

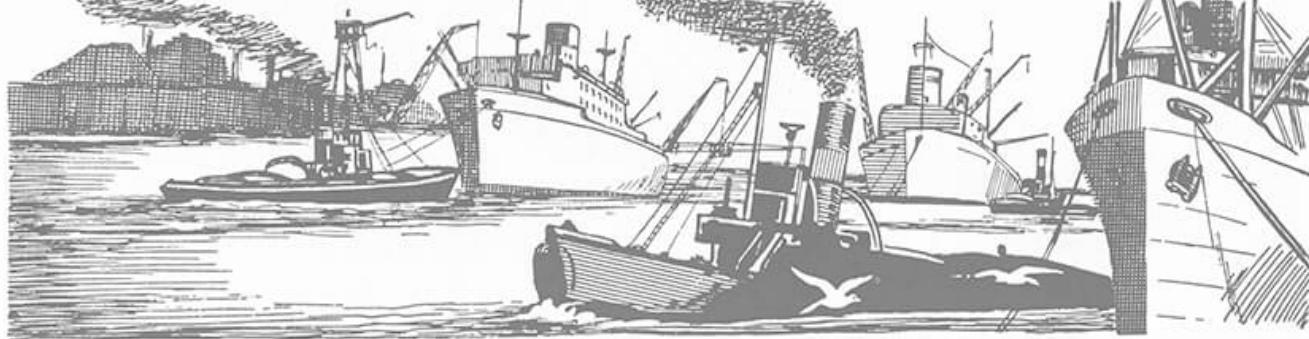
NAYTIKA XRONIKA



1η Οκτωβρίου 1980

Αρ. Φύλλου 1088/847

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ν' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1088/847

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1980

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Η ΔΙΑΣΩΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Η προσοχή του "Έθνους" είναι έστραμμένη εις την πολεμική ζώνην του Περισκού Κόλπου, όπου έχουν έγκλωβισθή άνω τών είκοσι Έλληνικών πλοίων. Πέραν της παγκοσμίου άγνωστης διά τους έπαπειλουμένους γενικωτέρους κινδύνους από τα έκτυπλα σόμενα γεγονότα εις την έκρηκτικήν ταύτην περιοχήν, σύμπασα η χώρα παρακολουθεί με συγκρατημένην άναπονή τάς καταβαλλομένας προσπαθείας διά την διάσωσιν τών άποκεκλεισμένων Έλληνικών πληρωμάτων.

Η δραματική έκκλησης των, δημοσίας ή πατριώς παρέβη διά τήν σωτηρίαν των συνέχειας τάς καρδίας όλων τών Έλληνων. Δέν υπάρχει άμφιβολία διτή ή έπισημος Έλλας κινεῖ ούρανόν και γην διά νά βοηθήσῃ τα κινδυνεύοντα σήμερον τέκνα της, πιστά εις την ίδεαν της ειρηνικής συνεργασίας τών Λαών. Διότι ή πίστις των αυτής είναι έκεινη πού άπο άρχαιοτάτων χρόνων, κατέστησεν διά την φυλήν μας, τήν θάλασσαν, μέσον έπικοινωνίας και πρόδους και όχι χωρισμού τών Λαών. 'Απ' αυτά δάλωσε τε τά ιδεώδη έμπνεομένη σήμερον ή ναυτιλία τών Έλληνων, διαυλακώνει τούς ώκεανούς.

Θέλομεν νά έλπιζωμεν διτή ή Ιράν και τό Ιράκ, παρά τήν άναποφεύκτον άγριότητα τού πολέμου, θά θελήσουν νά σεβασθούν τάς παραδεδεγμένας διεθνείς άρχας και θά συμβάλουν εις την διάσωσιν τών πληρωμάτων τών ξένων πλοίων, τά όποια, έπαναλαμβάνουν, ή ίδεα: τής ειρηνικής και μόνον συνεργασίας τών Λαών τά έφερεν εις τά υδατά τής σπαρασσούμενης σήμερον περιοχής των.

'Υπάρχει τό προηγούμενον, πρό βετίας, όταν τά έκσπασταν τότε πολεμικά γεγονότα μεταξύ 'Ινδιών και Πακιστάν διά τό Μαγκαλάντες, είχον δημιουργήσει άνάλογον άποκλεισμόν 'Έλληνικών πλοίων. Μέ τήν άσυγκριτον άλληλεγγύην παρεμβαλλούμενων 'Έλληνικών πλοίων διετηρήθη έμμεσως ή τηλεπικοινωνιακή έπαφή τών άποκλεισθέντων πλοίων με τήν Πατρίδα, ή όποια και συνέβαλεν εις τήν διατήρησην τού ηθικού τών πληρωμάτων και τελικώς εις τήν διάσωσίν των.

"Ηδή τό 'Υπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας άπο τής πρώτης στιγμής έκάλεσεν όλα τά σκάφη μας τά εύρισκόμενα εις τήν Περισκόν Κόλπον όπως άναπτύξουν τήν τηλεπικοινωνιακήν αύτήν συνεργασίαν και άλληλενευημέρων, ή όποια, ύπο τάς παρούσας συνθήκας, καθίσταται άποτελεσματικόν μέσον εις τάς προσπαθείας διασώσεως τών άποκλεισθέντων πληρωμάτων. 'Η παροιμώδης ναυτική άλληλεγγύη διά μίαν άκομη φοράν δύναται νά άποβη σωτήρια. 'Έκεινο πού προέχει αύτήν τήν στιγμήν είναι νά έντοπισθούν τά άποκεκλεισμένα 'Έλληνόκτητα πλοία και νά έξασφαλισθή η συνεχής έννημέρωσις τού 'Υπουργείου Ε.Ν. πέρι τής καταστάσεως πλοίων και έπιβανόντων, παραλήλως πρός τάς προσπαθείας διασώσεως των. 'Έαν κριθή έφικτόν, διά άντιμετωπισή και ή περιπτωσίς μεταβάσεως Κυβερνητικού άπεσταλμένου εις τάς Πρωτευόσας τών έμπολέμων διά τήν σωτηρίαν τών ναυτικών μας.

ΑΙ ΣΥΝΟΜΙΛΙΑΙ ΤΗΣ ΜΟΣΧΑΣ

'Επιτυχείς, άλλαδι και έπωφελείς δι' άμφοτέρας τάς πλευράς ύπηρξαν, δημοσίη, αι συνομιλίαι εις τήν Μόσχαν άντιπρωσείας τής 'Ένωσεως 'Έλληνων 'Εφοπλιστών με έκπροσώπους τής 'Ένωσεως. Αι συνομιλίαι μεταξύ τών δύο 'Ένωσεων θά συνεχισθούν εις τήν 'Ελλάδα, όπου θά έλθη σοβιετική άντιπρωση πείστα από σχετικήν πρόσκλησην τήν όποιαν έκαμε ή έλληνική άντιπρωση πείστα και έγένετο δεκτή από τήν σοβιετικήν πλευράν. 'Η μέμερομνή τής έπισκεψης τής σοβιετικής άντιπρωσης πείστα καθορισθή άργοτερον.

Θά πρέπει νά ύπογραμμισθή διτή αι συνομιλίαι τής Μόσχας έπραγματοποιήθσαν κατόπιν προσκλήσεως τής 'Ένωσεως 'Εφοπλιστών τής Σοβιετικής 'Ένωσεως, τήν όποιαν προθύμως, και άρθρως, άπεδεχθη ή 'Ένωσις

ΕΝΩ Ο ΠΟΛΕΜΟΣ ΔΕΝ ΑΠΟΚΛΕΙΕΤΑΙ

Και τώρα. "Όταν ό πόλεμος μεταξύ Περσίας και Ιράκ μαίνεται και τά στενά τού Χορμούζ κατέστησαν έπικινδυνος ζώνη με φόβους έπεκτάσεως τής πολεμικής συρράξεως πέραν τής Βασσάρας και τής Τεχεράνης, τί νά λέγουν άρα γε οι άλιγοι 'Έλληνες έφοπλισταί πού δέν έστερέαν νά καλύψουν τούς κινδύνους τού πολέμου εις τήν άσφαλιστικόν άργανισμού πού μετά τόσους κόπους και προσπαθείας, μετά πρωτοβουλίαν τού κ. Κώστα Λαιμού, κατώρθωσεν ή ναυτιλία μας νά άποκτηση.

Είναι άκομη ίσως καιρός νά άντιληφθούν τούς κινδύνους οι έκτός τής άσφαλισεως τών κινδύνων πολέμου 'Έλληνες έφοπλισταί. Οι συνάδελφοί των οι έχουν ήδη, παρεμβάσει τών Κυβερνήσεων των, καλύψει τούς κινδύνους. Οι ίδιοι μας, οι άλιγοι εύτυχως, έχουν άκαλυπτα τά πλοία των.

Ο ΓΝΗΣΙΟΣ ΔΕΣΜΟΣ

Αι σημαίαι εύκολίας άντιμετωπίζουν τώρα μίαν δύσκολον κατάστασιν μετά τήν προσχώρησην εις τούς κατ' αύτῶν έπικριτάς τής Ρωσίας και τών δορυφόρων της. 'Επιζητείται ή σύγκλησης διεθνούς διασκέψεως, ήτις θά καθορίσει τάς προϋποθέσεις τής νηολογήσεως τών έμπορικων πλοίων ύπο τάς έθνεις των σημαίας.

Αι άναπτυσσόμεναι χώραι — ο δημιούς τών 77 — συμφωνούν βεβαίως με τήν πρότασιν τής Σοβιετικής Ρωσίας. 'Η υπαρξίς «γνησίου δεσμού» μεταξύ τού πλοίου και τής σημαίας ύπο τήν όποιαν καλύπτεται είναι ή προύποθεσίς δι' ένα έμπορικόν σκάφος. Είς αυτό και άποβλέπει ή Ρωσική πρότασις. Περί τό 1983 καθορίζεται ή σύγκλησης τής διεθνούς διασκέψεως ήτις θά συζητήση τό θέμα αυτό. Τελεσφόρος κρίνεται ή άπόφασίς της.

'Ο δημιούς Β — τών άνεπτυγμένων χωρών — άντετάχθη εις τήν Ρωσικήν πρωτοβουλίαν. 'Η πρότασις πάντως τής Μόσχας έμφανιζε τό γνωστόν και έκ προηγουμένων συζητήσεων πρόβλημα ώς ύφισταμενον.

ΤΑ ΚΑΤΩΤΕΡΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Γενικόν συμπέρασμα άπο μίαν σειράν έπισκεψην εις έλληνικά πλοϊα, τάς όποιας έπραγματοποίησε εις τό έξωτερικόν συνεργάτης τών 'Ναυτικών Χρονικών', είναι διτή ή άλλοι οι 'Έλληνες ναυτικοί, άξιωματικοί και πληρωμάτα, ύποβαλλουν ώς αίτημα διά τήν νέαν συλλογικήν σύμβασιν τήν ούσιαστικήν αύξησην τών άποδοχών τών κατωτέρων πληρωμάτων και έκ παραλήλου τήν βελτίωσιν τών συνθηκών ένδιαιτήσεως, αι όποιαι, εις ώρισμένα τουλάχιστον πλοϊα δέν είναι αι ένδεδειγμέναι. Καθ' ήμας, και τά δύο αίτημα παρέπει νά τύχουν ίδιαιτέρας προσοχής, ώστε νά βελτιωθή ή θέσις ίδιως τών κατωτέρων πληρωμάτων.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

'Η άπεικονίσις τών διαφόρων μεγεθών, πού έχουν σχέση με τήν οίκονομικήν άναπτυξής τής χωρας, γίνεται εις τήν κατ' έτος έκδιομένην παρά τής 'Έθνικής Στατιστικής 'Υπηρεσίας 'Στατιστική 'Επετηρίδα'. Βεβαίως ή Στατιστική δέν είναι στατική, άλλ' άναμφωνται συμφώνων πρός τάς έκστοτε έπιδωξεις εις τούς έπι μέρους τομείς παραγωγικής δραστηριότητος. 'Από πλευράς μας ή άναπτυξις τής ναυπηγεπισκευαστικής και τού άνεφοδιασμού τών πλοίων μας

δι' Έλληνικών προϊόντων, έχουν λάβει σημαντική προτεραιότητα, ώς άξιόλογοι κλάδοι δυνάμενοι νά είσκομποσούν πολύτιμον συνάλλαγμα είς τήν Χώραν.

Παρ' άλλα ταύτα οι δύο τούτοι κλάδοι δέν έμμαντονται είς τήν στατιστικήν έπετηρίδα. Αντιθέτως μάλιστα, γίνεται ρητή μνεία έναντι διατάξεων της στατιστικής κίνησης των Έλληνικών λιμένων, δέν περιλαμβάνονται τά σκάφη, τά καταπλεύσαντα δι' έπισκευήν και άνεφοδιασμόν. Πρόδηλος, λοιπόν, ή άνάγκη τής στατιστικής παρακολούθησεως και τών δύο αύτών κατηγοριών κατάπλων πλοίων είς Έλλαδα, ώστε βάσει αύτής νά γίνεται θρόδος και βιώσιμος προγραμματισμός, ικανός νά φέρει είς τήν χώραν τό περισσότερον συνάλλαγμα άπό τήν ναυτιλίαν. Και άλλοτε έγραψαμεν περί αύτού, διτή ναυτιλιακή στατιστική πρέπει νά άναμφωθη και διλοκληρωθή, ώστε νά καλύπτη τήν σημερινήν μεγάλην θαλασσίαν έπιδοσιν τού Έθνους. Και η προσπάθεια αύτή έντασται είς τά μέτρα διά τήν άναπτυξιν τής έθνικής ναυτιλίας κηγής ύποδουμής.

ΑΙ ΕΠΙΔΙΩΣΕΙΣ ΤΗΣ «ΟΥΝΚΤΑΝΤ»

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι τής Δύσεως παρακολούθουν μέν ιδιαίτερον ένδιαφέρον τάς συζητήσεις τής «Ούνκταντ», τάς στρεφομένας περί τήν κατανομήν τών είς χώμα φορτίων. Ο έκπροσωπος τών 77 άναπτυσσομένων χωρών είς τήν πρόσφατον διάσκεψιν τής «Ούνκταντ» έδήλωσε σχετικώς: «αἱ χώραι μας έχουν άναγκην τών οίκονομικών μέσων, υπό τούς καλυτέρους δρους, ώστε νά έπιτυχουν περί το 1990 νά κατέχουν τά 20% τής παγκοσμίου ναυτιλίας». Και έπιδωκεται δχι μόνον ή άπόκτησις πλοίων, άλλα και βιομηχανίας έπισκευών.

Μέ άλλους λόγους ζητούν άπό τά άνεπιτυγμένα κράτη τά κεφάλαια διά τήν δημιουργίαν ναυτικής βιομηχανίας. Δέν λαμβάνεται ύπ' όψιν άπό τούς διοικούντας τήν «Ούνκταντ» ούτε ή οίκονομική κρίσις ούτε και ή σκοπιμότης τής δημιουργίας στόλων μή άναγκαιούντων.

Και προτείνεται άπό τά ναυτικά έκ παρόσεως κράτη, άντι νά στρέφουν πρός τήν θάλασσαν τάς βλέψεις των, νά άπασχολήσουν τούς πληθυσμούς των αί ύπο άναπτυξιν χωρών πρός τήν γεωργίαν και τήν πολύτιμον παραγωγήν της.

Άσκούνται βεβαίως πιέσεις είς τούς κύκλους τής «Ούνκταντ». Άκριβώς αί πιέσεις αύται, ύποδεικνύεται άπό τάς ναυτικάς χώρας, νά στραφούν περισσότερον έκει όπου αι παραδόσεις τών ύπο άναπτυξιν χωρών τής «Ούνκταντ», πού στερούνται ήδη ναυτι-

λίας, πρός τήν αύξησιν τής χερσαίας παραγωγής των και τήν τροφοδότησιν δι' αύτής τών έκ παραδόσεως ναυτικών χωρών.

ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Εις κοινήν σύσκεψιν, ή «Ενωσις τών Εύρωπαίν φορτωτών και ή CENSA, έπιτιθενται κατά τής έναντι τών σημαιών εύκολιάς πολιτικής τής UNCTAD. Διότι ως θρόπως παραπούν, ή UNCTAD άντι νά έρευνηση κατά πόσον αι σημαιάις έλευθεράς νηολογήσεως παρεμποδίζουν ή διευκολύνουν τό παγκόσμιον θαλάσσιον έμποριον, έχει τουναντίον άναλάβει μίαν έκστρατείαν έξαφανίσεως τών σημαιών αύτών έν τω πλαισίω γενικωτέρων πολιτικών έπιδιώξεων υπέρ τών έμπορικών στόλων τών ύπο άναπτυξιν χωρών, χωρίς νά λαμβάνη ύπ' όψιν τήν άναγκην τής οίκονομικώντας και καλυτέρας μεταφοράς. Έπι πλέον έχουν συνδέσει άπαραδέκτως τό θέμα τών ύποσυντηρουμένων πλοίων.

Πρέπει νά τονίσωμεν, συνεχίζει ή κοινή έκθεσις, διτή τόσον οι έφοπλισταί δύον και οι φορτωτά είναι έναντιον τών ύποσυντηρήσιν πλοίων. Φρονούν άμως δτή ή υπαρξίες τών σημαιών τής έλευθεράς νηολογήσεως, όχι μόνον δέν έχει σχέσιν με τά ύποσυντηρήση πλοία, άλλ' άντιθέτως έξασφαλίζει τά άκολουθα πλεονεκτήματα: α) παρέχει έπενδυτικά δυνατότητας διά τήν διατηρησην άποδικών ναυτικών υπηρεσιών β) άνακουφίζει τόν άνταγωνισμόν και έπιδρα εύνοιών ύπερ τής πιέσεως τών τιμών και ναύλων. γ) έπιτρέπει είς τάς ύπο άναπτυξιν χωράς νά έπωφελούνται τών χαμηλοτέρων ναύλων τής έλευθεράς άγοράς ως και νά διατηρούν πλοία ύπο ξένας σημαιάς.

Κατόπιν τούτων είναι προφανές διτή ή έξαφάνισις ή άποκλεισμός τών σημαιών έλευθεράς νηολογήσεως, αφ' ένος μέν θά παρουσιάσθη έμποδια είς τήν καλήν διεξαγωγήν τού παγκόσμιου έμποριον και άφ' έτερου θά άποτελέσθη μειονέκτημα άκομά και δι' αύτάς ταύτας τάς ύπο άναπτυξιν χωράς. Διότι θά έπιφέρη άποδιοργάνωσιν τών θαλασσών μεταφορών, ή όποιες έδηγει είς αύξησιν τού κόστους μεταφοράς και είς παρεμποδίσιν διαμορφώσεως χαμηλοτέρων ναύλων είς τήν άγοράν τών φυσικών πηγών και τών πρώτων ύλων.

ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΘΕΜΑΤΑ

Συνεχίζεται φυσικά και είς τήν έν Γενεύη θην σύνοδον τής «Ούνκταντ», ή διαμάχη έπι τών θεμάτων τής κατανομής τών φορτίων και τών σημαιών εύκαιριας.

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: TRANSO HELLAS LTD:
132, Syngrou Ave., Tel.: 9227459 — Telex: 21 5657

Έν διμάς τών 77, μολονότι δέν στερεῖται έσωτερικών άντιθέσεων, έμφανίζεται θμόφωνος έπι τού προβλήματος τής έλευθεράς νηολογήσεως, τού όποιου ή άντιθέτως πρέπει κυρίως νά γίνη άπό τής σκοπιάς τής πλήρης κατά τής ρυπάνσεως και τής ναυταπάτης. Θεωρείται αναγκαία έξι δλαχούς ή εύρυτερα συμμετοχή ύπηκοών τού κράτους τής έλευθεράς νηολογήσεως είς τήν έκμετάλλευσιν τών έν την νηολογία του έγγεγραμμένων πλοίων ώς και έν σχετικόν «πάγωμα» τής άναπτυξεως τών στόλων υπό σημαίας εύκαιριας. Έπι τού ζητήματος τούτου είναι γνωστή ή θεσις τού Διεθνούς Έμπορικού Επιμελητηρίου, κατά τήν όποιαν ή έξαφανίσις τών σημαιών έλευθεράς νηολογήσεως θά σημάνη άπαραδέκτως τήν αύξησιν τού κόστους τής θαλασσίας μεταφοράς, έκ τής όποιας κατά κύριον λόγον θά ύποφέρουν αι ύπο άναπτυξιν χωρά.

Ός πρός τό ζήτημα τής κατανομής τών φορτίων, ή θμάς τών χωρών Βήτης είχε καταφίσει τήν άποφασιν τής Μανίλλας περί έπεκτάσεως τής κατανομής είς τάς μεταφοράς χύμα και κατεψυγμένων φορτίων, πιστεύει πάντοτε είς τήν άρχην τού έπι έμπορικης βάσεως έλευθερου άνταγωνισμού. Δέχεται βεβαίως τήν έξέτασιν τών παραπόνων τών ύπο άναπτυξιν χωρών, άλλα δέν θεωρεί σκόπιμον νά υιοθετήση μελέτην, ώς ή τής Γραμματείας τής «Ούνκταντ», ήτις βασίζεται άποκλειστικά έπι θεωρητικών και έλλιπων πληροφοριών. Σχετική ύπηρεν και ή έκθεσις τήν Ίντερτάνκο, τήν όποιαν παρουσίασεν είς τήν Σύνοδον ό Πρόδρος αύτης Υ.Κ. Πάο και κατά τήν όποιαν ή κατανομή τών χύδην φορτίων θά είχεν ώς συνέπειαν τήν αύξησιν τού κόστους μεταφοράς είς βάρος κυρίων τών ύπο άναπτυξιν χωρών και κι έπομνως ή υιοθετησης τής θά ένέκλειε σοβαρόν κίνδυνον. Έκ τών έρευνών τάς διόποιας ή Ίντερτάνκο ένηργησεν έπι τής ναυλαγοράς τών ύγρων καυσίμων, κατά τήν τελευταίαν πενταετίαν, άποδεικνύεται πόσον άπηρεν εύεργετική διά τάς καταναλωτρίας χωράς. Αντί λοιπόν τής κατανομής τών φορτίων, ή Ίντερτάνκο προτείνει τήν οίκονομη και τεχνικήν άρωγην πρός τάς ύπο άναπτυξιν χωράς διά τήν δημιουργίαν τών έμπορικών στόλων τών, δεδομένου διτή ή τεχνική και γνωστείς άποτελούν έξι ίσου σπουδαίον παράγοντα με τά οίκονομικά μέσα και τό έμψυχον ύλικον.

Η ΑΓΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Σοβαροί είναι αι σημειούμεναι διακυμάνσεις τής διεθνούς άγοράς πετρελαίου, έχουσαι ώς έπικεντρον, τήν σημαντικήν πτώσιν τής ζητήσεως πετρελαίου άπό τάς διατικάς χώρας.

Άς ίδωμεν τάς έξελιξεις αύτάς έκ τού πλησίον. Εις τήν παρούσαν φάσιν ή πρωτοβουλία έχει περιέλθει είς τούς καταναλωτάς, οι όποιοι έπετυχον δχι μόνον νά συγκρατήσουν τάς τιμών τού πετρελαίου, άλλα και νά σημειώσουν κάμψιν αύτών. Χαρακτηριστικόν είναι διτή είς τήν κυριαρχούσαν έλευθεράς άγοράς άμεσου παραδόσεως (spot market) τού Ρότερνταμ, είς τάς άρχας Σεπτεμβρίου, τό πετρελαίον έπωλείτο άντι 30 δολ. κατά βαρέλιον ήτοι κατά δύο δολάρια εύθηντερον άπό τήν έπισημον τιμήν τού ΟΠΕΚ που έχει διοιθή ώς γνωστόν είς 32 δολ., τιμή με τήν όποιαν δμως δέν είχεν συμφωνήσει ή Σαουδική Αραβία. Τό περιέργον τού πράγματος είναι διτή ή πτώσις τής τιμής τού πετρελαίου έσημειώθη είς μίαν έποχην, καθ' ήν αι πλεισται πετρελαιοπαραγγικά χωράι είχον μειώσει αύτοβούλως τήν παραγωγήν των πρόσ τόν σκοπόν συγκρατήσεως τών τιμών.

Ούτω κατά τό πρώτον έξάμηνον τού 1980 διά πρώτην φοράν άπο μιάς πενταετίας, έσημειώθη πτώσις τής παγκόσμιου παραγωγής πετρελαίου. Η μείωσις τής παραγωγής τών χωρών τού ΟΠΕΚ ύπολογίζεται κατά τό

πρώτων ήμισυ του 1980 είς 5%. Ειδικώτερον κατά τον Ιούνιον έξ. ή παραγωγή του ΟΠΕΚ κατήθεται είς 27,3 έκατομ. βαρέλια ήμερσίων, ήτοι κατά 13% μικροτέρα του Ιουνίου 1979 και κατά 3,9 έκατομ. βαρέλια ήμερσίων άλιγωτερα έν σχέσει πρός το φθινόπωρον του 1979. 'Η βασική αιτία της άναστροφής της φοράς της παγκοσμίου άγοράς πετρελαίου εύρισκεται είς την μεγάλη μείωσην της ζητήσεως του είς τάς ΗΠΑ, είς τάς όποιας κατά τόπο παρελθόντα Αύγουστου (π.χ. έβδομας λήγουσα την 15ην Αύγουστου) αι είσαγωγαί κατήθετον σχεδόν κατά 40% έν σχέσει πρός την άντιστοιχον περίοδον του 1979, άριθμούμεναι είς 4,2 έκατομ. βαρέλιαν ήμερσίων. 'Η έξελιξης αύτή της Αμερικανικής άγοράς πετρελαίου έχει λίαν δυσμενή άντικτυον είς την έν μονίμω σχεδόν κρίσις άπασχολήσεως ναυλαγοράν των δεξαμενοπλοίων. 'Επ' εύκαιρια σκόπιμον είναι νά γνωσθή διτι συμφώνως πρός μίαν τελευταίαν έκθεσιν του Αμερικανικού Υπουργείου 'Ενεργείας, που είδεν το φώς της δημοσιότητος περί τό τέλη του παρελθόντος 'Ιουλίου, αι είσαγωγαί πετρελαίου είς ΗΠΑ κατά τά 5 προσεχή έτη θά μειωθούν κατά 16% και διτι αι ΗΠΑ πρέπει νά στραφούν πράς τάς έθνικάς πηγάς ένεργειας. Πρός το παρόν ή συγκράτησις των τιμών έπιτυχάνεται με τά μέτρα έξοικον μήσεως ένεργειας, που έχουν υιοθετηθή τόσον άπο την διάσκεψιν κορυφής των έπτα μεγάλων βιομηχανικών χωρών της Δύσεως είς Βενετίαν, δύον και άπο τόν Διεθνή Όργανομόν 'Ένεργειας (International Energy Agency). 'Ως γνωστόν είς τόν έν λόγω Όργανομόν συμμετέχουν 21 χώραι, ήτοι δύο τά κράτη του ΟΟΣΑ πλήν της Γαλλίας, της Φινλανδίας και της 'Ισλανδίας, τά όποια ύπολογίζεται διτι καταναλίσκουν τό 70% τού συνόλου τού χρησιμοποιουμένου πετρελαίου άπο τάς μή κομμουνιστικά χώρας.

'Η πενθυμίζεται σχετικώς διτι κατά μέσον δρον ή ήμερσίας παραγωγή και τών 13 χωρών τού ΟΠΕΚ κατά τό 1979 άνήρχετο είς 31,6 έκατομ. βαρέλια, άπο τήν όποιαν βεβιώως έχει τώρα κατέλθει σημαντικώς. 'Η σημειρινή είκων της διεθνούς άγοράς πετρελαίου έχει άντησης τάς χώρας τού ΟΠΕΚ, αι όποιαι βλέπουν διτι παρά την μείωσιν της παραγωγής των, ή τάσις τών τιμών είναι πτωτική.

'Ως λύσιν διαβλέπουν την περικοπήν της ήμερσίας παραγωγής της Σαουδικής 'Αραβίας άπο 9,5 έκατομ. βαρέλια, είς 8,5 έκατομμύρια. 'Η Σαουδική 'Αραβία, ή όποια χαρακτηρίζεται ώς ή μετριοπαθετέρα χώρα τού ΟΠΕΚ, μέχρι τούδε ήρνείτο έπιμονως νά μειώση την παραγωγή της, διατηρούσα ταύτην είς ύψηλά έπιπεδα, και έχουσα ώς έπιδιώνιν νά έξαναγκάση τούς έταίρους της είς τόν ΟΠΕΚ, διτι συγκατανεύουν είς την μακροπρόσθεσμον ρύθμισιν της τιμολογήσεως τού πετρελαίου, πρός σταθεροποίησιν της διεθνούς άγοράς κατά τήν δεκαετίαν τού 1980. 'Η έσωτερική αύτή διένεξης ήλθεν είς τό παγκόσμιον προσκήνιον κατά τήν πρό διάλιγων ήμερών (15-16-17/9/1980) συνελθούσαν είς Βιέννην διάσκεψιν τών 'Υπουργών Πετρελαίου τού ΟΠΕΚ, άπο τήν όποιαν κατέφανη διτι ή Σαουδική 'Αραβία έπανέρχεται είς τόν ήγειτικόν της ρόλον έντος τού ΟΠΕΚ, τόν όποιον άπωλεσεν άπο τής 'Ιρανικής έπαναστάσεως. 'Ενας ρόλος άπο τόν όποιον ή παγκόσμιος οικονομία άναμενει μίαν άνευ άποτόμων κραδασμών μετάπτωσιν έντος της άρξαμνης δεκαετίας τού 1980 άπο τό πετρελαίου είς έτέρας έναλλακτικάς πηγάς ένεργειας.

Διά την ιστορίαν τού πράγματος άναφέρεται διτι ή διάσκεψις αύτη τού ΟΠΕΚ διεσώθη τήν τελευταίαν στιγμήν άπο τό ναυάγιον είς τό όποιον άδηγειτο διτι της λήψεως δύο σημαντικών άποφάσεων:

Πρώτων: 'Η Σαουδική 'Αραβία συνεφώνισεν νά αύξηση τήν τιμήν τού πετρελαίου της κατά δύο δολάρια τό βαρέλι, έφ' δύον δημάς και αι λοιπά χώραι τού καρτέλ περικόψουν τάς τιμάς των, πράγμα πού δέν φαίνεται λίαν

πιθανόν.

Δεύτερον: Αι χώραι τού ΟΠΕΚ προήλθον είς συμφωνίαν κυρίων δημάς άπο 1ης Οκτωβρίου τρέχ. δ. μειώσουν κατά 10% τήν ήμερσίων παραγωγήν των, ώστε νά κάμψουν τό υφιστάμενον πλεόνασμα πετρελαίου, πού ύπάρχει είς τήν παγκόσμιον άγοράν.

"Όλοι δημάς οι άξιόλογοι παραπρηταί ύποστηριζουν διτι ή σημειρινή είκων της άγοράς πετρελαίου είναι προσωρινή, συνυφασμένη δλώσ τε μέτα διατικά μέτρα περιορισμού είς τήν κατανάλωσιν, πού συνοδεύονται άπο τήν οικονομικήν υφεσιν και τήν μεγάλην άνεργιαν.

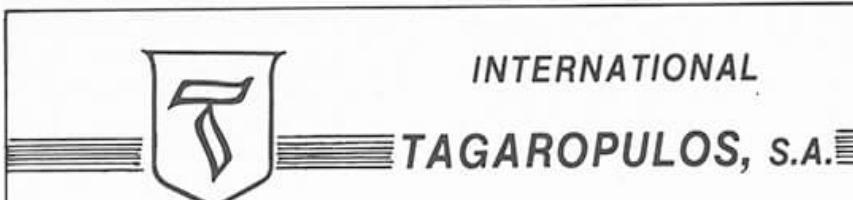
"Η δινόδος τών τιμών τού πετρελαίου παρ' ούδενός έμπειρογνώμονος άμφισβετείται. 'Ως μίαν ένδειξην προβάλλουν ούτοι τά κολοσσαία ποσά πού δαπανώνται διά τήν άνευρεσιν πετρελαίου, παρά τήν σημειουμένην πτώσιν της τιμής του. 'Ιδιαιτέρως δαπανηριαί είναι αι έντεινόμενα άναζητήσεις πετρελαίου ύποθαλασσών, πού θέβανον είς άστρονομικά ποσά. 'Ως ένα παράδειγμα άνέφερον τήν πρό ήμερών μίσθωσιν ύπο Νορβηγικού οίκου μιάς πλωτής έξεδρας, ήλικιάς 7 έτών, άντι τού ποσού τών 84.000 δολαριών ήμερσίων. 'Όλοι αύτά σημαίνουν διτι μακροπρόσθεμας άναμενται σημαντική αύξησις είς τήν τιμή του πετρελαίου. Περισσότερον σαφές είς τό σημείον αύτό είναι τό Αμερικανικόν 'Υπουργείον 'Ένεργειας, τό όποιον είς τήν έπισημον έκθεσιν τού παρελθόντος 'Ιουλίου προβλέπει τημάς πετρελαίου, κατά βαρέλιον, 51 δολ. διά τό 1985 και 96 δολ. διά τό 1990, ύπο τήν προϋπόθεσιν διτι ή παραγωγή τών χωρών τού Περαικού Κόλπου δέν θά μειωθή. Πέραν δημάς τών μακροχρονιών πετρελαίων προβλέψεων, ύπάρχουν και άμεσώτεροι κίνδυνοι, άπορρεόντες άπο τό έπισφαλές και τήν ρευστότητα της πολιτικής καταστάσεως, κυριαρχούμενης σήμερον άπο τήν πολεμική άτμοσφαιραν μεταξύ 'Ιράκ και 'Ιράν.

Τό 'Ιράκ κατέχει τήν δευτέραν θέσιν άπο άποψεως παραγωγικής δυναμικότητος τών χωρών τού ΟΠΕΚ. 'Η έπιδεινωσις είς τάς σχέσεις τών δύο αύτών χωρών δυνατόν νά προκαλέση πανικόν είς τάς καταναλωτρίας πετρελαίου χώρας, μέ άποτέλεσμα τήν άνατροπήν τής σημειρινής είκων τής παγκόσμιον άγοράς πετρελαίου, πού ηδη τήν βαρύνει ή σκιά τών δύο άποφάσεων τής προσφάτου διασκέψεως τού ΟΠΕΚ είς Βιέννην.

Η ΣΤΕΓΑΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Κάθε μέτρον συντείνον είς τήν στέγασιν τών ναυτικών είναι εύπρόσδεκτον και κάθε σχετική προσπάθεια άξιεπαινος. Εύνότον, λοιπόν, διτι έπικροτείται ή έντος έρταστικής άτμοσφαράς παροχή είς 1.000 ναυτικούς μας ισαρίθμων βιβλιαρίων τού Στεγανικού Ταμειυτηρίου τής 'Εθνικής Κτηματικής Τράπεζης τής 'Ελλάδος, τό όποια διέθεσεν ή διοίκησης τής Τράπεζης, διά νά ύπογραμμίση τό ένδιαφέρον της πρός τού ναυτικούς. Πρόκειται δηλαδή περί πράξεως καλής θελήσεως ένός Πιστωτικού μας ίδρυματος, τό όποιον έπιδιώκει, δημάς δλώσ τε δηλοί και ά τίτλος του, τήν στέγασιν πολλών κατηγοριών ένδιαφερομένων. Κατά τήν τελευταίαν 12ετίαν ή Κτηματική Τράπεζα άνεπτυξεν άξιόλογον δραστηριότητα, κυρίως πρός τήν κατεύθυνσιν τών θυμογενών, τών 'Ελλήνων έργατων έξωτερικού (κυρίως τής Δυτ. Γερμανίας) και τών ναυτικών. Δηλαδή ή άρχικη προσπάθεια έξεπορεύθη πρός συμπολίτας μας τών όποιων αι άποδοχαί καταβάλλονται είς τό πάντοτε έλλειπον συνάλλαγμα.

Τά κατά καιρούς άποτελέσματα άπηρξαν λίαν ένθαρρυντικά, τά όποια έδωσαν τήν δυνατότητα είς τήν Κτηματικήν Τράπεζαν, δημάς άναπτυχθή καταλλήλως, ώστε νά έπιτυχην έυχερεστερον τού σκοπού της.



**INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.**

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

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

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

Εις τήν προσπάθειαν αύτήν ή Κτηματική Τράπεζα είχε και τήν Κρατικήν συμπαράστασιν, έκδηλουμένην διά τών καταλλήλων νομισματιστωτικών μέτρων, θεσπιζόμενών άπο τήν Νομισματικήν Έπιτροπήν. Τό εύρος τών μέτρων αύτών άποτελεί τόν βασικόν παράγοντα έπιτυχίας κάθε στεγαστικής προσπάθειας, τά όποια προκειμένου διά τούς ναυτικούς πρέπει νά είναι τοιαύτης έκτασεως, ώστε νά καλύπτουν τάς στεγαστικάς των άναγκας. Διότι δυστυχώς αἱ άναγκαι αύταί τών ναυτικών μας έχουν άφεθη εἰς τήν εύθυνην καὶ τήν άνησυχίαν αύτών καὶ μόνον, κατ' ἀντίθεσιν πρός δι, τι συμβαίνει με τούς λοιπούς έργαζομένους τών χερσαίων έπαγγελμάτων, διά τούς όποιους ἡ στεγαστική πρόνοια έκδηλωνται μέ τόν ειδικὸν Αὐτόνομον Όργανον Έργατικῆς Κατοικίας.

Τό Κρατικὸν αὐτὸν ένδιφέρον, πού έκδηλωνται μέ τήν δραστηριότητα τής Κτηματικής Τράπεζης, δέν είναι διμοιρον καὶ μᾶς γενικωτέρας σκοπιμότητος, πού ἀποβλέπει εἰς τήν προσέλκυσιν τοῦ συναλλάγματος τών ναυτικών καὶ λοιπών έργαζομένων τοῦ έξωτερικού.

"Ολοι οι ἀγαπῶντες τήν Πατρίδα μας εὐχούνται διπος τά μέτρα καὶ οἱ σκοποὶ τοῦ Στεγαστικοῦ Ταμευτηρίου ἐπιτυγχάνουν. Διπλοῦν θά είναι τό κέρδος. Καὶ οἱ ναυτικοί μας θά διευκολύννανται εἰς τά στεγαστικά των διειρατά καὶ ή έθνική μας οἰκονομία θά καρπούται τόν εἰς συναλλάγμα μόχθον τών τέκνων της. Τό Κράτος, λοιπόν, με τά εύνοικά του μέτρα δι, προετοιμάζη τό δέδαφος. 'Αλλά καὶ οἱ ναυτικοί ἀπό τήν δλλήν πλευράν, τό περίσσευτον ή μάλλον τό ύστερημά των, δις τό κατευθύνουν πρός τήν στεγαστικήν ἀποταμίευσιν. Αύτην τήν κατεύθυνσιν, λοιπόν, ήθέλησεν νά ύπογραμμίσῃ ή διανομή τών 1.000 βιβλιαρίων καταθέσεων, διά νά ένισχύσῃ τό ἀποταμιευτικόν πνεύμα, πού πάντοτε διέκρινεν τούς παραδοσιακούς μας ναυτικούς. 'Η διανομή διμως τών βιβλιαρίων αύτών πρέπει νά μήν ύπερτιμηθή πέραν τού συμβολικού της ρόλου. 'Απαιτείται πολὺ δουλειά ἐκ μέρους τού Κράτους καὶ τών Τραπεζικών μας ίδρυμάτων, τά όποια πρέπει νά προσεγγίσουν τούς ναυτικούς μας καὶ νά τούς πείσουν διά τά παρεχόμενα πρός στέγασίν των εύεργετήματα.

"Υπό τήν έννοιαν αύτήν ή προταθεῖσα ύπό

τῆς Διοικήσεως τής Κτηματικής Τράπεζης σύστασις ήμελούς Έπιτροπής διά τήν στενοτέραν συνεργασίαν μεταξύ έφοπλιστών, ναυτεργατικών όργανώσεων καὶ Τραπέζης πρέπει νά γίνη τό ταχύτερον. Μέχρις διου έκδηλωθη ἡ στεγαστική μέριμνα τού κράτους διά τούς ναυτικούς μας, πού ήδη ύπερβη πάν περιθώριον άναμοντης, πρέπει νά ἀξιοποιηθῇ ή μοναδική σήμερον δόδος τού στεγαστικοῦ Ταμευτηρίου τής Κτηματικής.

ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΝ ΣΩΜΑ

Τό Λιμενικόν Σώμα ως ἐπανδρώνον τό Υπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας καὶ τάς Περιφερειακάς Υπηρεσίας του, ἐπιφορτισμένον με τήν διοίκησην, ἀνάπτυξιν καὶ ἐποπτείαν τής Εμπορικής Ναυτιλίας καὶ τών Λιμένων τής Χώρας, πάντοτε έμπιπτε εἰς τόν κύκλον τού ζωρού ένδιφέροντος δλων δσών ἀσχολούνται με τήν θάλασσαν καὶ τούς λιμένας. 'Η καλή όργανωσις, καὶ ή ἀποδοτική λειτουργία τού Σώματος τούτου έχουν δμεσον τόν εύεργετικόν των ἀντίκτυπον ἐπί τού μεγάλου πλουτοπαραγωγικοῦ κλάδου που είναι ή Έμπορική μας Ναυτιλία. 'Υπό τήν έννοιαν αύτην καὶ μόνον δ κόσμος, πού κινείται ἐπαγγελματικῶς πέριξ τών πλοίων καὶ τών λιμένων διακαώς ἐπιθυμεῖ διπος τό Λιμενικόν Σώμα ἀναπτύσσεται καὶ ἀναδιαρθρούνται συμφώνως πρός τάς σημειουμένας ἔξειλεις, πού είς τόν τομέα τών ἀρμοδιοτήτων του ύπηρξαν ἀλματώδεις κατά τάς τελευταίας 10ετίας. Πρό διλγών ἐτών ἐπραγματοποιήθη ἡ διοικητική ἀναδιάρθρωσις τών Κεντρικών Υπηρεσιών τού YEN διά τής δημιουργίας τριών Γενικών Διευθύνσεων καὶ μίας Υπηρεσίας. Διά τήν έπανδρωσίν των δημιουργήθησαν αἱ ἀνάλογοι θέσεις 'Ανωτάτων Άξιωματικών τού Λ.Σ.

"Άλλαι δύο θέσεις 'Ανωτάτων Άξιωματικών Λ.Σ. ἐδημιουργήθησαν διά τό NAT καὶ τήν Επιθέωρησην Έμπορικών Πλοίων. Κατά πόσον τό προκύψαν διοικητικόν σχῆμα ἀπέδωσεν, ικανοποιήσαν τάς προσδοκίας τών εισηγητών του είναι ἀλλο θέμα. 'Εκείνο που διά τού παρόντος θέλομεν νά τονίσωμεν είναι διτι ἀπό τήν γενομένην διοικητικήν ἀναδιοργάνωσιν παρελείφθη ἡ ἐλημονήθη — τό ίδιο κάμνει — ή Περιφέρεια. Καὶ ώς Περιφέρεια έννοούμεν τάς Λιμενικάς Άρχας, με-

ρικαὶ τών όποιων έχουν ύπερανάπτυξιν με ἀπειρίαν ἀκανθωδών προβλημάτων, πού ἀναφύονται ἀνά πᾶσαν στιγμήν. Θά σταθώμεν εις τόν ἐνοποιηθέντα ἐτών πραγμάτων μεγιστης σπουδαιότητος Λιμενικόν Χώρων Πειραιώς — Περάματος — 'Ελευσίνος — Πάχης Μεγάρων — 'Αγίων Θεοδώρων, πού σμως διοικητικῶς έξακολουθεῖ διεπόμενος καὶ αύτός ἀπό τάς βασικάς διατάξεις τής μακαρίας ἐποχής τού 1927.

"Οσον καὶ ἔαν φαίνεται ἀπίστευτον, οὕτω πώς έχουν τά πράγματα, παραμένοντα στάσιμα πλέον τής 50ετίας, ἐνώ ἐτών μεταξύ συνετελέσθη εἰς τήν ἐν λόγω περιοχήν μία ἀληθή ναυτιλιακή, ἐμπορική, ναυπηγική, βιομηχανική καὶ λοιπή κοσμογονία. 'Εκεί συγκεντρώνεται πλέον τού ημίσεος τών πάσης φύσεως δραστηριοτήτων τών λιμενών τής Χώρας, σπως ἔμφαίνεται ἀπό τά στοιχεῖα τής Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας. 'Η περιοχή ἀπήτητος τό μέγα πεδίον ἐφαρμογής τής ναυτιλιακής μας νομοθεσίας, πού με τάς 'Οδηγίας τής EOK διά τό δέλεγχον τών ύποσυντηρήτων πλοίων, θά προσλάβῃ ἐτι μεγαλυτέραν σημασίαν. 'Εκ τών πραγμάτων καθίσταται ἐπιβεβλημένη ή διοικητική ἀναδιάρθρωσις τής ἐν λόγω περιοχῆς διά τής ἐνοποιηθέσων τών ύφισταμένων σήμερον ἀνεξαρτήτων Λιμενικών Άρχων ύπο έναν 'Ανωτάτον Άξιωματικόν, έχοντος τήν γενικήν εύθυνην, με ὑποτεταγμένας διλαγρίθμους κεντρικάς Μονάδας (π.χ. ἀνά μία εἰς Πειραιά, Πέραμα καὶ 'Ελευσίνα), εύρειας ἐκτελεστικής ἀρμοδιότητος. 'Η ἐνυπάρχουσα ἐκεί ναυτιλιακή, λιμενική, ἐμπορική, βιομηχανική, ναυπηγοεπικευαστική καὶ ἐν γένει οἰκονομική δυναμικότης τής Χώρας είναι τεραστία, ἀνυπολογίστου ἀξίας, ἐπιβάλλουσα ἐνοποιημένη λιμενικήν διοίκησιν καὶ θά ἐξηφάλιζεν ἐπιτόπιον συντονισμόν καὶ ἀνωτέραν ἐποπτείαν. 'Ενδεχομένως νά ύπαρξουν καὶ ἔτεροι ἐπί τού θέματος ἀπόψεις, ἐάν τούτο μελετήθη ἐπισταμένων. 'Ολοι σμως θά πρέπει νά συμφωνήσουν διτι ἐπιβάλλεται διαδιάταξις τών λιμενικών Υπηρεσιών τού συστήματος Λιμένων Πειραιώς — Περάματος — 'Ελευσίνος — 'Αγίων Θεοδώρων πρός καλυτέραν έξυπηρέτησιν τής Ναυτιλίας, συμφώνως πρός τήν διαμορφωθεῖσαν ἐκεί πραγματικότητα.

ΕΠΙΤΥΧΙΑ

Πρέπει νά ἔγγραφη είς τό ἐνεργητικόν τών λιμενικών μας άρχων ἡ ἀποκάλυψις τής δολίας βιθίσεως τού παναμαϊκοῦ φορτηγοῦ ΑΣΥΝΤΙΟΝ, τρία μίλια βορειοδυτικώς τής νησίδος Οθωνού τής Κερκύρας, τό πρώτον δεκαήμερον τού λήξαντος μηνός, διότι είναι αἱ μόναι αἱ όποιαι έχουν νά ἐπιδείξουν ἔξιχνιασιν ναυταπάτης εἰς έννοιαν ακάφος καὶ μέ πρωταγωνιστὰς ἀλλοδαπούς.

Τό σκάφος προήρχετο ἐκ Πούλα τής Γιουγκοσλαβίας καὶ κατηυθύνετο εἰς τήν Τρίπολιν τής Λιβύης, με φορτίον διπλῶν προοριζομένων, συμφώνως πρός πληροφορίας προερχομένας εάν τής πλευράς τών ἀσφαλιστῶν, διά τόν λιβυκόν στρατόν. Θά πρέπει νά ύπογραμμίσθη διτι διό δολία βιθίσισ τού σκάφους ἀπεκαλύφθη κατόπιν ἐπιμόνων καὶ μεθοδικών ἐνέργειών τών ἀξιωματικών τού Κεντρικού Λιμεναρχείου Κερκύρας καθ' ἦν στιγμήν ή παγκόσμιος ναυτική κοινότης ἀνησυχεῖ ιδιαιτέρως διά τό ἐξαπλούμενον φαινόμενον τής ναυταπάτης καὶ αἱ ἀνδιαφέρομεναι κυβερνήσεις ἐπιδιώκουν νά θεσμοθετήσουν ἀποτελεσματικά μέτρα διά τήν παταξίν τής εἰς διεθνές ἐπίπεδον, ἐνώ ή 'Ελληνική Ναυτιλία έδεχτο μέχρι πρό διλγών σχετικάς κατηγορίας ἔξ αφορμής ὡρισμένων περιπτώσεων εἰς τάς όποιας ήσαν ἀναμεμένα πρόσωπα ούδεμίαν σχέσιν έχοντα με τόν μεγάλον σύγκον τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

Συμφώνως πρός σχετικάς πληροφορίας, τό σκάφος ἐβιθίσθη μετά τήν διάνοιξιν τών είσορων τού μηχανοστασίου ἀπό τούς ἀλλοδαπούς πλοίαρχον καὶ Α' μηχανικόν καὶ εἰς

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

τήν άποκάλυψιν της ναυταπάτης ώδήγησεν ή υποπτος στάσις τών μελών του πληρώματος, όλων άλλοδαπών, τά όποια είχε περισυλλέξει περιπολικόν του Κεντρικού Λιμεναρχείου Κερκύρας και ήδη με τήν ύποθεσιν άσχολούνται αἱ ἀρμόδιαι δικαστικαὶ ἄρχαι.

ΤΟ ΠΕΡΙ ΕΛΑΧΙΣΤΗΣ

Κατά τάς συνεδριάσεις τοῦ τμήματος διακοπών τῆς Βουλῆς τῆς παρελθόντος Δευτέρας καὶ Τρίτης ἐπρόκειτο νά ὀλοκληρωθῆ ἡ φύφιοις τοῦ νομοσχέδιου «περί ἐλαχίστης εἰς τὸ NAT ἀσφαλιστικῆς προστασίας καὶ ἀλλῶν τινῶν διατάξεων», μέ τό όποιον εἰσάγονται σημαντικαὶ καινοτομίαι εἰς τήν ἀσφαλίσιν τῶν ναυτικῶν ἀλλά καὶ ρυθμίζονται διάφορα θέματα ἐντελῶς ἀσχετα με τό ἀντικείμενον τοῦ νομοσχέδιου.

Συγκεκριμένων διὰ τῶν διατάξεων τοῦ νομοσχέδιου:

— Διευρύνεται ὁ ἀριθμός τῶν καλυπτομένων ἀσφαλιστικῶν ἀπό τοῦ NAT καὶ παρέχεται διά πρώτην φοράν δικαίωμα εἰς ναυτικούς νά λάβουν σύνταξιν πού μέ τάς ισχουσας μέχρι τούδε διατάξεις δέν συνταξιοδοτούντο.

— Βελτιούνται τό ἐπίπεδον παροχῶν εἰς διαφόρους κατηγορίας ναυτικῶν οἱ όποιοι οὕτω θεμελιώνουν δικαιώματα διά μεγαλυτέρων σύνταξιν.

— Καταργοῦνται περιορισμοί πού εἴτε ἐμείωναν τό εισόδημα τῶν ναυτικῶν ἐκ συντάξεως, εἴτε δέν ἐπέτρεπαν εἰς τούς ἐνδιαφερομένους τήν δάσκησιν τῶν δικαιωμάτων των.

— Λαμβάνονται μέτρα τά όποια βελτιώνουν τό ισχύον καθεστώς εἰσπράξεως τῶν εἰσιφορῶν, ὥστε νά ἐπιτυγχάνεται ταχυτέρα εἰσροή εἰς τά ταμεία τοῦ NAT τῶν πόρων του.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» θά δημοσιεύσουν ὀλόκληρον τό κείμενον τοῦ Νόμου ως θά ἔχη ψηφισθή ὑπό τῆς Βουλῆς.

ΤΑ ΑΝΤΙΚΙΝΗΤΡΑ

Συνιστώμεν εἰς τόν Υπουργόν κ. Φικιώρην νά ἀναγνώσῃ μέ iδιαιτέρων προσοχήν τήν ἐπιστολήν τοῦ πλοιάρχου κ. Τάσου Δ. Μαρκοπούλου, η όποια δημοσιεύεται εἰς τό τεῦχος Αύγουστου — Σεπτεμβρίου τοῦ δημοσιογραφικοῦ ὄργάνου τῆς Πανελλήνιου Ένωσεως Πλοιάρχων «Πλοιαρχική Ἡχώ». Βεβαίως, τό περιστατικόν εἰς τό όποιον ἀναφέρεται ὁ κ. Μαρκόπουλος ἀνάγεται εἰς τόν Σεπτεμβρίου τοῦ 1978, ἡμέτες όμως νομίζομεν ὅτι ἐκτότε οὐδέν ἔχει ἀλλάξει εἴπι τοῦ θέματος πού θίγει ὁ ἐπιστολογράφος, ἐνώ ἔξι δλουσ αἱ συνέπειαι τοῦ μολις τώρα ἔξεδηλώθησαν μέ τήν μορφήν τής κατασχέσεως τοῦ σπιτιού τοῦ. Ημέτις ἀπλῶς σημειούμεν ὅτι ἐάν θελωμεν νά αὔξησωμεν τήν εκ τῆς Ναυτιλίας συναλλαγματικήν πρόσοδον θά πρέπει νά ἀλλάξωμεν ριζικῶς νοοτροπίαν. «Ἀλλώς, ἀκόμη καὶ οἱ ναυτικοί μας δέν θά ἐπιθυμούν νά διέρχωνται ἐκ τῶν ἐλληνικῶν λιμένων διά τῶν πλοίων εἰς τά όποια ὑπηρετοῦν.

Ἐπ' εύκαιρια συνιστώμεν εἰς τόν κ. Υπουργόν νά ἀναγνώσῃ καὶ τήν ἐπιστολήν τοῦ πλοιάρχου κ. Γ. Π. Χατζηλία, η όποια δημοσιεύεται εἰς τό αὐτό τεῦχος τῆς «Πλοιαρχικής Ἡχοῦ» καὶ ἀναφέρεται εἰς έναν ιδιότυπον πρόβλημα πού ἀφορά τήν περίθαλψην τοῦ Οίκου Ναύτου, σημειώνομεν δέ ὅτι ἡ εὐρυτέρα ναυτική μας οἰκογένεια θά ἡθελε νά ἔχη ἐπ' αὐτών τάς ἀπόψεις τοῦ κ. Φικιώρη. Αναμένομεν.

ΕΠΙ ΤΟ ΧΕΙΡΟΤΕΡΟΝ

Κατά τήν ἐποίησίν 1980 ἔκθεσιν τοῦ Διεθνούς Νομιματικοῦ Ταμείου, τό 1979 καὶ τό α' ἔξιμην τοῦ 1980 χαρατηρίζεται ἀπό τρεῖς παράγοντας ἀσταθείας: Τόν αὐξανόμενον πληθωρισμόν, τήν καθυστέρησιν εἰς τήν παραγωγήν, καὶ τήν ἀνισόρροπον αὔξησιν σημαντικῶν ἐπενδύσεων.

Ἐκ τοῦ γεγονότος τῆς αὔξησεως τῶν τιμῶν τοῦ πετρελαίου κατά τό 1979 καὶ τό ἔξαμηνον τοῦ 1980, τό ὑπερπλέον εἰδόσημα τῶν 12 παραγωγικῶν χωρῶν πετρελαίου φθάνει ἡδη τά 115 δισεκ. δολ. ἐναντί τῶν 68 τοῦ 1979 καὶ τῶν 5 δισεκ. δολ. τοῦ 1978.

Τό ἐλλειμμα τῶν τρεχουμένων λογαριασμῶν τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν θά ἀνέλθη εἰς 70 δισεκ. δολ. ἐναντί τῶν 53 δισεκ. δολ. τοῦ 1979 καὶ 36 τοῦ 1978.

ΠΡΩΤΙΣΤΟΝ ΜΕΛΗΜΑ

Ο 'Υπουργός κ. I. Φικιώρης ἐδήλωσε ὅτι πρώτιστον μέλημα τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας ἀφ' ής ἔξεδηλώθησαν αἱ ἔχθροπραξίαι Ἰράν καὶ Ἰράκ ύπηρξεν ἡ διασφαλίσις τῆς ζωῆς τῶν πληρωμάτων τῶν ἀλληνικῶν πλοίων τά όποια εύρισκονται εἰς τήν ἐμπόλεμον περιοχήν εἰς τόν μυχόν τοῦ Περσικοῦ. Καὶ αὐτό εἶναι ἀπολύτως ἀληθές.

'Αλλά ἡ διασφαλίσις τῆς ζωῆς τῶν ναυτικῶν μας ὑπῆρξε καί τό κύριον μέλημα δλῶν ἀνέξαιρέτως τῶν ναυτιλιακῶν ἐταιρῶν, πλοίων τῶν όποιων εύρισκονται εἰς τήν ἐπικινδυνον περιοχήν. 'Έχομεν πρωτικήν ἀντιληφθείν τῶν ἀγωνιῶν προσπαθειῶν αἵτινες κατεβλήθησαν διά τήν ἀποκατάστασιν ἐπικοινωνίας μετά τῶν ἀποκλεισμένων πλοίων. Μετά τό μοναδικόν ἐρώτημα ἔαν δολοί ἡσαν καλά, παρείχοντο συστάσεις διά τήν λήψιν δσον τό δυνατόν περιστούτων μετρών διά τήν προστασίαν τῆς ζωῆς τῶν ναυτικῶν μας καὶ μόνον. Πρέπει όμως νά ἔσαρθη καὶ ἡ ἐφευρετικότης τῶν ναυτίλων μας, οἱ όποιοι ἀπό τά ἀποκλεισμένα σκάφη τῶν, τῶν όποιων οἱ ἀσύρματοι είχαν σφραγισθή ύπό τῶν ἐμπόλεμών, κατώρθωσαν νά ἐπικοινωνήσουν μέ τό VHF μέ ἄλλα Ἑλληνικά πλοία εύρισκόμενα πλησίον, ἀλλά ἐκτός τῆς ἐπικινδυνού ζωῆς, καὶ νά δώσουν σημεία ζωῆς ἀλλά καὶ πληροφορίας διά τήν τύχην τῶν ἐπιβιανόντων εἰς αὐτά ναυτικῶν μας.

Τέλος εἶναι ἀπαραίτητον νά ὑπογραμμισθῇ καὶ ἡ ἀμεσος ἀνταπόκρισις τῆς Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστῶν εἰς τό αἵτημα τῆς ΠΝΟ διά τήν ὑπογραφήν εἰδικής συμβάσεως διά τά πληρώματα τῶν πλοίων ἀτινα εύρισκονται εἰς τήν ζωῆς τῶν ἐπιχειρήσεων.

Πάντα τά ἀνωτέρω πείθουν ὅτι καὶ οἱ τρεῖς κύριοι παράγοντες τῆς Ναυτιλίας, διό διοικητικός φορεύς, διό ἐφοπλισμός καὶ οἱ ναυτικοί μας εἰς μιαν δύσκολον στιγμήν ἐνήργησαν καὶ ἔδρασαν μέ ἔνα καὶ μοναδικὸν γνώμωνα: Τήν προστασίαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» ἐν κατακλεῖδι ἀπευθύνουμεν μίαν εύχην: Οἱ ναυτικοί μας πού εύρισκονται ἀποκλεισμένοι εἰς τόν ἐμπόλεμον περιοχήν νά γυρίσουν δολοί σωοι εἰς τά σπιτία τους καὶ τίς οικογένειές τους.

ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Τά ὑποσυντήρητα πλοία ἀποτελοῦν ἡδη ἀντικείμενον συζητήσεων τῆς ἐφοπλιστικῆς διεθνούς ὄργανωσεως, ήτις ἀντιπροσωπεύει 27 χώρας μέ τά 60% τοῦ παγκοσμίου τονιά, καὶ τῆς ITF, τής γνωστῆς μας διεθνούς ὄργανωσεως ναυτικῆς ἐργασίας.

Η 'Ιντερνάσιοναλ Σίππιγκ Φεντερέϊσον' ἐπιζητεῖ τήν συνεργασίαν τῆς ITF, εἰς τά ζητήματα δχ̄ μόνον τῶν μισθολογίων ύπο σιανδήποτε σημαίαν, ἀλλά καὶ τάς συνθήκας ἐργασίας, διακοπής καὶ περιθάλψεως τῶν ναυτικῶν ἐπί τῶν πλοίων.

Ἡ διεθνής ἐφοπλιστική ὄργάνωσης πιστεύει δότεν νά ἔξετασθούν καὶ ἀποτελέσουν ἀντικείμενον συζητήσεων μέ τήν ITF, μή περιορίζομεν εἰς τά ζητήματα μόνον τῆς μισθοδοσίας καὶ τής σημαίας τοῦ πλοίου.

Τά γενικώτερα προβλήματα τῶν ναυτικῶν δέν νά συμπεριληφθοῦν εἰς τούς

IMKO δέον νά ληφθοῦν ύπ' δψιν καὶ νά ἐπεκταθοῦν. Κάθε χώρα δέον νά λάβῃ ώς βάσιν τάς ἀποφάσεις τοῦ IMKO, ἐν συνεργασίᾳ καὶ μέ τήν ITF. Τά ζητήματα ἀσφαλείας τῶν πληρωμάτων δέον νά συμπεριληφθοῦν εἰς τούς σχετικούς κανονισμούς.

Κατά τάς προσεχείς συνόδους τοῦ Διεθνούς Γραφείου Έργασίας, τοῦ IMKO καὶ τών ἐπαγγελματικῶν ὄργανωσεων ἐφοπλιστών καὶ ναυτικῶν δέον, κατά σχετικάς δηλώσεις τοῦ Προέδρου αἵτης International Shipping Federation σέρ Frederic Boltay, νά τεθούν ύπό συζήτησον τά γενικώτερα αὐτά ζητήματα τῆς Ναυτιλίας. Τά ένδιαφέροντα ἀμεσώτερον τό παγκόσμιον ἐμπορικόν Nautikόν καὶ τούς ἐπί τών πλοίων έργαζομένους.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Ἄξιοπρόσεκτος ἡ πραγματεία τοῦ κ. N. Κου Σαμαρά, Οἰκονομολόγου Ναυτιλίας καὶ Λιμένων, ἡ ἐκδόθεισα εἰς ειδικόν τεύχος. Πραγματεύεται τό τόσον ἐνδιαφέρον τήν οικονομία μας θέμα τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος ἀπό πάσης αὐτοῦ πλευρᾶς. 'Οχι μόνον οἱ ἀμέων μέ τήν ναυτιλίαν ἐνδιαφέρομενοι, ἀλλά καὶ γενικώτερον οἱ μέ τά τής οικονομίας μας ἀσχολούμενοι πρέπει νά μελετήσουν τήν πλήρη μελέτη τοῦ κ. Σαμαρά ἐπί τού θέματος τῆς έκ τῆς Ναυτιλίας μας προσόδου.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΕΙΣ ΡΟΥΜΑΝΙΑΝ

Όγκώδεις αἱ Ἐλληνικαὶ παραγγελίαι εἰς τήν Ρουμανίαν. Διά πρώτην φοράν 'Ελληνες παραγγέλλουν τόσα πολλά καὶ τόσης μεγάλης ἀξίας σκάφη εἰς χώρας τοῦ ἀνατολικοῦ μπλόκου'. Είκοσι ἔνα τό δλον πλοΐα, ἀξίας ἡμίσεος περίπου ἑκατομ. δολλαρίων παρηγένεταιν. 'Άξιοσημείωτον δτι εἰς τό σύνολόν των αἱ παραγγελίαι αὐταὶ ἐκλείσθησαν μέσω τοῦ πειραϊκού γραφείου τοῦ κ. Γ. Γεωργίου Μουνδρέα, συνίστανται δε εἰς τά ἔξης πλοΐα:

— 5 μπάλκ κάρριερς τῶν 55.000 τον. διά λογαριασμόν τοῦ Οίκου τῶν κ.κ. Υἱῶν Διαιμ. Πατέρα, ἐκ τῶν όποιων τά δύο ἔχουν ἡδη παραληφθή.

— 7 μπάλκ κάρριερς τῶν 65.000 τον. διά λογαριασμόν τής έταιρίας «Προμηθεύ» (κ. Κ. Στρατελάκης), ἔξι τά 3 μέ όψιόν.

— 3 μπάλκ κάρριερς τῶν 65.000 τον. (τό ἔν μέ όψιόν) καὶ 2 τῶν 55.000 τον. (ἔν όψιόν) διά λογαριασμόν τής έταιρίας «Universal Glow» (τοῦ κ. Αντ. Λελάκη).

— 2 μπάλκ κάρριερς τῶν 55.000 τον. καὶ δύο φορτηγά πολλαπλής χρήσεως τῶν 15.000 τον. διά λογαριασμόν έταιρίας έλεγχομένης ύπό τοῦ κ. Γ. Μουνδρέα.

Ἄπασαι αἱ ἀνωτέρω παραγγελίαι θά ἔχουν παραδοθεῖ μέχρι τό τέλος τοῦ 1982. 'Οροι εύνοιοί ἐξοφλήσεως καὶ μακροπρόθεσμοι πιστώσεις μέ σταθερόν ἐπιτόκιον παρεσχέθησαν. Τιμαὶ ἔξαιρετικῶς χαμηλαὶ, συγκρινόμεναι μέ ἐκείνας τῆς Εύρωπης — καὶ αὐτῆς ἀκόμη τῆς Ιαπωνίας — ἐπετεύχθησαν.

Μέ προηγμένην τεχνολογίαν καὶ σύγχρονον ἔξοπλισμόν τά ναυπηγεία τῆς Ρουμανίας καθίστανται ἔνας ἀκόμη σοβαρός ἀνταγωνιστής τῶν ναυπηγικῶν χωρῶν τής Δύσεως, μετά τήν Πολωνίαν, κυρίως χάρις εἰς τάς χαμηλάς τιμάς πού δύνανται νά δεχθοῦν.

Η ΔΙΩΡΥΞ ΤΟΥ ΣΟΥΖΕΖ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ

Αἱ ἔργασία εκβαθύνσεως καὶ διαπλατύσεως τής Διώρυγος τοῦ Σουζέζ ἔχουν ἀμεσον συνάρτησιν μέ τάς 'Ελληνικάς φιλοδοξίας διά τήν ἀνάδειξην τῆς χώρας εἰς ἔνα μείζονος σημασίας ναυτιλιακόν, ἀνεφοδιαστικόν, διαμετακομιστικόν καὶ ναυπηγεπισκευαστικόν κέντρον διέθενος ἀκτινοβολίας.

Η γεωγραφική θέσις τῆς Χώρας μας ώς τό θαλάσσιον σταυροδρόμι μεταξύ τριών 'Η-πείρων διευρύνεται δτι περαιτέρω ἀπό τήν μεγαλυτέρων ἀξιοποίησην τής Διώρυγος τοῦ

Σουέζ, Αναμφισθήτοι αλήθεια, αι όποιαι συνεχώς δέον νά επισύρουν τήν ιδιαιτέρων προσοχήν της Έλλάδος. "Αλλως τε πρός τούτο δέν έχομεν παρά νά μιηθώμεν τό άναλογον ένδιαφέρον πού έπιδεικνύουν δλλαι χωρι, δημοσίη Ιαπωνία, άλλα καί γενικώτερον ή διεθνής ναυτιλία. Οὕτω εἰς τά πλαίσια τού ένδιαφέροντος αύτού έπραγματοποιήθη πρός τίνος συνάντησης εἰς Ισμαΐλιαν μεταξύ έκπροσώπων τού Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου (ICS) καί τῆς Διοικήσεως τῆς Διώρυγος τού Σουέζ, περί τῆς όποιας, λόγω τού μεγάλου Έλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ ένδιαφέροντος, έγραψαμεν έκτενώς εἰς προγενέστερον φύλλον.

"Ενα δλλο ένδιαφέρον γεγονός ήτο ή συνελθόυσα πρότινος εἰς τό Κέντρον Έρευνών τῆς Διοικήσεως τῆς Διώρυγος τού Σουέζ πρώτη Διεθνής Διάσκεψις Υποθαλασσών Έκβαθυνσεων (The first International Dredging Conference) εἰς τήν όποιαν συμμετέχον ή Διεθνής "Ενωσίς Υποθαλασσών Έκβαθυνσεων, αι θυγατρικά έταιρια τῆς Διοικήσεως τῆς Διώρυγος τού Σουέζ, καθώς έπισης καί πολλαί διεθνεῖς έταιρια έκτελεσεων βυθοκορήσεων. Τά συζητηθέντα θέματα ήσαν τά άκολουθα:

"Ο ρόλος τῶν ξένων έταιριών κατά τήν έκτελεσην τῆς πρώτης φάσεως τῶν έργων άναπτύξεως τῆς Διώρυγος τού Σουέζ καί αι υιοθετηθείσαι τεχνικά μέθοδοι πρός περάτωσιν τῶν άναληφθείσων έργασιών.

"Αι νέαι έξελίξεις εἰς τήν τεχνολογίαν τῶν βυθοκορήσεων καί τήν ναυπήγησην βυθοκόρων.

"Μελέτη τού ρόλου τῶν ύποθαλασσών έκσκαφων διά την δημιουργίαν λιμένων ἐπί τῶν Αίγυπτιανών άκτων, ή βυθοκόρησις τού Νείλου καί ή χρησιμοποίησης τῶν προϊόντων έκσκαφης εἰς τήν βιομηχανίαν τῶν οίκοδομικών ύλικών.

"Αι βυθοκορήσεις έχουν λάβει διεθνώς μεγάλην έκτασιν καί έχουν καταστή άντικείμενα δξείων άντιθέσεων, λόγω παρεμβολής τῶν περιβαλλοντολόγων, οι όποιαι εἰς τίνας χώρας έπι έσχάτων διαδραματίζουν άποφασιστικόν ρόλον διά την άναπτυξιν τῶν λιμένων. Τελευταίον παράδειγμα άποτελεί ή ένοποιημένη λιμενική περιοχή Νέας Ύόρκης - Νέας Υερσένης, δημοσίου αι άντιδράσεις τῶν Υπηρεσιών προστασίας τού περιβάλλοντος έχουν άναστειλει τάς έργασίας έκβαθυνσεως, εἰς βάρος τῆς λιμενικής λειτουργίας τῆς λόγω περιορισμού.

"Εις τήν Έλλάδα ή άρμοδιότης έκτελεσεως τῶν έκβαθυνσεων εἰς τούς λιμένας ύπαγεται εἰς τό Υπουργείον Δημοσίων Έργων,

δους άπο πολλών έτῶν έχει συσταθή καί ίδιαιτερον δργανον, τό Ειδικόν Ταμείον Μηχανημάτων Λιμενικών "Έργων (Ε.Τ.Μ.Λ.Ε.). Μετά δμως τήν διοικητικήν ύπαγωγήν τῶν Λιμένων εἰς τήν άρμοδιότητα τού Υπουργείου Επιμορικής Ναυτιλίας, τό όποιον πέραν τής εύθυνης τῆς λιμενικής άναπτύξεως, είναι άρμοδιον καί διά τήν άσφαλειαν τῆς ναυτιλούσας εἰς τά Έλληνικά όδατα (ισθμοί, διαυλοί, ύφαλαύλακες), πρέπει νά άναπτυξαρμοσθή τό άφισταμενον ένν προγενέμενο διοικητικόν καθεστώς καί νά διαμορφωθούν νεαί διαδικασίαί άποτελεσματικωτέρας συμπράξεως καί συνεργασίας τού ΥΕΝ διά τά θέματα βυθοκορήσεων εἰς τήν χώραν μας. "Ενα άπο τά θέματα αύτά είναι ο κατόπιν ιεραρχήσεως τῶν άναγκων, προγραμματισμός τῶν πρός έκτελεσιν έργασιών, δσων τουλάχιστον γίνονται μέ τά τεχνικά μέσα τού Ε.Τ.Μ.Λ.Ε.

NAFTIKA ΜΑΘΗΤΕΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΑΛΛΙΑΝ

"Εξ αφορμής διαφόρων δυσκολιών, τόσον εἰς τόν οικονομικόν δσον καί εἰς τόν έκπαιδευτικόν τομέα τάς όποιας άντιμετωπίζει σήμερον τό σύστημα τῆς έκπαιδεύσεως τῶν πληρωμάτων εἰς τήν Γαλλίαν, ή "Ενωσίς τῶν Σχολών Ναυτικής Μαθητείας" ύπεβαλε ώρισμένας προτάσεις άναμορφώσεως τού δλου συστήματος έπι συγχρονισμένων βάσεων.

"Σήμερον οι νέοι οι όποιοι προτίθενται ν' άκολουθησουν τό ναυτικόν έπαγγελμα εισέρχονται εἰς τά σχολάς ναυτικής μαθητείας εἰς ήλικιαν 15-16 έτῶν. "Έπομένως μέχρι τής άναληφθεως καθηκόντων ναύτου, ητις γίνεται άπο τού 18ου έτους τής ήλικιας, δέν έπειτα είμη διάστημα ένός μόνον έτους διά πρακτικήν άσκησιν έπι τού πλοίου, δπερ θεωρείται άνεπαρκές. "Έξ άλλου τά πλοία σήμερον έχουν συνεχώς άλιγωτέραν άναγκην άνειδικεύτων έργατικών χειρών, πράγμα δπερ έξεγει τό μέγα σχετικώς ποσοστόν άνεργίας τῶν νέων ναυτικών τής ήλικιας τῶν 18 έτῶν.

"Πρός περιορισμόν τῶν μειονεκτημάτων τούτων, προτείνεται σχέδιον άναμορφώσεως, βασιζόμενον εἰς τά τρία άκολουθα σημεία:

"α) Υποχρεωτική έκπαιδευσις δύο έτῶν διόλους τούς προτιθέμενους ν' άσκησουν τό ναυτικόν έπαγγελμα (ναυτιλία, άλιεια).

"β) Εισαγωγή τῆς έκπαιδεύσεως τάυτης εἰς τόν κύκλον τῆς ίποχρεωτικής σχολής παιδείας, μέ δικαιώμα εισόδου εἰς τάς ναυτικάς σχολάς μαθητείας άπο τού 14ου έτους τῆς

ήλικιας, ως ηδη γίνεται εἰς τάς γεωργικάς καί άλλας έπαγγελματικάς σχολάς.

"γ) Καθορισμός ύποχρεωτικού χρόνου πρακτικής άσκησεως έπι πλοίων πρό τής έξιειδικεύσεως εἰς τόν βαθμόν τού ναύτου.

"Κατά τόν τρόπον αύτόν έπιζεται δι τό θά άρθον αι δυσκολίαί άπασχολήσεως τών νέων ναυτικών, θά λυθή τό πρόβλημα τής άνεπαρκούς έκπαιδεύσεως, θά προσετοιμάζωνται έπαρκως οι νέοι ναυτικοί διά τήν μελλοντικήν έπαγγελματικήν των έξελιξιν καί δέν θά χάνεται άδικαιολόγητα ο χρόνος μεταξύ τῶν 14 καί 16 έτῶν τής ήλικιας.



Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ

"Μετά 17 όλόκληρα έτη συνήλθεν εἰς τήν Μαϊλάν τών Φιλιππίνων ή παγκόσμιος διάσκεψις Τουρισμού, αι έργασιαί τής όποιας ηρήσαν τήν 27η Σεπτεμβρίου καί θά διαρκέσουν μέχρι τής 10ης Οκτωβρίου. Εις τήν διάσκεψιν συμμετέχουν 110 Κράτη-μέλη τού Παγκοσμίου Όργανισμού Τουρισμού, μεταξύ τών άποιων καί ή Έλλας, κατά τήν διάρκειαν τῶν έργασιών τής όποιας θά έξετασθούν θέματα άφορώντα εἰς τόν τουρισμόν τού παρόντος καί τού μελλοντος, ένω διά τών ληφθησομένων άποφάσεων άναμένεται δι τό θά συντονισθούν αι δραστηρότητες καί αι ένέργειαι τών Κρατικών καί ιδιωτικών φορέων τού τουρισμού καί θά χαραχθή ή άκολουθητέα τουριστική πολιτική. "Εν τώ μεταξύ άπό Έλληνικής πλευράς κρίνομεν σκόπιμον νά έπαναλάβωμεν τήν άναγκην χαράξεως μιας μακροπρόθεσμου πολιτικής εἰς τό θέμα τών καισίμων τού τουριστικού μας στόλου, εις τόν όποιον δέν έντάσσονται μόνον τά κρουαζιερόπλοια, άλλ' ώσαύτως τά δρομολογητέα έπιβατηγά καί άκοδη τά σκάφη τού έπαγγελματικού γιώτην. Τό θέμα τών καισίμων δέν είναι έφημερον, άλλα θεωρείται θέματον δι τό θά μάς καταδίκει κατά πόδας καθ' δλη τήν 10ετίαν τού 1980, πού είσηλθομεν. "Η τελευταία έκθεσις τού ΟΟΣΑ περί τού τουρισμού, περί τής όποιας κατ' έπαναληψιν έχομεν γράψει εἰς προγενέστερα τεύχη, είναι άκρως άποκαλυπτική, διατυπώνει με σφήνειαν προβλέψεις καί ύποδεικνύει μέτρα διά τάς Κυβερνήσεων τών Τουριστικών Χωρών. Εισήλθομεν πλέον εις τήν έποχην τής άκριβης ένεργειας καί μέ βάσιν τήν δυσάρεστον αύτην διαπίστωσιν πρέπει νά χαράξωμεν τήν τουριστικήν μας πολιτικήν διά τά προσεχή έτη. Τό θέμα είναι κοινόν τόσον διά τό Υπουργείον Ε.Ν., δσον καί διά τόν Ε.Ο.Τ., δοθέντος δι τό πρός τήν Έλλαδα άλλοδαπόν τουριστικόν ρεύμα είναι κατά κανόνα συνυφασμένον καί μέ τήν θαλασσίαν διακίνησιν. Μέ σπασμαδικά ή αιφνιδιαστικά μέτρα δέν άντιμετωπίζεται ή δημιουργηθείσα κατάστασις. "Απαιτείται πολύπλευρος πολιτική, ικανή νά ύποβοηθήση τούς θαλασσίους έπιχειρηματικούς μας φορεις, οπως άνταπεξέλθουν εις τάς δυσκολίας τών καιρών μας. Καί κάτι άλλο. "Ο ΟΟΣΑ ειδοποίησεν δι τή ή κάμψις τού έξωτερικού τουρισμού πρέπει νά άντισταθμισθή μέ άναλογον τόνων τού έσωτερικού τουρισμού.

"Εις τό σημείον αύτό άπαιτείται προσοχή μηπως οι ναύλοι καταστούν άπαγορευτικοί διά τό βαλάντιον τών Έλληνων, πράγμα που θά προστερέστη τά δμεσα καί ζμιευστηθείσα σταθασία της έπιχειρηματικούς μας φορεις, οπως άνταπεξέλθουν εις τάς δυσκολίας τών καιρών μας. Καί κάτι άλλο. "Ο ΟΟΣΑ ειδοποίησεν δι τή ή κάμψις τού έξωτερικού τουρισμού πρέπει νά άντισταθμισθή μέ άναλογον τόνων τού έσωτερικού τουρισμού.



ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

"Κατά τήν συνελθούσαν εἰς τό Σεπτέμβριον διάσκεψιν τών άσφαλιστών έτοντισθη δι τό αι έφετειναί άπωλειαί σκαφών θά ύπερβούν τό ρεκόρ τῶν 2,3 έκατομ. τον. γκρός τού

Argonaut Suppliers

220/224 POINT ROAD, DURBAN 4001

DURBAN

Διευθυντής: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

for all ship requirements

TROPHODOSIAI

YLIKA KATASTROMATOS & MHNHNS

APTIA EΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

1979.

Μέχρι το τέλος Αύγουστου αἱ ἀπώλειαι ἀνήρχοντο ἐφέτος εἰς 1.238.000 τον. ἐναντὶ 1.240.000 τον. τοῦ 1979.

Οἱ ἀσφαλισταὶ ἐπλήρωσαν 750 ἑκατομ. δολ. δι' ὅλικάς ἀπωλείας τὸ 1979. Δώδεκα μόνον τάνκερς ἀπωλέσθησαν καὶ 173 ἑκατομ. δολ.

Λάθη τῶν πληρωμάτων καὶ τῶν ἔφοπλι στῶν εἶναι αἱ πλεῖσται τῶν ἀπωλειῶν. Κυρίων τῶν ἔφοπτιστῶν, οἵτινες παρέβλεψαν τὰς ὑποχρεώσεις τῶν, κατὰ τοὺς ἀσφαλίστας. Ἐν τῷ μεταξὺ τὰ ἀσφαλίστρα, λόγω συναγωνισμού, ἐκπίπτουν.

Αἱ ναυταπάται ἀκόμη εἶναι μέγα πρόβλημα. Τὸ Διεθνὲς Ἐμπορικὸν Ἐπιμελητήριον ἐπελήφθη τοῦ προβλήματος. Ἀπὸ τοῦ Ἰανουαρίου προβλέπεται ἡ σύστασις σχετικῆς διὰ τὰς ναυταπάτας ὑπηρεσίας τοῦ Ἐπιμελητηρίου.

Η ΑΠΕΡΓΙΑ ΕΙΣ ΤΟ ΝΑΤ

Νέα τριήμερος ἀπεργία τοῦ προσωπικοῦ τοῦ NAT πρόκειται νά ἐκδηλωθῇ ἀπό αὔριον, ἔναν δέν ἰκανοποιηθῇ τὸ αἴτημα διὰ τὴν ἐπαναχρήγησην τοῦ ἐπιδόματος τὸ ὁποῖον ἐλάμβανον οἱ ὑπάλληλοι διὰ τὴν ἐνασχόλησιν τῶν εἰς τὰ τῶν Ταμείων Προνοίας E.N. καὶ τὸ ὁποῖον κατηργήθη μετά τὴν ἔφαρμογήν τοῦ ἐνιαίου μισθολογίου. Ἡ πρώτη τριήμερος ἀπεργία τοῦ προσωπικοῦ τοῦ NAT, ἀπό 22-24 Σεπτεμβρίου, προεκάλεσε σημαντική ἀνωμαλίαν εἰς τὴν λειτουργίαν τοῦ Ἰδρύματος, ἔναν δέ πραγματοποιηθῇ καὶ ἡ προγραμματισθείσα δι' αὔριον, αἱ συνέπειαι θά εἶναι ἀκόμη δυσμενέστεραι.

Εἶναι γεγονός διὰ τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας ἔχει υἱοθετήσει τὰ αἴτηματα τῶν ὑπαλλήλων τῶν ὑπαλλήλων τοῦ NAT, μάλιστα κατόπιν προσωπικῆς παρεμβάσεως τοῦ κ. Φιλικώρη ἡ πρώτη ἀπεργιακή ἐκδήλωσις, τὸ πρώτον δεκαήμερον τοῦ Σεπτεμβρίου, εἰχε ἀνασταλή, διότι ἀνεμένετο διὰ οἱ ἀρμόδιοι

τοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν θά ἐρρύθμιζαν τὸ ζῆτημα τὸ ὁποῖον εἶχεν ἀνακύψει. Τοῦτο βεβαίως δέν συνέβη, γεγονός πού ὠδήγησε εἰς τὴν πρώτην ἀπεργίαν καὶ ἡδη ὑφίσταται κίνδυνος νά ἐκδηλωθῇ αὔριον καὶ ἡ δευτέρα. Νομίζομεν ὅτι ὁ κ. Φιλικώρης ὀφείλει νά ἐνηγήσῃ εἰς τὸν ἐπί τῶν Οἰκονομικῶν συνάδελφὸν του διὰ ἡ ἀπεργία πρέπει νά ἀποφευχθῇ πάση θυσία, διότι τοῦτο θά ἔχῃ ἐπιπτώσεις καὶ ἐπὶ τῶν συναλλαγματικῶν ἐσόδων τοῦ Δημοσίου.

ΚΑΤΑΝΟΗΣΙΣ

Ἐγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος διά τὸν πτωχευτικὸν διακανονισμὸν τῆς Δυτικογερμανικῆς ἐταιρίας «Χάνσα».

Ἀνεκοινώθη ἡδη ὅτι ἡ Βουλὴ τῆς Βρέμης ἐξέφρασε τὴν βαθυτάτην της θλίψιν διὰ τὴν ἀποτυχίαν τῶν προσπαθειῶν αἵτινες κατεβλήθησαν πρός συνέχισιν τῶν δραστηριοτήτων τῆς ἑταῖριας. Ἐξ ἀλλοῦ ὁ Δήμαρχος τῆς πόλεως ἐδήλωσεν ὅτι ἡ περίπτωσις τῆς «Χάνσα» καταδεικνύει τὸ πλήθος τῶν δυσχερειῶν τὰς ὁποὶς ἀντιμετωπίζει ὁ γερμανικός ἐφοπλισμός. Τόσον ἡ ὄμοσπονδιακὴ δοσον καὶ ἡ τοπική Κυβέρνησης, ἡσαν διατεθειμέναι διὰ σημαντικάς οἰκονομικάς θυσίας πρός ἐξεύρεσιν μιᾶς λύσεως πρός ἔξυγειανσιν τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τῆς ἑταῖριας, ἀλλ' αἱ Τράπεζαι δέν ἐδέχθησαν δυστυχῶς ἀναλόγους θυσίας. Τελικῶς ἀμφότεροι αἱ Κυβερνήσεις ἐλπίζουν ὅτι ἡ «Χάπαγκ-Λόύδη» θ' ἀναλάβῃ τὰ πλοία καὶ τὰ πληρώματα τῆς «Χάνσα» διὰ νά συνεχίσῃ τὴν δράσιν τῆς εἰς τομεῖς, τόσον σημαντικούς ὡς ἡ Μέση Ανατολή, ὁ Περσικός, τὸ Πακιστάν καὶ ἡ Ἰνδία.

Σημειούμεν τ' ἀνωτέρω, διότι παρά τὴν ἀπουσίαν τελικοῦ οὐσιαστικοῦ ἀποτελέσματος, ἡ Κυβερνητική κατανέτεις καὶ μέριμνα, δὲν μή τι ἀλλο, δεικνύει τὴν σημασίαν τὴν ὁποίαν ἀποδίδει τὸ Κράτος εἰς τοὺς φορεῖς τῆς παραδοσιακῆς ναυτιλίας του.

‘Η ναυλαγορά

τοῦ παρελθόντος ἔτους.

Ἡ κατάστασις τῆς Ρωσικῆς παραγωγῆς δέν εἶναι καθόλου ἐνθαρρυντική. Αἱ καιρικαὶ συνθήκαι δέν ἐπιτρέπουν τὴν αἰσιόδοξον πρόβλεψιν μιᾶς συγκομιδῆς 210-215 ἑκατομ. τον. δημητριακῶν. Περιορίζονται εἰς τὰς 200-210 ἑκατομ. τον. τοῦ 1979 καὶ 450 ἑκατομ. τον. διά τὸ 1978-79.

Ἡ Ρωσία ἐμφανίζεται καταναλώσασα τὸ 1979-80 τὸ μεγαλύτερον μέρος σιτηρῶν εἰσαγομένων.

Δύσκολη ἐμφανίζεται κατά τοὺς Ἀμερικανούς πραγματογνώμονες ἡ θέσις τῆς Ρωσικῆς παραγωγῆς γεννημάτων. Αἱ προβλέψεις τῆς Μόσχας διὰ χειμερινής ἐσοδείαν δέν φαίνεται νά πραγματοποιούνται.

Κατά τοὺς ἀρμόδιοὺς πραγματογνώμονας 25-30 ἑκατομ. τον. θά χρειασθῇ ἡ Ρωσία νά εἰσαγάγῃ διὰ νά καλύψῃ τὰς ἀνάγκας τῆς εἰς σιτηρά κατά τὸ ἐπόμενον ἔτος. Διακόσια ἀωδαί διακόσια δέκα ἑκατομ. τον. ὑπολογίζεται ἡ Ρωσική συγκομιδή. Ρεκόρ ἡ συγκομιδή τοῦ 1978 (237 ἑκατομ. τον.) καὶ ἡ κατωτάτη 179 ἑκατομ. τον. τοῦ παρελθόντος ἔτους. Αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι προβλέπονται ἡδη δικαιολογία τῆς καθυστερημένης παραγωγῆς.

Ξηρασία εἶς τὴν δυτικήν καὶ τὴν ἀνατολικήν Αὐστραλίαν προκαλεῖ τὴν πρόβλεψιν τῆς μικροτέρας παραγωγῆς σιτηρῶν. Εἰς 11,25 ἑκατομ. τον. ὑπολογίζεται ἡ συγκομιδή ἐναντὶ τῶν 13,4 καὶ 17 ἑκατομ. τον. τῶν προγνούμενων ἐκτιμήσεων. Αἱ πρός ἔξαγωγήν ποσότητες ὑπολογίζονται εἰς 10 ἑκατομ. τον. ἐναντὶ τοῦ ρεκόρ τῶν 15,2 ἑκατομ. τον.

Τό Σχόλιον τοῦ 15θημέρου

Ἡ μικρὰ ἀλλὰ τραγικὴ εἰδῆσις ἔγραφεν διὰ 22 Δομινικού λαθρεπιβάται, ἀποπειραθέντες νά δραπετεύσουν πρός τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, εύρεθησαν νεκροὶ ἐξ ἀσφυξίας εἰς τὰ διπύθμενα τοῦ πλοίου, εἰς τὸ ὁποῖον λάθρα είχον ἐπιβιβασθεῖ.

Παλαιοὶ δοσοὶ καὶ τὰ πλοῖα οἱ λαθρεπιβάται, ἐγγύρισαν καὶ αὐτοὶ δόλας τὰς ἐξελίξεις τῆς ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ δλους τούς βαθμούς τῆς ἀνθρωπίνης σκληρότητος. Εἰς τὴν ιδικήν μας παλαιά ναυτιλίαν, ἡσαν συμπαθέστατοι οἱ γνωστοὶ τύποι τῶν λαθρεπιβάτων, ἀλλὰ ἀκίνδυνοι διὰ τὸ πλοίον. Παρουσιαζόμενοι μέ δάκρυα καὶ ἱκεσίας εἰς τὸν πλοίαρχον προεκάλουν τὴν συγκίνησιν του καὶ ἐλάμβανον τὴν δειαν δρεών ταξιδίου καὶ τῆς ἐλευθεραρας κυκλοφορίας ἐπί τοῦ πλοίου. Τούς παρείχετο τροφή καὶ θέσις δι' ὑπονομού, αὐτοὶ δέ «σκλάβοι τού καλοῦ καπετάνιου» ἐβοήθουν παντοιοτρόπως τὸ πλήρωμα καὶ ἐξετέλουν μετά προθυμίας πᾶσαν ἐργασίαν. Βραδύτερον τὰ πράγματα μετεβλήθησαν. Τοὺς ἀθώους λαθρεπιβάτας ἀντικατέστησαν οἱ ἀνεπιθύμητοι ένονται καὶ οἱ λαθρομετανάσται, οἱ ὁποῖοι ἀπέτελουν ἀληθή μάστιγα διὰ τὰ πλοία, τὰ ὁποῖα ὑφίσταντο ποικιλοτρόπως τὰς συνεπίεις τῆς τόλμης των. Δι' αὐτό καὶ ἀπεκρούόντο μέ δλα τὰ μέσα ἡ παρεδίδοντο εἰς τὰς Αρχάς.

‘Αλλ’ ἡ περίπτωσις τῶν φυγάδων τοῦ ‘Αγίου Δομινικού είναι ιδιαιτέρως θιλβερά καὶ συγκινητική. Μολονότι τυπικοί λαθρεπιβάται, εἰς τὴν οὐσίαν ἡσαν ὑποψήφιοι λαθρομετανάσται, δραπετεύοντες πρὸς μίαν καλύτεραν ζωὴν ἡ πρὸς πλέον ἐλευθέραν ἀτμόσφαιραν. ‘Αλλ’ ἀντί νά εύρουν τὸ φῶς τῆς ἐλευθερίας, εύρουν τὰ σκότω τῶν διπύθμενων, δπου θά ἐγγύρισαν ἀσφαλῶς δλην τὴν ἀγωνίαν ἐνός ἀπαισιού θανάτου. Μή διαθέτοντες «τὰ πορθμεῖα», λαθρεπιβάται θά ἡσαν καὶ εἰς τὴν λέμβον τοῦ Χάροντος. ‘Αλλ’ ἐκεὶ δόποι θά τούς ὅδηγήσει, οὐτε ναῦλον οὐτε πλοία χρειάζονται διὰ νά λουσθοῦν μέ τὴν λάμψιν τῆς ἐλευθερίας. Διά τὴν δόποιαν ὁ ἔθνικός ποιητής ἔγραφεν: «Φῶς τό χέρι, φῶς τό πόδι, κι' δλα γύρω σου είναι φῶς».

Συμφωνία μὲ τὴν Ἀργεντινήν, τὸν Καναδάν προβλέπει τὴν ἀγοράν 8,4 ἑκατομ. τον. σιτηρῶν διὰ μίαν τριετίαν μέχρι τοῦ Ιουλίου 1982. Ἡ Γαλλία θά δώσῃ 0,5-0,7 ἑκατομ. τον. διά τρια ἔτη.

Ἡ συγκομιδή τῆς Κίνας ὑπῆρξε κατά 10% μικροτέρα. Δι' ἐφέτος προβλέπεται πτώσις κατά 6% τὸ παρελθόν ἔτος ἡ Κίνα εἰσήγαγε 10 ἑκατομ. τον. γεννημάτων.

Οι Ρῶσοι στρέφονται πρὸς τὰ μικρότερα



c.riganatos (shipbrokers)

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

24, AKTI POSSIDONOS

P. O. BOX 523 E.H.S.

TELEX: 21-2605 RIGA

TEL.: 4121.289, 4127.328

CABLES: «RIGACHART»

PIRAEUS

πλοϊα. Διά περιόδους έξαμήνους και έτησίας ναυλώνου σκάφη 25 - 30.000 τον. d.w. Μεγαλυτέραν διαθέτουν εύελιξίαν εις τούς λιμένας φορτώσεως και έκφορτώσεως. Και δέον νά σημειωθή διτή ή Μόσχα δέν περιμένει λίαν προσεχώς την άρσην του «Εμπάργκο» των σιτηρών άπο τήν Αμερικήν.

Το Αύστραλιανόν κάρβουνο έγκαθιστά βάσιν σταθεράν εις τήν Ιαπωνίαν. Λιμενικά έγκαταστάσεις διά σκάφη 100.000 τον. συνιστώνται έπτακόσια χιλ. δυτικώς τού Τόκιο. Ιδιαιτέρος συνεταιρισμός Ιαπώνων και Αύστραλων συνεστήμη ήδη. Διά τό 1980 προβλέπεται ή εισαγωγή 1,5 έκατομ. τον. γαιάνθρακος και 2,5 έκατομ. τον. έτησίως άπο τού 1982.

Αι άπεργιαί είς τήν Αύστραλιαν και ή συμφόρησις είς τάς Ήνωμένας Πολιτείας, μέ καθυστερήσεις 10 - 20 ήμερών δημιουργεί προβλήματα εις τήν κίνησιν τού τοννάζ. Διά τό πρώτον έξαμηνον τού τρέχοντος έτους εις τό Χάμπτον Ρόδης παρετηρήθη κίνησης 20 έκατομ. τον. γαιάνθρακων πρός έξαγωγήν έναντι 14 έκατομ. τοννών διά τήν αύτήν περισήν περιόδον. Τά «Πάναμαξ» έκαρπώθησαν τήν μεγάλην διαφοράν.

Τέσσαρες συμβάσεις ύπεγραψαν ήδη αι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι και ή Κίνα. Μεταξύ αύτων και ή τής Ναυτιλίας. Τά δύο τρίτα τών άπο το θαλάσσης μεταφορών διαφυλάσσονται διά τά σκάφη τών δύο χωρών, άνα έν τρίτον δι' έκάστην. Αι άλλαι συμβάσεις άναφέρονται εις τήν πολιτικήν άεροπορίαν, τάς προξενικάς ύπηρεσίας και τά ύφασματα.

Αι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι και ή Κίνα συνεφώνησαν εις τήν κατανομήν τών μεταξύ των φορτίων. Τό τρίτον αύτών θά μεταφέρεται δι' Αμερικανικών πλοίων και τό έτερον τρίτον διά Κινεζικών. Τό ύπόλοιπον άφίνεται έλευθερον διά τά ξένα πλοία.

Τό έμπόριον μεταξύ 'Ην. Πολιτειών και Κίνας έφθασε τά 2,3 δισεκ. δολ. τό 1979, θά φθάση τά τέσσαρα τό 1980 και ύπολογίζεται εις 10 δισεκ. δολ. τό 1985.

Αι άεροπορικά έπισης συγκοινωνίαι ρυθμίζονται άναλόγως.

'Η Νότιος Αφρική θά διαθέση διά τό τέρμιναλ γαιάνθρακων τού Ρίτσαρντ Μπαΐου τά άναγκαιούντα μεγάλα κεφάλαια διά νά φθάση ή παραγωγή του άπο 24 εις 44 έκατομ. τον. έτησίως περί τά μέσα τού 1984, δύο έτη προ τού προβλεφθέντος χρόνου.

'Ο τόνυντος τού γαιάνθρακος τού Ρίτσαρντ Μπαΐου πωλείται 30 δολ. Προβλέπεται ίσως περί τά μέσα τής δεκαετίας νά πωλείται 50% περισσότερον, ώστε τό εισόδημα τής Νοτίου Αφρικής νά αύξηθη αισθητώς. Σημειωτέον οτι ή παραγωγή τού γαιάνθρακος και τού άνθρακίτου άνερχεται ήδη εις 100 έκατομ. τον. έτησίως, έκ τών όποιων 76 έκατομ τον. καταναλίσκεται έπιτοπίως.

Πλωτήν μεγάλην άποθήκην τοιμέντου πρόκειται νά κατασκευάση ή Σαουδική Αραβία εις ναυπηγείον τής 'Απω Ανατολής. Θά δύναται νά δεχθή 1,50 έκατομ. τον. τοιμέντου έπησίως, δηπερ θά έκφορτώνεται άπο τά πλοία και θά ρυμουλκείται όπου χρειασθή διά τήν κατασκευήν ή διεύρυνσιν λιμένων. Θά υπάρχει έπισης πλήρες έπι τού πλοίου αύτού συνεργείον πετροχημικών, και διαφόρων έκ τοιμέντου κατασκευών.

'Απέτυχεν ή προσπάθεια τών 13 παραγωγικών χωρών πετρελαίου, ή καταβληθείσα εις τήν Βιέννην, διά τήν ένοποιησιν τής τιμής. 'Η Σαουδική Αραβία, ή μεγαλυτέρα παραγωγή, θά διατηρήση τήν παραγωγήν τών 6 έκατομ. βαρελ. ήμερησίως μέχρι τέλους τού έτους και τήν τιμή τών 28 δολ. έναντι τών 32 και 35,37, τήν ζητουμένην άπο τό 'Ιράν.

"Ας σημειωθή διτή εις δύο έκατομ. βαρ. ήμερησίως άνερχεται τό περίσσευμα τής καταναλώσεως.

Κατά Νοέμβριον ο ΟΠΕΚ θά συνέλθη και πάλιν εις τήν Βαγδάτην.

'Η Ιαπωνία έγνωρισε τάς δυσχερείας της νά έξακολουθήσῃ και διά τό 1985 τήν εισα-

γωγήν 6,3 έκατομ. βαρελ. πετρελαίου ήμερησίως. Αι σημειρινά εισαγωγάι άνερχονται κάτω τών 5,4 έκατομ. βαρ. Τά διαθέσιμα ήδη άποθέματα ύπολογίζονται δι' έκατον ήμερησίως.

'Υπερπαραγωγή πετρελαίου διαπιστούται. Κατά 4% διαπιστώνται ειδικοί άρμόδιοι τήν παγκόσμιον μείωσιν τής έφετεινής καταναλώσεως και κατά 2% διά τό 1981. Διά τό 1982 ή πτώσις θά φθάση τά έπιτεδα τού 1979, ίσως δε και διά τό 1984. 'Η παραγωγή τού «ΟΠΕΚ» άπο 30,7 έκατομ. βαρελ. ήμερησίως τό 1979 προβλέπεται εις 24,5 ή 25 έκατομ. βαρελ. τό 1981, ίνα άπορροφθούν τά άποθέματα. Αι τιμαί κατ' άκολουθιαν θά σημειώσουν πτώσιν.

'Η Σαουδική Αραβία θά αύξηση τήν τιμήν εις 32 δολ. τό βαρελι και θά έπανέλθη εις τήν παραγωγήν τών 8,5 έκατομ. βαρ. ήμερησίως.

Αύξανεται ο άριθμός τών δεξαμενοπλοίων, τών χρησιμοποιουμένων ώς άποθηκών. Εις τό τέλος τού Αύγουστου 63 σκάφη, 13,5 έκατομ. τον. d.w. έναντι 48 σκαφών 9,7 έκατομ. τον. τού τέλους 'Ιουλίου. 'Η Ιαπωνία πρώτη μέ 20 μεγάλα σκάφη, πρόκειται νά χρησιμοποιήση δλλα δέκα.

Τά χρησιμεύοντα ώς άποθηκαι είναι περισσότερα τών παρωπλισμένων ή έπισκευαζομένων, τά όποια άνερχονται εις 68 σκάφη, 10,6 έκατομ. τον. Προτιμητέαι αι άποθηκαι. Τά Λιβεριανά πρώτα μέ 23 πλοία. 'Η Νορβηγία μέ 10 σκάφη, 2,1 έκατομ. τον. 'Η Αγγλική σημαία μέ 8 σκάφη (1,4 έκατομ. τον.). 'Η Έλλας μέ 10 σκάφη, 1,3 έκατομ. τον. 'Η Λιβύη μέ 5 σκάφη, 551.813 τον. 'Ο Παναμάς μέ δύο σκάφη 313.350 τον. και αι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι μέ δύο σκάφη 288.586 τον.

Κατ' Αύγουστον έπτα πετρελαιοφόρα και μικτά 891.257 τον. έπωλήθησαν πρός διάλυσιν.

Τά 10-12 χιλ. δολ. ήμερησίως πληρώνονται διά τά χρησιμοποιούμενα ώς άποθηκαι.

Σημεία τών καιρών. 'Ο Αμερικανικός Νηογνώμων έξεδωκεν ειδικό φυλλάδιον δόηγιών διά τά πλοία τά άναλισκοντα γαιάνθρακα.



ΤΑΚΤΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 · 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

TELEX : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387

ΩΣ ΕΤΟΝΙΣΕΝ Ο κ. Γ. Π. ΛΙΒΑΝΟΣ

Ζωτικάς άναγκας της χώρας έξυπηρετεῖ ή έπέκτασις τοῦ δικτύου γραμμῶν τῶν ύδροπτερύγων σκαφῶν

«Άντιλαμβανόμενοι τὴν άνάγκην ἐπεκτάσεως τῆς ἀσφυκτιώσης περιοχῆς Ἀθηνῶν — Πατρῶν πρὸς νότον, προσπαθήσαμε νά δώσουμε λύσιν εἰς τὸ πρόβλημα, δρομολογοῦντες τὰ «Ἴπτάμενα Δελφίνα» εἰς τὴν γραμμὴν Πειραιῶς — νῆσων Ἀργοσαρωνικοῦ. Αἱ ἀρχαὶ ὥφειλον νά ἀντιληφθοῦν τὴν ἔξελιξιν τῆς ναυπηγικῆς τεχνολογίας καί νά τὴν ἀξιοποιήσουν κατά τὸν καλύτερον δυνατόν τρόπον. Πλήν δώμας, η προσφορά τοῦ ἔργου μας δέν ἔξειπηθή ἀπό τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας, τὸ ὄποιον διαρκῶς προβάλλει ἐμπόδια εἰς τὴν συνέχισιν τῶν προσπαθεῶν μας, μέχρις σημείου ἀποθαρρύνσεως».

Τά ἀνωτέρω ἐτόνισεν εἰς δημοσιογράφους ὁ ἐφοπλιστής κ. Γ.Π. Λιβανός, τῆς ἑταίριας «Σέρες», εἰς τὴν δύναμιν τῆς ὁποίας ἐντάσσονται 12 ύδροπτερύγια σκάφη, ποὺ ἔχυπηρετοῦν τὰς νῆσους τοῦ Ἀργοσαρωνικοῦ καί φθάνουν μέχρι τὰ Κύθηρα.

Εἰδικώτερον, ὁ κ. Λιβανός ἐπεσήμανεν διτι, ἀπό τεχνικῆς πλευρᾶς, τὰ ύδροπτερύγια σκάφη δύνανται νά ἐνταχθοῦν εἰς δλας τὰς ἀκτοπλοικάς γραμμάς καί νά προσφέρουν πολλαπλάς ὑπηρεσίας. Τοῦτο δώμας συναντᾶ τὴν ἀντίδρασιν τοῦ διοικητικοῦ φορέως με τὸ αἰτιολογικόν διτι ὑπάρχει κίνδυνος ἐκτοπίσεως τοῦ συμβατικοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου.

Ἡ ἀντιληψις αὐτῆς, εἶπεν ὁ κ. Λιβανός, εἶναι ἐσφαλμένη. Καί ἀνέφερεν ως παράδειγμα τὸ γεγονός διτι δου ἐδρομολογήθησαν τὰ ύδροπτερύγια ἡ κίνησις ἀνεπτύχθη σημαντικῶς καί τὰ ἔκει δρομολογμένα συμβατικά ἐπιβατηγά ἔξακολουθῶν νά ἐργάζωνται ἀποδοτικῶς. Πέραν αὐτοῦ, ἐτόνισεν ὁ κ. Λιβανός, ἡ σύνδεσις δλων τῶν ἐλληνικῶν νῆσων με τὸ ύδροπτερύγιον θά συμβάλλῃ θετικῶς εἰς τὴν ἀποκέντρωσιν καί,

ἐπί πλέον, θά τονώσῃ τὸ αἰσθημα ἀσφαλείας τῶν κατοίκων τῶν ἀκριτικῶν νῆσων, με τὴν ἔξασφάλισιν συνθηκῶν ταχυτέρας διακινήσεως.

Οσον ἀφορᾶ εἰς τὸ θέμα ἀσφαλείας τῶν σκαφῶν αὐτῶν ὁ κ. Λιβανός παρετήρησεν διτι εἶναι δλας καινουργῆ — τὸ παλαιότερον ἐναυπηγήθη τὸ 1976 — καί ἔχουν κατασκευασθῆ με τὰς προδιαγραφάς τοῦ σοβιε-

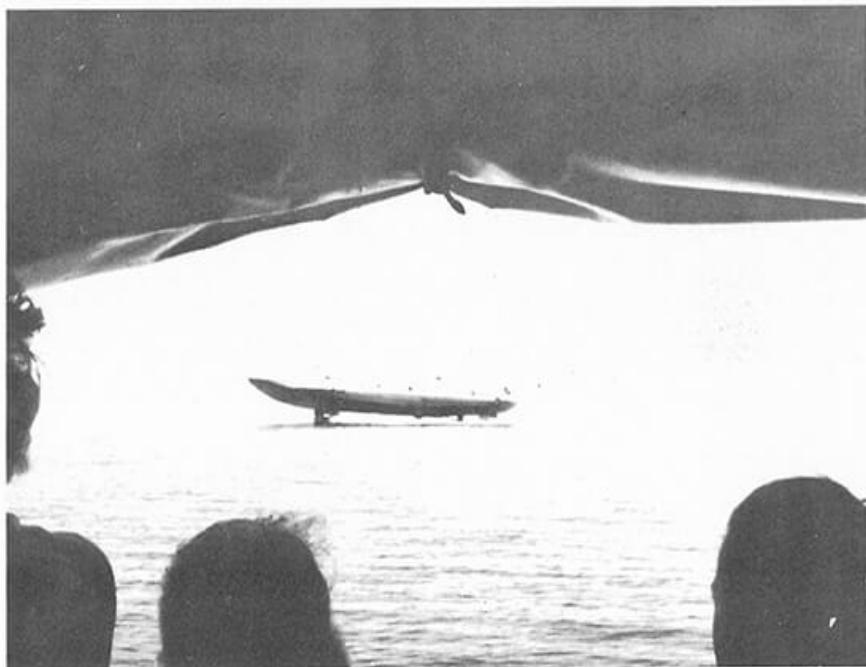
σιν εἰς τοὺς ὑψηλῆς στάθμης ἐπιβάτας καί δὲν ἀπορροφοῦν τὴν χαμηλοῦ εἰσοδήματος πελατεία ποὺ εἶναι ἡ πολυπληθεστέρα καί ποὺ παραμένει ἀμετακίνητος εἰς τὰ συμβατικά ἀκτοπλοικά.

● Τά ύδροπτερύγια δέν ἔχουν οὐδεμίαν ἀνάμειξιν εἰς τὰς μεταφοράς ὀχημάτων καί ἐμπορευμάτων.

● Ἡ συνεχῆς ἐπίκλησις διτι αἱ γραμμαὶ εἶναι κεκορεσμέναι καί δὲν «σηκώνουν» ἀλλα σκάφη εἶναι συχνά λανθασμένη, ἀν δχι εὔσχημος καί θεαματικός τρόπος νά ἀνασχεθῇ ἡ πρόσοδος.

● Ἡ ταχεία, εύκολος καί πυκνή σύνδεσις τῶν νῆσων με τὸ κέντρον τὰς στηρίζει οἰκονομικῶς ἀλλά — καί πολύ σπουδαιότερον — ἔθνικῶς.

● Τά ταχύπλοα, δχι μόνον προωθοῦν τὸν τουρισμόν καί τὴν περιφερειακήν ἀνάπτυ-



τικοῦ καί τοῦ Γαλλικοῦ νηογνώμονος, με τὴν ἀνωτάτην κλάσιν διά τὰ πλοῖα αὐτά. Εἰς περίπτωσιν τρικυμίας πλέουν ως συμβατικά σκάφη με δόλκηπρον τὴν σιδηροκατασκευὴν στηρίζεως, ὡψοὺς 3 καί πλέον μέτρων, ὑπὸ τὴν θάλασσαν καί μέ υψος ἔξαλλων μόνον 2 μέτρων. Διαθέτουν, ἐπίσης, σωστικά μέσα τουλάχιστον ἐφάμιλλα τῶν δσων διαθέτουν τὰ δλας ἐπιβατηγά σκάφη τῆς κατηγορίας αὐτῆς.

Ἡ Ἐλλάς, συνέχισεν ὁ κ. Λιβανός, εἶναι χώρα νησιωτική καί βασική ἀρχή διά νά μη μαραζώσουν αἱ νῆσοι — πρᾶγμα ποὺ δυστυχῶς συμβάνει ἡδη — εἶναι η ταχεῖα, πυκνή καί τακτική ἐπικοινωνία με τὸ κέντρον. Ἡ οἰκογένεια Λιβανοῦ σίσως καί ἀλλοι Ἐλληνες πλοιοκτῆται προτίθεται νά στραῆ πρός μεγαλύτερα σκάφη, ἔαν τύχη τῆς κρατικῆς συμπαραστάσεως καί ἀναγνωρίσεως τοῦ ἔργου της, διά τὴν καλυτέραν ἔχυπηρέτησιν, δλων τῶν νῆσων τῆς χώρας.

Ἀναλυτικώτερον, ὁ κ. Λιβανός, ἀναφερόμενος εἰς τὴν ἔχυπηρέτησιν τῶν Ἐλληνικῶν νῆσων με ταχύπλοα σκάφη δημιουρίσειν διτι:

● Η δρομολόγησις ύδροπτερύγων δέν ὠθησε καί δέν ὠθεῖ εἰς χρεωκοπίαν τὰ ἡδη δρομολογημένα σκάφη. Ἀντιθέτως, αὐτὰ συνεχίσουν νά ἐργάζωνται ἀποδοτικῶς, λόγω γενικῆς διευρύνσεως τῆς ἀγορᾶς.

● Τά ύδροπτερύγια, λόγω τοῦ πολύ ὑψηλοτέρου ναύλου των, προσφέρουν ἔχυπηρέτησιν, δπωσαν καί ἀνέστιν διακινήσεως.

● Η ἑταίρια ΣΕΡΕΣ, ποὺ πρώτη ἐδρομολόγησε ύδροπτερύγια καί ἐπί σειράν ἐτῶν ἀπερρόφησε σοβαρωτάτας οἰκονομικάς ζημιάς δέν ζητά τίποτε ἀλλο παρά ἐλευθερία νά συνδεστη δσων τὸ δυνατόν περισσοτέρας ἐλληνικάς νῆσους με τὸ κέντρον διά ταχυπλώων σκαφῶν προηγμένης τεχνολογίας. Καὶ τοῦτο χωρίς τὴν παραμικράν ἐπιβάρυσιν τοῦ κράτους, χωρίς ἐπιδοτήσεις καί χωρίς προνόμια.

HELLAS - MAR. S.R.L.

SHIPBROKERS — CHARTERERS

(P + I CLAIMS ALL MATTERS)

SHIPPING AGENTS

HEAD OFFICE BUENOS AIRES

ATTEND ALL ARGENTINIAN PORTS

GEN. DIR. CON. VALAOURIS

TELEX: 18724 ELLAS AR

TELEGR. HELLASMAR BAIRÉS

PHONES: 310483, 311384, 321616

313397, 329735

AOH 474660

(Ship Supplies Dept)

IMPORT — EXPORT

SAN MARTIN 1119

BUENOS AIRES — ARGENTINA

WE SELL MORE BECAUSE WE HAVE MORE TO OFFER



CENTROMOR POLISH SHIPBUILDING INDUSTRY- MORE THAN SUCCESS IN WORLD SHIPBUILDING.

**1700 SHIPS DELIVERED TO OVER 100 SHIPPING COMPANIES
THROUGHOUT THE WORLD.**

ALL TYPES OF SHIPS. CUSTOM BUILT. HIGHEST WORLD STANDARDS



Head Office:
Okopowa 7,
80-819 Gdańsk, Poland
Phone: 31 22 71
Telex: 0512 376

Agent for ships in Greece:
TECHNOMAR Co. Ltd.,
Eplias and Agiou Nicolaou str., PIRAEUS
Tel.: 4531046 (5 lines), Cable: SHIPSURVEY
Telex: 21-2467 spsr gr, 21-3166 shma gr,
21-3010 sout gr.

Offices Abroad: OSLO
Phone: 41 80 63
Telex: 19979 thomo n

LONDON
Phone: (01) 370-6181
Telex: 916074

NEW YORK
Phone: (212) 938-1900
Telex: wu 128-241

HAMBURG
Phone: 35 20 45
Telex: 211914 polsh d

MOSCOW
Phone: 228-05-85
Telex: morhan su 7361

RIO DE JANEIRO
Phone: 221-1627
Telex: 212 3396 julio br

‘Η άλληλογραφία μας

ΕΙΝΑΙ ΚΑΛΑ

Κύριε Διευθυντά,

Στό τεύχος της 1.9.1980, στά σχόλια τού δεκαπενθμέρου και μέ τό τίτλο «δέν είμεισα καλά» σχολιάζετε τήν άπαντηση πού έδωκε ή ΠΝΟ σε έρωτημα πλοιοκτήτη, ότι ή συμφωνία, πού έκαμε ό πλοιαρχος του μέ άλλοδα πό για τήν έξόφληση τών αποδοχών του μέ τιμή δολλαρίου 37 δραχμές είναι νόμιμη. Στό ίδιο σχόλιο γράφετε ότι έπροκλεσε και σε σάς έκπληξη ή συμφωνία αύτη τού πλοιάρχου μέ τόν άλλοδα πό, καθώς και ή άποψη που διετύπωσε ή ΠΝΟ, γιατί μέ αυτά βάλλεται τό έθνικό μας νόμισμα και τοποθετούνται σε δυσμενέστερη θέση οι Έλληνες ναυτικοί, άφού γι' αύτούς ισχύει ή ιστομία πού καθορίζει ή Τράπεζα τής Ελλάδος. Και έπαναλαμβάνεται ότι «όπωσδήποτε δέν είμεισα καλά...κ.λ.π.

Πράγματι, σε έρωτημα ναυτιλιακής έταιρίας, ή ΠΝΟ άπαντησε ότι ή συμφωνία περί πληρωμής τών αποδοχών, μέ ύπολογισμό του δολλαρίου πρός 37 δραχμές δέν άντικειται καθ' ήμας στίς διατάξεις περι συναλλάγματος άλλ' ούτε και στή σχετική συλλογική σύμβαση, καθ' δυον είναι εύνοικότερη γιά το ναυτικό». Και παρά τό σχόλιο σας έξακολουθούμε νά υποστηρίζουμε ότι ή άποψη μας αύτη είναι σωστή γιά τούς έξης λόγους.

Πρώτων, γιατί οι αμοιβές τών ναυτικών πού έργαζονται σε συναλλαγματοφόρα πλοία πληρώνονται άπό έξωλογιστικό λογαριασμό. Συνεπώς τό συνάλλαγμα θά είσαχθει στήν Έλλαδα μόνον τό φέρει ό «Έλληνας ναυτικός. Ό άλλοδα πό» έξω τό παίρνει και έξω τό πηγαίνει. Έάν ή ειδική αύτή συμφωνία έγένετο μέ «Έλληνα ναυτικό, θά έδέχεσθο άσφαλως τήν άποψή μας ώς όρθη. Άλλά ή ΠΝΟ βάσει τών κειμένων διατάξεων, δέν μπορεί νά παρέχει πληροφορίες πρός τούς ναυτικούς άναλογα μέ τήν έπικούτη τους.

Δεύτερον, ισχυρίζεσθε ότι μέ τήν άποψη μας αύτη οι «Έλληνες ναυτικοί τίθενται σε δυσμενέστερη μοίρα, άφού γι' αύτούς ισχύει ή ιστομία πού καθορίζει ή Τράπεζα τής Ελλάδος. Θά πρέπει δύως νά παραδεχθείτε ότι στή προκειμένη περίπτωση τή δυσμένεια αύτη δέν τήν έπροκλεσε ή άποψή μας, άλλα ή ιδιαίτερη συμφωνία πού έκαμε ό πλοιαρχος μέ τόν άλλοδα πό άσφαματιστή, ή οποίος, δέν ήκανοποιείτο στήν Έλλαδα θά προσέφευγε στή ΔΟΜ.

Γιά τούς παραπάνω λόγους σάς παρακαλούμε νά έπανεξετάσετε τό θέμα, γιατί έμεις πιστεύουμε ότι είμαστε καλά.

Μέ πολλή έκτιμηση
EMMANOYHLA SA'ITHS
Γενικός Γραμματεύς τής ΠΝΟ

Πειραιεύς, 25 Σεπτεμβρίου 1980

Σημ. «Ναυτικών Χρονικών: Αύτή είναι ή άποψης τής ΠΝΟ. Ήμεις έπι τού θέματος αύτού άναμενόμεν τάς άπαντησεις τόσουν τού Υπουργείου Ναυτιλίας διά τό νομότυπον τής ίδιαιτέρας συμφωνίας που συνήψε μέ τόν άλλοδα πό ναυτικόν ή είρημες πού πλοιαρχος, δοσον και τών άρμοδιων νομισματικών όρχων έάν και κατά πόσον δι' αύτης βάλλεται ή όχι τό έθνικό μας νόμισμα.

ΕΙΜΕΘΑ ΕΤΟΙΜΟΙ

Κύριε Διευθυντά,

Διά σχολίου δημοσιευθέντος είς τό ύπ' άριθ. 1087/846 τεύχος τής έγκριτου ύμων Ναυτικής «Επιθεωρήσεως τής 15-9-80 και ύπο τόν τίτλον «Άπροετοίμαστοι» έρωτάται και ό Ο.Λ.Π. έάν έχει λάβη τά προστήκοντα

μέτρα άντιμετωπίσεως τής άναγκης κινήσεως γαιανθρακοφορτίων.

«Επί τού σχόλιον σας τούτου έχομεν τήν τιμήν νά θέσαμεν ύπ' ψυν σας τ' άκολουθα:

«Η Διοίκησης και αι άρμόδιοι Υπηρεσίας τού Ο.Λ.Π. έν δψει τήν μελετώμηνς διεθνώς στροφής είς τόν γαιανθρακα ώς βασικής πηγής ένεργειας, άπο μακρού, προέβησαν είς τόν προγραμματισμόν έργων ύποδομής είς τούς ειδικούς χώρους φορτίσεως γαιανθράκων είς τόν λιμένα Ήρακλέους παρά τό γεγονός ότι τό είδος τούτο τών φορτίων τήν τελευταίαν δετίαν δέν παρουσιάζει σοβαράν κίνησιν.

Είς τά προγραμματισθέντα έργα συγκαταλέγονται, ή άπεισθέρωσις χώρων είς τήν περιοχήν, ή έγκατάστασις ένδος συγχρόνου ήλεκτρονικού γερανού έφοδιασμένου δι' είδικης συακευής φορτίσεως χύδην φορτίων ώς και ή τοποθέτησις νέας γεφυροπλάστιγγος μεγίστης ζυγιστικής ικανότητος 80 τόνων.

Ως άσφαλως θά γνωρίζετε, είς τόν χώρων τούτον λειτουργεί άπο πολλού γερανογέφυρα φορτίσεως γαιανθράκων ή πλήρης άποδοσίας τής όποιας άνερχεται ήδη σήμερον είς 1.500 τόνους περίπου τό 24ωρων.

Οίκοθεν νοείται ότι ή άποδοσίς αιτη ή άσφαλως θ' αύξηθη διά τής έκει έγκαταστάσεως τού — κατά τά προεκτεθέντα — νέου γερανού.

«Η κίνησις αιτη τών γαιανθρακοφορτίων είναι δυνατόν νά έχει πρετηθή άπολύτως και σήμερον διά τού συστήματος τής άμεσου παραλαβής (άπο πλοίου είς μεταφορικά μέσα παραλήπτου).

Παραλήλως ή άποθηκευτική ικανότης τού λιμένος άνερχεται αιτη τήν στιγμήν είς τό ψυρος τών 40.000 τόνων έπησίων.

Πέραν τών μέτρων τούτων και έφ' δυον αι μελλοντικαί άναγκαι τό παίτησον, ή Διοίκησης τού Ο.Λ.Π. προτίθεται νά διαθέση και έτερον χώρων είς τήν περιοχήν Ικονίου μετά τήν άλοκλήρωσιν τών έργων κατασκευής τού νέου σταθμού έμπορεματοκιβωτίων.

Έκ τών άνωτέρω στοιχείων συνάγεται ότι διά Ο.Λ.Π., έν τώ μέτρων τών ύφισταμένων διανοτήτων του, έχει λάβει μέτρα άντιμετωπίσεως και τών διά τής περιοχής τών διακινηθησομένων προσεχών φορτίων γαιανθράκων.

«Ο Άνωτας Συντονιστής
Εύαγ. Φλώκος

ΔΙΟΡΘΩΣΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

«Αναφερόμενοι είς τήν διαφήμισην ή όποια κατεχωρήθη είς τό περισδικόν ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ τής 15ης Σεπτεμβρίου 1980 και συγκεκριμένως είς τήν παράγραφον 5 ήτις άναφέρει:

«CANDIA IS ALSO THE EXCLUSIVE OFFI-

CIAL AGENT OF MISR PETROLEUM, THE STATE RUN BUNKER SUPPLY CO. IN EGYPT WHICH PROVIDES THE BIGGEST AND MOST COMPETENT SERVICE TO OWNERS AND CHARTERERS».

σάς πληροφορούμε ότι «THE EXCLUSIVE OFFICIAL SOLE AGENTS OF MISR PETROLEUM CO OF EGYPT» έν ΕΛΛΑΔΙ — ΚΥΠΡΟΝ — ΚΑΝΑΔΑ τυγχάνει τή TREMCO MARITIME AND TRADING CO LTD 9, Χατζηγάνη Μέη, Χίλτον — ΑΘΗΝΑΙ Τηλ. 711480-739135-723772 A.O.H. 8814537-8221322-729462

ΤΕΛΕΞ: 21 4943 TMTC ώς δύνασθαι νά πιστοποιήσετε έκ τού συνημένου φωτοαντιγράφου.

Θερμώς παρακαλούμεν όπως δημοσιεύσετε τήν παρούσαν έπιστολήν μας, πρός άποκατάστασιν τής άληθειας και διευκρίνισην τών άμφιβολίων τάς όποιας οκοπίμως διαπίστευν οι καταχωρήσαντες έπι πληρωμεί τήν διαφήμισην πρός δημιουργίαν έντυπωσεων καλούντες ήδη τούτους πρόβούν είς έπανθρωπων διευκρίνιζοντες σαφώς τό νόμα τής πληρωμένης διαφήμισής των, έπιφυλασσόμενοι παντός νομίμου δικαιωμάτος μας.

Εύχαριστούντες
Διά τήν TREMCO MARITIME AND TRADING CO LTD
GEORGE ANTOUN SALIBI
Γενικός Διευθυντής

ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΙΚΑ

Πρός Γενικόν Γραμματέα Y.E.N. κ. Παύλον Σαρήην άπειστάλη ή κάτωθι έπιστολή:
Κύριε Γενικέ,

Σάς έχομεν άναπτύξει και προφορικά τό πλήγμα πού ύπεστημεν μετά τήν έφαρμογήν τού Νόμου 792/78 έκ τού γεγονότος ότι αι περιπτώσεις πού μάς άφορούν και άναφερονται είς τήν περίπτωσιν τής έπιπρεσίας μέχρι 20 έτών (15 έως 20 έτη) μάς άγγονει είς τό θέμα τού έπανυπολογισμού συντάξεως.

Πρέπει νά σάς γνωρίσωμεν ότι οι ναυτικοί πού έχονται έπιπρεσίαν μεταξύ 15 και 20 έτών έν δάντιθενται με δλες τίς δλλες περιπτώσεις μηδεί και κατωτάτης έξαιρουμενής πήραν μία άναπτροσαρμογή και ήτο φυσικόν ή θέσις τών έχόντων άνω τών 20 έτών έπιπρεσίαν νά βελτιωθή κατά ποσοστό ήσον πρός τήν μείωσιν τής άπαιτουμένης έπιπρεσίας διά πλήρην ουντάξιν, δηλαδή ή τριετής μείωσις τής έπιπρεσίας πού έπετευχθή μέ τόν Νόμον 792/78 είχε σάν συνέπεια τήν αύξησην τής συντάξεως.

Ο Νομοθέτης χωρίς νά γνωρίσωμεν διά ποιον λόγον άδιαφόρησε διά τήν άνωτέρω άναφερομένην περίπτωσιν τών 15 έως 20 έτών έπιπρεσίαν μη γνωρίζων ότι αύτη άφορά 4.500 και πλέον συντάξιούχους.

Κύριε Γενικέ δέν ήτο είς τάς προθέσεις μας η έγκατάλειψις τού Ναυτικού έπαγγέλματος πρίν άποκτήσωμεν έπιπρεσίαν διά πλήρην ουντάξιν άλλα λόγοι άσθενειας, άνικανότητας κ.λ.π. μάς ήναγκασαν. Ός έκ τούτου, γεννάται τό δικαίωμα και σε έμπας νά άποβλαμων τήν παράκλησην τής αύξησης τής συντάξεως μας κατά τό ποσοστό έκεινο πού άντιστοιχει γιά δλες τίς δλλες περιπτώσεις, έπομένως μία βελτιώσις έκ ποσοστού 15% έπι τού συντάξιοδικού μισθού είναι ή πλέον συντηρητική πρόταση τήν όποιαν πολλούμεν ήδη διατυπώσωμε και ή όποια είναι άπολυτα δικαιολογημένη, λογική, και έτοις πραγμάτων δυνατή.

Μέ τήν βεβαιότητα ότι θά άντιληφθήτε τό θέμα μας, τήν άδικίαν ή όποια μάς έχει γίνει κατεχόμεθα άπό τήν πεποίθησον διά ένεργησης ότι πρέπει διά τήν ίκανοποίησην μας, συμπεριλαμβανομένης τής βελτιώσεως είς τόν Νόμον περί έλαχιστης άσφαλιστικής προστασίας.

Μετά την
Στέφανος Στεφάνου

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη — Πειραιεύς

Τηλ.: 4516.439

Ένοικιαζονται μέ πλήρη κλιματισμόν:

Τό Ίσογειον M2 300 και ο ημιορφόφορος M2 300.

Πώς μᾶς βλέπουν οι ξένοι

ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ ΠΡΟ ΤΩΝ ΕΥΘΥΝΩΝ ΤΩΝ

Tά προβλήματα συγκεκριμένοποιούνται

Toū k. ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΜΑΖΑΡΑΚΗ

Η προσέγγισης της Ιης Ιανουαρίου 1981, που θα εύρη την Έλλάδα ως το 10ον μέλος της ΕΟΚ, διδει λαβήν συχνοτέρων ξένων ανασκοπήσεων των ναυτιλιακών μας πραγμάτων. Δέν είναι σακοπόν, λοιπόν, νά ρίπτωμεν πού και πού καμιά ματιά εις το τι γράφουν περι ήμων άξιολογοι ξένοι παρατηρηταί, τι προβλέπουν άπό την ένταξην του Έλληνικού έμπορικου στόλου εις την Ευρωπαϊκήν Κοινότητα, πράγμα πού όπωσδηποτε συμβάλλει εις την πλέον άντικευμενικήν θεώρησιν του πρό ήμων προβλήματος. Διότι άναμφισθητώς η προσχώρησί μας εις την ΕΟΚ είναι αυτή καθ' έαυτην, δοσούν άφορά εις την ναυτιλίαν πού έξετάζουμε τώρα, ένα πελώριον θέμα, πού άπο την φάσιν των μακροετών εικοτολογιών είσερχεται μετά ζημην εις την άδον των πραγματοποιήσεων.

Τό έρωτημα πού παραμένει εις το άκεραιον είναι κατά πόσον η ύποστηριξης των ναυτιλιακών μας συμφερόντων δέν θα θυσιασθή πρός χάριν έτερων Έλληνικών έπιδιώξεων η γενικωτέρων πολιτικών σκοπιμοτήτων.

Mia ξένη αποψις

«Οι Έλληνες έφοπλισταί πρό των εύθυνων των» είναι ό τίτλος προσφάτου κυρίου άρθρου μας έγκυρου Βελγικής ειδικής έφημεριδος. Και ώς γνωστόν τα Βελγικά δημοσιογραφικά δρύγανα ως έκ της έδρας της ΕΟΚ εις Βρυξέλλας, δέν πρέπει νά άγνοούνται, διότι έάν δέν άπηχούν, όπωσδηποτε εύρισκονται έγγυτα πρός τάς άποψεις της Κοινότητος.

Η προεσαγωγική άποψις του ξένου δημοσιεύματος είναι ότι η ναυτιλιακή ύπερανάπτυξης μας χώρας γεννά τά ίδια της άποκλειστικά προβλήματα, τά όποια ηδη γενέται η Έλλας. Και ώς ένα πρότον τοιούτον πρόβλημα είναι ότι τα πολλά Έλληνικά πλοια έδημοιούργησαν την μεγάλη ζήτησην πληρωμάτων, πού δέν υπάρχουν, με έπακλουθον την άνατροπή της ισορροπίας μεταξύ ζήτησεως και προσφοράς Έλληνων ναυτικών και συνέπειαν την έναρξιν κάμψεως της συναγωνιστικότητος τών πλοιών μας, λόγω ηδημένου μισθολογίου.

Ας ίδωμεν, όμως, έν συνόψει τάς ξένας άποψεις, πού τάς χαρακτηρίζει έπαρκης γνώσης της ναυτιλιακής μας καταστάσεως, πράγμα πού έπιβάλλει την ισχυρότεραν δυνατήν δργάνωσιν μας. Εις την ΕΟΚ θά έχωμεν ως συζητήτας, γνώστας του κάθε τι πού

μας άφορά, έμπειρους έκπροσώπους ισχυρών χωρών πού γνωρίζουν νά έπιμενον εις την ικανοποίησην τών συμφερόντων των.

Η ευμενής πλευρά

Ίδού, λοιπόν, τά κύρια σημεία του ένδιαφέροντος άρθρου:

— Η σημερινή άναπτυξης της Έλληνικής ναυτιλίας διά την όποιαν παρέχονται λεπτομερή στοιχεῖα, θέτει ένα μεγάλον άριθμον έρωτημάτων, τά όποια φυσικόν είναι νά άπασχολούν τούς ναυτιλιακούς κύκλους της ΕΟΚ την παραμονή της εισόδου της Έλλαδος εις την Κοινότητα.

— Η άναπτυξης της Έλληνικής έμπορικης ναυτιλίας κατά την τελευταίαν 15ετίαν προκαλεί έκπληξην, διότι την συγκρίνει κανείς μέ την έξελιξην τών στόλων έτερων παραδοσιακών ναυτικών χωρών, δημος ή Βρετανία και ή Νορβηγία.

— Η ναυτιλιακή δύναμης της Έλλαδος της παρέχει ώρισμένα άτομο πού θα την βοηθήσουν νά έξασκηση την έπιρροήν της κατά την χάραξην της Ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής.

Από την άλλην άμως πλευράν είναι πρόδηλον διότι η Έλλας οφείλει νά ύποταχθῇ εις τάς βασικάς άρχας τών Ευρωπαϊκών Κοινότητων, πράγμα πού άναμφιβόλως θα της δημιουργήσῃ ώρισμένας δυσκολίας.

Έλληνικά ίδιομορφία

Ο Έλληνικός έμπορικός στόλος παρουσιάζει ίδιομορφίας τινάς πού δέν συναντά κανείς εις τάς λοιπάς εύρωπακάς ναυτιλίας και άλλην πέραν τούτων. Μία έξ αύτων είναι τό γεγονός διότι η Έλληνική πλοιοκτησία είναι κατεσπαρμένη μεταξύ ένός μεγάλου άριθμου οικογενεών, κατ' άντιθεσιν μέ δι, τι συμβαίνει εις τάς λοιπάς Ευρωπαϊκάς και άλλαχον ναυτιλίας.

Εις την Έλλαδα δέν εύρισκει κανείς την κατάστασιν του Χόγκ Κόγκ δου ή ναυτιλία κυριαρχεῖται άπο τρία πρόσωπα, τους κ.κ. Πάο, Τόνυρκ και Τσάο, τών ΗΠΑ, δους κυριαρχεῖ ό Λούτβιγκ, της Νορβηγίας δους άρθρουνται αι ναυτιλιακαι αύτοκρατοριαι τών Μπέργκεσεν και Ρέκστεν, της Σουηδίας μέ την οικογένειαν Σάλεν, της Δανίας μέ τόν διμόλον Μοέλλερ, ένω εις την Μεγάλην Βρετανίαν αι μεγάλαι έφοπλιστικά οικογένειαι έν τη πράξει έχουν έξαφανισθή. Οσον άφορά εις τάς λοιπάς Ευρωπαϊκάς χώρας αι ναυτιλιαί των έλεγχονται είτε άπο τάς Κυβερνήσεις, είτε άπο τάς Τραπέζας.

— Οι Έλληνες άπεδειξαν τόν δεσμόν των μέ την θάλασσαν, ως και την έμφυτον έφοπλιστικήν των ικανότητα μέ τό νά ξεπράσουν θριαμβευτικώς την παγκόσμιον κρίσιν τών τελευταίων έτων. Τάς ιδιότητας αυτάς πρέπει νά τάς άναζητήση κανείς εις την γεωπολιτικήν κατάστασιν της Έλλαδος, ή όποια πλήν τού ήπειρωτικού της τιμάτος, συντίθεται και άπο έναν μεγάλον άριθμον νήσων, άπο τάς όποιας προήλθεν τό μεγαλύτερον μέρος τών έφοπλιστών της. Μετά τόν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον άνεφανησαν εις τό ναυτιλιακόν προσκήνιον 500 περίπου νέοι πλοιοκτήται, προερχόμενοι άπο διά τά σημεία της χώρας, περιλαμβανομένης και της ήπειρωτικής Έλλαδος.

Η έπιτυχία τών Έλλήνων

Οι Έλληνες έπι μακράν σειράν έτων έπετυχαν τών ένων άνταγωνιστών των χάρις εις την καλήν ποιότητα τῶν πληρωμάτων των, ως και εις τό γεγονός διό τά πληρώματα αυτά δέν ήσαν άκριβά. Έξ άλλου και κυρίως κατά τά τελευταία 15 έτη, οι Έλληνες δέν συμπετέσχον εις τόν άνταγωνισμόν διά τήν άποκτησιν έκσυγχρονισμένων πλοίων, τά όποια έφερον μίαν έπαναστασιν εις τό διεθνές ναυτιλιακόν σκηνήκον. Αντιθέτως οι Έλληνες έφοπλισται ήρκουντον εις συνεχείς άγορας μεταχειρίσμενων πλοίων, έκκαταεπομένων άπο τούς ένων, πράγμα πού έλεγεν ως άποτέλεσμα νά έχουν ούτοι πολύ ολιγωτέρας οικονομικάς έπιβαρύνσεις άπο τούς ένωνς άνταγωνιστάς των.

Έξ άλλου δέν ήργησαν οι Έλληνες νά άντιληθούν διό ήτο πολύ πιό έπικερδής ή άγορα και πώλησης τῶν πλοίων, άπο τήν θαλασσαν έκμετάλευσίν των. Τέλος πρέπει νά ληφθῇ όποιον διό τι αι οικονομικά έπιβαρύνσεις της ναυτιλίας εις την Έλλαδα ήσαν πολύ ολιγωτέραι άπο δι, τι εις τήν λοιπόν Εύρωπην.

Αί άρνηταί πλευρά

Η συνέχεια άμως τού άρθρου είναι και ή πλέον ένδιαφέρουσα δι' ήμας τούς Έλληνες, καθ' θόσον μετά τήν πανηγυρικήν είσαγωγήν έπιχειρεταί ή έμφανισης τῶν άρνηταί κών πλευρών της ναυτιλίας μας. Γράφει, λοιπόν, ο ένων άρθρογράφος διό τά πάντα είναι προσωρινά, έννοων διό τελειώνει ή έντυχία τῶν Έλλήνων, πού τούς παρέχει ή δύκος της ναυτιλίας των. Και συνεχίζει ως άκολούθως: «Είναι καλόν νά αύξανη τό

WHEN YOUR VESSELS CALL COLUMBIA RIVER PORTS, WE SUGGEST YOU TELEX US
FOR OUR LOW AND CURRENT PRICE QUOTATIONS

PROVISIONS & BONDED STORES

LAUNDRY

DECK & ENGINE SUPPLIES



Marine Suppliers

A DIVISION OF

Niedermeyer-Martin Co.

TELEX 15-1323 • CABLE "NIEDO"

P.O. Box 3856 • Portland, Oregon 97208 • Phone 503/284-2522

τοννάς που έλεγχει κανείς. Πρέπει όμως νά έχη και τά άναγκαιούντα πληρώματα. Και εις τό σημείον αύτό οι Έλληνες έφοπλισται ύποχρεούνται νά άντιμετωπίσουν τούς νόμους τής άγοράς. Όσον τά πλοϊα γίνονται περισσότερα, έπι τοσούτον τά πληρώματα καθίστανται σπανιότερα. Άναποφευκτώς αι μισθολογικαί έπιβαρυνσεις ηρχισαν νά ρίπτουν τό βάρος των. Όλιγον κατ' δίλγον τό κόστος τών πληρωμάτων άνηλθεν εις τό έπιπεδον ωρισμένων Εύρωπακών Χωρών, όπως π.χ. τής Μεγάλης Βρεταννίας, που άκομη δέν είναι μέγα, άλλ' όπωσδήποτε άποτελεί ένα μειονέκτημα τών Έλλήνων, εναντί τών άνταγωνιστών των τής Απω Ανατολής. Βεβαίως οι Έλληνες έφοπλισται δέν έχουν δισταγμούς νά χρησιμοποιήσουν πληρώματα άπο τάς χώρας του Τρίτου Κόσμου, άλλ' έδω άντιδρούν σθεναρώς οι Έλληνικαί Ναυτεργατικαί Όργανωσεις.

Τά έπιπεδα άσφαλείας τῶν πλοίων μας

Κατά τήν απόφιν τών ξένων ή έλλειψις πληρωμάτων και τό άκριβότερον μισθολόγιον άποτελούν κατά τήν παρούσαν στηγμήν τήν συνέπειαν τής έκπληκτης αύξησεως τού Έλληνικού Εμπορικού στόλου. Ακόμη, προσθέτουν, παρουσιάζεται και ένα άλλο φαινόμενον, οφειλόμενον εις τήν έπιχειρηματικήν συμπεριφοράν τών Έλλήνων, δημοσίευσης ή έπισκευής τής σχετικής άπροθυμίας πρός τά μεταχειρισμένα πλοϊα. Και τό φαινόμενον αύτό είναι ο άρκούντως άνησυχητικός άριθμός τών Έλληνικών ναυτικών άτυχημάτων, δοθείσης τής σχετικής άπροθυμίας πρός έπισκευήν ένος μεταχειρισμένου πλοίου, πράγμα που προκύπτει, κατά τούς ξένους ισχυρισμούς, άπο τό γεγονός διτί ο πίναξ τών άπολεσθέντων παλαιών πλοίων είναι μακρύτερος άπο τόν πίνακα τών νέων. Εις τό σημείον αύτό τό ξένον δημοσίευμα έπικαλείται τάς στατιστικάς τῶν ναυτασφαλιστών, που έμφανίζουν ώς ύψηλόν τό ποσοστόν άπωλειών τῶν Έλληνικών πλοίων, πράγμα έπιβλαβές, ώς ύπογραμμίζει, διά τήν καλήν φήμην τής Ναυτιλίας μας.

Έξ αλλού τά Έλληνικά πλοϊα άσχολούμενα κατά κανόνα εις μεταφοράς τρίτων, σπανίως προσεγγίζουν εις Έλληνικούς λιμένας, πράγμα που συνεπάγεται άλιγωτέρους έλέγχους άπο δι, τά πλοϊα άλλων έθνικοτήτων.

Και ή ζένη έπισκόπησις τής Ναυτιλίας μας διαπιστώνει διτί οι Έλληνες έφοπλισται έπιδιώκουν νά μειώσουν κατά τό δύνατόν τά ύποσυντηρούμενα πλοϊα των (sub-standards) πρό τής εισόδου τής χώρας των εις τήν EOK, διτί θά ύποχρεωθούν νά συμ-

μορφωθούν πρός τάς Όδηγιας (Directives) τής Κοινότητος, τάς άναφερομένας εις τόν έλεγχον τής άσφαλείας τής ναυτιλούσας έντος τών Εύρωπακών ύδατων. Και τό ένδιαφέρον Βελγικόν άρθρον καταλήγει με τήν διαπίστωσιν διτί «ή εισόδος τής Έλλάδος εις τήν EOK, τήν Ιην Ιανουαρίου 1981». Έκείνο που έχει σημασίαν άπο τό δημοσίευμα αύτό είναι τό έντονον ένδιαφέρον τής EOK διά τήν Έλληνικήν ναυτιλίαν. Ές εύχομεθα τό ένδιαφέρον αύτό νά μήν άποδειχθῇ άρνητικόν.

Τό πρόβλημα «άνοικτόν»

«Ας προσέξουν τήν ειδοποίησιν αύτήν οι άρμόδιοι και οι ένδιαφερόμενοι, διότι, ώς πιστεύουμεν, δέν είναι τυχαία. Τό πρόβλημα τών έπιπεδων άσφαλείας τῶν πλοίων μας είναι πάντοτε άνοικτόν και κακώς, κατά τήν γνώμην μας, έπιχειρεῖται πολλάκις έξ έπισημους χειλέων νά ύποβαθμισθῇ ή και νά διασκεδασθῇ. Και τό πρόβλημα παραμένει άνοικτόν δχι άπο τούς ξένους, που δέν είναι πάντοτε κακόβουλοι, άλλ' άπ' αύτήν τήν Έλληνικήν πραγματικότητα.

Τό EOK διά τά πλοϊα μας

«Άλλως τε καί ή ίδια ή EOK τό έχει θέσει έπι τάπτος και δημοσίως διά τού άρμοδιού τέρον έκπροσώπον τής, τού κομισταρίου διά τά θέματα Ναυτιλίας κ. Ρίτσαρντ Μπίρκε και μάλιστα κατ' έπανάληψιν.

«Υπενθυμίζομεν παλαιοτέραν συνέντευξιν του, συναφή με τήν άσφαλείαν τής ναυτιλούσας εις τά Εύρωπακά ύδατα, εις τήν όποιαν μεταξύ άλλων είχεν τονίσει: «Έδω είμαι ύποχρεωμένος νά σημειώσω διτί ή Κοινότης δοκιμάζει ένα βαθμόν άνησυχίας διά τάς στατιστικάς άπωλειών και άτυχημάτων, τάς άναφερομένας εις τήν Έλληνικήν ναυτιλίαν ώς και διά τόν άριθμον τών Έλληνικών πλοίων που έμφανίζονται ώς π.χ. εις τάς έκθεσεις τών έλλειψεων που ύποβαλλονται εις τόν IMKO».

Άλλ' έαν δέν άρκει τό αύθεντικόν τούτο κείμενον, ύπάρχουν και έπειτα έξ ίσου έγκυρα και άντιπροσωπευτικά τής κρατουσης διεθνώς ουχί ίκανοποιητικής διά τά πλοϊα μας έντυπωσεως, σύστοιχος άφορά εις τά έπιπεδα άσφαλείας των.

Αναφέρομεν άνταποκρίσιν έκ Βρυξέλλον ταταχωρθείσαν εις τήν πασίγνωστον Αμερικανικήν έφομεριδό «Journal of Commerce» κατά τήν 25ην Ιουνίου τρέχ. έτους, σχετικήν με τό ύποβληθέν εις τό έξ Υπουργών Συμβούλιον τής EOK σχέδιον Όδηγιας άποσκοπούσης εις τήν πρόληψιν σοβαρών ναυτικών άτυχημάτων ή καταστρεπτικών ρυπάνσεων εις τά Εύρωπακά ύδατα. Γράφει, λοιπόν, ή έγκυρη έφημερης διτί ύφισταται ένα άκομη έπιχειρημα ύπαγορεύον ταχείαν έν προκειμένω ένεργειαν τής Κοινότητος, τό άκολουθον:

«'Υπάρχει ένα μεγάλο ένδιαφέρον διά τήν Έλληνικήν ναυτιλίαν. Έπομενως είναι έπιθυμητόν διως ή Υπουργική ένέργεια επί τού σχεδίου τής Όδηγιας νά έχη άλοκληρωθῆ πρό τής εισόδοχης τής Έλλάδος εις τήν EOK, τήν Ιην Ιανουαρίου 1981». Έκείνο που έχει σημασίαν άπο τό δημοσίευμα αύτό είναι τό έντονον ένδιαφέρον τής EOK διά τήν Έλληνικήν ναυτιλίαν. Ές εύχομεθα τό ένδιαφέρον αύτό νά μήν άποδειχθῇ άρνητικόν.

Την πραγματικότητος

Μεταξύ τής παρασιωπήσεως, τής ύποβαθμίσεως ή έστω και τού άθελήτου άπο προσανατολισμού μας άπο τό φλέγον πρόβλημα τών έπιπεδων άσφαλείας τής Ναυτιλίας μας, συνδέσμενον άπολύτως με τήν ποιοτικήν και άριθμητικήν έπάρκειαν τών πληρωμάτων μας, είναι έθνικος έπωφελής και ναυτιλιακώς άναγκαιά ή καλυτέρα δινατή προπαρασκευή μας διά νά τό άντιμετωπίσωμεν. Εις τήν περίπτωσιν αύτήν ή μεταξύ μας όμολογία τής άληθείας δέν βλάπτει, διότι αυτή, λίγο πολύ, είναι εύρυτερον γνωστή, άκομη και εις τούς Κοινοτικούς συνητητάς μας. Βεβαίως δέν εμεθα σύμφωνοι με τήν έκτασιν πού έπιθυμούν ούτοι νά προσδώσουν εις τό δόλον θέμα, διότι, ώς άλλως τα και οι ίδιοι έχουν άνομολογήσει, ύπεισερχονται εις τήν ναυτιλιακήν γραμμήν τής EOK και άλλαι Εύρωπακά σκοπωπότητες, άποσκοπούσαι εις τήν άπομακρυνσιν τών πλαισιοτέρων πλοίων άπο τήν ναυλαγοράν. Και εις τό σημείον αύτό θά μᾶς ύποχρεώσουν νά δώσωμεν άγωνα έπιμισθεως, διότι οι Εύρωπακοι θεωρούν ώς παλαιά σκάφη τά δεξαμενόλοια ήλικιας άνω τών 10 έτων και τά ξηρού φορτίου άνω τών 15. Έαν δώμας άφαρέσωμεν άπο τό νηολόγιον μας δηλα άπτα τά σκάφη, τότε τί θά μᾶς άπομείνη;

Ο παράγων «πλήρωμα»

Αναντιρρήτως όρθον και πρέπον είναι νά διακηρύξτωμεν τήν πίστιν μας ύπερ τής προαγωγής τής άσφαλείας τής ναυτιλούσας και τήν προστασίαν τού περιβάλλοντος άπο τήν ρύπανσιν τών πετρελαίων και μάλιστα έμπρακτως νά έκδηλώνουμε τήν πίστιν μας αύτήν. Τό πρόβλημα όμως πρέπει νά μή κρίνεται μονομερώς έκ τής ήλικιας και μόνον τού πλοίου, διότι ή άσφαλεία τής ναυτιλούσας έξαρταται και άπο άλλους παράγοντας διότι ή καλή συντήρησις τού σκάφους και πρό παντός τά καλά έπιπλαιδεύμενα πληρώματα. Πρός τήν πρόπονταν αύτήν έχει μέ σαφήνειαν άποκλίνει και ούτο ΙΜΚΟ, πράγμα που θά πρέπει νά τό ύπενθυμίζωμεν εις τούς Κοινοτικούς μας έταίρους. Όπως όμως και έαν έχη τό πρόβλημα τής άσφαλείας τῶν πλοίων μας, τόν τελευταίον λόγον θά τόν έχουν τά καλά πληρώματα, ή έξασφαλίσις τῶν όποιων θά μᾶς δώσῃ τά άπλα διά νά έπειράσωμεν τά κριτήρια τής ήλικιας τῶν πλοίων, πέριξ τῶν όποιων μέ έπιπλωμήν στρέφεται ή EOK.

Και εις τό σημείον αύτό τό βάρος τού άγωνος πλίτει κυρίως έπι τού Κράτους, πού έχει έπιφυλάξει εις έαυτόν τό θέμα τής ναυτικής έκπλαιδεύσεως. Και έν προκειμένω τό μέτρον κρίσεως τῶν προσπαθειών τού Κράτους δέν είναι τό τί πράττει τούτο σήμερον έν σχέσει με τό χθές, άλλ' ή σημίκρωνται τού χάσματος πού ύπάρχει εις τήν Ναυτιλίαν μας άπο άπόφεως άριθμητικώς έπαρκων και ποιοτικώς ίκανών πληρωμάτων.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΜΑΖΑΡΑΚΗΣ

For your Agency in BRAZIL

(VITORIA, TUBARAO, UBU and PORTOCEL)

POSEIDON MARITIMA LTDA

Shipping, Stevedoring Agents and Brokers

DIRECTOR: CONSTANTIN VAZEOS



Address: R. Vitalino dos Santos Valadares, 469 — Praia do Canto
Cx. Postal 660
Telephone: (027) 227.5499 (4 lines) - A.O.H. 227.4596
Telex: (0272) 313 — Telegrams POSEIDON — VITORIA-ES

ΑҮξησιν ἀποδοχῶν κατά 35% ζητεῖ ἡ ΠΝΟ διά τήν νέαν Συλλογικήν Σύμβασιν

ΥΠΕΒΑΛΕ ΤΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΙΣ ΤΗΝ Ε.Ε.Ε.

‘Η διοίκησις της Πανελλήνιου Ναυτικής Ομοσπονδίας ἔκοινοποίησε τήν 23ην Σεπτεμβρίου δι’ ἔξωδικου δηλώσεως εἰς τήν “Ενωσιν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν τά αἰτήματά της διά τήν ὑπογραφήν νέας συλλογικῆς συμβάσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ποντοπόρων πλοίων ἀνά τών 4.500 τόννων d.w. ἰσχύος ἐνός ἔτους καὶ ἀρχομένης ἀπό 1ης ὁκτωβρίου 1980.

‘Η ἔξωδικος δηλώσις τῆς ΠΝΟ ἔχει ὡς ἐξής:

‘Ως γνωστόν, τήν 30/9/1980 λήγει ἡ ἵσχυς τῆς ἀπό 8/12/1979 συναφθείσης μεταξύ μας Συλλογικῆς Συμβάσεως Ἐργασίας, περὶ τῶν δρων ἐργασίας καὶ ἀμοιβῆς τῶν πληρωμάτων πού ὑπέρτευον ἐπί τῶν φορτηγῶν πλοίων ἀνά τών 4.500 τόννων DW ὡς καὶ τοῦ ἀπό 13/6/1980 συμπληρωματικοῦ συμφωντικοῦ, περὶ καθορισμοῦ τοῦ βασικοῦ μηνιαίου μισθοῦ τοῦ Μηχανικοῦ Α’ τάξεως.

‘Ως ἐν τούτῳ ἡ Διοίκηση τῆς ΠΝΟ ἐπιθυμοῦσα δὲ ὅτις συναφθεῖ μεταξύ μας νέα Συλλογική Σύμβαση ἐργασίας ἵσχυος ἐνός ἔτους, ἀρχομένης ἀπό 1/10/1980, καθορίζουσα τούς δρους ἐργασίας καὶ ἀμοιβῆς τῶν πληρωμάτων πού ἐργάζονται στὴν ἀνωτέρω πλοΐα, συνήλθε καὶ διετύπωσε τὰ κατώτερα γενικά αἰτήματα τῆς Ἐπαγγελματικῶν Οργανώσεων τῆς δυνάμεως τῆς, τὰ ὁποῖα καὶ σᾶς γνωστοποιοεὶ διὰ τῆς παρούσης, παράλληλα δὲ σᾶς προσκαλεῖ ὅπως, ἐντὸς τῆς ὑπὸ τοῦ νόμου προβλεπομένης ὀκταμέρου προθεμάτις, δρίσετε τόπον, ἡμέρα καὶ ὥραν πού θὰ συνέλθουμε ἀπό κοινοῦ γιὰ τὴ διεξαγωγὴ τῶν σχετικῶν διαπραγματεύσεων:

1. Μισθολόγιον:

α. Χορηγηθεὶ αὐξηση κατά ποσοστόν 35% στούς μισθούς πού προβλέπονται ἀπό τό μισθολόγιο τῆς ἀπό 8/12/1979 Συλλογικῆς Συμβάσεως καὶ τοῦ ἀπό 13/6/1980 Συμφωντικοῦ.

β. Ἐπὶ πλέον τῆς ὡς ἀνά γενικής ποσοστίας αὐξήσεως, χορηγηθεὶ ἐπίδομα ἐκ δραχμῶν τριών χιλιάδων (3.000) μηνιαίως εἰς τὰ κατώτερα πληρώματα.

‘Η κατὰ τ’ ἀνά αἰτουμένη ἀναπροσαρμογή τοῦ μισθολογίου κρίνεται ἀπόλυτα δικαιολογημένη ἀπό τό γεγονός δι’ συνεχίζεται μέ ἐντονώτερο ρυθμό σε σχέση μὲ τό προηγούμενο χρόνο, ἡ αὐξηση τοῦ τιμαριθμοῦ καὶ τοῦ κόστους ζωῆς τῶν ἐργαζομένων, μὲ συνέπεια νά ἔχει ἐλαττωθεὶ σημαντικά ἡ ἀγοραστική ἀξία τῶν ἀποδοχῶν πού εἶχαν καθορισθεὶ μὲ τή προηγούμενη Συλλογική Σύμβαση.

Πέραν τούτου, θά πρέπει νά ληφθεὶ ὑπ’ δψιν διότι, στή μέχρι τώρα ἐπελθούσα ούσιωδη διαταραχή τῆς σχέσεως μεταξύ ἐργασίας καὶ οἰκονομικοῦ αὐτῆς ἀνταλλάγματος, εἶναι βάσιμο καὶ ἀναγκαῖον νά προστεθεὶ καὶ ἡ προβλεπομένη νά σημειωθεὶ περαιτέρω αὐξηση τοῦ τιμαρίθμου κατά τή περίοδο τῆς νέας Συμβάσεως.

Γιά τόν ἴδιο λόγο ζητεῖται ἡ πρόσθετη ἐνίσχυση τῶν κατωτέρων πληρωμάτων, ἀφ’ ἐνός διότι τό μισθολόγιο τούς εἶναι πολὺ χαμηλό καὶ ἀφ’ ἔτερου διότι οἱ ἀποδοχές τούς περιορίζονται στά πλαίσια τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως καὶ δὲν προσαυξάνονται μέ τά BONUS πού χορηγούνται στούς ἀξιωματικούς.

2. Ισοτιμία μέ λίρα Ἀγγλίας:

‘Ως γνωστόν ἀπό 1/1/1977 τό μισθολόγιον καθωρίσθη σέ δραχμές καὶ μέ ισοτιμία λίρας Ἀγγλίας πρός 71 δραχμές. Ἀπό τοῦ μηνός Σεπτεμβρίου 1978 καὶ εφεξῆς ἡ ισοτιμία τῶν (71) δραχμῶν διεταράχθη σημαντι-

κά καὶ μάλιστα κατά τή τελευταία περίοδο σέ μεγάλο βαθμό (περίπου 45%), γεγονός πού ἐπέφερε ούσιαστικά μείωση στίς ἀποδοχές τῶν ναυτικῶν.

Γιά τό λόγο αὐτό ζητούμεν διότις καλυφθεὶ ἡ διαφορά πού προσέκυψε μέχρι σήμερα καὶ ἐπαναφερθεὶ τό μισθολόγιο σε λίρες Ἀγγλίας, καθορισθεὶ δὲ σάν τιμή ἀσφαλείας ἡ σημερινή τιμή τῆς λίρας.

3. Ἐπίδομα Κυριακῶν:

Τό ἐπίδομα Κυριακῶν ζητούμεν νά καθορισθεὶ σέ ποσοστό 20% ἐπί τοῦ βασικοῦ μισθοῦ. Τό αἴτημα αὐτό, πού είχε ἐκ μέρους μας ὑποστηριχθεὶ καὶ σέ προηγούμενες διαπραγματεύσεις, εἶναι βάσιμο, νόμιμο καὶ δίκαιον καὶ στηρίζεται στή σχέση πού ὑπάρχει μεταξύ τοῦ ὀκταώρου τῆς Κυριακῆς καὶ τῆς υποχρεωτικῆς ἐβδομαδιαίας ἐργασίας.

4. Ἐπίδομα ὡς ἐκ τοῦ χρόνου ύπηρεσίας:

Ζητούμεν νά καταργηθεὶ τό ἐπίδομα αὐτό καὶ ἀντ’ αὐτοῦ νά χορηγηθοῦν δῶρα Χριστουγέννων καὶ Πάσχα. Τό αἴτημα μας αὐτό στηρίζεται στή γεγονός διτ, ἐνώ ἐπί τοῦ ἐπίδομα αὐτοῦ πραγματοποιούνται κρατήσεις ἀπό τήν πρώτη ημέρα τῆς ναυτολογήσεως, ἐνας μεγάλος ἀριθμός ναυτικῶν, δὲν τό λαμβάνει γιατί δὲν συμπληρώνει γιά διαφόρους λόγους τόν ἀπαιτούμενο πρός τοῦ χρόνο ναυτολογήσεως καὶ έται χάρει καὶ τό ἐπίδομα καὶ τίς κρατήσεις. Ή ἀντικατάσταση τοῦ ἐπίδοματος αὐτοῦ μέ δῶρα ἐπορτών, ἐνώ θά ἐπιτυγχάνει τόν ἴδιο σκοπό εἰς τόν όποιον ἀπέβλεπε ἡ καθιέρωση τοῦ ἐπίδοματος, θά ἔχει σάν συνέπεια νά μή ζημιώνεται ὁ ναυτικός πού γιά διαφόρους ἀντικείμενούς λόγους ἀναγκάζεται νά διακόψει πρόπρωτη τήν ἐργασία του, πέραν δέ τούτου, οὔτε ὁ ναυτικός ἀλλ’ οὔτε καὶ ὁ πλοιοκτήτης θά ἐπιβαρύνωνται μέ κρατήσεις γιά ἀποδοχές πού τελικῶς δὲν καταβάλλονται.

5. Καθορισμός ἡμερομισθίου:

Αἴτεῖται διότι διορθωθεὶ ἡ διάταξη πού καθορίζεται τό ήμερομισθίο στό 1/30 τοῦ βασικοῦ μισθοῦ καὶ καθορισθεὶ τό ποτε εἰς τό 1/22 δοθέντος διτ, μέ 40 ὥρες υποχρεωτικῆς ἐβδομαδιαίας ἐργασίας, οἵ ημέρες ὀκτώρου ἀπασχολήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἀνέρχονται σέ (22) μηνιαίως.

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

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

Telex: "SIPC" No. 02 162345 — Cables to all offices: "KYKLADES"

Branch Offices at:

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

2300 Kiel and 2212 Brunsbuttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

6. Ἐπίδομα δεξαμενοπλοίων:

Λόγω τής ίδιαζουσης φύσεως τής ἐργασίας τῶν ναυτικῶν πού ἐργάζονται στά Δ/Ξ καὶ τά πλοια τύπου Ο.Β.Ο. αἴτεῖται διότις τό 10% καθορισθεὶ σέ ποσοστό 15%.

7. Διάρκεια ναυτολογήσεων:

Αἴτεῖται διότις διάρκεια ναυτολογήσεως καθορισθεὶ σέ δέξι (6) μήνες γιά διλες τίς περιπτώσεις. Τό αἴτημα αὐτό συμπορεύεται πρός ἀνάλογη ρύθμιση διλων ναυτιλιακῶν χωρῶν, ἡ δέ ἀπόδοχη του κατά τήν γνώμη μας ἐνώ δέ ἀπόδυναμωνται τό μέτρον τής μή πρώτων ἀποχωρήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἀπό τήν ἐργασία του, ἀντίθετα δημιουργεῖ ἐνα σοβαρό κίνητρο γιά τή προσέλκυση του στό πλοιονήσιας καὶ έκαρπτα κυρίως ἀπό τίς συνθήκες ἐργασίας καὶ τούς δρους ἀμοιβῆς, ἡ δέ παλιννόστηση του ἀπό λόγους κυρίως οἰκογενειακούς οἱ όποιοι τό ἀναγκάζουν νά ἐγκαταλείψει τήν ἐργασία του παρά τίς θετικές καὶ ἀποθετικές ζημιές πού πρόκειται νά υποστεῖ.

8. Ἐπίδομα Σαββάτου καὶ ἀργιών Α' Μηχανικών:

Στή Σ.Σ.Ε Μεσογειακῶν — Τουριστικῶν προβλέπεται διτ στό Α' Μηχανικό καταβάλλεται ἐνα ἡμερομίσθιον γιά κάθε Σάββατον καὶ γιά κάθε ἀργία, δεδομένου διτ ὁ Α' Μηχανικός δέν ἀμειβεῖται γιά υπερωριακή ἀπασχόληση. Τήν αὐτή μεταχείριση ζητούμενε καὶ γιά τόν Α' Μηχανικό στά ποντοπόρα πλοια, δοθέντος διτ, μετά καὶ τή καθιέρωση 40ώρων ἐβδομαδιαίας ἐργασίας, η ἐργασία τοῦ Σαββάτου ἀμειβεῖται υπερωριακώς.

9. Ὑπερωρία:

Ἐπανερχόμεθα στό αἴτημα πού ἔχουμε καὶ διλοτέπεται διτ στό Α' Μηχανικό καταβάλλεται ἐνα ἡμερομίσθιον γιά κάθε Σάββατον καὶ γιά κάθε ἀργία, δεδομένου διτ ὁ Α' Μηχανικός δέν ἀμειβεῖται γιά υπερωριακή ἀπασχόληση. Τήν αὐτή μεταχείριση ζητούμενε καὶ γιά υπερωριακής θετικές ζημιές πού πρόκειται νά υποστεῖ.

10. Προκαταβολές - Έξόφληση μισθοῦ κ.λ.π.

Ἐπί τοῦ Κεφαλαίου IA' αἴτούμεθα τίς ἀκόλουθες τροποποιήσεις:

α. “Οπως ἡ προκαταβολή καθορισθεὶ μέχρι τοῦ 90% τοῦ λαβεῖν.

β. “Οπως ἡ ἔξόφληση τοῦ μισθοῦ πραγματοποιεῖται ἀνά δίμηνον.

γ. “Οπως ἡ μισθοδοσία τοῦ ἀναχωρούντος νά συναντήσει τό πλοιον, συμπεριλαμβανομένης καὶ τής τροφοδοσίας, ἀρχίζει 48 ώρες πρό τής ἀναχωρήσεως του.

δ. “Οπως στόν παλιννοστούντα καταβάλλεται ἡ μισθοδοσία καὶ τό ἐπίδομα τροφής

ΣΥΜΦΩΝΙΑ «KANTIA» — «ΜΙΣΡ ΠΕΤΡΟΛΕΟΥΜ»



Εις τό ξενοδοχείον Σέρατον τού Καιρού έδόθη τήν 15ην Σεπτεμβρίου δεξίωσις ύπό τού κ. H. Ιερωνυμάκη, προέδρου τής έταιριας «Κάντια» τού Πειραιώς, ἐπί τή εύκαιρια τῆς ἀναθέσεως εἰς τήν «Κάντια» τῆς ἀντιπροσωπείας τῆς κρατικῆς Αίγυπτιακῆς έταιριας πετρελαίων «Μίσρ Πετρόλεουμ» εἰς τάς Ηνωμένας Πολιτείας καὶ τό Χόγκ Κόγκ.

Εις τήν δεξίωσιν παρέστησαν διακεκριμένοι ἐκπρόσωποι ἑταῖρων πετρελαίου καὶ ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, τραπέζων, τῆς «Ἐλληνικῆς πρεσβείας εἰς τήν Αἴγυπτον καὶ τού Αίγυπτιακού καὶ Ἐλληνικού τύπου. Παρόντες ἡσαν: οἱ κ.κ. El Hindy, Karawia, El Diringi καὶ El Kilani, ἀπαντες διευθυντά ναυτιλιακῶν πρακτορείων τῆς Αίγυπτου· οἱ κ.κ. Zlada καὶ Hassanein, τού Αίγυπτιακού Γενικού 'Οργανισμοῦ Πετρελαίων· οἱ κ.κ. Haddad, Monsif, Zein El-Din, Sake καὶ Kamy, τῆς «Μίσρ Πετρόλεουμ»· ὁ 'Ελλην ἐπιτετραμμένος κ. Ailiavános, ὁ Γενικός Πρόδενος κ. Γεωργίου καὶ ὁ βοηθός 'Εμπορικός 'Ακόλουθος κ. Koutópouloς· οἱ τραπεζικοί κ. EL Sayeh τῆς Σίτυμπαν τού Πόρτ Σάιδ καὶ Καρκώστας τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης 'Ελλάδος τού Καιρού· οἱ ἐμπορικοί ἀντιπρόσωποι τῆς RCA κ.κ. Maher καὶ Bedros· ὁ πρόεδρος τῆς ἔταιριας «Μάρτρανς» κ. Shawki Younis· οἱ κ.κ. El Kilani, Efthymie καὶ Senoussi ἐκπρόσωποι ιδιωτικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, καθὼς καὶ Αίγυπτιοι καὶ Ἐλλήνες δημοσιογράφοι.

Ἡ «Κάντια» είναι ἔνας διεθνής ὄργανος παρέχουσα τάς ποικίλας ύπηρεσίας

μέχρι τῆς ἐπιστροφῆς τους εἰς Πειραιά.

11. Κλινοσκευή κ.λ.π. (Κεφάλαιον ΙΒ')

Αίτεται δημόσια προσδιορισθεῖ ἡ ύποχρέωση τού ἔργοδότου γιά τήν ἐφαρμογή τῶν διατάξεων τῶν παραγράφων 1·4 καὶ ἡ συνέπεια ἐκ τῆς μή ἐκπληρώσεως τῆς ύποχρέσεως αὐτῆς, δημόσια προβλέπεται γιά τό ναυτικό ἀπό τή παράγραφο 3 τού Κεφαλαίου ΙΒ'.

12. Μισθός ἀσθενείας:

Ἐπανερχόμεθα σέ παλαιότερο αἴτημα μας δημόσιος ἀσθενείας καθορισθεῖ σέ κάθε περίπτωση ἵσος μέ το μισθό ἐνεργείας σέ περίπτωση δέ νοσηλείας ἐκτός νοσοκομείου ἢ κλινικῆς, καταβάλλεται καὶ τό ἀντίτιμο τροφής. Παρόμοια ρύθμιση ἔχει γίνει καὶ σέ ἄλλες Σ.Σ.

13. Ἀντίτιμον τροφῆς:

Α. Αίτούμεθα δημόσιο ἀντίτιμο τροφῆς πού προβλέπεται ἀπό τή παράγρ. 4 τού κεφ. ΙΓ' καθορισθεῖ σέ (300) τριακόσιες

τεις εἰς τήν παγκόσμιον ναυτιλίαν. Διατηρεῖ γραφεία εἰς τήν Νέαν 'Υόρκην, τόν Πειραιά, τό Λονδίνον καὶ τό Χόγκ Κόγκ, ἀπαντά συνδεμένα μέ αὐτόματον τηλετυπική γραμμή. Αι γνωστότεραι ὑπηρεσίαι τῆς «Κάντια» είναι αἱ παρεχόμεναι διά τήν διέλευσιν τῆς Διώρυγος τού Σουέζ, πετρελαιεύσεις εἰς τήν Αίγυπτον, πρακτορεύσεις καὶ πετρελαιεύσεις εἰς Μεσογειακά Χώρας, ἀντιπροσωπεύσεις ἐπισκευαστικῶν μονάδων, κ.δ.

Ἡ δραστηριότης τῆς «Κάντια» είς τήν Αίγυπτον ηγέηθη σημαντικῶς μετά τήν ἐπαναλειτουργίαν τῆς Διώρυγος τού Σουέζ τό 1975. Ἡ ἑταῖρια συνεργάζεται μέ 600 ἐποπλιστικάς ἐπιχειρήσεις διά τήν διέντων διέλευσιν τῶν πλοίων τῶν ἀπό τήν Διώρυγα τήν χρηματοδότησιν των καὶ τόν ἀνεφοδιασμὸν τῶν εἰς τήν καύσιμα ἐνώ διαπλέουν τήν Διώρυγα. Τά κεντρικά γραφεία είς τόν Πειραιά λειτουργούν 365 ημέρας τόν χρόνον ἔξασφαλίζοντα τήν ἀπόρσοπον κίνησιν τῶν πλοίων τῶν πελατῶν τῆς ἑταῖριας εἰς τήν περιοχήν τού Σουέζ καὶ τήν Μεσογείου.

Ἡ «Κάντια» συνεργάζεται μέ τήν «Canal Shipping Agencies Co.», πού είναι ἐπισημος πράκτωρ εἰς τήν περιοχήν τῆς Διώρυγος καὶ μέ τήν «Μίσρ Πετρόλεουμ» διά πετρελαιεύσεις, ἔξιπτρετούσα εξ πλοία ἡμερησίων κατά μέσον δρον.

Εις τήν φωτογραφίαν, ἔξ ἀριστερών οἱ διευθυντές τῆς «Μίσρ Πετρόλεουμ» κ.κ. Zein El-Din καὶ Haddad, ὁ κ. H. Ιερωνυμάκης καὶ ὁ ἐκ τῶν διευθυντῶν τού Αίγυπτιακού Γενικού 'Οργανισμοῦ Πετρελαίων κ. Haddad.

δραχμές.

β. Ἐπίσης δημόσια τό ἐπίδομα τροφῆς πού προβλέπεται ἀπό τή παράγραφο 6 τού ίδιου Κεφαλαίου, γιά τούς παραμενοντας ἐκτός πλοίου εἰς λιμένας Η.Π.Α. καὶ Καναδᾶ, ἐπεκταθεὶ καὶ καθορισθεῖ εἰς τό αὐτό ποσόν γιά δλους τούς ναυτικούς, δηλαδή σέ (12) δολάρια Η.Π.Α. ἡμερησίως.

14. Ἀδεια:

Αίτούμεθα δημόσια ἀδεια καθορισθεῖ σέ ἔξη (6) ημέρες γιά κάθε μῆνα ὑπηρεσίας, γιά δέ τάς ημέρας ἀντίστοιχο κλάσμα τού μηνός. Τό αἴτημα μας αὐτό ἀποβλέπει στό να καθορισθεῖ ὁ χρόνος τῆς ἀδειας στό ἐπίπεδο πού καθορίζουν οι συμβάσεις ἐργασίας ἀλλων ναυτιλιακῶν χωρῶν, ἡ δέ ικανοποίηση του θ' ἀποτελεῖσι σοφάρ κίνητρο, γιατί ἀφ' ἐνός αὐξάνονται κατά τό τρόπο αὐτό οι συνολικές ἀποδοχές τού ναυτικού καὶ ἀφ' ἔτερου προσαυξάνεται ὁ συντάξιμος χρόνος.

15. Χαρακτηρισμός τού ναυτικού ἐπαγγέλματος:

NAYTIKA XRONIKA

Αίτούμεθα δημόσιο ναυτικό ἐπάγγελμα καρακτηρισθεῖ βαρύ καὶ ἀνθυγειενό καὶ χορηγηθεῖ γιά τό ακούσιο αὐτό εἰδικό ἐπίδομα 10% ἐπί τού βασικού μισθού. Τό αἴτημα αὐτό περιλαμβάνεται μεταξύ τῶν στόχων πού προσδιώρισε τό πρόσαφατο Πανναυτικό Συνέδριο καὶ εύρισκει πρόσθετον ἐρείσμα στό γεγονός διό πολύσημα ἐπαγγέλματα τῆς Ἑράς, κατά πολὺ ὀλιγωτέρον βαρεία καὶ ἀνθυγειενά ἀπό τό ναυτικό ἐπάγγελμα, ἔχουν πάρει ἀπό τό νόμο τό χαρακτηρισμό αὐτό.

16. Ἐπικουρική ἀσφάλιση:

Ἄπο τριετίας ἔχουμε διατυπώσαις πρός τό Κρατικό φορέα τό αἴτημα γιά τήν ἐπικουρική ἀσφάλιση τῶν ναυτικῶν, τήν ἐπιδίωξη δέ ικανοποιεῖσθαι τού αἴτηματος αὐτού περιέλαβε μεταξύ τῶν κυρίων στόχων τού πρόσαφατο Πανναυτικό Συνέδριο. 'Ηδη γιά τό ακούσιο αὐτό καταρτίσθηκε ἀναλογιστική μελέτη βάσει τῆς ὥποιας είναι δυνατή ἡ σύσταση καὶ διμεσή λειτουργία τού φορέα, μέ εἰσφορά τού ναυτικού καὶ συνεισφορά τού πλοιοκτήτου, πού δέν θά υπερβαίνει τό 'ένα τέταρτον τῶν υπέρ NAT εἰσφορών. Θά πρέπει νά ἔκτιμηθει ἡ ἀνάγκη συνάσσεως τού φορέα αὐτού καὶ ἀπό τό γεγονός διό δλοι οἱ ἐργαζόμενοι στή χώρα μας μισθωτοί καλύπτονται καὶ μέ ἐπικουρική ἀσφάλιση. Καὶ μόνον οἱ ναυτικοί δέν ἔχουν αὐτή τή κάλυψη. Δεδομένου δέ διτι, οἱ διατάξεις περί διαδοχικῆς ἀσφαλίσεως ἐφαρμόζονται καὶ μεταξύ τῶν φορέων τῆς ἐπικουρικῆς ἀσφαλίσεως, ἡ σύσταση τού 'Επικουρικού Ταμείου τῶν ναυτικῶν θ' ἀποτελεῖσει ἔνα ἀκόμη κίνητρο γιά τή προσέλκυση στό ναυτικό ἐπάγγελμα.

Γιά τούς παραπάνω λόγους τούς όποιους καὶ θά σάς ἀναπτύξουμε ἔκτενώς, προτείνουμε τή σύσταση 'Επιτροπής ἀπό ἀντιπροσώπους τῶν δύο πλευρών γιά νά μελετήσει τή καλύτερη καὶ συντομώτερη ρύθμιση τού θέματος.

17. Ἐνοποίηση Σ.Σ.Ε.

Κοινή πρέπει νά είναι ἡ ἐπιθυμία καὶ ἡ ἐπιδωκή γιά τή κατάρτιση ἐνιαίας Συλλογικῆς Συμβάσεως γιά δλους τούς ναυτικούς. 'Η ἔξεύρεση τρόπου γιά τή πραγματοποίηση τῆς ἐπιδίωξεως αὐτῆς θά ἔχει πρέπει πολλαπλῶς καὶ τούς ναυτικούς καὶ τήν ἐργοδοσία, ἀλλα καὶ τό Κρατικό φορέα, γιατί θά ὑπάρχει ἐνιαίος τρόπος ρύθμισεως τῶν κοινῶν βασικῶν σημείων πού ἀναφέρονται στούς δρους καὶ στίς συνθήκες ἐργασίας καὶ ἀμοιβῆς καὶ ἐπί μέρους ρύθμιση τῶν θεμάτων πού ἀφορούν τή κάθε κατηγορία πλοίων. 'Ετοι δλοι οἱ ἐνδιαφερόμενοι φορεῖς θά μπορούν νά ἔχουν ἔνα συγκεντρωμένο σέ μία Σύμβαση κείμενο καὶ μία σημαντική ὡφέλεια χρόνου ἀπασχολήσεως των, ἰδιαίτερα δέ οἱ ναυτικοί θά μπορούν νά ἔχουν μία ὀλοκληρωμένη ἐνημέρωση ὡς πρός τούς γενικούς καὶ εἰδικούς δρους πού θά διέπουν τήν ἐργασία τους σέ όποιοδήποτε πλοίον ἐπιθυμούν νά ναυτολογηθούν.

Γιά τό λόγο αὐτό προτείνουμε τή σύσταση 'Επιτροπής ἡ όποια, μέσα σέ ωρισμένο χρόνο θά ἔλθει σέ συνεννόηση καὶ μέ τίς ἀλλες ἐργοδοτικές 'Οργανώσεις καὶ θά υποβάλει τό πόρισμά της, προκειμένου μετά ταύτην τήν κατάρτισης σχέδιον — πλαισίου γιά τή σύνταξη ἐνιαίας Συλλογικῆς Συμβάσεως Ναυτικῆς Εργασίας.

Ἐν τώ μεταξύ είναι ἀνάγκη δημόσιο ναυτικό ἐπίπεδον γιά τήν περίπτωση τῆς καταστήσεως τῆς Ἐπικουρικής ή ἐφαρμογή της καὶ πλέον κατανοήση τό περιεχόμενό της ἀπό τούς ἐνδιαφερομένους ναυτικούς.

18. Κλαδικά αἴτηματα:

Τά ἐπί μέρους κλαδικά αἴτηματα τῶν 'Επαγγελματικῶν 'Οργανώσεων τῆς δυνάμεως μας θά σάς υπόβληθούν συμπληρωματικά τό ταχύτερον.

‘Ο λιμήν του Πειραιώς

Τό πρόγραμμα έργων/τού Ο.Α.Π. διά τό 1981

Έπενδυσεις είς έργα, μηχανολογικόν έξοπλισμόν και είς προσκτήσεις γηπέδων, ύψους 846 έκατον δραχμών θά πραγματοποιήση τό 1981 ό ‘Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, συμφώνως πρός τό έγκριθεν ἀπό τής διοικήσεως τού ‘Οργανισμού Πρόγραμμα.

Ειδικότερον τό πρόγραμμα προβλέπει τήν προμήθειαν συγχρόνου μηχανικού έξοπλισμού, αξίας 241 έκατον, δραχμών και τήν έκτέλεσιν νέων λιμενικών, δόδοποιητικών και οικοδομικών έργων, καθώς και προσκτήσεις χώρων, ύψους 605 έκατον. δραχμών.

Αναλυτικότερον τό πρόγραμμα προβλέπει τήν έκτέλεσιν τῶν κατωτέρων βασικῶν έργων:

1. Λιμενικών:

— Έναρξης κατασκευῆς μώλου ἀπό Τροπαίας ‘Ακρας μέχρι νησίδος ‘Αταλάντης τής Χερσονήσου Κυνοσούρας, προϋπολογισμοῦ δαπάνης 1,5 δισεκατομμυρίων δραχμών. Τό έργον αὐτό έμφανιζεται είς τά προγράμματα έπενδύσεων τού Ο.Α.Π κατά τά τελευταῖα ἔτη, πλήν δώμας ή έναρξης τής κατασκευῆς του δέν πραγματοποιείται, δεδομένου δτι τό έργον έξυπηρτεῖ, γενικότερον τήν έθνικήν οικονομίαν και ή δαπάνη του εύρισκεται ἐκτός οικονομικών δυνατοτήτων τού ‘Οργανισμού. Διά τούς λόγους αὐτούς έζητηθή ή έκτέλεσις νά χρηματοδοτηθῇ ἐκ τού προγράμματος δημοσίων ἐπενδύσεων.

Μέ τό έργον τούτο προβλέπεται ή λιμενοποίησις τού νοτίως τής Κυνοσούρας θαλασσίου χώρου διά τήν έξυπηρτείαν τής ναυπηγεσικευαστικῆς κινήσεως τῶν πλοίων. Θά έχη μῆκος 2.500 περίπου μέτρων και πλάτος 100 μέτρων. Θά δύνανται νά έξυπηρτηθούν δι’ έπισκευάς 100 ἐν παραβολή πλοϊα, ἐνώ θά έπιτευχθῇ και ή προστασία τής νοτίου πλευρᾶς τής χερσονήσου Κυνοσούρας.

— Κατασκευή δυτικού τμήματος τού προβλήτος έμπορευματοκιβωτίων Ικονίου, συνολικού προϋπολογισμοῦ 800 έκατομ. δραχμών.

— Κατασκευή μώλου Ψυτταλείας, μήκους 350 μέτρ. και προϋπολογισμοῦ 300 έκατομ.

— Όλοκλήρωσις έπισκευῆς τού μώλου Θεμιστοκλέους προϋπολογισμοῦ 50 έκατομ.

2. Προμηθείας μηχανικού έξοπλισμοῦ:

— 12 δημάτων στοιβασίας και μεταφορᾶς έμπορευματοκιβωτίων.

— 25 γερανῶν ἐπί ἐλαστικῶν τροχῶν.

— 50 περονοφόρων δημάτων

— 8 φορτωτῶν.

— 2 ύδροφόρων σκαφῶν.

— ‘Ενός θυροπλοίου μονίμων δεξαμενῶν.

— Μιᾶς ἀκάτου προσωπικοῦ.

— Γεφυροπλαστίγων, ἀντλιῶν πυρκαϊᾶς, κ.ά.

3. Οικοδομικῶν:

— Κατασκευή ἀποθηκῶν εὐφλέκτων είς τά ‘Αμπελάκια Σαλαμίνος, προϋπολογι-

σμοῦ 150 έκατομ.

— Κατασκευή ύποστεγών ἀποθηκῶν και ἄλλων κτιριακῶν ἐγκαταστάσεων, προϋπολογισμοῦ 130 έκατομ.

4. Όδοποιητικῶν:

— Διαμορφώσεις χώρων και κατασκευή ὁδῶν είς τά ‘Αμπελάκια Σαλαμίνος διά τήν έξυπηρτήσην τῶν ἐγκαταστάσεων εὐφλέκτων, προϋπολογισμοῦ 120 έκατομ.

— Κατασκευή δαπέδων, περιφράξεων και ἄλλων έργων ὁδοποιίας είς διαφόρους περιοχάς τού Ο.Α.Π. προϋπολογισμοῦ 80 έκατομ.

5. ‘Απαλλοτριώσεων — προσκτήσεων χώρων ἐντός τής χερσαίας λιμενικῆς ζώνης, συνολικῆς δαπάνης 70 έκατομ. δραχμῶν.

‘Η τηρητέα διαδικασία ζυγίσεως τῶν CONTAINERS

‘Η τηρητέα διαδικασία υπό τῶν ναυτιλιακῶν ἑταιριῶν διά τήν ζύγισιν είς τάς ἐδαφιαίς πλάστιγγας περιοχῆς τής ‘Ελευθέρας Ζώνης ἐμφόρτων ἐμπορευματοκιβωτίων περιλαμβάνεται είς ἐγκύκλιον τού προϊσταμένου ‘Εκμεταλλεύσεως τού Ο.Α.Π.

Ειδικότερον είς τήν έγκύκλιον ἀναφέρονται τά ἔξης διά τάς ναυτιλιακάς ἑταιρίας.

1. Αἱ Ναυτιλιακαὶ ἑταιρίαι αἱ ἐνδιαφερόμεναι διά τήν ζύγισιν ἐμφόρτων ἐμπορευματοκιβωτίων (CONTAINERS) προριζόμενων πρός φόρτωσιν θά προβαίνουν καθ’ ἔκαστον μῆνα και δή τήν πρώτην (1) ημέραν ἔκαστου μηνός είς τήν κατάρτισιν ἐγγράφου αἰτήσεως, είς τήν ὥποιαν θά ἀναγράφουν ἀριθμητικῶς και διλογράφως κα-

τά τιμολογιακήν κατηγορίαν (VII/1-2 & VII/3-4), τόν κατά περίπτωσιν περίπου ἀριθμόν CONTAINERS, ἀτινα πρόκειται νά ζυγισθοῦν ἐντός τοῦ τρέχοντος μηνός.

Τήν ἐν λόγω αἰτησιν ὁ ἐκπρόσωπος τῆς ‘Εταιρίας θά ἐπιδίδῃ αὐθημερόν και ἰδιοχείρων είς τήν ἀρμοδίαν καθ’ ὅλην Δ/νσιν τοῦ Τομέως τής ‘Υπηρεσίας ‘Ελευθέρας Ζώνης (ἐν προκειμένω και μέχρις ἀποπεράτωσεως τῶν ἐργασιῶν ἐγκαταστάσεως και λειτουργίας τῆς πλάστιγγος Κερατσίνιου ή ως ἀνω αἰτησις θά ἐπιδίδεται είς τήν Δ/νσιν Β’ Τομέως είς τήν περιοχήν τῆς ὁποίας και θά ζυγίζονται), μετά προηγουμένην πληρωμὴν είς προκαταβολήν τῶν ἐπί τῆ βάσει τῆς ήνω αἰτήσεως διφειλούμενην είς τόν Ο.Α.Π. δικαιωμάτων ζυγίσεως.

2. Διά τήν ἐν συνεχείᾳ ζύγισιν τῶν υπό αὐτῶν κομιζόμενων CONTAINERS, οἱ ἐνδιαφερόμενοι διφειλουν νά καταβέτουν είς τό ζυγιστήριον ἀπλοῦν σημείωμα, μεθ’ ἐνός ἀντιγράφου του — ἀμφοτέρων ἐνυπογράφων και ἐσφραγισμένων ἀρμοδίων — είς τό όποιον, ἐκτός τοῦ τίτλου τῆς αἰτούσης τήν ζύγισιν ‘Εταιρίας, τής διευθύνσεως και τοῦ ἀριθμοῦ τηλεφόνου αὐτῆς, θά ἀναγράφωνται ἀνυπερθέτως και οἱ ἀριθμοὶ τῶν CONTAINERS ἐν σειρᾷ με τήν ἐναντί ζυγιστήριον κατηγορίαν (VII/1-2, VII/3-4, ήτοι: VII/1-2 = CONTAINERS 10 και 20 ποδῶν, VII/3-4 = CONTAINERS 30 και 40 ποδῶν).

3. Η ζύγισις τῶν οὗτω ως ἀνω κομιζόμενων CONTAINERS δέον νά διενεργήται κατά τόν συντομώτερον δυνατόν χρόνον, μερίμην και εύθυνη τοῦ ζυγιστικοῦ και τῶν συναρμοδίων ὅργάνων τῆς ‘Ελευθέρας Ζώνης, ἐπί τή ἐπιδείξει υπό τῶν ἐνδιαφερομένων τοῦ διά τόν πελάτην προοριζόμενου ἀντιτύπου ἀποδεικτικοῦ προκαταβολῆς Δικαιωμάτων Ο.Α.Π, κατά τήν διενέργειαν τής πρώτης είς ἔκαστον μῆνα ζυγίσεως, διπερ ὁ ζυγιστής διφειλεῖ νά καταχωρήσῃ είς τό υπό αὐτοῦ τηρούμενον ἐν προκειμένω βιβλίον ζυγίσεως CONTAINERS πρός φόρ-



TREMCO MARITIME AND TRADING CO. LTD.

ARE NOW PLEASED TO ANNOUNCE THEIR OFFICIAL APPOINTMENT AS

**EXCLUSIVE SOLE AGENTS
IN GREECE, CYPRUS & CANADA
FOR MISR PETROLEUM COMPANY BUNKERS
TO GREEK VESSELS AT EGYPTIAN PORTS**

CAN NOW OFFER THE BEST PRICES, SERVICE AND TERMS OBTAINABLE ON
THE MARKET, ALSO LOWEST RATES FOR

SUEZ CANAL TRANSITTING

IN COOPERATION WITH

DAMANHOUR SHIPPING AGENCY

ATHENS OFFICE:

9, HADZIYANNI MEXI, ATHENS T.T. 612
Tel: 711480 - 739135 - 723772
A.O.H.: 8814537 - 729462 - 6816636
Telex: 21 4943 TMTC GR

CAIRO OFFICE:

64, AL MONTAZA STR.
HELIOPOLIS, CAIRO
Tel: 861781 - 960622 - 867663
Telex: 92502 SALAH UN
FOR MR. ELIAS GUINDI

τωσιν.

4. Μετά τήν ζύγισιν οί ένδιαφερόμενοι θά παραλαμβάνουν τό διάτιτυπον τού ύπό τής πλάστιγγος έκδιδομένου αύτομάτως κουπονίου, εις τό όποιον έκτός τού άναγραφομένου μικτοῦ και καθαροῦ (άνευ τής νταλίκας) βάρους, θά άναγράφεται ίδιοχείρως ύπό τού ζυγιστικού και δ' άριθμός (νούμερο) τού CONTAINER και ή τιμολογιακή αυτού κατηγορία (VII/1-2 ή VII/3-4), πρός πάσαν περαιτέρω χρήσιν.

Έν συνεχεία δίδονται έντολαι πρός τά άρμόδια υπηρεσιακά δργανα τού Ο.Α.Π., διά τήν διαδικασίαν πού θά άκολουθούν κατά τό στάδιον τής ζυγίσεως τών CONTAINERS.

Η παραχώρησις χώρου εἰς Ε.Π.Ε. Δ.Ι. Καρρᾶς

Ένεκρίθη ή παραχώρησις εἰς τήν έταιριαν Δημ. Ι. Καρρᾶς Ε.Π.Ε. τής χρήσεως δύο χώρων τού Ο.Α.Π., έπιφανειάς 54 τετρ. μέτρ. και 270 τετρ. μέτρ. κειμένων εἰς τήν βόρειον πλευράν τού κατασκευασθέν-

τος, δαπάναις τής έταιρίας, ύποστέγου εἰς τήν έπισκευαστικήν βάσιν Περάματος, ύπό τούς έξης δρους:

— Τά κατασκευασθόμενα εἰς τούς χώρους αύτούς στέγαστρα θά προσαρμοσθούν ἀπό ἀπόψεως κατασκευῆς και ἀρχετεκτονικῆς πρός έκείνην τού νεοκατασκευασθέντος ύποστέγου, ή δέ έκτελεσις τούτων θά γίνη μέ τήν ἐπιβλεψιν τής Τεχνικῆς Ύπηρεσίας τού Όργανισμού.

— 'Η διάρκεια τής μισθώσεως όριζεται πεντατεῖς.

— Τό μηνιαίον μίσθωμα όριζεται εἰς 25 δρχ. ἀνά τετραγωνικόν μέτρον, προσαρμοζόμενον ἀναλόγως, κατά τήν κρίσιν τής διοικήσεως τού Ο.Α.Π.

— 'Ο Όργανισμός δύναται νά ἀρῃ τήν παραχώρησιν και πρό τής λήξεώς της εἰς περίπτωσιν:

α. Πού θά χρειάζεται τόν χώρον δι' έσυτόν η διά τό δημόσιον.

β. Πού θά καθυστερούσεν ή έταιρία τήν καταβολήν τῶν μισθωμάτων, πέραν τού τριμήνου.

γ. Πού θά είχεν άναγκην τού χώρου διά τήν έκτελεσιν λιμενικῶν ἔργων.

Σύντομα

Παρεχωρήθησαν ύπό τού Ο.Α.Π. οι κάτωθι χώροι:

α. Εἰς τά ἀλιευτικά σκάφη (ἀνεμότρατες και γρί-γρι) τμῆμα τού κρηπιδώματος EZ τού λιμένος Ήρακλέους μέχρι 31ης Οκτωβρίου 1980 πρός ἐλλιμενισμόν των.

β. Εἰς τά δρομολογημένα μότορσιπς ἐσωτερικού τμῆμα τού κρηπιδώματος T—Φ τού λιμένος Ήρακλέους.

γ. Τό ύπόλοιπον τμῆματος τού κρηπιδώματος T—Φ διά τόν ἐλλιμενισμόν τῶν ἀντιλαθρεμπορικῶν πλοιών τής Ύπηρεσίας Τελωνειακῶν Έρευνῶν.

● Παρεχωρήθη ύπό τού Ο.Α.Π τό ημισυ τῆς ύφισταμένης ειςτό δυτικόν ἄκρον τού κρηπιδώματος Δραπετσώνας ράμπας ώς και διά τήν έκφρότωσιν λυμάτων ἐκ βυτιοφόρων αὐτοκινήτων ἀπό διχηματαγωγά πλοία.

● Κονδύλια, συνολικοῦ ὑψους 52.996.000 δρχ. ἔνεκρίθησαν ύπό τού Ο.Α.Π. διά τήν πληρωμήν ἔργων ἐκτελεσθέντων εἰς τόν λιμένα Πειραιῶς.



CAPE TOWN FAROS & C^o. PTY. LTD.

— ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 —

FOR YOUR STORES in CAPE TOWN and SALDANHA BAY

TELEPHONES: 518183 — 518184 — 518185 — 472300, A.O.H.: 453470 — 643959 — 495922

TELEX: 5720909 S.A., CABLES: "FAROSCO"

ADDRESS: 59 CARLISLE STREET, PAARDEN EILAND, CAPE TOWN, 7405 SOUTH AFRICA, P.O. BOX 4797 CAPE TOWN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

Δ. ΜΑΡΙΝΗΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΛΑΪΝΟΣ, ΤΗΛ.: 4125575

ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΣΧΟΙΝΩΝ ΚΑΙ ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΩΝ

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ

ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΙΑΤΙΚΩΝ ΠΡΟΓΟΝΩΝ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ

ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ 365 ΗΜΕΡΕΣ ΤΟΝ ΧΡΟΝΟ

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

PICCARD HELLAS DIVERS HIOTIS BROS & Co.

Akti Possidonos & Dimosthenous 1
PIRAEUS — Tel: 4173938 - 4174963
AOH: 4523958 - 4518655 - 4514066
Tlx: 3073 PICA GR. Cable: PICCAHI08ROS

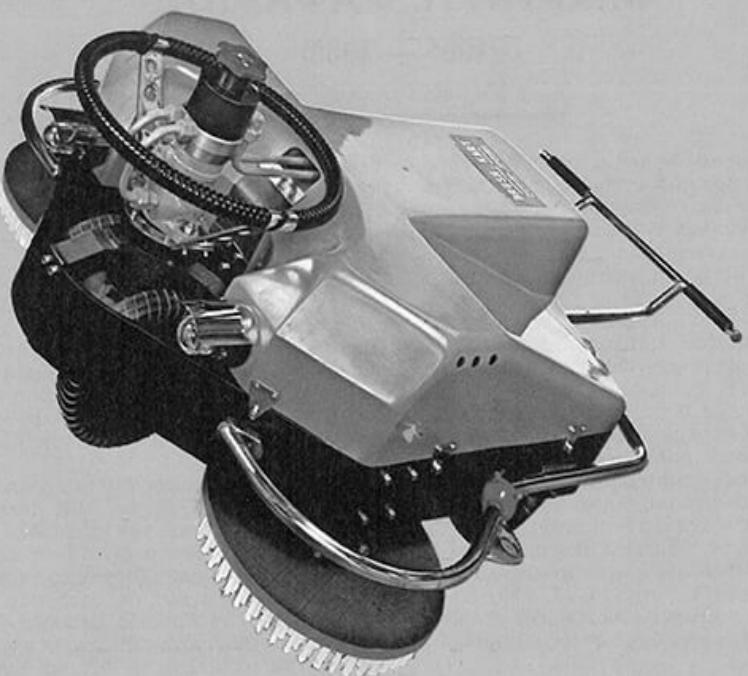
SERVICES:

UNDERWATER HULL CLEANING —
WELDING — CUTTING — PLUGGING —
RUPTURES — HOLES — PLUGGING
SEA CHESTS — PLUGGING TAIL
SHAFT — VIDEO — CAMERA —
PHOTOGRAPHY — INSPECTION

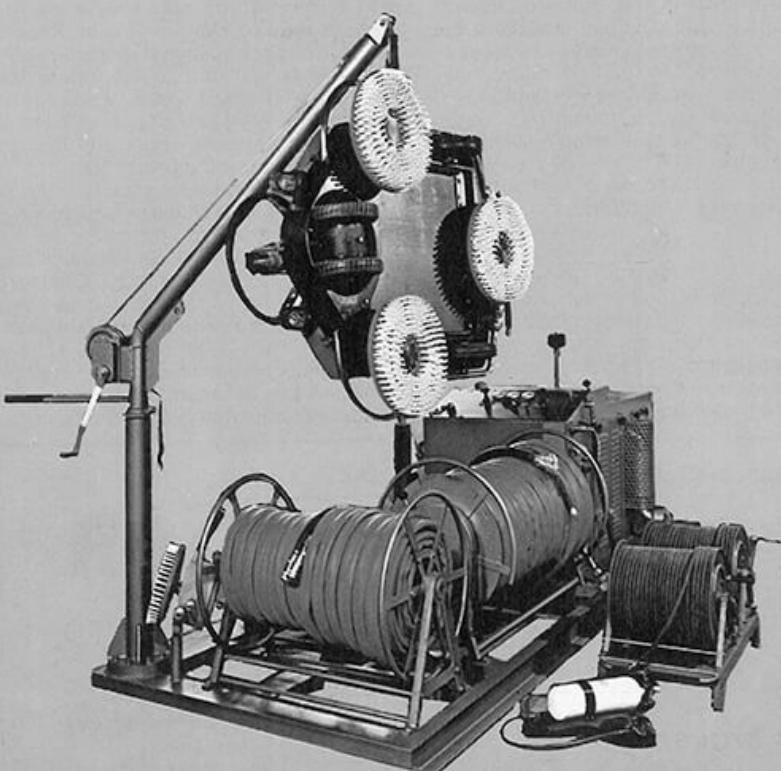
DIVERS TEAM
CAN SEND ABROAD
ON REQUEST

PERMANENT SERVICE
STATIONS

- **PIRAEUS**
- **LAVRION**
- **PYLOS**



BRUSH — KART SYSTEM OUTPUT 2500 Sq/M/hr.



ΜΙΧΑΗΛ Λ. ΦΑΦΑΛΙΟΣ

(1901 — 1980)

Τοῦ κ. ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ, Επιτίμου Προέδρου τῆς Ε.Ε.Ε.

Η Έμπορική Ναυτιλία μας, η Χίος και ιδιαίτερα ο Βροντάδος πενθούν την άπωλεια τού Μιχαήλ Λουκή Φαφαλιού, πού διακρίθηκε στό θαλασσινό άγνων και πού θά κρατούμε πάντα συγκινημένη την άναμνηση τῆς καλωσύνης, τῆς άρετῆς και τῆς εύγενειας, πού χάρακτηρίζαν τό έγκοσμιο βίωμά του.

Άπογονος τοῦ μεγάλου Ιστιοπλούσου, θεμελιωτή τῆς έφοπλιστικής οικογενείας τῶν Φαφαλιών Δημητρίου Φαφαλιού, πού στό βιβλίο μου "Η Έμπορική Ναυτιλία τῆς Χίου" (σελ. 172) έχω διασώσει τό Καθολικόν Βιβλίον τῶν ἐπιχειρήσεων του, πού περιέχει σημαντικές και πολυτίμεις πληροφορίες για τή ναυτιλιακή δραστηριότητα τῶν Χίων ἀπό τό 1862, και γιός τοῦ Λουκή Φαφαλιού, πού μαζί με τά άδερφα του Ίωάννη, Στάμο και Πανάγο είχαν ἀναπτύξει πλούσια ναυτιλιακή δράση (1870 - 1900) ως ίστιοπλοι καπετάνιοι και ίδιοκτήτες ίστιοφόρων, ο Μιχαήλ Λ. Φαφαλιός, πού μᾶς έφυγε, έτιμης τῆς οικογενειακής του παράδοση στούς σύγχρονους καιρούς.

Στάθηκε ένας δεῖος Βρονταδούσιος άειναντης. Έτιμης με συνέπεια δχι μόνο τήν οικογενειακή του παράδοση, ἀλλά και τή ναυτική δόξα τού Βροντάδου, πού είναι ή ναυτομάνα τῆς Χίου, πού ἀπό τά προϊστορικά ἀκόμη χρόνια πρωταθλούσε στή θαλασσινή ἐπίδοση και πού σήμερα με τή θυμαστή δραστηριότητα τῶν ναυτιλῶν του, οι ὅποιοι διαθέτουν πολλές δεκάδες ποντοπόρων σκαφών, πρωταγωνιστεῖ στό παγκόσμιο ναυτεμπόριο.

Τώρα πού μᾶς έφυγε ο Μιχαήλ Λ. Φαφαλιός μπορούμε νά τού τό πούμε χωρίς νά προσκρούσουμε στή σεμνή μετριοφρούνη του διτί στήν τίμια ζωή του στάθηκε ένας δεῖος συνεχιστής τῆς μεγάλης παράδοσης τῶν Φαφαλιών και τιμημένος Βρονταδούσιος άειναντης.

Μέσα στήν καρδιά του, πού ήταν πάντα πλημμυρισμένη ἀπό εύγενικά αἰσθήματα ἀγάπης και καλωσύνης, μιλούσαν οι αἰώνες τῆς θαλασσινῆς δόξας τού Βροντάδου, πού στάθηκε πάντα τό περιβλεπτο παγκοσμιοκέντρο ναυπηγικού και ναυταθλητικού ὄργανου. Κι' ἀκουγε με θρησκευτική εὐλάβεια τίς θητικές παραγγελίες, πού τού είχαν κληροδοτήσει ὁ γενάρχης και οι ναυτεθλητές τού οικογενειακού κλήρου του.

...

Ο Μιχαήλ Λ. Φαφαλιός γεννήθηκε τό 1901 στο Βροντάδο, πού ἀγκαλιάζουν τό πευκόφυτο Αἴπος κι' ή θάλασσα πού τό κύμα τῆς συνδέει τή Χίο με τήν ἀντικρυνή μικρασιατική χερούνησο τῆς Ίωνίας.

Άποφοιτος τῆς Σχολής Χίου, σπούδασε έμπορικά και οικονομικά στό Μεσαντές τῆς

Έλβετίας και ἀπόκτησε μιά σημαντική πνευματική συγκρότηση, πού τού πρόσφερε τήν ἀνεση νά ἐπικοινωνεῖ με φωτισμένη γνώση και με κριτική σκέψη με τά προβλήματα και με τά θέματα τού ναυτιλιακού κόσμου.

Ἄλλα δέν περιορίστηκε στή θεωρία τῶν οικονομικῶν και έμπορικῶν σπουδῶν. "Εγινε πλοιαρχός, γιατί ἀκριβώς ἔγνωρίζε ὅτι ὁ θαλασσινὸς ἀγώνας δέν είναι μόνο θεωρητικές σπουδές είναι ταυτόχρονα ἀμεσού βίωμα και ὑπέύθυνη πράξη". Η πλοιαρχία σού δίνει ἔνα βαθύτερο δεσμό με τή ζωή τῆς ναυτιλίας — σέ πλουτίζει ψυχικά και ζυγίζει τήν ἀρετή και τήν ἀντοχή σου.

Ο Μιχαήλ Λ. Φαφαλιός δέν περιορίστηκε στίς σπουδές τῆς Έλβετίας, ἀλλά ἀκολούθωντας τίς παραδόσεις τῶν ίστιοπλοών καπεταναίων προγόνων του, ἔγινε ἔνας ἀξιος ἐμποροπλοιαρχός, πού ἔζησε μέσα και σέ πρωτή ἐπαφή τόν ἀγώνα τῆς θάλασσας.

Υπηρέτης στό Γραφείο Θεσσαλονίκης τῆς Εταιρίας Θαλασσών "Ἐπιχειρήσεων τού Παληού", ἀπό τό 1923 ώς τό 1927, και διακρίθηκε γιά τήν πληρότητα και τήν ἐντιμότητα τῶν ύπηρεσιών του.

Ο Μιχαήλ Λ. Φαφαλιός ἀρχισε τήν ἐφοπλιστική του σταδιοδρομία ώς συμμέτοχος στίς πλοιοκτησίες τῶν ἔξαδέλφων του Φαφαλιών και σέ κοινοπραξία με τά ἀδέλφια του Σταύρο και Κωνσταντίνο Φαφαλιό, πού ίδρυσαν φερώνυμο ναυτιλιακό γραφείο στόν Πειραιά, πού διακρίνεται γιά τήν ἀξιόλογη ἐπίδοσή του στό χώρο τού Έλληνικού Έφοπλισμού.

Ο ἀλησμόνητος Μιχαήλ Λ. Φαφαλιός συνέδεσε τήν τίμια ζωή του με μιά σεμνή θυγατέρα τῆς Χίου, τήν Άγγελα Νικολάου Τρεχάκη, πού σύμφωνα με τίς παραδόσεις στάθηκε δίπλα του ἀφοσιωμένη σύζυγος - καπετανίσσα κι' ἀρχόντισσα στήν εύθυνη και στή φροντίδα τῆς οικογενειακής ἑστίας. Καρπός και ἀνθος ἀπό τόν εύλογημένο γάμο τού Μιχαήλ Λ. Φαφαλιό και τήν Άγγελα Ν. Τρεχάκη είναι ή θυγατέρα τους κ. Μαίρη Κωστή Ματθαίου Λώ, πού μέ τό γένος τήν ἐνωσε τίς δύο μεγάλες ναυτικές γενιές τού Βροντάδου, τούς Φαφαλιούς και τούς Λώ.

Ο Μιχαήλ Λ. Φαφαλιός στόλιζε τό Βροντάδο και τή Χίο με τήν τίμια κι' εύγενική ζωή του, πού ήταν σεμνή στή βίωσή της και ἐπίσης σεμνή κι' ἀθρόυβη στίς πλούσιες προσφορές τῆς ἀγαθοεργίας της. "Ἐνας ἀκέραιος ἀντρας, πού θά τόν ἀνακαλούμε πάντα με συγκίνηση, με αἰσθήματα τιμῆς και με τήν ἀναγνώριση τῆς προσφορᾶς τους. Καὶ πού θά τόν μνημονεύουμε με κατάνυξη δταν ἀντικρύζουμε τήν Έκκλησία τῆς Παναγίας τῆς Μούτσαινας, πού ήταν ένας ἀπό τούς κτήτο-

ρέων της (1955) μαζί με τούς δλλους Φαφαλιούς.

Ο Βρονταδούσιος άειναντης Μιχ. Λ. Φαφαλιός θά ἀναπαυθεῖ τώρα στό ἀγαπημένο του Βροντάδο, σκεπασμένος ἀπό τά λουλούδια και τίς πρασινάδες τῆς πολυάνθεμης γεννέθλιας γῆς τους. Καὶ θά τόν ραντίζουν με τή δροσιά τους τό βουνό τού Αίπους και τά κύματα τῆς Ερυθραίας θάλασσας.

"Οσοι τόν ἀγαπήσαμε, δσοι τόν ἔγνωρίσαμε και συνταξιδέψαμε μαζί του στά πελάγη και στή στεριά θά κρατήσουμε αἰώνια τή μνήμη μου του.

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ

ΣΤΟ ΜΙΜΗ ΧΑΝΔΡΗ

ΑΠΟ ΤΗ ΣΚΟΠΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΗ

Πέρασε και τό μνημόσυνο τού Μίμη Χανδρῆ. Η ἀνθρώπινη φύση είναι φτιαγμένη ἔτοι πού νά ξεχνάει νά διώχνει τίς μάρες σκέψεις, νά τίς στιβάζει πίσω, νά καταβροχθίζει μέσα στό βάραθρο τῆς λήθης γεγονότα, εἰκόνες, ἀνθρώπους.

"Η ζωή ἀγνίζει μέσα ἀπό τό θάνατο και συνεχίζει τή ρότα της. Εκεί πού νομίζει πώς ἀδειασε, πώς ξεθεμελιώθηκε ἔνα ἀπαλό φῶς μπαίνει μέσα ἀπό τίς χαραμάδες, τίς ρωγμές τῆς ἀνθρώπινης ψυχῆς πού ξέσχισε ὁ πόνος... οι εἰκόνες χρωματίζονται και πάλι, ἡ λεπτομέρεια κυριαρχεῖ σάν τόνος ζωῆς.

"Η ληιός φώτιζε τόν "Αγιο Βλάσιο και ζέσταινε τά φυτευτά βότσαλα, τίς καρδιές τῶν ἀνθρώπων και τά λεμονοποτρόκαλα τῆς Χίου. Τό Αίγαιο κατέβαζε ἔνα καθιστερημένο Σεπτεμβριάτικο μελατέμι, οι ἀνθρωποί φαίνονταν ήρεμοι, τό μυαλό καθαρό, η θλιψη είχε κατασταλάξει, ἀφού στραγγίχηκε στάλα - στάλα, η ἀνάμνηση αὐτού πού είχε φύγει είχε γίνει προσιτή, ἀνθρώπινη και ζεστή.

"Η διαδικασία τῆς τελετῆς τιμῆς και ἀνάμνησης στό νεκρό πέρασε ἀπό τά καθιερωμένα στάδια, βγήκαν οι παπάδες, εἰπωθήκαν οι λόγοι. Τό φθινοπωρινό πρωινό πρακτούσες ἀπρόκαλυπτα τά δένδρα, τίς μέλισσες, τά μελοθάνατα τζιτζίρια, τούς ἀνθρώπους. "Η ζωή μέσα ἀπό τή φύση ἐμπαινει σε δλλή φάση και αὐτός κοιμόταν με λίγα λουλούδια γιά συντροφιά, πού μέ τύμπανον ἔνα διαβάτη κι ἀγνωστή, πού τόσο είχε ἀγαπήσει τή ζωή. ... ΣΤΟ ΜΙΜΗ.

"Η πολιτεία, η ἐκκλησία, οι συγγενεῖς, τόν τίμησαν, είπαν τά δικά τους. Θάθελα δύμας κι ἔγινε νά πώ μέ τόν πού ἀπλό κι ἀνεπιτήδευτο τρόπο, σάν ἀλάχιστο δείγμα ἀγάπης κι ἐκτίμησης «ἀπό τή σκοπιά τού ναυτή», τό θερμαστή τού ναυτίλου, δλων αὐτών πού δουλέψαμε στά καράβια του... πώς ο Μίμης Χανδρῆς δέν ήταν ποτέ γιά μάς ἀρεοδότη, τ' ἀφεντικό. Οι σχέσεις ἐργοδοσίας - ἐργαζομένων ἔχαναν κάθε καθιερωμένη φόρμα. Στά καράβια ζούσαμε ἐλεύθεροι, άξιοποιόσαμε τό χρόνο μας και δημιουργούσαμε πάνω στή ἀχνάρια πού χάρασε ἡ δικά του πρωτοποριακή σκέψη, προϊόν ἐνός πεντακάθαρου δημιουργικού μηχανικού, πλαισιωμένου ἀπό εύαισθησία, καλοσύνη και ἀπέραντη ἀγάπη γιά τούς ἀνθρώπους και τή ζωή.

"Η διαδικασία τού μνημόσυνου τελείωσε, ὁ κόσμος ἀρχισε νά φεύγει κι αὐτός πού τό θεριελε, τούς φίλους του, τούς δικούς του, θάμενε μόνος. Ο καθένας φεύγοντας ἐπιτρέπει μαζύ του κι ἔνα κομμάτι ἀνάμνησης συντροφιά κι ἀπόθεμα ἀπό ἔναν δάντρα πού δόκιμα ἀποκόπηκε ἀπό τή ζωή, ἀπό μιά εύαισθηση καλοσυνάτη ψυχῆ, ἀπό μία προσωπικότητα... τόν Μίμη Χανδρῆ.

ΝΙΚΟΣ ΣΟΥΛΙΑΣ
Πλοιάρχος Ε.Ν.

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

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Όριζονται αἱ προϋποθέσεις χορηγήσεως δανείων εἰς συνάλλαγμα διὰ τὴν κατασκευήν/μετασκευήν πλοίων ἐν Ἑλλάδι

ΕΦ' ΟΣΩΝ ΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΟΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ

Καθωρισθησαν μέτελευταιά ἀπόφασις τῆς Υποεπιτροπῆς Πιστώσεων, οἱ δροὶ καὶ αἱ διαδικοσίαι δανειστόθεαν, ὑπὸ τῶν ἐμπορικῶν τραπέζων τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων γιὰ τὴν ναυπηγησιν, μετασκευὴν ἢ ἐπισκευὴν πλοίων εἰς Ἑλληνικὰ ναυπηγεῖα. Οἱ δροὶ καὶ αἱ προϋποθέσεις ὅπως καθορίζονται ἀπὸ τὴν ἀπόφασιν εἰναι:

1. Ή είναι μέρος τών έμπορικών τραπεζών και έξι εισαγόμενών ύπ' αυτών κεφαλαίων σε ουνάλλαγμα έξωτερικού δανειοδότη την έλληνικών ή έξι ναυτιλιακών έπιχειρήσεων γιά την κατασκευή, μετασκευή ή έπισκευή σε έλληνικα ναυπηγεία, τελεί ύπό την προϋπόθεση ότι οι δροι έξαγωγής και έξυπηρετήσεως τών άντλουμένων έκ του έξωτερικού κεφαλαίων έχουν γκρίσει άπο την Ύποπτη ηρεμητική Δανειών και Συναλλαγμάτων.

ποειπτροπή δανειών και συναλλαγμάτων.

3. 'Η Επιστροφή στις τράπεζες της διαφοράς τόκων για τά εισαγόμενα κεφάλαια θά γίνεται στά πλαισία της 93/75 όπουφέσων της Νομιμοτικής "Επιτροπής. Τυχόν επιβορύνσεις θά βαρύνουν τις ένδιαφερόμενες τράπεζες.

Ένοπλοφρεμένης τραπέζης.
Άναλυτικότερα, τό πλάστρες κείμενο της ύπ' αριθμ. 2471/13/7.8.80 άποφάσεως της Υποεπιτροπής Πιστώσεων έχει ως έδεις:

πιστωσώντας έχει ως εξής:
"Η 'Υποεπιτρόπη Πιστώσεων άναφερομένη είς την ύπ' άριθ. 85/5/13.7.75 άποφασιν της Νομιματικής 'Επιτροπής 'περι χρηματοδότησης ναυτιλιακών έπιχειρήσεων και ναυπηγικών βιομηχανικών' ειδικώτερον δε είς τας διατάξεις της άποφάσεως ταύτης της άναφερομένας είς την έπειτα μέρους των έν 'Ελλάδι λειτουργουσών τραπεζών και έκ κεφαλίων άντλουμένων ύπ' αυτών έκ του έωντερικού δανειοδότησην ναυτιλιακών, έπιχειρήσεων διά την κατασκευήν, μετασκευήν, και έπισκευήν πλοιών εἰς έλληνικά ναυπηγεία, ώς αι έλαν διατάξεις έτροποποιήθησαν και συνεπηρώθησαν μεταγενεστέρως (άποφ. ΥΠ. 124/4/15.12.75), άποφάσισ, διευκρινίζουσα και συμπληρούσα της πρόσαναφερθείσας διατάξεις της ύπ' άριθ. 85/5/14.7.75) άποφάσεως της Νομιματικής 'Επιτροπής, δην καθορίστηκαν δρουσι και την διαδικασίαν της είς τα πλαίσια της άποφάσεως ταύτης δανειοδότησεως των ναυτιλιακών έπιχειρήσεων διά την ναυπηγήσιν, μετασκευήν ή έπισκευήν πλοιών των εἰς έλληνικά ναυπηγεία, ώς άκολουθως:

1. Ή είναι μέρος τών έν “Ελλάδι λειτουργουσών τραπεζών και έξι εισαγομένων ύπ’ αυτών κεφαλαίων εις συνάλλαγμα εν τού ἔξωτερικο δανειόδοτησις ήμεδοπών ἢ ἀλλοδαπών ναυτιλιακών ἐπιχειρήσεων διά την ναυπήγησιν, μετασκευήν ή ἐπισκευήν πλοιών των εἰς Ἀλγηνικά ναυπηγεία εἰς τά πλαισιά τῆς προαναφερθείσης ἀποφάσεως (ΝΑ. 85/14.11.75.7.8) ὡς αὐτή ισχεῖ εκάστοτε, τελεῖ ύπο την ἀπορίατην προϋπόθεσιν δότι οι δροὶ εισαγωγῆς και ἔξυπηρτεσιώς των ὡς ἀνών καταλουμένων εν τού ἔξωτερικού κεφαλαίων ἔχουν προηγουμένων ἐγκριθῆ δι’ ἀποφάσεως τῆς Ὑπειπτροπῆς Δανειών και Συναλλάγματος, ἀκόδιδομένην αἵτησε τοῦ ἔνδιαφερομένην τοπελές.

της ενισοφερομένης τραπέζης.

2. Η διά των ανώτερω σκοπών διάθεσις τών εισαγομένων κεφαλαίων είς συνάλλαγμα λαμβάνει χώρων υπ' εύθυνην την τραπέζων και έπι τη βάσει συνομολογουμένων υπ' αὐτών δανειστικών συμβάσεων εις συναλλαγμα μετά τών δανειστούμενών γνωτιλούχων επικείμενων.

3. Η επιστροφή εις τάς τραπέζας της διαφοράς τόκων διά τα ύπ' αυτών εισαγόμενα, ώς άνω δανειακά κεφάλαια έπι του έξωτερικού θά λαμβάνη χώραν κατά τα καθορίζομένα διά της ύπ' άριθμος 93/22/24.9.75 οπόφεας της Ανοικοτακτικής Επιτροπής, ώς αύτη συνεπηρώθη μεταγενεστέρως (ΥΠ. 125/6/2.1.76 και ΝΕ. 2423/26.7.79 273/6/9.6.80). Τυχόν έπιβαρύνσεις καταβλητέαι επί τών εισαγομένων δανειακών κεφαλαίων λόγω μη προσκούσης έκτελεσεως τών όρων τών συναπομένων ύπό των έν 'Ελλαδί Τραπέζών συμβάσεων τόσον μετά των δανειστηρίων των Τραπέζων του έξωτερικού δόσης και μετά τών χρηματοδοτουμένων ελληνικών έπιχειρήσεων, θά βαρύνουν τάς ένδιαφερομένας Τραπέζας, μη δυνάμεναι νά καλυφθούν (έπιδοτρούν), κατά τό ποιολεπόμενο ύπο τών όπως άνω ά-

ποφέσεων τρόπου.

4. Αἱ βεβαιώσεις ἀγόρας συναλλάγματος, αἱ ἐκδιόμεναι, τόσον κατὰ τὴν δραχμοποίησαν τῶν ὡς ἀνωτέρω εἰσαγόμενών ὑπὸ τῶν Τραπέζων κεφαλαίων ἐκ τοῦ ἔχωτερικού, δοσον καὶ κατὰ τὴν εἰσαγγήν καὶ ἐκχώρησιν ὑπὸ τῶν δανειοληπτριῶν ἐπιχειρήσεων συναλλάγματος διὰ τὴν ὑπὸ τῶν οἰκείων διατάξεων προβλεπομένην συμμετοχὴν ἀνταντῶν εἰς τὴν δαπάνην τοῦ ἔργου, δέον διατάξ, ὁκουρούμεναι ἐν τῷ συνόλῳ τῶν, φυλάσσονται ὑπὸ τῆς δανειστρίας Τραπέζης εἰς τὸν οἰκείον φάκελον ἐκάστου δανείου, ὅμου μετά τῶν λοιπῶν δικαιολογητικῶν ὀπτού.

Η μη τηρούσας υπό τής δανειστρίας Τραπέζης τών ώς άνω όριζομένων συνιστά παράβασιν τών κειμένων διατάξεων «περί προστασίας του έθνους νομισμάτος» και «περί λειτουργίας και έλεγχου τών Τραπέζων».

ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΣ ΑΖΙΜΟΥΘΙΑΚΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΚΑΙ ΔΙΟΠΤΡΑΣ ΜΕ ΜΟΝΟΝ ΕΜΠΡΟΣΘΙΟΝ ΚΑΤΟΠΤΡΟΝ

ΕΦΕΥΡΕΣΙΣ ΤΟΥ κ. ΔΙΟΝ. Ι. ΚΑΡΑΜΠΑΛΗ

Ο Αζιμουθιακός κύκλος Μονοδιόπτρα είναι τελειοποίησης του συνηθισμένου αζιμουθιακού κύκλου, διά του όποιου εύρισκομεν τό σφάλμα της γυροσκοπικής ή μαγνητικής πειδίου παραπρώντας άπλωνες άστερας ή πλανήτες ή τόν ήλιο και έπι πλέον χρησιμοποιείται εις τήν άκτοπλοιαν διά τήν λήψιν διοπτεύσεων σε φάρους, άκρωτήρια ή διάφορα άλλα άντικείμενα.

νήμα τού φακοῦ καὶ φαίνεται ως μία συνεχόμενη κάθετη γραμμή. Είς τό μέσον τού ὄργανου εἰς τό ἐπάνω μέρος ὑπάρχει πρίσμα ή καθρέπτης ο όποιος παραλαμβάνει τά συλλαμβανόμενα ἀπό τόν φακό καὶ τά ἀνάκλωμα εάν τού καθρέπτου καὶ τά στέλνει καὶ τά δύο συγχρόνως στούς δύο καθρέπτες η πρίσματα πού εύρισκονται ἔκατερωθέν του. Από πό έκει ἀνάκλονται καὶ παραλαμβάνονται

Τό κύριο μέρος του όργανου είναι μία συνθηκισμένη διόπτρα (κυάλια) μόνο που δέν έχει δύο μεγαλομηνικούς φακούς άλλα γεναν.

Διά μέσου αύτού τού φακού βλέπομεν τόν αστέρα, ήλιο ή αντικείμενο. Ο φακός αύτός φέρει καθέτως λεπτό νήμα τό όποιον ὁ παρατηρητής θέλει εἰς τό κέντρον του παρατηρούμενου αντικειμένου. "Εσωθεν τού φακού, ἐφαπτόμενος, εύρισκεται ἔνας κοινός καθρέπτης ὁ όποιος είναι ἑστραμμένος εἰς αντίθετον πλευράν ἀπό τό παρατηρούμενον αντικειμένον καὶ πρός τό μέρος του παρατηροῦτον, ὁ όποιος εἰς τό μέσον φέρει κάθετον νέμα καὶ απωπίπτει ὅποδήποτε μέ τό κάθετο

ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

Είσαγωγαί — Έξαγωγαί

ΕΜΠΟΡΙΑ ΣΕ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΤΣΙΓΑΡΑ — ΠΟΤΑ — ΜΠΥΡΕΣ Κ.Λ.

Ναυτιλιακά Έργασία — Πρακτορεύσεις

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 97, ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφωνα: 4518.564, 4512.147 — Τέλεξ: 21 1679

Ταχ. Διεύθυνσις: Τ.Θ. 382 Πειραιά, Τηλεγραφήματα: «ΜΑΚΖΕΡΒΟΣ»

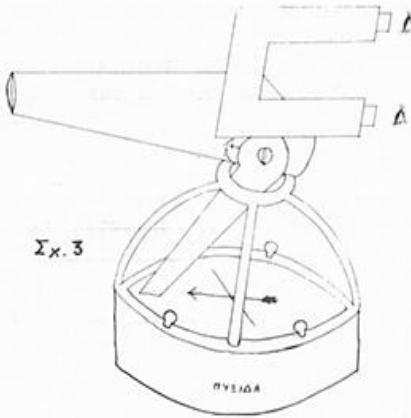
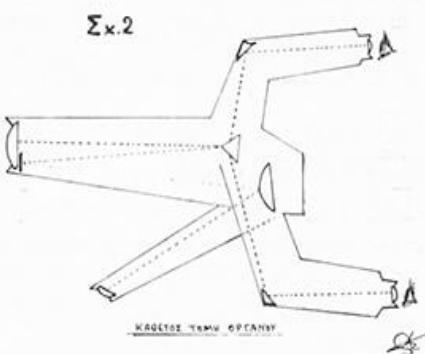
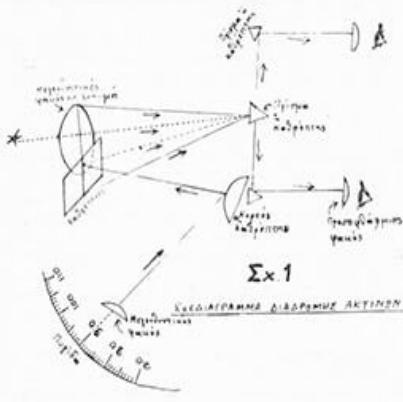
πάνω σε τρίποδο ή τετράποδο που στηρίζονται έπισης σε κύκλο κατάλληλο νά έφαρμόζη έπι τών χειλών του επαναλήπτου τής γυροσκοπικής πυξίδος η τής κυρίας μαγνητικής

πυξίδος, όπως δείχνει το σχήμα No. 3. Ο σταθερός δέ σωλήν φέρει εις το κάτω μέρος του μεγεθυντικό φακό για τήν εύκολωτέρα άναγνωσιν τής πυξίδος. Τό δργανο αύτό είναι άκριβειας και δύναται νά δειξη μέχρι δέκα τής μοιράς.

Τό σχήμα No 1 δείχνει τήν πορεία τών διαφόρων άκτινων που ξεκινούν από τό παρατηρούμενο αντικείμενο και από τήν πυξίδα και καταλήγουν συγχρόνως και στούς δύο θόφθαλμούς τού παρατηρητού. "Ετοι ο παρατηρητής βλέπει και μέ τά δύο του μάτια συγχρόνως και μάλιστα ένισχυμένα από τούς μεγεθυντικούς φακούς και τό αντικείμενο και τήν διόπτευσίν του έπι τής πυξίδος.

Τό σχήμα No 2 είναι μία κάθετος τομή τού κυριωτέρου μέρους τού δργανού (χωρίς τής βάσεως) μέ τούς φακούς, καθρέπτες και διαδρομή άκτινων και

Τό σχήμα No 3 δείχνει έξατερικώς όλο κληρο τό δργανο έπι τής πυξίδος.



DRI: ENA EPICKINIDYNON FOORTION

Τά «Κλάμπ» προστασίας και άποζημιώσεως, οι άμοιβαιοι άσφαλιστικοί όργανισμοι τής ναυτιλίας, προειδοποιούν διτά τά χύδην φορτία ένός σχετικώς νέου, καθαρού τύπου σιδηρομεταλλεύματος πού χρησιμοποιείται διά τήν κατασκευήν χάλυβος συνεπάγονται σοβαρόν κίνδυνον έκρηξεων εις τά πλοιά έντονο ληφθούν τά κατάλληλα μέτρα κατά την φόρτωσιν.

Τά «κλάμπ» συνέστησαν ύποεπιτροπήν, ή όποια έν συνεργασία μέ έμπειρους χημικούς, συγκεντρώνουν στοιχεία τά όποια θά ύποβληθούν πρός μελέτην κατά τήν προσεχή διάσκεψιν τού ΙΜΚΟ έπι τών έπικινδύνων φορτίων.

Μέχρι στιγμής πιστεύεται διτά άτυχήματα έχουν συμβεί, άλλα συμφώνως μέ έκπροσώπους τού μεγαλυτέρου «κλάμπ» τής Βρεταννίας, τά φορτία ένδεχεται νά αύξηθούν και οι πλοιοκτήται πρέπει νά γνωρίζουν τούς κινδύνους.

Τό έν λόγω προϊόν είναι γνωστόν ώς «direct reduced iron pellets» ή DRI και τώρα προσφέρεται ύπό μορφήν χύδην φορτίου από άρκετάς χώρας, περιλαμβανομένων τών Ήνωμένων Πολιτειών, τού Μεξικού, τής Βενεζουέλας, τής Γερμανίας και, ιδιαίτερα, τού Καναδά.

Σχετική έκθεσις άναφέρει διτά τό προϊόν αύτό έρχομενον εις έπαφήν μέ υδρον παράγει δέριον ύδρογόνου από τό υδωρ. Τούτο παράγει θερμότητα και ταχέως προκαλεῖ σειράν χημικών αντιδράσεων εις δόλκηρον τό φορτίον. Έναν ύπάρχει έλευθέρα παροχή άρεος εις τό κύτος πού περιέχει τό φορτίον, ή θερμοκρασία ήμπορει νά φθάστω τούς 1500 βαθμούς Κελσίου. Έπιπροσθέτω, ή έκλυσις ύδρογόνου εις τό κύτος εις περιεκτικότητα μόλις 4% δύναται νά δημιουργήση έκρηκτικόν μίγμα και οιοσδήποτε σπινθήρ νά προκαλέσῃ έκρηξην ήτις θά έπιφέρει σοβαρώτας ζημίας εις τό πλοίον.

Δυστυχώς, έπισημαίνει ή έκθεσις, ή άερισμός πρός έκτόπισιν τού ύδρογόνου έχει ώς μόνον αποτέλεσμα τήν έντασιν τών αντιδράσεων και τού κινδύνου πυρκαϊάς, πράγμα πού εις τόν ωκεανόν δυνατόν νά δημιουργήση τεραστίας δυσχερείας εις τόν πλοιάρχον.

Προστίθεται έπισης διτά, πέραν τής πιθανότητος έκρηξεως, ύπάρχουν αι ζημία πού δύνανται νά προκαλέσουν τόσον ύψηλαι θερμοκρασία.

Είνα περιστατικόν, έσημεωθή παρουσία ύδατος εις τό No. 1 κύτος ένός πλοίου πού μετέφερε DRI και παρήχθη ύδρογόνον. Τό πρόβλημα έπειτάθη εις τό κύτος No. 2 μέ αποτέλεσμα τήν άπωλειαν ένός μέρους τού φορτίου πλέον τάς προκληθείσας ζημίας εις τό σκάφος.

Η Καναδική Ακτοφυλακή έθέσπισε σειράν κανονισμών διά τήν φόρτωσιν τού DRI οι οποίοι προϋποθέτουν δύο βασικά προληπτικά μέτρα διά τήν άποφυγήν τού άνωτέρω προβλήματος.

Πρώτον τό είδος αύτό τού φορτίου πρέπει νά μεταφέρεται έπι πλοίων εύρισκομένων εις άριστην κατάστασιν, έφωδισμένων μέ χαλύβδινα καλύμματα κυτών και έπαρκη άσρισμόν. Οι άνεμιστήρες πρέπει νά έχουν μοτέρ, πού δύν ύπόκευνται εις κίνδυνον έκρηξεως.

Δεύτερον, πρό τής φορτώσεως, άπαντα τά κύτη δέσον νά είναι έντελώς στεγνά και καθαρά και άλλα τά συστήματά των νά λειτουργούν κανονικώς.

Η ΑΛΛΑΓΗ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ

Κατά τούς ύπολογισμούς τού Ιαπωνικού Υπουργείου Μεταφορών ή οίκονομία καυσίμων, ή όποια έπιτυχάνεται διά τής άντικαταστάσεως τών άτμοστροβίλων διά μηχανών έσωτερικής καύσεως είναι σημαντική. Ούτω διά δεξαμενοπλοίου τών 285.000 τον. D.W. χρησιμοποιούμενον μεταξύ Ιαπωνίας και Περσικού ή οίκονομία φθάνει τούς 18.500

*For your Agency in
IRAN*

SEAVENTURE SHIPPING AGENCY CO. LTD.

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

Head Office:

SEAVVENTURE 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 - KHORRAMSHAH

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 VANIA GR

τόννους έτησίως, διά δέ το πλοίον κοντέινερ τών 45.000 τ. D.W. χρησιμοποιούμενον μεταξύ Ιαπωνίας και Εύρωπης, ή οικονομία φθάνει τούς 31.000 τόννους έτησίως. Μέ βασιν, λοιπόν, τήν τιμήν τών 200 δολλαρίων κατά τόννον πετρελαίου και τήν ισοτιμίαν τών 220 γιέν κατά δολλαρίου, ή οικονομία τού μέν δεξαμενοπλοίου άνερχεται εις 810 έκατομ. γιέν έτησίως, τού δέ κοντέινερ εις 1.360 έκατομ. γιέν έτησίως.

Έξ αλλου ή δαπάνη τής άλλαγής της πρωτηρίου μηχανής ποικίλλει κατά τύπον και μέγεθος πλοίου. Πάντως κατά τούς υπολογισμούς τού αύτού Ύπουργείου, ή δαπάνη αυτή άνερχεται διά μέν τό ώς δών δεξαμενοπλοίου εις 2 δισεκ. γιέν, διά δέ το κοντέινερ εις 4,5 δισεκ. γιέν, πράγμα διπερ θά έπιτρέψη τήν άποδεσιν τού μέν πρώτου εις 3 έτη τού δευτέρου εις 4 έτη. Τελικόν συμπέρασμα, ήτι ή άλλαγή της πρωτηρίου μηχανής δικαιολογείται εις τά σκάφη τών όποιων ή πρόβλεψις έκμεταλλεύσεως είναι υψηλή.

ΕΠΑΝΟΔΟΣ ΕΙΣ ΤΑ ΙΣΤΙΑ

Καθειλκύσθη και τελειώνει έντος τού μηνός τό πρώτον πλοίον μέ δηζελομηχανήν και βοηθητικά ίστια. Πρόκειται διά τό πλοίον «Σίν - Αίτοκου - Μαρούν» τό όποιον έναυπργήθη εις τά Ιαπωνικά ναυπηγεία Ιμαρούρα τού Κουρέ.

Έκτος τής συμπληρωματικής χρησιμοποίησεως τών ίστιών δι' έξοικονόμησιν ένεργειας, προεβλέφθησαν και πολλαί διλαί βελτιώσεις, δι' ών υπολογίζεται νά έπιτευχθεί οικονομία καυσίμων κατά 50%, έν συγκρίσι με κλασικούς σκάφους τής αύτης χωρητικότητος. Αι βελτιώσεις αύται άναφέρονται εις τό σχήμα τής γάστρας, εις τήν έλικα, εις τήν κυρίαν δηζελομηχανήν, εις τήν γεννήτριαν και εις τήν χρησιμοποίησιν τών άσρίων έξατμισεως.

Ειδικώτερον ως πρός τά ίστια σημειούνται διά θά είναι 2 όρθογώνια διαστάσεων 12,15X8 μ. συνολικώς έπιφανείας 200 τ.μ. Δεδομένου διτή ή δύναμις και ή κατεύθυνσις τού άνεμου θά μετρώνται αύτομάτως, ή άναπετασις ή σύμπτυξης τών ίστιών ώς και ή καταλληλότερα θέσις των θά γίνεται αύτομάτως διά μικρού ήλεκτρονικού υπολογιστού, ώστε νά μη χρειάζεται έπι πλέον πλήρωμα διά τόν σκοπόν αύτόν. Έξ αλλου τό σύστημα αύτομάτου συνδέσεως τών ίστιών μετά τής

κυρίας μηχανής έπιτρέπει τήν αύτόματον μείωσιν τής ιπποδυνάμεως τής μηχανής άναλογως τής ύπο τών ίστιών παρεχομένης προσθέτου δυνάμεως.

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΝ ΣΚΑΦΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΡΟΒΑΤΩΝ

Τό 82.000 τον. Νορβηγικόν τάνκερ «Ερβίκεν» μετασκευάζεται εις τό μεγαλύτερον σκάφος μεταφοράς προβάτων τού κόσμου άπό τά ναυπηγεία Βέλζερ τής Βρετανίας.

Μέ έναρξήν τόν Φεβρουαρίου τού 1981, τό άγορασθεν ύπο συμφερόντων τού Κουβεΐτ τάνκερ και μετονομασθέν «Al Shuwaikh», θά έκτελη ταξίδια μεταξύ Αύστραλίας και Κουβεΐτ, μεταφέρον 125.000 ζωντανά πρόβατα εις έκαστον δυτικής κατευθύνσεως σκέλος τού ταξίδιου του.

Καθώς ό μακρύτερος προβλής εις τόν λιμένα τού Κουβεΐτ έκτεινεται μόνον 195 μέτρα, τό μήκος 250 και πλάτους 37 μέτρων τάνκερ πρέπει νά σημικρυνθή κατά 50 μέτρα. Ό χώρος, πού θά στεγασθούν οι βελάζοντες έπιβάταις του, θά τοποθετηθή επί τού καταστρώματος εις χωρίσματα τών 100 προβάτων τά όποια θά φθάσουν τούς 14 όρθρους. Τροφαί και υδωρ διά τά πρόβατα θά μεταφέρονται έντος τού κύτους. Γεννήτριαι, άπαιτούνεται διά τήν παραγωγήν προσθέτου ήλεκτρικής ένεργειας πού χρειάζεται εις τήν μεταφοράν τών προβάτων θά ύπαρχουν έντος τών δεξαμενών.

Καθώς αί έγκαταστάσεις τών σταύλων θά φθάσουν τό ύψος τών 18 μέτρων, ή γέφυρα θά μεταφερθή άπό τήν πρύμνην εις τήν πρώτην, τά δέ ένδιαιτήματα τού πληρώματος και τών 40 συνοδών φορτίου θά τοποθετηθούν εις τό μέσον τού σκάφους άνωθεν τών σταύλων.

Η «ΝΑΥΣΙ»

Στή προσπάθεια άνταποκρίσεως στίς άπαιτήσεις τών πλοιοκτητών άλλα και γιά τή προσέλκυσή τους γιά έπισκευαστικές έργασίες στήν Έλλάδα, ή ΝΑΥΣΙ Α.Ε. έχει έπεκτείνει τίς δραστηριότητες τών διαφόρων τμημάτων της σε έγκαταστάσεις άδρανούς άερίου (I.G.S.) και έκπλύσεως κυτών (C.O.W.).

Ήδη μέσα στό τελευταίο πεντάμηνο έχει ύπογραφεί σύμβαση μέ τήν έταιρία ΝΗΡΕΥΣ (Κ.Μ. Λεμός) γιά έγκατάσταση I.G.S. σε πέν-

τε πλοία μέ OPTION γιά άλλα δύο. Από αύτά έχουν γίνει ήδη οι έγκαταστάσεις στό «ΙΟΝΙΚ» και «HARMONIC» (μελετητής συστήματος: MARITIME PROTECTION) καθώς και «LACONIC» (μελετητής MAC GREGOR COMARAIN).

Έπισης σύστημα I.G.S. τής HOWDEN και σύστημα C.O.W. τής SALTECH έχουν έγκατασταθεί στό «PHILIP OF MACEDON» (Π. Νομικός). Όλες οι έγκαταστάσεις έγιναν στό Πέραμα και παραδόθηκαν μέ έπιτυχια στό συμβατικό χρόνο.

Πρέπει νά σημειωθεί οτι γιά παρόμοιες έγκαταστάσεις γινόταν μετάκληση ένων συνεργίων μέ έπακλουθο τή πληρωμή τους σε πολύτιμο συνάλλαγμα.

Η MAK ΓΚΡΕΓΚΟΡ ΕΙΣ THN KINAN

Συμφωνία ύπεγράφη μεταξύ τού διεθνούς οργανισμού Μάκ Γκρέγκορ και τής Κίνας διά τήν σύστασιν σταθμών έξυπηρετήσεως τών πλοίων πού είναι έφωδιασμένα μέ έξοπλισμόν Μάκ Γκρέγκορ εις τούς λιμένας τής Σαγκάνης και τής Γουαμπόα.

Οι έν λόγω σταθμοί έξυπηρετήσεως θά είναι έπηνδρωμένοι μέ προσωπικόν ειδικώς έκπαιδευμένον ύπο τής Μάκ Γκρέγκορ και θά είναι εις θέσιν νά παραδίδουν γνήσια άνταλκτικά εις τούς ένδιαφερομένους.

Διά τά εύρισκόμενα εις Κινεζικά υδάτα πλοία πού χρειάζονται τάς ύπηρεσίας τών σταθμών τής Μάκ Γκρέγκορ, οι διευθύνσεις των είναι:

- 1) Cosco - MacGregor Shanghai Service Station,
- 23, Zhong Shan Dong Yi Road (12th floor), P.O. Box 3205, Shanghai, The People's Republic of China
Telex: 33057 Cosco CN, Attn: MacGregor Service Station;
Telephone: 379256 (Ext 35); 455200 (Ext 256); 216292
Cable: Cosco Shanghai, Att: MacGregor Service Station
- 2) Cosco - MacGregor Huangpu Service Station,
Shuangshawei, Huangpu, Guangzhou, The People's Republic of China
Telex: 44080 Cosco CN, Attn: Cosco-MacGregor Huangpu Service Station Telephone: 79432 or 51310

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

Time is running out.

IMCO has spoken.

You run a ship, perhaps even a fleet. So you know that May 25 is the deadline for compliance with IMCO A.383 (SOLAS 1974). By that date every one of your vessels must be capable of monitoring the 2182 KHz radiophone distress frequency. Continuously. 24 hours a day while your ship is at sea. And you'll need a dedicated watch receiver to do so.

And that's just for a start. Depending on ship registry, you could also need muting circuitry, or a two-tone generator, or an integrated muting control clock. Or all of them.

And time is running out.

Electro-Nav has acted.

This is our new EN 2182R WATCH RECEIVER. We designed it expressly to comply with IMCO A.383. And it's available. Right now.

EN 2182R is designed to meet or exceed all the requirements of all the regulatory agencies of all the world's major maritime nations — CEPT, UK's Home Office, Scandinavia's P.T.T., the USA's FCC — you name it. EN 2182R is rugged, compact, permits normal or squelch operation, receives SSB and DSB, and comes with its own integrated built-in loudspeaker.

No messy modifications, and no installation costs. To operate, just connect to an aerial, plug in to a power source, and turn it on. That's all.

Also, no expensive price tags; EN 2182R costs far less than any other watch receiver that will do the same job. And it's available, so you won't have to keep applying for long extensions. In short, EN 2182R is a lifeline that will help you beat the deadline. And the time is now.

For additional information and technical data call or write Electro-Nav today.



Electro-Nav

Elizabeth, NJ 07201; 840 Bond Street, Tel: (201) 527-0099; (212) 697-7770; Cable: Navelectro; Telex: 13-9381
Oakland, CA 94606; 750 Kennedy Street, Tel: 415-533-1840; Telex: 33-8509 London N1, England; 26
Danbury Street, Tel: 011-44-1-359-0199, Telex: (851) 299785 Washington DC 20005; Bowen Building Suite
532, 815 15th Street N.W., Tel: (202) 347-8231



NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Έλληνική Νομολογία

Έφετείου Πειραιώς — Αριθ. 565/1980

Πρόδρομος: δ. κ. Ι. Κατσαντώνης

Εισηγητής: δ. κ. Δ. Γουργουράκης

Δικηγόροι: οι κ. κ. Ι. Μιχαηλίδης, Δ. Παπαγεωργάκης

• Ναυτικός νοσήσας ἐν τῷ πλοίῳ. — Θάνατος ἐξ ὀξείας καρδιακοῦ ἐμφράγματος. — Ἐργατικόν ἀτύχημα ἐν τῇ ἐννοίᾳ τοῦ v. 551. — "Ἐκτακτοί καὶ ἀσυνήθεις συνθῆκαι ἐργασίας συνιστῶσαι βίαιον καὶ αἰφνίδιον συμβάν, λόγω τῆς ἐλλείψεως ιατρικῆς καὶ φαρμακευτικῆς περιθάλψεως.

Ἐπειδή, κατ' ἄρθρ. 1 τοῦ ὡς ἀνω v. 551/1915, ὡς ἀτύχημα ἐκ βιαίου συμβάντος ναυτικοῦ, θεωρεῖται καὶ ἡ νόσος ἡ προκληθεῖσα, ἐκδηλωθεῖσα ἡ ἐπιδεινωθεῖσα ἐξ ἐκτάκτου καὶ αἰφνίδιας ἐπενεργείας ἐξωτερικοῦ αἰτίου, ἀσχέτου μὲν πρὸς τὴν σύστασιν τοῦ ὄργανισμοῦ τοῦ παθόντος καὶ πρὸς τὴν βαθμαίαν καὶ προσδευτικήν ἔξασθεντιν καὶ φθοράν του, ὡς ἐκ τῆς φύσεως καὶ τοῦ εἰδους τῆς ἐργασίας του καὶ τῶν συμφύτων πρὸς αὐτὴν δυσμενῶν δρῶν παροχῆς της, συνδεομένου, διμως, μὲ τὴν ἐργασίαν ταύτην, ὡς ἐκ τῆς ἐμφανίσεως τοῦ αἰτίου, τούτου κατὰ τὴν ἐκτέλεσίν της ἡ ἐξ ἀφορμῆς αὐτῆς. Εἰς τὴν τοιαύτην ἐννοίαν τοῦ ἐργατικοῦ ἀτυχήματος ἐμπίπτει καὶ ἡ μετά τὴν ἐκδήλωσιν νόσου τοῦ ναυτικοῦ ἔξακολούθησι τῆς παραμονῆς του, ὡς καὶ πρότερου, ὑπὸ κανονικάς συνθῆκας εἰς τὸ πλοίον, ἀνεν τῆς παροχῆς εἰς αὐτὸν οἰασθήποτε, ἐστω καὶ στοιχειώδους, ιατρικῆς καὶ φαρμακευτικῆς περιθάλψεως, εἴτε τοῦτο ἐγένετο ἐξ ὑπαιτιότητος τοῦ πλοιάρχου, εἴτε καὶ ἀνεν αὐτῆς καὶ δὴ ἐξ οἰασθήποτε αἰτίας, ἐνῷ ἡ παράλειψις αὐτῆς, ὡς πρόσφορος αἰτία, ἐπιφέρει τὴν ἐπιδεινωσιν τῆς ὑπαρχούσης ἀσθενείας του καὶ τὸν θάνατον αὐτοῦ, ὁ δόποιος ἀλλως, θά ἡτο δυνατόν, ἐν δψει τῶν συγχρόνων ιατρικῶν μεθόδων καὶ μέσων, νά ἀποφευχθῆ διά τῆς παροχῆς τῆς δεούσης ιατρικῆς περιθάλψεως. Καὶ τούτο, διότι ἡ φύσις τῆς ναυτικῆς ἐργασίας καὶ ἡ εἰς τὸ μέσον τῆς θαλάσσης ἀπομόνωσις τῶν ναυτικῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξεδίου καὶ ἡ ἀμεσος ἐξάρτησις τῆς διαγνώσεως τῆς φύσεως καὶ τῆς βαρύτητος τῆς ἀσθενείας των ἐκ τῆς εὐθυκρισίας καὶ τῶν ίκανοτήτων τῶν στερουμένων, ἐστω καὶ στοιχειώδων, πολλάκις ιατρικῶν γνώσεων πλοιάρχων καὶ ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου καὶ τῶν συμπαρομαρτουσῶν περιστάσεων, δημιουργεῖ συνθῆκας παροχῆς ἐργασίας, αἱ ὀποῖαι, καίτοι ἡσαν πρότερον κανονικά, προσλαμβάνουν, μετά τὸν ἐκδηλωθέντα κλονισμόν τῆς ὑγιεινῆς καταστάσεως τοῦ ἐργαζομένου, τὸν χαρακτήρα τῶν ἀσυνήθων καὶ ἐξαιρετικῶν ἦτοι τοῦ βιαίου συμβάντος, συμφώνως πρὸς τὴν, κατὰ τὰς συνδεδυασμένας διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 288 καὶ 652 Α.Κ., καλὴν πίστιν καὶ τὰ συναλλακτικά ήθη καὶ ἐν δψει τῆς ἐκ τῆς δευτέρας τῶν διατάξεων τούτων ὑποχρεώσεως τοῦ ἐργοδότου νά ρυθμίζῃ τὰ τῆς ἐργασίας κατὰ τρόπον προ-

στατεύοντα τὴν ὑγείαν καὶ τὴν ζωὴν τοῦ ἐργαζομένου (πρβλ. Όλομ. ΔΠ 937/1975 ΝοΒ 23, 1269, ΑΠ 404/1977 ΝοΒ ΚοΒ 26, 13).

· Υπό τὰ δεδομένα ταῦτα ἡ βαρεῖα καὶ ἐπικίνδυνος ἀσθένεια τοῦ δικαιοπαρόχου τῶν ἐκκαλούντων, ἐκδηλωθεῖσα, κατὰ τὸν προπεριγραφέντα τρόπον, ἀποτελεῖ ἐργατικόν ἀτύχημα, ἀφοῦ ἡ ἐπιδεινωσίς της καὶ ὁ ἐντεύθεν ἐπισυμβάς θάνατος ἐπῆλθε, διότι δὲν παρεσχέθη εἰς τὸν ἀσθενὴ οἰασθήποτε, ἐστω καὶ στοιχειώδης, ιατρική καὶ φαρμακευτική περιθαλψίς ἐπί ὀλόκληρον πενήντερον, τὸ γεγονός δέ τούτο, ὀφειλόμενον εἰς τὴν ἀνίκανότητα τοῦ πλοιάρχου νά διαγνώσῃ τὴν βαρύτητα καὶ τὴν ἐπικίνδυνότητα τῆς νόσου καὶ εἰς τὴν ὑπὸ αὐτοῦ, ἐστω καὶ ἀνυπατίως μη ληψιν ιατρικῶν διά τοῦ ἀσυρμάτου ὀδηγῶν καὶ παράλειψιν προσεγγίσεως εἰς τὸν πλησιέστερον λιμένα διά νά παρασχεθῇ εἰς τὸν ἀσθενὴ νοσοκομειακή περιθαλψίς καὶ νοσηλείας διότι καὶ θά ἡδύνατο νά ἀποφευχθῇ ὁ θάνατος του, προσέδωσε εἰς τὰς συνθήκας ἐργασίας τοῦ θανόντος καὶ παραμονῆς του εἰς τὸ πλοίον τὸν χαρακτήρα τῶν ἀσυνήθων καὶ ἐξαιρετικῶν, ἦτοι τοῦ βιαίου συμβάντος. Ἐσφαλε, συνεπῶς, ἡ ἐκκαλουμένη ἀπόφασις δεχθεῖσα τὸ ἀντίθετον καὶ ἀπορρίψασα τὴν ἀξιοῦσαν τὴν καταβολὴν τῆς ὑπὸ τοῦ v. 551/1915 προβλεπομένης ἀποζημιώσεως ἐπικουρικήν βάσιν τῆς ἀγωγῆς τῶν ἐκκαλούντων καὶ πρέπει, μετ' ἀποδοχῆς τῶν διά τὴν πλημμέλειάν της ταύτης πληττόντων ταύτην τρίτου καὶ τετάρτου λόγου τῆς ὑπὸ κρίσιν ἐφέσεως νά ἐξαφανισθῇ, κρατηθῇ δέ ἡ ὑπὸ κρίσιν ὑπόθεσις εἰς τὸ δικαστήριον τούτο διά νά ἐξετασθῇ κατ' οὐσίαν ἡ ἐπικουρική βάσις τῆς ἀγωγῆς.

Παρατηρήσεις «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Εἶναι ἐνδιαφέρουσα ἡ δημοσιευμένη ἀπόφασις. Τά πραγματικά περιστατικά είναι

σύντομα. · Ο Α' μηχανικός ἐνεφάνισεν ἐν πλῷ συμπτώματα ἡπίας διανοητικῆς διατάραξης, διό ὅτι λόγον ὁ πλοιάρχος ἀπῆλλαξεν τούτον τῶν καθηκόντων του, συνέστησεν ἀνάπτωσιν ἐν τῇ κλίνῃ καὶ ἐθεσεν τούτον τὸν ἐπιτήρησιν. · Η κατάστασις αὐτῆς συνεχίσθη ἐπὶ δύμερον διότι ὁ μηχανικός υποστάς — ὡς ἐξηκριβώθη ἐκ τῆς νεκροψίας — ὅξεν καρδιακὸν ἐμφραγμα, ἀπεβίωσεν αἰφνίδιως.

· Ήδη ἡ ἀπόφασις τοῦ Ἀφετείου δέχεται διτι ἀτύχημα ἐκ βιαίου συμβάντος ἐν τῇ ἐννοίᾳ τοῦ v. 551 εἶναι ἡ μετά τὴν ἐκδηλωσιν νόσου τοῦ ναυτικοῦ παραμονή αὐτοῦ ὡς καὶ πρότερον εἰς τὸ πλοίον ἀνεν παροχῆς ἐστω καὶ στοιχειώδους ιατρικῆς καὶ φαρμακευτικῆς περιθαλψίας καὶ ἀνεν ὑπαιτιότητος τοῦ πλοιάρχου μηδηναμένου ἐκ τῶν γνώσεων του νά διαγνώσῃ τὸ είδος καὶ τὴν βαρύτητα τῆς νόσου. Δημιουργοῦνται οὕτω κατὰ τὴν ἀπόφασιν συνθήκαι παροχῆς ἐργασίας προσλαμβάνουσα τὸν χαρακτήρα ἀσυνήθων καὶ ἐξαιρετικῶν, ἦτοι τοῦ βιαίου συμβάντος. · Εσφαλε, συνεπῶς, ἡ ἐκκαλουμένη ἀπόφασις δεχθεῖσα τὸ ἀντίθετον καὶ ἀπορρίψασα τὴν καταβολὴν τῆς ὑπὸ τοῦ v. 551/1915 προβλεπομένης ἀποζημιώσεως ἐπικουρικήν βάσιν τῆς ἀγωγῆς τῶν ἐκκαλούντων καὶ πρέπει, μετ' ἀποδοχῆς τῶν διά τὴν πλημμέλειάν της ταύτης πληττόντων ταύτην τρίτου καὶ τετάρτου λόγου τῆς ὑπὸ κρίσιν ἐφέσεως νά ἐξαφανισθῇ, κρατηθῇ δέ ἡ ὑπὸ κρίσιν ὑπόθεσις εἰς τὸ δικαστήριον τούτο διά νά ἐξετασθῇ κατ' οὐσίαν ἡ ἐπικουρική βάσις τῆς ἀγωγῆς.

Η ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΙΣΧΥΕΙ ΜΟΝΟΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΕΛΗ ΤΩΝ ΜΕΤΕΧΟΥΣΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΝΑΨΙΝ ΑΥΤΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΝ

Κατά τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθρ. 7 (παραγ. 1) τοῦ v. d. 186/1969 αἱ συλλογικαὶ συμβάσεις ἐργασίας ισχύουν μόνον μεταξύ τῶν μελών τῶν ἐπαγγελματικῶν Ὀργανώσεων, αἵτινες μετέσχον εἰς τὴν σύναψιν αὐτῶν.

· Οθεν ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξε-

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ»

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

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

GROPELINGER HEERSTR, 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

P.O.BOX 210266

ων της παρ. 2 τοῦ αὐτοῦ ἀρθρου, τῆς παρ. 1 τοῦ ἀρθρου 2 τοῦ ν. 3239/1955 καὶ τῶν παραγρ. 2 καὶ 3 τοῦ ἀρθρου 5 τοῦ αὐτοῦ νόμου, συνάγεται διτὶ ἡ συλλογική σύμβασις ἐργασίας ισχύει μόνον πρός τὰ μέλη τῶν μετεχουσῶν εἰς τὴν σύναψιν αὐτῆς ὄργων· ὑπέρ τῶν προσώπων τούτων, δεσμεύουσα κατά λόγον καὶ τῆς τακτικῆς ισχύος ἀπαντας τοὺς ἔργοδότας καὶ μισθωτούς τοῦ (διπερ ἀφορᾶ) ἐπαγγέλματος.

Τά ἀνωτέρω ἔκρινεν δὲ Ἀρειος Πάγος (Τμ. B1) διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 38/1980 ἀποφάσεως τους.

ΑΝΑΚΛΗΣΙΣ ΑΔΕΙΑΣ ΑΛΛΟΔΑΠΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΘΕΙΣΗΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ΛΟΓΩ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ ΟΡΩΝ ΑΔΕΙΑΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ

Ἐπί ἔρωτήματος (τεθέντος ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου Συντονισμοῦ ('Υπηρεσίας Ἰδιωτικῶν Ἐπενδύσεων) διὰ τοῦ ὑπὸ ἀριθ. ΙΕ/6679/21323/1979 ἐγγράφου του):

«Ἐάν ἀνακληθείσῃς τῆς ἀδείας ἐγκαταστάσεως ἐν Ἑλλάδι γραφείου ναυτιλιακῆς ἑταῖρίας, λόγῳ διαπιστωθεισῶν παραβάσεων δρων τῆς ἐγκριτικῆς ἀποφάσεως είναι ὑποχρεωτική διὰ τὴν Διοίκησιν καὶ διά τάς παραβάσεις κατάπτωσις τῆς κατατεθίσης τραπεζικῆς ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς».

Τό Νομικόν Συμβούλιον τοῦ Κράτους διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 84/1980 γνωμοδοτήσεως ἀπήντησε ως ἔξῆς:

1. Κατά τάς διατάξεις τοῦ ἀρθρου 1 τοῦ ἀ.ν. 89/1967 ὅριζεται διτὶ Ἀλλοδαπαὶ ἐμποροβιομηχανικαὶ ἑταῖρεῖαιδύνανται νά ἐγκαθίστανται ἐν Ἑλλάδι κατόπιν ἀδείας παρεχομένης δι' ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ Συντονισμοῦ.... Ἡ αἰτοῦσα ἔται-

ρία δέον ώσαύτως νά δηλώσῃ ἀν είναι διατεθειμένη νά καταβέση τραπεζικήν ἐγγύησιν ἀνεγνωρισμένης τραπέζης τοῦ ἑσωτερικοῦ ἡ ἔξωτερικοῦ ἡτις θά καταπίπτη ὑπέρ τοῦ Δημοσίου εἰς περίπτωσιν παραβάσεως τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος ἐκ μέρους τοῦ προσωπικοῦ της.....» ἐνῶ κατά τὴν τοιαύτην τοῦ ἀρθρ. 4 τοῦ ἀ.ν. 378/1968 «περὶ συμπληρώσεως τοῦ ἀ.ν. 89/1967 «περὶ ἐγκαταστάσεως ἐν Ἑλλάδι ἀλλοδαπῶν ἐμποροβιομηχανικῶν ἑταῖρῶν». «Ἡ ἐν ἀρθροις 1 καὶ 2 (παραγρ. 3) τοῦ ἀ.ν.

89/1967 προβλεπομένη τραπεζική ἐγγυητική ἐπιστολὴ δέν δύναται νά είναι κατωτέρα τῶν 1.000 οὔτε ἀνωτέρα τῶν 5.000 δολλαρίων Η.Π.Α. ἡ τοῦ εἰς δραχμάς ἰσοτίμου τῶν ποσῶν τούτων. Ἀντί τραπεζικῆς ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς δύνανται νά γίνη δεκτῇ προσωπική ἐγγύησις τῆς ἐπιχειρήσεως ὑπέρ τοῦ προσωπικοῦ της. Πρό πάσης δημως καταπτώσεως τῆς ἐγγυησεως, ἡ εἰσηγουμένη περὶ ταύτης Ὑπηρεσίας Κεφαλαίων Ἐξωτερικοῦ τοῦ Ὑπουργείου Συντονισμοῦ δέον νά ζητήσῃ ἐγγραφον ἐκθεσιν τῆς ἐπιχειρήσεως ἐπί τῆς προκαλούσης τὴν κατάπτωσιν αἵτιας, τῆς ἐπιχειρήσεως ὑποχρεωμένης δημως παράσχη ταύτην ἐντός 10 ἡμερῶν ἀπό τῆς περὶ ταύτης αἵτησεως τῆς ὑπηρεσίας». Ἐξ ἀλλου κατά τὴν διάταξιν τοῦ ἀρθρου 25 (παραγρ. 2) τοῦ ν. 27/1975 «περὶ φορολογίας πλοίων, ἐπιβολῆς εἰσφορᾶς πρός ἀνάπτυξην τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐγκαταστάσεως ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ρυθμίσεως συναφῶν θεμάτων». «2. Ἐν τῇ διά τῆς κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ἀνω Ὑπηρεσιῶν παρεχομένη ἀδεία ἐγκαταστάσεως καθορίζεται τό είδος τῶν ἐργασιῶν ἡ ὑπηρεσιῶν τάς δημοίας παρέχει τό γραφείον ἡ ὑποκατάστημα ως καὶ τό είδος τῆς ἐγγυησεως πρός τό Δημόσιον διά τὴν συμφέρωσιν τοῦ γραφείου ἡ ὑποκαταστήματος πρός τοὺς δημοτούς τῆς ἐγκριτικῆς ἀδείας» ἐνῶ κατά τάς τοιαύτας τῶν παραγρ. 1 ἐδ. ε.

καὶ 2 τοῦ αὐτοῦ νόμου» 1. Ἀπό τῆς ισχύος τοῦ παρόντος νόμου καταργοῦνται: α)....β)....γ)....δ)....ε).... Πᾶσα ἑτέρα γενική ἡ εἰδική διάταξις ἀντικειμένη εἰς τάς διατάξεις τοῦ παρόντος. 2. Αἱ διατάξεις τῶν ἀ.ν. 89/1967 καὶ 378/1968 ἔξακολουθοῦν ισχύουσαι ἐκτός ἐκείνων αἵτινες ρητῶς καταργοῦνται διά τῶν ἐδαφῶν β' καὶ δ' τῆς προηγουμένης παραγράφου τοῦ παρόντος ἀρθρου καὶ ἐκείνων, αἵτινες ἀντικεινται εἰς τάς διατάξεις τοῦ παρόντο νόμου».

2. Ἐκ τῶν προπαρατεθεισῶν διατάξεων προκύπτει διτὶ προκειμένου περὶ γραφείων ἡ ὑποκαταστήματον ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐγκατασταθέντων ἐν Ἑλλάδι μετά τὸν ν. 27/1975 τά τοῦ ὑψους καὶ τοῦ εἰδους τῆς πρός τό Δημόσιον ἐγγυησεως διά τὴν συμμόρφωσιν τοῦ γραφείου ἡ ὑποκαταστήματος πρός τοὺς δημοτούς τῆς ἐγκριτικῆς ἀδείας καθορίζονται διά τῆς κοινῆς ἀποφάσεως τῶν Ὑπουργῶν Συντονισμοῦ καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας περὶ παροχῆς ἀδείας λειτουργίας τῶν ἐν Ἑλλάδι. Δεδομένου διτὶ διεπιστώθη παράβασις τῆς τελευταίας ταύτης ἐγκριτικῆς ἀποφάσεως, λόγῳ μή ὑποβολῆς εἰς τό YEN τῶν ἑτησίων δικαιολογητικῶν περὶ τῆς δραστηριότητος τοῦ γραφείου ἐν Ἑλλάδι καὶ ὑπεύθυνος δηλώσεως τοῦ ἐκπροσώπου τοῦ γραφείου περὶ τῶν πάσης φύσεως δαπανῶν λειτουργίας του κατά τὸ ἔτος 1977, ἔπειται διτὶ ὑφίσταται ὑποχρέωσις πρός κατάπτωσιν τῆς κατατεθίσης ἐγγυησεως, δεδομένου διτὶ ἀφ' ἐνός μέν ἐλαβεν ἀποδεδειγμένως χώραν, ως μαρτυρεῖται καὶ ἐκ τῆς ἀνακλήσεως τῆς σχετικῆς ἀδείας, παράβασις τῶν δημων αὐτῆς, ἀφ' ἑτέρου δέ ως προκύπτει ἐκ τῆς διατυπώσεως τοῦ προπαρατεθέντος ἀρθρου 2 παραγρ. α' τῆς ἐγκριτικῆς ἀποφάσεως, ἡ κατάπτωσις τῆς ἐγγυησεως, δεν καταλείπεται εἰς τὴν διακριτικήν ἔξουσίαν τῆς Διοίκησεως ἀλλά τυγχάνει ὑποχρεωτική δι' αὐτῆς.



PAPACHRISTIDIS MARITIME INC.

MONTREAL — CANADA

'Αντιπροσωπεύεται εἰς τὴν Ἑλλάδα ὑπό τῆς:

THALATTA STEAMSHIP CORPORATION

‘Οδός Κολοκοτρώνη 98

Πειραιεύς τ.τ. 8

Τηλ.: (1) 417.2121

Τέλεξ: (601) 21 3110 THAL GR

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

- Εις ώρισμένας περιοχάς της "Απω Άνατολής" η πειρατεία είναι άκομη τόσον έπικινδυνός, ώστε τά πλοια που συχνάζουν έκει πρέπει να είναι έπαρκως ώπλισμένα διά να προστατεύονται, λέγουν οι ναυτασφαλισταί. Η κατάστασης είναι ιδιαιτέρως άνησυχητική εις την Νότιον Θάλασσαν της Κίνας. Πειρατεία, έπισης, σημειώνεται καὶ εἰς τάς ακτάς της Δυτικής Αφρικής.
- Τήν κατασκευήν έργοστασίου είς "Εσοεξ διά την άναμιξην πετρελαίου με γαιάνθρακα προγραμματίζει ή Β.Ρ. Τό έργον θά κοστίση 5 έκατομ λίρας Αγγλίας και θά παράγει 100.000 τον. μίγματος έπισης. Η περιεκτικότης του μίγματος είς γαιάνθρακας ύπολογίζεται μέχρι 50%.
- Τά μικτά κέρδη από τους ναύλους που θά εισπράξουν τά Νορβηγικά πλοία κατά τό τρέχον έτος ύπολογίζεται νά φθάσουν τό ρεκόρ τών 29 δισεκ. κορωνών, έναντι 22 έκατομ. κορωνών τού 1979. Σήμερον ό όμικρος στόλος της Νορβηγίας άριθμει 826 πλοία, περίπου 38 έκατομ. τον. d.w. Παραγγελίαι 4 έκατομ τον. d.w.
- "Ενας νέος λιμήν έξαγωγής γαιανθράκων, δυναμικότητος 12-15 έκατομ. τον. έπισης προγραμματίζεται νά κατασκευασθή εις Σαβάννα. Αναμένεται νά περατωθή η κατασκευή του τό 1983. Κόστος 50-60 έκατομ.
- Παρά τάς σημειωθείσας πολιτικο-οικονομικάς άνακατατάξεις κατά τό 1979, τό έτος ύπηρξε έξαιρετικώς εύνοικόν διά την ναυτιλίαν, άναφέρει η ναυτιλιακή έκθεσης τού Ο.Ο.Σ.Α. Διά τό 1980 δώμας, η έκθεσης προβλέπει κάμψιν τών θαλασσιών μεταφορών κατά 2%.
- Είκοσι χώραι σκοπεύουν νά έφαρμόσουν τό σύστημα τών ύποχρεωτικών έπιθεωρησεων εις τά πλοια που φέρουν τήν σημαίαν των, διά νά έξαριθμώσουν κατά ποσον άνταποκρίνονται εις τάς άπαιτήσεις της ΣΟΛΑΣ 1974, τήν όποιαν έχουν ήδη έπικυρώσει αι περισσότεραι. Αι χώραι αύται είναι: Αύγυπτος, Αργεντινή, Βέλγιον, Γερμανία, Γιουγκοσλαβία, Έλλας, Ήνωμεναί Πολιτείαι, Ιαπωνία, Ισπανία, Ισραήλ, Ιταλία, Λιβερία, Μεγ. Βρετανία, Μπαχάμας, Νορβηγία, Όλλανδία, Παναμάς, Ρουμανία, Ρωσία και Φινλανδία.
- Τό ποσοστόν τών άτυχημάτων εις πλοία σών τών 150.000 τον. d.w. ήδη ήθη τό 1980 εις 2,42%, άπό 1,81% τού μέσου δρου τών προηγουμένων 12 έτών, άναφέρει ο IMKO.
- Οι Γερμανοί έφοπλισται ζητούν τήν προτίμησην των γερμανικών πλοιών διά τά έθνικά φορτία, όποτεδήποτε αύτό είναι δυνατόν. Οι Γερμανοί φορτωταί, τονίζουν οι έφοπλισται, πρέπει νά έρευνούν τήν έγχωριον άγοράν προτού στραφούν εις άναζητησιν υπηρεσιών ξένων πλοιών.

- Η Κίνα άνεκοινωσε τήν άποφασίν της νά περιορίσει τάς έτησίας έξαγωγάς πετρελαίου πρός την Ιαπωνίαν εις 58,4 έκατομ. βαρέλια διά τά προσεχή δύο έτη, άντι τών πρότερον συμφωνηθεντων 65,8 έκατομ. βα-

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Τό έμποριόν της

Μετά τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας, τών όποιων αι έξαγωγαί άνηλθον κατά τό 1975 εις 182 δισεκατομ. δολ., η Δυτ. Γερμανία έμφανιζεται με 172 δισ. δολ. και μετ' αυτήν η Ιαπωνία με 102 δισεκατομ. δολ., η Γαλλία με 101 δισεκατομ., η Αγγλία με 91 δισεκ. δολ. και η Ρωσία με 65 δισεκατομ.

Τής Δυτ. Γερμανίας ή συμμετοχή εις τό παγκόσμιον έμποριον άνερχεται εις 12%. Οι έφοπλισται της παραπονούνται ότι μεταφέρουν διά τών πλοίων των τά 2,5% άπο αύτά τά 12%.

'Η πτώχευσις τής «Χάνσα»

Αύτή ή ύπόθεσις τής «Χάνσα» τής Βρέμης έχει κυριολεκτικώς άναστατώσει τήν Γερμανικήν Ναυτιλίαν. Η «Χάνσα» κατέχει 17 πλοία γραμμής, 2 φορτηγά και 44 σκάφη άνεφοδιασμού. Έπειζητήθη η έν συνόλω έκποίσις τού ένεργητικού τής έταιριας τής όποιας το προσωπικό εις 2.300 πρόσωπα άνερχεται. Διαπραγματεύσεις συνεχίζονται διά τήν άναληψιν τών γραμμών τής «Χάνσα» από τήν «Χάπαγκ-Λόύδ». Σημειωτέρον διτι η «Ντάντες Μπάνκ» κατέχει 44,8% τών μετοχών τής «Χάνσα».

Τά άνεφοδιαστικά τής «Χάνσα»

Τελικώς τά 44 άνεφοδιαστικά σκάφη πλωτών γεωτρυπάνων τού συγκροτήματος τής «Χάνσα», θά παραμείνουν ύπο Γερμανικήν σημαίαν. Πρός τούτο ή έταιρια VTG, ήτις είναι θυγατρή τού κονσόρτσιου Preussag και ειδικευμένη εις μεταφοράς πετρελαιοειδών, όμως μετά τών δανειστρών Τραπεζών και τού «κράτους» τής Βρέμης, έσχηματισαν νέαν έταιριαν (VVG) με έδραν τήν Βρέμην και κεφαλαιον 1 έκατομ. μάρκων, ή όποια θ' άναλάβη τά ώς δών άνεφοδιαστικά σκάφη, τών όποιων μετεβιβάσθη ηδη η κυριότης κατόπιν συμφώνου γνώμης τού συνδίκου τής πτωχεύσεως. Εις τήν νέαν έταιριαν η VTG θά μετέχη κατά 25,1%, τό κράτος τής Βρέμης κατά 6,8% (λόγω δανείου 17,5 έκατομ. μάρκων δοθέντος προηγουμένως πρός τήν Χάνσα) και κατά τό ύπολοιπον αι διάφοροι δανειστροί Τράπεζαι, αι όποιαι έχουν έγγεγραμμένας ναυτικάς υποθήκας έπι τών εν λόγω σκαφών. Η νέα έταιρια θά άναλάβη έπισης τά μερίδια τής «Χάνσα» τόσον έπι τής έταιριας έφοδιασμού γεωτρυπάνων (OSA) δύον και έπι τής έταιριας Notioanatolikής Ασίας τής Σιγκαπούρης.

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

In Singapore

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

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

phone: 34.56.782, Tlx: 21 4837

Piraeus Office: 126, Kolokotroni str.,

phone: 41.36.849

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Νά έπανέλθη εις ύπηρεσίαν

Δάνειον 95 έκατομ. δολλαρίων ζητείται μέσω της Μαριτάιμ Κομμισιόν διά την μετακευήν του ύπερωκεανού «Γιουνάιτεντ Στέιτς», παρωπλισμένου από 11 ετών. Το 28 έτών 38.000 τον. γκρός λάινερ προορίζεται από την άγοράστριαν έταιρίαν διά κρουαζέρας 1.400 έπιβατών από την Δυτικήν άκτην εις Χαβάην.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Μέ 45 τ. ήμερησίως

Ίαπωνες έφοπλισται μελετούν την κατακευήν ένός πλοίου μικτού, διά μεταλλεύματα και γαιάνθρακας, μεταφορικής ικανότητος 130.000 τ. DW, τού όποιου ή κατανάλωσις καυσίμων δέν θά ύπερβαίνει τους 45 τον. ήμερησίως. Αι μετά τών κατασκευών συμφωνθείσαν προδιαγραφαί προβλέπουν κινητήρα ντηζελ τών 23.000 ίππων, με ταχύτητα 13,8 κόμβων. Τό έν λόγω σκάφος θά έχη την ήμισειαν κατανάλωσιν έναντι τών μεταλλευματοφόρων – γαιάνθρακοφόρων πλοίων τών 150.000 τ. DW τά όποια έναυπηγήθησαν έν τω πλαισίω του 32ου κυβερνητικού ναυπηγικού προγράμματος κατά το 1976 καί πολύ κατωτέρων έναντι τών τού αύτού είδους μικτών πλοίων τών 130.000 τ. DW, τά όποια παρηγέλθησαν πρό διετίας καί τά όποια καταναλίσκουν ήμερησίως 60 τόννους.

ΚΑΝΑΔΑΣ

Συμφέρει ή άνασυγκρότησις;

Η φιλελύθερος κυβέρνησης του Καναδά, άνταποκρινομένη εις ποικίλας πιέσεις, άναμένεται συντόμως νά έξαγγελή ένα πρόγραμμα άναζωγονήσεως του ποντοπόρου

στόλου τής χώρας.

Η Κυβέρνησης, πάντως, πιστεύει ότι, έξαιρουμένης τής συμβολής τής έμπορικής ναυτιλίας εις έθνικην άσφαλειαν του τόπου, αι μεταφοραί πρέπει νά άποτελούν ένα τομέα του έμποριου και άντιθέτως. Συνεπώς, ή οιαδήποτε ένέργεια άποβλέπουσα εις τήν άποκατάστασιν του Καναδικού έμπορικου στόλου πρέπει νά σχετίζεται μέ κάποιαν συγκεκριμένην άπειλήν κατά του Καναδικού έμποριου.

Υπολογίζεται ότι εις άρισμένας μεταφοράς ένα Καναδικόν πλοίον είναι συναγωνισμόν δινευ έπιχορηγήσεων. Άλλα δέν πρέπει νά παροράται ή άναγκη τής σχετικής υποδομής από ναυπηγικής και έπισκευαστικής πλευράς. Άλλα εις ούδεμίαν περίπτωσιν θά δυνηθῇ τό καναδικόν φορτηγόν πλοίον νά συναγωνισθῇ τό ύπο σημαίας ευκολίας, πού ώς έπι τό πλείστον έξυπηρετεί σήμερον τάς Καναδικάς μεταφοράς.

Τονίζεται, διως, από τούς ειδικούς ότι ή έξαρτης τών Καναδικών μεταφορών άπο έναντι ναυτίλιας κοστίζει εις τήν χώραν άπωλειαν συναλλάγματος 3 δισεκ. έτησίως διά ναύλους πού πληρώνονται εις τά ένα πλοίο.

Η προηγουμένη συντηρητική κυβέρνησης τής χώρας είχε έξαγγειλει μέτρα διά την ένθάρρυνσιν τής βαθμιαίας άνασυγκρότησης τής έθνικης ναυτιλίας, παρέχουσα φορολογικά κίνητρα, άποβεσεις και ύποσχεσεις διά χαμηλότοκα δάνεια πρό τούς πλοιοκτήτας.

Ο τελευταίος ύπουργός τής φιλελύθερας κυβέρνησεως έπι τών μεταφορών φαίνεται ότι εύνοει τό «status quo» τής Καναδικής ναυτιλίας, παρά τήν άντιθεσιν τών πλοιοκτητών. Ανέλαβε διώς νά ύποστηριξή ένα πρόγραμμα δημιουργίας ένός στόλου παγοθραυστικών σκαφών διά την μεταφοράν φυσικού άεριου από την άρκτικήν περιοχήν.

Η Κυβέρνησης, εις τάς τελευταίας έξαγγειλίας τής, έπισημαίνει τούς παράγοντας πού ένδεχεται νά καταστήσουν άναγκαιάν τήν άνασυγκρότησιν του καναδικού ποντο-

πόρου έμπορικου στόλου:

— Ο διογκούμενος κρατικός παρεμβατισμός εις τήν ναυτιλίαν καί αί άπαιτήσεις τών χωρών τού Τρίτου Κόσμου καί τού άνατολικού συνασπισμού περί κατανομής τών φορτίων.

— Η κλιμάκωσις τών τιμών καυσίμων.

— Η μείωσις τής διαφοράς μισθολογίου μεταξύ τών Καναδών καί τών ναυτικών τών διλλών χωρών τής Δύσεως.

Άλλα παραλλήλως προβάλλει τό έρωτημα: «Μπορεῖ ο Καναδᾶς νά διακινδυνεύση τόσους σημαντικάς μεταβολάς εις τήν ναυτιλίαν μέ τήν βεβαιότητα δι θά έχουν εύνοικήν έξαλιξιν τελικῶς.»

Παρά τήν συμπάθειαν τής κυβερνήσεως πρός τούς πλοιοκτήτας, ή κυβέρνησης έπιμενει ότι έξαρτάται από τόν έμπορικον κόσμον τής χώρας ή άπόφασις δι τό σύστημα τό ποιον έξυπηρετεί τόν Καναδᾶ ικανοποιητικώς έπι δεκαετίας δέν πρέπει νά συνεχισθή.

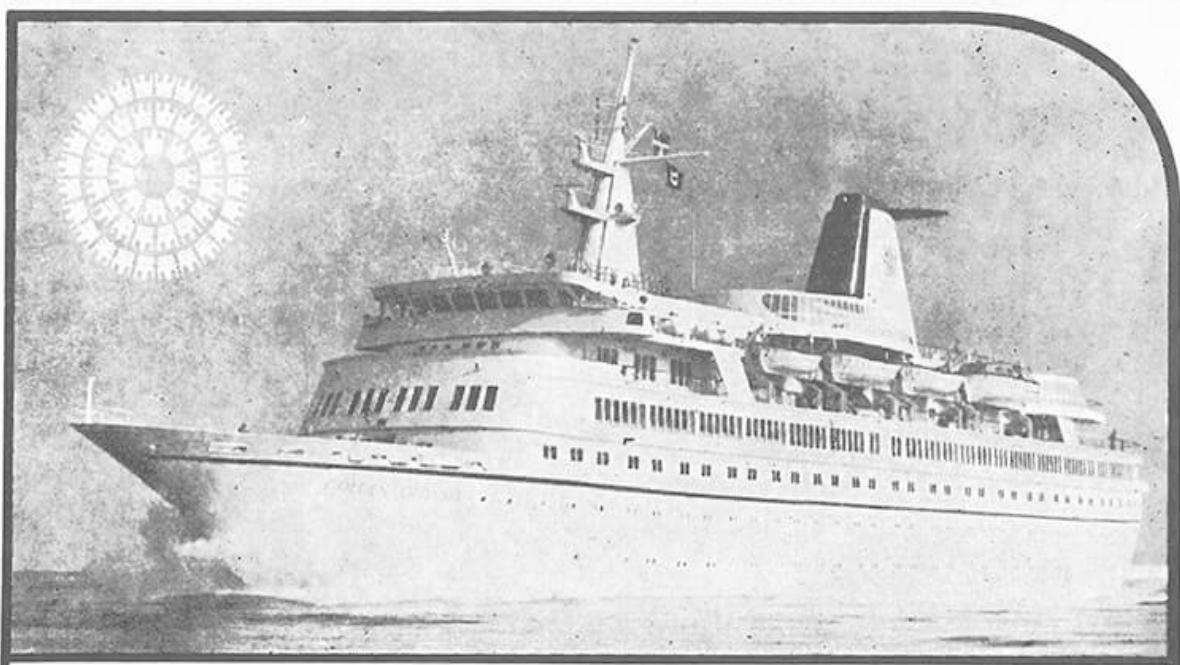
ΛΙΒΕΡΙΑ

Ο νέος ναυτιλιακός έπιτροπος

Η ταχεία άντικατάστασις τού παραιτηθέντος Ναυτιλιακού Έπιτρόπου Τέραλνι Κούπερ ύπό τού Φίλιπ Μπόουεν κατέστειλε τούς φόβους περί μεταβολής τής ναυτιλιακής πολιτικής τής Λιβερίας.

Ο Μπόουεν δέν είναι έντελως άγνωστος εις τό ναυτιλιακόν προσκήνιον. Πρό τής άναλψεως τής θέσεως τού ύφυπουργού Οικονομικών, ήτοι Ναυτιλιακός Έπιτροπος τό 1974. Πιστεύεται ότι καθ' δον διάστημα παραμείνει εις τήν θέσιν αύτήν θά άκολουθηση τήν πολιτικήν τού Κούπερ.

Ο Γενικός Γραμματεύς τού Συμβουλίου τής Λιβεριανής Ναυτιλίας (τών πλοιοκτητών πού έχουν πλοία ύπό τήν λιβεριανήν σημαίαν) έξεφρασ τήν βαθείαν έκτιμησιν του διά τόν νέον Ναυτιλιακόν Έπιτροπον.



HOK UNAS

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

NΟΡΒΗΓΙΑ

'Ολιγώτερον τοννάζ

Η χωρητικότητας του Νορβηγικού στόλου υποχωρεί. Είς τό τέλος τού β' τριμήνου έμφανται μέ 247.000 τον. όλιγώτερον. Είς 1.711 πλοιά, 21,2 έκατομ. τον. γκρός ύπελογιζετο ή δύναμις της την 30ην 'Ιουνίου. Τάνκερς 274, τον. γκρός 13,1 έκατομ. Καί οι έφοπλισται συνεχίζουν νά πωλούν. Κατά τό β' τριμήνον 5 τάνκερ 203.000 τον. γκρός καί 14 φορτηγά έπωληθησαν.

Παραγγελίαι Νορβηγικα 1,3 έκατομ. τον. d.w. έγγνωσθησαν. Δώδεκα μπάλκ κάρριερς, 16 τάνκερς, 11 διά χημικά προϊόντα, τέσσαρις διά υγραέρια, έννεα ρό-ρό.

Τά παροπλισμένα της Νορβηγικής ναυτιλίας είς έν έκατομ. τον. γκρός ύπελογιζοντο.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Η Ναυτιλία της

Είς την έκθεσιν των πεπραγμένων διά την Ολλανδικής Ναυτιλίαν τονίζεται ότι αυτή δέν δύναται εύχερώς νά στερηθή της κρατικής ύποστρεψώς τόσον της οικονομικής δοσον και πολιτικής.

Η κρατική οικονομική βοήθεια συνίσταται κυρίως είς τάς πιστωτικάς διευκολύνσεις, αίτινες έξικνονται μέχρι τού 19% των δαπανών ναυπηγήσεως και φορολογικών διευκολύνσεων. Οι Ολλανδοί έφοπλισται άπειλούμενοι από τάς ηγέημένας παραχωρήσεις δάλων χωρών, των Ήνωμένων Πολιτειών, της Γαλλίας, της Μεγ. Βρετανίας και τινων τού τρίτου κόσμου, έχουν άναγκην και

τής κρατικής άρωγής.

Έπικρίνονται είς την έκθεσιν οι Όλλανδοί έφοπλισται διότι ήμέλησαν τάς έπενδυσεις της τεχνολογίας ώς π.χ. είς τά τάνκερς, δους ή Όλλανδια δέν έχει παρά μικρά συμμετοχήν.

Η συμμετοχή είς την παγκόσμιον Ναυτιλίαν μόλις άνερχεται είς 1,5% και παραμένει κυριαρχούσα είς την μεταφοράν βαρέων φορτίων και τάς ρυμουλκήσεις είς τάς όποιας μετέχει κατά 50% τού παγκόσμιου συνόλου. Καί είς τό σημείον αύτό ο κρατικός προστατευτισμός καθίσταται αισθητός. Η Αμερικανική π.χ. άγορά είναι κλειστή διά τά Όλλανδικά ναυαγοσωστικά, ένω οι Αμερικανοί είναι έλευθεροι νά έργαζωνται είς την Βορ. Θάλασσαν.

Τά 22% τού Όλλανδικου στόλου φέρουν την σημαίαν χωρών λεγομένων εύκολίας.

Οι άπασχολούμενοι είς τό Έμπορικόν ναυτικόν

Κατά τήν άνακοινώσιν των άρμοδίων κρατικών Υπηρεσιών, ο Όλλανδικός στόλος άπασχολεί σήμερον περί τά 35.000 άτομα. Έκ τούτων αί 25.000 είναι Όλλανδοι (15.000 είς την Ξηράν και 10.000 έπι πλοιών) και 10.000 άλλοδαποί ναυτικοί, κυρίως Ισπανοί και Πορτογάλοι. Σημειούται διότι κατά τήν περίοδον 1970-1978 τό ποσοστόν τών Όλλανδών ναυτικών έπι έθνικών πλοιών ηγέηθη σημαντικώς, χάρις είς τάς προσπαθείας τών Γραφείων Έργασίας πρός προσέλκυσιν νέων είς τό ναυτικόν έπαγγελμα.

Τά Όλλανδικά ναυτεργατικά συνδικάτα έπιμυσούν δύως δύλα τά Όλλανδικά πλοιά μειωμένης συνθέσεως, έπανδρούται άποκλειστικώς διά Όλλανδών ναυτικόν. Τούτο δύμως έμφανίζει δύσκολίας άφ' ένός μέν λόγω τής έλλειψεως τού καταλλήλου προσωπικού και άφ' έτερου λόγω άδυναμίας τών έξ-

νων ναυτικών οι όποιοι άπολαμβάνουν τών αύτών πλεονεκτημάτων μέ τούς Όλλανδούς.

Τά κοντέϊνερς

Αύξανουν καί πληθύνονται τά πλοιακοντέϊνερς και κατευθύνονται πρός δλας τά θαλάσσας. Ήδη τό Νεντλλόύντιν αύξανει και τήν χωρητικότητα τριών τοιούτων σκαφών του. Είς τήν Ιαπωνίαν — τήν Νίππον Κόκαν — θά γίνη ή μετασκευή. Τά 12.000 τον. σκάφη θά δέχωνται 295 έμπορευματοκιβώτια αντί τών 196. Τά μέσα φορτοεκφορτώσεως θά αύξηθονται έπισης. Θά δρομολογηθούν είς τήν Νότιον Αμερικήν.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

Ο στόλος της

Ο Ρωσικός έμπορικός στόλος ηγέηθη κατά 37 νέας μονάδας τό 1979, ένός περίπου έκατομ. τον. γκρός. Η προσπάθεια περαιτέρω αύξησεως συνεχίζεται. Κατά τόν άρμόδιον έπιτροπον 41% περισσότερα πλωτά μέσα μεταφοράς και λιμένων διετέθησαν έναντι τού 1975. Άπο τού 1975 τό Σοβιετικόν τονίζεται ηγέηθη κατά 19% διά νά φθάση τά 18,4 έκατομ. τον. d.w.

Τεραστία παραγγελία

Παραγγελία τής Ρωσίας είς τά Γιουγκοσλαϊκά ναυπηγεία. Έννενήκοντα όκτω σκάφη άξιας 1,3 δισ. δολ. συνεφωνήθη κατ' άρχην ή παραγγελία είς τά ναυπηγεία τής Γιουγκοσλαϊας κατά τήν προσεχή πενταετίαν. Πεντήκοντα δέ πλοια μεγάλα και τεσσαράκοντα δύο μικρά θά κατασκευασθούν.

Τό συμφωνητικόν θά κυρωθή άπο τάς δύο Κυβερνήσεις μέχρι τέλος Δεκεμβρίου.

Η ΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ ΑΝΔΡΕΑ 87 · ΠΕΙΡΑΕΥΣ ΤΗΛ. 4526.644, 4526.666

MTS ΙΑΣΩΝ

MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ

TSS ΑΤΛΑΣ

MV ΕΡΜΗΣ

MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ

MTS ΟΡΦΕΥΣ

MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ

MTS ΑΠΟΛΛΩΝ 11

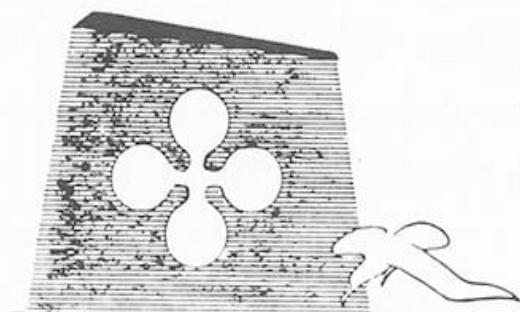
MV ΖΕΥΣ

MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ

MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ

MV ΩΚΕΑΝΟΣ

MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



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

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

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

NAYTIKI AKAI



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Τά άποκλεισμένα εις τόν Περσικόν

Συμφώνως πρός στοιχεία τό δόπιο συνεκέντωρως τό Υπουργείον Ναυτιλίας, εις τήν πολεμικήν ζώνην Ίράκ και Ίράν εύρισκοντο κατά τήν έναρξην τών έχθροπραξιών μεταξύ τών δύο χωρών τα ξένης έλληνόκτητα πλοία:

— Εἰς τήν Μπάσραν τά πλοία «Αίγις Μπάλτικη», «Εύβοια», «Μαρία Σοφία», «Δημήτρης», «Άγαθων», «Ανδρός», «Φαίδων», «Λάγιαλτιν», «Χρ. Αραπάκης», «Σκύμνος», «Σαρώνικ Σή» και «Χρυσαλίς».

— Εἰς τήν περιοχήν Μπαντάρ Χομεΐνη τής Περσίας τά πλοία «Αίγις Μπρέβερη», «Αίγις Άρμονίκη», «Αίγις Ιόνικη», «Πέτρα», «Κατερίνα», «Καππανί Λαγύνος», «Τασία», «Ακουαγκρέζη», «Τζάνις Λ.», «Ελευσίς», «Γιουροσακάϊ», «Μπράιτ Σκάϊ» και «Αντζελη».

— Εἰς τό Κοραμάσρ τά πλοία «Στήλη Τρείντερη» και «Μαρίκα».

— Εἰς τό Ούμ Κάσρ τά πλοία «Λάκυ», «Φρατέρνικ» και «Καπετάν Κώστας».

Έξ αυτών είχον πληγή υπό τών εμπολέμων χωρις εύτυχώς νά σημειωθούν θύματα έπτα σκάφη, ἐκ τών οποίων ωρισμένα, ώς τό «Λάκυ», υπέστησαν σημαντικά ζημιάς.

‘Από τής πρώτης στιγμής τών έχθροπραξιών, τό Υπουργείον Ναυτιλίας έκινηθη δραστηρίως διά την άποκτασίαν έπαφής μετά τών έγκλωβισμένων εἰς τήν έμπολεμον περιοχήν έλληνικων πλοίων και τήν προστασίαν τής ζώης τών πληρωμάτων.

Τελικώς και μετά άπο πολλή διαβήματα τό υπουργείον ‘Εξωτερικών τού Ίράν έγνωστοποιήσεις διότι ο νομάρχης και ο στρατιωτικός διοικητής τής Μπάσρα θά διηπούλωνταν τήν έπαφήν μεταφορών τών πληρωμάτων τών έλληνικών πλοίων εἰς άσφαλεστέρας περιοχάς και διότι έπι πλέον ή κυβερνήσια τού Ίράν ανέλαμβαν νό φιλοξενήση 20 ‘Ελληνας ναυτικούς. Οι ύπολοιποι, συμφώνως πρός τήν γνωστοποίησιν, θά διέμεναν εἰς ξενοδοχεία μέ δαπάνας των ή θά μετεφέροντο εἰς τό Κουβέιτ μέ δαπάνας τών πλοίων. Η γνωστοποίησις αύτη έκοινοποιήθη πάραυτο υπό τού ΥΕΝ εἰς τούς πλοιάρχους τών έγκλωβισμένων πλοίων ώστε νά διευκολύνουν τούς ναυτικούς πού θά θελαν νά άπομακρυθούν. Σημειώύται διότι τό ΥΕΝ εἰς έπανειλημένα σήματα πρός τούς πλοιάρχους τών έγκλωβισμένων πλοίων συνιστούσε διό πρώτον καθηκόν τών ήτο ή διασφάλισις τής ζώης τών ναυτικών.

Μέχρι τής πρωιάς τής Δευτέρας δέν ύπηρχον εἰς τό ΥΕΝ πληροφορίαι εάν τά πληρώματα είχον έγκαταλείψει τα πλοία.

Ειδική σύμβασις διά τά πληρώματα εις τήν περιοχήν Ίράν – Ίράκ

‘Η Είνωσις Έλληνων Έφοπλιστών άπεδεχθη αίτημα τής Πανελλήνιου Ναυτικής Όμοσπονδίας διά τήν ύπογραφήν σχετικής συμβάσεως, με τήν όποιαν καθορίζεται διότι άπο τήν ήμέραν πού λογίζεται ή έναρξη τών έχθροπραξιών μεταξύ Ίράν και Ίράκ και διό διάστημα εύρισκονται εις τήν περιοχήν αύτήν έλληνικά πληρώματα ή βασική μισθοδοσία τους αύξανεται κατά 125%.

Είναι αύτονότον, τονίζεται εις σχετικήν άνακοινώσιν τού ΥΕΝ, διότι ή αὐξησις αύτή δέν δημιουργεῖ οιανδήποτε δέσμευσιν γιά τά έλληνικά πληρώματα νά παραμείνουν εις τά πλοία. Ακόμη εἰς περίπτωσιν τραυματισμού ή θανάτου μέλους τών πληρωμάτων αύτών θά καταβάλλεται πρόσθετος άποζημίωσις 3.000 λιρών Αγγλίας.

‘Η σύμβασις έπεκυρώθη υπό τών ύπουργών Ναυτιλίας διά νά ισχύει άμεσως.

Υπό τήν κυανόλευκον

Εἰς τό ‘Υπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας ύπεβλήθησαν αίτησεις διά τήν έγγραφήν εις τό Έλληνικόν Νηολόγιον, βάσει τού άρθρου 13, τών κάτωθι σκαφών:

1. «Τρέιντ γούντ» μπάλκ κάρριερ (πρώην ιταλικόν «Umberto d' Amato») νεοαγορασθέν, 17.295 τον. γκρός, τού 1964, άνηκον εις τήν έταιριαν «Κλέων» (κ. Σταμ. Σύμπουρας).

2. «Ρίον» δεξαμενόπλοιον (πρώην νορβηγικόν «Polycastle») νεοαγορασθέν, 26.376 τον. γκρός, τού 1963, άνηκον εις τήν έταιριαν «Ρίο Πάρντον» (κ. Αικατερίνη Πρεζάνη).

3. «Ερμίονη» φορτηγόν (πρώην δανικόν «Missouri») νεοαγορασθέν, 4.508 τον. γκρός, τού 1966, άνηκον εις τήν έταιριαν «Θεμιστοκλῆς» (κ. Σπυρ. Μαρινάκης).

4. «Πατραϊκός Γκάλφ» μεταλλοφόρον (πρώην «Al Tawfiq» υπό σημαίαν Σιγκαπούρης) νεοαγορασθέν, 12.251 τον. γκρός, τού 1969, άνηκον εις τήν έταιριαν «Πατραϊκός Γκάλφ» (κ. Ήλ. Αλογογιάνης).

5. «Αβίν Οίλ Σφακιά» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανόν «Universe Japan») νεοαγορασθέν, 149.621 τον. γκρός, τού 1969, άνηκον εις τήν έταιριαν «Παναθήναια» (κ. Βαρδ. Βαρδινογιάννης).

6. «Μανώλης Λ.» φορτηγόν ναυπηγούμενον 5.510 τον. γκρός, άνηκον εις τήν έταιριαν «Ντάννετ Μπαίη» (κ. Λάμπρος Καρακώστας).

7. «Αλεξάντερ Ζ. Ισμήνη» φορτηγόν (πρώην ισπανικόν «Cabo Santa Clara») νεοαγορασθέν, 9.395 τον. γκρός, τού 1968, άνηκον εις τήν έταιριαν «Σαλίνα» (κ. Πέρσα Βερνάρδου).

8. «Κεφαλονιά Λάϊτ» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανόν «Eastern Freedom») νεοαγορασθέν, 21.706 τον. γκρός, τού 1967, άνηκον εις τήν έταιριαν «Φρέντσαμ» (κ. Γερ. Καλογεράτος).

9. «Φλαμίγκο» φορτηγόν (πρώην «Assouan» υπό σημαίαν άκτης Έλεφαντοστού) νεοαγορασθέν 4.647 τον. γκρός, τού 1963, άνηκον εις τήν έταιριαν «Σαρωνίς» (κ. Δημ. Κωτσάκης).

10. «Ελίνα» φορτηγόν (πρώην «Azague» υπό σημαίαν άκτης Έλεφαντοστού) νεοαγορασθέν, 4.628 τον. γκρός, τού 1963, άνηκον εις τήν έταιριαν «Ελμίνα» (κ. Δημ. Κωτσάκης).

11. «Αίροντς Λότζικ» φορτηγόν (πρώην γαλλικόν «Clisson») νεοαγορασθέν, 8.538 τον. γκρός, τού 1969, άνηκον εις τήν έταιριαν «Πάχι» (κ. Παντελ. Εύθυμηάδης).

12. «Τρόπειν Φελζ» φορτηγόν (πρώην σημαία Σιγκαπούρης, υπό τό αύτό δνομα) νεοαγορασθέν, 11.644 τον. γκρός, τού 1974, άνηκον εις τήν έταιριαν «Αθενές Γκάλφ» (κ. Γεώργιος Προκοπίου).

13. «Μιχάλης» φορτηγόν (πρώην λιβεριανό υπό τό αύτό δνομα) 8.825 τον. γκρός, τού 1974, άνηκον εις τήν έταιριαν «Αστουρίαν Αρμαντόρα» (κ. Αριστ. Καρυτινάκης).

14. «Πήγασος» φορτηγόν (πρώην γαλλικόν «Loyisiane») νεοαγορασθέν, 4.522 τον. γκρός, τού 1969, άνηκον εις τήν έταιριαν «Τάουρα» (κ. Άλεξ. Μαρίνος).

15. «Πιέρρος» φορτηγόν (πρώην «Jiskra» τσεχοσλοβακικόν) νεοαγορασθέν 1.702 τον. γκρός, τού 1963, άνηκον εις τήν έταιριαν «Φαίρλαντ» (κ. Δημ. Καπελάκος).

Αι παραγγελίαι

‘Ενα μπάλκ κάρριερ τών 28.000 τον. d.w. παρηγγέλθη εις τά Ιαπωνικά ναυπηγεία Χακοντάτε υπό έταιριας έλεγχομένης παρά τών κ.κ. Υίων Ιωαν. Κούλουθρου. Θά παραδοθή την Νοέμβριον τού 1981.

— Δύο πάναμαδ μπάλκ κάρριερ έγγνωσθη διότι παρηγγέλθησαν εις τά ναυπηγεία Μιτσουμπίσι υπό τής έταιριας «Orion & Global» τής Νέας Υόρκης (Οίκος Υίων Π. Γουλανδρή). Παράδοσις 1982.

— Δύο μπάλκ κάρριερ τών 26.220 τον. d.w. παρηγγείλειν ό κ. Γουλανδρής εις τά ναυπηγεία Όσιμα μέ παράδοσιν Ιούλιον και Σεπτέμβριον 1981. Θά έφοδιασθούν με μηχανήσεις Σούλτζερ 11.150 ιππων δι’ υπηρεσιακήν ταχύτητα 15 κόμβων.

— Δύο λάινερς πολλαπλής χρήσεως, τών 5.000 τον. d.w. έκαστον, διαπραγματεύεται ή «Arrow Line» (κ. Χατζηλίας) μέ ναυπηγεία τού Βελγίου. Αναμένεται σύντομα νά υπογραφή τό σχετικόν συμβόλαιον διά τήν κατασκευήν των.

— Πέραν τών δύο πρόντακτ τάνκερς πού έχει υπό παραγγελίαν εις τά ναυπηγεία Mi-



**SOLEMARE
SHIPPING CO. SHIPBROKERS**

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

τασουμπίσιο ό Οίκος Γ.Σ. Λιβανού, έγγνώσθη στη παρήγειλε και τρίτον μέση προσπικήν νά φθάση τά 5 ή 6 συνολικώς πλοιά του ίδιου τύπου. Πρόκειται περί σκαφών των 40.000 τον. d.w. λίαν υψηλών προδιαγραφών. Τό πρώτον θά παραδοθή 'Ιανουάριον 1982 και τό δεύτερον 'Απριλιον. Μέσα του ίδιου έτους τό τρίτον.

Ai καθελκύσεις

Την 17ην λήξαντος μηνός καθειλκύσθη άπό τάς έσχαράς των ναυπηγειών Χιουντάι της Νοτίου Κορέας ένα 80.000 τον. d.w. τάκερ, διά λογαριασμόν του Οίκου Γ.Σ. Λιβανού. Μηχανή Σούλτζερ τύπου 7RND76M, ισχύος 15.120 ίππων προσδίουσα ύπηρεσιακήν ταχύτητα 14.7 μιλών. Παραλαμβάνομένον άρχας 'Ιανουάριον θά όνομασθη «Μαρίνα».

— Μέσα Αύγουστου καθειλκύσθη εις 'Αισι, άπό τά ναυπηγειά 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα, τό 79.600 τον. d.w. δεξαμενόπλοιον «Γουόρλντ Κίνασι», πλοιοκτησίας του 'Ομίλου Νιάρχου. Θά έφοδιασθη μέ μηχανήν Σούλτζερ τύπου 7RND 76M, 15.960 ίππων, και άναπτύσσει ταχύτητα ύπηρεσιακήν 15.2 κόμβων. Παράδοσις Δεκέμβριον.

Παραλαβαί νεοτεύκτων

'Ανεμένετο νά παραληφθή κατ' αυτάς, άπό τά ναυπηγειά Χιτάστο τό 60.000 τον. d.w. μπάλκ κάρριερ «Μάσουν Πεντέλη», άνήκον εις τήν έταιρίαν «Μετροπόλιταν». Είναι έφωδιασμένον μέ μηχανήν Σούλτζερ κατασκευής των ναυπηγών, ισχύος 14.000 ίππων και άναπτύσσει ύπηρεσιακήν ταχύτητα 15 μιλών. Σημαία 'Ελληνική. 'Άδελφόν σκάφος θά παραδοθή εις τούς ίδιους πλοιοκτήτας τόν προσεχή 'Ιουλίον.

— Μέσα 'Ιουλίου παρελήφθη άπό τά Γιουγκοσλαβικά ναυπηγειά Ούγγλιανόκ τό 24.500 τον. d.w. Φορτηγόν πολλαπλής χρήσεως «Κόνκαρ Ποσειδών», ιδιοκτησίας τής έταιρίας «Κόνκαρ» (κ. Καρπίδας). Πρόκειται περί του πρώτου μιάς σειράς έξι άδελφών σκαφών λίαν υψηλών προδιαγραφών, δυναμένων νά μεταφέρουν παντοειδή γενικά και χύδην φορτία ώς και κοντένερς. Έχει μηχανήν B & W τύπου 6L67Gf, ισχύος 11.200 ίππων και άναπτύσσει ταχύτητα ύπηρεσιακήν 17 μιλών περίπου. Τό δεύτερον σκάφος της σειράς, τό «Κόνκαρ Νηρεύς», τελεῖ ύπο δοκιμήν και άναμένεται νά παραδοθή έντος τού 'Οκτωβρίου. "Απαντα θά ύψωσουν τήν έλληνικήν σημαίαν.

— 'Ανεμένετο νά παραληφθή χθές, 30 Σεπτεμβρίου, άπό τά ναυπηγειά 'Ισικαβατζίμα — Χαρίμα, τό 17.000 τον. d.w. πολλαπλής χρήσεως φορτηγόν «'Αράν», τύπου «Φρήν-

τομ II», άνήκον εις τήν έταιρίαν «Πλειάδες». Έφωδιασμένον μέ μηχανήν Πλήστικ τύπου 12PC2-2V ισχύος 6.000 ίππων, άναπτύσσει ύπηρεσιακήν ταχύτητα 14.5 κόμβων. Τό σκάφος ένεγράφη εις τά 'Ελληνικά νηολόγια.

— 'Ενα άλλο σκάφος του ίδιου τύπου, τό «Εύδημ Χόσουπ» του Οίκου Εύθυμιου, παρελήφθη τήν 25ην Σεπτεμβρίου άπό τά άνωτέρω ναυπηγεία και ύψωσε τήν κυανόλευκον.

— 'Εντός τών προσεχών ήμερών άναμενεται νά παραδοθή άπό τά ναυπηγεία Βάρνωφ τής Άνατολ. Γερμανίας, τό 17.000 τον. d.w. φορτηγόν πολλαπλής χρήσεως «Φίλων» ιδιοκτησίας του Οίκου Φαφαλιού. Μηχανή M.A.N. τύπου K8Z70/120E, προσδίουσα ύπηρεσιακήν ταχύτητα 17 μιλών. Σημαία 'Ελληνική.

— 'Από τήν έταιρίαν «Τάροπον Σίππιγκο» (κ. Ιων. Παπαδημητρίου) παρελήφθη τήν 21ην Αύγουστου, άπό τά ναυπηγεία Γκεόργκι Δημητρώφ της Βουλγαρίας τό 25.000 τον. d.w. μπάλκ κάρριερ «Τάροπον Στάρ». Είναι έφωδιασμένον μέ μηχανήν Σούλτζερ 12.000 ίππων και άναπτύσσει ύπηρεσιακήν ταχύτητα 15 κόμβων. "Υψωσε τήν 'Ελληνικήν σημαίαν.

Άγοραπωλησίαι

'Ηγοράσθη τό άτμοκινητον λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Venpet» 152.372 τον. γκρός, 330.869 τον. d.w. τού 1973, άντι 13.250.000 δολλαρίων.

— 'Επωλήθησαν είς κινεζικά συμφέροντα άντι συνολικού ποσού 24.6 έκατομ. δολλαρίων τά άδελφά φορτηγά σκάφη «Σή Ήγκλ», «Σή Φάλκον» και «Σή Σουάν» 9.400 τον. γκρός έκαστον, 15.000 τον. d.w., ναυπηγηθέντα τό 1977.

— Μεταξύ 'Ελλήνων έπωλήθη τό φρήντομ «Τέτη Ν.» 10.009 τον. γκρός, 15.418 τον. d.w. τού 1969. Τιμή γύρω τών 4,3 έκατομ. δολλαρίων.

— 'Αντι ποσού γύρω τών 1,4 έκατομ. δολλαρίων ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον ιαπωνικόν φορτηγόν «Norway Maru», 8.858 τον. γκρός, 10.825 τον. d.w. τού 1966.

— 'Παρ' 'Ελλήνων τής Νέας 'Υόρκης ήγοράσθη γύρω τών 5 έκατομ. δολλαρίων τό δηζελοκίνητον νορβηγικόν δεξαμενόπλοιον «Polycastle» 26.376 τον. γκρός, 46.687 τον. d.w., τού 1963.

— Παρά τής έταιρίας «Μετροπόλιταν» ήγοράσθη τό μπάλκ κάρριερ «Πολύτροπος» 13.036 τον. γκρός, 22.059 τον. d.w., τού 1975 και μετωνόμασθη «Muriwa».

— 'Επωλήθη άντι 2,5 έκατομ. δολλαρίων τό μπάλκ κάρριερ «Μάρκος Μ. Φ.» 9.979 τον. γκρός, 16.009 τον. d.w. τού 1962.

— 'Ηγοράσθη γύρω τών 3.750.000 δολλαρίων τό δηζελοκίνητον ιαπωνικόν δεξαμενό-

πλοιον «Botany Chemist» 3.421 τον. γκρός, 5.703 τον. d.w. τού 1973.

— Τό δηζελοκίνητον γιουγκοσλαυϊκόν φορτηγόν «Murter» 8.852 τον. γκρός, 13.709 τον. d.w. τού 1959 ήγοράσθη εις τά 1.400.000 δολλάρια.

— Γύρω τών 6.600.000 δολλαρίων ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον ισπανικόν φορτηγόν «Irene» 11.383 τον. γκρίς, 19.300 τον. d.w. τού 1973.

— 'Επωλήθη, πιθανώς εις συμφέροντα Νέας 'Υόρκης, τό μπάλκ κάρριερ «Χαράλαμπος Φ.» 16.149 τον. γκρός, 27.281 τον. d.w. τού 1970, γύρω τών 8,2 έκατομ. δολλαρίων.

— 'Ηγοράσθη τό υπό σημαίαν Σιγκαπούρης δηζελοκίνητον τουηντέκερ «Trautefels» 11.644 τον. γκρός, 18.579 τον. d.w. τού 1974, εις τά Δ.Μ. 16.000.000.

— Τό φορτηγόν «Πίτρια Σπίριτ» 3.446 τον. γκρός, τού 1970, έπωλήθη εις άλλοδαπούς και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Annabel». Σημαία Γκναρα.

— 'Επωλήθη εις άγγλικά συμφέροντα τό φορτηγόν «Σαίντ Δημήτριος» 8.532 τον. γκρός, τού 1957 και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Demetrius».

— 'Ηγοράσθη, παρελήφθη και μετωνόμασθη 'Αγγελική III τό δηζελοκίνητον άγγλικόν φορτηγόν «Echo» 1.241 τον. γκρός, 1.507 τον. d.w., τού 1957.

— Τό παναμαϊκόν μότορσιπ «Estansia» 848 τον. γκρός 1.382 τον. d.w. τού 1950, ήγοράσθη, παρελήφθη και ύψωσε τήν κυανόλευκον. Παρέμεινεν υπό τό αύτό δόνημα.

— 'Ηγοράσθη έπισης τό άγγλικόν δεξαμενόπλοιον «B.R. Zest» 325 τον. γκρός, τού 1952 και ύψωσε τήν έλληνικήν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Γάμμα».

— 'Ηγοράσθη, παρελήφθη και μετωνόμασθη «Γαλήνη» τό δηζελοκίνητον σιγκαπουριανόν μεταλλοφόρον «Carmendale» 10.858 τον. γκρός, 16.562 τον. d.w. τού 1959. Σημαία 'Ελληνική.

— 'Αντι ποσού γύρω τών 3,85 έκατομ. δολλαρίων ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον γαλλικόν φορτηγόν «Clisson» 8.715 τον. γκρός, 12.883 τον. d.w., τού 1969.

Παραλαβαί και παραδόσεις

Παρελήφθη και ύψωσε τήν κυανόλευκον τό άγορασθεν άγγλικόν φορτηγόν «Wild Auk» 9.709 τον. γκρός, τού 1971. Μετωνομάσθη «Ολύμπιαν Ρήφερι».

— Τό άγορασθεν άγγλικόν φορτηγόν «Magenta Josefin» 7.703 τον. γκρός, τού 1961, παρελήφθη, Μετωνομάσθη 'Άλεξάντερ Φαιήθη. "Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Μετωνομάσθη «Κεφαλονία Σάν» και υ-

"SINGAPORE"

‘Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων και τροφίμων των 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.

NAYTIAKΑ XHMIIKA

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537

TELEX NO. RS 21376

24 HRS SERVICE

TIMAI LOGIKAI

P. O. BOX 1293

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"
SINGAPORE

ψώσεις την κυανόλευκον, τό παραληφθέν σιγκαπουριανόν μπάλκ κάρριερ «Sea Crest», 18.849 τον. γκρός, τού 1966.

—Τό ύπό σημαίαν Μάλτας άγορασθέν φορτηγόν «Elmaret» 4.236 τον. γκρός, τού 1958, παρελήφθη και ψώσεις την κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Taξιάρχης».

—Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Θαλασσινή Εύχη» και ψώσεις την κυανόλευκον τό ύπό σημαίαν Σιγκαπούρης μπάλκ κάρριερ «Ikan Bawal» 42.275 τον. γκρός, τού 1976.

—Εις «Μάριλου» μετωνομάσθη τό άγορασθέν άγγλικόν μπάλκ κάρριερ «Pageit» 16.269 τον. γκρός, τού 1971 και ψώσεις την έλληνική σημαίαν.

—Παρεδόθη εις τούς άγοραστάς του, τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων μπάλκ κάρριερ «Θεοφανώ Λιβανού» 15.929 τον. γκρός, τού 1963. Μετωνομάσθη «Καλλιρρόη».

—Εις «Ιντερνάσιοναλ Φλάγκ» μετωνομάσθη τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων μεταλλοφόρον «Ρήγκαλ Σή» 8.109 τον. γκρός, τού 1960.

Μετονομασία

Εις «Κάπταιν Πανάγος Δ. Πατέρας» μετωνομάσθη τό μπάλκ κάρριερ «Πανάγος Δ. Πατέρας» 16.207 τον. γκρός, τού 1972.

—Μετωνομάσθη «Μιχάλης Κ.» τό κυπριακόν φορτηγόν «Τζώννυ Κ.» 3.178 τον. γκρός, τού 1957.

—Τό μπάλκ κάρριερ «Μαίρη Σ.» 16.149 τον. γκρός, τού 1970, μετωνομάσθη «Χαράλαμπος Φ.».

—Εις «Κάτια» μετωνομάσθη τό δεξαμενόπλοιον «Λέικ Κάτια», 12.959 τον. γκρός, τού 1961.

—Τό φορτηγόν «Ζέα Σκάου» 4.169 τον. γκρός, τού 1958, μετωνομάσθη «Κέττυ».

Αι διαλύσεις

Έπωλήθη πρός διάλυσιν τό φορτηγόν «Αιγαίον Έξηρές», 3.169 τον. γκρός, τού 1957.

Η Παγκόσμιος Ναυτική Ήμέρα

Ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Ι. Φικιώρης ένε-

καινίασε την 25η Σεπτεμβρίου τήν έκθεσιν τήν όποιαν ώργάνωσε τό YEN εις τό Έθνικόν Ίδρυμα Έρευνών εις 'Αθηνας ἐπ' εύκαιρια τού έορτασμού τής Παγκοσμίου Ναυτικής Ήμέρας εις τά πλαίσια τού σχετικού προγράμματος τού IMCO. Θέμας τού έφετεινού έορτασμού είναι «Καλύτερη έκπαιδευση γιά άσφαλτερη ναυσιπλοΐα και καθαρότερες θάλασσες». 'Επ' εύκαιρια ό κ. Φικιώρης άποψε μήνυμα και έκάλεσε τούς έπιχειρηματικούς φορεις τής ναυτιλίας ώς και τούς 'Ελληνας ναυτικούς νά έντεινουν τάς προσπαθείας των διά τήν έπιτευξιν τῶν στόχων τού έφετεινού έορτασμού τής Παγκοσμίου Ήμέρας.

Άναληθείς πληροφορία

Τό έν Πειραιεί προδεινείον τής Κύπρου, τό όποιον διαχειρίζεται και τάς ναυτιλιακάς υποθέσεις τής Κυπριακής Δημοκρατίας εις τήν Έλλαδα, διέψευσε διά έγένοντο βοιδοσκοπήσεις ύπό της Έλληνων έφοπλιστών διά τήν ύπογραφήν ύπό της Κύπρου διμερών συμβάσεων μέ διαιτικάς και αφρικανικάς χώρας διά τήν παροχήν πληρωμάτων εις τά ύπό Κυπριακήν σημαίαν πλοία. Διμηρινίσθη σχετικώς άπό άρμοδιον παράγοντα τού προδεινείου διτί και άν έγένετο παρομοιά πρόστασις, αυτή θά άπερρίπτετο ύπό της Κυπριακής Δημοκρατίας, ή όποια ἐπ' ούδενι λόγω θά έφήρμοζε πολιτικήν έναντιουμένην εις τήν πολιτικήν τής Έλλαδος.

Τό Ναυτιλιακό συνάλλαγμα

'Από στοιχεία, πού συγκέντρωσε και έπειξεργάσθηκε ή άρμοδια 'Υπηρεσία τού YEN γιά τήν δραστηριότητα τῶν έγκατεστημένων στήν Έλλαδα ναυτιλιακών έταιρών τού A.N. 89/67 όπως ισχύει σήμερα, προκύπτει διά 685 έταιρεις εισήγαγαν και δραχμοποίησαν γιά τήν κάλυψη τῶν γενικών υποχρεώσεών τους στήν Έλλαδα κατά τό 1979, 1.077.000.000 δολ. ΗΠΑ, έναντι 710.000.000 δολ. ΗΠΑ κατά τό 1978.

Έξ αυτών γιά τήν άντιμετώπιση μόνο τῶν έξδων λειτουργίας τῶν στήν Έλλαδα έγκα-

τεστημένων γραφείων τους δαπάνησαν 102.733.000 δολ. ΗΠΑ έναντι 85.000.000 δολ. ΗΠΑ κατά τό 1978. Κατά τό άυτό έτος άπασχόλησαν 7.215 ύπαλληλους, έναντι 6.764 ύπαλληλων, πού άπασχόλησαν τό 1978.

Σύμφωνα μέ προσωρινά στοιχεία τής Τραπέζης τής Έλλάδος κατά τό 7 μηνο 'Ιανουαρίου-'Ιουλίου 1980 τό είσαχθεν στήν χώρα μας ναυτιλιακό συνάλλαγμα άνηλθε σε 1.011 έκατομ. δολ. έναντι 847 έκατομ. δολ. τής άντιστοίχου περιόδου 1979, σημειωθείσης έτσι αύξησεως 19,3%.

Ειδικότερα τόν 'Ιούλιο τού 1980 τό είσαχθεν συνάλλαγμα άνηλθε σε 167 έκατομ. δολ. έναντι 136 έκατομ. δολ. τού 'Ιουλίου 1979, σημειωθείσης έτσι αύξησεως 22,8%.

Τό συνάλλαγμα τής «Κάντια»

Ο διμίος τῶν έταιρών «Κάντια» είσισγαγε εις τήν Έλλαδα διά τό έτος 1979, δολάρια 718.450 διά τήν κάλυψιν δαπανών λειτουργίας γραφείων και λοιπών υποχρεώσεων, μή συμπεριλαμβανομένων τῶν έξδων πλοίων.

Τό Έλληνικόν κρουαζιερόπλοιον

Είναι γεγονός διτί στό καλό δόνομα τής Έλληνικής Ναυτιλίας συντελούν και οι φροντίδες τῶν Έλληνων πλοιοκτητών διά τήν καλήν κατάστασιν τῶν πλοίων των καθώς και ή ίκανότης και συμπεριφορά τῶν Έλληνων ναυτικών.

Αύτή τήν φορά τά εύμενή σχόλια προσέρχονται άπό την κ. RANCIAUX, Γενικόν Γραμματέα τής GROUPEMEN DES UNIONS NATIONALES DES AGENCIES DE VOYAGES DE LA C.E.E. Ό άνωτερω έταξιδευσε μέ τό κρουαζιερόπλοιον «NEPTUNE», τής Ήπειρωτικής Ατμοπλοίας, και έκφράζεται μέ τούς καλλιτέρους χαρακτηρισμούς διά τό Πλοιαρχον κ. Κέκαν και τό έπιτελείον του, διά τήν ίκανότητα τῶν διαφόρων κατηγοριών ναυτικών καθώς και διά τήν έπιμελειαν συντηρήσεως τού πλοίου.

Διαπιστώσεις και έκτιμησεις προερχόμεναι άπό ειδικούς, ώς ο κ. ANCIAUX, έχουν ίδαιτέρων άξιαν.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ίδρυθείς ύπό σημαινόντων Έλληνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο μέρος τού Έλληνικού ἐμπορικοῦ στόλου. Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων ἄνω τῶν 11.500.000.000 δολλαρίων.

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) η εις τούς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους τού:

Thos. R. Miller & Son, International House, 26 Creechurh Lane, London EC3A 5BA.
Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

Διάσωσης προσφύγων

Ο Πλοίαρχος και τό πλήρωμα τού έλληνικού φύγο πλοίου «ΘΙΑΚΙ» παρέλαβαν από τήν νότιο Θαλασσία περιοχή τού Βιετνάμ 16 Βιετναμέζους πρόσφυγες οι οποίοι έπειται μικρού πλοιαρίου.

Τό έλληνικό σκάφος πλέει πρός Σιγκαπούρη, όπου πρόκειται νά άποβιθάσει τούς πού πάνω πρόσφυγες.

Η προβολή τού Θαλασσίου τουρισμού

Τή διοίκησης τής Ένωσεως Επιβατηγών Πλοίων μέ έπικεφαλής τόν πρόεδρον της κ. Α. Ποταμάνον έπεσκέφθη πρό ημερών τόν γενικόν γραμματέα τού ΕΟΤ κ. Σολούνιαν μετά τού όποιου συνεζήτησε θέματα τά όποια άπασχολούν τόν κλάδον τών κρουαζιεροπλοίων. Ως έγγνωσθη, άπεισσισθη νά έξευρεθη τρόπος διά τήν μεγαλυτέραν και άποτελεσματικότεράν προβολή τού έλληνικού θαλασσίου τουρισμού εις τό έξωτερικόν και ίδαιτέρως εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας ώστε από τής νέας τουριστικής περιόδου νά αύξηθη ο άριθμός τών Αμερικανών τουριστών και ειδικώτερον έκεινων πού προτιμούν τάς κρουαζιέρας.

Τά θέματα τών ναυτικών

Τή διοίκησης τής Πανελλήνιου Ναυτικής Ομοσπονδίας έπεσκέφθη τόν άντιπροσέδρον τής Κυβερνήσεως κ. Κ. Παπακωνσταντίνου και έθεσε ύπ' δψιν του τά πάγια θέματα τά όποια άπασχολούν τούς ναυτικούς. Ειδικώτερον, ή διοίκησης τής ΠΝΟ έζήτησε:

— Τήν σύστασιν Ταμείου Επικουρικής Α. σφαλίσεως Ναυτικών.

— Τήν νομοσχεδίου περί «έλαχίστης εις τό NAT άσφαλιστικής προστασίας» (ή ψήφισίς του έπροκειτο νά όλοκληρη κατά τάς συνεδριάσεις τού τμήματος διακοπών τής Βουλής τής παρελθούσης

Δευτέρας ή Τρίτης).

— Τήν χορήγησιν στεγαστικών δανείων εις τούς ναυτικούς ύπό εύνοικούς δρους.

— Τήν άποπεράτωσιν τού Νοσηλευτικού Ιδρύματος Εμπορικού Ναυτικού.

— Τήν προστασίαν τών ναυτικών ύπό άσυνεπεις και άφερεγγύους πλοιοκήτας.

— Τήν ληψιν μέτρων προστασίας και άσφαλειας τής ζωής τών ναυτικών.

— Τήν ρύθμισιν τού θέματος τής έξασφαλίσεως τής ψήφου τών ναυτικών.

Νέα προξενικά λιμεναρχεία

Ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Ι. Φικιώρης έδηλωσεν δτι μελετάται ή ίδρυσις 15 εισέτη προξενικών λιμεναρχείων διά τήν καλυτέραν έξυπηρέτσιν τών έλληνικών πλοίων. Τά έν λόγω λιμεναρχεία θά ίδρυθούν σταδιακώς και κατ' άρχην εις Βενετίαν, Λάγος κλπ. όπου παρουσιάζεται η ημέρην κίνησις έλληνικών πλοίων. Προηγουμένως, είπε ο κ. Υπουργός, πρέπει νά αυξήθουν αι όργανικα θέσεις τού Λιμενικού Σώματος.

Εύαρεσκεια εις πλοιάρχους

Ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Ι. Φικιώρης έξεφρασε τήν εύαρεσκειάν του πρός τούς πλοιάρχους κ.κ. Μ. Γεωργακάκον και Χ. Χαρ. Βλαχόπουλον διά τήν διάσωσιν κινδυνεύοντων εις τήν θάλασσαν. Ο κ. Γεωργακάκος έρρυμούλκησε εις τήν Ρόδον τουρκικόν άλιευτικόν μέ πλήρωμα όκτω άτομων τό δ. ποίον είχε παραμείνει άκυβέρνητον έπι είκοσι ημέρας εις άποστασιν 150 μιλίων νοτιοδυτικώς τής Κύπρου, παραιτηθείς από κάθε άπαίτησιν έπιθαλασσίου άρωγης και ό κ. Βλαχόπουλος περισυνέλεξε ναυαγούς θαλαμηγούν ή όποια είχε βυθισθή λόγω πυρκαϊάς.

Έκπαιδευτικά

Από τής 15 Σεπτεμβρίου 1980 άρχιζει στό Κέντρο Έκπαιδεύσεως Στελεχών Ε.Ν. (ΚΕΣΕΝ) ή λειτουργία ειδικού Τμήματος Έκπαι-

δεύσεως Αξιωματικών Καταστρόματος δεξιμενοπλοίων στά συστήματα πλύσεως δεξιαμενών φορτίου μέ άργο πετρέλαιο και άδρανές άέριο.

Τή διάρκεια έκπαιδεύσεως θά είναι 6 έργασμάν ήμερών και θά λειτουργεί ένα τμήμα κάθε έβδομάδα σε δλη τήν διάρκεια τού έτους πλήν τών μηνών Ιουλίου και Αύγουστου.

Τά τμήματα αύτά μπορούν νά παρακολουθήσουν οι κάτοχοι διπλώματος πλοιάρχου Α, Β ή Γ τάξεως έφ' δσον θά έχουν ένα χρόνο τουλάχιστον υπηρεσία σε πετρελαιοφόρα πλοία.

Οι αιτήσεις μέ τά δικαιολογητικά θά πρέπει νά υποβάλλονται στό ΚΕΣΕΝ μία έβδομα πάρα πρί πάρα τήν έναρξη τού τμήματος τό δ. ποίον έπιθυμούν νά παρακολουθήσουν οι ένδιαφερόμενοι.

Σέ δσους παρακολούθουν άνελληπώς τά πού πάνω τμήματα θά χορηγείται σχετικό πιστοποιητικό έκπαιδεύσεως άπο τό ΚΕΣΕΝ.

Αι έξετάσεις εις τάς ΑΔΣΕΝ

Έχει κινηθεί ή διαδικασία διά τήν πρόσληψην 34 μονίμων καθηγητών, πού θά έπανθρώσουν τά Δημόσια Ναυτικά Λύκεια Ασπροπύργου, Έλευσίνος, Ηρακλείου, Χανίων, Χίου και Πρεβέζης.

Κατά τό νέον έκπαιδευτικόν έτος προβλέπεται νά λειτουργήσουν 28 ιδιωτικά λύκεια (5 πλοιάρχων, 12 μηχανικών και 11 ραδιοτηλεγραφητών), συνολικής δυναμικότητος 2.500 περίπου μαθητών.

Μέ τροπολογίαν πού περιελήφθη εις τό Νομοσχέδιον περί έλαχίστης άσφαλιστικής προστασίας προβλέπεται ή οικονομική ένίσχυσι τών μαθητών τών ιδιωτικών λυκείων, προκειμένου νά άποτελέση τούτο κίνητρον διά τήν πρός τό ναυτικόν έπαγγελμα προσέλκυσιν. Αι προϋποθέσεις και τό ύψος τής έν λόγω οικονομικής ένισχυσεως προβλέπεται νά καθορίζωνται δι' ύπουργικής άποφά-



When performance counts,
you can count on MEDOV in Italy



FOTIS G. POULIDES
Managing Director

"MEDOV"

Directors:

GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
GUISEPPE GALASTRO

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 VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • TRAVEL AND TOUR OPERATORS.

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29

Phone: 541361/268532 — 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

σεως.

Αι έξετάσεις των λυκείων θα γίνουν άπο
6 - 10 Οκτωβρίου.

Έξ αλλου ό αριθμός των ύποψηφίων διά
τάς εισαγωγικάς έξετάσεις είς τάς ΑΔΣΕΝ έ-
φτασε τούς 2.042, άπο τούς όποιους θα κα-
λυφθούν 1.111 θέσεις δοκίμων.

Δημόσια Ναυτικά Λύκεια

Έχει άρχισει και συνεχίζεται ή απαραίτη-
τη προετοιμασία γιά την λειτουργία των Δη-
μοσιών Ναυτικών Λυκείων 'Ασπροπύργου -
'Ελευσίνος - 'Ηρακλείου - Χανίων - Χίου
και Πρεβέζης.

Πρός τούτο προετοιμάζονται οι ΑΔΣΕΝ,
στίς όποιες θα λειτουργήσουν τά έν λόγω
Λύκεια (αιθουσες, έξοπλισμός κλπ.), ένων πα-
ράλληλα έχει κινηθεί ή διαδικασία γιά την
πρόσληψη 34 μονίμων καθηγητών.

Οι έξετάσεις των Λυκείων (Δημοσίων και
'Ιδιωτικών) θα γίνουν άπο 6 - 10 Οκτωβρίου.

Γιά τήν προσέλκυση στά Λύκεια έχουν κυ-
κλοφορήσει σχετικά ένημερωτικά φυλλάδια.
έχουν γίνει άνακονώσεις στόν τύπο και τε-
λευταία πρωθητήκαν στούς κεντρικούς και
έπαρχιακούς ραδιοφωνικούς σταθμούς σχε-
τικά ένημερωτικά κείμενα.

Ίδιωτικά Λύκεια

Κατά τό νέο έκπ. έτος προβλέπεται νά λει-
τουργήσουν 28 'Ιδιωτικά Λύκεια (5 Πλοιάρ-
χων - 12 Μηχανικών και 11 Ραδιοτηλεγρα-
φητών) συνολικής δυναμικότητος 2.500 μα-
θητών περίπου.

Μέ τροπολογία, πού περιελήφθη στό Νο-
μοσχέδιο περί έλαχιστης ασφαλιστικής προ-
στασίας προβλέπεται ή οικονομική ένισχυση
τών μαθητών τών 'Ιδιωτικών Λυκείων προ-
κειμένου νά άποτελέσει τούτο κίνητρο γιά
την πρός τό ναυτικό έπαγγελμα προσέλκυ-
ση. Οι προϋποθέσεις και τό υψος τήν έν λό-
γω οικονομικής ένισχυσεως προβλέπεται νά
καθορίζονται δι' 'Υπουργικής άποφάσεως.

Η ΠΕΜΕΝ καταγγέλλει

Η 'Επιθεώρηση 'Εμπορικών Πλοίων (ΕΕΠ)
διενήργησε - υπότιθεται - πρόσφατα έ-
λεγχο στό νεότερο έπιβατηγό πλοίο «ΑΝ-
ΝΥ» τής Πελοποννησιακής 'Ακτοπλοίας, ή ό-
ποια έκπροσωπείται άπο τόν κ. Συμαντώνη
και τό γνωστό βιομήχανο τής «NATIONAL
CAN» κ. Κασανάκη, και τό έκρινε ικανό μέ ά-
ποτέλεσμα νά χορηγήσει τά απαραίτητα
σχετικά πιστοποιητικά άξιοπλοίας.

Κλιμάκιο τής ΠΕΜΕΝ έπισκεψθεί χθές
τό πλοίο, πού βρίσκεται έλλιμενισμένο στό
Π. Φάληρο και διαπίστωσε τά έχης:

- Οι καμπίνες τών άξιωματικών και τού
πληρώματος βρίσκονται κάτω άπο τήν έπι-
φένεια τής θάλασσας, ένων δέν ύπάρχει σέ
καμμία φίλιστρίνη, κλίματισμός (μόνον ένας
έξαεριστήρας), τουαλέττα, μπάνιο ή λαβούμ-
νο. 'Άπο τή γενική ούτη κατάσταση δέν έξαι-
ρούνται ούτε δέν έχουν καί αύτά άκομη τά απά-
ραιτητα γραφεία πρός πραγματοποίηση τών
έργασιών τους.

- Οι Γ' μηχανικοί διαμένουν άνα δύο σέ
μια καμπίνα, διαστάσεων 1,85X2 μ., ένων τό

πλήρωμα άνα τρία άτομα σέ καμπίνα διαστά-
σεων 2X2,56 μ.

Οι τραπεζαρίες άξιωματικών και πλη-
ρώματος, οι όποιες είναι σημειωτέον έπισης
πολύ μικρών διαστάσεων και διαθέτουν πάγ-
κους άντι γιά καρέκλες, βρίσκονται στό ίδιο
κατάστρωμα μέ τίς καμπίνες, δηλαδή κάτω
άπο τήν έπιφάνεια τής θάλασσας, χωρὶς έπι-
σης κανένα φίλιστρίνη.

Γιά δλα τά πού πάνω ή ΠΕΜΕΝ διαμαρτυ-
ρήθηκε στό ΥΕΝ και δίκαια διερωτάται δάν κά-
τω άπο αύτές τίς προϋποθέσεις έκρινε όρθια
ή ΕΕΠ κι επεισε νά χορηγήσει πιστοποιητικό
άξιοπλοίας τού πλοίου, πού πρόκειται σύν-
τομα νά δρομολογηθεί.

E.O.K. — Ναυτιλία

Μέ θέμα τάς έπιπτώσεις, τά προβλήματα
και τά πλεονεκτήματα τής έμπορικής Ναυτι-
λίας μέ τήν ένταξην τής Έλλαδος εις τήν
ΕΟΚ έδόθη χθες διάλεξης τού άρχιπλοιαρχού
κατού Λ.Σ. κ. Γ. Πλυτζανόπουλου εις τόν Πει-
ραιά πού διωργάνωσε η "Ενωσις Επιβατη-
γών Πλοίων".

Τόν ομιλητήν έπαρουσιάσεις ο πρόεδρος τή
Ενωσεως κ. Α. Ποταμιάνος.

• • •

Καπηρίσθησαν αί μελέται τών προγραμ-
μάτων τής ναυτικής έκπαιδεύσεως, πού θά
ύποστηριχθούν άπο τό Κοινωνικόν Ταμείον
τής Ευρωπαϊκής Κοινότητος. "Ηδη άπεστά-
λλησαν αί σχετικά αίτήσεις εις τήν άρμοδιαν
ύπηρεσίαν.

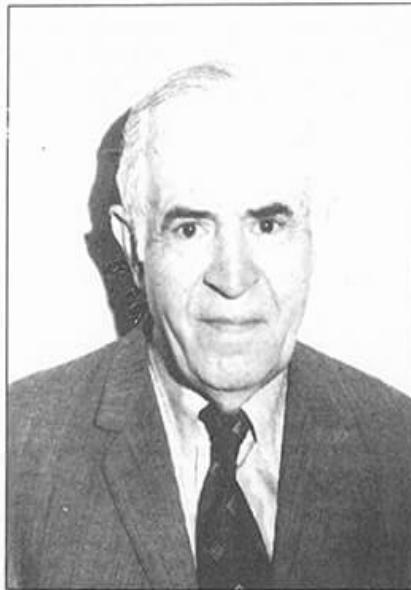
Διά τούς ναυτικούς τής έταιριας «Αιγίς»

1000 βιβλιάρια καταθέσεων τής Έθνικής
Κτηματικής Τραπέζης, μέ συμβολικόν ποσό
καταθέσεως, διένειμνε ή έταιρια «Αιγίς» (τού
κ. Ν. Δ. Παπαλιόν) εις ίσαρθμους ναυτικούς
πού ύπηρετούν εις τά πλοία της. "Η παράδο-
σις τών βιβλιαρίων έγένετο κατά τήν διάρ-
κειαν τελετής εις τήν όποιαν παρέστη και ού-
πουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Ιωάν. Φι-
κιώρης. "Ο πρόεδρος τής Κτηματικής συνε-
χάρη τόν κ. Παπαλιόν και ύπεγράμμισε τό
ένδιαφέρον τής Τραπέζης νά άποκτησουν ή-
λοι οι Έλληνες ναυτικοί άκινητα εις τήν πα-
τρίδα.

Αι άρχαιρεσίαι τών πλοιάρχων

"Άρχιζει άπο σήμερον ή ψηφοφορία διά
τήν έκλογην νέας διοικήσεως εις τήν "Ενω-
σιν Πλοιάρχων ή όποια θα τά τερματισθή τήν
10ην Δεκεμβρίου 1980. Οι ύπωρηφοι άνερ-
χονται εις 91 και ώς άνεκοινώθη, τά ψηφο-
δέλτια άποστέλλονται ήδη εις τάς διευθύ-
νσεις τών μελών τής Ενωσεως, εις τούς ό-
ποιούς συνιστάται νά συστήσουν εις τούς οί-
κειους τών νά τούς τά άποστείλουν τό ταχύ-
τερον δυνατόν. "Υπολογίζεται διτή τήν στιγ-
μήν αύτήν είναι ταμιακώς έν τάξει, δηλαδή
δύνανται νά μετάχουν εις τάς άρχαιρεσίας,
περι τά 5.000 μέλη τής Ενωσεως Πλοιάρ-
χων, πιστεύεται όμως διτή ή ό αριθμός αύτώς
θά αύξηθη αίσθητώς κατά τήν διάρκειαν τών
άρχαιρεσιών, διότι θά σπεύσουν νά τακτο-
ποιηθούν ταμιακώς και άλλα μέλη τής Ενω-
σεως.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ



Θολιβερόν και πάλιν άγγελμα άπο τό Λονδίνον.
"Ενας άκομη άπο τούς έκει προέχοντας "Ελληνας
έφοπλοιας, ο Ίωάννης Κουλουκουντής άπεβιω-
σεν. Ό θάνατός του, τήν παρέλθουσαν Παρασκευή-
νη, κατελύπησε τήν ναυτική μας οικογένειαν. Υ-
πῆρξε τό πρότυπον τίμιον έν πάση κυριολεξία,
άνθρωπον εις ιλικρινώς θητεύεσας ως έκπρο-
σωπος τής έφοπλοιας μας οικογενείας, έπι μα-
κράν σειράν έτών, εις τό Κομμίττη τού Λονδίνου,
ώς Πρόεδρος αύτού.

Υπῆρξε τό ύποδειγμα καλού ύπο πάσαν έποιφιν
άνθρωπου. Ή δήλη του σταδιοδρόμια παραδειγμα-
τική άπετέλεσε τό ύποδειγμα τής βαθείας έκτιμη-
σεως τού 'Ελληνικού ναυτιλιακού παράγοντος εις
τήν άγορά τού Λονδίνου.

Θρηνούμεν τόν πρώρον θάνατον τού άγαπη-
τού μας φίλου, τού ειλικρινώς ύποδειγματικού άν-
θρωπου, τού διακεκριμένου έφοπλοια, τού οικο-
γενειάρχου, διστικού καταλείπει άποχωρών άπο τόν
πρόσκαιρον αύτόν κοφίον, τάς κολυτέρας, τάς ύ-
ποδειγματικάς άναρνησεις.

Τά "Ναυτικά Χρονικά", συνδεόμενα άπο πολλών
δεκαετηρίων μέ τόν άξεχαστον φύλον των, άπευ-
θύνουν τό θερμό συλλυπτήριον εις τήν άποφανί-
σθείσαν οικογένειάν του και τούς 'Αδελφούς του.

Η κηδεία του θά τελεσθή εις τό Λονδίνον και ή
ταφή του έδω.

Αι εισφοράι ναυπηγικών μονάδων

Τό Γνωμοδοτικόν Συμβούλιον Ναυπηγε-
πισκευαστικής Βιομηχανίας συνήλθε τήν πα-
ρελθούσαν έβδομάδα και η σχολήθη μέ τό
θέμα τής καταβολής μειωμένων έργοδοτι-
κών εισφορών άπο τάς ναυπηγοεισκευα-
στικάς έπιχειρήσεις πρός τό ΙΚΑ και άλλους
άσφαλτοικούς όργανοισμούς. "Η έξετασης
τού θέματος άναμενεται νά συνεχισθή και
κατά τήν μεθαυριανή σύνοδον τού Γνωμο-
δοτικού Συμβουλίου.

Ιταλοί φροντισταί;

"Έγνωσθη διτή οι έπι τών πλοίων τής έται-
ριας Καραγιώρη ύπηρετούτες 'Ιταλοί
φροντισταί συνεφώνησαν μετά τών 'Ελλή-

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

141, FILONOS STREET, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: LAURELSHIP PIRAEUS

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

νων συναδέλφων των, όπως διαμαρτυρήθουν διά την άντικατάστασιν ώρισμένων Έλληνων φροντιστών υπό προσωπικού τού «τρίτου κόσμου». Έν συμφωνία μετά τής ΠΝΟ έγένοντο ώρισμέναι ένεργειαι έπι τού «Μεντιτεράνεαν «Αϊλαντ» τό δρόποιον έκτελει δίς τής έβδομαδος την γραμμήν Πειραιώς — Βενετίας, ώς και έπι δύο πλοίων τής αύτης έταιριας, τά δρόποια προσεγγίζουν είς «Αγκώνα και Μπάρι.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΝΙΚΟΥ ΣΑΜΑΡΑ

«ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ»

Έπανερχόμεθα: «Έκυκλοφόρησεν είς άνατυπον τεύχος έκ τού μηνιαίου δελτίου τού Έμπορικού και Βιομηχανικού «Έπιμελητηρίου Θεσσαλονίκης (τεύχος 6/1980) ή μελέτη τού έπι τής ναυτιλίας και τών λιμένων ειδικευμένου οικονομολόγου κ. Νικού Σαμαρά, με θέμα το Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα.

Η μελέτη άφου δώσει είς τήν άρχην τόν δρισμόν και τά κύρια χαρακτηριστικά τού ναυτιλιακού συναλλάγματος, έξετάζει έν συνέχεια τάς έπιπτωσεις του έπι τού ισοζυγίου πληρωμών, τής άποταμεύσεως και τού έθνικού εισόδηματος. Εις ίδιας παραγράφους έξετάζεται θεωρητικώς ή συμβολή τού ναυτιλιακού συναλλάγματος, οι διάφοροι παράγοντες οι οποίοι τά έπιπτεράζουν (διεθνές έμποριον, ναυλωγόρα κλπ.) και οι έξ αυτού κίνδυνοι τής οικονομίας.

Η άπο θεωρητικής και γενικής πλευράς άναλυσης τής δομής και τών έπιπτωσεων τού ναυτιλιακού συναλλάγματος, γενομένη με τήν γνωστήν έπιστημονικήν γνώσαιν τού κ. Ν. Σαμαρά άποτελει σύστασικήν συμβολήν είς τήν έρευναν ένδος θέματος καιρίων ένδιαφέροντος τήν έλληνικήν ναυτιλίαν και έθνικήν μας οικονομίαν.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ GUIDE FOR SHIPS BURNING COAL

Έξεδόθη ύπό τού «Αμερικαν Μπυρώ όφ Σίππιγκ» όδηγός διά τά κινούμενα με γαϊάνθρακα πλοία. Ο «Όδηγός περιγράφει τά στάνταρντ πού άφορούν είς τόν σχεδιασμόν και τήν θέσιν τών άποθηκών καυσίμων, τήν μεταφοράν τού γαϊάνθρακος είς τήν μηχανήν, τόν ελέγχον τών λεβήτων, συστήματα προστασίας τών λεβήτων, συγκέντρωσιν και έναποθήκευσιν τής τέφρας, συστήματα διτής τροφοδοτήσεως καυσίμων, συστήματα άερισμού, προστασίαν κατά τής πυρκαϊάς, ηλεκτρικάς έγκαταστάσεις και δοκίμας.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:

ΜΠΟΥΡΜΑΤΣΤΕΡ & ΓΟΥΕΤΙΝ ΕΛΛΑΣ Ε.Π.Ε.

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889

ΕΥΡΕΤΗΡΙΑ ΠΕΙΡΑΤ' ΚΗΣ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑΣ

Έκυκλοφόρησαν είς ίδιον τεύχος τά εύρετηρια τού νομολογιακού περιοδικού «Πειραική Νομολογία» τό δρόποιον ύπό τήν έπιμελείαν τού δικηγόρου κ. Α. Αντάμπαση έκδιδει δίς δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς.

Τά εύρετηρια περιλαμβάνουν είς τήν άρχην πίνακα τών περιεχομένων τού Α' τόμου 1979, έν συνεχεία άλφαβητικόν καθ' ςηλην εύρετηριον τών δημοσιευθεισών άποφάσεων

εις τόν άυτόν τόμον και τέλος άριθμητικόν πίνακα τών έν λόγω άποφάσεων.

ΤΡΙΤΟΜΟΝ ΤΟ «ΛΟΥΔ ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ»

Από τής έκδόσεως τού έτους 1980-81 αι πασίγνωστοι πίνακες τού «Λόυδ Ρέτζιστερ» θά κυκλοφορούν είς 3 τόμους άντι τών μέχρι τούδε 2, οι οποίοι λόγω τού δύκου των έχουν καταστεί δύσχρηστοι. Οι έν λόγω τόμοι περιλαμβάνουν λεπτομερείς πληροφορίας διά 70.000 πλοία.



«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ» — «ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ»

Αι άνακρισεις διά τήν σύγκρουσιν

Ο πλοίαρχος κ. Πασχάλης Χατζηπέτρος τού έλληνικού διεξαμενοπλοίου «Ατλάντικ Εμπρεσ», τού συγκρουσθέντος με τό έλληνικής ίδιοκτησίας λιμενιανών τάνκερ «Αιτζιαν Κάπταιν» τόν Ιουλίου τού 1979 είς τήν Καραϊβικήν, δέν παρουσιάσθησε είς τήν άνακρισιν τήν διενεργηθείσαν είς Λονδίνον τήν 15ην Σεπτεμβρίου άπό τάς λιμενιανάς άρχας. Ανεφέρθη είς τήν άνακρισιν διό ό κ. Χατζηπέτρος έχηφανοισθή διά νά μη τού άφαρεθη τό λιμενιανόν δίπλωμα πλοιάρχου και έμασθωθή ιδιωτικός τετελέκτιθ διά τήν άνευρεσιν του.

Ος γνωστόν, τό 392.666 τον. d.w. έλληνικόν τάνκερ ύπέστη πυρκαϊάν μετά τήν σύγκρουσιν και έβυθισθη, μέ απόλειμαν 30 άτομων. Πυρκαϊάν έπι τον «Αιτζιαν Κάπταιν» κατεβέσθη και τό σκάφος διεσώθη. Ασφαλιστικά άπαιτησεις διά τά δύο σκάφη και τό φορτίον τού «Ατλάντικ Εμπρεσ» άνω τών 100 έκατον δολ. ήγέρησαν.

Ο επί κεφαλής τής λιμενιανής άνακριτικής έπιπτροπής κατηγόρησε τον πλοίαρχον κ. Χατζηπέτρον διό ό άξιωματικός φυλακής κατά τήν στιγμήν τής συγκρουσίσεως δέν είχε τά άπαιτούμενα προσότητα και έπι πλέον είχε κατανάλωσε ποσότητα άλκοολ πρό τού σκάφους έν άπουσία του, πράγμα πού άντιβαίνει μέ τόν κανονισμόν, διστις καθορίζει διό «είναι άδιαμφισθήτητον δικαίωμα τού άξιωματικού φυλακής νά άλλάζῃ ταχύτητα». Ό δεύτερος κατηγορείται διό παρεποίησε τό ήμερολόγιον τού πλοίου μετά τήν σύγκρουσιν.

Εις τήν συνέχειαν τής άνακρισεως, διά δικηγόρος τών πλοιοκτητών τού «Ατλάντικ Εμπρεσ» άπέρριψε τήν κατηγορίαν διό ό πλοιαρχός κ. Χατζηπέτρος έχηφανοισθή, άλλ' έδηλωσεν διό

δέν παρέστη είς τήν άνακρισιν, διότι έξακολουθεί νά τελή ύπό θεραπείαν είς Χιονίστον και δέν έχει άκομη έπιστρεψει είς τήν Έλλάδα.

Σχετικώς με τήν κατηγορίαν κατά τού υπόπλοιάρχου κ. Λαούδη, άνεφέρθη διό άποτελει συνήθη πρακτικήν νά σημειωύνται μεταβολαί είς τό πρόχειρον ήμερολόγιον ένός πλοίου.

Η σχετική έπι τών άνακρισεων έκθεσις θά γνωσθεί μετά τίνας μήνας.

Κατά τήν περιοδον τών άνακρισεων ύπεβληθη η πρότασης διαχωρισμού τής ναυσιπλοίας είς τήν περιοχήν τής Καραϊβικής, διόπου έσημερώθη η σύγκρουσις, δεδομένου διό ή ναυσιπλοία έκει πυκνούνται από ήμέρας είς ήμέραν. Διά τού τρόπου αύτού θά πιωθούν σημαντικώς οι κίνδυνοι συγκρούσεων.

Η ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ «ΝΤΕΡΜΠΥΣΑΤΡ»

Ακαρποί άπεβησαν αι έρευναι διά τήν άνευρεσιν τού άπό τής 9ης Σεπτεμβρίου άγνοουσμένου Βρετανικού Ο.Β.Ο. «Ντέρμπυσάιρ» ή έπιζωντων τού πληρώματό του. Πιστεύεται διό έβυθισθη αντανδόν τού δέν κόλπον τού Τόκιο ύπό τού τυφώνος «Οργιντ».

Τό 170.000 τον. d.w. σκάφος μετέφερε φορτίον σιδηρομεταλλεύματος άπό τον Καναδά είς τήν Ιαπωνίαν και ή τελευταία γνωστή θέσισ τού ήτο είς άποστασην 650 μιλών έξωθι τού κόλπον τού Τόκιο την 9η Σεπτεμβρίου. Τού σκάφους έπειβανον 42 ναυτικοί και δύο σύζυγοι άξιωματικών.

Εις τήν περιοχήν, διόπου εύρισκετο τό σκάφος, έπεισμάνθησαν κηλίδες πετρελαίου αι οποῖα πιθανόν νά προήρχονταν άπό τά καύσματον. Από άναλυσιν ήηθεύντων δειγμάτων άναμενεται νά διαπιστωθή κατά πόσον αύτό είναι γεγονός.

Τό ήλικιας μόλις 4 έτῶν «Ντέρμπυσάιρ» ήτο ήριστα συντηρημένον και διέθετε τά πλέον σύγχρονα μέσα ναυσιπλοίας.

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟΝ

Μέ τήν έναρξην τών έχροπραξιών Ιράν — Ιράκ, ένας σημαντικά μεγάλος άριθμός έλληνικών σκαφών εύρισκετο είς τήν έπικινδυνον περιοχήν. Άρκετά έξ αύτών, βληθεντα άπο τήν ζημιάς. Ανεπιβεβαιώτο πληροφορία φέρουν έν δύο έξ αύτών ως καταστραφέντα. Έπιφυλασσόμενα νά γράψωμεν περι αύτών είς τό έπομενον τεύχος μας. Πάντως, έξ δύον πληροφορούμενα, ούδεν μέλος τού πληρώματό των έτραυματισθη.

Τό δεκαπενθήμερον

ΑΓΑΘΩΝ: Υπέστη ζημιάς από βλήματα τού Περσικού πυροβολικού είς τήν περιοχήν τού Σάτ άραμπ τήν 22 Σεπτεμβρίου.

ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (μικτόν): Κατά τήν άφιξην του είς Σεπτέμβρια τήν 4η Σεπτεμβρίου άπο

Γιουροπόρτ, πρός παραλαβήν φορτίου σιδηρομεταλλεύματος, ύπέστη ζημιάς εκ προκρούσεως. Τήν 8ην Σεπτεμβρίου άπεπλευσε δι' «Ανγκρα ντός Ρέις διόπου άνελήθησαν ηπιοκευαί είς τήν έλλικα, ένω ζητήθη και έπι-

Θεώρησις εις τήν κλίμακα ἐπιβιβάσεως.
ΑΔΑΜΑΣ: 'Εδέχθη πυρά τού Περοϊκού πυροβολικού εις τήν περιοχήν τού Σάτ άλ 'Αράμπ τήν 22αν Σεπτεμβρίου και ὑπέστη ζημίας.

ΑΕΤΟΣ: Ζημία εις τήν πλευρικήν πρωραίαν ἔλικα τού πλοίου ρό-ρό διεπιστώθη τήν 19ην Αύγουστου ἔξωθι τῆς Τεργέστης. 'Επιθεώρησις ἀπεκάλυψε σχοινίον περιτολιγμένον εις τήν ἔλικα ήτις ἔξηρμόσθη και ἀπεστάλη πρός ἐπιθεώρησιν εις τήν Ἐργάν. Τήν ἔπομένη τό σκάφος ἀπέπλευσε διά Τζένταν.

ΑΖΑΛΕΑ: 'Από Βρέμην διά Ντόχα, ἐσημειώθη διαρροή ὑδατος ήτις ἐπέρεας τό μηχανοστάσιον. Τά ὑδατα ήντληθησαν και ἀπέπλευσε εις Μίνα Καμπούς τήν 13ην Σεπτεμβρίου. Τήν μεθεπομένην ἀπέπλευσε διά Ντόχα. 'Η ἀντλησις ἐπετεύχθη μέ τό πλοίον προσηργμένον εις ἄβαθη. Τήν 24ην Σεπτεμβρίου ἀνεκοινώθη διτι κατημύθησε εις Μπαχρέιν διπού θά ἐτελοῦντο ἐπισκευαί.

ΜΟΛΙΑΝ ΓΟΥΙ'ΝΤ: 'Από Βόρειον Βιετνάμ διά Κούβα, μέ 10.000 τον. φορτίου, προσήραξεν εις ἀπόστασιν ἡμίσεος μιλίου ἀπό τήν Ναχότα, τήν 17ην Σεπτεμβρίου. 'Υπέστη διαρροήν.

ΑΛΦΑ (μικτόν): 'Υπέστη ζημίας εις τήν βοηθητικήν δηζελογεννήτριαν τήν 9ην Σεπτεμβρίου εις Γκουαγιακίλ. 'Επιθεώρησις ἀπεκάλυψε ζημίας εις τόν στροφαλοφόρον ἄξονα. 'Εξηρμόσθη τό μηχανή πρός περαιτέρω ἐπιθεώρησιν. 'Ανεμένετο ή ἀπόστολή νέου ἄξονος ἀπό τήν Εύρωπην δι' ἀντικατάστασιν. 'Ακολούθως ἐγνώσθη διτι ὅμας ἐκ τεσσάρων τεχνικών ἀπεστάλη ἐκεὶ ἀπό τόν Πειραιά διά νά ἐπιβλέψῃ τήν τοποθέτησιν τού ἄξονας.

ΑΠΟΛΛΩΝ (ἐπιβ.): Εις Πειραιά τήν 19ην Σεπτεμβρίου, ἀνέφερε ζημίας εις τόν λέβητα.

ΑΡΟ (κ.): Συνεκρούσθη μετά τού ἐλληνικού δηζελοπλοίου «Καρίνα» εις ἀπόστασιν 10 μιλίων ἔξωθι τής Θέουτας, τήν 11ην Σεπτεμβρίου, ὑποστάν ζημίας εις τήν πρώραν. Ρήγμα ἐσφραγίσθη διά τοιμεντοκιβωτίου. Τήν 19ην Σεπτεμβρίου ἀφίχθη εις Πειραιά.

ΑΣΠΑΣΙΑ: 'Από Ναντόρ δι' Ἀγαδίρ ἐμφορτον, προσήγγισεν εις Γιβραλτάρ τήν 23ην Σεπτεμβρίου και ἡγκυροβόλησε δι' ἐπισκευάς εις τήν γεννήτριαν και τό ραντάρ.

ΓΙΑΝΝΗΣ Κ. (κ.): 'Υπέστη πυρκαΐαν εις Πειραιά τήν 8ην Σεπτεμβρίου. Κατεστράφη πλήρως μία σωσιβίος λέμβος.

ΓΚΟΥΝΤΓΟΥΙ': 'Από Πουέρτο Πάντρε διά Μάριελ μέ περίπου 6.500 τον. ἀλέύρων, προσήραξεν εις 'Ολντ Μπαχάμα Τσάννελ τήν 29ην Αύγουστου. Δύο προσπάθειαν ἀνελκύσεώς του τήν ἔπομένην ὑπό δύο ρυμουλκών ἀπέτυχον. Τελικώς ἀνειλκύσθη τήν

3ην Σεπτεμβρίου ὑπό μεγαλυτέρου ρυμουλκού και ἀπέπλευσεν εις Μάριελ. 'Επεσημάνθησαν ζημίας εις τόν πυθμένα.

ΕΙΡΗΝΙΩ (δ.π.): 'Επεθεωρήθη ἐν δεξαμενή εις Κουρασάδα, λόγω ζημιῶν ἐκ προσαράξεως ἀπεισυμβάσεως εις Τέξας τήν 28ην Αύγουστου, ἐνώ τό σκάφος ήτο ἐμφορτον. 'Ετελέσθησαν μερικαί ἐπισκευαί.

ΕΛΕΙ'ΣΤΡΙΑ VIII: Εύρεθέν εις τήν περιοχήν τού τυφώνος «Πέρσου», τήν 18ην Σεπτεμβρίου, ἔξεπειψεψε σῆμα κινδύνου. 'Ως ἀνεκοινώσεως, παρεσύρετο εις νησίδα δημού προσήραξε. 'Εζητήθη βοήθεια πρός περισυλλογή τού πληρώματος.

ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΛΟΡΥ: Τήν νύκτα τής 25ης πρός 26ην Αύγουστου ἀπέστη πυρκαΐαν εις τό κύτος No. 1 ἐνώ εύρισκετο εις Αμβέρσαν. Τήν ἔπομένην ἀπέπλευσε δι' Ἀμβούργον διπού, κατά τήν διφίξιν του, ἐδήλωσε Γενικήν Αβαρίαν.

ΕΥΡΥΔΙΚΗ: Προσήραξεν εις πλάτος 37° 18' βόρειον και μῆκος 09° 24' ανατολικόν τήν 17ην Σεπτεμβρίου. 'Ανειλκύσθη μετά τριώρον. 'Εκείθεν ἀπέπλευσε εις Πειραιά δημού ἀφίχθη τήν 21ην Σεπτεμβρίου. 'Εζητήθη ἐπιθεώρησης.

ΖΑΧΑΡΙΑ Τ. (δ.): 'Υπέστη βλάβην εις τήν ἀντλίαν πορτίου καὶ ἀνεκοίνωσε τήν 8ην Σεπτεμβρίου διτι κατημύθησε εις Σάροχ δι'. ἐπισκευάς. Τήν 17ην Σεπτεμβρίου ἀπέπλευσεν εις Σάροχ διά Ράς Γκαρίμ.

ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΗΡΗ (π.): 'Υπέστη ρήγμα εις τό κύτος No. 4, εις Ταϊταγκάρη τήν 15ην Σεπτεμβρίου, δεχθέν πρόσκρουσιν ὑπό Ρωσικού σκάφους. Διαρροή εις τό κύτος πού περιείχε φορτίον λιπασμάτων.

ΚΑΒΟ ΑΡΤΕΜΙΔΗ: Κατά τόν ἀπόπλουν του ἐκ Σαλβαδόρ, τήν 25ην Σεπτεμβρίου, προσήραξεν εις Πανέλα Μπάνκ, ὑποστάν ρήγμα και διαρροήν εις τό μηχανοστάσιον. Τά περισσότερα μέλη τού πληρώματος ἐγκατέλειψαν τό σκάφος, τό διπού πετέφερε 16.000 τού γιδήρου.

ΚΑΛΙΦΗΜΟΣ: Εις Τάμπα τήν 19ην Σεπτεμβρίου μέ ζημίας εις τήν μηχανήν. 'Εζητήθη ἐπιθεώρησης.

ΚΑΛΥΨΩ: 'Απέπλευσεν εις Ντουμπάι τήν 25ην Αύγουστου διά Μουσάκ, ἀλλά τήν 1ην Σεπτεμβρίου ἀνεκοίνωσε διτι κατημύθησε εις Ντουμπάι μέ ζημίας εις τόν στροφαλοφόρον ἄξονα τής No. 1 δηζελομηχανῆς.

ΚΑΡΙΝΑ: iδε 'ΑΡΟ' (κ.).

ΚΙΜΩΛΟΣ: 'Επεθεωρήθη εις Τζέντα τήν 23ην Αύγουστου διά ζημίας εις τόν στροβιλοφυστήρα τήν 25ην Αύγουστου ἀπέπλευσε και ἀφίχθη εις Πειραιά τήν 31ην.

ΚΝΩΣΟΣ (φέρρυ): 'Παραβεβλημένον εις Πειραιά, ὑπέστη πυρκαΐαν εις τό μηχανοστάσιον τήν 16ην Σεπτεμβρίου. Τό σκάφος ήτο ἔτοιμον νά ἀπόπλευση δι' Ήράκλειον μέ 400

ἔπιβατας και 100 ὄχηματα. Οι ἐπιβάται ἀπεβιβάσθησαν και τό πῦρ ἐτέθη ὑπό ἔλεγχον μετά μίαν ὥραν. 'Ηρευνούντο τά αῖτια τῆς πυρκαΐας.

ΛΑΚΥ: Εύρισκομενον εις τήν περιοχήν τού Ούμ Κάρσ έβλήθη ἀπό Περαικά ἀεροσκάφη τήν 25ην Σεπτεμβρίου, ὑποστάν σοβαράς ζημιάς.

ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ: Εις Λισσαβώνα τήν 16ην Σεπτεμβρίου, ἔζητησεν ἐπιθεώρησην διά ζημιάς ἐκ προσαράξεως ἀπισυμβάσης εις ἀγνώστου τόπουν και χρόνον.

ΛΕΥΤΕΡΗΣ II: Ζημία εις τήν πρωστήριον μηχανήν τόν Ιούλιον. Τήν 24ην Σεπτεμβρίου ἔξετέλει ἀναβληθείσας ἐπισκευάς εις Σιγκαπούρην.

ΜΑΡΙΒΙΚ: 'Από Σιδνεύ (Νέα Σκωτία) διά Βραζιλίαν, μέ φορτίον γαιανθράκων, ὑπέστη ἐκρηκτήν εις ἔνα κύτο τήν 25ην Σεπτεμβρίου μέ ἀποτέλεσμα νά τραυματισθούν δύο μέλη τού πληρώματός του, ἀτινα ἀπεστάλησαν εις τό νοσοκομείον.

ΜΙΧΑΛΗΣ: 'Ηγκυροβολημένον εις Βέντοπιλς, τήν 11ην Αύγουστου, ἀπώλεσε τήν δεξιάν δάγκυράν του μέ μῆκος τής ἀλύσου, κατά τήν διάρκειαν θυέλλης. 'Η δάγκυρα ἀντικατεστάθη δι' ἀμοιβού.

ΜΙΧΑΛΗΣ Κ. (κ.): Κατά τήν προσέγγισιν του εις Σούδα τήν 17ην Αύγουστου, προσέκρουσεν εις προβλήτα και ὑπέστη τήρημα κάθισθη τής ισάλλου γραμμῆς. 'Επισκευαί ἐτελέσθησαν εις Πειραιά περατωθείσαι τήν 13ην Σεπτεμβρίου.

ΜΥΡΤΟΣ: Εις Κόμπε τήν 16ην Σεπτεμβρίου ἔζητηθη ἐπιθεώρησις λόγω ζημιῶν εις τήν γεννήτριαν. 'Ανελήφθησαν ἐπισκευαί.

ΠΕΤΑΛΟΝ (λ.): 'Προσκρούσαν ἐπί φορτηγίδος εις Χιούστον τήν 4ην Αύγουστου. 'Επισκευαί συνεστήθησαν ὑπό τού νηογνώμονος εις τόν ἐπόμενον δεξαμενισμόν.

ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ II (κ.): Τήν 4ην Σεπτεμβρίου ἀπέπλευσεν εις Χάρης διά Λάρνακα, ἀλλ' ἐπέστρεψε τήν ἐπομένην μέ ζημίας εις τήν πρωστήριον μηχανήν και ἀνωμαλίας εις τό ραντάρ. 'Επισκευαί ἐτελέσθησαν εις Χάρην και τήν 20ην Σεπτεμβρίου ἀπέπλευσε διά Λάρνακα.

ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ: Πυρκαΐα ἐξερράγη εις τά ἐνδιαιτήματα τήν 23ην Σεπτεμβρίου, ἐνώ εύρισκετο εις Χάιφα ὑπό ἔκφορτωσιν. Τό πῦρ ἐτέθη ὑπό ἔλεγχον τήν ἐπομένην, ἀλλ' ἐν τώ μεταξύ τά ἐνδιαιτήματα είχον πλήρως καταστραφή. Τά περισσότερα μέλη τού πληρώματος ἐγκατέλειψαν τό σκάφος.

ΣΑΡΟΝΙΚ ΣΗ: 'Εδέχθη τά συνεχή πυρά περαικού πυροβολικού εις τήν περιοχήν τού Σάτ άλ 'Αράμπ τήν 24ην Σεπτεμβρίου.

ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ: 'Εδέχθη πρόσκρουσιν ὑπό ἀγνώστου φορτηγίδος εις 'Αλεξάνδρειαν τήν 16ην Σεπτεμβρίου, ὑποστάν ρήγμα εις τά ε-

«ΙΝΔΙΑ»

Εἰς τό MADRAS και ὅλους τούς ἄλλους λιμένας τής ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS — 600001

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

Τιμαί λογικαί — 'Εξυπηρέτησις καθ' ὅλον τό 24ωρον

Telephone: 39252 WITH EXTNS, After Office Hours: 446873

Cable Address: "SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

λάσματα της άριστεράς πλευράς. Έτελέσθησαν πρόχειροι έπισκευαί.

ΣΤΑΡ ΟΡΦΕΥΣ: Κατά τήν δφιξίν του είς Μπουένος "Άυρες τήν 12ην Σεπτεμβρίου, προσέκρουσεν έπι τού παναμαϊκού χημικού τάνκερ "Θόρακιντε". Αμφότερα υπέστησαν ζημιάς. Επισκευαί είς τό έλληνικόν μπάλκ κάρριερ ανελήφθησαν είς Μπουένος "Άυρες.

ΧΟΛΥ ΣΤΑΡ (κ.): Κατά τήν εισοδόν του είς τόν λιμένα "Ανναμπα, τήν 9ην Σεπτεμβρίου, μέ 10.500 τον. σακχάρεως άπό Δουνκέρκην, προσέκρουσεν έπι τού βυθού και έπλευρισε με σοβαράν κλίσιν. Διαρροή είς άπαντα τά κύτη. Τό πλοίον έπεκαθίσε τού βυθού. Τό πλήρωμα άπειβάσθη. Τήν μεθεπομένην ά-

νεχώρησεν έκ Παρισίων όμάς έξ ένός έπιθεωρητού και δύο δυτών διά νά έπιθεωρήσουν τό σκάφος. Διεπιστώθησαν όπαί είς τά πρόσθια έλασματα τού πυθμένος. Τό μηχανοστάσιον πλήρες ύδατων. Οι πλοιοκτήται συνεζήτησαν μέ έταιρίας ναυαγοσωστικών τό μέλλον τού ναυαγήσαντος πλοίου.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Ύπεστη έλαφράς ζημιάς βλήθην ύπό τού πυροβολικού είς τήν περιοχήν τού Σάτ άλλ "Αράμη.

ΤΟΜ: Εύρισκομενον είς τόν λιμένα τής Μπάσρας κατά τήν διάρκειαν τών έχθροπραξιών Ιράν - Ιράκ, έβληθη ύπό τού πυροβολικού και ύπεστη ζημιάς. Τό πλήρωμα του μετεφέρθη είς ξενοδοχείον.

Η ναυλαγορά

Τό χαλάρωτης τής ναυλαγοράς έσυνεχισθή και κατό τό β' 150ήμερον τού Σεπτεμβρίου. Μέ τήν έναρξην τής Ιράνο - Ιρακινής συρράξεως οι ναυλωταί φίνεται διτή προστίμησαν τής στάσιον τού "wait and see", μέ άποτέλεσμα τόν περιωρισμένον όριμον νέων διαταγών, κυρίως διά τήν μεταφοράν γιανθράκων και σιδηροτελέσματος. Κύριοι ναυλωταί έμφανίζοντο οι Ρωσοί και οι Κινέζοι, οι οποίοι επέρπετε νά καλύψουν βασικάς άναγκας των. Τελευταίως οι ασβετεικοί έγκατελείψαν τάς ναυλώσεις «πάναμαξ» σκαφών και προετίμων τάς μικρότερά τών 25.000 - 35.000 τον. διά κυκλικά ταξίδια Ατλαντικού. Οι κινέζοι, έπισης, έπληρωνων στηρά μισθώματα είς τά σκάφη αύτά με παράδοσιν, κατά προτίμων, Βορ. Ατλαντικόν.

Είς τήν περιοχήν τής "Απω Ανατολής χρονοναυλώσεις άρκεται έπρωματοποιήθησαν, μέ μισθώματα καλύτερα ίσως τών δύον άνεμνετο. Τά «πάναμαξ» μπάλκ κάρριερς έκλειστον γύρω τών 13.500 δολ. ήμερησίως διά τοξίδια μέων Αύστραλιας και έπανωπαράδοσιν Εύρωπην η "Απω Ανατολήν.

Πάντως, δυον δό πάλεμος συνεχίζεται οι ναυλωταί θετούν έν άναμονη έξελιξην διακινούντες μάρον τά άπολύτων άναγκαια φορτία. Τούτο βεβαιως δεν είναι δυνατόν νά συνεχισθή έπι μαρκόν και μακροπρόθεσμως άναμενεται νά έχη εύμενεις έπιπτώσεις είς τήν ναυλαγοράν.

Κατά περιοχάς ή κίνησις τής άγοράς είχεν ώς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα, άπό Μεγ. Λίμνας, μέ συμπλήρωμαν "Άγιον Λαυρέντιον, διά Χάρην 16.300 - 16.700 τον. δολ. 31/24 φίο, Οκτώβριον. Διά Νορβηγίαν, 16.000/20.000 τον., δολ. 27/20 φίο Οκτώβριον. Διά Τυνηρίαν 15.000/20.000 τον., δολ. 37/30 φίο, Σεπτέμβριον. Άπο Αγ. Λαυρέντιον διά Κίναν, 28.000 τον., δολ. 41.25 φίο, Σεπτέμβριον/Οκτώβριον. Άπο άμερικ. λιμένας Βορ. Χάρτερας διά Βιρτζίνιον, 20.000 τον., δολ. 31.50 φίο, Οκτώβριον. Άπο Κόλπον διά Γαλαλίαν, 45.200 τον., δολ. 81.000 φίο, Σεπτέμβριον/Οκτώβριον. Διά Νορνγκίαν 30.000 τον., δολ. 20.50 φίο

βάσις 1/2, Οκτώβριον. Διά Τανζανίαν, 15.000 τον.. δολ. 49 φίο, Σεπτέμβριον/Οκτώβριον. Διά "Ακαμπα, 25.000 τον., δολ. 42 φίο, Σεπτέμβριον/Οκτώβριον. Διά Αίγυπτον, 25.000 τον., δολ. 39.85 φίο, Σεπτέμβριον/Οκτώβριον. Άπερον, 34.000 τον., δολ. 29 φίο, Οκτώβριον. Τρίτον, 45.000 τον., δολ. 27.25 φίο, άμ. φόρτωσις. Διά Κίναν, 30.000 τον., δολ. 40.75 μέ 4.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Οκτώβριον. Άπερον, 33.000 τον., δολ. 40.50, Οκτώβριον.

Σά καριές, άπό άμερικ. κόλπον διά Βενεζουέλαν, 13.000 τον., δολ. 35 φίο, Σεπτέμβριον. Άπο Νέαν Όρεάνην δί άνατολ. άκτην Μεξικού, 9.800 τον., δολ. 29, Σεπτέμβριον.

Γαλάνια καριές, άπό Χάμπον Ρόδης ή Βαλτιμόρην διά Ρότερνταμ/Δουνκέρκην/Χάρην, 60.000 τον., δολ. 11.75, Σεπτέμβριον. Διά Ιαπωνίαν, 90.000 τον., 10%, δολ. 18.50, Σεπτέμβριον.

Λιπάσματα καριές, άπό Νίοναλατζίδη διά άνατολ. άκτην Ίνδιας, 17.000 τον., δολ. 24.50, άφιον άνατ. άκτην, δολ. 24.85 φίο, Σεπτέμβριον.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα, άπό Βραζιλίαν διά Σιγκαπούρην, 13.000 τον. (χονδράλευρα), δολ. 635.000 φίο βάσις 1/2, άφιον Τζακάρτα/Σουραμπάγια ρείντζ, δολ. 645.000 φίο, Οκτώβριον.

Σά καριές, άπό Βραζιλίαν δί άμερικ. λιμένας Κόλπου/Ατλαντικού, 17.000 τον., δολ. 22.50 φίο, Σεπτέμβριον. Άπο Μπουεναβεντούρα δί άμερικ. κόλπου, 12.000 τον., δολ. 19.50 φίο, άφιον λιμένας Ατλαντικού, δολ. 21.15, άφιον Χίλη, δολ. 26, Σεπτέμβριον. Άπο Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπ. "Άυρες δί άμερικ. λιμένας Κόλπου/Ατλαντικού, 13.650 τον., δολ. 44.25 φίο, Σεπτέμβριον.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Γεννήματα, άπό άμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού δί Ιαπωνίαν, 52.000 τον., δολ. 17.25 φίο, Οκτώβριον. Διά Φιλιππίνας, 25.000 τον., δολ. 32 φίο, Σεπτέμβριον/Οκτώβριον. Διά Σιγκαπούρην, 18.500 τον., δολ. 30.50 φίο, Σεπτέμβριον. Διά δυτ. άκτην Μεξικού, μην./μεξ. 16.200 - 17.000 τον., δολ. 21.50 φίο, Οκτώβριον.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Σίτος, άπό Άδελαΐδα δί Ασαμπ, 12.000 - 12.500 τον. δολ. 695.000 φίο, Οκτώβριον.

Μαγεσίτης, άπό Βορ. Κορέαν διά Πολωνίαν, 10.000 τον., δολ. 55 πλέον δολ. 12.000 έξτρα δί άσφαλτιν άφιον πλοιοκτητών, Οκτώβριον.

ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

Λιπάσματα, άπό Ούμη Κάρα διά δυτ. άκτην Ίνδιας, 12.500 τον. (βείον) δολ. 20 φίο, άφιον άνατολ. άκτην δολ. 20.35 φίο, Οκτώβριον. Άπο "Ακαμπα διά δυτ. άκτην Ίνδιας, 14.500 τον. (φωφάτα), δολ. 20.25 φίο, άφιον άνατολ. άκτην δολ. 20.60, Οκτώβριον.

KONTINENT

Γεννήματα, άπό Βορ. Γαλλίαν δί Αίγυπτον, 12.500 τον. (σίτος), δολ. 23.80 φίο, Οκτώβριον. Άπο Λα Παλί/Ρουέν/Δουνκέρκην δί Αίγυπτον, 13.000 τον. (σίτος), δολ. 24 φίο, Οκτώβριον.

Ο ύρα, άπό Αμέρεια/Ρότερνταμ/Αματερνταμ διά δυτ. άκτην Ίνδιας, 20.000 τον., δολ. 50 φίο, άφιον άνατολ. άκτη δολ. 50.35, Οκτώβριον. Άπερον, 14.000 τον., δολ. 50/50.35 φίο, Σεπτέμβριον.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Παράδοσις Νοτ. Κορέαν, άμεσος, κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού, δολ. 7.500 ήμερησίως (27.156 τον., τού 1972).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, άμεσος, ταξίδιον Μεσογείου μέσω Αύστραλιας, δολ. 12.000 ήμερησίως (57.585 τον., τού 1968).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, άμεσος, ταξίδιον άνατολ. Αφρικής, δολ. 8.500 ήμερησίως πλέον δολ. 1.750 δί ύπερωριας (16.900 τον., τού 1973).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, άμεσος, ταξίδιον Ειρηνικού, δολ. 13.600 ήμερησίως (53.836 τον., τού 1975).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, απότ., κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού, δολ. 13.950 ήμερησίως (60.542 τον., τού 1969).

Παράδοσις Δυτ. Αφρικήν, άμεσος, ταξίδιον Ιταλίας μέσω Πλείτ, δολ. 5.300 ήμερησίως (15.492 τον., τού 1962).

Παράδοσις Γιβραλτάρ, Οκτώβριον, ταξίδιον Κίνας μέσω Μεγ. Λιμνών, δολ. 7.250 ήμερησίως (17.284 τον., τού 1978).

Παράδοσις Γιβραλτάρ, απότ., κυκλικόν ταξίδιον Ατλαντικού, δολ. 8.500 ήμερησίως (26.500 τον., τού 1974).

Παράδοσις Γιβραλτάρ, άμεσος, κυκλικόν ταξίδιον Ατλαντικού, δολ. 11.400 ήμερησίως (42.496 τον., τού 1965).

RIGOS CHARTERING INC.

SHIPBROKERS

Tanker Chartering • Dry Cargo Chartering
Bunkering Agents

TANKER BROKERS

CAPT. E. N. RIGOS
TRINE S. STIANSEN
CATHERINE PIEROT CHEN
RON DEJEWSKI

DRY CARGO BROKERS

GEORGE N. RIGOS
DAVE J. LEE

211 EAST 43RD STREET, SUITE 1001

NEW YORK, N.Y. 10017

PHONES: (212) 599-2510

TLX: RCA 220479, ITT 429457

CABLES: RIGOSTANK NEW YORK

Παράδοσις Κωνσταντίζαν, ταξίδιον Ντακάρ - Νιουάλα πείνιζ, δολ. 4.650 ήμερησίως (15.300 τον., τού 1957). Παράδοσις Κόντινεντ, Οκτώβριον, ταξίδιον Κίνας μέσω Μεγ. Λιμνών, δολ. 6.700 ήμερησίως (16.095 τον., τού 1970).

Παράδοσις Μπρούνωμπουτελ, Οκτώβριον, ταξίδιον Σιγκαπούρης / Ιαπωνίας μείντης περιλαμβανομένης Ινδονησίας, δολ. 6.650 ήμερησίως (14.883 τον., τού 1967).

Παράδοσις Χιούστον, Σεπτέμβριον / Οκτώβριον, ταξίδιον Δυτ. Μεσογείου, δολ. 9.000 ήμερησίως (16.251 τον., τού 1978).

Παράδοσις Γκάλβεστον - Λεϊκ Τσάρλς ρείντζ, ταξίδιον Πλέιτ, δολ. 6.650 ήμερησίως (17.903 τον., τού 1959).

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Ταξίδια 12-15 μηνών, δολ. 6.000 ήμερησίως (14.907 τον., τού 1968).

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ιά γεγονότα τού Περσικού Κόλπου είχαν άμεσον έπιδρασην εις τήν ναυλαγοράν τών τάνκερ. Οι ναύλοι διετρήθησαν σταθεροί εις τά βελτιωμένα τού Σεπτέμβριου έπιπεδα και πιστεύεται ότι έαν αι έχθροπραξία συνεχισθούν θά άκολουθησουν περαιτέρω άνοδικήν πορείαν.

Καθώς τά στενά τού Χορμούζ παραμένουν άνοικτά έξοκολουθούν νά πραγματοποιούνται ναυλώσεις τινές από τόν Περσικόν, άλλα πολλοί πλοιοκτήται φοίνονται έτοιμοι νά δεχθούν τόν σιονδήποτε ναύλον προκειμένου νά άπομακρύνουν τά σκάφη των άπο τήν έπικινδυνών περιοχήν. Παρά τάυτα, μετά τήν έναρξην τών έχθροπραξίων ULCC έναυλωθή διά 375.000 τον. φορτίου πράτην άμερικ. Κόλπον είς τό W 35/37 (ταχύτης 10/12 μίλια) μέ περαιτέρω ναύλωσιν 90/30/30/30 ήμερών ως άποθήκης πράτην 13.750 δολ. ήμερησίως. Περί τάς 45 μονάδας τής Γουόρλντσκείλ έναυλωντο τό VLCC.

Κοι ένων διεκόπησαν πλήρως αι έξαγωγαί από τό Ιράν και τό Ιράκ, τρεις χώραι - η Τουρκία, η Ρουμανία και η Καναδάς - άπειρασαν τήν άναστολήν τών έξαγωγών πράσινων πετρελαίου.

Πρός τό παρόν διαι αι βιομηχανικοί χώραι φαίνεται ότι έχουν έπαρκη πλεονάσματα, ούδεις δημις γνωρίζει πού δύναται νά έξελιχθη η κατάστασις έαν ο πόλεμος συνεχισθή έπι μακρόν. Ηδη, εις τήν έλευθερον άγοράν, η τιμή τού πετρελαίου έμφανίζει αύξησην, ένων εις τίνας περιοχών καθίσταται προβληματικός ο άνεφοδιασμός κουσίμων τών πλοίων.

Έν άναμονή τών έξελιξεων ούδεις πράλεψις διά τήν ναυλαγοράν τών δεξαμενοπλοιών είναι δυνατή.

Χορακτηριακοί τινές ναυλώσεις πραγματοποιηθεῖσαι μετά τήν έναρξην τών έχθροπραξίων:

Άπο τόν Περσικόν Κόλπον διά άμερικ. Κόλπον, 375.000 τον., W 35/37 (10/12 κόμβοι) και έν συνεχεία άποθήκη διά 90/30/30/30 ήμερας πράτην δολ. 13.750 ήμερησίως, Οκτώβριον. Διά Μπατάν, μέρος φορτίου, 42.000 τον., W 120, Σεπτέμβριον. Διά Ταιβάν, μέρος φορτίου 210.000 τον., W 48.5, Οκτώβριον. Διά Αγγίλαν / Κόντινεντ, μέρος φορτίου 220.000 τον., W 43, Φύιν. Άπο Ανατολήν W 48, Σεπτέμβριον. Διά Φιλιππίνας, μέρος φορτίου 100.000 τον., W 72.5, Οκτώβριον. Διά Ταιβάν, μέρος φορτίου 140.000 τον., W 62.5, Οκτώβριον.

Άπο Ερυθράν Θάλασσαν διά Ιταλίαν, 60.000 τον., W 90, άμεσος φόρτωσης.

Άπο Δυτ. Αφρικήν διά Μπαχάμας, 93.000 τον., W 60 (10 κόμβοι), W 61 (12 κόμβοι), W 62 (14 κόμβοι), όψιμον άποθηκη διά 60 ήμερας πράτην δολ. 13.500 ήμερησίως, Οκτώβριον. Διά Ταιβάν, μιν. 150.000 τον., W 46.5, Οκτώβριον. Διά άμερικ. Κόλπον, 85.000 τον., W 62.5, Οκτώβριον. Διά άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, 19.000 τον., W 200, Οκτώβριον. Άπο Μεσόγειον διά άμερικ. λιμένας Κόλπου / Ατλαντικού, μέρος φορτίου 70.000 τον., W 63.5, Σεπτέμβριον. Έτερον, μέρος φορτίου 30.000 τον., W 46.5, Σεπτέμβριον. Διά Αγγίλαν / Κόντινεντ, 220.000 τον., W 37.5, όψιμον Μεσόγειον W 40, άμεσος φόρτωσης.

Άπο Μαύρην Θάλασσαν διά Αγγίλαν / Κόντινεντ / Μεσόγειον, 48.000 τον., W 140, άμεσος φόρτωσης. Έτερον 44.000 τον. (άπο Ρωσικήν λιμένα) W 125, Σεπτέμβριον. Τρίτον, μιν. / μαξ. 30.000 τον., W 160, Σεπτέμβριον.

Άπο Ταρτούρας διά Δυτ. Ιταλίαν, 23.000 τον., W 202.5, δύο συνεχή ταξίδια, Σεπτέμβριον.

Άπο Λαβέρα διά Νεάπολιν, μέρος φορτίου

73.000 τον., W 65, Σεπτέμβριον.

Άπο Αλγερία διά Χουελβά, μέρος φορτίου 65.000 τον., W 80, άμεσος φόρτωσης.

Άπο Μπαχάμας διά άμερικ. Κόλπον, μέρος φορτίου 55.000 τον., W 91.5, Σεπτέμβριον. Έτερον, μέρος φορτίου 59.000 τον., W 72.5, Σεπτέμβριον.

Άπο Καραϊβικήν διά άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, μέρος φορτίου 35.000 τον., W 127.5, Σεπτέμβριον. Έτερον, 52.000 τον., W 85, Σεπτέμβριον.

Άπο άνατ. ακτήν Μεσόγειον διά άμερικ. Κόλπον, μέρος φορτίου 47.000 τον., W 85, Σεπτέμβριον. Έτερον, μέρος φορτίου 36.000 τον., W 115, Σεπτέμβριον. Διά Ιαπωνίαν, μέρος φορτίου 103.000 τον., κατώ τών W 40, Σεπτέμβριον.

Καθώς ο πόλεμος ξεκίνησε στα θαλάσσια τού Κόλπου Ατλαντικού, μέρος φορτίου 22.500 τον. (νάθα) W 240, όψιμον Αγγίλαν / Κόντινεντ, W 215, Σεπτέμβριον. Άπο Ρότερνταμ διά Δανίαν, 14.500 τον., W 170, άμεσος φόρτωσης. Άπο Καραϊβικήν διά Παναμά, μέρος φορτίου 27.000 τον., W 227.5, Σεπτέμβριον. Άπο Μεσόγειον διά Αγγίλαν / Κόντινεντ, 26.000 τον., W 340 άμεσος φόρτωσης. Άπο Βορ. Αφρικήν διά Αγγίλαν / Κόντινεντ, 28.000 τον., W 205, Οκτώβριον.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σκάφος 89.000 τον., τού 1976, δολ. 5 κατά τον. d.w. (ταξίδια 6/6 μηνών).

Σκάφος 79.999 τον., τού 1974, δολ. 6.20 κατά τον. d.w. (ταξίδια 6/6 μηνών).

Σκάφος 79.999 τον., τού 1980, δολ. 6.50 κατά τον. d.w. (ταξίδια 6/6 μηνών).

Σκάφος 351.800 τον., τού 1976, δολ. 14.750 ήμερησίως (άποθηκη μίνιμουμ διά 60 ήμερας).

τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΓΙΣΤΟΜΟΝ: Νόρφολκ 20.300 - 21.000 τον. γεννημάτων Αίγυπτου, δολ. 36, φίλ. με 1.000 τον. έκφρωσην, Σεπτέμβριον 8-15.

ΑΟΚΡΙΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 25.000 τον. άραβοιστού χώρα, Αλεξανδρεία, δολ. 43.06, με 4.000 τον. γκρος φόρτωσην, 2.000 τον. δλ. έκφρωσην, Σεπτέμβριον 15-25.

ΚΥΘΗΡΑ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 13.248 τον. άραβοιστού χώρα, Αλεξανδρεία, Πόρτ Σαιλ, δολ. 43.41, με 4.000 τον. γκρος φόρτωσην, 2.000 τον. δλ. έκφρωσην, Σεπτέμβριον 15-25.

ΓΑΡΜΠΗΣ (μικρόν λίβη): Βαλτιμόρη 60.000 τον. γαλανθράκων Ρότερνταμ, Χάρβηρν, Μοντρέαλ δολ. 11.75 φίλ. Σεπτέμβριον 6-15.

ΑΙΓΑΙΟΝ: Βαλτιμόρη 15.500 τον. γαλανθράκων Καέν δολ. 22 φίλ. Σεπτέμβριον 8-15.

ΡΟΖΑΡΙΟ: Νόρφολκ 14.000 τον. d.w. φορτίου γεννημάτων (767.000 κ.π.) Ακαμπαν δολ. 607.500 φίλ. με 1.000 τον. έκφρωσην.

Φόρτωσην, Σεπτέμβριον 9-15.

ΚΥΘΗΡΟΣ: Νόρφολκ 18.000 τον. γεννημάτων Τζακάρτα - Σουραμπάγια, δολ. 45, φίλ. με 1.500 τον. έκφρωσην, Σεπτέμβριον 15-20.

ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 15.500 τον. λιμανιμάτων χώρα, δυτικήν ίνδιας, δολ. 60, όψιμον φωφάτα χώρα δολ. 59, ένων έκφρωσης άνατολ. δυτικήν 35 σύντηξ έξτρα φόρτωση, με 5.000/1.000 τον. φορτοεκφρώσην, Σεπτέμβριον 9-12.

ΑΜΑΛΙΑ II (μικρόν): Χάμπον Ρόδης 80.000 τον. γαλανθράκων Ιαπωνίαν, δολ. 19.50, δλ. έκφρωσην, Σεπτέμβριον 22-Οκτώβριον 5.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ: Άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορείων Χάρτηρας) 37.500 τον. d.w. πλαταισιδήρων Ιαπωνίαν δολ. 1.025.000 φίλ. έπιμος φόρτωσης.

ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΝΔΗΣ (εις τάμη τούρτερ): Ντουλούθ Σαπήριορ 14.000 τον. απόρων Όλλανδιαν, δολ. 43.25, φίλ. Σεπτέμβριον 25-Οκτώβριον 5.

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 (WU) 63329 GRECO PN, 63329 ELLIN PN
Cables: ELGRECO, MANILA

ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ: Βαλιτσόρην 7.300 τον. προϊόντων χάλυβας Κωνσταντίνου, δολ. 416.000 φίο. Σεπτεμβρίου 18–25.

ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ: Μπαζ Κομη 30.000–31.000 τον. κριθής Κωνσταντίνου δολ. 27.25. φίστ, μέ 4.000 τον. έκφρτωσιν. Σεπτεμβρίου 18–25.

ΕΛΜΙΝΑ (μικτόν): Τουμπαρό 60.000 τον. οιδηρομεταλλεύματος δυτ. Ιτακίαν, δολ. 710.000 φίο. Σεπτέμβριον.

ΛΑΒΙΝΙΑ Β. (Α.Μ.Β.): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 25.000 τον. γεννημάτων Κίναν, δολ. 41.50 μέ 4.000 τον. γκρός φόρτωσιν. 3.000 τον. έλ. έκφρτωσιν. Έπουσος φόρτωσις.

ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μικτόν): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 52.000 τον. γεννημάτων Τίλιπτουρι δολ. 18. φίστ, μέ 8.000 τον. έκφρτωσιν. Σεπτέμβριον.

ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ: Χάρμπον Ρόδης 55.000 τον. γαιανθράκων Ιαπωνίαν, δολ. 26.50. έλ. έκφρτωσικών. διμεσος φόρτωσις.

ΠΙΝΤΑΡ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου, άνατολ. άκτην 31.000 τον. γεννημάτων Κίναν, δολ. 41. μέ 4.000 τον. γκρός φόρτωσιν. 3.000 τον. έλ. έκφρτωσιν. Σεπτεμβρίου 16–25.

ΑΝΑΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μικτόν): Σεπτέμβρια Μπαζ 142.000 τον. οιδηρομεταλλεύματος Τάραντο, δολ. 6.75. φίο. διμεσος φόρτωσις.

ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ (Α.Μ.Β.): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 36.000 τον. γεννημάτων Κίναν δολ. 40.50. μέ 4.000 τον. γκρός φόρτωσιν. 3.000 τον. έλ. έκφρτωσιν. Σεπτεμβρίου 20–30.

ΔΑΦΝΗ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 27.500 τον. γεννημάτων Ακαμπαν, δολ. 42. φίο. μέ 1.000 τον. έκφρτωσιν. Σεπτεμβρίου 19–25.

ΒΑΛΙΑΝΤ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 13.700 τον. φωφάτων δυτ. άκτην Ινδίας, δολ. 59. άψιν άνατολ. άκτην δολ. 59.35. φόμποτ μέ 5.000 τον. φόρτωσιν. 1.000 τον. έκφρτωσιν. Σεπτεμβρίου 22–30.

ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 25.000 τον. γεννημάτων Ακαμπαν (32 π. θύθ.) δολ. 42 φίο. μέ 1.000 τον. έκφρτωσιν. Σεπτεμβρίου 24 – Οκτωβρίου 10.

ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 43.000 τον. γεννημάτων Ιαπωνίαν, δολ. 28. φίο. Σεπτεμβρίου 26 – Οκτωβρίου 4.

ΒΥΤΙΝΑ: Αγ. Λαυρέντιον 25.000 τον. οίτου 1–3 λιμένας Μασαλλίας. Αγκώνα σείντζ. δολ. 23 φίστ, μέ 2.500 τον. έκφρτωσιν. Σεπτεμβρίου 25–30.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΣΤΡΥΜΩΝ: Καλιφόρνιαν 20.000 τον. γεννημάτων δυτ. άκτην Μεξικού, δολ. 17.50 φίο. μέ 1.500 τον. έκφρτωσιν. Σεπτεμβρίου 22–30.

ΑΡΕΒΟΥΣΑ: Αμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 20.000 τον. γεννημάτων Μαρόκου δολ. 36. φίο. μέ 1.750 τον. έκφρτωσιν. φόμπον 2.000 τον. έκφρτωσιν. δολ. 35.50. Οκτωβρίου 2–10.

ΚΕΑ: Αμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 20.000 τον. γεννημά-

των Μαρόκου δολ. 35.75 φίο. μέ 2.000 τον. έκφρτωσιν. Σεπτεμβρίου 22–30.

ΣΗ ΤΑΤΓΚΕΡ: Αμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 20.000 τον. γεννημάτων Μαρόκου δολ. 36. φίο. μέ 2.000 τον. έκφρτωσιν. Όκτωβρίου 3–16.

ΓΚΡΑΙΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ (εἰς τάιμι τοάρτερ): Κολούμπια Ρίβερ 30.000 τον. οίτου Τοάλναν. Ταιταγκόγκ, δολ. 44.48. μπέρθ Τεμπεμβρίου 15–25.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: Αμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 20.000 τον. γεννημάτων Μαρόκου, δολ. 36. φίο. μέ 2.000 τον. έκφρτωσιν. Σεπτεμβρίου 18–25.

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΜΕΘΩΔΙΚ (μικτόν): Άλμερια 67.000 τον. οιδηρομεταλλεύματος Όλκανδιαν, δολ. 5. φίο. μέ 20.000 τον. φόρτωσιν. Σεπτεμβρίου 13–20.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, ΚΟΝΤΙΝΕΙΤ

ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ: Κόντινεντ 13.000 τον. ζαχάρεως εἰς σάκκους Ίρδην, δολ. 75. φίο. μέ 750/750 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Σεπτεμβρίου 17–30.

ΘΕΡΜΑΤΙΚΟΣ: Βίδαρ μέ συμπλήρωσιν Αμβούργον 14.500 τον. υδροχώρικης ποτάσσας χύμα δυτ. άκτην Ινδίας, δολ. 51. άψιν Αμβούργον μόνον δολ. 50. άψιν άνατολ. άκτην 35 σύντος έξτρα. φίο. μέ 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Σεπτεμβρίου 20–30.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΣΤΕΡΝΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (π.): Μαδρός 11.000 τον. βαρύτου εἰς σάκκους Μπάραρ, δολ. 35. άψιν Ακαμπαν, δολ. 34. φίο. μέ 750/750 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Σεπτεμβρίου 10–20.

ΦΑДЕΡ ΠΑΝΟΣ: Δύο λιμένες Ινδονησίας 14.000 τον. γεννημάτων (776.310 κ.π.) Γάνδην – Αμβούργον ρέιντζ, δολ. 472.000 (δολ. 33.70) φίο. Οκτωβρίου 3–7.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΩΡΩΝ

ΛΑΚΥ: Όγκη Κάρρ 12.500 τον. θείου δυτ. άκτην Ινδίας, δολ. 20.25. άψιν άνατολ. άκτην δολ. 20.60. φίο. μέ 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Σεπτεμβρίου 10–15.

ΜΑΡΙΑ ΖΥΛΑ: Βορ. Γαλλίαν (έξαιρουμενης Ρουέν) 15.000 τον. οίτου Αίγυπτου, δολ. 24. φίο. μέ 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Σεπτεμβρίου 25–30.

ΠΟΛΛΑ ΔΥΟ: Μανόύτο 15.200–16.000 τον. ζαχάρεως χύμα Αγγλιαν (29 π. 3 ίντο.) λίρας 15. φίο. μέ 1.000/750 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Σεπτεμβρίου 17–27.

ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ: Ρουέν 7.200 τον. οίτου Άλγεριαν, δολ. 30.50. φίο. μέ 3.500/500 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Σεπτεμβρίου

9–12.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤ. ΑΡΑΠΑΚΗΣ (κ.): Μπάραρ 10.300 τον. λιπαρώματων εἰς σάκκους δυτ. άκτην Ινδίας δολ. 26. άψιν άνατολ. άκτην δολ. 26.35. φίο. μέ 1.000/650 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Σεπτεμβρίου 18–28.

ΕΝΕΡΓΕΙΤΙΚ: Βορ. Γαλλίαν 11.800 τον. λάεύρων εἰς σάκκους Άλεξανδρειαν, δολ. 41. φίο. μέ 1.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Σεπτεμβρίου 22–30.

ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ: Βόρ. Γαλλίαν 12.500 τον. οίτου Αίγυπτου, δολ. 23.80. φίο. μέ 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Οκτωβρίου 1–10.

ΜΑΡΙΑ Σ.: Βραζιλίαν 17.000 τον. ζαχάρεως εἰς σάκκους άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού. Κόλπου, δολ. 22.50. μέ 750 τον. φόρτωσιν, μέ μηχανικό μέσο, 1.500 τον. έκφρτωσιν. Σεπτεμβρίου 20–27.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Α.Μ.Β.): 26.883 τον. d.w. (1.264.273 κ.π. 14 μίλ. 34 τον. φίσελ δίλ και 2 τον. ντήζελ δίλ τού 1968) δολ. 11.000 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, παράδοσης μετά την άνσχωρην του πιλότου εἰς Ταμπικο Σεπτεμβρίου 5–12, έπανωπαράδοσης Αίγυπτου, μέσω άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού.

ΛΙΝΚ ΦΑΙΝΗ: 12.700 τον. d.w. (30 π. 3 ίντο. 606.935 κ.π. 13–13 1/4 μίλ. 22 τον. φίσελ δίλ και 2 τον. ντήζελ δίλ τού 1966), δολ. 5.100 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, παράδοσης κατά την δρειν εἰς πλοηγών σταθμόν Κωνστάντζας Σεπτεμβρίου 10–15, έπανωπαράδοσης διατάξεων, δους έπινοις εἰς Ερυθρόν Θάλασσαν – Κολόμπο ρέιντζ, άψιν ναυλωτών έπανωπαράδοσης διατάξεων, δους είναι έπινοις εἰς δυτ. Αφρική δολ. 4.700 ήμερησίων συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων.

ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΗΤΗ: 19.207 τον. d.w. (13 μίλ. 25 τον. φίσελ δίλ και 2 τον. ντήζελ δίλ τού 1969) δολ. 8.250 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, παράδοσης διαπλέσεων Κέιπ Πάσσερ Σεπτεμβρίου 12–20, έπανωπαράδοσης Αδεν–Σιγκαπούρην ρέιντζ, μέσω Αγ. Λαυρεντίου και Ερυθράς θαλάσσης, Περσικού Κόλπου.

ΤΟΞΟΤΗΣ: 33.122 τον. d.w. (35 π. 11 ίντο. 1.466.412 κ.π. 15 1/2 μίλ. 37 τον. φίσελ δίλ τού 1974) δολ. 12.250 ήμερησίων, παράδοσης Βανκούμερ, Σεπτεμβρίου 5–10, έπανωπαράδοσης Γιβραλτάρ–Αμβούργον ρέιντζ, μέσω Άγ. Λαυρεντίου και Ερυθράς θαλάσσης.

ΜΕΛΑΝΟΣ Κ.: 9.093 τον. d.w. (430.805 κ.π. 13 1/2 μίλ. 19 τον. φίσελ δίλ και 2 τον. ντήζελ δίλ τού 1963) δολ. 3.330 ήμερησίων, παράδοσης κατά την δρειν εἰς πλοηγών σταθμόν Ταϊταγκόκ 20–24 ήμερας άποθηκη, Σεπτέμβριον, έπανωπαράδοσης Μπαζίου ή Μπενγκάκ.

ΣΗ ΣΤΑΡ (εἰς τάιμι τοάρτερ): 14.907 τον. d.w. (710.000 κ.π.

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: Filinos 107 - 109

Phones: 4531.583, 4531.478, 4531.479

Telexes: 3602, 3115 UNIV, GREECE

φρήντομ τού 1977) δολ. 6.600 ήμερησίως, παράδοσις Ιαπωνίαν διμερίσιος, έπαναπαράδοσις Καραϊβικήν.

ΚΑΠΤΑΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ: 28.712 τον. d.w. (15 μιλ. 36 τον. φιούέλ διλ τού 1972) δολ. 9.150 ήμερησίως συμπεριλαμβανόμενων υπερωριών, παράδοσις μετά την αναχώρηση του πιλότου εις Μπιρκενχέντ Σεπτεμβρίου 10–20, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ, ένα κυκλικόν ταξίδιον Μεγ. Λιγνών.

ΓΚΡΑΙΤΣΑΝ ΤΕΜΠΑ: 38.819 τον. d.w. (1.748.000 κ.π. 14 μιλ. 40 τον. φιούέλ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1966) δολ. 10.250 ήμερησίως, συμπεριλαμβανόμενων υπερωριών, πλέον δολ. 225.000 δώρων, παράδοσις κατά την διφέντιν εις πλοηγικόν σταθμόν Κολούμπια Ρίβερ Σεπτεμβρίου 15–25, έπαναπαράδοσις Μπαγκλαντές.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗΝ: 59.800 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 39 τον. φιούέλ διλ διεύθυντον) δολ. 14.250 ήμερησίως, ταξίδια 4–6 μηνών, παράδοσις Ιαπωνίαν, Οκτωβρίου 1–2, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν, Κόντινεντ.

BIPA: 11.485 τον. d.w. (12 μιλ. 18 τον. φιούέλ διλ τού 1956) δολ. 5.000 ήμερησίως τις 45 πρώτες ήμέρες, και 4.500 τις υπόλοιπες παράδοσις κατά την διφέντιν εις πλοηγικόν σταθμόν Βάλου Σεπτεμβρίου 10–14, έπαναπαράδοσις Μπάρων.

ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ: 27.098 τον. d.w. (14 1/2–15 μιλ. 34–35 τον. φιούέλ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1975) δολ. 9.550 ήμερησίως, παράδοσις Ρότερνταμ Σεπτεμβρίου, έπαναπαράδοσις Κίναν, μέσω ΗΠΑ.

ΜΑΡΙΩ (λιβ.): 30.912 τον. d.w. (1.417.000 κ.π. 14 μιλ. 27 τον. φιούέλ διλ τού 1965) δολ. 8.650 ήμερησίως, παράδοσις Μανίκιν διμερίσιος, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ.

ΝΤΑΠΟ ΑΛΕΚΟΣ: 16.663 τον. d.w. (12 1/2 μιλ. τού 1958) δολ. 5.000 ήμερησίως συμπεριλαμβανόμενων υπερωριών, ένα κυκλικόν ταξίδιον βορ. Ατλαντικού, παράδοσις μετά την αναχώρηση του πιλότου εις Δανίαν Σεπτεμβρίου 15–20, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ, μέσω Βρετανίας.

ΓΟΥΟΡΜΑΝ ΝΑΥΤΙΔΟΣ (λιβ.): 43.718 τον. d.w. (1.796.000 κ.π. 14 μιλ. 37 τον. φιούέλ διλ τού 1967) δολ. 11.100 ήμερησίως, παράδοσις Κέιπ Πάσσερο Σεπτεμβρίου 10–15, έπαναπαράδοσις δυτ. Ιταλίαν Κέιπ Πάσσερο, ένα κυκλικόν ταξίδιον άμερικής λιμένων Ατλαντικού (Βορειών Χάρτερας).

TINA MP. (π.): 14.006 τον. d.w. (τού 1965) δολ. 7.200 ήμερησίως παράδοσις κατά την διφέντιν εις πλοηγικόν σταθμόν Χόγκι Κόγκι Σεπτεμβρίου, έπαναπαράδοσις Χίλιαν.

ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ: 15.428 τον. d.w. (763.405 κ.π. 16 μιλ. 29–30 τον. φιούέλ διλ και 1 1/2 τον. ντήζελ διλ τού 1972) δολ. 8.800 ήμερησίως, συμπεριλαμβανόμενων υπερωριών διμερίσιος παράδοσις μετά την αναχώρηση του πιλότου εις Αιθέρπουλο, έπαναπαράδοσις διπλανότανος Μουσκάτ, μέσω Αμβέρσας – Αμβούργου ρέιντζ, και Περαιώκον Κόλπου.

ΜΑΖΕΡ ΤΟΝΝΥ II: 57.940 τον. d.w. (2.453.000 κ.π. 16 μιλ. 59 τον. φιούέλ διλ τού 1966) δολ. 10.000 ήμερησίως, παράδοσις ξεψιθεντος Κόρεας Σεπτεμβρίου, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν, μέσω Πόρτ Κέμπλα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ (λιβ.): 26.645 τον. d.w. (1.263.000 κ.π. 14 μιλ. 33 τον. φιούέλ διλ και 2 1/2 τον. ντήζελ διλ τού 1973) δολ. 8.800 ήμερησίως, παράδοσις Ντάρεν Η Τιεντονί Σεπτεμβρίου 20–25, έπαναπαράδοσις Ρίβερ Πλέιτ.

ΑΙΓΑΙΖΙΑΝ ΣΚΑΥ'Y: 40.140 τον. d.w. (1.851.000 κ.π. 14 μιλ. 42 τον. φιούέλ διλ και 2 1/2 τον. ντήζελ διλ τού 1966) δολ. 11.500 ήμερησίως, ένα κυκλικόν ταξίδιον βορ. Ατλαντικού, παράδοσις Ναζάρη άναδρομικών όπα 8 Σεπτεμβρίου.

ΣΤΑΡ ΠΡΟΤΕΥΣ: 27.450 τον. d.w. (16 μιλ. 36 τον. φιούέλ διλ τού 1968) δολ. 10.750 ήμερησίως παράδοσις άμερικ. λιμένων Κόλπου Σεπτεμβρίου 20–30, έπαναπαράδοσις Βραζιλίας.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΤΓΣ (λιβ.): 27.007 τον. d.w. (25 η. 11 3/8 ίντο. 1.260.000 κ.π. 15 μιλ. 39 τον. φιούέλ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1969) δολ. 9.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 200.000 δώρων, παράδοσις κατά την διφέντιν εις πλοηγικόν σταθμόν άμερικ. λιμένων Κόλπου (είς λιμένα διψών ναυλωτών) Σεπτεμβρίου – Οκτωβρίου, έπαναπαράδοσις μετά την αναχώρηση του πιλότου εις Αιγαίουν (είς λιμένα διψών ναυλωτών).

ΑΝΤΙΓΟΝΗ: 40.404 τον. d.w. (14 1/2–15 μιλ. 45 τον. φιούέλ διλ τού 1976) δολ. 12.000 ήμερησίως, παράδοσις διπλανότανος Κέιπ Πάσσερο Σεπτεμβρίου, ένα κυκλικόν ταξίδιον βορείου Ατλαντικού.

ΣΤΑΒΑΝΤΑ: 29.840 τον. δολ. 14.50 ταξίδια 2 έτών, διμερίσιος παράδοσις.

ΣΤΑΚΑΡΑ: 29.841 τον. ταξίδια τριών έτών, δολ. 14.50 τα 2 πρώτα έτη, δολ. 15.50 τα τρίτον διμερίσιος φόρτωσης.

ΣΗ ΣΟΥΑΝ: Φρήντομ (13 1/2 μιλ. 18 1/2 τον. φιούέλ διλ τού 1977) δολ. 6.500 ήμερησίως, παράδοσις διμερίσιος Ιαπωνίαν, έπαναπαράδοσις Καραϊβικήν.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ: 16.431 τον. d.w. (15 μιλ. 29 τον. φιούέλ διλ τού 1968) δολ. 6.600 ήμερησίως, παράδοσις νότιου Ιαπωνίαν Σεπτεμβρίου 15–22, έπαναπαράδοσις Μπουενοβεντούρα – Παραμορίπι ρέιντζ,

ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ: 14.645 τον. d.w. (13 μιλ. 24 τον. φιούέλ διλ τού 1966) δολ. 5.500 ήμερησίως, ταξίδια 4–7 μηνών, παράδοσις Ντάρεν διμερίσιος.

ΜΕΛΙΤΗ: 70.922 τον. d.w. (15 μιλ. τού 1975) δολ. 14.250 ήμερησίως, παράδοσις Ιαπωνίαν Οκτωβρίου 5–15, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ, μέσω Βραζιλίας.

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ: 28.274 τον. d.w. (15 μιλ. 1972) δολ. 9.000 ήμερησίως, διμερίσιος παράδοσις Κόντινεντ, έπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ – Αμβούργου ρέιντζ, μέσω Βραζιλίας.

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ: 28.274 τον. d.w. (15 μιλ. 1972) δολ. 9.000 ήμερησίως, παράδοσις Ιαπωνίαν Οκτωβρίου 5–15, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν, Κόντινεντ.

ΜΟΝΤΑΝΑ: 33.648 τον. d.w. (1.457.816 κ.π. 14 1/2 μιλ. 38 τον. φιούέλ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1973) δολ. 10.800 ήμερησίως παράδοσις μετά την αναχώρηση του πιλότου εις Ρότερνταμ Σεπτεμβρίου 19–25, έπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ – Αμβούργου ρέιντζ, μέσω Άμερικ. λιμένων άκτης Ατλαντικού, Κόλπου.

ΜΟΥΝΤΣΤΕΡΑΕ'ΝΤΣ: 11.281 τον. d.w. (18 μιλ. τού 1960) δολ. 6.100 ήμερησίως, παράδοσις κατά την διφέντιν εις πλοηγικόν σταθμόν ομερικανικών λιμένων Κόλπου Σεπτεμβρίου, έπαναπαράδοσις Βενεζουέλαν.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΛΟΡΥ: 47.475 τον. d.w. (1.967.000 κ.π. 15 μιλ. 46 τον. φιούέλ διλ τού 1967) δολ. 11.750 ήμερησίως, ταξίδια 11–13 μηνών, παράδοσις Κόντινεντ τέλος Σεπτεμβρίου – ωράξη Οκτωβρίου.

ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΜΥ (μικτό λιβ.): 92.855 τον. d.w. (15 μιλ. 67 τον. φιούέλ διλ τού 1968) δολ. 11.500 ήμερησίως, παράδοσις Αμβούργου τέλος Σεπτεμβρίου 12–14, έπαναπαράδοσις Αμβέρσαν, μέσω Νάρβικ.

ΑΚΜΩΝ: 24.833 τον. d.w. (33 π. 9 1/2 ίντο. 1.183.000 κ.π. 14 μιλ. 33 τον. φιούέλ διλ τού 1971) δολ. 7.450 ήμερησίως, παράδοσις διμερίσιας διπλανότανος Μουσκάτ, έπαναπαράδοσις Κέιπ Πάσσερο, μέσω Τύνδιας Μαύρη Θάλασσας.

ΦΑΙΑΣ: 10.800 τον. d.w. (780.000 κ.π. 16 1/2 μιλ. 33 τον. φιούέλ διλ τού 1970) δολ. 9.000 ήμερησίως παράδοσις άμερικ. λιμένων άκτης Ατλαντικού τέλος Σεπτεμβρίου, έπαναπαράδοσις Περαιώκον Κόλπου.

ΔΙΛΔΟΜΙ: 32.629 τον. d.w. (1.747.000 κ.π. 15 μιλ. 37 τον. φιούέλ διλ τού 1976) δολ. 10.000 ήμερησίως, παράδοσις νότιον Κορέαν, ένα κυκλικόν ταξίδιον βορ. Ειρηνικού.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: 22.582 τον. d.w. (τού 1972) δολ. 9.000 ήμερησίως, ένα κυκλικόν ταξίδιον βορ. Ατλαντικού, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ.

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ: 27.156 τον. d.w. (1.279.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 36–38 τον. φιούέλ διλ και 1–1 τον. ντήζελ διλ τού 1972) δολ. 7.500 ήμερησίως, ένα κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού, παράδοσις νότιον Κορέαν διμερίσιος.

ΒΙΡΓΙΝΙΑ: 57.585 τον. d.w. (2.454.000 κ.π. 16 μιλ. 60 τον. φιούέλ διλ τού 1968) δολ. 12.000 ήμερησίως, παράδοσις Ιαπωνίαν διμερίσιος, έπαναπαράδοσις Μεσογείου, μέσω Ανατραπίας.

ΜΟΣΧΑ Δ.: 13.100 τον. d.w. (661.000 κ.π. 14 μιλ. 19 τον. φιούέλ διλ και 1 1/2 τον. ντήζελ διλ τού 1966) δολ. 7.100 ήμερησίως, παράδοσις δισυμηγευτ Πάς Σεπτεμβρίου 23, έπαναπαράδοσις Ιταλίαν.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ: 15.000 τον. d.w. (760.000 κ.π. 15 μιλ. 28 τον. φιούέλ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1977) δολ. 7.950 ήμερησίως, παράδοσις Ιαπωνίαν Σεπτεμβρίου 22–27, έπαναπαράδοσις νότιον Αφρικήν.

ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ: 17.900 τον. d.w. (τού 1967) δολ. 7.200 ήμερησίως, διμερίσιος παράδοσις Ρότερνταμ, έπαναπαράδοσις Κίναν, μέσω Άμερικ. λιμένων άνατολ. άκτης.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (λιβ.): Μποναρί 55.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένων άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 72.5, Σεπτεμβρίου 21.

ΤΙΦΟΣΟ (λιβ.): Δυτ. Αφρικήν 120.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσογείου, W 48, τέλος Σεπτεμβρίου.

ΛΑΚΩΝΙΑΝ (λιβ.): Δυτ. Αφρικήν 100.000 τον. μέρος φορτίου Μπατσάου W 75, Σεπτεμβρίου 19.

ΑΡΜΟΝΙΚ: Μεσογείου 80.000 τον. μέρος φορτίου Ατλαντικού, Κόλπου, W 90, Σεπτεμβρίου 23.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (λιβ.): Ντουμάι 43.000 τον. καθαρά Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΣΠΕΤΣΑΙ: Μπάραδ 15.000 τον. δυτ. άκτην Ίνδιας, καθαρό W 270, Σεπτεμβρίου 19.

ΑΡΓΟΛΙΣ: Καραϊβηκήν 52.000 τον. άμερικ. λιμένων άκτης Ατλαντικού, W 97, Σεπτεμβρίου 19.

ΜΑΡΙΑ: Μάρσα έλ Μπρέγκα 80.000 τον. Φάς, W 80, Σεπτεμβρίου 19.

ΟΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ: Σύλλογος Βάση 75.000 τον. μέρος φορτίου Μόνυκοτάν, W 80, Σεπτεμβρίου 26.

ΤΑΤΙΑΝΑ (μικτό): Περαιώκον 84.000 τον. μέρος φορτίου Μπατσάου W 75, Σεπτεμβρίου 19.

ΒΟΡΡΑΣ: Αλγερίαν 43.000 τον. καθαρά Αγγλίαν, Κόντινεντ.

W 140, Σεπτεμβρίου 24.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (λιβ.): Ντουμάι 57.000 τον. Ιαπωνίαν, W 107.5, Σεπτεμβρίου 22.

ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ: Σαλβαντόρ 40.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσογείου W 115, Σεπτεμβρίου.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ: 61.928 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 40 τον. φιούέλ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1964) δολ. 6.15, ταξίδιο διών έπιπλων διέτερων 9 μηνών, δολ. 9.15.

ΕΑΜΙΝΑ (μικτό): Καμπίνα 90.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου Σεπτεμβρίου 28.

ΘΙΣΛΑ: Φλότα 66.000 τον. μέρος φορτίου Ιαπωνίαν Σεπτεμβρίου 20, άκολουθούσιν Χάρηλαν Ζέρερι.

ΑΤΡΗΝΣ ΣΙΝΣΕΡΠΙΤΥ: Ακτοπλοϊκόν Αγγλίας, Κόντινεντ 20.000 τον. μέρος φορτίου W 140, άμερικος φόρτωσης.

ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ.: Ερυθρόν Θάλασσαν 50.000 τον. μέρος φορτίου Ιαπωνίαν Σεπτεμβρίου 21.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ II: Καραϊβηκήν 57.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 67.5, Σεπτεμβρίου 22.

ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ: Μεσογείου 80.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου W 50, Σεπτεμβρίου 24.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΑΝΑΡΗΣ: Μαύρην Θάλασσαν 23.000 τον. καθαρά Μεσογείου W 150, Σεπτεμβρίου 10.

ΑΡΧΩΝ (λιβ.): Περαιώκον Κόλπον 116.000 τον. Ιαπωνίαν W 54, Σεπτεμβρίου 23.

ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (λιβ.): Μεσογείου 47.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού W 57, ούποιν Ζέρερι.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (λιβ.): Περαιώκον Κόλπον 255.000 τον. Καραϊβηκήν Θάλασσαν W 37.5 (10 μιλ.) W 39.5 (14 μιλ.) Σεπτεμβρίου 26.

ΕΒΜΙΤΣ: Ακτοπλοϊκόν Αγγλίας, Κόντινεντ, 26.000 τον. μέρος φορτίου Έρημον Ζέρερι.

ΜΕΣ. ΓΗ: Μεσογείου 25.000 τον. μέρος φορτίου Αύστραλιαν, W 170, Σεπτεμβρίου 13.

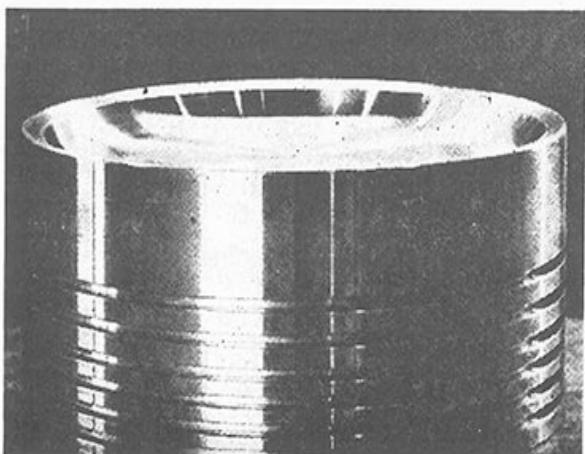
ΟΛΥΜΠΙΚ

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

Η κίνησις των ελληνικών πλοίων

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

ΑΒΑΝΣ	60	6640	ε. Άμβρεδον 12/9	AΙΓΑΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	ε. Μπαντάρ Χαμεινί 15/8
ΑΒΑΣ	62	10405	σ. Πόρτ ντε Μπουκ 15/9	AΙΓΑΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	δ. Παναμά 12/9
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	10753	α. Βίλμιγκτον 11/9	AΙΓΑΙΣ ΓΟΥΤΙΣΤΟΝ	72	11184	α. Τσαγκουσέρδας 4/9
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΔΗΝΤΕΡ (δ.)	69	104616	δ. Γιβραλτάρ 12/9 διά Καρθαγένην	AΙΓΑΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	α. Μανούτιο 20/9 διά Μπελαβάν
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΣΦΑΚΙΑ (δ.)	69	149621	ύπο παραλαβήν	AΙΓΑΙΣ ΕΡΟΤ'	74	12498	ε. Αντεν 19/8
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	δ. Ντουμπάι 6/9 διά Γιουγκολαΐα	AΙΓΑΙΣ ΙΩΝΙΚ	76	12498	εξωθι Ντάρμπιταν 20/8
ΑΓΑΘΗ	74	6017	ε. Σπέτζια 12/9	AΙΓΑΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ	76	12498	ε. Τέλενταν 30/8
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	σ. Σουέζ 30/7 διά Μπαράν	AΙΓΑΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	ε. Ναγκόρια 16/8
ΑΓΑΠΗ	69	10006	α. Ν. Όρλεδάνη 26/8 διά Κόμφορτ	AΙΓΑΙΣ ΛΙΝΚ	74	18963	α. Ν. Όρλεδάνη 9/9 διά Ρουμανίαν
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	α. Καράτια 15/9	AΙΓΑΙΣ ΛΟΤΣΙΚ	75	12498	α. Μπ. Άγρες 21/8 διά Κίναν
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	α. Χούλι 5/9 διά Ίταλιαν	AΙΓΑΙΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498	ε. Κόμπε 8/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405	ε. Ναζλάκι 2/8	AΙΓΑΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	74	12498	ε. Πειραιά 28/7 (έπισκευα)
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Σάντος 9/9	AΙΓΑΙΣ ΜΑΤΖΙΚ	74	12498	α. Τιμαρού 18/7 διά Ναχόντκα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	50	3499	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΑΙΣ ΜΠΑΛΑΤΙΚ	77	12498	ε. Μπάραν 23/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ (δ.)	69	90890	α. Τζουδίμια Τέρι 11/9	AΙΓΑΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	ε. Σάντος 17/8 διά Λουάντα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ	57	1241	α. Πειραιά 12/8 διά Ραβέννα	AΙΓΑΙΣ ΜΠΛΑΤΙΞ'	72	11185	δ. Παναμά 26/8
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	α. Μαυρίκιον 1/9 διά Άγγλιαν	AΙΓΑΙΣ ΜΠΡΕΤΙΒΕΡΥ	71	15205	α. Έκιδαμπεθ 20/8 διά Κόντινεντ
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	9812	α. Άλεξάνδρειαν 30/8	AΙΓΑΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ	76	12498	ε. Σιγκαπούρην 559
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	68	9435	α. Κευτέλι 2/9 διά Σύμρωνη	AΙΓΑΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	α. Ήντ Λάντον 21/7 διά Μαπούτο
ΑΓΓΕΛΟΣ ΖΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	ε. Τζένταν 12/9	AΙΓΑΙΣ ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ	75	12498	α. Γιοκοχάμα 8/9 διά Τζένταν
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	δ. Θέρσταντι διάλ. 8/8 διά Αύστραλιαν	AΙΓΑΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	ε. Γιοκοχάμα 8/9
ΑΓΙΑ ΑΙΓΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	α. Θεούτιον 10/9 διά Νιουαφουτλάντ	AΙΓΑΙΣ ΠΑΙΤΙΟΝΗΡ	69	9199	δ. Σουέζ 13/9
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	δ. Σουέζ 4/7	AΙΓΑΙΣ ΠΡΑΓΓΝΤ	70	9178	ε. Γιοκοχάμα 8/9
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	ε. Π. Σουόδαν 25/8	AΙΓΑΙΣ ΠΡΑΓΚΤΙΚ	76	12498	ε. Μπαντάρ Χαμεινί 1/8
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	3840	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΑΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204	ε. Μπαντάρ Χαμεινί 12/8
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	54	8120	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΑΙΣ ΣΚΟΟΥΠ	71	11185	ε. Σουάμπτα 9/9 διά Αύστραλιαν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10617	α. Ρότερνταν 4/9 διά Σουέζ	AΙΓΑΙΣ ΣΠΟΝΙΚ	73	12498	α. Ντάρμπιταν 21/8 διά Αύστραλιαν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10246	ε. Μπελαβάν 28/8	AΙΓΑΙΣ ΣΠΟΡΙΤ	70	9078	δ. Σκάλ 10/9 διά Γέννια
ΑΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ	66	2023	ε. Π. Νουάρ 30/8	AΙΓΑΙΣ ΣΤΟΠΙΚ	71	11208	δ. Σουέζ 12/9 διά Κουβέτη
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10323	3. Καλκούτα 20/8	AΙΓΑΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	α. Γκηλούκ 2/9 διά Μ. Θάλα
ΑΓΙΑ ΣΚΕΨΗ	68	9031	ε. Κωνιόπολιν 22/8	AΙΓΑΙΣ ΤΡΕΙΓΝΤ	70	9025	α. Ίντσον 17/7 διά Μεξικόν
ΑΓΙΑ ΣΚΕΨΗ	58	3890	ύπο παραλαβήν	AΙΓΑΙΣ ΦΑΙΝΘ	69	9199	ε. Σιγκαπούρην 22/8 διά Λάγος
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	67	11610	α. Λίβερπουλ 2/9 διά Ρότερνταν	AΙΓΑΙΣ ΦΕΪΤ'Μ	69	8928	δ. Π. Σάδι 6/9
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ε. Μουκάισμα 3/9	AΙΓΑΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	8927	ε. Κροφτόν 13/7
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΑΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	δ. Σουέζ 10/9 διά Ίρδην
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	56	6156	εἰς Πύλον ἀπό 20/6/79	ΑΙΓΝΟΥΣΙΟΤΗΣ	66	20095	α. Χιούστον 8/9 διά Ν. Όρλεδάνην
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙII	61	8254	ε. Τσαταγκόν 16/9	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	45	3805	εἰς Λ. Πάδμας ἀπό 17/4
ΑΓΙΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	67	7560	ε. Δουνκέρκρη 28/8	ΑΙΗΒΟΝ	66	14359	α. Κόμπε 3/9 διά Λ. Αντζελες
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	δ. Κωνιόπολιν 31/8	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	δ. Παναμά 2/8
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (μ.)	71	72326	α. Άγκρα ντός Ρέις 15/9	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ	67	3017	ε. Μπετάζια 26/9
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	58	7560	ύπο παραλαβήν	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15865	δ. Κωνιόπολιν 14/9
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	58	9104	ε. Χάλντια 29/8	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	ε. Ταμπικό 6/9
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	α. Τζένταν 13/9	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ	60	6880	α. Μερόνια 17/7 διά Βεγγάζην
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	άργει εἰς Ηράκλειον	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΑΥ'	76	11084	δ. Παναμά 8/7 διά Άλγεριαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	δ. Σουέζ 5/9 διά Καράτοι	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	α. Φιλαδέλφειαν 8/9 διά Αλεξανδρείαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4529	α. Τεργέστην 29/7 διά Βεγγάζην	ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΤ'ΙΝΤ	60	8368	ε. Βιετνάμ 25/6
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	4033	α. Κιένων 30/7 διά Μπανάν	ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	18470	ε. Άλεξάνδρειαν 9/9
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	α. Ντάρμπιταν 29/8
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	έξωθι Κουβέντη ἀπό 20/7/78	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	58	9292	ε. Ντάρμπιταν 27/8 (έπισκευα)
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	α. Πασακαγκούλη 17/8 διά Μεξικόν	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	9627	α. Φρέρποτ (Μπαχ) 31/8 διά Βορβάνη
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	61	6038	δ. Σουέζ 29/9 διά Βούβανην	ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	α. Βούβανην 6/8
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	ε. Τόκιο 31/8 διά Αθάνα	ΑΙΟΛΟΣ	71	10006	δ. Παναμά 9/7
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	77	1573	ε. Κριστούπαλ 87	ΑΙΟΛΟΣ Κ	66	40787	ε. Γιουροπόρτ 5/8 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ VI	47	2775	δ. Σουέζ 30/8 διά Υεμένην				
ΑΓΚΝΙΚ II	63	12273	δ. Γιβραλτάρ 11/9 διά ΗΠΑ				
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	α. Ίγνουίτς 15/9				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32687	α. Ν. Ύόρκην 4/9 διά Αρούμπαν				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ	58	5037	α. Μοντεβίδεο 12/9 διά Ντάρμπιταν				
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	ε. Μπαράν 26/8				
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	63	1582	ε. Πειραιά 1/8				
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10459	δ. Γιβραλτάρ 3/9 διά Μόντρεαλ				
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	68	14342	α. Ν. Γουεστμπάτερ 3/8				
ΑΔΕΑΦΟΤΗΣ	67	6842	ε. Τάμπα 3/1/7 διά Άλγεριον				
ΑΔΡΙΑΝΟΣ	61	6950	ε. Πειραιά 8/9				
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	α. Ρανόρα 8/9				
ΑΕΤΟΣ	72	1674	δ. Τεργέστην 19/9 διά Τζένταν				
ΑΕΤΟΣ	57	1674	άργει εἰς Πύλον ἀπό 17/7/76				
ΑΖΑΕΑ	64	5931	α. Μίνα Καμπούς 15/9 διά Ντόχα				
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	α. Τάδνα 27/8 διά Κονεγκάχην				
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	ύπο παραλαβήν				
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΗΣ	56	4884	μετων. «ΜΠΕΛ ΣΤΑΡ»				
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886	ε. Λισσαρώνα 8/9				
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	α. Ρουέν 12/9 διά Δάντιοις				
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	δ. Γιβραλτάρ 9/9 διά Μπαγκλαντές				
ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΚΟΜΝΗΝΟΥ	56	13555	α. Κεμπέλι 11/8 διά Ρωσίων				
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	3039	α. Σ. Πέντρο (Άκ., Έλ.) 12/8				
ΑΘΕΝ ΣΚΑΥ'	56	7369	εἰς Πειραιά ἀπό 3/5/79				
ΑΘΕΝ ΓΟΥΑΙΗ	58	5596	δ. Σουέζ 8/9 διά Π. Σουόδαν				
ΑΘΕΝ ΝΤΑΙΗ	54	5148	άργει εἰς Καλαμάτα ἀπό 10/10				
ΑΘΕΝΗ	61	4903	ε. Πειραιά 25/8				
ΑΘΕΡΑΣ	69	9268	α. Χόγκ Κόγκ 25/9 διά Λούμπιο				
ΑΘΗΝΑ (δ.)	72	106032	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 16/2				
ΑΘΗΝΑ	63	15535	α. Πειραιά 15/4 διά Αρόυμπα				
ΑΘΗΝΑ	58	10662	ε. Βαρκελώνη 8/9				
ΑΘΗΝΑ	68	8905	α. Ντάρμπιταν 24/7 διά Γαλλίαν				
ΑΘΗΝΑ	65	1657	εἰς Πειραιά ἀπό 21/5				
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	α. Αμπρέταντ 29/8 διά Χάρτιτον ρόδων				
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	ε. Πειραιά 3/9				
ΑΘΗΝΑΙ II	57	5010	ε. Τεργέστην 10/9 διά Πειραιά				
ΑΘΗΝΑΙ ΙΣ'	58	9279	α. Λε. Πλάμας 24/8 διά Γουόρρι				
ΑΘΗΝΗ ΟΡΑΙ'ΖΟΝ (δ.)	58	12943	ε. Κοραμάρ 28/8				
ΑΘΗΝΗΚ (μ.)	67	48747	α. Τόρανταν 13/8 διά Τουμπαρό				
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΘΛΟΝ	79	10120	α. Νιούσιατα 22/8 διά Ιαπωνίαν				
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	ε. Βοστόνιαν 5/9 διά Ιαπωνίαν				
ΑΘΩΣ	69	10008	δ. Μπρούνομπούτελ 9/9				
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12176	ε. Ντάρμπιταν 27/8				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ	66	3516	εἰς Λισσαρώνα 17/5				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ	64	1706	ύπο παραλαβήν				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΑΡ	65	1708	άργει εἰς Λισσαρώνα 17/5				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΑΡ	76	12498	α. Ναγκόρια 10/9 διά Μπουεναβεντούρα				

ΑΚΡΟΝ	59	14722	ε. Ν. Όρλεάνην 23/8		ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	α. Πειραιά 10/9 διά Μήλον
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ε. "Αμστερνταμ" 31/8		ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	α. Βίληγκτον 25/7 διά Βενεζουέλα
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	α. "Αμβέρσαν" 30/8 διά Μόρπιλ		ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	α. Μπ. "Άυρες 28/9 διά Ρωσίαν
ΑΚΤΙΑΝ	60	3188	δ. Παναμά 31/7 διά Ειρηνικών		ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	ε. Μπ. "Άυρες 28/8 διά Ρωσίαν
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	εις "Αθάνα 14/8		ΑΝΑΒΥΣΟΣ	69	9072	ε. Γιοκοχάμα 6/9
ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.)	64	33316	ε. Νάπολιν 22/7		ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	13889	ε. Χιούστον 24/8
ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877	α. Καντιζ 11/8		ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΑΟΡΥ	74	13633	α. Μπαγκάκ 27/8 διά Χιάλα
ΑΛΑΣΚΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	54	11631	α. Τόραντα 9/9		ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΙΣΝΤΟΜ	74	13348	ε. Χάμπτον Ρόδος 6/9
ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	δ. Γιβραλτάρ 30/8 διά Βατούμι		ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Άιμπούργον 4/9 διά Φιλαδέλφειαν
ΑΛΓΚΕΝΙΜΙΤ	66	2777	δ. Λευκανίον 12/9 διά Βηρυτών		ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	α. Τάραντα 9/8 διά Μπρούνσμαρφ
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	ε. Λισσαβώνα 14/9		ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Λός "Αντιζέλες 12/9 διά Γιοκοχάμα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	9296	ε. Σύντα 11/9 διά Σφέδε		ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΪΤ	78	13889	δ. Σουέζ 12/8 διά Κεελάνη
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	67	3861	α. Κους Μπαίν 18/8		ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΑΤΣΕΝΣ	71	9049	α. Κορούνα 1/9 διά Κοντρεκέρ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	ε. Βέλον 15/9		ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΤΣ	74	13631	ε. Ν. Όρλεάνην 10/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	1222	α. Ρουέν 8/9 διά Καζαμπλάνκα		ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ	76	13633	ε. Σιγκαπούρην 23/8 διά Μπριστόλ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	69	13316	δ. Σουέζ 8/9		ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	38820	δ. Γιβραλτάρ 13/9 διά Μίλαζο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	α. Γιουροπόρτ 10/8 διά Λένινγκραντ		ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	δ. Π. Σαΐδ 10/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22560	ε. Μάλτα 14/9		ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΙΑΝΟΜ	76	13633	α. Π. Σαΐδ 7/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	α. Κουβέιτ 10/8		ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΕΛΙΤΥ	78	13883	α. Χόγκ Κόγκ 9/9 διά Μπουσάν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	δργει εις Πειραιά διά 20/4/78		ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	δ. Παναμά 26/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	56	3178	ε. Τρίπολην (Λιβύης) 10/8		ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΖΗΠ (δ.)	64	35333	δ. Σουέζ 14/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.	58	3834	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	α. Αλεξανδρείαν 11/9
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	78	15688	α. Χάμπτον ρόδος 29/8 διά Βραζιλίαν		ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	δ. Παναμά 6/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	α. Ακαμάτα 14/8 διά Τουρκίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ρ.	61	9211	α. Π. Αρένας 16/8 διά Περού		ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	δ. Μπρούνσμποτελ 4/8 διά Πολωνίαν
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΙΣΜΙΝΗ	68	9395	ύπο παραλαβήν		ΑΝΑΖΑΓΟΡΑΣ	68	9416	α. Σιμιζού 8/9 διά Β. Κορέαν
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΦΑΙΘΟ	61	7703	ε. Αυβέρσαν 5/9		ΑΝΑΖΑΜΕΝΗΣ	68	10183	ε. Κόμπε 5/9
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΤΡΑΣΤ	62	7703	δ. Παναμά 14/9		ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	α. Τόμπα 7/8 διά Τζένταν
ΑΛΕΞΗΣ Γ.	54	2488	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	69	15688	εις Ριά Ιανέριο ύπο συμπλήρωσιν
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	δ. Γιβραλτάρ 8/9 διά Βενετίαν		ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Δ.	67	15869	δ. Τζένταν 12/9 διά Ντώρμπαταν
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	ε. Λισσαβώνα 2/9		ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ.	77	4713	ε. Ρότερνταν 15/9
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	α. Ν. Όρλεάνην 3/9		ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11435	α. Ν. Όρλεάνην 3/9 διά Π. οφ Σπαίν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΙΤ	62	9055	α. Λάγος 24/8 διά ΗΠΑ		ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	62	12392	α. Μανζανίκο (Μεξ.) 6/8 διά Σακίνα
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΔΗΝΤΕΡ	62	9055	ε. Μπ. Αυρες 8/9		ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2621	α. Λός Πόλιμας 25/8 διά Ντώρμπατος
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	58	9878	α. Σιγκαπούρην 29/8 διά Π. Κελάνη		ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	α. Μπ. Αυρες 8/9 διά Ρωσίαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	60	8294	δ. Σουέζ 24/8 διά Σομαλίαν		ΑΝΔΡΕΙΑ	66	2999	α. Πειραιά 13/8
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	5772	ε. Σάντος 5/9		ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	α. Τακοράντι 11/9
ΑΛΙΚΗ	59	12996	α. Κ. Τάουν 21/8 διά Κόμπε		ΑΝΔΡΟΣ	65	15404	α. Σιδνέυ 29/4 διά Ίράκ
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ε. Ντώρπαν 3/9		ΑΝΔΡΟΣ	58	5085	α. Ν. Όρλεάνην 10/9 διά Μπαριμπάντος
ΑΛΑΚΑΖΑΡ	65	9677	ε. Πειραιά 30/8		ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	67	1657	δ. Κωνίτολην 18/8 διά Μπουργκάς
ΑΛΑΚΙΟΣ Κ.	67	28467	α. Πειραιά 8/9 διά Σουέζ		ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛΙΟΝ	72	119505	δ. Ντόβερ 12/9
ΑΛΑΚΙΟΣ	75	11284	ε. Σαντιάγκο (Κούβα) 14/8		ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	ε. Σεπτέμπτια 28/8
ΑΛΑΚΜΑΝ	77	14530	α. Σαγκάν 29/7 διά Μόλι		ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΤΑΣ (μ.)	72	119505	ε. Ιμινιχάμ 31/8 διά Σεπτέμπτια
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	ε. Μοντεβίδεο 12/9		ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Σαρόρ 31/8 διά Ράς Τανούρα
ΑΛΚΜΗΝΗ	67	5476	δ. Ρότερνταν 6/9 διά Τροντχέιμ		ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	α. Γιουροπότα 8/9 διά Περσικόν
ΑΛΚΟΡ	62	11434	α. Ήλον Λόντον 14/9 διά Ντάρ-ές-Σαλάμ		ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΗ	73	32781	δ. Παναμά 22/8
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	ε. Κελάνη 10/9		ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΓ'ΟΝ	70	105855	α. Ράς Τανούρα 22/8
ΑΛΚΥΩΝ	73	13631	ε. Ντηρόπετ 6/9		ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	ε. Σιγκαπούρην 15/8 διά Περσικόν
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	ε. Μαπούτα 23/8 διά Δουνκέρκην		ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Σάνιν 31/8 διά Περσικόν
ΑΛΜΑ	62	6155	δ. Σουέζ 1/9 διά Μαδαγασκάρην		ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΕΑΣ (δ.)	69	98983	α. Τζουδίμαχ Τέρμ. 11/8 διά Γιοσού
ΑΛΜΑΡ	69	10490	ε. Λισσαβώνα 2/9		ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	α. Τζουδίμαχ Τέρμ. 15/8
ΑΛΜΕΑ	60	10778	α. Ντώρπαν 24/8 διά ΗΠΑ		ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	δ. Παναμά 31/8
ΑΛΜΠΑΚΟΡΕ	62	1505	α. Σιγκαπούρην 25/8 διά Αμπιτζάν					
ΑΛΜΠΑΜΙΣΙΟΝ	64	18000	δ. Παναμά 15/9 διά Ειρηνικόν					
ΑΛΜΠΑΦΟΡΟ	69	12404	α. Ροάριο 5/9 διά Ρωσίαν					
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1507	α. Όρδην 7/8 διά Μεγ. Λιμένες					
ΑΛΜΠΙΣ	55	5564	ε. Μπαλμπάδα 14/3					
ΑΛΝΤΕΑ	53	5497	δ. Σουέζ 16/8 διά Χοντίντα					
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	δ. Γιβραλτάρ 22/8 διά Μπετζίδια					
ΑΛΤΕΡ	68	26644	α. Χάμπτον ρόδος 6/9 διά Κόρντιφ					
ΑΛΤΙΣ	79	11000	εις Μόντρεαλ 6/6					
ΑΛΥΣΙΑ	64	10275	ε. Λισσαβώνα 21/8					
ΑΛΦΑ	62	4722	εις μεταφοράς Εκουντόρ					
ΑΛΦΑ	71	1599	α. Ντώρπαν 13/9 διά Κ. Τάουν					
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	ε. Ν. Όρλεάνην 23/8					
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Ντουμπάι 13/9					
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	α. Νταμάρ 7/9 διά Μ. Καρπούς					
ΑΜΑΘΟΥΣ (δ.)	68	105095	δέωθι Ντουμπάι 23/8					
ΑΜΑΛΙΑ	78	10302	α. Γλασκώβην 11/9 διά Λά Γκουάρια					
ΑΜΑΛΙΑ	61	1765	δ. Κωνίτολην 18/8 διά Πειραιά					
ΑΜΑΛΙΑ II	67	51644	δ. Ρότερνταν 15/9 διά Χάμπτον ρόδος					
ΑΜΑΛΙΤΑ	58	5214	ε. Σουέζ 9/9					
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	79	11000	α. Σιγκαπούρην 1/9 διά Ιαπωνίαν					
ΑΜΒΕΡΖΑ	58	4231	ε. Μάλτα 10/9					
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	α. Σιγκαπούρην 7/9 διά Π. Κελάνη					
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	δ. Σουέζ 11/9 διά Ίράν					
ΑΝΕΛ ΝΤ' ΑΖΟΥΡ	77	9328	ε. Ντουμπάι 13/9					
ΑΝΕΜΟΣ	(μ.)	63	10066					
ΑΝΕΜΟΣ		76	8376					
ΑΝΕΜΟΣ		60	3847					
ΑΝΕΜΟ Κ.		67	10996					
ΑΝΕΜΩΝΗ		79	22053					
ΑΝΖΙ (δ.)		61	22053					
ΑΝΘΕΜΙΟΣ		70	10006					
ΑΝΘΟΣ		79	11000					
ΑΝΘΟΥΛΑ		59	3354					
ΑΝΙΤΑ		76	4617					
ΑΝΝΑ		76	16438					
ΑΝΝΑ		60	14840					
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)		71	115925					
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ		74	8915					
ΑΝΝΑ Κ. (δ.)		60	12256					
ΑΝΝΑ Κ.		62	11503					
ΑΝΝΑ ΕΥΑΛ (δ.)		71	27502					
ΑΝΝΑ Ι.		57	9448					
ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ		67	20959					
ΑΝΝΙΚΑ Ν.		69	11726					
ΑΝΝΙΤΑ		64	11075					
ΑΝΝΙΤΑΣ Δ.		65	19758					
ΑΝΝΟΥΑ		71	9826					
ΑΝΝΟΥΑ II		60	6086					
ΑΝΤΑΙΟΣ		71	16379					

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

SOUTH AFRICA

DURBAN - HEAD OFFICE

19th Floor John Ross House (West)
22/36 Victoria Embankment
DURBAN 4001, SOUTH AFRICA
P.O. Box 2110, CABLES "PANDORA"
Tel: 376545 Telex: 6-2550 SA

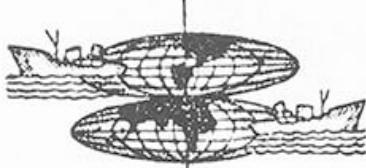
JOHANNESBURG - PANDORA CHARTERING

12th Floor, Total House,
209 Smit Street, Braamfontein
2001 JOHANNESBURG, SOUTH AFRICA
P.O. Box 32341, Braamfontein 2017
Tel: 392765 Telex: 4-24064 SA

GREECE - PIRAEUS

SEAGOLD MARITIME INC.
98B Filinos Street,
PIRAEUS, GREECE
Tel: 4519794 - 4519799
Telex: 21-1185 SEA GR

ΑΝΤΑΡ.	70	16973	ε. Χάμπτον Ρόδς 31/8	ΑΡΕΤΗ	73	13631	ε. Μ. Καρπούζης 13/9
ΑΤΖΕΑΡΚΤΙΚ.	69	11430	α. Ρόττερντα� 2/9 διά Βαλτικήν	ΑΡΕΤΗ Σ.....	62	9139	ε. Νταμά 14/9
ΑΝΤΖΕΑΤΛΑΝΤΙΚ.	70	11474	α. Ντουμπάι 89 διά Σουεζ	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	62	15405	ε. Τούμα 8/9
ΑΝΤΖΕΑ.	69	2985	α. "Άντεν 11/9 διά Μη. Χομενί	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	ε. Τζόν 11/9
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΑΛΟΥΡΥ	67	24829	α. Χάμπτον ρόδς 5/9	ΑΡΗΣ	70	9868	α. Ν. Όρλεανη 14/8 διά Π. Καμπέλο
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΗΣ	71	30193	ε. Σάντος 28/8	ΑΡΗΣ VI	55	1216	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΓ'ΝΙΚΣ	58	9585	α. Μπάραρας 9/9	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	16000	α. Χάρρην 4/9 διά Κομά Μπαΐν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	δ. Γιβραλτάρ 13/9 διά Νιόβερ	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	64	9962	α. Μελίνη 23/8 διά Μόντρεαλ
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Σάντος 10/9 διά Ρ. Ιανέριο	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	ε. Μπετζίδηα 12/8
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΕ ΓΚΡΕΤΤ'	70	3969	δ. Κωνιπολίν 14/9	ΑΡΙΑΔΗΝΗ E. (δ.)	62	25672	α. Σιγκαπούρην 28/8
ΑΝΤΖΕΠΑΣΙΦΙΚ	68	10008	α. Ρίταρντς Μπαιν 30/8	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Ντάρμπταν 8/9
ΑΝΤΖΟΛΕΤΤΑ	78	24915	α. Τζένταν 14/9 διά "Ακάμπα	ΑΡΙΑΝΑ	57	5231	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 30/10/77
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15404	α. Αύγουστον 29/8 διά Γιβραλτάρ	ΑΡΙΕΑ	62	12038	ε. Βεράκρουζ 14/8
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Λίνκον 10/7 διά Αιγυπτίου	ΑΡΙΕΑ	60	7839	α. Μπορντώ 13/8 διά Αιγυπτίου
ΑΝΤΙΓΩΝΗ	68	13580	α. Καράτα 9/9 διά Ν. Αφρικήν	ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	72	129260	ε. Φόρ 15/9
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	δ. Σουέτ 12/9 διά Ινδίαν	ΑΡΙΕΤΤΑ	65	19750	α. Ναυκόγια 7/9 διά Σουεζ
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Σιγκαπούρην 30/8 διά "Ινδονησίαν	ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20685	α. Λ. Αντζελές 10/9
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	13862	α. Καζαμπάνκα 9/9	ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΩΝΗΣ	54	2949	άργει εἰς Πειραιά	ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	ε. Ν. Όρλεανην 11/9
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	ε. Πειραιά 8/9	ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	α. Λάγος 9/9 διά Κεμπέκ
ΑΝΤΩΝΙΑ	59	4532	α. Χιούστον 15/8	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	11374	α. Λισσαβώνα 7/9 διά Ρουέν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	α. Τάμπη 8/9	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	9481	δ. Σουέτ 9/9 διά Βούβαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10205	α. Μομπάσα 10/9	ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΩΝΥ	64	16323	ε. Άλεξανδρειαν 14/9	ΑΡΙΣΤΕΥΣ	71	3740	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΩΝΥ III.	77	38515	ε. Ν. Όρλεανη 11/9	ΑΡΙΣΤΟΤΕΑΣ	65	1409	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΟΥΡΕΙΑ	56	5912	α. Άλεξανδρειαν 11/9	ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	ε. Λούπιτο 29/7
ΑΟΥΡΙΓΚΑ	67	2777	α. Λίβερπουλ 14/9 διά Π. Σουέδην	ΑΡΙΩΝ	73	13623	α. Χάμπτον ρόδης 5/9 διά Τυνιδία
ΑΟΥΡΟΡΑ (δ.)	56	12447	ε. Κωνιπολίν 4/9	ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	ε. Χόρην 13/9
ΑΡΕΣ	73	16397	δ. Σουέτ 12/9 διά Κίναν	ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	εις Πειραιά ἀπό 14/12/76
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	ε. Μάλτα 18/8	ΑΡΚΑΔΙΑ	58	6357	α. Ρουέν 24/7 διά Αλγερίαν
ΑΠΙΚΟ	64	9995	α. Τζένταν 24/8 διά "Ιράκ	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	21002	δ. Σκω 27/8 διά Ροστόκ
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Κούτς Μπαι 6/9 διά "Ελλάδα	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΥ"	64	12229	ύπό παραλαβήν
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13120	α. Τής 6/9 διά Σιγκαπούρην	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	10173	α. Μόντρεαλ 20/8 διά Π. ο Πρίνς
ΑΠΟΛΛΩΝ	65	4214	ύπό παραλαβήν	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘΟ	65	12229	ε. Νικάρα 28/8
ΑΠΟΛΛΩΝ	51	3782	α. Αμβέρσαν 29/7 διά Π. Λίμον	ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8825	α. Αμβέρσαν 9/9 διά Λάγος
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	61	10893	ε. Σιγκαπούρην 10/9	ΑΡΚΤΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	4856	άργει εἰς Χαλκίδα
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α.	67	16210	α. Αμβέρσαν 13/9 διά Μη. Χομενί	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	δ. Σουέτ 3/9 διά Μη. "Αυπός
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	ε. Άμβέρσαν 4/9	ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	α. Ρουέν 31/8 διά Αιγυπτίου
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6456	α. Αντίζελες 15/9	ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	ε. Πειραιά 28/7 (ἐπισκευαί)
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. I	58	5043	α. Ρουέν 23/8 διά "Άλγεριαν	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	ε. Ν. Όρλεανην 7/9
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. II	51	2758	α. Μερόλιν 22/7 διά Τρίπολιν	ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22559	α. Τουμπάρδο 3/9
ΑΠΟΥΣ	72	3292	δ. Κωνιπολίν 8/7 διά Χόπα	ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙV	57	10376	ε. Σιγκαπούρην 13/9 διά Φίλιππινες
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ε. Κωνιπολίν 11/9	ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	67	44708	ε. Σασέμπτο 27/8
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ	54	9450	δ. Σουέτ 11/9	ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Μπάραρον 4/9
ΑΡΑΝ	80	10329	εις Νακόνια ύπό παραλαβήν	ΑΡΤΕΜΙΣ	72	3908	α. Σαντερλάντ 15/9 διά Αιμβούργον
ΑΡΓΑΙΑ	63	10240	ύπό παραλαβήν	ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ)	77	66259	ε. Γένοβα 4/9
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	α. Ματαγκόρντα Ταύνελ 14/8	ΑΡΤΕΜΟΝ	57	5452	ε. Τζένταν 13/9
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	64	10335	ε. Σάντος 8/9	ΑΡΤΖΥΛA (δ.)	66	43433	α. Κάρλογκάρην 9/9 διά Στοκχόλμην
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	77	10003	α. Τζών 29/8 διά Π. Καμπέλο	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Γιοκοχάμα 26/8 διά Καγκοσίμα
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	8409	δ. Κωνιπολίν 7/5 διά Κωνιτάντζαν	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	α. Ρούάριο 9/9 διά Ρωσίαν
ΑΡΓΟΣ	69	9868	α. Κ. Τάουν 10/9 διά Σιγκαπούρην	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22103	δ. Κωνιπολίν 7/9
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	εις Μπάραρον ἀπό 14/8	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ	60	10142	ε. Καλάρ 29/8
ΑΡΓΥΡΩ	57	3970	α. Μπ. Αὔρες 28/8 διά Γαλλίαν	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	δ. Σουέτ 27/9 διά Μπάραρον
ΑΡΓΟ ΒΑΛΟΡ	78	1587	α. Στάνλοραν 16/9 διά Λατταϊκά	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	ύπό παραλαβήν
ΑΡΓΟ ΓΚΑΛΟΥ	77	1587	α. Μόντρεαλ 4/9 διά Σάρνια	ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	α. Αιμβούργον 12/9 διά Περαίων
ΑΡΓΟ ΠΑΙΓΝΗ	76	1578	ε. Σ. Αννα Μπαι 22/8 διά Λ. Τσάρλες	ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	ε. Γάννη 8/9
ΑΡΓΟ ΣΠΥΡΙΤ	76	1579	α. Μπέλευ 6/9 διά Σαντρέμη	ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Λ. Αντίζελες 9/9 διά Γιοκοχάμα
ΑΡΓΟΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	α. Νιεμεράρδ 5/9 διά Τρινιτάντ	ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	α. Σεπτεμβάτα Τέρμ. 3/9 διά Ιαπωνίαν
ΑΡΓΟ ΦΑΙΗΟ	76	1579	δ. Κωνιπολίν 2/9 διά Μπαντάριμα	ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	ε. Π. Χάρκουρτ 23/8
ΑΡΓΟ ΧΟΟΥΠ	77	1579	ε. Ράζα 12/9 διά "Άλεξανδρειαν	ΑΣΠΙΣ	58	9278	α. Σάντος 9/9 διά Μπάραρον



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 OperationsHEAD OFFICE: JEDDAH
P.O. BOX 205

SUB-AGENCIES: YENBO - GIZAN

GENERAL AGENTS FOR HELLENIC LINES LIMITED

ATHENS: ATASA LIMITED

P.O. BOX 65,

PALEO PSICHICO,

ATHENS.

TEL.: 67260778

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

01-2836726

01-2832293

A.O.H.: 01-3682788

CABLES: "BLUERIB EC3"

TELEX: 8812043 RIBBON G

ASS. MANAGERS

MICHAEL STAVROU

GEORGE ELLINAS

IOANNIS ELLINAS

NICOLAOS PAPADOPOULOS

IOANNIS IOANNOU

ΑΣΠΙΣ (δ.)	56	18657	α. Μπέλεμ 29/8 διά Σαλβαντόρ ε. Μανζανίλα (Μεξ.) 4/8	ΑΦΟΒΟΣ	58	7323	α. Αμβούργον 23/7 ύπο παραλαβήν
ΑΣΠΥΡ.	60	9580	α. Είρονγκασού 24/8 διά Αλεξανδρείαν	ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	α. Π. 'Αρβουρ 8/9
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	δ. Παναμά 14/9 διά Ραβέννα	ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΤΟΛΕΤ	66	2966	δ. Κωνιτόλιν 22/8
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16702	α. Γένοβα 14/9 διά Ταιβάνη	ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΤ'ΟΝ	58	8331	α. Λ. 'Αντζελες 20/8 διά Ταιβάνη
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13121	α. Γιβραλτάρ 1/9 διά Ν. Ύφρκην	ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Ν. 'Ορλεάνην 10/9
ΑΣΤΕΡΟΙΝΤ	60	6236	ε. Ράς Τανόρα 8/9	ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	α. Λεξούς 11/9
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Ροζάριο 28/8	ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.	67	3619	ε. Πειραιά 28/8
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	δ. Σκόλ 20/8	ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΤΡΑ	64	2304	δ. Παναμά 9/9 διά Ταλκαχουάνο	ΑΦΡΟΣ	68	3340	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	α. Φριπόρτ (Μπαχ.) 8/9 διά Φριπόρτ (Τέξες)	ΑΧΙΛΑΕΤ (δ.)	61	13017	α. Κοραμάρ 21/8
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	68	44646	α. Ράς Τανόρα 8/9	ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	α. Αύγουσταν 7/9 διά Κάμπορ
ΑΣΤΡΟ	52	1559	α. Πειραιά 28/8 διά Λιβύην	ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	δ. Π. Σαΐδ 8/9 διά Βενετίαν
ΑΣΤΡΩΝ	52	1939	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	α. Λεμεσός 5/9 διά Θεσσαλονίκην	ΒΑΛΕΝΤΙΝ	63	1164	α. Σετουμπάλ 4/9 διά Καράρα
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	47	1115	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ	66	4073	ε. 'Ανονόντ 10/9
ΑΣΦΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (δ.)	55	12343	α. Ν. Ύφρκην 8/9 διά Λινωτερντείλ	ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8432	α. Λομπίτο 9/8 διά Λουάντα
ΑΣΦΑΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	62	18033	εις Πειραιά διό 29/2	ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9088	ε. Ταμπικο 22/8
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Συγκόπουρην 7/9 διά Μπαγκόκ	ΒΑΝΤΑ	66	13762	ύπο παραλαβήν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000		ΒΑΝΟΡΙΑ	67	14845	ε. Ντόρμπαν 14/9
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	α. 'Ειρονυμουσθ 14/9 διά Πειραιά	ΒΑΡΑΙΑΝΟΙ	69	9268	ε. Γιοκοχάμα 6/9
ΑΤΕΝΗ	60	5788	α. Ρουέν 28/8 διά Αγιούποντ	ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	60	13459	ε. Σιγκαπούρην 5/8
ΑΤΖΙΛΙΤΥ	59	10505	α. Καράτος 8/9	ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	58	7686	δ. Κωνιτόλιν 21/8 διά Τουρκία
ΑΤΖΙΛΙΤΥ	49	6607	όργει εἰς Χαλκίδα όπω 6/3/78	ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6029	ε. Π. 'Αρθρου 19/8
ΑΤΛΑΝΤΙΔΑ	60	8070	α. Κάρντιφ 27/8 διά Λάς Πόλμας	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	α. Βανκούβερ 5/9 διά Μ. Θάλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΓΓΑ	71	1448	ε. Κ. Τάρου 13/9	ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12369	α. Ρότερνταν 28/8 διά Γιβραλτάρ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΤ'ΝΤ	54	15987	δ. Παναμά 12/9	ΒΑΣΙΛΗΣ	62	10198	α. Μπ. 'Άυρες 11/9 διά Μοντεβίδεο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΟΝ	69	16229	ε. Ν. Όρλεάνην 11/9 διά Ταιβάνη	ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV	51	1704	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40455	δ. Σουέζ 28/8 διά Ντουμπάι	ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	40043	ε. Μπιζέρτα 14/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	68	87329	όργει εἰς Πειραιά διό 16/5/77	ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	α. Μπιζέρτα 11/9 διά Λά Σκίρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ'	77	5868	α. Βαλτιμόρων 11/9 διά Τάρμπα	ΒΑΣΙΛΙΩ	53	1365	εις Τζιμπούτι 29/7
ΑΤΑΝΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	58	4717	δ. Π. Σάδις 2858	ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18708	α. Ροζερίνα Μπήτης 16/8 διά Μαζατλάν
ΑΤΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229	α. Ν. Όρλεάνην 10/9	ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	α. Πειραιά 26/6 (έπισκευα)
ΑΤΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	α. Ν. Όρλεάνην 28/8	ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ	59	3139	α. Τάμπα 29/8 διά Τύρουπτο
ΑΤΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	α. Τακόμη 5/9 διά Μεξικόν	ΒΕΛΟΣ	75	15981	δ. Παναμά 21/8 διά Π. Λίνκολν
ΑΤΑΝΤΙΚ ΧΟΚ	69	16229	ε. Γκάβεστον 23/8	ΒΕΝΗ	58	13871	ε. Πειραιά 25/8
ΑΤΑΝΤΙΚΑ	64	10280	ε. Άργος 16/8	ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	69	104616	εξωθ Ντουμπάι 23/8
ΑΤΑΝΤΙΚΟΣ	57	4486	εις Ταϊταγκόν όπω 21/8	ΒΕΡΓΙΝΑ	78	5084	δ. Γιβραλτάρ 5/9 διά 'Αρμπατάδ
ΑΤΑΝΤΙΣ	77	35706	α. Νιούκαστα (Αύστρ.) 16/8 διά Ιαπωνίαν	ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527	α. Ρότερνταν 28/8 διά ΉΠΑ
ΑΤΑΝΤΙΣ	63	6246	ε. Καβάλα 11/8	ΒΕΡΝΑ	61	4364	α. Μπιλμπάδ 28/8 διά Λά Γκουάρα
ΑΤΑΝΤΙΣ	60	5788	όργει εἰς Πειραιά διό 9/6	ΒΕΤΑ	72	3246	ε. Λάγος 1/9
ΑΤΑΝΤΙΣ ΣΚΑ'Υ'	62	5430	εδώ μεσογειακάς μεταφοράς	ΒΗΤΑΚΑΛΑΜ	57	9722	εις Πειραιά διό 25/12/78
ΑΤΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ.	68	10182	α. Μοντεβίδεο 5/9 διά Ντωρμπάν	ΒΗΤΑΚΑΡΡΙΕΡ	59	13381	α. Τάμπα 5/9 διά Βουμάνη
ΑΤΑΝΤΙΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	69	4025	α. Θεσσαλία 23/8 διά Π. Κομπέλο	ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	α. Αύγουσταν 9/9 διά Βανκούβερ
ΑΤΑΝΤΙΣ ΦΑΙΗΟ	69	3784	α. Τζάκασονβιλ 28/8 διά Λάγος	ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	δ. Κωνιτόλιν 7/9 διά Βάρνα
ΑΤΑΣ ΡΙΒΕΡ	61	2998	α. 'Αλεξανδρείαν 31/7 διά Έλλαδα	ΒΙΚΟΡΙΑ	70	2818	εις Πειραιά διό 22/5
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	α. Π. ντε Μπούκ 14/9	ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	60	12487	δ. Παναμά 8/9
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	ε. Μανιράς 9/9	ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	δ. Κωνιτόλιν 9/9 διά Γαλάται
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	δ. Παναμά 11/9	ΒΙΔΕΛΜΙΝΑ	59	2503	α. 'Αμβούγον 16/9
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	7221	ε. Κωνιτόλιν 31/8	ΒΙΝΤΚΑΡΕΝ	60	6572	
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Λίβερπορού 14/9	ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Δ. 'Αντζελες 6/9
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	δ. Σουέζ 8/9 διά Ινδίαν	ΒΙΠΚΕ	71	6717	ύπο παραλαβήν
ΑΥΑΙΣ	72	16402	ε. Αύγουστα 9/9	ΒΙΡΑ	56	7841	α. 'Αλεξανδρεία 9/9 διά Κούβα
ΑΥΑΙΣ	78	11000	ε. Ινδίαν 12/8	ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	α. Κόμπε 5/9 διά Χακάτα
ΑΥΡΑ (δ.)	67	44708	α. Ράς Τανόρα 5/9	ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7058	α. Στουμπάδ 7/8 διά Μόντρεαλ
ΑΥΡΑ	59	8929	α. 'Αντοφαγκάστα 29/8 διά Ταιμπότε	ΒΙΣΜΑΡ	79	16000	α. Μόντρεαλ 28/8 διά Μιλγουώκι
ΑΥΡΑ	54	4023	α. Πειραιά 22/6	ΒΟΜΑΡ	71	16313	δ. Κωνιτόλιν 11/9
ΑΥΡΑ	69	3490	α. Τζιμπούτι 4/9	ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	71	31464	α. Ρινέκε 6/9 διά Τερνόύζεν
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888	δ. Σουέζ 14/9 διά Περσικόν	ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	α. Μπέλφαρτ 19/8
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	α. Χέν Ποίντ 15/9 διά Ιαπωνίαν	ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	α. Ρεσίφε 14/8
				ΒΥΖΑΝΤΑΙΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	68	2757	α. Πάλον 28/8 διά Κύπρου

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α. Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	61	1550	α. Λιβόρο 12/9	
ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	60	1405	α. Αγνούσταν 4/9	
ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΗΓΚΑ	58	1882	εις Πειραιά όποι 30/6 (έπισκεψια)	
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άργει εις Πειραιά όποι 5/2	
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	52095	α. Γανδήν 2/9 διά Κόλπου ΗΠΑ	
ΒΥΤΙΝΑ	75	14983	ε. Λισσαβώνα 8/9	
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	31952	α. Μπωμόντ 1/9	
ΓΑΛΗΝΗ	59	10858	α. Κοβερχάρτ 10/9 διά Κέμη	
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	α. Ρουέν 26/8 διά Τουρκίαν	
ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ Κ.	70	6441	ε. Χάλιντα 13/8	
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	α. Καράκος Μπαιν 26/8	
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	76	16037	δ. Ρότερνταμ 30/8 διά "Αγ. Λαυρέντιον	
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	δ. Γιβραλτάρ 14/9 διά Ρίζερ Πλέι	
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421	α. Α'νυσσούστα 5/8 διά Μόντρεαλ	
ΓΕΩΡΓΙΑ	58	3954	δ. Γιβραλτάρ 13/8 διά "Αλγερίου	
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	α. Λάγος 16/8	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	δ. Π. Σάδι 14/9	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773	ε. Σμωνούσκι 5/9	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13714	α. Σάντα Φέ 10/9 διά Ροζάριο	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	α. Ράς Σούκερ 21/7	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. ΣΦΗΚΑΣ (δ.)	63	28430	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	57	6508	ε. Βρέμης 16/9	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	8763	α. Σιγκαπούρην 6/9 διά Π. Κελάνγκ	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	δ. Σουέζ 3/9	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16805	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	ε. Τακάδα 13/9	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΥΑΣ	70	18534	α. Δ. Αντζέλες 30/8 διά Κίναν	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	9946	α. Βαγγαρέ 8/9 διά Μανίλα	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	δ. Μπρουνσμπούτελ 17/8 διά "Οράν	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	α. Ν. Όρλεανς 4/9 διά Βραζιλίαν	
ΓΕΩΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ	64	17487	α. Νιόχο 9/9	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	19061	δ. Κυντόριν 10/9	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	άργει εις Πειραιά όποι 10/1/71	
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	δ. Παναμά 9/9	
ΓΙΑΝΝΙΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2895	ε. Πειραιά 1/9	
ΓΙΑΝΝΑ Α.	57	3894	α. Α. Παλλίς 18/7 διά "Αλγερίου	
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	άργει εις Χαλκίδα όποι 2/2	
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	δ. Σουέζ 2/9 διά Βούβαλην	
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	δ. Σουέζ 10/9	
ΓΙΑΝΝΗΣ	67	4704	ε. Αιμέρρων 12/9	
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	72	1598	δ. Σπέτζα 11/8 διά Νάπολι	
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	ε. Σιγκαπούρην 13/9	
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	69	2932	δ. Μπρουνσμπούτελ 31/8 διά Μεσοίνα	
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	57	2676	δ. Δέλτην 30/8	
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν. (μ.)	68	44742	δ. Παναγία 14/9 διά Ειρηνικόν	
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	δ. Α. Αντζέλες 23/8	
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19294	δ. Παναμά 1/7	
ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	70	9087	ε. Λάγος 27/8	
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Γιβραλτάρ 12/9 διά "Αιμούργον	
ΓΙΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	54	2952	α. Καλαμάτα 15/7 διά Λιβύην	
ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΣ (δ.)	65	28945	εις θέαν 34.15 N — 26.57 A. 7/7	
ΓΙΟΥΑ	68	9717	δ. Ιμινιάν 14/4	
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10721	α. Μόντρεαλ 1/8 διά Χάρην	
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΪΝΤ	67	13091	δ. Σουέζ 26/8 διά "Ιαπωνίαν	
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	21422	α. Δ. Αντζέλες 17/8 διά Γιοκοχάμα	
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Γιοκοχάμα 30/8 διά Τζένταν	
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4374	δ. Κων/πολιν 8/9	
ΓΙΟΥΝΙΤΕΡ	52	8129	άργει εις Πειραιά όποι 1351/17/6	
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ	64	7435	α. Ναγκόνια 2/8	
ΓΙΟΥΡΓΟΙΟΥΝΤΙ	77	14275	α. Ντάρμπαν 28/8	
ΓΙΟΥΡΚΑΡΙΕΡ	73	16095	α. Δ. Αύρες 25/8 διά Σαγκάνη	
ΓΙΟΥΡΚΕΜΙ (δ.)	73	1968	εις μεταφοράς "Εκουαντόρ	
ΓΙΟΥΡΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Μπανάρη Χομενί 25/7	
ΓΙΟΥΡΛΟΓΚΕΡ	65	6547	α. Αγνούσταν 22/8 διά Κουβά	
ΓΙΟΥΡΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	α. Τζένταν 12/3 διά "Ιράκ	
ΓΙΟΥΡΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	α. Μη. Αύρες 29/8 διά Ρωσίαν	
ΓΙΟΥΡΟΣΑΝ	65	9572	α. Σιγκαπούρην 7/9 διά Κίναν	
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	α. Σιγκαπούρην 22/8 διά Βούβαλην	
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ"	74	19702	α. Φροντιδά 4/8 διά "Ιράν	
ΓΙΟΥΡΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	ε. Μοντεβίδεο 12/9	
ΓΙΟΥΡΤΖΑΜΠΙΟΝ	62	9516	ε. Βιζακαπάνιαν 2/9	
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ	66	3821	ε. Δάγος 31/8	
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9289	ύπο παραλαβήν	
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	67	2920	α. Α'λγερίου 28/9	
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34794	α. Καράτοι 3/9	
ΓΙΑΖ ΑΤΑΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	ε. Σαντάντερ 18/8	
ΓΙΑΖΜΕΝΤ	65	3998	α. Αλεξάνδρειαν 4/9 διά "Ελλάδα	
ΓΚΑΙΥ' ΦΙΝΕΙΤΙΤΥ	56	8224	α. Σάντος 6/9 διά "Αλγερίου	
ΓΚΑΛΦ ΣΤΑΡ (δ.)	52	10607	α. Ράς Τανούρα 3/7	
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	α. Πειραιά 28/8	
ΓΚΙΚΑΣ	79	10000	α. Σιγκαπούρην 3/9 διά "Ιαπωνίαν	
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30617	δ. Γιβραλτάρ 10/9 διά Ν. Όρλεανς	
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	58	8058	εις Μασάρου όποι 10/2/79	
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΪΝΤ	60	8058	ε. Πειραιά 13/9	
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48747	α. Νόρβικ 15/9	
ΓΚΟΓΚΟΑ	71	3181	ε. Δ. Πάλμας 29/8	
ΓΚΟΛΝΤ ΚΡΑΝΟΣ	64	7735	α. Λειζερς 5/9 διά Λουάντα	
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-				
ΣΤΡΙΑ		73	16439	ε. Αλεξάνδρειαν 31/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΑ		76	13036	ε. Ν. Όρλεανς 10/9
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ		73	16439	δ. Παναμά 7/9 διά Μαρόκο
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ		71	12959	δ. Παναμά 29/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΟΣ		68	11148	α. Βαλτιμόρην 10/9 διά Μόρεχεντ Σίτου
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ		77	13027	α. Δ. Αντζέλες 9/9 διά ΗΠΑ
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ		74	16439	ε. Βανκούβερ 12/9
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		66	11536	α. Δ. Αντζέλες 27/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΦΙΝ		77	16432	ε. Δ. Αντζέλες 13/9 διά Γιοκοχάμα
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ		76	13027	ε. Καρβανγκ 18/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ		78	14531	ε. Σάο Λουΐζ 19/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ		76	13027	δ. Παναμά 30/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ		69	11148	α. Ν. Όρλεανς 30/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΡΠΤ		72	12919	α. Τάραντα 3/7 διά ΗΠΑ
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ		72	12919	α. Αλεξάνδρειαν 8/9
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ		75	13036	δ. Παναμά 23/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥ		77	14531	ε. Σόφι 6/9
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ		78	14531	α. Μασαλάν 26/8 διά Βανκούβερ
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ		68	10397	ε. Οραντζαντ 19/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ		78	14800	δ. Παναμά 10/9
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ		72	12959	ε. Γκάμπιτς 24/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕΣΙ'		74	13036	α. Τόμπα 27/8 διά Μανφρεντόνια
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΛΙΣ		69	11148	α. Λ. Τσόρλες 20/6
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ		77	13027	α. Δ. Αντζέλες 5/8 διά Μαζατλάν
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ		77	14531	α. Αμπούργον 12/9
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑΙΤΖΟΝ		75	13036	α. Σ. Νιτένγκο 13/9 διά Γκουδίμας
ΓΚΟΥΛΙΑΣ		67	20173	δ. Παναμά 4/9
ΓΚΟΥΝΤ ΑΓΑΝΤΕΡ		68	1804	εις Πειραιά 10/4
ΓΚΟΥΝΤ ΓΚΡΑΝΤΙΑΝ		62	2654	δ. Παναμά 30/8
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΤΙΝΤ		70	11527	ε. Θρίρερς 19/8
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ		60	8940	ε. Π. Αθέουρ 16/8
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑϊ'ΟΝ		64	10141	ε. Όμαν 5/8
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ		65	20765	ε. Όμαντρας 26/8
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ		63	8628	α. Μαντράς 9/9 διά Καλκούτα
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ		73	59198	ε. Δουνκέρκην 14/9
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΜΕΡ		66	36362	ύπο παραλαβήν
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΙΕΡ		56	8750	δ. Γιβραλτάρ 7/7 διά "Αβάνα
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΙΝΕΡ		62	8943	ε. Μπουεναβέντουρ 14/8
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ		62	10141	α. Χαλιφάς 10/7 διά "Αβάνα
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ		63	10141	α. Μαντράς 9/9 διά Καλκούτα
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ		56	8805	ε. Όμαντρας 5/9
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ		66	21388	ε. Όμαν 5/8
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΪ'ΛΑΤΟ		70	2605	α. Λισσαβώνα 11/9 διά Νάντη
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΑΝΗΝΗ		60	4470	δ. Κονιπολίν 8/9
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗ		60	11837	ε. Μπάρι 28/8
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ		75	3842	α. Φλαδέλφειαν 23/8 διά Ν. Όρλεαννην
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ		57	9079	α. Τάμπα 26/8 διά Σάντος
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ		63	8432	δ. Παναμά 9/9
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ		75	3639	ε. Δάγος 22/8
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΤ		60	7222	ε. Πειραιά 27/8
ΓΚΟΥΝΤΓΟΥΙ'		56	6778	ε. Ροζάριο 27/5 διά Κούβα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΛΕΙ'Μ		62	15389	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΡΕ'ΙΣ Α.		71	16306	ε. Ντώρμπαν 16/9
ΓΚΡΗΚ ΣΚΑΥ'		68	4995	ε. Ντώρμπαν 1/9 διά Ροζάριο
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ		63	13516	ε. Μορμουγκάδο 14/9
ΓΛΑΡΟΣ (δ.)		68	90905	άργει εις Πειραιά όποι 25/4/77
ΓΛΑΥΚΟΣ		68	16229	α. Σικάνο 31/8
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ		66	22198	δ. Παναμά 6/9 διά "Ακίτα
ΓΟΛΙΑΘ		62	7327	α. Βενετίαν 21/8 διά Ραθέννα
ΓΟΜΑΖΑ		71	4713	ε. Κούστον 31/8
ΓΟΡΓΟ		58	7061	ε. Λ. Αντζέλες 7/9 διά Γιοκοχάμα
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)		58	12732	α. Ελίζαντερ 26/8 διά Γαλλίαν
ΓΟΥΙΝΤΡΦΟΣΤ		62	1427	α. Θέστα 30/8 διά Χάμπτον ρόδος
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ		76	19261	α. Γιοκοχάμα 5/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ		78	19451	ε. Βομβάνη 9/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΞ		75	19451	δ. Παναμά 14/9 διά Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ		79	19265	δ. Κωνιπολίν 30/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΑΟ		72	19426	δ. Παναμά 1/8 διά Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΤ		76	19264	ε. Βοστόνην 4/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ		73	19451	δ. Παναμά 30/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ		74	19264</td	

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19393	δ. Κωνιτόπολιν 8/9 διά Γιβραλτάρ	ΕΛΑΦΙ	68	19495	α. Ρίτσαρντς Μπαιρ 8/9 διά Βαλενθία
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	δ. Κωνιτόπολιν 13/8 διά Κωνοτάντζαν	ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	δ. Σιγκαπούρην 10/8 διά Ν. Κορέα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΤ'ΜΠΟΡ	68	23064	δ. Κωνιτόπολιν 31/8 διά ΗΠΑ	ΕΛΓΙΑΝΝΗ	70	12791	α. Γιοκοχάμα 5/9 διά Βανκούβερ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ (δ.)	74	18305	α. Ν. Ύφρον 5/9 διά Αρούμπα	ΕΛΕ'ΙΣΤΡΙΑ	66	10659	α. Κολόμπο 19/7 διά Σιγκαπούρην
Γ. ΠΡΟΥΒΑ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	74	18204	ε. Σ. "Αννα Μπαϊ 4/9	ΕΛΕ'ΙΣΤΡΙΑ I	64	10652	α. Χόγκ Κόγκ 23/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ)	75	18265	δ. Χάμπτον ρόδος 10/9 διά Κιουρασό	ΕΛΕ'ΙΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	δ. Σουέζ 4/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΙΛΑΝ (δ.)	65	35642	α. Πούλο Μπρώκορ 11/9 διά Περσικόν	ΕΛΕΝ ΠΑΠΠΑΣ	57	1962	α. "Αντεν 9/9 διά Μονγκκαντίο
ΓΟΥΟΡΑΤΕΡ	54	4389	εις Νουάκοτ άπο 1/3	ΕΛΕΝΑ	66	16677	υπό παραλαβήν
ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	9350	α. Πύλον 31/8 διά Δάγος	ΕΛΕΝΗ Α.	45	3755	ε. Πειραιά 4/9
ΓΡΕΦΟΣ	59	9191	δ. Γιβραλτάρ 4/9	ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. "Άλεξάνδρειαν 11/9 διά Έλλαδα
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ.	57	9312	α. "Αμβέρσαν 19/8 διά Αλενιγραντ	ΕΛΕΝΗ Κ.	55	4132	εις "Οράν 26/8
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	ε. Πειραιά 31/7 διά Χαλκίδα	ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	53	8985	α. Σάντος 2/9 διά Κουβέτη
ΔΑΦΝΗ	74	19451	δ. Γιβραλτάρ 6/9	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	60	8401	α. "Άλεξάνδρειαν 1/9
ΔΕΛΦΟΙ	65	20793	ε. Παρανάγκουα 4/9	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	11464	α. Σιγκαπούρην 28/8 διά Ντακάρ
ΔΕΜΑΡΤ	64	8226	α. Κ. Τάουν 13/9 διά Εύρωπην	ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	α. Γιοκοχάμα 5/9 διά Μοντεβίδεο
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11415	εις Σιγκαπούρην 7/8 διά Έλλαδα	ΕΛΕΥΣΙΣ	65	9694	α. Μπαντάρ Χαμενί
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	α. Κανεσαντούρα 4/9 διά Σιγκαπούρην	ΕΛΙΖΑ	62	1859	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Μαπούτο 29/7 διά ΗΠΑ	ΕΛΙΚΩΝ	58	12025	δ. Παναμά 30/8
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	α. Λατάκια 18/7	ΕΛΙΝΑ	63	8370	ε. Καράται 11/9
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II	52	* 6906	ε. Πειραιά 10/9	ΕΛΙΣΑΒΕΤ	48	4628	υπό παραλαβήν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)	65	32714	α. Ν. "Ορλέανην 4/9 διά Αρούμπα	ΕΛΑΚΑΝΤΙΑ (δ.)	72	1989	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9389	α. Τζιμπούτι 8/7 διά Κίναν	ΕΛΑΚΙΝΑ	57	6504	α. Λονδίνον 17/9 διά Άλγεριον μετων. «ΑΣΑΡ»
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	67	10737	α. Μπουρνί 28/8 διά Μελβούρνην	ΕΛΛΑΣ	77	5466	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	51	2198	ε. Βιρτούτ 30/8	ΕΛΛΑΣ	56	4380	α. Πειραιά 13/9
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΙΧΑΛΙΝΟΥ (δ.)	62	25717	δ. Παναμά 9/9 διά Ρότερνταμ	ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	α. Μπουεναβεντούρα 15/8
ΔΗΛΑΣ	70	8825	α. Ταράρεστον 14/8 διά Π. Καμπέλο				
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	α. Ταραγκόνα 12/6				
ΔΗΜΗΤΡΑ A.	56	4828	ε. Π. Σάδι 14/9				
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8804	ε. Μπάραρ 9/9				
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	α. "Αμβέρσαν 11/9 διά Πειραιά εις Ανδραβίδη 27/8				
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	α. Τάμπο 28/8 διά Ν. Όρλεανην				
ΔΗΜΗΤΡΗΣ E	61	3097	α. Ρουέν 13/9 διά Καζαπλάνκα				
ΔΗΜΗΤΡΗΣ K	71	4994	α. Κερύδια 27/9 διά Τολιαγκόν				
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ.Φ.	63	18826	δ. Κυνιόπιν 8/9				
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	ε. Π. Ελλίζαμπεθ 16/9				
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38094	ε. Χάμπτον ρόδος 10/9				
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	δ. Μόντρεαλ 8/7 διά Άλγεριον				
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	α. Ν. "Ορλέανην 30/7				
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ A.	63	7787	ε. Αμβύργον 15/9				
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	58	2674	θ. Θεσσαλονίκη 26/7 διά Λιβύη				
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Χ.	52	2823	α. Μάλαγκα 10/9 διά Τρίπολιν				
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ K.	52	4430	δ. Σουεζ 25/8 διά Τζένταν				
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	58	3441	ε. Πειραιά 25/8 διά Άλεξάνδρειαν				
ΔΗΜΟ	60	3955	ε. Λίρκεν 2/9				
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	ε. Πειραιά 13/9				
ΔΗΜΟΣ ΣΤΕΦΗΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	δ. Κωνιτόπολιν 8/9 διά Έλλαδα				
ΔΙΑΚΑΗΣ	63	8877	α. Αλεξάνδρειαν 11/9				
ΔΙΑΜΑΝΤ	58	3622	ε. Π. Χάρκορπ 29/8				
ΔΙΑΜΑΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	60	5442	δ. Παναμά 21/6				
ΔΙΑΜΑΝΤΕΝΙΑ	60	8750	α. Μαυρικίου 25/8 διά Βομβάνην				
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	δ. Σουεζ 1/9 διά Υεμένην				
ΔΙΑΜΑΝΤΩ	60	8414	α. Λισαρβίσιαν 10/9 διά Μπέρια				
ΔΙΑΣ	71	18379	α. Ντουόπουθ 2/8				
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	ε. Αμβέρσαν 12/9				
ΔΙΗΦΟΒΟΣ (μ.)	64	42314	ε. Αμβέρσαν 12/9				
ΔΙΡΦΥΣ II	59	7801	α. Δάνος 6/8 διά Αμπιτζάν				
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	α. Ν. "Ορλέανην 13/8				
ΔΟΡΥ	54	4784	ε. Αντεν 20/8				
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	ε. Π. Αρένας 31/8				
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	α. Υρουνίτεν 1/9 διά ΗΠΑ				
ΔΡΥΣ	64	1657	α. Τζένταν 7/9 διά Σαράρ				
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	65	20201	ε. Σάντη Φε 11/9				
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	53	8501	α. Ρουέν 6/9 διά Π. Σάδι				
ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΩ	54	11313	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	70	18662	δ. Σκώ 31/8 διά Ρίγα				
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΔΙΝ	69	12705	δ. Σουεζ 14/9 διά Υεμένην				
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ	78	16326	ε. Βανκούβερ 26/8				
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	72	16398	δ. Παναμά 28/7				
ΔΩΡΟΣ	56	43231	α. Ράς Τανύρα				
EHN	74	15956	α. Κολόμπο 12/9 διά Ράγκούν				
EBIA	61	10029	δ. Παναμά 1/9				
EBMAR	76	16398	ε. Μπαράρ 20/8				
EBROS	62	20372	α. Τουμπάρδο 5/9				
EBROS	63	15819	α. Λ. Πάλμας 28/8 διά Μπ. "Αύρες				
ΕΔΕΞΣΑ	64	8742	α. Κολόμπο 13/9				
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	δ. Ντουάρτον 31/8 διά Κόρ αλ Αμάγια				
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Π. Αρύρωρ 1/9				
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	72	113780	ε. Ρ. Τανύρα 13/8				
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	δ. Π. Σάδι 1/9				
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	62	8425	α. Ειβονιάνδο 11/9 διά Τσώρτσιαν				
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	56	10405	όργει εις Πειραιά άπο 17/2/77				
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δ.)	63	36455	δ. Κωνιτόπολιν 13/9 διά Κωνοτάντζαν				
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΑΑ	54	7835	εις Σινονόδια 4/11				
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23665	ε. Παρανάγκουα 3/9				
ΕΙΡΗΝΗ Σ.Κ.	56	5237	ε. Βερακρούς 16/7 διά Αβάνα				
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	24698	α. Π. Αλφρέντ 13/9 διά Π. Καρτίε				
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	δ. Σουεζ 23/8 διά Ινδίαν				
ΕΚΤΟΝ	62	11428	α. Ρουέν 26/8 διά Αλεξάνδρειαν				
ΕΚΤΩΡ	70	16258	α. Λ. "Αντελέσες 19/8 διά Γιοκοχάμα				

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS
AND BUNKERS

TEL: 394-5612

394-3992

394-3891

394-3548

394-2129

CABLES: "TAKISHIP"
TELEX: 121529 AR TAKIS
AV. CORRIENTES 538
BUENOS AIRES

PRIV.: T. Contogeorgis 44-3059
E. Andresen 86-7115

ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	7447	α. Άλεξανδρειαν 27/8 ε. Κελλάνη 10/9	
ΕΡΜΗΣ	72	15951	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΕΡΜΗΣ	78	1250	ε. Ρόπτερνταν 14/9	
ΕΡΜΙΟΝΗ	73	8957	ύπο παραλαβήν	
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	11000	ε. Χάμπτον ρόδς 8/9	
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	ε. Γάνδην 9/9 διά Μπουκάνων	
ΕΡΟΙΚ'	64	29396	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΕΡΟΙΚ' ΣΕΥ'ΛΟΡ	57	2074	ε. Χάμπτον ρόδς 12/8 διά Αίγυπτον	
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	63	12758	ε. Πειραιά 9/8 διά Στυλίδα	
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	72	10194	δ. Κωνίπολιν 8/7	
ΕΤΕΡΝΑΛ	56	5087		
ΕΥΑ	59	11894	α. Σαντάνα 5/9 διά Δουνκέρκην	
ΕΥΑ	73	3700	ε. Λιβύρον 12/9	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	α. "Αμέρεδαν 13/9	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Σ.	63	9153	α. Ρόπτερνταν 22/8 διά Λουάντα	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	α. Μοριουκόνιο 13/9 διά Ρωσίαν	
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	α. "Αμέρεδαν 13/9 διά" Άλγεριον	
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΩΜΟΣ	60	14609	ε. Ν. Ορλέανην 8/9	
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.Ι.	55	8584	δ. Σουεζ 9/8	
ΕΥΑΛΗ	59	7059	ε. "Άλεξανδρειαν 11/9	
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38304	α. Ν. Ορλέανην 28/8	
ΕΥΒΟΙ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8519	α. Τόκιο 28/8 διά "Αβάνα	
ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	δ. Σουεζ 10/8	
ΕΥΓΕΝΙΑ Β.	52	3312	ε. "Ακαπάτα 30/8	
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16700	α. Λάγον 14/9 διά Π. Νουάρ	
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	59	1180	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	δ. Γιβραλτάρ 12/9 διά Μπορντώ	
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ε. Άλεξανδρειαν 1/9	
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΕΥΗ Λ.	67	14569	α. Μπάκια Μπλάνκα 11/9 διά Ρωσίαν	
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	δ. Σουεζ 14/9 διά" Ινδίαν	
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Τζένταν 5/9	
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ε. Μπιδάραν 30/8	
ΕΥΠΛΟΙΑ	68	16005	δ. Μπρούναμπούτε 31/8	
ΕΥΠΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	61	12351	α. Τσαγκαράμπας 10/9 διά Γουιάνα	
ΕΥΠΟ ΜΑΙΡΗ	57	10687	α. Π. Πόλμας 4/9	
ΕΥΠΟ ΣΕΥ'ΛΟΡ	60	10611	α. Α. Πόλμας 18/8	
ΕΥΡΙΔΙΚΗ	57	4949	α. Κιουραράδο 31/8 διά Μπαγκλαντές	
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΕΥΡΥΑΛΗ	71	5298	εἰς Βόσπορον ὥπο 29/11	
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	δ. Σουεζ 24/8 διά Μπιδάραν	
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	α. Λιοσσαβάνα 7/8 διά Λουάντα	
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	α. Λείζερς 12/7	
ΕΥΤΕΡΠΗ	55	7632	α. "Αμέρεδαν 14/9 διά" Άλεξανδρειαν	
ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	ε. Ν. Ορλέανην 11/9	
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	εἰς Μπιδάραν 20/8	
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10000	δ. Παναμά 26/7	
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	11000	εἰς Καβατζήα Χαρίμα ύπο συμπλήρωσιν	
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57186	α. Σιγκαπούρην 11/9 διά" Ινδονησίαν	
ΕΦΗ	61	3840	δ. Σάιδ 9/9	
ΕΦΗ	58	2556	εἰς Αύγουστον ὥπο 1/12/77	
ΕΦΜΑΡ	57	8677	ε. Σάντος 16/8	
ΖΑΚΥΝΘΟΣ (δ.)	62	25211	α. Ταλκαρχώνιο 15/7 (επισκευαί)	
ZANET.	66	4503	α. "Αμέρεδαν 12/9 διά Πειραιά	
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Ρόπτερνταν 12/9 διά Χάμπτον ρόδς	
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	ε. Νίτρας ή Σαλάδαν 10/9	
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ. (δ.)	65	34501	ε. Σάρος 8/9	
ΖΕΑ ΣΚΑ'Υ'	58	4169	ίδε «ΚΕΤΤΥ» ώς μετων.	
ΖΕΥΣ	60	11687	α. Ρουέν 27/8 διά Αίγυπτον	
ΖΕΥΡΟΣ	77	16366	α. Χάμπτον ρόδς 10/9 διά Αίγυπτον	
ZINI	76	11348	α. Πειραιά 9/9 διά" Ισθμία	
ZIRIA	71	4635	δ. Κωνίπολιν 14/9 διά Κωνσταντζάν	
ΖΥΓΟΣ	76	19166	α. Π. Πόλμας 9/9 διά" Οδησσός	
HΒΗ	79	15200	α. Φρέντιοκσταντ 10/9 διά Χάμπτον ρόδς	
ΗΓΚΑ	52	2674	ε. Κουβέιτ 23/7	
ΗΛΙΑΣ	47	3575	δ. Σουεζ 18/8	
ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	60	14591	α. Μαντράς 10/9 διά Σιγκαπούρην	
ΗΛΙΑΣ Κ.	64	18123	δ. Σουεζ 22/7 διά Μπαντάρ "Αμπάς	
ΗΛΙΟΠΟΙΑΣ	77	34035	ύπο παραλαβήν	
ΗΛΙΟΣ	62	10750	α. Κίελον 5/9 διά Π. Χάρκουρτ	
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15420	α. Ν. Υόρκην 2/9 διά Αρούπτα	
ΗΡΑ	79	15200	α. Τόπιον 3/9 διά Νόρτεχαμ	
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723	δ. Γιβραλτάρ 14/9	
ΗΡΑΚΛΗΣ	53	5691	δ. Σουεζ 12/9 διά Μπιδάραν	
ΗΡΩ	65	23390	δ. Κωνίπολιν 11/9 διά ΗΠΑ	
ΗΣΤΓΟΥΤΝ	68	10625	ε. Ν. Ορλέανην 9/9	
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	α. Λ. "Αντζελες 12/9 διά Γιοκοχάμα	
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	α. Χάμπτον ρόδς 9/9 διά Βραζιλίαν	
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)			77	76088 δ. Κωνίπολιν 10/9 διά Κωνσταντζάν
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ			76	42275 ε. Χάμπτον ρόδς 19/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ			78	14545 α. Χόγκ Κόγκ 13/9
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ			77	14545 ε. Μπαντάρ "Αμπάς 14/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.)			68	52400 α. Χούντ Πόιντ 30/8
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)			65	32060 ε. Μπαλδό Τέρμ 6/8
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ			53	8484 δ. Γιβραλτάρ 6/9 διά Ταρτούς
ΘΑΣΟΣ (δ.)			58	12532 ε. Ρεάφε 10/9
ΘΑΣΟΣ Α'ΙΓΑΝΤ			76	9444 δ. Π. Σάιδ 8/9
ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ.			58	9585 ε. Τζένταν 12/9
ΘΕΑΝΤΩ			69	11967 α. Γιβραλτάρ 21/7 διά" Άλγεριον
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)			57	12629 α. Πούλο Σαμπο 23/8 διά Ντουμπάτη
ΘΕΚΟΣ			78	16354 ε. Σιγκαπούρην 12/9 διά Βανκούμπερ
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ			68	35477 α. Λ. "Αντζελες 10/8 διά Σακάντες
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)			60	19674 α. Σαβάννα 10/9 διά" Αρούμπατην
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)			65	33663 α. Χιούστον 28/8
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ			68	10750 ε. Ρεάφε 10/9
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ			73	10630 α. Λάγος 6/9 διά" Αμπιτζάν
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ			65	41872 α. Βαλτιμόρην 9/9 διά Συνηδίαν
ΘΕΟΜΑΝΑ			65	40473 ε. Χάμπτον ρόδς 12/9
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)			68	50556 α. Μ. δλ Μπάρ 10/9 διά Κωνσταντζάν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ			61	10591 α. Στείκτζερ 7/9 διά Στεττίνον
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)			62	24740 α. Σ. Μαϊκ 26/8 διά" Αρούμπατην
ΘΕΟΤΟΚΟΣ			61	9378 δ. Κωνίπολιν 8/7 διά Κωνσταντζάν
ΘΕΟΤΟΚΟΣ			57	9153 ε. Σιγκαπούρην 27/8 διά Κολόμπο
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ			63	15929 ίδε «ΚΑΛΛΙΡΟΗ»
ΘΕΟΧΑΡΗΣ			71	9999 α. Τοκουγιάμα 5/9 διά Ούμ Κάρρ
ΘΕΡΜΑΓΚΟΣ			58	9882 α. "Αμβούργον 15/9 διά" Αρχούν
ΘΕΡΜΑΓΚΟΣ ΓΚΑΛΦ			77	10460 ε. Σιγκαπούρην 13/9
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)			55	8992 α. Πειραιά 13/9 διά" Οδησσόν
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ II (δ.)			55	8998 α. Μη. "Αύρες 1/9
ΘΕΤΙΣ			74	35513 α. Ν. Ορλέανην 8/9
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ			79	14100 δ. Παναμάδ 8/9
ΘΗΣΕΥΣ			74	3735 εἰς Πειραιάδ 5/7/79
ΘΙΑΚΙ (δ.)			62	2222 ε. Σιγκαπούρην 11/9
ΘΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)			66	51417 α. Χάρην 29/8 διά Μεθίλ
ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)			68	48935 α. Χάρην 7/8 διά Ρόπτερνταμ
ΘΡΑΣΙΑΝ ΝΑΝΑ			62	9455 εξωθι Λουάνταν 17/8
ΘΡΑΣΙΑΝ ΣΠΡΑΕ'Υ (δ.)			63	33924 α. Π. Μπολίβαρ 15/8 διά Καλάδο
ΘΩΜΑΣ Α.			58	11201 δ. Γιβραλτάρ 9/9 διά Θεσσαλονίκη
ΘΩΜΑΣ Κ.			61	14032 α. Αύγουστον 9/9 διά Σάρφι
ΙΑΠΕΤΟΣ			63	16320 α. Παρανάγκουα 28/8 διά Γιοκοχάμα
ΙΑΣΩΝ			70	11498 ε. Μπ. "Αύρες 9/9
ΙΑΖΑΜΠΕΑ			78	60653 ε. Χάμπτον ρόδς 16/8
ΙΖΩΜΠΕΑ			57	9746 ε. Πειραιά 17/8
ΙΘΑΚΗ			68	9066 ε. Σαβάννα 12/9
ΙΘΑΚΗ ΣΕΥ'ΛΟΡ (δ.)			59	12299 δ. Γιβραλτάρ 13/9 διά Ρόπτερνταμ
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ			68	4261 ε. Πειραιά 18/9
ΙΚΑΡΟΣ			70	10886 ε. Ιάσιο 9/9
ΙΚΑΡΟΣ			68	11670 ε. Βούμπαν 10/9
ΙΚΤΙΝΟΣ			69	11489 α. Ν. Υόρκην 1/9 διά Κ. Τάουν
ΙΛΕΝΑ			76	16267 δ. Γιβραλτάρ 24/8
ΙΛΙΟΝ ΧΟΟΥΠ			62	8501 ύπο παραλαβήν
ΙΝΝΑΡΕΝ			58	3860 α. Ριγέκα 29/8 διά" Άλγεριον
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ			57	8931 α. Μη. "Αύρες 4/9 διά Μονεβιδέο
ΙΝΤΕΡΑΚΤΙΒΙΤΥ			57	10207 ε. Σιγκαπούρην 2/9 (ΕΠΩ.)
ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΤΥ			51	3640 α. "Αμέρεδαν 9/9 διά Γκιζάν
ΙΝΤΕΡΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΛΑΓΚ			60	8109 ύπο παραλαβήν
ΙΝΤΕΡΦΕΔΙΟΣΙΤΥ			63	15985 ε. Ρ. Γκράντες 2/9
ΙΝΤΕΡΧΑΡΜΟΝΥ			53	3646 ε. Σουεζ 1/9
ΙΝΩ			54	6050 ε. Π. Σάιδ 14/9
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ			73	15498 δ. Σιγκαπούρην 14/9 διά Χόγκ Κόγκ
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΤΕΡ (δ.)			65	30571 α. "Αντζελες 30/8 διά Τόκιο
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ			65	6482 α. Καντί 14/8 διά" Αβάνα
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'			58	4585 α. Γένοβα 29/8 διά Μπετζίδιο
ΙΟΝΙΚ (δ.)			66	45280 ε. Πειραιάδ 7/17/9
ΙΟΝΙΩΝ			70	15387 ε. Πειραιάδ 19/7/9
ΙΟΣ			57	1976 δ. Π. Σάιδ 4/6 διά Κωνσταντζάν
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ			65	8344 ε. Πειραιάδ 9/9
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ			72	7006 δ. Σουεζ 11/9
ΙΡΑΝΤΑ			57	4893 ε. Χάδια 9/9
ΙΡΙΣ (δ.)			56	11556 ε. Ρ. Γκράντες 23/8 διά Ριγέκα
ΙΡΙΣ			54	6042 α. Λ. Πόλμας 7/9 διά Κ. Τάουν
ΙΡΙΣ			72	4999 α. Πειραιάδ 30/8 διά Ν. Ορλέανην
ΙΣΜΗΝΗ			68	4204 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΧΘΕΙΣ			77	19166 α. Τεμπλαντόρα 5/9 διά ΗΠΑ
ΙΩ			69	9072 α. Τζιμπούτι 12/8 διά Σαγκάνη
ΙΩΑΝΝΑ			58	7230 δ. Σουεζ 25/8 διά Χοντέντεντ
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)			65	10232 α. Λαουτόκα 22/8
ΙΩΑΝΝΗΣ			61	22075 ε. Μόντρεαλ 8/8
ΙΩΑΝΝΗΣ			68	9631 α. Μπιδάραν 8/8

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

ΙΩΑΝΝΗΣ	63	8380	δ. Παναμά 2/6	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	61	13338	δ. Σκώ 9/9 διά Λευκονύκραντ
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	α. Θεσσαλονίκη 13/8 διά Βεγγάζην	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ Δ.	66	19595	ξέωθι Μπ. "Αύρες 22/8 διά Ρωσίαν
ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	α. Αγιούσταν 20/8	ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ	69	9038	α. Ντάς ές Σαλάμη 16/9 διά "Ησιοντον
ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	52	1454	είς μεσογειακός μεταφοράς	ΚΑΡΑΙ'ΣΚΑΚΗΣ	65	16903	α. Πειραιά 13/9
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	δ. Μπρουνόμποτελ 23/8 διά ΗΠΑ	ΚΑΡΑ	65	11940	δ. Σουέζ 16/8 διά Κίναν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	ε. Σαβίνα 14/9	ΚΑΡΕΝ	76	4617	ε. Π. "Άλφερντ 15/9
ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	55	8799	ε. Κάντιλα 25/8	ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	δ. Π. Σάδι 3/9
ΙΩΝ	71	11506	δ. Π. Σάδι 11/9	ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΛΙΦ	64	3885	μετων. «LEAN»
ΙΩΝΙΑ (δ.)	80	38700	α. Σ. Νικολας 7/9 διά Γκουαγιανίλα	ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	α. "Αγ. Φραγκίδον 3/9 διά Ιντσόν
K. Z. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	α. Λ. "Αντίζελες 28/7	ΚΑΡΙΝΑ	67	41914	ε. "Ανδρόκος "Ανκορ. 18/8
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30301	δ. Παναμά 17/8 διά Ιαπωνίαν	ΚΑΡΙΝΑ	56	4870	εις Θεσσα 13/9
ΚΑΒΑΚΟ	53	5326	έργοι εις Χαλκίδα	ΚΑΡΑΟΒΑ	75	29314	α. Ροζάριο 8/9 διά Ρωσίαν
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	α. Χιούστον 3/9	ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	α. Μπαρμπάντος 8/9
ΚΑΒΟ ΑΡΤΕΜΙΔΙ	59	11540	α. Θεσσα 1/9	ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13324	ε. Ρότερνταν 11/6
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ	67	10365	δ. Παναμά 18/8	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	α. Τακόραντα 31/8 διά "Αμπιτζάν
ΚΑΒΟ ΓΡΚΟΣΣΟΣ	68	10365	ε. Ν. "Ορλέανην 6/9	ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	α. Γάνδην 27/8 διά Βερμούδας
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	ε. Μπέρα 30/8	ΚΑΡΡΙ	66	2794	α. Ντουάλα 22/8 διά Κρήτη
ΚΑΒΟ ΚΑΜΠΑΝΟΣ (δ.)	56	12780	ε. Κωνιπολίν 6/9	ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Τενερίφην 9/9 διά Κόμαρ
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	ε. Μπωμόνταν 20/8	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	α. Ντόμπραν 14/9 διά Περσικόν
ΚΑΒΟ ΜΑΛΑΕΔΑΣ (δ.)	66	53908	ε. "Αμπερντάντα 10/8	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2466	α. Τόρ Μπαιν 12/9
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12653	δ. Π. Σάδι 6/9	ΚΑΡΥΣΤΟΣ	78	5080	ε. Λάγος 10/9
ΚΑΒΟ ΞΙΦΙΑΣ	61	21305	α. Ροζάριο 29/8 διά Γαλλίαν	ΚΑΣΟΣ	76	14983	α. Βανκούβερ 29/7 διά Ρωσίαν
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12609	ε. Γιοκοχάμα 9/9	ΚΑΣΟΣ	56	3105	όργει εις Χαλκίδα 31/7/79
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	α. Γουόρτρι 31/7 διά Λουάντα	ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15125	α. "Αντεν 12/9 διά Κωνσταντζαν
ΚΑΘΡΙΝ (δ.)	60	13335	α. Λίβερπολ 14/9 διά Ν. "Ορλέανην	ΚΑΣΣΑΝΑΡΑ	69	14318	ύπο παραλαβήν
ΚΑΘΡΙΝ	63	8895	δ. Δουλίνον 9/9 διά Μπέλφαστ	ΚΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ	68	30294	α. Αμβέρσαν 9/9 διά Μόντρεαλ
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	δ. Μπρουνόμποτελ 19/8 διά "Αργεντινήν	ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	α. Δρέπανον 25/7 διά Λιβύην
ΚΑΘΥ	71	6118	ύπο παραλαβήν	ΚΑΣΤΩΡ	50	7544	α. Ρουέν 7/8 διά Συρίαν
ΚΑΙΤΗ	65	23391	α. Χάρτην ρόδος 11/9 διά Ελλάδα	ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ.	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΑΜΟΣ	56	2299	δ. Γιβραλτάρ 11/8 διά Ραβέννα	ΚΑΤΕ Α.	66	2953	α. Τόρ Μπαιν 13/9
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34948	α. Νιόχα 31/8 διά Μπάραν	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	ε. Φός 13/9
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑΥ"	60	4240	α. Σαρζά 27/8 διά Καρπάτοι	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499	ε. Ρότερνταμ 30/8 διά "Αλγέριον
ΚΑΛΙΣ ΣΤΑΡ	60	4240	α. Σαρζά 27/8 διά Καρπάτοι	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	66	40852	α. Πειραιά 1/8 (επισκευα)
ΚΑΛΛΙΔΡΟΜΟΣ	71	4295	α. Ντεμεράρα 27/8 διά Τρίνινταν	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Πειραιά 9/9
ΚΑΛΛΙΣΕΝΟΣ	60	9959	α. Σάντος 3/9 διά "Αλεξάνδρειαν	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	δ. Κυνηγόλιν 24/6
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	68	4706	εις Ρ. Χάνια 19/7/9	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.	80	15979	α. "Αδελαΐδα 12/9 διά Τζένταν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	α. Ν. Παλμίρα 2/8 διά Μαλαισίαν	ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	δ. Γιβραλτάρ 19/7 διά "Αλεξάνδρειαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	71	9074	α. Λ. "Αντίζελες 12/9 διά Σαγκάνη	ΚΑΤΙΑ	63	1594	ε. Κουνηπολίν 19/8
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	α. Πειραιά 20/8 διά Σάντα Φέ	ΚΑΤΙΕ	60	10187	α. Ρότερνταμ 20/3 διά "Αβάνα
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	12331	δ. Σκώ 12/9 διά Σουνουσάκι	ΚΑΤΡΙΖΑ (δ.)	68	13135	α. Γιβραλτάρ 30/8 διά "Αρούμπα
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ	63	15929	α. "Αμβέρσαν 11/9	ΚΑΤΥ	63	5417	δ. Π. Σάδι 28/8
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ	69	4267	α. Μπέλερ 7/9 διά Ντεμεράρα	ΚΕΑ	58	13968	ε. Γκουαγιάς 6/8
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	δ. Παναμά 2/8	ΚΕΑ	55	2683	όργει εις Χαλκίδα ἀπό 12/10
ΚΑΛΛΑΜΑΡ	51	6199	εις Λουάντα 1/9/7/7	ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13894	α. Αμβέρσαν 12/9 διά Τζένταν
ΚΑΥΓΥΜΝΟΣ (δ.)	59	13022	α. Μόντρεαλ 23/8 διά Καραϊβικήν	ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Γουεστμίνστερ 10/9 διά Κόρντιφ
ΚΑΥΓΥΨΩ	69	5997	α. Μπαχρέν 11/9	ΚΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	α. Τοιταγκόκ 5/9
ΚΑΥΓΥΨΩ Ν.	69	11430	ύπο παραλαβήν	ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. Βαλεψφίλντ 27/8
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Τάμπα 2/9	ΚΕΙ'Π ΚΟΝΣΤΕΛΕΙΣΩΝ	70	11556	α. Βανκούβερ 8/9 διά Ιαπωνίαν
ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.)	58	11926	α. Ρεοίφες 9/9 διά Χούλι	ΚΕΙ'Π ΜΑΝΔΑΡΙΝ	72	10990	α. Ντάρμπιταν 27/8 διά Κορέαν
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	δ. Γκέρλαντον 12/9	ΚΕΙ'Π ΜΑΣΤΑΝΓΚ	69	9853	ε. Ρεσίφε 8/9
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	58	12633	ε. Σιγκαπούρην 30/8	ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΥ'	71	9964	α. Χάρηρν 7/9 διά Λά Γκουδίρα
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	δ. Κωνιπολίν 14/9	ΚΕΙ'Π ΠΡΑΤ'ΝΤ	73	8927	μετων. "ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ"
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	ε. Πιούροπτρ 5/9 διά Λαττάκιο	ΚΕΙ'Π ΡΙΟΝ	71	9229	α. Σπάττα 10/9 διά "Αλάσκαν
ΚΑΠ ΜΠΟΝ	65	5263	ε. Βιτόρια 6/9	ΚΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΑ	58	13700	δ. Γιβραλτάρ 6/9 διά Τουρκίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ	57	2707	α. Βενετίαν 11/9	ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	58	16307	α. Βανκούβερ 5/9 διά Παναμά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	62	4576	ε. Κόμπο 31/8	ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	58	8856	δ. Γιβραλτάρ 6/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459	α. "Αμπιτζάν 12/7 διά Νικάρδο	ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	8780	α. Καράτια 28/8 διά Βομβάνη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ II	68	24801	α. Ρότερνταν 15/9 διά Ιταλίαν	ΚΕΡΤΤΥ	56	4169	ύπο παραλαβήν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	ε. Τζένταν 13/5	ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑ (δ.)	59	24333	ε. Μονρόβια 4/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	α. Πιούροπτρ 5/9 διά Χάμπτον ρόδος	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	58	3708	α. Αλεξάνδρειαν 11/9 διά Ρουμανίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	68	15355	ε. "Αλεξάνδρειαν 18/8 διά Ελλάδα	ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑ	41	1580	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΟΥΚΗΣ	69	10839	δ. Παναμά 13/9	ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑ ΓΟΥΓΙΝΤ	70	13907	α. Ρουέν 4/9 διά Κούβα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ	77	8746	ε. Ρότερνταν 15/9	ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑ ΛΑΙΤ'	67	21706	ύπο παραλαβήν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ. (δ.)	62	39169	δ. Γιβραλτάρ 27/8 διά Λιβύην	ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑ ΣΑΝ	66	18849	α. Κολούμπια ρίβερ 5/9 διά Σρί Λάνκα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	ε. "Αμβέρσαν 6/9 διά Τζένταν	ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑ ΣΗ	78	10700	ε. Μανούτι 23/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	ε. Λόριεντ 3/9 διά ΗΠΑ	ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8727	ε. "Ακομπα 5/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	δ. Γιβραλτάρ 19/8 διά "Αγ. Λαυρέντιον	ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	δ. Σουέζ 2/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΑΡΡΟΣ	66	16048	α. Λ. "Αντίζελες 27/8 διά Γιοκοχάμα	ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑΝ ΓΚΑΡΟΥ	55	4060	α. Σπαλάτον 8/9 διά "Αλεξάνδρειαν
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	ύπο παραλαβήν	ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕΙΤΣ	58	3825	α. Σπαλάτον 19/8 διά Μιζουράτα
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	α. Ρότερνταν 6/9 διά Ν. "Υόρκην	ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝY	59	5857	δ. Σουέζ 14/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	60	9319	ε. Ν. "Ορλέανην 10/9	ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑΝ ΣΗ	53	3524	δ. Κωνηπολίν 14/9 διά Κωνσταντζαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	δ. Παναμά 7/9	ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑ ΣΚΑΥ"	53	3577	ε. Σπαλάτον 9/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΑΥΓΙΤΗΣ	63	5296	ε. Χάρηρν 12/9	ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	58	3993	δ. Κωνηπολίν 7/9 διά Γαλάτοι
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	54	10933	ε. Πιούροπτρ 13/9 διά Τρίπολιν	ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	52	2736	δ. Κωνηπολίν 9/9 διά Π. Σάδι
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	30193	δ. Κωνιπολίν 31/8 διά Οδρόπον	ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	α. Γιβραλτάρ 6/9 διά "Αλεξάνδρειαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	16207	α. Ρότερνταν 30/8 διά Ν. "Αμερικήν	ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	α. Ρότερνταμ 12/9 διά "Αροχους
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	69	9731	α. Ν. Ορλέανην 15/8	Δ. Σκώ 2/8	62	352870	δ. Σκώ 2/8
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩ	62	3144	δ. Λαττάκιο 16/7	ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	33445	α. Πειραιά 10/9 διά Σουηδίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΤΝΟΣ	66	9806	ε. Μπαντάρ Χομενί 24/8	ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	α. Σάντος 29/8 διά Σαντάντερ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	ε. Βουμπάν 9/6	ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	ε. Σ. "Αννα Μπαι 5/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	α. Χιούστον 9/9	ΚΙΓΚ ΣΧΟΝΟΡ	64	17050	ε. Κόμπε 10/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ.	72	16207	δ. Αιβέρπον 15/9 διά Χάμπτον ρόδος	ΚΙΚΑ	70	16196	α. Ταϊτζια 12/9 διά Μάλτα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	α. Μπιλπάνο 5/9 διά Λα Γκουάρια	ΚΙΚΗ	57	9723	ε. Κοτονού 3/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	ε. Σεττένιον 14/8	ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	11174	δ. Σουέζ 13/9 διά Κίναν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648	α. Γένοβα 1/9 διά Ράς Τανούρα	ΚΙΚΜΟ ΣΤΟΡΚ	58	8322	ε. Μονρόβια 27/8
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	77	21194	α. Μ. άλ. Αχμαντί 8/9 διά Ντάρμπιταν	ΚΙΚΜΟΛΟΣ	65	35395	α. Βοστώνη 24/8 διά "Αρούμπα

ΚΛΑΡΙΤΑ	59	5024	α. Μόντρεαλ 14/8	ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ύπο παραλαβήν
ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	α. Τουμπαράδο 1/9	ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	ε. Λέ Γκουλέτ 9/9
ΚΛΑΥΔΙΑ	66	9854	α. Μοντεβίδεο 12/9	ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.	61	11621	ε. Σάντος 10/9
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	δ. Σούεζ 6/9	ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8816	ε. Π. Σάδη 8/9
ΚΛΕΙΩ	58	8791	ε. "Αντεν 23/8"	ΛΕΔΕΑ	63	17879	δ. Σχώ 21/8
ΚΛΕΙΩ Κ.	62	5262	α. Λ. Πόλμας 7/9 διά Ρόπτερνταμ	ΛΕΙΤ'Κ ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	ΐδε «ΚΑΤΙΑ» ώς μετων.
ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187	α. Τρινκούπλη 16/9 διά Κολόμπο	ΛΕΛΑ	59	5379	ε. Συγκαπούρην 7/9 δι. Ινδίαν
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ II	57	4336	δ. Κουνιόπολης 7/9 διά Γαλάται	ΛΕΝΑ	61	9191	ε. Γλασκώθην 15/9
ΚΛΕΛΙΑ (δ.)	63	34358	δ. Σούεζ 5/9	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΚΙΚΗ	63	8427	ε. Λισσαράνα 10/9
ΚΛΕΩΝ (δ.)	59	16063	Βουβάντην 31/7	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	61	8627	ε. Σετουμπάλ 1/9
ΚΟΜΑΡΑ	56	5645	ε. Μομπάσα 16/6	ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	α. Π. Νούρη 12/9
ΚΟΜΜΕΝΣΜΕΝΤ	59	5684	ε. Κολούμπια ριβέρ 10/9	ΛΕΣΛΗ	65	2411	ε. Μομπάσα 8/9
ΚΟΜΕΤ	72	9824	είς Σύρουν 29/2	ΛΕΥΘΕΡΟ	62	14027	ε. Ντρώμπιταν 25/8
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. "Ιμινχάν 5/9 διά Μεγ. Λίμνες	ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	α. Σάντος 10/9 διά Ρ. Ιανέριο
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10034	α. Νταμάρ 11/9 διά Συγκαπούρην	ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	ε. Συγκαπούρην 6/9 διά Ντρώμπιταν
ΚΟΝΙΤΣΑ	75	34298	α. Τερνόύνεν 27/8 διά Σεβεν δάλ.	ΛΕΩΝ	75	15684	α. Αμβέρσαν 12/9 διά Μπριτζπορτ
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Χέν Πίσιντ 13/9 δι. Ιαπωνίαν	ΛΕΩΝ	72	2311	ε. Αλεξάνδρειαν 11/9 διά Βενετία
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. Τουμπαράδο 17/8	ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9783	δ. Σουεζ 15/8
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219	ε. Ν. Όρλεδην 5/9	ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Σελλ Χάφεν 23/8 διά Β. Θάλ.
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. "Αννάπολις άνκορ. 18/8	ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	ε. Καρδάγενην 30/6
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΣ	80	16000	είς Πούα ίπο συμπλήρωσιν	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	ε. Βανκούβερ 10/9
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	δ. Ντόβερ 4/9 διά Τουμπαράδο	ΛΗΓΚ	61	8658	α. Τεργέστην 14/9 διά Μογκαντίσιο
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Σπέτζια 5/9 διά Βενετία	ΛΗΔΑ	68	28879	ύπο παραλαβήν
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	δ. Παναμά 1/9	ΛΗΔΑ	63	5566	δ. Γιβραλτάρ 10/9 δι. Αλεξάνδρειαν
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΥΟΙΟΥΤ	70	24693	α. Κεμπέλ 6/7 διά Ρωσία	ΛΗΔΑ II	67	9381	ε. Μπαντρό Χομεινί 4/8
ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.)	66	42164	α. Φιλαδέλφειαν 15/8 διά Τής	ΛΗΤΩ (δ.)	67	44646	ε. Μπωμάντ 3/9
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	ε. Πειραιά 13/9	ΛΙΖΑ	53	3723	είς μεσογειακάδας μεταφοράς
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΙΟΝ.	63	7484	δ. Γιράλταρ 6/9 διά Ν. Υόρκην	ΛΙΔΑ Χ. (δ.)	67	48719	α. Τής 2018 διά Κιουραράδο
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΛΑΤΟ.	61	5005	α. Λ. Πάλμας 9/9 διά Γένοντα	ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	α. Τζακσονβίλ 9/9 διά Φρήπορτ (Μπαχ.)
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΤΑΡΕΚ	58	6480	ε. Βομβάνη 3/9	ΛΙΝΑ	66	2975	είς μεσογειακάδας μεταφοράς
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΤΑΤΖ	58	6480	ε. Μ. Καμπούς 16/9	ΛΙΝΔΟΣ	62	11034	δ. Σουεζ 11/8 διά Μπάραν
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	57	11912	ε. Ν. Μαγκαλάρε 13/9	ΛΙΝΚ ΛΟΒ.	62	8937	ε. Παναμά 20/8 δι. Αβάνα
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	ε. Βενετία 11/9	ΛΙΝΚ ΤΡΑΣΤ	61	6950	α. Αμβούργον 30/7 διά Κλαιπέντα
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	4211	α. Λ. "Αντέλεξ 9/9	ΛΙΝΚ ΦΑΙΝΟ	60	8420	δ. Κωνιπάλιν 11/9 διά Κωντάντζαν
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	59	10914	α. Συγκαπούρην 6/9 διά Π. Κελάγκ	ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	61	8951	ε. Κακινάντα 13/8
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	δ. Αμβούργον 16/9	ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4770	ε. "Αντεν 2/8
ΚΟΡΣΑΪΡ	62	15000	ε. Σάντος 7/9	ΛΙΤΟΧΟΡΟ	57	3135	είς ξωστικάδας μεταφοράς
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	δ. Κόμπη 5/9	ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	δ. Σουεζ 11/8 διά Μπάραν
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	δ. Π. Σάδη 11/9	ΛΙΨ	68	9650	ε. Καλκούτα 12/9
ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	64	34921	δ. Παναμά 10/9	ΛΟΓΙΑΤΤΥ	69	9045	δ. Σουεζ 2/7
ΚΟΣΜΙΚ	48	1594	είς μεσογειακάδας μεταφοράς	ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	δ. Κωνιπάλιν 18/8 διά Κωντάντζαν
ΚΟΥΗΝ ΣΗ	55	4565	ε. Κιότσια 5/9	ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	είς Καζαμπάνκα 3/2
ΚΟΥΙ'ΙΝΣΥ	60	9423	α. Π. σύπαιν 7/7 δι. Αγκόλαν	ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	είς Πειραιά 22/3
ΚΟΥΜΟΥΔΑΙΟΥΣ	50	7392	εξωθι Μπάρας 1/8	ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. "Αγ. Φραγκίσκον 25/7 διά Κίναν
ΚΡΑΝΤΩΡ	47	1534	όργει εἰς Πειραιά από 8/9/79	ΛΟΥΣΗ	52	4755	α. Σύσια 10/9 διά Σφάξ
ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6084	δ. Σουεζ 11/9	ΛΟΥΣΙΣΙΟΣ	73	63287	ε. Ν. Όρλεδην 3/9
ΚΡΕΤΖΙΤΣ ΧΑΡΡΥ	57	2013	α. Πλαέριμο 11/9 διά Μορταγκάνεμ	ΛΟΥΣΥ	74	16006	ε. Συγκαπούρην 12/9
ΚΡΕΤΣΕΤΑΝΑ	67	1788	ε. "Αυβέραν 1/9 δι. Αλγερίου	ΛΥΔΙΑ	74	9712	α. Τζιμπούτι 10/8 διά Κίναν
ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	61	3866	ε. Μόλτα 10/9	ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Πειραιά 14/9 διά Χαλκίδα
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	ε. Μεραίνα 2/8 διά Βεγγάζην	ΛΥΔΙΑ Π.	58	12982	ε. Γένοντα 8/9
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	α. Σ. Άννα Μπάι 6/9 διά Π. Μιράντα	ΛΥΡΑ	67	41914	ε. "Αννάπολις άνκορ. 3/9
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	ε. Κόμπη 7/9	ΛΥΡΙΚ	64	29375	ε. "Αννάπολις άνκορ. 27/8
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	δ. Σάδη 14/9	ΛΩΡΕΤΤΑ	68	4071	α. Λάς Πάλμας 24/8
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΙ'ΙΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Ντουμπάι 2/9	Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	δ. Παναμά 11/8 διά Κίναν
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Ντουμπάι 8/9	ΜΑΕΣΤΡΑΛΕ	57	9118	ε. Τάραντα 3/9
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΤ	79	10832	ε. Ντουμπάι 11/9	ΜΑΘΙΟΣ	62	8975	ε. Μπάραν 2/9
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Μπάνιας 23/7	ΜΑΘΙΟΣ	53	2025	ε. Τρίπολην (Λιβύης) 25/8
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ' (δ.)	73	61054	α. Πειραιά 2/9 δι. Ιταλίαν	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	α. Μαντράς 27/8
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Πειραιά 1/9	ΜΑΙΑΝΔΡΟΝ	72	2945	μετων. «ΛΙΝΤΕΝΓΟΥΝΤ»
ΚΡΙΟΣ	59	16875	ε. Συγκαπούρην 31/8 διά Ρωσίαν	ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Γάνδην 4/9 δι. Αγγλίαν
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	δ. Παναμά 13/9	ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	είς Γλασκώθην 3/10
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	είς Μπάραν 1/8	ΜΑΙΡΟΥΑ	63	14203	δ. Παναμά 27/8
ΚΡΙΟΣΙΟΣ	59	5051	α. Σαβάνα 10/9 διά Καρέρα	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μ.)	67	38286	α. Ν. Όρλεδην 12/9
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	α. Μπ. "Άρες 11/9 δι. Αβάνα	ΜΑΚΗΣ Κ.	58	8388	ε. Αύγουσταν 1/9 διά Μιζουράτα
ΚΡΟΥΣΕΙ'ΝΤΕΡ	58	1596	α. Τενερίφην 7/9 διά Κοτονού	ΜΑΛΒΙΝΑ	73	8957	α. Ρόπτερνταμ 6/9
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	δ. Σκού 11/9 διά Κότκα	ΜΑΛΕΣΙΝΑ	58	2966	όργει εἰς Χαλκίδα 18/7
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	είς μεσογειακάδας μεταφοράς	ΜΑΝΙΑΚΟΣ	62	10586	ε. Καρπέταγε 13/9
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	α. Σάφι 27/8 δι. Ολλανδίαν	ΜΑΝΘΟΣ	77	9721	α. Συγκαπούρην 25/8 δι. Ελλάδα
ΚΥΘΟΝΟΣ	57	13867	α. Ν. Όρλεδην 14/8	ΜΑΝΙΑ	68	2918	α. Καρντέλεγο 10/7 διά Μπερνιάνακ
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	62	4784	δ. Κωνιπάλιν 12/9	ΜΑΝΙΝΑ III	61	6309	α. Τζιμπούτι 28/8
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16400	α. Γέκφελ 8/9 διά Λισσαράνω	ΜΑΝΟΥΣ Π.	69	2967	α. Τζιμπούτι 10/9 διά Δουσκέρην
ΚΥΜΑ	60	7758	ε. Πειραιά 28/7 (επισκευα)	ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	α. Τσακούμην 9/6
ΚΥΝΘΙΑ	71	11801	δ. Ντουμπάτι 20/8 διά Μαδαγασκάρην.	ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ	77	16267	ε. Ντρώμπιταν 15/9
ΚΥΠΡΟΣ (δ.)	69	11966	όργει εἰς Τρινκούσι	ΜΑΝΤΩ Ι. (δ.)	72	17432	α. Ήστχαρ 10/9 διά Π. Ορντάς
ΚΥΡΙΟΣ	45	3799	δ. Σάδη 29/8	ΜΑΝΩΛΗΣ Α.	80	5511	υπό παραλαβήν
ΚΥΡΑ	63	10032	α. Λ. "Αντέλεξ 10/9 διά Γκουαγιακίλ	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Ντρώμπιταν 10/9 διά Δουσκέρην
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΟ	67	26493	α. Ν. Όρλεδην 29/8 διά Ρ. Γκράντε	ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ	71	9372	α. Σπαλάτον 4/9 διά Νοβορωσίσκην
ΚΥΡΙΑΚΙΑΚΑ	66	8943	α. Τακόραντι 7/9 διά Λόγδος	ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	ε. Χαμικτον 25/8
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	63	13092	ε. Ακαμπά 26/8	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	77	19676	α. Κορώ Μπάι 15/9
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	66	20516	ε. Λισσαράνω 14/8	ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗΝ	73	36264	δ. Κονιπάλιν 11/9
ΚΥΡΟΣ	55	74433	ε. Σούλομ 10/9 δι. ΗΠΑ	ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΝΙΟΝ	80	33500	ε. Χιτάσι διό πυρηνώσιν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ	77	9879	υπό παραλαβήν	ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	68	57204	ε. Ρόπτερνταμ 16/9
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	67	10327	δ. Κωνιπάλιν 28/8	ΜΑΡΑΘΩΝ	74	33147	ε. Χάμπτον ρόδας 23/8
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	9084	ε. Συγκαπούρην 23/8 διό Πενάγκ	ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΙΓ'Κ	61	12847	α. Πειραιά 30/6 δι. Ιταλίαν
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	α. Τάμπο 22/8 διό Τσιταγκόγκ	ΜΑΡΑΜΠΟΥ	62	8967	α. Λ. "Αντέλεξ 29/8
ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	60	1995	είς μεσογειακάδας μεταφοράς	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	8845	α. Σαντάντερ 20/8 διό Μπαρανκίλα
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	69	3746	α. "Αλεάσοντ 9/9 διό Νιγηρίαν	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	ε. Γαλάτοι 28/8
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΣ	61	2935	α. Καντζ 28/8 διό Ραβένα	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	ε. Δουβλίνον 12/9 διό Καναδά
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	δ. Σουεζ 11/9	ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	ε. Μαργκανούδι 6/8
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	α. Λαττάκιο 2/7 δι. Αλγερίουν	ΜΑΡΙΑ	57	3513	ε. Σουεζ 10/9
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	65	14088	α. Τακόμα 7/8 διό Μεξικόν	ΜΑΡΙΑ	60	3458	δ. Σουεζ 24/7 διό Τεργέστην
ΛΑΓΚΑΔΑ	76	5915	α. Αμβούργον 16/9	ΜΑΡΙΑ Α.	62	3199	ε. Λάδης 20/8
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ	68	4350</					

ΜΑΡΙΑ ΠΑΣΣΕ	59	2722	εις Πειραιά ἀπό 24/8	ΜΙΛΕΝΑ Α.	45	3401	ε. Άλεξανδρειαν 3/9
ΜΑΡΙΑ ΣΟΦΙΑ	61	9068	ε. Μπάραν 24/8	ΜΙΛΛΑΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	α. Κομη Μπαιν 9/9 διά Ροστόκ
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙ'Θ (δ.)	66	42799	ε. Τεργυστήν 13/9	ΜΙΜΗ (δ.)	65	38294	α. Μονφαλκόν 4/9 διά Βενετία
ΜΑΡΙΑΕΛΕΝΑ Τ.	58	9507	α. Λάγος 10/9	ΜΙΜΗ Μ.	69	13525	α. Ντώρμπαν 15/9
ΜΑΡΙΑΜ (δ.)	66	41477	δ. Γιβραλτάρ 29/8	ΜΙΜΟΖΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	57	5288	ε. Κ.Τάουν 15/9
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. "Ιλο 5/8 διά Ταλάρα	ΜΙΝΑ	67	12843	α. Μόντρεαλ 10/9 διά Χάμιλτον
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	ἀργει εἰς Πειραιά ἀπό 21/11	ΜΙΝΕΡΒΑ	57	4365	α. Πειραιά 30/8 διά Δυρράχιον
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν.Δ.	62	11229	α. Βούβαλην 4/9 "Οδησσόν	ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	δ. Παναμά 8/9
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	α. Ντώρμπαν 22/8 διά Δυτ. Αφρικήν	ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	ἀργει εἰς Πειραιά
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ	57	5176	ἀργει εἰς Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΑΙΤ'ΟΝΕΣ	72	1563	α. Ν. Όρλεάνην 21/8 διά Έλ. Σαλβαντόρ
ΜΑΡΙΒΙΚ	62	23805	ε. Λοριεντ 3/9	ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	69	1595	ε. Άλεξανδρειαν 2/8
ΜΑΡΙΓΟΥΑΔΑ	62	10892	ε. Καλκούτα 14/9	ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	α. Μπιζέρτα 4/9
ΜΑΡΙΓΟΥΑΔΑ Γ.	52	1145	α. Λαττάκια 14/3	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνην 5/9 διά "Ακου Ντούλκε
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	δ. Γιβραλτάρ 26/8 διά Τρίπολιν	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	ε. Πειραιά 30/8
ΜΑΡΙΕΒΑ	67	3953	δ. Κων/πολιν 19/8 διά Μπαρέτα	ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	δ. Παναμά 8/9 διά Ειρηνικόν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Τενερίφην 5/9 διά Μπ. "Άυρες	ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	ἀργει εἰς Πειραιά ἀπό 18/10/78
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	50	2166	ύπο παραλαβήν	ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	δ. Παναμά 7/9
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	ε. Πειραιά 12/9	ΜΙΝΙ ΛΕΙΤ'ΙΜΠΟΡ	71	1563	ε. Ν. Όρλεάνην 20/8
ΜΑΡΙΚΑ Τ.	60	6235	δέωθι "Οδησσός 25/7	ΜΙΝΙ ΛΕΙΤ'	70	1582	ε. Τρίπολιν (Αιβύνη) 25/8
ΜΑΡΙΛΕΝΑ (μ.)	71	72335	ε. Τουμπαράδο 21/7	ΜΙΝΙ ΛΕΙΤ'ΙΣ	69	1570	ε. Κίγκατον 6/9
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	α. "Άγκρα ντων Ρέις 9/9 διά Ρ. Γκράντες	ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ.	70	1592	α. Ν. Όρλεάνην 5/9 διά "Ακου Ντελίς
ΜΑΡΙΛΥΝ Δ.	68	14569	δ. Ν. Όρλεάνην 8/9	ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	α. Προγκρέσο 28/8 διά Γκάλερεστον
ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	δ. Μπρούνιμπουτελ 11/8 διά Ροστόκ	ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	δ. Παναμά 13/9
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	75	14523	α. Πρόντλιτ (Βικ) 10/9 διά Βιενάνη	ΜΙΝΙ ΛΙΑΡΠ	72	1562	α. Σπέτζια 7/8 διά "Οράν
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	65	19566	δ. Κων/πολιν 6/9 διά Νοβορωσίκην	ΜΙΝΙ ΛΙΑΛΑΚ (δ.)	70	1598	α. Τέζντα 6/9 διά Γκιζάν
ΜΑΡΙΝΑ Π.	61	7838	α. Κ. Τέουν 12/9 διά Τουρκίαν	ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Μπιωμόντ 7/9
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	65	36066	α. Αντοφαγάκιστα 27/8 διά Τοκοπίλα	ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	δ. Παναμά 11/9
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	δ. Παναμά 4/9	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	ε. Σπέτζια 14/8
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	α. Ν. Όρλεάνην 6/9	ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	ε. Πειραιά 1/8
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	ε. Βιτόριο 5/8	ΜΙΝΙ ΛΙΟΥΦ	71	1563	δ. Παναμά 9/9
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	α. Λ. Πάλμας 16/9 διά Ρωσίαν	ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	ε. Μόμπιλ 9/9
ΜΑΡΚΑΛΑΝ	68	14771	δ. Σάδι 13/9	ΜΙΝΙ ΛΟΥΓΜ	74	1577	α. Ν. Όρλεάνην 20/8 διά Παραμαρίπο
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Μάλαγκα 26/7 διά Π. Σάδι	ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ε. Μόμπιλ 28/8 διά Μεξικόν
ΜΑΡΚΟΣ	69	2932	μετων. «ΓΑΝΝΗΣ Δ»	ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	δ. Παναμά 11/9
ΜΑΡΔΕΝ	57	5087	ε. Ντόντρετς 15/9	ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	α. Προγκρέσο 24/8 διά Ν. Όρλεάνην
ΜΑΡΚΟΣ Μ.Φ.	62	9979	α. Σιγκαπούρη 27/8 διά "Ινδονησίαν	ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	α. Τάκασονβιλ 2/9 διά Ισπανίαν
ΜΑΡΛΙ (δ.)	59	20827	α. Σαβάννα 11/9	ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Σπέτζια 14/7 διά "Οράν
ΜΑΡΜΑΡΑΣ	61	8831	α. Μόρε Ρεντόντο 29/8	ΜΙΝΙΣΗ	63	1151	α. Πρέστον 13/9 διά Πασάγιες
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	78	19974	α. Αλεξανδρειαν 3/9	ΜΙΝΟΡΙΣ ΛΑΚ	69	13053	δ. Γιβραλτάρ 6/9 διά Ταγκουκαράμας
ΜΑΡΟΥΚΟ	57	8899	α. Μπωμόντ 30/8	ΜΙΝΤΕΝ	64	4776	α. Μπλάφ 23/8 διά "Ακαμπα
ΜΑΡΣ	48	3368	ἀργει εἰς Χαλκίδα	ΜΙΝΩΑ	60	5923	δ. Παναμά 6/9
ΜΑΡΤΗΣ	61	11915	εις Πειραιά 27/5	ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Μόμπιλ 10/9 διά Ιαπωνίαν
ΜΑΡΤΙΝΑ	58	4414	α. Πειραιά 27/6 διά Ρουμανία	ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ	57	4535	α. "Αντες 2/9
ΜΑΡΥΓΙΑΣ	68	2983	α. Χούλ 22/7 διά "Αλγέριον	ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	56	8590	ε. Γιβραλτάρ 12/9 διά Π.Σαΐδ
ΜΑΡΥΓΙΑΖΑ	70	15806	α. Γκάλεστον 21/8	ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	δ. Παναμά 9/9
ΜΑΡΩ	73	32510	ε. Ρόττερντα 12/9	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Ν. Όρλεάνην 2/9
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛΑ	74	28082	δ. Παναμά 13/9
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	μετων. «IRENE D»	ΜΙΤΣΑ Κ.	57	3861	δ. Κυν/πολιν 28/8
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	δέωθι Μπ. "Άυρες 28/8	ΜΙΧΑΗΛΑ (δ.)	65	28313	α. Καζαμπλάνκα 6/9 διά Σκίκιντα
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18643	ε. Καρντέλγερο 13/9	ΜΙΧΑΗΛΑ Κ.	54	4265	α. Ρόττερνταμ 7/9 διά Γκρέντιζμουθ
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12197	ε. Γουανακίλι 7/9	ΜΙΧΑΗΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Ντουμπάτη 4/8 διά Χόβικ
ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΥΝ II (μ.)	66	32645	α. Νιούκστολ 7/8 διά Ποχάδηκ	ΜΙΧΑΗΛΑΣ (μ.)	72	55204	ε. Χόμπιτον Ρόδες 28/8
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ	58	7894	α. Ρουέν 12/9 διά "Αλγερίαν	ΜΙΧΑΗΛΑΣ	69	12748	α. Αμετέρντα 2/9 διά Σικάγο
ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ	58	5562	ε. Ντόντρετς 5/9	ΜΙΧΑΗΛΑΣ	74	8825	εις "Οδησσόν από 18/8
ΜΑΤΑ	53	4347	δ. Σκώ 9/9 διά Ντουάδλα	ΜΙΧΑΗΛΑΣ	69	2993	ε. Σιουροπόρτ 5/8
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	ε. Σιγκαπούρη 28/8	ΜΙΧΑΗΛΑΣ	70	2867	α. Σλουισική 21/6 διά "Αλγέριον
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	α. Υόρκην 23/8 διά "Αρούποτα	ΜΙΧΑΗΛΑΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Ροζάριο 8/9
ΜΑΘΙΔΑ	65	7696	α. Τζιουπότι 6/9 διά Κίναν	ΜΙΧΑΙΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	δ. Σουέζ 5/9
ΜΑΤΙΝΑ	63	2911	α. Χουελάρα 30/8 διά "Αννάμπα	ΜΟΛΙΣΤΑ	74	33073	α. Σέβεν "Αιλ 12/9 διά Φιλαδέλφειαν
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	10462	δ. Ντούβερ 9/9	ΜΟΜΠΙΛΙΑΤΑ (δ.)	69	47958	α. Φρημάντη 2/9 διά Μ. Αχιαντί
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	α. Μπουνιμούρη 6/9 διά Π. Έλιζαμπεθ	ΜΟΜΠΙΛΙΑΤΑ (μ.)	67	54502	α. Λ. "Αντέξες 30/8 διά Γιοκοχώρια
ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	α. Τεργυστήν 9/9	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Αγιούστα 6/9 διά Σιντί Κρέιρ
ΜΕΦΟΔΙΚ (μ.)	66	39617	α. Τάραντα 8/9 διά Γιβραλτάρ	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	56	12355	α. Σιγκαπούρην 19/8 διά "Ινδονησίαν
ΜΕΙΤΟΥΝ ΜΠΑΖΙΑ	78	15888	ε. Ρίταρντς Μπαίν 11/9	ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	α. Δουνκέρκην 14/9 διά Ρόττερνταμ
ΜΕΙΑΝΘΩΝ Κ.	63	6460	ε. Ταϊταγκόκ 12/9	ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	δ. Παναμά 10/8
ΜΕΙΑΙΝΗ	66	1599	δ. Κων/πολιν 8/9 διά Μπουργκάς	ΜΟΥΑΤΗ ΦΡΟΣΤ	58	4037	ε. Σουέζ 13/9 διά Τζένταν
ΜΕΙΑΙΤΗ	75	35489	δ. Παναμά 7/9	ΜΟΥΝΣΤΕΡΑΕΙ'ΝΤΣ	60	9365	α. Υόρκην 4/9 διά Χώμπτον Ρόδης
ΜΕΙΑΙΤΩΝ	68	10017	ε. Γιοκοχώρη 7/9	ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Γκουανακίλι 15/9 διά Μπότγουντ
ΜΕΙΑΠΩΝ	60	8497	ε. Τεργυστήν 30/11 (ἐπισκευαί)	ΜΠΑΖΙΛΙ ΙΙΙ	65	18459	α. Τενερίφην 14/9 διά "Οδησσόν
ΜΕΙΑΠΟΛΙ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	α. Βιλελμουσάρ 30/8 διά Περαιώκον	ΜΠΑΛΑΤΙ ΣΤΑΡ	65	1599	ε. Λιασσαύνα 12/9
ΜΕΙΑΤΕΜΙ (δ.)	76	27473	α. Ζυν Νικόλας 9/9 διά Μπάχοι Γκράντες	ΜΠΑΛΑΤΙ ΦΡΗΖΕΡ	60	6158	ε. Κουβέιτ 24/8
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	ε. Καζαμπλάνκα 9/9	ΜΠΑΡΑΧΟΝΑ	68	10016	ε. Φιλαδέλφεια 29/8 διά "Αγ. Δομίνικο
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	α. Λαττάκια 37/ διά Αλγερίαν	ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	α. Σαλάλα 6/9 διά Ιαπωνίαν
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	ε. Ταϊταγκόκ 9/9	ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12270	α. Κ.Τάουν 29/8 διά Βουβάνη
ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΩΝ	63	12407	ε. Ταϊγκουρμάρδας 10/9	ΜΠΙΑΣ	75	7246	α. Σπέτζια 13/9 διά Τρίπολιν
ΜΕΝΤ ΕΝΤΕΡΠΑΓΙΖ	57	10389	ε. Π. Αρθουρ 4/9	ΜΠΙΑΝΚΑ	53	6000	α. Λιασσαύνα 12/9
ΜΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	66	9826	ε. Βερμούδας 8/7 διά Αθάνα	ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4485	ε. Σιγκαπούρην 5/9 διά Ινδίαν
ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΩΝ	72	9218	ε. Βιτόριο 23/8	ΜΠΛΑΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	α. Σιγκαπούρην 5/9 διά Ινδίαν
ΜΕΝΤ ΦΡΗΖΕΡ	61	6124	ε. Πειραιά 19/8	ΜΠΟΥΕΝΕ ΕΣΠΕ-	72	3621	α. Ντώρμπαν 11/9 διά Μομπάσαν
ΜΕΝΤΕΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	δ. Σουέζ 9/9	ΜΡΑΝΤΖΑ (δ.)	64	32756	ε. Κόρπους Κριστί 19/7
ΜΕΝΤΕΙΤΕΡ ΙΠ.	62	9092	ε. Αλεξανδρειαν 29/8	ΜΡΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	δ. Σουέζ 11/9 διά Περούκον
ΜΕΝΤΜΑΡΕ	55	3883	ε. Τζένταν 6/9	ΜΡΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Χιούστον 9/9
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	α. Κολόμπο 30/8 διά Σιγκαπούρην	ΜΡΠΑΒΟ ΑΡΗΝ	59	6132	δ. Ρόττερντα 16/9 διά Π. Νούάρ
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ε. Τζέντα 13/9	ΜΡΠΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	ε. Αμβέρσαν 13/9
ΜΕΝΤΣΤΑΡ	62	11082	α. Μαδέρια 12/9 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΜΡΠΑΒΟ ΑΟΥΓ'ΙΣ	54	6103	δ. Ρουέν 25/8 διά Αλεξανδρειαν
ΜΕΝΤΖΟΥ'Υ	57	3709	α. Αμπέρσαν 5/9 διά "Αγ. Δομίνικο	ΜΡΠΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	δ. Γιβραλτάρ 8/9 διά Βενγγάζην
ΜΕΡΑΚΑΣΗ	75	28082	ε. Βενετία 12/8	ΜΡΠΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	6267	δ. Γιβραλτάρ 30/8 διά Αλεξανδρειαν
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ Α'ΙΣ	62	1524	α. Λάγος 11/9 διά Λάδα Πάλμας	ΜΡΠΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	ε. Ρουέν 12/9
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΦΡΙΟ	61	1399	ε. Τενερίφην 1/8 διά Λάδα Πάλμας	ΜΡΠΑΒΟΕΞΠΟΡΤΕΡ	77	3827	ε. Σιδένευ 2/9 διά Σάντα Μάρτα
ΜΕΡΚΙΟΥΡ	62	9951	δ. Σουέζ 23/8	ΜΡΠΑΒΟΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ</td			

ΝΑΝΩ Κ.	66	1789	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δ.)	54	11744	εις Φλώρινγκ "Ηστ όπο 5/6 (έπισκεψη)
ΝΑΞΟΣ	56	5154	α. "Ηστ Λόντον 10/9 διά Λίβερπουλ	ΝΟΝΙ	68	5430	ξέωθι Λάργος όπο 3/9
ΝΑΞΟΣ	70	8825	δ. Σουέζ 28/8 διά Ταιλάνδη	ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	όργει εις "Άλεξανδρειαν όπο 11/4/78
ΝΑΞΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ	80	10982	α. Κανάρι 10/8 διά "ΕΧ Γκουαμάς	ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	α. Ν. Όρλεάνην 27/8 διά Κωνσταντίναν
ΝΑΥΟΥΣΑ	62	11033	ε. Σιγκαπούρην 9/9	ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	δ. Παναμά 3/8
ΝΑΖΙΟΥΚΑ	59	3266	α. Άμπερσον 30/8 διά "Αγ. Δομίνικο	ΝΟΡΘ ΧΑΪΝΕΣ	62	15110	δ. Παναμά 28/8 διά Μεξικό
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Κάρον 10/9 διά Μη. "Άυρες	ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	α. Ριο Ιανέρο 10/9 διά Μπέλεμ
ΝΑΥΣΙΚΑ	69	5222	α. Καέν 2/9 διά Βαλτιμόρην	ΝΟΤΗΣ	55	5096	α. Σιγκαπούρην 20/9 διά Τζένταν
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	56	3640	ε. Κόρκ 16/9	ΝΟΤΗΣ	55	3956	ε. Νάντη 3/4
ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	66	6845	δ. Σαΐδ 9/9	ΝΟΥΦΑΡΟ (δ.)	60	16491	ε. Βοστώνη 11/9
ΝΕΑ ΕΠΙΣ	72	16207	δ. Σ. Σαΐδ 9/9				
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Ν. Όρλεάνην 8/9				
ΝΕΑΠΟΛΙΣ II	78	16478	α. Σικάριο 27/8 διά Μόντρεαλ				
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕΥ'	64	1587	α. Νίκαια 1/9 διά "Άννάμπα				
ΝΕΔΙΑ (δ.)	78	33191	α. Ταιπά 2/9 διά Αυστραλίαν				
ΝΕΛΑΠ. Π. (δ.)	65	35324	α. Ράς Σουκείρ 18/7 διά Σουέζ				
ΝΕΜΑ	57	12483	εις Πειραιά από 26/6 (έπισκεψη)				
ΝΕΜΕΑ (μ.)	58	7425	α. Κακάι 11/9 διά Σορέλ				
ΝΕΜΕΑ	71	57829	α. Ρίταρντς Μπαι 29/8				
ΝΕΝΑ	79	10993	α. Τέλντα 12/9 διά Λονδίνον				
ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Ρίταρντς Μπαι 30/8				
ΝΕΝΑ	66	3762	ε. Φλόριντα 15/9				
ΝΕΝΗ	69	2988	ε. Ν. Όρλεάνην 29/8				
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	ε. Ριο Ιανέρο 9/9				
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ.	67	32644	ε. Χόμπτον Ρόδες 22/8				
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	α. Χόμπτον Ρόδες 14/8				
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	δ. Σουέζ 9/9 διά Τσιταγκόγκ				
ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ.	63	8213	ε. Ταμπικο 14/8				
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	ε. Ρότερντον 9/9				
ΝΕΦΕΛΗ	69	5709	ε. Τάμπα 8/9				
ΝΕΦΟΣ II	71	9093	ε. Μπεντι 8/8				
ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	δέωθι Κορίνθιον 14/9				
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	ε. Σουδάμπη 19/8				
ΝΗΡΗΣ	77	18080	δ. Π. Σαΐδ 13/9				
ΝΗΡΙΤΟΣ (δ.)	64	42126	ε. Χοστ Ίγκανδιο 7/9				
ΝΗΣΟΣ ΑΝΔΡΟΣ	61	3142	δ. Κυνήπολιν 11/9 διά Μπράιλο				
ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4969	ε. Μπαρμπάντον 31/7				
ΝΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	47	3247	εις "Αννόδημα από 17/11/77				
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	α. Άγιούργον 29/8 διά Βενγαδάην				
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	δ. Γιβραλτάρ 6/9 διά Βιρτουών				
ΝΗΣΟΣ ΣΑΜΟΣ	56	5137	δ. Κωνίπολιν 12/9 διά Πειραιά				
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	61	6306	α. Ταραγκόνα 4/8 διά Βεραρκούς				
ΝΙΕΝΜΠΟΥΡΓΚ	64	4566	ε. Βρέστον 28/8 διά Καραϊβικήν				
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	δ. Κυνήπολιν 11/9 διά Κωνσταντίνα				
ΝΙΚΗ	59	4071	ε. Κυνήπολιν 11/9 διά Ιταλία				
ΝΙΚΗ P.	71	9075	α. Ντουκούθ 29/8				
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	62	6171	α. Π. Σαΐδ 9/8				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	64	6163	ε. Πειραιά 7/9				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	10239	α. Άγιούργον 13/9 διά Βραζιλίαν				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	52	7304	ε. Μερόνια 18/8				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.	59	11687	α. Σιγκαπούρην 5/9				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΝΤΑΡΑΣ	79	5300	εις Π. "Άλεγκρε				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	ε. Μάλαγκα 8/9				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Τακόμα 10/9 διά Ισπανίαν				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ X.	60	9486	ε. Κοπέρ 13/7				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	ε. Πειραιά 31/8				
ΝΙΚΟΣ	47	7654	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΝΙΚΟΣ	53	7283	υπό παραλόην				
ΝΙΚΟΣ	55	2303	ε. Πειραιά 24/8				
ΝΙΚΟΣ Α.	56	8362	α. Ιταζά 2/8				
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	ε. Πειραιά 6/9				
Ν. Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	ε. Ρότερντον 23/7				
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	α. Μομπάσα 8/9 διά "Άντεν				
ΝΙΚΟΣ Μ.	54	1931	μετανομάσθη «ΠΕΡΑ ΝΑΊΛΑ»				
ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	ε. Μαπούτο 11/9				
ΝΙΚΟΣ Π.	58	3385	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΝΙΚΟΤ.	67	3315	α. Τσιβιατσέικα 27/8 διά "Άλγεριον				
ΝΙΚΥ	58	9087	ε. Άλεξανδρεια 7/9				
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	εις Π. Σαΐδ από 10/12/79				
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	δ. Τόραντα 31/8				
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ.				Ο ΣΟΛΕ ΕΙΓΕΝΙΑ (δ.)	70	17782	ε. Σαλβαντόρ 26/8
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10				ΟΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	ε. Ταϊταγκόγκ 11/9
ΟΔΥΣΣΕΥΣ				ΟΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17782	ε. Τάνι 20/8
ΟΔΥΣΣΕΥΣ				ΟΤΟΝΑ ΣΩΦΙΑ	78	15229	ε. Λένινγκραντ 17/8
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)				ΟΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	ε. Ρουέν 8/9
ΟΤΟΜΙΝΙΚ				ΟΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	ε. Μπιουμόντ 31/8
ΟΤΟΛΑΥ				ΟΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	ε. Μπούλεν Μπαι 22/8
ΟΤΟΛΑΥ				ΟΥΜΦΗ Κ.	66	22260	ε. Μπάχια Μπλάνκα 4/9 διά Ρωσίαν
ΟΤΟΛΦΙΝ							
ΟΤΟΛΦΙΝ II (δ.)							
ΟΤΟΜΙΝΙΚ							
ΟΤΟΝΑ ΜΑΝΟΥΕΛ							
ΟΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)							
ΟΤΟΝΑ ΜΙΡΑ							
ΟΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)							
ΟΤΟΝΑ ΣΩΦΙΑ							
ΟΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ							
ΟΤΟΡΙΚ (δ.)							
ΟΤΟΡΙΣ (δ.)							
ΟΥΜΦΗ Κ.							

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

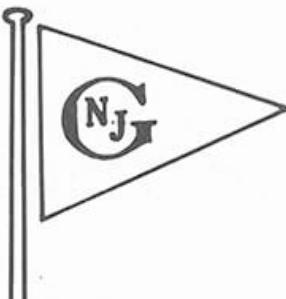
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.

TELEPHONE: 01-930 7561

ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ	56	4380	α. Ν. Ύδρη 6/9 διά Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΝ	62	10981	δ. Γιβραλτάρ 13/9 διά Βρέμην
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	α. Κοπέρ 8/9 διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	ε. Αμβούργον 14/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	10957	α. Μπούλιν Μπαι 16/8 διά Ρ. Τανόφρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ (δ.)	64	38598	ε. Γκάλιεσταν 1/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	65	38607	δ. Γιβραλτάρ 9/9 διά Π. Μιράντα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Ν. Ύδρην 2/9 διά Σ. Κρουά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	α. Γκουαγιακόν 5/9 διά ΗΠΑ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΓ' ΙΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744	δ. Ντουμπάι 27/8 διά Π. Νίκινον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΤΟΡ (δ.)	76	66259	δ. Γιβραλτάρ 14/9 διά Γιουρούρπ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΙΧΤΟΡΥ	72	15498	α. Γένοβα 30/8 διά ΗΠΑ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	δ. Θερόνταν 'ΑΙΓ. 9/9 διά Ρωσίαν
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ	62	2649	α. Γκάρατον 4/9 διά 'Αλγερίουν
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	ε. Χαμίνα 8/9
ΟΜΑΛΟΣ	57	8833	εις Πειραιά δάπ. 6/3/78
ΟΜΕΡ	58	2556	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1879	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΝΗΣΙΔΟΣ	63	24992	α. Μάλμε 10/9
ΟΝΤΕΤΤΕ	60	4089	ε. Βερακρούς 7/8
ΟΡΑΙΤΟΝ	63	14595	δ. Σκάλη 20/8 διά Λενίνγκραντ
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	ε. Σιδηνεύ 10/8
ΟΡΥΞ (δ.)	59	12868	δ. Κωνίπολην 7/9
ΟΣΕΑΝ	62	10530	α. Λιβύρον 25/7
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	α. Σάρον 1/9 διά Μπάνιας
ΟΣΕΑΝ ΓΚΛΟΥ	79	14884	α. Βαλτιμόρην 14/9 διά Καναδά
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	α. Γιβραλτάρ 14/9 διά Λιβύην
ΟΣΕΑΝ ΡΕΙΝΤΖΕΡ	72	14675	α. Σουάμπτα 8/9 διά Ντώρμπαν
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	ε. Ρίτσαρντς Μπαι 16/9
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙΝ	66	11153	α. Βανκούμπερ 10/9 διά Κίναν
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11893	α. Π. 'Ελιζάμπεθ 7/9
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΑΕΝΤΖ	73	7100	ε. 'Αιμέρροαν 13/9
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	70	63425	ε. Σακάντιεν 22/8
ΟΣΕΑΝΟΤ	64	10349	δ. Κανίπολην 3/9 διά Νοβορωσίσκην
ΟΥΑΙΤ ΡΙΒΕΡ	58	10379	ε. Χάρφα 10/9
ΟΥΑΙΤ ΡΟΟΥΖ	60	7504	δ. 'Ελλινόρε 7/9
ΟΥΑΙΤ ΣΑΡΚ	52	1592	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	α. Πειραιά 29/7 διά Τριπολίν
ΟΥΙΝΣΤΟΝ	70	15579	δ. Παναμά 25/8 διά Χιλήν
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΑΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Βαλτιμόρην 16/7 διά 'Αλγερίουν
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	α. Χούλι 12/9 διά Ρουμανία
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞ	50	1796	εις Κάρτοντ φάρ. 25/8/77
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	εις Π. Σαΐδ δάπ. 14/3/77
ΟΥΧΕΝΦΕΛΣ	59	10363	ε. Φόρς 13/8
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	δ. Παναμά 12/8 διά Ειρηνικόν
ΠΑΙΑΝ	60	9317	ε. Μαυρικίου 8/9
ΠΑΚΤΩΔΟΣ	59	7052	α. Πειραιά 11/7
ΠΑΛΛΑΙΑ	65	9054	ε. Ν. Όρλεάνην 9/9
ΠΑΛΑΜ Β. (δ.)	58	21489	α. Φόρς 11/9 διά Κωνίπολιν
ΠΑΛΑΜ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	63	5149	ε. Καράτοι 7/9
ΠΑΛΜΙΣ	58	7695	ε. Κόνακρυ 4/7
ΠΑΛΜΥΡΑ (δ.)	67	47081	ε. Τζένταν 10/9
ΠΑΛΜΥΡΑ	58	7945	ε. Πειραιά 13/9
ΠΑΜΠΟΛΑ	58	2750	ε. 'Αλεξάνδρειαν 31/8
ΠΑΝ ΑΥΡΑ	62	10163	ύπο παραλαβήν
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Δουνκέρκην 25/7 διά Ίράν
ΠΑΝΑΓΗΣ Κ.	59	8995	δέωθι 'Αβδάνος 6/8
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	ε. 'Αιμέρροαν 14/9

ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΥΣΑ	63	10318	α. Ντωρμπαν 30/8 διά Αγκόλαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	ε. Μπέριο 1/9
ΠΑΝ ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	70	11525	ύπο παραλαβήν
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	α. Νάντη 30/8 διά 'Αλγερίουν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	59	2670	α. Νικαία 26/8 διά Μπετζάνια
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	α. Λάγος 6/9
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΑΣ	58	8764	ε. Βόλον 28/8
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	α. Μόντρεαλ 31/7 διά 'Αβάνα
ΠΑΝΑΙΤΟΔΙΚΟΝ	60	7688	α. Τζιμπούτι 6/9 διά 'Ασσάνη
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	10873	ε. Π. Σαΐδ 6/9
ΠΑΝΕΑ	66	4156	α. Βρέμην 1/9 διά 'Αμβούργουν
ΠΑΝΘΕΟ	67	3870	α. Λάγος 5/9
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Νιούκστολ 4/9 διά Μπάραν
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	δ. Κωνίπολιν 17/8
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	60	3840	α. 'Αλεξάνδρειαν 11/9
ΠΑΝΟΣ	53	4998	ε. Βόλον 23/8 διά Νιγηρίαν
ΠΑΝΟΣΑΝΙΚ ΦΕΙΤ'Μ (δ.)	64	33642	α. Γένοβα 1/9 διά Μπάνιας
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	ε. Σαντιάγκο (Κουβά) 20/8
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	80	30639	ε. Σάν Νικολας ('Αργ.) 9/9
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	ε. Λάγος 27/8
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	ε. Δάντοις 4/8
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	α. Μπιλιμπό 12/8 διά Αννάμπα
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	ε. 'Αιμέρροαν 13/9
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	α. Λάς Πάλμας 10/9 διά Λάγος
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	α. Πειραιά 14/9 διά Αίγυπτον
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	ε. Λάς 'Αντζελες 11/8
ΠΑΡΑΛΟΣ	62	9636	ε. Σάντος 28/8
ΠΑΡΓΑ	59	10065	ε. Βομβάνη 15/7
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	66	11443	α. Τολέδο 4/9
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	56	1990	ε. Ρόττερνταμ 9/9 διά 'Αλγερίουν
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	α. Αύγουστον 12/9 διά Γιβραλτάρ
ΠΑΡΟΣ	61	13863	ε. Γκουάδαμας 14/8
ΠΑΡΟΣ (δ.)	60	12762	α. Κόριτον 14/9 διά Βέλγιον
ΠΑΡΟΣ	65	8883	α. Βρέμην 1/8 διά Τρίπολιν
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	ε. Βαλτιμόρην 11/9
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	α. Φόρς 29/8
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	67	10771	ε. Ντάρβιν 31/8
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	α. Μομάδας 8/9 διά Μαπούτο
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	ε. Γένοβα 14/9
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	άργει εις Πειραιά δάπ. 4/6/78
ΠΑΤΡΑΙ'ΚΟΣ	62	11756	ε. Πειραιά 13/9
ΠΑΤΡΑΙ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	69	12251	ύπο παραλαβήν
ΠΑΤΡΕΑ	74	13036	α. Μπάραν 28/8
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	δ. Ντουμπάι 11/9 διά Βραζιλία
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	α. Ν. Όρλεάνην 22/8
ΠΑΤΡΙΣΙΑ	70	14724	α. Λάς 'Αντζελες 28/8 διά Σαγκάνη
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Λ.	71	16306	α. Λάς Πάλμας 20/8
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ζ.	60	7707	ε. Σήρνες 14/9
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	α. Νάπολι 5/9 διά 'Αγ. Θεοδώρους
ΠΑΥΛΟΣ XII	69	1999	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΔΟΥΛΑΣ	62	28222	ε. Βομβάνη 1/9
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	δ. Κωνίπολιν 4/9 διά Γιβραλτάρ
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ε. Βενετία 5/9
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	62	1012	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Μπ. 'Αυρεσ 4/9
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	65	34446	εξωθι Καράτοι δάπ. 13/9
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ	67	22186	ε. 'Αννάπολις 'Ανκορ. 2/9

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON
TELEPHONE: (01) 600-1766
TELEX: (51) 883157

67, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

ΠΕΛΩΦ	55	7737	α. Ρουέν 28/8 διά 'Άλγεριαν	ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	8109	ιδέ «ΙΝΤΕΡΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΛΑΓΚ»
ΠΕΜΑ	60	4824	ε. Σπαλατόν 5/9	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΪΟΥΤ	65	11841	α. Κολόμπο 24/8 διά Κ.Τάουν
ΠΕΜΠΑΝΕ	70	9870	α. Λισσαβώνα 12/9 διά Λάγος	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΪ'	63	14961	θ. Θρή Ρίβερς 21/8
ΠΕΝΤΕΛΗΝ (μ.)	72	57802	α. Δός 'Αντζέλες 2/8	ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	ε. Κούω Μπαιν 15/9
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	α. Π. Μόρεαμπι 7/9 διά Κάιρος	ΡΗΛΑΤ'ΑΝΤ	77	9774	δ. Σουέζ 2/9 διά Ινδίαν
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	α. Ντώρμπατ 29/8 διά Μπ. 'Άυρες	ΡΗΜ I	61	2981	ε. 'Αμπούργον 28/8 διά Λιβύην
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	α. Ρουέν 29/8 διά 'Άλγεριαν	ΡΗΝΗ	62	9771	δ. Πόρτ Σάιδ 5/9
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	67	38915	ε. Δός 'Αντζέλες 14/9	ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	ε. Τζιμπούτι 2/8 διά Γουαμπόνα
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	α. 'Αμστερνταμ 9/9 διά Βατιμόρεν	ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	ε. Τενερίφην 9/9 διά 'Ισπανίαν
ΠΕΡΛ Α'ΙΔΑΝΤ	64	10865	ε. Σάνταβαλ 28/8	ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	α. Κοτονού 8/8 διά Λάγος
ΠΕΡΛΑ ΜΠΑΙ'Υ'	71	9623	ε. 'Αμπέρσον 12/9	ΡΗΦΕΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	67	8233	ε. Ίταζάι 5/9 διά Παρανάγκουα
ΠΕΡΛΑ	53	5835	α. Δός Πάλμας 8/9 διά Λάγος	ΡΙΒΑ	63	10299	α. Σευχέλλες 13/9
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	α. Καβάλα 12/7 διά Βόλον	ΡΙΟ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	10885	ε. Κανί 31/8
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	30511	δ. Παναμά 14/9	ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812	α. Φόρ 14/9 διά 'Ιταλίαν
ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	εις Πειραιά ώπτο 15/3 (έπισκευαι)	ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2998	α. Ν. Ορλεάνην 21/8 διά Μονρόβια
ΠΕΤΡΑ	76	23149	ε. Μπανάρ Χορινί 27/8	ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ	64	19985	α. Αύγουσταν 30/8 διά Γιβραλτάρ
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	ε. Πειραιά 3/4	ΡΙΟ ΜΠΡΑΒΟ	60	13471	α. Αύγουσταν 4/9 διά Γιβραλτάρ
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	δ. Πειραιά 14/9 διά Τζέντον	ΡΙΟ ΜΠΡΑΒΟ	70	2746	
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	εις Τζέντον (πόθηκη)	ΡΙΟ ΜΠΡΑΝΚΟ	61	5584	εις Ρόττερνταμ ώπτο 23/9/79
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	ε. Αυγούστα 12/9	ΡΙΟ ΝΤ' ΟΡΟ	58	2140	ε. Λάγος 4/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 19 (δ.)	58	20582	δ. Π. Σαΐδ 10/9	ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕΙ'ΡΟ	57	4931	α. Αμβέρσαν 22/8 διά Ρίγκα
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	ε. Π. ντε Μπου 14/9	ΡΙΟ ΖΑΝ (μ.)	67	37311	α. Μπιλμπάσ 2/9 διά Χάμπτον Ρόδς
ΠΕΤΡΟΛΑ 26 (δ.)	63	53141	ο. Φόρ 15/9 διά Πειραιά	ΡΙΟΝ (δ.)	63	26376	πότι παραλαβήν
ΠΕΤΡΟΛΑ 27 (δ.)	64	50885	α. Πειραιά 13/9 διά Μέγαρα	ΡΙΟΝ	59	3413	α. Πειραιά 8/9 διά Θεσσαλονίκην
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Τζέντον 12/9	ΡΟΔΟΣ	55	3370	ε. Τριπολίν (Λιβύης) 18/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Τζέντον 12/9	ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ	58	8920	ε. Ντώρμπαν 16/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	α. Πειραιά 7/9 διά 'Αλβανία	ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ε. Χάμπτον Ρόδς 11/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	ε. Πειραιά 8/5	ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΟΤΗΣ	73	11160	α. Μοντεβίδεο 12/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	ε. Πειραιά 10/9	ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	α. Χιροχάτα 4/9 διά Περσικόν
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	ε. Τζέντα 14/9	ΡΟΝΤΟΣΙ	62	9443	α. Ν. Ορλεάνην 10/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	α. Πειραιά 13/9 διά Τζέντον	ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	α. Ντουμπάλ 11/9 διά Σαλαλάχ
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 12/9	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	α. Δός Πάλμας 5/9 διά Π. Χάρκουρτ
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'ΙΤ	57	8776	ε. Ριο Εγκράτες 2/9	ΡΟΥΑΓΙΑΝ ΣΗ	68	4207	ε. Πειραιά 12/8
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΣΤΑΡ	61	8220	ε. Σετουπόλη 22/8	ΡΟΥΑΓΙΑΝ ΣΚΑΪ'	69	4121	α. Σετενίνον 14/9 διά Κούβα
ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347	ε. Αλεξάνδρειαν 10/9	ΡΟΥΑΤΙΑΝ ΣΤΑΡ	64	4464	α. Βρεστον 10/9 διά Χοντείντα
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	α. Βανκούβερ 10/8	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3616	α. Πειραιά 6/9 διά Βόλον
ΠΗΓΑΣΟΣ	69	4522	ύπο παραλαβήν	ΡΟΥΜΠΙΝΙ	60	11632	ε. Ρόττερνταμ 16/9
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	δ. Σουέζ 8/9 διά Νταμάρ	ΡΟΥΜΠΙΝΙ	52	2606	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΗΛΕΥΣ	50	2282	α. Αλεξάνδρειαν 31/8	ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	α. Σιγκαπούρην 4/9 διά Τζακάρτα
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	α. 'Αγ. Φραγκίσκων 27/8 διά Ινδίαν	ΣΑΙ'ΙΖΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	64	7606	ε. Σουέζ 6/9
ΠΗΝΕΛΟΠΗΝ	62	6299	α. Σιγκαπούρην 6/9 διά Κίναν	ΣΑΙ'ΙΝΙ	57	9038	δ. Κωνιπολίν 9/8 διά Ντέρινς
ΠΗΝΕΛΟΠΗΝ Α.	52	2445	α. Π. Σαΐδ 12/9	ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΟΝΥ (δ.)	68	53160	α. Άρζου 11/8 διά Γκαλβεστον
ΠΗΝΕΛΟΠΗΝ Β.	56	6642	δ. Κωνιπολίν 30/8 διά Γαλάτοι	ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	δ. Γιβραλτάρ 12/9 διά Νεάπολιν
ΠΗΝΕΛΟΠΗΝ ΙΙ	56	6198	ε. Σάντος 9/9	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	ε. Γένοβα 23/8 διά Γιβραλτάρ
ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336	δ. Σκώ 8/9 διά Κλαιπέντα	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	ε. Χάμπτον Ρόδς 10/9
ΠΙΕΡΟΣ	69	1702	ύπο παραλαβήν	ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	65	39011	ε. Ν. Ορλεάνην 11/9
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	δ. Κυνηπολίν 2/9 διά 'Ελλάδα	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ	71	9767	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 11/9
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	ε. Καλκούτα 14/9	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	75	24408	εις Σάιντ Αννα Μπαιν ώπτο 6/3
ΠΙΝΔΑΣ (μ.)	64	37792	α. Σιγκαπούρην 28/8 διά Π. Κελάρκ	ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.)	69	99137	διεθνή Τρινκομαλή ώπτο 21/8
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	δ. Σουέζ 6/9 διά Σιγκαπούρην	ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	δ. Σουέζ 21/7 διά Έράκ
ΠΙΣΤΙΣ(δ.)	55	13560	ε. Αμερερταν 15/9	ΣΑΛΑΜΠΟ (δ.)	56	12666	α. Σιγκαπούρην 12/9 διά Περσικόν
ΠΙΣΤΙΣ	66	8160	εις Δός Πάλμας ώπτο 27/8 (έπισκευαι)	ΣΑΜΗΝΗ	60	8361	α. Μπάσαρν 2/9
ΠΙΤΡΙΑ	55	3768	εις Λουάντα ώπτο 1/11/77	ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	ε. Μονρόβια 4/9
ΠΛΑΤΟΝΙΚΗ (μ.)	72	9350	ε. Πειραιά 17/8	ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'ΙΤ	71	4995	δ. Γιβραλτάρ 3/9 διά 'Άλγεριον
ΠΛΕΙΑΣ	67	48747	α. Ν. Ορλεάνην 1/9	ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	δ. Γιβραλτάρ 15/8 διά Κοτονού
ΠΛΕΙΑΣ	63	10736	α. Κουβέιτ 31/8 διά Σάντν. άλ. Αράμπ	ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΗ	69	6054	ε. Χαρίμα 11/9
ΠΛΕΙΑΣ	64	6341	α. Ν. Ορλεάνην 22/4	ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	ε. Θεούτα 9/9
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	ε. Λίβερπουλ 15/9	ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	ε. Σιγκαπούρην 7/9
ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	33291	α. Αλεξάνδρειαν 12/9	ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑΪ'	71	6189	α. Ντουμπάλ 7/9 διά Μαπούτο
ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	10233	ε. Μπανάρ Χορινί 27/8	ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	α. Βρέστον 4/9 διά Καράτια
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	έδωση Σάντον 10/9	ΣΑΜΟΣ	66	17208	δ. Κωνιπολίν 25/8 διά Πότι
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	α. Ντώρμπατον 13/9	ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1506	α. Αμβέρσαν 29/8 διά 'Άλγεριον
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	64	7832	ε. Θέραστον 'Αιλ. 15/9	ΣΑΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	8922	α. Μπάσαρν 8/9
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	8499	δ. Γιβραλτάρ 10/9 διά Αλεξάνδρειαν	ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	α. Μπ. Χορινί 26/8
ΠΟΛΥΣΕΝΗΝ	62	17953	α. Δός Πάλης 5/9 διά Λίβανον	ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΪ'	65	5651	ε. Νταμάρ 14/9
ΠΟΛΥΣΕΝΗΝ Γ.	58	8314	δ. Σουέζ 6/9	ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	8517	ε. Τζέντον 4/9
ΠΟΛΥΣ (δ.)	57	8565	ε. Π. Χόρκουρτ 18/8	ΣΑΜΠΙΛΑ (δ.)	65	5775	α. Λάγος 12/9 διά Κόκο
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	όργει εις Πειραιά ώπτο 15/4/75	ΣΑΜΠΙΡΑ	70	5746	ε. Αμβούργον 16/9
ΠΟΛΥΤΡΟΠΟΣ	75	13036	ιδέ «ΜΥΡΙΝΑ» ας μετανομάσθη	ΣΑΜΠΑ (δ.)	57	13247	δ. Κωνιπολίν 8/9 διά Γαλλίαν
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	δ. Σουέζ 15/8 διά Ινδονησίαν	ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	α. Σάντος 4/9 διά Σάν Χουάν
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	ύπο παραλαβήν	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	α. Καντίζ 7/8 διά 'Αν. Ακτήν ΗΠΑ
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	ε. Ν. Ορλεάνην 9/9	ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΙ'ΙΟΝΗΡ	72	11505	α. Δός 'Αντζέλες 6/8 διά Σαγκάνη
ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	α. Ταραχόνια 5/9 διά Βηρυττόν	ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	δ. Σουέζ 29/7 διά Κίναν
ΠΟΠΗ Π.	62	11272	α. Μοντεβίδεο 4/9	ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	ε. Παρανάγκουα 2/9
ΠΟΡΟΣ ΑΙΔΑΝΤ	77	10558	α. Κουβέιτ 26/8	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	ε. Πειραιά 29/8
ΠΟΡΤ ΑΙΓΑΙΝΑΙ	62	5220	α. Μπαρμπόντος 25/8 διά Βενεζουέλα	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	ε. Τάμπη 8/9
ΠΟΡΤΟ ΤΣΟΥΝΙΑ (δ.)	65	7750	α. Κουβέιτ 26/8	ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	α. Σάντος 11/8 διά Λά Γκουαίρα
ΠΟΡΤΟ ΠΥΑΔΟΣ	48	2439	ε. Σιγκαπούρην 10/7	ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	α. Μαρακάνιο 21/8 διά Π. Καμπέλο
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ε. Σιγκαπούρην 21/8	ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ	61	5723	ε. Ροάριο 21/8 διά ΗΠΑ
ΠΟΣΕΙΔΩΝΩΝ	61	9404	ε. Πόρτ 'Αλμερεν 23/8	ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	α. Π. Αλφρέντ 12/9 διά Μόντρεαλ
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	δ. Μπρουνόποτε 30/8 διά Ρ. Εγκράτε	ΣΑΝΤΚΟΥΖΑΙΡΑ	79	10000	ε. Μπαρμπάντος 10/9
ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	64	34707	ε. Π. Αρβαν 22/8	ΣΑΝΚΑΡΙΜΠ	79	10996	α. Μόντρεαλ 10/9
ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	53	5690	όργει εις Πειραιά ώπτο 21/2/76	ΣΑΝΜΑΡΙΑ	78	10994	α. Μπαρανκίλα 5/9 διά Καρθαγένη
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	α. Ρόττερνταμ 1/9 διά Λονδίνον	ΣΑΝΜΠΕΡΤΝ	70	2653	ε. Τροντχέμ 13/7 διά Νιγηρία
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	ε. Κολόμπο 3/9	ΣΑΝΤΑ ΠΟΛΑ	68	11364	ε. Π. Σαΐδ 12/9
ΠΡΟΟΔΟΣ	58	4225	ε. Κολόμπο 15/9	ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9144	ε. Γιβραλτάρ 14/9 διά Αλεξάνδρεια
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Χούλ 15/9	ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	ε. Σουέζ 8/7 διά Μπάραν
ΠΡΟΤΟΣ	68	34640	ε. Μιζουάμια 25/7	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	ε. Φιλαδέλφεια 9/9
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	ε. Αννόπολην 11/9	ΣΑΝΤΟΣ	61	8198	ε. Σαβάννα 4/9 διά Μαιάμι
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ	68	9858	ε. Σαγκόνη 24/8 (έπισκευαι)	ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	α. Παρανάγκουα 19/8 διά Μπ. '

ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	ε. Ν. Όρλεανην 10/9	ΣΤΑΥΡΟΣ Κ.	59	1859	ε. Πειραιά 3/9
ΣΗ ΓΚΛΟΥΡ	60	7746	δ. Κωνίπολιν 13/9 διά Γαλάται	ΣΤΕΛΙΟΣ II (δ.)	65	37865	ε. Τενέριφη 16/9
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	59	9165	ε. Ντωμπίταν 15/9	ΣΤΕΛΙΟΣ II	56	3369	δ. Σουεζ 26/8
ΣΗ ΛΑΪΤ'ΟΝ	77	8746	α. Γένοβα 11/9 διά Κ. Αμερικήν	ΣΤΕΛΛΑ	57	8898	ε. Άκιτα 6/9 διά Αβάνα
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	α. Θύσια 11/8 διά Λισσαβώνα	ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	ε. Δουνκέρκην 8/9 διά Ρωσίαν
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ	59	7746	δ. Π. Σαΐδ 7/9	ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	δ. Κωνίπολιν 1/9
ΣΗ ΡΕΪΝΤΖΕΡ	59	10075	α. Φρηπόρτ (Μπαχ) 17/8	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	ε. Σ. Μάικ 21/8 διά Μόντρεαλ
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	ε. Σιγκαπούρην 26/8	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	δ. Π. Σαΐδ 14/9
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΑΕΡ	64	1906	α. Υμαίντεν 13/9	ΣΤΗΑ. ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	65	7606	ε. Κοραμπάρ 26/8
ΣΗ ΤΑΪΝΤ	71	9810	α. Ντώμπιταν 2/9 διά Σιγκαπούρην	ΣΤΟΛ ΜΑΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	11849	ε. Ρόκο Πίντ 26/8 διά Περού
ΣΗΓΟΥΑΙΗ ΚΟΥΗΝ	64	2961	δργεί εις Σιγκαπούρην	ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	ε. Π. Χάρκουρτ 10/9
ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ	57	2926	ε. Ραβέννα 25/7	ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	ε. Λός "Αντζελες 3/8
ΣΗΝΙΚ (μ.)	65	33287	α. Αλεξανδρείαν 14/8	ΣΤΥΛΙΑΝΗ	59	11147	ε. Ροζάριο 8/7 διά Αβάνα
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Ντεμάρι 14/3	ΣΤΥΛΙΑΣ (δ.)	61	16417	ε. Γιουροπόρτ 7/9 διά Νιγηρίαν
ΣΗΣΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ	57	9603	ύπο παραλήμην	ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗΧΟΡΣ	53	6518	ε. Βόλον 28/8	ΣΥΜΜΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	δ. Ντουμπάτ 12/9 διά Ρότερνταμ
ΣΙΓΑΝΤΟ Α. Σ.	69	12485	α. Λός "Αντζελες 26/8	ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	3274	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΙΓΚΡΙ	61	5239	α. Γιβραλτάρ 11/9	ΣΥΝΑΛΗΘΕΙΑ	52	5610	α. Σπαλάτον 22/8 διά Τριπολίν
ΣΙΩΘΝΙΑ	68	10016	δ. Πανεμ 1/9	ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5709	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	α. Λειζέρος 25/8 διά Νιγηρία	ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	6617	ε. Τρίπολι (Λιβύης) 25/8
ΣΙΛΒΕΡ Α'ΓΑΑΝΤ	58	8574	α. Δάντιοις 11/9 διά Σαντάνα	ΣΥΝΕΤΟΣ	65	17792	δ. Γιβραλτάρ 11/8 διά ΗΠΑ
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	78	11272	ε. Γκουανγκάι 15/9	ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΑΟΡΥ	56	6660	α. Μούπια 18/8 διά Παναμά	ΣΥΡΑ	77	16380	ε. Μπάραν 5/9
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ	77	11272	ξενθή Π. "Ελλιζμπεθ ύπο 2/8	ΣΥΡΙΑ	78	5466	εις γραμμήν Βόλου — Ταρτούς
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	α. Λάγος 30/8 διά Νιουάλα	ΣΥΡΟΣ	64	5237	ε. Αλεξανδρείαν 9/9
ΣΙΛΒΕΡ ΚΑΛΟΥΝΤ	75	8981	ε. Π. Χάρκουρτ 12/9	ΣΥΡΟΣ	59	5202	α. Μπελίς Σίτι 4/9 διά ΗΠΑ
ΣΙΛΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ	54	7311	ε. Λάγος 16/8	ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	α. Σιγκαπούρην 22/7 διά Χάιφογκ
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ	69	9305	ε. Πειραιά 7/8	ΣΧΙΝΟΥΣΑ	72	4467	ε. Λάγος 20/8
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΕΡΝΤ	55	6663	ε. Σάρη Τόμ 3/8	ΣΩΤΗΡ	62	21099	α. Σ. Ναζαρί 11/9
ΣΙΛΒΕΡ ΠΟΡΤ	56	6617	α.Σ. Τόμας ντε Καστίλας 23/8	Τ Φ Λ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	α. Τσάλαν 15/9 διά Αμβούργον	Τ Φ Λ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6500	
ΣΙΛΙΑ	68	3035	α. Π. Χάρκουρτ 13/9	ΤΑΤΙΓΚΕΡ ΜΠΑΙΗ	73	8843	
ΣΙΛΙΚ	56	5042	ε. Πειραιά 26/8	ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ	57	9294	
ΣΙΝΤΥ	70	18287	δ. Κωνίπολιν 10/8	ΤΑΚΗΣ Η	57	6500	
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	α. Σαντάνα 18/8 διά Κόρπους Κριστί	ΤΑΚΙ	69	3995	
ΣΙΦΝΟΣ	58	13878	α. Ν. Όρλεανην 17/8	ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	ε. Πειραιά 12/9	ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	
ΣΚΑΠΓΟΥ'ΙΝΤ	70	9077	δ. Σουεζ 28/8 διά Καλκούτα	ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	
ΣΚΑΠΛΕΙ'Κ	53	3899	όργει εις Χαλκίδα ώπο 26/5/79	ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7131	
ΣΚΑΠΙΜΠΡΗ	61	22018	ε. Κοινή 14/9	ΤΑΝΙΑ	57	3605	
ΣΚΑΠΤΡΕΙ'ΝΤ (δ.)	71	9085	δ. Παναμά 5/8	ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	
ΣΚΑΠΤΡΕΙ'ΝΤ (δ.)	60	21230	ε. Αμβέρσαν 14/9	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	61	10532	
ΣΚΑΨΙ'ΦΡΩΣΤ	63	1280	ε. Λάγος 26/7	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	
ΣΚΑΗΡΙΩΝ	69	9057	ε. Σικάρο 27/8	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	58	4236	
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	58	12492	α. Σάρος 5/9 διά Π. Νούρι	ΤΑΡΑ	61	3943	
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	δ. Σουεζ 11/9	ΤΑΡΕΚ	53	4097	
ΣΚΟΠΗΝ	56	10043	ε. Ντουμπάτ 1/9	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	ε. Μπ. "Άρες 10/9	ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	21498	
ΣΚΥΜΝΟΣ	62	9648	δ. Σουεζ 22/7 διά Ίρακ	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΑΕΙ'Ν	73	19420	
ΣΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	53	6319	ε. Αμβέρσαν 13/9	ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΑΒΕΡ	65	10979	
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	67	50606	ε. Άλμερα 7/9	ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΙΡΓΚΖ	68	11025	
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	δ. Κωνίπολιν 7/9 διά Κωνιστάντζαν	ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ...	80	15369	
ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	α. Αμβέρσαν 11/9 διά Άλγεριον	ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣ	63	2211	ε. Πειραιά 2/9	ΤΑΣΙΑ	62	14150	
ΣΩΒΕΡΕΙ'Ν ΡΟΥΜΠΥ	58	4253	ε. Νάπολι 17/8	ΤΑΣΟΣ Κ.	60	3726	
ΣΩΒΕΡΕΙ'Ν ΣΤΑΡ	66	8534	ε. Θεσσαλονίκην 25/8	ΤΑΣΟΣ Ν...	67	4507	
ΣΩΝΙΝΤ	68	11659	α. Ν. Υόρκην 25/8 διά Καράταια	ΤΑΤΑΙ'	65	1911	
ΣΟΥΑΝ	63	5404	ε. Όστειν 29/8	ΤΑΤΑΙ' ΚΟΥΗΝ.	66	1677	
ΣΟΥΑΝ ΑΕ'ΙΚ (δ.)	61	20433	α. Λιοσσιβάνα 13/9	ΤΑΤΑΙ' ΣΗ	67	1926	
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	δ. Ρότερνταν 5/9 διά Ντάρ ες Σαλάση	ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	
ΣΟΥΖΑΝ	65	21451	α. Βίλα Κονστιτούον 9/9	ΤΑΤΙΑΝΑ Λ...	75	14785	
ΣΟΥΖΑΝΑ	68	7701	α. Μπαρακίλα 5/8	ΤΑΤΙΑΝΑ (δ.)	76	47344	
ΣΟΥΖΥ Ι.	64	4464	ε. Αλεξανδρεία 26/8	ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	
ΣΟΥΓ'ΙΝΤ ΣΑΡΠΑΙΖ	56	10271	ε. Π. Σαΐδ 10/9	ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11846	
ΣΟΥΓ'ΙΝΤ ΤΟΝΙΑ	61	7585	δ. Σαΐδ 2/9 διά Τριπολίν	ΤΕΛΑΜΩΝ	54	7853	
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	δ. Σουεζ 25/6 διά Περσικόν	ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	α. Χάμπτον Ρόδη 10/9 διά Καναδά	ΤΕΤΗ Ν.	69	9885	
ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4489	α. Τσάρλεστον 26/8 διά Καζαμπλάνκα	ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	
ΣΟΦΙΑ	53	2605	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569	
ΣΟΦΙΑ Κ.	71	15696	δ. Κωνίπολιν 23/8 διά Θάλασσαν	ΤΖΑΝΕ ΜΠΑΙ'Υ	72	9081	
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Γανδήν 28/8 διά Λονδίνον	ΤΖΕΙ'ΝΤ	74	8915	
ΣΟΦΙΑ Μ.	77	16432	α. Λός "Αντζελες 4/9 διά Σαγκάλην	ΤΖΕΙ'ΝΤ II	80	9100	εις Σάντερλαντ ύπο συμπλήρωσιν
ΣΠΑΡΤΑΝ	62	2980	ε. Ντακάρ 26/8	ΤΖΕΙ'ΝΤ III	80	9100	εις Σάντερλαντ ύπο συμπλήρωσιν
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	7751	δ. Π. Σαΐδ 7/9	ΤΖΕΑ	62	9571	α. Τσάρλεστον 11/9 διά Πόρ Σαΐδ
ΣΠΑΡΤΟ	67	11993	α. Αμβέρσαν 2/9 διά Χιούστον	ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	ε. Σιγκαπούρην 3/9
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11492	α. Κοραράδη 9/9 διά Μπάραν	ΤΖΕΡΠΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	ε. Μερσίνα 26/8
ΣΠΕΤΣΕΣ Α'ΓΑΛΑΝΤ	70	8174	α. Λάγος 14/9	ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	ε. Μπανάρι 10/9 διά Τζένταν
ΣΠΙΛΙΟΣ	67	15841	α. Φιλαδέλφειαν 19/8 διά Αλεξανδρείαν	ΤΖΙΝΙ	61	11125	δ. Κωνίπολιν 8/9 διά Ελλάδα
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Μόγκατστον 5/9	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ	64	9940	ε. Άγιο Λαυρέντιον ώπο 30/7
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	72	103291	δ. Σουεζ 11/9	ΤΖΙΟΑΝΝΑ	77	19253	ε. Σάντα Φε 12/9
ΣΠΥΡΟΣ Β.	64	4975	α. Χάρην 13/9 διά Τζένταν	ΤΖΙΟΑΝΝΑ	69	15869	ε. Ντουλούδη 23/8
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17485	ε. Αυγούσταν 10/9	ΤΖΟΥΑΙΑ Α.	68	14569	δ. Μπρούνομπουτελ 31/8
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Χάρην Ρόδη 29/8 διά Κίνα	ΤΖΟΥΝΙΟΡ	77	3827	α. Π. Αρδου 2/8
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	α. Μπούλεν Μπάι 8/9	ΤΖΩΝ (δ.)	66	39520	α. Αμβούργον 15/9
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	17485	δ. Παναμά 11/9	ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	α. Ρότερνταν 9/9 διά Μεγ. Λίμνες
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	δ. Κωνίπολιν 12/9	ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16380	ε. Βόλον 20/8
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	δ. Γιβραλτάρ 14/9 διά Ρουέν	ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	ε. Ξεβοή Λαγος ώπο 2/9
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17485	δ. Κωνίπολιν 9/9	ΤΖΩΝ Κ.	72	5303	α. Μπανάρια 23/8 διά Μπόμα
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17485	ε. Τέμη 8/9 διά Λάγος	ΤΖΩΝ ΛΕΩ	56	8818	ε. Αντεν 2/9
ΣΤΑΜΥ	72	30315	ε. Λός "Αντζελες 13/9	ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	α. Ν. Όρλεανην 4/9
ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	όργει εις Πειραιά ώπο 18/3/75	ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. Σιγκαπούρην 26/8
ΣΤΑΡ	64	1584	ε. Σεβίλη 28/8 διά Αλγέριον	ΤΖΩΝ Π.	68	4716	ε. Σαββάνα 26/7
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876	ε. Αλεξανδρεία 27/8	ΤΖΩΝ Ζ.	53	2731	ε. Μανφρεντόνια ώπο 21/9/79
ΣΤΑΡ ΓΚΕΙ'ΖΕΡ	68	16611	ε. Όζκα 10/9	ΤΖΩΝΗ	65	19750	ε. Καράται 9/9
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ	68	16612	ε. Μομπά 6/9	ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	δ. Παναμά 16/8
ΣΤΑΡ ΔΕΛΦΙΑΝ	70	19199	μετανομάσια «STAR SINGAPORE»	ΤΖΟΡΤΖ	79	14100	δ. Γιβραλτάρ 10/9 διά Τζένταν
ΣΤΑΡ ΘΗΣΕΥΣ	68	18470	ε. Μπράκε 9/9	ΤΖΟΡΤΖ	65	4323	ε. Σιμενίκ 11/9 διά Όρσονα
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Γκλαντούν 5/9	ΤΖΟΡΤΖ Α.	75	14786	δ. Σκώ 7/9 διά Λενινγκραντ
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ε. Γκλαντούν 12/9 διά Βανκούβερ	ΤΖΟΡΤΖ Φ.	58	3778	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	ε. Μπριουτάην 7/9	ΤΖΟΡΤΖΙΝΑ	77	11348	ε. Π. Χάρκοουτ 7/9
ΣΤΑΡ ΔΑΪΤ	61	13184	ε				

ΤΟΛΜΗ	71	4979	δ. Μπρουναμπούτελ 11/9	ΦΛΩΡΑ Ν.....	73	17519	ε. Μπάχια Μπλάνκα 11/9
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	ε. Ν. 'Υόρκην 12/9 διά 'Αρούμπα	ΦΛΩΡΑ ΙI.....	60	5044	ε. Πειραιά 11/9
ΤΟΜ	59	8766	εις Όυρα Κέρη από 29/8	ΦΟΙΒΟΣ	74	9014	ε. Ν. 'Υόρκην 23/8
ΤΟΝΙ	62	6246	δ. Ρόττερνταμ 15/9 διά Δάντσιχ	ΦΟΙΒΟΣ	58	5065	δ. Μπρούναμπούτελ 11/9 διά Ροστόκ
ΤΟΞΟΝ	77	15981	δ. Π. Σαιδ 12/7	ΦΟΙΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	ε. Ράς Τανούρα 22/8
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	α. Λ. 'Αντζελες 7/7 διά Σαγκάνη	ΦΟΙΝΙΣ	69	11489	ε. Μομπάσας 23/7
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ε. Ν. 'Ορλέανην 8/7	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13763	δ. Παναμέ 28/8 διά Μεξικόν
ΤΟΡΜ ΤΖΕΣΙ	60	9838	α. Ν. 'Ορλέανην 11/9 διά Πασακαγούλα	ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340	ε. Πειραιά 27/6 (έπισκευα)
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	ε. Χονολουλού 27/8	ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'ΙΣ	63	16141	δ. Σκώ 25/8 διά Ρίγα
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	ε. Μεσοίνα 5/9	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	6894	ε. Βούβλην 4/9
ΤΟΥΑΠΙ Β. (δ.)	62	22272	ε. Πειραιά 11/9	ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ'	66	2999	ε. Πειραιά 8/8
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	ε. Ν. 'Υόρκην 12/9 διά Πειραιά	ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	57	10371	α. Σάντος 9/9 διά 'Αλεξανδρείαν
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΘ	57	9045	α. Πύλον 30/8	ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	α. Κεμπέκ 9/9
ΤΡΑΝΣΓ. ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	59	3865	α. Χάρηπον Ρόδης 1/9 διά Ρόττερνταμ	ΦΟΡΤΟΥΝΑΣ I	66	1444	α. Λονδίνον 12/9 διά Μάλτα
ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	66	11275	α. Λεικ Τσαρλς 16/8	ΦΟΥΡΚΕΡΟ	59	3775	α. Λάς Πολημας 3/9 διά 'Ανκόλα
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	16786	α. Καζανπλάκα 6/9 διά Μόρμπιλ	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	εις Τζιμπουτί από 7/4
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (μ.)	61	24457	δ. Κωνιτόκιο 10/9 διά 'Ιταλίαν	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	ε. Τζένια 19/8
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	α. Καμάν Μπράκ 2018 διά Μπωμόντ	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	α. Κ. Τάουν 1/9 διά 'Αμβέρσαν
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΛΑ'ΙΤ	66	25327	ε. Λός 'Αντζελες 14/9	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	α. Μόντρεαλ 4/9 διά Νιακάρ
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	ε. Ν. 'Ορλέανην 9/9	ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ	61	1194	ε. Βούβλην 13/9
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	α. Τουμαρόδ 10/8	ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1097	α. Μπαχέν 11/9
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΣΩΕΑΝ (μ.)	67	43330	α. Δουκέρηκην 3/9 διά Λισσαβώνα	ΦΡΙΕΟΣ Δ.	68	10544	δ. Σουέζ 9/9 διά 'Ιράκ
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	ε. Μπωμόντ 8/9	ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ	60	3594	θ. Θέσσαλη 1/9 διά 'Αράνα
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31178	ε. Ν. 'Ορλέανην 8/9	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	δ. Γιβρατάρ 28/7 διά ΗΠΑ
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΝΤΓΟΥΝΤ	64	17295	ύπο περαλοβήν	ΦΡΟΣΩ	70	18328	α. Ν. 'Ορλέανην 6/9
ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	62	9901	α. Γερμανικο 20/5 διά 'Αβάνα	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	α. Μελβούρνην 13/8 διά Κίναν
ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	65	3524	εις Πειραιά από 21/11	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40417	α. Οραντζεσταν 2/9 διά Άσ Σαλίνα
ΤΡΙΑ	57	8476	ε. Σάν Λορέντζο (Άργ.) 8/9	ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	α. Σακάντην 26/8 διά Σάντος
ΤΡΙΑΣ III	67	3642	δ. Σαιδ 8/9	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.	70	11169	ε. Χάμλτον 5/9
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	67	34501	δ. Σουέζ 24/8	ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	α. Λ. 'Αντζελες 12/9 διά Τόκιο
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	α. Μπάραν 26/8	ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	ε. Νιακάρ 10/9
ΤΡΙΤΩΝ Κ.	65	18451	α. Ρίταρντ Μπαιη 14/9 διά Ρόττερνταμ	ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	ε. Τζιμπουτί 3/9
ΤΡΙΠΟΛΙ (δ.)	64	23311	α. Ρος Τανόρα 1/9	ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	ε. Γκότεμπουργκ 4/8
ΤΡΟΙ'ΑΝ	53	4584	ε. Κοπέρ 4/9	ΧΑΛΚΙΚ ΕΣΠΡΕΣ	63	19543	εις Χαλκίδα από 22/7
ΤΡΟΙ'ΙΑΝΕΦΕΛΣ	60	9255	δ. Σαιδ 13/9	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	66	31149	δ. Παναμέ 5/9
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	α. Ν. 'Υόρκην 25/8 διά 'Αρούμπα	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	ε. Ούλαπ 27/8
ΤΡΟΥ'ΤΕΝΕΩΣ	74	11644	ύπο παραλοβήν	ΧΑΡΙΣ	65	5038	ε. Κάλιαρη 6/7 (έπισκευα)
ΤΣΑΙ' ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	58	6867	ε. Μανούτο 7/9	ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΣΑΡΙΤΗ	57	8486	ε. Τζέντες 6/9	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	δ. Σουέζ 10/9 διά 'Ιράν
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	ε. 'Αμβέρσαν 28/8 (έπισκευα)	ΧΙΑΝ ΑΓ'ΛΑΝΤ	69	10016	α. Βαλτιμόρην 9/9
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	δ. Σαιδ 2/9	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	α. Βαλτιμόρην 22/8 διά Βενεζουέλα
ΤΣΙΓΙΩΝΤΑ	65	17713	α. Τούμπη 20/8	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	α. Νιούκαστλ 29/8 διά Κίναν
ΤΥΡ (δ.)	62	7891	εις 'Ολάκα	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	ε. Λίβερπουλ 13/9
ΤΥΧΗ	59	4161	α. Νουάκο 20/7 διά Νιακάρ	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	δ. Παναμά 15/9
ΤΥΧΗ	49	2979	α. Νιούκριατ 9/8 διά Χαλκίδα	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	α. Λός 'Αντζελες 2/9
ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	α. Σάν Νικόλας 7/9 διά Κορίπιτο	ΧΙΑΝ ΣΖ'ΛΑΡ	68	10121	ε. Μόντρεαλ 14/9
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	εις Σουέζ από 27/6/78	ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	α. Βανκούμερ 28/8 διά Ιαπωνίαν
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΥΡ	56	100589	εις Σουέζ από 5/12/78	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	δ. Παναμά 13/9
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ε. Ν. 'Ορλέανην 31/8	ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	69	10016	α. Λός 'Αντζελες 10/9
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.)	78	45330	ε. Τοιταγκόκ 23/8	ΧΙΟΣ	58	9483	α. Τσιταγκόνη 10/9 διά Λαττάκιο
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	α. Σιγκαπούρην 27/7 διά Μπαγκλαντές	ΧΙΟΣ ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	62	2200	ε. Πειραιά 18/7
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	εις Κολούμπια Ρίβερ από 25/7	ΧΙΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ	70	13240	εις θέσιν 09.12. B. — 76.08 A. 24/8
ΦΑΕΩΝ	71	11502	α. Βοστόνην 28/8	ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	61	11587	δ. Μόζι 5/9
ΦΑΙΑΣ	70	11489	α. Μανούτο 24/8 διά ΗΠΑ	ΧΙΟΥΜΑΝΤΙΟΥ	57	8487	δ. Π. Σαιδ 9/9
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	α. Γκηλογκ 25/8 διά 'Ιράν	ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	ε. Τζακσονβίλ 12/9
ΦΑΙΔΩΝ	60	3172	α. 'Ιμπινχρη 16/8 διά Μπράουνοβιλ	ΧΙΟΛΟ	75	16421	α. Γιβρατάρ 5/9 διά Χάμπτον Ρόδης
ΦΑΙΔΩΝ	56	6723	δ. Σουέζ 28/5	ΧΙΟΛΛΑΝΤ	61	4877	ε. Αλεξανδρείαν 14/9
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΙΟΛΣΤΕΝΚΑΜΠ	59	3999	ε. Ταμπικο 5/9
ΦΑΙΔΩΝ II	58	4885	α. 'Αμβέρσαν 28/8 διά Βεγγάδην	ΧΙΟΛΣΤΕΝΛΑΝΤ	59	3988	α. Ν. 'Ορλέανην 11/9
ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	δ. Νότοβερ 12/7	ΧΙΟΛΣΤΕΝΖΑΝΤ	58	3821	α. Χάμπτον Ρόδης 21/8 διά 'Αγ. Δομίνικο
ΦΑΙΗ ΙII	57	6334	δ. Σουέζ 7/9 διά 'Ινδιαν	ΧΟΡΙΖΟΝΑ	58	9261	α. Χόγκ Κόγκ 21/8
ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤ	64	16299	α. Θάντερ Μπαι 1/8 διά Ρ. 'Ιανέριο	ΧΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ	69	9073	ε. Καράτσι 13/9
ΦΑΙΛΚΟΝ	78	13889	α. Αρμόριουν 6/9 διά Περούκον	ΧΟΧΕΝΦΕΛΔ	67	9433	ε. Αμβέρσαν 12/9
ΦΑΙΛΚΟΝΕΡΑ	60	13789	εις Γκασαρούν 28/6	ΧΡΗΣΤΟΣ Α.	70	2997	εις Βούβλην από 29/2
ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΑΝΤΖΕΛ	63	9954	α. Παλλίδη 2018 διά 'Αγκόλαν	ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	70	4145	ε. Πειραιά 24/7 (έπισκευα)
ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	65	10116	α. Σιγκαπούρην 5/9 διά Λόγος	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	α. Ρουέν 9/9 διά Νιακάρ
ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΔΕΛΤΑ	62	9890	δ. Σαιδ 13/9 διά 'Αγγλιαν	ΧΡΙΣΤΙΝΑ K.	78	16935	α. Λονδίνο 16/9 διά Λόνος
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	ε. Λ. Τσάρλς 13/8	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	61	10434	α. Αύγουστα 22/7 διά Βενεζουέλα
ΦΑΝΗΣ	55	3382	εις Τζένι 30/5/77	ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (δ.)	66	41946	α. Μπούνεν Μπαι 7/9
ΦΑΝΤΑΣ Λ. (δ.)	74	23123	ε. Σαδέμπιτο 29/7	ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	ε. Τακόμα 11/9
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	α. 'Ηοτ Λόντον 3/9 διά Ντάρμπραν	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ.	58	10244	δ. Γιβρατάρ 14/9 διά Νόπολι
ΦΕΙΛΙΣΤΥ	50	5317	ύργει εις Πειραιά	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Β. (δ.)	64	2717	εις Χαλκίδα από 25/5 (έπισκευα)
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	62	10186	δ. Κωνιπολή 19/8 διά Βάρον	ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Γκίζον 5/9 διά ΗΠΑ	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ.	71	16246	α. Τάραντα 23/6 διά Κ. Γουεστ
ΦΙΛΙΑ	60	5523	α. Ν. 'Ορλέανην 8/9 διά Ν. 'Υόρκην	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	α. Νίας 'Αιλ. 11/9 διά Σ. Κρουά
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	α. Γιοκοχάμα 13/8	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	α. Τρίπολην (Λιβύης) 25/8 διά Βεγγάδην
ΦΙΛΙΠ ΝΟΥΑΡ (δ.)	67	54480	α. Έσκραβος Ρίβερ 23/8 διά Φιλαδέλφεια	ΧΡΥΣΟΥΛΑ Α.	57	2361	άργει εις Πειραιά
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	ε. Ντόρμπρατ 11/9	ΧΡΥΣΟΥΛΑ II	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΡΥΣΟΥΛΑ Κ.	54	3720	α. Μονφόλκον 6/9 διά Ραβέννα
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Ο ΜΑΚΕΔΩΝ (δ.)	70	113081	εις Πειραιά 8/5 (έπισκευα)	ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	δ. Κωνιπολίν 15/8 διά Κωνσταντίζαν
ΦΙΛΟΘΕΗ	61	9789	α. Κοκλόπι 12/9 διά Σιγκαπούρην	ΨΑΡΑ	56	8524	δ. Π. Σαιδ 25/8
ΦΙΛΩΝ	80	11730	ε. Ρόττερνταμ 3/9	ΨΗΑΗ	65	12369	δ. Σουέζ 30/8 διά Ιαπωνίαν
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	α. Ν. 'Ορλέανην 24/8	ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	ε. Ταραγκόνα 1/9
ΦΙΣΚΑΡΝΤΟ	59	9830	ε. Σιγκαπούρην 13/9	ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	α. Λός 'Αντζελες 22/8
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	ε. Λόγος 22/8	ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	α. Σαβόνα 15/9 διά 'Αλγέριον
ΦΙΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑΙΤΕΡ	56	13408	δ. Γιβρατάρ 25/7 διά Νιγηρίαν	ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	α. Σαβόνα 1/9
ΦΙΛΑΜΙΝΤΚΟ	63	4647	ύπο παραλοβήν	ΩΜΕΓΑ ΚΑΣΟΣ	61	5201	α. 'Αμβέρυρον 2/8 διά Λένινγκραντ
ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	α. Λός 'Αντζελες 14/9 διά Σαγκάνη	ΩΜΕΓΑ ΚΩΣ	65	1926	ε. Νιακάρ 5/9
ΦΙΛΟΡΥ	58	2874	εις Γκάντια από 9/8/79	ΩΜΕΓΑ ΛΕΡΟΣ	60	5760	δ. Κωνιπολίν 12/9
ΦΙΛ							



Tá ύπο ξένας σημαίας

(Πλοία σημειώμενα δι' αστερίσκου (*) δύν είναι συμβεβλημένα με τό Ν.Α.Τ.)
(κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμά — Τά ύπολοπα φέρουν τήν λιβεριανή)

ΑΓΑΠΗ.	64	5916	ε. Γκουανιακιλ 19/8					
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	ύπο παραλογήν					
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.)	62	5930	ξεωθι Γκέιλ 11/9					
ΑΓΙΟΣ ΒΑΛΣΙΟΣ Β. (δ.)	56	20140	ε. Σίλικαν 4/9					
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	είς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	50	2167	ε. Τριπολί (Λιβύη) 27/8					
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (κ.)	67	1979	α. Άννα Μπαΐ 15/8 διό Κούβα					
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	δ. Γιβραλτάρ 5/9					
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	άργει είς Πειραιά ώπο 14/6					
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	ε. Ν. Ορλέανη 17/8					
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	είς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	α. Κουνέτρα 19/8 διό Μπαλά Τέρμη					
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	26926	α. Μόμπιλ 9/9 διό Ν. Ορλέανην					
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ*	59	8724	ε. Μπάραρη 10/9					
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	δ. Παναμά 22/8					
ΑΙΓΑΙΟΝ*	71	27958	δ. Παναμά 7/9					
ΑΙΜΙΑΙΑ (κ.)	52	2517	άργει είς Πειραιά ώπο 6/2/74					
ΑΙΤΡΗΝΗΣ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)*	69	6200	ε. Ζντανόφ 4/8					
ΑΙΤΡΗΝΗΣ ΝΟΣΤΑΤΖΙΑ (κ.)*	69	6038	δ. Παναμά 7/9					
ΑΙΤΣΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ε. Σιγκαπούρην 10/9 διό ΗΠΑ					
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	α. Ρότερνταμ 7/8 διό ΗΠΑ					
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)*	37	5272	είς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΑΛΑΜΕΙ'Ν (π.)	62	10403	α. Λούδη 9/9 διό Κέμπε					
ΑΛΕΑ	73	8824	ε. Κολομβία Ρίβερ 11/9					
ΑΛΕΞ (κ.)	53	4702	α. Πειραιά 12/9 διό Λιβανών					
ΑΛΕΝΤΕΓΓΑ (δ.)	70	51615	α. Σιγκαπούρην 26/8 διό Λιβανών					
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)*	47	2097	είς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ. (κ.)*	51	2593	είς Πειραιά ώπο 10/9/79					
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.								
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Τζουάμια Τέρμη 1/9 διό Π.ντέ Μπούκ					
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	α. Ρίο Γκράντε 7/9 διό Ινδονησίαν					
ΑΛΙΜΟΣ (π.)	44	2740	ε. Πειραιά 6/9					
ΑΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2404	δ. Σαβόνη 4/9 διό Π. Σουδάν					
ΑΛΚΑΜΑΝ*	66	27985	ε. Σαγκάνη 29/7 διό Μόζι					
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	δ. Π.σιά 29/8					
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	α. Ράς Τανούρα 12/9					
ΑΛΦΑ ΚΟΝΒΕ'Υ'ΟΡ (λι.β.)*	66	2309	άργει είς Πειραιά ώπο 11/9/79					
ΑΜΒΡΩΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Ράς Τανούρα 3/8					
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	ε. Ντουντενίν 9/9					
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	α. Τόμπα 6/9 διό Βομβάνη					
ΑΜΠΙΑΤΙ (κ.)	51	996	α. Άνκόνα 22/8 διό Αλγερίαν					
ΑΝΑΣΑΣΑ (κ.)	53	7570	ε. Πειραιά 13/9					
ΑΝΑΣΤΑΣΗ (π.)	57	2148	είς Πειραιά (έπισκευαι)					
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ	67	21457	α. Ν. Όρλεανην 29/7					
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	ε. Σιγκαπούρην 9/9					
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	α. Παρανάγκουα 14/8					
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	δ. Παναμά 19/7 διό Κίνα					
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753	δ. Παναμά 12/9					
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	δ. Παναμά 18/8					
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	δ. Τακόμη 22/8 διό Μεξικόν					
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	δ. Παναμά 10/9 διό Κίναν					
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	δ. Ντουμπάι 29/8 διό Μ. άλ Φαχάλ					
ΑΝΘΙΑ (κ.)	64	11034	ε. Μπιλμπάδ 13/8					
ΑΝΘΟΥΔΑ Ι. (κ.)	65	1204	α. Πειραιά 2/9 διό Βεγγάζην					
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	ε. Λιοσιάδην 13/9					
ΑΝΝΑ (κ.)	47	2503	είς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΑΝΝΟΥΔΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	άργει είς Χαλκίδη ώπο 11/7/79					
ΑΝΤΙΓΩΝΗ ΤΣΙΡΗ	56	3990	ε. Νιώρων 14/9					
ΑΝΤΚΛΙΟ (δ.)	59	16047	ε. Βομβάνην 30/8					
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	δ. Ντουμπάι 4/8 διό Χάρην					
ΑΝΤΩΝΙΟΣ II (κ.)	55	1501	δ. Σουέζ 12/9 διό Γκιζάν					
ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	άργει είς Τραπάνι ώπο 3/5					
ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	δ. Μπρούνιμπούτελ 21/8 διό ΗΠΑ					
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	είς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΑΡΑΧΘΟΣ ΓΚΛΟΡΥ*	57	9852	ε. Αλεξανδρείαν 28/8					
ΑΡΑΧΘΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (π.)	56	5230	α. Αμέριδαν 26/8 διό Μιζουράτα					
ΑΡΤΟΛΙ (δ.)	64	28313	α. Κοσταζακόδοκος 21/8 διό Φρήπορτ					
ΑΡΗΣ	61	7870	α. Μελίδη 23/8 διό Αλγερίουν					
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ*	78	9998	α. Ακαμπα 3/18 διό Σιγκαπούρην					
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ*	80	10200	α. Τζιμπούτι 5/9 διό Αντεν					
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ 2.								
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Τζουάμια Τέρμη 2/9 διό Γιουροπόρτ					
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	είς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΑΡΜΑΔΑ ΜΕΝΤΑΙΑΙΝΕΡ(κ.)	66	1404	α. Πειραιά 10/9 διό Θεσσαλονίκην					
ΑΡΟ (κ.)*	68	2571	α. Θεούτα 12/9					
ΑΡΠΑ ΣΑΝ (π.)	57	5992	ε. Μπαντζάλ 11/9					
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	ε. Μιζουσίμια 14/8					
ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	35280	α. Αντεν 7/9 διό Περσικόν					
ΑΣΤΑΚΟΣ (μ.)	68	48559	δ. Χάμπον Ρόδης 10/9					
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	δ. Ντουμπάι 1/9 διό Κόρ αλ Ανάγια					
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	α. Ν. Όρλεανην 3/9					
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	65	24314	δ. Κωνιτόλιν 1/9 διό Κωνιτόλιν					
ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	α. Αντιόντ 15/9					
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	65917	α. Τζεμέλη Ντανά 15/8 διό Μιζουάμα					
ΒΕΕΣΚΑΥ* (κ.)	62	8587	α. Μαπούτο 3/9 διό Λάγος					
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΙΙΑΜΟΝΤ (κ.)*	60	8368	α. Σιγκαπούρην 10/8 διό Μπανκόκ					
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	54	1396	είς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ.)	72	119795	είς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	α. Χάμπον Ρόδης 16/8 διό Μιζουμίκην					
ΓΑΛΗΝΗ	55	9418	δ. Γιβραλτάρ 5/8					
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	37699	ε. Αννάπολης Ανκόρ. 8/9					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	1475	α. Πειραιά 1/9 διό Ιταλιαν					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	ε. Σιγκαπούρην 14/9 διό Νιουράι					
ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗ (κ.)	69	12087	α. Γιοκοχάμα 28/8					
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ κ.*	57	4983	ε. Π. Χαρκούρη 2/9					
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)		62	4137	ε. Πειραιά 1/9				
ΓΚΑΖ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (δ.π.)*		65	4183	α. Π. ντι Μπούκ 13/9 διό Αλεξανδρείαν				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ		78	2691	ε. Μελίδη 30/8				
ΓΚΟΥΑΡΟΥΧΑ (κ.)		60	5351	δ. Σουέζ 4/9				
ΓΚΟΥΝΤ ΕΣΠΛΟΡΕΡ (κ.)		67	2997	ε. Καζαμπλάνκα 2/9				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕΥΛΑΠΟ (κ.)		74	3279	ε. Σαβάνανο 8/9 διό Αγ. Δομινικο				
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ (κ.)*		56	8783	ε. Σιγκαπούρην 29/7				
ΓΚΡΑΙΤΣΙΝ ΣΠΙΡΙΤ		70	22992	α. Ρίτσαρδης Μπαΐ 25/8 διό Εσπεριδηρυκ				
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.)		68	8915	ε. Σιγκαπούρην 21/8 διό Βανκούβερ				
ΓΛΑΥΚΗ		64	15240	α. Μόντρεαλ 3/9 διό Νιουλούθ				
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.)*		57	9433	ε. Λάνος 26/8				
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ		70	11329	ε. Λάνος 15/9				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΛΟΤΖΥ (δ.)		64	30330	ε. Πειραιά 4/8				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΤ'ΙΝΤΝΕΣ (δ.)		69	41477	ε. Τζέντα 10/9				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΙΣΠ (δ.)		80	40000	είς Αΐδι ύπο συμπλήρωσιν.				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΛΟΤΣ (δ.)		67	22817	α. Τάμπα 24/8				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΟΛΟΣ (δ.)		67	23347	δ. Κυνηγότολην 5/9 διό Έλλαδα				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ (δ.)		68	22782	ε. Βιζαποτανάμ 9/9				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΠΙΤΣΑΡ (δ.)		67	23347	δ. Κυνηγότολην 2/9				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΤΣΑΡ (δ.)		68	23347	ε. Σιγκαπούρην 10/9				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΤΣΑΡ (δ.)		68	22798	ε. Τρινκομαλή 16/9				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (δ.)		68	22817	ε. Βαλτιμόρην 26/8				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΔΙΤΥ (δ.)		69	41477	α. Τερέστην 11/9 διό Αρζού				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΝΤΙΤΖΥ (μ.)		70	56799	α. Αμβούργον 9/9 διό Γαλλίαν				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΤΟΥ (μ.)		71	56800	α. Χάμπον Ρόδης 12/9 διό Γαλλίαν				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΤΟΥ (δ.)		72	33347	άργει είς Πειραιά ώπο 23/1				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΤΟΥ (δ.)		72	42377	α. Μπωμόντι 31/8				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΤΟΥ (δ.)		72	4292	ε. Λάγος 1/9				
ΕΑΕ'ΙΙΣΤΡΙΑ IV (κ.)		52	2484	ε. Πειραιά 14/8				

ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	α. Τάμπα 30/8	ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	68	88521	α. Χούντ Πόνι 25/8
ΚΑΛΙΑ (κ.)	52	2775	ε. Τζέντα 1/9	ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)*	57	4981	α. Λάς Πάλμας 11/9
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8252	δ. Κωνστιτούλιν 14/9 διά Μπουργκάς	ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	ε. Πειραιά 27/6 (έπισκεψη)
ΚΑΠΑΔ (κ.)	55	1599	ε. Μανούτο 25/8 διά Μπέρα	ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (π.)*	67	4018	α. Σηρροπόρτ 22/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826	α. 'Αμβέρσαν 13/8 διά Σιενφουζέγκος	ΝΙΚΟΝ ΑΛΦΑ (κ.)	65	13458	α. Λός Αντζελες 29/8 διά Γιοκοχάμα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	ε. Σαβαννά 10/9	ΝΟΡΔΕΡΝ ΑΓΓ' (κ.)	60	4100	δ. Σουεζ 10/9 διά Κουβέτι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)*	54	10905	όργει είς Πειραιά όποι 23/10/77	ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΤ'ΑΝΤ*	67	22817	δ. Γιβραλτάρ 5/9 διά ΗΠΑ
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΜΕΜΟΡΙΣ (π.)	61	9516	α. Μπαράν 8/7	ΝΟΡΟ ΕΜΠΕΡΟΡ*	67	25837	α. Ρολάριο 1/9
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ π.	56	8203	δ. Μόρπιλ 30/7 διά Παναγιά	ΝΟΡΘΟΓΟΥ'ΙΝΤ	70	12063	είς μεσονιγκός μεταφοράς
ΚΑΣΚΙΩΤΟΣ (κ.)	54	1598	όργει είς Πειραιά όποι 26/8/78	ΝΟΡΝΤΙΚ ΚΟΥΡΙΕΡ (κ.)	66	22354	ε. Καλαμπάρ 2/9 μεταναστισθ «ΤΡΕΙ'ΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ»
ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	δ. Κωνστιτούλιν 6/9	ΝΟΡΝΤΑΧΑΦΕΝ (κ.)*	65	1236	ε. Τζένταν 5/9 διά "Ακαμά
ΚΑΣΖΑΝΑΡΑ	59	9493	ε. Λάς Πάλμας 19/8 διά Π. Χάρκουρτ	ΝΟΤΟΣ (κ)	50	2741	α. Πειραιά 21/8 διά Νιγηρίαν
ΚΑΣΤΩΡ (κ.)	63	8671	α. Χόγκ Κόγκ 23/7	ΝΤΑΙ ΑΜΟΝΤ (κ.)	57	9791	ε. Κολόμπιο 13/8
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	ε. Μπαντάρ Χαμενί 10/8	ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	δ. Κωνστιτούλιν 14/9 διά Κωνσταντίζαν
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ε. Πανδινες 5/9	ΝΤΑΝΤΗ (κ.)	61	6977	είς Σουεζ όποι 14/3/79
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	69	51627	α. Γιοκοχάμα 2/9 διά Δυτ. ΗΠΑ	ΝΤΑΦΕΝΕΜΑΡ (π.)	61	5816	δ. Σουεζ 5/9 διά Μπάραν
ΚΕΧΑΡΙΤΟΜΕΝΗ (κ.)*	58	11765	ε. "Αμπιτζάν 27/8	ΝΤΕΡΜΠΥ (κ.)*	66	7264	α. Μόντρεαλ 7/9 διά Σάρνια
ΚΟΡΑΛ (κ.)*	48	1562	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	α. Βανκούβερ 6/9
ΚΟΡΙΝΘΙΟΝ (δ.)	67	43122	ε. Μπωμόντ 20/8	ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9692	α. Κολόμπιο 13/9 διά Ταρτούς
ΚΟΣΜΑΣ Κ.* (κ.)	51	7126	όργει είς Πειραιά όποι 8/2/79	ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8558	ε. Κακινάντα 5/9
ΚΟΣΜΙΚ (κ.)	53	1598	όργει είς Πειραιά όποι 24/3/76	ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	α. Πειραιά 12/9 διά Ιταλίαν
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ύπο παραλαβήν	ΝΤΟΝ (κ.)	46	3153	είς Π. Σαδί όποι 4/8/75
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)*	75	3129	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	ε. Πειραιά 8/8
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	α. Χακοντάρ 30/8 διά ΗΠΑ	ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΛΦΑ (κ.)	70	14095	α. Γιοκοχάμα 18/8 διά Κ. Τάουν
ΚΥΜΟ (δ.)	56	24234	α. Ν. Υόρκην 11/9 διά Αρούμπα	ΟΚΛΑΧΟΜΑ (δ.)	63	51518	α. Ρινιέκα 5/8
ΚΥΝΙΩΑ	69	11315	ξέωθι Μπάραν όποι 2/7	ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	ε. "Αϊλ. φ. Γκρέιν 17/9 διά Περσικόν
ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	α. Τακοράντι 10/9 διά Βαλενθία	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.)	69	97468	ε. Μίνα όλ. Φαχάλ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	35676	δ. Σουεζ 28/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	70	89726	α. Μπράς Τέρμι 21/7
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	ε. Ν. Ορλεάνην 6/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΛΑΤΑΝ (δ.)	70	97206	α. Μίλφ. Χάρεν 1/8 διά Περαικόν
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	όργει είς Πειραιά όποι 1/3/74	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΜΠΙΣΩΝ (δ.)	70	97206	ε. Ράς Τανούρα 12/9
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ε. Πειραιά 27/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98556	δ. Νιουπάτι 16/8 διά Γαλλία
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	α. Χιουτόν 4/9	ΟΛ. ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	70	97466	α. Φός 4/9 διά Μπόνι
ΛΑΡΑ (κ.)*	56	6921	δ. Μομπάσα 27/6	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΩΝ (δ.)	70	98566	α. Ντάς Αϊλ. 8/9 διά Γιουροπόρτ
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	όργει είς Πειραιά όποι 20/10/79	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΥΝ (δ.)	70	96627	ε. Βιλελιμοχέφεν 27/8
ΛΕΠΜΠΛΟΝ (κ.)	60	4068	α. Μάλαγκα 9/8 διά 'Αλγέριον	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96679	ε. Αδύνη Μπαίν 13/9
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	α. Χόγκ Κόγκ 8/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΡΕΙ'ΣΩΝ (δ.)	72	106123	ε. Γένοβα 4/9
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	ε. Χαμόπολης Ρόδης 31/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝ (δ.)	65	38607	α. Σούλιον Βόε 25/8 διά ΗΠΑ
ΛΙΔΑ (π.)*	50	2734	ε. "Αμπιτζάν όποι 21/7/78	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤΜ'Σ (δ.)	64	32380	ε. Ν. Ορλεάνην 4/9 διά Μπονάρι
ΛΙΡΚΕΙΤΖ' (π.)	59	9879	ξέωθι Σάντος όποι 10/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ' (δ.)	65	32478	α. Μπ. Μπαίν 31/8 διά Κοατζακόλακος
ΛΟΡΕΝΤΙΝΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	ε. Ανάνδολης Άνκορ 11/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ (δ.)	65	32407	ρ. Ρότερνταμ 5/8 διά Περαικόν
ΛΟΥΚΙΑ (κ.)*	59	6354	δ. Μπρωνιμούπολετ 9/9 διά Λουάντα	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ε. Μίνα όλ. Φαχάλ 26/8
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	εις Ντώρμπαν όποι 16/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΣ (δ.)	76	76990	ε. Βιλελιμοχέφεν 18/8 διά Περαικόν
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16840	α. Σαντανά 19/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Μπούλεν Μπαίν 29/7 διά Περαικόν
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)	64	33279	α. Φιλαδέλφειαν 9/9 διά 'Αρούμπα
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)*	75	136891	δ. Νιουμπάτι 18/8 διά Ρότερνταμ	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	δ. Σκά 8/9 διά Ρίγα
ΜΑΙΤ' ΣΤΡΟΣ	69	16840	α. Τακόδια 2/8 διά Ισπανίαν	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙΤΙΩΝΗΡ	66	15625	δ. Σκά 4/9 διά Ρίγα
ΜΑΝΑΓΚΡΟ (κ.)*	43	1593	ε. Βρινόδαιον όποι 10/8/78	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜ	65	15577	δ. Λάς Πάλμας 10/9 διά 'Οδησσόν
ΜΑΝΤΟΥΔΑ (π.)*	52	2352	είς Αμπιτζάν όποι 13/4/78	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	α. Κίελον 5/9 διά ΗΠΑ
ΜΑΡΙΑ Π. (π.)*	55	3003	δ. Κωνστιτούλιν 30/8 διά Μαρόκο	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15577	α. Μόντρεαλ 10/9 διά Νοβορωσίδην
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	α. Ράς Τανούρα 1/9 διά Γιουροπόρτ	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	65	15516	α. Μομπάλ 10/8 διά Βεραρκούτ
ΜΑΡΙΚΑ Λ. ΕΜΟΥ (κ.)	61	5376	α. Καράτσι 15/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΤ'ΙΣ	69	15688	δ. Παναρά 6/8 διά Κίνα
ΜΑΡΙΛΑ (δ.)*	67	43649	ε. Φριπότη (Μπαχ) 10/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΙΤΝΤ	67	15697	δ. Κανιόπολιν 31/7
ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ (δ.)	64	38568	δ. Π. Σαΐδ 10/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΡΕΣΤΖΙΤ	69	15808	α. Φιλαδέλφειαν 9/9 διά 'Αρούμπα
ΜΑΡΙΝΑ	80	40000	είς Χιουντά ύπο συμπλήρωσιν	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	α. Φιλαδέλφειαν 9/9 διά Αρούμπα
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	66	57027	ε. Σνιτι Κρέιρ 2/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Μπούλεν 7/9
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	α. Σουεζ 1/9 διά Ράς Σουκερί	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	δ. Γιβραλτάρ 14/9 διά Τύνιδα
ΜΑΡΙΤΣΑ III (π.)	65	10596	δ. Μπάραν 10/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	64	30581	ε. Πειραιά 26/8
ΜΑΡΙΩ	65	17238	ε. Κριστούπαλ 25/6	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΩΝ	65	15178	ε. Σάντα Φε 12/9
ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	4639	ε. Ντώρμπαν 8/8 (έπισκευα)	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕΙ'Μ (δ.)	65	47493	α. Τενερίφη 29/7
ΜΕΛΙΘΗ (δ.)	57	11652	α. Πενάλια 13/9 διά Σιγκαπούρην	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	ε. Ούλαδν 8/9 (έπισκευα)
ΜΕΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	είς Κουβέτι από 24/6/78	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΖΕΥΣ (κ.)*	56	1581	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΕΡΑΚ (κ.)	55	2549	ε. Πειραιά όποι 27/3	ΟΣΕΑΝ ΑΛΙ'ΟΝ (δ.)	70	79001	α. Τεργεστόν 16/8
ΜΕΡΙΤΑ (κ.)	60	3745	δ. Σουεζ 13/9 διά 'Ερυθρών θάλ.	ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΣ (δ.)	67	53460	α. Ν. Ορλεάνην 15/8
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	ε. Τεργεστήν 11/8	ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	ε. Χάμπτον Ρόδης 12/9
ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (π.)	61	9194	α. Σιγκαπούρην 16/8 διά Μπαγκόκ	ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ II (κ.)*	38	2499	όργει είς Πειραιά όποι 12/4/76
ΜΕΣΙΣ	69	9650	ε. Όραν όποι 22/8	ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)	73	20354	α. Βανκουβέρ /ή διά Βραζιλίαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)	73	17355	δ. Σουεζ 8/9 διά Νιουμπάτι	ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΝΙΑΝΗ (π.)	59	3906	α. Σάνια 11/9 διά Σράδε
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	ε. Π. Πίερ 19/8	ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ (κ.)	65	1982	α. Πειραιά 12/9 διά Λιβύην
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΟΓΑ (δ.)	76	75125	γ. Γκαλόφ οχύ Κομπέτη 30/4	ΠΑΣΑΩΔΗ (δ.)	67	45127	δ. Γιβραλτάρ 11/9 διά Νορβηγίαν
ΜΕΣΣΗΝΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)	77	76149	δ. Σουεζ 25/8 διά Νιουμπάτι	ΠΑΣΙΦΙΚ ΡΑΤ'ΙΝΤ	60	8721	ε. Βαρκελόνην 25/8 διά Αθάνα
ΜΕΣΣΗΝΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)*	77	76149	ε. Π. Πίερ 19/8	ΠΑΣΙΦΙΚΟ	66	24309	δ. Κωνιόπολιν 9/9 διά Κωνσταντίζαν
ΜΗΛΑΟΣ II (κ.)	59	3809	δ. Κωνιόπολιν 12/9 διά Γαλάτσιον	ΠΑΤΡΙΣ (δ.κ.)	61	12820	α. Μάλμι 18/8 διά Φλώσιγκ
ΜΙΝΑ Φ.	58	8733	ε. Στεττόν 3/1 διά Π. Χάρκουρτ	ΠΑΤΡΙΣΙΑ (κ.)*	58	6354	α. Μπάραν 7/9
ΜΙΝΙ ΛΑΓ'ΝΕΡ (π.)	71	1590	α. Μπαράνκια 2/8 διά Λιμόν	ΠΑΤΡΙΣΙΑ Β.	77	15950	α. Μπάραν 7/9
ΜΙΝΙ ΛΑΓ'ΤΟΝ (π.)	70	1582	ε. Μόρπιλ 23/8	ΠΑΤΡΟΚΛΑΟΣ (κ.)	55	7738	ε. Αβίνα 15/4 (έπισκευα)
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'Τ (π.)	70	1587	ε. Πειραιά 1/8	ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.)	72	57802	α. Δάς Αντζελες 2/8
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	ε. Π. Κάισερ 1/9	ΠΕΤΑΔΟΝ	76	34715	ε. Σάντος 5/9
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	α. Μαρόνια 2/7 διά Ταϊτισιρίθιον	ΠΕΤΡΟΛΙΝΑΙ (δ.κ.)	56	11920	δ. Κωνιόπολιν 10/9 διά 'Οδησσόν
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	α. Κίγκοταν 2/8 διά ΗΠΑ	ΠΕΤΡΟΣ (δ.)	65	41255	α. Ν. Υόρκην 25/8 διά Νιγηρίαν
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	ε. Π. Κάισερ 6/9 διά Μπωμόντ	ΠΛΑΓΙΑΣ*	64	4463	δ. Γιβραλτάρ 13/9 διά Κουβέτι
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68630	ε. Γιβραλτάρ 11/9	ΠΟΙ ΙΝΤ ΚΛΑΗΡ (μ.)	72	57102	α. Γιουροπόρτ 30/8 διά ΗΠΑ
ΜΙΣ ΝΑΝΑ (κ.)	61	1952	ε. Πόρτ η Πρίν 16/7	ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Σιγκαπούρην 23/8 διά Ινδονησίαν
ΜΙΧΑΝΑ Κ. (δ.)	75	60930	ε. Ρότερνταν 7/9 διά Γκρειντζμουσθ	ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	α. Δάς Αντζελες 14/9 διά Γιοκοχάμα
ΜΙΧΑΛΗ Κ. (κ.)*	57	3178	ε. Σούδα 18/8	ΠΟΥΝΤΟ ΜΑΝΚΟ*	59	13053	είς Κατάκλων όποι 27/7/79
ΜΟΣΧΑΡΤ ΦΕΣΤ							

ΣΑΝΛΑΚ (κ.)*	66	3314	α. Καστέλον 21/8 διά 'Αννάμπα	TINA MP. (π.)	65	11245	α. Χόγκ Κόγκ 15/9 διά Κεσλάνκ
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	α. 'Αμβέρσαν 1/9 διά Λένινγκραντ	ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	α. Πενίγκτον 15/8 διά Φριπόρτ
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (η.)	65	12102	α. Μπάραραν 25/5	ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	α. 'Αμβέρσαν 16/9 διά 'Αμβούργον
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	α. Μπούλεν Μπαιν 19/8	ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5309	δργει εις Σαλκίδα από 18/9/77
ΣΑΟΥΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11329	ε. 'Αμβέρσαν 14/9	ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	α. Νιακάρ 23/8 διά Νουακότ
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	58	18183	α. Σίλικαν 18/8	ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1999	ε. Τέμα 9/9
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	α. Σίλικαν 19/8	ΤΡΙΤΩΝ	77	15552	α. Μπάραραν 26/8
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)*	63	5289	α. 'Αμβέρσαν 2/9 διά Τριπολίν	ΥΒΟΝΗ ΙΙ (π.)	64	10009	α. Πειραιά 9/9 διά Κορινθον
ΣΗ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	71	11055	δ. Παναμά 31/8	ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗ ΠΕΡΑ (κ.)	61	8701	δ. Γίβραλτάρ 14/9	Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	105784	άργει εις Μπρούνεϋ Μπαιν
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	ε. Π. Πλάτα 23/8	ΦΑΛΚΟΝ ΙΙΙ (π.)*	36	1990	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗΤΡΕΙ'Ν ΒΑΛΤΙΜΟΡ	73	18067	ε. Ντομένι 15/9	ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	εις Τεργέστην 1/9
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	α. Λάγος 13/9 διά Σαπέλε	ΦΑΝΗ (π.)	67	4307	α. Γκάλβετον 31/8
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Σιγκαπούρην 5/9 διά 'Αλάσκα	ΦΑΟΥΝΑ (κ.)	66	1443	ε. Π. Σαιδ 11/9
ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	ε. Π. όφ. Σπαιν 4/9	ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	3870	ε. Πειραιά 12/8
ΣΙΝΟΕ	77	4719	α. 'Αιμπέρσαν 27/8 διά Λάγος	ΦΕΛΙΞΙΑ (κ.)*	60	9030	άργει εις Σιγκαπούρην από 13/9/76
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	α. Πειραιά 21/7 διά Βεγγάζην	ΦΕΛΙΞΙΑ Β.	78	15950	ε. Ρίο Γκράντε 28/8
ΣΚΑΪ' (κ.)	57	6494	α. Πειραιά 13/9 διά Βάρον	ΦΙΒΙ (κ.)	50	13074	α. Τόμπα 28/8 διά Μεραίνα
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)*	57	3070	άργει εις 'Αιμπιτζάν από 8/9/78	ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	12495	α. Βανκούβερ 27/7
ΣΚΥΡΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	58	8640	μετωνομάσθη «ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ»	ΦΙΟΝΑ Μ. (δ. π.)*	58	15940	α. Ράς Τανούρα 11/9
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)*	54	1227	ε. 'Ακμέρια 7/9	ΦΙΔΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙΤ (π.)	43	6338	εις Ταμπικό από 12/7/79
ΣΖΑΛΩΝ (δ.)	70	91954	δ. Σουέζ 4/9 διά Περσικόν	ΦΙΟΝΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	57	15406	α. Σαβόνα 3/9
ΣΖΟΝΙΑ - ΖΩΦΙΑ Σ. (κ.)	66	1689	α. Ντουμπάι 2/9 διά Π. Σουδάν	ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Ντάρ ές Σαλάμ 5/9 διά Μομπάσα
ΣΖΟΡΚΟΣ	69	9650	α. Σιγκαπούρην 1/9 διά 'Ινδονησίαν	ΦΡΑΤΖΕΣΚΟΣ Μ. (κ.)	58	9909	α. Μαντράς 26/8 διά Μεξικόν
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Μανζανίλα (Μεξ) 4/8				
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	48	2377	α. Χόρην 13/9 διά Τζένταν				
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άργει εις Πειραιά από 25/2/77				
ΣΤΕΡΝΑΛ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (π.)*	58	8531	ε. Μαντράς 11/9				
ΤΑΝΙΑ Π. (π.)	53	1886	α. Βαρκελώνην 10/9 διά 'Αιμπιτζάν	XABA'ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Σαντάν Τέρμη 2/9 διά Χονολουλού
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	δ. Ντουμπάι 4/9 διά Ρότερνταμ	XABA'ΙΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Σαντάν Τέρμη 13/7 διά Χονολουλού
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	α. Μπάρα 30/8 διά Νιγηρία	ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	ε. Τζάκοσονβιλ 12/9
ΤΕΝΙΑ ΙΙ (κ.)*	53	1362	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΟΛΥ ΣΤΑΡ (κ.)*	57	9049	ε. 'Αννάμπα 9/9
ΤΕΡΕΖΑ*	61	18484	α. Κολούμπια Ρίβερ 22/8 διά Ταιβάν	ΧΟΥΝΤΑ ΛΑΚ (κ.)*	66	2985	α. Βομβάνη 7/9 διά Κοραμπάρ
ΤΖΑΓΚΟΥΑΡ (κ.δ.)	60	12944	ε. 'Αλεξάνδρεια 11/9	ΧΟΥΝΤΑ ΠΕΡΛ (κ.)*	67	3020	ε. Τζέντα 8/9
ΤΖΕΙ'ΝΤ (κ.)	56	6500	α. Σιγκαπούρην 28/8 διά 'Ισπανίαν	ΧΟΥΝΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)*	49	5209	ε. Σκίκντα 9/8
ΤΖΕΝΗ	59	9585	ε. Χόρην 4/9	ΧΡ. ΣΤ. ΑΡΑΠΑΚΗΣ (κ.)	61	9346	ε. Μπάραραν 2/9
ΤΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΗ (κ.)*	55	5425	εις Σαθόννα από 29/5/79	ΧΡΥΣΗ (δ.)	66	41066	α. Ν. Ορλεάνη 8/9
ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)*	54	7930	άργει εις Πειραιά από 19/2/77	ΧΡΥΣΗ'ΙΣ (π.)	59	4378	δ. Κωνίπολην 31/7
				ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 (κ.)	59	8950	εις Μομπάσα 20/6
				ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 (κ.)	63	9850	ε. Κουβέιτ 9/9
				ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)*	44	14540	εις Νταμάμ (άποθήκη)

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»		
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ		
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΟΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76		
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» - ΠΕΙΡΑΙΑ		
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.		
ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ		
Έκδοτης: Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ Σεμείους 3, Έκάλη	Επι της υλης ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ Αιγάλεω 47, Κορυδαλλός	Υπεύθυνος Τυπογραφείου ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΔΑΜΑΚΗΣ Κύπρου 99, Νίκαια
Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 - Πειραιεύς		

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 1.500

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 488

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS · 77, Notara Street

1st October 1980

THE MOSCOW TALKS

A delegation from the Greek Shipowners' Association visited Moscow last week to discuss with their Soviet counterparts subjects of mutual interest. The two-day discussions proved successful and useful and will be continued during the visit of the Soviet delegation here which is to be arranged soon.

It should be stressed that the talks were the result of an invitation from the Soviet Shipowners' Association to the Greek owners which invitation was promptly accepted within the frame of the program for development of our shipping relations international.

ORDERS IN ROMANIA

As of recently, the Greeks have placed a huge volume of shipbuilding orders with the Romanian yards. For the first time our shipowners have ordered so many ships of high cost to a communist country. There are 21 ships worth about half a million dollars — all ordered through the Piraeus broking office of Mr. George Moundreas. The orders are:

— 5 bulk carriers of 55,000 d.w.t. each for Messrs Diamandis Pateras Ltd. Two have already been delivered.

— 7 bulk carriers of 65,000 d.w.t. each for Prometheus Maritime Corp. (Mr. Costas Stravakakis).

— 3 bulk carriers of 65,000 d.w.t. each and two of 55,000 d.w.t. each for Universal Glow (Mr. Anthony Lelakis).

— 2 bulk carriers of 55,000 d.w.t. each and two multi-purpose liner type tweendeckers of 15,000 d.w.t. each for a company controlled by Mr. G. Moundreas.

All of these vessels will have been delivered by the end of 1982. Favourable credit terms with low interest rate have been given by the Romanians. The prices are far than those offered by West European and Japanese yards.

SHIPPING INFRASTRUCTURE

The National Statistical Service of Greece has issued its annual compilation of the facts and figures relating to every aspect of the country's economy. However, it fails to give any figures on two aspects of the economy which we consider to be most important. One is the repair and servicing of ships at Greek yards and the other is the ships calling at Greek ports for stores and victualling. No figures on the numbers of such ships are contained in the book.

We believe it is high time the Statistical Service began keeping track of maritime activity in this country, to form the basis of the further development of our shipping infrastructure.

HOUSING SCHEME FOR SEAMEN

Every effort made to help our seamen acquire their own home is a praiseworthy one. It was therefore a happy occasion when the National Mortgage Bank of Greece distributed Home Savings booklets to 1,000 seamen the other day.

During the past 12 years, this bank has been active in making it possible for ex-

perienced Greeks, emigrant workers and seamen to acquire their own homes in this country. In other words, the accent has been mainly on Greeks who earn their money abroad, and the results have been eminently successful.

Nevertheless, as far as seamen are concerned, they have been left entirely to their own devices in this respect, without the support other workers receive from the Autonomous Organisation for Workers' Housing.

It is therefore necessary to make seamen more conscious of the opportunities opened for them through the Home Savings booklets and help them make the most of the Mortgage Bank's facilities in this respect.

THE MAIN SUBJECTS

The 9th UNCTAD Conference in Geneva is continuing the discussion on cargo sharing and on convenience flags.

The group of 77, although without internal conflicts of their own, appear to be united on the subject of free chartering. They consider it necessary that there should be a broader participation of nationals among the crews registered under their country's flag and a moratorium on new registrations under flags of convenience. With regard to the latter, the International Chamber of Commerce has already warned that the disappearance of convenience-flag ships will greatly increase transport costs and that the underdeveloped countries will be the first to suffer.

As for cargo sharing, the group of countries which had voted against the Manila resolution for extending the 40-40-20 formula to bulk carriers and reefers, maintains its belief in the principle of free competition on a commercial basis. It accepts, of course, to examine the complaints of developing countries but refuses to adopt the UNCTAD study which is based on theoretical and non-substantiated information. The Intertanko report, read before the Conference by Intertanko Chairman, Mr. Y.K. Pao, also stressed that an extension of the cargo-sharing formula to bulk cargoes would increase transport costs, mainly for the underdeveloped countries, and would therefore create serious dangers. Instead of cargo-sharing, the Intertanko report proposes economic and technical assistance to the developing countries for the creation of their own merchant fleets.

THE GENUINE LINK

Convenience flags are now facing a difficult situation following the addition of the Russians and their satellites to their wide circle of critics. An international conference is being sought to set the conditions for chartering merchant ships under national flags.

The developing countries — the group of 77 — naturally agree with the Soviet proposal. The existence of a "genuine link" between a ship and the flag it flies is to be made mandatory. This is the aim of the Russian proposal. 1983 has been proposed as a date for the conference to discuss this matter and its resolutions in this respects are to be considered final.

The group of developed countries — Group B — has opposed this Russian suggestion. Nevertheless, it remains tabled.

THE TOURIST PROBLEM

After 17 whole years, the World Tourism Congress meets again in Manila. The Congress will last from September 27 to October 10, with the participation of 110 member-countries, with Greece among them, and will deal with matters concerning world tourism in the present and future. The resolutions to be taken are expected to coordinate the actions of governments and private bodies in formulating a common tourist policy.

On the Greek side, we would think it advisable that a long-term policy on the fuelling of our tourist vessels should be applied. These vessels include coastal passenger ships, cruise ships, ferries and yachts. The fuel problem is not a temporary one. It will be with us for the entire coming decade. The last OECD report on tourism is very revealing in this respect and suggests measures to be taken by the governments of tourist countries. We are now in an age of high energy costs and it is up to the Ministry of Mercantile Marine and the National Tourist Organisation to take action. One-shot, or spasmodic measures are no solution to the problem. A multilateral policy, aimed at helping the operators of these ships out of their impasse, is absolutely necessary. Moreover, the OECD has warned that the decline in international tourism must be compensated for by stimulating home tourism.

In this respect, there is the danger that high fares may become prohibitive for the average Greek. The experience of this past summer season has many lessons for those officials who may care to study it in depth.

SHIPS AND CREWS

The International Shipping Federation (ISF), which is formed by 27 member-countries controlling 60% of world tonnage, is seeking the cooperation of the International Transport Federation (ITF) on the subject of wage scales under any flag, working conditions and medical care for ships' crews.

The ISF believes these matters should be discussed with the ITF and that the talks should not be restricted to wage scales only. It considers also that IMCO's resolutions should be taken into account and extended. Each country should take the IMCO resolutions as a base and cooperate with the ITF in this respect. Matters concerning the insurance of seamen should be included in the regulations to be drafted.

During the coming meetings of the ILO, IMCO, the owners' associations and the maritime unions, the President of the ISF, Sir Frederic Boltan, suggests that these matters be discussed, since they concern world shipping as a whole and the people who work on ships.

FOREIGN EXCHANGE FROM SHIPPING

A study published by Mr. Nicos Samaras, an economist who specialises in shipping and harbours, deals entirely with the subject of foreign exchange earnings from shipping in all its aspects.

It should be read carefully, not only by shipping executives, but by all those who occupy themselves with the economy in general.

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

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



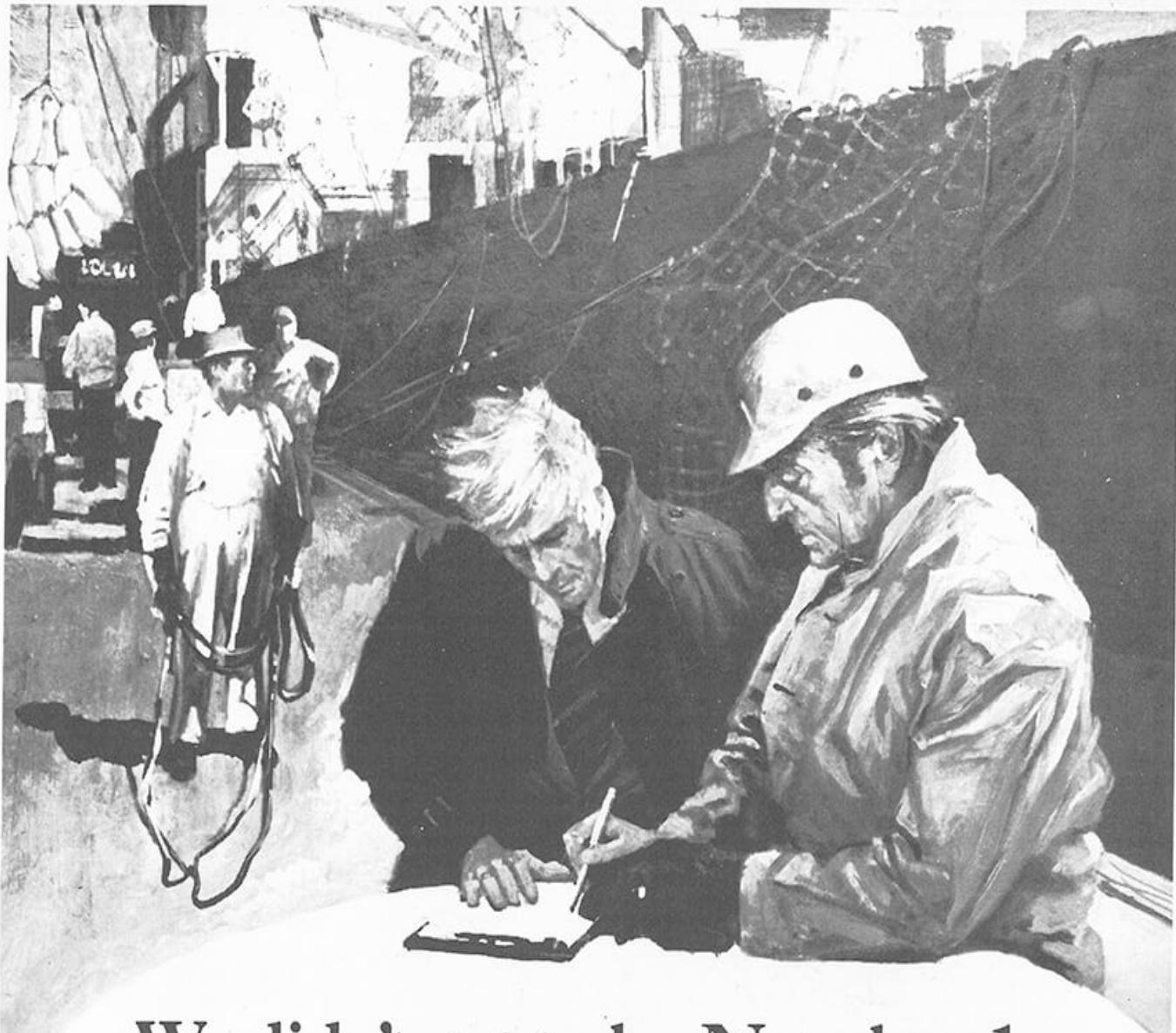
ATHENS OFFICE: TELEPHONE 4112252 TELEX 21 1136 KATS
RESIDENT DIRECTOR IN GREECE: G. KATSAROS - TELEPHONE 2282920
ADDRESS: IONIAS 211 / 213 AGIOS ELEFTHERIOS T.T. 917 ATHENS

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



We didn't get to be Number 1 by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.

FRANK B. HALL & CO. OF NEW YORK, INC.
WALL STREET PLAZA, NEW YORK, N.Y. 10005
International Insurance Brokers and Average Adjusters

