γκρός, άπο 9.5.80, έκπρόσωπος κ. Χαρ. Δουμάς.

— «Ολύμπια II Νίνος» (prώην «Ολυμπία II»), κυπριακόν, 993 τον. γκρός, άπο 3.3.80, έκπρόσωπος κ. Αναργ. Νίνος.

Η άπεργία τών μηχανικών

'Ανεμένετο άπο στιγμής εις στιγμήν ή έκδοσις της άποφάσεως τού Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς έπι τών αιτήσεων άσφαλτικών μέτρων τών 'Ενώσεων 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών και 'Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων διά τών όποιων αιτείτο νά διακοπή άπεργία τών μηχανικών. 'Η ύποθεσις έξεδικάσθη τήν παρελθούσαν Τρίτην και μετά τών διατύπωσιν τών έκατέρωθεν άποψεων η διαδικασία διεκόπη διά νά υποβληθούν έγγραφοι προτάσεις τών συνηγόρων, αιτινες και κατετέθησαν τήν Παρασκευήν.

'Εν τω μεταξύ τό ύπουργειον Ναυτιλίας δι' έπανειλημμένων άνακοινώσεων άνεφερε οτι η άπεργία τών μηχανικών έσημείωσε άποτυχίαν τόσον εις τό έσωτερικόν δσον και εις τό έξωτερικόν. 'Αντιθέτως, η διοίκησις της ΠΕΜΕΝ άνεκοινώσε, χωρίς δμως νά παραθέτη και συγκεκριμένα στοιχεία, οτι η άπεργία συνεχίζεται και μάλιστα με μεγάλην έπιτυχιαν.

Πλήρης ή άποτυχία τής άπεργίας

Tό 'Υπουργείον Ναυτιλίας άνεκοινώσεν δοτι βάσει τών περιελθόντων εις αύτο στοχείων και κατά τό διαρρεύσαν δεύτερο 48ωρο της άπεργίας, τήν όποιαν έκήρυξεν ή Π.Ε.Μ.Ε.Ν. εις τά ύπο έλληνικήν σημαίαν φορτηγά πλοία η άπεργία έσημείωσε πλήρη άποτυχίαν.

Συγκεκριμένων ούδεν φορτηγών πλοίων εις λιμένα τού έσωτερικού δέν άκινητοποιήθη λόγω τής άπεργίας.

'Επίσης έπι έκατοντάδων έλληνικών πλοίων, εύρισκομένων εις λιμένας τού έξωτερικού έξεδηλωθησαν άπεργακα κινήσεις έπι 11 μόνον φορτηγών πλοίων και εις μερικά έξ αύτων αι άπεργακαί έκδηλωσεις ήσαν άποτέλεσμα πιέσεων, πού ήσκησαν άτομα

ένα πρός τό πλοιο και τό πλήρωμα.

Τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας, τό όποιον έγκαιρως είχεν έπισημάνει οτι η άπεργία δέν έξυπηρετει τά καλώς έννοούμενα έπαγγελματικά συμφέροντα τών 'Ελλήνων ναυτικών, άλλα δλλους σκοπούς, συνιστά εις τό διανοιαν πηγαδιών οι όποιοι εις τήν συντριπτικήν τους πλειοψηφίαν έπεδειξαν πνεύμα εύθυνης και έπαγγελματικής συνεπείας νά έξακολουθήσουν κανονικώς τάς έργασίας των.

Περί τήν άπεργίαν τών μηχανικών

Σχετικώς μέ τήν άπεργίαν τής Π.Ε.Μ.Ε.Ν., τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας άπεστειλε πρός τά κατά τόπους Λιμεναρχεία σήμα διά τού όποιου διευκρινίζεται οτι η συμμετοχή εις τήν άπεργίαν τών μηχανικών πού άνηκουν εις τά σωματεία: α) Πανελλήνιος 'Ενωσης Μηχανικών 'Εσωτερικής Καύσεως, και β) Πανελλήνιος 'Ενωσης Πρακτικών Μηχανικών και Θερμαστών Θαλάσσης, είναι παράνομος, συμφώνως με τάς σχετικάς διατάξεις τού Νόμου 330/1976, καθ' δσον τά άνωτέρω σωματεία δχι μόνον δέν συμμετέχουν εις τήν άπεργίαν άλλα έχουν καταγγείλει αύτήν.

Τη σημερινή, η 'Ενωσης 'Ελλήνων Εφοπλιστών άπεστειλε πρός τά μέλη της τήν κάτωθι έγκυκλιον:

— "Έχουμεν τήν τιμήν νά φέρωμεν εις γνώσιν σας οτι Μέλος τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων Εφοπλιστών ύπεβαλεν τό έρωτημα έάν είναι τούς τόπους άπεργοις μηχανικούς θά καταβληθούν ή δχι αι άποδοχαι τών ήμερων κατά τάς ίποιας ούτοι συμμετέχουν εις τήν άπεργίαν.

— 'Η παρ' ήμιν Νομική 'Υπηρεσία έγγωμοδότησεν έπι τού έρωτηματος τούτου και άπεφάνθη δη, ή άποχη τών μηχανικών έτη τής έργασίας τών λόγω συμμετοχής εις άπεργίαν, άπαλλάσσει τόν πλοιοκτήτην — έργοδότην έκ τής ύποχρεώσεως νά καταβάλη εις τούτους τάς άναλογούσας εις τάς ήμερας τής άποχης έκ τής άνωτέρω αίτιας άποδοχής (μισθοδοσίαν, άντιτιμον τροφής, έπιδοματα κλπ.).

Τη άνωτέρω στηρίζονται εις τάς διατάξεις τού 'Αστικού Κώδικος και έχουν ήδη γίνει δεκτά ύπο τών άσχοληθέντων παρ' ήμιν μετό θέμα τούτο και ύπο τών ξένων συγγραφέων.

Διά τούς Μηχανικούς

Άποφασις

Έχοντας ύπόψη:

1. Τίς διατάξεις τής παραγρ. 2 τού δρθρου 5 τού ΑΝ 3276/1944 όπως έτροποποιήθη διά τού Ν. 33/1946 και άντικατεστάθη ύπο τού δρθρου 2 τού ΝΔ. 304/1947.

2. Τήν μή ύπογραφή ύπο τής Πανελλήνιου 'Ενώσεως Μηχανικών 'Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΜΕΝ):

α) Τής άπο 8/12/79 Συλλογικής Συμβάσεως 'Εργασίας πληρωμάτων έπι φορτηγών πλοίων άπο 4.500 τον. d.w. και δνω.

β) Τής άπο 17/3/80 Συλλογικής Συμβάσεως 'Εργασίας πληρωμάτων Μεσογειακών Φορτηγών πλοίων άπο 801-4.500 τον. d.w.

γ) Τού άπο 13/6/80 Συμφωνητικού «περι τροποποιήσεως τής άπο 8/12/79 Συλλογικής Συμβάσεως 'Εργασίας πληρωμάτων Φ/Γ πλοίων 4.500 τον. d.w. και δνω.

δ) Τού άπο 16/6/80 Συμφωνητικού «περι τροποποιήσεως τής άπο 17/3/80 Συλ. Συμβάσεως έργασίας πληρωμάτων Μεσογειακών Φ/Γ πλοίων χωρητικότητος άπο 801 μέχρι 4.500 τον. d.w.

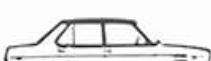
3. Τήν ύπ' άριθμ. 123/30-6-1980 πρ. έξη τού 'Υπουργικού Συμβουλίου.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΜΕ

1. Θεωρούμε ώς αύτοδικαιώς έφαρμοζομένη και έπι τών μελών τής ΠΕΜΕΝ άπο τής 'Ενώρεως τής:

α) Τής άπο 8/12/79 Συλ. Συμβάσεως 'Εργασίας πληρωμάτων έπι φορτηγών πλοίων άπο 4.500 τον. d.w. και δνω.

β) Τής άπο 17/3/80 Συλ. Συμβάσεως 'Εργασίας πληρωμάτων Μεσογειακών Φορτηγών



Our thousands of clients they know that we offer a collection of 865 models under European standards specifications

at the lowest transit prices in Europe.



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



TRANSKO TAX FREE CARS

Transco NV, Noorderlaan 95 — 2030 Antwerp — Belgium
Tel: 42.62.40
Telex: 35207 Trans b — Cables: Transit Cars Antwerp

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

ATHENS OFFICE: TRANSKO HELLAS LTD:
132, Syngrou Ave., Tel.: 9227459 — Telex: 21 5657

κακών συνθηκών διαβιώσεως έπ' αύτοῦ.

Καθ' δ' άνεκοινώθη ήδη, ή έταιρια ώφειλε 534.603 λιρών έξι ών 221.655 είς τούς έπιβάτας και 100.000 λιρών είς τόν έφοπλιστήν Φρέντ Όλσεν. Αὕτη είχε καταβάλει 190.000 λιρών είς τήν έλληνικήν έταιριαν Perlus Cruise διά τήν ναυλώσιν τού πλοίου, παρ' ής ματαίως έζητηθή άποζημίωσις μετά τήν άποτυχίαν τών πρώτων κρουαζιερών, δεδομένου διά την αύτη ήτο άναδιόχρεος. Τόν παρελθόντα Μάρτιον, γερμανική Τράπεζα έπειτες παρά βρετανικού δικαστηρίου άπόφασιν έπιτρέπουσαν τήν πώλησιν τού ύπερωκεανείου πρός πληρωμήν τών χρεών τής ως άνω έλληνικής έταιριας, τής όποιας τά χρέη άνηρχοντο είς 6 έκατον λιρών. Έπομένως ούδεμία διαφαίνεται έλπις νά άποζημιωθούν οι δανεισταί της.

'Εντυπωσιακόν είναι διά την ένωσην τής συγκεντρώσεως τών δανειστών ήτις συνήλθεν είς Λιβερπουλ, ή μέν συμπεριφορά τής Wailasey Cruise, έχαρακτηρίσθη ώς "κατάχρησις έμπιστοςύνης" τό δέ ύπερωκεανείον «Λά Πέρλα» ώς «σωρός παλαιοιδήρων».

Εις τόν Άμερικανικόν Νηογνώμονα

Τό έν Πειραιεί γραφείον τού Άμερικαν Μπιρώ όφει Σίππιγκ συνεδέθη τελευταίως μέτο διεθνές ήλεκτρονικόν σύστημα τού Νηογνώμονος πού έδρευει είς τήν Νέαν Υόρκην. Τό σύστημα αύτό είναι είς θέσιν νά δώση άνα πάσσων στιγμήν στοιχεία, βάσει τών διενεργουμένων έπιθεωρήσεων, δι' έκαστον τών πλέον τών 15.000 πλοίων πού είναι ταξινομημένα άπό τόν Άμερικανικόν Νηογνώμονα.

Η έταιρια «RIGOS CHARTERING INC.» έπεκτείνει τάς δραστηριότητάς της

Η έταιρια «Rigos Chartering Inc.» τήν Νέας Υόρκης άναγγέλλει τήν ίδρυσιν θυγατρικής έταιριας ύπό τήν έπωνυμίαν «Rigos Maritime Inc.» ή όποια θά ειδικεύεται είς ναυλώσεις έποιού φορτίου.

Η έπιτυχία τής μητρικής έταιριας έγγυάται διά διά της «Rigos Maritime Inc.» θά άποτελέση θετικόν στοιχείον είς τόν τομέα τών ναυλώσεων έποιού φορτίου.

Οι κ. Γεώργιος Ρήγος και David Lee είναι ύπευθυνοι διά τάς ναυλώσεις έποιού φορτίου, μέτηλέφωνον 212-599-2514 και τέλεξ 640019. Ο κ. Lee ύπήρξε συνεργάτης τής έταιριας «Federal Motorship Corp.» τά τελευταία τρία έτη, ένων προηγουμένως συνειργάζετο επί τετραετίαν μέτο γραφείον L. Dennis & Co., Ltd., τού Λονδίνου.

Συνήλθεν είς Αθήνας

Συνήλθεν είς Αθήνας, έπι τή εύκαιρια τών Ποσειδώνιων, τό Διοικητικόν Συμβούλιον τού Έλλενικ Σουώρ Ρίσκς Ασσοσιέσιον (Βερμούδα) ύπό τήν προεδρίαν τού κ. K. Lee μού, παρόντων τών διευθυντών Μίλλερ και Υόρκη. Τό συμβούλιον έξητας τήν κατάστασιν τού Περσικού Κόλπου και έξέφρασεν άνησυχίας διά τά έπασφάλιστρα τά όποια έφαρμόζονται έπι τών πλοίων πού προσεγγίζουν είς τήν έν λόγω περιοχήν και τά όποια θεωρούνται ώς άδικαιολόγητα. Διεπίστωσεν έξι άλλου διά τή άξια τού άσφαλισμένου είς τόν άργανισμόν στόλου έφθασε τά 12.500 έκατομ. δολαρίων, μέ αύξησιν 1 δισεκ. δολ. άπό τού προηγουμένου έτους.

Τό Σουηδικόν «Κλάμπη

Λόγω τής μεγάλης έπιτυχίας, πού έσημείωσε τό Σουηδικόν «κλάμπη» προστασίας και άποζημίωσεως είς τόν τομέα προσελκύσεως μελών άπό την Έλληνικήν ναυτιλιακήν κοινότητα, άπεφασίσθη ή ένισχυσις τού γραφείου πού προσφάτως ήρχισε νά λειτουργή είς τόν Πειραιά.

Ο κ. S. Πέρσον, τού τμήματος MARKETING, πού έδρευει στό Γκέτεμποργκ, πρόκειται νά έγκατασταθή είς τήν Έλλάδα μέτη τήν προσπικήν νά έργασθη διά τήν περαιτέρω άναπτυξιν τών δραστηριοτήτων τού «κλάμπη» μέτο τού Έλληνας πλοιοκτήτας, θά έχη δέ στενήν συνεργασίαν μέτον Έλληνα

έκπροσωπον τής Λέσχης κ. N. Κυδωνάκη.

Άς σημειωθή διτι, ένων πρό ολίγων έτών, τό «κλάμπη» δέν περιελάμβανε Έλληνικά μέλη, σήμερον είς τούς καταλόγους του περιλαμβάνονται πάνω άπο 80 πλοία ύπό Έλληνην σημαίαν.

Πρόσκλησις τού ΕΒΕΠ

Τήν Τετάρτην 16ην Ιουλίου και ώρα 20.00 θά μιλήσει στό Επιμελητήριο μαρς δύ Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Ιωάν. Φικιώρης μέθημα:

«Η άναπτυξη τού Λιμένος Πειραιῶς στά πλαίσια τής Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής»,
(θά άκολουθησει συζήτηση).

Στή συνάντηση θά παραστεί και δύ Υπουργός άνευ χαρτοφυλακίου κ. Ιωάν. Παλαιοκρασσός.

Λόγω τού ένδιαφέροντος πού παρουσιάζει τό θέμα σάς παρακαλούμε νά παραστήτε.

Ο Πρόεδρος
MAN. ΝΕΙΑΔΑΣ

Διά τά Λιβεριανά

Η Λιβερία τριπλασιάζει τήν φορολογίαν τών πλοίων άπό τού προσεχούς έτους. Είναι η πρώτη άυξησις άπό τού 1949. Από τού προσεχούς Ιανουαρίου ή άυξησις καθωρίσθη είς 30 σέντες τού δολ. έπι τής ολικής χωρητικότητος έναντι τών 10 σημερινών. Από τού 1983 ή άυξησις ωρίσθη είς 35 σέντες και άπό τού 1985 είς 40 σέντες.

Διά τήν μετά τό 1985 περίοδον συνήθησε μέτο πλοίο έφοπλιστάς διά τής θά παραμείνη ή αυτός έπι πενταετίαν.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Έκυκλοφόρησαν τά τεύχη 4 και 5 (Άπριλιος — Μάιος) τού περιοδικού τής ναυτιλιακής νομοθεσίας τού κ. Ιακ. Σέργη.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α. Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

Εις το πρώτον έκ τούτων δημοσιεύεται μελέτη τού δικηγόρου κ. Π. Γαλάτη περί τού ιδιωνύμου έγκληματος τής ύπεξαιρέσεως φορτίου. 'Εν συνεχεία καταχωρούνται 14 άποφάσεις ελληνικών δικαστηρίων έπι θεμάτων: συγκρότησης επιθαλασσίου άρωγής, ναυτικών προνομίων και κοινωνικής ασφαλίσεως ναυτικών. Εις δέ το δεύτερον καταχωρούνται 20 άποφάσεις τού 'Εφετείου Πειραιώς έπι θεμάτων ναυτικής έργασιας, φορτώσεως, νηολογήσεως κ.λ.π. Εις άμφοτέρα δημοσιεύεται και ή πρόσφατος ναυτιλιακής νομοθεσίας.

ΕΛΕΥΘ. Α. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ «ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ»

Συνεχίζων τήν μακράν και πλουσίαν προσφοράν του πρός τήν έλληνην ναυτιλίαν και τήν οικονομικήν αύτής βιβλιογραφίαν ό καθηγητής τής ΑΒΣΠ κ. 'Έλευθεριος Γεωργαντόπουλος, έκκλησοφόρησεν εις δευτέραν έκδοσιν τό δίτομον αύτού σύγγραμμα «Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική».

Το νέο έκδοσις, με την προσθήκην νέων κεφαλαίων, με συμπληρωμένην και άναθεωρημένην τήν υλην και με άναδιατύπωσιν εις άπλουστέραν γλώσσαν, άποτελεί έν νέον σχεδόν έργον, τό όποιον παρά τόν βασικόν αύτού χαρακτήρα ως πανεπιστημιακού έκπαιδευτικού κειμένου, άποτελεί συγχρόνως έργον γενικωτέρας άκτινοβολίας και χρησιμότητος.

Εις τά τρία πρώτα κεφάλαια τού βιβλίου περιέχονται γενικά έννοιαι περί τής ναυτιλιακής πολιτικής, τών θαλασσών μεταφορών και τών μεταφορικών μέσων. Εις τό 4ον κεφάλαιον έξετάζεται τό κόστος τού θαλασσίου μεταφορικού έργου και άναλύονται τά στοιχεία αύτού (κεφάλαιον, έξοδα, ασφάλσιος, συντήρησις, έπανδρωσις, κίνησις). Εις τό 5ον κεφάλαιον περιγράφονται αι μορφαί και ή όργανωσις τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων εις δέ τό 6ον αι μορφαί τών συγχρόνων πλοίων και ή επί αύτών έφαρμογα τών τεχνολογικών έξελίξεων. Εις τά κεφάλαια 7 και 8 άναλύεται ή ζήτησις μεταφορικών υπηρεσιών (μορφαί, χαρακτηριστικά κλπ.) και χωρητικότητας πλοίων. Εις τά κεφάλαια 9 - 14 άναλύεται η προσφορά χωρητικότητος κατά κατηγορίας πλοίων (φορτηγά, δεξαμε-

νόπλοια, πλοϊα τακτικών γραμμών, κοντέινερς κ.λ.π., έπιβατηγά). Εις τό κεφάλαιον 15 έξετάζεται ο έλεγχος τών μονοπωλίων εις τάς θαλασσίας μεταφοράς. Τέλος εις τά κεφάλαια 16 και 17 γίνεται ή πλήρης άναλυσις τής λειτουργίας τής ναυλαγοράς τόσον εις τόν τομέα τών χύδην φορτίων δοσον και εις τόν τομέα τών τακτικών γραμμών.

Συμπληρωματικός τού πρώτου, ο δεύτερος τόμος τού έργου άναφέρεται κυρίως εις τήν ναυτιλιακήν πολιτικήν, τής όποιας έξετάζεται εις 4 χωριστά κεφάλαια τάς άρχας και τούς σκοπούς, τά μέσα ύλοποιήσεως, τάς διενθείς προεκτάσεις και τέλος τήν συμβολήν τής ναυτιλίας εις τήν έλληνικήν οικονομίαν.

Πρωτοόρος εις τήν είσαγωγήν τής ναυτιλιακής οικονομίας ώς ίδιου έπιστημονικού κλάδου τής άνωτάτης παιδείας ό καθηγητής κ. Γεωργαντόπουλος, έχει άπο μακρού ήδη καθιερώθει διά τής διδασκαλίας και τών συγγραμμάτων του. Τό γεγονός διά τόν ύπαρχει ναυτιλιακή οικονομική μελέτη μή άναφερομένη εις τό έργον του, άποδεικνύει τήν συμβολήν και τήν έπιδρασιν τού έργου αύτού εις τήν άναπτυξιν και έξελιξιν τού κλάδου τούτου.

ΠΛΩΤΑΡΧΟΥ Β. ΜΑΚΡΗ Λ.Σ. ΟΙΚΟΝΟΜΕΤΡΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΖΗ- ΤΗΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τό ήπο τόν άνωτέρω τίτλον λίαν ένδιαφέρουσα μελέτη τού Πλωτάρχου Λ.Σ. κ. Β. Μακρή ήτις έδόθη ώς διάλεξις εις τήν Ναυτικήν Σχολήν Πολέμου, έκκλησοφόρησεν εις πολυγραφήμενον άντίτυπον.

Πρόκειται περί πρωτούπου έργασίας διά τής όποιας άναλύεται οικονομετρικώς η ζήτησις τής ναυτιλίας έργασίας εις τήν έμπορικήν ναυτιλίαν. 'Άφού διαπιστώται ή δλει-ψις τού άναγκαιού ναυτεργατικού δυναμικού διά τήν κάλυψιν τών άναγκών τής έμπορικής ναυτιλίας, άναλύονται οι παράγοντες οι όποιοι έπηρεάσουν τήν ζήτησιν τής ναυτιλίας έργασίας, βραχυπροθέσμως και μακροπροθέσμως. Ιδιαίτερως έξετάζεται ο παράγων τής ένταξεως τής Έλλαδος μεταξύ τών χωρών τής Εύρωπαϊκής Κοινότητος, τών όποιων έπιχειρεταί λεπτομερής συγκριτική άναλυσις τών συνθηκών ναυτικής έργασίας (ώραι έργασίας και άναπτυξεως, δεξεια, μι-

σθοί κ.λ.π.). 'Έν συνεχεία παρέχεται οικονομετρικόν ύπόδειγμα τής ζητήσεως με μαθηματικάς συναρτήσεις και ή μελέτη κλείει με τήν σύγχρονον κατανομήν τού έλληνικού ναυτεργατικού δυναμικού κατά τά στοιχεία τής τελευταίας άπογραφικής έρευνης.

"GUIDE FOR REPAIR AND CLADDING OF SHAFTS"

'Υπό τού 'Αμερικανικού Νηογνώμονος έκκλησοφόρησε ή έκδοσις 1980 τού "Οδηγού διά τήν επισκευήν και έπιστρωσιν τών άξονων", διστις άντικαθιστά τήν έκδοσιν τού 1975. Περιέχει άδηγιας διά τήν επισκευήν, συγκόλησιν και έπιστρωσιν τών τελικών άξονων, αι όποιαι είναι δυνατόν νά έφαρμοσθούν και έπι ένδιαμέσων άξονων, άξονων πηδαλίου, περονών και άλλων μερών τού σκάφους ή τών μηχανημάτων. Ο "Οδηγός" διατίθεται άπο τά κεντρικά γραφεί τού ABS εις τήν Νέαν Υόρκην και κατά τόπους ύποκαταστήματα.

"PANAMA"

"Όλας τάς τελευταίας ειδήσεις αι όποιαι άναφέρονται εις τήν Παναμαϊκήν ναυτιλίαν, περιλαμβάνει τό κυκλοφορήσαν τεύχος 3 (Μάιος 1980) τού διγλώσσου, εις άγγλην και ισπανικήν, περισδικού τό όποιον έκδιδει η Διεύθυνσις τών Ναυτιλιακών 'Υποθέσεων τού Υπουργείου Οικονομικών) τού Παναμᾶ.

"Αρθρα και σημειώματα περί τής έκ μέρους τής Cost—Guard άναγνωρίσεως τών προσπαθεών τής Παναμαϊκής Κυβερνήσεως διά τήν ναυτιλίαν, τής έξελίξεως τού Παναμαϊκού στόλου, τής διοικήσεως τής διώρυγος τού Παναμᾶ, τής συστάσεως διεθνούς ναυτιλιακού Κέντρου κ.λ.π. Σημειούμεν ιδιαίτερως τά άρθρα περί τής δημιουργίας ναυτιλιακής συνειδήσεως εις τήν χώραν και έπι τής άναδιοργανώσεως τής ναυτιλίας έκπαιδεύσεως έν αυτή.

"OLYMPIC MARITIME"

Καλλιτεχνικώτατον εις έμφανισιν, πολυσελιδον, περιέχον μέ πολλάς φωτογραφίας τήν τελετήν τής έπιδσεως τών έκ τού συγκροτήματος 'Ωνάση παρεχομένων βραβείων, βάσει τής διαθήκης τού άειμνήστου 'Αριστ. 'Ωνάση, έκκλησοφόρησε τό τεύχος 'Ιουνίου τής "Ολυμπιακής".

"Η κυρία Χριστίνα 'Ωνάση έπέδωσε τά βραβεία.

BROSTROMS

*Always at
your service*

B R O S T R O M S

TELEGRAMS: "BROLIN"

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: 21 2558

21 2559

BROSTROMS

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: SHPNIR LONDON
NEW YORK: Transoceanic Marine Inc. 39 East 51st St. New York, N.Y. 10022 Tel. 688 7070 Telex: 224042 Cables: TROCEANIC NEWYORK



Θαλάσσια άτυχήματα

ΑΠΟ ΣΧΕΤΙΚΗΝ ΕΚΘΕΣΙΝ ΤΟΥ «ΣΑΛΒΑΤΖ ΑΣΣΟΣΙΕΤΣΟΝ»

Αἱ ἐκρήξεις καὶ πυρκαϊαὶ εἰς τά τάνκερς

Σοβαραὶ εὐθύναι τῶν πληρωμάτων, τοῦ προσωπικοῦ τῶν σταθμῶν φορτοεκφορτώσεως πετρελαίου καὶ τῶν διαχειριστῶν τῶν πετρελαιοφόρων σκαφῶν προκύπτοντον ἀπό εἰδικὴν μελέτην τοῦ «Σάλβατζ Ασσοσιεῖσον» σχετικὴν μὲ τάς πυρκαϊᾶς καὶ τάς ἐκρήξεις πού συμβαίνονται εἰς τά τάνκερς καὶ μικτὰ σκάφη ἀνώ τῶν 100.000 τον. d.w.

Ἡ ἐκθεσὶς ἐπισημαίνει τῆν κατακόρυφον αὔξησιν τῶν ἀτυχημάτων τοῦ εἰδους αὐτοῦ τελευταίως, ἀνάφεροντα διὰ μεταξὺ τοῦ Ιανουαρίου 1979 καὶ τοῦ Ἀπριλίου 1980 συνέβησαν 37 παρόμοια περιστατικά, ἐκ τῶν ὅποιων 31 ἀνεφέροντο εἰς τάνκερς. Τὰ προγιγνόμενα πέντε ἔτη (1974-78) συνέβησαν μόνον 34 ἀτυχήματα, τά 20 εἰς δεξαμενόπλοια.

Τά κυριώτερα σημεῖα τῆς ἐκθέσεως εἰναι:

1. Αἱ πυρκαϊαὶ καὶ αἱ ἐκρήξεις κατατάσσονται ἐνύκλιως εἰς τέσσαρας κατηγορίας: (Α) Αὐταὶ πού συμβαίνονται εἰς τό μηχανοστάσιον καὶ τά ἐνδιαιτήματα ἐνώ τό σκάφος είναι ἐν ύπηρεσίᾳ. (Β) Αἱ συμβαίνονται εἰς ἐπισκευαστικήν μονάδα ἐνώ τό σκάφος τελεῖ ὑπό ἐπισκευήν, συντήρησιν διὰ μετασκευήν. (Γ) Μετά ἀπό προσάραξην διὰ σύγκρουσιν καὶ (Δ) ἐκρήξεις εἰς τάς δεξαμενάς διὰ τά κύτη διανομής τοῦ πλοίου είναι ἐν ύπηρεσίᾳ.

2. Ἀναφοραὶ εἰς τόν τύπον περί «μυστηριώδων» ἐκρήξεων είναι παραπλανητικαί, δεδομένου διὰ μόνον διὰ συνδυασμός παραγόντων πού προκαλοῦν τάς ἐκρήξεις αὐτάς είναι ἀγνωστοί.

3. Ἐπί 71 ἀτυχημάτων μεταξύ τοῦ 1974 καὶ τοῦ Ἀπριλίου 1980, τά 30 ἀνεφέροντο εἰς λιβεριανά πλοια, πρᾶγμα πού δικαιολογεῖται ἀπό τό γεγονός διὰ ἡ λιβεριανή σημαία κυριαρχεῖ εἰς τήν κατηγορίαν τῶν σκαφῶν αὐτῶν. Ἀκολουθοῦν διὰ Ἑλληνική καὶ διὰ Βρεταννική σημαία, μέ 10 καὶ 7 περιπτώσεις ἀντιστοίχως.

4. Τά περισσότερα ἀπό τά μεγάλα αὐτά σκάφη εἰς τά ὅποια συνέβησαν ἐκρήξεις καὶ πυρκαϊαὶ δέν ἥσαν ἐφωδιασμένα μέ συστήματα ἀδρανούς ἀερίου.

Συμφώνως πρός τά στοιχεῖα πού συνεκτίστωσε τό «Σάλβατζ Ασσοσιεῖσον», αἱ πυρκαϊαὶ καὶ ἐκρήξεις εἰς τό μηχανοστάσιον καὶ τά ἐνδιαιτήματα (κατηγορία Α) ἀπετέλουν τήν πλειονότητα τῶν περιπτώσεων — 30 ἐπί συνόλου 71. Ἀκολουθεῖ διὰ κατηγορία Δ (ἐκρήξεις εἰς τάς δεξαμενάς διὰ τά κύτη), μέ 23 περιπτώσεις, ἐκ τῶν ὅποιων 10 ἀπέλλαν εἰς ὀλίκην ἀπώλειαν. Ἡ πρόσφατος κατακόρυφος αὔξησις (ἴξε ἀπώλεια τοῦ 1979 καὶ δέξι μεταξύ Ιης Ιανουαρίου καὶ 3ης Ἀπριλίου 1980) προκαλεῖ ἰδιαιτέρας ἀνησυχίας.

Μία ἀνάλυσις τῶν ἀτυχημάτων κατά περιοχήν, σημαίαν, ἡλικίαν καὶ νηογνώμονα, ἐπιβεβαιώνει ἡδη γνωστά πράγματα. Φαίνεται σαφῶς διὰ τά περισσότερα ἀτυχήματα

»Εἶναι ἰδιαιτέρως ἀνησυχητικόν τό γεγονός διὰ οἱ πλοιοκτήται καὶ οἱ διαχειρισταὶ τῶν ἀκριβῶν αὐτῶν σκαφῶν πολὺ συχνά φαίνονται ικανοποιημένοι πού ἀφήνουν τήν διαχείριστον τῶν εἰς πληρώματα τά ὅποια ἐπιεικῶς δύνανται νά χαρακτηρισθοῦν ως μόλις ἐπαρκῶς ἐκπαιδευμένα. Ἐπί πλέον, τά πληρώματα ἀντικαθίστανται συχνά, χωρίς νά δίδωνται αἱ δέονται ὁδηγίαι εἰς τούς ἀντικαταστάτας.

Εἰς πλοιὰ ἐφωδιασμένα μέ σύστημα ἀδρανούς ἀερίου, τά διαθέσιμα στοιχεῖα δεικνύουν διὰ ή συγκέντρωσις ἀδρανούς ἀερίου εἰς τάς δεξαμενάς πού συνέβη ἡ ἐκρήξις διὰ χαυηλή ἐπιτρέποντα τόν σχηματισμόν ἐκρηκτικῶν ἀερίων ἀπό τόν εἰσερχόμενον ἀέρα καὶ τάς ἀναθυμάσεις τοῦ φορτίου ἡ τῶν καταλοίπων. Σπανίως αὐτό ὠφειλετο εἰς βλάβην τοῦ συστήματος, ἀλλά συχνότερα εἰς ἀμέλειαν τοῦ πληρώματος ἡ τοῦ προσωπικοῦ τοῦ σταθμοῦ φορτώσεως ἡ ἐκφορτώσεως.

Ἡ ἐκθεσὶς ἀναφέρει διὰ βάσει τῆς ΣΟΛΑΣ 1974 πού ἐπεκυρώθη προσφάτως, ἡ ἐγκατάστασις συστημάτων ἀδρανούς ἀερίου διὰ είναι ὑποχρεωτική διά τά νεότευκτα τάνκες ἀνώ τῶν 100.000 τον. καὶ τά O.B.O. ἀνώ τῶν 50.000 τον., ἐνώ τά ἡδη ἐν ύπηρεσία τάνκερς διὰ ἐφοδιασθοῦν μέ τό σύστημα σταδιακῶς, ἀρχῆς γενομένης ἀπό τά σκάφη ἀνώ τῶν 70.000 τον.

Ἀυτό ἀποτελεῖ θετικόν βῆμα πρός τήν ὄρθην κατεύθυνσιν, ἀλλά χωρίς προσωπικόν ικανόν νά χειρισθῇ τά συστήματα ὄρθως, ἡ ὑπαρξία των διὰ ἔχη περιωρισμένη ἀξιαν, καταλήγει τό «Σάλβατζ Ασσοσιεῖσον».

Τό δεκαπενθήμερον

ΑΓΑΠΗ: 'Ἐν πλῷ ἀπό Τρίπολιν διά Ρουέν, ὑπό ἔρμα, ὑπέστη βλάβην τῆς μηχανῆς τήν 24ην Ιουνίου, λόγω ἀναμίξεως ὑδατος μετά τῶν καυσίμων. Ἐρρυμουλκήθη εἰς Βρέστην καὶ τό πλήρωμα ἀνέλαβε τόν καθαρισμόν τῆς μηχανῆς καὶ τήν ἀντικατάστασιν καυσίμων καὶ λιπαντικῶν. Ἰκανοποιητικαὶ δοκιμαὶ ἐτέλεσθησαν τήν 1ην Ιουλίου καὶ τήν ἐπομένην ἐπρόκειτο νά ἀποπλεύσῃ διά Ρουέν, ἀλλά καθυστέρησε διὰ ἐπισκευάς εἰς τήν δηλογεννήτηριαν Νο.2 ἡ οποία παρουσίαζε ἀνωμαλίας. Τελικῶς ἀπέπλευσε τήν 5ην Ιουλίου διά Ἀμβέρσαν.

ΑΙΓΑΙ ΙΣΠΑΝΙΚ: Εἰς Κόμπε υπό φόρτωσιν, ὑπέστη πυρκαϊά εἰς τό κύτος No. 3 τήν 27ην Ιουνίου. Τό πύρ κατεστάλη μετά τίνας ώρας, ἀφοῦ κατεστράφη τό φορτίον τοῦ κύτου. Δέν ἀνεκοινώθη ζημιά εἰς τό σκάφος. Τό πύρ προεκλήθη ἀπό ἡλεκτροσυγκόλλησιν.

ΑΛΙΟΥΣΣΑ: 'Ως ἀνεκοινώθη τήν 27ην Ιουνίου, τό σκάφος εύρισκετο εἰς Νεάπολιν διὰ ἐπισκευάς ἐπί ζημιῶν ἐν συγκρούσεως μετά τοῦ μπάλκ κάρροιρ «Ιην Μαχίν» καὶ ἐκ προσκρούσεως ἐπί τῶν λεκανῶν τῶν Μεγάλων Λιμῶν. Τήν 2αν Ιουλίου ἀπέπλευσε διά Σπέτζια.

ΑΛΚΥΩΝ MENT (δεξαμενόπλοιον, λ): 'Ἐνω

ἐτέλει υπό ἐκφόρτωσιν εἰς Βενετίαν, τήν 25ην Ιουνίου, κατεκλύθη δι' ὑδάτων τό ἀντιλιοστάσιον διέ ἀγνώστου αιτίας. Ἐζητήθη ἐπιθεώρησις. Δέν ἐσπιμειώθη διαρροή.

ΑΝΝΑ IV (κ): Μέ φορτίον λιπασμάτων, ὑπέστη βλάβην εἰς τήν μηχανήν καὶ παρέμεινεν ἀκυβέρνητον τήν 2ην Ιουλίου εἰς ἀπόστασιν διέ μιλίων ἐξωθι τοῦ κόλπου Σαΐντ 'Αιβίς. Ἐκείθεν ἐρρυμουλκήθη εἰς Πενζάνη, διόπου ἡ βλάβη ἀποκατεστάθη καὶ τήν 4ην Ιουλίου ἀπέπλευσε διά Σαούλ.

ΑΣΠΙΣ: 'Υπέστη πυρκαϊάν εἰς πλάτος 35° 47' βόρειον καὶ μήκος 33° 20' ἀνατολικόν, τήν 29ην Ιουνίου, ἐμφορτον. 'Απαντα τά 8 μέλη τοῦ πληρώματος ἐγκατέλειψαν τό καιόμενον μικρόν σκάφος καὶ περισυνελέγησαν υπό τοῦ φορτηγοῦ «Ρααφάτ» τό ὅποιον κατηυθύνετο εἰς Ρουμανίαν. Προφανώς, τό «Ασπίς» ἐβυθίσθη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δεξ): Συνεκρούσθη εἰς τόν κόλπον τοῦ Σουέζ, τήν 19ην Ιουνίου, μετά τοῦ δηλεοπλοίου «Λάιον όφ Εθιόπια». Αἱ ζημιαὶ περιωρίζοντο εἰς τίνα ἐλάσματα τοῦ πρωραίου τμήματος. 'Επισκευαί ἀνεβλήθησαν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.: 'Αφίχθη εἰς Ρουέν τήν 29ην Ιουνίου ἀπό Λαττάκια καὶ ἀνέφερε ζημιας



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

εις γεννήτριαν. Έγένετο έπιθεωρησις.

ΓΙΑΝΞΥΛΑΣ (δεξ.): 'Από Ρίο Γκράντε δι' Ι-ράν, άκινοτοποιηθεί εἰς πλάτος 34° 15' νότιον και μήκος 26° 57' ανατολικόν, τήν δην 'Ιουλίου δι' έπισκευάς εἰς τήν μηχανήν και τήν έπομένην συνέχισε το ταξίδιόν του.

ΓΚΟΓΚΟΛΑ: Τήν 26ην 'Ιουνίου έξεπεμψε σήμα κινδύνου, εἰς πλάτος 34° 28' βόρειον και μήκος 32° 12' ανατολικόν, λόγω πυρκαιάς εἰς τό μηχανοστάσιον. Έζητηθή καὶ ιατρική βοήθεια διά τραυματίας. Διάφορα παραπλέοντα σκάφη έπλευσαν πρός βοήθειαν καὶ μετ' ολίγον, πέντε τραυματία μετεφέρθησαν εἰς Ρωσικόν σκάφος τό όποιον διέθετε ιατρόν. Ακολούθως, ἀνελήφθη ἡ ρυμούλη-κησία τοῦ «Γκογκολά» ύπο ρυμουλούκαι, καὶ ἀφιχθέν εἰς Πόντο Ντελγάδα τήν 29ην 'Ιουνίου, ἐπειθεωρήθη. Έν συνεχείᾳ, ἐρρυμουλήθη εἰς Λισσαβώνα τήν δην 'Ιουλίου. Οι τραυματία μετεφέρθησαν εἰς νοσοκομεῖον, ἀλλά δύο ἐξ αὐτῶν ἀπεβίωσαν συνεπεία σοβαρών ἔγκαμπων. 'Ετεροι δύο ἐπέστρεψαν εἰς τήν 'Ελλάδα καὶ ὁ τρίτος παρέμεινεν εἰς τό νοσοσκομεῖον.

ΔΑΦΝΗ (κρουαζιέροπλοιον): 'Ηγκυροβόλημένον εἰς τόν ποταμόν Φόρθη, προσήραξε μερικῶς τήν 28ην 'Ιουνίου, κατά τήν διάρκειαν ἀμπτώδιος. 'Ανελκυσθέν ἀργότερον ἐπιθεωρήθη καὶ διεπιστώθη ζημία εἰς τό πηδάλιον. Επραγματοποιήθησαν πρόχειροι έπισκευαι. Μόνιμοι τοιαύται ἀπήτουν δεξαμενισμόν. Τήν 4ην 'Ιουλίου ἐρρυμουλήθη εἰς Νόρθ Στάντες όπου ἐδεξαμενίσθη τήν έπομένην καὶ ἀνελήφθησαν μόνιμοι έπισκευαι.

ΕΥΛΑΛΙΑ: Λόγω ἐμφράξεως τῶν βαλβίδων εἰσαγωγῆς ὑδατος διά τήν ψυξήν τής μηχανῆς, καθυστέρησεν ὁ ἀπόπλους του ἐκ Πειραιῶς καὶ ἀντί τής 28ης 'Ιουνίου ἀπέπλευσε τήν 3ην 'Ιουλίου, ἀφοῦ ἀποκατεστάθη ἡ ἀνώμαλια.

ΙΖΟΜΠΕΛ: 'Από Μπανγκόκ διά Μαύρην Θάλασσαν μέ φορτίον σακχάρεως χύμα, ἀφίχθη εἰς Κολόμπο τήν 10ην 'Ιουνίου μέ ζημίας εἰς τήν μηχανήν. 'Ανελήφθησαν έπισκευαι.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ: Συνεκρούσθη μετά τοῦ ἀλληλικού μπάλκ κάρριερ «Γεωργίης Πρώην» ἔξωθι τῶν Καναδικῶν ἀκτῶν τήν 1η 'Ιουλίου. 'Αμφότερα συνέχισαν τό ταξίδιόν των. Τό «Καπετάν Αντώνης» ἔχει ρήγμα εἰς τήν πρύμνην, μήκους 30 ποδῶν. Μικρότεραι αἱ ζημίαι τοῦ ἀλλου σκάφους.

ΛΕΣΛΙ: Συνεκρούσθη μετά τοῦ δηζελοπλοίου «Πία Σάντβεντ» εἰς Λυντιάνε τήν 25ην 'Ιουνίου, ὑποτάν κάμψιν τῶν ἐλασμάτων. Μόνιμοι έπισκευαι ἀνεβλήθησαν.

ΑΥΔΙΑ: Προσέκρουσεν ἐπί προβλήτος εἰς Μπόμα τήν 23ην 'Ιουνίου. 'Επιθεωρηθέν εἰς Ντακάρ διεπιστώθησαν ὄδοντώσεις εἰς τήν πρώτα καὶ ρωγμά. 'Ετελέσθησαν ἐκεί μερι-

καὶ μόνιμοι έπισκευαι. Αἱ υπόλοιποι ἀνεβλήθησαν μέχρι τόν προσεχῆ δεξαμενισμόν.

ΜΑΡΙΛΕΝΑ (Ο.Β.Ο): Κατά τήν προσόρμισιν του εἰς Σάο Σεμπαστιάνο, ὑπέστη ζημίας ἐκ προσκρούσεως εἰς τά ἔξωτερικά ἐλάσματα τῆς πρύμνης καὶ ἐσημειώθη διαρροή πετρελαΐου εἰς τήν Βάλασσαν. 'Εδηλώθη Γενική Αθαρία. Τό σκάφος έπλευσεν εἰς Ρίο Ιανέτρο όπου διεπραγματεύετο τήν ἐκτέλεσιν μονίμων έπισκευωών.

ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΡΑΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δεξ.): 'Εξεπεμψε σήμα κινδύνου λόγω πυρκαιᾶς εἰς τόν πίνακα ἐλέγχου τού μηχανοστάσιον. 'Έζητηθη ἡ βοήθεια παραπλέοντων σκαφών, ἐνώ εύρισκετο εἰς πλάτος 21° 40' βόρειον και μήκος 26° 40' δυτικόν, τήν 1ην 'Ιουλίου. 'Ένα μέλος τού πληρώματος ὑπέστη σοβαρό ἐγκαύματα. Τό πλοίον ἦτο ἀκυβέρνητον. 'Αργότερον, ὁ πλοίαρχος ἀνέφερεν διτὶς ἡ κατάστασις ἐτέθη ύπο ἐλέγχον καὶ δέν ὑπήρχη κίνδυνος, ἀλλ' ἔχειαζετο ιατρός διά τόν τραυματισθέντα. 'Εκτοτε δέν ἐγγνώσθησαν νεώτερα.

ΝΤΑΦΟΝΤΙΑ Β. (δεξαμενόπλοιον): 'Ως ἀ-

νεκοινώθη εἰς Σαίν Ναζαίρ, τήν 25ην 'Ιουνίου, τό ἀλληλικόν τάνκερ «Ντάνφοντιλ Β.» είχε ζημίας εἰς τήν γεννήτριαν. 'Έγένετο ἐπιθεωρησις καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐπετράπη ὁ ἀπόπλους του διά Πειραιᾶ ὅπου ἀφίχθη τήν δην 'Ιουλίου πρός ἐκτέλεσιν έπισκευών καὶ ἐτήσιας ἐπιθεωρησεως.

ΠΛΕΙΑΣ: 'Από Κανεσαστουρά διά Βόλον, ὑπό ζρμα, ἀφίχθη εἰς τήν 5ην 'Ιουλίου μέ ζημίας ἐκ κακοκαιρίας καὶ ὅπην εἰς τό κύτον No. 1 τό όποιον ἦτο πλήρης ὑδάτων.

ΣΤΑΡ ΝΤΟΛΦΙΝ: 'Εδεξαμενίσθη εἰς Κόμπε τήν 1ην 'Ιουλίου λόγω ζημιών εἰς τόν πυθμένα.

ΤΟΡΜ ΤΖΕΣΗ: 'Από Νέαν 'Ορλεάνην διά 'Αλεξάνδρειαν, ἐπέστρεψεν ἀπό τήν ἀνοικτήν θάλασσαν εἰς τό ἐσωτερικόν ἀγκυροβόλιον τού Τσάρλεστον, τήν 26ην 'Ιουνίου, λόγω ἐκρήξεως, προφανώς ἐκ διαρροής ἀερίου. 'Ανεφέρθη διτὶς ἐφονεύθη ὁ πλοίαρχος καὶ ἐτραυματίσθησαν δύο μέλη τού πληρώματος. 'Εκειθεν ἐπλευσεν εἰς Νέαν 'Υόρκην ὅπου ἀφίχθη τήν 2av 'Ιουλίου.

H v a u l a γ o r á

Εἰς περίοδον κάμψεως εισήλθεν ἡ νουλαγορά τῶν ξηρών φορτίων. Περιωρισμένοι οἱ διοταγοὶ διό τά σιτοφορτία, τά σιτηρομεταλλέυματα, καὶ δι' αὐτὸν ὀκάμητην γαιάνθρακα. Ως ποτέλεαμο, οἱ ναυλοὶ διά τά μεγάλα μπάλκ κάρριερ κατέπεσαν ἐντός ὅλιγων ἡμερών κατό 25-30%, ἐνώ διά τό μικρότερα σκάφος ἡ πτώσις ἦτο μικρότερα. Σταθερώτεροι πως οι ναυλοὶ τῶν τουηντέκερ, τό όποιο μόλις τελευταῖς ὥρισαν νά ἀποσχολούνται ικανοποιητικά.

Ἄγνωστον τό πόσον θα διαρκέσῃ ἡ πτωτική τάσις τῶν ναυλών. Τινές ἔξακολουθούν νά πιστεύουν διτὶς πρόκειται περὶ ἐποχικῆς ύφεσεως, ἐνώ οἱ πλέον ὀπασιόδοιοι ὀμιλούν περὶ τής ὑπορχῆς μιάς νέας κρίσεως διαρκείας, τονίζοντες διτὶς ποντότης ἡ ὄγορά τῶν μπάλκ κάρριερ ἀκούσουμε, μέ τους σημαντικής καθυστέρησην, τήν τύχην τῶν δέξαμενοπλοίων. Καὶ σήμερον ἡ θέσις τῶν δέξαμενοπλοίων δέν είναι διόλου ἐνθρηρυντική. Προσθίτετο δέ διτὶς, ἐνώ κατά τό πρώτον ἔξαμην τού τρέχοντος ἱστού παρεδόθησαν περίου 500.000 τον. νεοτέλκων μπάλκ κάρριερ αἱ παραδοσίεις τού 1981 υπόλογιζονται εἰς 7 ἑκατ. τον. καὶ είναι ὄμφισον κατό πάσον ἡ ὄγορά θά δυνηθῇ νά ἀπορροφήσῃ τό τοννάδιον.

Καθ' ἡμέρας, πάντως, δέν προβλέπεται συρρίκνωσις τῶν θαλασσίων μεταφορών. Διτὶς ὀπασιόδοιοι εἰς τής σημειωθήσας σχεδόν τής ἀγορᾶς, ἐνώ οἱ Κινέζοι, ἐκμεταλλεύμονει τόσα περιστάσεις, πιέζουν — καὶ εἰς ἀρκετάς περιπτώσεις τό ἐπιτυχάνουν — διά χαρηλοτέρους ναυλών. Εἰς τήν περιοχήν τής 'Απω 'Ανατολής καὶ τού 'Ινδικού 'Οκεανού, περιωρισμένη πως ἡ ζητησία διά χρονοναυλώσεις. Τό μικρότερο μπάλκ κάρριερ ποιεῖται τό τουηντέκερ τό δέξαμενοπλοίων ναυλώνται ἀπό τό μεγάλο. Δι' αὐτό, ἀλλωστε, ἡ κάμψις τῶν ναυλών δέν είναι τόσον σοβαρό. Πέρον τής ὀπασιόδοησεως τῶν εἰς τήν περιοχήν τῶν Μεγάλων Λιμνῶν, ζητούνται διά τήν μεταφοράν λιπασμάτων, σακχάρεως καὶ ἀλλών χύδην ἡ γενικών φορτίων.

BΟΡΕΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήτρα, ἀπό Μεγ. Λίμνας διά Δανίαν, 14.000 τον., δολ. 41, 'Ιουλίου. 'Από 'Αγ. Λαυρέντιον διά Ροστόκ, 45.000 τον., δολ. 18 φι. 'Ιουλίου. 'Από Φιλαδέλφειον διά Βαλτιμόρην διά Σήφορ, 35.000 τον., δολ. 26, φι. 'Ιουλίου. 'Από ἀμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού Βορείως Χάττερες διά Δανίαν, 14.000 τον., δολ. 29, 'Ιουλίου. 'Από ἀμερικ. Κόλπον διά Αμβέρσα — Ρότερνταμ — Αμστερνταμ ρείντζ, 38.000 τον., δολ. 16 φι. 'Ιουλίου. Διά Αίγυπτον, μιν./μάξ. 19.750/20.250 τον., δολ. 40.25 μέ τέσσαρας ἡμέρας φόρτωσιν καὶ 1.000 τον. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουλίου. Διά Νορβηγίαν, 25.000 τον., δολ. 25 φι. 'Ιουλίου. Διά Κωνσταντζαν, 33.000 τον., δολ. 30, μέ τέσσαρας ἡμέρας φόρτωσιν καὶ 4.000 τον. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουλίου. Διά Κίναν, 49.000 τον. (σίτος), δολ. 43, μέ 4.000/3.000 τον. φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου. 'Ετερον, 26.000 τον., δολ. 44, μέ 4.000/3.000 τον. φορτεκφόρτωσιν, Αύγουστον. Διά Ιαπωνίαν, 18.095 τον. (σίτος), δολ. 39 μέ 4 ἡμέρας/2.500 τον. φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου/ Αὔγουστον. 'Ετερον, 53.000 τον., δολ. 26 φι. 'Ιουλίου. Διά δυτ. Μεξικού, 20.000 τον., δολ. 33 μέ 3 ἡμέρας/3.000 τον. φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου. 'Ετερον, 22.000 τον., δολ. 31 μέ 4 ἡμέρας/1.000 φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου. Διά δενεζουέλαν, 13.000 τον. (σίτος), δολ. 28.25 φι. 'Ιουλίου. 'Ετερον, 13.000 τον., δολ. 28, φι. 'Ιουλίου.

Γαιάνθρα, ἀπό Βαλτιμόρην διά Χάρτρην, 70.000 τον., δολ. 10.70, 'Ιουλίου. 'Ετερον, 58.000 τον., δολ. 13.30, 'Ιουλίου. 'Από Χάμπτον ρέδος διά Καρολίνη, 55.000 τον., δολ. 23, Αύγουστον. Διά Ιαπωνίαν, 55.000 τον., δολ. 20, 50, 'Ιουλίου.

Λιπάνθρα, ἀπό ἀμερικ. Κόλπον διά Ινδίαν, 14.000 τον., δολ. 62.50 ἐάν φόρτωσις 'Ιουλίου, δολ. 61.50 ἐάν φόρτωσις Αύγουστου, φόμη.

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ — TELEPH. 24 28 75/76 — 640 41 41

Head Office: 2000 Hamburg 1, Steindamm 97, Teleph. 24 28 75/76,
Telex: "SIPC" No. 02 162345 — Cables to all offices: "KYKLADES"

Branch Offices at:

2800 Bremen,	Am Wall 128/134	Teleph: 3 16 71.	Telex: 02 44375
2850 Bremerhaven,	Columbusbahnhof 11.	Teleph: 4 54 13/4	
2880 Brake,	Am Pfer.	P.O.Box 66.	Teleph: 33 50.
2970 Emden,	Neptunstrasse 15.	P.O.Box 23.	Teleph: 2 50 61.
2940 Wilhelmshaven,	Rheinstrasse 37.	P.O.Box 2187.	Teleph: 2 64 04.

2300 Kiel and 2212 Brunsbuttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

ΝΟΤΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα, από δύο λιμένες Πλέιτ διά Σήφηρ, 24.000 τον., δολ. 40, Ιούλιον. Από Ροζάριο και ΜΠ. Άγρες δι' Αμβούργον, 19.500 τον., δολ. 37, Ιούλιον. Από Παρανάγκουα και/ή Σάντος διά Γιουγκοσλαβίαν, 25.000 τον., δολ. 37,50 βάσης 1/1, Ιούλιον. Από Βραζιλίαν διά Κορούννια και Σεβίλλην, 27.450 τον. (χονδράλευρα), δολ. 725.000 βάσεις 1/2, Ιούλιον.

Σε δηρομετάλλευμα, 55.000 τον., δολ. 33, Ιούλιον.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα, από άμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού δι' Ιαπωνίαν, 51.000 τον., δολ. 14,75 φίο, Ιούλιον. Από δυτ. άκτην Η.Π.Α. διά Κίναν, 30.000 τον., δολ. 34,50 με 4.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Αύγουστον.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ — ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Λιπάσματα, από Ναούρου διά Νέαν Ζηλανδίαν, 25.000 τον. 10% (φωσφάτα), δολ. 15,50. Αύγουστον.

ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ — ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ

Λιπάσματα, από Ακαμπα δι' Ινδίαν, 9.000 τον. (φωσφάτα), δολ. 19,75.

Σάκαρις, διά Πόρτ Λουί διά Λονδίνον — Λιβερπουλ, 14.000 τον., λίρες Αγγλίας 17, Αύγουστον.

Γαιαθρακες, από Μαπούτο διά Βενετίαν, 19.000 τον., δολ. 26, Ιούλιον.

ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

Σιδηρομετάλλευμα, από Μονρόβια δι' Ιταλίαν, 80.000 τον., δολ. 7,35, Ιούλιον.

KONTINENT

Γεννήματα, από Ρουέν — Λά Παλλίς ρείντζ διά Καζαπλάνκα, 15.000 τον. (σίτος, χύμα), δολ. 18,25 φίο, Ιούλιον. Από Νάντην δι' Αύγυπτον, 10.500 τον. (σίτος), δολ. 28,75, Ιούλιον.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Παράδοσις Ιαπωνίαν, διμεσος, ταξίδιον Κόντινεντ μέσω Αύστραλίας, δολ. 2,50 κατά τον. d.w. μηνιαίως. (131.322 τον., τού 1969).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Ιούλιον ταξίδιον Κόντινεντ, δολ. 13.250 ημερησίων (63.374 τον., τού 1978).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Ιούλιον, ταξίδιον Αγγλίας/Κόντινεντ — Αμβέρσας — Αμβούργον ρείντζ, δολ. 10.500 ημερησίων (25.874 τον., τού 1970).

Παράδοσις Σιγκαπούρην, Ιούλιον, ταξίδιον Κόντινεντ μέσω Νοτ. Αφρικής. Σιγκαπούρης και Ιαπωνίας, δολ. 8.000 ημερησίων (21.050 τον., τού 1975).

Παράδοσις Βορ. Κίναν, Ιούλιον, ταξίδιον Μαύρης Θαλάσσης μέσω Ιαπωνίας με έπανωπαράδοσιν Κέντ Πόσερο, δολ. 12.500 ημερησίων (32.700 τον., τού 1966).

Παράδοσις Νοτ. Κορέαν ή Ιαπωνίαν, Ιούλιον, ταξίδιον άνατολ. άκτης Μεξικού, δολ. 8.600 ημερησίων (25.993 τον., τού 1971).

Παράδοσις Γκήλογκ, Ιούλιον, ταξίδιον Μεσογείου, δολ. 12.300 ημερησίων πλέον δώρων 135.000 δολ. (32.700 τον., τού 1966).

Παράδοσις Μουσκάτ, Ιούλιον, ταξίδιον Μεσογείου μέσω Νοτίου Αφρικής, δολ. 7.200 ημερησίων (26.194 τον., τού 1974).

Παράδοσις Έλιμπε 1, Ιούλιον, ταξίδιον Σιγκαπούρης — Ιαπωνίας ρείντζ, δολ. 8.450 ημερησίων (18.558 τον., τού 1968).

Παράδοσις Λισσαβώνα, Ιούλιον, κυκλικόν ταξίδιον Βραζιλίας ή άμερικ. Κόλπου με έπανωπαράδοσιν Μεσόγειον, δολ. 12.750 ή 13.000 ημερησίων (53.346 τον., τού 1969).

Παράδοσις Αμβέρσα/Ρότερνταμ, Ιούλιον 1 1/2 κυκλικόν ταξίδιον άνατ. άκτης Μεξικού, δολ. 7.800 ημερησίων (11.460 τον., τού 1979).

Παράδοσις Αμβούργον Ιούλιον, ταξίδιον Κίνας, δολ. 10.350 ημερησίων, (25.874 τον., τού 1978).

Παράδοσις Χάρτρην, Ιούλιον, κυκλικόν ταξίδιον Ατλαντικού, δολ. 11.800 ημερησίων (37.785 τον., τού 1967).

Παράδοσις Αμβούργον, Ιούλιον ταξίδιον Νιγηρίας, δολ. 8.500 ημερησίων (14.935 τον., τού 1970).

Παράδοσις Κόντινεντ, Ιούλιον, ταξίδιον Απω Ανατολής, δολ. 4,35 κατά τον. d.w. μηνιαίως (120.000 τον.).

Παράδοσις Κίελον, κυκλικόν ταξίδιον Ατλαντικού, δολ. 12.000 ημερησίων (37.879 τον., τού 1965).

Παράδοσις Γιβραλτάρ, άμεσος, ταξίδιον Κίναν μέσω άμερικ. Κόλπου, δολ. 10.100 ημερησίων (25.315 τον., τού 1968).

Παράδοσις άνατολ. άκτην Μεξικού, Ιούλιον, ταξίδιον Κίνας, δολ. 6.500 ημερησίων (13.750 τον., τού 1974).

Παράδοσις Μπράουνοβιθ, Ιούλιον, ταξίδιον άνατολ. άκτης Μεξικού μέσω άμερικ. Κόλπου, δολ. 12.375 ημερησίων πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας (29.931 τον., τού 1977).

Παράδοσις Πλέιτ, άμεσος, ταξίδιον Ιταλίας, δολ. 7.600 ημερησίων (16.433 τον., τού 1959).

Παράδοσις Πλέιτ, Ιούλιον, ταξίδιον Κίνας, δολ. 8.450 ημερησίων (15.500 τον., τού 1978).

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Ταξίδια 100—160 ημέρων, παράδοσις Γιβραλτάρ Ιούλιον, έπανωπαράδοσις Σκώ — Πασέρο ρείντζ περιλαμβανομένης της Αδριατικής, δολ. 7.000 ημερησίων (16.800 τον., τού 1967).

Ταξίδια 9 μηνών, δολ. 3.650 ημερησίων (6.275 τον., τού 1967).

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η πλεονάζουσα χωρητικότης είς χείρας τών έπαιρων πετρελαίου άναμένεται νά συνεχισθεί είς τό δυνάμενον νά προβλεφθεί μέλλον. Εξ αιτίας της παγκοσμίου καύσιμες ζητήσεως πετρελαίου και τών υψηλών άποθεμάτων που διαθέτουν πολλά καταναλωτές καχώρι. Αἱ υπανωλώσεις τάκνερς ύπό τών έπαιρων πετρελαίου έπιδεινώνουν περαιτέρω την κατόστασιν, ιδιαιτέρως διά τα φορτία τά προστίθμενα διά τάς Ήνωμένας Πολιτειών. Γενικώς, ή γοράρ τών δεξαμενοπλοίων διατηρείται, με μικρά διακυμάνσεις, είς χομπλά έπιπεδα, ένω τό κάτος διασχιρίσεως αύξανει δασμέραι. Δύσκολος ή πρόβλεψις διά την αύριον καθώς ή υπερπροσφορά τοννά U/VLC συνεχίζεται.

Νουλώσεις τινές του 150ημέρου:

Άπο τών Περσικών Κόλπων δι' Αγγλίαν/Κόντινεντ, μέρος φορτίου 150.000 τον., W 50 (πακαΐ WS), Ιούλιον, Έπερον, μέρος φορτίου 250.000 τον., W 31/33,5 (μειωμένη/κανονική ταχύτης), Ιούλιον. Τρίτον, 220.000 τον., W 32,5/34,5 (μειωμένη/κανονική ταχύτης), Ιούλιον. Διά Καραϊβή, μέρος φορτίου 260.000 τον., W 24,75 (μειωμένη ταχύτης), Ιούλιον. Διά Ιαπωνίαν, μέρος φορτίου 182.000 τον., W 39, Ιούλιον. Διά Νοτ. Κορέαν, μέρος φορτίου 70.000 τον., W 108, Ιούλιον. Διά Τουρκίαν, μέρος φορτίου 250.000 τον., WS 30,9, Ιούλιον. Διά Σουηδίαν, 220.000 τον., W 32,5/34,5 (μειωμένη/κανονική ταχύτης), Ιούλιον. Διά Ταϊβάν, μέρος φορτίου 146.000 τον., W 47,5, Ιούλιον. Διά Νοτ. ΗΠΑ, 97.000 τον., W 70/72 (μειωμένη/κανονική ταχύτης), Ιούλιον.

Άπο ίνδονησίαν διά Ιταλίαν, δολ. 11.000 τον., W 52,5, Ιούλιον. Διά Ιαπωνίαν, 31.000 τον., W 230, Ιούλιον. Έπερον 120.000 τον., άκτηνον που διαθέτουν άπο 30 ημέρας χρονιμοποίησην του σκάφους

τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 44.000 τον. γεννημάτων Σφρόβ. δολ. 18. φίο, με 8.000 τον. έκφρατων, Ιουνίου 25 — Ιουλίου 10.

ΑΡΙΕΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 18.000 τον. γεννημάτων άνατολικής άκτης Μεξικού, δολ. 24. φίο, με 1.000 τον. έκφρατων, Ιουλίου.

ΑΙΟΔΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 12.000 τον. γεννημάτων Τεμάν, δολ. 57,50, με 750 τον. έκφρατων φίο, Ιουνίου 17 —

ώς άποθήκη, W 60, Ιούλιον.

Άπο Δυτ. Αφρική ή δι' Αγγλίαν/Κόντινεντ /Σκανδινανίαν/Μεσόγειον, 48.000 τον., W 110, Ιούλιον. Διά Μεσόγειον, μέρος φορτίου 135.000 τον., W 52,5, Ιούλιον. Διά Ιταλίαν, μέρος φορτίου 108.000 τον., W 70, θύμιν οπόδολοπον φορτίου μέχρι 130.000 τον., W 35, Ιούλιον. Διά Καραϊβικήν 245.000 τον., W 37,25/39,25 (μειωμένη/κανονική ταχύτης), Ιούλιον.

Άπο Δυτ. Μεσόγειον, 112.000 τον., W 57,5, θύμιν οπόδολοπον φορτίου 110.000 τον., W 67,5, Ιούλιον. Διά Ατλαντικού, μέρος φορτίου 120.000 τον., W 67,5, Ιούλιον. Επερον, 17.500 τον., (δύο συνεχή ταξίδια), W 190, άμερις φορτωσι. Τρίτον, 57.000 τον., W 135, Ιούλιον.

Άπο Κεντρική ή διά Φαλκονάρα, μέρος φορτίου 110.000 τον., W 67,5, Ιούλιον. Διά Φός, 215.000 τον., 45, Ιούλιον.

Άπο Βεντσέτα ή διά Μεσόγειον, 18.000 τον., W 305, Ιούλιον.

Άπο Τήνη διά Αμερικ. Κόλπου/Καραϊβικήν, μέρος φορτίου 60.000 τον., W 67,5, Ιούλιον.

Άπο Χαβράρη διά Γιβραλτάρ, μέρος φορτίου 30.000 τον., W 120, Ιούλιον.

Άπο Μπανιά διά Ιταλίαν, μέρος φορτίου 110.000 τον., W 62,5, Ιούλιον.

Άπο Σιντικρέ ή διά Τεργέστην, μέρος φορτίου 140.000 τον., W 50, Ιούλιον.

Άπο Λιβύη διά Ιταλίαν, μέρος φορτίου μιν. 80.000 τον., W 70, Ιούλιον. Διά Μπαχάμας, μέρος φορτίου 81.000 τον., W 70, Ιούλιον.

Άπο Καραϊβ. ή Αθλιό διά Αμερικ. λιμένας Κόλπου /Ατλαντικού, 64.000 τον., W 64,5, Ιούλιον. Έπερον, μέρος φορτίου 38.000 τον., W 140, άμερις φορτωσι. Διά Αγγλίαν/Κόντινεντ, μέρος φορτίου 25.000 τον. (γκαζίδι), W 130, Ιούλιον. Έπερον, μέρος φορτίου 76.000 τον., W 60, Ιούλιον. Διά Σουηδίαν, 110.000 τον. (ψηλή θερμότης), W 105, άμερις φορτωσι. Διά Χάλιφαξ, μέρος φορτίου 70.000 τον., W 67,5, Ιούλιον.

Άπο άνατολ. άκτην Μεσόγειον, μέρος φορτίου 52.000 τον., W 105, Ιούλιον. Διά Βραζιλίαν, μέρος φορτίου 40.000 τον., W 110, άμερις φορτωσι.

Καθαρά διά Κιουρασάδο, 30.000 τον., W 230, θύμιν Αγγλίαν/Κόντινεντ διά άμερικ. λιμένας Ατλαντικού W 207,5, θύμιν δυτ. άκτη Νοτ. Αφρικής, W 227,5, Ιούλιον. Άπο Κόντινεντ διά Δυτ. Αφρικής, 30.000 τον., W 200, Ιούλιον. Άπο Σιγκαπούρην διά Ιαπωνίαν, μέρος φορτίου 18.000 τον., W 245, Ιούλιον. Άπο Μελίλλι διά Συρίαν, 30.000 τον., W 190, άμερις φορτωσι. Άπο Μίλφορντ Χάφεν διά Ντέβονπορτ, 18.500 τον., W 252,5, Ιούλιον. Άπο Καραϊβ. διά Μόντρεαλ, 28.000 τον., W 175, Ιούλιον. Άπο Ελλάδα διά Λιβύην, 18.000 τον., W 220, Ιούλιον. Άπο Μεσόγειον διά Καραϊβικήν, μέρος φορτίου 20.000 τον., W 140, Ιούλιον.

Ιουλίου 5.

ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 10.800 -12.000 τον. σίτων Πουντάρειαν δολ. 34,50, με 1.000 τον. έκφρατων. Ιουνίου 30 — Ιουλίου 5.

ΜΙΡΕΝΕ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 6.800 - 7.000 τον. γεννημάτων Γκουαγκακί, δολ. 38,25, φίο, με 2.000 τον. έκφρατων. Ιουλίου 1 — 17.

ΠΑΤΡΙΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 11.500 τον. γεννημάτων Μαρακάμπο, δολ. 32, φίο, με 1.000 τον. έκφρατων. Ιουλίου 5—10.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟ ΑΦΡΙΚΗ

C. MARTALAS SHIPPING (PTY) LTD.

SHIPBROKERS - LINER & SHIPPING AGENTS - CHARTERING

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

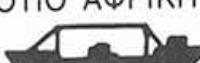
Telephones 22-7256, 22-3674, 43-1465, Home 49-4480

Telex 57-0131, Cables: COMARSHIP - COMARCHART

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

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

Telex 6-0718SA, Cables: COMARSHIP



ΑΝΝΑ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων άνταρ. άκτην Μεξικού, δολ. 24, φίο, μέ 1.250 τον. έκφρτωσιν, Ιουλίου 1—10.

ΣΗ ΣΤΑΡ: Βραζιλίαν 12.000 τον. γεννημάτων Σιγκαπούρην δολ. 54, φίο, μέ 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Ιουλίου 15-30.

ΦΡΟΣΩ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 32.000 τον. γεννημάτων Βρέστην — Σαιν Ναζάρ, δολ. 28, φίο, μέ 4.000 τον. έκφρτωσιν Ιουλίου 1—10.

ΣΗ ΚΑΡΝΤΙΑΝ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 15.000 τον. Ευ-
λείας Βενεζουέλαν, δολ. 35, φίο μέ 4.000/600 τον. φορτοεκ-
φόρτωσιν, Ιουλίου 2—11.

ΓΑΡΜΠΗΣ (μικτών λιβ.): Τουμπαράδο 66.000 τον. μεταλλεύ-
ματος Πιούμπιν και Τάραντο, δολ. 13.

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτών): Χαμπτον ρόδος 50.000 τον. γαιανθρά-
κων Γενόβαν, δολ. 13,50, Ιουλίου 10—15.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΤ'ΙΜ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. φυσαράτων Ίνδιαν δολ. 63, μέ 8.000 τον. φόρτωσιν 1.000 τον. έλ. έκφρτωσιν, Ιουλίου 21—31.

ΑΡΙΣΤΕΙΩΝΗΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 18.000 τον. φωφά-
των Ίνδιαν δολ. 62 Ιουλίου ή δολ. 61 Αύγουστον, Ιουλίου 20
— Αύγουστου 15.

ΔΩΡΙΕΥΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 11.537 τον. σίτου "Αντο-
φαγάστων" ή Αρίκαν δολ. 40,91, μέ 4.000/1.500 τον. έλ. έκφρ-
τωσιν Αντοφαγάστων 1.200 τον. έλ. έκφρτωσιν Αρίκαν, Ιου-
λίου 15 — Αύγουστου 7.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου (Βο-
ρείων Χάρτερας) 13.000 τον. κρήμης Μπάραν, δολ. 62,50
φίο, μέ 1.250 τον. έκφρτωσιν*, Ιουλίου 1—15.

ΡΕΓΓΙΝΑΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 14.300 τον. γεννημάτων
Βενεζουέλαν, δολ. 30,25 φίο, μέ 1.000 τον. έκφρτωσιν, Ιου-
λίου 1—10.

ΠΕΤΙΓΚΟ: Μονηλί 59.000 τον. γαιανθράκων Τάραντο ή Μπα-
νιάλι δολ. 800.000 κατ' άποκοπήν, Ιουλίου 14—19.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΗΡΗ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 19.750 —
20.250 τον. γεννημάτων Αίγυπτου δολ. 40,25 μέ 1.000 τον. έκ-
φρτωσιν Ιουλίου 14—25, όψιμος άμερικ. λιμένας Ατλαντικού
(Βορείων Χάρτερας) δολ. 36,50.

ΑΙΟΛΟΣ Κ.: Μιασιούπην 58.000 τον. γεννημάτων Γιουρο-
πόπορ, δολ. 15,50 φίο, Ιουλίου 7-12.

ΠΗΛΙΟ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 33.000 τον. γεννημάτων
Κωνσταντζίαν, δολ. 30, μέ 4.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουλίου
4—9.

ΠΙΝΤΑΡ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 33.000 τον. γεννημάτων
Κωνσταντζίαν, δολ. 30, μέ 4.000 τον. έκφρτωσιν, φίο, Ιουλίου
24—31.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΓΕΓΚΑ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γε-
νημάτων διπ. άκτην Μεξικού δολ. 23 μέ 2.000 τον. έκφρτωσιν.

σιν, Ιουλίου 10—17.

ΜΠΑΡΑΒ ΜΑΡΙΑ: Ένα άνω λιμένα Ρίβερ ούχι βορειότερον
Ροζάριο με σηματήρια Μπαουενός "Άύρες 8.000 τον. γεννη-
μάτων (60 π) δολ. 48,75 μέ 2.000 τον. φόρτωσιν, 1.500 τον.
έλ. έκφρτωσιν, Ιουλίου 7—15.

ΠΛΩΤΟ (λιβ.): Βατιμόρην 58.000 τον. γαιανθράκων Χά-
ρην, δολ. 13,30, Ιουλίου.

ΧΡΙΣΤΙΣΑ: Τουμπαράδο 55.000 τον. μεταλλεύματας Όζακαν,
δολ. 23, μέ 12.000 τον. έκφρτωσιν, μέσα Ιουλίου.

ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ: Αμερικ. λιμένας Λόπον, άμερικ. λιμένας Α-
τλαντικού (Βορείων Χάρτερας) 14.000 τον. γεννημάτων Δα-
νιών δολ. 29, Κόλπον, δολ. 27 άμερικ. λιμένας Ατλαντικού,
φίο, μέ 3.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουλίου 18-29.

ΑΙΓΑΣ ΛΙΝΚ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 25.000 τον. γεννημάτων
Νορθηνίαν, δολ. 25, φίο, μέ 4.000 τον. έκφρτωσιν μέσα Ιουλίου.

ΡΗΛΑΙΓΑΝΤ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 14.500 τον. φωφά-
των χύμα, δολ. 62, μέ 8.000 τον. φόρτ φόρτωσιν, 1.000 τον.
έλ. έκφρτωσιν, Ιουλίου 25 — Αύγουστου 10.

ΘΑΛΑΣΣΗΝ ΑΥΡΑ: Χαμπτον ρόδος 55.000 τον. γαιανθράκων
Ιπανίναν, δολ. 20,50, τέλος Ιουλίου.

ΦΙΑΔΕΛΦΟΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 14.000 τον. λιπ-
αράτων χύμα Αδριατικήν, δολ. 38 φίο, Ιουνίου 20-30.

ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΠΙΝΤ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 61.000 τον.
γεννημάτων Άμβωργον δολ. 17, φίο, Ιουνίου 28 — Ιουλίου 8.

ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 14.500 τον. όρύζης
είς σάκκους Μπάραν δολ. 80, όψιμος Κομβετ δολ. 87, φίο, μέ
1.200/750 τον. φορτοεκφόρτωσιν, τέλος Ιουνίου — Ιουλίου.

ΑΧΙΛΛΕΥΣ: Αμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορείων Χάρτερας)
32.000 τον. γεννημάτων Θεσσαλονίκην, δολ. 32, φίο, μέ 2.000
τον. έκφρτωσιν, Ιουλίου 20—30.

ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ: Παρανάκουα 20.600 - 22.735 τον. d.w. πέλ-
κετς (52 π) Γιουγκοσκαΐαν, δολ. 39, φίο, μέ 7.000/1.500 τον.
φορτοεκφόρτωσιν Ιουλίου 7—22.

ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 10.547 τον. λι-
παράτων δάσις ές Σαλάμη, Μπέρια, Ήστ Λόντον δολ. 79,35
δάσις ές Σαλάμη, δολ. 74,35 Μπέριαν και δολ. 72,35 έαν Ήστ
Λόντον, Ιουλίου 1—15.

ΜΑΡΙΑ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 14.286 τον. d.w. λιπαρά-
των Σάς ές Σαλάμη, Μαπούτο, Μπέρια, Ήστ Λόντον δολ.
78,25, έαν δάσις ές Σαλάμη, δολ. 73,25 έαν Μπέρια, δολ.
72,25, Μαπούτο δολ. 69,25, έαν Ήστ Λόντον.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΥΛΑΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου ή Ατλαντικού
29.000 - 30.000 τον. σίτου Κίναν δολ. 45,75, μέ 4.000 τον.
γύρος φόρτωσιν, 3.000 τον. έλ. έκφρτωσιν, Αύγουστον 1—31.

ΑΚΡΩΝ (λιβ.): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 75.000 τον. γεννημά-
των, Άμβωργον — Άμβωργον ρέιντζ δολ. 18, φίο, Ιουλίου 1—15.

ΣΥΚΜΝΟΣ: Αμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορείων Χάρτερας)
14.000 τον. γεννημάτων Μπάραν, δολ. 62,50 φίο, μέ 1.250
τον. έκφρτωσιν Ιουλίου 1—15.

ΑΡΙΕΛ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 18.000 τον. γεννημάτων ά-
νταρ. άκτην Μεξικού, δολ. 24 φίο, μέ 1.000 τον. έκφρτωσιν,
Ιουλίου.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΑΓΑΠΗΝ: Καλιφρίνια 8.500 τον. σίτου Γκαμαγιακί δολ. 33,
φίο, μέ 1.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουλίου 10—25.

ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ: Αμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 39.000
τον. γεννημάτων Κίναν, δολ. 34, μέ 4.000 / 3.000 τον. φορτο-
εκφρτωσιν, Ιουλίου 10—25.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (λιβ.): Αμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού
51.000 τον. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 14,75, φίοστ, Ιουλίου
15 -30.

ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ: Βανγκούβερ 15.000 τον. φωφάτων άνταρο
άκτην διάδικτος δολ. 59,50 όψιμον διπ. άκτην δολ. 59,75 φίο, μέ
8.000/1.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουλίου 10—30.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ: Σαγκάν 10.000 τον. όρύζης είς σάκ-
κους Περού δολ. 61, φίο, μέ 1.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιου-
λίου 20—30.

ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (λιβ.): Τσαμκόνγκ 21.000 τον. βαρύτου
χύμα ένα /δύο άμερικ. λιμένας Κόλπου, δολ. 33,75, φίο, μέ
2.000/5.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουλίου 15—30.

ΤΖΕΝΗ (λιβ.): Ίνδο—Μαλαϊσιαν ρέιντζ 13.400 τον. d.w.
(743.400 κ.π.) Λισσαβόνα — Άμβωργον ρέιντζ δολ. 505.000,
φίο, βάσις 2—1, Ιουνίου 29 — Ιουλίου 10.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ: Σάντο Ντομίγκο 5.900 τον. ζοχάρεως άμε-
ρικ. λιμένας Κόλπου δολ. 17 φόρτωσιν μέ μηχανικό μέσα, δολ.
20 δινες μηχανικών μέσων, Ιουνίου 23-30.

ΑΡΚΑΔΙΑ: Ρουέν 8.550 τον. σίτου Καζαμπλάνκαν δολ. 18,25,
φίο, μέ 4.000/1.750 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουνίου 26-30.

ΣΥΡΟΣ: Πούντα Μοράδες 6.000 - 6.500 τον. ζοχάρεως χύμα,
άμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 21, όψιμος άμερικ. λιμένας Ατλαν-
τικού δολ. 23 φίοτ, μέ 1.500 τον. έκφρτωσιν, Ιουνίου - Ιου-
λίου.

ΚΕΦΑΛΛΩΝΙΑ ΓΟΥΙΓ'ΝΤ: Ρουέν και Χάρην 20.000 τον. σίτου
Αίγυπτου, δολ. 29 μέ 5000/1500 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιου-
λίου 1-10.

ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.): Μέλικ ρέιντζ 21.500 τον. d.w. (1.227.898



Link Maritime Enterprises S.A.

● chartering
● contracting
● sale & purchase

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

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

91, Akti Miaouli - Piraeus

κ.π.) γεννημάτων Κωνσταντίνου, δολ. 990.000 (ισότιμων δολ. 50 φίλ., Ιουνίου 30 - Ιουλίου 5).

ΘΑΡΡΟΣ (π.): Δομινικανήκην Δημοκρατίαν 5.100 τον. ζαχάρεως χώμα διερικ. λιμένας Κόλπου, δολ. 16.75 βάσις φόρτωσις με μηχανικό μέσα, δολ. 19 διπλας μηχανικών μέσων, φίλ., με 1.500 τον. έκφρωσιν, Ιουλίου 7-13.

ΜΕΝΤΣΤΑΡ: Ρουέν - Λά Παλίς σεινές 15.000 τον. οίτου Καζαπλάνκαν δολ. 18.25, με 4.000/2.000 τον. φορτοεκφρωσιν, φίλ., Ιουλίου 10-18.

ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΥΟΥΠ: Μαυρίκιον 14.000 τον. ζαχάρεως χώμα Λονδίνον ή Λίβερπουλ (39 π. 3 ίντο) λίρας 17, φίλ., με 1.100 τον. φόρτωσιν με μηχανικό μέσα, 750 τον. έκφρωσιν. Αύγουστου 1-10.

ΑΘΗΝΙΚ (μικτόν): Μονράβιον 80.000 τον. μεταλλευμάτων Ιταλίαν, δολ. 7.35, Ιουλίου 22-29.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10: 26.500 τον. d.w. (1.297.000 κ.π. 15 μίλ. 35 τον. φιούλελ διλ τού 1974) δολ. 10.500 ήμερησιών, παράδοσις Κόντινεντ, Ιουνίου - Ιουλίου, ταξίδια 3-5 μηνών.

ΟΙΝΟΥΣ ΜΕΤΝΤΕΝ: 34.051 τον. d.w. (1.625.387 κ.π. 15 μίλ. 40 τον. φιούλελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1972) δολ. 14.200 ήμερησιών, παράδοσις Κέιν Πλασερο μέσω Ιουλίου, έπαναπαράδοσις διπλέσοντας Μουσκάτ, μέσω Ντουμπρι.

ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ: 19.334 τον. d.w. (τού 1970) δολ. 10.300 ήμερησιών, ένα κυκλικόν ταξίδιον Μεγ. Λιμνών, παράδοσις μετά την αναχώρησην του πιλότου εις δυτ. Αφρικήν.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.: 14.900 τον. d.w. (700.000 κ.π. 13 μίλ., 24 τον. φιούλελ διλ τού 1959) δολ. 6.900 ήμερησιών, παράδοσις Ρότερνταν μέσος, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ, μέσω διερικ. λιμένων Κόλπου.

ΦΟΡΤΗΤΟΝ: 16.000 τον. d.w. (12 μίλ. 19 τον. φιούλελ διλ τού 1956) δολ. 8.400 ήμερησιών, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διερικ. λιμένας Κόλπου Ιουλίου 5-20, έπαναπαράδοσις Κέιν Τάουν, δάρες έσαλαμ πεινίτ.

ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν): 58.902 τον. d.w. (2.821.000 κ.π. 15 μίλ. 62 τον. φιούλελ διλ και 2 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1967) δολ. 18.500 ήμερησιών, παράδοσις Φιλαδέλφειαν Ιουλίου 1-10, έπαναπαράδοσις διπλέσοντας Σκώ Ιουνίου 20-25, έπαναπαράδοσις Ζέλαν.

ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ: 19.902 τον. d.w. (838.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 30 τον. φιούλελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1967) δολ. 10.000 ήμερησιών παράδοσις Μεσόγειον αναδρομικών 48 ώρας πρό της διελεύσεως εκ Γιβραλτάρ, έπαναπαράδοσις δυτ. Ιταλίαν, ένα κυκλικόν ταξίδιον βαρ. Ατλαντικού.

ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ (εις ταύτια τούρτερ): 33.796 τον. d.w. (τού

1973) δολ. 14.100 ήμερησιών, παράδοσις Κηλάνγκ τέλος Ιουνίου - όρχας Ιουλίου, έπαναπαράδοσις Βραζιλίαν, μέσω Αύστραλιας.

ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ: 37.022 τον. d.w. (1.645.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 37 τον. φιούλελ διλ τού 1976) δολ. 10.150 ήμερησιών, πλέον δολ. 2.000 μηνιαίος δι' υπερωρίας, παράδοσις Αμέρερσον - Αμβούργον πεινίτ Αύγουστου, ταξίδια 30 μηνών.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.: 14.900 τον. d.w. (13 μίλ. 24 τον. φιούλελ διλ τού 1959) δολ. 6.900 ήμερησιών, μέσος παράδοσις Ρότερνταν, έπαναπαράδοσις Κέιν Τάουν, δάρες έσαλαμ πεινίτ, μέσω διερικ. λιμένων Κόλπου.

ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ: 16.000 τον. d.w. (12 μίλ. 19 τον. φιούλελ διλ τού 1956) δολ. 8.400 ήμερησιών, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Αμερικ. λιμένας Κόλπου Ιουλίου 5-20, έπαναπαράδοσις Κέιν Τάουν, δάρες έσαλαμ πεινίτ.

ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ: 28.565 τον. d.w. (1.169.000 κ.π. 15 μίλ. 41 τον. φιούλελ διλ τού 1972) δολ. 11.500 ήμερησιών παράδοσις Ιαπωνίαν μέσος, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ, μέσω Βαλτικής.

ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΤΟΜΙΚΟΣ: 20.950 τον. d.w. (τού 1974) δολ. 9.400 ήμερησιών, παράδοσις Γιβραλτάρ Ιουνίου - Ιουλίου, έπαναπαράδοσις Κίναν, μέσω Μεγ. Λιμνών.

ΣΕΚΟΖ: 26.215 τον. d.w. (15 μίλ. 35 τον. φιούλελ διλ τού 1978) δολ. 11.500 ήμερησιών, μέσος παράδοσις Σιγκαπούρην, έπαναπαράδοσις Ινδίαν, μέσω διερικ. λιμένων δυτ. Αύστραλιας.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ: 21.793 τον. d.w. (999.000 κ.π. 15 μίλ. 37 τον. φιούλελ διλ τού 1977) δολ. 16.000 ήμερησιών, πλέον δολ. 75.000 δάρων έπαναπαράδοσης, παράδοσις Έλμπε Νο. 1 Ιουλίου 10-20, έπαναπαράδοσις διπλέσοντας Μουσκάτ, μέσω Περούκου Κόλπου.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ: 16.551 τον. d.w. (735.000 κ.π. 13 3/4 μίλ. τού 1971) δολ. 10.400 ήμερησιών, παράδοσις βαρ. Ι-Ιαπωνίαν έπαναπαράδοσις διπλέσοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικού Κόλπου.

ΕΛΛΑΣΙΝΗ ΚΑΙΝΑ: 21.793 τον. d.w. (999.000 κ.π. 15 μίλ. 37 τον. φιούλελ διλ τού 1977) δολ. 16.000 ήμερησιών, πλέον δολ. 75.000 δάρων έπαναπαράδοσης, παράδοσις Έλμπε Νο. 1 Ιουλίου 10-20, έπαναπαράδοσις διπλέσοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικού Κόλπου.

ΠΑΝΑΓΙΑ Π. ΛΕΜΟΣ: 12.206 τον. d.w. (τού 1968) δολ. 7.200 ήμερησιών, παράδοσις διπλέσοντας Ούχαντη μέσος, έπαναπαράδοσης Σκώ μεσώ Κόντινεντ και Βαλτικής.

ΕΛΓΙΑΝΝΗ: 19.700 τον. d.w. (994.000 κ.π. 15 1/2 μίλ. 30 τον. φιούλελ διλ τού 1970) δολ. 12.450 ήμερησιών παράδοσις Καϊμάν Ιουλίου, έπαναπαράδοσης Κίναν.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ: 16.251 τον. d.w. (212.229 κ.π. 15 μίλ. 29 τον. φιούλελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1978) δολ. 11.250 ήμερησιών πλέον δολ. 67.500 δάρων, παράδοσις κατά την διάθεση εις πλοηγικόν σταθμόν Τέξας Ιουλίου 10-18, έπαναπαράδοσης διπλέσοντας Σκώ μεταξύ της Ελλάς, μέσω διερικ. λιμένων Ζέλαν.

ΣΙΓΑΝΤΟ Α.Σ.: 19.050 τον. d.w. (850.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 29 τον. φιούλελ διλ τού 1969) δολ. 9.200 ήμερησιών, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διπλέσοντας Γιβραλτάρ, Ιουλίου 5-15, έπαναπαράδοσης μετά την διάθεση εις Πόρτο Άλεγκρε - Σάντος πεινίτ, μέσω διερικ. λιμένων Ζέλαν.

ΣΙΓΑΝΤΟ ΛΕΜΟΣ: 16.251 τον. d.w. (15 μίλ. 37-39 τον. φιούλελ διλ και 2-2 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1978) δολ. 10.500 ήμερησιών, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διπλέσοντας Γιβραλτάρ, Ιουλίου 5-15, έπαναπαράδοσης μετά την διάθεση εις Πόρτο Άλεγκρε - Σάντος πεινίτ, μέσω διερικ. λιμένων Ζέλαν.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ: 16.250 τον. d.w. (15 μίλ. 37-39 τον. φιούλελ διλ και 2-2 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1978) δολ. 10.500 ήμερησιών, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διπλέσοντας Γιβραλτάρ, Ιουλίου 5-15, έπαναπαράδοσης μετά την διάθεση εις Πόρτο Άλεγκρε - Σάντος πεινίτ, μέσω διερικ. λιμένων Ζέλαν.

ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ: 17.580 τον. d.w. (30 π. 4 5/8 ίντο) 703.863 κ.π. 12 1/2 μίλ. 22 τον. φιούλελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1958) δολ. 7.500 ήμερησιών, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διελεύσεως εκ Γιβραλτάρ, έπαναπαράδοσης Ζέλαν.

ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ: 19.902 τον. d.w. (838.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 30 τον. φιούλελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1967) δολ. 10.000 ήμερησιών παράδοσις Μεσόγειον αναδρομικών 48 ώρας πρό της διελεύσεως εκ Γιβραλτάρ, έπαναπαράδοσης δυτ. Ιταλίαν, ένα κυκλικόν ταξίδιον βαρ. Ατλαντικού.

ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ (εις ταύτια τούρτερ): 33.796 τον. d.w. (τού

ΑΙΓΑΙ ΛΟΤΖΙΚ: 20.000 τον. d.w. τού 1975) δολ. 7.850 ήμερησιών, παράδοσις νησίων Αφρικήν διμεσος, έπαναπαράδοσης Κίναν, μέσω Πλέιτ.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ: 22.272 τον. d.w. (1.086.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 27 τον. φιούλελ διλ τού 1973) δολ. 10.500 ήμερησιών, παράδοσις Έλμπε Νο. 1 έπιομος, έπαναπαράδοσης Πάσσαρερο, μέσω Βαλτικής.

ΙΝΤΕΡΦΕΙΣΙΤΥ: 26.015 τον. d.w. (1.175.000 κ.π. 15 μίλ. 35 τον. φιούλελ διλ τού 1963) δολ. 9.550 ήμερησιών, παράδοσις διπλέσοντας Σκώ τέλος Ιουνίου, έπαναπαράδοσης Βραζιλίαν, μέσω Μεγ. Λιμνών.

ΜΑΡΙΑ Β.: 22.236 τον. d.w. (15 μίλ. 27 1/2 τον. φιούλελ διλ τού 1973) δολ. 11.600 ήμερησιών, παράδοσις Κόντινεντ μέσω Ιουλίου έπαναπαράδοσης Μουσκάτ, μέσω Βαλτικής και Περσικού Κόλπου.

ΕΜΠΡΟΣ: 15.220 τον. d.w. (τού 1978) δολ. 7.000 ήμερησιών, παράδοσις Πόρτο Κηλάνγκ Ιουλίου 4-12, έπαναπαράδοσης Σιγκαπούρην, μέσω Νέας Ζηλανδίας.

ΣΗ ΣΟΥΑΝ (Φρέγκον τού 1977): δολ. 7.250 ήμερησιών, παράδοσις Επίομος - μέσος Σιγκαπούρην, έπαναπαράδοσης Νέαν Ζηλανδίαν, κυκλικόν ταξίδιον.

ΑΓΓΡΗΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ (κ.): 9.673 τον. d.w. (τού 1969) δολ. 6.000 ήμερησιών, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Γκουαγιάκιλ Ιουλίου 8-17, έπαναπαράδοσης Ινδίαν μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Σεούταν, άναδρομής μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Πόρτο Άλεγκρε - Σάντος πεινίτ.

ΑΠΟΛΛΑΝΙΑ: 27.000 τον. d.w. (τού 1961) δολ. 10.000 ήμερησιών, παράδοσις Μαπούτο μέσω Ιουλίου, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ, μέσω νησίου Αφρικής.

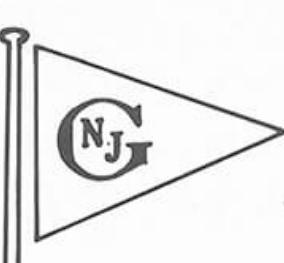
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ (SD14 τού 1974): δολ. 7.000 ήμερησιών, παράδοσις Χάρβρην όρχας Ιουλίου, έπαναπαράδοσης Κολομβίαν.

ΠΕΤΡΑ: 40.484 τον. d.w. (1.673.000 κ.π. τού 1976) δολ. 15.050 ήμερησιών, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Αμβούργον άναδρομικών από 26 Ιουνίου, έπαναπαράδοσης διπλέσοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικού Κόλπου (συμπεριλαμβανομένων Ίραν).

ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ: 16.395 τον. d.w. (702.969 κ.π. 15 μίλ. 26 τον. φιούλελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1978) δολ. 7.350 ήμερησιών, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσις διπλέσοντας Μεσοίαν Ιουλίου 18-21, έπαναπαράδοσης διπλέσης Ιτακίαν ή Πάσσαρερο, μέσω Χίλιης, ένα κυκλικόν ταξίδιον.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ: 28.505 τον. d.w. (15 μίλ. 37-39 τον. φιούλελ διλ και 2-2 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1978) δολ. 10.500 ήμερησιών, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διπλέσοντας Γιβραλτάρ, Ιουλίου 10-18, έπαναπαράδοσης Κίναν, μέσω Κούβας διερικ. λιμένων Κόλπου, μέσω διερικ. λιμένων Ιουλίου 20- Αύγουστου 12.

ΚΙΚΗ ΛΕΩΝΙΔΑΣ: 24.045 τον. d.w. (15 μίλ. 30 τον. φιούλελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1963) δολ. 9.750 ήμερησιών, παράδοσις μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Σέουταν, άναδρομής από Ιουνίου 23, έπαναπαράδοσης Βραζιλίαν, μέσω Αγ.



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

Λαυρεντίου.

ΟΣΕΑΝ: 16.640 τον. d.w. (τού 1962) δολ. 7.100 ήμερησιώς, παράδοσις άμερικ. λιμένας Ατλαντικός (Βορείως Χότερες) Ιουνίου 28 - Ιουλίου 3, έπαναπαράδοσης Μεσογείου.

ΑΝΤΖΕΝΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ: 76.730 τον. d.w. (τού 1977), δολ. 13.870 ήμερησιώς, άμεσος παράδοσης Ιαπωνίαν, έπαναπαράδοσης Βραζιλίαν, μέσω άμερικ. λιμένων δυτ. άκτης και βρετ. Κολομβίας, όφιδον ναυλωτών μέσω Βραζιλίας με έπαναπαράδοσην Αγγλίαν, Κόντινεντ, δολ. 17.400 ήμερησιώς.

ΜΑΡΤΑΡΙΤΑ: 32.700 τον. d.w. (τού 1966) δολ. 12.500 ήμερησιώς, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις βορ. Κίναν, Ιουλίου 8-17, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Κέιπ Πάσαρο, μέσω Ιαπωνίας και Μαύρης Θαλάσσης.

ΠΟΝΗ Π.: 16.261 τον. d.w. (τού 1977) δολ. 8.900 ήμερησιώς, παράδοσης Ιαπωνίαν όρχος Ιουλίου, έπαναπαράδοσης Αφρικήν.

ΤΟΞΩΤΗΣ: 15.085 τον. d.w. (756.000 κ.π. 12 μίλ. 19 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1971) δολ. 8.500 ήμερησιώς, παράδοσης Σαουθ Γουέστ Πάς Ιουλίου 1-2, έπαναπαράδοσης Βενεζουέλαν.

ΑΙΓΑΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚΗ: 21.050 τον. d.w. (13 μίλ. 29 τον. φιούελ διλ και 2 - 2 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1976) δολ. 8.000 ήμερησιώς, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, μίνιμουσ 130 ήμερες, παράδοσης κατά τη διάρκην εις πλοηγήκον σταθμών Σιγκαπούρης Ιουλίου 5-14, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Αγγλίαν, Κόντινεντ, μέσω νοτιούς Αφρικής διό Σιγκαπούρην, Ιαπωνίαν ρείντ και Κόντινεντ.

ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ: 19.198 τον. d.w. (833.000 κ.π. 15 μίλ. 30 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1972) δολ. 10.500 ήμερησιώς παράδοσης Καμπαάκι Ιουλίου 4-10, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Αραβικού Κόλπου (ξειρουμένων ιράκ/ιράν).

ΓΑΥΦΑΔΑ ΜΙΛΟΥ: 16.800 τον. d.w. (802.000 κ.π. 14 μίλ. 23 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1967) δολ. 7.000 ήμερησιώς, παράδοσης Πλεύτ, έπαναπαράδοσης Ιταλίαν.

ΔΡΥΣ: 37.879 τον. d.w. (1.697.730 κ.π. 14 μίλ. 37 τον. φιούελ διλ τού 1965) δολ. 12.000 ήμερησιώς, εν κυκλικού ταξίδιον βορ. Ατλαντικού, παράδοσης Κιελον, έπαναπαράδοσης Πορτογαλίαν.

ΑΓΓΑΝΤ ΑΡΧΩΝ: 25.309 τον. d.w. (15.5 μίλ. 38 τον. φιούελ διλ τού 1971) δολ. 830 ήμερησιώς, παράδοσης Μουσκάτ Ιουλίου 20 - Αύγουστου 10, ταξίδιον 11-13 μηνών.

ΦΟΙΝΙΞ: 16.800 τον. d.w. (14 μίλ. 24 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1969) δολ. 7.750 ήμερησιώς, παράδοσης Μουμπάς Ιουλίου 14-22, έπαναπαράδοσης Έρυθρων Θάλασσαν.

ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ: 19.300 τον. d.w. (τού 1971) δολ. 7.950 ήμερησιώς, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης διαπλέοντας Γιβραλτάρ Ιουλίου 2-4, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Άλγεριαν. Εν κυκλικού ταξίδιον βορ. Ατλαντικού μέσω άμερικ. λιμένων Κόλπου, άμερικ. λιμένων Ατλαντικού (Βορείως Χότερες) ή μέσω Αγ. Λαυρεντίου και Μεσογείου.

ΑΡΑΜΙΣ: 14.935 τον. d.w. (710.000 κ.π. 13 1/2 μίλ. 18 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1970) δολ. 8.500 ήμερησιώς συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης Αμβούργου Ιουλίου 9-12, διά ταξίδιον Νιγηρίας, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Νιγηρίαν.

ΑΛΒΙΩΝ: 21.172 τον. d.w. (503.000 κ.π. 12 1/2 μίλ. 23 τον. φιούελ διλ και 1 τον. ντηζελ διλ τού 1962) δολ. 6.000 ήμερησιώς συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης κατά την διάφενη εις πλοηγήκον σταθμόν "Ακαμπά" Ιουλίου 15-25, έπαναπαράδοσης διαν και όπου είναι έταιρον εις Πόλωνιαν.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΕΣ. ΙΔΕΑ: Ακτοπλοϊκόν Σιγκαπούρης 29.000 τον., δολ. 60.000, Ιουνίου 28.

ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ: Μεσόγειον 98.500 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένων Κόλπου W 80, όφιδον άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού W 82, Ιουλίου 1.

ΤΡΕΠΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡΠ (μ.): Λα Σκίρρα 32.000 τον. μέρος φορτίου Ρινιέκαν, W 245, Ιουνίου 27.

ΛΑΚΩΝΙΚΗ: Μεσόγειον 63.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, W 77,5, Ιουλίου 5.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ II: Καραϊβικήν 56.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, W 85, Ιουνίου 29.

ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ: Μεσόγειον 70.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου W 102,5, Ιουλίου 3.

ΠΙΝΩΔΣ: 63.320 τον. d.w. (τού 1964) δολ. 6.35 κατό τον. d.w. ταξίδια 12 μηνών, Ιουλίου.

ΒΕΝΟΥΣ: Περισκόν Κόλπον 100.000 τον. μέρος φορτίου, Ινδίαν, W 106,26, Ιουνίου 26.

ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μικτόν): Διυτ. Αφρικήν 70.000 τον. όφιδον ναυλος δέν ανεκοινώθη, τέλος Ιουνίου.

ΟΛΥΜΠΙΟΝ ΑΚΤΙΩΝ: Περισκόν Κόλπον 185.000 τον. μέρος φορτίου, Ινδονησίαν, W 48,5, Ιουνίου.

ΣΤΕΛΙΟΣ II: Καραϊβικήν 59.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 82,5, Ιουνίου 29.

ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΣΑΡΙΟΤ (λιβ.): Καραϊβικήν 57.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου W 86,25, Ιουνίου 1.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.Δ.: Καραϊβικήν 63.000 τον. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορείως Χότερες) W 80, Ιουνίου 28.

ΚΑΠΕΤΑΝΙΟ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ.: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 35.000 τον. μέρος φορτίου, καρπόν μπλάκ, Αγγλίαν, Κόντινεντ W 120, Ιουνίου 30.

ΤΡΕΓΝΤ ΣΤΑΡ: Λιβύην 95.000 τον. μέρος φορτίου Σαΐντ Κρουό, W 80, μέσος όρος W 37,5, Ιουλίου 2.

ΓΕΡΑΝΕΙΑ: Ανατολ. άκτην Μεξικού 52.500 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 100, Ιουλίου 1.

ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μικτόν): Περισκόν Κόλπον 140.000 τον. Πορτογαλίαν, W 49,75, Ιουλίου 8.

ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ: Μεσόγειον 15.000 τον. μέρος φορτίου, καθαρό δυτ. Αφρικήν W 305, διμέσος φορτωσίς.

ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (λιβ.): Διυτ. Αφρικήν 260.000 τον. όφιδον, W 39, Ιουλίου 12.

ΑΡΓΟΛΙΣ ΖΤΟΡΜ (μικτόν): Περισκόν Κόλπον 130.000 τον. μέρος φορτίου Τεργεύτην, W 50, Ιουλίου 2.

ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ: Καραϊβικήν 65.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδινανίαν, W 55, όφιδον Ημερομένων W 52,5, Ιουνίου 24.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ: Καραϊβικήν 63.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου W 95, Ιουνίου 24.

ΣΠΕΤΣΑΙ: Μαύρην θάλασσαν 17.000 τον. καθαρό Ινδίαν, W 270, Ιουνίου.

ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ: Περισκόν Κόλπον 150.000 τον. μέρος φορτίου Ιαπωνίαν, συνήθεος δροι, Ιουνίου 25.

ΝΤΟΡΙΚ: Καραϊβικήν 61.500 τον. μέρος φορτίου Ιταλίαν, W 67,5 Ιουλίου 1.

ΜΕΣ. ΦΡΟΝΤΙΣ (λιβ.): Περισκόν Κόλπον 130.000 τον. μέρος φορτίου Τεργεύτην, W 50, Ιουλίου 2.

ΚΑΒΟ ΜΙΤΡΗΣ (λιβ.): Καραϊβικήν 70.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδινανίαν, ναύλος δέν ανεκοινώθη, Ιουνίου 25.

ΜΥΣΤΡΑΣ (λιβ.): Περισκόν Κόλπον 245.000 τον. Αγγλίαν, Κόντινεντ, κλη. W 37,5 (ολόου στήμη) όφιδον Απώ Ανατολήν, W 40, (ολόου στήμη) W 42 φούλ στήμη, Ιουλίου 21.

ΣΠΥΡΟΣ: Φλοτά, 47.000 τον. Γκάλφχαρφεν, μέρος φορτίου, W 135, μέσος όρος, W 70, Ιουνίου 25.

ΑΘΗΝΙΑΝ (λιβ.): Ανατολ. άκτην Μεξικού 45.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 150, Ιουνίου 25.

τίου, άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου W 70, Ιουλίου 9.

ΖΩΗ (λιβ.): Λιβύην 81.000 τον. μέρος φορτίου Μπαχάμας, W 70, Ιουλίου 5.

ΣΤΑΚΑΡΑ: Καραϊβικήν 28.000 τον. καθαρό Μόντρεαλ, W 175, Ιουλίου 7.

ΑΙΓΑΙΝΗ ΣΙΝΕΡΕΠΤΥ: Διυτ. Αφρικήν 23.000 τον. όφιδον, W 205, διμέσος φορτωσίς.

ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ: Καραϊβικήν 52.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδινανίαν W 85, όφιδον υπόλοιπον πλήρες φορτίου 100.000 τον. W 45, Ιουλίου 25.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΟΝΤΕΣ: Ανατολ. άκτην Μεξικού 40.000 τον. μέρος φορτίου Βραζιλίαν, W 110, διμέσος φορτωσίς.

ΤΡΟΠΙΚ: Μεσόγειον 63.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 65, ένων φόρτωσις 18η Ιουλίου, W 67, ένων Ιουλίου 15.

ΤΟΥΛΙΠΙ Β: Χαβρην 30.000 τον. μέρος φορτίου Γιβραλτάρ W 120, Ιουλίου 6.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ: Αγγλίαν 60.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου W 82,5, Ιουλίου 11.

ΣΑΛΑΜΠΙΔΟ: Σαλαμπίδον 19.000 τον. καθαρό άνατολ. Μεσόγειον W 250, διμέσος φορτωσίς.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕΙΤΜ (λιβ.): Σαΐντ Κρουό 79.000 τον. μέρος φορτίου, καθαρό άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 115, Ιουνίου 26.

ΣΤΑΒΕΡΟΣ Διυτ. Αφρικήν 70.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 145, όφιδον άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού W 155, Ιουνίου 21.

ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ: Αράζου 50.000 τον. μέρος φορτίου Ιαπωνίαν, ναύλος δέν ανεκοινώθη, Ιουλίου 2.

ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.): Σαΐντ Κερί 147.000 τον. Τεργεύστην W 63, Ιουνίου 23.

ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΗ: Καραϊβικήν 90.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδινανίαν, W 55, όφιδον Γιουροπόμεντ W 52,5, Ιουνίου 24.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ: Καραϊβικήν 63.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 95, Ιουνίου 24.

ΣΠΕΤΣΑΙ: Μαύρην θάλασσαν 17.000 τον. καθαρό Ινδίαν, W 270, Ιουνίου 20.

ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ: Περισκόν Κόλπον 150.000 τον. μέρος φορτίου Ιαπωνίαν, συνήθεος δροι, Ιουνίου 25.

ΕΛΕΚΤΡΑ (λιβ.): Μεσόγειον 50.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 121, Ιουνίου 21.

ΣΠΥΡΟΣ: Φλοτά, 47.000 τον. Γκάλφχαρφεν, μέρος φορτίου, W 135, μέσος όρος, W 70, Ιουνίου 25.

ΑΘΗΝΙΑΝ (λιβ.): Ανατολ. άκτην Μεξικού 45.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 150, Ιουνίου 25.

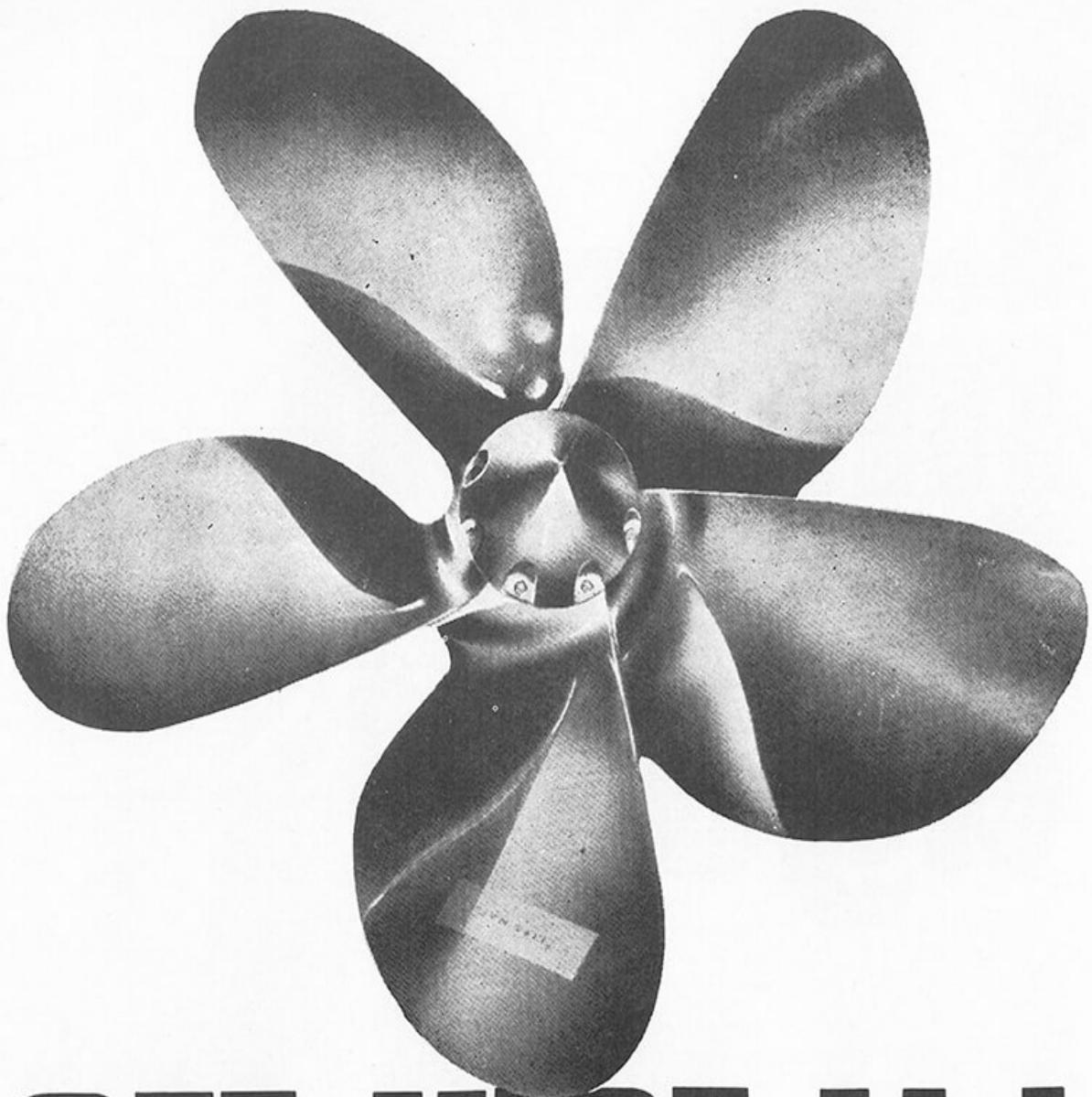
COULOUTHROS LTD.

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



OFF-HIRE Ltd.

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

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

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



LIPS • NAFSI SA
THE PROPELLER PEOPLE

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

1.3 million tons ago...

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

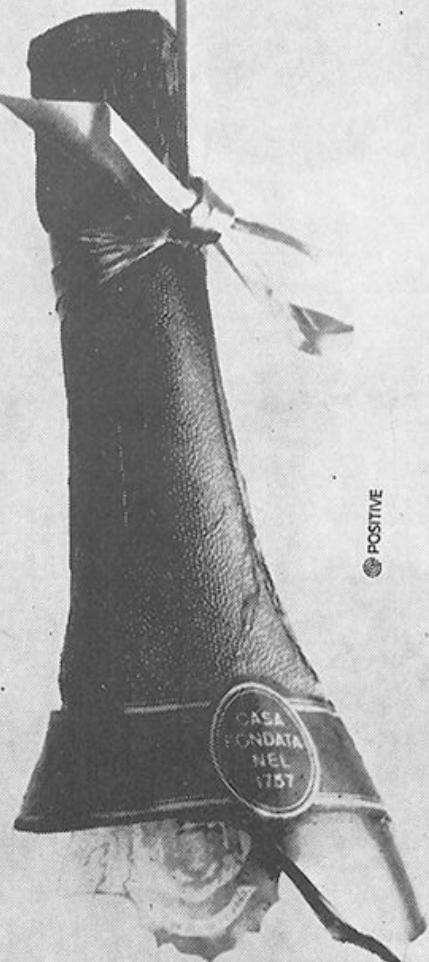
It was a very good year...

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

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

Still a good year. Tough one too.

© POSITIVE



AEGIS SHIPPING COMPANY
established 1957

'Η κίνησις τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων



ΑΒΑΝΣ	60	6640	α. Ἀμβέρσαν 4/6 διά' ὄραν
ΑΒΑΞ	62	10405	ε. Κακιάντα 22/6
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	10753	ε. Μπαρανκίλα 13/6
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΔΗΗΤΕΡ Δ.	69	104616	α. Μπιλμπάο 4/5 διά Πειραιά
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΔΤΕΗΤΕΡ Δ.	68	51073	δ. Σουέζ 26/6
ΑΓΑΘΗ	74	8017	ύπό παραλαβήν
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	α. Π. Ἀλφεντ 15/5 διά' Ἀβάνα
ΑΓΑΠΗΝ	69	10006	α. Φιλαδέλφειον 2/5
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	α. Π. Ἐλίζαμπεθ 16/6
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	ε. Μομπάσα 23/6
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405	α. Πειραιά 6/6 διά Ραβέννα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Ρίο Ἰανέδριο 14/6
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	50	3499	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (δ.)	69	90890	ξεωθι Βουβάνης 25/6
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	α. Ντουμπάν 7/6 διά Μπαντάρ Ἀμπάς
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	9812	α. Γένοβα 12/6 διά Γιβραλτάρ
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	68	9435	α. Ὑμουνίτεν 20/6 διά Σέτε
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	α. Ἀρντροσάν (Αὐστρ.) 26/6 διά Ταϊβάν
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	ε. Βουβάνης 13/6
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	α. Πειραιά 19/6 διά Χαλκίδα
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	ε. Πειραιά 3/6
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	δ. Σάδι 16/6
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	3840	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	54	8120	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10617	ξεωθι Π. Ἐλίζαμπεθ 27/6
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10246	ε. Μπορντώ 13/6
ΑΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ	66	2023	δ. Σάδι 19/6 διά Μεσογείου
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10323	α. Σιγκαπούρην 31/5
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	α. Μπουενεβεντούρα 27/5 διά Κορίνθο
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	58	3690	ύπό παραλαβήν
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	67	11610	δ. Θεραντή διά. 22/6 διά Σούβα
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ε. Ἰκί 10/6
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	67	6158	εἰς Πύλων από 26/6
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	7560	δ. Γιβραλτάρ 29/5 διά Νοβορωσίσκην
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (μ.)	71	72326	δ. Μπρούμπούτελ 17/6 διά Καράται
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	58	7560	ε. Ἀμβούργον 1856
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	58	8326	ύπό παραλαβήν
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	α. Βαλπαραΐο 25/6 διά Καλλάδο
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	5886	μετων. «ΑΗΓ ΠΩΡΓΗΣ»
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ξεωθι Λάγος 25/5
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	άργει εἰς Ἡράκλειον
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	α. Ρουέν 18/6 διά 'Αλεξανδρείαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4529	α. Καλαμάτα 17/4 διά 'Αντεν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	4033	ε. Σπέτζια 25/9
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	εἰς Κουβέντη από 20/7/78
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	α. Ν. «Ορλέανη» 11/6
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	61	6038	α. Κ. Τάουν 17/6 διά Τακοράντι
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	ε. Τούμπα 23/6
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229	εἰς Κουβέντη 26/5
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	77	1573	α. Π. όφ Σπινού 5/5 διά Κούβα
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ VI	47	2775	α. Ράς άλ Κοθήτη 3/5
ΑΓΚΝΙΚ II	63	12273	α. Μπιλμπάο 20/6 διά Μόντρεαλ
ΑΓΛΑΟΣ	63	9153	δ. Γιβραλτάρ 14/5 διά 'Αλεξανδρείαν
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	ε. Ρότερνταν 4/7
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32687	ε. Νικολάς Μταίλ 25/6
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ	58	5037	α. Ν. 'Ορλέανην 7/6
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	δ. Σουέζ 1/6
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	63	1582	α. Ρουέν 13/6 διά Μπετζάδια
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΑΔΟΥ	77	10459	α. Σιγκαπούρην 22/6 διά Λάγος
ΑΔΕΑΦΟΤΗΣ	68	14342	α. Χόλιφεδ 29/5 διά Κούβα
ΑΔΕΑΦΟΤΗΣ	67	6842	δ. Παναμά 3/5 διά Σαγγάνη
ΑΔΡΙΑΝΟΣ	61	6950	α. Λαττάκια 2/5
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	α. Σιγκαπούρην 22/5 διά Π. Κελάγκ
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. Τένοντας 1/7 διά Βενετίαν
ΑΕΤΟΣ	57	1674	εἰς Πύλων από 17/7/79
ΑΖΑΛΕΑ	64	5931	α. Ρουέν 19/6 διά Νικάρ
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	δ. Σουέζ 24/6 διά Τζακάρταν
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	ύπό παραλαβήν
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΗΣ	56	4884	άργει εἰς Χαλκίδη από 11/1
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	δ. Γιβραλτάρ 23/6 διά Τσαρλεστον
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ε. Λ. 'Αντζελές 26/6
ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΚΟΜΝΗΝΟΥ	56	13555	δ. Σκω 26/5 διά Λευνιγκραντ
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	3039	α. Σπέτζια 27/6 διά Βαρκελώνην
ΑΘΕΝ ΣΚΑΪ'	56	7369	εἰς Πειραιά από 3/5/79
ΑΘΕΝ ΓΟΥΑΙΗ	58	5596	α. Ραγκούν 21/6 διά Σουέζ
ΑΘΕΝ ΝΤΑΙΗ	54	5148	άργει εἰς Καλαμάτα από 10/10
ΑΘΕΝ ΣΗ	61	4903	α. Γκάρπο 1/6 διά Ραβέννα
ΑΘΕΡΑΣ	69	9268	α. 'Ηστ Λόντον 3/7
ΑΘΗΝΑ (δ.)	72	106032	άργει εἰς Πειραιά από 16/2
ΑΘΗΝΑ	63	15535	α. Πειραιά 15/4 διά 'Ακαμπα
ΑΘΗΝΑ	58	10662	α. Μπέρια 28/6 διά Νακάλα
ΑΘΗΝΑ	68	8905	α. Κολόμπο 4/7 διά Ντώριμπαν

ΑΘΗΝΑ	65	1657	ε. Πειραιά 21/5
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	ε. Μπ. 'Αυρες 25/6
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	α. Βηρυτόν 22/6 διά 'Ηράκλειον
ΑΘΗΝΑΙ ΙΙ	57	5010	α. Πάλμας 21/6 διά Μοντεβίδεο
ΑΘΗΝΑΙ ΙΙΙ	58	9279	α. Νταμάδη 1/7
ΑΘΗΝΑΙ ΙΖ	58	12943	α. Χιούστον 27/5
ΑΘΗΝΗ, ΟΡΑΙ' ΖΩΝ (δ.)	58	48747	εἰς Ρίβερ 'Ορινόκο 25/6
ΑΘΗΝΟΥΔΑ	52	3361	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΛΟΝ	79	10120	ε. Τόκιο 23/6
ΑΘΟΛΑ ΦΟΡΡΕΣ	67	17418	ε. Βανκούβερ 24/6
ΑΘΩΣ	69	10008	ε. Ντάρ εξ Σαλάμ 18/6
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12868	μετων. «ΟΥΧΥ»
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12176	α. Σιγκαπούρην 29/6
ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΓΑΝΤ	66	3516	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ	57	3169	άργει εἰς Χαλκίδα από 5/7/78
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ	64	1706	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΑΡ	65	1708	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	α. 'Αντεν 9/6 διά 'Ασσάριτ
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	α. Νταμάδη 20/6 διά Κουβέτη
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	α. Πειραιά 21/6 διά 'Ανκόνα
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΓΙ' ΣΤΟΜ	72	11184	α. Μπουσάν 23/5 διά Χόγκ Κόγκ
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	α. Μπάραρον 23/6
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΪΚ	74	12498	ε. Τζένταν 28/6
ΑΙΓΙΣ ΙΩΝΙΚ	76	12498	ε. Γιοκοχάμα 24/6
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ	76	12498	ε. Κόμπη 25/6
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	δ. Παναμά 27/6
ΑΙΓΙΣ ΛΙΝΚ	74	18963	α. Λίβερπουλ 2/7 διά Ν. Υόρκην
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΙΚ	75	12498	α. Π. 'Ελιζαμπεθ 26/6
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498	α. Μπαρμπάντος 21/6 διά Φλώριδα
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	74	12498	α. 'Ηστ Λόντον 30/6 διά 'Ακαμπα
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΙΚ	74	12498	α. 'Αντεν 13/6 διά Αύστραλιαν
ΑΙΓΙΣ ΜΙΤΑΛΙΤΙΚ	77	12498	α. Βαρκελώνην 28/6 διά Μπάραρον
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	α. Γκότενμπουργκ 16/4 διά Καμπίντα
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕΙΖ	72	11185	α. Γιοκαίδη 22/6 διά Όνουίτσα
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΙ' ΒΕΡΥ	71	15205	δ. Ντώρμπαν 24/4 διά Μομπάσα
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ	76	12498	δ. Σουέζ 15/6
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	δ. Ντουμπάντη 3/7 διά Μίνα Καμπούς
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑΥ' ΥΑΜΙΚ	75	12498	α. 'Αμβέρσαν 3/7 διά Τάμπα
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	δ. Παναμά 24/6
ΑΙΓΙΣ ΠΑΙ' ΙΩΝΗΡ	69	9199	α. Λαουτόκη 16/6
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΙ' ΙΝΤ	70	9178	α. 'Ηστ Λόντον 3/7 διά Ιαπωνίαν
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	ε. Μπαντάρ Χοενί 12/5
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204	δ. Δουνκέρκην 27/6
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΥΟΠ	71	11185	α. Χιούστον 12/6
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ	73	12498	δ. Σουέζ 24/6
ΑΙΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9078	δ. Σουέζ 25/5
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟΙ' ΙΚ	71	11208	δ. Π. Σάι 3/7
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	α. Γκηλούκη 11/6 διά Σίδνευ
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕΙ' ΙΝΤ	70	9025	α. Κολόμπη 22/6 διά Ν. Κορέαν
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΗΘ	69	9199	α. Μπάραρον 18/6
ΑΙΓΙΣ ΦΕ' ΙΜ	69	8928	δ. Σουέζ 26/6 διά 'Ερυθρόπ Θάλασσαν
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	8927	ε. Κιτιμάτη 19/6
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	δ. Σουέζ 2/6 διά Μπαντάρ Χοενί
ΑΙΓΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20095	α. Μπωμόντη 14/6 διά Κωνσταντζίαν
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	45	3805	εξωθι λας Πάλμας 17/4
ΑΙΗΒΟΝ	66	14359	α. Σιμιζίου 24/6 διά Ταγκονούρ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	α. Σάν Νικολάς 20/6 διά Πωιλάδη
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ	67	3017	εἰς Λαττάκιον
ΑΙΓΓΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15665	ε. Μπάραρον 19/6
ΑΙΓΓΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	α. Ρότερνταμ 11/6 διά Μόντρεαλ
ΑΙΓΓΑΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ	60	6980	α. Ισκεντερόν 8/6 διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΑΙΓΓΑΝΤ ΣΚΑΥ'	76	11084	α. Σάν Νιτέγκο 25/6 διά 'Αλεξανδρείαν
ΑΙΓΓΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	α. Π. Λινκόλην 19/6
ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΓΙ' ΙΝΤ	60	8368	α. Βομβάνη 13/6 διά Σιγκαπούρην
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	18470	ε. 'Αλεξανδρείαν 30/6
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ε. Γένοβα 23/6
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	58	9292	ε. Μπάραρον 20/6
ΑΙΟΛΟΣ	69	9627	ε. Μπιλμπάρο 20/6
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	δ. Γιβραλτάρ 21/6 διά Κή Σουέστ
ΑΙΟΛΟΣ	71	10006	δ. Παναμά 24/6
ΑΙΟΛΟΣ Κ	66	40787	ε. Ρότερνταμ 21/6
ΑΙΓΓΗΝΗΣ ΑΓΙΝΤΗΑΛ	65	9280	δ. Παναμά 29/5
ΑΙΓΓΗΝΗΣ ΕΚΣΤΑΖΥ	69	10259	α. Λ. 'Αντζελες 29/5 διά Ιντσόν
ΑΙΓΓΗΝΗΣ ΖΕΑΔ	68	15542	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΗΝΗΣ ΖΕΞ	70	15744	α. 'Αμβέρσαν 20/6 διά Κίελον
ΑΙΓΓΗΝΗΣ ΛΥΡΙΚ	61	13299	δ. Κωνίπολιν 12/6 διά Νοβορωσίσκην
ΑΙΓΓΗΝΗΣ ΜΑΤΣΙΚ	68	8718	α. Παναμά 21/6 διά '

ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΣΙΝΕΡΙΤΥ (δ.)	59	17948	α. Πόρτομουθ 6/6 δι' Αρούμπα	ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	α. Γδύνια 27/6
ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΣΚΑΪ'	67	3046	α. Τέμα 24/6 διά Μασαλίαν	ΑΜΙΛΑ	72	13631	α. Σιγκαπούρην 14/6 διά Π. Κελάγκ
ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΤΑΡΓΚΕΤ	63	10836	α. Μόδι 26/6 δι' Αλεξανδρείαν	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	ε. Λειψόδων 1/7
ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΤΡΑΖ	69	6054	α. Ζάφι 18/6 διά Κούβαν	ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	α. Π. Νουάρ 9/6
ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΦΑΝΤΑΖΥ	68	13388	ε. Γιοκοχάμα 22/6	ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	δ. Κωνιτούλιν 29/6
ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΦΡΕΝΤΣΗΠ	65	8914	ε. Ν. Όρλεανην 19/6	ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	ε. Κόμπε 26/6
ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	71	4995	ε. Σ. Λουίς ντη Ρόν 21/6	ΑΝΑΒΥΣΟΣ	69	9072	ε. Ρουέν 3/7 διά Βιετνάμ
ΑΙΓΑΙΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	64	5310	δ. Κονιτούλιν 27/6 δι' Όθησσον	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ	80	13889	ε. Ρουέν 30/6
ΑΙΓΑΙΣ ΠΑΙΑΛΟΤ	64	5295	δ. Κονιτούλιν 25/6	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	ε. Τούμπα 20/6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΙΦ	68	3960	α. Ν. Όρλεανην 7/6	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥΙ' ΣΝΤΟΜ	74	13348	ε. "Αγ. Βικέντιον 16/6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΪΟΝ	77	38484	β. Γιουροπόρτ 19/6 διά Χιούστον	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Δ. "Αντζέλες 10/6 διά Τόκιο
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	67	32508	α. Λονδίνον 7/6 δι' Άλαμπραμά	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΑΚ	68	9118	ε. Πειραιά 18/6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΘΕΡ	64	7995	ε. Χάρτρην 25/6	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Κοκούρα 27/6 διά Βίλμιγκτον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ'	66	22260	ε. Ν. Όρλεανην 7/6	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΜΑΪΤ'	78	13889	δ. Π. Σάδι 3/7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ'	62	7602	α. Σάντος 23/6 διά Κουβέτι	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΝΤΙΛΙΤΣΕΝΣ	71	9049	ε. Μονρόβια 26/6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57802	α. Ρίτσαρντς Μπαι 29/6 δι' Ιαπωνίαν	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΙΠ' Σ	74	13631	α. Π. Σουύδαν 25/6 διά Π. "Ελίζαμπεθ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	59	9303	α. Ρουέν 11/6 δι' Αιγυπτίου	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	δ. Παναμά 22/5
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16017	δ. Σάδι 12/6 διά Κωνοτάντζαν	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	38820	α. Χοσεΐ Έγκναδιο 30/5 διά Λουάντα
ΑΚΑΔΗΜΗΟΣ	72	13179	α. Δ. "Αντζέλες 21/6	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	ε. Τζέντα 24/4 δι' Ίράν
ΑΚΑΡΝΑΙΑ	73	9210	α. Π. Κελάκ 24/6 διά Σιγκαπούρην	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΡΑΙ' ΟΜΦ	76	13633	ε. Βιζακαπατάνιμ 20/6
ΑΚΗΣ Σ.	57	6205	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΙΝΕΛΙΤΥ	78	13883	α. Χόγκ Κόγκ 18/6 διά Λονδίνου
ΑΚΜΗ	77	16080	δ. Σουέζ 21/6 δι' Ίράν	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. "Ωμπανα 2016 δι' Ιαπωνίαν
ΑΚΜΗ	68	4158	ύπο παραλαβήν	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	δ. Δουνκέρκη 26/6
ΑΚΜΩΝ	71	16050	ε. Βρέμην 3/7	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΠΠΙΝΕΖ	73	13631	ε. Αυβούργον 27/6 διά Σουηδίαν
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	δ. Κωνιτούλιν 22/6 διά Νοβερωσίσκην	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Άδσλαϊδα 2/7 διά Νέλσον
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	68	25433	ε. Μιζουσίουμα 20/6	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΟΥΠ	74	13633	ε. Σιγκαπούρην 24/6
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ	68	25433	δ. Κωνιτούλιν 8/6 διά Βατούμ	ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	δ. Λάγος 20/6
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ	68	9416	ε. Μιτρόπαρον 19/6
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'	68	25168	α. Λάνγος 20/5	ΑΝΑΣΑΜΕΝΗΣ	68	10183	α. Σουάμπα 30/6 διά Σιγκαπούρην
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	ε. Ριό Γκράντες 16/6	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	δ. Κωνιτούλιν 22/5
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	25155	δ. Ροζόριο 27/6	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	79	15688	εἰς Ριο Ιανέριο ύπο συμπλήρωσιν
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	2306	ε. Σιμιζίου 11/6 διά Ντάριεν	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	δ. Σάδι 27/6 διά Τεργέστην
ΑΚΡΑ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	58	3610	δ. Γιβραλτάρ 10/5	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	69	15869	ε. Π. Σάδι 9/6
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	ε. Ύμιτζαν 23/5 δι' ΉΠΑ	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ.	58	5402	δ. Σουέζ 10/6
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6442	α. Ματαράνι 11/6	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ.	67	53448	ε. Αυβέρσαν 26/6
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	α. Δ. "Αντζέλες 21/6 δι' Οζάκα	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II	77	4713	α. Ν. Όρλεανην 31/5
ΑΚΡΙΤΑΣ	70	16224	α. Ν. Όρλεανην 20/6	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Κ.	62	11435	α. Π. όφ Σπαιν 24/6
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	δ. Γιβραλτάρ 28/6 διά Κη Γουέστ	ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	62	12392	δ. Παναμά 16/6
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9886	ε. Σάν Ντιγκο 15/6	ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2621	α. Λισσαβώνα 25/6 δι' Αγγλίαν
ΑΚΡΩΝ	59	14722	ε. Ν. Όρλεανην 10/6	ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	α. Λ. Πάλμας 14/6 διά Κλαιπέντα
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	α. Π. Κελάκ 1/6 διά Σαμπήτ	ΑΝΔΡΕΙΑ	66	2999	ε. Ταρπούν 13/6
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	ε. Ίνστραν 1/6	ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	α. Βαλένθια 20/6
ΑΚΤΙΑΝ	60	3188	α. Ταράρις 24/5	ΑΝΔΡΟΣ	65	15404	ε. Σιδηνύ 29/4 δι' Ίράν
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	α. Αύβρεσαν 15/6 διά Μόντρεαλ	ΑΝΔΡΟΣ	58	5085	α. Λ. "Αντζέλες 9/6 διά Καλλάδο
ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.)	64	33316	δ. Σουέζ 29/6	ΑΝΔΡΟΣ ΑΙ'ΛΑΝΤ	67	3831	ε. Καζαμπλάνκα 21/6
ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877	ε. Αλεξάνδρειαν 1/7	ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Ράς Τανούρα 1/7
ΑΛΑΣΚΑΝ ΤΡΕΙ' ΙΝΤΕΡ (δ.)	54	11631	α. Αλεξάνδρειαν 22/6 δι' Ελλάδα	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΣ (μ.)	72	33060	α. Σιγκαπούρην 22/6 διά Περιοκόν
ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	δ. Μπρούνουπούτελ 8/6	ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	ε. Ρότερνταμ 16/6 διά Περιοκόν
ΑΛΒΙΩΝ	62	13122	α. Κουβέτι 15/6	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	α. Τζουδίμαρα 30/5 διά Βιλεμπάχφεν
ΑΛΓΕΝΙΜΠ	66	2777	ε. Αυβέρσαν 4/7	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗΜΙ	73	32781	δ. Παναμά 17/6
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	ε. Κεμπέκ 23/6	ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΤ' ΟΝ	70	105855	α. Τζουδίμαρα Τέρμη 9/6 διά Γαλλίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	9296	α. Λαττάκια 13/5	ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	ε. Σιγκαπούρην 26/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	67	3861	ε. Τάμπα 19/6 δι' ΉΠΑ	ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	ε. Χάβρην 25/4 διά Τουμπαρό
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	α. Βόλον 3/6 δι' Αλβανίαν	ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (δ.)	69	98983	α. Ράς Τανούρα 18/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	65	1222	ε. Ρότερνταν 25/6 διά Καζαμπλάνκα	ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	δ. Σουέζ 10/5 διά Μπαχρέβιν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	69	13316	ε. Βικτόρια (Β.Κ.) 20/6 διά Κούβα	ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	ε. Βανκούβερ 17/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	ε. Βοστώνη 26/6	ΑΝΕΑ ΝΤ' ΑΖΟΥΡ	57	8093	α. Ρ. Ιανέριο 15/6 δι' Αμπιτζάν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22560	ε. Σίδνευ 30/5 διά Γκληκούγκ	ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	33060	α. Τάμπα 13/6 διά Φορταλέζα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	α. Κουβέτι 24/6	ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	δ. Σουέζ 4/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	άργει εἰς Πειραιά δόπο 20/4/78	ΑΝΕΜΟΣ	60	3847	ε. Αυβέργυον 6/6 διά Κλαιπέντα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	56	3178	α. Μπετζίδια 19/5 δι' Ιαπωνίαν	ΑΝΕΜΟ Κ.	67	2560	ε. Σιμονοδέκι 29/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.	58	3834	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	ε. Κοινί 3/7
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ	78	15688	α. Μπ. Αύρες 26/6	ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	δ. Γιβραλτάρ 16/4 δι' Αθάνα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	α. Μπιλμπάτο 25/6 διά Ματάνζας
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π.	61	9211	α. Μπ. Αύρες 25/6	ΑΝΘΩΣ	79	11000	α. Παραμόριμπο 8/2
ΑΛΕΞΗΣ Γ.	54	2488	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΘΟΥΛΑ	59	3354	ε. Εμβέν 29/6
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	α. Μπιλμπάτο 30/6	ΑΝΙΤΑ	76	4617	ε. Ντάριμπαν 29/6
ΑΛΗΘΑΙΝΟΣ	74	23757	α. Ν. Όρλεανην 25/6 διά Πορτογαλίαν	ΑΝΝΑ	76	16438	α. Τεμπλαντόρα 12/6 δι' ΉΠΑ
ΑΛΙΑΚΜΟΝ	68	16229	α. Π. Χάκομπερτερ 21/6 διά Μπρούνουβικ	ΑΝΝΑ	60	14840	ε. Τεμπλαντόρα 12/6 δι' ΉΠΑ
ΑΛΙΑΚΜΟΝ ΛΑΙΤ	62	9055	α. Τζακούντα 27/6	ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	α. Αμπού Ντάμπι 2/7 διά Ντάχα
ΑΛΙΑΚΜΟΝ ΗΝΗΤΕΡ	62	9055	ε. Εμπιτζέργκ 28/6	ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ε. Σαβόνα 30/6
ΑΛΙΑΚΜΟΝ ΜΠΡΗΖ	58	9878	ε. Σιγκαπούρην 30/6	ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	α. Ν. Όρλεανην 1/6
ΑΛΙΑΚΜΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	60	8294	εξωθι Λάγος 18/4	ΑΝΝΑ Κ.	62	11503	α. Τάουν 24/6 διά Κωνοτάνζαν
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	5772	ε. Σάντος 21/6 διά Τύνιδο	ΑΝΝΟΥΛΑ	57	9448	ε. Ριγέκα 19/6
ΑΛΙΚΗ	59	12996	α. Νακόγια 13/6	ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ	67	20959	ε. Ντάριμπαν 29/6
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ε. Λάγος 15/6	ΑΝΝΙΑ	69	11726	α. Αμπού Ντάμπι 2/7 διά Ντάχα
ΑΛΙΟΥΣΑ	69	8909	α. Νεοπόλιν 20/6 (έπισκεψι)	ΑΝΝΙΤΑ	64	11075	ε. Αρίκα 23/6
ΑΛΚΑΖΑΡ	65	9677	ε. Τσαϊνόγκ 26/4	ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	δ. Κωνιτούλιν 23/6 διά Μαύρην Θάλ.
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	28467	ε. Μαντράς 28/6	ΑΝΝΟΥΛΑ ΛΑ	71	9826	δ. Παναμά 27/6
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	α. Δ. "Αντζέλες 20/6	ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΚΑΜΗΝΗ	67	14530	δ. Θέρανται δάλ. 6/6 διά Κίναν	ΑΝΤΑΡ	70	16973	δ. Σουέζ 29/6 δι' Ερυθρών Θάλ.
ΑΛΚΟΡ	62	11434	α. Βαρκελώνη 14/6 διά Λάγος	ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	ε. Ρεσίφε 16/6
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	δ. Θέρανται δάλ. 22/6	ΑΝΤΖΕΑΛΑΝΤΙΚ	70	11474	ε. Τέρναν 29/4 δι' Ίράν
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Τερρίφην 28/6	ΑΝΤΖΕΑ	69	2985	δ. Σάδι 23/6
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	α. Πειραιά 20/6 δι' Ιαπωνίαν	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	ε. Γιβραλτάρ 13/6
ΑΛΚΥΩΝ	62	16155	ε. Ταρμασίνα 6/6	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	α. Βάνκοϋβερ 5/6 διά Κορέα
ΑΛΜΑ	79	10788	ε. Βατιμόρει 21/6 διά Σ. Αράβια	ΑΝΤΖΕΙΚ ΙΝΓΚΙΝΓΚΣ	58	9585	δ. Σουέζ 12/3 διά Μπάρων
ΑΛΜΕΑ	60	10778	ε. Καρδότο 20/6	ΑΝΤΖΕΙΝΗ ΠΟΥΕΡ	59	9584	α. Αμπέρσαν 5/7 διά Μπαντάρ Χομεϊνί
ΑΛΜΠΑΚΟΡΕ	62	1505	ε. Κ. Τάουν 1/7	ΑΝΤΖΕΙΝΗ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Χιροχάτα 25/6 δ

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	54	7321	α. Τζένταν 16/5				
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	δ. Σουέζ 19/5				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α	59	8837	α. Ντόρμπαν 20/6				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	α. "Αγ. Βικέντιον 16/6 διά Σ. Νικολας (Περού)				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ	61	6456	α. Ιάκωντερουν 21/5				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. I	58	5043	εις Λατάκια 16/5				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. II	51	2758	ε. Αύγουστον 20/6				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. III	60	9486	α. Σφάξ 11/6				
ΑΠΟΥΣ	72	3292	ε. Σουέζ 27/6				
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	δ. Ρότερνταμ 4/7 διά Βρεμην				
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ	54	9450	ε. "Αμστερτον 8/5				
ΑΡΑΝ	80	10329	εις Ναγκόνια υπό συμπλήρωσιν				
ΑΡΓΙΑ	63	10240	υπό παραλαβήν				
ΑΡΓΚΟΝΟΤ	68	24877	α. Τάμπα 21/6 διά Χάβρην				
ΑΡΓΚΟΝΟΤ	64	10335	ε. Σάντος 15/6				
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	77	10003	α. Ντούλια 11/6				
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	8409	δ. Κωνίπολιν 7// διά Κωνσταντζαν				
ΑΡΓΟΛΙΣ	69	9072	μετων. «ΑΝΑΒΥΣΣΟΣ»				
ΑΡΓΟΣ	69	9868	α. Ντόρμπαν 30/5 διά Ιαπωνίαν				
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	α. Μπαγίδαν 16/6 διά Ντακάρ				
ΑΡΓΥΡΩ	57	3970	ε. Ντακάρ 24/6				
ΑΡΓΩ ΒΑΛΩΡ	78	1587	ε. Ράνκρον 2/7				
ΑΡΓΩ ΓΚΑΙΡΥ	77	1587	α. Ν. Όρλεανην 13/6 διά Κριστομπαλ				
ΑΡΓΩ ΠΑΙ' ΟΝΗΡ	76	1578	α. Μπαγίδαν 26/6 διά Γκουάντα				
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	α. Χιουστόν 13/7				
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	α. Χιουστόν 26/6				
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘΩ	76	1579	α. Γουέστον Πόιντ 31/5 διά Σάπελε				
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	δ. Π. Σάδι 30/6				
ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. "Αγ. Φραγκίσκον 24/6 διά Μπαγκόκ				
ΑΡΕΤΗ Σ	62	9139	δ. Γιβραλτάρ 26/6 διά 'Αλεξάνδρειαν				
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	62	15405	α. Νάπολι 1/7 διά Γιβραλτάρ				
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	ε. Μπαλμπάδα 7/5				
ΑΡΗΣ	70	9868	δ. Μπρωνιμπούτελ 27/3				
ΑΡΗΣ	51	2491	δ. Κωνίπολιν 31/1 διά Μαύρην Θάλ.				
ΑΡΗΣ VI	55	1216	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	16000	δ. Σκάβ 17/5 διά Λένινγκραντ				
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	64	9962	ε. Θεασαλονίκη 11/6				
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	ε. Σιγκαπούρην 25/6				
ΑΡΙΑΔΗΝΗ E. (δ.)	62	25672	α. Μομπάσον 3/6				
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	δ. Ελαϊνόρειτ/6				
ΑΡΙΑΝΑ	57	5231	όργει εις Χαλκίδην ώπο 6/10/77				
ΑΡΙΕΛ	62	12038	α. Μπράκες 13/6 διά Νιουφόδουτλαντ				
ΑΡΙΕΣ	60	7839	α. Άμπιτζάν 20/6 διά Λάγος				
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	72	129260	α. Γένοβα 23/6 διά Σίντι Κρεβίρ				
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	19750	ε. Βαλτιμόρην 29/6				
ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20665	α. Μιζουάμια 25/6 διά Κ—Σιχάγκ				
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	εις μεσογειακάς μεταφορών				
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	εις Μπρεμερχάρεν υπό συμπλήρωσιν				
ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ	68	10009	α. Ουναϊκουπού 7/6 διά Βενεζουέλα				
ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ	63	11374	ε. Πειραιά 5/6				
ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ	57	9481	α. 'Αλεξάνδρειαν 3/6 διά ΗΠΑ				
ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ	57	5709	δ. Σουέζ 3/7 διά Βορμάνη				
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	71	3740	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΡΙΣΤΟΦΙΟΣ	57	10609	ε. Τάγκα 21/6				
ΑΡΙΩΝ	73	13623	ε. Π. Κελάκ 30/6				
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Λάγος 1/7				
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	εις Πειραιά ώπο 14/12/76				
ΑΡΚΑΔΙΑ	58	6357	α. Ρουέν 1/7 διά Καζαμπλάνκα				
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΥ'	64	12229	ε. Μομπάσον 24/6				
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	10173	α. Πειραιά 28/6 διά Ιταλίαν				
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΗΘ	65	12229	δ. Ντουμπάν 28/6 διά Μ. Δ. Φαχάλ				
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8825	α. Μπότυουντ 24/6 διά Θρί ρίθερς				
ΑΡΚΤΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	4856	όργει εις Χαλκίδην ώπο 18/8				
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Φιλαδέλφειαν 31/5				
ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	α. Λιοσβίρα 14/6				
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	α. Τήρη 18/6 διά Φιλαδέλφειαν				
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	α. Χιουστόν 3/6				
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22559	α. Τάραντα 20/6 διά Βεγγάζην				
ΑΡΤΕΜΙΑ IV	57	10376	ε. Μαντράς 3/7				
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	67	44708	α. Ράς Τανόύρα 25/6				
ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	α. Π. Πάλμας 28/4 διά 'Οδησσόν				
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Νιούκστολ 15/6 διά Ιράκ				
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ)	77	66259	α. Αυβέρωνας 3/7 διά 'Εμδεν				
ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	α. Π. Σάδι 3/7				
ΑΡΤΖΥΛ (δ.)	66	43433	α. Ν. Όρλεανην 25/6				
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Τακόμα 17/6 διά Ιαπωνίαν				
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	ε. Γένοβα 14/6				
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22103	α. Βίλα Κονστιτούον 30/6 διά Μπ. "Αύρες				
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ	60	10142	α. Σιγκαπούρην 2/7				
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	δ. Παναμά 21/3 διά 'Αλγερίαν				
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ	65	27229	δ. Σκά 5/5 διά Ρίγα				
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	α. Νίας διά 24/6 διά Βραζιλίαν				
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	ε. Χάμπτον διά 6/6				
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Λ. "Αντίζελες 20/6 διά Ρότερνταμ				
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	δ. Ντούμπαν 3/7 διά Ρ. Τανόύρα				
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	α. Π. Νούαρ 23/6 διά Γαλλίαν				
			ΑΣΠΙΣ	58	9278	ε. Μπάραν 24/6	
			ΑΣΠΙΣ (δ.)	56	18657	α. Παρανάγκουα 26/5 διά Σαλβαντόρ	
			ΑΣΠΥΡ	60	9580	α. Π. Χάρκουρ 21/6	
			ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	α. Φούνες 25/6 διά Λένινγκραντ	
			ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16702	α. Ρότερνταμ 27/6 διά Μόντρεαλ	
			ΑΣΤΕΡΟΙΝΤ	72	13121	ε. Ρίο Γκράντε 11/6	
			ΑΣΤΗΡ	60	6236	ε. Θεσσαλονίκη 8/6	
			ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Ελαίνορε 4/6	
			ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	α. Τενερέφην 25/6 διά Μπ. "Αύρες	
			ΑΣΤΡΑ	64	2304	α. Νιεμερόφρι 4/6	
			ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	ε. Ρότερνταμ 27/6	
			ΑΣΤΡΕΑ(δ)	68	44646	α. Τούμπα 26/6 διά Σιγκαπούρην	
			ΑΣΤΡΟ	52	1559	α. Οριστάνο 4/6 διά Βεγγαζή	
			ΑΣΤΡΟΝ	60	3890	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
			ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ε. Μάλια 30/6	
			ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	47	1115	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
			ΑΣΦΑΛΗ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (δ.)	55	12345	α. Τάμπα 21/6 διά Κουρασάδο	
			ΑΣΦΑΛΗ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	62	18033	εις Πειραιά ώπο 29/2	
			ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Μπιλιμπόδ 6/6 διά Ιράν	
			ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. Ντόρμπαν 29/6 διά Ιαπωνίαν	
			ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	α. Ρότερνταμ 30/6 διά Βαλτικήν	
			ΑΤΕΝΙ	60	5788	α. Αιβέρωνα 23/4	
			ΑΤΖΙΛΙΤΥ	59	10505	α. Ρεάθε 15/6	
			ΑΤΖΙΛΙΤΥ	49	6607	άργει εις Χαλκίδα ώπο 6/3/78	
			ΑΤΛΑΝΤΙΔΑ	60	8070	α. Ν. Υόρκην 29/6 διά Μπ. "Αύρες	
			ΑΤΛΑΝΤΙΚ Α'ΙΛ	71	1448	α. Κ. Τάουν 25/6 διά Δυτ. 'Αφρικήν	
			ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΐΤΝ	54	15987	α. Γιβραλτάρ 28/6 διά ΗΠΑ	
			ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΟΝ	69	16229	δ. Παναμά 10/5	
			ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ(δ.)	66	40455	α. Σ. Νικόλας Μπαί 19/6	
			ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	68	87329	άργει εις Πειραιά ώπο 16/5/77	
			ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	77	5868	ε. Λάγος 30/6	
			ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	58	4717	δ. Σουέζ 1/7 διά Τζένταν	
			ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΖΜΑΝ	69	16229	α. Π. Πάλμας 12/6 διά Λένινγκραντ	
			ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	δ. Γιβραλτάρ 17/6 διά ΗΠΑ	
			ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	α. Ν. Όρλεανην 18/6 διά Καροσιούγκ	
			ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	δ. Γιβραλτάρ 2/7	
			ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ	64	10280	δ. Π. Σάδι 21/6 διά Πολωνίαν	
			ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ	57	4486	ε. Τοιταγκόκ 15/6	
			ΑΤΛΑΝΤΙΣ	77	35706	α. Βανκούβερ 20/6	
			ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	ε. Όυντεβάλδα 30/6	
			ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Ισινόμακι 25/6	
			ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	7221	δ. Σουέζ 27/6	
			ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	ε. Ήστ Λόντον 26/6	
			ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	α. Αδελαΐδα 23/6 διά Τζένταν	
			ΑΥΓΑΙΣ	72	16402	α. Βαρκελώνην 2/7 διά Σάντος	
			ΑΥΓΑΙΣ	78	11000	δ. Κωνίπολιν 21/6	
			ΑΥΡΑ (δ.)	67	44708	ε. Σαρέμποτο 15/5 (έπικευα)	
			ΑΥΡΑ	59	8929	α. Ρότερνταμ 22/4 διά Κουβά	
			ΑΥΡΑ	54	4023	α. Λομέ 6/6 διά Ρουέν	

ΒΑΣΙΛΟ	53	1365	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΓΚΑΛΦ ΣΤΑΡ (δ.)	52	10607	α. Ράς Τανόύρα 24/6
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18708	α. Μανζανίλο (Μεξ.) 15/6 διά Σαλίνα Κρούς	ε. Πειραιά 2/6	ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΞ	69	1436	ύπο παραλαβήν
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	α. Τόμπα 20/6 διά Τούρμπο	δ. Π. Σάδι 5)	ΓΚΙΚΙΑΣ	79	10000	ε. Ν. 'Ορλέανην 25/6
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ	59	3139	δ. Γιβραλτάρ 29/4 διά Ντουλούθ		ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30617	α. Γιουροπόρτ 31/5 διά Μπανάνα
ΒΕΛΟΣ	75	15981	δ. Ντουμπάι 30/6 διά Ντάς διλ.		ΓΚΛΟΜΠΙΑ ΜΑΡΙΝΕΡ	58	8058	εις Μαδόνα από 10/2/79
ΒΕΝΗ	58	13871	ε. Αγίου Όρους 28/6 διά Τρίπολιν		ΓΚΛΟΜΠΑ ΤΡΕ'ΙΝΤ	60	8058	ε. "Εσμπιζεργκ 30/5
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	69	104616	ε. Βρέην 29/6		ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48747	α. Τάραντα 18/6 διά Τομπρούκ
ΒΕΡΓΙΝΑ	78	5084	ε. Αμβούργον 28/6 διά Τρίπολιν		ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3181	α. Πόντι Νιτλύκατα 29/6
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	ε. Βρέην 29/6		ΓΚΟΑΝΤ ΚΟΡΑΛ	62	9443	μετωνυμόσθη "ΡΟΝΤΟΣΙ"
ΒΕΡΝΑ	61	4364	ε. Βρέην 29/6		ΓΚΟΑΝΤ ΚΡΑΝΑΟΣ	64	7735	α. Ντώμπαν 2/7 διά Λουάντα
ΒΕΤΑ	72	3246	ε. Πειραιά 13/6		ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛ·			
ΒΗΤΑΚΑΛΛ	57	9722	εις Πειραιά ώπο 25/12/78		ΣΤΡΙΑ	73	16439	δ. Παναμά 20/6 διά Γένοβα
ΒΗΤΑΚΑΡΡΙΕΡ	59	13381	δ. Π. Σάδι 18/6		ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	α. Ν. 'Ορλέανη 12/6
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	ε. Τεργέστην 27/6 διά Σορέλ		ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Τέμα 27/6 διά Τακοράντι
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	δ. Κωνιπόλιν 23/6		ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	δ. Παναμά 21/6 διά Γκάμπις
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818	ε. Πειραιά 22/5		ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	δ. Π. Αρθρώ 8/6
ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	60	12487	δ. Παναμά 10/6		ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	δ. Παναμά 21/4
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	δ. Κωνιπόλιν 18/6		ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	δ. Παναμά 11/6
ΒΙΛΕΛΜΙΝΑ	59	2503	ε. Σετούμπαλ 6/6 διά Μπρούνωνμπουτελ		ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	66	11536	α. Βαλτιμόρην 24/6 διά Ν. 'Ορλέανην
ΒΙΝΤ'ΚΑΡΕΝ	60	6572	ε. Αμέρεραν 4/6		ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΠΑΓΙΑ	77	16432	ε. Βανκούβερ 25/6
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Πιοκχάδα 26/6		ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Σάφι 22/6
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	53	2536	ε. Τζένταν 17/4 δι' Ακαμπα		ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	δ. Π. Σαΐδ 14/6 διά 'Οδησσόν
ΒΙΝΚΕ	71	6717	ύπο παραλαβήν		ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	ε. Βανκούβερ 10/6
ΒΙΡΑ	56	7841	δ. Σουέζ 14/6		ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΠΤ	72	12919	δ. Παναμά 16/6 διά Γκάλβεστον
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	α. Π. Κεμπτά 1/7 δι' Ιαπωνίαν		ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Άλεξανδρειαν 29/6 διά ΉΠΑ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7058	α. Κορούνα 2/6 διά Μόντρεαλ		ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	α. Χάμπτον Ρόδς 4/6 διά 'Αλγερίαν
ΒΙΣΜΑΡ	79	16000	εις Μόντρεαλ 28/2		ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Τακόμα 16/5 διά Μεξικον
ΒΟΜΑΡ	71	16313	ε. Βίλα Κοντιτούσιουν 25/6		ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	14531	α. Ν. 'Ορλέανην 12/5 διά Μεξικον
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	71	31464	ύπο παραλαβήν		ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	ε. Ταμπικο 19/6
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	α. Ρότερνερ 28/6 δι' Ιταλίαν		ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	ε. Μπάρι 25/6 διά Ραβέννα
ΒΟΥΑΛ	58	8301	α. Σιγκαπούρην 22/5 διά Β. Κορέν (ΕΠΩΔ)		ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ε. Βανκούβερ 24/6 διά ΉΠΑ
ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	δ. Παναμά 6/6		ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	δ. Παναμά 26/4
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ν ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	68	2757	ε. Π. ντε Μπούκ 28/6		ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΙΛΙΣ	69	11148	α. 'Αλεξανδρειαν 24/5 διά 'Ελλάδα
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ν ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	61	1550	ε. Αμέρεραν 23/6 διά Λαττάκια		ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	α. Ν. 'Ορλέανην 23/6
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ	(δ.)	60	1405	ε. Π. ντε Μπούκ 30/6	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	ε. Αγ. Φραγκίσκον 21/6
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ν ΗΓΚΑ	58	1882	ε. Πειραιά 30/6		ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΙΖΟΝ	75	13036	ε. Βενετίαν 29/6
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άργει εις Πειραιά ώπο 5/2		ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20173	α. Ναυκόγια 25/6 διά Χακάτα
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	52095	ε. Ρίοραρντη Μπαι 9/6 διά Τερνόύζεν		ΓΚΟΥΝΤ ΑΓΓΑΝΤΕΡ	68	1804	ύπο παραλαβήν
ΒΥΤΙΝΑ	75	14983	ε. Ρότερνεταν 26/6		ΓΚΟΥΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	62	2654	α. Λάγος 25/6 διά 'Αμπιτζάν
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	31952	δ. Παναμά 15/6		ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙ'ΝΤ	70	11527	α. Βεράκρου 20/5 διά 'Αβάνα
ΓΑΙΑΗΝΗ	60	10186	α. Π. 'Ελιζάμπε 3/7		ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΪΝ	64	10141	δ. Ντόβερ 14/6 διά 'Αβάνα
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	α. Σιγκαπούρην 25/6 διά Καράτοι		ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ	65	20765	α. Μορμουγκόδο 25/6 διά Κωνστάντζαν
ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ Κ.	70	6441	ε. Σάντος 6/6		ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ	63	8828	α. Ορλέανην 10/6
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	ε. Χιούστον 26/6		ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59198	α. Γιουροπόρτ 4/7 διά Δουνκέρκην
ΓΕΟΡΓΗΣ Α. ΓΕΟΡΓΙΑΝΗΣ	76	16037	ε. Ντουλούπη 20/6		ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	56	8750	α. Μάλτα 21/6 διά Αννάμπα
ΓΕΟΡΓΗΣ ΓΕΡΕΝΤΑΣ	78	15269	α. Α' Ρουάντη 3/4 διά Μπάραν		ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	62	8943	ξεωθι Σάντος 25/6
ΓΕΟΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝΣ	67	15421	εξωθι Πλακέντια 1/7		ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ	63	10141	ε. Χάλιφας 29/6
ΓΕΟΡΓΙΑ	58	3954	ε. Μάλαγκα 23/6		ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΙΒΙΓΚΕΙΤ'ΙΤΟΡ	56	8805	α. Ροζάριο 29/5 διά Κούβα
ΓΕΟΡΓΙΑ Φ.	61	8592	ε. Σπαλάτον 18/6		ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ	66	21388	δ. Σουέζ 4/5 διά 'Ερμιθρόν Θάλασσαν
ΓΕΟΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	ε. Γένοβα 19/6 διά Γιβραλτάρ		ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΓ'ΑΟΤ	70	2605	ε. 'Αλεξανδρειαν 22/6
ΓΕΟΡΓΙΟΣ	66	15773	α. Σιγκαπούρην 28/4 διά Π. Κελάγκ		ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤ'ΙΟΝΗΡ	60	4470	α. Τουρκού 25/6 διά Καράρα
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Α.	62	13714	α. Μόντρεαλ 10/4 διά Κουβά		ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ	75	3842	α. Ν. 'Ορλέανην 18/6
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	9079	δ. Κωνιπόλιν 17/5
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	δ. Σουέζ 1/7 διά Ράς Σουκέρι		ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	ε. Μόντρεαλ 24/4 διά 'Αβάνα
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Β. ΣΦΗΚΑΣ (δ.)	63	28430	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	58	8920	ε. Λάγος 26/6
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Κ.	57	6508	ε. Ρουέν 29/6		ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	62	8631	α. Μάικλ 23/6 διά 'Αβάνα
ΓΕΟΡΓΙΟΣ ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	8763	ε. Πενδάκ 2/7		ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ	58	7054	α. Σιγκαπούρην 22/6 διά Π. Κελάγκ
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	ε. Ντόρμπαν 15/6		ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	6415	α. Δουνκέρκην 17/6 διά Βεράκρουζ
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (δ.)	58	16605	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	ε. Ταρτούς 6/4
ΓΕΟΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	ε. Σιγκαπούρην 19/6		ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (μ.)	67	38513	α. Ρότερνταν 1/7 διά ΉΠΑ
ΓΕΟΡΓΙΟΣ ΞΥΑΛΑΣ	70	18634	ε. Γένοβα 2/7		ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9954	α. Π. Αλφενίτ 21/6 διά 'Αβάνα
ΓΕΟΡΓΙΟΣ ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	9946	ε. Μελβούρην 1/7 διά Σαγκάνη		ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	3639	α. Ν. 'Ορλέανην 11/6 διά Π. Πλάτα
ΓΕΟΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΩΣ	61	1545	ε. Γιβραλτάρ 28/6 διά Λιβόρνο		ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΝΤ	60	7222	α. Σάντος 14/6 διά Σρί Λάνκα
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	α. Πόρτλαντ 19/6 διά Ρωσίαν		ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ	69	2993	α. Λάγος 22/3
ΓΕΟΡΓΟΣ Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ	64	17487	δ. Γιβραλτάρ 20/6 διά Μεξικον		ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΓΙ'Σ	56	6778	α. Δάρειον 26/6 διά Ντακάρο
ΓΕΟΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	19061	α. Λάς Πάλμας 13/6 διά Ρωσίαν		ΓΚΡΑΝ ΚΑΠΑΡΙΑ	57	2870	α. Λιβόρνο 11/6 διά Αννάμπα
ΓΕΟΡΓΙΟΣ ΦΑΝΔΡΑΕΔΗΣ	43	7176	άργει εις Πειραιά ώπο 10/11/71		ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ'	63	15373	ε. Κουντάντζαν 29/5
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Χ. ΛΕΜΟΣ	67	16309	δ. Παναμά 12/6 διά Αύγουσταν		ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΗΤΖΕΝΤ	69	22998	ε. Χιούστον 25/6
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	ε. Παναμά 24/6		ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	ε. Φρημάντλ 16/6 διά Αίγυπτον
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2895	ε. Πεντάντα 23/6		ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛΑ	66	23570	ε. Κουντάντζαν 14/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	57	2676	ε. Αμέρεργον 27/5 διά Μαυριτανία		ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΤ'	62	15389	ε. Αμπερύργον 30/6
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	68	44742	α. Λάς Πάλμας 22/6 διά Νηγρίνα		ΓΚΡΕΙΤΣ Ι.Δ.	71	16306	ε. Γιβραλτάρ 26/6 διά 'Αργεντινήν
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	77	19294	α. Ν. 'Ορλέανην 25/6 διά Κίναν		ΓΚΡΗΡΟΥ ΦΡΕΝΤΣΠ.	63	13516	α. Κορούνα 26/6
ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	70	9087	α. Ν. 'Ορλέανην 24/6 διά Σουτζάν		ΓΛΑΥΚΟΣ	68	90905	ε. Πόντερντα 21/7 διά Αννάμπα
ΓΙΑΝΝΗΣ ΔΑΛΛΟΥΣ	77	14782	α. Μουρόρια 22/6 διά Μπουσάν		ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	ε. Κανιπούλι 22/6 διά Κουντάντζαν
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	65	28945	ε. Κάτσουν 4/7		ΓΛΑΥΚΟΔΑ ΣΑΝ	65	24654	ε. Χάμπτον 28/6
ΓΙΟΥΔΑ	68	9717	α. Ιμμινχάρ 14/4 διά Κωνστάντζαν		ΓΛΑΥΚΟΔΑ ΣΠΙΡΙΤ	62	12040	ε. Ντάριος 30/6
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10721	α. Σορράτ 2/6 διά Κουβά		ΓΛΑΥΚΟΔΑ ΦΑΙΗΘ	66	22198	ε. Ντάριος 30/6
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΪΤΝ	67	13091	α. Φαστίκι 20/6		ΓΟΛΙΑΘ	62	7327	ε. Βοστάνην 29/5 διά Παναμά
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	21422	α. Γένοβη 4/6 διά Καράρα		ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	ε. Ρευνίδη 10/6 διά Ντώρμπαταν
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Σάντος 2/6 διά Καράτοι		ΓΟΡΓΟ	58	7061	εργατών 13/6
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4374	δ. Έλσινόρη 19/3 διά Νορβηγίαν		ΓΟΥΑΙΝΒ. (δ.)	58	12732	ε. Π. Σαΐδ 3/7
ΓΙΟΥΝΙΤΕΡ	52	8129	άργει εις Πειραιά ώπο 13/11/76		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΜΠΟΡ	68	23064	ε. Λίβερπουλ 28/6 διά Βαλτιμόρην
ΓΙΟΥΡΚΟ ΣΤΡΕΝΓΚΟ								

ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11415	δ. Μπρούνουμποτελ 23/6	ΕΛΕΝΗ Κ.	55	4132	α. Καέν 26/6 διά 'Άλγερίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	α. Ρουέν 24/6 διά Σρί Λάνκα	ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	53	8985	α. Τζένταν 8/2 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Μπάραρ 27/6	ΕΛΕΝΙΑ	63	5206	δ. Παναμά 16/6
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	ε. Κιότζα 20/6	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	60	8401	α. Λουμπίτο 6/5 διά Μοκαμέντες
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II	52	6906	α. Πειραιά 28/6 διά Καζαμπλάνκα	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	11464	ε. Σιγκαπούρην 29/6
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)	65	32714	α. Ν. 'Ορκεάνην 21/6	ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	α. Βατιμόρην 28/6 διά Τέμα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9389	δ. Σουέζ 3/7	ΕΛΕΥΣΙΣ	65	9694	δ. Π. Αρένας 20/6
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΑΙΒΡΙΔΗ	67	10737	ε. 'Εβρετ 29/6	ΕΛΙΖΑ	62	1859	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	51	2198	α. Τζένταν 2/6 διά Χοντέντα	ΕΛΙΚΩΝ	58	12025	δ. Παναμά 2/6
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΙΧΑΛΙΝΟΥ (δ.)	62	25717	α. Άντεν 12/6	ΕΛΙΣΑΒΕΤ	58	8370	δξωθ. Λάγος 3/6
ΔΗΛΑΟΣ	70	8025	ε. Πουντέρανας 22/6	ΕΛΚΑΝΤΙΑ (δ.)	48	1989	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	α. Ταγκούνιάρα 12/6 διά Σκικντα	ΕΛΚΙΝΑ	72	1947	α. Λ. Γκουέλ 28/6 διά Αγυρίσταν
ΔΗΜΗΤΡΑ Α.	56	4828	ε. Π.Σάιδ 4/7	ΕΛΛΑΣ	57	6504	α. 'Αμβρεραν 24/5 διά 'Άλγερίαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8804	α. Πειραιά 15/4 διά Κωνταντζάν	ΕΛΛΑΣ	77	5466	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ε. Πειραιά 20/6	ΕΛΛΑΣ	56	4380	α. Ν. 'Υρκην 13/6 διά Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	α. Χούλ 18/6 διά 'Άλγεριαν	ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	α. Αγ. Φραγκίσκον 10/6 διά Μπουεναβέντ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	61	3097	α. Τάμπα 4/6 διά Λουάντα	ΕΛΛΕΝΙΚ Α'ΙΝΤΗΑΛ	72	8987	ε. Ντώρμπαν 3/7
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ε. Χάρμπον Ρόδς 28/6	ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	72	13098	δ. Σουέζ 28/6 διά Κουβέιτ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	11362	ε. Βούβάνων 12/6	ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΩΡ	78	17172	α. Τζένταν 30/6
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	α. Σιγκαπούρην 5/7 διά Σουέζ	ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	56	7510	ε. Μοιράδαν 18/6
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ.Φ.	63	18826	α. Νιούκοστλ 27/6 διά Μαύρην Θάλασσαν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ	62	6846	δ. Γιβραλτάρ 18/6 διά ΗΠΑ
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	ε. 'Αβίλες 24/6	ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	71	10328	ε. Βατιμόρην 27/6
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38094	α. 'Αμβέρσαν 22/5 διά Βεγγαδήν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΠΛΟΡΕΡ	78	17172	α. Ν. 'Υρκην 24/6 διά 'Άλεξανδρειαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	α. Μάλαγκα 15/6 διά Μόντρεαλ	ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕ'ΙΤΟΡ	78	17172	δ. Γιβραλτάρ 23/6 διά Ν. 'Υρκην
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.	63	10523	α. Ν. 'Ορκεάνην 5/6 διά Π. Καμπέλο	ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	ε. Βίλημπικτον 29/6
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	63	7787	α. Μεράνια 11/6 διά Τριπολίν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	8927	ε. Ντώρμπαν 2/7
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	61	9404	ε. 'Αμβέρσαν 10/5	ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΑ	61	7293	α. Λονδίνον 2/7
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Χ.	58	2674	ε. Θεσσαλονίκην 20/5	ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	72	8987	ε. Ν. 'Υρκην 16/6
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	52	2823	α. Αιμπούργον 22/5 διά Βεγγαδήν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	α. Π. Έλιζαμπε 3/7
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	52	4430	α. Βρέστην 26/6 διά Τζένταν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	62	6659	δ. Γιβραλτάρ 29/6 διά ΗΠΑ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ζ.	58	3441	α. Πειραιά 14/6 διά 'Αργεντινήν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	ε. Πειραιά 27/6
ΔΗΜΟ	60	3955	ε. Βούβάνων 30/4	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑΓ'ΝΤ	71	10327	δ. Σουέζ 2/7
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	α. Όραντες 7/6	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	ε. Βατιμόρην 30/6
ΔΗΜΟΣ/ΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	δ. Κωνιπολίν 12/6	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	ε. Καράται 25/6
ΔΙΑΚΑΗΝ	63	8877	ε. 'Αμβέρσαν 28/6	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	ε. Πειραιά 28/6
ΔΙΑΜΑΝΤ	58	3622	α. Δάς Πάλμας 17/6 διά Λάγος	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846	α. Π. Σουδάν 27/6 διά Τζιμπούτι
ΔΙΑΜΑΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	60	5442	δ. Παναμά 21/6 διά Ειρηνικόν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	α. Π. Έλιζαμπε 3/7
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	α. Ντακάρ 17/6 διά Γαλάτοι	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	ε. Καράται 24/6
ΔΙΑΜΑΝΤΟ	60	8414	α. Μπέρια 10/6 διά Νακάδοι	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	α. Ταδάνα 25/6 διά Μπράουνσβιλ
ΔΙΑΣ	71	16379	α. Θάντερ Μπαία 28/5 διά Ρ. Ιανέριο	ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510	α. Λισσαβόνα 19/6 διά Μαπούτο
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	ε. Τάραντα 19/6	ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	α. Ν. 'Υρκην 22/6 διά Πειραιά
ΔΙΗΦΟΒΟΣ (μ.)	64	42314	α. 'Αμβέρσαν 5/7 διά Νάρβικ	ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	ε. Τάμπα 18/6 διά Βούβάνων
ΔΙΡΦΥΣ ΙΙ	59	7801	α. Μπρούνουμποτελ 23/6 διά 'Άλγεριον	ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΗΘ	72	10327	α. Κ. Τάουν 11/6
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	α. Αρσούμα 25/5 διά Ρότερντραμ	ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	73	13098	ύπο παραλαβήν
ΔΟΡΥ	54	2949	δρογεί εις Πειραιά από 5/10/78	ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	α. Βαλένθια 20/6 διά Κ. Τάουν
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	54	4784	α. Χάρην 25/6 διά Τζένταν				
ΔΡΟΜΩΝ	72	19162	ε. Κόμπε 27/6				
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	α. Δάς Πάλμας 23/6				
ΔΡΥΣ	64	1657	α. Τεργέστην 24/6 διά Τζένταν				
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	65	20201	εξωθ. Λενίγκραντ 9/6				
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	53	8501	δ. Γιβραλτάρ 1/6 διά Λαττάκια				
ΔΩΡΙΕΥΣ	54	11313	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΩ	70	18662	ε. Αλεξανδρεία 30/6				
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	δ. Σουέζ 25/6				
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	α. Χάρην Ρόδς 28/6 διά Κίναν				
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΙ'Μ	72	16398	ε. Ρότερντραμ 3/7				
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	α. Ράς Τανόύρα 17/6				
ΔΩΡΟΣ	56	8772	ε. Μαντράς 25/6 (ΕΠΩΛΗΘΗ)				
ΕΒΗ	74	15956	α. Σακάλ 23/6 διά Κουνταμάτου				
ΕΒΙΑ	61	10029	είς μεταφοράς Κούμας				
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Ρίο Γκράντε 12/6 διά ΗΠΑ				
ΕΒΡΟΣ	62	20372	α. Σουινουάρτη 17/6 διά Τουμπαρδό				
ΕΒΡΟΣ	63	15819	α. Αύγουσταν 24/6 διά Μόντρεαλ				
ΕΔΕΣΣΑ	64	8742	α. Αιμπέραν 11/6 διά Λάγος				
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	α. Τζουαίμαν Τέρμ. 7/6				
ΕΘΝΟΣ	77	16726	δ. Παναμά 14/6				
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	α. Δάς Πάλμας 21/6 διά Ντώρμπαν				
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	62	8425	ε. Ρουέν 1/7				
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	56	10405	δρογεί εις Πειραιά από 17/2/77				
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	72	113780	δ. Ντουμπάνη 27/5 διά 'Αντιφέρ				
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δ.)	63	36455	δ. Κωνιπολίν 19/6 διά Κουνταντζάν				
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΔΑ	54	7835	είς Σιμονούσκι από 4/11				
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23665	ε. Τάμπα 16/6				
ΕΙΡΗΝΗ Σ.Κ.	56	5237	α. Κόρκ 29/5				
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	24698	α. Ν. 'Ορκεάνην 14/6 διά Γάνδην				
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	α. Μάικλ 20/6 διά Φλαδέλφειαν				
ΕΚΤΟΝ	62	11428	α. Ρουέν 26/6 διά Αίγυπτον				
ΕΚΤΟΡ	70	16258	δ. Π. Σάιδ 29/6 διά Τάραντα				
ΕΛΑΦΙ	68	19495	α. Φρημάντη 2/7 διά Ίράν				
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	α. Σιγκαπούρη 29/4				
ΕΛΓΙΑΝΝΗ	70	12791	α. Μόντρεαλ 10/6				
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ	66	10659	ύπο παραλαβήν				
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ I	64	10652	ε. Παραντή 22/6				
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	δ. Σουέζ 4/7				
ΕΛΕΝ ΠΑΠΠΑΣ	57	1962	δ. Π. Σάιδ 30/6				
ΕΛΕΝΑ	66	16877	ύπο παραλαβήν				
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7672	α. Π. φρ Σπάιην 18/4 διά 'Αγκόλα				
ΕΛΕΝΗ Α.	45	3755	δ. Κωνιπολίν 19/5 διά Γαλάτοι				
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Αλεξανδρείαν 23/6 διά 'Ελλάδα				
ΕΛΕΝΗ Κ.							
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)							
ΕΛΕΝΙΑ							
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ							
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ							
ΕΛΕΥΡΟΠΑ							
ΕΛΕΥΣΙΣ							
ΕΛΙΖΑ							
ΕΛΙΣΑΒΕΤ							
ΕΛΚΑΝΤΙΑ (δ.)							
ΕΛΚΙΝΑ							
ΕΛΛΑΣ							
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ							
ΕΛΛΕΝΙΚ Α'ΙΝΤΗΑΛ							
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ							
ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΩΡ							
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΛΟΡΥ							
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ							
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ							
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΠΛΟΡΕΡ							
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕ'ΙΤΟΡ							
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ							
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ							
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΑ							
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ							
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ							
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ							
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ							
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ							
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ							
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ							
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ							
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ							
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΗΘ							
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ							

ΕΥΑ	59	11894	ε. Ρόττερνταμ 5/7
ΕΥΑ	73	3700	δ. Ντακόρ 25/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	α. 'Αιμέρεαν 10/6 διά 'Αλγερίου
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	δ. Σουέζ 22/5 διά Μπάραν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	δ. Γιβραλτάρ 21/6 διά 'Οράν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΩΜΟΣ	60	14609	ε. 'Ακαστούτα 5/6
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.Ι.	55	8584	ε. Τζένης 28/5
ΕΥΑΛΗ	59	7059	ε. 'Αλεξάνδρειαν 29/6
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38304	α. Ν. 'Ορλεάνην 10/6
ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8519	α. Σιγκαπούρην 24/6 διά Μπελαρβάν
ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	α. Ταυτικό 28/6 διά Ν. 'Υρκην
ΕΥΓΕΝΙΑ Β.	52	3312	δ. Σουέζ 30/6 διά Τζένταν
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16700	α. Γάνδην 15/6 διά Χιούστον
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	59	1180	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	α. Κολόμπι 2/7 διά Βελέν
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	δ. Γιβραλτάρ 30/6 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΗ Λ.	67	14569	δ. Π. Σαΐδ 22/6 διά Ρωσίαν
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Ν. 'Υρκην 27/6 διά Γενόβα
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Χάμπτον Ρόδς 28/6
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	δ. Σουέζ 7/6
ΕΥΠΛΟΙΑ	68	16005	α. Σιγκαπούρην 14/6 διά Αύστραλιαν
ΕΥΠΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	61	12351	α. Ταϊγκουαράμας 27/6 διά 'Αγγλιαν
ΕΥΠΟ ΜΑΙΡΗ	57	10687	π. Χάρκουρτ 22/6
ΕΥΠΟ ΣΕ'ΥΛΑΡ	60	10611	α. Λάζ Πάλμας 3/6
ΕΥΡΙΔΙΚΗ	57	4949	α. Χόγκ Κόγκ 11/4 διά Καρολινύκ
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	α. 'Αλεξάνδρειαν 2/6 διά 'Ελλάδα
ΕΥΡΥΑΛΗ	71	5298	εις Βόσπορον 27/11
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	α. Γκήλογκ 15/6 διά Σιγκαπούρην
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	α. Ρίτσαρντς Μπαι 28/6
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	α. 'Αιμέρεαν 3/7 διά Ιτασσαβώνα
ΕΥΤΕΡΠΗ	55	7632	ε. Σέτε 10/6
ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	α. Λίρκεν 16/6 διά 'Ιλο
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	δ. Σουέζ 28/5
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10000	α. Οζάκι 25/6
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	75	57186	δ. Γιβραλτάρ 27/5 διά Φρήπορτ
ΕΦΗ	61	3840	δ. Σαΐδ 25/6
ΕΦΗ	58	2556	εις Αύγουστον από 1/12/77
ΕΦΜΑΡ	57	8677	α. 'Αιμέρεαν 28/6 διά Ρεσίφε

ΖΑΚΥΝΘΟΣ (δ.)	62	25211	ε. Ταλκαχουάνο 23/6
ZANET	66	4503	α. Λισσαβώνα 1/7
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Ναυκόγια 11/6
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	α. Τσαλάνα 1/7 διά Ντουντή
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ.(δ.)	65	34501	δ. Ντέρβερ 22/6 διά 'Αμβέρσαν εις Κεφκέν από 29/1
ΖΕΑ	60	3325	μετωνυμόθετο «ΠΑΝΟΣ»
ΖΕΑ ΣΑΛΒΕΡ	53	4998	β. Κωνίπολιν 28/6 διά Κωνιστάντζαν
ΖΕΑ ΣΚΑ'Υ'	58	4169	α. Ρουέν 20/6 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΖΕΥΣ	60	11687	εις Αύγουστον 1/4
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	δ. Δρέπανον 6/6
ZINI	76	11348	ε. Π. Χάρκουρτ 22/6
ZIRIA	71	4635	γ. Τάραντα 27/6 διά Αύγουσταν
ΖΥΓΟΣ	76	19166	δέκαθη Λάγος 6/6
ΖΩΡΖ	65	4323	
ΗΒΗ	79	15200	δ. Κωνίπολιν 25/6 διά Μπερντιάνοκ
ΗΓΚΑ	52	2674	ε. Σουδάμπα 19/6
ΗΛΙΑΣ	47	3575	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	60	14591	α. 'Αμβέρσαν 5/7
ΗΛΙΑΣ Κ.	64	18123	ε. Α'μπερσάν 2/7
ΗΛΙΟΣ	62	10750	ε. Ρίο Γκράντε 20/6
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15420	δ. Γιβραλτάρ 26/6 διά 'Αλγερία
HRA	79	15200	α. Χιούστον 26/6
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723	δ. Γιβραλτάρ 28/6 διά Πειραιά
ΗΡΑΚΛΗΣ	53	5691	α. Λας Πόλας 27/6 διά Βιρτζίνιον
ΗΡΟ	65	23390	δ. Κωνίπολιν 29/6 διά Μ. Θάλασσαν
ΗΣΤΓΟΥΙ'ΝΤ	68	10625	ε. Χιούστον 27/6
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	α. Λας 'Αντζέλες 22/6 διά Γιοκοχόμα
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	ε. Βαλτιστόρη 28/6

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ	73	44746	δ. Παναμά 25/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΩΞΑ (δ.)	77	76088	ε. Ρέξ Σιδέρη 17/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	14545	ε.Μομπάσα 2/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	14545	α. Κ. Τάσου 2016 διά 'Αμβούργον
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.)	68	52400	ε. Γιουροπόρτ 5/7
ΘΑΝΑΣΗ Α. (δ.)	65	32060	δ. Π. Αρένας 2016 διά Σ. Σεμπασιάν
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	8484	ρ. Ρουέν 2016 διά Μπορντώ
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	α. 'Αμπερτάνα 28/6 διά Σ. Νικέγκο
ΘΑΣΟΣ ΑΓΓΑΛΑΝΤ	76	9444	δ. Παναμά 19/6
ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ.	58	9585	ε. Π. Χάρκουρτ 29/5
ΘΕΑΝΩ	69	11967	ύπο παραλαβήν
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗ (δ.)	57	12629	α. Σίλικαν 31/5 διά Τελούκ Σεμάνια
ΘΕΟΚΣ	78	16354	ε. Κολούμπια Ρίζερ 28/6
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	α. Λός 'Αντζελες 21/6 διά Γιοκοχάμα
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	19674	α.Μπουκοπόρτ 14/6 διά 'Αρούμπα
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33663	δ. Γιβραλτάρ 25/6 διά Π. Τόρρες
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10750	α. Τάμπα 2016 διά Ραβέννα
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10630	ε. Π. Κελάρχ 30/6
ΘΕΟΗΠΟΤΣ	65	41872	α. Χάμπτον Ρόδς 30/6 διά Σουηδία
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	α. 'Αμπερτάνα 26/6 διά Χάμπτον Ρόδς
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	67	29711	ε. Βαλτιστώρ 12/6
ΘΕΟΝΥΜΦΩΣ (δ.)	68	50556	α. Μπλαδό Τέρμη 30/5 διά 'Ιαπωνιαν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	10591	α. Γιουροπόρτ 30/6
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24740	α. Σάν Νίκολας 20/6
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	61	9378	δ. Π. Σαΐ 5/7 διά Γερμανία
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	57	9153	τ. Τζένα 19/6 διά Ινδίαν
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	δ. Μπρούνιμπουτού 18/6 διά 'Αργεντινή
ΘΕΟΦΙΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Σακάι 26/6 διά Τομπάτα
ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	α. Καρβάγγενην 14/6 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΘΕΡΜΑΙΤΚΟΣ	58	9882	α.'Αμβέρσαν 17/6 διά Μη. 'Αύρες
ΘΕΡΜΑΙΤΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10460	ε. Χιούστον 23/6
ΘΕΡΜΟΠΥΑΙ (δ.)	55	8992	α. Πειραιά 25/6
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ II (δ.)	55	8998	ε. Λειξερες 28/6
ΘΕΤΙΣ	74	35513	ε. Ν. 'Ορλέανη 24/6
ΘΗΡΑ	55	2741	α.Μασαλίαν 29/5
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	14100	δ. Παναμάς 22/5 διά Τόκιο
ΘΗΣΕΥΣ	74	3735	εις Πειραιά όπω 5/6/79
ΘΗΣΕΥΣ	56	2651	μετωνομάσθη 'ΖΩΗ II'
ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	α. Μονρόβιας 30/6 διά Γιβραλτάρ
ΘΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	51417	α. Χάρην 29/6 διά Νιτόζες
ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	48935	α. Μίλφορτ Χόφεν 26/6 διά Σκάπα Φλούδη
ΘΡΑΣΙΑΝ ΝΑΝΑ	62	9455	δ. Κωνιόπολην 2/4
ΘΡΑΣΙΑΝ ΣΙΡΛΕΑ' (δ.)	63	33924	δ. Φόρτ ντε Φράνς 25/6 διά Κιουρασάο
ΘΩΜΑΣ Α	58	11201	ε. Πειραιά 28/6
ΘΩΜΑΣ Κ	61	14032	α. Χάμπτον Ρόδς 21/5 διά 'Αλβανία

ΙΑΠΕΤΟΣ	63	16320	ε. Κόμπη 27/6
ΙΑΣΩΝ	70	11498	α. Γιοκούσαρα 26/6 διά Κάντα
ΙΑΜΠΕΑ	78	60653	α. Π. Θηρίου 26/6 διά Βενεζουέλα
ΙΖΩΜΠΕΛ	57	9746	α. Κολόμπο 2/7
ΙΘΑΚΗ	68	9066	ε. Κοστις 3/7
ΙΘΑΚΗ ΣΕΥΓΑΔΡ (δ.)	59	12299	α. Καλκούτα 28/6 διά Σιγκαπούρη
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	4261	δ. Σουεζ 8/6
ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	α. Τάιν 217 διά Κωνσταντίναν
ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	ξέωθι Κοτονού 1916
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	α. Ντράμπρα 37 διά Κρήτην
ΙΛΕΑΝΑ	76	16267	α. Φρυμάντη 1916 διά Ρωσίαν
ΙΛΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	62	8501	ύπο παραλαβήν
ΙΝΓΚΑ	58	3860	δ. Γιβραλτάρ 11/6
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	α. Κολόμπο 21/6 διά 'Αμπιτζάν
ΙΝΤΕΚΤΚΡΙΤΥ	77	10710	δ. Γιβραλτάρ 1/6 διά 'Αμπου Ντάμπι
ΙΝΤΕΡΑΚΤΙΒΙΤΥ	57	10207	ε. Γάνδην 25/6 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΤΥ	51	3640	δ. Π. Σαιδ 2/6
ΙΝΤΕΡΦΕΛΙΣΤΥ	63	15985	δ. 'Ελλανόρε 28/6
ΙΝΤΕΡΧΑΡΜΟΝΥ	53	3646	δ. Π. Σαιδ 10/5
ΙΝΩ	54	6050	εις Κασσούγκ όποι 28/3
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΠΙΕΡ	73	15498	δ. Τζένταν 2/16
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	δ. Παναμά 16/5
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	6482	α. Ρόττερνταμ 4/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ'	58	4585	α. Κεράτοι 28/6
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	ε. Πειραιά 28/6
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	εις Πειραιά όποι 7/1/9 (έπισκεψια)
ΙΟΣ	57	1976	δ. Π. Σαιδ 4/6 διά Κωνσταντίναν
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	δ. Γιβραλτάρ 21/6 διά Μπ. 'Αυρες
ΙΠΠΟΔΥΤΟΣ	72	7006	δ. Γιβραλτάρ 29/6 διά Μεξικών
ΙΡΑΝΤΑ	57	4893	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	α. Γκέμπτες 30/5 διά 'Ιταλοφάκ
ΙΡΙΣ	54	6042	δ. Γιβραλτάρ 176 διά Π. Σαιδ
ΙΣΗΜΗΝΗ	72	4999	α. Ν. 'Ορλεάνην 9/5 διά Βεραρκούς
ΙΧΘΕΙΣ	68	4204	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΙΩ	77	19166	δ. Κωνστιτούλιν 25/6 διά Δ. Θάλασσαν
ΙΩΑΝΝΑ	58	7230	δ. Π. Σαιδ 4/6 διά Κωνσταντίναν
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	65	10232	δ. Γιβραλτάρ 8/1 διά Π. ο Πίτρ
ΙΩΑΝΝΑ ΣΙ.	61	22075	α. Μπλάραν 29/6
ΙΩΑΝΝΗΣ	79	5800	ε. Μιτιλήπτο 29/6
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	δ. Σουεζ 16/5
ΙΩΑΝΝΗΣ	63	8380	δ. Παναμά 2/6 διά Κούβα
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	α. Κοπέρ 7/6 διά 'Αλγερίου
ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	εις Πειραιά όποι 28/4
ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	52	1454	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	α. Ροζάριο 24/6 διά Μπ. 'Αυρες
ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	ε. Γένοβα 30/5
ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	55	8799	ε. Σάντος 19/6
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	68	44646	μετωνυμάθη 'WILLIAM DAMPIER'
ΙΩΝ	71	11506	ε. Ρόττερνταμ 28/6
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	δ. Γιβραλτάρ 9/6 διά Κούβα
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30301	δ. Π. Σαιδ 4/7
ΚΑΒΑΚΟ	53	5326	όργεις εις Χαλκίδα
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	α. Ντάρμπατ 24/6 διά 'Ιταλίαν
ΚΑΒΟ ΑΡΤΕΜΙΔΙ	59	11540	ε. Σπέτζια 24/6
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ	67	10365	ε. Λάγος 19/6
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10365	ε. Σιγκαπούρην 28/6
ΚΑΒΟ ΔΕΦΙΝΙ	60	10934	α. 'Ηση Λόντον 2/7
ΚΑΒΟ ΚΑΜΠΑΝΟΣ (δ.)	56	12780	ε. Πειραιά 19/6
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	α.Ν. 'Ορλεάνην 5/6 διά 'Αρούμπα
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	α. Γιβραλτάρ 26/6
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12653	α. Κόμπη 24/6 διά Τόκιο
ΚΑΒΟ ΕΞΙΦΑΙΑ	61	21305	α. Χιούστον 11/6
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12609	α. Μόντρεαλ 22/6 διά 'Ακαμπα
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	α. Σαπέλε 9/4
ΚΑΘΩΡΙΝ (δ.)	60	13335	α. Αλεξανδρειαν 24/6 διά 'Ιταλίαν
ΚΑΘΩΡΙΝ	63	8895	α. Γένοβα 27/6 διά Σαβάνα
ΚΑΘΩΡΙΝ Α.	70	16285	ε. Σάντο Πέντρο ('Αργ.) 11/6 διά Ρωσίαν
ΚΑΘΥ	71	6118	ύπο παραλαβήν
ΚΑΙΤΗ	65	23391	δ. Κωνστιτούλιν 13/6
ΚΑΛΑΜΟΣ	56	2299	α. Μάλμπο 26/6 διά Βέντσπολς
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	ε. Χάρμποτ Ρόδος 23/6
ΚΑΛΙΖ ΣΚΑΥ'	60	4240	ε. Τζέντα 27/6
ΚΑΛΙΖ ΣΤΑΡ	60	4240	α. Σάχατ 29/6
ΚΑΛΛΗ	57	8778	ε. Καλκούτα 6/6 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΑΛΛΙΔΡΟΜΟΣ	71	4295	ε. Κολούμπια Ρίβερ 28/6
ΚΑΛΛΙΩΠΗ	60	9959	ε. Σιγκαπούρην 26/5 διά 'Αγκόλα
ΚΑΛΛΙΩΠΗ	68	4706	εις Ρίο Χάινα όποι 1/9/79
ΚΑΛΛΙΩΠΗ Α.	69	11329	δ. Μπρουσούποτελ 17/6 διά Σάντος
ΚΑΛΛΙΩΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	71	9074	ε. Πειραιά 1/7 διά ΗΠΑ
ΚΑΛΛΙΩΠΗ Λ.	74	15938	δ. Γιβραλτάρ 28/6 διά 'Οδησσον
ΚΑΛΛΙΩΠΗ Λ.	55	6216	ε. Βαρκελώνην 17/5
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	12331	α. Τάραντα 21/6
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ	69	4287	α. Θέσσαλο 15/6
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4287	ε. Θεούτα 22/6 διά Καρθαγένην
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	εις Λουάντα όποι 1/9/77
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (δ.)	59	13022	α. Π. φθ Σπαινη 27/6 διά ΗΠΑ
ΚΑΛΥΨΩ	69	5997	δ. Π. Σαιδ 3/7
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Γιοκούχαμα 10/6 διά Παναμά
ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.)	58	11926	α. Ταμπάτι 21/6 διά Βεραρκούς
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	ε. Βαλτισόρηρο 20/6
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	α. Χονοκούλου 17/6 διά Σαγκάην
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	α. 'Αυβέρραον 29/6 διά Π. Βέασην
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	α. 'Αυβέρραον 4/7 διά 'Αμπύρων
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	δ. Γιβραλτάρ 15/6 διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΚΑΠ ΜΠΟΝ	65	5263	α. Κεμπέτ 20/6 διά Λάγος
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ	57	2707	ε. Σεβίλη 25/6
ΜΥΛΩΝΑΣ	57	4576	ε. Σ. Τζένη 3/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	62	10459	α. Χόκη Κόκη 1/5 διά ΗΠΑ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΛΕΑΟΣ	77	10459	α. Βηρυττού 21/6 διά Γιβραλτάρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	α. Π. ω Πρίνο 8/6 διά Π. 'Αρθουρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ II	73	9219	ε. Τζένταν 13/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	α. Κ. Τάουν 23/6 διά Πουέρτο Μαντρύν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	ε. Ρούσερο 23/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	59	11147	ε. Δουνκέρκην 30/6 διά 'Αλεξανδρειαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	68	15355	ε. Ναγκούγια 25/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	δ. Π. Σαιδ 26/6 διά Σιγκαπούρη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ	77	8746	ε. Π. θάλασσα 26/6 διά Ορλεάνην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν. Λ. (δ.)	62	39169	α. Γιβραλτάρ 12/6 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	α. Σάντο Λορέντιν ('Αργ.) 25/6 διά 'Ιταλία
ΚΑΠΕΤΑΝ ΞΥΛΑΣ	58	9724	ε. Βούμπαν 19/6 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	α. Σάντος 25/6 διά 'Ανκρα ντός Ρέις
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	66	23372	δ. Γιβραλτάρ 20/6 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048	ε. Βούμπανχο 26/6 διά Ιωαννίνων

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	α. Ρουέν 2/7 διά Σάφι	ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	α. Φώλεύ 2/7 διά 'Αρζού
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	60	9319	α. "Άρχοντς 30/4 διά Ρωσίκ	ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870	α. Τής 18/6 διά ΗΠΑ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	α. Βαλπαραΐζ 24/6	ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	33445	ε. Σεπτεμβρία 25/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΛΥΠΤΗΣ	63	5296	α. Λάς Πόλμας 27/6 διά Ντουάλδα	ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	α. Σφάτ 20/6 διά Βαλτιμόρην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	54	10933	ε. Πειραιά 2/6	ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	δ. Γιβραλτάρ 5/6 διά Ν. Υόρκην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	19019	ε. Τόκιο 20/6	ΚΙΓΚ ΣΝΟΡΘ	64	17050	α. Βαλπαραΐζ 14/6 διά Λός 'Αντζελες
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Χιροχάτα 9/6 διά Αύστραλιαν	ΚΙΚΑ	70	16196	α. Γουρουπόρτ 25/6 διά Κακινάντα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΕΜΟΣ	69	9731	ε. Βενετία 24/6 διά Μπαρανκίλα	ΚΙΚΗ	57	9723	ε. Λάγος 7/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΟ	62	3144	ε. Πειραιά 13/6	ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	11174	ε. Ταύρλεστον 28/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΤΝΟΣ	66	9806	ε. Ντουρμπάτι 5/7	ΚΙΜΚΟ ΣΤΟΡΚ	58	8322	α. Ρίο 'Ιανέριο 13/6 διά Μονρόβια
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	ε. Βούδην 9/6	ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35395	υπό παραλαβήν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	δ. Κων/πολί 25/6	ΚΙΜΩΛΟΣ	59	12180	α. Ραβέννα 3/6 διά Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	ε. Πουνταρένας 9/6	ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	α. Φλωριάν 24/5 διά Καλινινγκραντ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	α. 'Αμβούργον 16/4 διά 'Αβάνα	ΚΙΤΣΑ Σ.	58	5770	α.Ν. Μαγκαλόρε 19/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.				ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	ε. Λός 'Αντζελες 27/6
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	α. Τζουδίμαχ Τέρμ. 27/5	ΚΛΑΡΙΤΑ	59	5024	δ. Π. Σαΐδ 29/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.				ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	α. Χέν Πόλιντ 16/6 διά Τορόντο
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	ε. Γκήλογκ 1/7	ΚΛΑΥΔΙΑ	66	9854	α. Ρίο 'Ιανέριο 14/6 διά Π. Καμπέλο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338	α. Κομώ Μπαίη 25/6 διά Κούβα	ΚΛΑΥ'ΝΤΦΕΡΘ	64	4128	ε. Γλώσσιαγκ 21/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖΙΑ	66	1973	ε. Πειραιά 28/6	ΚΛΕΑΝΘΩΣ	76	16366	δ. Γιβραλτάρ 26/6 διά ΗΠΑ
ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ	69	9038	ε. Λίθερπούλ 26/6	ΚΛΕΙΩ	58	8791	ε. Δουνκέρκην 27/6
ΚΑΡΑΙ' ΣΚΑΚΗΣ	65	16903	δ. Παναμά 27/5 διά Ταιβάν	ΚΛΕΙΩ Κ.	62	6262	α. 'Αλεξάνδρειαν 21/6
ΚΑΡΑΙ'	65	11940	α. Κόμπη 12/6 διά Χιροσίμα	ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187	α. Κολομπό 28/6 διά Τρινκομάλη
ΚΑΡΕΝ	76	4617	ε. Αγαδίρ 13/6	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ II.	57	4336	α. 'Αλεξάνδρειαν 28/6
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	ε. Πειραιά 25/6	ΚΛΕΛΙΑ (δ.)	63	34358	α. Ράς Σουκέρ 12/5 διά Σαντάτ
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΛΙΦ	64	3885	α. Φιλοδέλφεια 4/5 διά Ρόττερνταμ	ΚΛΕΩΝ (δ.)	59	16063	α. Κ. Τάουν 17/6 διά Παρανάγκουα
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	δ. Γιβραλτάρ 12/6				
ΚΑΡΙΝΑ	67	41914	α. Ρίτσαρντς 20/5 διά Μόμπιλ				
ΚΑΡΙΝΑ	56	4870	α. Λάς Πόλμας 28/6 διά Σαπέλες				
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	α. Πειραιά 10/6				
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	ε. Ν. 'Ορλεάνην 17/6				
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13324	ε. Ρόττερνταμ 11/6				
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	ε. Βαλένθια 1/7				
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	α. Γουρουπόρτ 25/6 διά Λόριεντ				
ΚΑΡΡΙ	66	2794	α. 'Αμβρεσον 2/6 διά Πειραιά				
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Τζένταν 24/6				
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	α. Σιγκαπούρην 3/7 διά Αύστραλιαν				
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2466	α. 'Αμβρεσον 4/6 διά Σκίκντα				
ΚΑΡΥΤΟΣ	78	5080	ε. Λάγος 4/7				
ΚΑΣΟΣ	76	14983	α. Λός 'Αντζελες 11/6 διά Σαγκάνη				
ΚΑΣΟΣ	56	3105	δργεις εις Χαλκίδα όπω 31/7/79				
ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15125	α. Μελίλι 5/6				
ΚΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ	68	30294	α. 'Αμβρεσον 5/7 διά Ρόττερνταμ				
ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	ε. Θεσσαλονίκη 8/6				
ΚΑΣΤΩΡ	50	7544	α. Ρουέν 4/6 διά Συρίαν				
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΚΑΤΕ Α.	66	2953	α. Γιβραλτάρ 25/6				
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	α. Χιούσταν 23/6				
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499	ε. Τύνιδα 25/6				
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	66	40852	α. Ν. 'Ορκην 19/6 διά Π. Μιράντα				
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	ε. Ριον 3/15 διά Δυρράχιον				
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	δ. Κων/πολί 24/6 διά Όδησσον				
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	α. Νταρμά 1/7 διά Π. Σουδάν				
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.	80	15979	α. 'Αμβρεσον 1/7				
ΚΑΤΙΑ	63	1594	ε. Λάς Πόλμας 4/7				
ΚΑΤΙΕ	60	10187	ε. Ρόττερνταμ 20/3 διά 'Αβάνα				
ΚΑΤΡΙΖΑ (δ.)	68	13135	α. Ρουέν 14/6 διά Χάβρην				
KATY	63	5417	ε. Λάγος 4/6				
ΚΕΑ	58	13968	ε. Βερακρούς 15/6				
ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	55	2683	δργεις εις Χαλκίδα όπω 12/10				
ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΖ	68	13894	ε. Τέμη 13/6				
ΚΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ	72	14651	δ. Παναμά 26/6 διά Κάρντιφ				
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ε. Σμπεντίν 24/6 διά Γιβραλτάρ				
ΚΕΙ'Π ΜΑΝΔΑΡΙΝ	72	10990	ε. Κεμπέκ 26/6				
ΚΕΙ'Π ΜΑΣΤΑΝΓΚ	69	9853	α. Μπανίδιον 27/6 διά 'Αβίλες				
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΥ'	71	9964	ε. Ροζέτα 26/6				
ΚΕΙ'Π ΠΡΑΪ'ΝΤ	73	8727	ε. Γιουρούπορτ 27/6				
ΚΕΙ'Π ΡΙΟΝ	71	9229	α. Λός 'Αντζελες 3/6 διά Ινταρόν				
ΚΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΑΝ	58	13700	α. Αύγουσταν 24/6 διά Δουνκέρκην				
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	δ. Παναμά 27/6 διά Ειρηνίκον				
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	58	8656	ε. Ντόρμπαταν 16/6				
ΚΕΝΤΑΜΑ	78	9231	ε. Ντάκαρ 24/6 διά 'Αμπιτζάν				
ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	8780	ε. 'Αμβρεσον 15/6				
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ (δ.)	59	24333	α. Καράτοι 23/6				
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	58	3708	ε. Πειραιά 26/6				
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	41	1580	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΓΟΥΓ'ΙΝΤ	70	13907	ε. Πειραιά 20/6				
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΑΝ	66	18849	υπό παραλαβήν				
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΗ	78	10700	δ. Σουέζ 27/6				
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	ε. Κοατ/σακάλος 31/5				
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	α. Μόντρεαλ 5/6 διά Κούβα				
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	55	4060	ε. Π. Σαΐδ 28/6				
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'ΙΣ	58	3825	δ. Κων/πολί 26/6				
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	59	5857	δ. Κων/πολί 26/6 διά Βεγγαζήν				
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΣΗ	53	3524	δ. Κων/πολί 13/6				
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	53	3577	δ. Κων/πολί 27/6 διά Ρουμανίαν				
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3993	δ. Κων/πολί 23/6				
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	52	2736	δ. Σουέζ 30/6				
ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	ε. Μαντράς 17/6				
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Κισαράζου 1/6 διά Μπαντάρ Χομενί				
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	α. Ρόκι Πόλιντ 20/6				
ΚΥΘΩΝΟΣ	57	13867	ε. Ν. 'Ορλεάνην 25/6				
ΚΥΘΩΝΟΣ	62	4784	ε. Σεωθί Σάντος 25/6				
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	5102	ε. Ξεωθί Κοτονού 15/6				
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16400	ε. Φιλαδέλφειαν 25/6				
ΚΥΜΑ	60	7758	ε. Λιβύρνο 11/6				

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

ΚΥΝΘΙΑ	71	11801	ο. "Αντεν 25/4 διά Μπάραν όργει εἰς Τρικομαλί 26/5
ΚΥΠΡΟΣ (δ.)	69	119666	δ. Π. Σάδι 26/6
ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	α. Μπουμόντ 11/6
ΚΥΡΑ	63	10032	α. Κόμασας 12/6
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	26493	α. Τακόραντι 26/2 διά 'Αμπιτζάν
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	ε. 'Αμπιτζάν 18/6
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ	63	13092	α. Τενέριφην 20/5 διά Λένινγκραντ
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ε. Σιγκαπούρην 27/4
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	66	74433	α. Τεργέστην 3/7 διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	55	4850	α. Τεργέστην 3/7 διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ	77	9879	δ. Κόμπη 17/6 διά Ναγκασάκι
ΚΩΣ	67	10327	δ. Κωνιόπολιν 17/6
ΚΩΣΤΑΝΤΗ ΓΕΜΕΟΣ	56	3129	εἰς Λιβύρον 21/8/79
ΚΩΣΤΑΣ	68	9084	α. Σάντος 21/6
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	δ. Μπρούνδιμπούτελ 11/6
ΚΩΣΤΑΣ	60	1995	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3748	ε. Λάγος 3/7
ΚΩΣΤΑΣ Κ	62	2935	α. 'Αμβέρσαν 30/5 διά Λά Γκουάρια
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΣ	61	13271	α. 'Αλεξάνδρειαν 25/2/6
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. 'Αμβέρσαν 25/6 διά Φλορελφειαν
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	δ. Π. Σάδι 21/6 διά Συρίαν
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΗΣ	65	14088	ε. Λ. 'Αντζελες 25/6

ΛΕΒΑΝΤΕ Κ	61	11621	ε. Παρανάγκουα 12/6
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8816	ε. 'Άλεξάνδρεια 25/6
ΛΕΔΕΑ	63	17879	ε. Ρούσιο 23/6
ΛΕΙΤ'Κ ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	α. Πειραιά 19/6 διά 'Ιταλίαν
ΛΕΛΑ	59	5379	ε. Χόμπαρτ 27/6
ΛΕΝΑ	61	9191	ε. Βουλώνη 26/6
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ	63	8427	α. 'Αμβέρσαν 6/6 διά Λουάντα
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	61	8627	α. Δάντσιχ 17/6
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	α. Τσιβιταβέκια 20/6 διά Καρέρα
ΛΕΣΗΑΝ	65	2411	εἰς Ντακάρ 1/7
ΛΕΥΟΒΕΡΟ	62	14027	ε. Τζένταν 21/6
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	α. Σαντάνα 23/6 διά Ρ. 'Ιανέριο
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	ε. Ρ. 'Ιανέριο 20/6
ΛΕΩΝ	75	15684	α. Θάντερ Μπάιν 27/6
ΛΕΩΝ	72	2311	α. Τεργέστην 27/6 διά 'Άλεξάνδρειαν
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Χροσίμα 13/6 διά Λ. 'Αντζελες
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	ε. Στοκχόλμην 15/6
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	α. Μπαρανκίλα 20/6 διά Καρθαγένην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	ε. Βανκούβερ 23/5
ΛΗΓΚ	61	8658	α. Λά Γκουλέτ 29/4 διά Τριπολίν
ΛΗΔΑ	63	8566	ε. Νταμόνα 19/6
ΛΗΔΑ II	67	9381	ε. Δουνκέρκην 17/6
ΛΗΜΝΟΣ ΑΙΔΑΝΤ	78	5722	εἰς Π. Αλέγκρε 27/5/77
ΛΗΤΩ (δ.)	67	44646	α. Ν. 'Ορλεάνην 17/6 διά Ν. 'Αφρικήν
ΛΗΤΩ	51	4633	όργει εἰς Πειραιά 13/3/76
ΛΙΖΑ	53	3723	α. Πειραιά 26/6 διά Χαλκίδα
ΛΙΛΗ Χ. (δ.)	67	48719	α. Φός 1/7 διά Τεργέστην
ΛΙΛΙΑΝ	55	8368	ε. Ρουέν 7/6
ΛΙΜΑΣΟΛ (δ.)	69	104008	υπό παραλαβήν
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	α. Φρήπορτ (Μπαχ) 15/6 διά Φρήπορτ
ΛΙΝΑ	66	2975	εἰς μεσονειακάς μεταφοράς
ΛΙΝΔΟΣ	62	11034	δ. Π. Σάδι 28/6
ΛΙΝΚ ΛΟΒ	62	8937	α. Σιγκαπούρην 25/6 διά 'Ινδιάν
ΛΙΝΚ ΤΡΑΣΤ	61	6950	ε. Στεττίνον 22/6 (επισκευαί)
ΛΙΝΚ ΦΑΙΗΘ	60	8420	ε. Λάνος 4/6
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	61	8951	ε. Καράτοι 26/6
ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4770	α. 'Αμβέρσαν 28/4 διά Τρίπολιν
ΛΙΤΟΧΩΡΟ	57	3135	εἰς Καλαμάτα 2/4/79
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	α. 'Αλεξάνδρειαν 1/7 διά Ράς Σουκείρ
ΛΙΨ	68	9650	ε. Γκουάντα 19/6
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	α. Ντουλουύ 20/6

P. O. BOX 4797
TELEX 570909

S. A.

CABLES:

"FAROSCO"



CAPE TOWN FAROS & C^o. PTY. LTD.

Phones: 51 81 83 — 51 81 84 — 51 81 85

AFTER HRS TEL.: 453470 — 643959 — 447718

59 CARLISLE STREET PAARDEN EILAND CAPE TOWN - 7405 SOUTH AFRICA

— ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 —

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ "ΦΑΡΟΣ"

I. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Δ. ΔΙΒΑΡΗΣ - M. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΙ

(ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ)

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

J. CRAWFORD

- ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ
- ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ
- ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ
- ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΝ ΠΩΤΑ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ
- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΛΑΙΝΟΣ ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ 4125575
- ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ 365 ΗΜΕΡΑΣ ΤΟ ΕΤΟΣ
- ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Εμβλημα μας: ΥΨΗΛΗ ΠΟΙΟΤΗΣ • ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ • ΧΑΜΗΛΑΙ ΤΙΜΑΙ

ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Δ. Αντζελες 9/6 διά Μπουσάν		ΜΑΡΛΙ (δ.)	59	20827	α. Τέμα 24/6 διά Τακοράντι
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	εις Καζαμπλάνκα 3/2		ΜΑΡΜΑΡΑΣ	61	8831	α. Ντόμπραν 5/6 διά Π. Ρίκο
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	εις Πειραιά 2/23		ΜΑΡΟΥΔΙΟ	78	19974	α. Λειόρες 27/6 διά Κή Σουέτ
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Αγ. Φραγκίδαν 29/5		ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8899	α. "Εσμπιτζέργκ 29/6 διά Χιούστον
ΛΟΥΣΗ	52	4755	α. Σφέδε 20/6 διά Σπαλάτον		ΜΑΡΣ	48	3368	άργει εις Χαλκίδα όπει 11/11/78
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287			ΜΑΡΤΗΣ	61	11915	ε. Πειραιά 27/5
ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Σηπτέλ 27/6		ΜΑΡΤΙΝΑ	58	4414	α. Πειραιά 27/6 διά Ρουμανίαν
ΛΥΔΙΑ	74	9712	ε. Ντιακάρ 2/7 (έπισκευαι)		ΜΑΡΥΛΙΖ	68	2983	α. Θεούτα 6/6 διά Κωνίπολιν
ΛΥΔΙΑ	64	6547	ε. Χάβρην 2/7		ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	ε. Τοιβιαθέτια 26/6
ΛΥΔΙΑ Π.	58	12982	εις Πειραιά 1/1		ΜΑΡΩ	73	32510	δ. Παναμά 11/6 διά Ιαπωνίαν
ΛΥΡΑ	67	41914	α. Π. Κεμπτά 24/6 διά Κ. Τόουν		ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΥΡΙΚ	64	29375	δ. Παναμά 7/6		ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	ε. Λάγος 28/4 (ΕΠΩΛ)
ΛΩΡΕΤΤΑ	68	4071	α. Λ. Πάλιμα 7/6 διά Γουόρρι		ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Λάς Πάλμας 3/7
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Σάντος 25/6		ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18643	ε. Έλασνόρε 10/6
ΜΑΕΣΤΡΑΛΕ	57	9118	ε. Αυβέρσαν 3/7		ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12197	α. Φριπόρτ (Μπαχ.) 31/5 διά Κιουρασάδο
ΜΑΘΙΟΣ	62	8975	ε. Τζένταν 17/3		ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΥ II (μ.)	66	32645	δ. Παναμά 28/5
ΜΑΘΙΟΣ	53	2025	δ. Σουέζ 25/5		ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ	58	7894	ε. Άλεξανδρειαν 28/6
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	ε. Πιοκοχάμα 25/6 (ΕΠΩΛ.)		ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ	58	5562	ε. Λάγος 3/6
ΜΑΙΑΛΑΝΟΝ	72	2945	α. "Αυβέρσαν 39/5 διά" Αλγερίου		ΜΑΤΑ	53	4347	ε. Νορεδούνπου 27/6
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Παρανάκουν 22/6		ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	εις Πειραιά 15/2 (έπισκευαι)
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	α. Μη. "Αύρες 12/7 διά" Εύρωπην		ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	α. Φουκουγάμα 1/6 διά Μπαντάρ Χουείν
ΜΑΙΡΟΥΑ	63	14203	α. "Αυβέρσαν 2/7		ΜΑΤΩΙΔΑ	65	7696	ε. Σάντος 26/5
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μ.)	67	38266	α. Γιουροπόρτ 3/7 διά Χόμπιτον ρόδς		ΜΑΤΙΝΑ	63	2911	α. Καρτέλον 4/6 διά "Αννάμπα
ΜΑΚΗΣ Κ.	58	8388	α. Ιακεντερούν 7/6 διά Τρίπολιν		ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	10462	α. Ιμιωνίχαν 16/6 διά Κωνστάντζαν
ΜΑΚΡΑ	73	8957	α. Τενερίφην 28/5 διά Γιβραλτάρ					
ΜΑΛΒΙΝΑ	58	2966	α. Βαρκελώνην 11/6 διά Μπετζίδια					
ΜΑΛΕΣΙΝΑ	58	10586	α. Βενετία 24/6					
ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	δ. Σουέζ 1/7 διά Βομβάνη					
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Ν. Όρλεάνην 11/6 διά Μόμπιλ					
ΜΑΝΙΑ	68	2918	α. Γιουροπόρτ 24/5					
ΜΑΝΙΑ III	61	6309	ε. "Αυβούργον 28/6					
ΜΑΝΟΣ Π.	69	2967	ε. "Αλεξάνδρειαν 26/6					
ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	ε. Σιγκαπούρην 26/5					
ΜΑΝΟΥΛΑ	63	2589	υπό παραδίθην					
ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ	77	16267	α. Ρίτσαρτης Μπαί 27 διά Ν. Όρλεάνην					
ΜΑΝΤΟ V (δ.)	72	17432	α. Πούντη Κουάλι 23/6 διά "Μάτχαμ					
ΜΑΝΔΑΣ Λ	80	5511	υπό παραδίθην					
ΜΑΟΥΝΤ ΑΩΣ	77	12526	ε. "Αλεξάνδρειαν 2/7					
ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ	71	9372	ε. Σπαλάτον 18/6					
ΜΑΟΥΝΤ ΟΡΓΥΣ	68	18525	α. Μπάχι Μπάλικαν 19/6 διά Ρωσίαν					
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	ε. Ρότερντρην 28/6					
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	δ. Κωνιτόπολιν 14/6 διά Κωνστάντζαν					
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	α. "Αυβούργον 26/6 διά Κάμπαρ					
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	68	57204	ε. "Υμουντέν 2/7					
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. "Αυβέρσαν 19/6 διά Ρ. Ιανέριο					
ΜΑΡΑΒΩΝ	61	12847	α. Πειραιά 30/6 διά Ιταλίαν					
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΙΤ'Κ	62	8967	ε. Δ. Αντζελες 27/6					
ΜΑΡΑΠΙΟΥ	78	8845	α. Σάτε 25/6 διά "Αλεξάνδρειαν					
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	α. Δ. "Αντζελες 9/6 διά Κίναν					
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	α. Ν. Όρλεάνη 24/6 διά Κοσταζοάλκος					
ΜΑΡΕΖΟΑ	60	10748	α. Πλάμης 17/6 διά Μη. "Αύρες					
ΜΑΡΗΣ ΧΑΝΤΣΜΑΝ	69	9623	α. Ντιώριθμα 17/6 διά Ιαπωνίαν					
ΜΑΡΙ	72	40626	α. Δάντσης 26/6 διά Ιαπωνίαν					
ΜΑΡΙ	74	8925	α. Βαλέντινα 2/7 διά Βακαράζιο					
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	α. Αυβέρσαν 4/7 διά Πειραιών					
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	α. Ταραγκόνα 26/5					
ΜΑΡΙΑ	65	15765	α. Μομπάνια 1/7					
ΜΑΡΙΑ	70	9101	δ. Γιβραλτάρ 24/5					
ΜΑΡΙΑ	59	5379	α. Τύνιδα 11/6 διά Βαρκελώνην					
ΜΑΡΙΑ	57	3513	ε. Πειραιά 11/6					
ΜΑΡΙΑ Α...	60	3458	ε. Καζαμπλάνκα 13/5					
ΜΑΡΙΑ Γ...	74	15938	δ. Παναμά 21/6 διά Σιγκαπούρην					
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟ	60	6978	ε. Ν. Όρλεάνη 23/6					
ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΛΙΝΑ Σ...	68	1599	δ. Π. Σάιδ 28/6					
ΜΑΡΙΑ ΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	64	33058	δ. Γιβραλτάρ 24/5					
ΜΑΡΙΑ Κ...	70	9069	δ. Σουέζ 2/7 διά Πειραιών					
ΜΑΡΙΑ Λ...	77	20822	α. Πειραιά 26/6 διά Ν. Όρλεάνην					
ΜΑΡΙΑ Λ...	58	5746	α. Κοπέρ 11/6 διά Αθάνα					
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ε. Κορούνα 20/6					
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η...	76	6034	α. Λάγος 13/6 διά Σινές					
ΜΑΡΙΑ Ν...	73	13631	δ. Π. Σάιδ 25/6					
ΜΑΡΙΑ Ε...	68	11361	ε. Κόρσαρ ρόδς 18/5 (έπισκευαι)					
ΜΑΡΙΑ ΥΔΑ	67	9365	δ. Σουέζ 3/5					
ΜΑΡΙΑ Π...	65	1484	α. Γένοβα 25/6 διά Ταραγκόνα					
ΜΑΡΙΑ ΠΙΑΣΣΕ	59	2722	δ. Π. Σάιδ 28/6					
ΜΑΡΙΑ ΣΩΦΙΑ	61	9068	α. Ρ. Γκράντες 28/5 διά Μπαράν					
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙ'Θ (δ.)	66	42799	α. Τεργέστην 26/6 διά Σιντι Κρέπι					
ΜΑΡΙΑΕΛΕΝΑ Τ...	58	9507	δ. Κωνιτόπολιν 27/6 διά Μ. Θάλλ.					
ΜΑΡΙΑΜ (δ.)	66	41477	ε. Τζένταν 22/6					
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	73	17432	α. Μπολιάρη 11/6 διά Καλάδο					
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν.Α.	79	5700	δρνει εις Πειραιά όπα 21/11					
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	62	11229	α. Αυβούργον 26/6 διά Βουμάνη					
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ	57	5176	άργει εις Πειραιά όπα 19/2/78					
ΜΑΡΙΒΙΚ	62	23805	ε. Σάντος 25/6					
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ	62	10892	α. Σιγκαπούρην 18/6 διά Σαγκάνη					
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Γ...	52	1145	α. Λαπτάκια 14/3					
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. "Ειβούρνασθ 18/4 διά Κούβα					
ΜΑΡΙΕΒΑ	67	3953	δ. Κωνιτόπολιν 1/6 διά Μ. Θάλλος					
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Ρ. Ιανέριο 28/6					
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	50	2166	υπό παραδίθην					
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	α. Πειραιά 24/6 διά Τομπρούκ					
ΜΑΡΙΚΑΤ	60	6235	α. Πειραιά 27/6 διά Γιβραλτάρ					
ΜΑΡΙΕΛΑΝΑ (μ.)	71	72335	ε. Σ. Σεμπαστάν 1/7					
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ...	68	14569	ε. Βόλον 27/5					
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (δ.)	68	67558	δ. Σουέζ 30/6 διά Σιγκαπούρην					
ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	α. Δ. Πλάμης 17/5 διά Γουόρρι					
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	75	14523	ε. Τόμπο 7/6					
ΜΑΡΙΝΑ Λ...	65	19566	ε. Ροζάριο 23/6					
ΜΑΡΙΝΑ Π...	61	7838	ε. Σπαλάτον 27/6					
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	65	36066	α. Ν. Όρλεάνη 19/6 διά Π. Μιράντα					
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	ε. Ν. Όρλεάνη 26/6					
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	ε. Ξάμποντον ρόδς 11/6					
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΑΕΙΜΟΥ	72	17510	α. Χιούστον 26/6					
ΜΑΡΚΑ Λ...	75	14785	δ. Κωνιτόπολιν 18/6					
ΜΑΡΚΑΛΑΝ	68	14771	δ. Σουέζ 1/7					
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	δ. Π. Σάιδ 4/7 διά Κωνιτόπολιν					
ΜΑΡΚΟΣ	69	2932	ε. Ν. Μαγκαλόρε 23/6					
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	α. Αλμέρια 4/6 διά Κόνακρυ					
ΜΑΡΚΟΣ Μ.Φ.	62	9979	δ. Σουέζ 4/7					

ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	α. Γένοβα 28/6 δι' Όράν	NΗΛΑΡΜΣΤΡΟΓΚ(δ.)	60	25471	α. Κοστίν 20/6 διά Σίκκα
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1582	α. Κιότσια 16/6 διά Τρίπολιν	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	ε. Κουβέτι 4/6
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	ε. Μπαρανκίλα 3/6	ΝΗΡΗΣ	77	18080	ε. Πειραιά 30/6
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	ε. Χιούστον 26/6	ΝΗΡΙΤΟΣ (δ.)	64	42126	εἰς Πειραιά (ἐπισκευα)
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	α. Κίγκοτον 6/6 διά Δ. Τσάρλς	ΝΗΣΟΣ ΑΝΔΡΟΣ	61	3142	ε. Σαβόνα 24/6
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	ε. Τζάκονβιλ 23/6 δι' Ισπανίαν	ΝΗΣΟΣ ΙΩΑΚΗ	53	4969	α. Μόντρεαλ 10/6 δι' Αβάνα
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ε. Πειραιά 5/6	ΝΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	47	3247	εἰς 'Ανδρόπα 17/11/77
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	α. Ν. Όρλεάνην 18/6 διά Παραμαρίμπο	ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	α. Γκουαμαγκάλ 11/6 διά Μπουνιαβεντούρα
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	α. Χιούστον 14/6	ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	α. Αμβούργον 17/5 διά Τσαρλοτάουν
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	α. Πουάν ή Πήρ 21/6 δι' Έβερτον	ΝΗΣΟΣ ΣΑΜΟΣ	56	5137	α. Παραμαρίπο 15/6
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	δ. Παναμά 15/6	ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	61	6306	α. Ταραγκόνα 14/6
ΜΙΝΙΣΗ	63	1151	δ. Γιβραλτάρ 24/6	ΝΙΕΝΜΠΟΥΡΓΚ	64	4566	α. 'Αιμπούργον 17/6 διά Π. Λίμον
ΜΙΝΟΡΙΣ ΛΑΚ	69	13053	α. Ταραχουάραδος 22/6 δι' Ισπανίαν	ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	δ. Κυνικούν 30/6
ΜΙΝΤΕΝ	64	4776	α. Τζένταν 21/6 διά Σουεζ	ΝΙΚΕ	59	4071	ε. Βενετία 30/6
ΜΙΝΩΣ	75	28082	ε. Ριό Ιανέρο	ΝΙΚΗ	71	9075	ε. Τέμα 26/6
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ	57	4535	ε. Κουβέτι 28/5	ΝΙΚΗ Ρ.	62	6171	ε. Π. Σάδι 22/6
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	56	8590	ε. Τρινικούλη 19/6	ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	ε. Βεραρκούρ 5/6
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	ε. Π. Εσκιβέλ 16/6	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	10239	ε. 'Αιμπού Ντάπι 2/7
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	δ. Κυνιπούλην 26/6	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	52	7304	ε. Μεράνια 10/6
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ε. Γένοβα 28/6	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.	59	11687	α. Κορούνα 20/6 διά Σιγκαπούρην
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	3861	α. Πειραιά 6/6 διά Θεσσαλονίκη	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΝΤΑΡΑΣ	79	5300	εἰς Π. 'Αλεξάνδρεια 10/6 διά Κασσιούνη
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	65	28313	α. Κάρχη διά 25/6	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	α. Πειραιά 25/6 διά Θεσσαλονίκη
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	54	4265	α. Πειραιά 19/6	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	α. 'Αντζελες 3/5 διά Κασσιούνη
ΜΙΧΑΗΛ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	71	113522	α. Τζέρμπι Νταρά 24/5 διά Χόβικ	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	α. 'Αιμπούργον 10/6 διά Κή Γουέστ
ΜΙΧΑΗΛΑΚΗΣ	68	23067	δ. Κυνιπούλην 19/6 διά Κωνστάντζον	ΝΙΚΟΣ	47	7654	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΧΑΗΛΗΣ (μ.)	72	55204	δ. Γιβραλτάρ 1/7 δι' ΗΠΑ	ΝΙΚΟΣ	53	7283	ύπο παραλαβήν
ΜΙΧΑΗΛΗΣ	69	12748	ε. Μανάκη 26/6	ΝΙΚΟΣ	55	2303	ε. Πόρτ ά Πρίνς 6/6
ΜΙΧΑΗΛΗΣ	70	2867	ε. Σλούτσκι 21/6 δι' Αλγερίου	ΝΙΚΟΣ Α.	56	8362	ε. Τέμα 26/6
ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Γαλάτα 20/6	ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	ε. Γένοβα 29/6
ΜΙΧΑΗΛΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	δ. Σουεζ 20/5	Ν. Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	εις θεών 21/40. B — 26.36. Δ 1/7
ΜΟΛΙΣΤΑ	74	33073	α. Ρότερνταμ 11/6 διά Κάμσαρ	ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	δ. Π. Σάδι 4/7
ΜΟΜΠΙΑΙΤΑ (δ.)	69	47958	α. Φριμάντη 3/7 διά Ντουμπάι	ΝΙΚΟΣ Μ.	54	1931	δ. Π. Σάδι 9/6
ΜΟΜΠΙΑΣΗ (μ.)	67	54502	α. Νταμπίερ 3/15 διά Ποχάνκ	ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	ε. Μονφαλκόνε 18/6
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Χόβριν 30/6	ΝΙΚΟΣ Π.	58	3385	α. Νίκαια 12/6 διά Μπετζάδι
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	α. Τζάκαρτα 5/6 διά Σιγκαπούρην	ΝΙΚΟΤ.	67	3315	δ. Γιβραλτάρ 27/6
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	α. Βανκούβερ 10/6 διά Καράτοι	ΝΙΚΥ.	58	9087	ε. Πόρτ ά Πρίνς 6/6
ΜΟΥΛΑΤΙ ΦΡΟΣΤ	58	4037	ε. Μπαγάκη 17/6	ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	εἰς Π. Σάδι 10/2/79
ΜΟΥΝΤΣΤΕΡΑΙ'ΝΤΕΣ	60	9365	α. Ταφρέλεσον 28/6 διά Βαλτιμόρην	ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	α. 'Αιμπούργον 27/6
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Καρντίνην 2/7				
ΜΠΑΖΙΑ III	65	18459	δ. Κυνιπούλην 21/6				
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	1599	ε. Σάρνης 4/7 διά Ρότερνταμ				
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	60	6158	α. Μανούπολη 20/6 διά Νταμάρ				
ΜΠΑΡΑΧΟΝΑ	68	10016	α. Ν. Τρόλεάνην 26/6				
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	α. 'Αντεν 16/6 διά Σαλάμη				
ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12270	ε. Ραβένη 5/6				
ΜΠΙΑ ΙΙΙ	75	7246	α. Σπέτζια 28/6 διά Σέπες				
ΜΠΙΑΝΚΑ	53	6000	εἰς Θεσσαλονίκην 21/4				
ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4485	ε. Έδελαδία 26/6				
ΜΠΑΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	α. Ντακάρ 25/6 δι' Ινδίαν				
ΜΠΟΣ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	72	3621	α. Ντώρμπατ 12/6 διά Μπέτρα				
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-							
ΡΑΝΤΖΑ (δ.)	64	32796	ε. Κοσταζοκάλοκας 7/6	ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δ.)	54	11744	ε. Φλωρινή 'Ησι 8/6 (ἐπισκευα)
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	α. Πειραιά 30/6	ΝΟΝΙ	68	5430	α. Λάγος 17/6 διά Ντουάλα
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Λονδίνου 4/7	ΝΟΡΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	εἰς Αλεξάνδρειαν 11/4/78
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	α. Ντακάρ 26/6	ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ.	66	25820	δ. Κυνιπούλην 7/6
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	ε. Τάρπον 19/4	ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	α. Πειραιά 1/7 διά Σύρον
ΜΠΡΑΒΟ ΑΟΥΤ'ΙΣ	54	6103	α. Ρουύ 18/6 δι' Αλεξάνδρειαν	ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	62	15110	δ. Παναμά 2/5
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	ε. Μπ. 'Αυρες 26/6	ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	α. Τάμπα 25/6 διά Σουέζ
ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	6267	ε. Αϊβέρρεαν 29/5 δι' Αλγέριου	ΝΟΤΗΣ	55	5096	α. Τζένταν 23/5
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	ε. Τεργεστόν 12/6	ΝΟΤΗΣ	55	3956	ε. Νάντη 3/4
ΜΠΡΑΒΟΕΞΟΡΤΕΡ	77	3827	ε. Π. Εσκιδά 16/6	ΝΟΥΦΑΡΟ (δ.)	60	16491	α. Υόρκην 28/6 δι' Αρούμπα
ΜΠΡΑΒΟΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	59	4026	ε. Καρθαγένην 12/6				
ΜΠΡΑΐΤ ΣΚΑΪ'	69	2979	α. Πορμπαντάρ 3/6 διά Μπαντάρ 'Αμπάς				
ΜΠΡΗΖ (μ.)	64	35082	δ. Κωνιπόλιν 16/6				
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	α. Φιλαδέλφεια 19/6 διά Π. Ορντάζ				
ΜΥΚΑΛΗ II	77	16267	α. Ντώρμπατ 22/5 δι' ΗΠΑ				
ΜΥΚΗΝΑΙ II	54	5240	α. Ρ. 'Ιανόριον 25/6 δι' Αλεξάνδρειαν				
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Σουέζ 21/6				
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Π. Λιμόν 18/6 διά Κριστομπάλ				
ΜΥΡΤΙΑ	63	3499	ε. Ιμπινχάρ 2/6 διά Τουρκία				
ΜΥΡΤΙΑ B.	67	5113	ε. Αμπερτρίνη 2/6 διά Τουρκία				
ΜΥΡΤΙΔΙΟΤΙΣΣΑ	57	9345	α. Πειραιά 19/6 διά Χαλκίδα				
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	ε. Π. όφ. Σταϊν 29/6				
ΜΥΣΤΡΑΣ	63	21329	α. Ροζάριο 16/6 διά Μπ. 'Αυρες				
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	ε. Όταου 27/6	ΝΤΑΛΙΑ Α.	45	3487	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
Ν.Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ	78	11850	ε. Άδελαδία 14/6	ΝΤΑΜΙΑΝ	64	6460	α. 'Αιμπούργον 24/6 διά Βενγγάζην
ΝΑΒΕΖΑ	59	3246	ε. Κόρκ 1/7	ΝΤΑΝΙΕΛ	67	3868	α. Ν. Ορλεάνην 22/6
ΝΑΓΟΣ	71	2997	α. Ταδέλεσον 30/6 διά Ν. Υόρκην	ΝΤΑΠΟ ΑΛΕΚΟΣ	58	9028	α. Μασσαλίαν 29/6
ΝΑΤΑΝΤΑΝ	75	35561	α. Ν. Όρλεάνην 16/6	ΝΤΑΠΟ ΑΝΤΙΚΑΕΙΑ	58	7396	ε. Γλεωφόριον 14/6
ΝΑΝΤΙΝΑ	70	5879	ε. Βούβανήν 26/6	ΝΤΑΠΟ ΣΤΑΡ	59	10609	α. Ντόρντρετ 24/6 δι' Αμβέρσαν
ΝΑΝΟ Κ.	66	1789	α. Λαττάκια 18/4	ΝΤΑΠΟ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	61	13054	α. ντέ Μπούκ 26/6
ΝΑΞΟΣ	56	5154	α. Πειραιά 22/6	ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ Ι.	47	2193	ε. Ραβένα 29/6
ΝΑΞΟΣ	70	8825	ε. Καντζί 22/6	ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ ΣΥΓΚΟΠΗ	58	11486	α. Ν. Υόρκην 26/6 διά Ν. Χόφεν
ΝΑΞΟΣ ΑΙΓΑΛΛΑΝΤ	78	5720	άργει εἰς Π. 'Αλεξάνδρεια 31/1/79	ΝΤΑΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.)	61	22256	δ. Γιβραλτάρ 28/6 διά Πειραιά
ΝΑΞΟΣ ΣΑ	62	11033	α. Σαν Χουάν 4/6 διά Μόρπιλ	ΝΤΕΖΕΡΠ ΓΟΥΓΙΓΝΤ	74	14523	α. Λαγός 1/7 διά Μανζανίλο
ΝΑΞΙΟΥΚΑ	59	3266	ε. Ρότερνταμ 2/7	ΝΤΕΖΕΡΠ ΚΙΓΚ.	77	15320	α. Λάγος 1/7 διά Χιούστον
ΝΑΤΑ	77	9359	δ. Παναμά 26/6	ΝΤΕΖΕΡΠ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Χιούστον 17/6
ΝΑΥΣΙΚΑ	69	5222	ε. Γκέλφες 25/6	ΝΤΕΖΕΡΠ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Λονδίνου 21/6 διά Λάγος
ΝΑΥΣΙΚΑ Λ.	56	3640	εἰς Πειραιά 23/3 (ἐπισκευα)	ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	α. Βαρκελώνη 21/6 διά Μπετζάν
ΝΑΥΤΙΔΟΣ	66	6845	α. Βρέμην 7/6	ΝΤΗΦΑΙΓΑΝΤ	60	19988	ε. Κάντιλα 1/6
ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16207	α. Λ. 'Αντζελες 13/6 διά Σαγκάνην	ΝΤΙΝΤΕΡΠ	66	5251	ε. Κάντιλα 1/6
ΝΕΑ ΕΠΙΣ	78	16478	α. Κελάρης 26/6 δι' Ελλάδα	ΝΤΙΝΤΕΣΙΑ 10	66	37670	α. Ιωνινχάρ 21/6 διά Π. Ορντάζ
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Σάντος 13/6	ΝΤΙΝΤΕΣΙΑ 10	74	6981	α. Κ. Τάουν 2/7
ΝΕΑΠΟΛΙΣ II	64	1587	α. Σεβίλην 21/6 δι' Αλγέριου	ΝΤΙΝΤΕΣΙΑ 10	64	8588	δ. Παναμά 30/4 διά Χάβρην
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕΥ'	78	33191	α. Λ. 'Αντζελες 21/6	ΝΤΙΝΤΕΣΙΑ 10	65	4887	δ. Σουέζ 2/7 διά Τζένταν
ΝΕΙΑΙ (δ.)	65	35324	δ. Σουέζ 11/6	ΝΤΟΛΦΙΝ Ι.	55	2472	όργει εἰς Πειραιά άπο 15/5/77
ΝΕΙΑΗ Π. (δ.)	57	12483	ε. Πειραιά 26/6 (ἐπισκευα)	ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ. (δ.)	59	12463	ε. Τερρέ 15/6
ΝΕΜΑ	58	7425	α. Καλαι 25/6 διά Σορέλ	ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	6980	α. Λάγος 4/7 διά Λομέα
ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	α. Υμουντέν 31/5 διά Χάμπτον ρόδος	ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Σιγκαπούρην 2/6 δι' Ινδονησίαν	ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ	61	9922	ε. Καζαπάτάνα 29/6
ΝΕΝΑ	74	39					

ΟΛΥΜΠΙΚΑΡΜΟΡ(δ.)	69	109579	α. Σιγκαπούρην 22/6 διά Π. Κελάγκ α. Πειραιά 10/6	ΠΕΡΑ(δ.)	67	57794	α. Δ. "Αντζέλες 15/6 διά Σιγκαπούρην δ. Π. Σάδι 5/7
ΟΛΥΜΠΙΚΓΛΟΡΥ(δ.)	64	38598	δ. Γιβραλτάρ 2/7	ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	α. Στεττίνον 30/4 δι' 'Αλγερίαν
ΟΛΥΜΠΙΚΓΚΟΛΑ(δ.)	65	38607	α. Φιλαδέλφειαν 22/6 δι' 'Αρούμπα	ΠΕΡΙΚΑΗΣ	60	6134	ε. Χάμπτον ρόδς 16/6
ΟΛΥΜΠΙΚΓΤΡΗΜ(δ.)	74	18204	δ. Κωνιπόλιν 22/6 δι' 'Οδησσόν	ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ.Κ.(μ.)	67	38915	α. Ντουμπάτι 19/6 διά Μελβούρνην
ΟΛΥΜΠΙΚΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	ε. Τεργεστών 1/7	ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΙΚΟΥΖΗΣ(μ.)	76	45330	α. Σούλομ Βότ. 7/4
ΟΛΥΜΠΙΚΡΕΙΝΜΠΟΥ(δ.)	75	43744	δ. Ντουμπάτι 4/7 διά Ρ. Τανόύρα	ΠΕΡΑ Α'ΙΔΑΝΤ	64	10865	α. Ντουμπάτι 19/6 διά Μελβούρνην
ΟΛΥΜΠΙΚΣΛΕΝΤΟΡ(δ.)	76	66259	ε. Τεργεστών 1/7	ΠΕΡΑ ΜΠΑΙ'Υ'	71	9623	υπό παραλαβήν
ΟΛΥΜΠΙΚΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	α. Κεμπέκ 2/7	ΠΕΡΑΑ.	53	5835	α. Δ. Πάλμας 14/6
ΟΛΥΜΠΙΚΧΟΟΥΠ	73	15478	δ. Σουέζ 19/6 διά Περσικόν	ΠΕΡΣΕΥΣ(δ.)	75	76005	α. Καβάλα 9/1
ΟΛΥΜΠΙΟΣΕΡΜΗΣ	62	2649	α. Κίοτσια 3/15	ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ(δ.)	63	30511	δ. Παναμά 2/6
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	11946	α. Κολόμπι 1/7 διά Μπουμπούρι	ΠΕΡΤΣ(δ.)	70	119730	εις Πειραιά 15/3 (έπισκεψι)
ΟΜΑΛΟΣ	57	8833	εις Πειραιά 6/3/78	ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. 'Αμπεύργον 26/6
ΟΜΕΡ	58	2556	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΕΤΡΟΛΑ 9(δ.)	56	11973	ε. Πειραιά 3/4
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1879	εις Μασσαλίαν	ΠΕΤΡΟΛΑ 11(δ.)	55	11859	α. Νεάπολιν 1/7 διά Πειραιά
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	ε. 'Αμβέρσαν 2/7	ΠΕΤΡΟΛΑ 16(δ.)	57	12257	εις Τζένταν (άποθήη)
ΟΝΤΕΤΤΕ	60	4089	ε. Βερακρού 26/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 17(δ.)	54	12107	α. Πειραιά 27/6 δι' 'Αγιούσταν
ΟΡΑΓΙΟΝ	63	14595	α. Βίλα Κοντιτιούσον 28/6 διά Μη. 'Αύρες	ΠΕΤΡΟΛΑ 19(δ.)	58	20582	ε. Πειραιά 3/6
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	ξενιθ. Βουβάνης 23/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 24(δ.)	56	17212	α. Πειραιά 27/6 δι' Αγιούσταν
ΟΣΕΑΝ	62	10530	α. Γκρεινζμουσ 19/6 διά Τάμπα	ΠΕΤΡΟΛΑ 26(δ.)	63	53141	α. Πειραιά 23/6 διά Μέγαρα
ΟΣΕΑΝΒΙΚΤΟΡΥ(δ.)	72	49808	δ. Σουέζ 3/7	ΠΕΤΡΟΛΑ 27(δ.)	64	50885	ε. Τζένταν 19/6
ΟΣΕΑΝΓΚΛΟΥΡΥ	79	14884	α. Νταμάρ 29/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Πειραιά 27/6
ΟΣΕΑΝΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	α. Κολόμπι 29/6 δι' 'Ιταλίαν	ΠΕΤΡΟΛΑ 31(δ.)	66	43399	α. Πειραιά 24/6
ΟΣΕΑΝΡΕΙΝΤΖΕΡ	72	14675	α. Πειραιά 13/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 32(δ.)	57	21977	δ. Π. Σάδι 29/6 διά Πειραιά
ΟΣΕΑΝΣΗΓΚΛΑ	80	15359	α. 'Αμπερτροντ 24/6 διά Καναδά	ΠΕΤΡΟΛΑ 33(δ.)	50	16485	ε. Πειραιά 8/1
ΟΣΕΑΝΣΟΒΕΡΕΙΝ	66	11153	ε. Σαγκάν 2/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 34(δ.)	51	16440	δ. Π. Σάδι 2/7
ΟΣΕΑΝΤΡΙΤΩΝ	63	11893	δ. Σουέζ 17/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 36(δ.)	60	26487	ε. Ρ. Τανούρα 28/6
ΟΥΝΤΕΡΤΣΑΜΠΙΟΝ(δ.)	70	63425	ε. Αλγκερίαν 19/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	α. Πειραιά 2/7
ΟΣΕΑΝΦΡΗΣΕΡ	57	4712	ε. Βρέστον 26/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. 'Αμβέρσαν 27/6 διά Πειραιά
ΟΣΕΑΝΙΚΛΙΦ	66	3941	προστρ. 28.10. B. - 15.25. Δ. 22/9	ΠΕΤΡΟΜΑΡΛΑΐΤ	57	8776	ε. Βιτόρια 20/6 διά Πειραιά
ΟΣΕΑΝΟΥΤ	64	10349	ε. Κοπέρ 22/6	ΠΕΤΡΟΜΑΡΣΤΑΡ	61	8220	α. Παρανάκουσ 17/1 διά Χάιφα
ΟΥΑΓΓΤΡΙΒΕΡ	58	10379	δ. Δάντον 1/7 διά Τζέλα	ΠΕΤΡΟΣΒ.	63	15347	ε. Αλεξανδρειαν 29/6
ΟΥΑΓΓΤΡΟΟΖ	60	7504	δ. Σκώ 1/6				
ΟΥΑΓΓΤΣΑΡΚ	52	1592	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	α. Πειραιά 19/6 διά Τρίπολιν				
ΟΥΓΓΙΝΤΟΝ	70	15579	εις Ταρτούς 2/1				
ΟΥΝΤΕΡΤΣΕΝΤΛΙΝΤΕΝ	71	11055	δ. Κωνιπολιν 16/6 διά Μ. Θάλ.				
ΟΥΡΑΝΙΑΚ	63	15377	α. Μόντρεαλ 16/6 διά Βιτόρια				
ΟΥΡΑΝΙΟΤΟΞ	50	1796	εις Κόρντιφ 26/8/77				
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	εις Π. Σάδι 14/3/77				
ΟΥΧΕΝΦΕΛΣ	59	10363	ε. Ήστ Λόντον 26/6				
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	δ. Π. Σάδι 23/6				
ΠΑΙΑΝ	60	9317	ε. Χιούστον 26/6				
ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052	ε. Π. Σάδι 18/6				
ΠΑΛΛΑΔΙΑ	65	9054	α. Ν. 'Ορλεάνην 17/6 διά Ντακάρ				
ΠΑΙΑΝΒ. (δ.)	58	21489	α. Γένοβα 26/6 διά Ταραγκόνα				
ΠΑΙΑΜΤΡΕΙΝΤΕΡ	63	5149	ε. Σουέζ 26/6				
ΠΑΙΑΜΥΡΑ	58	7695	ε. Φρότουν 28/5				
ΠΑΙΜΠΟΛΑ	58	7945	ε. Θέουτα 3/15				
ΠΑΙΑΝΑ	58	2750	ε. 'Αμβέρσαν 24/6				
ΠΑΙΑΝΑΓΗΣΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Δουνκέρκυ 24/6 διά Ρουέν				
ΠΑΙΑΝΑΓΗΣΚ	59	8995	δ. Μπρούναμπουτελ 24/6 δι' 'Αβάνα				
ΠΑΙΑΝΑΓΙΑ	68	4400	δ. Σουέζ 20/6				
ΠΑΙΑΝΑΓΙΑΕΛΕΟΥΣΑ	63	10318	ε. Βουβάνη 30/6 διά Σιγκαπούρην				
ΠΑΙΑΝΑΓΙΑΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	α. 'Άλεξανδρειαν 30/4				
ΠΑΙΑΝΑΓΙΑΠ	68	8718	ε. 'Αμπεύργον 23/6				
ΠΑΙΑΝΑΓΙΩΤΗΣΑ	59	2670	α. Νίκαια 20/6				
ΠΑΙΑΝΑΓΙΩΤΗΣΗ	71	3646	α. 'Αμπιτζάν 20/6				
ΠΑΙΑΝΑΓΙΩΤΗΣΕΥΔΑΣ	58	8764	ε. Λαττάκια 22/5				
ΠΑΙΑΝΑΓΙΩΤΗΣΣ	66	13015	α. Γλασκώβην 2/7 διά Π. Κόλμπορην				
ΠΑΙΑΝΑΓΟΣΔ.ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16207	δ. Κωνιπολιν 14/6 διά Νοβρωσιάκην				
ΠΑΙΑΝΤΩΛΙΚΟΝ	60	7688	δ. Π. Σάδι 28/6				
ΠΑΝΓΚΡΙΙ	70	2995	ε. Πειραιά 1/7				
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	10873	α. Κομώ Μπαι 7/5 δι' 'Αλγερίαν				
ΠΑΝΕΑ	66	4156	α. Ρουέν 4/6 διά Λούε				
ΠΑΝΘΕΟ	67	3870	ε. Τρίπολιν (Λιβάνου) 14/6				
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	ε. Νιουκάστα 1/7				
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	ε. Δαντόνια 21/6				
ΠΑΝΟΣΑΝΕΙΚΦΕΓ'ΙΜ(δ.)	60	3840	ε. 'Αμβέρσαν 27/6 διά Πειραιά				
ΠΑΝΤΑΣΗΣΛ	64	33642	δ. Π. Σάδι 23/6				
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	74	14790	ε. Ρ. Γκράντε 17/6				
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	80	30639	α. Δ. Πάλμας 29/4 διά Ρίγα				
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	ε. Πειραιά 16/5				
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	δ. Σκώ 26/5 διά Λενίνγκραντ				
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	α. Ρουέν 13/6 δι' 'Αλγερίου				
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	α. Σπέτζα 21/7 δι' 'Οριστάνο				
ΠΑΠΑΝΙΚΟΑΣ	72	4499	δ. Γιβραλτάρ 27/6 διά Π. Πάλμας				
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	α. Κόμπι 4/2 διά Πρίνς Ρούπερτ				
ΠΑΡΑΛΟΣ	62	9636	α. Ν. 'Υρκον 15/6 διά Βενετία				
ΠΑΡΓΑ	59	10065	δ. Σουέζ 2/7 διά Βουβάνη				
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	66	11443	ε. 'Ολιμπαν (N.Y.) 26/6				
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	56	1990	ε. 'Αμβέρσαν 5/7				
ΠΑΡΟΣ	60	8214	α. Ντακάρ 14/6 διά Μπρούναμπουτελ				
ΠΑΡΟΣ(δ.)	61	13863	α. Π. 'Αρθρουρ 30/4				
ΠΑΡΟΣ	60	12762	ε. 'Αμπιτζάν 17/4 διά Π. Μιράντα				
ΠΑΡΟΣ	65	8883	ε. Ρότερντον 4/7				
ΠΑΣΙΘΕΑ(μ.)	71	80225	ε. Βαλτιμόρη 29/6				
ΠΑΣΙΦΙΚ(δ.)	65	38116	ε. Τενερίφην 22/6 διά Μπόνα				
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣΕΑΝ	67	10771	δ. Κωνιπολιν 16/5				
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	α. Δ. 'Αντζέλες 20/6				
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	α. Ν. 'Υρκην 21/6				
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	όργει εις Πειραιά δόπ 4/6/78				
ΠΑΤΡΑΙΚΟΣ	62	11756	α. Μη. 'Αύρες 25/6 διά Ρότερνταμ				
ΠΑΤΡΕΛ	74	13036	α. Νιουκάστα 17/4				
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ(δ.)	77	125947	δ. Ντουμπάτι 29/6 διά Κόρ αλ. 'Αμαγία				
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	ε. Ταμπικο 15/6				
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	δ. Σουέζ 2/6 διά Κίναν				
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑΛ	71	16306	ε. Βίλα Κοντιτούσον 26/6				
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑΥ	60	7707	δ. Σήρνες 17/6				
ΠΑΥΛΟΣΒ. (δ.)	58	18297	ε. Πειραιά 27/6 διά Λαύριον				
ΠΑΥΛΟΣXII	69	1999	ε. Σαλέρνο 16/6				
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	α. Σιδένιο 1/7 διά Μ. Θάλ.				
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	δ. Π. Σάδι 28/6 δι' 'Ιταλίαν				
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	62	1012	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΠΕΛΑΔΑ	79	10993	ε. Ρέυνιον 9/1 διά Ντουάλ				
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ(δ.)	65	34446	α. Τέρνταν 24/6 διά Περιακόν				
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ	67	22186	δ. Γιβραλτάρ 25/6 διά Κωνιπόνταν				
ΠΕΛΟΥ	55	7737	α. Ρουέν 2/6 δι' 'Αλεξανδρειαν				
ΠΕΜΑ	60	4824	ε. Γιουροπόρτ 27/6 διά Μ. Θάλ.				
ΠΕΜΠΑΝΕ	70	9870	όποια παραλαβήν				
ΠΕΝΤΕΛΗ(μ.)	72	57802	α. Άνακορτες 21/5				
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	α. Σιγκαπούρη 22/6 διά Π. Κελάγκ				
ΠΕΛΑΓΟΣ	64	38598	δ. Πειραιά 10/6				
ΠΕΛΑΓΟΣ	65	38607	δ. Γιβραλτάρ 2/7				
ΠΕΛΑΓΟΣ	74	18204	α. Φιλαδέλφειαν 22/6 διά Αρούμπα				
ΠΕΛΑΓΟΣ	69	15688	δ. Κωνιπόλιν 22/6 διά Οδησσόν				
ΠΕΛΑΓΟΣ	72	66259	δ. Ντουμπάτι 4/7 διά Ρ. Τανόύρα				
ΠΕΛΑΓΟΣ	72	66259	ε. Τεργεστών 1/7				
ΠΕΛΑΓΟΣ	72	66259	α. Κεμπέκ 27/6				
ΠΕΛΑΓΟΣ	72	66259	δ. Σουέζ 19/6 διά Περσικόν				
ΠΕΛΑΓΟΣ	72	66259	ε. Βερακρού 26/5 διά				
ΠΕΛΑΓΟΣ	72	6					

ΡΗΝΗ.....	62	9771	α.' Ρ. Γκράντε 12/6 διά Μπάρον	ΣΗ ΣΤΑΡ.....	76	9784	α. Λάγος 27/6
ΡΗΝΟΥΛΑ.....	70	9069	ε. Βενετία 21/6	ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΑΛΕΡ.....	64	9106	α. Βενετία 4/6 διά Βεγγάζην
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.).....	71	77049	α. Τουμπάρδο 1/6 διά Τομπάτα	ΣΗ ΤΑΐ'ΝΤ.....	71	9810	ε. Σάντος 27/5
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ.....	62	7596	ε. Π. Κανέρεραλ 29/5	ΣΗ ΦΑΛΚΟΝ.....	77	9422	α. Συγκαπούρην 6/6 διά Πεναγκ
ΡΗΦΕΡ ΠΡΙΝΣΕΣ.....	67	8233	ε. Μπαχέρεν 4/7	ΣΗΓΟΥΑΙΗ ΚΟΥΗΝ.....	64	2961	δργει εις Σιγκαπούρην
ΡΙΒΑ.....	63	10299	ε. Λονδίνον 29/6	ΣΗΓΟΥΙ'ΝΤ.....	57	2926	ε. Κουνίπολιν 18/6
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.).....	57	12812	α. Χάϊφα 1/3	ΣΗΝΙΚ (μ.).....	65	33287	ε. 'Αννάπολις 'Ανκορέιντ 19/6
ΡΙΟ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	58	10885	ύπο παραλαβήν	ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ.....	77	14484	ε. Κούβετ 1/7
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ.....	69	2998	α. 'Αμβέρσαν 29/6 διά 'Αγ. Δομίνικο	ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ.....	57	9603	ύπο παραλαβήν
ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ.....	64	19985	ε. Νάντη 18/6	ΣΗΧΟΡΣ.....	53	6518	δ. Κουνίπολιν 26/5 διά Τρίπολιν
ΡΙΟ ΜΠΡΑΒΟ.....	60	13471	ε. Γιουρόπορτ 3/7	ΣΙΓΑΝΤΟ Α. Σ.....	69	12485	δ. Κουνίπολιν 17/6 διά Μ. Θάλ.
ΡΙΟ ΜΠΡΑΒΟ.....	70	2746	ε. Λάγος 27/5	ΣΙΓΚΡΙ.....	61	5239	α. Ταράρεστον 26/6 διά 'Αλγερίου
ΡΙΟ ΜΠΡΑΝΚΟ.....	61	5584	δ. Σουέζ 25/6	ΣΙΘΩΝΙΑ.....	68	10016	δ. Παναμά 14/6
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕΤ'ΡΟ.....	57	4931	ε. Κοτονού 15/6				
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.).....	67	37311	α. Βακτιμόρη 20/6 διά Χάβρην	ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ.....	73	9948	α. 'Αμβέρσαν 4) διά Λισσαβώνα
ΡΙΟΝ.....	59	3413	α. Γκουάλτ 24/5	ΣΙΛΒΕΡ Α'ΙΔΑΝΤ.....	58	8574	α. Σαντάνα 23/6 διά Γδύνια
ΡΙΟΔΟΣ.....	55	3370	ύπο παραλαβήν	ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ.....	78	11272	ε. Ακαμπα 18/6
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ.....	58	8920	ε. Ντάρμπαν 28/6	ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΡΥ.....	56	6660	ε. Καντίς 29/6
ΡΟΖΑΡΙΟ.....	71	9077	ε. Μπαρακίλα 8/1	ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΙ'ΝΤ.....	77	11272	α. 'Αντζελες 11/6
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	11160	α. Όταρού 26/6 διά Χακοντάτε	ΣΙΛΒΕΡ ΉΓΚΑ.....	78	11272	ε. Κόμης 26/6
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.).....	71	77049	α. Τενερίφην 28/6 διά Τουμπάρδο	ΣΙΛΒΕΡ ΚΑΛΟΥΝΤ.....	75	8981	α. Ρ. Γκράντε 21/6 διά Γδύνια
ΡΟΣΑΝΑ.....	78	11348	α. Τζιμπούτι 4/6 διά Κίνα	ΣΙΛΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ.....	54	7311	α. Καράτοι 23/6 διά 'Αντεν
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ.....	45	3863	α. Π. Πάλας 27/8 διά Γιουροπόρτ	ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ.....	69	9305	δ. Γιβραλτάρ 28/6 διά 'Αλεξάνδρειον
ΡΟΥΑΓΙΑΝ ΣΗ.....	68	4207	δ. Σουέζ 29/6 διά Περσικό	ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΕΡΝΤ.....	55	6663	α. Λισσαβώνα 1/7 διά Καντίς
ΡΟΥΑΓΙΑΝ ΣΚΑ'Υ.....	69	4121	α. Μαπούτο 9/6 διά Ροστόκ	ΣΙΛΒΕΡ ΠΟΡΤ.....	56	6617	ε. Βρένην 5/6
ΡΟΥΑΓΙΑΝ ΣΤΑΡ.....	64	4464	ε. Τζένταν 26/6	ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ.....	60	10631	ε. Καράτοι 30/6
ΡΟΥΜΑΝΙΑ.....	54	3616	α. Λονδίνον 16/6	ΣΙΛΙΑ.....	68	3035	δ. Σουέζ 2/7 διά 'Ακαμπα
ΡΟΥΜΠΙΝΙ.....	60	11632	δ. Κουνίπολιν 11/6	ΣΙΛΑΚ.....	56	5042	α. 'Αμβούργον 17/6 διά Ντέρνα
ΡΟΥΜΠΙΝΙ.....	52	2606	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΙΝΤΥ.....	70	18287	ε. Ταρανκόνα 23/6
ΣΑΒΒΑΣ (δ.).....	59	20514	α. Πούλο Μπούκομ 18/6 διά 'Ινδονησίαν	ΣΙΦΝΟΣ.....	72	16018	ε. Πειραιά 18/5
ΣΑΙ'ΖΑΑ ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ.....	64	7606	ε. Μπέτρι 1/7	ΣΙΦΝΟΣ.....	58	13878	ε. Λισσαβώνα 25/6
ΣΑΙ'ΝΙ.....	57	9038	ξέωθι Π. 'Ελιζαμπεθ 3/7	ΣΙΦΝΟΣ.....	66	10663	δ. Γιβραλτάρ 30/6 διά Ρ. 'Ιανέρο
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (δ.).....	68	53160	α. Γένοβα 29/6				
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	57	8532	α. Λάγος 27/6 διά Κτέρες	ΣΚΑΠΓΟΥΙ'ΝΤ.....	70	9077	α. Π. όφ Σπαιην 13/6
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.).....	56	12279	α. Γένοβα 19/6 διά Σέτες	ΣΚΑΠΑΙΤΙΚ'.....	53	3899	δργει εις Χαλκίδα όπω 26/5/79
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.).....	63	31248	α. Μπ. Μασάρ 28/6 διά Σεμύρην	ΣΚΑΠΛΑΙΟΥΝΤ (δ.).....	61	22018	α. Κούτι 27/6 διά Σίκκα
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	66	16186	α. Φόρ 15/5 διά Γιβραλτάρ	ΣΚΑΠΤΕΡΓΕΝΤ (δ.).....	71	9085	α. Θάντερ Μπαίην 1/7 διά Μαρακάιπο
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.).....	65	39011	α. Ν. 'Ορελέανην 17/6 διά 'Αρούμπα	ΣΚΑΥ'ΦΡΩΣΤ.....	63	12230	δ. 'Οραντζεσταν 23/6 διά Π. Κάρντον
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ.....	71	9767	ε. Γλασκώβην 6/7	ΣΚΑΗΡΙΟΝ.....	69	9057	ε. 'Ηση Λόντον 11/6 (ΕΠΩΔ)
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖ (δ.).....	75	24408	ε. Άννα Μπαί 6/3	ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.).....	58	12492	α. Χάλιντον 30/6 διά Σιγκαπούρην
ΣΑΙΛΑΜΙΣ (δ.).....	69	99137	δ. Ντουμπάι 28/6	ΣΚΟΠΗ.....	57	1368	α. Πειραιά 5/6
ΣΑΙΛΑΜΙΣ.....	63	9579	α. Λισσαβώνα 10/6 διά Καναδά	ΣΚΟΡΠΙΟΣ.....	56	10043	δ. Σουέζ 20/2 διά Μπάραρ
ΣΑΙΛΑΜΙΟ (δ.).....	56	12666	ε. Μελίλι 22/6	ΣΚΥΜΝΟΣ.....	77	19166	δ. Κωνίπολιν 25/6 διά Μ. Θάλ.
ΣΑΙΜΗ.....	60	8361	α. Μπαγκάκ 14/4 διά 'Ιράν	ΣΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	62	9648	α. Τόρρε 'Αννουσιάνα 10/6 διά ΗΠΑ
ΣΑΙΜΜΕΡ.....	68	4598	ε. Γένοβα 3/7	ΣΚΥΡΟΣ (μ.).....	63	6319	ε. Μπεντ 7/6
ΣΑΙΜΜΕΡ ΜΟΥΝ.....	70	5951	α. Αιτάζιν 17/6 διά Σάντος	ΣΚΥΡΩΝ.....	67	50606	α. Χάμπτον ρόδης 19/5 διά Σενεγάλην
ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΑΝ.....	71	8628	ε. Λύττελον 3/7	ΣΗΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ.....	62	8771	ε. Σαντιάτερ 18/6
ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ.....	71	6189	α. Λιουδάκι 8/6 διά Οβέντο	ΣΗΝΟΥ ΦΡΟΣ.....	63	2211	α. 'Αμβέρσαν 26/6 διά 'Οδησσον
ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΤΑΡ.....	71	8647	α. Χέρσοδαντ 30/6 διά Σάντοβαλ	ΣΗΒΕΡΕΙΝ ΡΟΥΜΠΥ.....	58	4253	ε. Ιδλίδιο 23/6
ΣΑΙΜΟΣ.....	66	17208	ε. Ροζόριο 30/6	ΣΗΒΕΡΕΙΝ ΣΤΑΡ.....	66	8534	α. Μαπούτο 14/6 διά Βαρκελώνην
ΣΑΙΜΟΣ ΠΕΡΑ.....	69	1506	α. Ριγιέκα 22/6 διά Ραθέννα	ΣΟΝΙΝΤ.....	68	11659	α. Ρουέν 30/6 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΣΑΙΜΟΣ ΠΡΟΓΡΚΕΣ.....	73	8922	α. Ιταΐτζι 17/6 διά Σάντος	ΣΟΥΑΖΙ ΓΟΥΟΡΙΟΡ.....	60	8940	ε. Τζένταν 29/6 διά Ιταλίαν
ΣΑΙΜΟΣ ΣΑΝ.....	61	6598	ε. Λύττελον 3/7	ΣΟΥΑΝ.....	63	5404	ίδες «ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ»
ΣΑΙΜΟΣ ΣΗ.....	65	5651	δ. Κωνίπολιν 28/6 διά Μ. Θάλ.	ΣΟΥΑΝ ΛΕΪ'Κ (δ.).....	61	20433	α. 'Αμβέρσαν 26/ διά 'Οδησσον
ΣΑΙΜΟΣ ΣΚΑ'Υ.....	54	8517	ε. Ταρτού 5/5	ΣΟΥΕΡΤΕ.....	63	4803	ε. Ντάρμπατ 17/6
ΣΑΙΜΟΣ ΣΤΟΡΜ.....	65	5775	ε. Λομπίτο 12/6	ΣΟΥΖΑΝ.....	65	21451	α. Μπάχα Μπλάνκα 25/6
ΣΑΙΜΠΛΑΙΔ (δ.).....	65	2916	ύπο παραλαβήν	ΣΟΥΖΑΝΑ.....	68	7701	α. Μόζι 12/6 διά Κολόμπο
ΣΑΙΜΠΙΡΑ.....	70	5746	α. Βουλήντα 24/6 διά Λάγος	ΣΟΥΖΥ Υ.....	64	4464	α. Πειραιά 29/6 διά Ιταλίαν
ΣΑΙΜΠΛΑ (δ.).....	57	13247	δ. Κωνίπολιν 18/6	ΣΟΥΓ'ΝΤ ΣΑΡΠΙΑΖ.....	56	10271	α. Ρ. 'Ιανέροι 29/6 διά Γαλλίαν
ΣΑΙΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ.....	72	11506	ε. Σιωπόλιν 26/6	ΣΟΥΓ'ΝΤ ΤΟΝΙΑ.....	61	7585	ε. Σενάθι Καράτοι 3/7
ΣΑΙΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	75	29260	δ. Κωνίπολιν 14/6 διά Κωνιτάντεναν	ΣΟΥΑ Κ. (δ.).....	59	25136	α. Σιγκαπούρην 3/7 διά 'Ινδονησίαν
ΣΑΙΜΤΖΩΝ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ.....	72	11505	α. Αγ. Δομίνικο 3/6 διά 'Αβάνα	ΣΟΥΑ Λ. (δ.).....	58	10635	δ. Σουέζ 25/6
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ.....	68	11002	α. Ν. 'Ορλέανπρα 28/4	ΣΟΥΝΙΟΝ.....	68	13894	α. Της 3/7 διά Μεγ. Λίμνες
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.).....	64	16417	α. Παράγκουα 12/6 διά Μασδίο	ΣΟΥΝΙΟΝ.....	60	4489	α. Καζαμπλάνκα 27/6
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	57	8952	α. Ρόττερνταμ 4/7	ΣΟΦΙΑ.....	53	2605	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	68	15338	α. Λ. 'Αντζελες 14/5 διά Γιοκοχάμα	ΣΟΦΙΑ Κ.....	71	15696	α. Μόντρεαλ 13/6 διά Κουβαν
ΣΑΝ ΤΖΩΝ.....	79	10600	α. Μοντερίδεο 28/6	ΣΟΦΙΑ Κ.....	78	15364	ε. Ν. 'Ορλεανην 23/6
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ.....	71	10329	ύπο παραλαβήν	ΣΟΦΙΑ Μ.....	77	16432	δ. 'Ελαινόρε 18/6
ΣΑΝ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ ΙΙΙ.....	61	8153	α. Ναγκόγια 26/6				
ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ.....	61	5723	α. Λαμπίτον 5/6	ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	65	7751	α. Τεργέστην 29/6
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ.....	79	10996	α. Τσάροδετον 30/6 διά Σαβάνα	ΣΠΑΡΤΟ.....	67	11993	α. Ντάρμπατ 13/6 διά Κορέαν
ΣΑΝΤΚΟΥΑΖΙΡΑ.....	79	10000	α. Κύκιτον 26/6 διά Μπαρανκίλα	ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.).....	58	11492	δ. Κωνίπολιν 23/6 διά Μ. Θάλ.
ΣΑΝΚΑΡΠΙΤ.....	79	10996	α. Τρομπέτας 29/6	ΣΠΕΤΣΕΣ Α'ΙΔΑΝΤ.....	70	8174	α. Βενετία 17/6 διά Π. Λά Κρουζ
ΣΑΝΝΑΡΙΑ.....	78	10994	α. Ντούνικα 25/6 διά Μπαρμπάντος	ΣΠΙΛΙΟΣ.....	67	15841	ε. Σικάνο 24/6
ΣΑΝΤΑ ΠΟΛΑ.....	68	11364	α. Σύντος 16/6 διά Σρί Λάνκα	ΣΠΥΡΟΣ (δ.).....	65	31296	α. Γκάλφαχβην 30/6 διά Μεθίλ
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ.....	57	9144	α. Πειραιά 28/6 διά Δουνκέρκην	ΣΠΥΡΟΣ Δ. ΛΑΙΤ'.....	72	103291	α. Φατέλ Τέρμη 27/6
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ.....	72	9983	δ. Γιβραλτάρ 1/7	ΣΠΥΡΟΣ Β.....	64	4975	α. 'Αμβέρσαν 21/6
ΣΑΝΤΟ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ.....	78	9773	ε. Λ. 'Αντζελες 27/6	ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.).....	70	17485	ε. Τοιταγκόκ 1/7
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ.....	78	13646	α. Μπάρον 13/6	ΣΤΑΔΙΟΝ.....	75	18701	α. Ανάπολην 'Ανκορ. 30/6
ΣΑΝΤΟΣ.....	61	8198	ε. Σαβάνα	ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.).....	64	41260	ε. Σαβάνα 6/6 διά Γιβραλτάρ
ΣΑΞΕΣΟΡ.....	58	11946	α. Νάρβικ 30/6	ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.).....	70	17485	ε. Σεζυμπρούγκε 22/6
ΣΑΞΟΥΘΟΥΓ'ΙΝΤ.....	63	15981	α. Πόρτρουμψ 6/ διά Βόλον	ΣΤΑΛΩ 2.....	68	22118	δ. Κωνίπολιν 20/6
ΣΑΠΑΠΟΡΟ ΟΑΥΠΜΙΚΣ.....	72	16402	α. Μπριμπαϊν 3/7 διά Τάσουναβιλ	ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ.....	56	8878	ε. 'Αλεξάνδρειαν 18/6
ΣΑΠΦΩ.....	63	17876	δ. Κωνίπολιν 20/7 διά Κωνιτάντεναν	ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.).....	70	17485	α. Σουάμπα 26/6 διά Βενετία
ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ (δ.).....	68	51382	ύπο παραλαβήν	ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.).....	70	17485	ε. Τέμρα 4/7
ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ.....	58	1791	ε. Ρίο Χάινα	ΣΤΑΜΥ.....	72	30315	α. Ρόττερνταμ 13/6 διά ΗΠΑ
ΣΑΡΑΝΙΚΙΣ.....	79	5801	α. Χάρβαν 29/6 διά Λιμπρεβίλ				
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ.....	67	4281	ε. Κ. Τάουν 25/6	ΣΤΑΡ (δ.).....	56	10287	δργει εις Πειραιά όπω 18/3/75
ΣΑΡΩΝΙΚ ΣΗ.....	63	8999	δ. Σουέζ 16/6	ΣΤΑΡ.....	64	1584	α. Καστέλον 2/6 διά Τζίτελι
ΣΑΡΩΝΙΚ ΣΚΑ'Υ.....	61	6334	α. Δουνκέρκην 18/6 διά Αγυπτον	ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ.....	72	18876	ε. Λισσαβώνα 26/5

ΣΤΕΛΙΟΣ II (δ.)	65	37885	α. Ν. Όρλεάνην 23/6 διά Κιουρασό	ΤΟΜ	59	8766	εἰς Ντακάρ 13/1
ΣΤΕΛΙΟΣ II	56	3369	α. Βενετία 23/5 διά Τρίπολιν	ΤΟΝΙ	62	6246	ε. Πειραιά 27/6
ΣΤΕΛΛΑ	57	8898	α. Ρ. Γκράντε 6/6 διά Σιγκαπούρην	ΤΟΞΟΝ	77	15981	α. Μπουνγκούρα 22/6 διά "Αντεν
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	ε. Μπεντ 30/5	ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	δ. Μπρούμποτελ 2/6
ΣΤΕΝΙΣ	59	6678	α. Νικόλας ("Αργ.") 24/6 διά Ρ. Γκράντε	ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	α. Σάντος 5/6 διά Γκάλβεστον
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	ύπο παραλαβήν	ΤΟΡΜ ΤΣΕΣΙ	80	9838	ε. Ν. Υόρκην 25/7
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Ρ. Γκράντε 7/1 διά Γδυνία	ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	ε. Λαμπούάν 13/1
ΣΤΗΛ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	65	7606	ε. Σουέζ 27/6	ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	α. Ν. "Οδελάνην 25/6 διά Μεξικόν
ΣΤΟΔΑ ΜΑΡΤΑΡΙΤΑ (δ.)	58	11849	α. Ρ. Ιανέρο 3/6 διά Αρούμπα	ΤΟΥΑΠ Β. (δ.)	62	22272	ε. Τόρμπερ διά. 4/7
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	α. Πειραιά 22/1	ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	α. Π. Σάδι 13/6
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	α. Ρότερνταμ 2/7 διά ΗΠΑ	ΤΡΑΝΣΤΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΘ	57	9045	α. Δουνκέρκην 25/6
ΣΤΥΛΙΣ (δ.)	61	16417	α. Μπορώ 4/6	ΤΡΑΝΣΤ. ΣΕ'ΥΛΟΡ	59	3865	ε. Καλάδ 12/6
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΡΑΝΤΙΖΙΟΝ	66	11275	ε. Ν. Όρλεάνην 22/6
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	α. Ντακάρ 24/6				
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	3274	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΣΥΝΑΛΗΘΕΙΑ	52	5610	δ. Κωνιόπολιν 9/6				
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5709	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	6617	α. Άλεξανδρειαν 5/6				
ΣΥΝΕΤΟΣ	65	17792	α. Φιλαδέλφειαν 19/6 διά Κωνσταντζαν				
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΣΥΡΑ	77	16380	δ. Σουέζ 9/6 διά Μπόραν				
ΣΥΡΙΑ	78	5466	εἰς γραμμή Βόλου—Ταρτούς				
ΣΥΡΟΣ	64	5237	δ. Παναμά 5/6				
ΣΥΡΟΣ	59	5202	ε. Πουνταρένας 11/6				
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	α. Ρουέν 21/6 διά Χαιφόγκ				
ΣΧΟΙΝΟΥΣ	72	4467	ε. Παλέρμο 27/6				
ΣΩΤΗΡ	62	21099	εξωθι Σάντος 26/6				
Τ Φ Α ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	α. Γιοκοχάμα 19/6 διά Ούμ Κάρο				
Τ Φ Α ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY	78	6500	α. Γιοκοχάμα 14/6 διά Σαλήμ				
ΤΑΙΓΚΕΡ ΜΠΑΙΗ	73	8843	ε. Π. Όρνταζ 9/6				
ΤΑΙΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ	57	9294	α. Μπόραν 29/5				
ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	α. Άμβούργον 26/6				
ΤΑΚΙ	69	3995	δ. Γιβραλτάρ 29/6				
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	δ. Ντουμπάι 20/5 διά Ούμ Σάιδ				
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	α. Ρ. Ιανέρο 29/6 διά Μπ. Αύρες				
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	ε. Λευσσός 25/6 διά "Ηράκλειον				
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7131	ε. Ταϊταγκόκ 3/7				
ΤΑΝΙΑ	57	3605	α. Ήράκλειον 19/3 διά Χαλκίδα				
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	δ. Σαβάνη 27/6 διά Βενεζούελα				
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	61	10532	α. Π. Πάλας 17/6 διά Λάρος				
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	μπρούνημποτελ 20/6 διά Φινλανδίαν				
ΤΑΡΑ	61	3943	α. Άμβερσαν 4/7 διά Λεμεσόν				
ΤΑΡΕΚ	53	4097	ε. Πειραιά 2/6				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	α. Γιοκοχάμη 26/6 διά Ναυγκόγια				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	21498	α. Μπ. Αύρες 19/6 διά Ρωσία				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΒΕΡ	73	19420	δ. Σκά 6/6 διά Ρίγκαν				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΖ	68	10979	δ. Παναμά 3/5 διά Κίναν				
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	α. Ταϊρέστον 26/6 διά Κριστοπόλι				
ΤΑΣΙΑ	62	14150	α. Ντουμπάι 4/5 διά "ΕΑΚΟΥντο				
ΤΑΣΟΣ Κ.	60	3726	α. Συγκαπούρην 27/6 διά Μπρούνευ				
ΤΑΣΟΣ Κ.	67	4507	α. Παλλίς 23/6 διά "Άλγεριον				
ΤΑΤΑΙ	65	1911	δ. Πάνον 13/5 διά Στρίλιαν				
ΤΑΤΑΙ' ΚΟΥΗΝ	66	1677	α. Άμβούργον 4/6 διά Λιβύν				
ΤΑΤΑΙ' ΣΗ.	67	1926	ε. Θεύτα 22/6 διά Χαλκίδα				
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	α. Κιούρασού 17/6 διά Σ. Νίκολας				
ΤΑΤΙΑΝΑ Δ.	75	14785	δ. Κυνίπολιν 9/6 διά "Οδησσόν				
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	ε. Κάντλα 10/6				
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11846	α. Σιγκαπούρην 29/6 διά Π. Ελίζαμπεθ				
ΤΕΛΑΜΩΝ	54	7853	α. Λ. Πάλας 23/6 διά Λάρος				
ΤΕΛΕΝΔΟΣ	67	12162	α. Μπαρέριν 3/7 διά Κουβέιτ				
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	α. Άλεξανδρειαν 20/6 διά "Ελλάδα				
ΤΕΤΗ Ν.	69	9885	α. Σιγκαπούρην 23/6 διά Λάγος				
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	δ. Κωνίπολιν 28/6				
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569	δ. Παναμά 23/5				
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΓΥ	72	9081	α. Λάρος 1/7 διά "Αμπιτζάν				
ΤΖΕΙΝΤ ΙΝΤ	74	8915	ε. θεόταν 37.00 B — 39.00 D 2/7				
ΤΖΕΙΝΤ ΙΙ	80	9100	εἰς Σάντερλαντ ύπο συμπλήρωσιν				
ΤΖΕΛΑ	62	9571	ύπο παραλαβήν				
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	ε. Άμβούργον 4/7				
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΣΚΛΟΡΥ	62	16563	δ. Γιβραλτάρ 26/6 διά Βερμούδων				
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	εἰς Πειραιά διά 21/4 (έπισκευα)				
ΤΖΙΝΗ	61	11125	δ. Κωνίπολιν 1/6				
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ	64	9940	α. Μπιλιάρδο 21/5 διά Μόντρεαλ				
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	δ. Μπρούνημποτελ 7/6 διά ΗΠΑ				
ΤΖΟΑΝΝΑ Δ.	69	15869	α. Σαντάνα 21/6 διά Σαλβαδόντορ				
ΤΖΟΥΛΙΑ Δ.	68	14569	δ. Γιβραλτάρ 25/6 διά Μπ. Αύρες				
ΤΖΟΥΝΙΟΡ	77	3827	ε. Μαρούντα 13/6				
ΤΖΩΝ (δ.)	66	39520	ε. Πιουρόπορτ 3/7				
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	α. Βρέστον 14/6 διά Μεγ. Λίμνες				
ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16380	α. Ν. Όρλεάνην 3/6 διά Βόλον				
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	ε. Λάγος 1/7				
ΤΖΩΝ ΛΕΩ	72	5303	δ. Παναμά 12/6				
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑ	56	8818	ε. Σαρά 23/6				
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	71	20045	α. Ν. Όρλεάνην 21/6				
ΤΖΩΝ Π.	70	9074	α. Τάυν 29/6 διά Καράτσι				
ΤΖΩΝ Π.	68	4716	α. Πειραιά 15/5 διά Ιταλίαν				
ΤΖΩΝΗ	53	2731	εἰς Μανφρεντόνια διά 21/9/79				
ΤΖΩΝΗ	65	19750	ε. Γάνδην 2/7				
ΤΖΩΝΝΥ	76	9887	α. Καντίς 10/6 διά Λά Γκουσίρα				
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	ε. Τόκιο 23/6				
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	ξέωθι Λάγος 6/6				
ΤΖΩΡΤΖ Ζ.	75	14786	ε. Ροάριο 30/6				
ΤΖΩΡΤΖ Φ.	58	3778	ε. Σουάν 22/6				
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	α. Λ. Πάλασ 11/6				
ΤΗΘΥΣ	53	5690	δ. Π. Σάιδ 26/6 διά Μεσογείου				
ΤΗΘΥΣ	73	3717	α. Σαβάνα 28/6 διά Αννάμπα				
ΤΗΑΕΜΑΧΟΣ	58	6492	ε. Πειραιά 23/6				
ΤΗΑΟΣ	67	12142	α. Σιγκαπούρην 30/6 διά Κόμπε				
ΤΗΝΟΣ	67	10849	α. Βιτόριο 27/6				
ΤΗΝΟΣ	68	8825	α. Τζάκοσβιλ 15/6 διά Βραζιλίαν				
ΤΙΜΗ	71	5042	δ. Σάιδ 28/6				
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	α. Πειραιά 3/6 διά Τρίπολιν				
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	ε. Περσικόν 5/4				
ΤΙΝΑ	73	3094	ε. Πειραιά 17/6				
ΤΙΝΙ Π.	70	3025	ε. Ταρτούς 25/4				
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	ε. Μπόραν 23/6				
ΤΙΤΙΠΟΡ (δ.)	73	1992	ε. Μπλέμ 25/5 (έπισκευα)				
ΤΟΚΙΟ ΟΑΥΜΠΙΚΣ	64	15404	α. Βοστών 25/5 διά Ν. Χόφεν				
ΤΟΛΜΗ	71	4979	ε. Ράχα 22/6				
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	α. Ν. Υόρκην 27/6 διά Αρούμπα				
ΤΗΘΥΣ	53	5690	δ. Π. Σάιδ 26/6 διά Μεσογείου				
ΤΗΘΥΣ	73	3717	α. Σαβάνα 28/6 διά Αννάμπα				
ΤΗΑΕΜΑΧΟΣ	58	6492	ε. Πειραιά 23/6				
ΤΗΑΟΣ	67	12142	α. Σιγκαπούρην 30/6 διά Κόμπε				
ΤΗΝΟΣ	67	10849	α. Βιτόριο 27/6				
ΤΗΝΟΣ	68	8825	α. Τζάκοσβιλ 15/6 διά Βραζιλίαν				
ΤΙΜΗ	71	5042	δ. Σάιδ 28/6				
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	α. Πειραιά 3/6 διά Τρίπολιν				
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	ε. Περσικόν 5/4				
ΤΙΝΑ	73	3094	ε. Πειραιά 17/6				
ΤΙΝΙ Π.	70	3025	ε. Ταρτούς 25/4				
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	ε. Μπόραν 23/6				
ΤΙΤΙΠΟΡ (δ.)	73	1992	ε. Μπλέμ 25/5 διά Ν. Χόφεν				
ΤΟΚΙΟ ΟΑΥΜΠΙΚΣ	64	15404	α. Βοστών 25/5 διά Ν. Χόφεν				
ΤΟΛΜΗ	71	4979	ε. Ράχα 22/6				
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	α. Ν. Υόρκην 27/6 διά Αρούμπα				
ΤΟΜ	59	8766	εἰς Ντακάρ 13/1				
ΤΟΝΙ	62	6246	ε. Πειραιά 27/6				
ΤΟΞΟΝ	77	15981	α. Μπουνιμπούρα 22/6 διά "Αντεν				
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	δ. Μπρούμποτελ 2/6				
ΤΟΡΜ ΤΣΕΣΙ	80	9838	α. Σάντος 5/6 διά Γκάλβεστον				
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	ε. Λαμπούάν 13/1				
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	δ. Μπράτλατάρ 28/6				

ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	α. Λειόρες 2/6
ΦΡΟΣΩ	70	18328	α. Μπάραν 25/6
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	α. Ν. Όρλεάνην 13/6
ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40417	δ. Π. Σάδι 25/5
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	α. Σορέλ 2/5 διά Κουύβα
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε	70	11169	α. Κευτέκ 21/6 διά 'Αμβέραν
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	α. Σάφι 24/6 διά Σαντάνα
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	
ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	α. Ρόττερνταν 6/7 διά Βρέμην
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	α. Ν. 'Ορλεάνην 21/6
ΧΑΛΚΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	63	19543	είς Πειραιά 22/8
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	66	31149	ύπό παραλαβήν
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	ύπό παραλαβήν
ΧΑΡΙΣ	65	5038	α. Μαπούτο 2/6 διά Χάρην
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	δ. Κωνίτολην 23/4
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	α. Γιβραλτάρ 27/6 διά Κωνσταντζαν
ΧΙΑΝ ΑΓΓΑΛΑΝΤ	69	10016	α. Κόμπε 12/6 διά Κριστούπα
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΒ	68	10016	α. Ν. 'Ορλεάνην 19/6 διά Περού
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ε. Σάντος 15/5
ΧΙΑΝ ΖΕΨΥΡ	69	10016	α. Βίλιμπικτον 19/6 διά Τζένταν
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	α. Μαπούτο 3/6
ΧΙΑΝ ΖΑΝ	69	10016	α. Βαλτιμόρην 22/6 διά Μαρόκο
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΑΡ	68	10121	δ. Σουέζ 24/5
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ε. Σάντος 19/6 διά Ν. 'Υόρκην
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ε. Ντουμπάι 2/7
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	α. Σάντος 15/5 διά Σαλβαντόρ
ΧΙΟΣ	58	9483	ε. Κολόμπο 29/6
ΧΙΟΣ ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	62	2200	ε. Π. Σουδάν 12/6
ΧΙΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ	70	13240	ε. 'Ακαμπα 22/5
ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΖΑΝΤ	61	11587	ε. Κουβέιτ 22/6
ΧΙΟΣ ΠΑΪΓΑΛΟΤ	70	13241	δ. Π. Σάδι 25/6
ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	δ. Σουέζ 20/3
ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	α. Τζάκονιβλ 24/6 διά 'Εκουανιτόρ
ΧΛΟΗ	75	16421	α. Σαβόνα 10/6 διά Γιβραλτάρ

ΧΟΛΑΛΑΝ	61	4877	ε. Μπαρανκίλα 20/6
ΧΟΛΣΤΕΝΚΑΜΠ	59	3999	ε. Ν. 'Υόρκην 27/6
ΧΟΛΣΤΕΝΛΑΝΤ	59	3988	ε. Ταμπικό 25/6
ΧΟΛΣΤΕΝΣΑΝΤ	58	3821	α. Χιουστον 24/6
ΧΟΡΙΖΟΝΑ	58	9261	ε. Πορρμαντάρ 18/6
ΧΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ	69	9073	α. Βουβάνη 29/6 διά Κολόμπο
ΧΟΧΕΝΦΕΛΣ	67	9433	α. Λονδίνον 28/6 διά Κουβέιτ
ΧΡΗΣΤΟΣ Α.	70	2997	είς Βουβάνη 29/2
ΧΡΙΣΤΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	70	4145	α. Βενετία 25/6 διά Μερσίνα
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	ε. Μπαγκόν 19/6
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	ε. Άδρας 13/6
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙ.	61	10434	ε. Μάλατα 14/6
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	α. Ήρμπον ρόδης 21/6 διά Βραζιλίαν
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ.	58	10244	α. Ροζάριο 24/6 διά Βραζιλίαν
ΧΡΥΖΑΝΘ	64	2717	ε. Χαλκίδα 25/5
ΧΡΥΖΑΝΘ	57	1328	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΧΡΥΖΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16246	δ. Παναμά 8/5
ΧΡΥΖΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	α. Τζεπελ Ντανά 15/6 διά Χόβικ
ΧΡΥΖΗ Β. (δ.)	61	13360	α. Αγυούσταν 24/6 διά Τρίπολιν
ΧΡΥΖΟΥΛΑ	57	2361	άργει είς Πειραιά
ΧΡΥΖΟΥΛΑ ΙΙ.	49	3422	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΧΡΥΖΟΥΛΑ Κ.	54	3720	α. Κουβέιτ 27/6 διά 'Αντεν
ΧΡΥΖΟΥΛΑ Π.	57	2381	είς Πειραιά διόπτη 9/3 (έπικευσι)

Tá ύπο ξένας σημαίας

ΑΓΑΠΗ	64	5916	α. Φιλαδελφίαν 2/5
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	ύπό παραλαβήν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	56	20140	α. Μπαλικόπαταν 17/6 διά Τελούγκ Σεμάγκα
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	50	2167	ε. Πειραιά 15/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (κ.)	67	1979	α. Καστριά 22/6 διά Γρενάδα
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ε. Χάμπτον ρόδης 30/6
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	άργει είς Πειραιά 14/6
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	ε. Τάμα 19/6
ΑΖΕΜΙΑ (κ.)	54	1202	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	α. Π. 'Αρενάς 16/6 διά 'Αγ. Βικέντιον
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	26926	α. Τενερίφην 24/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'	59	8724	ε. Μπάραν 12/3
ΑΘΛΟΣ	60	10733	ε. Σάντος 10/6
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	δ. Κωνιτόλιν 25/6 διά Ρουμανίαν
ΑΙΤ'ΚΟΝ*	71	27958	α. Ν. 'Ορλεάνην 25/6
ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.)	52	2517	άργει είς Πειραιά διόπτη 6/2/74
ΑΙΤ'ΡΗΝΗ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)*	69	6200	δ. Κωνιτόλιν 3/6 διά Μ. Θάλ.
ΑΙΤ'ΡΗΝΗ ΝΟΣΤΑΤΖΙΑ (κ.)*	69	6038	α. Κιούστον 25/6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ε. 'Αγ. Φρανκίδον 22/6
ΑΙΚΡΟΝ *	72	62701	α. Γιουροπόρτ 21/6 διά ΗΠΑ
ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)	37	5272	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΑΙΛΑΜΕΙΤ' (π.)	62	10403	α. Αλεξάνδρειαν 15/6 διά 'Ελλαδα
ΑΙΛΕΑ	73	8824	α. Κολούμπια ρίβερ 14/6 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΙΛΕΚ (κ.)	53	4702	α. Πειραιά 30/5
ΑΙΛΕΝΤΕΙΤ'Λ (δ.)	70	51615	α. Σέρια 13/6 διά Ταμπαγκάδο
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)*	47	2097	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ. (κ.)*	51	2593	είς Πειραιά διόπτη 11/9/79
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	δ. Ντουμπάι 1/6 διά Π. Α. Πιέρ
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	α. Μομπάδα 27/6
ΑΙΛΙΜΟΣ (π.)	44	2740	α. Πειραιά 9/6 διά Λίβυην
ΑΙΛΙΝΤΑ	57	2404	α. Τζένταν 21/6 διά Σουέζ
ΑΙΛΚΜΑΝ*	66	27985	δ. Κωνιτόλιν 17/6 διά Νοβρωρωσίσκην
ΑΙΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	ε. Βενετία 25/6
ΑΙΛΑΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	α. Τανόύρα 17/6 διά Βαγκορέδη
ΑΙΛΦΑ ΚΟΝΒΕΥ'ΟΡ (λιβ.)*	66	2309	άργει είς Πειραιά όπτη 11/9/79
ΑΙΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Ρ. Τανόύρα 10/6
ΑΙΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. Βαγγαρέι 13/6
ΑΙΜΠΕΡ (κ.)*	62	10344	α. Λάγος 26/6 διά Ρεσίφες
ΑΙΜΠΛΙΤΥ (κ.)	51	996	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΑΙΑΝΣΑΣΑ (κ.)*	53	7570	δ. Σουέζ 15/6
ΑΙΑΝΣΑΣΗ (π.)	57	2148	είς Πειραιά (επικοινωνία)
ΑΙΑΝΣΑΣΙΑ ΣΟΥΠΕΡ (π.)	66	36362	διέσθι Καροσίουκ 9/6
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΛΑΝΤ	67	21457	α. Ρ. Ιανέριο 2/6 διά Λ. Πάλμας
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Γιουρούπορτ 3/7 διά Σεμπετίμπα Τέρμη
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	α. Λ. 'Αντζελες 25/6 διά Σάντος
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	δ. Γιβραλτάρ 22/6 διά ΗΠΑ
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	δ. Παναμά 20/5
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	α. Βανκούβερ 5/6
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Βανκούβερ 18/6
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	α. Βανκούβερ 26/6 διά Πολωνίαν
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	α. Βιενεσάχερ 24/6 διά Μ. Αχαμάντι
ΑΙΕΝΗΜ (κ.)*	56	5660	είς Καροσίουκ 3/6 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)
ΑΙΝΩΙΑ (κ.)	64	11034	α. Μπάραν 19/6
ΑΙΝΘΟΥΛΑΙ (κ.)	65	1204	α. Σαλέρνο 21/6 διά Χαλκίδα
ΑΙΝΚΟ (κ.)	64	1141	α. Λισσαΐδων 18/6
ΑΙΝΝΑ (κ.)	47	2503	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΑΙΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	άργει είς Χαλκίδα όπτη 11/7/79
ΑΙΝΤΙΦΟΝ ΤΣΙΡΗ	56	3990	ε. Καρντέλεγρο 25/6
ΑΙΝΤΚΑΙΖΟ (δ.)	59	16047	ε. Τεργένταν 10/5
ΑΙΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	α. Λ. Πάλμας 18/6 διά Περσικόν
ΑΙΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙ (κ.)	55	1501	είς Αμέρεραν 21/12
ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	ε. Τρεπανί 3/5
ΑΙΟΥΡΟΡΑ (δ.κ.)*	56	12447	α. Μόντρεαλ 15/6 διά Κουύβα

ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	δ. Παναμά 6/6 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΓΑΛΗΝΗΝ	55	9418	α. Σ. Ναζάρ 25/6 διά Αίγυπτον
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	37699	ε. Χάρην 29/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	1475	ε. Πειραιά 3/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	α. Κόμπε 9/6 διά Σιγκαπούρην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ. (π.)	65	4536	α. Τάμα 6/6 διά Ρίο Χάινα
ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗ (κ.)	69	12087	α. Όζακα 21/6 διά Χακάτα
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)*	57	4983	α. Δάγος 1/1/6
ΓΙΚΑΣ ΠΟΙΥΝΤΥ (δ.π.)	62	4137	ε. Κίγκατον 20/6
ΓΙΚΑΣ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ (δ.π.)	65	4183	α. Αλεξάνδρειαν 24/6 διά 'Ελλάδα
ΓΙΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	α. Αύγυπτον 31/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	α. Λάγος 3/7
ΓΚΟΥΑΡΟΥΧΑ (κ.)	60	4068	ε. Τζένταν 29/6
ΓΚΟΥΝΤ ΕΠΛΑΡΕΡ (κ.)	67	2997	ε. Θέροταν 28/6
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'Υ'ΑΡ (κ.)	74	3279	α. Π. 'Αρθουρ 31/5
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΥΠ (κ.)	56	8783	α. Λάνος 22/3
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	α. Φρημάντη 16/6 διά Αίγυπτον
ΓΚΡΑΚΩΒΗ (κ.)	68	8915	ε. Βανκούβερ 4/6
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	α. Σπέτζια 21/6 διά Κάμσαρ
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.)*	57	9433	διέσθι Λάγος 9/6
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΙΝΤ'	70	11329	ε. 'Αμπιτζάν 20/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΛΟΤΖΥ (δ.)	64	30330	α. Οραντζάσταν 26/6 διά Π. Λά Κρουζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΙ'ΙΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	α. Μαρακάμπο 4/6 διά Κίναν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΚΕ'ΙΤΟΡ	67	22817	α. Κεμπέ 24/6 διά Λένινγκραντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΟΛ	67	23347	α. Λαρέντζο (Άργ.) 19/6 διά Ρωσίων
ΓΕΝΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ	68	22782	ε. Γάνην 23/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΤΣΑΡ	67	23347	ε. Πίτσαρντ Μπαλίν 2/6 διά Κορέαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΖ	68	22798	ε. Γάνην 23/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Λ. 'Αντζελες 9/6 διά Σαγκάην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΤΥ	67	22817	ε. Ξεωθί Μπιτ. 'Αρες 3/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΟΥΛΕΤΣ (δ.)	69	41477	α. Χάμπτον ρόδης 27/6 διά Γαλλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	ε. Χάμπτον ρόδης 27/6 διά Γαλλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	ε. 'Αμπιτζάν τμημάτιον 27/6

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ.)	72	114710	άργει είς Πειραιά 23/1		ΛΑΡΑ (κ.)*	56	6921	α. Μομπάσα 27/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Σεμπετίμπα 4/6 διά Κιουρασό		ΛΑΡΑ (π.)	65	9091	α. Ν. Όρλεάνην 24/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	ε. Ρ. Τανούρα 29/6		ΛΑΣ (κ.)	51	1544	είς Πειραιά 20/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Ρ. Τανούρα 23/5		ΛΕΜΠΑΛΟΝ (κ.)	60	4068	α. Σφέδ. 18/6 διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	α. Κάρκυ διά. 26/6		ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	α. Τεργέστην 4/6 διά Βεγγάζην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΡΟ (δ.)	70	100175	α. "Αιλ. δύ Γκρείν 24/6 διά Ντουμπάι		ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Ρότερνταμ 28/6 διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	άργει είς Πειραιά ώπο 8/4		ΛΙΔΑ (π.)*	50	2734	είς Αμπιτζάν 21/1/78
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ (δ.)	72	102326	άργει είς Πειραιά ώπο 12/2		ΛΙΝΑ (κ.)	60	3847	α. Άλεξανδρειαν 20/5
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	α. Πειραιά 28/12 διά Χαλκίδα		ΛΙΡΚΕΙ'Υ (π.)	59	9879	ε. Ν. Όρλεάνην 12/6
ΔΑΝΙΑΛ (π.)*	53	1552	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΛΙΡΕΝΤΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.*	68	39617	α. Πειραιά 12/5
ΔΑΝΙΑΛ	72	15871	ε. Φλωριάγκ Ήση 30/6		ΛΙΚΙΑ (κ.)*	59	6354	α. Ντακάρ 22/6 διά Λουάντα
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	α. Ν. "Υδρών 30/5 διά Βενεζουέλα		ΛΙΟΥΣΗ (π.)	54	2557	ε. Ντιώριμαν 30/6
ΔΕΞΩΠ (κ.)	53	8190	μετων. «ΠΕΡΑ ΡΕΙΝΜΠΟΥ»		ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16840	α. Π. Λά Κρούζ 30/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Σ. (κ.)*	56	8789	ε. Εβανθία 28/6 διά Καράτσι		ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)*	68	50999	α. Νότενταν 19/5 διά Αμβούργον		ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΣΧ (μ.)*	75	136991	α. Κισσαράζου 23/6
ΔΩΤΩ	68	35191	α. Βιτόρια 9/6 διά Γανδήν		ΜΑΪ'ΙΣΤΡΟΣ	69	16840	α. "Αγ. Φραγκίσκον 1/6
ΕΒΡΟΣ (π.)	57	3434	άργει είς Πειραιά ώπο 4/9/77		ΜΑΝΑΓΚΡΟ (κ.)*	43	1593	είς Βρινδίσιον 19/8/79
ΕΙΡΗΝΙΩ (π.δ.)	65	42377	ε. Κόπτε 27/6		ΜΑΝΤΟΥΛΑ Δ. (π.)	52	2352	είς Αμπιτζάν 13/4/78
ΕΚΤΟΡ (κ.)*	72	4922	δ. Π. Σάδι 29/6		ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ε. Μπελλιγχαμ 12/5
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	α. Πειραιά 30/6 διά "Άλγεριον		ΜΑΡΙΑ Π. (π.)*	55	3003	α. Καζαπλάνκα 17/4 διά Πειραιά
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	ε. "Άλειδάνδρειαν 16/6		ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	α. Φατέχ Τέρρη. 29/2/5 διά Κιουρασό
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	64	31331	ε. Πειραιά 11/3		ΜΑΡΙΚΑ Ι. ΛΕΜΟΥ (κ.)	61	5376	δ. Σουέζ 4/3
ΕΛΕΝ*	67	27989	ε. Λ. Κοντζέλες 8/6		ΜΑΡΙΑΚΙ (κ.)	53	5471	ε. Ταδλία 11/6
ΕΛΕΝΑ (κ.)*	54	5383	ε. Κουβέτ 18/6		ΜΑΡΙΑΛΑ (δ.)*	67	43649	ε. Τζένταν 30/6
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17042	α. Κόριτς 18/6 διά Σίδνευ		ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ (δ.)	64	38568	α. Ρ. Σουκείρ 11/6 διά Σουέζ
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)*	74	132034	α. Τζουδίας Τέρμη 10/6		ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	66	57027	ε. Έλ. Αγκαμι 27/5
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Ε (π.δ.)*	59	12662	η. Ντέρβερ 30/6		ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	α. Άλεξανδρειαν 24/6 διά Ρ. Σουκείρ
ΕΛΛΙΑΝΑ (κ.)	67	24766	ε. Ρ. Ιανέριο 14/6		ΜΑΡΙΤΣΑ III (π.)	65	10598	α. Βερακρούζ 27/4 διά Σαντιάγκο
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΡΥ (Σιγκ.δ.)	75	45001	α. Κοατζακόλας 6/6		ΜΑΡΙΩ	65	17238	α. Άλεξανδρειαν 29/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΓΖΥ (δ.)	67	47344	α. Φρόηρη (Μπαχ) 23/5 διά Τζακάρτα		ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	4639	εξωθ ι. Ασσάμη 20/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΙΤΖ	76	22893	ε. Σουέζ 24/6		ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	ε. Σιγκαπούρην 25/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	α. "Άγ. Φραγκιόκτον 17/6 διά Σιγκαπούρην		ΜΕΝΤ ΤΡΕΙΤ'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	είς Κουβέτ 24/6/78
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)*	65	1113	α. Μασσαλίας 26/6		ΜΕΡΑΚ (κ.)	55	2549	ε. Πειραιά 27/5 (επισκευα)
ΕΛΠΙΝΙΚΗ Κ. (κ.)	55	2261	β. Π. Σάδι 26/6		ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	α. Τεργέστην 2/7 διά Ράς ές Σιδέρη
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513	α. Ντιώριμαν 24/6 διά "Αμπιτζάν		ΜΕΡΣΙΝΙΔΑΙ (π.)	61	9194	δ. Παναμά 21/4 διά Ειρηνικόν
ΕΝΑΡΞΙΣ (κ.)*	56	9212	ε. Μπάραρον 29/6		ΜΕΣΙΣ	69	9650	α. Ν. Όρλεάνην 13/5 διά "Άλγεριαν
ΕΝΤΥ (κ.)	52	9592	α. Σ. Νιέγκο 13/6 διά Σουραμπάγια		ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)*	73	17355	ε. Ν. Όρλεάνην 16/6
ΕΡΓΙΝΑ Ι (π.)	61	9335	δ. Π. Σάδι 13/6		ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	α. Φρήπορτ 15/1 διά Φορκάντος
ΕΡΜΗΣ Κ. (η.)*	54	2360	α. Αύγουστα 22/5 διά Πειραιά		ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)*	77	76149	ε. Ρ. Τανούρα 30/6
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	72	129260	η. Ντάς διά. 12/5		ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)*	77	76149	α. Π. Διέρη 4/6 διά Ντουμπάι
ΕΥΓΕΝΙΑ I (π.δ.)	54	11208	ε. Σουέζη Πάλινγκ 12/6		ΜΗΑΟΣ II (κ.)	59	3809	δ. Π. Σάδι 23/6
ΕΥΓΕΝΙΑ II (δ.)	70	96775	άργει είς Πειραιά ώπο 28/3		ΜΙΝΑ Φ.	58	8733	ε. Πειραιά 1/7
ΕΥΔΟΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	5331	ε. Μπάραρον 15/6		ΜΙΝΙ ΛΑΙΤ'ΝΕΡ (π.)	71	1590	α. Ν. Όρλεάνην 14/6
ΕΥΔΩΜΗ (δ.)	64	35410	δ. Γιβραλτάρ 18/6 διά Αλείκ Τσάρλες		ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)*	71	1562	ε. Βαλιμόρην 12/6
ΕΥΔΑΛΙΑ (π.)	59	8630	α. Πειραιά 29/6 διά Γαλλίαν		ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562	δ. Παναμά 23/6
ΕΥΔΙΜΕΝΗ	79	29875	α. Λ. Πλάσιας 2/6 διά Κόμαρο		ΜΙΝΙ ΛΙΑΙ (π.δ.)	70	1781	α. Π. Επιδεκολ 5/2
ΕΥΔΟΓΙΑ (κ.)*	48	3675	ύπο παραλαβήν		ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	ε. Χιούστον 17/6
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	δ. Γιβραλτάρ 18/6 διά Κάμαρο		ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584	α. Οραντζίσταν 24/6
ΕΥΓΟ ΑΡΑΜΙΣ (κ.)	57	10741	ε. Λάρος 20/6		ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	α. Βιλιμπούτον 5/6 διά Σαβάνα
ΕΦΗ (η.)	59	4381	δ. Κωνιόπολιν 17/11 διά Ζντάνοβ		ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	ε. Ν. Όρλεάνην 25/6
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	ε. Τάμπα 20/6		ΜΙΝΟΔΑΜ ΜΠΟΥΛΑ (δ.)*	58	13257	α. Κοστί 1/7 διά Σιγκαπούρην
ΖΑΚ (π.)	62	10028	δ. Κωνιόπολιν 5/6 διά Νοβορωασκην		ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68630	α. "Άγ. Φραγκίσκον 10/6
ΖΑΧΑΡΟΥΛΑ (κ.)*	61	1841	είς Λείδεσ 15/7/79		ΜΙΣ ΝΑΝΑ (κ.)	61	1952	α. Ν. Όρλεάνην 17/6
ΖΕΑ ΜΠΗΤΖ (π.)	59	8335	α. Κούβετ 30/6		ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	α. Ράς Τανούρα 4/6
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	ύπο παραλαβήν		ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	ε. Μπαγκόν 26/6
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Βανκούμπερ 27/6		ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	ε. Λισσαβώνα 23/6
ΖΩΗ (δ.)	67	43231	α. Τεργέστην 2/7		ΜΠΑΡΙΜΑΡ (κ.)	55	4550	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΖΗΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.)*	57	9433	α. Σουάμπα 26/6 διά Σιγκαπούρην		ΜΠΑΡΚΟΛΑ Δ. (δ.)*	63	25340	α. Χάντια 2/7 διά Σιγκαπούρην
ΘΑΛΕΙΑ IV (π.π.)*	57	2349	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	α. Σπέτζα 30/6 διά Τζένταν
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	α. "Αμπερνταμ 28/6 διά Σάν Νιέγκο		ΜΠΛΑΧΖΑ (κ.)*	73	3209	δ. Σουέζ 3/7
ΘΑΣΟΣ (δ.) ΣΥΚ.	74	51501	ε. Ρότερνταμ 23/5		ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)*	47	1591	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΕΟΔΩΡΑ	72	69874	α. Σιγκαπούρον 30/5 διά "Αφρικήν		ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	ε. Μπονού 10/10
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)	61	8943	α. Μάλαγκα 4/6 διά Τρίπολιν		ΜΠΡΑΒΟΔΑΤΟΝΑ (π.)*	55	5233	ε. Ρίο Χάνια 30/5
ΘΟΔΩΡΟΣ II (κ.)	60	3847	α. Γιοκοχάμα 6/6 διά Σιγκαπούρην		ΜΠΡΙΣΤΟΝΑ (κ.)	64	8403	α. Ρεάλερ 20/6
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	ε. Χεμπτόν ρόδες 25/6		ΜΥΖΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	α. Ροζέριο 16/6 διά Μπ. "Άρες
ΙΜΑ*	68	27989	α. Χιούστον 16/6		ΝΑΓΟΣ	61	9037	α. Ν. Όρλεάνην 9/5 διά Π. Καμπέλο
ΙΝΤΕΡΑΣΙΑ (κ.)	47	2879	είς Τρίπολιν Λιβύης 4/3		ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Κόριτον 30/6 διά Νιγηρίαν
ΙΝΤΕΡΣΠΡΙΤ (κ.)	59	4668	ε. Ριγέκα 26/6		ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	ε. Πειραιά 12/6
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	67	20959	ε. Παλέρμο 22/5		ΝΕΔΩΝ (κ.)*	55	3709	ε. Καράτοι 23/6
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΙΤ'ΟΝΗΡ	66	20959	ε. Ρότερνταμ 5/7		ΝΕΠΤΟΥΝ Κ.	67	32644	δ. Κωνιόπολιν 28/6
ΙΟΣ (π.)	49	3676	δ. Σάδι 4/6 διά Κωνιστάντζαν		ΝΕΦΕΑΘ (δ.)	58	24152	ε. Σάρος 23/6
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)*	52	1575	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	δ. Σημάτι 1/6 διά Ιαπωνίαν
ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ.)	60	4087	α. Μεριόνα 2/6 διά Λιβύην		ΝΙΚΗΤΑ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	δ. Σημάτι 1/6 διά Ιαπωνίαν
ΚΑΒΑΛΑ*	58	16015	άργει είς Πειραιά ώπο 23/10/77		ΝΙΚΟΛΑΙ (π.)	59	10748	δ. Σκώ 3/6 διά Ρίγα
ΚΑΛΙΑ (κ.)	52	2775	είς Τρίπολιν Λιβύης 4/3		ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	ε. Βαρκελώνην 31/5
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8252	α. Αμπέρουν ρόδες 2/6		ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	68	86521	α. Λ. Πλάσιας 18/6
ΚΑΠΑΛΑ (κ.)	55	1599	ε. Μόμπαρον 28/5		ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)*	57	4981	α. Αύγουσταν 24/6 διά Σουύρρι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΗΣ	63	16984	α. Φλαδελφειον 17/6 διά Σορέλ		ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	ε. Πειραιά 27/6
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΜΕΜΟΡΙΣ (π.)	61	9516	ε. Μπάραρον 29/6		ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (π.)	67	4016	ε. Μόντρεαλ 19/6
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ (π.)	56	8203	ε. Μόμπαρον 28/5		ΝΙΧΟΝ ΑΛΦΑ (κ.)	65	13458	ε. Γιοκοχάμια 14/6 διά Λ. "Αντζέλες
ΚΑΣΚΙΩΤΟΣ (κ.)	54	1598	άργει είς Πειραιά ώπο 26/8/78		ΝΟΡΔΕΡΝ Α'ΙΣ (κ.)	60	4100	α. Κοπέρι 25/6 διά Κούβα
ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	ε. Πειραιά 30/6		ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΤ'ΑΝΤ	67	22817	δ. Γιβραλτάρ 1/7
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	59	9493	α. Λείδεσ 27/6 διά Θεσσαλονίκη		ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟ*	67	25837	α. Αύγουσταν 1/6
ΚΑΣΤΟΡ (κ.)	63	8671	δ. Γιβραλτάρ 17/3 διά "Άβανα		ΝΟΡΘ ΣΗ (π.)	57	3220	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	δ. Κωνιόπολιν 18/6 διά Μ. Θάλ.		ΝΟΡΦΟΥΓ'ΙΝΤ	70	12063	α. Λάγος 26/6 διά

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96679	δ. Ντουμπάι 7/6 διά Γιουροπόρτ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'ΙΣΟΝ(δ.)	72	106123	ε. Λάδης Μπαΐν 29/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΑΝΤ (δ.)	65	38607	α. Σάν Νικολάς 2016 διά Γκουαγιανίλα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΜ (δ.)	64	32380	ε.Φιλαδέλφεια 23/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΤ (δ.)	65	32478	α. Ν. Όρλεάνην 27/6 διά Τής
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	65	32407	δ. Παναμά 28/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	δ. Ντουμπάι 11/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	α. Χάρρην 30/6 διά Περσικόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	ε. Φάς 27/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΖ (δ.)	73	128561	δ. Ντουμπάι 13/6 διά Κιουρασό
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)	64	32379	ε.Σάρροχ 1/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	α. Μόντρεαλ 23/6 διά Δελνινγκραντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	66	15625	δ. Σκύλ 23/6 διά Ρίγα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΑΜ	65	15577	α. Λάς Πάλμας 1/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	α. Ν. Όρλεάνην 13/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15577	δ. Μόντρεαλ 26/6 διά Κούβα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	65	15516	δ. Κων/πολίν 29/6 διά Όδησσον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'ΙΣ	69	15688	δ. Παναμά 15/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	67	15697	α. Ντώρμπατ 11/6 διά ΗΠΑ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	ε. Σόχη Κόκυ 23/6 διά Μπαγκόκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	χιούσταν 17/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Γιβραλτάρ 2015 διά Κοατζακόλακος
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	α. Ν. Όρλεάνην 9/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	64	30581	α. Χιουστόν 24/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΩΣΝ	65	15178	δ. Ελαϊνόρε 9/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕ'ΙΜ (δ.)	65	47493	ε. Σέρχο 26/6 διά Ράς Λανούφ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	α. Βενετία 8/6 διά Μπαρλέτα
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΣΕΥΣ (κ.)	56	1581	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΣΕΑΝ ΛΑ'ΙΟΝ (δ.)	70	79001	α. Ν. Όρλεάνην 3/6
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ 60)	67	53460	α. Φιλαδέλφειαν 24/6 διά 'Αρούμπα
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	α. Γιοκοχάμα 26/6 διά Βανκούβερ
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ ΙΙ (κ.)	38	2499	δργει εις Πειραιά από 12/4/6
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σ.γκ.)*	73	20354	ε. Φός 5/6
ΠΑΛΛΥΡΑ (δ.)	67	47081	α. Θέουτα 31/5
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (η.)	59	3906	α. Χουέλη 17/6 διά Τύνιδα
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. 'Αρούμπα 14/4 διά Ιαπωνίαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΡΑ'ΙΝΤ*	60	8721	ε. Μπάραν 20/6
ΠΑΣΙΦΙΚΟ	66	24309	α. Ροζάριο 3/6 διά Ρωσίαν
ΠΑΤΡΙΣ (δ.κ.)	61	12820	ε. Ν. Ύόρκην 30/6
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κ.)*	58	6354	α. Μπάραν 9/6
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ θ.	77	15950	δ. Παναμά 27/5
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	εις θέσιν 22.05 Β. - 84.50 Δ. 14/4
ΠΕΝΤΕΛΗ (η.)	72	57802	α. 'Ανακάρτες 21/5
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	ε. Ρότερντον 5/7
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ Ι (δ.κ.)	56	11920	δ. Κων/πολίν 28/6 διά Κωνσταντζαν
ΠΗΣΩΣ (δ.)	65	41255	α. Ν. Ύόρκην 26/6 διά Φρερτ (Μπαχ)
ΠΛΑΓΙΑΣ*	64	4463	δ. Μπρουναμπούτελ 9/6 διά Βέντοπλς
ΠΛΩΤΟ	68	35191	α. 'Αμβούργον 30/6 διά Σέβεν 'Αιλ.
ΠΟΙ'ΙΝΤ ΚΑΗΑΡ (μ.)	72	57102	ε. Μπράκε 3/7
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. 'Αγ. Φραγκίσκον 9/6
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	α. Νταμπέρ 15/6
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (η.)	56	3597	εις Κατάκολον από 27/7/79
ΠΟΥΝΤΟ ΜΠΛΑΚΟ*	59	13053	ε. Μουσούρε 14/6
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	δργει εις Πειραιά από 28/6/77
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	δ. Π. Σαΐδ 23/4
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)*	64	27376	ε. Σιγκαπούρην 20/5
ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (η.)	59	12020	α. Λάς Πάλμας 6/6 διά Μόντρεαλ
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)*	74	124724	α. Γιβραλτάρ 13/6
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 2 (μ.η.)	79	32023	α. Ράς Τανούρα 1/7
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	ε. Πειραιά 2/7
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.η.)	58	8074	ε. Π. Νουάρ 18/6
ΡΕΑ Μ. (η.)	67	11258	υπό παραλαβήν
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕ'ΙΜΠΕΡ*	61	14500	α. Πουνταρένας 25/6
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	68	1243	α. Λάς Πάλμας 22/6
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (Σ.γκ.)*	57	12812	α. Ξάφια 1/3
ΡΙΜΑ ΤΣΙΡΗΝ (κ.)	58	5058	α. Ελίζαμπεθ 2/7 διά Κ. Τάουν
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	δ. Γιβραλτάρ 12/6
ΡΙΟ ΝΤ' ΟΡΟ (η.)	58	2140	εις Ρότερντον από 23/9/79
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ XII (κ.)*	51	4788	εις Λάς Πάλμας από 20/9/79
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	64	47493	ε. Μόλτα 5/6 (επισκευή)
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)*	61	10444	α. Ταραγκόνα 23/6 διά Τέξας
ΣΑΝ ΡΑ'ΙΖ (κ.)	59	2948	α. Ντουμπάι 10/4
ΣΑΝ ΣΤΥΡΙΔΩΝ IV (κ.)	53	2652	α. Λαττάκιος 8/5
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	α. Ν. Όρλεάνην 16/6 διά Ράς Τανούρα
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	α. Ράς Τανούρα 12/6
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)*	66	3314	ε. Αννάπολη 3/7
ΣΑΝΜΠΕΡΝΤ (κ.)*	70	2653	ε. Λεϊζερς 25/6
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	α. Αμβέρσαν 2/7 διά Μπιζέρτα
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (η.)*	65	12102	α. Μπάραν 25/5

ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	δ. Σουέζ 23/6
ΣΑΟΥΘΟΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11329	α. Λάγος 3/7 διά Αμπιτζάν
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	58	18183	α. Σιλικοπ 2/6 διά Τελούκ Σεμάνκα
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	α. Σιλικοπ 28/5 διά Τελούκ Σεμάνκα
ΣΗ ΛΑΚ (κ.)	61	8701	ε. Μπαλμόδα 25/4
ΣΗ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	71	11055	α. Ν. Όρλεάνην 22/6
ΣΗ ΠΕΡΑ (κ.)	61	8701	α. Μπαλμότο 21/6 διά Αβάνα
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	α. Ν. Όρλεάνην 2015 διά Π. Καμπέλο
ΣΗΤΡΕ'ΙΝ ΒΑΛΤΙΜΟΡ	73	18067	α. Τσαρλστάτης από 13/5/80
ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.)	56	8267	εις Ταματάθε από 13/5/80
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	ε. Λάγος 17/6
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	εις θέσιν 30.54 Β. - 32.15 Α. 19/5
ΣΙΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	α. Σαβάννα 24/6 διά Ιταλίαν.
ΣΙΝΟΕ	77	4719	α. Ντακάρι Ιερ.
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	α. Τεργεστόν 14/6 διά Βεγγάζην
ΣΚΑ'Υ' (κ.)	57	6494	α. Μεράνια 19/5 διά Τριπολίν
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.η.)	57	3070	αργει εις 'Αμπιτζάν από 8/9/78
ΣΚΥΡΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	58	8640	α. Μπεντι 7/6
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	ε. Αλεξάνδρειαν 24/6
ΣΟΛΩΜ (δ.)	70	91954	α. Κάρυκ 'Αιλ. 15/6 διά Γκότενμπουργκ
ΣΩΝΙΑ-ΣΦΙΑΣ (κ.)	66	1689	α. Θεούτον 2/6 διά Λαττάκια
ΣΟΡΟΚΣ	69	9650	α. Χιουάτον 17/6
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	δ. Παναμά 23/6
ΣΠΥΡΟΣ V. (κ.)	48	2377	α. Αυθέρσαν 21/6
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άργει εις Πειραιά από 25/2/77
ΣΤΕΡΝΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (π.η.)	58	8531	δ. Σουέζ 18/6 διά Μπαγκλαντές
ΣΤΟΛΤ ΦΙΛΙΑ (δ.)	60	12191	ε. Λίθερπουλ 4/5
ΤΑΝΙΑ Π. (π.η.)	53	1886	δ. Π. Σαΐδ 18/6
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Φατέχ Τέμρ 5/6 διά Ρότιερνταμ
ΤΕΝΑΖΙΤΥ (κ.)	59	5510	α. Σάντος 10/6 διά Ντουμπάνι
ΤΕΝΙΑ II (κ.)	53	1362	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΡΕΖΑ*	61	18484	α. Κολούμπια Ρίβερ 14/6 διά Ιαπωνίαν
ΤΖΕΤΕ'ΙΝΤ (κ.)	56	6500	α. Σιγκαπούρην 19/6
ΤΖΕΝΗ	59	9585	α. Κολόμπι 26/6 διά Τζακάρτα
ΤΖΟΥΑΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	5425	εις Σαβάννα από 29/5/79
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)	57	3178	δ. Π. Σαΐδ 29/6
ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)	54	7930	άργει εις Πειραιά από 12/3/77
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.η.)	65	11245	α. Ταμπίκο 26/6 διά Ν. Όρλεάνην
ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	α. Γιβραλτάρ 12/6 διά Κόρπους Κριστι
ΤΟΞΟΤΗΣ (δ.κ.)	60	12944	α. Βούρλαν 27/4 διά Μαντράς
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Σαντάνα 23/6
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	α. 'Αμβέρσαν 3/7
ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5309	άργει εις Χακίδα από 18/9/77
ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	α. 'Αμβέρσαν 24/6 διά Μουακότ
ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1999	α. Βρέστον 28/5 διά Λαττάκια
ΤΡΙΤΩΝ	77	15552	α. Βίττορια 19/6
ΥΒΟΝΗ II (π.)	64	10009	ε. Μπωμοντ 7/6
ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑ. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	105784	άργει εις Μπρούνευ Μπαΐν
ΦΑΛΚΟΝ III (π.η.)	36	1990	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	δ. Κωνίπολιν 14/6 διά Κωνσταντζαν
ΦΑΝΗ (π.η.)	67	4307	δ. Παναμά 11/6
ΦΑΟΥΝΑ (κ.)	66	1443	α. 'Αμβέρσαν 20/6 διά Τομπρούκ
ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	3870	δ. Π. Σαΐδ 28/6
ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	9030	άργει εις Σιγκαπούρην από 13/9/76
ΦΙΒΙ (κ.)	78	15950	ε. Μπάραν 14/6
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	13074	ε. Βρινόθριον 10/6
ΦΙΩΝΑ Μ. (δ.π.)*	58	12495	α. Κόμπη 13/6
ΦΙΩΡΙΝΑ ΣΤΕ'ΙΤ (π.η.)	43	6338	ε. Ντάρ ές Σαλάμ 20/6 διά Περούκον
ΦΟΙΝΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	57	15406	ε. Ντάρ ές Σαλάμ 20/6 διά Περούκον
ΦΟΡΤΟΥΝΑ (κ.)	66	1444	ε. Λόουεστοφ 3/7
ΦΡΑΤΖΕΚΟΣ Μ. (κ.)	58	9909	ύπο παραλαβήν
ΧΑΒΑΓ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	ε. Χονολουλου 8/4
ΧΑΒΑΓ'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	ε. Χονολουλου 12/6
ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	α. Τζάκσονβια 24/6 διά Έκουαντόρ
ΧΟΛΥ ΣΤΑΡ (κ.)	57	9049	ε. Μέρονταν 22/6
ΧΟΥΝΤΑ ΛΑΚ (κ.)	66	2985	ε. Ντώρμπαν 1/7
ΧΟΥΝΤΑ ΠΕΡΑ (κ.)	67	3020	ε. Τρίπολην (Αιράνου) 14/6 διά Νίκαια
ΧΟΥΝΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)	49	5209	ε. Ασσάμπ 20/6 (επισκευή)
ΧΡ. ΣΤ. ΑΡΑΠΑΚΗΣ (κ.)	61	9346	ε. Αύγουστα 18/5 διά Περούκον
ΧΡΥΣΗ (δ.)	66	41066	ε. Κορούνα 14/6 διά Κουβέιτ
ΧΡΥΣΗ'ΙΣ (π.)	59	4378	ε. Ραβέννα 26/5
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 (κ.)	59	8950	ε. Μομπάσο 25/4
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 (κ.)	63	9850	εξωθ. Μπάρας 2/3
ΦΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.η.)*	44	14540	εις Νταμάνι από 4/1/78

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 483

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77. Notara Street

15th July 1980

THE MIRACLE

It is a fact that Greek Shipping displays now an international projection. The most influential media of world Public Opinion concern themselves with the *miracle* of the domination of the seas by the Greeks. But this, no doubt, imposes on us greater responsibilities. Indeed, we must pay particular attention to our leading position. Nowadays, we are the vanguard of World Shipping! Whatever is good and depends on us — the Administration, the shipowning community and our seamen — must be observed unfailingly and anything that may cause harm to our good name must be avoided. Why should we hide it? We are admired for our achievements, but we are also under surveillance with evident disposition to be criticized for any act that may not conform to international regulations.

The Greek merchant fleet has reached these days the pinnacle of its power. The foreign Capital market turns to the Greek shipowner with confidence. But we must exercise all caution. Recently, the dry cargo freight market justified the foresight of the Greek shipowners that acquired suitable tonnage in good time. We pray that good freights may continue. These will enable us to honour our contracted obligations.

It may be that "Rule Britannia" will apply to our seafaring Greece, too. But once more, let it be said that we must be careful; we are watched, we are admired, but the inclination to be criticized is not absent!

THE SHIPREPAIR BASE

The Piraeus Chamber of Commerce and Industry has addressed a fully detailed and lucid document to the appropriate Ministries in which it argues that the positioning of the much discussed repair base must be very near the port of Piraeus. We have supported such a view from our columns many a time.

The viability of a repair industry is a function of the maritime traffic of the port it serves. Differentiation is neither possible nor should it be permitted. This has been proved. A recent example is provided by the port of Liverpool where it has

been observed that the drop in maritime traffic has led to a serious decline in repair business, with the result that the repair companies, CBS Engineering Co. of Liverpool and J. Gordon Allison and Co. of Birkenhead had to close down.

In our country, precious foreign exchange is lost to foreign repair yards while for years the authorities are engaged in time wasting studies upon studies.

The Greek experience has taught us that when something is studied too much this means it has been sent to the Greek calends. Should there be a serious disposition to promote the question of the organization of the shipbuilding and repair area of Piraeus — a question which is of the utmost importance to our industrialization and our national economy — we suggest that the Hellenic Bank of Industrial Development be appointed to the task, in the way it has undertaken similar projects at a good many other ports. Otherwise, are we to suspect that Piraeus has been demoted as compared to other cities, on grounds of political expediency? In such case the question will continue to be studied for a good many, many years still.

IMCO: THE APPROPRIATION OF CARGOES

The question of the appropriation of cargoes, which has preoccupied seriously the Greek authorities as well, has been brought before the Intergovernmental Maritime Consultative Organization (I.M.C.O.).

All agreed that cases of theft of cargoes realized on international level must be met by measures of an international nature. Steps of a national nature are open to much discussion on two sides. On the one hand, the home legislation of all civilized countries provides for and imposes punishment on acts of this kind, but under conditions of time-consuming procedures, which will not be removed, and thus punishable acts may change legal character or come under threat of more severe penalties. On the other hand, the internal penal legislation is of a restricted local application and is applicable beyond the national boundaries in exceptional circumstances only. The perpetra-

tors of such illegal acts are fully aware of all this and further more as one finds out from an analysis of the cases — they benefit from full top-class legal guidance to such an extent as to describe at no risk the provisions of national law, not only of penal character. This becomes clear from the masterful (one might even be tempted to say juggler's) way of handling shipping documents.

Therefore, it is only through international coordinated action that it may be possible to face with success such criminal acts. The initiative of I.M.C.O. aims at this.

I.M.C.O. has formed a special working group and has accepted the offer of the International Chamber of Commerce, which has its headquarters in Paris to hold its meetings there. This Chamber has occupied itself, since a long time ago, with the study and the investigation of these cases.

The International Chamber of Commerce has emphasized that the fact that only a few flags appear, so far, to have been involved should not be relied on. Quite the contrary, to the extent that measures shall be taken on the home front, flags rendered disadvantageous shall be abandoned in favour of other flags — so that it may be said that no maritime country shall be spared this contamination.

The investigation of the International Chamber of Commerce, which was carried out on a legal and factual basis, resulted in the publication of a Guide for the Avoidance of Maritime Fraud. It is very likely that this will be used as basic document by the Working Group.

The functions of the Special Working Group will be twofold. First, to study and report to the Council of I.M.C.O. on the nature and frequency of maritime defrauding as well as on the legal, administrative and other measures taken to meet these evil occurrences. Second, to draft recommendations to I.M.C.O. on measures to be taken.

According to our information, the Greek Shipowners Association, in its ever present and lively interest for the elimination of this modern crime, has communicated to the Ministry of Mercantile Marine that it intends to participate effectively in the whole of this effort and has declared its conviction that any measures to be taken can

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

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

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

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

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

have substantive results only if applied on international level.

SHIPPING CONCERN ESTABLISHED IN GREECE

The shipping concerns established in Greece under Laws 89/1967, 378/1968, 27/1975 and 814/1978 employ considerable staffs and bring in a good deal of foreign exchange.

On the 31st May 1980 the number of companies which had to submit duly data relating to their economic activities — under the above Laws — amounted to 751. Out of these 561 had actually submitted the required particulars by the above date. These companies employed 6,066 people and they brought into the country during 1979 the amount of \$939,980,608, while they spent during the same year \$85,000,000 by way of running expenses.

The data related to companies in Greece, under the Laws specified above, were the following in respect of the years 1976 - 1978:

Year	Number of companies	People employed	Foreign Exchange imported in \$	Running expenses in \$
1976	765	5,600	414,400,000	42,000,000
1977	802	6,627	623,110,000	70,000,000
1978	728	7,031	710,320,000	85,000,000

In the meantime, the procedure has been set in motion for bringing 73 foreign shipping companies under the provision of article 28 of Law 814/1978 as well as that for the recall of the licence for the establishment of 47 similar companies, on account of the fact that the latter have not observed the conditions they had to observe.

Finally, it should be remembered that the Association of Shipowners of Mediterranean Dry-cargo Ships has submitted to the Minister of Mercantile Marine a memorandum in which a previous old request is repeated. This refers to the exemption from the provisions of articles 28 and 30 of Law 814/1978 of foreign shipping companies established in Greece if these be managers, etc., of ships of 500-1,000 g.r.t.

THE TOURIST TRAFFIC BY SEA

The inflation and recession that beset the World Economy, aggravated as they are by the recurring increases in the price of oil, have started showing up an effect on the tourist traffic. The adverse effects have spread to all forms of traffic involving a sharper cost of transport, such as round cruising by sea and individual tourism by private car. We have moved into the era of high cost energy, to which our attention has been called since months ago by the Tourism Committee of O.E.E.C., with unpleasant warnings.

The Greek tourist traffic by sea was amongst the first victims of the repercussions of high cost energy. We have not been provided with positive relevant data, but everybody knows that the number of passengers of cruise ships this year is considerably lower as compared to last year's and that bookings were cancelled to a considerable extent especially on behalf of the American tourist market. Similarly, the traffic of aliens' cars of both the home lines' front as well as on foreign lines. During the first four-monthly period (January - April) of 1980, the number of tourists decreased to 858,124 people (11.2%) as compared to 966,357 during the corresponding period of 1979. The decline in the number of tourists from the United States, which is of special importance to the Greek cruise vessels, was particularly disappointing. The number of American tourists to Greece during the January to April 1980 period was smaller by 47.6% as compared to the same period of the preceding year 1979, whereas the decline during April 1980, as compared to April 1979, amounted to 59.4%.

It is a strange thing that, according to a statement made by a representative of the Greek Tourist Organization, our neighbouring country Italy continues to be the leading tourist receiving country in Europe. This year the tourist traffic to Italy has shown no decrease like the rest of the European countries, where the decline during last May fluctuated between 50% and 71%. This year's Italian phenomenon must attract the attention and be the object of study of our own authorities, with the objective of drawing therefrom useful conclusions and to enable us to find out how it can prove possible to divert a part of this traffic towards our Country.

Some such effort was exerted in the past with the pioneering passenger - car ferry boats "EGNATIA" and "APPIA", which established Corfu and Patras as the main gates of Greece to Europe. We now have the ships, but we must look elsewhere for the underlying cause of the decline. The O.E.E.C. that traditional tourist countries are in danger of seeing their tourist traffic curtailed if they fail to adopt corrective measures aimed at maintaining the prices for their tourist services on a competitive level.

Sea tourism in our country is facing today an enemy of devastating force and this is the prohibitive cost of oil, which is — according to international forecasts — to become more threatening all the time. On the other hand, we have set ourselves the firm objective to attract high level tourists. It is only the cruise vessels and yachts that can bring them to Greece. Consequently, the State must size up its policy on sea tourism and to take into consideration, not only ephemeral revenue pursuits, but also its ultimate tourist targets. Tourism by sea can play a decisive part in that direction.

THE AMERICAN FACTOR IN THE CRUISE SHIP BUSINESS

The President of the Greek Tourist Organization Mr. G. Daskalakis spoke recently of the causes which have contributed to the decrease this year in the number of American tourists arriving in Europe and naturally in our country as well. The first was the propaganda launched in the United States for the development of home tourism. The effort exerted for the balancing of the American balance of external payments, within the framework of the fight against inflation and for the strengthening of the international position of the dollar, have affected tourism. Fewer Americans abroad means a smaller leak of dollars.

We have to underline the fact that we are not faced with propaganda in a vacuum, but with a concrete policy which is associated very often with positive action that affects the future of the Greek cruise ship — at least indirectly — by the offer of American cruise programs carried out by American cruise vessels. We have in mind the tourist effort of the United States in process of development aimed at the promotion of the Hawaii Islands to something analogous to the Caribbean, consisting of cruises organized out of San Francisco and Los Angeles. The American cruise vessels enjoy in this area the protection of the U.S.A. legislation, which prohibits foreign ships to carry out cruises exclusively as between American ports. The extension of a cruise to another foreign port is not possible owing to the isolation of the Hawaii islands in the Pacific. During 1980 these cruises have been undertaken by the American cruise ships "Monterey" and "Oceanic Independence" (as from June 7th), while a third the "United States" is expected to appear in the area at the beginning of next year.

But beyond the inauguration of this purely American effort, we can witness a considerable traffic in the ports of the West Coast of the U.S.A. where six foreign cruise companies are engaged with 11 cruise ships and with the extension of their cruises to Australia, Alaska, the Caribbean and various ports in South America.

Another manifestation of cruise development in that sector of the Pacific is the record traffic of the port of Vancouver, which according to official announcements of the local Canadian authorities will amount in 1980 to 160 ships. To meet this augmented traffic a sum of \$ 8,500,000 has been appropriated the construction of a new special terminus within the port of Vancouver, which is to serve four cruise vessels simultaneously. This will be completed within two years.

The shifting of the cruises near the big American tourist market, in the way this manifested a developed, does not seem to be of a temporary character. This must prompt the business people concerned and the State who aspire so much in the direction of our sea tourism that is supported basically by American clientele. Things are get-

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

141, FILONOS STREET, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: LAURELSHIP PIRAEUS

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

ting worse at a time when our economy must look more and more towards the invisible sources (of shipping and tourism) to meet the ever increasing severity of our foreign exchange problems.

We recommend to the Ministry of mercantile Marine and the Greek Tourism Organization that they be concerned more systematically with this productive branch called "sea tourism".

REMINISCING ABOUT "LIBERTIES"

We spoke about the "Liberties", in our last issue, but we fear that we did not say enough to redeem our obligations to those historic ships that served as the cornerstone of modern Greek Shipping. We wish to say something more about those ships, recalling the early days of their appearance on the Greek scene.

It was during the early post-war days that the first "Liberty", flying the Stars and Stripes, with a relief cargo of food and medicines, entered in slow speed the war-seared port of Piraeus where ruined quays, customs sheds, cranes and sunken ships formed the depressing landscape.

Our shipowners, restless and impatient, visited

this new ship and discussed its peculiarities and disadvantages. During the following months several Liberties called at the port of Piraeus, including 14 manned with enthusiastic Greek crews. And then the long struggle for the acquisition of the 100 Liberties for the re-establishment of the Greek Shipping commenced. It was a rough struggle that involved enthusiasm and reservation, faith and hesitations, visits to the United States, arduous negotiations, resolute support by the Greek Government and affectionate interest of the American Administration. And at long last the 100 Liberties were taken over. The Greek shipowners and crews toiled to a super-human degree to get the new Greek merchant fleet moving; to effect repairs, to fill up the gaps, to manage with care.

The history of the Liberties after that is well known. They proved lucky, they brought progress and more ships, to such a degree as to prompt a very eminent American dignitary to say epigrammatically that "the whole world follows with admiration the resolute efforts of the Greek shipping people to restore their country by the creation of a strong and active merchant marine"

GREEK - OWNED SHIPPING

First in World Tonnage

4,785 SHIPS — 53,235,030 GROSS TONS

Our statistical effort refers to the admirable achievements realized by the Greeks in Shipping, which are still in the process of developing further.

The first 6-month period of the current year shows very interesting points in the successfully continued laborious effort to progress; these concern not so much, any longer, the tonnage increase of the Greek mercantile fleet, but the improvement of its quality status and its success in extracting profits in the advantageous circumstances under which the dry-cargo freight market is operating.

The most satisfying conclusion to be drawn from the figures given here is that the Greek Shipping man has won the difficult battle of world wide predominance. The "Greeks" reign supreme. The foreigners watch, with sincere admiration, this Greek creation, the great Merchant Fleet.

THE GREEK FLAG

During the first six months of 1980 there was a total increase of 42 ships and 1,680,957 grt. in Greek flag registries. The present strength is as follows:

Type of Ship	No.	GRT.
Newly built bulk carrier	4	79,298
Bulk carrier built	1976-79	136
	1966-75	439
	1956-65	239
	— 55	2
Newly built cargo	7	70,671
Cargo built	1976-79	112
	1966-75	445
	1956-65	730
	— 55	231
Combined Carrier built	1976-79	3
	1966-75	46
	1956-65	8
Tanker built	1976-79	16
	1966-75	131
	1956-65	155
	— 55	18
Ocean liner	6	103,933
Passenger, cruise, ferry	333	626,984
Various	882	459,355
TOTAL	3,944	40,251,085

THE PANAMANIAN FLAG

Type of Ship	No.	GRT.
Bulk carrier built	1966-75	2
	1956-65	8
	— 55	1
Cargo built	1966-75	9
	1956-65	34
	— 55	22
Combined carrier built	1976-79	1
Tanker built	1966-75	1
	1956-65	3
	— 55	1
Ocean Liner		5
Passenger, Cruise, Ferry		6
Various		80
TOTAL	173	879,649

THE CYPRUS FLAG

Type of Ship	No.	GRT.
Bulk carrier built	1966-75	4
	1956-55	5
	— 55	1
Cargo built	1966-75	23
	1956-65	87
	— 55	97
Tanker built	1956-65	5
Passenger, Cruise, Ferry		13
Various		176
TOTAL	411	1,166,417

THE LIBANESE FLAG

With the deletion of two cargo ships during the first six months of the year, only one Greek - owned cargo ship of 2,274 grt. remains under the Lebanese flag.

THE SINGAPORE FLAG

Two Greek owned tankers and one bulk carrier totalling 116,856 grt are registered in Singapore.

THE NEW ZEALAND FLAG

There are three product tankers registered in New Zealand totalling 52,309 grt.

TOTAL STRENGTH UNDER SEVEN FLAGS

Greek Flag	3,944 ships	40,251,085 grt.
Liberian Flag	250 ships	10,766,440 grt.
Panamanian Flag	173 ships	879,649 grt.
Cyprus Flag	411 ships	1,166,417 grt.
Lebanese Flag	1 ship	1,174 grt.
Singapore Flag	3 ships	116,856 grt.
New Zealand Flag	3 ships	52,309 grt.
TOTAL	4,785 ships	53,235,030 grt.

By type of ship, the Greek - owned fleet has as follows:

Type of Ship	No.	GRT.
Newly built bulk carrier	4	79,298
Bulk carrier built	1976-79	148
	1966-75	499
	1956-55	271
	— 55	5
Newly built cargo	8	80,669
Cargo built	1976-79	116
	1966-75	485
	1956-65	865
	— 55	351
Combined carrier built	1976-78	4
	1966-75	58
	1956-65	10
Tanker built	1976-78	28
	1966-75	205
	1956-65	202
	— 55	21
Ocean liner		11
Passenger, cruise, ferry		352
Various		1,142
TOTAL	4,785	53,235,030

lonely on top again

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

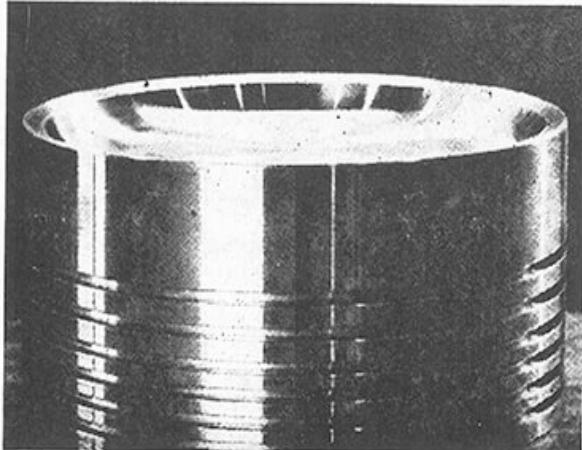
This kind of job needs more

It needs Top People with Top Experience.

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

Anyway NAFSI is a Top Name in Greece.

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



RECONDITIONING DEPARTMENT

NAFSI s.a.

PERAMA YARD. FREE ZONE

TEL: 44 13 224-44.10.320 - 44.10.620 - 44.10.720

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

ADDRESS:
153 - 157 GALE STREET
OR P. O. BOX 475
DURBAN - R.S.A.



TELEX No. 6 - 0129 SA
CABLE ADDRESS: "HERMES" DURBAN

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

Directors: A. TSELENTIS - C. TSELENTIS - G. PAPAS
P. ROUSSOS - G. KATSAROS

DURBAN & RICHARDS BAY

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO
THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW

BONDED WAREHOUSE
PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE



ATHENS OFFICE: TELEPHONE 4112252 TELEX 21 1136 KATS
RESIDENT DIRECTOR IN GREECE: G. KATSAROS - TELEPHONE 2282920
ADDRESS: IONIAS 211 / 213 AGIOS ELEFTHERIOS T.T. 917 ATHENS

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE
IN SOUTH AFRICAN PORTS

OFFICE HRS TEL. { 67577 / 8 / 9
6518

AFTER HRS TEL. { 523064 - 846474
843647
370491 - 523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS



S.S. ELLINIS

M.V. ROMANZA

S.S. BRITANIS

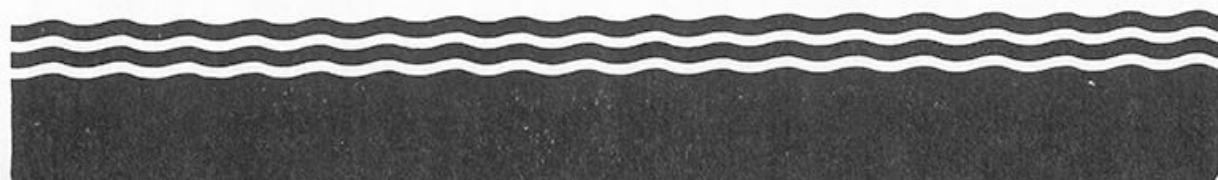
S.S. REGINA PRIMA

S.S. AMERIKANIS

S.S. ARIANE II

M.V. THE VICTORIA

95, AKTI MIAOULI STR. · PIRAEUS (37) · TEL. 4126757/8/9
TELEGRAMS: « CHANDRIPAS » PIRAEUS - TELEX: 21-2142 CPAP - GR.





CHANDRIS

CHANDRIS

CHANDRIS

CHANDRIS

S.S. ELLINIS

M.V. ROMANZA

S.S. BRITANIS

S.S. REGINA PRIMA

S.S. AMERIKANIS

S.S. ARIANE II

M.V. THE VICTORIA

95, AKTI MIAOULI STR. · PIRAEUS (37) · TEL. 4126757/8/9
TELEGRAMS: « CHANDRIPAS » PIRAEUS - TELEX: 21-2142 CPAP - GR.

