

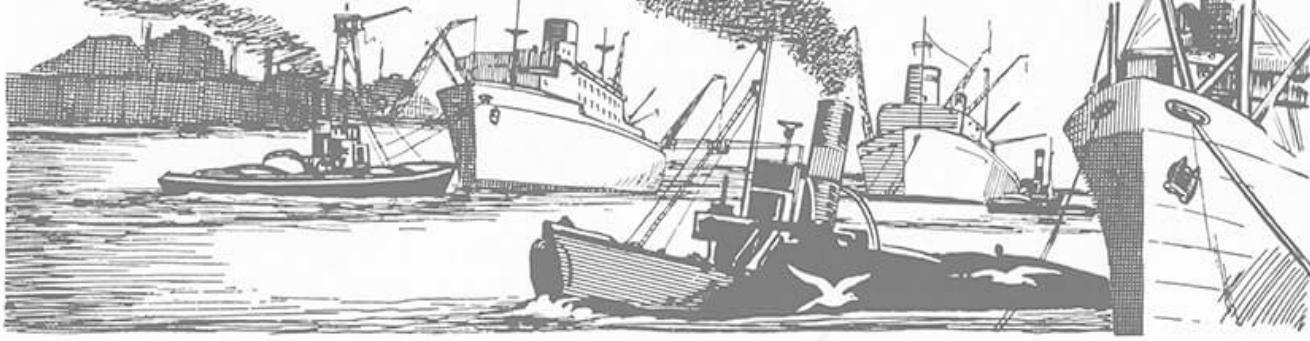
NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1980

Αρ. Φύλλου 1085/844

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ν' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1085/844

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1980

ΕΚΔΟΤΗΣ - ΔΙΝΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

ΠΡΩΤΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

Καταπληκτικοί οι άριθμοί της εισφοράς της Ναυτιλίας — τών έφοπλιστών — διά τήν ναυτικήν έκπαιδευσιν. Ήσχολήθημεν σχετικώς είς τά προηγούμενα τεύχη μας καί τό σημαντικώτερον είναι ότι αἱ έκαντοντάς είναι τών έκαποιμηρίων δολλαρίων δαπανώνται χωρίς οι εισφέροντας αὐτά έφοπλισταί ούδεμίαν νά λαμβάνουν γνώσην περί τού πώς διετέθησαν καί ποία συγκεκριμένη πρόδοσις έπετεύχθη είς τό πρωταρχικόν ζήτημα τής πληρεστέρας καταρτίσεως τών άξιωματικών τής μεγάλης Ναυτιλίας μας.

Έπρεπε ή συμμετοχή τών έφοπλιστών εις τήν διάθεσιν τών εισφορών των νά ήτο πλέον άμεσος καί άποφασιστική. Έπρεπε ή δήλη έκπαιδευσις τών αύριανών άξιωματικών τών πλοίων — γεφύρας, μηχανής καί άσυρμάτου — νά συγχρονίζεται κατά καιρούς. Έπρεπε νά παρακολουθήθη άμεσως τάς έξελιξεις τής τεχνολογίας καί τά έκαστοτε έκπαιδευτικά προγράμματα νά συμβαδίζουν μέ τάς εις τήν ένηνη έπιτελουμένας προόδους. Άν χρειάζονται καί αἱ προσθήκαι σχετικών όργάνων διά τήν έκπαιδευσιν, δέν πρέπει νά λείψουν.

Πολύ φοβούμεθα οι προσπάθειά μας έπαιξήσεως τού άριθμού τών Ναυτικών Σχολών δέν συνεβάδισε μέ τόν έκσυγχρονισμόν τών διδακτών προγραμμάτων. Κίνητρον, ίσως, κομματικού ύπολογισμού νά έπολαπλασίασε τάς σχολάς. Διερωτώμεθα δήλως η κολούσθη καί μέ τήν άνανέωσιν, τών έκσυγχρονισμόν τού δύο έκπαιδευτικού προγράμματος τών Ναυτικών Σχολών.

Εις τόν νέον Υπουργόν τής Ναυτιλίας μας, τόν κ. Φικιώρην, τόν έμφορούμενον μέ τάς καλυτέρας προθέσεις οπώς έξυπηρετήση τάς άναγκας τής Ναυτιλίας μας, άνατιθεται άκριβως δύσκολος ρόλος τής άναμορφώσεως τής Ναυτικής μας παιδείας. Άπο αὐτήν τήν άναμόρφωσιν έξαρταται αὐτή ταύτη η υπαρξία τής Ναυτιλίας μας. Τό ζήτημα τής καταρτίσεως τών πληρωμάτων — τών άξιωματικών κατά πρώτον λόγον — είναι καθήκον πρωταρχικόν. Πρέπει τά πληρώματά μας νά είναι ικα-

νά νά χειρισθούν τά πολλά πλοϊα μας καί νά ένισχυσουν τήν προέχουσα θέσην τής Ναυτιλίας μας, τήν όποιαν ή στροφή τού "Ελληνος είς τά θαλάσσια έργα έδημοιούργησε. "Άν τήν θέσην αύτήν — τήν πρώτην — τήν όποιαν μέ κόπους καί θυσίας κατακτήσαμεν, δέν σταθεροποιήσωμεν, άν τά πλοϊα μας μέ πληρώματα ικανά δέν έπανδρώσωμεν, μέ άξιωματικούς "Ελληνας άξιους τών

παραδόσεων τής φυλής μας, δέν κατορθώσωμεν νά κερδίσωμεν τήν Κοινήν Γνώμην ολοκλήρου τού κόσμου, όπου τό Έλληνικόν πλοϊον κινεῖται, αύτό δύλον τό καταπλήσσον ξένους καί ήμετέρους δημιούργημα θά άρχιση νά ύποχωρή, μέ κίνδυνον νά άφεληνισθή καί νά καταρρεύση άκομη.

Έπαναλαμβάνομεν: Προσοχή είς τήν κατάρτησιν ικανών πληρωμάτων. "Άνευ αὐτών ούδεν έστι γενέσθαι.

Τό δεκαπενθήμερον

Ο ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΚΝΕ

Είναι φανερόν ότι δταν πρό τριάκοντα δύο έτών συνεστήθη τό Κεφάλαιον Ναυτικής Έκπαιδεύσεως ό σκοπός του ήτο νά συνδράμη είς τάς δαπανάς τής ναυτικής παιδείας τής χώρας μας, έπι τώ τέλει βελτιώσεως τής άποδόσεως της. Αύτό σημαίνει άσφαλώς ή όρολογία τού δρημού 4 τού Ν.Δ. 603/1948, δπερ άμιλει περί «άρτιωτερας έκπαιδεύσεως» ή περί «καλυτέρας διεξαγωγῆς τής έκπαιδεύσεως είς τάς ναυτικάς σχολάς».

Μεταγενεστέρως άμως άλλαι φαίνεται έπεκράτησαν άντιληψεις. Καί ίδου ό νομοθέτης τής έπτατης, δστις διά Ν.Δ. 99/1973. Ξρχεται νά θρίστη δτι σκοπός τού ΚΝΕ είναι ή συμβολή είς τήν άντιμωπισιν «τών πάσης φύσεως άναγκών τής δημοσίας ναυτικής έκπαιδεύσεως». Τών πάσης φύσεως άναγκών. Άπο τής άποζημωσεως τών καθηγητών μέχρι τής γραφικής όλης, καί άπο τών κτηριακών έργων μέχρι τού χάρτου ύγειας. Πρόγραμμα τό όποιον συνέβαλεν άσφαλώς νά παραμένουν πάντοτε άναιμικαί καί άνεπαρκείς αί έτοι δημοσίου προϋπολογισμού πιστώσεις.

Δέν είμεθα έξι έκεινών οι όποιοι άρνούνται ή άγνοούν τήν άνάγκην τής έφοπλιστικής γενναιοδώρου προσφοράς. Άντιθέτως υπήρχαν πάντοτε διαπρήσιοι κήρυκες τής ύποχρεώσεως τού έφοπλισμού όπως έκδηλωνη έμπρατώς καί άφειδως τήν συνεισφορά του είς κοινωφελή έργα διά τόν τόπον αύτόν, έκ τού όποιου, άν μή τί άλλο, δρέπει τό θαυμάσιον ναυτεργατικόν δυναμικόν μέ τό όποιον κινεῖ τούς στόλους του. Καί διεκρύθειν έπιπροσθέτως άνεκαθεν ότι, έκτός τών δλλών, ίδαιτέρως ή ναυτική έκπαιδεύσεως πρέπει ν' άποτελεί έν έκ τών κυρίων έργων καί μελημάτων του. 'Αλλ' άπο τού σημείου αύτού μέχρι τού 'άναλαβη τό σύνολον σχεδόν τών ναυτεκπαιδευτικών δαπα-

νών ύπαρχει διαφορά. Καί ή διαφορά αύτή έπιπείνεται δταν ή συμμετοχή του είς τήν διαχείρισην καί διάθεσιν τών τεραστίων ποσών τά όποια είσφερει, καταντά τυπική καί σκιώδης.

ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΝ ΣΗΡΙΑΛ

Εις πραγματικούν στήριαλ έξελίσσεται ή πολυμελετουμένη δημιουργία ναυπηγοεπισκευαστικής βάσεως είς τά Σελήνια Σαλαμίνος. "Όπως έγγνωσθη ή έξι Υπουργών Οικονομικής Επιτροπή έπανέφερεν καί αύθις τό δόλον θέμα είς τό Υπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας, ίνα τό έπανεξετάση καί έν συνεχεία τό θέση ή δψη τού Υπουργείου Χωροταξίας, Οίκισμού καί Περιβάλλοντος. Είς περίπτωσιν διαφωνίας μεταξύ δύο τών Υπουργείων, τών λύσιν θά δώση τό Έθνικόν Συμβούλιον Χωροταξίας. Χωρίς νά τό θέλουμε, ή τοιαύτη έξελιξης ένδιξ λίαν σημαντικού διά τήν έθνικήν μας οίκονομίαν προβλήματος, μάς ένθυμιζει τήν λαϊκήν παροιμίαν, καθ' ήν άποιος δέν θέλει νά ζυγώσῃ, χιλιαρχόνια κοκκινάει. "Άς έλπιζουμε ότι τά πράγματα δέν είναι έτσι, καίτοι ή σημειουμένη άναβλητικότης δέν συμβαδίζει μέ τήν Κυβερνητικήν έπιδιων όπως κατά τό 1980 τό ναυτιλιακόν συνάλλαγμα αύξηθη κατά ένα δόλκηρον δισεκατομμύριον δολλαρίων. Δύο είναι αί δόδι άμεσου αύξησεως τής ναυτιλιακής μας συναλλαγματικής προσδου. 'Η πρώτη είναι ή ναυτολόγησις περισσοτέρων Έλληνων είς τά πλοϊα. 'Άτυχως ή έξελιξης τής τελευταίας δετίας δεικνύει δτι άντι αύξησεως σημειούται μείωσης ναυτολογουμένων. 'Η δευτέρα δόδι είναι ή άναπτυξίς τής ναυπηγοεπισκευαστικής μας βιομηχανίας είς τά πλαίσια τών προσπάθειων διά τήν διεύρυνσιν τής ναυτιλιακής μας ύποδομής.

Νωπά είναι τα δύο σχετικά είπεν ό νέος, τότε, Υπουργός Ε.Ν. κ. Ιωάννης Φικιώρης είς το Φόρουμ των Ποσειδωνίων 1980. Τα έπαναλαμβάνομεν: « Μελετούμε ένα εύρυ πλέγμα μέτρων πού θα βοηθήσει τήν ανάπτυξην τής ναυπηγειοπικευαστικής μας βιομηχανίας. Η γεωγραφική θέσης τής χώρας μας βοηθά στήν μεγαλύτερη αξιοποίηση αύτού του κλάδου με τις πολλαπλές δυνατότητες. Πιστεύω ότι η Ελληνική ναυπηγειοπικευαστική βιομηχανία μπορεί νά προσφέρει πολλά και στή ναυτιλία μας και στόν τόπο, άλλα και σέ ξένες ναυτιλίες». Όρθια απόψεις πού πρέπει νά μεταβληθούν είς επίσημους Κυβερνητικούς πολιτικήν πρόσων υπόσημων. Τό πρόβλημα είναι έξιντλημένον.

Η Ελλάς χρειάζεται ώργανωμένην και έκσυγχρονισμένην ναυπηγειοπικευαστικήν βιομηχανίαν, ικανήν νά ανταποκριθεί εις τάς ναυτιλιακάς της άναγκας. Καὶ ή θέσης τής βιομηχανίας αὐτής πρέπει νά είναι έγγυς τού έθνου μας έπινειου, τού Πειραιώς, ως τό φυσικόν του συμπλήρωμα διά τήν έξυπρέτησιν τού πρώτου έπιλιμενίου κέντρου τής Χώρας.

Μόνον ούτω έξασφαλίζεται η βιωσιμότης τών ναυπηγειοπικευαστικών μονάδων, δημόσιως τε συμβαίνει και μέ δλους τούς μεγάλους λιμένας τού έξωτερικού. Αποτελεῖ ανέπιτρεπτον πολυτέλειαν ή δημιουργία εκ τού μή δύντος περιβαλλοντογικών προβλημάτων έξ αφορμής τής μελετωμένης ναυπηγειοπικευαστικής βάσεως εις τόν λιμένα, δταν ή ρύπανσις τού Σαρωνικού και τού Κόλπου τής Ελευσίνος έχει φθάσει εις τό άπροχώρητον, άπο λύματα και βιομηχανικά άπόβλητα έπιχειρήσεως ένενων πρός τήν ναυτιλίαν και τήν θάλασσαν. Η ναυπηγειοπικευαστική βιομηχανία είναι ή πρώτη πού χάριν τού γενικότερου συμφέροντος δικαιούται νά έρισκεται έγγυς τής λιμενικής περιοχής Πειραιώς και ή τελευταία, μάλιστα ή τελευταία, πού θά πρέπει νά άπομακρυνθή

έκ τής περιοχής διά λόγους προστασίας τού περιβάλλοντος, ή έστω και άποκεντρώσεως. Λιμήν και ναυπηγειοπικευη δέν διαχωρίζονται. Εις τό κάτω—κάτω τής γραφής έάν ή Κυβέρνησις έχει δντως τήν διάθεσιν νά προχωρήση εις τήν επίλυσιν τού σοβαρτάτου τούτου θέματος, ή ζητήση, βάσεις συγκεκριμένου έρωτηματολογίου, συναφείς πληροφορίας περί τού τί συμβαίνει με τούς λιμένας τού έξωτερικού. Έντός ολίγων 24ώρων θά έχη τά στοιχεία πού θελει άπο τά άνα τήν Υδρόγειον Προξενικά μας Λιμεναρχεία.

H NAYPIHGIKHN MAS BIOMHXANIA

Η ύποπαπασχόλησης τών Ελληνικών έσχαρων είναι τό κύριον χαρακτηριστικόν τής βιομηχανίας νέων ναυτικών κατασκευών, κάτι πού δέν είναι δισχετον με τήν παραταθείσαν παγκόσμιον ναυπηγηκή κρίσιν, παρά τήν άπο έτους άραμένην τόνων τών παραγγελιών διειθνώς. Εις τήν χώραν μας τά πράγματα είναι χειρότερα, λόγω τών δυσμενεστέρων συνθηκών χρηματοδοτήσεως, καθ' δύον παρ' δλα δσα κατά καιρούς έξαγγελλονται, δέν κατέστη δυνατή ή ανάπτυξης τής ναυτιλιακής πίστεως εις βαθμού πού νά ύποστριζη έπαρκως τήν έγχωριαν ναυπηγηκήν βιομηχανίαν. Τό 1979 ύπηρεν τό χειρότερον έτος, κατά τό δύοιον ή συνολική παραγγγή η κατήθευν εις τούς 20.000 κ.ο.χ., καλύφασα μόλις τό 7.4% τής δυναμικότητος τών κυριωτέρων ναυπηγείων τής χώρας, πού άναβιβάζεται εις 270.000 κ.ο.χ. έτησίως. Έκει όπου τά πράγματα δέν φίνεται νά πηγανουν και τόσον καλά άπο άπόψεως παραγγελιών και γενικώς άπασχολήσεως, είναι τά έμμεσως κρατικοποιηθέντα «Ναυπηγεία Ελευσίνος», πού άποτελούν δύο με τά «Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε.», τάς δύο μεγάλας ναυπηγικάς μονάδας τής χώρας.

Ειδικότερον διά τά «Ναυπηγεία Ελευσίνος» παραθέτομεν τό οίκειον άπόσπασμα ά-

πό τήν δύμιλαν τού Καθηγητού Κ. Στρατή Ανδρεάδη κατά τήν Γενικήν Συνέλευσιν τών μετόχων τής Εμπορικής Τραπέζης, πού έχει ώς άκολούθως:

« Θλιβερός είναι ο άπολογισμός τών Ναυπηγείων Ελευσίνος. Παρά τίς άνακοινώσεις τής διωρισμένης διοικήσεως περί αύξησεως τών έργασιών και άρχης νέων κατασκευών, ή έταιρια αυτή παραμένει σε πλήρη στασιμότητα». Καί εις έτερον σημείον δι. κ. Στρ. Ανδρεάδης είπεν: « Από τό ίσολογισμό τού 1979 τών Ναυπηγείων Ελευσίνος προκύπτει δι. ή έταιρια είχε ζημιάν 394 έκατομ. δρχ. Καί αυτό παρά τον κεφαλοποίηση φύλων 3 δισεκ. δρχ., πού έσήμαινε δι. τά Ναυπηγεία έξοικονόμησαν δών τών 300 έκατομ. δρχ. έτησίως άπο τόκους και προμήθειες. Δέν έχω άκομη δλα τά στοιχεία πού έζητησα γιά νά μπορέσω νά σάς δώσω τήν άληθη εικόνα τών ναυπηγείων και δχι αυτήν πού διαφημίζει ή διωρισμένη διοικηση. Ελπίζω δμως σύντομα θά μπορώ νά σάς ένημερώσω γιά τίς άμοιβές και τίς άλλες παροχές πρός διευθυντάς και συμβούλους».

Διάφορος, όπωσδήποτε, παρουσιάζεται ή είκων εις τά «Ελληνικά Ναυπηγεία» Α.Ε., λόγω τών παραγγελιών πού έλαβον διά τήν ναυπηγησιν έξ (6) σκαφών τύπου πρόντακτ κάρριερ πών 30.000 d.w.t. έκαστον, αι δοποίαι θά έχουν μίαν εύεργετικήν έπιδρασιν εις τήν άπασχόλησην τής έν λόγω μεγάλης ναυπηγικής μονάδων.

Έν τώ μεταξύ έπανηλθεν εις τό διεθνές προσκήνιον ή γνωστή ίδιωτική συμφωνία μεταξύ τών Ναυπηγείων τού Νεωρίου Σύρου και τού Σοβιετικού Οργανισμού «Σουντοίμπορτ».

Τήν άφορμήν δέωσεν πρόσφατον δημοσίευμα τού Γερμανού περιοδικού «Σπήγκελ», τό δόπιον συνδυάζονταν συμφωνίαν αυτήν με τά σχέσεις Ελλάδος — ΝΑΤΟ, άναγράφον μάλιστα εις ένα σημείον, δι. «αι ναυπηγικαί διευκολύνσεις πρός τόν Σοβιετικό Στόλον τής Μεσογείου έπιβαρυνον τάς τεταμένα σχέσεις τής Ελλάδος με τό ΝΑΤΟ». Άναλογον ειδησεογραφικήν έκτασιν έλαβεν και ή έκθεσις τών Αμερικανών γερουσιαστών πού έπεσκεφθησαν προσφάτως τήν Ελλάδα, ή ύποβληθείσα εις τήν Επιτροπήν Εξωτερικών τής Γερουσίας. Εις ένα σημείον τής έκθεσεως άναφέρονται και τά κάτωθι:

« Σήμερον αι δμεσοι οίκονομικαί άναγκαι τής Σύρου δύναται νά έναρμονισθούν με τά μακροπρόθεσμα συμφέροντα άσφαλειας τής Ελλάδος και τής Δύσεως μόνον με συγκεκριμένους περιορισμούς εις τό τί είδους Σοβιετικά σκάφη θά δύνανται νά χρησιμοποιούν τά ναυπηγεία, ώς και εις τήν δραστηριότητά τών Σοβιετικών πληρωμάτων εις τήν Σύρου».

Ως γνωστόν διά τής έν λόγω ίδιωτικής, ώς τονίζεται άπο Ελληνικής πλευράς, συμφωνίας είναι δυνατή, κατόπιν ειδικής κατά πλοίον συμβάσεως, ή έπισκεψη εις τό Νεωρίου Σύρου Σοβιετικών έμπορικών σκαφών και βοηθητικών σκαφών τού στόλου.

Αι διεθνείς κατά τής συμφωνίας έπικρίσεις άπορρέουν άπο αυτήν τήν συμβατικήν δυνατότητα έπισκεψης βοηθητικών σκαφών τού Σοβιετικού στόλου και ούχι άπο τάς έπισκεψης τών έμπορικών σκαφών, πού είναι συνήθεις, λαμβάνουσαι χώραν και εις έτερους λιμένας τής Δύσεως. Τό έρωτήμα είναι έάν ή Ελλάδα με τόν πρώτον έμπορικόν στόλον τού κόσμου και τήν έπικαιρον γεωγραφικήν τής θέσην, πού ή σπουδαίστης διάρκως θά αύξανεται, λόγω τών διευρύνσεων και έκβαθυνσεων τής Διώρυγος τού Σουεζ, έδει νά γίνη άντικείμενον διεθνών έπικρίσεων ένεκα συμφωνίων, έστω ίδιωτικών, πού όπωσδήποτε τής δημιουργούν έάν δχι δυσκόλους, δπωσδήποτε ούχι και τόσον εύχαριστους καταστάσεις. Είναι γεγονός δι. έάν ύπηρχεν μία μακροπρόθεσμος και συνεπής ναυπηγειοπικευαστική πολιτική άποσκοπούσα τόσον εις τήν άναπτυξην τής έθνικής ναυτιλιακής μας ύποδομής, δσον και εις τήν έξασφα-

INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.
OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS
AT THE
PANAMA CANAL
(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE:

TONIO COLON

TELEX:

3485072

TELEPHONE:

Colon 45-0127

45-0137, 45-0128

MAILING ADDRESS:

P.O.Box 443

Colon, R. Panama

PROVISIONS

DECK SUPPLIES

DUTY - FREE LIQUORS

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL · 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE:

TONIO PANAMA

TELEX:

3480042 - 3282068

368633

TELEPHONE:

Panama 23-9920

MAILING ADDRESS:

P.O.Box 6-4000

El Dorado

Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS

ELECTRIC APPLIANCES

DUTY - FREE WAREHOUSE

σος είσδοχη είς τό έσωτερικόν τῶν Λλόδυ'ς τοῦ Ἀμερικανικοῦ Ἀσφαλιστικοῦ Ὀργανισμοῦ Marsh and McLennan, παρά τὸν κανονισμὸν διὶ ποσοστὸν ἀνὰ τὸν 20% δέν δύναται νά ἀνήκῃ εἰς «ἔξωθι συμφέροντα».

Ἐπιπροσθέτω δὲ λόγων αὐτῶν τῶν δυσκολιῶν τὰ Λλόδυ'ς δῆλοντα ἀντιμετωπίζουν καὶ προβλήματα ἐσωτερικῆς δομῆς, τὰ ὅποια ἡρευνήθησαν ἀπό μίαν εἰδικῶν πρὸς τοῦτο συσταθεῖσαν Ὀμάδαν Ἐργασίας ὑπὸ τὸν κ. Χένρυ Φίσερ, ἡ ὅποια ἐργασθεῖσα ἐπὶ μακρῷ (ἀπό 5/2/1979) συνέταξεν μίαν ἔκθεσιν ἐκ 200 σελίδων, περιέχουσα προτάσεις διὰ νέας Καταστατικάς ρυθμίσεις τῶν Λλόδυ'ς. Ἡ λίαν ἐνδιαφέρουσα ἔκθεσις αὐτὴ ἐδόθη εἰς τὴν δημοσιότητα τὴν 26ην παρελθόντος ἰουνίου.

Παρ' δὲ λόγων αὐτῶν δυσκολίας ποὺ διέρχεται ἡ ἀσφαλιστικὴ ἀγορὰ τοῦ Λονδίνου, ἐν τούτοις τοῖς οὐδὲν ἡμιποδίσθη διὰ τὴν ἐπιβολὴν ἐπασφαλίστρων ἐφ' δὲ λόγων φορτίων τῶν μεταφερομένων διὰ πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικήν σημαίαν ἡλικίας ἀνὰ τὸν 15 ἑτῶν.

Τὸ μέτρον είναι καταφανώς ἀδικον, ἀδιαφοροῦν διὰ τὴν κατάστασιν τοῦ πλοίου καὶ τὸ καλὸν δύναμα τοῦ ἰδιοκτήτου του, ἔχον τὴν μορφὴν τῆς συλλογικῆς ποινῆς τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας, ἡ ὅποια εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς ἔξισθη μὲ τὰς σημαίας εὐκαιρίας.

Ἀπό τὴν 1ην Ἰανουαρίου 1981 ποὺ ἡ Ἑλλάς θά είναι τὸ 100ν μέλος τῆς EOK. Πρέπει νά ἀντιμετωπίσθη τὸ ἀπαράδεκτον αὐτὸν μέτρον, πού ἐκτός τῶν δλλων μειώνει καὶ ἡθικῶς τὴν ναυτιλίαν μας.

Οἱ Βρεταννοὶ Ὕψηπουργός Ἐμπορίου κ. N. Τέμπιτ, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν Ποσειδωνίων 1980, ὡμήλησεν περὶ Ἑλληνο—Βρεταννικῆς ναυτιλιακῆς συνεργασίας ἐντὸς τῶν κόλπων τῆς EOK. Πολὺ ὄρθια καὶ ἀσφαλῶς θά είναι αὐτὴ πρὸς τὸ κοινόν συμφέρον τῶν δύο χωρῶν. Πώς, δῆμας, είναι δυνατόν νά πραγματοποιηθῇ ἐν πλήρει ἐκτάσει ἡ συνεργασία αὐτῆς, δταν ἐπισκιάζεται ἀπό τὴν ἀδικίαν τῶν ἐπασφαλίστρων;

Καλὸν είναι νά γνωρίζωμεν καὶ τὴν ἐπίσημον ἀποφυν τῆς Βρεταννίας εἰς τὸν ἀσφαλιστικὸν τομέα. Είναι ὑποβοηθητικοὶ τῶν προσπαθειῶν μας διὰ τὴν ἀρσίν τῶν ἐπασφαλίστρων. Οὕτω ὁ Βρεταννὸς Ὅψηπουργός Ἐμπορίου κ. Τζών Νόττ, ὡμήλων εἰς σύνοδον τῶν μελών τοῦ Ἀσφαλιστικοῦ Ἰνστιτούτου ποὺ συνήλθεν εἰς τὸ Truro τῆς Κορνουάλης, εἶπεν διὶ θά ἀσκηθῇ Βρεταννικὴ πίεσις εἰς τὴν EOK διὰ νά καταρριφθοῦν οἱ ἔθνικοι περιορισμοί, πού παρακαλοῦντον τὴν ἀλεύθεραν δραστηριότηταν τῶν ἀσφαλιστικῶν ἔταιρων ἐντὸς τῆς Κοινότητος, τονίσας διὶ ἡ μέχρι τοῦτο πορεία διὰ τὴν χάραξην κοινῆς ἀσφαλιστικῆς πολιτικῆς τῆς EOK είναι ἀπογοητευτι-

κῶς βραδεῖα, ἐνῶ, ὡς ὑπεγράμμισεν, ἡ Βρεταννία ἔξηναγκάσθη νά συμμορφώσῃ τούς ἀσφαλιστικούς της Κανονισμούς πρὸς τὰς κατευθυντηρίους δόηγιας τῆς EOK. Βρεταννικά, λοιπόν, παράπονα διὰ τὸ κρατοῦν ἀσφαλιστικόν καθεστώς ἐντὸς τῶν Εύρωπαικῶν Κοινότητων. Ἐμεῖς, δημαρχοί, τί νά εἰπούμε διὰ τὰ Βρεταννικά ἐπασφαλίστρα πού μάς καταπίεζουν;

Ἐν δψει τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1981 ἡ Ἑλλάς πρέπει νά ἐπιδιώξῃ τὴν ἀρσίν τῆς ἀπαράδεκτου εἰς βάρος τῆς διακρίσεως, πού διέχει ἐπιβληθῆ ἀπό τὴν ναυτασφαλιστικήν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου. Συμφέρονταν καὶ τῶν δύο χωρῶν είναι νά γίνη τοῦτο εἰς τὰ πλαίσια τῆς διμερούς συνεργασίας. Ἐάν παρὰ ταῦτα τὸ θέμα δέν ἐπιλυθῇ, τότε ἡ Ἑλλάς πρέπει νά ἐπιδιώξῃ τὴν ρύθμισιν του εἰς τὰ πλαίσια τῆς EOK. Είναι ἀδιανόητον νά ὑπάρχῃ ἐντὸς τῶν κόλπων τῆς Κοινότητος μία ἐπαχθῆς διάκρισις, ισχύουσα μόνον διὰ τὴν Ἑλλάδα. Τί λέγουν οἱ δραμδίοι ἐπ' αὐτοῦ;

ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΤΗΣ ΔΟΜ

Δύο είναι τὰ κύρια συμπεράσματα ἀπό τὸ 33ον συνέδριον τῆς ΔΟΜ, τὸ ὅποιον ὡς ἐπειμετίη ἡδη εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος, συνήλθε ἀπό 17—25 Ἰουλίου εἰς τὸ Μαΐαμι τῆς Φλώριδας μέ τὴν συμμετοχήν καὶ ἐλληνικῆς ἀντιπροσωπείας ὑπὸ τὸν κ. Ἐμμ. Σαΐτην: Πρώτων, διὰ βασικός στόχος της παραμένει μόνον ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία καὶ, δεύτερον, διὰ συνεχίζεται ἡ ἀντίθεσις τῶν Ἀσιατῶν ναυτικῶν εἰς τὴν πολιτικήν τῆς ΔΟΜ, τὴν δημοίαν μάλιστα κατηγοροῦν διὰ ἀσκεῖ προστατευτισμὸν ὑπὲρ τῶν Εύρωπαιών ναυτικῶν.

Ἡ ΔΟΜ στηρίζει τὴν κατὰ τὴν Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας πολιτικήν της προβάλλουσα ως βασικὸν ἐπιχείρημα τὴν χρησιμοποίησιν χαμηλομετίστων πληρωμῶν, χωρὶς νά ἀναφέρεται οὐδόλως εἰς δλλας ναυτιλίας καὶ διὰ τὴν βρεταννικήν, ἡ ὅποια ἐπίσης χρησιμοποιεῖ χαμηλομείσθους Ἀσιάτας, τὰς σημαιῶν εὔκολιας καὶ τὰ μειωμένης ἀσφαλείας πλοῖα.

Ἡ ἀντίθεσις τῶν ἀσιατικῶν ναυτεργατικῶν όργανωσεων πρὸς τὴν πολιτικήν τῆς ΔΟΜ διὰ τὴν ἐπιβολὴν ὑψηλῶν μισθολογίων εἰς τὰ πλοῖα ὑπὸ σημαιῶν εὔκολιας, μέ τὴν ὑπογραφὴν τῶν εἰδικῶν συμβάσεων τῆς ΔΟΜ καὶ τοῦ μισθολογίου τῆς σημαίας τοῦ πλοίου διὰ τοὺς ἀπασχολουμένους εἰς πλοία ἐκ παρδοσίων ναυτικῶν χωρῶν, προκύπτει καὶ ἀπό τὴν ἐκθεσιανὴν δράσεων τοῦ Ναυτεργατικοῦ Τμήματος τῆς Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν καὶ ἀπό τὰς διεξαχθεῖσας συζητήσεις. Αἱ Ἀσιατικαὶ ναυτεργατικαὶ όργανωσεις εἴποστριζούν, καὶ ὄρθως, διὶ ἡ ἀξίωσις καταβολῆς

αὐτῶν τῶν ὑψηλῶν μισθολογίων εἰς τούς Ἀσιάτας ναυτικούς ἔχει ως ἀποτέλεσμα ἀφ' ἐνός νά μή προσλαμβάνωνται καὶ ἀφ' ἐτέρου νά ἀπολύωνται οἱ Ἀσιάται ναυτικοί, οἱ δημοίοι ὠστόσον ἔχουν ἀνάγκην ἐργασίας διότι εἰς τὰς χώρας των ὑπάρχει μεγάλη ἀνεργία. Ὁπως είναι γνωστόν, ἡ ἀντίθεσις αὐτῆς ὠδηγήσει εἰς τὴν Ἀσιατικήν Συνδιάσκεψιν τῆς Στοκχόλμης τῆς 30ης Σεπτεμβρίου 1979 καὶ κατόπιν εἰς τὴν δευτέραν Ἀσιατικήν Συνδιάσκεψιν τοῦ Χόγκ Κόργκ τῆς 6—8ης Μαρτίου 1980. Κατά τὰς ἐν λόγῳ Συνδιάσκεψεις ἐγένετο προσπάθεια νά ἔξευρεθῇ κοινόν σημείον συναντήσεως τῶν ἐπὶ μέρους ἀπόψεων καὶ ἡ ΔΟΜ ἐπρότεινε δημοσίεις εἰς τούς Ἀσιάτας ναυτικούς καταβάλλεται τὸ μισθολόγιον τῶν χωρῶν των, ἡ προκύπτουσα δὲ διαφορά μεταξὺ τῶν μισθολογίων αὐτῶν καὶ τοῦ μισθολογίου τῆς ΔΟΜ καταβάλλεται εἰς εἰδικὸν λογαριασμὸν, τὸ προϊόν τοῦ ὅποιου νά διατίθεται διὰ τὴν χρηματοδότησην διαφόρων κοινωφελῶν ἔργων εἰς τὰς ἐνδιαφερομένας ἀσιατικάς χώρας. Ἀλλὰ οὐτε καὶ ἡ λύσις αὐτῆς ίκανοποιεῖ τὰς Ἀσιατικάς ναυτεργατικάς όργανωσεις διότι δι' αὐτῆς τὸ κόπτον ἀπασχολήσεως τῶν Ἀσιατῶν ναυτικῶν θά είναι ὑψηλὸν μέ ἀποτέλεσμα νά μήν εύρισκουν ἐργασίαν.

Μετά τὴν ἀντίθεσιν αὐτῆς κατάστασις ἔχει περιέλθει εἰς ἀδιέξοδον καὶ ἡ ΔΟΜ ἐκαμεδύον κινήσεις με τὰς δημοίας ἐλπίεις νά πρωθήση μίαν λύσιν ἡ ὅποια νά προέρχεται ἀπό τὰς ἀπό κοινοῦ διαβουλεύσεις: Πρώτον, ἐπρότεινε νά γίνη ἐρευνα καὶ νά προσδιορισθῇ ἡ οὖλον ἐργατικὸν κόστος, δημοσίεις τοῦ ὄνομαζει, καὶ, δεύτερον, δημύρων τὴν Επιτροπὴν Ἀγύνων μέ τὴν συμμετοχήν εἰς αὐτήν ἐκπροσώπων ἀπό Ἀσιατικάς χώρας καὶ ἀπό τὴν Ἑλλάδα.

Εἰς τὴν προαναφερθεῖσαν σύνοδον τῆς ΔΟΜ, ὁ κ. Ἐμμ. Σαΐτης ἐξελέγη μέλος τοῦ Γενικοῦ Συμβουλίου τῆς Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν.

Η ΣΗΜΑΙΑ ΜΑΣ ΠΡΩΤΗ

Συμφώνων πρὸς τὰ τελευταῖα διαθέσιμα στοιχεῖα, τὰ ὑπό Ἑλληνική σημαίαν πλοῖα, τὰ διαπλεύσαντα τὴν Διώρυγα τοῦ Σουέζ κατά τὸν Ἀπρίλιον 1980 καταλαμβάνουν τὴν πρώτην δεύτερην, καλύπτοντα τὸ 13,3% τῆς καθαρᾶς χωρητικότητος τῶν πλοίων ἀπασῶν τῶν σημαιῶν, πού δηλώθον κατά τὸν μῆνα αὐτοῦ ἀπό τὴν Διώρυγα.

Σημειούνται σχετικῶς διὶ κατά τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1979 ἡ Ἑλληνικὴ σημαία ἡ πάλιν πρώτη, μέ ψηφιστέρον μάλιστα ποσοστόν (15%).

Παρατίθεται πίνακας τῶν 10 πρώτων σημαιῶν μέ τὸ ποσοστόν συμμετοχῆς των εἰς τὴν κίνησην τῆς Διώρυγος ἐπὶ τοῦ συνδόλου τῆς καθαρᾶς χωρητικότητος δὲ λόγω τῶν πλοίων πού την διέπλευσαν:

Άπριλίος 1980 Ποσοστόν	Άπριλίος 1979 Ποσοστόν
1) Ἑλληνική 13,3%	Ἑλληνική 15%
2) Λιβεριανή 10,4	Λιβεριανή 12,26
3) Ρωσική 8	Βρεταννική 7,7
4) Νορβηγική 7,1	Ρωσική 6,9
5) Ἰαπωνική 5,7	Νορβηγική 5,7
6) Βρεταννική 5,6	Παναμαϊκή 4,9
7) Παναμαϊκή 5,1	Γαλλική 4,5
8) Δ. Γερμανική 4,5	Ἰαπωνική 4,1
9) Γαλλική 4,4	Δυτ. Γερμανική 3,7
10) Ιταλική 3,5	Ιταλική 2,7
Λοιπαὶ 32,4	Λοιπαὶ 32,2
Σύνολον 100%	Σύνολον 100%

Πλέον συγκεκριμένως τὰ διελθόντα τῆς Διώρυγος Ἑλληνικά πλοῖα κατά τὸν Ἀπρίλιον 1980 ἀνήλθον εἰς 301, ἀντιπροσωπεύοντα 3.117.000 κόρους καθαρᾶς χωρητικότητος. Ἐξ αὐτῶν 26 ήσαν δεξαμενόπλοια, 628.000 κ.κ.χ. Χαρακτηριστικόν της κρίσεως τῶν τάνκερων είναι διὶ κατά τὸν ἐφετεινόν Ἀπρίλιον ἡ κίνηση τῶν Ἑλληνικῶν δεξαμενόπλοιων μέσω τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ ἡτο μικροτέρα ἐν σχέσει με τὸν Ἀπρίλιον τοῦ

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 Pier, P.O.Box 66,	Teleph: 33 50,
2970 Emden, Neptunstrasse 15, P.O.Box 23,	Teleph: 2 50 61, Telex: 027 804
2940 Wilhelmshaven, Rheinstrasse 37, P.O.Box 2187,	Teleph: 2 64 04, Telex: 02 5327

2300 Kiel and 2212 Brunsbuttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

1979, τόσον εις άριθμόν σκαφών (-5), δύον και είς κ.κ.χ. (= 493.000). Από τα 26 Ελληνικά δεξαμενόπλοια τού έφετεινού 'Απριλίου τα 15 ήσαν μέχρι 50.000 d.w.t., τα 10 μεταξύ 50.000—100.000 d.w.t. και 1 ήσω τών 200.000 d.w.t.

'Αξιοσημείωτος, γενικώς, ύπηρεν ή κίνησις τών σούπερ — τάνκερς (ήσω τών 200.000 d.w.t.) κατά τόν παρελθόντα 'Απριλίου, τά όποια άνηλθον εις 19 με κατεύθυνσιν πρός Νότον. Σημειώνουμεν δύο από τά μεγαλύτερα: Το Γερμανικόν VICTORIA 240.597 dwt και τό λιβεριανόν EGMOND 240.000 dwt.

Η ΑΡΗΣΙΣ, ΕΥΚΟΛΟΣ ΛΥΣΙΣ

Μάς καταγγέλλουν ότι τό Δ.Σ. τού NAT άπέριψεν αίτημα τής 'Ενώσεως 'Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων διά τήν κατά προτεραιότητα έκκαθάρισιν τών ναυτολογίων πλοίων τά όποια διαγράφονται λόγω πωλήσεως ή δλλης αιτίας. Συμφώνως πρός τήν σχετικήν καταγγελίαν, ή άποφασις τού Δ.Σ. έστριχθη εις τήν διαφούν τών υπηρεσιών τού NAT, συμφώνως πρός τήν όποιαν ή κατά προτίμους έκκαθάρισιν τών ναυτολογίων τών έν λόγω πλοίων θά δημιουργήση προβλήματα εις τήν Μηχανογραφικήν 'Υπηρεσίαν και θά προκαλέσει εύλογα παράπονα άλλα και επειδή τό θέμα τής ταχείας έκκαθαρίσεως τών ναυτολογίων μελετάται ήδη από τό NAT.

'Επι τών απόφεων αύτών παραπρούμεν: Πρώτον, ότι δέν είναι άνεκτός ή ίσχυρισμός διά τά δημιουργηθόν προβλήματα εις τήν Μηχανογραφικήν 'Υπηρεσίαν. Αι διάφοροι ουπηρεσίαι υπάρχουν και λειτουργούν, κατά τήν ταπεινήν μας διοψιν, διά νά άντιμετωπίζουν τά έκάστοτε παρουσιάδμενα προβλήματα και δχι διά νά διεκπεραιώνουν άπλως τήν έργασίαν ρουτίνας. Δεύτερον, δέν προκειται νά προκληθούν παράπονα, διότι τό μέτρον άφορδ δλας τάς κατηγορίας πλοίων και συνεπά σο πάντες ένδιαφέρονται — και κυρίως οι έκπρωσιοι τών πλοίων αύτών — διά τήν ταχείαν, τήν δμεσον λέγομεν ήμεις, έκκαθάρισιν τών ναυτολογίων των. Και τρίτον, ή έφαρμογή τής προτεινομένης νέας μεθόδου διακινήσεως και έκκαθαρίσεως τών ναυτολογίων θά βραδύνη εις χρόνον πού δέν δύναται νά ύπολογισθη από τούδε.

'Από τήν ύπόθεσιν αύτήν άλλα και από δλας παρομοίας προκύπτει άβιαστως τό συμπέρασμα διά τάς περισσοτέρας ύπηρεσίας ή δρηνησις είναι ή μόνη και ή εύκολος λύσις. 'Επι τήν συγκεκριμένης δμως περιπτώσεως θέλομεν νά έρωτησωμεν τάς ύπηρεσίας τού NAT με ποιον δικαίωμα, ήθικόν άλλα και νομικόν, θά άξιωσουν άπό τήν διαρροών πιον διαγραφέντος πλοίους όφειλάς αίτινες είναι δυνατόν νά άνακψύσουν έκ τών υστέρων, κατά τήν έκκαθάρισιν τού ναυτολογίου μετά σημαντικών χρόνον άπό τήν διαγράφην τού πλοίου, τό όποιον δέν θά ύπαρχη πλέον; Μήπως δέν έχουν παρουσιασθη παρόμοια περιπτώσεις αίτινες ήδη τάς ύπηρεσίας τού NAT;

ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΝ

Τάς τελευταίας ήμερας έκυκλοφόρησαν εις τόν Πειραιά πληροφορίαι διά εις άποστρατος άξιωματος τής 'Αεροπορίας πρόκειται νά τοποθετηθή ώς ύποδιευθυντής εις τήν 'Εστίαν Ναυτικών! Δέν γνωρίζομεν κατά πόσον αι έν λόγω πληροφορίαι άνταποκρίνονται εις τήν πραγματικότητα, έν δμως είναι άληθεις προειδοποιούμε τούς μεθοδεύοντας μίαν τοιάσιν λύσιν διά τούτο δέν θά γίνη άνεκτόν άπό τό συνόλον τής ναυτικής οικογενείας. Καθήματας, δχι μόνον ή θέσις τού ύποδιευθυντού, άλλα και τού διευθυντού ως και τών άλλων υπαλλήλων τής 'Εστίας Ναυτικών άνήκουν μόνον εις τούς ναυτικούς. Συνεπώς, εις τήν θέσιν τού ύποδιευθυντού νά τοποθετηθή ναυτικός και ταυτοχρόνως νά ειδοποιηθή και από τό 'Υπουρ-

γείον, άλλα και από δλας τάς όργανώσεις, έφοπλιστικάς και ναυτεργατικάς, νά έγκαταλείψη τήν θέσιν τού διευθυντού τής 'Εστίας ή άποδτρατος λιμενικός άξιωματικός ή δοποίος έχει τοποθετηθή ήδη, διά νά καλυφθή και αύτή ύπο ναυτικού. Δόξα τά Θεώ, η Ναυτιλία μας διαθέτει ικανωτάτους άνθρώπους δι' δλας αύτάς τάς θέσεις αίτινες, έπαναλαμβάνομεν, άνήκουν δικαιωματικώς εις τούς ναυτικούς μας.

Καθήματας και δλας αι θέσεις εις τόν ξενώνα τής 'Εστίας Ναυτικών άνήκουν εις τούς ναυτικούς μας και είς τά μέλη τών οικογενείων των. 'Επι τή εύκαιρια ζητούμε νά δοθή εις τή δημοσιότητα κατάλογος δλων τών υπαλλήλων τής 'Εστίας Ναυτικών και τού ξενώνας της με ίδιαιτέρων μνείαν έάν έχουν σχέσιν με τό ναυτικόν έπαγγελμα ή είναι στενοί συγγενείς ναυτικών μας. Και έάν δέν έχουν ούδεμιαν σχέσιν νά άντικατασταθούν αυτομάτως ύπο ναυτικών ή μελών τών οικογενείων των. 'Άναμένομεν.

ΕΙΣ ΤΟ NAT, Ο.Ν. ΚΛΠ.

'Επίμονον δμως είναι και τό αίτημα τής ναυτικής μας οικογενείας διώς εις τό NAT, τόν Οίκον Ναύτου κλπ. προσλαμβάνωνται, διά τήν κάλυψιν τών κενών θέσεων, μόνον στενοί συγγενείς και κυρίως τέκνα ναυτικών μας. Τό θέμα έτεθη έπανειλημένως ύπο τών έκπροσώπων τών ναυτικών εις τό Δ.Σ. τού NAT, αι ύπηρεσιαν δμως τού 'Ιδρυματος άπηντησαν διά τό 'Υπουργείον Προεδρίας τής Κυβερνήσεως δέν άποδεχεται τό αίτημα, διότι, λέγει τό έν λόγω 'Υπουργείον, κατά τήν ίδιαν λογικήν, εις τό IKA θά έπρεπε νά προσλαμβάνωνται τέκνα έργατοϋπαλλήλων κλπ. Καθήματας, διά ίσχυρισμός αύτός δέν έχει έφαρμογή προκειμένου περί τού NAT, τό διόποιον είναι άυτοδύναμος άσφαλτικός όργανισμός διώποιος δχι άπλως δέν έπιδοτείται ύπο τού Κράτους ως συμβαίνει με τό IKA άλλα και τούς περισσοτέρους άλλους άσφα-

λιστικούς όργανισμούς άλλα συνεισφέρει εις τόν τόπον πολύτιμον συνάλλαγμα διά τό διόποιον ή Πολιτεία ούδεν δαπανά. Και συνεπώς τό NAT πρέπει νά άντιμετωπισθή ύπο έντελώς διαφορετικόν πρίσμα.

"Ηδη, τό πρόβλημα τής έπανδρώσεως τού NAT με τέκνα ναυτικών έθεσαν πρό ήμερών και τά πληρώματα πολυαρίθμων πλοίων δι' ειδικού ύπομνηματος πρός τόν 'Υπουργόν Ναυτιλίας, εις τό διόποιον ύπογραμμίζεται αύτή άκριβώς ή ίδιομορφία τών έξαρτωμάνων ύπο τού YEN 'Οργανισμών οίτινες λειτουργούν και συντηρούνται απόκλειστικώς ύπο τών κυρίων παραγόντων τής Ναυτιλίας, δηλαδή τού έφοπλισμού και τών ναυτικών μας.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» έπικροτούν τό αίτημα, τό διόποιον διά νά ίκανοποιηθή πρέπει νά τεθή άποφασιστικώς ύπο τών παραγόντων τής Ναυτιλίας πρός κάθε κατεύθυνσιν μέ τήν ύπογράμμισην, κυρίως, τής συναλλαγματικής της συμβολής και τών λοιπών ώφελημάτων τού τόπου έκ τής δραστηριότητος αύτής τής άνεξόδου διά τό Κράτος έθνικής μας βιομηχανίας.

Η ΑΠΑΤΗ ΤΩΝ ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΩΝ

Τό θέμα τών προκαταβολών τείνει νά καταντήση πληγή διά τά ναυτιλιακά γραφεία τού Πειραιώς. Μόλις ναυτολογήθουν, πολλοί ναυτικοί ζητούν ένα ποσόν, συνήθως όχι εύκαπταρηνόν, διά νά άφήσουν εις τάς οικογενείας των προτού μπαρκάρουν. Κατά κανόνα δέ, τό αίτημα τών γίνεται δεκτόν από τούς πλοιοκτήτας.

Μερικοί δμως από αύτούς μόλις είσπράξουν τήν προκαταβολήν έξαφανίζονται και δέν παρουσιάζονται τήν θρισθείσαν ήμεραν διά νά άναχωρήσουν πρός συνάντησην τού πλοίου έπι τού διόποιον έναυτολογήθουσαν. Πρόκειται περί άτομων τά δημοία τά θέματας έφαρμοζουν τήν τακτικήν αύτήν.

Διά νά έξαφαλίσουν τήν έπιστροφήν τών χρημάτων των, αι έταιρια κατακρατούν τά

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

φυλλάδια των έν λόγω ναυτικών, άλλ' έδω ύπεισέρχεται ή έλληνική νομοθεσία ή όποια λέγει ότι ή κατακράτησις δημοσίου έγγραφου — και ώς τοιούτον χαρακτηρίζεται τό ναυτικό φυλλάδιον — άπαγορεύεται. Ήδη έκ τούτου, τό φυλλάδιον έπιστρέφεται εἰς τόν ιδιοκτήτην του, ού όποιος άναψητά τό έπομενον θύμα.

Αἱ ἀρμόδιαι ὑπηρεσίαι τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, πρός τάς όποιάς ἀπευθύνονται αἱ ἔταιρια διά νά τάς συμβούλευθον εἰς παρομοίας πειπτώσεις, συνιστούν τήν ύποβολήν μηνύσεως. 'Άλλ' ή ἐκδίκασις τῆς μηνύσεως καὶ χρόνον ἀπατεῖ καὶ δαπάνην ἐκ μέρους τῆς ἔταιρίας, η όποια συχνά προτιμά νά ἐγκαταλείψῃ τήν ύποθεσίν ἀπό τοῦ νά ύποβληθή εἰς νέας δαπάνας μέ άμφιβολον ἀποτέλεσμα.

'Ένας τρόπος διά νά ἀποφευχθούν παρόμοιαι καταστάσεις θά ήτο νά διακοπή τό σύστημα τών προκαταβολών. Τούτο θύμας θά ήτο διδικον διά τάς χιλιάδας τών τιμών ναυτικών οι όποιοι έχουν πράγματι ἀνάγκην τών χρημάτων πού ζητούν ώς προκαταβολήν.

Δέν ἀπομένει, λοιπόν, παρά ή ἐπέμβασις τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας διά νά τιμωρήσῃ ἀμέσως καὶ παραδειγματικά τούς δλίγους αὐτούς συστηματίας ἀπατεώνας, ἐφ' δούν η ἐνοχή των ηθελεν ἀποδειχθῇ. Πρόκειται, δλῶστε, περί ἀτόμων πού δέν είναι ναυτικοί καριέρας καὶ πρέπει νά ἔξοστρακισθούν ἀπό τήν ναυτικήν οἰκογένειαν.

ΤΑ ΧΥΔΗΝΑ ΦΟΡΤΙΑ

'Η «Ούνκταν» μετά τήν Μανιλάν ἐπανέρχεται εἰς τό παρ' αύτής τεθέν ζήτημα τῆς κατανομῆς καὶ τών εἰς χύμα φορτίων. Νέα συνέλευσις συνεκλήθη διά τό αὐτό θέμα διά τήν 1—14 Σεπτεμβρίου εἰς τήν Γενεύην. Τά ἀνεπτυγμένα κράτη, μεταξύ τών όποιων καὶ ή 'Ελλάς, κατεχόφισαν τήν σχετικήν πρότασιν κατανομῆς τών χύδην φορτίων, μέ τό βάσιμον δικαιολογητικὸν διτό κόστος τῆς μεταφορᾶς θά αὔξηθη εἰς βάρος τῆς βιομηχανικής παραγωγῆς.

'Ηδη η «Ούνκταν» συνεκέντρωσε νέα στοιχεία ἐπιδιώκουσα νά ἀποδειχῃ διτό μέγιστον μέρος τών εἰς χύμα φορτίων (σιτηρά, πετρέλαια καὶ τά δλλα γνωστά εἰδη) εύρισκονται εἰς χείρας δλίγων ἔταιριών ἐμπορίου

καὶ αύτών τούτων τών Κρατών.

'Η 'Ελλάς, ως ἀμέσως ἐνδιαφερομένη διά τό θέμα — τό μέγιστον μέρος τῆς Ναυτιλίας τῆς ἀπαρτίζεται ἀπό σκάφη διά χύμα φορτία — ἔχει ύπερ πάντα δλλον μέσον συμφέρον διά τό ζήτημα αύτό. 'Ας σημειωθῇ ἐπιπροσθέτως διτό αἱ ἀνεπτυγμέναι βιομηχανικαὶ χώραι δέν θά δεχθούν τήν ἐπιβάρυνσιν τού μεταφορικού κόστους τών πρώτων υλῶν, ἀπό τάς όποιας ἔξαρταται καὶ η βιομηχανία τών.

'Τό τέρμα συνεπώς τών σχετικών συζητήσεων εἰς τήν Γενεύην πιστεύομεν διτό προεξοφλεῖται. Θά ἀπορρίφηται καὶ πάλιν ἡ ἐπιδιώξις τών 77 μή ἀνεπτυγμένων χωρῶν διά τήν κατανομήν τών χύδην φορτίων.

ΑΙ ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΙΚΑΙ ΔΙΑΤΥΠΩΣΕΙΣ

'Η ἐπιτυχία τῆς Κρατικῆς πολιτικῆς εἰς ἔνα σίονδήποτε τομέα δέν ἔξαρταται μόνον ἀπό τό τί ἀποφασίζει η Κυβέρνησις, ἀλλά πρό παντός, ἀπό τό πώς ἔκτελούνται αἱ ἀποφάσεις τῆς ύπο τών ἐκτελεστικών τῆς ὄργανων.

'Τήν ἀφορμήν τών σκέψεων αύτών μᾶς τήν ἔδωσεν πρόσφατον ἔγγραφον τῆς 'Ενώσεως 'Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων πρός τόν κ. 'Υπουργόν Οικονομικών, εἰς τόν όποιον ἐκφράζονται ἀμφιβολία διά τήν ἐπιτυχίαν τών Κυβερνητικών χρηματοδοτικών ἀπόφασεων ύπερ τής διενεργείας ἐν 'Ελλάδι τών ἐπισκευαστικών ἐργασιών τών πλοίων μας, ἐάν δέν ληφθούν ωρισμένα παράλληλα διοικητικά μέτρα. Καί τά μέτρα ταύτα συνίσταται εἰς τήν ἀπλούστευσιν τών υφισταμένων διαδικασιών, πού ἀκολουθούνται διά τήν εἰσαγωγήν ἀνταλλακτικών ἡ ἔξαρτημάτων μηχανών πλοίων, τά όποια ἀποτέλλονται εἰς τήν Χώραν μας πρός ἐπισκευήν, ἵνα ἐπανεξάχθούν ἐν συνεχείᾳ διά νά πρωθητούν εἰς τά ἔχοντα ἀνάγκην πλοίο.

'Κάτι τό ἀνάλογον πρέπει νά γίνη καὶ εἰς τά διατυπώσεις τοποθετήσεως ἐπί τών πλοίων μηχανών καὶ ἔξαρτημάτων, καινουργών ή μεταχειρισμένων, προερχομένων ἐκ τής ἐσωτερικής ἀγοράς.

'Πολύ εὖλογον τό ἐφοπλιστικόν τούτο αἴτημα, πού δέν ἀφορά μόνον εἰς τά Μεσογειακά Φορτηγά, ἀλλ' εἰς τό σύνολον τῆς ναυτιλίας μας. 'Ατυχώς η ἐπισημαίνομένη περί-

πτωσις είναι η μοναδική.

'Σύνηθες είναι τό φαινόμενον νά ἀνατρέψει τά ἀποφασίζομενα ἀπό τόν τρόπον ἐκτελεσθεώς τών, καθ' δούν πολλά προβλήματα τῆς ναυτιλίας μας ἐμπλέκονται εἰς τά διοικητικά γρανάζια περισσότερων 'Υπουργείων, λόγω συντρέχουσής ἀρμοδιότης. Θά ἀνέμενεν κανείς διτό μετά τήν δημιουργίαν τού Γνωμοδοτικού Συμβουλίου Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας, τό φαινόμενον τούτο θά ἀπετέλει κακήν ἀνάμνησιν τού παρελθόντος.

'Ἄς ἐλπίζωμεν διτό δέν θά διαφευσθούν αἱ ἐλπίδες, πού ἐστηρίχθησαν εἰς τό Συμβούλιον αὐτό, πού ἔαν κινηθή δραστηρίως, θά συμβάλῃ κατά τρόπον σημαντικόν εἰς τήν προώθησαν τού ναυπηγοεπισκευαστικού μας κλάδου.

ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ

'Αι μεγάλαι πετρελαιοπαραγωγοί χώραι ἥρχισαν νέας περιοπάς τῆς παραγωγής των εἰς μίαν προσπάθειαν νά ἀποκαταστήσουν τήν ίσορροπίαν μεταξύ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως.

'Η Νιγηρία, ἐκ τών μεγαλυτέρων πετρελαιοεξαγωγικών χωρῶν τού κόσμου, ἔξεδήλωσε τήν πρόθεσιν νά περιστείλη τήν ήμεροσίαν παραγωγήν της κατά 200.000 βαρέλια ήμερησίων (10% περίπου). Τό 'Αμπου Ντάμπι από τής Αύγουστου ἐμειώσα τήν παραγωγήν του κατά 80.000 βαρέλια (6%). 'Η Μαλαισία 20.000 βαρέλια (6.5%).

'Αι ἀνώτερω περιοπαί ἐλάχιστον ποσοστόν τής ἔκ 46 ἑκατομ. βαρελίων ήμερησίας παραγωγής του μή κομμουνιστικού κόσμου ἀντιπροσωπεύουν. Πρόκειται, δμως, περί τών πλέον προσφάτων ρυθμίσεων διά τήν έπαναφοράν τής ίσορροπίας εἰς τήν προσφοράν καὶ ζητησιν. Τό πρώτον ἔξαρτημον τού έτους, η ήμερησία παραγωγή τών χωρῶν τού ΟΠΕΚ ἐμειώθη κατά 8% καὶ πλέον — ἀπό 30 εἰς 27.5 ἑκατομ. βαρέλια. Πάντως, ἐπισημαντεῖ διτό θά χρειασθῇ νά τεθούν καὶ νέοι περιορισμοί τής παραγωγής, κατά 500 — 750.000 βαρέλια ήμερησίως, διά νά ἐπιτευχθῇ η ίσορροπόησις.

'Πολλά βεβαίως, θά ἔξαρτημον ἀπό τήν Σαουδικήν 'Αραβίαν, τήν μεγαλυτέραν πετρελαιοεξαγωγικήν χώραν τού κόσμου. Αὔτη ἔξακολουθεῖ νά παράγη 9.5 ἑκατομ. βαρέλια ήμερησίας, ἐν τή προσπάθεια της νά ἐπιτρέψῃ τήν περατέρω ἀνατίμησιν τού πετρελαίου. 'Η τιμή πού πωλεῖ η Σαουδική 'Αραβία τό ἐλαφρού τύπου πετρέλαιον (28 δολ. τό βαρέλιον) είναι κατά 4 δολάρια κατέρέρα τής τεθείσας ύπο τού ΟΠΕΚ όροφης διά τόν τύπον αύτον τού πετρελαίου.

'Ἐν τών μεταξύ, αἱ τιμαὶ πετρελαίου τής «σπότ» ἀγοράς συνεχίζουν τάς ύποτιμητικάς των τάσεις ἐξ αἰτίας τής παγκοσμίου υπερπαραγωγής τού προιόντος.

ΤΑ ΑΝΤΙΚΙΝΗΤΡΑ

'Αι στήλαι αύταὶ θά ἐπανέρχωνται εἰς κάθε περίπτωσιν καθ' ἓν διαπιστούται διτό τή τακτική τών διαφόρων ἀρχῶν καὶ κυρίων τών λιμενικών, θέτει φραγμούς ή δημιουργεῖ προβλήματα εἰς τήν καταβαλλούμενην προσπάθειαν διά τήν διευκόλυνσιν τών ἐπισκευών πλοίων.

'Μάς κατηγγέλθη διτό εἰς ἐπισκευαζόμενον εἰς τήν λιμενικήν περιοχήν πλοίον ἐπεβλήθη πρόστιμον, διότι κατά τήν ἐπιθερώρησην λιμενικών ὄργανων δέν εύρεθη ἐπί τού σκάφους μεγάλος ἀριθμός ἐργαζομένων, χωρὶς νά ληφθῇ ύπ' δψιν διτό κατά τήν στιγμήν τής ἐπιθερώρησεως ἐγένοντο ἐργασία τό έχει ἔξαρτημάτων τής μηχανῆς τά όποια είχον μεταφερθῆ εἰς μηχανουργείον' δηλαδή ήτο μία ἐργασία ή όποια δέν ήδυντα νά πραγματοποιηθῇ ἐπί τού πλοίου.

'Ἐξ ἀλλού ούδεμία ἐπικοινωνία ύπηρξε μετά τής ἐδρεύσουσής εἰς τόν Πειραιά πλοιοκητηρίας ἔταιρίας διτό θά παρείχοντο αἱ δεουσαὶ ἐξηγήσεις, ούτε νά ύπηρξε ο ἐλάχι-

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

στος προβληματισμός, διότι έναν ύπηρχε θά διεπιστούστο διά δέν συνέφερε εις τήν πλοιοκτήτηριαν έταιριαν ή διατήρησις τού πλοίου εις έπισκευαστικήν θέσιν έναν δέν διενήργει έπισκευά.

Έπαναλαμβάνομεν διάτη ή τακτική αύτή άποτελεί άντικινητρον κυρίων διότι προκαλεῖ άπογοήσειν εις τούς ένδιαφερομένους οι οποίοι διαπιστώνουν διά από τούς λόγους και τάς διαβεβαιώσεις έως τήν καθημερινήν πρακτικήν υπάρχει τεραστία άποστασις πού δέν ναταίται νά γεφυρωθῇ εύκλων και ή διαπίστωσις αύτή δόγχει εις τήν φυγήν και τήν ώφελειαν ἀλλων χωρῶν, γειτονικῶν, αἵτινες άπειδειαν διά γνωρίζουν νά έπωφελούνται τών ίδικών μας ἀδυναμιῶν.

KAI OMOS SYNEBEH

Καλοπροσαίρετος έφοπλιστής ήγόρασεν άπο τήν έγχωριον έλευθεράν άγοράν δύο πεπαλαιωμένας πετρελαιομηχανάς, μέ πρόθεσιν νά τάς έπισκευασάται ένταυθη και ἀκόλουθως νά τάς τοποθετήσῃ εις τόν έπισκευαζόμενον έν 'Ελλάδι πλοίον του. Ο διανθρωπος έμεινεν διάνυσος διά την έπισκευασή τάς μηχανάς αύτάς, είδεν μετ' ἐκπλήξεως ταύτας, νά σφραγίζωνται υπό τελωνειακού όργανου διά μολυβδοσφραγίδων πράγμα πού παρακωλύει τό λάσιμο, τήν έπισκευήν και τήν έν συνεχεία έπιστρεψήν των ύπο έκπροσώπου τού νηογνώμονος, πού πρέπει νά γίνη πρίν αι μηχανάι τοποθετηθούν έπι τού πλοίου. Δέν ύπάρχει ἀμφιβολία διά τό διάμοδον Τελωνειακόν δργανον ένθρηγησεν νομίμως, έντος τών πλαισίων τών ύφισταμενών έντολων, πού δημως ἔρχονται εις αύτης ένημερώσεων μέ τάς Κυβερνητικάς διακηρύξεις και έπιδιώξεις ύπερ τής διενεργείας έν 'Ελλάδι τάς έπισκευών τών πλοίων μας. Τό συγκεκριμένον τούτο συμβάν άνεφέρθη εις τόν κ. Υπουργόν Οικονομικών πού είναι και ήδη άναμένονται αι ἀπόψεις του.

ANTIOLETOS APOΦΑΣΕΙΣ

Έπι τής ύποθέσεως τού Λιμενιανού πετρελαιοφόρου «Γιούνιβερς Σεντνιέλ», τό διά ποίον είχεν ύποχρεωθεί τό 1978 νά καταβάλη 6.480 δολ. εις τό Κοινωνικόν Κεφαλαιον τής ΔΟΜ, διά νά τού έπιτραπήν απόπλευση έκ τού λιμένος Πέμπροκ, τό έπιληφθέν Έμποροδικοίν είχεν άποφανθει ύπερ τής διεργοφής τής έν λόγω συνεισφοράς έπι τώ λόγω διά αύτη μή ἀποτελούσα νόμιμων ἀπαιτησιν έξ έργατικής διαφοράς είχεν καταβληθει ἀχρεωστήτως και έξαναγκαστικώς. «Ηδη τό Έφετείον, ένωπιον τού όποιου προσέφυγε ή ΔΟΜ, άνήρεσ τήν πρωτόδικον ἀπόφασιν, δεχθέν διά πάσα πράξης τής ΔΟΜ, ἀπόσκοπούσα εις τόν περιορισμόν τών σημαίων εύκολων, ἀπότελει κοινωνικήν διαφοράν ἀπολαύσουσαν τών προνομίων τού Νόμου τού 1974 περί σωματειών, έστω και ἀνω διάφορά δέν ἀφορά ἀπ' έύθειας εις τάς συνθήκας έργασίας τών ένδιαφερομένων ναυτικών. Τήν ἀπόφασιν τού έβασισεν έπι παλαιοτέρας νομολογίας, δεχομένης διά μεταξύ τού Κοινωνικού Κεφαλαιού τής ΔΟΜ και τών συνθηκών έργασίας τών ναυτικών, ύφισταται διμεσος σχέσις, δεδομένου διά οι ναυτικοί ένδεχεται νά έπωφελθούν τού Κεφαλαιού είτε ύπερ τήν μορφήν ἀδειών εις τούς λιμένας είτε ύπερ τήν μορφήν χρηματικών βοηθημάτων.

ΤΑ ΒΙΒΛΙΑΡΙΑ ΤΗΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ

Θεωρούμεν λανθασμένην ένεργειαν τήν ἀπόφασιν τής Κτηματικής Τραπέζης νά χορηγή βιβλιάρια καταθέσεων εις ναυτικούς μέ άρχικήν συμβολικήν καταθέσειν έκ μέρους της πέντε δολαρίων. Κατανοούμεν, βεβαίως, τήν προσπάθειαν τής Τραπέζης νά συγκεντρώσει καταθέσεις ναυτικών, ἀλλά τό μέτρον αύτό, δηλαδή τής χορηγήσεως βιβλιάριων καταθέσεων μέ άρχικήν συμβολι-

κήν κατάθεσιν, έφορμόσθη ύπο ναυτιλιακών έταιρών αἵτινες ένδιαφέρονται έξ ίσου διά τήν προσέλκυσιν τών καταθέσεων τών ναυτικών μας εις τήν 'Ελλάδα, και καθ' ήμας ή Τράπεζα δέν ἔπρεπε νά έμφανισθη ώς ἀνταγωνιζομένη τήν ίδεαν, τών έν λόγω ναυτιλιακών έπιχειρήσεων, ἀλλά ἔπρεπε νά έξερη δάλλους τρόπους διά νά προσέλκυση τάς καταθέσεων τών ναυτικών μας.

Ή έπανάληψης τής μεθόδου αύτής δείχνει, τό διλιγόντερον, ἔλλειψιν φαντασίας έκ μέρουστων άρμοδιών υπηρεσιών τής Τραπέζης, αἵτινες αντί νά προβληματισθούν έπιστευσαν ἀπλώς νά έφαρμόσουν ένα μέτρον πού καθιέρωσαν σοβαρότατοι πελάται της. Θέλουμεν νά πιστεύωμεν διά τό λάθος θά έπισημανθη και διά ήδη έξευρεθούν ἀλλοι τρόποι και μέθοδοι διά τήν προσέλκυση τών καταθέσεων τών ναυτικών μας, μέθοδοι τάς όποιας αι στήλαι αύται θά ύποστηριξουν ένθρημα.

ΤΟ ΠΕΡΙ ΕΛΑΧΙΣΤΗΣ

Παρά τά διατυμπανιζόμενα από τά κρατικά μέσα ένημερώσεως περί ταχείας ψηφίσεως τού νομοσχεδίου περί ελαχιστής ασφαλιστικής προστασίας τού ΝΑΤ, τό έπι τριετίαν και πλέον καταρτίζομενον νομοσχεδίον δέν πρόκειται, κατά τάς πληροφορίας μας νά συζητηθῇ — εάν τελικώς συζητηθῇ — εις τήν Βουλήν παρά μόνον τόν έπόμενον μήνα. Έν τώ μεταξύ άργιάσουν αι φήμαι, αἵτινες δέν κατέστη δυνατόν νά έντοπισθῇ πόθεν πρόχονται, διά ήδη άμεσος ψήφισις τού νομοσχεδίου οφείλεται εις δήθεν άντιρρησιν τού έφοπλισμού.

Εις τό τεύχος τών «Ναυτικών Χρονικών» τής 15ης Ιουλίου είχομεν καλέσει πάντα άρμοδιον διά ἀπλώς νά διασκεδάση τάς έν λόγω φήμας, ἀλλά νά διαπιστώση και ἀπό πού διοικεύονται, ἀλλά μέχρι τής στιγμῆς ούδεν έγνετο, ἀπλώς μόνον μετεδόθη ἀπό τά κρατικά μέσα ένημερώσεως διά ή ψήφισις τού νομοσχεδίου πρωθείται. Έπειδή τό έν λόγω νομοσχεδίον ένδιαφέρει μεγάλον διριθμόν ναυτικών, παρακαλούμε τόν κ. Φικιώρην νά προβή εις μίαν δεσμευτικήν δήλωσιν διά τόν χρόνον ψηφίσεως του, ώστε και αι φήμαι νά διασκεδασθούν ἀλλά και αι ἀνησυχίαι τών ένδιαφερομένων νά σταματήσουν.

ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΜΗΧΑΝΗΣ

Γνωστή είναι ή μεγάλη ἔλλειψις προσωπικού μηχανής, πού δέχει καταστήσει ἀγχώδη τήν έπανδρωσιν τών πλοίων. Και ή διλλειψις

αύτή είναι πλέον έμφανής εις τά μικρομεσαίας χωρητικότητος σκάφη, διόπου συναντώνται μεγαλύτεραι δισκολίαι διά τήν έξερης προσοντούχων ναυτικών. Κατά περιεργούν δύμας τρόπουν ἀπό τήν άρχικην 'Υπουργικήν ἀπόφασιν πού έπέτρεπε τήν έπανάληψην ἀσκήσεως τού ναυτικού έπαγγέλματος, εις συνταξιούχους ναυτικούς, είχεν παραλειφθή τό κατώτερον προσωπικόν μηχανής ήτοι μηχανοδηγοί, λιπανταί, θερμασταί. Εύτυχως ή νέος 'Υπουργός Ε.Ν. Κ. Ι. Φικιώρης εύθυς ώς τού έπειθε ή περίπτωσις ἀπό τήν Διοίκησην τής 'Ενώσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, έπεξετείνει τό δικαιώματα έπαναλήψεως τού ναυτικού έπαγγέλματος και εις τούς συνταξιούχους Μηχανοδηγούς και λοιπόν κατώτερον προσωπικόν μηχανής, μέτρον διά τού όποιου έξερηται διά μόνον μία σημαντική κατηγορία συνταξιούχων, ἀλλά και ή ναυτιλία μας.

KINEZIKA PLΗΡΩΜΑΤΑ

Φαίνεται διά ήρχισε νά άποδίδη ή προσπάθεια διά τήν χρησιμοποίησην κινεζικών πληρωμάτων εις τά έλληνικά πλοία. «Ηδη, συμφώνως πρός σχετικάς πληροφορίας, τό πρώτον κινεζικόν πλήρωμα τό όποιον θά αναλάβη έργασιν έπι έλληνοκτήτου πλοίου έπροκειτο νά έπιβιβασθῇ τού σκάφους, τό δύνομα τού όποιου δέν έγνωσθη μέχρι τής στιγμῆς, εις τήν Σιγκαπούρην. Δέν έγγωσθησαν έπισης οι όροι ύπερ τού όποιους ναυτολογείται τό κινεζικόν πλήρωμα, άναφερεται δύμας διά ή σχετική συμφωνία συνήθη κατά τήν διάρκειαν τής παραμονής έν 'Ελλάδι τής πρό μηνός άφιχθείσας κινεζικής ναυτιλιακής άντιπροσωπείας, ή όποια συνεζήτησε μέ παράγοντας τή 'Ελληνικής ναυτιλίας τό ζήτημα τής άπασχολήσεως κινεζικών πληρωμάτων εις έλληνοκτήτη πλοία.

ΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΓΕΩΤΡΗΣΕΙΣ

«Η ένεργειακή κρίσις δέχει ωθήσει τάς διαφόρους χώρας εις έντατικάς αναζητήσεις πρός άνευρεσιν κοιτασμάτων τού καταστάτος, πλέον, πολυτίμου πετρελαίου. Έπομενον είναι διά και ή 'Ελλας προβαίνει ήδη εις άναλόγους προσπαθείας. Ούτω, ώς έγνωσθη, άπειδασθη διά διάθεσις ποσού 100 έκατομτο. διά τήν περίοδον 1981—1982 πρός διενέργειαν έρευνητικών γεωτρήσεων πετρελαίου εις τήν θαλασσίαν περιοχήν τού 'Ιονίου Πελάγους. Προσέτι έναυλωθή τό Δανικόν σκάφος «Ντάν Μπάρον», τό όποιον κατά τήν περίοδον ἀπό τήν Ιανουαρίου 1981 μέχρι

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

YLIKA KATASTROMATOS & MHNANIS

ARTIA EΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

Ιουνίου 1982 θά πραγματοποιήση διά λογαριασμόν της Ελληνικής Δημοσίας Έπιχειρήσεως Πετρελαίου 5-8 γεωτρήσεις διά την άνευρεσιν πετρελαίου.

Έν τω μεταξύ συμφώνων πρός δσα κατά καιρούς άγακονται, προχωρεῖ ή διαδικασία διά την άξιοποίησην και έκμετάλλευσιν των ύποθαλασσών κοιτασμάτων πετρελαίου εις Πρίν της Θάσου. Θέλουμεν νά έλπιζωμεν διά τά δρμόδια Ύπουργεια έγκαιρως θά άντιμετωπίσουν τά συναφή προβλήματα προστασίας της άνθρωπης ζωής εν θαλάσση, ώς καί τον θαλασσίου περιβάλλοντος, άναπόφευκτα άπό την εις Θάσον έγκατάστασιν πλωτής έξεδρας έξορύξεως πετρελαίου. Ή τραγική έμπειρια άπό το πρό μηνών άτυχημα της Βορείου Θαλάσσης δεν θά πρέπει νά άγνοηθη.

Η NAYTIA ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΠΑΡΑΓΩΓΩΝ ΧΩΡΩΝ

Κατά τάς δηλώσεις του Υψηλού Συγκοινωνιών της Σαουδικής Αραβίας, ή χώρα του προέβη εις την ίδρυσιν έθνικής ναυτιλιακής έταιρις με κεφαλαιον 150 έκατον. λιρών, ήτις θ' αναλαβή την έκμετάλλευσιν πλοιών γραμμής και έλευθερών φορτηγών.

Αι παραδοσιακά ναυτικά έταιρια, προσέθεσεν ο Υψηλού συγκοινωνιών, πρέπει νά κατανοήσουν την στάσιν και την συμπεριφοράν τών

παραγωγικών χωρών του πετρελαίου. Νά κατανοήσουν άκομη διά εις τόν κόσμον τής ναυτιλίας ύπάρχει θέσις διά δους, όπως ύπάρχει θέσις διά τούς νεήλυδας εις τούς κόλπους των Κόνφερανς. Καί διά οι νεήλυδες αύτοί είναι οι ιδιοκτήται τών μεταφερούμενών έμπορευμάτων, οι όποιοι έχουν τό άναφαίρετον δικαίωμα νά δημιουργήσουν ίδικην των ναυτιλίαν διά νά μεταφέρει τά ίδικά των έμπορευμάτα. Πρόθεσις της Σαουδικής Αραβίας είναι νά έπιτυχη την διά ίδιων μέσων μεταφοράν του πετρελαίου της κατά 40%, άλλ' είναι φανερόν διά νά φθάση έως έκει θά χρειασθούν πολλά άκομη έτη.

NEON ΝΗΟΛΟΓΙΟΝ;

Ή εις την θάλασσαν της Ιρλανδίας Βρετανική νήσος Μάν (Isle of Man) φιλοδοξεί ίσωσαν νά καταστή αύτοτελής ναυτική δύναμις.

Καθ' ά έδημοισεύθι εις τόν ναυτιλιακόν τύπον, ή λαϊκή συνέλευσις της νήσου υιοθετησε νόμον δστις, διά πρώτην φοράν άπό τού 1965, άποδίδει εις αύτην την κυριαρχίαν έπι τών τελωνείων της, πράγμα διόπερ θά της έπιτρεψη νά πραγματοποιήση τό σχδιον ένος τοπικού όργανισμού λιμένων και ένδος τοπικού ίδιαιτέρου νηολογίου. Παραλλήλως υιοθέτησε και άλλους ναυτικούς νόμους άφορώντας εις την έφαρμογή τών διεθνών συμβάσεων περι άσφαλείας ναυσιπλοίας.

Η ναυλαγορά

Ο Καναδάς διέκοψε τό «έμπαργκο» πού άφορά τάς πωλήσεις δημητριακών πρός την Ρωσίαν, άλλα σκοπεύει νά τιμήση την ύποσχεσιν νά μη πωλήση πέραν τών συνήθων ποσοτήτων.

Η κυβέρνησης του Καναδά άναγνωρίζει θι διέπραξε σφάλμα τόν παρελθόντα ιανουάριον, όταν άδεχθη νά περιορίση τάς πωλήσεις έκ της τρεχούσης έσοδειας πρός την Σοβιετικήν «Ενωσιν εις 3,8 έκατομ. τον., εις ένδειξιν διαμαρτυρίας κατά της Ρωσικής εισβολής εις τό Αφγανιστάν. Αι Ήνωμέναι Πολιτείειν έπωλησαν, βάσει της ύφισταμένης συμφωνίας, 8 έκατομ. τον. και ή Αύστραλια έπραγματοποίησεν ρεκόρ πωλήσεων. Η μόνη χώρα πού έπωλησεν άλλη πετρελαίου σιτηρά πρός την Ρωσίαν ήτο ο Καναδάς, έπεισήμανε κυβερνητικός άρμοδιος.

Τώρα, οι Καναδοί είναι προητομασμένοι νά πωλήσουν 5 έκατομ. τον. εις τούς σοβιετικούς, άλλα τούτο θά έξαρτηθη άφ' ένδος άπο την παραγωγήν και άφ' έτερου άπο την δυνατότητα διακινήσεως τών δημητριακών πρός τούς έξαγωγικούς λιμένας της χώρας.

Ένεκριθη ύπό της Αύστραλιανής κυβερνήσεως ή πωλήσις 3,9 έκατομ. τον. δημητριακών πρός την Ρωσίαν. Έξ αύτών, 2,5 έκατομ. τον. είναι σίτος, 1 έκατομ. τον. κριθή, 200.000 τον. βρώμη και οι ύπολοιποι 200.000 τον. σόγια. Ο άρμοδιος έπι της Γεωργίας ύπουργός έτόνισεν διά της Αύστραλια θά έξακολουθή νά ύποστηριζη τό άμερικανικόν έμπαργκο παρά την άπαναχώρησιν του Κανα-

δα. Αι συνολικαί έξαγωγαί Αύστραλιανού σίτου κατά την άρξαμένην περίοδον 1980-81 τοποθετούνται εις τά 15 έκατομ. τον.

...

Η Κίνα θά είναι ή μεγάλος είσαγωγεύς δημητριακών. Η Εηρασία θά περιορίση κατά πολύ την παραγωγήν της. Εις τέσσαρα έκατομ. τον. προβλέπεται ή μείωσις της παραγωγής της. Η Αμερική θά είναι ή πρώτη εις έξαγωγάς πρός την Κίναν ή όποια θά είσαγαγη 12-14 έκατομ. τον.

...

Η Ανατολική Εύρωπη και ή Ρωσία κατεκλύσθησαν άπο βροχάς έπι έβδομαδάς. Θά περιορισθή το μέγεθός, άλλα και ή ποιότης της παραγωγής. Μετά τήν περιουσίν την συγκομιδήν τών 170 έκατομ. τόννων, αι προβλέψεις ώμιλουν διά 250 έκατομ. τον. έφετος. Απίθανον τούτο θεωρείται τώρα.

Εις τήν Πολωνίαν μεγάλαι αι πλημμύραι. Γενικών εις άλλας τάς χώρας της Ανατολ. Εύρωπης ή παραγωγή έπισημαίνεται λίαν περιωρισμένη, λόγω τών βροχών.

...

Εύνοικόν καιρόν άναγγέλλουν οι Ρώσοι διά την γεωργίαν των. Εις τήν δυτικήν τουναντίον Ούκρανίαν μετά ραγδαίας βροχάς τά πεδία της σποράς κατεκλύσθησαν.

...

Παρά τήν κακοκαρίαν πού έπεκράτησεν εις τάς άρχας τού έτους, ή συγκομιδή δημητριακών της Ε.Ο.Κ. άναμενεται νά φθάση εις

Τό Σχόλιον τού 15θημέρου

Δέν γνωρίζομεν έάν οι άναγνωσται μας έπρόσεδαν σσον έπρεπε εις τό προηγούμενον τεύχος μας, τήν έκ Νορβηγίας ειδησιν της μεταποίησεως τού ύπερωκεανίου «Σάγκαφιόρντ» εις δι, τι άπεκλήθη «τό πολυτελέστερον κρουαζιερόπλοιον τού κόσμου».

Εις τήν σχετικήν ειδησεογραφίαν δέν ύπάρχει χλιδήσ ούσιαστικόν ή επίθετον, τού όποιον νά μη παρατίθεται διά νά ύπογραμμίση τήν πολυτελή ύπεροχήν τού πλοίου και τών πλόων του. Παράλληλος φυσικά εις οίκονομηκήν εύρωστιαν και εις άνεξαντλητα εισόδηματα ύπολογίζεται και ή άναμενομένη ύψηλή πελατεία του.

Έξ δώλων τών χαρακτηριστικών τής μετασκευής τού πλοίου έπροσεδαν ιδιαίτερως δύο, τά πλέον ίσωσ αντιπροσωπευτικά: Τό πρώτον είναι η προσθήκη νέου άνωτάου καταστρώματος ειδικώς διά κοιτωνίσκους (:) ύπεροπολυτελείας, τών όποιων ή τημή θά είναι διπλασία τών άλλων καμπινών τού πλοίου, αι όποιαι έν τούτοις είναι άπο τάς άκριβοτέρας τού είδους των. Τό δεύτερον είναι τό σκάφος, παρά την σεβαστήν του χωρητικότητα δέν θά παραλαμβάνει πλέον τών 500 έπιβατών, εις τρόπον ώστε ν' άντιστοιχεί εις έκαστον έξ αύτών χώρος πεντήκοντα τουλάχιστον κόρων!

Καί ύπάρχουν λοιπόν μερικοί αφελείς, οι όποιοι νοιμίζουν διά η παγκόσμιος οίκονομια διέρχεται κρίσιν και εισόδηματοβόρον πληθωρισμόν, διά χιλιάδες άπαθλιωμένων παιδιών άποθνήσκουν έκ πείνης εις τήν περιφέρειαν τής γης και διά ο κόσμος μέ άγωνίν προσβλέπει εις τό άβεβαιον μέλλον του.

Οι Ρωμαίοι νομοδιδάσκαλοι, κάτι γνωρίζοντες άσφαλως άπο τάς άλογιστους και άργωδες δαπάνας τής έποχης των, έχρησιμοποίουν πρός χαρακτηρισμόν των τόν όρον luxuria immoderata. Αμετρος πολυτελεία. Διερωτώμεθα λοιπόν πώς άλλως δύναται νά χαρακτηρισθή ή καταστέωσις τού έν λόγω ύπερωκεανίου.

επίπεδα ρεκόρ. Προσωρινάι έκτιμήσεις άναβιθάζουν τήν συνκομιδήν σίτου εις 45 έκατομ. τον. και τής κριθής εις 40 έκατομ. τον., έναντι 42,3 και 39 έκατομ. τον. άντιστοιχώς τής περιουσής σαιδίν.

...

Κατά τό Διεθνές Γραφείον Ένεργειας, τό 1990 αι άμερικανική έξαγωγαί εις «steam coal» (γαλάνθρακος εύθηνης ποιότητος, χρησιμοποιούμενον διά τήν καύσιν κλιβάνων) θά φθάσουν τά 100 έκατομ. τον. και τά 300 έκατομ. τον. τό έτος 2000. Αι έξαγωγαί τού προϊόντος άυτού, άνυπαρκτοι ούσιαστικώς τό 1978, έφθασαν τά 2,2 έκατομ. τον. πέρυσι



**SOLEMARE
SHIPPING Co. SHIPBROKERS**

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

και άναμένεται νά ύπερβούν τά 8 έκατομ. τον. τό τρέχον έτος.

Ἐν τώ μεταξύ, ἡ προοπτική τῆς κατακορύφου αὐξήσεως τῶν ἀμερικανικῶν ἔξαγωγῶν γαιανθράκων προσκρούει εἰς τὴν ἐλλειψιν λιμενικῶν εὔκολιών. Αἱ περισσότεραι ἐγκαταστάσεις εἰς τοὺς λιμένας ἔξαγωγῆς γαιανθράκων ἐλέγχονται ἀπό τὰς ἑταῖριας σιδηροδρόμων πού μεταφέρουν τὸν γαιανθράκα καὶ αὐταὶ δέν φαίνονται πρόσθυμοι νά ἐπενδύσουν τὰ ἀπαιτούμενα δισκετομύρια δολαρίων διά τὸν ἐκουγχρονισμὸν τῶν λιμένων. Ἐνα κίνητρον διά τὴν διάθεσιν τῶν κεφαλαιῶν αὐτῶν θά ἡ ίπωγραφή «κοντράτων» με διαφόρους εἰσαγωγικάς χώρας, ἀλλά καὶ αὐταὶ δέν δέχονται νά ύπογράψουν παρομοίους συμβάσεις ἔαν δέν ἔχουν ἔξαφαλισμένην τὴν ἄνετον διακίνησιν τῶν ἀγορῶν.

Ἐις τὰς ἀρχὰς τοῦ 1980 ὁ στόλος τῶν «Πάναμα» μπάλι κάρριερ (50–80 τον. d.w.) ύπελογίζετο εἰς 32 έκατομ. τον. d.w. Ταυτοχρόνων 7 έκατομ. τον. d.w. μικτῶν σκαφῶν, εύρισκοντο εἰς τὴν αὐτὴν κατηγορίαν. Τὰ «πάναμα» σκάφη ἐνεφανίσθησαν εἰς τὸ τέλος τῆς δεκαετηρίδος 1950, διά νά διευκολύνουν τὰς μεταφοράς μεταλλευμάτων. Περὶ τὸ τέλος τῆς δεκαετηρίδος 1960 μετέσχον εἰς τὰς μεταφοράς γαιανθράκων. Ἀργότερον σκάφη μεγαλύτερα ἐνεφανίσθησαν εἰς τὴν ἀγοράν εἰδικῶν διά τὸ σιδηρομετάλλευμα καὶ τὸν γαιανθράκα. Τελευταίως τὰ «πάναμα» μπάλι κάρριερ μετέσχον εἰς τὰς μεταφοράς εἰς αὐξοντα ἀριθμόν εἰς τὰς μεταφοράς ἀλλών φορτίων, κυρίως σιτηρών.

Ἡ ἀπαιτουμένη χωρητικότης τοῦ παγκομίου ἐμπορικοῦ στόλου τό 1982 θά είναι 689 έκατομ. τον. (351 έκατομ. τον. τάνκερ καὶ 338 έκατομ. τον. ἀλλών σκαφῶν), ἐν συγκρίσει με προβλεπομένην διαθεσιμότητα 656 έκατομ. τον. Ἡ κατά 33 έκατομ. τον. ύψηλοτέρα ζήτησις ἔναντι τῆς προσφερόμενης χωρητικότητος θά ἀποτελέσῃ τὴν ἀπαρχήν μιᾶς περιόδου εύμερίας διά τὴν διεθνή ναυτιλίαν ήτις θά διάρκεση ἐπί τίνα ἑτη, λέγει τὸ γραφεῖον ναυτιλιακῶν ἔρευνῶν «Τέρμιναλ «Οπερείτορ», τοῦ Λονδίνου, εἰς τὴν ἀκδοσίν του τοῦ «Ἀνασκόπησις τῆς Ναυτιλιακῆς Ἀγορᾶς μέχρι τό 1982».

Διαπιστοῦται διτὶ περίσσεια πετρελαίου παγκοσμίως ὑφίσταται ιδιαιτέως καλῆς ποιότητος, παραγομένης εἰς τὴν Βορ. Θάλασσαν, τὴν Λιβύην, τὸ Ἀγέριον καὶ τὴν Νιγηρίαν. Δύσκολος ή ἔξερεσις πλωτῶν ἀπόθηκων. Ἀναμένεται πτώσις τῶν τιμῶν. Ἡ Σαουδική Ἀραβία πιέζεται νά περικόψῃ τὴν παραγωγὴν τῆς.

Διά τὰ VLCC σκάφη δέν είναι, βεβαίως, συμφέρουσα ἡ κατάστασις αὐτῆς. Οι ναῦλοι διά τὰ VLCC ἐν ἑκπτώσει.

Ἡ πτώση τῶν ναύλων διά τὰ VLCC προκαλεῖ καὶ τὴν προσφοράν πρός διάλυσιν. Ἐπολήθησαν ἀκόμη μερικά τιμά 197–200.000 δολ., ἔναντι 215 δολ. προηγουμένων.

Μικρά τουηντέκερος εἰς τιμά 170–180 δολ. τὸν τόννον. Τὸ Πακιστάν ηγόρασε ἔνα ψυγεῖον, 5.000 τον. ἐλαφροῦ ἐκτοπίσματος ἀντί 190 δολ. ἐλαφροῦ ἐκτοπίσματος καὶ ἔνα μικρότερον ἀντί 165 δολ. ἐλαφροῦ ἐκτοπίσματος.

Ἡ μειωμένη προσφορά δεξαμενοπλοίων μέχρι τοῦ 1985 δύναται νά φθασῃ τά 44 έκατομ. τον. d.w. Αἱ προβλέψεις τῆς ἀπασχολήσεως τῶν δέν είναι καθόλου ἐνθαρρυντικά διά τὰ μεγάλα σκάφη. Τὰ μικρά ἔξασφαλίζουν τὴν ἀπασχόλησιν.

Ὑπολογίζεται διτὶ μεταξύ τοῦ 1979 καὶ τοῦ 1985, σκάφη συνολικοῦ τοννά 77 έκατομ. τον. d.w. θά παροπλισθοῦν ἡ θά διαλυθοῦν.

Καὶ ἀκόμη ὑπολογίζεται διτὶ τὸ περίσσευμα θά φθαση ἀπό τά 101,6 έκατομ. τον. d.w. τοῦ 1979 εἰς τά 122,6 έκατομ. τον. d.w. τό 1980. Διά τό 1982 ἡ πτώσις ὑπολογίζεται εἰς 112,4 έκατομ. τον. καὶ εἰς 62,1 έκατομ. τον. τό 1985. ***

Ἡ Ρωσία καὶ αἱ ἔξαρτώμεναι παρ' αὐτῆς χώραι τῆς Ἀνατολικῆς Εὐρώπης ὑπέβαλον εἰς τὸν Ο.Η.Ε. πρότασιν καταργήσεως τῶν σημαίων εὔκολιάς δι' ἀποφάσεως τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν. Ἡ σχετική συζήτησις θά λάβη χώραν κατά Σεπτέμβριον εἰς τὴν Γενεύην.

ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΔΙΟΡΥΓΟΣ ΣΟΥΕΖ

Οἱοι οἱ ὑπολογισμοί, πού ἀφοροῦν εἰς τὸ κόστος διελεύσεως ἐνός δεξαμενοπλοίου ἀπό τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ, βασίζονται εἰς τὰ ισχύοντα σήμερον τέλη διελεύσεως. Συνεπεία, οἱ ἀριθμοί πού προκύπτουν δέν πρέπει νά χρησιμοποιούνται διά νά ἐκτιμήσωμεν τὸ κόστος διελεύσεως ἐνός σούπερ—τάνκερ πετρελαίου τὸν Οκτώβριον, δε τὸ θά ἔχουν περατωθῆαι αἱ ἐργασίαι ἐκβαθύνσεως καὶ διευρύνσεως τοῦ διαύλου. Προφανώς, τὰ τέλη θά διαφοροπιθεύον τότε.

Καλῶς ἔχοντας τῶν πραγμάτων, μετά τὸ πέρας τῶν ἐργασιῶν, ὁ περιορισμός βυθισματος, δοτὶς ἐπιτρέπει πλοία ἔμφορτα μέχρι 80.000 τον. νά διαπλέουν τὴν διώρυγα ὑπό πλήρη φόρτου. Θά αὐξηθῇ εἰς 53 πόδας ὥστε νά διέρχονται μέσω τῆς διώρυγος ἔμφορτα τάνκερ τῶν 150.000 τον. καὶ μέχρι 370.000 τον. υπό ἔρμα.

Τώρα ύπάρχουν τέσσαρες ἐναλλακτικαὶ λύσεις διά τὸ ναυλωτήν, πού ἐπιτιμοῦνται νά μεταφέρει πετρέλαιον ἀπό τὸν Περσικὸν Κόλπον εἰς τὴν Εὐρώπην ἡ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Δύναται νά ναυλώσῃ ἵνα VLCC καὶ νά πραγματοποιῇ τὰξίδια μέσω τοῦ Ἀκρωτηρίου εἰς ἀμφότερα τὰ σκέλη τοῦ ταξίδιου, ἢ νά ἀκολουθήσῃ τὴν διαδρομήν Ἀκρωτηρίου/Σουέζ, Η Σουέζ/Σουέζ μέρος φορτίου. Τέλος δύναται νά ναυλώσει ἵνα σκάφος τῶν 150.000 τον. καὶ νά χρησιμοποιῇ τὴν διώρυγα υπό ἔρμα καὶ υπό πλήρη φόρτου. Τὸ εὐθηνότερον κόστος προκύπτει εἰς τὴν τελευταίαν περίπτωσιν, ἐνῶ καρβιώτερον είναι, βεβαίως, τὸ κόστος τοῦ ταξίδιου πέριξ τοῦ Ἀκρωτηρίου εἰς ἀμφότεράς τὰς διαδρομάς. Δι' δοσούς δέν ἔνθυμουνται, τὸ κυκλικὸν ταξίδιον Περσικοῦ Κόλπου/Βορείου Εὐρώπης ἀπό τὴν διαδρομήν τοῦ Ἀκρωτηρίου εἰς ἀμφότερα τὰ σκέλη είναι 23.000 μίλια, ἐνῶ μέσω τοῦ Σουέζ εἰς τὸ θάνατον πέριξ τοῦ ταξίδιου είναι 18.000 μίλια. Διά τὴν Νότιον Εὐρώπην είναι 22.000 καὶ 16.000 μίλια ἀντιστοιχῶς.

Μέ τὰ σημερινὰ διόδια, ἔνα τάνκερ τῶν 150.000 τον. διά τὸ ταξίδιον Σουέζ/Σουέζ χρειάζεται ναῦλον W 45 διά νά καλύψῃ τὰς δαπάνας του. Δι' ἓν VLCC, πού χρησιμοποιεῖ τὴν διώρυγα εἰς ἀμφότερα τὰ σκέλη τοῦ ταξίδιου πέριξ τοῦ ταξίδιου είναι 20.000 μίλια. Διά τὴν Νότιον Εὐρώπην είναι 22.000 καὶ 16.000 μίλια ἀντιστοιχῶς.

Ἄλλη σημερινή προσφορά δεξαμενοπλοίων μέχρι τοῦ 1985 δύναται νά φθασῃ τά 44 έκατομ. τον. d.w. Αἱ προβλέψεις τῆς ἀπασχολήσεως τῶν δέν είναι καθόλου ἐνθαρρυντικά διά τὰ μεγάλα σκάφη. Τὰ μικρά ἔξασφαλίζουν τὴν ἀπασχόλησιν.

Διαπιστοῦται διτὶ περίσσεια πετρελαίου παγκοσμίως ὑφίσταται ιδιαιτέως καλῆς ποιότητος, παραγομένης εἰς τὴν Βορ. Θάλασσαν, τὴν Λιβύην, τὸ Ἀγέριον καὶ τὴν Νιγηρίαν. Δύσκολος ή ἔξερεσις πλωτῶν ἀπόθηκων. Ἀναμένεται πτώσις τῶν τιμῶν. Ἡ Σαουδική Ἀραβία πιέζεται νά περικόψῃ τὴν παραγωγὴν τῆς.

Διά τὰ VLCC σκάφη δέν είναι, βεβαίως, συμφέρουσα ἡ κατάστασις αὐτῆς. Οι ναῦλοι διά τὰ VLCC ἐν ἑκπτώσει.

Ἡ πτώση τῶν ναύλων διά τὰ VLCC προκαλεῖ καὶ τὴν προσφοράν πρός διάλυσιν. Ἐπολήθησαν ἀκόμη μερικά τιμά 197–200.000 δολ., ἔναντι 215 δολ. προηγουμένων.

Μικρά τουηντέκερος εἰς τιμά 170–180 δολ. τὸν τόννον. Τὸ Πακιστάν ηγόρασε ἔνα ψυγεῖον, 5.000 τον. ἐλαφροῦ ἐκτοπίσματος ἀντί 190 δολ. ἐλαφροῦ ἐκτοπίσματος καὶ ἔνα μικρότερον ἀντί 165 δολ. ἐλαφροῦ ἐκτοπίσματος.

Ἡ μειωμένη προσφορά δεξαμενοπλοίων μέχρι τοῦ 1985 δύναται νά φθασῃ τά 44 έκατομ. τον. d.w. Αἱ προβλέψεις τῆς ἀπασχολήσεως τῶν δέν είναι καθόλου ἐνθαρρυντικά διά τὰ μεγάλα σκάφη. Τὰ μικρά ἔξασφαλίζουν τὴν ἀπασχόλησιν.

Ὑπολογίζεται διτὶ μεταξύ τοῦ 1979 καὶ τοῦ 1985, σκάφη συνολικοῦ τοννά 77 έκατομ. τον. d.w. θά παροπλισθοῦν ἡ θά διαλυθοῦν.

Ἔιδίου (μέ φορτίον 180.000 τον.) είναι W 49 καὶ δι' ἓν VLCC εἰς τὴν διαδρομήν Ἀκρωτηρίου / Ἀκρωτηρίου είναι W 36. Ὁ βασικός ναῦλος W 100 διά τὴν διαδρομήν τοῦ Ἀκρωτηρίου είναι δολ. 9,11 κατά τόννον φορτίου ἐνῶ μέσω Σουέζ ἀντιστοιχεῖ εἰς 7,70 δολ.

ΤΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΑ

Νέα διάσκεψις τῆς «Οῦνκταντ» τὸν Σεπτέμβριον

Καὶ μετά τὴν Μαϊλαν, ἡ «Οῦνκταντ» συνεχίζει τὴν προσπάθειάν της διά τὴν κατανομήν τῶν χύδην φορτίων. Εἰς σχετική μελέτην πού ἐκκλυόφορησεν ἡ ναυτιλιακή ἐπιτροπή τοῦ διεθνοῦς Ὁργανισμοῦ, ἀναφέρεται διτὶ ἡ ἀγορά τῶν χύδην φορτίων δέν είναι καθόλου ἀνοικτή, ὥστε ὑποστηρίζουν αἱ ἀνεπτυγμέναι χώραι. Ἀντιθέτως, ἐπισημαίνει διτὶ τὸ δύο—τρίτα τοῦ θερηποντίου ἐμπορίου διά τὸ σιδηρομετάλλευμα καὶ τὸν Βαξιηγήν/ἀλουμίνιον ἐλέγχονται ἀπό διεθνεῖς ἑταῖριας. Τὰ γεννήματα, ἐπίσης, ἐλέγχονται ἀπό πέντε ἑταῖριας: τὴν Μπούνγκε, τὴν Κάργκιλ, τὴν Κοντινένταλ Γκραίν, τὴν Λούις Ντρέφους καὶ τὴν Κάρνακ. Εἰς μικροτέραν ἔκτασιν ἐλέγχονται τὰ φορτία φωσφάτων. «Οσον ἀφορά εἰς τὸν γαιανθράκα οὗτος είναι δευτερευόσης σημασίας διά τὰς ἀπατησομένας χώρας.

Μερικαὶ ἑταῖραι, ὡς η Ντρέφους, ἔχουν ιδίους στόλους καὶ συνάπτουν μακροχρόνια ναυλοσύμφωνα μέ τὰ πλοία πού αἱ ἀλέγχουν ἡ ἀνήκουν εἰς ἐφοπλιστάς στενῶν μέ αὐτάς συνδεδεμένους.

Ἡ ἐκθεσία ἀναφέρει διτὶ τὸ κλειδόμενον τοννά εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοράν είναι ἐλάχιστον. Οι νέοι ἐφοπλισταὶ σημαίων εὔκολιάς. Ἀναφέρεται, ὡς φαίνεται, εἰς τὸν κ. Πάο τὸν ὄποιον χαρακτηρίζει ὡς «ἀνθρωπον τοῦ Ἰαπωνικοῦ χρήματος».

Ἡ «Οῦνκταντ» προετοιμάζεται διά τὴν διάσκεψιν τοῦ Σεπτέμβριου, πού θά λάβῃ χώραν εἰς τὴν Γενεύην, καὶ θέτει ἐκ νέου τὸ ἐρώτημα διατί αἱ ἀναπτυσσόμεναι χώραι νά συμμετέχουν εἰς τὰς μεταφοράς τοῦ σιδηρομετάλλευματος καὶ τοῦ βαξιηγού τοῦ πληρούμενου αἱ παράγοντες.

«Ἄς σημειωθῇ διτὶ εἰς τὴν Μαϊλαν αἱ ἀνεπτυγμέναι χώραι ἀντετέθησαν εἰς τὴν ἀπόφασιν, διότι «ἡτο ἀντίθετος πρός τὴν ἐλευθέρου ἀνταγωνισμού ναυλαγοράν, ητις είναι ἀποφασιστική διά τὴν μεταφοράν τῶν χύδην φορτίων». Τὸ σχέδιον τῆς κατανομῆς τῶν φορτίων, ισχυρίζονται αἱ ἀνεπτυγμέναι χώραι θά αὐξηθῇ τὸ μεταφορικόν κόστος καὶ θά ἔχῃ σοβαράς ἐπιπτώσεις εἰς τὰ ἐμπορικά συμφέροντα δὲν τῶν χωρῶν.

MONTEVIDEO

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SINCE 1935

ASSOCIATED TO

S.A. FINANCIERA Y COMERCIAL

J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

TELEGR: ARGOSHIP

TEL: 98 07 49

A.O.H. 78 29 05

TELEX 398 925 JRWS UY 925

SOLIS 1533

MONTEVIDEO - URUGUAY

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΑΙ

Άγαπητά NAYTIKA XRONIKA,

Εύχαριστω δημοσίως τόν άξιότιμο κύριο ΡΗΓΑ πλοίαρχο Λ.Σ. Προξενικό Λιμενάρχη SYDNEY, διά τό ειλικρινές και άμεσον ένδιαφέρον του διά τά προβλήματα τού κλάδου τών Ασυρματιστών Ε.Ν. έπ' εύκαιρια σημειώνης του έπισκεψεως — έπιθεωρήσεως εις πλοϊον μας.

Ός ειδικός συγγραφεύς τόμων βιβλίων Ασυρμάτου και ραδιοηλεκτρονικών όργανων ποντοπόρων, ώς άντιπρωπούσας πολλάκις τήν χώρα μας εις τά διεθνή συνέδρια IMCO, διακυβερνητικού συμβουλευτικού όργανοις Ναυτιλίας και άσφαλειας και ώς κατά πάντα μορφωμένος ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ τού Λιμενικού μέ το μοναδικό δικό του κύρος μέ διεβεβαίωσε διτί 3 φορές συνεκάλεσε συμβούλιον εις YEN διά τούς Ασυρματιστές και μάς βοήθησε εις τό παρελθόν καθώς πρόκειται μάς συμπαρασταθεί και εις τό μέλλον μετατιθέμενος εις YEN λίαν συντομως. Πιστεύει διτί ό Έλλην Ασυρματιστής είναι άπαραίτητος και κοστίζει ευθύνοτέρα από τόν έχχωρο μένο διότι στέλνει άπευθείας τά τηλεγραφήματα εις τόν προορισμόν των ή ίδιος ή μέσω άλλων Έλληνικών πλοίων άτελως QRX/QSP. Ό Έλλην είναι νοικούτης, τάξις και συντήρησης έπικρατεί ώς και διευθέτησις άμοιβού ύλικου και πάντοτε αι συσκευαί λειτουργούν κανονικώς δημόρια κατά συνέπειαν τό Έλληνικό πλοίο έχει 100% άσφαλεια από άποψεως Ασυρμάτου.

Έλπιζω τό Σεπτέμβριο μέ την άνανεωση τής Συλλογικής Συμβάσεως ό Ασυρματιστής νά βοηθηθή ύπο δόλων YEN/EEE/PNO και νά λάβη βασικό μισθό άναλογο τής άξιας του και προσφοράς του στό «ΘΑΥΜΑ» τής Ναυτιλίας μας και διχ άπως τώρα 34.000 δρχιατί και τήν ίδια μόρφωση μέ τόν καπετάνιο έχει και μάς ικανή σύνταξη πρέπει νά λάβη μετά 23 έτη πάλης μέ τά κυμάτα.

Μετά την ομοιότητα, λίαν άπολιτικών ΑΡΓΥΡΟΣ Γεώργιος τού Σπυρίδωνος έκ Πα-

έων
Ασυρματιστής 1401 Α' τάξεως
M/V MARI CHANDRIS/SVYC

NEWCASTLE/AUSTRALIA, 15 Ιουλίου 1980

ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΣΥΝΕΠΑΙΓΕΤΑΙ

‘Η στροφή πρός τόν γαιάνθρακα

Η ΜΟΝΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΠΗΓΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΤΟΥ ΛΑΧΙΣΤΟΝ ΚΑΤΑ ΤΑ ΠΡΟΣΕΧΗ 20 ΕΤΗ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ένα από τά πλέον άντιφατικά προβλήματα, πού άντιμετωπίζει τελευταίως ή άνθρωπότης είναι η στροφή από τό πετρέλαιον εις τόν γαιάνθρακα. Οι άμερικανοί τήν υποστηρίζουν τό ίδιο οι Εύρωπαίοι και οι Ιάπωνες. Η πρόθεσης δύως δέν δρκεί διά νά πραγματοποιηθή ή άλλαγή και πολλοί πιστεύουν διτί τό πετρέλαιον θά έξακολουθήσει η πρώτη πηγή ένεργειας, έπισημαίνοντες διτί η κατανάλωσί του τό 1990 θά φθάσει εις έπιπεδα διπλάσια τών σημερινών. Ασχέτως τού έαν έχουν δίκαιον η διχι οι υποστηρίζοντες τήν άποψιν αύτήν, τό γεγονός είναι διτί η στροφή πρός τον γαιάνθρακα άπαιτει τρομακτικά δαπάνας ύποδομής — πλοία, λιμένας, σιδηροδρόμους, κλπ. — και συντονισμόν ό όποιος είναι δύσκολον νά έπιπευχθῇ, εις ολαν έκτασιν άπαιτεται, διχ μόνον έπι διεθνούς άλλα ουτε έπι έθνικού έπιπεδου.

Η άντιδρασης αυτού τού ίδιου τού άνθρωπου συνιστά έναν άκομη άναστατικόν παράγοντα. Η άπρωμαί άπασχολήσεως εις τά δρυχεῖα είναι προφανής εις τά άνεπτυγμένας χώρας, ώς αι Ήνωμέναι Πολιτείαι, ο Καναδάς, η Μεγάλη Βρετανία, η Αυστραλία, λόγω τού άνθυγεινού τού έπαγγέλματος και τών κινδύνων πού περικλείει. Οι κίνδυνοι, έπισης, ρυπάνσεως τού περιβάλλοντος από τήν εύρυτεραν χρησιμοποίησιν τού γαιάνθρακας είναι σοβαροί και οι άντιδρασεις έντονοι. Οι έξαγομεν τό έπανεστάγομεν ύπο μορφήν ζέσιδίου τής άτμοσφαιράς έπιστηρίζουν οι άμερικανοί περιβαλλοντολόγοι, άναφερόμενοι εις τά έξαγωγάς γαιανθράκων.

Τό πρόβλημα τής διακινήσεως τών γαιανθράκων είναι τό πλέον σημαντικόν. Χρειάζονται νέοι σιδηρόδρομοι, λιμενικοί

εύκολιαι, πλοία. Λαμβανομένου δέ ύπ' άψιν διτί από τήν σημερινήν τελικήν τιμήν τού γαιάνθρακας τό μεταφορικόν κόστος άντιπρωσης δέν τά δύο— τρίτα, ή δημιουργία νέων έγκαταστάσεων και μεταφορικῶν μέσων θά αύξηση περαιτέρω τήν τελικήν τιμήν τού προϊόντος. Σημειωτέον διτί πρόσφατος μελέτη ύπο 16 χωρών προβλέπει τρομακτικήν αύξησην τών μεταφορών γαιανθράκων μελλοντικώς. Συγκεκριμένως, ύπολογίζει διτί αι μεταφοράι τού «steam coal», από 60 έκατομ. τον. τό 1979, θά φθάσουν τά 800 έκατομ. τον. τό έτος 2000.

ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Η ναυτιλία, ώς βασικός μεταφορέυς τών γαιανθράκων, δέν θά έξυπηρτει μόνον τούς μεγάλους προμηθευτάς, ώς αι Ήνωμέναι Πολιτείαι και ή Αύστραλια, άλλα και μικροτέρους ώς ή Πολωνία, ή Νοτ. Αφρική και αι ζώραι τού τρίτου Κόσμου.

Αι διεθνείς μεταφοραί γαιανθράκων πραγματοποιούνται, ώς έπι τό πλείστον, μέ μπάλκ κάρριερς, τά όποια χρησιμοποιούνται έπισης εις τάς μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος και δημητριακών. Η μέση ξωρητικότης τών σκαφών αύτών είναι περίπου 100.000 τον., άλλ' οι φορτωταί λέγονται διτί περίπου 200.000 τον. Θά είναι πλέον οικονομικά. Ταυτοχρόνως, οι φορτωταί άνησυχούν διά τόν περιορισμένον άριθμόν «πάναμαξ» σκαφών και προβλέπουν διτί έντος τής προσεχούς 20ετίας θά χρειασθούν τούλαχιστον 1.000 νέα «πάναμαξ» μπάλκ κάρριερς διά τήν έξυπηρτησην τών διεθνών μεταφορών γαιανθράκων — και, έπισημαίνοντες οι ειδικοί, τά πλοία αυτά θά πρέπει νά είναι σχεδιασμένα νά κινούνται μέ γαιανθράκα μᾶλλον παρά με πετρέλαιον.

complete shipping services by:

Your Man in MANILA (Philippines)

el Greco
SHIPPING ENTERPRISES

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

PETER N. TOUNDJIS

70 BOHOL AVE., QUEZON CITY 3008,
METRO MANILA, PHILIPPINES
Telephones: 9770514 (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

Ηδη έτοποθετήθησαν προσφάτως, εις Ιταλικά ναυπηγεία, αι πρώτα παραγγέλια διά πλοϊα κινούμενα με γαιάνθρακα. Πρόκειται περί δύο μπάλκ κάρριερς των 75.000 τον. παραγγελθέντων υπό αύστραλιανής έταιριας, ένω συζητάται η παραγγελία δύο άκρη σκαφών εις την Ιταλία.

ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

Οι λιμένες άποτελουν βασικόν παράγοντα της δλης έξελιξεως των μεταφορών του γαιάνθρακα. Σήμερον, μόνον εις δλίγας διά τας σοβαράς περιοχάς φορτώσεως γαιανθράκων δύνανται νά προσεγγίσουν μεγάλα μπάλκ κάρριερς. Εις την Αύστραλιαν, μία ειδικώς κατασκευασμένη άποβαθρα, μήκους 1,5 μιλίου, έχυπερτερά τά δρυχεία της έταιριας «Γιούτα Ιντερναντοναλ». Ένας γιγαντιαίος τεμπάτος σταθμός έκφρωσεως γαιανθράκων κατασκευάζεται εις το Ρότερνταμ άπο την Όλλανδικην Σέλλ, άλλα δέν θά έχη περατωθή πρό τού 1982.

Γενικώς, δαι αι χώραι έξαγωγής γαιανθράκων πάσχουν άπο έλλειψιν καταλλήλων λιμενικών έγκαταστάσεων, πρόσφατον δέ παράδειγμα άποτελεί δι συνωστισμός εις τους άμερικανικούς λιμένες φορτώσεως γαιανθράκων της άνατολικής άκτης, μόλις έκυκλοφόρησαν ωρισμέναι μαζικά διαταγιά διά φορτία.

Συνεπώς, είναι άναγκη δχι μόνον νά έκβαθυνθούν οι λιμένες φορτώσεως γαιανθράκων διά νά δύνανται νά δεχθούν μεγαλύτερα σκάφη, άλλα νά έκσυγχρονισθούν μέ μέσα ταχείας φορτοεκφρωτώσεως και μέ την δημιουργίαν μεγάλων άποθηκευτικών χώρων. Και αύτό, βεβαιώς, άπαιτει χρόνον και τεραστίας δαπάνας.

ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ

Οι σιδηροδρόμοι ένδεχται νά παρουσιάσουν μεγαλύτερα έμπόδια. Εις την Αύστραλιαν και άλλας περιοχάς, δου τώρα δέν ύπάρχουν, πρέπει νά κατασκευασθούν νέαι γραμμαί προτού άρχισουν νά κατασκευάζονται αι έγκαταστάσεις νέων δρυχείων. Έκει δου ήδη ύπάρχουν σιδηροδρόμοι, ως π.χ. εις τας Ηνωμένας Πολιτείας, τά δικτυα είναι άνεπαρκη και άδυνατούν νά έχη πρετήσουν πλήρως τάς σημερινάς άναγκας, πολλώ δέ μάλλον τάς μελλοντικάς.

Ένα άλλο παράδειγμα είναι ή Κίνα, ή άποια κυριολεκτικώς καλύπτεται άπο γαιάνθρακα, άλλα δέν έχει το καταλλήλων σιδηροδρομικών δίκτυων διά νά τών μεταφέρη άπο τάς βορείους περιοχάς, δους έπικροκται τά δρυχεία, εις τών νότους δους τών χρειάζεται. Δυσκολωτέρα άκόμη είναι ή έξαγωγή του.

ΤΕΡΑΣΤΙΑ ΠΟΣΑ

Τό Διεθνές Γραφείο Ένεργειας ύπολογίζει διά νά δημιουργηθή παγκοσμίως ή άπαιτουμένη ύποδομή διακινήσεως τού γαιάνθρακα χρειάζονται περί τά 50 δισεκ. δολλάρια. Λόγω δε τών τεραστίων κεφαλαίων, που συνεπάγεται ή στροφή πρός τών γαιάνθρακα, τά οιαδήποτε προγράμματα άναπτυξεως δέν είναι εύκολον νά άναληφθούν υπό ίδιωτικών έπιχειρήσεων. Άπο την άλλην πλευράν, γραφειοκρατικά καθυστερήσεις και ή άναποφασιστικότης τών άμροδίων ύπηρεσιών καθυστερούν χάραξιν μίας συγκεκριμένης πολιτικής έκ μέρους τών κυβερνήσεων δους άφορα εις τών γαιάνθρακα.

Άλλα, παρά τά προαναφερθέντα προβλή-

ματα, ο γαιάνθραξ είναι ή μόνη έν άφονια προσφερομένη πηγή ένεργειας που δύναται νά υποκαστήση τό πετρέλαιον, τό όποιον δέν θά διαρκέση έπι μακρόν. Αι άλλαι πηγαί ένεργειας — ήλιακή, πυρηνική, κλπ. —, άπέχουν άκόμη πολύ τού νά χρησιμοποιηθούν έπερως. Όσον ένωρίτερον τό άντιληφθή άπο τή ή άνθρωποτης, τόσον συντομώτερον θά άναληφθή τό τεράστιον έργον τής δημιουργίας τής άπαιτουμένης ύποδομής διά τήν μεταφοράν τού γαιάνθρακος άπο τά δρυχεία εις τόν κλίβανον.

ΑΙ ΕΤΑΙΡΙΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Διαβλέπουσαι τήν μελλοντικήν δέξαντλησην τών κοιτασμάτων πετρελαίου, αι μεγάλαι έταιροι πετρελαιοειδών — και κυρίως ή B.P. και ή Σέλλ — έστραφησαν άπο τίνων έτών εις τό γαιάνθρακα, άγοράζουσαι μετοχάς εις κοιτάσματα και δρυχεία γαιανθράκων τής Αύστραλιας, τού Καναδά και τών Ηνωμένων Πολιτειών. Ύπολογίζεται δι τό 1985 τό 50% τών ιδιωτικών δρυχείων γαιάνθρακος θά έλεγχεται άπο τάς έταιρας πετρελαίων. Πλέον έντυπωσιακός είναι ο στόχος τής Σέλλ νά διακινή τό 20% τών παγκοσμίων μεταφορών γαιανθράκων.

ΑΙ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Εις σχετικήν μέ τό ένεργειακόν μελέτην τού O.O.S.A., λαμβάνονται ύπ' δψιν δύο ένδεχομένα: α) μέση έτησια αύξησις τών καταναλώσεως ένεργειας κατά 1,75% και β) μέση έτησια αύξησις καταναλώσεως ένεργειας 2,5%.

Εις τήν πρώτην περίπτωσιν, έναντι τών έλαφρώς δνω τών 200 δισεκ. τον. γαιανθράκων πού διεκινήθησαν τό 1977, αι μεταφοραί τού προϊόντος αύτού θά φθάσουν τά 300 δισεκ. τον. τό 1985 και θά ύπερβούν τά 550 δισεκ. τον. τό έτος 2000. Εις τήν δευτέραν περίπτωσιν, τό 1985 θά ύπερβούν τά 350 δισεκ. τον. τό 1985 και θά φθάσουν τά 930 δισεκ. τον. τό 2000.

Κυριώτεραι είσαγωγικά χώραι — και σήμερον και μελλοντικά — αι χώραι τού O.O.S.A. ή Ιαπωνία και αι άλλαι Ασιατικά και ή χώραι. Έπονται ή Λατινική Αμερική και ή Αφρική.

Η χώρα μέ τάς μεγαλυτέρας έξαγωγικάς δυνατότητας είναι αι Ηνωμένας Πολιτείαι. Ύπολογίζεται δι τό, έάν χρειασθή, τό έτος 2000 θά ήμπορούν νά έξαγουν 350 δισεκ. τον. έτησιώς. Άλλοι μεγάλοι έξαγωγεις είναι: Η Αύστραλια (μέχρι 200 δισεκ. τον.), ή Νοτ. Αφρική (100 δισεκ. τον.), ή Καναδάς (67 δισεκ. τον.), ή Πολωνία και ή Ρωσία (άπο 50 δισεκ. τον. έκατ. τον. έκαστη) και ή Κίνα (30 δισεκ. τον.).

ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ Τάσεις Υποτιμητικάι

Υποτιμητικάς τάσεις άκολουθει ή άγορά τών πετρελαίων. Μόνον έξ από τάς δέκα τρεις χώρας τού ΟΠΕΚ ηγησαν τάς τιμάς των άργον πετρελαίου από τής τελευταίας διασκέψεως τού "Οργανισμού τής 10ης Ιουνίου εις τό 'Αλγερίον.

Δύο έμπρατα τού Κόλπου, τό "Αμπου Ντάμπι πού και τό Κατάρ έγγνωρισαν «ότι περιμένουν τήν άποφασιν τής Σαουδικής Αραβίας διά νά καθορίσουν τήν θέσιν των».

Η Σαουδική Αραβία άπεφάσισε νά διατηρήση τάς τιμάς τού πετρελαίου «Αράμπιαν Λάιτ» εις τά 28 δολ. και τήν παραγωγή της εις τά 9,5 έκατομ. βαρ. ήμερησίων — έν έκατομ. περισσότερον τού «Θεωρητικού» έπιπεδου.

Οι Σαουδάραβες, τών όποιων ή παραγωγή άνερχεται εις τό τρίτον περίπου ταύτης τού ΟΠΕΚ (9,5 έκατομ. βαρ. έπι τών 28-29 έκατομ.) πιστεύουν δι τή άγορά δέν δύναται νά βαστάση τήν προστιθεμένην εις τό 13%, πού άπεφασίσθη τόν Δεκέμβριον τού 1978.

Κατά διαφόρους έκτιμησεις, ή ύπερπροσφορά πετρελαίου έναντι τής ζητήσεως θά ήμερησίων τά έν έως δύκατομ. βαρ. ήμερησίων.

Εις τήν «έλευθεραν» άγοράν αι τιμάι ένεφανταν κάποιαν μειώσιν και διά τά πετρέλαια τής καλυτέρας ποιότητος δέν εύρισκονται άγορασταί παρά μόνον εις κατωτέρας τιμάς έναντι τών πιστημάτων.

Άυτή ή έκπτωσης εις τάς τιμάς σημειούται μετά 18 μήνας συνεχούς αύξησεως. Δικαιολογείται άπο δύο κυρίως άφορμάς: τό 5% προβλεφθέν δι' δλον τό 1980 διά τάς χώρας τού ΟΠΕΚ και τό έξαιρετικώς ύψηλόν έπιπεδον τών άποθεμάτων (3 δισεκ. βαρ. τήν 1ην Απρίλιον εις τάς χώρας τού διεθνούς γραφείου ένεργειας).

Εις τήν διάσκεψιν τού 'Αλγερίου ο ΟΠΕΚ άπεφάσισε νά αύξησουν αι κατώταται τιμάι τήν 1ην Ιουλίου άπο 28 δολ. εις 32 μέ έρθην τά 37 δολ. Η αύξησις αύτή δέν πραγματοποιήθη παρά εις μερικάς μόνον χώρας τού ΟΠΕΚ.

Αι τρεις άφικνικαί χώραι ('Αλγέριον, Λιβύη και Νιγηρία) έφερον τάς τιμάς των εις τά 37 δολ. και τρεις άλλαι, αϊτινές πωλούν κατωτέρας ποιότητος (Βενεζουέλα, Κουβέτη και Ίρακ) καθιέρωσαν ύψησιν τά 32 δολ.

Άλλα ή Σαουδική Αραβία διατηρεῖ τά 28 δολ. και τό "Αμπου Ντάμπι πού και τό Κατάρ τά 30 δολ. Εκτός τού ΟΠΕΚ ή Μεγ. Βρετανία, άκολουθούσα τής "Αφρικανούς" άπέχει μέχρι τούδη τής άνατιμήσεως.

Μετά τήν δρησιν τών καταναλωτριών χώρων νά δεχθούν νέας αύξησεις (ό O.O.S.A. προβλέπει μειώσιν τών τιμών κατά 1%) πιστεύεται δι τί αι τιμάι τών πετρελαίων θά κρατηθούν εις τάς σημερινά έπιπεδα έπι τίνων χρόνον, έκτος έάν αι χώραι τού ΟΠΕΚ περιορίσουν τήν παραγωγή των. Δύο έξ αύτων άνεμεντο νά μειώσουν τήν παραγωγή των κατά 13,8% έναντι τού 1979.

When you reach Thessaloniki remember Alexander



ALEXANDER

SHIPPING & TRADING CO. LTD.

Director: N. M. SAMARAS

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

- brokerage
- shipping &
- forwarding agents

ΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ ΤΩΝ VLCC ΤΗΝ 10ΕΤΙΑΝ ΤΟΥ '80

ΤΟΥ Κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ Γ. ΓΡΑΤΣΟΥ

Ποτέ εις τήν ιστορίαν τής συγχρόνου ναυτιλίας, μέ δεξιάρεσιν τά Λιμπερτυς και τά δεξαμενόπλοια T2 τού δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, ένας τύπος πλοίων δέν έφερε τόσον πλούτον εις σύντομον σχετικώς χρονικόν διάστημα και έν συνεχεία, έν αντίθεσι πρός τούς προαναφερθέντας τύπους, τόσην καταστροφήν εις τούς ίδιοκτήτας των.

Δειλά εις τήν άρχην, κατά τά μέσα της 10ετίας τού '60, ήρχισαν τά VLCC νά καθιερούνται ως τά δεξαμενόπλοια τού μέλλοντος. Τά έπομενα έτη, ίδιαιτέρω εις τάς άρχας της 10ετίας τού '70, δόλι ήρχισαν νά ναυπηγούν σούπερ-τάνκερς, ένω ταυτοχρόνων ηγήσαν τό μέγεθός των μέχρι 400 και 500 χιλιάδας τόνων.

Μετά μίαν 10ετίαν φρενήρους διογκώσεως τού στόλου τών σούπερ-τάνκερς, πού είχεν ώς άποτελεσμα τήν δημιουργίαν ένός καταστροφικού πλεονάσματος, μετά τήν παρατελεμένη υφεσην και τόν μαζικόν παροπλισμόν, τό μέλλον τών VLCC διαγράφεται τώρα πλέον έλπιδοφόρον.

Τήν άντιστροφον αύτήν ροπήν προκαλούν πολλοί παράγοντες, άλλα κυρίως ό ύψηλός ρυθμός διαλύσεων, ή προσδευτική άπασχόλησης τών VLCC ώς δεξαμενών έκφορτωσεως και τερματικών σταθμών καί, τέλος, αί άνακατατάξεις εις τήν βιομηχανίαν τών πετρελαίων, τών όποιων ό ελεγχος περιήλθε, άπο τάς κάποτε παντοδυνάμους έταιριας πετρελαίων, εις τάς άπειροκέπτους χειρας τών κυβερνήσεων τού ΟΠΕΚ.

Ό άκολουθων πίναξ δεικνύει τήν έξελιξιν τού στόλου τών VLCC άνω 200.000 τον., άπο τού 1974 μέχρι σήμερον:

Χωρητικότης εις έκατ. τον. d.w. άριθ. πλοίων

1 Ιανουαρίου 1974	86,4	351
1 Ιανουαρίου 1976	149,6	588
1 Ιανουαρίου 1978	189,7	715
1 Ιανουαρίου 1979	193,5	695
1 Ιανουαρίου 1980	193,4	691
1 Ιουλίου 1970	191,5 (κατ' έκτιμησιν)	683
7 Ιουλίου 1980	189 (κατ' έκτιμησιν)	673

Δέν ύπάρχει άμφιβολία οτι δέ ύψηλός ρυθμός διαλύσεων συνιστά τόν ύπ' άριθμόν ένα παράγοντα τής μελλοντικής άνακάμψεως τής άγοράς τών σούπερ-τάνκερς και δέ έμφαντόμενος εις τάς τέλος πίνακα 1 δεικνύει τήν μειωσιν τού τονάζ τών VLCC έξι αιτίας τών διαλύσεων και τών άπωλειών.

Ή άπρόβλεπτος αύξησις τών πωλήσεων σούπερ-τάνκερς πρός διάλυσιν όφειλεται εις τούς έχην παράγοντα:

1. πολύ σταθεραί ύψηλα τιμαί διαλύσεων
2. μειώσις τής παραγωγής πετρελαίου εις τόν Περσικόν Κόλπον έξι αιτίας τής κρίσεως τού 'Ιράν και δέ δλλους λόγους
3. ή συνεχιζόμενη άσθενής ναυλαγορά
4. ή μειωμένη συμμετοχή τών έταιριων πετ-

ρελαίου εις τήν άγοράν τού άργου πετρελαίου, ή όποια δημιουργεί μεγαλύτερον πλεόνασμα τονάζ εις τούς ίδιωτικούς στόλους δεξαμενοπλοίων.

Είναι βέβαιον ότι αί πωλήσεις τών VLCC πρός διάλυσιν θά συνεχισθούν έπι τίνα χρόνον, ίδιαιτέρως έκεινων πού έναυπηγήθησαν πρό τού '70 τά όποια τήν 1ην Ιανουαρίου 1980 άντεπροσώπευον 27 έκατομ. τον. d.w. ή τό 14% τού παγκοσμίου στόλου τών VLCC.

Αύτά τά πλοϊα, τινά έκ τών όποιων άνω τών 15 έτών, δέν θά πληρούν τάς άπατησεις τών νέων κανονισμών τού ΙΜΚΟ διά τά πετρελαιοφόρα και δίλγιοι πλοιοκτήται θά ριφωκινδυνεύουν νά τά έκσυγχρονίσουν μέ τό κρατούν ύψηλόν κόστος μετασκευής.

Παραλήλως, ένω αί διαλύσεις, αί άπωλεια και δλλοι παράγοντες μειώνουν σταθερώς τόν δύκον τών VLCC, αί παραγγελίαι διά τά πλοϊα αυτά έμειώθησαν κατακορύφων, ώς έμφαίνεται άπο τόν άκολουθούντα πίνακα:

Χωρητικότης εις έκατ. τον. d.w. άριθ. πλοίων

1 Ιανουαρίου 1974	140,9	481
1 Ιανουαρίου 1976	51,7	164
1 Ιανουαρίου 1978	7,8	24
1 Ιανουαρίου 1979	3,8	12
1 Ιανουαρίου 1980	2,7	9
1 Ιουλίου 1980	2,3	8

Δυστυχώς, παρά τάς διαλύσεις, τάς άπωλειας, κλπ., ή άγορά δέν κατέστη δυνατόν νά σταθεροποιηθή μέχρι στιγμής εις ύψηλότερα έπιπεδα, λόγω τής παρούσης ύφεσεως, τών ύψηλών άποθεμάτων και τέλος — αύτό είναι και τό πλέον άνησυχητικόν — άπο τόν έπιπειρανόμενον ρυθμόν ύποκαταστήσεως τού πετρελαίου δι' δλλων καινούμων, ώς ο γαιάνθραξ.

Σημειούται, έπισης, ότι τό άργουν τονάζ τών σούπερ-τάνκερς είναι σημαντικώς κατώτερον τής περιόδου 1977/78. Τόν Μάιον τού 1980 μόνον 35 VLCC ήσαν παρωπλισμένα πέραν τού δημήνου, ένω τό 1978 ή άριθμός τών άργούντων VLCC ύπερέβαινε τά 100.

Μία έμμεσος άπόδειξης τής έπερχομένης άνακάμψεως τής άγοράς τών VLCC είναι ή ανατίμηση τών μεταχειρισμένων σκαφών. Από 10 έκατομ. δολ. τό 1978, τά τριετούς ήλικιας στροβιλοκίνητα VLCC έφθασαν τά 30 έκατομ. δολ. τό 1979.

Και ένω εις τόν παράλογον κόστον εις τόν όποιον ζώμεν, ή σημειρίνος προφήτης είναι ή δηνότης τής αύριον, τολμώ νά προβλέψω μίαν άνακάμψην τής ναυλαγοράς τών σούπερ-τάνκερς περί τό 1982/83 και θά ύπεδείκνυα τά άκολουθα:

1. τήν πώλησιν πρός διάλυσιν τών παλαιότερων VLCC, τώρα πού αί τιμαί τών διαλύσεων σοιατηρούνται ύψηλα!

2. τήν άγοράν νεωτέρων και μεγαλύτερων σούπερ-τάνκερς προτού αί τιμαί τών έφυγουν κάθε έλεγχου.

3. τήν μελέτην ένός ναυπηγικού προγράμματος δηζελοκινήτων VLCC.

Δέν ύπάρχει άμφιβολία οτι τά ύποκαταστάτα καινούμα, δημιούργηση, δη πετρελαιού από σχιστόλιθον, ή πυρηνική και ή ήλιακή ένέργεια, κ.ά., θά άντικαταστήσουν κάποτε τό πετρέλαιον ή βασικήν πηγήν ένεργειας, ήλιακή ή αύτό θά χρειασθή χρόνον μακρόν διά νά καταστή πραγματικότης, έστω και έάν αι προσπάθεια πρός τάς κατευθύνσεις αύτάς ένταθούν. Και κατά τήν μεταβατικήν αύτήν περίοδον τά VLCC θά έξακολουθήσουν νά είναι τό πλέον άποδοτικόν μέσον μεταφορᾶς.

NAYTIKA XRONIKA

PINAΣ 1'

VLCC ΠΩΛΗΘΕΝΤΑ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΕΙΝ
"Η ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΑ
(Πλοϊα άνω των 200.000 τον. d.w.)

1978

Mysia	— 297.500
Magdala	— 208.400
Oyi Nova	— 206.800
Amoco Cadiz	— 228.500
Σύνολον (4)	851.200

1979

Energy Determination	— 316.200
Olympic Sea	— 205.800
Mobil Osprey	— 206.000
Mobil Pegasus	— 211.700
Idemitsu Maru	— 206.100
Dauphine	— 205.700
Berge Vanga	— 223.000
Aegean Captain	— 206.900
Andros Apollon	— 215.200
Andros Patria	— 215.200
Atlantic Empress	— 288.000
Atlas Titan	— 209.400
Σύνολον (12)	2.709.600

'Iav.— Μάϊος 1980

Universe Korea	— 326.700
Universe Portugal	— 327.100
Eugenio II	— 212.400
Shoen Maru	— 200.300
Zuko Maru	— 234.900
Mactra	— 206.900
Dirc Maersk	— 205.600
Al Funtas	— 208.800
Marakanda	— 214.100
Selefka	— 206.500
King Alexander the Great	— 227.500
Maria Alejandra	— 239.100
Albahaa B	— 235.600
Salem	— 215.000
Mycene	— 235.100
Σύνολον (15)	3.495.600

CONSTANTINE G. GRATSOS

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 BAIRNES

PHONES: 310483, 311384, 321616

313397, 329735

AOH 474660

(Ship Supplies Dept)

IMPORT — EXPORT

SAN MARTIN 1119

BUENOS AIRES — ARGENTINA

" HELIT "

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

ΟΙ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

Στίς σελίδες τών «Ναυτικών Χρονικών», πού άποτελούν γιά τό ναυτιλιακό κόδιο τήν άμεση έκφραση τής δημιουργικής πορείας του άλλα και τόν ιστορικό κώδικα, πού καταγράφονται ή συμβολή και οι προσφορές τῶν Έλλήνων Ναυτιλων, έχω δημοσιεύσει πολλά άθρα, στά όποια έχω ύπογραψίσει τό κοινωνικό χρέος τού Έλληνικού Εφοπλισμού και έχω έξαρει τίς πλούσιες προσφορές του γιά τήν ικανοποίηση κοινωνικών άναγκων και γιά τήν άναπτυξή και προαγωγή τής καθολικής έθνικής ζωής.

Έτσι τώρα δοκιμάζω περηφάνεια γιατί ένα άξιο τέκνο τῶν Οίνουσῶν ό προσφίλης μου Κώστας Μιχαήλ Λαμός, πού κατέκτησε μιά άπο τίς κορυφαίες θέσεις στήν Έλληνική Εμπορική Ναυτιλία και διακρίνεται στόν παγκόσμιο έφοπλιστικό στίβο, άνακονώσε πρόσφατα σειρά προσφορῶν του, πού άξιει νά χαιρετισθούν μέ τή δίκαιη έξαρση και μέ τήν έκφραση τής εύγνωμοσύνης.

Ο Κώστας Μιχαήλ Λαμός μέ τό πλούσιο έργο του και μέ τίς κοινωνικές προσφορές του τιμά τήν Αίγανούσα πού τόν γέννησε, και τήν Χίο και τήν Έλλάδα, πού δέχονται τίς προσφορές του και τόν καμαρώνουν.

Στή δίκαιη έξαρση, πού χαιρετίζει αύτές τίς μέρες τίς προσφορές του Κώστα Μιχαήλ Λαμού, θέλω νά προσθέσω και τή δική μου ικανοποίηση και περηφάνεια γιατί αύτός ο άξιος Άειναύτης, — πού βέβαια τόν περιβάλλω μέ αισθήματα ξεχωριστής άγάπης ως συγγενής και ώς Αίγανονιστής — έπιβεβαιώνει έμπρακτα τίς διαπιστώσεις, πού είχα διατυπώσει σέ δύο άθρω που πού δημοσιεύτηκαν στήν έφημερίδα «Βήμα» τής Αθήνας, 31.1.1971, με τίτλο «Έφοπλισμός και κοινωνικό άγαθό» και στό περιοδικό «Χιακή Επιθεώρησης», Φεβρουάριος 1972, με τίτλο «Οι άειναύτες τής Χίου»:

«Γιά ότιδήποτε τό ίδιαιτερα έντυπωσιακό, πού θά συναντήσει στούς ναυτότοπους τής Χίου, ο έπισκεπτης άν θελήσει νά έρευνησε γιά τήν προέλευσή του, θά διαπιστώσει δι πηγάζει από τόν πατροπαράδοτο θαλασσινό άγώνα τῶν Χίων. Αύτον τόν άγώνα, πού οι αιόνες τόν ζύμωσαν μέ κοινωνικά συναισθήματα και άνθρωποι στικά ίδαινο, βγαλμένα μαζί μέ τόν ίδρωτα κατά τήν άεναη — τήν άειναυτική — πάλη μέ τό κύμα. Κι έπειδή αύτός άναλαμβάνεται και καθοδηγείται από τούς άειναύτες, οι πλουσιότερες πηγές τής τέτοιας κοινωνικής δραστηριότητος είναι άειναυτικές: Ό φειλ ονται σέ δωρεές κι εύρεσις είσιες τών άειναυτικές τής Χίου.

Έτσι λοιπόν οι γεναιόδωρες προσφορές του Κώστα Μιχαήλ Λαμού, πού άνακονιώθηκαν και πού θά έχουν σύντομη πραγματωση, πηγάζουν από τήν παράδοση εύπραγγίας πού είναι τό χαρακτηριστικό γνώρισμα τῶν θαλασσαθλητῶν μας, πού υπηρετούν τό κοινωνικό άγαθό μέ δώρες και εὐεργεσίες στίς γενέτειρές τους και στήν εύρυτερη έλληνική πατρίδα.

Η πρώτη σημαντική προσφορά τού κ. Κώστα Μιχ. Λαμού είναι ένα έργο τής τάξεως τῶν είκοσι εκατομμυρίων (20.000.000) δραχμῶν.

Άνελάβε νά καλύψει άλσοκληρη τή δαπάνη γιά τήν άνοικοδόμηση συγχρόνου κτηρίου, πού θά έχει προτερεί τίς άνάγκες τού «Οίκου Ναύτου», στή Χίο.

Μέ τήν προσφορά τού κ. Κώστα Μ. Λαμού και μέ τά σχέδια και τήν έπιβλεψη ένός έκλεκτον νέου Άρχιτεκτονος, τού κ. Φοίβου Φ. Κυδωνιάτη (άνεψιον τού Καθηγητή τού Πολυτεχνείου και Άκαδημαιού κ. Σ. Κυδωνιάτη), ή Χίος θά άποχτήσει τόν και-

νούργιο «Οίκο Ναύτου», ένα λαμπρό κτήριο, πού θά έχει προτερεί μέ σύγχρονο έξοπλισμό τίς άνάγκες τῶν ναυτικῶν μας και τῶν οικογενειῶν τους και πού θά στολίζει τήν πόλη τής Χίου, πού είναι ή άναγνωρισμένη πρωτεύουσα τής έλληνικής ναυτοσύνης.

Σύμφωνα μέ τά σχέδια, πού έχουν έκπνηθεί ό νέος «Οίκος τού Ναύτου» στή Χίο θά είναι, άν έπιτραπει ή σχετική παρέκκλιση, ένα τετραώροφο κτήριο — ή μέ τρεις άρροφους έπι οποτήλωμάτων μέ τήν δημιουργία χώρου γιά τή στάθμευση αύτοκινήτων κλπ.

Ο κ. K.M. Λαμός μέ τή μεγάλη δωρεά του άποβλέπει στήν προσφορά έργου, πού θά είναι άμεσος ωφέλιμο στό κοινωνικό σύννολο και πού θά καλύπτει εύρυτερη χρησιμότητα. Καί πρέπει χωρίς έπιφύλαξη νά τονιστεί δι τί σωστά διάλεξε τόν «Οίκο τού Ναύτου» στή Χίο γιά νά τοποθετήσει τή γενιάδωρη προσφορά του.

Ο «Οίκος τού Ναύτου», πού έθεσμοδετήθηκε μέ τό Ν.Δ. 1/1927, και συμπληρώθηκε από τό τότε μέ νεώτερα νομοθετήματα είναι όργανοσμός, πού γιά τούς ναυτότοπους τού έλλαδικού χώρου έχει σημαντική άποστολή. Μέ τά παραρτήματά του, πού έγκαθιδρύθηκαν σέ διετές τίς ναυτικές έστιες τής χώρας μας, άνταποκρίνεται σέ μεγάλο κοινωνικό προορισμό, άφου ή νομοθετημένη άποστολή τού «Οίκου τού Ναύτου» είναι ή ύπευθυνη μέριμνα γιά τήν ιατροφαρμακευτική και νοσοκομειακή περιθαλψη τῶν ναυτικῶν μας και τῶν οικογενειῶν τους και άκομη ή οικονομική ένίσχυση, άλλα και ή εύρεση έργασίας κλπ.

Οι δύο άλλες προσφορές τού κ. Κώστα Μιχ. Λαμού άφιερωθήκαν στή γενέτειρά του, στήν Αίγανούσα μας. Έτσι έπιβεβαιώνεται και πάλι έκεινο πού έγραφα στήν έπιλογο τού βιβλίου «Καλαρμένιζε Αίγανούσα μου», δι τά παιδιά τού νησιού μας δπου κι άν βρίσκονται έχουνε τό νοῦ και τήν καρδιά

BROSTRÖMS

*Always at
your service*



B R O S T R Ö M S

TELEGRAMS: "BROLIN"

GOTHENBURG

EXPRESS CONTAINER RO-RO SERVICE

MEDITERRANEAN / ENGLAND / SCANDINAVIA

and vice versa

B R O S T R Ö M S

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel.: 4521 111

Telex: 21 2558

21 2559

τους στό πετροκάραβο του Αιγαίου. Γιατί βέβαια νιώθουν ότι βαθιά στή γη της Αιγαίου σας είναι χωμένες οι ρίζες τους κι άπ' αυτήν άντλούν την τόσο χρήσην και τόσο άπαραίτητη γιά τό θαλασσινό άγωνά τους αιγανουσιώτικη ναυτοσύνη.

Ό κ. Κώστας Μιχ. Λαμός πρόσφερε τό πατρικό του σπίτι, πού ενωδιάζει, και γιά τόν ίδιο και γιά μάς τους συγγενεῖς του και γιά όλους τους Αιγανουσιώτες, μέ τίς iέρες μνήμες τών γονιών του — τού καπετάν Μιχάλη Κ. Λαμού πού στάθηκε πρωταθλητής στό θαλασσινό άγωνα της Αιγαίου σας (πλοιαρχος ιστιοπλόδος και άτμοπλόδος και πρωτόπορος έφορος) και τής άλησμόνητης Χρυσάνθης Μιχ. Λαμού, πού τήν έμνημόνευσα τίς προάλλες άπό τίς στήλες τής έφημερίδα του νησιού μας πρότυπο Αιγανουσιώτινας Καπετάνισσας και στοργικής μητέρας.

Προσφέροντας τό πατρικό σπίτι του ό κ. Κώστας Μ. Λαμός άνέλαβε και τή σημαντική δαπάνη νά τό έπισκευάσει, νά τό άνακανίσει και νά τό διαμορφώσει έτσι πού ό ένας δροφος νά διατεθεί γιά νά στεγάσει τίς ύπηρεσίες του «Οίκου του Ναύτου» και ό άλλος νά άνηκει στό Νηπιαγωγείο τών Οι-

νουσσών.

Σέ αυτή τήν προσφορά τού κ. Κώστα Μ. Λαμού διακρίνω ένα συμβολισμό. Μέ τή δωρεά τού πατρικού του σπιτιού και μέ τούς ακοπούς, πού ωρισε νά έξυπηρετήσει αυτήν ή προσφορά του θέλησε νά άγκαλάσει τούς ώρμους ναυτικούς του νησιού μας και τά νήπια της Αιγαίου σας, πού τά βλέπω στόν αιώνα πού έρχεται νά γίνωνται Καπετάνοι και Καπετάνισσες — θαλασσαθλητές και έστιαδές της αιγανουσιώτικης διάρκειας.

Γιά τήν Αιγαίου σας άνακοινώθηκε μιά άκομη προσφορά τού κ. Κώστα Μ. Λαμού. Θά καλύψει τή δαπάνη γιά νά έκτελεσθούν σημαντικά και μελετημένα έργα εύπρεπισμού τού Νεκροταφείου τής Άγιας Παρασκευής, έκει πού άναπαύονται οι θαλασσαθλητές πατέρες και οι παναγίες μητέρες τής αιγανουσιώτικης προκοπῆς.

Έχω γράψει άλλοτε ότι οι νεκροί της Αιγαίου σας δέν πεθαίνουν. Κι όταν φεύγουν άπό στεριάς ή άπό πελάγον δέν πεθαίνουν — άναστανονται στίς καρδιές μας και εύλογούν και κατευθύνουν τό αιγανουσιώτικο μεγαλεῖο.

Στούς σύγχρονους ταραγμένους καιρούς, πού τό νησί μας ψύφωνται άκριτηκή έπαλξη

τού Έλληνισμού οι νεκροί της Αιγαίου σας στέλνουν μέ τούς στίχους ένος μεγάλου ποιητή ένα άλλο μήνυμα:

«...Κάτον ἀπ' τό χῶμα
δέν κομόδινται, δέν πεθαίνουν
προσμένουν νά σημάνουν τήν άνασταση
Τούτο τό χῶμα είναι δικός του καί δικό μας
δέν μπορεῖ κανείς νά μᾶς τό πάρει....

Έχω έπισημάνει στά βιβλία μου και στά άρθρα μου ότι ή προσφορά, ή έξυπηρέτηση τού κοινωνικού άγαθου άπό τόν έφορο πλησιάσμο άποτελεί σήμερα κοινωνική άνάγκη και ιστορική έπιταγή τής έποχής μας. Ή έπιτελεση άυτού τού χρέους άποτελεί παράδοση τών Έλλήνων άνειναυτῶν και τή χαιρετίζω πάντα μέ θερμό έξαρτικό λόγο.

Ό κ. Κώστας Μ. Λαμός μέ τίς πλούσιες προσφορές του συνέχιζε τήν άνειναυτική παράδοση τής κοινωνικής εύπραγγίας. Ή Χίος και ή Αιγαίου σας τόν άγκαλιάζουν μέ τήν άγαπή και μέ τήν άναγνώριση, πού ταιριάζουν στά έργα του.

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ

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' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ
- ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΟΤΟΝΤΩΝ
- ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ
- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΛΑΙΝΟΣ ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 4125575
- ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ 365 ΗΜΕΡΑΣ ΤΟ ΕΤΟΣ
- ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Εμβλημά μας: ΥΨΗΛΗ ΠΟΙΟΤΗΣ • ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ • ΧΑΜΗΛΑΙ ΤΙΜΑΙ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ (1921 - 1980)

Τοῦ κ. ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ
'Επιτίμου Προέδρου τῆς Ένωσεων Έλλήνων Εφοπλιστῶν

Είναι σκληρό το πλήγμα, πού διπλήξε τὴν Έλληνική Εμπορική Ναυτιλία καὶ είναι βαρύ τὸ πένθος, πού σκεπάζει αὐτές τίς μέρες τῇ Χίῳ μὲ τὸν ἀπροσδόκητο θάνατο τοῦ Δημητρίου Ιων. Χανδρῆ, πού μάς ἔφυγε πάνω στὴν ἀκμὴ τῆς δημιουργικῆς πορείας του, πού τῇ στεφάνωναν λαμπρὰ ἐπιτεύγματα ναυτιλιακῆς καὶ κοινωνικῆς δραστηριότητος.

Στό τελευταῖο ταξίδι του συνοδεύουν τὸ Μίμη Ιων. Χανδρῆ ἡ συγκίνηση, ἡ ἀναγνώριση καὶ τὸ δάκρυ δῶλων μας. Καὶ ἡ Χίος, πού εἶναι γιὰ τὴ σύγχρονη ἐλληνικὴ ζωὴ ὁ κορυφαῖος ναυτότοπος καὶ ἡ πατρίδα καὶ ἡ γενέθλια ἐστία τῆς οἰκογενείας Χανδρῆ, ἔχει σκύψει πάνω ἀπὸ τὸ τίμιο φέρετρο τοῦ προσφιλούς μας νεκροῦ καὶ τὸν ἀποχαιρετᾶ μὲ ἐκείνους τοὺς ἐκφραστικούς στίχους τοῦ νησιώτικου μοιρολογιοῦ, πού δίνουν μὲ τὴν ἐλεγειακὴ δόνηση τους τὴν καθολικὴ συμμετοχὴ στὸ βαρύ πένθος πού δύομεις αὐτές τίς ὥρες προπέμποντας τὸν ἀλησμόνητο Δημήτριο Ιων. Χανδρῆ:

«Ἐγώ γιά τὸ χατήρι σου τρεῖς βάρδιες εἶχα
βάλει
Είχα τὸν ἥλιο στά βουνά, καὶ τὸν ἀπό τοσούς
κάμπους,
καὶ τὸ βοριά τὸ δροσερό τὸν εἶχα στά καρά-
βια.
Μά ὁ ἥλιος ἐβασίλεψε, κι' ὁ ἀπότος ἀποκοι-
μήθη,
καὶ τὸν βοριά τὸ δροσερό τὸν πήραν τὰ κα-
ράβια,
κι' ἔτοι τοῦ δόθηκε καιρός τοῦ Χάρου καὶ σέ
πήρε».

Μέ αὐτούς τοὺς δακρύβρεχτους στίχους, πού ἡ Χίος στολίζει τὸ φέρετρο τοῦ ἑκλεκτοῦ τέκνου της, ἡ Ἐλληνικὴ Εμπορικὴ Ναυτιλία, μὲ τὸ θάνατο τοῦ Δημητρίου Ιων. Χανδρῆ, ἀναμετρᾶ τὴν ἀπώλεια ἐνός ἀπὸ τοὺς κορυφαίους ἡγέτες τῆς, πού διέθετε δργανωτικές ικανότητες, πού τοῦ ἐδιναν διεθνῆ προβολή καὶ ποὺ τὸν καταξίωσαν σὲ δργανωνική πρωτοβουλίας καὶ σὲ προσφορές ἐκπολιτιστικής ἀνάπτυξης καὶ κοινωφελούς ἀγαθοθεραγίας.

Καὶ ἡ Ἐλληνικὴ Επιτροπή Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας τοῦ Λονδίου (Greek Shipping Co-operation Committee), πού ἀποτελεῖ τὸ προκεχωρημένο φυλάκιο — τὴν ἐπαλήξη καὶ τὸν προμαχώνα — τῆς ἐλληνικῆς θαλασσοκρατίας, χάνει τὸν ἀξιού Πρόεδρό της, πού τὸν εἶχε ἀναδείξει πρὶν δεῖ μῆνες ἡ καθολικὴ ἐμπιστοσύνη τῶν μελών της.

Ἡ Εμπορική Ναυτιλία μας — τὰ καράβια μας καὶ τὰ ναυτιλιακά μας γραφεῖα, πού τὰ κυβερνοῦν οἱ θαλασσοθλητές τῆς σύγχρονης ναυτοσύνης μας στὰ κύματα τῶν ὡκεανῶν καὶ στὸ σκληρὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν διεθνῶν ναυτεμπορικῶν κέντρων — ἡ Χίος καὶ ὁ Βροντάδος, ποὺ ἐκκινοῦν οἱ ρίζες τῆς οἰκογενειακῆς καταγωγῆς του, ὁ Πειραιάς, πού γεννήθηκε καὶ ἡ Κάσος καὶ ἡ Σύρος, πού συνδέθηκε μαζὶ τοις ἀπὸ τὸ γάμον μὲ τὴ Μυρτώ Μιχαήλ Πνευματικοῦ — οἱ ἀκροπόλεις τῆς θαλασσινῆς ἐποποίας μας (Χίος, Βροντάδος, Πειραιάς, Κάσος καὶ Σύρος) ἔχουν ύψωσει μαζὶ μὲ τὰ καράβια μας μεσοτιες τίς σημαῖες τους γιὰ νά ἀπευθύνουν στὸ Δημήτριο Ιων. Χανδρῆ τὸ χαιρετισμὸν τῆς τιμῆς καὶ τῆς ἀναγνώρισης πού τοῦ ἀνήκει.

Οι σημαῖες τῶν θαλασσινῶν ἀγώνων, πού τοὺς μετροῦν οἱ αἰώνες καὶ οἱ καμπάνες, πού αὐτές τίς ὥρες δονοῦν σύγκομη τῇ Χίῳ πέρα, συνοδεύουν τὸ Μίμη Ιων. Χανδρῆ καθὼς πορεύεται στὴ θριαμβεύουσα ναυτοσύνη τῶν ούρανῶν.



Ο Δημήτριος Ιων. Χανδρῆς γεννήθηκε στὸν Πειραιά στὰ 1921, πού εἶχε ἔγκατασταθεῖ ὁ ἀείμινηστος πατέρας του ίδρυοντας ναυλομεσιτικὸν γραφεῖο, πού ἀφοῦ διαχειρίστηκε μὲ ἐπιτυχίᾳ τὰ ιστιοφόρα καράβια τῆς ἐποχῆς, ἀνέπτυξε στὰ χρόνια τοῦ μεσοπολέμου μεγάλη ἐφοπλιστικὴ δραστηριότητα κι' ἀπέκτησε ὄλοκληρο στόλο ἐλικοκινήτων σκαφῶν.

Ἀπό τὸν Κάμπο τῆς Χίου ἐκείνης ὁ πατέρας του Ιωάννης Δημ. Χανδρῆς, (1890-1942), πού ἀναδείχθηκε ἀπὸ τοὺς πεμελιώτες τοῦ σύγχρονου Χιακοῦ ναυτιλιακοῦ μεγαλείου. Καὶ κόρη του Βροντάδου, (πού ἀπὸ τοὺς παλιοὺς καιρούς μὲ τοὺς ταροανάδες καὶ μὲ τὰ βρίκια καὶ μέχρι σήμερα μὲ τὰ πολυάριθμα ποντοπόρα σκάφη του ύψωνται πρωτόταθλη ναυτομάνα τῆς Χίου) ἦταν ἡ μητέρα του Εὐγενία θυγατέρα Αντωνίου Γεωργαντῆ, πού πού τὸ γάμο της μὲ τὸν Ιωάννη Χανδρῆ ἔγινε καὶ θά την μνημονεύουμε καλομάνα κορυφαελούς ἀγαθοθεραγίας.

Καὶ ἡ Ἐλληνικὴ Επιτροπή Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας τοῦ Λονδίου (Greek Shipping Co-operation Committee), πού ἀποτελεῖ τὸ προκεχωρημένο φυλάκιο — τὴν ἐπαλήξη καὶ τὸν προμαχώνα — τῆς ἐλληνικῆς θαλασσοκρατίας, χάνει τὸν ἀξιού Πρόεδρό της, πού τὸν εἶχε ἀναδείξει πρὶν δεῖ μῆνες ἡ καθολικὴ ἐμπιστοσύνη τῶν μελών της.

Ἡ Εμπορική Ναυτιλία μας — τὰ καράβια μας καὶ τὰ ναυτιλιακά μας γραφεῖα, πού τὰ κυβερνοῦν οἱ θαλασσοθλητές τῆς σύγχρονης ναυτοσύνης μας στὰ κύματα τῶν ὡκεανῶν καὶ στὸ σκληρὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν διεθνῶν ναυτεμπορικῶν κέντρων — ἡ Χίος καὶ ὁ Βροντάδος, ποὺ ἐκκινοῦν οἱ ρίζες τῆς οἰκογενειακῆς καταγωγῆς του, ὁ Πειραιάς, πού γεννήθηκε καὶ ἡ Κάσος καὶ ἡ Σύρος, πού συνδέθηκε μαζὶ τοις ἀπὸ τὸ γάμο μὲ τὴ Μυρτώ Μιχαήλ Πνευματικοῦ — οἱ ἀκροπόλεις τῆς θαλασσινῆς ἐποποίας μας (Χίος, Βροντάδος, Πειραιάς, Κάσος καὶ Σύρος) ἔχουν ύψωσει μαζὶ μὲ τὰ καράβια μας μεσοτιες τίς σημαῖες τους γιὰ νά ἀπευθύνουν στὸ Δημήτριο Ιων. Χανδρῆ τὸ χαιρετισμὸν τῆς τιμῆς καὶ τῆς ἀναγνώρισης πού τοῦ ἀνήκει.

Οι σημαῖες τῶν θαλασσινῶν ἀγώνων, πού τοὺς μετροῦν οἱ αἰώνες καὶ οἱ καμπάνες, πού αὐτές τίς ὥρες δονοῦν σύγκομη τῇ Χίῳ πέρα, συνοδεύουν τὸ Μίμη Ιων. Χανδρῆ καθὼς πορεύεται στὴ θριαμβεύουσα ναυτοσύνη τῶν ούρανῶν.

φαίων ἡγετῶν τῆς Ναυτιλίας μας.

Ο Δημήτριος Ιων. Χανδρῆς ἔτιμησε καὶ ἀνέπτυξε τὶς ναυτικές παραδόσεις, πού τοῦ κληροδότησε ὡς οἰκογενειακή του καταγωγή. Μαζὶ μὲ τὸν ἀδελφό του Ἀντώνη Χανδρῆ διεύρυναν τὶς οἰκογενειακές ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις τους, ὅταν διαδέχθηκαν τὸν πατέρα τους στά 1942.

Ἐχάραξαν καινοτόμες γραμμές, ἀνοιξαν νέους δρόμους καὶ παρουσίασαν καρποφόρα ἐπιτεύγματα. Δέν ἐμειναν εύτυχεῖς κληρονόμοι, ἀλλά ἔγιναν μὲ τὶς ἐμπνεύσεις τους, μὲ τοὺς ἀγώνες τους καὶ μὲ τὸν κόπο τους ἀξιούς συνεχιστές καὶ δημιουργοί πού πολλαπλασίασαν — σύμφωνα μὲ τὸν εύαγγελικό λόγο — τὰ τάλαντα τῆς πατρικῆς κληροδοσίας.

Ο Δημήτριος Ιων. Χανδρῆς ἤταν ὁραματιστής καὶ πραγματοποιός. Ἀπό τὰ πρώτα χρόνια τῆς νιότης του τὸν καμαρώναιμε νὰ διακρίνεται στὸ χειρισμό σοβαρῶν θεμάτων καὶ σημαντικῶν ζητημάτων τῆς ναυτιλίας.

Πάντοτε καὶ παντοῦ ἡ γνώση του γιὰ τὰ προβλήματα τοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου ἤταν διμεση, ὑπεύθυνη καὶ συγκροτημένη. Ἀπό τὰ νεανικά του χρόνια ἡ προσωπικότητά του εἶχε ἀποκτήσει παγκόσμια καθιέρωση.

Εἰκοσι πέντε χρόνων παλλικάρι ὁ Μίμης Χανδρῆς διακρίθηκε στὴ Διεθνῆ Ναυτιλιακῆ Σύσκεψη τοῦ 1946 καὶ ἀκολούθησε ἡ τιμητικὴ ἐκλογὴ του ὡς μέλους στὸ ἀγγλικό ἀσφαλιστικό ὄργανον της Lloyd's (Lloyd's Marine Insurance). Πιὸ ἐπειτα, στὰ 1962—1964, ἐτίμησε τὸ ἀξιώμα τοῦ Ἀντιπροέδρου τῆς Ένωσεως Έλλήνων Εφοπλιστῶν, δηνοῦ ἡ ἐντιμητικὴ ἀκρόατη παρουσία του εἶχε κατακτήσει τὴν καθολική ἐκτίμηση γιὰ τὶς μεστές προτάσεις του, γιὰ τὶς ἀπόψεις του καὶ γιὰ τὴ θετικὴ συμβολή τῆς γνώμης του.

Μαζὶ μὲ τὴν ὑπηρεσία του στὰ διοικητικὰ δρυγά καὶ στὶς συσκέψεις ἐλληνικῶν καὶ διεθνῶν ναυτιλιακῶν ὄργανων μὲ τὸν Μίμης Χανδρῆς συνδύαζε μὲ θαυμαστὴ ἐπιμέλεια τὴν ἀνάπτυξη τῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τὴ διεύρυνση τῆς δραστηριότητος τοῦ οἰκογενειακοῦ ναυτικοῦ οἴκου μὲ τὴν πρωτοποριακὴ ὄργανωση κρουαζιεροπλοίων γιὰ τὴν ἐξυπηρέτηση τοῦ διεθνοῦς τουρισμοῦ μὲ τὴν ἐκτέλεσην ἐκδρομῶν σὲ δλες τὶς θάλασσες τῆς Οἰκουμένης, μὲ τὴ διοργάνωση Ξενοδοχειακῶν μονάδων στὴν Έλλαδα καὶ μὲ τὴ λειτουργία μεγάλου δικτύου καὶ πρακτορείων σὲ όλο τὸ κόσμο.

Ο Θεός τὸν εἶχε προικίσει μὲ ἀνεξάντη-



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

τε δυνάμεις δημιουργίας, προκοπής και προσφορᾶς.

Ο Δημήτριος Ιων. Χανδρῆς ήταν άπό τις βαθύτερες καταβολές του ένας άειναύτης, πού ξεκίνησε άπό τά πάπαραβιάστα παραγγέλματα τών θαλασσινών άγωνων της Χίου και τού Βροντάδου, πού ο ίδιος δέν τά σφησε άνεξόφλητο χρέος άλλα τά έκανε βιώμα και πράξη γιά νά συνέψα την Έλλαδα με τήν Οικουμένη, γιά νά ξαναγυρίσει άπό τις δικρές τού κόσμου στήν Έλλαδα και γιά νά ξεκινάει πάλι γιά νέα επιτεύγματα και γιά νέες κατακτήσεις στό στίβο τών άγωνων του.

Ήταν ένα άνησυχος Όδυσσεας, πού γύριζε στή Χιώτικη Ίθακή του γιά νά μεταλάβει τό άειναυτικό πνεύμα της και γιά νά φύγει πάλι στό χρέος τού άγωνα και στή κλήση τής δημιουργίας.

Στό Μήμη Χανδρῆ ή άειναυτική παράδοση δέν ήταν μόνο οικογενειακή κληρονομιά, πού τού τήν έσφραγισαν ή Χίος και ή Βροντάδος με τούς άγωνες τών θαλασσαθλητών τους. Έγινε δονούμενο προσωπικό βίωμα, πού ο Μήμη Χανδρῆς τού δένει νέα ένταση και βαθύτερες διαστάσεις.

Σ' ένα άπό τά βιβλία μου είχα γράψει μιά διαπίστωση, πού μπορώ νά τήν έπαναλάβω και σήμερα γιατί πιστεύω ότι ισχύει πέρα άπό τή ζωή και άπό το θάνατο: «Άειναυτική είναι ή κοινωνική και έκπολιτιστική προσφορά τού Μήμη Χανδρῆς, σέ σύμπνοια και σέ συνεργασία με τόν άδελφό του Αντώνη Χανδρῆ».

Είχε βαθιά μέσα τού ο Μήμης Χανδρῆς τό χρέος και τήν εύθύνη τής άγαθοεργίας και τής κοινωνικής προσφορᾶς. Ό ναυτικός Οίκος Χανδρῆ συνδέεται με πολλές δωρεές γιά κοινωφελείς σκοπούς και γιά τήν έξυπηρέτηση κοινωνικών αναγκών στή Χίο. Οι Ναυτικές Σχολές Μηχανικών, Ασυρματιστών και Μαγείρων, ή Φιλοδασική «Ένωση Χίου και άλλα τοπικά ίδρυματα θά μηνημεύουν τό Δημήτριο Χανδρῆ ίδρυτη, χορηγό και εύεργέτη τους.

Γιά τό ναυτιλιακό κόσμο θά θάνατος τού Δημήτριου Χανδρῆ είναι σκληρή άπωλεια. Και φεύγει σε μιάν ώρα πού μόλις είχε άρχισε νά καταθέτει πολύτιμες προσφορές άπό τήν υπεύθυνη θέση τού Προέδρου τής Έλληνικής Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας και νά έκπρωσε τή Ναυτιλία μας στό Λονδίνο, πού είναι τό μεγαλύτερο σταυροδρόμι τών θαλασσών συγκοινωνιών τού κόσμου και ή μητρόπολη τού διεθνούς έμποριου και έφοπλισμού.

Είχα βρεθεί στό Λονδίνο και παρακολούθησα τή Γενική Συνέλευση (12 Φεβρουαρίου 1980) πού τόν άνεδειξε Πρόεδρο. Μᾶς είχε

έντυπωσιάσει δύος με τίς πραγματικές έ-έγαγελίες του, με τίς δραστηριες πρωτοβουλίες του, με τίς άποφασιστικές του ένέργειες και δημοσίευσα στά «Ναυτικά Χρονικά» (1 Μαΐου 1980) ένα δρόμο χαιρετίζοντας με πολλές προσδοκίες τήν προεδρία του, πού σκληρή μοίρα δέν τόν σφησε νά συμπληρώσει τόν έκτο μήνα τής θητείας του.

Ο Δημήτριος Ιων. Χανδρῆς πίστευε βαθιά στήν άποστολή και στό μέλλον τής Ναυτιλίας, πού είναι πηγή και δύναμη γιά τήν έθνική άναπτυξη και γιά τήν προκοπή τού λαού μας. Σέ μάν επίσημη προσφώνηση του διαδήλων τήν πίστη του μ' αύτά τά λόγια, πού έμπινέουν δέξαρη και στοχασμό:

«Άγαπούμε τή Ναυτιλία, σ' αύτή πιστεύουμε. Και συχνά στό νού μας έρχεται αύτό που ο έθνικός ήρωας Κανάρης είπε στούς προεστούς τών Ψαρών λίγο πρίν άπό τήν καταστροφή: Τίποτ' άρχοντο δέν φελά μονάχα τό καράβι....»

Τώρα ο δίξιος και δραστηρίος Πρόεδρος τής Επιτροπής τού Λονδίνου φεύγει. Τό κενό είναι δυσαναπλήρωτο και τό πένθος βαρύ. Παρηγοριά μας δείνει η έπιπλα διτά τά οράματα και η δραστηριότητά του θά γίνουν έμπνευση και άδηγια γιά τούς νεώτερους.

Αύτή τήν πικρή ώρα, πού άποχαιρετούμε τό Μήμη Χανδρῆ οι θαλάσσιες αύρες τού Αιγαίου και τό δάκρυ τής Χίου τού δροσίζουν τό μετωπο. Τά καράβια μας και οι ναυτίλοι μας θά ταξιδεύουν τό δύνομά του σέ αιώνιο μημόσυνο.

Τήν άγαπή πού μᾶς έσκορπιζε δύο ζοῦσε θά τήν άντιπροσφέρουμε τώρα στήν άφοισιαμένη ούζυγο του, τήν κυρία Μυρτώ Πνευματικού — Χανδρῆ, πού Κασσούριανή άρχοντοπούλα ήλθε νύφη τής Χίου και στάθηκε πιστή συναθλήτρια τού άντρα τής στό ναυτικό και κοινωνικό στίβο.

Άγκαλάζουμε με στοργή και μέ πόνο τά παιδιά του — τό Γιάννη, πού ξαναφέρνει στή ζωή τής Χίου τό δύνομα τού παππού του Ιωάννου Χανδρῆ, τό Μιχάλη, πού τό δύνομά του θά μάς θυμίζει τόν δάλο παπού τους κορυφαίο ήγέτη τής Ναυτιλίας, τό Μιχαήλ Πνευματικό, και τήν Εύγενία πού έχει τό ήθικό προνόμιο νά συνεχίζει στό νησί μας τό δύνομά της γιαγιάς τής Εύγενίας Γεωργαντή — Χανδρῆ.

Τήν Χίος πονεμένη και δακρυσμένη άποχαιρετά τό Μήμη Χανδρῆ. Και έγω, πού δέν μπορώ άκομά νά πιστέψω ότι μάς φεύγει σκύβω και τόν άσπαζομαι μ' ένα στίχο άπό τά μοιρόλγια τής Αιγαίουάς:

«Έγω λέγα, τούς άκριβούς
ο χάρος δέν τούς παίρνει».

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ

ΑΛΗΣΜΟΝΗΤΟΙ ΦΙΛΟΙ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ι. ΧΑΝΔΡΗΣ

‘Ανήκεστος ύπηρξεν ό θάνατος τού Δημητρίου Ι. Χανδρῆς. Ή Έλλας έχασεν ένα έπιλεκτον μέλος, πού τήν έτιμα έδω και είς τό έξωτερικόν. Ή Ναυτιλία έναν άπό τούς δημιουργούς της και ή οικογένεια του ένα στηλοβάτην, ή άροις και τήν κατηύθυνσην είς τά έργα τά καλά τής άναπτυξεως και τής έποδειγματικής διά τούς άπογονούς προόδου.

Νεώτατος άκομη, ύπο τήν καθοδήγησην τού άειμηγήστο πατρός του, είσηλθεν είς τόν έφοπλισμόν. Εις τήν Αμερικήν τότε, πρό τεσσαροκατείας, παρέλασε τά δύοδεκα πλοία, πού ή άνησυχος πρωτοβουλία τού πατρός του ήγαρεσε. Νεώτατος άκομη, έν συνεργασία με τόν άδελφον του Αντώνιον, άνέλαβε τό δυσβάστακτον πράγματα τό διά τήν έποχη έκείνη βάρος τών πολλών πλοίων. Έπειτας νά φέρη είς πέρας τήν προσπάθειαν τού πατρός του και έν στενή πάντοτε συνεργασία με τόν άδελφον του, έπειτας τό δυναμικό «Χανδρῆς» νά έπιβληθη είς τόν εύρυταν ναυτιλιακών άριστα, νά άποτελέση ύποδειγματικό οικογενειαρχού.

‘Ηγάπησε τήν πατρίδα του. Ποτέ δέν τήν έλησμόνησε και περί αύτην πάντοτε έστρεφόντο αι σκέψεις και ή έπιειρητική του δραστηριότης. Εις αύτον οφείλεται τό μεγαλούργημα τών πολλών, υποδειγματικών ένοδοσειών, με τά άροια έπροικισε τήν ιδιαίτεραν τού Πατρίδα, τήν Χίον, τήν Κέρκυραν και τάς Αθήνας. Υποδειγματικός θ στόλος τών μεγάλων κρουαζιεροπλοίων και τών πολλών φορτηγών.

Τόν άξεστον Μήμην δέν θά λησμονήσουν ποτέ δοι τόν έγνωρισαν, δοι συνηλάγησαν μαζί του, δοι στόν έτιμησαν διά τό Έθνικόν του φρόνημα, διά τήν έφοπλιστικήν του ικανότητα, διά τήν εύρυτητα τών σκέψεων και τών άποψεών του.

Μᾶς έφυγε προώρως. Είχε πολλά διά τής παρουσίας του νά έπιελεση άκομη διά τήν Πατρίδα, τήν Χίον ιδιαίτερως, διά τήν Ναυτιλίαν, τούς άνθρωπους της, διά τήν βαρυπενθούσαν οικογένειαν του. Ο γράφων αυτά τά δύλιγα διά τόν άλησμόνητον Μήμην συνεδέετο με άγαπτη άδελφικήν και με βαθείαν έκτιμησην τού έπιελουμένου παρ' αύτον έργου ύπερ τής Πατρίδος του, τής Ναυτιλίας και τής Οικογενείας του.

Τάς τελευταίας αύτάς πρό τού άδοκήτου θανάτου του ήμέρας — μόλις έξηκοντα έτών έγκατέλειψε τόν πρόσκαιρον αυτόν κόσμον — είχονεν συναντήθη και άνεπολήσαμεν τών καλών, άλλα και δυσκόλων ήμερων τού παρελθόντος. Πλήρης σφρίγους άκομη και άνησυχου δραστηριότητος προσβλεπεν είς τήν αύριον, είς τό μέλλον τής οικογενείας του και τήν πρόσδοτον τόπου μας είς τήν αύριον τής Ναυτιλίας, ως Πρόεδρος τού «Κομμήτη» τού Λονδίνου.

Κλαιόμεν τόν πρόσκαιρον χαμόν του. Πρός τήν βαρυπενθούσαν οικογένειάν του, τήν άξιολάτρευτον σύζυγόν του, τά τέκνα του και τόν άγαπητόν άδελφόν του, δστις άνέλαβε τό έργον τής περαιτέρω άναπτυξεως τού καλού άνθρωπους της έποδειγματικής διά τούς παρελθόντος. Πλήρης σφρίγους άκομη και άνησυχου δραστηριότητος προσβλεπεν είς τήν αύριον, είς τό μέλλον τής οικογενείας του και τήν πρόσδοτον τόπου μας είς τήν αύριον τής Ναυτιλίας, ως Πρόεδρος τού «Κομμήτη» τού Λονδίνου.

Δ.Ν.Κ.



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



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

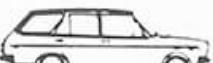
TRANSCO
TAX FREE CARS

Transco NV, Noorderlaan 95 — 2030 Antwerp — Belgium

Tel: 42.62.40

Telex: 35207 Trans b — Cables: Transit Cars Antwerp

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



ATHENS OFFICE: TRANS CO HELLS LTD:
132, Syngrou Ave., Tel.: 9227459 — Telex: 21 5657

‘Η κηδεία τού Δημητρίου Χανδρῆ έγένετο τό παρελθόν Σάββατον έν μέσω γενικού πένθους είς τήν Χίον. Ή νεκρώσιμος άκολουθια έψάλει είς τόν Ιερόν Ναόν τού Αγίου Λουκᾶ Βαρβαρίσου, χοροστατούντος τού Μητροπολίτου Χίου κ. Διονυσίου και ή ταφή έγένετο είς τόν Ναόν τού Αγίου Βλασίου. Εις τήν νεκρώσιμον άκολουθιαν παρέστησαν οι Υπουργοί Εμπορικής Ναυτιλίας κ. I. Φικώρης και Δημοσίων Έργων κ. Τζανετάκης, ό πρωην άργηγός τής ΕΔΗΚ κ. Γεώργιος Μαύ-

ρος, ο πρώην υπουργός Ε.Ν. κ. Έμμ. Κεφαλογιάννης, ο Διοικητής της Εθνικής Τραπέζης κ. Χριστοδούλου, ο Γενικός Γραμματεύς της ΠΝΟ κ. Έμμ. Σαΐτης, ο Νομάρχης Χίου, έκπρωσωποι δύον τών άρχων της νήσου, πολλοί έφοπλισται καὶ ἀλλοὶ ναυτιλιακοὶ παράγοντες, έκπρωσωποι δύον τών τάξεων της Χίου, διευθυνταὶ καὶ προσωπικόν τῶν ἐπιχειρήσεων Χανδρῆ καὶ πλήθος κόσμου.

Τόν νεκρόν ἀπεχειρέτησαν ὁ Μητροπολίτης Χίου, ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Φικιώρης, ο Πρόεδρος τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἑλλάδος κ. Ν. Νομικός, ο κ. Αριστ. Καραγεώργης ἐκ μέρους τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ο Γενικός Γραμματεὺς τῆς ΠΝΟ κ. Έμμ. Σαΐτης καὶ ο κ. Ἀνδρέας Λαιμός.

Ο κ. Καραγεώργης

Ο κ. Αριστ. Καραγεώργης, ἀποχαιρετῶν τόν νεκρόν ἐκ μέρους τῆς Ε.Ε.Ε., εἰπε τάς ἔ-
ης:

Ἄγαπητέ συνάδελφε καὶ φίλε,
Ἄγαπημένε μας Μίμη,

Εἶναι πραγματικά πολὺ σκληρό τὸ καθῆκον ποὺ μοῦ ἔλαχε νά σου ἀπευθύνω τὸν ὄ-
στατο καιριτισμό ἐκ μέρους τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν τῆς ὁποίας ὑπήρξες ἀπό τὰ πλέον ἐπίλεκτα μέλη.

Δέν ἔχομε ἀκόμη συνέλθει ἀπό τὴν ἀπρό-
σμενη εἰδήση πώς ἔφυγες ἀπό κοντά μας. Ἡ-
ταν τόσο ἔαφνικό καὶ γι' αὐτό ἀπίστευτο τὸ
κακό μαντάτο, ἀπό κείνα τὰ «κατ' ἀνθρωπον»
ἔαφνικά καὶ ἀπίστευτα, δῆμας τόσον ἀληθινά
στὸν μοῖρα τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς.

Ἡ θλίψις μας εἶναι μεγάλη γιατί χάσαμε
ἕνεκεν τὸ συνάδελφο ποὺ ἡ μόρφωσις, ἡ
πείρα του, τὸ ἥθος του, τὸ καθαρό μυαλό του
καὶ ἡ φωτισμένη κρίσι του ἡταν πάντα πολύ-
τιμα για τοὺς διαχειρίζομενους τὰ τῆς Ἐνώ-
σεως μας. Ἄλλα χάσαμε καὶ τὸν διαλεκτὸ φί-
λο καὶ ἀνθρωπὸ ποὺ μέ τὴν μεγάλη του καὶ
ζεστὴ καρδιά, τὴν εἰλικρίνεια καὶ τὴν εὐγέ-
νεια του, σκόρπιζε γύρω του τὴν ἀγάπη γιά
τοὺς ἄλλους καὶ τὴν ἐμπνευσι γιά τὸ καλό.

τὸ ἀνώτερο καὶ τὸ ὠραῖο.
Οσοι γνωρίσαμε τὸν Μίμη Χανδρῆ, αἰσθα-
νόμαστε σήμερα φτωχότεροι ἀπό τὴν ἔλλει-
ψη τῶν πλούσιων καὶ εἰλικρινῶν αἰσθημάτων
του. Ἡ βαθειά ἀνθρωπιά καὶ ἡ εύαισθησία
χαρακτήριζε τὴν ζωὴ καὶ τὶς πράξεις του. Ἀ-
πὸ καὶ τὸ μεγάλο κοινωνικό καὶ φιλαθρωπικό
του ἔργο, ἀπό ἑκεὶ καὶ ἡ ἀγάπη του γιά τὴ
φύση καὶ ἡ ἐρασιτεχνική του ἐπίδοση στὴν
ἀνθροκομία.

Στενά συνδεδεμένος μὲ τὸν νεώτερο ἀ-
δελφὸ του καὶ στὸν ἐπαγγελματικὸ στίβο,
δημούργησαν μαζί, ἔνα Εεχωριστὸ πρότυπο
παραδοσιακοῦ καραβοκύρου. Ἔτοι στὸν Μί-
μη Χανδρῆ, συνυπήρξαν ὁ ἐπιστήμονας καὶ ὁ
ἐπιχειρηματίας, ὁ ποντοπόρος ἐφοπλιστής
καὶ ὁ ἐφοπλιστής ὑπερωκεανών καὶ κρουα-
ζιεροπλοίων, ὁ ἰδιοκτήτης ἔνενδοχείων καὶ
ὁ βιομήχανος ποὺ ἀνοίγει δρόμο γιά νά περά-
σει ὁ πλούτος καὶ ἡ πείρα τῆς θάλασσας, στὴ
στεριά, σὲ μιά κρίσιμη περίοδο οἰκονομικῆς
ἀναπτύξεως. Καὶ μόνο ἀπό τὴ σκοπιὰ ὡτὴ
νά δεῖ κανεὶς τὸ ἔργο του, εἶναι ἔνα ἔργο κα-
θαρά, ἀγνωστικοῦ πατριωτισμοῦ.

Ἄγαπητέ μας Μίμη,

Μᾶς φεύγεις βιαστικά κι' ἀναπάντεχα,
ἀφήνοντας βαθειά πληγὴ στοὺς δικούς σου
καὶ δυσαναπλήρωτα κενό στὸν ἔλληνικό ἐ-
φοπλισμό τοῦ ὅποιου τὸ δόνομα μαζί μὲ τὸν ἄ-
ξιον ἀδελφὸν σου καὶ Πρόεδρόν μας, ἐτίμη-
σες δοὺς δόλιγοι σὲ δλον τὸ σύρος τοῦ πλα-
νῆτη μας.

Οι συνάδελφοι σου στὴν Ἐνώσι μας, τὸ
Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς καὶ ἔγω προσω-
πικά θά σε θυμόμαστε πάντα. Θά σε θυμόμα-
στε ἀκόμη μὲ τὴν παρουσία τῶν παιδιῶν σου
κοντά μας, ποὺ θά συνεχίσουν τὸν δρόμο
σου.

Καλό σου νάναι τὸ ταξίδι στὰ πελάγη τῶν
ούρανῶν.

Καὶ δέν μπορεῖ νά ἡταν ἀλλοιώς. Γιατὶ ὁ
Μίμης Χανδρῆς παρά τὶς μακρές κατὰ και-
ρούς ἀποδημίες του, ἐμεινε πάντα ὡς Ἐλλη-
νας καὶ ὁ Χιώτης.

Τὸ σημερινό στερνὸν ταξίδι του, τὸ πιστο-
ποιεῖ αὐτό. Τώρα ὡς ἀθεράπευτος νόστος

του, θά βρει τὴν ἀνάπauση στὴν ἀγκαλιά τῆς
γενετείρας τῶν προγόνων του.

Κυρία Χανδρῆ γιά σᾶς καὶ τὰ παιδιά σας,
κύριε Πρόεδρε μας καὶ ἀγαπητέ φίλε Ἀντώ-
νη δέν βρίσκω λόγους παρηγοριάς.

ΨΗΦΙΣΜΑΤΑ

Τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐλληνικῆς Ἐπιτροπῆς
Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας Λονδίνου συνήλ-
θεν ἐκτάκτως σήμερον 7ην Αύγουστου 1980,
ἡμέραν Πέμπτην καὶ ὥραν 12ην μεσημβρι-
νήν, ἐπὶ τῷ θλιβερῷ ἀγγέλματι τοῦ αἰφνίδιου
καὶ ἀδόκητου θανάτου τοῦ Προέδρου αὐτοῦ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΙΩΑΝ. ΧΑΝΔΡΗ

Καὶ ἡκουει τοῦ Ἀντιπροέδρου τοῦ Συμ-
βουλίου κυρίου Ιωάννου Ἀδ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕ-
ΡΑ, δοτίς ἔχηρε τὰς ἔξαιρετικάς ἴκανότητας,
τὴν μεγάλη δράσιν καὶ τὴν ἀπεριόριστον ἐ-
νεργητικότητα τοῦ μεταστάντος, τιμήσαν-
τος μὲ τὸ δονομά του καὶ τὴν ἐκτεταμένην ἐπι-
χειρηματική δράσιν του τὴν ἔλληνικήν ἐφο-
πλιστικήν οἰκογένειαν εἰς τὸν ἔλληνικόν καὶ
Διεθνῆ χώρων, τὸ Συμβούλιον ἐν συνεχείᾳ,
ἄφοῦ ἐτήρησεν ἐνδός λεπτοῦ σιγήν, ἔξεδωσε
τὸ κάτωθι ψήφισμα:

ΨΗΦΙΣΜΑ

1. Χαρακτηρίζει τὴν ἀδόκητον καὶ πρόω-
ρον ἀπώλειαν τοῦ Δημητρίου Ιωάν. ΧΑ-
ΝΔΡΗ ὡς πλήγμα τῆς ἔλληνικής ναυτιλίας ύ-
περ τῆς ὁποίας προσέφερε πολυτίμους ύπη-
ρερείας καθ' δλην τὴν διάρκειαν τῆς δραστη-
ριότητός του.

2. Ἰδιαιτέρως αἰσθάνεται τὴν ἀπώλειαν
αὐτοῦ ἡ Ἐλληνική Επιτροπή Ναυτιλιακῆς
Συνεργασίας τῆς ὁποίας πρό δληγων μόδις
μηνῶν ἔξελέγη πρόεδρος ἀναλαβών μὲ ἐν-
τονον ζωτικότητα καὶ ἀποφασιστικότητα τὴν
ἀνάπτυξιν αὐτῆς ὡς ὄργανισμοῦ συνεργα-
σίας καὶ περαιτέρω προώθησες τῶν ἔλλη-
νικῶν ἐφοπλιστικῶν συμφερόντων.

3. Αποφασίζει νά σταλοῦν ἐν μέρους τοῦ
συμβουλίου συλλυπητήρια γράμματα πρός
τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος καὶ τὸ ἐν-
ταύθα ναυτιλιακόν του γραφείον.

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

HEAD OFFICE: JEDDAH

P.O. BOX 205

SUB-AGENCIES: YENBO - GIZAN

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

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

01-2836726

01-2832293

A.O.H.: 01-3682788

CABLES: "BLUERIB EC3"

TELEX: 8812043 RIBBON G

MANAGERS

EMMANUEL THEODOSIOU

MICHAEL TSIOUTIS

CHARALAMBOS ELLINAS

ANDREAS IOSSIFAKIS

STYLIANOS KALABOYAS

ASS MANAGERS

MICHAEL STAVROU

GEORGE ELLINAS

IOANNIS ELLINAS

NICOLAOS PAPADOPoulos

IOANNIS IOANNOU

4. Αποφασίζει όπως έντεταλμένοι έκπρόσωποι του παρακολουθήσουν την κηδείαν γενησομένη εἰς Χίον.

5. Αντί στεφάνου νά κατατεθούν εἰς μνήμην Δημητρίου Ι. ΧΑΝΔΡΗ α) τό ποσόν τών δρχ. 15.000 υπέρ τού γηροκομείου Χίου και β) έτερον ποσόν δρχ. 15.000 υπέρ τής Φιλοδασικής Ένωσεως Χίου.

6. Τό παρόν ψήφισμα νά δημοσιευθῇ εἰς τόν άθηναϊκόν, ναυτιλιακόν και Χιακόν Τύπον.

Διά τό Συμβούλιον
τῆς Ελληνικῆς Επιτροπῆς Ναυτιλιακῆς
Συνεργασίας Λονδίνου
ΙΩΑΝ. ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ

'Εν Πειραιεῖ τή 7/9/80

'Εν Πειραιεῖ σήμερον τήν δην Αύγουστου και ώραν 10.00 τό Διοικητικόν Συμβούλιον τῆς Ένωσεως Ελλήνων Εφοπλιστῶν συνήλθεν έκτάκτως ἐπί τώ θλιβερῷ άγγελματι τού θανάτου τού

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗ

'Επιλέκτου Μέλους τῆς Ελληνικῆς Εφοπλιστικῆς οικογενείας και Προέδρου τῆς Ελληνικῆς Επιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας Λονδίνου και ἀφού ήκουσε τόν Αντιπρόεδρο αὐτῆς ὃ όποιος ἔχειρε τάς ἀρετάς τού μεταστάτος ὡς και τήν έξαιρετον προσφοράν αὐτού εἰς δόλους τούς τομεῖς τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

Αποφασίζει όμοφώνως ὅπως:

α. Τό Διοικητικόν Συμβούλιον τῆς Ένωσεως Ελλήνων Εφοπλιστῶν παρακολουθήση τήν κηδείαν αὐτοῦ.

β. Διαβιβασθούν εἰς τήν οικογένειαν τού μεταστάτος τά συλλυπητήρια τῆς Ένωσεως Ελλήνων Εφοπλιστῶν.

γ. Διατεθούν ἀντί στεφάνου υπέρ άγαθο-εργών σκοπών δρχ. 50.000.

δ. Δημοσιευθῇ τό παρόν εἰς τόν τύπον.

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΑΡΙΣΤ. Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ
ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Η διοικούσα Επιτροπή τού Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου τῆς Ελλάδος, συνελθούσα ἐκτάκτως σήμερον τήν δην Αύγουστου 1980, μετά τό θλιβερό άγγελμα τού ἀδοκήτου θανάτου τού ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Ι. ΧΑΝΔΡΗ, ξέχογύσης μορφῆς τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας, ιδρυτικού Μέλους τού Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου τῆς Ελλάδος, ἐπιλέκτου Μέλους τῆς Εφοπλιστικῆς Οικογενείας, Προέδρου τῆς Ελληνικῆς Επιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας Λονδίνου, και ἀφού ήκουσεν τόν Πρόεδρον αὐτῆς, ὃ όποιος ἔχειρε τήν προσωπικότητα και τάς ἀρετάς τού μεταστάτος, ὡς και τάς ἀνέκτιμης ύπηρεσίας τάς όποιας προσέφερεν εἰς τήν Ναυτιλίαν, τήν Πατρίδα και τόν ναυτιλιακόν ἐν γένει κόσμον.

ΨΗΦΙΣΕΙ

"Οπως:

α) Διαβιβασθούν πρός τούς οικείους τού ἐκλιπόντος τά συλλυπητήρια τού Διοικητικοῦ Συμβούλου τού Ν.Ε.Ε.

β) Παρακολουθήση σύσσωμος ἡ Διοικούσα Επιτροπή τήν κηδείαν τού μεταστάτος.

γ) Διατεθή ποσόν 20.000 δρχ, εἰς μνήμην του διά φιλανθρωπικούς σκοπούς.

δ) Δημοσιευθῇ τό παρόν ψήφισμα διά τού τύπου, και εἰς τό έκδιδόμενον υπό τού Ν.Ε.Ε Δελτίον.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΝΙΚΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ

'Εν Πειραιεῖ σήμερον τήν 6/8/80 ἡμέραν Τετάρτην και ώραν 12.30 μεσημβρινήν συνήλθεν εἰς τήν τακτική συνεδρίασίν του τό Διοικητικού Συμβούλιον τού Ν.Α.Τ.

'Έν άρχη και πρό τής ημέρησας διατάξεως ὃ Σύμβουλος κ. Γεώργιος Πατέρας μετά βαθείας λύπης ἀνήγγειλε τόν ἀδόκητο θάνατο τού διακεκριμένου έφοπλιστού, εὐεργέτου τῆς Χίου Δημητρίου Χανδρή, Προέδρου τής Επιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας τού Λονδίνου, πού προσέφερε πολλαπλάς ύπηρεσίας εἰς τήν Ελληνικήν Ναυτιλίαν.

'Ο Πρόεδρος και τά λοιπά μέλη τού Συμβούλου ἔξεφρασαν τήν βαθείαν των λύπην και ἔξηραν τάς ἀρετάς και τήν ἀνθρωπιά τού μεταστάτος.

'Ακολούθως και όμοφώνως τό Συμβούλιον ἀπέφασισε:

1) Νά ἀποσταλῶσι συλλυπητήρια γράμματα εἰς τήν οικογένειαν τού μεταστάτος και

2) Νά δημοσιευθῇ τό παρόν ψήφισμα διά τού τύπου.

'Εν Πειραιεῖ τή 6/8/80
'Ο Πρόεδρος Tá Μέλη

Τό Δ.Σ. τῆς Εταιρίας «ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.» συνελθόντας ἐκτάκτως τήν δην Αύγουστου 1980 εἰς τά γραφεῖα τῆς Εταιρίας ἐπί τής δόδου Σκουζέ ἄρ. 14 μετά τό θλιβερόν άγγελμα τού θανάτου τού 'Αντιπροέδρου τού ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Ι. ΧΑΝΔΡΗ ἀπεφάσισεν όμοφώνως ὅπως:

1) Παραστή τό Διοικητικόν Συμβούλιον εἰς τήν κηδείαν.

2) Έκφρασθούν τά συλλυπητήρια τού Διοικητικοῦ Συμβούλου τῆς Εταιρίας εἰς τήν οικογένειαν τού ἐκλιπόντος.

3) 'Αντί στεφάνου διατεθή ποσόν 50.000 (πεντήκοντα χιλ.) υπέρ τών άγαθο-εργών σκοπών τού Οίκου Νάυτου.

4) Δημοσιευθῇ τό παρόν διά τού τύπου.

'Εν Πειραιεῖ τή δην Αύγουστου 1980
'Ο Πρόεδρος τού Δ.Σ. Συμβούλου ΚΩΣΤΑΣ Μ. ΛΕΜΟΣ

Τό Διοικητικόν Συμβούλιον τῆς Ναυτιλία-

κής Λέσχης Πειραιώς συνελθόντας τήν 5ην Αύγουστου 1980 ἐπί τώ θλιβερῷ άγγελματι τού θανάτου τού

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΙΩΑΝΝΗ ΧΑΝΔΡΗ

ΕΠΙΛΕΚΤΟΥ ΤΕΚΝΟΥ ΤΗΣ ΧΙΟΥ ΑΞΙΩΤΑΤΟΥ ΠΑΤΡΙΩΤΟΥ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΟΥ ΕΚΛΕΚΤΟΥ ΜΕΛΟΥΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ ΕΥΓΕΝΟΥΣ ΑΝΘΡΩΠΟΥ

'Άκούσαντος τού προέδρου ἔξαιροντος τής προσωπικότητος τό ίθος και τήν συμβολήν τού ἐκλιπόντος εἰς τήν ἀνάπτυξην τής έλληνικής ναυτιλίας ώς και τήν ἀκτίμησην τῆς όποιας ἔχαιρεν ἀπέφασισεν όμοφώνως διώπιας:

1. Νά διαβιβασθούν τά συλλυπητήρια εἰς τούς οικείους του.

2. Νά ἀναρτηθῇ μεσίστιος ἡ σημαία τής Ναυτιλιακῆς Λέσχης κατά τήν ημέραν τής κηδείας.

3. Νά παραστή ἐκπρόσωπος τού Διοικητικοῦ Συμβούλου τῆς Ναυτιλιακῆς Λέσχης εἰς τήν νεκρώσιμον ἀκολουθίαν.

4. Νά δημοσιευθῇ τό παρόν ψήφισμα διά τού τύπου.

'Εν Πειραιεῖ τή 5η Αύγουστου 1980
Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς
ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

Τό Διοικητικόν Συμβούλιον τού Σωματείου Μειοτών Ναυτικών Συμβάσεων, συνελθόντας τήν 5η Αύγουστου 1980 ἐπί τώ θλιβερῷ άγγελματι τού θανάτου τού

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΙΩΑΝΝΟΥ ΧΑΝΔΡΗ

'Αξιωτάτου πατριώτου και πολίτου, ἐκλεκτού μέλους και στυλοβάτου τής ναυτιλίκης οικογενείας, εὐγενούς ἀνθρώπου, ἀκούσαντος τού Προέδρου, ἔξαιροντος τήν προσωπικότητα, τό ίθος και τήν συμβολήν τού ἐκλιπόντος εἰς τήν ἀνάπτυξην τής έλληνικής Ναυτιλίας και τήν ἀκτίμησην τῆς όποιας ἔχαιρεν ἀπέφασισεν όμοφώνως:

1) Νά διαβιβασθούν τά συλλυπητήρια εἰς τούς οικείους του.

2) Νά παραστή ἐκπρόσωπος τού Διοικητικοῦ Συμβούλου τού Σωματείου εἰς τήν νεκρώσιμον ἀκολουθίαν.

3) 'Αντί στεφάνου νά διατεθῇ τό ποσόν 5.000 δρχ. εἰς τό Ζάννειον Όρφανοτροφείον Πειραιώς.

'Εν Πειραιεῖ τή 5η Αύγουστου 1980
'Ο Πρόεδρος τού Δ.Σ.
ΝΙΚΟΣ Ι. ΚΟΤΖΙΑΣ

'Ο Αγγλικός Νησιωνάριος Lloyd's Register of Shipping διέθεσε εἰς μνήμην τού κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΧΑΝΔΡΗ ἐπιλέκτου μέλους τῆς Ελλήνας και ἀδελφού τού Προέδρου τῆς Ελληνικῆς Επιτροπῆς τού Lloyd's Register of Shipping τό ποσόν τών 10.000 δραχμῶν εἰς τό γηροκομεῖον Χίου.

'Επίσης κατετέθη στέφανος ἐπί τής σωρού τού ἐκλιπόντος, τήν δέ κηδείαν του παρηκολούθησε ὁ διευθυντής τού ἐν Πειραιεῖ γραφείου τού Νησιωνάριος κ. Brian Batten.

GEORGE NICOLAOU LTD.

Shipbrokers

UNITED STANDARD HOUSE, 5th Floor

6 MIDDLESEX STREET, LONDON E1 7EP. ENGLAND

ANTIPROSPONOI EN ELLADEI

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Ε.Π.Ε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΓΟΥΝΑΡΗ 3. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦ. 4179.091 - ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ΓΕΝΙΚΟΛΑΟΥ"

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Αγγλική Νομολογία

• Ναυλοσύμφωνον.— Έγγυήσις.— Πλοϊον ḥσφαλισμένον οὐχί κάτω τῆς ἀγοραίας ἀξίας.— Τυχηρά σύμβασις ḥσφαλίσεως ἀν η ἀγοραία ἀξία ὑπολείπεται τοῦ ḥσφαλισμένου ποσοῦ.— Ή ἐγγύησις τοῦ ὑφελέτου δέν ἐκτείνεται ἐπὶ τοῦ ὑπὸ τῆς διαιτησίας ἐπιδικασθέντου ποσοῦ.— Οἱ ὑπέρ ὧν ἐγγύησις δικαιοῦνται κατά τὰ συμφωνηθέντα νά συμμετάσχουν εἰς τὴν διαιφοράν μεταξὺ ἀγοραίας ἀξίας καὶ ḥσφαλισμένου ποσοῦ.

Τὰ πραγματικά περιστατικά τῆς ὑποθέσεως είχον ώς ἔξης:

Τὴν 30/6/1972 συνήψθη συμφωνία μεταξὺ τῶν ἐναγόντων, τῆς ἑταίριας Μπρούνς καὶ τοῦ ἐναγομένου διά τὴν πώλησιν καὶ χρονοναύλωσιν τοῦ πλοίου «ΒΑΣΩΣ» εἰς τοὺς πωλητὰς αὐτοῦ. Ή συμφωνία ἀπετελεῖτο ἐκ τριῶν ἐγγράφων, ἐνός πωλητηρίου συμβολαίου, μᾶς συμβάσεως χρονοναύλωσεως καὶ ἐνός προσθέτου συμφώνου εἰς διατησίας αὐτοῦ. Η συμφωνία ἀπετελεῖτο ἐκ τριῶν ἐγγράφων, ἐνός πωλητηρίου συμβολαίου, μᾶς συμβάσεως χρονοναύλωσεως καὶ ἐνός προσθέτου συμφώνου εἰς διατησίας αὐτοῦ.

Τὸ πωλητήριον ἡτο τοῦ γνωστοῦ νορβηγικοῦ τύπου συμφώνως πρός τὸ πλοῖον τὸ πλοῖον ἀπελεῖτο εἰς παναμαϊκήν ἑταίριαν (Ἀστροφελίζ) μόνον αὐτὸ τὸ πλοῖον ἔχουσαν, ἡς ὁ ἐναγόμενος ἡτο πρόδερος τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου καὶ κυρίος μέτοχος. Τὸ συμφωνητικόν χρονοναύλωσεως ἡτο τοῦ τύπου Μπωλτάμι κατά τοὺς δρους τοῦ πλοίου ή Ἀστροφελίζ ἀπεδέχετο νά ἐκναυλώσῃ τὸ πλοῖον εἰς τοὺς ἐναγόντας, τέως κυρίους αὐτοῦ διά περίοδον ὅκτω ἔτῶν.

Συμβαλλόμενοι εἰς τὸ πρόσθετον σύμφωνον ἡσαν οἱ ἐναγόντες καὶ ή Ἀστροφελίζ ἐνεργούσα μέσω Ἀγγλικής ἑταίριας ἐλεγχομένης ὑπὸ τοῦ ἐναγομένου. Οἱ κρίσιμοι δροὶ τοῦ πρόσθετον συμφώνου προέβλεπον μεταξὺ ἀλλων τά ἔξης :

(“Ορος ḥσφαλίσεως”) Ό ἐναγόμενος θ’ ḥσφαλίση τὸ πλοῖον ἐναντὶ συνήθων θαλασσιών κινδύνων καὶ ἐναντὶ πολεμικῶν κινδύνων, διά ποσόν οὐχί ἔλασσον τῆς ἀγοραίας ἀξίας τοῦ πλοίου εἰς ἣν δέ περίπτωσιν τὸ πλοῖον ἦθελε καταστῆ διλκή ἀπώλεια ἡ τεκμαρτή διλκή ἀπώλεια καὶ τὸ προϊόν τῆς ḥσφαλίσεως ὑπερβαίνει τὸ ἐλάχιστον ποσόν, ἡ ἐπὶ πλέον διαφορά βαρύνει ἔξι ίσου ἐναγόντας καὶ ἐναγόμενον.

Κατά τὸν χρόνον τῆς παραδόσεως τοῦ πλοίου εἰς τὸν ἐναγόμενον, οἱ πωληταὶ νῦν ἐναγόντες, θά παραδώσουν τραπεζικήν ἐγγύησιν καὶ ὁ ἐναγόμενος προσωπικήν ἐγγύησιν περὶ τῶν ἐκ τοῦ πρόσθετου συμφώνου ὑποχρεώσεων του, τοῦ πωλητηρίου καὶ τῆς συμβάσεως χρονοναύλωσεως.

Η πραγματοποιησις τῶν συμφωνηθέντων ἐγένετο καὶ ἐν συμμορφώσει πρός τὸ πρόσθετον σύμφωνον οἱ ἐναγόντες παρέδωσαν τὸ Bill of Sale καὶ τὴν τραπεζικήν ἐγγύησιν, οἱ δέ ἐναγόμενοι κατέβαλον τὸ τίμημα καὶ ἔδωσαν τὴν προσωπικήν ἐγγύησιν ἡτο μεταξὺ ἀλλων ὠρίζεν διτο «οἱ ἐγγυητής ἐγγυᾶται καὶ ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν διά τὴν καλήν ἐκτέλεσιν καὶ καταβο-

λήν ἀπασῶν τῶν ὑποχρεώσεων τῶν πλοιοκτητῶν τῶν προερχομένων ἐκ τῶν συμβάσεων».

Ο ἐναγόμενος ḥσφαλίσειν τὸ πλοῖον διά ποσόν 4.690.000 δολλαρίων. Τὸ πλοῖον, διπερ ἐχρησιμοποιεῖτο διά τὴν μεταφοράν μπανανῶν ἀπό τοῦ Ἰσημερινοῦ εἰς Δυτικήν Γερμανίαν, Ἀγγλίαν καὶ Γαλλίαν, προσήραξε τὸν Ἰανουάριον 1975, εἰς Σοκότρα, κατέστη διλκή ἀπώλεια καὶ τὴν 11 Μαρτίου αἱ ḥσφαλίσεις ἀπεδέχθησαν τὴν δῆλωσιν ἐγκαταλείψεως τὴν 14 Μαρτίου, δὲν ἐναγόμενος ἡξιώσει τὸ πλῆρες ποσόν τῶν 4.690.000 δολλαρίων καὶ εἰσέπραξεν 4.602.000 δολλάρια.

Οἱ ἐνάγοντες ἡξιώσαν συμμετοχήν εἰς τὸ ḥσφαλίσιμα καὶ ἀποκρουσθέντες προσέφυγον εἰς τὴν διαιτησίαν.

Τὴν 11 Νοεμβρίου, διαιτητής ἔξεδωσε τὴν ἀπόφασίν του ὑπέρ τῶν ἐναγόντων ἐπιδικάσας ὑπέρ αὐτῶν ποσόν δολλαρίων 1.069.917,66 καὶ λίρας Ἀγγλίας 1.000 δι’ ἔξοδα διατησίας.

Παρά τὴν διαιτητικήν ἀπόφασιν οὐδέν ποσόν κατεβλήθη καὶ οἱ ἐνάγοντες ἡγειραν ἀγωγήν ζητοῦντες δολλάρια 1.069.917,66 καὶ λίρας Ἀγγλίας 1.000 στηριζόμενοι εἰς τὸ διτο ἐξυπακούμενος δρος τῆς ἐν τῷ προσθέτῳ συμφώνῳ συμβάσεως διτο ἔκα-

στον τῶν μερῶν θά κατέβαλεν πᾶν ποσόν ἐπιδικαζόμενον ὑπὸ τῆς διαιτησίας διενεργουμένης κατά τὴν διαιτητικήν ρήτραν τοῦ συμφώνου, ἐφ’ δισον δέ κατά τὴν ἐγγύησιν διγυητῆς — νῦν ἐναγόμενος, ἀνελαμβανε τὴν ὑποχρέωσιν καλῆς ἐκτελέσεως καὶ καταβολῆς ὑπὸ τῆς Αστροφελίζ πασῶν τῶν ὑποχρεώσεων τῆς, τῶν ἀπορρεουσῶν ἐκ τοῦ προσθέτου συμφώνου, είχεν ἐγγυηθῆ καὶ τὴν πληρωμὴν τῆς διαιτητικῆς ἀποφάσεως.

Οἱ ἐναγόμενοι περαιτέρω προέβαλον συμφωνώς πρός τὸ πρόσθετον σύμφωνον ἡ Ἀστροφελίζ εἰσέπραξεν τὸ προϊόν τῆς ḥσφαλίσεως ἐκ δολλαρίων 4.602.000 καὶ ἐπειδή τὸ ποσόν τοῦτο ὑπερέβαινε τὸ συμφωνηθέν μίνιμον τῶν δολλαρίων 1.460.166,88, ἡ Ἀστροφελίζ ὑπερχρεοῦτο νά πληρώσῃ τούς ἐνάγοντας τὸ ἡμισυ τοῦ ὑπολοίπου, ητο δολλάρια 1.570.941,66 μῆ καταβαλούσα δέ τοῦτο, ἀνέκυπτεν ὑποχρέωσις τοῦ ἐγγυητοῦ πρός καταβολὴν αὐτοῦ.

Ἐν τούτοις οἱ ἐνάγοντες περιώρισαν τὴν ἀξίωσιν των εἰς τὸ ὑπὸ διαιτητοῦ ἐπιδικασθέν ποσόν.

Ἀποκρούων τὴν ἀγωγήν δὲν ἐναγόμενος ἵσχυρίσθη διτο η διαιτησία δέν ητο συμβατική διότι η σχολήθη μέ θέμα (τὴν ἀγοραίαν ἀξίαν τοῦ πλοίου) διπερ ἐρρυθμίζετο εἰς τὸν περὶ ἀποτιμήσεως δρον, δστις ἀπήτει διτο η ἀγοραία ἀξία τοῦ πλοίου θά ὑπεβάλετο εἰς τούς ἀσφαλειομεσίτας πρός ἀποτιμήσιν

For your Agency in IRAN SEAVENTURE SHIPPING AGENCY CO. LTD.

**Shipping Agents • Forwarders • Import/Export
Traders • General Contractors • Shipchandlers**

Head Office:

SEAVENTURE SHIPPING AGENCY CO. LTD.
P. O. Box 203, Khorramshahr, IRAN
Phones: 2890, 4134, 5992, A.O.H.: 3675, 2245
Telex: 654094 AMBC IR
Cables: VENTURE - KHOARAMSHAHRA

TEHERAN:

Phones: 966862, 966870
A.O.H. 649393
Telex: 215474

**BRANCH OFFICES IN ALL PORTS
AND ASSOCIATES IN ALL PERSIAN GULF**

Representatives for all Europe:

VANIA COMPAÑIA NAVIERA S.A.

Akti Miaouli 81, 6th Floor (Offices 1 - 2), PIRAEUS,
Phones: 4514991, 4521340, A.O.H. 9010941, Telex: 21 2508 VANI GR

καὶ τὸν δρόν τοῦτον ἡγνόσεν ἡ διαιτησία. Περαιτέρω ἰσχυρίσθη διὰ μία ἐκ τῶν ἀσφαλιστηρίων συμβάσεων δυνάμει τῆς δοπίας εἰσεπράχθη ἡ ἀσφαλιστική ἀποζημιώσις ἡτο ἀσφαλιστηρίου εἰδικοῦ τύπου μὴ ὑποχρεούν εἰς ἀπόδειξιν τοῦ ἀσφαλισμένου συμφέροντος, διπερ ἐν συνδυασμῷ πρός τὸ ἄρθρον 4 τοῦ περὶ Θαλασσίας Ἀσφαλίσεως νόμου τοῦ 1906 καθίστα ἔξαφανιστέαν τὴν διαιτητικήν ἀπόφασιν.

Ἐπίσης ἰσχυρίσθη διὰ δέν ἡτο Ἑγκυρος ἡ ἐγγύησις καὶ ἀρα καὶ ἡ ἐκ ταύτης προβαλλομένη ἀξίωσις τοῦ ἐνάγοντος καὶ διὰ τοῦ ἐνάγοντος μὴ καταβαλλόντος χρονοναῦλον ἐντὸς 45 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἡ ἐδει νά καταβληθῇ κατά τὰ ἔτη 1973 καὶ 1974 ἡ ἑταῖρια Ἀστροφελίς ἀπηλλάγη ἀυτοδικαίως τῶν ἐκ τοῦ προσθέτου συμφόνου ὑποχρεώσεων τῆς καὶ δὲ ἐγγυητῆς ἀπηλλάγη τῶν ἐκ τῆς ἐγγύησεως ὑποχρεώσεων του.

Τὸ Δικαστήριον (δικαστής Ρόμπερ Γκόφφ) ἔκρινεν ὑπέρ τῶν ἐνάγοντων εἰς οὓς ἐπεδίκασεν δολλάρια 1.069.917,66. Ἐκρινεν διὰ σταθερός κανῶν τοῦ δικαίου δρίζει διὰ γενικαὶ ἐκφράσεις εἰς ἐγγύησιν ἐγνωμένην τὴν ἐκτέλεσιν πασῶν τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ κυρίως ὀφειλέτου, δέν ἔχουν ἀφ' ἑαυτῶν τὸ ἀποτέλεσμα διὰ ἡ ἐγγύησις δεσμεύεται ὑπό διαιτητικῆς ἀποφάσεως ἐκδοθείσης μεταξύ τοῦ κυρίως ὀφειλέτου καὶ δανειστοῦ, ἐστω καὶ ἀνὴ διαιτησίᾳ ἀπορρέει ἐκ διαιτητικῆς ρήτρας συμβάσεως περικλειούσης τάξ ὑποχρεώσεις τοῦ ὀφειλέτου ἐν αἷς καὶ ἡ ἐγγύησις. Ἐγγύησις διαιτηπομένη διὰ γενικῶν ἐκφράσεων δέν δεχει ἐφαρμογήν ἐπὶ διαιτητικῆς ἐπιδικάσεως.

Δεδομένου διὰ οἱ ἐνάγοντες ἔχητον συμμετοχήν εἰς τὸ προϊόν τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως διπερ εἰσέπραξεν ὁ ἐναγόμενος δυνάμει τυχηρᾶς συμβάσεως (τὸ τυχηρὸν ἔγκειται εἰς τὸ ἀσφαλισμένον ποσόν ἐν ἀναφορᾷ πρός τὴν κυμαινομένην ἀγοραίαν ἀξίαν τοῦ πλοίου) ἡ ἀξίωσις των δέν ἥρτητο ἐκ τοῦ κύρους τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως, καν ἀυτὴ δέν ἡτο Ἑγκυρος. Τά ποσά ἀτίνα κατεβλήθησαν εἰς τὴν Ἀστροφελίς δυνάμει τῆς ἀσφαλιστηρίου συμβάσεως, ὑπάγονται εἰς τὴν ἔκφρασιν «προϊόν τῆς ἀσφαλίσεως» ὡς ἐν τῇ σχετικῇ ρήτρα συνεφωνήθη.

Κατά τὴν ρήτραν ταύτην ὑποχρέωσις τῆς Ἀστροφελίς ἡτο νά ἀσφαλίσῃ τὸ πλοίον «κούχι κάτω τῆς ἀγοραίας ἀξίας».

Ἐπομένως, ἡ ρήτρα είχεν ὑπ' ὅψιν διὰ ἐνῶ τὸ πλοίον δέν ἡτο δυνατόν ν' ἀσφαλισθῇ κάτω τῆς ἀγοραίας ἀξίας, ἡδύνατο νά ἀσφαλισθῇ ἀνω τῆς ἀγοραίας ἀξίας καὶ ἀν τοῦτο συνέβαινεν, οἱ ἐνάγοντες ἐδικαιοῦντο νά συμμετάσχουν ἐξ ἴσου εἰς τὴν διαφοράν καὶ ἡ ἀξίωσις των αὐτη ἐδει νά ἐπιδικασθῇ.

- **'Υποθήκη ἐπὶ παναμαϊκοῦ πλοίου.— Προσωρινή ἐγγραφή τῆς ὑποθήκης εἰς Παναμαϊκόν προξενείον.— Μή ἐγγραφῇ αὐτῆς εἰς τὸν Παναμᾶν, ἐντός τῆς ὑπὸ τοῦ νόμου προβλεπομένης ἔξαμήνου προθεσμίας.— Ἀποτελέσματα μεταξύ τῶν μερῶν.— Ἐκχώρησις ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως εἰς ἀσφάλειαν τῆς ὑποθήκης.— Ἔννομα ἀποτελέσματα ἐν ἀπωλείᾳ τοῦ πλοίου.**

"Ας ἐκθέσουμεν τὰ πραγματικά περιστατικά τῆς προκειμένης ὑποθήσεως. Η.Α., Παναμαϊκή ἑταῖρια προτιθεμένη ν' ἀποκτήση δύο πλοίων πρός μεταφοράν οἰκοδομικῶν ὄλικῶν ἀπὸ Ἰνδίας εἰς Σαουδικήν Ἀραβίαν καὶ μή διαθέτοντα τὰ ἀπαιτούμενα κεφάλαια συνεφώνησε μετά τῶν παρεμβαινόντων Γκ. νά διαθέσουν ταῦτα. Μετά διαπραγματεύσεως, οἱ Γκ. κατέβαλον ποσόν 200.000 λιρῶν συμφωνηθέντος διὰ θά ἐγγραφή ὑποθήκης ὑπέρ αὐτῶν ἐπὶ τῶν ἀγορασθησούμενών πλοίων, διὰ τὰ ἀσφαλιστηρία συμβόλαια θά ἐκχωρηθοῦν εἰς τοὺς Γκ. καὶ διὰ ἡ ἀσφάλισις θά ἐγένετο μέσω τοῦ οἰκου Β.

Τὸ σῶμα καὶ αἱ μηχαναὶ τοῦ ἀγορασθέντος πλοίου «Εἰντζελ Μπέλ» ὑποθήκευμένου εἰς τούς Γκ. ἀσφαλίσθησαν διά τριῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολαίων («τὰ ἀσφαλιστηρία τοῦ 1974») ἀντὶ ποσοῦ ΛΑ 175.000 ἀπὸ 18/3/1974 μέχρι 15/3/1975. «Ἐκαστὸν ἀσφαλιστηρίου περιελάμβανεν τὸν δρόν 22 τῶν 'Ορων τοῦ Ἰνστιτούτου τῶν Ἀσφαλιστῶν κατά τὸν ὅποιον «οὐδεμία ἐκχώρησις η ἐνδιαφέρονται ἐν τῷ παρόντι ἀσφαλιστηρίῳ η ἐν τῇ ἀσφαλιστικῇ ἀποζημιώσει η δοπία είναι η καθίσταται καταβλητέα, δεσμεύει η ἀναγνωρίζεται ὑπό τῶν Ἀσφαλιστῶν, ἀν μή χρονολογημένη ἐγγραφος σημείωσις περὶ τῆς τοιαύτης ἐκχωρήσεως η τοῦ ἐνδιαφέροντος ὑπογεγραμμένη ὑπό τοῦ ἀσφαλισμένου καὶ τοῦ ἐκδοχέως, προσαρτηθῆ εἰς τὸ ἀσφαλιστηρίου.

Περαιτέρω, ἔκαστον ἀσφαλιστηρίου περιείχεν δρόν καταβολῆς τοῦ ἀσφαλίσματος διὰ προέβλεπεν διὰ τοῦ προσθέτου περὶ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως κατά τὴν περί τούτου προσαρτηθεῖσαν εἰς τὰ

τὴν παροῦσαν ἀσφαλίσιν ὡς ἐκδοχεῖς. Πᾶν ποσόν λόγω δλικῆς πραγματικῆς η πλασματικῆς ἀπωλείας, είναι καταβλητέον εἰς διαταγήν αὐτῶν».

Τὸν Νοέμβριον 1974 οἱ Γκ. ἀπέστειλαν εἰς τοὺς μεσίτας τῆς ἀσφαλίσεως ἀχρονολογήτους σημειώσεις ἐκχωρήσεως ὑπογεγραμμένας ὑπό τὸν Α. πρός προσάρτησιν εἰς τὰ ἀσφαλιστηρία καὶ τοῦτο ἐγένετο τὴν 13/12/1974.

Ἡ ὑποθήκη, ὑπὸ δημερομηνίαν 18/6/1974 ἐνεγράφη προσωρινῶς εἰς τὸ Παναμαϊκόν Προξενείον τοῦ Λονδίνου τὴν 28/8/1974. Κατά τὸ Παναμαϊκόν δίκαιον, η προσωρινή ἐγγραφή τῆς ὑποθήκης καθορίζει τὴν προτεραιότητα ὑπό τὸν δρόν διποστική ἐγγραφή εἰς τὸν Παναμᾶν. Ἡ ἔξαμηνος περιόδους ἐλήξεν εἰς τὸ τέλος Φεβρουαρίου 1975, χωρίς νά γίνη διποστική ἐγγραφή.

Τὴν 15 Μαρτίου 1975 ἀνενεώθησαν τὰ ἀσφαλιστηρία. Ἡ συμφωνημένη ἀξία σκάφους καὶ μηχανῆς παρέμεινεν εἰς τὸ ποσόν τῶν ΛΑ 175.000, ἔξεδόθησαν δημως πέντε ἀσφαλιστηρία, ἀντί τριῶν, («τὰ ἀσφαλιστηρία τοῦ 1975») διὰ δέ περιεῖχον δρόν καταβολῆς τοῦ ἀσφαλίσματος, διὰ τις διέφερεν τοῦ δημοίου δρού τῶν ἀσφαλιστηρίων τοῦ 1974 κατά τὸ διὰ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν Γκ. περιεγράφετο ως ἐνδιαφέρον ἐνυποθήκων δανειστῶν.

Τὴν 18 Φεβρουαρίου 1976 τὸ «Εἰντζελ Μπέλ» ἐβυθίσθη μετά τοῦ φορτίου του, ἰδιοκτησίας τῶν ἐναγόντων. Οὗτοι ἐνήγαγον τούς Α. ζητοῦντες ἀποζημιώσιν καὶ τὴν 9/1/1977 ἐπέτυχον προσωρινήν διαταγήν κατά τῶν Α. ἀπαγορεύουσαν εἰς αὐτούς νά θίξουν περιουσιακά τῶν ἀντικείμενα εύρισκομενα ἐντός τῆς περιοχῆς ἀρμοδιότητος τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων. Οἱ Γκ. παρενέβησαν ἀδεία τοῦ δικαστηρίου ἐπὶ τῷ λόγῳ διὰ αὐτοί είχον ἀξιώσις ἐναντίον τῶν Α. εἰς οὓς είχον δανείση χρήματα καὶ διὰ ἡ ἀξίωσις των ἀσφαλίσεως τοῦ ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως.

Οἱ Γκ. ἐστήριξαν μεταξύ ἀλλων τὴν ἀξίωσιν των ἐπὶ τοῦ διὰ ησαν (α) ἀρχικῶς ἀσφαλίσμενοι κατά τὰ ἀσφαλιστηρία τοῦ 1975 (β) διὰ ησαν οἱ πρός οὓς είχεν καθορισθῇ διὰ θά κατεβάλετο η ἀσφαλιστική ἀποζημιώσις, συμφώνως πρός τούς δρους τοῦ ἀπὸ 18 Ιουνίου 1974 συμβολαίου τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης (γ) διὰ ησαν ἐκδοχεῖς τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως κατά τὴν περί τούτου προσαρτηθεῖσαν εἰς τὰ

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

άσφαλιστήρια ἔγγραφον σημείωσιν (ε) ώς ἐκδοχεὶς τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως συμφώνους πρός προφορικήν συμφωνίαν ἐκχωρήσεως γενομένην τὴν 19/2/1974, ύστερως ἐπίσης διά προφορικής συμφωνίας τροποποιηθείσαν τὸν Μάρτιον τοῦ 1974 μεταξύ τῶν Α. καὶ Γκ.

Τὸ Δικαστήριον (δικαστής Ντόναλτσον) ἔκρινεν διτὶ οἱ Γκ. ἡσαν πιστωταὶ τῶν Α. τῆς πιστώσεως ἀσφαλιζομένης διά τοῦ προϊόντος τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως.

Ἐκρινεν διτὶ μολονότι κατὰ θεωρίαν ἡ το νοητή ἀγγλική σύμβασις ὑποθήκης ἐπί ἀκινήτου ἐκτός Ἀγγλίας κειμένου δηρ θά είχεν ως ἀποτέλεσμα διτὶ ἡ ὑποθήκη θά κατελαμβάνετο καὶ θά ἐρρυθμίζετο μεταξύ τῶν μερῶν ὑπό τοῦ ἀγγλικοῦ δικαίου, κατ' ἀρχήν ὑποθήκη ἐπί ἀκινήτου τῆς ἀλλοδαπῆς ἡ πλοίου ρυθμίζεται ὑπό τοῦ δικαίου τῆς τοποθεσίας ἡ τῆς σημαίας. Τοῦτο δὲν ἀναιρεῖται ὑπό ἐσωτερικῶν ἐνδείξεων καὶ ἐν προκειμένῳ ἡ ὑποθήκη ρυθμίζεται ὑπό τοῦ παναμαϊκοῦ δικαίου.

Ἡ μη δριστική ἔγγραφή τῆς ὑποθήκης ἐν Παναμᾷ ἐντός τῆς ἔξαμηνην προθεσμίας ἔχει ως ἀποτέλεσμα διτὶ ἐνῷ ἡ ὑποθήκη εἶναι πλήρως ἐνεργός μεταξύ τῶν μερῶν, ἡ μη ἔγγραφή αὐτῆς εἰς τὸν Παναμᾶν ἀποστερεῖ τοὺς Γκ. ἐμπραγμάτου δικαιώματος ἐπί τοῦ πλοίου.

Ἡ κατά Φεβρουαρίου 1974 συμφωνία δι' ής οἱ Α. παρέσχον εἰς τοὺς Γκ. ὑποθήκην ἐπί τοῦ πλοίου εἰς ἀσφάλειαν τοῦ δανείου, ἐρρυθμίζετο ὑπό τοῦ Ἀγγλικοῦ δικαίου καὶ καθιστᾶται τοὺς Γκ. ἐνυποθήκους δανειστάς εκ aequo ei bono. Μολονότι οἱ Γκ. δὲν ἐγένοντο ἐμπράγματοι ἐκπόθυμοι δανεισταὶ τοῦτο δὲν ἀνήρει τὴν θέσιν τῶν εἰς τὸ Ἀγγλικοῦ δικαίου καὶ οἱ Γκ. είχον ἔννομα δικαιώματα στηριζόμενα ἐπί τοῦ δρου πληρωμῆς τοῦ ἀσφαλίσματος ἐν τοῖς ἀσφαλιστηρίοις.

Ἐπομένως ἐν τῇ ιδιότητί των ως ἐκδοχέων οἱ Γκ. ἀδικαιοῦντο νά προβάλουν διτὶ ἡ υπό τῶν μεσιτῶν εἰσπραχθησομένη ἀσφαλιστική ἀποζημιώσεις θά τηρεται ὑπό αὐτῶν διά λογαριασμόν τῶν Γκ. μέχρι τελεσιδίσιας.

ΥΠΟΘΗΚΗ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΜΙΑ

Μεταξύ μιᾶς Τραπέζης τοῦ Λονδίνου, ἐξουσίης ναυτικήν ὑποθήκην ἐπί τοῦ πλοίου «Ἀλκάων» καὶ τοῦ Ἀμερικανικοῦ ναυπηγείου, δηρ είχεν ἐπί αὐτοῦ προνομιούχον ἀπαίτησιν, προηγεῖται ἡ πρώτη. Οὕτω ἀπέρανθη εἰς τὴν Ἀγγλίαν τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον διά πψην τριῶν κατά δύο.

Τὸ ἐν λόγω πλοίον είχεν κατασχεθῆ εἰς Σιγκαπούρην τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1979 τῇ πιστεύεσι τῆς Λονδινείου Τραπέζης Τράστ-Ιντερνάσιοναλ» ἡτις είχεν ἐπί τοῦ ὑποθήκην διά 14.413.000 λίρας καὶ πολλή ἀντίστοιχη 1.380.000 λιρῶν. Ἐν τῷ μεταξύ ὅμως τὸ σκάφος, κατά Μάρτιον τοῦ 1979, είχεν ἐπισκευασθεὶς εἰς τὸ Ἀμερικανικόν ναυπηγείον Τόντον ἀντί 237.000 δολλαρίων, δηρ ναυπηγείον κατά τὸν Ἀμερικανικόν νόμον ἀπέκτησε ἰσόποσον προνομιούχον ἀπαίτησιν ἐπί τοῦ πλοίου. Τὸ 1979 ὁ Ἐφετείον τῆς Σιγκαπούρης ἐδέχθη διτὶ ρόσον κατά τὸ Ἀμερικανικό δικαίου, δηρ δειπε τὴν συμβατικήν σχέσιν ναυπηγείου ἐφοπλιστοῦ, ἡ ἀπαίτησις τοῦ ναυπηγείου ἡτο προνομιούχος, αὐτῆς προηγεῖται τῆς ὑποθήκης.

Ἡδη ως ἐλέχθη τὸ Ἀνώτατον Ἀγγλικόν Δικαστήριον ἀπέφανθη ἀντιθέτως, δεθὲν διτὶ τὴν κατάταξιν τῶν ἀπαίτησεων

διέπει τὸ δίκαιον τοῦ τόπου τῆς κατασχέσεως, δηλαδή τὸ δίκαιον τῆς Σιγκαπούρης, δηρ είναι τὸ ίδιον μέτο τὸ Ἀγγλικόν δικαίου. Τὸ δίκαιον λοιπὸν τοῦτο διδει προτεραιότητα εἰς τὴν ὑποθήκην. Βεβαίως δὲν δύναται τις νά μη κρίνη συμπαθῶς τὴν ἀπαίτησιν τοῦ ναυπηγείου, δεδομένου διτὶ διά τῶν μετασκευῶν ἡς ἐντήρησεν εἰς τὸ πλοίον ἐπηγύησης τὴν ἀξίαν τοῦ πλοίου καὶ ἐπομένως τὸ ποσό δηρ θά καρπωθῇ ἡ ἐνυπόθηκος δανειστής, καὶ κατά λογικήν συνέπειαν θά ἡδύνατο νά δώσῃ προτεραιότητα εἰς τὴν προνομιούχον ἀπαίτησιν. Ἀλλά τὸ Δικαστήριον δὲν δύναται νά δημιουργήσῃ δικαιώματα μή ἀναγνωριζόμενα ὑπό τοῦ ἐφαρμοστέου δικαίου καὶ διά τὸν λόγον αὐτοῦ ἀνέτρεψε τὴν ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου καὶ ἀδικίασε τὸν ἐνυπόθηκον δανειστήν, δηλαδή τὴν Τραπέζαν.

Ἄξια μνείας είναι ἡ γνώμη τῆς μειοψηφίας, κατά τὴν διόπτην τὸ πρόβλημα ἔγκει-

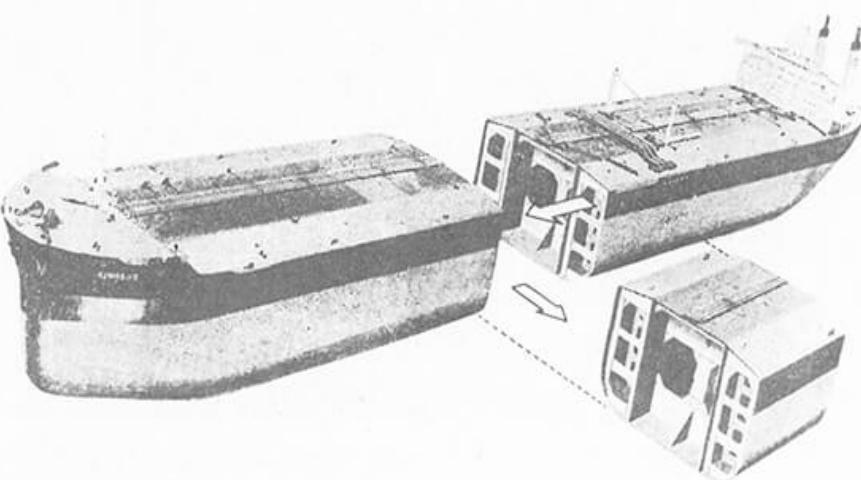
ται εἰς τὴν ἀναγνώρισιν ἡ μή μιᾶς ξένης ἀπαίτησεως. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν τά ναυπηγεία δέν ἀπολαύουν προνομίου διά τὰς ἐκ τῶν ἐργασιῶν των ἀπαίτησεις καὶ διά αὐτὸν τὸν λόγον μάλιστα δέν παραδίδουν τὸ πλοίον ἐάν δέν ἔξοφληθούν. Τὸ Ἀμερικανικόν διμού δίκαιον ἀναγνωρίζει προνομιούχον ἀπαίτησιν εἰς τὰ ναυπηγεία καὶ διά τοῦτο τὸ ναυπηγείον Τόντον ἐπέτρεψε εἰς τὸ πλοίον νά φύγη. Ἐπομένως τὸ Ἀγγλικόν δίκαιον θά ἐπρεπε ἐπί τὴ βάσει τῆς ισοδυναμίας τῶν δικαιοδοσιῶν, τοῦ διεθνοῦς δικαίου, τοῦ ἰδιωτικοῦ διεθνοῦς δικαίου καὶ τῶν ἀρχῶν τῆς ισότητος, νά ἀναγνωρίσῃ τὸ ἀμερικανικό δίκαιον καὶ νά δώσῃ προτεραιότητα εἰς τὴν ἔνην προνομιούχον ἀπαίτησιν. Ἐντός τοῦ χάους, κατέληξεν ἡ μειοψηφία, δηρε πρατεῖ σήμερον εἰς τὸ ναυτικόν δίκαιον, ἡ ἀρνησίς ἐφαρμογῆς τοῦ ἰδιωτικοῦ διεθνοῦς δικαίου ισοδυναμεῖ μὲν ἀρνησίν παρόντος δικαίοις ισοδυναμεύης.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΣΜΙΚΡΥΝΣΙΣ ΣΟΥΠΕΡ-ΤΑΝΚΕΡΣ

Ἀντί νά παροπλίσῃ ἡ νά πωλήσῃ πρός διάλυσιν τέσσαρα σούπερ-τάνκερς τῆς τῶν 212.000 τόννων, ἡ ἀμερικανική ἑταρία πε-

κόστος τῆς σμικρύνσεως τῶν τεσσάρων σκαφῶν ἀνήλθεν εἰς 13 ἑκατομ. δολλάρια. Οὕτω ἔξικονομήθησαν σημαντικά ποσά καὶ χρόνος, δεδομένου διτὶ ἡ ναυπήγησις ἐνός τάνκερος τῶν 150.000 τον. κοστίζει σήμερον μεταξύ 50 καὶ 60 ἑκατομ. δολλαρίων, ενώ είναι δύσκολον νά εύρεθούν ναυπηγεία δίδοντα παράδοσιν πρό τοῦ 1983.



τρελαίων Σεβρόν προετίμησε μίαν ἄλλην, πλέον συμφέρουσαν λύσιν, τὴν σμίκρυνσίν των. Οὕτω, ἀπηλάγη τεσσάρων ἀντιοκονομικῶν σκαφῶν καὶ ἀπέκτησεν ισάριθμα τάνκερς τῶν 150.000 τον., τὰ ὁποῖα ἔχρειάζετο διά τὴν μεταφοράν πετρελαίου ἀπό τὴν Ἰνδονησίαν εἰς τοὺς λιμένας τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν.

Ἡ διαδικασία τῆς σμικρύνσεως ἡτο πολύ ἀπλή. Τὰ πλοία ἐκόπησαν εἰς τρία τμήματα καὶ ἀφηρέθη τὸ μεσαίον τμῆμα μῆκους 100 περίπου ποδῶν. Ἀκολούθως, ἐπανευγκόληθησαν τὸ πρωράριον μέτο τὸ πρυμαίον τμῆμα. «Ἡταν σά νά ἔβγαζες τὸ μεσαίο φύλλο ἐνός τραπεζιοῦ καὶ νά ἐκλεινες τὸ τραπέζι», ἐδήλωσε χαρακτηριστικῶς ἐκπρόσωπος τῆς ἑταρίας, ἐκφράζων παραλλήλως τὴν ἱκανοποίησίν του διά τὴν ποιότητα τῆς ἐργασίας, πού ἐπετεύχθη ἀπό τη ναυπηγεία Μισουμπίτης τῆς Γιοκοχάμας.

Ὄς ἀπότελεσμα, ἡ Σεβρόν ἔχει τώρα τέσσαρα ολιγώτερα ἀργούνται σκάφη καὶ τέσσαρα νέα τάνκερς τῶν 150.000 τον. Τὰ μικρότερα αὐτὰ πλοία καταναλίσκουν ολιγώτερα καύσιμα καὶ διαθέτουν μικρότερον βύθισμα. «Ἀνταποκρίνονται εἰς τὰ ἀπαίτησεις τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου περὶ ἀσφαλείας λιμένων καὶ δεξαμενοπλοίων τοῦ 1978 καὶ ἐκείνας τοῦ IMKO διά τὴν προστασίαν τοῦ θαλασσού περιβάλλοντος.

Κατά τὰς ἐκτιμήσεις τῆς ἑταρίας, τὸ δλον

πάντως, ἡ σμίκρυνσις μεγάλων τάνκερων δέν προβλέπεται νά εύρη πολλούς μιητάς, καθ' ὃσον ἡ Σεβρόν ἔχρειάζετο τὰ μικρότερα τάνκερς διά νά τὰ ἀπασχολήσῃ εἰς συγκριμένην γραμμήν.

ΝΕΑ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΙΣ

Νέον σύστημα καταμετρήσεως τῶν πλοίων πρόκειται νά καθιερώσῃ ὁ IMKO λίαν προσεχῶς. Διεθνής θά είναι ὁ νόμος. Θά ἐφαρμοσθῇ ἀπό τὴν 18ην Ιουλίου 1982. «Ἡδη 44 χώραι, ἀντιπροσωπεύουσαι τὰ 72% τοῦ παγκοσμίου γκρός τοννάζ, ἀπεδέχθησαν τὴν σύμβασιν.

Οι σχετικοί ἀριθμοί τοῦ γκρός καὶ τοῦ νέτ τοννάζ δέν διαφέρουν πολύ τῶν ὑφισταμένων, πλὴν τῶν πλοίων ρό—ρό. Τούτων η διαφορά θά είναι μεγαλυτέρα. Τὰ πλοία τουναντίον, τὰ μεταφέρονται βαρέα φορτία, ώς τὰ μεταλλοφόρα, θά έχουν τοννάζ καταμετρήσεως περιωρισμένον. Τὰ κάτω ἐπίσης τῶν 560 τον. γκρός θά έχουν μειωμένον τοννάζ. Μικρά διαφορά ἐπί ελαττον θά ἐμφανίσουν τὰ τάνκερς καὶ τὰ γενικοῦ φορτίου σκάφη. Εἰς τὰ σέλτερν ντέκας σκάφη θά ἐμφανισθῇ βαθμαία μείωσις.

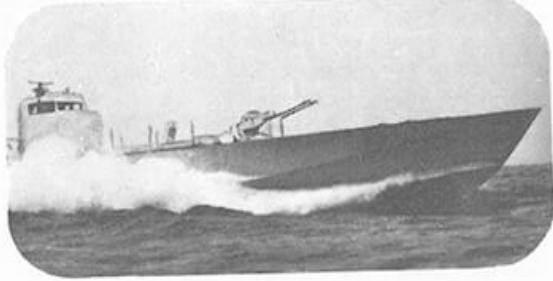
Διά τὰ νέα πλοία θά ἐφαρμοσθῇ ἀπό τὸ 1982. Τὰ ύπαρχοντα πλοία, εάν δέν μετακευασθούν, θά δύναται νά κρατήσουν ἐπί 12 ἑτη τὴν ὑφισταμένην χωρητικότητα.

HELLENIC SHIPYARDS Co

SKARAMANGA YARD



ADVANCED SHIPBUILDING TECHNOLOGY



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



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

500,000-ton GRAVING DOCK

Length 420m - Breadth 75m - Depth 9.5m

250,000-ton GRAVING DOCK

Length 327m - Breadth 53.6m - Depth 9.25m

Both used for shiprepairs and/or newbuildings

*

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

*

BUILDING BERTH FOR SHIPS UP TO 37,000-dwt

*

OFFICES & AGENTS AT HOME & ABROAD

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

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

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ
ΡΕΠΟΡΤΑΖ
ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

• Αύτανδρον πιστεύεται ότι άπωλεσθη το κορεατικό μεταλλοφόρον «Headangwha», τό όποιον μετέφερε 98.082 τον. αιδηρομεταλλεύματος από την Αύστραλιαν εις Ποχάγκ. Το σκάφος, με πλήρωμα 29 άτομων, ή κουσθη διά τελευταίων φοράν την 23ην 'Ιουλίου νοτιοανατολικών της Λουζόν. Δεκαήμεροι έρευναν εις την περιοχήν, ύπό άμερικανικών και ιαπωνικών σκαφών του πολεμικού ναυτικού καί της άκτοφυλακής, άπεβησαν δικροί.

• Η έπι έπτα έβδομάδας συνεχίζομένη άπεργια τών άνθρακορύχων της περιοχής Κουήνσλαντ της Αύστραλιας υπολογίζεται ότι έκστισεν εις την χώραν άπωλειαν έξαγων 3,5, καί πλέον έκατον. τον. γαιανθράκων προς την Ιαπωνίαν. 'Από ιαπωνικής πλευράς έξεφράσθησαν διαμαρτυρίαι διότι άνεκόπη ο ρυθμός λειτουργίας τών χαλυβουργείων από την έλλειψην γαιανθράκων.

• Η πρόσφατο κάμψις τών παραγγελιών εις την Ιαπωνίαν ήγακεσ τούς ιαπωνικούς ναυπηγούς νά περικόψουν τάς τιμάς τών νεοτεύκτων. Πρόσφατα τινά παραδέιγματα: μπάλκ κάρριερ τών 30.000 τον., 18 έκατομ. δολλάρια τών 35.000 τον. 20 έκατομ., τών 60.000 τον. 27 έκατομ. καί τών 130.000 τον. 40 έκατομ. Πιστεύεται δέ διτι αι πραγματικά τιμάι εις τάς όποιας είναι δυνατόν νά κλεισθούν παραγγελίαι είναι άκομη κατώτεραι.

• Συμφωνία υπεγράφη μεταξύ της ιαπωνικής κυβερνήσεως καί της Αύστραλιανής Πολιτείας της Βικτωρίας διά την κατασκευήν ένός δοκιμαστικού έργοστασίου παραγωγής πετρελαίου άπο γαιανθράκα τό όποιον θά τεθή έν λειτουργία τό 1983. Έαν η έπιχειρησις έξελιχθηκεν ικανοποιητικώς θά διαμορφωθούν έτερα έξι έργοστάσια τά όποια θά έχουν αυνολικήν δυνατότητα παραγωγής 100.000 βαρελίων πετρελαίου ήμερησίως. Μέ ίσην συμμετοχήν τών ιαπώνων καί τών Αύστραλών, ή συμφωνία προβλέπει την διάθεσην τών κεφαλίων έκ μέρους της ιαπωνικής κυβερνήσεως ένων ή πολιτεία της Βικτωρίας θά διαθέση τήν τοποθεσίαν διά τά έργοστάσια, τών γαιανθράκα, τήν ύποδομήν καί τό έργατικόν δυναμικόν εις δλας τάς φάσεις τού έργου. 'Η Αύστραλια διαθέτει τεράστια άποθέματα ύδαρούς γαιανθράκος, από τόν όποιον δύναται νά παραχθή πετρελαίουν.

ΔΑΝΙΑ

'Οργασμός παραγγελιών

• Αθρόαι αι παραγγελίαι πλοίων ξηρού φορτίου μπάλκ κάρριερ εις τά Δανικά ναυπηγεία «Μπουρμέϊστερ καί Βέινη». Ο Διευθυντής τών Ναυπηγείων έδήλωσε: Είμεθα συναγωνισμοί. 'Έλαχιστα ναυπηγεία ήμπορουν νά παραδώσουν πλοία διά τά όποια είμεθα ίκανοι νά παράσχωμεν τάς καλυτέρας τιμάς καί τά οικονομικώτερα μπάλκ κάρριερ τύπου Πάναμαξ. 'Έλαχιστα ναυπηγεία είναι εις θέσιν νά άναλαβουν τήν παρά-

κωσις τού έμπορικου στόλου τής Ίνδιας έσυνεχίσθη, διν καί μέ χαμηλότερον ρυθμόν. Τήν 1ην 'Ιουλίου, ή 'Ινδική σημαία έκδιπτε πλοία 5.657.531 τον. γκρός. Αύξησις κατά 28.053 τον. γκρός έναντι τής άντιστοίχου περιουπής ήμερομηνίας. Κατά τό έν λόγω 12μηνον προσετέθησαν εις τόν 'Ινδικόν στόλον 14 σκάφη, 180.404 τον. γκρός καί διελύθησαν ή έπωλήθησαν 12 σκάφη, 152.350 τον. γκρός. Βελτιωμένη συνεχώς ή 'Ινδική ναυτιλία, κατώρθωσεν ώστε τό 83% τής χωρητικότητός της νά είναι σήμερον κάτω τών 15 έτων.

• Άι ίνδικαι παραγγελίαι άναφέρονται εις 24 πλοία, 617.344 τον. d.w. Τά δύο — τρίτα έξι αύτών θά κατασκευασθούν εις έγχωρια ναυπηγεία καί μόνον τό έν—τρίτον εις έναν. Μέ τήν παράδοσιν τών πλοίων αύτών άναμενεται νά ύπερβη τά δέκατομ. τον. γκρός, άλλα δέν πρόκειται νά φθάση τόν στόχον τού πενταετεού προγράμματος (1978—83) ναυτιλιακής άναπτυξέως, τό όποιον προβλέπει στόλον 7,77 έκατομ. τον. γκρός. 'Η Κυβέρνησις, πάντως, έπιμενει καί θέτει ως θριακόν στόχον τό 10 έκατομ. τον. γκρός πρό τού 1990. 'Ηδη ή κυβέρνησις μελετά σοβαρώς τήν διάθεσιν ποσού 540 έκατομ. δολλαρίων διά τήν ένισχυσιν τού τρέχοντος δετούς προγράμματος.

• Ο 'Ινδικος έμπορικος στόλος έλέγχεται κατά τό μεγαλύτερον ποσοστόν του (54,6%) άπο δύο κρατικά έταιριας τήν «Σίππιγκ Κορπορέϊσον όφ 'Ιντια» καί τήν «Μόγκουλ Λάιν». Ο ύπολοιπος στόλος άνηκει εις ίδιωτας έφοπλιστάς.

ΙΣΡΑΗΛ

'Η άνάπτυξις τού στόλου τής «ZIM»

• Η ναυτιλιακή έταιρία ZIM φέρεται έπενδυσασ από τών άρχων τού έτους, 140 έκατομ. δολλαρία διά τήν άνάπτυξιν τού στόλου τού. Ούτω είς τά 'Ολλανδικά ναυπηγεία Βάν—Γκίζεν παρήγγειλε τρία κοντέινερς τών 1700 έμπορευματοδοχείων, συνολικής άξιας 114 έκατομ. δολλαρίων καί παραδόσεως μεταξύ 1981—1982. Τά πλοία αυτά θά χρησιμοποιηθούν εις γραμμάς «γρύπου τού κόσμου» μέ άναχωρήσεις έξι 'Ισραήλ καί προσεγγίσεις εις Μεσόγειον. ΗΠΑ καί 'Απω Άνατολήν. 'Εξ δλλου ή ZIM ήγόρασε δύο μεταχειρισμένα σκάφη μικτού φορίου τών 17.000 t. d.w.

• Διά τών άγορών καί παραγγελιών αύτών λήγει τό τριετές πρόγραμμα (1978—1980) άναπτυξέως, κατά τό διάστημα τού όποιου ή ZIM άναπτυξε 3 πολυδύναμα σκάφη συνολικής μεταφορικής ίκανότητος 48.000 τόννων καί 7 πολυδύναμα σκάφη συνολικής μετα-

INDIA

Στόχοι διά τήν ναυτιλίαν

Παρά τήν μακροχρόνιον υφεσιν, ή διόγ-

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ»

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

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

GROPELINGER HEERSTR, 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

P.O.BOX 210266

φορικής ίκανότητος 106.000 τόννων και συνολικής άξιας 73 έκατομ. δολλαρίων.

Διά την περίοδον 1981-83 ή ZIM προβλέπει την πρόσκτησην 12-15 άκρης πλοίων συνολικού κάθους 270 έκατομ. δολ.

ΙΤΑΛΙΑ

Πυρκαϊά εις τό «Λεονάρντο ντά Βίντσι»

Τήν 4ην Ιουλίου τό εις τόν λιμένα Λά Σπέτσια παροπλισμένον υπερωκεάνιον «Λεονάρντο Ντά Βίντσι», 35.500 τον. γκρός ύψης στην πυρκαϊά, ήτις ταχέως έξηπλώθη εἰς άλογκληρον τό σκάφος. Τά προστρέζαντα πυροβεστικά, άφου διέσωσαν τούς 11 ναυτικούς, οι οποίοι άπετέλουν τήν φρουράν τού πλοίου, μετέφερον τό καιόμενον σκάφος εἰς βαθύτερα υδατα και τό κατέκλυσαν δι' ύδατος και άφροῦ, άλλ' εἰς μάτην. Τήν 6 Ιουλίου έγένετο άνοιγμα εἰς τήν άριστεράν πλευράν τού πλοίου, διά νά κατακλυσθή τό μηχανοστάσιον και άποφευχθή μετάσοισις τού πυρός εἰς τάς δεξαμενάς καυσίμων. Τό σκάφος έκει έλαβε τελικώς κλίσιν 60 περίπου μοιρών.

Τό Λιμεναρχείον τής Λά Σπέτσια έπελήθη άνθρωποι, άλλα μέχρι τούδε ούδεμία έξηγησις προέκυψε διά τήν αίτιαν τής πυρκαϊάς και τήν ταχύτητα τής μεταδόσεως της.

Τό «Λεονάρντο ντά Βίντσι», άνηκον εἰς τήν έταιριαν Ίταλια ήτο η σαφαλισμένον άντι 6.500 έκατομ. λιρετών εἰς τήν άσφαλτιστικήν έταιριαν «Μουτουάμπρ» τού συγκροτήματος της Φινιμάρε. Ναυπηγήθεν τό 1960 ύπηρεν ή ναυαρχίς τού στόλου των Ίταλικών έπιβατηγών υπερωκεανών. Κατά τήν σχεδίασην προγραμμάτων άναδιοργανώσεως τού στόλου τών κρατικών έταιριών τό 1974, τούτο έξηρεθή και έναυλωθή ύπο τής Ίταλια διά κρουζιέρας εἰς τήν Καραϊβικήν, αίτινες δώμας έσημειώσαν οίκονομικήν άποτυχίαν, λόγω κυρίως τής μεγάλης καταναλώσεως καυσίμων (300 τον. ήμερησίως).

Ο παροπλισμός του έστοχε 2.000 δολ. ήμερησίως ήτοι διά τό άπο 15/9/1978 μέχρι τής ήμέρας τής πυρκαϊάς χρονικόν διάστημα έστοχης εἰς τήν Ίταλια 1 δισεκ. λιρετών.

Σημειωτέον διτι κατά τήν ήμέραν τής πυρκαϊάς εύρισκοντο εἰς προσεχωρημένον στόλιον αι διαπραγματεύσεις διά πώλησιν τού σκάφους εἰς έταιριάν τού Μιλάνου, ήτις θά τό έχρησιμοποίει εἰς κρουαζιέρας και ώς πλωτήν έκθεσιν προϊόντων τής Ίταλικής βιομηχανίας και λαϊκής τέχνης.

KINA

Η δραστηριότης τῶν ναυπηγείων τῆς

Τήν θεοῖσα εἰς τά ναυπηγεία τής Κίνας παραγγελία τού κ. Πάρο διά τήν κατασκευήν έξι μπάλκ κάρριερς, συνολικής άξιας 100 έκατομ. δολλαρίων, δέφερν εἰς τό φώς τής δημοσιότητος άρκετά στοιχεία περί τήν άγνωστον, μέχρι στιγμής, ναυπηγική βιομηχανίαν τής Κίνας.

Ός άναπτυσσομένη χώρα, ή Κίνα άπέχει πολύ τού νά καταστή ένας σοβαρός έξαγωγεύς πλοίων, άλλ' έχει τρομακτικά δυνατότητας. Σήμερον εἰς τά ναυπηγεία τής άσχολούνται 200.000 άτομα, περιλαμβανομένων 30.000 τεχνικών και μηχανολόγων. Χαλύβδινα σκάφη συνολικής χωρητικότητος 809.000 τον. καθειλκύσθαν τό 1979, έναντι 634.3000 τον. τό 1977 και 865.900 τό 1978. Τά κινεζικά ναυπηγεία ήρχισαν νά κατασκευάζουν ποντοπόρα πλοία τό 1962 και έκτοτε περί τά 100 σκάφη, μεταξύ τών 10.000 και 25.000 τον. d.w. έχουν καθελκυσθή.

Πρός τό παρόν, κύριος στόχος τών κινεζικών ναυπηγείων είναι ή κατασκευή σκαφών διά τήν έθνικήν ναυτιλίαν τής χώρας. Άλλ' έχει γευθή και τήν κερδοφόρον άγοράν τού έξωτερηκού. Τό 1977 έξηγαγε, διά πρώτην φορά, ένα φορτηγόν σκάφος τών 3.700 τον. εἰς τήν Μαλαισίαν και έκτοτε παρέδωσεν έτερα έξι σκάφη εἰς τό Χόγκ Κόρκ. Τό μεγαλύτερον ήτο ένα φορτηγόν τών 17.500 τον.

Έφετος, ή Κίνα έλπιζε νά έξαγη περισσότερα πλοία και ήδη διαπραγματεύεται με άλλοδαπούς σημαντικά παραγγελίας αί δοποία περιλαμβάνουν: ένα μπάλκ κάρριερ τών 27.000 τον., μερικά τάνκερς τών 80.000, 30.000 και 20.000 τον., πλοία κοντένερων τών 6.600 τον., ένα σκάφος μεταφοράς ζυλείας τών 10.000 τον., μικρά ψυγεία, φορτηγά τών 22.900 τον., ένα τών 4.600 τον., ρυμουλκά τών 600 ίππων και φορτηγίδας τών 950 τον. νυν.

Οι κιζέζοι άναγγωρίζουν διτι ή ναυπηγική των βιομηχανία ύστερει τών βιομηχανικών άνεπτυγμένων χωρών και προσπαθούν νά εισαγάγουν νέας τεχνολογικάς μεθόδους διά τόν έκσυγχρονισμόν της. Τό παρελθόν έτος ή Κίνα έπετυχε τήν άδειαν νά κατασκευάζει βραδυστρόφους μηχανάς ντήζελ τής Σουλτζέρ εἰς ίδικά τής έργοστάσια, καθώς και άλλα μηχανήματα. Παραλλήλως, πρωθήτην έπαγγελματικήν έκπαιδευσιν.

Τώρα ή Κίνα διαθέτει άνω τών 200 ναυπηγείων. Μεταξύ τών σπουδαιοτέρων συγκαταλέγεται τό ναυπηγείον τού Νταλιάν εἰς

τόν Κόλπον Μποχάϊ, μέ 7 ναυπηγικά κλίνας και δυνατότητα κατασκευής σκαφών άπο 3.000 μέχρι 50.000 τον. Είς τήν Σαγκάνη, έπισης, ύπάρχει ένα μεγάλον ναυπηγικόν συγκρότημα πού κατασκευάζει πλοία μέχρι 30.000 τον. Αυτά και άλλα τρία ναυπηγεία είναι εἰς θέσιν νά κατασκευάζουν ποντοπόρα σκάφη. Τά ύπόλοιπα περιορίζουν τήν δραστηριότητά των εἰς διαφόρους τύπους άκτοπλοικών και βοηθητικών σκαφών.

«Εκαστον έτος, περίπου 1.000 νέοι άποφοιτούν άπο τάς ναυπηγικά σχολάς τών κινεζικών πανεπιστημάτων. Παραλλήλως, ή κυβέρνησης έχει ιδρύσει ένα άριθμόν ίνστιτούτων ναυτιλιακών έρευνών, πού όσχολούνται με μελέτας έπι τής ύδροδυναμικής, τών δεροστρώνων σκαφών και τόν σχεδιασμόν διαφόρων πλευστών μέσων. Ο κινεζικός Νηογνώμων έχει ύπογράψει άμοιβαίας συμφωνίας παροχής τεχνικών πληροφοριών με τούς νηογνώμονας τής Βρετανίας, τής Γαλλίας, τής Νορβηγίας και τής Δυτ. Γερμανίας, καθώς και μέ δλους άλιγωτεον γνωστούς νηογνώμονας, ώς τής Βορ. Κορέας, τής Πολωνίας, τής Ρουμανίας, τής Γουγκούσλανίας και τής Σοβιετικής Ένωσεως. Οι παραγγέλλοντες είς τήν Κίναν πλοία δύνανται νά έπιλεξουν οίονδήποτε τών άνωτέρω νηογνωμόνων νά άναλαβή τήν έπιβλεψίν τους.

Τό παρόν κινεζικόν πρόγραμμα έξαγωγής πλοίων περιλαμβάνει: τάνκερ κάτω τών 80.000 τον., φορτηγά και έπιβατηγά κάτω τών 30.000 τον., άλιευτικά, ρυμουλκά, φορτηγίδας, ωκεανογραφικά πλοία, πλωτούς έκασταφείς, πλωτάς έξεδρας γεωτρήσεων και άνορυζεως πετρελαίου και σκάφη άναψυχής.

Πάντως, πρός τό παρόν, κινεζικά ναυπηγεία δέν είναι εἰς θέσιν νά καλύψουν τάς άναγκας τής χώρας, ή όποια χρειάζεται τώρα φορτηγά τών 5.000-7.000 τον., μπάλκ κάρριερ και τάνκερς τών 35.000 - 10.000 τον., μεταλλοφόρα και μικτά και ένα άριθμόν σκαφών πολλαπλής χρήσεως. Τά πλοία αύτά οι Κινέζοι πρέπει ή νά τά παραγγείλουν εἰς ένα ναυπηγεία ή νά τά άγορασουν.

ΛΙΒΕΡΙΑ

Μετά τήν έπανάστασιν

Μειώνεται τό ύπό τόν Λιβερίαν τοννάζ, μετά τήν έπανάστασιν. Κατά 400% περιωρίσθησαν αι νέαι νηολογήσεις κατά Μαΐον. 27 σκάφη ύπεστειλαν τήν Λιβερίανη σημαίαν και κατά Ίούνιον αι νηολογήσεις έμειώθη-

"SINGAPORE"

“Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων και τροφίμων τών έλληνικών πλοίων.

DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE - 4

ANTIPROSOPOI TΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.

KAI TΗΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELLAS) LTD.

NAYTILIAKA XMIIKA

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

lonely on top again

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

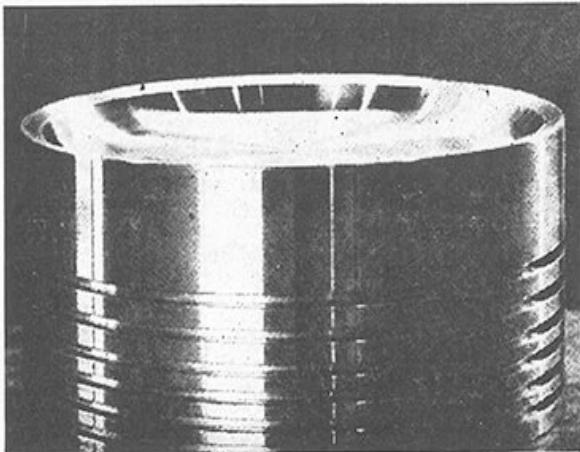
This kind of job needs more

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

NAYTIKI AKAI



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό τήν κυανόλευκον

Εις τό Υπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας υπεβλήθησαν αιτήσεις διά τήν έγγραφήν εις τό Έλληνικόν Νησιών, βάσει τού δρυθρού 13, τών κάτωθι σκαφών:

1. «Η λιό πο λις» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανόν «Gedeh») νεοαγορασθέν, 34.035 τον. γκρός, τού 1977, άνηκον εις τήν έταιριαν «Σοσιεντάντ Πασίφικα Μαρίνα» (Άνδριακή ΝΕΠΕ).

2. «Α φρικά» φορτηγόν (πρώην βελγικόν «Frubel America») νεοαγορασθέν, 5.021 τον. γκρός, τού 1965, άνηκον εις τήν έταιριαν «Νέριουμ» (κ. Προκ. Καρνέσης).

3. «Τατίνα» δεξαμενόπλοιον (πρώην «Noga σημαία Σιγκαπούρης») νεοαγορασθέν, 47.344 τον. γκρός, τού 1976, άνηκον εις τήν έταιριαν «Γιάννινα» (Φρειδ. Βουζουνεράκης).

4. «Κάθη» δεξαμενόπλοιον (πρώην παναμαϊκόν «Pine Gold») νεοαγορασθέν, 2.376 τον. γκρός, τού 1968, άνηκον εις τήν έταιριαν «Αγκρού Τού» (κ. Στυλ. Τουχτίδης).

5. «Καπετάνιος α» μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 32.600 τον. γκρός, άνηκον εις τήν έταιριαν «Αρχοντόνησος» (Λέανδρος Σπίπιγκ — Γεώργιος Μητράκος).

6. «Λάρα Σ.» φορτηγόν (πρώην παναμαϊκόν «Sharpeville») νεοαγορασθέν, 8.848 τον. γκρός, τού 1972, άνηκον εις τήν έταιριαν «Αρμαντόρες Λάρα» (κ. Μάριος Σταφυλοπάτης).

Έλληνικα παραγγελίαι εις τήν Ρουμανίαν

«Ενα σύνολον 12 μπάλκ κάρριερ τύπου «πάνω μαξ» παρηγέλθη παρ' Έλληνων έφοπλιστών εις Ρουμανικά ναυπηγεία. Αἱ παραγγελίαι αύταί έχουν ώς κάτωθι:

Πέντε τών 55.000 τον., έκ τών όποιων τό έν έχει ήδη παραλήθη καὶ τό δεύτερον παραλαμβάνεται έντονος φθινοπώντος, παρηγέλθησαν ύπο τού Οίκου τών κ.κ. Υών Διαμ. Πατέρα. Τά άλλα τρία θά παραδοθούν έντονος τού 1981-82. Τιμαι διά τά πλοία αύτά δέν έγγωθασσαν.

Τέσσαρα τών 65.000 τον., παρηγέλθησαν ύπο έταιριας έδρευσούσης εις τό Πειραιά ἀντί 23.75 έκατομ. δολ. έκαστον. Θά έφοδισθούν μέ μηχανήν Σουλτζέρ 17.400 ιππων και θά άναπτυσσούν ύπηρεσιακήν ταχύτητα 15,9 κόμβων. Δύο σκάφη θά παραδοθούν τό 1981 και δύο τό 1982.

Τρία άκομη — ένα τών 54.000 τον. και δύο τών 65.000 τον., παρηγέλθησαν ύπο τού Όμιου Λελάκη, μέ όψιόν ἄλλο ένα τών 65.000 τον. και ένα τών 54.000 τον. Τιμαι διά τό μικρότερον 22,65 έκατομ. δολάρια και περίπου 24 έκατομ. δολάρια έκαστον τών μεγαλυτέρων. Τό πρώτον τών 65.000 τον. παραδίδεται τόν προσεχή Δεκέμβριον. Τά δύο δύο τό 1982.

Παρηγέλθη έδω

«Η άγγλικη έταιρία «Ropner» παρήγγειλεν εις τά ναυπηγεία Έλευσίνος ένα μπάλκ κάρριερ 43.000 τον. d.w. εις τήν τιμήν τών 20 έκατομ. δολ. Παράδοσις τέλος 1981/άρχας 1982.

«Η Ropner — κατά τό Λλόδη Λίστ, δέν συ-

Παραλαβαί καὶ παραδόσεις

Παρεδόθη εις τούς άγοραστάς τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων μπάλκ κάρριερ «Μαρία» 15.765 τον. γκρός τού 1965 καὶ μετωνυμάσθη «Επτά Γλάρου».

— Παρελήφθη τό άγορασθέν παναμαϊκόν φορτηγόν «Tamaris» 2.589 τον. γκρός, τού 1963 και υψωσε τήν κυανόλευκον. Μετωνυμάσθη «Νανούλα».

— Μετωνυμάσθη «Σέριφος» καὶ υψωσε τήν Έλληνικήν σημαίαν τό άγορασθέν νεοζηλανδικόν φορτηγόν «N.Z. Waitangi» 12.228 τον. γκρός, τού 1967.

— Παρελήφθη, υψωσε τήν κυανόλευκον καὶ μετωνυμάσθη «Κόφη Τρέιντερ» τό άγορασθέν ολλανδικόν φορτηγόν «Mercurius» 7.566 τον. γκρός, τού 1966.

— Παρεδόθη εις τούς άγοραστάς του τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Ιόνιαν Λήντερ» 20.959 τον. γκρός, τού 1966. Μετωνυμάσθη «Ανναμπέλα». Σημαία Έλληνική.

— Παρεδόθη τό πωληθέν εις περουβιανά συμφέροντα φορτηγόν «Πανγκρί II» 2.995 τον. γκρός τού 1970 καὶ μετωνυμάσθη «Rio Tigre».

— Τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων φορτηγόν «Αλιούσα» 9.072 τον. γκρός, τού 1969 παρεδόθη. Μετωνυμάσθη «Ιώ».

— Παρελήφθη τό άγορασθέν γερμανικόν φορτηγόν «Arius» 3.292 τον. γκρός, τού 1972 και υψωσε τήν κυανόλευκον. Παρέμεινεν ύπό τό αύτό δύομα

Μετονομασίαι

Τό κυπριακόν φορτηγόν «Μιρέτα» 11.575 τον. γκρός τού 1963 μετωνυμάσθη «Δάφνη».

— Μετωνυμάσθη «Μιχάλης» τό φορτηγόν «Γκούντ Χόουπ» 2.993 τον. γκρός, τού 1969.

— Εἰς «Πρωτόκλητος» μετωνυμάσθη τό φορτηγόν «Άγιος Παντελεήμων» 9.229 τον. γκρός τού 1962.

— Εἰς «Ζωή II» μετωνυμάσθη τό φορτηγόν «Θρησές» 2.651 τον. γκρός τού 1956 και υψωσε τήν παναμαϊκήν σημαίαν.

— Τό φορτηγόν «Καπετάν Κωστής» 11.147 τον. γκρός τού 1959 μετωνυμάσθη «Στυλιανή».

— Μετωνυμάσθη «Ρουμπίν Φ.» καὶ υψωσε τήν παναμαϊκήν σημαίαν τό φορτηγόν «Λίλιαν» 8.368 τον. γκρός τού 1955.

Αι διαλύσεις

Τό λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Εύγενία II» 96.775 τον. γκρός τού 1970, έπωλήθη εις διαλυτάς τού Ταΐβαν γύρω τών δολ. 217 κατά τον. έλ. έκτοπισματος.

— Εἰς διαλυτάς τού Ταΐβαν έπωλήθη επίσης γύρω τών δολ. 200 κατά τον. έλ. έκτοπισματος, τό λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Μίνων Μπούλ» 13.527 τον. γκρός τού 1958.

— Τό φορτηγόν «Μαριλάκι» (κυπριακή σημαία) 5.471 τον. γκρός, τού 1953 έπωλήθη εις διαλυτάς τού Ταΐβαν άντι δολ. 195 κατά τον. έλ. έκτοπισματος.

— Αντι δολ. 215,50 κατά τον. έλ. έκτοπισματος έπωλήθη εις διαλυτάς τού Ταΐβαν και παρεδόθη τήν 30ην Ιουλίου, τό δεξαμενόπλοιον «Σούλα Κ.» 25.136 τον. γκρός, τού

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ, ΑΡΙΣΤΟΥΧΟΣ,
ΗΛΙΚΙΑΣ 29 - 35 ΕΤΩΝ ΔΙΑ ΘΕΣΙΝ ΓΡΑΦΕΙΟΥ.
ΑΠΟΤΑΘΕΙΤΕ: Kov X. ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΗΛ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΝ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΝ
ΤΗΛΕΦ.: 4112.611 Έσωτ. 220

1959.

— Έπωλήθη πρός διάλυσιν (Ταϊβάν) τό δε-
ξαμενόπλοιον «Λιμασόλ» 104.008 τον. γκρός
τού 1969.

— Τό λιβεριανό δεξαμενόπλοιον «Γου-
όρλντ Χόνορ» 100.175 τον. γκρός τού 1971 έ-
πωλήθη είς διαλυτάς τού Ταϊβάν γύρω τών
δολ. 203 κατά τον. έλ. έκτοπισμάτος.

— Πακιστανοί διαλυτάς ήγόρασαν, μέσω
γερμανικών συμφερόντων τό κυπριακόν
φορτηγόν «Άποστολος Β.» 3.371 τον. γκρός
τού 1947. Τιμή μεταξύ δολ. 65 και 167 κατά
τον. έλ. έκτοπισμάτος.

— Άντι ποσοῦ γύρω τών δολ. 186,50 κατά
τον. έλ. έκτοπισμάτος έπωλήθη είς πακιστα-
νούς διαλυτάς τό φορτηγόν «Γουΐνεα
Γκάλφ» 3.985 τον. γκρός τού 1954.

— Έπωλήθη πρός διάλυσιν τό φορτηγόν
«Βιολέττα» 2.536 τον. γκρός, τού 1953.

— Τό φορτηγόν «Ινώ» 6.050 τον. γκρός
τού 1954 έπωλήθη είς διαλυτάς «Απω Ανα-
τολής».

— Έπωλήθη πρός διάλυσιν τό φορτηγόν
«Καλλιόπη Λ.» 6.216 τον. γκρός τού 1955.

Εις τό Νεώριον τής Σύρου

Εις τό Νεώριον Σύρου μετά 16μηνον έπι-
τυχη̄ λειτουργίας του, τόσον ή Διεύθυνσις,
δσον και ή έργατική πλευρά ύπεργραφαν
συμπληρωματικήν συλλογήν σύμβασιν έρ-
γασίας. Καθωρίσθη τό μισθολόγιον και άλ-
λαι παραχωρήσεις. Έτονισθησαν τά πλεο-
νεκτήματα δια τούς έργοδότας και τούς έρ-
γαζομένους, τά προερχόμενα άπό τήν άδια-
τάρακτον έργασιαν και άνεγνωρίσθη τούτο
έξ αμφοτέρων τών πλευρών.

Η συμφωνία προβλέπει:

Τακτικάς συναντήσεις έργοδοσίας και έρ-
γατών. Άμφοτεροι έχουν τό δικαίωμα νά κα-
λύψουν τοιαύτας συναντήσεις κατά τάς πε-
ριπτώσεις, ίνα τό ναυπηγείον όμαλώς λει-
τουργεῖ.

Τόσον ή έργοδοσία, δσον και οι έργαται ά-
ναγνωρίζουν τήν άναγκην όμαλών σχέσεων
και τήν έπιλυσιν τών διαφορών των, χωρίς
διακοπήν τής έργασίας.

Καταδίκη Πλοιάρχου

‘Από τά Ίταλικά δικαστήρια τού Λέτσες
κατεδικάσθη ό πλοιαρχος τού έλληνικου
πλοίου «Μεσσηνία» κ. Γ. Πετραπόλεκος είς
εν έτος φυλάκισιν και προστίμου ένος έκα-
τομ. λιρετών, διότι τό παρελθόν έτος έρ-
ριψεν είς τήν θάλασσαν — τό Ίόνιον και
τήν νότιον Αδριατικήν — τά άποκόμματα
βούς. Τελικώς ή ποιηή άνεστάλη και ό πλοιαρχος άφέθη έλευθερος.

Τά διπλώματα

Εις 3.118 άνηλθον τά άπονεμηθέντα άπο-
δεικτικά ναυτικής ικανότητος είς “Ελληνας
ναυτικούς κατά τό πρώτον έξάμηνον τού
1980, κατανεμόμενα ώς άκολουθως:

Διπλώματα (δι' άξιωματικούς)	2.466
Πτυχία	495
Άδειαι	157

‘Εξ δλλου τά έκδοθέντα ναυτικά φυλλάδια
καθ' άπασαν τήν Χώραν κατά τό ούτο έξάμη-
νον άνηλθον είς 7.526.

‘Ολιγήτερα, πάντως, τά έκδοθέντα διπλώ-
ματα έν συγκρίσει πρός τό δύκον τής Ναυ-
τιλίας μας.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

MIX. ΜΗΝΑΤΣΗ

“ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΣΕ ΠΕ-
ΡΙΠΤΩΣΗ ΑΔΙΚΗΜΑΤΩΝ, ΑΤΥΧΗΜΑ-
ΤΩΝ, ΚΑΙ ΠΑΡΑΠΤΩΜΑΤΩΝ”

Μίαν έντελως νέαν μορφήν ναυτικού έ-
παγγελματικού έγχειριδίου μάς δδωσεν διά
τού ύπο τόν άνωτέρω τίτλον βιβλίου του ό
‘Υποπλοιάρχος Λ.Σ. κ. Μιχαήλ Γ. Μηνάτσης.
Προερχόμενος έκ τού έμπορικου ναυτικού,
άλλα κατέχων και διπλώμα νομικής, διέβλε-
ψε τήν άναγκην δπως ό σημερινός πλοιαρ-
χος έχει ένα πρακτικόν δδηγόν τών ένερ-
γιών του είς τάς διαφόρους περιπτώσεις

τής διαπράξεως άδικημάτων έπι τού πλοίου.
Και τό έπετυχεν άπολύτως.

‘Αφού είς τό πρώτον μέρος δίδει γενικάς
έννοιας έκ τού ποινικού δικαίου, είς τό δεύ-
τον μέρος άναλύει είς δύο κεφάλαια τά κυ-
ριώτερα έκ τών ναυτικών έγκλημάτων και
τών έγκλημάτων τού κοινού ποινικού νόμου.
Χαρακτηριστικήν πρωτοτυπίαν άποτελεί ή
δι' έκαστον άδικημα άναφορά είς παραδείγ-
ματα συμβαίνοντα συνήθως είς τό πλοίον ώς
και ή λεπτομερής παράθεσις τών ένεργειών
τού πλοιάρχου μέ παραπομπήν είς σχετικά
ύποδειγμάτα. Είς τό τρίτον μέρος περιλαμ-
βάνει τά δικονομικά διατάξεις αί όποιαι ά-
ναφέρονται είς προανακριτικήν άρμοδιότη-
τα τού πλοιάρχου, τής όποιας άναλύει λε-
πτομερώς δλας τάς έπι μέρους πράξεις. Τό
τέταρτον μέρος άναφέρεται είς τήν πειθαρ-
χικήν διαδικασίαν και έξουσίαν τού πλοιάρ-
χου μέ λεπτομερής άναφοράν είς τά κατ' ί-
διαν συνήθη παραπτώματα ένος έκαστου έκ
τών μελών τού πληρώματος. Τέλος είς τό
πέμπτον μέρος περιγράφει τάς ένεργειές
τού πλοιάρχου έν περιπτώσει άσθενειας ή ά-
τυχημάτος τού ναυτικού έπι τού πλοίου.

Τό βιβλίον τού κ. Μηνάτση χωρίς ν' άδια-
φορεί διά τήν έπιτημονικήν νομικήν άκρι-
βειαν έπιτυχάνει νά δώση πρός τούς μή νο-
μικούς πλοιάρχους, πρός οὓς άπευθύνεται,
τό άπαραίτητον βοήθημα διά τήν όρθην έκ-
πλήρωσιν τών δημοσίας έξουσίας ειδικών
καθηκόντων των. Ή παράθεσις πλήθους ύ-
ποδειγμάτων τών διαφόρων δικονομικών
πράξεων προσθέτει πολλά είς τήν χρησιμό-
τητά τού έργου. Είς δλα αυτά πρέπει νά προ-
στεθή ή κατά τό δυνατόν άπλη διατύπωσις
και ή άπλη δημοτική γλώσσα, τήν όποιαν
μετ' έπιτυχίας χρησιμοποιεί ό συγγραφεύς.

Πιστεύουμεν άπολύτως δτι δέν θά ύπάρχη
έν ένεργεια πλοιάρχος ό όποιος δέν θ' άπο-
κομίση πλούσια άφέλη έκ τής χρησιμοποιή-
σεως τού βιβλίου τού ‘Υποπλοιάρχου Μ. Μη-
νάτση.

Ξ.Α.Α.

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

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ



Θαλάσσια άτυχήματα

ΠΟΣΟΝ ΕΙΝΑΙ ΑΣΦΑΛΗ ΤΑ ΣΟΥΠΕΡ—ΤΑΝΚΕΡΣ;

**ΑΙ ΜΑΖΙΚΑΙ ΑΠΩΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΣ
ΔΙΕΤΙΑΣ ΕΙΝΑΙ ΣΥΜΠΤΩΜΑΤΙΚΑΙ;**

Μέχρι πρό τινος, τά σούπερ τάνκερς άνω των 200.000 τον. έθεωρούντο άπό τάς άσφαλτέρας κατηγορίας πλοίων. Κατά την τελευταίαν, δυνας, διετίαν ήρχισαν νά δημιουργούνται έρωτηματικά κατά πόσον ή αποψις αυτή είναι δικαιολογημένη, καθώς αι άπωλεια των δεξαμενοπλοίων άνω των 200.000 τον. αυξάνουν μέ άνησυχητικόν ρυθμόν.

Η τελευταία άπωλεια άναφέρεται εις τό 212.000 τον. d.w. VLCC «Ενεργέν Κονσεντρέϊσον», ιδιοκτησίας τού δευτέρου μεγαλύτερου έφοπλιστού τού Χόγκ Κόγκ, κ. Τάνγκ, τό όποιον άπεκόπη εις δύο και έβυθισθη έντός τού λιμένος Γιουροπόρτ πρό μηνός, ένω έξεφόρτωνε. Πιστεύεται διτό τό άτυχημα διφεύλεται εις έσφαλμένην συνεννόησην τού ύποπλοιάρχου και τού ύπευθυνού τού σταθμού έκφορτώσεως τής ξηρᾶς, άλλα τίποτε δέν είναι βέβαιον μέχρι στιγμῆς. Τά πραγματικά γεγονότα θά γνωσθούν μετά τήν ανάκρισιν. Τό σκάφος ήτο ήσφαλμένον αντί 16 έκαπτο δολλαρίων.

Τό «Ενεργέν Κονσεντρέϊσον» είναι τό πέμπτον VLCC πού βυθίζεται κατά τό τρέχον έτος και τό δέκατον άπό τών άρχων τού 1979, ένω περιλαμβάνονται δύο άκομη άπωλεια μικροτέρων τάνκερς κατά τό διάστημα αυτό. Τά άτυχηματα αυτά ταξινομούνται χρονολογικώς ως έξης: Ιανουάριος 1979 — «Μπετελγκές», 120.000 τον. d.w. (έκρηξης) Μάιος 1979 — «Άτλας Τιτάν», 212.000 τον. d.w. (πυρκαϊδή) Τούλιος 1979 — «Άτλαντικ Έμπρες», 292.000 τον. d.w. και «Άιτζιαν Κάπταιν», 210.000 τον. d.w. (σύγκρουσις) Δεκέμβριος 1979 — «Ενεργέν Νητηρεμνέϊσον» 321.000 τον. d.w. (έκρηξης) και «Μπέργκε Βάνγκα», 228.000 τον. d.w. (έκρηξης) Ιανουάριος 1980 — «Σάλεμ», 215.000 τον. d.w. (έκρηξης) Μάρτιος 1980 — «Μαρία Άλεξάνδρα», 236.000 τον. d.w. (έκρηξης), «Μυκήναι», 239.000 τον. d.w. (έκρηξης), «Άλμπαχάα Μ.π.», 239.000 τον. d.w. (έκρηξης), «Τάνιο», 27.700 τον. d.w. (άπεκόπη κατά τήν διάρ-

τών σούπερ — τάνκερς άντι νά περιορίζονται αυξάνουν.

Πρόκειται άραγε περί συγκυρίας γεγονότων, η θά έξακολουθήσαν έντεινόμενος ρυθμός τών άτυχημάτων τών δεξαμενοπλοίων; Τό μέλλον θά τό δείξη.

**ΑΙ ΕΥΘΥΝΑΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΠΩΛΕΙΑΝ
ΤΟΥ «ΜΠΕΤΕΛΓΚΕΖ»**

Εις τήν γαλλικήν έταιρίαν «Τοτάλ» και τήν «Γκάλφ «Οίλ» άποδίδονται αι ευθύναι διά τήν καταστροφήν τού δεξαμενοπλοίου «Μπετελγκέζ» εις τό Μπάντρυ Μπαίη, διέ 50 μέλη τού πληρώματος του άπωλέσθησαν κατά τήν έκρηξην. Τό δικαστήριον άποδίδει εύθυνας διά τήν άπωλειαν τού 121.000 τον. τάνκερ εις τήν χερσαίαν βάσιν τού Μπάντρυ Μπαίη διά καθυστερημένην λήψιν σωστικών μέτρων. Η άποφασις άνεκοινώθη ταυτόχρονα μέ τό άτυχημα τού «Ενεργέν Κονσεντρέϊσον» εις τό Ρόττερνταμ. Τό δικαστήριον έτονε διτί ή συντήρησις τού «Μπετελγκέζ» ήτο πλημμελής και διτί κατά τήν έκφορτωσίν του εις τό Μπάντρυ Μπαίη, διέ συνέβη ή έκρηξης, δέν υπήρχε συντονισμός έκφορτώσεως και έρματισμού.

Τό δεκαπενθήμερον

ΑΓΓΕΛΙΝΑ: Εις Μωρίσιους, τήν 5ην Αύγουστου, άνεφερε ζημιάς εις τήν βοηθητικήν δηζελομηχανήν. Έζητηθή έπιβερρησις.

ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (Ο.Β.Ο.): Προσέκρουσεν έπι προβλήτος εις Πόρτ Καρτίε, τήν 21ην Ιουλίου, έμφορτον, ύποστάρηγμα εις τά έξωτερικά έλλασματα τής βολβειδούς πρώρας. Λόγω είσιροής υδατος ηγήθη τό βύθισμά του και έπεκάθησε τού βραχώδους βυθού κατά τόν άπολουν του, ύποστάρηγμα δόδυντώσεις. Προσωρινά έπισκευαί έτελεσθησαν εις Σέβεν «Αϊλαντς έπ' άγκυρα και τήν 1ην Αύγουστου άπειλευσε διά Ρόττερνταμ.

ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ: Από Ρόδον διά Καβάλλαν. Αποπλέον έκ Χίου τήν 4ην Αύγουστου, προσέκρουσεν έπι τού νοτίου κυματοθραύσου, ύποστάρηγμα δύο μέτρων άνωθεν τής ισάλου γραμμής. Έν συνεχεία προσήραξε. Ανειλύσθη τήν έπομένην ύπο ρυμουλκών. Δέν παρεπήρηθη διαρροή. Τήν 28ην θης Αύγουστου άπειλευσε διά Πειραιά δι' έπισκευάς.

ΑΘΟΛΟΣ (λ): Από Σάντος διά Καράτσι, μέ 14.000 τον. σακχάρεων, ύπεστη διαρροήν εις τό κύτος No. 2, τήν 30ην Ιουλίου, ένω εύρισκετο εις πλάτος 30° 20' νότιον και μήκος 02° 45' δυτικόν. Λόγω τού έπικινδύνου τής καταστάσεως τού πλοίου, τό 28 μελές πλήρωμα τό έγκατέλειψε και παρελήφθη σών ύπο τού μικρού δεξαμενοπλοίου «Πόρσανγκερ», πού κατηγορύνετο άπό Σιγκαπούρην εις Βραζιλίαν. Τό «Αθόλος» έβιθισθη τήν έπεραν τής 30ης Ιουλίου εις άποστασιν 1.000 μιλών βορειοδυτικών τού Κείπ Τάουν.

ΑΙΓΑΙΣ ΣΠΙΡΙΤ: Εξώκειλεν δέκαθι τού Πόρτο Αλέγκρε τήν 31ην Ιουλίου έμφορτον, άπο

σφάλμα τού πλοηγού. Ανελήφθη προσπάθεια κουφισμού του, διά νά καταστή δυνατή ή άνελκυσις.

ΑΙΤΩΛΙΑ: Λόγω προσκρούσεως εις προβλήτα, τήν 29ην Ιουλίου εις Ααλμποργκ, κατεστράφη ή κλιμακί άνοδου εις τό πλοίον και έχρηζεν άντικαταστάσεως. Τήν έπομένην άπειλευσε διά Νόρκοπιγκ.

ΑΚΑΔΗΜΗΟΣ: εις Τόκιο τήν 1ην Αύγουστου, οι πλοιοκτήται έζητησαν έπιβερρησιν πρός διακρίβωσιν δημιών εις τήν πρωστήριον μηχανήν.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ: Από Αμβέρσαν διά Νάρβικ, ύπο δρμα, προσήραξεν δέκαθι τού Τερνόύζεν, τήν 30ην Ιουλίου. Ανειλκύσθη τήν έπομένην με τήν βοήθειαν 10 ρυμουλκών.

ΑΡΤΕΜΙΣ: (κ. 1.087 τον. γκρόδ): Τήν 28ην Ιουλίου άπειλευσεν έπι Ριγέκας δι' Αλεξάνδρειαν. Τήν 4ην Αύγουστου έξεπεμψε σήμα κινδύνου ένω εύρισκετο εις πλάτος 35° 55' βόρειον και μήκος 26° 55' άνατολικόν, λόγω ρήγματος και είσιροής υδάτων εις τό μηχανοστάσιον. Τό πλήρωμα διεσώθη ύπο τού Παναμαϊκού δηζελοπλοίου «Πρίμαβέρα». Τό «Αρτεμίς» άφιχθη ρυμουλκούμενον εις Πόρτ Σαΐδ τήν έπομένην με το μηχανοστάσιον πλήρες υδάτων, έτοιμον νά βυθισθή. Οι πλοιοκτήται το θεωρούν ώς άλικήν άπωλειαν.

ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ: Έν δεξαμενή εις Ντώρμπαν, έπιβερρησθή διά ζημιάς πού ύπεστη εις τόν πυθμένα τήν 16ην και 17ην Ιουνίου, εις Ραβέναν. Μόνιμοι έπισκευαί άνεβληθσαν.

ΓΙΟΒΑΝΑ: Από Ντητρόίτ δι' Ισπανίαν, άνεφερεν ύψηλάς θερμοκρασίας εις τά κύτη

«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

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη — Πειραιεύς
Τηλ.: 4516.439

Ένοικιαζονται μέ πλήρη κλιματισμόν:

Τό Ισόγειον M2 300 και ο ήμιορθοφος M2 300.

No. 1 και 3, την 30ην Ιουλίου. Το σκάφος κατημένετο εις τό αγκυροβόλιον Πουάν ά λά Μαρτινιέρ και έζήτησεν έπιθεώρησιν ύπο τής άκτοφυλακής.

ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙ'ΝΤ: Κατευθυνόμενον είς Μεγάλας Λίμνας, έσταμάτησεν εις άπόστασιν 13 μιλών έξωθι τού Εσκουμίν, μέ άνωμαλίας εις τήν μηχανήν, τήν 1ην Αύγουστου. Αι άνωμαλίαι άποκατεστάθησαν ύπο τού πληρώματος και τήν νύκτα τής ίδιας ήμερημίας συνέχισε τό ταξίδιόν του.

EYA: 'Από Ρόνακαρ δι' "Ιμινχαμ, έμφορτον, προσήραξεν εις Χάττερ Μπάρη τήν 5ην Αύγουστου. Πρώτη προσπάθεια άνελκύσεώς του τή βοηθεία ρυμουλκών άπετυχε. 'Ανελκύσθη τήν μεθοπέμπνη, μετά κουφισμόν 1.000 τον. Φορτίου, τή βοηθεία ρυμουλκών. 'Ερρυμουλκήθη εις Καλούντμποργκ πρός έπιθεώρησιν ύπο δύτου και έπαναφόρτωσιν.

ΖΕΦΥΡΟΣ II: 'Από Βανκούβερ, άφιχθη εις Τσιταγκόρκ ρόδις τήν 26ην Ιουλίου μέ φορτίον δημητριακών. Τήν ίδιαν ήμέραν, ένα έξεφόρτωνεν εις έτερον σκάφος, ύπεστη ζημίας έκ προσκρούσεως. Τήν 31ην Ιουλίου ύπεστη νέας ζημίας έκ προσκρούσεως ύπο άλλου φορτηγού πλοίου. Δέν άνεφθέρη ή έκτασις τών ζημιών, αι οποίαι πρέπει νά είναι περιωρισμέναι.

ΘΙΣΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 'Απώλεσε τήν άγκυράν του, εις Ντόντζες τήν 30ην Ιουλίου. Τήν έπομένην άπέπλευσε διά Περσικού Κόλπου.

ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΪ: Τήν 25ην Ιουλίου προσήγγισεν εις Καντίζ μέ άνωμαλίας εις τήν μηχανήν.

ΙΩΑΝΝΗΣ: Προσήραξεν εις 'Επανωμήν τήν 3ην Αύγουστου, άνελκυσθέν ύπο τών ρυμουλκών "Άλεξανδρος" και "Δημητρίος" αύθημερόν. Δέν παρετηρήθησαν ζημίαι και έπλευσεν εις Θεσσαλονίκην πρός έκφρότωσιν.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΓΝΟΣ: Κατά τήν άφιξην του εις "Ηστ Λόντον, τήν 1ην Αύγουστου, έδεχθη πρόσκρουσιν ύπο ρυμουλκού, ύποστάν όδοντώσεις εις τά δεξιά έλάσματα τής πρώρας.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ: Εις Γύδυνα τήν 6ην Αύγουστου, άνεφθερη ζημίας εις τά πτερύγια τής έλικος και τήν βοηθητικήν μηχανήν. 'Εζητήθη έπιθεώρησις και άνελθηθησαν έπισκευαι.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.: 'Από Κλαϊπέντα διά Καναδᾶ, ύπο έρμα, προσέκρουσεν έπι τών τοιχωμάτων τής διώρυγος τού Κιέλου, τήν 1ην Αύγουστου, άλλ' άπεμακρύνθη άνευ βοηθείας και συνέχισε τό ταξίδιόν του.

ΚΛΑΡΙΤΑ: Κατευθυνόμενον εις Μόντρεαλ, ήγκυροβόλησεν εις "Αϊλ Ρούζ τήν 29ην Ιουλίου μέ ζημιάς εις τό ππδάλιον. 'Η βλάβη άποκατεστάθη και άπεπλευσε διά Μόντρεαλ όπου άφιχθη τήν μεθεπομένην.

ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ: 'Υπέστη ζημίας έκ κακοκαρίας μεταξύ 22ας και 30ης Ιουλίου. 'Επειθεωρήθη εις Σύσσα τήν 1ην Αύγουστου και διεπιστώθη ρήγμα εις τά έλασματα έξωτερικώς τού κύτους No. 1, κάτωθι τής ισάλου γραμμῆς.

ΠΙΣΤΙΣ: Εις Λάς Πάλμας, τήν 1η Αύγουστου, άνεφθερη ζημίας εις τήν γεννήτριαν. Τό σκάφος εύρισκετο έν δεξαμενή με ζημιάς εις

τά έλασματα έπίσης.

ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ: 'Από Χάλσταβικ διά Καράται, άφιχθη εις Χάβρην τήν 5ην Αύγουστου ρυμουλκούμενον, λόγω άνωμαλών εις τήν μηχανήν.

ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΡΟΣ (δ.): 'Από 'Αμβέρσαν διά Λίμερικ, μέ 43.969 τον. φιούελ διλ. 'Υπέστη βλάβην εις τήν μηχανήν τήν 1ην Αύγουστου, εις πλάτος 49° 50' βόριον και μήκος 06° 08' δυτικόν, και παρεσύρετο άκυβέρνητον. Μετά 4ωρον περίπου, η βλάβη άποκατεστάθη και τό σκάφος κατημενότεο εις τόν προορισμόν του. Τήν έπομένην άφιχθη εις Τάρμπερ "Αϊλαντ.

ΣΤΑΡ ΙΟΝΙΑΝ: Οι εις Κόμπε έκπρόσωποι τών πλοιοκτητών έζήτησαν έπιθεώρησιν λόγω ζημιών εις τήν έλικα.

TITIKA Δ. (967 τον. γκρός): 'Υπέστη ζημίας

εις τήν μηχανήν τήν 22αν Ιουλίου. 'Έπειθεωρήθη εις "Αγιον Νικόλαον Κρήτης τήν 29ην. Διεπιστώθησαν ζημιάς, εις τόν στροφαλοφόρον και κνωδακοφόρον δέξιαν. 'Ανελήφθησαν μόνιμοι έπισκευαι.

ΦΩΤΕΙΝ (δ.): 'Αφιχθέν εις Νέαν 'Ορλεάνην τήν 18ην Ιουλίου άπο Μπούλεν Μπαίπι, άνεφθερη ζημιάς έκ προσαράξεως. 'Έπιθεωρησις άπεκάλυψε ρήγμα 20 X 2 ποδών εις τά υφαλα τής πρώρας. 'Ετοποθετήθη τοιμενοκιβώτιον. Μόνιμοι έπισκευαι άνεβληθησαν διά τόν προσεχή δεξαμενισμόν.

ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ: Οι έπιθεωρηταί τών πλοιοκτητών έζήτησαν έπιθεώρησιν λόγω πυρκαϊάς εις τό σύστημα σαρώσεως τής μηχανής. Τό σκάφος εύρισκετο έν δεξαμενή εις 'Οζάκαν.

'Η ναυλαγορά

Τήν έπιτευχθείσα τάς τελευταίας ήμερας τού 15θημέρου σταθερότης εις τήν ναυλαγοράν, άποτελεί ξυποχείον ένθαρρυντικόν διά τάς μελλοντικάς έξελίξεις. 'Αξιόλογας ζητητού τονάς εις τήν περιοχήν τού Βορείου Ατλαντικού κατέστησε δυνατήν τήν άπατησιν, έκ μέρους τών πλοιοκτητών, ύψηλοτέρων ναυλών, πράγμα που και έπετυχαν.

Βοσικός ποράγων οι άθροια διοταγοί διά φορτίο γιασινθράκων άπο τό Χάμπιτον Ρόδη διά τήν Ισπανίαν. Σκάφος πολλά τύπου «πάναμαξ» έκλεισθησαν μέ βελτιωμένους ναυλών εν συγκρίσει τών πρό 15θημέρου κρατούντων. 'Από τά 22 δολ. που έπληρωνταν τέλη Ιουλίου τό φορτίο τών 55.000 τον. διά τήν Ισπανίαν έφθασαν τό δολ. 23.50 μετά 10ήμερων. Δημιουργείται, δημος, ένα έρωτημα: Τί θά άπογινον δύο αύτά τά μεγάλα σκάφη, τά οποία μετά 1—2 μήνας θά εύρεθον έλευθερα εις τήν "Από Ανατολήν; Θά δυνηθή ή άγορά τής περιοχής νά τό άπορροφηση, η θά σημειωθή ήπερ-προσφόρο χωρητικότητας;

Βελτιωμένοι πωαί και οι ναυλοί τών σιτηρών όπο τόν άμερικανίκον Κόλπον, πορά τόν περιωρισμένον άριθμόν φορτίων διά τά «πάναμαξ» μπάλκ καρρίερες ο ναυλών Κόλπου — Όλλανδις ήπερβη και πάλιν τό 15.50 δολ. και φαινεται οι δύο άκολουθηση άνωματικήν πορείαν, κωδώς αι μεταφοραί τών γιασινθράκων και τού σιδηρομεταλλεύματος ήπασχολούν σημαντικά τονάς. Πάντως, δέν άνωμένονται συθεροί έξελιξεις πρίν άνοικονισθων τά άποτελέσματα τής έφετεινής συγκομιδής σίτου κατό περιοχάς.

Κατό τομείς, οι κρατήσαντες ναύλοι τού 15θημέρου είχον ώς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γενν ή μα τα, άπο Ρίβερ Πλέιτ διά Γκιζόν — Άμβούργον πέντε, 33.000 τον., δολ. 30.50, Αύγουστον. 'Από Βραζιλίαν δι' Ισπανίαν, 21.000 τον. δολ. 26, φίο. απότ. δι' Ινδονησίαν/Μαλαισίαν, 9.150/9.350 τον. (γεωργικά προϊόντα), δολ. 50.82 1/2 βάσις 2/1, Αύγουστον. Διά Βαλένθια, 21.000 τον., δολ. 26 φίο, Αύγουστον. Διά Ιαπωνίαν, 23.50 Αύγουστον/Σεπτέμβριον. Διά Φός, 70.000 τον., δολ. 10.50, Αύγουστον. Διά Διτ. Ιταλίαν, 50.000 τον., δολ. 12.50, Αύγουστον. Δι' Αμβέρσαν — Άμβούργον ρέιντζ, 70.000 τον., δολ. 10, Αύγουστον.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γενν ή μα τα, άπο Ρίβερ Πλέιτ διά Γκιζόν — Άμβούργον πέντε, 33.000 τον., δολ. 30.50, Αύγουστον. 'Από Βραζιλίαν δι' Ισπανίαν, 21.000 τον. δολ. 26, φίο, απότ. δι' Ινδονησίαν/Μαλαισίαν, 9.150/9.350 τον. (γεωργικά προϊόντα), δολ. 50.82 1/2 βάσις 2/1, Αύγουστον. Διά Βαλένθια, 21.000 τον., δολ. 26 φίο, Αύγουστον. Διά Ιαπωνίαν, 21.000 τον., δολ. 35.75 φίο, Σεπτέμβριον.

Σά κα ι αριας, άπο άνωτολ, άκτην Γουατεμάλας δι' άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, 8.000 τον., δολ. 17 φίο, άμεσος φόρτωσις.

Σι δηρομετάλληση, άκτην Σαλινάρα, 140.000 τον., δολ. 12.80 Αύγουστον. 'Επερον, 150.000 τον., δολ. 10.75 φίο, άρχας Σεπτέμβριον. Διά Δουνκέρκην, 85.000 τον., δολ. 9.50 φίο, Αύγουστον. 'Από Βραζιλίαν δι' άμερικ. Κόλπον, 24.000 τον. Βαθείτης 10%, δολ. 7.75 φίο. 'Από Πακούα δι' άμερικ. λιμένας Βορείων Χάττερας, 60.000 τον. δολ. 6 φίο, Αύγουστον. 'Από Τζαμαϊκα διά Μπαρέντ, 30.000 τον. άλουμινα, δολ. 37.50 φίο, Αύγουστον.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Γενν ή μα τα, άπο Βανκούβερ διά νοτ. Ιαπωνίαν, 13.100 τον. έλαιοσπορο, δολ. 373.350 φίο, Αύγουστον. 'Από άμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού διά Σαλίνα Κρύου 20.000 τον. δολ. 26.50 φίο, Αύγουστον. 'Από Καλιφόρνια διά Ροστόκ, 32.000 τον., δολ. 34.25 φίο, Αύγουστον. 'Από Πάγκετ Σάδουντ διά Ταιβάν, μιν/μαζ, 29/31.000 τον., δολ. 28 φίο, Αύγουστον. 'Από Λόγκ Μπήτη δι' Ιαπωνίαν, 30.000 τον., δολ. 18.85 φίο, Αύγουστον. Διά Ταιβάν, 30.000 τον., δολ. 28 φίο, Αύγουστον. 'Από Λόγκ Μπήτη διά Γόνδην, 50.000 τον., δολ. 20 φίο, Σεπτέμβριον.

Θείον, άπο Λόγκ Μπήτη διά Γκέλα, 23.000 τον., δολ. 34 φίο, Σεπτέμβριον.

ΝΟΤΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Ψευδάργυρος, άπο Καλλάδο δι' Αμβέρσαν,

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

10.800 τον., δολ. 41,50 φίο, Αύγουστον.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ — ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Σιδηρομετάλλευμα σε υπόλοιπο, από Νταμπιέρ διά Ποχάκι, 120.000 τον. δολ. 6,50 φίο, Αύγουστον.

ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΕΚΑΝΟΣ — ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ

Γεννήματα, από Νοτ. Αφρικήν διά τρεις Ιαπωνικούς λιμένες, 14.000 τον. άραβδοις, δολ. 29,50 με 2 ήμερα γκρόφορτων και 2.500 τον. δλ. έκφρωσιν, Σεπτέμβριον.

Φωσφάτα, από Ακαμπα διά δυτ. άκτην Ίνδιας, 7.500 τον., δολ. 19,75, όψιον άνατολ. άκτη δολ. 20,10, Αύγουστον.

Άνθρακας κίτης, από Ντώρμπαν διά Ιαπωνιαν., 14.000 τον., δολ. 31,36 φίο, Αύγουστον.

Σιδηρομετάλλευμα σε υπόλοιπο, από Ταϊμκάκη διά Αμερική, Κόλπον, 20.000 τον. βαρύτης, δολ. 29,25 φίο, Σεπτέμβριον.

ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

Σιδηρομετάλλευμα σε υπόλοιπο, από Λόδουερ Μπουκάναν διά Φάς, 80.000 τον., δολ. 7,65 φίο, Αύγουστον. διά Αμερική, λιμένας Βορείων Χάττερας, 70.000 τον., δολ. 6,75 φίο, Αύγουστον. Άπο Λόδουερ Μπουκάναν / Νουαντιμπού διά Τεργέστην, 35.000 τον., δολ. 13,10 φίο βάσις 2/1, Αύγουστον. Άπο Νουαντιμπού διά Τάραντα, 80.000 τον., 10%, δολ. 5,10, Αύγουστον.

KONTINENT

Γεννήματα, Άπο Ρουέν και Χάρμπρην διά Αίγυπτον, 20.000 τον. (σιρος), δολ. 21,25 φίο βάσις 2/1, Αύγουστον. Άπο Αμβέρσαν διά Τζένταν, μν./μαξ. 11.250/11.750 τον. (κριθή εἰς σάκκους), δολ. 45, φίο, άμεσος φόρτωσις. Άπο Όλλανδιαν/Βέλγιον διά Νταμπάμ, 10.500 τον. (κριθή) δολ. 52 φίο, Ιούλιον. Άπο Βαρ. Γαλλιαν διά Αίγυπτον, 15.000 τον., δολ. 22 φίο, Αύγουστον. Άπο τα Παλίς διά Καζαμπλάνκα, 15.000 τον. (σιρος) δολ. 14,90 φίο, όψιον φόρτωσις Ρουέν δολ. 15,40 φίο, Αύγουστον.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Παράδοσις Ιαπωνιαν., Αύγουστον, ταξίδιον δυτ. Μεσόγειου μέσω Βανκούβερ, δολ. 7,500 ήμερησίων

(22.293 τον., τού 1978).

Παράδοσις Ιαπωνιαν., Αύγουστον, ταξίδιον Ντακάρ — Ντουάλας ρέιντζ δολ. 6.250 ήμερησίως (10.952 τον., τού 1976).

Παράδοσις Ιαπωνιαν., Αύγουστον, κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού, δολ. 12.000 ήμερησίως (65.000 τον., τού 1980).

Παράδοσις Ιαπωνιαν., Αύγουστον, ταξίδιον Κόντινεντ, δολ. 12.500 ήμερησίως (70.597 τον., τού 1977).

Παράδοσις Σιγκαπούρην, Αύγουστον, ταξίδιον Καραϊβικής, δολ. 6.050 ήμερησίως (16.165 τον., τού 1972).

Παράδοσις Μουσκάτ, Αύγουστον, ταξίδιον Μαύρης Θαλάσσης μέσω Αύστραλιας με έπανω παράδοσιν Κείν Πάσσερο — Σκώ ρέιντζ, δολ. 9.800 ήμερησίως (33.613 τον., τού 1972).

Παράδοσις Κέιπ Πασέρο, απότ., κυκλικόν ταξίδιον Ατλαντικού, δολ. 10.500 ήμερησίως (43.334 τον., τού 1966).

Παράδοσις Κέιπ Πασέρο, Αύγουστον, κυκλικόν ταξίδιον Ατλαντικού, δολ. 10.250 ήμερησίως (33.635 τον., τού 1973).

Παράδοσις Κύπρον, άμεσος, κυκλικόν ταξίδιον Ατλαντικού, δολ. 9.100 ήμερησίως (26.558 τον., τού 1963).

Παράδοσις Αμβούργον, Αύγουστον, ταξίδιον Νοτ. Αμερικής, δολ. 7.250 ήμερησίως (φρήνιον τού 1978).

Παράδοσις Έλμπε I, Αύγουστον, κυκλικόν ταξίδιον Ατλαντικού μέσω Αγ. Λαυρεντίου ή Πλεϊτ, δολ. 10.500 ήμερησίως (36.954 τον., τού 1965).

Παράδοσις Κόντινεντ, Αύγουστον, ταξίδιον Ιαπωνίας μέσω Χάμπτον ρόδω, δολ. 13.200 ήμερησίως (53.836 τον., τού 1975).

Παράδοσις Κωντάντζαν, Αύγουστον, ταξίδιον Κίνας, δολ. 10.500 ήμερησίως, (11.518 τον., τού 1965).

Παράδοσις Νέαν Όρλεάνην, Αύγουστον, ταξίδιον Καράται — Σιγκαπούρης ρέιντζ, δολ. 9.300 ήμερησίως (15.200 τον., τού 1978).

Παράδοσις Μακαπά, άμεσος, ταξίδιον Πόρτ Αλφρεντ δολ. 11.000 ήμερησίως (43.285 τον., τού 1967).

Παράδοσις Μπουεναβεντούρα, Αύγουστον, ταξίδιον Αμβέρσας — Αμβούργου ρέιντζ, δολ. 7.000 ήμερησίως (13.181 τον., τού 1968).

Παράδοσις Μπουεναβεντούρα, Σεπτέμβριον, ταξί-

διον Κόντινεντ μέσω Λόρδ. Αντζελες, δολ. 10.400 ήμερησίως (30.243 τον., τού 1970).

Παράδοσις Βανκούβερ, Αύγουστον/Σεπτέμβριον, ταξίδιον Κολόμπο — Σιγκαπούρης ρέιντζ, δολ. 9.750 ήμερησίως πλέον δύωρον Λ.Α. 200.000 / 28.752 τον., τού 1978).

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Ταξίδια 12 μηνών, δολ. 8.075 ήμερησίως πλέον δολ. 3.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας (23.338 τον., τού 1966).

Ταξίδια 11—13 μηνών, δολ. 8.750 ήμερησίως πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας (28.560 τον., τού 1971).

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Πτωτική ή όγορά τών τάνκερς κατά τό διαρρεύσαν 150θμερον. Οι ναύλοι διά τό πολύ μεγάλα σκάφη έφθασαν τό κοτώτατο όποι τριετίας έπιπεδα, διατά «Εξον» έκλεισε τό 410.000 τον. «Κοράτζιο» ήπο τόν Περιοικών Κόλπων δι' Αγγλίαν/Κόντινεντ εις τό W 16. Διά τό VLCC έπισης, οι ναύλοι κατήλθον εις τό W 23.5 — 24 διά τό αύτό ταξίδιον με μειωμένην ταχύτητα.

Είς δόλους γενικώς τούς τομείς ή ναυλαγορά τών δεξαμενοπλοίων έμφανιζεται χαλαρά, με μόνην τίσις έξαιρειν τήν περιοχήν τήν Καραϊβικήν, ή όποια διατηρείται εις κάπως καλύτερο έπιπεδο:

Χαρακτηριστικοί τίνες ναυλώσεις:

«Από τόν Περιστοκόν Κόλπον δι' Αγγλίαν / Κόντινεντ, 410.000 τον., W 16, Αύγουστον. Έτερον, 275.000, W 24.5/26.5 (μειωμένη/κανονική ταχύτης). Αύγουστον. Έτερον, 245.000 τον., W 24/26.5, Αύγουστον. Έτερον, 260.000 τον., W 23.5/25.75, Αύγουστον. Διά Κωνστάντζαν, μέρος φορτίου 70.000 τον., δολ. 12.70, Αύγουστον. Διά Νοτ. Κορέαν, μέρος φορτίου 244.000 τον., W 29 (μειωμένη ταχύτης), Αύγουστον. Διά Μεσόγειον 255.000 τον., W 26.5 Αύγουστον.

«Από Καραϊβικήν δι' άνατολ. άκτην Καναδᾶ, μέρος φορτίου 43.000 τον., W 125 Αύγουστον. Διά Ιαπωνίαν, μέρος φορτίου 52.000 τον., W 60, Αύγουστον. Διά άνατολ. άκτην ΗΠΑ/Κόλπου, μέρος φορτίου 40.000 τον., W 133.5, Αύγουστον. Έτερον, 65.000 τον., W 82.5 Αύγουστον.

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

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

Άπο άνατ. άκτην Μεξικού δί' άμερικ. Κόλπον, μέρος φορτίου 33.000 τον., W 165, Αύγουστον. Έτερον 58.000 τον., W 100, Αύγουστον. Τρίτον, 34.000 τον., W 160, Αύγουστον.

Άπο Λιβύη δί' άμερικ. Κόλπον, μέρος φορτίου 58.000 τον., W 54, Αύγουστον. Έτερον, 60.000 τον., W 49,5, Αύγουστον. Διά Καραϊβικήν, μέρος φορτίου 8.000 τον., W 33, Αύγουστον.

Άπο Δυτ. Αφρική δί' Αγγλίαν/Κόντινεντ /Μεσόγειον, 84.000 τον., W 60, Αύγουστον. Έτερον, 135.000 τον., W 45, Αύγουστον.

Καθαρό διάδοχο Άιλ όφ Γκραίνη διά Πόρτλαντ, 19.500 τον., W 245, Αύγουστον. Άπο Σιγκαπούρην δί' Ινδίαν, 29.000 τον., W 160, διμερος φόρτωσις. Άπο Ι-

ταλίαν διά Δυτ. Αφρικήν, 18.000 τον., W 192,5 Αύγουστον. Άπο Περαικόν δί' Ιαπωνίαν, 28.000 τον. (νόφθα), W 160, Αύγουστον. Άπο Δυτικήν δί' Ανατολικήν Μεσόγειον, μέρος φορτίου 20.000 τον., W 145 Αύγουστον. Άπο Βαλτικήν δί' Αγγλίαν/Κόντινεντ, 32.000 τον., W 140, διμερος φόρτωσις. Άπο Καραϊβικήν δί' Αγγλίαν/Κόντινεντ, μέρος φορτίου 40.000 τον., W 87,5, διμερος φόρτωσις.

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Σκάφος 30.782 τον. d.w. (15,5 κόμβοι με κατανάλωση 43 τον. χέβυ φιούζελ, τού 1976): ταξίδια 3/6/3 μηνών, δολ. 17/16/16,50.

τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΜΕΝΕΛΑΟΣ: Τολέδο με συμπλήρωσιν Άγ. Λαυρέντιον 15.500 τον. γεννημάτων Μαρέκον, από λιμνούς δολ. 33,50 συμπλήρωσις μέχρι 20.000 τον. δολ. 26,50, φίλ. Αύγουστον 12.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 15.000 τον. αιτού δάρ-ες—Σαλδάρι δολ. 50, φίλ. με 1.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουλίου 25—Αύγουστον 5.

ΝΤΙΝΟΣ Μ (μικτόν): Τουμπαρό 55.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος δυτ. Ιταλίαν, δολ. 730.000 φίλ. Αύγουστον 5—10.

ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 53.000 τον. γεννημάτων Γάνδην, δολ. 17 φίλ. Αύγουστον 1—11.

ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ: Νόρδερ Ρένις 17.000 τον. γεννημάτων Αιγαίντον δολ. 35, φίλ. με 1.000 τον. έκφρτωσιν, Αύγουστον.

ΣΠΛΙΟΣ: Άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορειώς Χότερας) 22.500 τον. γεννημάτων Αιγαίντον δολ. 33, φίλ. με 1.500 τον. έκφρτωσιν, Αύγουστον 7—15.

ΑΥΡΙΚ. Βαλτιμόρην 50.000 τον. γαλανθράκων Χάρην—Ρότερνταν ρέιντη δολ. 11,75, φίλ. φόρτωσις Χάρητον ρόδη δολ. 12,40 φίλ. έκφρτωσις Χάρην Ρουέν δολ. 1,35 έξτρα, έλ. έκφρτωτικών, Αύγουστον 20—Σεπτεμβρίου 7.

ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μικτόν): Χάρητον ρόδης 55.000 τον. γαλανθράκων Ιαπωνίαν, δολ. 23, δ. έλ. έκφρτωτικών, Αύγουστον 25—Σεπτεμβρίου 5.

ΙΑΣΩΝ: Άνω λιμένας Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπουενός Αιρες 14.000 τον. γεννημάτων Κοπεγχάγην—Ααρχούς, δολ. 40, φίλ. δεύτερον λιμνούς έκφρτωσις 60 σύντηξης έξτρα, φίλ. με 2.000/3.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, Αύγουστον 14—28.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων δυτ. μεταξύ Μεξικού, δολ. 35, φίλ. με 1.000 τον. έκφρτωσιν, Αύγουστον 15—30.

ΑΣΗΜΙΝΑ: Χάρητον ρόδης 55.000 τον. γαλανθράκων Ιαπωνίαν, δολ. 22,90 έλ. έκφρτωτικών, Αύγουστον 5—15.

ΑΟΝΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μικτόν λιβ.): Χάρητον ρόδης 55.000 τον. γαλανθράκων Ιαπωνίαν, δολ. 23, έλ. έκφρτωτικών τέλος Αύγουστον—όρχας Σεπτεμβρίου.

ΣΚΛΗΡΙΩΝ: Μεγ. Λίμνας με συμπλήρωσιν Άγ. Λαυρέντιον 11.500 όπω Μεγ. Λίμνας, Κοπεγχάγη, Ααρχούς δολ. 35, συμπλήρωσις μέχρι 14.000 τον. δολ. 25, φίλ. με 3.000 τον. έκφρτωσιν, Αύγουστον 8—18.

ΠΗΛΙΟ: Άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορειώς Χότερας)

30.000 τον. γεννημάτων Όλλανδιαν δολ. 17,50 φίλ. Αύγουστον 16—25.

ΚΕΧΡΕΑ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων Αιγαίντον δολ. 38, φίλ. με 1.500 τον. έκφρτωσιν, Αύγουστον 5—15.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 21.000 τον. λιπασμάτων χύμα δυτ. άκτην Ινδίας, δολ. 60,50 φίλ. άνατολ. άκτην δολ. 60,85, φόρμοτ, με 5.000 τον. φόρτωσιν, 1.000 τον. έκφρτωσιν, διμερος φόρτωσις.

ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 62.000 τον. γεννημάτων Όλλανδιαν δολ. 15,25 φίλ. Άμβερσαν δολ. 15,40, φίλ. Αύγουστον 28—Σεπτεμβρίου 10.

ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λιβ.): Άμερικ. λιμένας Άνοιτο, άκτης 14.000 τον. οίτου χύμα Μαζαρίπην, δολ. 44, φίλ. με 4.000/1.200 τον. Αύγουστον 10—20.

ΜΥΘΙΚ (μικτόν): Πλάσιο 60.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος άμερ. λιμένας Ατλαντικού (Βορειώς Χότερας) δολ. 6, φίλ. Αύγουστον.

ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ (είς τάιμ ταράτερ): Χάρητον ρόδης 44.000 τον. γαλανθράκων Ιαπωνίαν, δολ. 23,50, έλ. έκφρτωτικών, Αύγουστον 16—31.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ: Χάρητον ρόδης 70.000 τον. γαλανθράκων Άμβερσαν—Άμβεργον ρέιντη δολ. 10, έλ. έκφρτωτικών, Αύγουστον 16—31.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ: Άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορειώς Χότερας) 28.500—29.350 τον. γεννημάτων Κυνοτάντζαν, δολ. 25,50 φίλ. με 4.000 τον. έκφρτωσιν, Αύγουστον 15—25.

ΠΕΡΑ ΜΠΑΙΑΥ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 6.000 τον. οίτου Ματάντη, δολ. 67,50 με 3.000 τον. γκρός φόρτωσιν, 1.000 τον. έλ. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 15—25.

ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΤΑΡ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 13.000 τον. φωσφάτων χύμα, δυτικήν άκτην Ινδίας δολ. 59, φίλ. άνατολ. άκτην δολ. 59,35, φόρμοτ με 5.000/1.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, Αύγουστον 10—20.

ΜΙΛΑΥ ΓΡΕΓΟΥ: Άγ. Λαυρέντιον 31.000—32.000 τον. γεννημάτων Ροστόκ δολ. 18,75, φίλ. με 5.000 τον. έκφρτωσιν, Αύγουστον 25—Σεπτεμβρίου 8.

ΙΑΠΕΤΟΣ: Βραζιλίαν 21.000 τον. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 35,75, φίλ. με 5.000/5.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, Αύγουστον 11—15.

ΣΗ ΗΓΚΑ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 12.500 τον. οίτου Πουαρέντας δολ. 31, φίλ. με 1.000 τον. έκφρτωσιν, Αύγουστον 22—29.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΒΙΡΓΙΝΙΑ: Άμερικ. λιμένας θορείου Ειρηνικού 50.000 τον. γεννημάτων Ιαπωνίαν, δολ. 16,50, έλ. δεύτερον και τρίτον λιμένα έκφρτωσις 90 σύντηξης έξτρα, Αύγουστον 8—15.

ΧΙΑΝ ΣΗ: Βαγκούμερ 13.100 τον. γεννημάτων νότιον Ιαπωνίαν δολ. 373,350 κατ. άποκοπην, φίλ. με 1.500 τον. έκφρτωσιν, Αύγουστον 15—27.

ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (λιβ.): Άμερικ. λιμένας θορείου Ειρηνικού 20.000 τον. γεννημάτων Σαλίν Κρούς (29 π. 6 ίντ.) δολ. 26,50, φίλ. με 1.000 τον. έκφρτωσιν, Αύγουστον 15—22.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, KONTINENT

ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ: Άμβεργον 12.000 τον. υδροχλωρικής ποτάσης χύμα, δυτ. άκτην Ινδίας, δολ. 51, φίλ. ώψιν άνατολικήν άκτην δολ. 51,35, φίλ. με 1.000 τον. έκφρτωσιν, Αύγουστον 5—15.

ΑΡΕΤΗ Σ.: Όλλανδιον, Βέλγιον 10.500 τον. κριθής είς άκινης Νταμάρι δολ. 52, φίλ. με 1.250/1.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουλίου 18—29.

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ: Τόραντο 14.500 τον. χαλυβδίνων έλασμάτων/σωλήνων, Μηράσουνοβιλλ, δολ. 35, φίλ. με 1.000/1.500 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουλίου.

ΕΚ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. II: Βουλγαρίαν, Ρουμανίαν 5.280 τον. d.w. (282.000 κ.π.) φορτίου τοιμέντων είς σάκκους Αιγυπτιακούς λιμένας Μεσογείου, δολ. 18,75, φίλ. με 1.000/750 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουλίου 27 — Αύγουστον 4

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΩΡΩΝ

ΖΕΥΣ: Βόρ. Γαλλίαν 15.000 τον. οίτου Αιγαίντον δολ. 22, φίλ. με 5.000/1.500 τον. φορτοεκφρτωσιν, Αύγουστον 15—25.

ΝΙΚΥ: Βόρ. Γαλλίαν 13.000 τον. οίτου Αιγαίντον δολ. 22, φίλ. με 5.000/1500 τον. φορτοεκφρτωσιν, Αύγουστον 15—25.

ΕΥΓΕΝ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ: Βόρ. Γαλλίαν 12.500 τον. οίτου Αιγαίντον δολ. 22, φίλ. με 5.000/1.500 τον. φορτοεκφρτωσιν, Αύγουστον 11—18.

ΤΡΕΓΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (μικτόν): Λόσιερ Μπαχάνων, Νονατίου που 35.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος Τεργέσην δολ. 13,10, βάσις δύο — ένα, Αύγουστον 15—23.

ΜΕΝΤΣΤΑΡ: Λα Παλλίς 15.000 τον. οίτου Καζαμπλάνκων δολ. 14,90, φίλ. φόρτωσις Ρουέν δολ. 15,40, φίλ. με 4.000/1.750 τον. φορτοεκφρτωσιν, Αύγουστον 14—21.

ΑΡΜΟΝΙΑ: Βόρ. Γαλλίαν 13.000 τον. οίτου Αιγαίντον δολ. 22, φίλ. με 5.000/1.500 τον. φορτοεκφρτωσιν, Αύγουστον 16—26.

ΚΟΡΙΝΘΙΚ: Ντόρμπιαν 14.700 τον. άνθρακοι Ιαπωνίαν δολ. 31,35 φίλ. με 2.000/1.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, Αύγουστον.

ΔΙΗΦΟΒΟΣ (μικτόν): Λόσιερ Μπαχάνων 65.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος Μπόλεκ δολ. 7,80, φίλ. Αύγουστον.

ΑΜΑΛΙΑ II: Μονρόβιαν 82.000 τον. μεταλλεύματος Όλλανδιαν δολ. 7, Αύγουστον 15—30.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΚΕΙΠ ΚΑΜΑΡΙ: 16.311 τον. d.w. (12 μιλ. 21 τον. φιούελ δύλ και 2 τόν. ντήζελ δύλ τού 1962) δολ. 7.460 ήμερηδίων συμπεριλαμβανομένων υπερωριών παράδοσης κατά την άφιξη είς πλοηγικόν σταθμών Καζαμπλάνκας άναδρομικώς όπλ. Ιουλίου 22—26, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Ταϊταϊγκόκ.

ΧΙΑΝ ΣΑΗ: 14.952 τον. d.w. (676.000 κ.π. 13 μιλ. 18 τον.

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23

CABLES: SHIPSAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21·3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-930 7561

φιούελ διλ και 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1969) δολ. 6.900 ήμερησίως, πλέον δολ. 90.000 δώρων, παράδοσις Έσκουμπιν Τουλίου 25 — Αύγουστου 5, έπαναπαράδοσις Κίναν, μέσω Μεγ. Λιμνών.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ: 16.051 τον. d.w. (730.000 κ.π. πλέον 60.000 των πλευρικών δεξημενών, 15 μιλ. 26 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1971) δολ. 6.750 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχώρωσην του πιλότου εις Σέπουμπαλ Τουλίου 25 — Αύγουστου 5, έπαναπαράδοσις Κίναν, μέσω Μεγ. Λιμνών.

ΑΦΡΟΔΙΤΗ: 36.537 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 36 1/2 τον. φιούελ διλ τού 1978) δολ. 11.000 ήμερησίως, παράδοσις Κόντινεντ έποντας, έπαναπαράδοσις 'Απο Ανατολή.

ΟΙΝΟΥΣ ΝΤΕΣΤΙΝY: 35.274 τον. d.w. (1.623.877 κ.π. 14 μιλ. 37 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1978) δολ. 10.300 ήμερησίως, υψηλοπλατύνομενών υπερωριών, πλέον δολ. 92.000 δώρων, παράδοσις Άμερικ. λιμένας Κόλπου Αύγουστου 5—15, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρωσην του πιλότου εις Περού.

ΓΚΡΑΙΤΣΑΝ ΣΠΙΡΙΤ: 41.620 τον. d.w. (1.935.000 κ.π. 14 μιλ. 40 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1970) δολ. 11.500 ήμερησίως παράδοσις διπλέοντας 'Άδεια Αύγουστου 2—15, έπαναπαράδοσις Χόβιθρι — 'Εσμπεργκ ρέιντζ, μέσω νοτίου Αφρικής.

MONTANA: 33.648 τον. d.w. (1.597.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1973) δολ. 11.000 ήμερησίως παράδοσις Μαπούτο Αύγουστου 6—12, έπαναπαράδοσις Χόβιθρι — 'Εσμπεργκ ρέιντζ, μέσω νοτίου Αφρικής.

ΜΑΙΡΗ: 40.501 τον. d.w. (1.741.000 κ.π. 14 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ και 3 τον. ντηζελ διλ τού 1968) δολ. 11.000 ήμερησίως, παράδοσις διπλέοντας Γιβραλτάρ δμεσος, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, έν κυκλικού ταξιδίου Βορείου Ατλαντικού.

ΝΕΑ ΤΥΧΗ: 28.649 τον. d.w. (1.182.000 κ.π. 14 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ και 2—2 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1978) δολ. 10.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 190.000 δώρων, παράδοσις Σικάγουστου 11—20, έπαναπαράδοσις Βραζιλίαν.

ΑΛΥΣΙΑ: 16.250 τον. d.w. (725.000 κ.π. 12 μιλ. 18 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1964) δολ. 8.750 ήμερησίως παράδοσις μετά την άναχώρωσην του πιλότου εις Θρη Ρίβερ έποιμος, έπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ δμεσος, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, έν κυκλικού ταξιδίου Βορείου Ατλαντικού.

ΑΝΕΜΩΝΗ: 16.908 τον. d.w. (679.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 23-25 τον. φιούελ διλ τού 1962) δολ. 9.000 ήμερησίως, παράδοσις άμερικ. λιμένας Κόλπου Αύγουστου 4—7 έπαναπαράδοσις Κέιπ Πάσερο, μέσω Μεσογείου.

ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΕΜΟΥ: 43.285 τον. d.w. (15 μιλ. 43 τον. φιούελ διλ τού 1967) δολ. 11.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 70.000 δώρων, παράδοσις Μακάπα, δμεσος, έπαναπαράδοσις Πόρτ Αλφερ.

ΛΕΥΘΕΡΟΣ: 25.100 τον. d.w. (14 μιλ. 27 τον. φιούελ διλ τού 1962) δολ. 9.100 ήμερησίως, παράδοσις Ντέρμπιαν Αύγουστου 15—20, έπαναπαράδοσις Ρούεν — 'Άμεριργον ρέιντζ.

ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ: 31.802 τον. d.w. (1.357.000 κ.π. 15 μιλ. 39 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1971) δολ. 10.000 ήμερησίως πλέον δολ. 157.000 δώρων, παράδοσις Ρίον Ιανέριον Αύγουστου 12—18, έπαναπαράδοσις Κέιπ Πάσερο, μέσω Γιουγκοσλαβίας.

ΜΑΡΑΜΠΟΥ: 14.800 τον. d.w. (τού 1978) δολ. 7.250 ήμερησίως παράδοσις δύο ημέρων έωσθι 'Άμεριργον Αύγουστου 8—10, έπαναπαράδοσις βορ. άκτην νοτίου Αφρικής.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Γ. ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ: 26.272 τον. d.w. (1.113.000 κ.π. 15 μιλ. 37—39 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1978) δολ. 9.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.750 ημεριών δι' υπερωρίας, παράδοσις Βαλέντινον έποιμος, έπαναπαράδοσις Βραζιλίαν μέσω άμερικ. λιμένος άνατολικής άκτης.

ΚΥΘΗΡΑ: 23.384 τον. d.w. (33 μ. 4 ίντο. 14 μιλ. 30 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1966) δολ. 8.075 ήμερησίως, πλέον δολ. 3.000 ημεριών δι' υπερωρίας, παράδοσις 60 δώρων προ του διπλών εις Γιβραλτάρ Αύγουστου 13—25, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, άμερικ. λιμένος άκτης Ατλαντικού, Κόλπου ή Ιαπωνίαν — Σιγκαπούρη ρέιντζ, ταξίδι 12 μηνών.

ΜΑΡΙΤΣΑ: 54.250 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 40 τον. φιούελ διλ τού 1968) δολ. 12.500 ήμερησίως, έν κυκλικού ταξιδίου βορ. Ατλαντικού έποιμος παράδοσις Τεργεστην, έπαναπαράδοσις Κέιπ Πάσερο.

IMA (Λιβ.): 57.000 τον. d.w. (τού 1968) δολ. 12.750 ήμερησίως, πλέον δολ. 75.000 δώρων, παράδοσις Φαγεντίνχα Αδηγούστον, έπαναπαράδοσις Πόρτ Αλφερτ, μέσω Τρομπέτας.

ΡΗΓΚΑ ΣΚΑΥ: 26.558 τον. d.w. (14 μιλ. 16 τον. φιούελ διλ τού 1963) δολ. 9.100 ήμερησίως άμερις παράδοσις Κύπρου, έπαναπαράδοσις Ακεδάνδρειαν, έν κυκλικού ταξιδίου βορ. Ατλαντικού.

ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ.Λ.: 28.560 τον. d.w. (1.306.695 κ.π. 14 μιλ. 35 τον. φιούελ διλ και 1 τον. ντηζελ διλ τού 1971) δολ. 8.750 ήμερησίως, πλέον δολ. 2.000 ημινιάς δι' υπερωρίας, ταξίδια 11 μηνών, παράδοσις διπλέοντας Γιβραλτάρ με κατεύθυνση πρός δυτικά.

ΠΑΣΙΟΥΚΙΟ (Λιβ.): 43.334 τον. d.w. (1.822 κ.π. 15 μιλ. 47 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1966) δολ. 10.500 ήμερησίως, παράδοσις διπλέοντας Κέιπ Πάσερο έποιμος, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ, έν κυκλικού ταξιδίου βορ. Ατλαντικού.

ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΙΛΙΝ: 28.752 τον. d.w. (35 π. 0 1/2 ίντο. 1.209.300 κ.π. 15 μιλ. 39 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1979) δολ. 8.750 ημεριών πλέον λίρας 200.000 δώρων, παράδοσις Βαγκούθερ Αύγουστου 25 — Σπετεμβρίου 5, έπαναπαράδοσις Κολόπου — Σιγκαπούρη ρέιντζ.

ΝΙΚΑΙΑ: 33.635 τον. d.w. (1.579.000 κ.π. 14 1/2 - 15 1/2 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1973) δολ. 10.250 ήμερησίως, έν κυκλικού ταξιδίου βορ. Ατλαντικού, παράδοσις Κολόπου — Σιγκαπούρη ρέιντζ.

ΣΟΥΖΑΝ: 36.954 τον. d.w. (1.721.000 κ.π. 14 μιλ. 40 τον. φιούελ διλ τού 1965) δολ. 10.500 ημεριώς, έν κυκλικού ταξιδίου βορ. Ατλαντικού, παράδοσις Έλμπια ή Π.1 από 3 Αύγουστου μέχρι άγ. Λαυρεντίου ή Ρίβερ Πλέι.

ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ: 25.229 τον. d.w. (15 μιλ. 33 τον. φιούελ διλ τού 1965) δολ. 9.000 ημεριώς, παράδοσις Ντέρμπιαν Αύγουστον, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΑΙΓΑΙΟΥΣΤΗΣ: 33.000 τον. d.w. (τού 1966) δολ. 10.900 ήμερησίως, μεσος παράδοσις Γιβραλτάρ, ταξίδια 2—4 μηνών.

ΜΙΝΩΣ: 53.826 τον. d.w. (15 μιλ. 32 τον. φιούελ διλ τού 1975) δολ. 13.200 ήμερησίως, παράδοσις Κόντινεντ Αύγουστου 15—25, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν, μέσω Χόμπον ρόδως.

ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ: 30.243 τον. d.w. (1.380.000 κ.π. 15 1/2 μιλ. 35 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1970) δολ. 10.400 ημεριώς, παράδοσις Μπουενεβεντούρα Σπετεμβρίου 1—10, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ, μεσως Λάρισης ή Ρίβερ Πλέι.

ΜΑΤΟΥΜΠΑ: 16.960 τον. d.w. (764.000 κ.π. 13 μιλ. 21 τον. φιούελ διλ τού 1958) δολ. 7.400 ήμερησίως, πλέον δολ. 35.000 δώρων παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμὸν Βραζιλίας Αύγουστου 20—26, έπαναπαράδοσις Πλανιάν.

ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΤΟΜΙΚ: 20.717 τον. d.w. (968.000 κ.π. 15 1/2 - 16 μιλ. 34—35 τον. φιούελ διλ τού 1974) δολ. 8.000 ημεριώς, παράδοσις διπλέοντας Γιβραλτάρ έποιμος, έπαναπαράδοσις Κίναν.

ΜΑΤΘΙΑΔΑ: 11.518 τον. d.w. (τουπντέρετα τού 1965) δολ. 5.400 ημεριώς, παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμὸν Κυνταντάρες (η εύρισκομενον εις Ιαπωνίαν μεταξύ Πόρτ Σάλι και Κυνταντάρες) Αύγουστου 9—20, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: 54.720 τον. d.w. (15 μιλ. 53 τον. φιούελ διλ τού 1975) δολ. 13.000 ημεριώς, παράδοσις Καντίζ ουρασος, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΤΕΡΝΙΤΥ (Λιβ.): Εκουαντόρ 54.000 τον. μέρος φορτίου, Κιουραδό, W 97.5, Αύγουστου 3.

ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ: Μεσόγειον 80.000 μέρος φορτίου 'Αγγλίαν, Κόλπου W 102.5, Αύγουστου 3.

ΜΠΡΗΖ (μικτό): Μεσόγειον 52.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, W 76.25, Eγχι? θερμότης W 78.75 Ιουλίου 31.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΤΣ (Λιβ.): Εκουαντόρ 54.000 τον. μέρος φορτίου, Κιουραδό, W 97.5, Αύγουστου 5.

ΜΠΡΗΖ (μικτό): Βόρ. Αγγιλίαν 52.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλίαν, W 92.5, Αύγουστου 2.

ΚΡΗΤΗ Σ.: Λιβύην 90.000 τον. μέρος φορτίου Ιαπωνίαν δολ. 1.260.000 κατ' άποκοπήν, Αύγουστου 11.

ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (Λιβ.): Καραϊβηκήν 67.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου W 70, όψιμον ύπολοιπον πλήρες φορτίου 105.000 τον. W 35, Αύγουστου 4.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΣΗ (μικτό): Λιβύην 80.000 τον. Τουρκίαν W 100, άμερις φόρτωσις.

ΤΙΟΣΟ (Λιβ.): Διατ. 'Αφρικήν 135.000 τον. άμερικ. λιμένος άκτης Ατλαντικού, Κόλπου W 123.75, Αύγουστου 13.

ΑΛΦΕΥΣ: Καραϊβηκήν 65.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου W 82.5, Αύγουστου 6.

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιβ.): Ες Σιδέρ 75.000 τον. μέρος φορτίου Ιαπωνίαν W 95, Αύγουστου 9.

ΤΙΟΣΟ (Λιβ.): Διατ. 'Αφρικήν 135.000 τον. άμερικ. λιμένος άκτης Ατλαντικού, Κόλπου W 45, Αύγουστου 13.

ΡΑΓΙΝΟ: Καζαμπλάκων 14.000 τον. 'Αγγιλίαν, Κόντινεντ μέρος φορτίου δολ. 10, Αύγουστου 14 (καθαρά).

ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (Λιβ.): Περσικόν Κόλπου 225.000 τον. Μεσόγειον W 26.5, Αύγουστου 17.

ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ: Καραϊβηκήν 43.000 τον. μέρος φορτίου, άκτη Καναδά, W 125, Αύγουστου 11.

ΑΣΦΑΛΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ: Μπαγιό Γκράντε 19.000 τον. ύψηλη θερμότης, άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 225, άμερις φόρτωσις.

ΑΣΤΟΡΙΑ: Ανατολ. άκτην Μεξικού 33.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 165, Αύγουστου 10.

ΧΡΥΣΗ (Λιβ.): Μεσόγειον 71.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, Καραϊβηκής, W 44.5, Αύγουστου 11. **ΜΕΣΟΛΟΓΕΑΝ** ή Ιαπωνίαν, Τουλίον, ταξίδιον άνατολ. άκτης Μεξικού, δολ. 8.600 ήμερησίως (25.993 τον., τού 1971).

ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ: Μεσόγειον 92.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 50, όψιμον λιμένας άκτης Ατλαντικού W 52.5, ήμερησίων Αγγλίαν, Κόντινεντ W 67.5, άψιμοι φόρτωσις.

ΔΙΩΝΗ: Καραϊβηκήν 60.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 82.5, όψιμον ύπολοιπον πλήρες φορτίου 85.000 τον. W 41.25, Αύγουστου 1.

ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΙΝΥ: Μεσόγειον 60.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου W 62.5, Αύγουστου 4.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΤΟΣ: Περσικό και Ιαπωνίδων 17.000 τον. μέρος φορτίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (Λιβ.): Ιαπωνίδων 15.000 τον. μέρος φορτίου Τεργεστην, W 45, Ιουλίου 31.

ΜΑΡΙΑ: Λιβύην 55.000 τον. μέρος φορτίου Ιαπωνίαν W 85, Αύγουστου 1.

ΤΑΝΕΡ (έτη. Καραϊβηγρη): Σέτε 25.30.000 τον. καθαρά Ιταλίαν W 150, Αύγουστου 4.

ΑΡΤΟΙΣ (Λιβ.): Καραϊβηκήν 44.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου W 140, Αύγουστου 1.

ΙΣΑΒΕΛΛΑ (μικτό): Σούλιον Βόε 98.000 τον. μέρος φορτίου Ρόπερτην W 70, όψιμον Μπαχάμας W 52.5, Αύγουστου 1.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Α.: Μίλφροντ Χέρεν 55.000 τον. μέρος φορτίου, Σουηδίαν, W 88.75, Αύγουστου 3.

ΑΒΙΝ ΟΙΓΑ ΛΗΝΤΕΡ: Αραβικόν Κόλπ



(α. = άνεχωρησε — δ. = διήλθε — ε. = έφθασε — δ. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ.....	60	6640	α. Αμβέρσαν 4/6 διά 'Οράν
ΑΒΑΞ.....	62	10405	α. Κολόμπο 27/7 διά Μαπούτο
ΑΒΕΝΙΡ (δ.).....	62	10753	ε. Ν. 'Ορλεάνην 19/7
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΔΗΗΤΕΡ δ.....	69	104816	δ. Ντουμπάτ 15/7 διά 'Ινδίαν
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ δ.....	68	51073	δ. Σουέζ 21/7
ΑΓΑΘΗ.....	74	6017	α. Αμβέρσαν 24/7 διά 'Αλγερίου
ΑΓΑΘΩΝ.....	70	10008	δ. Γιβραλτάρ 23/7 διά Μπάραν
ΑΓΑΠΗ.....	69	10006	ε. Παραμάριμπο 16/7
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ.....	64	12581	α. Προσογκύρων 24/7 διά Καρπάτο
ΑΓΓΕΛΙΚΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ.....	62	9517	ε. Μπαχ, Μπάνκα 24/7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	61	10405	α. Κάνταλ 6/7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	65	8374	α. 'Αστροντ 31/7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	50	3499	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ.(δ.).....	69	90890	α. Ρ. Τανούρα 13/7
ΑΓΓΕΛΙΝΑ.....	63	10200	α. Καράτο 24/7 διά Μαυρίκιον
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗ.....	64	9812	α. Κεμπέκ 12/7 διά 'Οσαβά
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΟΤΟΣΤΑΤΗΣ.....	68	9435	α. Άλεξάνδρειαν 22/7
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ.....	69	10625	α. 'Άρντροσάν (Ν. Αύστρ.) 26/6 διά Ταιβάν
ΑΓΗΝΟΡ.....	71	9875	ε. Βούβαν 20/7
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	59	12255	α. Θέστο 4/7 διά Τάμπα
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ.....	58	9384	α. Πειραιά 29/6 διά Περιοικόν
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II.....	70	18628	α. Θέστο 7/7 διά ΗΠΑ
ΑΓΙΑ ΕΥΘΗΜΙΑ.....	52	3840	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ.....	54	8120	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.....	63	10617	α. 'Αμβέρσαν 5/6 διά Ροστόκ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.....	63	10246	α. Καράτο 29/7
ΑΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ.....	66	2023	α. Λ. Πόλμας 23/7
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ.....	57	10323	ε. Χάντια 29/6
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ.....	68	9031	δ. Παναμά 21/6 διά Νοβορωσίσκην
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ.....	58	3690	ύπό παραλαβήν
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ.....	67	11610	δ. Παναμά 29/7
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	66	8309	α. 'Αντζελες 18/7 διά Σαγκάνη
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	53	8213	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	56	6156	εις Πύλον από 20/6/79
ΑΓΙΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.).....	67	7560	δ. Γιβραλτάρ 29/5
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	55	8562	α. Καράτο 22/7
ΑΓΙΟΣ ΔΙΑΝΝΗΣ (μ.).....	71	72326	α. Σέβεν δίλ. 1/8 διά Ρότερνταμ
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ.....	58	7560	ύπό παραλαβήν
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	58	9104	α. Ν. 'Ορλεάνην 17/7 διά 'Ινδίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	55	4962	ε. Χάρην 24/7
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	47	2685	άργει εἰς 'Ηράκλειον
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	59	8067	α. 'Αλεξανδρειαν 20/7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	58	4529	α. Καλαμάτα 17/4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	69	4033	α. Θέστο 7/7 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	46	2414	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	51	1988	έξινθι Κουβέιτ 20/7/78
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III.....	70	15345	α. Ν. 'Ορλεάνην 13/7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV.....	61	6038	έξινθι Κοτονό 6/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	71	11857	α. Γοκοχάμα 19/7 διά Σαγκάνην
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ.....	62	9229	μετωνυμ.: "ΠΡΩΤΟΚΑΗΤΟΣ"
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ.....	77	1573	α. Π. δι. Σπαϊνή 5/5 διά Κούβα
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ VI.....	47	2775	α. Ρ. δι. Καθημπ 3/5
ΑΓΚΝΙΚ II.....	63	12273	δ. Γιβραλτάρ 19/7 διά Αιθιοπίαν
ΑΓΛΑΟΣ.....	63	9153	δ. Γιβραλτάρ 14/5 διά 'Αλγερίαν
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ.....	79	5178	δ. Ίνγκουιτ 20/7 διά Πειραιά
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.).....	66	32687	α. Μπονάρι 18/7 διά Φιλαδέλφειαν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.....	58	5037	ε. Κάλιαρι 22/7
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ.....	69	10008	δ. Σουέζ 3/7
ΑΔΕΑΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ.....	63	1582	ε. Πειραιά 1/8
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ.....	77	10459	ε. Λάγος 16/7
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ.....	68	14342	ε. Ν. Γουεστμινστερ 1/7
ΑΔΡΙΑΝΟΣ.....	67	6842	δ. Παναμά 3/5 διά Σαγκάνην
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.).....	61	6950	ε. Αμβέρσαν 27/7
ΑΕΤΟΣ.....	63	3068	δ. Ντουμπάτ 28/7 διά 'Αντεν
ΑΕΤΟΣ.....	72	3065	δ. Σ. Σαΐδ 25/7
ΑΖΑΛΕΑ.....	57	1674	άργει εἰς Πύλον από 17/7/79
ΑΖΟΥΜΑ.....	64	5931	α. Κοτονό 12/7
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ.....	66	11067	ε. Βούβαν 18/7
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΗΣ.....	64	7752	ύπό παραλαβήν
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ.....	56	4884	δρεις εἰς Χαλκίδα από 1/1
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ.....	55	5886	α. Μορογκάριο 25/7 διά Μπεντί
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ.....	65	8576	ε. Τάμπα 21/7
ΑΘΑΝΑΣΙΑ.....	74	8915	α. Μπαρμπάτος 26/7 διά Ρ. Ρίκο
ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΚΟΜΝΗΝΟΥ.....	56	13555	ε. Κεμπέλ 22/7
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ.....	69	3039	ε. Λάγος 18/7
ΑΘΕΝ ΣΚΑ'Υ.....	56	7369	εις Πειραιά από 3/5/79
ΑΘΕΝ ΓΟΥΑΗ.....	58	5596	α. Ράγκον 21/6 διά Σουέζ
ΑΘΕΝ ΝΤΑΙΗ.....	54	5148	δρεις εἰς Καλαμάτα από 10/10
ΑΘΕΝ ΣΗ.....	61	4903	ε. Μογκαντίο 15/7
ΑΘΕΡΑΣ.....	69	9268	α. Ήστ 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. Ντώρμπαν 24/7 διά Γαλλίαν
ΑΘΗΝΑ.....	68	8905	α. Κολόμπο 4/7 διά Ντώρμπαν
ΑΘΗΝΑ.....	65	1657	εις πειραιά από 21/5
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ.....	68	16223	α. Λ. Πόλμας 15/7
ΑΘΗΝΑI.....	56	4301	ε. Ν. 'Ορλεάνην 25/7
ΑΘΗΝΑI II.....	57	5010	ε. Σάντος 2/7
ΑΘΗΝΑI Γ.....	58	9279	δ. Π. Σάδι 18/7
ΑΘΗΝ. ΟΡΑΙ'ΖΟΝ (δ.).....	58	12943	α. Ρ. Γκράντες 15/7 διά 'Ιράν
ΑΘΗΝΙΚ (μ.).....	67	48747	ε. Μονρόβια 27/7
ΑΘΗΝΟΥΛΑ.....	52	3361	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΑΘΛΟΝ.....	79	10120	ε. Λόττελον 2/8
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ.....	67	17418	δ. Παναμά 18/7 διά Κάρντιφ
ΑΘΩΣ.....	69	10008	ε. Μαπούτο 21/7
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.).....	59	12176	ε. Σιγκαπούρην 28/7
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'ΙΛΑΝΤ.....	66	3516	ύπό παραλαβήν
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ.....	57	3169	δρεις εἰς Χαλκίδα από 5/7/78
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ.....	64	1706	ύπό παραλαβήν
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΑΡ.....	65	1708	ύπό παραλαβήν

ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ.....	76	12498	α. Σιγκαπούρην 15/7
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ.....	76	12498	ε. 'Ηστ Λόντον 26/7
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ.....	74	12498	α. Σπέτζια 28/7 διά Ταραγκόνα
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΙ'ΣΝΤΟΜ.....	72	11184	δ. Παναμά 13/7
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ.....	76	12498	α. Πόρτ Κελάκ 15/7 διά Ρεύνιν
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΤ'ΙΚ.....	74	12498	τζένταν 4/7 διά Χοντέιντα
ΑΙΓΙΣ ΙΩΝΙΚ.....	76	12498	α. Μομπάδα 23/7 διά Ντάρ ές Σαλάδαμ
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ.....	76	12498	α. Χόγκ Κύρκ 2/7 διά Π. Σουδάν
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ.....	75	12498	ε. Μιγκάδο 25/7
ΑΙΓΙΣ ΛΙΝΚ.....	74	18963	α. Ν. 'Ορλεάνην 23/7 διά 'Οσολο
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΣΙΚ.....	75	12498	α. Βίλα Κοντιτιούσον 28/7 διά Μ. 'Αύρες
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ.....	75	12498	δ. Παναμά 12/7
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ.....	74	12498	δ. Πόρτ Σάδι 18/7
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ.....	74	12498	α. Τιμαρόν 18/7 διά Ναχόντκα
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΤΑΤΙΚ.....	77	12498	ε. Λιβέρφρο 8/7
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ.....	69	9054	α. Μοντεβίδεο 4/8
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΑΙΖ'.....	72	11185	α. Γιοκοχάμα 30/7 διά Παναμά
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕ'ΒΕΡΥ.....	71	15205	α. Ντώρμπαν 24/4 διά Μομπάδα
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΑΝΝΙΚ.....	76	12498	δ. Σουέζ 15/6
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ.....	75	12498	α. 'Ηστ Λόντον 21/7 διά Μαπούτο
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ.....	75	12498	ε. Τζένταν 17/7
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ.....	74	12498	α. 'Αντζελες 7/7 διά 'Ισπανίαν
ΑΙΓΙΣ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ.....	69	9199	ε. Λίβερπουλ 15/8
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΤ'ΙΝΤ.....	70	9178	α. 'Ηστ Λόντον 3/7 διά 'Ισπανίαν
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ.....	76	12498	α. Διοκαπούρη 15/7 διά Κίναν
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	71	15204	α. Διοκαπούρη 18/7
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΥΟΓ.....	71	11185	α. Αριπού Ντάμπι 3/8 διά Νταμάρα
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ.....	73	12498	ε. Αντεν 24/6
ΑΙΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ.....	70	9078	εξωθ. Πόρτο 'Αλέγκρε 1/8
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'ΙΚ.....	71	11208	α. Πειραιά 19/7 διά Δουνκέρκην
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ.....	74	12498	ε. Γκηλογκ 2/7
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ.....	70	9025	α. Κολόμπιο 22/6 διά Β. Κορέα
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΝΘΙΟ.....	69	9199	α. Σιγκαπούρη 9/7 διά 'Ιράν
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'ΙΜ.....	69	8928	δ. Σουέζ 26/6 διά Β. Κορέα
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ.....	69	8927	ε. Σιγκαπούρη 12/7 διά Κίναν
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ.....	72	11225	δ. Σάπτα 12/7 διά Κίναν
ΑΙΓΙΝΟΥΣΙΩΤΗΣ.....	66	20095	ε. Κυνταντζάν 15/7
ΑΙΓΥΠΤΟΣ.....	45	3805	εξωθ. Λας Πάλμας 17/4
ΑΙΓΗΒΟΝ.....	66	14359	ε. Σιγκαπούρη 9/7 διά Ισπανίαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.).....	65	40043	ε. Ν. 'Ορλεάνην 23/7
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.....	67	3017	ε. Μπαντζέρα 10/8
ΑΙΓΙΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ.....	71	15665	ε. Βαλαρού 29/7
ΑΙΓΙΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	74	16006	ε. Βεράκρουζ 17/7
ΑΙΓΙΛΑΝΤ ΜΟΡΜΑΡΑ.....	60	6980	ε. Μερινά 10/7
ΑΙΓΙΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ.....	76	11084	δ. Παναμά 8/7 διά 'Αλγερίαν
ΑΙΓΙΛΗΝ ΣΤΑΡ.....	76	15947	δ. Πάσιδ 12/7
ΑΙΓΙΛΗΝ ΣΑΝ.....	66	3034	α. Βούβαν 13/6 διά Βίσμαρ
ΑΙΓΙΛΗΝ ΣΑΣΣΕΣ.....	65	20119	α. Μπιωμόντ 25/4
ΑΙΓΙΛΗΝ ΣΗ.....	65	3034	δ. Μπρούναμπούτελ 6/7
ΑΙΓΙΛΗΝ ΣΙΝΞΕΡΙΤΥ (δ.).....	59	17948	ε. Τέμα 24/7 διά Τακοράντι
ΑΙΓΙΛΗΝ ΣΚΑ'Υ.....	67	3046	ε. Σούσα 16/7
ΑΙΓΙΛΗΝ ΤΑΡΓΚΕΤ.....	63	10836	ε. Αλεξάνδρειαν 27/7
ΑΙΓΙΛΗΝ ΦΑΝΤΑΣΥ.....	68	13388	α. Κολούμπιο ρίβερ 1/8 διά Ισπανίαν
ΑΙΓΙΛΗΝ ΦΡΕΝΤΣΗΠ.....	65	8914	ε. Ν. 'Ορλεάνην 2/8
ΑΙΓΙΛΗΝ ΣΚΑ'Υ.....	62	7602	δ. Μαπούτ 7/7 διά Κουβέιτ
ΑΙΓΙΛΗΝ ΣΗ (μ.).....	73	57802	ε. Ρίταρντ Μπαϊ 29/6 διά Ισπανίαν
ΑΙΓΙΛΗΝ ΣΗ.....	59	9303	ε. Αλεξάνδρειαν 16/7
ΑΙΓΙΛΗΝ ΣΑΪ.....	77	38484	δ. Σάκω 28/7 διά 'Αλαμποργκ
ΑΙΓΙΛΗΝ ΜΟΝΑΡΚ.....	67	32508	δ. Παναμά 18/7
ΑΙΓΙΛΗΝ ΡΗΘΕΡ.....	64	7995	ε. Χόμπον 25/6 (έπισκευα)
ΑΙΓΙΛΗΝ ΣΚΑ'Υ.....	66	22260	ε. Ν. 'Ορλεάνην 27/5
ΑΙΓΙΛΗΝ ΣΗ.....	62	7602	δ. Μαπούτ 7/7 διά Κουβέιτ
ΑΙΓΙΛΗΝ ΣΗ.....	73		

ΑΚΡΙΤΑΣ	70	16224	α. Ν. 'Ορλεάνην 20/6	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II	77	4713	α. Ν. 'Ορλεάνην 27/7
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	δ. Γιβραλτάρ 28/6 διά Κή Γουεστ	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11435	ε. Π. όφ. Σποτίνη 21/7
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	α. Πενάνκ 25/7 διά Σιγκαπούρην	ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	62	12392	δ. Παναμά 16/6
ΑΚΡΩΝ	59	14722	α. Ν. 'Ορλεάνην 20/7	ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2621	ε. Γάνδην 30/6
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ε. Π. Κελάγκ 23/7	ΑΝΑΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	ε. Ροζέριο 26/7
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	α. Σαρόφ 22/7 διά Ντώρμπαν	ΑΝΔΡΕΙΑ	66	2999	ε. Ταρτούς 13/6
ΑΚΤΙΑΝ	60	3188	α. Σ. 'Αννα Μπαι 2/6 διά Σαλβαντόρ	ΑΝΑΡΟΜΑΧΗ	70	11025	α. Ντουλούθ 10/7
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	α. 'Αμβέρσαν 15/6 διά Μόντρεαλ	ΑΝΔΡΟΣ	65	15404	α. Σιδηνεύ 29/4 διά 'Ιράκ
ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.)	64	33316	ε. Νάπολι 22/7	ΑΝΔΡΟΣ	58	5085	ε. Χιούστον 22/7
ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877	ε. 'Αλεξάνδρειαν 1/7	ΑΝΔΡΟΣ	64	1657	ε. Καζαμπλάνκα 23/7
ΑΛΑΣΚΑΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	54	11631	α. Γένοβα 19/7	ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΛΑΝΤ	67	3831	ε. Ρ. Χάινα 5/7 διά Βενεζουέλα
ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	α. Βίλο Κονστιτούούσον	ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Νίτας διλ. 10/7 διά Κιουρασό
ΑΛΒΙΩΝ	62	13122	δ. Σάδι 25/7	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΤΑΛΑΣ (μ.)	72	119505	δ. Νιουμπάλι 11/7
ΑΛΓΚΕΝΙΜΠ	66	2777	α. Δάρνακ 25/7 διά Βηρυτόν	ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Τζουμάμπας τέρμ. 21/7
ΑΛΒΟΡΔΑ	77	5888	ε. Κεμπέκ 23/6	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	α. Σούλους Βόε 16/7 διά Γιουροπόρτ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	9296	α. Λατάκια 13/5	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΑΤΕΜΙ	73	32781	α. Γκιζάν 5/7 διά 'ΗΠΑ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	67	3861	α. Πουνταρένας 7/7	ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΤ'ΟΝ	70	10558	α. Χάρην 20/7 διά Περσικόν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	α. Βόλος 3/6 διά 'Αλβανία	ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	ε. Σιγκαπούρην 26/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	1222	α. Δουνέρκη 19/7 διά Σάφι	ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Νιουμπάλι 15/7 διά Λονδίνον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	69	1316	δ. Παναμά 7/7 διά Κούβα	ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (δ.)	69	99883	α. Π. ά Πιέρ 3/7 διά Ρ. Τανόύρα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ	71	7402	ε. Πασάριν 12/7	ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	δ. Σουέζ 4/8 διά Περούκόν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22560	α. Ντώρμπαν 26/7 διά Ρίτσαρντς Μπαι	ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	ε. Γδανσία 20/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	ε. Κουβέντη 6/7				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	άργει εἰς Πειραιά πόλι 20/4/78	ΑΝΕΛ ΝΤ' ΑΖΟΥΡ	57	8093	δ. Κωνίπολιν 24/7 διά Βάρνα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	56	3178	α. Ριγιένα 17/7 διά Τρίπολιν	ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	33060	α. Τάμπα 13/6 διά Φορταλέζα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α	58	3834	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	α. Κεράται 27/7 διά Μασσαλίαν
ΑΛΕΞ. Γ. ΣΤΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688	α. Μπ. 'Αύρες 2/7 διά Μοντεβίδεο	ΑΝΕΜΟΣ	60	3847	α. Αμβούργον 8/6 διά Κλαϊπέντα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΕΜΟ Κ	67	2560	ε. Λιμπράρι (Ιταλ.) 26/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π	61	9211	δ. Μπ. 'Αύρες 3/7	ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	α. Γιοκοχάρια 24/7
ΑΛΕΞΗΣ Γ	54	2488	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	α. Κούν 18/7 διά Σίκα
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	α. Τζένταν 18/7 διά Ράς άλ Μισάμη	ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	δ. Γιβραλτάρ 16/4 διά 'Αβάνα
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	ε. Λισσαβώνα 9/7	ΑΝΘΩΣ	79	11000	ε. Ματάνζας (Βεν.) 7/7
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	α. Ν. 'Ορλεάνην 15/7	ΑΝΘΩΥΛΑ	59	3354	α. Παραμαρίμπο 8/2
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΛΤ	62	9055	ε. Ν. 'Υόρκην 22/7 διά Μονρόβια	ΑΝΙΤΑ	76	4617	α. Τέρα 21/7
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ	62	9055	ε. 'Αμβέρσαν 23/7	ΑΝΝΑ	76	16438	α. Ντώρμπαν 1/7 διά 'ΗΠΑ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΖ	58	9878	α. Σιγκαπούρην 26/7	ΑΝΝΑ	60	14840	α. Ν. 'Ορλεάνην 9/7
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY	60	8294	α. Κόρπουντ Κρίστι 4/7	ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	υπό παραλαβήν
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	5772	ε. Άλ Γκουελ 19/7	ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	α. Χάρην 19/7 διά Καρθαγένην
ΑΛΙΚΗ	59	12996	α. Κ. Τάουν 12/7 διά Μπ. 'Αύρες	ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	ε. Βούμπλην 14/7
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ε. Βαλτιμόρην 25/7	ΑΝΝΑ Κ	62	11503	ε. Πειραιά 21/7
ΑΛΙΟΥΣA	69	8909	μετωνόμασθη «Ω»	ΑΝΝΑ ΠΙ.	57	9448	α. Ντώρμπαν 1/7 διά 'ΗΠΑ
ΑΛΚΑΖΑΡ	65	9677	α. Σιγκαπούρην 14/7 διά Π. Κελάγκ	ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ	67	20959	α. Βίλο Κονστιτούούσον 25/7
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ	67	28467	δ. Κονιτόλιν 26/7 διά Κωνστάντζαν	ΑΝΝΙΚΑ N	69	11724	ε. Νόχη 6/7
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	α. 'Αμβέρσαν 20/6	ΑΝΝΙΤΑ	64	11075	α. 'Αρικό 28/6 διά 'Ικιά
ΑΛΚΑΜΑΝ	77	14530	ε. Σαγκάνην 3/7	ΑΝΝΙΤΣΑ Λ	65	19758	δ. Κωνίπολιν 23/6 διά Μ. Θάλασ.
ΑΛΚΗΜΗΝΗ	79	10996	α. Κόμπη 18/7 διά Μπουσάν	ΑΝΝΟΥΔΑ	60	6086	ε. Μελβούρην 28/7
ΑΛΚΟΡ	67	5476	ε. Άδρυς 26/6	ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	ε. Σουέζ 29/6 διά 'Ερυθρών
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	62	11434	α. Ν. 'Ορλεάνην 23/7 διά Ντάρ ες Σαλάμη	ΑΝΤΑΡ	70	16973	ε. Χάρηνταν ρόδης 28/7
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	70	11870	δ. Θερόνταν διλ. 21/7	ΑΤΖΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	α. Τσανκουράδας 21/7 διά Γουιάνα
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	α. Ρίτσαρντς Μπαι 24/7 διά 'Ιμμινχάμα	ΑΝΤΖΕΑΛΑΝΤΙΚ	70	11474	ε. Ζένταν 29/4 διά 'Ιράκ
ΑΛΚΥΟΝ	68	17374	ε. Τέντων 25/7	ΑΝΤΖΕΑ	69	2985	α. Μασσαλίαν 15/7
ΑΛΚΥΩΝ	62	6155	α. Κάρπατος 15/7	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	71	30193	δ. Σκόλι 20/7 διά Λενινγκραντ
ΑΛΜΑ	79	10788	ε. Κάρπατος 15/7	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΡΕΝΖ	58	9585	α. Βανκούβερ 17/7 διά Παναμά
ΑΛΜΑΡ	69	10490	ε. Σιγκαπούρην 2/6	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΠΑΙΟΥΕΡ	59	9584	δ. Σουέζ 12/3 διά Μπαράν
ΑΛΜΕΑ	60	10778	α. Σιγκαπούρην 2/6	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	ε. Βανκούβερ 17/7
ΑΛΜΠΑΚΟΡΕ	62	1505	δ. Τέμα 24/7 διά Τακοράντι	ΑΝΤΖΕΑΙΝΑ ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ	70	3969	δ. Μπρούναμπούτελ 13/7 διά Καράρα
ΑΛΜΠΑΜΙΣΙΟΝ	64	18000	α. Τενέριφη 14/6 διά Λένιγκραντ	ΑΝΤΖΕΑΙΝΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	68	10008	α. Νιούκαστλ 1/6 διά Αίγυπτον
ΑΛΜΠΑΦΟΡΘ	69	12404	α. Ν. 'Ορλεάνην 16/4	ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24915	ε. Γκάλετστον 21/7
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1507	ε. Μπαλμπάσα 14/3	ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15404	α. Παρανάγκουα 24/7 διά Ριγέκα
ΑΛΜΠΙΣ	55	5564	ε. Κάλουντηργκορ 13/7	ΑΝΤΙΓΡΙΦΝ	76	23149	α. Λινκόλν 10/7 διά Αίγυπτον
ΑΛΤΑΕ	53	5497	α. Πάλμας 15/6	ΑΝΤΙΓΡΟΝΗ	68	13580	α. Κωνίπολιν 11/7 διά Γαλλίαν
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	ε. Χάμπτον ρόδης 24/7 διά Καρντίφ	ΑΝΤΙΟΝΗ	78	10996	α. Κακονάθα 15/7 διά Λ. 'Αντζελες
ΑΛΤΕΡ	68	26644	ε. Μόντρεαλ 6/6	ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Τσουκούμη 19/7 διά 'Αμπου Ντάμπι
ΑΛΤΙΣ	79	11000	α. οζάκα 22/7 διά Ιντσάν	ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	13862	α. Μόμπι 3/7
ΑΛΥΣΙΑ	64	10275	α. Τάμπα 3/7 διά Θρή πίβερ	ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η	74	5932	δ. Γιβραλτάρ 27/7 διά Βηρυτόν
ΑΛΦΑ	62	4722	ε. Γκουαγκάλι 3/3	ΑΝΤΩΝΙΑ	59	4532	ε. Π. Λίμον 2/7
ΑΛΦΑ	71	1599	ε. Κ. Τάουν 29/7	ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	ε. Π. Βέσμε 25/7 διά Σ. Σπιρίδων
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	ε. Μπούλεν Μπαι 18/7	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ	59	10205	α. Γκάλφορπ 8/7
ΑΛΦΑΡΝΤ	57	3826	ε. Μπιλμπάδο 11/7	ΑΝΤΩΝΥ III	77	38515	ε. Ν. 'Ορλεάνην 15/7
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Κολόμπο 25/7	ΑΟΥΡΕΔΙΑ	56	5912	α. Αλεξάνδρειαν 23/7
ΑΜΑΖΟΝ	79	10966	ε. Βίληντον 4/8	ΑΟΥΡΓΙΚΑ	67	2777	ε. Πειραιά 27/7
ΑΜΑΦΟΥΣ (δ.)	68	105095	εἰς Σιγκαπούρην 31/12	ΑΠΕΣ	73	16397	δ. Σουέζ 13/5
ΑΜΑΛΙΑ	78	10302	α. Κ. Τάουν 11/4 διά Μανίλα	ΑΠΗΙΑΙΤΗΣ	63	9733	α. Τάουν 15/7 διά Κωνστάντζαν
ΑΜΑΛΙΑ	61	1765	δ. Π. Σάδι 23/7	ΑΠΙΚΟ	64	9995	ε. Πειραιά 7/6 (επισκευή)
ΑΜΑΛΙΑ II	67	51644	α. Χάμπτον ρόδης 18/7 διά Γαλλία	ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Μορμουνκάδο 10/7 διά Ιαπωνίαν
ΑΜΑΛΙΑΝΤΑ	58	5214	δ. Κωνίπολιν 8/7 διά Μ. Θάλασσα	ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13120	α. Κόμπη 9/7 διά Φουκουγιάμα
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	79	11000	α. Μαντράς 26/7 διά Κάλκούτα	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	51	3782	ε. Αμβέρσαν 26/7
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ε. Πειραιά 26/7	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	61	10893	α. Ντουμπάτη 12/7 διά Κελλούγκ
ΑΜΕΒΟΥΣT	78	13889	δ. Σουέζ 15/7 διά Βιετνάμ	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α.	54	7321	ε. Κασσισόύμη (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ	80	13889	ε. 'Αλεξάνδρειαν 20/7	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ.	67	16210	α. Ντώρμπαν 27/7 διά Π. Ελίζαμπεθ
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	ε. Βανκούβερ 14/7	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΔΡΕΑΣ	59	8837	α. Μοντεβίδεο 27/7 διά Ιταλίαν
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥΙ' ΣΝΤΟΜ	74	13348	δ. Παναμά 17/7 διά Μπιλμπάδο	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ	72	17899	δ. Παναμά 27/7
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	ε. οζάκα 22/7 διά 'Αμβέρσαν	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. I	61	6456	α. Ισκεντερόυ 21/5
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΡΟΥΠΕΝΤΕΣ (δ.)	65	38820	ε. Θριπότη (Μπαχ.) 1/7	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. II	51	2758	δ. Κωνίπολιν 8/7 διά Χόπα
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	ε. Τέντραν 24/4 διά 'Ιράν	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. III	60	9486	α. Αύγουστα 7/7 διά Τάραντα
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΡΑΙ'ΟΜΦ	76	13633	α. Σιγκαπούρην 22/7 διά Αύτραλιαν	ΑΠΟΥΣ	72	3292	δ. Σάδι 7/7
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	78	13883	α. Ρότερνταν 2/8 διά Κελλάγκ	ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	α. Χάρην 24/7 διά Δυτ. 'Αφρικήν
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. Ποικιλούμη 14/7 διά Σακάντε	ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ	54	9450	ε. Αυστερράτα 8/5
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	ε. Βενετία 28/7	ΑΡΑΝ	80	10329	ε

ΑΡΗΣ VI.	55	1216	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	16000	ε. Κορούνα 17/7
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	64	9962	δ. Αμέρεραν 21/7 διά Λαττάκια
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	ε. Λεμεσόν 27/7
ΑΡΙΑΔΗΝΗ Ε. (δ.)	62	25672	ε. Συγκαπούρην 18/6 διά Π. Κελάρη
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	δ. Παναμά 19/7
ΑΡΙΑΝΑ	57	5231	δργεί εἰς Χαλκίδα ἀπό 30/10/77
ΑΡΙΕΛ	62	12038	ε. Κοατζακούλης 7/7
ΑΡΙΕΣ	60	7839	ε. Ρουέν 28/7
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	72	129260	ε. Στέτε 10/7 διά Σίντι Κρέδηρ
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	19750	ε. Κ. Κρίστι 11/7
ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20685	ε. Νόρτντηχ 29/7
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	είς Μπρεμέρχφεν ύπό συμπλήρωσιν
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ε. Ουνικακούπου 7/6 διά Βενεζουέλα
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	11374	ε. Ιμπρινχαμ 27/5
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	9481	ε. Αλεξανδρείαν 3/6 διά ΗΠΑ
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	ε. Μαντράς 17/7
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	71	3740	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	ε. Κ. Τάουν 27/7 διά Λομπίτο
ΑΡΙΩΝ	73	13623	δ. Π. Σάδι 26/7
ΑΡΙΜΙΩΣ	76	5999	α. Λάγος 1/7
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	είς Πειραιά ἀπό 14/12/76
ΑΡΚΑΔΙΑ	58	6357	ε. Ρουέν 24/7 διά 'Αλγερίαν
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΪ'	64	12229	ε. Μπέρια 12/7
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	10173	ε. Σπέτζια 23/7
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	12229	ε. Κολόμπο 6/5
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8825	α. Μπότιγουντ 24/6 διά Θρή ρίβερ
ΑΡΚΤΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	4856	δργεί εἰς Μάρινερ 18/8
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Λάς Πλάκας 9/7 διά Κωντάντζαν
ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	ε. Λισσαβώνα 14/6
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	ε. Ν. Όρλεάνη 9/7
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	ε. Χιούστον 10/7
ΑΡΜΠΛΕΑΣ	75	22559	ε. Τάραντα 20/6 διά Βεγγάδην
ΑΡΤΕΜΙΔΙ IV	57	10376	ε. Καλκούτα 15/7
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	67	44708	ε. Ρ. Τανόύρα 24/7
ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	α. Λ. Πόλμας 28/4
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Νούκατσι 15/4 δι' Ίράκ
ΑΡΤΕΜΙΣ	72	3908	δ. Μπρούνομπουτελ 15/7
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ)	77	66259	ε. Γιβραλτάρ 26/7
ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	ε. Πειραιά 5/7
ΑΡΤΖΥΑ (δ.)	66	43433	ε. Ν. Όρλεάνη 28/6
ΑΡΧΑΓΓΕΛΑΟΣ	76	30149	α. Κόμπε 14/7 διά Βανκούβερ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΑΟΣ	63	15929	ε. Γενοβά 14/6
ΑΡΧΑΓΓΕΛΑΟΣ III	63	22103	ξεωθ. Μπ. 'Αύρες 1/7
ΑΡΧΑΓΓΕΛΑΟΣ Γ	60	10142	ε. Συγκαπούρην 2/7 διά Π. Κελάρη
ΑΡΧΙΜΗΑΣΗ	66	16142	δ. Σουέζ 27/7
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	7/5/4	α. Ρ. Ιανέριο 25/7 διά Γιβραλτάρ
ΑΡΧΟΝΤΙΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	ε. Χάρην 18/7 διά Χόμπιτον ρόδες
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ε. Ρότερνταν 29/7
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	ε. Νούκατσι 7/7 διά 'Ιταλίαν
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	δ. Γιβραλτάρ 15/7 διά Τενερίφην
ΑΣΠΙΣ	58	9278	ε. Μπάραν 24/6
ΑΣΠΙΣ (δ.)	56	18657	α. Μπέλεν 26/6 δι' 'Αρούπιτα
ΑΣΠΥΡ	60	9580	ε. Ρεσίφι 30/6
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	δ. Σκώ 28/6 διά Λενινγκραντ
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16702	α. Βαλτιμόρην 15/7 δι' Αγύπιτον
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13121	ε. Σ. Ναζάρι 15/7
ΑΣΤΕΡΟΙΝΤ	60	6236	α. Ταΐρλεστον 14/7 διά Καζαμπλάνκα
ΑΣΤΗΡ	74	13633	δ. Έλσινορε 4/6 διά Καναδά
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	ε. Μπάχια Μπλάνκα
ΑΣΤΡΑ	64	2304	α. Ζ. 'Αννα Μπαΐ 16/7
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	α. Ρότερνταν 17/7
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	68	44646	ε. Ράς Τανόύρα 19/7
ΑΣΤΡΟ	52	1559	α. 'Οριστάνο 4/6 διά Βεγγάδην
ΑΣΤΡΩΝ	52	1939	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ε. Πειραιά 24/7 διά Θεσσαλονίκη
ΑΣΤΥΠΛΑΑΙΑ	47	1115	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΦΑΛΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (δ.)	55	12345	ε. Ν. Όρλεάνη 28/7 διά Μόρεχεντ Σίτυ
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	62	18033	είς Πειραιά 29/2
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	δ. Σουέζ 17/6
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ε. Γιοκοχάμα 23/7
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	δ. 'Ελσινορε 2/7 διά Βαλτικήν
ΑΤΕΝΗ	60	5788	ε. Πειραιά 8/7
ΑΤΖΙΝΙΤΥ	59	10505	α. Ντάρμπιαν 4/7 δι' Ίραν
ΑΤΖΙΝΙΤΥ	49	6607	δργεί εἰς Χαλκίδα ἀπό 6/3/78
ΑΤΛΑΝΤΙΔΑ	60	8070	ε. Κ. Τάουν 28/7

ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΐ'ΟΛΕΤ	66	2966	α. Ν. 'Ορλεάνην 22/5
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΐ'ΟΝ	58	8331	ε. Πειραιά 18/7
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	δ. Ρότερνταν 26/7
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	ε. Ν. 'Ορλεάνην 26/7
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.	67	3619	ε. Παραμαριμπο 8/7
ΑΦΡΟΕΣΑ (δ.)	56	16944	ε. Πειραιά 27/7
ΑΦΡΟΣ	68	3340	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΧΙΛΛΕΑΤ	61	13017	α. Μπ. 'Αύρες 2/7 διά Ρωσίαν
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	ε. Χάρην πόδες 25/7 διά 'Ελλάδαν
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	ε. Πειραιά 22/7
ΒΑΛΕΝΤΙΝ	63	1184	δ. Κωνιπολίν 26/7
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ	66	4073	δ. Κωνιπολίν 26/7 διά Χάριφ
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8432	α. Χιμπότε 29/4 διά Παναμά
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9088	ε. 'Ακαζούταν 7/7
ΒΑΝΤΑ	66	13762	ὑπό παραλαβήν
ΒΑΠΤΟΡΙΑ	67	14845	ε. Τορόντο 27/7
ΒΑΡΙΔΑΝΟΙ	69	9268	α. 'Ηστ Λόντον 19/7
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	60	13459	α. Κιλακάπ 14/7
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	58	7686	δ. Δουκέρην 17/7
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6029	α. Ν. 'Υρκην 18/7 διά Τζωρτζίδουν
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	α. Βάκαματζού 19/7 διά ΗΠΑ
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16400	ε. Ροζάριο 23/7
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12369	α. Βενετίαν 26/7 διά Πειραιά
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV	62	10198	α. Μομπάδα 28/7 διά Ντάρ διά Σαλάμ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	51	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	40043	α. Μπιζέρτα 27/7 διά Αστόρ
ΒΑΣΙΛΙΟ	53	2582	ε. Μπιζέρτα 24/7
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18708	είς Τζιμπούτι 29/7
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	α. Σαλίνα Κρουζ 4/7 διά Ραζαρίτα Μπητζ
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΑ	59	3139	ε. Πειραιά 26/6 (έπισκευα)
ΒΕΔΟΣ	75	15981	α. Τάμπα 18/7 διά Τούρμπο
ΒΕΝΗ	58	13871	α. Αμέρεραν 2757 διά Τάμπα
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	69	104616	δ. Γιβραλτάρ 29/4 διά Ντουλούθ
ΒΕΡΓΙΝΑ	78	5084	είς Νιουμπάτι 21/7
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	ε. Τριπόλι (Αιβήνη) 7/7
ΒΕΡΝΑ	61	4364	ε. Ν. 'Ορλεάνην 24/7
ΒΕΤΑ	72	3246	α. Πειραιά 15/7 διά Βηρυτόν
ΒΗΤΑΚΑΑΜ	57	9722	α. Βενετία 28/7 διά Βραζιλίδαν
ΒΗΤΑΚΑΡΡΙΕΡ	59	13381	είς Πειραιά 25/12/78
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΛ.	63	9269	α. Φιλαδέλφειαν 14/7 διά 'Αλγερίαν
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	α. Τερνέτην 27/6 διά Σορέλ
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818	ε. Πειραιά 22/5
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥ (δ.)	60	12487	ε. Γκουαγιακίλ 24/6
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	α. Αμβούργον 29/7 διά Βρεμην
ΒΙΕΛΕΜΙΝΑ	59	2503	α. Λισσαβώνα 18/7 διά Καράρα
ΒΙΝΤ'ΓΑΡΕΝ	60	6572	α. Π. Λ. Κρουζ 19/7 διά Ρότερνταν
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Π. θ. Σπαιτών 27/7
ΒΙΠΚΕ	71	6717	ὑπό παραλαβήν
ΒΙΡΑ	56	7841	ε. Βενετία 18/7
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	ε. Σακάντα 15/7
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7058	δ. Γιβραλτάρ 8/7 διά Μεσόγειον
ΒΙΣΜΑΡ	79	16000	είς Μόντρεαλ 28/2
ΒΟΜΑΡ	71	16313	α. Βίλα Κοντιτούσιον 2/7 διά Ρωσίαν
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	71	31464	ὑπό παραλαβήν
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	δ. Σάδι 22/7 διά Λίβερπουλ
ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	α. Τάμπα 18/7 διά Ρεσίφε
ΒΙΖΑΝΤΑ'Ν ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	68	2757	ε. Πειραιά 11/7
ΒΙΖΑΝΤΑ'Ν ΕΝΤΕΡΠΑΙΖ	61	1550	α. 'Αμέρεραν 23/6 διά Λαττάκια
ΒΙΖΑΝΤΑ'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1405	ε. Π. ντε Μπούκ 29/7
ΒΙΖΑΝΤΑ'Ν ΗΓΚΑ	58	1882	α. Πειραιά 30/6
ΒΙΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	δργεί εἰς Πειραιά ἀπό 5/2
ΒΙΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	52095	α. Γάνδην 17/7
ΒΙΤΙΝΑ	75	14983	ε. Θάντερ Μπαΐ 12/7 διά Ντουλούθ
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	31952	α. Ν. 'Ορλεάνην 26/7
ΓΑΛΗΝΗΣ	60	10186	α. Λ. Πάλμας 21/7 διά Προκρουν
ΓΑΡΟΦΑΛΙΑ	60	12006	α. Καράτοι 23/7 διά Ντώρμπταν
ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ Κ.	70	6441	α. Σάντος 14/7 διά Βαλτιμόρην
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	α. Ν. 'Ορλεάνην 18/7
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΗΣ	76	16037	α. Λειόρες 25/P
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Άλ Ρουάις 3/4 διά Μπάραν
ΓΕΩΡΓΗΣ ΗΡΩΗΣ	67	15421	ε. Σαρέλ 5/7 (έπισκευα)
ΓΕΩΡΓΙΑ	58	3954	δ. Γιβραλτάρ 28/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	61	8592	ε. Λάγος 20/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	23451	δ. Κυνιπολίν 21/7 διά Θεσσαλονίκη
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	15773	ε. Σιγκαπούρην 28/4 διά Π. Κελάρη
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. Β.	52	13714	α. Ν. 'Ορλεάνην 26/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	1699	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. ΣΦΗΚΑΣ (δ.)	63	18796	δ. Σουέζ 1/7 διά Ράς Σουκείρ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	57	28430	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	6508	α. Λ. Πάλμας 22/7 διά 'Αγκόλαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	δ. Χόγκ Κόγκ 14/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (II)	58	16605	δ. Σαρέλ 24/7 διά Μεσογειακόν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	ε. Μάδουν Μαρουκανού 28/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΥΛΑΣ	70	18634	α. Νεάπολιν 22/7 διά Γιβραλτάρ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	9946	α. Μελβούρην 1/7 διά Σαγκάνη
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΟΣ	61	1545	δ. Γιβραλτάρ 22/7 διά Σετουμπάλ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	δ. Π. Σάδι 13/7 διά Ρωσία
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ	64	17487	δ. Σουέζ 26/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	19061	α. Σεμπρούγκε 24/7 διά Κωνσταντίναν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	δργεί εἰς Πειραιά 10/1/71
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. ΛΕΜΟΣ	67	16309	α. Λίρκεν 18/7 διά Λ. 'Αντζελες
ΓΙΑΓΚΟ			

ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	21422	ε. Φιλαδέλφειαν 23/7
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Σάντος 25/6 διά Καράτσι
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4374	δ. Έκαιονόρε 19/3 διά Νορβηγίαν
ΓΙΟΥΠΤΕΡ	52	8129	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 13/11/76
ΓΙΟΥΡΚΟ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	69	4025	μετωνομ. «ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΡΕΝΓΚΘ»
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ	64	7435	δ. Παναμά 1/7 διά Ειρηνικόν
ΓΙΟΥΡΓΟΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	δ. Σουέζ 26/6 διά Μπαντάρ Χομεϊνί
ΓΙΟΥΡΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	α. Τζάκαρντα 5/7 διά Πρόβιντενς
ΓΙΟΥΡΚΕΜΙ (δ.)	73	1969	είς μεταφοράς «Εκουαντόρ
ΓΙΟΥΡΛΗΝΤΕΡ	72	17971	δ. Σουέζ 14/7 διά Ιράν
ΓΙΟΥΡΛΟΓΚΕΡ	65	6547	δ. Γιβραλτάρ 28/7 διά Σμύρνην
ΓΙΟΥΡΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	α. Τζένταν 12/3 διά Ιράν
ΓΙΟΥΡΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	α. Ροτάριο 28/7 διά Μπ. "Άυρες
ΓΙΟΥΡΟΣΑΝ	65	9572	α. Βίλα Κοντιπιόουσ 18/7 διά Μπ. "Άυρες
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	ε. Βιζακόπατνον 30/6
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΪ	74	19702	α. Φρεμάντη 27/5 διά Ιράν
ΓΙΟΥΡΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	α. Κολούμπια ρίβερ 8/7 διά Ιωαννίνων
ΓΙΟΥΡΤΖΑΜΠΙΟΝ	62	9516	α. Ρεσίφε 17/6 διά Π. Μαντρύν
ΓΙΟΥΡΧΑΝΤΕΡ	66	3821	α. Λιβόρνο 26/7 διά Δάγος
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9289	ύπο παραλαβήν
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	67	2920	ε. "Οράν 15/8
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34794	α. Μπόταν Μπαΐ 2/7
ΓΚΑΖ ΑΤΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Π. ντε Μπούκ 27/7 διά Πειραιά
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ	65	3998	α. Π. ντε Μπούκ 27/7 διά Σουέζ
ΓΚΑΙ'Υ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	56	8224	α. Λ. Πάλμας 15/7 διά Ντουάδα
ΓΚΑΛΦ ΣΤΑΡ (δ.)	52	10607	α. Ράς Τανούρα 3/7
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	α. Πειραιά 16/7 διά Τριπολίν
ΓΚΙΚΑΣ	79	10000	ε. Βάθλις Μπαΐ 28/7
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30617	α. Άμβεραν 20/7 διά Μπανάνα
ΓΚΛΟΜΠΑ ΜΑΡΙΝΕΡ	58	8058	είς Μασσαδού 10/2/79
ΓΚΛΟΜΠΑ ΤΡΕ'ΙΝΤ	60	8058	ε. Άμβούργον 28/7
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48747	ε. Ν. "Ορλέανην 26/7
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3181	ε. Λισσαβώνα 5/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΝΑΟΣ	64	7735	α. Ντώρμπατ 2/7 διά Λουάντα
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Βαλτιμόρην 1/8 διά Αίγυπτον
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	δ. Παναμά 22/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	δ. Παναμά 24/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	ε. Γκάρμπιτ 13/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ	68	11148	α. Ντώρμπατ 23/7 διά Μαπούτο
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	13027	α. Βανκούβερ 6/7 διά Μεξικό
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Λ. "Αντζελες 22/7 διά Χιμπι
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	δ. Παναμά 13/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432	δ. Παναμά 14/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	ε. Ν. "Ορλέανην 4/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	ε. Λ. Ορλέανην 24/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Λ. Αντζελες 3/7 διά Μεξικό
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΑΝ	69	11148	α. Ν. Ορλέανην 18/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Τάραντα 3/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Χάμπτον ρίβες 16/7 διά Αίγυπτον
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	75	13036	δ. Παναμά 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Όζάκα 19/7 διά Βανκούβερ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	14531	δ. Παναμά 24/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	δ. Γιβραλτάρ 9/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	δ. Γιβραλτάρ 25/7 διά Γκάμπτς
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	α. Λ. "Αντζελες 22/7 διά Τυνιδιά
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	δ. Παναμά 26/4 διά Αλγερίου
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΙΣ	69	11148	α. Λ. Τσάρλες 20/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	δ. Παναμά 30/6 διά Γκουσίμας
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΥΟΠ	77	14531	ε. Μπουεναβεντούρα 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ	75	13036	α. Ν. Ορλέανην 22/7 διά Μεξικόν
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20173	δ. Παναμά 28/7 διά Τζάκονβιλ
ΓΚΟΥΝΤ ΑΓΓΑΝΤΕΡ	68	1804	α. Πειραιά 10/4
ΓΚΟΥΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ	62	2654	α. Αμπιτζάν 28/6 διά Δάγος
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙ'ΝΤ	70	11527	α. Βερακρού 28/5 διά Αθάνα
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8750	δ. Ντόβερ 14/6 διά Αθάνα
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙ'ΟΝ	64	10141	α. Ν. Ορλέανην 16/7
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	65	20765	δ. Κωνίπολιν 3/8 διά Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ	63	8628	ε. Άμβούργον 28/7
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59198	α. Αμπιτζάν 28/6 διά Δάγος
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΡΕΡ	66	36362	ύπο παραλαβήν
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	56	8750	δ. Γιβραλτάρ 7/7 διά Αθάνα
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	62	8943	α. Σάντος 13/7 διά Μπουεναβεντούρα
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ	63	10141	α. Χάλιφας 10/7 διά Αθάνα
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ'ΤΟΡ	56	8805	α. Ροζάριο 29/5 διά Κούβα
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ	66	21388	δ. Σουέζ 4/5 διά Ερυθρών Θάλ.
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΓΓΑΙΟΤ	70	2605	δ. Κονίπολιν 9/7 διά Μπαντιρίμα
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤ'ΙΟΝΗΡ	60	4470	α. Αμπέραν 5/8 διά Τύνιδα
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΝΗ	60	11837	α. Πειραιά 15/7 διά Ιταλίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ	75	3842	α. Χιούστον 16/7
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	9079	δ. Κωνίπολιν 17/5
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	δ. Παναμά 23/7
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	58	8920	δέκτη Σάντος 27/7
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	62	8631	α. Σ. Μάικλ 23/6 διά Αθάνα
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ	58	7054	ε. Σιγκαπούρη 22/6 διά Π. Κελάγκ
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	6415	α. Ταμπίκο 20/7 διά Βερακρού
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	ε. Βενετία 20/7
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (μ.)	67	38513	ρόττερνταν 1/7 διά ΗΠΑ
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9954	α. Π. "Άλφρεντ 21/6 διά Αθάνα
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	3639	α. Σαβάνα 23/7 διά Π. Καμπέλο
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΝΤ	60	7222	ε. Τρινκομαλή 14/7
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ	69	2993	μετωνομ. «ΜΙΧΑΛΗΣ»
ΓΚΟΥΝΤΟΥ'ΙΣ	56	6778	α. Ροζάριο 25/7 διά Κούβα
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2870	α. Λιβόρνο 3/7 διά Αννόνα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'ΙΤ	63	15373	ε. Τουτικόρι 27/7
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝ	69	22998	δ. Παναμά 2/7 διά Ιτανίων
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	ε. Σαφάγκα 5/7
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23570	α. Τζαμπούτι 21/7 διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'ΙΜ	62	15389	α. Τάμα 23/7 διά Ινδίαν
ΓΚΡΕ'ΙΣ Α.	71	16306	α. Ροζάριο 18/7 διά Μπ. "Άυρες
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	α. Ν. Ορλέανην 13/7
ΓΛΑΡΟΣ (δ.)	68	90905	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 25/4/77
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	α. Λιβόρνο 1/7 διά Δάγος
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	14029	ύπο παραλαβήν
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΑΔΟΥ	62	12103	ε. Μόρεχεν Σίτι 23/7
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	12948	ε. Σιγκαπούρη 8/7 διά Π. Κελάγκ
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	17159	ύπο παραλαβήν
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	24654	δ. Γιβραλτάρ 22/7 διά Πρόβιντενς
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ	62	12040	π. Σάδι 25/7 διά Τεργέστην
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΝΟ	66	22198	α. Πιοκόχαμα 17/7
ΓΟΛΙΑΘ	62	7327	ε. Ιωνικών 30/7
ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	δ. Γιβραλτάρ 13/7 διά Όραν
ΓΟΡΓΟΡ	58	7061	ε. Αμπούργον 29/7
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 13/4/77
ΓΟΥΙ'ΝΤΦΡΟΣ	62	1427	α. Πάιτα 8/7 διά Νιγηρίαν

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19261	δ. Γιβραλτάρ 8/7 διά Κήπ. Γουέστ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	78	19451	ε. Πειραιά 24/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΤΖΑΣ	75	19451	δ. Γιβραλτάρ 16/7 διά Κωνσταντζαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19265	δ. Γιβραλτάρ 8/7 διά Κάμπαρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Ν. "Άρτηκην 24/7 διά Ισπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩ	76	19264	δ. Σάδι 3/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Λιβερπούλ 23/7 διά ΗΠΑ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Χάμπτον ρόδης 21/7 διά Μπαγκλαντές
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΖ	77	19264	δ. Παναμάδ 5/7 διά Ισπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΙΣ II	75	19393	α. Πειραιά 12/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Δ. Πάλμας 19/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΜΠΜΠ	68	23064	ε. Πειραιά 5/6 (Επισκευα)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ (δ.)	74	18305	ε. Φιλαδέλφειαν 25/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	α. Σ. "Αννα Μπαι 23/7 διά Π. Μιράντα
Γ. ΠΡΟΒΑΤΙΑΝΤΕΡ (δ.)	75	18265	α. Καράκας 27/7 διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΙΛΑΝΤ (δ.)	65	35642	ε. Γκήλαγκ 25/7
ΓΟΥΩΔΕΤΕΡ	54	4389	ε. Νικαούστο 1/3
ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	9350	ε. Τακοράντι 27/6
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	ε. Μπ. "Άυρες 21/7
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ	57	9312	δ. Γιβραλτάρ 1/5 διά Κούβα
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	ε. Πειραιά ἀπό 25/10
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ε. Κεμπέκ 23/7
ΔΑΦΝΟΣ	60	8088	μετων. «ΟΧΑΙ'Ο» σημ. Κύπρου
ΔΕΛΦΟΙ	65	20793	δ. Κωνιπολίν 9/7 διά Κωνσταντζαν
ΔΕΜΑΡΓ	64	8226	δ. Λάγος 4/7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11415	δ. Σουέζ 15/7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	δ. Σουέζ 7/7 διά Σρί Λάνκα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ε. Μπέρια 13/7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	δ. Κιότσια 30/6 διά Λαττάκια
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ.	52	6906	α. Πειραιά 22/7 διά Καζαμπλάνκα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. K.	66	32714	α. Φιλαδέλφειαν 15/7 διά Π. Πίερ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	67	9389	ε. Τζιμπούτι 8/7 διά Κίναν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	51	2198	ε. Κροτόν 4/7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΙΧΑΛΙΝΟΥ (δ.)	62	25717	α. Σιγκαπούρην 21/7 διά Ταιβάν
ΔΗΛΑΣ	70	8825	α. Βαλτιμόρην 23/7 διά Καναδά
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	α. Ταραγκόνα 12/6 διά Σκικντά
ΔΗΜΗΤΡΑ Α.	56	4828	δ. Κωνιπολίν 27/7 διά Αλεξάνδρειαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8804	α. Τένταν 10/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	α. Πειραιά 3/7
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	α. Χούλ 18/6 διά Αλγερίου
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	61	3097	α. Τάμπο 4/6 διά Λουάντα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ E.	68	11362	ε. Βούμπλην 12/6
ΔΗΜΗΤΡΗΣ K.	71	4994	δ. Πόρτ Λούη 9/8
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	18826	δ. Κωνιπολίν 28/7 διά Μ. Θάλλ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38094	δ. Σουέζ 21/7 διά Βούμπλην
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	α. Αμπέραν 24/7 διά Τάμπο
ΔΗΜΗΤΡΙ			

ΕΛΕΝΑ	66	16677	ύπο παραλαβήν	EΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Ν. Όρλεανην 24/7 διά Γένυπο
ΕΛΕΝΗ Α.	45	3755	δ. Κωνιτόκιν 19/7 διά Π. Σάδι	EΥΝΟΙΑ	70	10006	α. Μπόραν 10/7
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Πειραιών 25/7 διά Θεσσαλονίκη	EΥΝΟΙΑ	68	16005	α. "Αντεν 2/8 διά Μ. Θάλ.
ΕΛΕΝΗ Κ.	55	4132	α. Καέν 26/6 διά "Αλγερίαν	EΥΠΟ ΓΟΥΑΙΒ	61	12351	α. Λιβερπούλ 1/8 διά Γουιάνα
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	53	8985	εις Σκαραμαγκά διότ 16/7 (έπισκευα)	EΥΠΟ ΜΑΙΡΗ	57	10687	δ. Γιβραλτάρ 31/7 διά Τζέλα
ΕΛΕΝΙΑ	63	5206	ε. Αμπούργον 20/7	EΥΠΟ ΣΕ'Υ'ΑΟΡ	60	10611	α. Πάλμας 21/7
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	60	8401	α. Λ. Πάλμας 25/7 διά Πειραιά	EΥΡΔΙΚΗ	57	4949	α. Χόγκ Κόγκ 11/4 διά Καροσιώγκ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	11464	ε. Συγκαπούρην 29/6	EΥΡΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	α. "Αλεξανδρειαν 2/6 διά "Ελλάδα
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	δ. Παναμά 24/7	EΥΡΥΑΛΗ	71	5298	εις Βόσπορον 29/11
ΕΛΕΥΣΙΣ	65	9694	δ. Παναμά 19/7	EΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	α. "Ανάκνα 15/7
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	εις μεσογειακά μεταφοράς	EΥΡΩΠΗ	59	8222	δ. Λισσαβώνα 27/7
ΕΛΙΖΑ	58	12025	ε. "Αγ. Φραγκίκον 24/7	EΥΡΩΠΗ II	60	8242	α. Λειζέας 12/7 διά Λουάντα
ΕΛΙΚΩΝ	58	8370	ε. Αμπούργον 28/7	EΥΤΕΡΗΝ	55	7632	α. Ριγιέκα 1/8
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	48	1989	εις μεσογειακά μεταφοράς	EΥΤΕΡΗΝ	56	1593	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΕΛΑΚΑΝΤΙΑ (δ.)	72	1947	α. Μπιλμπάρ 22/7 διά Κωνιτόκιν	EΥΤΥΧΙΑ	65	10344	δ. Σουέζ 28/5
ΕΛΑΚΙΝΑ	57	6504	α. Αμπέρσον 24/5 διά "Αλγερίαν	EΥΧΑΡΙΣ	58	9963	α. Χάρτιπον ρόδς 4/8
ΕΛΛΑΣ	77	5466	εις μεσογειακά μεταφοράς	EΦΑΔΙΤΟΥΖΙΟΡ	79	10000	δ. Παναμά 26/7 διά "Αβάνα
ΕΛΛΑΣ	56	4380	α. Πειραιά 11/7 διά Θεσσαλονίκη	EΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57186	α. Αύγουστον 17/7 διά Τομπρούκ
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	α. Μπουενεβεντούρα 16/7 διά Λ. "Αντζελές	EΦΗ	61	3840	δ. Σάδι 2/8
ΕΛΛΑΝΙΚ ΑΓΓ'ΝΤΗΑ	72	8987	α. Νιώρωπον 16/7 διά ΗΠΑ	EΦΗ	58	2556	εις Αύγουστον 1/12/77
ΕΛΛΑΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	72	13098	α. Γένοβα 3/8 διά Πειραιών	EΦΜΑΡ	57	8677	α. Ρεσίφε 30/7
ΕΛΛΑΝΙΚ ΒΑΛΟΡ	78	17172	α. Βομβάνη 22/7 διά ΗΠΑ	ZΑΚΥΝΘΟΣ (δ.)	62	25211	ε. Ταλκαχούνα 15/7 (έπισκευα)
ΕΛΛΑΝΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	56	7510	α. Κ. Τάουν 23/7	ZΑΝΕΤ	66	4503	ε. Ρόττερνταμ 31/7
ΕΛΛΑΝΙΚ ΓΚΡΕΤ'Σ	62	6846	α. Ν. Όρλεανην 12/7 διά "Ακαμπα	ZΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Λαδ 4/7
ΕΛΛΑΝΙΚ ΓΟΥΑΙΝΗ	71	10328	δ. Σουέζ 26/7	ZΑΡΑΠΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	ε. Ρόττερνταμ 3/8
ΕΛΛΑΝΙΚ ΕΞΠΑΛΟΡΕΡ	78	17172	α. Τζένταν 21/7 διά Κουβέντη	ZΑΧΑΡΙΑΣ Τ. (δ.)	65	34501	α. Λούμ 28/6
ΕΛΛΑΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕΤ'ΙΤΟΡ	78	17172	α. Ν. Υόρκην 19/7 διά "Αλεξανδρείαν	ZΕΑ ΣΚΑ Υ'	58	4169	δ. Κωνιτόλιν 28/6
ΕΛΛΑΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	α. Ν. Όρλεανην 2/8	ZΕΥΣ	60	11687	ε. "Αλεξανδρειαν 26/7
ΕΛΛΑΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	8927	ε. Ν. Υόρκην 27/7	ZΕΦΥΡΟΣ	77	16366	δ. Κωνιτόλιν 28/7 διά Κωνιτάντζαν
ΕΛΛΑΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	61	7293	α. Νιώρωπον 31/7 διά Μομπάδα	ZΙΝΙ	76	11348	ε. Κάτιβελαντ 4/8
ΕΛΛΑΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΤ'ΤΟΡ	72	8987	ε. Χιούστον 22/7	ZΙΡΙΑ	71	4635	ε. Γδύνια 18/7
ΕΛΛΑΝΙΚ ΝΕΤΣΤΙΝΥ	60	7297	α. Π. Έλιζαμπεθ 3/7	ZΥΓΟΣ	76	19166	α. Βίλλα Κοντιτούσον 24/7 διά Μη. "Αύρες
ΕΛΛΑΝΙΚ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	62	6559	α. Ν. Υόρκην 20/7 διά "Ακαμπα	HΒΗ	79	15200	ε. Ιμιμάχιν 26/7 διά Τολέδο
ΕΛΛΑΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	α. Κοπέρ 25/7	HΓΚΛ	52	2674	ε. Κουβέτι 23/7
ΕΛΛΑΝΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	71	10327	α. Κουμέτι 2/8 διά Καράται	HΛΙΑΣ	47	3575	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	ε. Βαλτιμόρην 28/7	HΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	60	14591	δ. Σουέζ 30/7 διά "Ινδίαν
ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΗ	72	11201	ε. Ταδλίν 27/7	HΛΙΑΣ Κ.	64	18123	δ. Σουέζ 22/7 διά Μπαντάρ "Αμπάς
ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	α. Λεμεσόν 21/7 διά Βηρυτόν	HΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	ύπο παραλαβήν
ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΚΑ'Υ'	62	6846	α. Νιώρωπον 2/8 διά Ν. Υόρκην	HΛΙΟΣ	62	10750	ε. Στεττίνον 22/7
ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	α. Νιώρωπον 15/7 διά Σάντος	HΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15420	δ. Γιβραλτάρ 3/8 διά Αύγουστον
ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	α. Μαντράς 25/7	HΡΑ	79	15200	α. Μράκι 5/8 διά Ν. Υόρκην
ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	α. Τάιμπορ 2/8	HΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723	α. Πειραιά 2/8
ΕΛΛΑΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510	α. Μομπάδα 4/8 διά Μαπούτο	HΡΑΚΛΗΣ	53	5691	α. "Αλεξανδρειαν 22/7
ΕΛΛΑΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	δ. Σουέζ 27/7	HΡΩ	65	23390	δ. Κωνιτόλιν 19/7 διά ΗΠΑ
ΕΛΛΑΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	ε. Κακινάντα 26/7	HΣΤΤΟΥΓ'ΙΝΤ	68	10625	α. Λάγος 24/7 διά Π. Νουάρ
ΕΛΛΑΝΙΚ ΦΑΙΝΟ	72	10327	α. Τσάρλεστον 21/7	HΣΤΠΟΡΤ	67	27018	α. Κολούμπια ρίβερ 1/8
ΕΛΛΑΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	73	13098	ύπο παραλαβήν	HΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	α. Βενετία 5/8
ΕΛΛΑΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	ε. Μπούτον 30/7				
ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	εις μεσογειακά μεταφοράς				
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9135	α. Μόντρεαλ 27/6 διά Τρίπολιν				
ΕΛΛΗΝΟΡΑ	66	9186	α. Μαδέρια 29/6				
ΕΛΛΗΝΠΟΝΤΟΣ	72	16207	α. Ντουσίου 14/7				
ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	δ. Γιβραλτάρ 31/7				
ΕΛΑΜΑΝI	66	8953	α. Νταμπέρη 3/8				
ΕΛΑΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Τάιμπορ 28/7 διά ΗΠΑ				
ΕΛΑΜΠΕΛΑ III	69	12203	α. Αλεξανδρείαν 27/7 διά "Ελλάδα				
ΕΛΑΝΙΚΟ	54	2807	α. Ολάκα 30/7 διά Γιοκοχώρα				
ΕΑΝΤΑΝΙΑ	65	8085	δ. Κωνιτόλιν 26/5				
ΕΑΝΤΕ	58	5044	ε. Αλεξανδρείαν 21/7				
ΕΑΝΟΝA	69	6162	δ. Σουέζ 27/7 διά Ιράν				
ΕΑΛΟΣΕΑΝ	65	18111	ε. Λαύραντα 1/1/77				
ΕΑΛΟΥΝΤΑ	63	3387	α. Τζιμπούτι 29/7				
ΕΑΠΑΝ	67	5487	α. Χάρκοπτρ 9/7				
ΕΑΠΙΔΑ	66	9918	α. Ρόττερνταμ 30/7 διά ΗΠΑ				
ΕΑΠΙΔΑ	56	8377	ε. Μπόραν 26/7				
ΕΑΠΙΣ (δ.)	58	12239	α. Λισσαβόνα 4/8				
ΕΑΠΙΣ	71	9885	ε. Ρ. Χάνι 4/8				
ΕΑΠΙΣ	56	3762	ε. Πενάγκ 1/8				
ΕΑΣΦΑΛΕΟ	63	4555	α. Μπούτον 24/7 διά Ντουμπάι				
ΕΒΜΙΤΣ (δ.)	60	23144	ύπο παραλαβήν				
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	α. Μπόραν 23/7				
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΚΟΜΗΝΟΣ	65	28007	ε. Μπ. Αύρειν 3/8 διά Ρωσίαν				
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΜΑΡΚΟΥ	60	8675	δ. Σουέζ 7/7				
ΕΜΠΡΟΣ	78	9100	ε. Πενάγκ 1/8				
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	δ. Μπρουσούποτελ 10/7 διά Λάγος				
ΕΝΕΡΓΕΤΙΚ	60	9964	ε. Σιγκαπούρην 3/4				
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	57	9132	ε. Γδύνια 21/7				
ΕΝΤΗΒΟΡ	57	8764	α. Ντουμπάι 31/7 διά Μη. Χομεΐν				
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Δ. "Αντζελές 21/6 διά Μπαγκόγκ				
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	δ. Καράτσι 29/7				
ΕΠΟΣ	77	9786	ε. Ρόττερνταμ 20/6 διά "Αβάνα				
ΕΠΤΑ ΒΕΛΗ	66	16301	ε. Λίρκεν 28/7				
ΕΠΤΑ ΓΛΑΡΟΙ	65	15765	α. Μασαλίδαν 25/7 διά Σίδηνεύ				
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	63	31051	ε. Λά Πλάτα 17/7				
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	7447	δ. Γιβραλτάρ 5/8 διά "Αλεξανδρείαν				
ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε. Παναμά 25/7				
ΕΡΜΗΣ	78	1250	εις μεσογειακά μεταφοράς				
ΕΡΜΙΟΝΗ	73	8957	ε. Σάντος 4/8				
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	α. Χάρτιπον ρόδς 5/8 διά Ρόττερνταμ				
ΕΡΟΤΙΚ	64	29396	ε. Ν. Όρλεανην 26/7				
ΕΡΟΤΙΚ ΣΕ'Υ'ΑΟΡ	57	2074	εις μεσογειακά μεταφοράς				
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	63	12758	δ. Σάδι 18/7				
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	72	10194	ε. Πειραιά 1/8				
ΕΤΕΡΝΑΛ	56	5087	δ. Κωνιτόλιν 8/7 διά Κωνιτάντζαν				
ΕΥΑ	59	11894	προσήραξεν Χάστερ Μπάρ 5/8	IΑΠΕΤΟΣ	63	16320	α. Κ. Τάουν 27/7
ΕΥΑ	73	3700	ε. "Αγιτζέν 18/7	IΑΣΩΝ	70	11498	ε. Λάγος 29/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	12757	ε. Αμπέρσον 10/6 διά "Αλγέριον	IΖΑΜΠΕΛ	78	60653	δ. Σκώ 30/7 διά Γιβραλτάρ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	δ. Σουέζ 22/5 διά Μπάραν	IΩΑΚΗ	57	9746	δ. Κωνιτόλιν 26/7 διά Μαύρην Θάλ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ	74	6942	δ. Γιβραλτάρ 21/6	IΩΑΚΗ ΣΕ'Υ'ΑΟΡ (δ.)	68	9066	δ. Μαπούτο 31/7 διά ΗΠΑ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	ε. Γιοκούδαμ 29/7	IΩΑΚΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	59	12299	δ. Σιγκαπούρην 2/8 διά "Ινδονησίαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.Ι.	55	8584	ε. Π. Σάδι 18/7 διά Μεσόγειον	IΚΑΡΟΣ	70	10886	δ. Κωνιτόλιν 24/7 διά Μαύρην Θάλ.
ΕΥΑΛΗ	59	7059	ε. Δουνκερκην 18/7 διά Γιβραλτάρ	IΚΤΙΝΟΣ	68	11670	ε. Αμπούργον 3/8
ΕΥΑΝΟΙΑ (δ.)	66	38304	α. Αμπέρσον 18/7 διά Γιβραλτάρ	IΛΕΑΝΑ	76	11489	ε. Σαβόνα 30/7
ΕΥΒΟΥΓ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8519	ε. Σιγκαπούρην 2/8 διά Μπελαβάν	IΛΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	76	16287	ε. Σάδι 9/7 διά "Οδησσόν
ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	α. Αμπούργον 30/7 διά Π. Σάδι	IΝΤΚΑ	62	8501	δ. Σκώ 30/7 διά Παραλαβήν
ΕΥΓΕΝΙΑ Β.	52	3312	ε. Τεργέστην 29/7	IΝΝΑΡΕΝ	58	3860	δ. Γιβραλτάρ 11/7
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16700	α. Λάγος 29/7 διά Χιούστον	IΝΤΕΓΚΡΙΤΥ	58	8931	ε. Μονρόβια 17/7
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	59	1180					

ΙΩΝΙΑΝ ΚΑΡΠΙΕΡ	73	15498	α. Πειραιά 22/7 δι' Αλεξάνδρειαν	ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ	69	9038	α. Ρόττερνταμ 30/7 διά Ντάρ ες Σαλάδη
ΙΩΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	α. Σιγκαπούρην 3/8 διά Περοίκων	ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ	65	16903	ε. Κελουνγκ 9/7 (έπιασειαι)
ΙΩΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	6482	α. Λ. Αντζελες 31/7	ΚΑΡΑΡΕΝ	65	11940	α. Τενερίφην 4/8 διά Καζαμπλάνκα
ΙΩΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'	58	4585	ε. Καντί 25/7	ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΠΙΕΡ	62	15961	ε. Αυβέρρων 1/8
ΙΩΝΙΚ (δ.)	66	45280	ε. Πειραιά 28/6	ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΛΙΦ	64	3885	δ. Σουέζ 25/7 δι' Ερυθράν Θάλ.
ΙΩΣ	70	15387	εις Πειραιά 7/179	ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	δ. Έλασινόρε 31/7
ΙΟΥΔΙΕΤΤΑ	65	8344	δ. Σάντος 30/7 διά Χάιφα	ΚΑΡΙΝΑ	67	41914	ε. Γάνδην 31/7
ΙΠΠΟΠΟΥΤΟΣ	72	7006	δ. Γιβραλτάρ 29/6 διά Μεξικόν	ΚΑΡΙΝΑ	56	4870	α. Κπέμπε 25/7 διά Τσέκα
ΙΡΑΝΤΑ	57	4893	ε. Ασσόντον 28/7	ΚΑΡΑΟΒΑ	75	29314	δ. Γιβραλτάρ 5/8
ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	α. Λ. Πάλμας 27/7 διά Ρεσίφε	ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	α. Χάμιτον 14/7 διά Μόντρεαλ
ΙΡΙΣ	54	6042	ε. Π. Σάδι 26/6 διά Κωνσταντίναν	ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13324	ε. Ρόττερνταμ 11/6
ΙΣΜΗΝΗ	72	4999	ε. Πειραιά 2/8	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	ε. Μονρόβια 28/7
ΙΧΘΕΙΣ	68	4204	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	ε. Ανδρούποις άνκορειντζ 30/7
ΙΩ	69	9072	δ. Σκό 25/7 διά Δενίνγκραντ	ΚΑΡΡΙ	66	2794	ε. Λ. Πάλμας 6/8
ΙΩ	58	7230	δ. Κωνιόπολιν 3/8 διά Βάρνα	ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Ρίτσαρντς Μπαι 25/7 διά Ταραγκόνα
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	α. Σιγκαπούρην 29/7 διά Μπαγκόκ	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10888	ε. Π. Πιρί 14/7
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Λισαβώνα 18/7	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2466	α. Αυβέρρων 19/7 διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	δ. Σουέζ 16/7	ΚΑΡΥΖΤΟΣ	78	5080	α. Λαγος 29/7 δι' Αματερνταμ
ΙΩΑΝΝΗΣ	63	8380	δ. Παναμά 2/6 διά Κούβα	ΚΑΣΟΣ	76	14983	α. Βανκούφερ 29/7 διά Ρωσίαν
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	ε. Θεσσαλονίκη 3/8	ΚΑΣΟΣ	56	3105	δργει εις Χαλκίδα
ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	α. Σαβόνα 14/6	ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15125	ε. Βιλακαπανάν 4/8
ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	52	1454	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΣΣΑΝΑΡΑ	69	14318	ύπο παραλαβήν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	α. Λ. Πάλμας 5/8 διά Δενίνγκραντ	ΚΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ	68	30294	ε. Αυβέρρων 4/8
ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	δ. Γιβραλτάρ 22/7 διά Βενεζουέλα	ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	α. Θεσσαλονίκη 13/6 διά Δυρράχιον
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	55	8799	α. Σάντος 20/7 διά Βορμάνη	ΚΑΣΤΡΟ	50	7544	ε. Ρουέν 23/7
ΙΩΝ	71	11506	δ. Γιβραλτάρ 31/7 διά Ντουρμπί	ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ.	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΝΙΑ (δ.)	80	38700	α. Σύρον 13/7	ΚΑΤΕ Α.	66	2953	δ. Μπρούνιμπούτελ 23/7 διά Σαλέρνο
K. Z. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	α. Λ. Αντζελες 28/7 διά Γουαρμόπα	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	ε. Μπαρανκίλα 2/7
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30301	ε. Ν. Ορλέανην 3/8	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499	α. Αυβέρρων 23/7 διά Τύνιδα
ΚΑΒΑΚΟ	53	5326	δργει εις Χαλκίδα	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	66	40856	ε. Πειραιά 1/8
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	α. Ανκόνα 22/7 διά Ραβέννα	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	α. Πειραιά 24/7 δι' Ιαθίμια
ΚΑΒΟ ΑΡΤΕΜΙΔΙ	59	11540	α. Σαβόνα 25/7 δι' Αννάποντα	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	δ. Κωνιόπολιν 24/6 δι' Οδησσόν
ΚΑΒΟ ΓΙΩΣΟΝΑΣ	67	10365	ε. Ρεσίφε 28/7	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	δ. Νταμάρ 17/ διά Π. Σουδάν
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	68	10365	α. Σιγκαπούρην 29/7 διά Τοιταγκόκ	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.	80	15979	δ. Σουέζ 2/8
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	α. Ντώρμπαν 2/8	ΚΑΤΙΑ	63	1594	α. Σέλετριγκ Τόρ Μπαι 3/8
ΚΑΒΟ ΚΑΜΠΑΝΟΣ (δ.)	56	12780	α. Πειραιά 18/7 διά Λιβύην	ΚΑΤΙΕ	60	10187	α. Ρόττερνταμ 20/3
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	δ. Γιβραλτάρ 30/7 δι' ΗΠΑ	ΚΑΤΡΙΖΑ (δ.)	68	13135	α. Μαρακάμπο 30/6
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	α. Φιλαδέλφειαν 30/7 διά Γιβραλτάρ	ΚΑΤΥ	63	5417	α. Ντακάρ 24/7 δι' Ακαμπα
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12653	ε. Κόπτη 30/7	ΚΕΑ	58	13968	α. Βαναμά 30/7 δι' Ειρηνικόν
ΚΑΒΟ ΕΦΙΑΣ	61	21305	ε. Ρ. Γκράντες 26/7	ΚΕΑ	55	2683	δργει εις Χαλκίδα
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12609	ε. Τζένταν 22/7	ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13894	ε. Καρντέλγεβο 25/7
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	α. Σαπέλε 9/4	ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Της 2/8 διά Λ. Αντζελες
ΚΑΒΟΡΝ (δ.)	60	13335	α. Ν. Ορλέανην 3/8 διά Λιβερπούλ	ΚΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	δ. Σουέζ 4/8
ΚΑΦΡΙΝ	63	8895	δ. Γιβραλτάρ 3/8 διά Μόντρεαλ	ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. Ν. Ορλέανην 3/7
ΚΑΦΡΙΝ Α.	70	16285	α. Λ. Πάλμας 30/7 διά Ρωσίαν	ΚΕΙ'Π ΚΟΝΣΤΕΛΕΙ'ΙΣΟΝ	70	11556	ύπο παραλαβήν
ΚΑΟΥ	71	6118	ύπο παραλαβήν	ΚΕΙ'Π ΜΑΝΔΑΡΙΝ	72	10990	ε. Κουβέτη 23/7
ΚΑΙΤΗ	65	23391	δ. Κωνιόπολιν 30/7	ΚΕΙ'Π ΜΑΣΤΑΝΓΚ	69	9853	α. Μπιλιμπάο 10/7 διά Ματάνζας (Κούβα)
ΚΑΛΑΜΟΣ	56	2299	ε. Κοπεγχάγην 1/8	ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964	ε. Λ. Πάλμας 3/8
ΚΑΛΑΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	α. Χάρηπον ρόδης 13/7 διά Βραζιλίαν	ΚΕΙ'Π ΠΡΑΪ'ΝΤ	73	8827	δ. Παναμά 2/8 (ΕΠΩΛ.)
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑΪ'	60	4240	α. Νεάπολιν 2/8 διά Λιβύρον	ΚΕΙ'Π ΡΙΟΝ	71	9229	ε. Κόμπη 31/7
ΚΑΛΙΡΙΝ ΣΤΑΡ	60	4240	δ. Σηπτήλη 29/6	ΚΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΔΗ	58	13700	ε. Δουνκερκην 4/7
ΚΑΛΙΡΙΝ Λ.	70	16285	ε. Παναμά 4/8	ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	ε. Ούσαν 9/8
ΚΑΛΙΛΙΩΝΕΣ	60	9959	ε. Δομητίου 19/7	ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	58	8656	α. Τζένταν 2/8 δι' Ακαμπα
ΚΑΛΙΟΠΗ	68	4706	εις Ρ. Χάινα ώπο 1/9/79	ΚΕΝΤΑΜΑ	78	9231	α. Ντουάλη 19/7 διά Ματαντί
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	α. Ν. Παλμίρα 2/8 διά Μαλαισίαν	ΚΕΡΑΖΟΥΣ	59	8780	δ. Σουέζ 31/7 διά Βομβάνη
ΚΑΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΑΟΥ	71	9074	α. Πύλον 11/7 διά Σαβάννα	ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ (δ.)	59	24333	α. Σιγκαπούρην 10/7
ΚΑΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	ε. Πειραιά 25/7	ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ	58	3706	δ. Σουέζ 29/7 δι' Ακαμπα
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	12331	α. Βενετία 30/7 διά Χάιφα	ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ	41	1580	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΙΠΣΤΡΑΤΟΣ	69	4267	α. Π. Αρδρού 3/7	ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΓΟΥΙ'ΝΤ	70	13907	α. Αύγουστον 17/ δι' Αλεξάνδρειαν
ΚΑΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	α. Χιουτόνη 28/7	ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΣΑΝ	66	18849	ύπο παραλαβήν
ΚΑΛΑΜΑΡ	51	6199	εις Λουάντα 1/9/77	ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΣΗ	78	10700	α. Αρσδιμ 4/7 διά Τζιμπούτη
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (δ.)	59	13022	α. Ν. Ορλέανην 1/8 διά Μεξικό	ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	δ. Γιβραλτάρ 26/7 διά Πασκαγκούλα
ΚΑΛΥΨΩ	69	5997	δ. Κωνιόπολιν 7/7	ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	α. Μόντρεαλ 5/6 διά Κούβα
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Π. ω Πρίνε 18/7	ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΓΚΛΟΡΥ	55	4060	δ. Κωνιόπολιν 2/8 δι' Αλεξάνδρειαν
ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.)	58	11926	α. Χάμιτον 13/7	ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΓΚΡΕΙ'ΤΣ	58	3825	ε. Π. Σάδι 28/7
ΚΑΜΠΙΟΣ	71	13116	α. Τζένταν 22/7	ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	59	5857	δ. Ταραγκόνα 3/7 διά Τεκιρντάγκ
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	58	12633	α. Χονολουλού 17/6	ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΣΗ	53	3524	δ. Κωνιόπολιν 28/7 διά Π. Σάδι
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	δ. Κωνιόπολιν 25/7 διά Θεσσαλονίκη	ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΣΚΑΪ'	53	3577	α. Πειραιά 21/7 διά Γκαντία
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	α. Πειραιά 26/7 διά Βεγγάζην	ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	58	3993	α. Π. Σάδι 28/7
ΚΑΠ ΜΠΟΝ	65	5263	α. Δάγος 3/8 διά Π. Χάρκουρτ	ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	52	2736	δ. Σουέζ 30/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ				ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	α. Πύλον 18/7 δι' ΗΠΑ
ΚΑΥΔΩΝΑΣ	57	2707	α. Πειραιά 29/7 δι' Ιταλίαν				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	62	4576	ε. Σ. Τζών 3/7				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459	α. Αμπιτζάν 12/7 διά Ντακάρ				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	ε. Παρανάγκουα 27/7				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ II	73	9219	α. Δάντοις 24/7				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΟΣΤΑΣ	59	8313	εις Τζένταν 13/5				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	α. Ρούστρο 31/7				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	68	15355	ε. Αλεξάνδρειαν 28/7				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	ε. Μπρουεναβεντούρα 17/7				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ	77	8746	ε. Αμβέρρων 1/8				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ.	62	39169	α. Μίλφρον Χόφεν 6/8 διά Σουδάνων				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	α. Ρ. Ιανέρο 1/7 δι' Ιταλίαν				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	α. Παρανάγκουα 29/7 διά Δημορντώ				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	α. Φιλαδέλφειαν 8/7 διά Θεσσαλονίκη				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	66	16048	ε. Σακάι 16/7				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΡΟΣ	80	32600	ύπο παραλαβήν				
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ							
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	α. Αμβέρρων 26/7 διά Ρόττερνταμ				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	60	9319	α. Αρροχούς 30/4 διά Ροτάρο				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	ε. Γιοκοχώδημα 30/7				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΑΥΝΤΗΣ	63	52926	α. Ντουάλη 17/7 διά Π. Τζέντη				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	54	10933	α. Μάλτα 28/7				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΗΟΣΘΕΝΗΣ	65	19019	ε. Πόρτλαντ (Βικ) 15/7				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Νιούκαστλ 9/7 δι' Αματερνταμ				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	69	9731	ε. Μπρουεναβεντούρα				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩ	62	3144	α. Λαττόκια 16/7				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΤΝΟΣ	66	9806	α. Ήστ Λόντον 4/8				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	ε. Βορμ				

KONKAP ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	α. Κεμπέκ 8/7 διά Ρωσίαν	ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	α. Ρουέν 31/7 διά Μπορντώ
KONKOPNT (δ.)	66	42164	α. Σούλου Βόε 17/6 διά Τέξες	ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	α. Σουραμπάνια 5/5
KONKOPNTIA ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	α. Πειραιά 19/7 διά Π. Τόφρες	ΛΑΙΤ' ΟΝ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	εἰς μεσογειακάς μεταφορές
KONKOPNTIA ION.	63	7484	α. Λ. Πάλμας 5/8	ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	ε. 'Αλεξανδρείαν
KONKOPNTIA ΛΑΓΟ	61	5005	α. Γένοβα 1/8 διά Λιβύρνο	ΛΑΚΥ	56	8660	ε. Μπάραν 31/3
KONKOPNTIA TAREK	58	6480	α. Τζένταν 1/7 διά Μ. Καμπούς	ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	α. Π. Κελάγκ 25/7
KONKOPNTIA TATZ.	58	6480	ε. Χάμπτον ρόδς 31/7	ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Ν. 'Ορλέανην 28/7 διά Μπαλμπός
KOPINIAKOS	57	11912	δένθι Κορινθίαν 24/7	ΛΑΚΩΝΙΚ (δ.)	65	34185	α. Μελίλι 10/7 διά Γιβραλτάρ
KOPINIAKOS ΓΚΑΛΦ	62	10451	α. Τάμπα 19/7 διά Ουναϊκαουπόκι	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	78	11162	δ. Γιβραλτάρ 30/5
KOPINIAKIAN RHOFER	68	4211	ε. Βαλπαράχο 27/7	ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩΤΗΣ	62	8819	ε. Κάντλι 5/7
KOPINIOK	59	10914	ε. Ντώρμπαν 4/8	ΛΑΝΚΑΣΤΕΡ	58	4949	εἰς Γλασκώβην ὅπο 16/3
KOPINΩΣ	56	6370	α. Σάντος 29/7 διά Μπ. 'Αυρες	ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	α. Τζένταν 17/4
KORZA'IP	62	15000	ε. Χάμπτον ρόδς 4/8	ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	ε. Γάνδην 1/8
KΟΡΥΤΟΝ	75	19134	δ. Παναμή 30/7 διά Κόμπες	ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ὑπό παραλαβήν
KΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ε. Α'θέλαδα 1/8	ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	α. Π. Πάλμας 11/7 διά Νοβωραϊκην
KΟΣΜΑΣ (δ.)	64	34921	ε. Ταμπικο 30/7	ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.	61	11621	ε. Γόνια 2/8
KΟΣΜΙΚ	48	1594	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8816	α. 'Αιμούργον 1/8 διά 'Αλεξανδρείαν
KΟΥΗΝ ΣΗ	55	4565	α. Μάλτα 22/7 διά Σαρδηνία	ΛΕΔΑ	63	17879	α. Μπ. 'Αυρες 29/7 διά Ρωσίαν
KΟΥΙΝΣΥ	60	9423	α. Π. φ. Σπατην 7/7	ΛΕΙΤ' Κ ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	δ. Γιβραλτάρ 19/7 διά 'Αλεξανδρείαν
KΟΥΜΟΥΛΟΥΣ	50	7392	δ. Σουέζ 14/6 διά Μπάραν	ΛΕΛΑ	59	5379	α. Σιγκαπούρην 28/7
KΡΑΝΤΩΡ	47	1534	ἀργεὶ εἰς Πειραιά ὅπο 8/9/79	ΛΕΝΑ	61	9191	ε. Σικάριο 27/7 διά Λιβερπούλ
KΡΑΤΙΝΟΣ	69	6084	ε. 'Αμπιτζάν 14/7	ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ	63	8427	ε. Λομίτο 2/7
KΡΕΙ'ΖΥ KAPPY	57	2013	α. Γκάδης 10/7 διά 'Αλγερίαν	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	61	8627	ε. Ήοχαφεν 19/6
KΡΕΣΤΕΝΑ	67	1788	α. Γκάδης 17/7 διά 'Ορδάν	ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	ε. Άδαρς 21/7
KΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	61	3866	α. 'Ειβονμασθ 4/7 διά 'Αλγερίον	ΛΕΣΛΗ	65	2411	ε. Μπορντώ 28/7
KΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	δ. Κωνιόλιν 20/7 διά Μερόνια	ΛΕΥΘΕΡΟ	62	14027	α. Μπ. Χομενί 26/7
KΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	ε. Άννα Μπαΐν 3/8	ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	ε. Ρ. Ιανέριο 11/7
KΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	α. Νταμάρ 24/7	ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	α. Ρ. Γκράντε 20/7 διά Ντώρμπαν
KΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Σαντόντα 24/7	ΛΕΩΝ	75	15684	δ. Ρότερνταμ 25/7 διά ΗΠΑ
KΡΗΤΗ ΝΤΑΓ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Ντουμπάι 4/8	ΛΕΩΝ	72	2311	α. Βενετία 5/8
KΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Κόμπη 21/7 διά Μπουσάν	ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Βαλιτιζόρην 28/7 διά Μπάραν
KΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΗ	79	10832	α. Κόμπη 28/7 διά Σιογκάδα	ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Σέλλ Χάφεν 19/7
KΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ε. Πειραιά 17/7	ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	α. Καρθαγηνών 30/6 διά Όδησσαν
KΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	α. 'Αγ. Φραγκίσκον 28/7 διά Σιγκαπούρην	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	α. 'Αγ. Φρανκίσκον 24/7 διά Κίναν
KΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. 'Αγ. Θεοδώρους 24/7	ΛΗΤΚ	61	8658	α. Δουνκέρκην 30/7 διά Τουρκίαν
KΡΙΟΣ	59	16875	α. Μπ. 'Αυρες 28/7 διά Ρωσίαν	ΛΗΔΑ	63	8566	ε. Νταμάρ 19/6
KΡΙΤΙΑΣ	67	9549	δ. Παναμή 7/7	ΛΗΔΑ II	67	9381	δ. Σουέζ 24/7 διά 'Ιράν
KΡΙΤΩΝ	59	7158	α. Τζένταν 22/3 διά Μπάραν	ΛΗΜΝΟΣ ΛΙΑΝΤ	78	5722	εἰς Π. 'Αλεξάρερ 27/5/77
KΡΙΟΣ	59	5051	δ. Π. Σάδι 31/7	ΛΗΤΩ	67	44646	α. Ν. 'Ορλέανην 17/6 διά Ν. 'Αφρικήν
KΡΟΝΟΣ	67	6911	α. Μπαρανκίλα 26/7 διά 'Αβάνα	ΛΗΤΩ	51	4633	ἀργεὶ εἰς Πειραιά ὅπο 13/2/78
KΡΟΥΣΕΤ'ΝΤΕΡ	58	1596	α. 'Αυθέραν 9/6 διά Νουάκοτ	ΛΙΖΑ	53	3723	α. Πειραιά 26/6 διά Χαλκίδα
KΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Μπ. Χομενί 24/7	ΛΙΛΗ Χ. (δ.)	67	48719	α. Σάρρος 29/7 διά Πειραιά
KΥΔΑΝΙΑ	65	2025	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	α. Ν. 'Υρκην 1/8 διά Φρερπούτ (Μπαχ.)
KΥΒΗΡΑ	66	13870	ε. Βατούμ 12/7	ΛΙΝΑ	66	2975	εἰς μεσογειακάς μεταφορές
KΥΘΝΟΣ	57	13867	ε. Ν. 'Ορλέανην 31/7	ΛΙΝΔΟΣ	62	11034	ε. 'Αλεξανδρείαν 2/8
KΥΒΟΝΣ	62	4784	ε. Πειραιά 3/8	ΛΙΝΚ ΛΟΒ.	62	8937	α. Τόκο 22/7 διά 'Αβάνα
KΥΚΛΑΔΕΣ	57	5102	ε. Π. Νούρ 17/7	ΛΙΝΚ ΤΡΑΣΤ.	61	6950	α. 'Αιμούργον 30/7 διά Κλαπίνεντα
KΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16400	α. Φιλαδέλφειαν 27/7 διά 'Αρούμπα	ΛΙΝΚ ΦΑΙΘΟ	60	8420	ε. 'Αιμεράν 31/7
KΥΜΑ	60	7758	ε. Πειραιά 28/7	ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4770	ε. Σιγκαπούρην 22/7
KΥΝΘΙΑ	71	11801	ε. Μπάραν 24/7	ΛΙΤΟΧΩΡΟ	57	3135	ε. Ξωθι Καλαμάτας ὅπο 2/4/79
KΥΠΡΟΣ (δ.)	69	119668	ἀργεὶ εἰς Τρικομαλή	ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	α. Αλεξανδρείαν 30/7 διά Ράς Σουκείρ
KΥΠΡΟΣ	45	3799	δ. Σάδι 28/7	ΛΙΨ	68	9650	δ. Σουέζ 2/8
KΥΡΑ	63	10032	α. Πεννοάκολα 16/6 διά Τζακάρτα	ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	δ. Σουέζ 22/7
KΥΡΑΚΑΤΙΓΚΟ	67	26493	ε. Χόβρην 31/7	ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Σιγκαπούρην 31/7
KΥΡΙΑΚΗ	66	8943	α. Τακοράντι 20/7 διά 'Αμπιτζάν	ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	α. Καζαμπλάκα 3/2
KΥΡΙΑΚΟΥΑ	63	13092	ε. Δουνκέρκην 24/7	ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	εἰς Πειραιά 22/3
KΥΡΙΑΚΟΥΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ε. Λισσαβόνα 1/8	ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. 'Αγ. Φραγκίσκον 25/7 διά Κίναν
KΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	66	74433	α. Φατέχ Τέρρι 18/7	ΛΟΥΓΣΗ	52	4755	α. Σύδνα 23/7 διά Σπαλάτον
KΟΝΣΤΑΝΤΙΑ	55	4850	α. Τεργεστών 3/7 διά Λιβύην	ΛΟΥΓΣΙΟΣ	73	63287	α. Παρανάγκουα 25/7 διά Γουρουπόρτ
KΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟ	77	9879	ε. Λ. 'Αντελεξ 30/7	ΛΟΥΖΥ	74	16006	ε. Σιγκαπούρην 3/8 διά Τοιταγκόν
KΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	67	10327	δ. Κουνίπολιν 17/6	ΛΥΔΙΑ	74	9712	δ. Γιβραλτάρ 28/7 διά Κίναν
KΩΣ	56	3129	εἰς Λιβύρνο 21/8/79	ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Πειραιά 22/7 διά Θεσσαλονίκην
KΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	9084	ε. Ν. Τουτικούρι 26/7	ΛΥΔΙΑ Π.	58	12982	δ. Κουνίπολιν 27/7
KΩΣΤΑΣ	60	6808	δ. Μπρούναμπούτι 11/6	ΛΥΡΑ	67	41914	ε. Κ. Τάουν 18/7
KΩΣΤΑΣ	60	1995	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΥΡΙΚ	64	29375	δ. Γιβραλτάρ 28/7
KΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	α. Λόνος 16/7	ΛΟΡΕΤΤΑ	68	4071	α. Ντακάρ 12/7 διά Μπετζάδια
KΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	α. Λ. Τσάρλς 7/7	Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Ν. 'Ορλέανην 4/8 διά Κίναν
KΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΣ	61	13271	α. Γκάρφορτ 23/7 διά Ν. 'Υρκην	ΜΑΕΣΤΡΑΛΕ	57	9118	α. Αμεράν 18/7 διά Λάγος
KΩΣΤΗΣ	77	20823	ε. Πειραιά 26/7	ΜΑΘΙΟΣ	62	8975	ε. Σουάμπα 19/7
KΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	α. Λαττάκιο 2/7 διά 'Αλγερίαν	ΜΑΘΙΟΣ	53	2025	δ. Σουέζ 25/5
KΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	65	14088	α. Κολούμπια ρίβερ 31/7	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	α. Κολούμπια ρίβερ 24/7 διά 'Ινδιαν
ΛΑΓΚΑΔΑ	76	5915	α. Ντώρμπαν 16/7 διά ΗΠΑ	ΜΑΙΝΑΛΟΝ	72	2945	α. 'Αμεράν 30/5 διά 'Αλγερίον
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ	68	4350	δ. Γιβραλτάρ 25/7 διά 'Ανναρόπα	ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Μπιλιπόδο 13/7
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ	68	4350	ε. Ν. 'Ορλέανην 30/7	ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	δ. Ρότερνταμ 6/8 διά Σίδνευ (ΗΠΑ)
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	δ. Γάνδην 20/6	ΜΑΙΡΗ Σ.	70	16149	δ. Παναμή 8/6 διά 'Οζάκα

«ΙΝΔΙΑ»

Εἰς τό MADRAS καὶ όλους τούς ἄλλους λιμένας τῆς ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS — 600001

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

Τιμάι λογικαί — 'Εξυπηρέτησις καθ' όλον τό 24ωρον

Telephone: 39252 WITH EXTNS, After Office Hours: 446873

Cable Address: "SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOI ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	ε. Ακαζούτλα 21/7	MARINA Δ.	65	19566	α. Ροζάριο 4/7 διά Ρωσίαν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μ.)	67	38286	δ. Γιβραλτάρ 4/8 διά Πομπίνο	MARINA Π.	61	7838	ε. Λάγος 31/7
ΜΑΚΗΣ Κ.	58	8388	α. Τσεκεντέρουν 7/1 διά Τρίπολιν	MARIΩΓΚΑ (δ.)	65	36066	δ. Παναμά 5/7 διά Ειρηνικόν
ΜΑΚΡΑ	73	8957	α. Πουνταρένας 7/1	MARION	67	33586	δ. Μπρούνομπούτελ 25/7 διά Ν. Όρλεάνην
ΜΑΛΒΙΝΑ	58	2966	α. Πειραιά 17/7 διά Χαλκίδα	MARIΣΑ	68	29324	α. Τεργεστην 1/8 διά Γιβραλτάρ
ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ	58	10586	α. Λ. Πάλμας 5/8 διά Γένοβα	MARIΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Σάντος 30/7 διά Βιτόρια
ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	ε. Βούβαν 29/7	MARICA Δ.	75	14785	α. Ροάριο 29/7
ΜΑΝΟΣ	77	5874	α. Λάγος 16/7 διά Γουόρρι	MARICALAN	68	14771	α. Μπαχρέν 29/7
ΜΑΝΙΑ	68	2918	α. Καρντιλέγε 10/7	MARICK	75	28082	α. Μάλαγκα 26/7 διά Π. Σάδι
ΜΑΝΙΝΑ III	61	6309	α. Ρότερνταμ 27/7 διά "Ασσάμπ	MARICO	69	2932	δ. Σάδι 29/7 διά Βρένην
ΜΑΝΟΣ Π.	69	2967	α. "Άλεξανδρειαν 3/7 διά Ρουμανία	MARLEN	57	5087	ε. Μουτάρα 4/8
ΜΑΝΟΥΕΑ	53	5603	α. Τσουκούμη 9/6 διά Τογιάδα	MARLON M.Φ.	62	9979	ε. Τζένταν 7/1
ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ	77	16267	α. Ν. Όρλεανην 3/8	MARLI (δ.)	59	20827	α. Γένοβα 28/7 διά Γιβραλτάρ
ΜΑΝΤΩ ΙΙ (δ.)	72	17432	α. Ντουντή 13/7 διά Πούντα Κουσίλο	MARMAΡΑΣ	61	8831	δ. Παναμά 14/7 διά Ειρηνικόν
ΜΑΝΟΛΗΣ Δ.	80	5511	υπό παραλαβήν	MAROUAΙΩ	78	19974	δ. Γιβραλτάρ 28/7 διά Π. Σάδι
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Μόντρεαλ 3/7 διά Ντάρμπαν	MAROUKO	57	8899	α. Π. "Αφρεντ 1/8 διά "Αβάνα
ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΦΟΥΣ	71	9372	α. Σπαλάτον 18/6	MARPE	48	3368	άργει εις Χαλκίδα
ΜΑΟΥΝΤ ΟΦΡΥΣ	68	18525	δ. Σκού 15/7	MARTHIS	61	11915	ε. Πειραιά 27/5
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Αμβέρεαν 31/7 διά Χαμίλον	MARTINA	58	4414	ε. Πειραιά 27/5 διά Ρουμανία
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣ	77	19678	δ. Κωνίπολιν 14/6	MARYAΙΖ	68	2983	ε. Χούλ 22/7 διά "Αλγερίαν
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	α. Αμβέργουν 26/6 διά Κάμσαρ	MARYAΙΖΑ	70	15806	α. Ταϊτιαβεκία 12/7 διά Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	68	57204	ε. Ρότερνταμ 31/7 διά Μονρόβια	MARO	73	32510	α. Ναγκόνια 25/7 διά Βανκούβερ
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	ε. Λίβερπουλ 30/7	MASASALIA	64	1968	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	α. Πειραιά 30/6 διά Ίταλιαν	MASSTER ΝΙΚΟΣ	64	9390	ε. Λιασσώνων 28/7
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΙΤ'Κ	62	8967	α. Λ. "Αντζελες 27/6 διά Γιοκοχάμα	MASSTER ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	δ. Κωνίπολιν 29/7
ΜΑΡΑΠΤΟΥ	78	8845	α. Πειραιά 28/7	MASSTER ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18643	ε. Ρ. Γκράντε 1/8
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	α. Σιγκαπούρην 30/7 διά Κωνσταντζαν	MASSTER ΤΖΩΝ (δ.)	62	12197	ε. Σ. Τζών 3/8
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	α. Ν. Όρλεανην 28/7 διά Βερακρουζ	MASSTER ΤΟΝΥ II (μ.)	66	32645	α. Σακάντιες 8/7 διά Νιούκαστλ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	α. Ρ. Ιανέρο 24/7 διά Ρωσίαν	MASΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ	58	7894	ε. Άλεξανδρειαν 20/7
ΜΑΡΕΖΟΣ	69	9623	δ. Γιβραλτάρ 16/7 διά Ρωσίαν	MASΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ	58	5562	α. Λάγος 21/7 διά Ρ. Γκράντες
ΜΑΡΗΣ ΧΑΝΤΣΕΜΑΝ	72	40624	α. Σιμονούσκι 17/7 διά Χιμπι	MATA	53	4347	α. Νορεσούμπιτ 8/7 διά Ντουάλα
ΜΑΡΙ	74	8925	δ. Παναμά 15/7 διά Βαλπαραΐζο	MATZEΣΤΙΚ	65	10554	εξωθ. Νιούπιτρι 21/7
ΜΑΡΙ	58	4222	ε. Σέτε 1/8	MATZEΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	δ. Παναμά 29/7 διά Ειρηνικόν
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ε. Σίδνευ 2/8	MATΩΙΔΑ	65	7696	δ. Σουεζ 21/7
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	ε. Πειραιά 2/6	MATINA	63	2911	α. Καστέλον 27/6 διά "Αννάμπα
ΜΑΡΙΑ	65	15765	ιδε «ΕΠΤΑ ΓΛΑΡΟΙ»	MATOΥΜΠΑ	58	10462	α. Πειραιά 21/7 διά "Ισανίαν
ΜΑΡΙΑ	70	9101	α. Ντάρ ές Σαλάμη 4/8	ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	εξωθ. Χό—Τα—Μίνχ από 10/6
ΜΑΡΙΑ	59	5379	δ. Γιβραλτάρ 16/7 διά Π. Σάδι	ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	α. Τερρέστην 4/8
ΜΑΡΙΑ	57	3513	ε. Πειραιά 22/7	ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)	66	39617	ε. Χάμπτον ρόδις 1/8
ΜΑΡΙΑ	60	3458	δ. Σουέζ 24/7 διά Τζένταν	ΜΕΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Ρ. Ιανέρο 10/7 διά Σαντάνα
ΜΑΡΙΑ A	62	3199	α. Λεμεσόν 23/7	ΜΕΛΑΝΓΟΣ Κ.	63	6460	δ. Σουεζ 31/7 διά Κολόμπο
ΜΑΡΙΑ Γ.Δ.	74	15938	α. Σιγκαπούρη 1/8 διά Π. Κελάγκ	ΜΕΛΙΝΑ	66	1599	α. Λομέζ 27/7
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	60	6978	α. Ταύρλεσον 8/ διά Άλεξανδρειαν	ΜΕΛΙΤΗ	75	35489	ε. Χιούστον 27/7
ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΛΙΝΑ Σ.	68	1599	δ. Σουέζ 22/7 διά Τζουμπούτι	ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ε. Γιοκοχάμα 13/7
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	64	33058	α. Τζένταν 14/7 διά "Άλβανιαν	ΜΕΛΠΟ	60	8497	εις Πειραιά 30/11 (επισκευαί)
ΜΑΡΙΑ K.	70	9069	α. Αγύουσταν 16/7 διά "Άρκου	ΜΕΛΠΟ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	δ. Νιούπιτρι 4/7 διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	α. Ν. Όρλεανην 19/7	ΜΕΛΑΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	α. Σ. Τζών 23/7
ΜΑΡΙΑ Μ.	58	5746	α. Κοπέρ 11/6 διά "Άβανα	ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	α. Σίδνευ 29/7
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ε. Κουβέτι 3/8	ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	α. Λαττάκια 3/7 διά "Άλγεριαν
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	ε. Γκιζόν 28/7	MENITEΣ	59	12255	α. Νάντη 27/7 διά Μπαγκλαντές
ΜΑΡΙΑ N.	73	13631	α. Κότκα 30/7 διά Κουβέτι	MENT ΑΜΠΙΣΙΟΝ	63	12407	α. Ταγκουαράμας 31/7 διά Ντεμεράρα
ΜΑΡΙΑ Ε.	68	11361	ε. Αμβέργουν 2017 (επισκευαί)	MENT ΕΝΤΕΡΠΑΙΖ	57	10389	ε. Γουίντροφ 25/6
ΜΑΡΙΑ ΥΔΑ	67	9365	α. Μπόρασ 13/7	MENT ΕΞΠΛΟΡΕΡ	66	9826	α. Βερμούδας 8/7 διά "Άβανα
ΜΑΡΙΑ Π.	65	1484	δ. Γιβραλτάρ 1/8 διά Γένοβα	MENT ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	72	9218	α. Λας Πάλμας 29/6
ΜΑΡΙΑ ΠΑΙΑΣΣΕ	59	2722	α. Βάστο 10/7 διά Ραβέννα	MENT ΦΡΗΖΕΡ	61	6124	α. Χάρην 17/7 διά "Άλεξανδρειαν
ΜΑΡΙΑ ΣΩΦΙΑ	61	9068	α. Ρ. Γκράντες 28/5 διά Μπόρασ	MENTΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	δ. Πειραιά 29/7
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙΤ'Θ (δ.)	66	42799	α. Φουστιάν 23/7 διά Ταρτούφ	ΜΕΝΤΚΕΙΤ'Π	62	9092	δ. Γιβραλτάρ 2/8 διά "Άλεξανδρειαν
ΜΑΡΙΑΕΛΕΝΑ Τ.	58	9507	δ. Γιβραλτάρ 28/7 διά Λάγος	ΜΕΝΤΜΑΡΕ	55	3883	α. Λάγος 22/7
ΜΑΡΙΑΜ (δ.)	66	41477	δ. Π. Σάδι 25/7	ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	α. Σάντος 6/7 διά Σρί Λάνκα
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Τίκο 3/7 διά Καλάδο	ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ε. Πειραιά 25/7
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	δργει εις Πειραιά από 21/11	ΜΕΝΤΣΤΑΡ	62	11082	α. Ρουέν 23/7 διά Καζαμπλάνκα
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν.Δ.	62	11229	α. Καράτοι 29/7	ΜΕΝΤΤΖΟΥ'	57	3709	δ. Γιβραλτάρ 5/6 διά Βεγγάζην
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	ε. Κάντα 30/6	ΜΕΡΑΚΗΝ	75	28082	ε. Ανκόνα 24/7
ΜΑΡΙΒΑΝ ΡΕΝΑ	57	5176	δργει εις Πειραιά	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ Α'ΙΣ	62	1524	ε. Τενερίφην 24/7
ΜΑΡΙΒΙΚΑ	62	23805	α. Ρ. Γκράντε 31/7 διά Παρανάγκουα	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΦΡΙΟ	61	1399	ε. Τενερίφην 20/7
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Γ.	62	10892	α. Βανκούβερ 16/7	ΜΕΡΚΙΟΥΡ	62	9951	α. Αμετέρνταμ 5/8 διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Γ.	52	1145	α. Λαττάκια 14/3	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	ε. Μπωμόντ 26/6
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Είβονασου 18/4 διά Κούβα	ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	69	17485	δ. Γιβραλτάρ 3/8
ΜΑΡΙΕΒΑ	67	3953	α. Καλαμάτα 18/7 διά "Ιταλίαν	ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	δ. Θέρναται διά. 12/7
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Πειραιά 29/7	ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17355	α. Μπαχρέν 31/7 διά "Άντεν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	50	2166	υπό παραλαβήν	ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	α. Ρ. Τανόύρα 29/7
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	ε. Πειραιά 27/7	ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	δ. Θέρναται διά 28/7 διά Π. Μπούκορ
ΜΑΡΙΚΑΤ	60	6235	α. Π. Σάδι 21/7	ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	α. Μπούκορ 24/7 διά Νουμέα
ΜΑΡΙΔΕΝΑ (μ.)	71	72335	α. Ρ. Ιανέρο 19/7 διά Βιτόρια	ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17355	α. Μπούκορ 27/7 διά "Ινδονησίαν
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	68	14569	α. Ν. Όρλεανην 7/7	ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17355	α. Σάντος 4/8 διά Ρ. Ιανέρο
ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ (δ.)	68	67558	α. Σιγκαπούρην 22/7	ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17485	α. Αμβέρεαν 7/7 διά Γιβραλτάρ
ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	α. Λ. Πάλμας 3/8 διά "Αμβέργουν	ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17355	α. Μπούκορ 13/7
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	75	14523	α. Λ. Αντζελες 14/7 διά Γιοκοχάμα	ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17355	ε. Σ. Τζών 1/8

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 - 4519719
Telex: 21-1185 SEA GR

ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17355	α. Μποχρέιν 23/7 διά Μαυρίκιον	ΜΟΛΙΣΤΑ	74	33073	α. Ν. Όρλεάνην 24/7 διά Ρόττερνταμ
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	α. Π. Μπούκομ 16/7 διά Ινδονησίαν	ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)	69	47958	α. Μ. Αγιντουλά 22/7 διά Βαγγαρές
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.	60	7896	ε. Μορμουγκάδο 25/7	ΜΟΜΠΙΛΣΗ (μ.)	67	54502	α. Σέρια 30/6 διά Χονολουλού
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	ε. Σούλιομ Βού 5/8	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ε. Αύγουστουν 27/7
ΜΕΤΕΩΡΑ	63	10242	ύπο παραλαβήν	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	56	12355	ε. Σιγκαπούρην 3/8
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Μπωμόντ 25/7	ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	α. Καράται 22/7 διά Μαπούτο
ΜΗΛΟΣ ΙV	53	3429	δ. Σουεζ 26/6	ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	α. Τόκιο 15/7 διά 'Αβάνα
ΜΗΛΟΣ V	54	3724	δ. Κουνίτοκιν 3/7 διά 'Αλγερίαν	ΜΟΥΔΑΤΙ ΦΡΟΣΤ	58	4037	ε. Π. Σάδι 1/8
ΜΗΛΟΣ Α' ΓΑΛΑΝΤ	79	10991	α. Σάρδα 23/7 διά Ντώρμπαν	ΜΟΥΝΤΖΕΡΕΙΤΝΤΣ	60	9365	ε. Λάγος 2/8
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	α. Μπάρι 13/7 διά Ρ. 'Ιανέ'ιρο	ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Ταγγέρην 23/7
ΜΙΑ.	80	14.500	εις 'Οζάκαν ύπο συμπλήρωσιν	ΜΠΑΖΙΔ ΙII	65	18459	α. Σ. Νικολας ('Αργ.) 30/7
ΜΙΑΣΙΑ Α.	45	3401	δ. Κουνίτοκιν 5/7	ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	1599	α. Φελείθους 13/7 διά 'Οράν
ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	ε. Νόρτχεξ 5/8	ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΦΡΗΣΕΡ	60	6158	ε. Μαπούτο 1/8
ΜΙΜΙ (δ.)	65	38294	α. Γκουαγιαλί 13/7 διά 'Αγ. Φραγκίσκον	ΜΠΑΡΑΧΟΝΑ	68	10016	α. Ν. Όρλεάνην 26/6
ΜΙΜΗ Μ.	69	13525	α. 'Αγ. Φραγκίσκον 27/7 διά Ιαπωνίαν	ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	α. Τζιμπούτι 3/7 διά Κίναν
ΜΙΜΟΖΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	57	5288	α. Ντουμπάπι 7/7 διά Χοντέιντα	ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12270	β. Γιβραλτάρ 22/7 διά Ρ. Κράντε
ΜΙΝΑ	67	12843	α. Π. Κελάκη 17/7 διά Λίβερπουλ	ΜΠΙΑ	75	7246	α. Σπέτσια 3/8 διά Πειραιά
ΜΙΝΕΡΒΑ	57	4365	α. Βόλον 19/7	ΜΠΙΑΝΚΑ	53	6000	εις Θεσσαλονίκην 21/4
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ε. Μπουενεβεντούρα 16/7	ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4485	ε. 'Άδελαΐδα 31/7
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	άργει εἰς Πειραιά	ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	α. Τζένταν 13/7
ΜΙΝΙ ΛΑΪ'ΟΝ	70	1582	α. Χιούστον 19/7	ΜΠΟΣ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	72	3621	α. Καράται 27/7 διά Μομπάσα
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤΟΝΕΣ	72	1563	δ. Παναμά 28/7	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-			
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤ'	70	1587	ε. Ν. Όρλεάνην 31/7	ΡΑΝΤΖΑ (δ.)	64	32756	ε. Κ. Κριστί 19/7
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	α. Παραμαρίου 7/7	ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	α. Πειραιά 30/6
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Ν. Όρλεάνην 2/8	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Λάγος 20/7
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	70	1590	ε. Ν. Όρλεάνην 26/7	ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	ε. Μπανάνα 21/7
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	α. Π. Σάδι 17/6	ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	α. Γανδήν 24/7 διά 'Αλγερίαν
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνην 25/7	ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥΤ'Σ	54	6103	α. 'Άλεξανδρειαν 23/7
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	ε. Βαλένθια 24/7	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	α. Ροζάριο 20/7 διά Βάρνα
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Π. ά Πίτρ 22/7	ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	6267	α. 'Αμβέρσαν 29/5 διά 'Αλγερίου
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	άργει εἰς Πειραιά από 18/10/78	ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	α. Τεργέστην 3/7 διά Τρίπολιν
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	α. Λ. Ταύρης 21/7	ΜΠΡΑΒΟΞΠΟΡΤΕΡ	77	3827	ε. Π. Έακιβέλ 16/6
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	α. Μπαρανάκι 23/7 διά Μπαραχόνα	ΜΠΡΑΒΟΞΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	59	4026	α. Μπελίζ Σιτι 2/8 διά ΗΠΑ
ΜΙΝΙ ΛΕΙΓΜΠΟΡ	71	1563	δ. Παναμά 27/7	ΜΠΡΑΐΤ ΣΚΑΪ'	69	2979	α. Πορτμπαντάρ 3/6 διά Μπαντάρ 'Αμπας
ΜΙΝΙ ΛΕΪΤ'	70	1582	α. Λεμεσόν 24/7 διά Βόλον	ΜΠΡΗΖ (μ.)	64	35082	ε. Σπέτζα 4/8
ΜΙΝΙ ΛΕΪΤΣ	69	1570	ε. Λ. Ταύρης 9/7	ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	α. Τάραντα 30/7 διά Γιβραλτάρ
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ε. Ντεμεράρα 14/7	ΜΥΚΑΛΗ II	77	16267	δ. Παναμά 28/7
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	ε. Σπέτζα 14/7 διά 'Οραν	ΜΥΚΗΝΑΙ II	54	5240	α. Λά Γκουλέτ 24/7 διά 'Αλεξανδρειαν
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	α. Χιούστον 12/7	ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Τζένταν 25/7
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ε. Ν. Όρλεάνην 9/7	ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5511	ε. Μόντρεαλ 24/7
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ε. Σπέτζα 30/7	ΜΥΡΤΙΑ	63	3499	δ. Κωνίτολην 1/8 διά Μ. Θάλ.
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	ε. Τζένταν 31/7 διά Γκιζόν	ΜΥΡΤΙΑ B.	67	5113	α. 'Αμβώνγιον 19/7 διά 'Αλγερίαν
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	δ. Παναμά 30/7	ΜΥΡΤΙΔΙΟΣΣΑ	57	9345	α. Λ. Πάλμας 21/7 διά Αγόρας
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Π. οφ Σπαϊν 1/8	ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	α. Χιούστον 26/7
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	ε. Σπέτζα 29/7 διά 'Οραν	ΜΥΣΤΡΑΣ	63	21329	α. Μπ. "Αύρες 25/7 διά Ρωσίαν
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	ε. Πειραιά 1/8				
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	α. Ν. Όρλεάνην 9/7				
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	ε. Τουέναν 13/3				
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	α. Χιούστον 20/7				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΥΜ	74	1577	δ. Παναμά 4/8				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	α. Θέσσαλη 18/7 διά Χιούστον				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	α. Παραμαρίου 7/7 διά Γουάνα				
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	ε. Χιούστον 27/7				
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	α. Τσάρλεστον 15/7 διά Σαβάννων				
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ε. Π. οφ Σπαϊν 23/7				
ΜΙΝΙΣΗ	63	1151	α. Τάραντα 2/8 διά Πειραιά				
ΜΙΝΟΡΙΣ ΛΑΚ.	69	13053	ε. Βενετίαν 29/7 διά Τρίπολιν				
ΜΙΝΤΕΝ	64	4776	α. 'Άδελαιδα 5/8 διά Τιμαρού				
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Παρανάγκουα 20/7 διά Εύρωπη				
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ	57	4535	ε. Ντώρμπαν 9/7				
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	56	8590	α. Κολόμπι 3/8 διά Βούμπλαν				
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	ε. Ν. Όρλεάνην 23/7				
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Π. Σέντρα 18/7 διά Ιαπωνίαν				
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	δ. Γιβραλτάρ 27/7 διά Κή Γουέστ				
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	3861	ε. Πειραιά 1/8				
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	65	28313	δ. Κωνίτολην 21/7 διά Καναδά				
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	54	4265	ε. Ρόττερνταν 17/7				
ΜΙΧΑΗΛ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	71	113522	δ. Ντουμπάι 4/8 διά Χόβικ				
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	δ. Γιβραλτάρ 3/8 διά Κωντάντζαν				
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	ε. Γιβραλτάρ 1/7 διά ΗΠΑ				
ΜΙΧΑΛΗΣ.	69	12748	ε. Σιγκαπούρην 23/7 διά 'Αματερνταν				
ΜΙΧΑΛΗΣ.	69	2993	ε. Σιουρούπολη 5/8				
ΜΙΧΑΛΗΣ.	70	2867	ε. Σλουσκία 21/6 διά 'Αλγερίου				
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Χάμπτον ρόδης 26/7 διά Βραζιλίαν				
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΑΣ	61	19626	ε. Μπάραν 18/7				

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή έξι Ιαπωνίας και τάναπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως

μέ προσεγγίσεις και εις έτερους λιμένας "Απω Ανατολής.

Γενικοί Πράκτορες δι' όλην τήν Ελλάδα:

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35 - 39. ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΤΗΛ. 4521.111

ΝΕΝΑ	66	3762	ε. Δάντοις 458	ΝΤΟΛΦΙΝ	55	2472	άργει εις Πειραιά
ΝΕΝΗ	69	2988	α. Κριστομπαλ 19/7	ΝΤΟΛΦΙΝ II (δ.)	59	12463	α. Τερέ 17/6 διά Γκουαγιακή
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Τζένταν 24/7 διά Π. Σουδάν	ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	6980	δ. Γιβραλτάρ 2/8
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	δ. Γιβραλτάρ 20/7 διά Κάμπορ	ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	α. Γένοβα 28/7	ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ	61	9922	α. Πόρτο Έμπεδοκλέ 31/7
ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	α. Δουνκέρκην 19/7 διά Μεξικόν	ΝΤΟΝΑ ΕΥΤΕΝΙΑ (δ.)	70	17782	α. Σουραμπάνια 18/7 διά Ιαπωνίαν
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	α. Λιβύρον 2/8 διά Βερακρούζ	ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	α. Π. ο Πέιρ 22/7 διά Κόντινεντ
ΝΕΦΕΛΗ	69	5709	α. Δουνκέρκην 30/7	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17782	δ. Σκύ 31/7 διά Λενινγκραντ
ΝΕΦΟΣ II	71	9093	α. Ναβλάκι 30/7	ΝΤΟΝΑ ΣΩΦΙΑ	78	15229	ε. Τζένταν 24/7
ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	α. Κοιν 5/8 διά Σίκα	ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	α. Βενετία 1/8
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	α. Κουβέτ 30/7	ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	α. Ν. Όρλεανην 31/7
ΝΗΡΗΣ	77	18080	ε. Σαγκουντ 29/7	ΝΥΜΦΗ Κ.	66	22260	δ. Ελαινόρε 14/7
ΝΗΡΙΤΟΣ (δ.)	64	42126	α. Ντόνιας 25/7 διά Γιβραλτάρ	Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ	80	16200	α. Λ. Αντζελες 31/7
ΝΗΣΟΣ ΑΝΔΡΟΣ	61	3142	α. Άγιοβρανα 2/8 διά Μπάραν	ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976	α. Μόντιλ 27/7
ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4969	α. Μόντρεαλ 10/6 διά Αθάναν	ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	ε. Πειραιά 6/7
ΝΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	47	3247	εις Αννάμια 11/11/77	ΟΔΥΣΣΕΥΣ	63	11120	α. Λομπίτο 15/7 διά Λουάντα
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	α. Ρόττερνταν 6/8 διά Βρέμην	ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	α. Άγιοβρυγον 17/5	ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	α. Σιγκαπούρην 22/7 διά Ν. Αφρικήν
ΝΗΣΟΣ ΣΑΜΟΣ	56	5137	ε. Χιούστον 24/5	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΒΙΡΤΣΟΥ	78	19364	δ. Κων/πολιν 23/7
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	61	6306	α. Ταμπίκο 15/7 διά Ταραγκόνα	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	10834	δ. Π. Σάδι 20/7 διά Γιβραλτάρ
ΝΙΕΝΠΟΥΡΓΚ	64	25471	α. Φορτ ντέ Φράνς 29/7 διά Π. Λίμον	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΡΕΙΤΖ	72	20512	ε. Ίντσον 12/7
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ε. Κωνσταντίναν 1/7	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡΖΙΠ	78	19344	α. Κασσιούρη 25/7
ΝΙΚΕ	59	4071	ε. Κων/πολίν 29/7	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	21883	α. Μόντρεαλ 12/7 διά Λενινγκραντ
ΝΙΚΗ	71	9075	α. Τέμα 29/7 διά Τακοράντι	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΕΙΝΤΕΝ	72	20510	διωθι Κοατζακόδακος
ΝΙΚΗ Ρ.	62	6171	ε. Σ. Σάδι 24/7	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	78	19346	δ. Παναμά 19/7 διά Π. Καμπέλο
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	ε. Βερακρούζ 5/6	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	78	19384	δ. Παναμά 28/6 διά Ταΐθραν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	10239	α. Π. Ελλαζαπε 23/7	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ	72	20510	δ. Λεισον 29/7
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α	52	7304	δ. Κωνιτζούλιν 6/7 διά Κωντάντζαν	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	79	19343	ε. Ταϊνβαγκάτο 10/7
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ	59	11687	α. Σιγκαπούρην 3/8 διά Ινδονησίαν	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	56	4380	α. Πειραιά 2/8 διά Λεμεσόν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΝΤΑΡΑΣ	79	5300	εις Π. Αλέγκρε	ΟΔΥΜΠΑΝ	62	10981	εις Πειραιά από 19/1 (έπισκευα)
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	ε. Θεσσαλονίκη 27/6	ΟΔΥΜΠΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	υπό παραλαβήν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Αγ. Φραγκίσκον 16/7 διά Κίναν	ΟΔΥΜΠΑΝ ΠΑΣ	58	5271	ε. Δουνκέρκην 4/8
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	α. Λιβρόπολι 30/7 διά ΗΠΑ	ΟΔΥΜΠΑΝ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	δ. Ντουαρτί 11/7 διά Κιουρασό
ΝΙΚΟΣ	47	7654	εις μεσογειακάς μεταφορές	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	64	38598	α. Ν. Όρλεανην 19/7
ΝΙΚΟΣ	53	7283	ύπο παραλαβήν	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	65	38607	α. Γένοβα 16/7 διά Ράς ής Σιδέρ
ΝΙΚΟΣ	55	2303	α. Κόρκ 22/7 διά Αλγερίαν	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Ν. Υόρκην 29/7 διά Φρέηπορτ (Μπαχ)
ΝΙΚΟΣ Α.	56	8362	α. Ιταζί 2/8 διά Ιμιούσπα	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	α. Πειραιά 23/7 διά ΗΠΑ
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	α. Γένοβα 3/7 διά Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΙΝΜΠΟΟΥ (δ.)	75	43744	α. Π. Νίκαιον 15/7
Ν. Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	ε. Ρόττερνταμ 23/7	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Σάρροχ 25/7
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	α. Γένοβα 14/7 διά Π. Σάδι	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	ε. Γένοβα 18/7
ΝΙΚΟΣ Μ.	54	1931	α. Καρβέγενην 1/8 διά Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	α. Μαντάρ Μασάρ
ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	δ. Σουέζ 1/8 διά Πειραιών	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ	62	2649	α. Γκάλιεστον 1/8 διά Αλγερίου
ΝΙΚΟΣ Π.	58	3385	α. Νίκαια 12/6 διά Μπετζίδα	ΟΛΥΜΠΙΩΝΙΑ	72	11946	ε. Τένταν 3/8
ΝΙΚΟΤ	67	3315	δ. Γιβραλτάρ 27/6 διά Αλγερίαν	ΟΜΑΛΟΣ	57	8833	εις Πειραιά 6/3/78
ΝΙΚΥ	58	9087	ε. Σέπε 25/7 διά Ανάδο	ΟΜΕΡ	58	2556	εις μεσογειακάς μεταφορές
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	εις Π. Σάδι 10/12/79	ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1879	εις Μασαλίαν
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	α. Βοστώνην 2/8 διά Αρούμπα	ΟΝΗΣΙΔΟΣ	63	24992	α. Αμβρόσιον 13/7 διά Π. Χάρκουρτ
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δ.)	54	11744	ε. Φλωσίγκ "Ηστ 8/6 (έπισκευα)	ΟΝΤΕΤΤΕ	60	4089	ε. Ταυτικό 19/7
ΝΟΝΙ	68	5430	α. Άγιοβρυγον 24/6 διά Βεγγάζην	ΟΡΑΙ'ΟΝ	63	14595	α. Μπ. Αυρες 28/7 διά Ρωσίαν
ΝΟΡΦ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	άργει εις Αλεέδωρεια από 11/4/78	ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Κολόύτο 23/7
ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ	66	25820	α. Αύγουστα 29/6	ΟΡΥΞ (δ.)	59	12868	δ. Κων/πολιν 26/7 διά Κωντάντζαν
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	δ. Γιβραλτάρ 8/7 διά ΗΠΑ	ΟΣΕΑΝ	62	10530	α. Λιβύρον 25/7
ΝΟΡΦ ΧΑΙ'ΝΕΣ	62	15110	δ. Παναμά 4/7	ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	δ. Σάδι 24/7
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	ε. Ρεόφε 4/7	ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΡΟΥ	79	14844	α. Ντώρμπαν 27/7 διά Μαπούτο
ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	ε. Σιγκαπούρην 8/8	ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	ε. Βενετία 5/8
ΝΟΤΗΣ	55	5096	ε. Λάγος 2/8	ΟΣΕΑΝ ΡΕΙΝΤΖΕΡ	72	14675	α. Σαρζό 23/7 διά Κουβέτ
ΝΟΤΗΣ	55	3956	ε. Νάντη 3/4	ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	α. Μόντρεαλ 24/7 διά Ινδιαν
ΝΟΥΔΑΡΟ (δ.)	60	16491	α. Σαβάνα 14/7 διά Π. Χάρκουρτ	ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ	66	11153	α. Βανκούβερ 12/7 διά Κίναν
ΝΤΑΛΙΑ Α	45	3487	εις μεσογειακάς μεταφορές	ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11893	διωθι Μπεντί 26/6
ΝΤΑΜΙΑΝ	64	6460	α. Άγιοβρυγον 24/6 διά Βεγγάζην	ΟΣΕΑΝ ΤΖΑΜΠΙΟΝ (δ.)	70	63425	α. Σιγκαπούρην 3/8 διά Ινδονησίαν
ΝΤΑΝΙΕΛ	67	3888	α. Ν. Όρλεανην 22/6	ΟΣΕΑΝ ΦΡΗΖΕΡ	57	4712	ε. Τένταν 3/8
ΝΤΑΠΑΙ ΑΛΕΚΟΣ	58	9028	α. Τσαγκαρόμαρας 30/7 διά Γουιάνα	ΟΣΕΑΝΙΚΙ ΚΛΙΦ	66	3941	προσήρ. 28.10. B. — 15.25 Δ. 229/79
ΝΤΑΠΑΙ ΑΝΤΙΚΑΕΙΑ	58	7396	δ. Μπρούνταμπούτελ 14/7 διά Δαντάνα	ΟΣΕΑΝΙΩΝΤ	64	10349	ε. Καρπέλιγεβο 30/7
ΝΤΑΠΑΙΟ ΣΤΑΡ	59	10609	α. Ιμινχάνι 22/7 διά Σορέλ	ΟΥΑΙΤ' ΡΙΒΕΡ	58	10379	α. Αστοντ 1/8
ΝΤΑΠΑΙΟ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	61	13054	α. Τζάκσονβιλ 23/7 διά Βενετία	ΟΥΑΙΤ' ΡΙΟΥΖ	60	7504	δ. Σκώ 1/6 διά Ρίγα
ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ Ι.	47	2193	ε. Ραβένα 29/4	ΟΥΑΙΤ' ΣΑΡΚ	52	15992	εις μεσογειακάς μεταφορές
ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ ΣΥΛΑΦΩ (δ.)	58	11486	α. Ν. Υόρκην 24/7 διά Τζάκσονβιλ	ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	α. Πειραιά 19/7 διά Θεσσαλονίκη
ΝΤΑΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.)	61	22256	ε. Πειραιά 6/5	ΟΥΝΙ'ΝΤΣΟΝ	70	15579	εις Ταρτούς 21/2
ΝΤΕΖΑΝΝΑΡ	60	7178	α. Μερόνια 20/6 διά Τρίπολιν	ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Βαλτιμόρην 16/7 διά Αλγερίου
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΙ'ΝΤ	74	14523	α. Χιούστον 28/7	ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ε. Ρ. Γκράντε 25/7
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	ε. Χιούστον 19/7	ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞ	50	1796	εις Κάνοντιφ από 26/8/77
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	ε. Μόντρεαλ 4/8	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	εις Π. Σάδι από 14/3/77
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝ	77	15320	α. Κτένεια 24/7 διά Γάνδην	ΟΥΧΕΝΦΕΛΣ	59	10383	ε. Τερνέστην 3/8
ΝΤΕΚΑ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Λάγος 3/8 διά Κτένεια	Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	α. Ν. Υόρκην 3/8 διά Παναμά
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝ	68	13553	α. Μίζουσίμα 23/6	ΠΑΙΑΝ	60	9317	α. Ν. Όρλεανην 23/7
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	63	7700	α. Τζιμούτι 21/7	ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052	α. Πειραιά 11/7
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	61	13092	α. Σιγκαπούρην 26/7 διά Π. Κελάρη	ΠΑΛΛΑΔΙΑ	65	9054	α. Μονρόβια 5/7
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ύπο παραλαβήν	ΠΑΛΛΑΔΙΑ	58	21489	α. Πειραιά 1/8
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	α. Μπιλμπόν 14/7 διά Μπέλεμ	ΠΑΛΛΑΜ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	63	5149	α. Μομπάλα 1/8
ΝΤΕΝΙΣ Β.	51	3952	εις Όκλαντ 6/12	ΠΑΛΑΜΙΣ	58	7695	α. Φρητόδουν 3/7
ΝΤΗΦΑΙ'ΑΝΤ	60	19984	α. Καζαμπάνα 31/7 διά Σάντος	ΠΑΛΑΜΥΡΑ	67	47081	ε. Σύρου 4/7
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	ε. Αντεν 19/7	ΠΑΛΑΜΥΡΑ	58	7945	α. Θέσσατα 31/5 διά Αλεξανδρειαν
ΝΤΙΝΑ ΝΕΝΤ	54	5251	ε. Αμπιτζάν 15/7	ΠΑΜΠΟΛΑ	58	2750	ε. Νόρε Ανκορέντζ 2/8
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	68	37670	α. Ιμινχάνι 29/7	ΠΑΝ ΑΥΡΑ	62	10163	ύπο παραλαβήν
ΝΤΙΝΙΕΡ	62	6981	ε. Τέμα 1/8	ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Δουνκέρκην 25/7 διά Ιράν
ΝΤΟΛΥ	59	8588	ε. Λομπίτο 16/7	ΠΑΝΑΓΗΣ Κ.	59	8995	δ. Μπρούνταμπούτελ 24/6 διά Αθάνα
ΝΤΟΛΥ	55	4887	δ. Σουέζ 26/7				

PHONES: 675-4321, 323-0064

TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ	63	10318 α. Σιγκαπούρην 16/7 δι' Ινδονησίαν	ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429 εις Σιγκαπούρην (έπισκευα)
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523 α. Κ. Κριστί 18/7	ΠΗΛΕΥΣ	66	23706 ε. Νταμάρι 30/7
ΠΑΝ. ΜΥΡΤΙΔΙΟΤΙΣΣΑ	70	11525 υπό παραλαβήν	ΠΗΛΕΥΣ	50	2282 α. Αλεξάνδρειαν 1/8
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718 δ. Μπρούνουποτελ 11/7 διά Λενινγκραντ	ΠΗΛΕΑΣ	69	10016 α. Σιγκαπούρην (έπισκευα)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	59	2670 α. Νίκαια 18/7 διά Μπετζάδια	ΠΗΝΕΑΟΠΗ	62	6299 δ. Π. Σάδι 27/7 διά Δυρράχιον
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646 δ. Γιβραλτάρ 5/8 διά Στενούμπαλ	ΠΗΝΕΑΟΠΗ Α.	52	2445 α. Π. Σάδι 21/7
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	58	8764 α. Λαττάκια 22/5	ΠΗΝΕΑΟΠΗ Β.	56	6642 ε. Λάγος 2/8
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015 α. Μόντρατ 31/7	ΠΗΝΕΑΟΠΗ II	56	6198 α. Αλεξάνδρειαν 27/7 διά Βηρυτόν
ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16207 ε. Πειραιά 25/7	ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336 ε. Πειραιά 6/7
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ	60	7688 ε. Ρόττερνταμ 2/8	ΠΙΝΔΑΡ	72	20405 ε. Ν. Όρλεανην 28/7
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	10873 α. Κομώ Μπαϊ 7/5 δι' Άλγεριαν	ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617 ε. Καράται 3/7
ΠΑΝΕΛ	66	4156 α. Λομέ 2/8	ΠΙΝΔΟΣ (μ.)	64	37792 ε. Πούλο Μπούκομ 27/6
ΠΑΝΕΩ	67	3870 α. Ρουέν 28/7 διά Λάγος	ΠΙΣΤΙΣ	73	13631 ε. Μονφαλκόνες 3/7
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410 α. Νιουκάστλ 4/7 διά Μπάραν	ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	55	13560 α. Αμστερνταμ 5/8 διά Ρεσίφε
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091 ε. Ρουέν 21/7	ΠΙΣΤΙΣ	66	8160 ε. Λ. Πάλμας 29/7
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	60	3840 ε. Πειραιά 23/7 διά Ρόττερνταμ	ΠΙΣΤΙΣ	55	3768 εις Λουδίανα ώπο 1/11/77
ΠΑΝΟΣ	53	4998 α. Πύλον 26/6	ΠΙΤΡΙΑ	72	9350 ε. Μπάραν 23/7
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΤ' Μ (δ.)	64	33842 δ. Κωνιτόπολιν 4/7 διά Κωντάντζαν	ΠΙΑΤΑΝΙΚΗ (μ.)	67	48747 ε. Τάραντα 1/8 διά Μπετζάδια
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790 α. Ρ. Γκράντε 27/6 διά Κή Γουέστ	ΠΑΙΕΙΑΣ	63	10736 δ. Σουέζ 25/7
ΠΑΝΤΑΝΑΣΑΣ	80	30639 ε. Χάμπτον ρόδες 28/7	ΠΑΙΕΙΑΣ	64	6341 α. Βιτόρια 17/7
ΠΑΝΤΑΝΑΣΑΣ	49	1849 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΙΩΤΙΝΟΣ	65	10679 α. Ματούτο 25/7 διά Λονδίνον
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168 ε. Βαρκελώνη 21/7	ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	33291 ε. Αννάπολις Άνκορ. 21/7
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603 δ. Σκώ 26/5 διά Λενινγκραντ	ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	10233 ε. Πασάνιες 13/7
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912 α. Λ. Πολλής 9/7 δι' Αννάμπα	ΠΟΛΥΒΟΥΣ (δ.)	55	10374 ε. Ρεσίφε 29/7
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902 ε. Λάγος 27/7	ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179 ε. Βαρκελώνη 29/7 δι' Αμπιτζόν
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499 ε. Π. Χάρκουρτ 20/7	ΠΟΛΥΔΩΡΑ	64	7832 ε. Μπάραν 25/7
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640 ύπο παραλαβήν	ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	8499 ε. Π. Σάδι 28/7
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380 α. Κόμπη 4/2 διά Πρίνς Ρούπερτ	ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953 α. Πύλον 3/6
ΠΑΡΑΛΟΣ	62	9636 ε. Βενετία 17/7	ΠΟΛΥΞΕΝΗ	58	8314 α. Μπάραν 26/7
ΠΑΡΑΓΑ	59	10065 ε. Βούρβαν 15/7	ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	57	8565 α. Στεττίνον 24/7 διά Λάγος
ΠΑΡΑΓΑ ΣΤΑΡ	65	1982 ε. Πειραιά 20/7	ΠΟΛΥΞΕΣ (δ.)	65	40284 ε. Πειραιά 12/7 δι' Άλγεριαν
ΠΑΡΦΕΝΩΝ	66	11443 α. Λεϊ 18/7	ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΑΡΕΑΔΗ	43	14425 ἀργεὶ εἰς Πειραιά ώπο 15/4/75
ΠΑΡΦΕΝΩΝ	56	1990 δ. Γιβραλτάρ 13/7 δι' Άλγεριαν	ΠΟΛΥΤΡΟΠΟΣ	75	13036 α. Λ. Αντζελες 29/7
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214 ε. Πειραιά 23/7	ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014 α. Λίβερπουλ 11/7
ΠΑΡΟΣ	61	13863 α. Π. "Αρθρος 30/4	ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961 ύπο παραλαβήν
ΠΑΡΟΣ (δ.)	60	12762 ε. Πειραιά 28/5 (έπισκευα)	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229 α. Ν. Όρλεανην 27/7
ΠΑΡΟΣ	65	8883 ε. Βρέμην 1/8 διά Τρίπολιν	ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808 α. Αμβέρσαν 31/7 διά Βενετίαν
ΠΑΣΙΩΕΑ (μ.)	71	80225 ε. Σέβεν διά 5/8	ΠΟΠΗ	62	11272 α. Τενερίφην 1/8
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116 ε. Τεργυτίνη 4/8 διά Κωντάντζαν	ΠΟΡΟΣ ΑΙΓΑΙΝ	77	10558 α. Χόγκ Κόγκ 29/7 διά Ντιρμπαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	67	10771 ε. "Αγ. Φραγκίσκον 2/8	ΠΟΡΤ ΛΩΝΑΙ	62	5220 α. Πειραιά 16/7 δι' Ιταλίαν
ΠΑΤΖΕΤ	71	16269 ύπο παραλαβήν	ΠΟΡΤ ΤΖΟΥΝΒΙΑ (δ.)	65	7750 α. Τζένταν 3/8
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813 α. Π. "Αρθρος 27/7	ΠΟΡΤΟ ΜΕΘΩΝ (δ.)	67	15285 ε. Δουνκέρκην 26/7
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969 α. Ν. Υόρκην 21/6 διά Γκουαγιάμα	ΠΟΡΤΟ ΠΥΛΟΣ	48	1271 ε. Αύγουσταν 4/6 διά Τρίπολιν
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754 δργεὶ εις Πειραιά ώπο 4/6/78	ΠΟΣΕΙΔΟΝΙΑ	55	5033 α. Λ. Αντζελες 28/7 διά Βανκούβερ
ΠΑΤΡΑΙΚΟΣ	62	11756 ε. Ρόττερνταμ 3/8 διά Λα Πάλης	ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650 ε. "Ασλμπούργκ 1/8
ΠΑΤΡΕΑ	74	13036 α. Νιουκάστλ 17/4 διά Μπάραν			
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947 α. Ντουμπάτ 8/7 διά Βραζιλίαν			
ΠΑΤΡΙΣ	82	10420 α. Πασάκηκουλα 16/7 (ΕΠΔΑ.)			
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724 ε. Τζιμπούτι 3/7			
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ.	71	16306 ε. Μη. "Αύρες 30/7			
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ζ.	60	7707 α. Αιμούργον 29/7			
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297 α. Μπάτ 3/8 διά Πειραιά			
ΠΑΥΛΟΣ XII	69	1999 α. Σαλέρνο 24/6 διά Σκίκντα			
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009 δ. Κωνιτόπολιν 1/8			
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376 ε. Α' Κανάνα 26/7 διά Βενετία			
ΠΕΛΑΖΓΟΣ	62	1012 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΠΕΛΛΑ	79	10993 α. Ιανέριον 29/7 διά Βιτόρια			
ΠΕΛΑΠΟΙΔΑΣ (δ.)	65	34446 α. Καράτσι 2/8 διά Περσικόν			
ΠΕΛΑΠΟΙΔΑΣ	67	22186 δ. Κωνιτόπολιν 1/7 διά Κωντάντζαν			
ΠΕΛΟΥ	55	7737 ε. Ζάδι 16/7			
ΠΕΜΑ	60	4824 ε. Γιουροπόρτ 27/6			
ΠΕΜΠΑΝΕ	70	9870 ύπο παραλαβήν			
ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.)	72	57802 ε. Α' Ανακόπτες 21/5			
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794 ε. Σιγκαπούρην 23/7			
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410 δ. Γιβραλτάρ 30/7 διά Τζένταν			
ΠΕΡΙΚΑΗΣ	60	6134 δ. Γιβραλτάρ 14/7 διά Τάραντα			
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. (κ. μ.)	67	38915 ε. Χάμπτον ρόδες 3/8			
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΑΚΟΥΖΗΣ (μ.)	76	45330 δ. Κωνιτόπολιν 4/8 διά Μ. Θάλ.			
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΝΤ	64	10865 ε. Τζένταν 30/7			
ΠΕΡΑ ΜΠΑΙ'Y	71	9623 δ. Σουέζ 31/7 δι' Ακαμπά			
ΠΕΡΑ	53	5835 α. Λ. Πόλμας 14/6			
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005 α. Καβάλτο 12/7 διά Βόλον			
ΠΕΡΧΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	30511 α. Παναμά 25/7			
ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730 ε. Πειραιά 15/3 (έπισκευα)			
ΠΕΤΡΑ	76	23149 α. Ρ. Γκράντε 29/7 δι' Ίρων			
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973 ε. Πειραιά 3/4			
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859 ε. Πειραιά 27/7 δι' Ιταλίαν			
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257 ε. Τζένταν (ποτοθήκη)			
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107 ε. Π. ντε Μπούκ 5/8			
ΠΕΤΡΟΛΑ 19 (δ.)	58	20582 ε. Πειραιά 1/7			
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212 ε. Αλεξανδρείαν 1/8			
ΠΕΤΡΟΛΑ 26 (δ.)	63	53141 ε. Πειραιά 3/8 δι' Αλεξανδρείαν			
ΠΕΤΡΟΛΑ 27 (δ.)	64	50885 ε. Σ. Σάδι 27/7			
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796 ε. Σ. Σάδι 2/8			
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399 δ. Σουέζ 30/7 διά Τζένταν			
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977 ε. Πειραιά 3/8			
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485 ε. Πειραιά 8/5			
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440 ε. Τζένταν 3/8			
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467 ε. Τζένταν 28/7			
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781 ε. Πειραιά 29/7			
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599 ε. Πειραιά 17/7 δι' Ιταλίαν			
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑΪΤ'	57	8776 ε. "Αντόντ 31/7			
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΣΤΑΡ	61	8220 ε. "Αντόντ 27/7			
ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347 ε. Πόρσκρουν 2/8 δι' Αιμούργον			

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

ΠΙΟ ΜΠΡΑΒΟ	70	2746	α. Ἀμέτρεσαν 26/7 διά Ντουάλα
ΠΙΟ ΜΠΡΑΝΚΟ	61	5584	δ. Π. Σάδι 2/8
ΠΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕΙΤΡΟ	57	4931	ε. Ρόττερνταμ 2/8
ΠΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	ε. Χάμπτον ρόδος 23/7
ΡΟΔΟΣ	59	3413	ε. Ταύρεστον 5/8
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ	55	3370	ύπό παραλαβήν
ΡΟΖΑΡΙΟ	58	8920	α. "Νότ Λόντον 17/7
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	71	9077	ε. Ν. "Ορλεάνην 28/7
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	73	11160	α. "Αγ. Φραγκίσκον
ΡΟΝΤΟΣΙ	71	77049	α. Τενερίφων 28/6 διά Τουμπαρό
ΡΟΣΑΝΑ	62	9443	α. Γιοκοχάμη 20/7 διά Δ. "Αντζελες
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	78	11348	ε. Τζεντιλί 4/6
ΡΟΥΑΓΙΑΣ ΣΗ	45	3863	ε. Πειραιά 30/7
ΡΟΥΑΓΙΑΣ ΣΚΑΪ'	68	4207	α. Μ. Καμπούς 30/7
ΡΟΥΑΓΙΑΣ ΣΤΑΡ	69	4121	ε. Στεττίνον 27/7 (έπισκευα)
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	64	4464	ε. Πειραιά 20/7
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	54	3616	ε. Σ. Τζάν 4/8
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	60	11632	δ. Κωνίπολην 29/7 διά Κωνστάντζαν
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	52	2606	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΙΑΝΙΖΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	59	20514	α. Σιγκαπούρην 24/7 διά Τζακάρτα
ΣΑΙΝΤ ΙΝΙ	64	7606	ε. Μονάχον 31/7
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (δ.)	57	9038	α. Ντώρμπαν 18/7
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	68	53160	ε. Φόξ 22/7
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	57	8532	δ. Κωνιπόλιν 30/7 διά Γαλάται
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	56	12279	ε. Σέτε 29/7 διά Νόπολιν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	63	31248	δ. Π. Σάδι 19/7 διά Σύρουνη
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	ε. Κηφισία 27/7 διά Τζέλαν
ΣΑΙΝΤ ΡΙΦΙΔΩΝ (δ.)	65	39011	α. Ν. Ορλεάνην 1/8
ΣΑΙΝΤ ΤΣΩΝ	71	9767	δ. Σουέζ 4/8 διά Ντάρ ες Σαλάμ
ΣΑΙΝΤ ΤΣΩΡΤΖ (δ.)	75	24408	ε. Σ. "Αννα Μπρίν 6/3 (έπισκευα)
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.)	69	99137	α. Τρινκούαλη 30/7 διά Ρ. Τανούρα
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	δ. Σουέζ 21/7 διά Ίράκ
ΣΑΛΑΜΠΟ (δ.)	58	12666	δ. Σουέζ 23/7 διά Τανζανία
ΣΑΜΗ	60	8361	α. Μπαγκά 14/6 διά Σύρουνη
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	ε. Μπ. "Άιρες 31/7
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑΐΤ	71	4995	ύπό παραλαβήν
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	ε. Νάπολι 4/8
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054	ύπό παραλαβήν
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	δ. Παναμά 23/7 διά Ειρηνικόν
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	ύπό παραλαβήν
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑΪ'	71	6189	α. Κορούνα 31/7 διά "Ακαμπα
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	ε. Βρέστην 5/8
ΣΑΜΟΣ	66	17208	ε. Μπ. "Άιρες 31/7
ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1506	α. Πύλον 8/7 διά Τρίπολιν
ΣΑΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	8922	α. Π. "Ελιζαμπέθ 15/7
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	α. Τιμαρόβι 27/7 διά Μπ. Χομενίνι
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	ε. Βρέστην 27/7
ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΪ'	54	8517	ε. Ταρτούς 5/5
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	α. Βάλδης Μπαίν 6/7
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916	ύπό παραλαβήν
ΣΑΜΠΙΡΑ	70	5746	α. Λάγος 2/8 διά Π. Χάρκουρτ
ΣΑΜΠΛΑ (δ.)	57	13247	ε. Γένοβα 4/8
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	α. Κ. Τάουν 3/8 διά Μπ. "Άιρες
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	ε. Καντζί 28/7
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ	72	11505	δ. Παναμά 27/7 διά Ειρηνικόν
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	δ. Κωνιπόλιν 30/7 διά Γαλάται
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	ε. Ρ. "Ιανέριο 2/8
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	α. Ρουέζ 17/7 διά "Αλεξανδρειαν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	15338	α. Ναγκόνια 26/7 διά Μπουεναβεντούρα
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	α. Παρανόκια 31/7
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	67	10329	ύπό παραλαβήν
ΣΑΝ ΤΣΩΡΤΖ	71	9084	δ. Παναμά 27/7
ΣΑΝ ΤΣΙΟΡΤΖΙΟ ΙΙΙ	61	8153	α. Λίβερπολη 29/7 διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ	61	5723	ε. Ροάριο 29/7
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	α. Σ. Τζάν 19/7 διά Λά Γκουάρια
ΣΑΝΤΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	ε. Τρομπέτας 29/7
ΣΑΝΚΑΡΙΜΠ	79	10996	α. Κίγκοτον 30/7 διά Π. Ακμέπο
ΣΑΝΜΑΡΙΑ	78	10994	ε. Σαντάν 24/7 διά Π. "Αλφρέντ
ΣΑΝΜΠΕΡΝ	70	2653	α. Τρουχεύν 13/7 διά Νιγηρίαν
ΣΑΝΤΑ ΠΟΛΑ	68	11364	ε. Κολόμπο 20/7
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9144	δ. Γιβραλτάρ 20/7 διά Π. Σάδι
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	δ. Σουέζ 8/7 διά Μπάραν
ΣΑΝΤΟ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ	78	9773	δ. Παναμά 28/7
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	α. Ντώρμπαν 2/8 διά Γαλλίαν
ΣΑΝΤΟΣ	61	8198	α. Μοντεβίδεο 30/7 διά Ν. "Υόρκην
ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	έξωθι Σάντος 4/8
ΣΑΥΟΥΘΟΥΐ'ΝΤ	63	15981	ε. Πρόβιτνες 28/7
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. Τζενταν 3/8 διά Λονδίνον
ΣΑΠΦΟ	63	17876	δ. Κωνιπόλιν 20/6 διά Κωνστάντζαν
ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ (δ.)	68	51382	ύπό παραλαβήν
ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ	58	1791	ε. Ταμπίκο 30/7
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	ε. Π. Τζεντιλί 17/7
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	α. Τζενταν 20/7
ΣΑΡΩΝΙΚ ΣΗ	63	8999	δ. Σουέζ 16/6 διά Μπάραν
ΣΑΡΩΝΙΚ ΣΚΑΪ'	61	6334	ε. Βόλον 20/7.
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	α. Σάν Χουάν 10/7 διά Λά Γκουάρια
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	ε. Λομπίτο άπο 20/9/77
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894	δ. Γιβραλτάρ 25/6 διά Βεγγάζην
ΣΕΑΛΑ	63	10947	α. Μόντρεαλ 4/8 διά Π. Σάδι
ΣΕΛΕΣΤΙΑΔ	62	6172	α. Γιβραλτάρ 27/7 διά Ν. "Υόρκην
ΣΕΜΕΛΗ	63	10076	α. Λαμπουάν 17/7 διά Κορέαν
ΣΕΜΙ	66	11906	α. Λάγος 2/8 διά Ντουάλα
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	ε. Μονρόβια 21/7
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	ε. Μαπούτο 29/5
ΣΕΟΥΤΑ	55	3526	ε. Τζένταν 6/6
ΣΕΡΦΟΣ	67	12228	έξωθι Σάντος 4/8
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	73	30058	α. Σέβεν άλ 26/7 διά Χιούστον
ΣΗ ΓΚΛΟΥΡ	69	12061	α. Ν. "Ορλεάνη 12/7
ΣΗ ΕΞΠΛΑΟΡΕΡ	60	7746	ε. Λάνος 21/7
ΣΗ ΗΓΚΑ	77	9165	α. Ντουμπάτι 30/7 διά Ντόχα
ΣΗ ΗΑ'ΟΝ	77	9422	α. Μπλαδάρ 3/7 διά Πενάγκ
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	8746	ε. Βενετία 2/8
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ	59	9824	δ. Κωνίπολην 28/7
ΣΗ ΡΕΐΝΤΖΕΡ	74	7746	α. Καράτοι 27/7
ΣΗ ΣΟΥΑΝ	77	10075	α. Μπιλιπόδο 23/7
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9370	άργει εἰς Σιγκαπούρην
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΑΛΕΡ	64	9784	α. Μπάρι 21/7
ΣΗ ΤΑΐΝΤ	71	1906	δ. Γιβραλτάρ 3157 δι "Αλεξάνδρειαν
ΣΗ ΤΗΝΗ ΜΠΑΙΝ	57	9603	α. Ντουμπάτι 3/8 διά Νταμάμ
ΣΗΧΟΡΣ	53	6518	ύπό παραλαβήν
ΣΙΓΑΝΤΟ Α. Σ.	69	12485	α. Πρόβιτνες 27/6 διά Καναδά
ΣΙΓΚΡΙ	61	5239	δ. Γιβραλτάρ 22/7 διά Κούβα (ΕΠΩΛ)
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	ε. Πειραιά 19/7
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	ε. Μόμπικ 29/7
ΣΙΛΒΕΡ Αΐ'ΑΝΤ	58	8574	α. Αμέτρεσαν 22/7
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	78	11272	α. Δάνταχ 20/7 δι "Ακαμπα
ΣΙΛΒΕΡ ΚΑΛΟΥΡ	56	6660	α. Γένοβα 2/8 δι "Ακαμπα
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΐ'ΝΤ	77	11272	α. Βαρκελώνη 12/7 δι "Αβάνα
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	ε. Μόζι 29/7
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	α. Σιγκαπούρην 15/7 διά Λάγος
ΣΙΛΒΕΡ ΚΟΟΥΣ	54	7311	ε. Στεττίνον 23/7
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΙΓ'	69	9305	α. Αύγουσταν 21/7 διά Λάγος
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΕΡΝΤ	55	6663	ε. Αλεξάνδρειαν 20/7
ΣΙΛΒΕΡ ΠΟΡΤ	56	6617	α. Καντί 9/7 διά Σάντος Τ. ντε Καστίλα
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	ε. Μαντράς 2/8
ΣΙΛΙΑ	68	3035	α. Λιβύρον 29/7
ΣΙΛΑ	56	5042	δ. Κωνίπολην 26/7 διά Μ. Θάλ.
ΣΙΝΤΥ	70	18287	α. Ν. "Ορλεάνη 22/7 διά Ρουμανία
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	α. Λ. Πάλμας 3/8 δι "ΗΠΑ
ΣΙΦΝΟΣ	58	13878	α. Λείσεος 23/7
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	ε. Ρ. Γκράντες 2/8
ΣΚΑΠΟΓΟΥΐ'ΝΤ	70	9077	α. Ν. "Ορλεάνη 2/8
ΣΚΑΠΑΕΐ'Κ	53	3899	άργει εἰς Χαλκίδα άπο 26/5/79
ΣΚΑΠΑΜΟΥΝΤ (δ.)	61	22018	έξωθι Κοσίν 558
ΣΚΑΠΜΠΡΗΖ	71	9085	α. Ν. "Ορλεάνη 29/7
ΣΚΑΠΤΡΕΐ'ΝΤ (δ.)	60	21230	α. Χάμπτον ρόδος 18/7 διά Βενεζουέλα
ΣΚΑΫΡΦΟΣ	63	1280	ε. Λάγος 26/7
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	α. Ήστ Λόντον 4/7 διά ΕΠΩΛΗΘΗ
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	58	12492	α. Καράτοι 24/7
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	α. Λαττάκια 30/6
ΣΚΟΠΗ	56	10043	α. Μπάραν 26/7
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Πλάμας 25/7 διά Μπ. "Άιρες
ΣΚΥΜΝΟΣ	62	9648	δ. Σουέζ 22/7 διά Ίράκ
ΣΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΝ	53	6319	ε. Τέλονταν 3/8
ΣΚΥΡΩΝ (μ.)	64	50606	α. Ν. "Ορλεάνη 14/7
ΣΚΥΡΩΝ ΧΡΑΓΚΙΣΤΑΖ	62	17487	ε. Μαλάγκα 24/7
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣ	63	8771	α. Αμέτρεσαν 26/6 δι "Οδησσόν
ΣΩΒΕΡΕΐ'Ν ΡΟΥΜΠΥ	58	2211	Σιγκαπούρην 20/7 διά Πόρτ Κελάγκ
ΣΩΒΕΡΕΐ'Ν ΣΤΑΡ	66	4253	α. Λιβύρον 1/8
ΣΩΝΙΝΤ	68	8534	α. Ρουέζ 30/6 δι "Αλεξάνδρειαν
ΣΟΥΑΝ	63	11659	α. Λιβύρον 2/8 διά Γιβραλτάρ
ΣΟΥΑΝ ΛΕΐ'Κ (δ.)	61	20433	α. Σάντος 4/8 διά Ρόττερνταμ
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	ε. Γουάιτκέβ 4/8 διά Ρόττερνταμ
ΣΟΥΖΑΝ	65	21451	δ. Σκώ 21/7 διά Ρίγκα
ΣΟΥΖΑΝΑ	68	7701	δ. Παναμά 26/7
ΣΟΥΖΥ Ζ.	64	4464	ε. Τάμπα 16/7
ΣΟΥΖΙ'ΝΤ ΣΑΡΠΑΙΖ	56	10271	ε. Ρόττερνταμ 16/7 (ΕΠΩΛ)
ΣΟΥΖΙ'ΝΤ ΤΟΝΙΑ	61	7585	ε. Μαπούτο 30/7
ΣΟΥΖΑ Κ.	58	10635	δ. Σουέζ 25/6 διά Περοϊκόν
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	α. Σικάρο 27/7
ΣΟΦΙΑ	53	2605	δ. Γιβραλτάρ 1/8 διά Ν. "Υόρκην
ΣΟΦΙΑ Κ.	71	15696	ε. Κοινό Μπαίν 2/8
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Λάγος 3157
ΣΠΑΡΤΑΝ	77	16432	δ. Γιβραλτάρ 1/8 δι ΗΠΑ
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ	62	2980	α. Καζαμπλάνκα 10/7 διά Σάρει
ΣΠΑΡΤΟ	65	7751	ε. Τέλονταν 3157
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.)	67	11993	α. Κόμπο 23/7 διά Κόντινεντ
ΣΠΕΤΣΕΣ Αΐ'ΑΝΤ	58	11492	ε. Κολόμπο 4/8
ΣΠΙΛΙΟΣ	70	8174	α. Τάμπα 27/7 διά Μπιλιμπό
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	67	15841	α. Αμβούργον 29/7 δι ΗΠΑ
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Τένευ Τέρμη 2/8 δι ΗΠΑ
ΣΠΥΡΟΣ Β.	64	4975	α. Μίνα άλ Μπάρι 30/6 δι "Αλγκεθίρας
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17485	δ. Π. Σάδι 13/7
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	ε. Βαλτι

ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	ο. Ν. 'Ορλέάνην 2/8	TATAI' KOYHN	66	1677	ο. Μπρωνόμπουτελ 25/7
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	δ. Γιβραλτάρ 4/6 διά 'Αλεξάνδρειαν	TATAI' SH.	67	1926	α. Σπέτζια 30/7 διά Γκαρούχα
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17485	δ. Σουεζ 2/8 διά Σουητίπα	TATIANA (μ.)	70	73526	α. Λ. 'Αντζελες 5/7 διά Σ. Νικόλας
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17485	α. Τέμη 3/17 διά Λάγος	TATIANA Α.	75	14785	δ. Γιβραλτάρ 26/7 διά Θρή πίβερς
ΣΤΑΜΥ	72	30315	α. Αντζέλες 25/7 διά Γιοκοχάμα	TATINA (δ.)	76	47344	υπό παραλόγην
ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	άργει εις Πειραιά ώπο 18/3/75	ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	ε. Τζένταν 21/7
ΣΤΑΡ	64	1584	ε. Καστέλον 8/7	ΤΕΑΛΑΜΩΝ	78	11846	ε. Ντιώρμπαν 3/8
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	α. Ν. 'Ορλέάνην 2/17	ΤΕΑΛΑΜΩΝ	54	7853	α. Λ. Πάλμας 23/8 διά Λάγος
ΣΤΑΡ ΓΚΕΙ'ΖΕΡ	68	16611	δ. Παναμά 2/8 διά Σιογκάμα	ΤΕΛΕΝΔΟΣ	67	12162	ε. Κόμπε 29/7
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ	68	16612	α. Ν. 'Υόρκην 1/8 διά Α. Παλλίς	ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	α. Πειραιά 31/7 διά Βεγγάζην
ΣΤΑΡ ΔΕΦΙΑΠΙΝ	70	19199	ε. Κόμπε 1/7	ΤΕΤΗ Ν.	69	9885	α. Λάγος 26/7
ΣΤΑΡ ΘΗΣΕΥΣ	68	18470	α. Ρόττερνταν 22/7 διά Λουισιάνα	ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	ε. Δουνικέρην 15/7
ΣΤΑΡ ΙΟΝΙΑΝ	69	19165	ε. Κόμπε 22/7	ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569	α. Ιντανά 9/7 διά Αύστραλιαν
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Βανκούβερ 26/7	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ'Υ'	72	9081	α. Σάντος 1/8 διά Μπουεναβεντούρα
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	α. Βανκούβερ 22/7 διά Ν. Ζηλανδίαν	ΤΖΕΙ'ΝΤ I	74	8915	ε. Γκουαγκάκια 28/7
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ε. Βανκούβερ 31/7	ΤΖΕΙ'ΝΤ II	80	9100	εις Σάντερλαντ υπό συμπλήρωσιν
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	ε. Βανκούβερ 18/7	ΤΖΕΙ'ΝΤ III	80	9100	εις Σάντερλαντ υπό συμπλήρωσιν
ΣΤΑΡ ΛΑΪΤ'	61	13184	α. Βανκούβερ 25/7	ΤΖΕΛΑ	62	9571	α. Λίβερπολη 17/7
ΣΤΑΡ ΛΑΚΩΝΙΑΝ	71	19206	α. Βανκούβερ 1/8	ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	ε. Μομπάσα 2/8
ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	α. Μούντιπουρι 11/7 διά 'Ιγουακούνι	ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	α. Ν. 'Ορλέανην 15/7 διά Βεραρκούζ
ΣΤΑΡ ΝΤΟΡΙΑΝ	70	19171	ε. Μπράκε 6/8	ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	δ. Κωνιόπολι 31/7 διά Κωντάντζαν
ΣΤΑΡ ΟΡΦΕΥΣ	69	19024	ε. Γιοκοχάμα 30/7	ΤΖΙΝΙ	61	11125	δ. Κόπερβικ 1/7 διά Κωντάντζαν
ΣΤΑΡ ΠΕΡΣΕΥΣ	68	18469	α. Λ. 'Αντζέλες 26/7 διά Βαρκελώνην	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ	64	9940	η. Νιτρόπιτ 26/7 διά 'Ιστανιάν
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Μπούντυπουρι 26/7 διά Κ. Τάουν	ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	δ. Μπρούνομπουτελ 7/6 διά ΗΠΑ
ΣΤΑΡ ΠΡΑΐΝΤ	62	15649	α. Μπράκε 30/7 διά Βίλμιγκτον	ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869	α. Βιτόρια 16/7
ΣΤΑΡ ΡΟΤΙΑΝΙ	70	19210	α. Βανκούβερ 28/7 διά 'Ισπανίαν	ΤΖΟΥΛΙΑ Δ.	68	14569	α. Μπάκη Μητάνκα 24/7 διά Ρωσίαν
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	α. Κ. Τάουν 14/7	ΤΖΟΥΝΙΟΡ	77	3827	ε. Π. 'Αρβουρ 25/7
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	α. Τζουδίμαν Τέρμη 9/7	ΤΖΩΝ (δ.)	66	39520	ε. Σουετίνια 19/7
ΣΤΑΥΡΟΣ Κ.	59	1859	ε. Ρόττερνταν 14/7	ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	α. Μπράκε 25/7 διά Τζαμάικα
ΣΤΕΛΙΟΣ II (δ.)	65	37865	α. Μπούλιν Μητάη 26/7 διά Π. Άρθουρ	ΤΖΩΝ ΓΡΕΤΟΣ	77	16380	α. Βαλτιμόρη 29/7
ΣΤΕΛΙΟΣ II	56	3369	α. Οριστάνο 19/7 διά Τρίπολιν	ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Λούδιον 5/5 διά Α.'Αφρική
ΣΤΕΛΛΑ	57	8898	α. Σιγκαπούρην 3/8 διά Μπαγκόκ	ΤΖΩΝ Κ.	72	5303	α. Ν. 'Ορλέανην 11/7
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	ε. Μπορτώ 25/7	ΤΖΩΝ ΛΕΟ.	56	8818	α. Σιγκαπούρην 3/17
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	ε. Καρατί 31/7	ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	δ. Γιβραλτάρ 3/8 διά Κή Σουέστ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	ε. Πειραιά 19/7	ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	α. Καράτοι 30/7 διά Τζακάρτα
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Βρέμην 2/8 διά 'Ακαμπα	ΤΖΩΝ Π.	68	4716	α. Σαβόνα 26/7
ΣΤΗΝΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	65	7606	α. Ρόττερνταν 2/8 διά Κοραμπάχρ	ΤΖΩΝ Π.	53	2731	εις Μανφρεντίνια 21/9/79
ΣΤΟΛΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	11849	α. Ν. 'Ορλέανην 2/8	ΤΖΩΝΗ	65	19750	ε. Τάρτη 29/7
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	ε. Ταρραγόνα 23/7	ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	α. 'Ελ. Γκουάμας 30/6
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	δ. Παναμά 25/7	ΤΖΟΡΤΖ	79	14100	α. Λ. 'Αντζελες 27/5 διά Κίγοτον
ΣΤΥΛΙΑΝΗ	59	11147	α. Ροζέρι 8/7 διά 'Αβάνα	ΤΖΟΡΤΖ	65	4323	εις θέσιν 50.29 Β - 0015 Δ. 25/7
ΣΤΥΛΙΑΣ (δ.)	61	16417	α. Πειραιά 19/7 διά Λίβυην	ΤΖΟΡΤΖ Α.	75	14786	α. Ροζέριο 10/7 διά Ρωσίαν
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εις μεσογειακός μεταφοράς	ΤΖΟΡΤΖ Φ.	58	3778	ε. Σούστα 23/7
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	α. Ντακάρ 24/6 διά 'Ισπανίαν	ΤΖΟΡΤΖΙΝΑ	77	11348	ε. Θεσσαλονίκι 21/6
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	3274	εις μεσογειακός μεταφοράς				
ΣΥΝΑΔΗΟΕΙΑ	52	5610	α. 'Αλεξάνδρειαν 29/7				
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5709	εις μεσογειακός μεταφοράς				
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	6617	ε. Βρέμην 1/8				
ΣΥΝΕΤΟΣ	65	17792	δ. Κουνίτολιν 4/7 διά Κωντάντζαν				
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	εις μεσογειακός μεταφοράς				
ΣΥΡΑ	77	16380	δ. Σουεζ 9/6 διά Μπάραν				
ΣΥΡΙΑ	78	5466	εις γραμμήν Βόλου - Ταρτούς				
ΣΥΡΟΣ	64	5237	δ. Γιβραλτάρ 2/8 διά Φουνές				
ΣΥΡΟΣ	59	5202	ε. Χιούστον 27/7				
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	α. Σιγκαπούρην 22/7 διά Δάχιφόγκ				
ΣΧΙΝΟΥΣΑ	72	4467	α. Λ. Πάλμας 5/8 διά Λάγος				
ΣΩΤΗΡΗ	62	21099	α. Σάντος 26/7 διά Λόριεντ				
Τ Φ Α ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	ε. Σιγκαπούρην 3/17				
Τ Φ Α ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6500	α. Γιοκοχάμα 28/7 διά Τζένταν				
ΤΑΙΓΚΕΡ ΜΠΑΙ	73	8843	α. Τζένταν 3/17				
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ	57	9294	ε. Μπάραν 11/7				
ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	α. Τζένταν 2/8				
ΤΑΚΙ	69	3995	α. Πειραιά 3/17 διά Λά Κουλέτ				
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	α. Ντουσιάτη 2/8 διά Κόρ διά 'Αμαργια				
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	ε. Μη. 'Άυρες 22/7				
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	ε. Μάλτα 4/8				
ΤΑΜΑΡΑΙΑ	58	7131	ε. Σουεζ 3/8				
ΤΑΝΙΑ	57	3605	α. 'Ηράκλειον 19/3 διά Χαλκίδα				
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Σαβάννα 27/6 διά Βενεζουέλα				
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	61	10532	α. Κήπει 26/7				
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	δ. Σουεζ 23/7 διά Μπαγκόκ				
ΤΑΡΑ	61	3943	ε. Λεμεσόν 30/7				
ΤΑΡΕΚ	53	4097	εις μεσογειακός μεταφοράς				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	α. Σιγκαπούρην 3/8 διά Τζιμπούτι				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	21498	δ. Κουνίτολιν 28/7				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΑΕ'Ν	73	19420	δ. Μπρούντυποτελ 19/7 διά 'Αγαδίρ				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΛΑΒΕΡ	65	10979	ε. Βανκούβερ 5/7				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	δ. Παναμά 3/7				
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	ε. Ντουσιάτη 27/6				
ΤΑΣΙΑ	62	14150	α. Σιγκαπούρην 27/6				
ΤΑΣΟΣ Κ.	60	3726	δ. Σουεζ 4/8 διά Τζένταν				
ΤΑΣΟΣ Ν.	67	4507	ε. Πύλας 13/5 διά Σουητίπα				
ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	62	9901	ε. Ν. 'Ορλέανην 31/7 διά Μεξικόν				

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ Λτδ.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DOSKUROI» 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

ΤΡΕΙΝΤΕΡ	65	3524	είς Πειραιά 21/11
ΤΡΙΑ	57	8476	α. Λ. Πάλμας 1/8 διά Ρ. Γκράντε
ΤΡΙΑΣ ΗΙΙ	67	3642	α. Σιγκαπούρην 30/7
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	67	34501	ε. Ν. 'Υόρκην 4/8
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	α. Ντόχα 24/6
ΤΡΙΤΩΝ Κ	65	18451	ε. Βούβλην 17/7
ΤΡΙΠΟΛΙ (δ.)	64	23311	δ. Σουέτ 26/7
ΤΡΟΙ'ΙΝΕΦΕΛΣ	53	4584	α. Ρουέν 24/6 δι' Αλγερίαν
ΤΡΟΙ'ΙΝΕΦΕΛΣ	60	9255	ε. 'Αντεν 25/7
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	δ. 'Ελανόρε 5/7
ΤΣΑΙ' ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	58	6867	α. Κ. Τάουν 28/7 διά Ρεύνιον
ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	ε. Ρουέν 3/8
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Μπουνιμπούρι 1/7 διά Σουέτ
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Σουφραπόγια 27/7
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	δ. Παναμά 12/6 διά Ταιβάν
ΤΥΡ (δ.)	62	7891	ε. Μπισέρτα 3/8
ΤΥΧΗ	59	4161	α. Νουάκτ 20/7 διά Ντακάρ
ΤΥΧΗ	49	2979	ε. Καβάδα 10/7
ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	ε. Σ. Νικόλας Μπαι 27/7
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	είς Σουέτ από 27/6/78
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΥΡ	56	100589	είς Σουέτ από 3512/78
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	α. 'Αμπέρσαν 16/7 διά Ρίγα
ΥΜΝΟΣ	78	6053	μετων. «ΕΠΟΣ»
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.)	78	45330	α. Αγ. Φραγκίκον 4/7
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	α. Σιγκαπούρην 27/7
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	είς Κολούμπια ρίβερ 25/3
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ε. Μπέρα 23/7
ΦΑΙΑΞ	70	11489	α. Ναγκόγια 23/7 διά Κολόμπο
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	ε. Φρημάντα 14/6 δι' Ιράν
ΦΑΙΔΡΑ	72	3172	ε. Λ. Ταύρας 16/7
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	δ. Σουέτ 28/5
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΙΔΩΝ II	58	4885	ε. Λάδ. Πάλμας 2/8
ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	δ. Ντόρερ 12/7 δι' Αθάνα
ΦΑΙΗ III	57	6334	α. Πειραιά 16/7 διά Βάρνα
ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤ	64	16299	ε. Χόγκ Κόρ 2/7
ΦΑΙΚΟΝ	78	13889	α. Μπ. Χομενί 4/7
ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ	60	13789	α. Γκαζαούτ 28/6
ΦΑΙΜΙΛΑ ΑΝΤΖΕΑ	63	9854	δ. Γιβραλτάρ 24/7 δι' Αμβέρσαν
ΦΑΙΜΙΛΑ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	65	10116	α. Μπ. Χομενί 30/6
ΦΑΙΜΙΛΑ ΔΕΛΤΑ	62	9890	ε. Καράτα 29/7
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	α. Λά Παλής 1/7
ΦΑΝΗΣ	55	3382	είς Τσουνιά πόλι 5/77
ΦΑΝΤΑΣΖΑ Λ. (δ.)	74	23123	δ. Σουέτ 6/7 δι' Ιαπωνίαν
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	δ. Σουέτ 12/7 δι' Ιράν
ΦΕΛΙΣΙΤΖΗ	50	5317	άργιε είς Πειραιά
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	62	10186	ε. Πειραιά 30/7
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Ρόττερνταν 15/7 διά Βρέστην
ΦΙΛΙΑ	60	5523	α. Νταμάρ 25/6
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	α. Κόμπε 19/7
ΦΙΛΙΠ ΝΟΥΑΡ (δ.)	67	54480	ε. Φιλοδέλφειαν 31/7
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	δέωθι Καράτη 1/8
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ	57	2484	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Ο ΜΑΚΕΔΩΝ (δ.)	70	113081	είς Πειραιά 8/5 (έπισκευαι)
ΦΙΛΟΘΕΗ	61	9789	ε. Τρινκομαλί 12/7
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	δ. Γιβραλτάρ 2/8 διά Μπετζάδια
ΦΙΣΚΑΡΝΤΟ	59	9830	α. Κόμπε 10/7 διά Τανάμπο
ΦΙΦΑ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	α. Αύγούσταν 1/7 διά Γιβραλτάρ
ΦΙΛΑΓΚ ΣΠΑΠΠΑΙ'ΕΡ	56	13408	δ. Γιβραλτάρ 25/7 διά Νιγρίαν
ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ε. Βαλτιμόρην 3/8
ΦΙΛΟΡΥ	58	2874	είς Γκάντια 9/8/79
ΦΙΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Χιούστον 27/7
ΦΙΛΩΡΑ Κ.	60	9685	δ. Μπρουνιμπούτελ 27/6 δι' Αθάνα
ΦΙΛΩΡΑ Ν.	73	17519	α. Λ. Πάλμας 4/8 διά Μπ. 'αύρες
ΦΙΛΩΡΑ II	60	5044	ε. Ρ. 'Ιανέρο 1/8
ΦΙΟΒΟΣ	74	9014	ύπο παραλαβήν
ΦΙΟΒΟΣ	58	5065	ε. Τζένταν 26/7
ΦΙΟΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	ε. Τομέρα 3/7 διά Περσικόν
ΦΙΟΝΙΣ	69	11489	ε. Μομπάδ 23/7
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13763	α. Ν. 'Ορλεάντ 10/7 διά Βενεζουέλα
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.	58	10340	α. Πειραιά 27/6
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΙ'Σ	63	16141	α. Μπ. 'Αύρες 3/17 διά Ρωσίαν
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	6894	ε. Σάντος 24/7
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ'	66	2999	α. Λαττάκια 2/8
ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	57	10371	α. Ντάρ ές Σαλδάμ 2/8
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ.	72	7006	α. Κούνι Μπαι 18/7 διά Σικελίαν
ΦΟΥΡΚΕΡΟ	59	3775	δ. Π. Σάδι 3/8

ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	ε. Τζιμπούτι 7/4
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	α. Α. Τσόρας 19/7
ΦΡΗΝΤΟΝ	79	9418	ε. Νιώρηπον 3/8
ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ	70	9865	α. Ρεσιφ 10/5 διά Ν. 'Υόρκην
ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	61	1194	ε. Βομβάνη 3/8
ΦΡΙΞΟΣ Δ.	63	1097	α. Νταμάδι 1/8 διά Σαρζά
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ.	60	10544	ε. Μασαλία 1/8
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	3594	δ. Π. Σάδι 14/6 δι' Οδησσόν
ΦΡΟΣΩ	70	18328	δ. Γιβραλτάρ 28/7 δι' ΗΠΑ
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ε. Βρέστην 30/7
ΦΩΤΕΙΝ (δ.)	65	40417	ε. Μελβούρνην 2/8
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	α. Ν. 'Ορλεάνην 2/8
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	δ. Π. Σάδι 25/5
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	δ. Σορέλ 2/5 διά Κούβα
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	ε. Δάντσιχ 4/8 διά Κωνσταντζαν
ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	ε. 'Αμβούργον 3/8
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	α. Γιουροπόρτ 31/7 διά Κοπεγχάγην
ΧΑΛΚΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	63	19543	είς Χαλκίδα 20/7
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	66	31149	ύπο παραλαβήν
ΧΑΡΙΣ	65	5038	α. Γιουροπόρτ 5/8 διά Μ. Θάλ.
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	δ. Κων/πολιν 2/7
ΧΙΑΝ Α'ΙΛΑΝΤ	69	10016	α. Κίνστον 17/7
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10121	ε. Σιγκαπούρην 31/7 διά Χόγκ Κόγκ
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	69	10016	α. Νταμάδι 25/7
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	α. Βοστώνη 13/7 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	α. Καζαμπλάνκα 17/7 διά Πειραιά
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	δ. Πάναδι 25/7
ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ	68	10121	α. Κάζαπα 28/7 διά Αγγλίαν
ΧΙΑΝ ΣΗ.	69	10016	δ. Παναδί 25/7
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	α. Κολόμπιτ 25/7
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	α. Σαλβαντόρ 22/7 διά Κίναν
ΧΙΟΣ	58	9483	ε. Κολόμπιτ 29/6
ΧΙΟΣ ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	62	2200	ε. Πειραιά 18/7
ΧΙΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ	70	13240	ε. Βομβάνη 25/7
ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	61	11587	ε. Όζάκα 5/8
ΧΙΟΣ ΠΑΤ'ΑΓΟΤ	70	13241	α. Νάντη 22/7
ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	δ. Σουέτ 20/3 διά Μπάραν
ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	δ. Παναδί 27/7 διά 'Εσμεράλντας
ΧΙΟΝ	75	18421	α. Μπωμόντ 18/7 δι' Αλεξανδρείαν
ΧΟΛΑΝΤ	61	4877	α. Τσάρλεστον 5/8
ΧΟΛΣΤΕΝΚΑΜΠ	59	3999	ε. 'Αγ. Βικέντιον 31/7
ΧΟΛΣΤΕΝΛΑΝΤ	59	3988	ε. Μπαρμπάντος 22/7
ΧΟΛΣΤΕΝΣΑΝΤ	58	3821	α. Π. Μπάριος 19/7
ΧΟΡΙΖΟΝΑ	58	9261	α. Τουτικούρι 11/7
ΧΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ	69	9073	α. Σιγκαπούρην 10/7 δι' Ιαπωνίαν
ΧΟΧΕΝΦΕΛΣ	67	9433	ε. Κουβέτι 4/8
ΧΡΗΣΤΟΣ Α.	70	2997	είς Βομβάνη όπο 29/2
ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	70	4145	ε. Πειραιά 24/7
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	α. Σιγκαπούρην 28/7 διά Μανίλα
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Λονδίνον 2/8 διά Λάγας
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	61	10434	α. Αγούστα 22/7 διά Βενεζουέλα
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (δ.)	66	41946	ε. Φιλοδέλφειαν 13/7 δι' 'Αρούμπαν
ΧΡΙΣΤΙΣΑ	69	28203	α. Κ. Τάουν 28/7 διά Βραζιλίαν
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ.	58	10244	α. Λιβόρνο 25/7 διά Σφάξ
ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ	64	2717	ε. Χαλκίδα 25/5 (έπισκευαι)
ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ	57	1328	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ Γ. Λ.	71	16246	δ. Παναδί 8/5 διά Ταιβάν
ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ε. Τζεμέλλ Ντανά 15/6 διά Χόβικ
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	α. Αγούσταν 24/6 διά Τριπολίν
ΧΡΥΣΟΥΛΑ	57	2361	άργιε είς Πειραιά
ΧΡΥΣΟΥΛΑ II	49	3422	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Κ.	54	3720	δ. Σουέτ 22/7
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	είς Πειραιά 9/3 (έπισκευαι)
ΨΑΡΑ	56	8524	α. Μεραινα 1/7 δι' 'Ακαμπα
ΨΗΛΗ	65	12369	δ. Π. Σάδι 26/7
ΟΚΕΑΝΙΣ	76	18080	α. Τζένταν 26/7 διά Γκιζάν
ΟΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ε. Χοντούρας 26/7
ΟΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ε. Σεβόνα 2/8
ΟΚΕΑΝΟΣ	67	28021	α. Χάμπτον ρόδης 1/8 δι' Ιταλίαν
ΟΜΕΓΑ ΚΑΣΟΣ	61	5201	α. 'Αμβούρνον 2/8 διά Λενινγκραντ
ΟΜΕΓΑ ΚΩΣ	65	1926	ε. 'Αμβέρσαν 2/8
ΟΜΕΓΑ ΛΕΡΟΣ	60	5760	δ. Κων/πολιν 28/7 δι' Οδησσόν
ΟΤΟ ΓΚΑΛΦ	72	1339	ε. Κουβέτι 30/7

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΟ ΝΟΜΟΥ:		
Έκδοτης - Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ Σεμέλης 3, Έκαλη	Έπι τής ολης ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ Αιγάλεω 47, Κορυδαλλός	'Υπεύθυνος Τυπογραφείου ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΔΑΜΑΚΗΣ Κύπρου 99, Νίκαια
Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 - Πειραιάς		

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 1.500

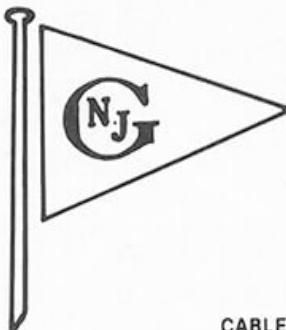


Tá ύπο ξένας σημαίας

(Πλοιά σημειούμενα δι' αστερίσκου (*) δέν είναι συμβεβλημένα με τό Ν.Α.Τ.)
(κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμά — Τά ύπολοιπα φέρουν τήν λιβεριάνην)

ΑΓΑΠΗ	64	5916	ε. Λ. "Αντζέλες 11/7	ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	ε. Τουμπαρά 16/7
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	ύπο παραβάθην	ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	ε. Ροζάριο 30/7
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	56	20140	ε. Σιγκαπούρην 23/7	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	δ. Παναμά 19/7 διά Κίναν
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	ε. Σιγκαπούρην 26/7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	50	2167	α. Πειραιά 10/7	ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	δ. Μπρούνωμπούτελ 26/7 διά ΗΠΑ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (κ.)	67	1979	α. Π. Καστρίς 2257	ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Βανκούμπερ 18/6
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	α. Χάμπτον ρόδος 7/7 διά Ρουμανία	ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	ε. Γδυνιά 31/7
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	άργει εις Πειραιά διά 14/6	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	α. Βίλεμσχφεν 24/6 διά Μ. "Άχμαντί
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)*	51	2430	α. Χιούστον 25/7	ΑΝΘΙΑ (κ.)	64	11034	δ. Π. Σιδί 21/7
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204	α. Σαλέρνο 21/6 διά Χαλκίδα
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	δ. Παναμά 23/7	ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	ε. Μαδέρα
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	26926	ε. Ν. "Ορλέανην 28/7	ΑΝΝΑ (κ.)	47	2503	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'	59	8724	α. Μπάσφαν 25/7	ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	άργει εις Χαλκίδα διά 11/7/79
ΑΘΟΑΣ	60	10733	εβυθισθεν εις 30.14 N — 03.08 Δ. 1/8	ΑΝΤΙΓΩΝΗ ΤΣΙΡΗ	56	3990	δ. Σουέζ 458
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	δ. Κωνιπολίν 23/7	ΑΝΤΚΛΙΟΣ (δ.)*	59	16047	α. Παρανάκουα 27/7 διά Βομβάνη
ΑΙ' ΙΚΟΝ*	71	27958	δ. Γιβραλτάρ 3/8	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	δ. Ντουμπάλι 4/8 διά Χάβρην
ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.)	52	2517	άργει εις Πειραιά διά 6/2/74	ΑΝΤΩΝΙΟΣ II (κ.)	55	1501	ε. Πειραιά 18/7
ΑΙ' ΗΡΗΝΗΣ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)*	69	6200	δ. Κωνιπολίν 3/6 διά Μ. Θάλ.	ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	άργει εις Τραπάνι διά 3/5
ΑΙ' ΗΡΗΝΗΣ ΝΟΣΤΑΛΤΙΑ (κ.)*	69	6038	ε. Τακόμα 1/8	ΑΟΥΡΟΡΑ (δ.κ.)	56	12447	α. Μπέλφαστ 23/7 διά Βραζιλίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ε. Αγ. Φραγκίσκου 13/7 διά Σιγκαπούρην				
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	ε. Ρόττερνταν 29/7				
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)*	37	5272	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΛΑΜΕΙΝ (π.)	62	10403	α. Λ. Πόλμας 14/7 διά Λάργος				
ΑΛΑΕ	73	8824	α. Ναγκόγια 17/7 διά Δ. "Αντζέλες				
ΑΛΑΕΚ (κ.)	53	4702	ε. Λάργος 25/7				
ΑΛΑΕΝΤΕΓΓΑ (δ.)	70	51615	ε. Σακάδη 657				
ΑΛΑΞΑΝΔΑΡΟΣ Α. (κ.)	47	2097	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΛΑΞΑΝΔΑΡΟΣ Κ. (κ.)	51	2593	εις Πειραιά 20/5/79				
ΑΛΑΞΑΝΔΑΡΟΣ Σ							
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	δ. Ντούμπαλι 1/6				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	ε. Ντώρμπατ 26/7				
ΑΛΙΜΟΣ (π.)*	44	2740	ε. Πειραιά 457				
ΑΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2404	ε. Σπέτζα 28/7				
ΑΛΚΑΜΑΝ*	66	27985	ε. Βίλα Κονστιτούούσον				
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	δ. Π. Σάδι 31/7				
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ε. Σιγκαπούρην 1/8				
ΑΛΑΦΑ ΚΟΝΒΕ'Υ'ΟΡ (Ηιβζ)*	66	2309	άργει εις Πειραιά διά 11/9/79				
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Κόμπε 10/7 διά Ράς Τανούρα				
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. Λίττελτον 28/7 διά Τιμαρού				
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	ε. Ρεσίφε 5/7				
ΑΜΠΙΛΙΤΥ (κ.)	51	996	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΝΑΣΣΑ (κ.)*	53	7570	δ. Σουέζ 1/8 δι' Έριθρων θάλ.				
ΑΝΑΣΤΑΣΗ (π.)	57	2148	εις Πειραιά (πισκευαί)				

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON

TELEPHONE: (01) 600-1766

TELEX: (51) 883157

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

67, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236

ΒΕΕΣΤΑΡ (κ.)*	60	8368	ε. Σιγκαπούρην 23/6
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑ'ΙΑΜΟΝΤ (κ.)*	64	1396	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	54	1991	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ.)	72	119795	α. Φόρα 12/7 διά Μ. δλ Αχαρνών
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	ε. Χαμπτον ρόδς 4/8
ΓΑΛΑΝΗ	55	9418	α. 'Αλεξανδρειαν 30/7
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	37699	ε. Χάρηπον 3/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	1475	ε. Τζένταν 25/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΟΤΗΣ (δ.)	66	30647	ε. Κόμπον 29/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ. (π.)	65	4636	ε. Χιούστον 20/7
ΓΙΟΥΡΟΜΠΗΣ (κ.)	69	12087	ε. Νταμάν 21/7
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ Κ.*	57	4983	ε. Κωνίπολιν 2/8
ΓΚΑΖ ΠΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	δ. Γιβραλτάρ 20/7 διά Ραβέννα
ΓΚΑΖ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ (δ.π.)*	65	4183	ε. Πειραιά 31/7
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	α. Δά Γκουλέτ 30/7 διά Π. ντε Μπούν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	ε. Χαλδίας 3/8
ΓΚΟΥΑΡΟΥΧΑ (κ.)	60	4068	δ. Ζάπι 18/7
ΓΚΟΥΝΤ ΕΣΠΑΛΟΡΕΡ (κ.)	67	2997	α. Σάφι 3/7 διά Ντουάλα
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'Υ'ΑΟΡ (κ.)	74	3279	ε. Μπαρανκίλα 28/7
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΥΥΠ (κ.)*	56	8783	ε. Σιγκαπούρην 29/7
ΓΚΡΑΪΤΣΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	ε. Σαράγκα 5/7
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.)	68	8915	α. Καλκούτα 5/8 διά Σιγκαπούρην
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	δ. Γιβραλτάρ 13/7 διά Βενετία
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.τ.)*	57	9433	ε. 'Αμπιτζάν 19/7
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11329	ε. Λαγός 25/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΛΟΤΖΥ (δ.)	64	30330	α. Ταραγκόνα 22/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑ'ΙΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	α. Τοίμο 28/7 διά Περαιών
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	67	22817	δ. Μπρούνσμπούτελ 31/7 διά Βαλτιμόρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΔΟΣ	67	23347	α. Μπ. 'Άρες 25/7 διά Ρωσίαν
Γ. ΝΕΓΚΖΕΙ'ΤΟΡ	68	22782	α. Τόμπα 24/7 διά Βιζαπατανάμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	67	23347	α. Γάνδην 28/6 δι' ΗΠΑ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	ε. Βανκούβερ 29/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	ε. 'Αγ. Φραγκίσκον 26/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΤΥ	67	22817	α. Κονιπολίν 26/7 δι' Όδησσον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΔΕΤΣ	69	41477	δ. Γιβραλτάρ 25/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	δ. Γιβραλτάρ 22/7 δι' ΗΠΑ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Τάραντα 24/7 διά Λα Σκίρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΩΑΒ (δ.)	72	114710	δργει εις Πειραιά διά 23/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Κιαραρόν 18/7 διά Περαιών
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΧΟΡ (δ.)	78	126261	α. Ρ. Τανούρα 5/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	δ. Ντουμπάι 4/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	α. Κάρυκι διλ. 7/7 διά Φόρς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΡΟ (δ.)	70	100175	α. 'Αιλ. όφ. Γκραιν 24/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ (δ.)	72	102326	δργει εις Πειραιά διά 12/2
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.τ.)	45	2740	δργει εις Χαλκίδα διά 295/12
ΔΑΝΙΑΛ (π.τ.)*	53	1552	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΑΝΙΛΑ	72	15871	ε. Δά Γκουλέτ 30/7
ΔΑΦΝΑ (κ.)	63	11575	α. 'Ολμπουν (Ν.Υ.) 1/8
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	α. 'Ειλατ 16/7 διά Κ. Τάουν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)	56	8789	α. Κάρπατος 25/7
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)*	68	50999	α. Σέβεν διλ. 2/8 δι' Αμβούργον
ΔΩΤΩΡ	68	35191	ε. 'Αννάπολις άνκ. 23/7
ΕΒΡΟΣ (π.τ.)	57	3434	δργει εις Πειραιά 4/9/77
ΕΙΡΗΝΗΟ (π.δ.)	65	42377	α. Γκάλθεστον 22/7
ΕΚΤΩΡ (κ.)*	72	4922	α. Π. 'Αρβουρ 29/7
ΕΔΑΙ'ΙΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	δ. Κυνιπολίν 3/8
ΕΔΑΙ'ΙΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	α. Πειραιά 8/7 δι' Ιταλίαν
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	64	31331	ε. Ν. 'Ορλεάνην 19/7
ΕΔΕΝ*	67	27989	δ. Ρότερνταν 25/7 διά Τάμπα
ΕΔΕΝΑ (κ.)*	54	5383	ε. Χάρηπον 25/7
ΕΔΕΡΑΝΤΑ	73	17042	α. Σίδνευ 4/8 δι' Ιαπωνίαν
ΕΔΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)*	74	132034	ε. Ράς Τανούρα 1/8
ΕΙΖΑΜΠΤΕΟ (π.δ.)*	59	12662	α. Γιβραλτάρ 29/7 δι' Ισακεντερούν
ΕΙΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766	α. Ρόστορο 23/7
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΥ (Σιγκ.δ.)	75	45001	α. Ν. 'Ορλεάνην 2/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)*	67	47344	α. Σιγκαπούρην 29/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ	76	22893	α. Ν. 'Ορλεάνην 4/8
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	α. 'Αγ. Φραγκίσκον 17/6
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	α. Πειραιά 26/7 διά Θεσσαλονίκη
ΕΠΑΝΙΚΗ Κ. (κ.)	55	2261	δ. Π. Σάδι 29/7
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513	ε. Λιβόρνο 31/7
ΕΝΑΡΞΙ (κ.)*	56	9212	δ. Π. Σάδι 31/7
ΕΝΤΥ (κ.)	52	5952	ε. Σιγκαπούρην 3/8
ΕΡΓΙΝΑ I (π.τ.)	61	9335	α. 'Αμπού Ντόμι 4/8 δι' Εύρωπην
ΕΡΜΗΣ Κ. (π.τ.)	54	2360	ε. 'Ηγουμενίτσα 30/5
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	72	129260	α. Ντάσι διλ. 12/5 διά Χόρβικ
ΕΥΓΕΝΙΑ I (π.δ.)	54	11208	α. Πούλο Σαμπού 23/7
ΕΥΔΟΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	5331	α. Μπαχρέν 1/8
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	ε. Γένοβα 3/8
ΕΥΔΑΙΑ (π.)	59	8630	ε. Βαλένθια 20/7
ΕΥΔΙΜΕΝΗ	79	29875	ε. Αμβούργον 4/8
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Βαλτιμόρων 20/7
ΕΥΠΟ ΑΡΑΜΙΣ (κ.)	57	10741	ε. Λάρνα 20/6
ΕΦΗ (π.)	59	4381	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	α. Π. ά Πιερ 30/7 διά Πόρτλαντ (Μεξ.)
ΖΑΚ (π.)	62	10028	α. Γιβραλτάρ 24/7 διά Χόρβικ
ΖΑΧΑΡΟΥΑ (κ.)*	61	1841	εις Λεισέδες διά 15/7/9 (έπισκευαι)
ΖΕΑ ΜΠΗΤΣ (π.τ.)	59	8335	α. Σιγκαπούρην 23/7 διά Βιετνάμ
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	ύπο παραλαβήν
ΖΕΥΦΟΡΟΣ II	77	18838	α. Ταϊτακόγκυ 4/8
ΖΩΗ (δ.)	67	43231	δ. Γιβραλτάρ 11/7 διά Φρέρπορ
ΖΩΗ II (π.τ.)	56	2651	α. Ανκόνα 24/7 διά Βενετίαν
ΖΗΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.τ.)*	57	9433	ε. Καράτσι 1/8
ΩΑΛΕΙΑ IV (π.τ.)	57	2349	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΩΑΡΡΟΣ (π.τ.)	63	3293	α. Ν. 'Ορλεάνην 26/7
ΩΑΣΩΣ (δ.) ΣΙΝΚ.	74	51501	α. Ράς Τανούρα 1/8
ΩΕΩΔΩΡΑ	72	69874	εις Ρότερνταν 23/5 (έπισκευαι)
ΩΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)	61	8943	α. Ντακάρ 14/7
ΩΔΟΔΡΟΣ II (κ.)	60	3847	ε. Μάλαγκα 1/8
ΩΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	α. Λ. 'Αντζελές 1/8
ΙΜΑ*	68	27989	α. Χαμπτον ρόδς 22/7 διά Βραζιλίαν
ΙΝΤΕΡΑΣΙΑ (κ.)	47	2879	ε. Βενετία 30/7
ΙΝΤΕΡΣΠΙΡΙΤ (κ.)	59	4668	ε. 'Ακαμάτα 11/7
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	66	20959	δ. Γιβραλτάρ 17/7 διά Κωντάντζαν
ΙΟΣ (π.τ.)	49	3676	ε. Κάλιρι 2857
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ.)	60	4067	α. Μερσίνα 2/6 διά Λιβύην
ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	ε. Σαβάννα 30/7
ΚΑΛΑΙΑ (κ.)	52	2775	ε. Τζένταν 28/7
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8252	δ. Σουέζ 8/7
ΚΑΠΑΛΑ (κ.)	55	1599	α. Μπέρια 29/6 διά Ντιώρμπαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	δργει εις Πειραιά 24/7 διά Σορέλ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)*	54	10905	δργει εις Πειραιά 23/10/77
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΜΕΜΟΡΙΣ (π.τ.)	61	9516	ε. Μπόραρ 2/7
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ Π.	56	8203	ε. Μόρπιλ 24/7
ΚΑΣΚΙΩΤΟΣ (κ.)	54	1598	δργει εις Πειραιά διά 26/8/78
ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	δ. Κων/πολίν 15/7 διά Λιβύην
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	59	9493	ε. Θεσσαλονίκη 15/7
ΚΑΣΤΩΡ (κ.)	63	8671	δ. Γιβραλτάρ 17/3 δι' Αβάνα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	δ. Σουέζ 26/7
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ε. Τζένταν 3/8
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ 66	69	51621	ε. Μέναλ δλ Αχαντί 20/7
ΚΕΧΑΡΙΤΟΜΕΝΗ (κ.)*	58	11765	α. Μαυρίκιον 15/6 διά Δυτ. Αφρικήν
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	α. Αμβούργον 10/7
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	δργει εις Πειραιά διά 8/2/79
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	υπό παραλαβήν
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΛΑΤΖ (κ.)	55	1863	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	υπό παραλαβήν
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛΑ (κ.)	42	3129	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	α. Βανκούβερ 15/7 διά Πρίνς Ρούπερ
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	α. Βοστώνην 18/7 δι' Αρόμπιτα
ΚΥΡΟΣ (κ.)	69	11315	δ. Σουέζ 20/6 διά Μπάραρ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	35576	ε. Θερσάτη 30/7 διά Γουόρρερ
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	δ. Παναμά 29/4 διά Μανίκα
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	δργει εις Πειραιά διά 1/3/74
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ε. Ν. 'Ορλεάνην 1/8
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	α. Χιούστον 21/7
ΛΑΡΑ (κ.)	56	6921	α. Μομπάσα 27/6
ΛΑΡΑ (π.τ.)	65	9091	μετων. «ΟΣΕΑΝ ΝΗΦΕΝΤΕΡ»
ΛΑΣΑ (κ.)	51	1544	ε. Πειραιά 2010
ΛΕΜΠΛΟΝ (κ.)	60	4068	ε. Μάλαγκα 27/7
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	δ. Σουέζ 28/7
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	ε. 'Αμβούργον 4/8
ΛΙΔΑ (π.τ.)	50	2734	εις Αμπιτζάν διά 24/4/78
ΛΙΝΑ (κ.)	60	3847	α. Πύλον 12/7 διά Δυρράχιον
ΛΙΡΚΕΥ' (π.)	59	9879	δ. Ταμπικό 16/7
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ *	68	39617	δργει εις Πειραιά διά 12/5
ΛΟΥΚΙΑ (κ.)*	59	6354	α. Στεττίνον 23/7 διά Λουάντα
ΛΟΥΟΥ (π.)	54	2557	ε. Ν. 'Ορλεάνην 30/7
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16840	α. Σαντάνα 11/7 διά Μανάους
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΣ (μ.)*	75	136991	διωθί Ράς δλ Καιμάχ 20/7
ΜΑΙ'ΣΤΡΟΣ	69	16840	α. Ιντσόν 11/7 διά Μόζι
ΜΑΝΑΓΚΡΟ (κ.)*	43	1593	εις Βρινδισίου διά 19/8/79
ΜΑΝΤΟΥΑΔΑ (π.)	52	2352	εις Αμπιτζάν διά 13/4/78
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Αύγουστουν 22/7 δι' Αρζού
ΜΑΡΙΑ Π. (π.)	55	3003	δ. Γιβραλτάρ 1/8
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	α. Μπούλεν Μπαίν 10/7 διά Περαιών
ΜΑΡΙΚΑ Ι. ΛΕΜΟΥ (κ.)	61	5376	δ. Σουέζ 4/3
ΜΑΡΙΠΑ (δ.)	67	43649	ε. Πειραιά 30/7 διά Λιβύην
ΜΑΡΙΠΕΛΛΑ (δ.)	64	38568	διωθί Ράς Σουκέρ 1/7
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	66	57027	ε. Σιντι Κρέιρ 2856
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	ε. Σουέζ 30/6
ΜΑΡΙΤΣΑ ΙΙΙ (π.)	65	10596	δ. Σουέζ 25/6
ΜΑΡΙΩ	65	17238	ε. Κρίστομπα 25/6
ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	4639	ε. Μαυρίκιον 29/7
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	ε. Χιούστον 27/7
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	εις Κουβέτη 24/7/78
ΜΕΡΑΙΑ (κ.)	55	2549	ε. Πειραιά 27/3
ΜΕΡΡΥΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	δ. Κων/πολίν 10/7 διά Κω

ΝΟΡΔΕΡΝ Α'ΙΣ (κ.)	60	4100	α. Κοπέρ 25/6 διά Κούβα	ΡΙΜΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	5058	α. Μομπάσαν 25/7 διά Κουβέτι
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'ΙΑΝΤ	67	22817	ε. Πειραιά 1/8	ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	δ. Σουέζ 24/7 διά Βούβάνη
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ'	67	25837	α. Σαβάνα 2/8 διά Γιβραλτάρ	ΡΙΟ ΝΤ' ΟΠΟ (η.)	58	2140	εις Ρότερνταν 23/9/79
ΝΟΡΘ ΖΗ (π.)*	57	3220	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΡΟΥΜΠΙΝΙ Φ. (π.)*	55	8368	α. Ρουέν 2/7 διά Κούβαν
ΝΟΡΘΟΓΟΥ'ΝΤ	70	12063	ε. Λάγος 1/8				
ΝΟΡΝΤΧΑΦΕΝ (κ.)*	65	1236	α. Κιότζα 26/7	ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ XII (κ.)*	51	4788	εις Λάς Πάλμας 20/9/79
ΝΟΤΟΣ (κ.)	50	2741	ε. Πειραιά 26/7	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	64	47493	α. Νάπολι 27/7 διά Αγγούσταν
ΝΤΑΙ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	57	9791	ε. Ταϊμαρίνα 20/6	ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)*	61	10444	α. Ταραγκόνα 23/6 διά Τέξας
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	α. Άστροντ 31/7	ΣΑΝ ΡΑ'Ζ (κ.)	59	2948	α. Λομπίτο 8/7 διά Τέξας
ΝΤΑΝΤΗ (κ.)	61	6977	εις Σουέζ 14/3/79	ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΙV (κ.)	53	2652	α. Λαττάκια 8/5
ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (π.)	61	5816	ε. Σουέζ 14/7 διά Χοντέντα	ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171	α. Ορλέανην 16/6 διά Ράς Τανούρα
ΝΤΕΡΜΠΥ (κ.)*	66	7264	ε. Λισσαβώνα 29/7	ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	δ. Γιβραλτάρ 1/8 διά Ρ. Τανούρα
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	α. Βανκούβερ 3/7 διά Ιαπωνίαν	ΣΑΝΝΑΚ (κ.)	66	3314	ε. Άνναμπα 3/7
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9692	α. Χούγκκαν 19/7	ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ε. Λάγος 4/8
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8558	ε. Τοινάμπο 21/7	ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)*	65	12102	α. Μπάραν 25/5
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	δ. Κωνίτολιν 3/8	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	δ. Σουέζ 23/6
ΝΤΩΝ (κ.)*	46	3153	εις Π. Σάδι 8/8/75	ΣΑΟΥΘΟΓΥ'ΓΝΤ	70	11329	ε. Πρόβιντενς 28/7
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	α. Τζένταν 6/7	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	58	18183	α. Σίλικαν 24/6
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΛΦΑ (κ.)	70	14095	δ. Παναμά 7/7	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	α. Σιγκαπούρην 19/7 διά Ίνδονησιαν
ΟΙΚΛΑΧΟΜΑ (δ.)	63	51518	α. Ριγέκα 5/7				
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	α. Κουβέτη 31/7 διά Γιουροπόρτ	ΣΗ ΛΑΚ (κ.)	61	8701	α. Μπαλιμπόα 25/4 (ΕΠΩΔ)
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.)	69	97468	α. Κ. Κριστ 16/6	ΣΗ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	71	11055	ε. Μανζανίλο (Μεξ.) 5/7
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	70	98726	α. Μπράς Τέρμ. 21/7 διά Π. "Αρθουρ	ΣΗ ΠΕΡΑ (κ.)	61	10261	α. Μπιλιμπόδ 21/6 διά Αβάνα
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΛΛΑ'ΙΑΝΣ (δ.)	70	97206	α. Μίλκ Χόφεν 1/8 διά Περοικόν	ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	ε. Φιλαδέλφειαν 11/7
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΜΠΣΙΟΝ (δ.)	70	97206	ε. Γένοβα 2/8	ΣΗΤΡΕΙ'Ν ΒΑΛΤΙΜΟΡ	73	18067	α. Τζένταν 1/8
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	α. Μπαχρέν 29/7	ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.)	56	8267	εις Τοματάβε 13/5/80
ΟΑ. ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	70	97466	α. Μπούλεν Μποΐ 13/7	ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	α. Λάγος 26/7
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΞΙΩΝ (δ.)	70	98566	δ. Ντουμπάτη 4/8	ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	δ. Παναμά 9/7
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	70	96627	δ. Ντουμπάτη 10/7	ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	ε. Γένοβα 27/7
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96679	ε. Χούντ Πόιντ 3/8	ΣΙΝΟΕ	77	4719	ε. Σ. Μαλά 31/7
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'ΤΣΟΝ(δ.)	72	106123	ε. Λάδην Μπαι 29/6	ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	α. Πειραιά 21/7 διά Βεγγάζην
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΑΝΤ (δ.)	65	38607	ε. Γιουροπόρτ 6/8	ΣΚΑ'Υ' (κ.)	57	6494	ε. Πειραιά 1/8
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'ΜΣ (δ.)	64	32380	α. Μπούλεν Μποΐ 3/8	ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)*	57	3070	όργει εις Αμπιτζάν όπο 8/9/78
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'Τ (δ.)	65	32478	α. Ν. "Υόρκην 13/7 διά Αλγερίαν	ΣΚΥΡΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	58	8640	δ. Σουέζ 25/7 διά Π. Σουδάν
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	65	32407	α. Μπούμπον 27/7	ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	α. Αλεξανδρείαν 29/7 διά Ιτανιαν
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΓΜΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Ρότερνταν 5/8	ΣΩΛΟΝ (δ.)	70	91954	α. Ιμινχάνι 1/8 διά Περοικόν
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΓΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	α. Χόριντην 30/6 διά Περοικόν	ΣΩΝΙΑ - ΣΦΙΦΙΑ Σ. (κ.)	66	1689	α. Λεμεσόν 4/8 διά Ακαμπα
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Στέτη 3/7 διά Κούνια "Ιμπος	ΣΩΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Χιούστον 17/6
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Μπούλεν Μπαι 29/7 διά Περοικόν	ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Κολούμπια ρίβερ 27/7
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΤ (δ.)	64	32377	α. Ν. "Υόρκην 29/7 διά Φρήπορτ (Μπαχ.)	ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)*	48	2377	δ. Κωνίπολιν 5/6
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	α. Μόντραι 23/6	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	όργει εις Πειραιά όπο 25/2/77
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΠΑΙΤΟΝΗΡ	66	15625	α. Σάντα Φέ 31/7 διά Ροζέριο	ΣΤΕΡΝΑΙ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (π.)	58	8531	ε. Ταϊανγκόχ 8/7
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜ	65	15577	δ. Σάντα Φέ 21/7 διά Μπ. "Αύρες	ΣΤΟΛΤ ΦΙΛΙΑ (δ.)*	60	12191	ε. Λίβερπουλ 4/5
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	δ. Σώκ 24/7 διά Ρίγαν				
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15577	δ. Μόντραελ 21/5 διά Κούβα	ΤΑΝΙΑ Π. (π.)	53	1886	δ. Π. Σάδι 18/6
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	65	15516	α. Τενέριφην 21/7 διά Μπ. "Αύρες	ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	δ. Λ. Πάλμας 30/7 διά Περοικόν
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΠΙ'Σ	69	15688	ε. Ν. "Ορλέανην 29/7	ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	ε. Κουβέτη 19/7
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΠΡΑΙΤ'Ν	67	15897	α. Ν. "Ορλέανην 31/7 διά Κίναν	ΤΕΝΙΑ II (κ.)*	53	1362	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΖΙΤ	69	15808	δ. Κυνιόπολιν 31/7	ΤΕΡΕΖΑ*	61	18484	ε. Γιοκοχάμια 26/7
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	ε. Φιλαδέλφειαν 29/7	ΤΖΑΓΚΟΥΑΡ (κ.δ.)	60	12944	ε. Μπ. "Αύρες 2/7
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Γιβραλτάρ 20/5	ΤΖΕ'ΙΝΤ (κ.)	56	6500	ε. Σιγκαπούρην 12/7
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	α. Ν. "Ορλέανην 30/7	ΤΖΕΝΗ	59	9585	ε. Πασιά Γκουντάρκ 21/7
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΑΡΥ (δ.)	64	30581	α. Ν. "Ορλέανην 17/7 διά Μεξικόν	ΤΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)*	55	5425	εις Σαβάνα 29/5/79
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ	65	15178	α. Χιούστον 17/7	ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)*	57	3178	δ. Π. Σάδι 29/6
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΦΕΙ'Μ (δ.)	65	47493	α. Τενέριφην 29/7 διά Κασσιούγκ	ΤΖΟΡΤΖΙ (κ.)	54	7930	όργει εις Πειραιά όπο 12/3/77
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	δ. Παναμά 19/7 διά Ειρηνικόν	ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	ε. Σαζάννα 7/7
ΟΙΑΥΜΠΙΟΣ ΖΕΥΣ (κ.)	56	1581	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	α. Γιβραλτάρ 12/6
ΟΣΕΑΝ ΑΛΤ'ΟΝ (δ.)	70	79001	α. Δουνκέρκην 25/7 διά Λιβύην	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	δ. Κωνίπολιν 31/7
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	α. Ν. "Ορλέανην 1/8	ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	δ. Έκανόρδη 25/7 διά Σαβάννα
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	α. Λ. "Αντζέλες 25/7 διά Γιοκοχάμα	ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5309	όργει εις Χαλκίδα όπο 18/9/77
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ II (κ.)*	38	2499	δργει εις Πειραιά όπο 12/4/76	ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	α. Αμβέρσαν 24/6
ΟΧΑΙ'Ο (κ.)	60	8088	α. Αλεξανδρείαν 28/7	ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1999	α. Λεμεσόν 22/7 διά Λαττάκιαν
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)*	73	20354	α. Λ. "Αντζέλες 24/7 διά Γιοκοχάμα	ΤΡΙΤΩΝ	77	15552	α. Ρ. Γκράντε 23/7 διά Ιταλίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (π.)	59	3906	ε. Σόνα 4/8	ΥΒΟΝΗ II (π.)	64	10009	ε. Πειραιά 1/8
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Κίρε 3/7 διά Περοικόν	ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΣΙΦΟΙΚ ΡΑ'ΙΝΤ	60	8721	α. Πούλων 22/7 διά Ιστανίαν				
ΠΑΣΙΦΟΙΚΟ	66	24309	δ. Κωνίτολιν 27/7 διά Ρωσίαν	Φ. Α. ΝΤΑΙΒΗΣΙ (δ.)*	71	105784	όργει εις Μπρούνευ Μπαιη
ΠΑΤΡΙΣ (δ.κ.)	61	12820	α. Ν. "Ορλέανην 24/7 διά Μάλμπο	ΦΑΛΚΟΝ III (π.)*	36	1990	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κ.)*	58	6354	δ. Σουέζ 1/8	ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	α. Τεργέστην 28/7
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	77	15950	δ. Παναμά 27/5 διά Μανίλα	ΦΑΝΗ (π.)	67	4307	ε. Π. Πέρα 17/7
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	ε. Αβάνη 15/4	ΦΑΟΥΝΑ (κ.)	66	1443	α. Αμβέρσαν 18/6
ΠΕΝΤΕΑΗ (μ.)	72	57802	α. Ανάκορτες 21/5	ΦΑΡΧΑ (κ.κ.)	73	3870	δ. Σουέζ 2/8 διά Τζένταν
ΠΕΤΑΔΟΝ	76	34715	ε. Τάμπα 29/7	ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	9030	όργει εις Σιγκαπούρην 13/9/76
ΠΕΤΡΟΙΔΑΙΝΑ (δ.κ.)	56	19202	δ. Κυνιόπολιν 22/7 διά Ιταλίαν	ΦΕΙΒΙ (κ.)	50	17950	α. Αύγουσταν 28/8 διά Γιβραλτάρ
ΠΕΤΡΟΣ (δ.)	65	41255	α. Ν. "Υόρκην 10/7 διά Νιγηρίαν	ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	12495	α. Βανκούβερ 27/7
ΠΛΑΓΙΑΣ*	64	4463	ε. Λάρη Μπαι 10/7	ΦΙΩΝΑ Μ. (δ.)*	58	15940	α. Ράς Τανούρα 2/8
ΠΛΩΤΩ	68	35191	ε. Αννόπλιας 4/8	ΦΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕ'ΙΤ (π.)	43	6338	εις Ταϊπέτη όπο 12/7/79
ΠΟΓΙΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	75102	ε. Ν. "Ορλέανην 31/7	ΦΟΙΝΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	57	15406	α. Μομπάσα 31/7
ΠΟΛΥΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	δ. Ντουμπάτη 5/8	ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι (κ.)	66	1444	α. Λουσετόρ 8/7 διά Μ. Θάλ.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	α. Βάλκη 17/7 διά Χιρόχατά	ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)*	71	10586	δ. Σουέζ 22/7 διά Μομπάσα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597	εις Κατακώλων 27/7/79	ΦΡΑΤΖΕΣΚΟΣ Μ. (κ.)	58	9909	α. Μπάραν 27/7
ΠΟΥΝΤΟ ΜΠΑΝΚΟ*	59	13053	α. Χόγκ Στιλ 31/8				
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	όργει εις Πειραιά όπο 28/6/77	ΧΑΒΑ'ΓΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	ε. Χονολουλού 8/4
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	δ. Π. Σάδι 23/4	ΧΑΒΑ'ΓΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Σέρια 8/7
ΠΡΙΚΙΠΙΟΣ (δ.)*	64	27376	ε. Μπαχρέν 4/8	ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	δ. Παναμά 27/7
ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (π.)	59	12020	α. Παρανδύκουα 9/7	ΧΟΛΥ ΣΤΑΡ (κ.)*	57	9049	ε. Πειραιά 25/7 διά Γιβραλτάρ
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)*	74	124724	α. Μπούλεν Μπαιν 27/7	ΧΟΥΝΤΑ ΛΑΚ (κ.)*	66	2985	ε. Κοραμάρδ 26/7
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.π.)	79	32023	α. Ράς Τανούρα 25/7	ΧΟΥΝΤΑ ΠΕΡΑ (κ.)*	67	3020	δ. Κωνίπολιν 2/8
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	ε. Πειραιά 2/7				

NAFTIKAKHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 485

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

15th August 1980

OUR PRIMARY GOAL

The contribution of the Greek Shipowners to the marine training is expressed by overwhelming figures. But how all these hundreds of millions of dollars are spent and what progress has been achieved in this vital issue the shipowners are very little or not at all informed.

We believe that the participation of the shipowners into the distribution of the money they offer should be more direct and decisive. The whole training of the future officers (deck, engine, radio) should be adapted to contemporary methods from time to time; it should follow closely the developments in technology, and the training programs should keep pace with international progress. Additional training equipment, if necessary, should be provided.

We fear that our efforts towards increasing the number of Nautical Schools has not been followed by a corresponding modernization of the educational methods. Perhaps, political considerations have been the motivating factor behind the decision to increase the number of schools.

The new Minister of Mercantile Marine, Mr. Fikioris, whose intentions to serve Merchant Shipping are undoubtedly the best, will have to undertake the difficult role of the reformer of our marine training. From such reformation the very existence of our Merchant Shipping depends. The problem of crew training — with emphasis to officers — is vital. Our crews must be in position to handle our numerous vessels and to promote Greek Shipping. If we do not consolidate our prominent position in the international scene, a position reached through hard efforts and sacrifices; if we do not man our ships with sufficient and qualified Greek officers; if we do not succeed in enhancing our status around the globe, where our ships are trading:

then this great achievement which is being admired both here and abroad, will start tottering near to collapse and loose its Greek character.

THE AIM OF THE TRAINING FUND

It is clear that when the Merchant Navy Training Fund was instituted 32 years ago, its aim was to contribute to the expenses of the country's merchant navy training programme with the object of making it more effective. This is unequivocally set out in Article 4 of Law 603/1948.

It would seem, however, that other views prevailed thereafter. Law 99/1973 stated that the Fund's aim was to "meet every need of public merchant navy training". Every need included the salaries of the training staff and ranged from writing materials and building works to toilet paper. The result was that merchant navy training relied entirely on the Fund and found itself constantly short of adequate funds since credits from the public expenditures budget were consistently small and anaemic.

We do not deny the need for generous contributions to the Fund from the shipowners. After all, it is imperative for them to guarantee a steady supply of good officer material for their ever-growing fleets. But it is a far cry from making an effective contribution to bearing the whole brunt of the country's training programme and this state of affairs becomes even more reprehensible when the owners are given little of no say in the handling of the large amounts they hand over to the state each year for this purpose.

OUR SHIPBUILDING INDUSTRY

In spite of the fact that business has been

picking up during the past year in many of the world's shipyards, our own remain disappointingly stagnant. Indeed, 1979 was the worst year for Greek yards with total production in newbuildings adding up to a mere 20,000 tons when the annual capacity of our leading yards in as high as 270,000 grt.

Of the country's two major yards, Eleusis Shipyards and Hellenic Shipyards, Eleusis Shipyards is in the worst position by far. This company marked up a loss of Drs. 394 million in 1979 in spite of the capitalisation of debts amounting to 3 billion drachmas which represented a saving of Drs. 300 million per annum in interest payments and commissions.

Hellenic Shipyards Co. is in a far better position with the order, late last year, of six product carriers of 30,400 dwt. each.

As for the Neorion Yard in Syros which is the third-ranking unit in Greece, it has come to the fore again with adverse comment on its recent agreement with Russia's "Sudostport" for the repair of Soviet merchant ships and fleet tenders.

Germany's newsmagazine, "Der Spiegel", in an article on Greece's relations with NATO, commented that this agreement was having an adverse effect on the strained relations between NATO and Greece.

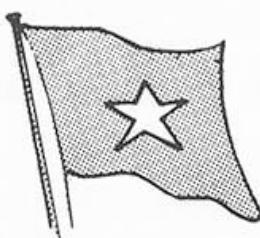
Also, a report submitted to the U.S. Senate Foreign Relations Committee by a group of senators who visited Greece says that the immediate economic interests of the island of Syros could be better reconciled with the long-term security interests of Greece only with specific restrictions on what type of Soviet vessels could use the yard's services and on the activities of Soviet crews ashore.

The question is whether Greece, with the largest merchant fleet in the world and its crucial geographic position which will gain in importance when the Suez Canal is wide-

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

ned and deepened, should allow itself to become a target for such adverse comment.

By following a consistent and constructive long-term policy for the development of its shipbuilding and shiprepair facilities it could attract a far larger volume of business than it does at present and its yards would not have to resort to agreements like the one between Neorion and Sudoimport at times of world tension like the present.

And with respect to such a policy, the Minister of Mercantile Marine, Mr. I. Fikioris, has recently declared that a broad spectrum of measures was being studied for the development of Greece's shiprepair industry.

Among these, the most important is the plan for the transfer of the Perama shipyards to Selinia, on the island of Salamis which would give them a great deal more space to operate in, compared to their present cramped quarters at Perama, and allow the Perama area to be developed as a container terminal and relieve the congestion at the Port of Piraeus.

This plan was submitted by the Ministry of Mercantile Marine to the Ministry of Finance, which has returned it to the Ministry of Mercantile Marine, asking it to review it and then submit it to the Ministry of Housing and Environment. In the event of any disagreement between these two ministries, the plan is to be sent to the National Council for the Environment for a final decision.

As far as we are concerned it seems odd that the development of a repair base at Selinia should be opposed by environmentalists when the entire Eleusis area has been polluted to a high degree by industries that have no connection with shipping. If the Perama is to move, it must move somewhere near Piraeus where it is most needed. Every major port needs repair facilities in its vicinity and

if our Ministry of Mercantile Marine cannot argue this point strongly enough, is has only to ask its consulate port officers to tell them whether or not this is truly so in the ports they are stationed in abroad. They can have this information within 24 hours.

EXTRA PREMIA AND OUR ENTRY INTO THE EEC

The London insurance market is a valuable source of invisible earnings for the British economy. This was made abundantly clear during the recent Anglo-Hellenic meeting in Athens for the bilateral development of invisible trade, where the importance of Greek shipping to the London insurance market was stressed.

It is true that Lloyd's is currently facing the most serious crisis in its 300-year history. Among its problems is the spate of mysterious sinkings, explosions and collisions involving tankers and their now exceedingly valuable cargoes.

In addition to these problems, the London market has to cope with foreign competition and more notably that of the recently-instituted New York Insurance Exchange and the insurance pool set up by four Arab countries with a capital of three billion dollars. Also to be noted is the indirect participation in Lloyd's of the U.S. underwriters Marsh and McLennan in spite of the fact that Lloyd's regulations do not allow more than a 20% holding by outside interests.

Finally, Lloyd's is also plagued with internal problems which were investigated by a working group under Mr. Henry Fisher. A 200-page report with recommendations for structural changes within Lloyd's has been submitted by this group and was published at the end of June.

In spite of all these difficulties, the London market had no compunctions about imposing extra premia on cargoes carried by Greek ships that were more than 15 years old.

This measure is blatantly unfair since it does not take into account the condition of the ship or its owner's reputation and record. Indeed, it is nothing but a collective penalty on the Greek flag which, in this case, has been lumped with flags of convenience.

When Greece becomes the tenth member of the EEC on January 1, 1981, this unacceptable measure must be looked into since, among other things, it is also derogatory to the prestige of Greek shipping.

At Positano 1980, the British Undersecretary of Trade, Mr. N. Tebbit, spoke of Anglo-Greek cooperation in shipping within the EEC and there is no doubt that it is in the interests of both Greece and Britain to cooperate in this sector. But how can there be any cooperation to the full extent that both parties might desire when the shadow of these extra premia hangs grimly over one side.

Greece must make a serious effort to have these extra premia removed immediately after our entry on January 1, 1981, and if bilateral negotiations between the two countries do not produce results, the matter should be taken up by the EEC as a whole. It is inconceivable against so unfairly by a fellow-member of the Community.

BULK CARGOES

After the Manila Conference, UNCTAD has again brought the question of sharing bulk cargoes. A new conference has been called to discuss this matter at Geneva between the 1st and 14th September. The developed countries, with Greece among them, have vo-

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

ted down the proposal to share bulk cargoes with the argument that this would increase transport costs at the expense of industrial production.

UNCTAD has already gathered new data with the object of refuting this argument and will try to prove that the greater part of bulk cargoes (grain, oil, etc.) is controlled by a few trading companies and by the state in each country.

This matter is of particular concern to Greece since the Greek merchant fleet is mainly composed of tankers and bulk carriers. The developed countries, also, will not accept increased transport costs for the raw materials upon which their industries depend.

It is to be expected, therefore, that the demand, by 77 developing countries, for the sharing of bulk cargoes, will once more be rejected at Geneva.

SUEZ TRANSITS

The latest figures on Suez Canal traffic reveal that in April 1980, Greek - flag ships led the field with 13,3% of the total net tonnage using the canal.

It is to be noted that Greek - flag ships led the field in April 1979, with 15% of the total traffic.

The following comparative table between 1979 and 1980 lists the traffic of ten main flags by percentage:

	April 1980		April 1979	
Flag	Percent	Flag	Percent	
1. Greek	13,3	Greek	15,0	
2. Liberian	10,4	Liberian	12,6	
3. Russian	8,0	British	7,7	
4. Norwegian	7,1	Russian	6,9	
5. Japanese	5,7	Norwegian	5,7	
6. British	5,6	Panamanian	4,9	
7. Panamanian	5,1	French	4,5	
8. W. German	4,5	Japanese	4,1	
9. French	4,4	W. German	3,7	
10. Italian	3,5	Italian	2,7	
Other	32,4	Other	32,2	
Total	100,0	Total	100,0	

More specifically, the total number of Greek ships transiting the canal in April 1980 was 301 adding up to net tonnage of 3.117.000. Of these, 26 were tankers (628.000 tons net).

It is indicative of the tanker crisis that the number of Greek tankers transiting the canal in April 1980 was smaller by 5 than the number in 1979. Of the 26 tankers, 15 were up

to 50.000 dwt., 10 between 50.000 and 100.000 dwt. and one above 100.000 dwt.

Of the total number of tankers which transited the canal last April, 19 were super tankers (above 200.000 dwt.) heading south. Among them were the German "Victoria" (240.597 dwt.) and the Liberian "Egmont" (240.000 dwt.).

THE PROSPECTS OF THE VLCCs IN THE 1980's

BY CONSTANTINE G. GRATSOS

Never in the history of modern shipping with the exception of the World War II Liberty ship and T2 tanker has a type of vessel generated so much wealth in a relative short period of time but also unlike them subsequently brought so much disaster to their owners.

Timidly, at first, during the middle 1960's started the phenomenal rise of the VLCCs as the tankers of the future. During the following years, especially in the early 1970's, everyone started building VLCCs while simultaneously increasing their size up to 400/500,000 tons DWT.

After a decade of frenetic expansion that resulted in a catastrophic surplus, a steady decline in the market and increasing lay-ups, the future of the VLCCs seems to be brighter than ever before.

The reason for this reversal of the trend is due to many factors, but chiefly to the rise of scrapping, the progressive employment of VLCCs as discharge tanks and terminals and finally the radical change in the oil industry, the control of which passed from the once all powerful major oil companies, to the unpredictable hands of the governments of the OPEC countries.

Following table shows the evolution of the VLCC fleet of 200.000 tons and over from 1974 to date:

	Capacity in Millions of DWT	Number
January 1, 1974	86,4	351

January 1, 1976	149,6	588
January 1, 1978	189,7	715
January 1, 1979	193,5	695
January 1, 1980	193,4	691
July 1, 1980	191,5 (Estim.)	683
July 7, 1980	189 (Estim.)	673

There is no doubt that the rapid increase in scrapping is the main cause of the future recovery of the VLCCs market, and Table No.1 attached herewith, shows the decrease of the VLCC tonnage through scrapping and losses.

The abnormal increase of the sale of the VLCCs for scrapping is due to the following factors:

1. very steady high prices for ship scrapping;

2. the decline of the Persian Gulf oil production through the Iranian crisis and other causes;

3. the continuing weakness of the market;

4. the reduced participation of the oil companies in the crude oil market, creating much larger unemployable surpluses in the privately owned fleets.

It is more than probable that the sale of VLCCs for scrapping will continue for sometime, especially of those built during the 1960's which as of January 1, 1980 amounted to 27 million ton or fourteen percent (14%) of the total VLCC fleet.

These vessels, most of them over 15 years old, will not comply with the forthcoming IMA regulations for crude oil carriers and few owners would risk to improve them at to-



PAPACHRISTIDIS MARITIME INC.

MONTREAL — CANADA

'Αντιπροσωπεύεται εἰς τήν Έλλάδα ύπό τῆς:

THALATTA STEAMSHIP CORPORATION

Οδός Κολοκοτρώνη 98

Πειραιεύς τ.τ. 8

Τηλ.: (1) 417.2121

Τέλεξ: (601) 21 3110 THAL GR

day's high costs.

On the other hand, while scrapping, losses and other factors are steadily decreasing the volume of the VLCCs, the VLCCs on order declined sharply, as shown below:

Capacity in Millions of DWT	Number
January 1, 1974	140.9
January 1, 1976	51.7
January 1, 1978	7.8
January 1, 1979	3.8
January 1, 1980	2.7
July 1, 1980	2.3
	8.

Unfortunately inspite of all the scrapping, losses, etc., the market failed so far to stabilize in higher levels because of the present recession, large inventories and finally, and more ominously, by the rising substitution of other fuels such as coal to crude oil.

On the other hand the laying-up of the VLCCs has slowed down considerably, more slowly than in 1977/1978 the last down-ward side: as of May 1980 only thirty-five (35) vessels were laid-up including vessels at anchor in the Persian Gulf for over two (2) months, while in 1978 the number of laid-up VLCCs exceeded One Hundred (100).

An indirect proof of the forthcoming rally of the VLCC market is the fast recovery of the second-hand VLCC prices which rose from \$10 million in 1978 for a three (3) year old turbine tanker to \$30 million in 1979.

While in the schizophrenic world in which we are living today's prophet is tomorrow's fool, a further recovery of the VLCC market around 1982/83 is more than probable and consequently it is advisable, in my opinion, to consider the following:

1. sell for scrap the older VLCCs now that the scrap values are still high;
2. purchase some younger and large VLCCs before the prices rise out of control;
3. study a newbuilding program of diesel propelled VLCCs.

There is no doubt that the substitute fuels such as coal, shale oil, nuclear and solar energy, etc. will eventually replace petroleum as a prime source of energy but this process will take many years to become effective even if the present slow and inadequate efforts are vastly accelerated throughout the world, and therefore the VLCC during that period will still be the most effective method of transportation.

TABLE No. 1
VLCCs SOLD FOR SCRAPPING AND LOSSES
(Ships over 200.000 dwt)

1978

Mysia	— 297.500
Magdala	— 208.400
Oyvi Nova	— 206.800
Amoco Cadiz	— 228.500
Total (4)	851.200

1979

Energy Determination	— 316.200
Olympic Sea	— 205.800
Mobil Osprey	— 206.000
Mobil Pegasus	— 211.700
Idemitsu Maru	— 206.100
Dauphine	— 205.700
Berge Vanga	— 223.000
Aegean Captain	— 206.900
Andros Apollon	— 215.200
Andros Patria	— 215.200
Atlantic Empress	— 288.000
Atlas Titan	— 209.400
Total (12)	2.709.600

Jan.— May 1980

Universe Korea	— 326.700
Universe Portugal	— 327.100
Eugenie II	— 212.400
Shoen Maru	— 200.300
Zuko Maru	— 234.900
Mactra	— 206.900
Dirch Maersk	— 205.600
Al Funtas	— 208.800
Marakanda	— 214.100
Selefkia	— 206.500
King Alexander the Great	— 227.500
Maria Alejandra	— 239.100
Albahaa B	— 235.600
Salem	— 215.000
Mycene	— 235.100
Total (15)	3.495.600

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

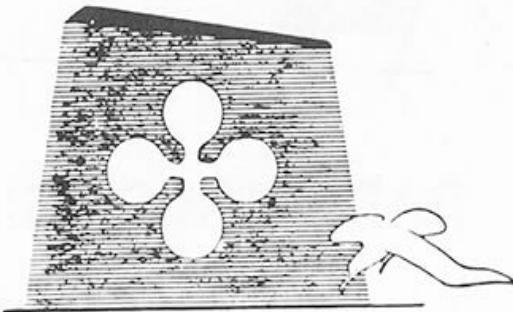
MV ΖΕΥΣ

MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ

MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ

MV ΩΚΕΑΝΟΣ

MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



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

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

πλωτή γέφυρα ΕΛΛΑΣ - Ιταλίας



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

**ΕΓΝΑΤΙΑ – ΑΡΡΙΑ – ΚΑΣΤΑΛΙΑ
ESPRESSO**

Καθημερινές άναχωρήσεις
ἀπό ΠΑΤΡΑ γιά ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ και ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεῖα και

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Άμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341