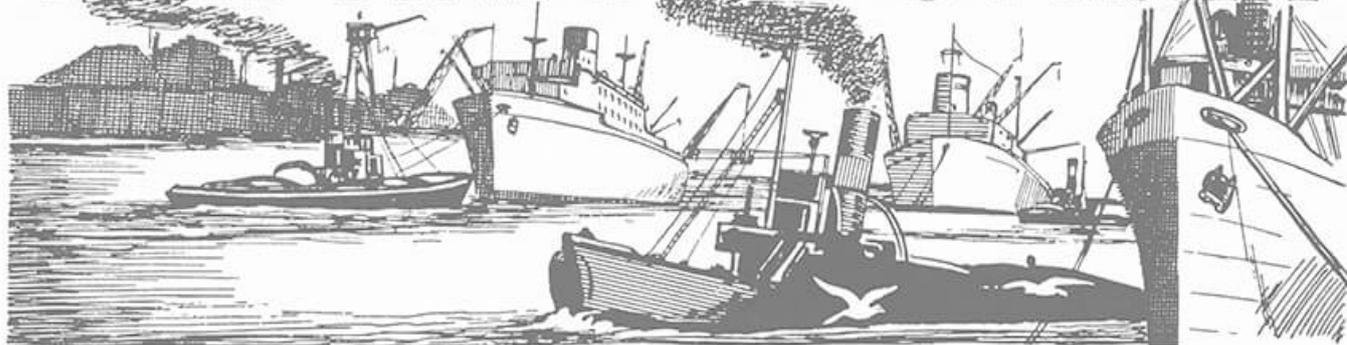


# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Μαρτίου 1982  
Αρ. Φύλλου 1123/882

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β' — ΑΡΙΘ. 1123/882

15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1982

ΕΚΔΟΤΗΣ — ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ  
ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:  
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:  
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

## ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ

Ίκανοποίηση προκάλεσε στην ευρύτερη ναυτική οικογένεια η δήλωση του υπουργού Ναυτιλίας κ. Στάθη Γιώτα ότι πριν τελειώσει η άνοιξη, το ΥΕΝ θα έχει προσδιορίσει τις κατευθύνσεις που πρέπει να ακολουθηθούν για να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου. Είπε ο κ. Γιώτας, μιλώντας προς τους ναυτιλιακούς συντάκτες την Τετάρτη, 10 Μαρτίου, ότι η ναυτιλιακή κρίση είναι, δυστυχώς, δεδομένη, — τό μαρτυρεί άλλωστε τούτο ο αριθμός των πλοίων που έχουν ήδη παροπλισθεί και εκείνων τα όποια έρχονται για να παροπλισθούν — και επανέλαβε παλαιότερη διαβεβαίωσή του ότι η κυβέρνηση ενδιαφέρεται για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου, παρετήρησε όμως ότι παρόμοια μέτρα δεν είναι δυνατόν να εξαγγελθούν εάν πρώτα δεν μελετηθούν σε βάθος και αυτό γίνεται τώρα.

Άκριβώς αυτό υπεστήριξαν επανειλημμένως τον τελευταίο καιρό και τα «Ναυτικά Χρονικά», ότι πρέπει δηλαδή

να σκύψουμε όλοι και άφου μελετήσουμε επισταμένως τό όλο πρόβλημα — πέρα από εύκολους συναισθηματισμούς και απαλλαγμένοι από τη συνθηματολογία — να προχωρήσουμε στην επιλογή των λύσεων εκείνων που θα υποβοηθήσουν τό ελληνικό πλοίο να διατηρήσει την συναγωνιστικότητά του και παράλληλα να συνεχισθεί η γενικότερη συνεισφορά της Ναυτιλίας προς τόν τόπο και την εθνική οικονομία.

Ο κ. Γιώτας κατά την προαναφερθείσα συνάντησή του με τους ναυτιλιακούς συντάκτες, είπε επίσης ότι η γενική θέση του ΠΑΣΟΚ για την Ναυτιλία έχει διατυπωθεί με τις προγραμματικές δηλώσεις της Κυβερνήσεως και στά πλαίσια της ναυτιλιακής πολιτικής που έχει χαραχθεί, τό θέμα της διατηρήσεως της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου έχει επείγοντα χαρακτήρα.

Ο κ. Γιώτας θα μεταβεί τόν Μάιο στό Λονδίνο για συνομιλίες με την διοίκηση της εκεί Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας.

### Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΗ ΥΛΗ

Φίλος έφοπλιστής, μάς γράφει για να επισημάνει μερικά αδύνατα σημεία σχετικά με την εκπαίδευση και τις εξετάσεις των αξιωματικών καταστρώματος.

Πρώτο και κύριο, ότι με τις σημερινές συνθήκες, εξακολουθεί να δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα μόνο στά θέματα της ναυσιπλοίας, σέ βάρος των θεμάτων της εκμεταλλεύσεως τού πλοίου. Έτσι μένουν έξω από τούς μορφωτικούς κύκλους των πλοιάρχων τά ζητήματα της παραμονής τού πλοίου στόν λιμένα για φόρτωση ή εκφόρτωση, ή έρμηνεία των όρων των ναυλοσυμφώνων και των φορτωτικών, ή πρακτική των clubs, των συμβάσεων παροχής διαφόρων υπηρεσιών τρίτων προς τό πλοίο και τό πλήρωμα και πολλά άλλα.

Σέ ολοκληρω λοιπόν αυτόν τόν τομέα των σοβαρών καθηκόντων, ό πλοίαρχος αφήνεται άκατατόπιστος ή ήμμορφωμένος μόνο με τις γενικές έγκυκλοπαιδικές γνώσεις που

διδάσκονται στά έγχειρίδια τού ναυτικού δικαίου και των επαγγελματικών γνώσεων. Καί όλα αυτά γιατί κυριαρχεί ακόμη ή αντίληψη πώς ό καλός καπετάνιος «στή φορτούνα φαίνεται». Με τή διαφορά πώς οι φορτουνες δεν είναι μόνο στή θάλασσα αλλά είναι και στή στεριά, στά λιμάνια, όπου έχει ν' αντιμετώπισει τούς φορτωτές, τούς παραλήπτες, τούς ναυλωτές, τούς πράκτορες κλπ.

Φρονώ λοιπόν, κατάλληγι ό έπιστολογράφος μας, ότι ή εκπαίδευση και οι εξετάσεις των τριών βαθμίδων τού πλοιαρχικού κλάδου πρέπει να προσαρμοσθούν προς τήν κυριαρχούσα ιδιότητα κάθε βαθμίδος. Η κυριαρχούσα αυτή ιδιότητα για μέν τόν ανθυποπλοίαρχο είναι ή ναυσιπλοία (ναυτιλία, ναυτικοί ύπολογισμοί κλπ.) για τόν ύποπλοίαρχο ή φόρτωση-εκφόρτωση (στοιβασία, εύστάθεια κλπ.) και για τόν πλοίαρχο ή έκπροσώπιση τού έφοπλιστού που περιλαμβάνει όλα τ' άνωτέρω θέματα που θίξαμε.

Πολλά σωστά και δικαιολογημένα περικλείουν οι άνωτέρω σκέψεις. Οι άρμόδιοι θα πρέπει να εξετάσουν τό θέμα και σέ συνεργασία με τούς ειδικούς τού κλάδου, θα προσαρμόσουν τήν εκπαιδευτική ύλη προς τή σύγχρονη πραγματικότητα.

### ΤΑ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΑ

Τό μέγεθος της κρίσεως που αντιμετώπιζει ή Έλληνική Ναυτιλία διδει ό αριθμός των παροπλισμένων πλοίων, ό όποιοι αύξάνεται σταθερά. Καί είναι χαρακτηριστικό ότι στις 10 Μαρτίου τά παροπλισμένα στά ελληνικά άγκυροβόλια (λείπουν, δυστυχώς, στοιχεία για τούς παροπλισμούς ελληνικών πλοίων εκτός Έλλάδος) ανήρχοντο σέ 309 συνολικής χωρητικότητας 8.067.598 τον. γκρός, που σέ ποσοστό υπερβαίνει τό 15% τού συνόλου της χωρητικότητας τού έλληνοκτήτου στόλου. Πρέπει να σημειωθεί ότι τό ύπουργείο έχει έγκρίνει ήδη αιτήσεις για τόν παροπλισμό έτέρων 109 πλοίων, τά όποια όμως δεν έχουν καταπλεύσει ακόμη στήν Έλλάδα. Πρό δεκαπενθημέρου ακριβώς, τά παροπλισμένα πλοία ανήρχοντο σέ 276.

Από τά άργούντα πλοία, τά 102 είναι δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 6.429.979 τον. γκρός και 207 φορτηγά διαφόρων τύπων χωρητικότητας 1.637.619 τον. γκρός.

Καί ενώ ή ώμή πραγματικότητα δείχνει τήν βαθύτατη κρίση που διέρχεται ή Ναυτιλία μας, έγράφη με τήν σοβαρότητα δηλώσεως τού Ποντίφηκος ότι... «οι Έλληνες έφοπλισται δένουν τά πλοία τους για να διατηρήσουν στις θέσεις τους τούς έγκαθέτους της ΠΝΟ». Αυτό δείχνει ότι θα άκουσθούν και άλλες άνοησίες, στά πλαίσια έκστρατείας καταβαλλομένης από γνωστή πλευρά για να μην ύποστηριχθεί τό ελληνικό πλοίο και κατά συνέπεια και τό ανθρώπινο δυναμικό της Ναυτιλίας μας, γιατί φαίνεται ότι μερικοί θεωρούν ότι έτσι θα βρίσκουν εύκολότερα όπαδούς.

Έν πάσει περιπτώσει, στά διάφορα άγκυροβόλια ήταν παροπλισμένα στις 10 Μαρτίου τά εξής πλοία:

Άγκυροβόλια	Έπιτεπό- μενος άριθμός	Άριθμός παροπλι- σμένων
Έλευσίνας	210	156
Χαλκίδας	50	51

'Αλιβερίου	30	6
'Αντικύρυν	6	6
'Ιτέας	20	20
Γαλαξειδίου	30	11
Λευκάδας	25	17
'Ιθάκης	15	6
'Αστακού	40	4
'Αργοστόλιου	40	11
'Ηγουμενίσας	14	6
Καβάλας	8	2
Μήλου	20	1
Στυλίδας	30	12
Πτελέου Βόλου	15	—
Θεσσαλονίκης	12	—
	565	309

### Η ΧΡΥΣΗ ΤΟΜΗ

Η διατήρηση του συναγωνιστικού πλοίου άπασχολεί αγωνιωδώς τους ευρωπαϊκούς ναυτικούς κύκλους. Τό υπερκόστος που έστοιχσε στη Σουηδία να χάσει τό μισό στόλο της και στη Γερμανία να βλέπει τό ένα τρίτο του δικού της υπό ξένες σημαίες, κάνει τούς πάντας ν' αναζητούν τή χρυσή τομή για τό σύνολο τών δαπανών ενός πλοίου: πλήρωμα, συντήρηση, ασφάλεια, γενικά έξοδα, άπόσβεστη, καύσιμα. Τό δυνάμιο πλήρωμα + συντήρηση έχει ασφαλώς ιδιαίτερη αξία, καθώς γίνεται φανερό πώς ή μεταφορά δαπανών του πλοίου στην ξηρά οδηγεί πολλές φορές σε συνολική αύξηση και πώς ή μείωση του πληρώματος δέν αποτελεί άπόλυτο κριτήριο μιάς βελτιωμένης εργασιακής οργάνωσης.

Ίσως λοιπόν τό κριτήριο αυτό να βρίσκεται στην ύψηλή απόδοση της εργασίας, που χαρακτηρίζει τό «καλοδιατηρημένο» πλοίο. Η απόδοση αυτή είναι κατά κανόνα τό άποτέλεσμα της ικανοποίησης στην εκτέλεση της εργασίας, ή όποία έπομένως πρέπει να διευκολύνεται με όλα τά μέσα, ανάμεσα στα όποια ή μεγαλύτερη δυνατή μείωση τών ώ-

ρών άπασχολήσεως δέν αποτελεί αντίφαση. Δέν πρόκειται επίσης για τόν περαιτέρω έξοπλισμό με τεχνικά μέσα πιά πολύπλοκα και πιά δαπανηρά από τά σημερινά άλλα πρόκειται κυρίως για τήν αυξημένη απόδοση τους καθώς και για τή μεθοδικότερη χρήση και τή στεθεροποίηση τών από πλοίο σε πλοίο διαθεσίμων μέσων. Σημασία επίσης για τήν όρθολογικότερη οργάνωση της εργασίας έχει ή κατονομή τών ευθυνών και τών εργασιών συντηρήσεως μεταξύ πλοίου και ξηράς από τις άπλές επισκέψεις ή τις ύποδείξεις, μέχρι τήν περιοδική ναυτολόγηση εργατικών συνεργείων.

### ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΥ

Είναι πάντα ενδιαφέροντα τά προβλήματα που παρουσιάζει τό περιλάλητο θέμα του άυτοματισμού τών συγχρόνων ποίων. Γι' αυτό και μεταφέρουμε μερικά άποσπάσματα από τις σχετικές συζητήσεις που έγιναν πρόσφατα στη Γαλλία.

Στό έρώτημα γιατί και μέχρι πού επιβάλλεται ή άυτοματοποίηση του συγχρόνου πλοίου, οι μέχρι τώρα έφαρμογές έδειξαν ότι ό έκσυγχρονισμός του πλοίου έπηρέασε κυρίως τή διεύθυνσή του, τόν έλεγχο της προωστιακής μηχανής και τούς χειρισμούς του φορτίου. Μειώθηκε έτσι τό προσωπικό που ύπηρετούσε αυτούς τούς τομείς, συγχρόνως όμως έμφανίστηκε ή ανάγκη συντηρήσεως αυτού του πρόσθετου τεχνικού έξοπλισμού. Έξ άλλου ή χρησιμοποίηση της σύγχρονης τεχνολογίας στοχεύει φυσικά στην αύξηση της συνολικής ασφαλείας του πλοίου, πράγμα που σημαίνει ότι όλο τό προσωπικό του πλοίου πρέπει να είναι σε θέση να ύποκαταστήσει τήν τεχνολογική βοήθεια σε περίπτωση άχρηστεύσεώς της. Τό συμπέρασμα είναι ότι τά όρια του άυτοματισμού και του έκσυγχρονισμού προσδιορίζονται από τή μελέτη της συνολικής ασφαλείας του πλοίου που περιλαμβάνει τό τεχνολογικό αλλά και τό ανθρώπινο στοιχείο και φθάνει στην

άριστοποίηση της άποδόσεως.

Ειδικότερα για τά βασικά χαρακτηριστικά του κέντρου άποφάσεων του πλοίου και για τόν τύπο του ανθρώπου που χρειάζεται τό έπάγγελμα, διατυπώθηκε ή ακόλουθη άποψη. Ό κάθε άνθρωπος του σύγχρονου πλοίου θα πρέπει να είναι συνδυασμός ναυτικού, τεχνικού και υπεύθυνου άποφάσεων. Έξ άλλου ή λόγω της τεχνολογίας μείωση του προσωπικού του κέντρου άποφάσεων, σε συνδυασμό με τή βελτίωση τών άνέσεων του πλοίου, δημιουργήσε άνακατατάξεις στην κοινωνική ζωή του πλοίου και τάσεις περιορισμού της ναυτικής σταδιοδρομίας. Μέσα στις τάσεις αυτές, ό ναυτικός του μέλλοντος πρέπει να είναι κατάλληλος άφ' ενός μόν για τις άνάγκες του κέντρου άποφάσεων του πλοίου και άφ' έτέρου για μιά συμπληρωματική στραδιοδρομία τής όποίας πρέπει να προδιαγραφούν τά πεδία δράσεως.

### ΝΑ ΜΗ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΟΝΤΑΙ

Συνεχίζεται ή συζήτηση γύρω από τό θέμα τών άρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος τήν όποια προκάλεσε σχετικό σχόλιο τών «Ναυτικών Χρονικών» και ήδη διατυπώνεται μιά έποικοδομητική πρόταση άναφορικά με τήν διοίκηση της Ναυτικής Έκπαιδεύσεως. Σύμφωνα με τήν πρόταση αυτή, οι άξιωματικοί οι όποιοι κατόπιν προαγωγής νεωτέρων τους άποστρατεύονται να άνακαλούνται ως έφεδροι στην ένεργό ύπηρεσία στην όποια να παραμένουν μέχρι της συμπληρώσεως τριακονταπενταετούς πραγματικής και όχι πλασματικής ύπηρεσίας. Οι άξιωματικοί αυτοί θα μπορούσαν να αναλάβουν τήν διοίκηση της Ναυτικής Έκπαιδεύσεως σε όλο της τό φάσμα. Τίθεται και ή πρόταση αυτή προς συζήτηση από τήν όποια όλοι έλπίζουμε ότι και ή Ναυτιλία αλλά και τό Λιμενικό Σώμα θα ώφεληθούν.

● Μέ τήν εύκαιρία — άν και αντίτιθέμεθα στην πρόωρη άπομάκρυνση τών στελεχών του Λιμενικού Σώματος, ιδίως μάλιστα όταν φθάνουν στους άνωτερους βαθμούς όποτε μπορούν να προσφέρουν πολύ περισσότερα — ύποστηρίζουμε τό αίτημα τών λιμενικών άξιωματικών να έχουν τήν ίδια μεταχείριση τουλάχιστιν σε σύγκριση με τά άλλα σώματα ασφαλείας. Συγκεκριμένως, οι ταξίαρχοι και οι συνταγματάρχες της Χωροφυλακής έφ' όσον έχουν εξάμηνη ύπηρεσία στον βαθμό αυτόν και ύποβάλλουν παραίτηση προάγονται στον έπόμενο βαθμό και άποστρατεύονται. Η ρύθμιση αυτή δέν ισχύει για τούς άξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος, και δημιουργεί, όπως είναι αυτόνομο, άνιση μεταχείριση, ή όποια άπαγορεύεται από τό Σύστημα. Συνεπώς δέν πρέπει να συνεχισθεί.

### ΤΟ «ΣΗΡΙΑΛ» ΤΟΥ ΣΑΛΕΜ

Όπως είναι γνωστό, τό βρετανικό έμποροδικείο είχε θεωρήσει ότι ή άπώλεια του φορτίου του δεξαμενοπλοίου «Σάλεμ» ώφειλόταν σε «θαλάσσια κλοπή» καλυπτόμενη από τό ασφαλιστήριο συμβόλαιο (τύπου Λούδ με κάλυψη «θαλασσίας κλοπής») που είχε ή ιδιοκτήτρια του φορτίου Σέλλ 'Ιντερνάσιοναλ, και είχε ύποχρέώσει τούς ασφαλιστάς (69 συνδικάτα του Λούδ και 29 ασφαλιστικές εταιρίες) να πληρώσουν 31 εκατομ. δολαρίων για ζημιές και τόκους. Τήν άποψη του αυτή βάσιζε στο ότι «θαλασσία κλοπή» συνέβη όταν τό πλοίο εξετράπη της πορείας του για να προσεγγίσει στο Ντάρμπαν.

Τώρα, όπως γράψαμε ήδη, ύστερα από έ-

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

φηση των ασφαλιστών, το τριμελές βρετανικό Έφετειο (Πρόεδρος λόρδος Ντένιγκ) απέφρανε ότι η ασφάλεια καλύπτει μόνο τους 15.000 τόννους που βρίσκονταν επί του πλοίου όταν βυθίστηκε τόν Ιανουάριο του 1980 ανοικτά του Ντακάρ και όχι και τους 180.000 τόννους που είχαν προηγουμένως εκφορτωθεί λαθραία στο Ντάρμπαν. Ός αιτιολογία της απόφασης αναφέρεται ότι το φορτίο δεν άλλαξε ιδιοκτήτη όταν το πλοίο παρεξέκλινε της πορείας του, ώστε να υπάρχει «θαλασσία κλοπή» αλλά όταν ξεφόρτωσε το φορτίο του στο Ντάρμπαν, οπότε πρόκειται περί κλοπής στον λιμένα. Με άλλα λόγια κατά το Έφετειο, το φορτίο χάθηκε σε δύο φάσεις, μία στο Ντάρμπαν, που δεν καλύπτεται από το ασφαλιστήριο και μία ανοικτά του Ντάρμπαν που καλύπτεται από το ασφαλιστήριο.

Έτσι από τη συνολική αξία του φορτίου που υπολογίζεται στα 56 εκατομ. δολλαρίων, η Σέλλ έχει πάρει ήδη 30,5 εκατομ. από την υπηρεσία της Νοτιοαφρικανικής Ένωσης που αγόρασε το πετρέλαιο και ζητά το υπόλοιπο από τους ασφαλιστές. Με την εφειταική όμως απόφαση οι ασφαλιστές υπολογίζεται να πληρώσουν μόνο 5 εκατομ. δολάρια.

Πάντως το «σήριαλ» δεν έληξε. Γιατί και τα δύο μέρη έχουν ακόμη δικαίωμα προσφυγής ενώπιον της Βουλής των Λόρδων.

**ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΤΟΛΟ**

Μερικά χαρακτηριστικά στοιχεία για τον παγκόσμιο στόλο, από τους γνωστούς και πάντοτε ενδιαφέροντες ετήσιους στατιστικούς πίνακες του Λούδ Ρέτζιστερ.

Τό παγκόσμιο σύνολο έφθασε τά 420.835.000 τόν. γκρός, μέ αύξηση 0,2% έναντι του περσινού. Μέσα σ' αυτό κυριαρχούν τά πετρελαιοφόρα μέ 172 εκατομ. τόν. γκρός, ακολουθούν τά διπλής και τριπλής χρήσεως μέ 113 εκατομ. τόν. γκρός και έπονται τά κοινά φορτηγά μέ 80 εκατομ. τόν. γκρός.

Υπάρχουν σήμερα 700 πλοία άνω των 100.000 τόν. γκρός (200.000 τόν. d.w.) από τά όποια 150 είναι άνω των 140.000 τόν. γκρός (275.000 τόν. d.w.).

Μόνο 5% του παγκοσμίου στόλου είναι ηλικίας άνω των 25 έτών, ενώ τό 58% αυτού είναι κάτω των 10 έτών. Πρώτη έρχεται η Σουηδία μέ ποσοστό 85% κάτω των 10 έτών και η Δανία μέ ποσοστό 83%. Αντίθετα τό 49% των πλοίων της Κύπρου και τό 37% των πλοίων των ΗΠΑ είναι μεγαλύτερα των 20 έτών.

Τό 70% του παγκοσμίου στόλου κινείται μέ μηχανές έσωτερικής καύσεως.

Τέλος τό 1980 χάθηκαν 387 πλοία συνολικού τόννάξ 1.800.000 τόν. γκρός και πήγαν διά διάλυση 903 πλοία συνολικού τόννάξ 6 έκατομ. τόν. γκρός.

**ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ**

Τά στοιχεία των παγκόσμιων παραγγελιών και κατά τό τέταρτο τρίμηνο του 1981 άντανακλούν την ύφεση στις νέες ναυπηγήσεις. Κατά 2 εκατομ. τόν. γκρός ολιγώτερες οι παραγγελίες τόν περασμένο Δεκέμβριο σε σύγκριση μέ εκείνες του 1980, στην δέ Ιαπωνία που κατέχει την πρώτη θέση στον κατάλογο των ναυπηγικών χωρών η μείωση φθάνει τους 750.000 τόν. γκρός. Στην Κορέα αντίθετα όπου οι τιμές που προσφέρονται είναι κατά 15% φθηνότερες η μείωση που πα-

ρατηρείται για νέες κατασκευές είναι ελάχιστη.

Από τό συνολικό υπό παραγγελία παγκόσμιο τόννάξ που άνέρχεται σε 35,3 εκατομ. τόν. γκρός περίπου 21 εκατομ. τόννοι θα παραδοθούν μέσα στο 1982 έντεινοντας την προσφορά τόννάξ, ιδιαίτερα στην κατηγορία των μπάλκ κάρριερς.

158 μπάλκ κάρριερς μεγέθους 40-90.000 τόν. d.w. συνολικής χωρητικότητας 9,2 εκατομ. τόν. d.w. και 42 μεγαλύτερα μεγέθους άνω των 100.000 τόν. d.w. όλικής χωρητικότητας 6 εκατομ. τόν. d.w. υπολογίζονται να παραδοθούν μέσα στον χρόνο έναντι μιας αύξήσεως των βασικών χύδην φορτίων που δεν προβλέπεται να ξεπεράσει τους 12 εκατομ. τόννους κατά τό 1982.

**ΑΝΘΡΑΚΑΣ ΚΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ**

Η παγκόσμια κρίση πετρελαίου δεν πέρασε ακόμη παρόλη την πρόσφατη «άφθονία» που είναι αποτέλεσμα της παγκόσμιας ύφεσεως. Στην πρόσφατη διεθνή διάσκεψη για τις «Παγκόσμιες αγορές άνθρακος» ό πρόεδρος του Βρετανικού Όργανισμού Άνθρακος ύπογράμμισε πως οι στόχοι που καθόρισαν οι άρχηγοί των κυβερνήσεων στην συνάντησή τους τόν Ιούνιο του 1980 στη Βενετία, να μειωθεί η ύπερβολική εξάρτηση των χωρών του ΟΟΣΑ από τις εισαγωγές πετρελαίου, εξακολουθούν να είναι τό ίδιο επιτακτικό όπως και τότε.

Η συνάντηση κορυφής στη Βενετία έθεσε σαν ειδικό άντικειμενικό στόχο τό διπλασιασμό της χρησιμοποίησεως του κάρβουνου κατά τά επόμενα δέκα χρόνια και τόν τριπλασιασμό της σε είκοσι χρόνια, δεδομένου ότι

**ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ**

— Έψηφίσθη εις την Βουλήν εις β' άνάγνωσιν τό νομοσχέδιον περί κυρώσεως της συμβάσεως διά την εκτέλεσιν της ύπερωκεανείου γραμμής μετά της Β. Αμερικής. Αι σχετικαί συζητήσεις εις τά Νομοθετικά Σώματα επέτρεψαν να διαπιστωθί ότι ολόκληρος ό πολιτικός κόσμος έχει σαφή άντίληψιν του έξαιρετικού ρόλου τόν όποιον η ναυτιλία μας έπαιξε και πρόκειται να έχει εις την άνάπτυσιν και προαγωγήν της εθνικής οικονομίας της χώρας.

— Αι κυριώτεροι ναυλώσεις Έλληνικών πλοίων είναι αι κάτωθι:

«Ειρήνη Κυριακίδου» εκ Σάν Λορέντο 5.300 τόν. δι' Άγγλιαν — Κόντινεντ 19/3, φόρτωσις 1-15 Άπριλίου.

«Αναστάσιος Πατέρας» εκ Δουνάβεως 5.300 τόν. γεννημάτων δι' Αμβέσαν· Ρότερνταμ 14/ Μαρτίου 25.

«Παν. Μ. Χαδούλης» εκ Κάρδιφ 6.200 τόν. διά Μπουένος Άγρες 9/ φόρτωσις 10 Μαρτίου.

— Τό α/π «Άδελφότης» προερχόμενον εκ Νοβορωσίσκης μέ πλήρες φορτίον σικάλεως διά Φάλμουθ συνεκρούσθη, ενώ εισέπλεεν εις Ποντοηράκλειαν προς άνθράκευσιν, μέ τό τουρκικόν α/π «Vefa».

— Ένεγράφησαν εις τά Νηολόγια Πειραιώς κατόπιν διαταγής της Διευθύνσεως του Ε.Ν. τό φορτηγόν «Μαίρη» τόν. γκρός 1.458 του κ. Ν. Γ. Λιβανού και τό έπιβατικόν άτμόπλοιον «Ίόνιον» τόν. γκρός 1.461 της «Άκτοπλοίας της Έλλάδος Α.Ε.».



**INTERNATIONAL**  
**TAGAROPULOS, S.A.**

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE  
**PANAMA CANAL**

(MAIN OFFICE)

<p><b>CRISTOBAL / COLON</b></p> <p>CABLE: TONIO COLON</p> <p>TELEX: From U.S.A.: 368-8572 From Others: 379-8572</p> <p>TELEPHONE: Colon 45-0127 45-0137, 45-0128</p> <p>MAILING ADDRESS: P.O.Box 443 Colon, R. Panama</p> <p>PROVISIONS DECK SUPPLIES DUTY - FREE LIQUORS</p>	<p><b>BALBOA / PANAMA CITY</b></p> <p>CABLE: TONIO PANAMA</p> <p>TELEX: From U.S.A.: 368-2633 From Others: 379-2633</p> <p>TELEPHONE: Panama 23-9920</p> <p>MAILING ADDRESS: P.O.Box 6-4000 El Dorado Panama, R. Panama</p> <p>CHARTS &amp; NAUTICAL AIDS ELECTRIC APPLIANCES DUTY - FREE WAREHOUSE</p>
---	---

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

**24 HOUR SERVICE**  
**COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED**

αυτό αποτελεί την μοναδική ρεαλιστική λύση στην εξάρτηση από το ακριβό και κατά καιρούς όχι και τόσο ασφαλές για τη ροή του εισαγόμενο πετρέλαιο.

Οι λόγοι που έθεσαν τόν στόχο αυτό ισχύουν και τώρα και το μόνο που συντελέστηκε στα δύο χρόνια που πέρασαν είναι πως η όξεια ύφεση μείωσε την έντιμωση του κινδύνου της μεγάλης εξαρτήσεως από τις πετρελαιοπαραγωγές χώρες.

Το γεγονός αυτό είχε σαν συνέπεια να έφθουχάσουν οι χώρες της Δύσεως σε τέτοιο βαθμό που η δοκιμαζόμενη από την ύφεση βιομηχανία να διστάζει να προβεί σε επενδύσεις που είναι αναγκαίες για το πέρασμα από το πετρέλαιο στον άνθρακα.

### Η ΣΗΡΑΓΓΗ ΤΗΣ ΜΑΓΧΗΣ

Όξυτατη εκδηλώνεται τώρα τελευταία η αντίδραση για την κατασκευή της σήραγγας της Μάγχης. Οι καταστροφικές επιπτώσεις στη κίνηση των λιμένων της περιοχής άφ' ενός και η ικανοποιητική εξυπηρέτηση που παρέχουν τα σημερινά πλωτά μέσα επιφανείας, προβάλλονται για να αποκλείσουν το ένδεχομένο της δημιουργίας της.

Υποστηρίζεται πράγματι ότι με τη δημιουργία μόνιμης συνδέσεως θα άχρηστευθεί το σημερινό περίφημο σύστημα των βρετανικών όχηματγωγών, οι άλλες γαλλικές ή αγγλικές γραμμές, τα ιπτάμενα πλοία κλπ. Παράλληλα οι λιμένες του Καλαί και της Βουλώνης θα καταστραφούν και το σύνολο της κινήσεως της Μάγχης θα υποφέρει. Συγχρόνως υποστηρίζεται ότι οι υπάρχουσες σήμερα θαλάσσιες μεταφορές είναι έντελως ικανοποιητικές και ικανές ν' αντιμετωπίσουν κάθε προβλέψιμη αύξηση της κινήσεως της Μάγχης, με δαπάνη πολύ μικρότερη από το κόστος της σήραγγας και με έξοδα διαχειρίσεως περίπου τα ίδια.

Έτσι, κατά τους επικριτές, το όλο σύστημα έχει πάψει πια να κρίνεται από το αν η σήραγγα θα προσφέρει ή όχι καλύτερο έργο, αλλά κατευθύνεται από κίνητρα πολιτικά και άπο συμφέροντα σιδηροδρομικά και βιομηχανικά, ανάμεσα στα οποία τα συμφέροντα των οικονομικών συγκροτημάτων κατασκευής και χρηματοδοτήσεως μεγάλων διατηρητικών έργων δεν είναι τα μικρότερα.

### ΟΙ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ ΑΠΟ ΕΠΙΝΑΥΛΟΥΣ

Οι απόψεις του ΟΛΠ σχετικά με το συνεχι-

ζόμενο επίναυλο δεν είναι σωστές ούτε ο επίναυλος τελείως άδικαιολόγητος, όπως υποστηρίζουν, διότι η καλή λειτουργία ενός λιμανιού δεν είναι προϋποθέσεις μόνον της μη υπάρξεως άναμνης προς πλευρίση ή του διαθέσιμου αριθμού των εργατικών μονάδων.

Το πρόβλημα που υπάρχει αυτή την στιγμή στο λιμάνι μας είναι ότι η απόδοση των εργατικών ομάδων για λόγους γνωστούς σε όλους που ασχολούνται με φορτοεκφορτώσεις δεν είναι εκείνη που πρέπει να περιμένει κανείς συγκρίνοντας την εργασία-απόδοση στον Πειραιά με άλλα σύγχρονα λιμάνια. Γι' αυτήν ακριβώς την βραδεία εκφόρτωση (slow despatch) εξακολουθεί να παραμένει στο λιμάνι του Πειραιά το slow despatch surcharge (10% και 5%) ενώ αντίθετα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν έχει καμιά επιβάρυνση σήμερα παρ' όλον ότι τόν τελευταίο καιρό τα πλοία που προσεγγίζουν στην Θεσσαλονίκη πολλές φορές περιμένουν μία ημέρα σειρά πλευρίσεως.

Οι ιθύνοντες του ΟΛΠ ζητούν από την Κόνφερενς να βοηθήσει στην βελτίωση της αποδόσεως του λιμανιού, μεταβάλλοντας τόν τρόπο συσκευασίας του συμβατικού φορτίου.

Είναι όμως γνωστό ότι οι μεταφορές δεν είναι εκείνοι οι οποίοι καθορίζουν τόν τρόπο συσκευασίας των εμπορευμάτων, που ένδεχόμενα θα εξυπηρετούσε καλλίτερα και τήν στοιβαασία στο πλοίο και τήν ταχύτερη εκφόρτωση του φορτίου, αλλά αυτές οι βελτιώσεις όπωσδήποτε θα έχουν οικονομικές επιβαρύνσεις στους εξαγωγείς-εισαγωγείς των φορτίων.

Τέλος θα πρέπει να τονισθεί ότι καμμία κόνφερενς δεν διατηρεί ένα επίναυλο έφ' όσον δεν συντρέχουν οι λόγοι που τόν επέβαλαν.

### Η ΓΡΑΜΜΗ ΚΡΗΤΗΣ—ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ

Έκκρεμεί ακόμη η υπόθεση της δρομολογήσεως δύο πλοίων στην γραμμή Κρήτης—Θεσσαλονίκης και πολλά ακούγονται για τήν καθυστέρηση αυτή. Όφείλει ο κ. Γιώτας να ξεκαθαρίσει τα πράγματα με μία υπεύθυνη ανακοίνωση τήν όποια περιμένουμε. Η έκκρεμότητα δεν μπορεί να συνεχισθεί τήν στιγμή μάλιστα που η κυβέρνηση όμιλει συνεχώς περί άποκεντρώσεως, δημιουργίας και άλλων κέντρων εκτός της περιοχής πρωτεύουσής κλπ. Τί συμβαίνει;

## Τό Σχόλιον του 150ημέρου

Η πλωτή εξέδρα πετρελαίου «Όσεαν Ρέιντζερ» ήταν μία ήμβυθιζόμενη αυτοκίνητη πλωτή νηίδα μήκους 120 μ. πλάτους 80 μ. και ύψους 41. μ. Διέθετε όκτώ κολώνες στηρίξεως, δύο πλωτήρες και 12 γραμμές άγκυροβολίας με άγκυρες τών 20 τόννων. Είχε τέσσερις διηλεκτρικές μηχανές 14.400 ίππων που η κάθε μία τους κινούσε δύο προπέλες και διέθετε διαμερίσματα κατοικίας για 100 άτομα.

Ήταν κατασκευασμένη για διατηρήσεις σε νερά μέχρι 450 μέτρα και σε βάθος μέχρι 7.600 μέτρα. Είχε ναυπηγηθεί τό 1976 στην Ίαπωνία από τα ναυπηγεία της Μισουμπίσι και άνηκε σε Άμερικανική έταιρία της Ν. Όρλεάνης ή όποια τήν είχε έγκαταστήσει για λογαριασμό της Μόμπιλ - Όίλ στα κοιτάσματα Hibernia, 175 μίλια άνατολικά της Νέας Γής.

Αυτή λοιπόν ή γεωτρητική εξέδρα, τό άπόγευμα της Δευτέρας 15 Φεβρουαρίου δέχτηκε τό βάρος μίας φοβερής θύελλας που ξεσήκωσε άνέμους με ταχύτητα 135 χλιομ. τήν ώρα και κύματα ύψους 15 μέτρων. Η επίθεση φαίνεται πως ήταν άκαταμάχητη. Η μία κολώνα στηρίξεως ύποχώρησε, ή εξέδρα πήρε κλίση 15 μοιρών και ό σταθμός της μετέδωσε τό σήμα κινδύνου. Έκτοτε ή πλωτή νήσος έπαυσε ν' άπαντά και τα ρουμουλκά και έλικόπτερα που προσπάθησαν να πλησιάσουν μέσα σ' αυτές τις τρομερές καιρικές συνθήκες δεν μπόρεσαν τίποτε ν' άνακαλύψουν. Έτσι θεωρείται βέβαιο πως ή εξέδρα βυθίστηκε στα άπύθμενα εκείνα βάθη, συμπαρσύροντας τις 94 ψυχές του προσωπικού της.

Μπροστά σε τέτοιες βιβλικές καταστροφές θυμάται συνήθως ό άνθρωπος τήν αντίφαση της μοίρας του. Γιατί ενώ τή μία στιγμή άποθαυμάζει τις κορυφές τών μεγαλοεργημάτων του, τήν άλλη άκριβώς στιγμή ή μαινώμενη φύση τόν κάνει να συναισθάνεται πόσο μικρός και άδύνατος είναι μπροστά της. Η μαγία τών στοιχείων της φύσεως, έλεγεν ό Καρτέσιος, ξεσπά πάντα στις ψηλότερες κορυφές.

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



# Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

**Ships Agents & Brokers**

**SOUTH AFRICA**

**DURBAN — HEAD OFFICE**

21st Floor John Ross House (West)  
22/36 Victoria Embankment  
DURBAN 4001, SOUTH AFRICA  
P.O. Box 2110, CABLES: "PANDORA"  
Tel.: 376545, Telex: 6-22550 SA

**JOHANNESBURG**

PANDORA CHARTERING  
P.O. Box ES302  
BENMORE, JOHANNESBURG  
2010 SOUTH AFRICA  
Tel.: 7837055, Telex: 4-24064 SA

**GREECE — PIRAEUS**

SEAGOLD MARITIME INC.  
98B, Filonos Street,  
PIRAEUS, GREECE  
Tel.: 4519794 — 4519719  
Telex: 21-1185 SEA GR.

# ‘Η ναυλαγορά

Σε 33.69 εκατομ. τον. d.w. υπολογίζεται τό παγκόσμιο άργούν τοννάζ. Έξ αυτών 68 τά παροπλισμένα μπάλκ κάρριερς χωρητικότητος 2 εκατομ. τον. d.w. στις άρχές Μαρτίου έναντι 42 σκαφών 1,3 εκατομ. τον. d.w. πρό μνηός.

...

Δείκτες τής οικονομικής δραστηριότητος στις ‘Ηνωμένες Πολιτείες αποδεικνύουν μιά σταθερή άνοδο κατά τό τελευταίο τρίμηνο του 1981. Κυβερνητικοί έμπειρογνώμονες προβλέπουν άνάκαμψη τής άμερικανικής οικονομίας τήν έρχόμενη άνοιξη.

...

Συνεχίζονται οι άθρόες πωλήσεις χρυσού και πετρελαίου υπό τής Σοβιετικής Ένώσεως γιά τήν άπόκτηση πολύτιμου συναλλάγματος άπαραίτητου γιά τήν άγορά δημητριακών. Σε 8 εκατομ. τόννους υπολογίζεται ή ποσότης πετρελαίου πού αντί νά διοχετευθεί στά κράτη τής Κομκεόν θά διατεθεί άπό τούς Ρώσους στήν έλεύθερη άγορά.

...

Γιά πρώτη φορά οι Σοβιετικοί άγόρασαν ποσότητα δημητριακών μέ μεσοπρόθεσμη πίστωση. Ποσότης 1,4 εκατομ. τόννων άπό τής ‘Ηνωμένες Πολιτείες και 1 εκατομ. τον. άπό τήν Αύστραλία άγοράσθηκαν στά τέλη Φεβρουαρίου μέ συμφωνία έξοφλήσεως έντός έξι μηνών, γεγονός πού έπιβεβαιώνει τήν έλλειψη συναλλάγματος τής Μόσχας.

...

‘Ανακοίνωση του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου αναφέρει ότι ή παγκόσμια συγκομιδή δημητριακών γιά τήν περίοδο 1981-82 υπολογίζεται στό ύψος ρεκόρ των 1,5 δισεκατομμυρίων τόννων. Οι ποσότητες κατά κατηγορία υπολογίζονται σε 450 εκατομ. τον. σιτηρών, 767 εκατομ. τον. γεννημάτων και 273 εκατομ. τον. όρύζης.

Βασικός συντελεστής τής ύψηλης συγκομιδής ή αύξηση τής παραγωγής δημητριακών στις κυρίως έξαγωγείς χώρες των ‘Ηνωμένων Πολιτειών, Αύστραλίας και Καναδά.

...

‘Η συγκομιδή δημητριακών τής ‘Αργεντινής μειωμένη άπό 34,8 εκατομ. τον. του 1981 σε 32,3 εκατομ. τον. λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Κατά τό 1981 τό 75% τής πα-

ραγωγής τής σε δημητριακά εδήχθη στήν Σοβιετική Ένωση. Έκπρόσωποι τής κυβερνήσεως δήλωσαν ότι παρά τής άπειλής του Προέδρου Ρήγκαν γιά εμπάργκο κατά τής Σοβιετικής Ένώσεως γιά τά γεγονότα τής Πολωνίας ή πώληση δημητριακών προς τήν Ρωσία είναι άπαραίτητη γιά τήν οικονομική ζωή τής ‘Αργεντινής.

...

‘Υπολογισμοί τής International Energy Agency αναφέρουν ότι ή παγκόσμια ζήτηση πετρελαίου μειώθηκε κατά 10% τά δύο τελευταία χρόνια ένώ κατά τό πρώτο τρίμηνο του 1982 θά παρατηρηθή και νέα μείωση κατά 5-6% έναντι του αντίστοιχου τριμήνου του 1981.

...

Ένώ στά μεσαίου μεγέθους δεξαμενόπλοια σημειώθηκε αύξηση των ναύλων κατά 20 μονάδες ως τά υπερδεξαμενόπλοια πού βρίσκονταν άνοικτά στον Περσικό στις άρχές Μαρτίου έφθασαν τά 40 χωρητικότητος 11 εκατομ. τον. d.w.

...

Μείωση σημειώθηκε στά δεξαμενόπλοια πού άπασχολούνται ως πλωτές άποθήκες πετρελαίου. ‘Από 123 σκάφη χωρητικότητος 29,8 εκατομ. τον. d.w. μειώθηκαν σε 99 σκάφη 23,6 εκατομ. τον. d.w.

Έν τώ μεταξύ οι μεγάλες εταιρίες πετρελαίου συνεχίζουν τήν πώληση των μεγάλων τάνκερς και μικτών σκαφών γιά διάλυση. 11 σκάφη όδηγήθηκαν στά διαλυτήρια άπό τήν άρχή του 1982 μέσης ήλικίας 14,3 έτών.

...

‘Ο Οίκος John I. Jacobs, πού υπολογίζει τήν πλεονάζουσα χωρητικότητα δεξαμενοπλοίων σε 153 εκατομ. τον. d.w. υποστηρίζει στήν έτήσια έκθεση του γιά τήν άγορά των δεξαμενοπλοίων ότι γιά νά έξαλειφθή ή πλεονάζουσα αυτή χωρητικότης πρέπει νά καθιερωθεί ή είκοσαετία σαν τό άνώτατο όριο ζωής των δεξαμενοπλοίων.

...

Κατά τήν διάρκεια του 1981 έπωλήθησαν σε διαλυτές του Πακιστάν σκάφη χωρητικότητος 14 εκατομ. τον. d.w. εκ των όποιων 40 δεξαμενόπλοια μεσαίου και μεγάλου μεγέθους.

Τό μεγαλύτερο σκάφος πού πωλήθηκε

στό Πακιστάν είναι τό σούπερ τάνκερ «Brumaire» 239.485 τον. d.w. και 36.338 τον. έλαφρού έκτοπισματος, ναυπηγήσεως 1971 έναντι τιμής 112,50 δολλαρίων ανά τόννο έλαφρού έκτοπισματος

...

‘Η πρόταση νά μειωθεί ή τιμή του άργού τής Βορείου Θαλάσσης κατά 4 δολλάρια τό βαρέλι, πού αντίστοιχεί σε μείωση τής τάξεως του 11,4%, αντιπροσωπεύει γιά τήν Μεγάλη Βρετανία άπόλεια έσόδων ύψους 500 εκατομ. στερλινών έτησίως.

...

Στήν έκτακτη σύνοδο των χωρών του ΟΠΕΚ πού θά λάβει χώρα στή Βιέννη στις 19 Μαρτίου ο Πρόεδρος του ‘Οργανισμού Δρ. Μ. ‘Οτάιμπα θά ζητήσει άπό τά κράτη-μέλη νά μειώσουν τήν συνολική ήμερήσια παραγωγή στα 18,5 εκατομ. βαρέλια, δηλαδή κατά 1,2 - 1,5 εκατομ. βαρέλια λιγότερα τής σημερινής παραγωγής.

...

‘Απέτυχε και ή πέμπτη διαπραγματευτική προσπάθεια του κ. ‘Ολαφ Πάλμπερ, ως εκπροσώπου των ‘Ηνωμένων Έθνών, γιά τήν άπελευθέρωση των 70 πλοίων πού βρίσκονται άποκλεισμένα στό ‘Σάτ έλ ‘Αράμπ» και 8 σκαφών πού βρίσκονται στό ‘Ιρακινό λιμάνι «ούμ Κουάσρ».

...

Οι ‘Ηνωμένες Πολιτείες θά έξαγάγουν πρός τήν Γαλλία κατά τό 1982 ποσότητες άνθρακος πού υπολογίζονται σε 12 εκατομμύρια τόννους.

...

‘Η Σοβιετική Ένωση ένέκρινε τά σχέδια κατασκευής ενός νέου σταθμού διακινήσεως άνθρακος στό Βοστόν ενήσιας δυναμικότητος 8 εκατομ. τόννων.

...

‘Η Ένωση των Βρετανών Έφοπιιστών άνεκοίνωσε ότι διά νά σταματήσει ή μείωση τής δυνάμεως τής Βρετανικής Ναυτιλίας άπαιτούνται νέα επενδύσεις τής τάξεως των 500 εκατομμυρίων στερλινών τόν χρόνο. ‘Η Ένωση ζητά άπό τήν Βρετανική κυβέρνηση νά έγκρίνει τήν άφορολόγητη άπόσβεση του 40% των κερδών των πλοίων διά νά προσελκυσθεί τό ενδιαφέρον των πλοιοκτητών εις άγοράς νέων πλοίων μέ βρετανική σημαία.



## LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE  
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS  
TELEX: 21 1602 LAUR GR  
TEL.: 4531586 - 4516945 - 4519304

# ‘Η ἀλληλογραφία μας

ΠΑΛΙ ΤΟ ΠΡΑΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΣΤΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Θά ήθελα νά αναφερθώ στην επιστολή του κ. Ε. Σαΐτη όπως και του κ. Ν. Άρωνη, πού δημοσιεύθηκαν στο τεύχος σας της 15/1/82 και νά τονίσω ότι τό Πρατήριο τής Έστίας Ναυτικών σάν ιδέα είναι ομολογουμένως θαυμάσια, αλλά όπωςσδήποτε ή λειτουργικότητα του θεσμού και ή οργάνωση του πρατηρίου πιά — σέ όρθολογική βάση — έχει ανάγκη από κάθε εποικοδομητικά καλόπιστη κριτική από τή μεριά των έξυπνότερων και από τήν άλλη των ύπολογων χρειάζεται προσπάθεια επίπονη γιά βελτίωση, χωρίς κάθε παράπονο νά αντιμετώπιζεται σάν άβάσιμο — εκ προοιμίου — μέ τήν έπιστράτευση λεκτικών άκροβατισμών, πού δέν ώφελούν.

Σέ κάποιο σημείο τής μιάς επιστολής αναφέρεται ότι μεγάλο ποσοστό ναυτικών προμηθεύεται σημαντικές ποσότητες τροφίμων και άλλων ειδών πρατηρίου, άδικαιολόγητες γιά τίς ανάγκες έστω και μιάς πολυμελέστατης οικογενείας, προφανώς γιά τήν έξυπνότερη συγγενών και φίλων και αυτό τό επίχειρημα προβάλλεται γιά νά ύποστηριχθεί ότι όντως συμφέρει ή προμηθεια ειδών από τό πρατήριο πού κατ' άρχάς τό δέχομαι, άναρτηθήκαν όμως οι άρμόδιοι άν-αυτή ή διαπίστωση έχει και άλλη πλευρά: Διηλαδή-μήπως αυτή ή συμπεριφορά έχει και άλλες αίτιες; Προσωπικά θά έλεγα πρόχειρα, ότι ίσως φταίει τό γεγονός ότι ή τοποθεσία δέν προσφέρεται γιά εύχερη πρόσβαση και έπομένως μοιραία ό καταναλωτής όδηγείται στη μείωση τής συχνότητας των επισκέψεων μέ αντίστοιχα μεγάλη προμήθεια.

Έπίσης θά έλεγα ότι ενώ άναμφισβήτητα πάντοτε προσφέρονται προϊόντα ενός είδους, άν παράλληλα ύπάρχει ή ανάγκη προμήθειας και όπωςσδήποτε ενός συγκεκριμένου τύπου από τό είδος αυτό, π.χ. παιδικές τροφές και πάνες, σαπούνια πλυντηρίων, τρόφιμα κ.λ.π. παρατηρείται ότι — προφανώς από έλλειψη οργάνωσης — μπορεί νά περάσουν και έβδομάδες ή μήνας ολόκληρος και παραπάνω χωρίς νά προσφέρονται οι τύποι αυτοί και άρα ό καταναλωτής όταν βρει τό συγκεκριμένο τύπο από τό είδος

## Ο ΑΜΝΟΣ Ο ΑΙΡΩΝ...

Κύριε Διευθυντά,

Μέσα στά τόσα πολλά πού έχουν γραφεί γιά τούς ..... κακούς πλοίαρχους, τούς έτσι κι' άλλιώς, θέλω και έγώ νά εκφράσω τό δικό μου σκεπτικό πάνω σ' αυτές τίς συκοφαντίες - κατηγορίες.

Άπευθύνομαι στόν κάθε ένα πού έχει βάλει στόχο του τόν πλοίαρχο γιά νά δώσει μιά εύκολη λύση στά προβλήματά του και πρόσ τόν κάθε υπεύθυνο πού άβασάνιστα τόν έστρωσε στό κυνήγι μέ σκοπό τή σπύλωση τής άξιοπρέπειας του μέ τήν άμεση συκοφαντία σάν στοιχείο κατηγορίας έναντιόν του και λύση εύκολη τής παραπέρα έρευνας.

Μέ άφορμή άρθρο δημοσιογράφου σέ άθηναϊκή έφημερίδα στις 11 Φεβρουαρίου, κάνω τόν έξής παραλληλισμό και προχωρώ.

Έδώ έχομε κουκιά μετρημένα, όταν π.χ. γίνεται διάρρηξη σέ μιά τράπεζα, ύπάρχει ό «έγκέφαλος», ό άρχηγός και τά «τσιράκια» του και άφού τούς πιάσει ή τσιμπίδα του νόμου τούς καθίζει όλους στό σκαμνί. Στην περίπτωση τή δική μας ύπάρχει ό διαχωρισμός και δίνεται άφεση άμαρτιών στους συνυπεύθυνους, ενώ ή μήνη όλων στρέφεται κατά του προσώπου του πλοίαρχου.

Και τώρα δίνω μιά παραστατική εικόνα των όσων μας έξιστορεί ό άρθρογράφος.

Τού καπετάνιου του ήλθε, έτσι στά ξαφνικά, ή ιδέα νά πετάξει τά σκουπίδια στη θάλασσα, περνά πρόσ τήν πρύμνη και άρχίζει νά τά πετά. Άφού τελειώνει τό έργο του επιστρέφει ικανοποιημένος στό γραφείο του, εκεί όμως θυμάται, ότι έχει και κάτι νερόλαδα στις σεντίνες του μηχανοστασίου και γιά νά κάνει χάρι μέ τούς κατοίκους τής περιοχής, κατεβαίνει στό μηχανοστάσιο και ρωτώντας μαθαίνει πού είναι ή σχετική άντλία και πώς δουλεύει. Έτσι, λοιπόν, τελειώνοντας και αυτό τό καθήκον του επιστρέφει καμαρώνοντας πού τόν έπεφημούν πλήρωμα και περίοικοι.

Έτσι, μάς λέει, είδαν τόν πλοίαρχο νά κινείται και νά πράττει τίς παραβάσεις του μολύνοντας τό οικιστικό περιβάλλον τής περιοχής και τόν γνώρισαν από τίς κινήσεις και τά έργα. Αυτός είναι, πιάστε τον, σταυρώσατε τον, τελειώσαμε.

Όχι, κύριοι δέν είναι τόσο φαιδρή ή κατάσταση, έχει ξεπεράσει τά όρια του συναγερμού. Τό κακό δέν εξαλείφεται μέ τίς καταδίκες των πλοίαρχων και τά πρόστιμα πού επιβάλλουν οι Άρχές, άντί λοιπόν νά άναγκαστούν οι καθήμενοι στό άνώτατα κλιμάκια του ΥΕΝ, όπως μάς πρωτοαναφέρει ό άρθρογράφος, θά ήταν καλύτερα νά είχαν σκεφτεί κατά πόσον είναι και οι ίδιοι συνυπεύθυνοι.

Όλοι γνωρίζομε πώς, όταν έρχεται ένα πλοίο στό λιμάνι γιά φορτοεκφόρτωση και περισσότερο γιά επισκευές, παραπλισμό ή πολυήμερη παραμονή θά έχει άσφαλώς μετά τήν πρώτη ήμέρα, σκουπίδια και σεντινόνα. Ρωτώ, ποιά μέτρα άσφαλείας έχουν παρθεί από άρμόδιο κρατικό φορέα γιά τήν περισυλλογή τους, εκτός από τό στείρο «άπαγορεύεται ή ρίψη» των παραπάνω στην θάλασσα.

Κύριοι ταγοί των νόμων και των διατάξε-

ων μήν τούς εφαρμόζεται μόνο γιά καταδίκες, αλλά γιά τήν πρόληψη και γιά τήν πραγματική έννοια του σκοπού πού εκδόθηκαν.

Οι υπεύθυνοι τής κάθε εταιρίας γνωρίζουν πολύ καλά τήν ύπαρξη στό πλοίο των μολυσμάτων αυτών, αλλά περιμένομε όλοι ν' άπολλαγούμε άπ' αυτά άβρόχοις ποσι μέ τό πρώτο άεράκι πρόσ τό άνοικτό πέλαγος.

Σέ κάθε παρανομία ύπάρχουν οι υπεύθυνοι και οι συνυπεύθυνοι, γιά τούς δεύτερους αναφέρθηκε και τώρα σημειώνω τούς υπεύθυνους, α) γιά τά σκουπίδια εκτός του πλοίαρχου έχομε ύποπλοίαρχο, ναύκληρο και καμιά φορά τό θαλαμηπόλο, β) γιά τά σεντινόνα πλοίαρχος, α' μηχανικός, β' μηχανικός και γ' μηχανικός.

Άν σέ όλους αυτούς έπιβληθεί άυστηρό πρόστιμο ΝΑ ΕΙΣΤΕ ΒΕΒΑΙΟΙ, πώς δέν θά πέσει στη θάλασσα, ούτε σκουπιδάκι, ούτε σταγόνα λάδι, γιατί δέν θά πάει ό πλοίαρχος μόνος του νά κάνει αυτές τίς δουλειές.

Όχι λοιπόν άλλα άρον, άρον... στόν Πλοίαρχο.

Εύχαριστώ  
ΓΙΩΡΓΓΟΣ ΣΤΑΥΡΑΓΓΕΛΟΣ  
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιάς, 22/2/82

Σημ. Συντ.: Τό «Ναυτικά Χρονικά» έπανελημμένα έχουν ύπογραμμίσει ότι δέν μπορούμε νά τό φορτώνομε όλα στόν πλοίαρχο και ένθυμούμεθα ότι και ή Ένωση Πλοίαρχων είχε θέσει κάποτε τό όλο πρόβλημα αλλά δέν είδαμε τήν συνέχεια. Πρέπει συνενώς τό όλο θέμα νά τεθεί εκ νέου από τήν συνδικαλιστική οργάνωση των πλοίαρχων μας ώστε και νά προστατευθούν οι πλοίαρχοι αλλά και νά αναλάβουν όλοι οι έν προκειμένω άρμόδιοι τίς εϋθύνες τους, γιατί, όπως πολύ αστά παρατηρεί ό έπιστολογράφος, άν κάθε υπεύθυνος θά γνωρίζει εκ των προτέρων ότι θά αντιμετώπισει τίς συνέπειες κάθε πράξεώς του και δέν θά τις φορτώνει — όπως σήμερα — στόν πλοίαρχο θά είναι ιδιαίτερα προσεκτικός. Εϋθύνες όμως έχει και ή Πολιτεία. Ποιές είναι οι σχετικές εύκολίες πού παρέχει στό πλοίο, μπορεί κανείς από τούς πολυάριθμους άρμόδιους νά μάς πληροφορήσει:

Cables: "NAFTIKA"  
Telex: 6-2421 SA

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

## Argonaut Suppliers

2201/224 POINT ROAD, DURBAN 4001

# DURBAN

Διευθυντής: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ  
for all ship requirements

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

πού επιθυμεί, κάνει μεγάλη αποθεματοποίηση.

Τέλος, είναι γεγονός ότι παρουσιάζεται συνωστισμός μπροστά στα ταμεία συγκριτικά μεγαλύτερος από τις ιδιωτικές επιχειρήσεις του ίδιου δυναμικού· ίσως αν όχι από άδιαφορία, μάλλον από ανάπτυξη κάποιου πνεύματος και νοοτροπίας δημοσιοϋπαλληλικής με την κακή έννοια, των χειριστών — και κατ' ακολουθίαν είναι εύλογο πάλι ό εξυπηρετούμενος να μειώνει την συχνότητα του μαρτυρίου της άναμονής, προγραμματίζοντας τις προμήθειές του μακροπρόθεσμα και αυξάνοντας τον όγκο τους.

Στην άλλη επιστολή αναφέρεται ότι σε μερικά είδη οι τιμές είναι ανεπαίσθητα χαμηλότερες εκείνων των σούπερ μάρκετς, ενώ σε άλλα υψηλότερες και επομένως τίθεται θέμα χρηστής διαχείρισης εμμέσως. Έγώ θα έλεγα ότι οι τιμές σε ελάχιστες περιπτώσεις είναι ίδιες με των ιδιωτικών επιχειρήσεων και συνήθως χαμηλότερες 5-10% εκείνων.

Η κατάσταση όμως αυτή δεν νομίζω ότι είναι ικανοποιητική αν υπολογισθεί ότι οι ιδιωτικές επιχειρήσεις έχουν τιμές περίπου 25% πάνω από το κόστος παραγωγής για κάλυψη νομίμου κέρδους και αυξημένα πάγια έξοδα επιχείρησης, που συνεπάγεται τό ειδικευμένο προσωπικό για άρτια οργάνωση και τέλεια εξυπηρέτηση του πελάτου, στοιχεία που δεν συναντώνται στον ίδιο τουλάχιστον βαθμό αναπτυγμένα στο πρατήριο της ΕΣΤΙΑΣ. Έπομένως θα ήταν εύλογο οι άρμόδιοι σ' αυτό τον μη κερδοσκοπικό οργανισμό να στοχεύουν σε επίτευξη τιμών χαμηλότερων των σούπερ μάρκετς κατά 15-20% τουλάχιστον, ώστε να δικαιολογείται και η σκοπιμότητα της ύπαρξής του. Με άλλα λόγια χρειάζεται οργάνωση και αύξηση της παραγωγικότητας και όχι η δημιουργία δύσκαμπτων γραφειοκρατικών δομών, όπου

οί διοικητικοί υπάλληλοι ξεπερνούν σε αριθμό εκείνους που προσφέρουν έργο πραγματικό.

Εύχαριστώ  
Γ. ΑΝΤΥΠΑΣ  
Συνταξιούχος Πλοίαρχος Α'

Πειραιάς, 28 Ιανουαρίου 1982

Σημ. Συντ.: Οι παρατηρήσεις του επιστολογράφου πρέπει να προσελκύουν τό ιδιαίτερο ενδιαφέρον των διοικούντων ώστε να υλοποιηθούν οι υποδείξεις. Άλλιάς καλύτερα θα ήταν να κλείσει τό περιβόητο πρατήριο.

**ΑΜΟΙΒΗ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΟΥΜΕΝΑ ΤΗΛΕΦΩΝΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ**

Άξιότιμε Κύριε Κωττάκη,

Δέν θα κάμω κατάχρηση τής καλωσύνης σας, νά δημοσιεύσετε τό παρόν σχόλιο, από τις στήλες του έγκριτου περιοδικού σας.

Ο κύριος Πρόεδρος τής Ε.Ε.Ε., διά τής έγκυκλίου του υπ' αριθ. 2004 τής 18/2/1981, εύρισκει «ΕΥΛΟΓΟΝ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟΝ» τό αίτημα τής Π.Σ.Α.Α.Θ.Ε. νά άμειβεται ό άσυρματιστής μηνιαίως μέ τό έξτρα ποσόν τής τάξεως των 5.000 δρχ. τό όποϊον και ΕΓΚΡΙΝΕΙ.

Στήν συνέχεια όμως τής έγκυκλίου του άναφέρει, ότι τό ποσόν αυτό θα καταβάλλουν τά μέλη του πληρώματος διά είσφοράς των άνα 100 δρχ. διά κάθε τηλεφώνημα.

Έτσι, ένα 3λεπτο τηλεφώνημα των 178,20 αυτόμάτως γίνεται 278,20 δρχ. Είναι άκατανόητον, ή Ε.Ε.Ε. ν' άποφασίζει και νά διατάζει τήν πλειοψηφίαν των ναυτικών, νά πληρώνη «Χαράτσι» στήν μειοψηφία.

Υπό ποϊαν ιδιότητα πράττει τούτο; Μήπως είναι κρατικός φορέας; Μήπως άντιπροσωπεύει, τις κλαδικές όρ-

γανώσεις μας;

Ή ΠΝΟ ποϊαν στάσιν τήρησε; Γιατί τό έδέχθη;

Τά έπίσημα κλαδικά σωματεία μας, πλήν φυσικά τής ΠΣΑΑΘΑΕ, πώς έδέχθησαν αυτό τό πρωτοφανές στά ναυτιλιακά χρονικά γεγονός;

Είμαστε άξιοι τής τύχης μας, διότι μέσα στά τόσο «κακώς κείμενα» προσθέσαμε ένα άκομη.

Ή Ε.Ε.Ε., αν θεωρή τούς άσυρματιστές άδικημένους, νά τούς δώση αυτή τό έπίδομα αυτό - άφού όλοι οι κλάδοι είναι ικανοποιημένοι από τις άποδοχές τους.

Τί νά πη ό Πλοίαρχος, όταν τά Σάββατα 1 χρόνο τώρα για όλους ήταν άργία, ενώ για εκείνον ήταν ύποχρεωτική ήμέρα έργασίας άνευ άποδοχών;

Τί νά πη ό Ύποπλοίαρχος, όταν κάνη τήν «Νοσοκόμα» για 1 ή 2 ή περισσότερο άκομη ώρες, μετά τό θωρό του;

Αυτός είναι ύποχρεωμένος, ενώ ό άσυρματιστής για νά κάμη ένα τηλεφώνημα δέν είναι και πρέπει νά πληρωθή έξτρα.

Έπί πλέον ή έγκύκλιος αυτή — πού πρέπει νά άρθη άμέσως — μειονεκτεί στο γεγονός ότι ό άσυρματιστής ύπολογίζει στις 5.000 αυτές ως τακτικό μηνιαίο έπίδομα.

Αν όμως διάφοροι λόγοι καθιστούν άδύνατη τήν τηλεπικοινωνία, ποιος θα τόν άποζημιώσει;

Νά είναι βέβαια ή Ε.Ε.Ε., ότι ό κάθε ναυτικός θα προτιμήση νά πληρώση άκριβότερα τό τηλεφώνημα του μέσω σταθμού Ξηράς ή μέσω V.H.F., αλλά θα έχη τήν ήθικη ικανοποίηση ότι δέν πλήρωσε «χαράτσι».

Σάς εύχαριστώ διά τήν φιλοξενία,  
Υμέτερος,  
ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΡΙΚΟΓΛΟΥ  
Πλοίαρχος Μ/Υ «ΤΟΚΥΟ ΟΛΥΜΠΙΣ»  
Σάντος, 22-2-1982

# ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α. Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10ς ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

# COMNINOS BROTHERS

*group of companies*



*a substantial contribution  
to the development  
of the greek reefer fleet*

No.	VESSEL'S NAME	BUILT	DWT	CUBIC CAPACITY
1	MACEDONIAN REEFER	1968	11,243	494,586
2	MARATHON REEFER	1968	11,284	494,753
3	ATHENIAN REEFER	1973	9,168	456,407
4	ATTICA REEFER	1973	9,315	456,407
5	OLYMPIAN REEFER	1971	10,790	479,156
6	DELPHIC REEFER	1972	10,963	479,087
7	AEGEAN REEFER	1964	8,100	376,510
8	IONIAN REEFER	1965	8,100	376,510
9	SPARTAN REEFER	1965	9,520	361,547
10	IKARIAN REEFER	1968	5,200	284,215
11	SARONIC REEFER	1967	5,200	284,215

COMNINOS BROTHERS SHIPPING CO. SA.  
61-65, FILONOS STR.  
PIRAEUS — GREECE  
TELEPHONE: 41 32 602 TELEX: 21 2915

COMNINOS BROS. (LONDON) LIMITED  
TRAFALGER HOUSE, 11 WATERLOO PLACE,  
LONDON SW1Y 4AU · ENGLAND  
TELEPHONE: (01) 839 1580 TELEX: 892494

# Πλοία — Ψυγεία

## “Ενας εξειδικευμένος κλάδος τών διά θαλάσσης Μεταφορών

Του κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΜΠΑΝΟΥ

### Α' ΓΕΝΙΚΑ

Μέσα στην γενική καχεξία που διακρίνει σήμερα την παγκόσμια ναυτιλία, τόσο στον τομέα της μεταφοράς ξηρού φορτίου όσο και σε εκείνον των πετρελαίων, υπάρχει και μία κατηγορία πλοίων που απολαύουν την έποχική τους άνθηση. Πρόκειται για τα πλοία-ψυγεία, τον κλάδο αυτό του εμπορικού πλοίου που εξειδικεύεται στην μεταφορά των εύπαθων εκείνων φορτίων που απαιτούν ιδιαίτερες συνθήκες κλιματισμού για την συντήρησή τους.

Μιά, σύντομη έστω, ματιά και εξέταση των ιδιαιτεροτήτων που χαρακτηρίζουν τον ειδικό αυτό τομέα της ναυτιλιακής δραστηριότητας καθιστάται έτσι επίκαιρη. Και ακόμα περισσότερο «επίκαιρη» γίνεται μία τέτοια μελέτη, αν λάβει κανείς υπ' όψη του την αξιοσημείωτη ανόμιξη της ελληνικής πλοιοκτησίας, κατά τα τελευταία λίγα χρόνια, στον τομέα των διά ψυγείων μεταφορών.

### Β' Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Πράγματι, περί τα τέλη του 1981 η Έλληνική Σημαία έκάλυπτε 78 ώκεανοπόρα (άνω των 100.000 κ.π.) πλοία-ψυγεία, συνολικής μεταφορικής ικανότητας περίπου 24.930.000 κυβικών ποδών, αριθμό που αντιστοιχεί προς τό 13,6% περίπου του παγκόσμιου στόλου πλοίων-ψυγείων της αυτής κατηγορίας. Η τελειώς πρόσφατη αγοραστική δραστηριότητα των Έλλήνων πλοιοκτητών μάς κάνει να πιστεύουμε ότι οι διαδικασίες αύξησης του αριθμού και του όγκου των ελληνικών πλοίων-ψυγείων βρίσκονται σε πλήρη εξέλιξη και ότι, την στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, τό ποσοστό της ελληνικής συμμετοχής πρέπει να έχει υπερβεί τό 14% σε παγκόσμια κλίμακα.

Είναι χαρακτηριστικό ότι — σε αντίθεση με ό,τι συμβαίνει στους τομείς ξηρού φορτίου και πετρελαιοφόρων — τό σύνολον σχεδόν της ελληνόκτητης χωρητικότητας πλοίων-ψυγείων βρίσκεται κάτω από την Έλληνική Σημαία. Πράγματι, οι σημαίες του Παναμά και της Λιβερίας καλύπτουν ένα εντελώς άσημαντο αριθμό ψυγείων ελληνικών συμφερόντων. Από όσα γνωρίζω, η εξήγηση του φαινομένου δεν έχει αναζητηθεί ακόμα. Τό πιο λογικό είναι κανείς να υποθέσει, ότι τούτο αποτελεί μία ενδόμυχη, μία σιωπηρή παραδοχή εκ μέρους του ελληνικού έφοπλισμού της ποιοτικής υπεροχής του Έλληνας ναυτικού απέναντι των πληρωμάτων εύκαιρίας, καθώς και της ανάγκης μιάς ευρυθμής λειτουργίας του πλοίου, κάτω από συγκεκριμένους κανονισμούς υπηρεσίας, δεδομένης της απόλυτης ανάγκης συντήρησης του φορτίου και, κατ' επέκταση, διατήρησης του «καλού ονόματος» του πλοίου.

Σέ σύγκριση με άλλους «έθνικούς» στόλους, η Ελλάδα βρίσκεται στην δεύτερη θέ-

ση σε αριθμό πλοίων (78 πλοία έναντι 86 της Ιαπωνίας και με την Μεγ. Βρετανία τρίτη με 57 πλοία). Ός προς την χωρητικότητα, έρχεται δεύτερη με 24.930.000 κ.π. με πρώτη την Μεγ. Βρετανία (26.000.000 κ.π.) ενώ προηγείται της Ιαπωνίας (20.200.000 κ.π.). Η συμμετοχή όμως της τελευταίας στον υπό Παναμαϊκή σημαία στόλο ψυγείων με 12 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3.980.000 κ.π. την καθιστά πρακτικά ισοδύναμη προς την Ελλάδα.

Από τις σημαίες εύκαιρίας, πολύ αξιόλογη ή παρουσία της Λιβερίας (62 πλοία, 20.600.000 κ.π.) και του Παναμά (59 πλοία, 17.150.000 κ.π.). Έξ αυτών, η πρώτη καλύπτει κυρίως άμερικανικά και γερμανικά συμφέροντα ενώ οι ίδιες χώρες μαζί με την Ιαπωνία έλέγχουν ένα συντριπτικά μεγάλο ποσοστό της δεύτερης.

Λαμβανομένων υπ' όψη των σημερινών επιπέδων ναύλων και της ιδιομορφίας του ειδικού αυτού τομέα ναυτιλιακής δραστηριότητας, καθώς επίσης και του ύψηλου κόστους ναυπήγησης, ή παραγγελία νεοεύκτων είναι του ύψηλου κόστους ναυπήγησης, ή παραγγελία νεοεύκτων είναι ένα σχεδόν αδιανόητο έγχειρημα για τόν Έλληνα πλοιοκτήτη. Από την άλλη πλευρά, τά καλής κλάσεως και αποδεκτής ηλικίας πλοία είναι μάλλον δυσεύρετα στην διεθνή αγορά. Εύτυχως για τόν ελληνικό έφοπλισμό, ή άπτόμη άνοδος του κόστους εκμετάλλευσης στις ανεπτυγμένες χώρες δημιουργεί πολλές περιπτώσεις βεβιασμένης πώλησης υπό μορφή ξεπουλήματος. Και είναι προς τιμήν του ελληνικού έφοπλισμού τό ότι βρίσκεται σε ένα αρκετά ανεπτυγμένο επίπεδο ετοιμότητας και ανάπτυξης δημοσίων σχέσεων, ώ-



### Γ' ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑΣ

“Όπως και στους άλλους τύπους πλοίων, τό άσθενές σημείο του ελληνικού εμπορικού στόλου ψυγείων είναι ή μεγάλη ηλικία. Έτσι, έναντι ενός μέσου όρου του παγκόσμιου στόλου 11 έτών, ή μέση ηλικία του ελληνικού στόλου φθάνει τά 17,5 έτη. Μιά ματιά στους στατιστικούς πίνακες πείθει ότι — με ελάχιστες εξαιρέσεις που αναφέρονται σε περιθωριακές χώρες — ό ελληνικός στόλος πλοίων-ψυγείων είναι ό γρηαιότερος του κόσμου.

Τό γεγονός αυτό δημιουργεί σοβαρό πρόβλημα ανανέωσης, ένα πρόβλημα που, δυστυχώς, δεν επιδέχεται ταχύρρυθμες λύ-

στε μπορεί σε μεγάλο βαθμό να έπωφελείται τέτοιων περιστάσεων. Συχνά, αυτές οι πωλήσεις συνδυάζονται με την εξασφάλιση άπασχόλησης υπό μορφή χρονοναύλωσης μακράς περιόδου, πράγμα που διευκολύνει τό όλο έγχειρημα.

“Όπωςδήποτε, τό πρόβλημα «ηλικία» δεν είναι δυνατόν να αντιμετωπισθεί δραστικά προς τό παρόν για τούς λόγους που αναφέραμε, και τιμά τόν Έλληνα ναυτιλλόμενο ή διαπίστωση ότι έχει τό κουράγιο και την ικανότητα να αντιμετωπίζει αυτήν την αντίξοότητα, με τρόπο που επιτρέπει στο ελληνικό πλοία-ψυγείο να κάνει μία εύπρεπή παρουσία στους διεθνείς θαλάσσιους στίβους.

## Δ' ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Πρίν προχωρήσουμε με την εξέταση του αντικείμενου της δραστηριότητας του ειδικού αυτού ναυτιλιακού τομέα (φορτία) και την ανάλυση των ιδιοτήτων της ναυλαγοράς του, σκόπιμο θά ήταν, για τους μη ειδικούς, να επιχειρήσουμε μία πολύ σύντομη περιγραφή του πλοίου-ψυγείου.

Στήν πράξη, πρόκειται για ένα μικρού έως μετρίου μεγέθους φορτηγό πλοίο με εξωτερικά χαρακτηριστικά, λίγο-πολύ, ενός κλασικού TWEENDECKER. Η βασική ιδιαιτερότητά του βρίσκεται στην ικανότητά του να δημιουργεί μέσα στους χώρους φορτίου τις κατάλληλες εκείνες συνθήκες κλιματισμού που απαιτούνται για την συντήρηση του συνήθως εύπαθους φορτίου του.

Στήν προσπάθεια αυτή έχει να αντιμετωπίσει τις κλιματολογικές αλλαγές του εξωτερικού περιβάλλοντος (αέρα και θάλασσα) καθώς, επίσης, και αυτές που δημιουργούνται από το ίδιο το φορτίο (αποβολή θερμότητας και υγρασίας). Έτσι, εκτός από την ισχυρή μόνωση των χώρων φορτίου (παλαιότερα

του αέρα. Συνήθως, η μέγιστη απόδοση των ανεμιστήρων κυμαίνεται μεταξύ 60 και 80 εναλλαγών σε μία ώρα. Για μία ολόκληρη σειρά φορτίων, ο έλεγχος της υγρασίας — επομένως ο αερισμός — αποτελεί παράγοντα σπουδαιότερο και από αυτήν την ψύξη. Η κίνηση του ρεύματος αέρα μέσα στους ψυκτικούς χώρους καθέτως (VERTICAL VENTILATION) υπερτερεί σαφώς του οριζόντιου αερισμού, ο οποίος τείνει σήμερα να εγκαταλειφθεί.

Η δυνατότητα ταυτόχρονης μεταφοράς διαφορετικών φορτίων, που απαιτούν διάφορες συνθήκες κλιματισμού, δημιουργεί και την ανάγκη διαχωρισμού των χώρων φορτίου σε πολλούς τελείως απομονωμένους θαλάμους (COMPARTMENTS) με δυνατότητα ανάπτυξης ποικιλίας θερμοκρασιών. Ένα μέσης χωρητικότητας πλοίο-ψυγείο έχει συνήθως οκτώ τέτοιους θαλάμους.

Η ανάγκη της συνεχούς παρακολούθησης και ρύθμισης των συνθηκών κλιματισμού κατά την διάρκεια του πλου, καθώς και

τες. Όποιοδήποτε, το θέμα είναι πολύπλευρο και η τελική λύση θά εξαρτηθεί από τις μελλοντικές εξελίξεις.

## Ε' ΤΑ ΦΟΡΤΙΑ / Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

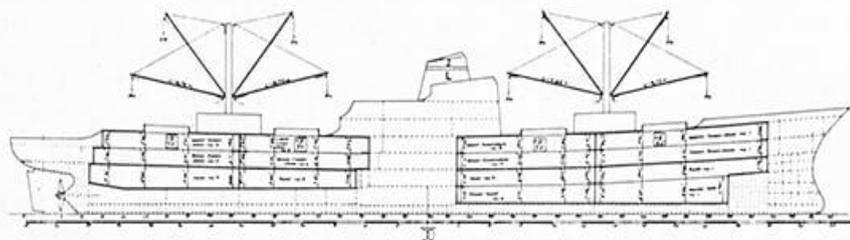
Κοινό χαρακτηριστικό όλων σχεδόν των φορτίων είναι ότι αποτελούν γεωργικά ή κτηνοτροφικά προϊόντα με μεγάλη ευπάθεια στον χρόνο και τις καιρικές συνθήκες. Αυτό, άλλωστε, δημιουργεί και την αναγκαιότητα της μεταφοράς τους υπό συνθήκες κλιματισμού ή ψύξεως.

Ο βασικός — και σπουδαιότερος — διαχωρισμός τους είναι σε εποχικά και μη εποχικά φορτία. Τα μη εποχικά είναι τα βασικά εκείνα προϊόντα που πράγματι — και αναλίσκονται — αδιακρίτως εποχής του έτους. Τέτοια είναι κυρίως το κρέας, τα πουλερικά, τα φάρια και, από τα φρούτα, οι μπανάνες. Η διακίνηση αυτών των φορτίων αποτελεί και την βασική ύποδομη της δραστηριότητας των πλοίων-ψυγείων.

Τόν τόνο όμως της ναυλαγοράς των πλοίων-ψυγείων δίνουν τα εποχικά προϊόντα, εκείνα, δηλαδή, που παράγονται και διακινούνται σε ορισμένες εποχές του χρόνου. Η συνισταμένη όλων των παραμέτρων που συνιστά την εποχή ωρίμανσης των εν λόγω προϊόντων σε παγκόσμια κλίμακα, δημιουργεί το HIGH SEASON της ναυλαγοράς που γενικά περικλείεται στους μήνες Φεβρουάριο έως Μάιο, με ανοδικές τάσεις όσο πλησιάζουμε στην αρχή και καθοδικές όσο απομακρυνόμαστε από το τέλος της χρονικής αυτής περιόδου. Τέτοια προϊόντα είναι τα εσπεριδοειδή, λοιπά φρούτα και λαχανικά.

Έτσι, η ναυλαγορά του πλοίου-ψυγείου λειτουργεί σχεδόν παράλληλα προς την κυρίως ναυλαγορά του ξηρού φορτίου ή πετρελαιοφόρων, οι οποίες ελάχιστα επιδρούν σε αυτή. Την στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, βρίσκεται στην έτησια εξαρσή της. Είναι, βέβαια, εκ των προτέρων γνωστό, ότι αυτή η ευδαιμονία γρήγορα θά δώσει την θέση της σε πιο κανονικούς ρυθμούς που θά οδηγήσουν στην θερινή και φθινοπωριάτικη άπραξια.

Ο εποχικός αυτός χαρακτήρας της ναυλαγοράς προσδιορίζει και τον τρόπο εμπορικής εκμετάλλευσης του πλοίου-ψυγείου. Βασικό προσδιοριστικό στοιχείο αποτελεί ο βαθμός έλεγχου επί των προς μεταφοράν φορτίων από τον πλοιοκτήτη. Άλλα και στο μέτρο που αυτός υπάρχει και είναι αξιόλογος, σημασία έχει και η κατηγορία στην οποία ανήκουν τα υπό έλεγχο φορτία. Είναι



Τυπική διάταξη των χώρων φορτίου πλοίου - ψυγείου

φελλού, τώρα ύαλοβάμβακα ή αναλόγων υλικών), απαιτείται η κατάλληλη ρύθμιση των θερμοκρασιών και η εναλλαγή του αέρα του εσωτερικού χώρου.

Η ρύθμιση της θερμοκρασίας στο επιθυμητό ύψος επιτυγχάνεται με την εγκατάσταση συστήματος ψύξεως (REEFER PLANT), ικανού να κρατήσει την θερμοκρασία μέσα σε όρια που καλύπτουν το σύνολο σχεδόν των συνήθων φορτίων (κατά κανόνα, + 15° έως - 25° C). Παλαιότερα, το ψυκτικό υλικό που χρησιμοποιείτο στις ψυκτικές εγκαταστάσεις ήταν η άμμωνια, άργότερα όμως κυριάρχησε το FREON 12 και πρόσφατα, το FREON 22.

Η εναλλαγή του αέρα γίνεται με σύστημα ισχυρών ανεμιστήρων, μετά από προηγούμενο έλεγχο της υγρασίας του εισερχόμε-

ο εκ των υστέρων έλεγχος της συμμόρφωσης προς τις δοθείσες οδηγίες έχει δημιουργήσει ένα ολόκληρο σύστημα θερμομέτρησης των χώρων και αυτόματης καταγραφής των στοιχείων, σε βαθμό που ένα σύγχρονο πλοίο - ψυγείο να διακρίνεται από ένα απίστευτο βαθμό αυτοματοποίησης, πράγμα που ανεβάζει το κόστος του.

Τέλος, η ανάγκη ελαχιστοποίησης των κινδύνων που διατρέχουν τα εύπαθη φορτία των ψυγείων κατά την διάρκεια του πλου επιτάσσει και την κατά τό δυνατό συντόμηση του ταξιδιού, επομένως μεγάλη ταχύτητα, που συνήθως κυμαίνεται από τους 17 έως τους 22 κόμβους. Η υπέρμετρη αύξηση της τιμής των καυσίμων κατά την διάρκεια των τελευταίων ετών θέτει το ερώτημα της σκοπιμότητας που περικλείουν ύψηλές ταχύτη-



## EUREKA SHIPPING COMPANY

SPECIALIZED IN REEFER CARGOES WORLDWIDE

OUR REEFER TONNAGE FLEET: (200 - 250.000 cubic feet insulated cargo space)

m.v. ALBATROSS  
m.v. FLAMINGO  
m.v. SWAN

m.v. ANASTASIA  
m.v. ELINA  
m.v. NORTHERN ICE

2, EFPLIAS STR. — PIRAEUS    Telegr.: EURECHART    Teleph.: 4518333, 4512297    Telex: 21-2472, 21-2992

προφανές ότι, όταν πρόκειται για έποχικά φορτία, μικρή είναι η σημασία τους στην προσπάθεια κάλυψης της άπασχόλησης σέ ετήσια βάση ενός συγκεκριμένου στόλου πλοίων-ψυγείων. Η νεκρή περίοδος είναι πολύ μακρά για να θεωρηθεί άμελητέα, ενώ στην διάρκεια της ύψηλης αγοράς χάνουν τους ύψηλους ναύλους που θα πλήρωναν τρίτοι, ασχολούμενα με την μεταφορά των ίδιων φορτίων.

Αντίθετα, ο έλεγχος φορτίων μη έποχικής φύσης παρέχει την δυνατότητα σχηματισμού ενός «στόλου-πυρήνος», ο οποίος — λαμβανομένης υπ' όψη και της γεωγραφικής θέσης των τόπων φορτώσεων και εκφορτώσεων — παρέχει την δυνατότητα προγραμματισμού κατά τρόπο που να δίνει την εύλιγισια άπασχόλησης μέρους του στόλου σέ μεταφορές τρίτων κατά την περίοδο ύψηλης αγοράς.

Γιά την ελληνική πραγματικότητα, έπειδή φοβούμαι ότι ο έλεγχος επί των φορτίων — έποχικών ή μη — είναι σχεδόν άνυπαρκτος, ή καλύτερη μέθοδος έκμετάλλευσης φαίνεται να είναι ή έτήσια χρονοναύλωση. Όταν, μάλιστα, ή άρχή (άρα και τό τέλος) της έτήσιας ναύλωσης συμπίπτει με την άρχή της ύψηλης περιόδου, όποτε τά πράγματα υπό την ψυχολογική έποψη είναι καλύτερα, ή συνεχής ανανέωση της ναύλωσης είναι εύχερέστερη. Βέβαια, ή μέθοδος αυτή άποκλείει την δυνατότητα έκμετάλλευσης μιάς άπροσδόκητα ύψηλης αγοράς, από την άλλη πλευρά όμως, προφυλάσσει από τό ένδεχόμενο μεγάλων περιόδων άπραξίας ή μακρού πλοΐ υπό έρμα.

Μία τρίτη κατηγορία άποτελούν οι πλοιοκτήτες-διαχειριστές πλοίων-ψυγείων. Αυτοί δέν έχουν άμεσο έλεγχο σέ φορτία, έμμέσως όμως, μέσω των μεγάλων συμβολαίων μεταφοράς, άποκτούν ένα τέτοιο έλεγχο. Χρησιμοποιώντας τέτοια φορτία σάν βάση της άπασχόλησης και χάρις στόν μεγάλο αριθμό ίδιων, κυρίως όμως χρονοναυλωμένων από αυτούς, πλοίων άποκτούν μιά ιδιαίτερη εύλιγισια. Η διασπορά μεγάλου αριθμού πλοίων στούς κυριότερους τόπους φορτώσεως τούς έπιτρέπει την «ύφαρπαγή»

φορτίων με τόν ελάχιστο δυνατό πλοΐ υπό έρμα. Πρός τό παρόν, δέν διακρίνομε τέτοιους OPERATORS ανάμεσα στόν ελληνικό έφοπλισμό. Η σημασία τους όμως είναι μεγάλη, άν ληφθεί υπ' όψη ότι άποτελούν τούς πιθανούς χρονοναυλωτές τού ελληνικού πλοΐου.

### ΣΤ' ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Είναι αυτόνοητο ότι ή όλη αγορά και ή διακίνηση των φορτίων των πλοίων-ψυγείων στηρίζεται στην άνάγη διατροφής τού ανθρώπου, δεδομένου ότι — όπως είδαμε — ή συντριπτική πλειοψηφία των φορτίων είναι αναλώσιμα (φαγώσιμα) προϊόντα.

Όσον άφορά στην έμπορευσιμότητά τους και πάλι θα διακρίνομε δύο κατηγορίες, ο διαχωρισμός των όποιων γίνεται με βάση τόν βαθμό ελαστικότητας της ζήτησής τους. Άνελαστική θα χαρακτηρίσουμε την ζήτηση εκείνων των προϊόντων που άποτελούν βασικά στοιχεία διατροφής τού ανθρώπου. Σάν τέτοια θα χαρακτηρίσουμε εκείνα που είτε κατά παράδοση είτε λόγω τού βαθμύδον άνερχόμενου βιοτικού επιπέδου των λαών έχουν καταστεί βασικά είδη της καθημερινής διατροφής (ψάρια, κρέας και πουλερικά, βούτυρο, κλπ.). Εύθύς παρατηρούμε ότι — με μοναδική εξαίρεση την μπανάνα, ή οποία έχει ένα μεγαλύτερο βαθμό ελαστικότητας — τά άνελαστικά προϊόντα συμπίπτουν με τά μη έποχικά. Έδώ μπορούμε να προβλέψουμε μιά βαθμιαία άνοδο της ζήτησης (έπομένως και της μεταφοράς) στά χρόνια που έρχονται.

Άν όμως τά παραπάνω σημαίνουν μιά σταθεροποίηση της ναυλαγοράς τού πλοΐου-ψυγείου στό μέλλον, ή ουσιαστική αύξηση της ζήτησης χωρητικότητας θα έξαρτηθεί από την διατήρηση και αύξηση της ζήτησης τού φρούτου, τό όποιο, άν και θεωρούμενο άπαραίτητο στην σωστή διατροφή, περικλείει μιά σημαντική ελαστικότητα ζήτησης, συνάρτηση τού όγκου παραγωγής, της αύξησης της και της διαμορφούμενης τιμής του. Είναι φανερό ότι — και αυτό άς τό προσέξουν ιδιαίτερα οι άμεσα ένδιαφερόμενοι άναγνώστες — δεδομένου ότι τό μεταφορικό

κόστος έπιδρά ισχυρώς επί της τελικής τιμής, μιά άμετρη αύξηση των έξόδων μεταφοράς (φορτοεκφορτωτικά, ναύλος, συντήρηση, κ.λ.π.) αναπότρεπτα θα σημάνει συρρίκνωση της ζήτησης. Πράγμα που όδηγεί στό συμπέρασμα ότι, από καθαρά έπιχειρηματική άποψη, ή έκμετάλλευση τού πλοΐου-ψυγείου έχει όριακά σημεία κέρδους.

Άπό την άλλη πλευρά, τό ύψηλό κόστος ναυπήγησης καθιστά άπαγορευτική και άποτρέπει την άμετρη ύπερπροσφορά χωρητικότητας, γεγονός που έγγυάται μιά σχετικά σταθερή έκμετάλλευση, χωρίς κινδύνους μεγάλων κρίσεων.

### Ζ' ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Άπό τά παραπάνω, άβίαστα και λογικά συνάγεται, ότι ή επένδυση και ή έπιχειρηματική δραστηριότητα στόν ειδικό αυτό ναυτιλιακό τομέα άπαιτεί ιδιαίτερη προσοχή, μεθοδικότητα και έρευνα της αγοράς μάλλον παρά ριψοκίνδυνη πολιτική που συχνά βλέπουμε να πετυχαίνει στούς άλλους τομείς της ναυτιλίας. Κατά τόν ίδιο τρόπο που ή δημιουργία βαθειάς κρίσης άποκλείεται, δέν πρέπει έδώ ο ναυτιλιακός έπιχειρηματίας να αναμένει εύκολα κέρδη ή υπερκέρδη.

Τέλος, κάτι πολύ σημαντικό: Ό σχετικά μικρός αριθμός εκείνων που έλέγχουν τόν κύριο όγκο των φορτίων σέ παγκόσμια κλίμακα, έπιβάλλει ιδιαίτερη προσοχή στην άνάπτυξη ενός στόλου πλοίων-ψυγείων από άνεξάρτητους πλοιοκτήτες, όπως είναι οι Έλληνες. Τό να άγνοήσει κανείς αυτόν τόν παράγοντα, τό να προχωρήσει σέ μιά άλόγιστη άνάπτυξη, είναι σάν να αύξάνει τούς κινδύνους έλλειψης άπασχόλησης, ήμιαπασχόλησης και, τέλος, να πέσει θύμα έκβιασμού από τούς ισχυρούς.

Τό REEFER TRADING είναι ένα έγχείρημα που δέν έπιδέχεται έρασιτεχνισμούς. Αντίθετα, άπαιτεί μελέτη, μεθοδικότητα, πείρα και έξειδίκευση, πράγματα που — άς τό όμολογήσουμε — δέν διακρίνουν τό σύνολο τού ελληνικού έφοπλισμού.

Γ. ΜΠΑΝΟΣ

## VAKIS VLAHOULIS S.A.

### SHIPBROKERS

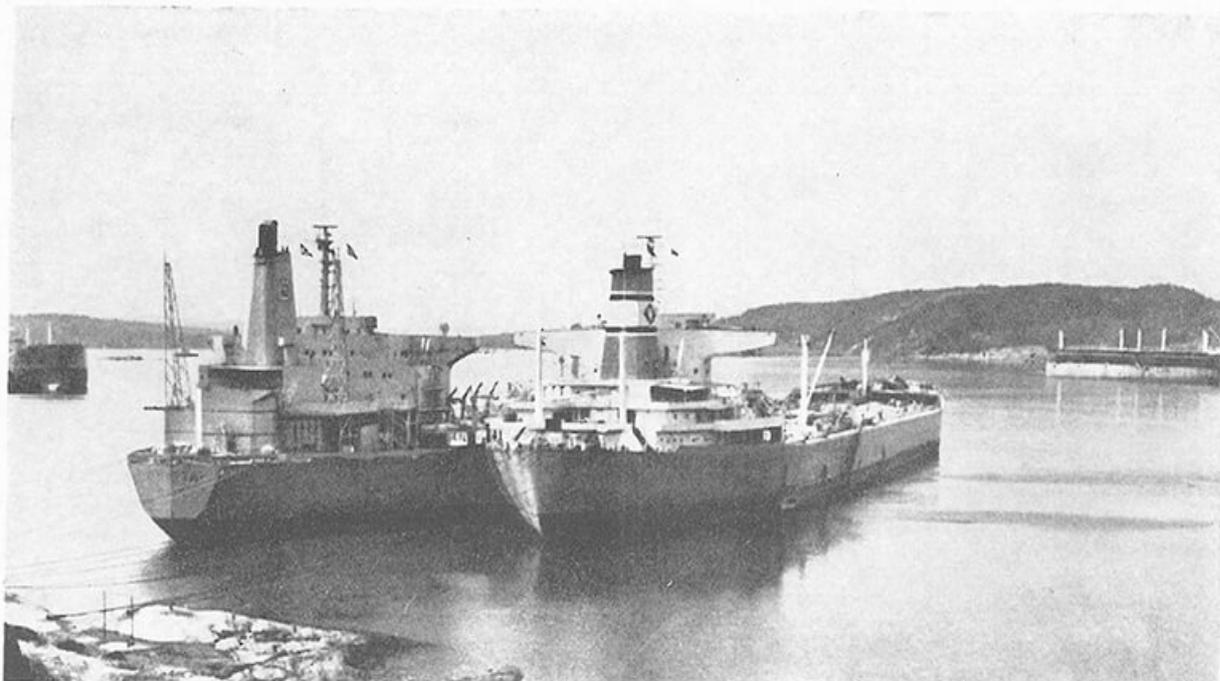
- SALE & PURCHASE OF SECOND HAND TONNAGE
- NEWBUILDING CONTRACTING
- TIMECHARTER
- THE ONLY PIRAEUS SHIPBROKING FIRM
- SPECIALIZING IN REEFER CHARTERING & S + P

6, SKOYZE STREET,  
PIRAEUS — GREECE

TELEPHONES: 452 2903  
452 2974  
TELEX: 21 2196 STAR  
21 3958 STAR



# ΕΞΑΛΕΙΨΙΣ ΤΗΣ ΥΓΡΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΥ ΤΩΝ



## ΑΠΑΛΛΑΓΗΤΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΓΡΑΣΙΑ ΔΙΑ ΝΑ ΑΠΑΛΛΑΓΗΤΕ ΑΠΟ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Διά τής άφυγράνσεως σημαντικῶν χώρων ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ διὰ τής παροχῆς ξηροῦ ἀέρος εἰς τὰ βασικά μηχανήματα οὕτως ὥστε ἡ σχετικὴ ὑγρασία νὰ μὴν ὑπερβαίνει τὸ ὄριον τῶν 50% RH, ἡ διάβρωσις τοῦ χάλυβος ἐξουδετεροῦται. Τὰ ἐπιπλα καὶ ὁ ἠλεκτρικὸς ἐξοπλισμὸς προστατεύονται ἐπίσης, διὰ τής ἐξαλείψεως τής ὑγρασίας.

Οἱ Munters προτείνουν μία νέα τεχνικὴ παρέχουσα ὀλοκληρωτικὴ προστασία, κατὰ τής διαβρώσεως.

### ΑΦΥΓΡΑΝΣΙΣ ΜUNTERS ΣΗΜΑΙΝΕΙ:

#### ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

- Χαμηλὴ δαπάνη λειτουργίας.
- Ὀλιγάριθμον προσωπικόν ἐπὶ τοῦ πλοίου.
- Μόνον ἡ γεννήτρια ἐπείγουσας ἀνάγκης λειτουργεῖ.

#### ΑΠΟ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΑΠΟΨΕΩΣ

- Ὑψηλὸς βαθμὸς ἀξιοπιστίας. Ὀλίγα κινητὰ στοιχεῖα.
- Καλῶς δεδοκιμασμένη μέθοδος. Πολυετής ἐμπειρία ἐκ παρομοίων ἐφαρμογῶν.

#### ΑΠΟ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΑΠΟΨΕΩΣ

- Ἀπλὴ ἐγκατάστασις.
- Αὐτόματος ἐλεγχος διὰ τής χρήσεως ὑγραστάτου.
- Διαθεσιμότης ἀμεσῶς. Ὁ ἐξοπλισμὸς προστατεύεται εἰς τὸν χώρον τής ἐγκαταστάσεώς του.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:



## ΨΥΚΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΟΣ Ε.Π.Ε

ΤΖΩΡΤΖ 9, ΑΘΗΝΑΙ 147, ΤΗΛ.: 3619001 – 3627117

# Τά ευρύτερα θέματα τής Ναυτιλίας υπό τό πρίσμα τής σημερινής κρίσεως

Όμιλία του κ. ΑΡΙΣΤ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ  
στην "Ένωση Ξένων Άνταποκριτών

ΤΑ ΕΥΡΥΤΕΡΑ θέματα τά όποία άπασχολούν τήν Έλληνική Ναυτιλία, στά πλαίσια μάλιστα τής σημερινής όδυνηρης κρίσεως πού είναι ή χειρότερη μεταπολεμική κρίση ή όποία σημειώθηκε ώς τώρα, ετέθησαν από τόν Πρόεδρο τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Άριστ. Καραγεώργη σέ όμιλία του πρós τούς "Έλληνες και Ξένους δημοσιογράφους στίς 4 Μαρτίου στήν "Ένωση Ξένων Άνταποκριτών. Καί νομίζομε ότι ήσαν καιρός νά τεθούν όλα αυτά τά θέματα γιά νά σταματήσουν οι παρερμηνείες — σκόπιμες ή όχι — και νά σκιαγραφηθεί ή σημερινή πραγματικότητα ώστε κάθε ένας νά αναλάβει τίς εϋθύνες του. Γιά τόν λόγο αυτόν δημοσιεύομε κατωτέρω τό πλήρες κείμενο τής όμιλίας του κ. Καραγεώργη ό όποιος άπάντησε και σέ σειρά διευκρινιστικών ερωτήσεων πού ετέθησαν μετά τήν όμιλία του:

Κύριε Πρόεδρε, Κυρίες και Κύριοι,

Χαίρομαι πολύ πού μοϋ δίνεται ή εύκαιρία νά δώ κι εσάς και τούς Έλληνες συναδέλφους σας, κι ελπίζω νά μπορέσομε νά εϋχομε πολλές συναντήσεις. Μερικούς από σάς γνωρίζω προσωπικά, άλλους περιμένω νά γνωρίσω σήμερα. Θα προσπαθήσω νά σας περιγράψω τήν παρούσα κρίση στήν Έλληνική ναυτιλία μέσα στά πλαίσια τής διεθνούς ναυτιλιακής κρίσης και συγχρόνως νά σας δώσω μερικές βασικές πληροφορίες σχετικά μέ τά προβλήματά μας. Θα χαρώ πολύ νά άπαντήσω σέ οποιαδήποτε ερωτήματά σας.

Πολύ θα ήθελα νά μπορώσα ν' άρχίσω τήν όμιλία αυτή αισιόδοξα, αλλά, όμως όλοι σας γνωρίζετε, ή διεθνής ναυτιλία, όχι μόνο στήν αγορά των δεξαμενοπλοίων αλλά και στήν αγορά ξηρών φορτίων, περνάει δύσκολες στιγμές. Κατά τή γνώμη μερικών, ίσως είναι ή χειρότερη μεταπολεμική κρίση πού αντιμετώπισαμε ως τώρα.

Γιά νά σας δώσω μία περιληπτική εικόνα, ή υπερπροσφορά χωρητικότητας όδηγησε τό 1981 στήν άχρηστευση σχεδόν 10 εκατομμυρίων dwt. VLCC χωρητικότητας, πού κάποτε ήταν ό τύπος τού σκάφους πού αντιπροσώπευε τήν έλπίδα τού μέλλοντος. Η Διεθνής Ένωση Ίδιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (INTERTANKO) προβλέπει ν' άχρηστευθεί ακόμα μεγαλύτερος αριθμός σουπερτάνκερς φέτος, γιατί τό κόστος τού επανεξοπλισμού τους γιά νά συμμορφωθούν στούς νέους κανονισμούς είναι υπερβολικά μεγάλος. Ό έκσυγχρονισμός ενός τέτοιου σκάφους θα στοιχίζε περίπου 2 εκατομ. δολάρια σ' αυτήν τήν περίοδο ύφεσης, και ή χαμηλή τους έμπορική άξία δίνει πολύ λίγα κίνητρα γιά τέτοια έξοδα.

Η ύφεση έχει όδηγήσει στήν μετατροπή πολλών τάνκερς σέ μεταφορείς χύμα φορτίου (BULK CARRIERS) αλλά ή υπερπροσφορά χωρητικότητας έχει όδηγήσει στήν αύξανόμενη άνάγκη των ιδιοκτητών νά παροπλίσουν πλοία πού δέν μπορούν νά επιφέρουν κέρδος. Οι πιό πρόσφατες εκτιμήσεις γιά τήν Έλλάδα λένε πώς καθημερινά άποσύρονται δέκα σκάφη, δημιουργώντας πρόβλημα στήν κυβέρνηση άκόμη και γιά τό πού θα έλλιμενισθούν. Στο τέλος τού 1981 γύρω στό 10% τής υπό έλληνική σημαία χωρητικότητας είχε παροπλισθεί.

τό μέσο κόστος τού νά κρατάει κανείς ένα σκάφος 100.000 τόννων παροπλισμένο περι-

μένοντας καλύτερες μέρες άνέρχεται στό 1.000 δολάρια τήν ήμέρα, σүн τό γεγονός πώς, άν κάποιος άποφασίσει νά τό επανεξοπλίσει θα στοιχίσει 500.000 έως 1.000.000 δολάρια παραπάνω γιά επιθεώρηση και συντήρηση.

Σ' αυτό τό σημείο μπορεί νάχετε άρχίσει ν' άπορείτε πώς έγινε κι οι έφοπλιστές άρχισαν νά «κλαίγονται». Γνωρίζετε καλά πόσο στενά συνδέεται ή ναυτιλία και ιδιαίτερα ή Έλληνική ναυτιλία πού μεταφέρει κυρίως μή Έλληνική φορτία, μέ τή διεθνή οικονομική κατάσταση. Τά τελευταία χρόνια έχει παρουσιαστεί μία σημαντική πτώση στό ρυθμό αύξησης των μεταφορών πετρελαίου σά φυσικό επακόλουθο τής κάμψης στή ζήτηση αυτού τού προϊόντος. Αυτό προφανώς είχε άμεση επίδραση στό δεξαμενόπλοια. Τό σπουδαιότερο είναι πώς αυτό πού περιγράφεται άπλά σάν «διεθνής οικονομική ύφεση» — κι αυτό δέν είναι τρόπος τού λέγειν — συνεισφέρει άμεσα στήν ελάττωση τού όγκου των μεταφερομένων αγαθών. Δυστυχώς δέν φαίνεται φώς στόν όρίζοντα στό άμεσο μέλλον. Όχι μόνο δέν ύπάρχει έπάρκεια αγαθών γιά τήν πλήρη εκμετάλλευση τής ύπάρχουσας χωρητικότητας, αλλά και δέν είναι δυνατόν νά κάνομε προβλέψεις γιά τό μέλλον αυτή τή στιγμή. Οι έφοπλιστές, άρα, καλούνται ν' αντιμετώπισουν όρισμένες δυσάρεστες επιλογές ή νά συνεχίσουν τή λειτουργία των πλοίων τους μέ ζημία, συχνά καλύπτοντας μόνο ένα μέρος των εξόδων εκμεταλλεύσεως, ή νά πουλήσουν ή νά διαλύ-

σουν τά σκάφη εκείνα πού δέν είναι εκμεταλλεύσιμα.

Πώς, λοιπόν, μπαίνει στήν εικόνα αυτή ή Έλλάδα και οι Έλληνες έφοπλιστές; Συχνά άναφερόμαστε στόν τεράστιο Έλληνικό στόλο σάν τούς ταξιτζήδες τής ύψηλίου. Δέν δουλεύομε τά πλοία μας πάνω σέ τακτικές ασφαλείς γραμμές, πού θα μπορούσαν νά συγκριθούν μέ γραμμές λεωφορείων. Άσχολούμαστε αντίθετα κυρίως μέ τό CROSS TRADING, ναυλώνομε δηλαδή τά πλοία μας όπου και σ' όποιον μπορούμε, γιατί ή Έλλάδα είναι πολύ μικρή γιά νά μπορεί νά παρέχει άρκετή άπασχόληση γιά τό στόλο τής. Αυτό σημαίνει πώς τό πρωταρχικό στοιχείο γιά τή λειτουργία ενός πλοίου μέ ελληνική σημαία είναι ή ανταγωνιστικότητά του. Σημαίνει επίσης πώς έμεις, σάν έφοπλιστές, αναλαμβάνομε τούς κινδύνους πού τόν περασμένο χρόνο είχαν σάν άποτελεσμα τήν εισαγωγή περίπου δυόμισι δισεκατομμυρίων δολλαρίων σέ συνάλλαγμα, πράγμα πού βοήθησε σημαντικά στήν άνακούφιση τού ίσοζυγίου πληρωμών τής χώρας μας.

Σήμερα ή ναυτιλία είναι ή κυριώτερη πηγή εισροής συναλλάγματος γιά τήν Έλλάδα, μέ τόν τουρισμό νά έρχεται στήν δεύτερη θέση. Πρέπει νά εϋχομε ύπόψη τό γεγονός πώς οι άριθμοί γιά τήν ναυτιλία είναι κ α θ α ρ ο ί ενώ αυτοί πού άφορούν τόν τουρισμό ή τις εξαγωγές είναι μ ι κ τ ο ί. Επίσης, στατιστικά στοιχεία τής Τραπεζής τής Έλλάδος περιλαμβάνουν πολλά έσοδα πού στήν ούσια προέρχονται από τήν ναυτιλία σέ άλλες όμάδες. Γιά παράδειγμα, μέρος των χρημάτων πού εισάγονται από τούς Έλληνες έφοπλιστές πάντα έμφανίζονται σάν αυτόνομες εισροές κεφαλαίου ή όπως άποκαλούνται «άθλοιο πόροι».

Μέ τήν ένταξη τής Έλλάδας τόν Ίανουάριο τού 1981, ή ΕΟΚ σήμερα ελέγχει περίπου τό 26% τής συνολικής παγκόσμιας έμπορικής χωρητικότητας, πράγμα πού τήν καθιστά τήν ισχυρότερη ναυτική δύναμη στόν κόσμο. Πρίν φέρε ή Έλλάδα τήν «πρόικα» τής από 4.000 πλοία μικτής χωρητικότητας

DIRECTORS  
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)  
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SINCE 1935

ASSOCIATED TO

S.A. FINANCIERA Y COMERCIAL

J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

TELEGR.: ARGOSHIP

TEL.: 95 41 05

A.O.H. 78 29 05

Telex: 6625 - JRWS UY 6625

SOLIS 1533

MONTEVIDEO · URUGUAY

42 εκατομμυρίων τόνων, οι έννεα συνεταιρισμοί της στήν ΕΟΚ διέθεταν μιά συνολική χωρητικότητα έβδ ο μ ή ν τ α έ κ α τ ο μ μ υ ρ ί ω ν τ ό ν ω ν. Η είσοδος, επομένως, της Ελλάδας στους κόλπους της κοινότητας ενίσχυσε την διαπραγματευτική της θέση σε διεθνή συνέδρια για θέματα ναυτιλίας, αν βέβαια τὰ μέλη παρουσιάσουν ενωμένο μέτωπο.

Λόγω του μεγέθους του, ο Έλληνικός στόλος εκ των πραγμάτων αντιτίθεται στις προσπάθειες ορισμένων κρατών να αυξήσουν την κυβερνητική παρέμβαση στις θαλάσσιες μεταφορές. Οι Έλληνες έφοπλιστές πιστεύουν ακράδαντα στις άρχες του ελεύθερου έμπορίου και του θεμιτού ανταγωνισμού. Άσχολούμαστε κατ' έξοχήν με το χύμα φορτίο παρά με τις τακτικές γραμμές. Έλπίζουμε λοιπόν, μέσα από την ΕΟΚ, να ενισχύσουμε την ενωμένη αποφασιστικότητα που έδειξε ο ΟΟΣΑ ένπιοιη της αίτησεως των υπό ανάπτυξη κρατών στο συνέδριο της UNCTAD που έλαβε χώρα τό 1979 στη Μανίλα και που ζητούσαν να έπεκτείνουμε τό σύστημα του να μοιράζονται τὰ φορτία ανάμεσα στα εισαγωγικά και στα εξαγωγικά κράτη και ν' άποκλείονται σχεδόν οι χώρες του τρίτου κόσμου και στα μεγάλα BULK TRADES.

Η ναυτιλία είναι ο μόνος τομέας της Έλληνικής οικονομίας που δέν ζητεί έννοική μεταχείριση ή βοήθεια όποιασδήποτε μορφής άπ' την ΕΟΚ. Οι Έλληνες έφοπλιστές είναι κατά των έπιδοτήσεων, των CARGO RESERVATION, ή όποιασδήποτε παρεμβάσεως που περιορίζει τό ελεύθερο έμπόριο. Ο Έλληνικός στόλος άναπτύχθηκε χωρίς τή βοήθεια φανερών ή κρυφών έπιδοτήσεων, και ή Ε.Ε.Ε. πιστεύει πώς τό μυστικό της έπιτυχίας του έγκειται στην έμφαση που έδωσε στην αυτόαρκεια.

Η Ελλάδα ζητά άπ' την ΕΟΚ να παίρνουν υπόψη τους τὰ Κοινοτικά ιδρύματα, και κυρίως ή Εύρωβουλή, τὰ συμφέροντα του Κοινοτικού στόλου όταν άναπτύσσουν Κοινοτική πολιτική και να χρησιμοποιεί ή ΕΟΚ την έπιρροή της για τή διατήρηση του ελεύθερου έμπορίου στη θάλασσα, σε διεθνείς διαπραγματεύσεις με όργανισμούς όπως ή UNCTAD.

Παρά την υπεροχή του ο Έλληνικός στόλος πιέζεται άκόμα από τρία προβλήματα. Τό πρώτο είναι τό γεγονός πώς είναι κατά μέσον όρον **ο μεγαλύτερος σε ηλικία στόλος της ΕΟΚ**: τό δεύτερο είναι πώς άσχολεϊται κυρίως με τό CROSS-TRADING και άρα είναι πολύ ευαίσθητος στις ιδιοτροπίες της

άγοράς φορτίων και στις άπειλές του προστατευτισμού και των σχεδίων CARGO SHARING. Και τό τρίτο, και ίσως τό σοβαρότερο, είναι ή **μεγάλη έλλειψη Έλληνικών πληρωμάτων και άξιωματικών**.

Η ηλικία του Έλληνικού στόλου εν μέρει καθρεφτίζει την άπουσία περιθωρίων άποβέσεων για να ένθαρύνει την άγορά νέων σκαφών. Έπίσης καθρεφτίζει την κοινωνική δομή της Έλληνικής ναυτιλίας, που διαφέρει άπ' αυτήν όλων των άλλων χωρών της ΕΟΚ, με την εύρέως έξαπλωμένη ιδιοκτησία. Πρόσφατες στατιστικές όμως δείχνουν πώς ή τομή της Ηλικίας του Έλληνικού στόλου βελτιώνεται σταθερά. Υπάρχει μιά σταθερή τάση προς μιά θετική κατεύθυνση και πάνω από τό 36% του στόλου είναι κάτω από 10 έτών.

Έκτός του ότι είναι μιά κύρια πηγή εισροής συναλλάγματος, ο Έλληνικός έμπορικός στόλος έχει από παράδοση ύπάρξει σημαντικό έργοδότης για την Έλληνική λαό. Περίπου 1 140 0 0 Έλληνες ναυτικοί είναι σήμερα έγγεγραμμένοι στο Ναυτικό Άπομαχικό Ταμείο (NAT), που αντιπροσωπεύει περίπου τό 3,5% του συνολικού εργατικού δυναμικού της χώρας, που άποτελείται από 3,2 εκατομμύρια. Έξ άλλου, υπάρχουν σήμερα γύρω στα χίλια ναυτιλιακά γραφεία στον Πειραιά. Έκτός από μιά όλόκληρη γκάμα βοηθητικών έπιχειρήσεων, από προμηθευτές μέχρι ναυπηγεία. Υπολογίζεται, πώς τό 1/10 - 1/12 του συνόλου των Έλληνικών οικογενειών ζούν άμεσα ή έμεσα από τή ναυτιλία και από συναφείς της δραστηριότητες. Η κύρια προσπάθειά μας είναι ή διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της Έλληνικής Ναυτιλίας εις διεθνείς ναυλαγορές. Τούτο δέ έξαρτάται κατά βάση από την πολιτική προσελκύνσεως νέων στο ναυτικό έπάγγελμα και την διαμμόρφωση του κατάλληλου λειτουργικού κόστους του πλοίου. Σε τελική άνάλυση ή κύρια φροντίδα δέν είναι τόσο σ' αυτήν καθεαυτήν την Έλληνόκτητη Ναυτιλία, όσο στην Έλληνική σημαία.

Οι άποδοχές των Έλλήνων ναυτικών αυξήθηκαν κατά 185% τοίς εκατό μεταξύ 1977 και 1981. Η νέα συλλογική σύμβαση που ύπογράφηκε τόν περασμένο Ιανουάριο με άναδρομική ισχύ τόν Οκτώβριο του 1981 παρέχει μιά περαιτέρω αύξηση 19% στο βασικό μισθό των άξιωματικών και 22% στα κάτωτερα πληρώματα, ειδικευμένα ή άνειδίκευτα. Υπολογίζεται πώς οι βελτιώσεις στις πρόσθετες παροχές θα αύξησουν τις τελικές άποδοχές των άξιωματικών κατά 24%

και των ειδικευμένων μελών του κατωτέρω πληρώματος κατά 29%. Έτσι λοιπόν ένας Έλληνας ναυτικός κερδίζει σήμερα περίπου 66.000 δρχ. τό μήνα αν εργάζεται σε πλοίο ξηρού φορτίου και 68.000 δρχ. τό μήνα αν εργάζεται σε τάνκερ. Έκτός από αυτά τὰ ποσά ύπάρχουν και άλλα έπιπροσθέτως υπό μορφήν BONUS. Οι μισθοί αυτοί είναι άνώτεροι αυτών που παίρνουν οι Άγγλοι, Ιταλοί, και Γερμανοί ναυτικοί. Εάν δέ, λάβουμε ύπ' όψη μας τό κόστος ζωής και τις φορολογικές διευκολύνσεις που παρέχονται στους Έλληνες ναυτικούς, οι μισθοί των είναι έκπληκτικά ύψηλοι.

Η έλλειψη πληρωμάτων στην Ελλάδα συνίσταται άπ' τό γεγονός πώς ή χώρα δέν έχει άκομα σοβαρό πρόβλημα άνεργίας σαν αποτέλεσμα της διεθνούς ύφεσης, και πώς οι ύψηλότερες άποδοχές του ναυτικού επαγγέλματος ποτέ δέν θα έπαρκέσουν για ν' ανταγωνισθούν τις άνέσεις της σπιτικής ζωής και μιάς στεριανής δουλειάς. Τά υπό ελληνική σημαία πλοία διά νόμου δέν μπορούν να ξεπεράσουν μιά αναλογία 25% ξένων ναυτικών σαν συμπλήρωμα πληρωμάτων. Η μή διαθεσιμότητα όμως Έλλήνων ναυτικών έχει άναγκάσει πολλούς έφοπλιστές να παραγνωρίσουν τό νόμο αυτό και να ύποβληθούν, σά συνέπεια, σε πολλές ταλαιπωρίες από τις Έλληνικές λιμενικές άρχες και έδώ και στο έξωτερικό.

Στό θέμα των άξιωματικών ή κατάσταση δέν είναι καλύτερη. Χρόνια τώρα, κάπου 22 δημόσιες και μιά πλειάδα ιδιωτικών σχολών βγάζουν περίπου χίλιους μαθητευόμενους άξιωματικούς, μηχανικούς και άσυρματιστές τό χρόνο, χωρίς καμμία πρόβλεψη ν' αυξηθεί ο αριθμός αυτός ή να έπεκταθούν οι έγκαταστάσεις τους για να μπορέσουν να συμβαδίσουν με την τρομακτική αύξηση της Έλληνικής χωρητικότητας ή, άκόμα, ν' άποκτήσουν νέες εκπαιδευτικές μεθόδους για να μπορέσουν να χειριστούν την προηγμένη τεχνολογία των συγχρόνων σκαφών.

Έπίσης έδώ και αρκετά χρόνια οι έφοπλιστές πληρώνουν μιά εισφορά άνάλογα με τή χωρητικότητα που διαθέτουν σ' ένα ναυτικό εκπαιδευτικό ταμείο που διευθύνεται άπ' τό NAT και που συντηρεί τήν δωρεάν εκπαίδευση που παρέχεται άπ' τις δημόσιες σχολές και που σήμερα άνέρχεται σε πάνω από 17 εκατομμύρια δολάρια έτησίως αντιπροσωπεύοντας κατά προσέγγιση τό 90% του συνολικού κόστους εκπαίδευσής, χωρίς συμμετοχή στη διοίκηση των σχολών, που ύπάρχουν σ' ένα τμήμα του YEN.

Η Ε.Ε.Ε., άπογοητευμένη από τις προσπάθειές της να θέσει σε κίνηση μιά άργόκίνητη κρατική γραφειοκρατία στον τομέα αυτό, πήρε την πρωτοβουλία να ξεκινήσει μιά διαφημιστική καμπάνια κόστους 350.000 δολαρίων για να προσελκύσει περισσότερους νέους Έλληνες στις σχολές. Πέροι τὰ σχολεία δέχτηκαν χίλιες αιτήσεις περισσότερες από τό 1980, και ή πολιτεία τελικά ένίσχυσε τήν καμπάνια προσφέροντας μειωμένη στρατιωτική θητεία σ' όσους μαθητευόμενους ύπηρετήσουν ένα ελάχιστο διάστημα 5 έτών στη θάλασσα σε πλοίο με ελληνική σημαία.

Έλπίζεται πώς, με τή βελτιωμένη εκπαίδευση των άξιωματικών και με την άυστηρή έφαρμογή των τελευταίων διεθνών κανόνων άσφαλείας στα Έλληνικά πλοία ή συχνότης των άτυχημάτων θα έλαττωθεί. Η συχνότης αυτή, που πάντα ύπογραμμίζει ο διεθνής τύπος, δέν είναι τόση όση φαίνεται αν λάβουμε ύπόψη τό μέγεθος του Έλληνικού στόλου και τό γεγονός πώς άποτελείται κυρίως από έ-

## ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

Εισαγωγαί — Έξαγωγαί

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

Ναυτιλιακά Έργασια — Πρακτορεύσεις

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 97, ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφωνα: 4518.564, 4512.147 — Τέλεξ: 21 1679

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

λεύθερα φορτηγά πλοία που πλέουν σ' όλες τις θάλασσες και σ' όλους τους καιρούς.

Τό LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING παραθέτει όρισμένα στοιχεία που δείχνουν πώς οι απώλειες στόν ελληνικό στόλο έχουν βελτιωθεί αισθητά. Πρέπει εδώ να υπογραμμίσω πώς συχνά υπάρχει κάποια παρεξήγηση ή σύγχυση μεταξύ τής όλικής και τής τεκμαρτής όλικής απώλειας, δηλαδή όταν τό κόστος τής επίσκευης τής βλάβης υπερβαίνει τήν ασφαλισμένη άξία του σκάφους.

Από τό 1978 και πέρα έχει παρατηρηθεί μία σημαντική βελτίωση στα νούμερα σχετικά με τίσ απώλειες τών 'Ελληνικών πλοίων και τούτο όφείλεται στους νέους κανόνες ασφαλείας που θεσπίσθηκαν από τούς άρμόδιους Διεθνείς Ναυτιλιακούς όργανισμούς και τήν άμεση εφαρμογή αυτών τών κανόνων επάνω στα ελληνικά πλοία. Από τήν άλλη μεριά όμως ό αριθμός τών ελληνικών πλοίων που χάθηκαν στην διάρκεια του περασμένου χρόνου ήταν δυστυχώς, μεγαλύτερος αυτού του 1980.

Και τώρα άς έρθω σ' ένα σημείο που θεωρώ πολύ σημαντικό. Πρόκειται για τήν εικόνα τών 'Ελλήνων Έφοπλιστών στό έξωτερικό, που έξακολουθεί νά είναι χειρότερη άπ' ό,τι πρέπει — έν μέρει λόγω ύπαρκτων και κυρίως λόγω φανταστικών παραγόντων. 'Η άυστηρή αυτή κριτική που άσκειται εναντίον τών 'Ελλήνων έφοπλιστών είναι, κατά τή γνώμη μου, κατά ένα μεγάλο μέρος άδικαιολόγητη. 'Η 'Ελληνική ναυτιλία είναι ουσιαστικά ή μεγαλύτερη στόν κόσμο, και είναι άναπόφευκτο όρισμένοι πλοιοκτήτες — κυρίως οι μικροί και άπειροι — νά χρησιμοποιούν άνορθόδοξες μεθόδους. 'Η έντύπωση που δίνουν όμως όρισμένες έφημερίδες πώς ή άπάτη και ή ναυταπάτη είναι ως επί τό πλείστον 'Ελληνικά προβλήματα. Αυτό είναι έντελώς άναληθές. Στην πραγματικότητα οι 'Ελληνες έφοπλιστές έχουν ύποφέρει περισσότερο από ναυταπάτες τών χρονοναυλωτών.

Μιά έκτίμηση του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Όργανισμου (IMKO) ότι ή ναυταπάτη διεθνώς κοστίζει περί τά 200 έκατομμύρια δολάρια έτησίως σκιαγραφεί τήν έκταση του παράνομου κέρδους που μπορεί νά κάνει ένας άνέντιμος έκμεταλλευτής. Αυτό, καθώς και ή δραματική φύση όρισμένων περιπτώσεων, όπως ή βύθιση του υπερδεξαμενοπλοίου τής «Σέλλ» "SALLEM" τό 1980, υπό τήν διεύθυνση Άμερικανού πλοίαρχου κατόχου Λιβεριανού διπλώματος με ελληνικό όνομα, έξηγεί τή δημοσιότητα που δίνει ό διεθνής τύπος στό θέμα «πειρατεία».

Σέ καμμία όμως περίπτωση δέν έχει βρεθεί κανένας μέγάλος 'Ελληνας πλοιοκτήτης άναμειγμένος σέ άπάτη, όπως διαχωρίζεται από τά περιθωριακά στοιχεία τής διεθνούς ναυτιλίας. 'Επί πλέον, τό πρόβλημα τώρα έχει έλαττωθεί όσον άφορά τήν 'Ελληνική πλοιοκτησία. 'Ακόμα και στα χρόνια άκμής, οι 'Ελληνες πλοιοκτήτες μάλλον θύματα ύπήρξαν παρά δράστες ναυταπάτης. 'Υπεύθυνη γι' αυτό ήταν σχεδόν πάντα ή άπειρία ή ή έλλειψη προσοχής τών ατόμων ή τών εταιριών που διέθεταν φορτίο για μεταφορά. 'Η άμέλεια τών τραπεζών στό νά δίνουν χρήματα σέ ανθρώπους με πλαστά δικαιολογητικά χωρίς τόν παραμικρό έλεγχο έχει γίνει μεγάλο δώρο για τούς άποφασισμένους άπατεώνες. Στην πραγματικότητα, άκόμα και μεγάλες διεθνείς εταιρείες, που θάπρεπε νά ξέρουν καλύτερα, συχνά χρησιμοποίησαν άνέντιμους ναυλωτές και ταλαιπωρήθηκαν.

Όρισμένοι μεγάλοι 'Ελληνες έφοπλιστές έχουν άναπόφευκτα ύποφέρει από άνέντιμους ναυλωτές, άλλα προτίμησαν για θέμα καλής φήμης ν' άπορροφήσουν τίσ ζημιές τους και νά παραδώσουν όλόκληρο τό φορτίο σύμφωνα με τή σύμβαση. Σέ όρισμένες περιπτώσεις δέν άνέφεραν καν τήν άτυχία τους.

'Η Ε.Ε.Ε. βρίσκεται στην πρώτη γραμμή τής διεθνούς δράσης εναντίον τής ναυταπάτης, και στίς άρχές του 1981 έγινε ιδρυτικό μέλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Γραφείου (IMB) — ένα είδος ναυτιλιακής INTERPOL — που ιδρύθηκε από τό Διεθνές Έμπορικό Έπιμελητήριο, που έδρευει στό Παρίσι, για ν' ασχοληθεί με τήν πρόληψη και τήν συγκράτηση τής ναυτικής άπάτης.

Τό IMB, που έδρευει στό Λονδίνο, θά συγκεντρωθεί στην πρόληψη τής άπάτης ένθαρύνοντας καλύτερες μεθόδους λειτουργίας και μία μεγαλύτερη συνείδηση τής δυνατότητας άπάτης. Μία τράπεζα στοιχείων με πληροφορίες θά είναι στην διάθεση τών μελών, ένώ τό γραφείο θά έλέγχει επίσης ό,τιδήποτε έγγραφο φαίνονται ύποπτα, και θά συνεργάζεται και με εκπροσώπους του νόμου για τή σύλληψη όσων ασχολούνται με ναυτική άπάτη.

Έξάλλου, εύθυσ έξ άρχής ή 'Ελλάδα έχει συμμετάσχει πλήρως στίς προσπάθειες του Συνδέσμου Άρωγής του Λονδίνου και τούς

FAR EAST REGIONAL INVESTIGATION TEAM (FERIT) που ιδρύθηκε υπό τήν αιγίδα του SALVAGE ASSOCIATION κυρίως για νά έρευνήσουν τό αύξανόμενο ποσοστό τών πλοίων που βυθίζονται στη Νότια θάλασσα τής Κίνας.

Μέσα στην 'Ελλάδα, ή Ε.Ε.Ε. έχει δημιουργήσει μία μόνιμη ύποεπιτροπή νά μελετάει, σέ συνεργασία με τόν Σύνδεσμο άρωγής, περιπτώσεις ύπεξαιρέσεως φορτίων για τίσ όποιες ύπάρχουν στοιχεία, έγκαθιστώντας και διατηρώντας μία σταθερή ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ πλοιοκτητών, τών 'Ελλήνων άντιπροσώπων τών πρακτόρων και μεσιτών στό έξωτερικό και τό YEN. Ταυτόχρονα, τό 'Υπουργείο έχει διορίσει έναν άξιωματικό του Λιμενικού Σώματος με τό βαθμό του πλωτάρχη για ν' ασχολείται με καταγγελίες άπάτης, σέ συνεργασία με τήν ΕΕΕ.

Οι 'Ελληνες έφοπλιστές θεωρούν τήν παρούσα 'Ελληνική νομοθεσία έπαρκή για τήν αντιμετώπιση τής ναυτικής άπάτης, και πώς όποιεσδήποτε άδυναμίες, όφείλονται σέ άνεπάρκειες στην εφαρμογή του νόμου και στην ταχύτητα τής έπεξεργασίας τών περιστατικών στην 'Ελλάδα.

Συγχρόνως ύπάρχει, κατά τή γνώμη μου, μία δικαιολογημένη δυσάρεσκεια άπ' τήν πλευρά μας σχετικά με τόν τρόπο που όρισμένα περιστατικά που άφορούν άπρεπή




SAUDI ARABIA

Established in 1956 Comm. Reg. 6

مؤسسة الشرق التجارية

ملاحة بحرية وتجارة

The Oriental Commercial Est.

(Shipping and Trading)

*Ships, Barges & Tankers Owners, Liner/Tramp Ships Agents, Bunker Suppliers, Shipchandlers, Marine Engineers, Containers Storage & Haulage, Clearing & Forwarding Agents, Importers, Exporters, Contractors and General Agents.*

Agents for: Over 30 world renowned ship owners  
Membership: Baltic & International Maritime Conference

Correspondents for: Protection & Indemnity Clubs  
Multiport Ship Agencies Network

Arab—British chamber of commerce  
Arab Federation of Shipping

	HEAD OFFICE	BRANCHES					
	JEDDAH	YANBO	JIZAN	DAMMAM	JUBAIL	LONDON	PIRAEUS
Cable	OVERSEAS	OVERSEAS	OVERSEAS	OVERSEAS	OVERSEAS	REDCHAP	OVERSEAS
Phone	6123900	23011	221807	8331738	610676	2831462	211606
Telex	461203	461057	461203 (Emp)	601263	31053	889393	211155
P.O.B.	166	388	181	1060			

SUB AGENTS: AT ALL OTHER SAUDI ARABIAN PORTS

διοχέτευση του φορτίου, ούτε καν προμελετημένη άπατη, έχουν γίνει αντικείμενα εκμεταλλεύσεως ανταγωνιστών της Έλληνικής ναυτιλίας για να δυσφημιστεί το σύνολο της Έλληνικής ναυτιλίας στον διεθνή τύπο, παρά τη δυσανάλογα μικρή ανάμιξη της σε τέτοια περιστατικά και το άριστο ιστορικό συνεργασίας της σε προσπάθειες καταπολέμησης κάθε είδους άνευτιμότητας.

Ένα άλλο σημείο για το οποίο οι Έλληνες έφοπλιστές αισθάνονται αρκετά άδικημένοι είναι η ασφάλεια των πλοίων τους. Τα τελευταία χρόνια, και οι έφοπλιστές και η ελληνική κυβέρνηση βρίσκονται στο προσκήνιο κάθε προσπάθειας βελτιώσεως των κανόνων ασφαλείας εκ των οποίων η πλέον πρόσφατη είναι η ύπογραφή του περασμένου Γενάρη μιάς συμφωνίας στο Παρίσι ανάμεσα σε 14 κράτη, διά της οποίας κάθε ένα από αυτά τα κράτη εγγυάται τον έλεγχο του 25% του συνόλου των πλοίων που επισκέπτονται τα λιμάνια τους. Επίσης την 1η Ιουλίου 1982 θα άρχισή η εφαρμογή ενός μνημονίου το οποίο περιέχει κανόνες σχετικά με την βελτίωση των συνθηκών ναυτικής εργασίας και γενικότερον τις συνθήκες ζωής στη θάλασσα καθώς επίσης και στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Μιά άπ' τις άλλες προσπάθειες είναι εγκατάσταση μιάς τράπεζας στοιχείων στη Χάγη για να παρέχει πληροφορίες για υποβαθμισμένα πλοία.

Παρά το κόστος ενός τόσο φιλόδοξου σχεδίου, η Έλληνική κυβέρνηση υπέγραψε πρόθυμα και οι Έλληνες έφοπλιστές χειροκροτούν την προσπάθεια. Όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια η Ελλάς πρώτη εισηγήθηκε και υπεστήριξε με όλες της τις δυνάμεις, την εφαρμογή του συστήματος των χωριστών δεξαμενών έρματος, το οποίο τώρα, αποτελεί μέρος συμβάσεως του ΙΜΚΟ και πού πρόκειται να τεθεί σε χρήση.

Το γεγονός πως η ηλικία των 17 ετών είναι η μεγίστη επιτρεπόμενη ηλικία για να εγγραφεί ένα πλοίο στα Έλληνικά νηολόγια υπογραμμίζει την απόφαση της κυβέρνησης να μην μετριάσει τους κανόνες σαν μέσο προσέλκυσης σκαφών στην Έλληνική σημαία. Με όποιονδήποτε υπολογισμό, το όριο ηλικίας είναι χαμηλό. Τα περισσότερα άλλα κράτη δεν διαθέτουν κανενός είδους όριο. Μέσα στα πλαίσια της ΕΟΚ, η Ελλάδα θα

υποστηρίξει την υιοθεσία των κανονισμών ασφαλείας και ρύπανσης του ΙΜΚΟ. Έχει ήδη επικυρώσει τη Σύμβαση του ΙΜΚΟ για την Ασφάλεια Ζωής στη θάλασσα (SOLAS) με το πρωτόκολλο του 1978, καθώς και το υπόμνημα κατόνησης της Βορείου Θαλάσσης.

Ένα άλλο ζήτημα σοβαρής σημασίας για τους Έλληνες Έφοπλιστές είναι η άποφυγή ρύπανσης των θαλασσών. Η Ένωση έχει συνεργαστεί στενά με το YEN για να παράσχει έμπειρία και προσωπικό για την ενίσχυση της Έλληνικής φωνής σε διεθνείς οργανισμούς και σε διεθνή συνέδρια. Η Ένωση κρατάει τα μέλη της πάντα ενήμερα πάνω σ' όλους τους διεθνείς κανονισμούς όποτε υιοθετούνται και πάλι όταν τίθενται σε ένεργεια. Το YEN είναι κυρίως υπεύθυνο για την εφαρμογή αυτών των μέτρων σε συνεργασία με άλλες πέντε κυβερνητικές υπηρεσίες. Το υπουργείο έχει επίσης αύξησει τους ελέγχους σε πλοία που βρίσκονται στις Έλληνικές θάλασσες, ενώ οι υπηρεσίες επιθεωρήσεως που ελέγχουν για την εφαρμογή των διεθνών κανονισμών πού διέπουν τον άντρυπαντικό έξοπλισμό των σκαφών υπό Έλληνική σημαία, εύρισκονται εγκατεστημένες σε περισσότερα από 20 σημαντικά λιμάνια της ύδρογειού.

Ο διαρκώς αυξανόμενος αριθμός και το μέγεθος των σκαφών που ταξιδεύουν στις θάλασσες του πλανήτη, έχουν αύξησει τις πιθανότητες θαλασσίων άτυχημάτων κι έχουν δημιουργήσει μεγαλύτερη λαϊκή και κυβερνητική άνησυχία σχετικά με τη ρύπανση των θαλασσών. Παρά τις τεράστιες ποσότητες πετρελαίου — σχεδόν τα 3/4 του διεσκατομμυρίου βαρέλια βρίσκονται πάνω στα δεξαμενόπλοια του κόσμου σε μιά τυχαία δευτερεύουσα στιγμή — η διαρροή πετρελαίου στη θάλασσα από άτύχημα δεξαμενοπλοίων αντιπροσωπεύει ένα πολύ μικρό ποσοστό της συνολικής θαλάσσιας ρύπανσης. Παρ' όλα αυτά, η σταθερή αύξηση του όγκου του πετρελαίου που διακινείται στη θάλασσα απαιτεί αύξημένες προσπάθειες από μέρους των δεξαμενοπλοίων και των κυβερνήσεων για να εξασφαλιστεί η ελαχιστοποίηση των άτυχημάτων και της συνεπαγόμενης ρύπανσης.

Τά αποτελέσματα της σοβαρής κρίσης πού διέρχεται η ναυτιλία σήμερα γίνονται όλο και πίο έμφανη στον Πειραιά. Το έρώτημα είναι, τί μέτρα πρέπει ή μπορεί να ληφθούν

για να βοηθήσουν τη ναυτιλία να ξεπεράσει τις δύσκολες αυτές στιγμές.

Πιστεύουμε πως το πρώτο βήμα πρέπει να γίνει από την πολιτεία, ή όποια πρέπει να πάρει τά αναγκαία μέτρα για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας των Έλληνικών πλοίων, όχι μόνο υποστηρίζοντας την έλευθερία του θαλασσιού έμπορίου σε διεθνείς οργανισμούς, σώματα, αλλά και υιοθετώντας πρακτικά μέτρα όπως ή έπίλυση των ελληνικών και ξένων συμπληρωματικών πληρωμάτων μιά για πάντα. Οι Τράπεζες επίσης θάπρεπε να έπιδείξουν κάποια κατανόηση για τις δυσκολίες των όφειλετών τους. Η ίδια κατανόηση θάπρεπε να έπιδεικνύεται κι άπ' τους Ασφαλιστικούς Όργανισμούς και από όλες τις επιχειρήσεις πού συνήθως βγάζουν σημαντικό κέρδος από τη ναυτιλία. **Οι ναυτικοί μας πρέπει να καταλάβουν ότι ή έποχή της έκπληκτικά γρήγορης ανάπτυξης του στόλου πέρασε, και, με τη σημερινή άνάγκη να διατηρηθεί ή ανταγωνιστικότητα για λόγους έπιβίωσης, δεν είναι δυνατό να συνεχίσουν να υπολογίζουν σε αύξήσεις άνάλογες με αυτές πού δίνονταν τά τελευταία χρόνια.**

Άς μήν τελειώσω όμως έτσι μελαγχολικά. Άκόμα κι άν τό 1982 μέλλεται να είναι μιά άκόμη κακή χρονιά, υπάρχουν δύο παρήγορα σημεία. Τό ένα είναι πως δε χρειάζεται πολύ μεγάλη άνάκαμψη της διεθνούς οικονομίας για να επέλθει μιά βελτίωση στη ναυτιλία ξηρών φορτίων, ύστερα από ένα διάστημα. Τό άλλο είναι πως οι Έλληνες έφοπλιστές είναι σήμερα σε πολύ καλύτερη θέση άπ' ότι ήταν στην άρχή της ύφεσης του 1973, στο ότι αυτή τη φορά δεν υπάρχει τεράστια υπε παραγγελία χωρητικότητας πού θά προσθέσει ένα άκόμη πρόβλημα στο γενικό πρόβλημα ζήτησης, με τη μορφή νέων σκαφών πού βγαίνουν από τά ναυπηγεία. Οι πλοιοκτήτες άναμένουν να έπιβιώσουν χωρίς μεγάλες άπώλειες, υποθέτοντας πρώτον πως ή κρίση θά είναι σχετικά σύντομη διαρκείας και δεύτερον πως οι τράπεζες θά δείξουν τη συνθησιμένη τους κατανόηση για τά δάνεια. Για διάφορους λόγους, και οι δύο υποθέσεις θεωρούνται καλά θεμελιωμένες.

Εύχαριστώ.

## THE HELLESPONT GROUP

### Managers

### THALATTA STEAMSHIP CORP.

98, Kolokotroni Street,  
Piraeus TT 38  
GREECE  
Tel.: (01) 41 14 972/4  
Telex: (601) 21 3110 THAL GR

### London Agents

### NEPHELE MARITIME AGENCY LTD.

City Wall House  
84/90, Chiswell Street  
London EC1Y 4TN  
ENGLAND  
Tel.: (01) 628 0953  
Telex: (51) 8956714 FRIXOS G

## Νά αποκτήσουν όλοι οι ναυτικοί τό πτυχίο άξιοματικού φυλακής

Ο Πρόεδρος του Γκρήκ Σίπλικ Κοοπεράσιον του Λονδίνου κ. I.A. Χατζηπατέρας με επιστολή του προς τους πλοίαρχους των πλοίων των μελών του Κομμίτη γνωστοποιεί την ύπαρξη του Π.Δ. 435/78 και ζητεί την συμπράξή τους ώστε να έπωφεληθούν από αυτό όλοι οι ναυτικοί μας οι οποίοι διαθέτουν τά ανάλογα προσόντα και νά αποκτήσουν τό πτυχίο άξιοματικού φυλακής γεφύρας και μηχανής. Πόσο χρήσιμη είναι ή ενέργεια αυτή του κ. Χατζηπατέρας άποδεικνύεται από τό γεγονός ότι τίς τελευταίες ημέρες οι προσερχόμενοι για νά ναυτολογηθούν σε θέσεις τρίτων είναι σε ποσοστό 70% περίπου χωρίς δίπλωμα και νομίζομε ότι οι σχετικές προσλάθειες πρέπει νά επεκταθούν ώστε νά ενημερωθούν όλοι οι ένδιαφερόμενοι ναυτικοί και νά αποκτήσουν τό πτυχίο άξιοματικού φυλακής τό όποιο έντός όλίγου θά είναι άπαραίτητο για νά μπορούν νά έργασθούν σε θέσεις άξιοματικών.

Λόγω του ιδιαίτερου ένδιαφέροντος που παρουσιάζει δημοσιεύομε κατωτέρω τό πλήρες κείμενο της επιστολής του κ. Χατζηπατέρας προς τους πλοίαρχους:

*Αγαπητέ Κύριε Πλοίαρχε,*

Ασφαλώς στό πλοίο σας ή τουλάχιστον σε πάρα πολλά Έλληνικά πλοία είναι ναυτολογημένοι σαν άξιο-

ματικοί στη γεφύρα και στη μηχανή. Έλληνες ναυτικοί που δέν έχουν τό αντίστοιχο δίπλωμα.

Η ανάγκη νά αποκτήσουν ένα άποδεικτικό ικανότητος, που νά τους επιτρέπει νόμιμα νά υπηρετούν σ' αυτές τίς θέσεις, είναι όλοφάνερη, τώρα που πολύ σύντομα θά άρχίσουν έπιθεωρήσεις στα πλοία από ζένους έπιθεωρητές, σύμφωνα με μέτρα που έχουν άποφασισθή σε διεθνή κλίμακα.

Με νομοθετικό μέτρο που έλήφθηκε από τό Υπουργείο Ναυτιλίας (Π.Δ. 435/78), όσοι ναυτικοί χωρίς νά έχουν δίπλωμα ή άλλο προσόν, έχουν συμπληρώσει ή συμπληρώνουν τρία χρόνια ύπηρεσίας σαν άξιοματικοί γεφύρας ή άξιοματικοί μηχανής, μπορούν νά έφοδιασθούν με άπλή και σύντομη διαδικασία, με άποδεικτικό για την έκτέλεση καθηκόντων άξιοματικού φυλακής.

Κάθε Προξενικό Λιμεναρχείο και κεντρ. Λιμενική Αρχή, έχον την εύχέρεια νά εκδώσουν αυτό τό άποδεικτικό και ό ένδιαφερόμενος πρέπει νά πάη νά τό ζητήσει. Δέν χρειάζεται νά περιμένη νά πάη στόν Πειραιά γι' αυτό.

Ο ύποψήφιος θά περάση από γιατρό που θά τον στείλη ή Αρχή, έκτός εάν έχει ό ίδιος τέτοιο πιστοποιητικό υγείας.

Ο Άξιοματικός γεφύρας θά περάση από εξετάσεις που θά τίς δώση επί τόπου σε θέματα που αναλυτικά όρίζει τό διάταγμα.

Οι Μηχανικοί δέν δίνον καθόλου εξετάσεις.

Βέβαια ό ύποψήφιος θά πρέπει νά άποδείξη ότι έχει τά τρία χρόνια που χρειάζονται για την γεφύρα σε πλοία πάνω από 1.600 κόρους όλικούς - Μηχανικοί σε πλοία με

μηχανή πάνω από 1.000 ίππους), νά έχη μαζί του τρεις φωτογραφίες (τύπου διαβατηρίου) και νά παρουσιάση πιστοποιητικό Ποινικού Μητρώου τύπου Β.

Άπευθυνόμαστε προσωπικά σε σας Κύριε Πλοίαρχε, πρώτα για νά διαπιστώσετε εάν υπάρχουν στό πλοίο σας άξιοματικοί στη γεφύρα και στη μηχανή, μη διπλωματούχοι, που έχουν όμως αυτά τά βασικά προσόντα της ύπηρεσίας ή σύντομα τά συμπληρώνουν, για νά τους πείσετε και έπιμείνετε, διευκολύνοντάς τους όπως μπορείτε, νά φροντίσουν νά πάρουν τό άποδεικτικό και τώρα ακόμα που ύπηρετούν στό πλοίο.

Επί πλέον για τους άμέσους συνεργάτες σας στη γεφύρα, που θά δώσουν εξετάσεις, ζητούμε νά τους βοηθήσετε, νά τους διδάξετε και νά τους προετοιμάσετε πώς νά άπαντήσουν σε κάθε ένα από τά ερωτήματα που θά τους δοθούν.

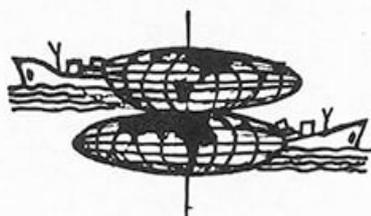
Είμαστε βέβαιοι ότι θά κάνετε ό,τι μπορείτε, θά έξυπνηστε αυτοίς τους ίδιους τους ναυτικούς, τό πλοίο σας, την Έλληνική Ναυτιλία.

Σημειώστε τέλος, ότι όσοι είναι άπόφοιτοι Δημ. Σχολών Ε.Ν., Σχολών Πλοίαρχων, Ναυτικών Λυκείων - Γυμνασίων και έξεταξίων Γυμνασίων - Λυκείων, καθώς και άπόφοιτοι Σ.Δ.Ε.Ν. ή ιδιωτικών Σχολών Μηχανικών, παίρνουν αυτό τό άποδεικτικό με πολύ λιγώτερη κοινή θαλασσία ύπηρεσία καταστρώματος ή μηχανοστασίου, ανάλογα με τά προσόντα τους.

Τά Γραφεία σας, θά σας δώσουν κάθε συμπληρωματική πληροφορία ή διευκόλυνση που χρειάζεστε για όσα σας γράφομε καθώς και κάθε Προξενική Λιμενική Αρχή.

Με φιλικούς χαιρετισμούς  
εύχες υγείας, καλά ταξίδια  
I.A. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ  
Πρόεδρος

Έλληνικής Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας



### YOUR AGENTS AT JEDDAH PORT

TELEX NUMBER: 401162 ATASA SJ (2 Lines)

CABLE ADDRESS: "ATASA JEDDAH"

TELEPHONES: OFFICE: 6425216 — 6422518

A.O.H.: 6673078 — 6690771

## ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES LTD.

Shipping Agents, Bunkers Supplies,  
Salvage and Towing Operations

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

GENERAL AGENTS FOR HELLENIC LINES LIMITED

HEAD OFFICE: JEDDAH

P.O. BOX 205

SUB-AGENCIES: YENBO — GIZAN

#### DIRECTORS

ANDREAS ELLINAS  
MICHAEL ELLINAS  
PETER PETRIDES

#### MANAGERS

EMMANUEL THEODOSIOU  
MICHAEL TSIOUTIS  
CHARALAMBOS ELLINAS  
ANDREAS IOSSIFAKIS  
STYLIANOS KALABOYAS

#### SEN. OFFICERS

IOANNIS ANTONIADES  
MICHAEL STAVROU  
GEORGE ELLINAS  
IOANNIS ELLINAS  
NICOLAOS PAPADOPOULOS  
IOANNIS IOANNOU

#### ATHENS:

ATASA LIMITED

P.O. BOX 65 PALEO PSICHICO, ATHENS

TEL.: 6726077/8, 6723959, A.O.H. 8136215, 6830000

CABLES: "ATASASHIP" — TELEX: 21 4623 ALFA GR

#### LONDON:

BLUE RIBBON LTD.

COTTS HOUSE CAMOMILE STR., LONDON EC3A 7LL

TEL.: 01-6234024/7, A.O.H. 01-3682788

CABLES: "BLUERIB EC3" — TELEX: 8812043 RIBBON G

# Ἡ ἀρρώστια

ΤΟΥ ΓΙΩΡΓΟΥ ΚΑΡΑΜΑΛΑΚΗ

ΟΛΟΙ τόξεραν στό καράβι πού ὁ μάστορ-Θάνος σιχαίνονταν τίς ἀρρώστιας. Ἦταν, πού λένε, ἡ λόξα του. Τόχε καμάρι πού δέ γεύτηκε ποτέ φάρμακο, κι εἶχε παρμένη τήν ἀπόφαση ποτέ νά μή δοκιμάσει.

Θλίψη μεγάλη τόν κύκλωνε σά θά ἔπρεπε ν' ἀφήσει τό κορμί του νά δεχτεί μπόλι ὅταν θά ξενιτεύονταν γιά τό μπάρκο. Τοῦτο τό μπόλι μονάχα σκέφτονταν. Ὅχι γιά τόν πόνο, μά γιατί κατόπι θά ἴνοιθε τό σῶμα του μολεμένο. Τό πήρε ἀπό τή μάνα του, κι ἐκεῖνη οὔτε χάπια, οὔτε φάρμακα δέχονταν. ἤξερε νά φυλάγεται καί νά γιατρεύεται μοναχῆ τῆς.

Πού νάξερε πῶς στή Μομπάζα θά φορτώνονταν, τή τρομερή ἀρρώστια; Φόρτωναν τότε γιά τό Λονδίνο. Τό τέλειωμα ἀργούσε. Τ' ἀπόβραδο, ἀποφάσισε νά πατήσει τή γῆ νά ξεσκάσει. Κι ὅπως πάντοτε στά λιμάνια, ἐπικίντυνα ἤ ὄχι, μοναχός του. Δέν μπόραγε τήν παρέα καί γιά τοῦτο τό πόρτο εἶχε ἀκούσει ἀπό παλῆους θαλασσινοῦς ἱστορίες πολλές. Ἡ περιέργεια του εἶχε φουτώσει. Πόσο ὁμως ἀσχημα ἄρχισε... Ἀπό τό καράβι εἶχε πρωταρχίσει τό πιτό κι ὅπως πάντα μπρός στή φωτογραφία τῆς Ἐλένης, τῆς ἀγαπητικιάς. Μέ ἀνάργα βήματα ἡ μνήμη ἀργογύριζε σ' ἐκείνη τήν πόλη. Ἀχνόβλεπε πάλι τίς νέγρες μέ τά ἀγκαθωτά μαλλιά πού προκαλοῦσαν. Χασισοπότικα στέκια γιομάτα βρωμιά κι ἀρρώστια. Οὔτε κἀν θυμάται τό ὄνομα τοῦ ποιοῦ πού ἴπαι κι ὁμως τόχε παραγγεῖλει πολλές φορές. Ξαναρχονταν πάλι ἐκείνη ἡ πικράδα στά χεῖλια του. Κατόπι τό παλῆ ἀμάξι κι ὁ νέγρος ὀδηγός πού τραγουδαγε καί γέλαγε ἐκνευριστικά. Τά σκοτεινά σοκκάκια ἀνάμεσα σά χαμόσπιτα. Κι ὦρες ἀργότερα σά μέσα σέ παραζάλη τά χέρια του σάν ἀρρωστιάρικα ν' ἀγκαλιάζουν τό κορμί μιάς νέγρας πού καθῶς χαχάνιζε τά κάτασπρα δόντια τῆς νά γυαλίζουν ἀπό τά θρύμματα τοῦ φεγγαριοῦ πού ἴπεφταν ἀπό τίς σχιμάδες τῶν φυλλοκλαμμένων δέντρων τῆς νυχτιάς. Τό πρῶτ' ἀπό ἐξήνησε σάν ἀπό λήθαργο μέ τήν σκάντζα στή γνώριμη καμπίνα του. Δίχως νά μπορεῖ ν' ἀναθυμηθεῖ, πῶς διάλογο ἔφτασε στό καράβι. Ξέδωμα, τό δικαιολόγησε στόν ἑαυτό του. Κι ἐκείνη ἡ τρομερή μέρα καθῶς βαβατζάριζαν τό Φιννιστέρο ν' ἀναριγεῖ ὀλάκερο τό σῶμα του ἀπό τήν ἀρρώστια. Ἀπό τότες ἀρχίνησε ἡ πάλαι μέσα του. Κάθονταν μοναχός του στήν καμπίνα του κι ἐκλαιγε. «Πῶς θά μέ δεις μάνα ἔτσι;» φώναζε μέσ στά ἀναφυλλήτά του. «Ὁχι, ἐγώ δέν εἶμαι ὁ γιός σου», ἔλεγε συνέχεια.

Στό Λονδίνο ἔπρεπε νά πῆγαινε στό γιάτρο. Γιατί ὁμως δίστασε; Ὅχι, δέν ἔπρεπε νά μάθει κανεῖς τίποτα γιά τούτη τήν ντροπή. Ὅλοι τόλεγαν πῶς ἐκεῖ κάτω παραμόνευαν οἱ ἀρρώστιας. Πῶς μπόρεσε κι' ἀφήσει ἀχάλινω τό κορμί του; Σάν τό πρῶτόμπαρκο τζόβενο πῆγε κι ἀνασκάλεισε τή βρωμιά. Τόσα καί τόσα πέρασαν ἀπό τά μάτια του, ἦταν δύσκολο νά φυλαχτεῖ;

Τόσα χρόνια σά καράβια οὔτε τό πιό μικρό ἀχνόρι δέ φάνηκε νά πειράξει τήν υγεία του. Πῶς νά γυρίσει μέ τοῦτο τό μολεμένο κορμί στό πατρικό σπιτί; Πῶς νά γλυκοφιλήσει τή μάνα καί νά σφιχταγκαλιάσει τήν ἀγαπητικιά; Καί γιατί στό Λονδίνο κίότρεψε νά πάει στό γιάτρο;

Ἐπαψε πιά τίς νύχτες νά κοιμάται. Τό ἴδιο

γίνηκαν οἱ βάρδιες στή μηχανή κι ἐκεῖνο τό πάλεμα μέ τή σιχασιά καί τόν πόνο στήν καμπίνα του.

Ξέκοψε πιά ἀπό τίς παλιές του συνήθειες, μήτε νά τοῦ ἀλλάξουν τά σεντόνια δέχονταν, μήτε κατέβαινε γιά φαγητό μαζί μέ τούς ἄλλους. «Παραξενιές τοῦ πελάου», εἶπε χτές ὁ καμαρότος ὅταν ἀρνήθηκε νά τοῦ ἀλλάξει τά σεντόνια. «Θά τά πλύνω μοναχός», ξήγησε. Στό καράβι δέν ἔπρεπε κανέναν νά μάθει τό παραμικρό. «Ὁ μάστορ-Θάνος πού σιχαίνονταν τήν ἀρρώστια κόλλησε μαλαφράντζα». Θά γίνει τοῦμπανο. Τά κρυφογελάσους, κατόπι θ' ἀνησυχῆσουν καί φορῶντας τό λυπημένο ὕφος θά ἀποφασίσουν: «Νά ξεμπαρκάρεις, νά πᾶς σέ γιάτρο, ἤξερα κάποτε ἔναν...». Καί θά ἀρχίσουν οἱ ἱστορίες σά σέ χωριό πού ἔπεσε λέπτρα, μέχρι νά φτάσουν στό πόρτο. Καί θά φχαριστοῦσαν ποιός ξέρει πού δέν ἔλαχε σ' ἐτούτους. Θά κλειοῦνταν κατόπι στό καβούκι τῆς υγείας τους καί θά κλειναν ἐτόυτο σέ ἀπομόνωση.

Κοίταξε τόν ἑαυτό του στόν καθρέφτη σά νά τόν λυπόταν, σά νά τόν μισούσε. Δέ μπόραγε ἄλλο, ἀνοιξε τήν πόρτα καί βγήκε στό ντέκ τῶν βαρκῶν. Μιά παγωμένη γλυκειά ἡρεμία ἦταν ἀπλωμένη στή θάλασσα. Ὁ ἀέρας ἦταν ὑγρός. Ζημῶρων. Ἐνα φανάρι ἀχνόσβηνε στόν ὀρίζοντα. Τό Σάν Μιγκουέλ διακρίνονταν σκοτεινῆ λουριδα στό πέλαγος. Πλέανε κοντά τίς Ἀζόρες. Μέχρι τήν Ἄρτζεντίνα θέλαν μέρες ἀκόμα. Πάλι κι ἀπόψε μετά τήν βάρδια δέ μπόρεσε νά κλείσει μάτι. Νά μπόραγε νά σαλτάρει στή στερεά νά βρεῖ ἕνα γιάτρικό, ἔτσι ὅπως, σά παραμύθια, νά γιατρευτεῖ καί μετά νά ξαναβρικουνταν ἐδῶ ἀπάνω...

Τί ὁμορφα πού θάταν τότες. Ὅπως πρῶτα, θά γελᾷ, θά πειράζει τούς συντρόφους του καί θά μπορεῖ νά τούς κοιτάζει κατάματα χωρίς ντροπή. Τί ἀνοησία πού θαρροῦσε ὅτι τό κορμί του ἦταν Θεοδύναμο. Καί πόσο παινευόταν γιά τοῦτο σάν ὁ καθέναν ἐξιστοροῦσε τήν ἀρρώστια πού ἄρπαξε σέ κάποιο λιμάνι, θαρρεῖς καί περηφανεύονταν. Κι ἔλαχε τούτη ἡ πιό κακιά ἀρρώστια ἀπάνω του, θαρρεῖς ἀπό ἐκδίκηση.

Φορές τοῦ ἴρχονταν νά τό ἀφανίσει. Φορές νά ξεγυμνωθεῖ καί νά γυρίσει ἀπό καμπίνα σέ καμπίνα φωνάζοντας: «Νά, δεῖτε νά μάθετε». Κεῖνο τό βράδυ στίς δώδεκα παρά, ὦρα τῆς σκάντζας, ὁ τρίτος καπετάνιος πού πέρναγε ὄξω ἀπό τήν καμπίνα του ἀκουσε τρανταχτά γέλια. Παραξενεμένος ἀνοιξε τήν πόρτα τοῦ μάστορ-Θάνου, τόν εἶδε ὀλόγυμνο νά κοιτάζει τόν καθρέφτη καί νά ξεκαρδίζετε σά γέλια, μά μόλις εἶδε τόν Τρίτο σκεπάστηκε γοργά καί τοῦ φώναξε νά ξεκουμπιστεῖ ἀπό κει.

Ὅλο ὁ καραβίσιος κόσμος ἔβλεπε φανερά πιά τά παράξενα καμώματά του. Ἄλλοτε γέλαγε χωρίς λόγο, κι ἄλλοτε φώναζε ἀκατανόητες λέξεις κάνοντας τούς ἄλλους νά γελοῦν.

Ἄλλοτε, πάλι, φαίνονταν ἡρεμος κι ἔλεγε πῶς πεθύμησε τή μάνα του, κατόπι ἔεσπαγε πάλι σά γέλια. Ὁ καμαρότος συνέχισε νά λέει γιά τή μοναξιά τοῦ πελάου. Ἄλλοτε ἐπειδὴ γινώριζαν ἀπό παλιά τό μάστορ—Θάνος πίστευαν ὅτι ἔκαμε τά καμώματα τοῦτα γιά ὄλους τούς ἄλλους νά ἐξοφῶν ἀπό τή μονοτονία τῆς πελαγίσιας ζωῆς.

Μέ τούτη τήν κουβέντα κανέναν δέ βρήκε ἀπόκριση. Ἴσως, μά ὄλα τοῦτα τά φερσίματα;

Θέλαν δυό μερόνυχτα ἀκόμα γιά νά φτάσουν στό πόρτο. Τά γλυκάδια τῆς θάλασσας τοῦ Ἰσημερινοῦ τοῦς ἀκολουθοῦσαν. Μπουνάσσα. Ὁρα ἐννιά τό βράδυ. Ὁ μάστορ-Θάνος ξεκρέμασε ἀπό τήν ντουλάπα του τό καινούργιο κουστούμι του, πού ἀγόρασε πρῖν μέρες ἀπό τό Λονδίνο, τό καινούργιο πουκάμισο καί τήν γραβάτα. Χαμογελώντας, θαρρεῖς εὐτυχισμένος, τά φόρεσε. Ἐρριξε κολώνια ἀπάνω του καί κατέβηκε στό σαλόνι τοῦ καραβιοῦ. Τέσσερις παίζανε χαρτιά καί δυό τάβλι ὅταν ἐμφανίστηκε ὁ μάστορ-Θάνος. Γύρισαν ὄλοι παραξενεμένοι στό μέρος του. Κοιτάχτηκαν ἀναμεταξύ τους μ' ἀπορία. Μεσοπέλαγα κουστομαρισμένοι, τούς χαμογελοῦσε. Τό θέαμα ἦταν ἀστείο ἢ τραγικό;

— Παλληκάρια, εἶπε σοβαρά, πηγαίνω στή μάνα μου. Δώστε μου τά γράμματά σας νά συχάσουν οἱ δικοί σας ἀπό τά μαντάτα.

Σταμάτησαν τά παιχνίδια καί τόν παρατηροῦσαν ἀνήσυχτα, δίχως νά μποροῦν νά βγάλουν μιλιὰ.

— Ἐσύ, καπτά Ἥλια, δέ θά στείλεις τίποτα στή γυναῖκα σου, ἔξακολούθησε, ἐσύ μάγερα τίποτα στήν ἀρραβωνιάρα; Κανέναν; Ἄντε... ἔχετε γειά, φώναξε χαχανίζοντας καί τράβηξε γιά ὄξω.

— Τόν τρελλό πάει νά παραστήσει, ἔκαμε σασιτισμένος ὁ γραμματικός πού ἐπαίξε τάβλι. Καί ἔξακολούθησαν τό παιχνίδι πασκίζοντας νά ἐξεγελάσουν τήν ὦρα.

Ξάφνου ὁ γραμματικός σταμάτησε τό παιχνίδι. Κάτι κακό σφηνώθηκε στό μυαλό του. «Θά πάει ὄξω», μουρμούρισε καί σηκώθηκε βιαστικά. Τό καράβι ἀναστατώθηκε μετά μισή ὦρα. Πουθενά δέ φαίνονταν ὁ μάστορ-Θάνος. Ἡ καμπίνα του φύλαγε ὀρθάνοιχτη καί μύριζε φρεσκοχυμένο ἄρωμα. Τοῦτο ἦταν, θά ἔπεσε στή θάλασσα. Σκέψη δέ χωροῦσε ἡ ὦρα, ὁ καπετάνιος γύρισε τό καράβι ἐκατόν ὀγδόντα μοῖρες. Μιά ὦρα ὑπολόγιζαν ἀπό τότες πού τόν εἶδαν νά φεύγει ἀπό τό σαλόνι.

Πολλοί ἀνθρώποι πιστεύουν στή μοῖρα, ἄλλοι ὄχι. Τί θά μποροῦσαν νά πεί ἕνας θαλασσινός γιά τοῦτο; Τί θά μποροῦσε νά σκεφτῆ ὅταν στόν ὠκεανό γυρίζουν τό καράβι γιά ἀναζήτηση ἑνός συντρόφου τους;

Μπαίνει ἡ νύχτα ἀπό τά μάτια καί τούς πλακώνει τήν καρδιά. Ἡ φωνή δέ βγαίνει ἀπό τό στόμα. Μά θά φωνάξουν, θά κραυγᾶσουν καί θά ἀναπηδήσουν σάν τόν δοῦν νά ἐπιπλέει στήν ἀπανωσιά.

Νάτος. Φώναξε ὁ λοστρόμος ἀπό τή πλώρη. Νάτος. Νάτος. Τό χέρι πού τινάζεται στό χαρούμενο σημεῖο, σά νάβρε τό ἴδιο του, τό σῶμα, πού ἔπλεε χαμένο στή θάλασσα. Ἐνας μικρός σκούρος, ὀγκος ἐμπαινε ἐμπόδιο στό μονοπάτι π' ἀνοιξε τό φεγγάρι ἀπάνω στήν ἡρεμῆ θάλασσα. Τό σῶμα πού ντράπηκε γιά τήν ψυχῆ του καί πετάχτηκε στή θάλασσα γιά νά χαθεῖ. Τόν ἀνάστυραν λιπόθυμο. Στά πρόσωπα ὄλων τῶν θαλασσινῶν ζωγραφίστηκε μιά χαρά ἀλλόκοτη. Πού μονάχα ἐσύ θαλασσινέ, πού ζεις τή μοῖρα μπορεῖς νά καταλάβεις. Μονάχα ἐσύ. Κι ὅταν ὦρες ἀργότερα ἀρχίνησε νά συνέρχεται μιά φράση ἐβγαίνει ἀπό τό στόμα του:

«Μάνα ἐρχομαι νά μέ γιατρέψεις, μάνα ἐρχομαι νά μέ γιατρέψεις...». Ὁ καιρός περνά σάν τό νέφαλο, κι ἂν κάποτε τόν συνταντήσεις σέ κάποιο καράβι, θά τόν γνωρίσεις γιατί ἔχει μιά «λόξα», σιχαίνεται τίς ἀρρώστιας.

# Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΚΑΙ ΤΟ ΔΙΠΛΩΜΑ ΤΟΥ

Του κ. ΑΘΑΝ. ΓΙΑΝΝΑΚΗ, Πλοιάρχου Ε.Ν.

Γεν. Γραμματέα Συλλόγου 'Αποφοίτων Α.Δ.Σ.Ε.Ν. Κύμης

(συνέχεια προηγούμενου)

## Δ' ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Μετά τις διαπιστώσεις αυτές καταλήγουμε στις κατωτέρω προτάσεις τις οποίες θέτουμε υπό την κρίση της σεβατής Διοικήσεως:

(α) Λειτουργία των Δημοσίων Σχολών Πλοιαρχών Ε.Ν. (των ευρισκομένων εις τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα) ως όπωσδήποτε ανωτέρων Σχολών (διετούς φοιτήσεως η και δυόμιση έτων (5 εξαμήνα) αλλά με βαθύτερες γνώσεις.

(β) Αναγνώριση του χρόνου θαλασσίας υπηρεσίας δοκίμου Πλοιαρχού ως χρόνου φοιτήσεως στις Σχολές, με την κατάλληλη οργάνωση της κατευθύνσεως και παρακολούθησεως της πρακτικής εκπαίδευσσεως στα πλοία (όπως γίνεται σε άλλες χώρες).

(γ) Γιά την απόκτηση διπλώματος Πλοιάρχου Α' τάξεως φοίτηση τουλάχιστον ενός έτους στο ΚΕΣΕΝ με αυστηρές διπλωματικές εξετάσεις και ύποβολή διπλωματικής εργασίας.

Διά της ανωτέρω μεθοδεύσεως θα έχουμε:

(1) Δύο ή δυόμιση έτη συνεχών θεωρητικών σπουδών

(2) Ένός έτους πρακτική εκπαίδευση (ελεύθερη ναυτολόγηση έκλογής του σπουδαστού ως εφαρμόζεται με τό ισχύον σύστημα) υπό την εκπαιδευτική όμως έποπτεία του έπιτελείου της Σχολής.

(3) Ένός έτους παρακολούθηση θεωρητικής εκπαίδευσσεως στο ΚΕΣΕΝ έτσι θα συμπληρωταί χρόνος σπουδών μετά τό Λύκειο. Στή Σχολή δύο ή δυόμιση έτη θεωρητικών σπουδών.

Στό πλοίο δώδεκα μήνες πρακτικής άσκήσεως.

Στό ΚΕΣΕΝ 12 μήνες θεωρητικών σπουδών.

Σύνολο σπουδών τέσσερα έτη και έξη μήνες. Ό συνολικός αυτός χρόνος σπουδών θεωρητικών και πρακτικών δικαιολογεί από πλευράς χρόνου σπουδών την χορήγηση διπλώματος ανωτάτης βαθμίδος κατά την απόκτηση διπλώματος Πλοιάρχου Α' τάξεως.

Τό δίπλωμα Πλοιάρχου Α' τάξεως υπό τας ανωτέρω προϋποθέσεις χωρίς άμφιβολία μπορεί να χαρακτηριστεί ως 'Ανώτατο Δίπλωμα Ναυτιλιακών Σπουδών (ΑΔΝΣ). Ός γνωστό ήδη με νόμο του Κράτους οι Παιδαγωγικές 'Ακαδημίες εντάσσονται στή 'Ανωτάτη βαθμίδα με τριετή φοίτηση των σπουδαστών.

Ό ποιότης της εκπαίδευσσεως είναι θέμα φορέως και έπομένως δέν εξετάζεται εδώ. Ό εύαισθησία πάντως του κρατικού φορέως, φρονούμε ότι έγγυάται την ποιότητα της εκπαίδευσσεως.

'Ανεξάρτητα πρός τό ανωτέρω δίπλωμα έφόσον ό Α' Πλοίαρχος παρακολουθήσει έπιπροσθέτως ένα άκομη έτος ειδικά προβλήματα μπορεί να άποκτήσει και δίπλωμα ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ή ανάλογα με τά μαθήματα ΔΙΠΛΩΜΑ ΩΚΕΑΝΟΓΡΑΦΙΑΣ, ΑΛΙΕΙΑΣ, ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑΣ κλπ.

## Ε' ΕΥΜΕΝΕΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Μέ την προτεινόμενη λύση εκτιμάται ότι:

(α) Θα στρέψωμε πρός την θάλασσα ένα μεγάλο αριθμό άποφοίτων μέσης εκπαίδευσσεως πού στρέφεται σήμερα σε παρασιτικά επαγγέλματα. Τό όνειρο ενός Πλοιαρχικού διπλώματος ισοτίμου και ισοδυνάμου πρός δίπλωμα ανωτάτης Σχολής, θα συγκινήσει πολλές χιλιάδες νέων πού θα ύποστούν την βάσανο των θεωρητικών σπουδών και της πολυετούς πρακτικής έμπειρίας του ναυτικού 'Αξιωματικού προκειμένου να άποκτήσουν τό δίπλωμα Πλοιάρχου Α' τάξεως.

(β) Ό αναγωγή του Πλοιαρχικού διπλώματος εις την 'Ανωτάτη εκπαίδευτική βαθμίδα θα άποτελεί την ουσιαστικώτερη αναγνώριση του κοινωνικού συνόλου ότι στήν Ναυτική μας χώρα ύπάρχει Ναυτική Παιδεία από της κατωτάτης μέχρι και της 'Ανωτάτης βαθμίδας πού άκολουθεί την αντίστοιχη στό πλοίο παραδοσιακή ναυτική ιεραρχία, την κορυφή της οποίας εκφράζει τό Πλοιαρχικό άξιωμα. Πέρα δε από αυτό θα αύξηση κάθετα και τό ποιοτικό κύρος της 'Ελληνικής Ναυτίας στήν παγκόσμια Ναυτιλιακή αγορά γιατί δικαίως τότε με ύπερηφάνεια τό 'Ελληνικό κράτος, θα προβάλλει τους τίτλους των ναυτικών τους στελεχών ως άπόδειξη της ποιότητας της παρεχομένης εκπαίδευσσεως. Αύτή την δυνατότητα και αύτή την έπιχειρηματολογία σήμερα δέν την έχουμε, ότιδήποτε σεμινάρια και άν λειτουργήσουμε' και όσοδήποτε αυστηρές εξετάσεις και άν κάνουμε. Πέρα τούτου ή ήθική πλευρά προκαλεί τεράστιο κοινωνικό ένδιαφέρον έφόσον θα έχει τεράστια εύμενή άπήχηση γιατί θα έχει αναγνωρισθή ότι ή πνευματικότητα ενός πλοιάρχου, δέν θα ύστερεί και αυτού του δημοδιδασκάλου γιά τόν όποιο πολύ όρθά ή Πολιτεία άπεφάσισε τελευταία την έπιστημονική του κατοχύρωση με την 'Ανωτατικοποίηση των Παιδαγωγικών 'Ακαδημιών.

(γ) Ό Ναυτική 'Επιστήμη θα άποκτήσει και στήν 'Ελλάδα σάρκα και όστά και θα περιλάβει πολλά φωτεινά μυαλά πού ή προσφορά τους θα είναι ουσιαστική και από 'Ελληνικής πλευράς.

(δ) Θα αναπτυχθούν παραπλήσιες ναυτικές ειδικότητες πού σήμερα βρίσκονται στήν 'Ελλάδα σε ύποτονική κατάσταση γιά

τό λόγο ότι οι ελάχιστοι άσχολούμενοι δέν συνδέονται με αυτό τούτο τό θαλάσσιο στοιχείο. Έτσι εξειδικεύσεις όπως 'Ωκεανογραφίας, Ναυτικής Μετεωρολογίας, 'Αλιείας, Χαρτογραφίας, Ναυτιλιακής Οικονομίας και Ναυτιλιακών Μεταφορών υπό την σύνθετο έννοια της Ναυτικοοικονομικής θεωρήσεως και τόσες άλλες πιθανόν άνύπαρκτες στήν χώρα μας θα βρουν σε μεγάλους αριθμούς τους δέκτες τους, και αυτούς πού ούσιαστικά θα μπορέσουν να τις παρακολουθήσουν σε επίπεδα έρεύννης και εφαρμογής και να τους δώσουν μία νέα διάσταση.

(ε) Θα δημιουργήσουμε Ναυτική παράδοση. Ό σεβασμός του Ναυτικού Κόσμου πρός ένα Πλοιαρχικό δίπλωμα με ηύξημένο κοινωνικό κύρος άποτελεί τό ισχυρότερο θεμέλιο γιά την Ναυτική μας παράδοση και την συνέχιση των ναυτικών μας επιδόσεων από γενεά εις γενεά, γεγονός πού τά τελευταία χρόνια έχει τελειώς εξαλειφθεί.

(στ) Θα καλύψουμε τις άνάγκες της 'Ελληνικής Ναυτίας σε 'Αξιωματικούς ποιότητος. Τούτο δέν φαίνεται να χρήζει περαιτέρω έπεξηγήσεως έφόσον εκτενώς άνελύθη στήν παρούσα εργασία ότι οι 'Αξιωματικοί όδεύοντας γιά τό δίπλωμα Α' θα ναυτολογούνται στα πλοία γιά μακρότερο χρόνο, θα είναι πολλοί περισσότεροι γιατί ό στόχος τους θα είναι ή κατάκτηση όχι μόνο ενός διπλώματος, αλλά έπιπροσθέτως και ενός 'Ακαδημαϊκού τίτλου, πού ένδεχομένως να τους δώσει πρόσθετες δυνατότητες γιά κατάληψη ώρισμένων διακεκριμένων θέσεων, στήν εκπαίδευση, σε 'Οργανισμούς κλπ.

(ζ) Θα δώσουμε διεξοδο στό πρόβλημα της ικανοποιήσεως χιλιάδων νέων πού έχουν δίψα γιά απόκτηση διπλώματος 'Ανωτάτης βαθμίδος.

Προσωπικά φρονούμε ότι γιά την 'Ελληνική πραγματικότητα ή ύπαρξη διπλωματούχων Πλοιαρχών 'Ανωτάτης βαθμίδος από πλευράς οικονομικής αλλά και κοινωνικής θεωρήσεως δέν φαίνεται να δημιουργεί περισσότερα προβλήματα από την ύπαρξη διπλωματούχων ανωτάτης βαθμίδος άλλων ειδικότητων πού δέν μπορούν να άπορροφηθούν από την αγορά εργασίας και αναζητούν έπί ματαίω μία οιαδήποτε Δημοσιούπαλληλική θέση. Ό Πλοίαρχος λόγω Παιδείας, επαγγελματικής άπασχολήσεως και κοινωνικής έν γενεί δραστηριοποιήσεώς του αναπτύσσεται γύρω άπο ένα περιβάλλον

«BOMBAY»

# NEGRIS

Overseas Suppliers - Shipchandlers

G.P.O. BOX 87, BOMBAY 400038, INDIA - CABLES: NEGRISCLEO

Phones: 261068 - 268656 - A.O.H. 211534 - Telex: 011-5718 XIOS

στενά συνδεδεμένο με τα Ναυτιλιακά έργα και την Ναυτιλιακή υπόθεση σε διεθνές επίπεδο. Τουτό σημαίνει κατά βάση δυνατότητες δημιουργίας ευκαιριών απασχολήσεως εις την διεθνή αγορά εργασίας με πολλές πιθανότητες μεταπήδησεως εις τον Έφοπλιστικό κλάδο. Η Έλληνική έφοπλιστική οικογένεια περιλαμβάνει εις τους κόλπους της εκατοντάδες Πλοίαρχων (κατά μία εκτίμηση τό 50%) των έφοπλιστών είναι Πλοίαρχοι, πού σημαίνει ότι η μεταπήδηση από την Πλοιαρχική στην Έφοπλιστική τάξη αποτελεί φυσική εξέλιξη των γνώσεων και της πλουσίας Ναυτιλιακής έμπειρίας του Πλοίαρχου.

Κατόπιν των άνωτέρω μπορεί να υποστηριχθεί ότι ο «Πλοίαρχος υπό οίσοσδήποτε συνθήκας αποτελεί συναλλαγματοφόρο «κεφάλαιο» για την Ελλάδα πού είτε τό θέλουμε είτε όχι «μετράει» στην διεθνή Ναυτιλιακή αγορά. Άς μίν παραγνωρίζεται τό γεγονός ότι η σύγχρονη ναυτιλιακή — πιστωτική πολιτική έχει σάν άξονα άξιοπιστίας της δανειοδοτήσεως την ύποδομή του δανειολύπου.

Σήμερα φρονούμε ότι στην Ναυτιλιακή αγορά ο Πλοίαρχος με άκαδημαϊκό τίτλο αποτελεί τό πρόσωπο του ναυτιλιακού επιχειρηματία, πού άναγνωρίζεται περισσότερο από τους διεθνείς ναυτιλιακούς, πιστωτικούς Όργανισμούς. Και για την Έλληνική πραγματικότητα δέν πρέπει να παραγνωρίζεται ούτε να άποκρύπτεται η μεγάλη ιστορική άληθεια, ότι η Ναυτιλία μας είναι γέννημα των καπεταναίων μας. Άκόμη πολλοί άπο τους μεγάλους της Ναυτιλίας αυτής ζούν και δέν παύουν να διακρύβουν ότι όλα τά όφείλουν στην άγάπη πρós την θάλασσα, πού χρόνια πιστά στίς γέφυρες την υπηρέτησαν.

Όμως τό παράδειγμα πολλών άπ' αυτούς, δέν τό άκολουθήσαν τά παιδιά τους με άποτέλεσμα αυτά μίν να μίν χάσουν, αλλά να χάση η Έλληνική Ναυτιλία τό βασιλείο της. Κάι αυτό γιατί κατά την γνώμη μας τά παιδιά τους πίστεψαν — και γιατί όχι — ότι τό δίπλωμα του πατέρα τους τους ύποτιμούσε κοινωνικά. Αυτό πρέπει να άποτελέσει δίδαγμα πολύ σοβαρό. Στό πρόσωπο του Πλοίαρχου με Άκαδημαϊκό δίπλωμα θά πρέπει να στοχεύουμε για νάχουμε τόν καταξιωμένο Πλοίαρχο αλλά και τόν αυριανό Πλοιοκτήτη, αυτόν πού δεμένο με την γέφυρα και την κουβέρτα έπίστεψε στό μέλλον της θάλασσας. Άπό αυτόν γεννήθηκε ο Έλληνικός έφοπλιστικός και αυτός θά τόν διατηρήσει.

## ΣΤ' ΔΥΣΜΕΝΕΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Έπειδή τό θέμα της «Άνωτατικοποίησης» του διπλώματος Πλοίαρχου Α' τάξεως έρευνάται ευρύτερα και θά συνταράξει όπωσδήποτε την Έλληνική κοινή γνώμη φρονούμε ότι έπιβάλλεται και η προβολή των δυσμενών έπιπτώσεων από την ένέργεια αυτή.

Όπως με λεπτομέρεια άναπτύχθηκε η «Άνωτατικοποίηση» του διπλώματος Πλοίαρχου Α' τάξεως (φρονούμε ότι ο πλέον δόκιμος τίτλος είναι «Πλοίαρχος Έμπορικού Ναυτικού») έπιβάλλεται για λόγους ουσίας αλλά και για λόγους σκοπιμότητας. Κατά συνέπεια με άξονα αυτούς τους ίδιους λόγους θά άναζητήσουμε τις δυσμενείς έπιπτώσεις.

α) Η «Άνωτατικοποίηση» του διπλώματος συνεπάγεται παροχή γνώσεων έπιπέδου προβληματισμού, κατά συνέπεια η έγγύηση περί παροχής των γνώσεων τούτων εις τό διηκεκές είναι άναποφευκτα συνδεδεμένη με την ικανότητα του φορέως της ναυτικής εκπαίδευσως να φέρει εις πέρας τό έργο του. Βεβαίως ο οίσοσδήποτε μπορεί να έχει την άποψη του ως πρós την καθιέρωση της Άνωτατικοποίησης του διπλώματος και εις την Ελλάδα. Αυτό όμως τό όποιο ούδεις μπορεί να άμφισβητήσει με έπιστημονικά κριτήρια είναι η ύπαρξη της ναυτικής έπιστήμης» και η ευρύτατη έφαρμογή της εις τόν ναυτιλιακό χώρο με πρώτο υπηρέτη αυτής τόν Πλοίαρχο. Αυτή τή σύνθετη έπιστήμη όπως συμβαίνει με τις παρόμοιες σύνθετες έπιστήμες της Διοικήσεως Έπιχειρήσεως, Δημοσίας Διοικήσεως, Λογιστικής κλπ. θά υπηρέτησε και η Άνωτατικοποίηση με βάση πάντοτε τις προϋποθέσεις πού και οι άλλες χώρες έχουν θεοπίσει αλλά και περισσότερο έχουν σεβασθεί.

β) Υπάρχει βεβαίως και τό πρόβλημα της «άποδοχής» αυτού του Άνωτάτου Διπλώματος από την «καθιερωμένη έπιστημονική τάξη» στην Ελλάδα. Όμως άς μη ξεχνούμε πρós όλίγων έτών στην Ελλάδα υπήρξαν άναγνωρισμένες Άνώτατες Σχολές τις όποιες όπως είναι γνωστό, η έπιστημονική τάξη αλλά και τό ίδιο τό Κράτος στους διαγωνισμούς προσλήψεων δέν τους είχαν δεχτεί ισοδύναμα στους κόλπους τους.

Παρήλθαν όμως τά χρόνια, η βελτίωση της παρεχομένης εκπαίδευσως έγινε και σ' αυτές τις Σχολές αισθητή και σήμερα οι σπουδαστές τους έχουν εισέλθει ισότιμα — και πολύ σωστά — στην έπιστημονική οικογένεια.

Σύμφωνα με αυτές τις σκέψεις δέν διαφαίνονται άνυπερβλήτα έμπόδια για ύλοποίηση της προτάσεώς μας. Χωρίς να διεκδικούμε προφητικές ικανότητες φρονούμε ότι οι έξι έξι τών πραγμάτων και στην Ελλάδα όδηγούν πρós αυτές τις λύσεις. Γιατί λοιπόν μια άδικαιολόγητη καθυστέρηση λήψεως ενός τόσο θεμελιακού μέτρου πού άλλες χώρες, χωρίς τά δικά μας «φόντα» και τις δικές μας έπιτακτικές άνάγκες σε ύψηλου έπιπέδου Άξιοματικούς τό έχουν έπιτυχώς από έτών έφαρμοσει; Άλήθεια όμως μήπως τότε είναι πολύ άργά και θά έχη χαθή λόγω των στελεχών η ναυτιλία; Αυτή είναι και η δική μας άνησυχία.

γ) Ός σοβαρότερη δυσμενής έπιπτώση έκ

της Άνωτατικοποίησης του διπλώματος Α' Πλοίαρχου θεωρείται η πιθανολογούμενη διαρροή των στελεχών αυτών από τά πλοία λόγω άπορροφήσεως των από άλλους τομείς δραστηριότητας. Έπ' αυτού φρονούμε τά άκόλουθα:

(1) Ο Πλοίαρχος για να άποκτήσει τό άνώτατο δίπλωμα του θά είναι κατ' άρχάς ήλικίας (κατά κανόνα) μεγαλύτερας των 30 έτών. Εις την ήλικία αυτή η πράξη άποδεικνύει ότι ο ναυτίλος Άξιοματικός έχει δημιουργήσει δική του οικογένεια με άποτέλεσμα οι οικογενειακές του ύποχρεώσεις να είναι έπιτακτικές. Κατά συνέπεια οιάδήποτε σκέψη του Πλοίαρχου ν' άκολουθήσει μια άλλη Άνωτάτη Σχολή, για πρακτικούς λόγους δέν μπορεί να ύλοποιηθί παρά μόνο για πολύ μικρό αριθμό έκ αυτών. Ο Πλοίαρχος εύθυσ ως άποκτήσει τό δίπλωμα Α' Πλοίαρχου στό χρόνο έχει κατά κανόνα να πλοιαρχεύσει. Τουτό άποτελεί στόχο ζωής και θέμα έπαγγελματικής τιμής. Κατά συνέπεια τά ισχυρά οικονομικά όφέλη της Πλοιαρχικής θέσεως εν συνδυασμό πρós τους έπαγγελματικούς δεσμούς του δέν φαίνεται ότι αφήνουν περιθώρια για έγκατάλειψη αυτής της πραγματικότητας προκειμένου ο Πλοίαρχος να άναζητήσει μια νέα καριέρα έκ ύπαρξης.

(2) Είναι βέβαια γνωστό ότι η πλειονότητα των Πλοίαρχων έχουν στόχο ν' αναλάβουν ήγετικές θέσεις εις τό έπιτελείο της ναυτιλιακής έπιχειρήσεως. Αυτή η έπίδιωξη πρέπει να θεωρηθί φυσική λογική και έντός των πλαισίων των γνώσεων και της έμπειρίας των.

Κατά συνέπεια τό να προσλαμβάνονται Πλοίαρχοι εις τό Έπιτελείο της Έπιχειρήσεως είναι θέμα καθαρά, λειτουργικής ανάγκης της έπιχειρήσεως. Τουτό δέ, άποτελεί σήμερα κοινή πρακτική, έφόσον ως γνωστό μεγάλος αριθμός Πλοίαρχων (άνω των 2.000) άπασχολούνται στα έπιτελεία των έπιχειρήσεως.

Η Άνωτατικοποίηση λοιπόν του διπλώματος τους και από της πλευράς αυτής δέν φαίνεται ότι θά αύξηση την διαρροή έκ του έπαγγέλθου. Κάτα συνέπεια με τό να άναγνωρισθί τό άνώτατο δίπλωμα πλοίαρχου ως Άνωτάτης Βαθμίδος, θεωρείται ότι ούδέν θά μεταβληθί από πλευράς έπαγγελματικής μετακινήσεως του Πλοίαρχου και άποστερήσεως της Ναυτιλίας άπο ικανούς Πλοίαρχους. Άπλως θά ανέλθι εις τά έπίπεδα πού έπιβάλλει η ναυτική μας ιστορία, και παράδοση, η ναυτιλιακή έπίδοση της χώρας και προπαντός η άνάγκη της σύγχρονου ναυτιλιακής πραγματικότητας πρós διατήρηση των κεκτημένων σόν Ναυτιλιακό στίβο.

Κατόπιν των άνωτέρω, η άνησυχία της ένδεχομένης διαρροής των Πλοίαρχων πρós άλλους τομείς άπασχολήσεως δέν φαίνεται να εύσταθί. Άκόμη δέ, πρέπει να όμολογήσουμε ότι ούδέποτε η Ναυτιλία μας στερήθηκε έπαρκούς αριθμού Πλοίαρχων. Μέχρι τώρα όλοι κατά κανόνα φτάνουν σόν Πλοιαρχικό βαθμο χωρίς ούσατικά να γίνη έπιλογή. Με την Άνωτατικοποίηση θά συμβή αυτό. Δηλαδή θά γίνη έπιλογή γιατί τότε μετά από ένα χρόνο σπουδών στό ΚΕΣΕΝ και με άδιάβλητες και άντικειμενικές έξετάσεις δέν μπορεί παρά να άποφοιτήσουν μόνο αυτοί πού πράγματι θά καταβάλλουν ειλικρινείς προσπάθειες. Οι άδύνατοι θά έγκαταλείψουν. Οι δυνατόι πρέπει ν' άμειφθούν.

Φρονούμε ότι η προτεινομένη λύση ν' άναγνωρισθί ως Άνωτάτης βαθμίδος τό δίπλωμα του Α' Πλοίαρχου, άντί του πτυχίου της

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟ ΑΦΡΙΚΗ C. MARTALAS SHIPPING (PTY) LTD.



SHIPBROKERS · LINER & SHIPPING AGENTS · CHARTERING

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

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

Telex: 57-20131, Cables: COMARSHIP — COMARCHART

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

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

Telex 6-0718SA, Cables: COMARSHIP

Σχολής, εξασφαλίζει αφ' ενός την διαρροή, αφ' ετέρου δέ, ολοκληρώνει τό κύκλο τών γνώσεων. Αντιθέτως εάν οι Σχολές (ΑΔΣΕΝ) ανέλθουν εις τήν Άνωτάτη βαθμίδα ως συμβαίνει εις έτέρας χώρας, τότε αποφοίτους Άνωτάτης βαθμίδος θα έχουμε πάρα πολλούς, αλλά Άξιωματικούς γιά τά πλοία έλαχίστους. Διότι ποιός με δίπλωμα Άνωτάτης Σχολής θα ναυτολογηθή στά πλοία; Άς μήν αυταπατώμεθα ή εργασία στό πλοίο είναι σκληρή και ό νεαρός απόφοιτος τής Άνωτάτης Σχολής στήν Έλλάδα θα βρή διέξοδο χρησιμοποίησεως τών χρησίμων γνώσεων και του τίτλου του σέ τομείς εκτός πλοίου. Αυτόν τόν κίνδυνο τής διαρροής επισημαίνει και ή προσωπική αντίθεση πρός τήν λύση, αποφοίτοι τών ΔΣΕΝ νά αποκτούν τό δίπλωμα τής Άνωτάτης βαθμίδος άμέσως μετά τήν αποφοίτησή τους από τή Σχολή. Αντίθετα ό κίνδυνος αυτός τής διαρροής ως ήδη εκτενώς αναφέρθηκε δέν ύφίσταται, όταν οι απόφοιτοι τών Σχολών Πλοιάρχων αποκτήσουν τό δίπλωμα Πλοιάρχου Α' τάξεως πού θα είναι ΔΙΠΛΩΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΑΝΩΤΑΤΗΣ ΒΑΘΜΙΔΟΣ.

**Ζ' Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΚΑΔΗΜΙΑ**

(ΜΙΑ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΧΩΡΙΣ ΟΥΣΙΑ)

Σχετικά με τήν ίδρυση τής Ναυτικής Άκαδημίας στελεχών Ε.Ν. πού τόσο έντονα προβάλλεται στόν ναυτιλιακό τύπο φρονούμε τά κάτωθι:

- (α) Η ίδρυση μιάς τέτοιας Άκαδημίας κανένα πρόβλημα δέν θα επέλυε. Αντίθετα, ως αναφέρθηκε άνωτέρω, θα είχε ως αποτέλεσμα ότι από τούς φοιτούντες κάθε χρόνο, κανείς ή ελάχιστος αριθμός και γιά πολύ μικρό χρονικό διάστημα θα ναυτολογηθή στά πλοία. Κατά συνέπεια ή σκοπούμενη βελτίωση τής στάθμης τών στελεχών Ε.Ν. θα ήταν άνευ αποτελέσματος και έν πάση περιπτώσει δέν θα ήταν αυτή πού θα άνυψώση τό επίπεδο τών στελεχών του Ε.Ν. γιά τόν άπλουστατον λόγο ότι μερικές δεκάδες αποφοίτων τους δέν πρόκειται νά σταδιοδρομήσουν ως στελέχη στά έμπορικά πλοία.
- (β) Θα δημιουργήσουμε αποφοίτους Ναυ-

τικής Άκαδημίας πού δέν θα άπασχολούνται στά πλοία. Ποίο όμως τότε τό όφελος τής Ναυτιλίας; Η επάνδρωση τών γραφείων; Αυτό όμως άποτελεί γιά τήν Ναυτιλία μιά ώραία θεωρία. Γιατί ή Ναυτιλία μας πάσχει από Ναυτικά στελέχη ποιότητος και όχι από στελέχη διαχειρίσεως τής έφοπλιστικής επιρήσεως.

Άπό τής πλευράς αυτής ό "Έλλην Έφοπλιστής δίδει έπιτυχείς εξετάσεις εις τόν Ναυτιλιακό στίβο. Και δέν γνωρίζουμε νά ύψώθηκε ποτέ κραυγή άπελπισίας ότι έφοπλιστικό γραφείο έμεινε χωρίς ικανό προσωπικό. Η κραυγή ύπάρχει, αλλά πρός τήν πλευρά τής θάλασσας. Η παρουσία εις τό γραφείο ενός άταξειδεύτου αποφοίτου τής Ναυτικής Άκαδημίας, δέν άναμένεται ότι θα διαφοροποιήσει τήν παρούσα κατάσταση. Ίσως τήν δυσκόλευε από δικαιολογημένη άγανάκτηση και αντίδραση τών ναυτικών στελεχών τών πλοίων, τούς όποιους οι απόφοίτοι τής Άκαδημίας δικαιολογημένα θα περιφρονούσαν (θα νομπάρουν).

(γ) Θα δημιουργήσουν ένα κύμα άγανακτικής και αντίδράσεως τών ναυτίλων στελεχών πού διακινούν τά Έλληνικά πλοία. Τούτο δέ, διότι ή ίδρυση τής Άκαδημίας αυτής θα δημιουργήσει μιά τάξη ανθρώπων άμφιλεγόμενης ύποστάσεως πού θα επικαθήσει κοινωνικά και λειτουργικά τών ναυτικών στελεχών πού θα τούς έχει έπισημως τεθεί ή σφραγίδα τής μειωμένης πνευματικότητας. Πέραν δέ τούτου, θα αφήσει εκτεθειμένο τό κράτος, τό όποιο με πείσμα θα προχωρεί στό κλείσιμο τής θύρας άγνωρίσεως τής προσφοράς τών χιλιάδων Πλοιάρχων στή δόξα και τόν πλούτο τής Ναυτικής Έλλάδος, έφόσον τό δίπλωμά τους δέν θα είναι άπλώς μέτεωρο όπως είναι σήμερα, αλλά με βεβαιότητα θα είναι ύποβαθμισμένο.

Η ίδρυση τής Ναυτικής Άκαδημίας χωρίς ούδένα ναυτιλιακό σκοπό νά έξυπηρετεί, μετά βεβαιότητος θα άποτελέση τήν σφραγίδα τής αποτροφής πρός τό ναυτικό έπάγγελμα χιλιάδων νέων πού πίστευαν ότι, μετά από τό λύκειο σπουδάζοντας τέσσερα έως πέντε χρόνια, με γλώσσες, με πολλές μετεκπαιδεύσεις, με τρομακτική έμπειρία στούς

συγχρόνους κολοσσούς, με εύθύνες πού χρόνια έπωμίσθησαν και άκομη φέροντας στήν χώρα ποταμούς συναλλάγματος, θα μπορούσαν νά στέκονται πνευματικά ίσοδύναμοι με τούς αποφοίτους Άνωτάτων Σχολών άπο τούς όποιους δέν έξαιρούνται ούτε οι δημοδιδάσκαλοι.

Η Ναυτική Άκαδημία θα δημιουργούσε «στρατιές» άταξειδεύτων ναυτικών «διπλωματούχων άνωτάτης Σχολής» περιφερομένων εις τά ναυτικά γραφεία γιά τήν παροχή ναυτικών ύπηρεσιών ποιότητος!! Κατά τήν γνώμη μας θα ήταν ένα όλέθριο σφάλμα πού θα ύποβιβάζη τήν ποιότητα όλοκληρου τής Έλληνικής Ναυτιλίας. Τούτο δέ, διότι όλοι οι σημερινοί ύποψήφιοι τών ΑΔΣΕΝ θα κυνηγούσαν τό όνειρο τής Ναυτικής Άκαδημίας και όχι τήν πραγματικότητα. Αυτούς δέ πού πιστεύουν ότι διά τής Ναυτικής Άκαδημίας θα ύπηρετηθή ή Ναυτική Έπιστήμη, τούς πληροφορούμε ότι αυτό άποτελεί μιά άληθινή άυτοκρατορική σκέψη, εκτός εποχής.

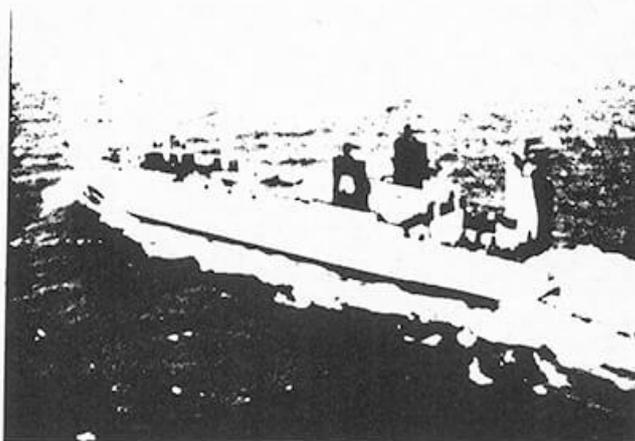
Άς άναγνώσουν τά ώραιότατα άρθρα, τίς πολυπληθείς άνακοινώσεις στά έπιστημονικά περιοδικά, τά σεμινάρια και ναυτικά συγγράμματα πού άποτελούν τήν έπιστημονική προσφορά, χιλιάδων πλοιάρχων Άμερικανών, Βρετανών, Ιαπωνών, Ρώσων και πλείστων όσων άλλων χωρών, στήν Ναυτική Έπιστήμη με ύλικό συγκεντρωμένο μέσα από τήν πολύχρονη έμπειρία ανά τούς Ώκεανούς και τούς λιμένες.

Η Έλληνική Ναυτιλία θέλει μορφωμένους Πλοιάρχους γιά νά κυβερνήσουν με κύρος, συνέπεια, γνώση και έμπειρία τά Έλληνικά πλοία. Αυτούς έχει άνάγκη και αυτούς έχει έπιτακτικό κοινωνικό χρέος τό κράτος νά άποκαταστήσει γιάτί αυτοί ύπηρετούν τήν Έλληνική Ναυτιλία στό πεδίο τής μάχης. Δέν έχει άνάγκη ή Έλληνική Ναυτιλία από 20 ή 50 αποφοίτους τής Ναυτικής Άκαδημίας οι όποιοι θα τρέξουν νά πιάσουν τίς γραφειακές καρέκλες. Αυτή είναι ή πραγματικότητα και πρέπει νά τή δούμε κατάματα.

**Άθανάσιος Γιαννάκης  
Πλοιάρχος Α' Ε.Ν.**

**BROSTROMS**

*Always at  
your service*



**B R O S T R O M S**

TELEGRAMS: "BROLIN"

GOTHENBURG

**EXPRESS CONTAINER RO-RO SERVICE**

MEDITERRANEAN / ENGLAND / SCANDINAVIA

and vice versa

**BROSTROMS**

**General Agents for Greece:**

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel.: 4521 111

Telex: 21 2558

21 2559

# A cooperation that guarantees perfection!

## **MacGREGOR**

and

## **NAFSI S.A.**

- *NAFSI is officially authorised Service and Repair Station and also spare parts Distributor for **MacGREGOR***
- *Now even better service and more space in the new NAFSI S.A. ship repair and steel shop premises in Perama (ex General Enterprises Yard).*

### **NAFSI S.A.**

GENERAL AND SPECIALISED SHIP REPAIRS

REG. OFFICES:

34, METHONIS STR. PIRAEUS - GREECE

TELEPHONES: 49.14.282, 49.09.836

TELEX: 21.2708 NFI GR.

PLANT: PERAMA FREE ZONE

TELEPHONE: 44.10.211 (5 LINES)

TELEX: 21.3344 NFI GR.

CABLE: «NAFSI» PIRAEUS - GREECE

# Ο λιμάνι του Πειραιώς

## Οί μετακινήσεις

Τό ένα τέταρτο του υπαλληλικού δυναμικού του Όργανισμού (209 υπάλληλοι) μετακινήθηκε πρόσφατα με μία απόφαση του γενικού διευθυντού του ΟΛΠ κ. Γ. Πρασιανάκη. Τέτοιο προγούμενο δέν υπάρχει στον Όργανισμό.

Η στήλη, δέν επιθυμεί νά σχολιάσει τό ποιόν των μετακινήθων υπαλλήλων και τους λόγους οί οποίοι οδήγησαν στην λήψη αυτής της απόφασης. "Αν ή διοίκηση του ΟΛΠ έκρινε ότι έτσι έπρεπε νά γίνει — άφου έλαβε ύπόψη της όλους τους παράγοντες, άρνητικούς και θετικούς — γιά την βελτίωση της άποδοτικότητας του λιμένος, όρθά έπραξε.

Φοβούμαστε ότι ή πρωτοφανής αυτή μετακίνηση υπαλλήλων ήταν μάλλον άψυχο-λόγητη και όπωσδήποτε τά άποτελέσματα αυτής της ενέργειας άρνητικά.

Πολλά είναι τά προβλήματα του ΟΛΠ και δέν θά έπρεπε νά τά αυξήσουμε, αλλά νά άρχίσουμε νά τά έπιλύουμε.

## Αυτοδανεισμός

Ένα δισεκατομμύριο δραχμές αυτοδανείζεται ό ΟΛΠ από τά χρηματικά κεφάλαια, πού ύποχρεούται νά καταθέσει, μέσα στό 1982 στους λογαριασμούς των επενδύσεων του, γιά νά μπορέσει νά πληρώσει τίς άποδοχές του προσωπικού του.

Η λύση αυτή είναι λύση έσχατης ανάγκης και θά πρέπει ή διοίκηση του Όργανισμού και τό έποπτεόν ύπουργείο Ναυτιλίας νά άναζητήσουν λύσεις και μέτρα, λιγότερο επώδυνα γιά τό μέλλον του Πειραιϊκού λιμένος.

## Κονδύλια γιά έργα

Κονδύλια, συνολικού ύψους 21.000.000 δρχ., έγκρίθηκαν από τό διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ γιά την πληρωμή διαφόρων έργων, πού έκτελέστηκαν στό λιμάνι.

## Η κίνηση του λιμένος

Μειωμένη ήταν ή κίνηση πλοίων και έμπορευμάτων στό λιμάνι του Πειραιϊά τόν περασμένο Νοέμβριο, σέ σύγκριση με εκείνη του Νοεμβρίου του 1980, ένθ ή έπιβατική έμφανίζεται αυξημένη.

Συγκεκριμένα οί κατάπλοι ήταν λιγότεροι κατά 0,35% ή καταπλεύσασα χωρητικότητα μεγαλύτερη κατά 9,92% τά φορτοεκφορτωθέντα έμπορεύματα λιγότερα κατά 0,98% και οί διακινήθοντες έπιβάτες περισσότεροι κατά 13,74%.

Αναλυτικότερα ή κίνηση του Νοεμβρίου, έναντι εκείνης του ίδιου μήνα του

1980 έχει ως έξης:

### α. Ναυτιλιακή:

— Κατέπλευσαν 1.443 πλοία, καθαρής χωρητικότητας 2.838.966 κόρων, έναντι 1.448 πλοίων με χωρητικότητα 2.582.761 κόρων.

— Δεξαμενίσθηκαν στίς τέσσερις δεξαμενές του ΟΛΠ 50 πλοία, κοχ. 256.554, έναντι 51 πλοίων, κοχ. 286.670. Από τίς τέσσερις δεξαμενές ή μεγάλη μόνιμη άπασχολήθηκε 28 ήμερες και ή μικρή 28 ήμερες, ή μεγάλη πλωτή, 30 ήμερες και ή μικρή 28 ήμερες.

— Έπισκευάστηκαν στή λιμενική περιοχή 77 πλοία κοχ. 972.312, έναντι 83 πλοίων, κοχ. 621.226.

— Υδροδοτήθηκαν πλοία και άλλα πλωτά μέσα με 76.188 κυβ. μέτρ. νερό, έναντι 81.488 κυβ. μέτρων.

### β. Έμπορευματική:

— Φορτοεκφορτώθηκαν 817.730 τόν. έμπορευμάτων, έναντι 825.894 τόν. Από την κίνηση του περασμένου Νοεμβρίου 141.861 τόν. διακινήθηκαν σέ 15.573 κοντέινερς και του Νοεμβρίου 1980 τόν. 112.143 σέ 13.455 κοντέινερς.

### γ. Έπιβατική:

Διακινήθηκαν από τό λιμάνι 171.692 έπιβάτες (έξωτερικού 16.740 και έσωτερικού 154.952), έναντι 150.955 έπιβατών (έξωτερικού 19.979 και έσωτερικού 130.976).

## Η κίνηση του ένδεκαμήνου

Η κίνηση του ένδεκαμήνου Ιανουαρίου - Νοεμβρίου των έτών 1981 και 1980 έμφανίζεται ως άκολούθως:

### α. Ναυτιλιακή:

Κατέπλευσαν 22.923 πλοία με καθαρά

χωρητικότητα 38.413.908 κόρων, έναντι 23.311 πλοίων με χωρητικότητα 36.100.002 κόρων. Σημειώθηκε μείωση στους κατάπλους κατά 1,67% και αύξηση στή χωρητικότητα κατά 6,41%.

### β. Έμπορευματική:

Φορτοεκφορτώθηκαν 9.003.024 τόννοι έμπορεύματα, έναντι 9.245.358 τόννων. Σημειώθηκε μείωση κατά 2,6%.

Από την κίνηση του ένδεκαμήνου του περασμένου χρόνου 1.376.602 τόν. διακινήθηκαν σέ 166.575 κοντέινερς, έναντι 1.206.308 τόν. σέ 152.323 κοντέινερς του ένδεκαμήνου του 1980.

### γ. Έπιβατική:

Διακινήθηκαν από τό λιμάνι 5.170.160 έπιβάτες (έξωτερικού 504.118 και έσωτερικού 4.666.042), έναντι 5.012.638 έπιβατών (έξωτερικού 558.501 και έσωτερικού 4.454.137), ήτοι σημειώθηκε αύξηση κατά 3,15%.

## Κατασκευή ύποστέγου

Ο ΟΛΠ έκανε δεκτό τό αίτημα της Α.Ε. «Ναυσί» γιά την κατασκευή από την εταιρία ένός ύποστέγου έπιφανείας 2.090 τετρ. μέτρ. στήν περιοχή Περάματος και σέ ιδιόκτητο χώρο της Έλληνικής Έταιρίας Γενικών Έπιχειρήσεων. Ο χώρος βρίσκεται μέσα στή χερσαία λιμενική ζώνη του Όργανισμού.

## Μίσθωση ύδροφόρου

Θά επαναληφθει από τόν ΟΛΠ ό διαγωνισμός γιά τή μίσθωση ένός ύδροφόρου σκάφους γιά την κάλυψη των αναγκών του.

Τό άποτέλεσμα του διαγωνισμού, πού έγινε στίς 24 Νοεμβρίου, γιά τόν ίδιο λόγο, κρίθηκε άγονο.

Τό υπό μίσθωση ύδροφόρο σκάφος πρέπει νά είναι χωρητικότητας 400-500 κυβ. μέτρ.



For your Agency in BRAZIL  
( VITORIA, TUBARAO, UBU and PORTOCEL )

POSEIDON MARITIMA LTDA

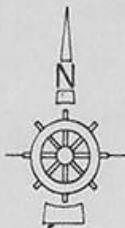
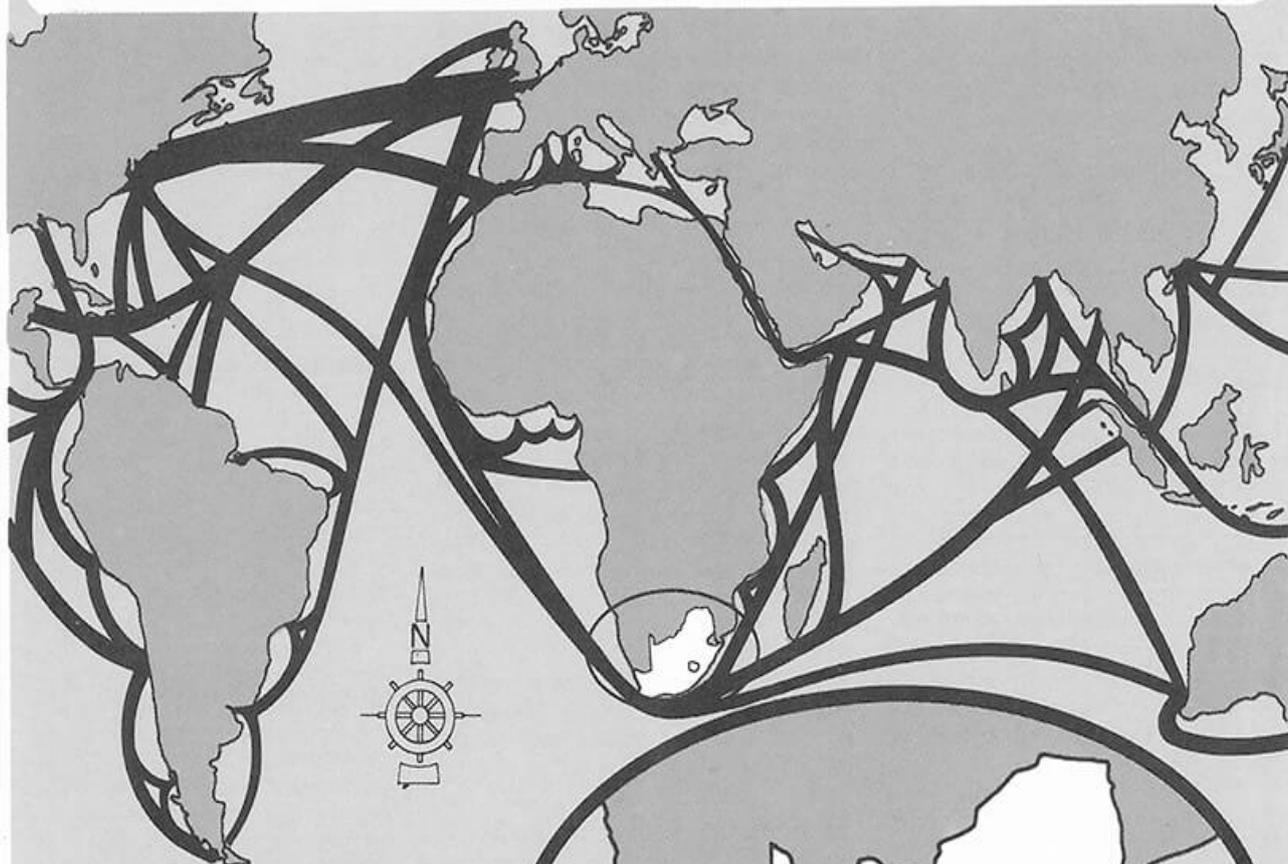
Shipping, Stevedoring Agents and Brokers

DIRECTOR: CONSTANTIN VAZEOS

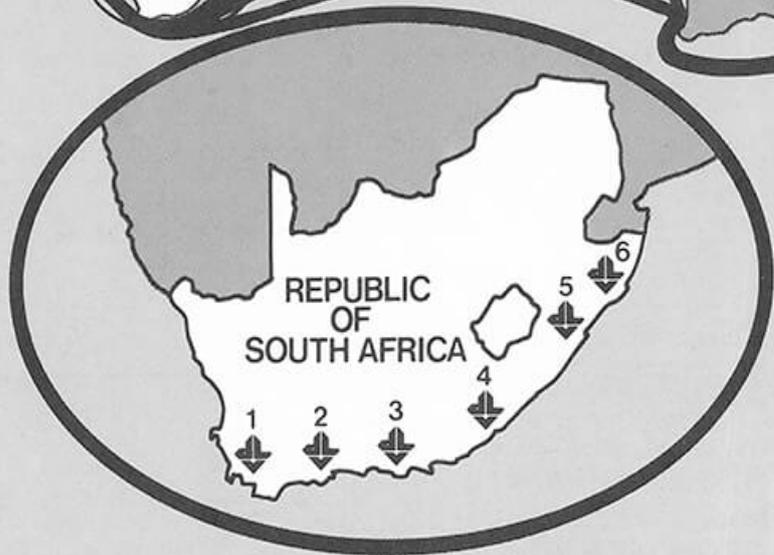
Address: R. Vitalino dos Santos Valadares, 469 — Praia do Canto  
Cx. Postal 660 Vitoria - Espirito Santo - Brazil  
Telephone: (027) 227.5499 (4 lines) - A.O.H. 227.4596  
Telex: (0272) 313 — Telegrams POSEIDON — VITORIA-ES



# DORBYL GROUP SHIP REPAIR IN SOUTH AFRICA



**Rounding the  
South African  
coast, you'll  
have access  
to top quality  
ship repair by  
Dorbyl Group at  
every port along  
the way . . .**



## 1 Cape Town

Ocean Road,  
Table Bay Harbour,  
Far End Sturrock Docks,  
8001 CAPE TOWN  
P.O. Box 2616,  
8000 CAPE TOWN.  
Telephone: 475170,  
Telex: 57-27981.  
Telegrams: "Dorlonsa"  
Cape Town.

## 2 Mossel Bay

DORMAN LONG SWAN  
HUNTER (PTY) LTD.  
Old Stewarts & Lloyds  
Building,  
Voorbaai,  
P.O. Box 535,  
MOSSSEL BAY 6500  
Telephone: (04441)  
5-8180  
Telex: 57-20439

## 3 Port Elizabeth

Grahamstown Road,  
Deal Party Estate,  
6001 PORT ELIZABETH.  
P.O. Box 9010,  
6012 PORT ELIZABETH.  
Telephone: 41-2331.  
Telex: 74-7566.

## 4 East London

Military Road,  
1 Industrial Sites,  
West Bank,  
5201 EAST LONDON.  
P.O. Box 373,  
5200 EAST LONDON.  
Telephone: 2-6667.  
Telex: 7-5749.

## 5 Durban

1 Belfast Road, Bayhead,  
4001 DURBAN.  
P.O. Box 932,  
4000 DURBAN.  
Telephone: 25-1511.  
Telex: 62-8100  
Telegrams: "Dorbyl" Durban

## 6 Richards Bay

Stand 92, Alton  
Industrial Township,  
3900 RICHARDS BAY  
P.O. Box 82,  
3880 EMPANGENI.  
Telephone: 51824  
Telex: 62-0984

ALL ELECTRICAL REPAIRS UTILISING THE EXCLUSIVE  
"AYRODEV" PROCESS BY OUR ASSOCIATES —

**R.S. TRIVETT & CO. (PTY) LTD.**

at CAPE TOWN/DURBAN/RICHARDS BAY.



A member of the  
Dorbyl Group  
of Companies

# ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## Πειραιϊκή Νομολογία

(ΠΟΛΥΜ. ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  
2253/1981

Πρόεδρος: Π. Μουρουδέλης  
Εισηγητής: Θ. Παπαεμμανουήλ  
Δικηγόροι: Άρ. Καλαμιώτης,  
Ν. Δόμβρος

**Διοίκηση αλλοτρίων — Έφαρμοστέο δίκαιο — Παραγραφή — Αίτηση ανακλήσεως απόφασως που δέν διέταξε ασφαλιστικά μέτρα από τό Πολ. Πρωτοδικείο — Μή νόμιμη.**

*Η διοίκηση αλλοτρίων έμπίπτει στό πραγματικό τής ΑΚ 25 και συνεπώς ρυθμίζεται από τό άρμόζον σ' αυτή δίκαιο.*

*Η άξίωση του Διοικητή κατά του κυρίου τής υποθέσεως παραγράφεται ύστερα από είκοσι χρόνια και όταν η διαχείριση ξένης υποθέσεως συνίσταται στην έκπλήρωση ύποχρεώσεως που ύπόκειται σέ συντομότερη παραγραφή.*

Έπειδή, διά τής υπό κρίσιν άγωγής, ως αυτή διά τών προτάσεων τής έναγούσης παραδεκτώς κατά τά άρθρα 223 και 224 Κ. Πολ.Δ., διηκρινίσθη και συνεπληρώθη κατά τό ιστορικό της και περιωρίσθη κατά τό αίτητικό της (έκ τού καταψηφιστικού είς άναγνωριστικό τουούτου), ίστορείται, ότι η τύποις μέν έν Παναμά πράγματι όμως ένταύθα έδρεύουσα έναγομένη εταιρία, διά του από 23.6.1977 ναυλοσυμφώνου (τύπου GENCON) έξεναύλωσε τό υπό έλληνηκήν σημαία (νηολογίου Πειραιώς) πλοίο της «Α» πρός τήν έν Γενούη 'Ιταλία έδρεύουσαν έναγουσαν εταιρία, διά τήν μεταφοράν γενικού φορτίου εκ λιμένων τής Δυτικής 'Ιταλίας είς PORT HARCOURT τής Νιγηρίας. Ότι, διαρκούσης τής συμβάσεως ταύτης και δή τήν 31.7.1977, τό πλοίο τουούτο, τελούν υπό τήν διακυβέρνησιν του υπό τής έναγομένης προστηθέντος πλοιάρχου ή έτέρου μέλους του πληρώματος του, έξ ύπαιτιότητός του, κατά τήν προσόρμησιν του είς τόν άνω λιμένα πρός εκφόρτωσιν προσέκρουσεν επί γερανού εύρισκομένου επί τής αποβάθρας, προκαλέσαν είς αυτόν σοβαράς ζημίας, πρός άποκατάστασιν τών όποιών άπητήθη τό ποσό των 8.500 Νάϊρα, Νιγηρίας. Ότι ή εκμεταλλεομένη τόν γερανό και τήν αποβάθραν εταιρία υπό τήν έπωνυμία «W» κατόπιν τής ούτω προκληθείσης αυτή ζημίας, εκίνησε διαδικασία κατασχέσεως του πλοίου πρός εξασφάλισιν τής απαιτήσεώς της ταύτης κατά τής έναγομένης πλοιοκτητρίας του πλοίου έν όψει δέ τούτων και πρός άποφυγήν περαιτέρω ζημιών εκ καθυστερήσεως παραδόσεως του φορτίου, συνεπεία τής κατασχέσεως του

πλοίου και τής έγέρσεως έντεύθεν αξιώσεως τών παραληπτών του φορτίου και κατά τής έναγομένης, ως πλοιοκτητρίας, ή έναγουσα, πρός τό συμφέρον τής έναγομένης και κατά τήν πραγματική ή εικαζομένην θέλησιν αυτής (τής έναγομένης) ενεργούσα, αρχικώς μέν ανέλαβεν έναντι τής ζημιωθείσης ως άνω ιδιοκτητρίας του βλαβέντος γερανού τήν ύποχρέωσιν τής καλύψεως τής ζημίας της, άκολούθως δέ τή κατέβαλε πρός τουούτο τό προαναφερθέν ποσό ήτοι έξώφλησεν αυτή τό έν λόγω χρέος τής έναγομένης. Διώκεται δέ διά τής άγωγής ταύτης, μετά τόν κατά τά άνω γενόμενον περιορισμόν του αίτηματός της, όπως άναγνωρισθή, ότι ή έναγομένη όφείλει είς τήν έναγουσαν τό ποσό τουούτο, κατ' όρθήν εκτίμησιν τών έν αυτή και ταίς προτάσεσι τής έναγούσης σχετικώς εκτιθεμένων. Διλονότι εισάγεται πρός κρίσιν ιδιωτικού διεθνούς δικαίου διαφορά, άνακύπτουτος έντεύθεν θέματος έφαρμοστέου ουσιαστικού δικαίου διά τήν νομικήν θεμελίωσιν τής άγωγής.

Έπειδή, κατ' άρθρον 25 του ΑΚ, «αι έννοχαι εκ συμβάσεως ρυθμίζονται υπό του δικαίου, είς ό τά μέρη υπεβλήθησαν. Έν έλλείψει τουούτο, εφαρμόζεται τό έξ όλων τών ειδικών συνθηκών άρμόζον είς τήν σύμβασιν δίκαιον». Διά τής διατάξεως ταύτης ή κρίσις περί του έάν ή ώρισμένη βούλησις προσώπου τινος αυτή καθ' έαυτή ή λόγω συμπτώσεως ή οιονεί συμπτώσεως πρός τήν βούλησιν έτέρου ή έτέρων προσώπων, άναγνωρίζεται κατά τήν LEX CAUSAE ως νομικόν γεγονός παράγον ή δυνάμενον νά παραγάγη έννόμους συνεπείας και δή ποίας, ανατίθεται είς τό υπό τής διατάξεως ταύτης καθοριζόμενον δίκαιον. Κατά τήν βούλησιν όθεν του νομοθέτου του ΑΚ, φωτισομένην εκ του καθό-

λου πνεύματος τής ένοχής, ως αυτή διαπλάσσεται υπό τών άποτελούντων τήν διεθνή έννομον τάξιν ουσιαστικών δικαίων, είς τό ρυθμιστικό πεδίο τής διατάξεως ταύτης άνήκει ή ρύθμισις του προβλήματος, έάν είναι δυνατόν ένοχή τις του ίδιου ή έτέρου προσώπου νά άποτελή κατά τό έν τή διατάξει ταύτη δίκαιον έννομον συνέπειαν τής βουλήσεως ανθρώπου συνός. Άλλά ή άνθρωπινή βούλησις ρυθμίζεται έξωτερικευομένη ήτοι συνιστώσα προαγωγικό αιτίον τής μεταβολής είς τόν έξωτερικό κόσμον. Τουτέστιν τό έν άρθρω 25 του ΑΚ ρυθμιστικό πεδίο καταλαμβάνει πράξιν, άποφαινόμενον περί του έάν αυτή, ως σκόπιμος δράσις, δύναται νά παραγάγη ένοχήν του δρώντος ή έτέρου προσώπου, ούχι αξιολογούν, έν τή άνωτέρω έννοία, τήν πράξιν, ως σύμφωνον ή αντίθετον πρός τό υπό τής LEX CUASAE διαπλάσσόμενον σύστημα έπιταγών και άπαγορεύσεων, αλλά έπιλύον τό πρόβλημα, έάν συγκεκριμένη άνθρωπινή συμπεριφορά έχη τήν δύναμιν, συμφώνως πρός θεσμόν τινά του δικαίου, νά οδηγήσιν είς ένοχήν και δή ποίαν. Τοιαύτης ούσης, όθεν, τής έννοίας τής άνω διατάξεως του ΑΚ, άβιάστως εκ ταύτης συνάγεται, ότι άνθρωπινή συμπεριφορά αξιολογούμενη έν τοίς θετικοίς δικαίοις ως «διοικήσις αλλοτρίων» άνήκει, ως άντικείμενον ρυθμίσεως είς τό πραγματικό του κανόνος τουούτο (βλ. Γρηγ. - Εύαγ. Καλαβρόν, Δίκαιον Διέπον τήν διοίκησιν αλλοτρίων έν EEN 41 σελ. 495 έπ. και ίδια σελ. 499-500 και αυτόθι παραπομπάς). Έξ άλλου κατ' άρθρον 736 του ΑΚ, επί διοικήσεως αλλοτρίων υπό τήν άνω και τήν έν άρθρω 730 του ΑΚ έννοίαν, έάν ό διοικητής επελήφθη τής διοικήσεως πρός τό συμφέρον και κατά τήν πραγματική ή εικαζομένην θέλησιν του κυρίου, δικαιοῦται νά ζητήσιν από τουούτον τάς δαπάνας τής διοικήσεως και άνόρθωσιν τών ζημιών κατά τάς περί έντολής διατάξεις, έ-

in Buenos Aires

FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

DIRECTORS: J. N. KTISTAKIS — CAPT. D. KALLINIKOS

Shipagents & Brokers

VIAMONTE 965 2nd Floor, 1053 BUENOS AIRES  
TELEX: 17158 STAR AR  
CABLES: FAROSHIP BUENOS AIRES

PHONES: 3926194 · 3922604  
A.O.H.: 7852337 · 7852179

φαρμοζόμενες αναλόγως. Διοικήσεις δι' άλλοτριας υποθέσεως υπό την έν λόγω έννοιαν ύφίσταται, συντρεχουσών και τών λοιπών νομίμων προϋποθέσεων, και εις περιπτώσιν εκπλήρωσεως παρά τινος υποχρέωσης άλλου, οία και η πληρωμή ξένου χρέους. Τοιαύτη δέ έννομος σχέσις ύφίσταται υπό τά ως άνω έν τή άγωγή έκτιθέμενα πραγματικά γεγονότα, έφ' όσον, κατ' αυτήν, η έναγούσα έπελήφθη άλλοτριας υποθέσεως, ήτοι τοιαύτης τής έναγομένης, άνευ έντολης ταύτης, διεξαγαγούσα αυτήν πρός τό συμφέρον της και κατά τήν πραγματικήν ή τήν εικαζομένην θέλησίς της. Ούτω δ' έχουσα η άγωγή αυτή, κρινομένη βάσει του άρθρου 25 του ΑΚ, κατά τό Έλληνικόν δίκαιον, ως τοιούτου άρμόζοντος εις τήν προκειμένην περίπτωση έν όλων τών ειδικών συνθηκών και ίδια: 1) τής πραγματικής έδρας τής έναγούσης, έχούσης τό κέντρον τής επιχειρηματικής της δραστηριότητος ένταύθα, κατά τά έν τή άγωγή έκτιθέμενα και υπό ταύτης μηδόλω άμφισβητούμενα, 2) τής υπό τών διαδίκων επικλήσεως του Έλληνικου δικαίου πρός στήριξιν τών προβαλλομένων ισχυρισμών τών και 3) του γεγονότος, ότι η προϋπάρχουσα συμβατική σχέσις, ήτοι η ναυλώσις του πλοίου, (όπερ και φέρε τήν ελληνικήν σημαίαν και είναι νηολογημένον εις τό ένταύθα νηολόγιον), ήτις και άπετέλεσε τήν άφορμήν τής γενομένης κατά τά άνω διαχειρίσεως ύπήχθη υπό τών μερών εις τό Έλληνικόν δίκαιον, κατά τά εκατέρωθεν συνομολογούμενα, είναι νόμιμος, έρειδομένη επί τών προπαρατεθεισών διατάξεων του ΑΚ, έν συνδυασμώ και πρός τάς τοιαύτας τών άρθρων 722 και 723 αυτού και 70 του ΚΠολΔ. Άρμοδίως δέ φερομένη ένώπιον του δικαστηρίου τούτου, ως έκ τής μη άμφισβητουμένης πραγματικής έδρας τής έναγομένης (έδρευούσης ένταύθα, ως προαναφέρθη), ύφισταμένης έντεϋθεν και δικαιοδοσίας του δικαστηρίου πρός επίλυσιν τής προκειμένης διαφοράς (άρθρα 3 παρ. 1, 4 και 22 Κ. ΠολΔ), δέον νά έρευνηθή κατ' ούσίαν.

Έπειδή, η ένδικος αξίωσις τής έναγούσης δέν προέρχεται έκ τής έν τή άγωγή άναφερομένης συμβάσεως ναυλώσεως, άλλ' έκ τής προαναφερθείσης έννόμου σχέσεως τής διοικήσεως άλλοτριών. Αί δέ έκ του άρθρου 736 του ΑΚ αξιώσεως του διοικητού άλλοτριας υποθέσεως ύπόκεινται εις τήν συνήθη (εικόσαετη) παραγραφήν (άρθρον

249 ΑΚ) και άν έτι η αξίωσις του διοικητού προήλθεν έκ τής εκπληρώσεως υποχρέωσης του κυρίου τής υποθέσεως έναντι τρίτου, διά τήν όποιαν ίσχυε συντομοτέρα παραγραφή, έκτός τών έν άρθρω 250 παρ. 1 και 5 του ΑΚ αξιώσεως, αίτινες ύπόκεινται εις πενταετη παραγραφήν (βλ. Γεωργιάδου - Σταθοπούλου Άστ. Κώδ. ύπ' άρθρον 736 σελ. 788, άριθ. 13, Κ. Καυκά Ένοχ. Δίκ. ύπ' άρθρον 736 παρ. 3 σελ. 23). Ό ισχυρισμός όθεν τής έναγομένης, ότι η ένδικος αξίωσις τής έναγούσης, ως προερχομένη έκ συμβάσεως ναυλώσεως, έχων ήδη, μετά τόν κατά τά άνω νόμιμον περιορισμόν του αιτήματος τής άγωγής εις άναγνωριστικόν τοιούτον, τήν έννοιαν τής άποκρούσεως τής άγωγής δι' έλλειψιν έννόμου συμφέροντος τής έναγούσης πρός άσκησιν αυτής ύπέκυψε εις τήν υπό του άρθρου 289 παρ. 4 του ΚΙΝΔ προβλεπομένη έτησίαν παραγραφήν, είναι άπορριπτός ως άβάσιμος και επί έσφαλμένης προϋποθέσεως έρειδόμενος.

Έπειδή, η έναγομένη, κατά τά λοιπά, άρνείται τά θεμελιούντα τήν άγωγήν πραγματικά γεγονότα, άρνησιν δέ αυτής συνιστούν και οι έν ταις προτάσεσι της διαλαμβανόμενοι ισχυρισμοί, ότι η δλη ζημία του περί ου πρόκειται γερανού δέν ύπερέβη τό ποσό των 70.000 δραχμών και ότι αυτή, και έν μη παρεμβάσει τής έναγούσης, θά ήδύνατο νά άποτρέψη πάσαν τυχόν ζημίαν έκ τής έπαπειλουμένης κατασχέσεως του πλοίου της πρός εξασφάλισιν τής έκ τής ζημίας του γερανού απαιτήσεως τής έν λόγω ιδιοκτητίας αυτού κατ' εκείνης.

Έπειδή, επί θεμιτής διοικήσεως άλλοτριών, οία είναι και η προκειμένη, ό διοικητής, άσκών τά έκ ταύτης δικαιώματά του κατ' άρθρον 736 του ΑΚ, άρκει νά άποδείξη, ίδια επί διοικήσεως άντικειμενικώς ξένης υποθέσεως, ότε και τεκμαίρεται η πρόθεσις αυτού νά διεξαγάγη τήν ύπόθεσιν ως ξένην, ότι διεξήγαγε τήν ύπόθεσιν του κυρίου κατά τρόπον άντικειμενικώς σύμφωνον πρός τό συμφέρον αυτού (του κυρίου), εις αυτόν δ' έναπόκειται ν' άποδείξη τήν τυχόν ύπαρξιν έντολης υπό τήν έννοιαν γενικώς του νομίμου λόγου διαχειρίσεως, τήν ιδιοτελή πρόθεσιν του διοικητού και τήν ύπαρξιν άντιθέτου πραγματικής ή εικαζομένης βουλήσεως, του κυρίου τής υποθέσεως, άφου και εύκολότερον είναι τούτο δι' αυτόν και, κατά κανόνα, τό συμφέρον του συμπύπει μέ τήν θέλησίς του

(βλ. Γεωργιάδου - Σταθοπούλου Άστ. Κώδ. ένθα άνωτέρ. 111 άριθ. 15 και αυτόθι παραπομπάς). Όποκειμένης όθεν διαφοράς έκ διοικήσεως άντικειμενικώς ξένης υποθέσεως και τεκμαίρομένης συνεπώς τής προθέσεως τής έναγούσης νά διεξαγάγη ταύτην ως ξένην, μη επικαλουμένης δέ τής έναγομένης τήν τυχόν ύπαρξιν έντολης και άρνούμενης ταύτης τήν υπό τής έναγούσης διεξαγωγήν τής υποθέσεως κατά τρόπον άντικειμενικώς σύμφωνον πρός τό συμφέρον της, δέον, όπως, κατ' άρθρον 338 παρ. 1 του Κ. ΠολΔ, ύποχρεωθεί η έναγούσα εις άπόδειξιν του τελευταίου τούτου, θεμελιωτικού τής άγωγής της, πραγματικού γεγονότος, χρωμένη πρός τούτο παντός νομίμου άποδεικτικού μέσου και μαρτύρων, μη άπαγορευόμενον έν προκειμένω υπό του νόμου (άρθρα 393, 394 Κ ΠολΔ). Συντρεχούσης δέ νομίμου περιπτώσεως εξετάσεως τών μαρτύρων έκτός άκροατηρίου δέον νά όρισθουν οι πρός τούτο άρμόδιοι δικασταί (άρθρα 341, 396, 406 Κ ΠολΔ), κατά τά ειδικότερον επί πάσιν έν τώ διατακτικώ όριζόμενα.

Έπειδή, κατ' άρθρον 697 του Κ ΠολΔ, «τό άρμόδιον διά τήν κυρίαν ύπόθεσιν δικαστήριον, διαρκούσης τής έκκρεμοδικίας, δύναται, τή αιτήσιν του έχοντος έννομον συμφέρον διαδίκου, ύποβαλλομένη και αυτοτελώς, νά μεταρρυθμίση η άνακαλέση έν όλω ή έν μέρει τήν διατάσσουσαν άσφαλιστικά μέτρα άπόφασιν». Έκ του γράμματος τής διατάξεως ταύτης σαφώς προκύπτει, ότι άντικείμενον τής ρυθμίσεως αυτής είναι η άνάκλησις ή μεταρρυθμισις τής διατάξεως άσφαλιστικά μέτρα άποφάσεως και ούχι τής άπορριψάσης τήν περί διατάξεως άσφαλιστικών μέτρων αίτησιν τοιαύτης (βλ. Τζίφρα, Άσφ. Μέτρα, έκδ. 1980 σελ. 97 και 91, παρατήρ. Ν. Βερβεσού υπό τήν Π.Πρ. Άθ. 14213/73 έν Δ. 5.288, ΑΠ 455/71 ΝοΒ 19.1244, Π.Πρ.Θεσ. 2290/72 Άρμ. 28.133). Όθεν η διά τών προτάσεων τής έναγούσης ύποβαλλομένη αίτησις περί άνακλήσεως τής ύπ' άριθμόν 2472/1980 άποφάσεως του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς, δι' ής άπερρίφθη σχετική αίτησις τής έναγούσης περί συντηρητικής κατασχέσεως (ως άσφαλιστικού μέτρου) του έν λόγω πλοίου τής έναγομένης πρός εξασφάλισιν τής ένδίκου αξιώσεως αυτής κατ' εκείνης είναι άπορριπτέα ως νόμο άβάσιμος.

## TAKIS N. CONTOGEOORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS  
AND BUNKERS

TEL: 394.5612  
394.3992  
394.3891  
394.3548  
394.2129

CABLES: "TAKISHIP"  
TELEX: 121529 — 18616 TAKIS AR  
AV. CORRIENTES 538  
BUENOS AIRES

PRIV.: T. contogeorgis 44.3059  
E. Andresen 86.7115



**ΑΡΑΒΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ**

**Μικτή επιχείρηση πετροχημικών**

Η Ιταλική εταιρία «Σναμπρογκρέτι» επέτυχε την ανάληψη παραγγελίας για την κατασκευή και εξοπλισμό ενός νέου μεγάλου εργοστασίου παραγωγής άμμωνίας και μεθανόλης στο Μπαχρέιν, προϋπολογισμού 350 εκατομμυρίων δολλαρίων.

Τό εργοστάσιο αυτό ανήκει στο γκρουπ «Γκάλφ Πετροκέμικαλ Ίνταστρις» που αποτελεί μικτή επιχείρηση των κρατών του Μπαχρέιν, Κουβέιτ και της Σαουδικής Αραβίας και θα κατασκευασθεί μέσα στα επόμενα τρία χρόνια.

**ΒΕΛΓΙΟΝ**

**Η συμμετοχή του Έθνικού πλοίου**

Κατά την έκθεση της Ένώσεως Βέλγων έφοπλιστών ή ανάπτυξη της εθνικής ναυτιλίας απαιτεί μία πολιτική υποστηρίξεως του εθνικού πλοίου στα πλαίσια της αναπτύξεως του εξωτερικού εμπορίου της χώρας.

Σήμερα ο βελγικός στόλος μεταφέρει μόνο τό 3,2% των θαλασσίων εξαγωγών της χώρας, έναντι του 18,2% της Γαλλίας, του 24,7% της Γερμανίας, του 33,1% της Αγγλίας και του 44,6% της Ελλάδος.

Γιά τόν λόγο αυτό προτείνεται όπως οι πιστωτικές συμφωνίες εξαγωγής περιέχουν ρήτρα επιφυλάσσοιςα την μεταφορά του ήμισους των εξαγομένων εμπορευμάτων με βελγικά πλοία. Προτείνεται συγχρόνως να δημιουργηθεί ένα σύμφωνο αλληλεγγύης μεταξύ έφοπλισμού, κράτους και ιδιωτικών επιχειρήσεων, ώστε τό υπό την βελγική ση-

μαία πλοίο να εξασφαλίσει μία δίκαιη συμμετοχή στό εξωτερικό εμπόριο της χώρας.

**ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ**

**Έμειώθη ό στόλος**

Στίς 31 Δεκεμβρίου 1981 ή δύναμη του Γερμανικού στόλου περιελάμβανε 1.969 πλοία συνολικού τοννάζ 7.787.00 τον. γκρός. Έναντι της 31 Δεκεμβρίου 1980 εμφανίζει μείωση κατά 98 πλοία 218.000 τον. γκρός. Ειδικότερα 112 πλοία 718.000 τον. γκρός προστέθησαν στον στόλο ενώ 210 πλοία 944.000 τον. γκρός διεγράφησαν.

Ο στόλος γερμανικής πλοιοκτησίας υπό ξένες σημαίες έμειώθη από 161 πλοία σε 153 αλλά τό τοννάζ παρέμεινε περίπου τό ίδιο στους 1.452.000 τον. γκρός.

Σημειώνεται ιδιαίτερα ότι κατά τίς εκθέσεις του Ίνστιτούτου της Οικονομίας Μεταφορών της Βρέμης, ή γερμανική σημαία καλύπτει σήμερα 52 πλοία εξ ολοκλήρου κοντέινερς συνολικής δυνάμεως 65.447 EVP. Έτσι ή Γερμανία έρχεται τέταρτη στή σειρά στα πλοία κοντέινερς με ποσοστό 11,6% του παγκοσμίου στόλου πλοίων κοντέινερς.

**ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ**

**Οί θέσεις των έφοπλιστών**

Ίσχυρό λόμπυ έχουν δημιουργήσει οι Αμερικανοί έφοπλιστές ζητώντας από την κυβέρνηση να επιτρέψει την ναυπήγηση και έπισκευή των πλοίων των σε ναυπηγεία του εξωτερικού.

Έπτά άμερικανικές ναυτιλιακές εταιρίες που άνήκουν στην Ένωση των με άμερικανική σημαία «Όπερέϊτορς» έδήλωσαν ότι μό-

νον άν επιτραπεί ή ναυπήγηση στό εξωτερικό με την ταυτόχρονη διατήρηση των συνήθων έπιχορηγήσεων ή άμερικανική ναυτιλία και ιδιαίτερα οι εταιρίες τακτικών γραμμών θά μπορέσουν να ξεπεράσουν την σημερινή ύφεση. Ταυτόχρονα οι ίδιοι «όπερέϊτορς» ζητούν την αύξηση του μεριδίου των κρατικών μεταφορών από τίς εταιρίες τακτικών γραμμών, από 27,5% που είναι σήμερα σε 40% με πλοία φέροντα την άστερόεσσα.

Πάντως ή πρόσφατη οικονομική άδυναμία της Μαριτάιμ Άντιμινιστρείσιον να έπιχορηγήσει τά χειμαζόμενα άμερικανικά ναυπηγεία έδωσε την εύκαιρία σε όρισμένες άμερικανικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις να προχωρήσουν σε συμφωνίες για μετασκευές των πλοίων των στό εξωτερικό.

Η εταιρία «Ντέλτα Στήμοιπ» έλαβε έγκριση να μετασκευάει έξη φορτηγά σκάφη των 12.000 τον. d.w. σε βρετανικά ναυπηγεία έναντι συνολικής δαπάνης 41 εκατομμυρίων στερλινών. Τρείς άλλες άμερικανικές εταιρίες έχουν υποβάλλει αίτήσεις για μετασκευές πλοίων μεταξύ των όποιων και ή «Φάλκον Σίππικ» για την μετατροπή τριών σκαφών μεταφοράς ύγροποιημένων άερίων σε μπόλκ κάρριερς στα ναυπηγεία της Νοτίου Κορέας.

**ΙΣΠΑΝΙΑ**

**Τά ναυπηγεία**

Κατά την διάρκεια του 1981 τά ισπανικά ναυπηγεία παρέδωσαν πλοία συνολικού τοννάζ 510.000 τον. γκρός, δηλαδή κατά 10% λιγώτερα από τά περσινά. Επίσης οι νέες παραγγελίες που δέχτηκαν κατά τή διάρκεια του έτους, έφθασαν τούς 675.000 τον. γκρός, δηλαδή κατά 8% λιγώτερες των περσινών. Ίδιαίτερη μείωση παρουσίασαν οι παραγγελίες Ίσπανών έφοπλιστών που μειώθηκαν κατά 41%, ενώ των ξένων έφοπλιστών παρουσίασαν μικρή αύξηση (κατά 6%).

Η μείωση αυτή των παραγγελιών του έθνικού έφοπλισμού αποδίδεται τόσο στην άνεπάρκεια των διαθέσιμων ιδιωτικών κεφαλαίων όσο και στον περιορισμό των δανείων της Τραπεζής ναυπηγικών πιστώσεων.

Παρά ταύτα, θεωρείται ότι ή διεθνής αγορά και οι προσπάθειες των ναυπηγείων, επέτρεψαν ώστε τά αποτελέσματα της χρήσεως να είναι ικανοποιητικά, κυρίως από απο-

PHONES: 675.4321, 323.0064  
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:  
"SMYRNIODI" BALTIMORE

**JAMES SMYRNIODIS**

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

ψη εξαγωγών.

Παραγγελίες για την ναυπήγηση 234 πλοίων 1,6 εκατομ. τον. γκρός εδόθησαν στα ισπανικά ναυπηγεία μέσα στο 1982 που αντιπροσωπεύει αύξηση κατά 8,2% των παραγγελιών έναντι του προηγούμενου χρόνου.

Από τις παραγγελίες αυτές 110 πλοία, 1,3 εκατομ. τον. γκρός, αφορούν πλοία που θα ναυπηγηθούν για λογαριασμό ναυτιλιακών εταιριών της άλλοδαπης.

## ΙΝΔΙΑ

### Νέο αναπτυξιακό πρόγραμμα

Η κρατική ναυτιλιακή εταιρία της Ινδίας φαίνεται αποφασισμένη να προχωρήσει στην παραγγελία νέων σκαφών αξίας περί τα 250 εκατομμύρια δολάρια σε ναυπηγεία της Άπω Ανατολής. Εκπρόσωποι της κρατικής εταιρίας ανέφεραν ότι προτίθενται να ναυπηγήσουν τουλάχιστον τέσσερα πάναμαξ μπάλκ κάρριερς και τέσσερα δεξαμενόπλοια μεγέθους 60/70.000 τον. d.w. και εξετάζουν ήδη τις σχετικές προσφορές των ναυπηγείων Μιτσουμπισι και Χιουντάι. Αν επιτευχθεί το πρόγραμμα των νέων αυτών παραγγελιών η δύναμη του εθνικού στόλου της Ινδίας θα σημειώσει στα επόμενα πέντε χρόνια αύξηση κατά 2,5 εκατομ. τον. γκρός και θα φθάσει τους 8,2 εκατομ. τον. γκρός.

## ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### Η Ναυτική Έκθεση του Λονδίνου

Παρά την ποικιλία των πολυτελών έκθε-

μάτων και των τελευταίων τεχνολογικών επιτευγμάτων στα συστήματα επικοινωνίας ή προσοχή των επισκεπτών της έκθεσης στο "Έρλς Κώρτ προσελκύστηκε ιδιαίτερα στα εκθέματα δύο σκαφών που είχαν ναυαγήσει πριν πολλά χρόνια.

Τό ένα απ' αυτά, τό 700 τόννων πολεμικό πλοίο «Μαίρη Ρόουζ», ήταν ή ναυαρχίδα του στόλου του Έρρίκου VIII που βυθίστηκε έξω από τό Πόρτσμουθ τό 1545 παρασύροντας μαζί του στό βυθό 700 περίπου ζωές. Τό δεύτερο ήταν τό Βρετανικό καταδρομικό «Έδιμβούργο» που τορπιλλίστηκε στή θάλασσα Μπάρεντς, 275 χιλιόμετρα βόρεια του Μουρμάνσκ τόν Άπρίλιο 1942 ενώ βρισκόταν καθ' όδόν από τή Σοβιετική Ένωση στις Ήνωμένες Πολιτείες μεταφέροντας ράβδους χρυσού αξίας 45 εκατομ. λιρών.

Τό «Μαίρη Ρόουζ» παρέμεινε στό βυθό τής θάλασσας για περισσότερα από 400 χρόνια προτού έντοπισθεί από συνεργείο δυτών. Η ανακάλυψή του απέδειξε μιά από τις σημαντικότερες από αρχαιολογικής απόψεως μέσα στα τελευταία χρόνια δεδομένου ότι τό μεγαλύτερο μέρος των εφοδίων και του όπλισμού του σκάφους βρισκόταν σε άριστη κατάσταση. Τό πλοίο ανακαλύφθηκε τό 1960. Έκτοτε και κατά τή διάρκεια πολύμηνων επικίνδυνων προσπαθειών οι δυτές κατόρθωσαν να αναλκύσουν 7.000 επεξεργασμένα αντικείμενα και 1.488 ξύλινα τμήματα του σκάφους. Έλπίζεται ότι μέσα στό 1982 θα περατωθούν οι έργασίες για τήν ανέλκυση από τό βυθό του ίδιου σκάφους. Τό περίτερο που είχε σχέση με τό αντιτορπιλικό «Έδιμβούργο» παρουσίαζε πώς τό συνεργείο δυτών κατέβηκε σε βάθος 250 μέτρων μέσα στα μαύρα νερά τής θάλασσας Μπάρεντς, πώς έσπασαν τό θάλαμο τορπι-

λών, πώς ανακάλυψαν άνεπαφες τίς ράβδους χρυσού και πώς τίς ανέλκυσαν στήν επιφάνεια τής θάλασσας.

### Έπενδύσεις στην άνθρακοβιομηχανία

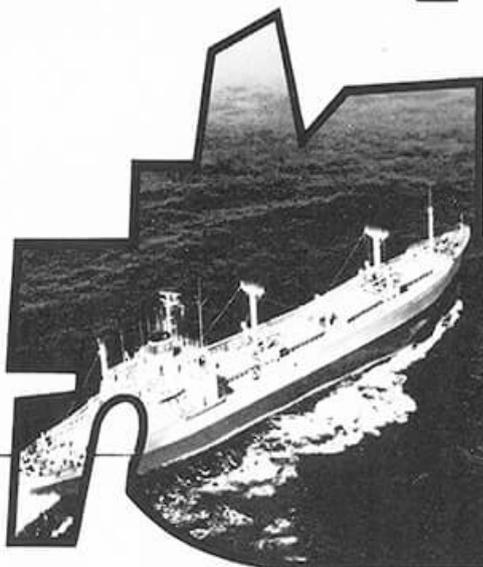
Στήν ύλοποίηση του Προγράμματος για τήν χρησιμοποίηση του άνθρακα ή κυβέρνηση και οι ιδιώτες προχώρησαν σε ουσιαστικές επενδύσεις στην άνθρακοβιομηχανία τής Μεγάλης Βρετανίας και σε αισθητή βελτίωση τής παραγωγικότητας. Ήδη τό κάρβουνο του Ήνωμένου Βασιλείου αποτελεί μείζονα πηγή ενέργειας για όλη τή Δυτική Ευρώπη ενώ οι εξαγωγές αύξήθηκαν σε περισσότερο από 10 εκατομμύρια τόννους που διοχετεύονται σε 22 χώρες.

### Νέα πρακτική ναυτεργατικών συμβάσεων

Οι μισθολογικές συμβάσεις του έμπορικου ναυτικού, θα συνάπτονται προοδευτικά έντός των προσεχών ετών, στα πλαίσια των διαφόρων επί μέρους ναυτιλιακών εταιριών. Με τή νέα αυτή πρακτική, ή όποία φαίνεται να ικανοποιεί και τά δύο μέρη, θα άπομακρυνθούν οι μεγάλες επί εθνικού επιπέδου διαμάχες και κυρίως οι γενικές άπεργίες.

Έτσι τό ναυτεργατικό συνδικάτο πρόκειται να ύπογράψει συμφωνία με τό συγκρότημα τής Έσσο, ή όποία εκμεταλλεύεται 22 πλοία με 500 περίπου ναυτικούς. Βάσει τής συμφωνίας, οι γενικές ναυτεργατικές άπεργίες δέν θα επηρεάζουν τά πλοία τής Έσσο, τό μισθολόγιο όμως όρίσθηκε άνώτερο του κατωτάτου επίσημου μισθολογίου. Προβλέπεται έξ άλλου ότι αν άποφασισθεί άπεργία στα πλοία τής Έσσο, θα είδοποιείται ή Έται-

# The importance of bei



### Merchant Shipbuilding

All types of vessels from tugs up to the largest and most sophisticated container ships, cargo ships and bulk carriers.



### Naval Shipbuilding

Specialists in the construction of naval ships, including support vessels and ranging up to aircraft carriers and nuclear submarines.



### Ship Repairing

Dry docks strategically located around the coast of Britain offer a fast turnaround. All classes of work from voyage repairs to major overhauls and conversions.

ρία τουλάχιστον πρό επταήμερου.

Παρόμοιες συμφωνίες πρόκειται να υπογραφούν με τις εταιρίες «P and O» και Cunard, ενώ τέτοια τάση εκδηλώθηκε και για όλοκληρο τόν τομέα των άκτοπλοϊκών πλοίων.

Κατά τις εκτιμήσεις των έφοπλιστών, για 4-5 χρόνια ακόμα θα υπάρχει περιθώριο συμβατικών διαπραγματεύσεων επί εθνικού επιπέδου, μέχρι να γενικευθεί η πρακτική των χωριστών συμβάσεων κατά τομείς ή κατά εταιρίες.

### Παραγωγή πετρελαίου από σκουπίδια

Επιστήμονες του Πανεπιστημίου του Μάτσεστερ επέτυχαν να παρασκευάσουν πετρέλαιο από σκουπίδια, πλαστικά χαρτόνια και άχρηστα χάρτινα αντικείμενα. Υπολογίζεται ότι 10 τόνοι σκουπίδια μπορούν να αποδώσουν 26 βαρέλια πετρέλαιο που ισοδυναμεί με 3,5 τόντους, ποιότητας παρόμοιας με την καλή ποιότητα του άργου της Μέσης Ανατολής με χαμηλή περιεκτικότητα θείου και άζωτου. Για την παραγωγή του πετρελαίου αυτού χρησιμοποιείται θερμότης, ύψηλη πίεση, ένας μεταλλικός καταλύτης και ειδικά ύγρα.

### ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ

#### Πρωτοπορία στην ενέργεια

Ανακοινώθηκε στην Νέα Υόρκη ότι η εταιρία Μόμπιλ υπέγραψε σειρά συμφωνιών με την κυβέρνηση της Νέας Ζηλανδίας για την κατασκευή του πρώτου στον κόσμο έρυστασίου μετατροπής φυσικού αερίου σε

βενζίνη.

Για τόν σκοπό αυτό θα χρησιμοποιηθή μία νέα αποκλειστική μέθοδος της Μόμπιλ κατά την οποία άφου πρώτα παραχθεί ή μεθανόλη από τό φυσικό άεριο, θα χρησιμοποιηθεί ό καταλύτης της Μόμπιλ για να μετατρέψει τήν μεθανόλη σε βενζίνη με ύψηλη περιεκτικότητα όκτανίων.

### ΝΟΡΒΗΓΙΑ

#### Η Νορβηγική άκτοφυλακή

Με τήν παράδοση και του τρίτου σκάφους περιπολίας από τά ναυπηγεία του Μπέργκεν άρχισε και επίσημα ή δραστηριότης της Νορβηγικής άκτοφυλακής που θα έλέγχει τά χωρικά ύδατα 200 ναυτικών μιλίων που άνήκουν στην χώρα. Η Νορβηγική άκτοφυλακή ιδρύθηκε σαν ανεξάρτητο τμήμα του Νορβηγικού Πολεμικού ναυτικού τό 1977 και μετά δύο χρόνια σχεδιασμού κατέληξε στην έπιλογή των πλέον κατάλληλων σκαφών που κατασκευάστηκαν και είναι εξοπλισμένα για πλόες μεγάλης διάρκειας στην Άρκτική και φέρουν πλήρωμα 50 άνδρών.

### ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

#### Η επέκταση του στόλου

Λεπτομέρειες του προγράμματος για τήν τοποθέτηση παραγγελιών ναυπηγήσεως 250 νέων φορτηγών πλοίων ανακοινώθηκαν στις άρχές Μαρτίου από τό Υπουργείο Ναυτιλίας της Σοβιετικής Ένώσεως. Τό πρόγραμμα αυτό θα προσθέσει 3,2 έκατομ. τον. d.w.

στον ρωσικό στόλο που κατέχει σήμερα τήν έβδομη θέση και του όποίου ή συνολική χωρητικότης μέχρι τό 1985 θα φθάσει τούς 19,2 έκατομ. τόντους. Έκ των ύπό παραγγελία 250 νέων σκαφών τά 170 θα είναι φορτηγά με κατά μέσο όρο χωρητικότητα 12.800 τον. d.w. ενώ θα κατασκευασθούν και όρισμένα τάνκερς μεγέθους 110.000 τον. d.w., καθώς και πλοία κοντέινερς ρόλλ όν - ρόλλ όφ.

#### Συμφωνία με τούς Κινέζους

Νέα διακρατική συμφωνία έπιτεύχθηκε μεταξύ Ρώσων και Κινέζων για τά έμπορεύματα που διακινούνται με κοντέινερς από τήν Μαντζουρία προς τήν Εύρώπη και με τήν όποία αποκλείονται οι μέχρι σήμερα ένεργούντες ως μεσάζοντες Ιάπωνες.

Συγκεκριμένα τά έμπορευματοκιβώτια από τήν Κίνα που έχουν προορισμό τήν Εύρώπη θα φορτώνονται από τήν Μαντζουρία για τούς δυτικούς λιμένες της Σοβιετικής Ένώσεως και εκεί θα γίνεται ή μεταφόρτωση για τήν Εύρώπη.

Ός αντάλλαγμα οι Ρώσοι έχουν τό δικαίωμα να χρησιμοποιούν τήν Μαντζουρία για τήν προώθηση των σοβιετικών προϊόντων που προορίζονται για τήν Κορέα.

### ΣΟΥΗΔΙΑ

#### Η ναυπηγική παραγωγή του 1981

Κατά τό 1981 κατεϊκλύθησαν από τά Σουηδικά ναυπηγεία 28 πλοία 300.000 τον. d.w. και παραδόθηκαν 30 πλοία 500.000 τον. d.w. άξιας 3,8 δισεκ. κορωνών. Περίπου τό ύμισο του συνόλου αυτού αναφέρεται σε πλοία προοριζόμενα για τό έξωτερικό.

# ng organised!

It takes real organisation to bring 30 major companies together to provide the most efficient use of expertise and experience in any field of marine activity. But that is what British Shipbuilders has done - in fact between them, the companies can offer a range of facilities to meet almost any marine requirement.

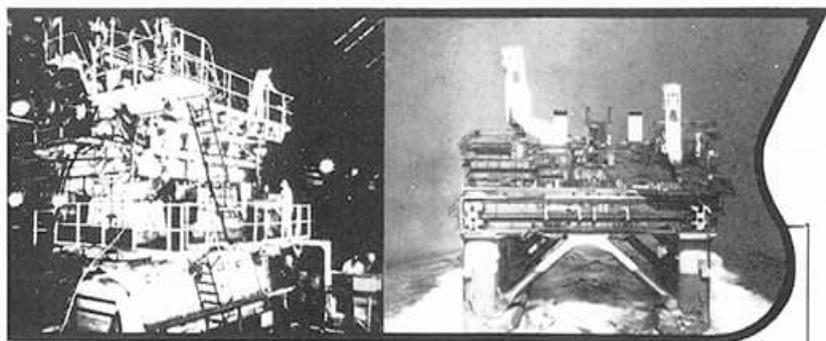
To run these companies efficiently takes a lot of organisation. That's why there are five operating divisions: merchant, naval, shiprepair, engineering and offshore.

Although each division is run separately, they all have the same strong financial support and highly advanced research and development back-up, and consequently the ability to dove-tail together for specific projects.

From a tanker to a tug, from deep water structures to the most technically advanced naval vessels, British Shipbuilders is organised to offer you the best facilities in the world. And throughout the world with offices in London, Piraeus and Hong Kong.

London, British Shipbuilders, 197 Knightsbridge, London SW7 1RB. Tel: 01 581 1393. Telex: 8814702 BSBLDR G.  
Piraeus, Alasia Building, 13 2nd Metaxas Street, Piraeus, Greece TT38. Tel: 4115446. Telex: 213051 APBS GR.  
Hong Kong, 903 Wing On Centre, Connaught Road, Central, Hong Kong. Tel: 5-436265/7. Telex: 63384 BSBLK HK.

**BS** British Shipbuilders



#### Engineering

Manufacturers of main marine diesel engines of leading designs, as well as a variety of equipment such as winches, switchboards, steering gear and control consoles.

#### Offshore

Designers and constructors of all types of offshore equipment from exploration and production semi-submersibles etc., drillships, supply vessels, modules buoys and control systems.

# ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

## ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α. Ε.

### ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

♦♦♦♦♦

- Ίδρύθη υπό τῶν Ἑλληνικῶν Ἀλληλασφαλιστικῶν Ὄργανισμῶν:  
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON» καί  
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD.»  
εἰς τοὺς ὁποίους εἶναι ἠσφαλισμένον κατὰ κινδύνων πολέμου ἐν  
καιρῷ εἰρήνης, τό μεγαλύτερον μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ  
στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἄνω τῶν 14.500.000.000. ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ (Δε-  
κατέσσαρα δισεκατομμύρια πεντακόσια ἑκατομμύρια Δολλάρια).
- Ἀνήκει καί διοικεῖται ἀπό Ἑλληνας ἐφοπλιστάς.
- Ἐκπροσωπεῖ τό Ἑλληνικόν Δημόσιον διά τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν  
τῶν ὑπό Ἑλληνικήν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πο-  
λέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεί τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν  
πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- Θά διαχειρίζεται τά ἀσφάλιστρα καί τάς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώ-  
σει μείζονος πολέμου.
  - Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν Ἑλλήνων Ἐ-  
φοπιστῶν μέ τόν ἀνωτέρω Ὄργανισμόν διά τήν ἐξασφάλισιν  
τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων τῶν 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

# ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



# ΕΙΔΗΣΕΙΣ

## Τό νέο Δ.Σ. της Ν.Ε.Ε.

Συγκροτήθηκε σέ σώμα τό νέο διοικητικό συμβούλιο πού προήλθε μετά τίς άρχαιρεσίες στίς όποιες άνανεώθηκε τό ήμισυ από τό 32 μέλη του. Τό νέο προεδρείο του Ναυτικού Έπιμελητηρίου τής Έλλάδος συγκροτήθηκε ως εξής:

Νίκος Α. Νομικός, πρόεδρος (έπανεκλέγεται γιά τέταρτη φορά), Κωνστ. Α. Φαφαλιός, Α' αντιπρόεδρος, Άθαν. Μαρκόπουλος, Β' αντιπρόεδρος και Θεόδ. Άρβανιτάκης, Γεώργ. Κουρεμένος, Βασ. Κούτσας και Κωνστ. Κομνηνός, μέλη.

## Άνησυχίες του Ν.Ε.Ε.

Ζωηρές άνησυχίες γιά τήν πορεία των ναυτιλιακών μας πραγμάτων από τήν άκολουθούμενη μέχρι τώρα τακτική σέ κάβρια ναυτιλιακά θέματα έκφράζει τό Ναυτικό Έπιμελητήριο Έλλάδος και ύπογραμμίζει ότι ή τακτική αύτή παρακωλύει σοβαρά τήν εύρυθμη λειτουργία του και ταυτόχρονα μπορεί νά βλάψει τά συμφέροντα τόσο τής ναυτιλίας όσο και τής έθνικής οικονομίας γενικότερα.

Σέ σχετική άνακοίνωση τό Ναυτιλιακό Έπιμελητήριο έπισημαίνει:

Πρώτο, ότι τό ύπουργείο Προεδρείας άρνήθηκε νά έγκρίνει τήν άποστολή εκπροσώπου του στού έξωτερικό γιά νά μετάσχει σέ διεθνή σύνοδο γιά λόγους λιτότητας, παρά

τό γεγονός ότι οι δαπάνες άντιμετωπίζονται από τό ίδιο τό Έπιμελητήριο.

Δεύτερο, ότι οι λιμενικές άρχές εφαρμόζουν μέ αύστηρότητα παλαιότερες άποφάσεις μέ άποτέλεσμα νά χάνεται πολύτιμο συνάλλαγμα από προσεγγίσεις ελληνικών πλοίων σέ ελληνικά λιμάνια «τράνζιτ». Τά άνταγωνιστικά λιμάνια τής Μεσογείου, ύπογραμμίζεται στην άνακοίνωση του Ναυτικού Έπιμελητηρίου, δέν θέτουν κανένα περιορισμό στα πλοία πού προσεγγίζουν εκεί «τράνζιτ».

Τρίτο, ότι πέρα από κάθε περιβαλλοντική σκοπιμότητα είναι άναγκαίο νά αύξηθούν οι θέσεις άγκυροβολίας γιά πλοία πού πρόκειται νά παροπλισθούν και νά έξευρεθούν και νέα άγκυροβόλια έπειδή ή κρίση πού μαστίζει τήν ελληνική ναυτιλία έντεινεται συνεχώς και περισσότερο. Κατά τήν αντίληψη του Ναυτικού Έπιμελητηρίου ή αύξηση των θέσεων παροπλισμού πρέπει νά γίνει σέ όλη τή χώρα και κυρίως σέ όρμους πού προσφέρονται γιά έπισκευαστικές έργασίες.

## Ά Έλλάς μπούκοτάρει τήν διάσκηψη γιά τίς σημαίες εύκολίας

Κατά πληροφορίες ή ελληνική κυβέρνηση θά μπούκοτάρει τήν πρώτη διακρατική διάσκηψη γιά τίς σημαίες εύκολίας πού θά λάβει χώρα στίς 13 Άπριλίου, καθόσον δέν συμφωνεί μέ τίς προτάσεις πού άντιτίθενται

στην κυβερνητική ναυτιλιακή πολιτική. Χωρίς νά έχει ληφθεί άκόμη τελική άπόφαση, άναμένεται ότι και οι Άνωμένες Πολιτείες θά άπόσχουν τής διασκέψεως άν δέν μετάσχει ή Έλλάς.

## Ά έτήσια συνέλευση τής «Άντερτάνκο»

Τήν Πέμπτη και τήν Παρασκευή 18 και 19 Μαρτίου θά πραγματοποιηθεί στην Άθήνα ή έτήσια συνέλευση τής «Άντερτάνκο». Βάσει του σχετικού προγράμματος στούς όμιλητάς συγκαταλέγεται ό Πρόεδρος τής «Άντερτάνκο» μεγαλοεφοπλιστής Σέρ Πάο, ό ύπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας κ. Γιώτας, ό Πρόεδρος τής Ε.Ε.Ε. κ. Καραγιώργης, ό κ. Κουλουκουντής και άλλες έξέχουσες προσωπικότητες τής διεθνούς ναυτιλιακής αγοράς.

## Άπό τήν κυανόλευκο

Στό Άπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας ύπεβλήθησαν αίτήσεις γιά τήν έγγραφή στού Έλληνικό Νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των κάτωθι σκαφών:

1. «Ν τ ι ά ν α» φορτηγό (πρώην παναμαϊκό «Meridian PAA») νεοαγορασθέν, 3.512 τον. γκρός του 1965, άνήκον στην έταιρίαν «Μάνσον» (κ. Θεόδ. Φουντουλάκης).

2. «Π ε τ ρ ο λ α γ κ ά ζ 2», ύγραεριοφόρο (πρώην νορβηγικό «Hoegh Swift») νεοαγορασθέν 45.755 τον. γκρός, του 1977, άνήκον στην έταιρία «Μαργαρίτα» (κ. Ίωάν. Λάτσης).

3. «Κ ο ν σ τ ε λ έ ι σ ο ν Γ κ ά λ α ξ υ» φορτηγό (πρώην δυτικογερμανικό «Goslars») νεοαγορασθέν 7.680 τον. γκρός, του 1967, άνήκον στην έταιρία «Γκάλμαρ» (κ. Νικ. Σπυράκος).

4. «Ν α β ι γ κ έ ι τ ο ρ» μεταλλοφόρον (πρώην λιβεριανό «Fun Jay») νεοαγορασθέν, 20.199 τον. γκρός, του 1966, άνήκον στην έταιρία «Μπενβένουε» (κ. Μιχ. Άρκάδης).

## Παραλαβές και παραδόσεις

Παρελήφθη και ύψωσε τήν ελληνική σημαία τό αγορασθέν άγγλικό φορτηγό «Wild Marlin» 9.505 τον. γκρός, του 1968. Μετωνομάσθη «Μαραθών Ρήφερ».

— Παρεδόθη στούς αγοραστής του τό πω-

# Trust your ship with Bethlehem

Big drydocks and great service on America's Atlantic, Gulf, and Pacific coasts.

Bethlehem Ship Repair Sales:  
1 State St. Plaza, New York, NY 10004  
Phone: (212) 558-9500 • Telex: 222847

**BethShip** 

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

ληθέν μεταξύ Έλλήνων φορητό «Καλλιόπη Γεμέλου» 9.074 τόν. γκρός, του 1971. Μετωνομάσθη «Λίτσιον Πράιντ».

— Παρεδόθη τό πωληθέν σέ άλλοδαπούς δεξαμενόπλοιοι «Νούφαρο» 16.193 τόν. γκρός του 1960. Μετωνομάσθη «Νοορ Βα».

#### Μετωνομασίες

Τό μπάλκ κάρριερ «Πρωτόμαχος» 16.191 τόν. γκρός, του 1975 μετωνομάσθη «Στάρ Πρωτόμαχος».

#### Οί διαλύσεις

Τό λιβεριανό δεξαμενόπλοιο «Γουόρντ Γιούλοτζι» 30.330 τόν. γκρός του 1974, επωλήθη σέ διαλυτές του Ταϊβάν γύρω τών 117,40 δολαρίων κατά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

— Σέ διαλυτές τής Άπω Άνατολής επωλήθη τό φορητό «Έλντε» 5.044 τόν. γκρός, του 1958.

— Έπωλήθη σέ διαλυτές του Ταϊβάν τό φορητό «Σκύριαν Γκρέις» 8.561 τόν. γκρός του 1958.

— Γύρω τών δολ. 123 κατά τόν. έλ. έκτοπίσματος επωλήθη σέ διαλυτές του Ταϊβάν, τό παναμαϊκό δεξαμενόπλοιο «Ειρηνιώ» 42.377 τόν. γκρός, του 1965.

— Τό φορητό «Κονκόρντια Τάτζ» 6.480 τόν. γκρός, του 1958, επωλήθη σέ γερμανικά συμφέροντα αντί δολ. 99 κατά τόν. έλ. έκτοπίσματος μέ προορισμόν πακιστανούς διαλυτές.

— Έπωλήθη σέ διαλυτές του Ταϊβάν αντί δολ. 117 κατά τόν. έλ. έκτοπίσματος τό δεξαμενόπλοιο «Λαμύρα» 37.337 τόν. γκρός, του 1964.

### Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



Ο ύπουργός Ναυτιλίας τής Λιβερίας κ. PHILLIP T. BOWEN επισκέφθηκε τήν Έλλάδα από 1-4 Μαρτίου, συνοδευόμενος από τόν ύφυπουργό Ναυτιλίας κ. ARNOLD KANDAKAI και τόν Βοηθό Έπίτροπο Ναυτιλιακών Υποθέσεων Δρα ROCHEFORTE L. WEEKS. Στή φωτογραφία διακρίνονται οί Λιβεριανοί έπίσημοι κατά τήν επίσκεψή τους στόν ύπουργό Ναυτιλίας κ. Στάθη Γιώτα τήν 2.3.82, συνοδευόμενοι από τόν Γενικό Πρόξενο τής Λιβερίας στήν Έλλάδα κ. Νικόλαο Σούτο.

# Universe Sea Marine Inc.

## Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service

also

Agents in Greece for  
Oriental Commercial  
Establishment of Jeddah (O.C.E.)  
Bunkers Suppliers at all main  
Saudi-Arabian ports

Piraeus office

Address: Filonos 107-109 Phones: 4531.538, 4531.478, 4531.479 Telexes: 3602, 3115 UNIV, GREECE



Petridou

**Η «ΕΛΛΗΝΙΚΗ» ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙ ΤΗ ΝΕΑ ΓΕΡΑΝΟΓΕΦΥΡΑ ΣΤΟ ΙΚΟΝΙΟ**



Το πρώτο πλοίο το οποίο εξυπηρετήθη από την νέα γερανογέφυρα εμπορευματοκιβωτίων στο Νέο Ίκονιο εκτελεί τη γραμμή Ήνωμένου Βασιλείου - Ευρώπης - Μεσογείου και ανήκει στον στόλο της «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ».

Από τις άρχες του τρέχοντος έτους η «ΕΛΛΗΝΙΚΗ» συμμετέχει στην κόνφερανς Νοτίου Αφρικής - Ευρώπης και στη νέα τακτική γραμμή της SAECs από Πειραιά προς Κέιπ Τάουν, Πόρτ Έλιζαμπεθ και Ντάρμαν, μέσω του οποίου θα εξυπηρετούνται επίσης και Γιοχάνεσμπουργκ, Ήστ Λόντον, Μπέιρα, Μαπούτο και Σώλσμερπυ.

Η «ΕΛΛΗΝΙΚΗ» είναι η μεγαλύτερη ελληνική εταιρία τακτικών γραμμών. Διαθέτει στόλον από σύγχρονα ειδικά πλοία μεταφοράς κοντέινερς, τύπου RO-RO ως και φορητά συμβατικού φορτίου ό οποίος συνεχώς εκσυγχρονίζεται και ανανεώνεται, διατηρεί δέ τακτικές γραμμές μεταξύ των κυριωτέρων λιμένων της Υδρογείου. Ήδη, η «ΕΛΛΗΝΙΚΗ» έχει εν εξελίξει ένα τεράστιο πρόγραμμα εκσυγχρονισμού, με ιδιαίτερη έμφαση στις μεταφορές κοντέινερς. Όταν ολοκληρωθή το πρόγραμμα, η «ΕΛΛΗΝΙΚΗ» θα είναι η μεγαλύτερη ιδιωτική Έταιρία Τακτικών Γραμμών στο είδος αυτό μεταφοράς διαθέτουμε 14 πλοία συνολικής χωρητικότητας 14.000 TEUS περίπου, υποστηριζόμενα από 28.000 κοντέινερς, εξυπηρετούντα τέσσερις Ήπειρους.

Η γερανογέφυρα έλειξούργησε με καθυστέρηση ενός περίπου έτους εν σχέσει προς την προγραμματισμένη ημερομηνία, λόγω των ζημιών οι οποίες προεκήθησαν εις τα κρηπιδώματα από τον σεισμό της 24 Φεβρουαρίου και οι οποίες δεν έχουν αποκατασταθή ακόμη πλήρως. Προς το παρόν, η γερανογέφυρα λειτουργεί επί διαδρομής 70 μόνον μέτρων έναντι των προβλεπομένων 250, διότι στο υπόλοιπο μήκος της τροχιάς εκτελούνται ακόμη έργασις έπισκευής. Η περιορισμένη διαδρομή των 70 μέτρων δημιουργεί προβλήματα κατά την φορτοεκφόρτωση πλοίων μεγάλου μήκους, από τα πλοία τύπου RO-RO της «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ» τα όποια αναγκάζονται να χρησιμοποιούν και πλωτό γερανό για τα εκτός έμβελείας της γερανογέφυρας τμήματα των καταστρωμάτων. Έλπίζεται όμως ότι σε σύντομο χρονικό διάστημα θα παραδοθούν σε χρήση και τα υπόλοιπα 180 μέτρα των τροχιών της

— Αντί ποσού γύρω των 103 δολ. κατά τον. έλ έκποσίματος, έπωλήθη σε γερμανικά συμφέροντα με παράδοση σε διαλυτές του Μπαγκλαντές τό παναμαϊκό φορηγό «Ραφαέλα» 8.074 τον. γκρός του 1958.

— Τό δεξαμενόπλοιο «Πριγκίπ. Άννα Μαρία» 34.707 τον. γκρός, του 1964 έπωλήθη σε διαλυτές Ταϊβάν. Τιμή γύρω των 117 δολλαρίων κατά τον. έλ. έκποσίματος.

**Άγοραπωλησιές**

— Ήγοράσθη γύρω των 7 έκατομ. δολλαρίων τό δηζελοκίνητο νορβηγικό μπάκ κάρριερς «Jalanta» 29.709 τον. γκρός, 51.891 τον. d.w. του 1973.

— Έπωλήθη σε κινεζικά συμφέροντα τό μπάκ κάρριερ «Μπαζίλ ΙΙΙ» 18.315 τον. γκρός, 31.701 τον. d.w. του 1965. Τιμή γυρω των 3 έκατομ. δολλαρίων.

— Έπωλήθη σε συμφέροντα Μάλτας τό φορηγό «Άγγελική» 3.122 τον. γκρός, του 1950. Μετωνομάσθη «Angel».

— Σε πακιστανικά συμφέροντα έπωλήθη γύρω των 5,8 έκατομ. δολλαρίων τό φορηγό «Φοΐβος» 9.014 τον. γκρός, 15.088 τον. d.w. του 1974.

— Ήγοράσθη τό δηζελοκίνητο άγγλικό φορηγό «Rockhampton Star» 9.847 τον. γκρός, 12.062 τον. d.w. του 1958.

**Τό ναυάγιο του «Βίκτορυ»**

Κατόπιν έντολής των πλοιοκτητών του έλληνικού δεξαμενοπλοίου «Βίκτορυ» ή δανέζικη έταιρία ναυαγιαρεισιών «Βισμουλέρ» βύθισε στις 7 Μαρτίου την πρύμη του πλοίου που έπλεε στον Άτλαντικό Ώκεανό μετά τό ναυάγιο στις 12 Φεβρουαρίου.

**Τά ναυπηγεία Χαλκίδας**

Πρόγραμμα νέων επενδύσεων ύψους 450 έκατομ. δραχμών στό Ναυπηγεία Χαλκίδας, στό όποια συμμετέχει και ή ΕΤΒΑ, έκκρεμεί από τό 1976 για καθαρά γραφειοκρατικούς λόγους, έδήλωσε ο διευθύνων σύμβουλος των έν λόγω ναυπηγείων κ. Γρηγ. Δημητρίου.

Τά Ναυπηγεία Χαλκίδας, άπεκάλυψε ο κ. Δημητρίου, παράλληλα με τή ναυπηγοεπισκευαστική τους δραστηριότητα στρέφονται και στον τομέα των βιομηχανικών κατασκευών που προορίζονται κυρίως για μεταλλ-

complete shipping services by:

**Your Man in MANILA (Philippines)**



**SHIPPING ENTERPRISES**

**PETER N. TOUNDJIS**

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

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

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

## Η ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΠΡΟΝΤΑΚΤ ΚΑΡΡΙΕΡ ΣΤΟΥΣ ΡΩΣΟΥΣ

## Π Ε Ν Θ Η

### ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΡΩΣΟΛΥΜΟΣ

Ο ναυτικός κόσμος θρηνεί τον θάνατον ενός καλού φίλου της Ναυτιλίας, του Βασ. Ρωσολύμου. Υπήρξε ενεργό μέλος της εφοπλιστικής οικογενείας, συμπαθέστατος εις όλους όσους είχαν την καλή τύχη να τον γνωρίσουν. Πρόωρος ο θάνατός του. Κατέλυσε όλους όσους τον γνώρισαν. Προσέφερε πολλές υπηρεσίες εις τό όλον κύκλωμα της Ναυτιλίας με την συμμετοχήν του εις τό Διοικητικόν Συμβούλιον της Ένώσεως Έφοπλιστών.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» αισθάνονται βαθύτατα την απώλειαν ενός στελέχους διακεκριμένου διά την προάσπισιν της όλης ναυτικής ύποθέσεως, άπευθύνουν τά συλλυπητήριά των εις την Οικογένειάν του.

### Ψ Η Φ Ι Σ Μ Α

Έν Πειραιεί σήμερον την 8ην Μαρτίου 1982 και ώραν 12η μεσημβρινήν ή Διεύθυνσις και τό προσωπικόν της Ναυτιλιακής εταιρίας ORIS COMPANIA NAVIERA S.A., συνελθόντες έκτάκτως και άκούσαντες τό θλιβερόν άγγελμα του θανάτου του επιλέκτου μέλους της ναυτικής οικογενείας και ιδιαιτέρως της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, Βασιλείου Σ. Ρωσολύμου, άπεφάσισαν όπως:

1. Άργήσουν τά γραφεία της εταιρίας κατά την ήμέρα της κηδείας 10/3/82.
2. Κατατεθή στέφανος επί της σορού, έκ μέρους των εταιριών ORIS COMPANIA NAVIERA S.A., και LAMDA SERVICIOS GENERALES S.A.
3. Παραστή σύσσωμον τό προσωπικόν, κατά την νεκρώσιμον άκολουθίαν.
4. Άποσταλή συλλυπητήριο τηλεγράφημα, προς την οικογένειαν του έκλιπόντος.
5. Δημοσιευθή τό παρόν ψήφισμα εις τά «Ναυτικά Χρονικά».
6. Άποσταλή αντίγραφον του ψήφισματος εις την οικογένειαν του έκλιπόντος.

Έν Πειραιεί τή 8η Μαρτίου 1982  
ORIS COMPANIA NAVIERA S.A.



Τό πρώτο πρόντακτ κάρριερ 30.000 τόννων από μία σειρά πέντε πλοίων του ίδιου τύπου, που κατασκευάζονται στά Ναυπηγεία Σκαρραμαγκά, και έχουν χρονοναυλωθεί σέ σοβιετική ναυτιλιακή εταιρία. Τό σκάφος ύψωσε τή σοβιετική σημαία και όνομάσθηκε «Νοβοροσίσκ» και διακρίνεται στη φωτογραφία κατά τίς δοκιμές.

λευτικές επιχειρήσεις. Μέ τό νέο επενδυτικό πρόγραμμα, στό όποίο θα συμμετάσχει και ή ΕΤΒΑ μέ 230 έκατομ. δραχμές, επιδιώκεται ή ανάπτυξη των κλάδων κατασκευών και έπισκευών μηχανών και άλλων ναυτιλιακών μηχανημάτων για να άναπτυχθεί άκόμη περισσότερο ή άπασχόληση του ναυπηγείου σέ έξειδικευμένες έπισκευαστικές έργασίες.

Τά Ναυπηγεία Χαλκίδας, όπως εξήγησε ό κ. Δημητρίου, φιλοδοξούν να έξελιχθούν σέ ένα σύγχρονο έπισκευαστήριο πλοίων μεσαίας δυναμικότητας και άποκάλυψε ότι συνεχίζονται οι προσπάθειες για συνεργασία

μέ τή Σοβιετική Ένωση σέ έπισκευές σοβιετικών πλοίων. Είπε επίσης ότι οι ελληνικές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες μπορούν να καλύψουν τίς ανάγκες της χώρας σέ ειδικούς τύπους πλοίων όπως είναι τά λεγόμενα RO-RO, άμυντικά και βοηθητικά σκάφη του Πολεμικού Ναυτικού, ρυμουλκά κλπ. Τά Ναυπηγεία Χαλκίδας διαθέτουν δύο πλωτές δεξαμενές 48.000 και 20.000 τόννων, όλα τά ειδικά τμήματα για έπισκευές πλοίων και άνάλογα έπισκευαστικά κρηπίδωματα και άπασχολούν 600 άτομα που στη πλειοψηφία τους κατοικούν στην περιοχή.

## 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

**Ψ Η Φ Ι Σ Μ Α**  
**ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ**  
**ΕΛΛΑΔΟΣ**

Τό Διοικητικό Συμβούλιο του Ναυτικού Έπιμελητηρίου τής Ελλάδος συνήλθε έκτακτα μετά τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του ιδρυτικού και διακεκριμένου μέλους του Ναυτικού Έπιμελητηρίου, που διετέλεσε Σύμβουλος και Ταμίας του Διοικητικού Συμβουλίου επί σειράν ετών

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ ΡΟΣΟΛΙΜΟΥ**

ό οποίος συνέβηκε τό Σάββατο 6 Μαρτίου 1982 και άφου άκουσε τόν Πρόεδρο κ. ΝΙΚΟ Λ. ΝΟΜΙΚΟ που έξηρε τίς άρετές και τήν πολύπλευρη προσωπικότητα του μεταστάντος.

Άπεφάσισε όμόφωνα όπως:

— Διαβιβασθούν προς τούς οικείους του άποβίωσαντος τά συλλυπητήρια τής Διοικήσεως του Ν.Ε.Ε.

— Διατεθεί ύπέρ άγαθοεργών σκοπών ποσόν δρχ. 20.000.

— Παρακολουθήσουν τήν κηδεία τά μέλη του Διοικητού Συμβουλίου.

— Δημοσιευθεί τό παρόν Ψήφισμα στό έκδομένο Δελτίο Ναυτιλίας του Ν.Ε.Ε. και τόν ναυτιλιακό τύπο.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Ν.Ε.Ε.  
ΝΙΚΟΣ Λ. ΝΟΜΙΚΟΣ

**ΕΚΔΟΣΕΙΣ**

**ΦΙΛΟΛΑΟΥ Δ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**  
**ΜΕΛΕΤΑΙ**

Σέ άνάπτυπο από τό νομολογιακό περιοδικό «Πειραική Νομολογία» κυκλοφόρησε ή ι-δαιτέρου ένδιαφέροντος μελέτη του δικηγόρου Φιλόλαου Δημητρίου «Περί τής έξ έγγυήσεως εύθύνης του έγγυητού εις τό άγγλικόν δίκαιον». Έπίσης σέ άνάπτυπο από τά «Ναυτικά Χρονικά» κυκλοφόρησε ή μελέτη του κ. Δημητρίου «Έλεγχος τών δικαστηρίων επί διαιτησίας και αι τελευταία μεταρρυθμίσεις έν Άγγλία» μέ τήν όποία ό συγγραφέας, μέλος τής Βρετανικής και Άμερικανικής Ένώσεως Διαιτητών και μέ ειδικές σπουδές επί του δικαίου τής διαιτησίας, δίνει μία σαφή εικόνα του διαιτητικού θεσμού, ό οποίος ένώ παίζει τεράστιο ρόλο στα πράγματα τής ναυτιλίας μας, δέν είναι επαρκώς γνωστός στό ναυτιλιακό κόσμος τής χώρας μας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΤΣΟΥΡΗ**  
**«ΤΟ ΝΟΜΙΚΟΝ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ**  
**ΕΚΤΟΣ ΤΗΣ ΕΝΝΟΙΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ,**  
**ΝΑΥΠΗΓΗΜΑΤΩΝ»**

Μέ τή γνωστή μεθοδικότητα και πληρότητα, ό Ύποναύρχος Λ.Σ. κ. Γεώργιος Τσουρή, αναπτύσσει σέ πρόσφατα κυκλοφορήσασα μελέτη του (άνακοινωθείσα άρχικά στό Διεθνές Συνέδριο Συγκριτικού Δικαίου) τό

πολύπλοκο θέμα του νομικού καθεστώτος των ναυπηγημάτων εκείνων που δέν περιλαμβάνονται στην κατά τό Νόμο έννοια του πλοίου.

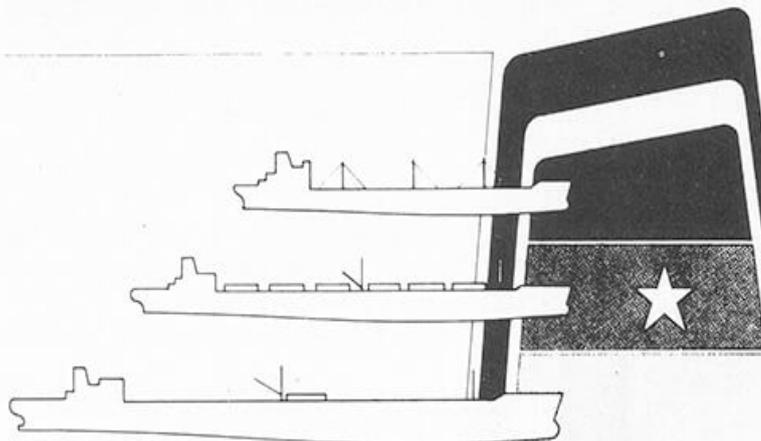
Η από τούς Κώδικες Ίδιωτικού και Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, έπιμονή στην ιστορική διαφοροποίηση του νομοθετικού όρισμού του πλοίου και ή μέ τόν τρόπο αυτό δημιουργία τεσσάρων κατηγοριών σκαφών (πλοίο ΚΙΝΔ, πλοίο ΚΔΝΣ, πλωτό ναυπήγημα, βοηθητικό ναυπήγημα) προκάλεσε όπως ήταν φυσικό ένα νομικό δαίδαλο, από τόν όποιο, μέ μικρή ή μέτρια έπιτυχία, έπιχειρήσαν τή διεξοδο διάφορα μεταγενέστερα νομοθετήματα, τά όποια, έστω και άργά, άνακάλυψαν ότι στην εποχή μας, έκτός από τά γραφικά «πλοίαρια» του ΓΨΙΖ, κυκλοφορούν στις θάλασσες, πλωτά νησιά και πλωτές γεωτρυτικές εξέδρες πολύ μεγαλύτερης άξιας από πάρα πολλά κλασσικά πλοία μας.

Τό καθεστώς λοιπόν που ισχύει σήμερα για κάθε μία από τή κατηγορίες αυτές, έπεξηγει και άποσαφηνίζει ό συγγραφέας στη μικρή αυτή αλλά έξαιρετικά ένδιαφέρουσα μελέτη του, προσφέροντας άναμφισβήτητα μία ουσιαστική βοήθεια στό νομικό κόσμο τής ναυτιλίας, τόσο στην θεωρητική έρευνα του προβλήματος όσο και στην πρακτική αντιμετώπιση και εφαρμογή του.

Σημειώνουμε ιδιαίτερα τίς σωστές προτάσεις και ύποδείξεις τόσο στην εισαγωγή όσο και στό συνοπτικό συμπέρασμα τής μελέτης.

Ξ.Α.Α.

**ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ**  
**ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.**

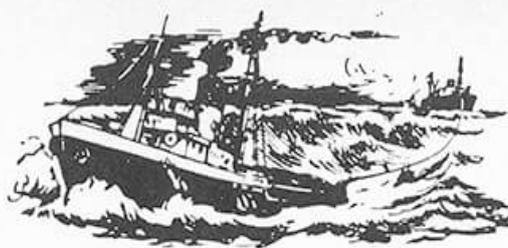


**ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ**

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR



## Θαλάσσια άτυχήματα

**ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ (παν.):** Βυθίστηκε στις 28 Φεβρουαρίου σε πλάτος 33° 56' βόρειο, μήκος 35° 13' ανατολικό από άγνωστη αιτία. Τά πέντε μέλη του πληρώματος περιουλήλεξε το φορτηγό πλοίο «Egria».

**ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ:** Κατά τόν διάπλου της διώρυγας του Σουέζ προσάραξε στις 1 Μαρτίου. Άνεγκύστηκε από ρυμουλκά της διώρυγας και τήν διέπλευσε στις 2 Μαρτίου χωρίς νά δηλωθούν ζημιές.

**ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ:** Από Βορ. Εύρωπη γιά Περισκό Κόλλο συνάντησε σφοδρή θαλασσοταραχή και προσόρμησε στό Βίγκο στις 4 Μαρτίου γιά έλεγχο της στοιβασίας του φορτίου πού μετακινήθηκε στό Νο. 1 κύτος. Άνεχώρησε στις 5 Μαρτίου γιά τό Σουέζ.

**ΑΝΑΝΓΚΕΛ ΜΑΗΤ:** Στή Τζέντα στις 27 Φεβρουαρίου έπιθεωρήθηκε λόγω ζημίας στην γεννήτρια. Έκτελέσθηκαν αναγκαίες έπισκευές και τό πλοίο άνεχώρησε στις 6 Μαρτίου.

**ΑΠΟΛΛΟΝΙΟΥΣ:** Από Τάμπα γιά Γκέντ έμφορτο ύπέστη ζημία στην πλώρη. Έπιθεωρήθηκε στις 2 Μαρτίου χωρίς νά αναφερθούν σοβαρές ζημιές και οι έπισκευές άνεβλήθησαν.

**ΑΣΤΗΡ:** Έπιθεωρήθηκε εν πλώ στην Άμβέρσα στις 3 Μαρτίου συνεπεία ζημίας στην Νο.1 γεννήτρια. Άνελήφθηκαν έπισκευές ύπό του πληρώματος και τοπικού συνερχειού.

**ΑΥΡΑ III:** Προσάραξε στις 2 Μαρτίου στις άκτές του Μαρόκου και ζήτησε βοήθεια. Τά 17 μέλη του πληρώματος είναι σώα. Λόγω της σφοδρής θαλασσοταραχής τό πλοίο ύπέστη σοβαρές ζημιές και θεωρείται όλική άπώλεια.

**ΒΕΛΟΣ:** Συγκρούστηκε μέ τό μάγκ κάρριερ «Tivat» στην Άλεξάνδρεια στις 17 Φεβρουαρίου και ύπέστη έλαφριές ζημιές. Έπιθεωρήθηκε στις Άβιλες στις 24 Φεβρουαρίου και αναγκαίες έπισκευές άνεβλήθησαν.

**ΓΚΕΥ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ:** Από Βρέμη γιά Νταμμάμ μέ φορτίο δημητριακών ύπέστη πυρκαϊά στις 5 Μαρτίου στην Έρυθρά Θάλασσα. Τά 23 μέλη του πληρώματος διεσώθησαν και μετεφέρθησαν από τό φορτηγό «Nasaud» στό Σουέζ ένώ τό πλοίο θά ρυμουλκηθεί στό ίδιο λιμάνι.

**ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ:** Στό Μόντρεαλ στις 28 Φεβρουαρίου έζήτησε έπιθεώρηση συνεπεία ζημιών από σφοδρή κακοκαιρία. Άπαιτείται δεξαμενισμός και άντικατάστασις έλασμάτων. Ένελήφθηκαν έπισκευές.

**ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ:** Στό Μπέυ Ριτζ του Μπρούκλιν στις 1 Μαρτίου άνελήφθηκαν έπισκευές στό Νο. 3 κύτος λόγω εισροής ύδατος πού κατέστρεψε τό φορτίο ούρίας.

**ΖΩΗ II (παν.):** Έγκατελείφθηκε στην Άδριατική στις 6 Μαρτίου λόγω σφοδρής θαλασσοταραχής. Τό πλήρωμα περιουλήλεξε από τό σοβιετικό φορτηγό «Ratno» και μετεφέρθησαν στό λιμάνι της Ριγιάκας.

**ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.:** Από Νάρβικ γιά Σίγκαντίνγκ μέ φορτίο σιδηρομεταλλεύματος συγκρούστηκε μέ τό κοντεινέρπλοιο «Chastine Mærsk» έξω από τή Τζέντα στις 6 Μαρτίου. Δέν

άναφέρθησαν ζημιές ή θύματα.

**ΘΕΟΥΠΟΛΙΣ (Κυπρ.):** Από Κωνσταντζα γιά Τζέντα μέ 16.000 τον. φορτίο τοιμέντου προσάραξε στό Γκελίμπολου στις 2 Μαρτίου. Δέν έγνώσθησαν τά αποτελέσματα συνεννοήσεων γιά τήν άνέλκυση του πλοίου.

**ΙΩΑΝΝΗΣ:** Από Γαλάτσι γιά Τζέντα μέ φορτίο ξυλείας προσάραξε στις 8 Μαρτίου έξω από τό λιμάνι Γκελίμπολου.

Άνεγκύστηκε μέ ίδια μέσα και άναμένει έπιθεώρηση γιά νά άποπλευσει.

**ΚΑΛΛΙΟΠΗ:** Συγκρούστηκε κατά τήν διάρκεια κινήσεων στην Άκαμπα στις 27 Φεβρουαρίου μέ τό φορτηγό «Shum-Mar». Τό Έλληνικό πλοίο ύπέστη έλαφριές ζημιές.

**ΚΑΤΙΕ:** Στό Άμβούργο στις 2 Μαρτίου άνελήφθηκαν έπισκευές στις μηχανές πού παρουσίασαν ζημιές λόγω ύψηλών ταχυτήτων.

**ΚΥΚΛΩΠΑΣ:** Συγκρούστηκε μέ τό πετρελαιοφόρο «Petrostar» και ύπέστη μικρές ζημιές. Έφθασε στό Νταμμάμ στις 1 Μαρτίου όπου οι έπιθεωρητάι άνέβαλαν τίς έπισκευές γιά τόν έπόμενο προγραμματισμένο δεξαμενισμό του πλοίου.

**ΚΡΟΝΟΣ:** Από Ρίο ντέ Τζανείρο γιά Άταλία έμφορτο ύπέστη πυρκαϊά από άγνωστη αιτία στό μηχανοστάσιο στις 9 Μαρτίου, 200 μίλια ανατολικά του Σαλβαντόρ. Τό πλήρωμα παρελήφθη από τό παραπλέον πολωνικό φορτηγό ένώ ρυμουλκά ύποβοηθούν στην κατάσβεση της πυρκαϊάς.

**ΛΟΊΝΤΑ:** Έπιθεωρήθηκε στό Ρότερνταμ στις 2 Μαρτίου μέ ζημιές και στις τρεις γεννήτριες. Άνελήφθηκαν μόνιμες έπισκευές.

**ΜΕΝΕΛΑΟΣ:** Από Μπαγκόγκ γιά Άνωμ. Πολιτείες μέ πλήρες φορτίο ζάχαρης ύπέστη κλίση λόγω εισροής ύδατος στό Νο. 2 δεξαμενή έρματος. Έκτελέσθηκαν πρόχει-

ρες έπισκευές ύπό του πληρώματος στό Σουέζ στό τέλος Φεβρουαρίου και άνεχώρησε στις 2 Μαρτίου.

**ΜΕΝΤΚΕΗΠ:** Στην Καλκούτα στις 28 Φεβρουαρίου προσέκρουσε στό κρηπίδωμα και ύπέστη έλαφρές ζημιές. Οι πλοιοκτήτες έζήτησαν έπιθεώρηση.

**ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ:** Προσάραξε στην θαλάσσια περιοχή της Άλγερίας στις 6 Μαρτίου σε πλάτος 36° 52' βόρειο μήκος 05° 35' ανατολικό. Άρχισαν συνεννοήσεις γιά τήν άνέλκυση του πλοίου ένώ τό πλήρωμα βρίσκεται σώο στην Ξηρά.

**ΝΑΝΤΙΝΑ:** Στό Τζιμπουτί στις 28 Φεβρουαρίου μέ ζημιές στον ύπερσυμπιεστή της κυρ. μηχανής. Άνελήφθηκαν έπισκευές.

**ΝΙΚΟΣ ΝΑΣΟΣ II (κύπ.):** Βυθίστηκε στις 6 Μαρτίου λόγω σφοδρής θαλασσοταραχής άνοικτά της Μυτιλήνης, ένώ μετέφερε φορτίο τοιμέντου από Τουρκία στην Άλγερία. Τά 26 μέλη του πληρώματος περιουλήλεξαν από τό Ρωσικό πολεμικό σκάφος και έλληνικό έλικόπτερο.

**ΟΜΕΓΑ ΡΟΔΟΣ:** Έπιθεωρήθηκε στό Ρίο Γκράντε στις 25 Φεβρουαρίου λόγω ζημίας πού ύπέστη στον ύπερσυμπιεστή της κυρίας μηχανής. Έκτελέσθηκαν αναγκαίες έπισκευές.

**ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ:** Από Άαρχους γιά Ρότερνταμ κενό φορτίου προσέκρουσε στα λόκς του Χολτενάου και ύπέστη ρήγμα. Στις 1 Μαρτίου στό Κιέλο εκτελέσθηκαν προσωρινές έπισκευές και τήν έπομένη τό πλοίο άνεχώρησε.

**ΣΑΠΦΩ:** Στόν Πειραιά στις 4 Μαρτίου τό έπιβατηγό σκάφος έδήλωσε ότι ύπέστη ζημιές στην κυρία μηχανή και έζήτησε έπιθεώρηση.

**ΣΚΑΠΤΡΕΊΝΤ:** Από Ρότερνταμ γιά Βοστώνη συνάντησε σφοδρή θαλασσοταραχή και ύπέστη ζημία στον έργατή άγκύρας. Έφθασε στη Βοστώνη στις 6 Μαρτίου και έζήτησε έπιθεώρηση.

**ΤΖΩΝΝΥ:** Υπέστη ζημία στην κυρία μηχανή κατά τήν άναχώρησή του από τό Σουέζ στις 25 Φεβρουαρίου μέ φορτίο τοιμέντου. Διέκοψε τό ταξίδι του γιά έπιθεώρηση και άναγκαίες έπισκευές στον στροφαλοφόρο της μηχανής.

**ΣΚΥΡΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣΣ:** Κατά τήν εκφόρτωση του πλοίου στό λιμάνι της Βομβάης στις 3 Μαρτίου ύπέστη ζημιές από πτώση του γερανού του λιμανιού πάνω στό πλοίο.

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

# Η ναυλαγορά

Θά ήταν επίπολο να ισχυρισθούμε ότι η αγορά σημείωσε ουσιαστική βελτίωση κατά το τελευταίο δεκαπενθήμερο. Όπωςδήποτε, σημειώσαμε αρκετά ένθρορυντικά φαινόμενα, τήν εξήγηση των οποίων θα αποπειραθεί η σημερινή μας ανάλυση τής ναυλαγοράς. Δυστυχώς, αυτά τά εύσινα σημάδια συνοδεύτηκαν και από παράλληλα κλεισίματα πού αντίστοιχούν στό ήδη γνωστά χαμηλάτα επίπεδα. Γεγονός πού οδηγεί στό συμπέρασμα, ότι η πορούσα φάση τής ναυλαγοράς επηρεάζεται από στενώς εποχιακό ή συγκυριακό δεδομένο μάλλον παρά από παράγοντες πού συνιστούν έστω και μικρή ουσιαστική βελτίωση τής παγκόσμιας οικονομίας, μόνης ικανής και δημιουργήσει πραγματικά ανοδική τάση και νά μάς άπομακρύνει από τήν κρίση.

Γιά μία άκομα φορά, οι Σοβιετικές ναυλώσεις γιά μεταφορά σιτηρών έπαιξαν τόν κύριο ρόλο. Καί άν ή γνωστή πλέον μοεστρία και ή άκρα μυστικότητα πού διακρίνει τήν Μόσχα στόν προσπάθεια κάλυψης των άναγκών τής σέ χωρητικότητα δέν σήμανε ουσιαστική βελτίωση των μισθωμάτων, μία έμμεση επίδραση μέ τήν μορφή δημιουργίας πρόσκαιρης στενότητας στόν προσφορά πλοίων βελτίωσε άποφασιστικά τήν από πολύ καιρό χαμένη διαπραγματευτική ικανότητα των πλοιοκτητών.

Μία δειλά-δειλά άναφαινόμενη αύξηση τής ζήτησης από τήν Νότια Άμερική μέ τήν νέα έσοδεία σιτηρών, συνέτεινε στόν αύξηση αυτής τής μικρής άνοδικής τάσης. Άπό τήν άλλη πλευρά τής Ύδρογειού, μία κατάσταση συγκρατημένης εύφορίας δημιούργησε ή βίασύνη των Ίσπώνων εξαγωγών νά συμπληρώσουν τά προγράμματα και τίς συμβατικές άποχρεώσεις τής χρονιάς πριν άπό τήν λήξη του οικονομικού τους έτους (31 Μαρτίου). Δεδομένης τής φύσης των ίσπωνικών εξαγωγών (κυρίως γενικά φορτία) ή προσχή έστράφη πρós τά κλασσικά TWEENDECKERS και πλοία πολλοπλής χρήσεως, τά ίκανά νά είναι έτοιμα πρós φόρτωση έντός του Μαρτίου.

Γιά πρώτη φορά μέσα στό 1982, οι Κινέζοι ναυλωτές έδειξαν μία ένθρορυντική δραστηριότητα και, άπό ό,τι άκριτομύθειες πληροφορούμεθα τήν στιγμή πού γράφεται αυτό τό δελτίο, φαίνονται έτοιμοι γιά κάποιες παραχωρήσεις στις άμέσως έπόμενες ναυλώσεις τους.

Στίς υπόλοιπες άγορές, τά πράγματα άκολούθησαν τήν συνήθη πιά ύποτονικότητα, ενώ οι οικονομικές ή συναλλαγματικές δυσκολίες άρισμένων χωρών διατηρούν μία άφύσικη άπραξία.

## Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

- 33.000 τόν. σιτηρών, από Κόλπο γιά Κίνα, δολ. 28.75 με 4.000/3.000 τόν. έλευθ. εκφόρτωσης, Μάρτιο. (Ίδια ναύλωση στις 11/3 με δολ. 29.24).
- 24.000 τόν. σιτηρών, από Χάμπτον Ρόντς γιά Μεσογειακή Ίσπανία, δολ. 16 με 4 ήμέρες/3.5000 τόν. έλευθ. εκφόρτωσης, Μάρτιο.

- 73.000 τόν. σιτηρών, από Κόλπο γιά Ρότερνταμ, δολ. 8.75 με 12 συνολικά ήμέρες, Μάρτιο.
- 30.000 τόν. σιτηρών, από Κόλπο γιά Ίσπανία, δολ. 19 με 8 συνολικά ήμέρες, Μάρτιο.
- 49.000 τόν. σιτηρών, από Κόλπο γιά Μεσογειακή Ίσπανία, δολ. 10 με 11 ήμέρες, Μάρτιο.
- 21.000 τόν. σιτηρών, από Άλμπανυ γιά Μαρόκο, δολ. 17.50 με 4 ήμέρες /2.250 τόν. εκφόρτωση, Μάρτιο.
- 20.000 τόν. σιτηρών, από Κόλπο γιά Δ. Ίταλία, δολ. 18.25 με 4 ήμέρες/2.500 τόν., Μάρτιο.
- 45.000 τόν. σιτηρών, από Κόλπο γιά Ίσπανία, δολ. 18, με 9 συνολικά ήμέρες, Μάρτιο.
- 21.000 τόν. σιτηρών, από Άγ. Φραγκίσκο γιά Πόρτ Σουδάν, δολ. 35.95 με 4 ήμέρες/1.000 τόν., Μάρτιο.

Ό γαιάνθρακας μάς δίνει τίς παρακάτω χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

- 90.000 τόν., από Χάμπτον Ρόντς, με συμπλήρωση 25.000 τόν. από Ρίτσαρντς Μπαίτς γιά Ίσπανία, δολ. 11 με βάση 2-1 λιμάνια, Άπρίλιο.
- 90.000 τόν., από Χάμπτον Ρόντς γιά Γαλλία, δολ. 5.50, Μάρτιο.
- 32.000 τόν., από Νόρφολκ γιά Γαλλία, δολ. 12.75 με 2-5 ήμέρες φόρτωση/ίδια εκφόρτωση, Μάρτιο.
- 55.000 τόν., από Χάμπτον Ρόντς γιά Ίσπανία, δολ. 16.90, με 5 ήμέρες, Μάρτιο.
- 80.000 τόν., από Νόρφολκ γιά Β. Ίσπανία, δολ. 6.55 με 4/4 ήμέρες, Μάρτιο.

Στά σιδηρομεταλλεύματα, διακρίνουμε τίς παρακάτω ναυλώσεις:

- 130.000 τόν., από Ντάμπιερ γιά Κόντινεντ, δολ. 7,70 με 40.000/20.000 τόν. ήμερησίως, Άπρίλιο.
- 82.000 τόν., από Π. Καρτιέ γιά Βέλγιο, δολ. 4,30 με 5 συνολικά ήμέρες, Μάρτιο.
- 170.000 τόν., από Κ. Λάμπερτ γιά Ίσπανία, δολ. 4,35 με κλίμακα φόρτωσης /30.000 τόν. εκφόρτωση, Μάρτιο.
- 80.000 τόν. από Μονρόβια γιά Τάραντο, δολ. 4,25 με 2-5 ήμέρες εκατέρωθεν.

## ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σάν ένα πάγιο πλέον φαινόμενο, ή πέραν των ΗΠΑ και τής Άυστραλίας άγορά εκφράστηκε κατά κύριο λόγο με χρονοναυλώσεις. Σημειώνουμε τήν άνοδο των μισθωμάτων στόν περιοχή του Άτλαντικού, άποτέλεσμα τής Σοβιετικής δραστηριότητας και των λοιπών εξελίξεων τής άγοράς όπως εκθέσαμε παραπάνω.

Κύριες άγορές, ό Άτλαντικός με προεξάρχουσα τήν Σοβιετική δραστηριότητα και ή Άπω Άνατολή με άρκετές ναυλώσεις, κυρίως γιά λογαριασμό Ίσπώνων ναυλωτών Άνάμεσα σέ αυτές σημειώνουμε:

- 22.000 τόν., κυκλικό Άτλαντικού, δολ. 3.200.
- 25.000 τόν., από Τάμπα γιά Ίσπανία, δολ. 6250.
- 26.000 τόν., από Κόντινεντ μέσωσ Έρυθράς, έπαναπαράδοση Σικελία, δολ. 5.000.
- 27.000 τόν., από Γιβραλτάρ, κυκλικό Άτλαντικού, δολ. 4.100.
- 44.000 τόν., από Κόντινεντ, κυκλικό Άτλαντικού, δολ. 5.000.
- 22.000 τόν., από Κόντινεντ γιά Σιγκαπούρη, δολ. 4.200.
- 36.000 τόν., από Γιβραλτάρ, κυκλικό Άτλαντικού με έπαναπαράδοση Πορτογαλία, δολ. 5.000.

Άπό τίς ναυλώσεις Άπω Άνατολής/Ειρηνικού:

- 25.000 τόν., από Ίσπανία γιά Καραιβική, δολ. 4.500.
- 19.000 τόν., από Γιοκοχάμα, κυκλικό Ειρηνικού, δολ. 4.200.
- 15.000 τόν., από Ίσπανία γιά Άργεντινή, δολ. 4.350.
- 53.000 τόν., από Ίσπανία διά Κόντινεντ, δολ. 4.200.

Άπό άλλες περιοχές:

- 28.000 τόν., από Ν. Άφρική γιά Κόντινεντ, δολ. 5.500.
- 40.000 τόν., από Ν. Άφρική γιά Ν. Κορέα, δολ. 6.100.
- 14.000 τόν., από Ίνδία, γιά Ν. Άφρική, δολ. 3.150.

Χρονοναυλώσεις περιόδους:

- 26.000 τόν., παράδοση Άτλαντικό γιά 2 έτη, δολ. 5.000 ήμερησίως (Σοβιετικό).
- 79.000 τόν., από Κόντινεντ, γιά 8-10 μήνες, δολ. 5.250 ήμερησίως.
- 58.000 τόν. (νεότευκτο), από Ίσπανία, 12 μήνες, δολ. 5.800 ήμερησίως.
- 27.000 τόν., από Κή Γουέστ γιά 3-4 μήνες, δολ. 4.450 και δολ. 225.000 άποκοπή.

## ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Υπό διαφορετικές συνθήκες, ή άβεβαιότητα πού έχει δημιουργηθεί στόν άγορά πετρελαίου λόγω τής σύγχυσης από τήν πίεση γιά μείωση των τιμών, θά μπορούσε νά είχε δημιουργήσει ένα εύνοικό γιά τούς πλοιοκτήτες κλίμα. Η ύπερπληθώρα όμως τής χωρητικότητας, κυρίως VLCC/ULCC, στό Περσικό, έπιφέρει ισχυρές άναστολές. Έτσι, παρά τήν κατά στιγμές άναζωπύρωση του ένδιαφέροντος των ναυλωτών, οι ναυλοι παρέμειναν στό αυτά χαμηλά επίπεδα:

Χαρακτηριστικές περιπτώσεις:

- 220.000 τόν., από YANBU γιά Ίσπανία, WS 20.5.
- 207.000 τόν., από Περσικό γιά Σιγκαπούρη, WS 20.75.
- 240.000 τόν., από Περσικό γιά Δυτ. όψιόν, WS 18.

## ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

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

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

## RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

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

— 250.000 τόν., από KHARG ISLAND για Μεσόγειο, WS 20.  
— 150.000 τόν., από RAS TANURA για Φορμάζα, WS 25.  
— 370.000 τόν., από Περσικό για Δυτ. Ωψιόν, WS 16.

Σε μερικές περιπτώσεις Ωψιόν για άποθήκευση συμφωνήθηκε σε μισθώματα κυμαινόμενα μεταξύ 8.500/10.000 δολαρίων ημερησίως, αριθμούς που αντιπροσωπεύουν μία πτώση.

Την στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, η ρεμία επικρατεί στην αγορά, εν άνομη των νέων τιμών που έλπιζεται να γνωστούν την επόμενη εβδομάδα.

## τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

### ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΡ (Λιβ.) : Αμερικ. λιμένες Κόλπου 18.000 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλα, δολ. 14,75 φίο, με 1.000 τόν. εκφόρτωση, Φεβρουαρίου 23 - Μαρτίου 5.

ΙΑΠΕΤΟΣ : Κόρπους Κρίσι 21.500 τόν. γεννημάτων Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 12,75 φίο, με 1.000 τόν. εκφόρτωση, Φεβρουαρίου 26 - Μαρτίου 2.

ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ : Αμερικ. λιμένες Ατλαντικού (βόρειος Χάττερας) 24.000 τόν. παλαισιδίων νότιο Ιαπωνία, δολ. 14,25, 1-1, δολ. 15 2-1, φίο, Μαρτίου 10-20.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ (Λιβ.) : Αμερικ. λιμένες Κόλπου 34.000 - 36.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνία, δολ. 17,75, φίο, Μαρτίου 3-9.

ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ : Αμερικ. λιμένες Κόλπου 33.300 τόν. γεννημάτων Ιαπωνία, δολ. 17,75, φίο, με 75 σέντες ξητρα διά δεύτερο και τρίτο λιμένα εκφορτώσεως, με 7.000/6.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 10-20.

ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ : Αμερικ. λιμένες Ατλαντικού (βόρειος Χάττερας) 20.000 τόν. γεννημάτων Τυνησία, δολ. 17,25, φίο, με 2.000 τόν. εκφόρτωση, έτοιμη φόρτωση.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ : Νόρφολκ 47.250 τόν. γεννημάτων Ρωσικό, δολ. 10,75, φίο, με 5.000 τόν. εκφόρτωση, Φεβρουαρίου 27 - Μαρτίου 3.

ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ : Σπετίμπα Μπαϊ 35.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Κουασίμ, δολ. 18, φίο, με 20.000/10.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 14-29.

ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ : Αμερικ. λιμένες Κόλπου 47.000 τόν. γεννημάτων Όλλανδία, Βέλγιο, δολ. 8,50, φίο, Μαρτίου 10-20.

ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ : Αμερικ. λιμένες Κόλπου 13.200 τόν. άρζης εως σάκκους Άκαμπα, δολ. 35, φίο, με 1.000/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 9-16.

ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ : Αμερικ. λιμένες Ατλαντικού (βόρειος Χάττερας) 21.000 τόν. γεννημάτων Σάφι, Ταγγέρη δολ. 17 1-1, δολ. 18 1-2, φίο, με 1.500 τόν. εκφόρτωση, Μαρτίου 14.

ΘΕΚΟΣ : Άλμπανυ 20.000 τόν. γεννημάτων Μαρόκο, δολ. 16,50, φίο, με 2.250 τόν. εκφόρτωση, Μάρτιο.

ΘΕΟΔΩΡΑ (Λιβ.) : Χάμπτον Ρόδς 55.000 τόν. γαιανθράκων Ιαπωνία, δολ. 17, έλ. εκφορτωτικών, άμεση φόρτωση, Ωψιόν πλοιακτητών συμπλήρωση Ρίτσαρντς Μπαϊ

ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΥ ΙΙ (μικτόν) : Χάμπτον Ρόδς 55.000 τόν. γαιανθράκων Δουγκέρκη, δολ. 7,50 έλ. εκφορτωτικών, Μαρτίου 5-8.

ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ : Άλμπανυ 22.000-22.600 τόν. σίτου Καζαμπλάνκα, δολ. 17, φίο, με 2.250 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 8-13

Στις άλλες αγορές, τίποτε τό έντυπωσιακό. Οι Μεξικανοί έδειξαν κάποια δραστηριότητα και άπασχόλησαν άρκετά την αγορά χωρίς ό όγκος των ναυλώσεων που έκλεισθησαν να άναλογεί προς τόν θόρυβο που έγινε. Μία ναύλωση πλοίου 250.000 τόνων για 6/6 μήνες στα 0,45 δολ./τόν., χλάσεε την τελευταία στιγμή.

Στά μικρότερα πλοία, η PERTAMINA έδωσε κάποιο τόνο ναυλώνοντας δύο πλοία των 32.000, αντίστοιχα 37.000 τόνων για 12 μήνες στα δολ. 7,50/τόν.

Τελευταία νέα από την αγορά καθαρών φορτίων:

— 30.000 τόν., ταξίδι Καραϊβικής, WS 170.  
— 20.000 τόν., Μαύρης Θάλασσα για Κόντινεντ, WS 100.

ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ : Αμερικ. λιμένες Ατλαντικού (βόρειος Χάττερας) 20.000 τόν. γεννημάτων Μαρόκο, δολ. 17, φίο, με 1.750 τόν. εκφόρτωση, Μαρτίου 10-15.

ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ : Χάι Πόιντ 23.000 τόν. γαιανθράκων Βιζακαπατάνυ, Παρασι ή Χαλδία, δολ. 22, φίο, με 10.000/4.000 ή 3.000 ή 2.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 30 - Άπριλιου 5.

ΦΕΛΙΣΙΑ Β. (Λιβ.) : Αμερικ. λιμένες Κόλπου 21.000 τόν. γεννημάτων Βίγκο - Πασαόγιες ρένιτζ, δολ. 15,10, φίο, με 4.000 τόν. εκφόρτωση, Μαρτίου 10-20.

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΝΤΕΡ (Λιβ.) : Αμερικ. λιμένες Κόλπου 30.000 τόν. γεννημάτων Ταϊβάν, δολ. 23,25 φίο, με 6.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 8-20.

ΝΟΡΘ ΧΑ'Ι'ΝΕΣ : Αμερικ. λιμένες Ατλαντικού (βόρ. Χάττερας) 20.000 τόν. γεννημάτων, Γλασκώβη, δολ. 17,50 φίο, με 3.000 τόν. εκφόρτωση, Μαρτίου 18-25.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ : Άλμπανυ 21.000 τόν. σίτου Μαρόκο, δολ. 17,50 φίο, με 2.250 τόν. εκφόρτωση, Μαρτίου 10-17.

### ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ : Κολομπία Ρίβερ 21.750 - 23.750 τόν. γεννημάτων Λά Γκουαίρα, δολ. 22,50 φίο, με 1.000 τόν. εκφόρτωση, Μαρτίου 8-15.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε. : Σάν Φραγκίσκο 21.000 τόν. σίτου χύμα Πόρτ Σουδάν, δολ. 35,95, φίο, με 1.000 τόν. εκφόρτωση, Μαρτίου 11-20.

ΛΕΥΘΕΡΩ : Αμερικ. λιμένες βόρ. Ειρηνικού 25.000 τόν. σίτου Αίγυπτο, δολ. 30,90, με 4.000 τόν. γκρός φόρτωση, 1.500 τόν. έλδ. εκφόρτωση, Μαρτίου 5-15.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ : Βόρ. Ειρηνικό 25.000 τόν. γεννημάτων, Άλεξάνδρεια ή Πόρτ Σαϊδ, δολ. 35, φίο, με 5.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 9-14.

### ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ : Ελλάδα 5.500 τόν. τσιμέντων σε σάκκους Γουόρρι, δολ. 30, φίο, με 1.000/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 24-26.

### ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ : Άμβέρσα, Βρέμη 10.800 τόν. κριθής εως σάκκους Τζέδα, δολ. 22,50 φίο, με 3.000/1.250 τόν. εκφόρτωση.

άμεση φόρτωση.

ΓΚΛΗ : Όλλανδία, 11.800 τόν. κριθάρι σε σάκκους Νταμμύμ, δολ. 27,50, φίο, με 1.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 10-15.

### ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ : Γλαστώνη, Χάι Πόιντ 55.000 τόν. γαιανθράκων Ιαπωνία, δολ. 8,75 1-1, 80 σέντες ξητρα διά δεύτερο λιμένα εκφορτώσεως, 70 σέντες ξητρα διά δεύτερο λιμένα εκφορτώσεως, φίο, με 12.000 τόν. φόρτωση Γλαδστάνη, 21.500 τόν. Χάι Πόιντ, 15.000 τόν. εκφόρτωση, Μαρτίου 17-26.

### ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (Λιβ.) : Χάβρη 15.000 τόν. σίτου χύμα Τερνέστη, δολ. 9,25, φίο, με 5.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, έτοιμη φόρτωση.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ : Νότιο Άφρική 14.000 τόν. άραβοσίτου τρεις λιμένες Ιαπωνίας δολ. 18, διά κάθε λιμένα εκφορτώσεως ολιγώτερο, μέιν 25 σέντες, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωση, 2.500 τόν. έλ. εκφόρτωση, Φεβρουαρίου 23-26.

ΡΟΝΧΙΑΛ (π.) : Ρουέν 10.400 τόν. σίτου Άλγερία, δολ. 17 φίο, με 4.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, τέλος Φεβρουαρίου - άρχας Μαρτίου.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ. : Ρουέν 20.000 τόν. σίτου, Καζαμπλάνκα, δολ. 8,50 φίο, με 5.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 1-4.

### ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΜΑΡΙΑ Γ.Λ. : 26.572 τόν. d.w. (34 π. 1 1/2 ίντσ. 1.209.432 κ.π. 14 μιλ. 33 τόν. φιοτέλ διλ και 3 τόν. νιτζελ διλ τού 1974) παράδοσις κατά την άφιξη εις πλοηγικό σταθμό Ίμνιχαμ, Φεβρουαρίου 22-28, έπαναπαράδοση σταν, όπου είναι έτοιμο νότιο Κορέα - Σιγκαπούρη ρένιτζ, δολ. 3.900 ημερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών (εις βάρος ναυλωτών έξοδα απόπλου εκ τού λιμένος εκφορτώσεως).

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ : 37.030 τόν. d.w. (1.645.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τόν. φιοτέλ διλ τού 1974) παράδοση Βραζιλία Μαρτίου 1-10, έπαναπαράδοση Κόντινεντ δολ. 5.000 ημερησίως.

ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ : 16.044 τόν. d.w. (15 1/2 μιλ. τού 1977) παράδοση Τάουναβιλ άρχας Μαρτίου, έπαναπαράδοση Άγγλία, Κόντινεντ, Γιβραλτάρ, Άμβούργου ρένιτζ, δολ. 4.000 ημερησίως.

ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ : 47.456 τόν. d.w. (1.950.716 κ.π. 14 μιλ. 40 τόν. φιοτέλ διλ και 3 τόν. νιτζελ διλ τού 1968) παράδοση κατά την άφιξη εις πλοηγικό σταθμό άμερκ. λιμένων Ατλαντικού (βόρειος Χάττερας, Φεβρουαρίου 26 - Μαρτίου 2 έπαναπαράδοση μετά την αναχώρηση τού πιλότου εις νότιο Κορέα ή Ιαπωνία, δολ. 4.750 ημερησίως, πλέον δολ. 150.000 θάρων.

ΑΡΜΟΝΙΑ : 40.404 τόν. d.w. (1.673.000 κ.π. 14-14 1/2 μιλ. 40 τόν. φιοτέλ διλ και 2 τόν. νιτζελ διλ τού 1973) παράδοσις Ναγκόγια Φεβρουαρίου 23-28, μέσω Αυστραλίας, έπαναπαράδοσις Μπαγκλαντές, δολ. 5.450 ημερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ : 16.940 τόν. d.w. (14-14 1/2 μιλ. 26 τόν. φιοτέλ διλ και 2 τόν. νιτζελ διλ τού 1972) παράδοση Σάουθγουέστ Πάσ, Μαρτίου 1-3, έπαναπαράδοση άνατολ. Μεσόγειο, δολ. 5.200 ημερησίως.

ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ : 38.000 τόν. d.w. (1.674.111 κ.π. πλέον 177.182 τόν. πλευρικών δεξαμενών, 13 1/2 μιλ. 37 τόν. φιοτέλ διλ τού 1967) παράδοση μετά την αναχώρηση τού πιλότου εις Σιγκαπούρη Μαρτίου 4-12, μέσω Αυστραλίας (με στάρι) έπαναπαράδοση Μπαγκλαντές, δολ. 5.650 ημερησίως.

ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΙΕΡ : 22.277 τόν. d.w. (13 1/2 μιλ. τού 1973) πα-

Tel.: 361-6490, 362-0044/0088  
NIGHT: 33-3188

ELEX: 18080 STAM AR  
CABLESQ STAMATIOU

## GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

παράδοση Τσαρλεστον Μάρτιο, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 4.250 ημερησίως.

ΒΕΛΟΣ: 26.509 τόν. δ.ω. (1.161.503 κ.π. 15 μιλ. 38 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. νηζελ διλ του 1975) παράδοση κατά την άφιξη εις πλοηγικό σταθμό Άβιλες, Φεβρουαρίου 24-25, επαναπαράδοση Βανκούβερ ή φθίν ναυλωτών Νιού Ούστμίνστερ, δολ. 3.000 ημερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΣΟΝΙΝΤ: 20.037 τόν. δ.ω. (919.000 κ.π. 13 μιλ. 26 τόν. φιούελ διλ του 1968) παράδοση Νιούπορτ Μαρτίου 1-10, μέσω αμερικ. λιμένων ανατολ. άκτής, επαναπαράδοση Κολόμπο - Σιγκαπούρη ρένιτζ, δολ. 3.900 ημερησίως.

ΑΚΡΑΤΑ: 14.907 τόν. δ.ω. (669.000 κ.π. 13 1/2 μιλ. 18 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. νηζελ διλ του 1975) παράδοση Κόντινεντ Μαρτίου 23, επαναπαράδοση δυτ. Αφρικήν δολ. 3.500 ημερησίως.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ: 58.855 τόν. δ.ω. (14 1/2 μιλ. 39 τόν. φιούελ διλ του 1980) παράδοση διαπλέοντας Κέιπ Πάσαρο Μαρτίου 10-23, μέσω Καζαμπλάνκας, επαναπαράδοση Ίαπωνία, δολ. 8.975 ημερησίως.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ: 28.006 τόν. δ.ω. (του 1966) παράδοση κατά την άφιξη εις πλοηγικό σταθμό Μπακπαϊανγκ Μαρτίου 10-21, επαναπαράδοση Καρατί — Ίνδία ρένιτζ, δολ. 5.000 ημερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΕΥΗΜΕΡΙΑ: 22.630 τόν. δ.ω. (του 1973) παράδοση Καντίτζ άμεια, επαναπαράδοση Περαϊκό Κόλπο, δολ. 4.900 ημερησίως.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.: 20.335 τόν. δ.ω. (14 μιλ. 30 τόν. φιούελ διλ του 1977) παράδοση κατά την άφιξη εις πλοηγικό σταθμό Κοσιχάνγκ, έτοιμη, επαναπαράδοση Μπροντώ, Άμβούργο ρένιτζ, δολ. 2.900 ημερησίως.

ΓΚΡΕΤΣ Α.: 26.940 τόν. δ.ω. (1.142.000 κ.π. 14 μιλ. 32 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. νηζελ διλ του 1971) παράδοση Κόντινεντ Μαρτίου 5-9 μέσω Μόντρεαλ, επαναπαράδοση Μαπούτο, δολ. 4.350 ημερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΤΖΩΝΝΥ: 16.583 τόν. δ.ω. (του 1976) παράδοση Κόντινεντ Μάρτιο, επαναπαράδοση νότιο Αφρική, δολ. 4.750 ημερησίως.

ΜΑΡΑΜΠΟΥ: 14.907 τόν. δ.ω. (669.000 κ.π. 13 μιλ. 18 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. νηζελ διλ του 1978) παράδοση Φλώοινγκ Μαρτίου 15-17, επαναπαράδοση Κολόμπο - Σιγκαπούρη ρένιτζ δολ. 3.500 ημερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΑΜΜΠΑΦΟΡΘ: 20.098 τόν. δ.ω. (13 μιλ. 20 τόν. φιούελ διλ και 1 1/2 τόν. νηζελ διλ του 1969) παράδοση Γκουαϊάμα Μαρτίου 5-10, επαναπαράδοση δυτ. Μεσόγειο.

ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ: 73.350 τόν. δ.ω. (2.970.000 κ.π. 15 μιλ. 65 τόν. φιούελ διλ του 1967) παράδοση Ίαπωνία Μάρτιο, μέσω αμερικ. λιμένων δυτ. άκτής, επαναπαράδοση Αίγυπτο, δολ. 3.950 ημερησίως.

ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY: 30.243 τόν. δ.ω. (1.380.000 κ.π. 15 1/2 μιλ. 35 τόν. φιούελ διλ του 1970) παράδοση νότιο Αφρική Μάρτιο, επαναπαράδοση Σάω-Πάσαρο, δολ. 5.250 ημερησίως.

ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ: 14.763 τόν. δ.ω. (του 1981) παράδοση αμερικ. λιμένας Κόλπου άμεια, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.250 ημερησίως.

ΟΡΕΣΤΙΑ: 19.198 τόν. δ.ω. (31 π. 3 3/4 ίντσ. 858.280 κ.π. πλέον 80.470 κ.π. των πλευρικών δεξαμενών, 15 μιλ. 30 τόν. φιούελ διλ και 1 1/2 τόν. νηζελ διλ του 1972) παράδοση διαπλέοντας Μπιζέρτα αναδρομώς από 1-4 Μαρτίου, τάμ τάρτερ μέσω λιμένων ή λιμένων αμερικανικών ανατολ. άκτής ή αμερικ. λιμένων Κόλπου, επαναπαράδοση μετά την αναχώρηση του πιλότου εις Μπιζέρτα ή μετά την αναχώρηση του πιλότου εις Λά Γκουλέτ ή διαπλέοντας Μπιζέρτα, δολ. 2.900 ημερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΕΘΩΝΗ: 62.790 τόν. δ.ω. (14,75 μιλ. 39 τόν. φιούελ διλ και 3 τόν. νηζελ διλ) δολ. 6 ταξίδια 3/3 μηνών, Φεβρουάριος, ΟΚΛΑΧΟΜΑ (λιβ.): Καραϊβική 64.500 τόν. μέρος φορτίου αμερικ. λιμένες Άτλαντικού (Βορείως Χάττερας) W 58, Φεβρουαρίου 18.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΪΤ (λιβ.): Ανατολ. άκτή Μεξικού 30.000 τόν. μέρος φορτίου, αμερικ. λιμένες Κόλπου, W 133, Φεβρουαρίου 17.

ΠΑΛΜΥΡΑ: Καραϊβική 80.000 τόν. μέρος φορτίου Ίταλία W 43, Φεβρουάριος.

ΠΑΡΑΛΟΣ: Λά Σκίρρα 50.000 τόν. μέρος φορτίου, Μπιζέρτα, W 70, Φεβρουαρίου 14.

ΟΡΥΣ: Κωνσταντίνα 19.000 τόν. καθαρά Ίταλία W 95, Φεβρουαρίου 25.

ΟΘΕΝΤΙΚ (μικτόν): Ανατολ. άκτή Μεξικού 100.000 τόν. μέρος φορτίου, Ίταλία, W 37, Φεβρουαρίου 27.

ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ: Καραϊβική 50.000 τόν. αμερικ. λιμένες άκτής Άτλαντικού, W 83,75, Φεβρουαρίου 24.

ΦΙΛΙΠ: Ο ΜΑΚΕΔΩΝ: Γιαμαύ 120.000 τόν. μέρος φορτίου, Σιγκαπούρη, W 28,5, Μαρτίου 1.

ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ: Καραϊβική 35.000 τόν. μέρος φορτίου αμερικ. λιμένες άκτής Άτλαντικού, W 120, εάν βορείως γεφύρας Τζώρτζ Ουάσινγκτον, W 125, Φεβρουαρίου 24.

ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (λιβ.): Άμερικ. λιμένες Κόλπου 53.000 τόν. Άγγλία, Κόντινεντ, W 82,5 Φεβρουαρίου 24.

ΦΕΣΟΣ: Άρζού 118.000 τόν. συμπικνωμένο Ίαπωνία, ναύλος δέν άνεκοινώθη, Φεβρουαρίου 26.

ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (λιβ.): Μπαχάμας 78.000 τόν. μέρος φορτίου ανατολ. άκτή Καναδά W 75, εάν φόρτωση ανατολ. άκτή Μεξικού W 80, Μαρτίου 5.

ΘΕΟΔΟΧΟΣ: Καραϊβική 60.000 τόν. αμερικ. λιμένες Κόλπου, W 62,5, Μαρτίου 2.

ΡΙΟΝ: Καραϊβική 35.000 τόν. αμερικ. λιμένες άκτής Άτλαντικού, W 120, Μαρτίου 2.

ΑΣΠΙΣ: Σόροχ 27.000 τόν. μέρος φορτίου Έλλάδα, W 110, Φεβρουαρίου 25.

ΕΥΑΝΘΙΑ: Μπαχάμας 62.000 τόν. μέρος φορτίου αμερικ. λιμένες άκτής Άτλαντικού, W 70, Μαρτίου 5.

ΑΘΗΝΑ (μικτό λιβ.): Καραϊβική 45.000 τόν. αμερικ. λιμένες άκτής Άτλαντικού, Κόλπου, W 95, Φεβρουαρίου 27.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Καραϊβική 60.000 τόν. μέρος φορτίου, Άγγλία, Κόντινεντ, Μεσόγειο W 65, Μαρτίου 3.

ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β.: Καραϊβική 40.000 τόν. μέρος φορτίου, αμερικ. λιμένες Άτλαντικού (Βορείως Χάττερας) W 95, άμεια φόρτωση.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μικτό λιβ.): Ές Σιδέρ 80.000 τόν. μέρος φορτίου, Μεσόγειο, W 50, όφιν Άγγλία, Κόντινεντ, W 45, όφιν αμερικ. λιμένες άκτής Άτλαντικού W 35, όφιν αμερικ. λιμένες Κόλπου W 32,5, άμεια φόρτωση.

ΤΑΤΙΝΑ: Άγγλία 90.000 τόν. Μεσόγειο, αμερικ. λιμένες άκτής Άτλαντικού, Κόλπου, W 27, όφιν Άγγλία, Κόντινεντ, W 47, Μαρτίου 1.

ΔΟΚΤΟΡ Δ. Κ. ΣΑΜΜΥ (μικτό λιβ.): Τής 60.000 τόν. μέρος φορτίου αμερικ. λιμένες Κόλπου W 35, όφιν αμερικ. λιμένες άκτής Άτλαντικού, W 40, Μαρτίου 5.

ΧΙΟΣ: Άμερικ. λιμένες δυτ. άκτής 30.000 τόν. μέρος φορτίου, καθαρά, δυτ. άκτή Μεξικού, W 225, Μαρτίου 4.

ΤΡΕΪΝΤ ΣΤΑΡ: Δυτ. Αφρική 100.000 τόν. αμερικ. λιμένες άκτής Άτλαντικού, Κόλπου, W 34, Μαρτίου 6.

ΘΙΣΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Χάουντ Πάιντ 67.500 τόν. μέρος φορτίου, Ρότερνταμ, W 60, Μαρτίου 3.



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES  
President

"MEDOV"

Directors:  
GEORGE F. POULIDES  
LUIGI SCAFFARDI  
GIUSEPPE GALASTRO

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

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER 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: 270046/271460/213836 — Cables: MEDOV

OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE

ITALIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION

NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (Σιγκ.): Καραϊβική 88.000 τόν. 'Αγγλία, Κόντινεντ, Μεσόγειο, W 50, άμεση φόρτωση.

ΦΑΝΤΑΣΥ Α.: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 38.000 τόν. μέρος φορτίου, Νικαράγουα, W 135, Μαρτίου 9.

ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 35.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένες άκτή 'Ατλαντικού, W 120, Μαρτίου 5.

ΜΑΡΙΑ: Καραϊβική 65.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένες άκτή 'Ατλαντικού, Κόλπου, W 65, Μαρτίου 6.

ΛΙΤΑ ΝΙΚΟΣ: Σικελία 25.000 τόν. μέρος φορτίου, ανατολ. Μεσόγειο, γύρω W 125, άμεση φόρτωση.

ΝΥΛΑΛ: Καρθαγένη 18.000 τόν. Τυνησία, W 127.5, Μαρτίου 3.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'ΥΘ: 'Ακτοπλοϊκό 'Αγγλίας 56.000 τόν. μέρος φορτίου, W 72.5, όψιόν άμερικ. λιμένες άκτή 'Ατλαντικού, Κόλπου, W 42.5, Μαρτίου 6.

ΤΑΥΡΟΣ: Σάρροχ 30.000 τόν. καθαρά Τζέδα, W105, Μαρτίου 10.

ΜΕΣ ΑΚΤΗ: Κόντινεντ 25.000 τόν. μέρος φορτίου, όψιόν W 120, Μαρτίου 5.

ΠΕΤΡΟΣ: 'Αμερικ. λιμένες Κόλπου 67.000 τόν. 'Αγγλία, Κόντινεντ, Μεσόγειο, W 62.5, Μαρτίου 7.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: 'Ινδονησία 117.000 τόν. Καραϊβική W 31.5, όψιόν άμερικ. λιμένες δυτ. άκτή W 37.5, όψιόν Χαβάη W 39.5, βάση 12.5 μιλ. πλέον W 2 δια 14 μιλ. όψιόν ναυλωτών πέραν τών 60 ημερών άποθήκη δολ. 9.500 ημερησίως, Μαρτίου 13.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λιβ.): 'Ινδονησία 117.000 τόν. Καραϊβική W 31.5, όψιόν άμερικ. λιμένες δυτ. άκτή W 37, όψιόν Χαβάη W 39.5, ακολουθούμενον από 60 ημερών άποθήκη όψιόν ναυλωτών, δολ. 9.500 ημερησίως τις 30 πρώτες μέρες, δολ. 10.000 ημερησίως τις υπόλοιπες 30, Μαρτίου 13.

ΜΕΣ ΔΟΣΑ: 'Ακτοπλοϊκό Καραϊβικής 30.000 τόν. καθαρά, W 170, Μαρτίου 10.

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ: Καραϊβική 30.000 τόν. μέρος φορτίου Βραζιλία, W 124, έάν θερμαινόμενο W 129, άμεση φόρτωση.

ΚΑΝΑΡΗΣ: 'Ισπανικούς λιμένες Μεσόγειο 20.000 τόν. 'Αγγλία, Κόντινεντ, W 150, άμεση φόρτωση.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ: Χάουσι Πόιντ 50.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένες Κόλπου, W 42.5, Μαρτίου 13.

## ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ

'Η έντύπωση ότι ή αγορά ναύλων έχει φθάσει στο κατώτατο σημείο της και ότι οι τιμές τών πλοίων βρίσκονται πολύ κοντά στην πλήρη έναρμόνιση με την κρατούσα κατάσταση, φαίνεται ότι έχει γίνει πεποίθηση σε μία μεγάλη μερίδα ύποψηφίων αγοραστών. 'Ετσι, μέσα στην κρίση τής ναυλαγοράς, διαπιστώνουμε μία άναζωπύρωση του αγοραστικού ενδιαφέροντος, που εκφράζεται με μία σειρά πωλήσεων, χαρακτηριστικότερες τών όποιων, κατά τό τελευταίο δεκαπενθήμερο, υπήρξαν:

### Δεξαμενόπλοια:

- 37.400 τόν., του 1981, δολ. 23.000.000.
- 37.400 τόν., του 1981, δολ. 23.000.000.
- (άδελφά σκάφη, πλοία παραγώγων πετρελαίου).
- 71.400 τόν., του 1964, δολ. 1.000.000.
- 30.100 τόν., του 1973, δολ. 8.000.000.

### BULKCARRIERS:

- 52.000 τόν., του 1973, δολ. 7.000.000.
- 33.000 τόν., του 1981, δολ. 18.500.000.
- 27.700 τόν., του 1977, δολ. 12.000.000.
- 54.000 τόν., του 1966, δολ. 4.250.000.
- 14.000 τόν., του 1966, δολ. 2.100.000.

### Πλοία γενικού φορτίου:

- 12.300 τόν., του 1958, δολ. 475.000.
- 8.100 τόν., του 1970, δολ. 2.550.000.
- 5.860 τόν., του 1957 δολ. 200.000.
- 11.700 τόν., του 1962, δολ. 800.000.
- 15.700 τόν., του 1957, δολ. 500.000.
- 10.900 τόν., του 1975, δολ. 4.500.000.

### Ψυχγία:

- 11.870 τόν., του 1958, δολ. 500.000.

## ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

'Εξ ίσου — άν όχι περισσότερο — δραστήρια και ή αγορά τών διαλύσεων. Μόνο στη Φορμόζα, σημειώσαμε την πώληση 20 περίπου μονάδων σε τιμές κυμαινόμενες, ανάλογα με τό μέγεθος και τόν τύπο του πλοίου, ως εξής:

VLCC : δολ. 110/115  
 Δεξαμενόπλοια (10/20.000): δολ. 115/120  
 Δεξαμενόπλοια (μέχρι 10.000): δολ. 110/115  
 Πλοία ξηρού φορτίου: δολ. 90/95

'Ασύγκριτα μικρότερος ό όγκος τών πωλήσεων στις άλλες αγορές, διαμορφώθηκε σε τιμές κατά πολύ χαμηλότερες, με εξαίρεση την Κορέα, ή οποία φαίνεται αρκετά ανταγωνιστική προς την Φορμόζα, χωρίς να είναι όμως σε θέση να απορροφήσει σημαντική χωρητικότητα σε όγκο.

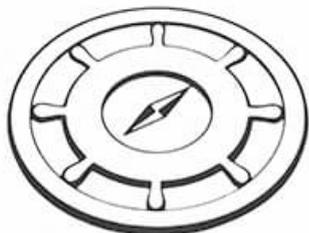
'Ετσι, προς ενημέρωση του αναγνώστη, εκτιμούμε τις τιμές ως εξής:

N. Κορέα:  
 VLCC : δολ. 110/115  
 Άλλα πλοία : δολ. 100/95

'Ινδία:  
 Πλοία ξηρού φορτίου : δολ. 103/105

Πακιστάν:  
 Για κάθε κατηγορία : Δολ. 85/95

'Ισπανία:  
 Δεξαμενόπλοια : δολ. 65/70  
 Ξηρού Φορτίου : δολ. 55/65



# Zervoudakis-Deka marine supplies Ltd.

67 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE

TEL: 41 37 006 - 41 38 381 - 41 38 303

TLX: Z1-1724 2DMS GR



## LOCAL REPRESENTATIVES IN GREECE FOR:

BUTTERWORTH® EQUIPMENT AND SERVICES

CONTACT US FOR INFORMATION ON BUTTERWORTH TANK CLEANING MACHINES, MARINE LIQUA-BLASTER® HIGH PRESSURE WATER JETTING AND SCAMP UNDERWATER HULL CLEANING SERVICES.

# NAFTIKA CHRONIKA

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 1123/882

EDITOR: D.N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

15th March 1982

### GREEK SHIPPING

On March 4th, the President of the Union of Greek Shipowners Mr. Aristomenis Karageorgis, spoke at the Foreign Press Association of Greece on the position and problems concerning Greek shipping. Extracts from his speech, that in our opinion describe clearly the present position, are quoted below:

- I wish that I could begin this speech to you on a thoroughly optimistic note but as you all know world shipping, not only in the tanker market but also in the dry cargo market is going through difficult times. In the opinion of some, it is possibly the worst post-war crisis that we have yet faced.

- The recession has led to the conversion of many tankers into bulk carriers but the over-capacity of tonnage is leading to the increasing necessity for owners to lay up vessels which cannot be operated at a profit. The latest estimates for Greece are that 10 vessels a day are being pulled out of service, causing even the government a problem in where they can be laid up. At the end of 1981 about 10 per cent of the Greek-flag tonnage was laid up.

- In recent years there has been a market drop in the rate of increase of oil transportation as a natural result of the slump in demand for this product. This obviously has a direct effect on tankers. The most important thing is that what is simply described as "international economic recession", and this is not a figure of speech, directly contributes to a decrease in the volume of goods transported.

- We have often described the vast Greek fleet as the taxi drivers of the world. We do not work our vessels on regular safe lines, which could be compared to the bus routes. We are primarily engaged in cross trading, that is we hire our vessels wherever and to whomever we can, because Greece is too small a nation to provide sufficient employment for its fleet. This means that the vital element in running a ship under the Greek flag is its competitiveness. It also means that we, as shipowners, personally shoulder the risks which resulted last year in bringing in foreign exchange revenue of about 2.5 billion dollars, which substantially helped alleviate the country's balance of payments deficit.

- With Greece's accession in January

1981 the EEC now controls about 26 per cent of the world's total merchant tonnage, making it the leading maritime power in the world. Before Greece brought in its "dowry" of 4,000 ships totalling more than 42 million gross tons, its nine EEC partners had a combined tonnage of about 70 million gross tons. Greece's inclusion within its ranks has therefore enhanced the Community's negotiating position in international conferences on shipping matters, provided the members can present a united front.

- On account of its size, Greek merchant shipping is de facto opposed to the efforts of some countries to increase government intervention in sea transport. Greek shipowners firmly believe in the precepts of free trade and fair and lawful competition. We are overwhelmingly concerned with bulk rather than with liner cargo business. We, therefore, hope, from inside the EEC, to stiffen the united resolve shown by the OECD bloc in the face of the developing nations' bid at UNCTAD in Manila last year to extend to the world's major bulk trades the system of sharing cargoes between the importing and exporting co-

# 1.3 million tons ago...

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

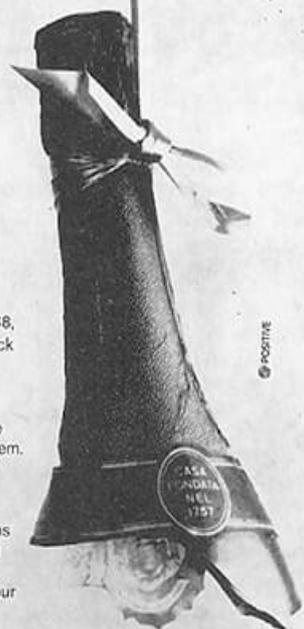
We built many ships ever since. We pride ourselves to have pioneered quite a few of them. We enjoyed and celebrated every one of our salt splashes. We had good years. And tough years.

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

Still a good year. Tough one too.



AEGIS SHIPPING COMPANY  
established 1957



© POSITIVE

untries and almost excluding third countries.

Shipping is the only sector of the Greek economy not seeking favourable treatment or assistance in any form from the EEC. Greek shipowners are against subsidies, cargo reservation or any kind of interference which reduces free trade.

- In spite of its pre-eminence, the Greek fleet is still beset by three basic problems. The first is the fact that it has the oldest fleet in the EEC; the second is that it is principally engaged in cross-trading and extremely vulnerable to the vagaries of the freight market and to the threats posed by protectionism and cargo-sharing plans; and the third, and perhaps the most important, is the acute shortage of Greek crews and qualified officers.

- Besides being a major source of foreign exchange earnings, the Greek Merchant Fleet has also traditionally been a significant employer of Greek labour. There are now approximately 114,000 Greek seamen registered with the Greek Seamen's Pension Fund (NAT) representing about 3.5% of the country's total labour force of 3.2 million. In addition, there are now some 1,000 shipping offices in Piraeus, apart from a whole range of ancillary industries, from chandlers to shipyards. It is estimated, in fact, that between one tenth and one twelfth of all Greek families live directly or indirectly from shipping and activities connected with shipping.

Our overriding concern is for the preservation of the competitiveness of Greek shipping in the international freight markets. This is a matter of crew recruitment policies, operating expenses, and whatever may prove to be hidden behind unclarified references by the new Socialist government to the "genuine link" issue. At stake is not so much Greek shipping as the future of the Greek flag.

- Earnings of Greek seamen rose by as much as 185 per cent between 1977 and 1981, specifically, the new collective agreement signed last January and to be backdated to October 1981 provides for a further 19 per cent increase in the basic pay of officers, and a 22 per cent rise for lower-deck seamen, whether skilled or not. It is estimated that improvements in fringe benefits will bring the total rises to 24% for officers and 29% for skilled seamen. Thus, a Greek seaman today earns about 66,000 drachmas a month if he works on a dry cargo ship and about 68,000 drachmas a month if he works on a tanker. Apart from these figures, an additional sum, estimated in 2,500 drs per month, is given to the lower-deck crew, in form of bonus. These wages compare favourably with

those paid to British, Italian, Spanish and German seamen.

- Another point which I consider of major importance is the image of Greek shipowners abroad, which continues to be worse than it should be — partly because of real factors and mostly because of imaginary ones. This sharp criticism against Greek shipowners is, in my opinion, largely unjustified. In real terms, the Greek shipping industry is the largest in the world and it is inevitable that there will be some shipowners, mostly small and inexperienced, who use unorthodox methods. But the impression given in some newspapers is that fraud and piracy are to a large extent Greek problems. This is totally false. In fact, it is the Greek shipowners who have suffered most from maritime fraud by time-charterers.

The Union of Greek Shipowners has been in the forefront of action taken internationally to combat maritime fraud and early in 1981 became a founder member of the International Maritime Bureau (IMB) — a sort of marine Interpol — set up by the Paris based International Chamber of Commerce (ICC) to deal with the prevention and containment of maritime fraud.

- Another point on which Greek shipowners felt considerably ill-treated is their safety record. Over recent years, both shipowners and the Greek state have been in the forefront of efforts to increase safety standards, the most recent move being the signing of a 14-nation agreement in Paris this January which will mean that each of the participating countries guarantees to check 25 per cent of all vessels calling at its

ports. Furthermore, the 1st of July of this year, shall be the starting date of the enforcement of the memorandum of understanding, containing rules, in respect with the improvements of seamen's employment and life conditions at sea, as well as, the protection of sea environment.

- The fact that 17 years is the maximum age at which a ship can be accepted on the Greek register illustrates the government's determination not to relax standards as a means of attracting vessels to the Greek flag. By any calculation, it is a low age limit. Most other countries, in contrast, have no age limit of any sort.

- The effects of the serious crisis through which shipping is going at the present moment are becoming more and more apparent in Piraeus. The question is what measures should be or could be taken to help shipping survive in these unfavorable circumstances?

**We believe that the first step should be taken by the state which should take those measures needed to preserve the competitiveness of Greek ships, not only by supporting the freedom of sea trade in international bodies, but also by adopting practical measures such as settling the question of Greek and alien crew complements once and for all. Banks should also show some understanding for the difficulties their creditors are undergoing, the same understanding should be shown by the Clubs and by all those other enterprises which normally derive considerable profits from shipping.**

Our seamen should realise that the era of amazing growth of the fleet has passed and with todays need to remain competitive in order to survive it is not possible to continue thinking in terms of the wage increases granted in recent years. But let me not end on a completely bleak note. Even if 1982 is to be another bad year there are two comforting points. One is that it would not take very much of a revival in the world economy to bring an improvement in dry cargo shipping, after a certain interval. The other is that Greek owners are far better placed now than they were at the beginning of the 1973 recession, in that this time there is no massive over-ordering of tonnage to add a supply to a demand problem in the form of new vessels pouring out of the shipyards. Owners expect to survive without major losses assuming first that the crisis will be relatively short-lived and second that the banks will show their customary understanding over loans. For a variety of reasons, both assumptions are considered well founded.

## HELLAS - MAR. S. A

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 BAIRE  
PHONES: 310483, 311384, 321616  
313397, 329735, 319480  
A.O.H.: 321843

(Ship Supplies Dept)  
IMPORT - EXPORT  
SAN MARTIN 1119  
1004 BUENOS AIRES - ARGENTINA

## THE WORLD FLEET

A few more interesting points from Lloyd Register's annual returns:

The world total has come up to 420,835,000 grt, an increase of 0.2% over last year. Tankers lead the field with 172 million grt. followed by combined carriers with 113 million grt. and dry cargo ships with 80 million.

There are today 700 ships of more than 100,000 grt. (200,000 dwt.) of which 150 are more than 140,000 grt. (275,000 dwt.).

Only 5% of the world fleet is more than 25 years old while 58% is less than ten years old. Sweden leads with 85% of its tonnage less than 100 years old followed by Denmark with 83%. On the other hand, 49% of the Cyprus fleet and 37% of the U.S. fleet are more than ten years old.

70% of the world fleet is powered by internal combustion engines.

Finally, in 1980, 387 ships totalling 1,800,000 grt. were lost and 903 ships totalling 6 million grt. were scrapped.

## NEWBUILDINGS

Data on world orders during the fourth quarter of 1981 reflect the recession in the shipbuilding industry. They were two million grt. less in December than they were in 1980 and in Japan, which ranks first among shipbuilding nations, the decline was in the order of 750,000 grt. On the other hand, in South Korea, where costs are 15% lower, the decline in orders was insignificant.

Of the total world tonnage on order, amounting to 35.3 million grt., about 21 million grt. will be delivered in mid-1982, increasing the tonnage surplus, particularly in bulk carriers.

158 bulk carriers in the 40-90,000 ton range and totalling 9.2 million dwt. plus 42 larger ships in the 100,000 ton. range totalling 6 million dwt. are expected to be delivered within the year compared with an increase in bulk transport requirements that is not expected to exceed 12,000,000 tons in 1982.

## THE GOLDEN MEAN

European shipping circles are concerned about maintaining the competitiveness of their vessels. High running costs have cost Sweden half her fleet while one third of Germany's fleet sails under foreign flags. Everyone is seeking a golden mean for total expenses which include: crew wages, maintenance, insurance, general expenses, depreciation, fuel. The crew + maintenance duo is of particular importance since it becomes obvious that the transfer of maintenance expenses to shore contractors can lead to a total increase and that a reduced complement is not an ab-

solute yardstick for an improved organization of work.

Perhaps, then, the yardstick can be found in a high standard of work efficiency which characterises the well-maintained ship. Such a high standard is obtained, as a rule, from satisfied workers who should be kept happy as far as possible. One of the ways this can be done is by reducing the working hours as far as possible. More expensive and more complicated technical equipment than that in use at present is not the answer. Better use should be made of the equipment at hand and it should become standardised on all ships. A better distribution of the work load between a ship's crew and shore gangs is also indicated, even if the shore gangs should be temporarily recruited to sail with the ship.

## TANKERS AND OIL PRICES

Oil prices worldwide continue under pressure while demand during the first quarter of the present year is estimated at 5-6% less than of the last quarter of 1981 when demand was already 10% less than the previous year.

As expected, during the forthcoming meeting of the OPEC countries in Vienna, a new production policy will be agreed by the members of the petroleum producing countries which will limit daily oil production by 1.2 - 1.5 million barrels to a total of 18.5 million barrels.

In the meantime tankers used for floating storage have diminished from 123 vessels of 29.8 million tons. d.w. to 99 of 23.6 million tons d.w. while the large oil companies continue to sell all their large crude carriers. 11 tankers above 150,000 d.w.t. belonging to the five large oil companies have been scrapped since the beginning of 1982 with an average life of 14.3 years.

British Shipbrokers "John I Jacobs" in their annual report of the tanker market strongly suggest that the present excess of supply of tankers tonnage, which amounts to 153 million tons. d.w., can only be eliminated if the maximum life of tankers is limited to twenty years.

## COAL AND OIL

The world oil crisis is still with us despite the recent glut in oil which is the result of the world recession. At the recent conference on World Coal Markets the Chairman of Britain's Coal Board underlined that the targets set by the heads of government meeting in Venice in June, 1980, in reducing excessive dependence by OECD countries on oil imports, continue to be as urgent as ever.

The summit meeting in Venice called for doubling the use of coal in the next ten years and tripling it in twenty years,

## 50 YEARS AGO

— Parliament has voted on the second reading of the Bill concerning the ratification of the agreement for the North America line.

— The main fixings of Greek ships are as follows:

"Irene Kyriakidou" from San Lorenzo 5,300 tons. U.K. - Continent 18/3 loading 1 - 15 April.

"Anastatos Pateras" from the Danube 5,300 tons grain for Antwerp - Rotterdam 14/ - March 25.

"Pan. M. Hadoulis" from Cardiff 6,200 tons for Buenos Aires 9/ - loading 10 March.

— The s.s. "Adelphotis", sailing from Novorossisk with a full cargo of barley for Falmouth, collided while entering Pontorakleia to coal, with the Turkish ship "Vefa".

— The following ships have been entered in the Greek Register at Piraeus: the cargo ship "Mary" of 1,458 grt. owned by N.G. Livanos and the passenger steamship "Ionion" of 1,461 grt. owned by Hellenic Coast Lines S.A.

considering that this is the only realistic alternative to dependence on expensive and sometimes problematic oil imports.

The reasons those targets were set then are still valid today and the only development in the past two years has been a deadening of the sense of danger by the acute recession.

This has lulled the countries of the West into a false sense of security to such a degree that their industries are hesitant in proceeding with the investments required for the switch from oil to coal.

## INTERTANKO'S ANNUAL MEETING

The International Association of Independent Tanker Owners will hold its annual general meeting in Athens on 18th and 19th of March.

A distinguished panel of speakers will address delegates including Intertanko's Chairman Sir Y. Pao, the Greek shipping Minister Mr. Yiotas, the Chairman of the Union of Greek Shipowners Mr. Karageorgis and Mr. M. Kulukundis.

## AUTOMATION PROBLEMS

The problems created by automation on modern ships are always interesting. A recent discussion on the subject in France came to the conclusion that automation on ships has so far affected mainly its navigation, its propulsion and its cargo-handling. It has reduced the number of men required for these operations but has given rise to the need for maintaining this additional equipment.

Also, it has not obviated the skills required for these operations in the event that the automated equipment "breaks down. Therefore, the limits of automation and modernisation are set by a study of the total safety of the ship which encompasses both the technological as well as the human element to reach peak performance.

Therefore, every man on board should combine the qualities of a seaman, a technician and a decision-maker.

#### THE "SALEM" SAGA

A British court has found that the loss of the "Salem's" cargo was the result of "maritime theft" covered by the insurance policy taken out by Shell International, and has ordered the insurers (69 Lloyds syndicates and 29 insurance companies) to pay \$31 million in damages and interest. This finding is based on the view that the "maritime theft" occurred when the ship was diverted from its course and put in at Durban.

Now, following an appeal by the insurers, the three-member Court of Appeal,

presided over by Lord Denning, has found that the insurance covers only the 15,000 tons of oil on the ship when it sank in January 1980 off Dakar and not the 180,000 tons which had been fraudulently discharged in Durban. This opinion is based on the fact that the cargo did not change ownership when the ship was diverted from its course, to give rise to "maritime theft", but only after it had been discharged in Durban, in which case the theft occurred in port. In other words, the cargo was lost in two phases, one in Durban, where it is not covered by the policy, and another at sea, where it is covered by the policy.

Thus, from the total value of the cargo which is reckoned at \$56 million, Shell has already received \$30.5 million from the South African government which bought the oil and is claiming the balance from the insurers. With this verdict, however, the insurers will have to pay only \$5 million.

The saga has not yet ended since both parties still have the right to appeal to the House of Lords.

#### THE NORWEGIAN COAST GUARD

With the delivery last month of the third patrol ship the Norwegian Coast Guard has completed its construction programme of the three vessels designed to patrol and maintain surveillance over the waters within the Norwegian 200 nautical miles zone.

The vessels, constructed at Bergen, have been designed for operation under Arctic conditions for prolonged periods and can carry a crew of 50 persons.

#### EXPANSION OF THE SOVIET FLEET

Plans for the expansion of the Soviet fleet were announced at the beginning of March by the Russian Ministry of Merchant Marine. 250 new cargo ships, totalling 3.2 million tonnes deadweight are to be added to the fleet, which is already the world's seventh biggest shipping nation, by the end of 1985.

The average size of the new vessels, which will basically consist of dry cargo carriers, will be 12,800 ton. d.w. while there will be a few tankers of the medium size of 110,000 ton. d.w.

# ΡΑΔΙΟΕΛΛΗΝΙΚΗ Ε.Π.Ε. RIL

## TRANSIT ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑΙ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑΙ ΣΥΣΚΕΥΑΙ ΟΙΚΙΑΚΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 81 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4520 000 - 4511 879 - 4531 164  
TELEX: 21 1160

Φίλοι Ναυτικοί,

Τώρα και στον Πειραιά με την ατέλειάν σας μπορείτε να προμηθεύεσθε TRANSIT όλα τα είδη ηλεκτρονικών και ηλεκτρολογικών συσκευών οικιακής χρήσεως.

Διαρκής Παρακαταθήκη: Τηλεοράσεων: GRUNDIG — TELEFUNKEN — SHARP — ORION — SONY — GENERAL. VIDEO: SHARP — TELEFUNKEN. STEREO: ΚΑΣΣΕΤΤΟΦΩΝΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ — ΡΑΔΙΟΚΑΣΣΕΤΤΟΦΩΝΑ ΦΟΡΗΤΑ. Ψυγεία. Πλυντήρια ρούχων. Πλυντήρια πιάτων. MIXER. Ηλεκτρικές σκούπες και πολλά άλλα είδη.

ΤΑΧΕΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ — ΤΙΜΕΣ ΟΜΟΙΕΣ ΜΕ ΤΑ ΦΘΗΝΟΤΕΡΑ TRANZIT  
ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ — ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΑΥΘΗΜΕΡΟΝ

ΕΠΙΣΗΣ ΟΛΑ ΤΑ ΩΣ ΑΝΩ ΕΙΔΗ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΠΑΡΑΔΟΘΟΥΝ TRANSIT ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ



# Ἡ κίνησις τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων



(ἄ. = ἀνεχώρησε — δ. = διήλασε — ε. = ἐφθάσε — δ. = δεξαμενοπλοῖον — μ = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	6646	δ. Γιβραλτάρ 20/2	ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ	76	12498	α. Κόμπε 11/2 δια Καραβένην
ΑΒΑΞ	62	10405	ε. Νιού Μαγκαλόρε 16/12	ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	α. Κολούμπια ρίβερ 18/2 δι' Ἰαπωνίαν
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	10753	α. Φλώσιγκ 30/1 δια Πόραγκρουν	ΑΙΓΙΣ ΛΙΝΚ	74	18963	δ. Κων/πολιν 13/2
ΑΒΙΝ Ο΄ΙΛΛΗΝΤΕΡ (δ.)	69	104616	εἰς Ἀγ. Θεοδώρου	ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	δ. Γιβραλτάρ 17/2 δια Β. Εὐρώπην
ΑΒΙΝ Ο΄ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	δ. Κων/πολιν 2/2 δια Πειραιά	ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498	α. Σιγκαπούρην 16/2 δια Πασιό Γκουινάγκ
ΑΓΑΘΗ	74	6017	δ. Μηρούναμπευτελ 30/1	ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	74	12498	ε. Κασσιούγκ 19/2
ΑΓΑΘΗ Φ	61	13092	δ. Κων/πολιν 11/1	ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ	74	12498	ε. Πειραιά 15/2
ΑΓΑΠΗ	69	10006	α. Βομβόνην 16/2 δια Κολόμπο	ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	α. Ρουέν 13/2 δια Λάγος
ΑΓΓΕΛΑ	63	3387	μετων. «ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ»	ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕ΄ΙΣ	72	11185	ε. Μπουρνί 17/2
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	α. Γδάνια 1/2 δια Στεττίνον	ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕ΄ΥΒΕΡΥ	71	15205	α. Ρ. Ίανέιρο 7/2 δι' Ἰσκεντερούν
ΑΓΓΕΛΙΚΑ	67	4106	δ. Κων/πολιν 16/2 δια Ἑλλάδα	ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ	76	12498	εἰς Μπαντάρ Ἀμπάς ἀπὸ 20/9
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ρ.	62	12243	ε. Πειραιά 22/1	ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	ε. Σιγκαπούρην 19/2
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	α. Θέουτα 16/2	ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ΄ΥΝΑΜΙΚ	75	12498	ε. Κολούμπια ρίβερ 12/2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405	α. Σιγκαπούρην 4/2 δια Κακινάντα	ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	α. Βίγκο 5/3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Μοντεβιδέο 2/2 δια Πειραιά	ΑΙΓΙΣ ΠΑ΄ΙΟΝΗΡ	69	9199	ε. Σούσα 12/2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙΙ	57	1241	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς	ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ΄ΙΝΤ	70	9178	α. Τζέναν 11/2 δια Π. Σαῖδ
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	α. Ρ. Ίανέιρο 30/12 δια Κισουρασό	ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	δ. Κων/πολιν 3/2 δια Κωνσταντίναν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	α. Ἀλεξάνδρειαν 22/1	ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	11185	ε. Ναγκασάκι 2/2
ΑΓΗΝΟΡ	71	9875	ε. Καζαμπλάνκα 10/2	ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ	71	11185	ε. Ἀμβέρσα 16/2
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	α. Τζιμπούτι 17/12	ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ	73	12498	ε. Ναγκασάκι 4/2
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	α. Βηρυτὸν 12/1	ΑΙΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9078	α. Βενετία 16/12 δι' Ἀλγερίαν
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	ε. Σουάμπια 15/2	ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ΄ΙΚ	71	11208	α. Ντάρμαν 27/12 δι' Ἰρὰν
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	3840	ε. Κων/πολιν 25/1	ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	α. Σιγκαπούρην 3/2 δια Μπ. Ἀμπάς
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10246	α. Αυγούστα 29/11	ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ΄ΙΝΤ	70	9025	δ. Πόρτ Σαῖδ 20/2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	69	6074	ὑπὸ παραλαβὴν	ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΗΘ	69	9199	ε. Δουνκερκην 11/2
ΑΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ	66	2023	δ. Κων/πολιν 3/2	ΑΙΓΙΣ ΦΕ΄ΙΜ	69	8928	δ. Κων/πολιν 15/2
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	α. Ἀμβούργον 31/1 δι' Ἀβάνα	ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	8927	α. Τόκιο 30/1 δια Γατσοσίρο
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	ε. Βρέμην 14/2	ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	εἰς Σαντόντερ 17/8
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	α. Μπ. Ἄυρες 22/1 δια Λίβερπουλ	ΑΙΓΙΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	66	20095	ε. Λισσαβόνα 30/1 (ΕΠΩΛ.)
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	7528	ε. Λίβερπουλ 15/2	ΑΙΔΗΨΟΣ	73	9369	εἰς Π. Χάρκουριτ 2/2
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	56	6156	δ. Κων/πολιν 9/2 δι' Ἀλεξάνδρειαν	ΑΙΗΘΟΝ	66	14383	ἀργεὶ εἰς Ἀργαστάσι ἀπὸ 23/1
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙΙ	61	8254	ε. Πειραιά 18/1	ΑΙΗΤΖΕΣ	63	1142	α. Φόλεχ 14/1 δια Θεσσαλονικη
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	δ. Σουέξ 5/2	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	ε. Ν. Ἰόρκην 5/2
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	α. Ν. Ἰόρκην 27/1 δι' Ἑλλάδα	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	59	8852	ε. Ἀλεξάνδρειαν 7/2	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.	67	2938	ε. Νίκαια 7/3
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	α. Φελιξτόουε 5/2 δια Ν. Ἰόρκην	Α΄ΙΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15497	α. Χιούστον 9/2
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	69	2988	α. Λ. Πάλας 19/12 δια Λάγος	Α΄ΙΛΑΝΤ ΚΟΣ	56	3129	α. Κόπερ 15/1 δια Ραβέννα
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	ε. Σ. Λούρις νηϊ Ρόν 29/1	Α΄ΙΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	α. Βαλαρό 2/2 δια Τζέναν
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ε. Τενερίφην 17/2	Α΄ΙΛΑΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ	60	6975	α. Σμύρνην 8/1 δια Τρίπολιν
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	εἰς Πειραιά 10/5	Α΄ΙΛΑΝΤ ΣΚΑ΄Υ	76	11084	α. Μπαχρέν 17/2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	12061	ε. Πειραιά 13/2	Α΄ΙΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	ε. Νταμόμ 16/2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	δ. Κων/πολιν 20/9	ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	δ. Σουέξ 24/1 δι' Ἰμέρην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4326	α. Πειραιά 16/12 δια Χαλκιδική	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	α. Λάγος 18/1
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	4033	α. Μπ. Ἄυρες 12/12 δι' Ἀβάνα	ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	α. Λ. Ἀντζέλες 2/2 δια Τύνιδα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς	ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	α. Π. Σαῖδ 3/2 δια Καζαμπλάνκα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	56	2276	εἰς Θέουτα 30/12	ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	ε. Μπωμόν 24/1
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	εἰς Κουβέτι ἀπὸ 20/7/78	Α΄ΙΡΗΝΣ Α΄ΙΝΤΗΛ	65	9223	δ. Π. Ἀρένας 10/2 δια Καλλάο
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	70	15345	δ. Σκώ 27/12 δια Κλαιπέντα	Α΄ΙΡΗΝΣ ΕΚΣΤΑΖΥ	69	10182	α. Μπάρου 8/2 δια Κωνσταντίναν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV	61	6038	δ. Δαρδανέλια 7/12	Α΄ΙΡΗΝΣ ΕΜΕΡΛΑΝΤ	77	9083	α. Σεβίλλην 5/2 δι' Ἄκαμπα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	α. Λάγος 28/1 δι' Ἀμπιτζάν	Α΄ΙΡΗΝΣ ΖΕΛΑ	68	13633	ε. Κωνσταντίναν 21/2
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	77	1573	ε. Ντεμεράρα 29/1	Α΄ΙΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942	α. Λάγος 12/2
ΑΓΚΝΙΚ ΙΙ	63	12273	α. Ἀμβέρσαν 19/1 δι' Ἑλ Τζαζάιρ	Α΄ΙΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715	α. Λομπίτο 27/12 δια Λουάντα
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	ε. Ρότερνταμ 7/2	Α΄ΙΡΗΝΣ ΛΥΡΙΚ	61	13299	α. Σαβόνα 25/1
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32687	α. Ν. Ὁρλεάνην 11/2	Α΄ΙΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605	α. Λὰς Πάλας 13/12 δια Σκίκτηνα
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	5037	α. Γκέμπτε 18/12 δια Τρίπολιν	Α΄ΙΡΗΝΣ ΝΤΑ΄ΙΜΟΝΤ	81	10714	δ. Κων/πολιν 20/1 δια Γαλάτσι
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	ε. Βομβόνην 18/2	Α΄ΙΡΗΝΣ ΣΑΕΣ	65	20119	δ. Παναμά 20/1 δι' Ἰαπωνίαν
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10459	α. Κουβέτι 27/1 δια Σιγκαπούρην	Α΄ΙΡΗΝΣ ΣΑΦΑ΄ΙΡ	77	10153	δ. Κων/πολιν 17/2 δια Νιγηρίαν
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	67	6842	α. Ἀλεξάνδρειαν 1/2	Α΄ΙΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388	δ. Κων/πολιν 20/1 δια Πότι
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ)	63	30648	ε. Πειραιά 18/1	ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ΄ΙΟΝ	77	36484	ἐξωθι Νιούκασλ 10/12
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	δ. Μηρούναμπευτελ 14/2	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	67	32508	δ. Παναμά 12/2
ΑΔΩΝΙΣ Τ.	71	9999	α. Ἰμνιχαμ 19/2 δια Κολόμπο	ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	ε. Π. Μπαλιβέρ 6/2
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. Τεργέστην 27/1 δι' Ἀλεξάνδρειαν	ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ	59	9984	εἰς Κ. Τάουν 6/11 (ἐπισκευα)
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	α. Μπελαβάν 8/1	ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ΄Υ	66	22260	α. Τζέναν 15/2
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	α. Γκέμπτε 17/11	ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ΄Υ	72	7517	α. Μίνα Καμπούς 15/2 δια Βραζιλίαν
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886	α. Μόλαγκα 15/2 δια Πειραιά	ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57761	α. Τέιλ ὁφ Μπράκ 5/2
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	α. Λισσαβόνα 8/1 δια Πειραιά	ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018	δ. Γιβραλτάρ 1/2
ΑΘΑΝΙΑ	56	13555	εἰς Πειραιά ἀπὸ 18/7 (ἐπισκευα)	ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	ε. Λάγος 29/1
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	α. Ἄμπου Ντάμι 18/2 δια Ντουμπάι	ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044	εἰς Μάλτα 8/9
ΑΘΕΝ ΣΚΑ΄Υ	56	7369	ἀργεὶ εἰς Ἐλευσίνα	ΑΚΗΣ Σ	57	6205	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΑΘΕΝΣ ΛΑΚ	54	2325	ε. Πειραιά 17/1	ΑΚΜΗ	77	16080	ε. Μόντρεαλ 14/2
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	5023	ε. Πειραιά 25/12 (ἐπισκευα)	ΑΚΜΩΝ	71	15119	δ. Π. Σαῖδ 17/2
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	εἰς Μοχάμεντ ἀπὸ 23/3/81	ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	α. Λ. Ἀντζέλες 13/2
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	ε. Βενετία 17/2	ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΡΥ	68	24696	δ. Γιβραλτάρ 16/2
ΑΘΗΝΑ(δ)	64	19695	α. Ν. Ὁρλεάνην 9/2	ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ	68	25433	ε. Ν. Ὁρλεάνην 7/2
ΑΘΗΝΑ	63	10170	δ. Κων/πολιν 6/2 δια Νοβωρωσίκην	ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	α. Π. Νουάρ 4/1 δια Ντουάλα
ΑΘΗΝΑ	58	10662	εἰς Πειραιά 9/11 (ἐπισκευα)	ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ)	72	19869	ε. Σιγκαπούρην 13/2
ΑΘΗΝΑ	68	8905	δ. Σουέξ 28/1 δι' Ἄντεν	ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ΄Υ	68	25433	δ. Παναμά 25/1 δια Κίναν
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	α. Λ. Πάλας 10/2 δια Μπ. Ἄυρες	ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	δ. Παναμά 27/1 δια Σαγκάην
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980	α. Ἦστ Λόντον 27/1 δια Μαπούτο	ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	24341	ε. Βαγκκούβερ 19/2
ΑΘΗΝΑ Μ.(δ)	68	45678	εἰς Πειραιά 13/11	ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	ε. Δουνκερκην 15/2
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047	α. Λ. Πάλας 2/2 δια Μπ. Ἄυρες	ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374	α. Πύλον 13/1
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	ε. Χάμπτον ρόδς 28/1	ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	δ. Κων/πολιν 14/2
ΑΘΗΝΑ΄ΙΣ	58	9892	δ. Π. Σαῖδ 4/2 δια Μεσόγειον	ΑΚΡΙΑΣ	78	13889	α. Χόγκ Κόγκ 18/2 δια Κελέγκ
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594	δ. Π. Σαῖδ 30/1 δια Μεσόγειον	ΑΚΡΙΑΣ	71	9842	α. Π. ὁφ Σπείτην 27/1 δια Βενεζουέλα
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	δ. Κων/πολιν 7/1 δι' Ἑλλάδα	ΑΚΡΟΝ	59	14722	ε. Βομβόνην 1/2
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	δ. Σουέξ 19/2	ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	α. Νταμόμ 15/2 δι' Ἰνδιαν
ΑΘΛΟΝ	79	10428	ε. Χόγκ Κόγκ 6/2	ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	α. Γάδων 27/1 δια Μεξίκον
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	δ. Σουέξ 9/2 δια Κάρτα	ΑΚΤΙΑΝ	60	3188	εἰς Ἀβάνα 21/1
ΑΘΩΣ	69	10008	δ. Θέρραντιαι δι. 14/2 δια Πέναγκ	ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	α. Λισσαβόνα 17/2 δι' Ἀμβέρσαν
ΑΘΩΣ Ι	64	7997	α. Χάιφα 15/2	ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.)	64	33314	εἰς Μπουάλεν Μπαιν 9/1 (ΕΠΩΛ.)
ΑΙΑΣ	67	9457	δ. Γιβραλτάρ 18/2 δια Σουραμπάγια	ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877	ε. Ἐσμπτζεργκ 14/2
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΗΘ	64	6387	ε. Ριο Γραντε 1/2	ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	δ. Σουέξ 12/1 δια Πακιστάν
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ	64	1706	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς	ΑΛΑΣΚΑΝ ΤΡΕ΄ΙΝΤΕΡ (δ.)	54	11631	ε. Πειραιά 13/12
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4463	ε. Πειραιά 21/1	ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	α. Σμύρνην 14/2 (ΕΠΩΛ. ΑΛΛΟΔ.)
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	ε. Μπαχρέν 20/2	ΑΛΒΥΟΝ	62	13122	α. Πειραιά 16/1 δια Τουρκία
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	ε. Χιούστον 16/12	ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	α. Ἀμβέρσαν 5/2 δια Βρέμην
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	δ. Παναμά 30/12 δι' Ἰαπωνίαν	ΑΛΕΑ	73	8824	α. Σιγκαπούρην 2/2 δια Ματαντί
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥ΄ΙΣΤΟΜ	72	11184	ε. Ἰσκεντερούν 25/1	ΑΛΕΚΟΣ Μ. (δ)	65	40043	α. Πειραιά 3/2 δια Περακόν
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚ	76	12498	α. Σιγκαπούρην 18/2 δι' Ἄκαμπα	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	9296	δ. Μηρούναμπευτελ 27/9 δια Ροστόκ
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟ΄ΙΚ	74	12498	α. Γιοκοχάμα 5/2 δια Ναγκόγια	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	ε. Πειραιά 16/2
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	δ. Π. Σαῖδ 12/2 δια Μεσόγειον	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	1222	α. Μπιμπάο 17/2

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	69	13212	α. Ν. Όρλεάνη 7/2	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	69	4525	δ. Π. Σαΐδ 23/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. ΙΙΙ	67	2560	εις μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	63	3387	α. Άμβερσον 5/2 διά Τρίπολη
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	ε. Κων/πολι 11/2	ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ	67	3831	ε. Άμπιζάν 11/1 (ΕΠΩΔΛ)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι.	65	1657	εις μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Γιουρπορό 20/1 διά Τουμπάρο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	α. Σουέζ 10/2	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Τουμπάρο 28/2 δι' Οίτα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	α. Νταμά 1/1 - δ. Π. Σαΐδ 11/2	ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Σκακι 23/12 διά Ναγκασάκι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.	58	3834	α. Ναύπλιο 16/2 διά Ρωσιών	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜ	73	32781	α. Λ. Άντζελος 22/1
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688	δ. Παμαμά 18/1	ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΤΙΟΝ (δ.)	70	105990	α. Α'ύγουστα 11/1 διά Μ. έλ Μπρέγκα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εις μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	ε. Σγκαπουρν 14/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π.	61	9206	α. Ούντεβάλα 26/1 διά Μασσάουα	ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	α. Σγκαπουρν 6/2 διά Ράς Τανούρα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	α. Ήράκλειον 20/2 - ε. Λιβόρνο 10/2	ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Λ. Άντζελος 14/2
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ	73	152372	α. Πειραιά 13/2 διά Μέγαρα	ΑΝΕΛ ΝΤ' ΑΖΟΥΡ	57	8093	ε. Μαπούτο 29/1
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΕΜΜΟΥΣ	61	6264	ε. Πειραιά 17/2	ΑΝΕΜΟΔΕΑ	59	9171	δ. Π. Σαΐδ 23/1 διά Λιβερούλα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΙΣΜΗΝΗ	68	9395	α. Κακκινάτνα 8/2 διά Ρότερτενταμ	ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	33022	α. Μπ. Άδρες 25/1 διά Λά Πλάτα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΜΙΝΤ	61	5376	εις Άμπελάκια (Σαλιμίνα) από 11/1	ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	ε. Τζένταν 3/2
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	67	7560	α. Ροζάριο 21/1 διά Λουάντα	ΑΝΕΜΩ Κ.	71	4981	ε. Κάλμπαρ (Νιγηρ.) 12/2
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΤΡΑΣΤ	62	7704	δ. Μπρόνσμπευτελ 15/2 διά Βηρυτόν	ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	ε. Λειζερς 4/2
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΦΑΙΝΘ	61	7704	α. Σγκαπουρν 17/2 διά Π. Σουζάν	ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	α. Σγκαπουρν 9/1 διά Π. Κελάγκ
ΑΛΕΞΙΑ (δ)	58	7644	εις μεταφορές Σαντιάγκο - Άβανάς	ΑΝΘΙΑ	64	11034	α. Άμβούργον 7/1
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	δ. Π. Σαΐδ 16/2 διά Μεσσύνηιον	ΑΝΘΟΣ	79	11000	α. Μπρέμερόφεν 16/2 διά Νταμμά
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	εις Πειραιά 18/7	ΑΝΙΤΑ	76	4617	α. Άβίλες 11/2 διά Βαράν
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	εις μεταφορές Σαντιάγκο - Άβανάς	ΑΝΝΑ	76	16438	α. Κουβέιτ 26/1 διά Κομυτάρ οίλ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	ε. Ν. Όρλεάνη 7/2	ΑΝΝΑ	64	2020	δ. Γκρατάρ 27/1 διά Σκίτνα
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΔΗΝΤΕΡ	62	9055	ε. Κολόμπα 30/1	ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	άρχει εις Πειραιά από 20/3/81
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	60	8294	α. Βέρμη 20/1	ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	δ. Σουέζ 14/2
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΑΝΕΡ	70	9523	δ. Κων/πολι 25/12	ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	α. Μπουσόν 23/12 διά Κασίμα
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΙΒΕΡ	71	9564	ε. Άβανά 4/2	ΑΝΝΑ Κ.	62	11503	α. Πειραιά 31/8 δι' Ιταλιον
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	5772	α. Λ. Πάλμας 30/1 διά Σφοδέ	ΑΝΝΑ Π.	57	9367	ε. Τζένταν 5/1 διά Μπ. Άμπας
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434	ε. Όζόκα 13/2	ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ	67	20501	α. Σγκαπουρν 2/2
ΑΛΙΚΗ	59	12996	α. Αύγουστα 30/1 διά Πειραιά	ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ Ε.	58	7271	εις Κων/πολι από 21/7
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ε. Μουτσούρε 13/2	ΑΝΝΑ Χ.	66	21883	α. Άμβέρσον 3/2
ΑΛΙΣΙΑ	66	3762	δ. Κων/πολι 5/2	ΑΝΝΙΚΑ Ν.	69	11726	ε. Ήστ Λόντον 1/2
ΑΛΚΑΖΑΡ	65	9677	α. Λ. Πάλμας 21/1	ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	δ. Σουέζ 10/12
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	α. Άμβούργον 4/1 δι' ΗΠΑ	ΑΝΝΙΤΑ Σ.	65	19758	δ. Κων/πολι 8/1 δι' Όδησσόν
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ε. Φιλιάδεφειαν 22/12	ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	α. Ν. Όρλεάνη 30/1
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	δ. Π. Σαΐδ 16/2	ΑΝΝΟΥΛΑ ΙΙ	60	6086	εις μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΚΑΜΝ	77	14530	ε. Κολούμπα ρίβερ 17/2	ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	α. Καβάλα 10/1 διά Θεσσαλονίκη
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	α. Ρότερτενταμ 18/2 διά Βαρκελώνη	ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι.	54	5383	ε. Τζένταν 26/1
ΑΛΚΟΡ	62	11434	α. Βίγκο 21/1 διά Ν. Όρλεάνη	ΑΝΤΑΡ	70	16973	α. Ντάυμπαν 1/2 δι' Έιβονμουθ
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	ε. Τζένταν 2/2	ΑΝΤΣΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	ε. Άμβούργον 5/2
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	α. Τσάρλεστον 29/1 διά Κριστομπαλ	ΑΝΤΣΕΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	11474	ε. Τρογκρί 14/1
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	δ. Π. Σαΐδ 15/2	ΑΝΤΣΕΛΑ	62	4207	εις μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΚΥΩΝ	64	6274	α. Γιβραλτάρ 1/1 διά Τρίπολι (Λιβύης)	ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	α. Γιουρπορό 28/1 δι' ΗΠΑ
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Λ. Άντζελος 5/2 διά Βαλπαραΐο	ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	δ. Κων/πολι 2/1 διά Μαυρ. Θάλα.
ΑΛΜΑ	63	1594	α. Λισαβώνα 17/2 διά Σ. Μοίκαλ	ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Ν. Όρλεάνη 23/1
ΑΛΜΑΖ	65	10484	α. Τόκομα 10/2 δι' Ιαπωνίαν	ΑΝΤΣΕΜΠΑΤΙΚ	70	15898	δ. Παμαμά 1/2
ΑΛΜΑΡ	69	10373	α. Κόμπε 29/1 διά Μπουσόν	ΑΝΤΣΕΠΑΣΦΙΚ	68	9122	α. Θεούτα 13/12 δι' Άβάν
ΑΛΜΠΑΜΙΣΣΙΟΝ	64	15716	δ. Κων/πολι 17/2 διά Μαυρ. Θάλα.	ΑΝΤΣΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	α. Τσίμφοα 11/2
ΑΛΜΠΑΦΟΡΟ	69	11198	α. Καζαμπλάνκα 25/1 διά Π. Καμπέλο	ΑΝΤΓΚΟΥΑ	66	15404	ε. Γκίχλονγ 14/2
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1426	εις Μπιαλμποά 14/3/80	ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Σ. Λορέντζο (Άργ.) 4/2
ΑΛΜΠΙΣ	55	8149	α. Γιβραλτάρ 20/1 διά Π. Χάρκουρτ	ΑΝΤΙΓΟΝΗ	68	12550	α. Φορπορ (Μπαχ.) 20/1 δι' Όδησσόν
ΑΛΝΤΑ	66	2562	εις μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	α. Κόμπε 19/2 διά Χόγκ Κόγκ
ΑΛΝΤΕΑ	53	5963	μετων - ΑRΔΕΝΤ	ΑΝΤΙΟΠΕΙΑ	72	11931	α. Βαλτιμόρη 18/2 διά Τσάρλεστον
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	α. Βάλβες Μπαϊ 5/2 διά Ντάρμπαν	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ)	81	29700	δ. Π. Σαΐδ 15/2
ΑΛΤΙΣ	79	11000	α. Όκλαντ 12/2 δι' Όζόκα	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ	64	7961	ε. Άσόντιν 14/2
ΑΛΦΑ	62	4722	α. Αύγουστα 1452 διά Μιζουράτα	ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	α. Λάγος 28/1 διά Γουόρι
ΑΛΦΑ	71	1571	α. Ρότερτενταμ 21/2 διά Λας Πάλμας	ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	α. Ρότερτενταμ 19/1 διά Λένινγκραντ
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ)	67	46248	α. Αύγουστα 4/1 διά Γιβραλτάρ	ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ)	63	38607	άρχει εις Πειραιά
ΑΛΦΙΤΟ	63	15929	α. Βαλτιμόρη 10/2 δι' Άλγερίαν	ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ	77	38515	ε. Ν. Όρλεάνη 5/2
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	δ. Γιβραλτάρ 23/1	ΑΟΥΡΙΓΚΑ	67	2777	δ. Παμαμά 28/1
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	α. Στόμπαλ 13/1 - ε. Σάντο Τόμας 3/2	ΑΠΕΕ	73	16397	α. Χάιφα 15/2 διά Χάρβηρ
ΑΜΑΛΙΑ	58	8574	εις Πειραιά από 20/10	ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	δ. Σουέζ 19/2
ΑΜΑΛΙΑ ΙΙ	67	51644	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 7/1	ΑΠΙΚΟ	64	9868	δ. Παμαμά 25/1
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5164	ε. Άγ. Βικέντιον 23/1	ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	δ. Κων/πολι 25/1
ΑΜΑΡ	60	4735	α. Βαρκελώνη 28/1 δι' Άλεξάνδρειαν	ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Καζαμπλάνκα 30/1
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	ε. Λονδίον 20/2	ΑΠΟΛΛΩΝ	65	3975	ε. Τζένταν 18/2
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	α. Ίψουϊτες 30/1 διά Πειραιά	ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	ε. Αύγουστα 2051
ΑΜΓΙΣ ΚΑΤΑΣΥΡΤΗ	71	5895	α. Λ. Άντζελος 17/2	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	εις Γκέντ 2/3
ΑΜΘΥΣΤ	78	13889	α. Ντάρμπαν 31/1 δι' Ίμμιχαμ	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. Ι.	58	4979	α. Βανκούβερ 5/2 - α. Λ. Άντζελος 10/2
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	δ. Παμαμά 13/2 δι' Ειρηνικόν	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. ΙΙ	56	9172	εις Πειραιά από 31/10 (έπισκευά)
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	α. Κόμπε 15/2	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. ΙΙΙ	57	10609	εις μεσογειακές μεταφορές
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687	δ. Γιβραλτάρ 29/1 διά Χάμπτον ρόδς	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. ΙV	70	7079	α. Πειραιά 21/11 διά Τουρκία
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	α. Τέμα 11/1 διά Λάγος	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. V	57	10609	α. Πειραιά 21/11 διά Τουρκία
ΑΜΦΟΠΕΙΑ	62	19377	ε. Λισαβώνα 1/2	ΑΠΟΥΣ	70	3275	α. Άμβέρσον 29/11 διά Ρότερτενταμ
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	α. Πειραιά 4/2 - δ. Γιβραλτάρ 10/2	ΑΡΑΝΤΙΑ	60	3500	ε. Τζένταν 1/2
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	α. Γλασκώβη 9/2 διά Λά Γκουάιρα	ΑΡΑΝ	80	10428	ε. Τζένταν 1/2
ΑΝΑΒΥΣΟΣ	69	9072	α. Βομβάην 31/1 διά Σγκαπουρν	ΑΡΓΙΑ	63	10240	α. Μπιαλμποά 26/1 διά Λά Γκουάιρα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	ε. Άγ. Φραγκίσκον 14/2	ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	ε. Γιοκόχμα 1/2 (έπισκευά)
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	α. Κοκούρα 12/2	ΑΡΓΚΟΝΩΤ	64	10335	α. Μπιαλμποά 10/12 διά Περσικόν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΪΣΤΟΜ	74	13348	α. Σίμπτα 25/2	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	77	10003	α. Σ. Τζών 31/1 διά Λά Γκουάιρα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Σ. Ντιέγκο 30/12 δι' Ιαπωνίαν	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	8409	εις μεταφορές Μαύρης Θαλάσσης
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	α. Μαντράς 5/2 διά Σγκαπουρν	ΑΡΓΟΛΙΣ (δ)	64	28121	α. Οάχαμ Νές 5/2 διά Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Π. Άρθρου 23/1 - ε. Μουτζόν 12/2	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	64	7987	δ. Κων/πολι 22/11 διά Λαύριον
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΪΤ	78	13889	α. Χάρβηρ 12/2 διά Μίνα Καμπούα	ΑΡΓΟΣ	72	16207	α. Ούλσάν 6/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΑΙΤΖΕΝΣ	71	9049	ε. Άδελαΐδα 19/1	ΑΡΓΟΣ	69	9842	α. Φορμάντ 6/2 δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΪΣ	74	13631	ε. Κολούμπα ρίβερ 29/1	ΑΡΓΥΡΑ	59	8775	ε. Ταρακόνα 12/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	ε. Τζένταν 29/1	ΑΡΓΥΡΑ	57	3970	α. Λά Νουβέλ 5/2 διά Μπαρλέτα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ)	65	35304	δ. Μάλτα 10/2	ΑΡΓΥΡΑ Μ.	60	1577	α. Γκάντα 12/1 διά Τρίπολι
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	ε. Ρότερτενταμ 20/2	ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	α. Ρεσίφα 15/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΪΌΜΦ	76	13633	α. Τζιμπούτι 27/1 δι' Αυστραλίαν	ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587	α. Μπαρπάλαντς 8/1 διά Τζαμάικα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	α. Ντάρ ες Σαλάμ 15/2 διά Ντάρμπαν	ΑΡΓΩ ΠΑΪΌΝΗΡ	76	1579	ε. Σ. Κουάν 30/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	α. Άμπού Ντάμπα 16/2 διά Βομβάην	ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	ε. Γουέστον Πόιντ 17/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	α. Τσάλνα 4/2 διά Σγκαπουρν	ΑΡΓΩ ΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	α. Λάσ Πάλμας 17/2 διά Σαβόνα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ)	64	35333	α. Μελίι 8/2 διά Πειραιά	ΑΡΓΩ ΦΑΙΝΘ	76	1579	α. Κίγκτον 11/2 δι' ΗΠΑ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	δ. Γιβραλτάρ 17/2	ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	α. Κίγκτον 8/2 δι' Αϊτήν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	α. Τάμα 1/2 - α. Ρότερτενταμ 18/2	ΑΡΕΤΗ	73	13631	ε. Μαπούτο 28/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Σγκαπουρν 2/2 διά Μπαγκόκ	ΑΡΕΤΗ Α.	69	9343	α. Βομβάην 5/1 - α. Π. Κελάγκ 7/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	α. Σουάιμα 2/1 διά Κουβέιτ	ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9124	α. Κατονα 26/1 - ε. Τάιν 15/2
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ε. Ταρραγκόνα 28/1	ΑΡΕΘΟΥΣΑ.	63	9778	α. Παράναγκουα 7/2 διά Γαλλίαν
ΑΝΑΣΓΟΡΑΣ	68	9416	ε. Τζένταν 15/11	ΑΡΗΣ	70	9842	α. Τζιμπούτι 1/2 διά Καράτσι (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)
ΑΝΑΣΔΑΜΕΝΗΣ	68	10183	α. Σγκαπουρν 22/1 διά Κασσιούγκ	ΑΡΗΣ VI	57	9481	α. Πειραιά 16/2 δι' Ιθάκη
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	ε. Μπαχία Μπλάνκα 17/2	ΑΡΗΣ VII	55	1216	εις μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	79	15688	ε. Λιβόρνο 4/2	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	16169	α. Άμβούργον 16/1 διά Λένινγκραντ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	4493	α. Λισαβώνα 14/1 διά Λουάντα	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	64	9962	μετων - MICHELLEC - σμη. Παν.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	69	15869	α. Σγκαπουρν 3/2 διά Καράτσι	ΑΡΙΑΔΗΝΗ Ε. (δ)	69	9038	άρχει εις Χόγκ Κόγκ (ΕΠΩΛ)
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ.	67	53448	ε. Χάμπτον ρόδς 6/2	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ε. Σαφάνα 18/1
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ	77	4713	α. Άγ. Φραγκίσκον 22/1 δι' Έκουαντόρ	ΑΡΙΑΝΑ	57	5231	άρχει εις Χαλκίδα (ΕΠΩΛ)
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	75	16822	α. Λονδίνο 14/1 δι' ΗΠΑ	ΑΡΙΕΛ	62	12038	άρχει εις Άργουστόλι από 21/1
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	62	11503	δ. Κων/πολι 29/12	ΑΡΙΕΣ	60	7839	ε. Βαρκελώνη 16/2
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	ε. Μπιαλμποά 17/2	ΑΡΙΕΤΤΑ (δ)	72	129079	άρχει εις Πειραιά
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	α. Λ. Πάλμας 4/2 διά Πότι	ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	ε. Βομήα (Κίνα) 16/2
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	δ. Παμαμά 2/2	ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20685	α. Λισαβώνα 6/2 - ε. Φιλιάδεφειαν 17/2
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	69	9627	α. Βαρκελώνη 30/1 (ΕΠΩΛ)	ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	α. Μπαρεΐν 2/2
			ε. Βεραρούς 20/1	ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	εις μεσογειακές μεταφορές

ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	ε. Ν. Πλυμούβ 4/2
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ε. Π. Χάρκουρτ 14/1
ΑΡΙΣΤΕΑΣ Τ.	58	5085	ε. Ριγίκο 35/1
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	α. Πενόγκ 21/1 διά Μπανγκόκ
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	α. Μπλιμπού 15/1 διά Μαρακάιμπο
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	ε. μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΩΝ	73	13633	ε. Ν. Όρλεάνη 15/2
ΑΡΙΩΝ	57	9999	α. Βομβάνη 14/2 διά Βουλαρία
ΑΡΙΩΝ	60	9959	α. Άμβέρσα 20/2 διά Χοντίεντα
ΑΡΚ ΑΙΔΙΟΣ	76	10801	δ. Παναμά 5/2
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	δ. Σουέζ 9/2
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10801	δ. Γιβραλτάρ 19/2 διά Ταραγκόνα
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	ε. Πεπραία από 14/12/76
ΑΡΚΑΔΙΑ	58	6357	ε. Μομπά 26/1
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ	71	4988	α. Λ. Πάλλμας 14/2 διά Σάντος
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	δ. Μπρούνομπουτελ 26/1 δι' ΗΠΑ
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	δ. Σκώ 1/1 διά Ροστόκ
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	δ. Γιβραλτάρ 17/2 διά Μασσαλιαν
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	11334	δ. Π. Σαϊδ 3/2
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Σγκαπούρη 28/1 διά Τάουνοβιλ
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	ε. Π. Βέσμε 3/2
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ε. Μορμουγκα 26/1
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	ε. Φρητάου 8/1
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	αργε εις Πεπραία από 24/4
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Σαφάγκα 28/1
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906	δ. Σουέζ 17/1 διά Τζένταν
ΑΡΤΕΜΙΔΙΩ	57	10376	δ. Π. Σαϊδ 7/9
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	67	36487	αργε εις Πεπραία από 29/6
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Φουκουγιόμα 28/1 διά Νταμί
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	έξωθε Βεγγόλης 20/1
ΑΡΤΕΜΙΣ	72	3908	α. Πεπραία 28/1 διά Χαλκίδα
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259	α. Φός 16/2
ΑΡΤΖΥΛ (δ.)	66	36764	ε. Μίλφροντ Χάφεν 5/2
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Νιούκασλ 8/2 διά Μαύρη Θάλασσα
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22103	ε. Δουνκέρην 10/1
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	ε. Γάνδη από 18/7
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	ε. Άμβέρσα 19/2
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	α. Σουάμπια 24/2 διά Ντάμ
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	α. Χάβρη 20/1
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	ε. Ν. Όρλεάνη 12/2
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Γουροπόρτ 16/1 διά Κλαϊπέντα
ΑΣΙΑ	67	9525	α. Λάγος 28/1 διά Χόγκ Κόγκ
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	α. Σγκαπούρη 13/2 διά Ρόττερταμ
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	ε. Γκλάντοτον 11/2
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	ε. Τέμα 21/1
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	ε. Τζένταν 29/1
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	61	9852	α. Βενετιαν 30/1 διά Σύμρην
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	α. Αύγουστα 19/1 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΣΠΙΣ (δ.)	56	18657	δ. Κωνίπολι 26/1 δι' Όδσσόν
ΑΣΠΙΣ	58	9278	δ. Κωνίπολι 5/2 δι' Ίνδοησιαν
ΑΣΠΥΡ	60	9580	ε. Νταβό 31/1 (έπισκευα)
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	α. Λ. Πάλλμας 26/1 διά Πισμιο
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16112	α. Σ. Ντιέγκο 13/1 δι' Ίσπανιαν
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	α. Βιλμινγκτον 6/2 διά Καζομπλάγκα
ΑΣΤΕΡΟ'ΙΝΤ	60	6134	ε. Άμβέρσα 3/3
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Μπαχρέν 16/2
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	ε. Ντόντρεχτ 18/2
ΑΣΤΟΡΙΑ (δ.)	64	33847	δ. Παναμά 13/2
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	68	44646	α. Μπαμμόντ 25/1
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	α. Γισκοχάμα 27/1 διά Τζένταν
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	75	38611	α. Ντάρμπαν 14/2 διά Τζένταν
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Μπ. Άφρες 4/2 διά Πεπραία
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Νταμμά 15/2
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	αργε εις Πεπραία από 18/7
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	μετων. «TURBANA QUEEN»
ΑΤΙΛΙΟΥ	59	10364	
ΑΤΙΑ Κ. (δ.)	72	105013	
ΑΤΛΑΝΤΙΔΑ	60	8070	

ΒΑΓΙΑ	69	9985	ε. Π. Χάρκουρτ 17/1
ΒΑΛΛΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	68	2895	ε. μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ	66	4073	μετων. «SHEEREEN» (Ξ.Σ.)
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	ε. Λομπίτο 20/1
ΒΑΝΤΑ	66	13762	δ. Σκώ 20/1 διά Λένινγκραντ
ΒΑΠΟΡΙΑ	67	14720	δ. Κωνίπολι 20/2 διά Ρωσιαν
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	ε. Ραγκούν 2/2
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	α. Τζένταν 27/1 διά Νταμμά
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	60	13459	ε. Μπαχρέν 25/2
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6128	δ. Γιβραλτάρ 21/2 διά Μπουεναβεντούρα
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	δ. Κωνίπολι 23/2
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	α. Σάντος 18/2 δι' Άμβέρσα
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12369	α. Ν. Όρλεάνη 7/2
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	9991	ε. Γισκοχάμα 29/1
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	α. Σαφέ 19/1 διά Μπαγιόν
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV	51	1704	ε. μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV	81	16300	α. Λ. Άντζελες 5/1 διά Κασσιούγκ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	δ. Κωνίπολι 12/12 διά Κωνσταντζαν
ΒΑΣΩ	66	2999	α. Άλεξάνδρειαν 16/1
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Άμορνέντα 18/1 δι' Άρούμπα
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	α. Τάμα 17/2 διά Σ. Μάρτα
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ	59	3139	α. Τάμα 29/1 δι' Άκαμα
ΒΕΛΟΣ	75	15981	ε. Άβίλες 24/2
ΒΕΝΗ	58	13871	α. Κιότζια 20/1 διά Γιβραλτάρ
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	69	104616	ε. Κολόμπο 13/10
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Πόρτλαντ (Με) 24/1 δι' Άρούμπα
ΒΕΡΑ	65	20806	δ. Κωνίπολι 13/2 δι' Όδσσόν
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Γουροπόρτ 6/2 διά Ν. Όρλεάνη
ΒΕΡΝΑ	61	4364	ε. Ν. Όρλεάνη 23/12
ΒΕΤΑ	72	3246	α. Μονρόβια 2/2
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ	66	10210	ε. μεσογειακάς Μαύρη Θάλασσα
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	α. Ρόττερταμ 12/1 διά Βέντισπιλς
ΒΙΒΗ	59	4532	ε. Πεπραία από 24/9
ΒΙΚΟΡΙΑ	70	2818	α. Πεπραία 19/2 δι' Έλ Τζαζάιρ
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	δ. Κωνίπολι 3/2 - Ε. Πεπραία 5/2
ΒΙΛΕΑΜΙΝΑ	59	2251	ε. Λεμεσό 30/51
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	δ. Π. Σαϊδ 2/2
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	δ. Π. Σαϊδ 22/1
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ.)	72	119794	ε. Τζένταν 8/1
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	ε. Σ. Νικόλας (Άργ.) 2/2
ΒΙΠΚΕ	71	6717	α. Τσάρλεστον 2/2 διά Μασσαλιαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	ε. Μπ. Άφρες 1/2
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7058	ε. μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΟΜΑΡ	71	16313	δ. Γιβραλτάρ 4/2
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	α. Πεπραία 21/2
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	ε. Θέουτα 19/2
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΣ	61	2408	ε. Βερσκούκ 16/2
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	60	1434	αργε εις Χαλκίδα από 9/10
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργε εις Πεπραία από 5/2/79
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	δ. Σουέζ 26/2 δι' Ίράν
ΒΥΤΙΑ	75	15111	α. Ρόττερταμ 5/3

Γ.Μ.Ε. ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103	α. Άμβέρσα 27/2 διά Βερσκούκ
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	31952	α. Ν. Ύορκην 29/1 δι' Άρούμπα
ΓΑΛΗΝΗ	59	8528	α. Ίμμινχουμ 27/1
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	ε. Κινουά 10/2 (έπισκευα)
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	α. Σγκαπούρη 20/2
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ Κ.	70	9778	α. Ρόττερταμ 29/1 διά Βομβάνη
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	26800	α. Ν. Ύορκην 16/1 δι' Άρούμπα
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ)	66	38818	α. Λ. Πάλλμας 25/2 διά Μοχαμμέντια
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	76	16037	ε. Άμβέρσα 25/2
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	ε. Φιλανδέλφειαν 19/2
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421	α. Ν. Όρλεάνη 15/2
ΓΕΩΡΓΙΑ	58	3954	α. Τερνσπην 10/2 διά Ταρτούς
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	α. Άλεξάνδρειαν 28/1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	α. Πεπραία 22/1 διά Μέγαρο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773	δ. Μπρούνομπουτελ 30/1 διά Κουβα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	ε. μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	ε. μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	δ. Κωνίπολι 25/2 διά Κωνσταντζαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. ΣΦΗΚΑΣ (δ.)	63	28430	δ. Σουέζ 12/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	α. Ρουέν 22/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	α. Κιότζια 4/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	α. Βομβάνη 30/1 διά Ντουμπάι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (δ.)	58	16605	ε. μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	α. Σγκαπούρη 12/2 διά Μαντράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634	α. Νιούκασλ 11/2 δι' Ίσπανιαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	61	1545	α. Τάουνα 16/2 διά Γιβραλτάρ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	ε. Άλεξάνδρειαν 23/2
ΓΕΩΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΥΛΙΑΣ	64	17509	δ. Σουέζ 4/2 διά Μπ. Άμπα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170	α. Κομώ Μπαίη 27/1 - ε. Μομπάσα 22/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	α. Π. Έλιζαμπέτ 18/2 διά Δουνκέρκην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	αργε εις Πεπραία από 10/1/71
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	δ. Παναμά 25/1
ΓΙΑΝΝΑ Α.	57	3894	α. Τάουνα 22/2 διά Βόλον
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	ε. Καλλιπολη 17/2
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	ε. μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	δ. Π. Άρένας 12/2 διά ΗΠΑ
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	α. Σεβίλην 10/2 διά Έλ Τζαζάιρ
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	ε. Τζέντα 30/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	69	2932	α. Θεούτα 20/2 διά Ραβένα
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500	α. Π. Κεπλά 6/2 διά Άργεντινή
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ.	81	5491	α. Ν. Όρλεάνη 26/2
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124	α. Γισκοχάμα 21/2 διά Φουκουγιόμα
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093	α. Ρεσίφ 24/2
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	α. Σγκαπούρη 18/2 διά Μπαγκόκ
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	δ. Κωνίπολι 18/2 διά ΗΠΑ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	δ. Κωνίπολι 24/2
ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	70	9087	ε. Δουνκέρκην 18/2
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Κ. Τάου 16/2 διά Πορτογαλιαν
ΓΙΑΝΝΗΣ ΙΙ (δ.)	71	123370	ε. Μασσαλιαν από 8/9
ΓΙΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	53	3524	ε. Σαρζά 16/12
ΓΙΑΝΥΛΛΑΣ (δ.)	65	28601	ε. Μπαχρέν 25/2
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	ε. μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΙΟΥΝΙΑΚ	61	7585	ε. Κωνσταντζαν 16/2
ΓΙΟΥΝΙΑΡ	61	10671	δ. Κωνίπολι 22/2 διά Αύγουστα
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑ'ΙΝΤ	67	13091	α. Έιλαι 22/2
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Σάντος 17/1 διά Νταμμά
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	70	9069	ε. Ρουέν 6/2
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	α. Άοντάν 18/2
ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΡΥ	60	3847	δ. Π. Σαϊδ 12/2
ΓΙΟΥΠΙΕΡ	52	8129	αργε εις Πεπραία από 13/11/76
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	δ. Κωνίπολι 3/2
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ	64	7435	ε. Μπέλφοστ 23/2
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Μομφακόνε 15/2
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	α. Χάβρη 16/2

ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Κρόφτον 22/2
ΓΙΟΥΡΟΛΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	α. Τσιβιταβέκια 19/2
ΓΙΟΥΡΟΛΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	α. Κάλιαρι 20/2 δια Άμβερσαν
ΓΙΟΥΡΟΛΙΑΝ ΦΑΙΘ	60	8420	ε. Άμβερσαν 27/2
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	δ. Μπρούνομπουτελ 16/2 δια Νορκόπιγκ
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΪ	74	19702	ε. Ντώρμπαν 16/2
ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	ε. Άμβούργον 23/2
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	α. Μπαρνακίλια 20/1 δια Σάντα Μάρτα
ΓΙΩΡΓΟΣ	60	3351	ε. Άντεν 19/1
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	67	2920	ε. Νίκαια 6/3
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34568	εις Πειραιά παό 24/11 (έπισκευα)
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Πύλον 5/2 δια Πειραιά
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Λιβόρνο 17/2
ΓΚΑΪΨ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	56	8224	δ. Γιβραλτάρ 23/2 δια Νταμμά
ΓΚΑΪΨ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	71	8739	ε. Λάγος 21/2
ΓΚΑΛΦ ΦΡΙΘ	48	1192	ε. Τζέντα 20/2
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	62	4823	α. Ρουέν 19/2 δια Καζαμπλάνκα
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Σάντος 19/1 δια Καλλάο
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	32901	α. Γκόθνεμπουργκ 29/1
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	58	8058	εις Μασσάουα άγκορ από 10/2/79
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΪΝΤ	60	8058	ε. Ν. Ύορκη 13/1
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48717	εις Πειραιά 14/9 (έπισκευα)
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	α. Σαλβαντόρ 17/2 δια Σ. Χουάν
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836	ε. Λομπίτα 15/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Λός Άντζελες 16/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	ε. Πρίνς Ρούπερτ 22/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Άγ. Φραγκίσκον 4/2 δια Περού
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	α. Μπριλμπάο 20/2 δια Μεξικό
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	α. Τσιπικό 3/2 δια Ν. Όρλεάνη
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	δ. Παναμά 21/2 δια Μεξικό
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Βερακρούξ 9/1 δια Χιούστον
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432	α. Λιττελτον 25/2 δια Σίνδου
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	ε. Γκάμπς 21/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Άμβούργον 22/2 δια Χουέλβα
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΗ	65	7952	α. Κουβέιτ 11/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	δ. Παναμά 22/2 δια Μεξικό
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	ε. Άκαμπα 8/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Βαλιμόρην 6/1 δια Άλγεριάν
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Μάλτα 25/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	α. Λάγος 12/2 δια Σάντος
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Χάμπτον Ρόδς 11/2 δια Βραζιλιάν
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	14531	ε. Ρίο Γκράντε 20/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	δ. Παναμά 11/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	ε. Βανκούβερ 24/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ε. Τσιπικό 15/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕΪΓ	74	13036	δ. Γιβραλτάρ 19/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ	72	43479	α. Χάμπτον Ρόδς 11/2 δια Ίταλιάν
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΛΙΣ	69	11148	ε. Λάγος 20/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	α. Βανκούβερ 6/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑΪΖΟΝ	77	14531	δ. Γιβραλτάρ 20/2 δια Σάντος
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	65	13036	α. Ν. Όρλεάνη 12/2
ΓΚΟΥΝΤ ΑΪΓΑΝΤΕΡ	68	1804	δ. Τζέντα 3/2
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΪΪΝΤ	70	11525	δ. Μπρούνομπουτελ 21/2 δια Ροσάκ
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΡΙΟΡ	60	8940	δ. Παναμά 5/2
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	77	10076	δ. Μπρούνομπουτελ 3/1 δια Π. Χάρκγουτ
ΓΚΟΥΝΤ ΚΟΜΜΟΝΤΟΡ	70	12379	εις Μπάρσαν
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΪΪΪΟΝ	64	10141	δ. Π. Άρένας 16/2
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	65	20765	α. Ν. Όρλεάνη 14/2
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ	63	8628	εις Λουάντα από 28/8
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59193	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 7/2 δια Ρότερνταμ
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ	68	9067	δ. Σουέζ 20/11
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ	66	36276	ε. Λός Άντζελες 25/2
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	56	8805	δ. Κωνίπολιν 21/2
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	62	8943	α. Άμβέρσαν 13/2 δια Λάγος
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΣ	63	10141	α. Π. όφ Σπαίην 14/1 δια Δυτ. Άφρική
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	56	8805	άρχει εις Πειραιά από 30/7
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	68	9070	δ. Παναμά 11/2 δια Ειρηνικόν
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ	65	21388	δ. Π. Σαϊδ 24/2 δια Ρότερνταμ
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΪΪΟΝΗΡ	60	4470	ε. Πειραιά 12/2
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ	68	9080	α. Άμμου Ντάμπτι 27/1
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ	68	9080	ε. Δουνκέρκην 23/2
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗ	60	11837	ε. Ντώρμπαν 18/2
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ	75	3843	ε. Μόμπιλ 4/2
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	9079	ε. Πειραιά 4/2
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	ε. Σάο Τόμ 18/1
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	58	8920	ε. Λάγος 5/2
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΓΚΕΤ	67	38636	δ. Γιβραλτάρ 26/2
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	62	8631	ε. Άμστερνταμ 18/2
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ	58	6923	ε. Λιβέρπουλ 28/1
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	73	6415	ε. Βηρυτόν 14/2
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	εις Μπαντόρ Άμπας 1/6
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΠΙΟΝ (μ.)	67	42273	α. Κισαραζού 14/2 δια Ρίτσαρντς Μπαϊ
ΓΚΟΥΝΤ ΦΕΝΤ	70	9954	α. Σιγκαπούρη 5/2 δια Χόγκ Κόγκ
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	3839	α. Προγκρέσο 13/2 δια Μπράουνοβιχ
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.)	67	39444	α. Νιούκασλ 9/2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΤ	60	7187	δ. Π. Σαϊδ 25/2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΥΠ	63	2603	ε. Χόβικ 6/2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑΪΖΟΝ	67	38636	α. Ρότερνταμ 16/2 δια Χάμπτον Ρόδς
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2876	ε. Γκάτα 10/2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ	63	15381	α. Π. Σαϊδ 11/2 δια Ραβέννα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915	ε. Ν. Όρλεάνη 16/2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	δ. Π. Σαϊδ 25/2 δια Κόντινετ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	66	23390	ε. Ίσκεντερούν 26/1
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΪΜ	62	15389	α. Κοσίλ 22/2
ΓΚΡΕΪΣ Λ.	71	16306	δ. Σκω 14/2 δια Ρίγα
ΓΚΡΗΚ ΣΚΑΪ	68	4995	α. Μερσίλ 16/2
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	ε. Μοριουγκάο 25/2
ΓΛΑΡΟΣ (δ.)	68	90905	άρχει εις Πειραιά από 21/4/77
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	άρχει εις Άργοστόλι από 23/1/2
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	14029	α. Βαλπαραιόζο 26/2
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΝΒ	69	26356	α. Σίνδου 24/12 δια Ίσπανία
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	11624	έξωθι Βομβάρη 15/2
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	16483	α. Κάλιαρι 24/2 δια Βόλον
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14564	ε. Σεβίλλη 24/2
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΘ	66	20723	δ. Γιβραλτάρ 13/2
ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	ε. Άμμου Ντάμπτι 24/1
ΓΟΡΓΩ	58	7061	δ. Σουέζ 25/2
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	άρχει εις Πειραιά από 13/4/76
ΓΟΥΪΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427	α. Λός Πόλυας 21/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	α. Τζέντα 19/2 Ρας άλ Χαϊμά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	ε. Σίνδου 17/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΗΤΣΑΞ	75	19451	ε. Ίσκεντερούν 18/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	α. Νιούκασλ 28/1 δι Ίσπανιάν

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	δ. Γιβραλτάρ 12/2 δια Βερμούδα
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	ε. Σίνδου 14/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Γένοβα 23/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	ε. Άγ. Φραγκίσκον 15/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Χόγκ Κόγκ 1/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΙΙ	75	19451	α. Φιλαδέφεια 26/1 δια Χάμπτον Ρόδς
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Λισσαβόνα 12/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	67	22817	α. Λός Παλιμας 19/2 δια Κάμσαρ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕΪΜΠΟΡ	68	22449	ε. Ν. Όρλεάνη 10/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΑΤΥ	67	22817	α. Μοριουγκάο 16/2 δια Κανάδα
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΥΟΥΛΕΤΣ (δ.)	69	41477	ε. Πειραιά 8/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (δ.)	81	18300	μετωνομασθή «ΝΟΒΟΡΟΣΣΙΥΣΚ»
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ)	74	18204	α. Μαντάνιλο (Μεξ) 10/2 δι Ένοσέντα
ΓΟΥΡΑΝΤ ΦΙΑΝΤ (δ.)	65	32717	α. Γιουροπόρτ 31/1
ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	9350	α. Πασσινες 4/2 δια Λάγος
ΡΕΓΟΣ	59	9191	άρχει εις Άργοστόλι από 23/1
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ	57	9312	α. Άμβέρσαν 5/1 δια Άλεξανδρειάν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙV	72	8987	δ. Κωνίπολιν 25/2 δια Όδησσόν

ΔΑΝΑΣΟΣ	63	7833	ε. Γάνδη 5/2
ΔΑΝΙΑ	63	13628	ε. Χάμπτον Ρόδς 21/2 δια Βαλιμόρην
ΔΑΦΝΗ	74	19451	α. Γάνδη 27/1 δια ΗΠΑ
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864	α. Τεπερ 22/1 δια Λά Λιμπερτάντ
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	άρχει εις Π. Σαϊδ από 5/7
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049	α. Θρή Ρίβερε 29/11
ΔΕΜΑΡΓ	64	8226	εις Νουακότ 29/11
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	α. Παναμά 31/1
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Τζέντα 8/2 δια Άντεν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	δ. Κωνίπολιν 23/1 δια Όδησσόν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	α. Μπρωτόν 23/1 δια Νουακότ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Λ. (δ.)	65	32714	α. Σ. Άννα Μπαϊ 17/1
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. ΙΙ	63	10085	δ. Μπρούνομπουτελ 6/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. ΙΙ	63	10085	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	α. Καζαμπλάνκα 4/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	67	11659	δ. Κωνίπολιν 12/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906	ε. Ίμμιγκαν 11/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΙΧΑΛΙΝΟΥ (δ.)	62	25717	ε. Μπλιμπάο 24/2
ΔΕΣΠΟΥΛΑ Κ.	60	8497	εις Μονρόβια 27/11
ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Λομβ 18/2
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	α. Μαρινά ντι Καράρα 24/2 δια Σέιτε
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΑ Α.	56	4828	εις Πειραιά από 19/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11670	ε. Σιμίζού 10/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	α. Πειραιά 25/2 δια Ίσπανία
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	α. Μπιζέρτα 31/1
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	51	2758	εις Μπαντόρ Άμπας 20/11
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	α. Μάλαγα 9/3 δια Λάγος
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	17681	α. Λός Άντζελες 19/2 δια Μπλιμπάο
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	ε. Τζέντα 11/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38094	δ. Παναμά 23/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	69	13053	α. Ντώρμπαν 27/12 δια Ίράν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.	63	7780	ε. Πειραιά 21/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ. Κ.	52	2823	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	α. Ν. Ύορκη 24/2 δια Κεμπέκ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	α. Πειραιά 21/1
ΔΙΑΚΛΗΣ	63	8872	α. Πειραιά 29/1 δια Καβάλα
ΔΙΑΜΑΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	60	5442	α. Σ. Άντόνιο 5/2 δια Άμβέρσαν
ΔΙΑΜΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝ	60	8868	α. Σιγκαπούρη 19/2 δια Λάγος
ΔΙΑΜΑΝΤΕΝΙΑ	60	8750	α. Ραβίρ 7/1
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	εις Ντόχα 22/9
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	58	13105	ε. Πειραιά 30/1
ΔΙΑΣ	71	16379	δ. Σουέζ 8/1 δια Μπ. Άμπας
ΔΙΑΪΥΜΟΙ	76	19166	α. Λ. Άντζελες 2/2
ΔΙΔΩ	70	10378	α. Ν. Όρλεάνη 23/2
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.	55	6663	δ. Π. Σαϊδ 25/1 δια Δυρραχίον
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	81	32000	εις Κωνσταντίνα υπό συμπλήρωσι
ΔΙΡΦΥΣ ΙΙ	61	9443	δ. Γιβραλτάρ 9/2 δια Θεσσαλονική
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	ε. Μπαχρέιν 26/2
ΔΟΡΥ	54	4784	εις Ρας άλ Καθίμπ 31/10 (ΕΠΩΛ)
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	ε. Βαλαρό 17/2
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	άρχει εις Πειραιά από 20/8
ΔΡΟΜΟΝ	64	17487	α. Χάμπτον Ρόδς 17/1 δια Έλλάδα
ΔΡΟΜΟΝ	64	1596	δ. Κωνίπολιν 2/2 δια Τριπολι
ΔΡΥΣ	65	20201	έξωθι Όδησσού 4/2
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801	εις Πειραιά 25/12 (έπισκευα)
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	υπό παραλαβήν
ΔΩΔΟΝΗ (δ.)	54	11313	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Ρότερνταμ 26/2
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	ε. Άμβούργον 20/2 (έπισκευα)
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΪΜ	72	16398	α. Ν. Όρλεάνη 23/2 (ΕΠΩΛ)
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	
ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	α. Ρότερνταμ 19/2 δια Βέντισιπς
ΕΒΕΡΕΣΤ	52	5709	υπό παραλαβήν
ΕΒΙΑ	61	10029	εις Μπάρσαν από 20/8/80
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Αιούσοταν 23/2
ΕΒΡΟΣ	62	20372	α. Πειραιά 24/2
ΕΔΕΣΣΑ	64	8083	α. Μοχάμεντις 15/2 δια Εύρωπη
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	άρχει εις Πειραιά από 3/3
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Σιγκαπούρη 25/2 δια Φρημνάλ
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	άρχει εις Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	ε. Βουβήν 13/2
ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	72	9132	α. Λός Πάλυας 21/2 δια Κοτονού
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	62	8399	δ. Σουέζ 10/2 δια Χοντείντα
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	64	9406	α. Σιγκαπούρη 29/1 δια Κορέαν
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δ.)	63	31638	δ. Κωνίπολιν 25/2 δια Κωνσταντίνα
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	α. Σάν Λορέντζο (Άργ.) 25/2
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	23552	ε. Ν. Όρλεάνη 21/2
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	δ. Γιβραλτάρ 25/2 δια Μπαρ
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687	εις Πειραιά 25/1 δια Γιβραλτάρ
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	α. Μοριουγκάο 23/2 δια Δανία
ΕΚΤΟΝ	62	11428	δ. Παναμά 15/2
ΕΚΤΩΡ	70	16258	

ΕΛΕΝΗ Δ.	69	3784	ε. Όρισιάνο 4/10
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	εις Λουάντα 24/12
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	12995	ε. Πειραιά 6/2
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	άρχει εις Πειραιά από 15/7
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	α. Γιοκαιοί 19/2 διά ΗΠΑ
ΕΛΕΥΣΙΣ	65	9694	εις Λουάντα από 20/11
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	εις μεσογειακάς μεταφορές
ΕΛΙΖΑ	58	12025	α. Χόμπλιντ Μπαϊ 2/2 διά Πουλιταρμένη
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ	63	11315	δ. Μπρούσμουτελ 14/2
ΕΛΙΝΑ	63	4628	α. Γιάννην 23/2 διά Γκάλφορντ
ΕΛΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	62	8429	ε. Ντακάρ 8/1
ΕΛΚΑ	64	18044	α. Νατόρ 30/1
ΕΛΛΑΣ	77	5724	α. Μπεμεργράφεν 17/2
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ε. Μουπάσων 14/2
ΕΛΛΗΝΙΚ ΑΓΙΛΑΝΤ	81	4280	εις Σιγκαπούρη υπό συμπλήρωση
ΕΛΛΗΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	73	13098	δ. Σουζέ 23/2 διά Κουβέιτ
ΕΛΛΗΝΙΚ ΒΑΛΟΡ	78	17172	ε. Πειραιά 24/2
ΕΛΛΗΝΙΚ ΓΚΡΕΪΣ	62	6846	δ. Γιβραλιτόρ 26/2 διά Άγαδιρ
ΕΛΛΗΝΙΚ ΓΟΥΛΙΒ	71	10328	α. Ντόρμπαν 23/2 διά ΗΠΑ
ΕΛΛΗΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	17172	ε. Κουβέιτ 25/2
ΕΛΛΗΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕΪΤΟΡ	78	17172	α. Ν. Όρλεάνην 25/2 διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΙΚ ΚΟΝΚΟΡΝΤ.	73	13098	α. Τζέντα 22/2 διά Σαρζά
ΕΛΛΗΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	8927	α. Χάμπτον Ρόδς 29/2
ΕΛΛΗΝΙΚ ΛΟΡΕΛ	61	7293	α. Χάμπτον Ρόδς 23/2 διά Ίρβν
ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	72	8987	α. Μονρόβια 19/2 διά Σ. Πέντρο ('Ακ. Έλεφ.)
ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΤΑΟΥΝ	81	4280	α. Πειραιά 23/2 διά Λονδίνο
ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	ε. Χάμπτον Ρόδς 29/1
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΑΪΟΝΗΡ	62	8927	α. Τζένταν 23/2
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	α. Ν. Υόρκην 24/2 διά Βαλτιμόρην
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΕΡΑ	75	3990	υπό παραλαβήν
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	71	10327	ε. Σύρον 4/3
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	α. Ν. Υόρκην 25/2 διά Βαλτιμόρη
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗ	72	11201	α. Π. Σαϊ 24/2 διά Θεσσαλονίκη
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	α. Ν. Υόρκην 26/2 διά Έλλάδα
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΚΑΪ	62	6846	α. Καράτσι 20/2 διά ΗΠΑ
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	δ. Κων/πολιν 21/2 διά Βάρνα
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	α. Βαλνέθια 27/2
ΕΛΛΗΝΙΚ ΦΑΙΘ	72	10329	α. Λεμεσσόν 25/2 διά Πειραιά
ΕΛΛΗΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	72	13098	δ. Π. Σαϊ 23/2 διά Άμβούργον
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9135	δ. Μπρούσμουτελ 20/1
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ε. Χάλιφαξ 23/2
ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	α. Τάραντα 9/2 διά Π. Όρντιζ
ΕΛΜΑΝΙ	66	8953	α. Τζέντα 24/1
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Πιομπινο 23/2 διά Πειραιά
ΕΛΜΠΕΛΑ III	69	12102	ε. Όζακα 23/2
ΕΛΝΤΑΝΙΑ	65	7408	α. Λός Άντζελες 12/2 διά Άκαζούτλα
ΕΛΟΝΑ	69	6162	δ. Γιβραλιτόρ 25/2 διά Ευρώπη
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	δ. Μπρούσμουτελ 5/2 διά ΗΠΑ
ΕΛΠΑΝ	67	5487	α. Άμβέρσαν 14/2 διά Μείσειν
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	ε. Πειραιά 18/1
ΕΛΠΙΔΑ	56	8352	ε. Βομβόνην 29/12
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	ε. Μόντρεαλ 28/2
ΕΛΠΙΣ (δ.)	58	12262	ε. Κων/πολιν 16/2
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Ναβλάκι 15/2 διά Άφρική
ΕΛΣΦΑΕΘ	63	4555	α. Κουβέιτ 15/2 διά Μίνα Καμπούς
ΕΛΤΣΑΜΠΟ.	65	5263	α. Τζέντα 17/2
ΕΜΒΙΤΣ (δ.)	60	23144	α. Φός 25/2
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΘ.	69	12216	ε. Κοκούμπια Ρίβερ 30/10
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΝΟΣ	65	27830	α. Γκόλβεστον 13/2
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	α. Πειραιά 23/2 διά Ρότερνταμ
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Πειραιά 23/2
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	ε. Τζέντα 26/2
ΕΝΕΡΓΕΤΙΚ.	60	9997	α. Σιγκαπούρη 19/2 διά Τζέντα (ΕΠΩΛ.)
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	57	9132	δ. Μπρούσμουτελ 18/1 διά Π. Χάρκουρτ
ΕΠΑΦΟΣ	58	7230	α. Ν. Όρλεάνην 20/2
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	δ. Κων/πολιν 18/2
ΕΠΙΜΕΙΔΗΣ	73	8927	α. Μουπάσα 9/1
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	ε. Μάλα 23/2
ΕΠΟΣ	77	9786	εις Λουάντα από 15/5
ΕΠΟΣ	78	6053	άρχει εις Πειραιά από 21/8
ΕΠΤΑ ΒΕΛΗ	66	16301	α. Κολόμπο 15/2
ΕΠΤΑ ΓΛΑΡΟΙ.	65	15765	α. Ν. Υόρκην 14/2
ΕΠΤΑ ΔΑΦΝΕΣ	64	16323	ε. Τζέντα 22/2
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	62	31051	α. Μπάγια Μπλάγκα 20/2
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	7447	ε. Πειραιά 7/2
ΕΡΙΑΤΤΑ II (δ.)	72	126140	άρχει εις Πειραιά
ΕΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	58	8061	ε. Βομβόνην 20/1
ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε. Κάντλα 28/1
ΕΡΜΗΣ	78	1250	εις μεσογειακάς μεταφορές
ΕΡΜΙΟΝΗ	73	8917	α. Άμβέρσαν 19/2
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. Πειραιά 25/2
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	δ. Γιβραλιτόρ 25/2 διά Ν. Υόρκην
ΕΡΟΥΚ ΣΕΪΪΛΟΡ	57	2074	εις μεσογειακάς μεταφορές
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	ε. Γιουκόν 18/2
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	63	12758	ε. Μπαϊ Ριτς 1/3
ΕΤΕΡΝΑ ΠΙΪ	63	9341	δ. Σουζέ 24/2
ΕΤΕΡΝΑΛ ΣΗ	56	5087	ε. Λομπίτο 13/1
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	α. Φιομπιτσίνο 18/2
ΕΥΑ	59	11894	α. Παράτζες 13/1 διά Λόγος
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	ε. Πειραιά 7/2
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Σ	63	9153	εις Λουάντα από 16/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	α. Λονδίνο 24/2 διά Σουηδία
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	α. Σετσουμπάλ 27/2
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	ε. Πειραιά 22/2
ΕΥΑΛΗ	59	7059	ε. Ρότερνταμ 27/2
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38304	α. Φός 10/2 διά Σκίοντα
ΕΥΑΝΘΙΑ Μ. (δ.)	59	16840	εις Σαλβαντόρ από 30/1/80 (άποθηκη)
ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	α. Άμμου Ντάμμι 21/2
ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	άρχει εις Χαλκίδα από 25/11
ΕΥΓΕΝΙΑ Β.	52	3312	εβουθισθη
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Λόγος 2/2 διά Χιούστον
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ. II	54	1582	εις Χαλκίδα 18/7
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	α. Πειραιά 25/1 διά Χαλκίδα
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΥ	57	9061	άρχει εις Πειραιά από 5/10
ΕΥΗ Δ.	67	14569	δ. Κων/πολιν 16/2 διά Νορβωσκίαν
ΕΥΘΗΜΕΡΙΑ	73	13631	δ. Γιβραλιτόρ 24/2
ΕΥΟΥΤΗΣ	73	10006	δ. Κων/πολιν 21/2
ΕΥΑΛΙΑ	59	8630	α. Πειραιά 20/10
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ε. Τρίπολι (Λιβάνου) 16/2
ΕΥΠΟ ΓΟΥΛΙΒ	61	12207	α. Τσαγκουάρμας 28/1 διά Ίταλιαν
ΕΥΠΟ ΜΑΙΡΗ	57	10687	α. Λός Πάλαμας 15/2 διά Βενετία
ΕΥΠΟ ΣΕΪΪΛΟΡ	60	10611	ε. Κων/πολιν 20/2
ΕΥΡΥΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	εις μεσογειακάς μεταφορές
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	δ. Θέρρανται Ήλ. 7/2 διά Φλώοιγκ
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	άρχει εις Λουάντα από 5/6
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	άρχει εις Λουάντα από 8/4
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	δ. Κων/πολιν 22/2 διά Όδησσόν

ΕΥΑΣΤΑΘΙΑ	57	7165	α. Μόλα 29/11 διά Πειραιά
ΕΥΕΡΠΗ	56	1593	εις μεσογειακάς μεταφορές
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	δ. Κων/πολιν 18/2
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	δ. Κων/πολιν 9/2 διά Γαλάτσι
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	δ. Π. Σαϊ 10/2
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	α. Σιγκαπούρη 18/2 διά Κόμπε
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	ε. Μέκλι 14/2
ΕΦΗ	61	3791	δ. Κων/πολιν 4/2 διά Βάρνα
ΕΦΗ	58	2556	εις Αύγουσταν από 1/12/77
ΖΑΚΥΝΘΟΣ (δ.)	62	25211	α. Μαμονάβ 8/2 διά Έκουαντόρ (ΕΠΩΛ.)
ZANET	66	4503	α. Χόβρην 23/2 διά Μπιλμπό
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	α. Ντόρμπαν 22/2 διά Κορεαν
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ε. Σακόνιτε 15.1
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	ε. Τρικυμοαλή 28/1
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ. (δ.)	65	34501	άρχει εις Πειραιά από 12/11
ΖΕΤΤΑ	71	20516	ε. Βανκούβερ 8/2
ΖΕΥΣ	60	11687	α. Πειραιά 10/2 διά Άντικυρα
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	α. Λός Πάλαμας 20/2 διά ΗΠΑ
ΖΗΝΗ	81	23100	εις Μιζούσιμα υπό συμπλήρωση
ΖΗΝΗ	76	11348	ε. Λάγος 2/2
ΖΙΡΙΑ	71	4635	ε. Τουλόν 18/2
ΖΥΓΟΣ	76	19166	α. Τζέντα 23/12
ΖΥΓΟΣ	69	3490	εις μεσογειακάς μεταφορές
ΖΥΡΟΔΟΧΟΣ	60	21407	α. Μόμπιλ 8/2 διά Ίσπανία
ΗΒΗ	79	16376	α. Γκίλογκ 8/2 διά Ρωσία
ΗΓΚΛ	52	2674	α. Σουάμπα 17/2
ΗΓΚΛ	58	1590	δ. Παμα 4/2
ΗΖΥ ΡΑΪΝΤΕΡ	81	4617	α. Κοπέρ 19/12 διά Ταρτούς
ΗΛΙΑΣ	47	3575	α. Ράσ άλ Καθίμ 25/2 (ΕΠΩΛ.)
ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	60	14472	α. Λός Άντζελες 19/2 διά Μπαλμπό
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	ε. Χόμπτον Ρόδς 25/2
ΗΛΙΟΣ	62	10750	δ. Σουζέ 25/2
ΗΡΑ	79	16390	δ. Παμα 23/1
ΗΡΑΚΛΗΣ	53	5691	α. Πειραιά 13/2 διά Ρουμανία
ΗΡΩ	65	23390	α. Μπασ Μπλάγκα 20/2 διά Ρωσία
ΗΡΩΣ	57	7068	εις Πειραιά από 14/12 (έπισκευα)
ΗΣΤΓΟΥΪΝΤ	81	16700	α. Χιούστον 8/2
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	εις Άργοςτόλι από 23/12
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	δ. Μπρούσμουτελ 17/12 διά ΗΠΑ
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	δ. Π. Σαϊ 25/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)	77	76088	α. Ν. Όρλεάνην 19/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	α. Βανκούβερ 21/2 διά Άφρική
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	ε. Π. Σαϊ 27/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	ε. Λός Άντζελες 22/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.)	68	48781	ε. Λισαβόνα 6/2
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	30490	δ. Παμα 20/2
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (μ.)	65	37431	εις Τζέντα 6/3
ΘΑΝΙΚΙ	61	9516	δ. Σουζέ 19/2
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	ε. Ν. Όρλεάνην 26/2
ΘΑΣΟΣ ΑΪΓΙΛΑΝΤ	76	9444	α. Ν. Όρλεάνην 20/2
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Λός Πάλαμας 9/1 διά Π. Χάρκουρτ
ΘΕΑΝΤΩ Α Σ	58	9585	δ. Π. Σαϊ 17/12
ΘΕΑΝΩ	69	10650	α. Χόβρην 30/1 διά ΈΛ Τζαζιρ
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	α. Σίκκιαν 31/1 διά Σουραμπάνια
ΘΕΚΟΣ	78	16685	ε. Άμβούργον 26/2
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	α. Ρότερνταμ 5/2
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	19674	α. Βαλτιμόρην 15/2 δι' Άρούμπα
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33663	α. Ρότερνταμ 7/2
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΑΗΣ	68	10722	α. Σάντος 16/2 διά Μπ. Άυρες
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10630	δ. Σουζέ 22/2 διά Ραγκουόν
ΘΕΟΛΗΠΙΤΟΣ	65	41872	α. Κισαράζου 10/2 διά Π. Κεμπάλ
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	α. Φός 22/1 διά Ράσ ες Σιόερ
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	8943	δ. Σουζέ 7/2 διά Σ. Άραβία
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749	εις Φορταλέζα (άποθηκη)
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	61	9378	ε. Πενάγκ 6/2
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	57	9153	μετωνομιάση «WORLD SHELTER»
ΘΕΟΦΙΛΟΣ	49	9371	εις Φιλοδέλφια από 27/8
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Ρίτσορτ Μπαϊ 2/2 διά Ίσπανία
ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10460	δ. Παμα 15/2
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	ε. Πειραιά 25/1
ΘΕΤΙΣ	74	35540	α. Βανκούβερ 18/2 διά Λός Άντζελες
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ.	79	13889	ε. Βρέμην 24/2
ΘΗΣΕΥΣ	74	3735	εις Πειραιά
ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	ε. Ρουέν 24/2
ΘΙΣΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	ε. Μεθίλ Ρόδς 6/2
ΘΙΣΛ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	43339	ε. Μεθίλ Ρόδς 12/2
ΘΡΑΣΙΑΝ ΣΙΡΛΕΪΪ (δ.)	63	33924	άρχει εις Πειραιά από 25/4
ΘΡΩΜΑΣ Α.	58	11201	α. Ντακάρ 11/2 διά Θεσσαλονίκη
ΘΡΩΜΑΣ Κ.	61	14032	εις Ν. Υόρκην από 21/12
ΙΑΠΕΤΟΣ	63	14336	α. Αύγουσταν 3/2 διά ΗΠΑ
ΙΑΣΩΝ	70	11489	ε. Λονδίνο 24/2
ΙΑΖΜΠΕΛ (μ.)	78	60653	ε. Γιουροπόρτ 25/2
ΙΚΑΝ	58	2882	εις μεσογειακάς μεταφορές
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	α. Βρέστην 5/2 διά Βέντσπλις
ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	α. Ντομάς 24/2 διά Τζεμπέλ Άλι
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	ε. Τζέντα 18/2
ΙΛΕΝΑ	76	16267	δ. Παμα 26/2
ΙΝΓΚΑ	58	3860	ε. Άμμου Ντάμμι 3/2
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	εις Πειραιά από 20/8 (έπισκευα)
ΙΝΤΕΡΑΚΤΙΒΙΤΥ	57	10207	α. Ροζάριο 24/2
ΙΝΤΕΡΑΜΙΖΙΤΥ	51	3640	δ. Π. Σαϊ 26/2
ΙΝΤΕΡΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΛΑΓΚ	60	8109	εις Άλεξάνδρεια από 30/11
ΙΝΤΕΡΠΙΡΙΤ	60	14840	α. Χάλιφαξ 25/2 διά Κουβέ
ΙΝΤΕΡΦΕΛΙΖΙΤΥ	63	15806	ε. Σ. Λορέντζο ('Αργ.) 24/2
ΙΝΤΕΡΧΑΡΜΟΝΥ	53	3646	ε. Πειραιά 13/2
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	δ. Π. Σαϊ 24/2
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	α. Ίμμινχου 18/2 διά Άρούμπα
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	α. Διέπηη 13/2 διά Κριστομαλ
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45251	δ. Γιβραλιτόρ 31/1 διά Π. Σαϊ 6/2
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	ε. Ρουέν 19/2
ΙΟΣ	69	9946	α. Π. όφ Σπαίν 9/2 διά ΗΠΑ
ΙΟΣ	57	2875	α. Μερνί 11/1 διά ΈΛ Τζαζιρ
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Μοντεβιδέο 20/2
ΙΠΠΟΥΛΤΟΣ	72	7006	α. Σπέτζια 2/2
ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	δ. Π. Σαϊ 18/1
ΙΡΙΣ	72	4999	α. Πειραιά 16/1 διά Χαλκίδα
ΙΣΜΗΝΗ	68	4204	εις μεσογειακάς μεταφορές
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	εις Κούρε υπό συμπλήρωση

ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	ε. Σαβόνα 12/2	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	α. Γουόρρικτον 22/2 δια Νταμά
ΙΩΑΝΝΗΣ	63	8380	α. Ροζάριο 31/12 δια Κούβα	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α	61	2499	α. Βαρκελώνη 25/2 δια Σκιντία
ΙΩΑΝΝΗΣ	61	6950	α. Βεραβόλα 3/2 δια Μπεντί	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β (δ.)	58	2580	ε. ε. μεσογειοκακ μεταφορας
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	α. Π. Σαϊδ 27/2 δια Ρότερνταμ	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Μπ. "Αυρες 24/2 δια Καναδά
ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	ε. ε. μεσογειοκακ μεταφορας	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε	70	14370	α. Σιγκαπούρη 12/1 δια Γουαϊαμά
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	α. Μπάχ, Μπλάνα 10/2	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ	80	15979	δ. Κων/πολην 17/2
ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	α. Κουβέιτ 13/2 δια Νταμίμ	ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	61	12959	ε. Ρότερνταμ 26/2
ΙΩΝ	71	11506	ε. Κουνταμάσου 27/12	ΚΑΤΙΕ	60	10187	ε. "Αμβούργον 8/3
ΙΩΝΙΑ (δ.)	80	44195	α. Μπούλεν Μπαι 16/2 δια Μεξικόν	ΚΑΤΙΕ	69	5068	ε. Κων/πολην 11/2
				ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	α. "Ιμμινχαμ 15/2
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	ε. Κακογκόβα 20/2	ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13894	ε. "Αμβούργον 9/2
ΚΑΒΑΚΟ	53	5239	αργεί ε. Χαλκίδα από 28/12/78	ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	δ. Ντόβερ 24/2 δια Βανκούβερ
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	ε. Ρουέν 18/2	ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	α. Λός Παλμας 9/1 δια Π. Χάρκουτ
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ	67	10322	α. Μαλίτα 15/1 δια "Ελ Τζαζάρ	ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	δ. Παναμά 26/12 δια Κίνα
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	ε. Ντάρμπαν 20/2	ΚΕ'Ι'Π ΜΑΣΤΑΓΚ.	69	9853	ε. "Ηθ Λόντον 18/2
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	ε. "Αμβέρσαν 20/2	ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡ'Υ	71	9964	δ. Παναμά 18/2
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	αργεί ε. Πειραιά από 2/3/81	ΚΕ'Ι'Π ΣΑΛΗΡΙΟΡ	74	8896	δ. Γιβραλτάρ 23/2 δια "Οδησσόν
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	52984	ε. ε. Πειραιά από 24/5	ΚΕ'Ι'Π ΣΤΡΟΒΙΛΙ	58	13700	ε. Φάλοιμυ 1/2
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΦΙΑΣ	77	12772	δ. Γιβραλτάρ 26/2 δια "Αλεξάνδρεια	ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΥΥΜ	75	16307	δ. Ξερόνταη "Αιλ. 11/2 δια Ρωσίαν
ΚΑΒΟ ΣΙΦΙΑΣ	61	21305	α. Λειζές 22/2	ΚΕΝΤΑΚΥ Σ	58	8656	ε. Ντάρμπαν 8/2
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	δ. Γιβραλτάρ 17/2 δια Σαβόνα	ΚΕΝΤΑΜ	78	9231	ε. "Αωντόν 25/2
ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΙ (δ.)	65	43686	α. Σιγκαπούρη 21/2 δια Μπουσάν	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	59	24333	α. Σάν Νίκολας 9/2 δια Ν. "Ορλεάνη
ΚΑΔΜΟΣ	58	5058	ε. Νταμά 20/2	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	41	1580	ε. ε. μεσογειοκακ μεταφορας
ΚΑΘΡΙΝ (δ.)	60	13103	ε. Τεπερ 1/1 (ΕΠΩΛ.)	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	13907	α. Κομά Μπαι 20/11 δια Κούβα
ΚΑΘΡΙΝ	63	8293	ε. Χάιφα 19/2	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΛΑ'Ι'Τ	67	21706	ε. Χάιφα 27/1
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	δ. Κων/πολην 21/2 δια Κούβα	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΑΝ	66	18849	ε. Λίβερπουλ 24/2
ΚΑΙΤΗ	65	23391	ε. Νικόσια 23/2	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	ε. Τζέντα 22/2
ΚΑΛΕΝΤΖΙ	64	7558	ε. Βενετία 25/2	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	α. "Αμβέρσαν 27/1 δια Π. Σουδάν
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	α. Μίλφορντ Χάφεν 20/2 δια Χάμπτον Ρόδε	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	5266	δ. Κων/πολην 25/2 δια Κωνσταντίνζαν
ΚΑΛΙΖ ΣΚΑ'Υ	60	4240	α. Φάλοιμυ 18/2 δια Κούβα	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	55	4060	ε. Κων/πολην 25/2
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	60	5323	ε. "Αουμά 27/2	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	58	3825	ε. Π. Σαϊδ 25/2
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α	69	11329	α. Βανκούβερ 11/2	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒΣ	52	5674	ε. Π. Σαϊδ 27/2
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	71	9074	ιδε -"ΑΙΤΣΙΟΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ-	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	59	5857	ε. "Αλεξάνδρεια 23/2
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	α. Αουόστα 11/2 δια "Άβνα	ΚΕΦΑΛΛΟΝ. ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	57	5250	ε. Π. Σαϊδ 27/2
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	12331	ε. "Αλεξάνδρεια 25/2	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΑΝ	52	5674	ε. Ταρτούς 3/2
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ	63	15929	α. Βαλιμόρην 11/2 δια Βενετία	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	58	3993	δ. Κων/πολην 6/1 δια "Οδησσόν
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	δ. Κων/πολην 13/2	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	52	2736	δ. Κων/πολην 20/2 δια Μπουργκάς
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	ε. Λουάντα από 1/11/77	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΧΑΡΙΣ	58	5250	ε. "Αλεξάνδρεια 11/2
ΚΑΛΥΨΩ	69	5997	α. "Ιμμινχαμ 24/2 δια Βουαμίμ	ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	α. Κων/πολην 4/2 δια "Οδησσόν
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	69	11430	ε. ε. Κόμπε από 3/3	ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ (δ.)	66	52870	ε. Πειραιά 20/2
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Τζμποουτί 15/2	ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	33445	ε. Πειραιά 10/2
ΚΑΜΕΛΙΑ Β (δ.)	58	11926	ε. Σάν Χοσέ 4/2	ΚΙΓΚ ΛΕΟΝΙΔΑΣ	63	15740	δ. Μαλίτα 23/2 δια Πειραιά
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	δ. Γιβραλτάρ 12/2 δια ΗΠΑ	ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	ε. Λά Γκουλέτ 22/2
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	ε. Σιγκαπούρη 3/2	ΚΙΘΑΙΡΩΝΑΣ	81	15400	ε. Βάρνα υπό συμπλήρωσι
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	α. Λά Γκουλέτ 5/2 δια Αουόστα	ΚΙΚΑ	70	16196	α. Τζέντα 8/2
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	α. "Αμβέρσαν 20/2 δια "Αωντόν	ΚΙΚΗ	57	9723	ε. Ρεσίφε 22/2
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	δ. Γιβραλτάρ 23/2 δια Πειραιά	ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	11174	α. Μορμουγκάο 20/2 δια Σιγκαπούρη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459	δ. Π. Σαϊδ 4/1	ΚΙΜΚΟ ΣΤΟΡΚ	58	8322	α. Λουμίτο 9/1 δια Λουάντα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	ε. "Αννάπολις "Άνκορ. 23/2	ΚΙΜΚΟΛΟΣ (δ.)	62	10834	αργεί ε. Πειραιά από 12/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	δ. Π. Σαϊδ 4/1	ΚΙΜΚΟΛΟΣ	64	7891	α. Τζέντα 16/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ ΙΙ	73	9219	α. Μπιμπάο 15/2 δια Πασάγιες	ΚΙΑΔΙΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	58	8300	α. Σιγκαπούρη 22/2 δια Βλαδιβόστοκ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	ε. Ούμ Κάορ από 19/9/80	ΚΙΑΡΗΣ Α. ΤΣΑΒΑΛΙΡΗ	77	17300	ε. Π. Σαϊδ 21/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	α. Ν. "Ορλεάνη 27/1	ΚΙΑΡΙΤΑ	59	5024	α. Βαρκελώνη 25/2 δια "Αλεξάνδρεια
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	68	15355	α. Μπράουναβι 4/2 δια Μαρακάιμιο	ΚΛΑΖΙΚ (μ.)	73	73492	ε. Γουορσπέρτ 24/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	ε. Βομβήνη 22/1	ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	δ. Γιβραλτάρ 13/2 δια Κή Γουέιτ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Α. (δ.)	62	39169	ε. "Αρζού από 13/12	ΚΛΕΙΤΟΣ	56	3179	ε. Σαρζά 17/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	α. Τζέντα 14/2 δια Σουραμπάνγια	ΚΛΕΙΩ	58	8791	α. Τζέντα 25/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	α. Π. Σαϊδ 17/2	ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187	δ. Ντομπόι 19/2 δια Κολόμπο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	δ. Παναμά 24/2	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	56	4770	δ. Βομβήνη 6/1 δια Καρατί
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	α. Θεάουτα 13/2 δια ΗΠΑ	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ ΙΙ	57	4336	ε. ε. μεσογειοκακ μεταφορας
ΚΑΠΕΤΑΝ ΦΑΡΡΟΣ	66	16048	α. Π. Λινκόλν 12/1 δια Ρωσία	ΚΛΕΛΙΑ (δ.)	63	34358	α. Ρός Σουκέιρ 7/12
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	ε. Ν. "Ορλεάνη 22/2	ΚΛΕΩΝ (δ.)	59	16063	α. Κάντλα 28/12
				ΚΛΗ	58	9882	α. Π. Κελάγκ 4/2 δια Ρότερνταμ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	ε. Ρίτσαρντ Μπαι 6/2	ΚΟΜΕΤ	72	9824	ε. Π. Κελάγκ 24/2
ΚΑΠΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	60	9319	α. Ρουέν 5/2 δια Σάσι	ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Κ. Τάου 12/2 δια Κουβέιτ
ΚΑΠΤΑΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	α. Ρίο "Ανέιρο 14/2 δια Χαλκίδα	ΚΟΜΠΑΣ ΚΑΡΡΙΕΡ	67	4507	α. "Αλεξάνδρεια 10/2 δια Ρουμανία
ΚΑΠΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	δ. Γιβραλτάρ 22/2 δια "Οδησσόν	ΚΟΜΠΑΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	68	3858	α. Ρουέν 2/2 δια Ντακάρ
ΚΑΠΤΑΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	54	10933	α. Μάντν ντι Ντιού 23/2	ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10034	α. Ν. "Ορλεάνη 19/2
ΚΑΠΤΑΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	19019	α. Βανκούβερ 24/2	ΚΟΝΙΤΣΑ	75	34298	δ. Σκα 22/2 δια Ροστόκ
ΚΑΠΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. "Αμβούργον 11/2	ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Μπράκε 10/2
ΚΑΠΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	69	9731	ε. Νταμά 7/2	ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	α. Χάμπτον Ρόδε 23/2
ΚΑΠΤΑΝ ΛΕΟ	62	3144	ε. ε. μεσογειοκακ μεταφορας	ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	ε. Τσουμάχα Τέρμ. 3/2
ΚΑΠΤΑΝ ΛΥΓΝΟΣ	66	9806	α. Σουάνση 25/2 δια Λίβερπουλ	ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	δ. Γιβραλτάρ 23/2
ΚΑΠΤΑΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	ε. Βομβήνη από 8/6/80	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Χέυ Πόντ 24/1 δια "Ιαπωνία
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	α. Ρίο Γκραντέ 7/2 δια Ρωσία	ΚΟΝΚΑΡ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	80	16000	α. Βασιλιάνα 19/2 δια Ρίτσαρντ Μπαι
ΚΑΠΤΑΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. Π.	72	16207	α. Φιλιάδεφειαν 24/2 δια Βαλένθια	ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	73	115433	α. Κοκιν 27/2 δια Χάιφα
ΚΑΠΤΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	ε. Ταρκίκο 10/2	ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	68	22836	αργεί ε. Σιγκαπούρη από 8/10
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ	60	9163	ε. Λάγος 12/12	ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	δ. Παναμά 28/12
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.				ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	α. Κολόμπο 23/2 δια Νταμά
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Δ.	76	123648	αργεί ε. Πειραιά από 11/12	ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	α. Χάμπτον Ρόδε 16/2 δια "Ιταλία
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	ε. Μπαντάρ "Αμπάς 8/2	ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000	α. Γένοβα 22/2 δια Μίνα Καμπούς
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Α	61	13338	α. Π. Κορτίε 19/12 δια Κούβα	ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.)	66	42164	ε. ε. Πειραιά από 15/6 (επισκευα)
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	66	19595	δ. Παναμά 6/2 δια Ναχόντικα	ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΤΑΡΕΚ	58	6480	α. Κουβέιτ 9/2
ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ	69	9038	ε. Σάν "Αντόνιο 15/2	Κ Ο Ν Σ Τ Ε Λ Ε - Ι ' Σ Ο Ν			
ΚΑΡΑ'Ι'ΣΚΑΚΗΣ	65	16903	δ. Γιβραλτάρ 22/2 δια "Οδησσόν	ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	77	5539	α. Μάλαγκα 26/2 δια "Ελλάδα
ΚΑΡΑ	65	11940	δ. Κων/πολην 12/2 δια Ναυρωσσίσκην	ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	υπό παραλήθην
ΚΑΡΕΝ	76	4617	α. Ρουέν 9/2 δια Ντουάι	ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	δ. Σουέζ 13/2 δια "Άκαμπα
ΚΑΡΕΡΑ	67	5453	ε. Πειραιά 22/1	ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	7689	α. Μουάσα 18/2 δια Π. Σουδάν
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	ε. "Αλεξάνδρεια 23/2	ΚΟΡΘΙΑΝ	58	9892	δ. Π. Σαϊδ 17/2
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΝΤΡΗΜΣ	62	9979	ε. Σκιντία 19/2	ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	δ. Σουέζ 2/2
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	δ. Παναμά 1/2 δια "Ιαπωνία	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	δ. Παναμά 5/1 δια Κίνα
ΚΑΡΙΝΑ	67	41914	α. Λός "Αντζελες 25/2 δια "Ιντόν	ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	αργεί ε. Πειραιά από 11/8 (ΕΠΩΛ. ΑΛΛΟΔ.)
ΚΑΡΙΝΑ	56	4870	ε. ε. μεσογειοκακ μεταφορας	ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	α. Μπ. "Αυρες 22/2
ΚΑΡΟΒΑ	75	29314	α. Λός "Αντζελες 13/2 δια Γισκοχάμα	ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	δ. Σουέζ 26/2 δια Περσικό
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	δ. Κων/πολην 25/2 δια Αουόστα	ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	64	34921	δ. Παναμά 22/2
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	α. Λουμίτο 8/2 δια Λουάντα	ΚΟΣΜΙΚ	48	1594	ε. ε. μεσογειοκακ μεταφορας
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	α. "Αμβούργον 5/2 δια Ν. "Αμερική	ΚΟΣΜΟΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	59	2670	ε. Θεσσαλονίκη 31/1
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	δ. Παναμά 26/12	ΚΟΤΟΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	4772	α. Μουάσα 14/2 δια Π. Σουδάν
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Τακόμα 19/2 δια Σιμζικ	ΚΟΥΗΝ ΣΗ	55	4565	α. Πειραιά 25/2
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ε. Μερσίνα 8/2	ΚΟΥ'Ι'ΝΣΥ	60	9423	ε. Λουάντα 5/2
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2466	ε. Ντόβερ από 22/10	ΚΟΥΚΟΥΝΑΡΙΕΣ Κ.	58	9878	δ. Σουέζ 21/2 δια Νταμά
ΚΑΡΥΣΤΟΣ	78	5080	α. Ρουέν 25/2 δια Μαλίτα	ΚΟΥΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	66	5153	ε. "Αντεν 20/2
				ΚΡΑΝΑΟΣ	59	3354	α. Ντεμεράρα 25/1 δια Κούβα
ΚΑΣΟΣ	76	14983	ε. Μανίλα 2/2 (επισκευα)	ΚΡΑΝΤΩΡ	64	2304	α. Σ. Κίτς 24/2 δια Κούβα
ΚΑΣΟΣ	56	3105	αργεί ε. Χαλκίδα από 31/8/79	ΚΡΑΤΙΟΡ	47	1534	αργεί ε. Πειραιά από 8/9/79
ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15125	δ. Παναμά 17/1 δια "Ιντόν	ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	60	3995	α. Βερρακούζ 10/2 δια Κονιάκοκόλοκ
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	α. Ν. "Υόρκη 11/2 δια Πράβιντεν	ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6084	ε. Λάγος 17/2
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632	ε. Πειραιά 8/2	ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1788	α. Παλέριο 25/2 δια Βαχράν
ΚΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ	68	30294	α. Μόντρεαλ 18/2	ΚΡΕΩΝ	68	12660	α. Λάγος 6/2 δια Μασόιο
ΚΑΣΤ ΟΤΤΕΡ	68	26644	ε. Μόντρεαλ 24/2	ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	61	3866	ε. Π. σφ Σπαινη 16/2
ΚΑΣΤΑ ΣΠΙΡΙΤ	57	1235	α. Νάπολη 3/2	ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	ε. Σάλινα Κρούς 24/11
ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	α. Κιάτζια 30/1	ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	α. Φός 6/2 δια Σικελία
ΚΑΣΤΡΟ Κ.	54	5955	α. Μπ. "Αυρες 19/2 δια "Ειβρομάουβ	ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	ε. Γκοχάγια 23/2
ΚΑΣΤΡΟ	50	7544	ε. "Άκαμπα 27/1	ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73		

ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Νταμόν 25/2
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. Γιοκοχάμα 23/2
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Κόμπε 10/2 δια Κουβέιτ
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ε. Σιγκαπούρη 13/2
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	δ. Γιβραλτάρ 6/2 δια Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	δ. Γιβραλτάρ 22/2 δια Ρότερνταμ
ΚΡΙΟΣ	59	16875	ε. Σαβόνα 5/2
ΚΡΙΟΣ	60	4089	ε. Μπαρμάντο 18/2
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	δ. Μπαρνονμποτελ 7/2 δια Ροστόκ
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	α. Γαρίμα 6/11 δια Τρίπολι (Λιβύη)
ΚΡΟΙΣΟΣ	59	5051	δ. Σουέζ 6/1 δια Μπ. Άμπας
ΚΡΟΝΟΣ	62	10107	α. Σάν Νικόλας (Άργ.) 21/2
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	ε. Τζέντα 25/2
ΚΡΟΥΣΕ'Ι'ΝΤΕΡ	58	1596	αργεί εις Πειραιά από 23/11/80
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Γιοκοχάμα 18/2 δια Παναμά
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	α. Πειραιά 30/1
ΚΥΘΟΣ	62	4784	ε. Πειραιά 24/2
ΚΥΚΛΩΠΑΣ	57	9118	ε. Νταμιάμ 1/3
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16400	ε. Γουέιτ Πάμ Μπήςτε 15/2
ΚΥΜΑ	60	7758	αργεί εις Πειραιά από 5/6
ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ (δ.)	64	31040	αργεί εις Πειραιά από 21/4
ΚΥΝΟΥΡΙΑ (δ.)	56	12355	α. Ντουμπάι 22/12
ΚΥΠΡΟΣ (δ.)	69	119666	α. Σιγκαπούρη 15/11 δια Κολόμπο
ΚΥΡΑ	63	10032	ε. Λά Γκουέιτ 30/1
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	26493	ε. Παλέρμιο 23/2
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	δ. Θέρωνταιη "Αιλ. 11/2
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	δ. Παναμά 1/2 δια Ραβέννα
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	α. Χιούστον 6/2
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	α. Μάλτα 9/2 δια Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ	60	1995	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	α. Ρουέν 12/2 δια Σκίντα
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	α. "Ειβονμάουθ 23/2 δια "Ελ Τζαζίρ
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Μόμπιλ 19/2 δια "Ιαπωνία
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΣ	71	13271	εις Πειραιά από 4/10 (έπισκευα)
ΚΩΣΤΗΣ	67	20823	δ. Κωνίπολι 20/2 δια "Οδησσόν
ΚΩΣΤΗΣ	60	3365	δ. Κωνίπολι 19/2 δια Γαλάτσι
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	65	14088	α. Βανκούβερ 27/1

Μ. Γ. ΣΤΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Γκόλβεστον 4/2
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	εις "Άμστερνταμ από 30/12 (Πυρκ.)
ΜΑΘΙΟΣ	62	8975	ε. Πειραιά 19/1
ΜΑΙΛΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	εις Ναγκαοσάκι υπό συμπλήρωσι
ΜΑΘΙΟΣ	53	2025	ε. Πειραιά 7/2
ΜΑΙΡΗ	68	22391	δ. Κωνίπολι 25/1
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	ε. Πόρτ Νουάρ 4/3
ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	α. Χούλ 16/1 δι' "Ελ Τζαζίρ
ΜΑΙ'Υ'ΣΑΝ ΙΙ	58	5376	δ. Κωνίπολι 15/2 δια Βουλγαρία
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	68	9504	α. Τάμπα 19/2 δια Βέντσιπας
ΜΑΚΗΣ Κ.	58	8388	α. Κολόμπο 10/12
ΜΑΚΡΑ	73	8957	ε. Χουέιβα 15/2
ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	ε. Βομβάν 19/2
ΜΑΝΑΜΑΡΙΑ (δ.)	65	13278	δ. Π. Σαϊδ 24/2
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ε. Λάγος 19/2
ΜΑΝΙΑ	68	2918	δ. Κωνίπολι 12/2 δι' "Ιταλιαν
ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ	77	16267	α. Ντάρμαν 31/1 δια Ν. Κορρά
ΜΑΝΤΩ V (δ.)	72	17432	ε. Παλέρμιο 16/2
ΜΑΝΩΛΗΣ Α.	80	5511	α. Κριστοματ 20/2
ΜΑΝΩΛΗΣ Μ. (δ.)	64	47493	δ. Κωνίπολι 22/1 δια Κωνσταντζαν
ΜΑΝΩΛΗΣ Χ.	62	15405	δ. Σουέζ 7/2 δια ΜΠ. Χομπί
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Λ. "Αντζελες 11/2 δια Σαγκάνη
ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ	71	9372	ε. Σάουθεντ άνοκορ. 14/2
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163	ε. Πειραιά 5/10 (έπισκευα)
ΜΑΟΥΝΤ ΟΡΦΥΣ	68	18525	δ. Κωνίπολι 16/2 δια Νοβρωσιόκη
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	ε. "Ακαμπα 9/2
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	ε. Λονδίον 25/2
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	α. Νιούκαστλ 21/2 δια Γερμανία
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	εις "Ιννοσμία υπό συμπλήρωσι
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	δ. Κωνίπολι 15/2
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	68	57204	ε. Π. "Ελιζαμπεθ 8/2 δι' "Ιταλιαν
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Βαττιμόρη 10/2
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	δ. Κωνίπολι 21/2 δια Μπουργκάς
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967	α. Λ. Τσάρλς 1/2
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	υπό παραλαβήν
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	δ. Κωνίπολι 5/2 δι' "Οδησσόν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	α. Αύγουστα 21/2 δια Μεξικό
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	α. Ν. "Ορλεάνη 22/2
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	11849	δ. Κωνίπολι 13/2 δια Τουσόφ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	αργεί εις "Αργουστόλι από 21/1
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΙΙΙ.	49	6607	αργεί εις Χαλκίδα
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106	δ. Σουέζ 25/2 δι' "Ερυθράν Θάλ.
ΜΑΡΓΚΩ	58	2966	α. Θέουτα 28/1 δια Νουακότ
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	α. Σόρκ Μπαϊ 18/2 δια "Ιαπωνία
ΜΑΡΙ	74	8925	ε. Ντάρ ες Σαλόμ 15/2
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ε. Τρίπολι (Λιβύη) 1/2
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	εις δέαν 41.54 Β. — 24.57 Δ. 11/1
ΜΑΡΙΑ	70	9101	ε. "Ισκεντερού 27/1
ΜΑΡΙΑ	58	5746	εις Σουέζ 5/6
ΜΑΡΙΑ Α.	62	3199	α. "Αμβέρσαν 3/2
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	74	15938	α. Ρότερνταμ 26/2 δια "Ιμμινχου
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9565	δ. Γιβραλτάρ 10/2 δια "Αλεξάνδρεια
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	60	6978	α. Κοατζακόολκος 13/1 δια Μάριελ
ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΛΙΝΑ Σ.	68	1599	α. Ντόχα 19/2 δια "Αντεν
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Ρεσίφ "Αιλ. 21/1 δια "Αμπιτζάν
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	α. Ρεσίφ 12/1
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	δ. Παναμά 29/12
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ε. "Αλεξάνδρεια 8/2
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	α. "Άμστερνταμ 19/2 δια Βοστώνη
ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	α. Μπέρτα 29/1 δια Τζέντα
ΜΑΡΙΑ Ξ.	68	11361	δ. Παναμά 18/2 δια Μαζαζάν
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	α. Τομπάτα 15/2 δια Φιλιππίνες
ΜΑΡΙΑ Σ.	58	9028	εις Σ. Τζών από 29/4
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'Ι'Θ (δ.)	66	42799	α. Σάρροχ 20/2
ΜΑΡΙΑΕΛΕΝΑ Τ.	58	9507	ε. Ρεσίφ 16/2
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	δ. Παναμά 21/2
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Χάμπτον Ρόδς 25/2 δια Βαττιμόρη
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	αργεί εις Πειραιά από 21/11/79
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)	75	68411	ε. Πειραιά 4/3
ΜΑΡΙΒΙΚ	62	23805	ε. Σπέτζια 25/2
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	δ. Κωνίπολι 17/2 δια Κούβα
ΜΑΡΙΕΒΑ	67	3953	ε. Πειραιά 9/1 (έπισκευα)
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	α. Πειραιά 5/2
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Γένοβα 25/2
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	ε. Γκόβενμπουρκε 28/12 (έπισκευα)
ΜΑΡΙΚΑ	62	9055	α. Λισσαβόνα 4/8
ΜΑΡΙΚΑ Τ.	60	6235	ε. Πειραιά 31/1
ΜΑΡΙΑΕΝΑ (μ.)	71	72335	ε. Γιουροπόρτ 24/2
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269	α. Μπάγια Μπλάνα 15/2 δια Ρωσία
ΜΑΡΙΑΥΝ Λ.	68	14569	δ. Κωνίπολι 20/12
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	δ. Γιουροπόρτ 6/2 δια "Άλγερία
ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	δ. Γιβραλτάρ 23/2 δια Ρουέν
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ.	75	14523	ε. Κουβέιτ 28/2
ΜΑΡΙΝΑ Α.	65	19566	δ. Γιβραλτάρ 16/2 δια ΗΠΑ
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	61	7838	α. Δουνκέρκη 19/2 δια Περσικό
ΜΑΡΙΟΝ	67	36066	α. Πούντα "Αρένας 17/2
ΜΑΡΙΤΣΑ	67	33586	α. Ν. "Ορλεάνη 16/2
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	68	29324	α. Λάς Πάμμας 21/2
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	δ. Κωνίπολι 23/2 δια "Αργεντινή
ΜΑΡΙ ΦΙΛΙΠ.	58	2140	δ. Σουέζ 22/2
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	δ. Παναμά 26/2
ΜΑΡΚΑΛΛΑΝ	68	14771	ε. Ντάρμαν 19/2
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	δ. Γιβραλτάρ 26/2 δια Αύγουστον
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	α. Μαντράς 18/2 δια Βομβάν
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	α. Κόρκ 25/1 δια "Ελ Τζαζίρ
ΜΑΡΙ (δ.)	59	20827	α. Της 21/2 δια Φός
ΜΑΡΜΑΡΑΣ	61	8831	α. "Ισκεντερού 8/2
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Νιούκαστλ 9/2 δια "Ιαπωνία
ΜΑΡΟΥΚΩ	67	8899	αργεί εις "Αργουστόλι από 10/1
ΜΑΡΣ	48	3368	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΤΗΣ	61	11915	α. Χούλ 3/2 δια "Ελ Τζαζίρ
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	δ. Π. Σαϊδ 17/2
ΜΑΡΩ	73	32510	ε. Βικτωρία (Β.Κ.) 21/2

ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. "Άμβούργον 14/2 δια ΗΠΑ
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18643	ε. Σ. "Αννα Μπαϊ 18/2
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝ (δ.)	62	12197	α. Χάμπτον Ρόδς 22/1
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΥ ΙΙ (μ.)	66	32645	ε. Καζαμπλάνκα 10/2 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ	58	7894	ε. Πειραιά 18/2
ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ	58	5562	α. Ντακόρ 8/2 δια Πόρσγκρου
ΜΑΤΣΕΤΙΚ	65	10554	αργεί εις Πειραιά 1/8
ΜΑΤΣΕΤΙΚ (δ.)	65	34185	α. Χάβρη 6/2 δια "Ελ Τζαζίρ
ΜΑΘΙΛΔΑ	65	7696	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΤΙΝΑ	63	2911	α. Ν. "Υόρκη 4/2 δια "Άρουμα

ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	α. Χάμπτον Ρόδς 18/2 διά Ίταλιαν
ΜΕΘΩΔΙΚ (μ.)	66	39617	α. Γιουρπόρτ 31/1 διά Γιβραλτάρ
ΜΕΘΩΝΗ (δ.)	81	33500	ε. Ίντσόν 13/2
ΜΕΪΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	ε. Λισαβώνα 27/2
ΜΕΛΑΙΝΑ	66	1599	α. Άμβέρσα 31/12 διά ΗΠΑ
ΜΕΛΙΤΗ	75	35489	α. Καλκούτα 26/2 διά Σιγκαπούρη
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Άνκρα ντ'ος Ρέις 10/2 διά Ρ. Τανούρα
ΜΕΛΠΟ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	α. Άμβέρσα 17/2
ΜΕΛΠΙ Χ	68	10355	α. Σάν Νικολας 11/2 διά Καριπιτο
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	δ. Π. Σαϊδ 24/2 διά Ν. Ύόρκην
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	εϊς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	ε. Ρίο Γκραντέ 19/12
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	αργεί εϊς Άργιστόλι από 23/1
ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	63	12407	α. Μοντεβιδέο 25/2 διά Λας Πάμας
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡ	73	11783	α. Πειραιά 16/2
ΜΕΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	57	10389	δ. Μπρούνσμπουτελ 10/2 διά Κλαϊπέντα
ΜΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	66	9826	δ. Μπρούνσμπουτελ 4/2 διά Κλαϊπέντα
ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΣΙΣΙΟΝ	72	9218	ε. Χιούστον 11/2
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	εϊς Γαλάτι υπό συμπλήρωσις
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9969	α. Πέραμα 16/2
ΜΕΝΤ ΦΡΗΖΕΡ	61	6124	ε. Πειραιά 25/2
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Καλκούτα 28/2
ΜΕΝΤΚΕΪ Π	62	9092	α. Χόνγκ Κόνγκ 28/1 διά Λομπιτό
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	δ. Π. Σαϊδ 27/2 διά Πειραιά
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	δ. Γιβραλτάρ 21/1 διά Έλ Τζαζαΐρ
ΜΕΝΤΣΟΥΪ	57	3709	δ. Κων/πολιν 24/2 διά ΗΠΑ
ΜΕΡΑΚΑΝΣ	75	28082	δ. Γιβραλτάρ 23/2 διά Μπριστολ
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΑΪΣ	62	1524	α. Βενετία 8/2
ΜΕΡΚΙΟΥΡ	62	9951	α. Άκαμπα 12/2 διά Ίσπανίαν
ΜΕΡΤΖΑΡΙΟ ΕΜΙΛΙΑ	78	5778	α. Γιοκοχάμα 13/2
ΜΕΡΤΖΑΡΙΟ ΛΟΜΒΑΡΔΙΟ	78	5778	ε. Αύγουστα 23/2
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	ε. Σιγκαπούρη 19/2
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΗ (δ.)	69	17485	α. ΣΕΛΛ Χάφεν 27/2 διά Άμβούργον
ΜΕΣ. ΑΚΤΗ (δ.)	70	17485	α. Σιγκαπούρη 19/2 διά Ίνδιαν
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	α. Κοτνού 8/12
ΜΕΣ. ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	70	17485	ε. Σιγκαπούρη 24/2
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17355	δ. Κων/πολιν 21/2 διά Ρουμανία
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486	α. Ρότερνταμ 27/2
ΜΕΣ. ΑΥΡΑ (δ.)	70	17485	α. Θέουτα 7/2 διά Άρούμπα
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	ε. Ρότερνταμ 28/2
ΜΕΣ. ΔΟΣΑ (δ.)	70	17485	ε. Παύλω Μπούκου 17/2
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	Ξωθή Βομβάρης 18/2
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	α. Μόναγκ 19/2 διά Π. Στάνβακ
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17355	δ. Θέρρασι διλ. 26/1
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17355	δ. Παναμά 22/2 διά Κίλην
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17355	α. Λ. Άντζελες 7/2 διά Μπαλιπόα
ΜΕΣ. ΠΡΟΗ (δ.)	72	17355	α. Βαλπαραΐζο 15/2 διά Κιουρασάο
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	δ. Γιβραλτάρ 24/2 διά Σέτε
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	7896	α. Σουάιμα 14/11
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Σούλων Βόσ 25/2 δι' ΗΠΑ
ΜΕΤΣΩΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Φιλανδέφριαν 6/2 διά Π. α Πιέρ
ΜΗΛΟΣ V.	54	3724	ε. Βόλον 1/10
ΜΗΛΟΣ ΑΪ ΛΑΝΤ	79	10991	δ. Έλσινρε 5/2 διά Γδύνια
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	ε. Πειραιά 8/1
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	67	11993	ε. Κολούμπια ρίβερ 5/2
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	68	2983	εϊς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΛΕΝΑ Α.	45	3401	εϊς Πειραιά από 21-9 (έπισκευαί)
ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ.	76	19150	ε. Άμβέρσα 26/2
ΜΙΜΗ Μ.	69	13525	α. Ρ. Ίανέιρο 30/1 διά Ν. Όρλεάνην
ΜΙΜΟΖΑ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	57	5288	α. Μομπάσα 14/2 διά Ντόρ-εξ Σαλάμ
ΜΙΝΑ	67	12843	α. Χάλφας 1952 διά Βερακρούξ
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ε. Ν. Όρλεάνην 1/11
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	α. Κίγκστον 25/2 δι' ΗΠΑ
ΜΙΝΙ ΛΑΪ'ΟΝΕΣ	72	1563	ε. Πειραιά 12/1
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	ε. Ραβέννα 2951
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	α. Γκάμπς 16/2 διά Ραβέννα
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Τσαγκουαράμας 21/2 διά Γουάνδα
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	α. Βίλμικγτον 15/2 διά Σαβάννα
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Πειραιά 14/1
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	ε. Ν. Όρλεάνην 26/2
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ε. Π. όφ Σπαιήν 18/2
ΜΙΝΙ ΛΕΪ'ΜΠΟΡ	71	1563	ε. Ν. Όρλεάνην 26/1
ΜΙΝΙ ΛΕΪ'Ν	70	1582	εϊς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΛΕΪ'Σ	69	1570	ε. Π. όφ Σπαιήν 22/2
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	α. Κορούνα 6/2 διά Έλ Τζαζαΐρ
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ε. Κίγκστον 21/2
ΜΙΝΙ ΛΗΘ	71	1584	α. Ν. Όρλεάνην 25/2
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Βαρκελώνη 23/2 δι' Έλ Τζαζαΐρ
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	α. Τζένταν 23/2 διά Γκιζάν
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Βαρκελώνη 12/2 διά Έλ Τζαζαΐρ
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Π. ώ Πρίνς 952
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	α. Σπέτζια 18/1 δι' Έλ Τζαζαΐρ
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	ε. Πειραιά 24/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	α. Κόννες 4/1 διά Μπαρμπάντος
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	α. Τζένταν 2052 διά Γκιζάν
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Μομνάλ 8/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	α. Ν. Όρλεάνην 18/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	α. Ραβέννα 12/2 διά Τρίπολι
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	δ. Παναμά 17/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥ	71	1594	α. Βίλμικγτον 25/2 διά Τζακσονβιλ
ΜΙΝΙ ΛΟΝΤ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάνην 25/2
ΜΙΝΤΕΝ	64	4776	α. Σ. Άννα Μπαϊτ 12/2 διά Τούρμπο
ΜΙΝΩΣ	75	28082	ε. Μόμπια 12/2
ΜΙΝΟΥΤΑΥΡΟΣ	57	4535	ε. Π. Έλιζαμπε 21/2
ΜΙΝΙ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	4998	α. Ν. Όρλεάνην 24/1
ΜΙΣ ΠΑΡΕΤΤΑ	66	22217	δ. Γιβραλτάρ 12/2
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Λ. Παλμας 16/2 δι' Άργεντινήν
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	3861	ε. Ηράκλειον 14/2
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	65	28313	δ. Παναμά 24/2 διά Βενεζουέλα
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	ε. Ράς Τανούρα 22/2
ΜΙΧΑΗΛ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	71	113522	αργεί εϊς Πειραιά από 9/6
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	δ. Κων/πολιν 1/2 δι' Όδησσόν
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	ε. Ν. Όρλεάνην 23/2
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	ε. Σετουμπάλκ 15/2
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	ε. Μαπούτο 5/1
ΜΙΧΑΛΗΣ	59	5384	α. Σύρον 28/10 διά Ρουμανία
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	2993	α. Σαντάντερ 23/2 διά Λισαβώνα
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	α. Άλεξάνδρειαν 24/2
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	α. Σαρζά 9/10 διά Μπ. Άμπας
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Άδελαιδα 21/2
ΜΙΧΑΛΗΣ ΣΥΛΑΣ	61	12662	α. Σίλικαπ 14/2 διά Πατζάγκ
ΜΗΝΜΟΣΥΝΗ	68	36168	α. Λ. Άντζελες 17/2 διά Γιοκοχάμα
ΜΟΛΙΣΤΑ	74	33073	α. Λισαβώνα 12/2 διά Π. Καρτίε
ΜΟΜΠΛΙΑΤΑ (δ.)	69	47958	α. Σιγκαπούρη 16/2 δι' Ίνδονησίαν
ΜΟΜΠΛΙΑΣΗ (μ.)	67	54502	α. Αύγουστα 17/1 διά Τουμπαρό

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ε. Αύγουστα 23/2
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	α. Κόμπε 19/2 διά Λ. Άντζελες
ΜΟΧΣΑ Δ.	56	8823	αργεί εϊς Πειραιά από 6/9
ΜΟΥΑΤΙ ΦΡΟΣΤ	58	4037	α. Παύλα 14/1 διά Χιόν
ΜΟΥΝΣΤΕΡΛΕΪΝΤΣ	60	9365	δ. Παναμά 28/1
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	67	5509	α. Μπότγουντ 19/2 διά Σ. Τζών
ΜΠΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ.	77	8799	α. Τζένταν 9/2 διά Γκιζάν
ΜΠΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ.	66	8937	α. Χάλμσον 1852 διά Χουέλλα
ΜΠΛΑΤΙΚ ΣΤΑΡ.	65	1599	ε. Σέτε 18/2 (ΕΠΟΛ)
ΜΠΛΑΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	60	6158	ε. Μαπούτο 2052
ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΙΤ	61	6950	α. Αύγουσταν 29/12 διά Μιζουράτα
ΜΠΑΡΟΥ ΧΟΥΟΠ.	57	5452	α. Μπαντρίμα 30/1 διά Τρίπολι
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	ε. Πειραιά 5/1 (έπισκευαί7
ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	67	1599	ε. Άλεξάνδρειαν 23/2
ΜΠΕΛ ΣΤΑΡ.	56	4884	ε. Π. ντε Μπουκ 23/2
ΜΠΕΛΣΚΑΪ	57	7974	εϊς Λάς Πάμας από 20512
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	α. Τέμα 12/2
ΜΠΙΑ	75	7246	α. Σέτε 16/2 διά Πειραιά
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	α. Γιβραλτάρ 27/1 διά Πειραιά
ΜΠΛΟΥ ΜΠΑΪΪ	63	9657	αργεί εϊς Πειραιά από 8/11
ΜΠΛΟΥ ΣΗ.	58	3778	δ. Ντόβερ 21/2
ΜΠΟΝΑΤΣΑ	68	16005	α. Σιενφουέγκος 12/2 διά Μ. Θαλ.
ΜΠΟΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	72	3621	α. Μομπάσα 21/2 διά Νακάλα
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	ε. Λισαβώνα 2/2
ΡΑΝΤΣΑ (δ.)	64	32756	εϊς Πέραμα από 9/12 (έπισκευαί)
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	α. Λονδίον 22/2 διά Νιγηρίαν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	εϊς Πειραιά από 8/7 (έπισκευαί)
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	α. Πειραιά 5/2 διά Λευκάδα
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	α. Ραβέννα 9/2 δι' Όρράντο
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥΪΣ	54	6103	ε. Πειραιά 17/10 (έπισκευαί)
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	αργεί εϊς Πειραιά από 10/10
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	εϊς Πειραιά από 2/9 (έπισκευαί)
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΣ	66	9085	ε. Γκοκαγιακιά 12/2
ΜΠΡΑΒΟΞΕΠΟΡΤΕΡ	77	3827	δ. Δαρδανέλια 22/2 διά Γαρίμκα
ΜΠΡΑΪΤ ΣΚΑΪ	69	2979	α. Σπέτζια 18/2 διά Κόλιανρι
ΜΠΡΗΖ (μ.)	64	35082	α. Τεργεσίον 2052 διά Πιομπια
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	α. Άγ. Φραγκίσκον 24/2
ΜΥΚΑΛΗ ΙΙ	67	16267	α. Τζένταν 23/2 διά Ντομάμ
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Γκάλβεστον 1052
ΜΥΡΙΝΑ	75	13036	ε. Τζέλεμερ Πόρ 8/2 διά Νιουφάουνταν
ΜΥΡΙΝΙΔΙ	77	5511	α. Καλαί 11/2 διά Κόλιγκραντ
ΜΥΡΤΙΑ	63	3499	α. Βενετία 3/2 διά Ραβέννα
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	α. Γιοκοχάμα 22/2 διά Ναγκόγια
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	α. Βανκούβερ 10/2
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	ε. Γιοκοχάμα 23/2
Ν.Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ	78	11850	ε. Νόρρε Άνκορ. 26/2
ΝΑΓΟΣ	71	2997	ε. Άννολιέλι άνκορ. 16/2
ΝΑΪ'ΑΝΤ	75	35561	α. Μαασοαία 23/2
ΝΑΝΟΥΛΑ	63	2589	α. Μομπάσα 12/2 δι' Έϊλατ
ΝΑΝΤΙΝΑ	70	5879	εϊς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΑΝΟΥ Κ.	66	1789	ε. Ν. Όρλεάνην 20/2
ΝΑΕΟΣ	70	8825	α. Άμβέρσα 9/2 διά Βερακρούξ
ΝΑΕΟΣ ΑΪ ΛΑΝΤ	80	10982	α. Κ. Τάουν 13/1 δι' Ίσπανίαν
ΝΑΤΑ	77	9359	εϊς Κενίτρα 17/9
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	ε. Φάς 22/2
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ε. Άμβούργον 23/2
ΝΑΥΣΙΚΑ Λ.	56	3640	δ. Π. Σαϊδ 10/10
ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙ	61	5584	ε. Π. Βεντρές 8/2
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845	υπό παραλαβήν
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	ε. Άλεξάνδρειαν 17/2
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	δ. Π. Σαϊδ 24/2
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	δ. Γιβραλτάρ 25/2 διά Ν. Ύόρκην
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Λ. Άντζελες 11/12 διά Γιοκοχάμα
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕΪ	78	33191	εϊς μεταφοράς Ράς Σουκεϊρ - Σουζέ
ΝΕΔΙ (δ.)	65	35324	υπό παραλαβήν
ΝΕΪ'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	δ. Κων/πολιν 10/2
ΝΕΛΗ Π. (δ.)	57	12483	α. Δουβλίον 14/2
ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	α. Τζένταν 24/2 διά Φρημάντλ
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Ν. Όρλεάνην 22/2
ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	ε. Ίντσόν 1352
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Όχο Ρις 14/2 διά Λονδίον
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	δ. Παναμά 21/2
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ.	67	32644	ε. Ρότερνταμ 26/2
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	ε. Σύρον 14/12
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	ε. Λουάντα 15/1
ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ.	63	8213	δ. Παναμά 11/2
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	α. Σαρφάκα 27/2
ΝΕΦΕΛΗ	69	5709	εϊς Πειραιά από 28/7
ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	ε. Πειραιά 19/1
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	δ. Κων/πολιν 4/2
ΝΗΡΗΙΣ	77	18080	εϊς Πειραιά από 25/5 (έπισκευαί)
ΝΗΡΙΤΟΣ (δ.)	64	42126	α. Βαρκελώνη 24/2
ΝΗΣΟΣ ΑΝΔΡΟΣ	61	3142	δ. Π. Σαϊδ 17/12
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	57	5693	α. Κοπερ 6/2
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	61	3190	α. Βενετία 24/2 διά Λειζορς
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	61	6306	α. Τάμα 19/2
ΝΙΕΝΜΠΟΥΡΓΚ	64	4566	α. Βιζακαπαντάμ 14/2
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Τάμα 2052
ΝΙΚΑΙΤΩΡ	64	10275	α. Αύγουστα 7/2 διά Λιπαρί
ΝΙΚΕ	59	4071	ε. Πειραιά 13/10 (έπισκευαί)
ΝΙΚΗ	71	9075	δ. Σουζέ 12/2
ΝΙΚΗ Ρ.	62	6171	αργεί εϊς Πειραιά 7/10
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	ε. Πειραιά 11/2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	10239	εϊς Πειραιά 11/12 (έπισκευαί)
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	52	7304	α. Άμπιτζάν 1951 διά Ραγκούν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	62	11229	εϊς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	α. Κοκόμο 16/2 διά Χιούστον
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Σαβόνα 21/2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	60	9486	α. Άλεξάνδρειαν 8/1
ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589	ε. Άμβούργον 23/2
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	α. Μπρούνοβιβ (Τέξας) 12/3
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	α. Κουβέιτ 16/1 διά Κομπάρ διλ.
ΝΙΚΟΣ	55	2303	εϊς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ	61	1	

ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	εις Π. Σαΐδ από 30/12/79
ΝΙΤΣΑ (δ)	71	16400	α. Κολόμπο 25/2 δια Σιγκαπούρη
ΝΟΝΙ	68	5430	ε. Κων/πολην 5/2 (ΕΠΩΛ)
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒ	59	8960	ε. Βιζακαστανάμ 1951
ΝΟΡΦ ΓΟΥΛΗΘ	54	7701	εις Αλεξάνδρεια από 11/4/78
ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ	66	25820	δ. Κων/πολην 19/2
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	δ. Γιβραλτάρ 29/1 δια Βαχράν
ΝΟΡΦ ΧΑ'Ι'ΝΕΣ	62	15110	α. Ν. Ώρλεάνην 27/1
ΝΟΡΦΧΑΦΕΝ	65	1236	εις μεσογειακάς μεταφορές
ΝΟΣΤΟΣ (δ)	60	21199	α. Παρανάγκουα 21/2 δια Ρεσίφε
ΝΟΤΑ Κ	70	6235	ε. Ήλευσινα 15/3
ΝΟΤΗΣ	55	3956	εις Νόνην από 3/4/80
ΝΟΤΟΣ (δ)	64	49055	Ξεωθι Μοχαμέτια 7/2
ΝΟΤΟΣ	61	7351	ε. Μπορντιό 1252
ΝΤΑΛΙΑ Α	45	3487	ε. Αλεξάνδρειαν 23/2
ΝΤΑΜΙΑΝ	64	6460	α. Μερσίν 15/2 δια Έλ Τσαζαΐρ
ΝΤΑΝΑ ΣΗ (δ)	63	34617	α. Χάλντια 1/11 δια Σιγκαπούρη
ΝΤΑΝΙΕΛ (δ)	59	12299	α. Λά Γκουλέτ 24/2 δι' Α' γουόστα
ΝΤΑΝΙΕΛ	67	3868	α. Μάλτα 23/2 δια Κων/πολην
ΝΤΑΠΟ ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	58	7396	α. Μπιλιμιά 15/1 δια Ματάντζα
ΝΤΑΠΟ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	61	13054	α. Ρουέν 12/2 δια Λόλας
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	δ. Γιβραλτάρ 15/2 δια Βρέμην
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. Άμβέρσαλ 20/2 δια Ρότερνταμ
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ ΣΕΥΛΟΡ (δ)	58	11486	α. Σ. Άννα Μπαιη 23/2 δια Σάν Χουάν
ΝΤΑΦΦΟΝΤΙΛ Β. (δ)	61	22256	ε. Μιχφορντ Χάφεν 27/2
ΝΤΕΖΑΝΜΑΡ	60	7178	ε. Βομβήν 23/2
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523	α. Ρουέν 23/2 δια Καζαμπλάνκα
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	ε. Μπιλιμιά 19/2
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	δ. Γιβραλτάρ 13/2 δια Λάγος
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Λάγος 7/2 δια Χιούστον
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Γκάλβεστον 7/2
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	α. Ουλάσα 4/2
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	63	7700	ε. Πειραιά 15/2
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	α. Τζένταν 26/2 δια Κορέα
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΘΕΡ	72	9710	ε. Κ. Τάου 3/3
ΝΤΕΝΙΣ Μ	59	6134	α. Μαπούτο 4/2
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	α. Βαλτιμόρην 23/2 δι' Ιαπωνία
ΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ	60	19988	ε. Ν. Ώρκην 8/2
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	ε. Πειραιά 20/10
ΝΤΙΓΚΚΟ	67	3315	ε. Πασηγιές 15/2
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ)	66	37670	δ. Γιβραλτάρ 8/2 δια Π. Ώρντάς
ΝΤΙΝΤΙΕΡ	62	6981	α. Βόλβις Μπαιη 12/2 δια Π. Έλιζαμπεθ
ΝΤΟΛΛΥ	55	4887	α. Σπέτζια 3051 δια Πειραιά
ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ)	59	12463	α. Άμστερνταμ 25/1
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	6980	ε. Κόρκ 25/2
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	εις μεσογειακάς μεταφορές
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (δ)	70	17782	α. Σιγκαπούρη 2252 δια Βομβήν
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ)	71	17782	α. Ν. Ώρλεάνην 2052
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. Ν. Ώρλεάνην 22/2
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	δ. Κων/πολην 14/2 δια Κωνσταντζάν
ΝΤΟΡΙΚ (δ)	66	45289	εις Πέραμα από 7/1 (έπισκευα)
ΝΤΟΡΙΣ (δ)	76	68567	ἀργεί εις Πειραιά από 10/7
ΝΥΑΛΑ (δ)	62	12392	ε. Μελίλι 12/2
ΝΥΜΦΗ Κ	66	22260	ε. Ν. Ώρλεάνην 22/2

ΠΑΛΜΥΡΑ (δ)	67	47081	ε. Μονρόβια 7/1
ΠΑΝ ΑΥΡΑ	62	10163	ε. Ντάρμπαν 14/2
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓ'ΩΤΗΣ	73	8953	δ. Μπρούνομπουτελ 25/1 δι' Άβανα
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	δ. Ζουζέ 19/2 δια Βομβήν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ	63	10318	δ. Π. Σαΐδ 28/1
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	εις Πειραιά από 17/10 (έπισκευα)
ΠΑΝ. ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	70	11525	α. Σιγκαπούρη 13/2 δι' Αυστραλία
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	ε. Χιούστον 952
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	64	9371	α. Καρτάι 2052
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.	70	7773	α. Άμβέρσαλ 19/12 δια Τρίπολη
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	α. Βαρκελώνη 24/2 δια Αλεξάνδρεια
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	8764	ἀργεί εις Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	ε. Ήμιγκομ 21/2
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	10873	α. Τζένταν 26/2
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Όσκαρσταν 17/2 δια Τζένταν
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	ἀργεί εις Άργοστόλι από 23/12
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	60	3840	ε. Αλεξάνδρεια 8/2
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕ'Ι'Μ (δ)	64	33642	Ξεωθι Βομβήν 18/2
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α	74	14790	α. Γκάλντιστον 22/1 δια Ναχόντκα
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	μεσογειακάς μεταφορές
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	α. Αλεξάνδρεια 3/2
ΠΑΟΛΙΝΟ	54	1020	ε. Πειραιά 24/12
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	δ. Γιβραλτάρ 25/2
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	α. Λ. Πάλμας 26/1 δια Νιγηρία
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	α. Ρουέν 16/2 δι' Έλ Τσαζαΐρ
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	ε. Πειραιά 18/2
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	ε. Τζένταν 18/2
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	ε. Πειραιά 13/2
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	ε. Πόρτομαου 21/2
ΠΑΡΑΛΟΣ (δ)	64	30735	ε. Βαλέττα (Μάλτα) 5/3
ΠΑΡΑΛΟΣ	62	9636	α. Λ. Πάλμας 12/2 δια Π. Χάρκουρι
ΠΑΡΓΑ	59	10065	εις Πειραιά από 4/9
ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ	65	1982	προσρη. Ξεωθι Τρίπ. Λιβής
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	56	1990	ε. Πειραιά 7/2
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	62	9455	ε. Ντακάρ 14/2
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	δ. Γιβραλτάρ 10/2
ΠΑΡΟΣ (δ)	60	12762	ε. Τέμα 19/2
ΠΑΡΟΣ	65	8883	ε. Πειραιά 21/2
ΠΑΡΟΥΣ	69	1999	α. Χάμπτον ρόδε 16/1 δι' Άμβέρσαλ
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ)	71	80225	ε. Λαμπουραν 3051
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ)	65	38116	δ. Κων/πολην 1/1 δι' Ελλάδα
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	67	10771	ε. Ρουέν 20/2
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	ἀργεί εις Πειραιά
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	α. Άμβέρσαλ 19/2 δια Πασηγιές
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	ε. Δρέπανον 24/2
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	ἀργεί εις Πειραιά από 4/6/78
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ	62	11756	α. Ντάρ ες Σαλάμα 6/2
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	69	12251	εις Ζέτε από 27/11
ΠΑΤΡΕΛ	74	13036	ε. Βανκούβερ 23/2
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ)	77	125947	ε. Πειραιά 24/2
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	ε. Σαλβαντόρ 1052
ΠΑΤΡΙΣΙΑ	70	14724	α. Ν. Γουστομίντερ 30/10
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α	71	16306	α. Θέουτα 19/1 δι' Άβανα
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Τ	57	8549	ε. Ντουμπάι 23/12
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Υ	60	7707	α. Θέουτα 25/1 δι' Άβανα
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ)	58	18297	ε. Πειραιά 21/2
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ	69	1999	ε. Πειραιά 23/1
ΠΑΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	α. Σιγκαπούρη 12/2 δια Ν. Ώρλεάνη

ΠΕΔΟΥΛΑΣ (δ)	62	28222	ε. Βομβήν 13/2
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	δ. Παναμά 23/2 δια Μπουσάν
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	εις Θέον 39.36 Β. — 19.36 24/2
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012	εις μεσογειακάς μεταφορές
ΠΕΛΛΑ	79	10993	δ. Ζουζέ 29/1 δια Περσικόν
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	εις μεσογειακάς μεταφορές
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ)	65	34446	α. Ράς Σουκεϊρ 12/1
ΠΕΛΟΣ	55	7737	α. Ίατσί 20/2 δια Μπ. Άυρες
ΠΕΜΑ	60	4824	α. Πειραιά 11/12 δια Πρέβεζα
ΠΕΜΠΑΝΕ	70	9870	ε. Κοτσονά 12/2
ΠΕΝΤΕΛΗ (μ)	72	57802	α. Άμβέρσαλ 24/2 δια Πειραιά
ΠΕΡΑ (δ)	67	57794	ἀργεί εις Πειραιά από 8/7
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	δ. Γιβραλτάρ 18/2 δια Βισμαρ
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	ἀργεί εις Πειραιά από 18/9
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ)	67	38915	ε. Ουλάσα 14/2
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ)	76	45330	α. Σουδάνου 22/2
ΠΕΡΑ Α' ΓΑΛΑΝΤ	64	10865	μετ'ων. «GOLDEN SINGAPORE» ο. πανομά
ΠΕΡΑ ΜΠΑ'Υ	71	9623	ε. Ν. Ώρλεάνην 22/2
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ)	75	76005	Ξεωθι Λ. Άντιζέλες 12/2
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ)	63	30511	ε. Ν. Ώρλεάνην 24/2
ΠΕΡΙΤ (δ)	70	119730	ἀργεί εις Πειραιά 8/2
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Μασσαλίων 24/2 δια Νταμά
ΠΕΤΡΑΔΙ	72	9350	α. Π. Κελάγ 17/2 δι' Άμβουρσον
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ)	56	11973	α. Πειραιά 2052 δια Μέγαρο
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ)	55	11859	εις μεταφορές Τζένταν
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ)	57	12257	εις Τζέντα (διυθητική)
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ)	54	12107	ε. Τζέντα 29/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ)	56	17212	ε. Πειραιά 4/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Πειραιά 6/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ)	66	43399	α. Τζένταν 13/2 δια Ράς Τανούρα
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ)	57	21977	ε. Πειραιά 8/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ)	50	16485	εις μεταφορές Τζένταν
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ)	51	16440	ε. Τζένταν 7/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ)	60	26467	ε. Τζένταν 15512
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	δ. Γιβραλτάρ 23/2 δια Τζένταν
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Πειραιά 24/2 δια Τζένταν
ΠΕΤΡΟΜΑΡΑ'Ι'Τ	57	8776	δ. Κων/πολην 19/2 δια Γαλάτσι
ΠΕΤΡΟΣ Β	63	15347	δ. Κων/πολην 25/2 δι' Άοντόν
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	α. Ν. Ώρλεάνην 10/2
ΠΗΓΑΣΟΣ	63	9707	Ξεωθι Ντάρμπαν 18/2
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	εις Πειραιά από 31/1/81 (έπισκευα)
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	α. Αιγούσαν 9/2 δια Λόριεντ
ΠΗΛΙΟ (δ)	71	109650	ἀργεί εις Ίεα από 16/10/79
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	ἀργεί εις Άστακό από 3051
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	68	3035	α. Σονάνα 12/2 δια Λείξιοι
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Β	56	6642	ε. Πειραιά 22/1
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ	56	6198	δ. Κων/πολην 27/1 δι' Ελλάδα
ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336	δ. Κων/πολην 5/2 δια Βατούμ
ΠΙΕΡΟΣ	63	1702	α. Μάλτα 24/12 δια Τρίπολη
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	Ξεωθι Κασίμ 14/2
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	ε. Ρεσίφε 17/2
ΠΙΝΔΟΣ (μ)	64	37792	α. Σιγκαπούρη 19/2 δια Σεμράγκ
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	δ. Ζουζέ 17/2 δια Περσικόν
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	ε. Λομπίτο 15/10
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ)	67	48747	α. Τάραντα 9/2
ΠΛΑΤΡΕΥΣ (δ)	69	93547	ε. Ράς Τανούρα 18/2
ΠΛΑΪΣ	64	6341	ε. Αλεξάνδρεια 23/2
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	ἀργεί εις Άργοστόλι από 23/12

ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	33291	δ. Παναμά 24/2	5775	ε. Βαλπαράϊζο 24/2
ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	10233	ε. Γιουρμπόρι 26/2	1599	δ. Γιβραλτάρ 25/1 δια Τρίπολη (Λιβύη)
ΠΟΛΑΝΑ	60	8414	ε. Μπείρα 10/2	2916	υπό παραλαβή
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	α. Ντάρμπαν 24/12 δια Καράτι	5746	ε. Πειραιά 24/2
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	α. Αμβέρσαν 20/2 δια Βουλιά	13247	δ. Σουζέ 16/2
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801	ἀργεί εις Πειραιά από 17/12	11506	α. Σιγκαπούρη 18/2 δια Κασσιούγκ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953	δ. Π. Σαϊδ 14/2	29260	α. Βαλτιμόρη 22/2 δια Ροστόκ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	58	8314	μεταν. «INTRIA TRIUMPH»	11505	α. Ντάρμπαν 21/2 δια Κορτά
ΠΟΛΥΣ (δ.)	65	40284	ε. Πειραιά 18/1	11002	α. Α. Αντζελές 24/2 δια Ζαγκάνη
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	ἀργεί εις Πειραιά από 15/4/75	16417	δ. Έκσινóre 20/2 δια Βαλτικίη
ΠΟΛΥΧΡΩΝΗΣ	77	16014	α. Π. Αρθούρι 4/2	8952	εις Πειραιά 27/10
ΠΟΝΤΕΝΓΚΡΟ	64	2961	εις μεσογειακάς μεταφοράς	15338	ε. Γιοκοχάμα 22/2
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	δ. Παναμά 5/2 δια Κίνανα	10600	ε. Σιγκαπούρη 9/2
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	α. Σπέτια 22/2	10329	ε. Νταμά 22/2
ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	ε. Πειραιά 10/11	11452	ε. Π. Έλιζαμπεθ 17/2
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Τενερίφη 25/2	11034	α. Άναδιρ 11/2 δια Βαλτικίη
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Βαρκελώνη 24/2 δια Βαλένθια	9084	α. Τσαρλεστον 4/2 δια Άαρχους
ΠΟΡΟΣ ΑΪΪΑΝΤ	81	10990	α. Τιμνιχαμ 20/2 δια Λιβερπούλ	5723	εις Σουζέ 24/1
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ	70	3992	ε. Πειραιά 14/2	10996	ε. Χάλιφα 16/2
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	δ. Παναμά 31/1	10000	ε. Χάλιφα 25/2
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656	ε. Μαπούτο 8/2	10996	α. Νιούορτ 20/5 δια Ντεμεράρα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	61	9404	ε. Αμβούργον 16/2 (επισκευά)	10994	α. Γρενάδα 25/2 δια Γουιάνα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Β.	58	11048	εις Πειραιά (επισκευά)	2653	α. Κοπερ 12/2 δια Πειραιά
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	α. Λάγος 9/2 δι' Αμμιτζάν	9983	δ. Γιβραλτάρ 11/2 δια Χιούστον
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	ε. Πειραιά 22/1	9999	α. Κακινάνα 23/2 δια Ρόττερνταμ
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	δ. Π. Σαϊδ 17/2 δια Μεσόγειον	9773	α. Στουμπάλβ 6/2 δια Άγ. Δομνίκο
ΠΡΟΩΔΟΣ	58	4225	ἀργεί εις Ντουμπάι 1/1	13646	ε. Τζένταν 20/2
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Βερσακούζ 2/2	9017	εις Λουάνα από 23/10
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	ἀργεί εις Πειραιά από 18/4	8198	α. Σ. Άννα Μπαϊ 15/2 δια Ρεσίφε
ΠΡΟΣΩ	68	34640	α. Τάμα 13/2 δι' Αμβέρσαν (ΕΠΩ)	11946	α. Σπέτζια 4/1 δια Γιβραλτάρ
ΠΡΟΤΕΥΣ	68	37419	α. Βανκούβερ 22/1	15981	ε. Ν. Υόρκην 12/2
ΠΡΩΤΟΚΑΛΟΣ	62	9229	δ. Κωνίπολην 13/2	16402	α. Ωλυμπια (Άουστρ.) 24/2 δια Ρωσίαν
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	ιδε «ΣΤΑΡ ΠΡΩΤΟΜΑΧΟ»	17876	ε. Μαπούτο 21/2
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	16402	α. Ντάρμπαν 18/2 δι' Αμβούργον	5801	δ. Γιβραλτάρ 23/2 δια Μοσταγκάνεμ
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	ε. Κιγκνίτα 3/2	4281	δ. Π. Σαϊδ 27/2 δια Βρόσση
ΠΥΘΙΑ	72	10351	δ. Κωνίπολην 7/2 δια Σύρον	8999	εις Φάο από 30/9/80 (Ζημία Πολέμου)
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	δ. Έκσινóre 8/2	10299	α. Γένοβα 26/2 δια Βαλπαράϊζο
ΠΥΛΟΣ	81	13800	εις Τόκιο υπό συμπλήρωσιν	9001	εις Λομπιτο 20/9/77
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Άλεξάνδρειαν 21/2 δι' Ίταλιαν	13714	δ. Γιβραλτάρ 23/2 δια Καζαμπλάνκα
ΡΑΪΝΑ Κ.	70	14609	α. Χιούστον 26/1	8894	ε. Ρουέν 23/2
ΡΑΪΓΝΑ	81	32247	ε. Άννιπλοις άνκορ. 17/2	10947	α. Ντάρμπαν 4/2
ΡΑΪΓΝΟ (δ.)	59	12413	δ. Κωνίπολην 19/2	6172	ε. Τσαρλεστον 25/2
ΡΑΪΪΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	63	5249	α. Μπείρα 23/2 δια Μομπάσα	10076	α. Λ. Πάλας 14/2 δια Μπαρμπάντος
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 1 (δ.)	77	18325	δ. Π. Σαϊδ 6/1	11928	α. Μπιλιμάδο 23/1 δια Βάχαν
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 19/2 δια Μέγαρα	16273	α. Σιγκαπούρη 21/2 δια Νταμά
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016	α. Ράς Τανούρα 26/12	22156	α. Χάμpton ρόδς 10/2 δια Ρουμανία
ΡΕΑ	71	9025	ε. Ντάρμπαν 17/2 (επισκευά)	81438	δ. Σουζέ 15/2 δια Ράς Τανούρα
ΡΕΑ	56	4275	ἀργεί εις Πειραιά από 18/3/80	12228	ε. Νταμά 23/2
ΡΕΑ	61	4152	ε. Καντζέ 24/2	30058	α. Αμβέρσαν 24/2 δια Κάμαρ
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	ε. Πειραιά 31/2	12061	ε. Νανκόγια 19/2
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	α. Λ. Παλλίς 31/2 δι' Άλλερίαν	60	7746
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	α. Σιγκαπούρη 4/2 δια Κάντα	9165	δ. Κωνίπολην 7/2 δια Πειραιά
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΪ	63	14961	ε. Χάμpton ρόδς 20/2	9793	α. Ρίο Άνείρο 25/2 δια Σάντος
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	ε. Άννάπολις άνκορ. 23/2	70	9824
ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ	77	9774	ε. Σίδνευ 23/2	72	9824
ΡΗΜ Ι	61	2981	ε. Τάμα 13/2	59	10075
ΡΗΝΗ	62	9771	ε. Λάγος 17/2	76	9784
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	α. Κισαράζου 9/2 δια Κόμπε	64	1906
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	α. Ρίο Άνείρο 19/2 δια Κουβέιτ	71	13631
ΡΗΦΕΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	67	8233	ε. Πειραιά 30/1	71	9810
ΡΙΒΑ	63	10299	ε. Ρογκούν 1/2	65	9572
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812	ε. Ίτέα 27/1	57	2926
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2998	α. Βρέμην 11/2 (ΕΠΩΛ)	65	33287
ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ	64	19985	δ. Μπρούνομπουτελ 18/2 δια Σάντος	77	14484
ΡΙΟ ΜΑΝΕΣ	68	24198	υπό παραλαβή	57	9603
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕΓΡΟ	57	4931	δ. Π. Σαϊδ 5/2	61	5239
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	δ. Μάλτα 20/2	68	10016
ΡΙΟΝ (δ.)	63	26376	ε. Βαλτιμόρη 23/2		
ΡΟ—ΡΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	71	1552	ε. Άλεξάνδρειαν 21/2		
ΡΟΑΝ (δ.)	59	12270	α. Τζένταν 24/2 δι' Άντεν		
ΡΟΔΟΣ	55	3370	δ. Κωνίπολην 11/1		
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	α. Σιγκαπούρη 6/2 δια Μεξικό		
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	α. Σιγκαπούρη 25/2 δια Τζακάρτα		
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ	58	8920	ε. Ντάρμπαν 13/2		
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	α. Χιούστον 5/2		
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	δ. Παναμά 17/2 δια Λ. Αντζελές		
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Σαντίνα 12/2 δι' Αμβούργον		
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	α. Σεπετιάμα Τέρμ. 7/2 δια Κόμπε		
ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	2997	δ. Π. Σαϊδ 29/1		
ΡΟΝΤΙΑΝ ΣΚΑΪ	69	2995	α. Κορούνα 2/2		
ΡΟΝΤΟΣΙ	62	9443	α. Γιοκοχάμα 20/2 δια Σιγκαπούρη		
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	α. Φιλαδέλφειαν 11/2 δια Λισσαβόνα		
ΡΟΥΓΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	ε. Όκλαντ 26/2		
ΡΟΥΓΓΙΑΛ ΣΚΑΪ	69	4121	α. Τενερίφη 15/2 δια Ρόττερνταμ		
ΡΟΥΓΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	δ. Κωνίπολην 23/2 δι' Όδησσόν		
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	60	11632	α. Όξελσοούντ 16/2 δι' Έσμουτζεργκ		
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	52	2606	ἀργεί εις Χαλκίδα		
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	ε. Άλεξάνδρειαν 26/2		
ΣΑΪ'ΖΑΛ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	64	7606	δ. Σουζέ 21/2		
ΣΑΪΝΤ ΑΝΤΟΥΝ (δ.)	68	53160	α. Φιλαδέλφειαν 5/2 δια Περαικόν		
ΣΑΪΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8532	εις Μαντρέας από 10/5/12		
ΣΑΪΝΤ ΜΑΪΡΗ (δ.)	56	12279	α. Π. Βέσμε 23/2 δια Σέτε		
ΣΑΪΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	ε. Βομβάην 21/8		
ΣΑΪΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	δ. Γιβραλτάρ 25/12 δια Τρίπολην		
ΣΑΪΝΤ ΤΖΩΝ	71	9767	ε. Μομπάσα 25/1		
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.)	69	99137	δ. Ντουμπάι 17/2 δια Κολόμπε		
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	ε. Κ. Τόουν 22/2		
ΣΑΛΑΜΠΟ (δ.)	56	12666	ἀργεί εις Πειραιά από 20/8		
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	ε. Αμβούργον 26/2		
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑΪΤ	71	4995	ε. Γουόρρι 14/1		
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	δ. Γιβραλτάρ 9/2 δια Ντουάλα		
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΪΗ	69	6054	α. Ρόττερνταμ 24/2 δια Γουόρρι		
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	α. Φιλαδέλφειαν 5/2 δια Ν. Χάφεν		
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕΪ	71	7013	ε. Τζένταν 23/2		
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	δ. Π. Σαϊδ 12/2		
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	α. Αμβούργον 28/1 δια Λάγος		
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑΪ	71	6189	δ. Γιβραλτάρ 25/2 δι' Αμβέρσαν		
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	ε. Μπράκε 25/2		
ΣΑΜΟΣ	66	17208	δ. Κωνίπολην 17/2		
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	δ. Μπρούνομπουτελ 13/2		
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	α. Τζένταν 15/2 δια Φρημάντλ		
ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΪ	54	8517	α. Άλεξάνδρειαν 17/2		
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597	α. Αμβέσαν 19/1 δια Μιζουράτα		
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775			
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599			
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916			
ΣΑΜΠΙΡΑ	70	5746			
ΣΑΜΠΛ (δ.)	57	13247			
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506			
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260			
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	72	11505			
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002			
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417			
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952			
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338			
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600			
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	67	10329			
ΣΑΝ ΤΖΩΝ ΜΠΑΪ'Υ	74	11452			
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	61	11034			
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084			
ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ	61	5723			
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996			
ΣΑΝΓΚΟΥΖΑΪΡΑ	79	10000			
ΣΑΝΚΑΡΙΜΠ	79	10996			
ΣΑΝΜΑΡΙΑ	78	10994			
ΣΑΝΜΠΕΡΝΤ	70	2653			
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983			
ΣΑΝΤΟ ΕΒΑΝ	71	9999			
ΣΑΝΤΟ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	78	9773			
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646			
ΣΑΝΤΟΣ	58	9017			
ΣΑΝΤΟΣ	61	8198			
ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946			
ΣΑΟΥΓΚΟΥΪ'ΝΤ	63	15981			
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402			
ΣΑΠΦΩ	63	17876			
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801			
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281			
ΣΑΡΩΝΙΚ ΣΗ	63	8999			
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299			
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001			
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714			
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894			
ΣΕΛΑΣ	63	10947			
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ	62	6172			
ΣΕΜΕΛΗ	63	10076			
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928			
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583			
ΣΕΝΑΝΤΟ	74	16273			
ΣΕΝΟΡΙΤΑ ΜΑΡΙΑ	62	22156			
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	77	81438			
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228			
ΣΕΡΡΑΙ	73	30058			
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061			
ΣΗ ΓΚΛΟΡΥ	60	7746			
ΣΗ ΕΠΛΟΡΕΡ	59	9165			
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793			
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824			
ΣΗ ΡΕΪΝΤΖΕΡ	59	10075			
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784			
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΕΡ	64	1906			
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ	71	13631			
ΣΗ ΤΑΪ'ΝΤ	71	9810			
ΣΗΓΚΑΛ	65	9572			
ΣΗΓΟΥΪ'ΝΤ	57	2926			
ΣΗΝΙΚ (μ.)	65	33287			
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484			
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΪΗ	57	9603			
ΣΙΓΚΡΙ	61	5239			
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016			
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948			
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272			
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΡΥ	56	6660			
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΪ'ΝΤ	77	11272			
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272			
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981			
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΪ'Υ	69	9305			
ΣΙΛΒΕΡ ΠΟΡΤ	56	6617			
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631			
ΣΙΛΒΕΡΣΑΡΚ	58	7686			
ΣΙΜΠΥΛΛΑ</					

ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ)	65	42810	άρχει εις Πειραιά από 14/11
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ)	58	11492	ε. Πειραιά 23/12
ΣΠΕΤΣΕΣ ΑΐΓΛΑΝΤ	70	8174	α. Χιούστον 12/2
ΣΠΙΛΙΟΣ	67	15841	α. Κουβέιτ 14/2
ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	α. Α-αγος 17/2 δια Π. Χάρκουρτ
ΣΠΥΡΟΣ (δ)	65	31296	α. Αμβέρσαν 23/2 δια Μεθιλ
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ)	72	103291	άρχει εις Πειραιά από 20/1/81
ΣΠΥΡΟΣ Β	64	4975	δ. Κων/πολιν 21/2
ΣΠΥΡΟΣ Γ	63	10736	δ. Μπρούκλιν 19/2 δια Νιγηρία
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Τσίμα 18/2 δια Βανκούβερ
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ)	64	41260	άρχει εις Πειραιά από 6/5
ΣΤΑΚΟΚΟ	50	3135	άρχει εις Πειραιά από 6/5
ΣΤΑΛΟ 2	68	22118	α. Μπ. Άγιος 23/2 δια Ρωσίαν
ΣΤΑΜΑΤΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	56	8878	άρχει εις Πειραιά 5/10
ΣΤΑΜΥ	72	30315	δ. Παναμά 16/2 δια Γένοβα
ΣΤΑΡ (δ)	56	10287	άρχει εις Πειραιά 18/3/75
ΣΤΑΡ	64	1584	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΑΡ Ι	58	7100	α. Π. Σαΐδ 5/2
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	α. Λισσαβόνα 18/2 δι' ΗΠΑ
ΣΤΑΡ ΓΚΕΐΖΕΡ	68	16611	ε. Λ. Άντζελες 25/2
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ	68	16612	ε. Υμουίντεν 25/2
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Βανκούβερ 13/2
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ε. Βανκούβερ 22/2 (ΕΠΩΛ)
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Μακάο 25/2 δια Μπρισμπίτην
ΣΤΑΡ ΛΑΐΤ	61	13184	α. Τσιβιβαθκια 25/2 δια Λιβόρνο
ΣΤΑΡ ΔΟΥΖΟΥ	69	19024	α. Κολομβία ρίβερ 25/2 δια Περού
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Γάνδη 23/2 δι' ΗΠΑ
ΣΤΑΡ ΠΡΑΐΝΤ	62	15649	α. Φιλαδέλφειαν 17/2 δι' Αμβέρσαν
ΣΤΑΡ ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	α. Λ. Άντζελες 15/2 δια Γισκοχόμα
ΣΤΑΡ ΣΙΠ	62	4367	α. Μπιλμπαο 15/1 δια Λαττάκια
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	α. Φρημάντλ 22/2 δια Κουβέιτ
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ	71	1584	α. Λ. Πάλμας 21/2 δια Π. Χάρκουρτ
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ)	76	163810	άρχει εις Ίταν από 16/12
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ	69	16789	α. Γιβραλτάρ 23/1 δια Ντακάρ
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ	52	2445	ε. Άμπιτζάν 27/12
ΣΤΕΛΙΟΣ (δ)	68	103178	α. Τζουάμα Τέρμ. 6/11
ΣΤΕΛΛΑ	57	8898	ε. Μπαρμπάντος 12/2
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	δ. Γιβραλτάρ 10/2 δια Ταρτούς
ΣΤΕΝΙΣ	59	6678	δ. Κων/πολιν 7/1 δια Βάρνα
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	α. Κ. Τάουν 18/2 δια Ρεινιόν
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	α. Π. Έμπεδόκλες 28/1
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Μεκβούρη 27/1 δια Μπρισμπίτην
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	81	30650	εις Μαγκάλα από συμπλήρωσιν
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ	73	3700	δ. Σουέζ 10/2
ΣΤΗΛ ΤΡΕΐΝΤΕΡ	65	7606	εις Μπάσαν από 28/4 28/4(ζημ. Πολέμου)
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	α. Κιότζια 17/2 δι' Ορτόνα
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΙΙ (δ)	67	39135	ε. Πειραιά 25/12 (επισκευαί)
ΣΤΡΥΜΟΝ	69	16229	α. Ν. Υόρκην 28/1 δι' Άρουμπια
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Σ.	62	11034	α. Σιγκαπούρη 23/2 δια Μαυρικίον
ΣΤΥΛΙΣ (δ)	61	16417	α. Ν. Υόρκην 21/2
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ)	72	70507	α. Σιγκαπούρη 13/1
ΣΥΝΑΛΗΘΕΙΑ	52	5610	δ. Κων/πολιν 23/2 δια Π. Σαΐδ
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	6617	α. Πειραιά 19/2
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	α. Πειραιά 17/2 δια Λευκάδα
ΣΥΡΑ	77	16380	α. Τζένταν 15/2
ΣΥΡΙΑ	77	5724	α. Μπριεμεράφεν 23/12 δια Πειραιά
ΣΥΡΟΣ	64	5237	α. Μοντεβιδέο 25/2 δια Κουβέιτ
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	α. Ριγίεκα 29/1 δια Πάτραν
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	α. Νταμάμ 21/1
ΣΩΤΗΡ	62	21099	δ. Ντόβερ 22/2 δι' ΗΠΑ
ΣΩΤΗΡΗΣ	70	5480	α. Πειραιά 15/2
ΤΑΐΓΚΕΡ ΜΠΑΙΗ	73	8843	δ. Κων/πολιν 4/2 δια Μ. Θάλ.
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ	57	9294	δ. Γιβραλτάρ 4/2 δια Λάγος
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ)	66	38260	ε. Μεκλία 15/2
ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	ε. Πειραιά 17/11 (επισκευαί)
ΤΑΚΤΙΚ (δ)	74	105422	δ. Γιβραλτάρ 26/2 δι' Αύγουσταν
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	ε. Γάνδη 25/1
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7131	εις Πειραιά 2/3
ΤΑΝΙΤ (δ)	75	4525	ε. Π. Έβεργκλέιντεν 31/1
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ	61	10532	α. Σύρον 20/12 δια Νιγηρία
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ	71	9078	δ. Κων/πολιν 24/2 δια Γαλάτσι
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΡΑ	61	3943	δ. Π. Σαΐδ 18/12
ΤΑΡΕΚ	53	4097	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	α. Τσίμα 11/2
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΛ	68	21498	δ. Παναμά 20/52
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΐΝ	73	19420	ε. Λισσαβόνα 16/12
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	ε. Κολομβία ρίβερ 17/2
ΤΑΣΙΑ (δ)	69	63989	α. Άγ. Φραγκίσκον 16/1
ΤΑΣΙΑ	62	14150	εις Τής από 30/11
ΤΑΣΟΣ Κ.	60	3726	ε. Καζαμπλάνκα 10/2
ΤΑΤΑΐ	65	1911	δ. Κων/πολιν 15/2 δι' Όδησσόν
ΤΑΤΑΐ ΚΟΥΗΝ.	66	1677	δ. Γιβραλτάρ 26/2
ΤΑΤΑΐ ΣΗ.	67	1926	ε. Ρότεντραμ 27/2
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ)	70	73526	ε. Αμβούργον 21/2
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	α. Καντζί 29/1
ΤΑΤΙΝΑ (δ)	76	47344	α. Γιουροπόρτ 28/2 δια Σούλου Β-ος
ΤΑΥΡΟΣ (δ)	77	18707	α. Ραζ Τανούρα 17/2
ΤΕΛΑΜΟΝ	78	11846	α. Τσαρλεστον 22/2
ΤΕΛΑΜΟΝ	62	4856	άρχει εις Χαλκίδα
ΤΕΤΑ Μ. (δ)	60	20058	ε. Θεσσαλονίκη 23/1
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	δ. Κων/πολιν 75/1 δια Κούβα
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	68	14569	δ. Σκω 7/2 δια Λένινγκραν
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΐΥ	72	9081	α. Θέουτα 5/2 δι' Άβρανα
ΤΖΕΐΝΤ	74	8915	δ. Γιβραλτάρ 21/1 δια Βεγγάζην
ΤΖΕΐΝΤ ΙΙ	80	9100	α. Αμβέρσαν 26/2 δια Μιζουράτα
ΤΖΕΐΝΤ ΙΙΙ	80	9100	α. Πειραιά 10/2 δια Μιζουράτα
ΤΖΕΛΑ	62	9571	α. Νορσεσνίμπερ 16/2 δι' Άαρχους
ΤΖΕΛΕΠΙ	67	9173	ε. Βαλτιμορην 22/2
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	α. Άλεξάνδρειαν 22/2
ΤΖΕΝΗ Σ.	67	9171	δ. Γιβραλτάρ 4/2 δια Χιούστον
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	ε. Μπιζέρτα 9/2
ΤΖΙΜ ΣΤΗΒ	68	3783	α. Ριτσαρσεν Μπαΐη 10/2 δια Τάραντα
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ)	63	27952	α. Πειραιά 25/2 δια Μαύρη Θάλασσα
ΤΖΙΝΙ	61	11225	α. Έμποτζεργκ 7/2 δια Μουρμάνσκ
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ	64	9940	δ. Γιβραλτάρ 12/1 δι' Έλ Τζαζαΐρ
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ ΙΙ.	68	16258	δ. Γιβραλτάρ 28/12 δι' Έλ Τζαζαΐρ
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	α. Χιούστον 5/2
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869	α. Κηλόγκ 24/2 δια Τανζάνια
ΤΖΟΥΛΙΑ Λ.	68	14569	α. Γκάβροστον 9/2
ΤΖΟΝ (δ)	66	39520	α. Παλέρμιο 25/2 δι' Αύγουστα
ΤΖΟΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	δ. Κων/πολιν 21/2 δι' Όδησσόν

ΤΖΟΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16380	έξωθι Γκιζόν 24/1
ΤΖΟΝ Κ.	78	15364	α. Μόμπι 29/1 δι' Έλλάδα
ΤΖΟΝ Κ.	72	5303	α. Λ. Άντζελες 16/2 δια Π. Καμπέλο
ΤΖΟΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	ε. Φιλαδέλφειαν 23/2
ΤΖΟΝ ΜΙΚΑΛΟΣ	70	9074	α. Λ. Πάλμας 22/2 δια Λονδίνον
ΤΖΟΝ Π.	68	4716	α. Αμβέρσαν 13/2 δια Τρίπολ, Λιβύης
ΤΖΟΝ Π.	53	2731	εις Μανφρεντόνια από 21/9/79
ΤΖΟΝΗ	65	19750	δ. Σουέζ 25/2 δι' Έμυβράν Θάλ.
ΤΖΟΝΝΥ	76	9867	ε. Πειραιά 15/2
ΤΖΟΡΤΖ	79	14100	δ. Π. Σαΐδ 17/2 δι' Αμβέρσαν
ΤΖΟΡΤΖ	65	4323	α. Τρίπολ, Λιβάνου 20/1 δια Πειραιά
ΤΖΟΡΤΖ Α.	75	14786	α. Λ. Άντζελες 18/1 δια Ντόλιαν
ΤΖΟΡΤΙΝΑ	77	11348	δ. Γιβραλτάρ 17/2 δια Πειραιά
ΤΗΘΥΣ	73	3717	α. Αμβέρσαν 2/12 δι' Έλ Τζαζαΐρ
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	58	6492	α. Παντζάγκ 6/2
ΤΗΝΟΣ	68	8825	α. Νιούκαστλ 14/2 δια Μπαρχίν
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	α. Πειραιά 10/2 δια Λούριον
ΤΙΝΑ (δ)	76	163810	άρχει εις Πειραιά από 13/9
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	ε. Καζαμπλάνκα 18/2
ΤΙΤΙΠΟΡ (δ)	73	19922	ε. Χόλντια 26/2
ΤΟΛΜΗ	71	4979	α. Αμβέρσαν 17/2 δια Λάγος
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ)	63	31526	εις Πειραιά από 14/5 (επισκευαί)
ΤΟΝΥ	62	6246	ε. Πειραιά 15/2
ΤΟΣΟΝ	77	15981	ε. Πρίνς Ρούπερτ 24/2
ΤΟΣΟΤΗΣ	74	19166	ε. Θεσσαλονίκη 9/2
ΤΟΣΟΤΗΣ	71	9082	α. Κ. Τάουν 25/2 δια Γαλλίαν
ΤΟΡΜ ΤΖΕΣΙ	60	9638	άρχει εις Άργουστόι από 10/1
ΤΟΡΝΑΤΟ (μ)	69	41678	δ. Π. Σαΐδ 10/1
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	α. Χάμπτον ρόδς 22/2 δι' Ίσπανία
ΤΟΥΛΙΠ Β. (δ)	62	22272	α. Σ. Τζών 16/2 δι' Άρουμπια
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	α. Πειραιά 17/2 δια Βηρυτόν
ΤΡΑΐΝΤΕΝΤ (δ)	65	41195	υπό παραλαβήν
ΤΡΑΝΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	64	7070	δ. Μπρούκλιν 2/2 δια Λουάντα
ΤΡΑΝΣ ΦΛΩΡΑ	64	6063	εις Λουάντα 21/11 (πυρ.)
ΤΡΑΝΣΓΟΥΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΘ	57	9045	α. Θέουτα 14/2
ΤΡΑΝΣΓ. ΣΕΐΥΛΟΡ	59	3865	α. Γάνδην 18/2 δια Φλώιγκ
ΤΡΕΐΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	16786	ε. Χάμπτον ρόδς 23/2
ΤΡΕΐΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ)	67	58527	α. Φιλαδέλφειαν 25/2 δια Π. Λά Κρούζ
ΤΡΕΐΝΤ ΛΑΐΤ	66	25327	α. Μπουμπουρμ 15/2 δια Κ. Τάουν
ΤΡΕΐΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	α. Σοβάνον 4/2 δια Κωνσταντιζάν
ΤΡΕΐΝΤ ΝΟΜΑΤ (μ)	68	39214	α. Σαλβαντόρ 19/2 δια Πουμπού
ΤΡΕΐΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ)	67	43330	α. Λ. Άντζελες 22/1 δια Μπουσάν
ΤΡΕΐΝΤ ΣΤΑΡ (δ)	67	64646	α. Κορούνα 25/2
ΤΡΕΐΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ)	63	31178	α. Ν. Υόρκην 20/2
ΤΡΕΐΝΤ ΓΟΥΐΝΤ	64	17295	δ. Σουέζ 9/2 δια Π. Σουδάν
ΤΡΕΐΝΤ ΓΟΥΐΝΤ	81	16500	ε. Λάγος 15/2
ΤΡΙΑ	57	8476	α. Άντεν 26/7
ΤΡΙΑΣ ΙΙΙ	67	3642	ε. Πειραιά 4/2
ΤΡΙΒΕΛΣ	73	11644	α. Λ. Πάλμας 21/2
ΤΡΙΝΙΤΥ (δ)	65	41470	α. Φιλαδέλφειαν 21/2 δια Μπουμόν
ΤΡΙΤΟΝ	63	11056	α. Αμβέρσαν 9/2 δια Κ. Τάουν
ΤΡΙΤΟΝ	66	3048	ε. Αμβέρσαν 27/2
ΤΡΙΤΟΝ Κ.	65	18451	δ. Γιβραλτάρ 18/2 δι' Έλ Τζαζαΐρ
ΤΡΙΠΟΛΙ (δ)	64	23311	ε. Φός 25/2
ΤΡΟΐΑΝ	53	4584	α. Κη Γουέστ 26/1 δι' Άγ. Δομίνικο
ΤΡΟΐΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255	εις Λουάντα από 1/7
ΤΡΟΠΙΚ (δ)	66	45255	α. Τενεσίφι 28/1
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	δ. Π. Σαΐδ 13/2 δια Π. Βεντρές
ΤΡΟΐΥ ΤΕΝΜΠΕΛΣ	74	11644	δ. Σουέζ 24/2
ΤΣΑΐ ΤΡΕΐΝΤΕΡ	58	6867	α. Τζεμπέλ Άλι 5/2 δια Π. Σουδάν
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	56	7511	α. Καράτσι 24/2 δια Κόντινεντ
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Σιγκαπούρη 21/1 δια Π. Καρτζέ
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Λ. Άντζελες 22/1 δια Σαγκάην
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	ε. Ναχόντκα 1/1
ΤΥΡ (δ)	62	7891	εις Όζακα
ΤΥΧΗ	59	4161	έξωθι Μουκάλα 20/11
ΥΔΡΑ	66	8306	δ. Π. Σαΐδ 12/2
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	άρχει εις Σουέζ 27/6/78
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	100589	άρχει εις Σουέζ 21/2/78
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ε. Τζένταν 15/2
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ)	78	45330	έξωθι Μαντράς 22/1
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ)	67	52189	δ. Γιβραλτάρ 17/2
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	δ. Σουέζ 25/2 δι' Ίσπανίαν
ΦΑΕΘΟΝ	71	11502	α. Σαντάντερ 10/2 δια Λά Γκουάιρα
ΦΑΙΕΣ	70	11489	δ. Π. Σαΐδ
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	ε. Π. Λίνκολν 25/2
ΦΑΙΔΡΑ	66	1506	α. Γκαρότον 18/2 δι' Έλ Τζαζαΐρ
ΦΑΙΔΡΟΝ	60	6723	εις Μπάσαν από 9/10/80 (αποκλ. Πολέμου)
ΦΑΙΔΡΟΝ	56	5382	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΙΔΡΟΡΑ	73	9112	ε. Ραγκνόν 19/2
ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	δ. Παναμά 11/2
ΦΑΙΡΓΟΥΐΝΤ	64	16299	α. Χάμπτον ρόδς 10/12 δια Συρίαν
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	ε. Νταμάμ 25/2
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	60	13789	ε. Γκάβροστον 5/2
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΐΒΟΥΡΥ	77	9477	α. Λάγος 20/2 δι' Άμπιτζάν
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΖΕΛ			

ΦΛΩΡΑ Κ	60	9685	δ. Μπρούναμπουτελ 11/2 δι' Αβόνα	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ε. Λά Παλλίς 14/2
ΦΛΩΡΑ Ν	73	17519	δ. Μπρούναμπουτελ 13/2 δι' Ροσίφε	ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	69	10016	ε. Τζέντο 26/2
ΦΛΩΡΑ Π	60	5044	α. Π. Χάρκουρι 23/2 δι' Λάγος	ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Αγ. Φραγκίσκος 25/2
ΦΟΙΒΟΣ	58	5065	α. Μαπούτο 16/2 δι' Ντουμπάι	ΧΙΟΣ ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	62	2200	προσφ. Πελλεστρίνα 26/10
ΦΟΙΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	αργεί εις Πειραιά από 24/3	ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	ε. Ρ. Ίανέιρο 17/2
ΦΟΙΝΙΣ	69	11489	ε. Πειραιά 22/2	ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	61	11587	α. Νταμά 4/2
ΦΟΡ ΦΑΛΓΚΣ II	58	10340	δ. Σουέζ 16/2	ΧΙΟΣ ΠΡΑΊΝΤ	72	6671	α. Νταμά 20/2
ΦΟΡΕΣΤ	60	4485	εις Δουβλίνο από 4/57	ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	64	4464	α. Μπ. Άυρες 8/2
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΊΣ	63	16141	ε. Ν. Όρλεάνη 25/2	ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	αργεί εις Πειραιά 6/8
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219	δ. Σουέζ 26/2 δι' Μ. Καμπούς	ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	α. Άλγκεθίρας 19/2 δι' Αύγουστα
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΊΝΤ	70	11825	ε. Λισσαβόνα 22/2	ΧΙΩΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	64	4970	ε. Ναταβό 17/2
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	6894	α. Αύγουστα 14/2 δι' Ταρτούς	ΧΙΩΝ ΤΡΕΊΝΤΕΡ	64	4772	ε. Παναμά 10/2
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑΊΥ	66	2999	ε. Μάλαγκα 5/2	ΧΛΟΗ	75	16421	ε. Ν. Όρλεάνη 10/2 δι' Τυνισία
ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	57	10371	α. Σιγκαπούρη 14/1	ΧΟΛΛΑΝΤ	61	4877	ε. Λά Γκουλέι 9/2
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	α. Άμπερντί 19/2 δι' Ίνεργκόρντον	ΧΟΡΙΖΟΝΑ	58	9261	ε. Τζέντο 15/2
ΦΟΡΤΟΥΝΑ I	66	1444	δ. Κωνίπολι 24/1 δι' Τερνέστην	ΧΟΧΕΝΜΠΕΛΣ	67	9433	ε. Τομπίκο 12/2
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ Υ	59	8665	α. Μ. Καμπούς 3/1	ΧΡΗΣΤΟΣ Α	70	2997	ε. Τζιμπούτι 24/11
ΦΡΑΝΚΥ	63	5417	α. Ρευνιόν 16/2 δι' Μανாகάρα	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ	72	4999	δ. Γιβραλτάρ 24/2 δι' Βρέμην
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	εις Μπάδραν 28/8/80 (άποκλ. Πολέμου)	ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕΊΝΤΕΡ	70	4145	α. Ορισιάνο 11/2 δι' Βενγκόλην
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	ε. Π. Έλιζαμπεθ 26/2	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	α. Π. Σαίθ 22/2
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	α. Σ. Νικόλας (Άργ.) 24/2 δι' Ντακάρ	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ	78	16935	α. Ν. Όρλεάνη 12/2
ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1097	αργεί εις Πειραιά από 25/6	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ	61	10434	δ. Σουέζ 30/1 δι' Μπ. Χομεινί
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ	60	3594	α. Λ. Πάλμας 19/2 δι' Κουβέιτ	ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (δ.)	66	41946	ε. Ν. Όρλεάνη 19/2
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ	69	1581	δ. Γιβραλτάρ 21/2 δι' Φάλμουθ	ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	α. Λ. Άντζελες 22/2 δι' Γιοκοχάμα
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	α. Σιγκαπούρη 12/2	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ	58	10244	α. Χάβρην 22/2 δι' Τερνέστην
ΦΡΟΣΩ	70	18328	α. Λ. Πάλμας 8/2 δι' Άργεντινή	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Τ	59	5202	δ. Κωνίπολι 13/1 δι' Όδησσόν
ΦΡΟΣΩ Κ	70	9069	δ. Παναμά 28/1 δι' Αβόνα	ΧΡΥΣΑΝΘΕΜΑ	70	3025	δ. Π. Σαίθ 14/2 δι' Ίρλανδιαν
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	ε. Ν. Γουεστμίνστερ 25/2	ΧΡΥΣΑΝΘΗ	64	2717	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	α. Τομπάτα 10/2 δι' Ντάλιαν	ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ	76	33107	α. Χιούστον 11/2	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16246	α. Ντάρμπαν 22/2 δι' Κουβέιτ
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ	59	9604	α. Πειραιά 20/1 δι' Νιγηριαν	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	αργεί εις Πειραιά από 1/9
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. Τσαγκουαράμας 23/2 δι' Γουιάνα	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	α. Πειραιά 10/2 δι' Άντίκυρα
ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	α. Άμβούργον 9/2 δι' Άσσφν	ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	ε. Πειραιά 3/2
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	ε. Πειραιά 22/2	ΨΑΡΑ	56	8524	εις Περαικόν Κόλλον 19/1
ΧΑΡΡΥ Δ	69	4025	α. Μπλύθ 4/2	ΨΗΛΗ	65	12369	α. Σιγκαπούρη 14/2 δι' Μ. Καμπούς
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	66	31149	α. Ν. Όρλεάνη 23/2	ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	α. Φιλαδέλφειαν 20/2 δι' Σάντος
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	ε. Νταμά 24/2	ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	α. Τζιμπούτι 27/1 δι' Κίνα
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	δ. Κωνίπολι 14/2 δι' Ελλάδα	ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	δ. Γιβραλτάρ 21/2
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	α. Μπ. Άυρες 16/2 δι' Ρωσίον	ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	α. Λάγος 24/12
ΧΕΛΜΑΡ	60	4657	δ. Π. Σαίθ 26/2 δι' Β. Άφρική	ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ε. Άμβέρσαν 24/2
ΧΙΑΝ ΑΊΛΑΝΤ	69	10016	δ. Παναμά 18/2	ΩΜΕΓΑ ΚΑΣΟΣ	61	5201	α. Λ. Πάλμας 5/1 δι' Λάγος
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	α. Γκόμπς 26/1	ΩΜΕΓΑ ΚΩΣ	65	1926	α. Μιζουράτα 5/2
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121	α. Λάγος 20/2	ΩΜΕΓΑ ΛΕΡΟΣ	60	5760	δ. Σουέζ 3/2
ΧΙΑΝ ΣΕΦΥΡ	69	10016	ε. Τάμα 24/2	ΩΜΕΓΑ ΠΑΤΜΟΣ	59	5330	α. Καλκούτα 24/2 δι' Μελίκον
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ε. Σασέμπο 20/1 (έπισκευά)	ΩΜΕΓΑ ΡΟΔΟΣ	60	5911	ε. Ρ. Γκράντε 25/2
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	α. Σιγκαπούρη 22/1 δι' Μπαγκόκ	ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	72	1339	ε. Πειραιά 10/2
ΧΙΑΝ ΣΕΊΥΛΟΡ	68	10121	α. Τοκοπίλα 12/2 δι' Μπαλιπόα				
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	α. Τοκοπίλα 13/2				

## «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩ

Εκδότης Διευθυντής

Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

Σεμέλης 3, Έκκλη

Διευθυντής Συνταξιας

ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

Σεριφου 50 &amp; Αχαρνών

Υπευθυνος Τυπογραφείου

ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ

Πλ. Κωνσταντίνου 15

Τυπογραφικαί έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 - Πειραιεύς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 2.000

# Τά υπό ξένας σημαίας

(Πλοία σημειωμένα δι' αστερίσκου (\*) δέν είναι συμβεβημένα μέ τό ΝΑΤ)

(Κ) = σημ. Κύπρου - (Π) = σημ. Παναμά - Τά υπόλοιπα φέρουν τήν Κιβερλιανήν.

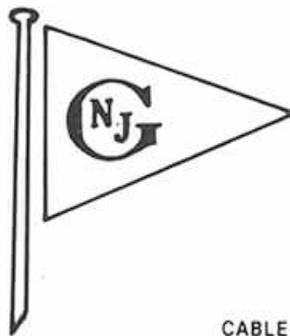
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ (κ.δ.)	69	90890	Ξεωθι Ρόκ 04 Κοιμάξ 23/2
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.)	62	5930	α. Βόλβις Μπαιή 12/2
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	56	20140	α. Σεμίγια 13/2 διά Σίλικαπ
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	ε. Πειραιά 18/1
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	είς Πειραιά από 12/12 (έπισκευά)
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β (κ.)	50	2167	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΡΙΛΙΑ (π.)	57	9144	α. Ν. Ορλεάνην 20/2
ΑΔΕΛΦΑ (π.)	66	11536	α. Ραβέννα 12/8 διά Τρίπολι
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ε. Άνναπολις Άνκορ 23/2
ΑΕΛΛΟ (δ.)	57	20745	αργεί είς Πειραιά 14/6/74
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	ε. Μανζανίλο (Μεξ.) 4/2
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	ε. Ν. Ορλεάνην 3/2
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	26926	ε. Γένοβα 16/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.δ.)	81	18495	δ. Σουέζ 8/2 διά Μπ. Άμπάς
ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	*είς Χερσώνα υπό συμπλήρωσιν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	α. Καρατσι 23/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	δ. Γιβραλτάρ 23/2 δι' Αύγουστα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΎΥ	59	8724	αργεί είς Πειραιά από 2/12
ΑΘΟΣ IV (κ.)	66	1716	α. Μάτα 19/2 δι' Έλ Τζαζάρ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28846	α. Βανκούβερ 23/2
Αΐ'ΚΟΝ*	71	27958	ε. Γιοκοχάμα 11/2
Αΐ'ΡΗΝΣ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)	69	6200	α. Χιούστον 12/2
Αΐ'ΡΗΝΣ ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	67	29256	ε. Όδησσόν 14/12
Αΐ'ΡΗΝΣ ΦΕΝΤΣΠ (κ.)	65	8914	α. Έίλια 7/1 διά Σιγκαπούρη
ΑΙΤΣΙΑΝ ΦΕΝΤΣΠ (δ.)	74	60930	ε. Κ. Τάουν 6/11 (έπισκευά)
ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ. (π.)*	73	9690	α. Άγ. Φραγκίσκον 17/2 δι' Ίαπωνίαν
ΑΚΜΗ (π.)	68	4158	ε. Φιλadelphείαν 9/2 (έπισκευά)
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	α. Ύουίντεν 24/2 δι' ΗΠΑ
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)*	73	61300	ε. Άνακόρτες 16/2
ΑΛΑΜΕ'Ι Ν (π.)	62	10403	είς Πειραιά 3/11 (έπισκευά)
ΑΛΓΚΕΝΙΜΠ*	66	2777	α. Ρότερνταμ 20/2 δι' Άμστερνταμ
ΑΛΕΚ (κ.)	53	4702	α. Λ. Πόλαρσ 20/1
ΑΛΕΚΟΣ (π.)	57	2707	α. Άμπου Ντόμπι 16/2 διά Μπαχρέιν
ΑΛΕΝΤΕ'Ι Α (δ.)	70	51615	α. Φόρ 19/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	ε. Πένιγκτον Τέρμ. 25/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	δ. Κων/πολι 13/2 διά Κωνσταντζον
ΑΛΕΞΑΝΔΡ. II (π.)	74	6042	α. Κομά Μπαιή 24/12 δι' Άλγερία
ΑΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2404	δ. Κων/πολι 22/2 διά Γαλλία
ΑΛΚΜΑΝ*	66	27985	α. Ν. Ορλεάνην 10/2
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	είς Πειραιά 12/6 (έπισκευά)
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	α. Γκαδβέστον 10/1
ΑΛΜΑ Μ (κ.)	55	3709	είς Καρατσι από 23/6/80
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Τζουδαίμα Τέρμ. 13/2
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν Ζ.δ.)	77	19867	α. Όκλαντ 26/2
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	α. Κ. Τάουν 10/2
ΑΜΠΙΛΙΤΥ (κ.)	51	996	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΔΡΟΣ Α'Γ'ΑΛΑΝΤ	67	21457	α. Γιοκοχάμα 23/2 διά Γκόβε
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΣ (μ.)	73	115135	α. Σιγκαπούρη 18/12 διά Γιοκοχάμα
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	α. Μπόγια Μπλόνα 26/2 διά Ρωσία
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	α. Βανκούβερ 4/12
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753	ε. Γκουαγιακίλ 17/2
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	α. Γιοκοχάμα 18/2
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	ε. Λουμπού (Μαλαισία) 24/2
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΣ	68	21418	α. Γιοκοχάμα 11/2 διά Λ. Άντζελος
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	ε. Γένοβα 3/11 διά Περσικόν
ΑΝΘΟΥΛΑ I (κ.)	65	1204	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	α. Λισσαβώνα 18/2 δι' Άγκρα
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)*	58	2874	αργεί είς Χαλκίδα 17/7/79
ΑΝΤΙΜΙΡΑ (κ.)	62	8587	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	α. Σιγκαπούρη 20/2 διά Ράς Τανούρα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ II (κ.)	55	1501	είς Μπερμύδα από 14/1/81
ΑΕΙΟΣ (π.)	57	2299	αργεί είς Τραπεζία 3/5/89
ΑΠΟΛΩΝ*	68	27989	δ. Παναμά 18/2
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	α. Ριγίεκα 24/2 διά Ντέρνα
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΑΧΘΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	57	9852	α. Άμβέρσαν 17/2 διά Τζένταν
ΑΡΑΧΘΟΣ ΜΠΡΙΤΣ (π.)	56	5230	ε. Πειραιά 20/2
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523	α. Τάραντα 13/2 διά Τρίπολι
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Ρ. Τανούρα 23/1 διά Π. Άρβρουρ
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	ε. Άλικθίρας 3/2
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	ε. Βηρυτόν 4/3 (έπισκευά)
ΑΡΠΑ ΣΑΝ (π.)	57	5992	α. Σύρον 13/1 διά Τρίπολι (Λιβύης)
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	α. Καντίξ 14/12
ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	35280	ε. Χαλκίδα 28/1
ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	είς Πειραιά 9/19 (έπισκευά)
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	65	24314	δ. Π. Σαΐδ 25/2
ΑΤΛΑΣ ΤΣΑΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	34000	είς Ριγίεκα υπό συμπλήρωσιν
ΑΦΑΜΙΣ (δ.π.)	65	37865	ε. Πειραιά 20/1
ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΑΛΤΕΤΣΥ (π.)	59	4791	α. Κίγκστον 22/2
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ ΑΛΦΑ(κ.)	71	19392	α. Ναγκόγια, 13/2 διά Ν. Γουεστμινστερ
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	65917	α. Σακί 31/1 διά Περσικόν
ΒΕΕΣΤΑΡ (κ.)	60	8368	ε. Πειραιά 7/1
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑ'ΓΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	54	1991	δ. Κων/πολι 22/1 δι' Όδησσόν
ΒΡΥΣΗ'ΙΤΣ (κ.)	57	9791	ε. Τζένταν 25/2
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	αργεί είς Πειραιά από 14/9
ΓΑΛΗΝΗ	55	9418	αργεί είς Πειραιά από 18/2/81
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	37699	ε. Άνναπολις Άνκορ. 1/2
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	64	22062	α. Ν. Ορλεάνην 9/2
ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΣ (κ.)	69	12087	α. Γιοκοχάμα 16/2 διά Τακόμα
ΓΚΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	δ. Γιβραλτάρ 26/2
ΓΚΑΣ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.)	65	4183	δ. Σουέζ 23/2

ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	ε. Σουέζ 11/1
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΕΝΤ	62	8530	α. Άμβούργον 20/2 διά Τέλα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	α. Π. Χάρκουρτ 22/1
ΓΚΟΥΝΤ ΕΣΠΛΟΡΕΡ (κ.)	67	2997	α. Ντακάρ 1/2
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕΎ'ΛΟΡ (κ.)	74	3279	δ. Ντόβερ 24/2
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.)	68	8915	δ. Κων/πολι 8/2 διά Νοβρωσσικην
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	δ. Κων/πολι 2/2 διά Νοβρωσσικην
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.)	57	9433	α. Ρουέν 7/2 διά Ραβέννα
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11329	α. Λάγος 8/2 διά Ν. Νουάρ
ΓΟΥΟΥΑΝΤ ΚΑ'Ι'ΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	αργεί είς Πειραιά από 12/4
ΓΟΥΟΥΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40419	αργεί είς Πειραιά από 31/8
ΓΟΥΟΥΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Μπαχρέιν 17/2 διά Σιγκαπούρη
ΓΟΥΟΥΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ	67	23347	ε. Ν. Ορλεάνην 24/2
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782	α. Κ. Τάουν 23/2 διά Ντόρμπαν
ΓΟΥΟΥΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347	δ. Κων/πολι 2/2 διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΥΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	α. Σέβεν 01. 20/2 διά Χιούστον
ΓΟΥΟΥΑΝΤ ΝΟΜΑΤ	68	22798	δ. Γιβραλτάρ 18/2
ΓΟΥΟΥΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	56799	α. Φόρ 23/2
ΓΟΥΟΥΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Γκίζον 8/2 διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΥΑΝΤ ΡΗΖΟΑΒ (δ.)	72	114710	αργεί είς Πειραιά από 20/2/81
ΓΟΥΟΥΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Πειραιά 17/2
ΓΟΥΟΥΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	ε. Πειραιά 23/12 (έπισκευά)
ΓΟΥΟΥΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	αργεί είς Πειραιά 11/9
ΓΟΥΟΥΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	Ξεωθι Κάμπων Μπράκ 5/2
ΓΟΥΟΥΑΝΤ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (δ.)	72	102326	αργεί είς Πειραιά από 20/4
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	61	18202	α. Σεβίλλη 25/2 διά Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	αργεί είς Χαλκίδα από 29/12/79
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	δ. Κων/πολι 7/2
ΔΑΦΝΑ (κ.)	63	11575	ε. Μομπάσα 2/2
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	α. Ν. Ύόρκην 9/2 δι' Άρούμπα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)	56	8789	α. Ντουμπάι 14/1 διά Μπαντόρ Άμπάς
ΔΙΑΜΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ (π.)	69	5872	ε. Γκάμπς 31/12
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999	ε. Ρότερνταμ 28/2
ΔΩΤΥ	68	35191	α. Αύγουστα 31/1
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	α. Βενετία 23/2
ΕΚΤΩΡ (κ.)	72	4922	α. Κοντοπό 29/1
ΕΛΑ ΜΑΝΑ ΜΟΥ (π.)	63	24810	α. Πειραιά 16/2 διά Γαλαξείδι
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ IV (κ.δ.)	52	2484	δ. Π. Σαΐδ 16/11
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΝ*	67	27989	α. Ρ. Άντζελος 2/1 διά Κουσουιούκ
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	α. Μουροράν 1/2 διά Μιχρά
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17042	α. Λ. Άντζελος 2/1 διά Κουσουιούκ
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ I (π.δ.)	59	12662	α. Λιμά 2/2 δι' Ίνδονησιαν
ΕΛΑΙΝΑ (κ.)	67	24766	α. Άμβούργον 12/2 δι' ΗΠΑ
ΕΛΑΞΕΠ. ΓΚΛΟΥΡΥ (Σιγκ.δ.)	75	45001	α. Πόρτλαντ (Με) 22/2 δι' Άρούμπα
ΕΛΕΞΕΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	ε. Φιλadelphείαν 23/2
ΕΛΕΞΕΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΣ	76	22893	α. Άγ. Φραγκίσκον 18/2 δι' Αυστραλιαν
ΕΛΕΞΕΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	α. Ντουμπάι 16/11 δι' Ίαπωνίαν
ΕΛΑΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	α. Λιβόρν 29/12 διά Βάχαν
ΕΛΠΙΔΑ (δ.)	70	119729	α. Γόσσα 15/2
ΕΛΠΙΝΙΚΗ Κ. (κ.)	55	2261	α. Πειραιά 11/12 δι' Αλεξάνδρειαν
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513	δ. Κων/πολι 7/2 δι' Ελλάδα
ΕΝΑΡΝΑΤΣ (κ.)	56	9212	α. Σιγκαπούρη 24/1 διά Μαδαγασκάρην
ΕΝΤΥ (κ.)	62	9592	ε. Λουάντα 26/8 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)
ΕΡΓΙΝΑ I (π.)	51	9335	δ. Κων/πολι 19/2 διά Κωνσταντζον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	72	129260	αργεί είς Πειραιά από 3/8
ΕΥΓΕΝΙΑ I (π.δ.)	54	11208	α. Σιγκαπούρη 14/2 διά Ντουμπάι
ΕΥΔΟΡΗ (δ.)	64	35410	αργεί είς Ίτέον από 21/2
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	δ. Ντόβερ 25/2 διά Γκέντ
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	δ. Γιβραλτάρ 12/2 διά Μπουκάνον
ΕΥΡΟ ΑΡΑΜΙΣ (κ.)	57	10741	δ. Δαρδανελία 8/2 διά Μουδανιά
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	αργεί είς Πειραιά από 20/3
ΖΑΚ (π.)	62	10028	α. Ντακάρ 4/2 δι' Άμπιτζάν
ΖΑΧΑΡΟΥΛΑ (κ.)	61	1841	είς Λισσαβώνα 18/2
ΖΕΎΣ I (π.)	60	17447	ε. Τζένταν 24/2
ΖΕΎΡΟΣ II	77	18838	δ. Παναμά 15/2 δι' Αίγυπτον
ΖΩΗ (δ.)	67	43231	α. Τερνέσιον 3/2 διά Σίντι Κερί
ΖΩΗ II (π.)	56	2651	ε. Τερνέσιον 25/2 (ΑΠΩΛ. 7/3)
ΗΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.)	57	9433	α. Ντορμπαν 30/1 δι' Άμπιτζάν
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	α. Ν. Ορλεάνην 19/2
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501	ε. Ν. Ορλεάνην 26/2
ΘΕΟΔΩΡΑ	72	69874	ε. Άνναπολις Άνκορ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)	61	8943	δ. Σουέζ 7/2
ΘΕΟΧΑΡΗΣ (π.)	68	9803	δ. Σουέζ 25/2 δι' Άκαμα
ΘΟΔΩΡΟΣ II (κ.)	60	3847	α. Ντουμπάι 3/2 διά Μπαγκός
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	α. Σιγκαπούρη 17/2 διά Γιοκοχάμα
ΙΜΑ	68	27989	α. Χόμπτον ρόδε 8/2
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	66	20959	α. Χόμπτον ρόδε 21/2 διά Παναμά
ΙΟΣ I (π.)	70	3971	δ. Σουέζ 15/2
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30000	*είς Τσίμα υπό συμπλήρωσιν
ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ.)	60	4067	δ. Σουέζ 24/2
ΚΑΒΑΛΑ	56	16015	ε. Τάμα 4/2 (έπισκευά)
ΚΑΛΙΑ (κ.)	52	2775	ε. Σαρζά 30/1
ΚΑΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	64	4229	α. Αύγουστα 10/1 διά Τρίπολι
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	ε. Μπούστα 27/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826	ε. Κοιτακαόλιος 23/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	α. Αύγουστα 27/1 διά Κούβα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	ε. Πειραιά 26/12
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000	α. Π. ντε Μπούκ 25/1 διά Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ.)	66	3168	ε. Άμβέρσαν 27/2
ΚΑΡΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068	υπό παραλαβήν
ΚΑΡΜΠΙΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ Π.	56	8203	δ. Σουέζ 24/2 διά Πακιστάν
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206	α. Γκάβερσον 28/1
ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	ε. Μανίλα 2/2 (έπισκευά)

2691	ε. Σουέζ 11/1
8530	α. Άμβούργον 20/2 διά Τέλα
5351	α. Π. Χάρκουρτ 22/1
2997	α. Ντακάρ 1/2
3279	δ. Ντόβερ 24/2
8915	δ. Κων/πολι 8/2 διά Νοβρωσσικην
15240	δ. Κων/πολι 2/2 διά Νοβρωσσικην
9433	α. Ρουέν 7/2 διά Ραβέννα
11329	α. Λάγος 8/2 διά Ν. Νουάρ
41477	αργεί είς Πειραιά από 12/4
40419	αργεί είς Πειραιά από 31/8
40357	α. Μπαχρέιν 17/2 διά Σιγκαπούρη
23347	ε. Ν. Ορλεάνην 24/2
22782	α. Κ. Τάουν 23/2 διά Ντόρμπαν
23347	δ. Κων/πολι 2/2 διά Γιβραλτάρ
22798	α. Σέβεν 01. 20/2 διά Χιούστον
22798	δ. Γιβραλτάρ 18/2
56799	α. Φόρ 23/2
56800	α. Γκίζον 8/2 διά Γιβραλτάρ
114710	αργεί είς Πειραιά από 20/2/81
73	α. Πειραιά 17/2
114933	ε. Πειραι

ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	59	9493	α. Π. Χάρκουρι 20/1	ΜΕΣΣΗΝ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)	77	76149	α. Σιγκαπούρη 31/12
ΚΑΣΤΑΝΙΑ (π.)	81	3900	εις Ήμαρτοι υπό συμπλήρωσι	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)	77	76149	α. Μπ. Μπαϊ 5/1 δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΣΤΑ ΑΛΦΑ (κ.)	72	18774	δ. Παναμά 27/1	ΜΗΛΟΣ II (κ.)	59	3809	εις Χαλκίδα από 10/7
ΚΑΣΤΟΡ (κ.)	63	8671	α. Αμυτιζάν 24/1	ΜΗΛΟΣ VI (κ.)	59	4668	δ. Π. Σαΐδ 19/2 δια Μεσόγειον
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	68	15842	α. Χιούστον 28/1	ΜΙΑ	80	15552	α. Χόγκ Κόγκ 14/2 δια Ναχόντα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	δ. Σουέζ 12/10 δια Μπ. Χορμείν	ΜΙΝΑ Φ. (π.)	58	8733	α. Πειραιά 13/2 δι' Αίγυπτον
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ε. Αμβέρσαν 27/2	ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590	α. Ν. Ορλεάνην 14/2
ΚΕΧΑΡΙΤΩΜΕΝΗ (κ.)	58	11765	ε. μετων. «ΘΕΟΥΠΟΛΙΣ»	ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582	ε. Ν. Ορλεάνην 26/2
ΚΙΜΩΔΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (π.)	61	13308	ε. Φλώοινγκ 22/2	ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587	α. Ν. Ορλεάνην 7/12
ΚΛΕΙΩ Κ. (π.)	62	6039	δ. Γιβραλτάρ 25/2 δια Τζιτζελί	ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	α. Ν. Ορλεάνην 26/2
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	α. Ραβέννα 21/1 δια Βενγάζη
ΚΟΡΑΛΙ (δ.)	64	37348	α. Μπούλεν Μπαϊ 19/2 δια Λά Σαλίνα	ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562	δ. Παναμά 19/2
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	δ. Σουέζ 2/2	ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562	δ. Παναμά 11/2 δι' Ειρηνικόν
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	ἀργεί εις Πειραιά 8/2/79	ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	εις Ραβέννα 15/2
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν. Ζ. δ.)	75	16221	α. Βαγκαρέι 21/2 δια Γουέλιγκτον	ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π. δ.)	70	1781	εις Τζάνκσονβιλ 3/6 (έπισκευά)
ΚΟΥΑΚΑ (Ν. Ζ. δ.)	75	16221	υπό παραλαβήν	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	δ. Παναμά 24/2
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584	α. Σάν Χουάν 11/1
ΚΥΘΗΡΑ	70	16043	α. Π. Αίγυπτον 21/1	ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584	δ. Παναμά 17/2
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	ε. Ίτσα 12/12	ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	δ. Παναμά 13/2
ΚΥΝΘΙΑ	69	11315	α. Κουβέιτ 18/2 δια Ντάρμπαν	ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	ε. Ν. Ορλεάνην 17/12
ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	ε. Ταρτούς 4/2	ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	75	68630	α. Αν. Βικέντιον 28/1 δια Νιγηρίαν
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	α. Αμβούργον 16/2 δια Περού	ΜΟΝΤΑΝΑ (δ.)	63	58430	α. Αμυτιζάν 15/1
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΘΟΥ (δ.)	53	11230	ἀργεί εις Πειραιά 1/3/74	ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	α. Βανκούβερ 21/12
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	α. Σούλομ Βόε 15/2 δι' ΗΠΑ	ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)	63	25340	α. Αυγούστα 5/2 δια Π. Χάρκουρι
ΛΑΡΑ (κ.)	56	6921	α. Στρέιτ όφ Τίραν 31/12	ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΕΜΠΛΟΝ (κ.)	60	4068	δ. Π. Σαΐδ 25/12	ΜΠΑΡΟΥ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (π.)	57	2281	ε. Πειραιά 19/2
ΛΕΣΙΝΓΚΤΟΝ (π.)	67	7718	δ. Παναμά 12/2	ΜΠΑΣΤΙΟΝ ΑΛΦΑ(κ.)	68	13706	α. Χιρόσια 18/2 δια Σιγκαπούρη
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	εις μεταφοράς Ίνδονησίας	ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460	εις Πειραιά από 15/2/80
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	ε. Ραβέννα 7/2	ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	ε. Μπλιμάο 19/2
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	ε. Σιάττλ 19/2	ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)	47	1591	α. Καλόμπο ρίβερ 13/10
ΛΙΖΑ (π.)	58	8370	α. Σιγκαπούρη 29/1 δια Π. Κελάγκ	ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	εις Μπόνου (άποθήκη)
ΛΙΛΑ (π.)	50	2734	ε. Σπαλάτον 24/2	ΜΠΡΑΒΟΛΑΤΟΝΑ (π.)	55	5233	δ. Παναμά 11/2
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓΛ.)	81	16700	ε. Ντάρμπαν 15/2	ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (π.)	67	4659	α. Π. Έσκιβελ 24/2 δι' ΗΠΑ
ΛΟΡΔΟΣ ΚΕΡΖΟΝ (ΑΓΓΛ.)	81	16700	ε. Γκέιντ 18/2	ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π.)	67	3861	α. Παναμά 15/2
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	α. Σιγκαπούρη 22/1 δια Π. Κελάγκ	ΜΠΡΙΣΤΟΛ (κ.)	64	8403	α. Ρόττερνταμ 19/2 δια Πολωνία
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	α. Πειραιά 18/12 δια Χαλκίδα	ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	δ. Ντουμπάϊ 6/2
ΛΟΥΣΥ I (π.)	52	4755	ε. Μπαχρέιν 3/11	ΝΑΓΟΣ	61	9037	α. Σ. Νικόλας Μπαϊ 18/2
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΑΣΣΑΟΥ (δ.)	73	103961	ε. Ρ. Ταουόρα 19/2
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	δ. Ντουμπάϊ 25/2 δι' Αρούμπα	ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	α. Ορανζόιτον 22/1
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	16840	δ. Παναμά 7/2	ΝΕΟ (κ.)	67	2996	εις Μαριμα από 16/4/81
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	α. Π. Ελιζαμπεθ 8/2 δι' Ιταλίαν	ΝΕΦΕΑΗ (δ.)	58	24152	ἀργεί εις Πειραιά από 23/12/73
ΜΑΡΘΑ Α. (π.)	59	8596	α. Άσνόντ 18/2	ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	δ. Παναμά 21/2
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ. π.)	60	13339	ἀργεί εις Πειραιά 31/7	ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	δ. Σκό 7/2 δια Κλαϊπένα
ΜΑΡΙΖΑ	62	3244	α. Τσαγκουαράμας 25/1 δι' Αρούμπα	ΝΙΚΟΛΑΙ (π.)	59	10748	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	α. Πιομπίνιο 10/2	ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	δ. Γιβραλτάρ 8/2 δια Βενγάζη
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)	67	43649	α. Ρ. Ίανέιρο 13/12 δια Μοντεβιδέο	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473	α. Καλόμπο 11/12
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ (δ.)	64	38568	α. Βαντί Φεϊράν 31/1	ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)	57	4981	ἀργεί εις Χαλκίδα
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ III (κ. δ.)	65	46941	εις Πειραιά 14/9 (έπισκευά)	ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	έβουθιθ
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ IV (δ. π.)	65	13512	ε. Σιγκαπούρη 24/2	ΝΙΚΟΣ ΝΑΣΟΣ II (κ.)	66	4156	μετωνομάσθη «ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.»
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	66	57027	α. Ράε Σουκεϊρ 2/2	ΝΙΟΥ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	64	3947	«ΜΑΡΙΑ Ν.Κ.»
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	α. Αλεξάνδρειαν 25/2 δια Ράε Σουκεϊρ	ΝΙΧΟΝ ΑΛΦΑ (κ.)	65	13458	α. Σάντος 26/10 δια Μπουαίρε
ΜΑΡΙΤΖΑ III (π.)	65	10596	α. Ραβέννα 15/1 δια Λατιτία	ΝΟΡΔΕΡΝ ΑΙ'Ι'Σ (κ.)	60	4100	δ. Μπρουνσμπουτελ 12/2
ΜΑΡΙΩ	65	17238	δ. Γιβραλτάρ 10/2 δια Ν. Ορλεάνην	ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	67	22817	α. Ν. Ορλεάνην 14/2
ΜΕΛΙΘΗ (δ.)	57	11652	α. Σιγκαπούρη 14.2 δια Γ. Κοουμ	ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	δ. Κωνίπολιν 7/2 δι' Οδησσόν
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	εις Κουβέιτ από 24/6/78	ΝΟΡΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063	α. Π. Ναϊούρ 6/2 δια Ταμπίκο
ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	ε. Σιμάργη 9/2	ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	δ. Κωνίπολιν 10/2 δια Κωνσταντιζαν
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π. δ.)	66	71337	εις Μπόνου (άποθήκη)	ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	α. Σιγκαπούρη 23/2
ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (π.)	61	9194	εις Λουάντα 5/2	ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (π.)	61	5816	α. Μ. Άχμαντι 20/12
ΜΕΣΙΣ	69	9650	α. Ρίο Χάνα 24/1 δια Π. Καμπέλο	ΝΤΕΡΜΠΥ (κ.)	66	7264	α. Λάε Πάμας 12/2
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)	73	17355	δ. Σουέζ 26/2 δια Τζιμπουτί	ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	α. Μάλαγκα 20/1
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	α. Μπούλεν Μπαϊ 17/2	ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ. δ.)	67	22243	α. Πειραιά 15/2 δια Σύρον
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)	76	75125	εις Γκάφ όφ Χάμπετς (άποθήκη)	ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ Α.	60	28655	ἀργεί εις Σαουθάμpton από 11/12

## N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,  
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON  
TELEPHONE: (01) 600-1766  
TELEX: (51) 883157

## ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI  
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS  
TELEPHONE: 452 1011  
TELEX: (21) 2236

ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	α. Πειραιά 9/2 δι' Ιταλίαν
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	δ. Σουέζ 14/2
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΛΦΑ (κ.)	70	14095	ε. Γιοκοχάμα 17/2
ΟΚΛΑΧΟΜΑ (δ.)	63	51518	α. Μπ. Μπαϊή 21/2 διὰ Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	ἀργεί εις Ίτσα 13/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	α. Γιβραλτάρ 26/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	ε. Πειραιά 12/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕΊΣΟΝ(δ.)	72	106123	ἀργεί εις Ίτσα από 5/3/81
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΊΜΣ (δ.)	64	32380	ἀργεί εις Τζάνκσονβιλ 30/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΊΤ (δ.)	65	32478	α. Ν. Όρλεάνη 17/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΊΣ (δ.)	65	32407	ἀργεί εις Τζάνκσονβιλ από 16/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	δ. Ντουμπάι 21/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	δ. Μάλτα 18/1 διὰ Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Σέτε 19/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	δ. Γιβραλτάρ 26/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)	64	32379	α. Μπούλεν Μπαϊή 23/2 διὰ Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	α. Αύγουστα 2/2 διὰ Κούβα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΊ'ΟΝΗΡ	66	15625	ε. Πειραιά 24/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΜ	65	15577	δ. Γιβραλτάρ 25/2 δι' Όδησσόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	α. Μπράκε 6/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15577	α. Αύγουστα 10/1 διὰ Κούβα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	65	15516	δ. Σκω 9/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΊΣ	69	15688	δ. Γιβραλτάρ 27/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΊ'ΝΤ	67	15697	δ. Κων/πολιν 30/1 διὰ Μ. Θάλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	α. Ρίτσονης Μπαϊή 19/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Σ. Ράιτικ Πόιντ 29/1 διὰ Κοατζακόλας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Μπούλεν Μπαϊή 20/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ	63	30574	ἀργεί εις Πειραιά 21/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΟΥ (δ.)	64	30581	ἀργεί εις Πειραιά 2/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΩΝ	65	15178	δ. Κων/πολιν 16/2 δι' Όδησσόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	α. Γκάλεστον 12/2
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	ε. Πειραιά 26/10
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	α. Αύγουστα 8/2 δι' ΗΠΑ
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)	73	20354	ε. Τζεμπάι Άλι 21/1
ΠΑΝΑΓΗΣ Κ. (π.)	59	8995	ε. Λισαβόνα 22/1
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (π.)	59	3906	α. Αύγουστα 19/1
ΠΑΞΟΙ (κ.)	65	1559	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΞΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Ν. Όρλεάνη 27/1
ΠΑΞΙΦΙΚ ΡΑΊ'ΝΤ	60	8721	δ. Παναμά 22/1 δι' Άβάνα
ΠΑΞΙΦΙΚΟ	66	24309	α. Κουβέιτ 24/2
ΠΑΤΒΙΝ (π.)	62	14112	α. Πειραιά 28/1 διὰ Χαλκίδα
ΠΑΤΡΙΣ (δ.κ.)	61	12820	α. Αύγουστα 5/2
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Β.	77	15950	δ. Παναμά 5/2
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	εις Καμπόνας από 30/7
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	α. Βικτωρία (Β.Κ.) 21/2 δι' Ευρώπη
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ I (δ.κ.)	56	11920	ε. Λάρνακα 9/2
ΠΕΤΡΟΣ (δ.)	65	41255	α. Κοράκος Μπαϊή 17/2 διὰ Γιβραλτάρ
ΠΛΩΤΩ	68	35191	ε. Χάμπτον ρόδε 22/2
ΠΟΊ'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	ε. Μπράκε 21/2
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Γκέλεστον 1/2
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	ἀργεί εις Μπρούνεϊ Μπαϊή από 17/8
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597	ἀργεί εις Κατάκωλον από 17/7/79
ΠΡΗΤΤΥ (δ.)	62	12422	α. Σιγκαπούρη 23/12 διὰ Π. Κελάγκ
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	ἀργεί εις Πειραιά 28/6/77
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ε. Γκέλεστον 13/2
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)	64	27376	α. Λ. Τσάρλε 24/1
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ ΑΛΦΑ (κ.)	70	20437	εις Κάλσαμα 15/2 (Πυρκ.)
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	α. Άμβέρσα 27/2
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	ε. Σουραμπάγια 12/2
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (δ.)	73	152327	α. Σιγκαπούρη 22/11
ΡΕΊ'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820	α. Ρίο Γκράντε 14/2
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕΊ'ΜΠΕΡ*	61	14500	α. Σιγκαπούρη 16/2
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕΊ'ΝΤΕΡ (κ.)	68	1243	δ. Κων/πολιν 2/2
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	εις Πέρομα 19/2 (επισκευαί)
ΡΟΝΣΟΝ (π.)	63	6100	ε. Άμβέρσα 20/2
ΡΟΝΧΙΛ (π.)	63	6063	δ. Μπρούσμπουτελ 13/2 διὰ Κλαϊέντα
ΡΟΥΜΠΙΝΙ Φ. (π.)	55	8368	ε. Βομβόνη 8/1
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ ΧΙΙ (κ.)	51	4788	εις Α. Πάμμας από 10/9/79
ΣΑΜΗ (π.)	60	8361	α. Μαμπάσα 7/10 δι' Ίραν
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)	61	10444	α. Νεκαστά 20/2 δι' Ίταλία
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	61	1742	ε. Πειραιά 13/2
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	67	1973	α. Ριγίεκα 8/2 διὰ Ταρτούς
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171	α. Τζουάιμαχ Τέρμ. 13/1
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΖΑ (δ.)	75	111171	α. Σακάι 16/12 διὰ Σαοζέμ
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	α. Βαρκελώνη 11/2

ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	α. Μπ. Άόρες 25/2 διὰ Μοντεβιδέο
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)	65	12102	α. Μπουσάν 3/2
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	α. Νάπολι 19/2
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (π.)	57	1674	α. Όρο Μπαϊή 18/2 δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΊΝΤ	70	11329	α. Ν. Όόργην 22/2 διὰ Μεσογείον
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	58	18183	α. Σίλικατ 11/2
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	α. Σίλικατ 14/2
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	63	5289	εις Αύγουστον από 19/11
ΣΗ ΠΑΊ'ΟΝΗΡ	71	11055	ε. Ν. Όρλεάνη 14/2
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	α. Λόγος 13/2
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Βανκούβερ 23/2
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	δ. Γιβραλτάρ 17/2 διὰ Μιζουράτα
ΣΙΝΟΕ	77	4719	α. Κατονού 30/1 διὰ Ντουάλα
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3070	ἀργεί εις Άμπιζόν από 8/9/78
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΛΩΝ (δ.)	70	91954	α. Σιγκαπούρη 22/12
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Φρητόν 19/2 διὰ Λιμπρεβίλ
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ (π.)	57	9311	δ. Κων/πολιν 22/2
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Μαπούτο 16/2
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	ε. Μπαρ 18/2
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	ε. Άϊόι 26/2
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	ἀργεί εις Πειραιά 25/2/77
ΣΥΜΗ (π.)	59	12180	ε. Πειραιά 23/1
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ (δ.)	63	29739	δ. Σουέζ 26/2 διὰ Περισκόν
ΤΑΎΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	δ. Ντουμπάι 14/2
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΡΕΖΑ*	61	18484	α. Χόγκ Κόγκ 31/12 διὰ Π. Κεμπλά
ΤΖΕΊ'ΝΤ (κ.)	56	6500	α. Λόγος 2/2
ΤΖΕΜΙΝΙ IV (π.δ.)	73	9842	α. Αύγουστα 29/1 διὰ Τομπρούκ
ΤΖΕΝΗ	59	9585	α. Αύγουστα 29/1 διὰ Τομπρούκ
ΤΖΩΝ Α. (π.)	68	10016	δ. Ντουμπάι 14/2
ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)	54	7930	α. Ίντσόν 10/2 δι' Ιαπωνίαν
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	ἀργεί εις Πειραιά 19/2/77
ΤΙΦΟΣ (δ.)	74	68631	ἀργεί εις Άστακό από 30/1
ΤΙΟΣΟΤΣ (κ.δ.)	60	12944	α. Σ. Ράιτικ Π. 13/2 διὰ Φρήπορτ (Μπαχ.)
ΤΡΑΜΟΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Γένοβα 21/2
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	δ. Σουέζ 29/1 διὰ Νταμόμ
ΤΡΕΊ'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	δ. Γκράβεσεντ 2/3
ΤΡΕΊ'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	α. Ν. Όρλεάνη 26/2
ΤΡΕΊ'ΝΤ ΓΟΥΊ'Λ	72	18723	ε. Κουσίρο 21/2
ΤΡΕΊ'ΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	ε. Μοντεβιδέο 2/2 (επισκευαί)
ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	3361	ἀργεί εις Χαλκίδα 18/9/77
ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	α. Λ. Πάμμας 5/2 διὰ Λόγος
ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1999	ε. Πειραιά 13/2
ΤΡΙΤΩΝ	77	15552	α. Μόντρεαλ 9/2 διὰ Γκάνα
ΤΖΕΛΣΗ ΠΑΊ'ΟΝΗΡ(δ.π.)	61	8816	ε. Τουάον 12/2
ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (δ.)	68	45988	δ. Π. Σαϊδ 22/2
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)	77	124499	ἀργεί εις Π. Ρεάλ
ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	ἀργεί εις Ίτσα από 23/11
ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	9030	ἀργεί εις Σιγκαπούρη 13/9/76
ΦΕΛΙΣΙΑ Β.	78	15950	ε. Γκουαγιακίλ 16/2
ΦΙΒΙ (κ.)	50	13074	ἀργεί εις Πειραιά 26/10
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	12495	ε. Γκηλογκ 20/2
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890	δ. Κων/πολιν 3/2 διὰ Κωνταντίνζα
ΦΙΘΝΑ Μ. (δ.π.)	58	15940	ε. Ράς Ταουόρα 20/2
ΦΟΡΤ ΑΛΦΑ (κ.)	72	16135	α. Τσάλο 23/2
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586	εις Άμβέρσα 25/2
ΦΡΑΤΣΕΣΚΟΣ Μ. (κ.)	58	9909	ε. Πειραιά 30/12 (επισκευαί)
ΧΑΒΑΊ'ΓΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	ε. Μπαρμπερς Πόιντ 22/2
ΧΑΒΑΊ'ΓΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Μπαρμπερς Πόιντ 18/2 δι' Ίνδονησίαν
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ*	71	5042	α. Μάλτα 25/2 δι' Άλεξανδρείαν
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	66	45267	δ. Σουέζ 25/2
ΧΑΡΙΣ (π.)	55	2740	ε. Πειραιά 6/1
ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (μ.)	68	48559	ε. Γιουρπόρτ 27/2
ΧΟΥΝΤΑ ΛΑΚ (κ.)	66	2985	α. Ντάρμπαν 23/1 διὰ Τουρκία
ΧΟΥΝΤΑ ΠΕΡΑ (κ.)	67	3020	ε. Λεμεσό 14/2
ΧΡΙΣΤΙΝ I (π.)	57	1570	ε. Τζένταν 17/11
ΧΡΥΣΑΛΛΙΣ (κ.)	65	12074	εις Μόντρεαλ από 9/9/80 (Άποκλ. Πολέμου)
ΧΡΥΣΗ (δ.)	66	41066	α. Φιλαδέλφειαν 11/2 δι' Άρούμπα
ΧΡΥΣΗΊΣ (π.)	59	4378	εις Πειραιά από 31/12
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	ἀργεί εις Πειραιά
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540	εις Νταμόμ (ἀποθήκη Τοιμέντων)



# AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING AND FORWARDING AGENTS

HEAD OFFICE AT LIMASSOL - TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS



# NAVIJET S.A.

## The agency that can handle all your business in Argentina!..

*Hundreds of ships every week sail in and out of Buenos Aires and other ports.  
Thousands of communication messages pass through the wires between ships,  
charterers and owners.*

*Millions of dollars are transacted daily through banks doing business with Argentina.*

*Navijet is proud to be part of this action!*

*After all, our business is to know your business!*

Here are some of our credentials:

- 1.** WE ARE steamship agents; ship brokers; ship agents for all Argentine ports; agents for tramp, dry and liquid cargo, tankers; reefer, bulk dry or oil canvassers; bunker and luboil suppliers.
- 2.** WE COMMUNICATE — 12 local and 1 international direct telephone line; telex; VHF system with 24 hour repeater service for ships; walkie-talkies covering Baires port, South Dock, La Plata and Campana.
- 3.** WE PROCESS vessel disbursements and expense proforma and telex information within 30 minutes through our Computer System, especially designed for shipping programs.
- 4.** WE PREPARE loading/discharge cargo current account reports every 6 hours gang period. Filing of taxes under required reference, business follow-up.
- 5.** WE ARE MULTILINGUAL — English, Spanish, German, Greek, Portuguese, Italian spoken fluently by our experienced staff.
- 6.** WE HAVE A NAVIJET BUILDING consisting of 1100 sq. meters which houses our wide range of services and departments. Conference (showroom), meeting room for 60 individuals available to serve you. Our 24 employees make every effort to provide efficient service to customers.
- 7.** WE ARE TRAVEL AGENTS. Expedient handling of your crews' transportation. Issuance of tickets anywhere, hotel reservations, car rentals, limousine service. Tours also arranged in Argentina or abroad.

### Contact:

NAVIJET CHAIRMAN, Basilio M. Tsolis,  
available for appointments in ATHENS, Oct.  
12-20, c/o Athens Chandris Hotel, Tel.  
9414824



**NAVIJET S.A.**

Alsina 875/79, 1087 Buenos Aires, Argentina  
Tel. 34-2132/35; Telex: 18423; Cables: NAVIJET BAIREs

**OLYMPIC**  
AIRWAYS



saronic  
cruises





## The pilot for your finance.

Pick up the pilot from SHL. He'll steer a safe and sure course – whichever ship, whichever country, whichever flag, whichever currency, whatever the amount and whatever the period. You can trust his advice.

We have piloted a lot of financing into safe ports all over the world in the last thirty years. Our specialists are pilots with a sure touch in matters of financing. They are at home in all waters.

Call for a finance pilot from SHL. Here is the address.

Our representative in Greece:  
A.M. NOMIKOS  
14, Skouze Street – Piraeus  
Phone: 452 3657/451 4123  
Telex: 212 287 ANCA GR.

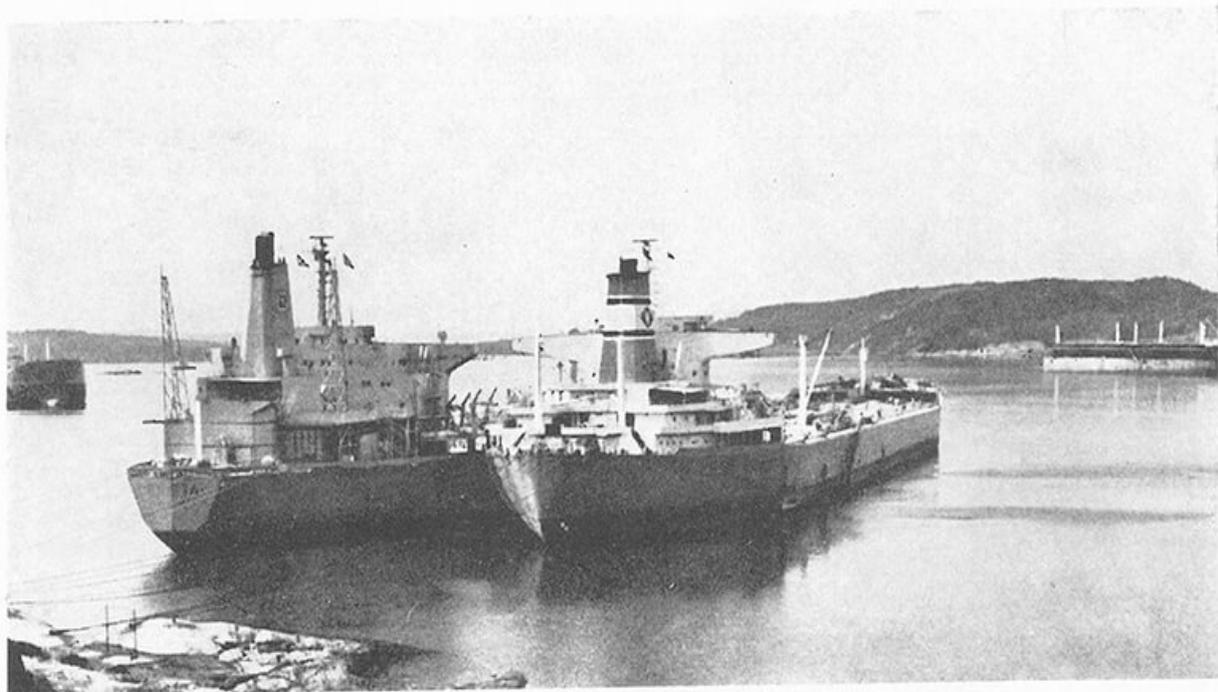
**SHL**  
  
 Let's do more for you!

Schiffshypothekenbank  
zu Lübeck  
Aktiengesellschaft

Martensdamm 4 · D-2300 Kiel 1  
Telephone: 431/900 24 80  
Telex: 29 2445 shiki d  
29 2523 shiki d



# ΕΞΑΛΕΙΨΙΣ ΤΗΣ ΥΓΡΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΥ ΤΩΝ



## ΑΠΑΛΛΑΓΗΤΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΓΡΑΣΙΑ ΔΙΑ ΝΑ ΑΠΑΛΛΑΓΗΤΕ ΑΠΟ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Διά της άφυγράνσεως σημαντικών χώρων επί του πλοίου και διά της παροχής ξηρού αέρος εις τα βασικά μηχανήματα ούτως ώστε η σχετική υγρασία να μην υπερβαίνει το όριον των 50% RH, ή διάβρωση του χάλυβος εξουδετερούται. Τα έπιπλα και ό ηλεκτρικός εξοπλισμός προστατεύονται επίσης, διά της εξαλείψεως της υγρασίας.

Οί Munters προτείνουν μία νέα τεχνική παρέχουσα ολοκληρωτική προστασία, κατά της διαβρώσεως.

### ΑΦΥΓΡΑΝΣΙΣ ΜUNTERS ΣΗΜΑΙΝΕΙ:

#### ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

- Χαμηλή δαπάνη λειτουργίας.
- Όλιγάριθμον προσωπικών επί του πλοίου.
- Μόνον ή γεννήτρια έπειγούσης ανάγκης λειτουργεί.

#### ΑΠΟ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΑΠΟΨΕΩΣ

- Υψηλός βαθμός αξιοπιστίας. Όλιγα κινητά στοιχεία.
- Καλώς δεδοκιμασμένη μέθοδος. Πολυετής έμπειρία έκ παρομοίων εφαρμογών.

#### ΑΠΟ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΑΠΟΨΕΩΣ

- Άπλη έγκατάστασις.
- Αυτόματος έλεγχος διά της χρήσεως υγροστάτου.
- Διαθεσιμότης άμεσος. Ό εξοπλισμός προστατεύεται εις τόν χώρον της έγκαταστάσεώς του.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:



## ΨΥΚΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΟΣ Ε.Π.Ε

ΤΖΩΡΤΖ 9, ΑΘΗΝΑΙ 147, ΤΗΛ.: 3619001 - 3627117